

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

最終とりまとめフォローアップ

平成31年3月

## 前書き

国際コンテナ戦略港湾政策については、平成22年8月に阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾に選定して以降、両港においてハード・ソフト一体となった施策を集中的に実施してきた。平成25年7月には、国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、取り組みを加速していくため、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」、国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」の3本柱の施策と新たな政策目標を「最終とりまとめ」として、平成26年1月に公表した。

「最終とりまとめ」に基づき、京浜港及び阪神港の各港湾運営会社に対して国が出資を行い、国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築するとともに、運営会社が行う集貨事業への支援制度の創設等各種施策に取り組んできた。

今般、最終とりまとめ以降、まもなく5年が経過することから、政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップするとともに、邦船3社の定期コンテナ船事業の統合、AI、IoT、自動化技術の発展、我が国の労働力人口の減少や高齢化に伴う人手不足等の状況の変化を踏まえて、政策目標と個別施策の見直しを行った。今後は、新たな政策目標のもと、盛り込まれた個別施策を適切かつ着実に実施すべく、引き続き、国が前面に立って、関係者が一丸となって取り組んでいきたい。

### 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

座長 国土交通副大臣 塚田 一郎

座長代理 国土交通大臣政務官 阿達 雅志

## 目次

### 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
1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	1
① 国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨支援	1
② 内航コンテナ船の競争力強化	1
③ 鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進	2
2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」	2
3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」	3
3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減	3
3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上	3
① ゲート前渋滞の緩和	3
② ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築	4
③ コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大	4
3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応	5
3-4) 戦略的な港湾運営	5
1-2. 港湾、海運を取り巻く状況の変化	6
1) 取扱貨物の動向	6
2) コンテナ船の大型化	6
3) コンテナ航路数・船腹量	7
4) 海外主要港湾における効率化に向けた取り組み	7
5) その他、我が国港湾を取り巻く状況	8
5-1) 港湾における渋滞問題	8
5-2) 港湾における労働力不足	9
2. 国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向けて	
2-1. 基本的な取組姿勢	10
2-2. 政策目標	11
2-3. 政策目標達成のために港が備えるべき要件	11
2-4. 個別施策	12
1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	12

① 国際コンテナ戦略港湾への集貨支援.....	12
② 内航コンテナ船の競争力強化.....	13
2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」.....	13
○ 戦略港湾背後用地への企業誘致に向けた支援.....	13
3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」.....	14
3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減.....	14
○ 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減.....	14
3-2) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化.....	14
① コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等に対応した施設の確保.....	15
② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性革命(生産性の向上と労働環境の改善).....	15
③ その他、コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和に向けた取り組み.....	16
3-3) 港湾の完全電子化の推進.....	16
3-4) 戦略的な港湾運営.....	17

## 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

国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、取り組みを加速していくため、平成25年7月に設置した「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」において、平成26年1月に、「最終とりまとめ」を策定した。それ以降、「最終とりまとめ」に盛り込まれた施策を以下のとおり実施してきた。

#### 1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

##### ① 国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨支援

- ・ 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度（「国際戦略港湾競争力強化対策事業」）を創設し、平成26年度から平成30年度の5年間で、国内外からの75万TEU以上の集貨の他、国際基幹航路の誘致や国際フィーダー航路の便数増加・大型化に係る支援を実施した。（予定）
- ・ 釜山港フィーダー等への支援（インセンティブ）を行う地方の港湾への対策として、平成25年6月及び平成30年7月に、国土交通省から重要港湾以上の各港湾管理者に対し、インセンティブ措置の見直しに向けた協力要請文書を発出した。
- ・ コンテナターミナル着岸における内航コンテナ船への不利な運用を改善するため、平成26年3月に、「港湾計画書作成ガイドライン」を改訂し、港湾計画上の取扱として「外内貿コンテナ埠頭計画」を導入した。これを受け、東京港、川崎港、横浜港及び神戸港の港湾計画において、「外内貿コンテナ埠頭計画」が位置付けられた（大阪港においては、次期港湾計画改訂で「外内貿コンテナ埠頭計画」の位置付けを検討中）。
- ・ 阪神港においては、平成31年2月から北米～中国間のコンテナ貨物輸送における新たなトランシップサービスを開始した。

##### ② 内航コンテナ船の競争力強化

- ・ コンテナ貨物の積替機能向上を図るため、平成26年12月から平成27年11月に、内航船社を対象に、優先利用バースを提供するとともに、当該ターミナルから外貿ターミナルへの横持ち等を行う実証実験を実施し、内航船の沖待ち・バースホッピングを減少できることを確認した。
- ・ 新技術導入動向を踏まえ、平成26年1月以降、高度船舶安全管理システムの認定を新たに受けた7隻のうち4隻の内航船に対し、定員規制の緩和措置を講じた。
- ・ 平成26年度に、従来、国際海上コンテナを積載するセミトレーラー連結車のみ緩和(10トン→11.5トン)していた駆動軸重の制限を、バン型等のセミトレーラー連結車(2軸トラクタに限る)全てについて統一した。さらに、道路法改正(平成30年4月)に伴う政省令改正等により、重要物流道路の一部区間について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする措置を導入する。

### ③ 鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進

- ・ 鉄道を活用した輸出入コンテナの長距離輸送促進のため、平成27年度及び28年度に、環境省と連携しつつ、背高海上コンテナの輸送が可能となる低床貨車の開発に向けた検討を進めた。
- ・ JR貨物が取得した大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車に対する固定資産税の特例措置を行うことにより、コンテナ貨車については、平成29年度末までにその全てについて更新が行われた。
- ・ 「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン(平成25年6月)」等の周知・取り組み状況についてフォローアップ調査を実施し、浸透が図られていることを確認した。また、必要に応じ改訂を行うとともに、地方での連絡会議や関係業界主催の講習会等によりガイドライン等の更なる浸透を図った。

## 2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- ・ 流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者に対する無利

子貸付による支援制度(特定用途港湾施設整備事業)を平成26年度に創設し、神戸港及び横浜港において、各1件、本制度が活用され、物流施設が整備された。

- 物流施設を再編・高度化する民間事業者に対する補助制度(港湾機能高度化施設整備事業)を平成26年度に創設し、神戸港において2件、本制度が活用され、物流施設の再編・高度化が行われた。
- 農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、輸出促進に資する冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備や屋根付き岸壁等の整備を支援する制度を平成29年度に創設し、平成30年5月には苫小牧港において、全国で初となる農水産物輸出促進を目的とした屋根付き岸壁が、平成30年8月には清水港において、冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備が、それぞれ供用を開始した。

### 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

- 国際コンテナ戦略港湾の利用料の低廉化に向け、神戸港、大阪港、横浜港及び川崎港において、国が整備した高規格コンテナターミナルの耐震強化岸壁等を、港湾運営会社に低廉な価格で直接貸し付けた。

#### 3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

##### ① ゲート前渋滞の緩和

- 周辺道路の混雑緩和とドライバーの労働環境改善を図るため、実入コンテナと空コンテナの処理の分離・効率化に資する空コンテナ置場、シャーシを保管するためのシャーシ置場、ゲート待ち車両を収容するためのトレーラー待機場所を国際コンテナ戦略港湾の港湾管理者等が新たに設置した。例えば、大阪港南港地区においてはシャーシ置場(約270台分)、神戸港六甲アイランド地区においては、トレーラー待機場所(約50台分)を確保した。東京港においては、空コンテナ置場等の設置に加え、放置されたシャーシ(台切りシャーシ)が他の車両の通行を阻害する事態を改善するため、台切りシャーシの規制が強化さ

れた。

- 横浜港においては、平成28年度から平成30年度まで、情報技術を活用してゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することでコンテナ搬出入能力を向上させるための実証事業(以下「ICT実証事業」という。)を実施した。平成29年度から、開発した港湾情報システム「COMPAS(新・港湾情報システム:Container Fast Pass)」を用いた試験運用を計4回行った。

## ② ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築

- コンテナ物流業務の効率化を目的としたシステムであるColins(コンテナ物流情報サービス)については、現在、トラック業、海貨業、荷主等のユーザーによる登録ID数が約9,700、アクセス数が約30,000件/日となっている。
- 日本、中国、韓国との間で、コンテナに係る物流情報の共有を推進する「北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)」については、平成30年9月に、対象港湾をこれまでの19港から27港に拡大した。また、EU、ロシア、ASEAN諸国等との物流情報システムの相互連携について協議を実施するなど調整を進めた。

## ③ コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大

- 「国際戦略港湾競争力強化対策事業」において、国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルゲート前の渋滞の緩和を図るためのゲートオープン時間の拡大に対する支援を行った。阪神港では平成26年度から平成29年度まで、京浜港では平成28年度に、それぞれ事業を実施し、ゲートオープンの延長時間中に一定程度の台数の車両がゲートを通過することにより、ゲート前渋滞長を削減するなど、一定の効果が認められた。
- 東京港青海ふ頭等では、港湾管理者等がゲートオープン時間を1時間前倒しし、早朝7:30からとし、渋滞が発生しやすい夕方の混雑緩和を図った。

### 3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

- ・ 国際コンテナ戦略港湾において、高規格コンテナターミナルの整備を実施した結果、平成29年度末までで、水深16m以上の耐震強化岸壁（水域施設が整備中であるものを含む）が阪神港で7バース、京浜港で7バースそれぞれ完成した。
- ・ ヤード内荷役能力の向上や港湾労働者の労働環境改善を図るため、平成28年度から平成30年度まで、横浜港及び神戸港において、既設コンテナターミナルにおける遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）導入の際の荷役安全性確保のための実証事業を実施し、平成30年度には、「遠隔操作RTGの安全確保のためのモデル運用規程（仮称）」を策定した。（予定）

### 3-4) 戦略的な港湾運営

- ・ 阪神国際港湾（株）と横浜川崎国際港湾（株）がそれぞれ設立され、広域的な港湾運営が行われている。
- ・ 平成26年12月に阪神国際港湾（株）に、平成28年3月に横浜川崎国際港湾（株）に、それぞれ国が出資を行い、国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築しうる出資構成を実現するとともに、戦略的な港湾運営に必要な設備投資を促進した。

## 1-2. 港湾、海運を取り巻く状況の変化

### 1) 取扱貨物の動向

- ① 我が国の港湾におけるコンテナ取扱個数は、我が国のGDPの伸び以上に増加しているが、アジア諸港においては、それ以上の勢いでコンテナ取扱個数が増加している。なお、中国に加え、インドやASEAN諸国もGDPが増加傾向にあり、近年、我が国と中国・ASEANとの海上コンテナ貿易量及びその割合が増加している(貿易額ベース)。
- ② 我が国のコンテナ取扱個数は、2015年には一旦減少したものの、緩やかな増加傾向にあり、2017年には過去最高の2,279万TEU(速報値)を記録した。
- ③ 我が国発着のコンテナを方面別にみると、輸出では約6割、輸入では約7割の貨物がアジア向けとなっている。また輸出の21%、輸入の10%が北米向け、輸出の12%、輸入の10%がEU(英国含む)向けとなっており、それぞれ一定程度の割合を維持している(貿易額ベース)。
- ④ 品目毎に見ると、日本からの輸出では、産業機械や化学工業品、電気機械等が主要品目となっており、日本への輸入では、アジアからは電気機械や衣類・履物、産業機械等が、他地域からは食品が主要品目となっている(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更に進展し、現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は21,000TEUとなり、23,000TEUのものも建造が予定されている。
- ② アジア～欧州航路においては、最大船型が21,000TEU級、平均船型が15,000TEU級となっている。アジア～北米航路においては、最大船型が14,000TEU級、平均船型が8,000TEU級となっている。
- ③ また、コンテナ船の大型化は、欧州・北米航路以外の航路においても進展しており、アジア～中南米航路においては、平均船型が8,000TEU級、アジア～アフリカ航路においては、平均船型が5,000TEU級

となっている。

- ④ 我が国に寄港する航路のうち、中南米やアフリカ航路では8,000TEU級、豪州や中東・南アジア航路では5,000TEU級のものがそれぞれ就航している。
- ⑤ 大型コンテナ船が就航する航路においては、1寄港当たりのコンテナ積卸個数が多く、着岸時間が長くなっている。

### 3) コンテナ航路数・船腹量

- ① アジアと各方面とを結ぶコンテナ航路数については、2013年と2017年時点で比較をすると、北米航路はほぼ横ばいとなっている一方、欧州航路、中南米航路、アフリカ航路は、それぞれ減少傾向を示している。
- ② アジア主要港に寄港する欧州・北米航路便数は、横ばいである一方、我が国に寄港する欧州・北米航路数は年々減少しており、京浜港に寄港する欧州航路は1便／週、北米航路は22便／週となっている(2018年11月時点)。なお、京浜港に寄港する欧州航路は、2019年3月より2便／週となることが予定されている。
- ③ 2015年末以降、船会社のアライアンス再編が相次ぎ、2017年4月から「オーシャンアライアンス」及び「ザ・アライアンス」がサービスを開始したことにより、2015年1月からサービス開始している「2Mアライアンス」を含めた3大アライアンス時代となった。
- ④ 2018年4月からは、邦船三社がコンテナ船事業を統合して設立したONE(Ocean Network Express)がサービスを開始している。ONEは、世界第6位のコンテナ船社となり、アジアー北米航路における同社のシェアは単独船社として第4位となる約14%となっている。

### 4) 海外主要港湾における効率化に向けた取り組み

- ① コンテナターミナルの自動化は、1993年にロッテルダム港Deltaターミナルで実現し、2005年～2010年頃から本格的な導入が拡大してきた。2018年においては、世界のコンテナ取扱個数上位20港(2017年)のうち、15港(75%)が自動化を導入している。

- ② 例えば、中国においては、在来型荷役を改良しての自動化荷役システムの導入を行う港湾として厦門港を、新規の全自動化荷役システムの導入を行う港湾として青島港及び上海洋山港をそれぞれ選定し、2014年に厦門港が、2017年に青島港及び上海洋山港がそれぞれ供用開始している。香港においては、2018年1月に、香港港CT9において、通常のターミナル運営を継続しながらのターミナル改良としては世界初となる、RTGの遠隔操作化を実現した。また、シンガポールにおいては、ターミナルオペレーションの効率化、コンテナ船の大型化への対応、観光地・居住地の開発等を目的として、既存の複数のコンテナターミナルを、大規模な自動化ターミナル(Tuasターミナル)に移転・集約する予定である(2021年から順次供用、2040年完成予定)。
- ③ IoT技術を活用したサプライチェーンのIT化に向けた取り組みも急速に進行している。2018年8月には、米IBMと海運最大手のA・P・モラー・マースクが、ブロックチェーンを活用した国際貿易ソリューションの作成を発表した。また、同年11月には、大手コンテナ船社、ターミナルオペレーター9社が、ブロックチェーン技術を基盤とするデジタルプラットフォームを設立すると発表した。さらに、韓国では、政府機関も加わり、ブロックチェーンを活用したIT化を進めている。
- ④ 港湾運営の効率化を目的に、複数のターミナルオペレーターを統合する動きもある。2019年1月には、香港のターミナルオペレーター4社が港湾運営の効率化のために、「香港Seaport Alliance」を設立することを発表しており、今後、共通のターミナル運営システムを使って、合計23バースを一体的に運営することが予定されている。また、韓国の釜山港でも、コンテナターミナルが分散し、複数のオペレーターにより運営されていることから、コンテナターミナル再編にあわせたオペレーター統合を進めている。

## 5) その他、我が国港湾を取り巻く状況

### 5-1) 港湾における渋滞問題

- ① 東京港をはじめとする一部のコンテナターミナルでは、ゲート及びそ

の周辺の道路において渋滞が発生している。特に、休日前の夕方に混雑する傾向にあり、トラックがゲートに並び始めてからゲートアウトまでに要する時間が平均1時間を超過している例もある。

- ② 時期的には、年末、中国の旧正月前、ゴールデンウィーク前、お盆前等に、6～7時間以上にわたる渋滞が生じるとの指摘がある。また、長期休暇前には、貨物量が処理量を大幅に超え、海上コンテナを輸送するトラックの不足等が重なり、東京港のコンテナヤードに蔵置された貨物が取り出せない状況が続き、結果、本船の入港を数日間延期せざるを得ない事態が発生したとの指摘もある。
- ③ このような中、2020年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される予定であるが、競技会場の多くは、コンテナターミナルが集積し、物流等にかかる交通需要が集中している地域に立地しているため、大会期間中においては、関係者や観客等の輸送と港湾物流を含む一般交通とを分離すること等により、円滑な港湾物流を確保することが必要である。
- ④ さらに、大阪港においては、2025年に大阪・関西国際博覧会が開催される予定であり、同様に、博覧会期間中においても、渋滞対策が必要である。

#### 5-2) 港湾における労働力不足

- ⑤ 今後、日本の総人口、生産年齢人口は減少する見込みである。労働力人口は、2005年以降、概ね横ばいであり、全体的な人口減少の中、女性や高齢者の社会進出が補っている状況にあるが、今後、減少していく見込みである。
- ⑥ 同様に、港湾労働者についても減少していくことが見込まれ、労働力不足が深刻化する懸念がある。

## 2. 国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向けて

### 2-1. 基本的な取組姿勢

国土交通省では、平成26年度以降、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を進めてきており、関係者の努力により、当初予定していた取り組みが概ね実施されてきている。

これにより、

- ・ 国際コンテナ戦略港湾の貨物量の増加
- ・ 地方の港湾と国際コンテナ戦略港湾とを結ぶ国際フィーダー航路便数の増加
- ・ 大型内航コンテナ船の新造
- ・ 北米航路等の新規開設

といった一定の成果があがっている。

しかしながら、欧州航路についての政策目標は達成出来ておらず、北米航路についても、今後より一層の寄港地集約の可能性もあり、予断を許さない状況にある。

1-2. で記したとおり、港湾・海運を取り巻く状況も常に変化しており、今後、更に欧州・北米航路の寄港が減少するようであれば、我が国に立地している産業にとって、国際物流に係るコストとリードタイムの増加につながり、立地環境が悪化するおそれがある。このため、低廉なコストを維持する欧州・北米との直航航路の寄港の維持・拡大を図ることは、国内に生産拠点を有し、製品を海外に輸出する製造業を支えるために重要であり、我が国経済の国際競争力強化の観点からも不可欠である。

国際コンテナ戦略港湾の競争力を今後とも持続的に強化していく観点からは、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、これを踏まえるとともに、AI、IoTの動向など新たな潮流をとらえつつ、政策の持続的発展に向けて、引き続き、関係者が一丸となって取り組みを推進していく必要がある。

## 2-2. 政策目標

平成26年から概ね5年以内の政策目標の達成状況については前述の通りであるが、我が国企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化する観点からは、欧州・北米航路の寄港を維持・拡大することは依然として重要である。加えて、中南米航路、アフリカ航路、豪州航路の寄港は、すでに我が国においてほぼ国際コンテナ戦略港湾のみとなっている点を踏まえると、欧州・北米航路に加え、これら長距離航路についても、国際コンテナ戦略港湾において寄港を維持・拡大することが必要である。このため、国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標を、以下の通り設定する。

### ○平成31年から概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する

## 2-3. 政策目標達成のために港が備えるべき要件

船会社間のアライアンス再編が進み、また、グローバルな港湾間競争が行われる中、欧州・北米航路等の寄港を増やすために港湾に求められる要件としては、当該港湾に寄港することで取り扱える貨物が多くあること(Cargo Volume)、当該港湾に寄港する際のコストが低廉であること(Cost)、さらには大型船が支障なく寄港できる施設が整っていること、寄港に伴う時間的ロスが少ないこと、周辺港や内陸との貨物の円滑な接続が可能であること、流通加工等付加価値を提供する機能が充実していることといった利便性が高い港であること(Convenience)があげられる。

これに加え、少子高齢化・人手不足が顕在化していくことを踏まえれば、港湾における労働環境の改善も重要な視点である。

以上のような要件を備えた港となることを目指し、今後とも、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる個別施策に、以下の通り取り組んでいく。

## 2-4. 個別施策

- 1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
- 2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」
- 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「集貨」

「国際戦略港湾競争力強化対策事業」の実施により、国内各地から国際コンテナ戦略港湾への集貨の仕組みが出来上がってきており、その結果として、平成29年4月以降、京浜港で北米航路が新規開設されるなど効果が現れ始めている。一方、欧州航路については我が国への週あたり寄港数が平成30年5月以降1便となっているとともに、中南米航路、アフリカ航路、豪州航路の寄港は、すでに我が国においてほぼ国際コンテナ戦略港湾のみとなっており、これら長距離航路の我が国への寄港維持・拡大のためには、十分な貨物量の確保が必要となる。

以上のような状況を踏まえ、今後は、これまでに構築した集貨の仕組みを維持するとともに、集貨した貨物の定着を図るため、港湾管理者と港湾運営会社とが連携して集貨に向けた取り組みを行う。一方、国としては、グローバルな港湾間競争に対応する観点から、国内のみならず、経済成長に伴い増大する東南アジア等からの集貨をより一層促進することが必要となる。また、こうした広域からの集貨促進のためには、フィーダー航路と基幹航路との接続性向上が重要であり、特にトラックドライバー不足とターミナルゲート前渋滞が深刻な現状においては、バージ等新たな輸送モードの利用促進等により、積替に係るコスト低減・リードタイム短縮を図ることが必要である。

#### <取組施策>

##### ① 国際コンテナ戦略港湾への集貨支援

- ・ 地方港から東アジア主要港を経由して北米向けに輸出していた貨物等を国際コンテナ戦略港湾経由に転換するための国による差額支援

を港湾管理者等に引き継ぐとともに、一層の集貨を促す観点から、国内及びアジア広域からの集貨に資するフィーダー航路網の充実を図る。

- ・ バージ等の横持ち輸送の充実により、国際フィーダー航路の利便性向上やターミナルの一体運営を図ることで、国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を特に促進していく。
- ・ 釜山港フィーダー等への支援(インセンティブ)を行う地方の港湾に対し、国際フィーダー航路に対しても外航航路と同等以上のインセンティブ措置を講じるよう、引き続き、要請を行う。

## ② 内航コンテナ船の競争力強化

- ・ 内航船定員規制の緩和措置について、引き続き、緩和措置の活用を促進する。

## 2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

国際コンテナ戦略港湾背後における貨物の創出(創貨)を強力に進めるため、農水産品等の小口貨物の輸出促進や、品質管理が求められる食品等の輸入増への対応、アジア域内からの半製品の加工・梱包等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必要がある。

国際コンテナ戦略港湾においては、臨海部への企業立地が進み、十分な広さの土地を安価に確保することが困難になってきていることから、荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する施設とする等の高度利用が必要である。また、こういった施設は、ドライバー不足が深刻化している中、陸上輸送を最小化するためにも、特に、コンテナターミナル近傍に立地させることが有効である。

### <取組施策>

#### ○ 戦略港湾背後用地への企業誘致に向けた支援

- ・ 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する流通加工を伴う上屋又は倉庫を建設・改良する民間事業者への無利子貸付制度や、老朽化・陳腐化した物流施設を再編・高度化する民間事業者への補助制度を通じて、

引き続き、流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。

- ・ 農水産品等の小口貨物の輸出促進、品質管理が求められる食品の輸入増等に対応するため、荷さばき、流通加工、保管、保税等の複合機能を有し、コンテナターミナルと一体となって機能する物流施設の整備を促進する。

### 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

外航船舶が寄港地を選択する際には、港湾コストが重要な要素となっており、入出港にかかる船舶関係費用、ターミナル運営費用、ターミナル施設費用などのコストの低減に関係者が一丸となって取り組むことが必要である。

#### <取組施策>

##### ○ 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

- ・ 国際基幹航路を運航する定期コンテナ船に係るとん税等の入港コスト低減を図るための措置を検討する。
- ・ 国から低廉な価格で借り受けたコンテナターミナルを核として、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルを港湾運営会社が戦略的に一体運営する。
- ・ 港湾運営会社は、戦略的な利用料金設定を行い、国際コンテナ戦略港湾の更なる利用促進を図る。

#### 3-2) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

コンテナ船については、アジア～欧州航路においては20,000TEU級が、アジア～北米航路においては14,000TEU級が、それぞれ就航するなど、依然として大型船の建造が進んでいる。国際コンテナ戦略港湾の機能・能力不足により、これら大型船の寄港に支障が生じることがな

いよう、港湾施設を整備する必要がある。なお、新たなコンテナターミナルの整備・供用に際しては、アライアンス再編も踏まえつつ、外内貿コンテナを一体的に取り扱える規模を確保するとともに、柔軟かつ効率的にコンテナ船を受け入れられる体制を確保することが必要である。

また、大型コンテナ船の増加に伴う着岸時間の長期化やターミナルゲートでの渋滞の深刻化といった課題に対応するため、コンテナターミナルの生産性を向上させる必要がある。

特に、コンテナターミナルのゲート前渋滞の発生には、コンテナターミナルの蔵置容量不足、コンテナ搬出入処理能力不足、特定時間帯へのトラックの集中などの複合的な要因があることから、渋滞の緩和に向けて、関係者が一丸となって取り組む必要がある。

さらに、将来的な港湾労働者の不足や、深刻なゲート前待機の発生によるトラックドライバー離れに対応するため、港湾労働者やゲート前待機中のドライバーの労働環境の改善に取り組む必要がある。なお、台風等の災害時における港湾労働者の安全確保にも留意する必要がある。

#### <取組施策>

- ① コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等に対応した施設の確保
  - 大型化するコンテナ船に対応できるよう、適切な水深、必要な設備を有する耐震強化岸壁、外内貿コンテナ貨物の円滑な積替えに必要な岸壁延長、十分な蔵置能力を備えたヤード面積等を有する高規格コンテナターミナルの着実な整備を進める。
- ② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性革命(生産性の向上と労働環境の改善)
  - コンテナターミナルゲート処理の効率化に係る取り組みとして、ターミナル周辺における渋滞解消を目的として実施したICT実証事業で開発した「CONPAS」の導入を促進するとともに、コンテナ搬出入時におけるコンテナダメージチェックの効率化に向けたシステム開発を行う。
  - ヤード内荷役の効率化に係る取り組みとして、コンテナターミナルにお

ける荷役能力の向上や労働環境の改善を図るため、民間事業者が遠隔操作RTGを導入する事業への補助制度の創設により、遠隔操作RTGの導入を促進する。これにより、我が国のコンテナターミナルを刷新し、生産性革命に向けた第一歩とする。

- また、コンテナ貨物の品目、引取までの日数等のビッグデータを基に、AIを活用し、荷繰りを最小化したコンテナ蔵置計画等を提案する「ターミナルオペレーション最適化システム(仮称)」や、AI等を活用して、我が国の熟練技能者の高度な荷役ノウハウを定式化した「荷役機械の運転支援システム(仮称)」を構築するための実証事業を行う。
- 以上のような取り組みにより、今後、我が国コンテナターミナルにおいて、ゲート処理及びターミナル内荷役の効率化を図ることで、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する「AIターミナル」を実現する。これにより、2023年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

### ③ その他、コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和に向けた取り組み

- コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和を図るため、港湾管理者等において、コンテナターミナル近傍における空コンテナ置場、シャーシ置場、トレーラー待機場の確保等の対策を講じるとともに、関係者においてターミナルゲートの集約等について検討する。
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中は、会場周辺道路の混雑も見込まれることから、関係者において円滑な港湾物流の確保のための対策を検討する。
- 国土交通省港湾局と東京都港湾局において、対策の検討に向けた連絡協議会(仮称)を設置する。

### 3-3) 港湾の完全電子化の推進

我が国の貿易手続きについては、NACCS等で電子化を進めてきたが、一部の手続きに紙やメール(PDF)を用いたやり取りが残り、情報の

照合に時間を要し、貨物情報のシステムへの再入力などが発生している。また、物流業務全般における情報共有のための環境整備が遅れており、電話や電子メール等による追加業務が発生するなど、業務効率化が阻害されている。

そのため、AIターミナルの実現の基盤となる貨物情報をはじめ、港湾行政の諸手続きや港湾施設情報などあらゆる情報を電子化し、利活用できる環境の整備が必要である。

#### <取組施策>

- ・ 貿易手続情報、貨物情報など港湾に関する様々な情報を電子的に接続し、必要なセキュリティ及び秘匿性を確保しつつ連携させる港湾関連データ連携基盤を構築する。
- ・ 海外とのコンテナ物流情報の可視化を推進するため、日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、日中間における対象港湾の更なる拡大、ASEAN地域等への展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。

### 3-4) 戦略的な港湾運営

海運・港湾を取り巻く状況の変化に的確に対応し、欧州・北米航路をはじめ、多方面・多頻度の直航サービスの充実という国際コンテナ戦略港湾政策の目的を達成するためには、引き続き、港湾コストを低減し、より広域から大量に貨物を集約する必要がある。また、コンテナターミナルの生産性を向上させるため、「CONPAS」の導入やガントリークレーンの高機能化といった設備投資を行っていくことも必要である。

さらに、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社は、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」(海外インフラ展開法)の施行により、新たに海外の港湾の整備、運営等を行うこととなったことから、我が国事業者の海外進出を支援する観点から、戦略的な海外展開についても検討していく必要がある。

なお、京浜港においては、港湾運営会社を中心とした一体的な運営に、引き続き積極的に取り組んでいく必要がある。

<取組施策>

- 阪神港及び京浜港においてそれぞれ設立した阪神国際港湾(株)と横浜川崎国際港湾(株)が中心となり、コンテナターミナルの一体的な運営を行うとともに、十分な財務基盤を確保した上で、戦略的な港湾運営に必要な設備投資を促進する。
- 阪神国際港湾(株)と横浜川崎国際港湾(株)は、我が国事業者による国際コンテナ戦略港湾への集貨を企図したアジア等でのコンテナターミナル運営への参画への支援を行う。

## 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会委員名簿

(敬称略)

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
久保 昌三	一般社団法人日本港運協会会長
磯田 裕治	一般社団法人日本船主協会常勤副会長
杉山 千尋	一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会理事
村瀬 千里	外国船舶協会専務理事
上田 正尚	一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長
日比生 裕一	住友商事株式会社物流管理部長
河野 真人	サントリーMONOZUKURIエキスパート株式会社 SCM本部物流部国際物流グループ専任部長
竹谷 隆	キャノン株式会社ロジスティクス統括センター所長
竹内 雅也	日産自動車株式会社SCM本部アライアンスロジステ ィック日本/韓国部主管
諸岡 正道	横浜川崎国際港湾株式会社代表取締役社長
外園 賢治	阪神国際港湾株式会社代表取締役社長
斎藤 真人	東京都港湾局長
伊東 慎介	横浜市港湾局長
高橋 哲也	川崎市港湾局長
藪内 弘	大阪市港湾局長
辻 英之	神戸市みなと総局長
塚田 一郎	国土交通副大臣
阿達 雅志	国土交通大臣政務官
下司 弘之	国土交通省港湾局長
松本 年弘	国土交通省大臣官房物流審議官

# 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

## 開催経緯

平成 25 年

7 月 10 日 第 1 回委員会  
国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー 等

7 月下旬 関係者ヒアリング

7 月 31 日 第 2 回委員会  
中間とりまとめに向けて 等

8 月 20 日 第 3 回委員会  
中間とりまとめ (案) について 等

8 月 27 日 中間とりまとめ公表

10 月 30 日 第 4 回委員会  
基幹航路についての分析 等

12 月 26 日 第 5 回委員会  
最終とりまとめに向けて 等

平成 26 年

1 月 20 日 最終とりまとめ公表

8 月 28 日 第 6 回委員会  
政策の進捗状況 等

平成 28 年

5 月 24 日 第 7 回委員会  
阪神港及び京浜港における経営統合、今後の取り組み 等

平成 29 年

6 月 15 日 第 8 回委員会  
政策の進捗状況、今後の取り組み 等

平成 30 年

8 月 3 日 第 9 回委員会  
政策の進捗状況、今後の取り組み 等

平成 31 年

2 月 21 日 第 10 回委員会  
最終とりまとめフォローアップ (案) について、今後の進め方 等