

令和5年2月24日
新しい国際コンテナ戦略港湾政策の
進め方検討委員会
(第2回) 資料2-2

コンテナ戦略港湾政策への提言

外国船舶協会会長 甲斐督英
令和5年2月24日
新しいコンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会

我々は真面目か？

- 明治期の日本人はつくづく真面目であった。(故岡崎久彦氏/外交評論家)
- 彼の言う真面目とは「国益」に対して真面目だ、ということ。

政官民関わらず国益に対して真面目たれ。

- 港湾政策は真面目な人々の集団形成無くして成功しない。

我々は真面目か？

「安倍晋三回顧録」を読んだか？
以下同書より抜粋

— 「官邸一強」と呼ばれた体制が、新型コロナへの対応では迷走しました。検査や病床確保の「目詰まり」の正体は何だったのでしょうか。

感染症への対処は国の責任ですが、権限的にも国が介入できる手段が少なかったということに尽きると思います。支持する権限や仕組みがないので、自治体や保健所、医療機関を動かさない。その壁は厚かった。

このくだりは港湾政策によく似ている。

- 現状に対する問題意識を持っているか。
- この問題を解消するための行動をしているか。

こういう話をすると大概の人は鼻で笑う。現実を知らない、と。しかし理想を語らなければなにごとも実現しない。

コンテナ戦略港湾政策はどうあるべきか？

両輪の議論：

現実的な港湾政策 ↔ 港湾の理想像

- 「あれができない、これができない、だからできる範囲で港湾政策をこじんまり議論しよう」という発想がこれまでの港湾政策
- これだけでいいのか！日本人よ。大きな理想を掲げよう。

港湾の競争力とは何か？

項目	国交省 管轄	備考
物理的形狀	○	美しい形状は機能的
規模・大きさ・広さ	○	
港湾へのアクセス	○	鉄道・道路網・河川物流・内航船
通関のしやすさ		船会社は 24/7 対応必須。NACCSから発出される電文が日本語であり受信者が日本国内である必要があるため海外に業務移管ができない。
作業効率		* 横浜川崎国際港湾の発表から追記
岸壁使用料・荷役料		
後背地の消費力・生産能力		人口！経済力！
大型船寄港などへの柔軟性		
公共性		一部の船会社が有利となる現状
環境対応・脱炭素への取組		
電子情報のやり取りのしやすさ		
その他		誤解されやすい日本港運協会の役割・事前協議制度

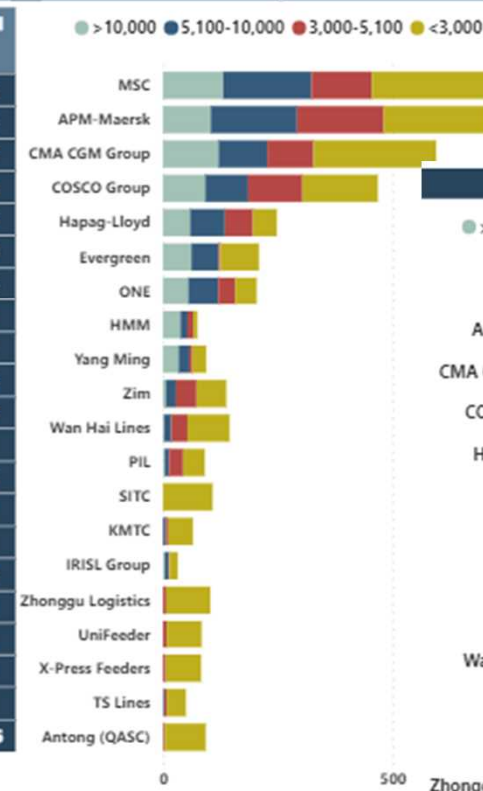
省庁横断および政官民で国益を考える集団が一致団結するしかない。

日本に超大型船は来るのか？ (資料：アルファライナー)

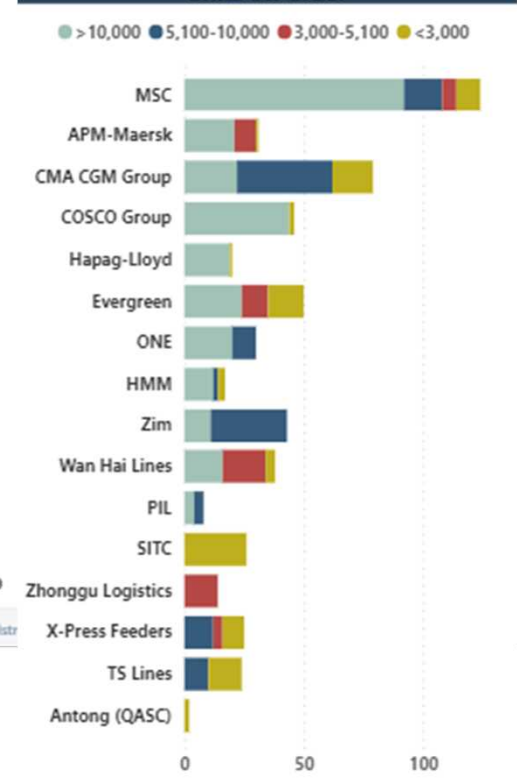
Main Carriers - Breakdown of units operated by TEU size range

Carrier	18,000-24,000	15,200-17,999	12,500-15,199	10,000-12,499	7,500-9,999	5,100-7,499	4,000-5,099	3,000-3,999	2,000-2,999	1,500-1,999	1,000-1,499	500-999	100-499	Total
MSC	36	8	63	24	125	67	91	41	115	51	62	32		715
APM-Maersk	31	24	14	35	97	91	115	74	133	51	30	11		706
CMA CGM Group	12	36	25	48	57	49	65	36	74	62	70	57	4	595
COSCO Group	28		47	17	57	36	110	9	39	47	57	21		468
Hapag-Lloyd	6		37	16	49	27	42	19	32	10	7	3		248
Evergreen	22		20	20	30	29	3	1	33	45	5	1		209
ONE	6	1	29	19	38	27	34	3	31	5	10	1		204
HMM	12	8	10	8	4	11	13		3	6				75
Yang Ming			25	9	8	15	7		10	18	2			94
Zim				6	10	12	40	5	18	15	30	2		138
Wan Hai Lines			2			16	20	15	40	34	18			145
PIL				4	2	7	12	19	6	14	10	16	1	91
SITC									21	27	41	19		108
KMTC					1	5	5		14	18	15	2	5	65
IRISL Group			4			8		2	10		4	3	1	32
Zhonggu Logistics							6	1	13	15	13	37	18	103
UniFeeder							7	1	7	19	28	19	3	84
X-Press Feeders							4	2	10	22	15	30		83
TS Lines						3	5		6	21	14	1		50
Antong (QASC)							4		11	11	5	30	32	93
Top 20 Total	153	77	276	206	478	403	583	228	626	491	436	285	64	4306

Units operated



Units On Order



日本に超大型船は来る。

日本に超大型船は来るのか？（資料：アルファライナー）

横浜南本牧は超大型船が寄港できる日本で唯一の港だ、と関係者が主張していたにも関わらず、MSC ISABELLAの寄港打診から寄港可能となるまで一年以上の時間を要した。

- 寄港シミュレーションが必要
- 海上保安庁保安部の安全検証
- その他関係各署との折衝



最長でも3か月程度に短縮すべき

MSC ISABELLA TEU 23,656 BLT 2019

Type	container carrier / cellular (Megamax - 24 rows)
Flag	Panama
GS Name	-

DWT / Draft	224,999 tons on 16.5 m
TEU	23,656
TEU 14 Tons	-
FEU	-
Reefer Plugs	2,026
Gear Details	gearless

Speed	22
Shaft Alternator	No
Bow Thrust	-
Stern Thrust	-
Ice Class	N

Length Overall	399.80 m
Breadth	61.00 m
Moulded Depth	33.20 m
Gross Tonnage	228,741
Net Tonnage	115,517

日本港湾の物理的形状に競争力はあるか？

- コの字型キッチンは使いづらい。
- 一直線のキッチンは使いやすい。
- 美しさは使い易さにつながる。

• 岸壁延長は最短でも **2km**

• バースを300m単位で考えるな

環境対応・脱炭素で日本は世界を牽引できるか？

- 環境対応は世界的な取り組み
- 日本の環境対応の先進性



日本国がEU諸国と連携して主体的に世界の
ルール作りに関与する

環境対応・脱炭素で日本は世界を牽引できるか？

今できることでエネルギー効率を改善する

最新技術搭載の新造船の投入

既存船への最新技術の搭載

データ活用・AI搭載・空気滑走装置

既存の炭素排出量が低い燃料の使用

バイオフィューエル

液化天然ガス 日本の港湾を給油基地に

将来を見据えた解決策：炭素排出しない燃料

グリーンアンモニアおよびグリーンメタノール

小型船や近海航路へのグリーン水素、燃料電池の使用

原子力 選択肢として最近になり活発に議論されるようになっている



原子力商船の寄港を可能にしておく準備を！

DXって何？

- デジタイゼーションは目的ではない。
- デジタイゼーションは目的を達成するための手段。
- 目的は何か。何を達成したいのか。
- CyberPortが提供する新しい価値は何か。

事例: アントワープ港でのIDによるコンテナ搬出⇒

目的:

- セキュリティの向上
- トラックの利便性の向上

トラック運転手がターミナル入口で以下の手続きを行う。

- 運転手のIDカードの読み取り
- 指紋認証
- TARの入力

CONTAINER NEWS - Feb 16, 2023

MSC Mediterranean Shipping Company has announced the launch of ID-based container pick-up. This decision came after a successful test phase with Van Moer Logistics and MSC PSA European Terminal (MPET) in 2022.

More specifically, this technology is going to allow MSC containers to be released for transport using ID and biometric data, rather than a PIN code, improving security across the supply chain.

Moreover, the ID-based pick-up process is part of the ongoing rollout of Secure Container Release (SCR) at MPET in the port of Antwerp in Belgium.

SCR gives MSC containers the opportunity to be collected at the terminal by scanning the haulier's Alfapass, biometric data and specific Truck Appointment Reference (TAR) code at the In-Gate, instead of using a PIN code.

In fact, technology experts T-Mining invested more than five years in developing and testing the underlying blockchain technology, used by SCR.

MSC has tested the technology with partners Van Moer Logistics and MPET and the results were positive.

In addition, the project is now entering the final phase of its rollout, the objective of which is to enable a 100% PIN-code-free, secure process for container release.

日本の港湾政策の限界

- 国家予算および港湾管理自治体の単年予算主義
- 減価償却という考え方の欠落(運営会社にはこのコメントは該当しない。)
- 単年毎の支出案件に予算投下
- 圧倒的な巧遅
- 国家と地方自治体との権限の問題 (3ページ参照)
- トップセールスができない
- 省庁間連携と情報共有
- 止める勇気の欠如