

# 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

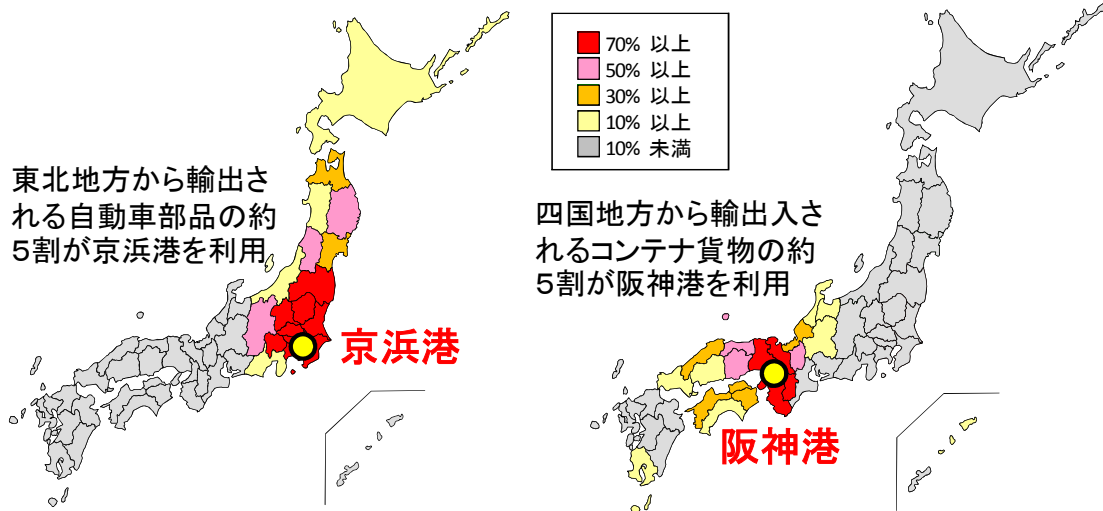
政策目標

主な施策

# 国際コンテナ戦略港湾の経緯

京浜港及び阪神港は、ヨーロッパ国と同等の経済規模を有し、多くの産業が立地する東日本・西日本において、海外とのモノのやりとりを支え製造業をはじめとする**企業活動に不可欠な社会基盤**であり、平成22年8月に**国際コンテナ戦略港湾**として選定。

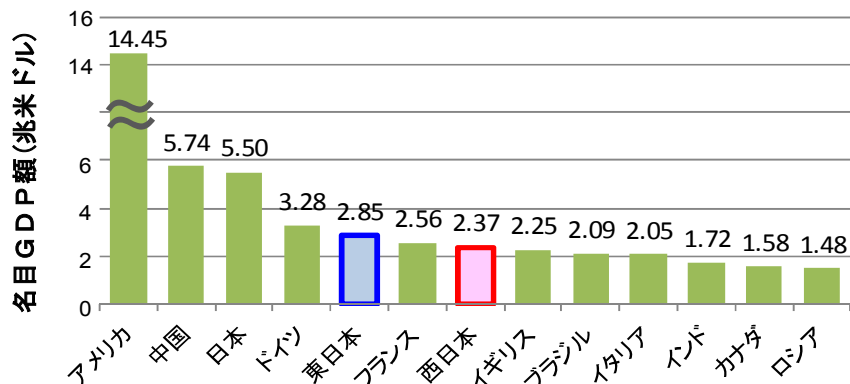
## 各都道府県発着の輸出入コンテナの京浜・阪神港利用割合



平成25年11月の1ヶ月データ 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省港湾局作成

## 東日本及び西日本と各国の名目GDPの比較

東日本のGDPは世界第5位のフランスを、西日本は第6位のイギリスを、それぞれ上回っている



「東日本」は新潟県、長野県、静岡県以東、「西日本」は富山県、岐阜県、愛知県以西  
出典：総務省統計局「世界の統計」、内閣府「県民経済計算」、総務省「日本の統計」等をもとに国土交通省港湾局作成。

## これまでの経緯・取組

- 平成22年 2月 国際コンテナ戦略港湾の公募
- 平成22年 8月 国際コンテナ戦略港湾を選定(阪神港・京浜港)
- 平成23年 3月 港湾法改正(※1)(同年12月全面施行)
- 平成26年 3月 港湾法改正(※2)(同年7月施行)
- 平成26年10月 「阪神国際港湾株式会社」(※3)の設立
- 平成26年11月 同社を阪神港の港湾運営会社に指定
- 平成26年12月 同社に対し国から出資
- 平成28年 1月 「横浜川崎国際港湾株式会社」の設立
- 平成28年 3月 同社を京浜港の港湾運営会社に指定、同社に対し国から出資**

※1: 港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」を規定、港湾運営会社制度の創設 等  
 ※2: 国際戦略港湾の港湾運営会社への国の出資を可能にする 等  
 ※3: 神戸港・大阪港の特例港湾運営会社の経営統合により設立

