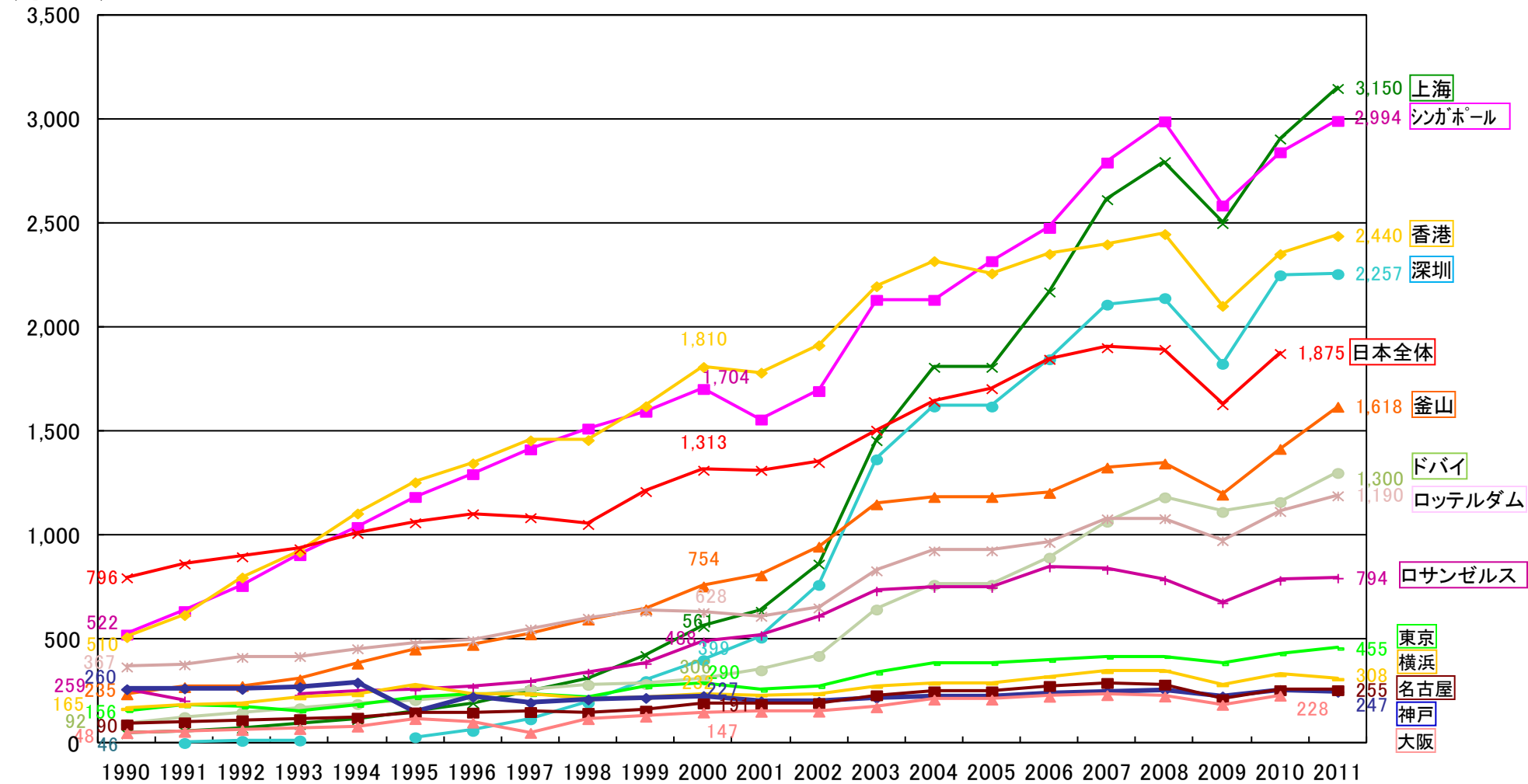


総合物流施策大綱 第2回検討委員会 指摘事項について

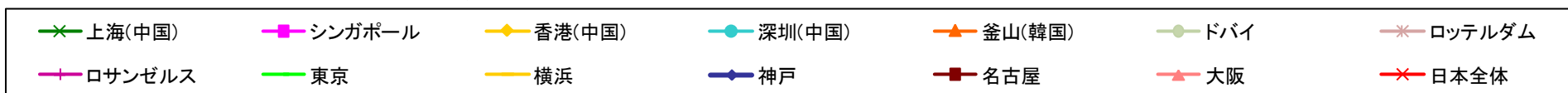
平成25年1月21日
港湾局

主要港のコンテナ取扱貨物量の推移

(万TEU)



世界の港湾別コンテナ取扱個数上位5港および北米・欧州・中東・日本の主要港

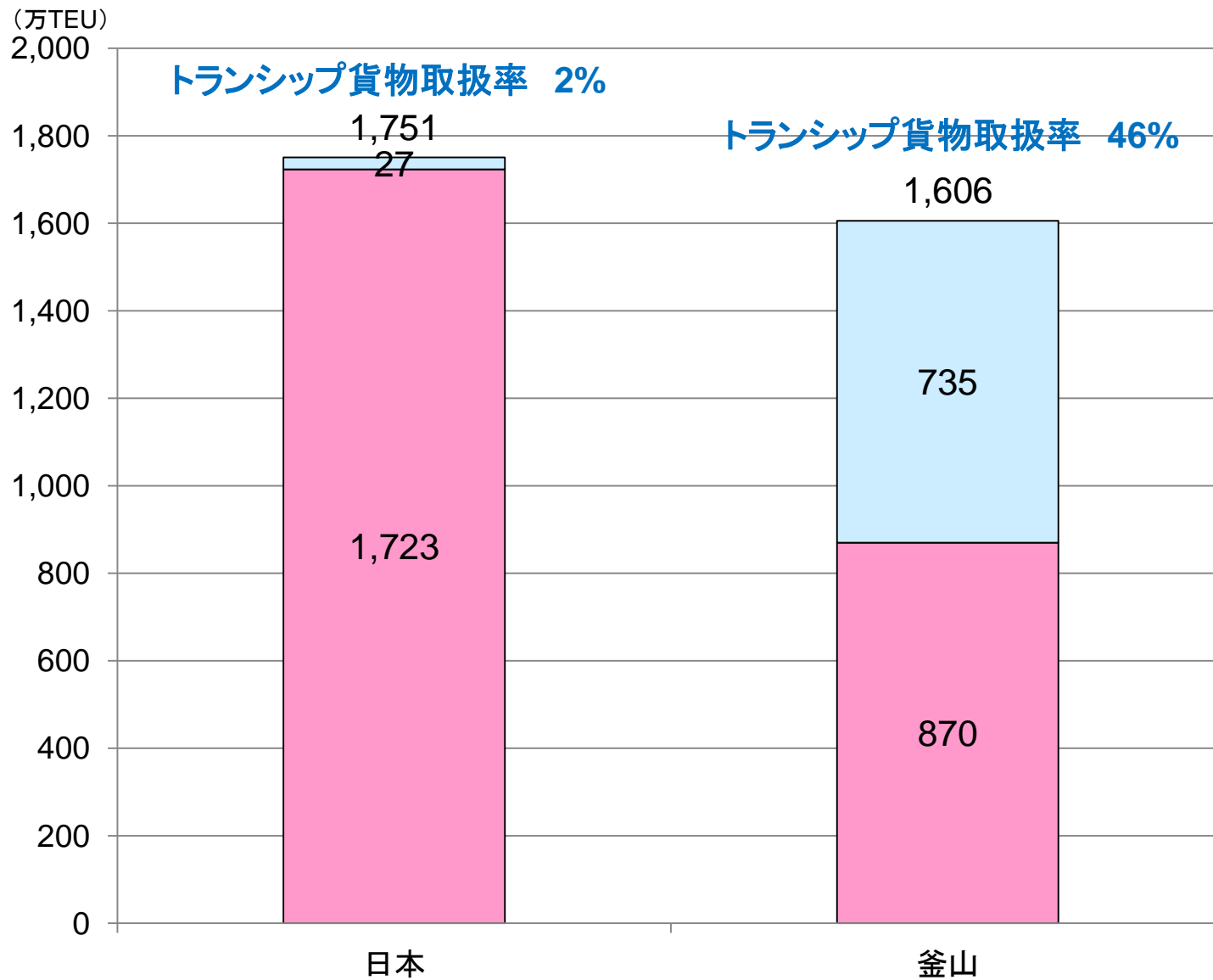


注: 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。

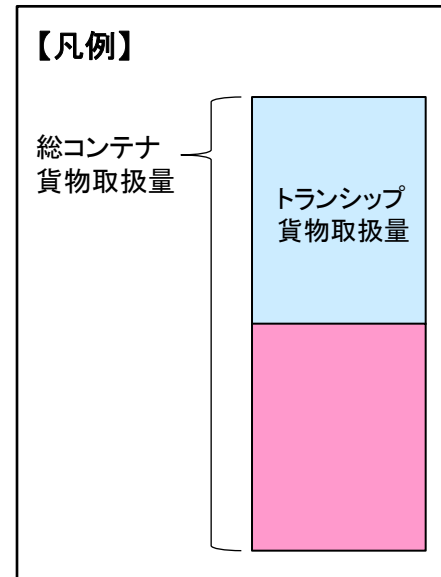
出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook、CI Online

CONTAINERISATION INTERNATIONAL September 2011、March 2012をもとに国土交通省港湾局作成

日本と釜山港におけるトランシップ貨物取扱率※(2011年)



※トランシップ貨物取扱率:
海外から輸送され、当該港湾で積み替えられ、さらに海外へ輸送されるコンテナ貨物(トランシップ貨物)が、当該港湾の総コンテナ貨物取扱量に対して占める割合



(出典) 日本: 港湾管理者調べを基に国土交通省港湾局作成

ただし、東京港等一部港湾については積み替えコンテナ個数が不明のため、積み替えコンテナ個数には計上していない。

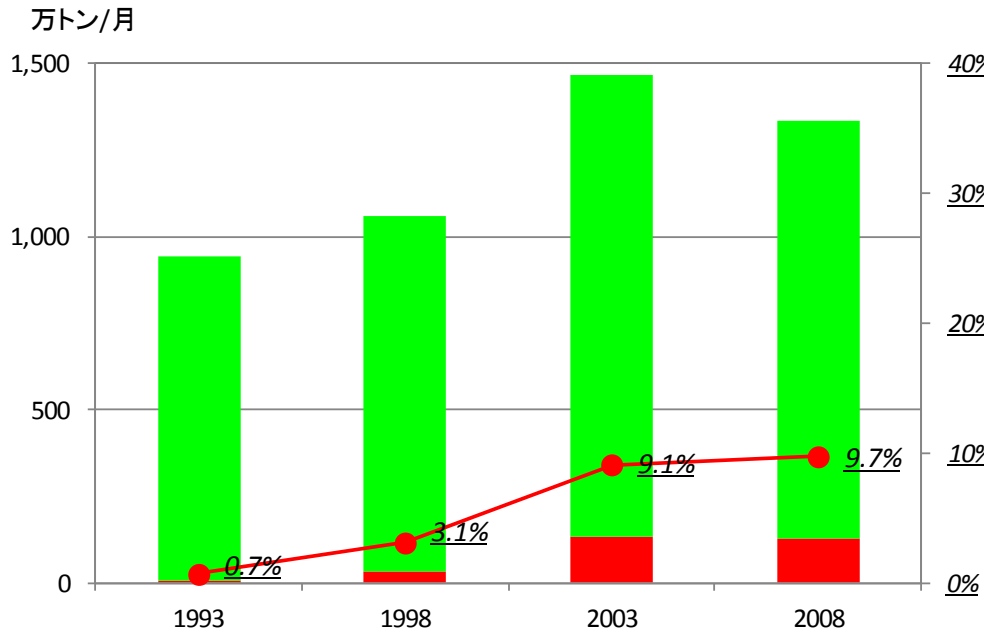
釜山: BPA公表資料を基にした日刊CARGO電子版記事より国土交通省港湾局作成

ただし、韓国国内に輸送される積み替え貨物が含まれている。

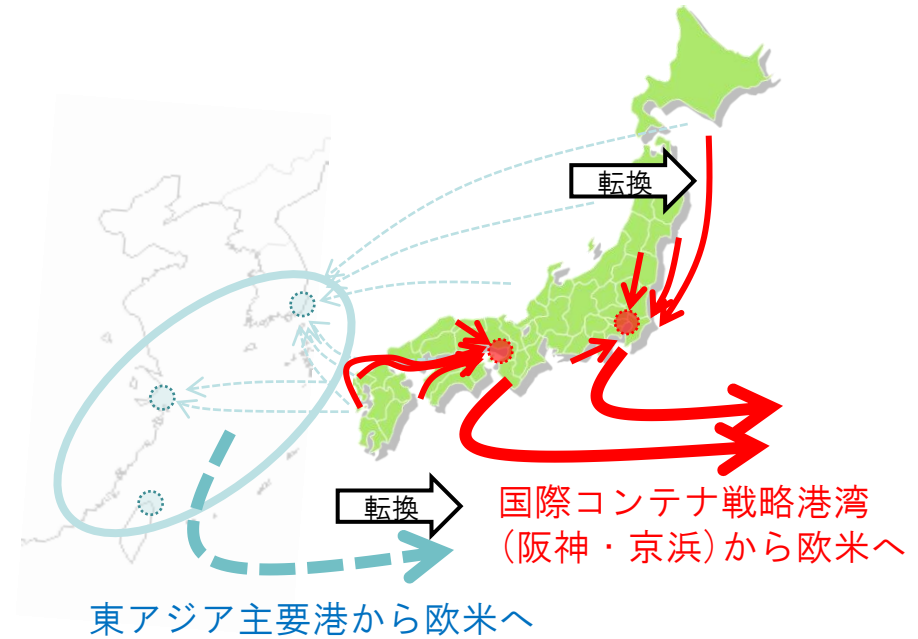
釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率※1

※1 日本発着のコンテナ貨物のうち釜山港等東アジア主要港※2で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率
 ※2 東アジア主要港：釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港

釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率の推移



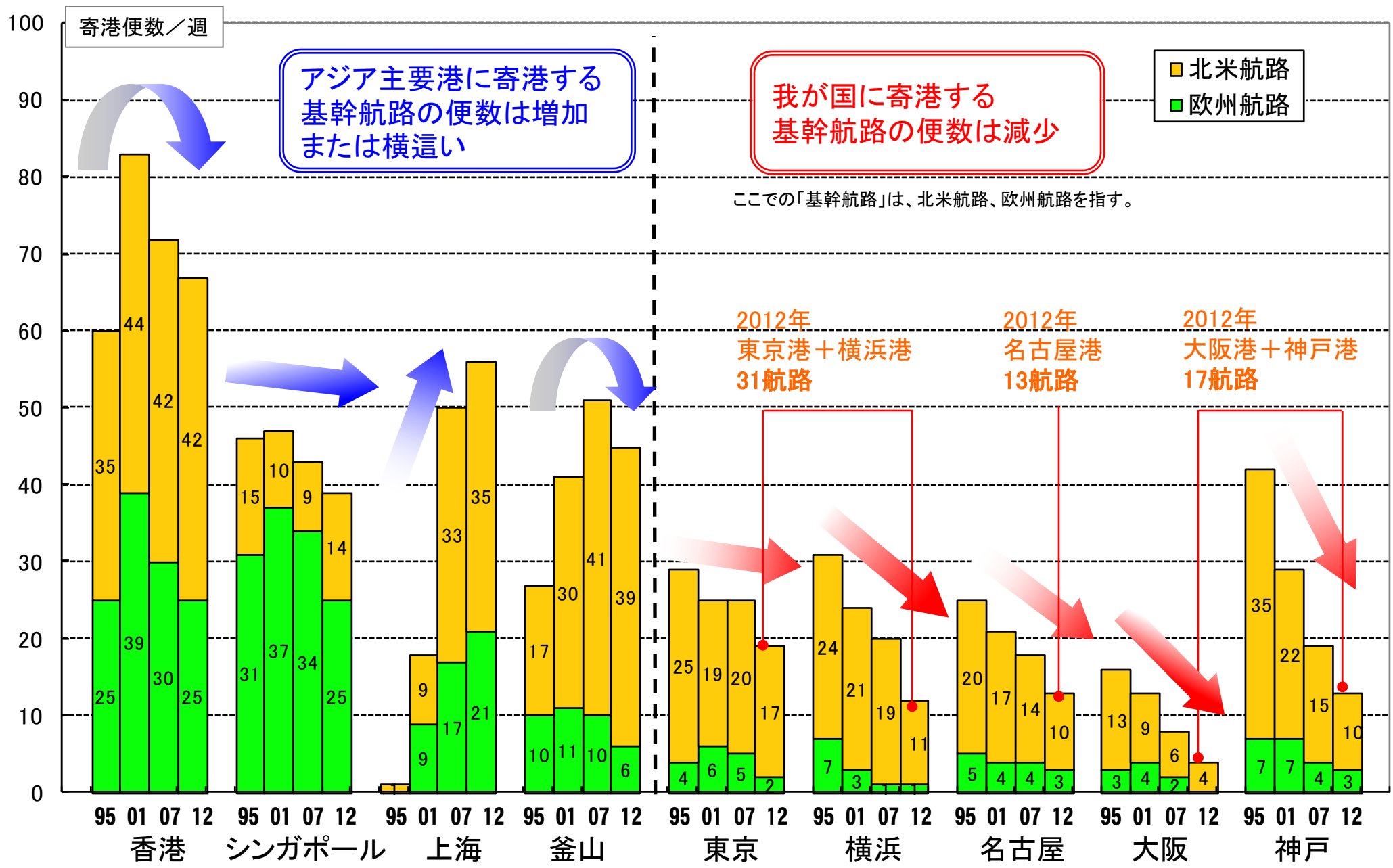
- 直送貨物量及び東アジア主要港以外でのトランシップ貨物
- 釜山港等東アジア主要港でのトランシップ貨物量
- 釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率



$$\text{釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率} = \frac{\text{東アジア主要港での積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省港湾局作成

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



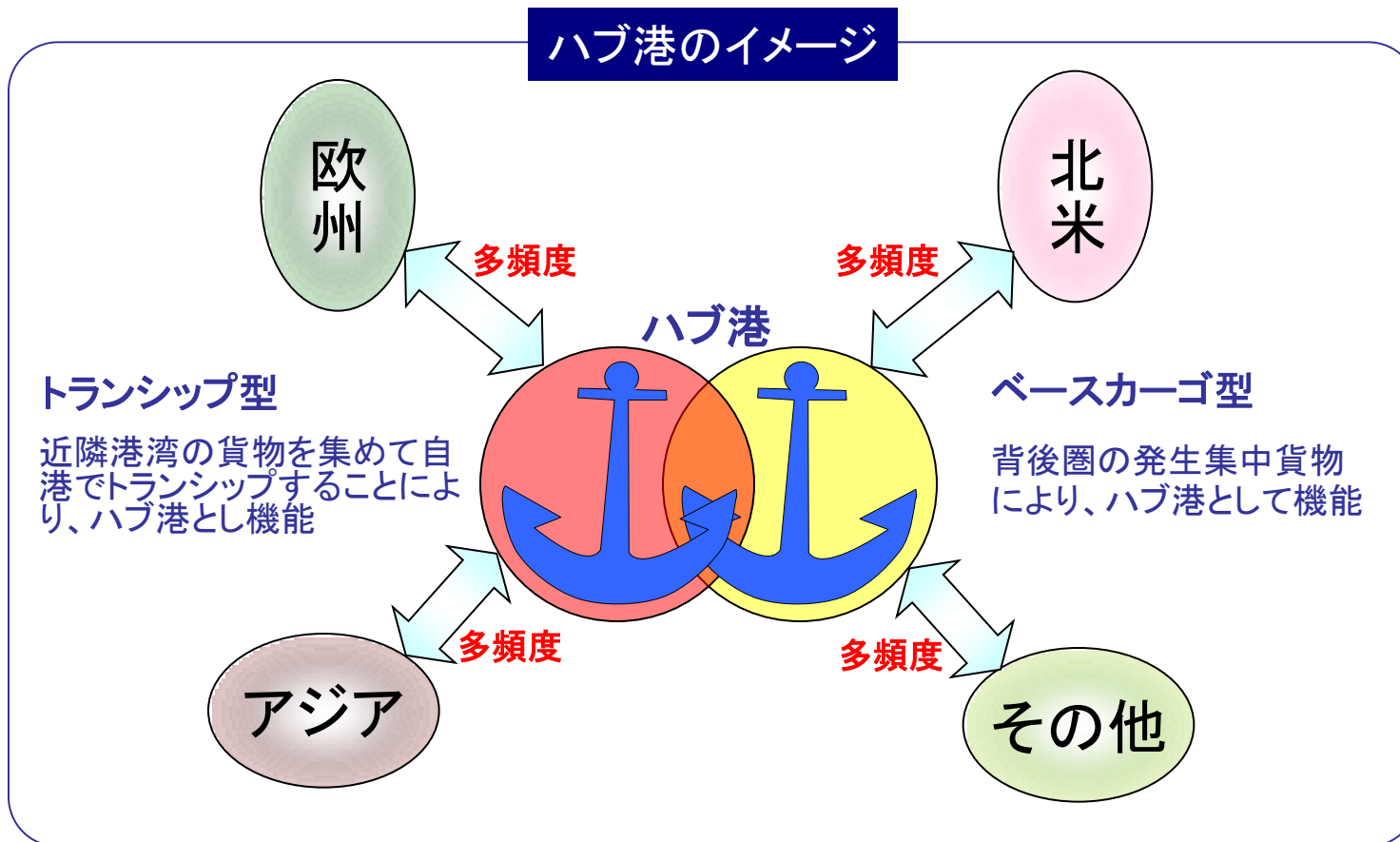
資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

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

ハブ港の種類

「ハブ港」とは、多方面・多頻度※の航路サービスを有するコンテナ港湾。一定以上の発生集中貨物量を取り扱うことが必要。

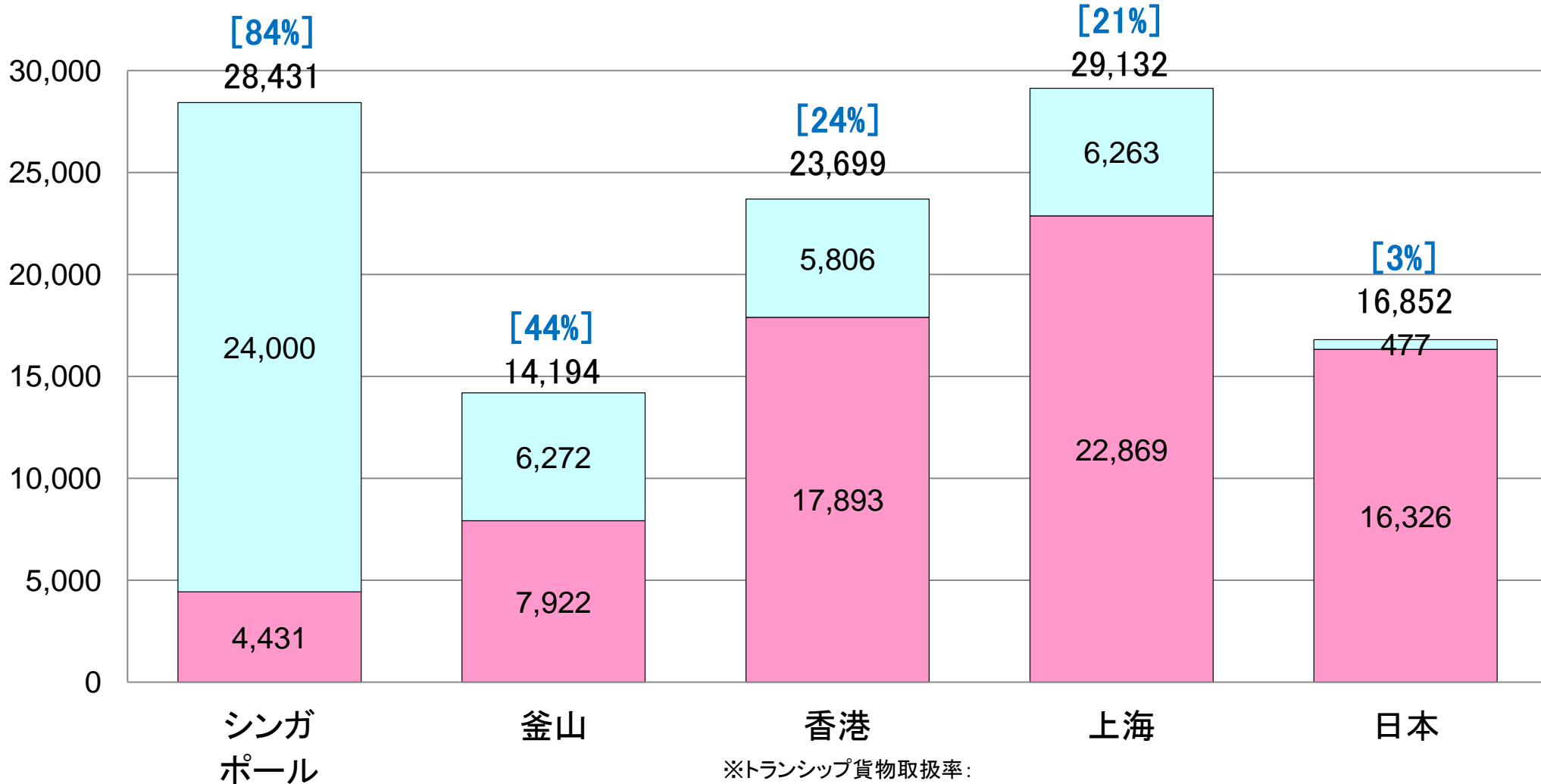
※多方面・多頻度： 欧州、北米、アジア等の各方面に、ほぼ毎日の航路サービスを有することが必要



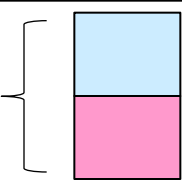
東アジア主要港におけるトランシップ貨物取扱率(2010年)

(千TEU)

※[]内はトランシップ貨物取扱率



総コンテナ
貨物取扱量



トランシップ貨物取扱量

※トランシップ貨物取扱率:

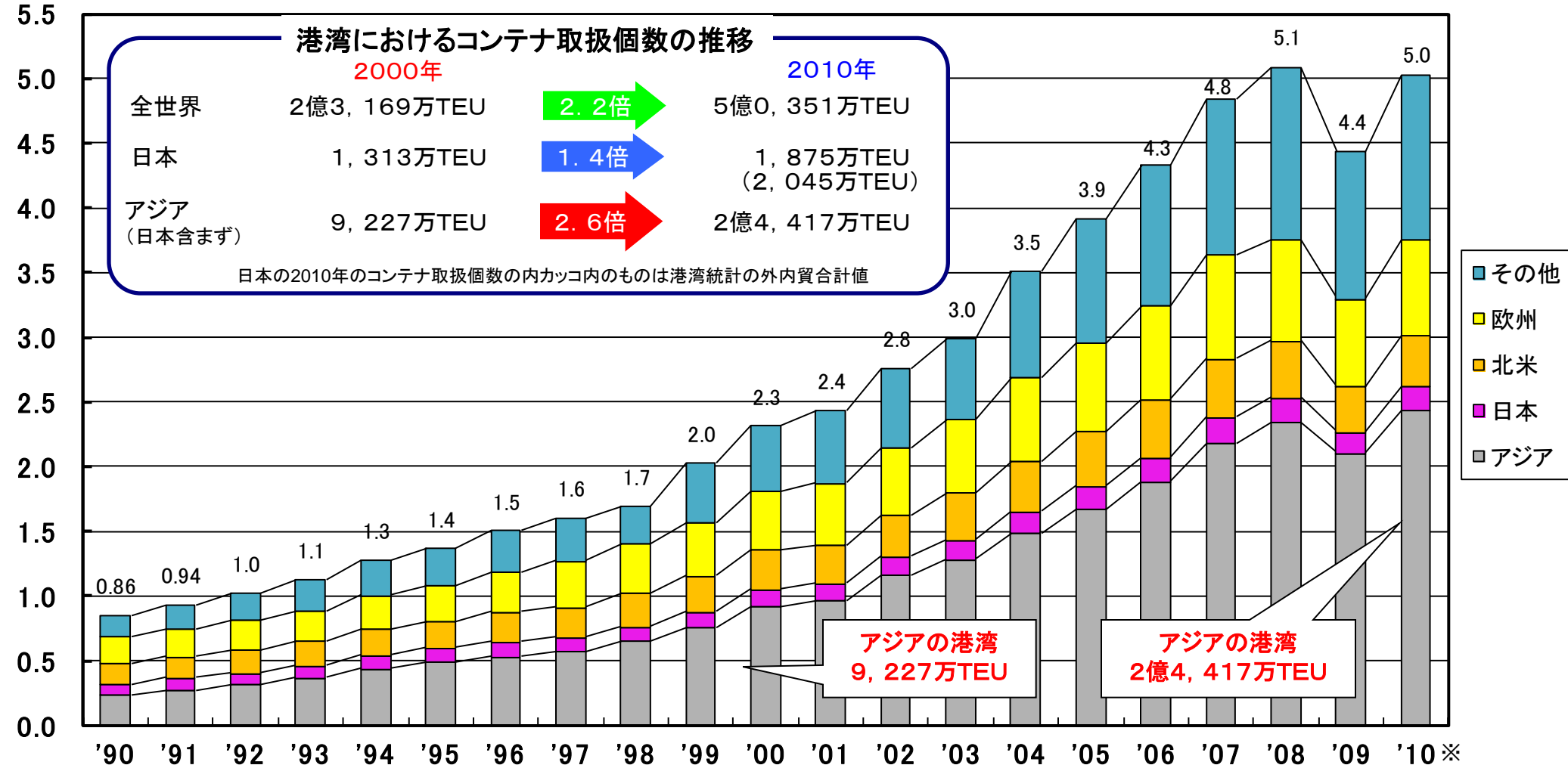
海外から輸送され、当該港湾で積み替えられ、さらに海外へ輸送されるコンテナ貨物(トランシップ貨物)が、当該港湾の総コンテナ貨物取扱量に対して占める割合
(出典) 日本: 港湾統計(年報)

ただし、東京港等一部港湾については積み替えコンテナ個数が不明のため、積み替えコンテナ個数には計上していない

海外: Drewry「Container Market Review and Forecast Annual Report 2011/12」

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

億TEU



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

※'10は暫定確定値

- 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、2010年の日本全体の取扱貨物量は世界上位500位に含まれる国内26港の合計値

出典: 各年のContainerisation International Yearbook, CI Online

Containerisation International September 2011より国土交通省港湾局作成

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

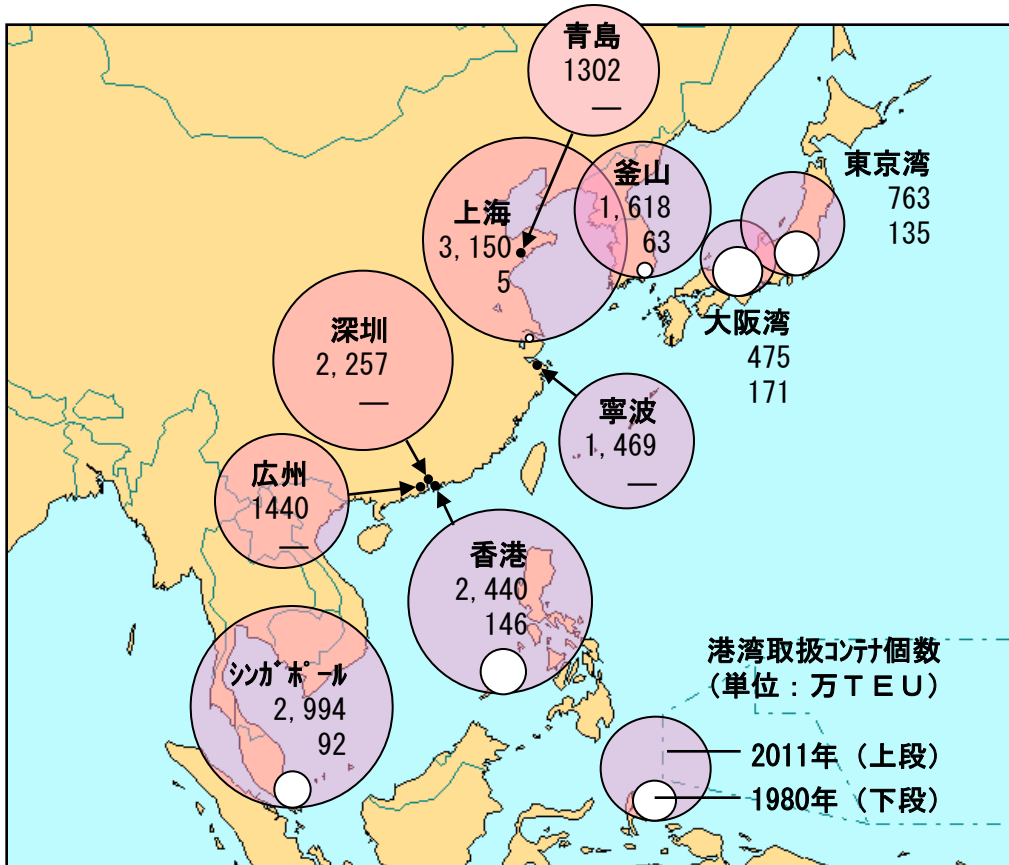
【アジア主要港のコンテナ取扱個数】

【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

2011年(速報値)



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

順位	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,150
2 (2)	シンガポール	2,994
3 (3)	香港	2,440
4 (4)	深圳	2,257
5 (5)	釜山	1,618
6 (6)	寧波	1,469
7 (7)	広州	1,440
8 (8)	青島	1,302
9 (9)	ドバイ	1,300
10 (10)	ロッテルダム	1,190
...
27(25)	東京	455
...
40(36)	横浜	308
...
47(48)	名古屋	255
...
49(47)	神戸	247
...
- (56)	大阪	(228)

※大阪港は上位50位以下のため順位不明

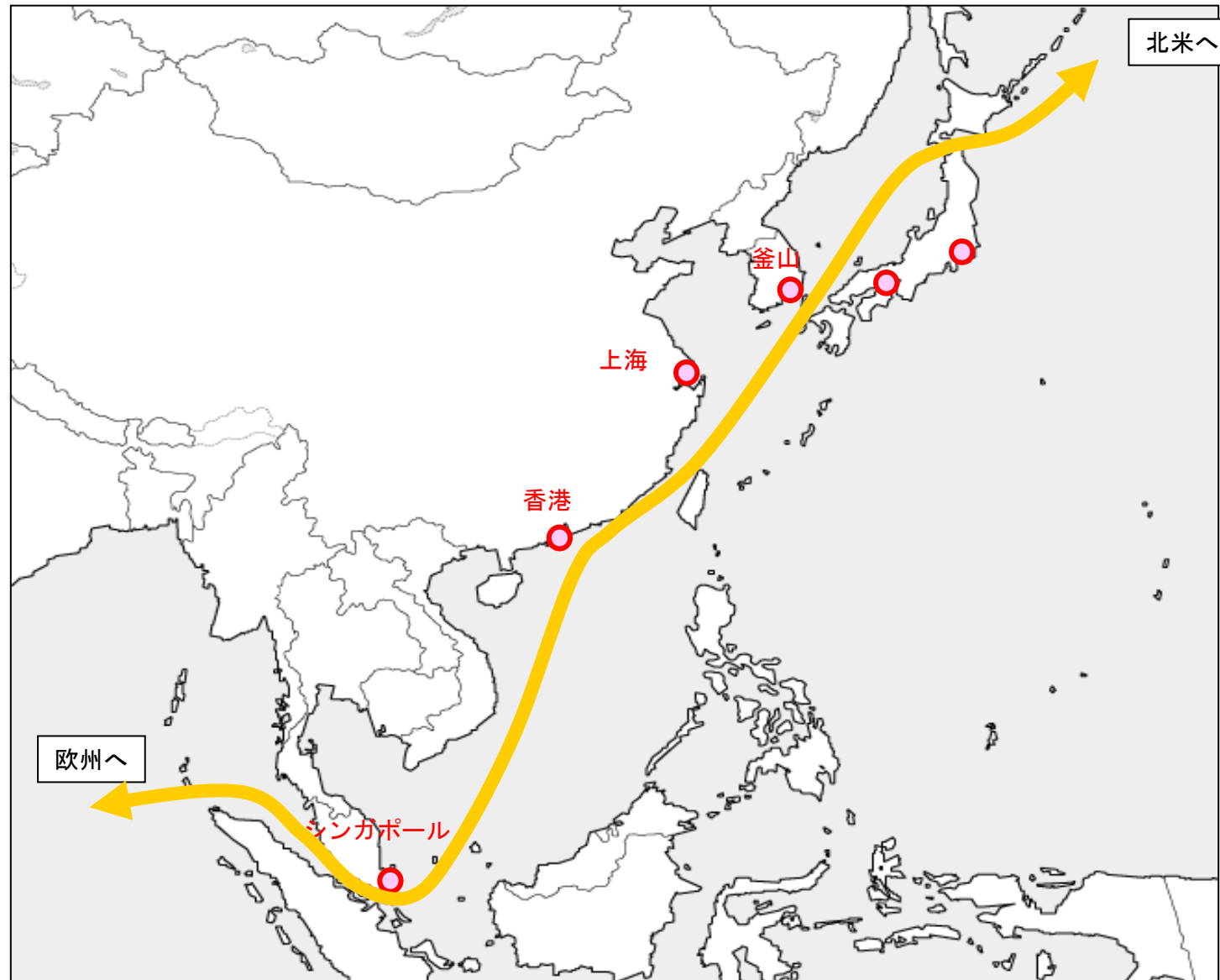
TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格(ISO規格)の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982
CONTAINERISATION INTERNATIONAL September 2011、March 2012をもとに国土交通省港湾局作成

[注] 外内貿を含む数字
()内は2010年の順位
大阪港については2010年の取扱量

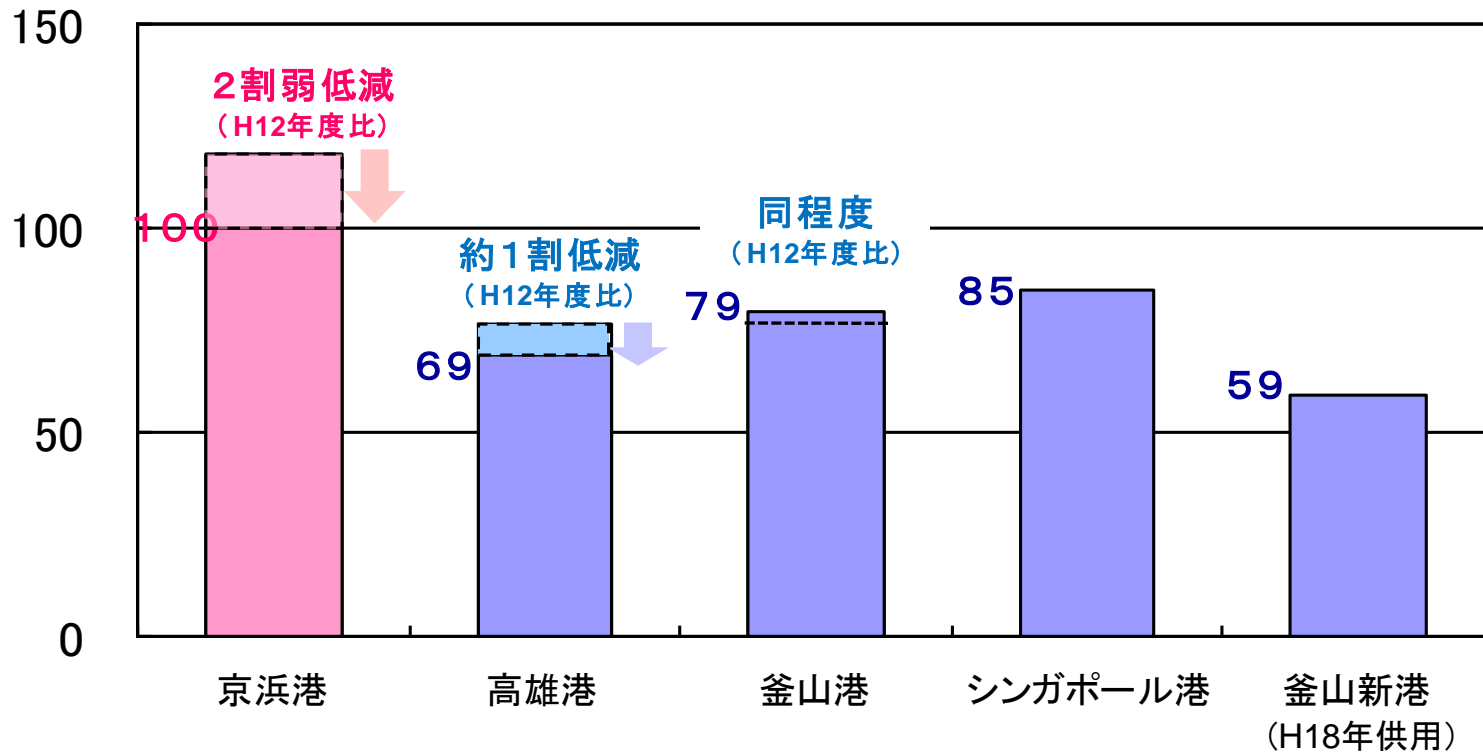
国際基幹航路のアジアにおける主な通航ルート



コンテナ取扱料金の国際比較

平成20年(2008年)におけるコンテナ取扱料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり 京浜港=100)



※コンテナ取扱料金は、港湾利用者に対するヒアリング結果(平成12年、平成20年)による。

物流関連企業誘致への支援制度の日韓比較

		日本		韓国		
		国際戦略総合特別区域(総合特別区域法)		釜山港 (釜山・鎮海経済自由区域(BJFEZ))		
		大阪市(大阪港夢洲地区)				
保税制度	保税蔵置に係る許可手数料	特例なし(9,500~88,700円/月)		無料		
	蔵置可能期間	特例なし(指定保税地域:1ヶ月、保税蔵置場:2年(延長可))		無期限		
	原料課税、製品課税の別	特例なし(原則、原料課税)		原料課税、製品課税のいずれかを選択可能		
税制特例	国税	法人税 所得税	以下のいずれかを選択 ①課税対象所得の控除(5年間、20%) ②投資税額控除(取得価格の15%(建物等8%)) ③特別償却(取得価格の50%(建物等25%)) ①の対象:指定特定事業法人 (専ら、総合特区で適用される規制等の特例措置の適用を受ける事業等を行う法人) ②、③の対象:指定法人 (総合特区内で総合特区の戦略に合致する事業を行う法人)		法人税・所得税を、 1)3年間免除、2年間50%免除 2)5年間免除、2年間50%免除 1)の対象:製造業1千万ドル以上、観光業1千万ドル物流業5百万ドル以上、物流業5百万ドル以上、R&D百万ドル以上 2)の要件:製造業3千万ドル以上、観光業2千万ドル以上、物流業1千万ドル以上、R&D2百万ドル以上	
			地方税	事業所税	特例なし(資産割:事業所床面積(m ²)×600円 従業者割:従業者給与総額(円)×0.25%)	免除(5年間) 50%免除(以後5年間) 対象:新エネルギー分野・ライフサイエンス分野及び両分野を支援する物流等の事業の場合 ※平成25年春より適用予定
				不動産取得税	特例なし(土地等3%(住宅を除く家屋4%))	
	固定資産税	特例なし(1.4%)				
(参考)敷地賃貸料(舗装済埠頭用地)		横浜港:3,960円/m ² ・年、神戸港:4,308円/m ² ・年、大阪港:4,524円/m ² ・年		38円/m ² ・年(釜山新港背後敷地) ※1ウォン=0.08円で換算		
その他				<ul style="list-style-type: none"> ・障害者、高齢者等の雇用義務なし ・無給休暇の許容 ・勤務者派遣対象業務の拡大 ・国有財産の賃貸が50年まで可能 ・永久施設建築も可能 		

釜山港背後におけるロジスティクス企業誘致のイメージ

組立、仕分け



包装



保管



荷役



釜山新港



地方の港における外航船社等に対する支援措置等

- 地方部の港湾において、港湾管理者、地元市町村、振興協会等が、外航船社や輸出入貨物の荷主に対して、入港料、施設使用料の減免や、助成金等による支援を行っている。
- これらの支援が、釜山港等へのコンテナ貨物の流出を招き、内航フィーダー輸送等による国際戦略港湾への集荷を妨げる一因となっている。

【 事 例 】

	外航船社等に対する主な支援内容	荷主等に対する主な支援内容
A港	○外航コンテナ船の岸壁使用料・荷役機械使用料を50%減免	○外貿定期コンテナ船又はその他外国貿易船を利用する荷主に対する助成(2万円/TEU)
B港	○外航定期コンテナ航路に対して入港料・岸壁係船料・荷役機械使用料の減免 ※新規利用者について、荷役機械使用料30%減免、入港料・岸壁係船料全額免除(いずれも1年間) ※既存利用者について、荷役機械使用料20%減免	○なし
C港	○なし	○新規利用荷主に対する助成(1万円~2万円/TEU) ※内航フィーダー、小口混載貨物及び空コンテナを除く輸出 ○新規小口混載貨物に対する助成(1m ³ またはトンあたり2千円) ※内航フィーダーを除く輸出 ○大口利用する荷主に対する助成(1万円/TEU) ※内航フィーダー、小口混載貨物及び空コンテナを除く輸出
D港	○外内航船に対し、使用時間に応じ、岸壁使用料の特別料金を適用 ※通常料金の33%減免	○なし

大水深コンテナターミナルの国際比較

国名	港名	水深16m以上の岸壁 (カッコ内の水深18m以上の岸壁)		2010年コンテナ取扱個数 〔万TEU〕	
				※取扱個数のカッコ内は2009年値 右列は2010年の順位	
日本	東京	0バース	(0)	420	(27)
	横浜	3バース	(0)	328	(36)
	名古屋	2バース	(0)	[211]	-
	大阪	1バース※ ¹	(0)	[184]	-
	神戸	3バース	(0)	[225]	-
韓国	釜山	17バース	(4バース)	1,416	(5)
	光陽	16バース	(0)	[181]	-
	仁川	0バース	(0)	[158]	-
中国	上海	16バース	(0)	2,907	(1)
シンガポール	シンガポール	23バース※ ²	(0)	2,843	(2)
ベルギー	アントワープ	12,315m※ ³	(1,065m)	847	(14)
オランダ	ロッテルダム	6,700m※ ³	(不明)	1,115	(10)
ドイツ	ハンブルク	22バース	(0)	790	(15)

※1: 航路水深14mで暫定供用中

※2: 最大水深16m(パシルパンジャンターミナル23バース中、16m以上の水深が確保されているバース数は不明)

※3: バース数が不明なため、バース延長を記載している。

出典: 国土交通省港湾局調べ(国内港湾2011年6月時点、海外港湾2011年3月時点。)

なお、海外港湾については統一的に得られる情報源で、かつ、最新のもののみ計上している。

コンテナ取扱個数は『March 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONAL』、『CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2011』

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的：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

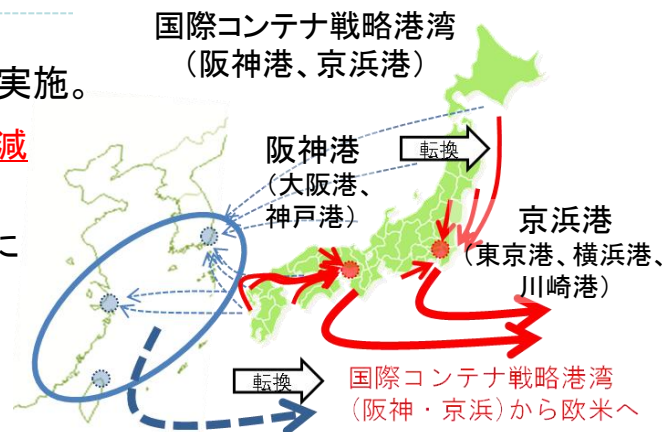
※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

- 【取り組みの指標】 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

- 「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。
- 国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、取り組み状況を管理。2013年を目処に中間評価。

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 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 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等による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大水深岸壁の整備
- ⑤ 「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社の設立



政策目的

取り組み状況

実現のための方策

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 :平成23年12月15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、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

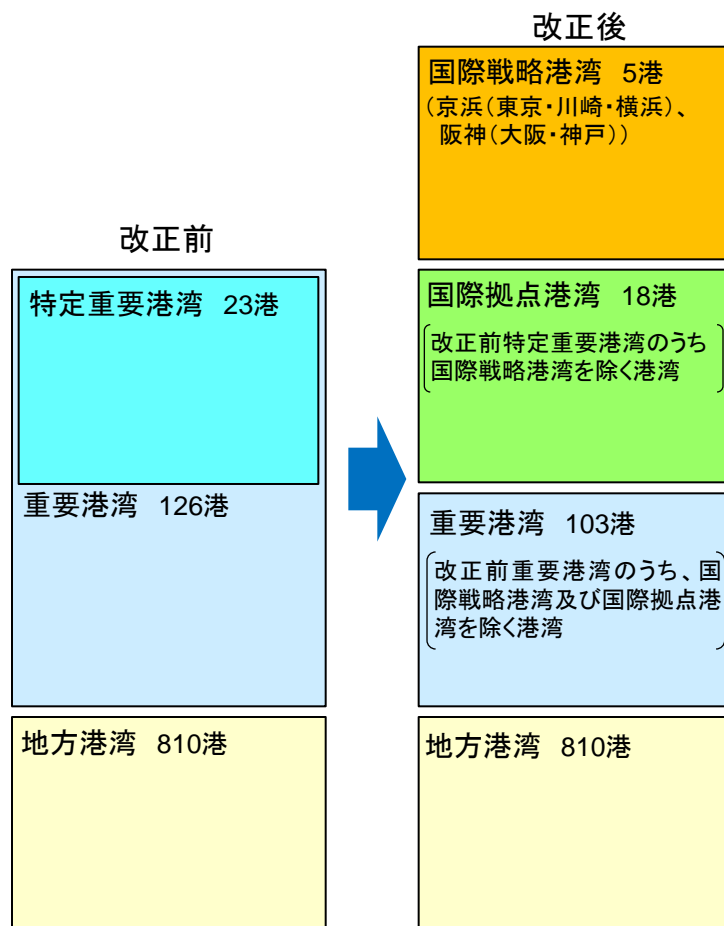
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)

○ 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

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。



港湾運営会社による効率的な港湾運営（国際戦略港湾）

- 国土交通大臣が国際戦略港湾毎に一を限って指定した港湾運営会社が、行政財産（国・港湾管理者所有の港湾施設）の貸付けを受け、自社施設と一体運営することで効率的な港湾運営を実現。
- 民間企業経営者の登用や民間出資により、迅速かつ柔軟な港湾運営を実現。

