

国際コンテナ戦略港湾について

位置付けと目標

■ 国際競争力のある拠点港湾を育成するため、全国で1～2の港湾を選定

① 目指すべき位置づけ

- ・ アジア ⇄ 北米・欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大
- ・ 中長期的には、国際トランシップ港としての位置づけも視野

② 目 標

- | | |
|-------|---|
| 平成27年 | ・ 東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分
・ 北米航路についてアジア主要港並のサービスを実現 |
| 平成32年 | ・ アジア発着貨物のトランシップを促進
→ 東アジア主要港として選択される港湾を目指す |

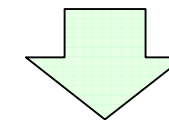
選定結果

■ 京浜港、伊勢湾、阪神港、北部九州港湾の4グループが応募

■ 国際コンテナ戦略港湾検討委員会での評価を経て、平成22年8月に京浜港と阪神港を選定（伊勢湾は次点）

今後の施策展開

京浜港に貨物集荷を進め、基幹航路を維持・拡大



○ 貨物集荷策の展開

- ・ 貨物集荷補助制度の創設
- ・ 営業体制の強化
- ・ 地方港との連携強化 など

○ 港湾機能の充実強化

- ・ 中防外の整備を契機とした東京港内のコンテナターミナル再編
- ・ 臨海Ⅱ期、南北道路など臨港道路の整備促進
- ・ 渋滞対策のための都有地を活用した車両待機場整備 など

○ 公設民営の推進

- ・ 東京港埠頭株式会社への事業移管の推進 など

(参考) 京浜港の現状・問題点

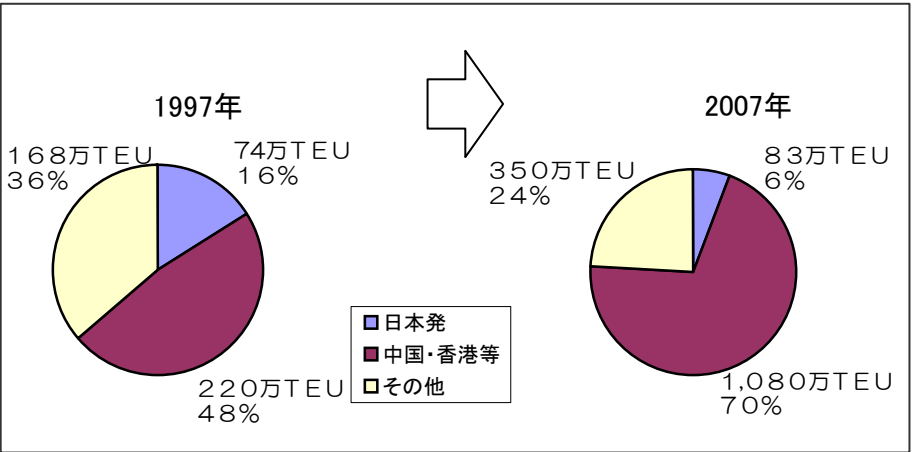
- 京浜港は国内最大の総合港湾（コンテナ・バルク）として、首都圏 4 千万人の生活と産業を支える物流機能を担っている。
- 中国等アジア諸港が飛躍的な成長を遂げる中、我が国港湾全体の国際競争力が大きく低下し、基幹航路の寄港数が減少しており、このままの状態が続けば、京浜港がフィーダーポート化する恐れも否定できない。

【世界的な物流を取り巻く状況】

- ・ 国内製造拠点の海外移転
- ・ アジア地域の経済発展
- ・ 世界の生産拠点となったアジア地域から欧米等最終消費地へのダイレクト輸送増加

日本港湾を発着する貨物の割合が減少

＜アジア／米国間における貨物シェア（北米航路・東航）＞



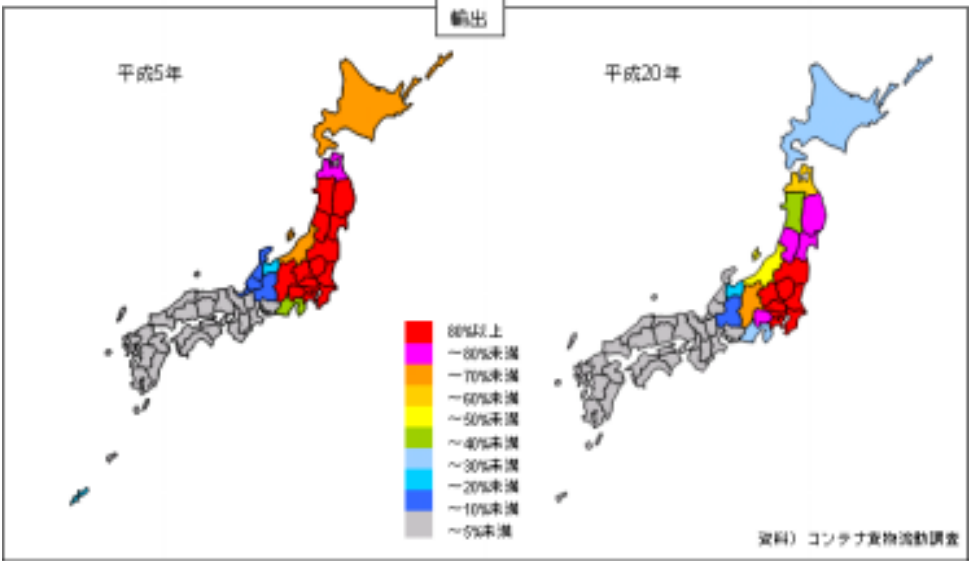
◎北米航路・西航、欧州航路（東航・西航）についても同様の傾向がある。

【国内のコンテナ物流動向】

- ・ 60を超えるコンテナふ頭の整備
- ・ 脆弱な国内輸送ネットワークと割高な輸送コスト

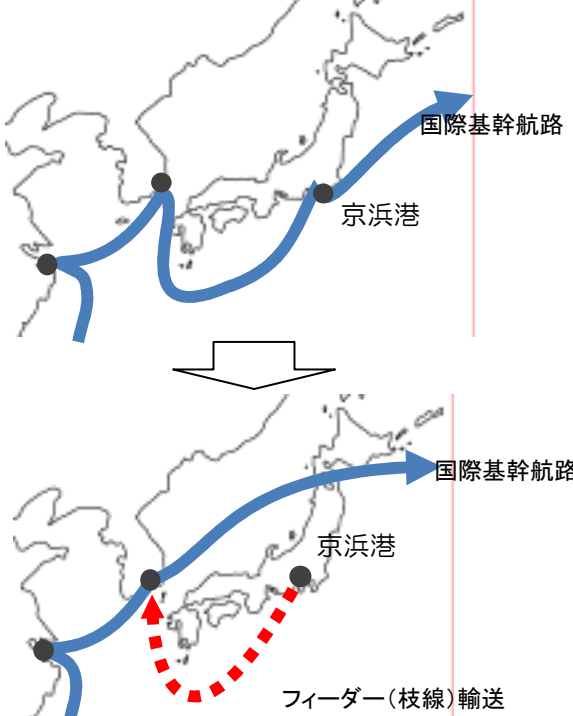
地方港から海外の主要港経由で輸出入される貨物の増加

＜京浜港取扱シェアの比較（輸出）＞



資料：「輸出入コンテナ貨物流動調査」(平成5年、平成20年 国土交通省港湾局)により作成

このまま放置すれば、京浜港が「フィーダーポート」に転落する恐れ



※フィーダーポート化の問題点

積替えによる輸送日数の増加や輸送・在庫コストの増加により製品価格が上昇するなど、産業活動や住民生活に重大な支障を及ぼす恐れがある。

＜国際基幹航路の寄港状況＞

基幹航路	1998年	2008年
東京港寄港	25航路	22航路
横浜港寄港	26航路	21航路