

# 国際コンテナ戦略港湾政策

## 政策の効果等

### 評価の目的・必要性

近年、コンテナ船舶の大型化、船社間のアライアンスの進展により、我が国港湾を取り巻く状況は厳しさを増している。このような中、我が国産業の国際競争力を強化し、国民の雇用と所得を維持・創出するため、基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することを目的とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいる。本政策レビューは、これまで実施してきた施策の進捗や効果について評価し、今後の施策に反映させることを目的とする。

### 対象政策・政策目的

国際コンテナ戦略港湾政策(具体的には「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策)について評価する。本政策は、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し、ひいては我が国の雇用と所得の維持・創出を図るものである。具体的には、平成31年までに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。

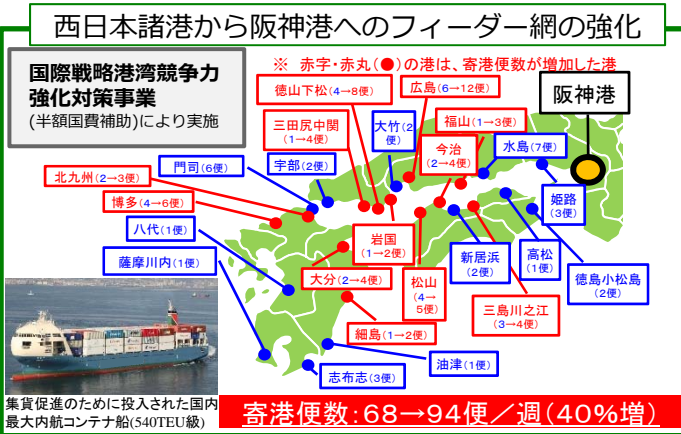
### 評価の視点・評価の手法

国際コンテナ戦略港湾政策として実施している「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策の進捗や施策の効果について、統計データ、ヒアリング情報、関連記事等を活用して、実施状況の確認と効果の検討を評価する。

## 評価結果

### (1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・西日本諸港から阪神港へ至る国際フィーダー航路の寄港便数が、集貨事業の実施により約4割増加
- ・阪神港へ約13万TEU集貨(平成26年度実績)
- ・全国の地方整備局等による個別荷主訪問の実施 等



### (2) 国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・流通加工機能を備えた荷さばき施設または保管施設を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を創設
- ・神戸港背後において、国の補助制度を活用した高度な機能を有する物流施設が整備中(約400TEUの創貨効果)

#### 「創貨」促進のための無利子貸付制度の創設

##### 【対象施設】

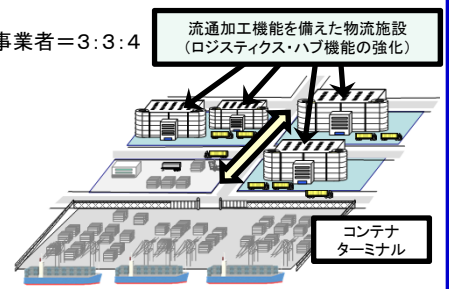
国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

##### 【貸付比率】

国:港湾管理者:民間事業者=3:3:4



物流施設における流通加工(包装・梱包)状況【国際コンテナ戦略港湾における創貨のイメージ】



平成25年度までは「フィーダー機能強化事業」を実施し、釜山港トランシップのうち約9.5万TEUを国内港湾利用へ転換するとともに(H26年度実績)、平成26年度以降は「国際戦略港湾競争力強化対策事業」が実施されており、阪神港(神戸港)のコンテナ貨物取扱個数が増加するなど一定の効果があったものと考えられる。

他方、京浜港においては港湾運営会社の設立及び指定が遅れていたところだが、指定後速やかに本事業を開始し、両港において広域からの集貨を実施する。

国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援のために「港湾機能高度化施設整備事業」が活用されており、成果は今後注視していくものの、これにより年間約400TEUの創貨効果が見込まれる(平成28年度以降)。

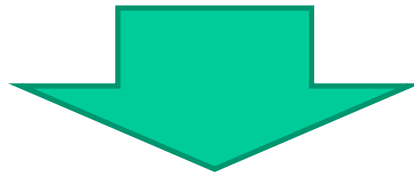
### (3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・大水深コンテナターミナルの機能強化を進め、平成28年度までに12バースを整備予定(平成25年時点で3バース)
- ・港湾運営会社への国出資により、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築
- ・港湾運営会社によるコスト削減努力により、阪神港のコンテナターミナル料金が平成14年と比較して50%減額(平成26年10月時点)
- ・阪神港における渋滞対策事業により、コンテナターミナル前の渋滞長さを最大延べ10.1km削減 等

大水深コンテナターミナルの整備を進めており、特に、平成27年4月には横浜港南本牧ふ頭で大水深コンテナターミナルが供用開始し、世界最大級のコンテナ船の対応が可能となったほか、港湾運営会社によるコスト削減により阪神港ではターミナル料金が50%低減を実現し、また、渋滞対策事業の実施によりコンテナターミナル前の渋滞長さを最大延べ10.1km削減するなど、一定の効果があつたものと考えられる。

#### 横浜港南本牧ふ頭 大水深コンテナターミナルの整備

世界最大級のコンテナ船(18,000TEU級)にも対応できる国内唯一の大水深・高規格コンテナターミナル(水深18m)を整備し、平成27年4月1日に暫定供用開始



これらの「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を総合的に実施しているなか、国際コンテナ戦略港湾政策の目標である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大については、各アライアンスが欧州航路を続々と休止・減便するなかで、日本を寄港地に含む欧州基幹航路は便数を維持できている状況である。

また、横浜港においては、平成27年10月以降、マースク・ラインとMSCのアライアンスによる「2M」による北米航路(TP2)の東航の際の追加寄港の開始や、マースク・ラインによる南米西岸航路(AC3)への追加寄港の開始が決定されるなど、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めているところである。

以上のことから、国際コンテナ戦略港湾政策の「集貨」「創貨」「競争力強化」の施策については、基幹航路の維持・拡大に繋がる動きが出始めていることから、一定の効果があつたものと考えられる。

しかしながら、依然として海運・港湾を取り巻く状況は激しさを増しており、コンテナ船の大型化は20,000TEU級の超大型船の投入が見込まれるなど更なる進展が続いており、また、船社間アライアンスの再編による寄港地の絞り込みも激しさを増しており、我が国港湾と競合するアジア諸港も日々競争力を増している。

こうした状況においては、現在実行している各施策を実行するだけでなく、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速を、今後もスピード感をもって実行していく必要がある。その為にも、更なる荷役システムの高度化をはじめ、コンテナターミナルの更なる効率化や高度化に向けた取組を強化するなど、各施策を一層高度化していく必要がある。

。

## 主な課題

### ●国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・京浜港における国際戦略港湾競争力強化対策事業(※)の実施

※経営統合した港湾運営会社を実施する集貨事業の経費の一部を補助する事業

### ●国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者への無利子貸付制度の更なる活用

- ・物流施設の再編・高度化への補助制度の更なる活用

### ●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や取扱貨物量の増大等に対応するための大水深コンテナターミナルの機能強化

- ・平成27年度内の京浜港の港湾運営会社の指定及び国出資

- ・引き続き進展するコンテナ船の大型化への対応や将来の労働者人口の減少に対応するため、コンテナターミナルの更なるコスト削減、高度化、利便性向上のための取組の推進

## 今後の対応方針

### ●国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・平成27年度内の京浜港の港湾運営会社の指定後、速やかに国際戦略港湾競争力強化対策事業を実施し、平成28年度以降は、阪神港及び京浜港の両港において広域からの集貨を実施

### ●国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

- ・引き続き、無利子貸付制度の活用や、支援措置の充実強化について検討を行い、コンテナ貨物の需要創出を図る

- ・物流施設の再編・高度化への補助制度の活用による創貨効果の発現

### ●国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- ・引き続き、大水深コンテナターミナルの整備を進め、平成28年度までに12バースとし、コンテナ船大型化等への対応を図る

- ・平成27年度内に京浜港の港湾運営会社を指定し、同社への国出資を実現し、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築を図る

- ・荷役システム高度化実証事業及び情報技術を活用した国際海上コンテナ物流の高度化実証事業等により、コンテナターミナルの更なる高度化、コスト削減、利便性向上に向けた取組を推進