

# 国際コンテナ戦略港湾

## 国際コンテナ戦略港湾の取り組み

平成21年10月に設置された国土交通省成長戦略会議において、検討課題の一つである「海洋国家日本の復権」の一環として、大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行うこととした。

それをうけて、平成22年2月に国際コンテナ戦略港湾を公募し、平成22年3月に締め切ったところ、京浜港、伊勢湾、阪神港及び北九州港湾の応募を得た。

平成22年8月、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港を選定した。

選定された国際コンテナ戦略港湾においては、内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を推進するとともに、その運営にあたっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等により公設民営化等を通じ、国際競争力の強化を図ることとしている。

国際コンテナ戦略港湾の目標は以下のとおりである。

- ・2015年を目標に、国際コンテナ戦略港湾において、アジア主要港並みのサービスを実現させる。

そのための具体的な指標として、アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減することを目指す。

- ・2020年を目標として、アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

資料：国土交通省ホームページから作成

## 国際コンテナ戦略港湾の選定結果

平成22年8月6日発表

### ●選定港（国際コンテナ戦略港湾）

阪神港（神戸港、大阪港）

京浜港（東京港、川崎港、横浜港）

### ●国際コンテナ戦略港湾の計画書の評価結果

<http://www.mlit.go.jp/common/000121374.pdf>

資料：国土交通省ホームページ

## 国際コンテナ戦略港湾 選定までの経緯等

国際コンテナ戦略港湾政策について

[http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan\\_tk2\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk2_000002.html)

## 国際コンテナ戦略港湾 応募者の目論見書

京浜港

<http://www.mlit.go.jp/common/000111558.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000114434.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000121375.pdf>

伊勢湾

<http://www.mlit.go.jp/common/000111559.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000114522.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000121376.pdf>

阪神港

<http://www.mlit.go.jp/common/000111560.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000114436.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000121377.pdf>

北部九州港湾

<http://www.mlit.go.jp/common/000111561.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000114437.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/000121378.pdf>

## 国際コンテナ戦略港湾 選定後の動き

●平成 24 年 10 月 17 日 阪神港における特例港湾運営会社を指定

●平成 24 年 12 月 25 日 横浜港における特例港湾運営会社を指定

## 国際コンテナ戦略港湾の詳細

### 「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

背景

○経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化

- ・コンテナ取扱量の増加 : 日本1.8倍、アジア(除日本)3.6倍
- ・船舶の大型化の進展 : 3,000TEU → 8,000TEU

○日本発着貨物のアジア主要港積み替えが増加 : 5.4%→18.0%

○国際的な基幹航路の我が国寄港回数が減少傾向 : 上海約7.3倍、釜山約1.45倍、日本約0.8倍

⇒ 基幹航路寄港回数を回復しなければ、我が国経済に打撃を与えるおそれがある。

---

取り組み状況

○「選択と集中」の考え方の下、国際コンテナ戦略港湾検討委員会(有識者委員会)の検討を経て、**国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定**(2010年8月6日に公表)。

○「**港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律**」が2011年3月31日成立・公布。  
<港湾の種類の見直しや直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ・対象施設の拡充、港湾運営会社制度の創設等>

○国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、計画書の進捗状況を管理。2013年を目処に中間評価。

---

目標

2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減

2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

---

実現の方策

基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① **公設民営化の推進**や**ターミナルの一体運営**の推進等による**ターミナルコストの低減**
- ② 内航をはじめとする**フィーダー網の抜本的な強化**による広域からの貨物集約の推進
- ③ ゲートオープン時間拡大による**24時間化**の推進、貨物積替円滑化支援施設整備などその他荷主サービスの向上
- ④ **コンテナ船大型化の進展**に対応しうる水深18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑤ 「**港湾運営会社**」の設立; 「民」の視点による戦略的港湾経営の実現

15

資料：国土交通省資料

### 港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

【公布】

平成23年3月31日

【施行】 港湾の種類の見直し関係

平成23年4月1日

基本方針関係

平成23年9月15日

港湾運営会社関係

公布の日から1年を超えない範囲内において政令で定める日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる。

#### 選択と集中

- 港湾の種類の見直し  
我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。
- 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充  
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)
- 港湾運営会社制度の創設  
港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。
- 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設  
現在、公社等に限定されている無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。

港湾の種類の見直し

資料：国土交通省資料

## 平成23年度における「国際コンテナ戦略港湾」政策の取り組み

- アジアと北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。
- 平成23年度予算 国費327億円

### ① ハブ機能を強化するためのインフラ整備

公共事業費: 316億円

釜山港等アジア主要港に比肩しうる仕様(水深・広さ)を有するコンテナターミナルの整備を推進する。  
【国際海上コンテナターミナル、臨港道路の整備等】



### ② 荷役機械整備等への支援

非公共事業費: 29億円

国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結ぶ内航フィーダー輸送に係る、地方の港湾における荷役機械の整備等を推進。

### ① フィーダー機能強化事業

非公共事業費: 8.1億円

民間企業や港湾管理者との協働のもと、日本発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するため、新規内航航路等を立ち上げ、貨物集約を進める。



### ② 規制緩和・税制改正

港湾運営の効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する支援を実施。

### ③ 港湾運営の民営化

港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社を設立し、民の視点による港湾の一体運営を実施。

一体的に実施

➡ 国際基幹航路を維持・拡大することによる産業や国民生活への影響(試算)

経済効果: 約 4,000億円/年 雇用増 1.6万人

19

資料: 国土交通省資料

## 港湾法主要改正事項と国際戦略港湾等に係る支援制度

支援制度等	港湾の種類	国際戦略港湾 5港 ( 京浜(東京・川崎・横浜) 阪神(神戸・大阪) )		国際拠点港湾 18港 名古屋、四日市 左記以外の16港		重要港湾 103港	
民営化	港湾運営会社制度の導入	○		○	○	-	
	港湾運営会社の指定	国土交通大臣		国土交通大臣	港湾管理者	-	
	国有港湾施設の会社への貸付	国からの直接貸付		国からの直接貸付	港湾管理者からの貸付	-	
予算	直轄事業の国費負担率 (コンテナターミナルの耐震岸壁)	水深1.6m以上 水深1.4m~1.5m 水深1.2m~1.3m	7/10 2/3 5.5/10	2/3		5.5/10	
	コンテナヤードの直轄事業化	国費負担率 2/3 (水深1.6m以上)		-		-	
	港湾運営会社に対する無利子資金の貸付 【国及び港湾管理者からの無利子貸付金の割合】	○ (最大8割)		○ (最大6割)	○ (最大6割)	-	
	集荷促進	内航・鉄道フィーダー支援	モデル事業の拡充により内航・鉄道フィーダー支援強化 (対象地域を全国に拡大)		-		-
		荷役機械等整備に係る補助制度	国際戦略港湾に集荷する港湾の荷役機械等の整備に関する補助制度の創設		-		-
鉄道・運輸機構による共有建造制度を活用した内航船舶の建造に係る船舶使用料利率の軽減措置		国際戦略港湾に就航する内航フィーダーコンテナ船について0.2%の軽減措置		-		-	
税制	民営化促進税制	港湾運営会社の取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例	固定資産税 1/2 都市計画税 1/2	固定資産税 2/3 都市計画税 2/3 【対象港: 苫小牧、仙台港、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多】		-	
		公社民営化時の不動産承継に係る登録免許税の特例	2% ⇒ 1.5%	-		-	
	集荷促進税制	内航船舶に係る石油石炭税上乗税率分の免税・還付	○		○	○	
規制緩和等	内航海運暫定措置事業の特例	○		-		-	

21

資料: 国土交通省資料

## 集荷のためのモデル事業

施策		21年度 (2009年度)	22年度 (2010年度)	23年度 (2011年度)	24年度 (2012年度)	25年度 (2013年度)	26年度 (2014年度)	27年度 (2015年度)
一般枠	①コンテナターミナルの24時間オープン 実現のためのモデル事業 <small>(継続)</small>	モデル事業		実現				
	②電子タグ等を活用した港湾物流情報 推進のためのモデル事業 <small>(継続)</small>	モデル事業		実現				
	③内航フィーダーサービス等の充実の ためのモデル事業 <small>(継続)</small>	モデル事業		実現				
	④鉄道による内陸へのコンテナ輸送 サービスの充実のためのモデル事業 <small>(継続)</small>	モデル事業		実現				
	⑤インランドポートを活用した空コンテナ 輸送効率化のためのモデル事業 <small>(継続)</small>	モデル事業		実現				
特別枠	国際コンテナ戦略港湾への集荷力の さらなる強化に向けた取り組み <b>(新規)</b>  我が国発着貨物を、民間企業や港湾管理者との協働のもと、 国際コンテナ戦略港湾に集約し積み替えを行う物流構造に 転換			モデル事業		実現		

22

資料：国土交通省資料

## 戦略港湾実現に向けた取組状況

第8回国際コンテナ戦略港湾検討委員会  
京浜港プレゼン資料より抜粋

### 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体的運営の推進

#### 東京港

CTの再編

- ◆中央防波堤外側CTの完成にあわせ、既存大井、  
青海ふ頭借受者の協力を得て当該CTへのシフト
- ◆借受者不在のCTを種地として、機能強化・再編
- ◆中央防波堤外側開発にかかる基本方針を策定

荷役の効率化・一体的運営の推進

- ◆G/Cや係船の相互融通
- ◆G/Cのリプレイス実施(平成23年3月～)
- ◆専用のに貸付けつつ、ターミナルの一体的な運営の推進

＜具体的な取組（大井・青海専用CT）＞

- ・G/C、係船の相互融通

＜具体的な取組（青海公共CT）＞

- ・G/Cの4基一括リプレイス
- ・共同借受者による一体的な運営

Port of Keihin 28

資料：国土交通省資料

### 3. 戦略港湾実現に向けた取組状況

#### (4) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体的運営の推進

##### 横浜港

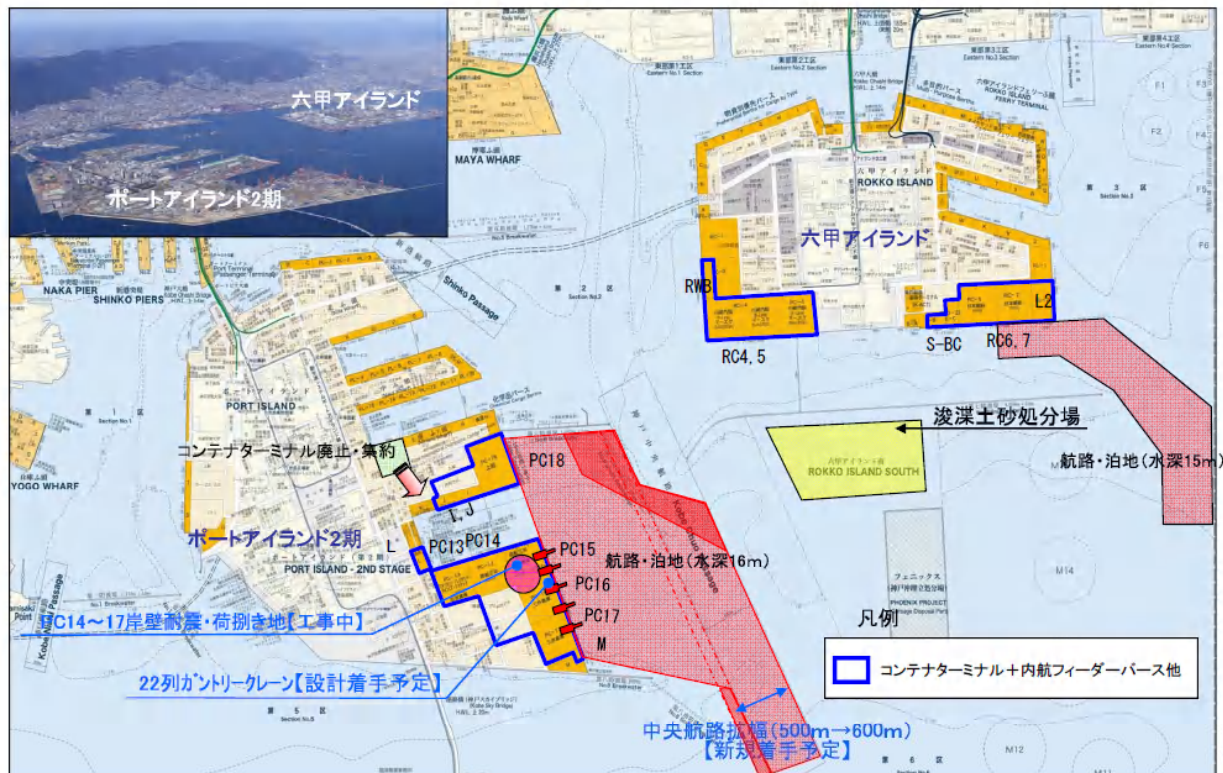
##### CTの再編・一体的運営の推進

- ◆認定運営事業者による連続バースの一体運営(本牧BC 17年～)
- ◆横浜港埠頭公社による公共CTの一元管理(19年～)
- ◆本牧BCと本牧D突堤を一体的に運営するためのCD突堤間基部の埋立による一体化に向けた検討を実施
- ◆大黒C3、4、T9にて、公社CTと公共CT間の岸壁や荷役機械の相互融通を行い、連続するCT間の効率的利用を推進(大黒T9にて施設整備を実施)
- ◆本牧A突堤やD突堤でも隣接するコンテナターミナルのゲートや岸壁、荷役機械の一体的な使用を推進
- ◆戦略港湾選定後、ブロック単位の一体運営に向けて、ユーザーとの話し合いを開始



資料：国土交通省資料

#### 4-1. 神戸港の港湾整備状況



資料：国土交通省資料

## 4-2. 大阪港の港湾整備状況



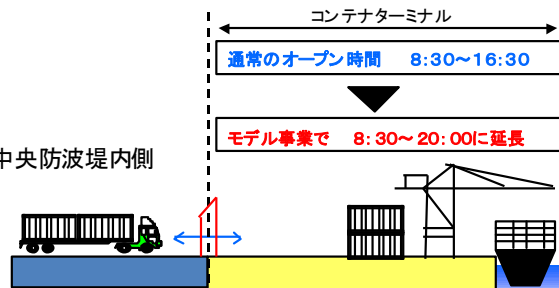
資料：国土交通省資料

## コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業

コンテナターミナルにおけるコンテナ搬出入可能時間帯を20時まで拡大

実施場所： 6港 26ターミナル で実施

- 【平成21年5月～】 神戸港  
(当初PC18で開始。12月よりPC14～18、平成22年3月からは全ターミナルへ。)
- 【平成21年12月～】 名古屋港 全ターミナル
- 【平成22年3月～】 横浜港 本牧(BC、D1・2・3)、大黒(C3)、南本牧
- 【平成22年3月～】 四日市港 全ターミナル
- 【平成22年3月～】 大阪港 夢洲DICT
- 【平成22年7月～】 東京港 青海公共、青海(A3)、中央防波堤内側



資料：国土交通省資料