

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 中間とりまとめについて

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

【設立の経緯】

- ・国が平成22年8月に阪神港、京浜港を選定して以降、大水深コンテナターミナルの整備や港湾運営会社による港湾運営など、ハード・ソフト一体となった施策を集中してきた。



- ・さらなるコンテナ船の大型化基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が大きく変化。
- ・「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の推進が位置付けられた。



- ・国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、各関係者の取り組むべき課題を明確化し、具体的な取組を加速していくため、従来の「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」を改組し、新たに「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置。

国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

| 平成24年度までの国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況 | 成果 |
|--|--|
| ①広域からの貨物集約 <ul style="list-style-type: none">釜山港等東アジア主要港にてトランシップされている貨物を京浜港・阪神港トランシップへと転換するような内航7航路、鉄道1路線を立ち上げ。 | <ul style="list-style-type: none">約6万TEU転換。 (平成24年度) |
| ②荷主サービスの向上 <ul style="list-style-type: none">平成23年度まで夜20時までのゲートオープン時間の拡大のモデル事業を大阪港、神戸港、東京港、横浜港の計24コンテナターミナルにて実施。東京都・東京港埠頭(株)の取組として、東京港にて朝7時半からのゲートオープンを実施。 | <ul style="list-style-type: none">大阪港、神戸港、横浜港の計8コンテナターミナルにて自主継続。 |
| ③大型船への対応 <ul style="list-style-type: none">16m以上の大水深コンテナターミナルを整備。 | <ul style="list-style-type: none">阪神港において5バース、京浜港において3バース供用。(暫定含む) |
| ④「民」の視点の経営 <ul style="list-style-type: none">大阪港・神戸港・横浜港において、特例港湾運営会社を指定。 | <ul style="list-style-type: none">阪神港において、両埠頭(株)による積極的なポートセールスを展開。 |



- ・阪神港及び京浜港の選定以降、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施してきた。
- ・一方、国際コンテナ戦略港湾政策全体の深化と更なる取組の加速が必要。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 中間とりまとめ

- ・委員会における意見交換に加え、特例港湾運営会社、港湾管理者、港湾関係者からのヒアリングを踏まえ、検討の結果を「中間とりまとめ」として公表した。
- ・中間とりまとめに記載した項目のうち可能なものについては、平成26年度予算概算要求に盛り込むなど速やかな対応を行う。

中間とりまとめのポイント

1. 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー：
国際コンテナ戦略港湾選定以降の取り組みの総括と、港湾・海運を取り巻く最近の状況・変化について整理。
2. 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けて：
スピード感を持って施策に取り組むとの認識のもと、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。
 - ・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。

個別施策

以下を3本の柱とし、港湾のみならず、各モードの施策で構成。

- 1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
- 2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」
- 3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

個別施策

主な個別施策は以下の通り。

1) 「集貨」

- ・ 港湾運営会社に対する新たな集貨支援制度の創設
- ・ 内航船の定員規制につき、新技術の導入に伴う緩和措置の検討
- ・ 国際・国内貨物の通行許可基準等の統一につき、事業者等を交え検討
- ・ 鉄道輸送促進のため、通行支障トンネルの解決策等につき検討 等

2) 「創貨」

- ・ 国際コンテナ戦略港湾等背後への流通加工系企業等の誘致によるロジスティクスハブ機能の強化
- ・ 老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化への支援制度の創設 等

3) 「競争力強化」

3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

- ・ 国が整備したコンテナターミナルの港湾運営会社への直接貸付によるコスト削減 等

3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

- ・ コンテナターミナルの供用・再編・ヤード拡張による容量拡大や、コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の導入等による渋滞の緩和
- ・ 「ターミナルオペレーション連携システム」の構築 等

3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

- ・ 高規格コンテナターミナルの整備 等

3-4) 戦略的な港湾運営

- ・ 国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資など出資構成の見直し 等