

平成 27 年度 政策レビュー結果(評価書)

国際コンテナ戦略港湾政策

平成 28 年 3 月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	国際コンテナ戦略港湾政策	担当課 (担当課長名)	港湾局港湾経済課 (課長：片山敏宏)
評価の目的、 必要性	<p>近年、船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、基幹航路の寄港地の絞り込みが進行しており、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。</p> <p>本政策レビューにより、これまで実施してきた国際コンテナ戦略港湾政策の施策の進捗や効果について評価を行い、政策のこれまでの取組について評価を実施し、これらの結果を今後の施策に反映させることを目的とする。</p>		
対象政策	<p>国土交通省では、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て以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。</p> <p>本政策レビューでは、国際コンテナ戦略港湾政策を評価対象とし、具体的には、「集貨」「創貨」「競争力強化」の 3 本柱の施策について評価を行う。</p>		
政策の目的	<p>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し、ひいては我が国の雇用と所得の維持・創出を図る。</p> <p>具体的には、平成 31 年までに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。</p>		
評価の視点	<p>国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の 3 本柱の施策について、実施状況の確認と効果の検討を評価の視点とする。</p> <p>具体的には、それぞれの項目において、下記の視点で評価する。</p> <p>(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p> <p>1) フィーダー機能強化事業</p> <ul style="list-style-type: none">・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のトランシップ貨物を、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送へと転換できたか <p>2) 国際戦略港湾競争力強化対策事業</p> <ul style="list-style-type: none">・港湾運営会社を実施する集貨事業への支援により、国際コンテナ戦略港湾への集貨が促進されたか。		

	<ul style="list-style-type: none"> －西日本諸港との国際フィーダー航路の便数 －戦略港湾への集貨量 －戦略港湾のコンテナ貨物取扱個数 －西日本主要港発着貨物の釜山港トランシップ率 <p>・荷主、船社等などの関係者による国際コンテナ戦略港湾利用への転換が促進されたか。</p> <p>(2) 国際コンテナ戦略港湾背後における「創貨」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾背後における物流施設の整備の進捗状況 <p>(3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大水深コンテナターミナルの整備状況 ・渋滞対策事業によるコンテナターミナルゲート前の渋滞緩和 ・港湾運営会社によるターミナル料金低減 ・港湾運営会社による国出資の効果
評価手法	<p>上記の評価の視点を踏まえ、統計データ、ヒアリング情報、関連記事等を活用して、国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策の進捗、施策の効果について評価する。</p>
評価結果	<p>世界の海上荷動量の急増や、東アジア主要港における国家をあげての激的な港湾整備による規模拡大、コンテナ船の大型化の進展、船社によるアライアンスの再編など、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化している中、我が国への基幹航路の寄港状況は、欧州航路が週2便にまで減少するとともに、北米航路も製造業の輸出を支える東航の減少が著しい状況にある。</p> <p>我が国に立地している産業にとって、国際物流に係るコストとリードタイムを最小化することは大きな命題である。国内企業立地件数の低迷は、雇用者数や各自治体の税収を通じて地域経済に大きな影響を及ぼし、マクロ経済で見た場合には国内総生産や税収の減少、雇用環境の悪化につながる。</p> <p>このため、低廉なコストを維持しうる基幹航路本船の直接寄港を確保し、さらに増やすこと、リードタイム短縮の観点からデイリー寄港を維持・拡大することは、国内に生産拠点を有し製品を海外に輸出する製造業を支えるために極めて重要であるとともに、我が国産業全体の国際競争力強化の観点から不可欠である。</p> <p>以上のような状況を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策として、「基幹航路の維持・拡大」という目標設定は適切であるといえる。近隣諸港との比較や荷主、船社へのヒアリングを通じ、我が国港湾への基幹航路寄港便数減少の要因は、「集貨力不足」、「創貨力不足」、「港の競争力不足」と考えられ、課題へ</p>

の対応については「貨物量の増加」と「港湾利用コストの低減」が最重要と考えられる。

各施策における評価については、以下のとおりである。

(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

1) フィーダー機能強化事業

- ・フィーダー機能強化事業の実施により、新規に国際フィーダー7航路と鉄道フィーダー路線を立ち上げ、釜山港等のトランシップ貨物のうち平成25年度は約8.1万TEU、平成26年度は約9.5万TEUを国内港湾利用へ転換
- ・フィーダー機能強化事業の実施により、内航船社による大型内航コンテナ船の新造・投入し、内航貨物が増加したことにより八戸港のコンテナ貨物取扱量が過去最高を更新

2) 国際戦略港湾競争力強化対策事業

- ・国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施により、西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路の便数が、事業実施前後の週68便から週94便へ約4割増加し、平成26年度は、国内外の貨物を阪神港へ約13万TEU集貨。その結果、平成26年の神戸港の内貿コンテナ取扱個数は対前年比12.1%増加し、過去最高を記録、外内貿合計も262万TEUと3年ぶりに増加、平成27年の神戸港のコンテナ取扱個数(外内貿合計)は約271万TEUとなり、阪神・淡路大震災の平成7年以降で最高を記録し、加えて西日本主要港発着貨物の釜山港トランシップ率についても減少
- ・国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施により、内航船社による国内最大の内航コンテナ船の新造・投入されたところであり、効果は今後注視していく
- ・国、港湾管理者、港湾運営会社の協働体制により、個別荷主への訪問、説明会を実施。(国による個別荷主訪問は平成26年度:197社、平成27年度(見込み):234社、荷主説明会・意見交換会は平成26年度:26回、平成27年度(見込み):16回、港湾運営会社による荷主訪問は、平成26年度は約800社を訪問し、約80社と契約)

以上のような成果が出ていることから、「集貨」に関しては一定の効果があったものと考えられる。

(2) 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- ・神戸港背後において、国の補助制度を活用して、高度な機能を有する新規の物流施設が整備中であり、効果は今後注視していくものの、年間約 400TEU の創貨効果が見込まれる（平成 28 年度以降）

（3）国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・大水深コンテナターミナルについては、平成 28 年度までに京浜港で 7 バース、阪神港で 5 バース整備し、合計 12 バースとする予定。特に、横浜港南本牧ふ頭においては、平成 27 年 4 月に、我が国最大となる水深 18m の大水深コンテナターミナルが供用開始し、世界最大級のコンテナ船への対応が可能となった
- ・港湾運営会社によるコスト削減努力により、阪神港のコンテナターミナル料金が平成 26 年 10 月時点で平成 14 年と比べ 50%減額
- ・阪神港における渋滞対策事業により、コンテナターミナルゲート前の渋滞長を最大延べ 10.1km 削減（平成 26 年 12 月以降）
- ・阪神港における港湾運営会社（「阪神国際港湾株式会社」）の指定及び同社への国出資による、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築
- ・港湾運営会社への国出資により、財務体質が強化されたことに加え、信用度の高まり（平成 26 年 12 月以降）

以上のように、「競争力強化」については、大水深コンテナターミナルの整備を進めており、特に、平成 27 年 4 月には横浜港南本牧ふ頭で大水深コンテナターミナルが供用開始し、世界最大級のコンテナ船の対応が可能となったほか、港湾運営会社によるコスト削減により阪神港ではターミナル料金が 50%低減を実現し、また、渋滞対策事業の実施によりコンテナターミナル前の渋滞長を最大延べ 10.1km 削減するなど、一定の効果があったものと考えられる。

これらの「集貨」「創貨」「競争力強化」の 3 本柱の施策を総合的に実施しているなか、国際コンテナ戦略港湾政策の目標である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大については、各アライアンスが欧州航路を続々と休止・減便するなかで、日本を寄港地に含む欧州基幹航路は便数を維持できている状況である。

また、横浜港においては、平成 27 年 10 月以降、マースク・ラインと MSC のアライアンスによる「2M」による北米航路（TP2）の東航の際の追加寄港の開始や、マースク・ラインによる南米西岸航路（AC3）への追加寄港の開始が決定されるなど、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始め

	<p>ているところである。</p> <p>以上のことから、国際コンテナ戦略港湾政策の「集貨」「創貨」「競争力強化」の施策については、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めていることから、一定の効果があつたものと考えられる。</p>
<p>政策への 反映の方向</p>	<p>(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p> <p>基幹航路の寄港地決定においては、揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要である。</p> <p>釜山港湾公社（BPA：国100%出資）が、年間約40億円以上もの積替・集貨支援事業を実施しているなか、国際コンテナ戦略港湾への集貨についても、外航船社、荷主等多様な主体に対する柔軟かつ効率的な支援を引き続き行うことが必要である。</p> <p>加えて、釜山港フィーダー船に対するコスト競争力を強化し、内陸を含むより広域からの集貨を推進するため、内航海運、鉄道、トラックによる集貨ネットワークの強化が求められるなか、国際フィーダー航路に対する施策に加え、鉄道・トラックの活用を促進する施策も必要である。</p> <p><取組施策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営統合した港湾運営会社に対する集貨支援制度（「国際戦略港湾競争力強化対策事業」）について、阪神港に引き続き、京浜港においても港湾運営会社の指定後速やかに実施し、平成28年度以降は両港において広域からの集貨を実施 ・地方の港湾管理者に対する釜山港トランシップ貨物へのインセンティブ措置の廃止要請措置 ・港湾計画上の「外内貿コンテナ埠頭計画」の導入 等 <p>(2) 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」</p> <p>釜山新港では、用地価格（賃貸料）の低廉化、手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めており、我が国の主要な物流企業や倉庫等も進出している。</p> <p>こうした状況を看過すると、国際コンテナ戦略港湾を発着する貨物量そのものを減少させ、それが国際コンテナ戦略港湾の競争力を低下させることにつながる。</p> <p>このため、国際コンテナ戦略港湾においても、背後における貨物の創出（創貨）を強力に進めるため、我が国の強みを活かした先端産業や製造業を中心とする輸出産業はもとより、輸入増大にも対応した流通加工系企業の臨海部への誘致を図り、我が国のロジスティクス・ハブ機能を強化する必要がある。</p>

なお、創貨については、港湾政策としてのみならず、日本全体の成長戦略、産業政策の中で考えていくべき課題と捉え、政府全体での取り組みが重要である。

<取組施策>

- ・ 戦略港湾背後に立地する保管施設の建設・改良への無利子貸付制度
- ・ 港湾に立地する物流施設の再編・高度化を推進する補助制度

(3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

外航船舶がトランシップ港湾を選択する際には、港湾コストが重要な要素であり、荷主が船社を選定する際に考慮するリードタイムもコストに関わる重要な要素となっている。このため、その効果を最終利用者が受益できるように留意しつつ、港湾コストの低減に向けた総合的施策を講じることが必要である。

<取組施策>

- ・ 国による大水深コンテナターミナルの整備及び港湾運営会社への直接貸付けによる港湾コストの削減

2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

東京港の渋滞の深刻化に伴い、車両の回転率の悪化によりコンテナターミナル近隣のドレージ業者の廃業が加速しており、ドレージ業者の確保が困難となっているため、ドレージ料金ひいては国内輸送コストが上昇しているとの指摘もある。

また、製造業の生産・出荷の柔軟化・効率化の観点から、コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大に対する要請が強いことから、渋滞緩和に向けた取組を進めていくことが必要である。

さらに、コンテナ船大型化の進展により、コンテナターミナル周辺における更なる渋滞の悪化が懸念されているところ、コンテナ搬出入能力向上を図るため、情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化の取組を進めていくことも必要である。

<取組施策>

- ・ 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
- ・ コンテナヤードの拡張等によるコンテナ蔵置容量拡大
- ・ コンテナ搬出入情報の予約制の導入に向けた実証実験
- ・ コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大 等

3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が益々進展するなか、欧州航路においては、14,000TEU 超級が、北米航路においては、カスケード現象の進展も踏まえ 10,000TEU 級が、今後それぞれ主流となることが予想される。また、コンテナ取扱貨物量がアジアを中心に増大しており、我が国港湾の機能不足が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応が必要である。

具体的には、高規格コンテナターミナルの整備に加え、将来の人口減少や高齢化に対応した安全な荷役環境を確保しつつ、コンテナターミナルにおける荷役能力を向上させるため、荷役システム高度化実証事業等を進める必要がある。

<取組施策>

- ・RTG(※)の遠隔操作化導入に向けた荷役システム高度化実証事業
- ・高規格コンテナターミナルの整備 等

※RTG:Rubber Tired Gantry crane の略で、タイヤ式門型クレーンのこと

4) 戦略的な港湾運営

国際コンテナ戦略港湾選定時には想定できなかった海運・港湾を取り巻く状況の変化に的確に対応し、基幹航路の維持・拡大という国際コンテナ戦略港湾政策の目的を達成するためには、これまで以上に港湾コストを低減し、リードタイムの短縮化を図りながら、より広域から大量に貨物を集約する必要があり、これを迅速な意思決定の下に実行していかなければならない。

その際、国際コンテナ戦略港湾が極めて広い背後圏を有する広域・国際インフラであることから、基幹航路のコンテナ船寄港維持に必要な広域からの貨物集約など、全国的見地から取り組むべき課題の解決に向けて強力に取り組む体制を整備するとともに、コンテナ船の寄港コストの低減に資するような設備投資を行うことも必要である。

また、大規模地震等の災害発生時にも機能不全に陥らないよう、広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保についても留意しておく必要がある。

さらに、平成 28 年度以降は、阪神港と京浜港の両港において、国が出資する港湾運営会社が出揃い、国際コンテナ戦略港湾政策の新たなステージが展開されることとなる。このため、国が前面に立って、両港における国・

	<p>港湾管理者・民間の協働体制のもと、各取組を一層加速させる。具体的には、国と港湾運営会社によるトップセールスの実施、両港の港湾運営会社が連携した集貨事業の実施、集貨説明会の開催など、新たな取組を推進していく。</p> <p><取組施策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾運営会社への国の出資 ・国によるコンテナターミナルの港湾運営会社への低廉な価格での貸付け
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>引き続き、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会において、外部有識者からの意見を聴取する。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 26 年度～平成 27 年度</p>

目 次

第1章 評価の概要	1
1. 評価の目的、必要性	1
2. 対象政策	1
3. 評価の視点	1
4. 評価手法	2
5. 第三者の知見の活用	2
第2章 コンテナ輸送及び我が国港湾の現状と課題	4
1. コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の体系と変遷	4
2. コンテナ輸送に係る世界的な動向と我が国の状況	10
3. 釜山港における取組	27
第3章 国際コンテナ戦略港湾政策の背景と概要	31
1. 国際コンテナ戦略港湾政策の背景	31
2. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯	40
3. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要	48
第4章 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況と評価	51
1. 評価の対象施策と評価の視点	51
2. 戦略港湾への「集貨」の実施状況と評価	52
3. 戦略港湾背後への産業集積による「創貨」の実施状況と評価	62
4. 戦略港湾の「競争力強化」の実施状況と評価	64
5. 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況と評価のまとめ	69
第5章 今後の政策の方向性	73
1. 国際コンテナ戦略港湾政策の今後の方向性	73
【参考資料】港湾関連用語解説	80

第1章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性

近年、船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、基幹航路の寄港地の絞り込みが進行しており、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。

本政策レビューにより、これまで実施してきた国際コンテナ戦略港湾政策の施策の進捗や効果について評価を行い、政策のこれまでの取組について評価を実施し、これらの結果を今後の施策に反映させることを目的とする。

2. 対象政策

国土交通省では、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て以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。

本政策レビューでは、国際コンテナ戦略港湾政策を評価対象とし、具体的には、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策について評価を行う。

3. 評価の視点

国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策について、実施状況の確認と効果の検討を評価の視点とする。

(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

1) フィーダー機能強化事業

・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のトランシップ貨物を、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送へと転換できたか

2) 国際戦略港湾競争力強化対策事業

・港湾運営会社が実施する集貨事業への支援により、国際コンテナ戦略港湾への集貨が促進されたか。

－西日本諸港との国際フィーダー航路の便数

－戦略港湾への集貨量

－戦略港湾のコンテナ貨物取扱個数

－西日本主要港発着貨物の釜山港トランシップ率

・荷主、船社等などの関係者による国際コンテナ戦略港湾利用への転換が促進されたか。

(2) 国際コンテナ戦略港湾背後における「創貨」

・国際コンテナ戦略港湾背後における物流施設の整備の進捗状況

(3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・ 大水深コンテナターミナルの整備状況
- ・ 渋滞対策事業によるコンテナターミナルゲート前の渋滞緩和
- ・ 港湾運営会社によるターミナル料金低減
- ・ 港湾運営会社による国出資の効果

4. 評価手法

上記の評価の視点を踏まえ、統計データ、ヒアリング情報、関連記事等を活用して、国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策の進捗、施策の効果について評価する。

5. 第三者の知見の活用

国土交通省では、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に選定して以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。こうしたなか、海運・港湾を取り巻く情勢の変化を踏まえ、政策の深化と加速を図る観点から、平成25年7月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、平成26年1月には「最終とりまとめ」を公表した。以降、「最終とりまとめ」のフォローアップを行うとともに、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会における外部有識者からの意見を聴取するなど、施策の実現のために第三者の知見を活用している。

表 1.1 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の概要

<「最終とりまとめ」までの経緯>

平成25年

7月10日：第1回：国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

7月中：以下の3回に分けて各界からヒアリング

- ① 阪神港の各埠頭会社と港湾管理者、日本船主協会
- ② 京浜港の各埠頭会社と港湾管理者、日本港運協会、全日本トラック協会海上コンテナ部会
- ③ 日本経済団体連合会・荷主企業、日本内航海運組合総連合会、外国船舶協会、

7月31日：第2回：中間とりまとめに向けて

8月20日：第3回：中間とりまとめ(案)について

8月27日：中間とりまとめ公表

10月30日：第4回：基幹航路についての分析 等

12月26日：第5回：最終とりまとめに向けて

平成26年

1月20日：最終とりまとめ公表

8月28日：第6回：最終とりまとめのフォローアップ 等

<今後の進め方>

適宜、「最終とりまとめ」のフォローアップを実施

<委員会構成> ※平成27年10月時点

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
小田 和之	(一社)日本船主協会常勤副会長
寺井 克宏	(一社)国際フレイトフォワードーズ協会理事
前田 耕一	外国船舶協会専務理事
上田 正尚	(一社)日本経済団体連合会産業政策本部長
菱田 浩司	住友商事(株)物流統括部長
河野 真人	サントリービジネスエキスパート(株)SCM本部 物流専任部長
竹谷 隆	キャノン(株)ロジスティクス統括センター所長
竹内 雅也	日産自動車(株)SCM本部部品物流部主管
高島 正之	横浜港埠頭(株)代表取締役社長
武市 敬	東京都港湾局長
川端 芳文	阪神国際港湾(株)代表取締役社長
吉井 真	神戸市みなと総局長
土井 亨	国土交通副大臣(座長)
江島 潔	国土交通大臣政務官
菊地 身智雄	国土交通省港湾局長
羽尾 一郎	国土交通省大臣官房物流審議官

また、評価にあたり、平成27年度に国土交通省政策評価会（座長：上山信一 慶應義塾大学総合政策学部教授）を2回実施し、政策評価会担当委員2名（工藤裕子氏（中央大学法学部教授）、山本清氏（東京大学大学院教育学研究科教授））より個別指導を頂戴した。

第2章 コンテナ輸送及び我が国港湾の現状と課題

1. コンテナ輸送に係る我が国港湾政策の体系と変遷

1) 港湾政策の体系

我が国の港湾政策の体系及びコンテナ物流に係る国土交通省の影響範囲は、コンテナ物流のうち、国土交通省は港湾施設や自動車運送等の運輸業を所管しており、そのうち港湾局においては港湾施設の整備等を担っており、主として、港湾行政に係る企画及び立案を行うとともに、直轄事業等を通じた港湾施設の整備等を担っている。また、港湾局の施策の影響範囲は、輸出の場合は、下図のとおり、国内の荷主が荷物を出すところから、地方港を経由して国際コンテナ戦略港湾に至るまでに及んでいる。

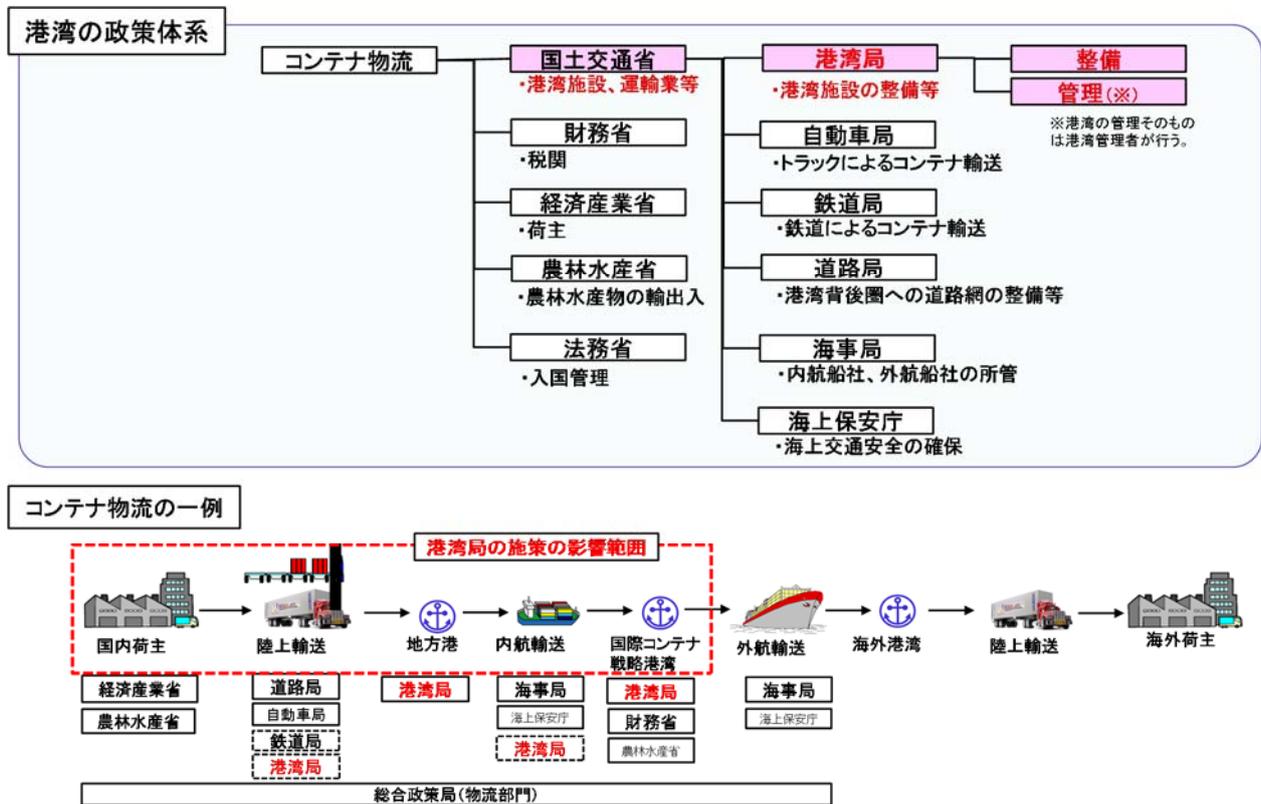


図 2.1 港湾政策の体系

2) 港湾政策の変遷

我が国の港湾政策のうち、コンテナに係る政策は世界貿易の変遷とコンテナリゼーションの進展等に対応しつつ進められてきた。近年は、東アジア港湾の整備進展による国際競争力の向上により、我が国港湾の国際競争力が相対的に低下しており、競争力強化のための国際コンテナ戦略港湾政策の重要性が高まっている。

かつて、我が国はコンテナリゼーションにいち早く対応した港湾整備を行い、港湾の優位性を基盤にアジアにおけるハブ機能を担うことにより、経済・産業を大きく発展させ、高度経済成長を遂げた。また、当時、アジア諸外国には世界標準の港湾が整備されていなかったため、これらの国々が世界からの物資を得るには、日本の高規格な港湾を経由して小型船により自国へと結ぶしか選択肢がなかった。したがって日本がハブ機能を担い、その他アジアの諸外国はフィーダー港とならざるを得ない現状にあった。

そのような中、シンガポール港に代表されるように後発の東アジア諸国の港湾が国家的施策として、我が国を上回るペースで世界の基幹航路の就航が可能である「大水深・高規格」な岸壁等を整備し、加えて最新の情報技術を活用した効率的なターミナル運営を可能とするなど、ハード・ソフト両面の港湾政策を展開してきた。

そのようなタイミングで、平成7年の阪神淡路大震災を契機に、神戸港に集約されていたアジア諸国のトランシップ貨物が釜山港へ流れ、それまでウォーターフロントの形成を推進していた港湾政策が一気に国際競争力の強化の推進に転換されていった。

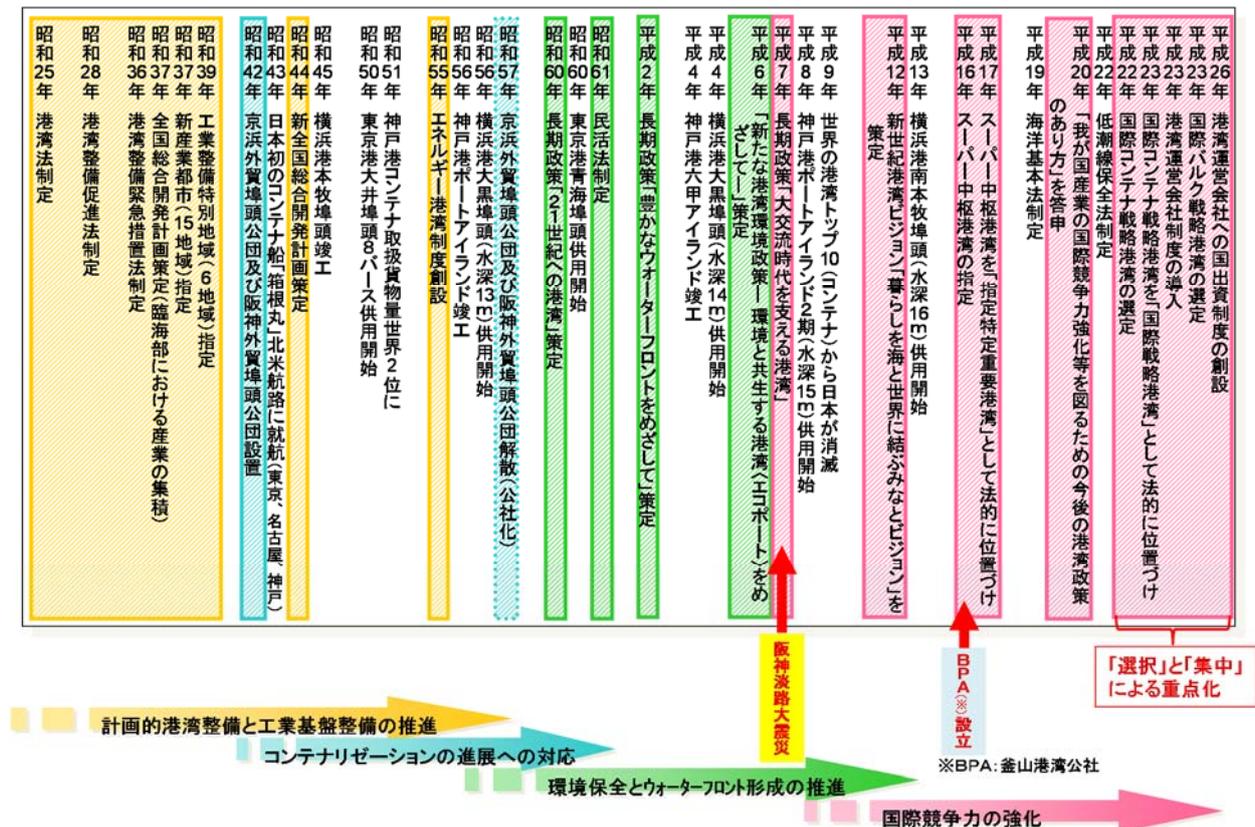


図 2.2 港湾政策の変遷

我が国の港湾政策の変遷を昭和 60 年代以前と平成元年以降の期間でその内容を見ると、昭和 60 年代までは、急激に進展するコンテナリゼーションへの対応が主な政策課題となっており、港湾施設のより効率的な整備のために「公設公営方式」から「公団方式」による整備が促進された。

昭和 48 年には神戸港のコンテナ取扱個数が世界 1 位となり、我が国コンテナ港湾は取扱個数で世界的に高い位置を占めていた。

しかし、昭和 60 年以降は、香港、シンガポールなどアジアの港湾の競争力が大きくなる一方で、我が国港湾のコンテナ取扱個数は伸び悩んだ。

平成元年以降もこの傾向は続き、国際競争力向上のためには港湾運営の効率化と港湾利用コストの削減などの利便性の向上が求められるようになった。コンテナ港湾の整備・運営方式も「公設民営」へと大きく変化していった。

コンテナ港湾政策においても、平成 16 年の「スーパー中核港湾」の選定から、平成 19 年の特定外貿埠頭法制定による外貿埠頭公社の株式会社化を経て、選択と集中の考え方に基づき、平成 22 年に基幹航路の維持・拡大を目的とする「国際コンテナ戦略港湾」が選定された。

表 2.1 我が国コンテナ港湾政策の変遷（～昭和 60 年代）

	社会要請	主な出来事	港湾としての対応	
昭和25年度 (1950年度)	コンテナ輸送の登場		港湾法制定 (港湾管理者制度)	下物・上物整備及び管理運営を公共が実施し、埠頭の公共使用を確保する方式。【公共方式】 ※国有港湾施設は港湾管理者へ管理委託。 公設公営
昭和40年度 (1965年度)	コンテナ貨物量の急増への対応 世界的なコンテナ船の大型化・輸送効率の向上	初のコンテナ船寄港(S43) 横浜港本牧埠頭供用開始(S44) 神戸港PI埠頭供用開始(S45) 東京港大井埠頭供用開始(S46)	外貿埠頭公団法(S42) (外貿埠頭公団設立(2公団:京浜港、阪神港)) 外貿埠頭公団によるコンテナ埠頭の整備 横浜港本牧埠頭供用開始(S44) 神戸港PI埠頭供用開始(S45) 東京港大井埠頭供用開始(S46)	立ち後れているコンテナ埠頭の整備を推進するため、京浜港に京浜外貿埠頭公団、阪神港に阪神外貿埠頭公団を立ち上げ、 コンテナ埠頭の整備・運営を公団が一体的に実施。【公社方式】 公団方式による整備促進
昭和45年度 (1970年度)				
昭和50年度 (1975年度)		神戸港コンテナ取扱量が世界2位(S51)		
昭和55年度 (1980年度)				
昭和60年度 (1985年度)		アジア主要港のコンテナ取扱量の増大(S60～)	承継法制定(S57) (外貿埠頭公団の解散、外貿埠頭公社の設立(4社:東京港、横浜港、神戸港、大阪港)) 大型バースの供用開始 横浜港本牧ふ頭(-13m)(S59) 神戸港六甲埠頭(-13m)(S59) 地方港のコンテナ化への方針 三大湾:高効率ターミナル 地方港:近海航路のコンテナ船に相応したターミナル整備	外貿埠頭を緊急に整備する目的が概ね達成。公団の業務を財団法人が引き継ぎ。

表 2.2 我が国コンテナ港湾政策の変遷（平成元年～）

	社会要請	主な出来事	港湾としての対応			
平成元年度 (1989年度)	世界的なコンテナ船の大型化・輸送効率の向上 選択と集中 基幹航路の維持・拡大	阪神大震災 (神戸港貨物量が大幅減。 釜山に奪われる)(H7) 世界のトップ10から日本 港湾が消滅(H9) 総合物流施策大綱(H9) 新成長戦略(H22) ※選択と集中による港湾機能 強化	「今後のコンテナミナルの整備及び管理運営のあり方について」交通政策審議会答申(H10) 交通政策審議会答申(H14) ※スーパー中枢港湾の育成を提言 スーパー中枢港湾の選定(H16) 港湾法改正(H17) (スーパー中枢港湾創設) 特定外貿埠頭法(H19) (外貿埠頭会社の株式会社化(H20~)) 国際コンテナ戦略港湾の選定(H22) 港湾法改正(H23) (港湾運営会社制度創設) 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会(H25~) ※「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策の推進 港湾法改正(H26) (港湾運営会社への国出資)	低廉で使い勝手の良いコンテナミナルの形成のため下物を「公共方式」で整備。上物整備・管理(上物+下物)を公社が実施。【新方式】	公設 公社運営	
平成5年度 (1993年度)					認定運営者による効率性の確保のため、スーパー中枢港湾の民間運営者(カテナミナルオペレーター)に対し、行政財産等を長期貸付。【スバ中方式】	スバ中埠頭限り 公設民営
平成10年度 (1998年度)					国際戦略・拠点港湾において、コンテナ埠頭等の埠頭群を一体的に運営する民間の港湾運営会社を導入し、行政財産を一体貸付。【運営会社方式】	公設民営 の実現
平成15年度 (2003年度)					国際戦略・拠点港湾において、コンテナ埠頭等の埠頭群を一体的に運営する民間の港湾運営会社を導入し、行政財産を一体貸付。【運営会社方式】	公設民営 の実現
平成20年度 (2008年度)					国際戦略・拠点港湾において、コンテナ埠頭等の埠頭群を一体的に運営する民間の港湾運営会社を導入し、行政財産を一体貸付。【運営会社方式】	公設民営 の実現
平成25年度 (2013年度)					国際戦略・拠点港湾において、コンテナ埠頭等の埠頭群を一体的に運営する民間の港湾運営会社を導入し、行政財産を一体貸付。【運営会社方式】	公設民営 の実現

なお、参考として、我が国と韓国の港湾政策の比較を、経年的に下表に示す。

表 2.3 我が国と韓国の港湾政策の比較

<p>(1) 1980年(昭和55年)～1992年(平成4年)まで</p> <p>○日本</p> <ul style="list-style-type: none"> 1985年(昭和60年)に「21世紀への港湾」を策定。中曽根内閣の民活政策の下、「総合的な港湾空間の創造」を掲げ、ウォーターフロント開発に注力し、民活制度を導入。物流に関しては「港湾相互のネットワークの推進」を掲げ、海外と直結する外貿コンテナ航路を三大湾のほか地方の港湾にも配置、国内港湾のネットワークの整備方針が示された。 <p>○韓国</p> <ul style="list-style-type: none"> この時代、韓国には港湾に関する総合的計画は存在しなかった。1980年代は、急速な経済成長に伴うコンテナ貨物量の急増に対応するため、専ら施設拡充に重点を置き、不足する整備費の確保のため、民間資本の活用政策を検討。 <p>○両国の比較</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流に関しては、日本は地方分散型の思想であり、韓国は急増するコンテナ貨物への対応に注力している段階。日本の港湾の量的、質的水準には韓国はまだ到達していない。 <p>(2) 1992年(平成4年)～2001年(平成13年)</p> <p>○日本</p>
--

- ・ 世界経済のグローバル化の進展を踏まえ、1995年（平成7年）に「大交流時代を支える港湾」を策定。中枢・中核港湾の指定により、港湾の機能分担、拠点化など効率的配置や投資の重点化を目指す一方で、地方における港湾整備も推進。また、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、港湾の防災拠点化を推進する方針が掲げられ、耐震強化岸壁や緑地の整備が促進された。
- ・ 2000年（平成12年）に「暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン」が策定され、海上ハイウェイネットワーク形成が掲げられた。

○韓国

- ・ 引き続き港湾施設の拡充に取り組んだが、中国経済の成長、大型ハブ港の出現といった外部環境の変化を踏まえ、初めて中期的な政策体系を導入し、1992年（平成4年）に「第一次全国港湾基本計画」を策定。北東アジアの物流中心基地とすべく釜山新港の建設に着手。

○両国の比較

- ・ 日本は中枢・中核港湾の配置構想を打ち出したが、地方の港湾への投資も続け、実質的には投資は重点化されていない。一方、韓国は、シンガポールやロッテルダムを参考にハブ港湾育成を戦略的に行う計画を策定し、将来を見据えた政策を打ち出している。

(3) 2002年（平成14年）～2006年（平成18年）

○日本

- ・ シンガポールや釜山などのアジア主要港の規模拡大とサービス水準の向上、低コスト化に危機感が生まれた。2001年（平成13年）の交通政策審議会港湾分科会答申を受け、「スーパー中枢港湾政策」が打ち出され、2005年（平成17年）に三大湾が指定された。これにより、コンテナ港湾の拠点化に大きく政策転換がなされた。港湾コストの3割低減、リードタイム1日を目標として、大規模ターミナルの整備、メガターミナルオペレーターの育成が進められた。

○韓国

- ・ 中国の経済成長の本格化、トランシップ貨物の取込みの重要性を認識し、韓国（特に釜山港）を東北アジアの物流中心にする政策を打ち出し、「第二次港湾基本計画」を策定。港湾整備だけでなく、港湾背後への物流センターの設立を目指した。

○両国の比較

- ・ 韓国が港湾背後地へ企業立地促進など、産業政策と結びついた面的広がりのある政策を推進したのに対し、日本は、ターミナルの質の向上に絞った政策で、面的な広がりを欠き、アジア諸港へのキャッチアップ政策にとどまっていた。

(4) 2007年（平成19年）～2011年（平成23年）

○日本

- ・ コンテナ船の大型化による基幹航路寄港数の減少、日本発着コンテナ貨物のアジア主要港でのトランシップ率の上昇など、アジア諸港との競争が激化したことを受け、平成 22 年に「国際コンテナ戦略港湾政策」を選定。
- ・ また、資源、エネルギー、食糧等の世界的な獲得競争の激化により、輸送コスト削減のためバルク船の大型化が進展し、現状の我が国の港湾では十分な対応ができない事態となってきたため、「国際バルク戦略港湾政策」を導入。

○韓国

- ・ 釜山港の貨物量の増加の鈍化を受け、トランシップ貨物量の拡大から港湾の質を高める政策へと転換。「第二次港湾基本計画」を改訂し、港湾と産業の結びつきをより強化し、港湾の高付加価値化を進めた。

○両国の比較

- ・ 世界の海上物流を取り巻く環境の変化が予想以上に激しく、日本は、さらなるコンテナ港湾の拠点化政策として国際コンテナ戦略港湾政策を導入する一方、韓国ではトランシップ貨物頼みの政策から背後地の物流機能を高めて港湾サービスの価値を高める政策に舵を切っており、日本がアジア諸港へのキャッチアップ政策をとり続ける中、韓国はさらに先を見据えた政策を推進している。

(5) 2011年(平成23年)～2020年(平成34年)

○日本

- ・ 国際コンテナ戦略港湾政策、国際バルク戦略港湾政策を引き続き推進。コンテナについては港湾運営会社への政府出資により、国を挙げて戦略港湾政策を推進する体制を強化。

○韓国

- ・ 「第三次港湾基本計画」を策定。引き続き港湾の高付加価値化に取り組む方針を示しているが、物流に力を入れてきた結果顕在化した各種課題に対応するため、防災、環境、観光等、多面的に港湾の質の向上を図る計画を立案している。

○両国の比較

- ・ 韓国では第二次港湾基本計画までの取り組みを評価し、物流機能の向上に政策が偏っていた反省をした上で物流以外の産業、観光、防災、環境、国防といった多様な観点から計画が策定されており、2000年(平成12年)を最後に総合的な長期政策を策定していない日本とは対照的である。

2. コンテナ輸送に係る世界的な動向と我が国の状況

1) 世界の海上荷動量

世界の海上荷動量の推移を見ると、1970年代後半まで海上荷動量の伸びを支えたのは原油であった。しかし、二度のオイルショックを経て、原油の荷動量は減少し、1980年代中頃にかけて世界の海上荷動きは大きく落ち込んだ。それ以後は原油に代わり、バルク貨物（鉄鉱石・石炭・穀物）とその他貨物が世界の海上荷動量の伸びを支え、増加を続けている。特に、2001年（平成13年）の中国のWTO加盟以降は急激に増加している。

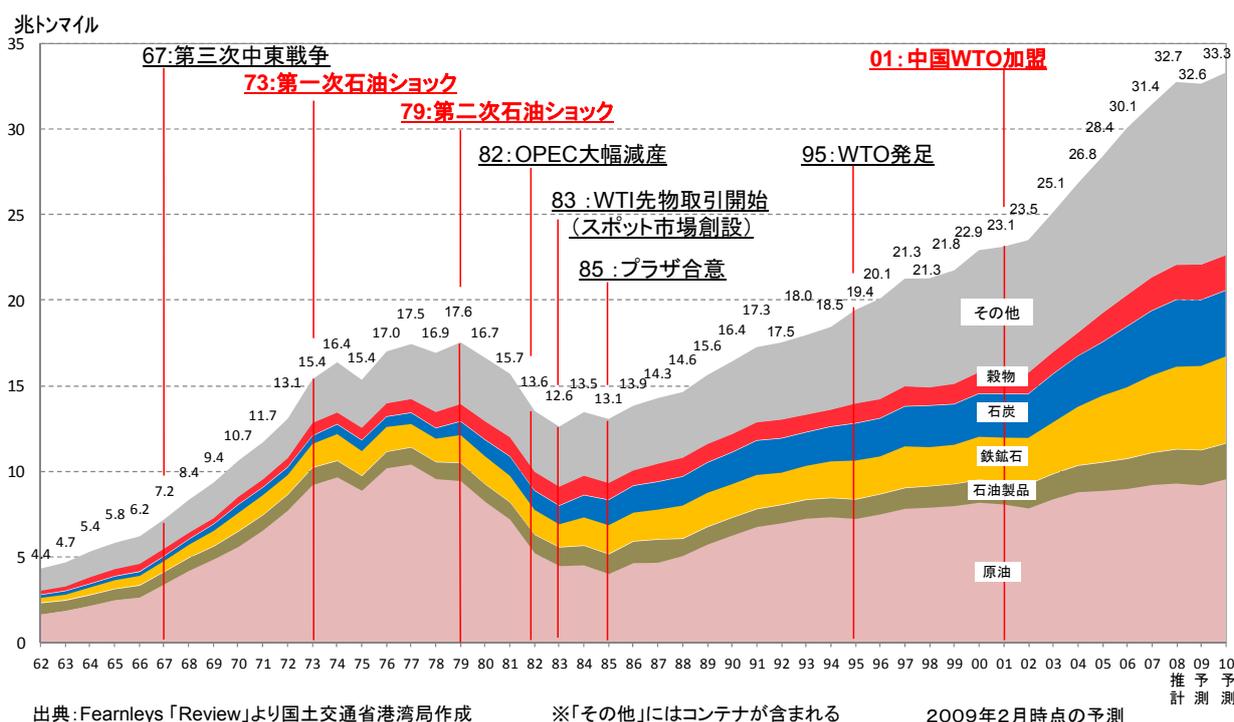


図 2.3 世界の海上荷動量の推移

世界の海上荷動量が増加する中で、我が国を取り巻く貿易構造は、21世紀に入って大きく変化している。1990年（平成2年）には「日本～欧米」の貿易額シェアが40%であったが、2014年（平成26年）には14%に減少している。一方、「中国～欧米」の貿易額シェアは1990年（平成2年）の4%から、2014年（平成26年）は46%と急激に増加しており、中国経済の成長により世界の貿易構造が大きく変化している。

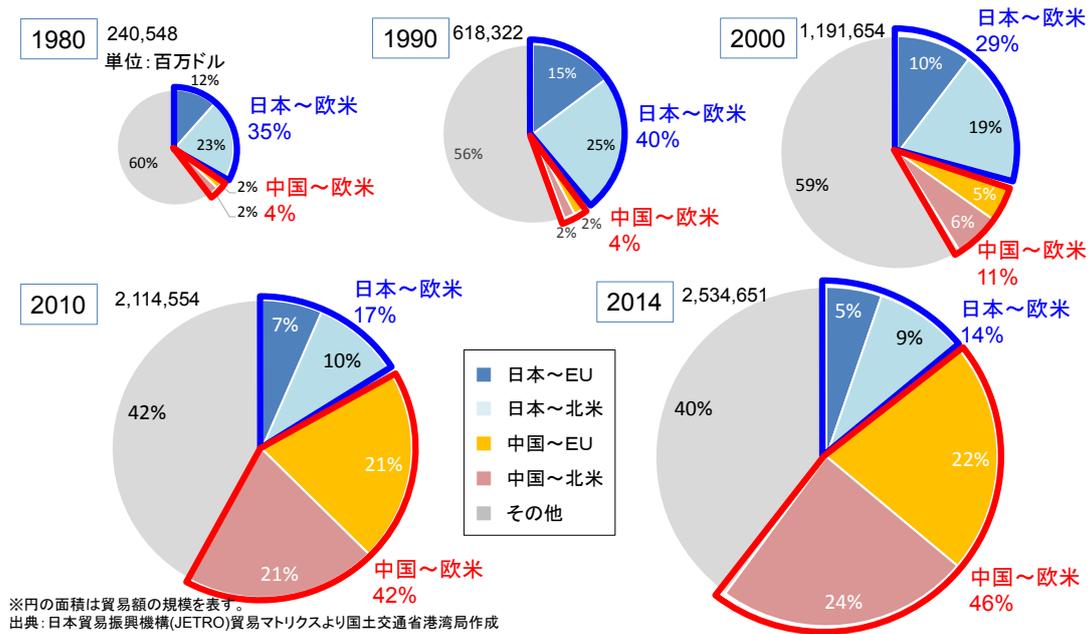


図 2.4 世界6地域・国 (NAFTA, EU, 日本, 中国, 韓国) 間の貿易額 (輸出入合計) の変遷

我が国における実質 GDP は、2002 年 (平成 14 年) から 2012 年 (平成 24 年) にかけて 1.1 倍 (477 兆 9, 149 億円→519 兆 2, 168 億円) に増加しているのに対し、我が国のコンテナ取扱個数は 1.4 倍も増加している。しかし、世界のコンテナ取扱個数は 2.3 倍に増加しており、我が国を上回る伸びで増加している。なお、日本を除くアジアの港湾では世界全体と同じ 2.3 倍となっている。

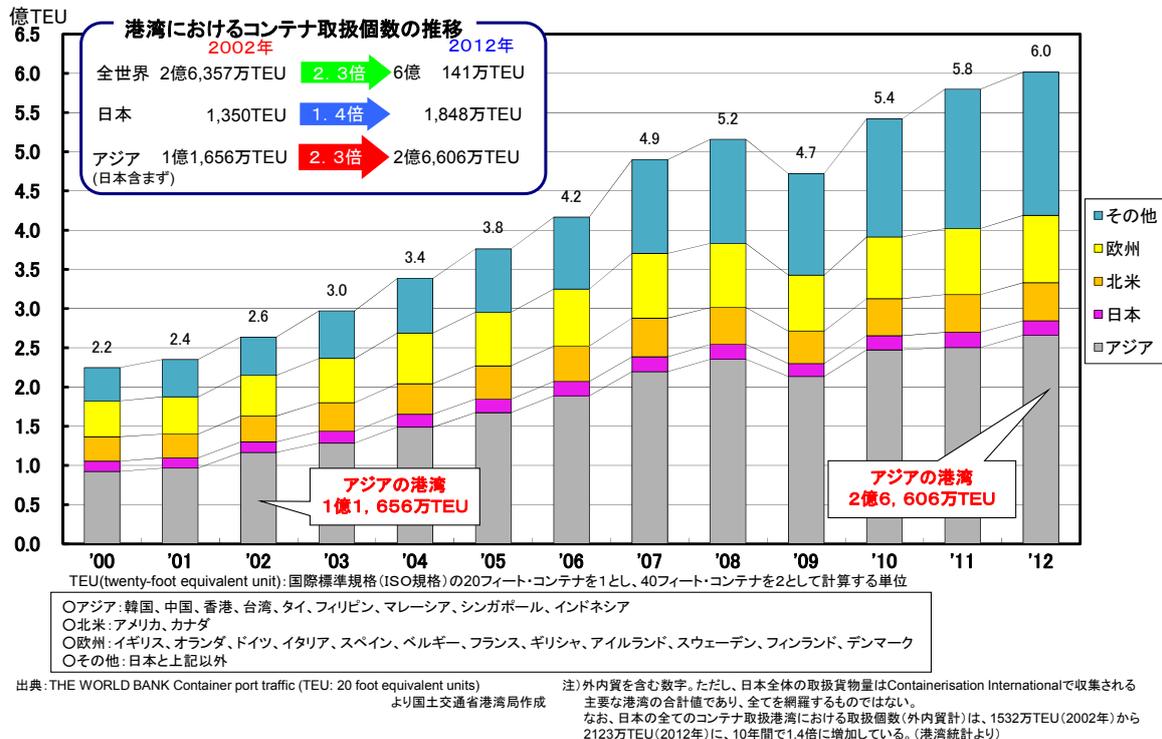


図 2.5 世界の地域別港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

世界の港湾のコンテナ取扱個数のランキングを見ても、2014年（平成26年）（速報値）では、ベスト10港のうち9港までがアジアの港湾であり、そのうち7港は中国の港湾である。かつては我が国港湾が上位を占めていたが、近年は東アジア主要港の台頭が著しく、我が国最大のコンテナ取扱個数を誇る東京港においても、2014年（平成26年）（速報値）では世界28位にとどまっている。

(単位:万TEU)

1976年		1986年		1996年		2014年(速報値)	
港名	取扱量	港名	取扱量	港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	172	1 ロッテルダム	287	1 香港	1,354	1(1) 上海	3,529
2 神戸	125	2 香港	277	2 シンガポール	1,294	2(2) シンガポール	3,387
3 ロッテルダム	122	3 高雄	248	3 高雄	506	3(4) 深圳	2,404
4 香港	103	4 香港	234	4 ロッテルダム	497	4(3) 香港	2,228
5 サンファン	88	5 シンガポール	220	5 釜山	473	5(5) 寧波-舟山	1,943
6 オークランド	60	6 神戸	188	6 ニューヨーク/ニュージャージー	352	6(6) 釜山	1,865
7 シアトル	57	7 基隆	159	7 ハンブルグ	305	7(8) 青島	1,670
8 東京	47	8 釜山	153	8 ロングビーチ	301	8(7) 広州	1,641
9 プレーメン	47	9 ロングビーチ	139	9 ロサンゼルス	268	9(9) ドバイ	1,520
10 ロングビーチ	45	10 ロサンゼルス	132	10 アントワープ	265	10(10) 天津	1,405
				11 東京	235		
		12 横浜	131	12 横浜	231	28(28) 東京	489
15 横浜	34	14 東京	108	14 神戸	230	- (48) 横浜	288
				23 名古屋	147		
30 大阪	17	38 大阪	41	29 大阪	118	- (51) 名古屋	274
						- (56) 神戸	260
						- (60) 大阪	244

出典:[CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK]より国土交通省港湾局作成

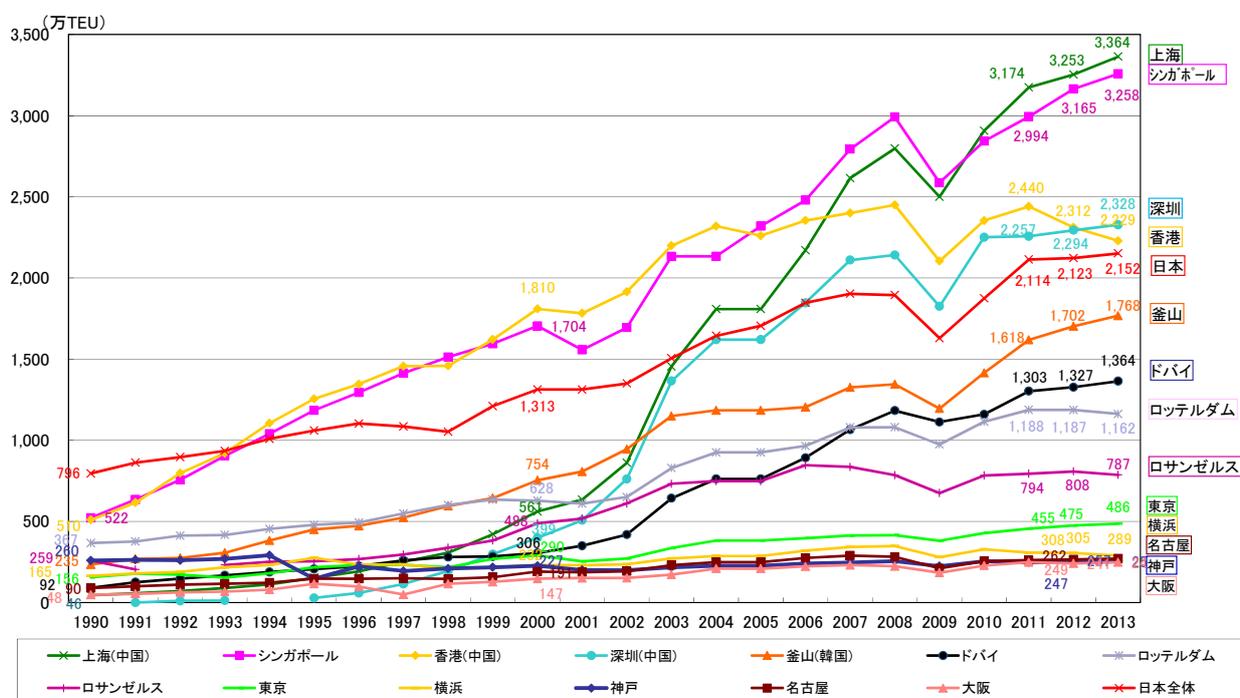
図 2.6 世界の港湾のコンテナ取扱個数ランキングの推移

なお、1976年当時、世界1位の取扱量（172万TEU）であったニューヨーク/ニュージャージー港（米国）は2014年においては25位（約577万TEU）、1976年当時世界3位（欧州1位：約122万TEU）の取扱量であったロッテルダム港（オランダ）は2014年においては世界11位（欧州1位：約1,230万TEU）である。このように、先進国においてもロッテルダム港のように、中国等の経済成長著しい国程ではないが、着実に取扱量を伸ばしている港湾もある。（図2.7も参照）

なお、世界の主要コンテナ港湾のコンテナ取扱個数の推移を見ると、2001年（平成13年）に中国がWTOに加盟して以降、上海港や深圳港等の中国の港湾の取扱個数が大きく増加しているのに対し、取扱個数の多かった香港の伸びは2002年（平成14年）以降伸び悩んでいる。

これは、以前までは香港が近隣の中国をはじめとするアジアにおけるハブ港湾として地位を維持していたが、近隣する深圳・広州・珠海などの華南地区港湾の急激な港湾整備による規模拡大等により、中国のトランシップ貨物が本国港湾で取り扱われるようになったためであり、世界一高いと言われている港湾料金が大きな要因であるといわれている。

一方、同じアジアのハブ港湾として地位を確保していたシンガポール港においては、いまだにコンテナ取扱個数は大きく増加している。



注: 外内貨を含む数字。

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

:2012年における横浜、名古屋、大阪、神戸、日本全体はH24港湾統計

:2013年における横浜、名古屋、大阪、神戸、日本全体は港湾管理者調べ

図 2.7 世界主要港のコンテナ取扱個数の推移

我が国の港湾におけるトランシップ（積み替え）コンテナ取扱個数は、アジアの主要港湾に比べて極端に少ない。シンガポールは国土が狭いため、国内発着個数は少なく、トランシップ貨物が取扱個数の 85%を占めているが、京浜港のトランシップ率は 2%、阪神港では 0%である。また、釜山港ではトランシップ率が 49%と多く、この中には我が国発着で北米や欧州航路利用の貨物も含まれている。全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成 25 年）によると、我が国発着の欧米航路の貨物のうち、釜山港等東アジア主要港（※）でトランシップされているものは約 100 万 TEU 存在している。

※釜山港等東アジア主要港とは、釜山港、光陽港、香港港、上海港、深圳港、厦門港、寧波港、基隆港、高雄港、台中港をいう。

他方で、安定した需要である国内発着貨物量に着目すると、釜山港は約 890 万 TEU にとどまる一方、我が国の主要港である京浜港、阪神港、名古屋港では約 1,500 万 TEU の国内発着貨物を有し、背後圏の貨物量という観点では釜山港に対して競争力を有しているといえる。

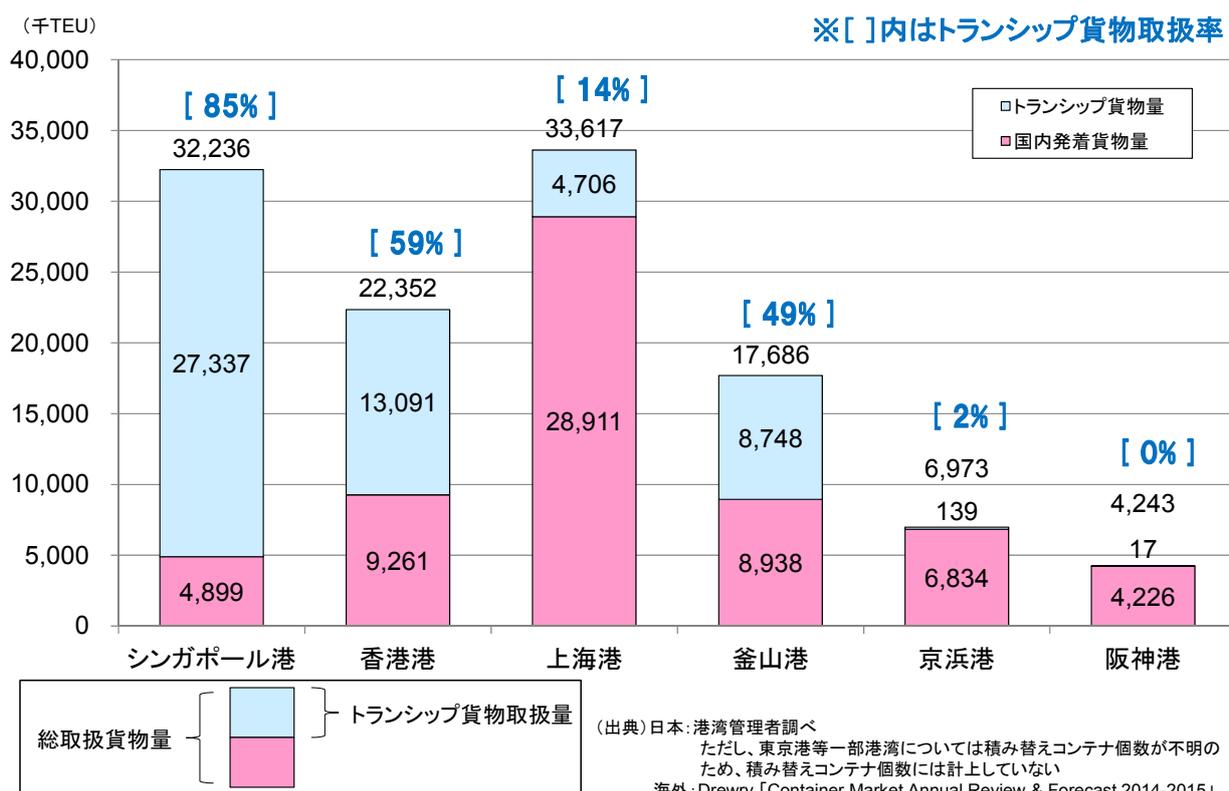


図 2.8 我が国の港湾と東アジア主要港におけるコンテナトランシップ率（2013 年）

2) コンテナ船の大型化動向

欧州・北米航路（基幹航路）では、スケールメリットによるコスト低減を目指してコンテナ船の大型化が進展しており、現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、19,000TEU 級であり、このような大型船が寄港するためには水深 18m以上の岸壁が必要となっているが、我が国の港湾では水深 18m岸壁は横浜港の 1 バースのみであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は 15,000TEU 級となっている。

さらに、20,000TEU 級の超大型コンテナ船が現在建造中であり、2017 年（平成 29 年）以降投入される予定となっている。

岸壁 水深	船型(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載 TEU	全長 (m)	幅 (m)	積載 列数			
12m	2,553	200	32	12	MOL SPARKLE		東南アジア航路に投入 (MOL)
14m	3,398	223	32.2	12	Hanjin Constantza		パナマ運河を通航できるコンテナ船 (Hanjin) 【北米東岸航路 JPX】
16m	9,300	332	45	18	NYK ALTAIR		邦船社が日本に寄港させる最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
17m	13,870	366	51	20	MILLAU BRIDGE		川崎汽船が2015年3月に投入 【欧州航路 NE2】
	14,770	398	56	22	EDITH MAERSK		日本に寄港する最大のコンテナ船 (2015年9月より神戸、名古屋、横浜へ寄港) 【欧州航路 AE-1】
18m	19,100	400	59	23	CSCL Globe		CSCLは現代重工業と契約していた 18,400TEUクラスのコンテナ船の建造契約を 19,100TEUクラスへと変更 【FAL8】
	19,224	395	59	23	MSC OSCAR		営業投入された世界最大のコンテナ船 【欧州航路 AE5】

※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

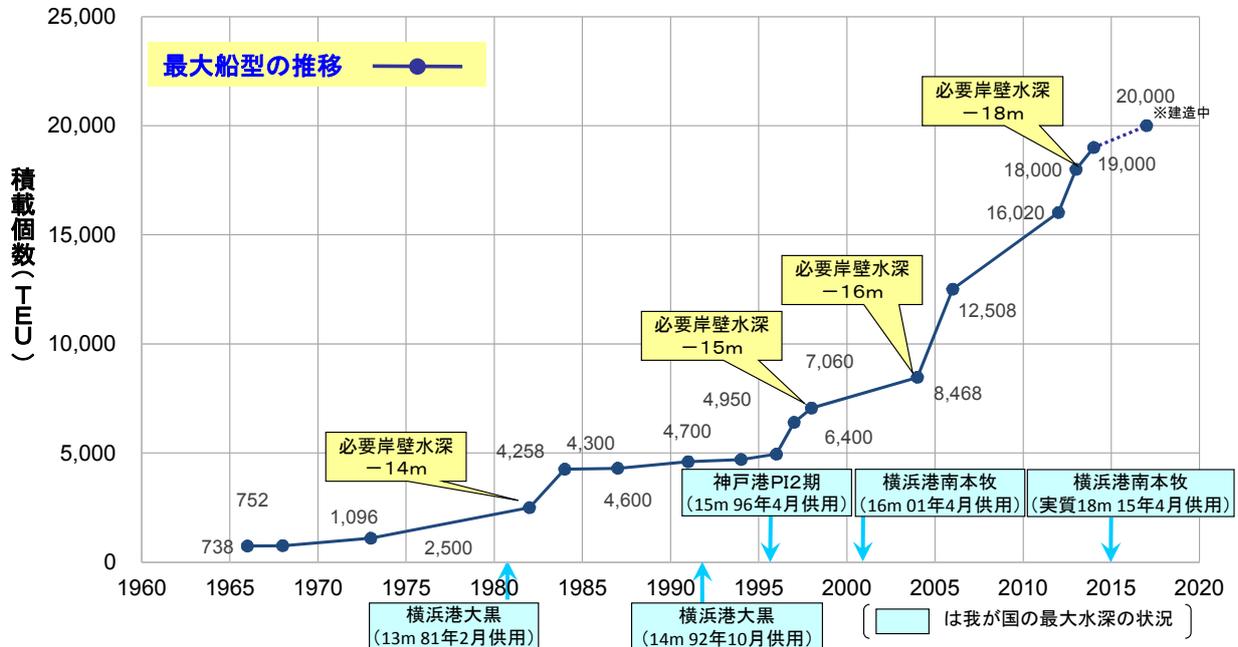
図 2.9 大型化するコンテナ船

コンテナ船はかつて、世界一周やパナマ運河経由でアジアと北米東岸を結ぶ必要から、サイズはパナマックス型（パナマ運河が通航できる最大船型 4,000TEU 程度の船舶）が常識であった。

コンテナ船の大型化の推移を見ると、1980 年代前半に 4,000TEU 級（パナマックス型）になると、大型化は一旦落ち着いた。

しかし、世界一周航路のニーズは低下し、アジア／北米東岸航路のルートにも海陸一貫輸送が登場し、海路はコンテナ航路で結び、西岸と東岸の間はダブルスタックトレイン（コンテナ 2 段積み大陸横断鉄道）による輸送と組み合わせ、東岸への輸送時間はパナマ運河経由と比べ大幅に短縮された。これを背景に、1995 年（平成 7 年）以降、外航コンテナ船市場で

は、パナマ運河通航の要件をはずして船型を大型化し、コンテナの積載個数を増やすことによる単位あたりの輸送コストを低減させる目的で、オーバーパナマックス型への転換が進んだ。



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
 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

図 2.10 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

新造大型船の就航により、船社（アライアンス）保有船舶のリプレースが発生している。スケールメリットによるコスト低減を目的にコンテナ船の大型化が進展しており、コスト削減が最大限に発揮できる最も定期航路の距離が長い欧州航路に新造大型船が投入され、欧州航路に就航していた船舶は次に航路距離の長い北米航路に投入される。

これにより、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、いわゆるカスケード現象が発生している。これにより、欧州航路はさらなる大型化が進展し、北米航路においても従前より船舶の大型化が進展することとなる。

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が益々進展するなか、欧州航路においては14,000TEU超級が、北米航路においては、カスケード現象の進展も踏まえ、10,000TEU級が、今後それぞれ主流となることが予想され、コンテナ船の大型化について、一定の仮定に基づく将来推計を行うと、カスケード現象も相俟って、2016年（平成28年）には欧州航路の76%、北米航路の33%が、8,000TEU級以上のコンテナ船となる見込みである。

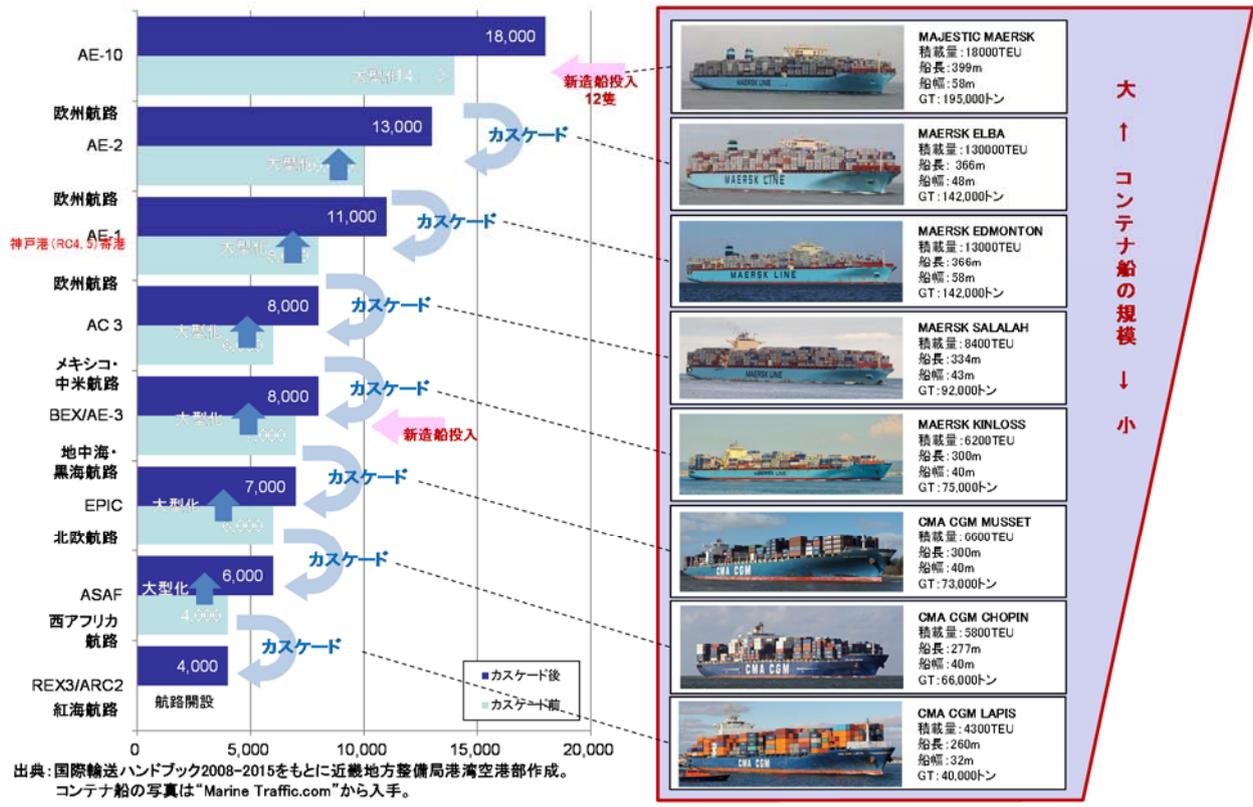


図 2.11 コンテナ船のカスケード現象による各航路の平均船型の変化 (平成 27 年 3 月時点)

3) コンテナ船社のアライアンス

コンテナ船の定期航路網は、欧州航路、北米航路、東南アジア航路、中国航路など全世界に及んでいる。また、ほとんどの主要航路は、おおむね定曜日ウィークリーサービスとなっており、1ループの所要日数が長い欧州航路においては、1ループにおよそ80日前後の日数が必要なため、ウィークリーサービスを維持するためには1ループに11~12隻程度の船舶が必要となる。

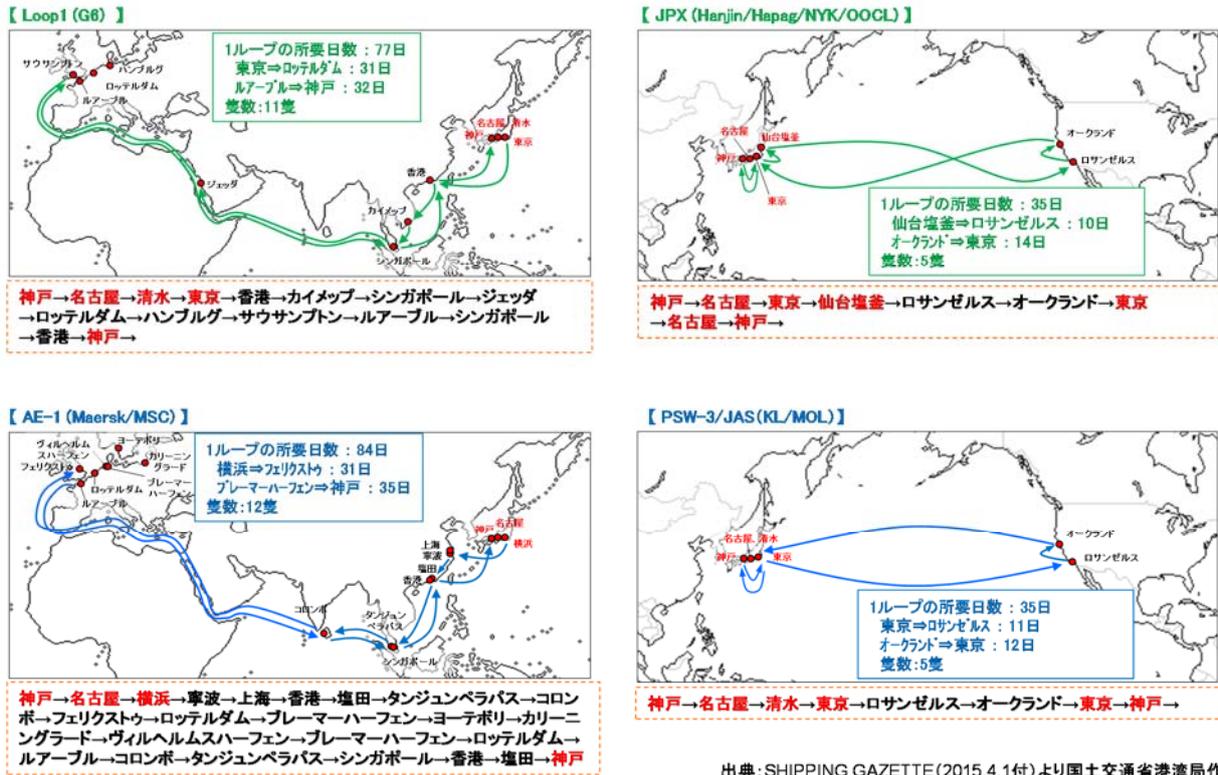


図 2.12 欧米基幹航路の1ループ所要日数や投入隻数

大型化するコンテナ船の建造と保有、世界網の定期航路を維持していくためには莫大な投資が必要なため、コンテナ船社の共同運航によるグループ化と M&A によるグループ化（アライアンス）が進んでいる。アライアンス形成による営業規模の拡大は、余剰船腹が生じるリスクを軽減させることから、コスト削減効果のある船舶の大型化と密接な関係にある。

「G6アライアンス」は、商船三井（日本）、日本郵船（日本）、APL（シンガポール）、Hapag-Lloyd（ドイツ）、現代商船（韓国）、OOCL（香港）の6社で構成され、2012年（平成24年）3月にアジア～北欧州航路、アジア～地中海航路でサービスを開始、2013年（平成25年）5月にはアジア～北米東岸航路に協調範囲を拡大し、2014年（平成26年）5月にはアジア～北米西岸航路及び大西洋航路に協調範囲を更に拡大した。

マースク、MSC、CMA-CGMが2014年（平成26年）4月からサービス開始予定であった「P3ネットワーク」が、中国当局の不承認により結成を断念し、その後、マースクとMSCがアジア～欧州航路、アジア～北米航路、大西洋航路における新たなアライアンス「2Mネットワーク」を発表し、2015年（平成27年）1月よりサービスを開始している。

また、CMA-CGMもCSCLとUASCとのアジア～欧州航路、アジア～北米航路におけるアライアンス「オーシャン・スリー（O3）」を発表し、2015年（平成27年）1月よりサービスを開始している。

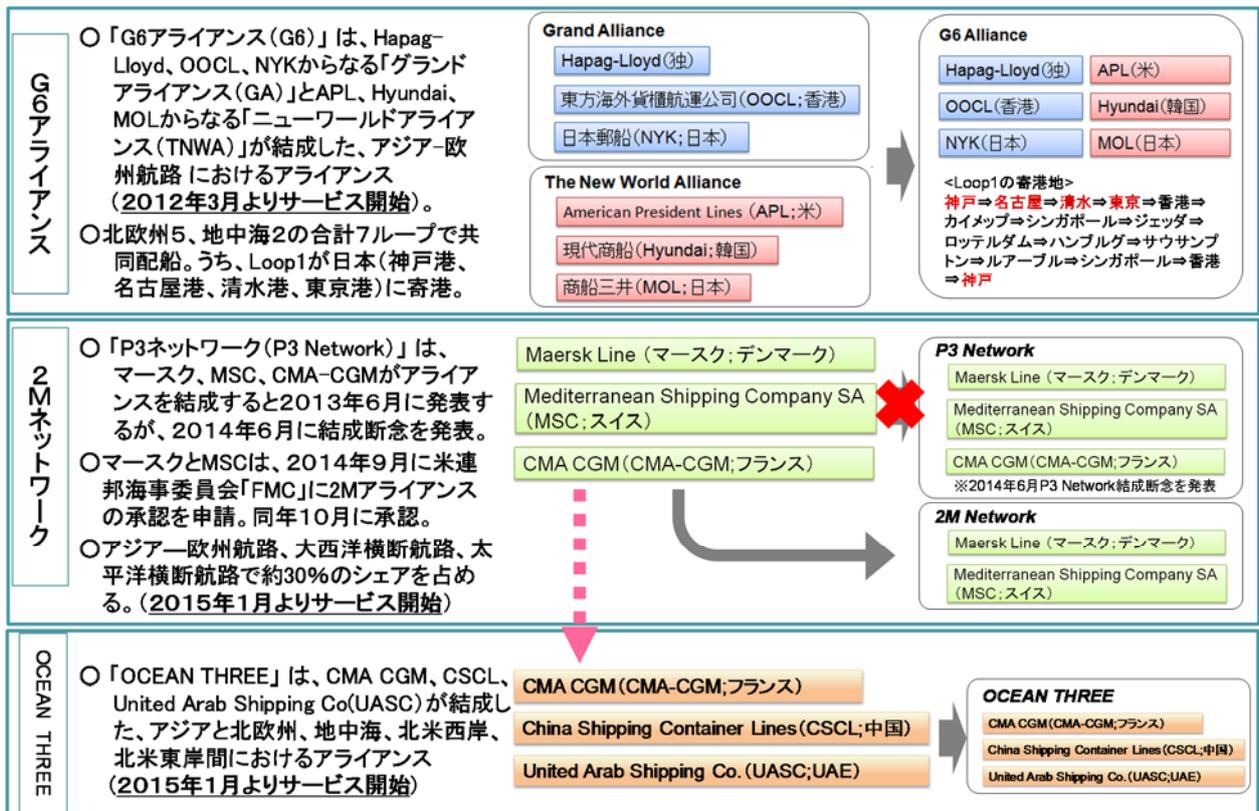
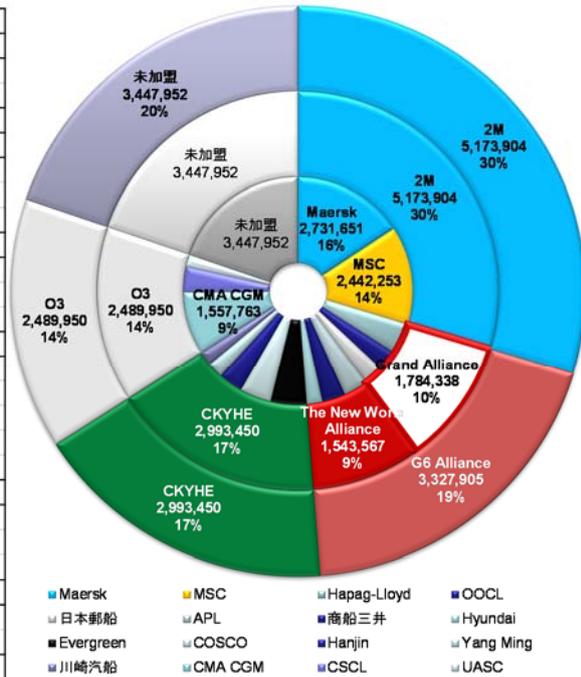


図 2.13 基幹航路におけるアライアンスの動向

アライアンスごとの船腹量シェアを見ると、「2Mネットワーク」のシェアがもっとも大きく30%を占める。次いで、「G6アライアンス」のシェアが19%、「CKYHEアライアンス（コスコン、川崎汽船、陽明海運、韓進海運、エバーグリーンによるアライアンス）」が17%、「オーシャン・スリー（O3）」のシェアは14%となっている。

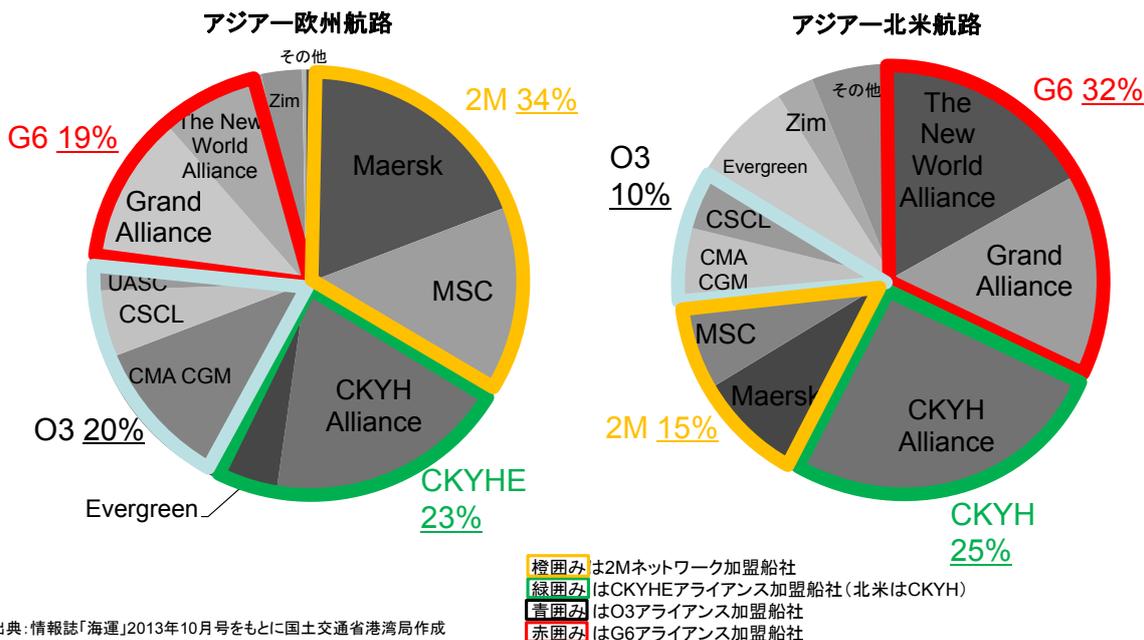
アライアンス	船腹 (TEU)	シェア
2M	5,173,904	29.7%
AP Moller Maersk Group (APM) [デンマーク]	2,731,651	15.7%
Mediterranean Shipping Company (MSC) [スイス]	2,442,253	14.0%
G6 Alliance	3,327,905	19.1%
Grand Alliance	1,784,338	10.2%
Hapag-Lloyd Container Line [ドイツ]	773,268	4.4%
Orient Overseas Container Line (OOCL) [中国]	514,203	2.9%
日本郵船 [NYK]	496,867	2.9%
The New World Alliance	1,543,567	8.9%
American President Line (APL) [シンガポール]	590,995	3.4%
商船三井 [MOL]	572,036	3.3%
現代商船 [Hyundai] [韓国]	380,536	2.2%
CKYHE	2,993,450	17.2%
Evergreen [台湾]	877,495	5.0%
China Ocean Shipping Company (COSCO) [中国]	775,525	4.4%
韓進海運 [Hanjin] [韓国]	589,059	3.4%
陽明海運 [Yang Ming] [台湾]	400,809	2.3%
川崎汽船 [K-Line]	350,562	2.0%
オーシャン・スリー (O3)	2,489,950	14.3%
CMA-CGM [フランス]	1,557,763	8.9%
China Shipping Container Line (CSCL) [中国]	640,491	3.7%
United Arab Shipping Company (UASC) [UAE]	291,696	1.7%
未加盟	3,447,952	19.8%
Hamburg Süd [ドイツ]	498,631	2.9%
Pacific International Line (PIL) [シンガポール]	360,873	2.1%
合計	17,433,161	



※アライアンス毎の船腹は加盟船社の船腹を単純合計したもの
出典: Alphaliner 10 June 2014、定期フルコンテナ船が対象

図 2.14 アライアンスごとの船腹量のシェア

また、アジア～欧州航路及びアジア～北米航路における各アライアンスの船腹シェアを見ると、「2Mネットワーク」のシェアは、欧州航路で34%、北米航路で15%を占め、「G6アライアンス」のシェアは、欧州航路で19%、北米航路で32%、「CKYHEアライアンス」のシェアは、欧州航路で23%、北米航路で25%、「オーシャン・スリー (O3)」のシェアは、欧州航路で20%、北米航路で10%となっている。

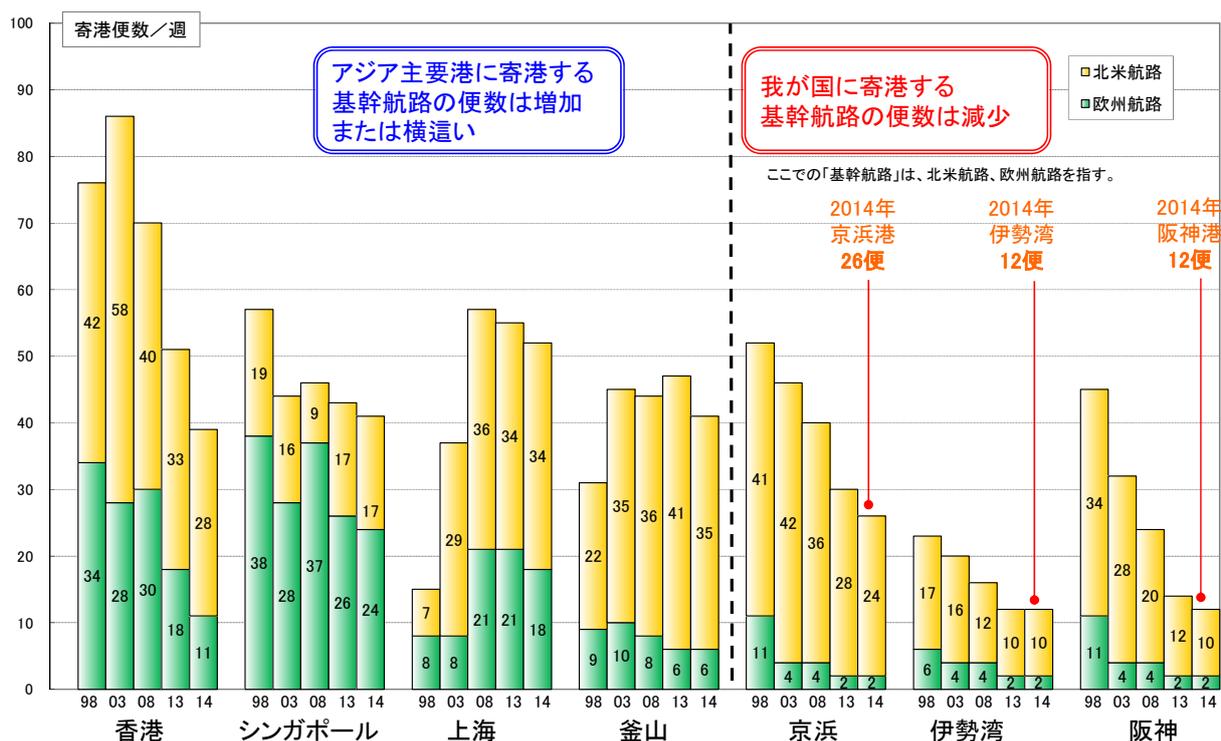


出典: 情報誌「海運」2013年10月号をもとに国土交通省港湾局作成

図 2.15 北米・欧州航路における各アライアンスの船腹シェア

4) 基幹航路（欧州・北米航路）寄港状況

アジア主要コンテナ港湾と我が国主要コンテナ港湾への基幹航路（欧州・北米航路）の寄港便数の推移を見ると、香港を除くアジア主要港に寄港する基幹航路便数は増加または横ばい傾向であるのに対し、我が国に寄港する基幹航路は、近年減少傾向が続いている。特に、欧州航路については週2便にまで減少するとともに、北米航路も製造業の輸出を支える東航の減少が著しい状況にある。



資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

図 2.16 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

5) コンテナ港湾の規模と岸壁水深

コンテナ取扱個数の多い東アジアの港湾のコンテナターミナルは、バース延長が長く、ガントリークレーンの数も多い。そのため一度に多くの船舶が接岸可能で、コンテナの積み卸しも素早くできる体制が整っているといえる。コンテナ取扱個数が世界2位のシンガポール港は、バース延長7,900m、ガントリークレーン数87基を有するのに対し、神戸港ポートアイランドⅡ期では、バース延長2,500m、ガントリークレーン数18基となっている。

また、大水深岸壁の数においても我が国の港湾は東アジアの港湾に比べて少なく、水深16m以上の岸壁で見ると、我が国全体では6バース（整備中を含めると16バース）であるのに対し、釜山港では21バース、シンガポール港では23バースと大きな差がある。



図 2.17 我が国港湾と世界の主要港とのコンテナターミナル規模の比較

表 2.4 我が国港湾と世界の主要港との大水深コンテナターミナルの整備状況

国名	港湾名	水深16m以上の岸壁		2013年コンテナ取扱個数 〔左列：万TEU、右列：順位〕 (※括弧書きは2014年の個数と順位)	
			整備中		
日本	東京	0バース	2バース ^{※1}	(489万TEU)	(28位)
	横浜	6バース	1バース	(288万TEU)	(48位)
	大阪	0バース	1バース ^{※2}	(244万TEU)	(60位)
	神戸	0バース	6バース ^{※3}	(260万TEU)	(56位)
韓国	釜山	21バース		1,769万TEU	5位
	光陽	7バース		215万TEU	
中国	上海	16バース		3,364万TEU	1位
シンガポール	シンガポール	23バース ^{※4}		3,258万TEU	2位
オランダ	ロッテルダム	5,370m ^{※5}		1,162万TEU	11位
ドイツ	ハンブルク	4バース		926万TEU	15位
	ブレーマーハーフェン	15バース ^{※4}		584万TEU	25位
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		370万TEU	37位
アメリカ	ロサンゼルス	13バース ^{※4}		787万TEU	19位
	ロングビーチ	4バース		673万TEU	21位

※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2015年6月時点、海外各港は2013年4月時点)。
コンテナ取扱個数、順位は『CONTAINERISATION INTERNATIONAL DATA』

6) コンテナターミナルの管理・運営及びコンテナ取扱料金

我が国のコンテナ港湾と世界の主要港湾の港湾規模を比較すると、特に上海港や深圳港では広域的な港湾を一体的に運営しているのに対し、我が国の港湾は比較的狭い範囲において細切れ状態に別々の管理者が運営している状況である。



図 2.18 我が国港湾と世界の主要港との港湾規模の比較

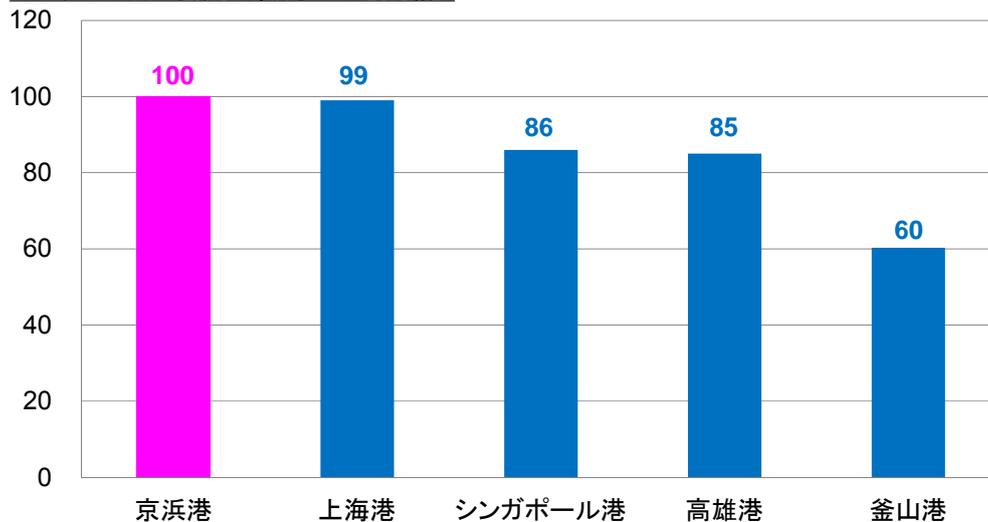
我が国のコンテナターミナルの管理・運営は民営化が進みつつあるが（国際コンテナ戦略港湾における港湾運営会社の設立など）、海外における管理主体としては株式会社や公社などがあり、その経営に国が関与するケースが多い。

表 2.5 世界主要港のコンテナターミナルの管理・運営比較

	ロッテルダム港	ルアーブル港	釜山港	シンガポール港
港湾管理(運営)主体	PoR (Havenbedrijf Rotterdam N.V.)	GPMH (Grand Port Maritime du Havre)	BPA (Busan Port Authority)	PSA (PSA Corporation Ltd.)
形態	株式会社 (非公開・非上場)	公施設法人	公社	株式会社
出資構成	ロッテルダム市約70%・オランダ国政府約30%	フランス国政府100%	韓国政府100%	シンガポール国営投資会社 (Temasek Holdings) の100%子会社
設置・指定の根拠	「ロッテルダム港湾公団法」に基づき設置を規定	「フランス港湾法」に基づき設置を規定	「港湾公社法」に基づき設置を規定	「会社法」に基づき設置を規定
経営への国の関与	●国職員が意志決定主体 (General Meeting) に参画 ●意志決定主体 (General Meeting) がCEOを任命	●国職員が意志決定主体 (監理委員会) に参画 ●首相が Director General を任命	●国職員が意志決定主体 (港湾委員会) に参画 ●国土海洋部長官が社長を任命	●政府機関であるシンガポール海事港湾庁 (MPA : Maritime and Port Authority of Singapore) とPSAが密接に連携しながら業務を実施

港湾におけるコンテナ取扱料金を我が国の港湾（京浜港）とアジアの主要港湾とで比較（1 US \$ = 100 円基準）すると、京浜港と上海港はほぼ同じであるが、釜山港の低さがきわだっている（京浜港 100 に対し釜山港は 60）。なお、阪神港は京浜港とほぼ同じ水準である。

平成23年(2011年)におけるコンテナ取扱料金
(40フィートコンテナ1個あたり 京浜港=100とした場合)



※コンテナ取扱料金は、港湾利用者に対するヒアリング結果(平成23年)による。
※1 US \$ = 100円(日本銀行基準外国為替相場)を用いて換算。

図 2.19 京浜港とアジア主要港におけるコンテナ取扱料金の比較

7) 我が国の輸出入コンテナの国内輸送分担率

輸出入コンテナの生産・消費地と積み卸し港湾との間の輸送は、ほとんどがトレーラーによる陸上輸送であり、はしけ、船舶、フェリーによる海上輸送の割合は輸出コンテナで3.3%、輸入コンテナで1.0%にとどまる（平成25年）。これは即ち、海上輸送へ転換する余地がまだ存在しているということである。なお、海上輸送の場合、平均輸送距離はトレーラー輸送の約4.4倍と長く、長距離輸送となっている。

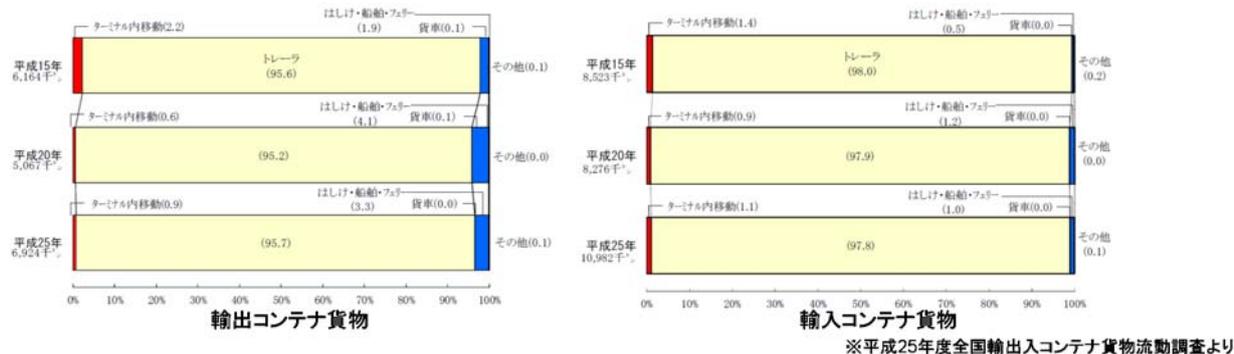


図 2.20 輸出入コンテナ貨物の主な国内輸送手段

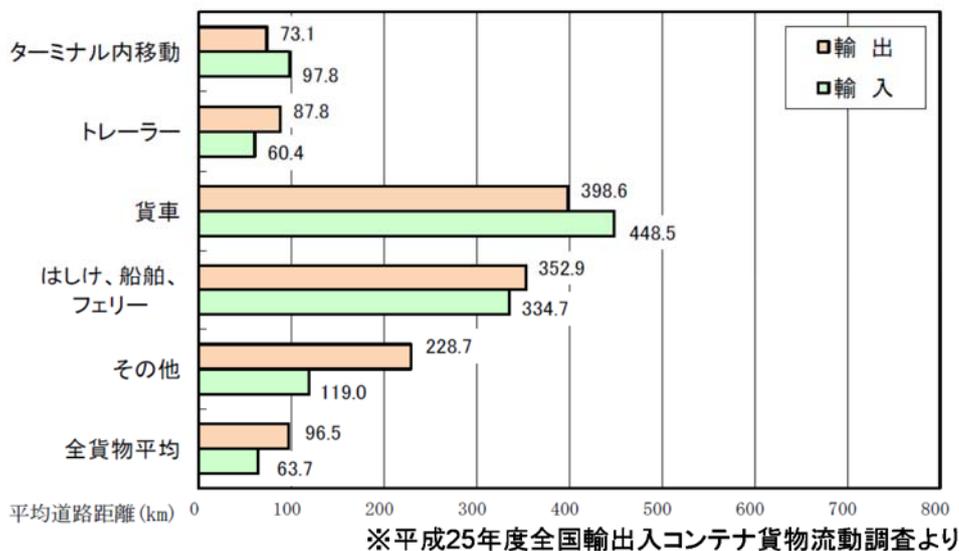


図 2.21 輸出入コンテナ貨物国内輸送手段別平均輸送距離の比較

3. 釜山港における取組

釜山港のコンテナ取扱個数は、1996年（平成8年）の473万TEUから2014年（平成26年）には1,865万TEUと3.9倍も増加している（東京港の2014年（平成26年）取扱個数は489万TEUで、1996年（平成8年）の2.1倍）。このような大きな伸びの要因を韓国の「港湾行政の変遷」と「具体的な取組内容」という点から分析する。

①. 港湾行政の変遷

釜山港は、1990年（平成2年）以前は国による管理であったが、1999年（平成11年）に民間による港湾開発事業が進められ、さらに、2003年（平成15年）には港湾管理体制が政府から港湾公社、民間企業へと転換され、港湾利用者の需要の変化や国際物流環境の変化等に柔軟に対応できる港湾運営システムの確立が図られた。そして、2004年（平成16年）には、釜山港湾公社が政府の100%出資により設立され、多種多様な集貨支援策の実施が可能となった。

表 2.6 韓国港湾行政の変遷

1990年以前：国による管理：全ての港湾収入は政府一般会計に繰り入れられていた。

国際競争の激化、港湾投資の充実化、港湾予算の自立性、時宜的な社会資本投資への対応の必要性

1990年：韓国コンテナ埠頭公団(KCTA)によるコンテナターミナル(CT)整備

【根拠法】1989年制定の韓国コンテナ埠頭公団法に基づき、1990年に設立。

【経緯】CTの管理組織を政府から独立。CTの整備・運営についてKCTAが中心的役割を果たす。

【体制】国が防波堤・航路・泊地の整備・維持、KCTAがCTの土地造成、舗装、荷役機械整備等を行う。

【KCTAの権限】資産の購入・売却、一定の事業への投資、施設利用料の賦課等

政府の財政状況の逼迫し、公共投資の拡大が困難に。民間資本を導入した港湾整備の仕組みを導入

1999年：「民間投資法」が制定され、民間による港湾開発事業の促進

国際港湾競争の激化、船舶の大型化、港湾民営化への流れ

2003年：港湾の政府管理体制から港湾公社(※)・民間企業への転換

【根拠法】2003年港湾公社法制定。港湾利用者の需要の変化、国際物流環境の変化等に柔軟に対応できる港湾運営システムの確立が目的。

【釜山港湾公社の設立】2004年、釜山港湾公社(BPA)が政府の100%出資によって設立。2005年には仁川港湾公社が設立、他の主要港湾も順次公社化を進める予定。

※港湾公社：港湾公社法に基づき、港湾を経済力のある海運物流の中心基地として育成するために設立された特殊法人。

②. 具体的な取組内容

(1) 集貨

貨物需要の創出（集貨）のために、船社とターミナルオペレーター向けの支援策も充実しており、船社とターミナルオペレーターに対して積替貨物の増加量に対して報奨金を支給するなどの支援を行っている。この支援額は年間約40億円に達する見込みである。

釜山港湾公社による積替・集貨支援策(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> ○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>	約155億ウォン (約14億円)
		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>	
	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社に対し、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				

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・集貨支援総額は、約40億円/年以上に達する見込み

図 2.22 船社やターミナルオペレーターに対するコンテナ積替・集貨支援策

(2) 創貨

また、貨物需要の創出（創貨）のために、港湾背後地への流通加工系企業の誘致を強力に進めており、支援策としては、「低廉な用地の提供」、「法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除」、「関税制度の優遇」を行っている。進出企業の中には、日本資本の企業もあり、釜山港トランシップの利便性向上に寄与している。

〈支援措置の例〉

- ・低廉な用地価格
- ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
- ・関税制度の優遇（原料課税、製品課税の選択が可能等）

強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の物流団地



釜山新港背後の流通加工団地

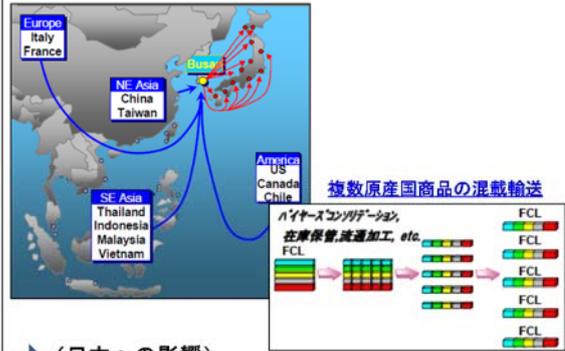
■ 運営中	170ha
■ 2015年までに供用	249ha
■ 2020年までに供用	525ha
合計	944ha

〈釜山新港背後団地の物流企業例〉

- ()は資本参加日本企業名
- > BIDC (DATJAPAN、福岡運輸)
 - > KCTC&NYK Logistics (NYK)
 - > 大韓通運BND (初村第一倉庫)
 - > MS Distripark (セイノーロジクス)
 - > Fuji Global Logistics (富士貿易、富士物流)
 - > (千趣会)

(事例)A社の釜山港の保税倉庫

- ・韓国企業との合併会社を設立
- ・釜山港のFTZ内で保税倉庫による事業を展開
- ・保税倉庫に海外産品を集約し、加工後に日本の最寄り港へ揚陸



（日本への影響）

- ・基幹航路の貨物量減による国際競争力の低下 等

図 2.23 釜山新港における貨物需要の創出

(3) 競争力強化

釜山港では、コンテナ取扱個数の増加に対応するため、釜山新港の整備が着々と進められている。すでに、水深 16m 以上の大水深岸壁が 23 バース（うち、多目的ターミナルが 1 バース、RORO が 1 バース）が供用中（2012 年（平成 24 年）1 月）であるが、全体計画によると、2020 年（平成 34 年）までにコンテナバースとしては 38 バースが整備される（年間取扱能力は 1,580 万 TEU）。さらに、ターミナル背後一帯に約 300 万㎡の大規模国際物流団地を開発中であり、うち、200 万㎡の利用者が決定している（2014 年（平成 26 年）現在）。



図 2.24 釜山港（釜山新港コンテナターミナル）の概要

なお、釜山港は我が国の国際コンテナ戦略港湾に比べて、下表に示すとおり、コスト、リードタイム、ターミナル能力において優位にある。

表 2.7 釜山港と国際コンテナ戦略港湾の対比

	釜山港	国際コンテナ戦略港湾 (阪神港、京浜港)
コスト	○ (京浜港を100とした場合、釜山港は60)	△ →国有港湾施設の港湾運営会社への直接貸付け →集貨インセンティブへの国費支援
リードタイム (航路便数)	○ (北米:35便/週、欧州:6便/週)	△ (北米:24便/週、欧州:2便/週) →国際フィーダー航路への支援 →「集貨」「創貨」「競争力強化」による基幹航路誘致
コンテナターミナル の24時間対応	○	△ (沿岸荷役は24時間対応済み。ゲートは原則8:30～20:00(一部予約による時間外対応を実施)) →ゲートオープン時間拡大への国費支援
大水深 コンテナターミナル	○ (平成32年までに38バース整備)	△ (平成24年時点で3バース) →平成28年度までに12バース整備
運営体制	○ (釜山港湾公社(BPA:国が100%出資)が運営)	○ (港湾運営会社が運営、 阪神港の港湾運営会社には国が1/3超を出資)

第3章 国際コンテナ戦略港湾政策の背景と概要

1. 国際コンテナ戦略港湾政策の背景

1) 我が国コンテナ港湾の課題

①. 基幹航路寄港便数の減少による問題点

我が国では、バブル崩壊後の長引く景気低迷や急速に進む円高の影響等により、国内企業立地件数は低迷を続けており、国内企業立地件数の低迷は、雇用者数や各自治体の税収を通じて地域経済に大きな影響を及ぼし、マクロ経済で見た場合にはGDP（国内総生産）や税収の減少、雇用環境の悪化につながる。

こうした中、政府としても国内企業立地件数の低迷や国内産業空洞化への懸念を強め、平成19年4月に「企業立地促進法」が成立し、地域の強みと特性を踏まえた個性ある地域の産業集積の形成、活性化を目指すとした。また、平成22年10月には国内投資促進円卓会議（議長：経済産業大臣）が「日本国内投資促進プログラム」を策定し、企業の立地や投資の障壁を除去し、企業の負担を軽減すること等が打ち出されたほか、特に平成23年3月の東日本大震災の発生以後、国内企業立地を促進する各種予算措置も順次講じられており、国内立地減少の下支えをしている。

一方、企業としては、グローバルな競争下での合理的な選択の結果として、国内から海外、とりわけ賃金の安い新興国へ生産をシフトする動きが続いている。

このような背景の元、国内に立地し海外と貿易を実施している荷主の意見を聞くと、我が国に寄港する基幹航路（欧州航路、北米航路）の重要性、釜山港トランシップの問題点を切に訴えており、荷主は、リードタイムやサービス水準の観点から基幹航路サービスを望んでいることが分かる。

表 3.1 基幹航路の重要性（釜山港トランシップの問題点）に関する荷主の意見①（航路別）

基幹航路の重要性（釜山港トランシップの問題点）に関する荷主の意見①（航路別）
<p>【欧州航路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 欧州航路については、我が国の地理的状況から、北米航路ほどの直接寄港を確保することは困難であることは言うまでもないが、それでも週に4便、寄港曜日が分散していれば<u>週3便の寄港が確保されていれば、直航航路の信頼性も含め考えると、欧州向け貨物を一定程度扱う我が国立地企業にとっては、十分に利用に値する。</u> ○ しかしながら、<u>我が国への寄港が週2便</u>（3便以上あっても曜日が重なっている場合は同様）<u>に減少すると、定期的な輸出のサプライチェーンを確保するには、諸外国の港での接続便（海外トランシップ）を併用せざるを得なくなる</u>が、この場合、寄港地の関係で欧州の港に着く日が重なる、場合によっては逆転してしまうこともあり、サプライチェーンのフリークエンシー・定時制が確保できず、我が国への直接寄港の優位性が得られにくくなる。 ○ すなわち、週3便から<u>週2便に減便すると、我が国に直接寄港する欧州航路が我が国立地企業にとって使いにくくなり</u>、諸外国での港での接続便へのシフトが進み始める可能性がある。さらに週1便になれば、経由便の利用が多くなり、日本発の直航便と経由便の使い分けオペレーションが難しくなり、（週1便程度の輸送しか必要としない荷主を除き、）直航便を利用するメリットが失われ、全数経由便を使うようになる可能性がある。（精密機械産業） <p>【北米航路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>北米航路の東航</u>は、京浜港でかつての26便から10便まで減少するとともに、伊勢湾、阪神港ではデイリー寄港が維持されておらず、<u>欧州航路並みの危機感</u>がある。ウィークリーで利用するような荷主の場合、現状でさほど不自由はないだろうが、<u>現状より減ると急に困る状況に陥る便数だと感じている</u>。北米航路は地政学的な優位性があることに甘えがあったが、そういう状況ではなくなってきており、<u>待たなし、スピーディーな政策の実現をお願いしたい</u>。（自動車産業）

表 3.2 基幹航路の重要性（釜山港トランシップの問題点）に関する荷主の意見②

基幹航路の重要性（釜山港トランシップの問題点）に関する荷主の意見②
<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>日本のサービスが一番信用できる</u>。「荷物を落とした」、「拾えなかった」等、<u>積み替え時のトラブルを考えると、よりきめ細やかに、正確にオペレーションしてくれる日本を使っていきたい</u>。（自動車産業） ○ そもそも釜山港を経由して北米へ貨物が輸送されていることは、特に<u>リードタイムの観点から適切ではない</u>。日本の港湾のサービスは信用でき、日本からの直送サービスを充実すべき。（精密機械産業） ○ 荷主の立場からすると、<u>欧州航路については便数が週2便</u>となっており、<u>香港等と比べ企業の立地環境として不利</u>になっていると感じている。（精密機械産業） ○ <u>シーズン性の強い製品</u>は、生産してから届けるまでが一定の期間に限られているので、<u>積み残しが致命的</u>になる。<u>釜山港</u>では、現在大量に荷物が集まっているので<u>ソフト面が追いついていない</u>。また、<u>釜山港</u>での船積みは、<u>韓国品が優先</u>して積まれており、<u>積み残しリスクがある</u>。実際、過去数回積み残されており、荷物を空輸するケースもあった。こういうリスクを回避するため、<u>釜山港のコストよりも、神戸港の間違いない品質を重視している</u>。（化学繊維産業） ○ 「速く、安く」を求めており、<u>母船が一番速いので母船にこだわっている</u>。特に<u>北米航路に危機感を持っている</u>。<u>日本から釜山港等を経由すると、釜山港での2、3日の折り返しの日数が余計にかかる</u>。東京からロサンゼルスは直航便で9日だが、4、5日の日数と輸送費が余計にかかり、<u>我々の競争相手である韓国や中国の企業との物流上のイコールフットINGが保障されなくなり、これは致命的</u>。（精密機械産業） ○ 北米、ヨーロッパ、日本、中国という大きな自動車市場を考えたときに、<u>わざわざ釜山港を経由して貨物を輸送しなくてはならないことに非常に違和感</u>がある。港の政策などによりぜひ改善していただきたい。（自動車産業） ○ リードタイムが海上にある部品在庫の金額に直結することを考えると、<u>キャッシュフローや金利負担的観点からも海上にある期間を短くしたい</u>。できれば、<u>価格も同時に達成したい</u>。<u>直航便で輸送の方がキャッシュフローの効果は大きく</u>、地理的な優位性を考えても、釜山港を経由することに疑問を感じる。（自動車産業）

以上の点から、我が国のコンテナ港湾におけるもっとも重要な問題点は、コンテナ基幹航路便数の減少が続いていることである。これらは、第2章で述べた通り、コンテナ船の大型化の進展や、船社間アライアンスの再編、釜山港等における競争力強化に向けた取組等、我が国港湾を取り巻く情勢の変化や厳しさが一層増したことから発生しているものと考えられる。

基幹航路の減少の直接的な影響は、他国の港湾を利用すること（海外トランシップの増加）による輸送コストの上昇である。これは、本来最も安価で短時間の直行基幹航路が減るといふサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送がトランシップ航路を選択せざるを得なくなり、直行基幹航路との比較による価格交渉力を失い、トランシップ航路の料金高騰を招くためである。日本から基幹航路が消滅し、日本発欧米向けの輸送手段がアジア主要港のみとなった場合、当該運賃が TEU あたり 1,000 ドル単位で上昇するとの船社意見もある（直航便の場合、約 3,000 ドル/TEU）。これにより企業の海外流出や輸入貨物の価格上昇などが生じやすくなる。また、基幹航路について海外港でのトランシップを利用する荷主は、リードタイムの延長や、積み替えによる荷痛みの発生、定時制が確保できない、貨物の追跡ができないなどの点で不安感を抱いている（釜山港トランシップ利用荷主）。さらに、我が国全体で見ると、輸出需要の減少と国内消費量の減少が関連産業に波及し、民間投資需要と雇用の減少が生じる。国土交通省港湾局の試算によると、基幹航路が喪失した場合は、民間投資需要が年間 4,000 億円減少し、国民の雇用が約 1.6 万人失われることとなる。

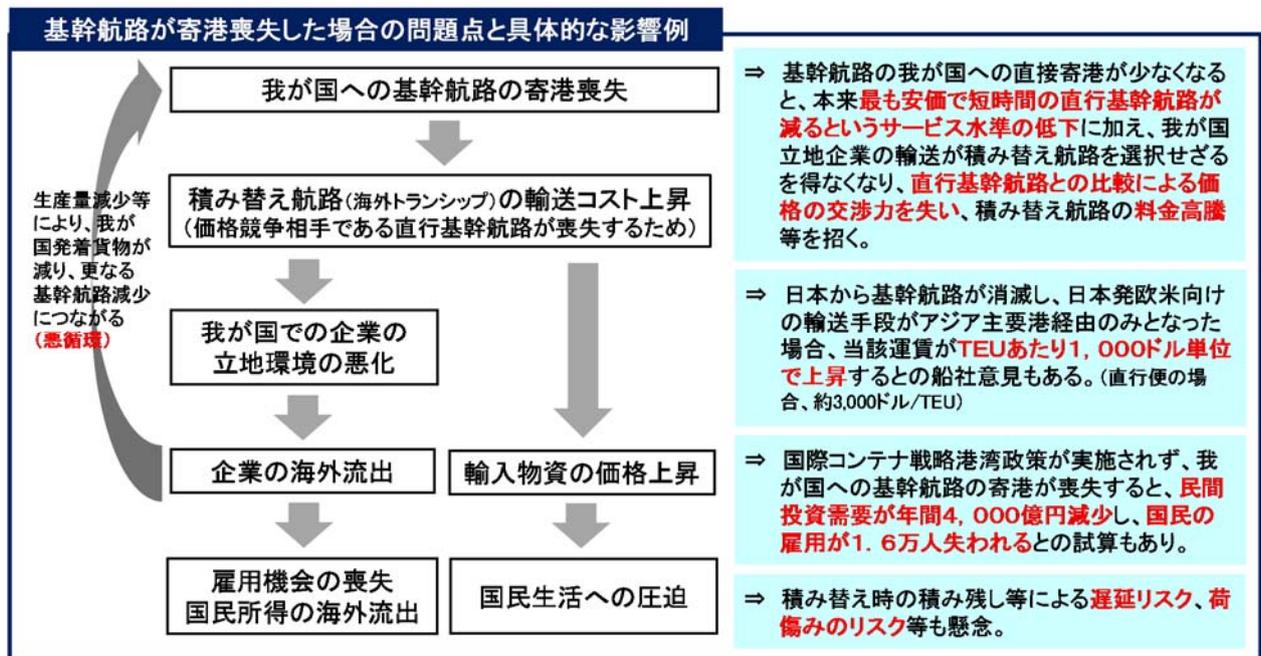


図 3.1 基幹航路の寄港喪失による問題点

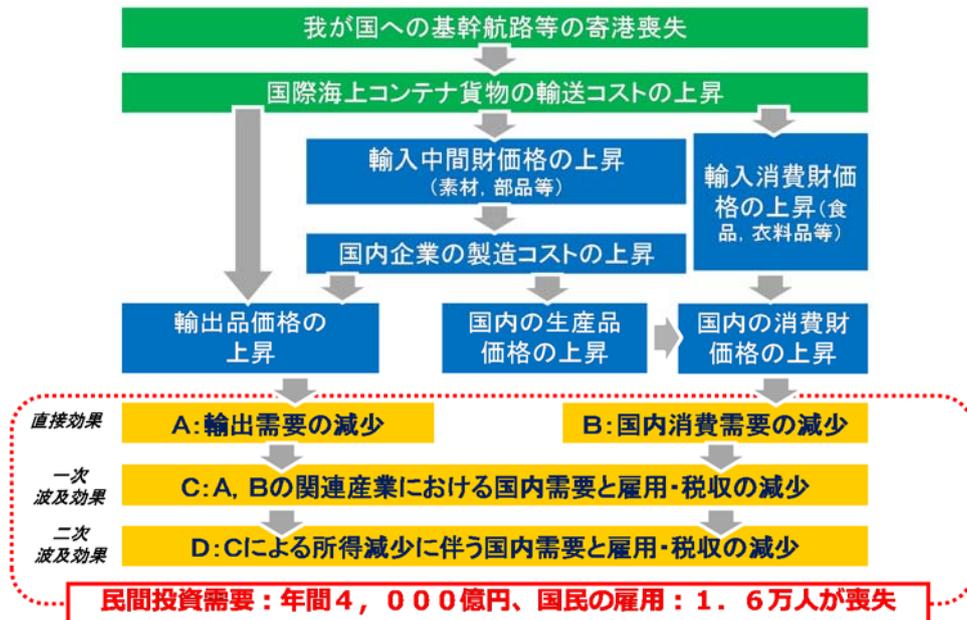
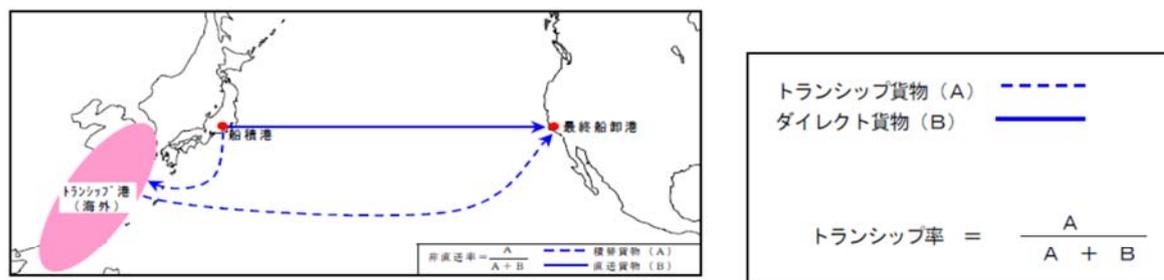


図 3.2 基幹航路の寄港がなくなることに伴う経済・社会的影響

なお、我が国における海外トランシップ率（日本を発着するコンテナ貨物のうち東アジアの主要港で積み替えられる貨物が占める割合）の推移を航路別に見ると、北米航路については、近年、トランシップ率の上昇に歯止めがかかっているものの、欧州航路については、この5年間のアライアンスの変化等もあり、平成20年の12.9%から24.6%に大幅に上昇している。



トランシップ貨物のイメージ（北米向け貨物の場合）



（参考）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ふ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。

資料：「平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省

図 3.3 方面別トランシップ率の推移

海外港湾でトランシップする場合の問題点について釜山港トランシップ利用荷主の意見を見ると、相手先までのリードタイムが長くなるや、荷傷みのリスク、定時制の確保、貨物の追跡ができない点などが懸念されている。

リードタイムが長い

- ▶ 納品先が現地印刷会社の場合、印刷スケジュールのため納期が厳しい。**横浜からなら香港まで2~3日**だが、**新潟から釜山トランシップだと1週間近く**かかり、急ぐ貨物では利用しづらい。(製紙会社:新潟県)
- ▶ 欧米向けの輸出のリードタイムは**阪神港利用(直航)の場合20日程度**、**釜山トランシップの場合1ヶ月程度**。(電子機械製造:徳島県)
- ▶ **直行航路が増えれば、リードタイムが短縮**でき、ひいては**在庫の圧縮**にもつながるので、**コストダウンが可能**になる。(自動車部品製造:秋田県)

荷傷みの可能性あり

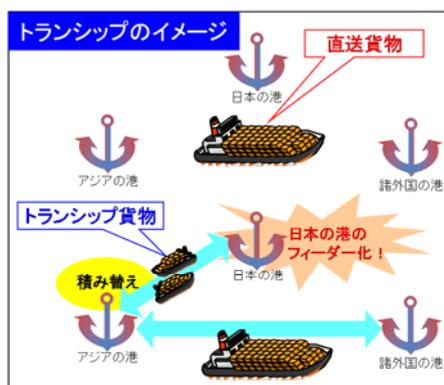
- ▶ 貨物が衝撃に弱いもの(ガラス製品)なので、**荷傷みの懸念のあるトランシップは利用できない**。(ガラス製造:大阪市)
- ▶ 釜山での**積替貨物がストックヤードに留め置かれ**、貨物が汗をかき、**機械部品がさびたことがある**。(樹脂製品製造:長野県)
- ▶ 荷主の多くが、いまだに**釜山トランシップに対して積み残し、破損、遅延等に対する不安を持っている**。(船社:東京都)

定時性が確保出来ない

- ▶ 韓国での**ストで定時性が確保できない**ことがあった。(金属精製:長野県)
- ▶ 釜山の**混雑で到着が遅れた**ことがあるため、今は**トランシップは使わない**。(金属製品製造:富山県)
- ▶ 年末等貨物が集中すると、トランシップ港の釜山港も**混雑し積み残しが発生**する。**スケジュールが一週間ずれてしまう**。(製薬会社:福島県)

貨物の追跡が出来ない

- ▶ トランシップで海外の港に滞留すると、**コントロールがきかず荷の状態がわからなくなる**のは**荷主として心配**なところ。(商社:宮城県)
- ▶ 釜山フィーダーで困るのは**コンテナの追跡ができない**こと。(船社:東京都)



フィーダー化: 港への基幹航路の大型船寄港がなくなり、海外の港でのトランシップを経た小型船による枝線輸送となること。

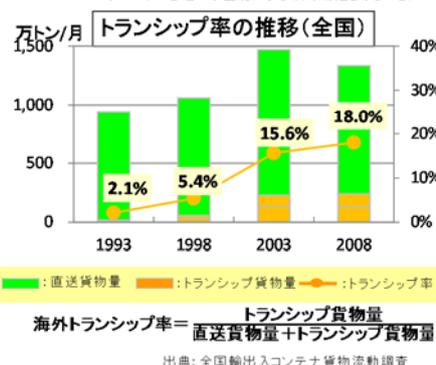


図 3.4 海外港湾でトランシップする場合の問題点 (釜山港トランシップ利用荷主の意見)

②. 基幹航路の維持・拡大に向けた我が国港湾の課題

基幹航路維持・増大に関する外航船社の意見としては、我が国の港湾における「貨物量の増加」と「利用コストの低減」が最重要と考えている。釜山港利用のコストと我が国港湾の利用コストの差が縮まれば、我が国港湾への寄港は増えるという意見である。これに加えて、基幹航路維持のためには、貨物量の確保が必要であると考えられている。

A社(外船社)

- アライアンス再編により、コンテナ船の大型化が進展し、日本への欧州基幹航路船は11,000~13,000TEUクラスになる。
- 欧州基幹航路に投入される11,000TEUクラスのコンテナ船の航路維持には、3,000TEU/週・便程度の集貨が必要。したがって、日本での集貨をいかに増やすかがカギとなる。
- 釜山フィーダーを日本フィーダーに転換する要因は、純粋にコストの問題。コストが下がれば今でも転換は可能。

B社(外船社)

- 積替港は、コストとリードタイムとの兼ね合いで決まってくるが、最も大きいのはコスト。
- 近隣の港湾と同程度の積替コストになれば、リードタイムの観点から日本の港湾が積替港として非常に優位な状況になる可能性がある。

C社(外船社)

- 東京港埠頭(株)と東京都からインセンティブをもらっており、これにより、コンテナ1本当たりにかかる運賃を軽減でき、競争力強化につながっている。

D社(邦船社)

- 船社としては輸送効率向上のために船舶を大型化させているが、日本の港湾の基幹航路を維持するとなると、貨物量を増やす必要がある。
- 北米航路には現在5,000~6,000TEUクラスを投入しているが、港湾の設備が整えば8,000TEUクラスを投入したい。
- 北米西岸航路の神戸港寄港は往路便のみであるが、安定した輸出貨物が確保できれば復路便を寄港させたい。

E社(邦船社)

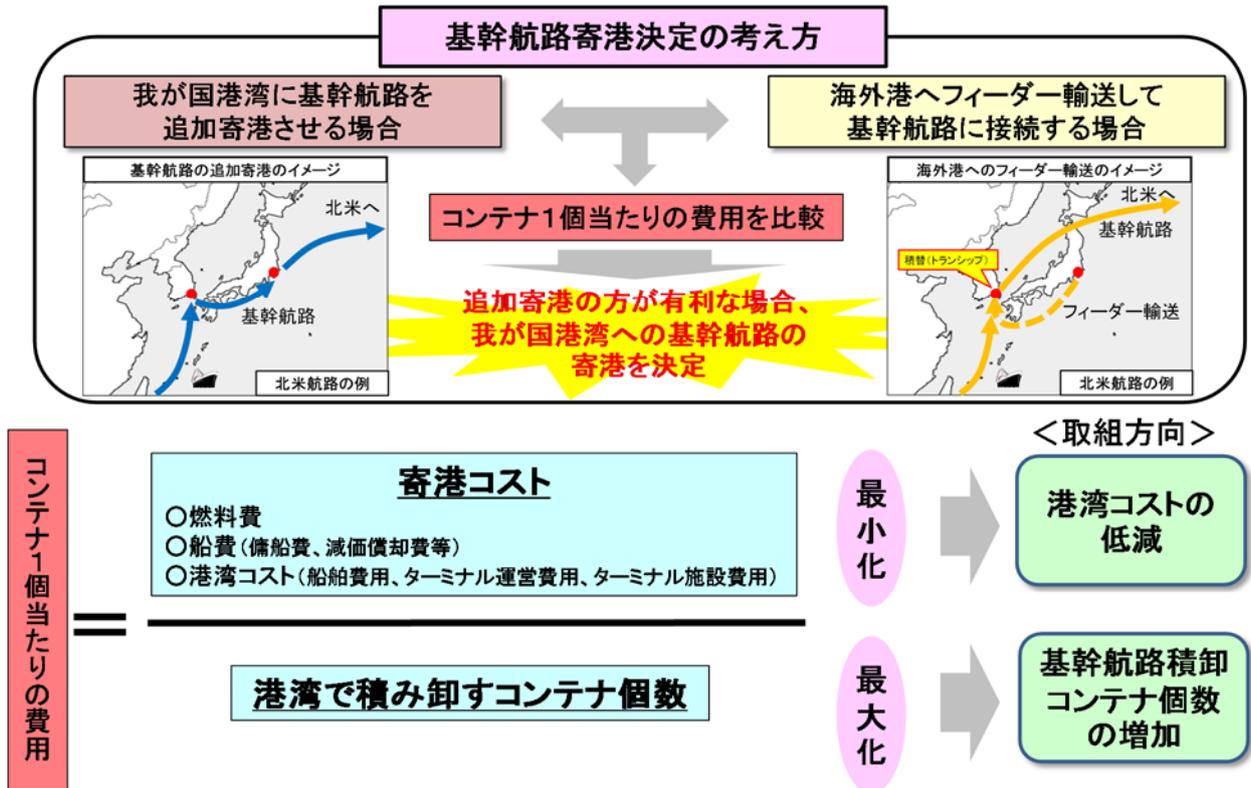
- 今後、航路サービスにおいて船舶が大型化することはあっても、小さくなることはない。
- これまで北米航路は6,000TEUクラスで十分と判断していたが、8,000TEUクラスとなる可能性がある。
- 日本ローカル貨物の需要がないと航路の増便は難しい。

船社関係協会

- カスケード現象が急速に進んでいき、欧州航路の7,000~8,000TEUクラスのコンテナ船は北米航路に移っていく。
- トランシップを京浜港、阪神港に持ってくるためのインセンティブとして、一番はつきりしているのはコスト。釜山港との差額を日本で持つ、若しくは安くすると、日本に来る船はある。

図 3.5 基幹航路の維持・拡大に関する船社の意見

船社が基幹航路寄港を決める場合の考え方は、コンテナ1個あたりの費用について、我が国の港湾へ基幹航路を寄港させる場合のコストと、海外港（例えば釜山港）へフィーダー輸送してそこで基幹航路へ積み替える場合のコストのどちらが低いかによって寄港を決めるというものである。この考え方に従えば、寄港コストを最小化すると共に港湾で積み卸しするコンテナ個数を増やさなければならない。



上記以外にも、大口荷主との関係、アライアンスの寄港地選択の考え方、他のアライアンスとの貨物獲得競争上の事情など、様々な要素を総合的に勘案し決定される。

図 3.6 船社における基幹航路寄港決定の考え方

以上から、我が国における基幹航路の寄港便数の減少の要因は「集貨力不足」、「創貨力不足」、「港の競争力不足」と考えられる。コンテナ取扱個数が急激に増加している釜山港を見ると、集貨力、創貨力、競争力の点で抜き出ており、我が国の港湾において「集貨」、「創貨」、「競争力強化」のための総合的取組が必要である。

(注) 釜山港のコンテナ取扱個数が近年急増していること、我が国の荷主において釜山港トランシップの利用が多いことから、特に第2章3. で記載した釜山港と対比するかたちで我が国港湾の課題をとりまとめている。

● 基幹航路便数の減少を、我が国の港湾の課題としてとらえると、

1. **釜山港**では、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が中心となり、大規模かつ多種・多様な積替・集貨支援策を実施している。 ⇒ **集貨力不足**
2. **釜山新港**では、①用地価格(賃貸料)の低廉化、②法人税・所得税一定期間免除など手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めており、我が国港湾は、**ロジスティクスハブ機能の面で大きく遅れ**をとっている。 ⇒ **創貨力不足**
3. 我が国港湾では、釜山港等と比べ、コンテナターミナルの岸壁水深や、ヤードの広さにおいて、**大型コンテナ船への対応が不十分**である。 ⇒ **港の競争力不足**

釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社が多種多様な積替・集貨支援策を実施。
 ・インセンティブ措置(増加量支援等)
 ・港費減免措置(積替ターミナル利用支援等)



釜山航路に就航している韓国船社コンテナ船

強力な企業誘致政策により立地が進む釜山新港背後の流通加工団地

釜山新港背後では以下のような優遇策により流通加工系施設が多数立地
 ・低廉な用地価格
 ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
 ・関税制度の優遇
 (原料課税、製品課税の選択が可能等)



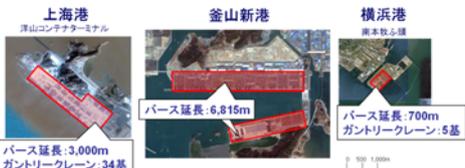
釜山新港背後の流通加工団地

コンテナターミナル規模の国際比較

【水深16m以上の岸壁数】

日本	韓国	中国	シンガポール
京浜 5	阪神 0	釜山 21	上海 16
			シンガポール 23 [※]

※: 10m未満のバースが含まれている可能性がある。
 出典: 各港HP、海運管理省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)



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

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の総合的取組が必要

図 3.7 我が国港湾の課題

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯

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て以降、ハード・ソフト一体となった国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。国際コンテナ戦略港湾政策の経緯と取組は以下のとおりである。

これまでの経緯・取組

- 平成21年12月 国際コンテナ戦略港湾検討委員会の設置
- 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25年7月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の設置
- 平成26年1月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会「最終とりまとめ」の公表
- 平成26年3月 港湾法改正(※2)(同年7月施行)

※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



【港湾運営会社の指定状況等】

阪神港 (神戸港、大阪港)	京浜港 (東京港、川崎港、横浜港)
<ul style="list-style-type: none"> ・特例港湾運営会社の指定 (神戸港・大阪港:平成24年10月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・特例港湾運営会社の指定 (横浜港:平成24年12月、川崎港・東京港:平成26年1月)
<ul style="list-style-type: none"> ・特例港湾運営会社の経営統合により設立された「阪神国際港湾株式会社」(平成26年10月)を港湾運営会社に指定(同年11月)し、国が出資(同年12月) 	

図 3.8 国際コンテナ戦略港湾政策の経緯と取組

平成21年12月に、国際コンテナ戦略港湾検討委員会を設置し、国際コンテナ戦略港湾の選定に着手した。国際コンテナ戦略港湾検討委員会の目的は、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なか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、スーパー中枢港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行うとともに、国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの実施状況のチェックを行うことである。

表 3.3 国際コンテナ戦略港湾検討委員会の概要

目的	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なか、 コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、スーパー中核港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行うとともに、国際コンテナ戦略港湾プロジェクトの実施状況のチェックを行う。
委員	<p><政府側> 国土交通大臣政務官</p> <p><委員> 木村 琢磨 千葉大学大学院専門法務研究科教授 久保 昌三 (一社)日本港運協会会長 高木 勇三 公認会計士・監査法人五大会長 竹林 幹雄 神戸大学大学院海事科学研究科教授 根本 勝則 (一社)日本経済団体連合会産業政策本部長 長谷川 雅行 (株)日通総合研究所顧問 前田 耕一 外国船舶協会専務理事</p>
スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年12月15日 第1回国際コンテナ戦略港湾検討委員会 ・平成22年 2月～3月 国際コンテナ戦略港湾公募(京浜港、伊勢湾、阪神港及び北部九州港湾が応募) ・平成22年 8月 3日 第7回検討委員会(国際コンテナ戦略港湾の計画書の採点等) ・平成22年 8月 6日 阪神港及び京浜港の選定を発表

平成22年8月、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」における評価の結果、「国際コンテナ戦略港湾」として、阪神港（神戸港、大阪港）と京浜港（東京港、川崎港、横浜港）の2港を選定した。応募4港湾の評価項目ごとの評点は下表のとおりであり、各評価項目の合計点において阪神港と京浜港が優れていた。

表 3.4 国際コンテナ戦略港湾検討委員会の概要

		配点	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州港湾
目標・位置づけ	基幹航路の維持・強化のため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること	350	297	163	291	123
	アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案内容の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確であること					
実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減	150	98	127	114	41
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約	150	120	48	119	26
	その他荷主へのサービス向上	50	33	39	38	33
	環境・セキュリティ	50	38	41	39	32
	戦略的な港湾経営の実現（施策）	100	54	53	81	7
実現のための体制	民の視点からの積極的な経営が可能であること	150	89	82	87	14
	コンテナ港湾を一元的に経営することが可能であること					
	そのための体制整備が具体的であること					
合計		1000	729	553	769	277

国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港及び京浜港は、全国に立地する数多くの企業に利用されており、その背後圏は、ヨーロッパ1国と同等の経済規模を有している。両港は東日本と西日本において、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として機能している。

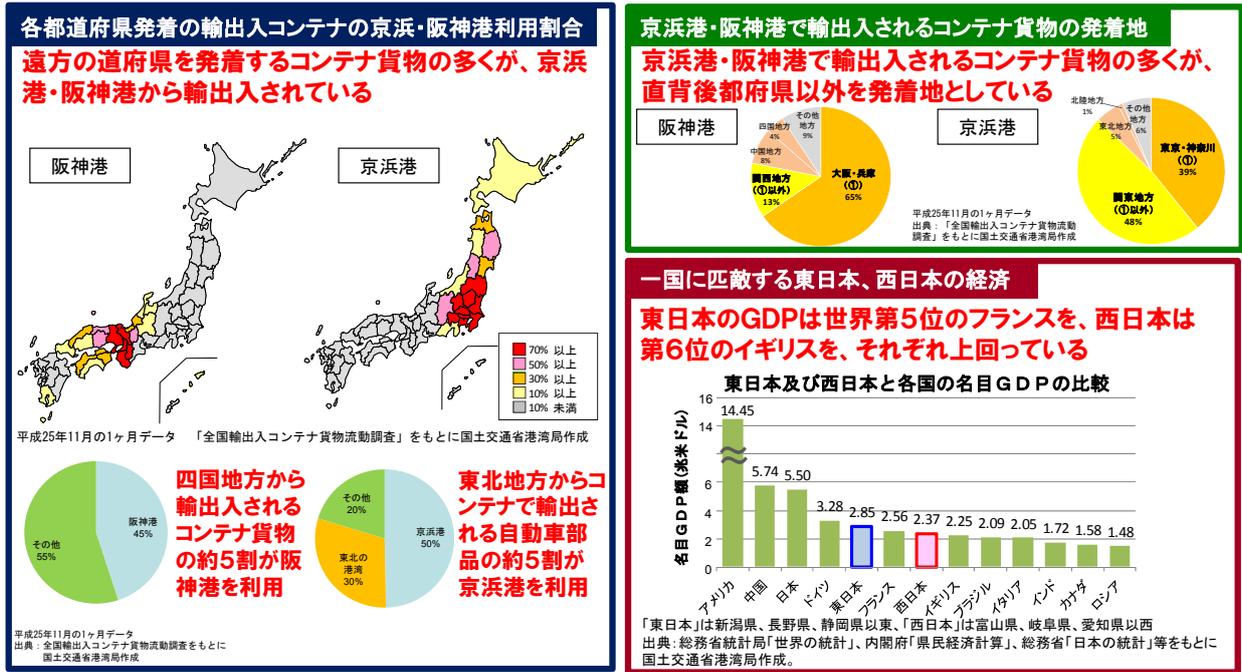


図 3.9 広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾

なお、国際海上コンテナ貨物取扱量の見通しについては、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（平成 26 年 12 月告示）において表 3.4 及び表 3.5 のとおり示されている。具体的には、阪神港においては 2008 年当時 400 万 TEU であるのが、2020 年には 600～750 万 TEU、2025 年には 650～850 万 TEU になると見込んでおり、京浜港においては 2008 年当時 696 万 TEU であるのが、2020 年には 800～1000 万 TEU、2025 年には 850～1150 万 TEU になると見込んでいる。

表 3.5 港湾貨物取扱量の見通し

	現 状 (2008年)	見通し	
		2020年	2025年
港湾取扱貨物	31億4610万ト	32億4000～ 34億1000万ト	33億5000～ 36億0000万ト
国際海上コンテナ	2億5130万ト	3億1000～ 3億3000万ト	3億3000～ 3億7000万ト
	1,713万TEU	2,100～2,600万TEU	2,200～2,900万TEU
内貨複合一貫輸送	8億510万ト	9億0000～ 9億3000万ト	9億1000～ 9億5000万ト

表 3.6 国際海上コンテナ貨物取扱量の見通し（単位：万 TEU）

	現 状 (2008年)	見通し	
		2020年	2025年
国際戦略港湾合計	1,096	1,400～1,750	1,500～2,000
京浜港	696	800～1,000	850～1,150
阪神港	400	600～ 750	650～ 850
その他	617	700～ 850	700～ 900
総合計	1,713	2,100～2,600	2,200～2,900

国際コンテナ戦略港湾の選定に続いて、法制面での整備を行うため、平成 23 年 3 月に港湾法を改正し、新たに港湾の種類として「国際戦略港湾」を規定し、あわせて港湾運営会社制度の創設などが制定された。当該法改正により、港湾の種類は、従来の「特定重要港湾、重要港湾、地方港湾」から「国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾」に改められた。当該法改正の主要ポイントは以下のとおりである。

【公布】平成23年3月31日 【施行】港湾の種類の見直し関係 :平成23年4月1日
 基本方針関係 :平成23年9月15日
 港湾運営会社関係 :平成23年12月15日

我が国の港湾の国際競争力の強化等を図るため、**港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加する**等の見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、これらの港湾におけるコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度を創設する等の所要の措置を講ずる。

選択と集中

○ 港湾の種類の見直し

我が国港湾の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改める。

○ 直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充

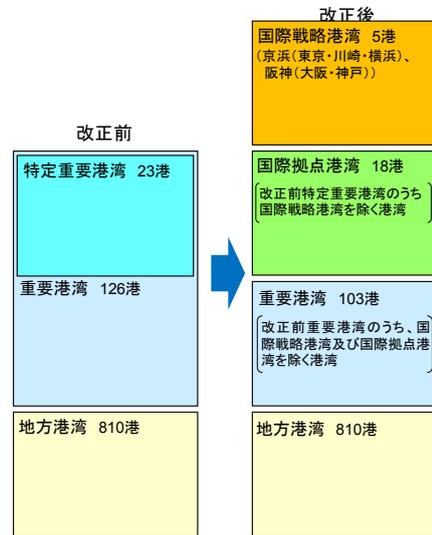
国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設(水深16m以上の耐震強化岸壁)について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10とする。これに付帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加する。(国費負担率は2/3)

○ 港湾運営会社制度の創設

港湾運営会社制度を創設し、国際戦略港湾及び国際拠点港湾に導入する。

○ 港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設

公社等に限定されていた無利子貸付金の貸付対象を国際戦略港湾及び国際拠点港湾における港湾運営会社に拡大する。



港湾の種類の見直し

図 3.10 港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律

港湾運営会社制度は、これまでの我が国において行われていた主として地方公共団体による港湾管理運営のうち港湾運営の部分、株式会社である港湾運営会社に担わせるものである。

これまでの我が国における地方公共団体による港湾管理運営では、港湾施設の使用料が条例で規定され、弾力的、機動的な料金設定が困難であることや、職員が公務員等であることによる自由な営業活動への制約等、港湾の激しい国家間競争を行うには十分な制度とは言い難かった。この点、港湾運営会社制度では、民の視点を活かした港湾運営により、船社や荷主等のユーザーの多様なニーズにきめ細かく迅速に対応するとともに、内外の広範な地域のユーザーに対し積極的な集貨・営業活動を展開することが期待されている。港湾運営会社による港湾運営の仕組みは下図のとおりである。

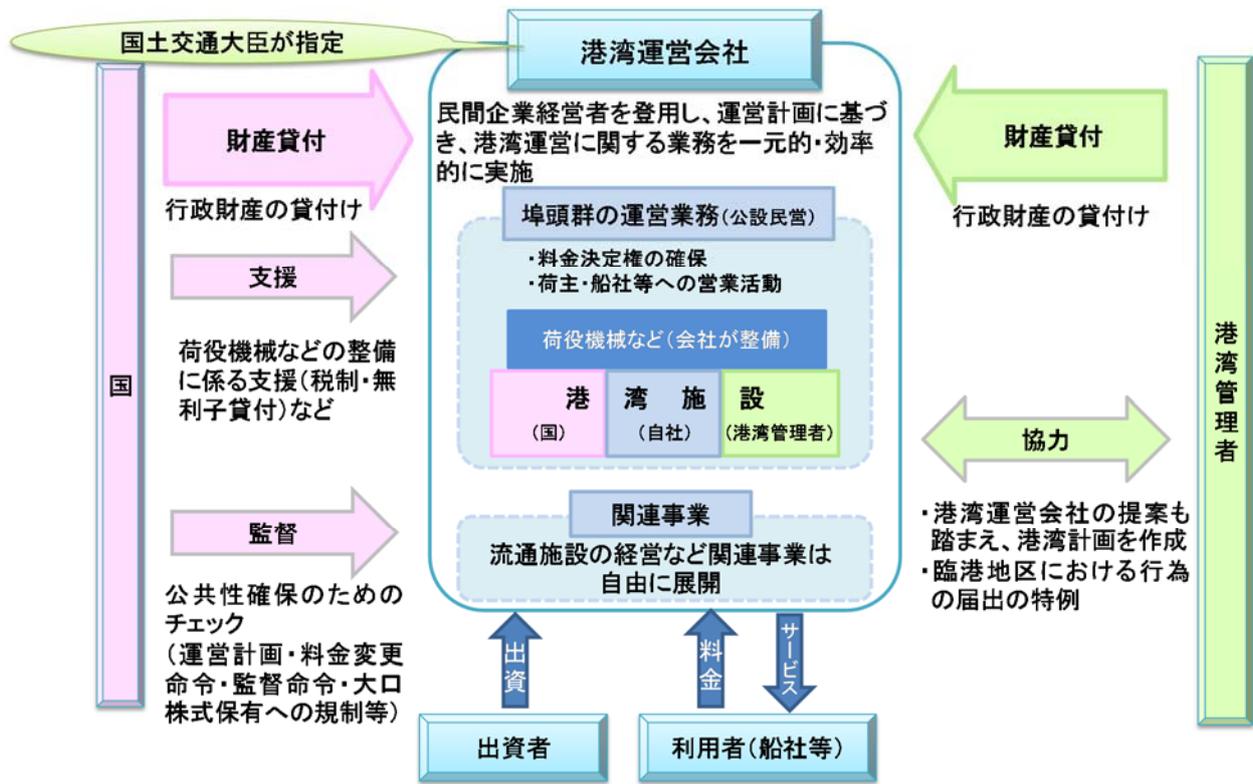


図 3.11 港湾運営会社による効率的な港湾運営 (国際戦略港湾)

港湾運営の港湾関連業務を民営化前と民営化後で対比すると下図のとおりである。

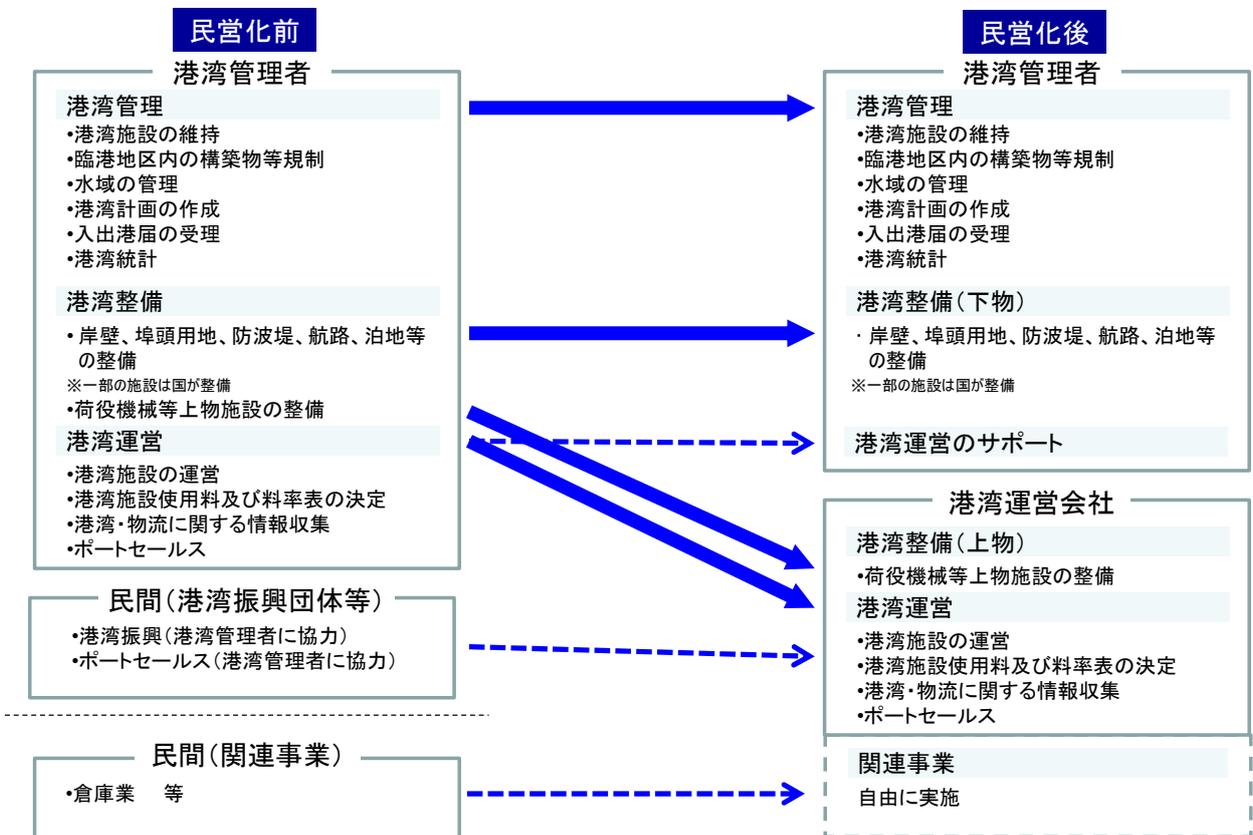


図 3.12 港湾関連業務の民営化前と民営化後の整理

国際コンテナ戦略港湾を選定して以降、大水深岸壁の整備や効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきたが、コンテナ船のさらなる大型化の進展と、船社間アライアンスの再編等、海運・港湾を取り巻く状況が猛烈なスピードで変化し、厳しさを増したことから、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を図るため、平成 25 年 7 月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、平成 26 年 1 月に「最終とりまとめ」を公表した。

平成 26 年 3 月には、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国の出資を可能とする等の条文を含む港湾法の改正が行われた。改正の目的は、国際戦略港湾の港湾運営会社への政府の出資により、港湾管理者や民間との協働体制を構築し、広域集貨など全国的課題に対応するとともに、会社の財務基盤を強化し、コスト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を目指すものである。さらに、無利子貸付制度の対象施設に、国際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により、国際戦略港湾の埠頭近傍への流通加工機能を備えた倉庫の誘致による貨物の需要創出を目指すものである。

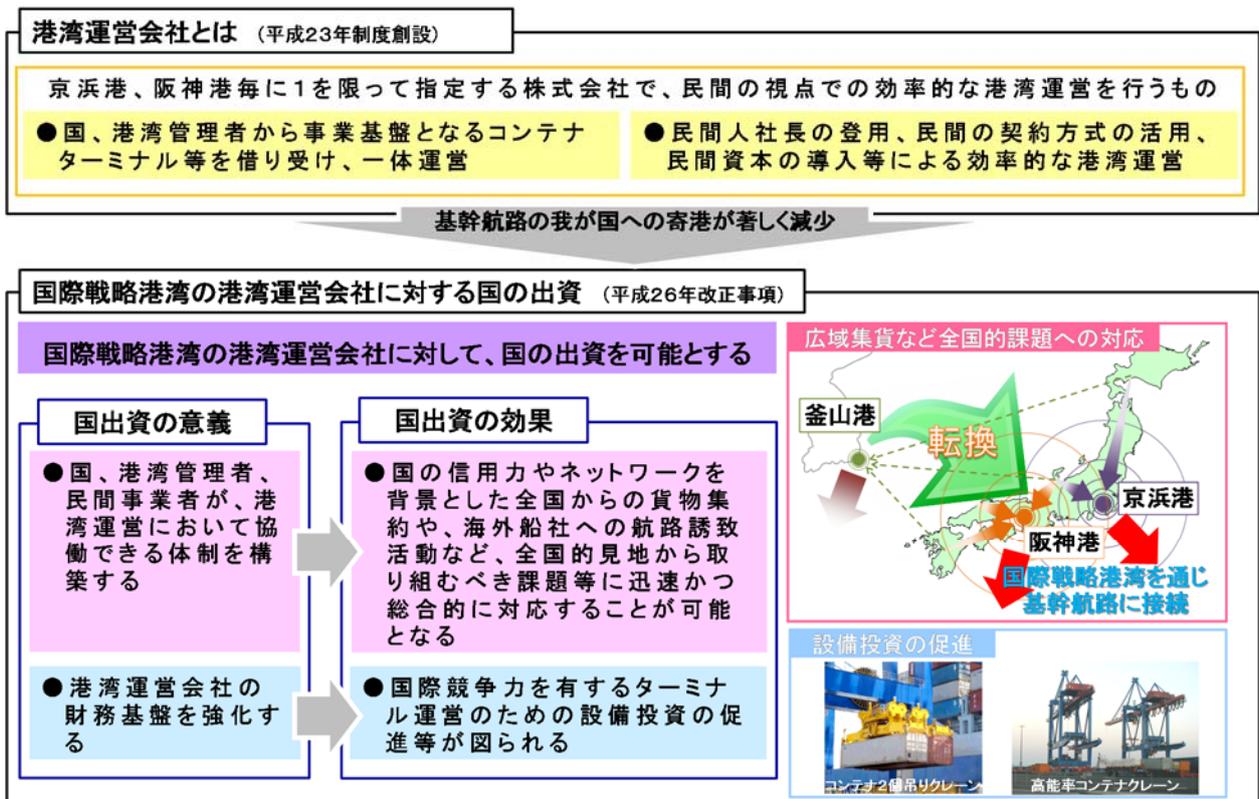


図 3.13 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国出資（平成 26 年港湾法改正事項）

阪神港においては、平成 26 年 10 月に神戸港と大阪港の両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、同年 11 月には同社を阪神港の港湾運営会社として指定し、同年 12 月には同社に対して国から出資を行い、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

京浜港においては、平成 28 年 1 月に、横浜港と川崎港で先行して「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立されたところであり、平成 27 年度内の港湾運営会社の指定と国出資に向けて、取組を進めているところである。

港湾運営会社への国出資の意義としては、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ことができる。また、港湾運営会社の財務基盤を強化することができ、その結果、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、全国的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とともに、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という効果が見込まれる。

3. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

1) 政策目的と政策目標

国際コンテナ戦略港湾政策の目的は、「国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大」である。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し、雇用と所得の維持・創出を図る。

なお、国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来もっと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。定量的な観点からは、第3章で述べたとおり、国土交通省港湾局の試算によると、基幹航路が喪失した場合は、民間投資需要が年間4,000億円減少し、国民の雇用が約1.6万人失われることとなる。

政策目標は、平成26年から概ね5年以内に、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。

さらに、平成26年から概ね10年以内に、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。

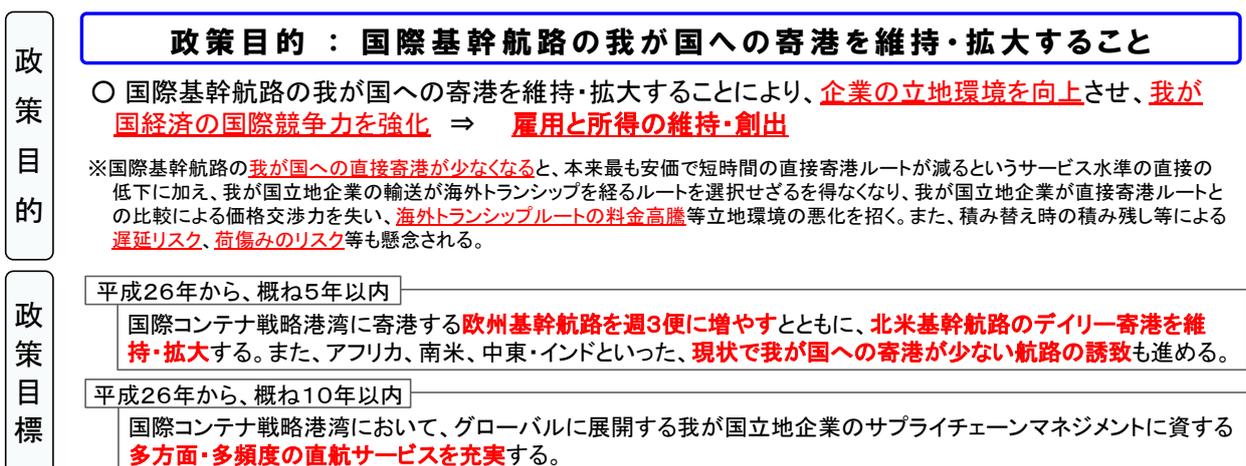


図 3.14 政策目的と政策目標

2) 政策体系

政策目標と政策目標達成のための施策として以下の3点を設定した。

- ① 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
- ② 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」
- ③ 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

これら3つの施策の実施により、港湾運営会社に対する集貨支援制度の活用や、コンテナ貨物の積替機能向上を図るための実証事業を実施することなどによる「集貨」や、国際コンテナ戦略港湾の近傍に立地する物流施設の整備に対する無利子貸付制度の活用によるロジスティクス・ハブ機能の集積を図ることなどによる「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備と、それら国有港湾施設を港湾運営会社に低廉な価格で直接貸し付けるとともに、港湾運営会社が複数ターミナルを一体運営することによるスケールメリットの発揮により港湾コストの低減を図ることなどによる「競争力強化」の取組により、「基幹航路積み卸しコンテナ個数の増加」と「港湾コストの低減」を実現し、政策目的の「我が国への基幹航路の寄港の維持・拡大」を目指す。

以上を踏まえた、国際コンテナ戦略港湾政策の施策体系、事業及び見込まれる施策効果は下図のとおりである。

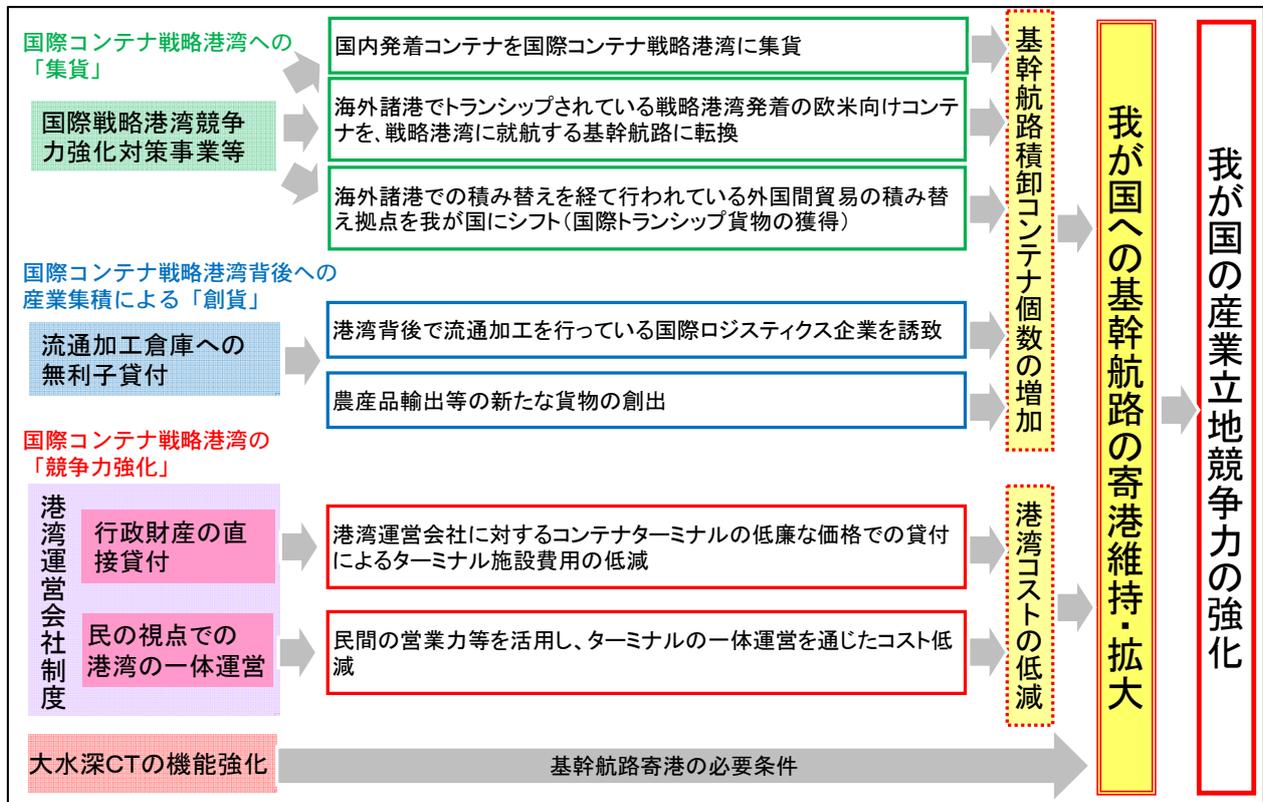


図 3.15 国際コンテナ戦略港湾政策の施策体系

なお、平成 26 年 3 月の港湾法の改正等により、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国の出資や、港湾運営の民営化のための港湾運営会社に係る固定資産税等の軽減措置等、港湾運営会社による効率的な港湾運営や、コスト競争力を有するターミナル運営による集貨、創貨、競争力強化のための支援制度が創設されている。

国際コンテナ戦略港湾に係る支援制度は下表のとおりである。

表 3.7 国際コンテナ戦略港湾に係る支援制度

支援制度等		支援内容	
予算	集貨	国際戦略港湾の経営統合した港湾運営会社が実施する集貨事業に関する補助制度	補助率 1 / 2
		国際戦略港湾に集貨する港湾の荷役機械等の整備に関する補助制度	補助率 1 / 2
		鉄道・運輸機構による共有建造制度を活用した内航船舶の建造に係る船舶使用料利率の軽減措置	国際戦略港湾に就航する内航フィーダーコンテナ船について 0.2%の軽減措置
	創貨	埠頭近傍の保管施設の建設等に対する無利子資金の貸付(国及び港湾管理者からの無利子貸付金の割合)	○ (最大 6 割)
	競争力強化	直轄事業の国費負担率(コンテナターミナルの耐震岸壁)	水深 16m以上 7 / 10 水深 14~15m 2 / 3 水深 12~13m 5. 5 / 10
		コンテナヤードの直轄事業化	国費負担率 2 / 3 (水深 16m以上)
		港湾運営会社に対する無利子資金の貸付(国及び港湾管理者からの無利子貸付金の割合)	○ (最大 8 割)
		港湾運営会社制度の導入	○
		港湾運営会社の指定	国土交通大臣
	港湾運営会社制度	港湾運営会社への国による出資	○
国有港湾施設の会社への貸付		国からの直接貸付	
税制	港湾運営会社の取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例	固定資産税 1 / 2 都市計画税 1 / 2	
その他	内航海運暫定措置事業の特例	○	

第4章 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況と評価

1. 評価の対象施策と評価の視点

国際コンテナ戦略港湾政策としてこれまで実施してきた「集貨」、「創貨」、「競争力強化」に関する施策を対象とし、それら施策の実施状況及び効果を評価の視点とする。

上記の評価の視点を踏まえ、統計データ、ヒアリング情報、関連記事等を活用して、国際コンテナ戦略港湾政策として実施した「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の各種施策の進捗、施策の効果について評価する。

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フィーダー機能強化事業の実施状況及び効果の検討 国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施状況及び効果の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 物流施設の整備の実施状況及び効果の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 大水深コンテナターミナルの機能強化の実施状況及び効果の検討 港湾運営会社制度の実施状況及び効果の検討 

図 4.1 施策別評価の視点

「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の各施策の実施状況を年度別に見ると下表のとおりである。

表 4.1 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況（総括表）

		平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	
			港湾運営会社制度等を盛り込んだ 港湾法の改正 【平成23年4月施行等】		国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 「最終とりまとめ」の策定 【平成26年1月】	港湾運営会社への国出資等を盛り込んだ 港湾法の改正 【平成26年7月施行】		
集貨	国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨	国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）の選定【平成22年8月】	国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業			国際戦略港湾競争力強化対策事業（集貨事業）		
	内航コンテナ船の競争力強化					国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業		
	鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進		国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業			国際戦略港湾競争力強化対策事業（集貨事業）		
創貨	戦略港湾背後用地への企業誘致に向けた支援措置の導入					国際コンテナ戦略港湾に立地する物流施設の整備に対する支援（無料子貸付）		
	国際コンテナ戦略港湾のコスト削減		高規格コンテナターミナルの整備および港湾運営会社への直接貸付け					
競争力強化	ゲート前渋滞の緩和		高規格コンテナターミナルの整備（コンテナ搬入容量の拡大）					
	コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大					国際戦略港湾競争力強化対策事業（渋滞対策事業）		
	高規格コンテナターミナルの整備		高規格コンテナターミナルの整備				国際戦略港湾競争力強化対策事業（渋滞対策事業）	
	統合する港湾運営会社の体制のあり方					港湾運営会社への国出資		
	今後の広域的な港湾運営・管理のあり方					阪神港の港湾運営会社設立	京浜港の港湾運営会社設立	

2. 戦略港湾への「集貨」の実施状況と評価

1) フィーダー機能強化事業

地方港から欧米基幹航路への輸送において、釜山など東アジア主要港でのトランシップ貨物を、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送へと転換するモデル事業を実施した（平成23～25年度）。モデル事業においては、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化に資する内航航路や鉄道路線を新規に立ち上げて集貨を進めるに当たり、集貨リスクを軽減するための費用を支援した。なお、平成25年度まで支援を行うことにより、平成26年度以降も自立的・持続的な運航を実現した。



図 4.2 支援対象の内航フィーダー航路・鉄道フィーダー路線

事業の効果として以下の3点が達成された。

- 新規に7航路(内航)・1路線(鉄道)を立ち上げ
- 内航船社による国内最大級の内航フィーダー船の新造・投入
- 釜山港等トランシップのうち約8万TEU(平成25年度)が国内港湾利用へ転換(転換貨物量は、平成23年度2.3万TEU、平成24年度5.9万TEU、平成25年度8.1万TEU、平成26年度9.5万TEUである)

また、内航船社によって大型内航船の新造及び投入がなされたほか、大船渡港への定期航路が復活など、国際フィーダー航路の拡充が図られた。

特に、八戸港においては、本事業によって京浜港との間に新規に国際フィーダー航路が開設され、その後も八戸港国際物流拠点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するなどの措置を講じた。これにより、八戸港は、内航航路のコンテナ貨物取扱量が大幅に増加し、平成 27 年のコンテナ貨物取扱量が過去最高を更新するなど、地方港においても効果が波及した。

2) 国際戦略港湾競争力強化対策事業（集貨事業）

平成 26 年度より、経営統合した港湾運営会社が実施する基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物の集貨のために実施する事業に対し、港湾管理者とも連携しつつ支援を行う「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施している。事業スキームは下図のとおりである。

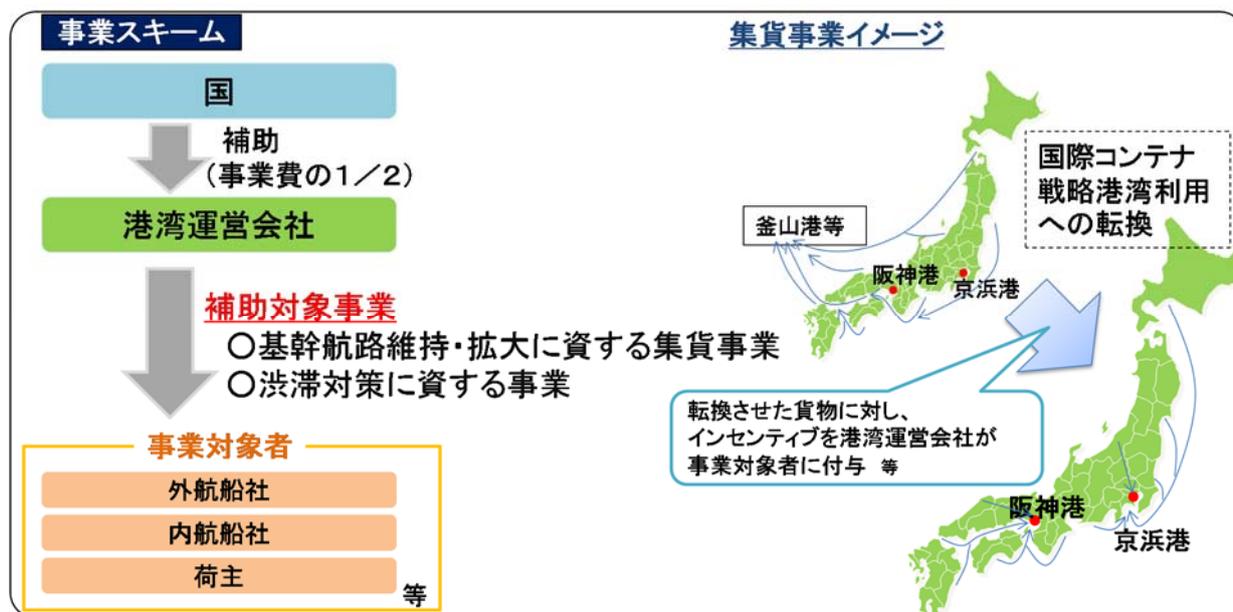


図 4.3 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援事業のスキーム

国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施期間（港湾運営会社の事業立ち上がり期間である平成 26 年度からの 5 年間）においては、国が補助を行うが、当該期間終了後は港湾運営会社による自立的・継続的な集貨活動へ速やかに移行することとなる。

港湾運営会社の経営基盤の安定により自立的・継続的事業の実施が可能となり、欧米基幹航路の定着等の実現が見込まれる。

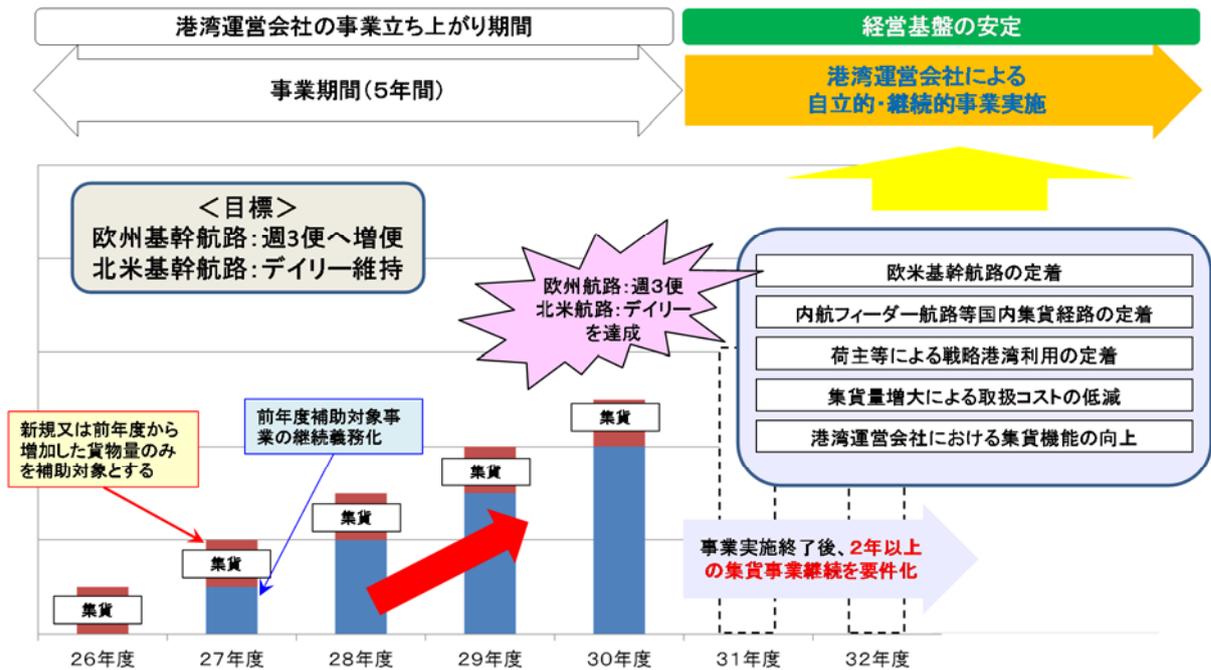


図 4.4 国際戦略港湾競争力強化対策事業の終了後の展開

なお、本制度は、経営統合した港湾運営会社にも適用可能な制度であり、平成 27 年 2 月時点では阪神港の港湾運営会社である「阪神国際港湾株式会社」のみで実施されているため、以下では阪神港での取組状況及び成果について記載する。

阪神港における国際戦略港湾競争力強化対策事業の成果として、西日本諸港における阪神港への国際フィーダー航路の寄港便数が増加している。具体的には、事業実施前（2014 年（平成 26 年）4 月）では週 68 便であったものが、事業実施後（2015 年（平成 27 年）3 月）では週 94 便となり、週 26 便（約 40%）増加している。これは即ち、西日本地域の荷主が、これまで釜山港等トランシップを利用していたものを、阪神港への国際フィーダー航路の利用に転換し、これに対応するため内航船社も阪神港への国際フィーダー航路の寄港便数を増加したものである。

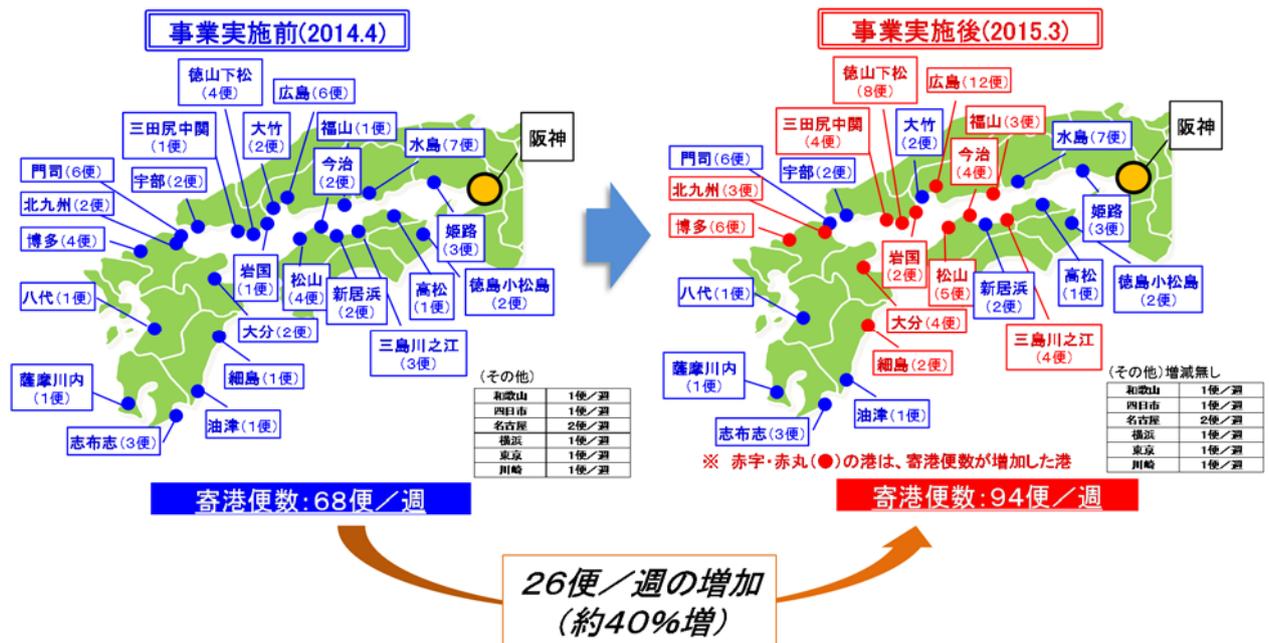


図 4.5 港湾運営会社に対する集貨支援の成果（内航コンテナフィダー網の拡大）

また、本事業を活用して、一部の船社が近海と国内港から貨物を集め、ハブとして阪神港利用を具体化するなどの動きもみられた。

本事業の実施により、国内外から阪神港への集貨が進められた結果、平成 26 年度においては約 13 万 TEU を集貨した。

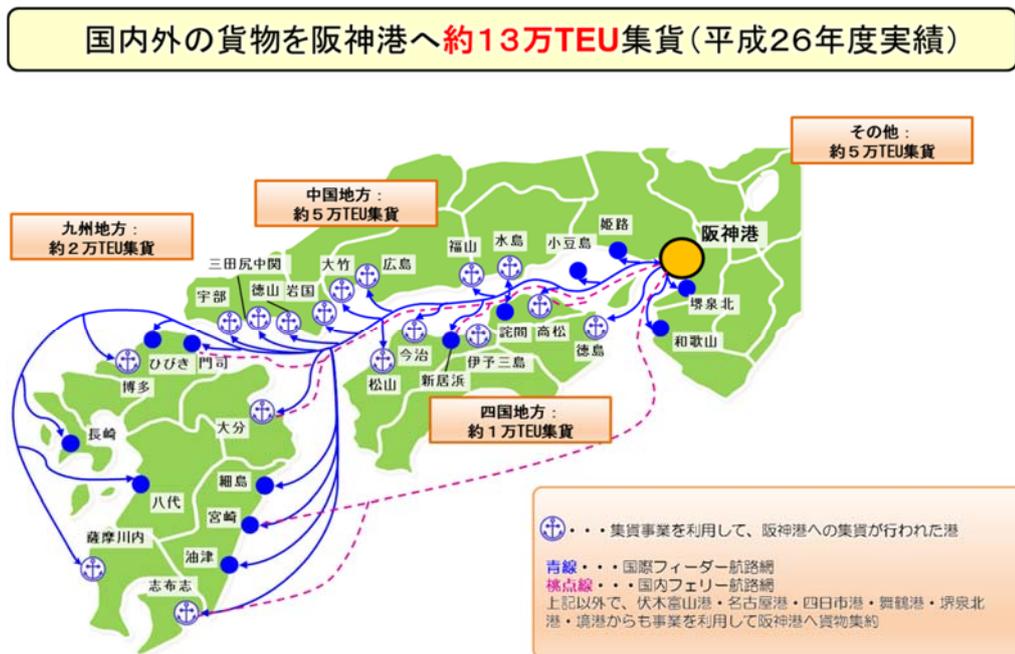


図 4.6 阪神港への国内外の貨物の集約

その結果、神戸港においては、平成 26 年の内貿コンテナ貨物量は対前年比 12.1% 増となり過去最高を記録したほか、神戸港全体（外内貿合計）のコンテナ取扱個数も 262 万 TEU と 3 年ぶりに増加し、262 万 TEU となった。

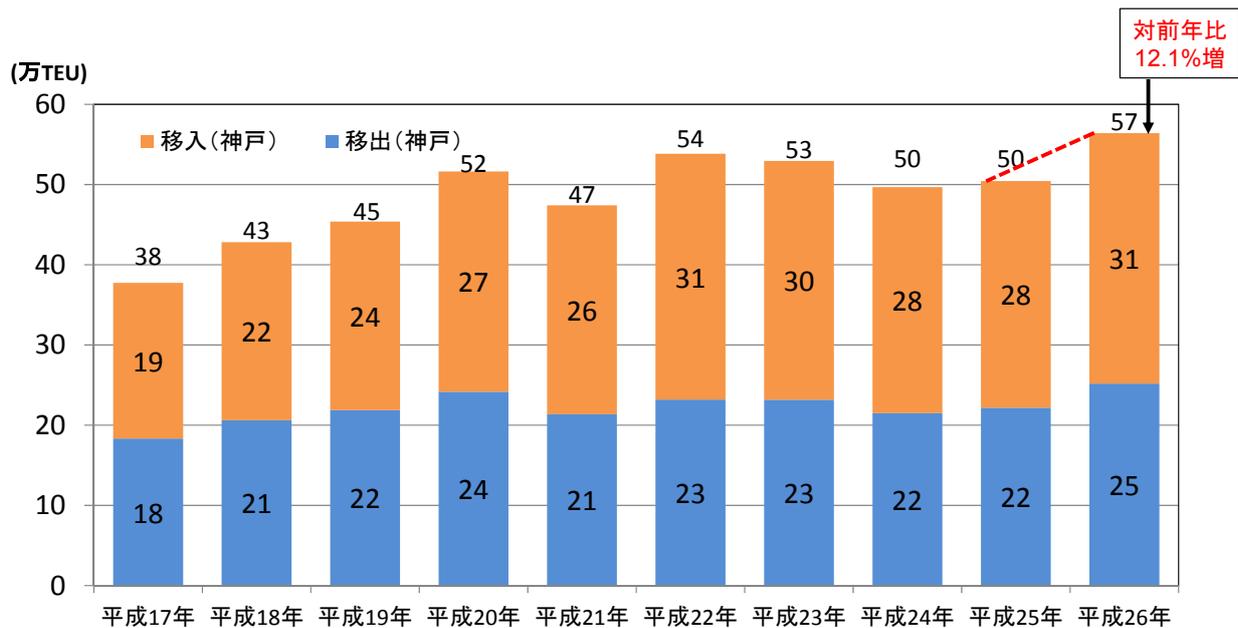


図 4.7 阪神港（神戸港）の内貿コンテナ取扱個数の推移

また、平成 27 年においても神戸港のコンテナ取扱貨物量は順調に推移し、同年上半期のコンテナ貨物取扱個数（外内貿合計）は前年同期比 4.1%増の約 136 万 TEU となり、阪神・淡路大震災のあった平成 7 年以降最高を記録するなど、本事業による成果が出ているところである。

さらに、神戸港の平成 27 年（1～12 月）のコンテナ取扱貨物量についても、外内貿全体で前年比 3.4%増加し約 271 万 TEU となり、阪神・淡路大震災以降で過去最高を記録した。内貿コンテナ取扱貨物量も前年比 4.7%増加の約 59 万 TEU となり、統計が残る 1967 年（昭和 43 年）以降過去最高を記録した。

なお、西日本の主要地方港発着貨物のうち釜山港トランシップ貨物が阪神港に集約された結果、釜山港トランシップ率が減少した（平成 25 年 10 月～平成 26 年 3 月と、平成 26 年 10 月～平成 27 年 3 月の比較）。

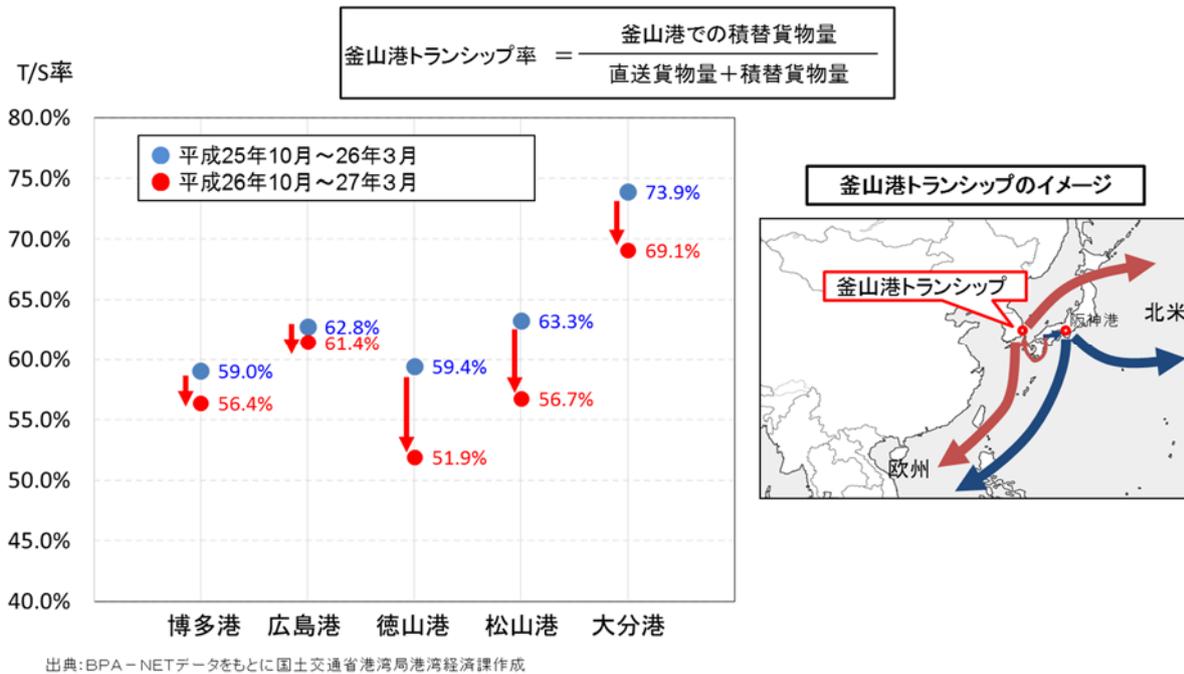


図 4.8 西日本主要港発着貨物の釜山港トランシップ率の減少

下表の阪神港利用者からのヒアリング結果にもあるように、本事業の活用により、釜山港トランシップ利用からコスト的に有利になったため、阪神港利用へ転換する動きが荷主やフォワーダー等で広がりつつある。

表 4.2 国際コンテナ戦略港湾利用への転換事例

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)

さらに、本事業による効果として、内航船社による大型内航コンテナ船の新造・投入などの新規投資・事業を誘発していることも挙げられる。井本商運の例では、平成25年10月以降、400TEU型の大型内航コンテナ船を「京浜港～北海道・東北航路」に投入し、平成27年12月には540TEU型の国内最大内航コンテナ船を「京浜港～阪神港～九州航路」に投入している。



図 4.9 内航船社による大型内航コンテナ船の新造と投入の動き

本事業の実施と並行して、全国の地方整備局の職員が荷主を個別訪問し、国際コンテナ戦略港湾への集貨協力依頼を行うとともに、荷主説明会や意見交換会を開催している。平成26年度は197社、平成27年度は234社（見込み）の個別荷主を訪問したほか、全国各地において荷主説明会・意見交換会を平成26年度は26回、平成27年度は16回（見込み）開催した。

また、港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社も、全国の荷主を個別に訪問し、阪神港の利用を要請しており、平成26年度は約800社に訪問し、約80社と契約した。このように、国際コンテナ戦略港湾への集貨を図るため、国、港湾管理者、港湾運営会社が協力し、オールジャパンの体制で、全国の荷主への働きかけを強力に進めているところである。

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(実績): **197社訪問**
平成27年度(見込み): **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(実績): **26回開催**
平成27年度(見込み): **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)



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年度実績
約800社訪問
約80社と契約

図 4.10 国際コンテナ戦略への集貨に向けた全国の荷主への働きかけ状況

京浜港においては、港湾運営会社の設立が当初計画より遅れていたため、本事業が実施できていないところであり、東日本を背後圏とする京浜港においても、東日本各地域から釜山港等においてトランシップされている貨物が一定量存在することから、港湾運営会社の指定後速やかに本事業を実施する必要がある。なお、平成28年1月に横浜港と川崎港で先行して「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立されたところであり、平成27年度内に港湾運営会社が指定される予定である。

3) 国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業

「国際戦略港湾競争力強化対策事業」と並行して、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」を平成26年度から実施している。

具体的には、内航船優先バースの確保、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）の支出、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を行っているところである。

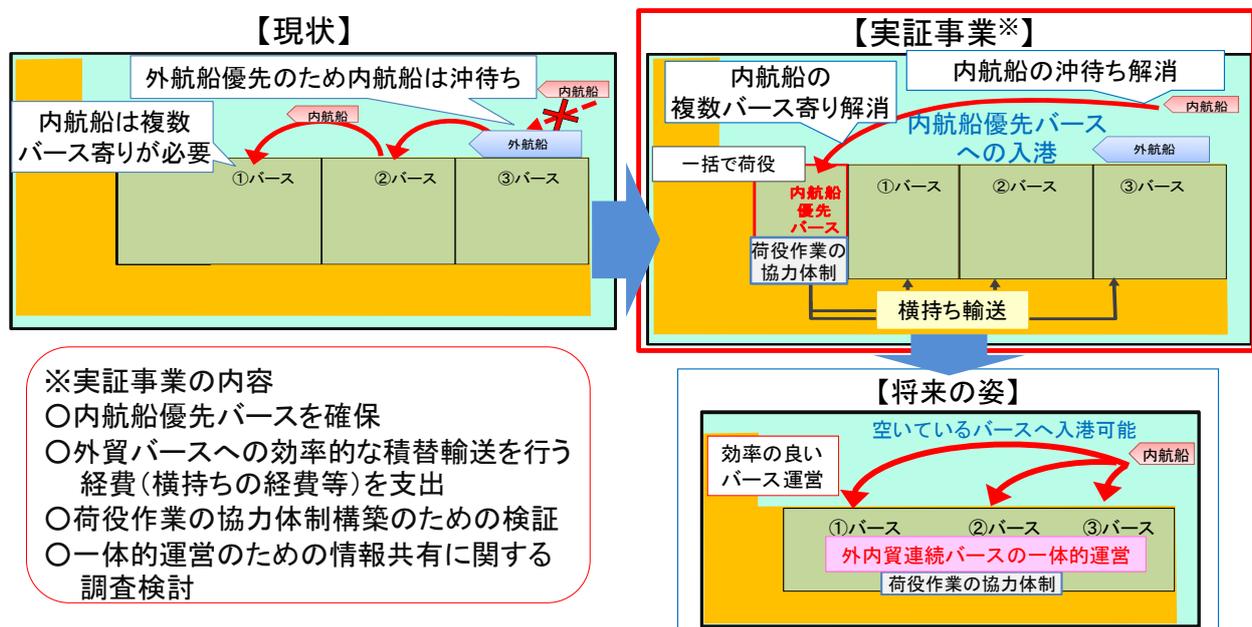


図 4.11 国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業

3. 戦略港湾背後への産業集積による「創貨」の実施状況と評価

1) 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

「創貨」の取り組みとして、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を行っている。

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ため、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）または保管施設（倉庫）を整備する民間事業者に対する無利子貸付を行っている（「特定用途港湾施設整備事業」）。

「特定用途港湾施設整備事業」の対象施設は、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）で、貸付比率は、国：港湾管理者：民間事業者＝3：3：4である。

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。（特定用途港湾施設整備事業）

【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】

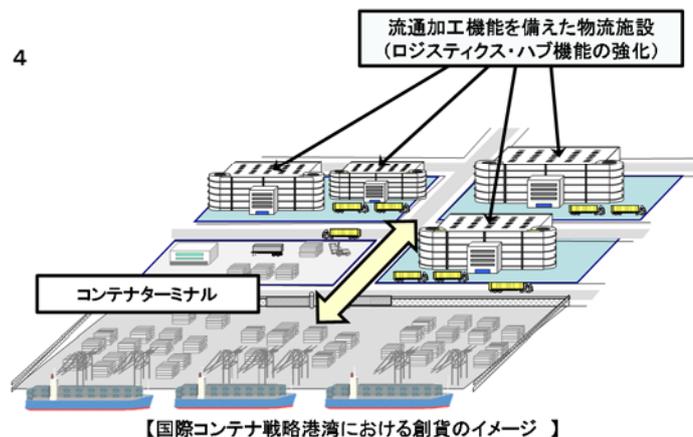
国：港湾管理者：民間事業者＝3：3：4



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】

図 4.12 「創貨」事業の概要（ロジスティクス・ハブ機能の強化）

また、港湾に立地する物流施設の再編・高度化を推進することにより、効率的な物流網の形成等を図ることを目的として、民間事業者を対象とする「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）」が創設されている。

この「港湾機能高度化施設整備事業」の効果としては、阪神港の事例として、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されたことにより、工場からの輸出用生産品の受入が増加し、神戸港においては年間 400TEU の創貨効果が見込まれる（平成 28 年度以降）。

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



図 4.13 神戸港における創貨の動き

港湾背後における物流施設の増加は、新たな雇用を生み出すとともに、港湾取扱貨物量の増加に寄与することで、港湾のもたらす経済効果を高めることに結びつく。さらに、港湾に依存あるいは関連する産業がもたらす付加価値による直接的な経済効果とそこから派生する波及効果は大きく、経済波及効果や雇用創出効果は、市や県の総所得・雇用者数の2割～4割、税収は3割～4割に及ぶと試算されている。

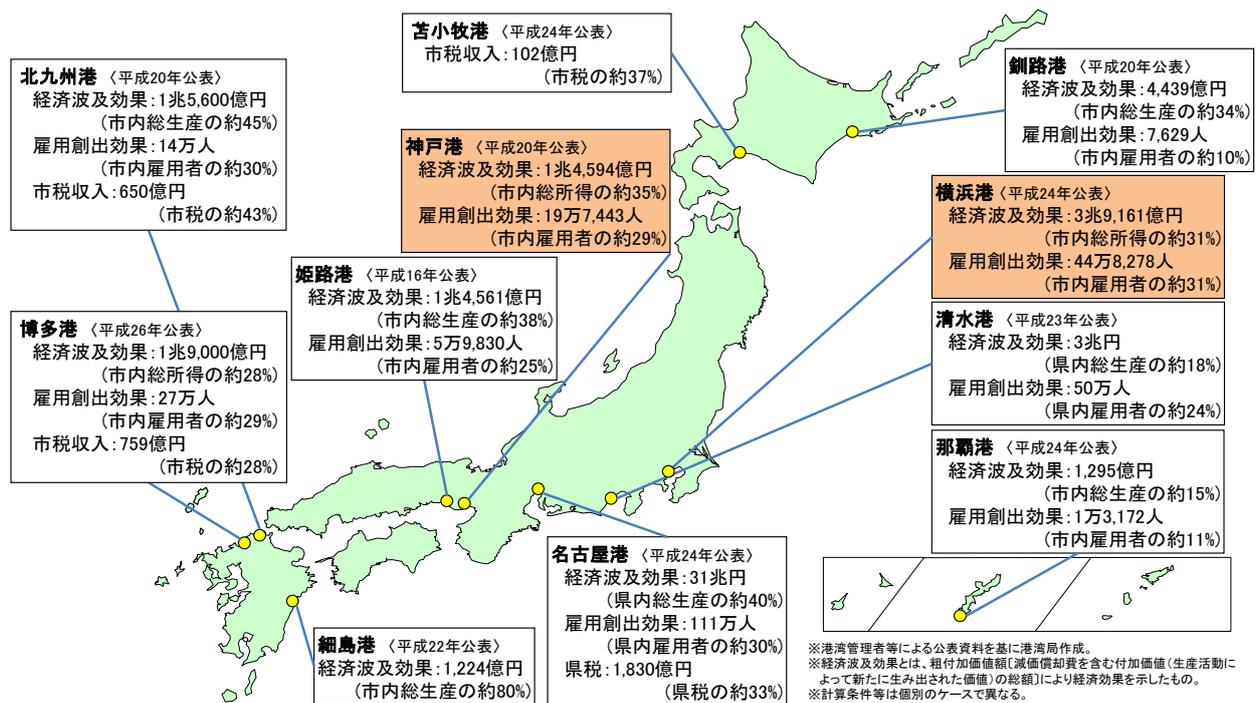


図 4.14 港湾の経済波及効果

4. 戦略港湾の「競争力強化」の実施状況と評価

1) 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

基幹航路維持のためにはコンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナルが必要であり、コンテナターミナルの機能強化が競争力強化へとつながる。

以上より、国際コンテナ戦略港湾における大水深・高規格コンテナターミナルの整備を進め、平成25年当時に3バースであったものを、平成28年度までに12バースとする予定である。具体的には、阪神港で5バース、京浜港で7バースを整備する予定である（国際海上コンテナターミナル整備事業）。本事業により、釜山港等東アジア主要港との大水深コンテナターミナルの観点における相対的競争力の改善が図られるとともに、基幹航路就航の大型コンテナ船の受入体制が整い、基幹航路の維持・拡大が図られる。

【平成27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バース整備予定
	京浜港	・3バース供用	・2バース供用	・2016年度までに3バース整備予定 (うち1バース供用済)

図 4.15 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状況

平成 27 年 4 月には、横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深 18m の大水深コンテナターミナルが供用を開始し、世界最大級のコンテナ船（18,000TEU 級）に対応できる体制が整った。

- 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
- 平成 27 年 4 月 1 日に暫定供用
(世界最大級の 18,000TEU 積みのコンテナ船の入港が可能に)

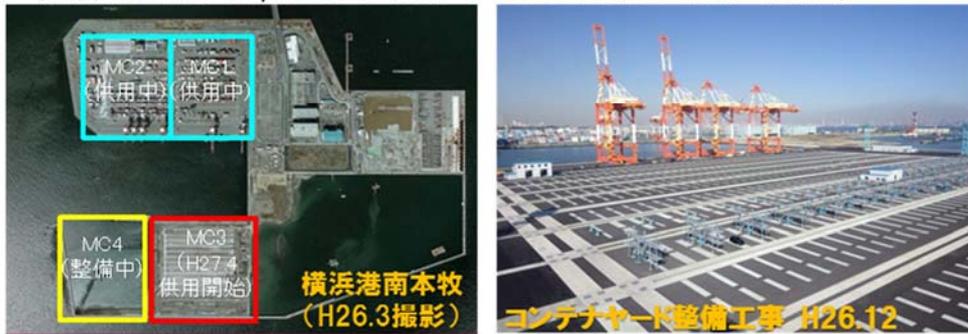


図 4.16 横浜港南本牧ふ頭における大水深コンテナターミナルの整備

2) 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

港湾運営会社への国の補助の活用事例として、「コンテナターミナルのゲート前の渋滞解消」がある。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上コンテナトレーラーを、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（阪神国際港湾株式会社に対する国の補助事業（「国際戦略港湾競争力強化対策事業（渋滞対策事業）」）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）を実施した。本事業により、平成26年12月以降、早朝時間帯（7:30～8:30）においては、最大延べ3.9kmの渋滞長を削減し、昼休み時間帯（11:30～13:00）においては、最大延べ10.1kmゲート前渋滞長を大幅に削減した。

【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>



【事業効果】ゲート前渋滞長を、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)削減の効果を発揮。

渋滞による外部不経済を解消し、国際コンテナ戦略港湾(阪神港)の国際競争力を強化

図 4.17 阪神港におけるコンテナターミナルのゲート前渋滞解消事業の概要

また、港湾運営会社によるコスト削減努力により、阪神港のコンテナターミナル料金が、2014年（平成26年）10月時点で、2002年（平成14年）に比べて50%減額された。これは、国際コンテナ戦略港湾の運営を港湾運営会社に移管したことで、ターミナル運営の効率化が図られ、ターミナルの賃借料を引き下げたことによる。

阪神国際港湾株式会社においては、今後も国や港湾管理者と協力しながら、インセンティブを利用した集貨事業に注力するとともに、ターミナル料金のさらなる低減を目指し、阪神港の港勢拡大と国際コンテナ戦略港湾政策の推進を図る方針を示している。

3) 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

平成 26 年の港湾法改正により、港湾運営会社への国の出資が可能となり、港湾運営会社の経営基盤の強化とともに、国際競争力を有するコンテナターミナル運営のための設備投資の促進等が図られるようになった。

阪神港においては、平成 26 年 10 月に神戸・大阪両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、同年 11 月には同社を阪神港の港湾運営会社として指定し、同年 12 月には同社に対して国から出資を行い、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

京浜港においても、平成 28 年 1 月に、横浜港と川崎港で先行して「横浜川崎国際港湾株式会社」が設立され、平成 27 年度内の港湾運営会社の指定及び国からの出資に向けて、取組を進めているところである。

平成 28 年度以降は、阪神港と京浜港の両港において、本格的に港湾運営会社が発足することにより、両港において広域からの貨物集約など、全国的見地から取り組むべき課題の解決に向けて強力に取り組む予定である。

「阪神国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 平成26年10月1日（11月28日に港湾運営会社として指定）
（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）
- ◆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）
- ◆出資比率 国(34%)、神戸市(31%)、大阪市(31%)、民間(4%)（合計14.6億円）
- ◆適用可能な制度 ①行政財産（国有港湾施設、港湾管理者が所有する港湾施設）の貸付け
②無利子貸付制度（最大8割）
③税制優遇措置（固定資産税・都市計画税1/2軽減）
④国出資（平成26年12月26日に出資）

「阪神国際港湾株式会社」の中期経営計画（基本戦略）

1. 戦略的かつ機動的な経営の実現
2. 集貨施策の強化と創貨
3. ターミナルの高規格化・効率化の推進
4. 組織力の向上
5. 社会に貢献する企業を目指して



阪神国際港湾株式会社のシンボルマーク

図 4.18 阪神港の港湾運営会社「阪神国際港湾株式会社」の概要

<p>所在地</p> <p>横浜市中区山下町2番地 (今後、横浜市内において移転予定)</p> <p>設立年月日</p> <p>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)が新設分割し設立 (港湾法に基づく特例港湾運営会社の指定 平成24年12月25日)</p> <p>事業の概要</p> <p>(1)横浜港、川崎港のコンテナターミナルの運営、整備計画の策定 (2)無利子貸付金を活用した施設整備 (3)国、港湾管理者等が所有するコンテナターミナル施設のユーザーへの一体貸付 (4)貨物集荷策、ポートセールス等の企画立案、実施等</p> <p>資本の構成</p> <p>資本金等 450,000千円 (出資者内訳) 横浜市 (100%) (港湾運営会社として指定後、第三者割当増資により国、川崎市、民間企業等が出資の予定)</p>	<p>組織の概要</p> <p>(1) 役員氏名</p> <table border="0"> <tr> <td>代表取締役社長</td> <td>諸岡 正道</td> <td>(N Y K K 船・ブ 船外貨物輸送(株) 代表取締役社長)</td> </tr> <tr> <td>取締役</td> <td>櫻井 文男</td> <td>(横浜港埠頭(株) 専務取締役)</td> </tr> <tr> <td>取締役</td> <td>伊東 慎介</td> <td>(横浜市港湾局長)</td> </tr> <tr> <td>監査役</td> <td>小出 重佳</td> <td>(横浜市港湾局副局長)</td> </tr> <tr> <td>監査役</td> <td>宇都木 朗</td> <td>(横浜市港湾局港湾経営部長)</td> </tr> </table> <p>(2) 社員数 16名</p>	代表取締役社長	諸岡 正道	(N Y K K 船・ブ 船外貨物輸送(株) 代表取締役社長)	取締役	櫻井 文男	(横浜港埠頭(株) 専務取締役)	取締役	伊東 慎介	(横浜市港湾局長)	監査役	小出 重佳	(横浜市港湾局副局長)	監査役	宇都木 朗	(横浜市港湾局港湾経営部長)
代表取締役社長	諸岡 正道	(N Y K K 船・ブ 船外貨物輸送(株) 代表取締役社長)														
取締役	櫻井 文男	(横浜港埠頭(株) 専務取締役)														
取締役	伊東 慎介	(横浜市港湾局長)														
監査役	小出 重佳	(横浜市港湾局副局長)														
監査役	宇都木 朗	(横浜市港湾局港湾経営部長)														

図 4.19 「横浜川崎国際港湾株式会社」の概要 (平成28年1月12日時点)

なお、港湾運営会社に対する国の出資の効果として、阪神国際港湾株式会社の川端社長は、「財務体質が強化されたことに加え、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」としている。

以上のように、国際コンテナ戦略港湾における港湾運営会社が本格的に始動することにより、釜山港における「釜山港湾公社」と比較しても港湾運営について遜色ない体制が整うことにより、相対的競争力が改善された。

5. 国際コンテナ戦略港湾政策の実施状況と評価のまとめ

中国の WTO 加盟以降のアジアを中心とした世界の海上荷動量の急増や、東アジア主要港における国家をあげての急激な港湾整備による規模拡大、コンテナ船の大型化の進展、船社によるアライアンスの再編など、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化している中、我が国への基幹航路の寄港状況は、欧州航路が週 2 便にまで減少するとともに、北米航路も製造業の輸出を支える東航の減少が著しい状況にある。

我が国に立地している産業にとって、国際物流に係るコストとリードタイムを最小化することは大きな命題であり、仮に我が国立地企業の物流が、釜山港等東アジア主要港でのトランシップが常態化すると、リードタイムの延長や積み替えによる荷痛みの発生、積み残しリスクなどが生じ、企業の海外流出が生じやすくなる。国内企業立地件数の低迷は、雇用者数や各自治体の税収を通じて地域経済に大きな影響を及ぼし、マクロ経済で見た場合には国内総生産や税収の減少、雇用環境の悪化につながる。

このため、低廉なコストを維持しうる基幹航路本船の直接寄港を確保し、さらに増やすこと、リードタイム短縮の観点からデイリー寄港を維持・拡大することは、国内に生産拠点を有し製品を海外に輸出する製造業を支えるために極めて重要であるとともに、我が国産業全体の国際競争力強化の観点から不可欠である。

近隣諸港との比較や荷主、船社へのヒアリングを通じ、我が国港湾への基幹航路寄港便数減少の要因は、「集貨力不足」、「創貨力不足」、「港の競争力不足」と考えられ、課題への対応については「貨物量の増加」と「港湾利用コストの低減」が最重要と考えられる。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」については、平成 25 年度までは「フィーダー機能強化事業」を実施し、平成 26 年度以降は「国際戦略港湾競争力強化対策事業」が実施されており、阪神港（神戸港）のコンテナ貨物取扱個数が増加するなど一定の効果があつたものと考えられる。他方、京浜港においては港湾運営会社の設立及び指定が遅れていることから本事業を実施できていない状況である。

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」については、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のために、「港湾機能高度化施設整備事業」が活用されている。

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」については、大水深コンテナターミナルの整備を進めており、特に平成 27 年 4 月には横浜港南本牧ふ頭において我が国最大となる水深 18m のコンテナターミナルが供用を開始し、世界最大級のコンテナ船（18,000TEU 級）への対応が可能となったほか、港湾運営会社によるコスト削減により阪神港ではターミナル料金の 50%低減を実現し、さらに、渋滞対策事業の実施によりコンテナターミナル前の渋滞を最大延べ 10.1km 削減するなど、一定の効果があつたものと考えられる。

国際コンテナ戦略港湾政策の「集貨」「創貨」「競争力強化」の 3 本柱の各施策の実施状況と評価の詳細について、下表に整理した。

表 4.3 政策評価のまとめ

政策・施策評価の視点	評価	
	施策・事業の実施状況	施策・事業の効果
国際コンテナ戦略港湾政策の目標 ～国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大	● 3つの施策を実施	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 欧州航路の週2便は維持。週3便への拡大（平成26年から概ね5年以内）は未達成 ▶ 北米航路のデイリーサービスは維持
戦略港湾への「集貨」	<ul style="list-style-type: none"> ● フィーダー機能強化事業 ● 国際戦略港湾競争力強化対策事業 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 新規に国際フィーダー7航路と鉄道フィーダー路線を立上げ ▶ 内航船社による大型内航コンテナ船の新造・投入 ▶ 釜山港等のトランシップ貨物のうち、平成25年度は約8.1万TEU、平成26年度は約9.5万TEUを国内港湾利用へ転換 ▶ 八戸港において、京浜港フィーダー航路の開設、内航貨物の増加を通じ、コンテナ貨物取扱量の過去最高記録を更新 ▶ 西日本諸港と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路便数が、事業実施前後で40%増加 ▶ 平成26年度は阪神港へ約13万TEU集貨し、神戸港のコンテナ取扱個数が増加 ▶ 西日本の主要地方港発着貨物のうち釜山港トランシップ貨物が阪神港に集約された結果、釜山港トランシップ率が減少 ▶ 内航船社による国内最大内航コンテナ船の新造・投入 ▶ 全国の荷主への個別訪問（セールス活動）を実施し、80社訪問、80社と契約（平成26年度）
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	▶ 阪神港（神戸港）背後において、物流施設を建設中。これにより年間400TEUの創貨効果が見込まれる（平成28年度以降）
戦略港湾の「競争力強化」	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 平成28年度までに大水深バースを京浜港で7バース、阪神港で5バース整備し、合計12バースとする。特に、横浜港南本牧ふ頭においては、平成27年4月に、我が国最大となる水深18mの大水深コンテナターミナルが供用開始し、世界最大級のコンテナ船の対応が可能に ▶ 阪神港のコンテナターミナルゲート前の渋滞を緩和（平成26年12月以降） ▶ 阪神港のターミナル使用料が50%低減（港湾運営会社制度の効果） ▶ 阪神港において「阪神国際港湾株」設立（平成26年10月）し、同社を港湾運営会社として指定（同年11月）、同社に対して国出資（同年12月）。京浜港においても平成27年度内に港湾運営会社を指定・国出資予定

なお、国際コンテナ戦略港湾政策の目標である「国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大」においては、政策の実施に伴い、阪神港、京浜港への貨物の集約が進んだことにより、G6、2M等の各アライアンスが欧州航路を続々と休止・減便するなかで、日本を寄港地を含む欧州基幹航路は便数を維持できている。

表 4.4 G6、2Mアライアンスの欧州航路ルート維持

【G6アライアンス】

航路名	寄港地	本年秋季以降の再編状況
Loop 1	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→ハンブルグ→サウザンプトン→ルアーブル→シンガポール→香港→神戸→	変更なし
Loop 4	寧波→上海→塩田→シンガポール→ポートサイド→ルアーブル→サウザンプトン→ハンブルグ→ロッテルダム→ポートサイド→ジェッタ→シンガポール→香港→寧波→	第42週(10月16日寧波発)を欠便
Loop 5	光陽→釜山→上海→寧波→塩田→シンガポール→ロッテルダム→ハンブルグ→サウザンプトン→シンガポール→光陽→	第43週(10月23日光陽発)を欠便
Loop 6	福州→高雄→廈門→南沙→蛇口→香港→シンガポール→コロンボ→サウザンプトン→アントワープ→ハンブルグ→ロッテルダム→ジュベル・アリ→蛇口→福州→	第37週(10月1日高雄発)を欠便
Loop 7	青島→上海→香港→塩田→シンガポール→ロッテルダム→ハンブルグ→グダンスク→ヨーテポリ→アントワープ→サウザンプトン→シンガポール→塩田→青島→	第41週(10月5日青島発)を欠便

【2M】

航路名	寄港地	本年秋季以降の再編状況
AE1	神戸→名古屋→横浜→寧波→上海→香港→塩田→タンジュンペラバス→コロンボ→フェリックストウ→ロッテルダム→ハンブルグ→ブレーメルハーフェン→ロッテルダム→ルアーブル→コロンボ→タンジュンペラバス→シンガポール→香港→塩田→神戸→	変更なし
AE5	大連→釜山→青島→寧波→上海→廈門→塩田→タンジュンペラバス→アルヘシラス→ロッテルダム→ブレーメルハーフェン→ヴィルヘルムスハーフェン→ロッテルダム→フェリックストウ→タンジェ→アルヘシラス→タンジュンペラバス→塩田→上海→大連→	変更なし
AE6	PSW→寧波→上海→廈門→赤湾→南沙→塩田→タンジュンペラバス→シーネス→ルアーブル→ブレーメルハーフェン→ハンブルグ→ロッテルダム→アントワープ→フェリックストウ→ルアーブル→ジョイアタウロ→サララ→タンジュンペラバス→赤湾→香港→塩田→廈門→PSW→	変更なし
AE9	寧波→上海→塩田→赤湾→タンジュンペラバス→バルセロナ→タンジェ→サウザンプトン→ルアーブル→アントワープ→フェリックストウ→タンジェ→赤湾→寧波→	9月14日付けで休止 季節運航へ
AE10	釜山→光陽→上海→寧波→塩田→タンジュンペラバス→フェリックストウ→ブレーメルハーフェン→グダンスク→オーフス→ブレーメンハーフェン→グダンスク→オーフス→ブレーメルハーフェン→ロッテルダム→シンガポール→塩田→香港→釜山→	変更なし

特に、横浜港においては、平成 27 年 10 月以降、マースク・ラインとMSCのアライアンスによる「2M」による北米航路（TP2）の東航の際の追加寄港の開始や、マースク・ラインによる南米西岸航路（AC3）への追加寄港の開始が決定されるなど、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めているところである。

以上のことから、国際コンテナ戦略港湾政策の「集貨」「創貨」「競争力強化」の施策については、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めていることから、一定の効果があったものと考えられる。

しかしながら、依然として海運・港湾を取り巻く状況は激しさを増しており、コンテナ船の大型化は 20,000TEU 級の超大型船の投入が見込まれるなど更なる進展が続いており、また、船社間アライアンスの再編による寄港地の絞り込みも激しさを増しており、我が国港湾と競合するアジア諸港も日々競争力を増している。こうした状況においては、現在実行している各施策を実行するだけでなく、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を、今後もスピード感をもって実行していく必要がある。その為にも、更なる荷役システムの高度化をはじめ、コンテナターミナルの更なる効率化や高度化に向けた取組を強化するなど、各施策を一層高度化していく必要がある。

第5章 今後の政策の方向性

1. 国際コンテナ戦略港湾政策の今後の方向性

国際コンテナ戦略港湾政策は、「民の視点」による効率的な港湾運営の実現を目指し、民間人経営者の登用や民間資本の活用等の取り組みを行ってきた。なかでも、阪神港及び京浜港の港湾運営会社においては、民間企業におけるトップマネジメントとしての企業経営の経験が豊かな人材を経営トップに登用することで、戦略的な集貨活動やポートセールスが展開されつつある。

他方、平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾選定以降、欧州航路アライアンスの再編（G6アライアンス）やメガキャリアによる新たなアライアンスの出現、さらにはトリプルE（18,000TEU級）に代表される超巨大コンテナ船の就航により、基幹航路の寄港地絞り込みや貨物の囲い込み等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化し、そして厳しさを増している。

こうした中、我が国への基幹航路の寄港状況を見ると、欧州航路が週2便にまで減少するとともに、北米航路も製造業の輸出を支える東航の減少が著しい状況にある。今後、仮にデイリー寄港が脅かされるまで減少した場合、我が国産業にとっては大変厳しい状況となるとの指摘もある。邦船社は日本が母港なので政策的に日本寄港を考慮するものの、外国船社も含めて寄港を引き続き維持していくためには貨物量の確保が急務である。

我が国に立地している産業にとって、国際物流に係るコストとリードタイムを最小化することは大きな命題である。仮に我が国立地企業の物流が、釜山港等東アジア主要港での積み替えを経ることが常態化すると、積み替え港が自国貨物を優先することによる我が国貨物の積み残しリスクが生じる。このため、低廉なコストを維持しうる基幹航路本船の直接寄港を確保し、さらに増やすこと、リードタイム短縮の観点からデイリー寄港を維持・拡大することは、国内に生産拠点を有し製品を海外に輸出する製造業を支えるために極めて重要であるとともに、我が国産業全体の国際競争力強化の観点から不可欠であり、国際コンテナ戦略港湾政策の着実な遂行により実現する必要がある。

我が国港湾における基幹コンテナ航路の寄港便数の減少という課題に対しては、引き続き、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を進め、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大の実現を目指す。

今後も政策の柱となる3つの施策の内容は以下のとおりである。

1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

基幹航路の寄港地決定においては、揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要である。

釜山港湾公社（BPA：国100%出資）が、年間約40億円以上もの積替・集貨支援事業を実施しているなか、国際コンテナ戦略港湾への集貨についても、立ち上がり時支援に留まらない強力な支援施策が必要である。また、より広範で多様な集貨活動を展開する観点からは、従来のような内航事業者のみを対象とした支援ではなく、外航船社、荷主等多様な主体に対する柔軟かつ効率的な支援を、引き続き行うことも必要である。なお、我が国における集貨支援事業（国際戦略港湾競争力強化対策事業）の予算額（事業費）は、平成26年度：27億円、平成27年度：29億円である。

加えて、釜山港フィーダー船に対するコスト競争力を強化し、内陸を含むより広域からの集貨を推進するため、内航海運、鉄道、トラックによる集貨ネットワークの強化が求められるなか、国際フィーダー航路に対する施策に加え、鉄道・トラックの活用を促進する施策も必要である。

<取組施策>

① 国際コンテナ戦略港湾への集貨支援

- ・阪神港においては、国際基幹航路を利用して北米・欧州等へ輸送される貨物を国際コンテナ戦略港湾へ集貨する事業等の実施に要する経費の一部を港湾運営会社に補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を実施中であり、引き続き事業を実施することによって集約された貨物により、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・拡大していく。さらに長期的には、港湾運営会社が集貨事業を自主的に継続することにより、基幹航路のみならず、我が国立地企業のグローバル化に対応した多方面・多頻度の直行サービスを構築していく。
- ・京浜港においても、港湾運営会社が指定され次第、同事業を開始し、平成28年度以降は、阪神港とともに両港において広域からの集貨を実施し、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の維持・拡大を目指していく。
- ・釜山港等でのトランシップを助長しているインセンティブを行っている地方の港湾管理者等に対し、港湾局長から個別要請を行った結果、当該インセンティブの廃止等（例えば、韓国航路を運航する外船社に対する港湾施設使用料の減免の廃止）の動きがみられており、引き続き、要請していく。
- ・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・荷役順で外航船に劣後する等、コンテナターミナル着岸における内航コンテナ船への不利な運用を改善するため、平成26年3月に港湾計画における「外内貿コンテナ埠頭計画」の取扱を定め、「港湾計画書ガイドライン（改訂版）」の変更を行うとともに港湾管理者に周知を図った結果、京浜三港港湾計画改訂において「外内貿コンテナ埠頭計画」が位置付けられた。阪神港の港湾計画においても「外内貿コンテナ埠頭計画」を位置付け、内航コンテナ船

着岸時の不利な運用を改善していく。

② 内航コンテナ船の競争力強化

- ・阪神港及び京浜港において、外貿ターミナルへの効率的な積替輸送等の実現に向け、外内貿連続バースの一体的運営に向けた実証事業を実施しており、実証事業で得た知見をもとに、外貿ターミナルへの効率的な積替輸送等の実現に向け、外内貿連続バースの一体的運営に向けた検討を進める。

③ 陸上の国際海上コンテナ輸送の促進

- ・「国際戦略港湾競争力強化対策事業」における渋滞対策事業などを活用し、ターミナル混雑の改善を図っており、引き続き同事業を活用し、ターミナル混雑の改善を図っていく。

2) 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

釜山新港では、用地価格（賃貸料）の低廉化、手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めており、我が国の主要な物流企業や倉庫等も進出している。

こうした状況を看過すると、国際コンテナ戦略港湾を発着する貨物量そのものを減少させ、それが国際コンテナ戦略港湾の競争力を低下させることにつながる。

このため、国際コンテナ戦略港湾においても、背後における貨物の創出（創貨）を強力に進めるため、我が国の強みを活かした先端産業や製造業を中心とする輸出産業はもとより、輸入増大にも対応した流通加工系企業の臨海部への誘致を図り、我が国のロジスティクス・ハブ機能を強化する必要がある。

なお、創貨については、港湾政策としてのみならず、日本全体の成長戦略、産業政策の中で考えていくべき課題と捉え、政府全体での取り組みが重要である。

<取組施策>

- ・国際戦略港湾におけるコンテナ貨物の需要創出を図るため、流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者に対し、無利子貸付による支援措置を創設した。引き続き、無利子貸付制度の活用や、支援措置の充実強化について検討を行い、国際戦略港湾における流通加工機能を有する物流施設の立地を促進し、コンテナ貨物の需要創出を図る。
- ・港湾に立地する物流施設の再編・高度化を推進し、効率的な物流網の形成等を図ることを目的とした、民間事業者を対象とする「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）」の活用による創貨効果の発現。

3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

外航船舶がトランシップ港湾を選択する際には、港湾コストが重要な要素であり、荷主が船社を選定する際に考慮するリードタイムもコストに関わる重要な要素となっている。このため、その効果を最終利用者が受益できるように留意しつつ、港湾コストの低減に向けた総合的施策を講じることが必要である。

<取組施策>

- ・平成 26 年 4 月から東京港、川崎港において、国が整備した大水深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直接貸付が開始された。引き続き、大水深コンテナターミナルを国が整備し、順次、港湾運営会社に直接貸付を行うことにより、港湾コストの削減を図る。

3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

東京港の渋滞の深刻化に伴い、車両の回転率の悪化によりコンテナターミナル近隣のドレイジ業者の廃業が加速しており、ドレイジ業者の確保が困難となっているため、ドレイジ料金ひいては国内輸送コストが上昇しているとの指摘もある。

また、日本のコンテナターミナルでは、ターミナルオペレーションシステムをターミナル借受者それぞれが開発しており、相互の互換性が十分でないため、バースウィンドウ、荷役機械等の効率的、機動的な運用がしにくい状態であること、コンテナ管理にあたりシステム間での情報共有ができないことなど、利便性の観点での課題も見られる。

さらに、製造業の生産・出荷の柔軟化・効率化の観点から、コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大に対する要請が強い。

<取組施策>

① ゲート前渋滞の緩和

- ・阪神港においては、コンテナ物流の円滑化及びゲート前の渋滞緩和を図るため、複数の民間事業者が共同利用するコンテナ蔵置・保管場、シャーシ置場、トレーラー待機所を活用している。一方、東京港においては、バン・シャーシプールなどコンテナ関連用地として新たな土地約 21 ヘクタールを確保するため、大井ふ頭その 1、その 2 間の埋立工事を実施中である。阪神港においては、引き続きコンテナ蔵置・保管場、シャーシ置場、トレーラー待機所の活用を進め、東京港においては、第一期工事分約 12 ヘクタールについて、大井地区の渋滞解消に向けた車両待機場用地確保のため、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している。第二期工事分約 9 ヘクタールについても、同様にコンテナ関連用地としての活用を予定しているなど、引き続きコンテナ蔵置・保管場、シャーシ置場、トレーラー待機所の活用を

進める。

- ・コンテナターミナルの供用や、それをきっかけとしたターミナル再編、コンテナヤードの拡張等により、コンテナ蔵置容量を拡大する。引き続き、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12バースとする。
- ・コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の導入に向け、平成25年度に横浜港で行われたプレ実証実験及び実証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である。早急に完全予約制を導入し、ターミナルゲート前の渋滞緩和を促進する。さらに、予約情報をターミナル運営（荷役、作業計画、ゲートオープン）の効率化に活用するなど更なる高度化を図る。

② ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築

- ・情報通信技術を活用した車両判別による、ゲートでの搬出入コンテナの自動受付やヤードにおける荷役の効率化を推進するため、車両情報とコンテナ情報の結び付けや車両到着予測の把握・反映など、技術面・運用面での課題の解決を図るため、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を行う。
- ・国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルの一体運営に向けた環境整備を図るため、各ターミナルのオペレーションシステム（TOS）を相互連携しコンテナ情報を共有する「ターミナルオペレーション連携システム」の構築に向け、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しているところである。5年程度の短・中期的計画では、ターミナルオペレーション統合システムを構築し、TOSを相互に連携する。さらに10年程度の長期的計画では、TOSを一つに統合し、全てのコンテナ情報を一つのシステム上で管理し、コンテナターミナルの完全一体運用を実現していく。
- ・システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能（NACCS）の次期システム更新（平成29年10月予定）において、コンテナ物流情報提供機能（Colins）の機能を統合し、「総合的物流情報プラットフォーム」を構築するための検討を開始したところであり、5年程度の短・中期的計画では、「総合的物流情報プラットフォーム」の稼働を開始し、10年程度の長期的計画では、「総合的物流情報プラットフォーム」の機能の更なる充実を図る。
- ・海外とのコンテナ物流情報の可視化を推進するため、日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）【平成26年度にサービス開始】について、対象港湾の拡大を図るとともに、ASEAN諸国等との物流情報システムの相互連携を検討する。

③ コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大

- ・コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について、引き続き、製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。

3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が益々進展するなか、欧州航路においては、14,000TEU 超級が、北米航路においては、カスケード現象の進展も踏まえ 10,000TEU 級が、今後それぞれ主流となることが予想される。また、コンテナ取扱貨物量がアジアを中心に増大しており、我が国港湾の機能不足が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応が必要である。

<取組施策>

○ 高規格コンテナターミナルの整備

- ・国際コンテナ戦略港湾において、水深 16m の耐震強化岸壁、奥行き 500m 以上の液状化防止対策ヤード、免震機能付ガントリークレーン等を有する高規格コンテナターミナルの着実な整備を引き続き進め、2016 年度（平成 28 年度）までに 12 バースとし、コンテナ船大型化等への対応を図る。

○ 荷役システムの高度化等コンテナターミナルの高度化

- ・コンテナ船の更なる大型化の進展に伴って 1 寄港あたりの取扱貨物量の増加が想定されることから、将来の労働者人口減少や高齢化に対応した安全な荷役環境を確保コンテナターミナルにおける荷役能力を向上させるために荷役機械（RTG(※)）の遠隔操作化の導入について実証を行う。具体的には、既存ターミナルにおける RTG の遠隔操作化導入にあたって、有人での荷役作業と同等の安全性の確保が必要であるため、実証事業により、RTG とシャーシの接触防止等の安全面の検討を行う。

※RTG：Rubber Tired Gantry crane の略で、タイヤ式門型クレーンのこと

- ・港湾運営会社の民間ノウハウを活かし、コンテナ搬出入の迅速化に資する立体格納庫や AGV の導入等によるコンテナターミナルの抜本的な高度化に向け取り組む。

3-4) 戦略的な港湾運営

国際コンテナ戦略港湾選定時には想定できなかった海運・港湾を取り巻く状況の変化に的確に対応し、基幹航路の維持・拡大という国際コンテナ戦略港湾政策の目的を達成するためには、これまで以上に港湾コストを低減し、リードタイムの短縮化を図りながら、より広域から大量に貨物を集約する必要がある、これを迅速な意思決定の下に実行していかなければならない。

その際、国際コンテナ戦略港湾が極めて広い背後圏を有する広域・国際インフラであることから、基幹航路のコンテナ船寄港維持に必要な広域からの貨物集約など、全国的見地から取り組むべき課題の解決に向けて強力に取り組む体制を整備するとともに、コンテナ船の寄港コストの低減に資するような設備投資を行うことも必要である。

また、大規模地震等の災害発生時にも機能不全に陥らないよう、広域的な復旧・復興体制

や物流の代替性の確保についても留意しておく必要がある。

さらに、平成 28 年度以降は、阪神港と京浜港の両港において、国が出資する港湾運営会社が出揃い、国際コンテナ戦略港湾政策の新たなステージが展開されることとなる。このため、国が前面に立って、両港における国・港湾管理者・民間の協働体制のもと、各取組を一層加速させる。具体的には、国と港湾運営会社によるトップセールスの実施、両港の港湾運営会社が連携した集貨事業の実施、集貨説明会の開催など、新たな取組を推進していく。



図 5.1 今後の政策の方向性

【参考資料】 港湾関連用語解説

アライアンス

複数の異業種企業が互いの利益のために協力しあうこと。経営スタイルのひとつ。業務提携や戦略的同盟などとも呼ばれる。かつては、海運同盟(Shipping Conference)という特殊指定で守られてきたが現在は無くなり、グローバリズムを背景とした競争が激化している。巨大化するコンテナ船の建造と保有、世界網の定期航路を維持していくためには莫大な投資が必要なため、共同運航によるグループ化と M&A によるグループ化が進んでいる。これらのグループは「グローバルアライアンス』とも呼ばれる。

ガントリークレーン

コンテナ埠頭に設置される貨物の積み卸しを行うためのクレーン。橋桁を走行脚の外側に張り出すことで、貨物の積み卸し範囲を広くできる特徴をもつ。

コンテナターミナル

コンテナの海上輸送と陸上輸送を結ぶ接点となる港湾施設。主に岸壁とコンテナヤードから構成される。

トランシップ

積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えされること。A国から積み出された貨物が、B国の港湾で他船に積み替えられてC国へ運送される場合、この貨物をトランシップ貨物又は外貿フィーダー貨物という。

フィーダーサービス

コンテナ船は輸送効率を高めるために、特定の主要港湾のみに寄港し、主要港湾以外で発生する貨物については、主要港湾で積替輸送を行っている。この場合の、主要港湾と寄港しない港湾との間の内航船、自動車、鉄道などによるコンテナ貨物の支線輸送をさす。

TEU (twenty-foot equivalent units)

20ft (コンテナの長さ) 換算のコンテナ取り扱い個数の単位。20ft コンテナ 1 個分を 1TEU として計算。