

2011年度 サイバー適塾
第10期 談論風発講座 行政改革グループ
資 料

2012. 2. 16

有田正文

自宅Email:aritam@nexyzbb.ne.jp

阪神港・国際戦略港湾計画書

目指すべき姿

1. 西日本の産業と国際物流をさせるゲートポートとして機能拡大(基幹航路の維持・拡大)
2. 釜山港等アジア主要港と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
3. 基幹航路の拡大に向けた取扱量を確保、東アジアのハブポートとして機能

集荷目標

2008年(現状) 400万TEU(うち 北米航路47万、フィーダー 38万、トランシップ0)
 2015年 490万TEU(うち 北米航路70万、フィーダー110万、トランシップ20万)
 2020年 590万TEU(うち 北米航路75万、フィーダー130万、トランシップ100万)

	集荷目標取扱量		
	2010年	2015年	2020年
	4,000,000	4,900,000	5,900,000
うちフィーダー	430,000	1,100,000	1,300,000
トランシップ	7,000	200,000	1,000,000
計	437,000	1,300,000	2,300,000
うち北米航路	380,000	700,000	750,000

(単位 TEU)

主な戦略

1. 民の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体の確立
2. 集荷機能の強化(阪神港でのみ可能な定期内航網の再構築)
3. 産業の立地促進による創荷

西日本の貨物を阪神港に集約

1. 阪神港の具体的な取り組み
 - ①コンテナターミナルコストの低減
 - ②モーダルシフト補助制度の拡充(内航フィーダ、鉄道、トラックへも拡大)
 - ③インランドデポ整備による日本海、北陸地方からの集荷強化
 - ④鉄道フィーダ強化への推進
 - ⑤24時間化の推進

2. 内航フィーダ船に対する支援(国)

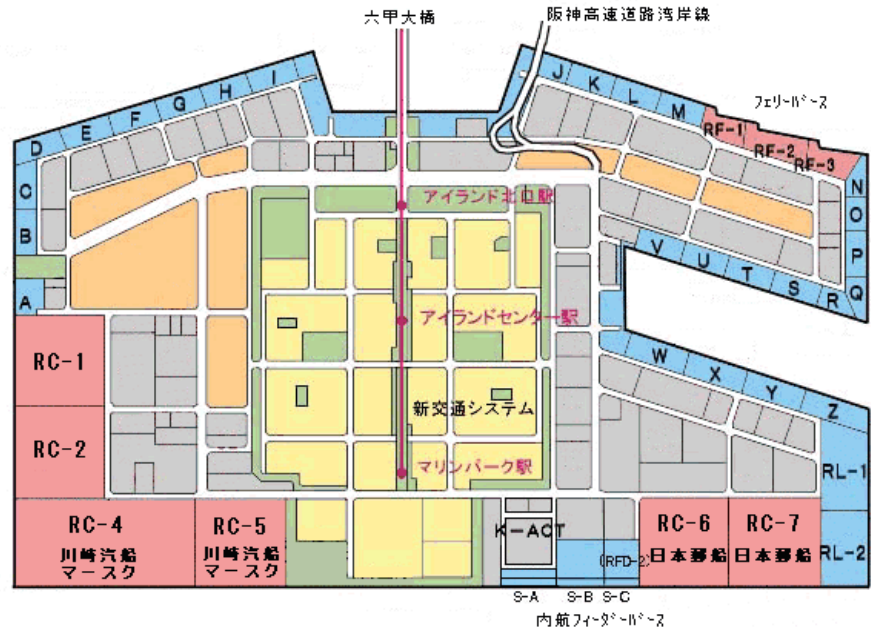
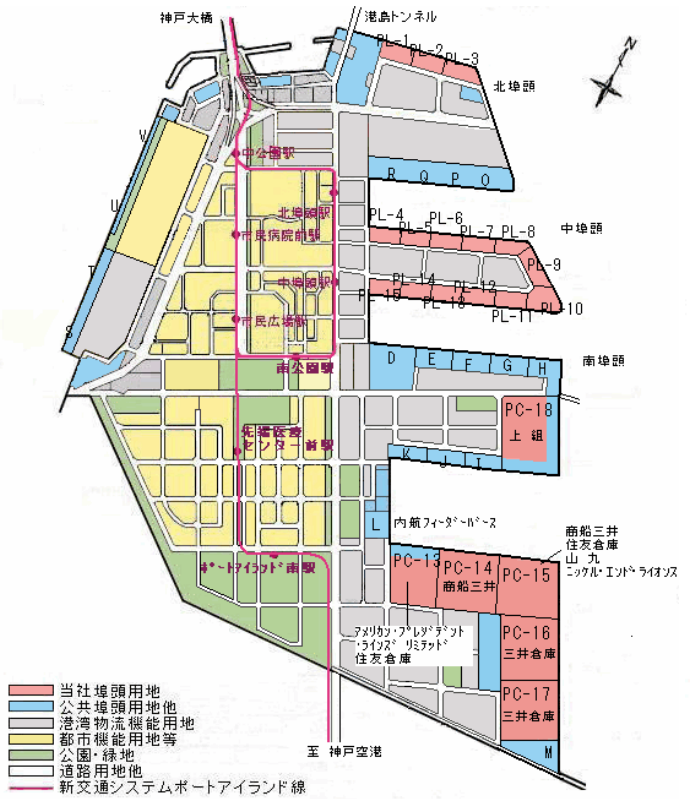
大阪港のコンテナターミナル



借受者(埠頭会社CT)	
C-1	韓進海運
C-2	商船三井
C-3	辰巳商会
C-4	辰巳商会
C-8	川崎汽船・上組
C-10	夢洲コンテナターミナル
C-11	エバーグリーン

借受者(公共CT)	
C-9	三菱倉庫・三井倉庫港運
C-12	夢洲コンテナターミナル

神戸港のコンテナターミナル



ポートアイランド

借受者一覧	
PC-13	APL/住友倉庫
PC-14	商船三井
PC-15	商船三井/住友倉庫/山九 /ニッケル. エンド. ライオンズ
PC-16	三井倉庫
PC-17	三井倉庫
PC-18	上組

六甲アイランド

借受者一覧	
RC-4	川崎汽船/マースク
RC-5	川崎汽船/マースク
RC-6	日本郵船
RC-7	日本郵船

大阪港のコンテナターミナル一覧

ターミナル	借受者	使用船社	主な航路	元請	作業会社
C-1(公社)	(株)韓進海運	韓進海運	北米・上海	辰巳商会	辰巳商会、大阪荷役、中谷運輸
C-2(公社)	(株)商船三井	商船三井 SINOTRANS	豪州・天津大連・ バンコク	商船港運 辰巳商会	富栄運輸
C-3(公社)	(株)辰巳商会	OOCL・中国海運・ HASCO	豪州・上海・香港・ 東南アジア	辰巳商会 三菱	、
C-4(公社)	(株)辰巳商会	日本郵船・ 高麗海運・OOCL	台湾・釜山・ シンガポール	辰巳商会 山九	
C-6(公共)	—				
C-7(公共)	—				
C-8(公社)	川崎汽船(株) (株)上組	SITC・川崎汽船・ SITC	豪州・上海・青島・ バンコク	日東物流 上組	間口運輸
C-9(公共)	—	マースク 陽明・ワンハイ	青島・釜山・ ベトナム・豪州	三菱倉庫 三井倉庫港運	中谷運輸、間口運輸
C-10(新方式)	DICT	ワンハイ・ANL	台湾・バンコク・ フィリピン・豪州	DICT	
C-11(公社)	EMC DICT	EMC	北米・台湾・ フィリピン・タイ	辰巳商会	辰巳商会、中谷運輸
C-12(スパ中枢)	DICT	SITC・TSライン・	上海・青島・台湾・ タイ・ベトナム	DICT	

(DICT出資会社)

(株)辰巳商会、三菱倉庫(株)、(株)日新、(株)住友倉庫、山九(株)、近畿港運(株)、(株)上組

出典：大阪港埠頭公社HPより作成

中国港湾のコンテナ取扱量の急増

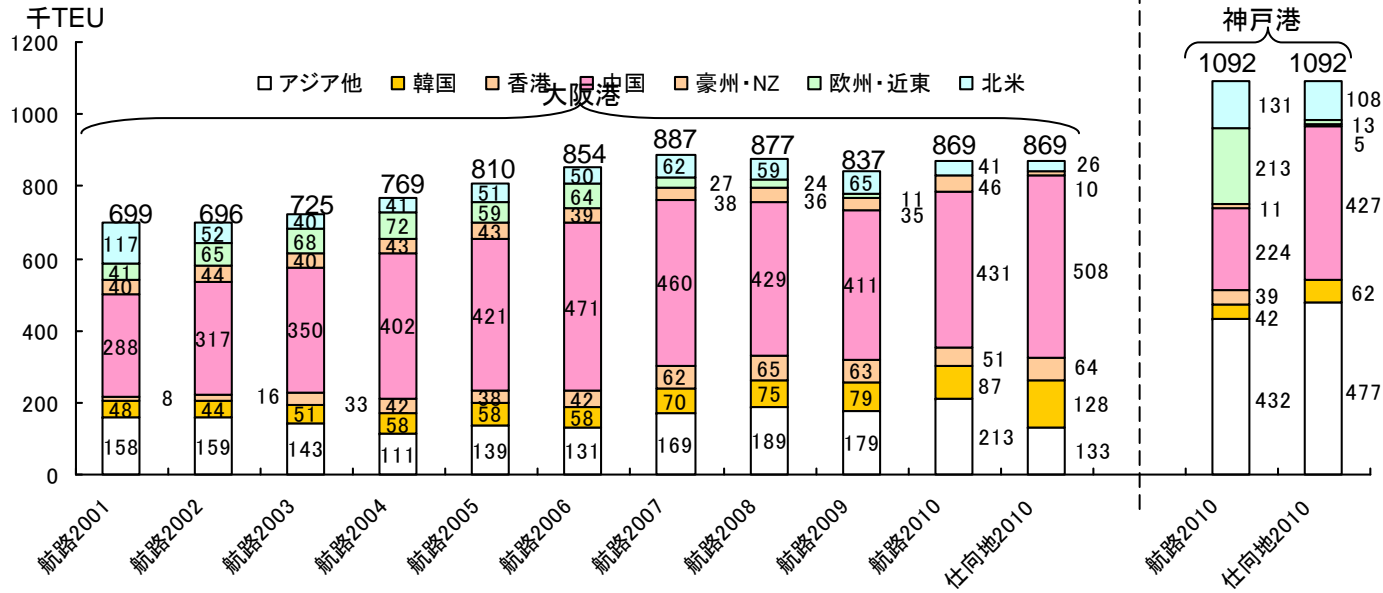
1990年頃までは、日本の港湾のコンテナ取扱量は世界でも上位を占めていたが、2000年頃から上海をはじめ中国の諸港が上位を占めるようになった。また、従来から取扱量で上位を占めていたシンガポール、香港、釜山も引き続き上位を占めている。

	1970年		1980年		1990年		2000年		2010年	
	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU
1	オークランド	336	ニューヨーク	1,947	シンガポール	5,224	香港	18,098	上海	29,070
2	ロッテルダム	242	ロッテルダム	1,901	香港	5,101	シンガポール	17,040	シンガポール	28,430
3	シアトル	224	香港	1,465	ロッテルダム	3,667	釜山	7,540	香港	23,530
4	アントワープ	215	高雄	979	高雄	3,495	高雄	7,426	深圳	22,510
5	Belfast	210	シンガポール	917	神戸	2,596	ロッテルダム	6,280	釜山	14,160
6	ブレーメン	195	ハンブルグ	783	ロサンゼルス	2,587	上海	5,613	寧波	13,140
7	ロサンゼルス	165	オークランド	782	釜山	2,348	ロサンゼルス	4,879	広州	12,550
8	メルボルン	158	シアトル	782	ハンブルク	1,969	ロングビーチ	4,601	青島	12,010
9	Tilbury	155	神戸	727	ニューヨーク	1,872	ハンブルグ	4,248	ドバイ	11,600
10	Larne	147	アントワープ	724	基隆	1,828	アントワープ	4,082	ロッテルダム	11,150
11	Virginia	143	横浜	722	横浜	1,648	深圳	3,994	天津	10,080
12	リバプール	140	ブレーメン	703	ロングビーチ	1,598	ポートケラン	3,207	高雄	9,180
13	Harwich	140	ボルチモア	663	東京	1,555	ドバイ	3,059	ポートケラン	8,870
14	Gothenburg	128	基隆	660	アントワープ	1,549	ニューヨーク	3,050	アントワープ	8,470
15	フィラデルフィア	120	釜山	633	フェリックスター	1,418	東京	2,899	ハンブルグ	7,900
16	ルアーブル	108	ロサンゼルス	633	サンジュアン	1,381	フェリックスター	2,853	ロスアンゼルス	7,830
17	Anchorage	101	東京	632	ブレーメン	1,198	ブレーメン	2,712	タンジュンペラパス	6,530
18	Ferixstowe	93	ロングビーチ	589	シアトル	1,171	ジオイアタウロ	2,653	ロングビーチ	6,260
19	神戸	90	ジェッダ	563	オークランド	1,124	タンジュンプリオク	2,476	廈門	5,820
20	シドニー	83	メルボルン	513	マニラ	1,039	横浜	2,317	ニューヨーク	5,280

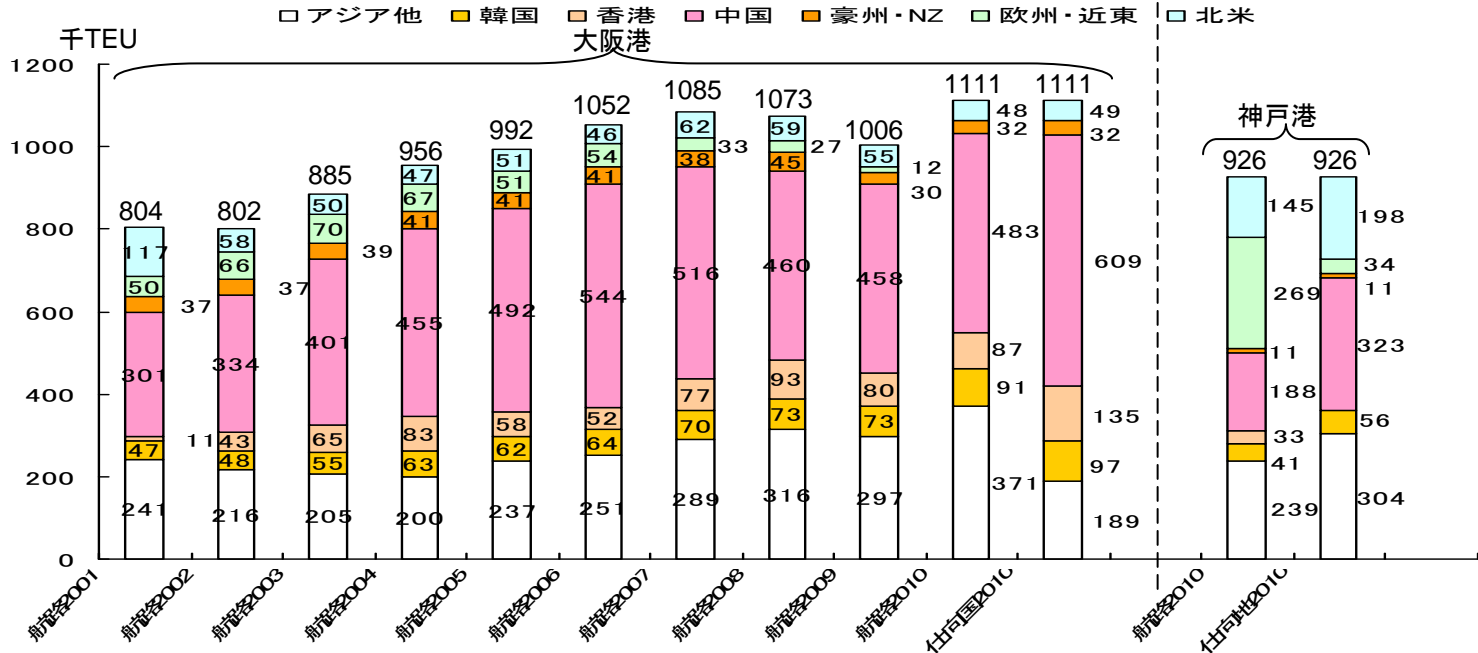
大阪港・神戸港の航路別・仕向け地別コンテナ貨物取扱量

北米向貨物及び欧州・近東向貨物の比率は輸出入合わせて、大阪港は6%、神戸港は17%である。

【輸出】



【輸入】



日本の港湾の課題① 港湾料金

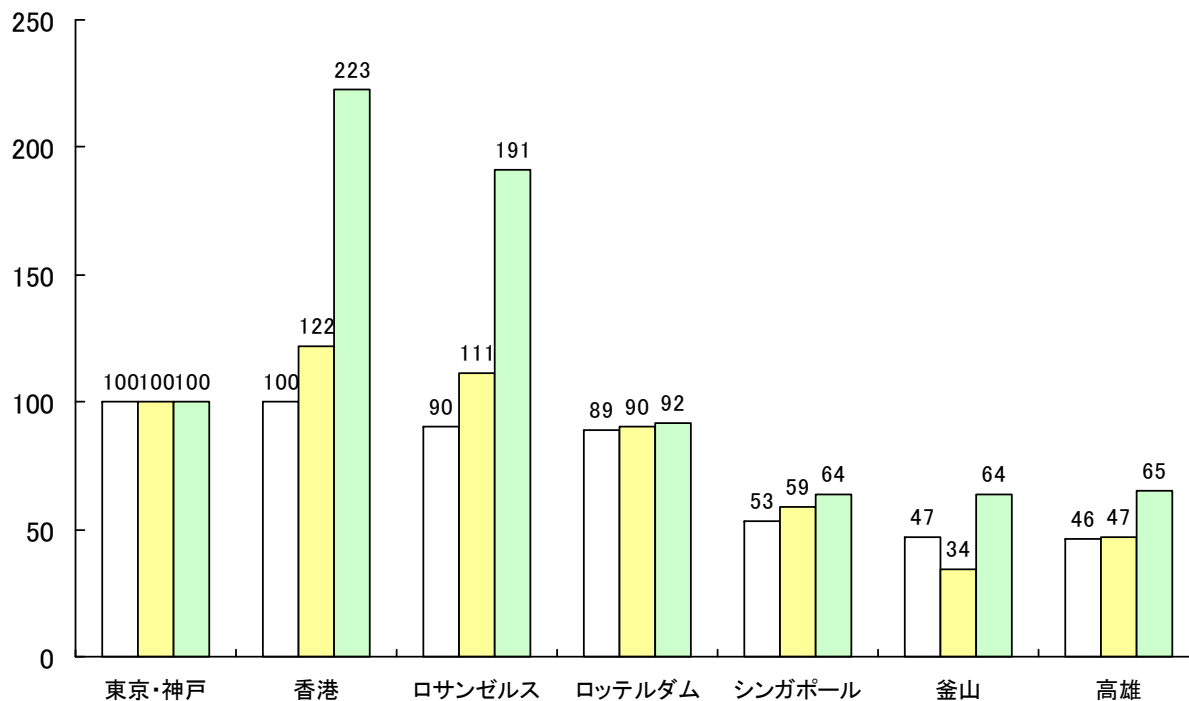
我が国の港湾料金は、釜山、高雄の1.5～2倍となっている。釜山、高雄との港湾料金の差は、人件費の占める割合が高い「荷役料」だけでなく、「ターミナル費用」や船舶関係費用「入港料」「トン税」「タグボート料」「パイロット料」などの差の影響があり、港湾料金の低減には総合的な取り組みが必要である。

港湾諸料金の構成 ①荷役料

②ターミナル費用(ターミナルのリース料)

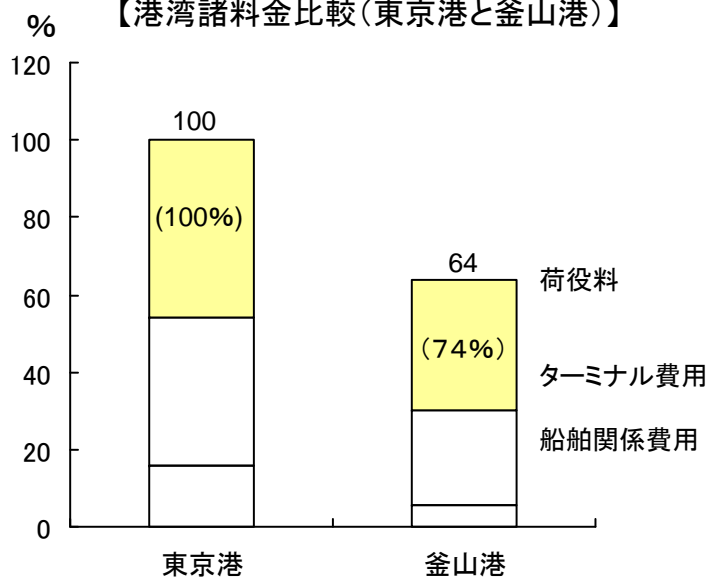
③船舶関係費用(パイロット料、タグボート料、入港料、トン税など)

【港湾諸料金の国際比較】



日本の港湾の課題① 港湾料金

【港湾諸料金比較(東京港と釜山港)】



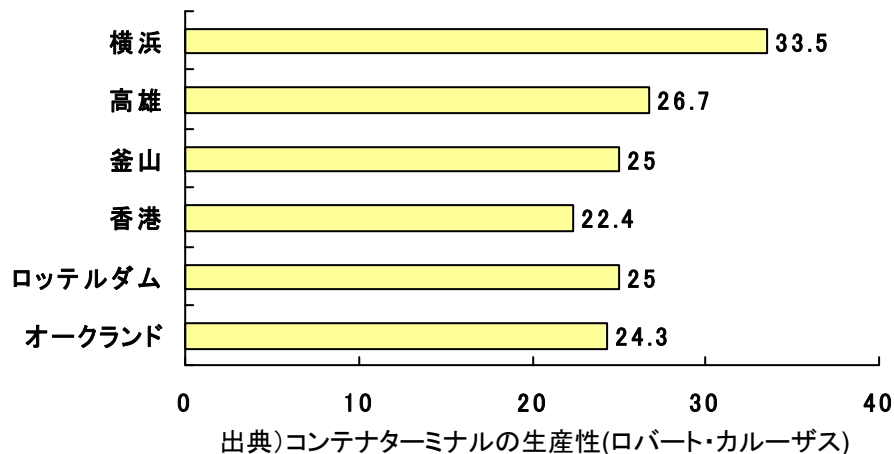
(注) 1. コンテナターミナルの年間取扱量30万TEUの場合
2. 東京港を100とした場合

【アジア諸港の港湾労働者の賃金比較】

	賃 金
日本	船内447,412円/月 沿岸406,775円/月
釜山	220,522円/月
香港	約104,600～156,900円/月
シンガポール	約151,200～168,000円/月

(注)日本の港湾労働者の賃金は「屋外労働者職種別賃金調査報告」(労働省H8年)
その他の国の港湾労働者の賃金は聞き取り調査(100ウオン=9.92円、
HK\$1=17.43円、S\$1=83.98円で換算)

【クレーン1基当りのコンテナ取扱個数(1時間当り)】



日中韓の港湾料金と経済指標

日中韓の港湾料金

		韓国(釜山)	日本(横浜)	中国(上海)
	入港料	520,000	135,000	530,000
	トン税	20,000	461,538	380,769
	水先案内料	68,416	700,000	375,000
	曳船料	66,545	498,500	51,840
	綱取放料	15,321	141,000	6,390
	接岸料金	170,000	630,137	172,500
合 計		860,282	2,566,175	1,516,499
荷役機械(ガントリークレーン) Handling Charge		7,570	10,000	7,545
		11,770	20,000	15,000
荷役料金(トランスファークレーン) Restow		590	2,000	1,050
		960	3,000	1,575

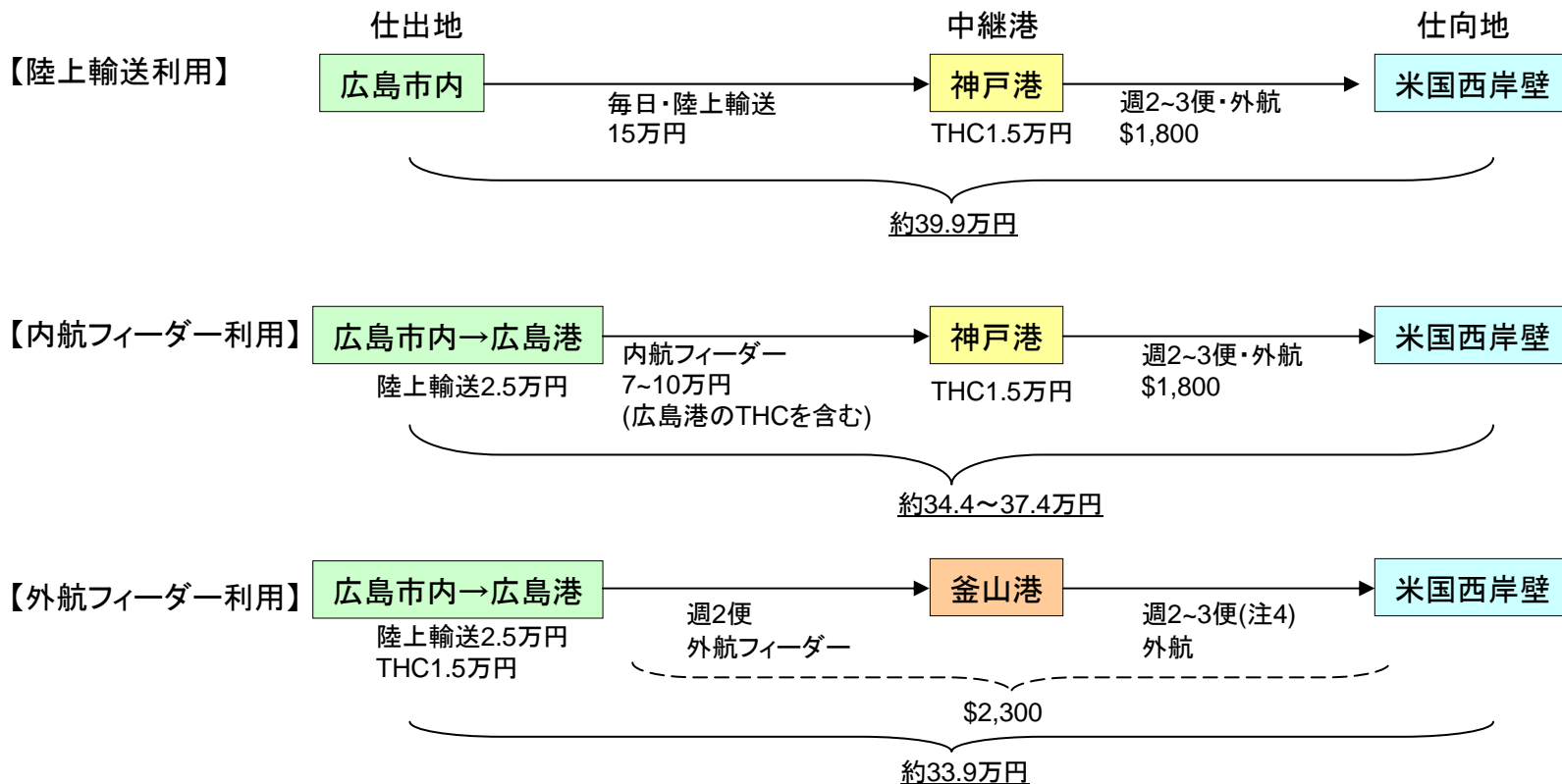
日中韓の港に付随する経済指標比較

		韓国(釜山)	日本(横浜)	中国(上海)
賃金(ドル/月)		868	3,226	249
	日本を100とした比率	27%	100%	8%
燃料費単価(ドル/L)		0.93	1.26	0.71
	日本を100とした比率	74%	100%	56%
土地賃借料金(ドル/m ²)		0.15	8.53	3.1
	日本を100とした比率	2%	100%	36%
荷役機械(GC)購入料(ドル/台)		500万	900万	500万
	日本を100とした比率	56%	100%	56%

日本の港湾の課題② 高い国内輸送コスト(荷役とトラック輸送)

広島～米国西海岸までの輸送コスト

大手物流業者から荷主への提示金額 40フィートコンテナ1本/一般機械の場合を想定



注1 神戸港は外貨埠頭直付のため、ショートドレージ費用(1.5~3万円)は発生しない。

注2 大手物流業者は同盟船社、盟外船社から異なる料金レートで契約しているが、荷主に対しては均一料金を提示。

注3 米国西海岸までは均一料金

注4 神戸港、釜山港とも毎日北米西岸便は出ているが、大手物流業者が利用している北米西岸便は週2~3便。

注5 THC: Terminal Handling Chargeの略。船会社が徴収しているコンテナターモナルで発生するコンテナ取扱費用等に係るサーチャージ。

注6 米国西海岸のDDC: Destination Delivery Chargeの略、船会社が徴収している仕向地に到着したコンテナをコンテナヤードの所定の位置まで運ぶサーチャージ。輸送料金に含まれるのが一般的。

日本の港湾の課題③ 港湾運送事業法による規制

1. 沿革

- ①制定 1951年 6月 戦後GHQにより自由化されたが、秩序が混乱したため、議員立法により登録制導入
- ②全面改正 1959年10月 登録制では秩序の回復が図られなかったため免許制を採用
- ③一部改正 1985年 1月 コンテナ化に、対応して船内事業と沿岸事業を統合し港湾荷役事業とした
- ④一部改正 2000年11月 特定港湾*における一般港湾運送事業等について、参入に関し免許制を許可制に(需給調整規制の廃止)、運賃・料金に関し認可制を事前届出制に
 - * 主要9港:京浜港(東京港、横浜港、川崎港)、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港(下関港、北九州港)、博多港
- ⑤一部改正 2005年 5月 主要9港以外の地方港における一般港湾運送事業等について参入に関し免許制を許可制に(需給調整規制の廃止)、運賃・料金に関し認可制を事前届出制に規制緩和、検数人等の登録制度の廃止

2. 主要な規制

①参入規制(法第4条)

- ・港湾運送事業の種類及び港湾ごとに国土交通省令で定める施設及び労働者を有すること
- ・検数事業等にあつては検数事業等の構成かつ適正な実施を確保するため必要な体制が整備されていること
- ・許可権者 検数・鑑定・検量事業……大臣(港湾経済課) 左記以外の事業……地方運輸局長

②運賃・料金規制(法第9条第1項)

- ・運賃・料金を定めまたは変更するときは、あらかじめ届け出なければならない

日本の港湾の課題④ 事前協議制度

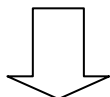
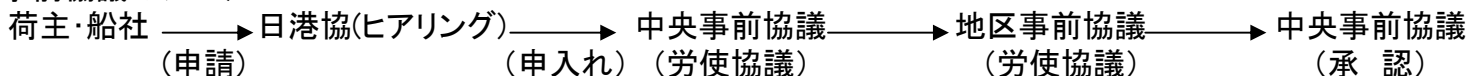
港湾働者の雇用と生活保障制度に関する協定（5・30協定 1979年5月30日）

1. (社)日本港運協会、全国港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟の3者による協定
2. 港湾労働の職域
港湾を通過するすべての貨物の荷役作業及びこれに前後した関連作業は、すべて港湾運送事業者の業域並びに港湾労働者の職域とする。
3. 輸送体制並びに荷役手段等の形態変化に伴い、港湾労働者の雇用と就労に影響を及ぼす事項については、あらかじめ協議する。

(1)事前協議の対象事項(1986.3.25)

- ①革新船の就航並びにコンテナバースに関する件
- ②荷主、メーカー等が港頭地区において港湾作業部門へ進出する件
- ③港湾運送事業者以外の企業等が新規港湾運送事業免許申請により港湾に進出する件
- ④ターミナルにおける大型荷役機械及びロボットの導入に関する件
- ⑤港湾における情報システム導入に関する件

(2)事前協議のシステム

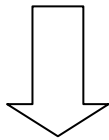


1. 港湾労働者保護→既存港運業界のカルテル
 - ・新規参入が実質上できない
港運業界の競争が行われない→ターミナルごとに異なる港運業者→ターミナルの稼働効率が悪い
 - ・臨港地区における港湾労働者の雇用が義務づけられる(高いコスト)
臨港地区に新規物流業者が立地しにくい
2. 外国資本が港運業への参入が事実上できない

(参考)米国西岸のハイヤリングホール制度、米国東岸のディスプレイパッチ制度、ドイツのゲーハーベシステム、アントワープのドックプール制度などと同じような港湾労働の安定的確保のため、安全性確保のための知恵である。日本独自の制度でもない。また、事前協議制度は、船社が港湾労組と直接協議することを避けたために、日港協が仲介の労を執り2者協議としてやってきた経緯がある。(全日本港湾労働組合HP)

日本の港湾の課題⑤ 港湾荷役の364日フルオープン化

	日 本	シンガポール、香港、高雄、釜山	ロッテルダム	ロサンゼルス
荷役作業	<ul style="list-style-type: none"> ・月～土 08:30～翌朝04:00 ・日(3年間の例外的措置) 08:30～16:30 ・祝 08:30～16:30 ・12/31～1/4 クローズ 	24時間可(釜山は363日)	24時間可(364日)	24時間可(35.5日)
ゲート	<ul style="list-style-type: none"> ・月～金 08:30～16:30 (12:00～13:00は昼休) ・土 08:30～11:30 ・日祝・12/31～1/4 クローズ 	24時間可(同上)	<ul style="list-style-type: none"> ・月～金 05:00～翌03:00 ・土 05:00～15:00 ・日 クローズ 	24時間可(同上)



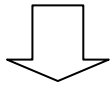
2001年11月29日港運労使合意

	荷役作業	ゲート
日 本	24時間可 1/1のみクローズ	08:30～20:00 1/1のみクローズ

日本の港湾の課題⑥ 通関のリードタイム

1. 開庁時間

税関の開庁時間 08:30～17:15



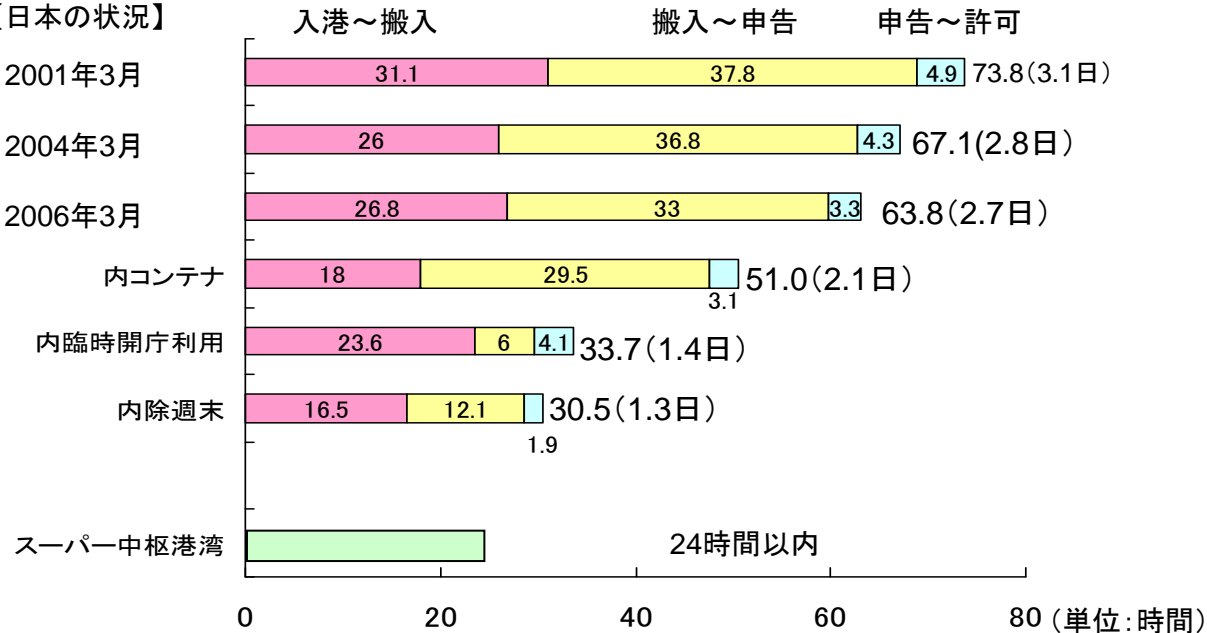
2003年7月1日～

	平日	土曜日	日曜日	休日	備考
南港出張所	08:30～21:00	08:30～17:15	08:30～17:15	08:30～17:15	1/1は閉庁

2. リードタイムの短縮

輸入コンテナが、コンテナ船の入港からコンテナターミナルから搬出することが可能になるまでの一般的なプロセス(リードタイム)は、以下のとおりであり3～4日程度かかっている。新総合物流施策大綱(2001年7月閣議決定)において、そのリードタイムを2日程度に短縮することになっている。

【日本の状況】



【海外の状況】

米国1～2日程度
 英国・オランダ2～3日
 ドイツ2日
 フランス3～4日
 韓国2日以内
 シンガポール24時間以内

日本の港湾問題の本質は何か？

日本の港湾と上海港との効率性比較(2009年)

港名		取扱コンテナ 千TEU (A)	バース数 (B)	クレーン数 基 (C)	バース当取扱量 A/B 千TEU	クレーン当取扱量 A/C 千TEU
	東京	3,399	15	35	248	106
	横浜	2,798	20	40	159	80
	名古屋	2,052	14	30	188	88
	大阪	1,950	13	25	152	79
	神戸	1,773	13	49	155	41
5大港合計		11,972	75	179	180	76
	SCI(張華浜・軍工路・宝山)		10	19		
	SPICT(外高橋1期)		3	11		
	SPC-WT(外高橋2・3期)		5	15		
	SECT(外高橋4期)		6	14		
	SMCT(外高橋5期)		6	16		
	SSICT(洋山1・2期)		9	34		
	SGICT(洋山3期)		7	26		
上海港合計		25,002	46	135	688	236

出典:各港湾HP 各公司HP

日本の港湾問題の本質は何か？ 埠頭公社の財務状況(H22年度決算)

大阪港埠頭公社

(単位:千円)

勘定科目	金額
流動資産	15,354,317
事業資産	34,783,040
固定資産	164,660
有形固定資産	2,392
無形固定資産	1,017
その他固定資産	49,980
投資	111,269
繰延勘定	3,241
資産合計	50,305,259

流動負債	3,103,476
固定負債	17,217,007
長期借入金	15,657,396
長期預り金	1,559,610
引当金	13,553,131
災害復旧引当金	5,222,556
修繕引当金	5,458,764
貸倒引当金	2,802,856
退職手当引当金	68,953

負債合計	33,873,614
------	------------

資本金	3,664,800
資本剰余金(受贈財産)	3,577,258
利益剰余金	9,189,586
利益積立金	7,183,586
債務償還積立金	1,356,000
建設改良積立金	650,000

資本合計	16,431,644
------	------------

負債及び資本合計	50,305,259
----------	------------

神戸港埠頭公社

(単位:千円)

勘定科目	金額
流動資産	
事業資産	
固定資産	
有形固定資産	
無形固定資産	
その他固定資産	
投資	
繰延勘定	
資産合計	105,836,641

流動負債	
固定負債	
長期借入金	
長期預り金	
引当金	
災害復旧引当金	
修繕引当金	
貸倒引当金	
退職手当引当金	

負債合計	69,614,718
------	------------

資本金	
資本剰余金(受贈財産)	
利益剰余金	23,425,571
利益積立金	
債務償還積立金	
建設改良積立金	

資本合計	36,221,923
------	------------

負債及び資本合計	105,836,641
----------	-------------

大阪港埠頭公社	
営業収益	6,199百万円
外貨	4,147
フェリー	843
港湾	331
受託	877
営業外収益	75百万円
外貨	47
フェリー	21
港湾	4
受託	3
当期損益	▲1,013百万円

神戸港埠頭公社	
経常収益	8,379百万円
当期純利益	834百万円

港湾の強化施策① ターミナルオペレーター ビッグ4取扱量実績

(単位:百万TEU)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
HPH	35.8	41.5	48.0	64.3	65.1	66.3
PSA	25.0	28.7	27.5	51.3	54.3	58.9
APMT	17.8	22.3	20.6	24.0	26.8	31.4
DPW	—	—	11.4	16.7	31.1	43.3
Big4	78.6	92.5	107.5	156.3	177.3	199.9
World	266.3	303.1	351.5	391.9	429.8	443.1
Big4%	30%	30%	31%	40%	41%	45%

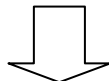
* 日本のCTの経営主体

若狭裁定(コンテナ埠頭の運営に関する確認書) 1969年2月6日

- ・埠頭公社が整備するコンテナターミナルは船社が借受ける
- ・埠頭公社が整備するライナーバースは港運業者が借受ける



- ・船社がコンテナターミナルを運営する
- ・港運会社は現場オペレーションだけを任せられ、ターミナル経営の中核である営業は行えない



- ・港運会社は当事者意欲を失っていった

港湾の強化施策① メガオペレーターの導入(北九州)

事例1 ひびきコンテナターミナル(株)

1. わが国初のPFI事業 資本金10億円(PSA34%、北九州市10%、山九、上組、日通、日鉄運輸他)
2. ターミナル 水深15m、2バース、700m、奥行き500m(基本構想1996年発表)
3. 整備方式 上下分離方式 下物:国と北九州市(1000億円) 上物:ひびきコンテナターミナル(株)
4. 目論見
 - ①北九州発の新たな貨物を創造する
 - ②大連、天津から北米向け貨物をトランシップ
 - ③仁川(PSAのターミナル)から北米、欧州向け貨物をトランシップ
5. 2005年4月開業 計画年間取扱量25万TEU(損益分点20万TEU)→05年6千TEU 06年3万TEU(小倉からシフト)
コンテナサービス(外航)
SYMS(山九)上海1便/w 釜山1便/w OOCL(山九)香港・台湾1便/w
CMA CGM(ホームリンガー)釜山・上海1便/w SINOKOR(日鉄運輸)1便/w
6. 収支
 - ①国と市からの借入金35億円(内市から30億円) 07年から元本返済が始まる
 - ②05年度単年度赤字5.7億円 06年3月末累積赤字9億円 07年3月末累積赤字17億円
7. 北九州市支援策
 - ①07年度予算で45億円(起債)を投入し、ガントリークレーン、トランスターナーなどを買取りターミナルを公共化する(市直営化) 会社は存続させ施設の維持管理のみを行う(市から委託)
 - ②北九州市と運営会社が交わした事業実施協定には「累積損失が資本金相当額の80%を越えた時点で経営改善策について協議する」とある。
8. 結論(破綻)
 - ①新規需要を見込んでの投資であったが、余りにも計画と実際量がかけ離れていた。
 - ②貨物の見込みの前提は基幹航路が寄港していることにあるが、実際はない。
 - ③PSAへの過大な期待
PSAが貨物を持ってくると期待したが、PSAはノウハウのみと態度を変更
 - ④過大な整備 投資額35億円

港湾の強化施策① メガオペレーターの導入(那覇)

事例2 那覇港コンテナターミナル

1. 民間業者への貸付

新港埠頭9・10号公共CTを民間業者、那覇国際コンテナターミナル(NICTI)に貸し付ける(2005年5月12日契約)

2. 貸付施設

9号CT 1997年共用開始 延長300m 水深-14m

10号CT 2005年供用開始 延長300m 水深-15m

3. 貸付条件

固定賃料3年間免除 4年目から8,750万円

変動賃料600円/TEU(トランシップ貨物は無料)

貸付期間10年 2006年1月運営開始

4. 那覇国際CT

ICTSI(フィリピン)と地元港運6社(沖縄港運、海邦港運、オウ・ティ・ケイ、産業港運、第一港運、大共港運)

5. 目指すもの

- ・「中国の経済成長は東アジア地域での際立ったコンテナの伸びを生み出しており、それは今後さらに加速すると予想され、その増加分の一部をターゲットとし、母船による中国沿岸港への直接輸送形態から那覇港を母船のトランシップ港とする形態に変化させたい。」
- ・母船の就航日数の短縮、投入母船隻数の削減
- ・シャトル\$コースタル インバウンド、アウトバウンドそれぞれ20万TEU

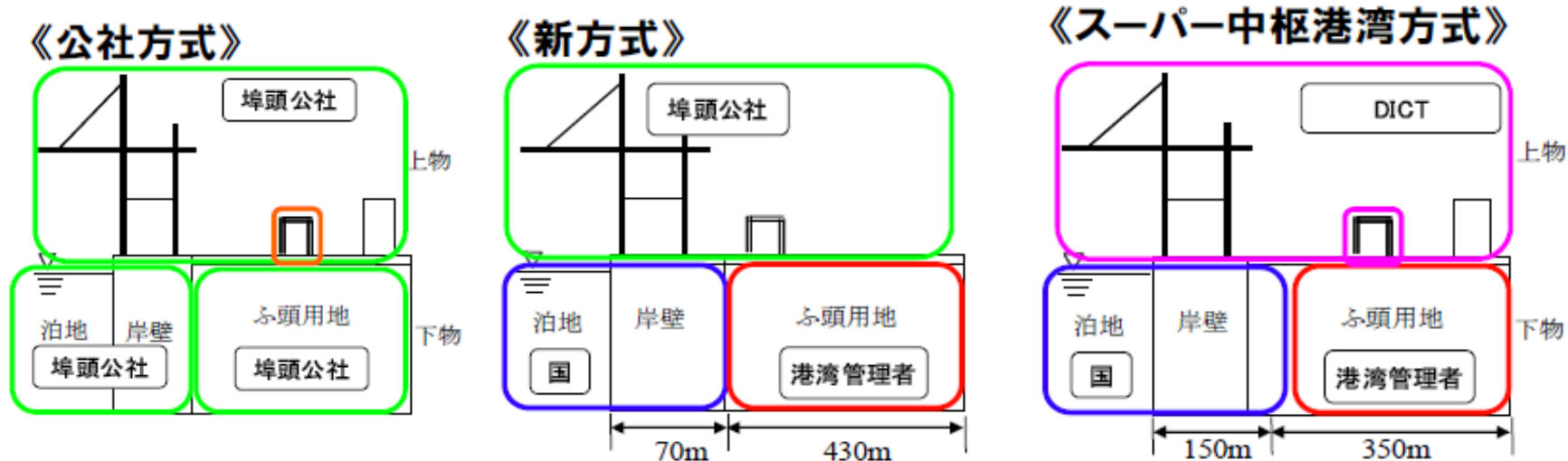
* ハチソン メレディス氏

「ロケーションがすべてである。このロケーションとは地域レベル、国レベル、地方レベルから正しく決められなければならない。地域レベルとしては、ハブ港として主要船社、主要アライアンスの航路に沿った位置でなければならない。船社は基幹航路から離れた位置にはわざわざ寄ってこない。国レベルハブ港としては一国の経済活動の中心にななければならない。地方レベルとしては十分な土地があることだ。」事例: マースクは、1990年にアルヘシラス港建設 1998年サラサ港建設

* 那覇港管理組合 2002年設立(沖縄県、那覇市、浦添市)

港湾の強化施策② 新方式(国費の投入)

従来のコンテナターミナルの整備は、公社がすべて行っていたが、ターミナルの貸付料を低減させるために、新方式では、泊地と岸壁(水際線から70m)、スーパー中樞港湾方式では泊地、岸壁とヤード(水際線から150m)が国の直轄工事で実施されるようになった。



公社の建設財源
 1: 国無利子貸付金
 1: 管理者無利子貸付金
 4: 転貸債
 4: 銀行借入

国(直轄工事)
 2/3 国
 1/3 管理者負担金
 公社
 1: 1: 4: 4
 管理者
 起債

DICT
 無利子貸付(108億円)
 4: 国無利子貸付
 4: 管理者無利子貸付
 1: 転貸債
 1: DICT
 無利子貸付対象外事業費(30億円)
 国(直轄工事)
 2/3 国
 1/3 管理者負担金
 管理者
 起債

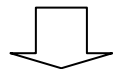
港湾の強化施策③ スーパー中枢港湾(メガオペレーターによる経営 国費の投入)

1. 経緯

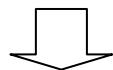
- 2002.11.29 交通政策審議会答申においてスーパー中枢港湾の育成が提案された
- 2004. 3.31 阪神港としてスーパー中枢港湾育成プログラムを提出
 - 7.20 メガオペレーターとして舞洲コンテナターミナル(株)設立
 - 7.23 スーパー中枢港湾指定(阪神港、京浜港、伊勢湾)
- 2005. 1.16 舞洲コンテナターミナル(株)が特定国際コンテナふ頭の運営者に認定(認定運営者)
- 2007. 4. 1 大阪湾4港湾管理者の連携により入港料インセンティブ導入
 - 12. 1 大阪港、神戸港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港の一開港化
- 2009. 8 夢咲トンネル開通
 - C10~12(舞洲コンテナふ頭)の一体運用開始

2. 大阪港の取り組み

- ①基盤インフラ施設の整備 舞洲コンテナターミナル、夢咲トンネルの整備
- ②舞洲コンテナターミナル(株)による運営
- ③舞洲の物流・産業の誘致 舞洲コンテナターミナルの背後に物流施設の誘致
- ④埠頭の再編 舞洲への一部コンテナ移転、RORO船・フェリー等新たな需要への対応
- ⑤大阪湾諸港との連携施策の展開 入港料インセンティブ、一開港化など神戸港と連携

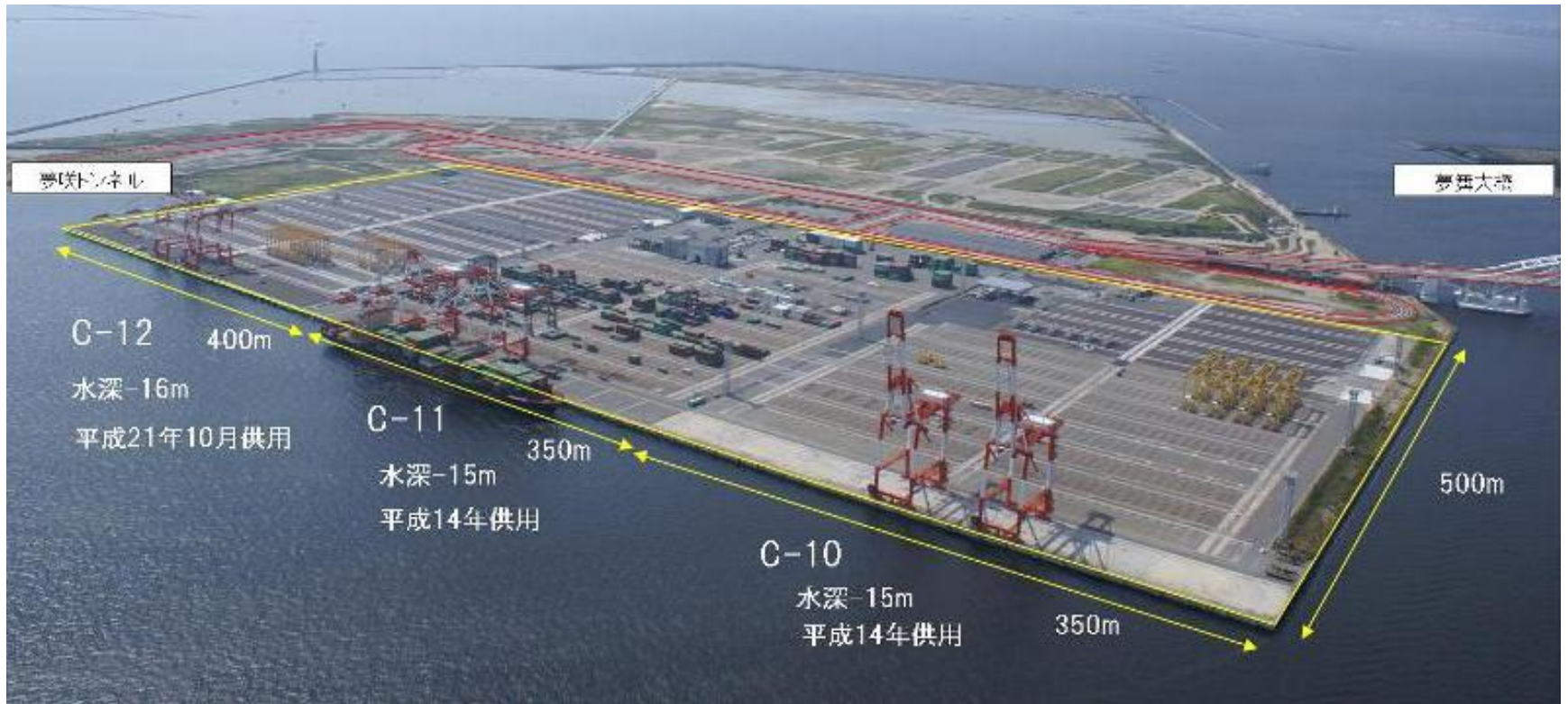


港湾コストの削減



豊かな市民生活の向上、近畿2府4県の2,100万人の経済産業活動の活性化・雇用創出

夢洲コンテナターミナル



夢洲コンテナターミナル(株)(DICT)

大阪港が2002年に国土交通大臣よりスーパー中樞港湾に指定されてから、大阪港においてコンテナターミナルを運営する港運事業者が共同出資し、2004年7月20日に夢洲コンテナターミナル株式会社が設立された。2009年10月1日より大阪港の夢洲においてC-10～12を一体運営するメガオペレータとして事業を開始している。

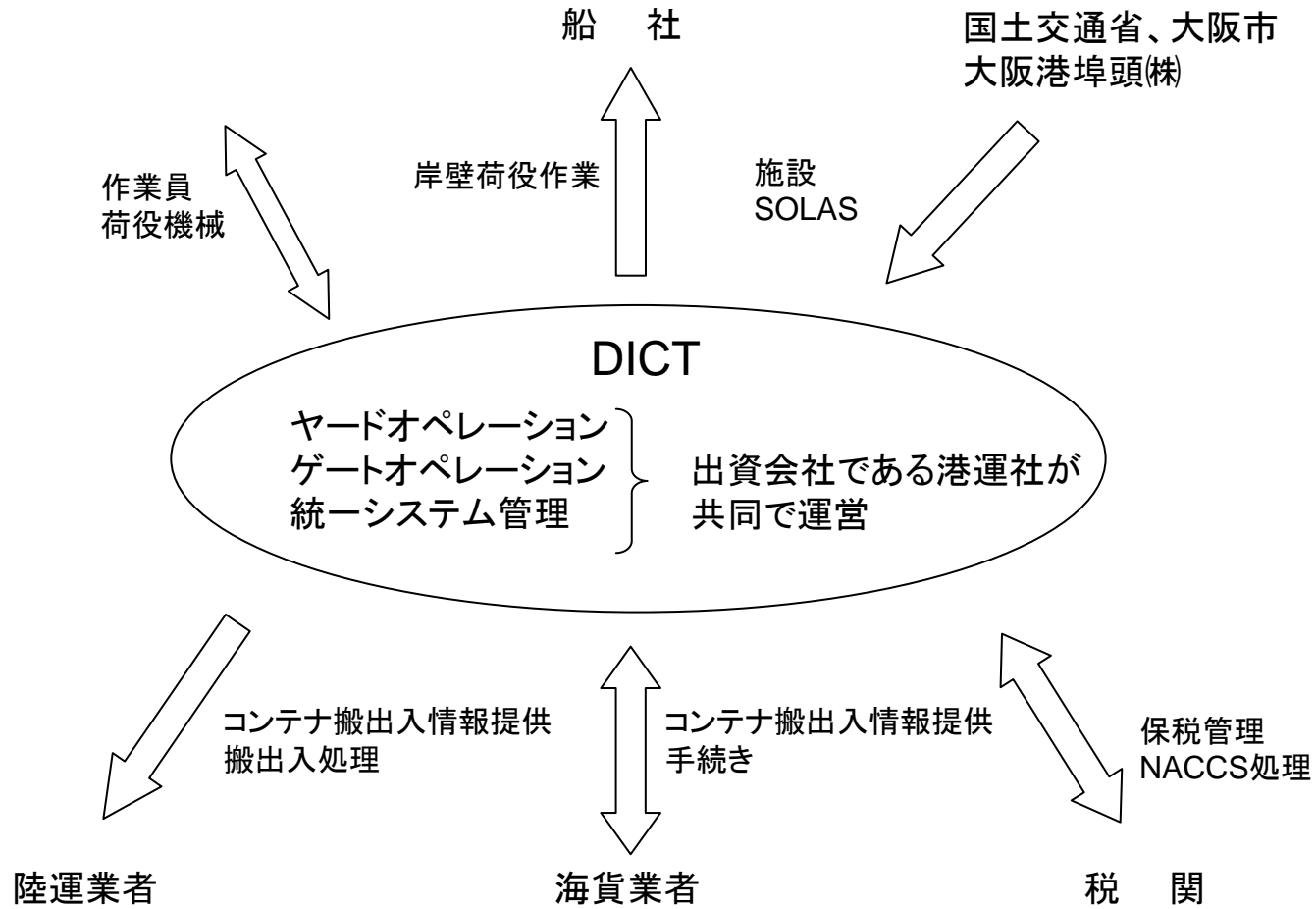
会社概要

- ・会社名 夢洲コンテナターミナル株式会社
- ・事業内容 コンテナ埠頭の管理及び運営、荷役用運搬機器の保守管理及び賃貸、船舶代理店業
全各号に付帯関連する一切の事業
- ・本社所在地 〒554-0043大阪市此花区夢洲東1丁目1番地
- ・資本金 4億9千万円
- ・株主 (株)辰巳商会、三菱倉庫(株)、(株)日新、(株)住友倉庫、山九(株)、近畿港運(株)、(株)上組
- ・代表取締役社長 高森 昭
- ・経緯
2004年7月20日 会社設立
2009年10月1日 DICT会議室にて開所式行われる
2009年10月29日 開港1船目SYK来る

施設概要

		C-10	C-11	C-12
岸壁	延長	350m	350m	400m
	水深	-15m	-15m	-16m
	係船能力	60,000DWT	60,000DWT	100,000DWT
コンテナクレーン	基数	3基	2基	3基
	定格荷重	40.6t	40.6t	40.6t
	アウトリーチ	50.5m	50.5m	50.0m
蔵置能力	ヤード全体	2,910TEU	2,900TEU	4,544TEU
	冷凍プラグ数	240個	420個	198個
トランスファークレーン		30基		

DICTによるターミナル運営イメージ



DICTの収支状況

1. 寄港コンテナ船
DICT 110~120隻/月
EVER 15~16隻/月
⇒ 月曜日~木曜日のバースウインドウは満杯
2. 取扱コンテナ
DICT 60,000TEU/月
EVER 6,200~6300TEU/月
⇒ 年間約75万TEU
(目標は90万TEU,100万TEUが限界)
3. 作業の区分
本船荷役(元請が独自に手配)
ヤード内のハンドリング(DICTの作業) ⇒ Facility Charge 3,800円/TEU × 0.835
4. 投資額
無利子貸付対象事業費 108億円(国4 港湾管理者4 転貸債1 DICT1)
* 3年据置17年償還
無利子貸付対象外事業費 30億円
* 出資7社は、108億円 × 0.9について保証、DICTの資産を担保に提供
主な投資内容
・ガントリークレーン7.5億円 × 4基 RTG1.3億円 × 26基
・C12ヤードの上物(舗装、照明等)
5. 収支状況
年間収支22億円程度で収支バランス(DICTとしては大きな利益を出す必要はない)
費用
・リース料約10億円
・利払い・減価償却費・管理費等約10億円
・沿岸荷役に係る労務費
収益
・72万TEU × 0.835 × 3,800円 = 22.8億円
・沿岸荷役に係る収益(350円~400円/TEU)