

国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

平成25年7月10日
国土交通省港湾局

目次

1 . 港湾、海運を取り巻く状況と変化

- 1) 取扱貨物量
- 2) 船舶の大型化
- 3) コンテナ航路数
- 4) トランシップ率

2 . 国際コンテナ戦略港湾政策の概要と取組状況

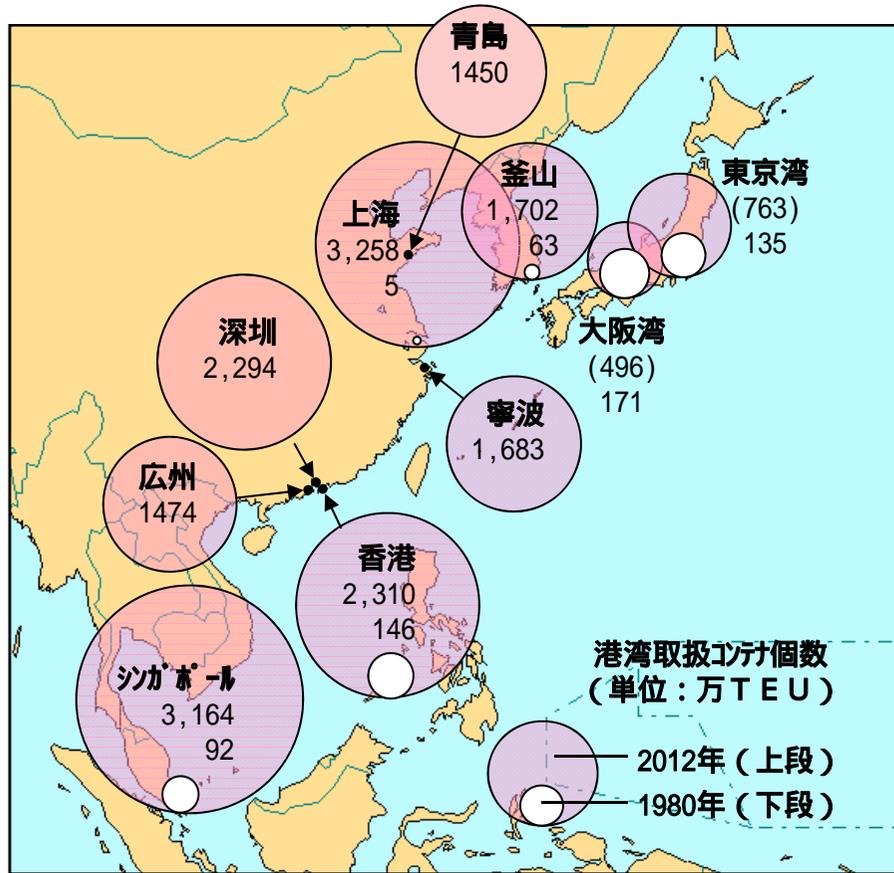
- 1) 国際コンテナ戦略港湾政策の概要
- 2) 広域からの貨物集約の推進
- 3) 荷主サービスの向上
 - 3 - 1) ゲートオープン時間拡大
 - 3 - 2) 情報化・渋滞対策等
- 4) コンテナ船大型化の進展への対応
- 5) 「民」の視点での戦略的港湾運営の実現
- 6) まとめ

1. 港湾、海運を取り巻く状況と変化

1) 取扱貨物量

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】



東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。
上段の数値はともに2011年の取扱量

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貿を含む。

ランキングにおける () 内は2010年の順位。また、2012年の30位以下については2011年の取扱量。

港湾統計 (2011) におけるコンテナ取扱個数は東京港464万TEU、横浜港308万TEU、名古屋港262万TEU、大阪港245万TEU、神戸港263万TEUである。

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

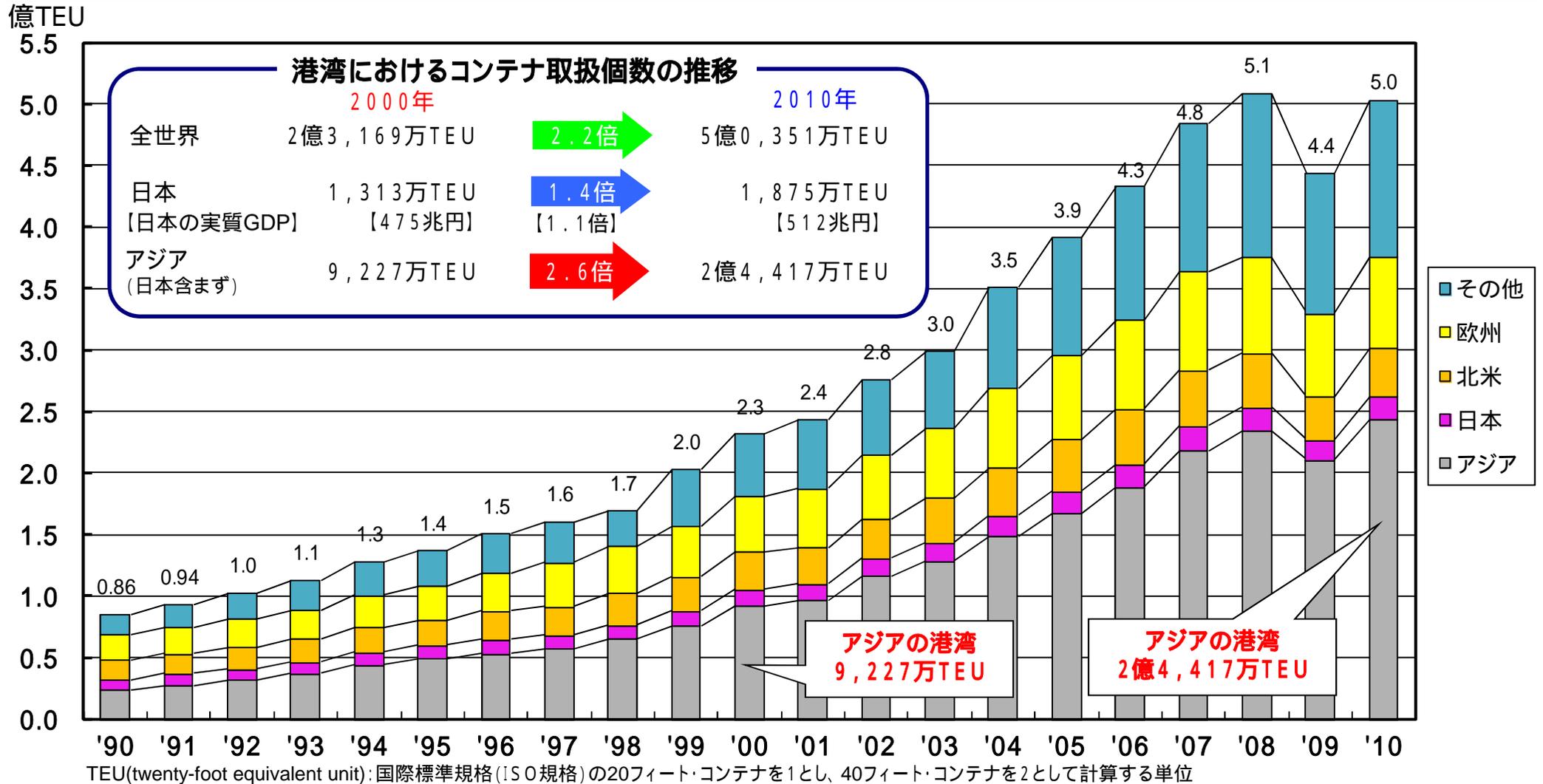
13	横浜	72
16	釜山	63
18	東京	63
39	大阪	25
46	名古屋	21

2012年 (速報値)

順位	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,258
2 (2)	シンガポール	3,165
3 (3)	香港	2,310
4 (4)	深圳	2,294
5 (5)	釜山	1,702
6 (6)	寧波	1,683
7 (7)	広州	1,474
8 (8)	青島	1,450
9 (9)	ドバイ	1,328
10 (11)	天津	1,229

29 (27)	東京	469
(40)	横浜	(308)
(47)	名古屋	(262)
(52)	大阪	(249)
(53)	神戸	(247)

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



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

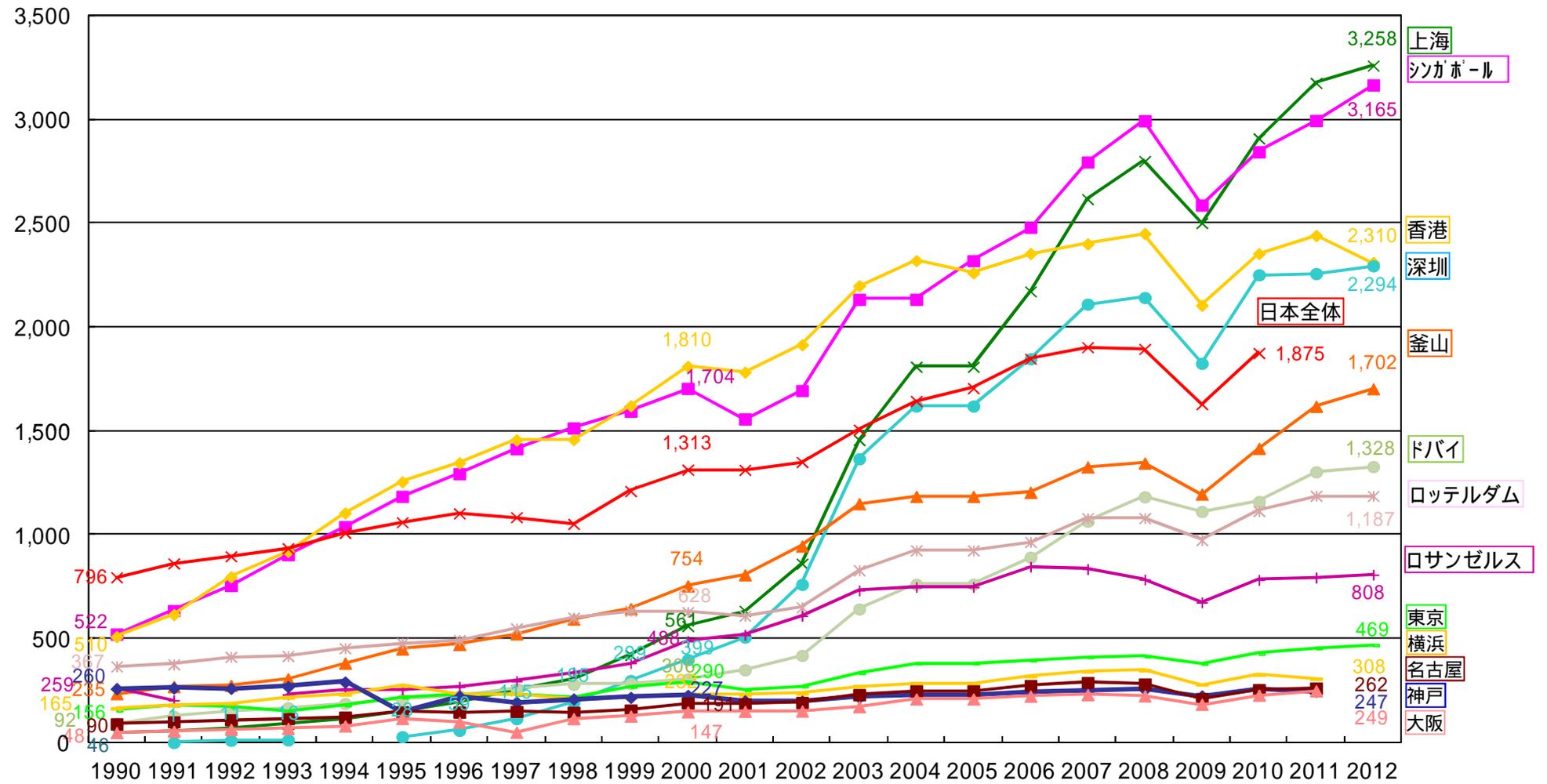
'10は暫定確定値

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
 日本の実質GDPは国民経済計算 (内閣府)

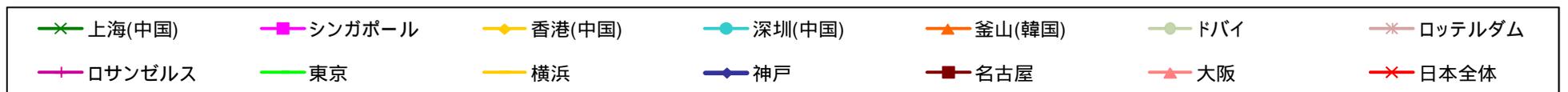
注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、1490万TEU(2000年)から2045万TEU(2010年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

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: Containerization International yearbook、Lloyd s Listをもとに国土交通省港湾局作成

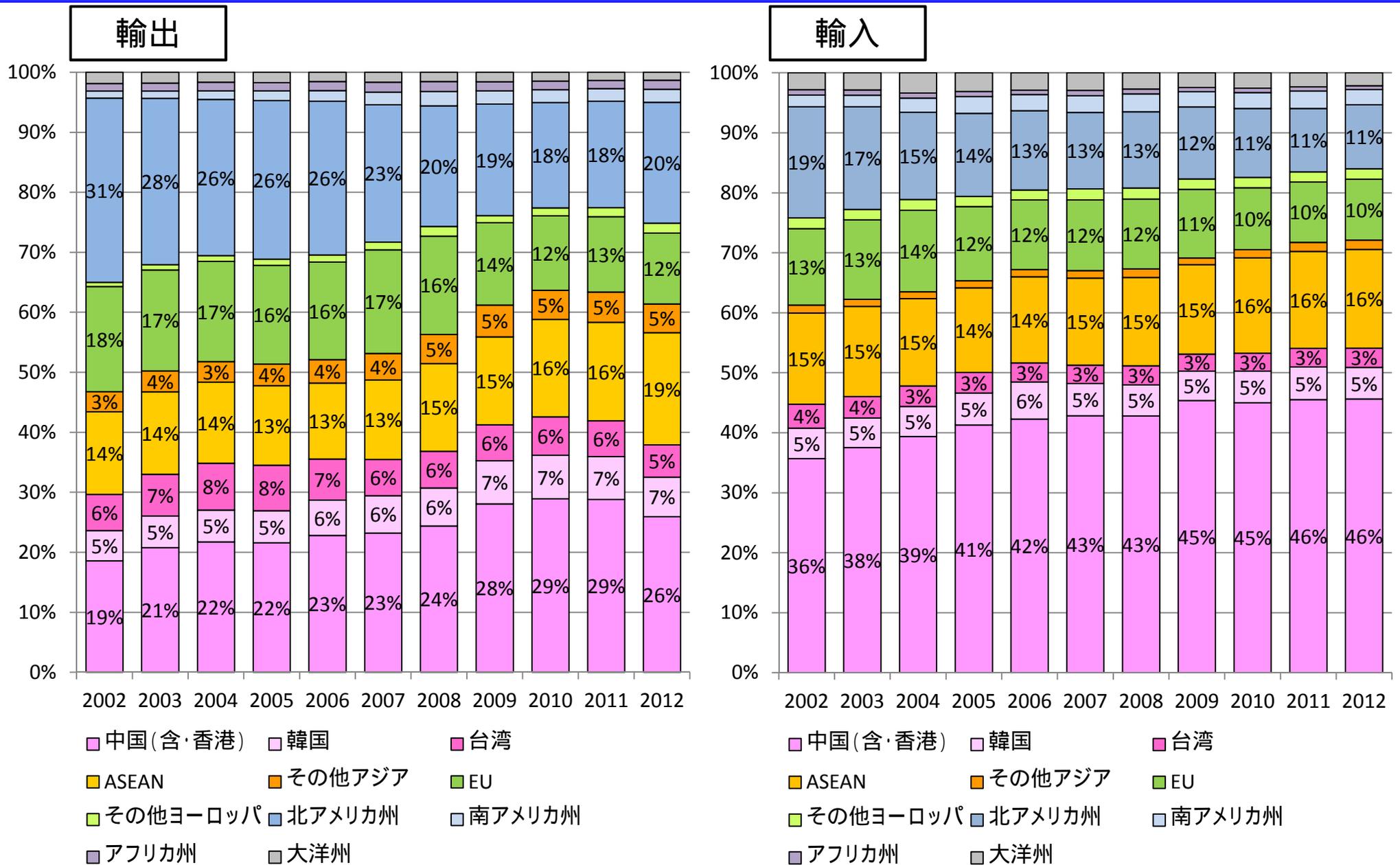
国際コンテナ戦略港湾における外貿コンテナ取扱貨物個数の伸び率

(万TEU)

	2007年	2012年	2012年 / 2007年
京浜港	695	699	1.01
東京港	372	424	1.14
横浜港	318	274	0.86
阪神港	399	419	1.05
大阪港	198	212	1.07
神戸港	201	207	1.03
全国	1,714	1,752	1.02

2012年の値は速報値

我が国の海上コンテナ貨物の方面別推移 (貿易額ベース)



(出典) 財務省「貿易統計」より

我が国の方面別輸出主要品目(貿易額ベース:海上コンテナ)

- ・我が国の海上コンテナでの輸出は、自動車関連部品(タイヤ・エンジン)が主要品目。
- ・完成自動車と関連部品は、世界の各方面に輸出されている。

単位: 億円

	1位	2位	3位	4位	5位	合計
世界	自動車部分品 30,936 10.5%	印刷機、複合機 9,664 3.3%	ピストン式内燃機関部分品 6,314 2.1%	ゴムタイヤ 5,743 2.0%	機械類 5,621 1.9%	293,677
アジア	自動車部分品 14,416 8.0%	プラスチック製のその他の板、シート、フィルム 4,586 2.5%	機械類 4,121 2.3%	印刷機、複合機 3,724 2.1%	ピストン式内燃機関部分品 3,422 1.9%	180,288
東アジア	(7,012) (6.3%)	(3,629) (3.3%)	(4,310) (3.9%)	(2,628) (2.4%)	(2,315) (2.1%)	(111,297)
東南アジア	(5,905) (10.8%)	(1,129) (2.1%)	(243) (0.4%)	(1,344) (2.4%)	(1,344) (2.4%)	(54,871)
ヨーロッパ	自動車部分品 4,353 11.0%	印刷機、複合機 2,722 6.9%	ゴムタイヤ 1,272 3.2%	気体ポンプ、真空ポンプ 1,103 2.8%	乗用自動車 911 2.3%	39,501
北アメリカ	自動車部分品 10,318 17.4%	印刷機、複合機 2,906 4.9%	輸送機器関連部分品 1,657 2.8%	ピストン式火花点火内燃機関 1,619 2.7%	ピストン式内燃機関部分品 1,532 2.6%	59,223
南アメリカ	自動車部分品 1,041 16.4%	ゴムタイヤ 449 7.1%	ピストン式内燃機関部分品 366 5.8%	貨物自動車 357 5.6%	ピストン式火花点火内燃機関 213 3.4%	6,329
アフリカ	貨物自動車 727 16.5%	ピストン式圧縮点火内燃機関 416 9.4%	自動車部分品 413 9.4%	ゴムタイヤ 346 7.8%	乗用自動車 183 4.1%	4,405
オセアニア	ゴムタイヤ 574 14.6%	自動車部分品 395 10.1%	印刷機、複合機 209 5.3%	ピストン式火花点火内燃機関 196 5.0%	モーターサイクル 156 4.0%	3,932

凡例:

品目
輸出入額
各方面輸出入 全額に占める割合

出典:財務省「貿易統計」(2012年)より国土交通省港湾局作成

我が国の方面別輸入主要品目(貿易額ベース:海上コンテナ)

- ・我が国の海上コンテナでの輸入品目は、多岐にわたって取扱いが行われている。
- ・アジアは電子機器や部品、アパレル等が主要品目であり、他地域は食品が主要品目。

単位:億円

	1位	2位	3位	4位	5位	合計
世界	自動車部分品 4,856 2.0%	データ処理機械、記憶装置 4,765 2.0%	ケーブル及び光ファイバーケーブル 4,440 1.8%	葉巻たばこ 4,124 1.7%	豚肉 4,080 1.7%	243,304
アジア	データ処理機械、記憶装置 4,756 2.7%	ケーブル及び光ファイバーケーブル 4,401 2.5%	印刷機、複合機 3,799 2.2%	自動車部分品 3,518 2.0%	ジャージ、ブルオーバー、カーディガン、ベスト 3,417 1.9%	175,471
東アジア	(4,688) (3.6%)	(2,199) (1.7%)	(2,805) (2.1%)	(2,400) (1.8%)	(3,149) (2.4%)	(131,668)
東南アジア	(69) (0.2%)	(2,186) (5.5%)	(980) (2.4%)	(1,075) (2.7%)	(220) (0.6%)	(40,010)
ヨーロッパ	葉巻たばこ 3,102 10.7%	豚肉 1,141 3.9%	ぶどう酒 884 3.1%	自動車部分品 862 3.0%	医薬品 852 2.9%	28,908
北アメリカ	豚肉 2,784 10.7%	葉巻たばこ 709 2.7%	ルタバガ、飼料用のビート 677 2.6%	水素、希ガスその他の非金属元素 627 2.4%	木材 594 2.3%	25,982
南アメリカ	鶏肉 878 14.3%	コーヒー 672 10.9%	魚(冷凍) 642 10.4%	魚肉 495 8.0%	合金鉄(フェロアロイ) 371 6.0%	6,158
アフリカ	軟体動物 261 17.1%	ニッケル塊 106 7.0%	その他の採油用の種及び果実 105 6.9%	カカオ豆 96 6.3%	コーヒー 88 5.7%	1,529
オセアニア	牛肉 749 14.3%	牛肉(冷凍) 653 12.4%	チーズ及びカード 555 10.6%	アルミニウム塊 190 3.6%	ニッケルのマット、ニッケル製錬の中間生成物 154 2.9%	5,256

凡例:

品目
輸出入額
各方面輸出入 全額に占める割合

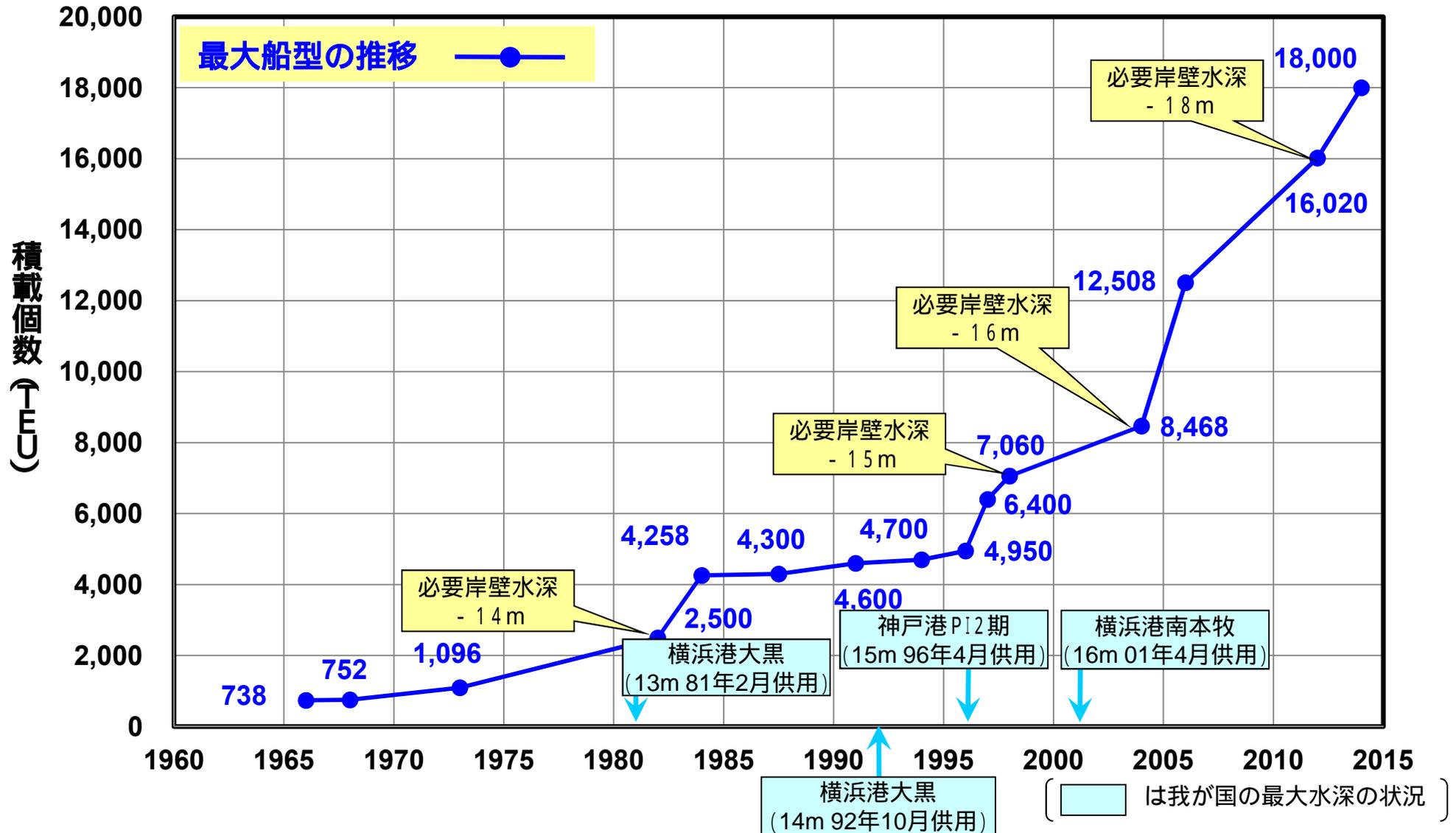
出典:財務省「貿易統計」(2012年)より国土交通省港湾局作成

1. 港湾、海運を取り巻く状況と変化

2) 船舶の大型化

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が超大型化



注: 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

マースクが18,000TEU積みコンテナ船20隻の建造契約を韓国の大宇造船海洋に発注 (2011年6月27日発表 MAERSK LINE HP情報より) するなど、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報を基に国土交通省港湾局作成

大型化が進むコンテナ船

岸壁 水深	対象船舶(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載 TEU	トン数 (DWT)	全長 (m)	幅 (m)			
- 14m	3,800	49,945	277	32	RIVER ELEGANCE		パナマ運河を通航できるコンテナ船 (COSCO) 【北米東岸航路 CKYH AWE2】
- 16m	9,300	99,500	332	45	NYK ALTAIR		日本に寄港する最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
- 17m	13,208	143,521	366	48	NYK HELIOS		NYKの最大コンテナ船 (OOCLより4隻備船) 【欧州航路 G6 Loop4】
	13,900	151,200	369	51	MOL QUEST		MOLの最大コンテナ船 (APL親会社より5隻備船) 【欧州航路 G6 Loop5】
	14,000	-	366	51	-	No image	K-Lineが2015年に5隻投入予定
- 18m	16,020	186,470	395	54	CMA-CGM Marco Polo		営業投入されている世界最大の コンテナ船 【欧州航路 CMA CGM FAL1】
	18,000	-	400	59	MAERSK MC-KINNEY MOLLER		近日中に営業投入される予定の 世界最大のコンテナ船 【欧州航路 Maersk AE10(予定)】

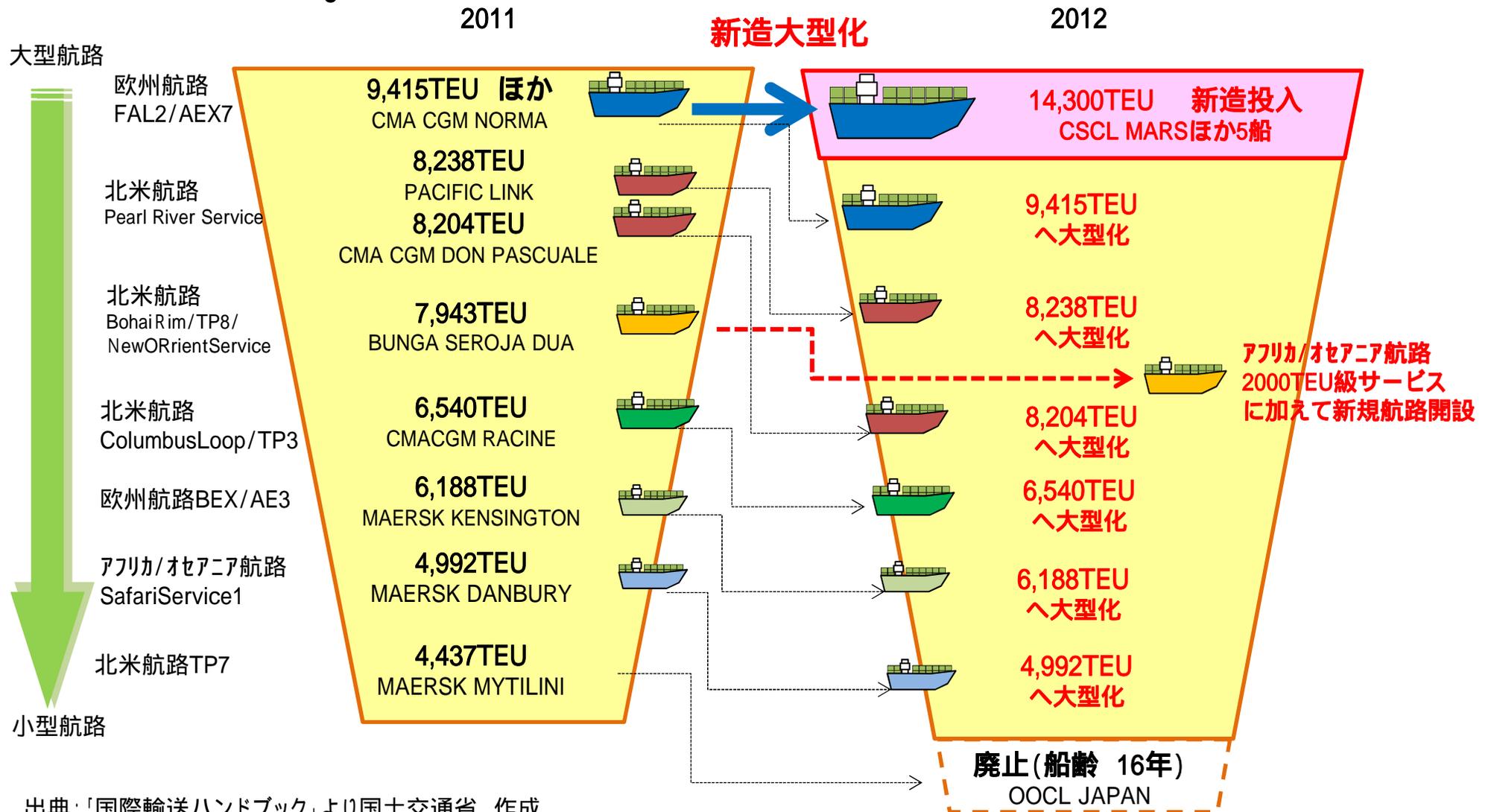
1: 各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる。

2: 岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

コンテナ船の大型化(カスケード現象の実例)

新造大型船の就航により、船社(アライアンス)保有船舶のリプレイスが発生。順次大型化する形で全体サービスの大型化による輸送強化が図られている。

【CMA CGM/CSCL/Evergreen】

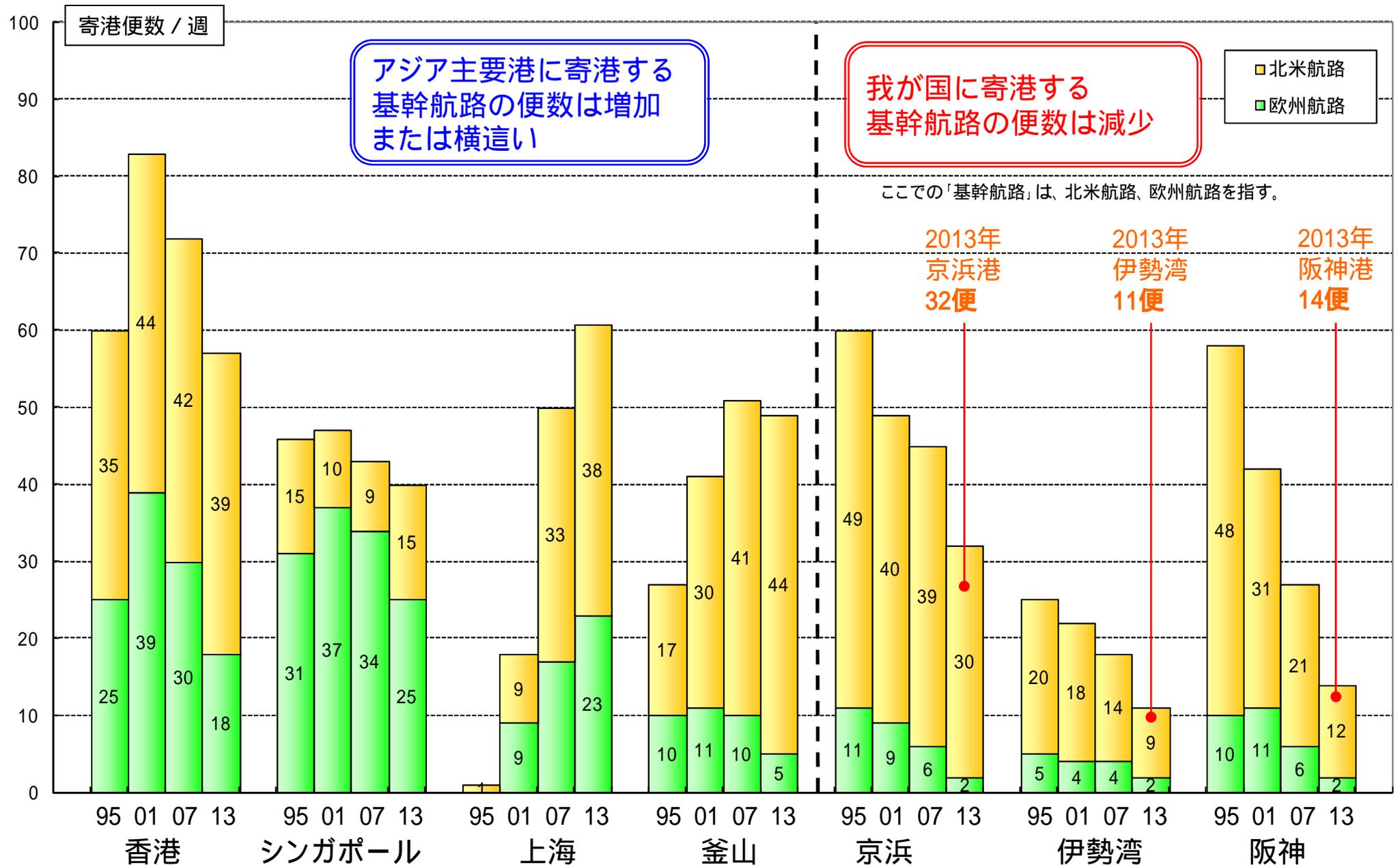


出典:「国際輸送ハンドブック」より国土交通省 作成

1. 港湾、海運を取り巻く状況と変化

3) コンテナ航路数

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

G6アライアンスとは

「G6アライアンス(G6)」は、Hapag-Lloyd、OOCL、NYKからなる「グランドアライアンス(GA)」と APL、Hyundai、MOLからなる「ニューワールドアライアンス(TNWA)」が結成した、アジア-欧州航路におけるアライアンス(2012年3月よりサービス開始)。

北欧州5、地中海2の合計7ループで共同配船。うち、Loop1が日本(神戸港、名古屋港、清水港、東京港)に寄港。

Grand Alliance

Hpag-Lloyd(独)

東方海外貨櫃航運公司(OOCL;香港)

日本郵船(NYK;日本)

The New World Alliance

American President Lines (APL;米)

現代商船(Hyundai;韓国)

商船三井(MOL;日本)

G6 Alliance

Hpag-Lloyd(独)

APL(米)

OOCL(香港)

Hyundai(韓国)

NYK(日本)

MOL(日本)

< Loop1の寄港地 >

神戸 名古屋 清水 東京 香港

カイメップ シンガポール ジェッタ

ロッテルダム ハンブルク サウサンプトン

ルアーブル シンガポール 香港 神戸

国際輸送ハンドブック2013年版
(2012年11月時点)

P3ネットワークとは

「P3ネットワーク(P3 Network)」は、2013年6月にマースク、MSC、CMA-CGMが結成したアライアンス(2014年4月よりサービス開始予定)。

アジア-欧州航路、太平洋航路、大西洋航路の合計29ルートにおいて共同配船し、3船社で総積載量260万TEUにあたる255隻の本船を投入予定。(マースクからはトリプルE型を含む110万TEU分、100隻以上の本船を投入予定。)

共同本船運航本部(JVOC, Joint Vessel Operating Centre)を設立し、各船社から独立した運航管理を行うことで、「船腹の効率的な管理」と「サービスの一貫性・安定性の確保」の両立を目指す。

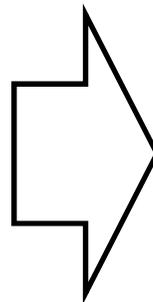
3船社が独立して運航する場合より、寄港頻度と本船寄港地数の増大が可能となる。(例:アジア-北欧州航路で週8便のサービスを提供予定。)

営業やマーケティング、カスタマーサービスなどは、従来通り3船社が独立して行う。

Maersk Line (マースク;デンマーク)

Mediterranean Shipping Company SA
(MSC;スイス)

CMA CGM (CMA-CGM;フランス)



P3 Network

(本船255隻(総積載量260万TEU)から構成)

マースク(デンマーク) 総積載量110万TEU分

MSC(スイス) 総積載量90万TEU分

CMA-CGM(フランス) 総積載量60万TEU分

日本船社の釜山航路について

日本郵船は、北海道、日本海側各港と釜山港を結ぶサービスを2つに分割し、スケジュールの安定化を図っている

商船三井は、日本海側各港と釜山港を結ぶサービスを新設し、釜山港で同社の北米、欧州、南北航路に接続している

2013年3月8日 Shipping Guide

郵船、日本海／釜山航路改編 HASを3月下旬から2分割し強化

日本郵船は3月下旬から日本海と釜山を結ぶHAS (Hokkai Arirang Service) を改編、釜山と苫小牧を結ぶ新HASと釜山～富山新港・新潟を結ぶHBS (Hokuetsu Busan Service) に分割し、本船スケジュールの安定化を図り、より高品質なサービスを目指す。

新HASに釜山新港3月29-30日寄港の"OSG Bosstec" (400TEU) を投入、釜山新港 (金)～釜山北港 (金/土)～苫小牧 (月/火)～釜山新港のローテーションで定曜日ウイークリーサー

ビスする。
また、HBSは釜山新港3月20-21日寄港から"O.M Humorum" (400TEU) が就航し、釜山北港 (水/木)～釜山新港 (木)～富山新港 (土)～新潟 (日/月)

～釜山北港のローテーションで定曜日ウイークリーサービスを展開する。

現行のHASは"Condor An" (887TEU) を投入した釜山 (土)～富山新港 (月)～苫小牧 (火/水)～新潟 (木)～釜山のローテーションによる定曜日ウイークリーサービスとなっている。

のスペースチャーター。
「NKS」は汎洲海運が840TEU型船「Eas tern Express」と1009TEU型船「Pancon Success」の2隻を投入する「北陸サービス」からのスペースチャーター。寄港地・ローテーションは、新潟 (火)～富山 (水)～金沢 (木)～敦賀 (木・金)～釜山 (土・日)～新潟。6日新潟入港船からサービスを提供している。
「WKS」は汎洲海運が342TEU型船「Asia Express」を投入する「西日本サービス」からのスペースチャーター。寄港地・ローテーションは、大阪 (水)～神戸 (水)～高松 (木)～水島 (木)～釜山 (土・日)～大阪。1日高松入港船からサービスを提供している。
商船三井は今後も地方港サービスを拡充していく方針だ。

2012年11月14日 日刊CARGO

地方港サービス拡充

商船三井

商船三井は今月から、日本海側各港と釜山を結ぶサービス「NKS」と、瀬戸内各港と釜山を結ぶサービス「WKS」を新設した。釜山で同社の北米、欧州、南北航路に接続する。ともに汎洲海運のサービスから

阪神港への基幹航路の新たな寄港

2013年5月より、新たに基幹航路であるPSX(北米航路)が阪神港(神戸港)に寄港
 神戸港の基幹航路の寄港数は2年ぶりに増加

商船三井のコンテナ船(同社提供)



基幹航路の船神戸寄港へ

北米～アジア便 関西圏、荷動き好調で

海運大手の商船三井(東京)は9日、米国西海岸とアジアを結ぶ基幹航路のコンテナ船を、今月22日から毎週、神戸港に寄港させることを明らかにした。これで神戸港の基幹航路数は計10となる。増便は2年ぶり。阪神・淡路大震災以降、減少傾向をたどってきたが、市は「増加に転じてほしい」(みなと総局)としている。

この航路は、ロサンゼルス、バンクーバーから

商船三井

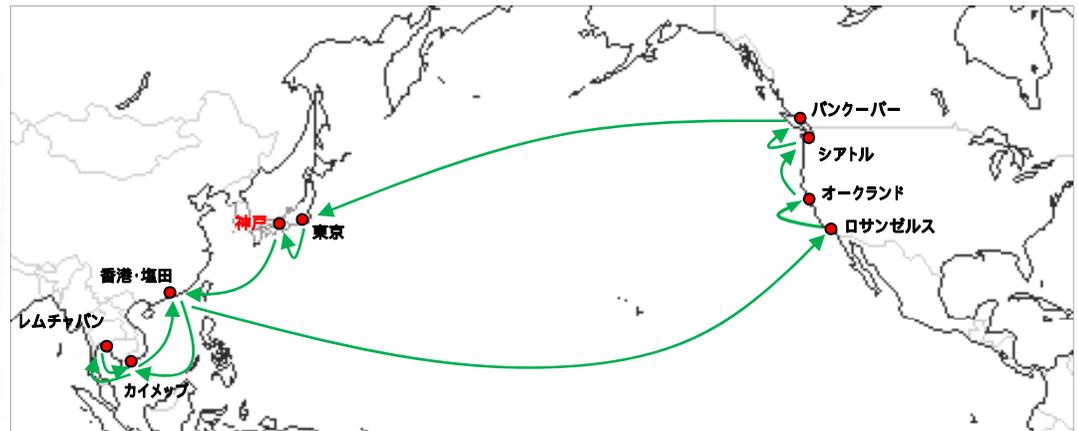
東、神戸を経てタイ、ベトナムの港を結ぶ。コンテナ6700個(20トン換算)積みの船8隻で運航し、神戸には毎週水曜日に入る。

神戸寄港を決めたのは、関西圏の荷動きが好調なため。米産牛肉の輸入規制が緩和されたことに加え、東南アジアでの自動車生産が好調で、部品の輸出も増えているという。

神戸港の基幹航路数は、阪神・淡路大震災のあった1994年度で最多の42だった。その後、減少が止まらず、12年度は9に落ち込んでいた。

(高見雄樹)

PSX (Pacific South Express)



レムチャバン→カイメップ→香港→塩田→ロサンゼルス
 →オークランド→シアトル→バンクーバー→東京→神戸→塩田
 →香港→レムチャバン

(出典)神戸新聞(2013年5月3日)

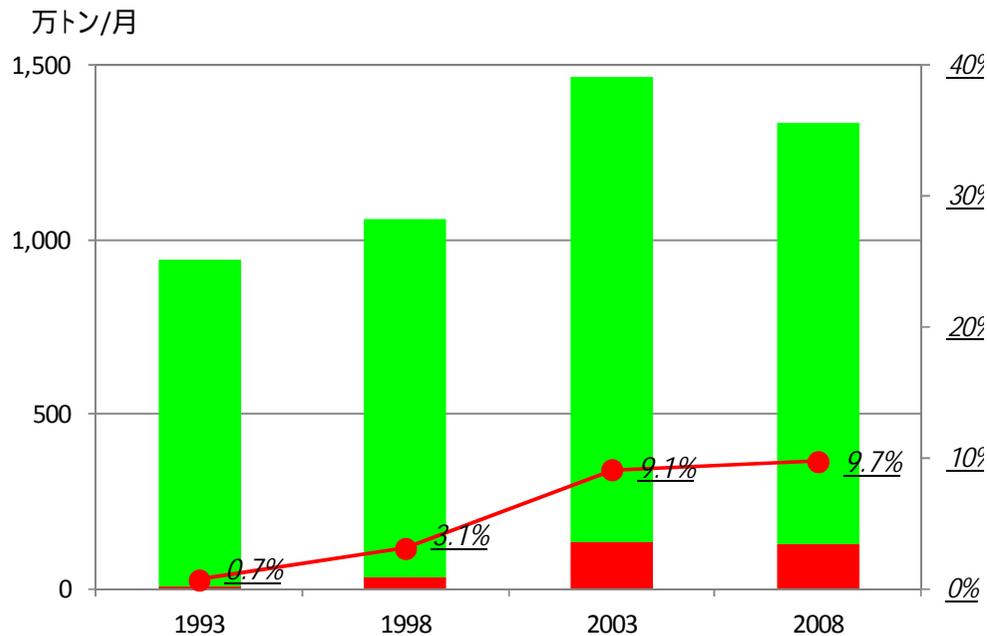
1. 港湾、海運を取り巻く状況と変化

4) トランシップ率

釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率

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

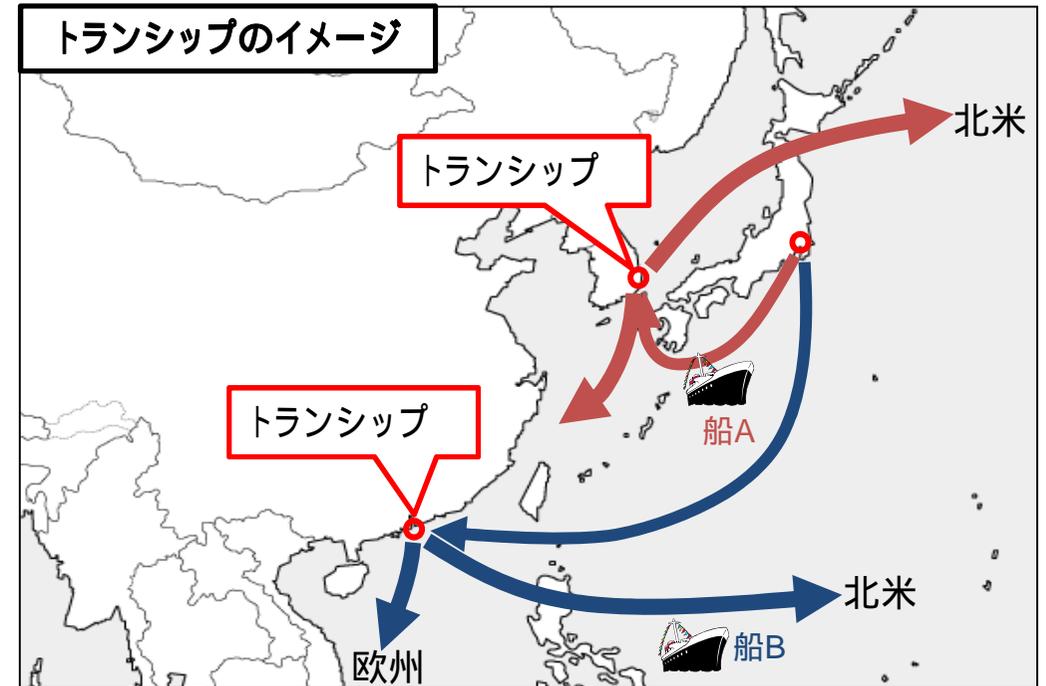
釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率の推移



■ 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



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

2 . 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

1) 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

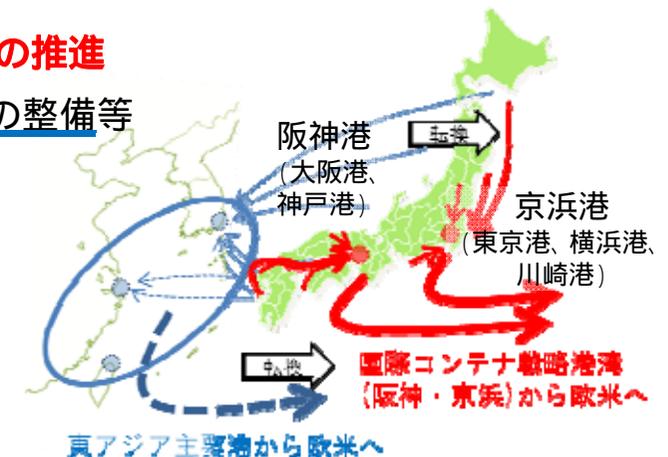
雇用と所得の維持・創出

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。

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
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
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
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
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



政府全体としての国際コンテナ戦略港湾政策の位置付け

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)

第 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン ~ヒト、モノ、カネを活性化する~

5. 立地競争力の更なる強化 空港・港湾など産業インフラの整備

ヒトやモノの国際的な移動を円滑化するため、首都圏空港や戦略港湾の強化を図る。

物流ネットワークの強化

・国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。このため、現状で5割にとどまっている首都圏3環状道路の整備率を今後5年間で8割以上に引き上げるなどの三大都市圏環状道路の整備や、2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを現状の3バースから12バースにするとともに、2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。

政府全体としての国際コンテナ戦略港湾政策の位置付け

経済財政運営と改革の基本方針(平成25年6月14日閣議決定)

第3章 経済再生と財政健全化の両立

3. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 21世紀型の社会資本整備に向けて

選択と集中の徹底実行へ

・国は、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・三大都市圏環状道路等)、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。

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。

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

2) 広域からの貨物集約の推進

国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業について

地方港から欧米基幹航路への輸送において、釜山港など東アジア主要港で積替されている貨物を、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送へ転換するモデル事業を実施(平成23～25年度)。

< 事業概要 >

- 対象貨物 : 釜山港等東アジア主要港からの転換貨物
- 対象者 : 内航海運事業者、鉄道事業者
- 契約方式 : 国からの委託事業(国費100%)
- 支援期間 : 最大3年間
- 事業実績 : 平成23年度 約2.3万TEU、平成24年度 約5.9万TEU

モデル事業による内航航路及び鉄道路線

	航路	年度	事業者	事業類型
	京浜～(仙台塩釜・)八戸・苫小牧	H23～	井本商運(株)	新規航路
	京浜～仙台塩釜	H23～	近海郵船物流(株)	追加寄港
	京浜～仙台塩釜・八戸	H23～	鈴与海運(株)	追加寄港 増便
	阪神～広島・岩国・徳山・門司・松山等	H23～	西日本内航フィーダー合同会社	新規航路
	阪神(～瀬戸内等諸港～)志布志	H24～	鈴与海運(株)	追加寄港
	阪神～博多	H24～	井本商運(株)	新規航路
	阪神～徳山～博多・大分・細島・志布志	H24～	西日本内航フィーダー合同会社	新規航路
鉄道	東京～新潟等	H23～	(株)JR貨物インターナショナル	新規路線



内航フィーダー輸送・釜山航路に用いられる船舶(例)

内航フィーダーコンテナ船の例

船舶名 神若
オペレーター 井本商運
輸送能力 239TEU
総トン数 749GT
全長×幅 100m×14m
寄港地 京浜 - 八戸 - 釜石 - 仙台 - 相馬 - 小名浜
- 京浜
運航頻度 1便/週

釜山航路に就航しているコンテナ船の例

船舶名 BONNY STAR
オペレーター 南星海運
輸送能力 342TEU
総トン数 4,124GT
全長×幅 107m×16m
寄港地 釜山 - 伊予三島 - 今治 - 広島 - 大竹
- 釜山 - 伊予三島 - 今治 - 松山 - 釜山
運航頻度 1便/週



内航海運暫定措置事業の特例措置

～国際コンテナ戦略港湾とのフィーダー輸送に利用される場合～

【現状】小型船が主力



499GT, 1400DWT, 140TEU積載, 乗員6名



749GT, 1800DWT, 250TEU積載, 乗員7名

大型化



3000GT, 6000DWT, 500TEU積載, 乗員10名

< 大型化の効果 >

積載効率向上

省エネ効果

少人数による大量輸送

運航効率向上

内航フィーダー船の大型化を推進するための具体的施策

内航フィーダー船の建造コスト低減を図るため、内航総連(加盟事業者数:3,022社)では、内航海運暫定措置事業において、以下の特例制度を設け、大型化を推進することとしている。

：事業の目的：平成10年5月に、スクラップアンドビルド方式による船腹調整事業の解消にあたり、ソフトランディング策として導入。

事業の概要：船舶建造を行う者から納付金を徴収する一方で、船舶の解撤を行う者に対して交付金を支払う。

対象船舶：『国際コンテナ戦略港湾』を積み港・揚げ港とする外貿コンテナのフィーダー輸送を行うコンテナ専用船(2,500DWT以上)

但し、外貿コンテナのみ輸送する場合。内貿コンテナを混載する場合は特例の対象外。

納付金単価：44,500円/トン 24,000円/トン(H24年度、2,500DWTの場合)(H28年度以降は未定)

H22.9.9以前に建造された外航船を輸入転用する場合は44,500円/トン 0円/トン(H26年度で終了)

釜山港におけるコンテナ積替・集荷支援策

釜山港においては、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が多種多様な積替・集荷支援策を実施。

釜山港湾公社による積替・集荷支援策(2011年)

対 象		支 援 策 概 要		年間支給実績額
インセンティブ措置	増加量 実績量	船社	増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000～10,000ウォン/TEUを支給<上限額:40億ウォン/社>	約155億ウォン (約14億円)
			実績量支援 積替貨物の比率(当該船社積替貨物量/積替貨物総量)に50億ウォンを乗じた額を支給 <総額:50億ウォン>	
		フィーダー 船社	実績量支援 積替貨物の占有比率(当該船社積替貨物量/積替貨物総量)に20億ウォンを乗じた額を支給 <総額:20億ウォン、上限額:2億ウォン/社>	約10億ウォン (約1億円)
	増加量	ターミナル オペレーター	増加量支援 積替貨物の増加量に対し、5,000又は7,000ウォン/TEUを支給<上限額:20億ウォン/社>	約35億ウォン (約3億円)
	北港・新港間 積替	船社	積替陸上輸送支援 北港・新港間の積替貨物の陸上輸送に対し、10,000又は15,000ウォン/TEUを支給	約45億ウォン (約4億円)
		ターミナル オペレーター	積替ターミナル利用支援 北港・新港間の積替貨物の海上輸送に係るターミナル費用に対し、20,500又は41,000ウォン/TEUを支給	
小 計				約245億ウォン (約22億円)
港費減免措置	北港・新港 同時寄港	船社	積替ターミナル利用支援 北港・新港を同一航路で同時に寄港するコンテナ外航船社に対し、入出港料、接岸料、停泊料を免除	約15億円 (2007年)
	10万トン以上 外航船舶	船社	10万トン以上コンテナ外航船社支援 総トン数10万トン以上のコンテナ外航船に関し、10万トンを超過するトンに限り、入出港料、接岸料、停泊料を免除	
小 計				右措置に加え、荷主に対する積替貨物に係る港費減免措置等含む

為替レート(平成25年4月末時点):0.09円/ウォン

出典:BPAからのヒアリング等による

釜山港湾公社による積替・集荷支援総額は、約40億円/年以上に達する見込み

港湾管理者、振興会等によるインセンティブ制度の状況

全国の外貿定期コンテナ船が寄港している港湾には、コンテナ船に対する港湾使用料の減免、当該航路を利用する荷主への財政的支援などの様々なインセンティブ措置を講じている港湾がある。

外貿定期コンテナ船が寄港している港湾 におけるインセンティブ制度の状況（平成25年6月時点）

支援内容	港数
外航航路のみを対象としたインセンティブ制度がある港湾	28港
外航・内航航路を対象としたインセンティブ制度がある港湾	17港
内航航路のみを対象としたインセンティブ制度がある港湾	4港
上記以外の外貿定期コンテナ船が寄港している港湾	10港

国際戦略港湾、名古屋港及び四日市港を除く

出典：国土交通省港湾局調べ

各港湾管理者あて国際コンテナ戦略港湾政策への協力要請文書の発出

発出日：平成25年6月6日

発出者：国土交通省港湾局長

発出先：重要港湾以上の各港湾管理者

協力要請文書の内容：

(抜粋)

「国際コンテナ戦略港湾政策が、政府としての最重要プロジェクトであり、本政策が国民の雇用と所得を守るための政策であることをご理解頂き、現在、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集荷を担う内航フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂きますようお願いいたします。」

「国土交通省としては、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を『国際フィーダー航路』という名称に改め、国際コンテナ戦略港湾政策の一環としての集荷対策を強化してまいります。」

【発出文書】

国港経第4号
国港計第6号
平成25年6月6日

各港湾管理者 宛て

国土交通省港湾局長

国際コンテナ戦略港湾政策への協力について
(要請)

平素より、港湾行政に多大なるご理解とご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。
さて、産業が国際的最適立地を求めて行動する中、国際基幹航路の我が国への寄港の減少及び海外トランシップ率の増大は、企業にとって輸送時間の増大や物流コストの上昇を招き、国内産業の海外流出、それに伴う雇用と所得の消失につながるなど、我が国の経済活動や産業構造に深刻な影響を与えることとなります。

このような認識のもと、国土交通省では、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大により、企業の国内立地を促進し、国民の雇用と所得を守り、地域経済の活性化を図ることを目的として、国際コンテナ戦略港湾政策を推進しております。平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった施策を展開しています。

特に、船舶が大型化している状況において、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るためには、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約が不可欠であり、このため、フィーダー輸送網の強化に取り組んでいるところです。

ところで、国内各港の中には、釜山港等との航路について、コンテナ船に対する港湾使用料の減免、当該航路を利用する荷主への財政的支援などの様々なインセンティブ措置を講じている港湾があります。

これらのインセンティブ措置の中には、外航航路のみを対象とし、国際コンテナ戦略港湾と結ばれる内航フィーダー航路を対象としていないため、結果的に、釜山港等におけるトランシップ貨物の増加を助長し、国際コンテナ戦略港湾政策の遂行の大きな障害となっているものがあります。

つきましては、国際コンテナ戦略港湾政策が、政府としての最重要プロジェクトであり、本政策が国民の雇用と所得を守るための政策であることをご理解頂き、現在、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集荷を担う内航フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂きますようお願いいたします。

なお、国土交通省としては、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を『国際フィーダー航路』という名称に改め、国際コンテナ戦略港湾政策の一環としての集荷対策を強化してまいります。

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

3) 荷主サービスの向上

3 - 1) ゲートオープン時間拡大

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 (平成21~23年度)

モデル事業の概要

荷主等がゲートオープン時間拡大に対応した生産・出荷体制を整えるまでの間は、利用が少ないと見込まれる



利用が増えるまでの間、時間拡大に必要なターミナルの運営コストのうち、利用者からの収入では不足する額を国が負担

実施内容

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：以下の6港26CTで実施 **5港13CTで継続(H25年度)**

東京港 青海公共、青海(A3)、中央防波堤内側 (平成22年7月開始)

横浜港 本牧(BC、D1・2・3)、大黒(C3)、南本牧 (平成22年3月開始)

名古屋港 全ターミナル (平成21年12月開始)

四日市港 全ターミナル (平成22年3月開始)

神戸港 全ターミナル
(平成21年5月よりPC18で開始。12月よりPC14~18、平成22年3月から全ターミナルで開始。PC16,17、PC18で継続。)

大阪港 夢洲DICT (平成22年3月開始)

共同デポを活用したコンテナターミナルゲートオープン24時間化

不継続(H25年度)

神戸港 神戸港全CTに搬出入予定のコンテナが対象
共用デポのゲートを24時間オープン (平成23年10月31日開始)

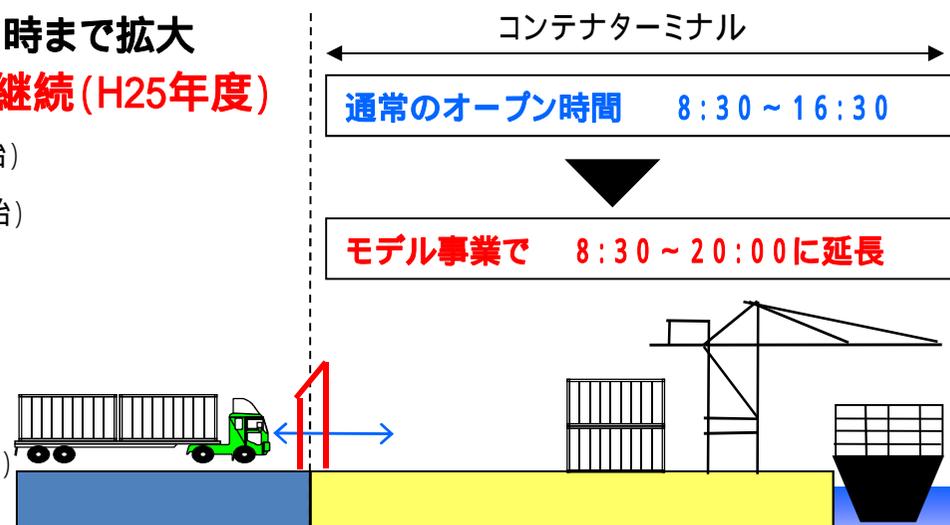
コンテナターミナルにおけるコンテナ搬出入可能時間帯を7時又は7時30分からに拡大

1CTで継続(H25年度)

横浜港 本牧(D4) (7時30分から)、大黒(T9) (7時から)、南本牧 (7時30分から) (平成23年12月21日開始)

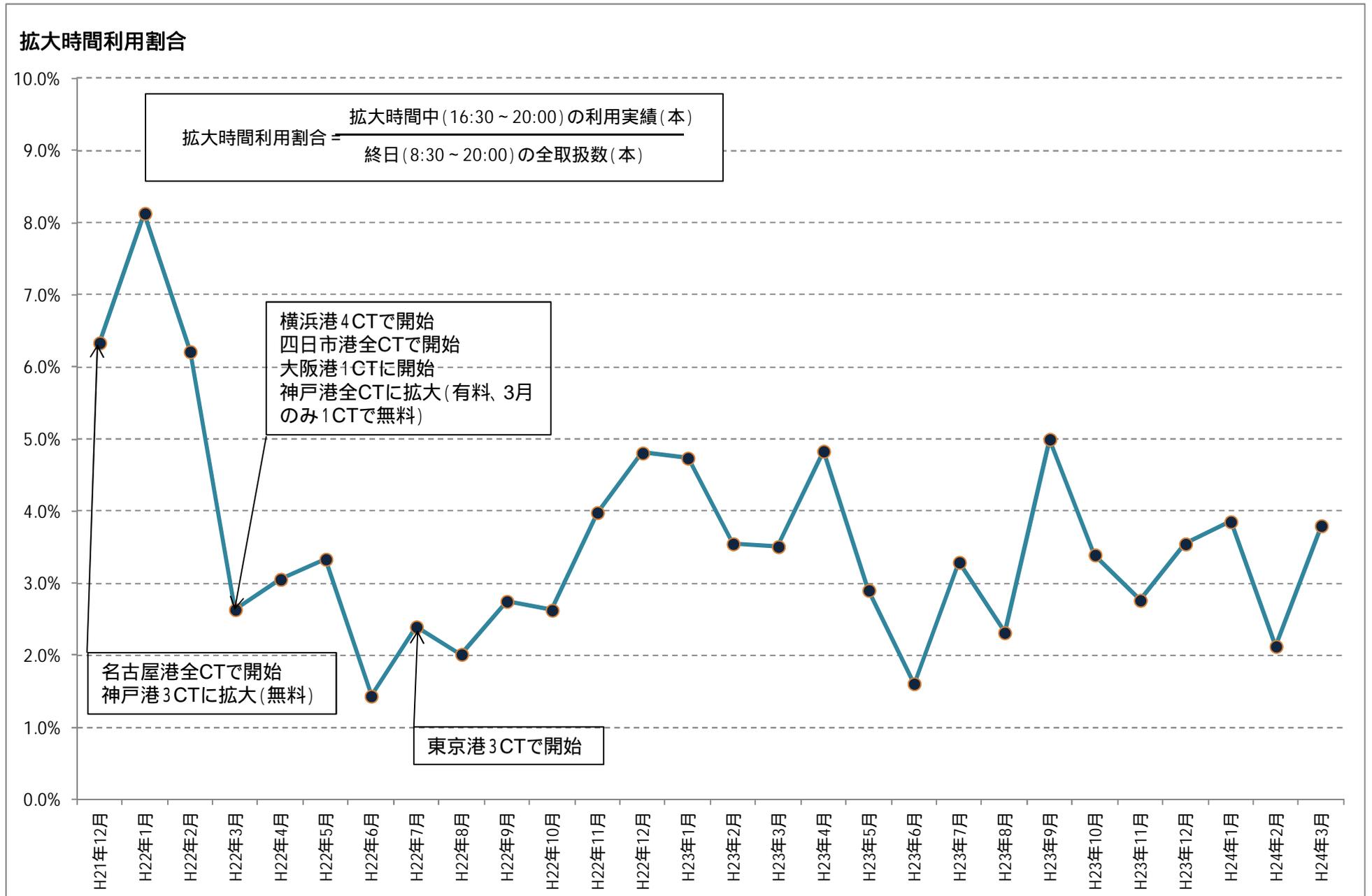
(参考)コンテナターミナルにおけるコンテナ搬出入可能時間帯を7時半からに拡大 (東京都港湾局、東京港埠頭(株)実施事業)

東京港 (平成23年12月5日開始)



20時までのゲートオープン時間拡大モデル事業における利用実績

東京港・横浜港・名古屋港・四日市港・大阪港・神戸港における拡大時間利用割合



2. 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

3) 荷主サービスの向上

3 - 2) 情報化・渋滞対策等

「北東アジア物流情報サービスネットワーク (NEAL-NET)」の構築

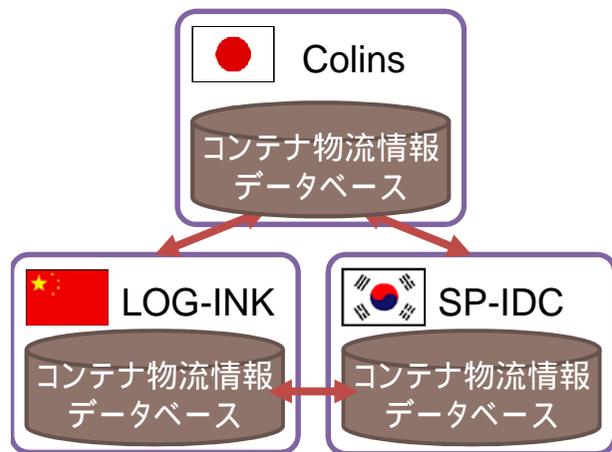
物流情報の交換・共有を促進するとともに、北東アジアにおける物流サービスの能力と効率性を向上させる目的で、日中韓物流大臣会合の枠組みの下、2010年(H22)に「北東アジア物流情報サービスネットワーク (NEAL-NET)」の構築を合意。日中韓の荷主・物流事業者等が、コンテナ船の離着岸情報やコンテナの船積み・船卸し情報などを効率的に把握できるように、コンテナに係る物流情報の共有を推進。日中韓におけるNEAL-NETの取組成果を踏まえ、引き続きロシア、ASEAN諸国への拡大を図る。

可視化イメージ

Colinsにより可視化が進んでいる部分: NEAL-NETにより我が国で可視化が新たに可能となる部分:



NEAL-NETイメージ図



各国のデータベースの接続に取組中

取り組みスケジュール

	平成24年度末まで	平成25年度末まで	平成26年度以降
	日中韓 (NEAL-NET) の取組		対象国拡大
対象港湾	(日本)東京・横浜 (中国)寧波 (韓国)釜山	・左記港湾に加え、対象港湾の順次拡大を図る (日本)川崎、大阪、神戸 (中国)上海、大連、天津を含む13の主要港湾 (韓国)光陽、仁川	・ロシア、ASEAN 諸国への拡大
実現する共有情報	・コンテナ船の離着岸日時の情報	・コンテナ船の離着岸日時の情報 ・コンテナのゲートイン・ゲートアウト日時、船積み・船卸し日時の情報	
備考	・各国システム間で接続試験	・平成25年度末までにユーザーへ利用を開始	

コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制について

国際コンテナ戦略港湾では、コンテナ取扱量の増加に伴い、コンテナを搬出入するトラックによる渋滞が恒常的に発生。

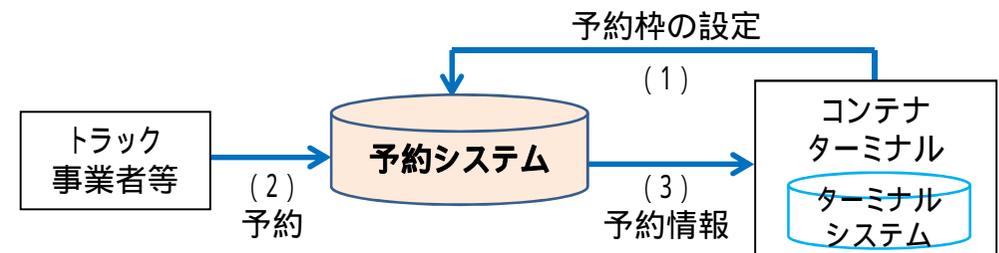
渋滞緩和の対策として、これまでも、コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上、ゲート前のウェブカメラ映像の提供等の取組みを総合的に推進。

今般、ITを活用した効率的なコンテナ搬出入の実現を目指し、横浜港において、予約制の導入を検討。

コンテナターミナル前の渋滞状況の一例



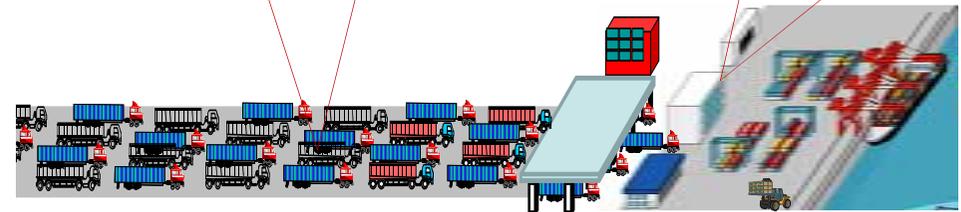
予約制のイメージ



予約制の導入による効果

コンテナ搬出入の
繁閑の平準化

予約情報に基づく
荷役作業や
ゲートレーンの
運用の効率化



世界におけるコンテナターミナル自動化の動き

- コンテナターミナルの自動化は1990年代初頭にロッテルダム港に初めて導入された。
- 以後、欧州を中心として様々な方式で導入が進められており、アジア等にも導入されている。

欧州

- ヤードレイアウト(対岸壁長手方向) : **垂直型**
- ヤード内荷役 : **RMG**
- 岸壁とヤード間のコンテナ輸送 : **AGV**(CTA、Euromax)、**有人ストラドルキャリア**(DPW-GWT)



ハンブルグ港(2002年供用開始)
HHLAアルデンヴェルターターミナル(CTA)



ロッテルダム港(2007年供用開始)
ユーロマックスターミナル(Euromax)



アントワープ港(2009年供用開始)
DPWゲートウェイターミナル(DPW-GWT)

アジア

- **垂直型**
- **RMG**
- **有人シャトルキャリア**



釜山新港(2012年供用開始)
CMA-CGMターミナル(BNCT-CMA-CGM)

- **平行型**
- 【トランシップコンテナヤード】OHBC、
【輸出入コンテナヤード】**有人RMG**
- **有人シャーシ**



シンガポール港(1997年供用開始)
パシルパンジャンターミナル(PSA-PPT)

日本

- **平行型**
- **RTG**
- **AGV**



名古屋港(2008年供用開始)
飛島コンテナ埠頭(TCB)

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

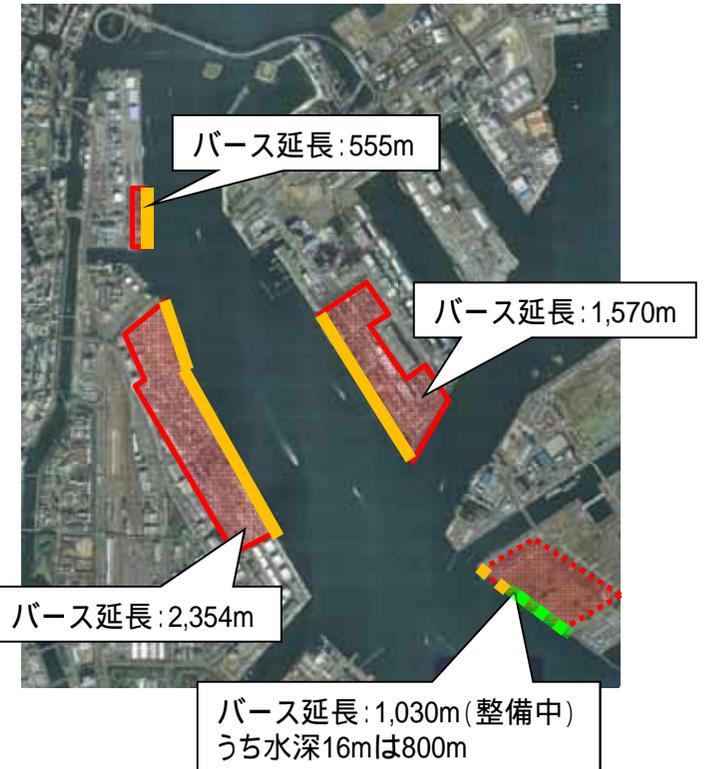
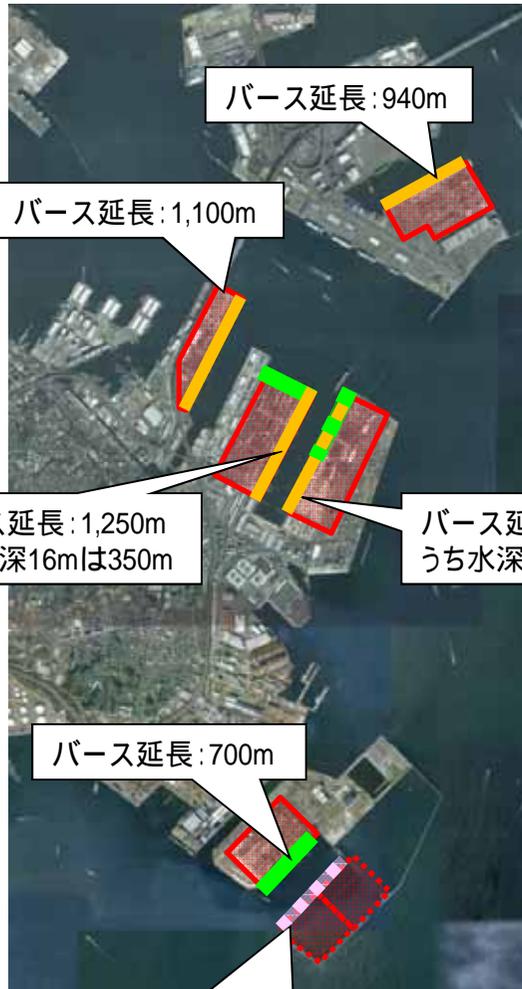
4) コンテナ船大型化の進展への対応

京浜港のコンテナターミナルの整備状況

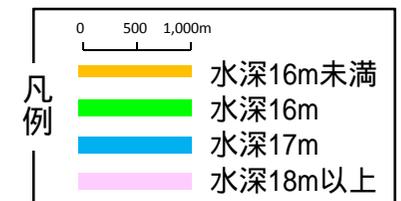
横浜港

川崎港

東京港



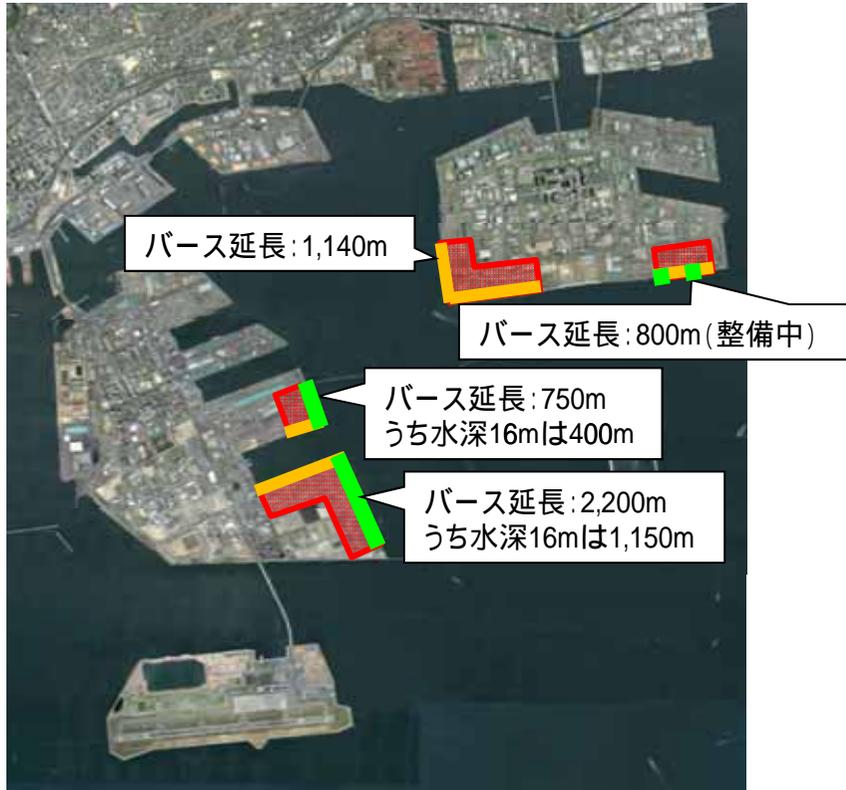
バース延長: 800m 水深18m (整備中)



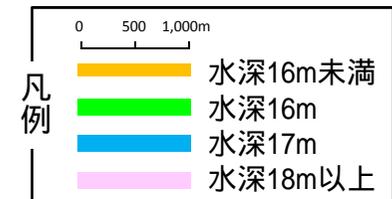
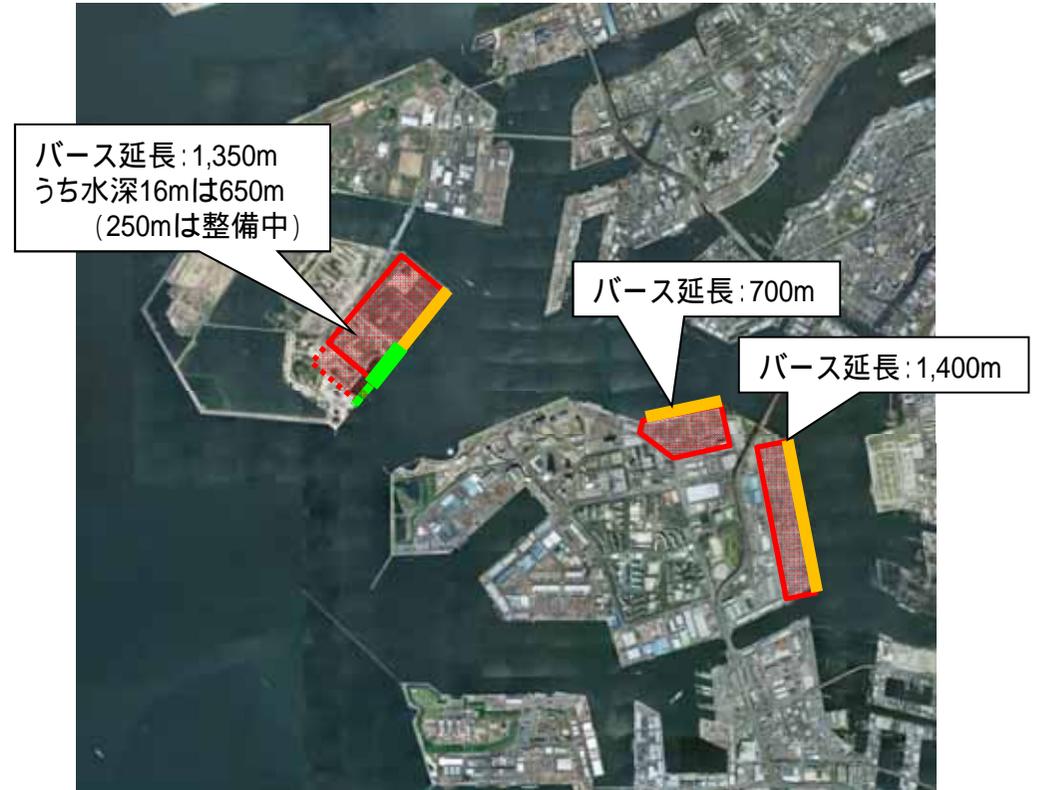
資料: 各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

阪神港のコンテナターミナルの整備状況

神戸港



大阪港



資料: 各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

大水深コンテナターミナルの国際比較

国名	港湾名	水深16m以上の岸壁	2011年コンテナ取扱個数 〔左列:万TEU、右列:順位〕	
			万TEU	順位
日本	東京	0バース	469.1	29位
	横浜	3バース	308.3	40位
	名古屋	2バース ¹	262.3	48位
	大阪	1バース ²	249.0	52位
	神戸	4バース ³	247.0	53位
韓国	釜山	21バース	1702.3	5位
	光陽	7バース	225.3	60位
中国	上海	16バース	3257.5	1位
シンガポール	シンガポール	23バース ⁴	3164.9	2位
オランダ	ロッテルダム	5,370m ⁵	1186.6	11位
ドイツ	ハンブルク	4バース	890.0	14位
	ブレーマーハーフェン	15バース ⁴	328.0	20位
フランス	ルアーブル	6バース	222.0	62位
イギリス	フェリクストゥ	2バース	351.9	35位
アメリカ	ロサンゼルス	13バース ⁴	807.8	16位
	ロングビーチ	4バース	604.6	22位

1: 航路水深15mで暫定供用中。

3: 岸壁水深15mで暫定供用中。

5: バース数が不明なため、バース延長を記載している。

2: 航路水深14mで暫定供用中。

4: 最大水深は16mだが、16m未満のバースが含まれている可能性がある。

出典: 各港HP、港湾管理者ヒアリング等に基づく国土交通省港湾局調べ(2013年4月時点) コンテナ取扱個数は『CONTAINERISATION INTERNATIONAL』

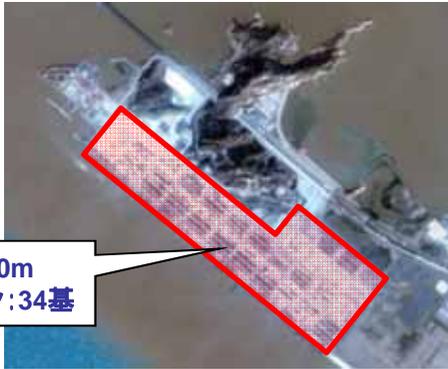
コンテナターミナル規模の国際比較

コンテナターミナルの規模

0 500 1,000m

上海港

洋山コンテナターミナル



バース延長: 3,000m
ガントリークレーン: 34基

釜山新港



バース延長: 6,815m

横浜港

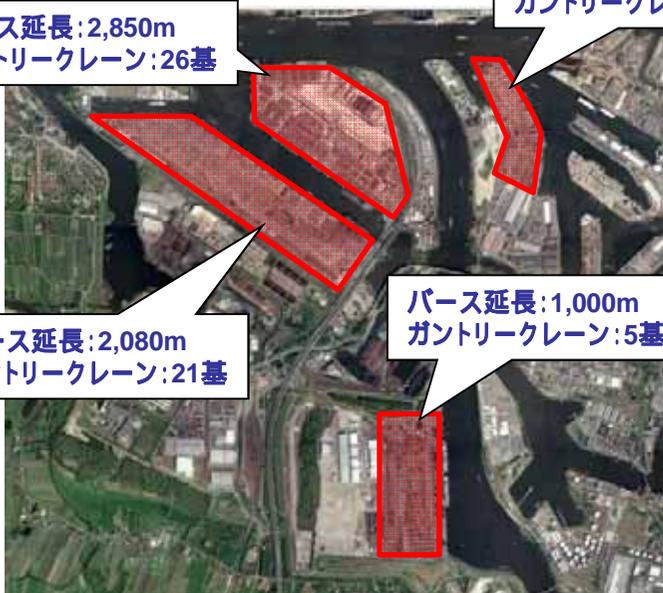
南本牧ふ頭



バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基

ハンブルク港

Eurogate, CTB, CTT, CTA



バース延長: 2,850m
ガントリークレーン: 26基

バース延長: 1,000m
ガントリークレーン: 8基

バース延長: 2,080m
ガントリークレーン: 21基

バース延長: 1,000m
ガントリークレーン: 5基

香港港

CT1 ~ CT9



バース延長: 8,409m
ガントリークレーン: 92基

シンガポール港

Pasir Panjang Terminal



バース延長: 7,900m
ガントリークレーン: 87基

神戸港

ポートアイランド 期



バース延長: 2,500m
ガントリークレーン: 18基

資料: 2011年版国際輸送ハンドブック、各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

釜山港(釜山新港コンテナターミナル)

釜山港(北港)の西方約25kmの加徳島において整備中の釜山新港では、水深16m以上のコンテナターミナル22バース(うち、多目的ターミナルが1バース)が供用中。

釜山新港の全体計画は、2015年までに全長10km、30バースを整備。年間取扱能力は約8百万TEU。

同時に、ターミナル背後一帯に約300万m²の大規模国際物流団地を開発中。約100万m²の利用者が決定済み。(2008年現在)

フェーズ1-2ターミナル (供用中)

バース数	3
水深	16m
延長	1,200m

フェーズ2-1ターミナル (供用中)

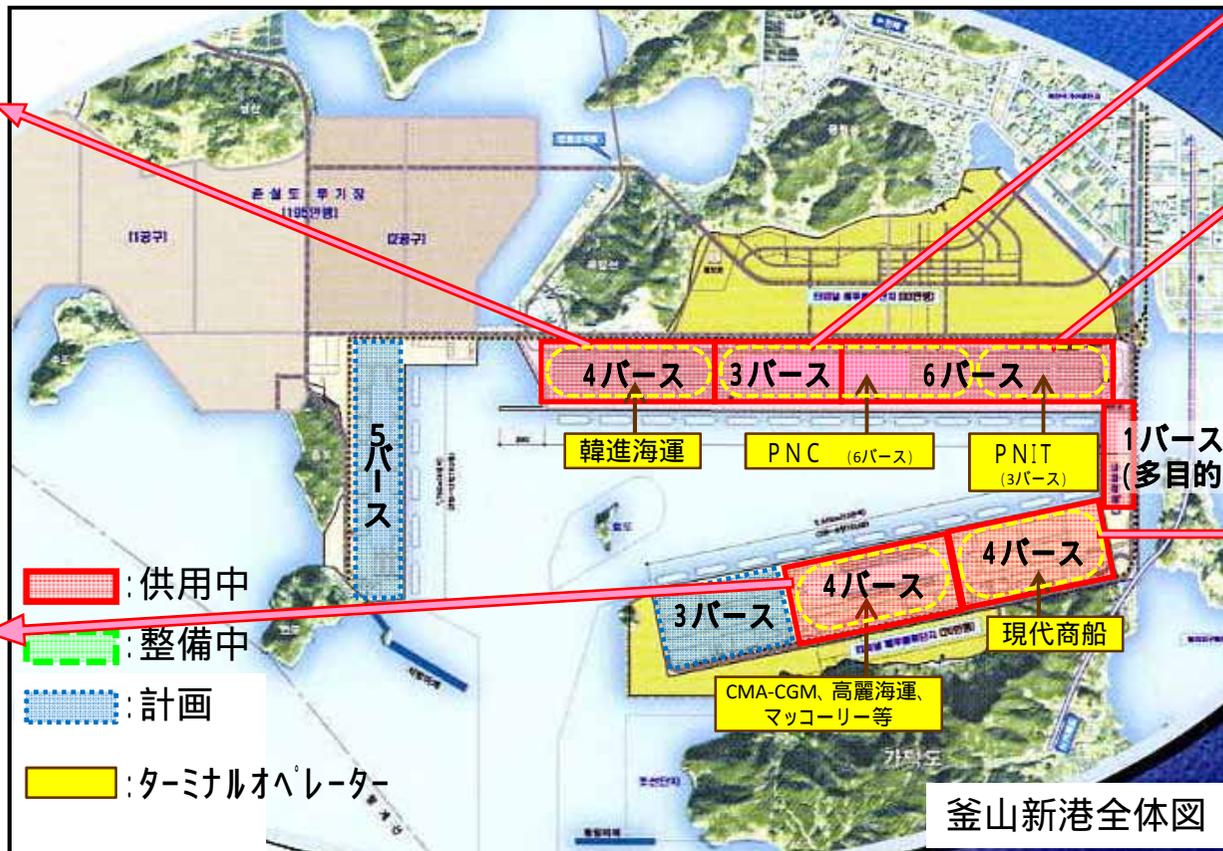
バース数	4
水深	18m
延長	1,100m
面積	69.6ha

フェーズ1-1ターミナル (供用中)

バース数	6
水深	16m
延長	2,000m
面積	85ha

フェーズ2-3ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	17m
延長	1,400m
面積	84ha



フェーズ2-2ターミナル (供用中)

バース数	4
水深	17m
延長	1,115m
面積	55ha

略称

PNC:Pusan New Port Corporation(トバイ・ホーツ・ワールド、サムスングループ、PSA等が出資する合弁会社)

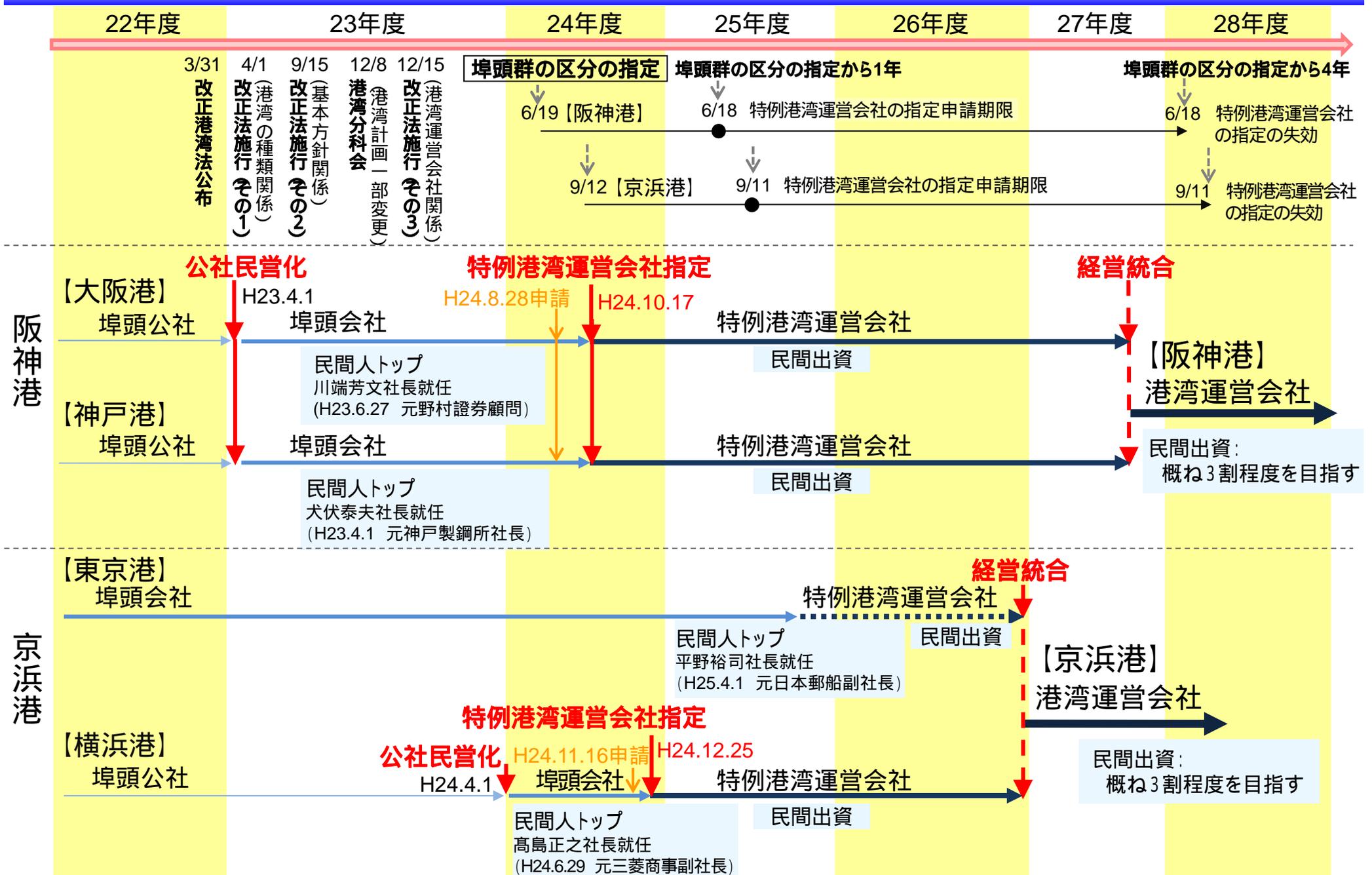
PNIT:Pusan New Port International Terminal(PSAと韓進の合弁会社)

2013.1現在

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

5) 「民」の視点での戦略的港湾運営の実現

港湾運営会社指定等のスケジュール(国際戦略港湾)

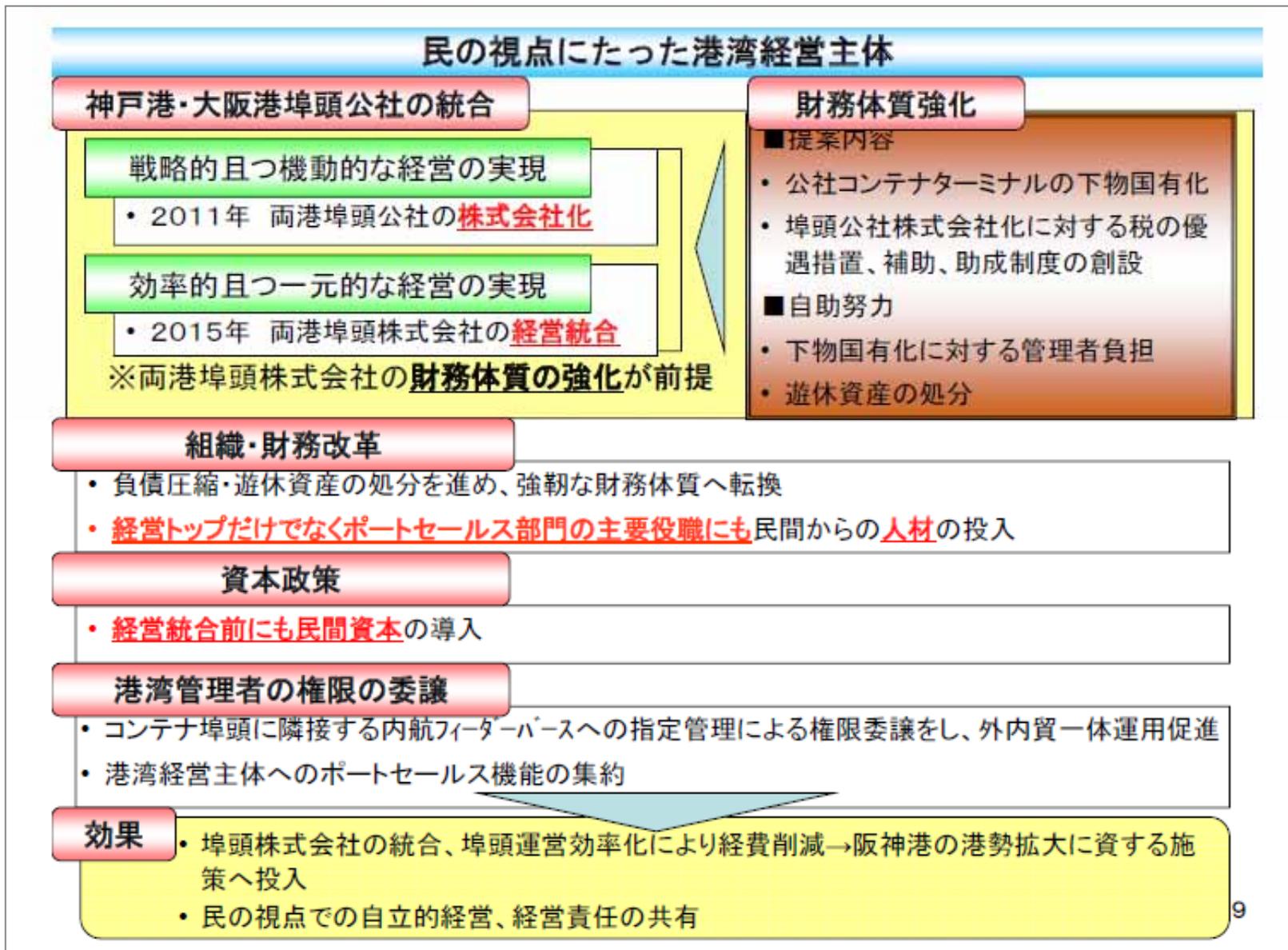


特例港湾運営会社の取り組み

平成25年4月1日現在

名 称	横浜港埠頭(株)	大阪港埠頭(株)	神戸港埠頭(株)
特例港湾運営会社の指定日	平成24年12月25日	平成24年10月17日	平成24年10月17日
資本金	150億28百万円	160億35百万円	190億15百万円
出資者(議決権) 内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市(99.944%) ・横浜港運協会(0.035%) ・横浜商工会議所(0.004%) ・(株)三井住友銀行(0.018%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市(99.90%) ・(株)三菱東京UFJ銀行(0.03%) ・(株)三井住友銀行(0.03%) ・(株)みずほ銀行(0.03%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸市(99.92%) ・(株)三井住友銀行(0.08%)
代表取締役社長	<p style="text-align: center;">高島 正之 (元三菱商事(株) 代表取締役副社長執行役員)</p>	<p style="text-align: center;">川端 芳文 (元野村證券(株)顧問)</p>	<p style="text-align: center;">犬伏 泰夫 (元(株)神戸製鋼所 代表取締役社長 (現相談役))</p>
効率的運営に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルオペレーションシステムの共通化支援 ・荷主等との定期的な意見交換会の開催 ・港湾運送事業、物流事業者における専門的な知見を有するスタッフを登用 	<ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダー等利用者へのインセンティブ付与 ・インランドポートを活用した内陸部におけるからコンテナ輸送のマッチング実施(神戸港との協働事業) ・荷主等を対象とした定期的なセミナーの開催(神戸港との協働事業) 	<ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダー等利用者へのインセンティブ付与 ・インランドポートを活用した内陸部におけるからコンテナ輸送のマッチング実施(大阪港との協働事業) ・荷主等を対象とした定期的なセミナーの開催(大阪港との協働事業) ・船社における専門的な知見を有するスタッフを登用

【阪神港の計画書の概要より、阪神港の一体運営に係る取組について抜粋】



【京浜港の計画書の概要より、京浜港の一体運営に係る取組について抜粋】

5. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための体制

(2) 三港のコンテナターミナルの一体的な経営の実現 ／スピーディ・着実な実施

平成26年度 東京・横浜港の埠頭会社の経営統合

【実現に向けての手順】

東京港埠頭公社の民営化	済
横浜港埠頭公社の民営化	{ ・民間人材 ・民間出資
川崎港 指定管理者制度の導入	

※ 平成22年度に日本版ポートオーソリティの枠組み構築

東京湾全体の一体的な経営主体の構築

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の 概要と取組状況

6) まとめ

国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度～
フィーダー網の抜本的強化による広域からの貨物集約	【コンテナ物流の総合的集中改革プログラム】 ・内航4航路・バージ3航路・鉄道1路線を立ち上げ		(自主継続)				
			【国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業】(自主継続) ・内航7航路と鉄道1路線を立ち上げ		【港湾管理者宛て協力要請文書の発出】		
荷主サービス向上の取組 (ゲートオープン時間拡大・情報化・渋滞対策等)	【コンテナ物流の総合的集中改革プログラム】 ・神戸港・大阪港・横浜港・東京港で夜間20時までの拡大開始		(一部自主継続)				
			・横浜港で朝7時半からのオープン開始 ・神戸港で24時間化 【東京港社会実験】				
			・東京港で朝7時半からオープンを開始				
	【コンテナ物流情報サービス(Colins)】 ・システム設計・構築		・サービスの開始 【北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)】				
		・日中韓でNEAL-NETの構築を合意		・各国システム間で接続試験を実施 【コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の導入検討】 ・制度検討開始	・ユーザーへ利用を開始 ・横浜港にて社会実験	・ロシア・ASEAN諸国等への拡大	・NACCSとの機能統合(2017)

国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度～
大水深・高規格コンテナターミナルの整備	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; writing-mode: vertical-rl;">阪神港</div> <ul style="list-style-type: none"> 大阪港1バース暫定供用 (C12) 	<ul style="list-style-type: none"> 神戸港1バース暫定供用 (PC18) 	<ul style="list-style-type: none"> 神戸港3バース暫定供用 (PC15-17) 				<ul style="list-style-type: none"> 大阪港1バース供用 (C12) 神戸港6バース供用 (RC6,7, PC15-18)
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; writing-mode: vertical-rl;">京浜港</div> <ul style="list-style-type: none"> 横浜港2バース供用 (MC1,2) (2007) 		<ul style="list-style-type: none"> 横浜港1バース供用 (BC1) 				<ul style="list-style-type: none"> 横浜港2バース供用 (HD4,5), 1バース暫定供用 (MC3) 東京港1バース供用 (Y2)
港湾運営会社の指定			<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; writing-mode: vertical-rl;">阪神港</div> <ul style="list-style-type: none"> 大阪港・神戸港埠頭公社の民営化 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪港・神戸港埠頭(株)を特例港湾運営会社に指定 			<ul style="list-style-type: none"> 阪神港港湾運営会社 (経営統合)
		<ul style="list-style-type: none"> 国際コンテナ戦略港湾の選定 (阪神港、京浜港) 		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; writing-mode: vertical-rl;">京浜港</div>	<ul style="list-style-type: none"> 横浜港埠頭公社の民営化、特例港湾運営会社に指定 	<ul style="list-style-type: none"> 東京港埠頭(株) 川崎臨港倉庫(株)を特例港湾運営会社に指定 	<ul style="list-style-type: none"> 京浜港港湾運営会社 (経営統合)

国際コンテナ戦略港湾政策のこれまでの成果

平成24年度までの国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況	成果
<p>広域からの貨物集約</p> <ul style="list-style-type: none"> 釜山港等東アジア主要港にてトランシップされている貨物を京浜港・阪神港トランシップへと転換するような内航7航路、鉄道1路線を立ち上げ。 	<ul style="list-style-type: none"> 約6万TEU転換。(平成24年度)
<p>荷主サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度まで夜20時までのゲートオープン時間の拡大のモデル事業を大阪港、神戸港、東京港、横浜港の計24コンテナターミナルにて実施。 東京都・東京港埠頭株の取組として、東京港にて朝7時半からのゲートオープンを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪港、神戸港、横浜港の計8コンテナターミナルにて自主継続。
<p>大型船への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 16m以上の大水深コンテナターミナルを整備。 	<ul style="list-style-type: none"> 阪神港において5バース、京浜港において3バース供用。(暫定含む)
<p>「民」の視点の経営</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪港・神戸港・横浜港において、特例港湾運営会社を指定。 	<ul style="list-style-type: none"> 阪神港において、両埠頭株による積極的なポートセールスを展開。

(参考) 神戸港において、北米基幹航路が1便増便。(商船三井2013年5月)

国際コンテナ戦略港湾政策を取り巻く国内外の状況

【政策を取り巻く港湾・海運の最近の状況】

アライアンスの統合

- ・ G6アライアンスの結成により、基幹航路数が減少。

国際トランシップ貨物の減少

- ・ 横浜港で扱っていたトランシップ貨物が、上海港・寧波港へシフト。(APL、COSCO)

日韓フィーダーサービスへの邦船社の算入

- ・ 邦船社が北海道・日本海沿岸・瀬戸内地域と釜山港を結ぶサービスを拡充。
(商船三井2012年11月、日本郵船2013年3月)

日本企業の物流拠点の海外流出

- ・ 国内小売業大手が、物流拠点の釜山港背後への集約を決定。