

「フォローアップ(注)」で掲げられた 政策目標への取組状況

(注)平成31年に作成された「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめフォローアップを指す。

令和2年8月19日
国土交通省港湾局

1. 最終とりまとめフォローアップの概要 (p.2～p.5)
2. 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」 (p.6～p.14)
3. 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」
(p.15～p.18)
4. 国際コンテナ戦略港湾への「競争力強化」 (p.19～p.33)

1. 最終とりまとめフォローアップの概要

国際コンテナ戦略港湾政策の推進

国際コンテナ戦略港湾：我が国の国際コンテナ港湾の競争力強化を図るために平成22年(2010年)8月に選定された港湾。具体的には阪神港と京浜港の2港。

政策目的

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を改善し、我が国産業の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

政策目標

○平成31年(2019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立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する

取組

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」

- ・国際フィーダー航路網の強化に加え、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外航フィーダー航路網の強化や積替機能の強化を促進 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」

- ・とん税・特別とん税に係る特例措置等による入出港コスト低減
- ・コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化
- ・良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため「ヒトを支援するAIターミナル」を実現 等

最終とりまとめフォローアップへの取組状況の概要(1)

施策	ページ番号	取組概要	取組開始・達成状況等
集貨	p.6	国際戦略港湾競争力強化対策事業	・2014年度以降、集貨事業実施。2019年度、取組みを見直し。
	p.8-9	国際フィーダー網の拡大 内航船社の動き	・阪神港への国際フィーダー便：4割増 ・京浜港への国際フィーダー便：3割増 ・2018年7月：国内最大コンテナ船(670TEU型)就航
	p.10	インセンティブ措置の見直し	・2013年6月、2018年7月に港湾管理者に要請。
	p.11	神戸港アジア広域集貨促進事業	・2018年度以降、阪神国際港湾神戸港独自でトライアルを実施。
	p.12-13	国際基幹航路の新規寄港等	・2019年5月、マースクの欧州航路が横浜港に寄港再開。 ・2020年5月、MSC/ONEの中南米航路が横浜港に新規寄港。 ・2020年5月、ザ・アライアンスの欧州・北米航路が横浜港に新規寄港。
	p.14	内航コンテナ船の競争力強化	・2012年7月、内航船定員の規制緩和として特例措置を導入
	—	国際海上コンテナ車特殊車両通行許可 不要区間について	・2019年7月～ 特車許可不要の措置
	—	JR貨物が国鉄から承継した老朽車両を 更新するために新造した高性能機関車に 係る課税標準の特例措置	・固定資産税の軽減(実施中)

最終とりまとめフォローアップへの取組状況の概要(2)

施策	ページ番号	取組概要	取組開始・達成状況等
創貨	p.16	特定用途港湾施設整備事業	・2014年度、制度創設。(2件整備済、3件整備中)
	p.17	港湾機能高度化施設整備事業	・2014年度、制度創設。(神戸2件、博多1件、清水1件整備済)
	—	農水産品の輸出促進	・2017年度、制度創設。 ・2017年6月に北海道6港、2018年2月に清水港への支援を認定
競争力強化	p.19-20	入港コスト低減	・2020年10月以降、国際戦略港湾に入港する際のとん税及び特別とん税の税率を軽減。
	p.21-23	高規格コンテナターミナルの整備等	・2020年8月7日、横浜港南本牧ふ頭MC4暫定供用開始。 ⇒水深16m以深の岸壁が15バース完成。 ・2020年5月、横浜港において台風15号により被災した臨港道路の早期復旧。
	p.24-28	AIターミナルの実現	・2019年度、遠隔操作RTG導入の補助開始。 ・2017年度、横浜港で新・港湾情報システムCONPASを試験運用および阪神港へ展開予定。
	p.29	港湾関連データ連携基盤	・2020年度、システム構築予定。
	p.30-31	コンテナターミナルの渋滞対策	・2019年度、東京2020大会に向け、国土交通省と東京都において連絡協議会を設置
	p.32-34	戦略的な港湾運営(港湾運営会社)	・2014年12月、阪神国際港湾株式会社に出資 ・2016年3月、横浜川崎国際港湾株式会社に出資。2019年7月、増資。 ・2018年12月、阪神国際港湾株式会社がシハヌークビル港湾公社の株式を取得。 ・2019年11月、国際基幹航路維持・増加の取組の強化(港湾法改正)

2. 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

国際戦略港湾競争力強化対策事業

○平成26年度以降実施している国際戦略港湾競争力強化対策事業の効果の維持・定着を図るとともに、港湾運営会社が行う集貨の取組においては、国内及び東南アジア等からの集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を特に促進していく。

集貨のイメージ

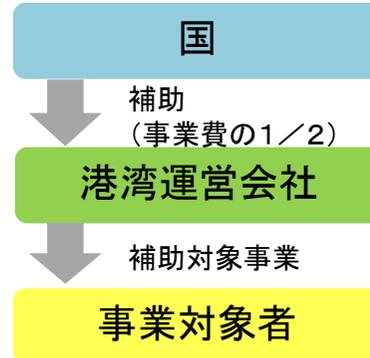
国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化

国内外とのフィーダー航路網充実

欧州・北米をはじめ中南米・アフリカ等
多方面・多頻度の直航サービスの充実

東南アジア等からの
広域集貨

事業スキーム



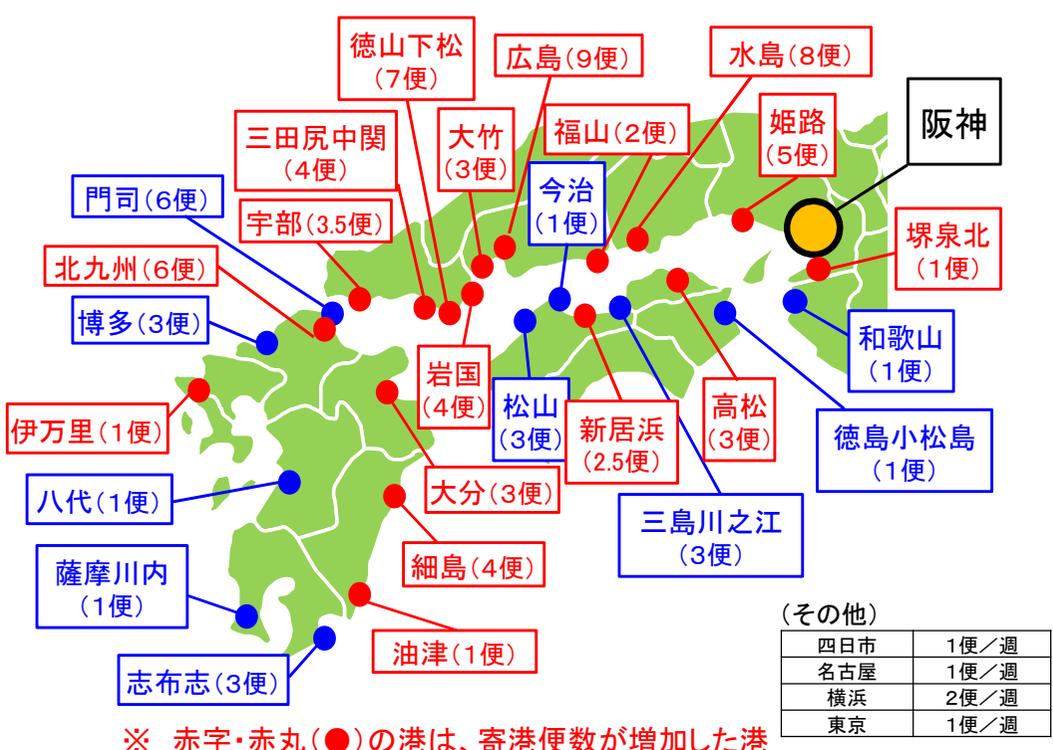
国際コンテナ戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、港湾運営会社が行う集貨事業の経費の一部を補助する事業



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」により、地方港と戦略港湾とを結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が阪神港において約4割、京浜港において約3割増加。

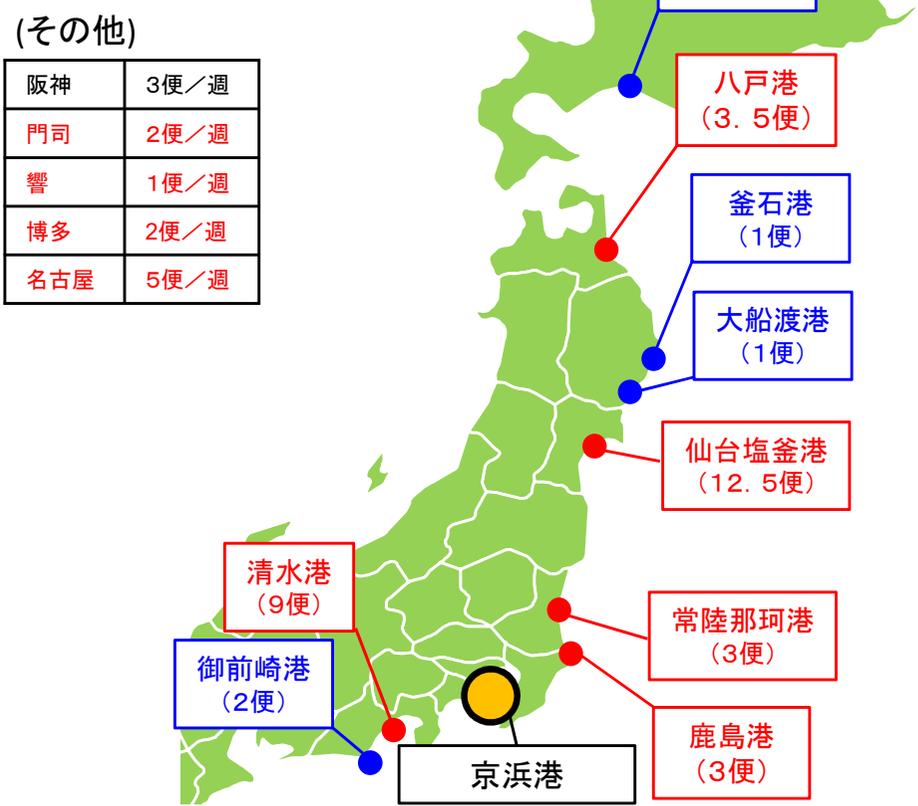
阪神港



寄港便数: 約4割増加

68便/週 (2014年4月時点)
↓
95便/週 (2019年10月時点)

京浜港



寄港便数: 約3割増加

39便/週 (2016年3月時点)
↓
51便/週 (2020年1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

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が進展**。

【井本商運】

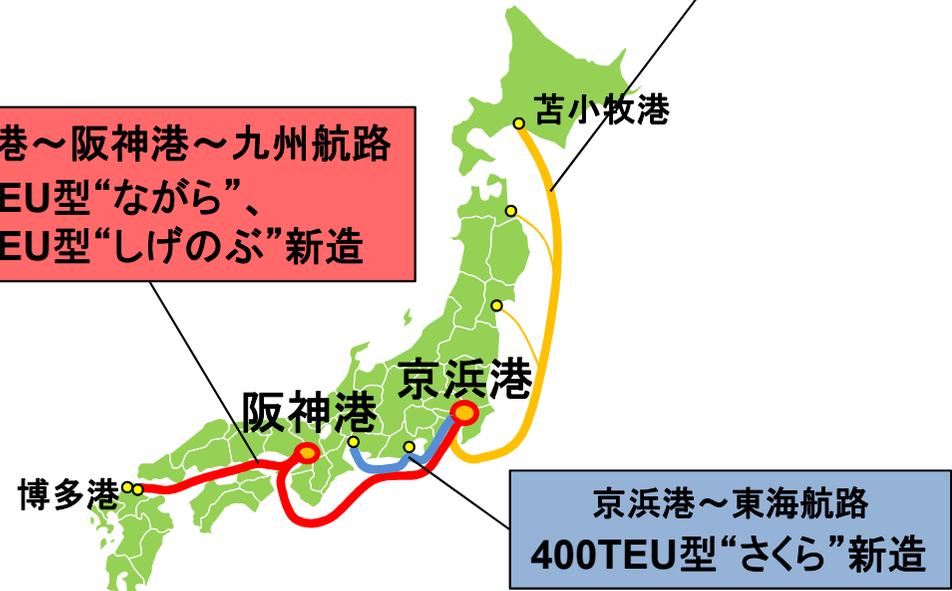
◆国内最大内航コンテナ船(670TEU型)“ながら”の新造



京浜港～阪神港～門司・博多港航路に就航させ、定曜日ウィークリーサービスを週2便化(平成30年7月)。

京浜港～北海道・東北航路
670TEU型“なとり”新造

京浜港～阪神港～九州航路
670TEU型“ながら”、
400TEU型“しげのぶ”新造



京浜港～東海航路
400TEU型“さくら”新造

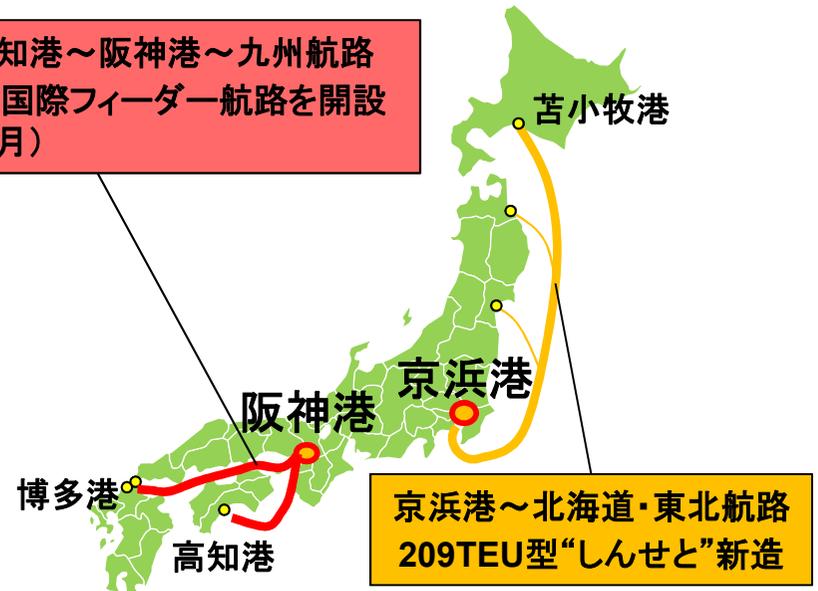
【鈴与海運】

◆内航コンテナ船(209TEU型)“しんせと”の新造



京浜港～北海道・東北航路に209TEU型の内航コンテナ船を投入したことにより、輸送能力が従前の最大2倍に向上(平成25年9月)。

阪神港～高知港～阪神港～九州航路
高知港で初の国際フィーダー航路を開設
(平成28年10月)



京浜港～北海道・東北航路
209TEU型“しんせと”新造

■協力要請文書について

- 発出日：平成30年7月30日
- 発出者：国土交通省港湾局長
- 発出先：重要港湾以上の各港湾管理者
- 協力要請文書の内容：

(抜粋)

「平成25年6月6日付「国際コンテナ戦略港湾政策への協力について(要請)」により、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う国際フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂くことを要請し、5年が経過したところです。」

「国際フィーダー航路・貨物に対して外航航路と同等以上のインセンティブ措置が講じられていない港湾については、早急に措置を講じて頂くこと、また既に措置が講じられている港湾においても国際フィーダー航路・貨物に対する取り組みをより一層充実して頂くことを、改めてお願いいたします。」

国港経第24号
国港計第21号
平成30年7月30日

(各港湾管理者 宛て)

国土交通省港湾局長

国際コンテナ戦略港湾政策への協力について

(再要請)

平素より、港湾行政に多大なるご理解とご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。

さて、平成25年6月6日付「国際コンテナ戦略港湾政策への協力について(要請)」により、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う国際フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂くことを要請し、5年が経過したところです。

この間、多くの港湾において要請にご対応を頂き、また、国土交通省においては国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社の指定と国の出資や国際戦略港湾競争力強化対策事業による集貨支援をはじめとする施策を実施した結果、国際フィーダー航路が拡充され、これによるコンテナ貨物取扱量は増加してきておりますが、一方で海外の港湾におけるトランシップ貨物の増加もみられるところです。

世界の海運市場では、アライアンスの再編や事業統合、船舶の大型化といったダイナミックな変化が益々急速に進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るためには、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約が一層重要になっております。

このような状況を踏まえ、国際フィーダー航路・貨物に対して外航航路と同等以上のインセンティブ措置が講じられていない港湾については、早急に措置を講じて頂くこと、また既に措置が講じられている港湾においても国際フィーダー航路・貨物に対する取り組みをより一層充実して頂くことを、改めてお願いいたします。

アジア広域集貨プロジェクトチーム「神戸港アジア広域集貨促進事業(トライアル)」の概要

○アジア広域集貨PT(チーム長:神戸海運貨物取扱業組合理事長 須藤明彦)の検討を踏まえ、成長著しい東南アジア等から神戸港への集貨を図るため、平成30年度より、神戸市及び阪神国際港湾株式会社が物流改善のトライアルを実施する事業者の募集を開始。令和元年度では12月現在、4件の提案があり、トライアルを実施。

<目 的> 神戸港を活用した物流改善のトライアルを促進するとともに、今後のポートセールス活動等に活用できる物流改善事例の情報収集を行い、当該トライアルの成果を活用したポートセールスを展開

<対象事業> 神戸港への集貨に寄与する事業として、「荷主」又は「物流事業者(船社含む)」が行う以下の取組に対し、幅広く募集

- ① 西日本⇄東南アジア等の物流について、神戸港経由での輸送の改善や神戸港経由への転換を伴う改善を実施するもの
- ② 神戸港でのトランシップを伴うもの
- ③ 神戸港の高付加価値化(神戸港の物流拠点の機能の拡大、IoTによる効率化等)に寄与するもの

<対象経費> トライアル輸送の実施に必要な以下の経費

- 輸送費、輸出入に係る諸手続き費用、通関等諸費、マーケティング費用、システム改修費、PR費用等

<実施事業(例)>

神戸港を拠点としたRail&Seaによるドライバー不足

・福井市からトラックにより神戸港へ陸送されていたハイフォン港向け貨物を、陸送ではなくJR貨物列車に転換することで、天候不順時やドライバー不足時等に確実に輸送できるルートを確認。

フェリーを活用したドライバー不足及びBCP対策

・宮崎県内工場から博多港までドレージで長距離輸送されて輸出されていた貨物を、宮崎港～神戸港を結ぶフェリーを活用し、神戸港経由とすることでドレージ距離を大幅に短縮し、ドライバー不足への対応や緊急代替輸送ルートを確立。

<阪神国際港湾株式会社による事業募集>

アジア広域集貨促進事業

～ 阪神港のご利用で物流を改善しませんか ～

輸送ルートの
選択肢を増やしたい

トラックの手配が
難しい

...

バンニングなどの
作業を平準化したい

阪神国際港湾(株)にお気軽にご相談ください

改善事例

- 課題
東南アジア→北米の輸送ルートの選択肢を増やしたい
- 対応
神戸港に寄港する異なる船社のスペースを組み合わせて輸送
- 阪神国際港湾(株)によるご協力内容
・税関手続きの明確化
・トライアル費用の負担 等

**神戸港アジア
広域集貨促進事業**

- 概要
神戸港への国際海上コンテナ貨物の集貨に寄与する物流改善のトライアルを支援
- 支援金額
トライアルの輸送費等
(原則100万円/件を限度)
- 対象期間
平成31年3月までにトライアルを実施するもの(先着順)

NVOCによる一貫輸送

■お問合せ先
阪神国際港湾(株)広域集貨グループ
・担当者 林・岡村・遠水・弟子丸
・電 話 078-855-2240(林、岡村)
078-855-3206(遠水、弟子丸)

マースクによる欧州航路の寄港再開について

- 世界最大のコンテナ船社であるマースクが、2019年5月より、アジア～欧州航路での**京浜港(横浜)**への寄港を再開(当該航路は、マースクとMSCで構成するアライアンス「2M」による運航)。
- 日EU・EPAの発効、日本の港湾の高い生産性、「国際コンテナ戦略港湾政策」など日本政府の**様々な取り組み**等を総合的に検討し、今回の寄港再開を決断。
- 欧州直航航路が1便から2便に増えることで、日本の製造業にとって航路選択の幅が増し、企業の国際競争力の強化が期待される。



寄港地

横浜－寧波－上海－廈門－タンジュンペラパス－コロンボ－フェリクストゥー
 ロッテルダム－ブレーマーハーフェン－タンジール－サララ－南沙－
 香港－塩田－廈門－ロサンゼルス－**横浜**



安倍総理大臣とスコウCEOの面会
 (平成31年3月)

京浜港(横浜港)における欧州・中南米航路について

○令和2年5月、MSCとONEにより共同運航されている中南米航路(ANDES/ALX2)がサービス一部改編により、寄港地を東京港から横浜港へ変更。大水深岸壁を有する横浜港南本牧ふ頭を利用することで喫水調整が不要となり輸送効率が向上。

○また、同月、ザ・アライアンス(ONE等)により欧州・北米の振り子航路FP2が新たに開設。これにより、京浜港においては、欧州航路がFP1(ザ・アライアンス)、AE1(2Mアライアンス)に次いで、3サービス目の就航となった。



FP2(ザ・アライアンス(ONE/Hapag-Lloyd/Yang Ming/Hyundai))(令和2年5月開設)

【寄港地】
レムチャバン-カイメップ-シンガポール-コロンボ-ロッテルダム-ハンブルク-アントワープ-サウサンプトン-ジェッタ-シンガポール-レムチャバン-カイメップ-香港-塩田-ロングビーチ-オークランド-京浜(横浜)-香港-レムチャバン

【船型/隻数】14,000TEU級×18隻

ANDES/ALX2(MSC/ONE等)(令和2年5月改編)

【寄港地】
上海-廈門-蛇口-香港-寧波-釜山-マンザニーロ(メキシコ)-ラサロカルデナス-ロッドマン-ブエナベンチュラ-カヤオ-サンアントニオ-コロネル-リルケン-サンアントニオ-プエルトアングモス-カヤオ-マンザニーロ-京浜(横浜)-釜山-上海

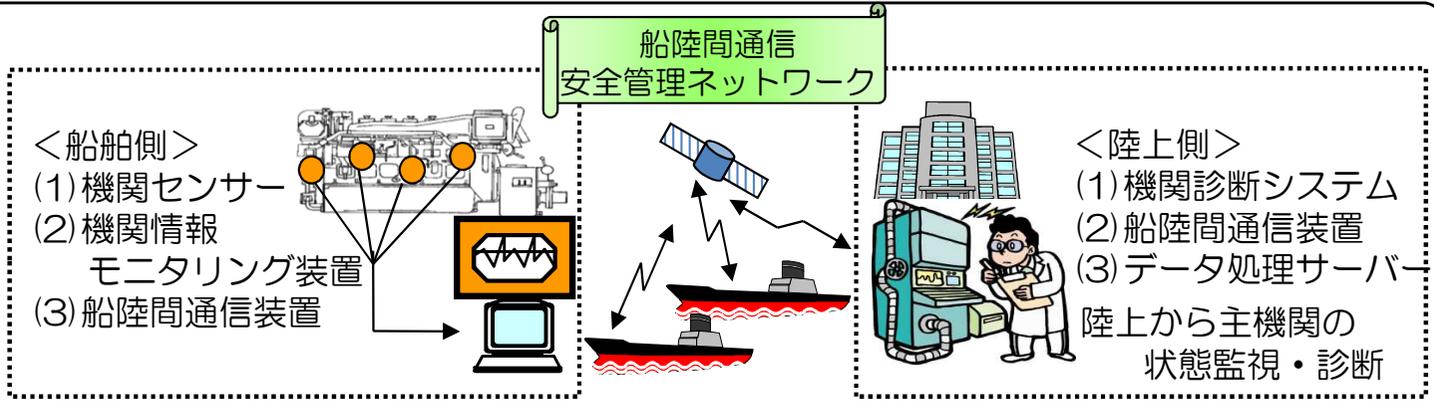
【船型/隻数】9,000~14,000TEU級×12隻

新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置

新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置について、関係者間の理解醸成を前提に検討する。

高度船舶安全管理システムの概要

船舶の推進機関の状態を陸上から遠隔監視及び診断を行い、当該監視等の結果に基づき推進機関の状態に応じた適切な保守管理を行うことで、推進機関の重大な故障等の未然防止を図るとともに、機関部の省力化に資するシステム



特例措置(機関部職員1名減)

平成24年7月より、限定近海を航行区域とする機関出力1,500kW以上6,000kW未満の高度船舶においては、個船ごとに安全性等に問題ないことを検証・確認(1ヶ月の実船検証及び3ヶ月の検証運航)の上で、特例として、機関部職員の1名減による運航を認めているところ。

(参考)
令和2年7月末現在、高度船舶安全管理システム搭載船舶は16隻。うち7隻に特例措置を適用。

○船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令(昭58政令13)別表第一第二号表(機関部)

機 関 部 航行区域	遠 洋 区 域 甲 区 域				近 海 区 域 乙 区 域					沿 海 区 域 丙 区 域		平 水 区 域				
	機 関 長	一 等 機 関 士	二 等 機 関 士	三 等 機 関 士	機 関 長	一 等 機 関 士	二 等 機 関 士	三 等 機 関 士	機 関 長	一 等 機 関 士	機 関 長	一 等 機 関 士				
船舶職員	一級	二級	三級	三級	一級	二級	三級	四級	五級	三級	四級	五級	三級	四級	四級	五級
	二級	三級	四級	四級	二級	三級	四級	五級	四級	五級	五級	四級	五級	五級	五級	
	三級	四級	五級	五級	三級	四級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	
	四級	五級	五級	五級	四級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	
機関出力 (kW)																
6,000未満	二級	三級	四級	四級	二級	三級	四級	五級	三級	四級	五級	三級	四級	四級	五級	
3,000未満	三級	四級	五級	五級	三級	四級	五級	四級	五級	四級	五級	四級	五級	五級	五級	
1,500未満	四級	五級	五級	五級	四級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	
750未満	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	五級	

2等機関士
1名減

今後の取り組み

引き続き、関係者の理解醸成を前提に、高度船舶安全管理システムに係る特例措置適用船舶の拡大等の検討を進める。

3. 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

創貨に向けた取組(特定用途港湾施設整備事業)

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。

【支援内容】

【対象施設】

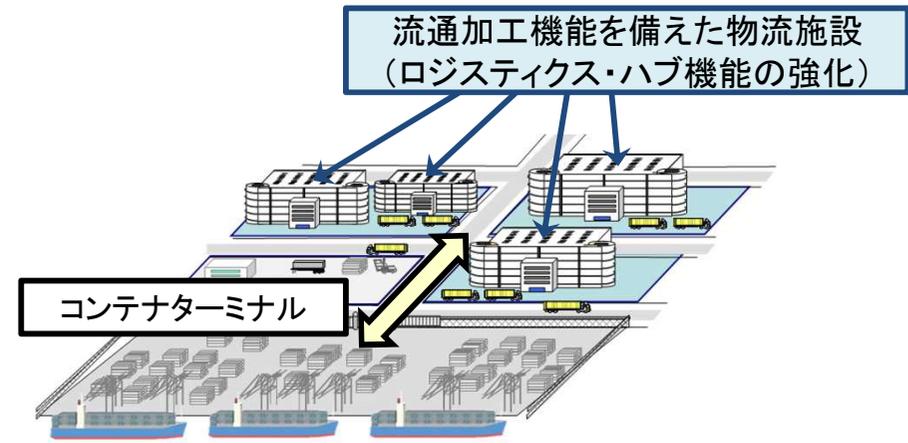
埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

【対象港湾】

国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)

【貸付比率】

国 : 港湾管理者 : 民間事業者 = 3 : 3 : 4



【事業概要】

施設位置	南本牧ふ頭地区 (横浜港)	六甲アイランド地区 (神戸港)	本牧A突堤 (横浜港)	六甲アイランド地区 (神戸港)	本牧A突堤 (横浜港)
事業者	三井倉庫株式会社	川西倉庫株式会社	株式会社ニチレイ	森本倉庫株式会社	株式会社日新
事業期間	H28.9~H29.11	H28.3~H28.10	R1.8~R3.2	R1.7~R3.3	R2.4~R3.6
延床面積	31,600m ²	8,200m ²	26,800m ²	11,200m ²	10,900m ²
施設外観 (外観写真)			建設中	建設中	建設中

創貨に向けた取組（港湾機能高度化施設整備事業）

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るため、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設を再編・高度化する民間事業者に対する補助を行う。

【支援内容】

【対象施設】

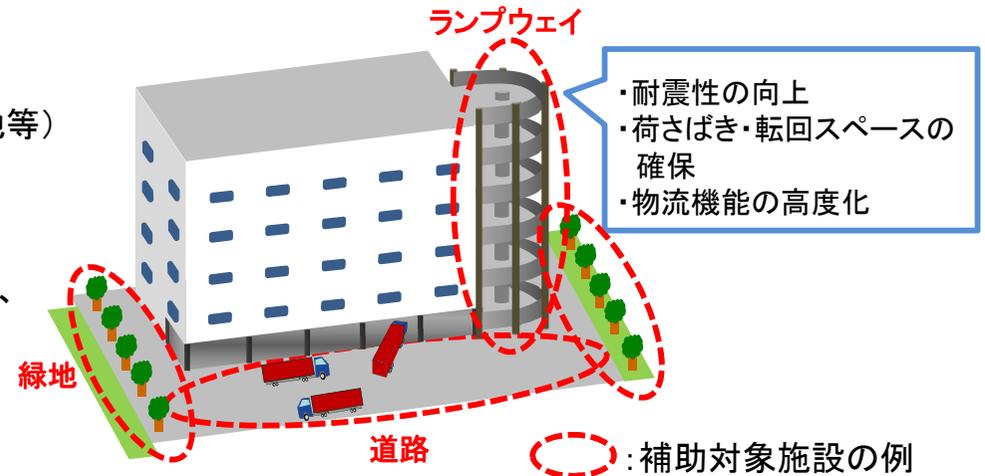
- 物流施設の共用部（ランプウェイ、スロープ等）及び共同施設（道路、緑地等）
（撤去費用、測量設計費用、整備費用が対象）

【対象港湾】

- 苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、阪神港、水島港、広島港、徳山下松港、関門港、博多港、那覇港

【補助率】

- 1/3



【事業概要】

施設位置	ポートアイランド地区 (神戸港)	ポートアイランド(第2期)地区 (神戸港)	アイランドシティ地区 (博多港)	新興津地区 (清水港)
事業者	上組(代表)、 メーカー(共同)	上組(代表)、 他1社(共同)	九州日新(代表)、 他1社(共同)	鈴与(代表)、 他3社(共同)
事業期間	H27.6~H28.3	H29.2~H30.3	H30.9~R1.9	H30.11~R1.12
延床面積	19,400m ²	20,800m ²	26,300m ²	72,500m ²
施設外観 (外観写真)				

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

とん税・特別とん税の概要

- とん税・特別とん税は、外国貿易船が我が国の開港に入港した際に、「純トン数」を課税標準として国が船長から徴収する税。※特別とん税は、開港所在市町村に全額譲与。
- 税率は2通り。**3回を超えて入港する船舶は一時納付が割安。**
 - ① 都度納付(入港毎に納付)
 - ② 一時納付(1年分をまとめて納付。都度納付3回分に相当)。

○ 課税標準と税率

課税標準：外国貿易船の純トン数(貨物及び旅客の運送に供される閉囲場所の合計容積)

- 税率
- : ① 都度納付：1トンまでごとに とん税16円 特別とん税20円(合計：36円)
 - : ② 一時納付：1トンまでごとに とん税48円 特別とん税60円(合計：108円)

○ とん税、特別とん税の租税収入(平成30年度)

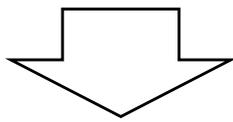
	予算額	決算額
とん税	100億円	102.5億円
特別とん税	125億円	128.2億円
合計	225億円	230.7億円

国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置の創設(とん税・特別とん税)

国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を実現するため、欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を創設する。

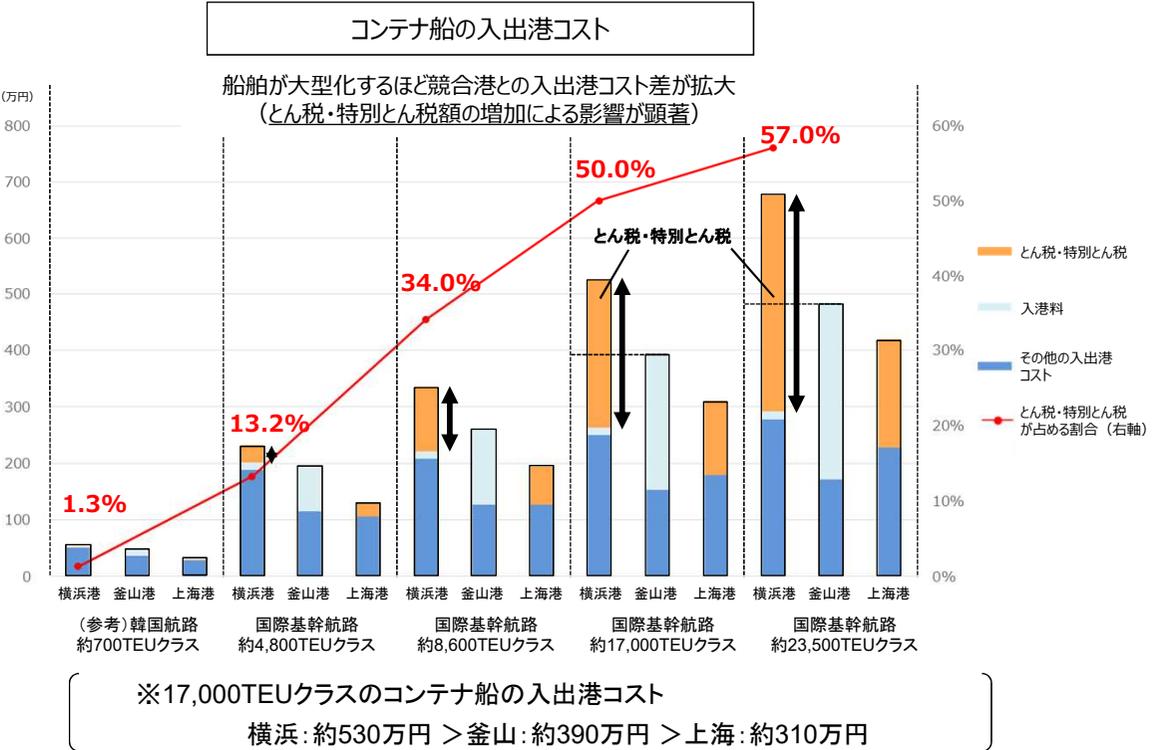
施策の背景

○コンテナ船の大型化などに伴い、欧州・北米航路における寄港地の絞り込みが進行。



○このような中、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を図るためには、釜山港等と比較して劣後している入出港コストの低減が必要。

○特に、これらの航路に投入される大型のコンテナ船ほど、国際戦略港湾に入港する際のとん税・特別とん税の負担が大きくなっており、この軽減を図る。



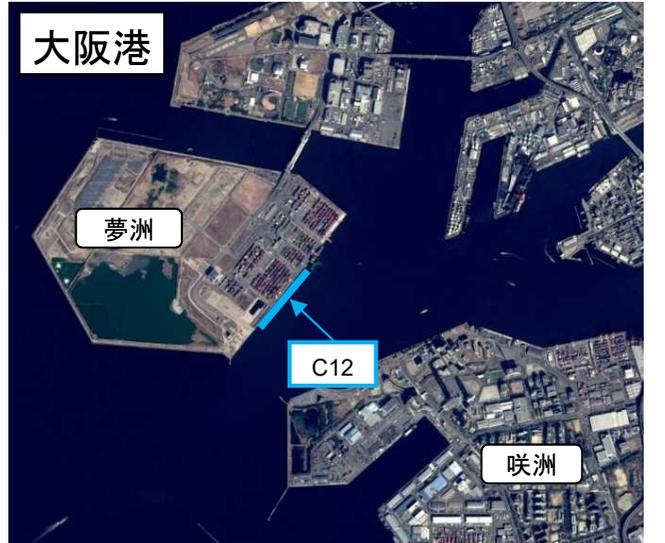
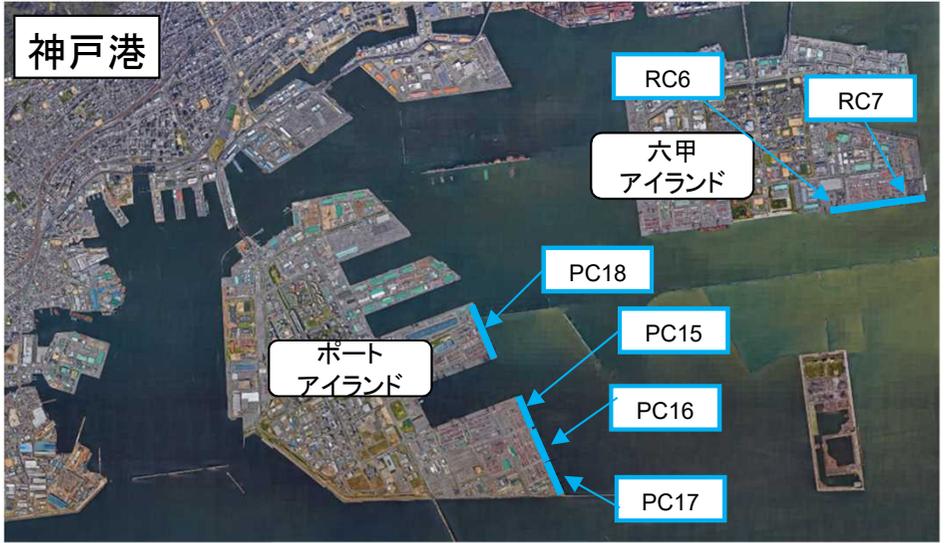
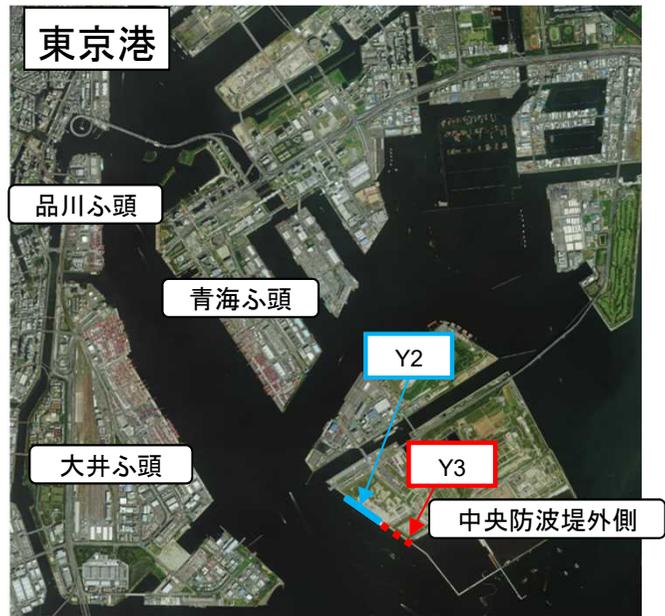
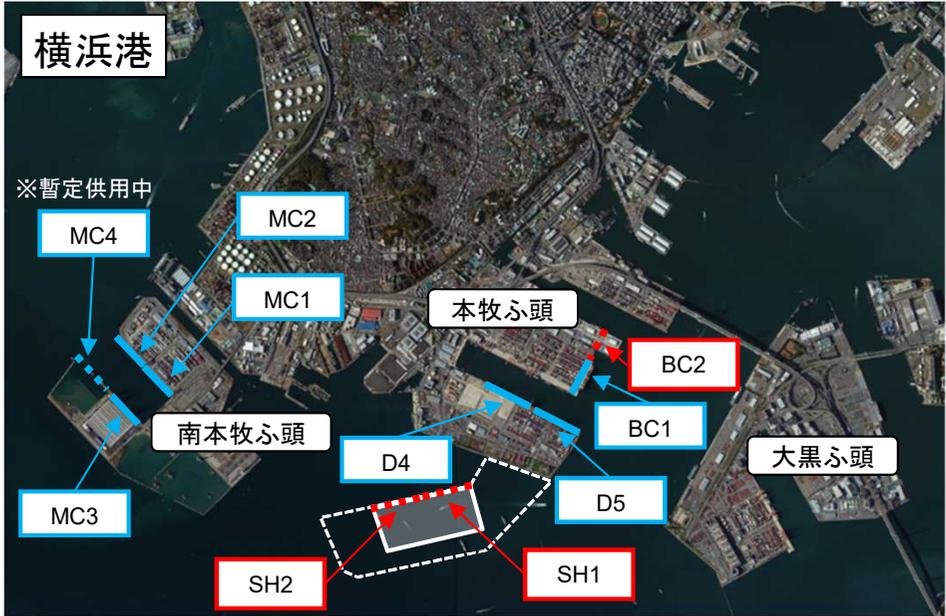
要望の結果

○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾(京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港)に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率(純トン数1トンまでごと)を次のとおりとする。 ※令和2年10月1日より施行。

納付種別	とん税		特別とん税		合計	
	現行	改正後	現行	改正後	現行	改正後
① 入港の度に納付する「都度納付」	16円	16円	20円	20円	36円	36円
② 一定額の納付で1年間に何度でも入港できる「一時納付」	48円	24円	60円	30円	108円	54円

高規格コンテナターミナルの整備状況

○国際コンテナ戦略港湾において、高規格コンテナターミナルを整備。
 ○令和2年8月7日時点で、耐震強化岸壁が15バース完成。(水域施設が整備中であるものを含む。)



※図中 は、水深16m以深の岸壁が完成しているバース。(水域施設が整備中であるものを含む。) は、現在水深16m以深の岸壁を整備中。

横浜港南本牧ふ頭MC4コンテナターミナルの暫定供用

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、我が国産業の国際競争力強化を図るため、水深18mを有する大水深コンテナターミナルMC4の整備を行い、令和2年8月7日に暫定供用を開始。



令和2年8月4日(火)
国土交通省関東地方整備局
横浜市港湾局
横浜川崎国際港湾株式会社

— 記者発表資料 —

国内最大水深・高規格コンテナターミナルである
横浜港南本牧ふ頭MC4コンテナターミナルが
8月7日に暫定供用を開始します！

横浜港南本牧ふ頭MC4コンテナターミナルは、令和2年7月末に岸壁及びヤードの整備が概ね完了し、本年8月7日より暫定供用を開始します。

横浜港は年間約8千万トンの外貨貨物、約300万TEU(※)のコンテナを取り扱う国内有数の港であり、私たちの暮らしを支えています。

横浜港の主力ふ頭の一つである南本牧ふ頭では、コンテナ船の大型化や船社間の連携による航路の再編など情勢が変化中、大型船の入港や増加する貨物に対応するため、我が国最大唯一となる水深18mの耐震強化岸壁を備えたコンテナターミナルの整備を進めてまいりました。

この度、MC4が運用を開始することで、MC3・4は水深18m、延長900m連続バースとして世界最大級のコンテナ船に対応できる国内最大水深を有する高規格コンテナターミナルとなります。さらに、MC1~4のすべてのターミナルの一体利用が可能となります。多方面の航路の船舶が船型やスケジュール等に応じて、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現でき、高規格な施設能力を最大限に発揮できることとなります。

なお、管理棟等を含む全体施設の供用開始は、令和3年春頃を予定しています。

(※) TEU・・・20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位
20フィートコンテナ1個を1TEUとして計算

■南本牧MC3,4コンテナターミナル
施設概要:
岸壁(水深18m)(耐震)×2バース
(MC3,MC4)、航路・泊地、荷役
機械(7基(24列対応))など
整備期間:2007~2020年度

MC-1
A.P. Moller-Maersk A/S
(株)日新

MC-2
A.P. Moller-Maersk A/S
(株)商船三井
川崎汽船(株)

MC-3・MC-4
A.P. Moller-Maersk A/S



・ふ頭背後地に立地する
物流施設の再編・高度化

南本牧ふ頭全景(令和2年2月時点)

写真:横浜川崎国際港湾株式会社

台風15号による「南本牧はま道路」の被災・早期復旧

令和元年9月に台風15号により、横浜港南本牧コンテナターミナルと首都高湾岸線を直結する臨港道路「南本牧はま道路」が被災した。以降、「横浜港南本牧はま道路復旧工法技術検討委員会」を設置し、早期復旧に向けた復旧方針を踏まえて復旧工事を行い、令和2年5月7日に供用を再開した。



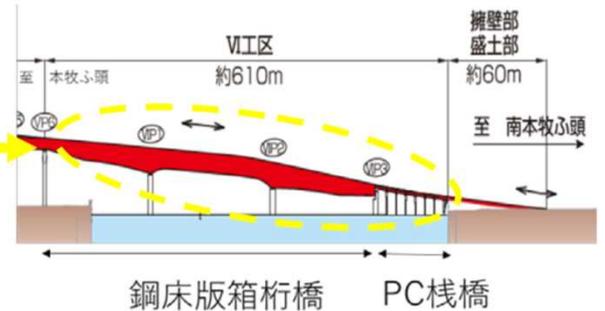
令和2年5月7日(木)
国土交通省関東地方整備局
港湾空港部

記者発表資料

横浜港南本牧はま道路 供用再開について
～本日午前11時より供用を再開します～

○台風15号により被災し通行止めとなっている横浜港南本牧はま道路については、復旧が完了し、本日午前11時より供用を再開します。

<被災箇所>



<被災状況>



鋼床版・ブラケットそり上がり変形



モジュラー型伸縮装置 損傷

(出典)横浜港南本牧はま道路復旧工法技術検討委員会資料

サイバーポートの全体像（「港湾関連データ連携基盤」と「ヒトを支援するAIターミナル」）

- 「港湾関連データ連携基盤」を構築し、貿易手続など全ての港湾情報を電子的に取り扱うことを標準とする環境を実現
- 「CONPAS(新・港湾情報システム)」をはじめとする各種施策を一体的に推進することで、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を創出
- これらにより、港湾に関する様々な情報が有機的に連携した「サイバーポート」を実現

港湾の生産性革命を実現するサイバーポート

アプリケーションレイヤ
(ソリューションサービス)

●「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、世界最高水準の生産性・良好な労働環境を創出

プラットフォームレイヤ
(情報連携)

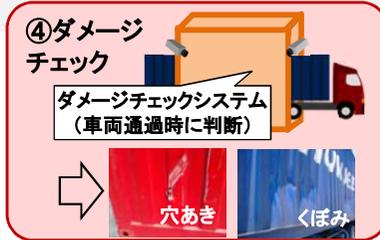
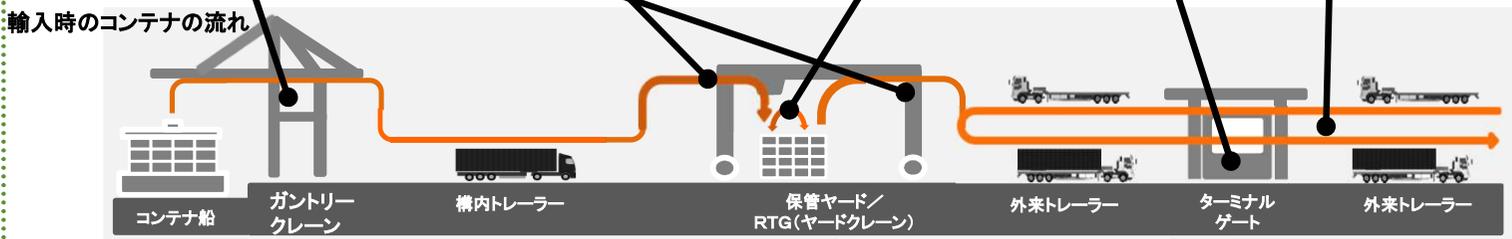
●「港湾関連データ連携基盤」を構築し、貿易手続など全ての港湾情報を電子的に取り扱うことを標準とする環境を実現

インフラレイヤ
(既存システムの情報)

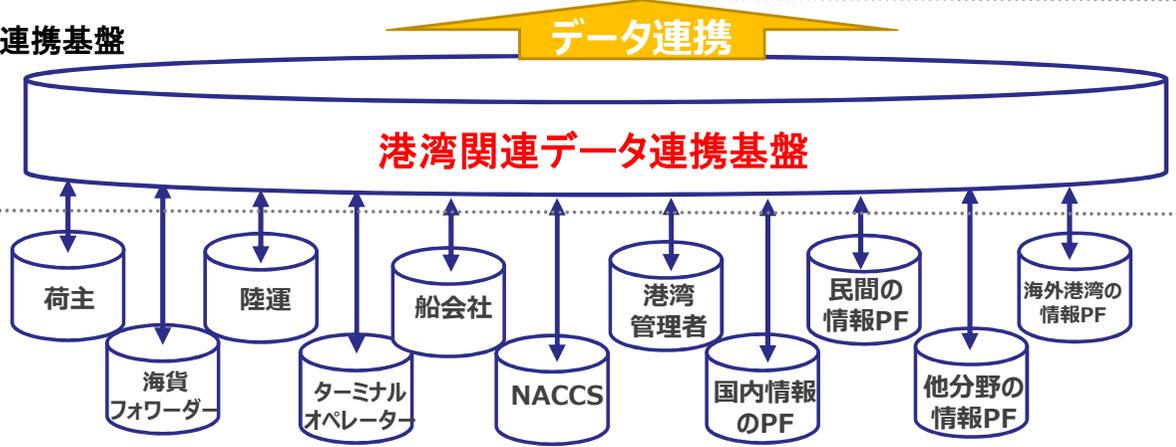
○「ヒトを支援するAIターミナル」

AI IoT 自動化

- ① 暗黙知の継承
 - 熟練技能者の荷役ノウハウ(暗黙知)の継承により、若手技能者の早期育成
- ② RTG遠隔操作化
 - RTGの遠隔操作化・自動化によるクレーン能力最大化・労働環境の改善
- ③ 蔵置場所最適化
 - コンテナ蔵置場所の最適化
 - 配置・作業タイミングの最適化
- ④ ダメージチェックの効率化
 - コンテナのダメージチェックの効率化により、ゲート処理を迅速化
- ⑤ CONPAS
 - 予約制度の導入及び搬出入票情報の自動照合により、ゲート処理を迅速化



○港湾関連データ連携基盤



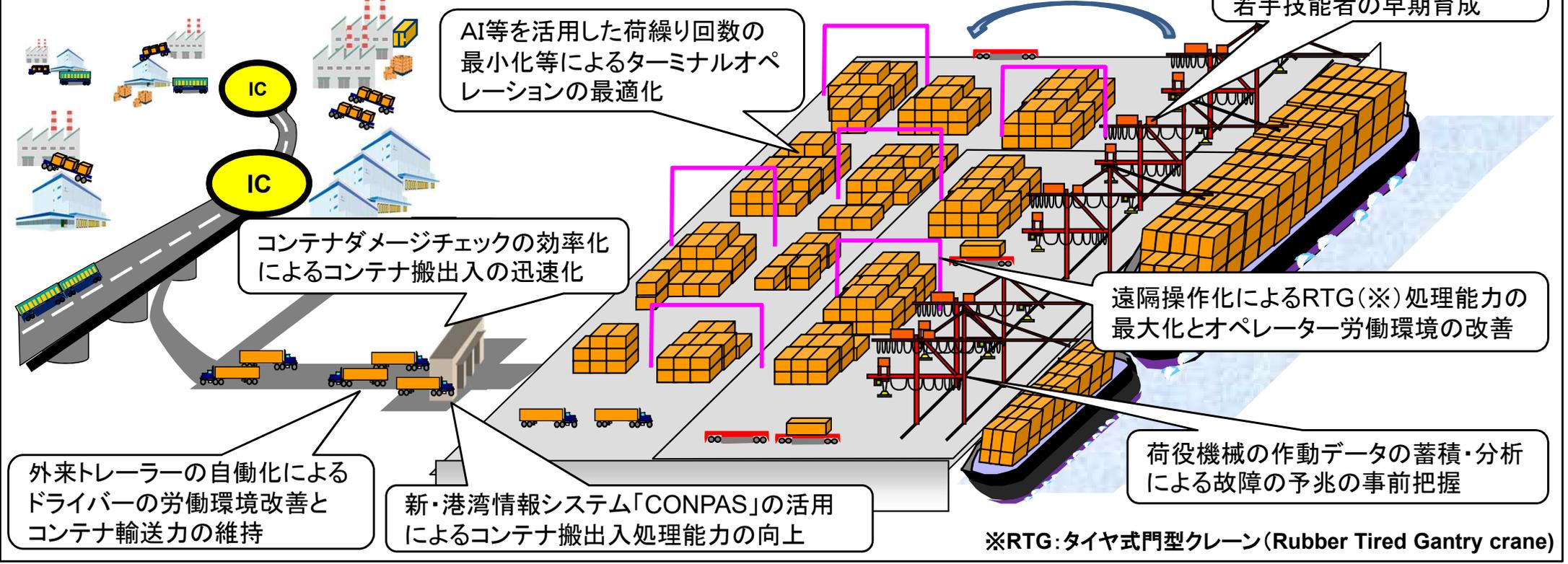
コンテナターミナルの生産性革命 ~「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて~

○我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等を行うとともに、遠隔操作RTGの導入を促進する。

目指すべき方向性

- 本船荷役時間の最小化
- 港湾労働者の労働環境の改善
- 外来シャーシの構内滞在時間の最小化
- 荷役機械の燃料、維持修繕費節約によるコスト削減

「ヒトを支援するAIターミナル」のイメージ



「ヒトを支援するAIターミナル」の実現により、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させ、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す

遠隔操作RTGの導入促進 (港湾機能高度化施設整備事業【コンテナ荷役システム高度化支援施設】)

労働力人口の減少や高齢化の進行による将来の港湾労働者不足の深刻化が懸念されるとともに、大型コンテナ船の寄港の増加に伴うコンテナ船の着岸時間が長期化する中、コンテナターミナルにおける労働環境の改善や荷役能力の向上を図るため、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対し、支援を行う。

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

【対象事業】

- 遠隔操作RTG及びその導入に必要となる施設の整備

【補助対象者】

- 民間事業者

【対象港湾】

- 苫小牧港、仙台湾港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、水島港、広島港、関門港、博多港

【対象施設】

- 遠隔操作RTG及びその導入に必要となる施設

【補助率】

- 1/3以内

【公募期間】

- 2020年3月25日(水)～7月31日(金)

【事業選定プロセス】

- コンテナターミナルにおける荷役能力の向上や労働環境の改善を図り、我が国港湾のコンテナターミナルの生産性向上に資する事業を選定。
- 具体的には、公募方式の事業選定スキームにより、応募のあった事業計画の内容を審査した上で、事業者や事業実施港湾等を決定することを想定。

遠隔操作RTG導入後の荷役作業

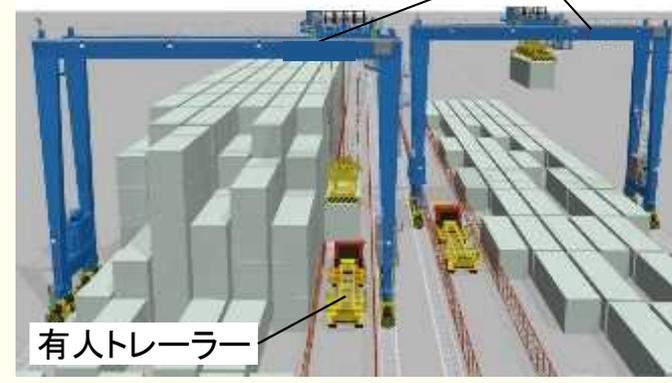
管理棟等の遠隔操作室内からRTGを遠隔操作することが可能に



※新設の場合、本体全体が対象
改良の場合、遠隔操作化に必要な改良部分が対象

補助対象施設の例

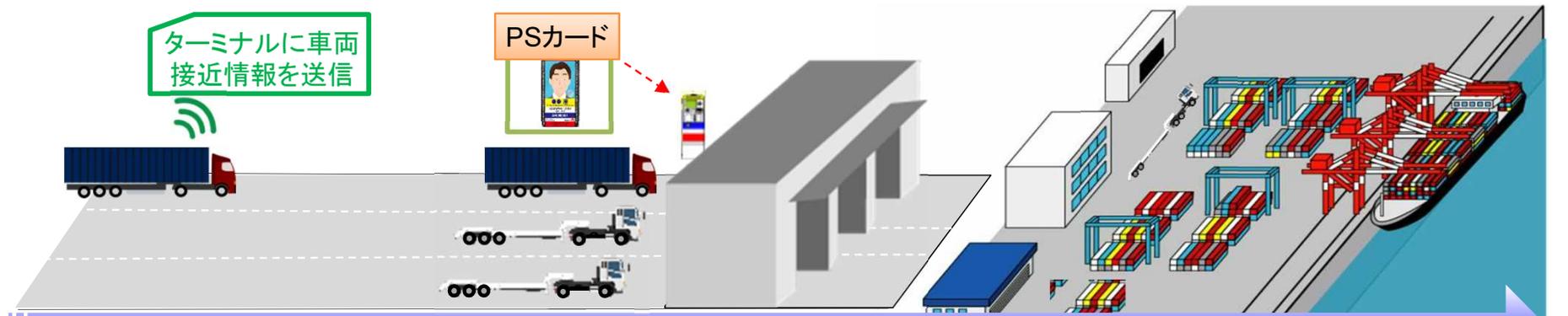
遠隔操作RTG※



ゲート前待機の解消に向けた取組 (CONPASの導入)

○コンテナターミナル周辺の混雑が深刻化する中、情報技術の活用により、ゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化するための実証を実施中。横浜港での実証を踏まえ、今後他港へも拡大。

※Container Fast Pass: ゲート処理等の効率化やセキュリティの向上を目的としたシステム



臨港道路 ゲート前 ゲート ヤード

搬出入予約制度

搬出入予約制度を導入し、集中する時間帯のトレーラーを分散・平準化

ターミナル全体の搬入車両のゲート前待機時間を**約1割削減**

※全搬入車両の14%がCONPASを利用した場合

PSカード活用

搬出入票の提示等を省略し、PSカード(ICチップ付き身分証明書)のタッチのみで入場処理

ゲート部所要時間を**約2割削減**(搬出)

搬入情報の事前照合

搬入手続(搬出入情報とTOSデータの照合)をコンテナがゲートに到着する前に実施

INゲート処理時間を**約6割削減**(推計値)

車両接近情報の活用

車両接近情報を検知し、事前にコンテナを取り出しやすい位置に移動

15分程度の荷繰り準備時間を確保

※TOS:ターミナルオペレーションシステム

情報技術の活用によるコンテナ搬出入処理能力の向上

阪神港におけるCONPAS導入に向けた検討

- 2020年2月19日に阪神港におけるコンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図るため、阪神港の港湾関係者で構成する「阪神港におけるCONPAS導入に向けた検討会」を開催。
- 検討会では、2020年度末までの阪神港でのCONPASの試験運用を目標に、主に阪神港における携帯端末を活用したCONPASの導入について、アプリ機能の導入やその運用の在り方について検討を行う。

<第1回 阪神港におけるCONPAS導入に向けた検討会>

【日時】 2020年2月19日(水)15:00~17:00

【場所】 神戸地方合同庁舎 1階 第4会議室（兵庫県神戸市中央区海岸通 29）

- 【議事】
- (1) AIターミナル政策及び CONPAS 導入の現状について
 - (2) 阪神港で追加を検討する機能(携帯端末機能付加)について
 - (3) 運用の在り方について
 - (4) 今後の検討会スケジュール案について

【今後のスケジュール】

- 2020年3~6月にかけて、携帯端末に搭載する機能の妥当性やアプリの使いやすさ等について、関係者に意見聴取を行う。
- その後、意見伺いと機能やアプリへのフィードバックを複数回繰り返した後、試験運用に向けた検討を行っていく。
- 2020年度中のCONPASの試験運用を目指す。

【出席者】

参加機関	大阪港運協会
	兵庫県港運協会
	阪神港海上コンテナ協会
	大阪海運貨物取扱業会
	神戸海運貨物取扱業組合 (株)上組
	商船港運(株)
	夢洲コンテナターミナル(株)
	大阪市港湾局 神戸市港湾局
オブザーバー	国土交通省港湾局
	関東地方整備局港湾空港部
事務局	近畿地方整備局港湾空港部
	阪神国際港湾(株)

※順不同

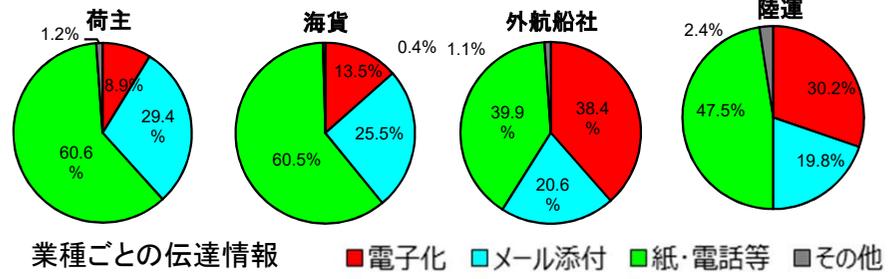
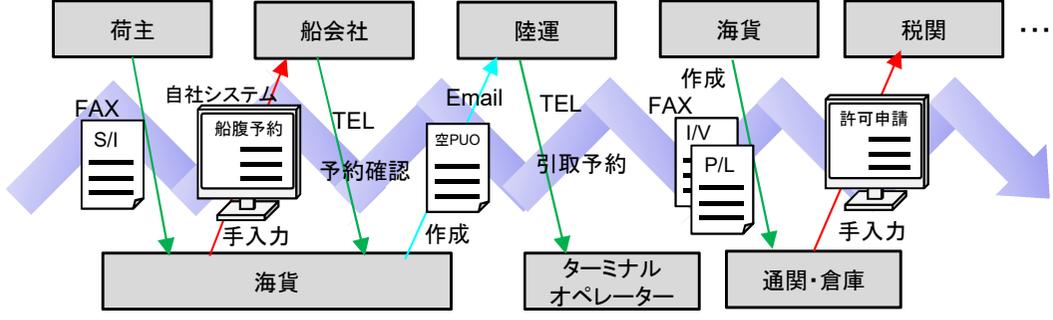
【開催状況】



「港湾関連データ連携基盤」の概要と期待される効果

- 現状、紙・電話等で行われている民間事業者間の貿易手続を電子化することで、業務を効率化する「港湾関連データ連携基盤(港湾物流)」を構築。
- さらに、港湾物流、港湾管理、港湾インフラの各分野の情報を全て電子化し、有機的にデータ連携させることで、我が国港湾の生産性向上、国際競争力強化を実現。

○港湾関連データ連携基盤(港湾物流)



【現状の情報伝達の課題】

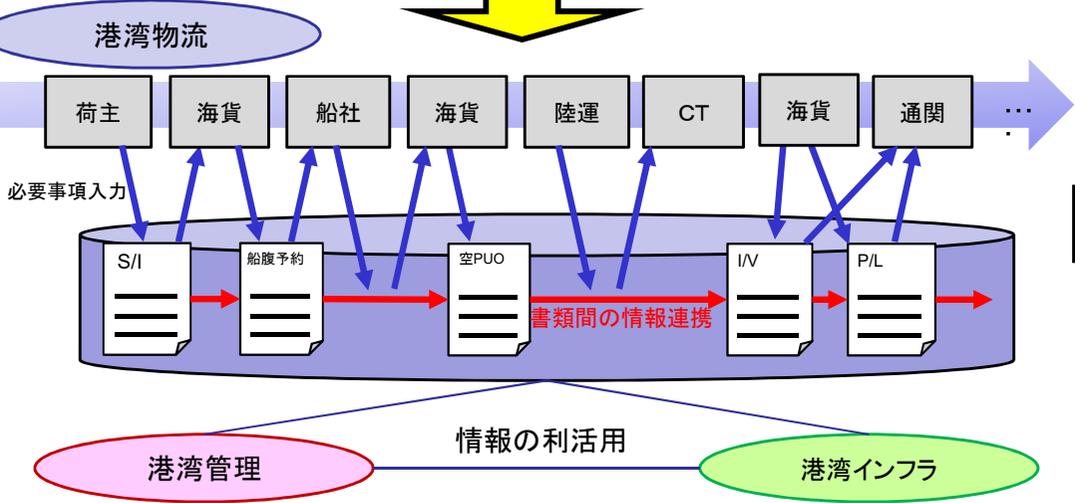
- ・ 紙情報の伝達による再入力・照合作業の発生
- ・ トレーサビリティの不完全性に伴う問合せの発生
⇒潜在コスト増加の一因に
- ・ 書類記載内容の不備等の発生
⇒渋滞発生の一因に

【情報連携による短期的効果(港湾物流)】

- ・ データ連携による再入力・照合作業の削減
- ・ トレーサビリティ確保による状況確認の円滑化

【情報利活用による長期的効果】

- ・ データ分析に基づく戦略的な港湾政策立案(国等)
- ・ 蓄積される情報とAI等の活用等により新たなサービスの創出(民間事業者等)
- ・ 港湾物流、港湾管理、港湾インフラの各分野の有機的連携によるシナジー効果(物流情報と施設情報の連携による行政の効率化、災害対応力強化等)



➡ 港湾物流全体の生産性の向上、国際競争力強化 29

○背景

- ・東京港では、コンテナターミナルのゲート前におけるトレーラーの渋滞が恒常化
- ・東京2020大会の競技会場の多くが、コンテナターミナル近傍に立地。東京港における円滑な港湾物流の確保のための対応方策を検討することが必要
- ・港湾物流には、荷主、船会社、港湾運送事業者、トラック事業者、倉庫事業者など多くの関係者が関与。関係者への適切な情報発信と関係者の連携が不可欠
- ・このため、国土交通省港湾局と東京都港湾局において、関係部署を交えた、連絡協議会を設置

○構成員

国土交通省港湾局	港湾局長、港湾経済課長、計画課長
国土交通省総合政策局	物流政策課長、参事官(物流産業)
自動車局	自動車局長、貨物課長
海事局	外航課長、内航課長
関東運輸局	局長
関東地方整備局	副局長
東京都港湾局	港湾局長、港湾経営部長、 港湾整備部長、港湾振興担当部長

○スケジュール

- 2019年 6月 3日 第一回連絡協議会
 2019年 8月 8日 第二回連絡協議会
 2019年12月20日 第三回連絡協議会
 以降、必要に応じて、協議会を継続



第3回協議会の様子

令和2年3月3日
東京都港湾局
プレス資料より

東京2020大会時における東京港の取組(大会開催延期前)

主な取組

- (1)コンテナターミナルのゲートオープン時間の拡大
- (2)ストックヤードの設置 など

※ストックヤード：24時間利用可能な貨物の一時保管場所

(1)CTのゲートオープン時間の拡大

○全国初の「深夜ゲートオープン」を実施。
(コンテナターミナル毎の詳細な内容については未定)

通常
8:30~16:30

➔

オリンピック期間
7:30~翌4:00
(20.5時間)を予定
※休憩時間含む

○輸出入の前倒しや後ろ倒しに対応できるよう、大会期間前後の時間拡大も実施

	期間	時間
オリンピック前	7/15-17	7:30~18:00
オリンピック期間 直前3日間を含む	7/20-8/7	7:30~翌4:00
オリンピック後	8/11-14	8:30~18:00
パラリンピック期間及び大会後	8/25-9/9	7:30~18:00

※GW明けについても最終トライアルを実施予定
(5月7日、8日、11日 7:30~18:00)

(2)ストックヤードの設置

○ストックヤードを大井、城南島、青海、中坊外の4か所の合計約600台分設置

○実施期間
令和2年7月1日から令和2年9月30日まで

○利用料金
無料

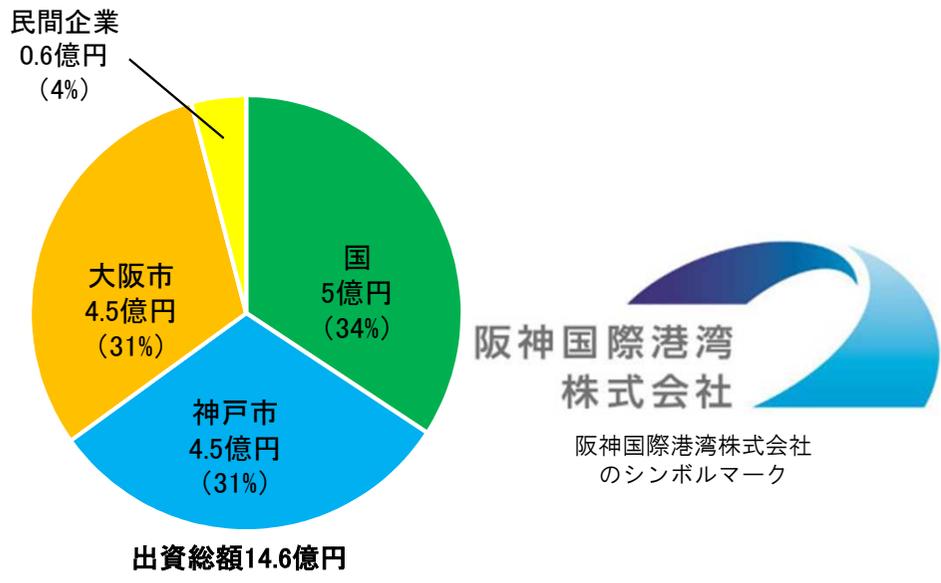
○搬出入時間
ターミナルからの貨物搬入は15時まで
ストックヤードからの搬出は18時以降

特定港湾運営会社(国際戦略港湾の港湾運営会社)の概要

阪神港においては平成26年12月に、京浜港においては平成28年3月にそれぞれ国が港湾運営会社に出資を行い、国・港湾管理者・民間のオールジャパンで運営する体制を構築。

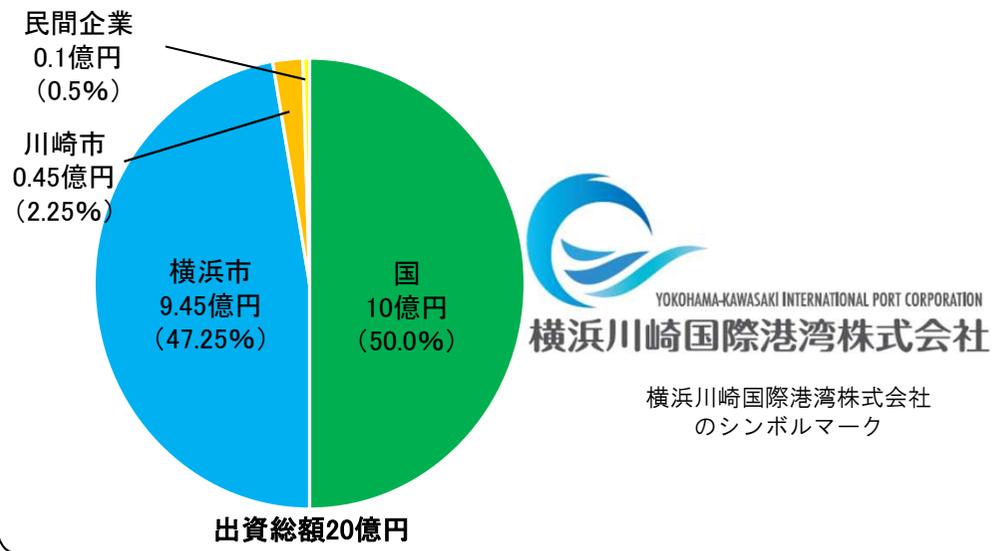
「阪神国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 平成26年10月1日
(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)
- ◆指定日 平成26年11月28日(港湾法に基づく港湾運営会社の指定)
- ◆国出資日 平成26年12月26日
- ◆代表者 代表取締役社長 外園 賢治
(元(株)商船三井常務執行役員、元(株)宇徳代表取締役会長)
- ◆所在地 兵庫県神戸市中央区御幸通8丁目1番6号 神戸国際会館20階
- ◆社員数 93名(令和2年1月1日現在)
- ◆出資比率 国(34%)、神戸市(31%)、大阪市(31%)、民間企業(4%) (合計14.6億円)



「横浜川崎国際港湾株式会社」の概要

- ◆設立日 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)が新設分割により設立)
- ◆指定日 平成28年3月4日(港湾法に基づく港湾運営会社の指定)
- ◆国出資日 平成28年3月25日
- ◆代表者 代表取締役社長 諸岡 正道
(元 NYKバルク・プロジェクト外貨物輸送(株)代表取締役社長)
- ◆所在地 神奈川県横浜市西区みなとみらい2丁目3番1号
クイーンズタワーA棟 14階
- ◆社員数 29名(令和2年1月1日現在)
- ◆出資比率 国(50%)、横浜市(47.25%)、川崎市(2.25%)、民間企業(0.5%) (合計20億円)



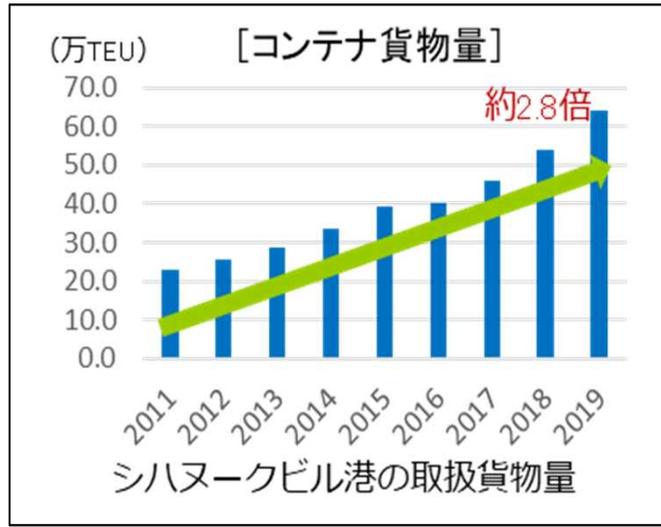
港湾運営会社による海外港湾の運営への参画

概要

カンボジアのシハヌークビル港では、JICA 海外投融资による出資を経て、阪神国際港湾(株)及び我が国企業がシハヌークビル港湾公社(PAS)の株式を取得し、運営に参画している。我が国は、20年以上にわたり同港の開発を支援しており、引き続き、官民連携した支援を継続する。

(参考)シハヌークビル港湾公社(PAS)の株式

- ・2017年 6月 JICAがPASの新規公開株式(25%)のうち、戦略投資家への割当分(13.5%)を取得。
- ・2018年12月 阪神国際港湾株式会社がPASの株式の2.5%をJICAから取得。
- ・2019年 5月 (株)上組がJICA保有のPASの株式11%全てを取得。



【円借款実施中】
新コンテナターミナル整備事業
(水深14.5m、延長350m)

実施内容

- ◆ コンテナターミナルの整備
- ◆ 航路・泊地の浚渫
- ◆ アクセス道路の整備
- ◆ 荷役機械の調達 等

【円借款】 多目的ターミナル (2018.6供用開始)

- ・多目的ターミナル 水深13.5m、延長330m
- ・油田資機材供給基地 水深7.5m、延長200m

【円借款】 コンテナターミナル (供用中)

(水深11m、延長400m)

【円借款】 一般貨物岸壁(供用中)

(水深10m、延長350m)

- ・輸入: 石炭、中古自動車 等
- ・輸出: 穀物、セメント 等

【円借款】 SEZ (供用中)

Phase 1, Phase 2, Phase 3

出典) JICA資料より作成

港湾法改正により追加される運営計画の記載事項

改正前

- (1) 埠頭群において施設又は役務を提供する時間
- (2) 埠頭群の運営に必要な荷さばき施設その他の国土交通省令で定める港湾施設であって、自らその建設又は改良を行うもの
 - ① 特定荷さばき施設等の位置、種類、数、規模及び構造
 - ② 特定荷さばき施設等の工事に要する費用の概算
 - ③ 特定荷さばき施設等の工事の着手及び完成の予定期日並びに供用開始の予定期日
 - ④ 港湾法第55条の9第1項の国の貸付けに係る国際戦略港湾の港湾管理者の貸付けを申請する場合に、次に掲げる事項を記載した当該貸付けに係る特定荷さばき施設等にかかる資金計画
 - イ) 資金計画の概要
 - ロ) 資金の調達方法
 - ハ) 資金の使途
 - ⑤ 上記④の特定荷さばき施設等に係る収支計画
- (3) 埠頭群の運営の体制に関する事項
- (4) その他
 - ① 埠頭群の運営の事業の実施時期
 - ② 埠頭群を構成する港湾施設の位置、種類、数、規模及び構造
 - ③ 埠頭群の運営の効率化に資する取組
 - ④ 埠頭群を構成する港湾施設の貸付けを希望する期間

改正後

- (1) 埠頭群において施設又は役務を提供する時間
- (2) 埠頭群の運営に必要な荷さばき施設その他の国土交通省令で定める港湾施設であって、自らその建設又は改良を行うもの
 - ① 特定荷さばき施設等の位置、種類、数、規模及び構造
 - ② 特定荷さばき施設等の工事に要する費用の概算
 - ③ 特定荷さばき施設等の工事の着手及び完成の予定期日並びに供用開始の予定期日
 - ④ 港湾法第55条の9第1項の国の貸付けに係る国際戦略港湾の港湾管理者の貸付けを申請する場合、次に掲げる事項を記載した当該貸付けに係る特定荷さばき施設等にかかる資金計画
 - イ) 資金計画の概要
 - ロ) 資金の調達方法
 - ハ) 資金の使途
 - ⑤ 上記④の特定荷さばき施設等に係る収支計画
- (3) 埠頭群の運営の体制に関する事項
- (4) 埠頭群の運営の推進に関する事項のうち国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船の寄港回数の維持又は増加を図るための取組
 - ① 国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船の寄港回数の維持又は増加に関する目標の設定
 - ② 国際基幹航路により形成される長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の状況に関する情報の収集、整理及び提供
 - ③ 国際戦略港湾の取扱貨物量の増加、国際戦略港湾への寄港に要する費用の低減及び国際戦略港湾の利用上の利便の増進のための取組
 - ④ 船舶運航事業者等に対する国際戦略港湾の利用を促進するための働きかけ
 - ⑤ その他国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船の寄港回数の維持又は増加を図るために必要な取組
- (5) その他
 - ① 埠頭群の運営の事業の実施時期
 - ② 埠頭群を構成する港湾施設の位置、種類、数、規模及び構造
 - ③ 埠頭群の運営の効率化に資する取組
 - ④ 埠頭群を構成する港湾施設の貸付けを希望する期間