

国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況

平成29年6月15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（アジアからの広域集貨を含む）



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

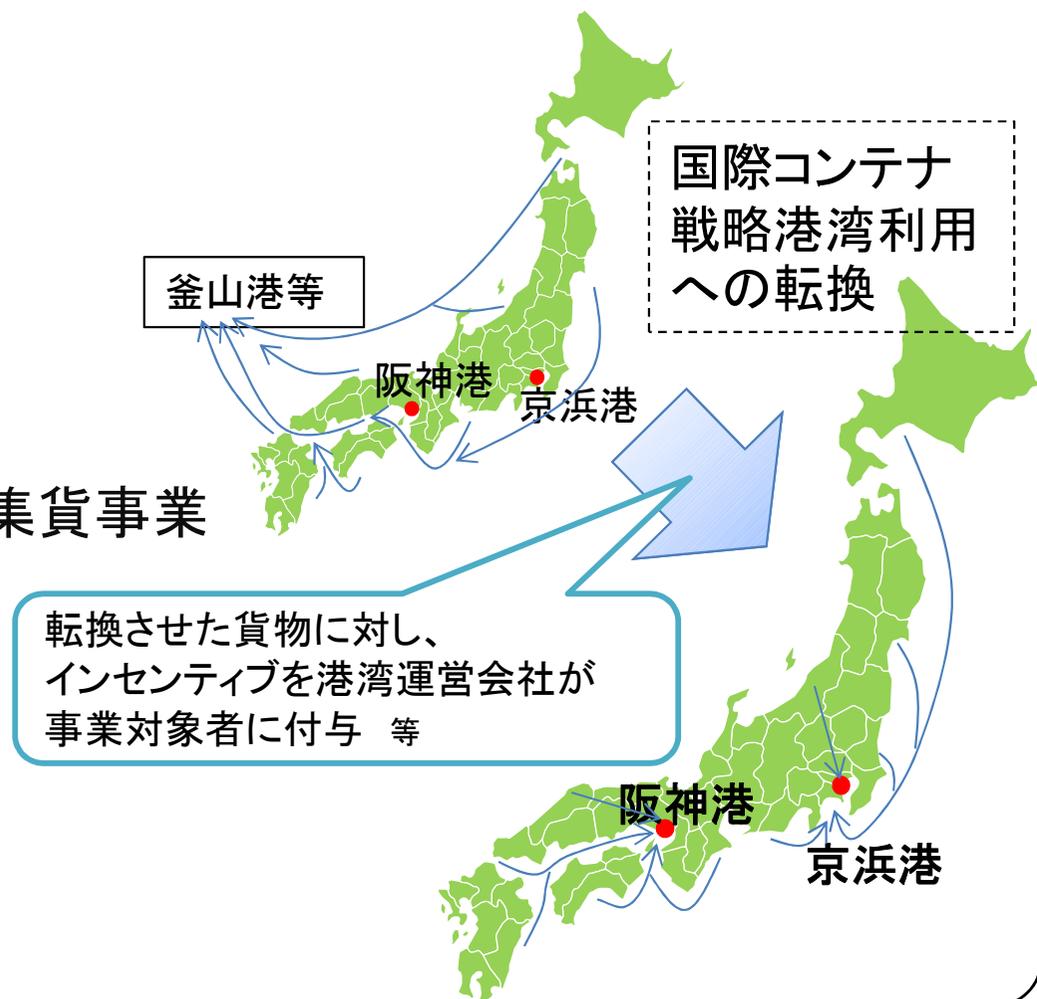
外航船社

内航船社

荷主

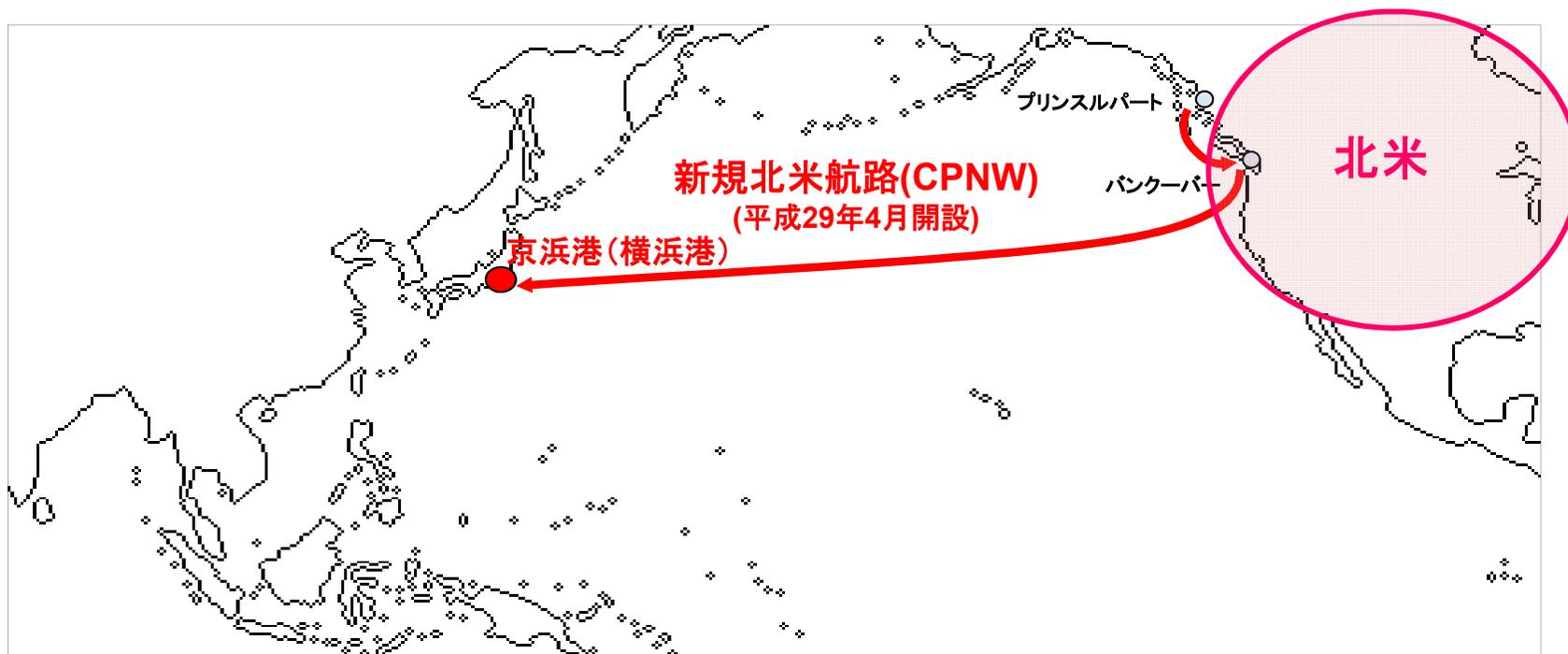
等

集貨事業イメージ



国際コンテナ戦略港湾 京浜港(横浜港)における北米基幹航路の新規開設

平成29年4月からコスコ社が京浜港(横浜港)において**北米基幹航路**を新規開設。



【寄港地】

京浜(横浜)-青島-寧波-上海-釜山-北米東岸(ニューヨーク・ボストン・ノーフォーク)
-東南アジア(シンガポール・カイメップ)-香港-塩田-上海-寧波-北米西岸(プリンスルパート・バンクーバー)-京浜(横浜)

※8,500TEU型を投入

コスコ社の概要



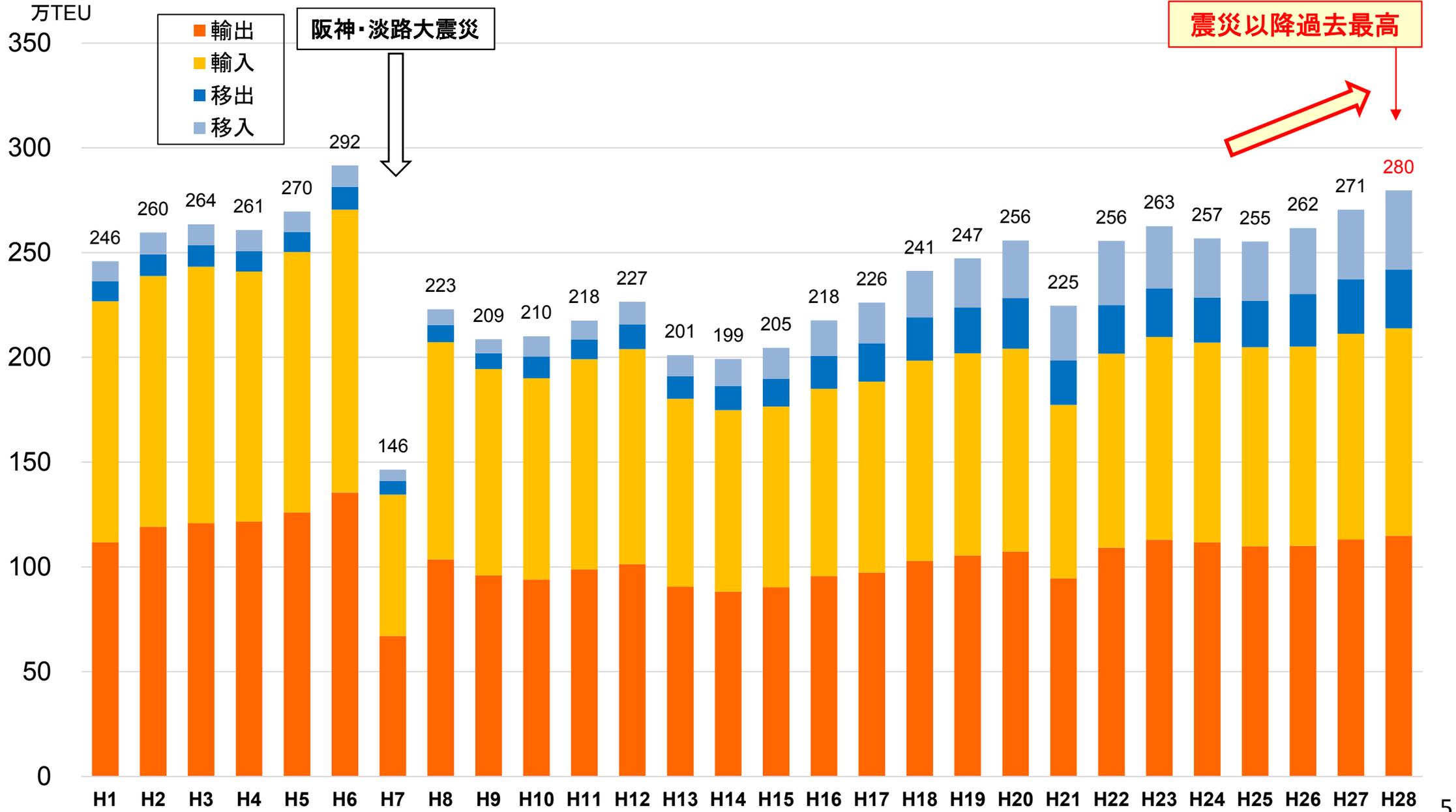
正式名称 : 中遠海運集装箱運輸有限公司
(COSCO Shipping Lines Co.,Ltd)
本社 : 中国 上海市
設立 : 1961年
船舶 : 船舶 約300隻
船腹量 : 約156万TEU(世界第4位)



新規北米基幹航路就航の記者会見

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28年のコンテナ貨物取扱量(外内貿合計)が**約280万TEU(速報値)**となり、**阪神・淡路大震災(平成7年)以降過去最高**を記録。

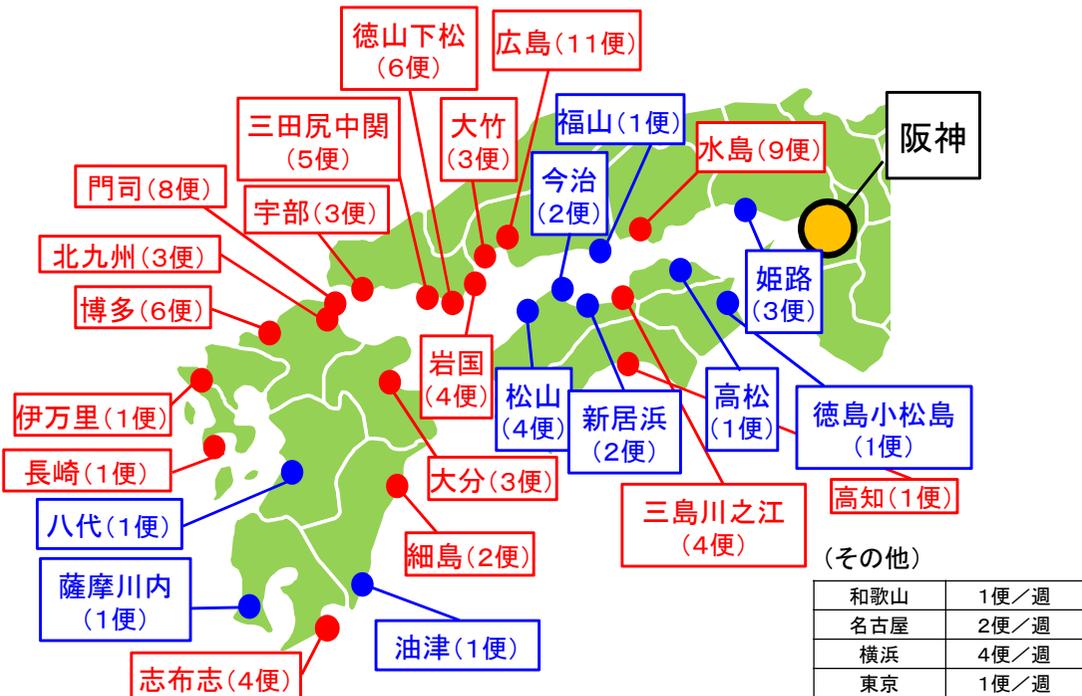


国際戦略港湾競争力強化対策事業による国際フィーダー網の拡大

「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、戦略港湾に接続する**国際フィーダー航路の寄港便数**が西日本諸港においては約5割(68便/週→99便/週)、東日本諸港においては約3割(33便/週→43便/週)増加。

※ 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

阪神港



※ 赤字・赤丸(●)の港は、寄港便数が増加した港

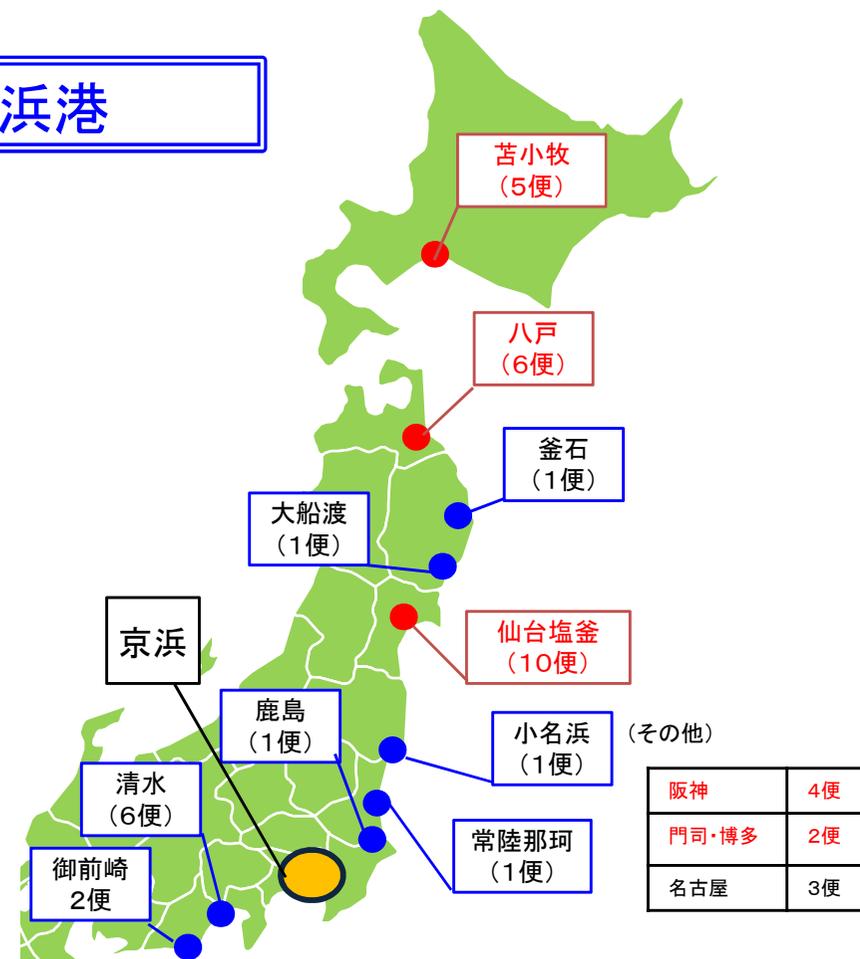
寄港便数：約5割増加

68便/週(2014年4月時点)



99便/週(2017年6月時点)

京浜港



寄港便数：約3割増加

33便/週(2016年3月時点)



43便/週(2017年6月時点)

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”の投入を皮切りに、**新造船に約169億円(全13隻:平成25年11月以降)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～)



京浜港～阪神港～門司・博多港航路に就航させ、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。同型船を平成30年度に1隻新造予定。

小計 約50億円

京浜港～阪神港～九州航路
540TEU型“なとり”投入

◆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～)



同型船“さくら”を阪神港～瀬戸内～九州航路に投入(平成28年8月～)。同型船を平成29年度に1隻新造予定。

小計 約45億円

京浜港～北海道・東北航路
400TEU型“さがみ”投入

◆内航コンテナ船(200TEU型)4隻の投入 (約10億円/隻、平成26年10月以降順次) “ふたば”:平成26年10月～ “みかげ”:平成27年9月～ “みゆき”:平成28年8月～ “みさき”:平成28年10月～



京浜港～阪神港航路*
200TEU型×4隻投入

小計 約40億円



◆その他通常船を平成29年度までに 4隻新造予定

総トン数749t(約200TEU級)

:1隻(約10億円/隻)

総トン数499t(約140TEU級)

:3隻(約8億円/隻)

小計 約34億円

*ふたば”のみ名古屋港、四日市港にも寄港

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(鈴与海運の例)

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、**内航船社における内航コンテナ船の新造・新規航路の開設等などを誘発**。鈴与海運においては、同社初の209TEU型の内航コンテナ船“しんせと”の投入を行うとともに、**平成28年10月には高知港にとって初めてとなる国際フィーダー航路を開設**。

◆高知港～阪神港間の国際フィーダー航路の開設 (平成28年10月～)



104TEU型の内航コンテナ船を阪神港～高知～阪神港～九州航路に投入し高知港発着貨物を阪神港経由で輸送

◆内航コンテナ船(209TEU型)“しんせと”の投入 (平成25年9月～)



京浜港～北海道・東北航路に209TEU型の内航コンテナ船の投入により、輸送能力が従前の最大2倍に向上。



京浜港～北海道・東北航路 209TEU型“しんせと”投入

◆平成29年4月以降の動き

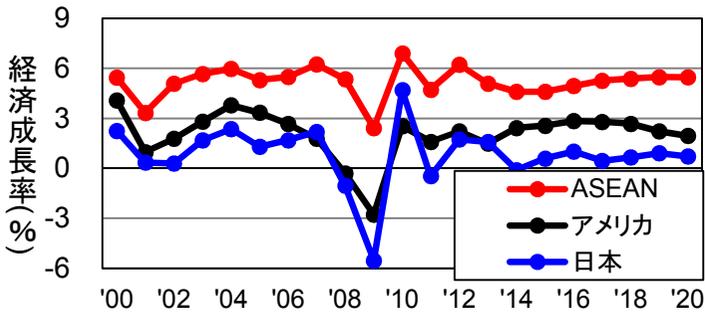
- 近海郵船と業務提携を結び、平成29年4月以降、国際フィーダーサービスの維持・強化を実施。
- 平成29年5月に東日本航路に内航コンテナ船を一隻増配し、東日本からの貨物集約を強化。
- 209TEU型の内航コンテナ船を平成30年1月以降、順次3隻投入予定。

アジアからの広域集貨

国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大をより強力に推進するためには、高い経済成長等を背景に増大する東南アジア等地域貨物、特に東南アジア等～北米間をトランシップして輸送されている貨物(年間約113万TEU)の取り込みが必要。

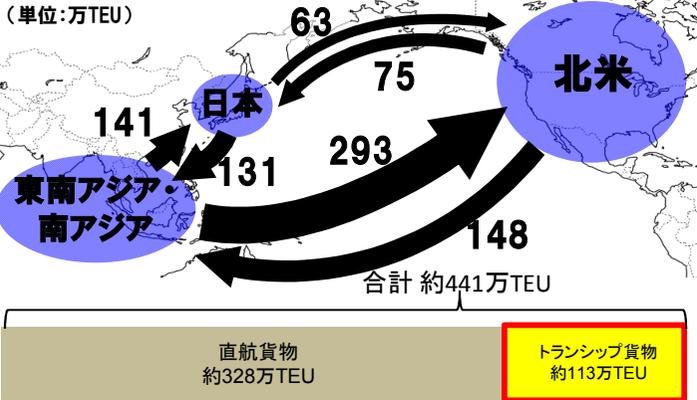
このため、「アジア広域集貨事業」を活用し、東南アジア等～北米等間を輸送される貨物等の国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進し、北米基幹航路の維持・拡大を図る。

東南アジア(ASEAN)の経済成長率は高水準



出典: IMF - World Economic Outlook Databases(Gross domestic product, constant prices Percent change)より国土交通省港湾局作成

東南アジア等～北米間コンテナ貨物の1/4はトランシップ



出典: Datamyne (2015)より国土交通省港湾局作成

我が国港湾関係事業者の進出が加速



我が国港湾関係事業者が新設した物流施設(インドネシア)

国際戦略港湾競争力強化対策事業

国際戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、港湾運営会社が行う集貨事業等の経費の一部を補助する事業

事業スキーム

国

補助
(事業費の1/2)

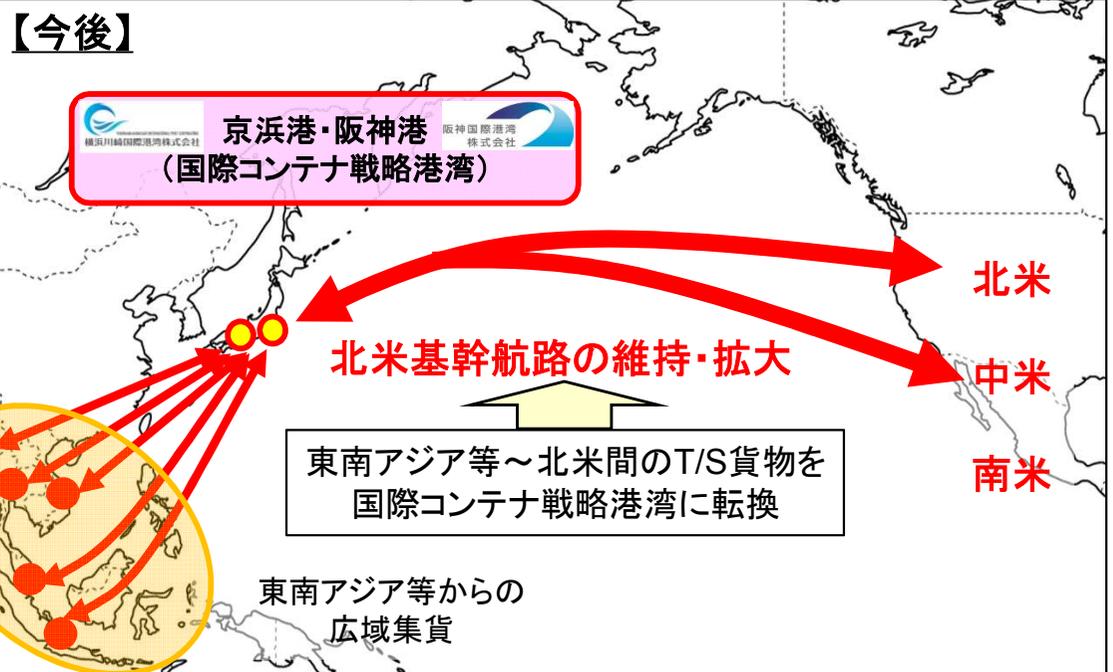
港湾運営会社

補助対象事業

事業対象者



アジアからの広域集貨のイメージ



阪神港(神戸港)におけるアジアからの広域集貨に向けた取組

高い経済成長等を背景に増大する東南アジア等地域貨物、特に、現在アジア諸港でトランシップして東南アジア等～北米等間を輸送されているコンテナ貨物を阪神港(神戸港)に取り込むための検討を進めることを目的に、**官民が一体となった「アジア広域集貨プロジェクトチーム」を平成29年3月に設立。**

アジア広域集貨プロジェクトチーム

1. 概要

経済成長が著しく、日系企業が数多く進出している、東南アジア地域貨物の集貨や、東南アジア～北米間の貨物の神戸港でのトランシップ機能回復に向けた検討を進める。

2. 構成員

物流事業者、荷主、国土交通省港湾局、近畿地方整備局、阪神国際港湾(株)、神戸市(事務局)

3. 開催頻度

平成29年3月設立。今後、2～3ヶ月に1回開催予定。
(次回開催は、平成29年6月頃を予定)



アジア広域集貨プロジェクトチーム設立会の模様(平成29年3月29日)

マリタイムデーリーニュース 平成29年3月30日(木) 2面
アジア集貨PTが発足

日港協の久保会長「重い扉を開ける」

東京で設立会、国も積極支援

日系企業が多く進出する東南アジアから北米向けに輸送されるトランシップ(TS)貨物を国際コンテナ戦略港湾「神戸港」に取り込むための「アジア広域集貨プロジェクトチーム」が発足、29日に東京で設立会が開かれた。提唱者である日本港運協会の久保三会長は「重い扉をこじ開けなければならない」と決意を示し、国に対して積極的な支援を求めた。

神戸港では、国の支援を得ながら官民協働で「集貨」「創貨」「競争力強化」という3本柱の政策を推進しており、こうした効果もあって港勢は回復基調にある。一方、国内集貨に関しては限界があることから、新たな展開が求められる。

こうした中で注目されているのが、東南アジアから北米向けに輸送されている貨物の取り込みだ。経済成長率が平均約5%と高水準で推移、日系企業も多く進出する東南アジアへの関心は高まる一方だ。

そこで、日本港運協会の久保三会長は「日系企業が多く進出する東南アジアから北米に流れている貨物は、他のアジア港でトランシップ(TS)されている」とし、こうした貨物を神戸港に取り込むべきと主張。今年1月に「アジア広域集貨の実現に向けて、自治体と民間の事業者によるプロジェクトチーム(PT)を発足させる」と発言し、関係者の注目を集めていた。

29日のPT設立会には、日本港運協会、神戸海運貨物取扱業組合のほか、キヤノンや住友ゴム工業といったメーカー、船社からはOOCL日本支社、さらに阪神国際港湾会社、国土交通省も参加。チーム長には神戸海運貨物取扱業組合の須藤明彦理事長(大森廻漕店社長)が就任した。

会合の冒頭、主催者を代表して挨拶した神戸市みなと総局の吉井貞局長は「2013年から国の支援を受けて国際コンテナ戦略港湾政策を本格展開しており、コンテナ取扱量は震災前の水準まで回復しつつある」としながらも「外資コンテナの伸びが緩いのが現状だ。開港150年を迎えた今年をTS元年と位置付け、東南アジアから北米に流れているTS貨物をしっかり取り込んでいきたい」と意気込みを語った。

また、PTの提唱者である日港協の久保会長(上組会長)は「国際コンテナ戦略港湾政策の集貨事業によって内航船によるフィーダー貨物、TS貨物は



挨拶する久保会長

増えているが、これからは国内貨物だけではなく、海外の貨物も取り入れる必要がある」と指摘。「成長が著しく、日系メーカーが多く進出する東南アジアの貨物を戦略港湾に取り入れなければならない。重い扉をこじ開けなければならないが、少しでも軽く開くように潤滑油が必要。その役割を国交省にお願いしたい」と話し、国の積極的な後押しに期待を示した。

国土交通省港湾局の菊地身智雄局長も「高い経済成長が見込まれる東南アジアの貨物をいかに取り込むかが戦略港湾政策の次の課題。来年度予算でアジア広域集貨事業を創設し、強力で推進していく」と語り、国が全面的に支援していく姿勢を示した。その上で「PTはこうした動きを先取りする取り組みだ。神戸港がアジアのハブ港として復活する第1歩となる」と締めくくった。

会合は非公開で行われたが、今後の進め方としては、オブザーバーとして追加メンバーを招集。2～3ヶ月に1回の頻度で会合を開く。次回開催は6月頃(神戸市)を予定。PTでの議論の内容については、適宜、神戸港のインセンティブ施策や次年度予算方針などに反映するなど、スピード感をもって取り組みを推進する。

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：**297社訪問**
平成28年度：**237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**
平成28年度：**21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

阪神国際港湾株式会社及び横浜川崎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、個別の荷主等を訪問し、国際コンテナ戦略港湾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1,000社訪問、約110社と契約**
平成28年度：**約1,400社訪問、約210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）
- ・特定港湾運営会社（横浜川崎国際港湾株式会社）

3. 開催実績

【開催日時】

- 第1回 平成26年10月22日（火）
- 第2回 平成27年 1月20日（火）
- 第3回 平成27年 9月 3日（木）
- 第4回 平成28年 1月27日（水）
- 第5回 平成28年 9月 1日（木）
- 第6回 平成29年 1月18日（水）

【これまでの主な議題】

- ・東日本国際海上コンテナ流動の現況把握
- ・内航船社へのヒアリング方策の確認・結果の共有
- ・国際フィーダー促進の取り組み 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

【開催日時】

- 第1回 平成27年 9月 3日（木）
- 第2回 平成28年 1月27日（水）
- 第3回 平成28年 9月 1日（木）
- 第4回 平成29年 1月18日（水）

【これまでの主な議題】

- ・西日本国際海上コンテナ流動の現況把握
- ・国際フィーダー促進の取り組み 等



第1回協議会



第2回協議会

「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物流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の受入が増加し、**神戸港において創貨効果が見込まれる。**

【支援内容】

<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)>

複数の事業者が更新・整備する物流施設の共用部、共同施設の整備費用の1/3を補助

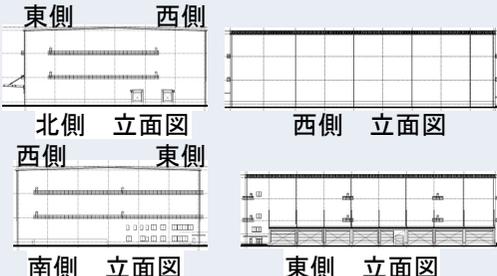
<特定用途港湾施設整備事業>

流通加工機能を有した物流施設の整備費用の一部を無利子貸付(国3:港湾管理者3:民間事業者4)

【施設位置】



【事業概要】

	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)		特定用途港湾施設整備事業
	①	②	③
施設位置	ポートアイランド地区	ポートアイランド(第2期)地区	六甲アイランド地区
事業者	上組(代表)、メーカー(共同)	上組(代表)、良品計画(共同)	川西倉庫
事業期間	H27.6~H28.3	H29.2~H30.3	H28.3~H28.10
延床面積	19,000m ²	21,000m ²	8,200m ²
施設外観 (施設イメージ)			

横浜港の創貨機能の強化(山下ふ頭再開発と連携)

民間投資の誘発による横浜港の創貨機能を大幅に向上させるため、山下ふ頭の既存の老朽化倉庫をより沖側の南本牧ふ頭、本牧ふ頭、新山下地区へ移転し、流通加工機能を有した倉庫に建て替えるとともに、山下ふ頭においては観光・MICEを中心とした新たな賑わい拠点を形成する。



【山下ふ頭再開発基本計画】

- 山下ふ頭の大規模な開発空間、優れた立地特性、景観資源等を活かし、民間の資金・資源・ノウハウ等を活用して、大規模で魅力的な集客施設を導入し、新たな賑わい拠点を形成する。
- 面積: 約47ha(一部供用エリア約13ha)
- 事業目標:

平成32年	一部供用
平成30年代後半	全体供用

【物流機能の沖合への移転・高度化】

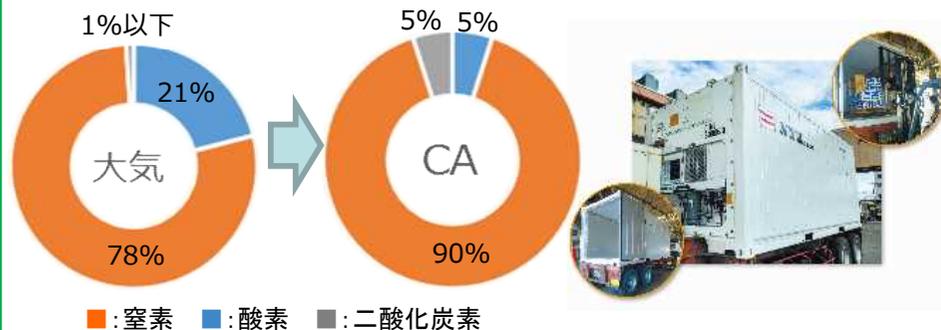
- 山下ふ頭再開発と併せて老朽化した倉庫を沖側のコンテナターミナル近傍に移転し、流通加工機能を有した倉庫に建て替える。
- 移転時期: 平成28年度～
- (うち、平成28年度事業開始6件分の**総事業費 約180億円**)

最新の鮮度保持輸送技術の普及促進

- 農林水産物・食品の鮮度を保ったまま長時間の海上輸送することを可能とする上で、最新の鮮度維持技術を活用したリーファーコンテナは有効な手段。
- 農林水産物・食品の輸出額1兆円の目標を2019年までに達成する上でも、生鮮品の大量かつ低コストの輸送が可能な船舶輸送の拡大は重要。

最新型CAコンテナ

- ・CAコンテナは、コンテナ内の窒素濃度を上げ、酸素濃度を低く一定に保つことにより、青果物の呼吸を最小限に抑え、鮮度を維持する。
- ・現在、20ftのCAコンテナが、アジア向けに毎週数本利用されている。



非熱電場技術コンテナ

- ・非熱電場技術コンテナは、コンテナ内に高電圧をかけることにより、殺菌効果のあるオゾンが発生させるとともに、電場による微弱な振動によって0℃を下回っても凍結させないように冷却して、鮮度を維持する。
- ・現在、実証実験を終え、今年度中に改良型等が販売される予定である。



～最新の鮮度保持輸送技術の普及に対する支援～

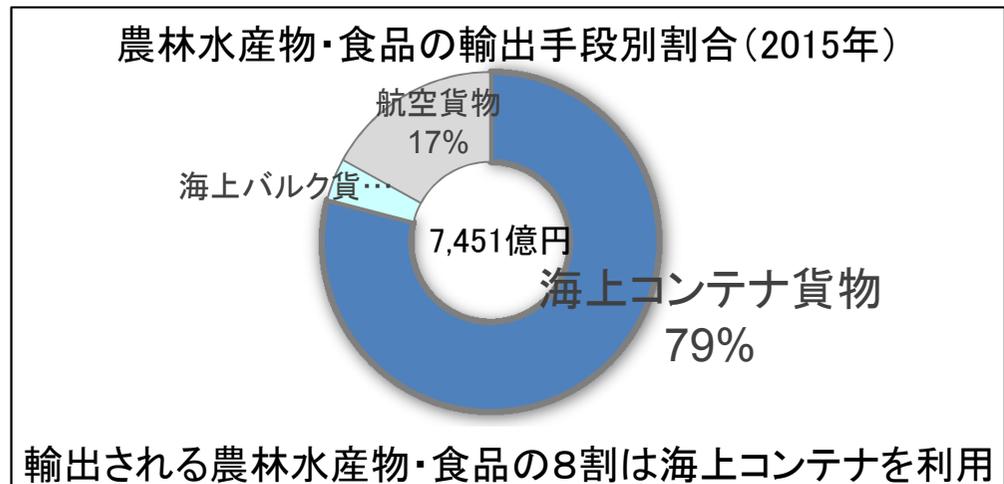
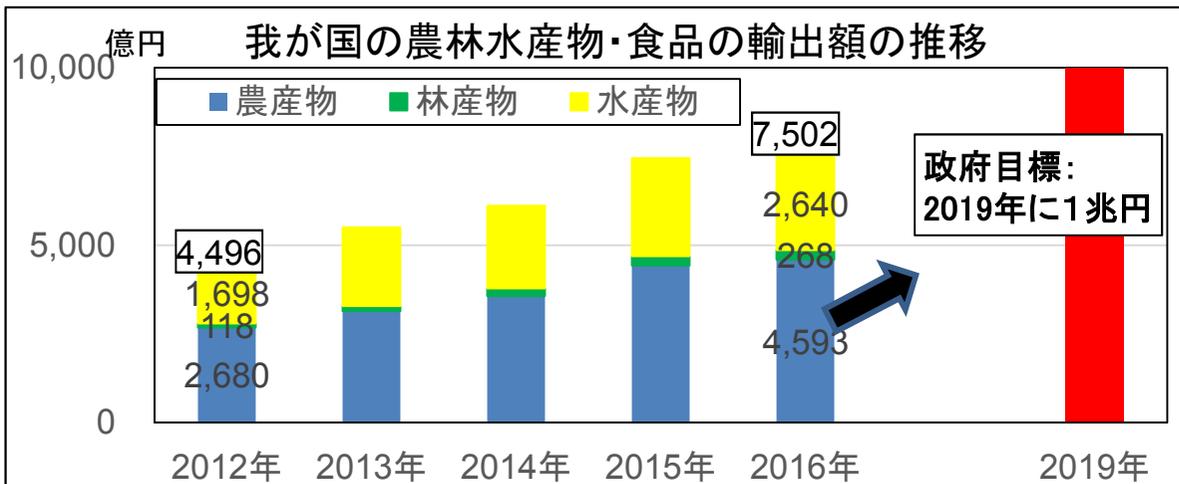
平成29年度予算：4億円

○ 高品質低炭素型の鮮度保持コンテナ等導入支援（環境省連携事業）

農林水産物・食品等の低温物流（コールドチェーン）において、最新の鮮度保持輸送技術等を活用した高品質な冷蔵・冷凍コンテナの普及により、積載率の向上や海上・鉄道輸送へのモーダルシフトを促進し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素・省労働力型の物流体系の構築を図る。

農水産物輸出促進基盤整備事業

新たな輸出成長分野として見込まれる農水産物の輸出増加に対応するため、農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、**農水産物の輸出促進に資する港湾施設の整備を支援**。



出典: 農林水産省資料、貿易統計、H25全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき国土交通省港湾局作成

制度概要

■ 港湾管理者が農水産物の輸出促進のための行動計画を策定し、国土交通省が認定した場合に以下の基盤整備を支援

- ・ 輸出拠点となる港湾における小口貨物積替円滑化支援施設やリーファーコンテナ蔵置時の電源供給設備の整備
- ・ 水産業の集積する港湾における水産物の輸出競争力強化を図るために実施する屋根付き岸壁等の整備

(例) 水産物輸出のイメージ

水産業の集積する港湾
屋根付き岸壁等



水産物の輸出競争力強化を図るための施設整備を支援

近隣港湾

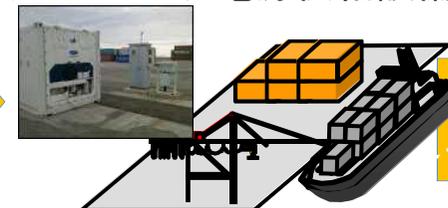
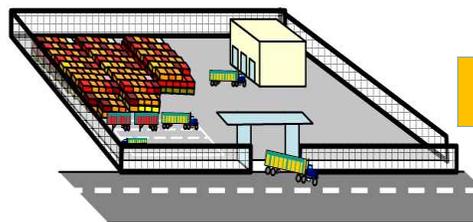
近隣漁港

小口貨物を集約

農水産物の輸出拠点となる港湾

積替施設(CFS等)

リーファーコンテナ電源供給設備



海外へ輸出

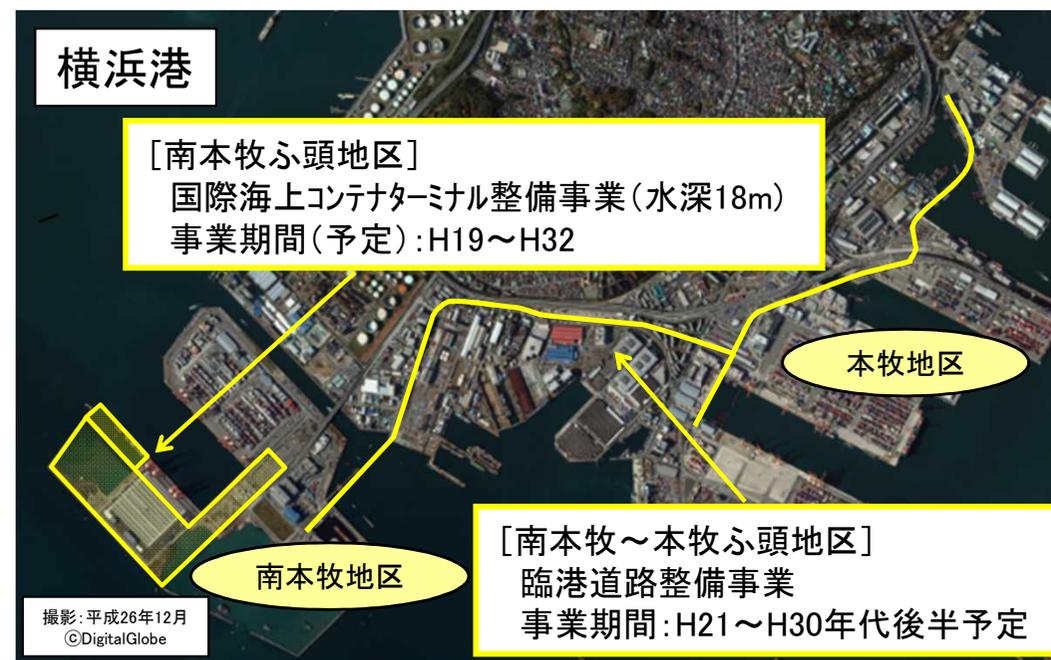
農水産物の輸出コンテナ増加に対応した施設整備を支援

「競争力強化」の取組

平成29年度の実施中プロジェクト(阪神港)



平成29年度の実施中プロジェクト(京浜港)



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

国際コンテナ戦略港湾における渋滞対策事業の実施による「競争力強化」

戦略港湾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**。

※港湾運営会社への国補助事業(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】

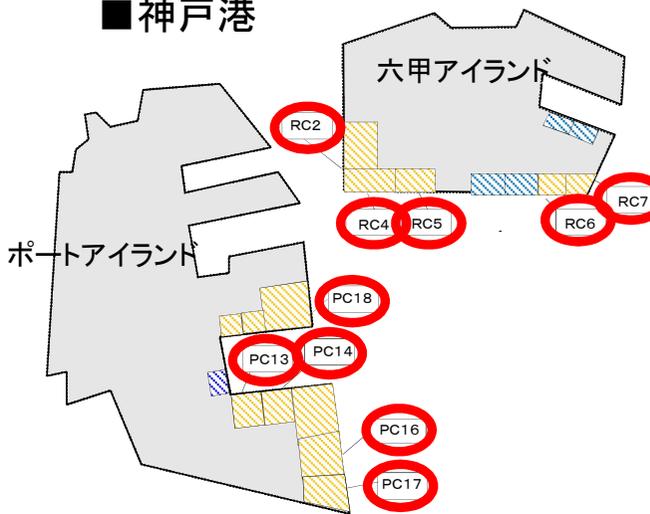
＜阪神港＞平成26年度～平成28年度

(平成28年度においては、GW前後(4月27日～5月27日)、SW前後(9月20日～9月30日)、年末年始(12月22日～1月20日)の早朝(8:00～8:30)＜日祝日は除く＞ 昼休み(11:30～13:00)＜土日祝日は除く＞に実施。

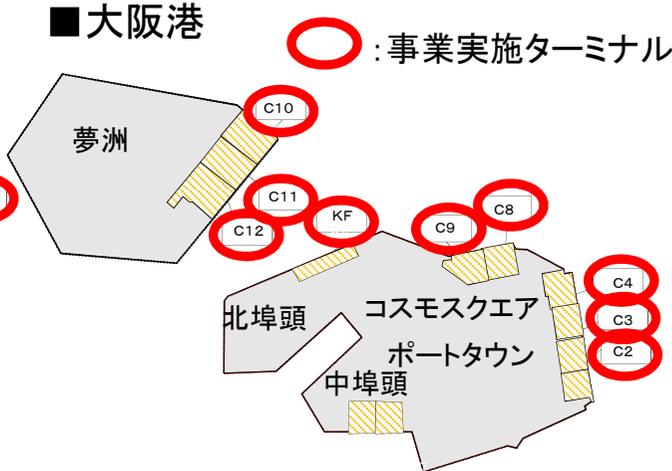
＜京浜港＞平成28年度～

(平成28年度においては、12月22日～3月31日の早朝(7:30～8:30)＜水～金＞、昼休み(12:00～13:00)＜月～金＞に実施。

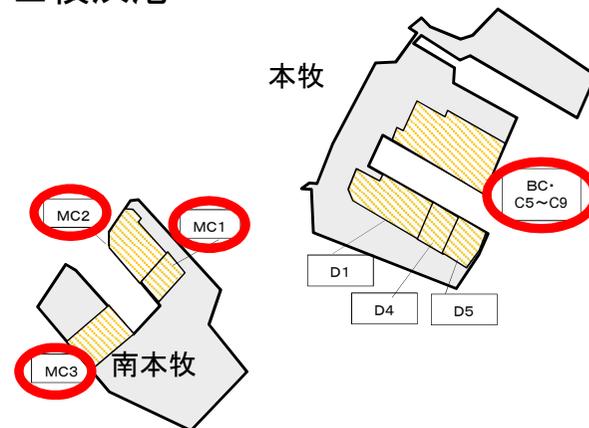
■神戸港



■大阪港



■横浜港



【事業効果】平成28年度事業の実施により、ゲート前渋滞長を、

阪神港: 早朝**最大延べ5.6km**(平均延べ3.3km)、昼休み**最大延べ5.4km**(平均延べ3.2km)

京浜港: 早朝**最大延べ3.5km**(平均延べ3.1km)、昼休み**最大延べ5.2km**(平均延べ4.4km) 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の国際競争力を強化

コンテナターミナルの生産性向上

コンテナ船の更なる大型化の進展や将来の労働人口の減少が見込まれるなか、**コンテナターミナルの生産性の向上**を図るため、既存ターミナルにおいて、**RTG(門型クレーン)の遠隔操作化の導入**や、**ゲート処理への情報技術の活用**等に係る実証事業を2016年から3年間の予定で実施。

荷役システム高度化実証事業 (実施箇所: 横浜港、神戸港)

【現状】 有人RTGによる荷役作業

オペレーター

有人RTG



RTGの運転席の様子



【将来】 無人RTG遠隔操作化による荷役作業イメージ

オペレーター(管理棟)



管理棟からRTGを遠隔操作することにより
作業環境の改善、安全性及び生産性の向上を実現

【平成28年度実施内容】

横浜港、神戸港の既存RTGを1基ずつを遠隔操作化し、遠隔操作RTGの走行・停止性能、コンテナ荷役性能、衝突防止や無線通信の障害の有無等の安全性能を検証

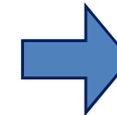
情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業 (実施箇所: 横浜港)

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



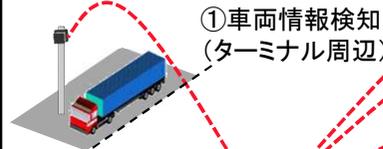
【紙の搬出入票による受付】



【情報技術を活用した自動受付】

ヤード内荷役作業の効率化

①車両情報検知
(ターミナル周辺)



管理棟

②事前荷繰りに活用
(コンテナターミナル)



①車両情報検知
(内陸部)



車両位置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

【平成28年度実施内容】

横浜港において、港湾関係者や行政機関らで構成する検討会を設置し、システム要件の検討、29年度の試験運用に向けた調整を実施。

荷役機械の遠隔操作化や情報技術の導入によりコンテナターミナルの生産性向上を実現

(参考) 戦略港湾政策の関連報道

国際コンテナ戦略港湾政策の進展により、様々な成果が発現。

日本海事新聞 平成29年2月14日(火) 1面

日本海事新聞 平成29年5月29日(月) 1面

YCL 国際ファイダー拡充 横浜―東北―北海道 需要増で2隻体制

横浜港を拠点とする横浜港大手外航船社のアラリア―東北―北海道の国際ファイダー航路(内航コンテナサービス)を展開する横浜コンテナライン(YCL)は26日、6月から船隻体制を増強すると発表した。既存の740総トン型1隻に490総トン型1隻を加え、リードタイムを短縮する。

YCLは2000年設立。740総トン型の「オリオン」(YCL6TEU)と490総トン型の「オニオン」(YCL5TEU)を2隻体制で運用している。このため、同社はパシフィック航路として4隻体制(720総トン型「ほるか」720総トン型「ほるか」)を増強し、対応する。ほるか」のロケーションは横浜―仙台―札幌と、国際コンテナ航路への需要は高まっている。各社とも船隻大拡充・輸送安定化を図っている。また横浜港では今月からCOSCOの北米航路が新設され、トランシップ(積込)の利便性が大幅に向上。京浜港でのファイダーサービスの先駆けでもあるYCLも増強船でサービス拡充・輸送安定化を図る。

横浜港 COSCO 北米航路新設

4月から 戦略港湾政策が奏功

国土交通省、横浜市、横浜川崎国際港湾協会(YKIP)は13日、横浜港に新たな北米航路が開業され、4月から香港を開始すると発表した。新たに香港するのは中国COSCO Shippingが運航する北米西岸サービス「OTNW」で、8500TEU型で運航する。市とYKIPは、昨年4月から進めてきた国際コンテナ戦略港湾政策による基幹航路誘致の成功事例の1つとした。

横浜に追加寄港するCPNWは、北米西岸アジア―北米東岸の振子サービス。ロケーションは横浜―青森―寧波―上海―釜山―ニューヨーク―ボストン―フォークワシントン―ロンドン―香港―香港―ロンドン―上海―寧波―青森―横浜のルートで、4月から運航する予定。OATはCOSCOのほか、CMA CGMも北米西岸航路での事業の一部経費を補助する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を創設。この事業では、国内からの集貨をはじめ、東南アジアなど広域から集貨を推し進めている。

東南アジア―北米間をトランシップして輸送されている貨物は年間約110万TEUあり、今月末の東南アジアとの海外ファイダー航路、4月からの北米航路の開業による、東アジア―北米間貨物の取り込みに大きな期待が集まっている。

YKIPによる集貨事業では、これまでCATCによる北海道・東北の3港と横浜港を内航船で結び、横浜港でトランシップして中国・東南アジアと結ぶサービスを本格展開。京浜港と北海道・東北海沿いの国際ファイダー航路の増加などの成果が出ている。

国際コンテナ戦略港湾政策の進展により、様々な成果が発現。

海事プレス 平成29年3月31日(水) 10~11面

16年は280万TEU、震災以降で最高

■神戸港、戦略港湾政策が奏功

神戸港の2016年(1~12月)のコンテナ取扱量は、外内貿合計で前年比3.5%増の280万1000TEUとなった。阪神大震災以降、最高だった前年実績をさらに更新した。国際コンテナ戦略港湾政策の推進が奏功した。神戸市みなと総局が29日発表した。

外貿コンテナ取扱量は1.2%増

の214万TEUだった。地域別では、アジアが2.1%増の168万TEUで最も多く、北米が3.9%増の33万TEU、欧州が16.8%減の11万TEUだった。

内貿は11.6%増の66万TEUと過去最高。そのうちフィーダーが16.2%増の38万TEU、フェリーが1.6%増の17万TEUだった。

入港船舶は3万5189隻・1億8932万総トン。そのうち外航船が6757隻・1億4228万総トンと前年と比べて若干減、内航船が2万8432隻・4703万総トンと前年を上回った。

総取扱貨物量は、外内貿全体で1.4%増の9831万トン。うち外貿貨物は5173万トン(1.1%増)で、そのうち外貿コンテナ貨物が3826万

トン(2.9%増)。また内貿貨物が4659万トン(1.7%増)だった。

輸出は前年並みの2331万トン。地域別では、アジアが1786万トン(2.9%増)と最も多く、次いで北米の325万トン(5.1%減)、欧州が微減の92万トン。品種別では、産業機械や完成車を含む金属機械

工業品が微減の1345万トン、化学工業品が462万トン(3.1%増)、軽工業品222万トン(3.7%増)だった。

輸入は1.9%増の2842万トンで、地域別では、輸出と同様にアジアが1693万トン(2.5%増)で最も多く、北米が677万トン(4.7%増)。オセアニアが10.8%増の270万

トン。品種別では、野菜・果物を含む農水産品が611万トン(2.5%増)で最も多く、次いで雑工業品421万トン(4.4%増)、鉱産品418万トン(5.2%増)だった。

内貿貨物は、フィーダーが474万トン(16.6%増)、フェリーは微減の2778万トンだった。

マリタイムデーリーニュース 平成29年5月10日(水) 4面(抜粋)

釜山T/S、神戸港が4割超減少

BPA、1~3月対日コンテナ

釜山港湾公社(BPA)がこのほど集計した2017年1~3月の対日コンテナ貨物取扱実績(速報値)によると、総取扱量(輸出・輸入・トランシップ)は前年同期比1.1%減の68万8672TEUとわずかに減少した。内訳は輸出入貨物が2.4%減の31万6125TEUと減少したが、トランシップ貨物(TS)は0.02%増の37万2547TEUと横ばいで推移している。

対日コンテナ貨物量全体を港別で見ると、1位=博多港(6万6474TEU/6.3%増)、2位=東京港(4万6616TEU/9.3%減)、3位=大阪港(4万4928TEU/9.2%減)一となっており、上位3港では博多港のみ前年同期を上回っている。

詳細は別表の通りだが、上位10港の伸び率を見ると、最も高かったのは門司港(27.7%増)で、これに博多港(6.3%増)、苫小牧港(2.2%増)が続く。

釜山港でのTS貨物を見ると、博多港(3万6452TEU/2.2%増)・苫小牧港(2万8477TEU/10.1%増)・門司港(1万4494TEU/21.8%増)・広島港(1万4695TEU/13.7%増)と4港が増加。一方、東京港(1万3932TEU/16.1%減)・



大阪港(1万4558TEU/15.6%減)・横浜港(2万2029TEU/14.9%減)・名古屋港(1万8850TEU/14.5%減)・神戸港(1万0007TEU/45.3%減)などが前年同期を下回った。共通しているのは国際コンテナ戦略港湾で、韓国との海運関係者からは「国土交通省や日本の港湾運営会社による集貨事業の効果では」との声も聞かれる。

他方、17年1~3月の対中コンテナ総取扱量は0.6%増の120万7422TEU。内訳は輸出入貨物が3.9%増の44万3655TEUと堅調に推移し、トランシップ貨物は1.1%減の76万3767TEUと落ち込んだ。