

## 国際コンテナ戦略港湾への対応について

横浜港は、東京港、川崎港で構成する「京浜港」として立候補していますが、国際コンテナ戦略港湾検討委員会の委員に対して、過去 2 回のプレゼンテーションに続き、6 月 14 日に補足説明を実施しました。

### 1 「国際コンテナ戦略港湾」とは

国土交通省の成長戦略会議における検討課題のひとつである「海洋国家日本の復権」の取組として、国内主要港の中から 1～2 港に絞り込んで、「国際コンテナ戦略港湾」を選定し、国の予算や政策を集中的に実施することにより、国際競争力を強化していくものです。

### 2 国際コンテナ戦略港湾の選定までの流れ

3月26日(金)	計画書(目論見書)提出
4月 2日(金)	第1回プレゼンテーション
5月 7日(金)	計画書提出
17日(月)	第2回プレゼンテーション
6月 8日(火)	補足・追加説明資料提出
14日(月)	検討委員会への補足説明の実施
6月中	国際コンテナ戦略港湾選定

### 3 6月14日開催の検討委員会の状況

補足説明に対する質疑が行われ、委員からは次のような意見が出されました。

#### 主な意見等

横浜港の強みである海外トランシップ機能を一層強化することで、さらなる発展が期待できる

国内貨物集荷に向けた基本戦略は、十分に理解できる

### 4 計画書の概要について

#### (1) 申請者

横浜市、東京都、川崎市、(財)横浜港埠頭公社、東京港埠頭(株)

#### (2) 計画書の概要

別紙資料参照

**参考：国際コンテナ戦略港湾検討委員会 委員名簿**

長安 豊	国土交通大臣政務官
赤木 聰之	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
久保 昌三	(社)日本港運協会会長
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸工業高等専門学校長
高木 勇三	公認会計士、監査法人「五大」会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院工学研究科准教授
根本 勝則	(社)日本経済団体連合会産業政策本部長
長谷川 雅行	(株)日通総合研究所顧問
前田 耕一	外国船舶協会専務理事

## 京浜港国際コンテナ戦略港湾計画の概要

### 1 国際コンテナ戦略港湾としての目標と位置づけ

#### (1) 国際コンテナ戦略港湾としての目標

釜山港に対峙する国際拠点港湾  
航路特性を活かした国際ハブポート の実現

#### (2) 目標達成に向けた3つのターゲット

- ア 「東日本のメインポート機能の維持」
- イ 「釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現」
- ウ 「東アジアの国際ハブポートの形成」

#### (3) 主な基本戦略

- ア 国内貨物の集中（背後圏拡大）
- イ 北米など基幹航路の拡大
- ウ トランシップ貨物の拡大
- エ アジアの成長の取り込み
- オ ターミナルの競争力強化 など

### 2 貨物取扱目標

目標年次（平成27年）におけるコンテナ取扱貨物量  
コンテナ取扱貨物量（取扱個数）：1,050万TEU

### 3 大水深コンテナターミナルの確保

南本牧ふ頭に岸壁水深-18mを超えるターミナルを集中整備する。

### 4 国際コンテナ戦略港湾の実現のための方策

#### (1) 基幹航路維持・強化のためのコスト低減

- ア ターミナル貸付料等の低減・柔軟化
- イ ターミナルの生産性向上への支援

## (2) 背後圏からの集荷力強化(対釜山港 競争力強化策)

釜山港への貨物流出の主要因は、輸送コスト面での競争力不足

対応策：コスト低減+高品質サービス

- ア 各輸送モード(内航、トラック、鉄道)の競争力強化
- イ 各種のインセンティブ制度
- ウ 輸送日数の短さ・高品質な荷役等のPR

北海道・東北地方  
を中心に、京浜港  
経由に転換促進

## (3) 戦略的な港湾経営

- ア 広域的取組み(京浜三港の連携)
- イ 戦略的なポートセールスの実施
- ウ コンテナターミナルの再編

## 5 国際コンテナ戦略港湾の実現のための体制

### (1) 民の視点からの港湾経営

- ア 「民」の視点からの効率的な港湾経営
  - ・(財)横浜港埠頭公社の民営化
  - ・埠頭会社への民間人材の積極登用など
  - ・埠頭会社と民間事業者との誘致戦略の共有
- イ PPP(公民連携)によるコンテナターミナルの経営
  - ・港湾管理者、埠頭会社、国、民間が一体となって取組む仕組みを構築

### (2) 経営主体の確立

京浜港の一体的管理 ~ 新たな経営主体の設立に向けた手順 ~

現 状：各港のコンテナターミナルの一元管理

第一段階：横浜港埠頭公社の民営化

第二段階：川崎港コンテナターミナルへの指定管理者制度導入

第三段階：両埠頭会社の経営統合(平成26年度)

< 三港の一体的経営主体の設立 >

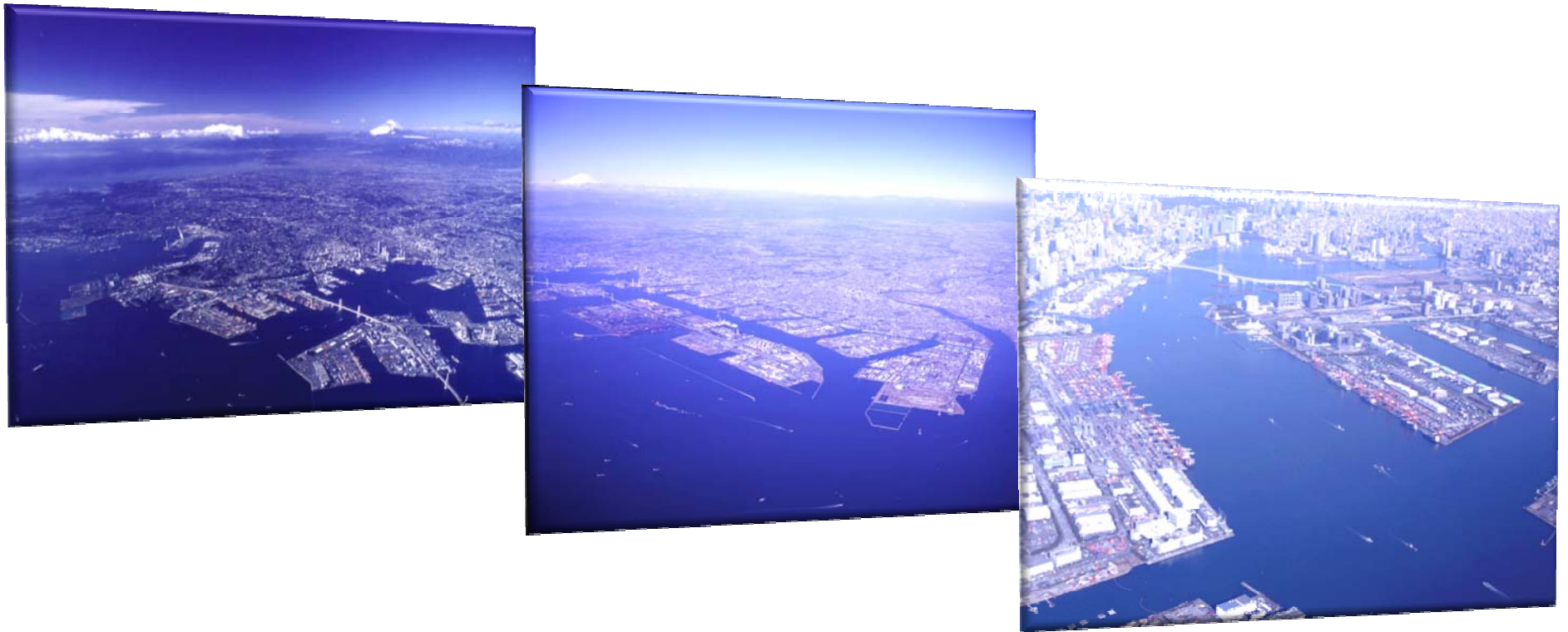
## 6 京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区(仮称)の設置

~ 国際コンテナ戦略港湾の実現に向け、京浜港のみ対象に規制緩和、税制優遇、  
国費の重点配分(民間事業者への支援を含む)を行う特区の創設を提案

# 京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書の概要

国際拠点港湾としての生き残りをかけて

横浜市・川崎市・東京都  
(財)横浜港埠頭公社・東京港埠頭(株)



平成22年5月17日

# 1. 三港が連携するメリットと役割分担

## 【メリット】

### <港湾経営面>

- ・世界中でのプレゼンス: 主要港に対抗する規模
- ・それぞれの港湾の強みと特性を組み合わせることによる相乗効果
- ・効率的な空間/資産/人材の利用と効果的な投資

### <利用者>

- ・一体の港湾としてのポートチャージ(入港料等)
- ・諸手続の効率化、簡素化
- ・三港間流動の円滑化  
(グリーンシップ、横持ち輸送支援等)

## ※三港の特徴・強み

### 東京港

- ・質、量ともに高い港湾機能
- ・世界的な大消費地への近接性
- ・生産拠点への充実した道路網

### 川崎港

- ・大規模製造業の集積
- ・冷凍/冷蔵倉庫の集積
- ・ロジスティック用地のストック

### 横浜港

- ・質、量ともに高い港湾機能、  
企業、人材の集積(総合港湾)
- ・天然の良港(水深など)
- ・世界への発信力



## 【役割(機能)分担】

- ・東京港、横浜港における基幹航路、アジア/近海航路の充実(既存ターミナルの再編等の推進)
- ・ー18m超の大水深コンテナ岸壁は、**横浜港(南本牧ふ頭)に集中整備**
- ・川崎港においても増大するアジアの輸入貨物を分担

## 2. 国際コンテナ戦略港湾としての目標と位置づけ

釜山港等に対峙する国際拠点港湾  
航路特性を活かした国際ハブポートの実現

3つのターゲット

東日本の  
メインポート

釜山港等に対峙する  
日本のハブポート

東アジアの  
国際ハブポート

実現のための9つの基本戦略

①国内貨物  
の集中

②北米など  
基幹航路  
の拡大

③トランシップ  
貨物の拡大

④アジアの  
成長の  
取り込み

⑤ターミナルの  
競争力の  
強化

⑥グリーンシップ(コンテナバージ)等  
活用による東京湾広域港湾化

⑦荷主へのセールス活動、  
産業立地への取組み

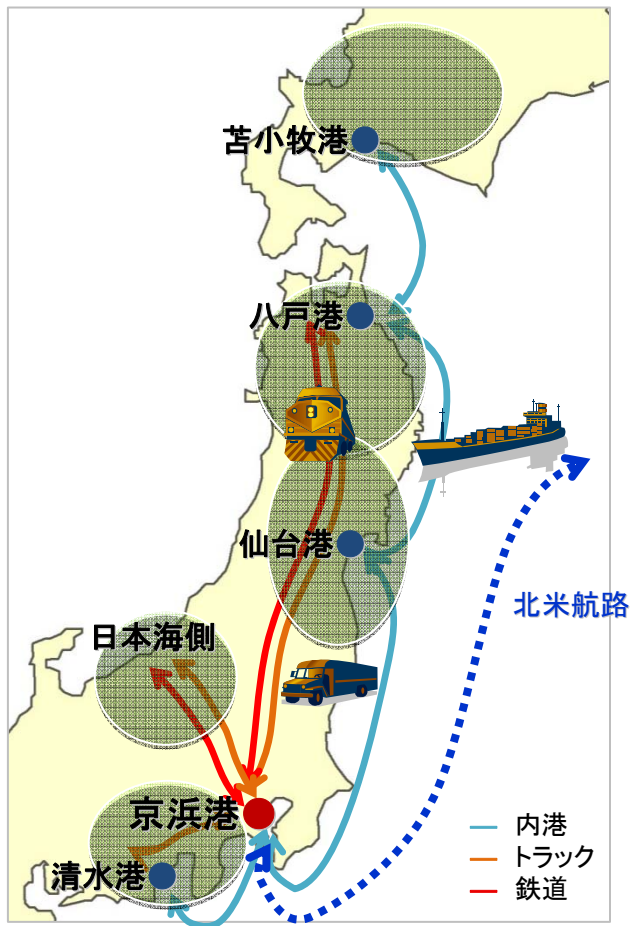
⑧羽田空港再国際化を  
活用したSea&Airへの対応

⑨海外への展開  
(上海、大連、インド、ベトナム等)

# 3(1) 3つのターゲットと目標とする貨物量(約1,050万TEU)

## 1 東日本のメインポート機能の維持

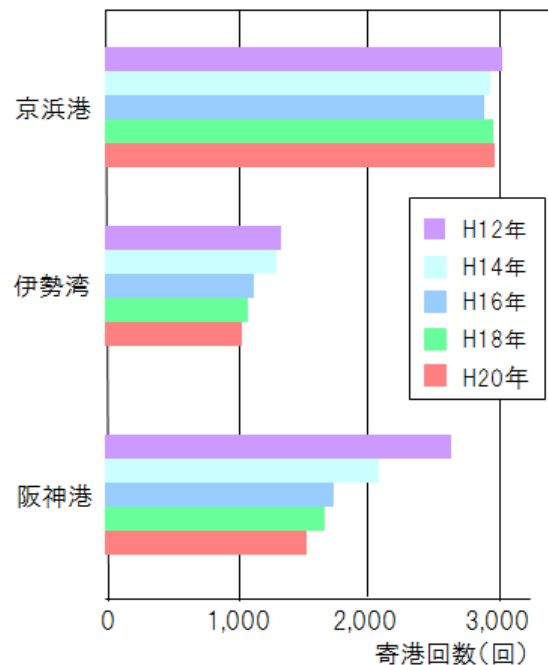
→東日本全域からの貨物の集約



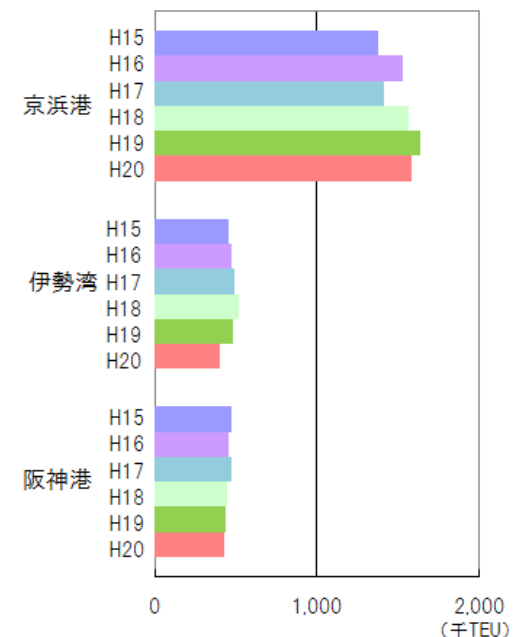
## 2 釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現

→国内主要港発着北米航路貨物の取込み

■北米航路寄港数の推移  
～寄港地集約化の進展～



■北米コンテナ貨物の推移  
～高まる京浜港のシェア～



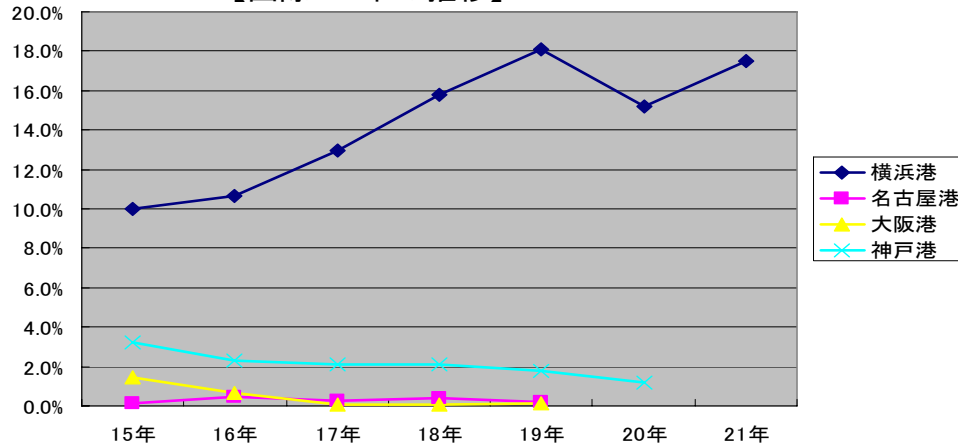


# 3(2) 3つのターゲットと目標とする貨物量

## 3 東アジアの国際ハブポートの形成 ～釜山港積替え(T/S)貨物の獲得～

### ■T/S機能を持つ横浜港

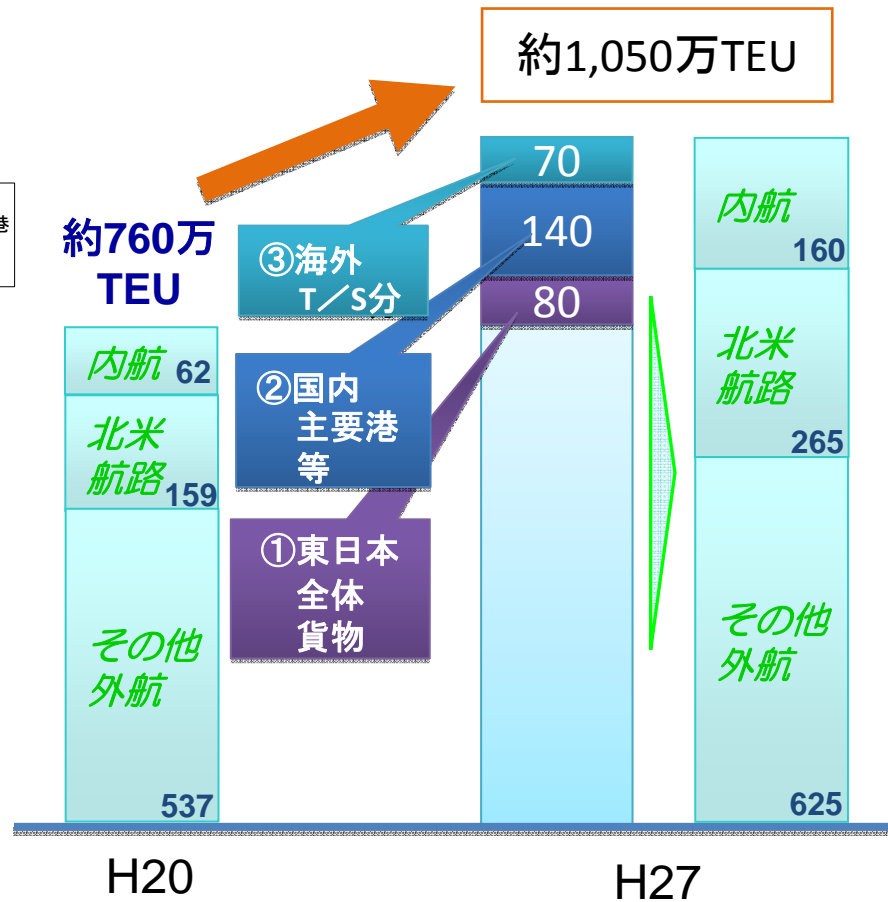
【国際T/S率の推移】



### ■A社の横浜港を拠点としたT/S

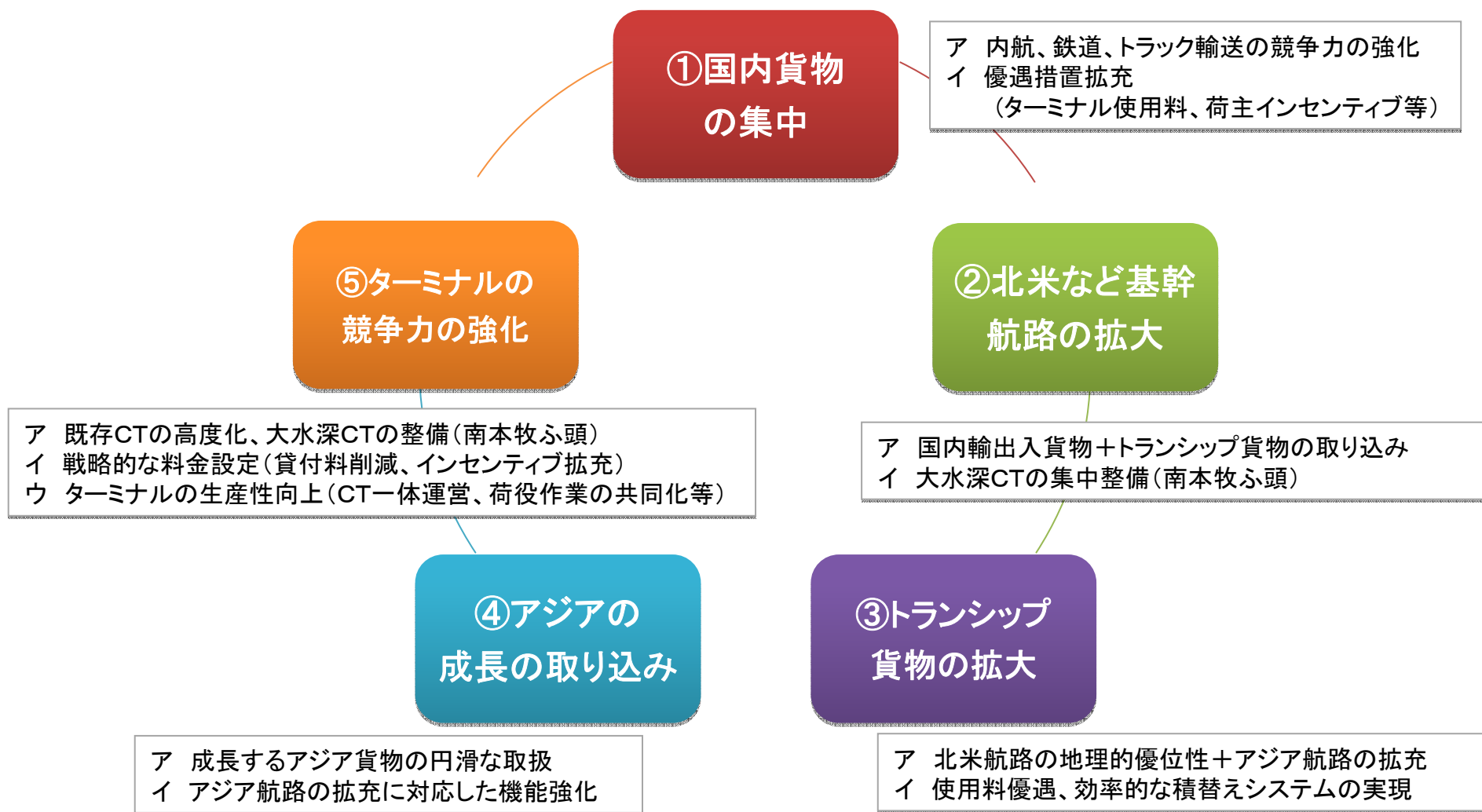


### 目標貨物量



# 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

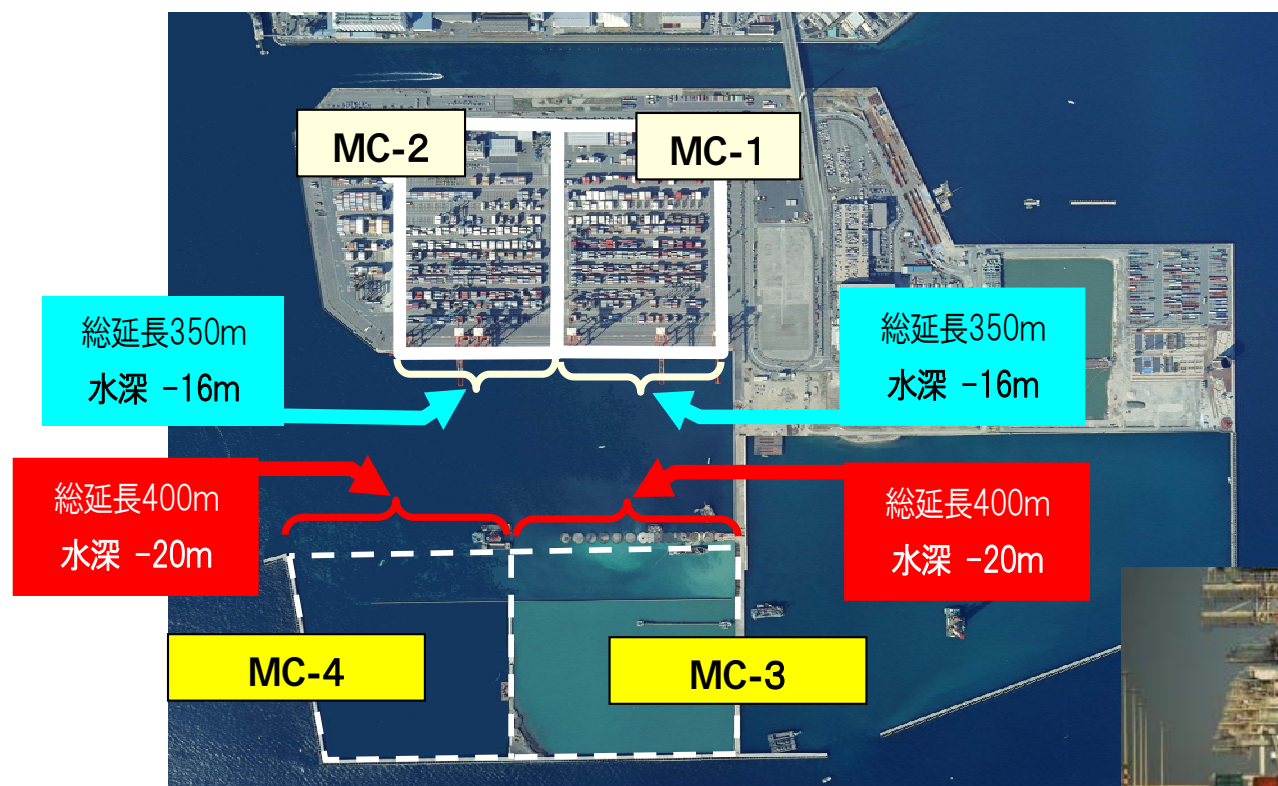
## (1) 基本戦略の展開



## 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

### (2) 大規模コンテナターミナルの集中整備

- 事業中のコンテナ岸壁の整備、改修を推進
- -18m以上の大水深コンテナターミナルを南本牧ふ頭に整備  
【MC-3は平成24年度完成、MC-4は需要動向により着手】



#### 整備手法

- 岸壁全額国庫負担
- ガントリークレーン整備への国庫補助

#### 次世代荷役システム

- 自動化荷役システムの導入 (社会実験)
  - ・ 荷役作業の効率化
  - ・ 作業環境の向上
  - ・ 高齢化対策



自動化ターミナル(ロッテルダム港)

## 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

### (3) 基幹航路の維持・強化のためのコスト低減

#### ア ターミナル貸付料の低減

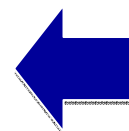
貸付料(基準額)から4割削減

##### 戦略的な料金設定

- 1 貸付料水準の低減
- 2 優遇策(インセンティブ)
  - ・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
  - ・国際積替え(トランシップ)貨物インセンティブ

##### 条件整備

- 埠頭公社の民営化  
(自由度の確保)
- 公共コンテナターミナルと埠頭会社ターミナルの一体運営
- 貸付料原価の圧縮
- 埠頭会社の経営基盤強化



#### イ ターミナル貸付料等の柔軟化

柔軟な貸付形態、料金体系を設定

#### ウ ターミナルの生産性向上支援

ゲート前混雑の解消、  
遠隔操作等の荷役支援システム等の導入、  
複数ターミナルの一体運営、  
荷役の共同化・一元化 など

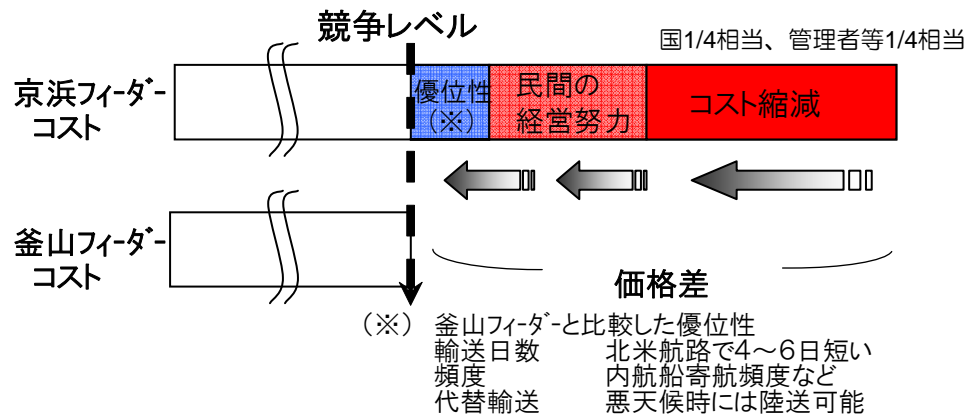


## 国際競争力強化

## 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

### (4) 基幹航路の維持・強化のための広域からの貨物集約

国内集荷力強化のためには、内航フィーダーの競争力強化が最重要



#### 〈管理者等の取組み〉

- 内航優先岸壁、荷役機械の確保
- 国内各港との連携強化
- 静脈物流への対応(ベースカーゴ確保)



#### 〈国による支援〉

- ◆ 規制緩和
  - ・ 税制優遇措置
  - ・ 暫定措置事業適用除外
- ◆ 国庫補助
  - ・ 内航輸送支援(助成制度等)

- ① ターミナルコスト低減 【拡充】  
内航フィーダーインセンティブ
- ② 大口荷主補助制度 【新規】  
釜山港→京浜港 利用転換分
- ③ 港内横持ち費用の支援 【新規】

# 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

## (5) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体運営の推進～(横浜港)

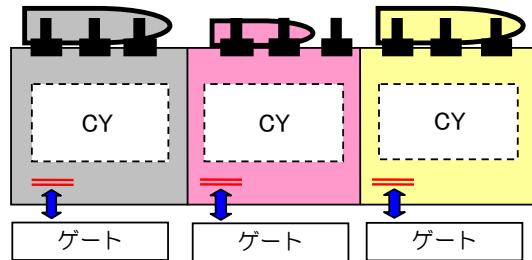
グループ化によるターミナルの一体運営



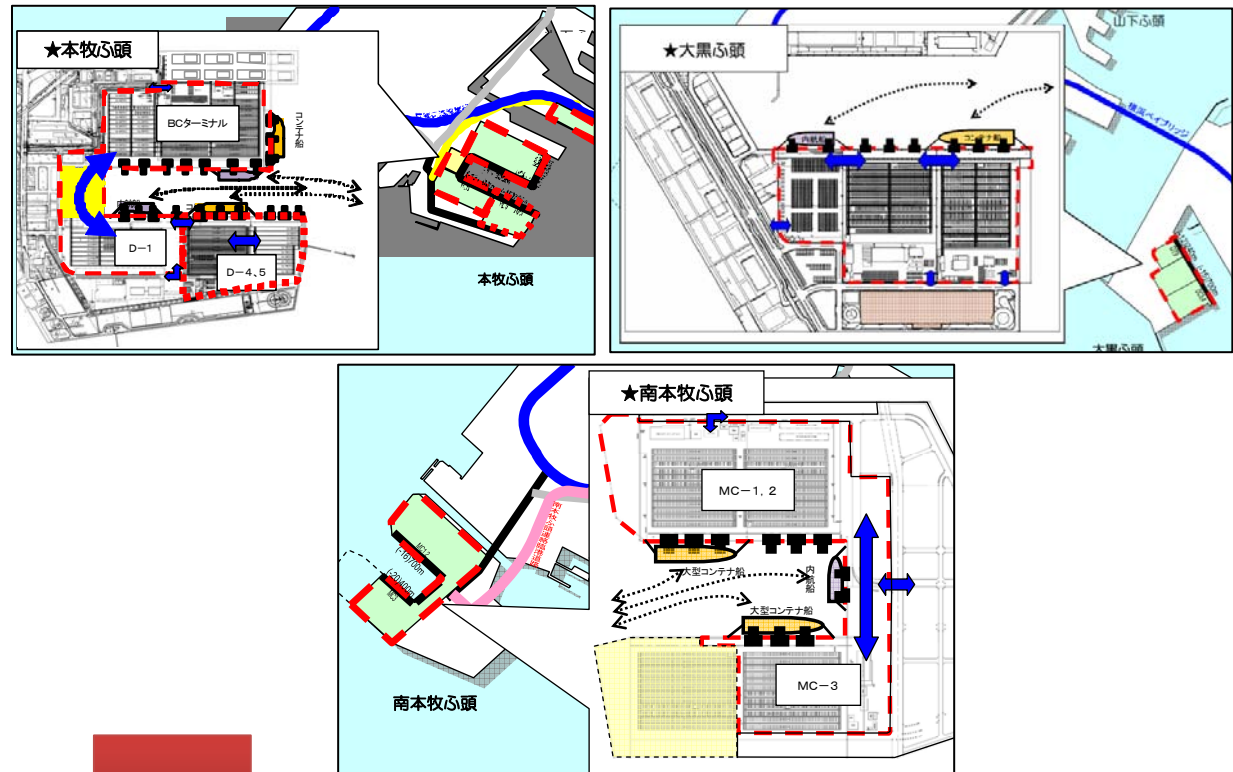
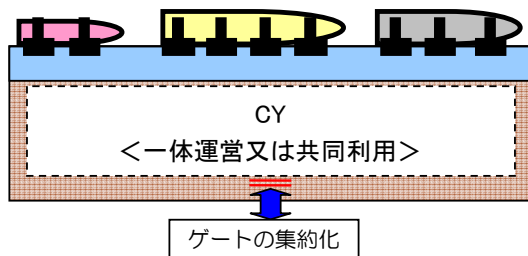
生産性の向上

### ◆ターミナル一体運営のイメージ図

※コンテナターミナル単位で専用使用



※岸壁、ガントリークレーンの公共化、  
バースウィンドウの効率利用



- ・荷役の共同化
- ・外内貿の一体運用
- ・アジア航路の多頻度寄港などへの対応
- ・バースウィンドウの確保によるトランシップ機能の向上

## 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

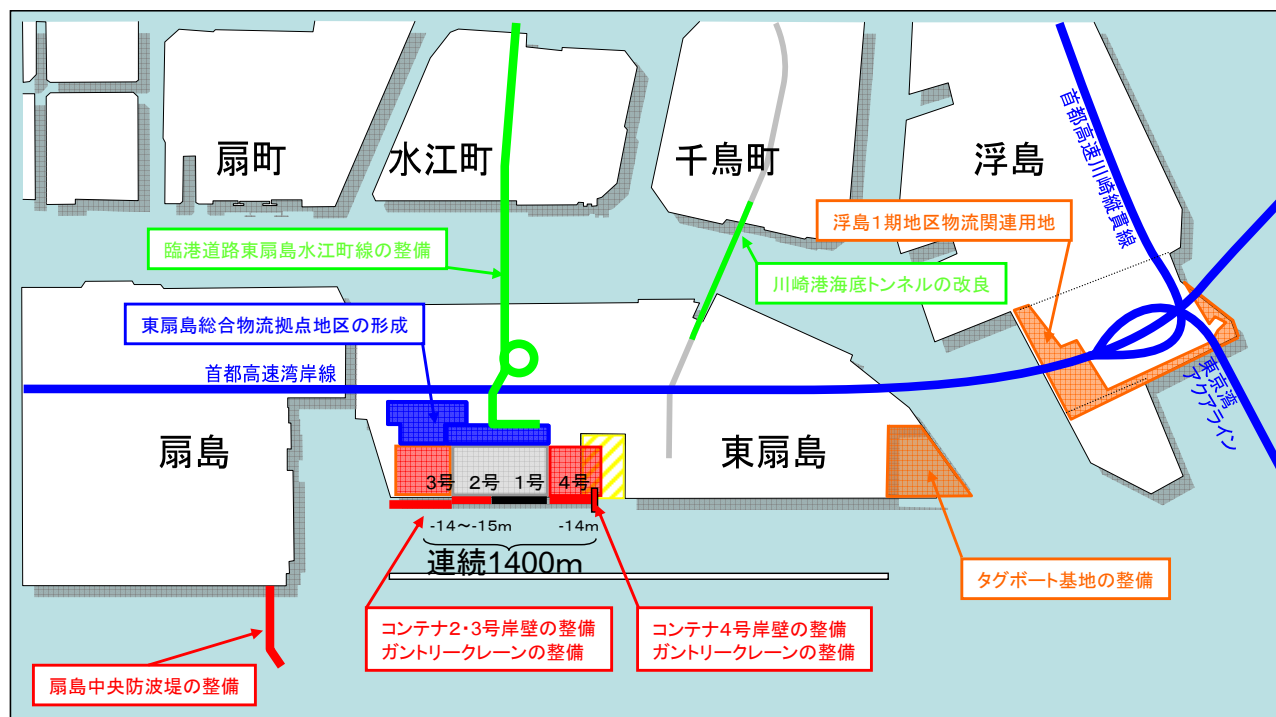
### (5) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体運営の推進～(川崎港)

連続バースの活用



外内貿の一体利用

#### ◆川崎港コンテナふ頭の機能強化



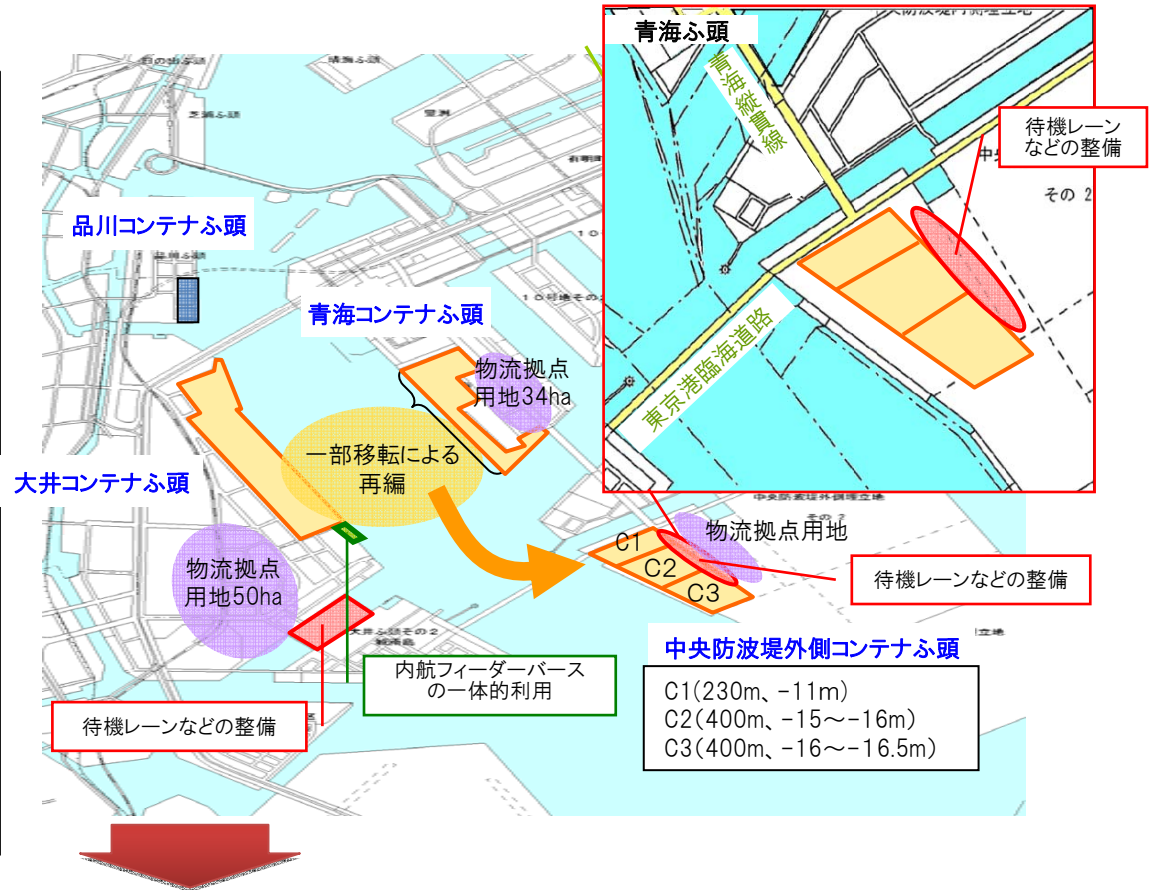
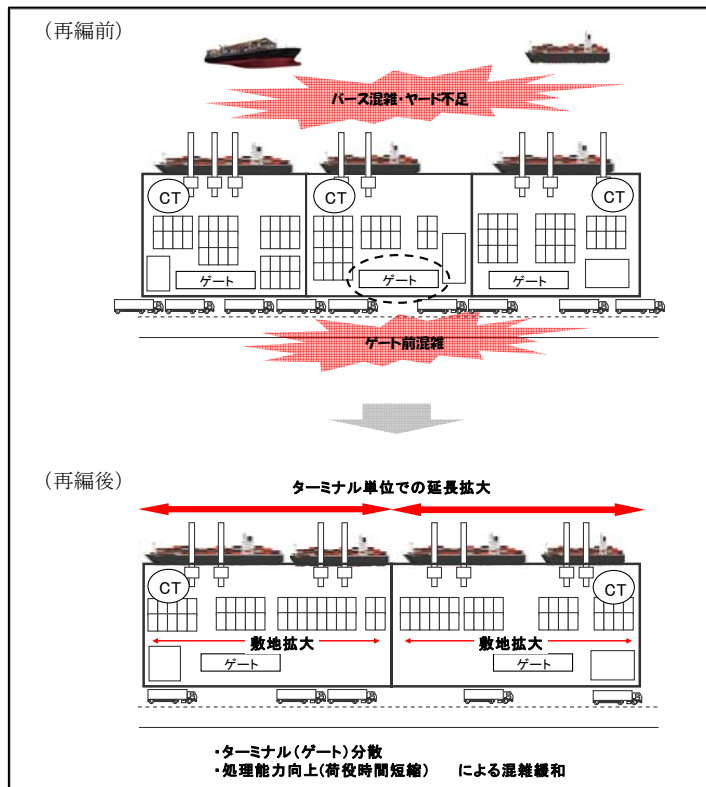
- ・アジア航路貨物増大への対応
- ・内航フィーダー船への円滑な対応

# 4. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための具体的な方策

## (5) 戦略的な港湾経営～CTの再編、一体運営の推進～(東京港)

### ターミナル再編による生産性向上

#### ◆ターミナル再編イメージ図

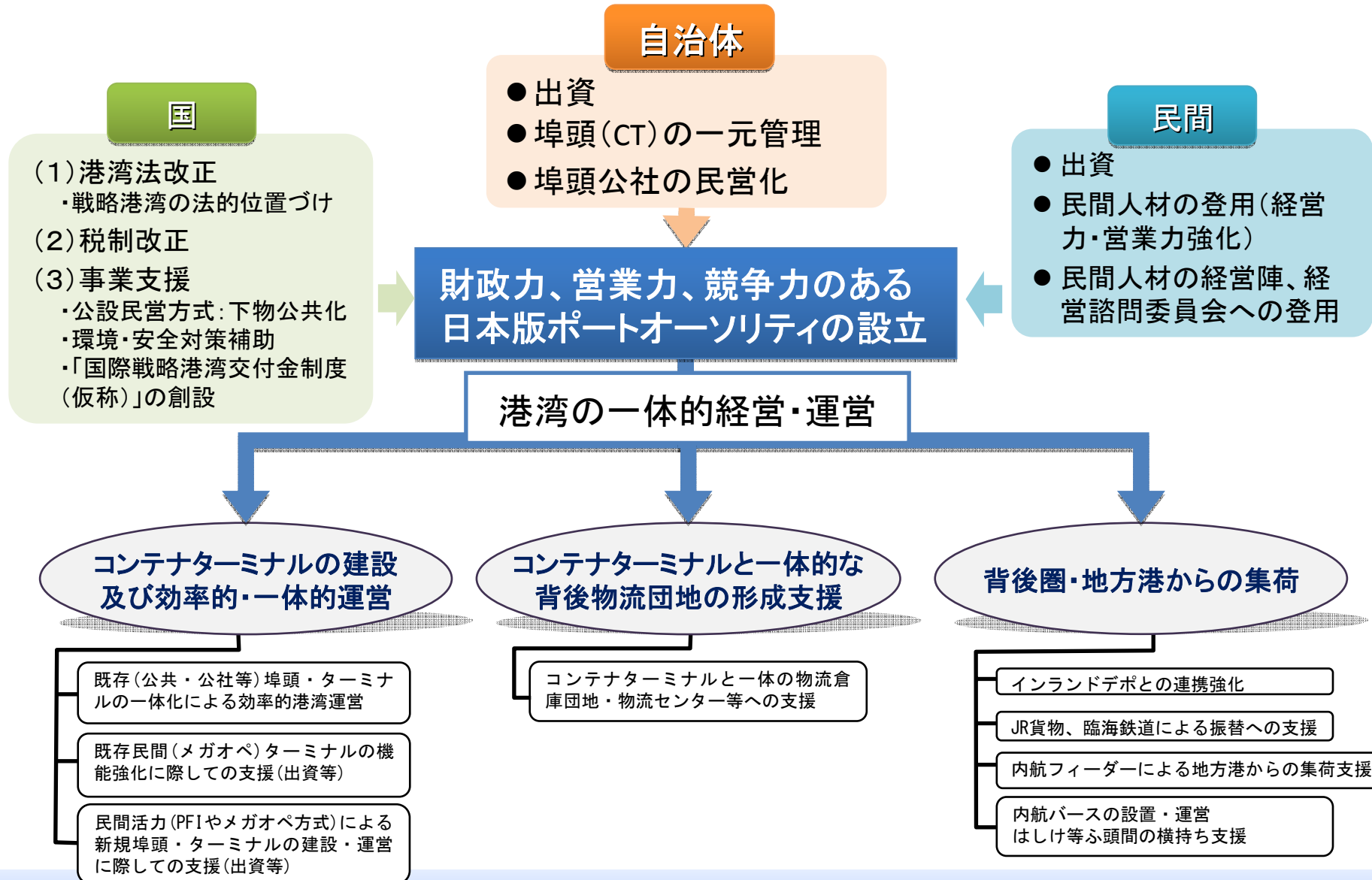


- ・連続バースの特性を最大限に活かしたターミナル間の相互融通
- ・外内貿の一体運用
- ・アジア航路の多頻度寄港などへの対応



# 5. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための体制

## (1) 日本版ポートオーソリティの構築



## 5. 国際コンテナ戦略港湾の実現のための体制

### (2) 三港のコンテナターミナルの一体的な経営の実現 ／スピーディ・着実な実施

#### 平成26年度 東京・横浜港の埠頭会社の経営統合

【実現に向けての手順】

東京港埠頭公社の民営化	済
横浜港埠頭公社の民営化	{ ・民間人材 ・民間出資
川崎港 指定管理者制度の導入	

※ 平成23年度に日本版ポートオーソリティの枠組み構築

東京湾全体の一体的な経営主体の構築

## 6. 国への制度要望

### ◎京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区(仮称)の設置

～国際コンテナ戦略港湾の実現に向け、京浜港のみ対象に規制緩和、税制優遇、国費の重点配分(民間事業者への支援を含む)を行う特区を創設

#### 【国際コンテナ戦略港湾及び港湾経営主体の法的位置づけ】

##### 【港湾利用コストの低減】

- ・岸壁の公共化、ガントリークレーンへの国費導入
- ・荷役の高度化に対する支援制度の創設
- ・18m超岸壁の全額国費による整備

##### 【民の視点からの港湾経営の実現】

- ・「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」の適用緩和
- ・港湾経営主体に対する税制優遇措置
- ・港湾経営主体等に対する一括交付金制度の創設

##### 【内航フィーダーの輸送力強化】

- ・内航海運暫定措置事業の適用除外、建造費助成制度の創設
- ・石油石炭税(燃料油)の非課税化
- ・内航フィーダー航路の運航支援
- ・内航コンテナ輸送に十分な競争力を確保した上での、総量、寄港地、期間等を限定したカボタージュ規制の緩和

##### 【トラック輸送の強化】

- ・指定道路(三環状道路、横浜環状道路等)の早期整備
- ・首都高速道路における割引制度の創設(社会実験の実施)

##### 【国際コンテナ貨物の確保】

- ・ふ頭内及び指定道路における45フィートコンテナの輸送実現
- ・強制水先制度における対象船舶の引き上げ、PEC制度の日本語要件の撤廃
- ・オンデッキ8段積みに対する荷役の実施