

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

中間とりまとめ

(骨子案)

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 中間とりまとめ（骨子案）

前書き

- ・ 委員会の設置主旨（国際コンテナ戦略港湾政策の深化と取組の加速）
- ・ 中間とりまとめについて（委員会委員の意見のとりまとめ等である旨）

1. 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

1-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要と取組状況

1) 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

- ① 国際コンテナ戦略港湾選定の経緯
- ② 国際コンテナ戦略港湾の選定結果
- ③ 国際コンテナ戦略港湾の政策目標

2) 広域からの貨物集約の推進

- ① 「国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業」について
- ② 内航フィーダー輸送船舶の課題
- ③ 集荷支援制度について
- ④ 地方港における外航航路へのインセンティブについて

3) 荷主サービスの向上（ゲートオープン時間拡大）

- ① 港湾の利用時間について
- ② ゲートオープン時間拡大・24時間化のためのモデル事業

4) 荷主サービスの向上（情報化・渋滞対策等）

- ① Colins、NEAL-NET の取組について
- ② コンテナ搬出入予約制について

- 5) 荷主サービスの向上(自動化その他)
 - ① 世界におけるコンテナターミナルの自動化の動き
 - ② 物流関連企業誘致への支援制度の日韓比較

- 6) コンテナ船の大型化の進展への対応
 - ① 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの整備状況

- 7) 「民」の視点での戦略的港湾運営の実現
 - ① 特例港湾運営会社の指定状況
 - ② 特例港湾運営会社の経営統合に向けた取組

- 8) ターミナルコストの低減
 - ① 国から特例港湾運営会社への行政財産の貸付

1-2. 港湾、海運を取り巻く状況と変化

1) 取扱貨物量

- ① 日本の港湾におけるコンテナ取扱個数は、GDPの伸び以上に増大しているが、アジア諸港ではそれ以上の勢いで増加。
- ② 方面別にみると、輸出では26%、輸入では46%の貨物を中国向けが占めており、輸出では6割以上、輸入では7割以上の貨物がアジア向けとなっている(貿易額ベース)。
- ③ 品目毎に見てみると、日本からの輸出では全方向的に自動車部品の輸出が1位であるが、日本への輸入では、アジアからのデバイスや、北米からの豚肉等が上位を占める(貿易額ベース)。

2) コンテナ船の大型化

- ① 海運の世界ではコンテナ船の大型化が進展し、世界的には 18,000TEU 積みも登場。邦船三社でも 14,000TEU級を投入。
- ② ある一定の仮定に基づくコンテナ船の将来の大型化見込みでは、カスケ

ード現象も相俟って、欧州航路の76%、北米航路の33%が、8,000TEU以上のコンテナ船となるとの予測もある。

3) コンテナ航路数

- ① 我が国に寄港するコンテナ航路数で見ると、欧州航路ではG6とマースクの2便／週にまで寄港が減少。
- ② これにはG6、P3といった海運アライアンスの進展も大きく影響。
- ③ さらに、邦船社において、日本海側諸港から釜山へのフィーダーネットワークを運航しているとの事実も存在。

4) トランシップ率

- ① 我が国発着のコンテナ貨物について、東アジア主要港においてトランシップされる率が、9.7%。その他港でのトランシップ率を含めると18.0%にまで増えている(平成20年度)。

平成25年度データは年度末まで明らかとならないが、BPAデータによると、平成21から24年度にかけ、我が国を発着し釜山港を利用する貨物のうち、釜山港でトランシップされる率はほぼ横這い。

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の深化に向けて

2-1. 政策の深化に向けた基本的な取り組み姿勢

平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾の選定以降、直轄港湾工事の国費負担率の引き上げや港湾運営会社制度の創設を含む港湾法等の改正を行うとともに、大型化するコンテナ船に対応した大水深コンテナターミナル等の整備や、港湾運営会社による「民」の視点での港湾運営の効率化、広域からの貨物集約といったハード・ソフト一体となった総合的な施策に取り組んできた。

しかしながら、コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編など港湾・海運を取り巻く状況は目まぐるしく変化しており、我が国への基幹航路の寄港状況は依然として厳しく、我が国発着コンテナ貨物の東アジア主要港におけるトランシップ率も大きな改善は見られない。

グローバルな港湾間競争の中、競争相手より遅れていることを認識しつつ、「できることを最大限やる」ではなく、「やらなければならないことをすぐにやる」姿勢で取り組む必要がある。

国際コンテナ戦略港湾政策の実施主体である港湾運営会社が、経営統合により機動力を発揮して政策の実現に当たることを国民から期待されているところ、少なくとも国際コンテナ戦略港湾選定時に計画したことは計画通りに取り組む必要がある。特に、港湾運営会社の経営統合については不変の政策として、一刻も早く実現する必要がある。

国家50年の計とも言える国際コンテナ戦略港湾政策は、10年程度の長期的なグランドデザインを描き、国、港湾管理者、港湾運営会社のそれぞれが為すべきことを、意識を共有した上で取り組んでいくことが必要である。また、その中で、短期間で行うべき施策については、スピード感を持って取り組む必要がある。

2-2. 個別施策

- 1) 国際コンテナ戦略港湾への「集荷」
- 2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創荷」
- 3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

1) 国際コンテナ戦略港湾への「集荷」

基幹航路の寄港地決定には、揚げ積みするコンテナ貨物量の多寡が重要。

釜山港湾公社(BPA:国100%出資)が年間約40億円以上もの積替・集荷支援事業を実施している中、国際コンテナ戦略港湾への集荷についても、これまでのような立ち上がり時支援に留まらない強力な支援施策が必要。また、より広範で多様な集荷活動を展開する観点からは、従来のような内航事業者のみを対象としたものではなく、外航船社、荷主等多様な主体に対する柔軟かつ効率的な支援を行うことが必要。

他方、内航海運、鉄道、トラックによる集荷ネットワークの強化が求められる中、邦船内航フィーダー船社の釜山港フィーダー船社に対するコスト競争力を強化するとともに、鉄道・トラックの活用を促進する施策が必要。

2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創荷」

釜山新港では、用地価格(賃貸料)の低廉化、手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めており、我が国の主要な物流企業や倉庫等も進出。

国際コンテナ戦略港湾においても、港湾背後における創荷を強力に進めるため、我が国の強みを活かした先端産業や、製造業を中心とする輸出産業はもとより、輸入増大にも対応した流通加工系企業の臨海部への誘致を図り、我が国のロジスティクスハブ機能を強化することが必要。

3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

外航船舶がトランシップ港湾を選択する際には、港湾コストが重要な要素であり、荷主が船社を選定する際に考慮するリードタイムもコストに関わる重要な要素となっている。このため、港湾コストの低減に向けた総合的施策が必要。

3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

東京港の渋滞の深刻化に伴う港近隣のドレージ業者の廃業が加速しており、ドレージ料金ひいては国内輸送コストの上昇を惹起。

また、日本のコンテナターミナルでは、ターミナルオペレーションシステムをターミナル借受者それぞれが開発しており、相互の互換性が十分でないなど、利便性上の課題が存在。

さらに、製造業の生産・出荷の柔軟化・効率化の観点から、コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大に対する要請が強い。

3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が益々進展する中、欧州航路においては、14, 000TEU超クラスが、北米航路においては、カスケードの進展も踏まえ10, 000TEUクラスが今後主流となる中、我が国港湾の機能が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応が必要。

3-4) 戦略的な港湾運営

民間出資を広く集めるには経済情勢が依然として厳しい中、港湾運営会社への民間出資比率3割の達成が極めて困難。また、ターミナル貸付料の低減の追求等公共性の高い経営が求められる中、利益還元を求める民間の出資を求めることは合理的でない。

他方、日本再生に向けた国家戦略としての全体最適が部分最適に優先するとの観点から、国家戦略としてのメリットを利用者が実感できるよう、国際コンテナ戦略港湾政策を迅速に推進するための体制が必要。