

国際コンテナ輸送を巡る最近の状況(報告)

国際コンテナ戦略港湾政策における取組

政策目的

- 国際基幹航路（欧州・北米・中南米・アフリカ等）の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を改善し、我が国産業の国際競争力の強化等**を通じて**雇用と所得の維持・創出**

※政府全体として国際戦略港湾政策を位置づけ（閣議決定）

経済財政運営と改革の基本方針2021（令和3年6月18日）、成長戦略フォローアップ（令和3年6月18日）、総合物流施策大綱（令和3年6月15日）

主な施策

「集貨」

- 国内及びアジア広域からの集貨に資するインセンティブ（補助）
- 内航船の航路拡充・強化への支援（実証事業、低利資金、税制）
- トラック輸送から船舶輸送へのモーダルシフトの促進（運航経費補助）
- 国際港湾運営会社による集貨独自支援事業を実施（R3年度）
（事例）国際フィーダー航路拡充トライアル



- 国際基幹航路の維持・拡大に関する取組の強化（令和元年度港湾法改正事項）等

「創貨」

- 物流施設の整備（無利子貸付）
神戸港、横浜港において物流施設を整備



横浜港（南本牧ふ頭）



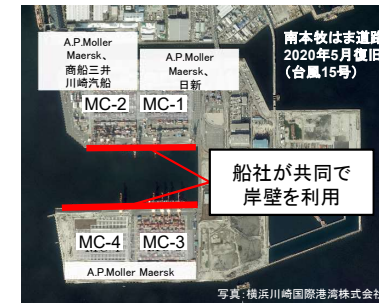
神戸港（六甲アイランド）

- 物流施設の再編・高度化（補助）
- 物流総合効率化法による流通業務施設の整備の促進（税制等）
- 物流総合効率化法による共同輸配送の促進（計画策定経費補助）

等

「競争力強化」

- 高規格コンテナターミナルの整備（国負担）等
 - ・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の一体利用を開始（R3年度4月）



MC4ターミナルに入港する大型コンテナ船（24,000TEU級）
令和3年3月14日

- コンテナターミナルの渋滞対策（実証事業等）

- 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現（実証事業、補助）
横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルにおいてCOMPASの本格運用を開始（令和3年4月）

- 自動運航船の早期実用化（実証事業）

- 国際戦略港湾の港湾運営会社への支援（出資）

- 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）等

国際基幹航路の船型・寄港回数

- 我が国国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路サービスのコンテナ船の船型は、北米航路、欧州・北米航路ともに平均船型の大型化が進展している。
- 国際基幹航路に大型コンテナ船が投入される中においても、**大型コンテナ船が、国際戦略港湾に引き続き寄港予定。**
- しかしながら、**2020年秋頃から世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響**があり、国際基幹航路に就航する船舶の我が国への寄港回数は2020年秋以前からの減少傾向が顕著に続いている。

【国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路船型】

	2019年11月	2020年11月
	純トン数(平均)	純トン数(平均)
北米航路	40,823トン	42,328トン
欧州・北米航路	53,415トン	65,154トン

(出典)国際輸送ハンドブックおよびClarksonデータより国土交通省港湾局作成。

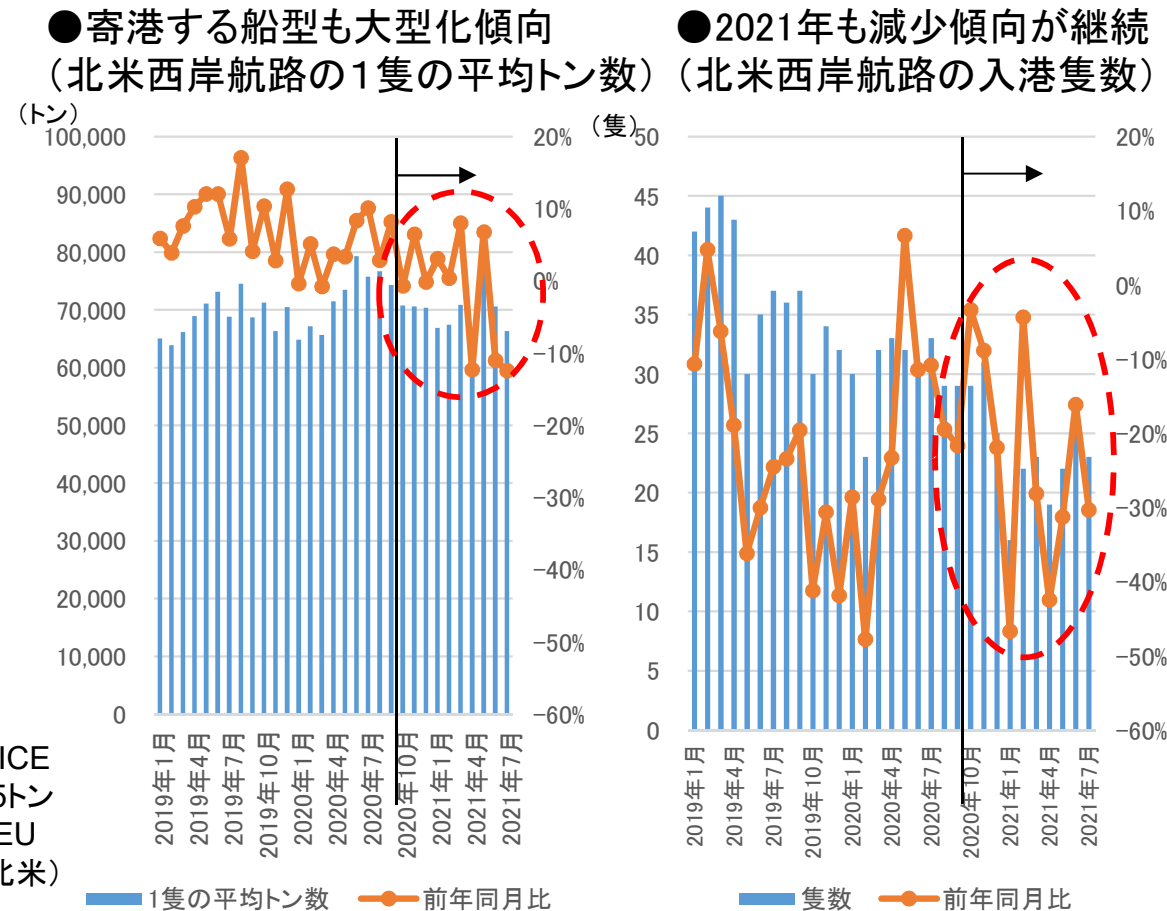
【北米航路の大型コンテナ船】



船社名:MSC
 船名:MSC VENICE
 純トン数:100545トン
 積載量:16652TEU
 航路名:PEARL(北米)
 港湾名:横浜港

【基幹航路の寄港回数】

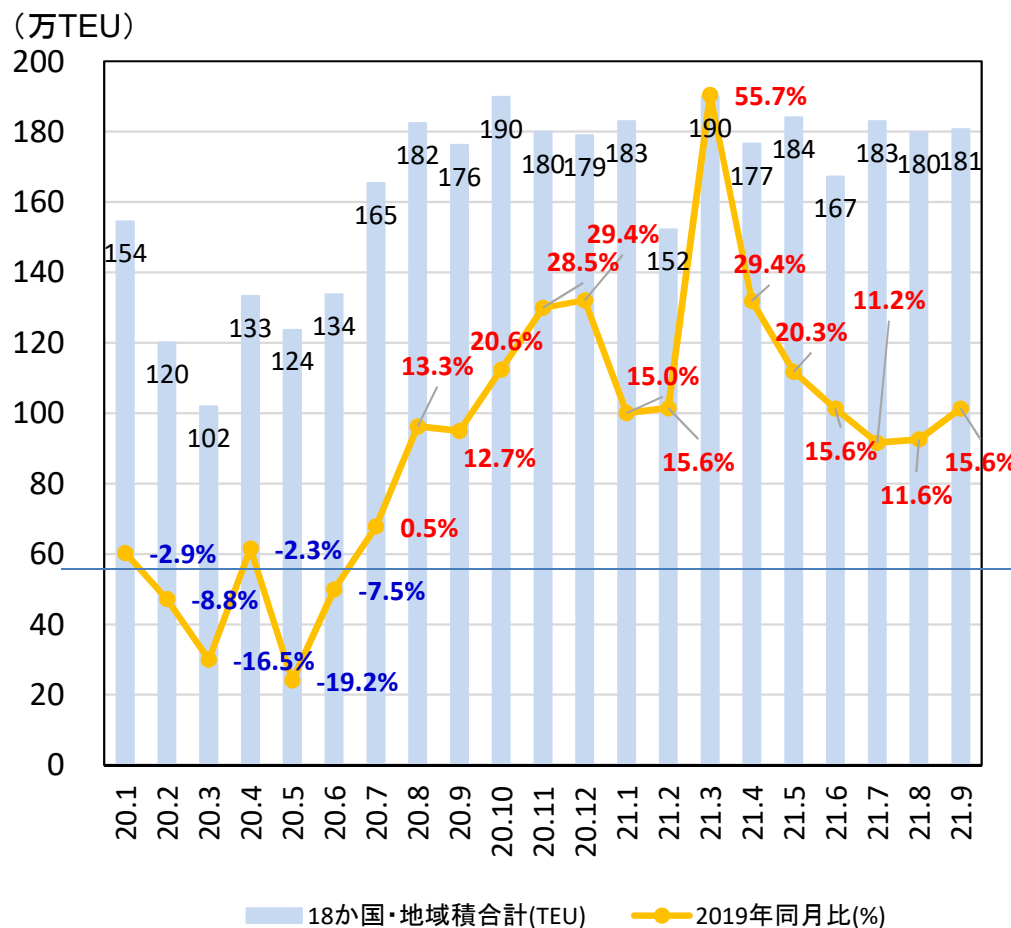
(東京港公表データより港湾局作成)



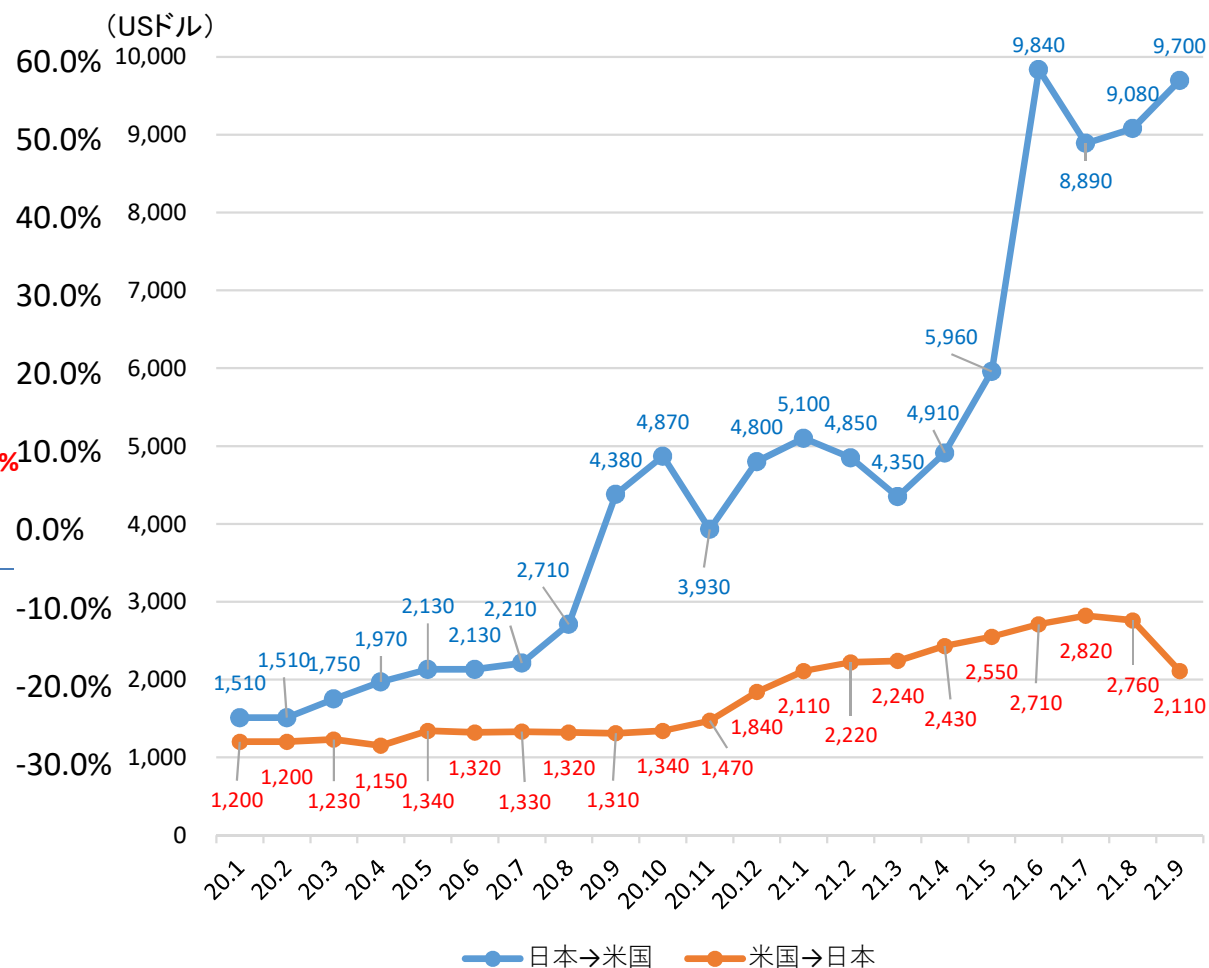
国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

- 米国向けコンテナ荷動き量は、2020年前半はコロナ等の影響により低迷。同年後半は北米の巣ごもり需要等の影響により、急速に回復。
- 北米向けコンテナ運賃も、荷動き量の増加に併せて、同様に上昇。

米国航路(アジア18か国⇒米国)月別荷動き量の推移



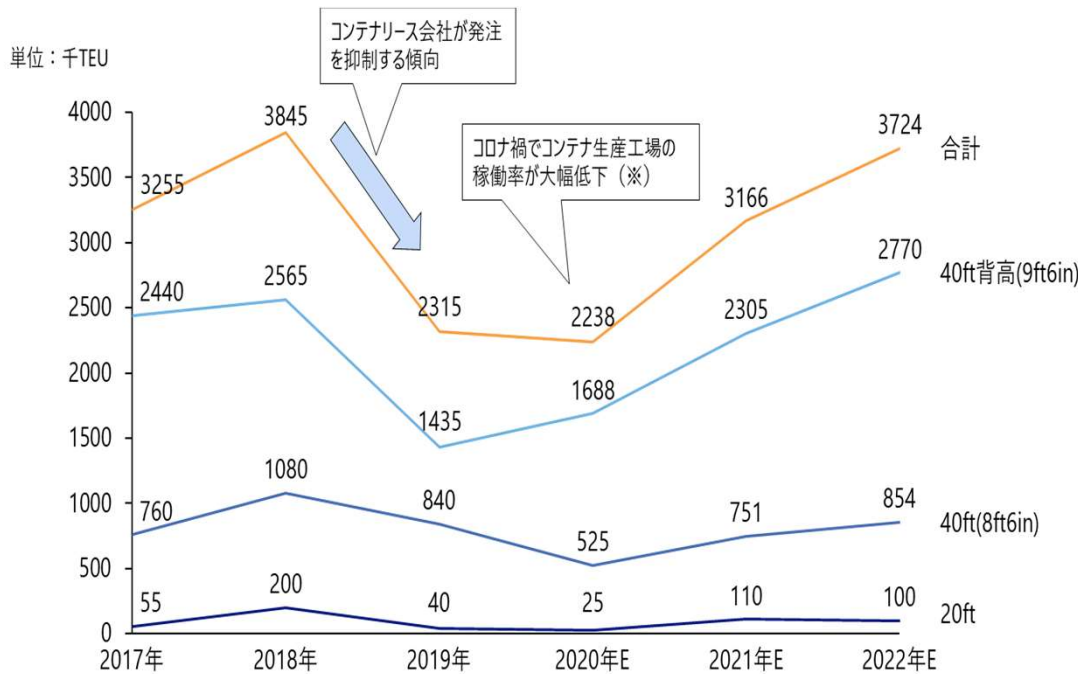
北米航路(横浜⇔ロサンゼルス) コンテナ(40ft)スポット運賃動向



国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

- 2019年～2020年前半にかけて、米中貿易摩擦やコロナによる先行き懸念の影響等により、中国におけるコンテナ製造量が低下。（現在は、船社は追加のコンテナを調達できている状況。）
- 北米航路、特にLA港、LB港といった北米西海岸の港湾において、取扱い可能な量を超える荷動き量の増加により、トラック・鉄道などの内陸輸送に混雑が発生し、貨物が滞留。結果、滞船が継続・悪化し、船舶の運航に遅延が生じている。

コンテナ生産量の推移

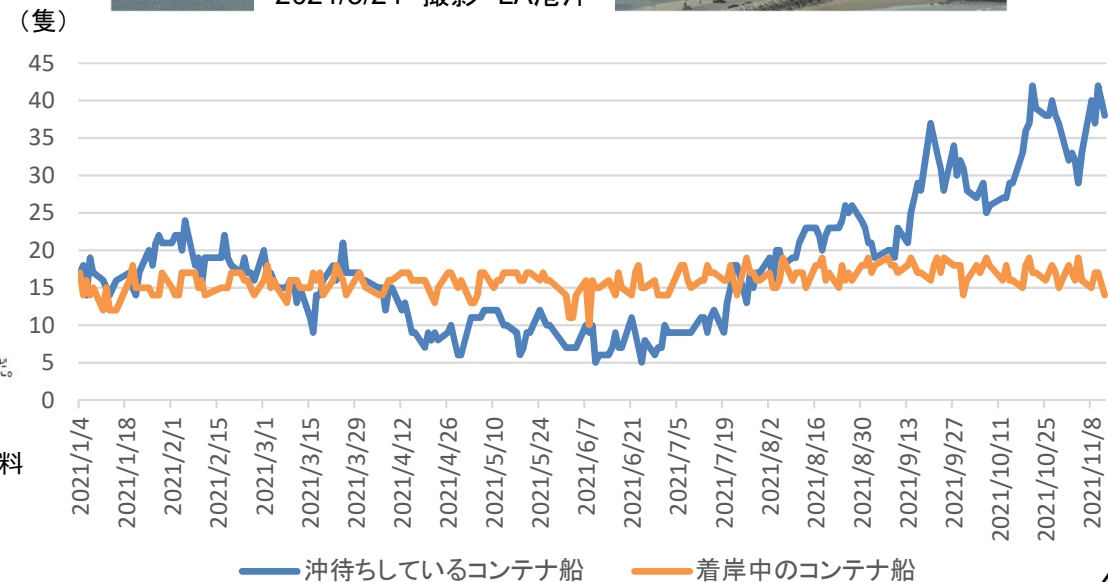


出所) 世界のコンテナ輸送と就航状況 2020年版 (日本郵船株式会社 調査グループ)

注) 世界のコンテナ生産の約98%を占める中国工場が、数週間に不稼働になった影響で、2020年1-6月期のコンテナ生産量は前年同期比36%減の110万TEUまで落ち込んだ。

出典：野村総合研究所調査資料

ロサンゼルス港の滞船状況



国土交通省では、世界的な国際海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足を受けて、日本発着の国際海上コンテナ輸送の需給の逼迫状況の改善に向け、令和3年2月5日付で、荷主、船社及び物流事業者等の関係団体に対し、コンテナの効率的な利用や輸送スペースの確保等に係る協力要請文書を発出した。

協力要請文書の概要

対象	要請事項
荷主及び船社以外の物流事業者	<ul style="list-style-type: none">① 実入りの輸入コンテナの早期引取・空コンテナの早期返却② 実入りの輸出リーファーコンテナのカット日搬入③ フリータイム（無料保管期間）、デマレッジ（超過保管料）及びディテンション（返却延滞料）の適切な運用④ 実際の予定を上回る過剰な予約（ブッキング）や直前のキャンセルの自粛⑤ 国際海上コンテナ輸送の利用にあたっての日程上の余裕や経路上の柔軟性のある計画
外航コンテナ船社	<ul style="list-style-type: none">① 国際海上コンテナ輸送力の増強及び空コンテナの確保のための努力（臨時船の運航、日本発着貨物へのスペースの割当の確保、コンテナの新規調達増加の検討等）② 国際海上コンテナのフリータイム、デマレッジ、ディテンション及びカット日の適切な運用

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について ～ コンテナ不足問題に関する情報共有会合 ～

- 農林水産省及び経済産業省と共同で、コンテナ不足問題の関係者による情報共有のための会合をWEB会議形式で開催。
- 本会合では、関係者間で現在の状況・取組内容等の情報共有を行うとともに、関係者がそれぞれの取組を連携して実施していくことの重要性が確認された。

概要

- 日時：令和3年4月23日（金）14:00～16:00
- 参加者：荷主、船社及び物流事業者等の関係団体、
野村総合研究所、国土交通省、農林水産省、経済産業省
- 発表
 - 総括的な状況説明（野村総合研究所）
 - 政府における取組（国土交通省）
 - 民間における取組（関係団体）
- 会議資料：
報道発表（以下URL）において公開
https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000553.html

主な議論

- 船舶の入港が不安定な状況下におけるデマレッジやフリータイムの適切かつ柔軟な運用
- 検疫官等の土日祝日の稼働の可能性
- 海上コンテナ運賃の高騰の影響を受ける農産物の輸出事業者に対する補助
- 海上コンテナ運賃に係るマーケットの状況
- 航空輸送に係る情報共有の機会の設定
- コンテナ不足問題のボトルネックの特定と改善に向けた重点的な取組
- 米国西岸港における待機船の状況

会合後の取組

- 北米西岸港及びアジア主要港について、混雑状況や要因、政府や港湾管理者などの対応等について把握するための調査を実施し、令和3年5月17日、7月27日及び11月15日に関係団体に調査結果の概要を共有。
- 第8回日中韓物流大臣会合（令和3年8月20日開催）の共同声明において、急激な輸送需要の増加等がコンテナ・船腹不足を引き起こしたことを確認。
コンテナ・船腹不足問題を含め物流の強靱性を阻害する問題に関連する物流政策の経験及びベストプラクティスを共有することを合意。
- 引き続き、関係者のニーズや海外港湾の調査結果等を踏まえ、必要な取組を検討・実施。

国際海上コンテナ輸送需給逼迫に対する米国政府等、LA/LB港の対応

- 2020年秋頃からLA/LB港で滞船が生じ、2021/11/12にコンテナ船が83隻沖待ち・滞船するなど混雑
- 2021/6/8 ホワイトハウスがサプライチェーンの短期的課題解決のためTF (Supply Chain Disruption Task Force) 設置を発表
- 2021/10/13 バイデン大統領が声明を発出し、LA港の24時間/週7日操業の開始や、ウォルマートやFedEx等が夜間・ピークオフ時間のコンテナ搬出入を行うことに合意したことなどを発表
- 声明後の報道で、「サプライチェーン全体が稼働する必要」「滞船解消に向け、本船荷役のためにターミナルからコンテナ搬出が必要」「コンテナ搬出には、内陸の倉庫が日中以外にも稼働しなければならない」「倉庫不足、ドライバーやシャーシ不足している」など、サプライチェーンの課題が指摘

2021/10/13 バイデン大統領声明の抜粋：仮訳

- LA港は24時間/週7日操業する。LB港は1週間前に24時間/週7日の操業を開始。世界の主要港は24/7操業している。
- 貨物がより迅速に移動できるよう夜間の操業を行うこと、閑散時を活用することの声明は、潜在的に変革をもたらすだろう。
- 本日、米国の最大の小売業者であるWalmartはピークオフ時間の活用を50%増加することに同意した。
- その他、FedEx, UPSは夜間に貨物を動かす量を増加させることに同意した。またTarget, Home Depot, Samsungもピークオフ時活用に同意した。
- 明確にしておきたいのは、24/7はサプライチェーンの迅速な貨物移動の大きな一歩であるが、残りの民間のチェーンも同様に必要。ターミナル、鉄道、トラック、荷主、小売業者等。
- 長期視点に立って、パンデミックや気候変動、サイバー攻撃などの衝撃に対する強靱性に投資する必要がある。
- インフラストラクチャー法案、Build Back Better Actで港湾、道路、鉄道を改善する。港湾に歴史上最大の投資を行う。

など

バイデン大統領声明後の関係者コメントやプレス等

- ホワイトハウス・港湾特使 ジョン・D・ポカリ (LA港HP Press)
 - ・大統領声明は2つの部分からなる。1つは港湾で24/7操業を行うこと、あと1つは、もう一方のサプライチェーンの端である荷主、特に貨物扱量が多い荷主が24/7で貨物を動かすことに同意したこと。国内のサプライチェーンの両端である港と荷主が稼働すれば、残りの部分も動き出し、貨物の流動化・迅速化につながる。
 - ・南カルフォルニアのサプライチェーン全体が逼迫。港のコンテナ取扱能力、ドライバーやシャーシの供給に限界がある点を注視。
- LA港 ジーン・ソロカ局長 (LA港HP Press)
 - ・サプライチェーン内のオーケストラの参加者全員が、同じカレンダー・スケジュールで行動して、コンテナは動き出す。輸入者がコンテナを引き出すことに同意することが極めて重要。
- アメリカトラック協会 2021/10/25 プレス(ATAHP)
 - ・試算によると、2021年現在80,000名のトラック不足。2030年に160,000名不足。貨物増加やパンデミック関係影響(早期退職、免許学校閉鎖等)がドライバーの需要増加と不足を起こしている。

出典：LA港HP https://www.portoflosangeles.org/references/news_101421_portenvoy

出典：ATAHP <https://www.trucking.org/news-insights/ata-chief-economist-pegs-driver-shortage-historic-high>

出典：ホワイトハウスHP <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/10/13/remarks-by-president-biden-on-supply-chain-bottlenecks/>

国際海上コンテナ輸送需給逼迫に対する米国政府等、LA/LB港の対応

- 2021/10/20 カリフォルニア州知事は知事令発出し、滞船やコンテナ・シャーシの滞留、倉庫などのボトルネックによりサプライチェーンに影響が出ているため対策を実施する旨を発表
- 2021/11/1 LA/LB港の両港湾管理者は、ターミナルに9日以上等長期蔵置されるコンテナについては、船社に課金する制度を新設しターミナル内のコンテナ搬出を促す措置を実施
- 2021/11/9 ホワイトハウスは「米国の港及び水路のための、バイデン - ハリス行動計画」（仮訳）発表

2021/10/20 カリフォルニア州知事令 (Executive Order N19-21) (概要、仮訳)

【対応】

- 今後30日以内に優先的な貨物輸送ルート(道路)を特定し、当該ルートにおける車両重量制限の一時的な免除を行うこと
- 州政府所有の土地、更には州政府以外の者(民間、自治体、連邦政府等)の所有する土地のうち、短期的な貨物蔵置スペースとして活用可能な土地を特定すること。州政府所有の土地のうち必要なものについては12月15日までに貨物蔵置スペースとして活用できるようにする。
- 港湾労働者及びその他のサプライチェーンに関わる労働者の教育訓練の機会を最大化すること
- 来年度の知事提案予算案の策定において考慮するために、港湾でのオペレーションや貨物輸送を改善するためのより長期的な提案書を立案すること。この提案には、港湾及び交通インフラの改善、港湾から配達までの貨物輸送システムの電子化、労働力確保等を含み得る。など

出典：カリフォルニア州政府HP <https://www.gov.ca.gov/2021/10/20/governor-newsom-signs-executive-order-to-help-tackle-supply-chain-issues/>

2021/10/22 ロングビーチ市がコンテナ蔵置場の コンテナ積数規制を2段から4段に緩和を発表(概要、仮訳)

- LB市は蔵置場(ターミナルの外)はコンテナ2段積みか、8feetの高さ規制を実施。蔵置場周辺の視覚的な衝撃を緩和するために導入。
- サプライチェーンの国家的危機に対して、10月22日から90日間、コンテナを4段積まで緩和する。LB市は90日後に対策効果を評価をする。

出典：LB市 HP <https://longbeach.gov/press-releases/city-of-long-beach-statement-on-temporarily-allowing-additional-container-stacking/>

2021/11/1 実施された長期蔵置コンテナ課金制度 “Container Excess Dwell Fee” LA港の説明資料 (概要、仮訳)

【背景と目的】

- コンテナターミナル内に9日以上蔵置している輸入コンテナは約40%
- LA港の混雑を緩和するため、コンテナターミナル内の貨物流動性を向上させる。
- コンテナターミナル内の輸入コンテナの滞留時間を短くすることで、空コンテナ、輸出コンテナを扱えるようにし、荷主の貨物の幅広い貨物流動性を改善する。
- 目的は、LA港の収入を増やすことではなく、課金によりターミナルからコンテナ貨物が搬出されることにある。
- このプログラムがLA港のパートナー達に行動変容を促すことを望んでいる。

【実施方法】

- 90日実施方針で、LA港のタリフNo.4に“Container Excess Dwell Fee”を新設
- 輸入コンテナを2つに分類。トラックによる搬出は9日以上、鉄道搬出は6日以上滞留コンテナに課される。
- 11月1日から適用し、船社に課金。
- 11月15日以降になるまで課金されない。

出典：LA港管理者HP https://www.portoflosangeles.org/references/2021-news-releases/news_102931_cargofee

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～)

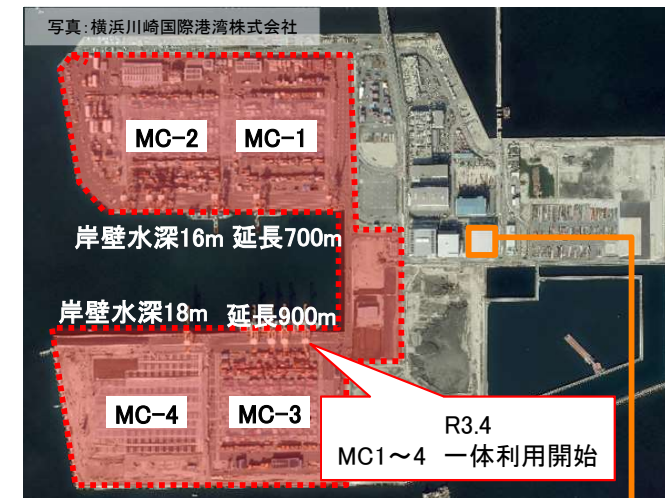
2020年3月

	MC 1	MC 2	MC 3	MC 4
規格	水深16m 延長700m		水深18m 延長400m	—
ターミナル借受者	A.P.Moller Maersk、日新	A.P.Moller Maersk	三菱倉庫	—
利用船社	Maersk、T.S Line、SITC他		ONE、Hapag Llyod	—



2021年4月～

	MC 1	MC 2	MC 3	MC 4
規格	水深16m 延長700m		水深18m 延長900m	
ターミナル借受者	A.P.Moller Maersk、日新	A.P.Moller Maersk、商船三井、川崎汽船	A.P.Moller Maersk	
利用船社	(一体利用) 2 M (A.P.Moller Maersk、MSC) ザ・アライアンス (ONE、Hapag Lloyd、Yang Ming、HMM)			



●横浜港でのコンテナ貨物の需要創出

全体事業費 約52億円
うち15億円無利子貸付 (H28d-H29d)



●3月14日 横浜港に世界最大級のコンテナ船 入港
 MSC ISABELLA
 全長399.7m, 喫水16.4m, 船幅61.0m
 最大積載数23,656TEU

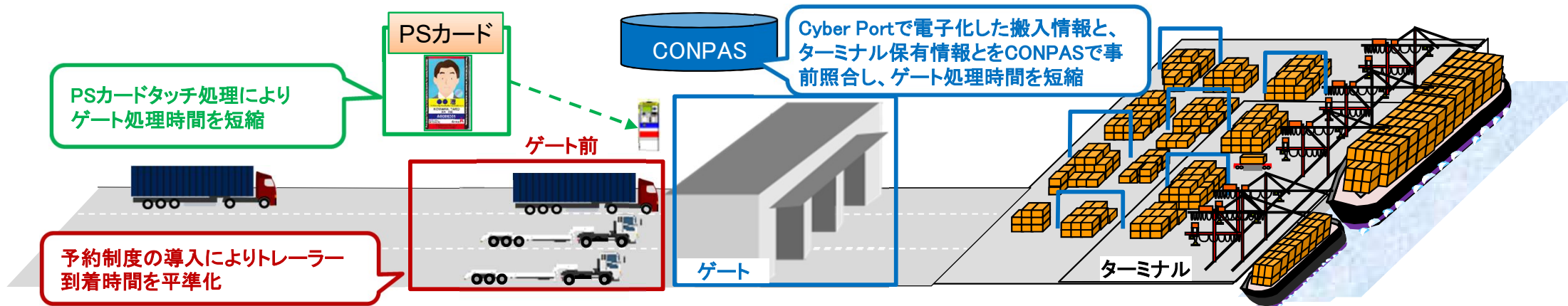
※大型岸壁やガントリークレーンを柔軟かつ一体的に利用することが可能

CONPASの導入と効果(横浜港南本牧ターミナル、神戸港PC-18)

- CONPAS※1は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流の効率化及び生産性向上の実現を目的としたシステム。
- 横浜港南本ふ頭コンテナターミナルで2021年4月より本格運用※2を開始。
- 神戸港PC-18においても、導入に向けて2021年8月に第2回目の試験運用を実施。
- 阪神港の他のターミナルにおいても今後同様に試験運用を予定している。

【CONPAS導入により期待される効果】

※1 CONPAS:新・港湾情報システム「Container Fast Pass」の略
 ※2 「搬出入予約機能」「PSカード活用した受付機能」「搬入情報の事前照合機能」を常時運用すること



【横浜港南本牧ターミナル】

本格運用開始後の待機時間削減効果

- ・調査期間: 2021年4月22日～2021年5月12日
- ・搬出入予約件数: 平均約300件/日

◆ゲート前待機時間の比較◆

CONPAS利用なし: ゲート前待機時間は**平均約30分**

CONPAS利用あり: ゲート前待機時間は**平均約7分**

※) CONPAS利用なし車両の平均待機時間が最大(約65分)となった
 4月30日のCONPAS利用車両の平均待機時間は約9分

【神戸港PC-18】

ゲート処理時間削減効果(第2回試験運用)

- ・調査期間: 2021年8月23日～2021年9月3日
- ・CONPAS利用車両数: 48台

◆ゲート処理時間の比較◆

CONPAS利用なし(有人受付):
 ゲート処理時間は**平均1分34秒**

CONPAS利用あり: ゲート処理時間は**平均23秒**

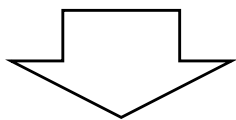


PSカード読み取り時の状況

国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を実現するため、欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を創設する。

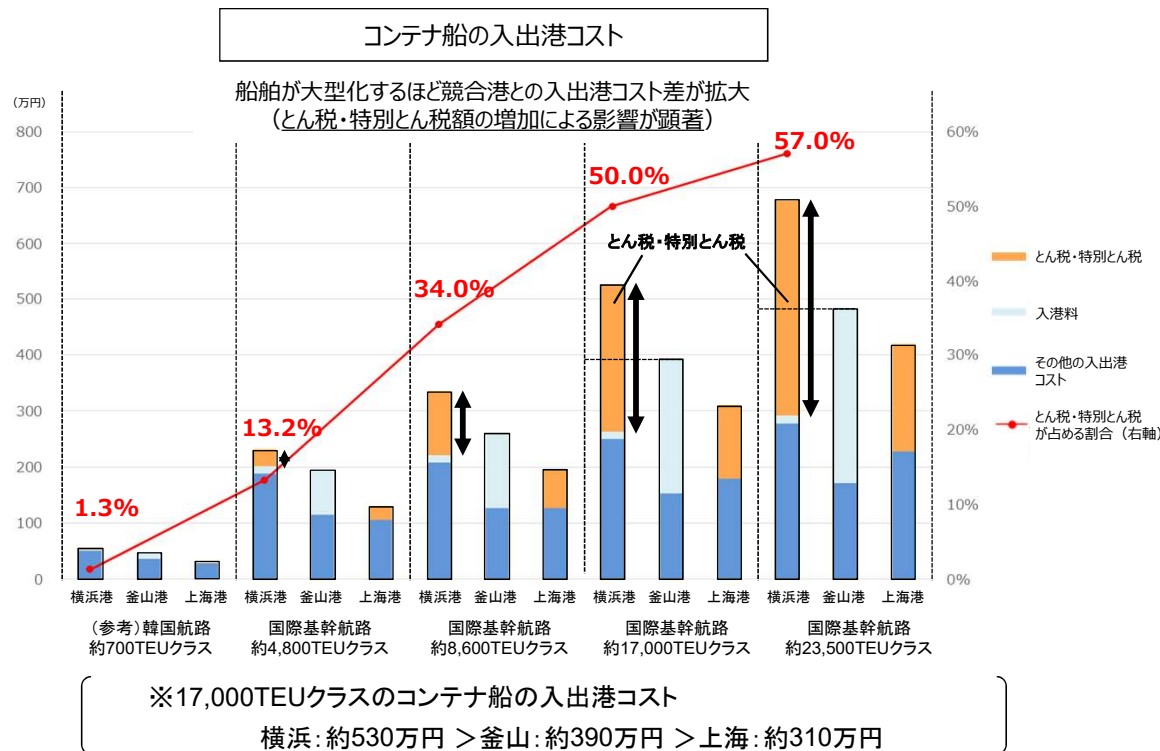
施策の背景

○コンテナ船の大型化などに伴い、欧州・北米航路における寄港地の絞り込みが進行。



○このような中、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を図るためには、釜山港等と比較して劣後している入出港コストの低減が必要。

○特に、これらの航路に投入される大型のコンテナ船ほど、国際戦略港湾に入港する際のとん税・特別とん税の負担が大きくなっており、この軽減を図る。



要望の結果

○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾(京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港)に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率(純トン数1トンまでごと)を次のとおりとする。 ※令和2年10月1日より施行。

納付種別	とん税		特別とん税		合計	
	現行	改正後	現行	改正後	現行	改正後
① 入港の度に納付する「都度納付」	16円	16円	20円	20円	36円	36円
② 一定額の納付で1年間に何度でも入港できる「一時納付」	48円	24円	60円	30円	108円	54円

国際コンテナ戦略港湾政策推進WGについて

1. 設置目的

国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向け、最終とりまとめフォローアップに明記された政策目標の達成状況及び個別施策の進捗状況を確認するとともに、新たな課題を抽出するために、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の下に「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」以下、「ワーキンググループ」という。)を設置するもの。

2. 構成

学識経験者、港湾・海運関連業界団体、荷主企業、国際戦略港湾の港湾運営会社及び港湾管理者
(事務局) 国土交通省港湾局

3. 開催経緯

第一回 2020年8月19日

- 「フォローアップ」で掲げられた政策目標への取組状況
- 港湾・海運を取り巻く近年の状況と変化
- 新型コロナウイルス感染症による港湾物流への影響
- 今後のWGの進め方等

第二回 2020年11月12日

- これまでの政策のレビュー
政策目標の達成状況、国際コンテナ戦略港湾における大水深岸壁の利用状況
- 今後の取組み
港湾コストの概要とその低減方策、国際コンテナ戦略港湾政策の更なる取組み

第三回 2021年4月23日

- 海上コンテナ物流を取り巻く状況・前回の指摘に関する検討
- ワーキンググループの中間とりまとめ

第四回 2021年度内 (予定)

国際コンテナ戦略港湾政策推進WGについて

国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向け、平成31年に作成された「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめフォローアップに明記された政策目標に対する達成状況及び個別施策に係る進捗をWGとして確認するとともに、自然災害の対応力の強化の重要性、カーボンニュートラルポートの形成の必要性等、新しい観点と国際コンテナ戦略港湾との関係も併せて、以下の通り中間のとりまとめを行う。

要旨

1. 本WGでは、これまで取り組まれた国際コンテナ戦略港湾政策の効果や課題について、確認を行った。今後とも政策評価や本WGの場などを通じ、その進捗状況、政策目標の達成状況や効果等について、創意工夫を行いながらしっかりと説明責任を果たす必要がある。
2. 船社によるコンテナ船の大型化と寄港地の絞り込みの基調が継続している中、国際コンテナ戦略港湾政策の三本柱、即ち「集貨」、「創貨」、「競争力強化」については、改善や配慮を行いながら、引き続き強力に取り組んでいく必要がある。
3. 2. の「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組に加え、近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえて、新たに以下の事項について強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要がある。
 - (1)カーボンニュートラルポート(CNP)の形成
 - (2)港湾物流のDX(デジタルトランスフォーメーション)の推進
 - (3)安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化

本中間とりまとめを受け、適宜、今後の施策展開に反映する。