

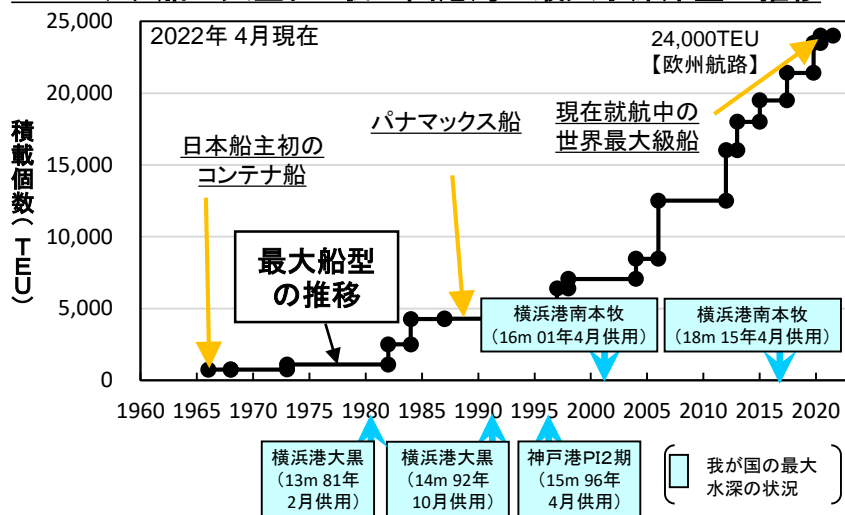
我が国への産業立地等に資する港湾

令和4年10月13日
国土交通省港湾局

国際コンテナ戦略港湾政策の推進

- 近年、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、コンテナ船の更なる大型化や船社間アライアンス再編等に伴う寄港地の絞り込みが進展。
- 国際サプライチェーンの強靱化による我が国産業の競争力強化を図るため、国際基幹航路の維持・拡大の必要性が更に高まっている。
- 国際戦略港湾へ貨物を集める「集貨」、港湾背後への産業集積による「創貨」、そしてコストや利便性の面での「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推進。「競争力強化」としては、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現等に取り組む。

■コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



■国際コンテナ戦略港湾の取り組み

集貨

(事例)国際フィーダー網の拡大
・神戸港、敦賀港、舞鶴港、境港航路 (R3.11運航開始、R4.1より寄港地に舞鶴港追加)

創貨

横浜港(南本牧ふ頭)

神戸港(六甲アイランド)

(事例)神戸港、横浜港において物流施設を整備

競争力強化

本牧ふ頭

南本牧ふ頭

新本牧ふ頭

横浜港(イメージ) (横浜市提供資料)

(事例)ハードの整備:横浜港

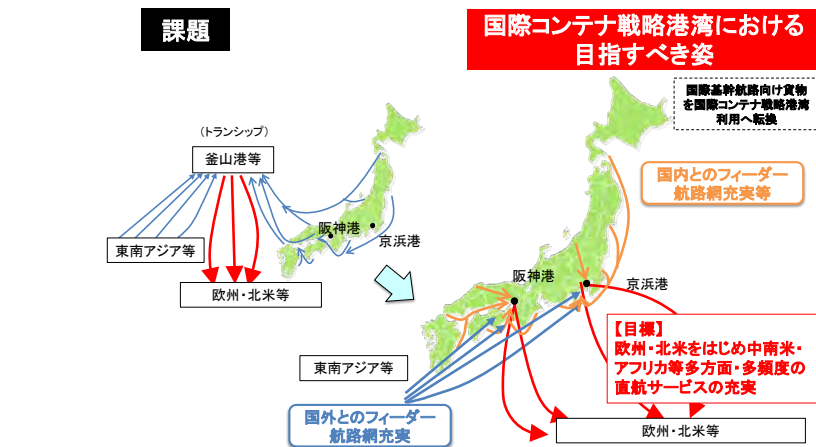
	京浜港	阪神港	釜山港	上海港	シンガポール港
16m以深のコンテナバース数	8	7	27	23	32
うち水深18m級	2	0	5	7	15

■ヒトを支援するAIターミナル

- ①AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化
- ②遠隔RTG(※)による処理能力の最大化とオペレーター労働環境の改善
- ③新・港湾情報システム「CONPAS」によるゲート前車両の平準化・処理迅速化
- ④コンテナダメージチェック支援システムの開発
- ⑤外来トレーラーの自動化
- ⑥熟練技能者の荷役操作の暗黙知の継承
- ⑦荷役機械の作動データの蓄積・分析による故障の予兆の事前把握

※RTG:タイヤ式門型クレーン(Rubber Tired Gantry crane)

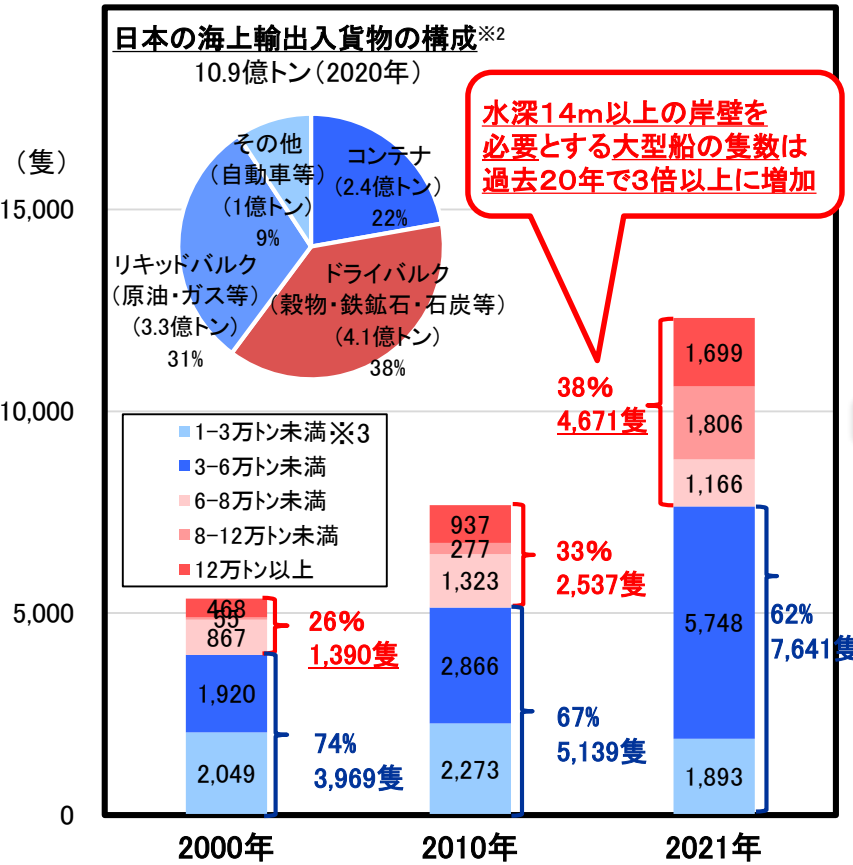
■国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿



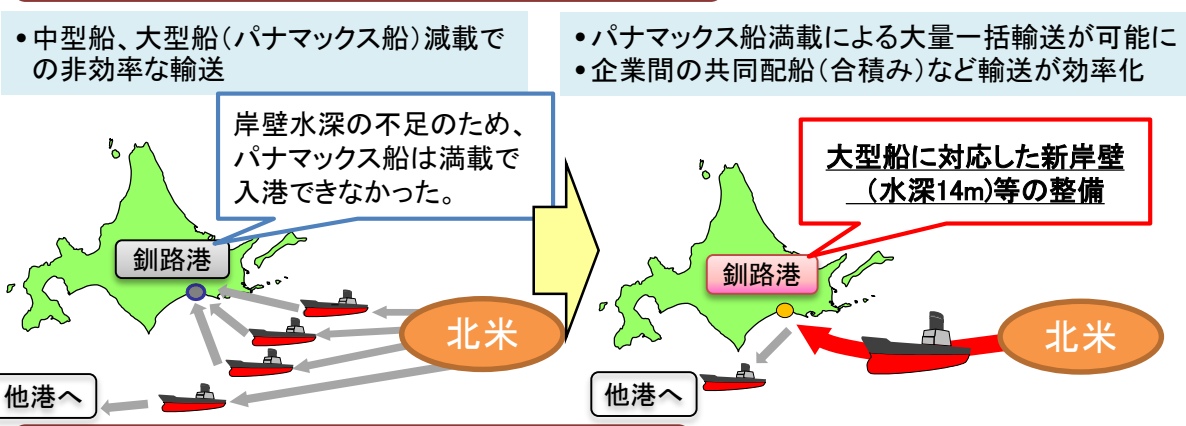
国際バルク戦略港湾政策

○日本の海上輸送の約4割を占めるバルク貨物を輸送する船舶の大型化が進展しており、大型船が入港できる岸壁等の整備に加えて、企業間連携による共同輸送を実現することで、海上輸送コスト削減を目指し、飛躍的な生産性の向上を図る。
 ○公共投資による産業インフラの機能強化を図ると共に、これに合わせた民間投資を活性化させ、経済の好循環に繋げる。

世界のばら積み船の隻数・船型※1



企業間連携による共同輸送の実現(釧路港の例)



港湾整備による民間投資の誘発(釧路港の例)

- 民間事業者によるサイロの増設
- 新たな飼料工場の進出
- 民間事業者によるサイロ等の増設
- 倉庫の整備
- 荷役機械
- 岸壁(-14m)
- 航路・泊地(-14m)
- 牛舎、搾乳設備等
- 牛舎増設
- 牛舎等新設
- 乳製品工場建設

釧路港西港区 第2埠頭

港湾整備に伴う民間投資の誘発

- ・釧路港港内で131億円※
- ・背後圏において91億円※

※民間投資額は、新聞報道等より
 国土交通省港湾局作成(2022年6月時点)

※1 出典:CLARKSON「The Bulk Carrier Register 2021」より国土交通省港湾局作成
 ※2 出典:港湾統計、貿易統計2020を基に国土交通省港湾局作成
 ※3 単位は載貨重量トン(DWT)
 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量