

国際コンテナ戦略港湾への対応について

横浜港、東京港、川崎港で構成する「京浜港」として、平成 22 年 5 月 7 日に「国際コンテナ戦略港湾計画書」を国に提出するとともに、17日に国際コンテナ戦略港湾検討委員会の委員に対してプレゼンテーションを実施しました。

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
5月17日(月)	第2回プレゼンテーション
6月頃	国際コンテナ戦略港湾選定

3 計画書(目論見書)に対する主な意見

- ・三港連携によるメリットの明確化と機能分担を図ること
- ・具体的な事業計画、内容を明示すること
- ・スピード感をもって、各種の施策、港湾経営主体の確立を進めること

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