

# 国際コンテナ戦略港湾 各港提案の骨子

	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州港湾
目標貨物量	2015年 1,050万TEU	2015年 365万TEU	2015年 490万TEU	将来 200万TEU超
目標・位置づけ	・総合港湾としての資質、総合力と革新的取組により、釜山港等に対峙できる国際拠点港湾、航路特性を活かした国際・ハブポートを実現	・伊勢湾背後の次世代産業を含むものづくり産業と中国アジア生産拠点との強い繋がり等を活かし、特区制度の導入等により、釜山と渡り合える国際産業ハブ港を目指す	・西日本の経済・産業と国際物流を支えるゲートポートとして機能拡大 ・釜山港等と対峙できる港湾サービスを確認し、国内ハブ機能再構築	・アジアに向けた新たな港湾物流モデルの構築による「日本海側ゲートウェイづくり」、「日中韓シームレス物流の実現」
コスト低減	・ターミナル貸付料水準の低減・柔軟化 ・優遇策(ボリュームインセンティブ、基幹航路維持・拡大に向けたインセンティブ等)の実施	・公設民営化の推進によるCTの施設使用料の低減 ・IT自動化ターミナルの拡大	・自主的減額、自助努力(遊休資産の売却)、公設民営化推進によるターミナルコスト低減	・戦略的な料金設定のさらなる拡充 ・ターミナル間接続の円滑化 ・陸上輸送等に係る各種規制緩和
広域からの貨物集約	・内航優先岸壁、荷役機械の確保 ・国内各港との連携強化 ・内航フィーダーインセンティブ、大口荷主補助制度等 ・国による内航輸送等への支援(規制緩和、助成等)	・完成自動車ハブ機能を基盤とする内航定期船ネットワークの活用 ・既存鉄道ネットワークの活用 ・高速道路ネットワークの活用によるトラックフィーダー強化	・内航フィーダー船大型化促進に対する支援 ・内航海運暫定措置事業の適用除外 ・集荷が進み消席率の増加に至るまでの事業立上り支援 ・鉄道フィーダー、インランドポートの活用	・長距離基幹航路や国際RORO航路等を活かしたアジアシームレス・グリーン物流拠点として国内広域から貨物集約
戦略的な港湾経営	・京浜三港連携の推進 ・ターミナル再編、グループ化による一体運営の推進	・ターミナル再編の推進 ・コンテナターミナルの一元的な経営の実現 ・一開港化の早期実現	・神戸港PI2期ターミナル等の一体運用の実現 ・一元的な港湾経営の実現	・一部主要ターミナルで民間出資企業による一元管理、運営が実現。これをベースとした拡大を検討 ・日本海側諸港等との連携によるアジアダイレクト航路拡大
「民」の視点からの経営	・横浜港埠頭公社を民営化(2011年度) ・民間からの人材の登用、積極的な民間出資受入	・名古屋港埠頭公社の株式会社化及び2013年度営業開始	・2011年に神戸港・大阪港埠頭公社を株式会社化 ・民間資本と民間人材を積極的に投入	
港湾経営主体の設立	・東京港埠頭株式会社と民営化した横浜港埠頭公社を2014年度に経営統合	・「株式会社化した公社」と各ターミナル経営体による一元的管理運営体制の検討	・2015年に両埠頭株式会社を経営統合し、一元的经营を実現	—
その他	・京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区制度の設置	・付加価値創出型国際トランシップ貨物集約による経済特区(平成の楽市楽座)	・阪神港における「国際コンテナ戦略港湾総合特区」の創設	・産業の集積促進による創貨