

四国国際物流戦略チーム 第3回幹事会

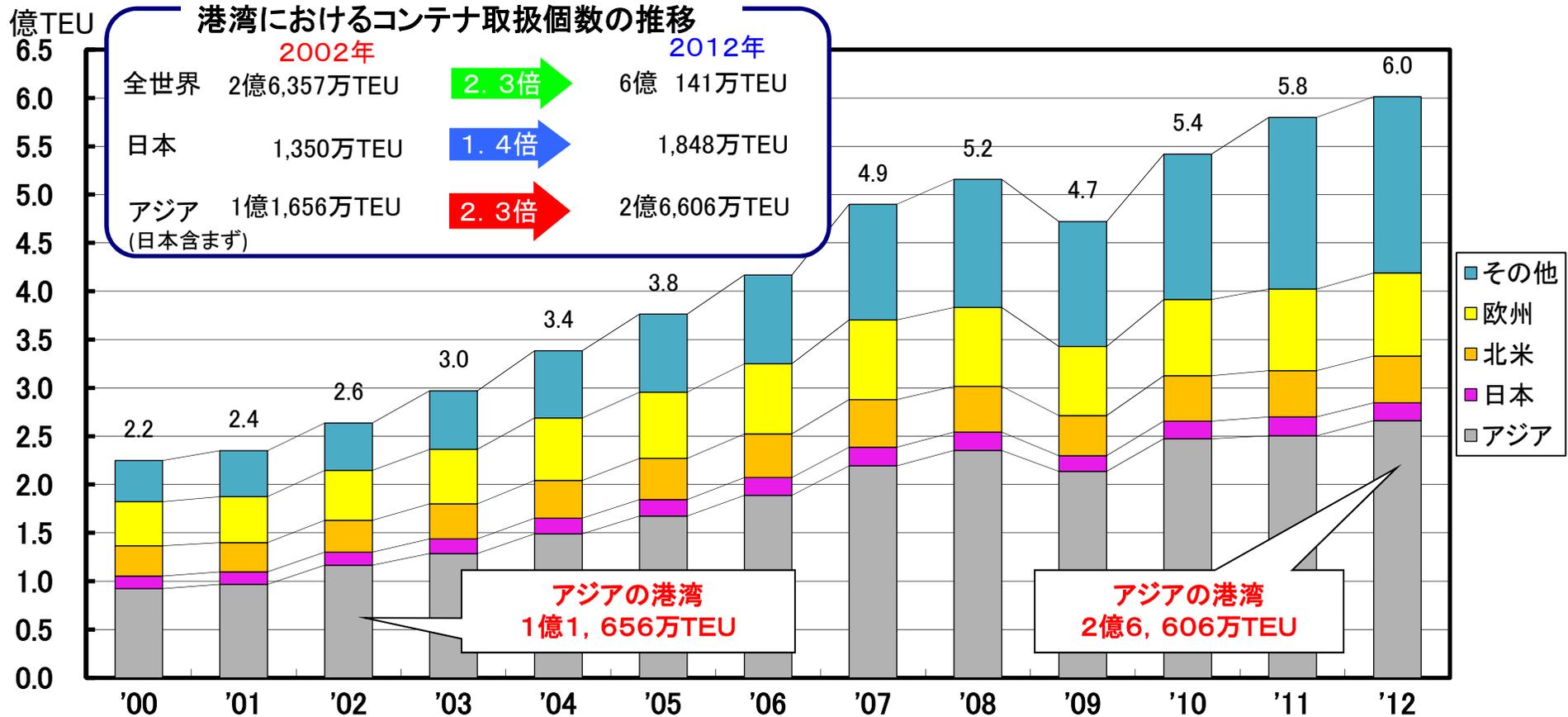
国際コンテナ戦略港湾施策

平成27年3月24日

1. 世界のコンテナ貨物流動の状況

(1) 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

- ・ 世界各地域のコンテナ取扱個数をみると、2002年から2012年の増加率が、日本の1.4倍に対し、**全世界およびアジア(日本以外)では2.3倍**となっている。



TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

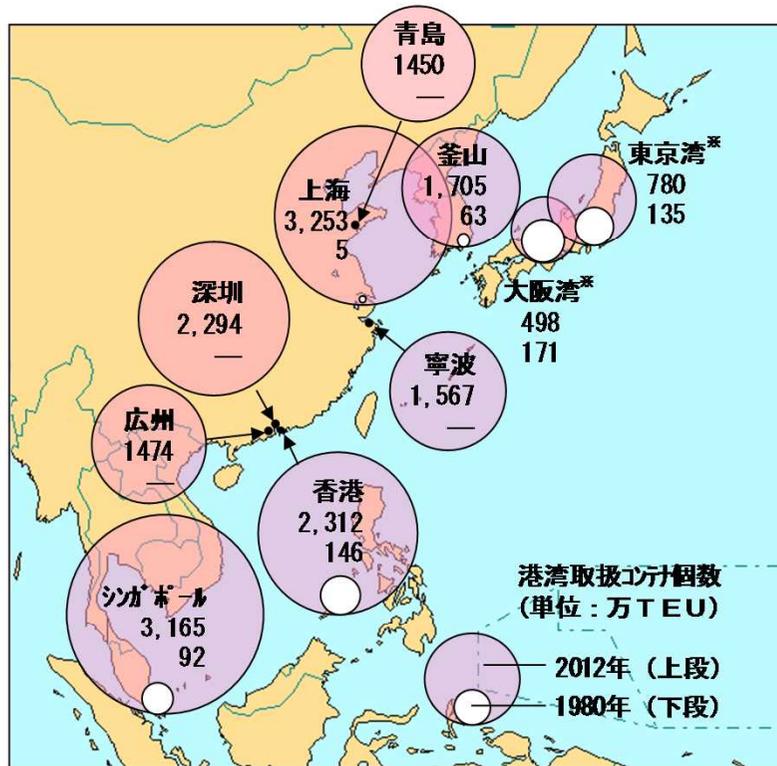
- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
 - 北米: アメリカ、カナダ
 - 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 - その他: 日本と上記以外
- 注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、1532万TEU(2002年)から2123万TEU(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

1. 世界のコンテナ貨物流動の状況

(2) アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物量(個数、個数ランキング)

- ・ コンテナ取扱個数を見ると、**上海**(3,258万TEU)がアジア最多で、2012年時点で**日本の最多である東京湾(780万TEU)の4倍以上**。
- ・ 上海の他、シンガポールや香港、深セン、釜山等など、上位を東アジアが占めている中、我が国港湾の位置づけが相対的に低下。

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。

TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。

[注] 数値はいずれも外内貨を含む。ランキングにおける()内は2011年の順位。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1980年

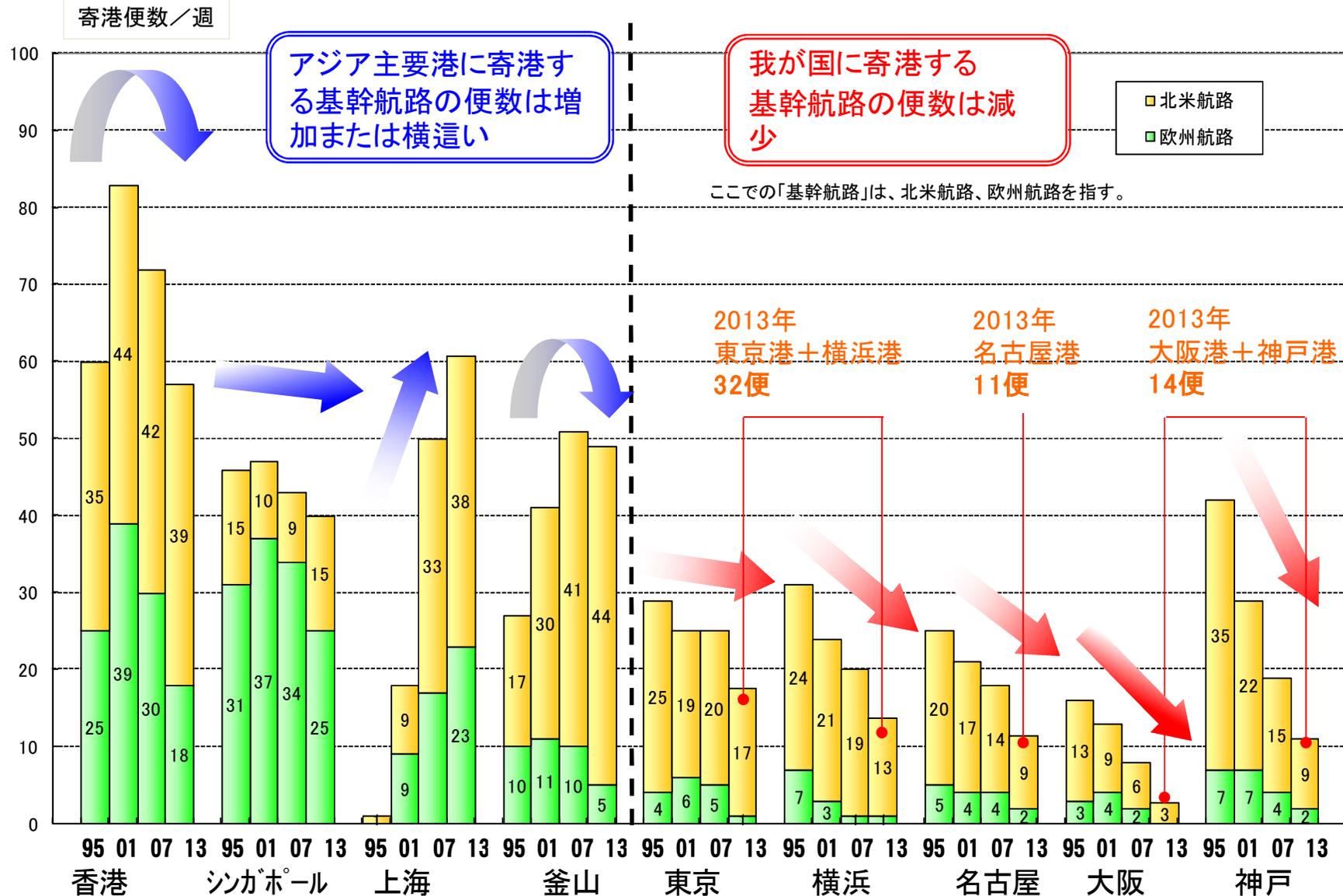
順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
...
13	横浜	72
...
16	釜山	63
...
18	東京	63
...
39	大阪	25
...
46	名古屋	21

2012年

順位	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,253
2 (2)	シンガポール	3,165
3 (3)	香港	2,312
4 (4)	深圳	2,294
5 (5)	釜山	1,705
6 (6)	寧波	1,567
7 (7)	広州	1,474
8 (8)	青島	1,450
9 (9)	ドバイ	1,328
10 (11)	天津	1,230
...
28 (27)	東京	475
...
43 (40)	横浜	305
...
50 (47)	名古屋	266
...
52 (52)	神戸	257
...
57 (57)	大阪	241

1. 世界のコンテナ貨物流動の状況

(3) 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



資料:国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

※1995の値は前年(1994年)の11月現在の値、その他の値も同様に前年11月の値。

2. 「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策

(1) 政策の概要

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、

企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化

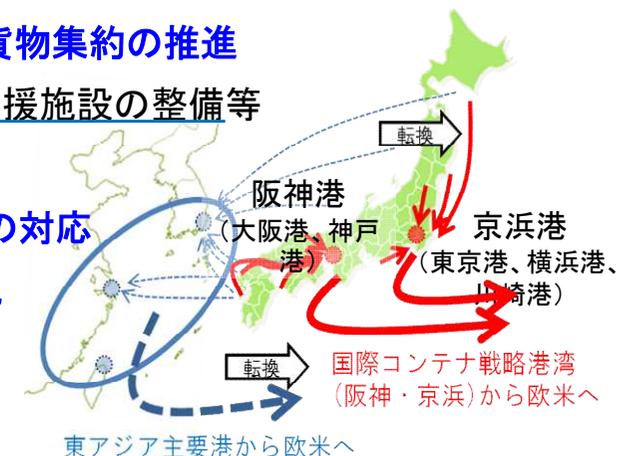
⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

実現のための方策

京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」として選定し、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 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
- ② 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の整備等による荷主サービスの向上
- ③ 大水深コンテナターミナルの整備によるコンテナ船大型化の進展への対応
- ④ 港湾運営会社の指定による「民」の視点での戦略的港湾運営の実現
- ⑤ 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減



2. 「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策

(2) 深化と加速

- ・ コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

国際コンテナ戦略港湾への 「集貨」



- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾背後への 産業集積による「創貨」



- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充

国際コンテナ戦略港湾の 「競争力強化」



- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設

2. 「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策

(3) 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設

国際コンテナ戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、経営統合した港湾運営会社の集貨事業等の経費の一部を補助する「**国際戦略港湾競争力強化対策事業**」を実施する。

事業スキーム



港湾運営会社

補助対象事業

- 基幹航路維持・拡大に資する集貨事業
- 渋滞対策に資する事業

事業対象者

外航船社

内航船社

荷主

等

集貨事業イメージ



3. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化に関する骨太の方針等における位置づけ

「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日閣議決定)

第二 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)、空港・**港湾**など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(2) 施策の主な進捗状況

(首都圏空港・**国際コンテナ戦略港湾の強化**、圏央道の整備等を推進)

・首都圏空港の強化のため、昨年度、羽田空港の国際線3万回増枠を実施したほか、LCC(低コスト航空会社)の参入により大都市圏と地方空港を結ぶ国内新規路線が増加するなど航空ネットワークの充実が図られている。**国際コンテナ戦略港湾の強化のため、港湾運営会社への国の出資を可能とする港湾法の改正が本年4月に成立した。**また、本年6月に、首都圏中央連絡自動車道が東名高速道路・中央自動車道・関越自動車道間でつながる。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

首都圏空港、**国際コンテナ戦略港湾**、首都圏3環状道路等の三大都市圏環状道路等の**国際競争力を強化するインフラの整備・活用を推進する**とともに、新たに以下の施策を講ずる。

② 産業インフラの機能強化

2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会等を目途として、首都圏空港の発着枠を現在の約75万回から約8万回増枠させることを含め、更なる首都圏空港の機能強化方策に係る関係地方公共団体等との協議・検討を行った上で、適切な方策の実行を目指す。また、**国際コンテナ戦略港湾である横浜港の国際競争力を強化するため、強制水先の緩和に向けて東京湾における安全対策を含めた検討を行い、本年8月までに結論を得る。**

3. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化に関する骨太の方針等における位置づけ

第3章 経済再生と財政健全化の好循環

2. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 社会資本整備

(基本的な考え方)

社会資本整備については、厳しい財政状況の下、国民生活の将来を見据えて、既施設の機能が効果的に発揮されるよう計画的な整備を推進する必要がある。

また、**国際競争力の強化**、地域の活性化、国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災対策、老朽化対策等の諸課題に対して一層の重点化を図りつつ、人口減少・高齢化、財政制約の下、民間活力の最大限の発揮等による効率化を図りながら、マネジメントを重視した社会資本整備を計画的に推進することが求められる。

(選択と集中、優先順位の明確化)

・**人口減少・高齢化や厳しい財政制約の下で、**民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、**国際競争力を強化するインフラ**(首都圏空港・**国際コンテナ戦略港湾**・首都圏3環状道路を始めとする大都市圏環状道路等)や国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災等に資するインフラに重点化し、**コンパクトシティ等による集約・活性化、インフラの維持管理・更新を効果的、効率的に実施する。**

総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日閣議決定)

2. 今後の物流施策の方向性と取組

(1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

1) **国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。**