

# 国際コンテナ戦略港湾政策に 対する意見

令和5年3月6日

一般社団法人日本港運協会

# 目次

1. 国際コンテナ戦略港湾政策について
2. 集貨施策
3. 創貨施策
4. 新たな投資誘導に資するCNP施策
5. 競争力強化施策

# 1. 国際コンテナ戦略港湾政策について

## 〔当協会の意見〕

- 厳しい状況ではあるが、今取り組むべきは、産業経済を支え、経済安全保障に万全を期す観点から、自国貨物を効率的に輸出入するため、国策である「国際コンテナ戦略港湾」政策を継続し、一層磨きをかけること。
- その結果として、釜山港との競争に打ち勝つこと。

集貨： 広域から貨物集約（国内集貨、アジア広域集貨）を推進。

創貨： 港湾域、近隣地域で物流センターや工場の誘致に注力。

競争力強化： 港に関係する事業者の活力が、港の繁栄に繋がる。  
（経営が安定化、筋肉質化した企業の活力により港は必ず再構築される。）

目指す目標： 日本発着の釜山港トランシップ貨物を取り戻すこと。

日本発着の釜山港トランシップ貨物量： 172万TEU（2021年）

国際フィーダー航路の輸送量： 55万TEU（2021年）

## 2. 集貨施策

### [港運業界が関わった取り組み]

#### <国際フィーダー航路網の充実>

- ・ 昨年秋の新潟、秋田に達する航路増便により日本全域をカバーするフィーダー網が実現。

#### <国際貨物の取り込み>

- ・ 東南アジア発のコンテナ貨物を神戸港で積み替え米国に輸送するトライアル輸送を実施。  
(「広域集貨促進事業」)

### [当協会の意見]

- ・ 国、特定港湾運営会社等による以下の取り組みを期待。
  - ・ 京浜港・阪神港への国際フィーダー航路網の一層の充実に向けた支援
  - ・ 東南アジア発、米国向け貨物の京浜港・阪神港でのトランシップ増加に向けた支援
- ・ 具体的には、①荷主と内航事業者とのマッチング、②アジア広域集貨の見直し再構築による、集荷力を挙げる実効性ある取り組み、③釜山港経由荷主の洗い出しと分析 が必要。



日本海国際フィーダー航路による海外TSから神戸港利用への転換



敦賀港での荷役

#### <神戸港RC4/5における当該コンテナの荷揚げ>



ポイント①:コンテナの詰替の回避

ポイント②:神戸での「仮陸揚」手続

#### <第2回(7~8月)の輸送ルート>

- 40フィートハイキューブコンテナ2本(ONEよりリース)を輸送
- 7月20日(金) ハイフォン港(ベトナム) 発<起用船社: SITC>
- 7月30日(月) 神戸港RC4/5に入港
- 8月1日(水) 神戸港RC4/5を出港 <起用船社: ONE>
- 8月16日(木) ロングビーチ港(米国) 着

### アジア広域集貨促進トライアル事業の事例(平成30年)

# 3. 創貨施策

## [港運業界の取り組み]

### <流通業務施設（倉庫、上屋）の整備>

- ・コンテナ等の貨物需要の増加に対応した流通業務施設の整備を進めている。

## [当協会の意見]

- ・経済安全保障の観点から製造業の国内回帰の動きがある中、京浜港、阪神港や近隣の物流エリアへの工場や倉庫の立地が進むよう、国や地方自治体には、企業誘致施策を強力に進めていただきたい。

具体的には、①土地提供地域の掘り起こし、②従来のFAZとは一線を画する保税特別区の許可によるトランシップ機能の強化

- ・流通業務施設の老朽化が進み、施設更新整備ニーズが高まる中、施設更新整備への支援を期待。
- ・台風、高潮、地震等の災害が切迫化する中、堤外地に位置し、緊急物資保管輸送の拠点機能が要請される施設の浸水対策、耐震対策に対する支援を期待。

### [支援内容]

#### [対象施設]

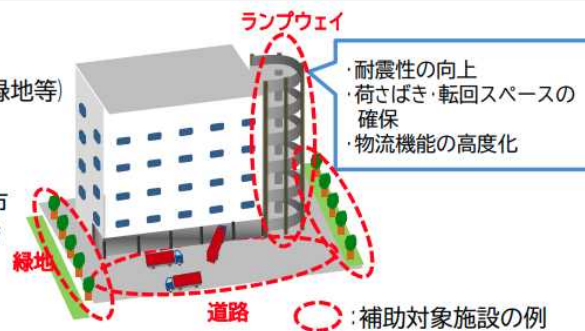
- 物流施設の共用部（ランプウェイ、スロープ等）及び共同施設（道路、緑地等）  
（撤去費用、測量設計費用、整備費用が対象）

#### [対象港湾]

- 苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、阪神港、水島港、広島港、徳山下松港、関門港、博多港、那覇港

#### [補助率]

- 1/3



出典：「国際コンテナ戦略港湾推進WG中間とりまとめ」取り組みレビュー

港湾機能高度化施設整備事業：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に対する補助

# 4. 新たな投資誘導に資するCNP施策

## [港運業界のこれまでの取り組み]

### <脱炭素化の取り組み>

- ・ 港湾運送の現場におけるCO2排出量削減に鋭意取り組んできた。
- ・ 神戸港等で水素燃料電池に換装可能な新型コンテナヤードクレーンを導入。

## [当協会の意見]

- ・ 脱炭素と次世代燃料のバンカリング機能（水素・アンモニア・メタノール等）への取り組みが重要。
- ・ 荷役機械への水素燃料電池導入をはじめ、荷役機器や車両への新エネルギー導入に関し、技術開発の動向を注視しながら、業界として積極的に対応。
- ・ 脱炭素化には多額の投資が必要であり、国の支援を期待。

①水素等の受入環境の整備	②港湾オペレーションの脱炭素化	③港湾地域の脱炭素化
<p>液化水素やアンモニア等の受入基地の形成</p> 	<p>LNG・燃料アンモニア等の環境負荷の少ない船舶燃料の補給機能の確保</p>  <p>船舶のアイドリングストップに必要な陸上電力供給設備の導入</p>  <p>燃料電池搭載の荷役機械等の導入</p>   	<p>石炭火力発電所におけるアンモニア混焼</p>  <p>製鉄プラントにおける水素を活用した鉄鉱石の還元</p> 

出典：「国際コンテナ戦略港湾推進WG中間とりまとめ」  
取り組みレビュー

## 5. 競争力強化施策

- 5. 1 CT運営へのITの活用
- 5. 2 SDG s の取り組み
- 5. 3 人手不足への対応
- 5. 4 海外事業展開

# 5. 1 CT運営へのITの活用 (競争力強化施策)

## [港運業界のこれまでの取り組み]

### <遠隔操作RTG導入>

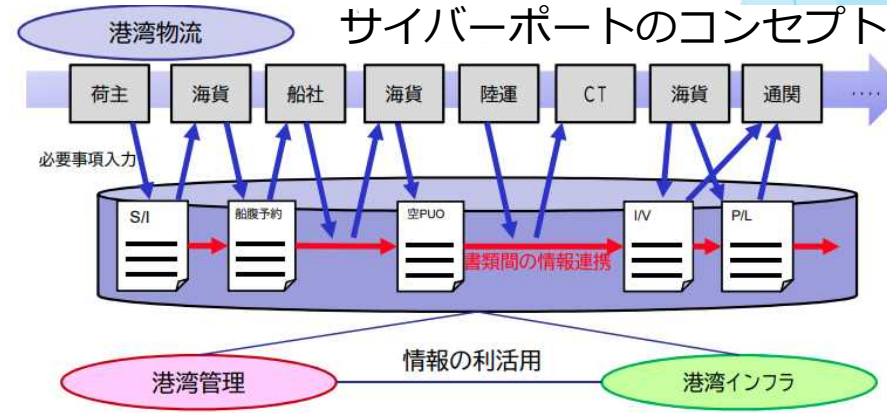
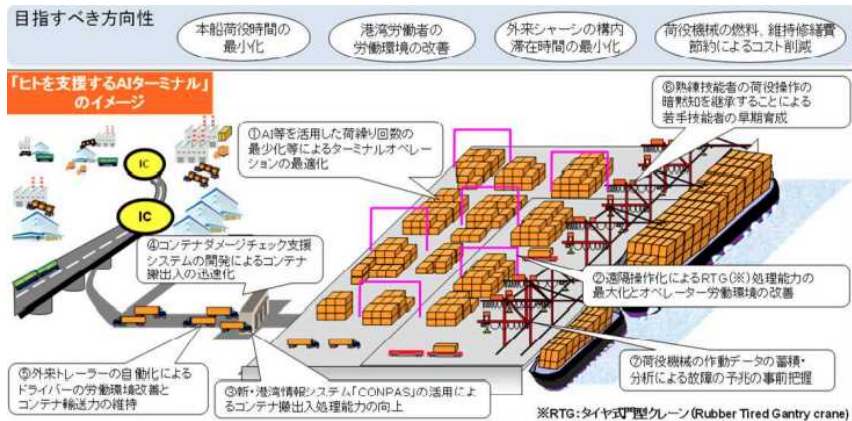
- 「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」を設置し、労働組合と協議を重ねつつ、遠隔操作RTGを名古屋港等で導入。

### <サイバーポート>

- サイバーポートに多数の港運事業者が加盟。

## [当協会の意見]

- 新しい時代にふさわしい魅力ある港湾づくりに資する取り組みとして、国の取組に協力しながら、IOTやAIの活用、遠隔操作RTGの導入、サイバーポートの利用等を進めていく考え。



出典: 「国際コンテナ戦略港湾推進WG中間とりまとめ」取り組みレビュー



# 5. 2 SDG s の取り組み（競争力強化施策）

## 【港運業界のこれまでの取り組み】

- 当協会は、2021年に「ESG・SDG s 対策委員会」を立ち上げ、SDG s に取り組み中。
- 優先的に取り組む事項として、①脱炭素（環境）、②安心・安全、防災、感染症対策、③技術革新（成長、イノベーション）、④働きがい、人権等（社会）の4項目を掲げている。

## 【当協会の意見】

- 国交省においても昨年「みなとSDG s パートナー登録制度」を創設し、各企業のSDG s の取り組みを後押しいただいていることに感謝。
- 既に、港湾運送業として全国57者が登録を受けており、持続可能な社会・経済のため、当協会として引き続き制度の普及に努める。



倉庫の屋上部分に太陽光パネルを設置し、再エネ由来の電力を生成しています。

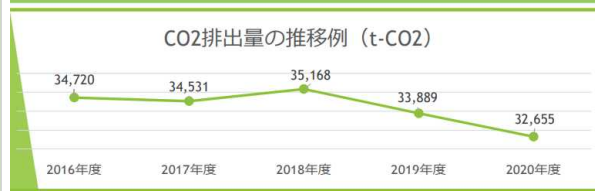


室内のモニターで発電状況等をリアルタイムで確認しています。



倉庫のLED照明

LEDの効果



省エネ法「事業者クラス分け評価制度」においてSクラスを獲得。脱炭素社会の実現に向けたCO2排出量の削減に取り組んでいます。

Sクラス	Aクラス	Bクラス	Cクラス
省エネが優れた事業者 (目標達成事業者)	省エネの更なる努力が期待される事業者 (目標未達成事業者)	省エネが停滞している事業者 (目標未達成事業者)	注意を要する事業者 (目標未達成事業者)
【水準】 ① 努力目標達成または、 ② ベンチマーク目標達成	【水準】 Bクラスよりは省エネ水準は高いが、Sクラスの水準には達しない事業者	【水準】 ① 努力目標未達成かつ直近2年連続で原単位が対前年度年比増加または、 ② 5年層平均原単位が5%超過増加	【水準】 Bクラスの事業者の中で特に判断基準遵守状況が不十分
【対応】 優良事業者として、経営省HPで事業者名や連続達成年数を表示。	【対応】 省エネ支援策等に関する情報をメールで発信し、努力目標達成を推進。	【対応】 注意喚起文書を送付し、現段階等改善点の改善実施。	【対応】 省エネ法第6条に基づき指導を実施。

出典：会員企業におけるSDG s の取り組み事例（日本港運協会）<sup>9</sup>

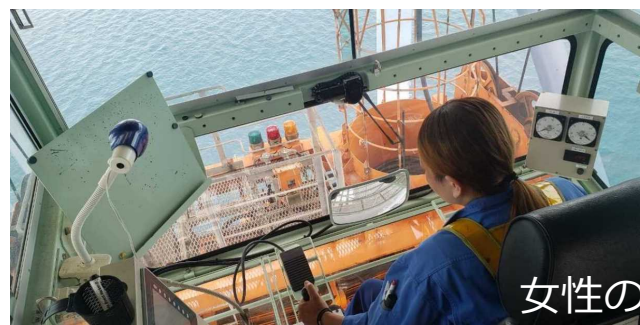
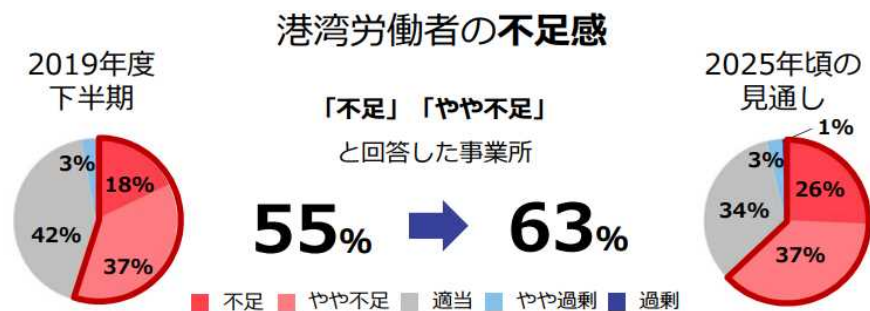
## 5. 3 人手不足への対応（競争力強化施策）

### 〔港運業界のこれまでの取り組み〕

- 労働者不足に対応するため、若者の雇用を促進させるための広報用動画作成や、わかりやすく親しみやすいホームページ改善を進めているところ。

### 〔当協会の意見〕

- 昨年、国土交通省は港の仕事の認知度を上げ、魅力ある職場の確保をめざす「港湾労働者不足対策アクションプラン」をまとめていただいたところ。
- 「アクションプラン」の内容は、事業者間の協業促進をはじめ多岐にわたるが、働き手を確保するためには、技術革新やDX化によって労働環境を改善するとともに、港湾が魅力的な職場であることを若者にアピールしていくことが必要。
- 当協会としても、国の取り組みと連携を取りつつ、労働環境の改善、働き手確保の取り組みを進める。



女性の活躍

出典：港湾労働者不足  
対策アクションプラン  
(国交省港湾局)

# 5. 4 海外事業展開（競争力強化施策）

## [港運業界のこれまでの取り組み]

- JOIN等の支援を得つつ、日本の港運事業者は、海外港湾ターミナルの運営への事業展開を徐々に進めているところ。

## [国の動き]

- 「海外社会資本への我が国事業者の参入の促進に関する法律」が2017年8月末に施行され、阪神国際港湾会社が、カンボジア国シハヌークビル港を管理運営するシハヌークビル港湾公社（PAS）の株式2.5%を取得するなど、民間事業者の海外事業展開を支援。

## [当協会の意見]

- 港湾運送業界としても、政府の海外インフラ輸出の推進に対応して、海外港湾ターミナルの運営事業に鋭意取り組む考え。
- 国には、こうした港運事業者の取り組みを支援していただくことを要望。



<ターミナル概要>敷地面積：165,700㎡ 岸壁：400m（Plot25及び26）ドラフト：9m  
容船全長/載貨トン数：200m/20,000DWT 取扱能力：年間20万～24万TEU  
運営期間：2056年まで（予定）

タイラフ港ターミナル運営（上組）



チーバイ港ターミナル運営（辰巳商会）



<Gemadep Corporation事業概要>

港湾：港湾ターミナル7カ所 物流：物流倉庫23カ所、航空貨物ターミナル1カ所、自動車専用ターミナル1カ所、トラック輸送事業、船舶輸送事業等を運営

ベトナム港湾ターミナル運営（鈴与）



## 終わりに

- ▶ 関係者が協力し合って、国際コンテナ戦略港湾へのコンテナ貨物の集貨、同港湾での創貨につとめ、競争力の強化、基幹航路の維持強化をはかるべき。
- ▶ 日本港運協会としても、国際コンテナ物流政策の実施に鋭意協力していく。