

国際コンテナ戦略港湾の 選定結果及び今後の取り組み

国土交通省港湾局

「国際コンテナ戦略港湾」の目指すべき姿

I 位置づけ

- ① 「新成長戦略」(2010年6月18日閣議決定)の実現
- ② アジア⇔北米・欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大
- ③ さらなる「選択」と「集中」
- ④ 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。東アジア主要港として選択される港湾に。

II 実現の方策

- ① スーパー中枢港湾のさらなる「選択」による国内貨物の「集中」
- ② 公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ③ 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ④ 「国際コンテナ戦略港湾」にかかる物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などその他荷主サービスの向上
- ⑤ コンテナ船大型化の進展に対応しうる－18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑥ 「港湾経営主体」の設立; 「民」の視点による戦略的港湾経営の実現

コンテナ物流を一元的に経営、荷主・港湾・海事・物流関係民間企業も参加する株式会社を設立。

「迅速さ」「柔軟さ」「タフさ」を備えた港湾経営を実現。

上記のほか積極的なポートセールス、地方の港湾、海外港湾との連携を展開。

国際コンテナ戦略港湾検討委員会（検討経緯とスケジュール）

スケジュール

- ・平成21年12月15日 第1回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等について議論
- ・平成22年 1月21日 第2回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等について議論
- ・平成22年 2月12日 第3回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
「内航事業者」、「外貿埠頭連絡協議会」より意見聴取。国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準等を決定
- ・平成22年 2月12日 国際コンテナ戦略港湾 公募
- ・平成22年 3月26日 計画書（目論見：一次審査用の概要）締め切り
京浜港、伊勢湾、阪神港及び北部九州港湾が応募
- ・平成22年 4月 2日 港湾管理者等によるプレゼンテーション
- ・平成22年 4月15日 委員会から意見等発出
- ・平成22年 5月17日 港湾管理者等による再プレゼンテーション
- ・平成22年 6月14日 港湾管理者等による補足説明
- ・平成22年 8月 3日 第7回国際コンテナ戦略港湾検討委員会
- ・平成22年 8月 6日 阪神港及び京浜港の選定を発表

国際コンテナ戦略港湾 各港提案の骨子

	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州港湾
目標貨物量	2015年 1,050万TEU	2015年 365万TEU	2015年 490万TEU	将来 200万TEU超
目標・位置づけ	・総合港湾としての資質、総合力と革新的取組により、釜山港等に対峙できる国際拠点港湾、航路特性を活かした国際・ハブポートを実現	・伊勢湾背後の次世代産業を含むものづくり産業と中国アジア生産拠点との強い繋がり等を活かし、特区制度の導入等により、釜山と渡り合える国際産業ハブ港を目指す	・西日本の経済・産業と国際物流を支えるゲートポートとして機能拡大 ・釜山港等と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築	・アジアに向けた新たな港湾物流モデルの構築による「日本海側ゲートウェイづくり」、「日中韓シームレス物流の実現」
コスト低減	・ターミナル貸付料水準の低減・柔軟化 ・優遇策(ボリュームインセンティブ、基幹航路維持・拡大に向けたインセンティブ等)の実施	・公設民営化の推進によるCTの施設使用料の低減 ・IT自動化ターミナルの拡大	・自主的減額、自助努力(遊休資産の売却)、公設民営化推進によるターミナルコスト低減	・戦略的な料金設定のさらなる拡充 ・ターミナル間接続の円滑化 ・陸上輸送等に係る各種規制緩和
広域からの貨物集約	・内航優先岸壁、荷役機械の確保 ・国内各港との連携強化 ・内航フィーダーインセンティブ、大口荷主補助制度等 ・国による内航輸送等への支援(規制緩和、助成等)	・完成自動車ハブ機能を基盤とする内航定期船ネットワークの活用 ・既存鉄道ネットワークの活用 ・高速道路ネットワークの活用によるトラックフィーダー強化	・内航フィーダー船大型化促進に対する支援 ・内航海運暫定措置事業の適用除外 ・集荷が進み消席率の増加に至るまでの事業立上り支援 ・鉄道フィーダー、インランドポートの活用	・長距離基幹航路や国際RORO航路等を活かしたアジアシームレス・グリーン物流拠点として国内広域から貨物集約
戦略的な港湾経営	・京浜三港連携の推進 ・ターミナル再編、グループ化による一体運営の推進	・ターミナル再編の推進 ・コンテナターミナルの一元的な経営の実現 ・一開港化の早期実現	・神戸港PI2期ターミナル等の一体運用の実現 ・一元的な港湾経営の実現	・一部主要ターミナルで民間出資企業による一元管理、運営が実現。これをベースとした拡大を検討 ・日本海側諸港等との連携によるアジアダイレクト航路拡大
「民」の視点からの経営	・横浜港埠頭公社を民営化(2011年度) ・民間からの人材の登用、積極的な民間出資受入	・名古屋港埠頭公社の株式会社化及び2013年度営業開始	・2011年に神戸港・大阪港埠頭公社を株式会社化 ・民間資本と民間人材を積極的に投入	
港湾経営主体の設立	・東京港埠頭株式会社と民営化した横浜港埠頭公社を2014年度に経営統合	・「株式会社化した公社」と各ターミナル経営体による一元的管理運営体制の検討	・2015年に両埠頭株式会社を経営統合し、一元的经营を実現	—
その他	・京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区制度の設置	・付加価値創出型国際トランシップ貨物集約による経済特区(平成の楽市楽座)	・阪神港における「国際コンテナ戦略港湾総合特区」の創設	・産業の集積促進による創貨

国際コンテナ戦略港湾の計画書の評価結果

		配点	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州 港湾
目標・位置づけ	基幹航路の維持・強化のため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること	350	297	163	291	123
	アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案内容の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確であること					
実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減	150	98	127	114	41
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約	150	120	48	119	26
	その他荷主へのサービス向上	50	33	39	38	33
	環境・セキュリティ	50	38	41	39	32
	戦略的な港湾経営の実現（施策）	100	54	53	81	7
実現のための体制	民の視点からの積極的な経営が可能であること	150	89	82	87	14
	コンテナ港湾を一元的に経営することが可能であること					
	そのための体制整備が具体的であること					
合計		1000	729	553	769	277

国際コンテナ戦略港湾の今後の取り組みについて

(2010年8月6日、前原前国土交通大臣による、国際コンテナ戦略港湾選定時のコメントより)

フォローアップ

- 目標達成年次の2020年まで、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、計画書の進捗状況を管理

(計画書の実施状況:コスト低減、広域からの貨物集約、24時間化、港湾経営の民営化等)

中間評価

- 3年後をめぐりに中間評価を実施
- 中間評価において、計画書の内容が着実に実施されていない場合には、国際コンテナ戦略港湾としての「取消し」や「入替え」もあり得る