

# 規制改革会議・貿易タスク・フォース ご説明資料

スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表について

平成20年5月2日  
国土交通省港湾局

## 1. アジア主要港の発展

- ・中国等の経済成長に伴うアジア発着貨物の増大。
- ・アジア主要港は大規模港湾プロジェクトに集中投資し、更に発展。



## 2. 基幹航路船舶の動向

- ・アライアンス化、コンテナ船の大型化が進展。
- ・大型船は、大量の貨物を効率的に積み卸し、輸送することで優位性を発揮するため、基幹航路船舶は寄港地を絞り込み、貨物の少ない港はフィーダーで輸送。



## 3. わが国港湾の状況

- ・横浜港、神戸港等はアジア主要港と比較して相対的地位が低下。
- ・主要港であってもターミナル規模が小さく、個別バース単位での硬直的な運営ではアジア主要港並みの大量のコンテナ貨物の取扱いが困難。
- ・基幹航路船舶が寄港地を絞り込む中で、わが国港湾の基幹航路が減少し、わが国発着貨物がアジア主要港で積み替えられる割合が急増。



## 4. スーパー中枢港湾政策の狙い

- ・このため、わが国基幹航路の維持確保により、フィーダー化による国民経済への損失を防止。
- ・そこで、スーパー中枢港湾において基幹航路貨物を集中的に取扱う環境を整備。
  - ⇒次世代高規格コンテナターミナル(水深16m×延長1000m×奥行き500m)の形成 等
- ・併せて、スーパー中枢港湾において良質な物流サービスを提供する観点から、貨物量の増加を効率的に処理し、港湾コスト・サービス水準を向上。
  - ⇒3バース一体運営を通じたコンテナ取扱量拡大のスケールメリットにより、港湾コストを低減。

# スーパー中枢港湾施策 工程表(港湾コスト低減)京浜港

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
<b>○コンテナターミナルの機能強化</b> ・3バース一体運営による取扱能力の強化、ターミナル蔵置能力の拡大  ・ターミナル周辺の渋滞緩和	・本牧BCコンテナターミナルの概成、港内ターミナルの再編(H17横浜)	・ターミナル蔵置容量の拡大と港内貨物の集約化	・荷役機械の増設(横浜) ・本牧BC1岸壁の油地の増深	・荷役処理能力の増加 ・大型船の寄港に対応 ・ヤード機能の向上(東京)	
<b>○ロジスティクス機能の強化</b> ・ターミナル周辺の物流機能集積	・コンテナ車両専用レーンの設置(H17)	・共同デポの整備(東京、横浜) ・渋滞情報の提供	・出入管理システムの構築 ・ターミナル搬出入の円滑化	・実施調整 ・渋滞緩和対策の検証⇒強化	
<b>○国内ネットワークとの連携</b> ・道路アクセスの強化	・物流機能用地の提供 国際海上コンテナ通行支障区間の解消	・ターミナル周辺における45ft海上コンテナ輸送社会実験	物流施設の集積	道路ネットワーク強化による集荷力強化	・物流施設の集積促進等
・内航フィーダー及び鉄道輸送利用促進	・都大橋の補強(H16～H18) ・大和橋の耐震補強(H18～H20) はしけ定期航路開設(H18)	・横浜港本牧地区R357本牧側出口整備	・東京港臨海道路Ⅱ期整備(H14～H22)		
<b>○港湾施設使用料等の低減</b> ・港湾施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入  ・入港料等船舶関係料金にかかるインセンティブ制度の導入	・はしけによる海上コンテナ輸送社会実験(H16～) ・内航フィーダー船の大型化社会実験(H17)	・内航フィーダー利用促進支援施設の整備 ⇒ 促進 ・鉄道との積替円滑化社会実験(H18～H21東京・横浜)	地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化 集荷力強化	・東京港埠頭公社の民営化にともなう貸付料の弾力化 施設使用料等引き下げによる集荷力強化	
<b>○その他</b> ・官民連携によるポートセールスの推進	・ヤード使用料、クレーン使用料にかかるインセンティブ制度の導入(H16東京) ・岸壁、ヤード・ガントリークレーン使用料にかかる大口割引(H18横浜)	・入港料にかかるインセンティブ制度の導入、拡充(H16東京、H15横浜) ・水先料制度の規制緩和	入港料等引き下げによる集荷力強化		
・官民連携によるポートセールスの推進	・ポートセミナーの開催等 ・海外事務所の設置	・航路、企業誘致活動を鋭意実施 ・港湾管理者による3港協議会の設置・検討			
<b>○コンテナ貨物量の増加</b> <small>(平成14年度を1とした場合の増加率、1バースあたり)</small>	27万TEU (1.5)	28万TEU (1.6)	29万TEU (1.6)	30万TEU (1.7)	31万TEU (1.7)
<b>○コンテナ1個あたりの港湾コストの低減</b> <small>(基準:平成14年度)</small>	約2.5割	約2.5割	約2.5割	約3割	約3割

凡例: ● 施策の実施

→ 施策効果

# スーパー中枢港湾施策 工程表(港湾コスト低減)伊勢湾

施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
<b>○コンテナターミナルの機能強化</b> ・3バースー体運営による取扱能力の強化、ターミナル蔵置能力の拡大  ・ターミナル周辺の渋滞緩和	・飛島ふ頭南側コンテナターミナル第1岸壁供用(H17名古屋) ・霞ヶ浦コンテナターミナルw80岸壁供用(H18四日市)	船舶の大型船の寄港に対応 荷役効率の向上により取扱量拡大に対応 ・荷役機械の増設(名古屋H20~21・四日市H19~21)	・飛島ふ頭南側コンテナターミナル拡張(第2岸壁供用)(名古屋) ・ターミナル機能の高度化(名古屋)	ターミナル蔵置容量と処理能力の拡大 ・霞ヶ浦コンテナターミナル拡張(ヤード拡張)(四日市)	ターミナル搬出入の円滑化
<b>○ロジスティクス機能の強化</b> ・ターミナル周辺の物流機能集積	・共同デポの整備(名古屋、四日市H18~19) ・多機能IDタグ社会実験(H18名古屋)	・多機能IDタグ導入(H19名古屋) ・ゲートシステムの高度化(四日市)	・出入管理システムの構築	・実施調整 ・渋滞緩和対策の検証⇒強化	
<b>○国内ネットワークとの連携</b> ・道路アクセスの強化  ・内航フィーダー及び鉄道輸送利用促進	・ロジハブ形成事業の実施(H17名古屋) ・進出資格要件の緩和(H17名古屋)	物流施設の集積 ・国道365号員弁バイパスの整備 ・新名神高速道路(亀山JCT~草津田上IC)開通 ・飛島交差点改良工事(H19~20名古屋)	ロジスティクス機能強化に向けた物流センターの誘致 ・東海北陸自動車道全線開通 ・新名神高速道路(亀山JCT~草津田上IC)開通	ターミナル周辺アクセスの改善 ・名古屋環状2号線整備促進 ・霞4号幹線の整備促進	
<b>○港湾施設使用料等の低減</b> ・港湾施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入  ・入港料等船舶関係料金にかかるインセンティブ制度の導入	取扱量拡大のためのインセンティブ ・岸壁、ヤード等にかかるインセンティブ料金の設定(H18名古屋、H18四日市)	・海上モーダルシフト促進(H19社会実験、H20~更なる促進策の検討) ・鉄道利用促進(H19社会実験、H20~更なる促進策の検討)	施設使用料等引き下げによる集荷力強化 ・入港料等引き下げによる集荷力強化	地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化	
<b>○その他</b> ・官民連携によるポートセールスの推進	・入港料にかかるインセンティブ制度の拡充(H17名古屋、H16四日市) ・水先料の低減化(H15~18)	・水先制度の規制緩和	・航路、貨物誘致活動を鋭意実施		
<b>○コンテナ貨物量の増加</b> <small>(平成14年度を1とした場合の増加率、1バースあたり)</small>	23万TEU (1.2)	26万TEU (1.3)	28万TEU (1.4)	29万TEU (1.5)	30万TEU (1.5)
<b>○コンテナ1個あたりの港湾コストの低減</b> <small>(基準:平成14年度)</small>	約1.5割	約2割	約2割	約2.5割	約3割

凡例: ● 施策の実施      施策効果

# スーパー中枢港湾施策 工程表(港湾コスト低減) 阪神港

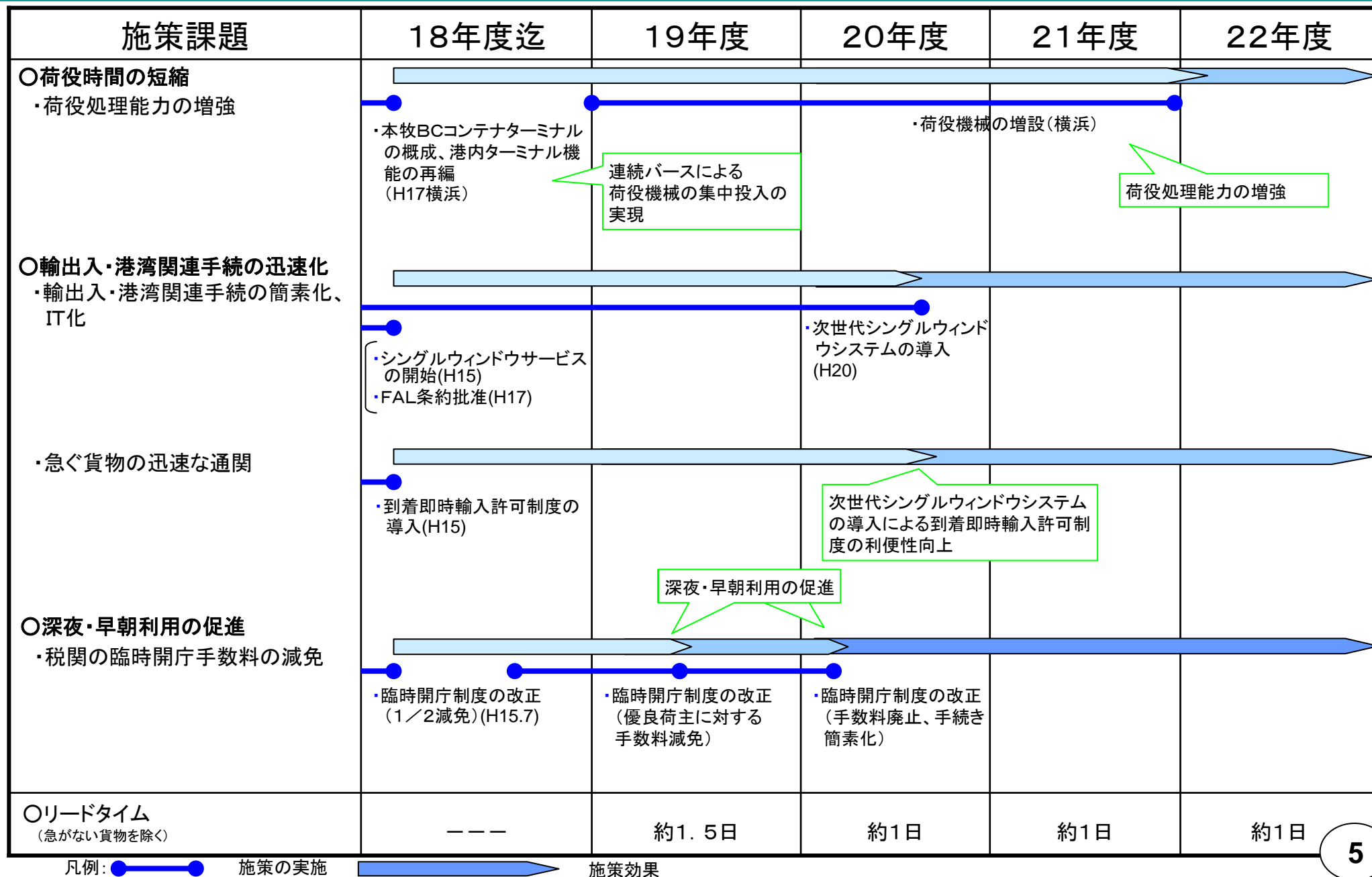
施策課題	18年度迄	19年度	20年度	21年度	22年度
<b>○コンテナターミナルの機能強化</b> ・3バース一体運営による取扱能力の強化、ターミナル蔵置能力の拡大			大型船の寄港に対応	夢洲コンテナターミナルの概成及び港内ターミナルの再編(大阪) ・ポートアイランドⅡ期コンテナターミナルの概成(神戸) ・既存岸壁の高規格化	ターミナル蔵置容量の拡大と港内貨物の集約化 荷役処理能力の増加
・ターミナル周辺の渋滞緩和	・共同デポの整備(神戸H17～H18)		・出入管理システムの構築 ターミナル搬出入の円滑化	・荷役機械の増設	・荷役機械の増設 ・実施調整 ・渋滞緩和対策の検証⇒強化
<b>○ロジスティクス機能の強化</b> ・ターミナル周辺の物流機能集積	・舞洲、咲洲地区における物流施設の竣工(大阪H17～H19) ・港湾関連用地賃貸料の減額(H14拡充)	物流施設の集積 道路ネットワーク強化による集荷力強化	・貨物積替円滑化支援施設の整備	⇒物流企業立地促進 ターミナル周辺アクセスの改善	
<b>○国内ネットワークとの連携</b> ・道路アクセスの強化				・夢咲トンネルの供用 ・鳥飼大橋架替工事	・港島トンネルの改良 国際海上コンテナ通行支障区間の解消
・内航フィーダー及び鉄道輸送利用促進	・はしけによる海上コンテナ輸送社会実験(H18) ・内航フィーダー利用促進社会実験(H17～H18) ・モーダルシフト補助制度(H17～H20)	21年度以降更なる利用促進策を検討	地域の港湾における内航フィーダー輸送機能の強化		
<b>○港湾施設使用料等の低減</b> ・港湾施設使用料にかかるインセンティブ制度の導入	・クレーン使用料にかかるインセンティブ制度の導入(H14神戸、H15大阪)	施設使用料等引き下げによる集荷力強化		・岸壁等にかかるインセンティブ料金の設定	
・入港料等船舶関係料金にかかるインセンティブ制度の導入	・入港料等にかかるインセンティブ制度の導入(H15大阪)	・入港料低減(大阪湾4港湾管理者) ・大阪湾諸港の一開港化によるとん税等の低減 ・水先料制度の規制緩和	入港料等の引き下げによる集荷力強化 ポートセールスによる更なる利用促進		
<b>○その他</b> ・官民連携によるポートセールスの推進	・ポートセミナーの開催等	・航路、企業誘致活動を鋭意実施			
<b>○コンテナ貨物量の増加</b> <small>(平成14年度を1とした場合の増加率、1バースあたり)</small>	19万TEU (1.1)	19万TEU (1.1)	20万TEU (1.1)	23万TEU (1.3)	29万TEU (1.6)
<b>○コンテナ1個あたりの港湾コストの低減</b> <small>(基準:平成14年度)</small>	約0.5割	約0.5割	約1割	約2.5割	約3割

凡例:

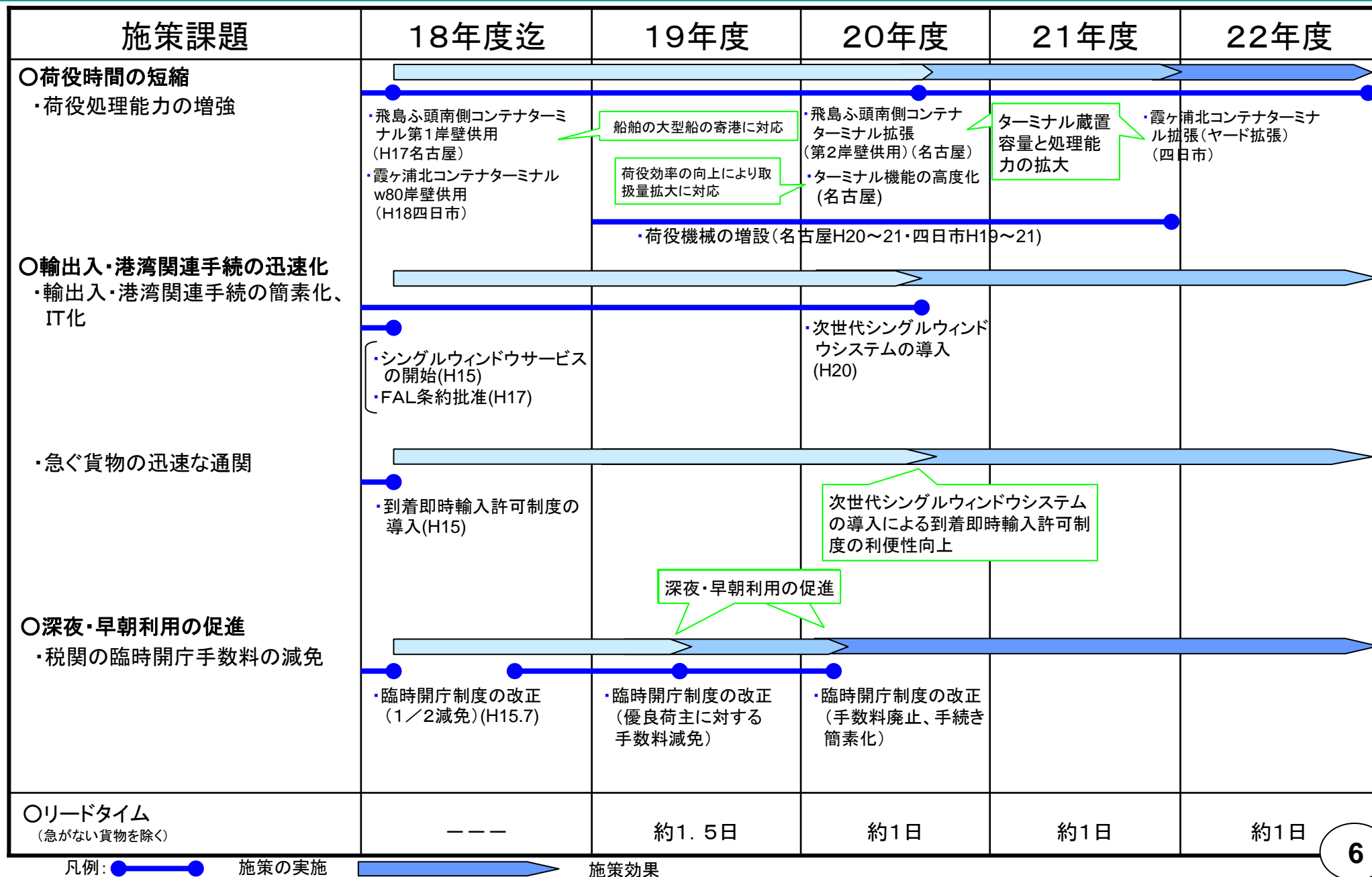
● 施策の実施

→ 施策効果

# スーパー中枢港湾施策 工程表(リードタイム短縮) 京浜港

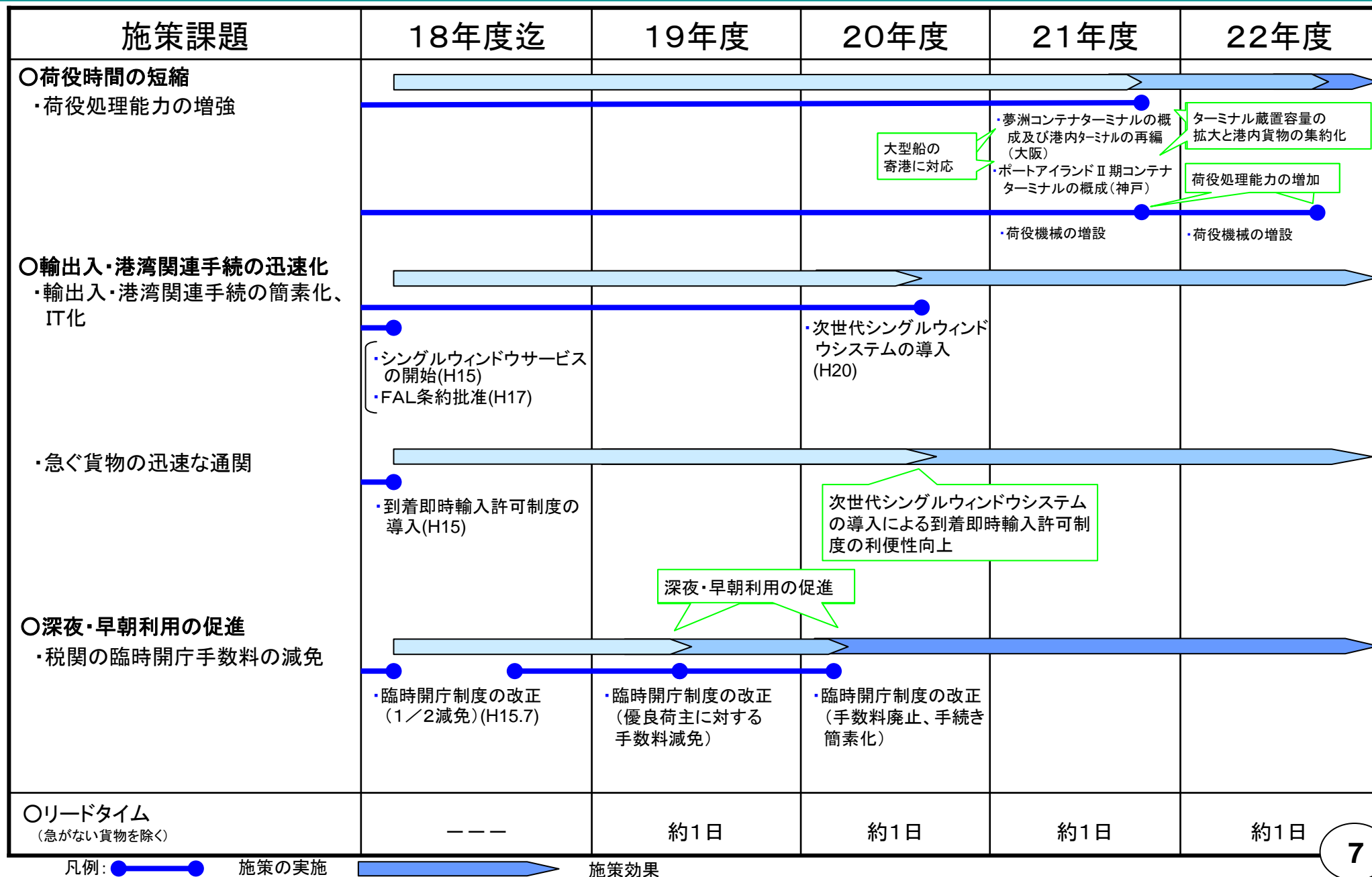


# スーパー中枢港湾施策 工程表(リードタイム短縮) 伊勢湾



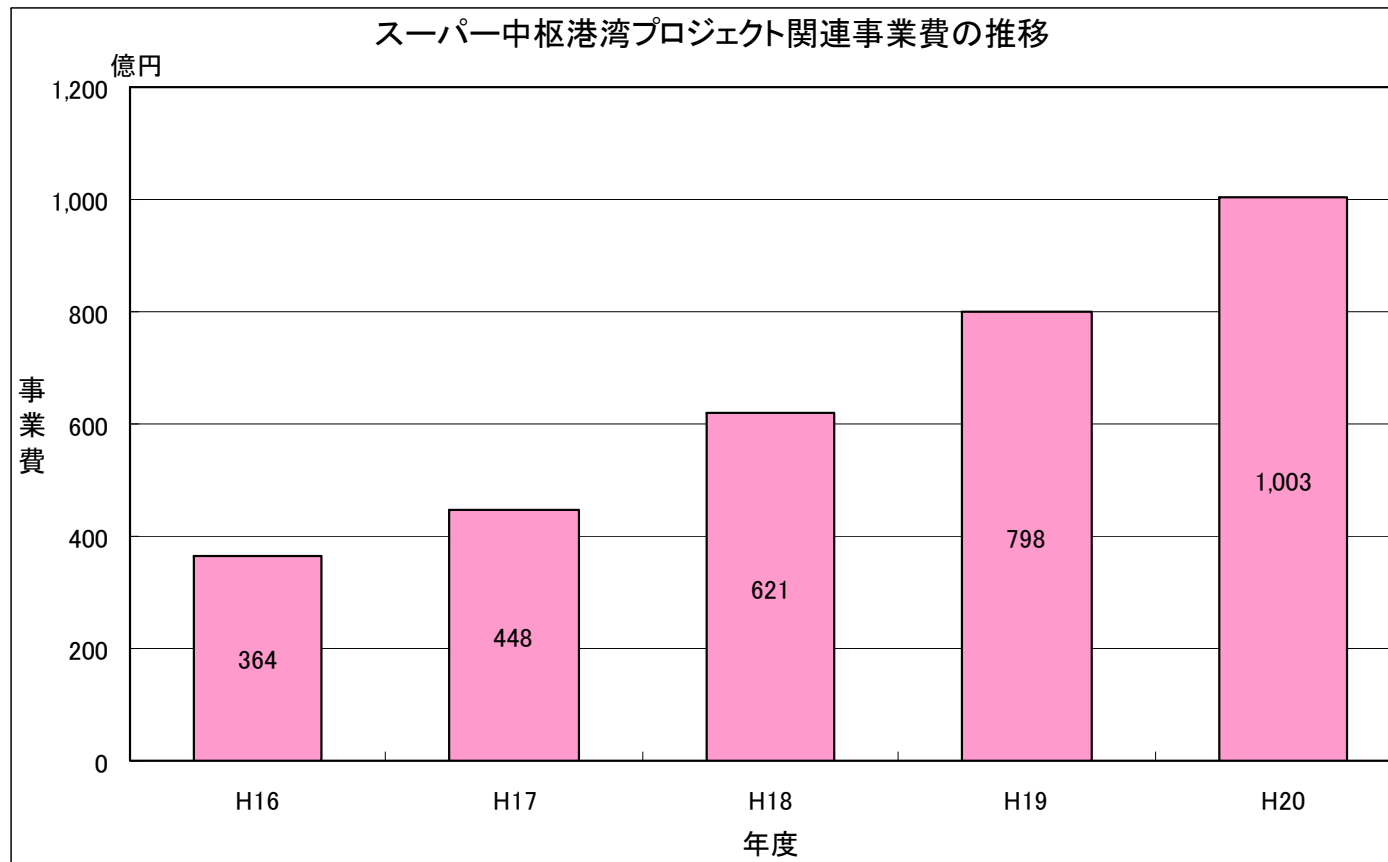


# スーパー中枢港湾施策 工程表(リードタイム短縮) 阪神港





# スーパー中枢港湾プロジェクト関連事業費



- 平成20年度迄の事業費 . . . . . 3, 235億円
- 現在継続中の事業に係る残事業費 . . . 約2, 600億円

※合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある。