

## 国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会（以下「委員会」という）の下に設置された本ワーキンググループ（以下「WG」という）は、平成31年にとりまとめられた「委員会の最終とりまとめフォローアップ」に明記された政策目標に係る達成状況及び盛り込まれた個別施策に係る進捗状況を確認した上で、改善点や更に配慮が必要な事項等を含め、その中間結果を以下の通りとりまとめることとした。

なお、本WGにおけるこれまでの検討の間には、新型コロナウイルス感染症による全世界的な社会経済情勢の変化があったこと、阪神淡路大震災による港湾の国際競争力の大幅な減退という教訓を有する我が国において多発・激甚化する自然災害への対応力を早急に強化することが極めて重要・重大性を持ちつつあること、更に昨年10月、2050年までにカーボンニュートラルを実現する方針が総理所信表明演説に盛り込まれ、物流拠点・産業拠点としての機能を併せ持つ港湾において、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を図ることが政府の方針等においても明確に位置付けられたこと（※）を踏まえ、WGとしてもこれらの新しい観点と国際コンテナ戦略港湾との関係についても検討結果も併せてとりまとめることとした。

- （※） 1. 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和2年12月25日関係省庁調整の上、成長戦略会議において経済産業大臣報告）  
2. 日米首脳共同声明（日米競争力・強韌性パートナーシップ）（令和3年4月16日）

1. 本WGでは、これまで取り組まれた国際コンテナ戦略港湾政策の効果や課題について、以下の通り確認を行った。今後とも政策評価や本WGの場などを通じ、その進捗状況、政策目標の達成状況や効果等について、創意工夫を行いながらしっかりと説明責任を果たす必要がある。

### （1）集貨

- 国内からの集貨のための支援は、国際フィーダー貨物量や国際フィーダー航路のサービス便数、輸送力の増加に関して効果があった。
- 東南アジア等海外からの集貨のための支援は、初年度に比べ集貨量の増加分が逡減しており、今後、インセンティブの要件設定など、積替貨物量増加のための工夫が必要である。
- 国際基幹航路を誘致する支援については、国際基幹航路の維持・増加に直接寄与しているが、船社による寄港地の絞り込みが絶えず行われている状況下では、荷主に対する継続的な働きかけも必要である。

### （2）創貨

- 流通加工機能を有する物流施設に対する無利子貸付制度や物流施設の再編・高度化に関する補助制度を通じて、神戸港や横浜港等の大水深コンテナターミナル近傍で物流施設群の形成が進展した。

### (3) 競争力強化

#### ①大水深岸壁（水深16m以深）の利用状況

- ほとんどの岸壁では、供用開始前・直後から、岸壁水深に対応した船舶の寄港が開始されている。
- 複数の岸壁を一体利用している岸壁では、岸壁水深に対応した船舶が継続的に寄港している。
- 岸壁延長、航路水深が整っていない岸壁その他の船舶の離着岸に制限がある岸壁については、引き続き、所要の港湾整備や複数岸壁の一体利用を進めていく必要がある。

#### ②コスト低減の取組

- 令和2年10月から、欧州航路・北米航路に就航するコンテナ船が国際戦略港湾に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率を半分とする特例措置が施行され、入出港コストの低減が図られた。

#### ③港湾物流の効率化の取組

- 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国が開発した「CONPAS」の本格運用を横浜港で開始した。
- 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を創設し、名古屋港、清水港、横浜港、神戸港では導入に向け事業中である。
- 民間事業者間の港湾物流手続の電子化を図るサイバーポートの第一次運用を開始した。

#### ④戦略的な海外港湾運営への参画

- 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、新たにシハヌークビル港の運営に参画している。

## 2. 船社によるコンテナ船の大型化と寄港地の絞り込みの基調が継続している中、国際コンテナ戦

略港湾政策の三本柱、即ち「集貨」、「創貨」、「競争力強化」については、特に以下の点について改善や配慮を行いながら、引き続き強力に取り組んでいく必要がある。

### (1) 集貨

- 国内貨物の集貨は、これまでの取り組みを踏まえ、埠頭整備・再編に合わせた国際フィーダー航路への拡充支援や輸出入の迅速化への取組など港湾運営会社による戦略的な支援を中心に展開すること。
- 国際トランシップ貨物の集貨方策の改善に取り組むとともに、港湾運営会社による海外の荷主、港湾に対するプロモーションの強化や海外港湾の運営への参画を推進すること。
- 国際戦略港湾競争力強化対策事業を含む集貨施策のあり方について、引き続き検討すること。

### (2) 創貨

- 国内に加え、海外の荷主を呼び込み、流通加工型の施設整備に関する検討を進めること。
- 政府全体の農林水産物・食品の輸出拡大の取組と連携し、国際戦略港湾を通じた農林水産物・食品の輸出促進に取り組むこと。

### (3) 競争力強化

- アジア諸国においては、旺盛な経済成長と国家的な戦略等を背景として、大水深岸壁の整備状況のみならず将来の拡張計画においても、我が国港湾を大きく上回る国々が存在しており、海運の動向等を見据え、中長期的な国際競争力の維持・向上の視点を加味しながら、高規格コンテナターミナル整備(外内貿コンテナ貨物の円滑な積替に必要な1,000m級の岸壁延長や十分なヤード面積の確保)を進めること。
- 上記の取組と連携しつつ、大型船の着岸や積替利便向上に向けたバースの柔軟な利用、近接する岸壁間でのガントリークレーンの相互利用による荷役効率の向上に資するターミナルの一体利用、遠隔操作RTGの導入等ヒトを支援するAIターミナルの実現、コンテナ貨物量を増やすための国内・海外からの集貨などターミナル関係費用の低減やターミナルの生産性を向上させる取組を進めること。
- これまでの取組に加え、タグボート基地の整備の促進等を通じ、その他の入出港コストも更なる低減に取り組むこと。

3. 2. の「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組に加え、近年の社会的要請や技術の進歩

を踏まえて、新たに以下の事項について強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要がある。

### (1) カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

- 世界的な環境意識の高まりを受け、企業・消費者の間には、環境に配慮した商品・サービスを選好する動きが急速に広まっていることから、国際コンテナ戦略港湾の競争力として、コスト・スピード・サービス面での競争力強化に加え、環境面の取組が重要となっている。このため、大型コンテナ船の寄港誘致に資する環境価値の高い港湾形成を推進するグリーンマーケティングの視点をもって、世界の港湾を先導する以下の施策を講じること。
  - ・船舶への陸上電力供給、バックアップ電源としても活用可能な自立型水素等電源の導入等、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等の推進
  - ・港湾管理者によるCNP形成計画（仮称）の作成、同計画に基づく関係者による温室効果ガス削減の取組を推進するための制度の検討

### (2) 港湾物流のDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

- 今般の新型コロナウイルス感染症対策を契機に、セキュリティを確保した非接触型の効率的なデジタル物流システムを構築するなど、国際コンテナ戦略港湾におけるDXに関する以下の施策を強力に推進すること。
  - ・サイバーポートの更なる利用促進と機能改善
  - ・港湾行政手続と港湾施設等の情報の電子化の推進
  - ・「CONPAS」の阪神港等への展開や顔認証技術の導入、コンテナダメージチェックの効率化等

### (3) 安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化

- 近年の台風被害の頻発化・激甚化、大規模地震・津波の切迫化に加え、気候変動に起因する平均海面水位の上昇による災害リスクの増大が懸念されることから、我が国のサプライチェーンの最大の拠点である国際コンテナ戦略港湾の機能を維持するためのハード・ソフト一体となった以下の強靱化施策を講じること。
  - ・海上交通ネットワーク維持のための耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化等地震対策
  - ・津波来襲時に船舶に起こり得るリスクの軽減に向けた港湾強靱化の推進
  - ・施設の嵩上げ・補強、多重防護等の浸水対策、走錨対策
  - ・気候変動に起因する将来の平均海面水位の上昇などに備えた基準類の整備

- ・ コンテナ固縛等の暴風対策の優良事例の周知等
- ・ I o Tを活用した台風接近前のコンテナ蔵置作業の効率化の検討等
- ・ 管理棟等への港湾労働者等の避難場所等の確保
- ・ 予防保全型の老朽化対策の更なる促進
- ・ 感染症も含めた港湾におけるBCPの充実化、港湾関係機関・団体に加え、危機管理部局や医療関係部局、自衛隊等が参画する水際・防災対策連絡会議の開催