

国際戦略港湾政策の深化と加速

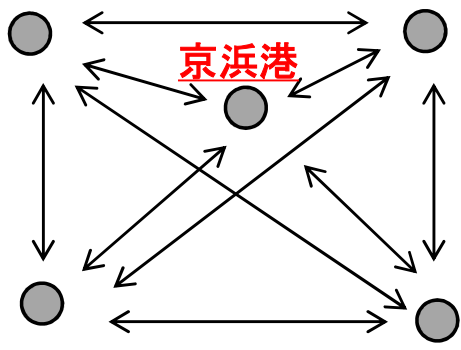
政策目的

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

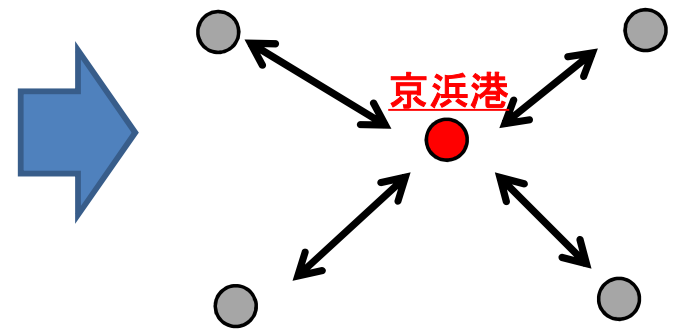
- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大する
- 企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化

⇒ 雇用と所得の維持・創出

○ 出発地と目的地を直接結ぶ場合

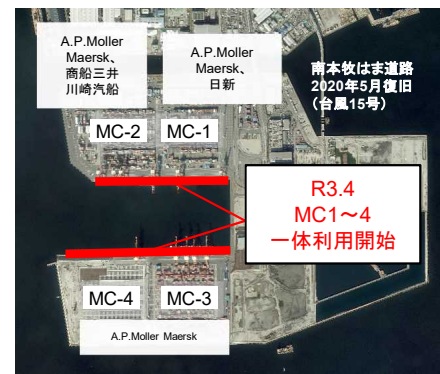


○ ハブシステムによる輸送の効率化



「競争力強化」

- 高規格コンテナターミナルの整備 (国負担)
 - ・水深18mの大水深コンテナターミナルの整備 (横浜港)
 - ・2Mアライアンス、ザ・アライアンスの2大アライアンスによるMC1~MC4の柔軟かつ一体的な利用 (R3. 4~)



写真：横浜川崎国際港湾株式会社

○ 「ヒトを支援するAIターミナル」への支援



- とん税・特別とん税等の入出港コストの軽減 (令和2年10月施行); 56年ぶりの改正

主な施策

「集貨」

○ 国際フィーダー航路網の強化

国際フィーダー航路の寄港便数が
阪神港で4割、京浜港で3割増加



	事業実施前	事業実施後
阪神港	68便 (2014. 4時点)	95便 (2019. 10時点)
京浜港	39便 (2016. 3時点)	51便 (2020. 1時点)

国内最大内航コンテナ船 (670TEU型) も新造され、船舶も大型化。

「創貨」

○ 物流施設の整備 (無利子貸付) ＜横浜港4件、神戸港2件＞

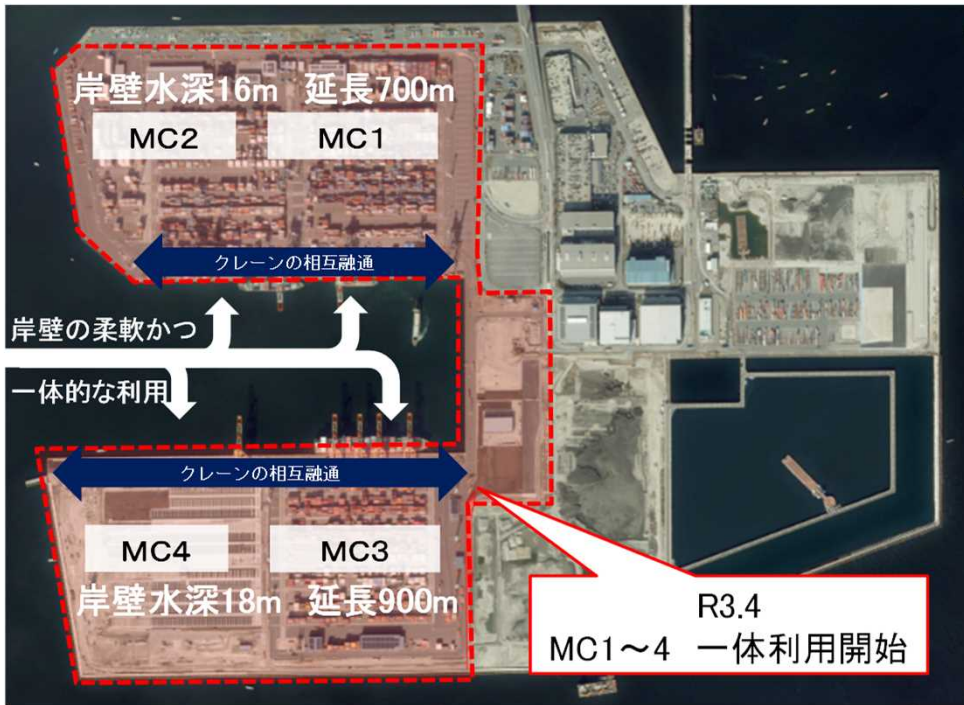
○ 物流施設の再編・高度化 (補助) ＜神戸港2件、博多港1件、清水港1件＞



横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルの柔軟かつ一体的な利用

○令和3年4月より横浜港南本牧ふ頭MC4の本格供用が開始され、これによりMC1～4は水深16～18m、総延長1,600mの高規格・大水深コンテナターミナルとして、大型岸壁やガントリークレーンを柔軟かつ一体的な利用が可能となりました。

【南本牧ふ頭一体利用】



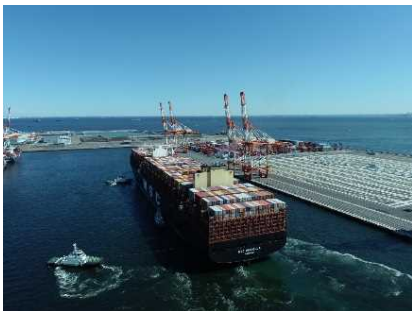
＜想定される一体利用の主な効果＞

- ・ 悪天候や混雑などにより本来予定していた岸壁への着岸ができない場合、別の岸壁に着岸が可能
- ・ 着岸した岸壁のヤードに貨物の蔵置ができない場合、構内シャーシで別のバースのヤードにコンテナを輸送し蔵置
- ・ トランシップを効率的に行えるようになり、多方面のサービスを多頻度に受け入れることが可能
- ・ ガントリークレーンの相互融通が可能

本牧ふ頭D4、大黒ふ頭C5に寄港していたONE運航船が、今年4月より寄港ターミナルを南本牧に変更。
変更後の第1船「NYK FUSHIMI」が令和3年4月14日に南本牧に入港。(右写真)



【世界最大級のコンテナ船の入港】



◎南本牧ふ頭に入港した世界最大級のコンテナ船「MSC ISABELLA」

- ・ 入港日：令和3年3月14日
- ・ 全長：399.7m
- ・ 船幅：61m
- ・ 喫水：16.354m
- ・ 最大積載数：23,656TEU

世界最大級コンテナ船、南本牧に入港(2021年3月)

○ 2021年3月14日、南本牧ふ頭MC3・4に世界最大級の大型コンテナ船(23,000TEU級)が入港。



<入港船舶>

- ・船名: MSC Isabella
- ・船長: 399.7m
- ・船幅: 61.0m
- ・最大積載量: 23,656TEU
- ・建造年: 2019年