

## 第8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29年6月15日（木）10：30～12：00

場所：中央合同庁舎3号館 4階 幹部コーナ－会議室1

1. 近年の港湾・海運を取り巻く状況、国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況及び港湾運営会社の取組状況とともに、今後の取組方策（アジアシャトル航路及びAIターミナル）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、国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況及び港湾運営会社の取組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。
  - ・ 国際フィーダー航路便数が増加するなど、成果が現れている。他方、東北や北海道においては釜山港トランシップ貨物が依然多いことから、農産品輸出も見据え、京浜港への集貨の更なる強化が必要。
  - ・ フルコンテナ船のみならず、フェリー、RORO等様々な輸送モードでの集貨支援を進めるべき。
  - ・ 西日本地域では大型内航コンテナ船が就航しているが、東日本地域ではまだ就航していない。東日本地域でもコスト競争力強化を図るため、内航コンテナ船の大型化に向けた取組が必要。
  - ・ 外航船社はコストの削減に大きな関心を持っていることから、港湾コストの削減についても引き続き取組を進めるべき。
3. 今後の取組方策（アジアシャトル航路及びAIターミナル）の報告においては、委員から、以下のような意見があった。

（アジアシャトル航路について）

  - ・ リードタイムの短縮・頻度の向上を図ることは、自動車産業関係者も強く要望しており、非常に重要である。アジアシャトル航路において、どの様な船型が望ましいか検討すべき。
  - ・ 積替港での積替品質をどう確保していくか、といった課題があ

る。シンガポールと協力することで、リードタイム短縮と品質確保の両立を図るべき。

- 輸出貨物に加え、ボリュームの大きい輸入貨物についても検討を進めるべき。
- 本来は直航便の確保が最重要であることから、基幹航路の維持・拡大とチャトル航路の両立をしっかりと検討すべき。
- 北米基幹航路に投入されるコンテナ船の更なる大型化に対応するため、しっかりとハード整備を進める必要がある。
- 中南米市場が大きくなっていることも踏まえ、北米基幹航路についても、更なる維持・拡大に向けた取組を進めるべき。

(AI ターミナルについて)

- 大変良い取組であり、是非進めるべき。船舶の自動運航やトラックの隊列走行と組み合わせることで、生産性向上のみならず少子高齢化への対応や人手不足解消につながるのではないか。
- シンガポール港は完全自動化等を進めているが、コストが大きくなる可能性がある。我が国においては、新しい場所でコストをかけず、日本オリジナルの先進的な AI ターミナル運営を図ることが重要。
- 全自動化だけではフレキシビリティが確保できないことから、人が行うべきことは人が行った上で、AI の活用によって最適化することが重要。
- AI、IoT の対象に、機械のみならず「人」も含めることでパッケージとして海外展開しやすくなるのではないか。
- アジアチャトルも含めて、実施については港湾運営会社にしっかりと進めて頂きたい。

4. 最後に、今後の取組方策（アジアチャトル航路及びAI ターミナル）に関し、本日での議論を踏まえて進めていくことについて、委員会としての了解が得られた。

以 上