

国際コンテナ戦略港湾

国土交通省港湾局港湾経済課港湾物流戦略室

課長補佐 木本 仁

1. はじめに

経済のグローバル化の流れを受け、釜山港等東アジア主要港との国際競争がますます激化する中、国民生活にとって根幹をなすわが国港湾の国際競争力を強化することが喫緊の課題である。

このため、新成長戦略（2010年6月18日閣議決定）に基づき、戦略的な「選択」とこれまで以上の施策の「集中」を図るため、2010年8月6日に国際コンテナ戦略港湾として阪神港（大阪港・神戸港）および京浜港（東京港・川崎港・横浜港）を選定・公表した。

また、2011年4月1日には、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」として位置付けるとともに、民の視点を港湾運営に導入する港湾運営会社制度等を規定した改正港湾法が施行されたところである。

2011年3月11日に発生した東日本大震災により、京浜港も含めた東日本の海上輸送ネットワークに甚大な被害が発生した。

国際コンテナ戦略港湾施策は、わが国港湾の国際競争力強化を通じた元氣な日本復活のための取り組みを強力に進めていくものであり、これは東日本の海上輸送ネットワークの復旧・復興にも資するものであるため、今後、国際コンテナ戦略港

湾のハブ機能強化のためのインフラ整備や貨物集約、港の使い勝手向上等の総合的な対策を推進していく所存である。

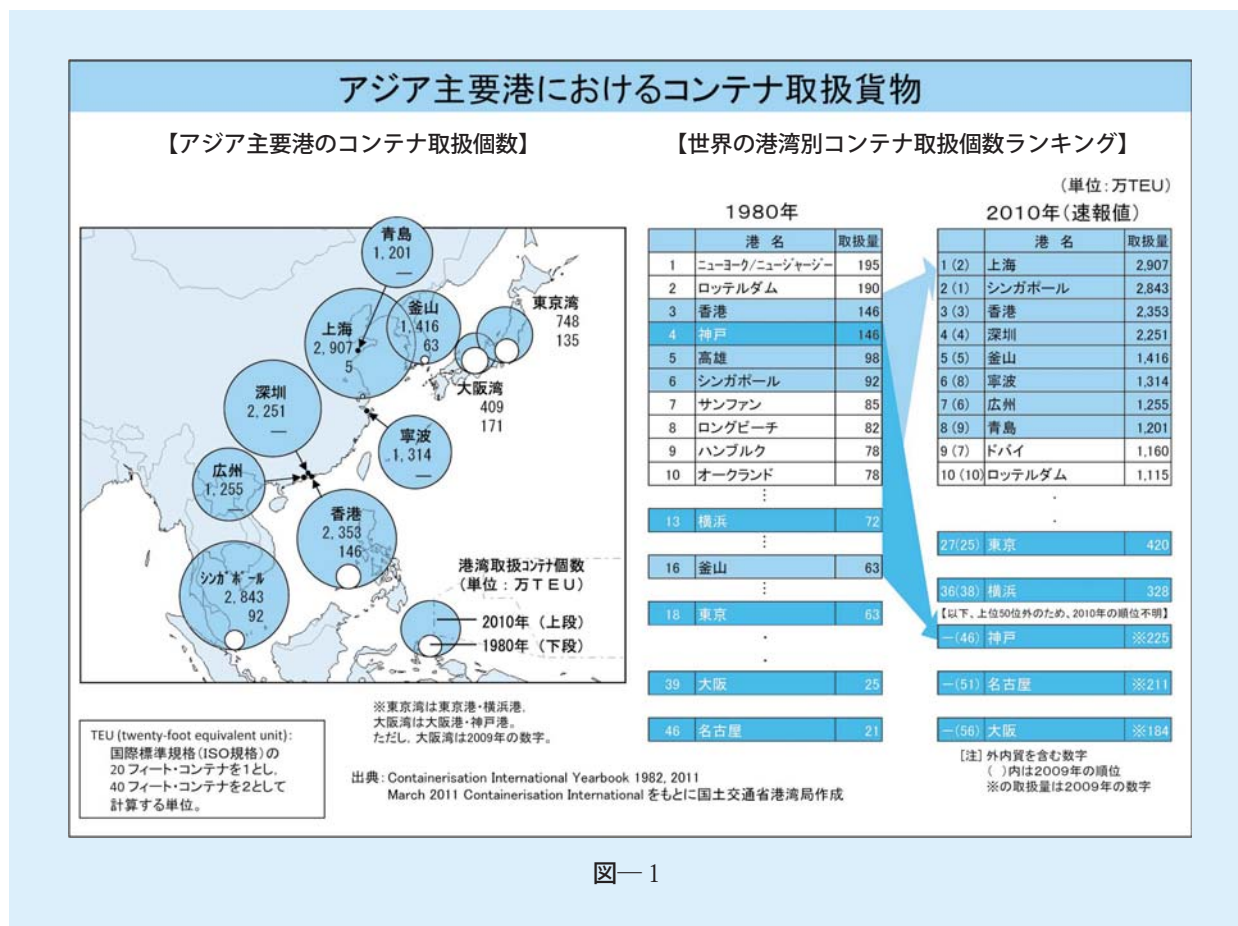
本稿では、国際コンテナ戦略港湾の概要とともに、今後取り組む施策等について以下に紹介したい。

2. 経緯

世界経済のグローバル化の進展に伴い、世界的な海上輸送量が増加する中、特に、アジアを中心としたコンテナ取扱量が急拡大している。それに伴い、コンテナ船の大型化や、中国等新興国の港湾も含めた東アジアにおけるコンテナ港湾間競争が激化している。

このような中、コストが安く、かつ貨物が集まる港湾へ大型船の寄港が絞り込まれていくことを踏まえると、わが国の地理的劣位とあいまって、基幹航路におけるコンテナ船の就航が喪失してしまう可能性が懸念されている。特に、近年、わが国から釜山港等のアジア主要港に国際トランシップされる貨物が増加しており、時間的余裕はなく、早急な対応が求められているところである。

また、企業間の国際競争も激化しており、わが国に立地する企業等からは、サプライチェーン全体にわたる物流コストの低減、輸送時間の短縮、



図—1

安定的な輸送の確保についての要請も強まっている。わが国港湾がソフト面、ハード面においてこれ以上近隣諸国に立ち後れると、ますます貨物が奪われ、日本寄港の基幹航路が大きく減少することが予想される。その結果、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディに輸出入することが困難となり、国内立地の国際競争力の低下を招く。

したがって、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するため、さらなる「選択と集中」により、コンテナ貨物を取り扱うわが国港湾の国際競争力を強化する必要がある。

3. 国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿

わが国港湾の国際競争力強化のためには、世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸

送ネットワークを構築することが必要であり、「国際コンテナ戦略港湾」はこのネットワークの一翼を担うものである。この実現には、わが国とアジアおよび欧州・北米等を結ぶ基幹航路の維持・強化や、わが国とアジアとの航路の多方面・多頻度サービスの充実が重要であり、船社にとって魅力的な「寄港コスト」と「貨物量」を確保する必要がある。

これらを踏まえ、有識者による「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」における議論の結果、国際コンテナ戦略港湾として以下を目指すこととした。

(1) 国際コンテナ戦略港湾の目的

わが国港湾の国際競争力強化を図るため、国際コンテナ戦略港湾における欧米向け基幹航路の維持・強化を引き続き目指す。

また、欧米向け基幹航路はわが国とアジア諸国とのループ形成にも寄与するとともに、基幹航路

国際コンテナ戦略港湾検討委員会(概要)

目的

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、コンテナ港湾について、さらなる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、スーパー中核港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定案の作成等の検討を行う委員会を設置する。

委員(当時)

<政府側>	
長安 豊	国土交通大臣政務官
<委員>	
赤木 聡之	社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員
木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
久保 昌三	社団法人日本港運協会会長
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授・神戸市立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	神戸大学大学院海事科学研究科教授
根本 勝則	社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長
長谷川 雅行	株式会社日通総合研究所顧問
前田 耕一	外国船舶協会専務理事

図一 2

誘致に向けた厳しい競争環境は、全体として効率的な港湾運営の実現を促すものであることから、基幹航路を核とした国際コンテナ戦略港湾の国際競争力強化に向けた取り組みは対アジア貿易の強化にも直結することとなる。

基幹航路を維持・強化するため、釜山港等に伍するサービス実現を目標とし、「新成長戦略」においても述べられているように、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化し、アジア市場の一体化を通じてアジアの成長を国内に取り込むことにつなげていく必要がある。

(2) 国際コンテナ戦略港湾の目指すべき目標

日本以外のアジア地域の貨物を集め、欧米向け基幹航路に積み替える国際トランシップ港湾の役割を担うとした場合、北米航路に若干の可能性があると考えられる。

しかし、アジアにおける大型港湾の整備状況やアジア諸国と比べたわが国の地政学的条件に鑑み

ると、国際コンテナ戦略港湾として目指すべき位置付けとしては、基本的には、「国内貨物の集約およびコスト低減による基幹航路の維持・強化」「中国等アジアの急速な経済発展への対応」が中心となる。

このため、「港湾におけるコスト低減策の集中」および「基幹航路への国内貨物の集荷」を推進するメインポートとして国際コンテナ戦略港湾を確立する。また、そのための「選択と集中」を進め、2015年には、アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減することを目指す。さらに、2020年を目標として、アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

・施策の位置付け

- ① 「新成長戦略(2010年6月18日閣議決

定)」の実現

- ② アジアと北米・欧州等を結ぶ基幹航路の日本への就航の維持・拡大
- ③ 目標：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

・実現の方策

- ① 公設民営化やターミナルの一体運営の推進等による物流トータルコストの低減，ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などサービスの向上
- ② 内航をはじめとするフィーダー網の強化による広域からの貨物集約の促進
- ③ コンテナ船の大型化の進展に対応しうる大水深のコンテナターミナルの整備
- ④ 民の視点により港湾の戦略的な運営を行う「港湾運営会社」の設立

(3) 国際コンテナ戦略港湾の実現のための方策

国際コンテナ戦略港湾の実現のためには，船社にとっての魅力向上のための港湾コスト低減および集荷体制の強化，荷主・物流企業にとってのサービス向上などを達成する必要がある。

具体的には，港湾コストの低減策として，公設民営の考え方のもと，民の視点による港湾の一体運営を推進するとともに，高規格コンテナターミナルの整備および荷役機械も含めたターミナルの一体運営を推進することなどが必要である。また，集荷体制の強化策として，内航・鉄道・トラックフィーダーの育成・強化を図り，広域からの集荷を促進しなければならない。さらに，ゲートオープン時間の拡大等による荷主サービス向上を推進する必要もある。

こうした港湾政策は，流通政策・産業政策等と密接不可分の関係にあり，国際コンテナ戦略港湾の実現のためにはこれらも含めたトータルな取り組みが必要である。

表-1

		配点	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州港湾
目標・位置付け	基幹航路の維持・強化のため，釜山港，シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること	350	297	163	291	123
	アジアにおけるコンテナ物流の動向や，提案内容の地理的特性を踏まえ，目指すべき「位置付け」が明確であること					
実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減	150	98	127	114	41
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約	150	120	48	119	26
	その他荷主へのサービス向上	50	33	39	38	33
	環境・セキュリティ	50	38	41	39	32
	戦略的な港湾経営の実現（施策）	100	54	53	81	7
実現のための体制	民の視点からの積極的な経営が可能であること	150	89	82	87	14
	コンテナ港湾を一元的に経営することが可能であること					
	そのための体制整備が具体的であること					
合計		1000	729	553	769	277

(注) 合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

4. 選定結果

2010年8月3日に開催された国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、国際コンテナ戦略港湾の選定に係る各港湾管理者等からの計画書が評価された。その結果、阪神港769ポイント、京浜港729ポイント、伊勢湾553ポイント、北部九州港湾277ポイントとなり、2010年8月6日、前原国土交通大臣（当時）が阪神港および京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定したことを発表した。

発表の際、前原国土交通大臣（当時）から、「目標達成年次の2020年まで、同委員会において計画書の実施状況を毎年きちんとチェックすることといたしております。また、3年後をめどに中間評価を行い、その際、提案された内容が着実に実施されていない場合には、取消しや入替えもあり得る」との発言もなされている。

5. 港湾法改正および国際コンテナ戦略港湾の予算・税制等の概要

改正港湾法は、2011年3月31日に成立・即日公布され、4月1日に施行された。具体的な改正内容は以下のとおりである。

- ・国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」として位置付け
 - ・国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの係留施設（水深16m以上の耐震強化岸壁）について、直轄港湾工事の国費負担率を7/10これに附帯するコンテナヤードを直轄港湾工事の対象施設に新たに追加（国費負担率は2/3）
 - ・港湾運営会社制度の創設
 - ・港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設など
- 国際コンテナ戦略港湾の2011年度予算として

は、ハード・ソフト一体となった取り組みを集中的に進めるため、「国際コンテナ戦略港湾のハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等総合的な対策」として、釜山港等アジア諸港に比肩しうる仕様（水深・広さ）を有する高規格コンテナターミナルや荷役機械等の整備および国際コンテナ戦略港湾への集荷を促進するための内航フィーダー機能強化を目的とした新規内航航路等の立ち上げ等に係る予算（国費327億円：対前年度比約2倍）が計上されている。

また、2011年度税制改正としては、港湾運営会社が2012年度までに新規取得した荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の減免（国際コンテナ戦略港湾：10年間1/2）および埠頭公社民営化の際の不動産所有権の移転登記に係る登録免許税の特例（20/1000→15/1000、2012年度まで）が認められた。

さらに、内航フィーダー船等に利用される重油等について「地球温暖化対策のための課税の特例」による上乗せ税率に係る免税・還付措置が認められたところである。

6. おわりに

今後は、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、2020年まで毎年、各港の施策の展開状況、取扱貨物量の推移等についてフォローアップを実施していく。また、東日本大震災で被害を受けた海上輸送ネットワークの復旧・復興にも資する国際コンテナ戦略港湾の国際競争力強化のための取り組みを今後とも鋭意進めていく予定である。

国際コンテナ戦略港湾のハブ機能を強化し、釜山港等東アジア主要港から荷物を奪還する取り組みは、今まさに始まったところであり、これからも、強い覚悟を持って取り組んでいく所存である。