

# 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ フォローアップ(概要)

平成31年2月21日  
国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会  
(第10回) 資料1-1

最終とりまとめ  
(平成26年1月)  
の位置づけ

国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化・加速させるため、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を政策目標とし、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、国際コンテナ戦略港湾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」の3本柱からなる個別施策をとりまとめたもの。

最終とりまとめ  
フォローアップ  
(平成31年3月予定)  
の位置づけ

最終とりまとめに盛り込まれた個別施策の実施状況をフォローアップするとともに、邦船3社の定期コンテナ船事業の統合、AI、IoT、自動化技術の発展、我が国の労働力人口の減少や高齢化に伴う人手不足等の状況の変化を踏まえて、今後の政策目標と個別施策をとりまとめるもの。

## これまでの取り組み

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度を創設し、国際コンテナ戦略港湾へ国内外から集貨
- 釜山港等へのフィーダー支援を行う地方港湾に対するインセンティブ措置の見直しに向けた協力要請

### 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- 流通加工機能を有する物流施設の整備に対する無利子貸付等による支援制度を創設し、物流施設の整備を促進
- 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

### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して国が出資
- 国が整備した高規格コンテナターミナルを港湾運営会社に低廉な価格で直接貸付け
- コンテナ船の大型化等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化を実施

## これまでの成果

### ○北米航路のデイリー寄港を維持、欧州航路の週2便を維持

例えば、  
横浜港に寄港する北米航路が新たに2航路開設 (H29, H30)  
横浜港に寄港する欧州航路が、一時的に週1便となるも、週2便に回復 (H31.3以降予定)

### ○国際フィーダー航路の寄港便数が、阪神港・京浜港とも大幅増

阪神港 68便/週 (H26.4) → 102便/週 (H30.6)  
京浜港 33便/週 (H28.3) → 48便/週 (H30.6)

### ○国際フィーダー航路のコンテナ船の大型化が進展

国内最大の670TEU型の内航コンテナ船の新造

## 港湾・海運を取り巻く状況の変化

船会社の更なるアライアンス再編と  
欧米・中南米・アフリカ航路の  
寄港地絞り込み

AI、IoT等の情報通信技術及び  
自動化技術の急速な発展

臨海部における物流施設の  
ための用地不足や  
ドライバー不足の顕在化

コンテナターミナルの  
容量不足や  
ゲート前渋滞の深刻化

## 今後の政策目標

- 平成31年から概ね5年以内  
国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等、**多方面・多頻度の直航サービス**を充実させることで、グローバルに展開する我が国企業サプライチェーンマネジメントに貢献する

## 今後の取り組み

### 目標達成のために港が備えるべき要件

#### Cargo Volume

- 当該港湾への寄港で取り扱える貨物量が多いこと

#### Cost

- コンテナ船の寄港コストや荷主の利用コストが低廉であること

#### Convenience

- 大型船が支障なく寄港できる施設が整っていること
- 寄港に伴う時間的なロスが少ないこと
- 周辺港や内陸との円滑な接続が可能であること
- 流通加工等付加価値を提供する機能が充実していること

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾におけるアジア広域からの集貨に資するフィーダー航路網の充実及び積替機能強化を促進 等

### 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- 荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地を促進 等

### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現
- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の際の円滑な港湾物流を確保するための対策を検討するために国土交通省港湾局と東京都港湾局で連絡協議会を設置
- 入港コスト低減を図るための措置を検討 等