

市民委員会 資料〔港湾局〕

所管事務の調査（報告）

「国際コンテナ戦略港湾」政策の取組状況について

資 料 : 「国際コンテナ戦略港湾」政策の取組状況について

参考資料 1-1 : 内航コンテナ航路図

参考資料 1-2 : 新規コンテナ定期航路図

参考資料 2-1 : 国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した再生計画（地域再生計画）の概要について

参考資料 2-2 : 地域再生支援利子補給金制度について

「国際コンテナ戦略港湾」政策の取組状況について

1 国における主な取組

- (1) 国際コンテナ戦略港湾の選定（京浜港、阪神港）（22 年 8 月）
- (2) 港湾法の一部改正（23 年 3 月）
 - 京浜港及び阪神港を国際戦略港湾に位置付け（平成 23 年 4 月 1 日施行）
 - 国際戦略港湾における港湾運営会社制度の創設（平成 23 年 12 月 15 日施行）

2 本市における主な取組

- (1) 京浜港の一体化の促進
 - 京浜港の総合的な計画の策定（23 年 9 月）
（京浜三港における各港の港湾計画の基本となる計画）
- (2) 集荷力の強化
 - 川崎港利用促進コンテナ貨物補助制度の実施
 - 内航コンテナ船入港料の全額免除（24 年度）
 - 川崎港戦略港湾推進協議会等によるポートセールス <参考資料 1-1、1-2>
（コンテナ利用促進を目的とした官民一体の組織）

⇒

<新規航路開設>

- ・ 仙台塩釜港（内航フェリー）（23 年度）
- ・ 徳山港・北九州港（内航）（23 年度）
- ・ 青島港（定期外航） SITC（24 年 5 月）

- (3) 戦略的な港湾経営の推進

- コンテナターミナル運営の効率化（港湾運営会社制度）に向けた検討

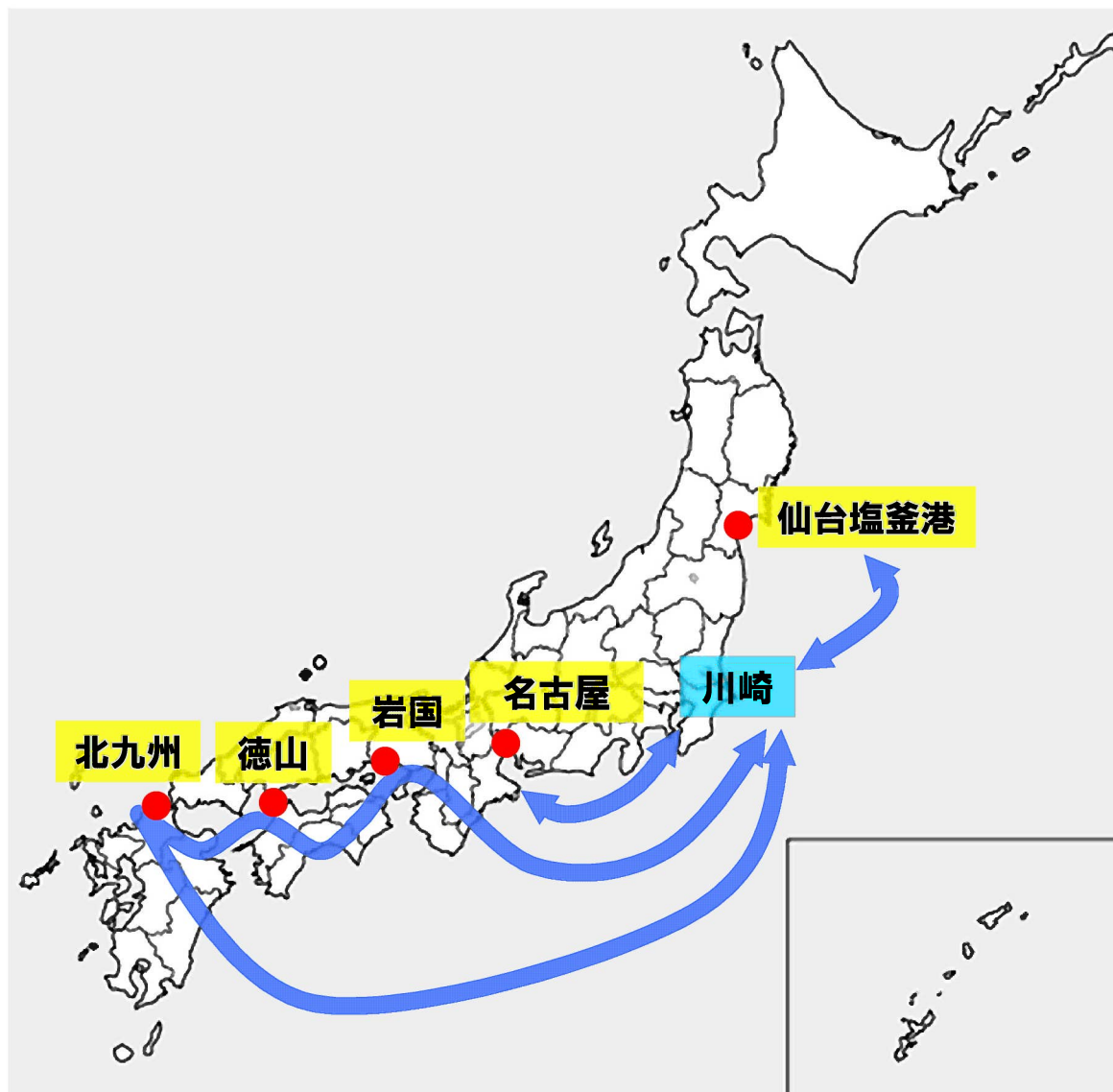
3 地域再生計画（地域再生支援利子補給金制度の活用）<参考資料 2-1、2-2>

上記の取組に加え、民間事業者の集荷力強化支援等を目的とした地域再生計画を東京都及び横浜市と共同で内閣府に申請（5月22日）

- 港湾施設の機能高度化に資する施設整備
- 再生エネルギーの活用や災害対策を目的とした施設整備
- 物流システム高度化施設の整備や物流効率化機械設備等の導入
（東扇島総合物流拠点進出企業等の支援）

内航コンテナ航路

参考資料1－1



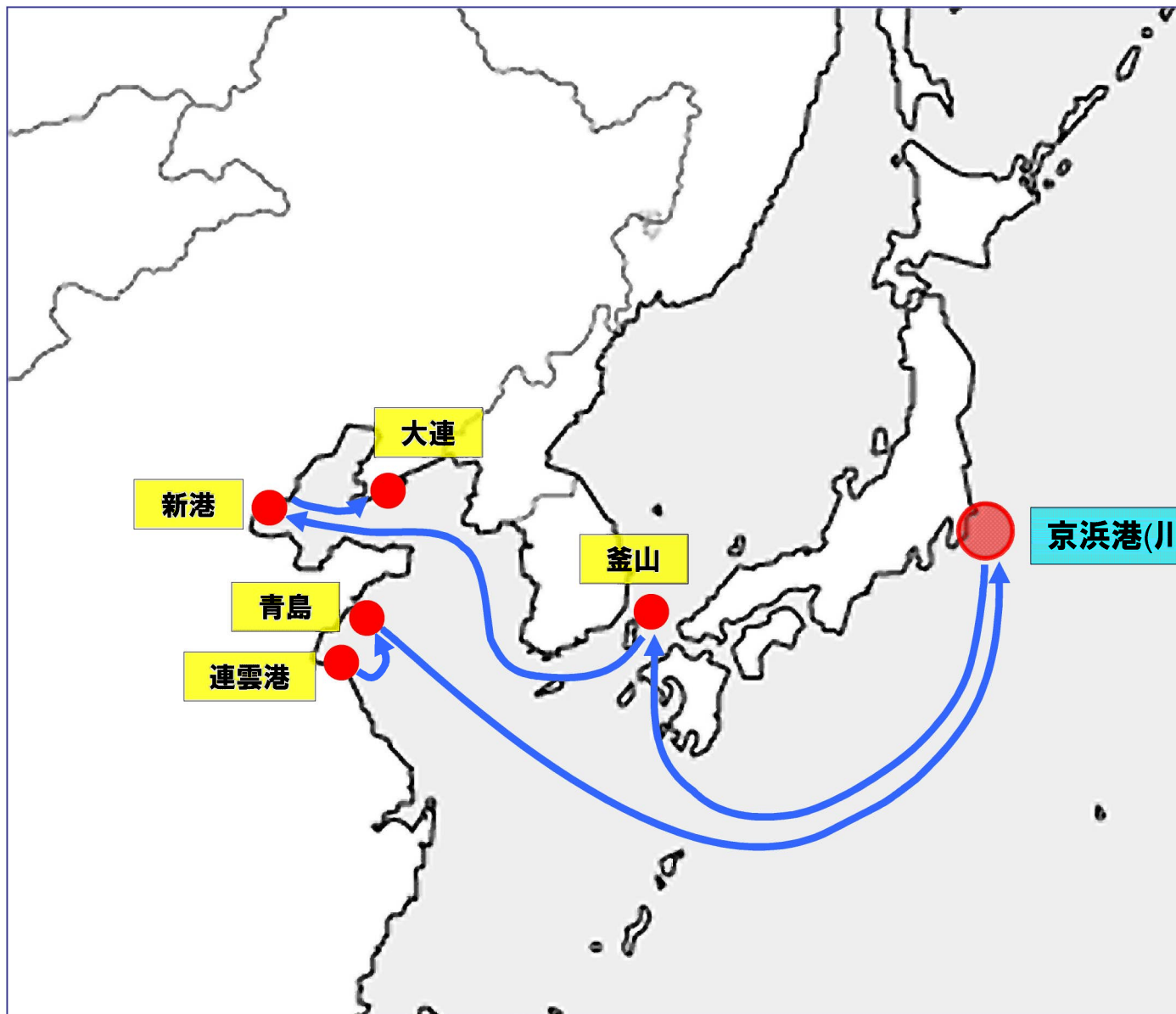
川崎港は、左図に示したとおり「名古屋航路」「仙台航路」「北九州航路」を中心とし、国内においても、主要港と結ばれています。

●主要港

- ・名古屋航路 名古屋
- ・仙台航路 仙台塩釜港
- ・北九州航路 岩国、徳山、北九州

新規コンテナ定期航路

参考資料1-2



京浜港が従来から掲げる政策課題への対応策の一環として、地域再生法に基づく地域再生計画の認定を目指す。
⇒「地域再生支援利子補給金制度」の認定を主眼とし、「京浜港国際コンテナ戦略総合特区」における提案事項も含めて計画を策定。

「国際コンテナ戦略港湾」の実現に向けた取り組み

国際コンテナ戦略港湾の選定

■H22.8 新成長戦略の柱に位置づけられている、国家戦略として集中的に投資や施策展開を行う「国際コンテナ戦略港湾」に、京浜港が阪神港とともに選定される。

京浜港国際コンテナ戦略総合特区計画

■H23.9 規制の特例措置や税制・財政の支援措置について、東京都・川崎市・横浜市の3自治体共同で申請するも不採択

ユーザー視点の港湾再生による地域活性化のあり方に関する委員会

- H24.2 京浜港の国際競争力強化に向け、地域再生制度の活用などによる今後の政府の横断的な支援のあり方について検討を進めるために設置される。
(地域再生制度や構造改革特区制度に係る具体的な検討の場)
- H24.2 第1回 京浜港からプレゼン
■H24.3 第2回 邦船3社からプレゼン
■H24.4 第3回 外資系海運会社等からのプレゼン
■H24.5 第4・5回 主要論点討議&まとめ

地域再生計画の目標及び計画期間

《指標》平成27年度までに新規雇用者数1,600人を目指す。

《計画期間》地域再生計画認定の日から10年間

《計画区域》京浜港(東京・川崎・横浜港)の港湾区域及び臨港地区他

《国際競争力強化に向けた政策課題》

- ◆ 集荷力の強化
国内輸送の効率化、寄港コストの低減
- ◆ 京浜港の一体化の促進
京浜港間の横もち輸送の効率化、コスト低減
- ◆ 戦略的な港湾経営の推進
港湾運営主体の財政基盤の強化
- ◆ 災害等のリスクに強い港づくり

「地域再生計画」(地域再生支援利子補給金制度)の活用
による民間事業者の取組支援

今後、規制の特例措置を求める構造改革特区の申請も予定

釜山港等に対峙できる国際的な拠点港湾、航路特性を活かした国際ハブポートの実現

地域再生計画の認定

地域再生支援利子補給金制度の活用

港湾施設の機能高度化に資する施設整備

＜埠頭株式会社＞

計画概要

コンテナ施設整備費や、老朽化した施設の更新費用は高額であるため、整備・更新に対する支援が必要。

再生エネルギーの活用や災害対策を目的とした施設整備

計画概要

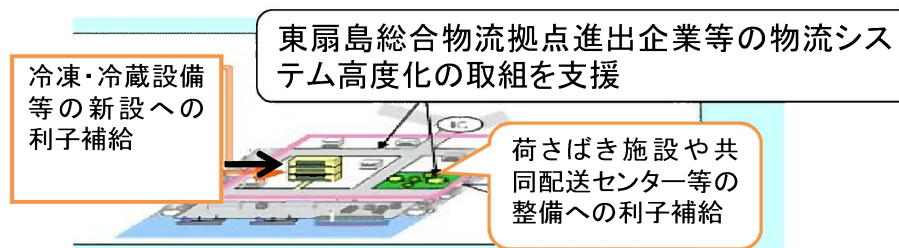
停電時などにおける物流機能維持のため、スマートシティの取組なども視野に入れ、京浜港のコンテナターミナルをはじめとした港湾施設などに必要な電力を確保するバックアップ体制の構築を早急に進めることが必要。また、大震災発生に備え、施設の耐震化が必要。

物流システム高度化施設の整備や物流効率化機械設備等の導入

＜東扇島総合物流拠点進出企業等＞

計画概要

現在すでに事業を展開している物流事業者は、あらためてその立地優位性を活かしながら、物流システムが高度化される施設の整備や物流がより効率化される機械設備の導入等の取組を促すことが重要。



利子補給金の支給期間及び利子補給率

国(内閣府)が、指定した金融機関に対し5年間支給

利子補給率:0.7%以内

物流施設の整備や機械設備等の導入の際に、利子補給金を活用

地域再生支援利子補給金制度について

地域再生支援利子補給金制度とは、地域再生に資する事業の実施者が金融機関から当該事業を実施するうえで必要な資金を借入れる場合に、国が当該金融機関を指定したうえで、予算の範囲内で、利子補給金を支給するものです。

これにより、事業資金を低利で借入れることができるため、地域再生に資する事業の円滑な実施に繋がることが期待できます。また、円滑な事業の実施から、雇用機会の創出や投資誘発効果なども期待できます。

(1) 国から指定を受けることが可能な金融機関

- ①銀行 ②信用金庫及び信用金庫連合会 ③労働金庫及び労働金庫連合会 ④信用協同組合及び信用協同組合連合会
⑤農業協同組合及び農業協同組合連合会 ⑥漁業協同組合及び漁業協同組合連合会 ⑦農林中央金庫
⑧株式会社商工組合中央金庫 ⑨株式会社日本政策投資銀行

(2) 利子補給金の支給対象となる事業

地域再生に資する事業が対象(下記の事業例参照)

(3) 利子補給金の支給期間及び利子補給率

金融機関が地域再生に資する事業の実施者へ最初に貸付けした日から起算して5年間 (利子補給率:0.7%以内)

