

第1回 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 議事概要

日 時：令和5年2月3日（金） 15：00～17：00

場 所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室（オンライン併用）

1. 港湾・海運を取り巻く状況や、国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況を確認した上で、意見交換を行った。
2. 意見交換では、委員から、以下のような意見があった。

【世界・日本の情勢変化について】

- 世界の物流情勢が変化しており、特に南アジアや東アジアとのサプライチェーンの重要性が高まっている。これにより北米航路のルートも変化する可能性があり、動向をしっかりと押さえる必要がある。
- 円安の影響や、コロナ後の社会状況の変化が港湾に与える影響を分析した上で、今後の戦略を考える必要がある。
- 長期的には、日本の少子化により貨物量が減少する可能性や、労働力人口の減少による賃金の変化なども想定し、輸出入航路の考え方やトランシップへの影響を検討・分析する必要がある。
- 成長市場のアジアに対して、成熟市場の日本は貨物量の伸びも相対的に小さい中で、日本に基幹航路を確保するための競争力をどのように強化していくかが課題である。

【国際コンテナ戦略港湾政策のあり方について】

- 今後も船舶の大型化が進めば、相対的に貨物が多い港に寄港するようになり、日本への寄港ニーズは減少すると思われるため、対策を検討する必要がある。
- コロナ前はなぜ釜山港や上海港が寄港地として選ばれていて、国際コンテナ戦略港湾が選ばれるためには何が重要かという視点で、海外港湾との比較・分析を行うべき。
- 以前は、日本の基幹航路を維持しなくても、目的地まで運べればよいといった議論もあったが、国際コンテナ戦略港湾政策により、大水深バースの整備など様々な取組を実施した結果、日本の基幹航路が維持され、企業もメリットを受けてい

る実態がある。ただ単に運べるとか安いといった要素だけでなく、基幹航路が日本の経済を支えている重要性を鑑み、改めて政策を検討すべき。

- 過去から地方港も整備してきた中、地方港の荷主が選択する航路が、利便性・コスト・リードタイムの点で国際コンテナ戦略港湾経由が最もよいという関係が望ましいが、現状では必ずしもそのようにはなっていないのではないか。
- 貨物量の点では、上海港やシンガポール港などと比較して、国際コンテナ戦略港湾は厳しい状況にあることを踏まえた上で、今後の戦略を検討する必要がある。

【基幹航路について】

- 北米東岸航路の日本への寄港が無くなったのは、貨物量の少なさだけが要因なのかをしっかりと分析すべき。
- 北米航路に関しては、日本は地理的優位性があるので、北米西岸航路だけでなく、北米東岸航路の充実にも取り組むべき。
- この2年間、国際コンテナ輸送の混乱により日本の企業も大きな影響を受けた。混乱時には、海外のトランシップ港で貨物が滞留したり、待たされるといったことが、現実には発生しており、日本に寄港する直航航路があることは非常に重要である。
- 釜山港などを経由したトランシップ輸送については、北米・欧州方面の割合が下がり、中国や東南アジア方面が大きくなっている中で、そのトランシップ貨物を国際コンテナ戦略港湾に取り戻したとしても、北米・欧州航路の寄港拡大に結びつくのかは検討が必要ではないか。
- 日本に寄港する南米航路は比較的充実しているので、これに接続する貨物を東南アジアから外航フィーダーで集貨するなどにより、相乗効果で北米航路の拡充にも繋げるとよい。
- コンテナ輸送の混乱時に、船社の日本寄港や荷主の日本でのトランシップを促すためには、釜山より日本でトランシップの方が早いことを訴求点として打ち出すことが有効ではないか。
- 世界的なコンテナ輸送混乱などのリスクに対して、サプライチェーンの強靱化の観点から、直航航路も含めて複数の航路を確保することが有効ではないか。

【集貨施策について】

- 内航コンテナ船の大型化が進んでいるが、海外の内航コンテナ船と比較すれば非常に小さいのが現状。輸送コストの低減に向けて、更なる大型化も視野に入れる必要がある。
- 内航のネットワークは着実に拡大してきたが、内航フィーダーの費用が高いため釜山港経由になっている場合もあるので、更に拡大を進める必要がある。
- 内航フィーダーによる集貨を重視するならば、内航フィーダー貨物のターミナル関係費用について、シンガポール港などの国際トランシップ港との比較という観点も必要ではないか。
- 貨物量の確保に向けて、釜山港などに流れている貨物をしっかりと国際コンテナ戦略港湾経由にするための仕組みを強化するとともに、成長市場であるアジアの貨物を集貨する仕組みを構築する必要がある。そのためには、荷主の要望に即したサービスを提供する必要があり、効率的なターミナル運用体制の確保はもとより、インセンティブ、港の脱炭素化などの対応が求められる。
- 国内からの集貨の促進と国際トランシップの利便性向上は異なる対応が必要だが、国際コンテナ戦略港湾の地位を向上するためには両方の対応を進める必要がある。
- 集貨のフィーダー輸送網を維持していくためには、引き続き国の支援が必要ではないか。特に、アジア広域集貨については、トランシップ貨物のコスト面で釜山港との差を埋めることが重要であり、国の支援が必要と考えている。
- 国際コンテナ戦略港湾における集貨の支援メニューは総花的に思えるが、例えば北米東岸航路の開設支援などに重点化するべきではないか。
- 内航や鉄道以外に、トラック輸送に係る施策についても整理が必要ではないか。

【創貨施策について】

- 港湾の近くに倉庫を作るだけでは、貨物の創出には繋がらないのではないかと。創貨に関しては、日本の GDP や貿易依存度など、国土交通省の所掌を外れたところに課題があると考えられる。

【ターミナルの機能強化について】

- 海外港湾では最先端の技術による自動化や遠隔化を進めており、ターミナルの一体利用も標準となっている。国際コンテナ戦略港湾においても、物流効率化に向けて、ターミナル全体のレイアウトや背後地との接続の改善が必要ではないか。
- 荷役機械の技術開発については、効率化に加えて、労働環境改善の点も含め、両輪で進めて欲しい。

【コンテナ物流情報の充実について】

- 政策の企画立案、効果の確認等をより迅速かつ的確に実施していく観点から、港湾統計を含むコンテナ物流関係の統計データを早期に入手できる仕組みを検討すべき。
- 対米輸出量の増加が顕著であるベトナムの貨物をはじめ、東南アジア貨物の三国間輸送の動向や、釜山港におけるトランシップ貨物の発着地を把握・分析することは、国際コンテナ戦略港湾への集貨施策を議論する上でも重要ではないか。