

国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況

平成28年5月24日
国土交通省港湾局

国際コンテナ戦略港湾政策の概要

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。

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する**欧州基幹航路を週3便に増やす**とともに、**北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大**する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、**現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致**も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する**多方面・多頻度の直航サービスを充実**する。

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



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



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
- 荷役システムや情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業等によるコスト削減、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

政策目的

政策目標

主な施策

「集貨」の取組

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

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

補助
(事業費の1/2)

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

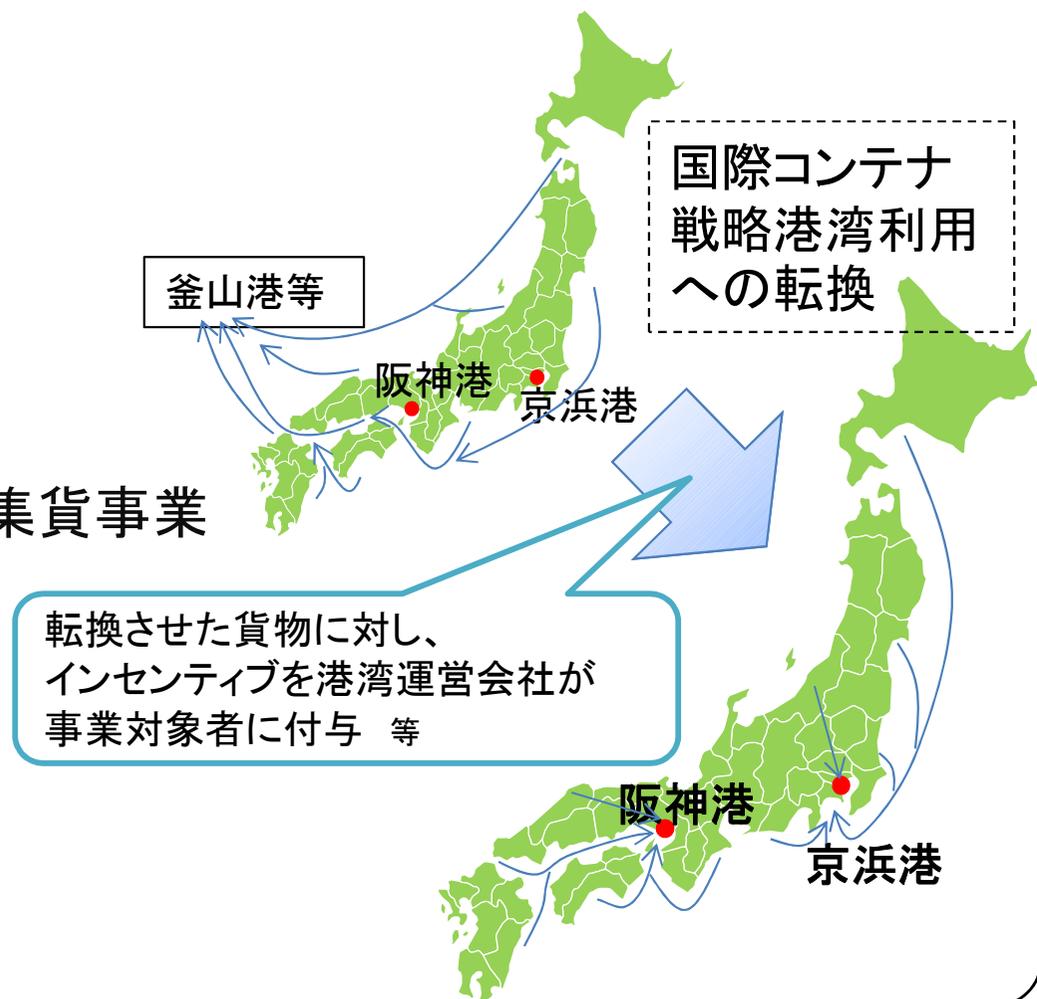
外航船社

内航船社

荷主

等

集貨事業イメージ



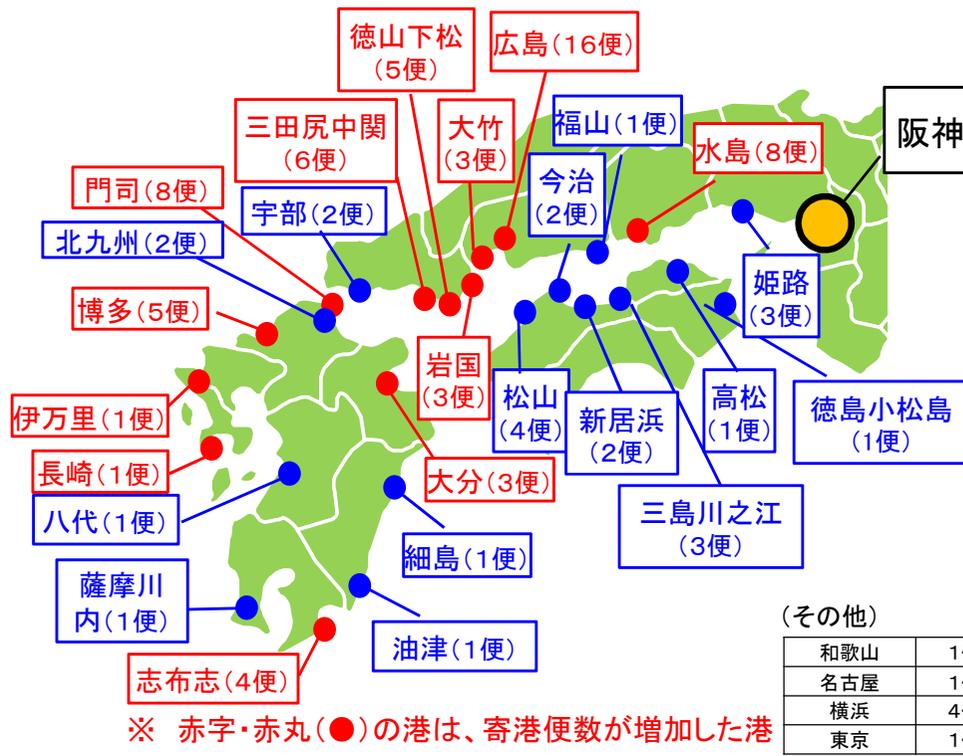
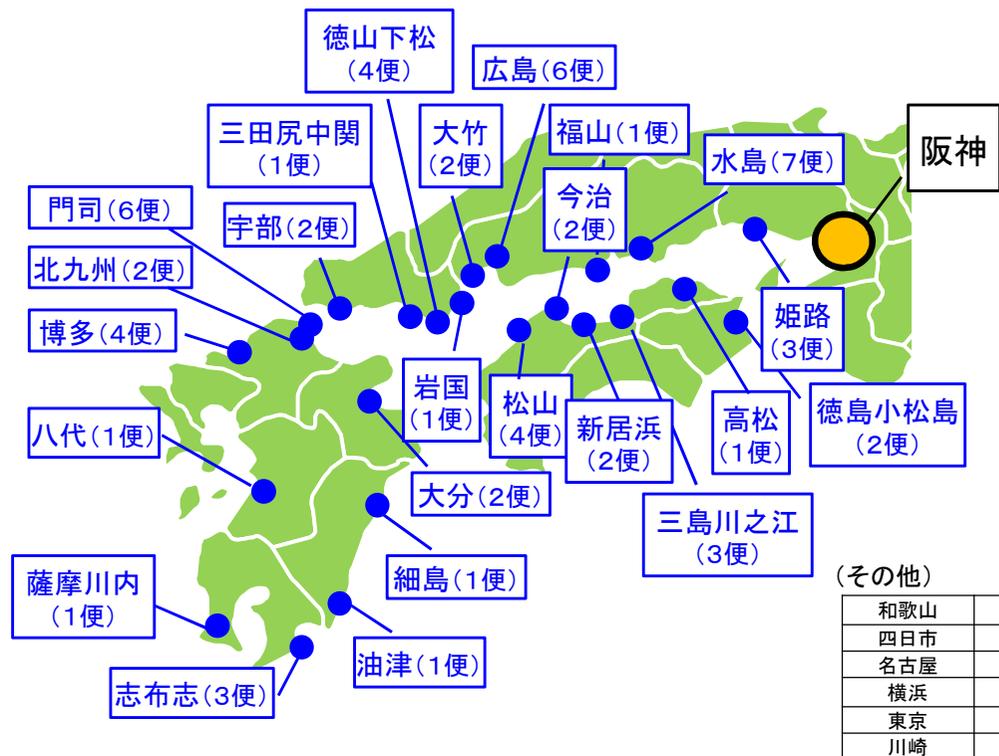
阪神国際港湾株式会社による集貨に向けた取組

「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用することにより、西日本諸港における**国際フィーダー航路の寄港便数が27便／週増加**し、また、国内外の貨物を阪神港へ**約14万TEU集貨**（平成27年度実績）。

※ 国際戦略港湾競争力強化対策事業：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事業

事業実施前(2014.4)

事業実施後(2015.12)



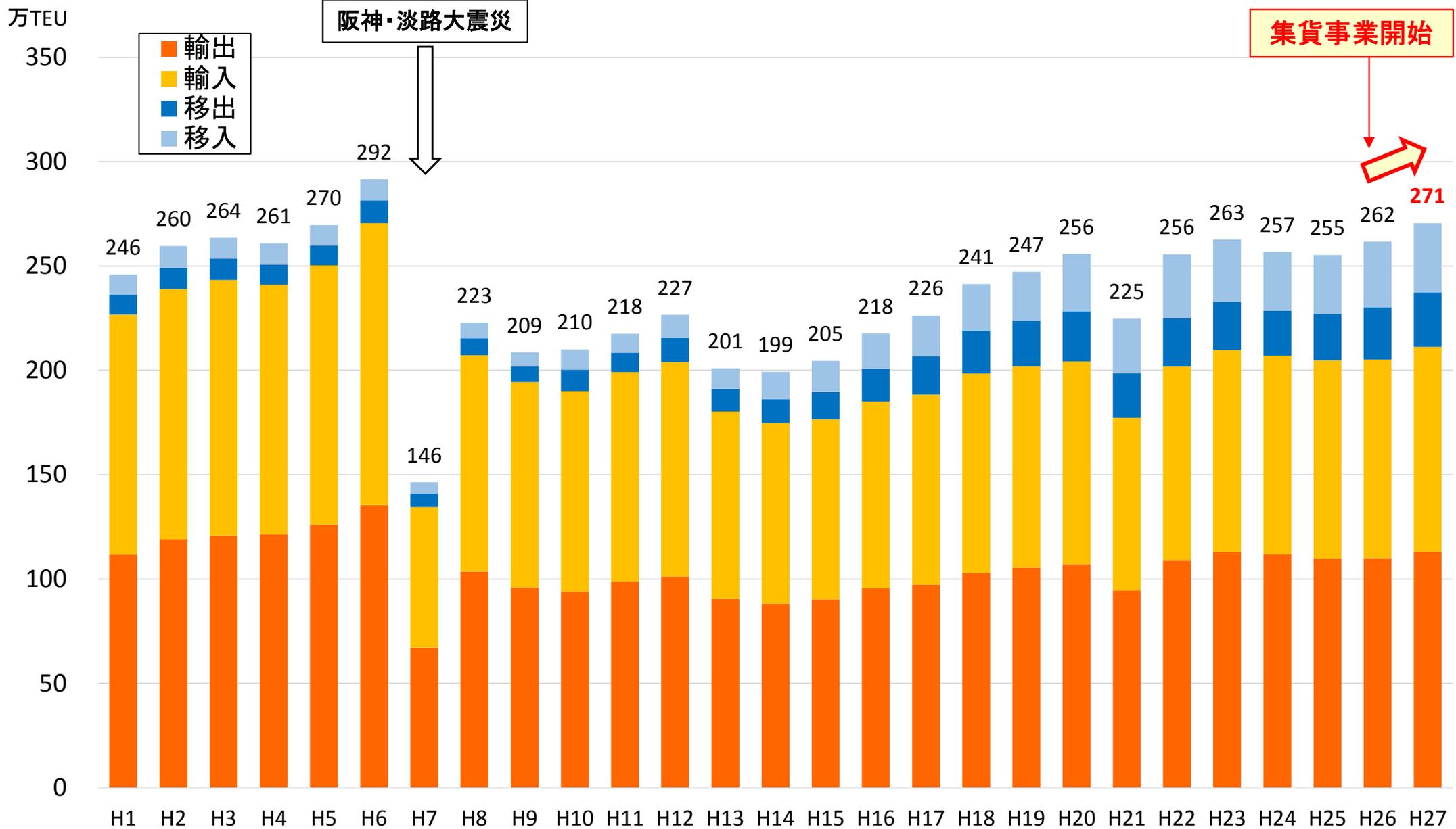
寄港便数: 68便／週

寄港便数: 95便／週

27便／週の増加
(約40%増)

阪神港(神戸港)への集貨によるコンテナ取扱貨物量の増加

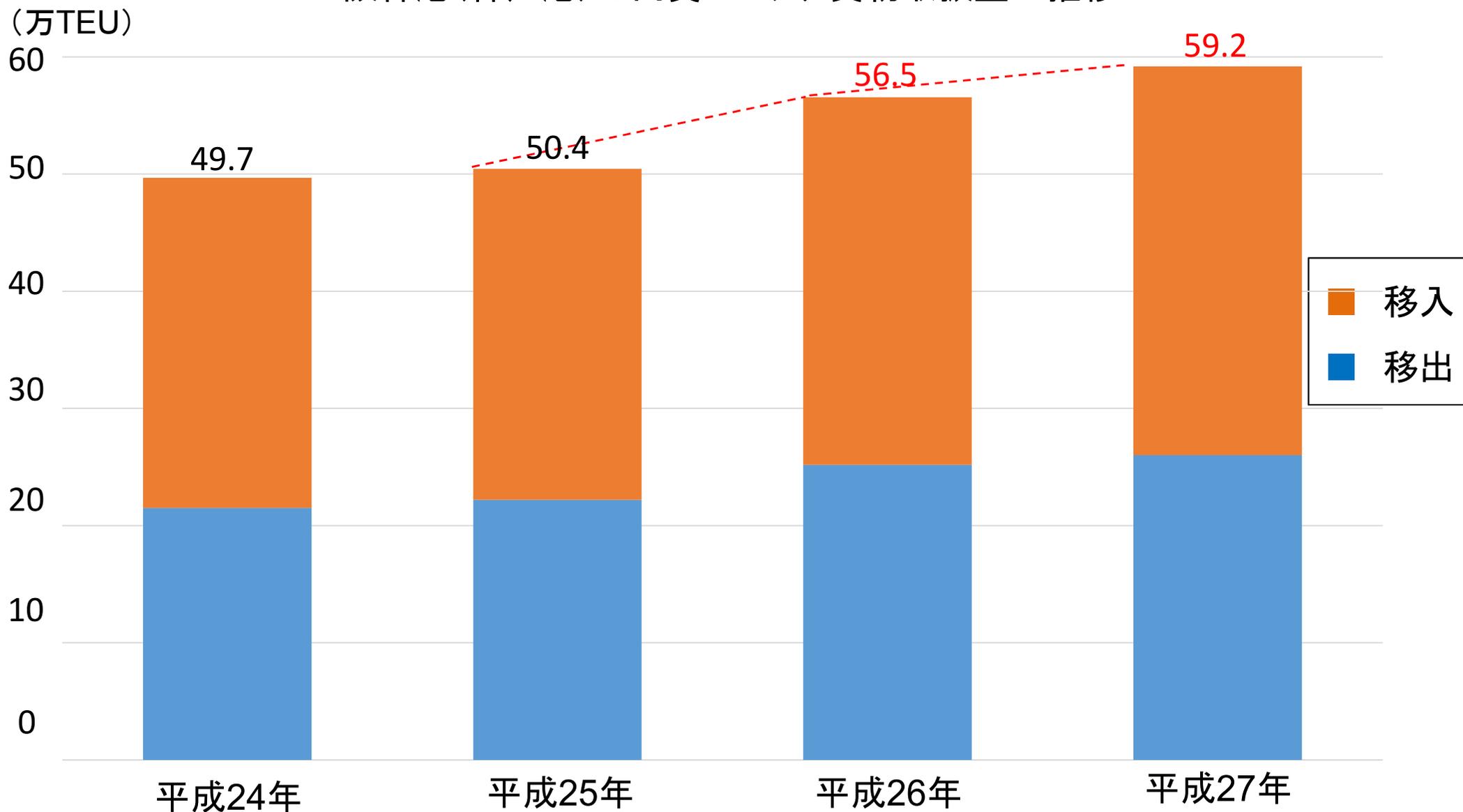
国際コンテナ戦略港湾政策により阪神港への集貨が進められた結果、神戸港の平成27年のコンテナ貨物取扱量(外内貿合計)が約271万TEUとなり、阪神・淡路大震災(平成7年)以降過去最高を記録。



阪神港（神戸港）への集貨による内貿コンテナ取扱貨物量の増加

国際コンテナ戦略港湾政策により阪神港への集貨が進められた結果、神戸港の平成27年の内貿コンテナ貨物取扱量が約59万TEUとなり過去最高を記録。

阪神港（神戸港）の内貿コンテナ貨物取扱量の推移



阪神港利用への転換事例

近年の円安等経済環境の変化に加え、国際戦略港湾競争力強化対策事業の活用等により、**阪神港を選択する動きが荷主、フォワーダー等で広がっている。**

荷主へのヒアリング結果

- ・リードタイムと輸送コストの両方いわゆるトータルコストで航路を選ぶ。北九州工場からインドネシア向けは**以前は釜山港経由だったが、今は神戸港経由が優位になったので利用するようになった。**(機械メーカー、北九州)
- ・かつては釜山港TSで北米・欧州へ輸出していたが、**北米向けは国際フィーダーで阪神港を利用**(釜山港TSから転換)し、**欧州向けも釜山港TSに比較して100ドル/本程度安いため神戸港を利用。**(機械メーカー、松山)
- ・神戸港の本船船社やフェリーがコストダウンを行って安くなったことから、**釜山港TSから神戸港(+フェリー)に切り替えている。**(通信販売会社、高松)

フォワーダーへのヒアリング結果

- ・船社へのインセンティブや円安の関係で、韓国利用よりも神戸利用のほうがコスト面でメリットがあることから、**近年は韓国利用から神戸港利用へのルート変更が多い。**(自動車関連総合物流会社、広島)

外航船社へのヒアリング結果

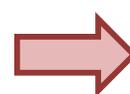
- ・**釜山港利用から内航フィーダーを利用して神戸港で積み替える荷主が増加**してきている。(外船社、九州)

国主導による全国からの集貨に向けた荷主への働きかけ

国際コンテナ戦略港湾(京浜港・阪神港)への集貨を図るため、**国(地方整備局)**が中心となって、港湾運営会社と連携しつつ、**日本全国の荷主への働きかけを強力に推進**。

個別の荷主への訪問

全国の地方整備局において、直接職員が各地域の個別荷主を訪問し、国際コンテナ戦略港湾政策の理解醸成、京浜港・阪神港への集貨協力依頼、サービス向上等に向けた意見聴取等を実施。



平成26年度: **197社訪問**
平成27年度: **234社訪問**

荷主説明会・意見交換会の開催

京浜港・阪神港への集貨を目的として、地方整備局が中心となり、荷主等を集めた説明会を開催。



平成26年度: **26回開催**
平成27年度: **16回開催**

荷主意見交換会の一例

物流効率化に関する荷主意見交換会(平成26年11月、横浜市)

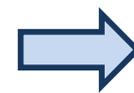
荷主企業10社が参加(参加企業例: 株クボタ、株小松製作所、株東芝等)



荷主意見交換会の模様(平成26年11月、横浜市)

港湾運営会社による具体的な集貨事業の実施

平成26年10月に設立された阪神国際港湾株式会社が、国が実施する国際戦略港湾競争力強化対策事業(会社が実施する集貨事業に対して国が1/2を補助する制度)も活用しつつ、個別の荷主を訪問し、阪神港への集貨事業を実施。



平成26年度: **約800社訪問**
約80社と契約
平成27年度: **約1000社訪問**
約110社と契約

国主導による広域集貨に向けた港湾管理者への働きかけ

オールジャパンの体制で国際コンテナ戦略港湾への集貨を図るため、**国(地方整備局)主導の下、東日本・西日本の各地域の港湾管理者・港湾運営会社**が出席する協議会を開催。

東日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会

1. 概要

東日本地域の各港において、京浜港の国際コンテナ戦略港湾としてのメリットを最大限に活かし、効率的かつ安定的な国際コンテナ物流を実現するために広く、関係者により意見交換及び情報共有する。

2. 構成員

- 国土交通省港湾局国際コンテナ戦略港湾政策推進室京浜強化・対策班（関東・東北・北陸・中部の各地方整備局並びに北海道開発局併任）
- 京浜港及び東日本において国際海上コンテナを取り扱う港の港湾管理者（19港湾管理者）
- 京浜港の特例港湾運営会社（3社）

3. 開催実績

- 第1回 開催日時 平成26年10月22日(火)
・設立会議、東日本国際海上コンテナ流動の現況把握について 等
- 第2回 開催日時 平成27年 1月20日(火)
・国際フィーダー促進施策の取り組みに関する意見交換 等
- 第3回 開催日時 平成27年 9月 3日(木)
・東日本国際海上コンテナ流動の現況把握に関する意見交換
・内航船社へのヒアリング方策の確認 等
- 第4回 開催日時 平成28年 1月27日(水)
・内航船社ヒアリングの結果の共有 等



第2回協議会



第3回協議会

西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会

1. 概要

西日本地域の各港の関係者が情報共有及び意見交換を行い、西日本全体の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現させるとともに、国際コンテナ戦略港湾政策を推進することを目的とする。

2. 構成員

- 国土交通省港湾局国際コンテナ戦略港湾政策推進室 阪神強化・対策班（近畿・北陸・中国・四国・九州の各地方整備局）
- 阪神港及び西日本地域において国際海上コンテナを取り扱う港の港湾管理者（34港湾管理者）
- 特定港湾運営会社（阪神国際港湾株式会社）

3. 開催実績

- 第1回 開催日時 平成27年 9月 3日(木)
・設立会議、西日本国際海上コンテナ流動の現況把握について 等
- 第2回 開催日時 平成28年 1月27日(水)
・西日本国際海上コンテナ流動の現況把握について情報共有
・内航船社へのヒアリング方策の確認 等



第1回協議会



第2回協議会

国・阪神国際港湾(株)・港湾管理者の連携による利用促進に向けたPR活動

阪神国際港湾株式会社が、国及び港湾管理者と密接に情報共有・意見交換を図りながら、効率的な諸施策を実施することを目的として設置された「阪神国際港湾戦略事務局」により、集貨説明会の開催や「アジア物流&海運会議(ALMC※)」における阪神港のブースの出展など、**阪神港の利用促進に向けたPR活動を国内外で展開**。

※ALMC: Asian Logistics and Maritime Conferenceの略。

■国内におけるPR活動(集貨説明会の開催)

荷主、海運事業者、物流事業者等に国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の集貨施策を紹介するため、西日本各地および東京にて集貨説明会を開催。

【平成27年度 実績】

- 5月27日(水) 三宮研修センター (約200名)
- 5月29日(金) 大阪商工会議所 (約170名)
- 6月4・5日(木・金) TKP東京八重洲カンファレンスセンター (約240名)
- 6月18日(木) ホテルサンルート徳山 (約60名)
- 6月25日(木) JRホテルクレメント高松 (約80名)
- 7月 1日(水) ホテルメルパルク広島 (約40名)
- 7月 2日(木) ステーションホテル小倉 (約80名)

出席者 延べ約870名



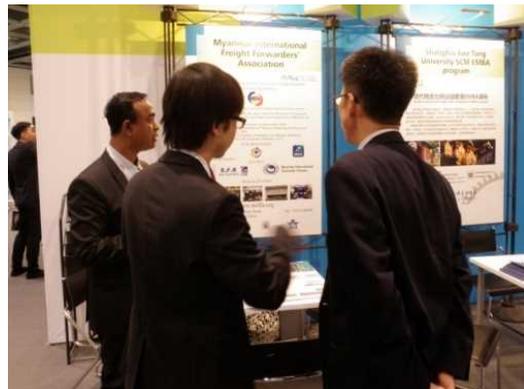
講演【東京会場】



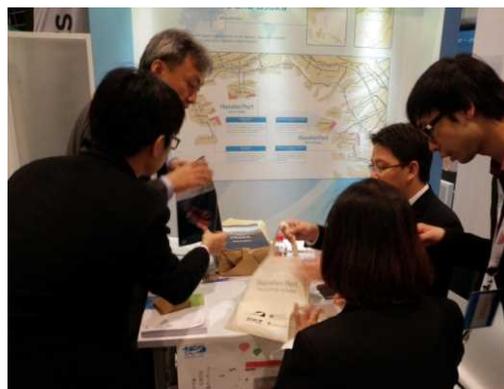
講演【高松会場】

■海外におけるPR活動(「アジア物流&海運会議(ALMC)」における阪神港ブースの出展)

海外現地に赴き、海外の荷主、海運事業者、物流事業者等に対して阪神港の利用促進に向けたPRを行うため、「アジア物流&海運会議(ALMC)」(平成27年11月、香港にて開催)にて阪神港のブースを出展。



阪神港のブースを出展



「アジア物流&海運会議(ALMC)」の様子

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

- 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

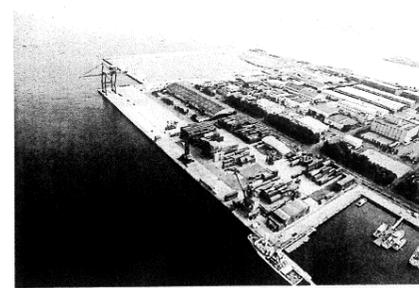
国土交通省港湾局の協力要請を受け、これまで主に外航航路を補助対象としていた地方港のインセンティブ(補助金)制度の内容が、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路「国際フィーダー」重視へじわり変わり始めた。西日本では徳島小松島港が昨年10月に制度を見直し、従来は外航・国際フィーダーの両方としていた補助対象を後者のみに変更。高松港は従来外航のみだった補助対象に今年度から新たに国際フィーダーを加え、八代港は国際フィーダーに対する補助金額を大幅に増額した。東日本でも八戸港が今年度から、京浜港を経由して輸出入を行う貨物に1TEU当たり5万円を補助する制度を新設したほか、茨城港も新制度で国際フィーダー利用に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

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「その場合、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

国際コンテナ戦略港湾政策の推進による内航船社の動き(井本商運の例)

国際フィーダー航路の強化を図る国際コンテナ戦略港湾政策の推進により、内航船社における**大型内航コンテナ船の新造などの新規投資・事業を誘発**。井本商運においては、国内初の大型内航コンテナ船“さがみ”の投入(平成25年11月)を皮切りに、**新造船に約134億円を投資**(国内船主からの備船を含む)。

◆国内最大内航コンテナ船(540TEU型)“なとり”の投入
(約25億円/隻、平成27年12月～、旭洋造船(下関市))



京浜港～阪神港～門司・博多港航路に就航。
内航コンテナ船で初の定曜日ウィークリーサービスを実施。

◆大型内航コンテナ船(400TEU型)“さがみ”の投入
(約15億円/隻、平成25年11月～小池造船海運(広島県))



同型船を、平成28年度に1隻(山中造船(愛媛県))、
平成30年度に1隻(小池造船海運)新造予定



京浜港～阪神港～九州航路
540TEU型“なとり”投入

京浜港～北海道・東北航路
400TEU型“さがみ”投入

◆その他通常船を、平成28年度までに7隻新造予定
総トン数749t(約240TEU級): 4隻(約10億円/隻)
(小池造船海運)
総トン数499t(約140TEU級): 3隻(約8億円/隻)
(小池造船海運、山中造船)
小計約44億円

小計約45億円

◇: 内航コンテナ船の造船所

国際コンテナ戦略港湾政策の推進による地方港への波及効果（八戸港の例）

国際コンテナ戦略港湾と地方港とを結ぶ国際フィーダー航路網の強化を図るフィーダーモデル事業により、京浜港と八戸港との間に**新規国際フィーダー航路を開設**。

また、八戸港国際物流拠点化推進協議会が港湾管理者（青森県）の支援により、八戸港を新たに利用する荷主への補助にあたって、**京浜港経由の場合に補助を上乗せ**。

これらにより、八戸港においては、内航航路での取扱貨物量が大幅に増加し、**平成27年（2015年）のコンテナ取扱貨物量が過去最高を更新**するなど、**地方港においても戦略港湾政策の効果が波及**。

フィーダーモデル事業の概要



国が実施したフィーダーモデル事業により、京浜港～八戸港等に寄港する国際フィーダー航路が開設。

左記国際フィーダー航路の開設に伴い
新造された国内最大級の大型内航コンテナ船



【八戸港の補助内容】

八戸港を利用してコンテナ貨物の輸出入を行う新規荷主に対し2万円／TEUを補助。
（京浜港を経由する場合には、3万円／TEUを加算）

平成27年の八戸港におけるコンテナ取扱量が前年比20.6%増の58,065TEUとなり、**3年連で過去最高を更新**

国際フィーダー航路充実による災害時における貢献

熊本地震の被災地において、幹線道路の混雑等により、生活物資の安定供給、被災地域の企業等の安定的な物流ルート確保が求められている中、井本商運(株)が八代港を拠点に、九州の南北を結ぶ「海上代替航路」を4月23日に臨時開設し、多様な物流ルート確保による生活物資の安定輸送や産業活動の復旧を支援。

被災地域・博多港間には、コンテナ航路は存在していなかったが、**国際コンテナ戦略港湾政策による国際フィーダー航路充実が八代港・博多港間の臨時航路の迅速な開設に結びつき、災害時における貢献を果たした。**

○ 八代港発着の内航コンテナ航路

既存航路: 薩摩川内港－八代港－北九州港－神戸港(不定期)

海上バイパス航路: 八代港－博多港



「南新丸」
積載可能コンテナ数: 72TEU

投入された内航コンテナ船



初便の荷役実施状況 (平成28年4月23日(土) 八代港)

※熊本県の主要業種製造品出荷額等は「九州経済2016」より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾における農林水産物・食品の集貨促進に向けた取組

政府全体で「新輸出大国」の実現に向けて、「**2020年までの農林水産物・食品の輸出額1兆円前倒し達成**」を目標に各種取り組みを進めているなか、国際コンテナ戦略港湾においても、**阪神港において農林水産物・食品の集貨支援制度を新設**。

政府全体の取り組み

○「日本再興戦略」改訂2015（平成27年6月30日閣議決定）（抄）

テーマ4-①：世界に冠たる高品質な農林水産物・食品を生み出す豊かな農山漁村社会

<<KPI>>2020年に農林水産物・食品の輸出額を1兆円
 （現状（2012年）約4,500億円）とする

- ジャパン・ブランドの推進
- 輸出の環境整備 等

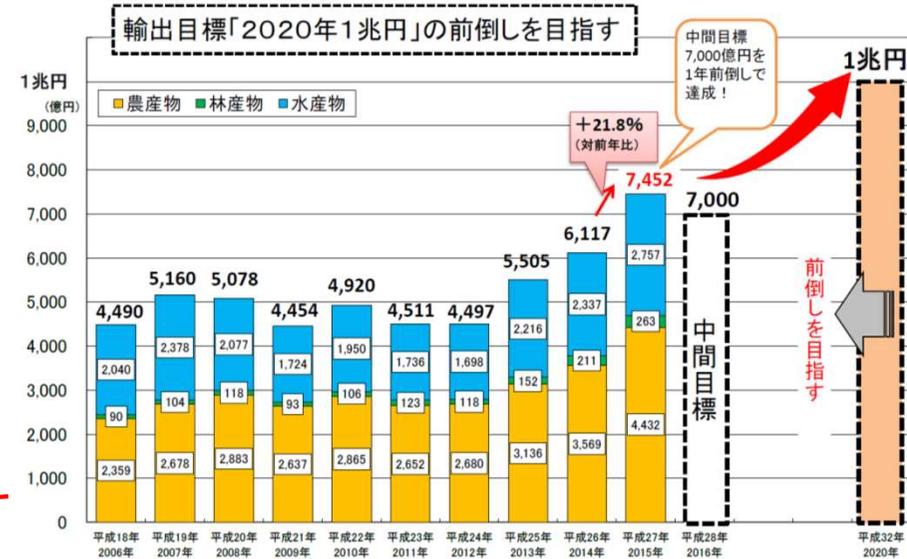
○総合的なTPP関連政策大綱（平成27年11月25日TPP総合対策本部決定）（抄）

II TPP関連政策の目標

- 1 TPPの活用促進
- (2) 新たな市場開拓、グローバル・バリューチェーン構築支援
- (3) 農林水産物・食品輸出の戦略的推進

（目標）平成32年の農林水産物・食品の輸出額1兆円目標の前倒し達成を目指す

- 高品質な我が国農林水産物の一層の輸出拡大、農業の6次産業化の推進
- 物流効率化・高度化を含めた技術・新商品開発等の促進 等



戦略港湾での取り組み

○国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)への集貨を図るため、港湾運営会社が実施する集貨事業の経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施中。

・**阪神港における農林水産物・食品の集貨支援**

阪神港において、平成28年度より、リーファーコンテナ等を利用して国内から阪神港へ農林水産物・食品等を集貨する支援メニューを新規創設。

海事プレス 平成28年4月5日(火)11面

農水産物・食品を新規対象に

■ 阪神港、集貨事業の募集開始

阪神国際港湾会社は1日、阪神港の2016年度集貨事業の概要を発表し、募集を開始した。前年度と比べて、リーファーコンテナを利用して国内から阪神港に集貨する農水産物・食品などの貨物を新規対象としたのが特徴。全体の予算規模は前年度並みの20億円超。

集貨事業の概要は表参照。募集

期間は7月29日までだが、応募受付終了時点で追加募集の必要がある場合は実施するとしている。説明会は大阪、神戸、東京でそれぞれ開催する。東京会場は横浜川崎国際港湾会社との共同開催。それ以外での開催は現在、検討中。説明会の日程、会場は次のとおり。

▷4月20日=大阪商工会議所(大

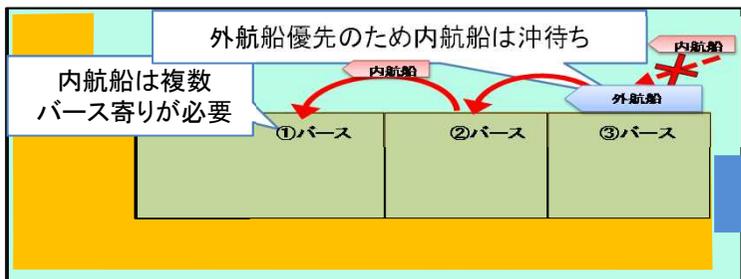
阪市中央区)
 ▷4月25日=三宮研修センター(神戸市中央区)
 ▷4月27日=TKPガーデンシティ永田町(東京都千代田区)
 集貨事業の問い合わせ先は阪神国際港湾会社営業部営業課(電話078-855-3206直通)。

国際コンテナ戦略港湾積替機能強化実証事業の取り組み

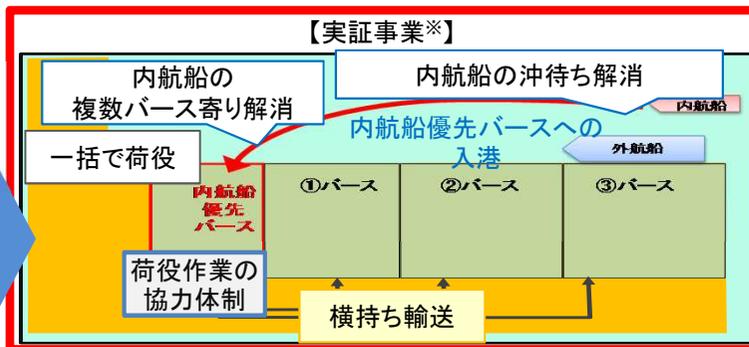
国際コンテナ戦略港湾に貨物を集貨し、その貨物を低コストかつスピーディに外航船に積み替えることが不可欠であるため、外内貿コンテナの円滑な積替を行ううえで、支障となっている**内航船の沖待ち**や**複数バース寄り**の解消、**複数事業者による荷役作業の協力体制構築**のための検証を行うとともに、**一体的運営のための情報共有**に関する調査検討を実施。

◆実証事業のイメージ

【現状】



【実証事業※】

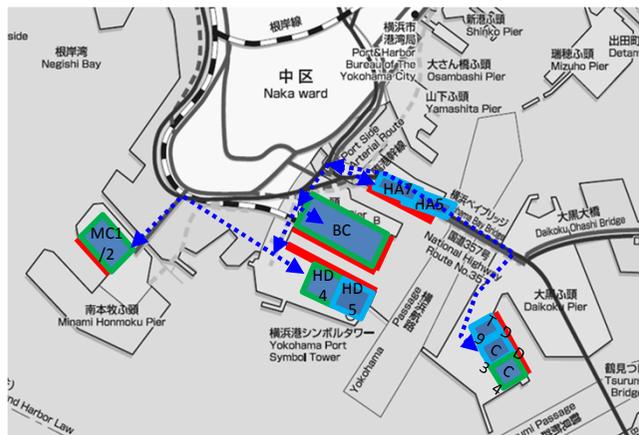


※実証事業の内容

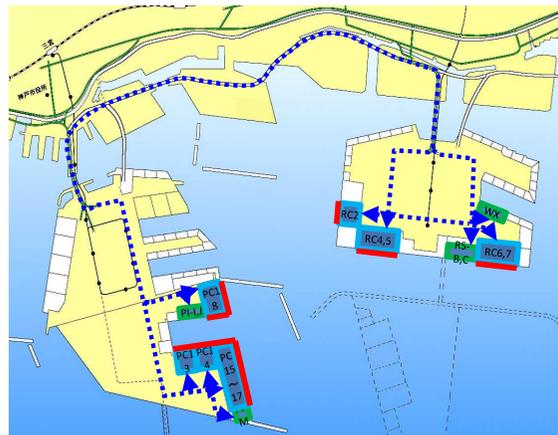
- 内航船優先バースを確保
- 外貿バースへの効率的な積替輸送を行う経費(横持ちの経費等)を支出
- 荷役作業の協力体制構築のための検証
- 一体的運営のための情報共有に関する調査検討

◆実証事業の実施箇所

<京浜港>



<阪神港>



本事業において、横浜港・神戸港で、優先バースの確保や当該優先バースとその他バースとの間での荷役作業の協力体制を試験的に構築した。この結果、例えば、平成27年3月において、**内航船の1航海当りの沖待ち時間が約59%減少(110分→45分)**し、**内航船の運航コストが約47%減少**するなどの効果が認められた(A社の場合)。

輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進

日本国内の港湾において輸出入される**国際海上コンテナ貨物の国内輸送では、9割以上がトレーラー輸送**となっている。更なる物流効率化・CO2削減のためにはこれら国際海上コンテナ貨物のモーダルシフトを促進する必要がある。

このため、平成26年度に関係者の検討会で取りまとめた報告書に基づき、**背高海上コンテナに対応した低床貨車の開発や、オンドックレールの導入に向けた検討を行うこと**としている。

現状における課題

【インフラ面】

- 40ftクラスの海上コンテナの取扱いが可能な鉄道貨物駅が僅かしかない
- 西日本などの一部の鉄道輸送区間では40ft背高コンテナが輸送不可能

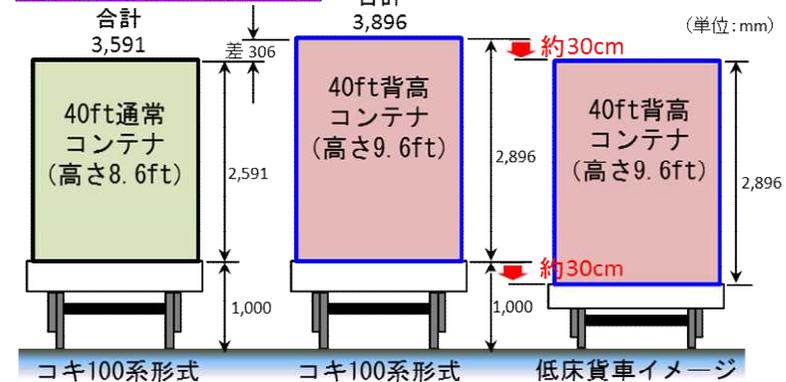
【荷主・物流事業者から指摘された課題・懸念事項】

- 鉄道輸送のサービス・メリットを理解していない
 - コスト競争力の確保(両端のショートドレイジのコスト含む)
 - 出荷量の急な増減に対応できない
 - リードタイム(所要時間)が適さない
 - 輸送障害に弱く輸送の確実性に不安がある
- (全国の物流事業者(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会会員)を対象に調査を実施。457社に配布し回収数は98社(回収率21.4%))

方策の方向性

■ 40ft背高コンテナに対応する低床貨車の導入

■ 低床貨車のイメージ



■ 港湾に隣接する鉄道貨物駅におけるショートドレイジの効率化

◇ 作業の効率化の促進

- ・ 渋滞を回避する最適な入場経路の確保
- ・ コンテナターミナルにおける事前予約の導入
- ・ 共同シャープール導入による待ち時間の解消

◇ オンドックレールの導入検討

■ 内陸の鉄道貨物駅を活用した輸出入コンテナのラウンドユース

■ 輸出入事業者への鉄道輸送に関するサービス・メリットの周知と営業活動の強化

■ 災害時の輸送確実性向上に向けた荷主の声を踏まえた施策の導入

⇒ **多岐に渡る課題を解決するには、鉄道貨物事業者や利用運送事業者をはじめ、関係各者の協力・連携が不可欠**

「創貨」の取組

阪神港(神戸港)における創貨に向けた取組

十分な保管スペースや流通加工機能を有した高能率な物流施設を新設することにより、工場からの輸出用生産品の受入が増加し、神戸港において創貨効果が見込まれる。

加えて、老朽化した物流施設(上屋及び倉庫)が除却されることにより、大規模地震時の施設の倒壊による物流の寸断等の被害が回避される。また、物流施設を高床式にすることで、高潮、津波発生時の浸水被害を防ぐことができる。

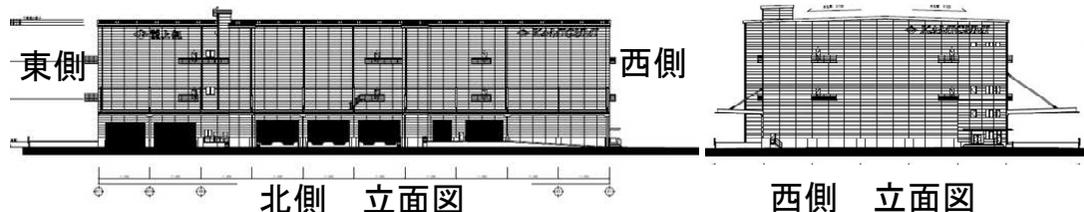
港湾機能高度化施設整備事業(物流拠点再編・高度化支援施設、補助率1/3)により物流施設を新設
※ 最新の物流施設の導入に次世代物流システム構築支援事業(経済産業省 補助率1/2以内)による補助

施設位置

神戸港 ポートアイランド地区



施設イメージ



支援内容

- ・物流施設の共用部及び共同施設の整備に対する支援
- ・その他、物流施設の整備に次世代物流システム構築支援事業(経済産業省)による補助あり

事業期間

平成27年6月～平成28年3月

事業主体

代表事業者:(株)上組、共同事業者:メーカー

施設概要

敷地面積: 約91,000m² ・ 延床面積: 約19,000m²

施設名	数量
物流施設(貨物用エレベータ、垂直搬送機、スロープ等)	1棟
共同施設(緑地、外構、道路、共用通行部分等)	1式

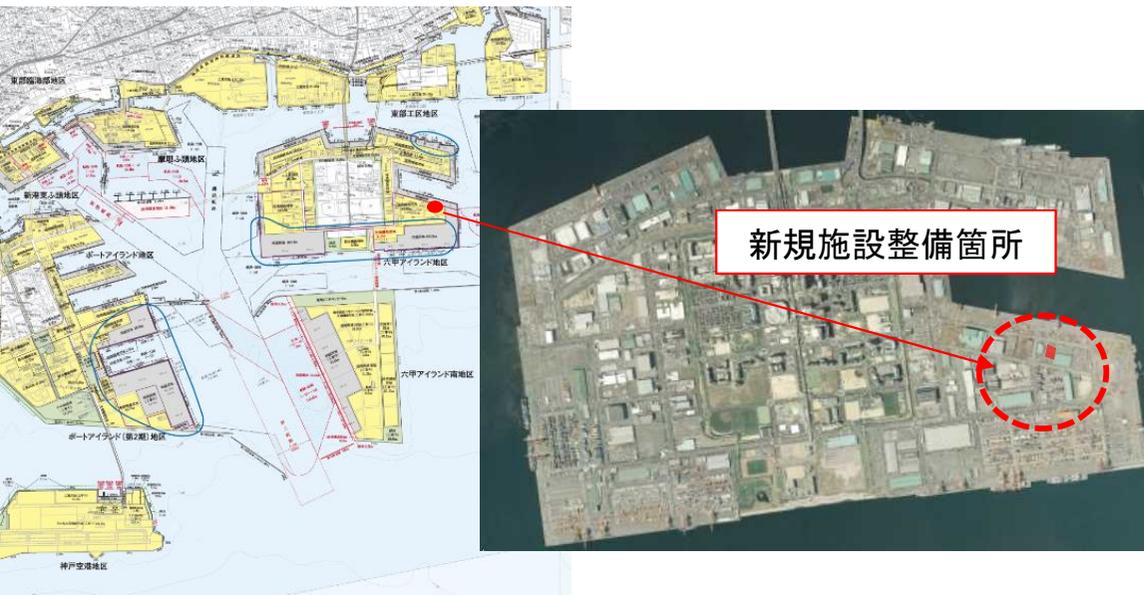
阪神港(神戸港)における創貨に向けた取組

流通加工等の一連の作業を行うことができる保管施設が埠頭の近傍に新設されることにより、工場からの輸出用生産品等の受入が増加し、神戸港において創貨効果が見込まれる。

特定用途港湾施設整備事業(特定用途港湾施設(保管施設)、無利子貸付)により保管施設を新設

施設位置

神戸港 六甲アイランド地区



事業規模

全体事業費 : 1,039百万円

うち無利子貸付金: 600百万円

(国: 300百万円、神戸市: 300万円)

事業期間

平成28年3月～平成28年10月

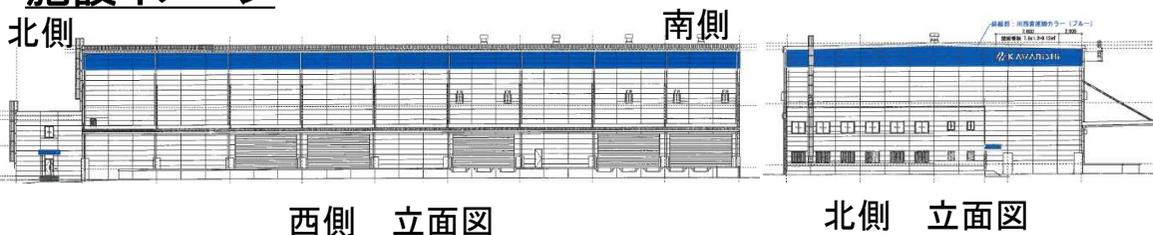
事業主体

事業者: 川西倉庫(株)

施設概要

延床面積: 約8,200㎡

施設イメージ



施設名	数量
保管施設 (流通加工機能: 検品、仕分け、梱包)	1棟

京浜港(横浜港)における創貨に向けた取組

横浜港の創貨機能を大幅に向上させるため、山下ふ頭再開発に伴い、既存の老朽化倉庫を新山下地区、本牧ふ頭、南本牧ふ頭へ移転し、流通加工機能を有した倉庫に建て替える。

老朽化した物流施設



流通加工機能を有する物流施設



【移転時期】 平成28年度～

山下ふ頭再開発と併せて老朽化した倉庫を移転し、流通加工機能を有した倉庫に建て替える。

山下ふ頭



横浜港

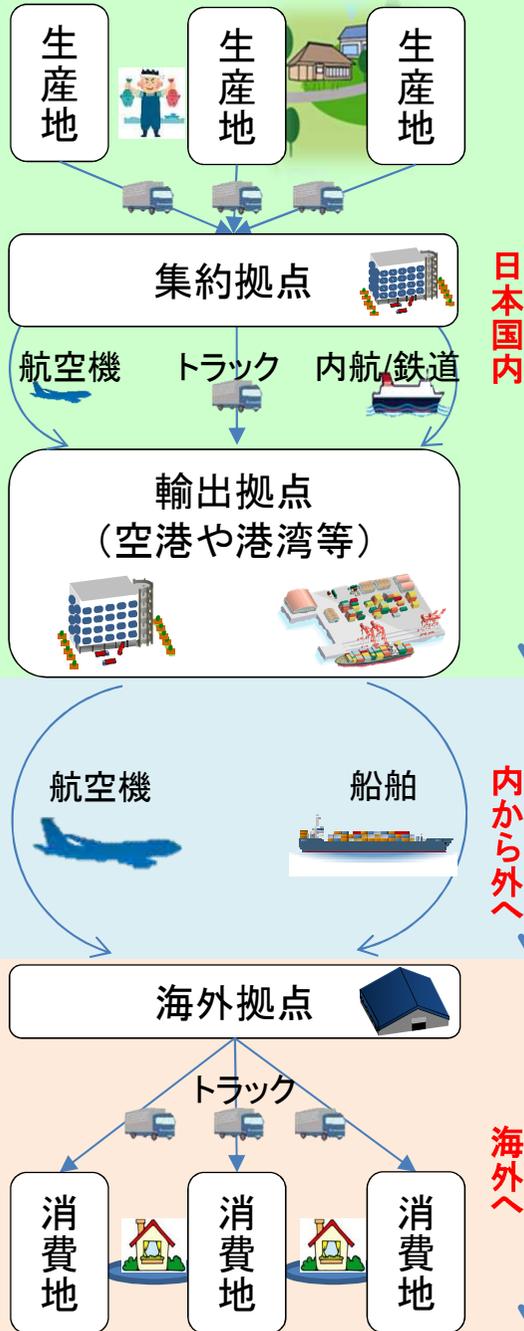
山下ふ頭

新山下地区
・本牧ふ頭

南本牧ふ頭

農林水産品の輸出拡大に向けた物流面での取組の方向

《モノの流れ》



《現状と課題》

- 輸出拠点の機能充実が必要
冷蔵倉庫等の保管容量、利便性の向上必要
(施設点在、リーファー電源不足、空港内外の接続等)
- 生産者が個別に出荷するなど「規模の経済」が機能していない
- 【航空】物量が少なく貨物単位あたりの輸送コストが高い
- 【船舶】輸送時間が長く、品質上の制約
- 国ごとに物流への規制があり、スムーズな物流や日本企業進出に支障
- ASEAN地域等で物流の質が低い
a: 温度管理技術が不十分
b: コールドチェーンインフラが未成熟

《取組の方向》

1. 輸出拠点の機能向上

- 冷蔵倉庫の整備促進・機能充実
(倉庫税制措置継続等も活用)
- 港湾の冷蔵(リーファー)コンテナの輸出環境改善
- 成田空港での冷蔵倉庫増床。利用促進割引措置の検討
- 成田空港の貨物上屋の機能向上、動線改良

2. 荷物の集約・大口化等による適正な物流コストの実現

- 「改正物流総合効率化法」の仕組等を活用し、イ: 共同輸送の促進
ロ: 大量輸送機関(鉄道・船舶)の利用促進
- 国内空港の着陸料減免措置継続
- 那覇空港の国際物流ハブ化に向けた取組の推進
- 「鮮度保持輸送技術*1」の普及促進により、大量かつ低コストの海上輸送の実現
*1 船で1週間輸送しても飛行機同様に鮮度保持できる技術等

3. 鮮度を保持してスムーズに届けるコールドチェーン

- 事業環境改善に向けた政策当局間協議
- 我が国クール宅配システムの国際標準化
- 官民ファンド「JOIN*2」の活用の促進
*2 (株)海外交通・都市開発事業支援機構

物流の高品質化による生鮮品の輸出拡大

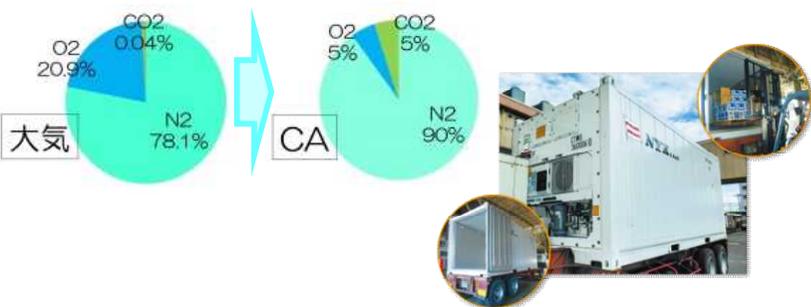
野菜・果物等の生鮮品の輸出は、輸入規制が比較的少ない香港や台湾に多いが、通常の冷蔵コンテナでの輸送が可能なりんご、ながいも等の輸出額が大きいのが現状である。

現在、航空輸送による輸出が中心の鮮魚、いちご、ぶどう、もも等の劣化の早い生鮮品の輸出を拡大するために、**大量かつ低コストの輸送**が可能な「**海上コンテナ輸送における鮮度保持技術**」の向上に取り組んでいるところである。

鮮度保持技術の例

青果物の呼吸抑制による鮮度保持

コンテナ内の窒素濃度を高めることで酸素濃度を低下させ、青果物の呼吸を抑制させることにより鮮度を保持（CAコンテナ: Controlled Atmosphere）。



エチレンガスの分解・除去による鮮度保持

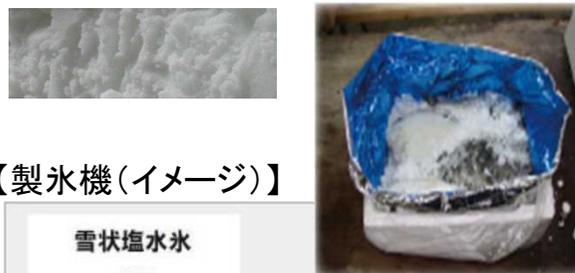
青果物から発生するエチレンガス（青果物の成熟・老化を促進させる）を分解・除去することにより鮮度を保持。

エチレンガス分解・除去装置

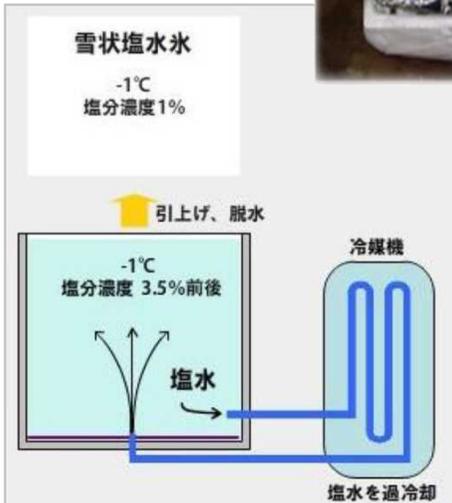


鮮魚を保冷する「雪状塩水氷」

離島や地方産地からの鮮魚輸送において鮮魚を保冷するとともに、鮮度を維持する「雪状塩水氷」（塩水をシャーベット状に凍らせた氷）。

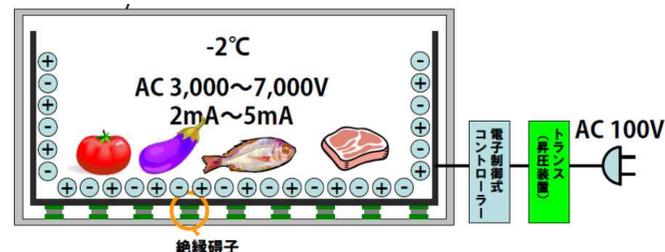


【製氷機（イメージ）】



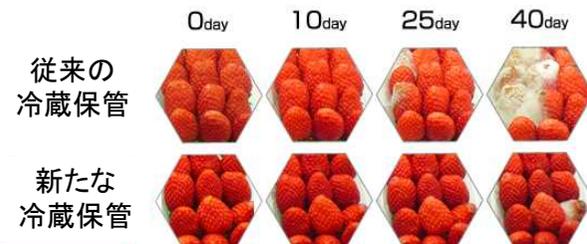
高電圧の通電による鮮度保持

コンテナ内に高電圧を通し、殺菌効果のあるオゾンが発生させるとともに、電場による微弱振動で凍結させずに -2°C まで冷却することにより、鮮度を保持。



【効果】

◆苺を使った冷蔵保存試験



【現状】

日通が平成28年秋からサービス開始予定。

「競争力強化」の取組

大水深コンテナバースの整備見通しと国際比較

【「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定) 中短期工程表】

「立地競争力の更なる強化③」 空港・港湾など産業インフラの整備

	2013年度・2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度～

【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	
			整備中
日本	東京	0バース	2バース ^{※1}
	横浜	6バース	1バース
	大阪	0バース	1バース ^{※2}
	神戸	0バース	6バース ^{※3}
韓国	釜山	21バース	
	光陽	7バース	
中国	上海	16バース	
シンガポール	シンガポール	23バース ^{※4}	
オランダ	ロッテルダム	5,370m ^{※5}	
ドイツ	ハンブルク	4バース	
	ブレーマーハーフェン	15バース ^{※4}	
フランス	ルアーブル	6バース	
イギリス	フェリクストウ	2バース	
アメリカ	ロサンゼルス	13バース ^{※4}	
	ロングビーチ	4バース	

※1:うち1バースを2016年度までに整備予定。

※2:航路水深14mで暫定供用中。整備完了は2017年度以降を予定。

※3:うち4バースは岸壁水深15mで暫定供用中。これを含み2016年度までに5バースを整備予定。 ※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。

※5:バース数が不明なため、バース延長を記載している。

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(日本は2016年4月時点、海外各港は2013年4月時点)。

大水深コンテナターミナルの機能強化による「競争力強化」

横浜港 南本牧ふ頭地区において、**世界最大級のコンテナ船(18,000TEU 積み)**にも対応できる国内唯一の**大水深・高規格コンテナターミナル(水深-18m)**を整備し、平成27年4月1日に暫定供用開始。

〔事業概要〕

整備施設：岸壁 延長400m(水深18m)【耐震】、荷さばき地【耐震】、護岸、荷役機械(4基(24列対応))【免震】、ターミナル整備

整備期間：平成19～29年度

総事業費：924億円

※平成27年4月 暫定供用(借受者：三菱倉庫)

※荷さばき地(ヤード)を国が直轄事業で整備。

岸壁と一体で国が直接港湾運営会社に貸付け。



横浜港南本牧ふ頭(平成27年2月撮影)



MC3ターミナルに入港する大型コンテナ船



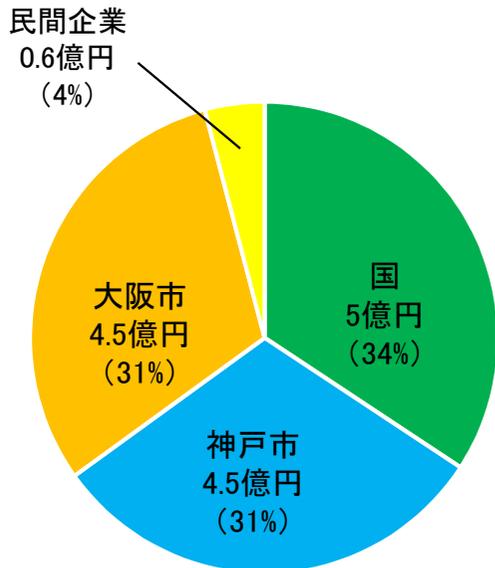
MC3ターミナルにおける大型コンテナ船の荷役の様子

阪神港・京浜港における特定港湾運営会社の設立

阪神港においては平成26年12月に、京浜港においては平成28年3月にそれぞれ**国が港湾運営会社に出資**を行い、**国・港湾管理者・民間のオールジャパン**で運営する体制を構築。

「阪神国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 平成26年10月1日
(特例港湾運営会社である大阪港埠頭(株)と神戸港埠頭(株)が経営統合)
- ◆指定日 平成26年11月28日(港湾法に基づく港湾運営会社の指定)
- ◆国出資日 平成26年12月26日
- ◆代表者 代表取締役会長 犬伏 泰夫(元 神戸港埠頭(株)代表取締役社長)
代表取締役社長 川端 芳文(元 大阪港埠頭(株)代表取締役社長)
- ◆所在地 兵庫県神戸市中央区御幸通8丁目1番6号 神戸国際会館20階
- ◆社員数 87名
- ◆出資比率 国(34%)、神戸市(31%)、大阪市(31%)、民間企業(4%) (合計14.6億円)



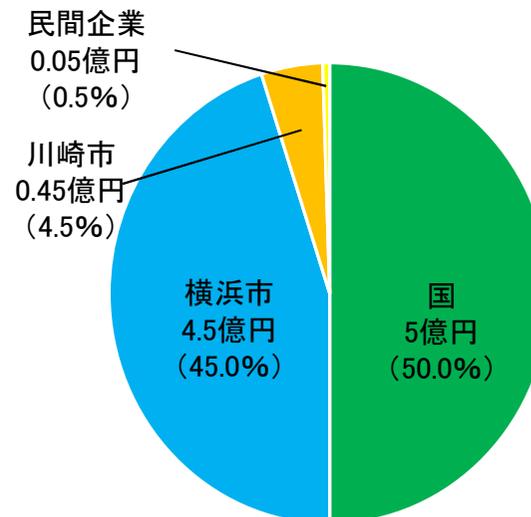
出資総額14.6億円



阪神国際港湾株式会社
のシンボルマーク

「横浜川崎国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 平成28年1月12日
(特例港湾運営会社である横浜港埠頭(株)が新設分割により設立)
- ◆指定日 平成28年3月4日(港湾法に基づく港湾運営会社の指定)
- ◆国出資日 平成28年3月25日
- ◆代表者 代表取締役社長 諸岡 正道
(元 NYKバルク・プロジェクト外貨物輸送(株)代表取締役社長)
- ◆所在地 神奈川県横浜市西区みなとみらい2丁目3番1号
クイーンズタワーA棟 14階
- ◆社員数 28名
- ◆出資比率 国(50%)、横浜市(45%)、川崎市(4.5%)、民間企業(0.5%) (合計10億円)



出資総額10億円



YOKOHAMA-KAWASAKI INTERNATIONAL PORT CORPORATION
横浜川崎国際港湾株式会社

横浜川崎国際港湾株式会社
のシンボルマーク

阪神港におけるターミナル料金低減(関連記事)

阪神国際港湾株式会社 of 川端社長によると、神戸・大阪両港で段階的にターミナル料低減に努めてきた結果、2014年10月に、2002年当時に比べ**ターミナル料の50%減額を実現**。

日本海事新聞
平成26年10月17日(金) 1面



神戸市内の本社で会見する川端社長

川端社長が初会見

阪神国際港湾会社

集貨注力

ターミナル料低減

ユーザー視点に立ち港湾運営

【関西】阪神国際港湾会社の川端芳文社長は15日、神戸市内の本社で記者会見を開き、インセンティブを利用した集貨事業に力を入れていくとともにターミナル料低減などユーザー視点に立った港湾運営に注力し、国や港湾管理者と連携しながら阪神港の港勢拡大と戦略港湾推進に力を入れていく方針を示した。川端氏は神戸・大阪両港の埠頭会社が経営統合して10月1日に誕生した新会社の社長として初めて会見した。

(2面に会見要旨)

川端社長は、新会社の役割について「港湾の不動産会社としての使命と戦略港湾の推進を担う公共性、この2つの役割を併せ持つ」と述べ、出資する国や港湾管理者の意向を踏まえながら民間的手法を導入し、効率的な経営を図っていく姿勢を強調した。

国際ユーザー利用促進など集貨施策では各事業ごとの数値目標を定まらなかったが、「できるだけ多く貨物を集めるために、有効にインセンティブを使っていく」とし、効果的に事業を展開していく構え。

また、ターミナル運営の効率化の一環として10月から賃借料を減額。神戸・大阪両港で段階的にターミナル料低減に努めてきたが、この10月で2002年当時に比べ50%減額を実現した。引き続き国や港湾管理者の支援を得ながらユーザー視点に立った対応に努めていく。

新会社には3分の1強出資する国に対しては引き続き支援を要請。「今回の埠頭会社の経営統合で阪神港は経済的には生き残れる道筋は開けた」として、港湾ランキングを上げていくため五輪の選手強化費を例に挙げ、さらなる国費投入を求めた。

また、人材育成ではプロパーを重視。10年、15年かけて生え抜きの人材を養成していくとし、段階的に神戸、大阪両市からの出向者を減らし、思の長い安定した民間企業にするため人材育成に重きを置く方針を示した。

国出資による港湾運営会社の信用力向上（関連記事）

阪神国際港湾株式会社への国出資の効果について、川端社長は「**財務体質が強化されたとともに、金融機関からの信用度が高まった**」と言及。

海事プレス 平成27年10月9日（金） 10面

「投資で利用者に利益還元」

■阪神国際港湾会社・川端社長、設立1年の成果語る

（略）

■国出資で信用力向上

—— 国による出資の効果は。

「国交省港湾局が前面に立ち、釜山航路などの外航航路に対する助成制度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働きかけていただいていることは大きい。実際に、戦略港湾への集貨を担う『国際フィーダー航路』の貨物を対象としたインセンティブ制度を創設したり、外航航路への助成を廃止したりする地方港が出てきている。これは阪神港への国内貨物の集約に取り

組む当社には追い風だ。このほか、国の出資によって財務体質が強化され、また国が経営に関与するようになったことで、金融機関からの信用度が高まったことを特に実感している。当社は施設整備の際、資金全体の最大8割を国や港湾管理者から無利子で借り受けることが可能だが、民間金融機関からの借入れも行っている。この際、例えば神戸港の場合、当社の設立以前は港湾管理者である神戸市が



債務保証をしたうえで、神戸港埠頭会社が金融機関から融資を受けていた。それが、国の出資を受けたのを境に民間からの借入れ金利は、市の損失補償がついていないにもかかわらず、従来の水準より下がっている

（略）

阪神港における渋滞対策事業の実施による「競争力強化」

阪神港において発生しているコンテナターミナルのゲート前渋滞を解消し、利便性向上・輸送コスト低減を通じた競争力強化を図るため、混雑時間帯に利用する海コントレーラーを、**非混雑時間帯である早朝及び昼休みに誘導処理する渋滞対策事業※を実施**。本事業により、**ゲート前渋滞長を大幅に削減**。

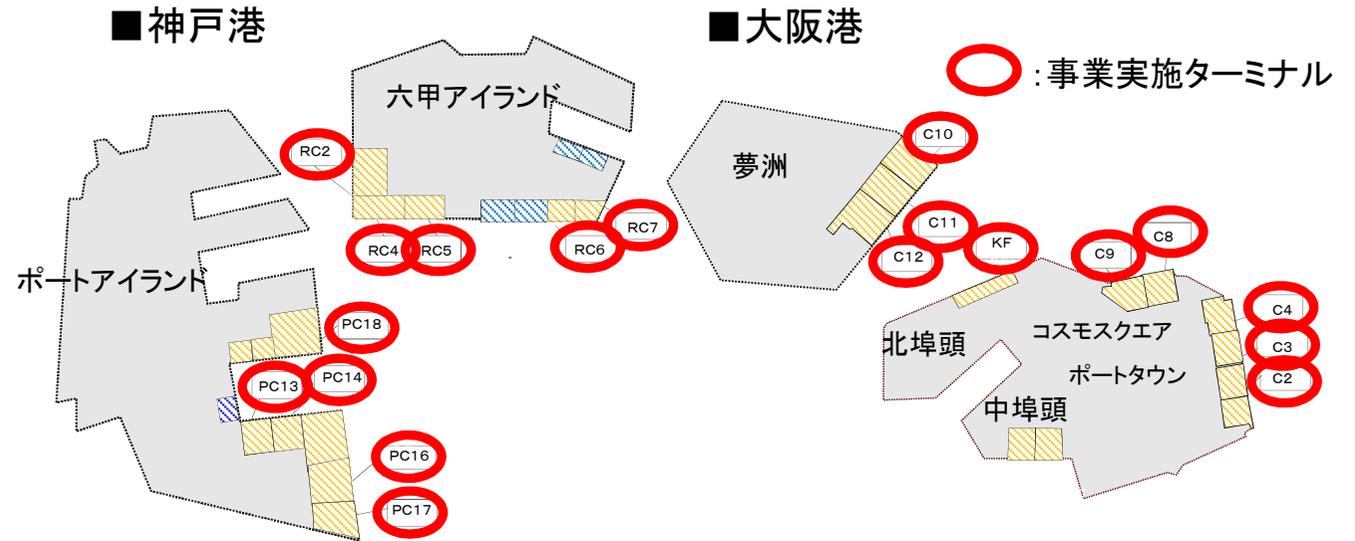
※阪神国際港湾(株)への国補助事業(国際戦略港湾競争力強化対策事業)を活用し、早朝及び昼休み時間帯にINゲート処理を行う事業

【実施期間・ゲートオープン拡大時間】

＜神戸港＞平成26年12月22日～平成27年2月28日	早朝(7:30～8:30)＜土日祝日は除く＞	昼休み(11:30～13:00)＜土日祝日は除く＞
＜大阪港＞平成26年12月22日～平成27年1月31日	早朝(7:30～8:30)＜日祝日は除く＞	昼休み(11:30～13:00)＜土日祝日は除く＞
平成27年4月28日～平成27年5月22日	早朝(8:00～8:30)＜土日祝日は除く＞	昼休み(11:30～13:00)＜土日祝日は除く＞
平成27年9月24日～平成27年10月24日	早朝(8:00～8:30)＜日祝日は除く＞	昼休み(11:30～13:00)＜土日祝日は除く＞
平成27年12月24日～平成28年1月22日	早朝(8:00～8:30)＜日祝日は除く＞	昼休み(11:30～13:00)＜土日祝日は除く＞



事業実施前の阪神港(大阪港夢洲地区)における渋滞状況
(平成26年1月)



【事業効果】ゲート前渋滞長を、26年度早朝 : 最大延べ3.9km(平均延べ1.2km)、
 昼休み : 最大延べ10.1km(平均延べ4.3km)、
 27年度早朝 : 最大延べ5.7km(平均延べ2.4km)、
 昼休み : 最大延べ7.0km(平均延べ3.3km) 削減の効果を発揮。

コンテナ物流情報サービス (Colins) のNACCSへの移管について

コンテナ物流情報サービス (Colins) は、コンテナ物流業務の効率化を図るため、海貨事業者や陸運事業者等の民間事業者間でコンテナ物流情報を共有することを目的に構築したシステムで、国土交通省港湾局がシステム開発及び運営を実施 (平成22年4月からサービス開始)。

『総合物流施策大綱(2013-2017)』(平成25年6月25日閣議決定)において、NACCSへのColinsの反映が盛り込まれており、貿易にかかると様々な官民手続、民々手続を担うNACCSの次期システム更改 (平成29年10月供用) に合わせて、**Colins機能を移管し、効率的で利便性の高い総合的物流情報プラットフォームの導入を図る。**

『総合物流施策大綱(2013-2017)』(抜粋)

NACCSへのコンテナ物流情報サービス (Colins) 機能の反映や、これらが有する貨物情報の充実・活用促進を図り、NACCSを国際物流情報基盤の中核システムに育成する。

【現状】

NACCS



- ・官民手続の電子化 (シングルウィンドウ)
 - ①船舶の入出港等の手続 (港湾管理者、港長、税関等)
 - ②貨物の輸出入手続 (税関、食品検疫、動物検疫等)
- ・民々間における輸出入手続の電子化
 - ③コンテナ搬出入手続
 - ④貨物取引書類情報通知



利用者

Colins



- ・コンテナ物流情報
 - ①船舶の離着岸情報
 - ②コンテナ搬出可否情報
 - ③ゲートオープン時間情報 等

【NACCS移管後】

次期NACCS



- ・官民手続 (シングルウィンドウ)
- ・民々間の輸出入手続
- ・コンテナ物流情報



利用者

- NACCS、Colinsの一元化により、見込まれる利点
 - [提供者側] 取扱データ、通信機器、ヘルプデスク機能の共通化
→ システム運営の効率化
 - [利用者側] プラットフォーム機能の充実、ログインID共通化
→ 利用者の利便性向上

NEAL-NETによるコンテナ物流情報の可視化

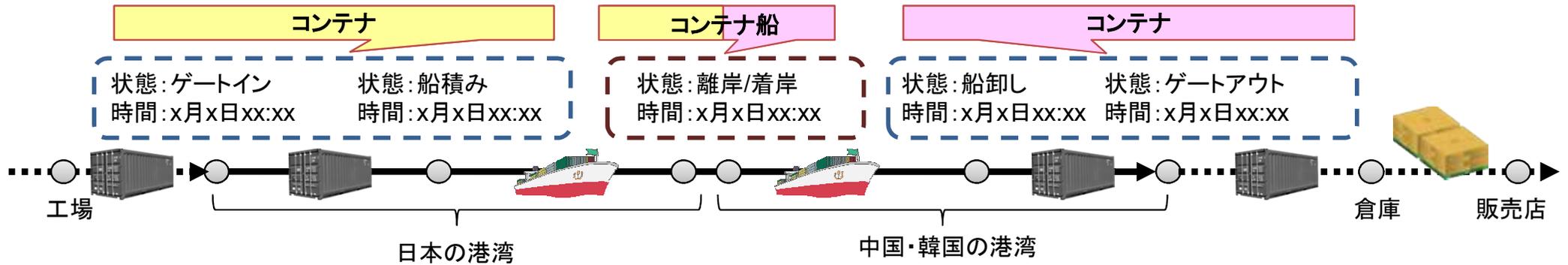
日中韓の3カ国は、荷主や物流事業者が各国の主要港における**コンテナ物流情報をタイムリーかつ効率的に把握**できるようにするため、平成22年にコンテナ物流情報の共有を行う「北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)」※の構築に合意し、平成26年8月よりサービスを開始。

NEAL-NETのサービス開始により、**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。

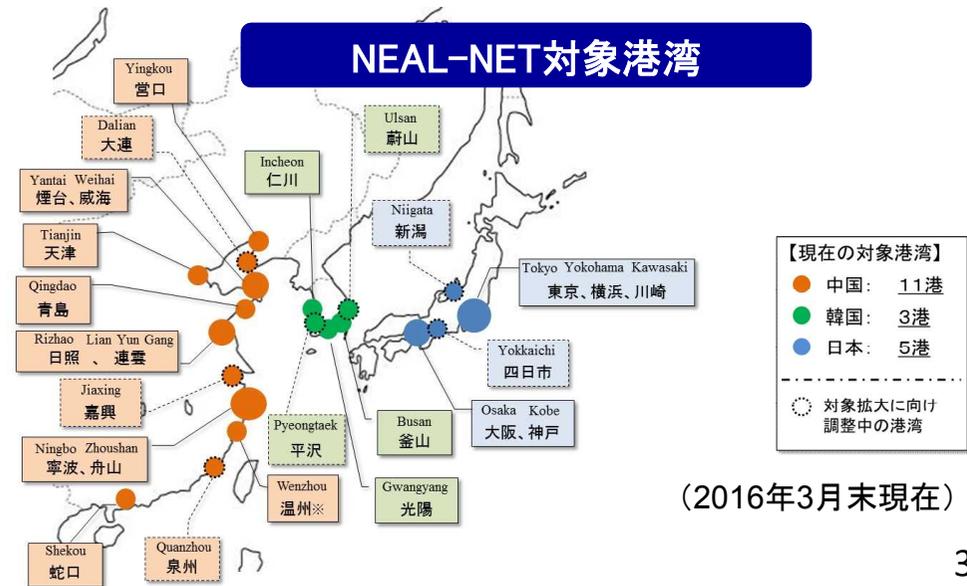
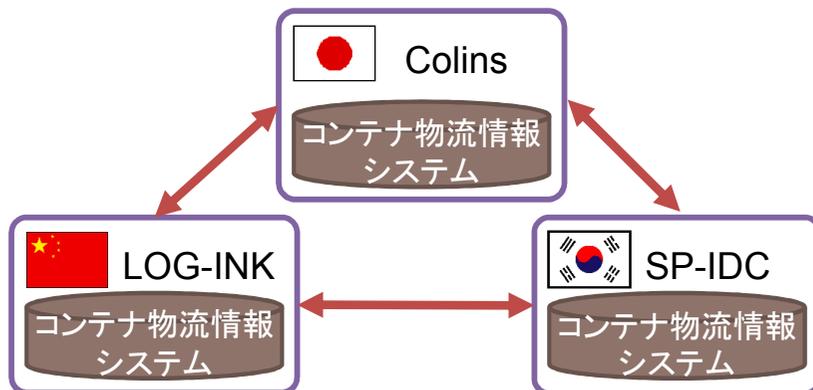
※ NEAL-NET: Northeast Asia Logistics Information Service Network の略称

物流情報の共有化のイメージ

Colinsにより情報共有化が進んでいた部分: NEAL-NETによるコンテナ物流情報提供サービスにより、我が国で新たに共有化が可能となった部分:



NEAL-NETのイメージ



荷役システム高度化実証事業

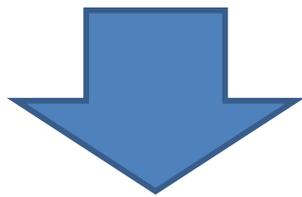
コンテナ船の更なる大型化(1寄港あたりの積卸量増加)が進展する中、荷役能力を向上させつつ将来の労働者人口減少や高齢化への対応を図るため、**荷役機械**(以下、RTG^(※))の**遠隔操作化**の導入に係る実証事業を平成28年度以降3年間実施し、**ターミナルの生産性向上**を図る。

荷役システム高度化の必要性

コンテナ船の
更なる大型化

将来の労働力
人口の減少

国際コンテナ戦略港湾の効率化が必要



荷役機械の遠隔操作化導入による
コンテナターミナルの生産性向上

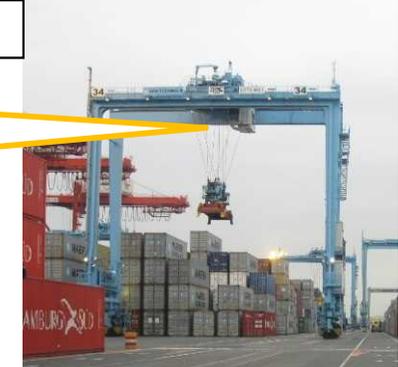
有人RTGによる荷役作業

オペレーター

有人RTG



コンテナヤードにて
コンテナ荷役の荷上げ・荷下ろし



横浜港 南本牧ふ頭地区

無人RTGによる荷役作業イメージ(遠隔操作化導入後)

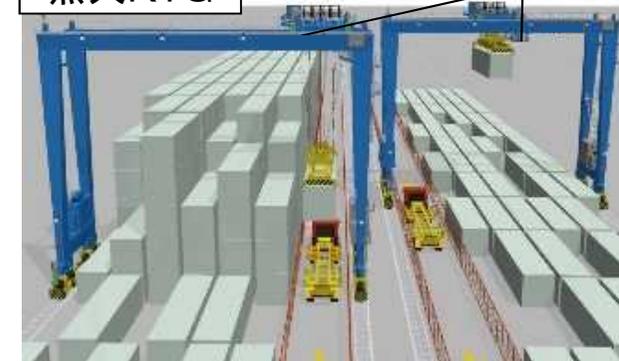
オペレーター

無人RTG

RTG



管理棟からRTGを遠隔操作



世界でまだ例のない既存コンテナターミナルへの**RTGの遠隔操作化等の導入促進**。
荷役能力向上等による**ターミナルの生産性向上**を図り、我が国港湾の国際競争力を強化。

情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業

コンテナ船の更なる大型化の進展によるコンテナターミナル周辺の渋滞悪化が懸念されるなか、近年の情報技術の進展により高精度で把握可能となった**車両位置情報**を活用して、**ゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化**することにより、コンテナターミナルにおける**コンテナ搬出入処理能力の向上**を目指している。平成28年度より、3カ年の実証事業の実施を予定している。

コンテナ搬出入処理能力向上の必要性

コンテナターミナル周辺における渋滞の発生

コンテナ船の
更なる大型化



渋滞悪化

国際コンテナ戦略港湾の
効率化が必要

情報技術の活用による
コンテナ搬出入処理能力向上

効果①:ゲート処理の効率化

- 搬出入票の提示等を省略することで、ゲート処理時間を短縮



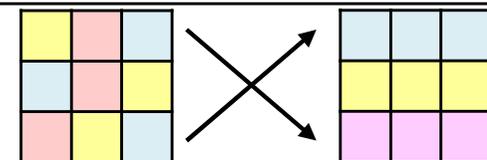
【紙の搬出入票による受付】



【情報技術を活用した自動受付】

効果②:ヤード内荷役作業の効率化

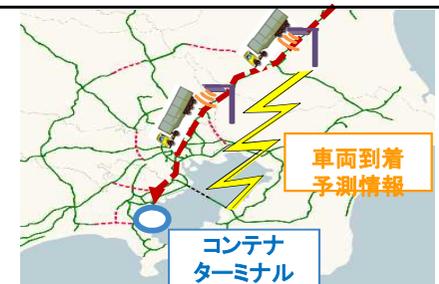
- 車両到着予測情報に基づいた手戻りの少ない効率的な荷役とすることで、コンテナ搬出入に係る荷役時間を短縮



【車両到着予測に基づく蔵置計画】

効果③:内陸部コンテナ位置情報の可視化

- 内陸部コンテナ位置情報の可視化を可能とすることで、在庫管理・生産体制の最適化を図り、製造業等における生産性向上を図る。



車両到着
予測情報

コンテナ
ターミナル

その他関連施策

オールジャパンで取り組む「物流生産性革命」の推進

国土交通省においては、本年を「生産性革命元年」として、省を挙げて生産性革命に取り組むこととしており、物流分野では「物流生産性革命」を推進。

「物流生産性革命」の必要性

- ・近年の我が国の物流は、トラック積載率が41%に低下するなど様々な非効率が発生。生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくことが必要。
- ・そのため、①荷主協調のトラック業務改革、自動隊列走行の早期実現など「成長加速物流」、②受け取りやすい宅配便など「暮らし向上物流」を推進。物流事業の労働生産性を2割程度向上させることを目指す。

オールジャパンの物流力を結集し、物流を大幅に効率化・高度化する「物流生産性革命」を断行

(1) 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダ等の様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上。
→ 我が国産業と経済の成長を加速化（「成長加速物流」）

(2) 連携と先進技術で、利便性も生産性も向上。
→ 国民の暮らしを便利に（「暮らし向上物流」）

【数値目標】

物流事業（トラック・内航海運・貨物鉄道事業の合計）の就業者1人・1時間当たりの付加価値額※を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上させる。

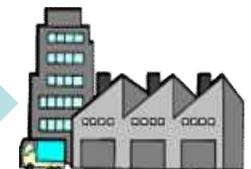
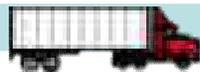
※ 人件費、経常利益、租税公課、支払利息、施設使用料の合計

① トラック物流の刷新

② コンテナ輸送の刷新

③ 港湾の刷新～産業支援機能強化～

④ 海運の刷新



横浜港 強制水先の緩和

横浜港における強制水先の緩和

横浜川崎区の横浜港部分の強制水先について、水先法施行令の一部改正により、平成27年8月1日から強制水先の対象船舶（危険物積載船を除く）を総トン数3千トン以上から総トン数1万トン以上に緩和。

強制水先緩和により期待される効果

強制水先対象船舶が緩和されることにより、緩和対象となる船型の船舶が多い中国航路などのコンテナ船は、入出港経費が削減され、横浜港に入出港する船舶の増加が期待される。

安全確保の取組

強制水先緩和にあたり、安全確保を目的に以下の取組を実施。

- ・ 港湾施設における防衝材の設置
- ・ 強制水先緩和に伴う安全対策を反映させた「横浜港入出港手引き」のとりまとめ

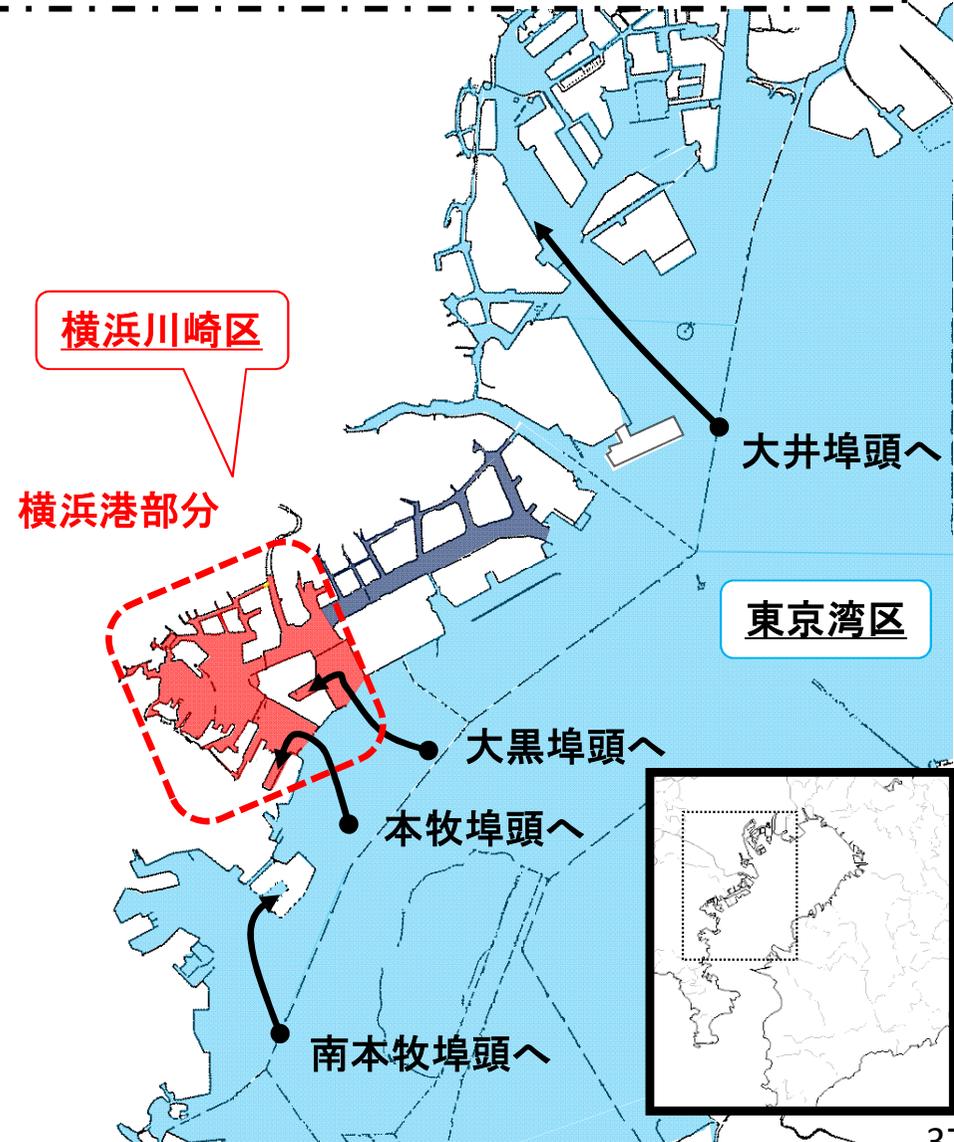
等

強制水先の対象船舶の範囲

の水域: 1万総トン以上

の水域: 1万総トン以上に緩和(平成27年8月)

の水域: 3千総トン以上



東京湾内における一元的な海上交通管制の構築

大規模災害発生時においては、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施し、平時においては、船舶の運航効率の向上を図るため、東京湾における海上交通センターと4つの港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一元的に実施するため、平成29年度中の運用開始を目指し施設整備・制度改正等による体制構築を進めている。

大規模災害発生時において、海難発生の極小化、海上輸送機能の確保及びサプライチェーンの寸断の防止を図る



災害発生時の海上交通機能の維持、ダメージの最小化

平時において、船舶の管制信号待ちや渋滞を緩和し物流の一層の効率化を図る



国際競争力の向上を実現

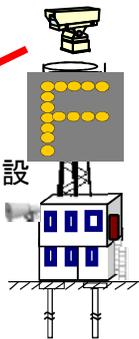
【施設整備例】

管制に必要な船舶動静等の情報を一元的に管理するためのシステムを開発・整備



高性能な監視カメラ

信号施設



海上交通管制の一元化のイメージ

