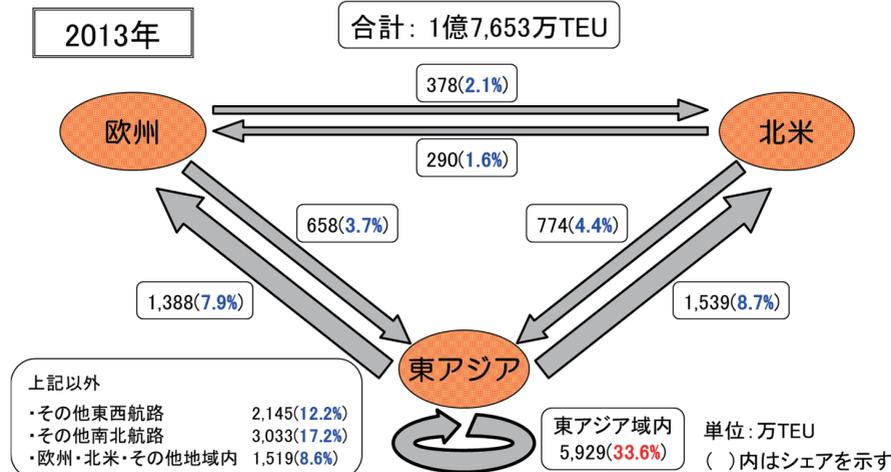


第5節 港運

(1) 我が国港湾をめぐる現状

世界の国際海上コンテナ荷動量をみると、2013年は全世界合計で1億7,653万TEUとなっており、北米～欧州間での荷動量が668万TEU(世界の荷動量に占める割合は3.8%)、北米～東アジア間での荷動量が2,313万TEU(同割合は13.1%)、欧州～東アジア間での荷動量が2,046万TEU(同割合は11.6%)となっている一方、東アジア域内での荷動量は5,929万TEU(同割合は33.6%)となっており、東アジアを中心としたコンテナ荷動量が世界のコンテナ荷動きにおいて非常に大きな地位を占めている。

図表Ⅱ-1-78 世界の国際海上コンテナ荷動量



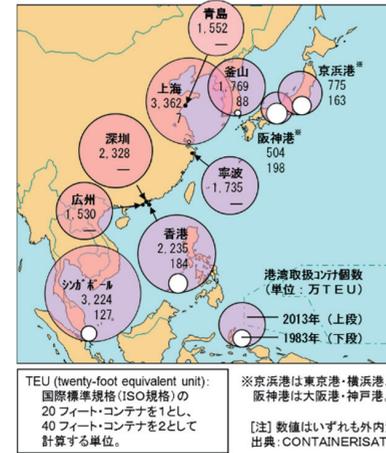
○東アジア: 日本、韓国、中国、台湾、ロシア、フィリピン、ベトナム、カンボジア、シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア
 ○北米: アメリカ、カナダ
 ○欧州: スカンジナビア諸国、北欧州諸国、バルト3国、中東欧諸国、西地中海諸国、黒海諸国、東地中海諸国、北アフリカ諸国
 ○その他地域: 上記以外
 (一社)日本海運集会所「世界のコンテナ輸送と航況状況2014年版」より国土交通省港湾局作成

このようなアジアにおける貨物量の増大を背景に、我が国港湾におけるコンテナ貨物取扱量も増加しているが、それにも増してアジア主要港のコンテナ取扱貨物量が急増し、我が国港湾の地位が相対的に低下してきている。また、世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングでみると、1983年において神戸港は取扱量で世界第4位であった。しかし、2013年においては30位にもランクインできておらず、急激にその地位は低下している。また、日本で最も取扱量の多い東京港でさえ28位となっている。これに対し、上位を上海港、シンガポール港、深圳港といったアジアの主要港が占めている。

図表Ⅱ-1-79 我が国の主要港湾の相対的地位の低下

【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】



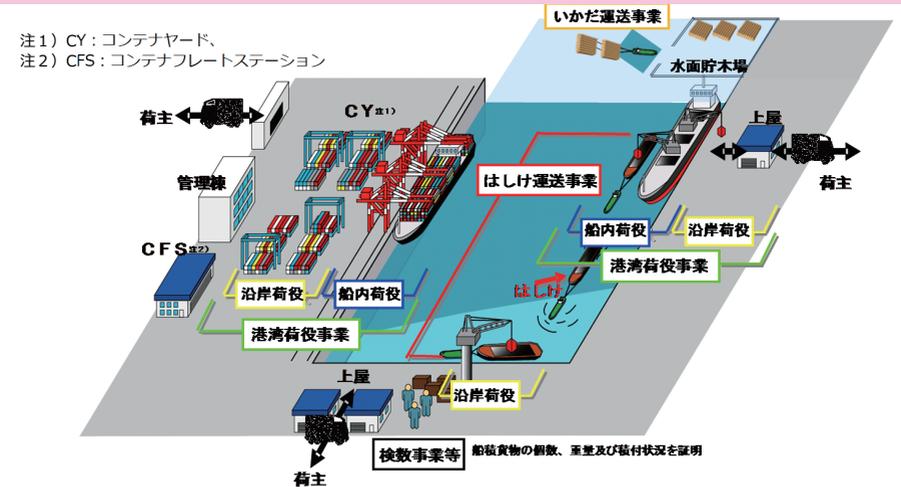
1983年		2013年	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ロッテルダム	231	1 (1) 上海	3,362
2 ニューヨーク/ニュージャーシー	207	2 (2) シンガポール	3,224
3 香港	184	3 (4) 深圳	2,328
4 神戸	162	4 (3) 香港	2,235
5 高雄	148	5 (5) 釜山	1,769
6 シンガポール	127	6 (6) 寧波	1,735
7 アントワープ	100	7 (8) 青島	1,552
8 シアトル	95	8 (7) 広州	1,530
9 基隆	94	9 (9) ドバイ	1,364
10 ハンブルグ	93	10 (10) 天津	1,301
11 横浜	93	28 (29) 東京	486
13 釜山	88	48 (43) 横浜	289
19 東京	70	51 (50) 名古屋	271
33 大阪	36	56 (52) 神戸	255
		60 (57) 大阪	249

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。
 ※京浜港は東京港・横浜港、阪神港は大阪港・神戸港。
 [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2012年の順位。
 出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbookを基に国土交通省港湾局作成

(2) 港湾運送事業の現状

港湾運送事業は、港湾において船積貨物の積み卸し、はしけ及びいかだによる運送、上屋その他の荷さばき場への搬出入及び一時保管を行う事業であり、①一般港湾運送事業、②港湾荷役事業、③はしけ運送事業、④いかだ運送事業、⑤検数事業、⑥鑑定事業、⑦検量事業で構成される。

図表Ⅱ-1-80 港湾荷役の作業形態



注1) CY: コンテナヤード、注2) CFS: コンテナフレートステーション

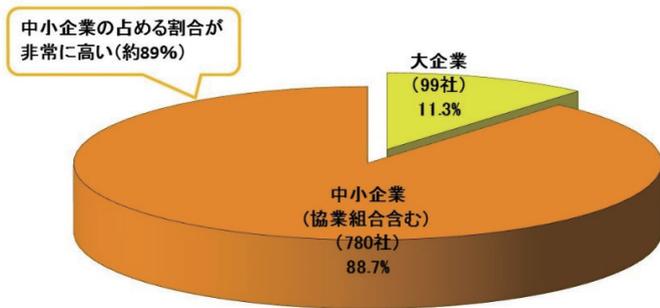
2014年3月末現在において、港湾運送事業法の対象となる全国93港の指定港における港湾運送事業の許可数及び事業者数は以下のとおりである。また、中小企業が占める割合が約89%と非常に高い。

図表Ⅱ—1—81 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	603	1,185	879
港湾荷役事業	931		
はしけ運送事業	149		
いかだ運送事業	39		
検数事業	7	32	
鑑定事業	15		
検量事業	23		

○国土交通省港湾局調べ（2014年3月末日）
 (注) 事業者数は、各港湾毎（支店等含む。）の事業者数、純事業者とは全国（支店等を除く。）ベースの事業者数をいう。

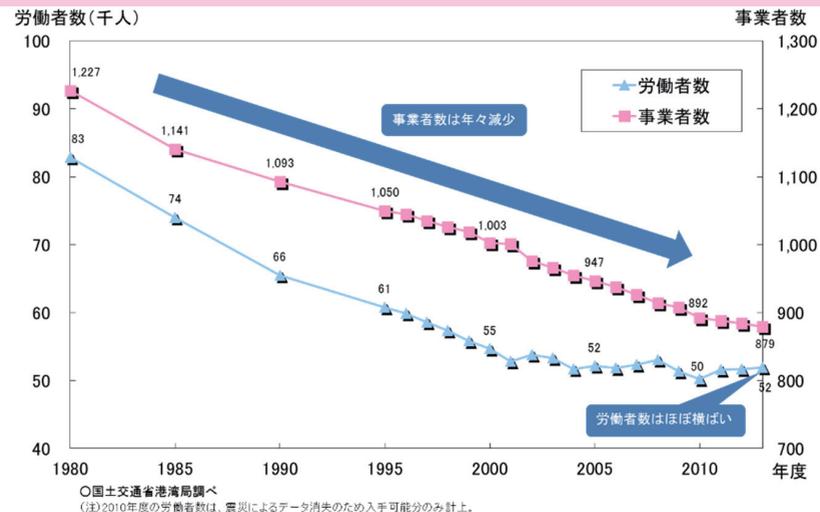
図表Ⅱ—1—82 港湾運送事業者の中小企業比率



○国土交通省港湾局調べ(2014年3月末日)
 (注) 大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

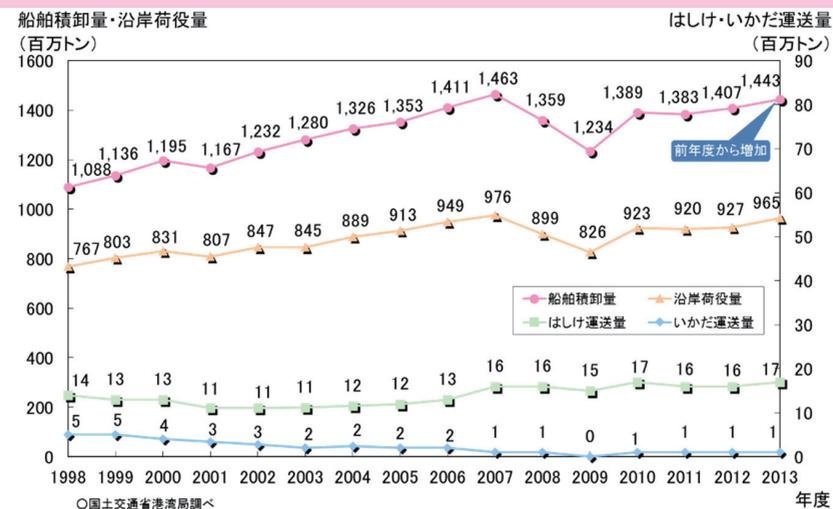
また、港湾運送事業の労働者数については、2013年度末において約5万2千人である。港湾運送事業の事業者数は減少し、労働者数は前年度比でほぼ横ばいとなっている。

図表Ⅱ—1—83 事業者数・港湾労働者数の推移



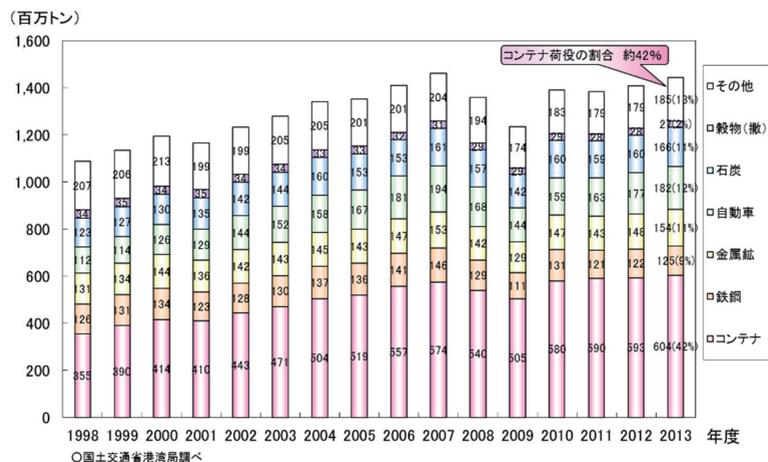
一方、港湾運送量（船舶積卸量）は、2013年度、全国で約14億4,300万トンと、前年度比2.6%増となっている。

図表Ⅱ—1—84 港湾運送量の推移



船舶積卸量を品目別にみると、コンテナ荷役が2013年度において604百万トン（前年度比1.9%増）であり、港湾運送量の約42%を占め、我が国の港湾運送において重要な位置付けとなっている。

図表Ⅱ—1—85 品目別船舶積卸量の推移



港湾運送事業者の2013年度の平均売上高は約41億円と、前年度比3.2%減となっている。

図表Ⅱ—1—86 港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

区分	全 港			
	2012年度	2013年度	前年度比	
港 運	収 益	4,259	4,123	96.8
	費 用	4,030	3,848	95.5
	損 益	229	275	120.1
	収支率%	105.7	107.2	—
兼 業	兼業収益	19,013	19,248	101.2
	兼業費用	18,400	18,657	101.4
営業損益		842	867	103.0
経常損益		947	990	104.5

○国土交通省港湾局調べ

(注) 1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

2. 本表は、一般港湾運送事業者(条件無し)の1社平均の金額である。

(3) 国際コンテナ戦略港湾政策

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持していくことが必要である。しかしながら、よりコスト競争力の高い釜山新港の供用開始やコンテナ船の大型化に伴い、国際基幹航路の我が国への寄港便数減少や海外トランシップ率（日本発着貨物のうち海外の港湾で積み替えられて輸送される貨物の比率）の増加など、我が国港湾を取り巻く状況は厳しい状況に置かれている。このように、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、コンテナ港湾の「選択と集中」を図り、国際競争力を強化していくため、国土交通省は、2010年8月、国際コンテナ戦略港湾として阪神港（神戸港、大阪港）、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）を選定した。

阪神港及び京浜港においては、ハード・ソフト一体となった施策を集中し、ハード面では、水深16m以上の岸壁を供用させるとともに、ソフト面では、海外でトランシップされている貨物を国際コンテナ戦略港湾経由のフィーダー輸送へ転換するための内航航路や鉄道路線の事業立ち上げを支援する「フィーダー機能強化事業」を2011年度から2013年度まで実施してきた。また、「民」の視点を活かした効率的な港湾運営のために港湾運営会社制度を創設し、阪神港・京浜港毎に一つの港湾運営会社を指定するまでの暫定措置として、2014年1月までに、各港湾管理者単位で特例港湾運営会社を指定した。各特例港湾運営会社においては、積極的なポートセールスの実施等、民間人社長のもと効率的な港湾運営が行われている。

一方で、この間、コンテナ船の更なる大型化や船会社同士の連携による基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢は大きく変化するとともに、「経済財政運営と改革の基本方針について」（2013年6月14日閣議決定）、「日本再興戦略」（2013年6月14日閣議決定）、「総合物流施策大綱」（2013年6月25日閣議決定）といった政府の決定において、国際コンテナ戦略港湾政策の推進が盛り込まれた。

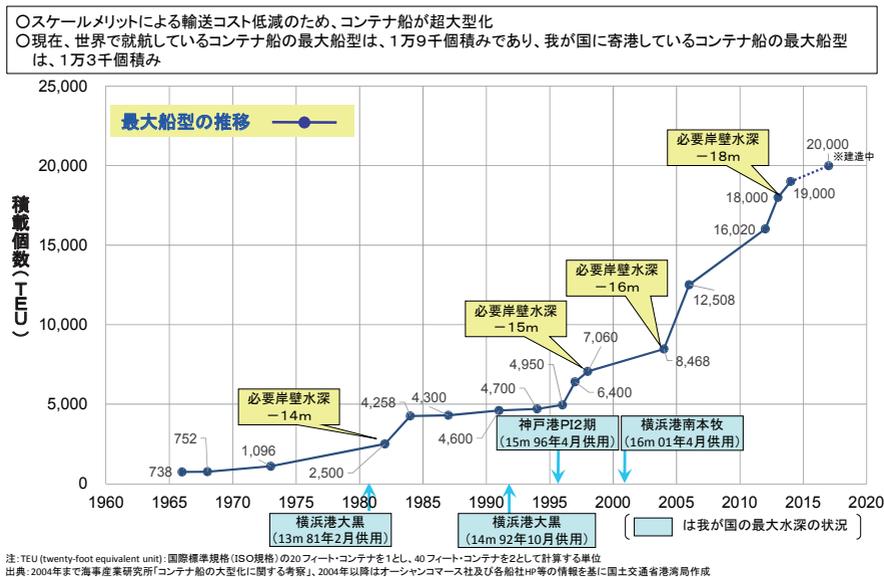
このような状況を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、国、港湾管理者、港湾運営会社、港湾関係者それぞれが取り組むべき課題を明確化し、具体的な取組を加速していくため、2013年7月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、2014年1月に、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積等による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資等による「競争力強化」を施策の3本柱とする「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、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を可能とするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が2014年4月に成立し、同年5月に公布、同年7月に施行された。

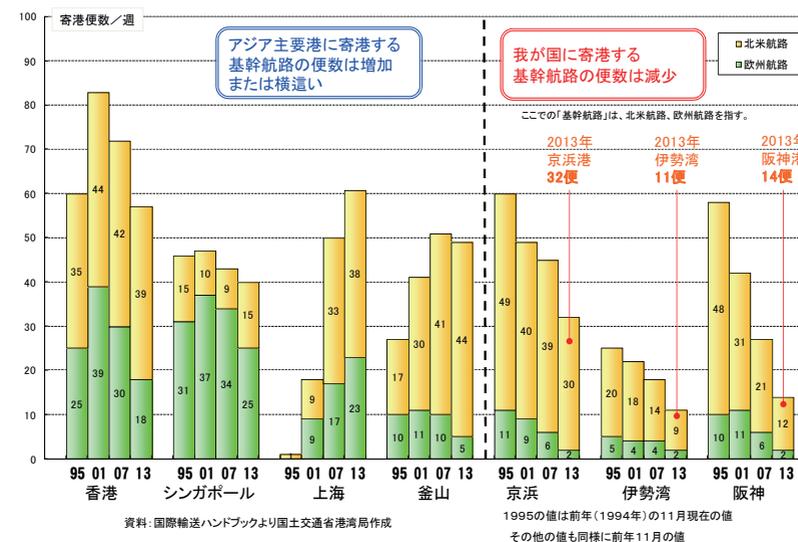
2014年10月には、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し「阪神国際港湾株式会社」が設立され、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」*の活用等による阪神港への集貨の取組みが進められている。さらに、2014年12月には、阪神国際港湾株式会社に対して、国が出資を行い、これにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。日々変化する国際物流の潮流の中で、我が国産業の国際競争力強化につながるよう、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総動員するとともに、国・港湾管理者・民間が一体となって、オールジャパンの体制で取組を加速していく。

※港湾運営会社が実施する集貨事業に対して国が補助する事業

図表Ⅱ-1-87 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



図表Ⅱ-1-88 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



図表Ⅱ-1-89 「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、荷損みのリスク**等も懸念される。

政策目標

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背後への産業集積による「創貨」	国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」
<ul style="list-style-type: none"> ○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積荷機能強化のための実証 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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

主な施策