

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

国際物流戦略チームを取り巻く最近の動きについて

1. 全般の動き

- ＜「日本再興戦略」改訂2014＞ [平成26年6月24日閣議決定]
 - ・政府全体として、関西空港・伊丹空港及び国際コンテナ戦略港湾の立地競争力の更なる強化 →資料2-1
- ＜経済財政運営と改革の基本方針2014＞ [平成26年6月24日閣議決定]
 - ・社会資本整備の選択と集中、優先順位の明確化 →資料2-2
- ＜国土交通省重点政策2014＞ [平成26年8月公表]
 - ・国土交通省が重点的に取り組む施策全体を俯瞰し、今後の方向性を体系化 →資料2-3

2. 各分野の動き

- ＜「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」の公表について＞ →資料2-4
- ＜港湾法の改正について＞ →資料2-5
- ＜港湾運営会社の経営統合について＞ →資料2-6
- ＜「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」フォローアップ＜抜粋＞＞ →資料2-7
- ＜民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築に関する協議会＞ →資料2-8
- ＜大阪湾BCPについて＞ →資料2-9
- ＜「大阪湾港湾の基本構想」の策定について＞ →資料2-10
- ＜「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果概要＞ →資料2-11
- ＜PSカードによる保安対応強化と普及率向上について＞ →資料2-12
- ＜平成26年度における近畿地方整備局の事業概要＞ →資料2-13

第二. 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)、空港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(2) 施策の主な進捗状況

(PPP/PFIの推進に向けた法律の成立や取組方針の決定等)

・PPP/PFIの活用については、我が国における独立採算型等のPFI事業の推進等を行うために、昨年10月に(株)民間資金等活用事業推進機構(PFI推進機構)が設立されるとともに、昨年6月に成立した民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律に基づき、本年4月に「仙台空港特定運営事業等実施方針」を公表するなど、国管理空港及び関西空港・伊丹空港等における取組が先行して進められている。また、本年6月に、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について(以下「取組方針」という。)」を、民間資金等活用事業推進会議において決定した。

(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾の強化、圏央道の整備等を推進)

・首都圏空港の強化のため、昨年度、羽田空港の国際線3万回増枠を実施したほか、LCC(低コスト航空会社)の参入により大都市圏と地方空港を結ぶ国内新規路線が増加するなど航空ネットワークの充実が図られている。国際コンテナ戦略港湾の強化のため、港湾運営会社への国の出資を可能とする港湾法の改正が本年4月に成立した。また、本年6月に、首都圏中央連絡自動車道が東名高速道路・中央自動車道・関越自動車道間でつながる。

(3) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 都市の競争力の向上と産業インフラの機能強化

首都圏空港、国際コンテナ戦略港湾、首都圏3環状道路等の三大都市圏環状道路等の国際競争力を強化するインフラの整備・活用を推進するとともに、新たに以下の施策を講ずる。

第3章 経済再生と財政健全化の好循環

2. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(2) 社会資本整備

(基本的な考え方)

社会資本整備については、厳しい財政状況の下、国民生活の将来を見据えて、既施設設の機能が効果的に発揮されるよう計画的な整備を推進する必要がある。

また、**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・減災対策、老朽化対策等の諸課題に対して一層の重点化を図りつつ、人口減少・高齢化、財政制約の下、民間活力の最大限の発揮等による効率化を図りながら、マネジメントを重視した社会資本整備を計画的に推進することが求められる。

(選択と集中、優先順位の明確化)

・**人口減少・高齢化や厳しい財政制約の下で、**民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、**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**・首都圏3環状道路を始めとする**大都市圏環状道路等**）や国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災等に資するインフラに重点化し、**コンパクトシティ等による集約・活性化、インフラの維持管理・更新を効果的、効率的に実施する。**

1. 東日本大震災からの復興加速

(例 ・住宅再建・復興まちづくりの加速 ・インフラの復旧・整備 ・復旧・復興工事の施工確保 等)

2. 地方の創生、人口減少の克服

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの実現

(例 ・国土交通省まち・ひと・しごと創生本部の設置 ・コンパクトシティの推進(広域連携型コンパクトシティ)
 ・都市機能等の立地適正化による地域の活性化
 ・「小さな拠点」の形成推進、過疎地等における宅配サービスの維持・改善等のための輸送システムの構築
 ・鉄道駅の拠点としての活用(子育て支援施設等の整備) ・地域の公共交通ネットワークの再構築(地域公共交通ネットワーク再編の促進、財政投融資による支援制度の創設)
 ・ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援 ・**地域鉄道の安全性向上・活性化**
 ・**コンパクトな拠点の形成支援と道路ネットワークによる連携確保** ・ネットワークを賢く使う
 ・既存ダムを賢く使った地域への貢献 ・地域の拠点等の安全・安心の確認 等)

(2) 観光振興と地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成

(例 ・**魅力ある観光地域づくりとネットワーク化による「広域観光周遊ルート」(骨太な「観光動線」)の形成促進**
 ・地域のゲートウェイとなり、雇用創出等に寄与する「道の駅」の推進
 ・観光資源を世界レベルへ磨いて活かす地域づくり
 ・アイヌ文化復興等の促進のための民族共生の象徴となる空間の整備
 ・地域交通のグリーン化、超小型モビリティの導入促進を通じたにぎわいの創出や魅力あるまちづくり
 ・魅力ある空間の創出(美しさや風格を備えた水辺空間の創造、海の再生、無電柱化の推進等)
 ・商店街、ショッピングセンターなど地方における「免税店倍増・全国津々浦々10,000店プログラム」
 ・**クルーズ等海洋観光の振興** ・「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出
 ・交流人口増大のための整備新幹線の着実な整備、那覇空港滑走路増設事業
 ・**地方空港・地方航空ネットワークの活性化(LCCの参入促進、仙台空港をはじめとする国管理空港等のコンセッション方式の活用、操縦士等の育成・確保等)** ・**地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備**
 ・市民によるまち・地域への投資促進(クラウドファンディングの活用支援)
 ・新たな公による地域ビジネス創造支援体制の構築推進 ・テレワークの推進による多様な働き方の実現
 ・地方都市の不動産ファイナンス環境整備(地方公共団体との連携事業への金融支援、地域金融機関等と連携)
 ・離島、奄美群島、小笠原諸島、半島等の条件不利地域の振興支援 等)

(3) 子育て・高齢化に対応した豊かな生活環境の創出

(例 ・子育てや高齢者等に配慮した空間の創出(地域の子育て支援等に対応した都市公園ストックの再編)
 ・子育て・高齢化に対応した安全な道路空間の創出(生活道路、踏切安全対策等)
 ・エレベーター、ホームドア、ノンステップバスの整備等公共交通機関等のバリアフリー化、心のバリアフリー
 ・空き家を活用した地方創生 ・中古住宅・リフォーム市場活性化による住み替えの促進
 ・「スマートウェルネス住宅・シティ」の新たな展開 等)

(4) 地域を支える産業の担い手の確保・育成等

(例 ・建設業、造船業における担い手確保・育成、女性活躍促進、建設生産システムの省力化・効率化・高度化
 ・**運輸業等における担い手確保・育成等、女性活躍促進** 等)

3. 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への対応

- 大会運営における国土交通省の役割
- 東京における交通・まちづくりの面での対応
- オリンピック・パラリンピックを契機とした地域の魅力向上
- 大会を見据えた観光振興

4. 観光立国の推進

- 2020年オリンピック・パラリンピックを見据えた観光振興
- インバウンドの飛躍的拡大に向けた取組
- 関係省庁と連携したビザ要件の緩和など訪日旅行の容易化
- 世界に通用する魅力ある観光地域づくり
- 外国人旅行者の受入環境整備
- MICEの誘致・開催促進と外国人ビジネス客の取り込み

5. 国際競争力の強化と世界の経済成長の取り込み

(1) 国際競争力強化のための基盤・環境整備

(例 ・**ゲートウェイ機能の向上(三大都市圏環状道路整備、国際コンテナ戦略港湾、都市の国際競争力の強化)**
 ・新幹線ネットワークの着実な整備 ・首都圏空港の機能強化や**オープンスカイの戦略的な推進**
 ・**関西国際空港の再生・強化(コンセッションの実施)**、中部国際空港の機能強化
 ・東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する検討(都心直結線の整備に向けた検討の深度化等)
 ・**国外・国内一体のシームレスな物流の実現** 等)

(2) 民間投資の促進

(例 ・**PPP/PFIの推進(空港、下水道におけるコンセッション方式の活用)の推進**、高速道路におけるPPPの活用) 等)

(3) インフラシステムの国際展開

(例 ・(株)海外交通・都市開発事業支援機構による支援 ・ソリューション提案型モデルの展開
 ・インフラ海外展開のための環境整備や防災技術の海外展開 等)

(4) 海洋開発人材育成等を通じた海洋産業の振興等

(例 ・海洋産業の戦略的振興(技術開発支援及び海洋開発人材育成) ・**エネルギー輸送ルートの多様化** 等)

(5) 環境・エネルギー対策の推進

(例 ・海洋、小水力、下水道バイオマス等再生可能エネルギーの利活用の推進 等)

(6) IT等の活用によるイノベーション

(例 ・自動車関連情報の利活用による新サービスの創出等 ・3次元地理空間情報の整備 等)

6. 国民の安全・安心の確保

(1) 防災・減災対策

(例 ・**南海トラフ巨大地震**・首都直下地震対策等の推進
 ・水災害分野の気候変動適応策の推進(氾濫域対策の強化、都市の集積の低リスク地域への誘導)
 ・河川・下水道一体の都市集中豪雨対策の推進、地下街・地下鉄等の浸水対策
 ・タイムラインを活用した防災行動の推進、土砂災害に対するリスク把握・共有等の強化
 ・水資源の安全・安心の確保 ・防災気象情報の高度化 ・次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進 等)

(2) 老朽化対策

(例 ・**国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)を踏まえた、インフラ老朽化対策の確実な実行** 等)

(3) 公共交通及び日常生活における安全・安心の確保

(例 ・**鉄道輸送の安全確保に係る保安監査の体制強化、航空機の安全性審査体制の強化**、事故等調査の充実・高度化
 ・**船舶交通の安全・安心の確保** 等)

7. 我が国の主権と領土・領海の堅守

(1) 戦略的海上保安体制の構築

(例 ・戦略的海上保安体制の構築(尖閣領海警備専従体制の確立、尖閣応援派遣体制の構築、尖閣をはじめとする全国的な隙のない海上保安体制の構築) 等)

(2) アジア各国の海上保安機関の能力向上支援

(例 ・アジア各国の海上保安機関の能力向上支援(各国海上保安機関との連携強化に係る取組の推進、海上保安大学校「海上保安政策課程」の創設) 等)

(3) 海洋調査の推進と海洋権益の確保のために必要な情報・環境整備

(例 ・海洋調査の推進と海洋権益の確保のために必要な情報・環境整備(海洋調査の推進、海洋権益の確保のための情報整備、沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全、遠隔離島における活動拠点の整備) 等)

8. 中長期的見通しを持った国土交通政策の計画的推進

(例 ・国土形成計画の見直し ・**交通政策基本計画の策定** ・**社会資本整備重点計画の見直し** 等)

「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」の公表について

～ 関空・伊丹の機能強化の取組（－コンセッションに向けた事業価値向上－）～

関空のLCC拠点化

関空のLCC拠点化

※平成26年9月1日現在

ピーチ・アビエーション

国内線: 9路線、28便/日 国際線: 5路線、63便/週

就航都市: 札幌、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、沖縄、石垣、ソウル、釜山、香港、台北、高雄

< 関空に乗り入れているその他のLCC >

(国内線)	(国際線)	
・ジェットスター・ジャパン	・チェジュ航空 ・エアプサン ・イースター航空 ・香港エクスプレス航空 ・春秋航空	・セブ・パシフィック航空 ・エアアジアX ・ジェットスター・アジア航空 ・ジェットスター航空 ・タイエアアジアX

LCC専用ターミナルの整備

□ 第2ターミナル(LCC専用)

の供用開始（平成24年10月28日）

T2外観



T2国内線
ゲートエリア

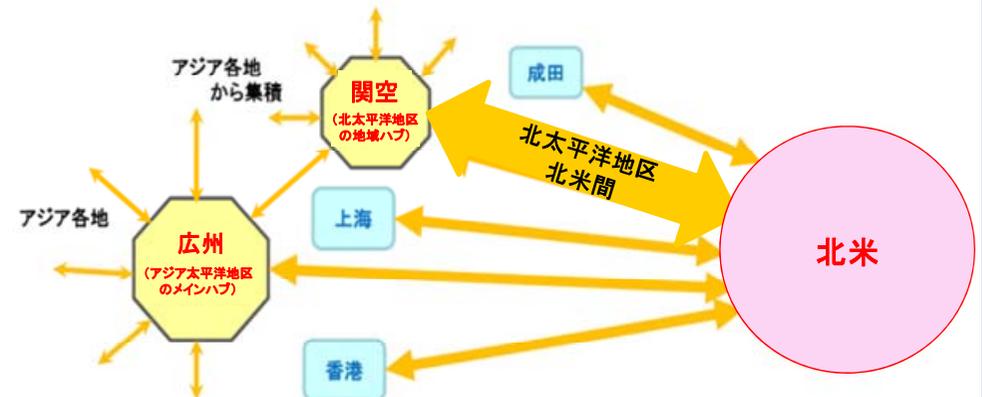


□ 第3ターミナル(LCC専用)

の整備（平成28年度整備予定）

フェデックスによる関空の北太平洋地区ハブ化の概要

- 延床面積25,000㎡のフェデックス専用施設を新関空会社が建設
- 平成26年4月1日からの運用開始



魅力ある商業エリアの創造

- 関空第1ターミナルの改修(免税店舗の増床等)
(平成26年度末完成予定)
- 伊丹ターミナルビル会社(OAT)の子会社化(平成25年度)
- 伊丹ターミナルビル改修(平成32年度完成予定)

「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」の公表について

～ 関空・伊丹のコンセッションに向けた取組 ～

- 新関空会社が関空・伊丹両空港を一体的に運営し、事業価値の増加を図り、**可能な限り速やかに両空港のコンセッション(完全民間運営化)を実現**する。
- 事業価値向上のための具体的取り組みとして、**LCCによる関空拠点化**や**米国フェデックス社の北太平洋地区ハブ化等**を推進

事業価値の最大化に向けた具体的取組

LCCの拠点化

- ・ LCCの関空拠点化
- ・ LCC専用ターミナルの整備

貨物ハブ化

- ・ フェデックスによる関空の北太平洋地区ハブ化

魅力ある商業エリアの創造

新たな料金戦略

新関空会社中期経営計画(平成24年10月公表)における成長目標 (平成26年度までの目標)

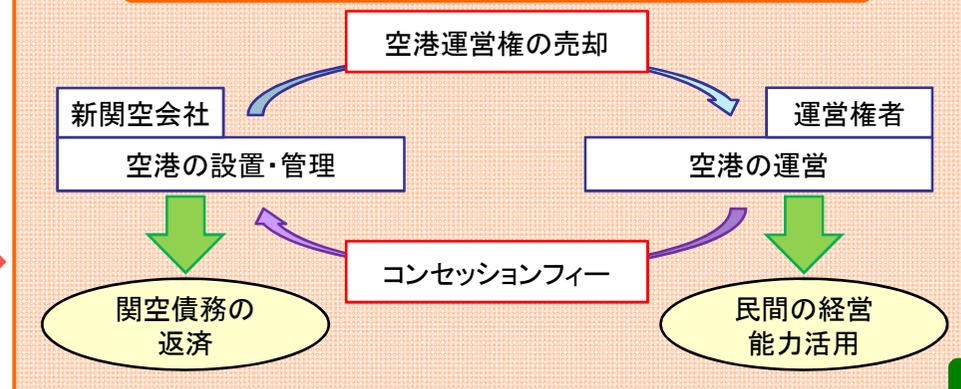
① 発着回数	: 23.1万回	⇒	30万回
② 旅客数	: 2,677万人	⇒	3,300万人
③ 貨物量	: 82.5万ト	⇒	100万ト
④ 売上	: 1,188億円	⇒	1,500億円
⑤ EBITDA	: 426億円	⇒	605億円

- ・ 数値は全て関空・伊丹の合計
- ・ 赤字の数値は平成26年度目標値
- ・ 黒字の数値は平成23年度実績値、ただし、売上については、伊丹のみ平成22年度実績値
- ・ EBITDAは営業利益+減価償却費で算出

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)の具体化

「民間の提案を活かし、民間投資を喚起する事業へとPPP/PFIの抜本的な転換を図るため、今後10年間における12兆円規模のPPP/PFI活用のためのアクションプランを実行に移す。」

可能な限り速やかにコンセッションを実現



「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」の公表について

新関西国際空港株式会社は、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（平成11年法律第117号。）及び「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」（平成23年法律第54号。）に基づき、関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等の実施に関する方針を定め、平成26年7月25日に公表しました。

関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針のポイント

目的

- 関西国際空港の隣接機能の強化を含む国際拠点空港としての機能の再生及び強化、大阪国際空港の環境に配慮した都市型空港としての運用、利用者ニーズに即した空港アクセス機能の強化等を目指す。
- 関西国際空港及び大阪国際空港両空港に係る運営権を設定し、民間事業者に本事業を実施させることにより、当該民間事業者が、そのノウハウを最大限活用しつつ、投資に対する収益に関し自らリスクを取る統治体制に移行することで、より効率的で緊張感のある経営を実現できる仕組みを確立し、民間事業者の柔軟な創意工夫による、空港ビジネスの展開を可能とする。
- 運営権の対価の收受により債務の早期の確実な返済を行う。
- 関係者間の連携の下、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。

事業方式等

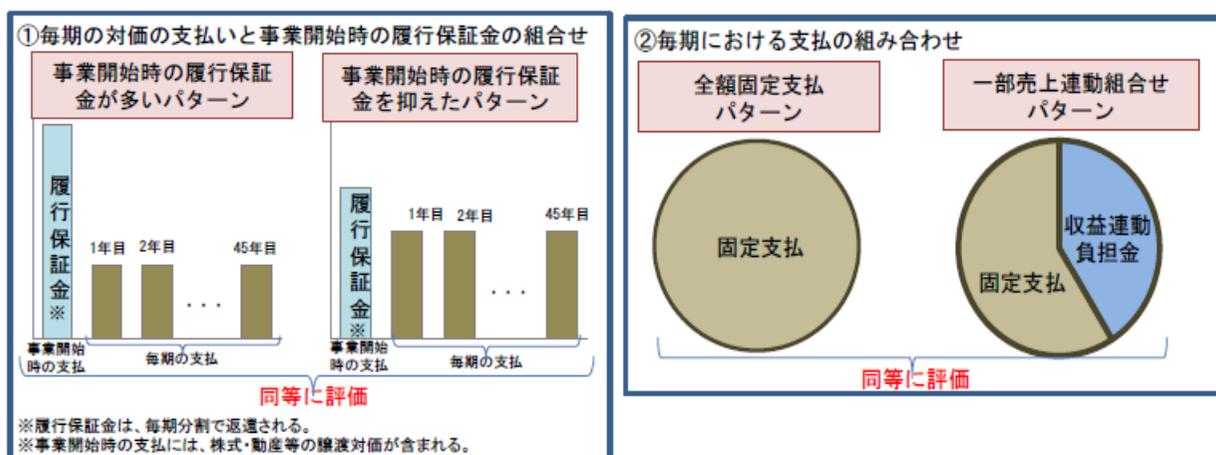
- 新関西空会社は公募により運営権者を選定し、その運営権者が設立した特定目的会社(SPC)が、平成27年度中を想定する事業の開始時期から平成71年度末までの45年間にわたり、両空港の滑走路、ターミナルビル等の運営、維持管理、環境対策、関西国際空港の給油施設・鉄道施設の管理受託業務などを実施。
- 運営権者は、着陸料などの料金を設定・收受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担。
- 新関西空会社は、両空港の資産を保有しながら、運営権者に対するモニタリング等を行い、事業が適切に行われるようにするとともに、運営権者から運営権の対価等を收受して、債務の返済及び土地保有会社への賃料の支払い等を行う。
- 運営権者は、新関西空会社等の職員について、募集要項等にて示す条件により、雇用を承継する義務を負う。
- なお、上記の事業以外に、コンセッションの目的に適う事業・業務であって、運営権者が必要と考えるものがある場合には、新関西空会社の承認を得た上で行うことができる。

「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」の公表について

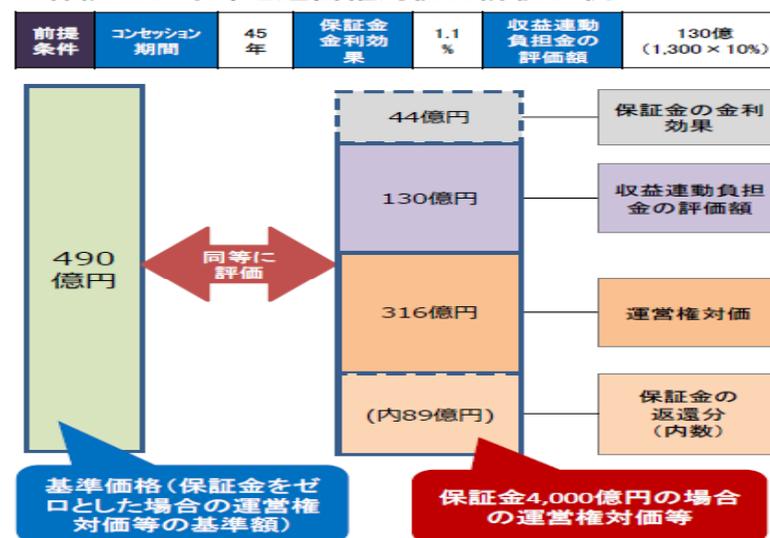
運営権の対価等

- 運営権者は、事業期間にわたり事業年度ごとに支払われるべき価額（一部は、売上に連動した価額となる可能性がある）や株式・動産等の譲渡対価を運営権の対価等として新関空会社に納める。運営権の対価は、最低提案価格を定める。
- また、新関空会社は、運営権者から、運営権の対価等とは別に、実施契約の履行を担保するため、保証金の差し入れを求める。保証金は、適正に義務を履行した場合は、事業期間の経過に応じて返還。
- 運営権者は、毎期の固定支払い・売上に連動した負担金・事業開始時に支払う履行保証金を組み合わせ、基準価格の水準を上回る多様な運営権対価等を提案することができ、新関空会社はそれらの提案価格を評価する。（下図参照）

<運営権の対価等のイメージ>



<保証金の水準と運営権対価の評価の例>



責任の明確化等

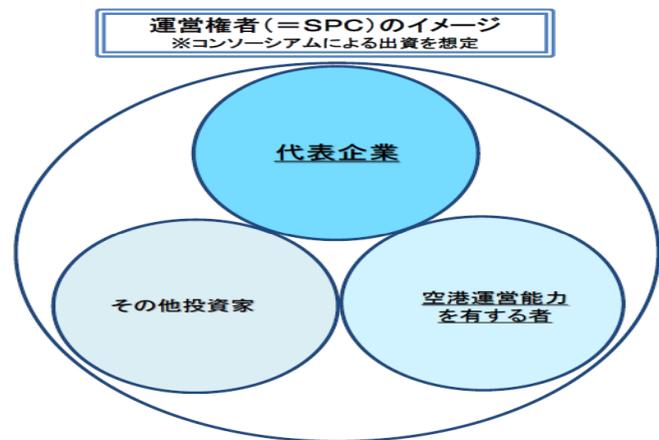
- 運営権者は、関空・伊丹統合法の基本方針に則り、空港を運営する義務を有する。
- また、運営権者は、法令、要求水準等に従い、空港を運営する義務を有する。
- 空港における各種施設、環境対策（地域との連携を含む）等に関する具体的な要求水準は、応募者に募集要項を配布する時に要求水準書（案）として示し、最終的には、実施契約に反映。
- 運営権者は、要求水準が充足されていることを自らモニタリングするとともに、新関空会社及び国が検査等によりこれを確認。要求水準が未達成の場合は、新関空会社及び国は運営権者に必要な改善を求める。
- 運営権者は、その自主性と創意工夫が発揮されるように、着陸料等の料金の設定・収受が原則として自由とされていることから、本事業に係るリスクは運営権者が負うことを基本としつつ、公共施設等の管理者でなければとれない主に以下に想定するリスクについては、限定的に新関空会社が負担。

「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等実施方針」の公表について

- 地震、津波等の不可抗力事象が生じ、運営権者が保険付保等を行うべき金額を超える場合
- 空港用施設について一定の期間以内に物理的な隠れた瑕疵が発見された場合・本事業に特別に又は典型的に適用され、不当な影響を及ぼす法令等の変更が生じた場合
- 両空港の安全な運営が阻害される事態等が生じ、新関空会社が運営権行使の停止を命じた場合
- 想定を上回る関西国際空港用地の沈下が生じ、追加的な対応が必要な場合

運営権者の募集・選定等

- 一定規模以上の旅客施設、商業施設、空港等の運営を行うことができる応募者からの提案について、新関空会社が客観的基準に基づく審査を通じて優先交渉権者を選定(下図参照)し、実施契約を締結した後、事業の引き継ぎを実施。



実施方針上の要件

代表企業要件

- 我が国の法令・ビジネス慣習を熟知し、関西空港及び伊丹空港の設置・運営経緯を承知しているとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与する意思があること。
- SPCへの出資及び事業開始後の経営について主導的な役割を担うこと。
- 関空相当規模の旅客施設や商業施設等の運営実績を有すること。

空港運営能力要件

- SPCの出資者が関空相当規模の空港の運営能力を有すると認められること。

- 実施方針公表後の想定スケジュールは以下のとおり。

平成26年	10月頃	関心表明書の受付、募集要項等の配布
平成27年	1月～2月頃	第一次審査 (募集、審査、結果公表)
	2月～5月頃	競争的対話 (第一次審査通過者との対話)
	5月～6月頃	第二次審査 (募集、審査、結果公表)
	6月頃	優先交渉権者の選定
	7月頃	基本協定の締結
	8月～9月頃	運営権の設定、実施契約の締結
<u>平成28年</u>	<u>1月頃</u>	<u>運営権者による事業開始</u>

※なお、優先交渉権者の選定にあたっては、財務大臣、外務大臣、防衛大臣等の関係行政機関に協議した上で国土交通大臣の承認が必要。

【公布】平成26年5月1日

【施行】平成26年7月1日

背景

- コンテナ船の大型化、船会社同士のアライアンスの進展等による欧米基幹航路の寄港地絞り込み
- 近隣諸港に対する国際戦略港湾のコンテナ船寄港コストの面での劣後
- 手厚い優遇措置による釜山港近傍におけるロジスティクスハブ機能の強化

○我が国への基幹航路寄港の著しい減少と、それに伴う我が国全体の産業立地競争力の低下

方向性

広域集貨や寄港コスト低減による我が国への基幹航路の寄港維持・拡大

背景

- 大規模地震発生時に民有護岸等が被災し、航路が閉塞することで、サプライチェーンが分断されるおそれ

方向性

- 民有護岸等の改良促進による非常災害時の船舶交通の確保

法律の概要

国際戦略港湾の港湾運営会社への政府の出資

- ◆国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府の出資制度の創設により…
- ➡ 国、港湾管理者、民間の協働体制構築により、広域集貨など全国的課題への対応
- ➡ 会社の財務基盤を強化し、コスト競争力を有するターミナル運営のための設備投資促進

国際戦略港湾の埠頭近傍の倉庫に対する無利子貸付制度の拡充

- ◆国際戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を備えた倉庫を無利子貸付制度の対象施設に追加することによる貨物の需要創出

民有護岸等に対する無利子貸付制度の創設

- ◆航路沿いの民有護岸等の改良に対する無利子貸付制度の創設によるサプライチェーンの確保

我が国の産業立地競争力の強化

国際戦略港湾の港湾運営会社への政府の出資

港湾運営会社とは

阪神港、京浜港毎に一を限って指定する株式会社で、民間の視点での効率的な港湾運営を行うもの

● 国、港湾管理者から事業基盤となるコンテナターミナル等を借り受け、一体運営

● 民間人社長の登用、民間の契約方式の活用、民間資本の導入等による効率的な港湾運営

国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資（平成26年改正事項）

国際戦略港湾の港湾運営会社に対して、国の出資を可能とする。

国出資の意義

● 国、港湾管理者、民間事業者が、港湾運営において協働できる体制を構築する

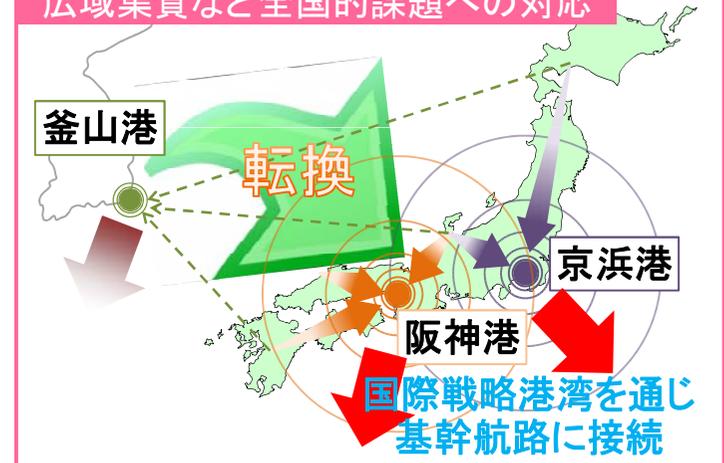
● 港湾運営会社の財務基盤を強化する

国出資の効果

● 国の信用力やネットワークを背景とした全国からの貨物集約や、海外船社への航路誘致活動など、全国的見地から取り組むべき課題等に迅速かつ総合的に対応することが可能となる

● 国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進等が図られる

広域集貨など全国的課題への対応



設備投資の促進



国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の倉庫に対する無利子貸付制度の拡充 (特定用途港湾施設整備事業)

○国際コンテナ戦略港湾における貨物の需要の創出を図るため、背後に立地する物流施設の整備に対する支援を拡充する。

国際コンテナ戦略港湾において、荷さばき施設(上屋)又は、保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対する無利子貸付制度を創設する。

物流施設の建設及び改良に対する無利子貸付

【対象施設】

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

【貸付比率】

国 : 港湾管理者 : 民間事業者 = 3 : 3 : 4

※第3セクターが整備する荷さばき施設(上屋)に対する無利子貸付制度もあり。(既存制度)

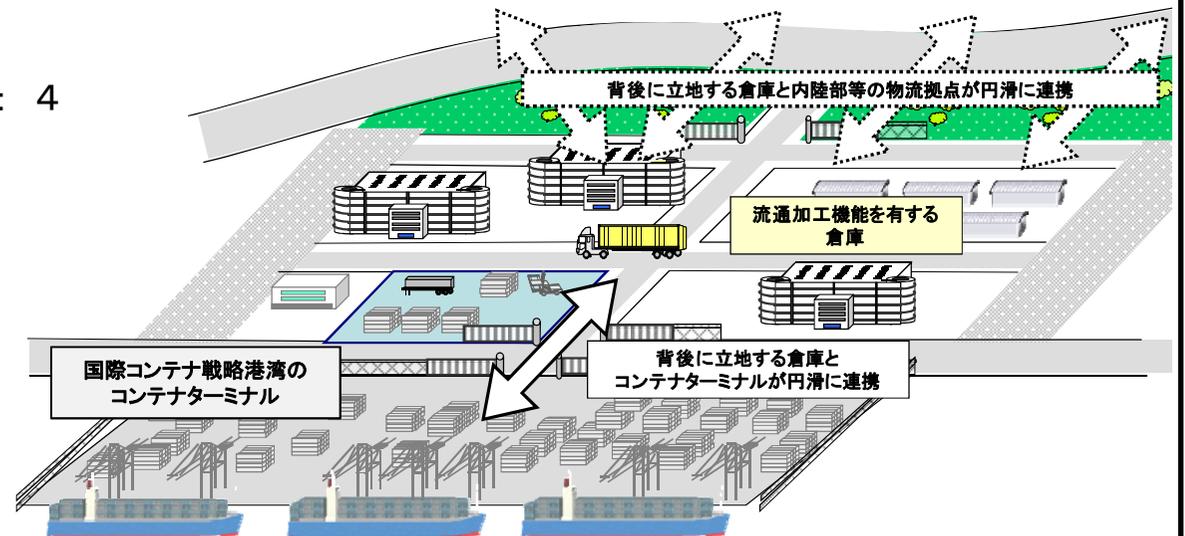
【貸付比率】

○阪神港、京浜港、名古屋港、四日市港

国 : 港湾管理者 : 第3セクター = 3 : 3 : 4

○国際海上コンテナ輸送網の拠点となる国際拠点港湾及び重要港湾

国 : 港湾管理者 : 第3セクター = 2 : 2 : 6

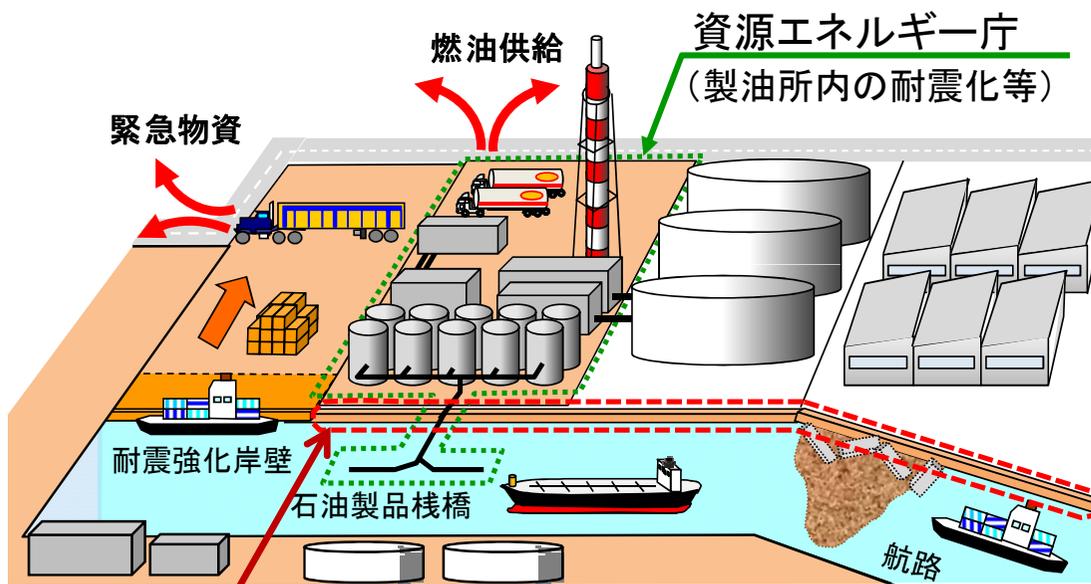


【国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による創貨(イメージ) (倉庫の場合)】

民有護岸等に対する無利子貸付制度の創設

国土交通省と資源エネルギー庁は、大規模地震発生時におけるコンビナートの防災・減災を図るとともに、発災後も耐震強化岸壁や石油製品の入出荷設備に至る航路の機能を維持し、緊急物資輸送や燃油供給を確保するため、以下の通り、連携し、コンビナート港湾の強靱化に取り組む。

- 国土交通省は、民有護岸等の耐震改修の促進により、災害時の航路機能を維持。
- 資源エネルギー庁は、石油製品の災害時入出荷機能強化等により、製油所の災害対応能力を強化。



コンビナート港湾における防災上の課題

- 危険物流出や火災等により市街地にも影響が及ぶ恐れ
- 製油所等の被害により燃油供給が麻痺する恐れ
- 民有護岸等の損壊により、緊急輸送物資や燃油等を輸送する船舶の入港が困難になる恐れ

■国土交通省

- ・民有護岸等の耐震改修促進
- ・港湾BCPに基づく発災後の迅速な航路啓開

■資源エネルギー庁

- ・製油所内の耐震化支援
- ・入出荷設備改良・増強
- ・石油供給BCPに基づく災害時の燃油供給の確保

災害発生時の効果

- 緊急物資輸送、燃油供給の確保
- コンビナート及び隣接市街地の安全確保

民有護岸等の改良に対する支援制度

【無利子貸付】(平成26年に港湾法改正済み)

○貸付比率：国：港湾管理者：民間事業者 = 3：3：4

○対象施設：耐震強化岸壁等に至る航路沿いの護岸、岸壁

【税制措置】(平成26年に租税特別措置法改正済み)

○税制措置：法人税の特例措置(特別償却(20%))

○対象施設：耐震強化岸壁等に至る航路沿いの護岸、岸壁、栈橋

国際バルク戦略港湾の動向について

参考

○我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。近年、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化。
○ばら積み貨物船の大型化が世界的に進んでおり、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的。

企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を推進し、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入を実現をめざす。

●国際バルク戦略港湾の選定 〈平成23年5月〉

ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、**我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出**を図る。

- ・石炭 徳山下松港・宇部港・小名浜港
- ・鉄鉱石 水島港・福山港・木更津港
- ・穀物 釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港

●港湾法の改正 〈平成25年6月〉

海上運送の効率化に資する**ばら積み貨物の輸入拠点の形成**を図る。

●特定貨物輸入拠点港湾の指定 〈平成25年12月〉

小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定

【具体的な取組の例】

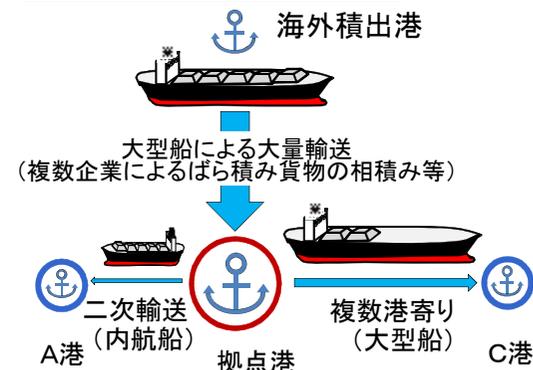
- ばら積み貨物の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化
 - 大型船に対応した国際物流ターミナルの整備等
- 企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進支援
 - 荷さばき施設等の整備に対する補助・税制特例措置
 - 荷さばき等の共同化を促進するための施設の整備・管理に関する協定制度等

対応

これまで (部分最適)



これから (全体最適)



資源等の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化

参考

(港湾機能高度化施設整備事業【高能率貨物取扱支援施設】)

- 臨海部では基礎素材型産業の高付加価値化に伴う工場の新設・増設の動きがみられている。また、産業の国内回帰においても、臨海部の産業拠点整備は重要。
- 公共埠頭は不特定多数の利用者ニーズに対応する必要があることから、複数の貨物を取り扱うことができる汎用的な施設が整備されている一方で、近年ではバルク貨物を効率的に取り扱うために埠頭と背後の荷さばき用地を一体的に利用したいというニーズが顕在化。

国際拠点港湾及び重要港湾において、バルク貨物の輸送を効率化するために、貨物を能率的に荷さばきするための荷役機械の整備を支援する。

【対象者】

- 臨海部産業エリア内の埠頭を運営する民間事業者

【補助対象施設】

- ばら積み貨物を能率的に荷さばきするための施設
ただし、水深14m以上の係留施設に係る施設に限る

【補助率】

- 1/3

〈参考〉臨海部産業エリア

特定埠頭※と、特定埠頭と隣接する区域であって、バルク貨物の輸送、保管、荷さばき、流通加工その他の物資に係る業務が行われ、貨物の輸送効率化するため、港湾管理者が定める区域。

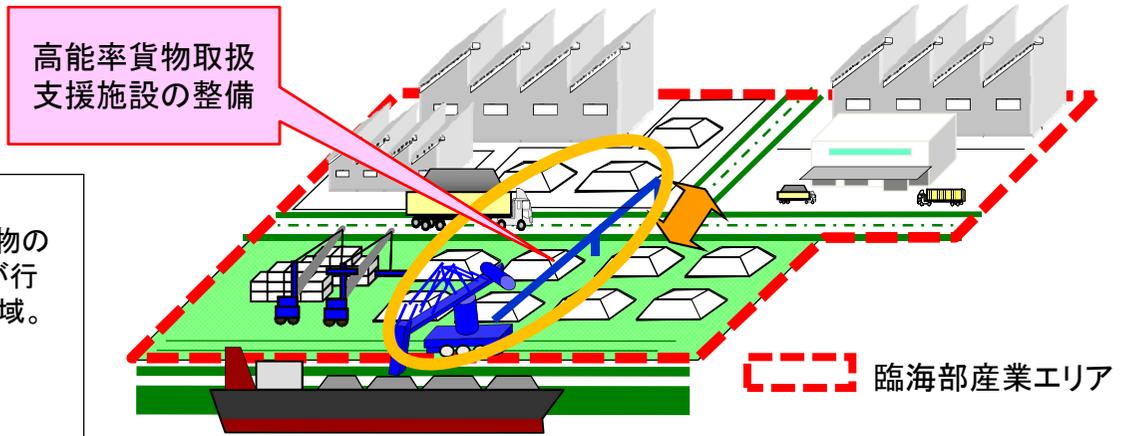
※「同一の者により一体的に運営されるバルク貨物を取り扱う岸壁その他の係留施設(水深14m以上のもの)及びこれらに附帯する荷さばき地又は野積み場



アンローダー



ベルトコンベア



【バルク貨物を扱う臨海部の整備イメージ】

老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進

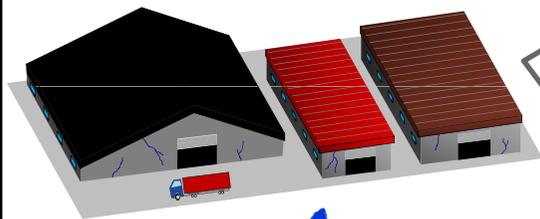
参考

(港湾機能高度化施設整備事業【物流拠点再編・高度化支援施設】)

- 港湾に立地する物流施設の老朽化・陳腐化が進展しており、地震等の大規模災害時には、耐震性不足による施設の倒壊や物流の寸断、緊急輸送への支障等が懸念。
- 平常時においても、敷地内の荷さばき・転回スペースが狭隘であることや、周辺道路における渋滞の発生、昨今の高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分といった課題が顕在化。

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るため、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する補助制度を創設。

老朽化・陳腐化した物流施設



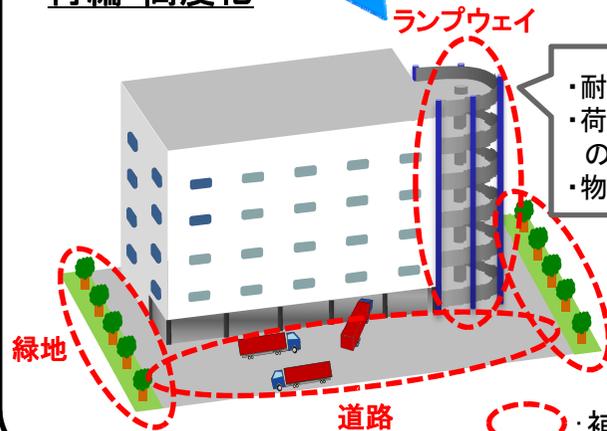
- ・耐震性が不足
- ・荷さばき・転回スペースが狭隘
- ・高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分

【対象事業】

以下の要件を全て満たす事業

- 2以上の物流施設の更新を伴う、2以上の事業者による物流施設の整備であること
- 整備される物流施設の延床面積が3千㎡以上となること
- 当該港湾における防災機能の向上及び物流の効率化が図られるものであること

複数の物流施設を
再編・高度化



- ・耐震性の向上
- ・荷さばき・転回スペースの確保
- ・物流機能の高度化

【対象港湾】

- 阪神港、苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、水島港、広島港、徳山下松港、関門港、博多港、那覇港
- ※臨港地区に限る

【補助対象施設】

- 物流施設の共用部(ランプウェイ・スロープ等)※及び共同施設(道路・緑地等)
- ※免震機能を含む

【補助率】

- 1/3

○: 補助対象施設の例

港湾における民間活力を活用した津波等からの避難機能の確保

(特定民間都市開発事業【共同型都市再構築業務(港湾)】)

参考

○物流・産業等の機能が沿岸部に集積する港湾においては、津波等の大規模災害の発生時における避難場所の確保が課題となっているが、現状では港湾労働者等の避難が可能な高台や避難施設が十分に確保されていない。

港湾労働者等の津波等からの避難場所を確保するため、避難機能を備えた物流施設等の整備に対する民間事業者への支援制度を創設する。(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援制度

【支援スキーム】

- (一財)民間都市開発推進機構が事業費の一部を負担し、共同事業者として民間事業者の実施する施設整備事業に参加。施設竣工後、同機構は施設の同機構持ち分を民間事業者に譲渡し、長期延べ払いで返済(20年償還)を受ける。



【支援対象施設】

- 上屋、倉庫、旅客船ターミナル、港湾業務施設等における以下の公共施設、都市利便施設、建築利便施設の3施設。

公共施設	緑地、道路、港湾における係留施設等
都市利便施設	荷さばき施設、旅客待合所、旅客乗降用施設、退避施設、退避経路、備蓄倉庫、非常用発電施設、駐車場、休憩所等
建築利便施設	昇降機、共同利用部分(玄関ホール・廊下・階段・便所等)、電気室、機械室等

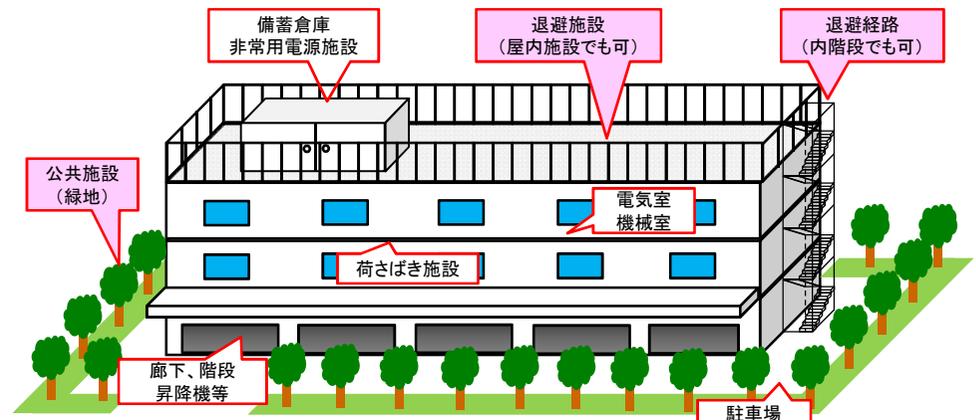
【支援限度額】

- 上記3施設の合計額又は総事業費の50%以内のいずれか少ない額

【支援要件】 以下の支援要件をすべて満たすことが必要

- 緑地、道路、港湾における係留施設等の公共施設の整備を伴うもの
- 事業区域面積:500m²以上 延床面積:2,000m²以上
- 防災上有効な施設(退避経路及び退避施設等)を有する建築物(港湾労働者等の津波等からの一時的な避難場所としての利用に供されるものに限る。)の整備に関する事業
- 地方公共団体等が定める避難計画等への位置づけ
- 地震や津波に対する構造安全性の確保

○支援対象施設のイメージ(倉庫の例)



支援対象施設の例

支援要件を満たすために必要な施設

津波対策に資する港湾施設等に係る固定資産税の特例措置

参考

臨海部における津波への防災・減災機能の強化を図るため、臨港地区において津波防災対策として取得した港湾施設等(防潮堤、護岸、胸壁、津波避難施設)[※]に対し、固定資産税の軽減措置を講じる。

※津波防災地域づくりに関する法律の規定に基づき、自治体が作成する推進計画に定められたもの

■特例内容 : 固定資産税の課税標準 1/2 (当初4年間)

■特例期間 : 平成28年3月31日まで

【臨海部の立地企業が津波防災対策として整備する施設(イメージ)】



既設護岸・防潮堤の改良(嵩上げ)



胸壁の設置



津波避難施設の設置

臨海部立地企業による津波防災対策の促進が図られ、住民の安全・安心の確保や産業・物流活動の災害への対応力の強化を推進。

地域全体の津波への防災・減災機能の強化、産業振興と雇用確保

平成26年6月10日、神戸市長及び大阪市長が、神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社について、上下分離方式により10月1日に経営統合することを記者発表した。経営統合後は、国が出資する国内初の港湾運営会社として、阪神港の貨物の集貨に取り組むこととなる。

1. 新会社概要

社 名：阪神国際港湾株式会社

(英文) Kobe-Osaka International Port Corporation

本社所在地：神戸市中央区御幸通8丁目1番6号 神戸国際会館20階

分割期日：平成26年10月1日(水)

設立時取締役：代表取締役会長 犬伏泰夫(神戸港埠頭(株)社長)

代表取締役社長 川端芳文(大阪港埠頭(株)社長)

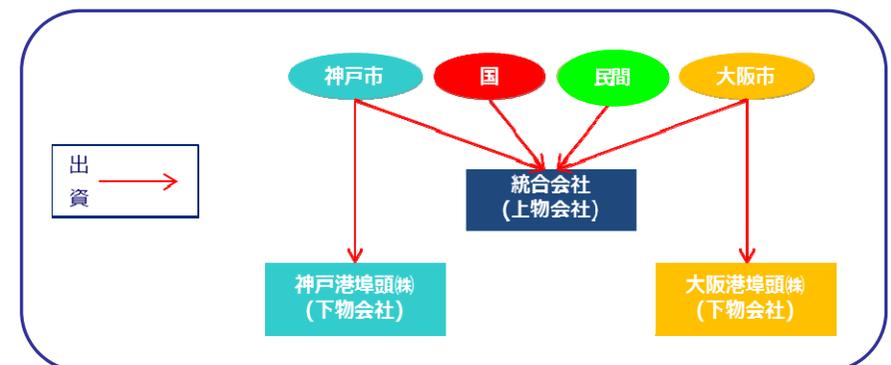
資本金：4億5,000万円 資本準備金：4億5,000万円

設立時発行株式数：18,000株(大阪市9,000株 神戸市9,000株 発行価額は1株につき50,000円)

2. 統合スキーム

⇒ 上下分離方式を採用

- ・これまでの資産や負債を承継しないスキームを確保し、両市・両港の対等性を確保する。
- ・資産保有と運営を分け、統合会社は、国際競争力強化に向けた機能に特化することが可能となる。



港湾運営会社の経営統合について

3. 上下分離方式（統合会社と既存会社）の概要

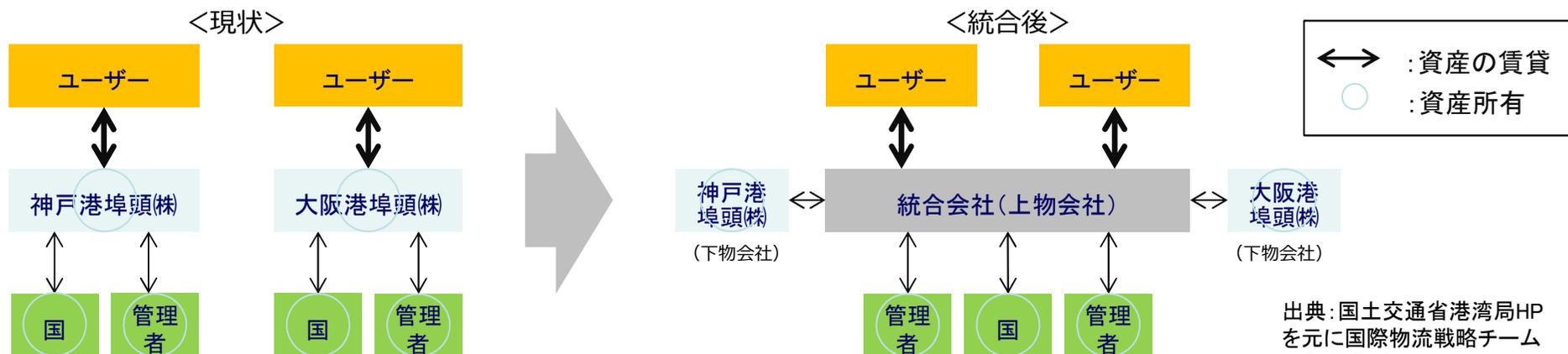
(1) 統合会社と既存会社における事業・資産の切り分け

- ① 統合会社は統合日以降に取得する上物資産を保有し、既存会社は全ての下物資産と統合日以前の上物資産を保有。
- ② 既存会社の人員・機能は基本的にすべて統合会社（上物会社）に承継し、統合会社はコンテナ、ライナー、フェリー事業を運営。
- ③ 既存会社（下物会社）は、保有する既存資産について必要最低限の管理機能を維持し、下物資産の整備を行うとともに、これまでの債務を償還。

対象	主な業務	事業・資産
統合会社 (上物会社)	<ul style="list-style-type: none"> ・国・管理者・下物会社から港湾施設を借受け、ユーザーに賃貸 ・阪神港の活性化を目指した集貨施策・営業活動の実施 ・今後の上物資産に係る投資計画の策定・実施 ・港湾利用者のニーズのくみ取り など 	事業: コンテナ、ライナー事業 & フェリー事業の運営 統合日以降の上物資産の整備 資産: 営業資産及び統合日以降の上物資産
既存会社 (下物会社)	<ul style="list-style-type: none"> ・保有資産の統合会社(上物会社)への賃貸 ・保有資産の維持管理・修繕投資 ・下物資産の整備 ・既存債務償還 など 	事業: 下物資産及び既存資産の賃貸、維持管理 資産: 全ての下物資産と統合日以前の上物資産

上物資産: ガントリークレーン及び付帯施設、建物・設備等、ヤード舗装
 下物資産: 岸壁、泊地、土地

(2) 事業・資産の切り分け(イメージ図)



出典: 国土交通省港湾局HP
 を元に国際物流戦略チーム
 事務局作成

国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速のため、平成25年7月10日に設置された「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会（座長：国土交通副大臣）」における検討結果が「最終とりまとめ」として平成26年1月に策定・公表された。今回、これまでの個別施策について、初めてフォローアップが実施された。また、大阪港埠頭（株）と神戸港埠頭（株）の経営統合に向けた進捗状況が報告された。

主要議事

- 「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」フォローアップ
- 阪神港の経営統合に向けた進捗状況
- 「創貨」に関する取組

最終とりまとめ ～個別施策～

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。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」



- 国際コンテナ戦略港湾の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強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」



- 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

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
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進

「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」フォローアップ＜抜粋＞

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【別添1】
- インセンティブ措置の見直しに向けた港湾管理者等への協力要請【別添2】
- 積替機能強化のための実証事業の創設【別添3】
- コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査検討【別添4】
- 国際海上コンテナの陸上輸送の安全性の確保【別添5】

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナターミナルの直接貸付による港湾コストの削減【別添7】
- 北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の拡大【別添8】

国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾（阪神港）における「創貨」の取組【別添6】

国際コンテナ戦略港湾における基幹航路の維持・拡大を図るため、経営統合した港湾運営会社の集貨事業等の経費の一部を補助する「**国際戦略港湾競争力強化対策事業**」を実施する。

事業スキーム

国

補助
(事業費の1/2)

港湾運営会社

補助対象事業

- 基幹航路維持・拡大に資する集貨事業
- 渋滞対策に資する事業

事業対象者

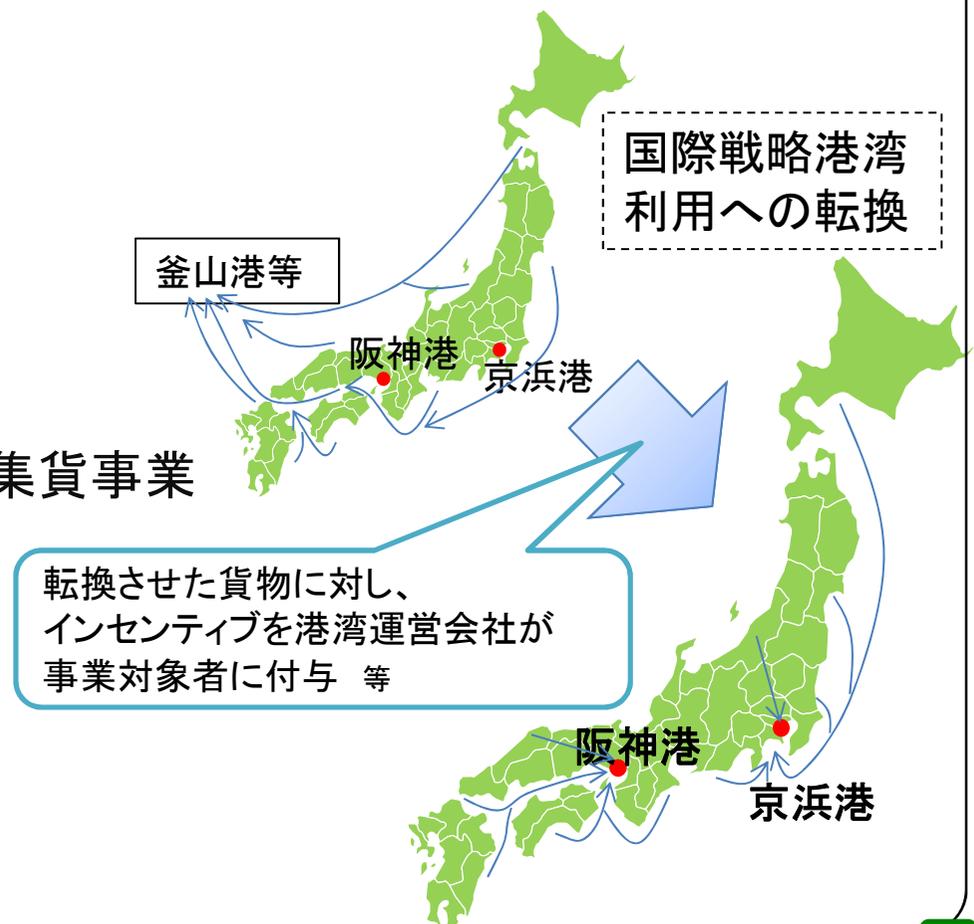
外航船社

内航船社

荷主

等

集貨事業イメージ



港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設 (阪神港におけるインセンティブの概要)

別添1

海外フィーダー貨物等誘致事業

目的: 東アジア主要港等に流れている西日本等諸港の海外フィーダー貨物を海上ルートを利用して阪神港へ転換する外航船社、鉄道又はトラック等の陸上輸送事業者、フェリー船社、コンテナラウンドユースに取り組む事業者、荷主等への支援を通じて、北米・欧州等発着の貨物を集貨し、スケールメリットを活かすことで1TEUあたりのターミナルコストの低減を促すことにより、阪神港におけるコンテナ取扱個数の増大および国際基幹航路の維持・拡大を図る。

事業スキーム

- 西日本等諸港から海外フィーダー航路を利用している日本の輸出入コンテナ貨物(以下「フィーダー貨物」という)を26年度に阪神港に転換する等阪神港への集貨が見込まれる事業について外航船社、鉄道又はトラック等の陸上輸送事業者、フェリー船社、コンテナラウンドユースに取り組む事業者、荷主等との間で事業を実施する。

具体例

釜山港等の海外フィーダーを利用して地方港の貨物を、新たに阪神港利用へと転換



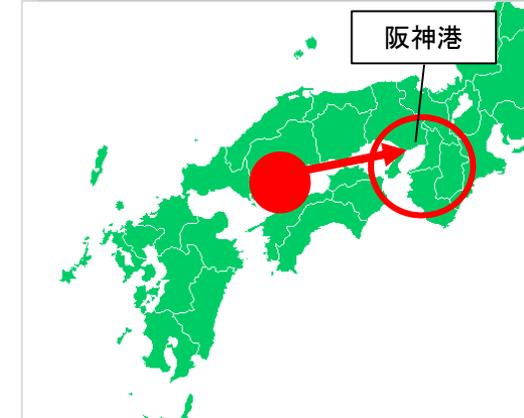
対象事業者
● 外航船社

国内他港の貨物を陸上輸送することによって、阪神港利用に転換



対象事業者
● 鉄道又はトラック等の陸上輸送事業者
● コンテナラウンドユースに取り組む事業者

阪神港に寄港する内航フェリーを利用して海上輸送



対象事業者
● フェリー船社

港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設 (阪神港におけるインセンティブの概要)

別添1

国際フィーダー利用促進事業

目的: 釜山港等東アジア主要港において海外トランシップされている西日本諸港の北米・欧州等発着貨物を国際フィーダーにより阪神港に集積するため、阪神港の国際フィーダー航路網を充実させる。

事業スキーム

- 阪神港と西日本諸港を結ぶ国際フィーダーにおける新規航路の開設や既存航路の増便などに対し、一定期間支援することにより阪神港の国際フィーダー航路網を充実させるため、内航船社との協議により決定した事業を実施する。



国際トランシップ貨物誘致事業

目的: 阪神港における外貿トランシップ貨物の誘致を図る。

事業スキーム

- 東アジア諸港で行われている、もしくは航路開設等により新たに行われる国際トランシップを阪神港で実施する外航船社を対象に、貨物ごとの輸送形態に応じてインセンティブ額を決定し、各社との間で事業を実施する。



新規航路誘致事業

目的: 阪神港への貨物取扱量の増加が期待できる国際基幹航路等の維持・拡大を図る。

事業スキーム

- 阪神港に新規寄港するコンテナ定期航路を運航する外航船社との間で、新規基幹航路を開設する事業を実施する。

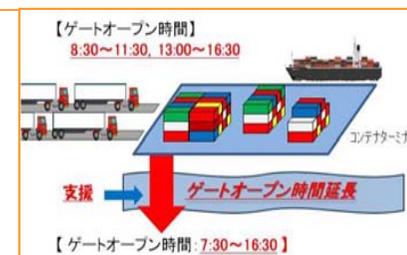


渋滞対策事業

目的: コンテナターミナルのゲート前の混雑の緩和を図り、コンテナ貨物の搬出入にかかる時間の短縮を図る。

事業スキーム

- 阪神港のターミナルオペレーターを対象に、早朝及び昼休み時間帯のゲートオープンに対し、当該時間帯にINゲート処理を行った搬出入車両台数に応じて事業を実施する。



* 本集貨施策は現在検討されているものであり、事業内容は今後変更されることがある。

- 発出日：平成25年6月6日
- 発出者：国土交通省港湾局長
- 発出先：重要港湾以上の各港湾管理者
- 協力要請文書の内容：

(抜粋)

「国際コンテナ戦略港湾政策が、政府としての最重要プロジェクトであり、本政策が国民の雇用と所得を守るための政策であることをご理解頂き、現在、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う内航フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂きますようお願いいたします。」

「国土交通省としては、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を『国際フィーダー航路』という名称に改め、国際コンテナ戦略港湾政策の一環としての集貨対策を強化してまいります。」

釜山港等でのトランシップを助長するインセンティブを行っている管理者に対し、港湾局長から個別要請を行っているところ

○要請に対応した港湾管理者等：

- 下関港：釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.1～)
- 広島・福山港：釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.4～)
- 徳島小松島港：釜山港でトランシップされる貨物を除外(2014.4～)
- 八戸港：京浜港を経由する貨物に対し、助成金を加算(2014.6～)

【海事プレス 平成26年7月31日(木)8頁】

内航重視へじわり転換

■ 地方港・助成制度、戦略港湾を側面支援

国土交通省港湾局の協力要請を受け、これまで主に外航航路を補助対象としていた地方港のインセンティブ(補助金)制度の内容が、国際コンテナ戦略港湾と接続する内航航路「国際フィーダー」重視へじわり変わり始めた。西日本では徳島小松島港が昨年10月に制度を見直し、従来は外航・国際フィーダーの両方としていた補助対象を後者のみに変更。高松港は従来外航のみだった補助対象に今年度から新たに国際フィーダーを加え、八代港は国際フィーダーに対する補助金額を大幅に増額した。東日本でも八戸港が今年度から、京浜港を経由して輸出入を行う貨物に1TEU当たり5万円を補助する制度を新設したほか、茨城港も新制度で国際フィーダー利用に補助金を加算する。さらに三河港は外航助成を今年度から廃止するなど、戦略港湾への国内貨物集約を地方港が側面支援する動きが広がってきた。

「国が戦略港湾に国内貨物を集約する方針を明確に打ち出しているにもかかわらず、地方港ではいまだに釜山などの外航フィーダー航路にインセンティブを出すという、国の政策と間逆の施策が展開されている。これはまさに各港の管理を地方自治体レベルで行っていることの弊害だ(横浜港運協会・藤木幸夫会長)」。国内貨物を集約し日本のハブ港形成を目指す戦略港湾の議論ではかねて、地方港の港湾管理者の多くが独自に展開する外航航路に対するインセンティブ措置が問題視されてきた。

潮目が変わったのは昨年6月。国土交通省港湾局が同月6日付で、釜山航路などの外航航路に対するインセンティブ措置を設けている地方港の各港湾管理者に対し、戦略港湾政策への協力を初めて文書で要請したのだ。具体的には各管理者に、戦略港湾への集荷を担う「国際フィーダー航路」(戦略港湾などと国内各港を結ぶ内航フィーダー航路)の貨物に対しても、外航航路と同等以上のインセンティブ措置を講じるよう、異例の協力要請文書を出した。

国土交通省港湾局ではこれを皮切りに、前港湾局長の山縣宣彦氏(今月8日付で大脇崇氏に交代)が自ら今春ごろまで、地方港湾管理者の幹部と直接面会し、理解を求め地道な取り組みを展開。特に京浜港・阪神港に国際フィーダー航路で輸送しやすい太平洋側の各地方港については、「大部分の管理者と前局長が直接会って内航助成への理解を求め、戦略港湾政策への協力を訴えた」(国土交通省関係者)。この結果、阪神港との国際フィーダー航路網が充実している西日本地域を中心に、地方港のインセンティブ制度の内容に変化が出てきている。

国土交通省関係者は各地方港のこうした動きについて、「汗をかいて理解を求めてきた地道な取り組みが実を結びつつある」と指摘。そのうえで、「地方港のインセンティブ制度の運用は港湾管理者のほか、地元の港湾振興団体などが実施主体になっているケースも多く、その



国土交通省の協力要請で地方港が内航助成を拡充(写真は高松港)

場合、制度の変更は総会での決議が必要になる。今年の総会シーズンがほぼ終わった今後、さらなる前向きな変化が出てくる可能性もある。その状況を見極めたうえで今後の対応を検討していく」としている。

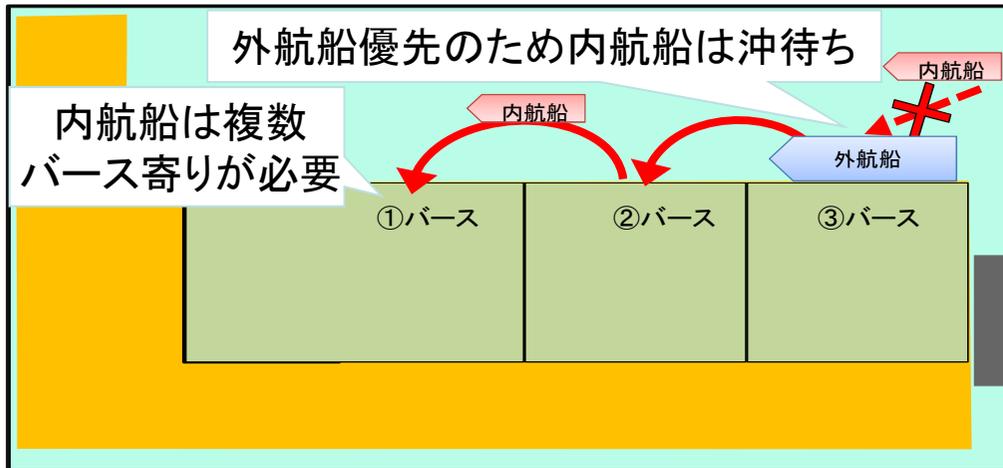
また阪神港では10月1日、大阪港埠頭会社と神戸港埠頭会社の統合会社「阪神国際港湾株式会社」が発足予定で、同社が国から港湾運営会社の指定を受ければ、国土交通省が今年度創設した集荷支援制度を活用できるようになる。国土交通省関係者は「その場合、阪神国際港湾株式会社が国の補助金を活用して集荷策の具体的な制度設計を行うことになるが、その仕組みによっ

積替機能強化のための実証事業の創設

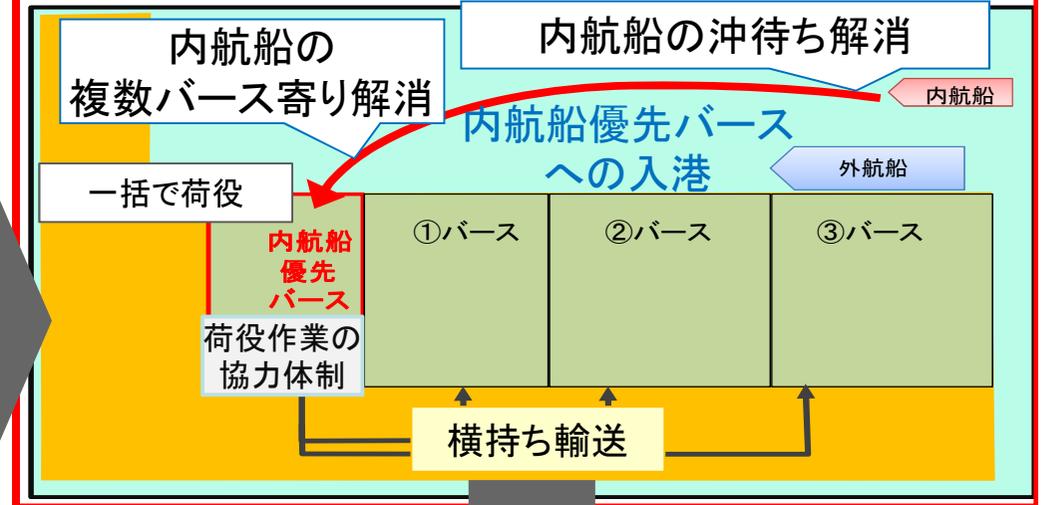
別添3

国際コンテナ戦略港湾における外内貿コンテナの積替機能を強化するため、円滑な積替の支障となっている**内航船の沖待ち**や**複数バース寄り**を解消するとともに、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証を通じて、**外内貿連続バースの一体的運営**を促進する「**国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業**」を実施する。

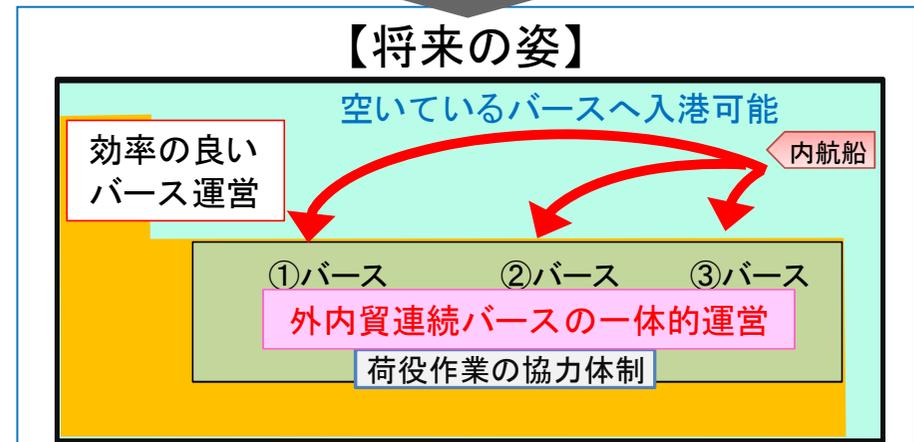
【現状】



【実証事業※】



【将来の姿】



※実証事業の内容

- 内航船優先バースを確保
- 外貿バースへの効率的な積替輸送を行う
経費(横持ちの経費等)を支出
- 荷役作業の協力体制構築のための検証
- 一体的運営のための情報共有に関する
調査検討

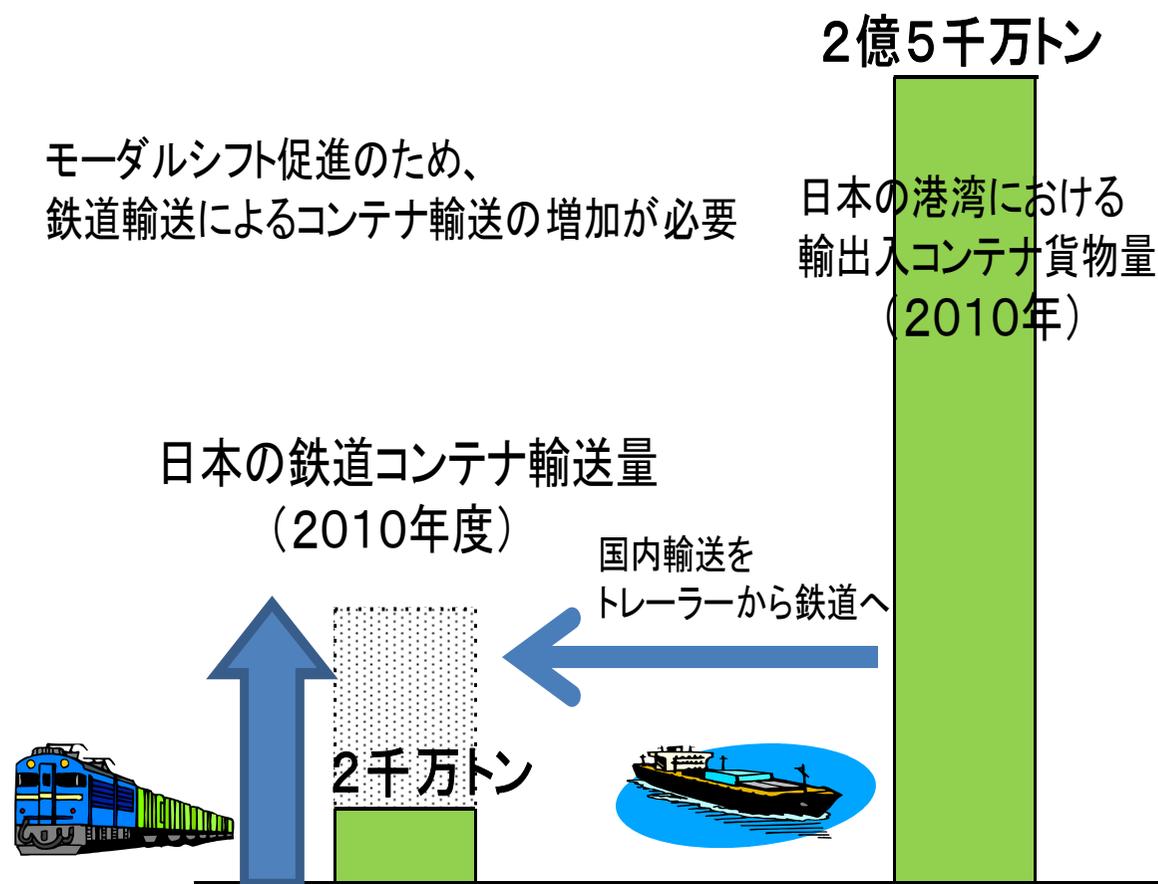
日本の港湾における輸出入コンテナ貨物のうち、その国内輸送の9割以上がトレーラー輸送である。物流のCO₂削減ポテンシャルに関する調査の一環として、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送促進に向けたトンネルの高さ制限等の課題や対応策について調査を実施する。

■ 現状

・港湾における輸出入コンテナ貨物量のうち、その国内輸送は約9割がトレーラー輸送である。

・鉄道コンテナ輸送量は、港湾における輸出入コンテナ貨物量の1/12である。

・鉄道のCO₂排出原単位は、営業用トラックの1/8である。



○以下に示す①～④の項目についての適正な取扱いを定めた安全輸送ガイドライン(平成25年6月策定)等の周知・取組状況についてフォローアップ調査を実施し、一定程度の浸透が図られていることが確認された。
○平成26年度においては、引き続き、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドラインの更なる浸透を図るとともに、ガイドラインの着実な実施に向けた取組を行う。

① 運転者による安全運転 (トラック事業者、運転者)

- コンテナの状態を目視確認、必要に応じて車両の傾きを簡易計測を実施
- 緊締ロックを徹底し、安全な速度で運転

常に安全な状態で運送

② コンテナ情報の伝達 (受荷主・取次事業者等)

トラック事業者への運送依頼書にコンテナ情報(重量・品目・梱包)を転記

品出しの箱		運送依頼書の例	
品目 ○○○○	品名 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
重量 ○○○○	品目 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
品目 ○○○○	品名 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
重量 ○○○○	品目 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
品目 ○○○○	品名 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
重量 ○○○○	品目 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
品目 ○○○○	品名 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
重量 ○○○○	品目 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○
品目 ○○○○	品名 ○○○○	品目 ○○○○	品名 ○○○○

中身が分からないまま運送することを防止

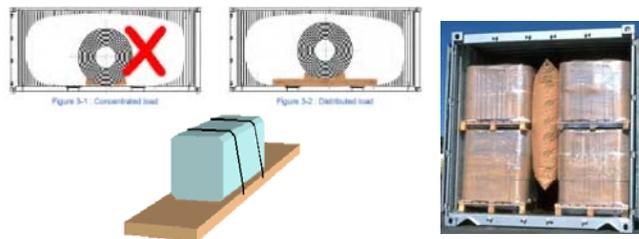
③ 不適切コンテナの発見及び是正(全ての関係者)

- 簡易計測等により不適切コンテナを発見
- 不適切コンテナが発見された場合、以下のとおり荷主まで連絡調整し、是正等を行う
- 港湾又はターミナル毎に、不適切コンテナの発見・是正のルール(発見是正要領)を作成

不具合への対応を円滑化し、水際で不適切コンテナを排除

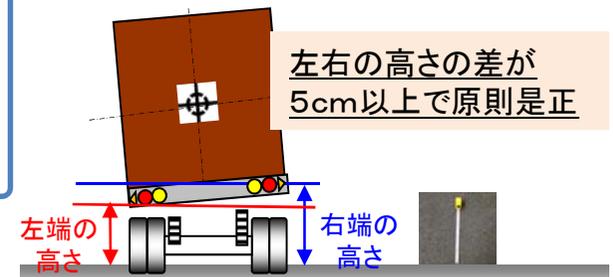
④ 適切な積付け(受荷主・発荷主)

- 発荷主はマニュアルに基づき積付け
- 発荷主に対し適切な積付け依頼



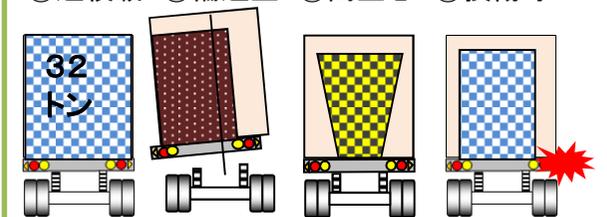
不適切コンテナの発生防止

※1 メジャー等による簡易計測



※2 不適切コンテナとは過積載、偏荷重、高重心、その他不具合をいう。

- ① 過積載 ② 偏過重 ③ 高重心 ④ 損傷等*



*緊締装置の損傷、内容物の漏れなど、安全に輸送できない状態。

国際コンテナ戦略港湾（阪神港）における「創貨」の取組【神戸港】

別添6

創貨促進のため平成26年4月1日から市税優遇制度を拡充

【税優遇】

	優遇項目	改正前（～平成26年3月31日）	改正後（平成26年4月1日～）
市	固定資産税・都市計画税	5年間1/2軽減 土地・建物償却資産 要件：特定事業	5年間 9/10軽減 土地・建物償却資産 拡充
	固定資産税・都市計画税	3年間1/2軽減 土地・建物償却資産 要件：中核事業（特定事業のうち、次の①～②のいずれかを満たす延床面積1,000㎡以上の施設整備を行うもの） ①土地取得 ②医療分野の研究開発	5年間9/10軽減 土地・建物償却資産 要件：中核事業（特定事業のうち、次の①～③のいずれかを満たす延床面積1,000㎡以上の施設整備を行うもの） ①土地取得1ha以上 ②投資額(土地除く)10億円以上 ③医療分野の研究開発 拡充
	事業所税（資産割）	—	10年間9/10軽減 土地・建物・償却資産 要件：特例中核事業（中核事業のうち、次の①、②いずれかを満たすもの） ①土地取得5ha以上 ②投資額(土地除く)50億円以上 新設
県	不動産取得税	1/2軽減 限度額：2億円（土地・建物）	1/2軽減 限度額：2億円（土地・建物）

【補助金】

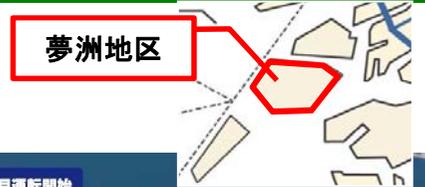
	優遇項目	改正前（～平成26年3月31日）	改正後（平成26年4月1日～）
市	雇用創出型製造業集積促進補助	—	補助率： 投資額(土地除く)の3%以内 限度額： 5億円(5年分割で支給) 要件：次の①～③全ての要件を満たす企業 ①常用雇用者100人以上 ②土地取得2ha以上 ③投資額(土地代除く)25億円以上 新設



国際コンテナ戦略港湾（阪神港）における「創貨」の取組【大阪港】

別添6

大阪港全体でグリーン分野等の企業誘致に取り組んでおり、とりわけ夢洲地区では、総合特区制度と相まってコンテナ埠頭と一体となった企業誘致を展開



関西イノベーション国際戦略総合特区



規制
緩和

税制
支援

財政
支援

金融
支援

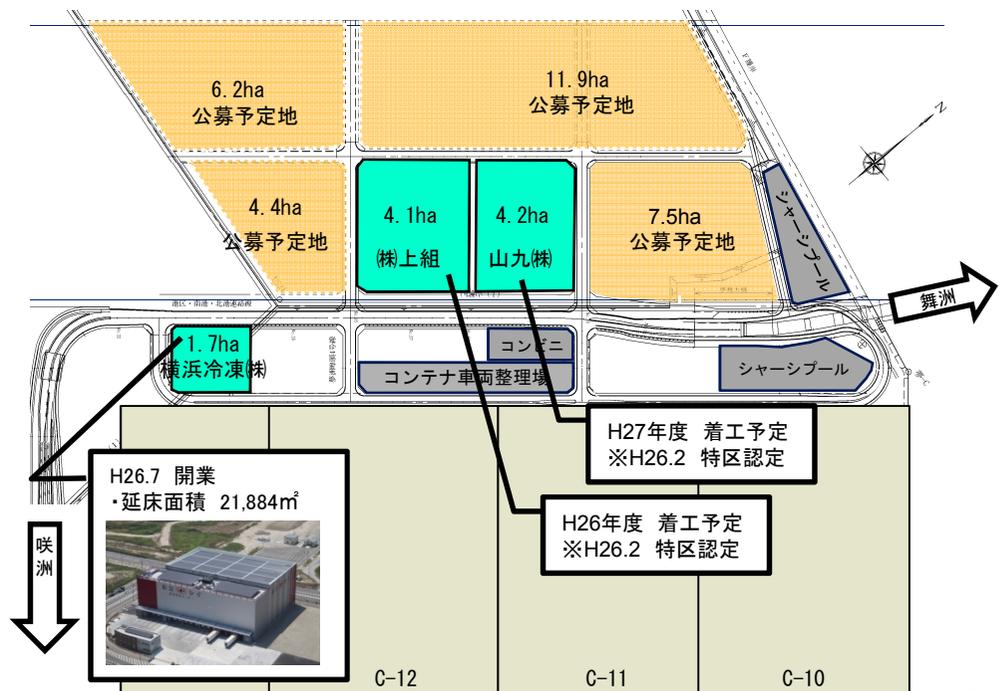
大阪府市特区税制

地方税が、5年間ゼロ+5年間1/2 (最大の場合)

〈インセンティブ対象事業〉グリーン分野・ライフサイエンス分野及び両分野を支援する物流等の事業

地方税ゼロ(最大)!

- 対象税目
(市税) 固定資産税、都市計画税、法人市民税、事業所税
(府税) 法人府民税、事業税、不動産取得税
- 対象分野
医薬品、医療機器、先端医療技術、先制医療、
バッテリー、スマートコミュニティ など
- 申請受付
2016年3月31日まで



H27年度 着工予定
※H26.2 特区認定

H26年度 着工予定
※H26.2 特区認定

コンテナターミナルの直接貸付による港湾コストの削減

別添7

- 平成24年12月から、阪神港の港湾運営会社に対してコンテナターミナル等の直接貸付を開始。
- これにより、神戸港では、「2001年比でターミナルリース料の50%減額」という平成27年度の達成を予定していた目標を、1年前倒しで達成(平成26年10月からの予定)。
- 大阪港では、コンテナ埠頭、ライナー埠頭、フェリー埠頭のターミナルリース料について、平成26年10月より減額を実施する予定。

久元神戸市長発言

(平成26年6月26日 第1回定例会市会第12日)

釜山港に対峙できるターミナル貸付料の50パーセント低減を、経営統合を機に10月から実施する。これらの施策を強力に推進することで、メガキャリアから選択される港として、神戸経済だけでなく我が国産業全体の国際競争力の強化を支える港湾運営を目指していく。

10月から、経営統合を機にユーザー還元

10月に神戸港埠頭(株)との経営統合を控えている大阪港埠頭(株)が、今秋にもターミナルのリース料を引き下げることがわかった。具体的な引き下げ幅など詳細は明らかにされていないが、10月からの開始を目指して調整作業に入っている。経営統合による効果を大阪港のユーザーに還元するとともに、港湾コストの低減に繋げるのが狙いだ。

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の両埠頭会社のうち、神戸港埠頭では「(ライバルとなる)釜山港に対峙できるよう、船会社のターミナル使用料を半額にする取り組みを始める」(神戸市の久元喜造市長)とし、10月から連続バース借受者を対象に、コンテナターミナルのリース料について10%引き下げることを明らかにしている。これによって「2001年比でターミナルリース料の50%減額」という目標を1年前倒しで達成することになる。

こうしたなか、経営統合を控えて大阪港埠頭の取り組みが注目されていたが、同社も同じく10月から、ターミナルリース料の引き下げに踏み切ることがわかった。現在、最終的な調整作業を進めており、具体的な下げ幅や対象となるターミナルについては不明だが、大阪港全体としての引き下げに繋がるよう検討しているという。

今回の引き下げは、神戸港埠頭との経営統合を機に、大阪港のユーザーに利益を還元するとともに、大阪・神戸両港間でのターミナルリース料の格差を平準化する意味合いもあるとみられている。業績面では、リース料の引き下げによる減収が見込まれるが、統合による業務の効率化など経営努力でカバーする計画だ。

【出典】平成26年7月11日(金)マリタイムデーリーニュース

北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の拡大

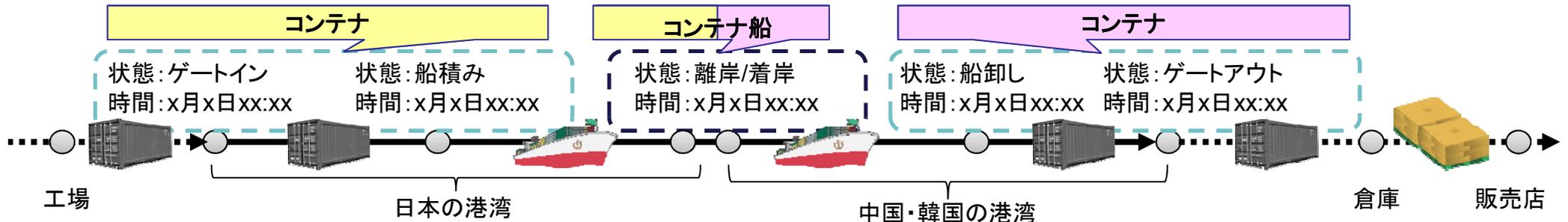
別添8

- 従来、荷主や物流事業者は港湾に預けた貨物の所在や予定との乖離(早着、遅延)を個別に電話やFAX等で確認していたため、貨物輸送に係る配車や在庫管理の支障となっていた。
- このため、日中韓の3カ国は、荷主や物流事業者が各国の主要港におけるコンテナ物流情報をタイムリーかつ効率的に把握できるようにするため、平成22年にコンテナ物流情報の共有を行う「北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)」の構築に合意し、物流情報提供サービス開始に向けた取組を進めてきたところである。
- 平成26年8月25日に本サービスを開始したことにより、日本、中国、韓国の3カ国間において、①コンテナ船の到着・出発時刻、②コンテナの船積み・船卸し時刻、③コンテナのゲートイン・ゲートアウト時刻に関する情報の取得が可能となった。

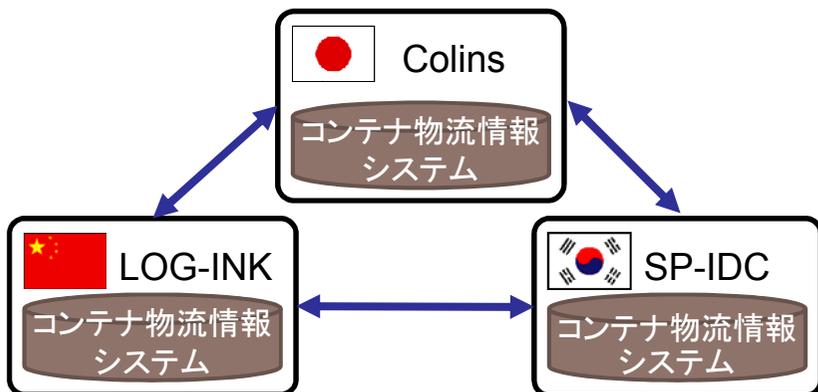
※ NEAL-NET: Northeast Asia Logistics Information Service Network の略称

物流情報の可視化のイメージ

Colinsにより可視化が進んでいた部分: NEAL-NETによるコンテナ物流情報提供サービスにより、我が国で新たに可視化が可能となった部分:



NEAL-NETのイメージ



Colinsにて閲覧可能な情報

※うち、本サービスにて新たに中国及び韓国の情報が可視化された部分

○船舶動静情報

各ターミナル、港湾管理者、AISから提供される船舶動静情報を表示。

○貨物トラッキング情報

貨物位置情報を表示。

(ただし、これらの情報は、当該貨物の荷主、貨物取扱事業者等のみ入手可能。)

○CY搬出可否情報

各ターミナルのシステムから提供される輸入コンテナ搬出可否情報を表示。

○混雑ウェブカメラ画像

港頭地区に設置したウェブカメラ画像をリアルタイムに提供。

○ゲートオープン時間情報

ターミナルオープン時間などの各ターミナルのお知らせ掲示板。

東日本大震災で明らかとなった支援物資物流の問題点を踏まえ、東南海・南海地震等の被害が想定される地域において、国、地方自治体と民間事業者の連携方策、民間の物流施設の物資集積拠点としての活用、オペレーションにおける民間のノウハウの活用等について、官民の関係者で検討を行う。

- 国、近畿2府4県、政令市、関西広域連合、有識者、倉庫協会、トラック協会、物流事業者等で構成
- 平成23年度
支援物資物流における、国・自治体・物流事業者等の役割分担を明確化
民間108の施設を物資拠点として選定
- 平成24年度
府県と府県倉庫協会との協定締結(近畿2府4県中、5府県で締結済み)
訓練への参加 ⇒ 1/17 大阪府地震津波災害対策訓練、2/13 関西広域連合応援受援図上訓練に参加

物量を仮定した配送シミュレーションを実施

課題: 物資拠点の不足・トラックの確保

25年度

災害時協定の締結推進と見直し

訓練の実施

システムの構築に向けた課題の検討

情報の一元化、要請順序の整理、様式の統一、広域応援の手順確立等

○平成25年度主な実施事項

- ・災害協定(府県と倉庫協会)の締結推進 ⇒ 近畿2府4県と各府県倉庫協会が締結完了(H25.9.10)
- ・民間の物資拠点を追加拡充(民間108箇所 ⇒ 142箇所)
- ・訓練の実施(府県等:図上・実働) ⇒ 10/27 滋賀県 12/25広域連合(滋賀) 1/17大阪府 2/7和歌山県(橋本)

26年度

民間物資拠点の優先順位・ランク付け基準等検討

広域的な支援物資輸送訓練の検討

システムの構築に向けた課題の検討

平成26年9月8日 今年度第1回開催

関西広域連合や各府県等の取り組みと連携

1. 概要

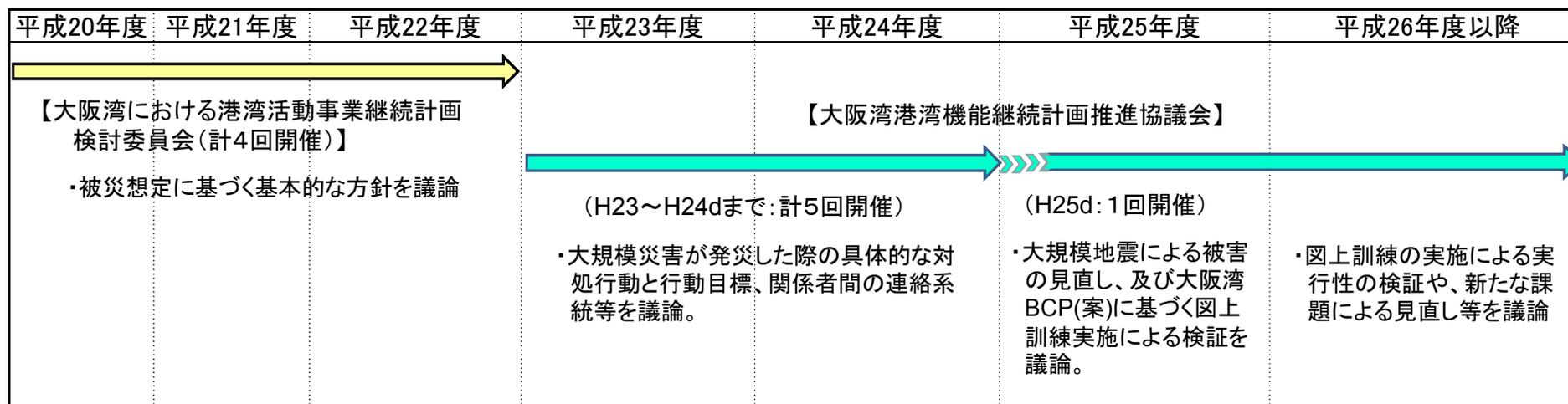
大規模災害発生時においても国民生活を維持するため、海上からの緊急物資の供給を迅速に行うこと(緊急物資輸送活動)や、社会経済への影響を最小限とするために国際物流機能を確保すること(国際コンテナ輸送活動)が港湾の社会的な責務である。

このため、ソフト面の防災対策として、大規模災害が発生した際の対応について関係者間で事前に協議し、港湾機能の回復を図るため関係者間での連携による協働体制を構築する。これにより、港湾活動の停滞の短縮、活動再開に向けた早期復旧を図る。

平成23年度に大阪湾の港湾関係者(港湾関連民間団体・自治体・国の関係機関41機関)と有識者で「大阪湾港湾機能継続計画推進協議会」が設置され、直下地震時や海溝型地震時における各関係者の役割分担とやるべき行動を議論し進めてきており、平成26年3月28日に以下の内容について公表した。

- ・海溝型地震時の大阪湾BCP(案)
- ・直下地震(上町断層帯地震)時の大阪湾BCP(案)
- ・直下地震(六甲・有馬断層帯地震)時の大阪湾BCP(案)

2. 検討経緯



大阪湾に係わる緊急確保航路について

参考

大阪湾に係る緊急確保航路の指定

大規模地震等の発生時に、緊急物資を輸送する船舶の通航ルートを確認するため、大阪湾の一般海域において国が障害物を迅速に除去できる区域として大阪湾に係る緊急確保航路を設定。(平成26年1月15日告示)



背景

平成17年9月に策定された「大阪湾港湾の基本構想～関西シリコンベイ構想(※参考)～」から10年が経過する中、米国のサブプライム問題に端を発した未曾有の世界経済危機や円高による製造拠点の流出、東日本大震災の発生、それに伴うエネルギー源の転換など、社会・経済情勢は大きく変化を続けてきた。

このような社会・経済情勢の変化を踏まえ、大阪湾港湾の背後圏における「産業」、「物流」や「防災」等について、大阪湾の将来のあるべき姿を想定し、今後10年間を見通した基本構想の策定を目指す。

検討の方向性

基本構想の策定は、港湾管理者・国で構成する「大阪湾港湾連携推進協議会(略:湾連協)」において、学識者らと交えた、「大阪湾港湾の基本構想懇談会」を設け、港湾に求められる役割・具体的な施策等の基本構想を議論する。

※参考 関西シリコンベイ構想について

多様な産業クラスターから成る戦略的国際ロジスティクスコミュニティの形成を目指し、(Strategic International Logistics Industrial Community Bay)の頭文字を取り、大阪湾港湾の基本構想を「関西シリコンベイ構想」と名付けた。具体的には、「東アジアとのつながり」、「関西を支える臨海部産業」といった関西の特徴に着目し、東アジアを見据えた一大ロジスティクスゾーンの形成を目指すものである。

大阪湾港湾連携推進協議会(略:湾連協)

○目的: 大阪湾における港湾の開発、利用及び保全に関する重要事項について連絡調整を図り、港湾相互の広域的な連携推進に取り組むことにより、広域的かつ総合的な見地から、大阪湾各港の開発、利用及び保全に資することを目的とする。

○事業: (1)大阪湾及び大阪湾内諸港の開発、利用、保全に関する重要事項の企画・調整
(2)大阪湾及び大阪湾内諸港の開発、利用、保全に関する調査研究
(3)大阪湾等に関する広報活動
(4)その他協議会の目的を達成するために必要な事業

○構成員: 大阪府港湾局長/ 兵庫県県土整備部長/ 大阪市港湾局長/ 神戸市みなと総局長/ 近畿地方整備局副局長/ 近畿地方整備局港湾空港部長

過去の議案(例)

- 大阪湾港湾計画の基本構想
- フェニックス計画について
- 入港料の低減
- 大阪湾廃棄物問題
- 港湾計画等策定スケジュール
- 大阪湾の臨海部をめぐる最近の諸情勢
- 規約の改正
- 一開港化について

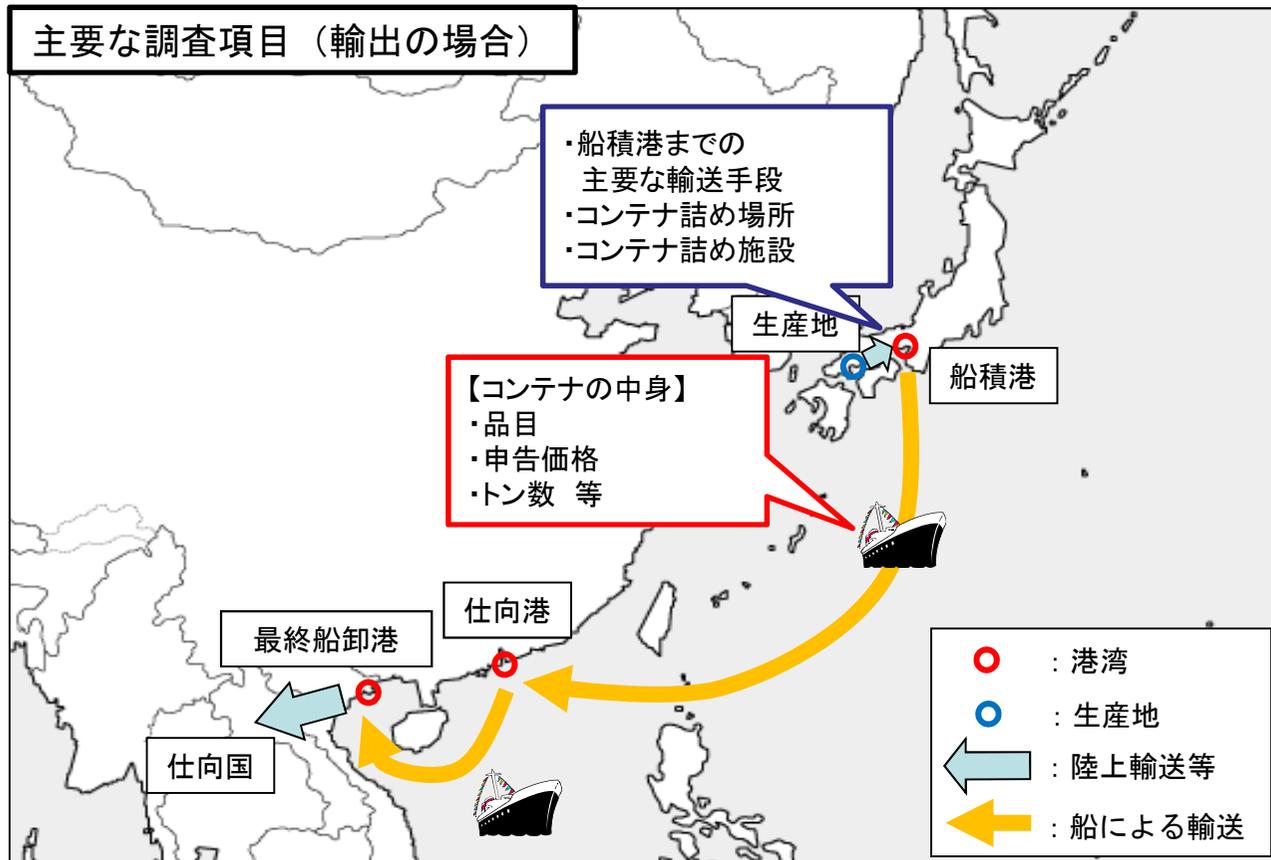
今後のスケジュール



背景

- 全国における輸出入コンテナ貨物の流動状況について、5年に1度、秋期1ヶ月間の流動について実態調査（「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」）を行っており、この調査結果は、海外トランシップ貨物の把握等、国際コンテナ戦略港湾政策をはじめとした港湾行政の企画立案に際して欠かすことのできないデータになっている。
- 平成25年11月に全国輸出入コンテナ貨物流動調査を実施した。

主要な調査項目（輸出の場合）



調査内容

- 全国の通関業者に調査票を配布し、秋期1ヶ月間に取り扱ったすべての貨物について記入していただき、回収。
- コンテナの中身（品目、トン数、申告価格）や陸上輸送まで含めた真の発着地、途中の積み替え港湾等を調査。

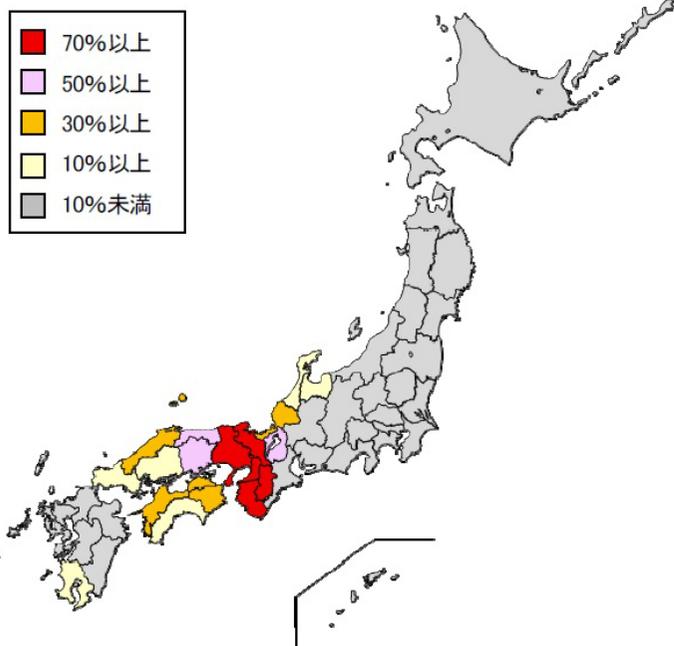
実施体制

- 調査主体
国土交通省、各港湾管理者等
- 調査協力
財務省関税局、税関
一般社団法人日本通関業連合会

「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果概要

生産地・消費地別阪神港利用割合（輸出入計）

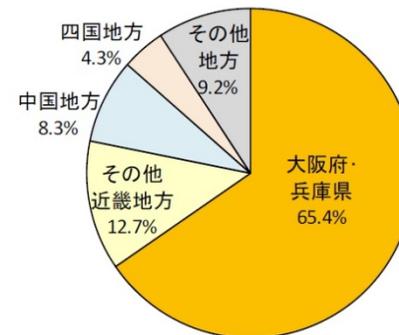
【平成25年】



近畿	計	91%
	滋賀	52%
	京都	89%
	大阪	94%
	兵庫	98%
	奈良	95%
中国	和歌山	96%
	計	34%
	鳥取	55%
	島根	47%
	岡山	64%
四国	広島	29%
	山口	14%
	計	45%
	徳島	49%
	香川	45%
	愛媛	47%
	高知	20%

阪神港利用のコンテナ貨物の生産地・消費地構成（輸出入計）

【平成25年】



出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果を元に
国際物流戦略チーム事務局作成

＜阪神港における調査結果の概要＞

- 各都道府県で生産・消費されるコンテナ貨物のうち阪神港を利用するものの割合は、西日本各県で高い。近畿地方では阪神港の利用割合が概ね70%以上であり、中国地方でも50%以上の県が存在。
- 阪神港利用コンテナ貨物の生産地・消費地の構成をみると、直背後の大阪府、兵庫県を発着するものは3分の2程度であり、それ以外は西日本各地に拡がる。

阪神港は西日本全体の広域インフラとして機能

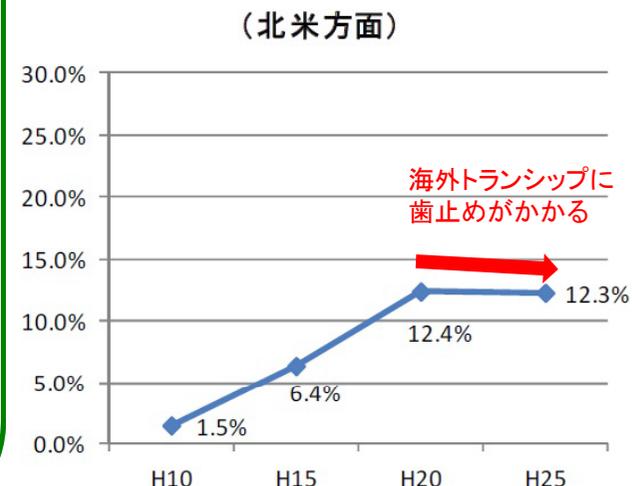
「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果概要

北米方向貨物のトランシップ率減少/釜山港における積替貨物減少

<トランシップ率>

●トランシップ率(日本を発着するコンテナ貨物のうち東アジアの主要港で積み替えられる貨物が占める割合)を方面別にみると、北米方面については、前回の12.4%が12.3%に微減となり、トランシップ率の上昇に歯止めがかかった。特に釜山港において積み替えられるものが、前回の11.3%から10.8%となり、0.5ポイント低下。

●一方で、欧州方面の貨物については船社のアライアンスの進展等により上昇。前回の5年前と比較して、日本に寄港する欧州航路が減少し、直航便のスペースが十分確保できず、トランシップせざるを得ない貨物が増加しているものと考えられる。(阪神港:週4便→2便、京浜港:週6便→2便)



(参考)

北米航路の週あたり便数

	H20	H25
京浜港	32 便	29 便
阪神港	19 便	12 便

トランシップ貨物のイメージ (北米向け貨物の場合)



トランシップ貨物 (A) ————
 ダイレクト貨物 (B) ————

$$\text{トランシップ率} = \frac{A}{A + B}$$

出典: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果
 を元に国際物流戦略チーム事務局作成

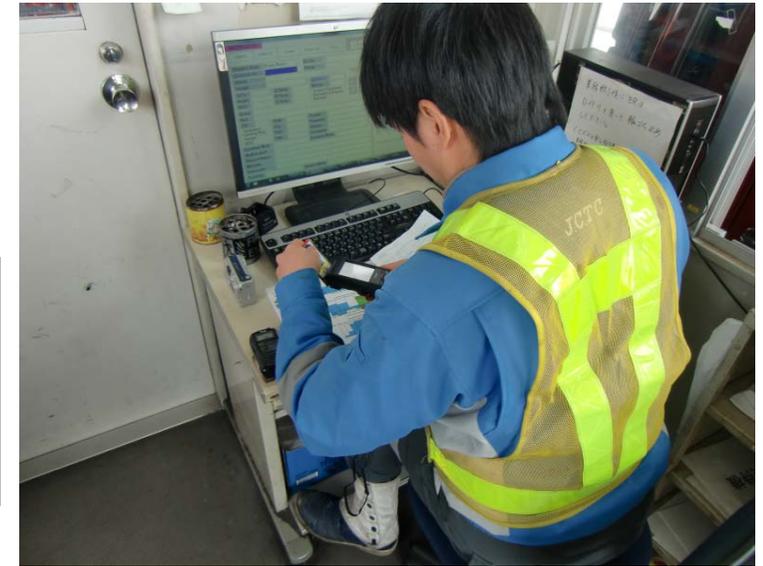
出入管理情報システムの導入背景

- 2001年の米国における同時多発テロを契機に、港湾の保安対応策強化が図られ、セキュリティ強化のため、ターミナルに立ち入る際の**3点確認(本人、所属、目的)**を義務づけた。
- また、3点確認を円滑且つ確実にを行うために**出入管理情報システムの導入**を決定した。同システム導入によりセキュリティの確保と物流の効率化の両立が可能である。

PSカード (Port Security)カード



出入管理情報システムで PSカードをスキャンする様子



本格稼動にあたっての課題

- システム利用にはICチップに必要情報を格納したPSカードが必要だが、PSカードを所持しないドライバーが多数存在した。
- 2014年7月1日から同システムが本格稼動**となっており、PSカード非所持者の入場手続きによる**渋滞及びトラブル対策**が大きな課題となった。



本格稼動にあたっての取組み

- 試行運転の実施**(H26/2,3,5,6月)及び**本格稼動周知ビラの配布**等により、PSカード普及率向上に寄与。
- 阪神港では、**神戸港・大阪港に各1箇所ビジター受付所を設置**し、事前の手続きを同所で行うことにより、ターミナル入口での渋滞及びトラブル回避を図った。本格稼動後、大きなトラブルも無くシステム稼動中。

ビジター受付所の概要

- ビジター受付所では必要書類により、所属先の確認を行ったうえで、入場者受付証を発行する。
- 入場者受付証を持参して、コンテナターミナルで入場手続きを行う。(本人確認、目的確認及び入場者受付証の確認)
- ビジター受付所の運営時間
平日8:00~17:00、土曜日8:00~12:00、日・祝日休業

PSカード普及率の推移

(%)

	平成26年			
	3月	5月	6月	8月
神戸港	76.4	80.6	86.7	99.0
大阪港	71.8	73.3	84.4	99.1
阪神港全体	74.3	76.7	85.6	99.1

実施事業についてのポイント

国土交通省においては、下記の方針のもと平成26年度事業を実施しています。

巨大台風や巨大地震に備えるための防災・減災対策、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化対策、アジア諸国の成長が著しい中、激化する都市間競争に勝ち抜くための**国際競争力の強化**など我が国が直面する課題に緊急に取り組むため、「国民の安全・安心の確保」及び「経済・地域の活性化」に重点化し、国民の命と暮らしを守る防災・減災、老朽化対策を進めるとともに、**基幹的交通インフラ整備の推進による我が国の国際競争力の強化**、都市の再生や公共交通の活性化等による地域の活性化と豊かな暮らしの実現に対応する事業を実施しています。

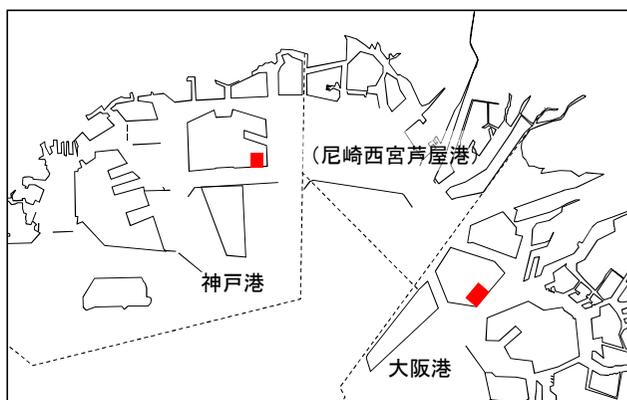
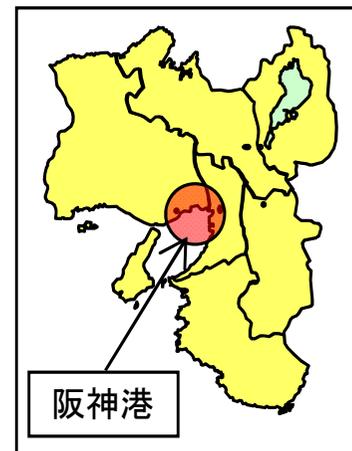
具体的には、

- ・公共施設の耐震化、津波対策等による強靱化
- ・社会資本の戦略的な維持管理・更新
- ・地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援
- ・効率的な物流ネットワークの強化
- ・港を核とした国際コンテナ物流網の強化
- ・競争力強化のための社会資本の総合的整備

平成26年度における近畿地方整備局の事業概要

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化

コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、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・拡大を図ります。



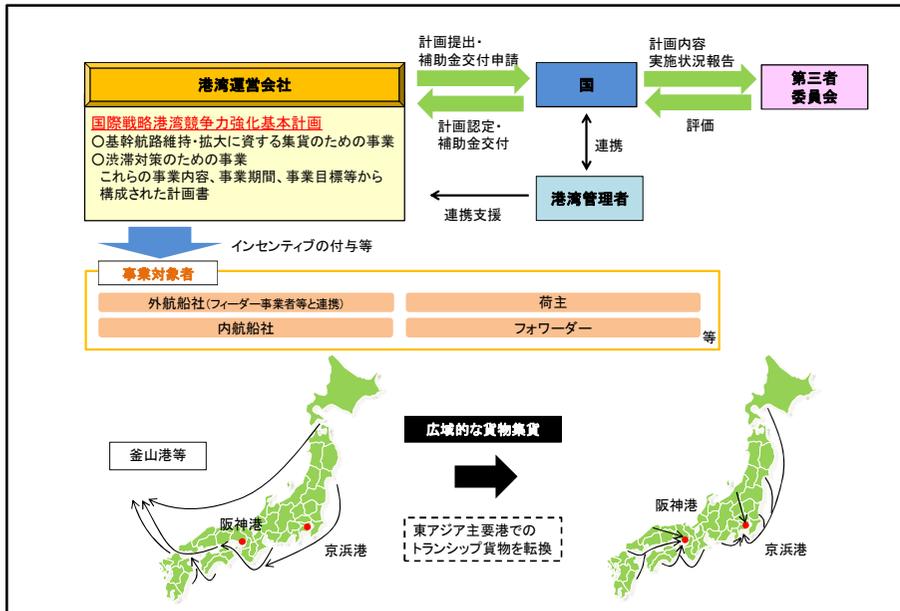
平成26年度における近畿地方整備局の事業概要

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の機能強化

■ 国際コンテナ戦略港湾競争力強化支援事業

国際基幹航路の寄港地決定においては、港湾において揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要であるため、国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に推進する必要があります。

このため、港湾運営会社が内航・外航船社等幅広い関係者に対して、様々な集貨対策事業を総合的に展開するため、同運営会社が実施する集貨対策事業に対し、港湾管理者とも連携しつつ支援を行います。



● 支援事業(例)

・国際フィーダー利用促進事業

国際フィーダーの新規航路開設や既存航路の増便等を一定期間支援することにより国際フィーダー航路網の強化を図る。

・海外フィーダー等貨物誘致事業

海外フィーダーされている西日本等諸港の貨物を海上ルートにより阪神港に集約を図る。

・国際トランシップ貨物誘致事業

トランシップ貨物(日本発着の貨物は除く)を誘致することにより外航航路の維持・拡大を図る。

・新規航路誘致事業

外航航路の維持・拡大を図る。

・渋滞対策事業

コンテナターミナルゲート前の混雑を緩和し、コンテナ貨物の搬出入にかかる時間の短縮を図る。

■ 国際コンテナ戦略港湾貨物積替機能強化実証事業

国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するためには、国際コンテナ戦略港湾に貨物を集約し、その貨物を低コストかつスピーディに外航船に積み替えることが必要不可欠です。

このため、外内貿コンテナの円滑な積替を行う上で支障となっている内航船の沖待ちや複数バース寄り(バースホッピング)の解消、複数事業者による荷役作業の協力体制構築のための検証するための実証事業を実施します。

阪神圏の自動車専用道路網

