

元気な日本復活特別枠の要望内容（国際コンテナ戦略港湾）

- 「選択と集中」の考え方のもと、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会（有識者委員会）」による検討を経て、**国際コンテナ戦略港湾として（阪神港、京浜港）の2港を選定**。（2010年8月6日に公表）
- 「選択」された2地域に対して、明確な目標を設定した上で、**アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施**。

「国際コンテナ戦略港湾」の位置づけ

- ①「新成長戦略」（2010年6月18日閣議決定）、国土交通省成長戦略（2010年5月17日策定）の実現
- ② **アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大**
- ③ 目標：**2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減**
2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

元気な日本復活特別枠の要望内容

アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

ハード対策

① ハブ機能を強化するためのインフラ整備【特別枠要望】

公共事業費： 381億円

釜山港等アジア主要港に比肩しうる仕様（水深・広さ）を有するコンテナターミナルの整備を推進する。

【国際海上コンテナターミナル、臨港道路の整備 等】



② 荷役機械整備等への支援【特別枠要望】

非公共事業費： 5.7億円

1岸壁あたりのコンテナ取り扱い能力を増大させ、ハブ機能を強化するため、大型で荷役効率の高いガントリークレーンの整備等を推進する。



ソフト対策

① フィーダー機能強化事業【特別枠要望】

非公共事業費： 13.5億円

民間企業や港湾管理者との協働のもと、日本発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するため、新規内航航路等を立ち上げ、貨物集約を進める。



② 港湾経営の民営化

港湾経営に関する業務を一元的に担う港湾経営会社を設立し、民の視点による港湾の一体運営を実施。

③ 規制緩和・税制改正

港湾経営の効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する支援を実施。

一
体
的
に
実
施

国際コンテナ戦略港湾の必要性①

- 現状では、釜山港をはじめとするアジア主要港のハブ機能強化により日本発着貨物の18%(2008年)がアジア主要港等に奪われ、日本を発着する国際基幹航路の就航(便数)が減少している状況。このままの状況が続けば、ますます貨物が奪われることとなり、日本発着の基幹航路は大きく減少。国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディに輸出入することが困難になり、国内立地の国際競争力の低下を招く。
- 「選択と集中」のもと、選定された国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)において、高規格コンテナターミナルの整備とともに、荷役機械等の整備やフィーダー輸送強化するための取り組みを一体的に集中して実施することで、ハブ機能の強化を図ることが必要である。

現状:

日本発着の輸出入コンテナ貨物の18% (2008年)が釜山港等アジア主要港で中継(トランシップ)されて欧米等へ(から)輸送されている。

問題点:

- ① 日本と諸外国間の輸送時間・輸送コストの増大
- ② 物資や製品の輸出入の定時性が確保できない
(積み替え時のトラブルにより大幅な(週単位での)輸送の遅れが生じる)
- ③ 物資や製品の安定的な輸出入が確保できない
(積み替え港におけるストライキの発生など不確定要因が日本の輸出入に影響)

国内立地の国際競争力の低下

海外への生産拠点の移転、国内産業の空洞化の進行



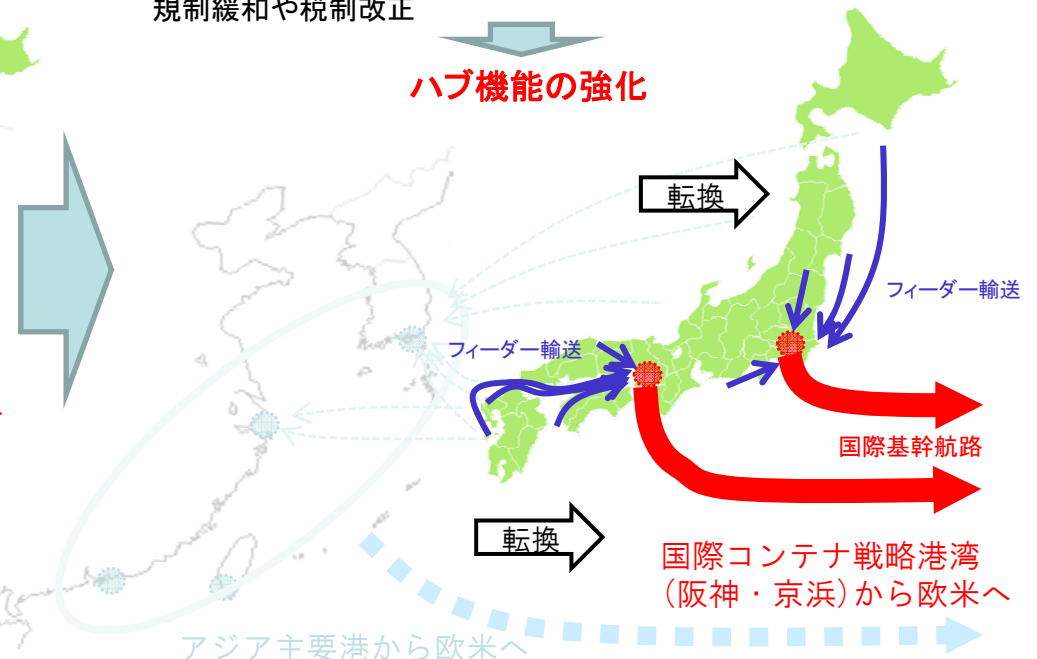
将来:

国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)のハブ機能を強化し、アジア主要港での中継(トランシップ)貨物がフィーダー輸送により国際コンテナ戦略港湾へ集約される物流構造に転換させ、国際基幹航路の維持・拡大を図る。

必要となる施策:

- ① アジア主要港と比肩する規模(深さ、広さ)を有するコンテナターミナル整備
- ② 荷役の効率化に資する荷役機械等の整備
- ③ フィーダー機能の抜本的な強化(新規航路の立ち上げ 等)
- ④ 民間の視点による戦略的な港湾経営の導入(港湾経営の民営化)
- ⑤ 港湾経営効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する規制緩和や税制改正

ハブ機能の強化



国際コンテナ戦略港湾の必要性②

○ 釜山港等アジア主要港を中継(トランシップ)した輸出入では、輸送時間・輸送コストが増大すること、定時性の確保が出来ないことなどにより、企業の生産活動に大きな支障が生じるとともに、国内立地の国際競争力の低下を招き、海外への生産拠点の移転、産業の空洞化が進行する恐れがあり、ひいては、日本の国力低下につながるものが危惧。(産業界からも強い要望)

(社)日本経済団体連合会提言(2010年7月)

- ・ 海外進出企業の現地調達割合や海外生産比率が上昇するなか、国内立地の国際競争力の低下をそのまま放置して、企業活動のグローバル化だけを進めれば国内では雇用も付加価値も失われかねない。
- ・ グローバル化の動きを止めるのではなく、空港・港湾・道路等の物流インフラを国際的に魅力あるものとする、我が国企業が国内を拠点に活動しても国際競争上不利にならないようにすることが喫緊の課題。

荷主(製造業)からの意見・ニーズ

- ・ トランシップ輸送は輸送時間が長くなるので、ダイレクト輸送を優先。トランシップをすると輸送時間が長くなり、結果としてコストが上昇するため製品の国際競争力が低下する要因となる。輸出産業にとって、海上輸送については基幹航路の確保が最重要である。(電気機器メーカー)
- ・ ぎりぎりまで無駄を削いだ生産管理をしているが、輸送時間が延びると前提となる需要予測の精度が下がり効果が薄まる。トランシップ輸送により輸送時間が長くなれば、輸送中の在庫量が増加することとなり、大幅なコスト増につながる。(自動車メーカー)
- ・ 海外トランシップを利用した結果、中継地での乗り継ぎに遅れ、納品が1週間遅れたケースがある。企業の信用の根幹に関わり、大きな問題。(機械メーカー)

○ 新成長戦略などにおいても、日本の「強い経済」の実現のため、港湾におけるハブ機能の強化が必要と位置づけ。

新成長戦略(2010年6月18日 閣議決定)(抜粋)

- ・ ハブ機能を強化するインフラ整備を進める。
- ・ 海外需要を発掘し、対外競争力を高める効果の高い政策・事業を重視するとともに、ハブ港湾への重点化した投資を進める。
- ・ アジアを中心に世界とのヒト・モノ・カネの流れを倍増させることを目標とし、ポスト・パナマックス船対応の国際コンテナ・バルク戦略港湾の整備等によりヒトの流れやモノの流れを作り出す。

日本国内投資促進プログラム(骨子)(平成22年9月9日 公表)(抜粋)

- ・ 工場・事業所の国内立地促進
アジア主要国と遜色のない港湾サービスを実現するため、港湾の「選択と集中」により国際戦略港湾の国際競争力強化等を図る。

➡ **国際コンテナ戦略港湾のハブ機能を強化し、基幹航路を維持・拡大することが重要**

基幹航路を維持・拡大することによる産業や国民生活への影響(試算)

経済効果:約 4,000億円/年 雇用増 1.6万人

【背景】海上コンテナ輸送が支える我が国の生活・産業

- 資源小国、貿易立国である日本にとって、港湾は輸出入貨物のほぼ全て(99.7%、国際海上貨物量 約13億トン/年(2008年))を取り扱っている。
- そのうち、タンカー等の専用船で輸送される石油や鉄鉱石、石炭、穀物等のバルク貨物、完成自動車等を除くほとんどの輸出入貨物(約2億5千万トン/年(2008年))がコンテナにより輸送されている。特に、日本の基幹的産業である電気・機械製品や化学工業品等の輸出の大部分をコンテナ輸送が担っている。
- また、雑貨や食料品だけでなく、DVDや掃除機、衣類など身の回りの製品の多くがコンテナ輸送により輸入されるようになっており、国民生活にとっても、コンテナ輸送が重要な役割を占めている。

○コンテナで運ばれる貨物(例)

コンテナは様々な貨物の混載が可能であるとともに、容器で密閉されているため、梱包の必要性や盗難の危険性がない等の利点から、日用雑貨や工業製品、衣類、食料品などを中心に多くの貨物がコンテナにより輸送されている。

●ドライコンテナ

最も一般的な箱形のコンテナ。電気製品、自動車部品、綿、羊毛、コーヒー、葉タバコ、タイヤ、樽詰めウイスキーなど様々な形状の貨物を積むことが可能。



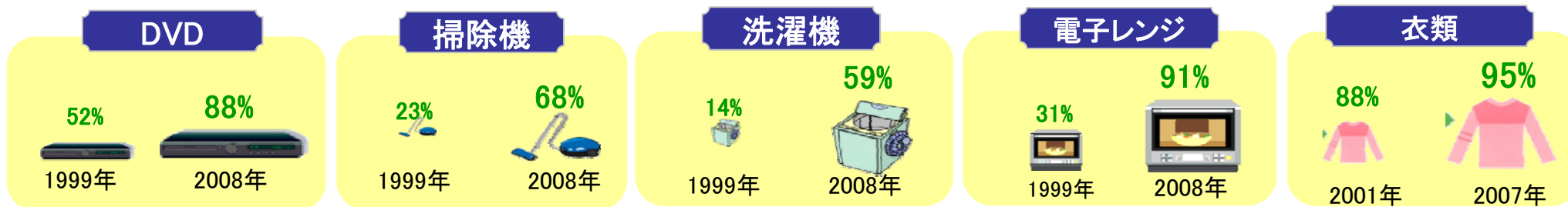
●リーファーコンテナ

肉や魚、野菜、果物、チーズ、ワインなどの食品や植物、精密機械、薬品、写真フィルムなどの輸送中における温度変化による品質低下を防ぐため、コンテナ内の温度を一定に保って運ぶことが可能なコンテナ。



○身の回りの製品の輸入依存が増加(輸入製品の割合)

※ これらの製品についても、コンテナ輸送により日本に輸入されている。



※輸入製品の割合＝輸入量÷国内供給量×100、国内供給量＝生産量＋輸入量－輸出量〔中小企業金融公庫調査部〕
出典：「家電産業ハンドブック(財)家電製品協会」、日本繊維輸入組合調べ

【背景】海上物流の中心 コンテナ輸送の特徴

- 鋼製の規格化された形状の箱に貨物を積み込み輸送するコンテナ輸送は、船舶、鉄道、トラックなど様々な輸送機関の間での積み替えが迅速化、省力化できるため、時間・費用の点で従来型の輸送形態に比べて極めて効率的。ドア・ツー・ドアの輸送が可能。
- 海上輸送と陸上輸送、外国貿易船と内国貿易船の結節点となるハブ港湾において、1回あたり数千個のコンテナの積み卸しや積み替えを一気に行うため、広いコンテナターミナルが必要となる。

○ 輸送体系の変遷 （タイヤの輸送を例に）



【コンテナ輸送が一般化する前のタイヤ輸送】



【コンテナによるタイヤの輸送】

コンテナ輸送へ

● 従来型の貨物ふ頭

コンテナ輸送が一般化する前の輸送形態では、岸壁と倉庫が近接しており、広いターミナルは必要ない。



● コンテナターミナル

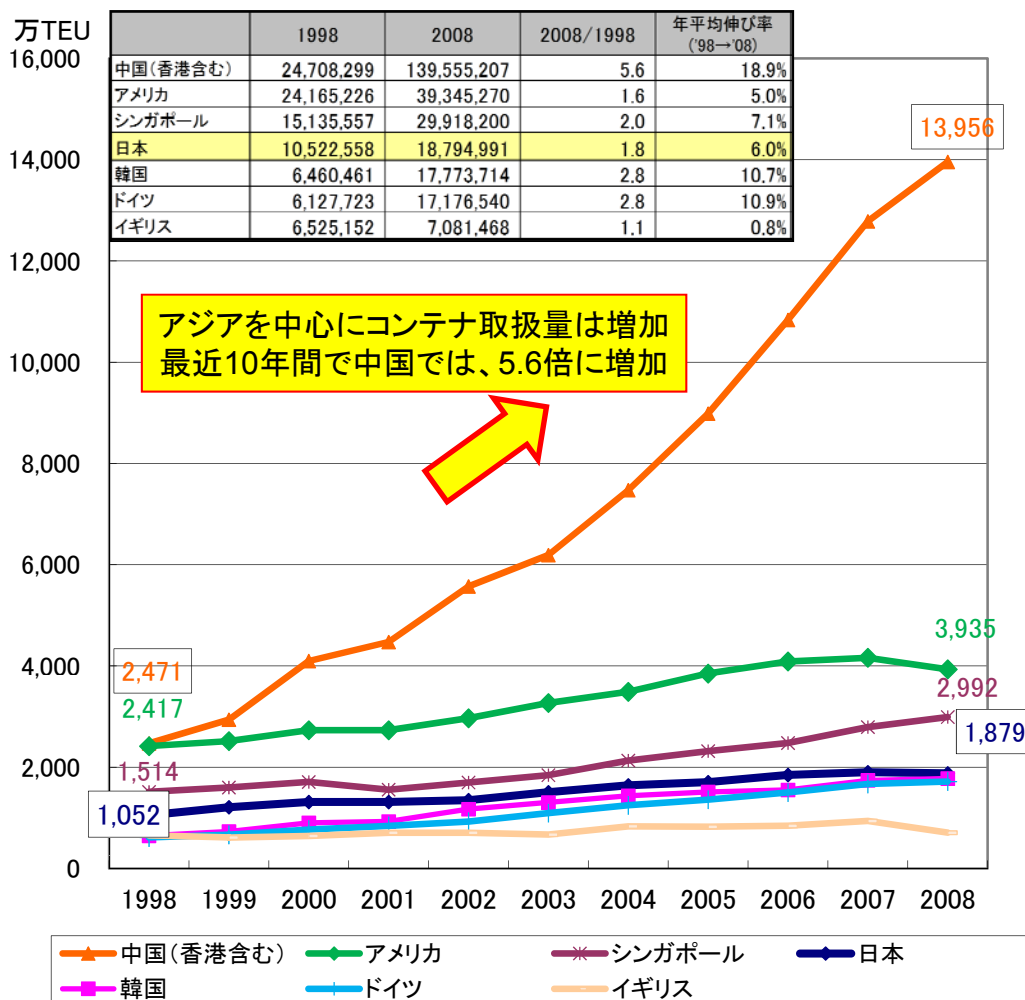
コンテナ輸送では、コンテナの積み卸しや積み替えを行うために広いターミナルが必要となる。



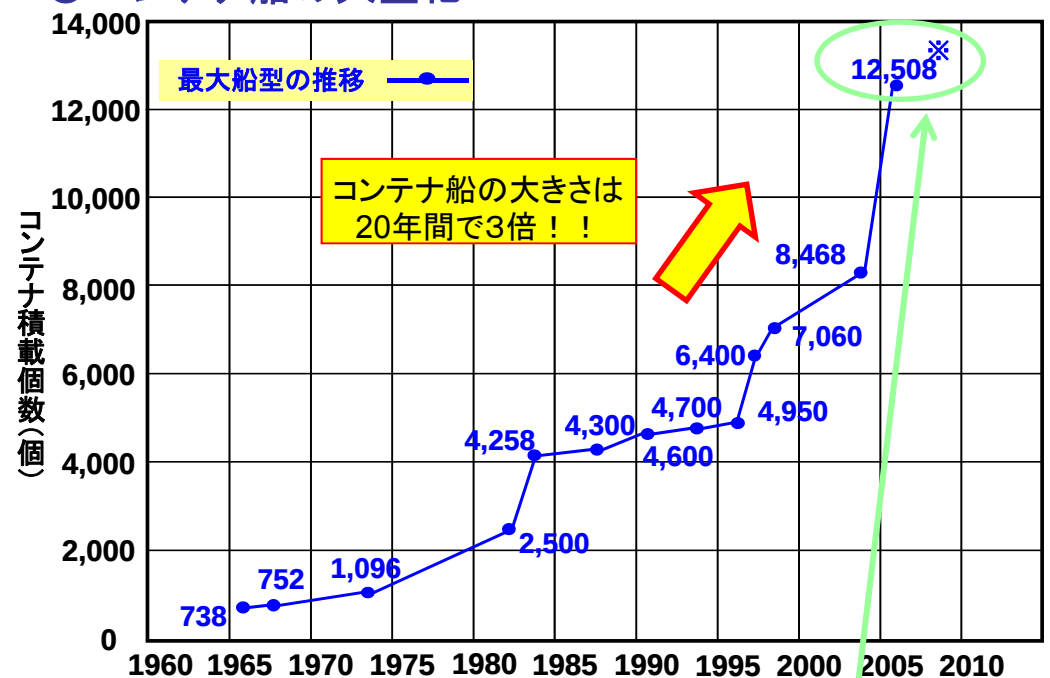
【背景】コンテナ輸送の現状

- 世界経済のグローバル化とアジアを中心とした新興国の経済成長により、全世界的に物流量が増加する中で、特に、アジアを中心としたコンテナ取扱量は増加しており、最近10年間で3.0倍(特に中国における取扱量は5.6倍)に増加している。
- このような状況の中で、各船社や港湾間の競争も激化しており、各船社は大量一括輸送によるコスト削減を図るため、特に欧米とアジアを結ぶ航路(国際基幹航路)に就航するコンテナ輸送船舶の大型化を急速に進めている(最近20年間でコンテナ船の大きさは3倍になっている)

○ コンテナ取扱量の推移



○ コンテナ船の大型化



※ 外国の船社において、1万5千個～1万8千個積み^のコンテナ船の新造計画も進められており(2010年8月4日 日本海事新聞報道)、今後さらなるコンテナ船の大型化が進展する見込み

● コンテナ船の大きさ(イメージ) ※現在就航している最大のコンテナ船を例に

必要水深(m)	コンテナ積載個数	トン数	全長(m)	幅(m)	船名	コンテナ船の全長 (東京タワーとの比較)
—18m	12,508	156,907 (DWT)	397.6	56.4	Emma Maersk	
(参考)	—	4,000 (鋼材部分)	333.0	80.0	東京タワー	

【背景】我が国港湾の現状と課題①

- こうした中で、日本において船舶大型化に対応したコンテナターミナルの整備は遅れており、水深16m以深のコンテナターミナル (8,000個積みのコンテナ船の入港に必要な深さ)は、6バースしか供用されておらず、釜山港や上海港の1／3となっている。
- さらに、アジア主要港では、コンテナ貨物の誘致や更なる取扱量の増加に対応するため、国家プロジェクトとして大規模なコンテナターミナルの整備を進めており、韓国では、合計で29バースを有するコンテナターミナル(釜山新港)を整備するとともに、日本の地方港湾や中国の港湾に対しても積極的なフィーダー航路誘致を展開している。
- また、釜山新港では、コンテナ船の大型化に対応し、将来にわたって基幹航路を維持するため、水深18mのコンテナターミナルの整備も進めており、すでに4バースが供用している。

○ 各港における大水深コンテナターミナルの整備状況

国名	港名	バース数(供用中) (水深16m以上)	コンテナ取扱個数 2008年(万TEU)
日本		6	1,879
	東京	0	416
	横浜	2	348
	名古屋	2	282
	大阪	1 ※	224
	神戸	1	256
韓国	釜山	17	1,345
中国	上海	16	2,798

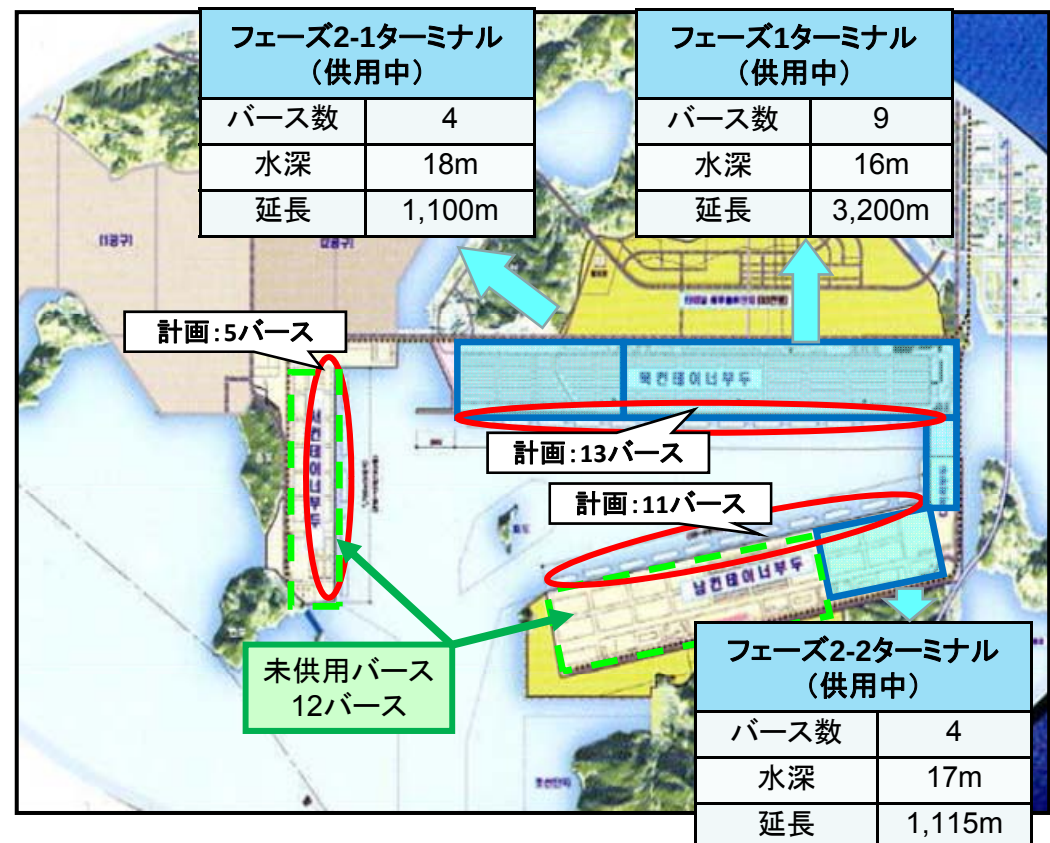
出典:コンテナ取扱個数:「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 2010」

バース数:国土交通省調べ(2010年8月時点)

※大阪港は航路水深-14mで暫定供用中

○ アジア主要港におけるコンテナターミナル整備(釜山新港)

釜山港では、合計で29バースの大水深岸壁を有するコンテナターミナルを整備するとともに、荷役機械や積極的な航路誘致を展開。



【背景】我が国港湾の現状と課題②

- 日本で最大の規模を有する横浜港南本牧ふ頭のコンテナターミナルにおいても、ターミナルの面積は、シンガポール港の1／8、釜山新港の1／2に過ぎず、荷役機械(ガントリークレーン)の設置基数も少ない。

コンテナターミナルの規模

(単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較)

0 500 1,000m

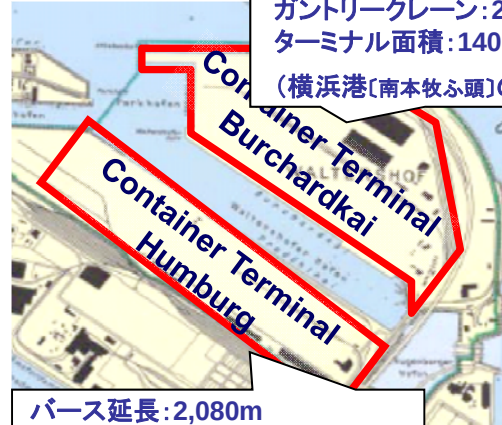
イギリス・フェリクスストウ港 Trinity Terminal



バース延長: 2,354m
ガントリークレーン: 27基
ターミナル面積: 124ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**3.1倍**)

ドイツ・ハンブルク港

CTB & CTH



バース延長: 2,080m
ガントリークレーン: 21基
ターミナル面積: 140ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**3.5倍**)

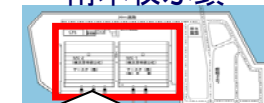
バース延長: 2,850m
ガントリークレーン: 27基
ターミナル面積: 140ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**3.5倍**)

アメリカ・ロングビーチ港 Pier T



バース延長: 1,524m
ガントリークレーン: 14基
ターミナル面積: 156ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**3.9倍**)

日本・横浜港 南本牧ふ頭



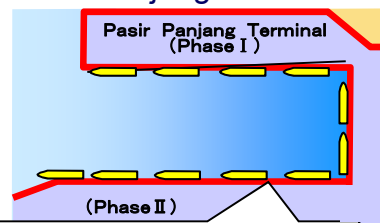
バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基
ターミナル面積: 40ha

香港 HIT(CT4,6,7,9)



バース延長: 4,292m
ガントリークレーン: 43基
ターミナル面積: 111ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**2.8倍**)

シンガポール港 Pasir Panjang Terminal



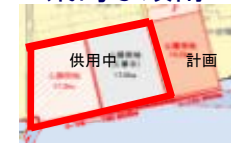
バース延長: 7,900m
ガントリークレーン: 87基
ターミナル面積: 335ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**8.3倍**)

韓国・釜山新港 North Container Terminal(PNC)



バース延長: 2,000m
ガントリークレーン: 18基
ターミナル面積: 約85ha
(横浜港〔南本牧ふ頭〕の**2.1倍**)

日本・名古屋港 飛島ふ頭南



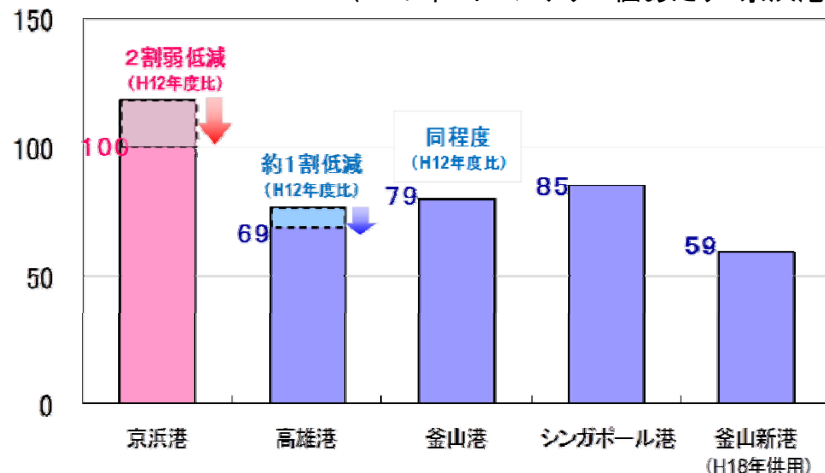
バース延長: 750m
ガントリークレーン: 6基
ターミナル面積: 36ha

【背景】我が国港湾の現状と課題③

- また、**コンテナ取扱料金の国際比較でも、他のアジア主要港と比較すれば2割～3割程度割高**となっている。(今までの取り組みにより、平成12年度と比べれば、京浜港における取扱料金も2割程度低減しているが、未だ高い水準にとどまっている)
- こうした、港湾間の競争の中で、**日本と欧米を結ぶ基幹航路の就航(便数)も大きく減少しており**、日本で一番コンテナの取扱個数が多い東京港でも世界では24位となるなど、国際的な地位を大きく低下させてしまっている。**このままでは、日本全体がローカル港になってしまう恐れ**がある。

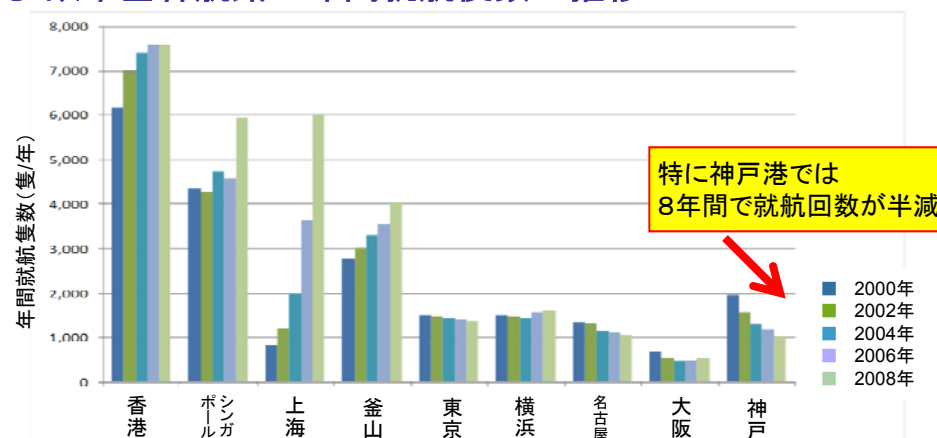
○ コンテナ取扱料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり 京浜港=100)



※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12年、平成20年)による

○ 欧米基幹航路の年間就航便数の推移



出典: Lloyd's データより国土技術政策総合研究所作成

○ 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

(単位: 万TEU)

1980年			2008年		
	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	195	1 (1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	190	2 (2)	上海	2,798
3	香港	146	3 (3)	香港	2,449
4	神戸	146	4 (4)	深圳	2,141
5	高雄	98	5 (5)	釜山	1,345
6	シンガポール	92	6 (7)	ドバイ	1,183
7	サンファン	85	7 (11)	寧波	1,123
8	ロングビーチ	83	8 (12)	広州	1,100
9	ハンブルク	78	9 (6)	ロッテルダム	1,080
10	オークランド	78	10 (10)	青島	1,032
...	...	...	...	...	...
12	横浜	72	...	...	...
...	...	...	24 (24)	東京	416
16	釜山	63	...	...	...
...	...	...	29 (28)	横浜	348
18	東京	63	...	...	...
...	...	...	39 (35)	名古屋	282
...	...	...	...	...	...
39	大阪	25	44 (44)	神戸	256
...	...	...	...	...	...
46	名古屋	21	50 (46)	大阪	224

[注] 外内貨を含む数字
()内は2007年の順位

出典: Containerisation International Yearbook 1982,2010