

戦略港湾の実現に向けた 京浜港の取組み

横浜市・川崎市・東京都
(財)横浜港埠頭公社・東京港埠頭(株)



平成24年2月23日

【目次】

- I 京浜港について
- II 京浜港を取り巻く状況
- III 京浜港の課題と解決に向けた取組

Ⅰ 京浜港について

Ⅰ 京浜港について

(1) 総合港湾として東日本の生活と産業を支える京浜港

○我が国全体の国民生活や産業・経済の活性化に広く貢献
・我が国のコンテナ貨物の約4割を扱う

○京浜港は、首都圏4,000万人の生活を支えるだけでなく、東日本全体の住民生活や産業を支える総合物流拠点

・北海道・東北地方発着の貨物も京浜港を利用する割合が高い

○エネルギー・生産機能、都市機能など、多様な機能を備えた
「総合港湾」

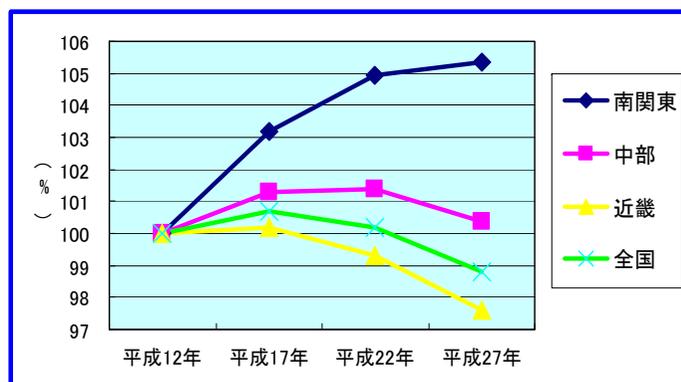
I 京浜港の特徴

(2) 京浜港の持つ高いポテンシャル

○ 人口集積を背景とする消費需要

- ・首都圏だけで我が国人口の1/3に相当する4,000万人の消費人口を擁し、首都圏GDPは、イギリス、フランスと同規模
- ・京浜港利用率5割以上の東日本13都県GDPは、全都道府県の44%を占める。
- ・唯一、南関東地域のみ人口の増加が推計され、貨物需要は底堅い

首都圏人口増加推移グラフ

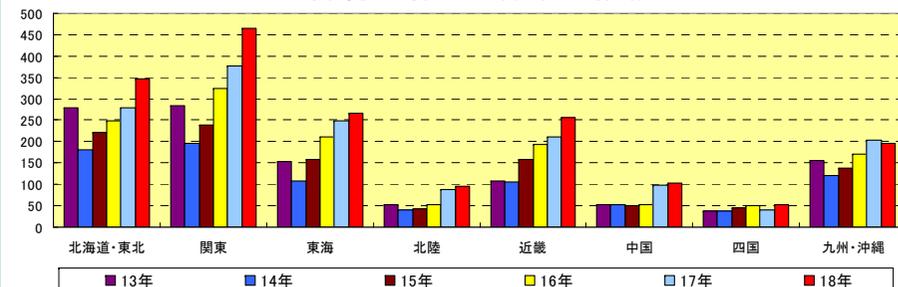


国立社会保障人口問題研究所HPより作成

○ 産業の集積による輸出需要

- ・首都圏だけで国内3割の製造品出荷額があり、輸出額で4割近いシェアを有する。
- ・京浜港利用率5割以上の東日本13都県の製造品出荷額は、国内の34%を占める。
- ・京浜港の輸出品は、自動車、半導体など競争力を持った高付加価値製品が多い。
- ・京浜港背後の関東地方の新規工場立地件数は、全国一

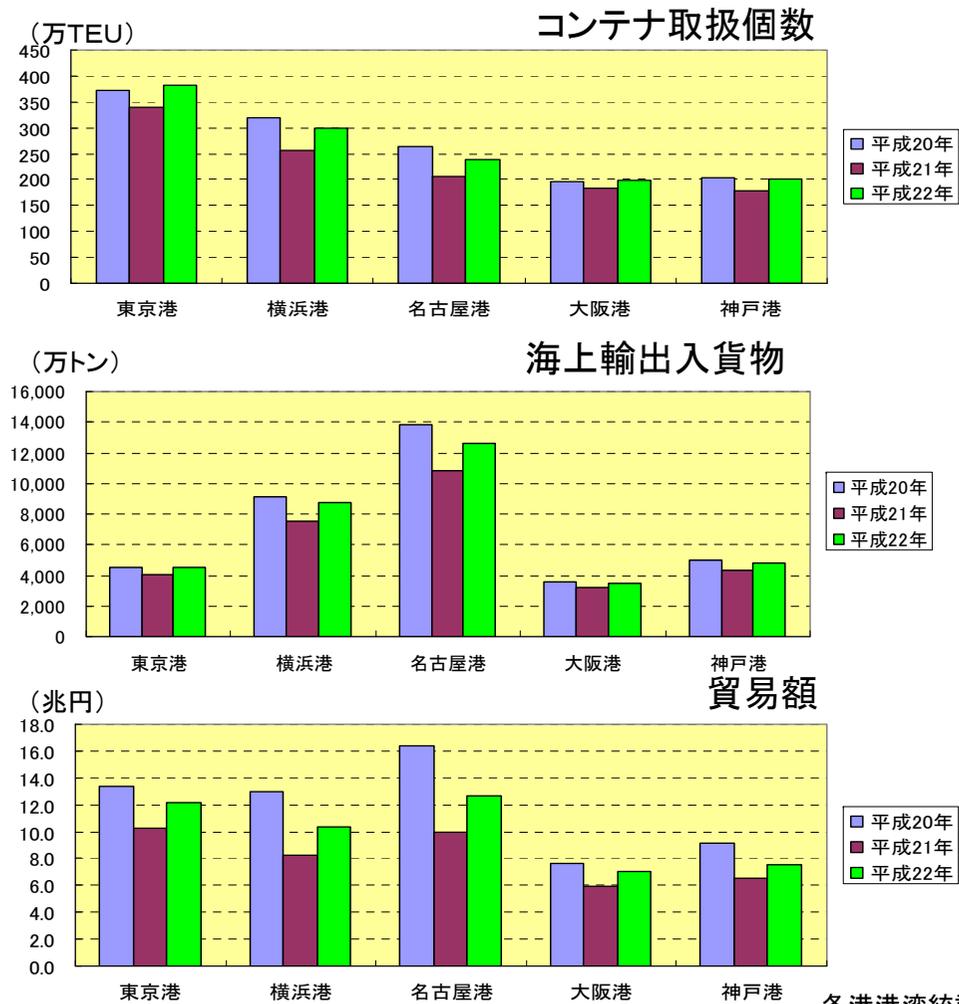
新規工場立地件数の推移



経産省工場立地動向調査地域別より作成

I 京浜港の特徴

(3) 国内主要港との比較



II 京浜港を取り巻く状況

京浜港の地理的条件

⇒東アジアにおける、北米航路の拠点に

北米航路



欧州航路



I 京浜港について

京浜港の目標

- コンテナ物流に関する国際競争力強化を図り、我が国産業の活性化・生活安定化を確保
〔京浜港共同ビジョンにおける3つのターゲット〕

釜山港等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

3つのターゲット

東日本の
メインポート

釜山港等に対峙する
日本のハブポート

東アジアの
国際ハブポート

- 国内貨物の集中・国際積替貨物の獲得→ハブ化・基幹航路の増加
- H27:目標貨物量1,050万TEU、H42:目標貨物量1,250~1,470万TEU
〔国際コンテナ戦略港湾〕 〔京浜港の総合的な計画〕

Ⅰ 京浜港について

これまでの京浜港における取組み

京浜三港連携の経緯

時 期	内 容
H20.3	「京浜三港の広域連携強化」に係る基本合意 <ul style="list-style-type: none">・アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下・危機感を共有し、東京港、川崎港、横浜港の連携を一層強化
H22.2	「京浜港共同ビジョン」の策定 <ul style="list-style-type: none">・京浜港の一港化に向けた港湾経営と港湾整備の方針
H22.8	「国際コンテナ戦略港湾」に京浜港として選定 <ul style="list-style-type: none">・日本港湾の国際競争力強化に向けた更なる「選択と集中」のため国が公募・選定時の計画書は、国費の重点投資と京浜港における国際競争力強化に向けた取組を内容とする
H23.9	「京浜港の総合的な計画」の策定 <ul style="list-style-type: none">・「京浜港共同ビジョン」で提示した目指すべき将来像を具体化・三港が今後策定する港湾計画の基本となるもの
H23.9	国際戦略総合特区へ申請 <ul style="list-style-type: none">・成長戦略実現ための突破口である特区制度を活用し、国際コンテナ戦略港湾「京浜港」の国際競争力強化の実現を確実なものとする

京浜港について



東京港

- 定期航路(コンテナ船)
 - ・欧米基幹航路、中国アジア航路が集積
 - ・国内主要港との定期航路ネットワークが充実
- 主要取扱品目
 - ・雑貨、食料品、紙類、OA機器など
 - ・首都圏で消費される輸入貨物が多い
- 物流拠点・倉庫等
 - ・都内倉庫面積の大半が、臨海部に集中
 - ・主要都市との幹線道路が充実

I 京浜港について



○ 定期航路(コンテナ船)

- 東南アジア航路が就航

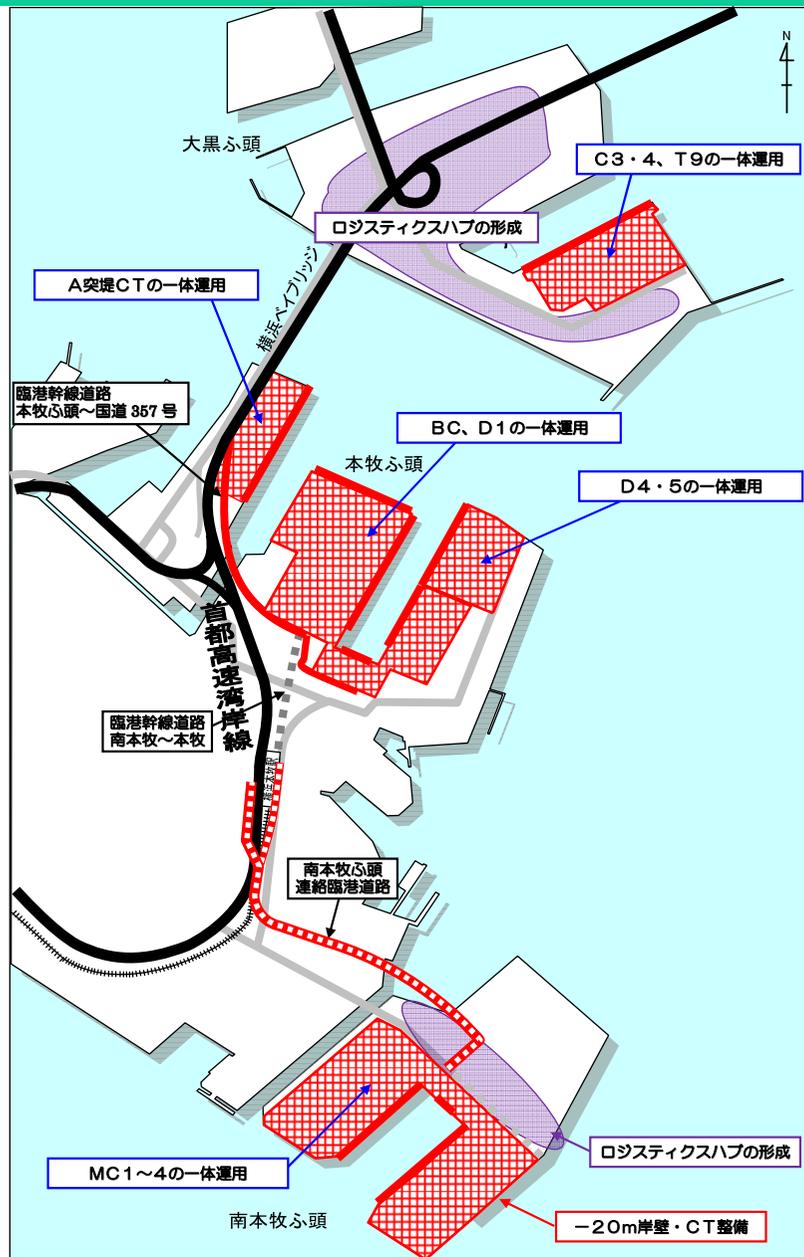
○ 主要取扱品目

- 原油、LNG、鉄鉱石、完成自動車など
- エネルギー系貨物の輸入が多い

○ 物流拠点・倉庫等

- コンテナターミナル背後に物流拠点を形成
- 東扇島に冷凍・冷蔵倉庫群が集積

京浜港について



横浜港

- 定期航路(コンテナ船)
 - ・欧米基幹航路、中国アジア航路が集積
 - ・国内主要港との定期航路ネットワーク
 - ・豪州、中南米等世界各地を結ぶ航路網
- 主要取扱品目
 - ・完成自動車、自動車部品、産業機械
 - ・輸出入が均衡
- 物流拠点・倉庫等
 - ・背後地に多品種の倉庫事業者が集積
- 大規模コンテナターミナルの整備
 - ・南本牧ふ頭に水深-20mのMC3ターミナルを整備中

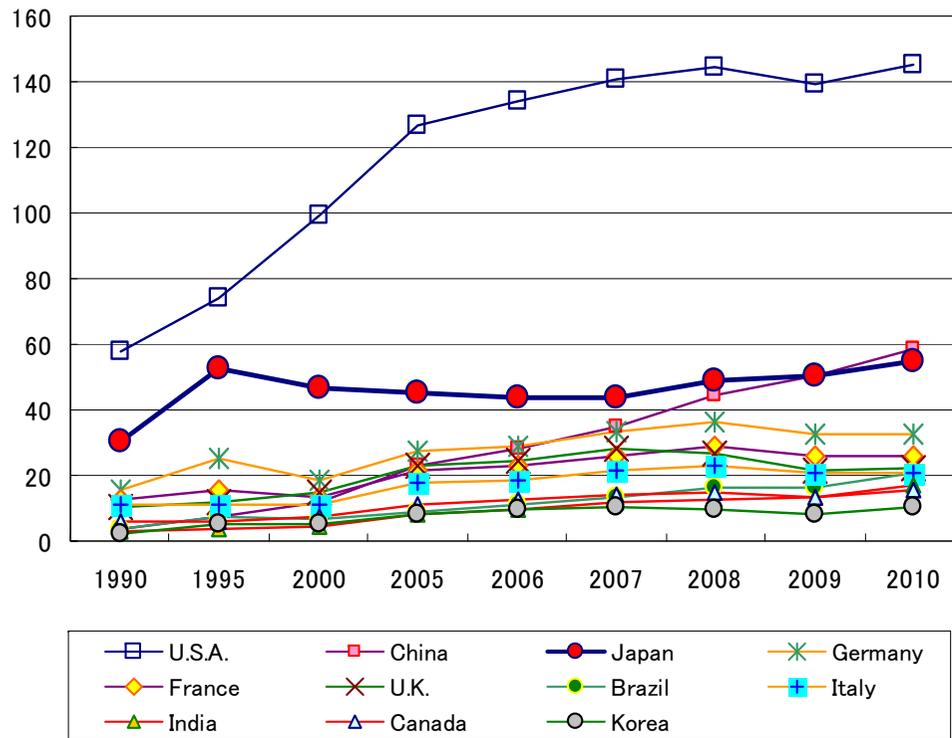
II 京浜港を取り巻く状況

II 京浜港を取り巻く状況

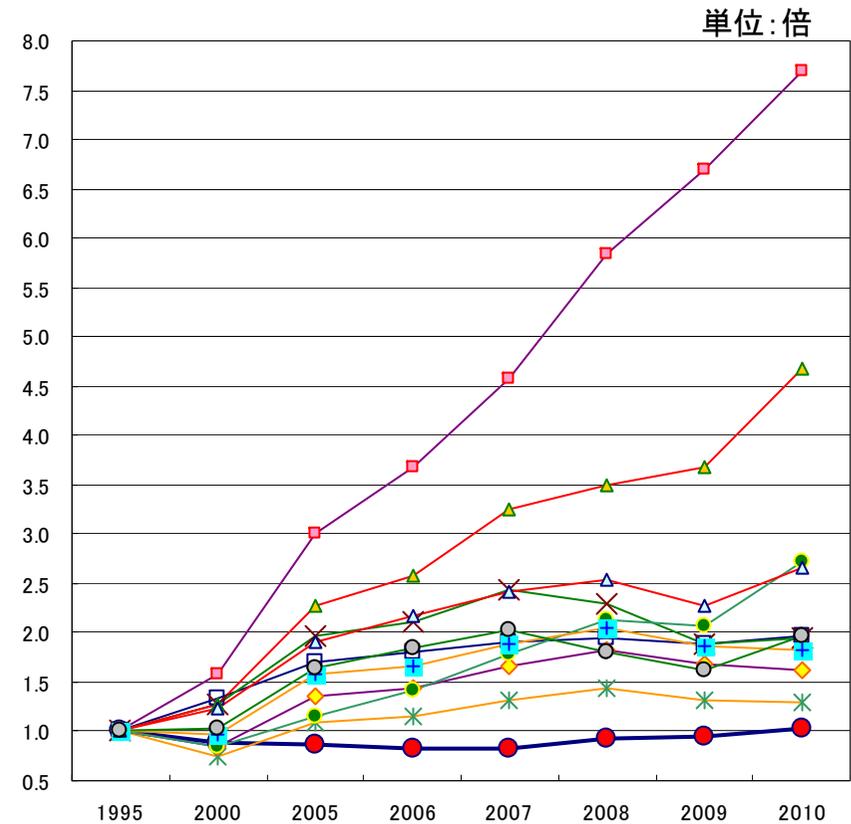
世界経済における日本の存在の低下

⇒先進国の中でも特に低い成長率

主要国のGDP(千億USD)



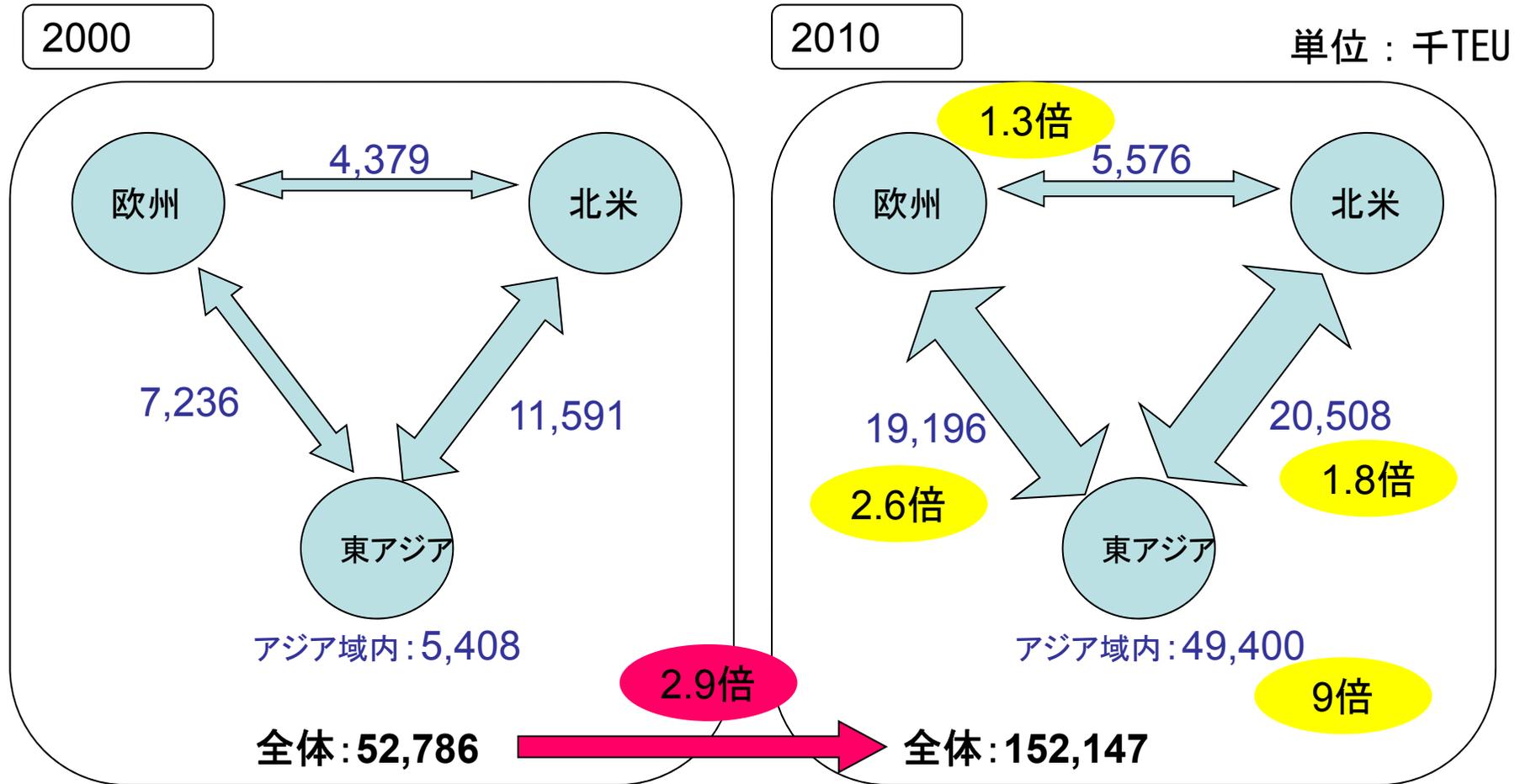
主要国のGDP(1995年比)



資料)国際貿易投資研究所「国際比較統計データベース」、
UNCTAD HANDBOOK OF STATISTICS 2011より作成

II 京浜港を取り巻く状況

アジアを中心に拡大する海上コンテナ輸送
 ⇒全世界で3倍に、アジア域内では9倍に

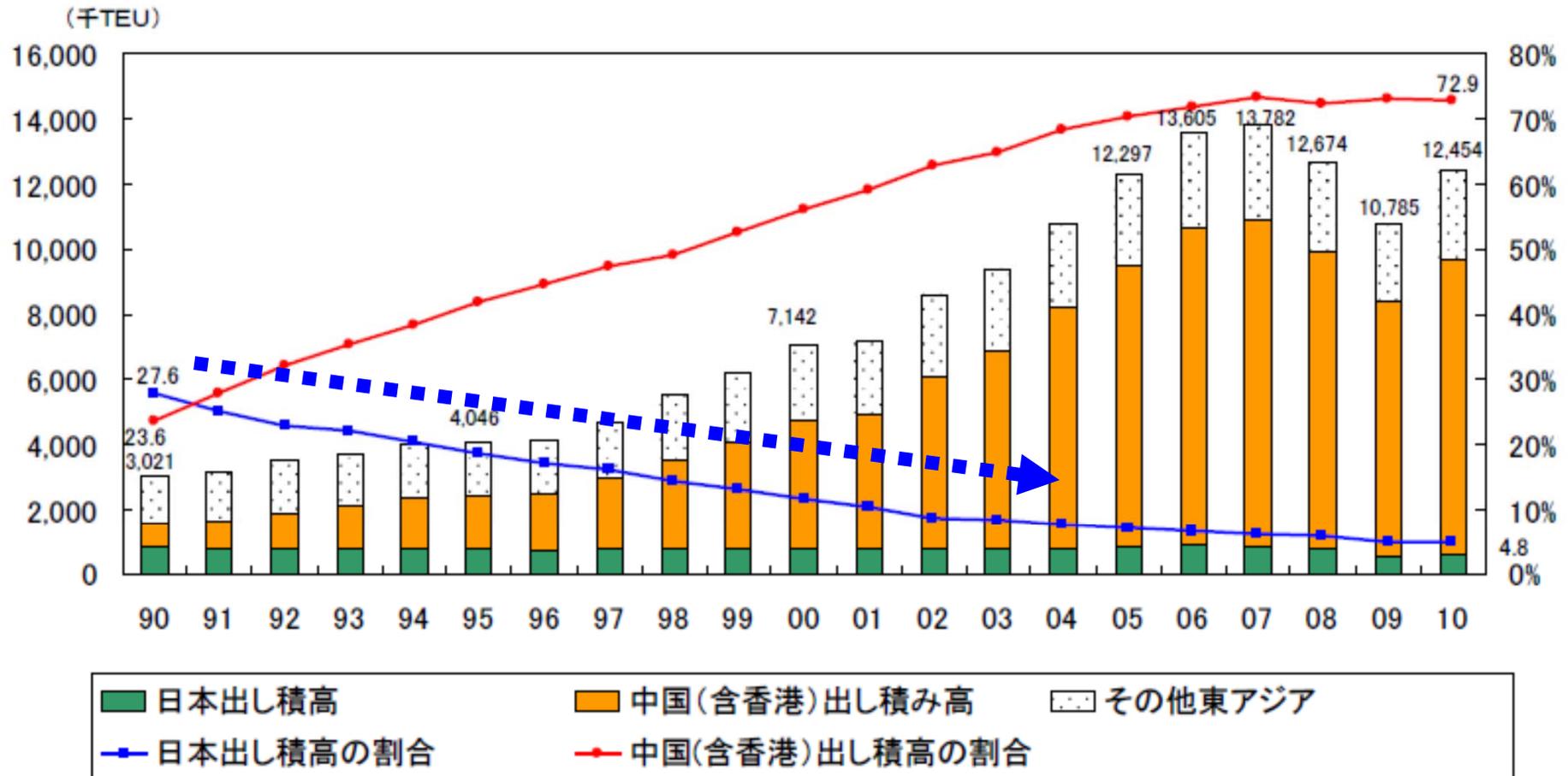


資料)「定航海運の現状」商船三井営業調査室、「世界のコンテナ船隊および就航状況」日本郵船株より作成

II 京浜港を取り巻く状況

東アジア→米国コンテナ荷動量の推移

⇒日本出し貨物の割合は27.6%から4.8%に

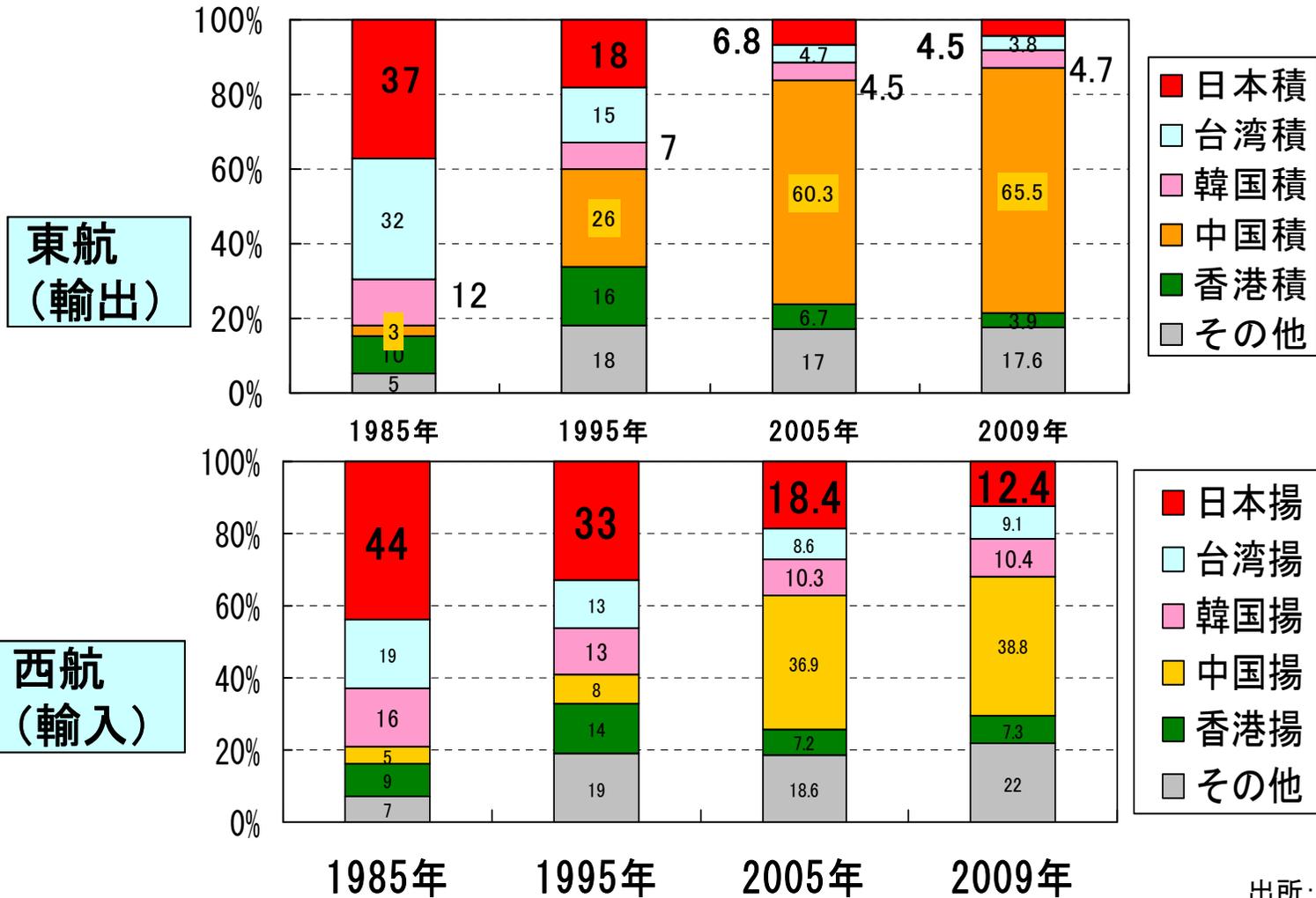


出所：日本郵船世界のコンテナ船隊及び就航状況2011年版

II 京浜港を取り巻く状況

アジア/北米航路における国別揚積比率の推移

韓国国内発着貨物個数は、日本と同等である



II 京浜港を取り巻く状況

我が国港湾のコンテナ取扱量の相対的な地位の低下

※単位:万TEU

国内発着貨物が、日本と同等の韓国釜山港が、東アジアのハブ港となっている

1980年		
順位	港湾名	個数
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	83
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
12	横浜	72
18	東京	63
		135

2000年		
順位	港湾名	個数
1	香港	1,810
2	シンガポール	1,704
3	釜山	754
4	高雄	743
5	ロッテルダム	628
6	上海	562
7	ロサンゼルス	488
8	ロングビーチ	460
9	ハンブルク	425
10	アントワープ	409
15	東京	290
20	横浜	232
		522

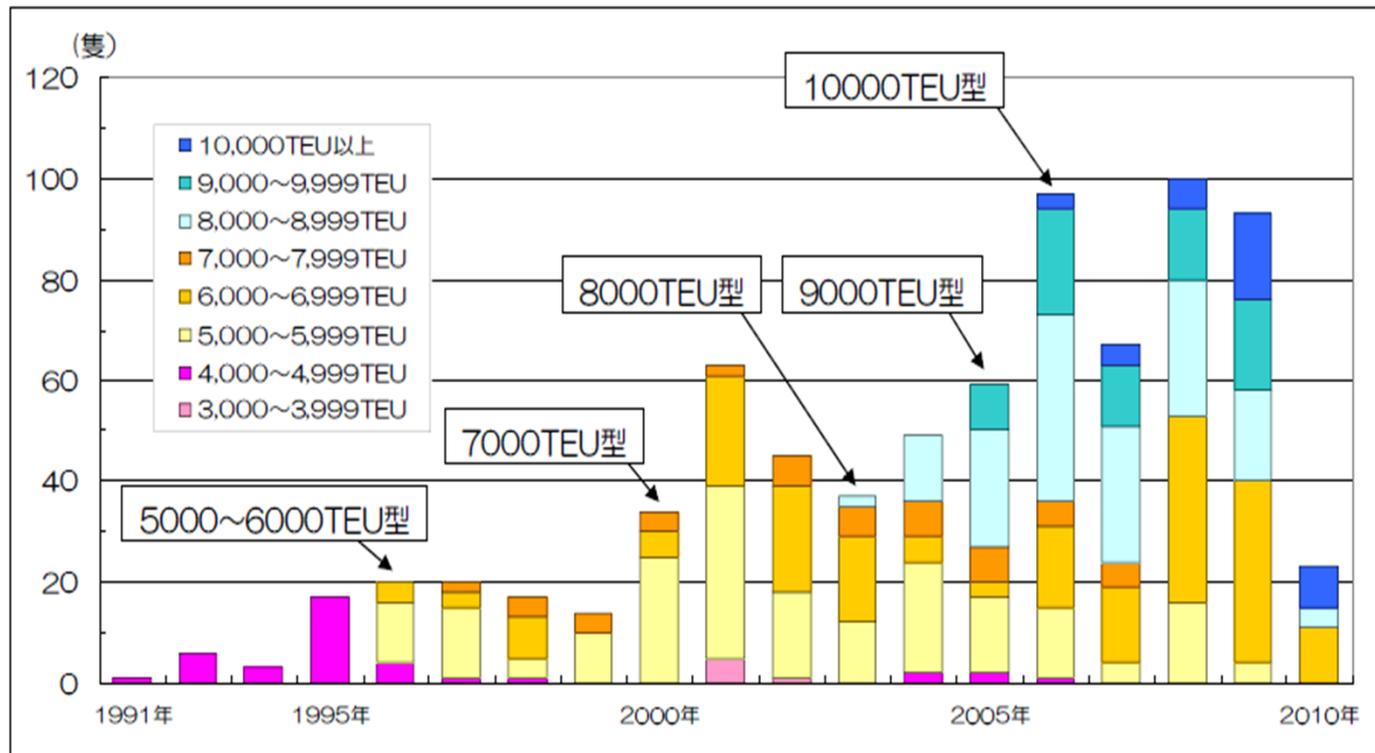
2010年		
順位	港湾名	個数
1	上海	2,907
2	シンガポール	2,843
3	香港	2,353
4	深圳	2,251
5	釜山	1,416
6	寧波	1,314
7	広州	1,255
8	青島	1,201
9	ドバイ	1,160
10	ロッテルダム	1,115
27	東京	420
36	横浜	328
		748

II 京浜港を取り巻く状況

基幹航路寄港数減少の要因

- ・日本発着貨物量シェアの低下
- ・基幹航路を運航する船会社による運航効率化
(規模の経済の追求、貨物量増大に合わせた船舶の大型化、寄港地の集約)

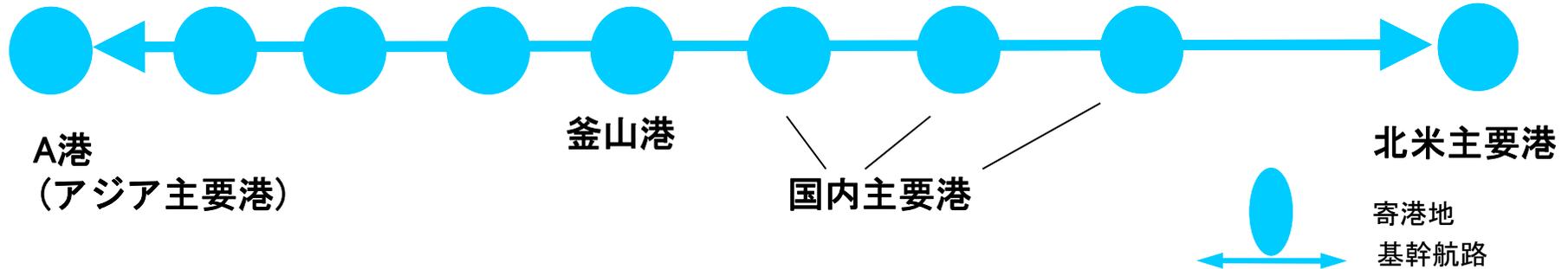
大型コンテナ船の発注状況



II 京浜港を取り巻く状況

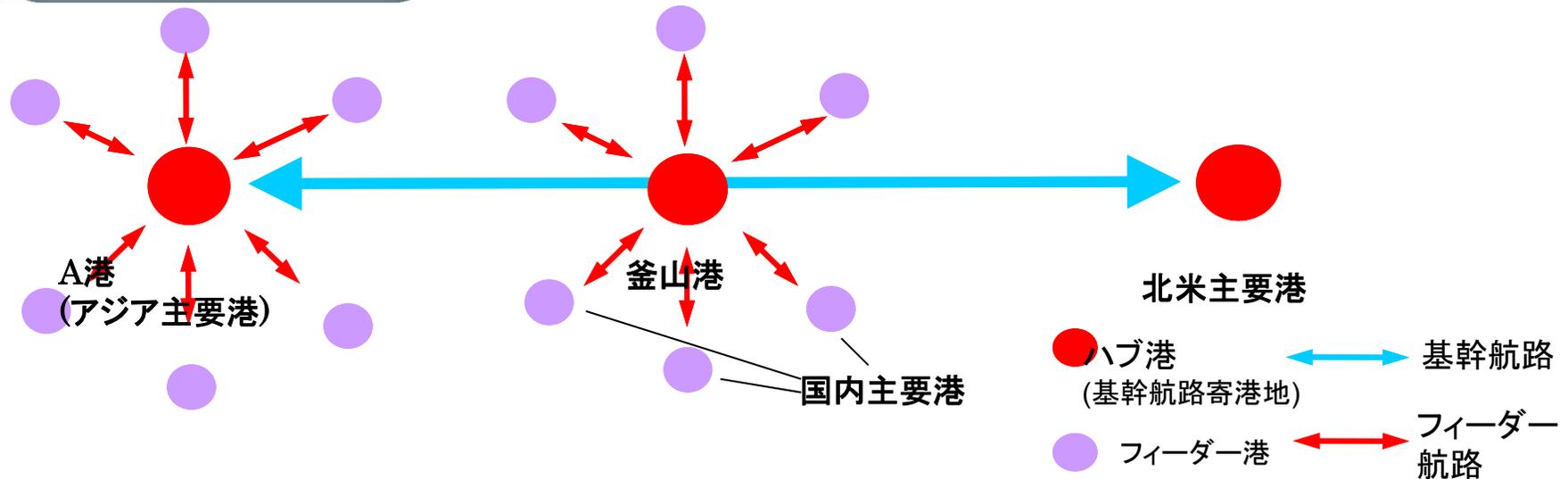
寄港地集約のイメージ

各港寄港の場合



ハブ&スポーク

主要港もフィーダーポートに転落の恐れ



II 京浜港を取り巻く状況

(参考)釜山港における国家的支援

国内貨物が日本と同等の韓国釜山港が、国を挙げてのバックアップにより、東アジアのハブ港となっている

【釜山港湾公社への支援】

国による財政支援

【土地】

- ・国が現物出資
(国策として集中整備)

【固定資産課税(土地)】

- ・国税免除
- ・地方税**0.2%**

【その他の課税】

- ・取得税免除
- ・登録税 //
- ・都市計画税**50%減免**
- ・共同施設税 //
- ・財産税 //

【釜山の物流拠点づくり】

特区による外国荷主企業誘致策

開発エリア:

- ・CT北側背後地:170万 m^2
- ・CT南側背後地:142万 m^2
- ・ウンドン(熊東)団地:476万 m^2

賃貸料:516ウォン(約36円)/ m^2 /年

(1ウォン=0.07円)

外国企業誘致への各種優遇措置:

- ・法人税、所得税、取得税、登録税、財産税、総合土地税
3年間免除、以後2年間 50%減免
- ・無関税、付加価値税減免、酒税・住民税など免除

韓国のコンテナ貨物のうち、釜山港取扱いは75%と集中

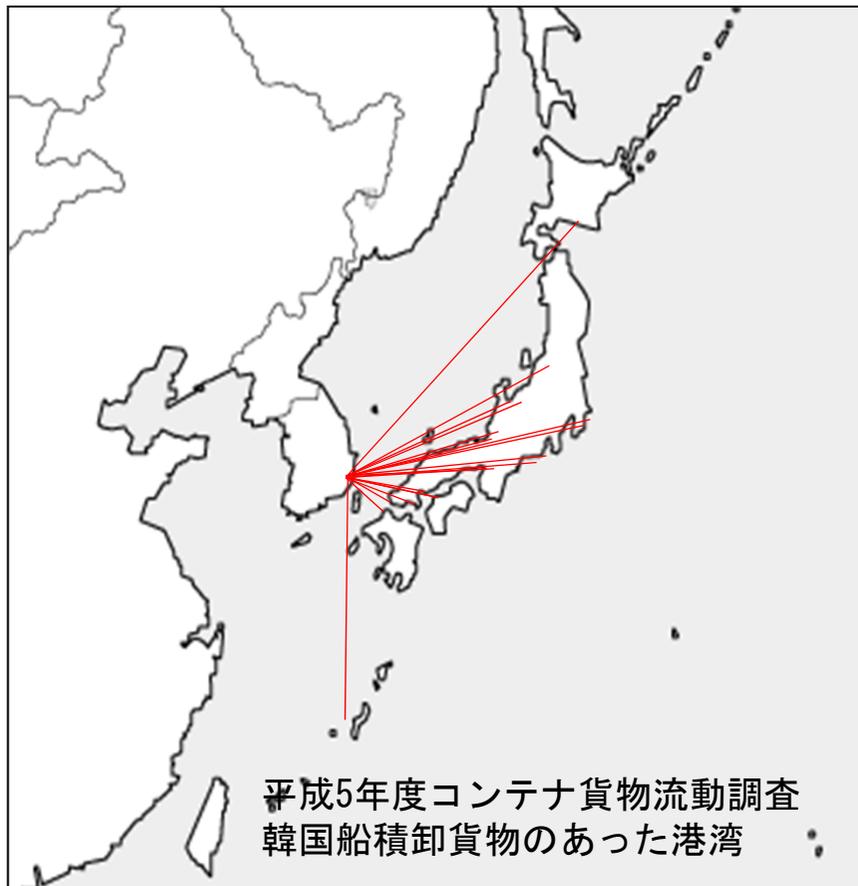
II 京浜港を取り巻く状況

地方港の整備とフィーダーポート化

外貿コンテナ貨物取扱港湾数

:平成5年度時点→25港

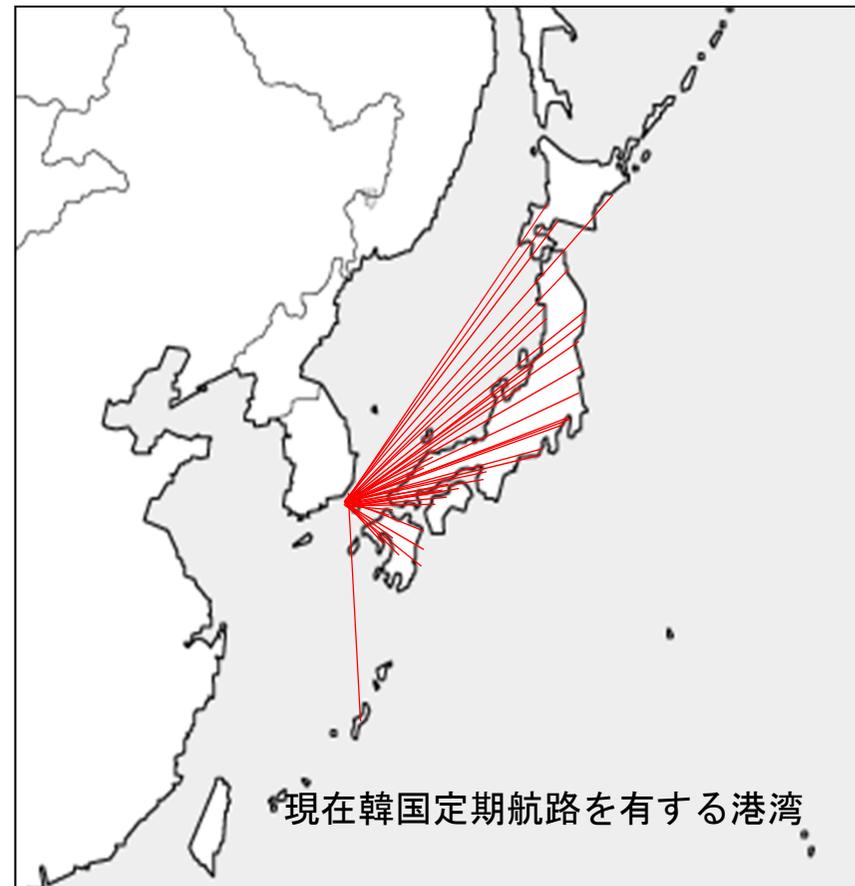
うち韓国航路が寄港する港湾 20港



外貿コンテナ貨物取扱港湾数

:現在→65港

うち韓国航路が寄港する港湾 60港



II 京浜港を取り巻く状況

貨物流出の要因 ⇒ 割高な京浜港経由ルート

苫小牧港⇒ロスアンゼルス/ロングビーチ港



釜山フィーダー	約340千円	17~19日
京浜フィーダー	約417千円	11~15日

新潟港⇒ロスアンゼルス/ロングビーチ港



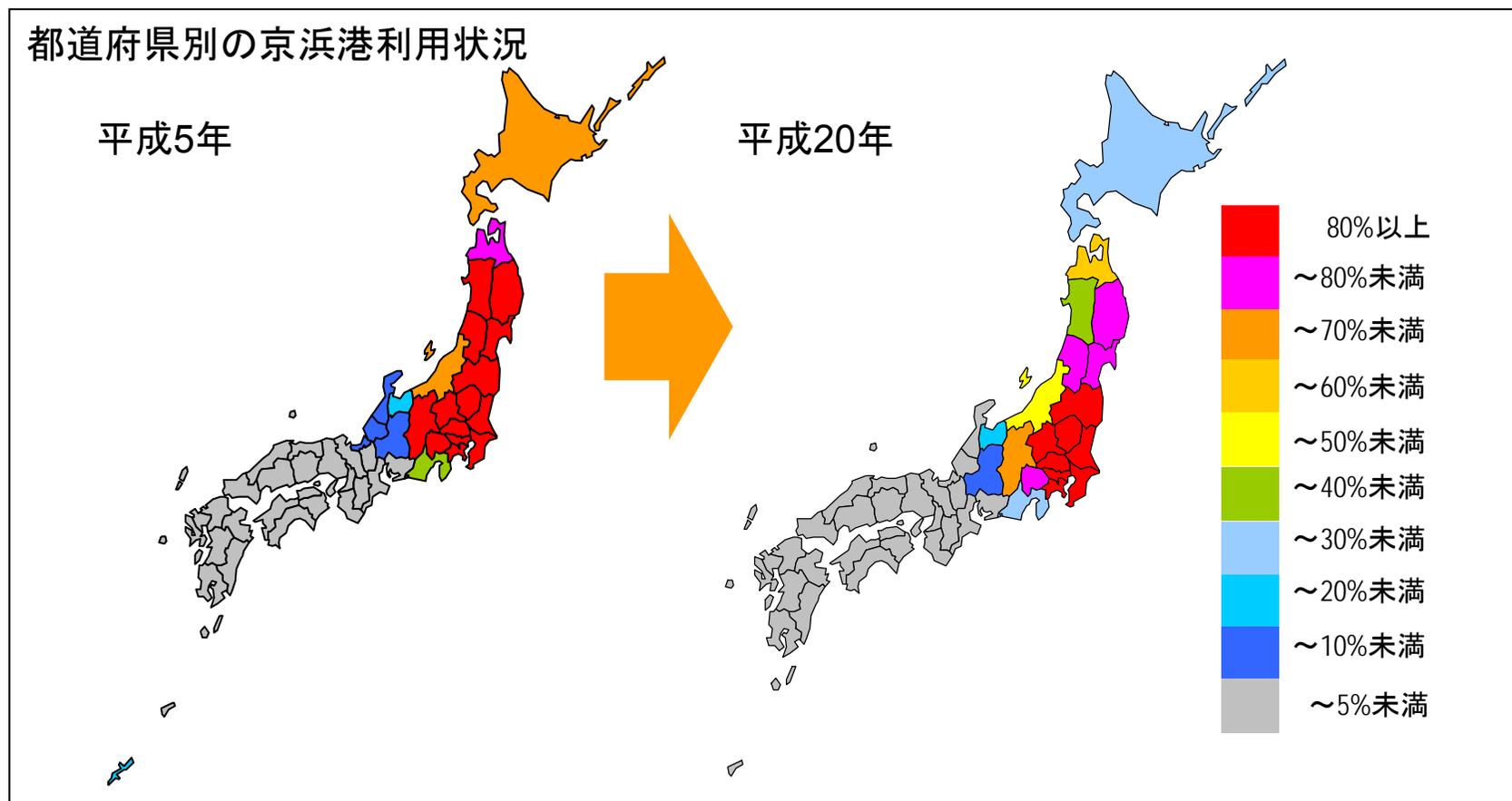
釜山フィーダー	約368千円	16~18日
京浜フィーダー	約410千円	11~14日

出所：京浜港共同ビジョン資料

II 京浜港を取り巻く状況

国内貨物の流出の現状

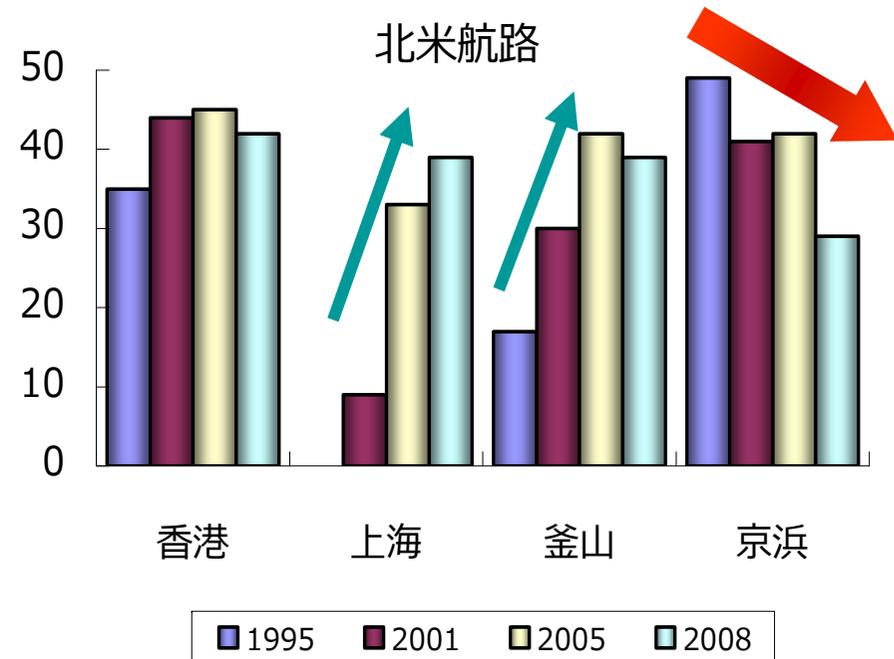
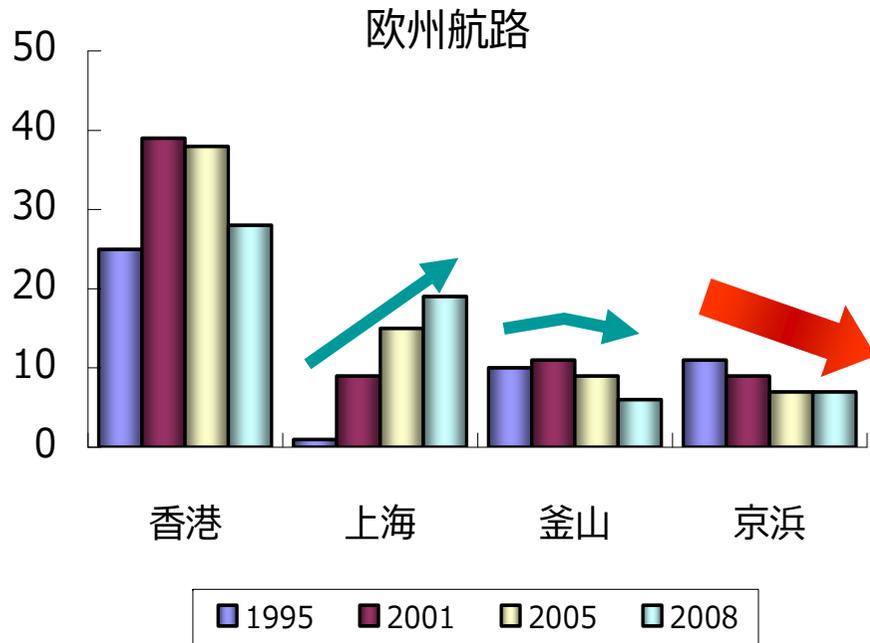
⇒東日本地域の京浜港利用貨物のシェアの低下



II 京浜港を取り巻く状況

京浜港における基幹航路寄港数の推移

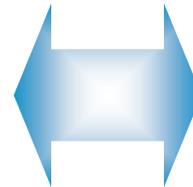
⇒東アジアでの貨物量シェアの低下から基幹航路の減少



週当たりの航路数
出所：国際輸送ハンドブックより

アジア主要港の基幹航路寄港便数

増加または横ばい



京浜港の基幹航路寄港便数

減少

注： 基幹航路は欧州・北米航路

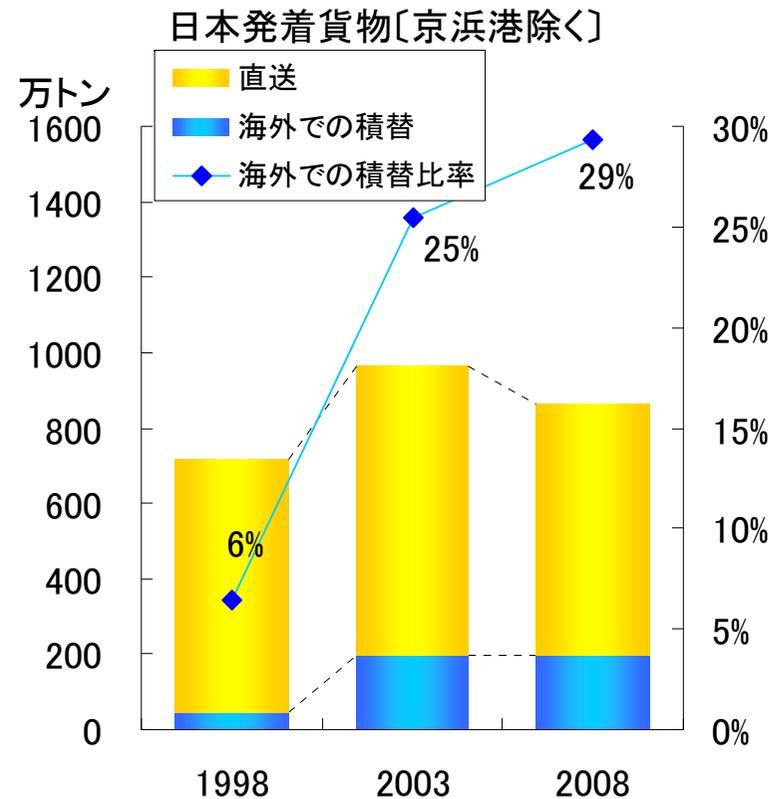
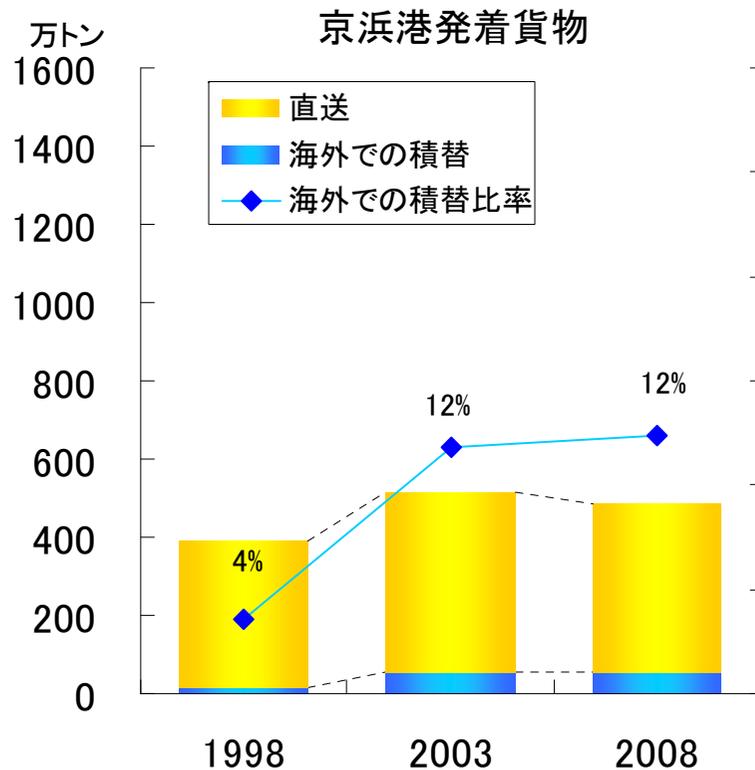
II 京浜港を取り巻く状況

海外トランシップ率(目的港までの間に積替えをしている率)の推移

○日本全体で海外トランシップ率が上昇している。

○京浜港でも上昇

⇒海外との輸出入に、余分な時間・コストが発生



注: 海外トランシップ率 = 積替貨物量 / (直送貨物量 + 積替貨物量)

日本発着のコンテナ貨物のうちアジア等の主要港で積み替えられて諸外国へまたは諸外国から輸送される貨物の率

II 京浜港を取り巻く状況

まとめ：基幹航路の減少要因とその影響

- 世界経済における日本の相対的な地位の低下
 - ・ 国際海上輸送における我が国発着貨物のシェア低下
 - ・ 我が国産業の海外移転による貨物量の減少
- アジア諸港の躍進
 - ・ 釜山港等への貨物流出
- 基幹航路を運航する船会社による経営合理化
 - ・ コンテナ船大型化
 - ・ 寄港地集約化

我が国への基幹航路の寄港数の減少（フィーダーポート化）

海外トランシップ港での積替等によるコスト増、貨物の傷み等の懸念、定時性の低下

①国内企業の海外流出、②国内雇用力の低下、③消費財の価格上昇

III 京浜港の課題と解決に向けた取組

III 京浜港の課題と解決に向けた取組

京浜港の課題

コンテナ船の大型化と寄港地集約に対して、貨物集約とコスト低減が不可欠！

1 集荷力が不足

- ・国内貨物が釜山港等に流出 …… 内航、鉄道、トラック等の競争力不足
地方港の整備
- ・国際積替え貨物の扱い低迷 …… 港湾利用コストが割高

2 船舶の大型化に対応した施設整備負担増

- ・整備費負担増 ⇒ 港湾利用コスト増
(韓国:国策港湾としてスピード整備)

3 各種規制による非効率性、コスト増

- ・割高な入出港費用(厳しい強制水先制度)
- ・45fコンテナの国内輸送規制、ターミナル車両のふ頭内走行規制

III 京浜港の課題と解決に向けた取組

京浜港の課題解決に向けて

基幹航路の維持・拡大[最重要命題]

国の取組



京浜港の取組

集荷力の強化

- コスト低減、輸送効率化、コンテナ船大型化の対応した先進的な施設整備等による集荷力の強化

京浜港の一体化

- スケールメリットを最大限に発揮するため、合理的な機能配置や三港間輸送の活性化による高効率化

戦略的な港湾運営

- 民間の資金・ノウハウを活かした港湾経営と運営主体の経営基盤強化による体制強化

災害等リスクに強い港

- 災害時の国際物流機能維持
- ユーザーにとって使いやすい安心、安全な港の実現

我が国産業の
国際競争力強化

成長するアジア市場へのアクセス向上
による新たなビジネスチャンスの創出

京浜港のさらなる進化が日本を新たな成長へと導く

III 京浜港の課題と解決に向けた取組（1）集荷力の強化

強制水先制度の規制緩和によるコスト低減

現状・課題

- * 水先制度…「水先区」では一定基準以上の大型船の運航に水先人(パイロット)を乗船させ、安全を確保しなくてはならない。
 - * 我が国主要港においては、1万トン以上が対象となるが、横浜川崎区は3千トン以上が対象とされており、厳しい規制となっている。
- ⇒横浜港を利用する3,000~9,999トンクラスの外航コンテナ船は42%にのぼり、他港利用と比較して寄港コストが大幅に増加（日中・日韓航路のほとんどはこのクラスに属す）

国への要請

- * 横浜川崎区の強制水先基準を1万トン以上の船舶へと引き上げ(緩和)
- * 水先法第35条に基づくPEC制度(一定の回数航海実歴を有する船長に対し、当該港または水域において強制水先の義務を免除する制度)における日本語能力の審査を廃止する。

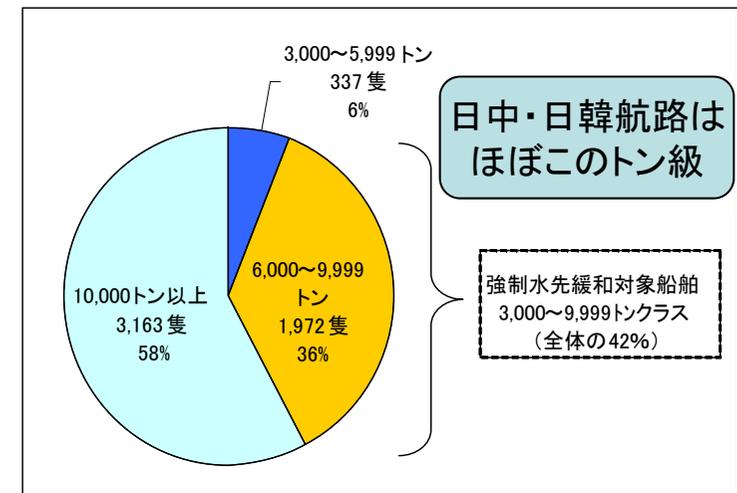
⇒京浜港のハブ化へ向けた、フィーダー航路のコスト低減へ

■ 主要水先区の強制水先基準

水域の名称	強制水先基準
東京湾区	10,000トン以上
横浜川崎区	3,000トン以上
伊勢三河湾区	10,000トン以上
大阪湾区	10,000トン以上
備讃瀬戸区	10,000トン以上
来島区	10,000トン以上
関門区	10,000トン以上※

※入出港船:3,000トン以上

■ 外航フルコンテナ船のトン数別割合(横浜港)



III 京浜港の課題と解決に向けた取組（1）集荷力の強化

内航コンテナ船の固定資産税の軽減や 内航コンテナ船の運航に使用される石油石炭税の免除

現状・課題

- * 内航コンテナ船の固定資産税は外航船と比較して割高
【内航】課税標準1/2 【外航】課税標準1/6～1/10
- * 内航コンテナ船に使用される燃料油（C重油）は石油石炭税が課税されるが、外航船は免税油（ボンド油）の使用が可能
【税率】2,040円/キロリットル

⇒外航航路と比較し、内航コンテナ航路が割高となる。

国への要請

- * 京浜港を利用する内航コンテナ船に係る固定資産税についての、外航船と同等の軽減措置
- * 京浜港を利用する内航コンテナ船の運航に使用する燃料油の石油石炭税の免除

⇒内航フィーダーの競争力強化へ

III 京浜港の課題と解決に向けた取組（1）集荷力の強化

効率的な貨物取扱によるコスト低減：45フィートコンテナ輸送の実現

現状・課題

- * 海外主要国では、40フィートコンテナより27%積載効率の高い45フィートが使用されているが、我が国では道路法の制限により公道が走行できない
- * 米国－中国間において45フィートコンテナの利用が拡大
⇒海外の荷主と比較して、国内の荷主の物流コストが割高



国への要請

- * 道路法に基づく特殊車両通行許可申請における特例措置を適用し、45フィートコンテナ輸送の実現を図る。
(現在、宮城県では構造改革特区により45フィートコンテナ輸送が実現されている。)
- * 特例措置の対象としては、ふ頭内及び京浜三港間の道路をはじめ、港湾エリア外の荷主の工場・物流施設と京浜港との区間を含めたエリア。

⇒京浜港を利用する荷主の物流コスト低減、国際競争力の強化へ

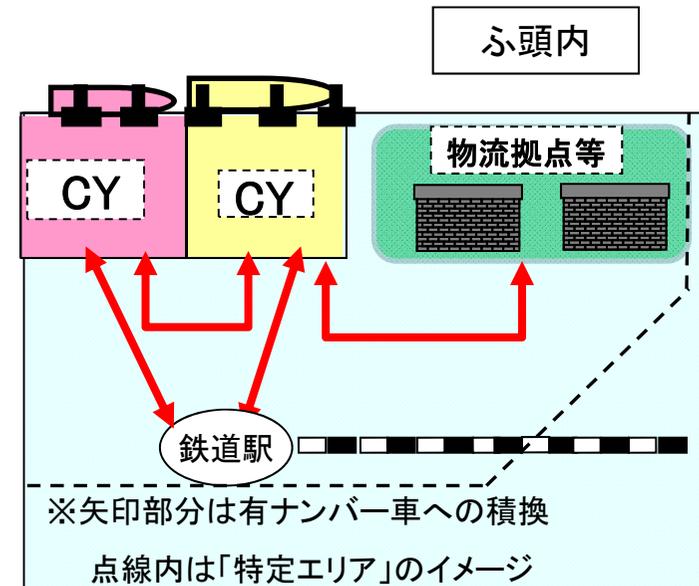
⇒宮城県と連携した45フィートコンテナ輸送ニーズへの対応、内航フィーダーの活性化へ

Ⅲ 京浜港の課題と解決に向けた取組（１）集荷力の強化

効率的な貨物取扱によるコスト低減：
ふ頭内道路における無ナンバー車両の通行の特例とエリア内物流高度化支援

現状・課題

- * ふ頭内道路(ターミナル外)は、一般車両の立入が制限されているが、道路運送法上の「道路」となり、走行車両のナンバー取得が義務付け。
⇒ふ頭内の短距離の輸送についても有ナンバーシャーシや仮ナンバー装着への積替えが生じ、輸送コストが発生
- * 物流の高度化に向けた取組を支援するため、土地使用料減免等の取組を進めているが、アジア主要港に比する一層の支援が必要。



国への要請

- * ふ頭内道路の中で、ターミナル間やターミナルと鉄道駅など、あらかじめ限定した道路について、道路運送車両法の適用を除外し、コンテナターミナル内で使用されている無ナンバーシャーシによるコンテナ輸送や、輸出完成自動車貨物等の岸壁側への自走を可能とする。
- * 将来的には、上記措置を講じた上で、特定エリア内に立地している物流施設への税負担の軽減、高度化等支援のための国費による戦略港湾交付金の創設。

⇒CYや物流拠点等の一体的な運営を促進し、輸送効率向上によるコスト低減や鉄道輸送の活性化
⇒特定エリア内における税負担軽減や交付金創設と併せて、総合的なコスト低減へ

III 京浜港の課題と解決に向けた取組（1）集荷力の強化

基幹航路の維持・拡大に向けた船舶大型化に対応した施設整備

現状・課題

- * 国際コンテナ戦略港湾において、荷役機械(ガントリークレーン; GC)の高規格化により整備費が高騰(地方港における荷役機械(GC)整備費には補助制度有り)
- * 港湾法改正により、国際戦略港湾における施設整備の国負担率は 2/3⇒7/10 へ引き上げ(約3.3%)

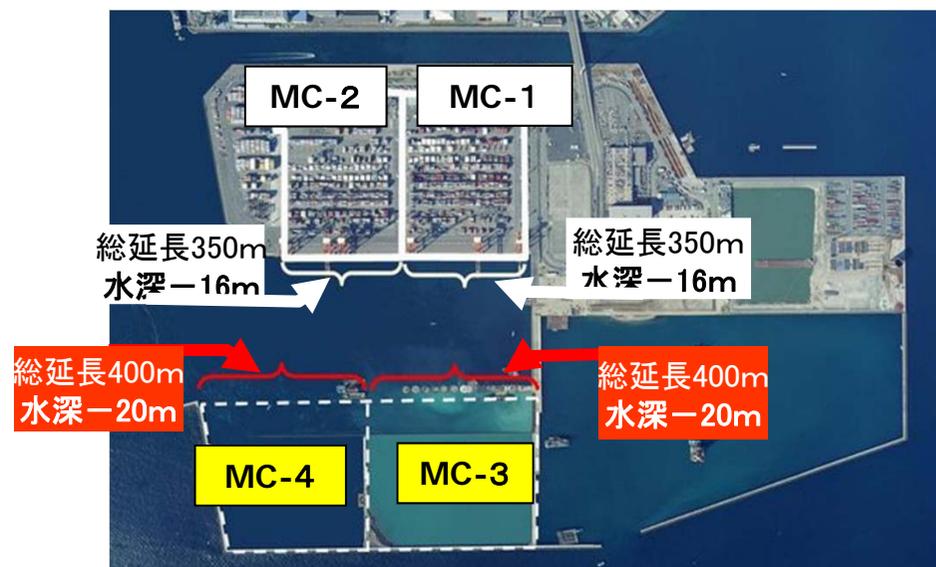
⇒港湾施設の整備費が高額なため、貸付料の低廉化を図ることができない。

国への要請

- * GC整備費への国庫補助導入
- * 岸壁整備に係る国直轄負担率の引き上げ
- * 中防外側C3、臨港道路南北線早期事業化
- * 横浜港南本牧ふ頭MC-3整備推進 など

⇒先進的な施設整備の促進や、整備期間の短縮、ターミナル貸付料の低減を実現へ

■ 横浜港南本牧ふ頭の整備



III 京浜港の課題と解決に向けた取組（2） 戦略的な港湾経営

戦略的かつ柔軟な経営により、ユーザーへの低廉な貸付料の設定

現状・課題

- 港湾法改正により「港湾運営会社制度」が創設されたが、
- * 港湾運営会社となる埠頭会社への税制特例措置が無く、従来の公社制度より税負担が増加する。
 - * 港湾管理者が埠頭会社への不動産等の現物出資に不動産取得税等が課税される。
 - * 埠頭会社の運営（財産処分等）が認可事項（新外貿法）であり、柔軟で機動的な運営を阻害
- ⇒柔軟で戦略的な経営や、ユーザーへの低廉な貸付料の設定ができない。
- * 港湾法改正により国・港湾管理者からの行政財産の貸付制度の創設

国への要請

- * 埠頭会社（新外貿法の指定会社及び港湾法の港湾運営会社）への法人税の減額
- * 港湾管理者からの譲渡資産に係る不動産取得税、登録免許税の軽減措置
- * 新外貿法の指定会社に関する規制緩和
（財産処分や定款変更等に係る規制緩和）
- * 国有港湾施設の低廉な貸付、ユーザーの利便性の配慮

⇒柔軟で戦略的な経営や、低廉な貸付料の設定が可能に

Ⅲ 京浜港の課題と解決に向けた取組（3）京浜港の一体化

京浜港の一体化の実現： 京浜港内の陸上輸送ネットワークの充実

現状・課題

- * 三港間の横持ち輸送を支えている「国道357号」は未整備区間が多い。
市街地の幹線道路の通行による非効率化、首都高速湾岸線利用によるコスト負担等が発生している。【未整備区間】 東京港トンネル、多摩川トンネル、川崎港トンネル等
- * 国道357号については、整備に相当の期間を要することとなる。
- * 国道357号と並行している首都高湾岸線利用は料金負担あり。
(24年1月より首都高速道路の距離別料金制度が導入され、京浜港間料金は低下)

⇒京浜港内の横持ち輸送について、非効率性・コスト増が生じている。

国への提案

- * 国費100%による国道357号の未整備区間の早期整備
- * 国道整備までの間、国費100%での京浜港間の横持ち車両を対象とした首都高速湾岸線の無償化に向けた社会実験の実施

⇒京浜港内の陸上輸送ネットワークの充実を図り、三港の一体化の実現へ

Ⅲ 京浜港の課題と解決に向けた取組（3）京浜港の一体化

京浜港の一体化の実現： 京浜港内の海上輸送ネットワークの充実

現状・課題

- * 京浜三港をはじめとした東京湾内ではコンテナの横持ち輸送が多く発生。
- * 京浜港では、三港を海上で結び、渋滞混雑の解消及び環境負荷低減の効果があるコンテナバージ輸送を促進中。
- * コンテナバージの一層の輸送促進のためには、輸送力の強化が必要であるが、建造費が高額である。

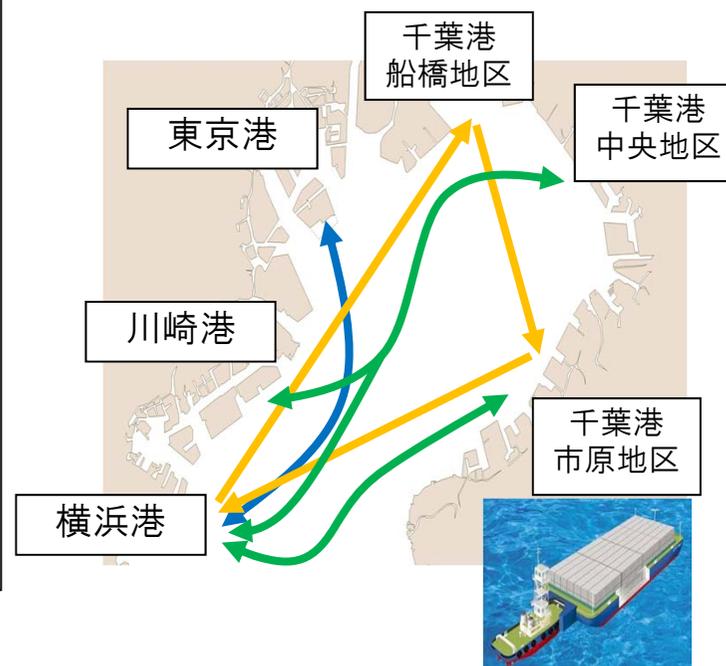
⇒コンテナバージの輸送力の強化、コスト低減を図るべく、
運航に係る原価の圧縮が必要

国への要請

- * コンテナバージの建造費に適用されるエネルギー使用合理化事業者支援制度の補助率の引き上げ、または戦略港湾としての新たな補助制度の創設

⇒東京湾内の海上輸送ネットワークの充実を図り、
三港の一体化の実現及び、関東近県とのアクセス向上へ

東京湾内のコンテナバージ輸送



Ⅲ 京浜港の課題と解決に向けた取組

(4) 災害等リスクに強い港づくり

災害時等における国際物流機能維持に向けた、リスクに強い港づくり

現状・課題

- * 耐震強化岸壁を備えるコンテナターミナルは一部にとどまる。
 - * 荷役機械(GC)についても、災害対応に向けた改良を行う必要があるが事業費が大きい。
 - * 港湾施設の稼動には電力が不可欠であるが、停電時等におけるバックアップ機能が無い。
- ⇒災害時等にコンテナターミナルが機能せず、我が国の物流機能に大きな支障が出る恐れがある

国への要請

- * 岸壁の耐震化の推進
- * 災害への対策を目的とした荷役機械の整備に対する補助
- * 自家発電設備の整備に係る補助制度の創設

⇒我が国の企業が安定したサプライチェーンを構築し、安心して持続的な活動が実施可能

III 京浜港の課題と解決に向けた取組

競争力強化に向けた課題	国への要請
<p>(1) 集荷力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●国内外のコンテナ輸送網の充実 ●低コスト化・高効率化に向けた方策 ●船舶大型化に対応 ●先進的な施設整備 	<ol style="list-style-type: none"> ①水先制度の規制緩和によるコスト低減 ②内航コンテナ船の固定資産税減免及び内航コンテナ船の運航に必要な燃料油の石油石炭税の免除 ③ 45フィートコンテナ輸送の実現 ④ふ頭内道路における無ナンバー車両通行の特例 ⑤荷役機械(GC)整備費への国庫補助導入 ⑥岸壁整備に係る国直轄負担率の引き上げ
<p>(2) 戦略的な港湾経営</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ユーザーへの低廉な貸付料の設定 	<ol style="list-style-type: none"> ①埠頭会社の法人税の減額 ②港湾管理者からの譲渡資産に係る不動産取得税・登録免許税の免除 ③新外貿法の指定会社の運営に関する規制緩和
<p>(3) 京浜港の一体化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●三港間の陸上・海上輸送網の充実 	<ol style="list-style-type: none"> ①コンテナバージ建造に係る国庫負担率の引き上げ ②国道357号の整備促進 ③首都高速湾岸線の無償化に向けた社会実験
<p>(4) 災害等リスクに強い港づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ●国際物流機能維持 	<ol style="list-style-type: none"> ①岸壁の耐震化の推進 ②災害への対策を目的とした荷役機械の整備に対する補助 ③自家発電設備の整備に係る補助制度の創設

京浜港の国際競争力の強化



日本経済を物流面から支え
新たな成長へと導く

現状と目標

我が国の国際物流の危機

- 我が国の輸出入貨物の99.7%は海上輸送により港湾を利用
- アジア諸港の躍進＋地方港から釜山港をハブとした貨物流出
- コンテナ船の大型化による寄港地集約
→我が国港湾が基幹航路からはずれ、フィーダー(支線)港化の危機
→輸送コスト増、物流の不安定化(リードタイム増等)
→国内産業の競争力低下、アジアの成長から取り残される

京浜港の国際競争力強化に向けた取組み

- 三港連携による取組み(H20. 3～)
- 国際コンテナ戦略港湾(H22. 8指定)
→国の成長戦略の柱として取組みを推進

国の支援が必要な取組み

日本経済を物流面から支え新たな成長へ

我が国の産業の国際競争力強化

成長するアジア市場へのアクセス向上による
新たなビジネスチャンスの創出

国際競争力の強化に向けた政策課題と施策展開

政策課題

京浜港が国際競争力を強化し、ハブポート化を実現するには右の4つの政策課題の解決が必要

集荷力の強化

コスト低減、輸送効率化、コンテナ船の大型化への対応した先進的な施設整備等による集荷力の強化

戦略的な港湾経営の推進

民間の資金・ノウハウを活かした港湾経営と、運営主体の経営基盤強化による体制強化

京浜港の一体化の促進

スケールメリットを最大限に発揮するための、合理的な機能配置や三港間輸送の活性化による高効率化

災害等のリスクに強い港づくり

災害時の国際物流機能維持や、企業活動や国民生活を支えるための港湾施設の耐震化や保安対策等

京浜港での取組み

三港連携(H20.3～)

国際コンテナ戦略港湾への選定(H22.8)

世界最大級の水深-20mの南本牧MC3ターミナルの整備

コンテナ貨物集荷策の実施

輸送コスト低減に向けた施設
使用料インセンティブ

被災地との輸送網への支援措置

民間資金・ノウハウを導入した三港の一体的な経営主体の構築
・埠頭公社の民営化
・埠頭会社の経営統合
(H26予定(東京・横浜))

埠頭公社・会社への財政基盤強化策(現物出資、施設使用料減免)

合理的な機能配置など、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」策定

京浜港間を運航するコンテナバージ輸送への支援措置

耐震強化岸壁の整備

福島第一原子力発電所の事故に伴う放射線への対策(貨物の放射線量の測定・証明等)

SOLAS(海上人命安全条約)に基づく保安対策

国の支援による施策展開により課題解決

右の施策を展開することにより、国際競争力の強化を一層強力に推進

税制措置

財政措置

規制緩和

強制水先基準の緩和

内航コンテナ船の固定資産税、燃料油の石油石炭税の軽減

45フィートコンテナの輸送実現

ふ頭内道路の無ナンバー車両通行

荷役機械(GC)整備への国庫補助導入

港湾施設整備の国庫負担率引上げ

港湾運営主体の法人税の特例措置

港湾運営主体への譲渡資産の不動産取得税・登録免許税の軽減

新外資法の指定会社の運営に関する規制緩和

国有港湾施設の低廉な貸付

コンテナバージ建造に係る国庫負担率の引き上げ

国道357号の整備促進

首都高速湾岸線の横持ち車両の無償化に向けた社会実験の実施

岸壁の耐震化の推進

災害への対策を目的とした荷役機械(GC)の改良に対する国庫補助導入

京浜港における自家発電設備の整備又は整備費の補助

国の支援が必要な施策展開の内容

集荷力の強化

規制・制度改革

強制水先基準の緩和

入出港コストの負担を軽減し、集荷力強化を図るための強制水先基準の緩和
・他港と同様に強制水先対象船舶を3千トン以上から1万トン以上へ緩和（横浜川崎区）
・PEC制度（※）における免除要件のうち外国人船長の日本語能力の要件を緩和

※PEC制度…一定の回数の航海実歴を有する船長に対し、当該港または水域において強制水先の義務を免除する制度

各ふ頭内道路における無ナンバー車両の通行の特例

ふ頭内(コンテナターミナル外)での無ナンバー車両の走行を可能とし、ナンバー付き車両への積替えを不要とする、構内輸送の効率化・コスト低減により集荷力強化

45フィートコンテナの輸送の実現

積載効率が高く荷主ニーズが高まっている45fコンテナ輸送の制限を緩和し、京浜港と背後圏を結ぶ高速道路や、首都高湾岸線、国道357号線等の輸送を可能とし、集荷力の強化を図る

税制上の支援措置

内航コンテナ船の固定資産税の軽減及び燃料油に係る石油石炭税の免除

競合する外航船と比較して割高な固定資産税や石油石炭税（外航船は免税油使用可）を軽減し、内航輸送の競争力を強化

財政措置

荷役機械(G/C)整備への国庫補助導入

施設貸付料の原価となる整備費低減を図るため、G/Cの建設・改良を国庫補助の対象に追加、及び国庫負担率の更なる引上げ

港湾施設整備の国庫負担率引上げ

京浜港の一体化の促進

財政措置

国道357号の整備促進

国道357号未整備区間を、地方自治体の財政状況に応じて国費100%による整備促進を行うことによる、三港間のネットワーク強化・横持ち輸送の効率化

首都高速湾岸線の無償化に向けた社会実験の実施

国費100%での首都高速湾岸線の無償化に向けた社会実験の実施による横持ち輸送コストの低減

コンテナバージ建造に係る国庫負担率の引き上げ

エネルギー使用合理化事業者支援制度の補助率引き上げ、または戦略港湾としての新たな補助制度の創設による、東京湾を運航するコンテナバージの輸送力強化・効率化、コスト低減。（現行：省エネ機器の購入費1/3以内を補助）

戦略的な港湾経営の推進

税制上の支援措置

港湾運営主体(新外貿法の指定会社・港湾法の港湾運営会社)に係る法人税の軽減措置

港湾運営主体の経営基盤強化により、施設貸付料の低減を可能とするため、

- ・港湾運営主体が整備する荷役機械等への投資税額控除または特別償却
- ・港湾運営主体の事業に対する所得控除(所得の20%を課税対象から控除)
- ・さらなる競争力強化のため、埠頭公社と同等の特例措置の創設

港湾管理者から港湾運営主体への譲渡資産に係る不動産取得税・登録免許税の軽減措置

港湾管理者からの資産譲渡による支援を効果的に行うための特例措置の創設により、港湾管理者の効果的な財政支援策を可能とする。

規制・制度改革

新外貿法の指定会社の運営に関する規制緩和

柔軟で機動的な事業展開を可能とするため、新外貿法の改正により、重要な財産の処分や定款の変更等の認可事項のうち軽易なものを届出に変更

財政措置

国有港湾施設の低廉な貸付

港湾法改正により創設された国からの行政財産の貸付制度に伴い、国有港湾施設の低廉な貸付

国の成長戦略の柱である 京浜港の国際競争力の強化

災害等のリスクに強い港づくり

財政措置

岸壁の耐震化の推進

災害時等においても我が国の経済活動を安定して支えるための、現在一部にとどまる京浜港の岸壁の耐震化の推進

災害への対策を目的とした荷役機械(GC)の改良に対する国庫補助導入

コンテナターミナルの基幹施設である荷役機械(GC)の耐震化、免震化等の災害対策を早急に行うための国庫補助導入

京浜港における自家発電設備の整備又は整備費の補助

災害による停電時においても、港湾施設の稼動に不可欠な電力を供給するためのバックアップ施設として、京浜港における自家発電設備の整備又は整備費の補助