

国際コンテナ戦略港湾政策について

2014年8月22日

国土交通省 関東地方整備局

政策目的：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。

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

政策目的

政策目標

主な施策

港湾法の一部を改正する法律(平成26年法律第33号)の概要

【公布】平成26年5月1日

【施行】平成26年7月1日

背景

- コンテナ船の大型化、船会社同士のアライアンスの進展等による欧米基幹航路の寄港地絞り込み
 - 近隣諸港に対する国際戦略港湾のコンテナ船寄港コストの面での劣後
 - 手厚い優遇措置による釜山港近傍におけるロジスティクスハブ機能の強化
- ↓
- 我が国への基幹航路寄港の著しい減少と、それに伴う我が国全体の産業立地競争力の低下

背景

- 大規模地震発生時に民有護岸等が被災し、航路が閉塞することで、サプライチェーンが分断されるおそれ
- ↓

方向性

広域集貨や寄港コスト低減による我が国への基幹航路の寄港維持・拡大

方向性

- 民有護岸等の改良促進による非常災害時の船舶交通の確保

法律の概要

国際戦略港湾の港湾運営会社への政府の出資

- ◆国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府の出資制度の創設により…
- 国、港湾管理者、民間の協働体制構築により、広域集貨など全国的課題への対応
- 会社の財務基盤を強化し、コスト競争力を有するターミナル運営のための設備投資促進

国際戦略港湾の埠頭近傍の倉庫に対する無利子貸付制度の拡充

- ◆国際戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を備えた倉庫を無利子貸付制度の対象施設に追加することによる貨物の需要創出

民有護岸等に対する無利子貸付制度の創設

- ◆航路沿いの民有護岸等の改良に対する無利子貸付制度の創設によるサプライチェーンの確保

我が国の産業立地競争力の強化

港湾運営会社とは (平成23年制度創設)

京浜港、阪神港毎に1を限って指定する株式会社で、民間の視点での効率的な港湾運営を行うもの

- 国、港湾管理者から事業基盤となるコンテナターミナル等を借り受け、一体運営
- 民間人社長の登用、民間の契約方式の活用、民間資本の導入等による効率的な港湾運営

基幹航路の我が国への寄港が著しく減少

国際戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資 (平成26年改正事項)

国際戦略港湾の港湾運営会社に対して、国の出資を可能とする。

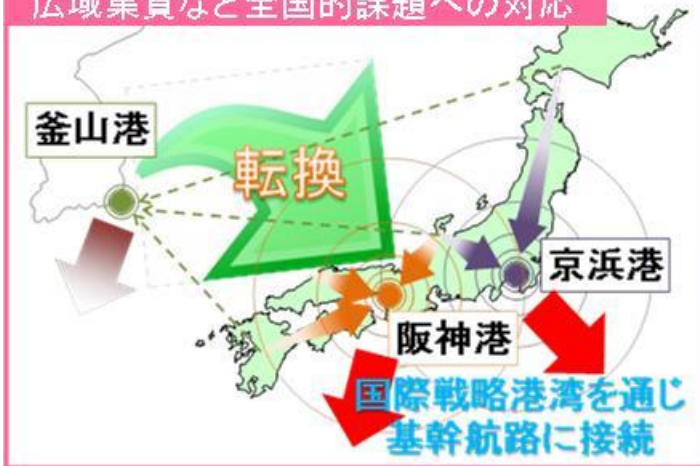
国出資の意義

- 国、港湾管理者、民間事業者が、港湾運営において協働できる体制を構築する
- 港湾運営会社の財務基盤を強化する

国出資の効果

- 国の信用力やネットワークを背景とした全国からの貨物集約や、海外船社への航路誘致活動など、全国的見地から取り組むべき課題等に迅速かつ総合的に対応することが可能となる
- 国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進等が図られる

広域集貨など全国的課題への対応



設備投資の促進



国際戦略港湾等に係る支援制度

支援制度等		港湾の種類	国際戦略港湾 5港 〔京浜(東京、川崎、横浜)、阪神(神戸、大阪)〕	国際拠点港湾 18港		重要港湾 102港	
				名古屋、四日市	左記以外の16港		
港湾運営会社制度	港湾運営会社制度の導入		○	○	○	—	
	港湾運営会社の指定		国土交通大臣	国土交通大臣	港湾管理者	—	
	港湾運営会社への国による出資		○	—	—	—	
	国有港湾施設の会社への貸付		国からの直接貸付	国からの直接貸付	港湾管理者からの貸付	—	
予算	直轄事業の国費負担率 (コンテナターミナルの耐震岸壁)		水深16m以上 7/10 水深14m~15m 2/3 水深12m~13m 5.5/10	2/3		5.5/10	
	コンテナヤードの直轄事業化		国費負担率 2/3 (水深16m以上)	—		—	
	港湾運営会社に対する無利子資金の貸付 〔国及び港湾管理者からの無利子貸付金の割合〕		○ (最大8割)	○ (最大8割)	○ (最大6割)	—	
	埠頭近傍の保管施設の建設等に対する無利子資金の貸付 〔国及び港湾管理者からの無利子貸付金の割合〕		○ (最大6割)	—	—	—	
	集貨促進	集貨支援制度		国際戦略港湾の港湾運営会社を実施する集貨事業に関する補助制度	—		—
		荷役機械等整備に係る補助制度		国際戦略港湾に集貨する港湾の荷役機械等の整備に関する補助制度	—		—
		鉄道・運輸機構による共有建造制度を活用した内航船舶の建造に係る船舶使用料利率の軽減措置		国際戦略港湾に就航する内航フィーダーコンテナ船について0.2%の軽減措置	—		—
税制	港湾運営会社の取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例		固定資産税 1/2 都市計画税 1/2	固定資産税 2/3、都市計画税 2/3 〔対象港: 苫小牧、仙台湾、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多〕		—	
その他	内航海運暫定措置事業の特例		○	—		—	