

第4回 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 議事概要

日時：令和5年4月21日（金）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室（オンライン併用）

1. 港湾・海運を取り巻く状況やこれまでの指摘に関する検討、今後の国際コンテナ戦略港湾政策の方向性を確認した上で、意見交換を行った。
2. 委員からの主な意見は以下のとおり。

【基本的な取組方針について】

- これまで本政策に取り組んできた中で残っている課題やその要因を分析した上で、新たに生じた課題も含めて、今後の政策の方向性を検討する必要がある。
- 限られた予算の中で国策として取り組んでいく以上、本政策が日本国民や日本全体の成長にとってどのように貢献するのかという視点で優先順位を付けつつ、戦略を盛り込んでいく必要がある。
- 先般のコンテナ物流混乱による海外トランシップでの状況を考慮し、経済安全保障の観点なども踏まえ日本の港湾はどうあるべきかという広い視点を持った政策を検討していく必要がある。
- 荷主の利便性の観点からは、多様な航路があることが重要であり、直航・トランシップそれぞれのメリット・デメリットを踏まえつつ、長期的視点で日本がフィーダーポートにならないように取り組む必要がある。
- 国際コンテナ戦略港湾政策を推進するため、産業政策をはじめ関係省庁等と連携して進めていく必要があり、そのための体制を整えて取り組んで欲しい。
- 阪神港、京浜港というという括りだけでなく、それらを構成する各港単位での役割も考慮する必要がある。
- 今後、世界経済や船舶の大型化がどうなるのかといった、将来見通しについて、取りまとめの冒頭に盛り込む必要があるのではないか。

【集貨施策について】

- 東南アジア等の貨物の日本への集貨可能性を検討する上で、航路や貨物の品目なども分析する必要がある。
- 国際基幹航路の誘致政策を検討していく際には、地政学的な要因なども考慮しつつターゲットとなる航路を絞り、対応を考えていく必要がある。
- 東南アジア等からの集貨に取り組んでいく際には、ターゲットとなる国を絞りつつ、日本でトランシップすることでいかにリードタイムが短くなるかという点を強みにしていくことが重要ではないか。
- 直航航路がある中国北部の港湾でも、韓国でトランシップされ北米に輸送される貨物が相当程度あり、海外集貨のターゲットにこれらの地域も含めて検討していく必要があるのではないか。
- 東南アジアの貨物は高雄港で積み替えられているものも多いため、アジアのハブ港として台湾の分析も必要である。
- 東南アジア諸国では、今後、さらに港湾整備が進むと予想されるため、これらの地域からの集貨戦略を検討する上では、各国の港湾整備の動向も踏まえる必要がある。
- 国際戦略港湾に集貨するためには、内航ネットワークを充実させていくことが重要である。
- 各方面で船型の大型化が進んでいるため、今後の集貨戦略を検討する上では、現状だけではなく、航路別に将来の船型動向も踏まえた分析や議論が必要である。
- 日本にトランシップ貨物を集めるためにも、港湾運営会社等が海外へ事業展開していく必要がある。

【ターミナルの機能強化について】

- アジアの主要港と比較して、日本に寄港している基幹航路の船型は相対的に小さいが、海上輸送のコスト競争力を確保するためには、日本にも最大級の大型船が入港可能な大水深岸壁等の施設が不可欠であり、そのような民間では出来ない部分に対して、国による投資が必要である。
- 既に能力が不足している港湾がある中、大水深コンテナターミナルの整備は急ぎ進める必要があり、この点は基本的な取組方針の中に記載する必要がある。
- コンテナターミナルはバース単位ではなく、大規模なターミナル単位で整備、一体利用できるようにすることを検討いた

だきたい。また、岸壁は可能な限り直線で長い方が使いやすく、内航・外航のコンテナ船を効率よく扱えるようにする必要がある。

- 荷主にとって重要なのはコストとリードタイムであり、これらを両立するため、日本の港湾に大型船が寄港できるよう、大水深、高規格のコンテナターミナルの整備を引き続き進めていく必要がある。
- 定時運航ができることや遅延がないことは港湾の競争力を評価する上で重要であり、そのような観点で生産性を高めるための取組を国や民間企業等が協力して進めていくことが重要である。
- 釜山港と競合する中で日本に貨物を集め、国際基幹航路を誘致するためには、外航フィーダー航路も含め、とん税・特別とん税などの入港コストをさらに低減させるなど、日本の港湾の競争力を向上させる必要がある。

【港湾関連業務の効率化について】

- 保税加工・リコンソリ（再混載）を推進するためには、インフラだけでなく、手続きの円滑化も重要であり、諸外国の保税制度も参考にしつつ、対応を検討する必要があるのではないか。

【脱炭素への対応等について】

- 荷主や船社において、輸送ルートにおける脱炭素化は重要な課題となっており、港湾における脱炭素の取組を強化しつつ、集貨・創貨の促進にもつなげていく必要がある。
- コンテナラウンドユースの推進は脱炭素の観点からも重要であり、インランドコンテナデポの利用を推進するべきである。インランドコンテナデポの一層の活用に向けては、荷主だけでなく様々な船社にも利用してもらえるようにすることが重要である。
- インランドコンテナデポを活用したコンテナラウンドユースを推進する上で、自動運転などの動きとも必要に応じて連携しながら取り組んでいく必要があるのではないか。

【政策の評価について】

- EBPM の観点から、トランシップ貨物の動向や KPI の変化と、過去の港湾整備や政策との関係を分析しつつ、今後の戦略を

- 検討していく必要がある。
- データに基づく政策の企画立案や効果の確認をよりの確に実施していくため、国が保有するデータを充実させる必要がある。
 - 様々な荷主のニーズに対応するため、多様な航路があることが重要であり、そのような状況を適切に評価できる指標を今後検討していくことが課題である。