

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」
フォローアップ

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設【別添1】
- インセンティブ措置の見直しに向けた港湾管理者等への協力要請【別添2】
- 港湾計画書ガイドラインの変更【別添3】
- 積替機能強化のための実証事業の創設【別添4】
- 内航船定員規制の緩和【別添5】
- コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査検討【別添6】
- コンテナ貨車に対する固定資産税の課税標準の軽減【別添7】
- 国際海上コンテナの陸上輸送の安全性の確保【別添8】

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 流通加工機能を有する物流施設に対する無利子貸付【別添9】

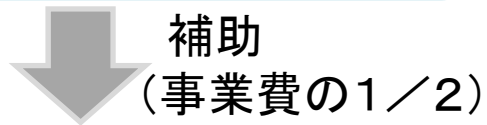
国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナターミナルの直接貸付による港湾コストの削減【別添10】
- 空コンテナ蔵置場の確保【別添11】
- 高規格コンテナターミナルの整備【別添12】
- コンテナ搬出入予約制【別添13】
- ターミナルオペレーションシステム（TOS）の相互連携【別添14】
- 北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の拡大【別添15】
- 国の出資制度の創設【別添16】
- 広域的な港湾運営・管理のあり方【別添17】

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

国



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

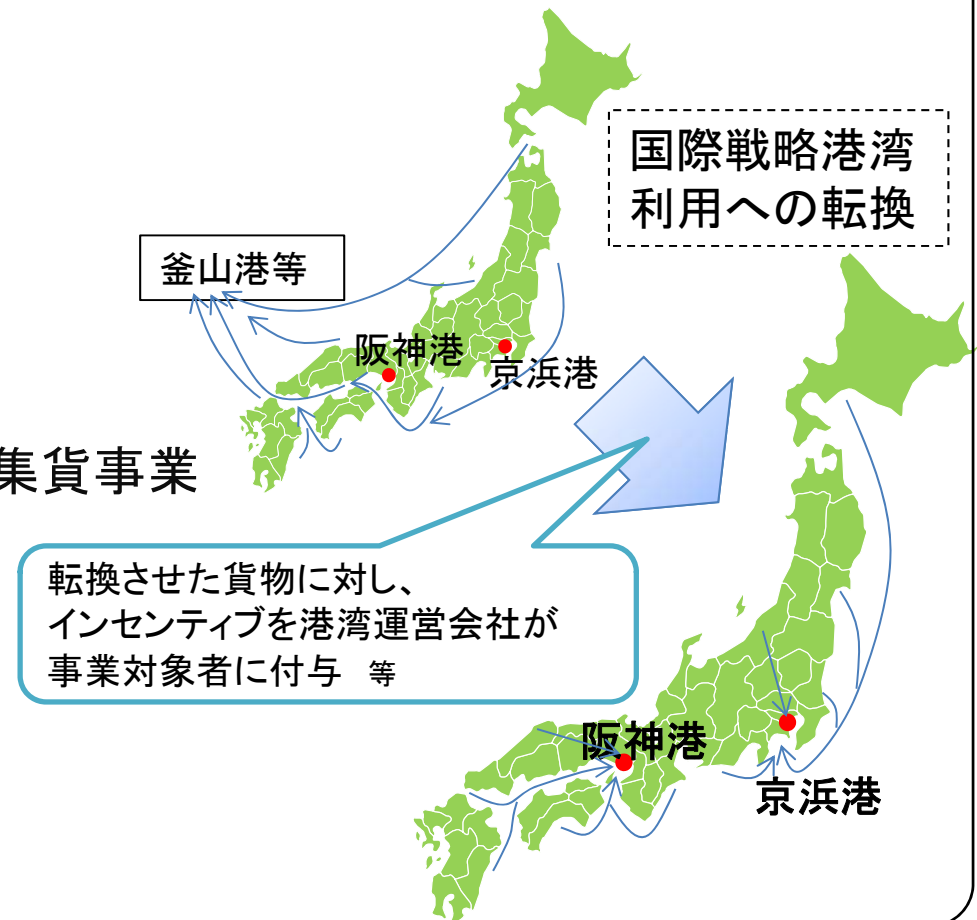
外航船社

内航船社

荷主

等

集貨事業イメージ



- 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。」

釜山港等でのトランシップを助長するインセンティブを行っている管理者に対し、港湾局長から個別要請を行っているところ

○要請に対応した港湾管理者等：

- 下関港：釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.1～)
- 広島・福山港：釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.4～)
- 徳島小松島港：釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.4～)
- 八戸港：京浜港を経由する貨物に対し、助成金を加算(2014.6～)

【海事プレス 平成26年7月31日(木)8頁】

内航重視へじわり転換 地方港・助成制度、戦略港湾を側面支援

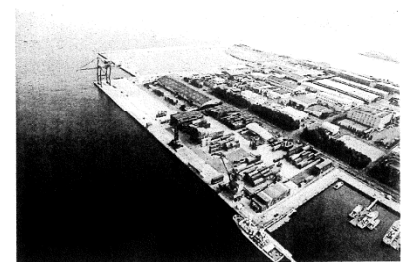
国土交通省港湾局の協力要請を受け、これまで主に外航航路を補助対象としていた地方港のインセンティブ(補助金)制度の内容が、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路「国際フィーダー」重視へじわり変わり始めた。西日本では徳島小松島港が昨年10月に制度を見直し、従来は外航・国際フィーダーの両方としていた補助対象を後者のみに変更。高松港は従来外航のみだった補助対象に今年度から新たに国際フィーダーを加え、八代港は国際フィーダーに対する補助金額を大幅に増額した。東日本でも八戸港が今年度から、京浜港を経由して輸出入を行う貨物に1TEU当たり5万円を補助する制度を新設したほか、茨城港も新制度で国際フィーダー利用に補助金を加算する。さらに三河港は外航助成を今年度から廃止するなど、戦略港湾への国内貨物集約を地方港が側面支援する動きが広がってきた。

「国が戦略港湾に国内貨物を集約する方針を明確に打ち出しているにもかかわらず、地方港ではいまだに釜山などの外航フィーダー航路にインセンティブを出すという、国の政策と間逆の施策が展開されている。これはまさに各港の管理を地方自治体レベルで行っていることの弊害だ」(横浜港運協会・藤木幸夫会長)。国内貨物を集約し日本のハブ港形成を目指す戦略港湾の議論ではかねて、地方港の港湾管理者の多くが独自に展開する外航航路に対するインセンティブ措置が問題視されてきた。

潮目が変わったのは昨年6月。国土交通省港湾局が同月6日付で、釜山航路などの外航航路に対するインセンティブ措置を設けている地方港の各港湾管理者に対し、戦略港湾政策への協力を初めて文書で要請したのだ。具体的には各管理者に、戦略港湾への集荷を担う「国際フィーダー航路」(戦略港湾などと国内各港を結ぶ内航フィーダー航路)の貨物に対しても、外航航路と同等以上のインセンティブ措置を講じるよう、異例の協力要請文書を出した。

国土交通省港湾局ではこれを皮切りに、前港湾局長の山縣宣彦氏(今月8日付で大脇崇氏に交代)が自ら今春ごろまで、地方港管理者の幹部と直接面会し、理解を求める地道な取り組みを展開。特に京浜港・阪神港に国際フィーダー航路で輸送しやすい太平洋側の各地方港については、「大部分の管理者と前局長が直接会って内航助成への理解を求め、戦略港湾政策への協力を訴えた」(国土交通省関係者)。この結果、阪神港との国際フィーダー航路網が充実している西日本地域を中心に、地方港のインセンティブ制度の内容に変化が出てきている。

国土交通省関係者は各地方港のこうした動きについて、「汗をかいて理解を求めてきた地道な取り組みが実を結びつつある」と指摘。そのうえで、「地方港のインセンティブ制度の運用は港湾管理者のほか、地元の港湾振興団体などが実施主体になっているケースも多く、その



国土交通省の協力要請で地方港が内航助成を拡充(写真は高松港)

場合、制度の変更は総会での決議が必要になる。今年の総会シーズンがほぼ終わった今後、さらなる前向きな変化が出てくる可能性もある。その状況を見極めたうえで今後の対応を検討していく」としている。

また阪神港では10月1日、大阪港埠頭会社と神戸港埠頭会社の統合会社「阪神国際港湾株式会社」が発足予定で、同社が国から港湾運営会社の指定を受ければ、国土交通省が今年度創設した集荷支援制度を活用できるようになる。国土交通省関係者は「この場合、阪神国際港湾株式会社が国の補助金を活用して集荷策の具体的な制度設計を行うことになるが、その仕組みによって

【背景・課題】

内航コンテナ船が外貿コンテナターミナルに直付けする際、着岸・荷役順で外航コンテナ船に劣後する等、外内貿コンテナの一体的な取扱において内航コンテナ船への不利な運用が存在。



【対応策】

○「外内貿コンテナ埠頭計画」の導入

内航コンテナ船の不利な運用を改善するため、港湾計画上の取扱として、「外内貿コンテナ埠頭計画」を導入。

(記載例)

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 ○○地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

コンテナ船の大型化に対応する高規格コンテナターミナルを形成するとともに、国際フィーダー航路による集荷を図るなどのために外内貿コンテナを一体的に取扱い、国際競争力の強化を図る。

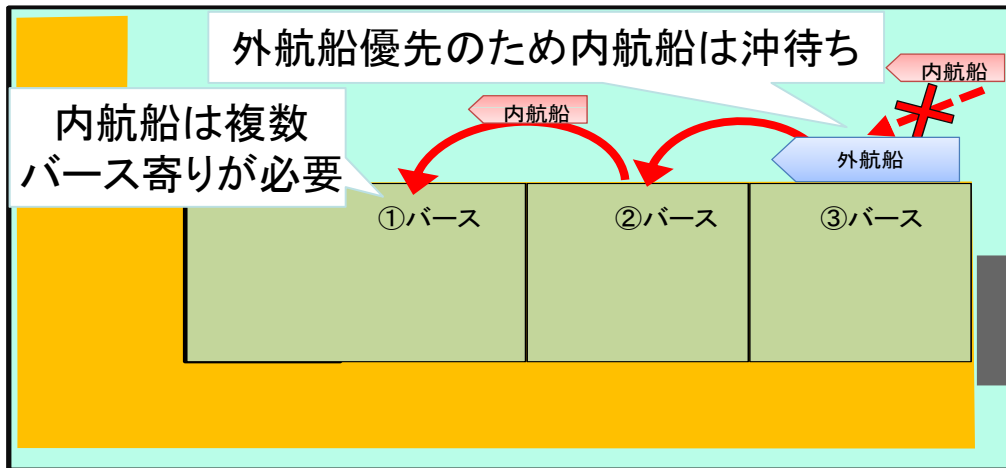
- ・水深18m 岸壁2バース 延長940m(コンテナ船用)A1～A2
- ・埠頭用地 107ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

○「港湾計画書作成ガイドライン(改訂版)」の変更と周知

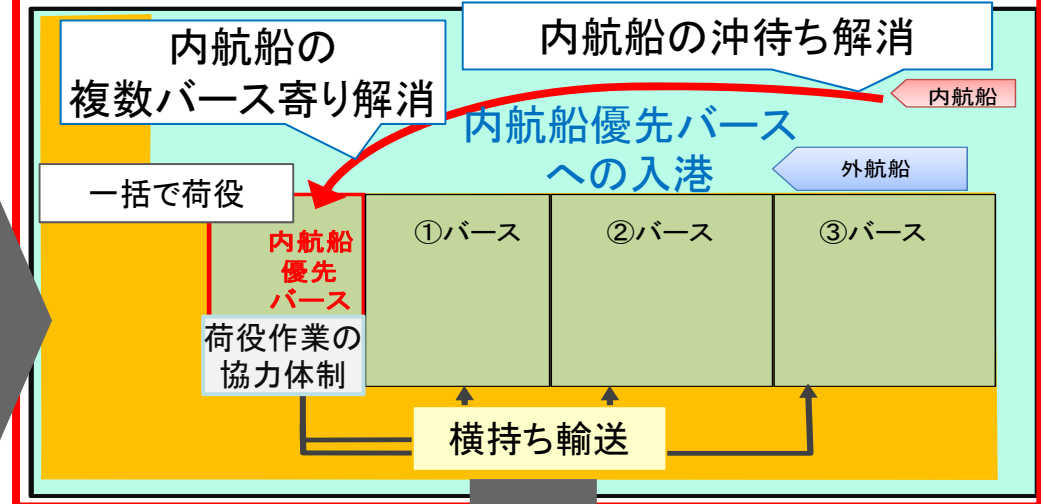
上記の内容を反映させるため、平成26年3月に「港湾計画書作成ガイドライン(改訂版)」を変更するとともに、関係港湾管理者に対して周知を図った。

国際コンテナ戦略港湾における外内貿コンテナの積替機能を強化するため、円滑な積替の支障となっている**内航船の沖待ちや複数バース寄りを解消**するとともに、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証を通じて、**外内貿連続バースの一体的運営を促進**する「**国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業**」を実施する。

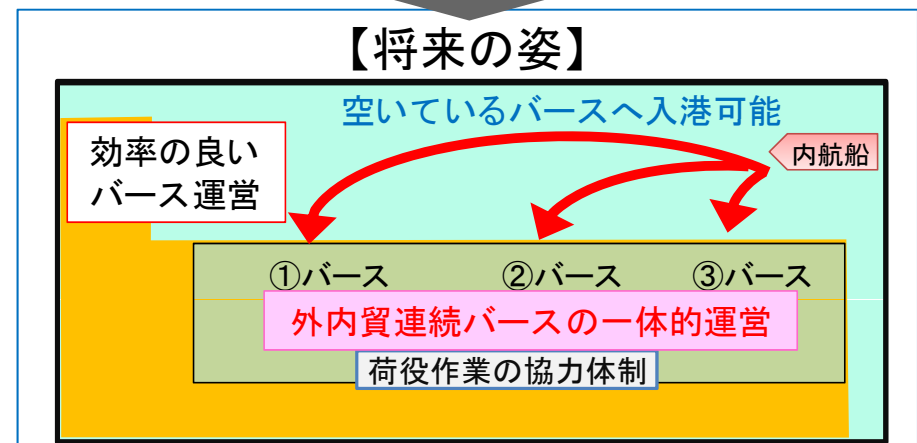
【現状】



【実証事業※】



【将来の姿】



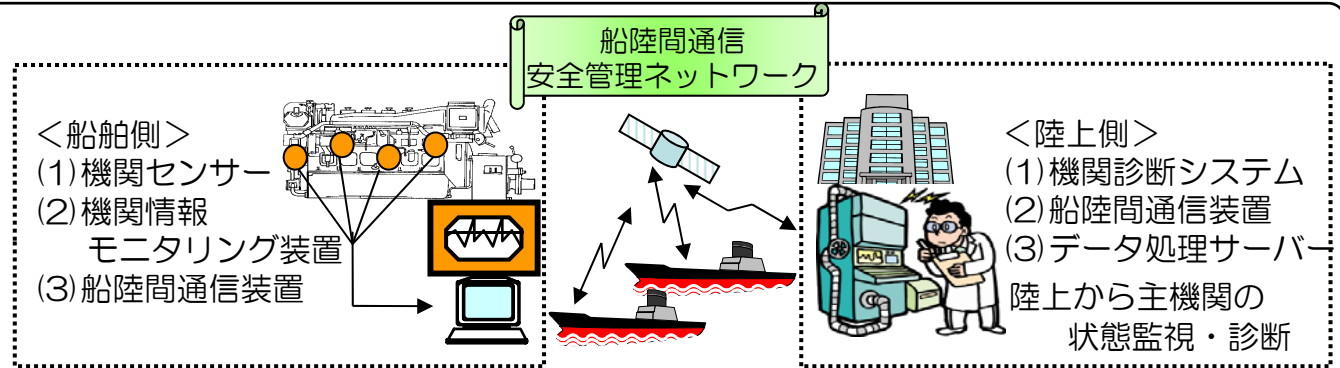
※実証事業の内容

- 内航船優先バースを確保
- 外貿バースへの効率的な積替輸送を行う
経費(横持ちの経費等)を支出
- 荷役作業の協力体制構築のための検証
- 一体的運営のための情報共有に関する
調査検討

新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置について、関係者間の理解醸成を前提に検討する。

高度船舶安全管理システムの概要

船舶の推進機関の状態を陸上から遠隔監視及び診断を行い、当該監視等の結果に基づき推進機関の状態に応じた適切な保守管理を行うことで、推進機関の重大な故障等の未然防止を図るとともに、機関部の省力化に資するシステム



特例措置(機関部職員1名減)

平成24年7月より、限定近海を航行区域とする機関出力1,500kW以上6,000kW未満の高度船舶においては、個船ごとに安全性等に問題ないことを検証・確認(1ヶ月の実船検証及び3ヶ月の検証運航)の上で、特例として、機関部職員の1名減による運航を認めているところ。

(参考)
平成26年7月末現在、高度船舶安全管理システム搭載船舶は10隻。うち3隻に特例措置を適用。

○船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令(昭58政令13)別表第一第二号表(機関部)

機関部 航行区域	遠洋区域 甲区域			近海区域 乙区域			近海区域 (限定近海区域) 丙区域			沿海区域 丁区域		平水区域		
	機 関 長	一 等 機 関 士	二 等 機 関 士	機 関 長	一 等 機 関 士	二 等 機 関 士	三 等 機 関 士	機 関 長	一 等 機 関 士	二 等 機 関 士	機 関 長	一 等 機 関 士		
機関出力 (kW)	一 級	二 級	三 級	一 級	二 級	三 級	四 級	一 級	二 級	三 級	一 級	二 級	機 関 長	一 等 機 関 士
6,000 未満	二 級	三 級	四 級	二 級	三 級	四 級	五 級	二 級	三 級	四 級	二 級	三 級	四 級	五 級
3,000 未満	二 級	三 級	四 級	三 級	四 級	五 級		三 級	四 級	五 級	三 級	四 級	五 級	
1,500 未満	三 級	四 級	五 級	四 級	五 級			四 級	五 級		四 級	五 級		
750 未満	四 級	五 級		五 級				五 級			五 級			

2等機関士
1名減

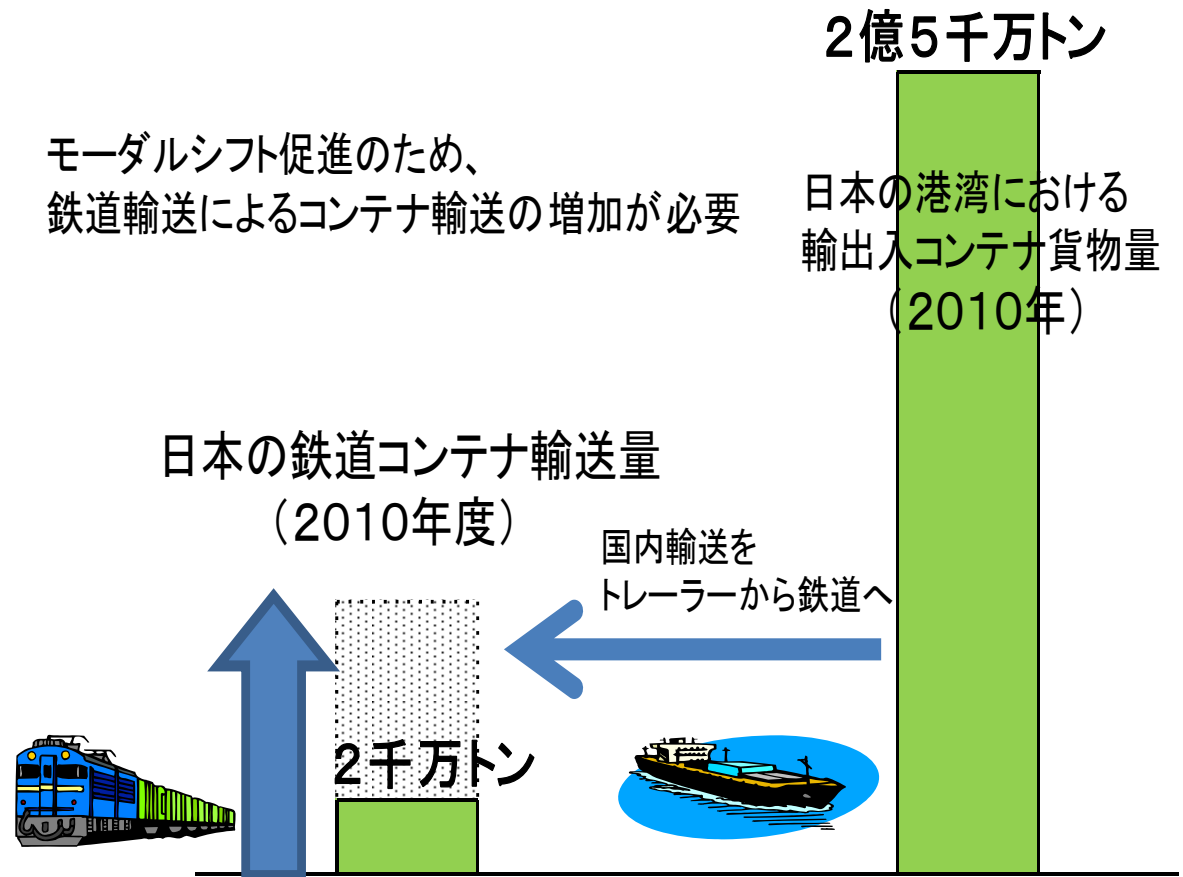
今後の取り組み

引き続き、関係者の理解醸成を前提に、高度船舶安全管理システムに係る特例措置適用船舶の拡大、更には新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置の検討を進める。

日本の港湾における輸出入コンテナ貨物のうち、その国内輸送の9割以上がトレーラー輸送である。物流のCO₂削減ポテンシャルに関する調査の一環として、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けたトンネルの高さ制限等の課題や対応策について調査を実施する。

■ 現状

- ・港湾における輸出入コンテナ貨物量のうち、その国内輸送は約9割がトレーラー輸送である。
- ・鉄道コンテナ輸送量は、港湾における輸出入コンテナ貨物量の1/12である。
- ・鉄道のCO₂排出原単位は、営業用トラックの1/8である。



JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車に係る課税標準の特例措置(固定資産税)

別添7

背景

○ JR貨物が保有する車両のうち国鉄から承継した老朽車両は、依然、機関車の約5割、コンテナ貨車の約3割をそれぞれ占めていることから、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを推進することによりCO2排出量の削減を図るためには、大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を推進する必要がある。

施策の目標

環境に優しい鉄道貨物輸送の大部分を担うJR貨物の高性能車両の導入を促すことにより、鉄道貨物へのモーダルシフトを促進し、CO2排出量の削減を図る。

特例措置の概要

◆特例措置の対象

JR貨物が取得した大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車

◆特例措置の内容

固定資産税：課税標準5年間3/5に軽減

適用期限：平成28年3月31日まで(平成26年度から2年間延長)

【JR貨物の機関車・コンテナ貨車の車両数の推移】

■機関車

	H10.4 現在	H25.4 現在
旧国鉄車両	793	306
新造車両	87	346
計	880	652

■コンテナ貨車

	H10.4 現在	H25.4 現在
旧国鉄車両	4,062	1,994
新造車両	3,993	5,785
計	8,055	7,779

鉄道貨物輸送の効率化のため、高性能車両の導入が必要不可欠



最高速度 : 95km/h
最高出力 : 1,147kw

最高速度 : 110km/h
最高出力 : 1,920kw

○以下に示す①～④の項目についての適正な取扱いを定めた安全輸送ガイドライン(平成25年6月策定)等の周知・取組状況についてフォローアップ調査を実施し、一定程度の浸透が図られていることが確認された。
○平成26年度においては、引き続き、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの更なる浸透を図るとともに、ガイドラインの着実な実施に向けた取組を行う。

①運転者による安全運転 (トラック事業者、運転者)

- コンテナの状態を目視確認、必要に応じて車両の傾きを簡易計測を実施
- 緊締ロックを徹底し、安全な速度で運転

常に安全な状態で運送

②コンテナ情報の伝達 (受荷主・取次事業者等)

トラック事業者への運送依頼書にコンテナ情報(重量・品目・梱包)を転記

B/Lの例		運送依頼書の例	
船名	0000	(OOコンテナターミナル)	
船先	0000	運送依頼書	
荷役所	0000	荷 重	0000
品 名	0000	品 目	0000
積込量	0000	積 重	0000
積込場所	0000	積込方法	0000
積込時刻	0000	積込場所	0000
積込担当者	0000	積込時刻	0000
積込場所	0000	積込担当者	0000
積込時刻	0000	積込時刻	0000
積込担当者	0000	積込時刻	0000

中身が分からないまま運送することを防止

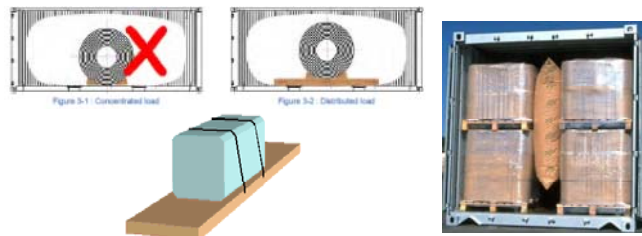
③不適切コンテナの発見及び是正 (全ての関係者)

- 簡易計測等により不適切コンテナを発見
- 不適切コンテナが発見された場合、以下のとおり荷主まで連絡調整し、是正等を行う
- 港湾又はターミナル毎に、不適切コンテナの発見・是正のルール(発見是正要領)を作成

不具合への対応を円滑化し、水際で不適切コンテナを排除

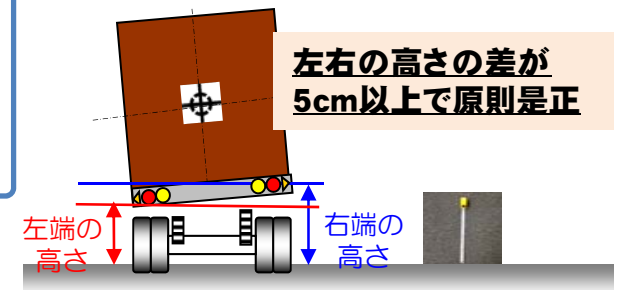
④適切な積付け(受荷主・発荷主)

- 発荷主はマニュアルに基づき積付
- 発荷主に対し適切な積付け依頼



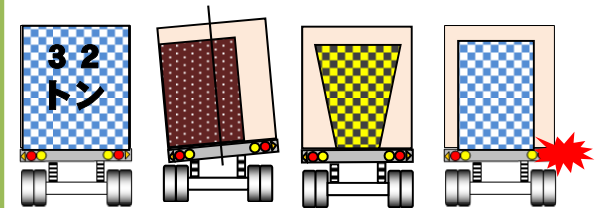
不適切コンテナの発生防止

※1 メジャー等による簡易計測



※2 不適切コンテナとは過積載、偏荷重、高重心、その他不具合をいう。

- ①過積載 ②偏過重 ③高重心 ④損傷等※



※緊締装置の損傷、内容物の漏れなど、安全に輸送できない状態。

○国際コンテナ戦略港湾において、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

国際コンテナ戦略港湾において、流通加工機能を備えた荷さばき施設(上屋)又は保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行う。

【対象施設】

国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

【貸付比率】

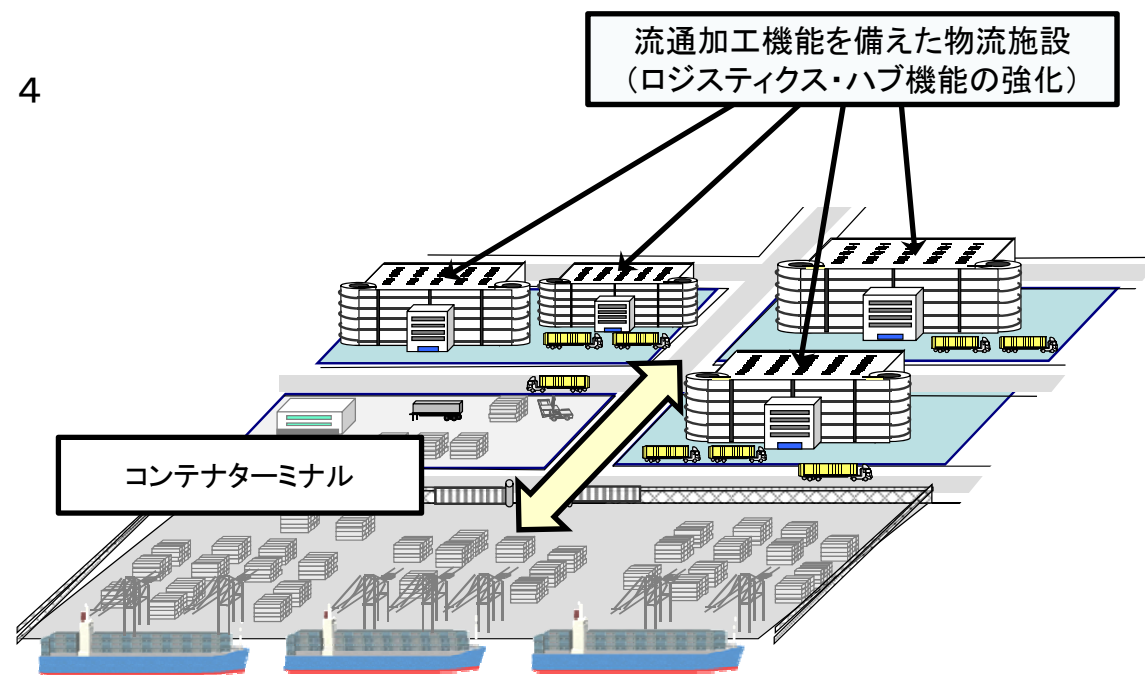
国 : 港湾管理者 : 民間事業者 = 3 : 3 : 4



流通加工機能を備えた物流施設



物流施設における流通加工(包装・梱包)状況



【国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ】

- 平成26年4月から、東京港・川崎港においてコンテナターミナルの直接貸付が行われたことにより、全ての国際コンテナ戦略港湾においてコンテナターミナル等の直接貸付が開始。
- これにより、例えば、神戸港では、「2001年比でターミナルリース料の50%減額」という平成27年度の達成を予定していた目標を、1年前倒しで達成(平成26年10月からの予定)。
- 大阪港では、コンテナ埠頭、ライナー埠頭、フェリー埠頭のターミナルリース料について、平成26年10月より減額を実施する予定。

久元神戸市長発言

(平成26年6月26日 第1回定例市会第12日)

釜山港に対峙できるターミナル貸付料の50パーセント低減を、経営統合を機に10月から実施する。これらの施策を強力に推進することで、メガキャリアから選択される港として、神戸経済だけでなく我が国産業全体の国際競争力の強化を支える港湾運営を目指していく。

10月から、経営統合を機にユーザー還元

10月に神戸港埠頭(株)との経営統合を控えている大阪港埠頭(株)が、今秋にもターミナルのリース料を引き下げることがわかった。具体的な引き下げ幅など詳細は明らかにされていないが、10月からの開始を目指して調整作業に入っている。経営統合による効果を大阪港のユーザーに還元するとともに、港湾コストの低減に繋げるのが狙いだ。

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の両埠頭会社のうち、神戸港埠頭では「(ライバルとなる)釜山港に対峙できるよう、船会社のターミナル使用料を半額にする取り組みを始める」(神戸市の久元喜造市長)とし、10月から連続バース借受者を対象に、コンテナターミナルのリース料について10%引き下げることを明らかにしている。これによって「2001年比でターミナルリース料の50%減額」という目標を1年前倒しで達成することになる。

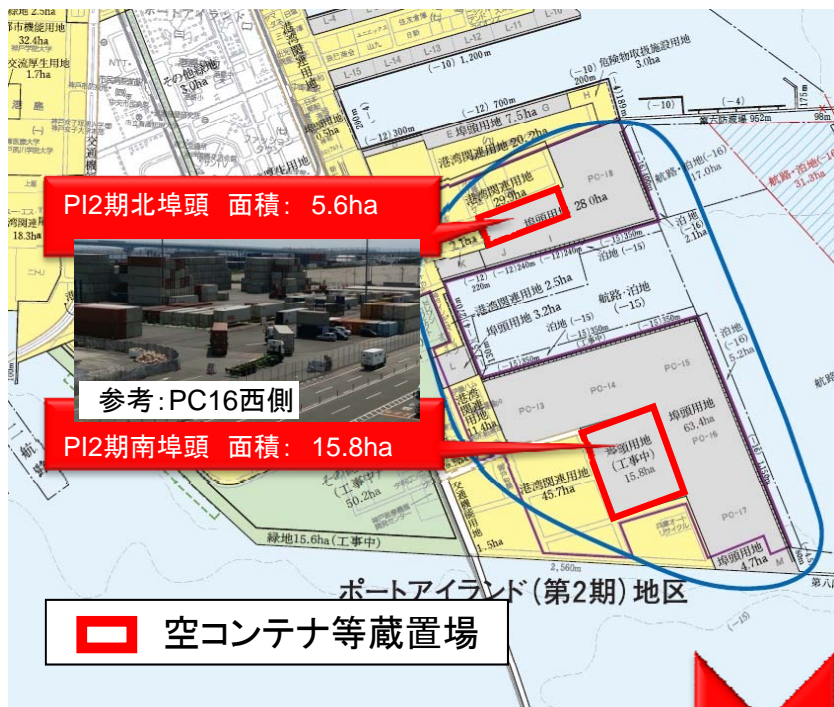
こうしたなか、経営統合を控えて大阪港埠頭の取り組みが注目されていたが、同社も同じく10月から、ターミナルリース料の引き下げに踏み切ることがわかった。現在、最終的な調整作業を進めており、具体的な下げ幅や対象となるターミナルについては不明だが、大阪港全体としての引き下げに繋がるよう検討しているという。

今回の引き下げは、神戸港埠頭との経営統合を機に、大阪港のユーザーに利益を還元するとともに、大阪・神戸両港間でのターミナルリース料の格差を平準化する意味合いもあるとみられている。業績面では、リース料の引き下げによる減収が見込まれるが、統合による業務の効率化など経営努力でカバーする計画だ。

【出典】平成26年7月11日(金)マリタイムデーリーニュース

海上コンテナ物流の陸上部分の輸送体系を見直し、実入りコンテナと空コンテナの処理を分離・効率化するため、コンテナターミナル近傍に空コンテナ蔵置場等を確保する。また、ゲート周辺の渋滞緩和につなげることで、阪神港の利便性向上およびコンテナ貨物の集貨機能強化を図る。

(既存例)【空コンテナ等蔵置場(神戸港)】



(既存例)【空コンテナ蔵置場等(大阪港)】



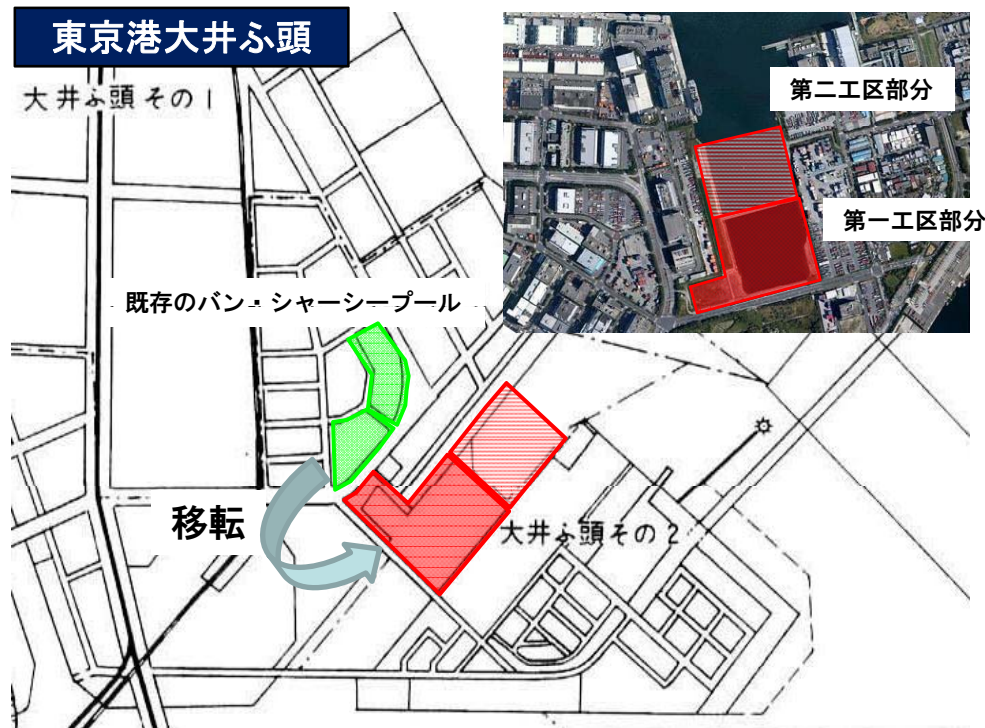
○整備効果

- ・当該蔵置場に空コンテナを蔵置できるため、ターミナル内の実入り蔵置ヤードが増加し、ヤード内の作業効率が向上
- ・空コンテナの本船揚積作業がダイレクトに当該蔵置場で行えるようになり、作業効率が向上
- ・コンテナの搬出入で発生していた渋滞の緩和

大井その1・その2間の埋立てにより、約21ヘクタールの新たな土地を確保し、バン・シャーシプールなどコンテナ関連用地として活用していく。

○概要

- ・大井その1・その2間約21ヘクタールを埋立て、コンテナ関連用地を確保



○スケジュール

	H26	H27	H28	H29
大井その1・その2間埋立	埋立・施設整備		供用開始区	埋立・施設整備
	供用開始区		埋立・施設整備	供用開始区

○効果

- ・新たなコンテナ関連施設の整備や、既存施設の集約のための種地を確保
- ・第一工区部分約12ヘクタールについては、大井地区の渋滞解消に向けた車両待機場用地の確保のため、既存のバン・シャーシプールを移転・再整備し、平成28年度の供用開始を予定

国際コンテナ戦略港湾における高規格コンテナターミナルの整備を進め、2016年度までに現状3バースを12バースとする。

【平成26年度の実施中プロジェクト】



【整備状況と今後の見込み】

		2013年度まで	2014年度	2015年度以降
大水深・高規格コンテナターミナルの整備	阪神港	・5バース暫定供用		・2016年度までに5バース供用予定
	京浜港	・3バース供用	・1バース暫定供用予定 ・3バース供用予定	・2016年度までに1バース供用予定

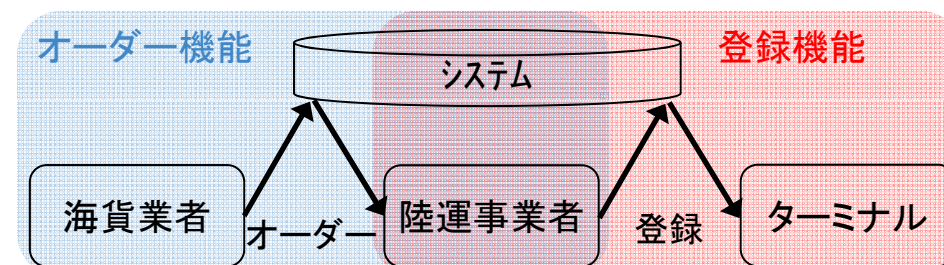
- 国際コンテナ戦略港湾では、コンテナ取扱量の増加に伴い、コンテナを搬出入するトラックによる渋滞が恒常的に発生している。
- 渋滞緩和の対策として、これまでも、コンテナターミナルの容量拡大・処理能力向上、ゲート前のウェブカメラ映像の提供等の取組みを総合的に推進してきたところ。
- 平成25年度には、横浜港において、コンテナ搬出入予約制のプレ実証実験及び実証実験が行われたところ。
- 平成26年度においては、これらの実験の結果等を踏まえ、横浜港完全予約制の実施に向けて調整中。

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

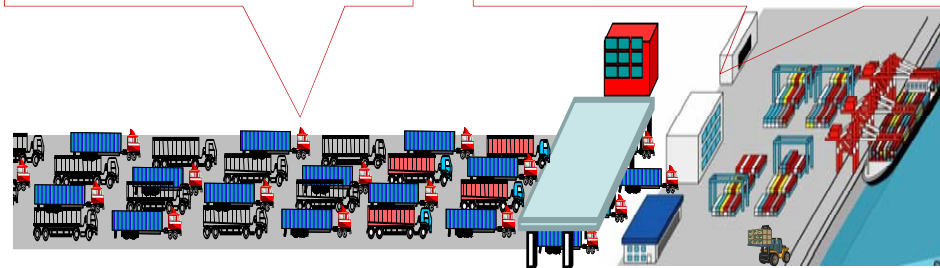
(関係者間の手続きとシステムの機能)



予約制の導入による効果

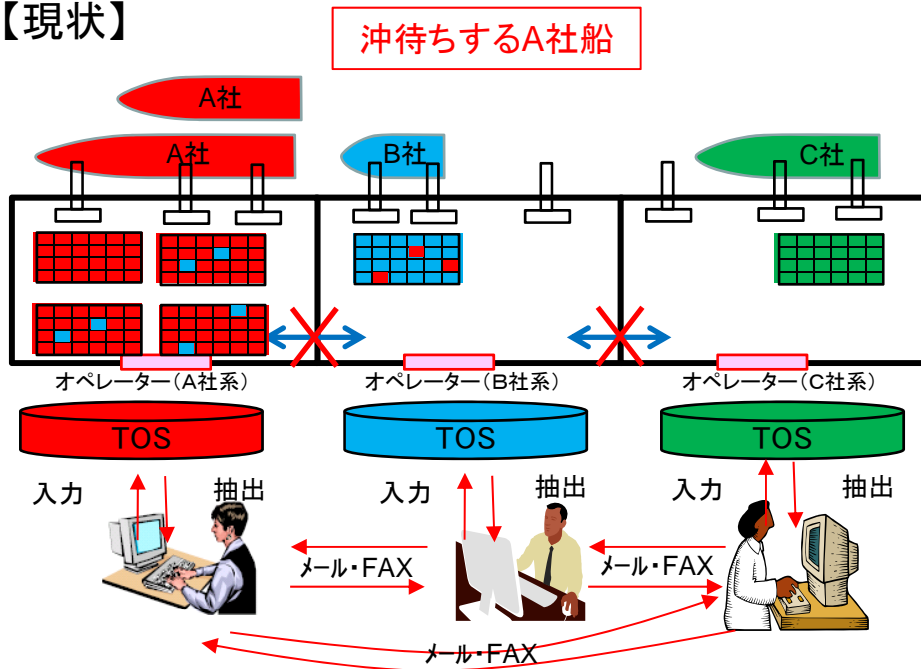
①コンテナ搬出入の繁閑の平準化

②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



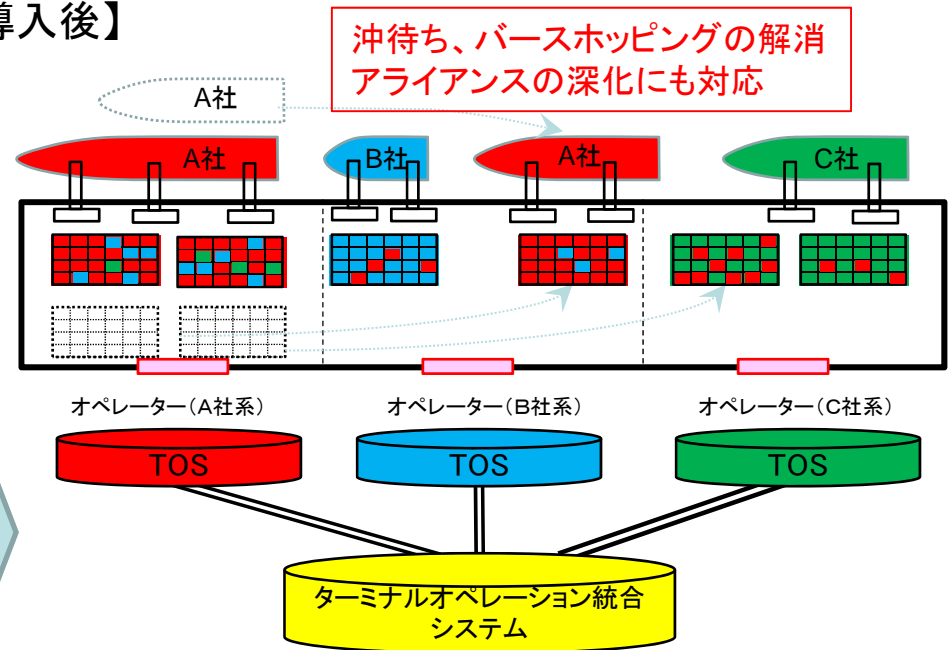
- 国際コンテナ戦略港湾では、船社がターミナルを借り受け、コンテナの管理や荷役作業の指示を行うターミナルオペレーションシステム(TOS)を導入し、船社と契約している港運会社(オペレーター)がTOSを利用して港運業務を行っているため、全ターミナル見渡した効率的な運用(ターミナルの一体的運用)は行われていない。
- 戦略港湾におけるターミナルの一体的運用に向けた環境整備を図るため、各ターミナルのTOSを相互に接続するターミナルオペレーション統合システムの導入を図る。
- 平成26年度においては、コンテナターミナルの一体的運営のための情報共有に向けた調査を実施。

【現状】



TOSがそれぞれ独立している
 ⇒メールやFAXでコンテナ情報を交換しコンテナを管理。
 ⇒バースウィンドウ、荷役機械等の効率的・機動的な運用が困難。
 ⇒沖待ちやバースホッピングの発生。またアライアンスの深化に対応困難。

【導入後】

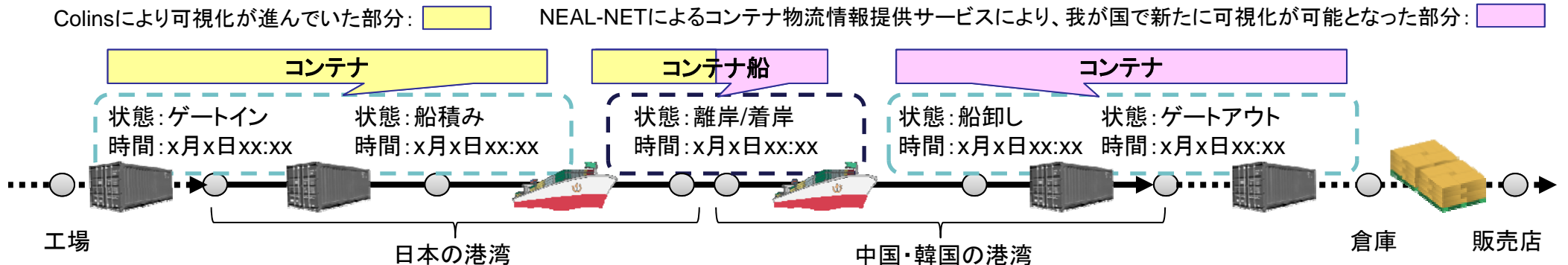


TOSが相互に接続される
 ⇒他社系のターミナルや他社の船に積まれたコンテナ情報を、統合システム上で共有することにより、コンテナ管理を効率化。
 ⇒バースウィンドウ、荷役機械等の効率的・機動的な運用。

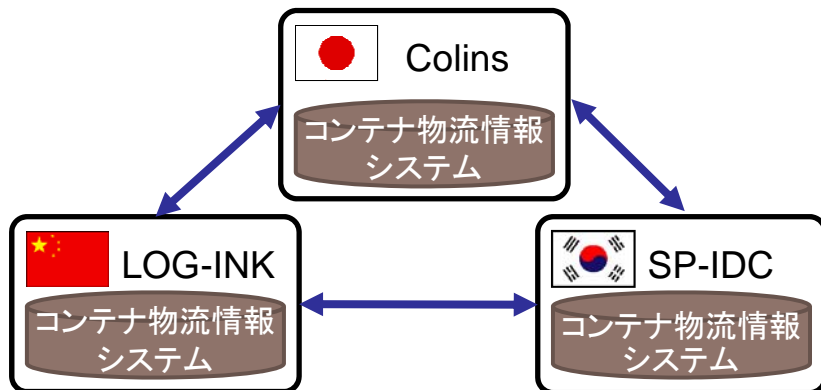
- 従来、荷主や物流事業者は港湾に預けた貨物の所在や予定との乖離(早着、遅延)を個別に電話やFAX等で確認していたため、貨物輸送に係る配車や在庫管理の支障となっていた。
- このため、日中韓の3カ国は、荷主や物流事業者が各国の主要港におけるコンテナ物流情報をタイムリーかつ効率的に把握できるようにするため、平成22年にコンテナ物流情報の共有を行う「北東アジア物流情報サービスネットワーク (NEAL-NET)」の構築に合意し、物流情報提供サービス開始に向けた取組を進めてきたところである。
- 平成26年8月25日に本サービスを開始したことにより、日本、中国、韓国の3カ国間において、①コンテナ船の到着・出発時刻、②コンテナの船積み・船卸し時刻、③コンテナのゲートイン・ゲートアウト時刻に関する情報の取得が可能となった。

※ NEAL-NET: Northeast Asia Logistics Information Service Network の略称

物流情報の可視化のイメージ



NEAL-NETのイメージ



Colinsにて閲覧可能な情報

※うち、本サービスにて新たに中国及び韓国の情報が可視化された部分

○船舶動静情報※

各ターミナル、港湾管理者、AISから提供される船舶動静情報を表示。

○貨物トラッキング情報※

貨物位置情報を表示。

(ただし、これらの情報は、当該貨物の荷主、貨物取扱事業者等のみ入手可能。)

○CY搬出可否情報

各ターミナルのシステムから提供される輸入コンテナ搬出可否情報を表示。

○混雑ウェブカメラ画像

港頭地区に設置したウェブカメラ画像をリアルタイムに提供。

○ゲートオープン時間情報

ターミナルオープン時間などの各ターミナルのお知らせ掲示板。

港湾運営会社とは (平成23年制度創設)

京浜港、阪神港毎に1を限って指定する株式会社で、民間の視点での効率的な港湾運営を行うもの

- 国、港湾管理者から事業基盤となるコンテナターミナル等を借り受け、一体運営

- 民間人社長の登用、民間の契約方式の活用、民間資本の導入等による効率的な港湾運営

基幹航路の我が国への寄港が著しく減少

国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資 (平成26年改正事項)

国際戦略港湾の港湾運営会社に対して、国の出資を可能とする

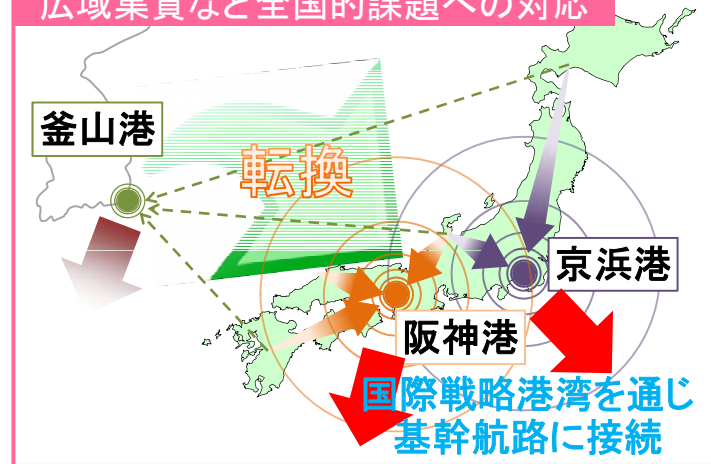
国出資の意義

- 国、港湾管理者、民間事業者が、港湾運営において協働できる体制を構築する
- 港湾運営会社の財務基盤を強化する

国出資の効果

- 国の信用力やネットワークを背景とした全国からの貨物集約や、海外船社への航路誘致活動など、全国の見地から取り組むべき課題等に迅速かつ総合的に対応することが可能となる
- 国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進等が図られる

広域集貨など全国的課題への対応



設備投資の促進



コンテナ2個吊りクレーン



高能率コンテナクレーン

港湾運営会社指定等のスケジュール(国際コンテナ戦略港湾)

別添17

