

国際コンテナ戦略港湾政策と コンテナマッチングの推進

2014年2月6日(木)

国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部

国際コンテナ戦略港湾政策の目的： 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**

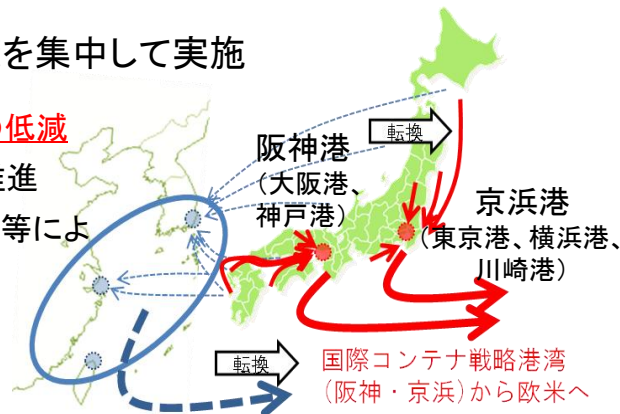
※ 国際基幹航路の**我が国への直接寄港が少なくなる**と、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、**海外トランシップルートの料金高騰**等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による**遅延リスク、荷傷みのリスク**等も懸念される。

【取り組みの指標】 2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

- 「選択と集中」の考え方の下、国際コンテナ戦略港湾検討委員会（有識者委員会）の検討を経て、**国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定**（2010年8月6日に公表）
- 「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」が2011年3月31日成立・公布
- 政策の深化および取組の加速を目的として「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置（平成25年7月）
- 特例港湾運営会社への指定： **横浜港**（平成24年12月）、**東京港・川崎港**（平成26年1月）

- 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 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**
- ② 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
- ③ 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整備等による**荷主サービスの向上**
- ④ **コンテナ船大型化の進展に対応**しうる大水深岸壁の整備
- ⑤ 「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた**港湾運営会社の設立**



東アジア主要港から欧米へ

□ 広域からの貨物集荷

- ◆ 北海道～東北太平洋側からの貨物集荷策（内航フィーダーモデル事業の推進）
- ◆ 東北内陸部・日本海側からの貨物集荷策（鉄道フィーダーモデル事業の推進）
- ◆ コンテナターミナルの各種施設の使用料の低減化の取組み

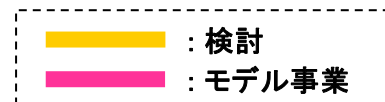
□ 荷主へのサービス水準の向上(港のサービス水準向上)






- ◆ 安全を確保した45ftコンテナ国内輸送の実現に向けた取組み
- ◆ インランドデポを活用したコンテナマッチングの拡大
- ◆ ITの活用による物流の効率化（予約システム）

「京浜港物流高度化推進協議会」(H18.6月設置)

委員長： 中田伸哉 神奈川大学名誉教授

■ 京浜港物流高度化行動計画の検討内容(一部抜粋)



小目標	取組み事項	代表的行動内容	取組スケジュール					
			H22	H23	H24	H25	H26	
内航・はしけフィーダーの強化	東京湾外からの内航フィーダー輸送の活性化	内航フィーダー輸送網の拡充等						自主事業化 【広域貨物集荷WG】 【モデル事業】
鉄道フィーダーの強化	海上コンテナの鉄道フィーダー輸送の拡充	京浜港～背後圏内陸部における鉄道輸送サービスの拡充(東京(夕)～新潟(夕))						自主事業化 【広域貨物集荷WG】 【モデル事業】
総物流コストの低減	長大コンテナの国内輸送の実現	45ftコンテナの国内輸送の実現						
	インランドデポを活用したコンテナマッチングの拡大	インランドデポを活用したコンテナマッチングの拡大						【モデル事業】
情報化の推進	ITの活用による物流の効率化	次世代ICTを利用した円滑な貨物輸送の実施						【実証実験】

各県荷主意見交換会での主な意見

1. コンテナマッチングの相手を見つけるのが難しい。
2. 荷主意見交換会を継続的に開催してもらい、新しい情報を入手したい。
3. ラウンドユースやコンテナマッチングに取り組んでいるが船社やタイミングがあわない。
4. 空コンテナ返却やピックアップ可能なインランドデポがあると良い。ただし、ハード整備だけではなく、複数船社のコンテナがないと実際には利用されない。
5. 輸入コストと比較し、国内物流コストが高い。
6. インランドデポやインセンティブのある地方港の利用を検討中。
7. ドレージの人員、トレーラーヘッド、シャーシ不足は東京港の渋滞が原因なのではないか。
8. 東京港の渋滞を何とかしてほしい。
9. 物流コスト削減がメーカーの至上命題となってきた。
10. 自社内での物流効率化への取組はやりつくし、現在、他社とコンテナマッチングに取り組む。
11. 陸送業者が減っていることもあり、鉄道輸送を検討したい。

内陸コンテナ貨物ターミナル事業者意見交換会での主な意見

1. コンテナマッチングを希望する荷主はあるが、船社・サイズ等の関係で実績は上がらない。荷主企業等、関係者と共同で取り組みを進めている。
2. 北関東では茨城港常陸那珂港区利用の話が出ている。内航船や北関東自動車道の利用が可能のため競争力もある。
3. 東京港の混雑の問題があり、ドライバーの拘束時間が長いと労働基準法で罰せられる。これからトラック事業が成り立つのか。

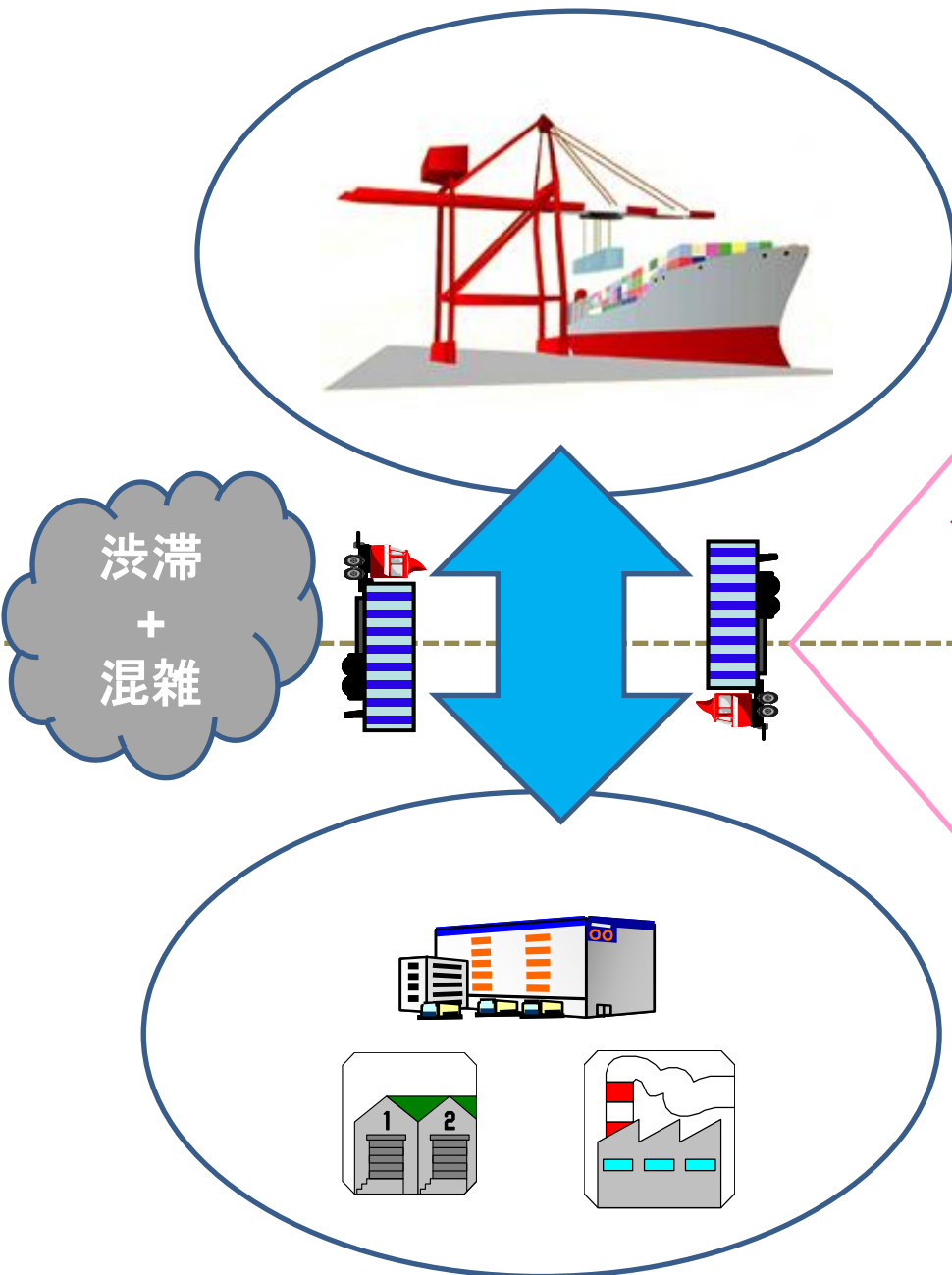


- コンテナターミナルの容量不足等により慢性的に混雑し、一般道においても渋滞が発生。
- 車両待機上の整備等も進められているが、物流効率化に対する抜本的解決には至っていない。



□ 混雑の事例

- H25年1月中旬に首都圏を襲った大雪後、青海ターミナルでは10時間以上の待ち時間発生
- 東京港CYにおける海上コンテナ車両待機時間調査では、実入りコンテナ搬出時間が平均で3時間29分との調査結果
(東京都トラック協会 海上コンテナ部会調査結果より)



《ターミナル側での主な取組み》

- ・ ターミナルコストの低減
- ・ ゲート周辺の渋滞対策
- ・ 早朝ゲートオープン
- ・ ITの活用による予約制
- ・ 荷役機械等による効率化
- ・

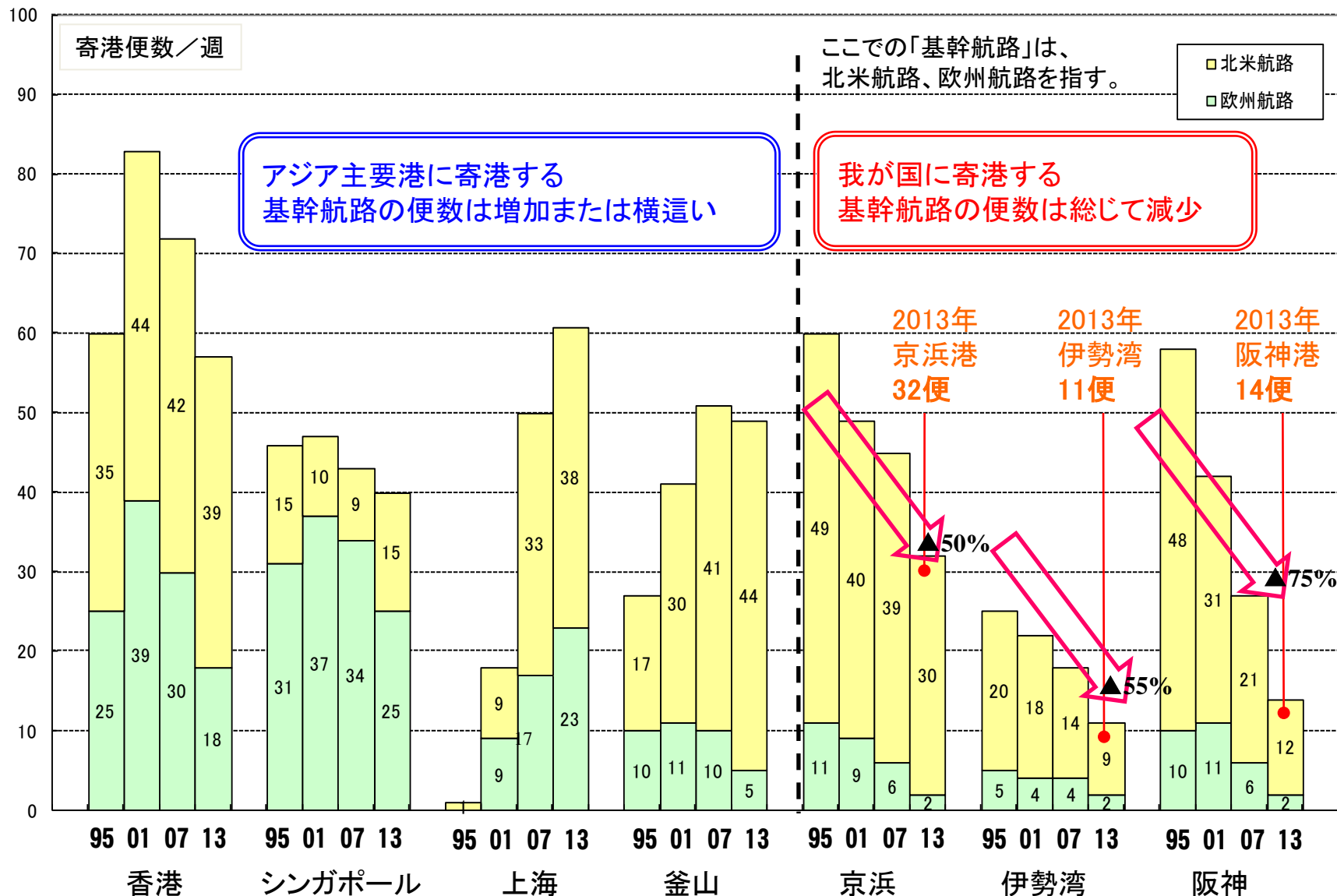
《競争力の強化》

- ・ 定時性の確保
- ・ 効率性の向上
- ・ コスト削減
- ・ CO2の削減、等

《内陸側での主な取組み》

- ・ 空コンテナ輸送の削減
- ・ デポを活用したコンテナマッチング
- ・ 鉄道輸送への転換
- ・ 混雑度の低い港湾利用への転換
- ・ ITの活用による予約制
- ・

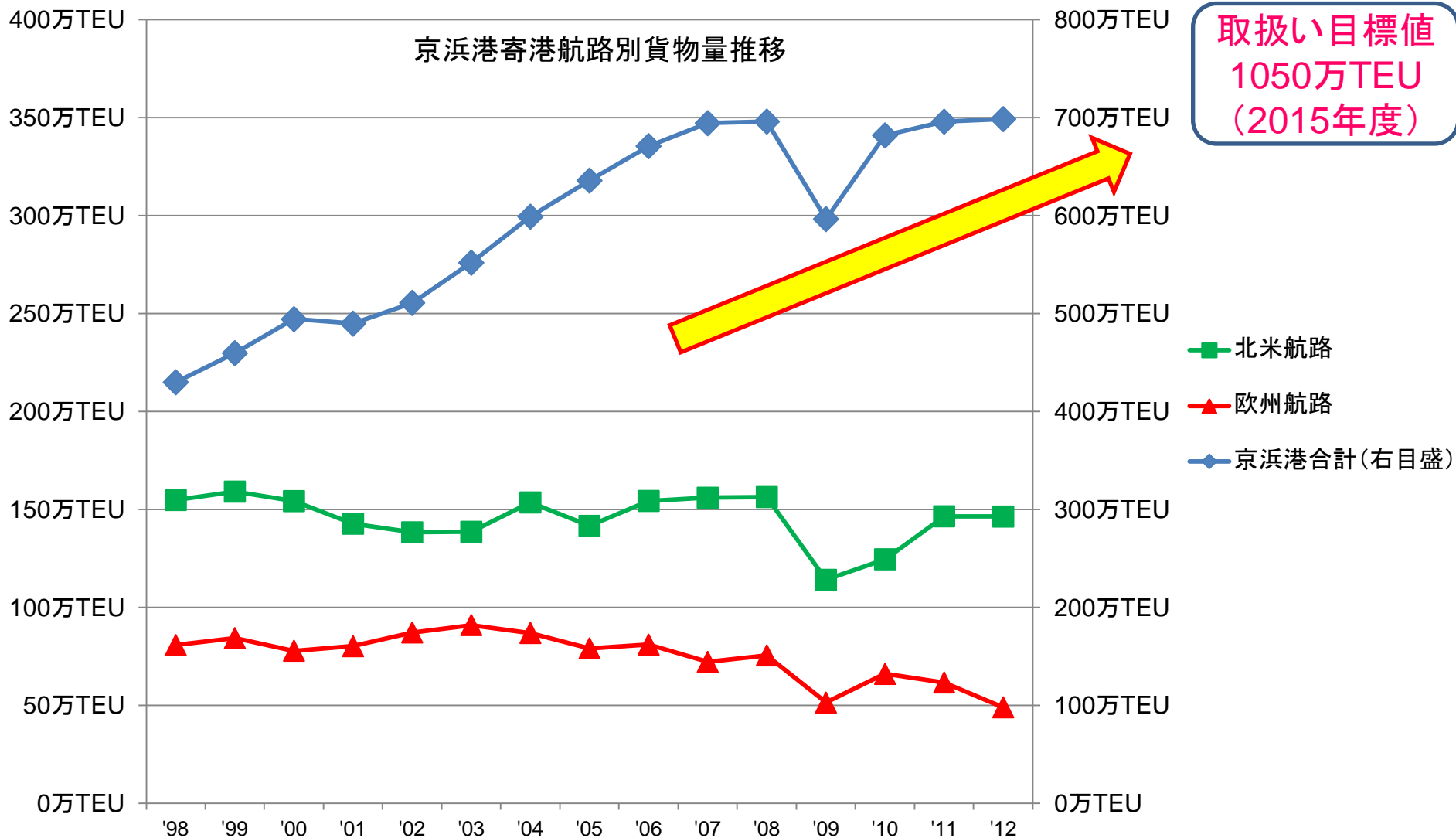
我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



(資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成) 1995の値は前年(1994年)の11月現在の値 その他の値も同様に前年11月の値

京浜港におけるコンテナ取扱量の変化

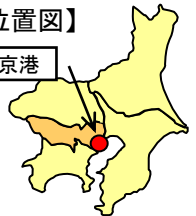
- 北米航路の貨物はほぼ横ばいながら、欧州航路の貨物は減少傾向にある。
- 北米航路は主に船舶の大型化による減便、欧州航路は主に海外トランシップ等の進展等が考えられる。



東京港 中央防波堤外側地区

【位置図】

東京港



Y2

Y3

岸壁(水深16m)(耐震)
延長: 400m

岸壁(水深16m)(耐震)
延長: 400m

※年度については確定値ではない。

横浜港南本牧
(MC3)

H27年1月供用予定
H28年度ヤード拡張

(MC4)

H29年度供用予定
H30年度ヤード拡張



東京港中防外
(Y2)

H26年度完成

H28年度供用予定

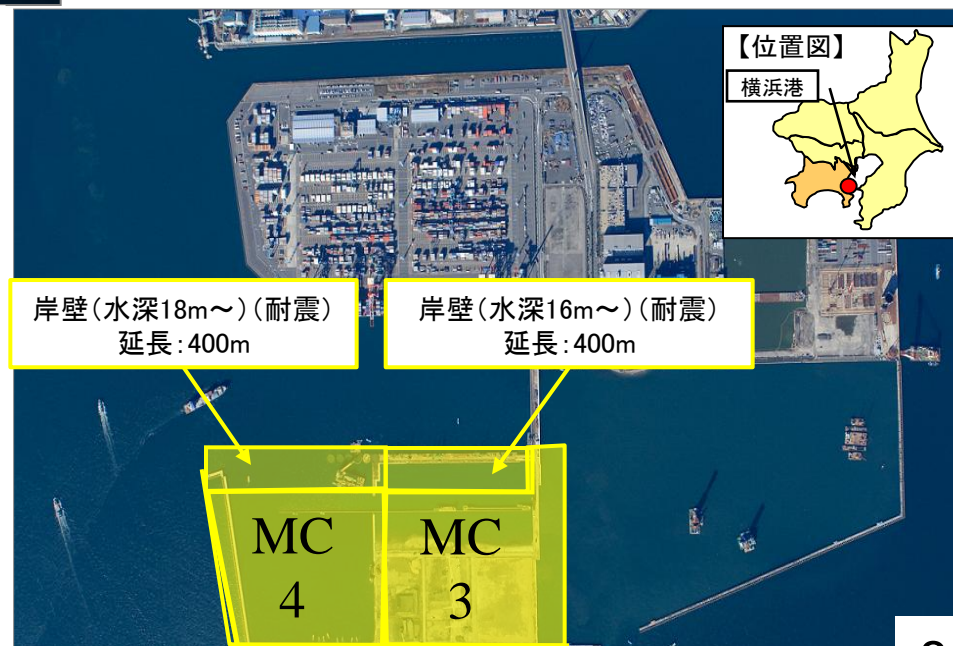
(Y3)

H30年度以降供用予定



【位置図】

横浜港



岸壁(水深18m~)(耐震)
延長: 400m

岸壁(水深16m~)(耐震)
延長: 400m

MC
4

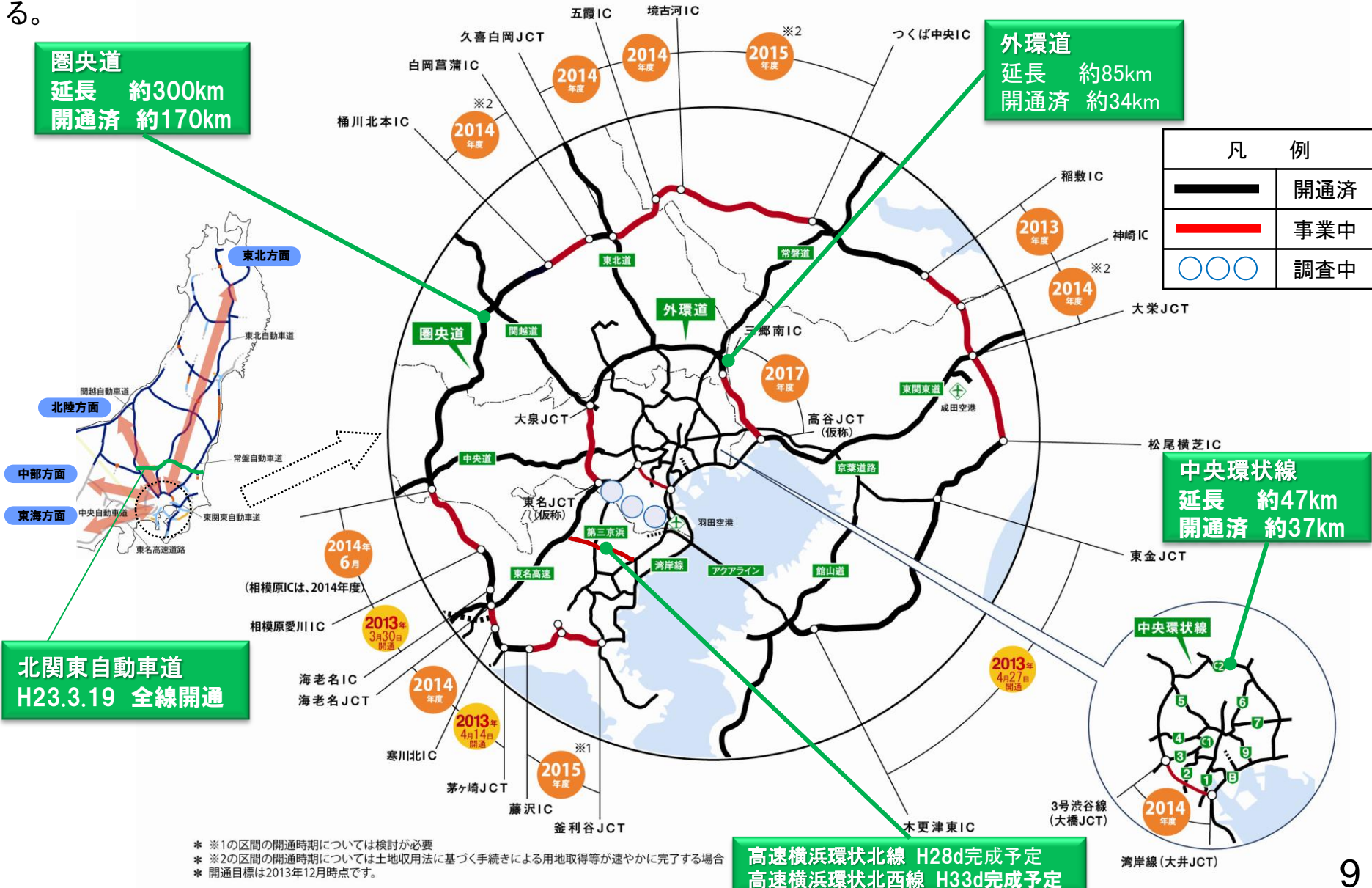
MC
3

【道路】

- ・ 東京港: 中央防波堤内・外と10号地を結ぶ計画あり
- ・ 横浜港: 首都高と南本牧ふ頭を結ぶ道路を整備中 (H28年度末完成予定)
- ・ 川崎港: 東扇島と水江町を結ぶ道路を整備手続き中

京浜港背後圏の高規格幹線道路の整備の進展

京浜港への広域的な集貨促進に関しては、輸送時間の短縮や定時性の確保等のため、H23年3月に全線開通した北関東自動車道に続き、首都圏三環状道路(圏央道、外環道、中央環状線)等の幹線道路網の早期整備が期待される。



● 海上コンテナターミナルの全景



所在地：群馬県太田市緑町81-12（太田さくら工業団地内）



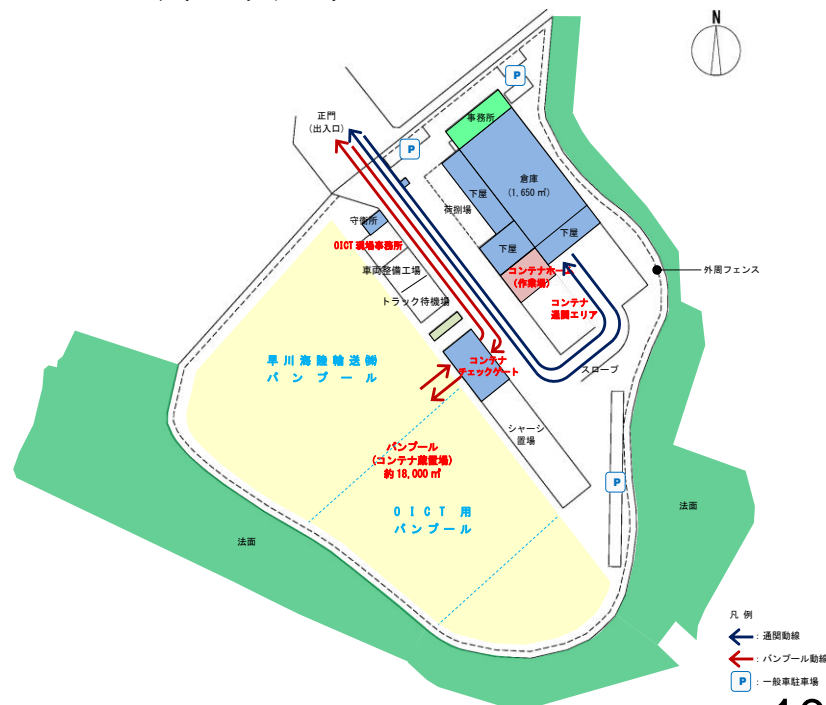
海上コンテナのハンドリング作業



海上貨物のバンニング作業

施設概要

- 開業：平成25年4月1日
- 管理事務所：1棟（2階建）
- 敷地面積：37,727㎡（平坦部）
- 倉庫及び面積：1棟、1,650㎡（下屋併設）
- 保税蔵置場：5,038㎡（倉庫及び土地）
- 海上コンテナバンプール：18,000㎡
- 主な施設：コンテナチェックゲート、シャーシ置場、車両整備場、リーファーコンテナ用電源、コンテナ荷役機械
- 貨物取扱：海上輸出入貨物（FCL）、内国貨物
- 主な業務：倉庫荷役（バンニング、デバンニング）
バンプール業務（コンテナシフト、コンテナ蔵置、コンテナチェック・メンテナンス）、
海上コンテナ輸送、保税・通関機能、
コンテナマッチング



港湾機能の高度化を図ることを目的として行う

施設整備 ⇒ **1/3国費補助**