

政策目標の達成状況

令和2年11月12日
国土交通省港湾局

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。具体的には京浜港と阪神港の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）に策定した国際コンテナ戦略港湾政策「最終とりまとめフォローアップ」
概ね5年以内に、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・大洋州等**多方面・多頻度の直航サービスを充実**させ、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
- 令和元年（2019年）の港湾法改正
2023年度までに京浜港・阪神港において、現行の**運航頻度の維持・増加**に努めつつ、**現行以上の輸送力**を確保

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

Cost

- ・コンテナ船の寄港コストや荷主の利用コストが低廉

Convenience

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

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・国内外とのフィーダー航路網の強化や積替機能の強化の促進 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

① 国際フィーダー航路のサービス拡充支援 (平成26年度～)

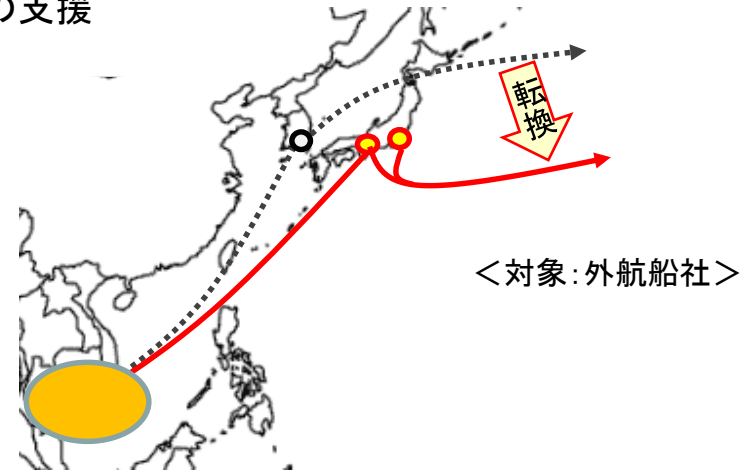
日本の地方港～国際コンテナ戦略港湾の国際フィーダー航路網を強化するための支援



※ 国際フィーダー航路とは、国際コンテナ戦略港湾と国内の各港を接続する内航フィーダー航路。

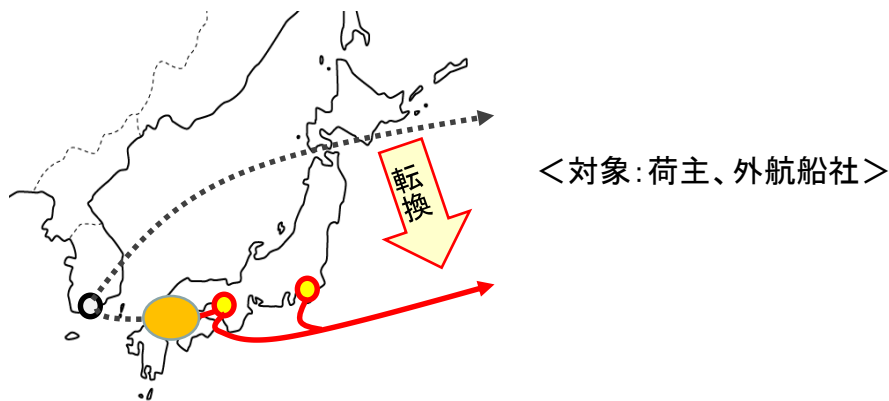
③ 東南アジア等からの集貨支援(平成29年度～)

東南アジア～北米等間における釜山港等でのトランシップ貨物を、国際コンテナ戦略港湾でのトランシップに転換を図るための支援



② 国内集貨のための支援 (平成26年度～平成30年度)

日本の港湾発着で釜山港等東アジア主要港を経由する基幹航路向け貨物、又は日本で新規に生じた貨物について、国際コンテナ戦略港湾の利用を図るための支援



④ 基幹航路のサービス拡充支援 (平成26年度～)

基幹航路の新規寄港等により、航路サービスの充実を図るため支援



平成22年8月： 阪神港、京浜港を国際コンテナ戦略港湾政策として選定。

平成25年7月： 国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、取組を加速していくため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置。

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」を公表。その中で以下の目標を設定。

○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31年3月：

「最終とりまとめ」の公表以降5年が経過したことから、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、今後の政策目標等の見直しを行った結果を「最終とりまとめフォローアップ」として公表。その中で以下の目標を設定。

○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。

令和元年の港湾法の一部を改正する法律において、国際基幹航路の維持・拡大に関して、以下のKPIを導入。

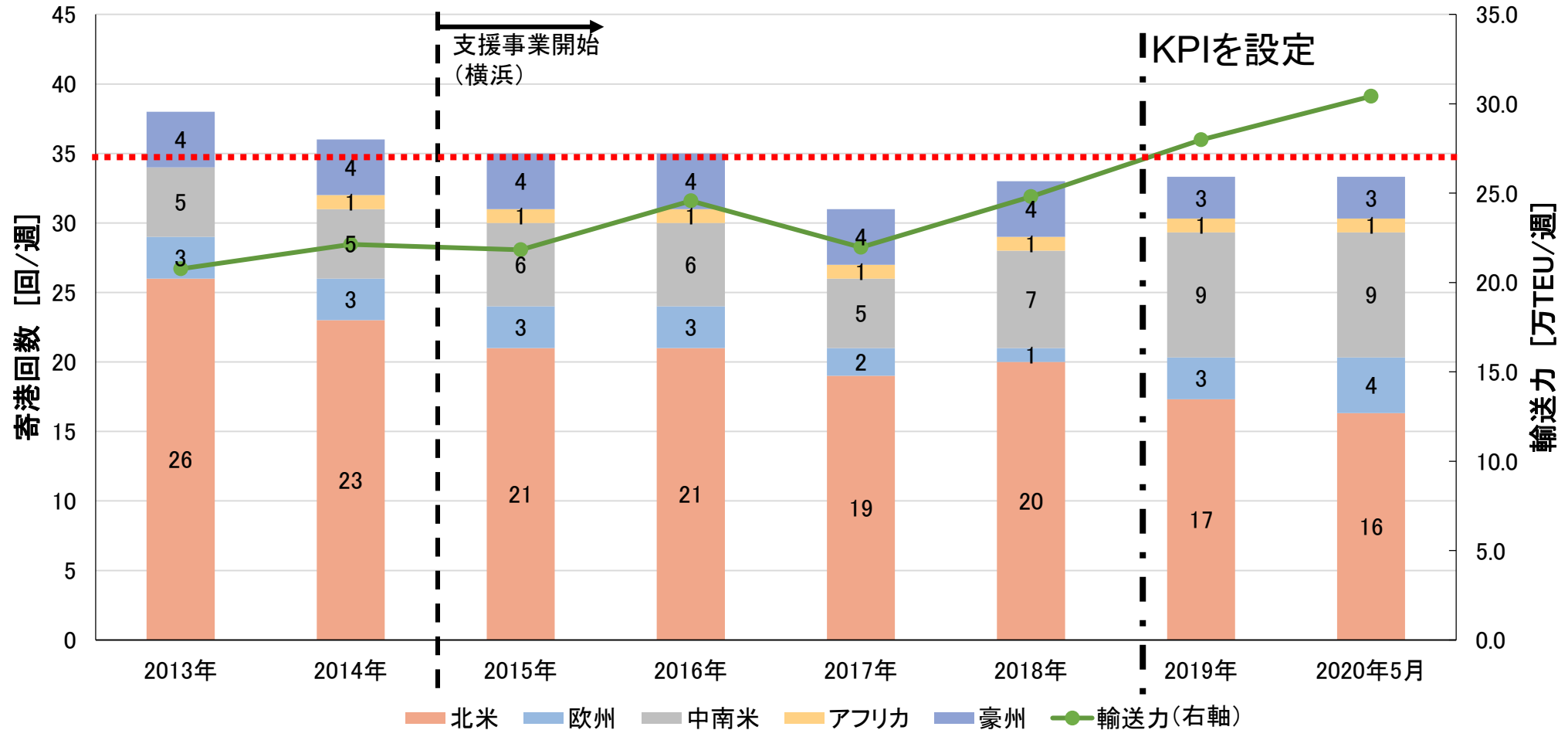
(2019年7月) ※KPI設定時

- ・ 京浜港 週27万TEU (欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)
- ・ 阪神港 週10万TEU (欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便)

(2023年度末)

- 京浜港及び阪神港において、
- ・ 現行の運航頻度の維持・増加に努めつつ、
 - ・ 現行以上の輸送力を確保。

各方面へ寄港回数及び輸送力の推移(京浜港)



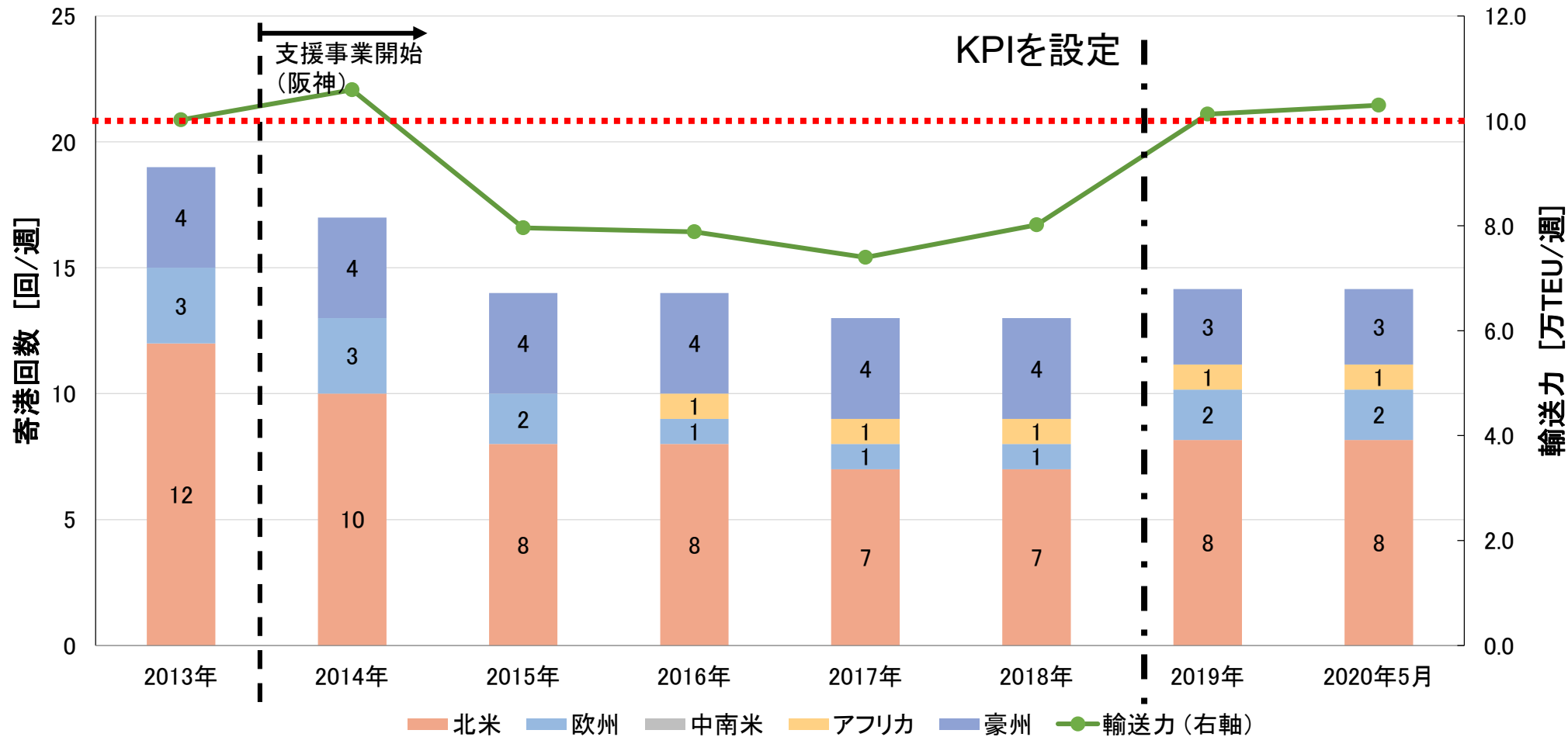
(出典) 国際輸送ハンドブック及びサイバー SHIPPING ガイドより国土交通省港湾局作成

(参考) 京浜港の輸送力のKPIは全体で27万TEU/週。

(※1) 記載のない部分については、全て11月時点

(※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

各方面へ寄港回数及び輸送力の推移(阪神港)



(出典)国際輸送ハンドブック及びサイバー SHIPPING ガイドより国土交通省港湾局作成

(参考) 阪神港の輸送力のKPIは全体で10万TEU/週。

(※1) 記載のない部分については、全て11月時点

(※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

- ①国際フィーダー航路のサービス拡充支援は、サービス便数の増加、輸送力の向上といった効果があったと考えられる。
- ②国内集貨のための支援は、国際フィーダー貨物の増加に関して効果があったと考えられる。
- ③東南アジア等からの集貨支援は、初年度に比べ集貨量の増加分が低減しており、今後、インセンティブの際の要件設定など、積替貨物量増加のための工夫を講じていく必要がある。
- ④基幹航路を誘致する支援については、国際基幹航路の維持・増加に直接寄与し、その観点から効果は高いと考えられる。しかし、船舶の大型化に伴う航路再編により、やむを得ず、船社が集貨力の低いサービスを休止した事例もあることから、寄港継続のためには、船社の誘致に加え、荷主への働きかけも必要である。