

第7回 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 議事概要

日時：平成28年5月24日（火） 14：00～15：30

場所：中央合同庁舎3号館 4階 幹部コーナ－会議室1

1. 阪神港及び京浜港の経営統合、近年の港湾・海運を取り巻く状況及び国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況とともに、今後の具体的な取組方策について報告が行われた。
2. 近年の港湾・海運を取り巻く状況及び国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況の報告においては、委員から、以下のような意見があった。
 - ・ 集貨事業によって、国際フィーダー航路網が拡充し、神戸港のコンテナ取扱貨物量が増加する等の効果が出た事は大変良いこと。インセンティブが無くなった状況でも国際フィーダー輸送の料金が低減されるよう、国際フィーダー輸送利用の更なる利用促進等を進めるべき。
 - ・ 熊本地震において、コンテナ輸送のためのバンニング・デバンニング場所の確保が困難であったとの声もあることから、緊急時においては港湾にそのような施設の速やかな確保について取り組むべき。
 - ・ 農林水産物の輸出に関しては、今後もボリュームが増えていくことが考えられる。阪神港での農水産物の集貨促進は大変良い取組であるため、今後も進めていくべき。
 - ・ 農林水産物の輸出促進においては、国内のみならず、相手国における検疫やコールドチェーンの確保等の課題についても検討していくべき。
3. 今後の具体的な取組方策の報告においては、委員から、以下のような意見があった。
 - ・ アライアンスが3つに再編されるなど、基幹航路の寄港地の絞り込みが更に進展することが予想され、貨物量が増えない限り国際

コンテナ戦略港湾がフィーダー化する恐れがある。今後は、国内のみならず東南アジアの貨物についても国際コンテナ戦略港湾に積極的に取り込むべき。

- 東南アジアに進出している日本のメーカーは、直接北米には輸送せず、一部のアジア諸港でトランシップして輸送しており、こうした貨物を日本に取り込むことが重要。トランシップに伴いリードタイムは長くなるが、それを国の補助制度も活用してコストで補うような対応を行うべき。
- 今後の方策については、時間をかければ他国も実施可能なものであることから、京浜港・阪神港の両港で発足した港湾運営会社を活用しながら、可能な限りスピーディーかつ戦略的に対応していくべき。

4. 最後に、座長から、国際コンテナ戦略港湾政策を更に強力に推進していくために、アジアの経済成長、物流増大を我が国の国際コンテナ戦略港湾に取り込むため、アジアを含めた広域集貨に取り組むとともに、LNGバンカリングハブを形成していくための取組を推進するという基本的な方針が示され、委員会としての了解が得られた。

以 上