

第21回 労働政策審議会職業安定分科会雇用対策基本問題部会
港湾労働専門委員会

国際コンテナ戦略港湾政策について

国土交通省港湾局港湾経済課
平成25年11月25日

港湾行政における主要政策課題

被災地の復興を加速するとともに、国際競争力の強化、地域の活性化、国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災等の諸課題に対し、ソフト施策と連携しつつ、投資効果の高い事業への重点化を図るとともに、効率的なアセットマネジメントを推進する。

東日本大震災からの復興加速

- 産業復興にあわせた港湾施設の復旧、まちづくりや産業活動と連携した津波防災対策等の復旧・復興対策を加速

1. 国際競争力の強化

(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

- アジア諸港との競争が激化する中、日本への国際コンテナ基幹航路寄港の維持・拡大を目的
- 国際戦略港湾等において、港湾運営の効率化を図るため、法改正にて港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社制度を創設。京浜港、阪神港において、一体的かつ効率的な港湾運営を目指す
- 海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進

(2) 物流システムの高度化

- 各国の物流情報システムの相互連携を進め、貨物情報をタイムリーに把握し、貨物の引き渡しをスムーズにするなど物流の高度化・効率化を推進（北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の構築）

2. 地域の活性化

(1) 資源・エネルギー等の海上輸送の効率化に資する輸入拠点の形成（国際バルク戦略港湾）

- 食料、資源、エネルギー等の物資の安定的かつ安価な供給の確保を目的

(2) 地域経済を支える港湾インフラの整備

- 地域経済を支える産業物流の効率化や離島等生活航路の安定性・安全性の確保等を図り、地域の雇用と所得を維持・創出

(3) 外航クルーズ船の日本寄港促進

- 外国クルーズ船の日本寄港促進のため、国際旅客船ターミナルの整備や外国クルーズ船社に対応するワンストップ窓口の設置等ハード・ソフトの環境整備を推進

3. 国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災

(1) 首都直下地震・南海トラフ巨大地震等の地震・津波に対する事前防災・減災対策

- 港湾施設の耐震・耐津波性能の向上やコンビナート港湾における地震・津波対策、港湾における避難対策等、港湾における災害対応力の強化を推進。
- 広域的な復旧・復興体制の構築や日本海側と太平洋側港湾のバックアップ体制の構築など物流の代替性の確保、三大湾における震災時の物流機能の早期復旧等、災害に強い海上輸送ネットワークの構築を推進
- 海岸保全施設の整備促進や三大湾の港湾の特性を踏まえた防護水準の確保、水門・陸閘等の効果的な管理運用等、海岸における災害対応力の強化を推進

(2) 老朽化した施設の適確な維持管理、更新の推進

- 高度成長期に整備された港湾施設の老朽化が進行しており、予防的な修繕や計画的な更新など効率的・効果的な維持管理、更新を推進

4. インフラシステム海外輸出

- 本邦企業による海外のターミナル開発・運営権獲得や面的プロジェクト（港湾と後背地整備等）、我が国港湾EDIシステムの海外港湾へ導入等を積極的に支援

5. 海洋資源の開発・利用

- 海洋資源の開発・利用・調査を支える活動拠点として、22年度より南鳥島、23年度より沖ノ鳥島における港湾施設を整備中
- 港湾本来の目的や機能と共生した海洋再生可能エネルギー（洋上風力発電）の導入を円滑化する手順を構築

6. 港湾における環境対策

- 幹線輸送におけるモーダルシフト等物流の低炭素化の推進
- 循環資源の広域流動を担う海上静脈物流ネットワーク拠点としてのリサイクルポートの取組等循環型リサイクル物流システムの一体的な整備等を推進

経済財政運営と改革の基本方針(平成25年6月14日閣議決定)

第3章 経済再生と財政健全化の両立

3. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 21世紀型の社会資本整備に向けて

① 選択と集中の徹底実行へ

・国は、国際競争力を強化するインフラ(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・三大都市圏環状道路等)、民需誘発効果や投資効率の高い社会資本を選択し集中投資する。

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)

第Ⅱ. 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン ～ヒト、モノ、カネを活性化する～

5. 立地競争力の更なる強化

③ 空港・港湾など産業インフラの整備

ヒトやモノの国際的な移動を円滑化するため、首都圏空港や戦略港湾の強化を図る。

○ 物流ネットワークの強化

・国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。このため、現状で5割にとどまっている首都圏3環状道路の整備率を今後5年間で8割以上に引き上げるなどの三大都市圏環状道路の整備や、2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを現状の3バースから12バースにするとともに、2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。

総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日閣議決定)

2. 今後の物流施策の方向性と取組

(1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

1) 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

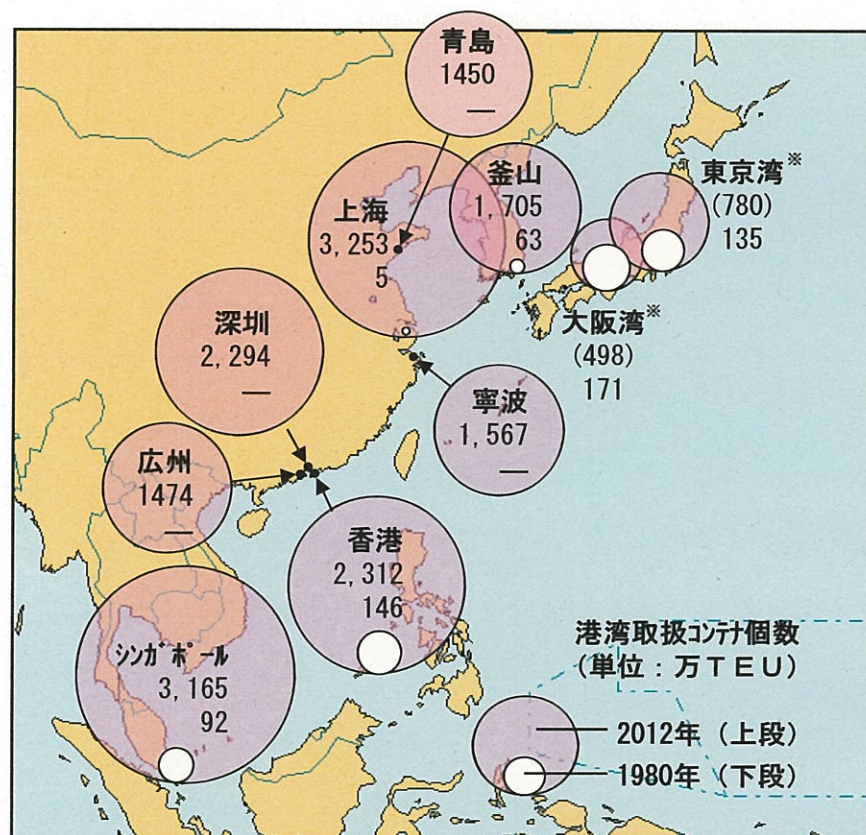
【アジア主要港のコンテナ取扱個数】

【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

2012年



※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。

	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78

13	横浜	72
----	----	----

16	釜山	63
----	----	----

18	東京	63
----	----	----

39	大阪	25
----	----	----

46	名古屋	21
----	-----	----

	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,253
2 (2)	シンガポール	3,165
3 (3)	香港	2,312
4 (4)	深圳	2,294
5 (5)	釜山	1,705
6 (6)	寧波	1,567
7 (7)	広州	1,474
8 (8)	青島	1,450
9 (9)	ドバイ	1,328
10 (11)	天津	1,230

28 (27)	東京	475
---------	----	-----

43 (40)	横浜	305
---------	----	-----

50 (47)	名古屋	266
---------	-----	-----

52 (52)	神戸	257
---------	----	-----

57 (57)	大阪	241
---------	----	-----

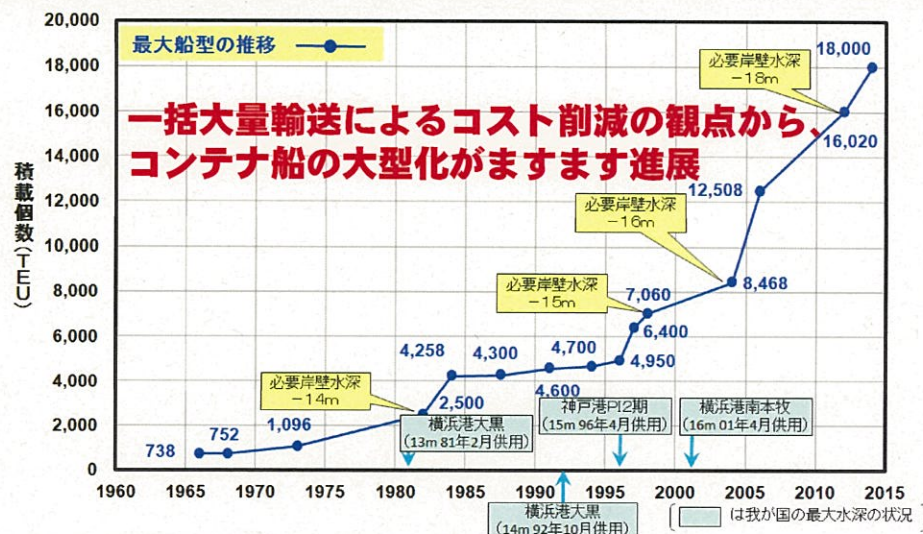
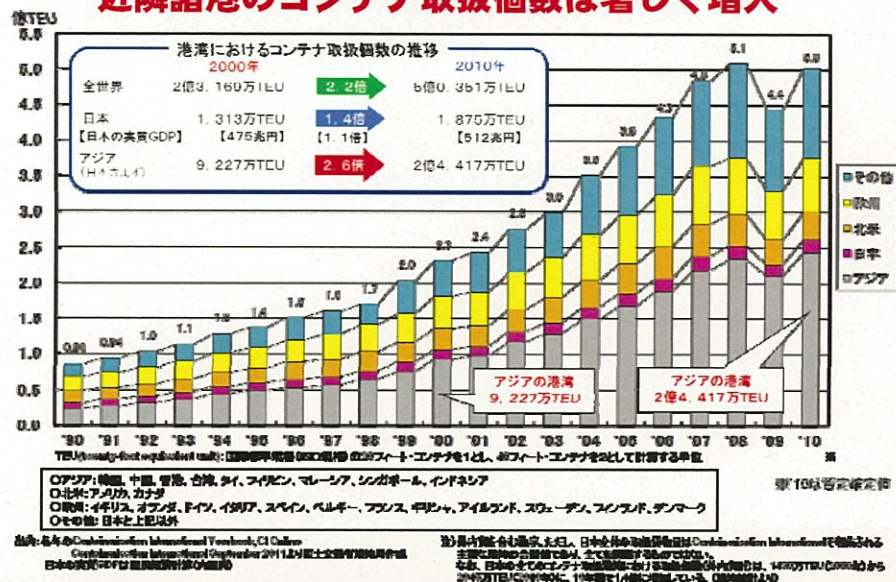
TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格 (ISO規格) の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。
ランキングにおける () 内は2011年の順位。

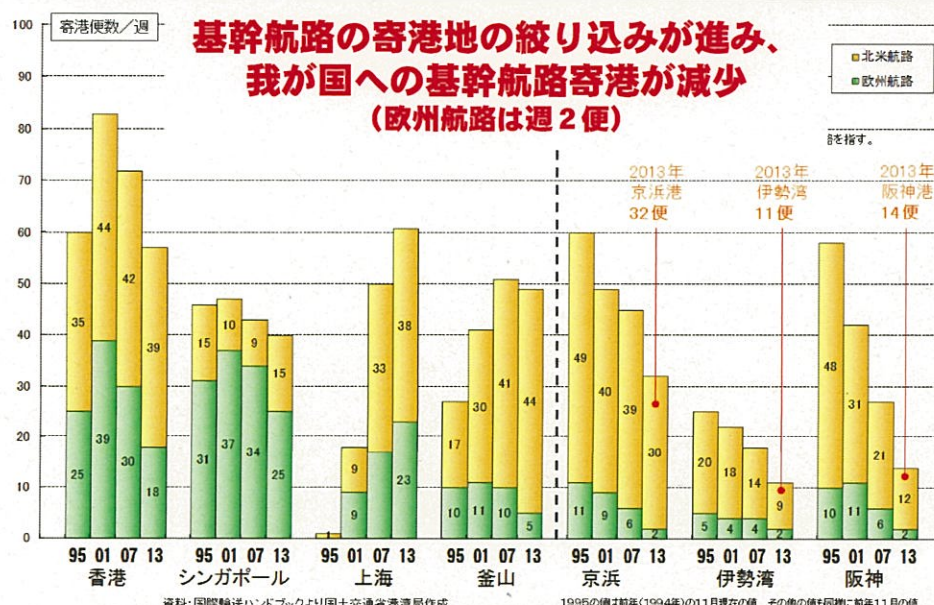
出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

海運・港湾を取り巻く情勢

近隣諸港のコンテナ取扱個数は著しく増大



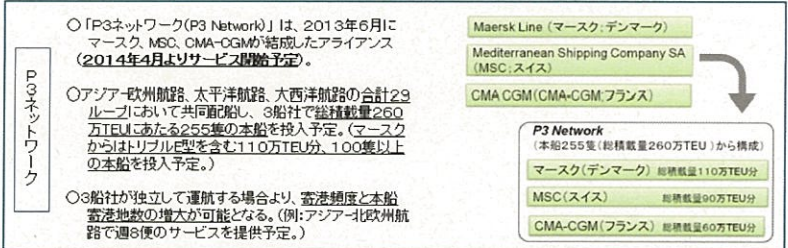
基幹航路の寄港地の絞り込みが進み、我が国への基幹航路寄港が減少 (欧州航路は週2便)



欧州航路においてアライアンスの再編が進み、我が国への寄港便数が週3便から週2便に



新たなアライアンスもサービス開始予定



我が国の企業立地の現状と、それを支える港・物流

- 全国に立地する我が国企業の多くは、京浜港・阪神港を利用しており、京浜港・阪神港の輸出入貨物の相当程度を、直背後の都府県以外の利用が占める。⇒ **京浜港・阪神港は広域インフラ**
- ヨーロッパ国と同等の経済規模を有し、多くの産業が立地する東日本・西日本において、海外とのモノのやりとりを支え、製造業をはじめとする**企業活動に不可欠な社会基盤として機能**。

各都道府県発着の輸出入コンテナ貨物の京浜港・阪神港の利用割合

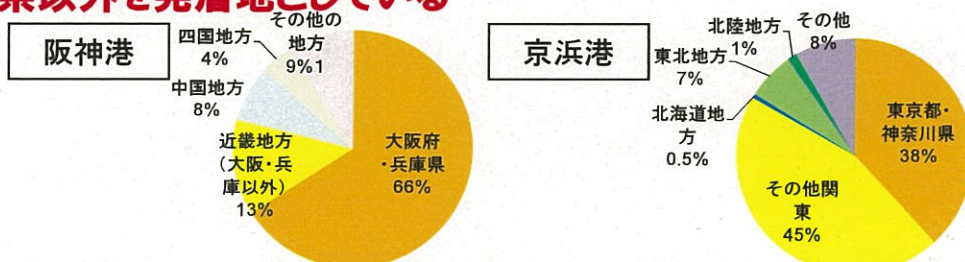
遠方の道府県を発着するコンテナ貨物の多くも、京浜港・阪神港から輸出入されている



平成20年11月の1ヶ月データ 出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省港湾局作成

京浜港・阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の発着地

京浜港・阪神港で輸出入されるコンテナ貨物の多くが、直背後都府県以外を発着地としている

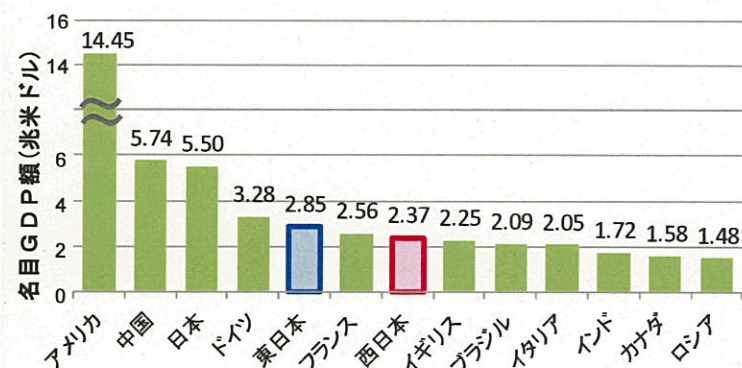


平成20年11月の1ヶ月データ 出典：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに国土交通省港湾局作成

一国に匹敵する東日本、西日本の経済

東日本のGDPは世界第5位のフランスを、西日本は第6位のイギリスを上回っている

東日本及び西日本と各国の名目GDPの比較



「東日本」は新潟県、長野県、静岡県以東
「西日本」は富山県、岐阜県、愛知県以西

出典：総務省統計局「世界の統計」、内閣府「県民経済計算」、総務省「日本の統計」等をもとに国土交通省港湾局作成。

「国際コンテナ戦略港湾政策」の概要

政策目的

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

○ 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、我が国経済の国際競争力を強化

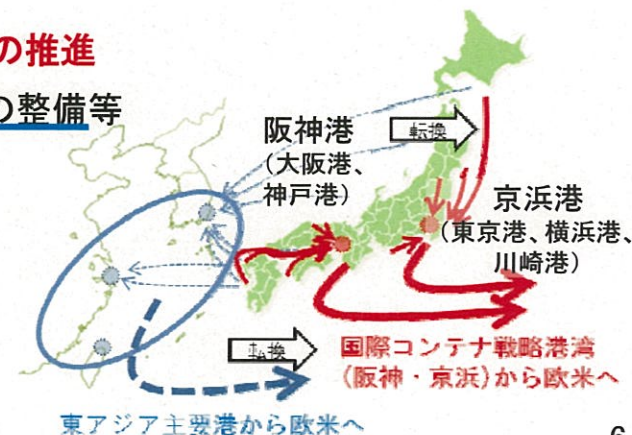
⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

実現のための方策

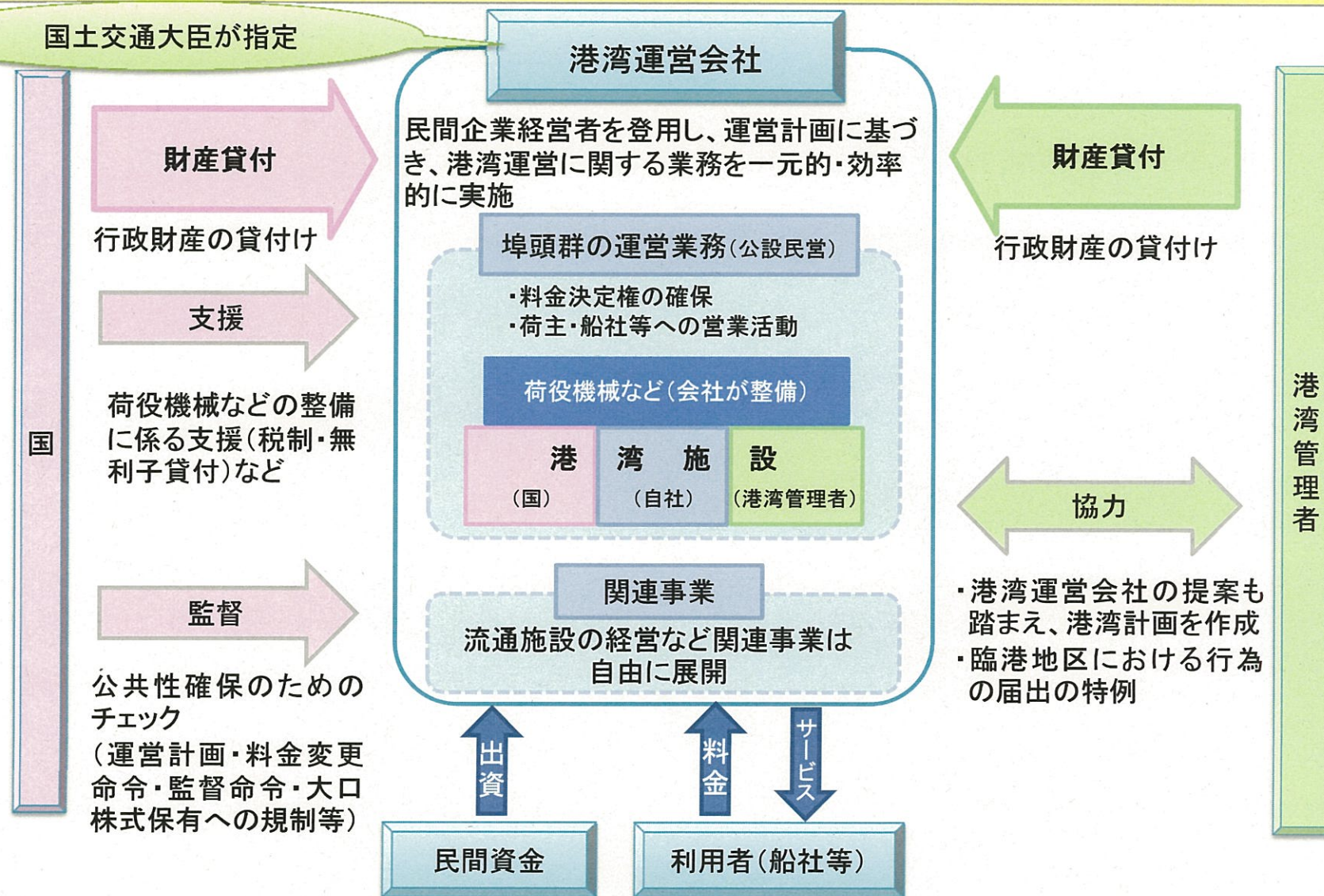
京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」として選定し、基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① 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
- ② ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設の整備等による荷主サービスの向上
- ③ 大水深コンテナターミナルの整備によるコンテナ船大型化の進展への対応
- ④ 港湾運営会社の指定による「民」の視点での戦略的港湾運営の実現
- ⑤ 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減

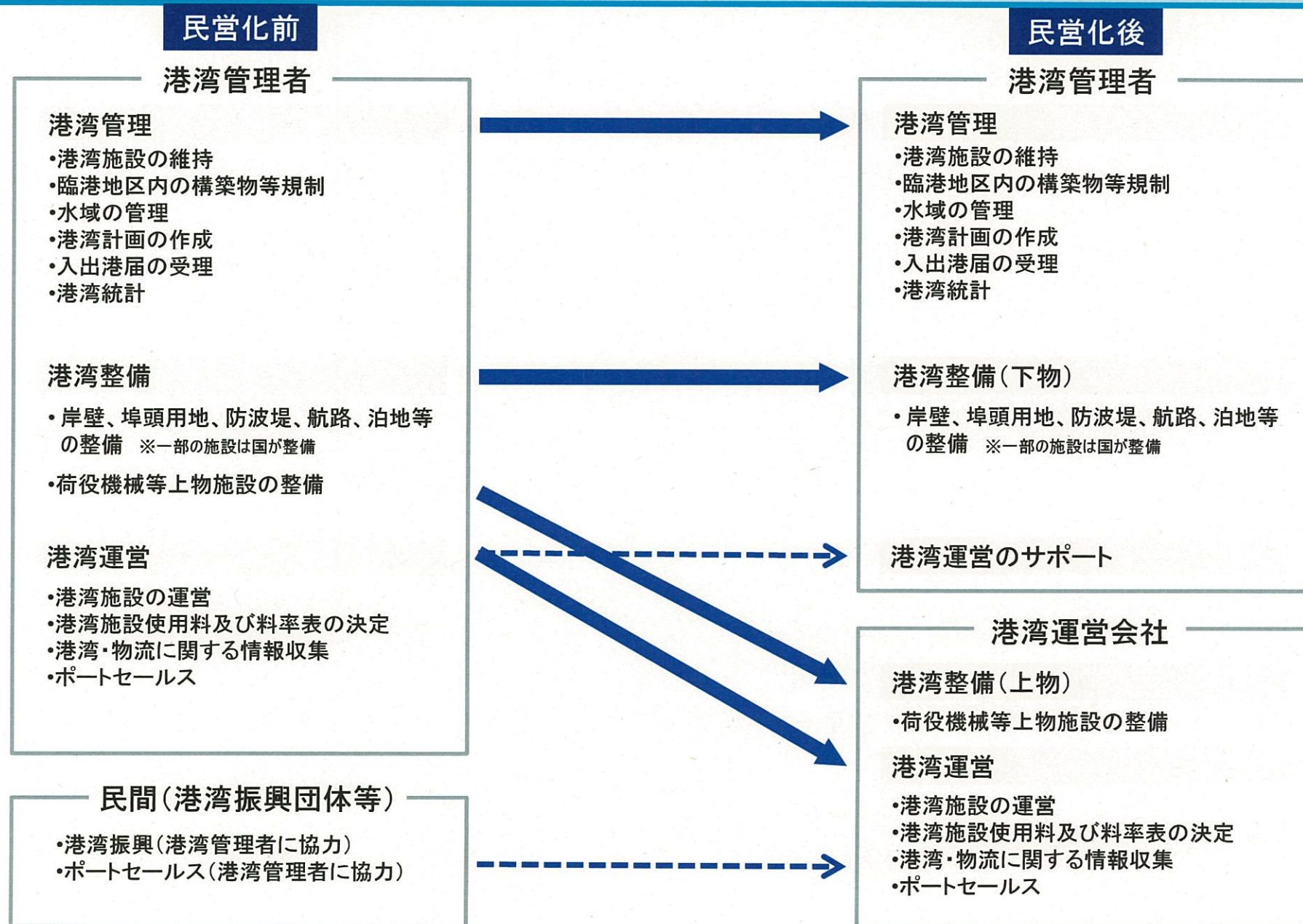


港湾運営会社による効率的な港湾運営(国際戦略港湾)

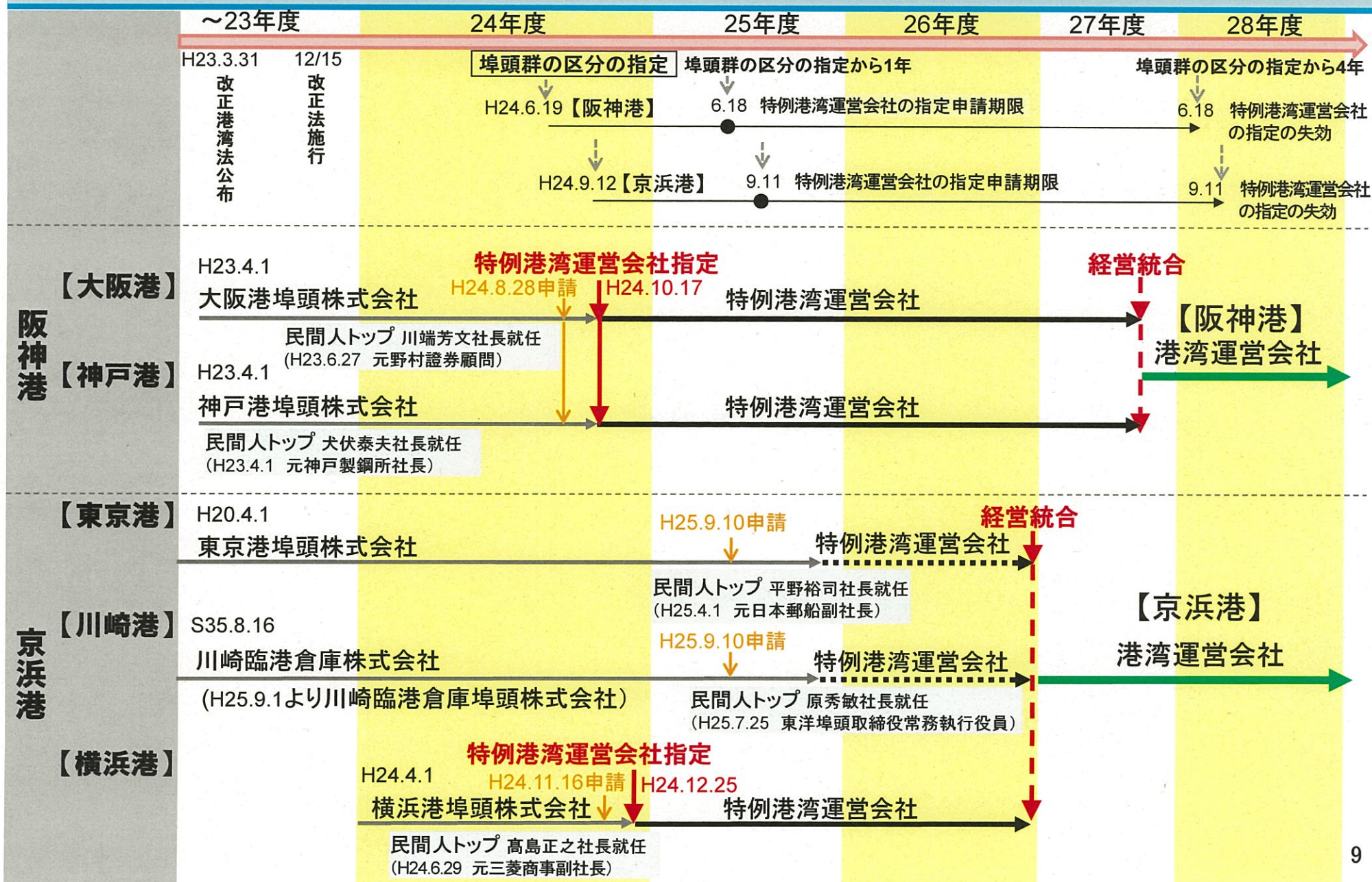
- 国土交通大臣が国際戦略港湾毎に一を限って指定した港湾運営会社が、行政財産(国・港湾管理者所有の港湾施設)の貸付けを受け、自社施設と一体運営することで効率的な港湾運営を実現。
- 民間企業経営者の登用や民間出資により、迅速かつ柔軟な港湾運営を実現。



港湾運営の民営化後の業務の整理



港湾運営会社指定等のスケジュール(国際戦略港湾)



国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の概要

<概要>

コンテナ港湾政策については、平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾選定以降3年近くを経過し、この間、さらなるコンテナ船の大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が大きく変化している。また、「日本再興戦略」や「経済財政運営と改革の基本方針」において、国際コンテナ戦略港湾政策が、更なる強化を図るべき重点的取組課題として位置付けられた。

国土交通省としては、このような状況を踏まえ、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」を「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」に改組した上で、予算等における対応も含め、国として取り組むべき課題を明確化するとともに、国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させ、取組を加速していくこととする。

<進め方>

7月10日：第1回：国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

7月中：以下の3回に分けて各界からヒアリング

- ①阪神港の各埠頭会社と港湾管理者、日本船主協会
- ②京浜港の各埠頭会社と港湾管理者、日本港運協会、全日本トラック協会海上コンテナ部会
- ③日本経済団体連合会・荷主企業、日本内航海運組合総連合会、外国船舶協会、

7月31日：第2回：ヒアリングを踏まえ中間とりまとめについて議論

8月20日：第3回：提言とりまとめ（中間とりまとめ）

8月27日：中間とりまとめ公表

10月30日：第4回：基幹航路についての分析等

以降：2～3回開催

1月頃：最終とりまとめ（予定）

<委員会構成>

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
鈴木 修	(一社)日本船主協会常勤副会長
中村 次郎	(一社)国際フレイトフォワードーズ協会会長
前田 耕一	外国船舶協会専務理事
根本 勝則	(一社)日本経済団体連合会産業政策本部長
高山 哲郎	住友商事株式会社物流統括部部長付
竹谷 隆	キヤノン株式会社ロジスティクス統括センター所長
丸山 和博	東レ・メディカル株式会社 代表取締役会長 (前(一社)日本経済団体連合会運輸委員会 物流部会長)
宮尾 良太郎	日産自動車株式会社SCM本部部品物流部部長
高島 正之	横浜港埠頭株式会社代表取締役社長
多羅尾 光睦	東京都港湾局局長
川端 芳文	大阪港埠頭株式会社代表取締役社長
岡口 憲義	神戸市みなと総局局長
野上 浩太郎	国土交通副大臣(座長)
中原 八一	国土交通大臣政務官
山縣 宣彦	国土交通省港湾局長
加藤 由起夫	国土交通省大臣官房物流審議官

●基幹航路便数の減少を、我が国の港湾の課題としてとらえると、

1. **釜山港**では、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が中心となり、大規模かつ多種・多様な**積替・集貨支援策**を実施している。
⇒ **集貨力不足**
2. **釜山新港**では、①用地価格(賃貸料)の低廉化、②法人税・所得税一定期間免除など手厚い税制優遇策等により、**流通加工系企業の誘致**を進めており、我が国港湾は、**ロジスティクスハブ機能の面で大きく遅れ**をとっている。
⇒ **創貨力不足**
3. 我が国港湾では、釜山港等と比べ、コンテナターミナルの岸壁水深や、ヤードの広さにおいて、**大型コンテナ船への対応が不十分**である。
⇒ **港の競争力不足**

釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社が多種多様な積替・集貨支援策を実施。

- ・インセンティブ措置(増加量支援等)
- ・港費減免措置(積替ターミナル利用支援等)



釜山航路に就航している韓国船社コンテナ船

強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の流通加工団地

釜山新港背後では以下のような優遇策により流通加工系施設が多数立地

- ・低廉な用地価格
- ・法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
- ・関税制度の優遇
(原料課税、製品課税の選択が可能等)



釜山新港イメージ図

コンテナターミナル規模の国際比較

【水深16m以上の岸壁数】

日本		韓国	中国	シンガポール
京浜	阪神	釜山	上海	シンガポール
3	5※	21	16	23※※

※：航路水深暫定供用中。

※※：16m未満のバースが含まれている可能性がある。

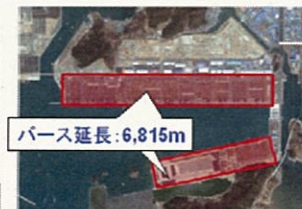
出典：各港HP、港湾管理者ヒアリング等に基づく国土交通省港湾局調べ(2013年4月時点)

上海港
洋山コンテナターミナル



バース延長:3,000m
ガントリークレーン:34基

釜山新港



バース延長:6,815m

横浜港



バース延長:700m
ガントリークレーン:5基

0 500 1,000m

資料:2011年版国際輸送ハンドブック、各港公表計画等をもとに国土交通省港湾局作成

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の総合的取組が必要

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

政策目標

○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。

○概ね10年以内:国際コンテナ戦略港湾において、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資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」



- 港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能の強化

国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」



- 国際コンテナ戦略港湾等背後への高度な物流施設の立地を促進する特例措置を創設
- 国際コンテナ戦略港湾等背後に立地する老朽化した物流施設の再編・高度化支援

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」



- コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減
- 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上
- 港湾運営会社に対する国の出資など出資構成の見直し