

新しい国際コンテナ戦略港湾 検討委員会

内航総連 ヒアリング資料

2023年3月6日

内航コンテナ船ネットワーク

国内寄港地 **61** 港（不定期寄港を含む）

2022年11月 **日本海**（秋田・新潟）への寄港開始



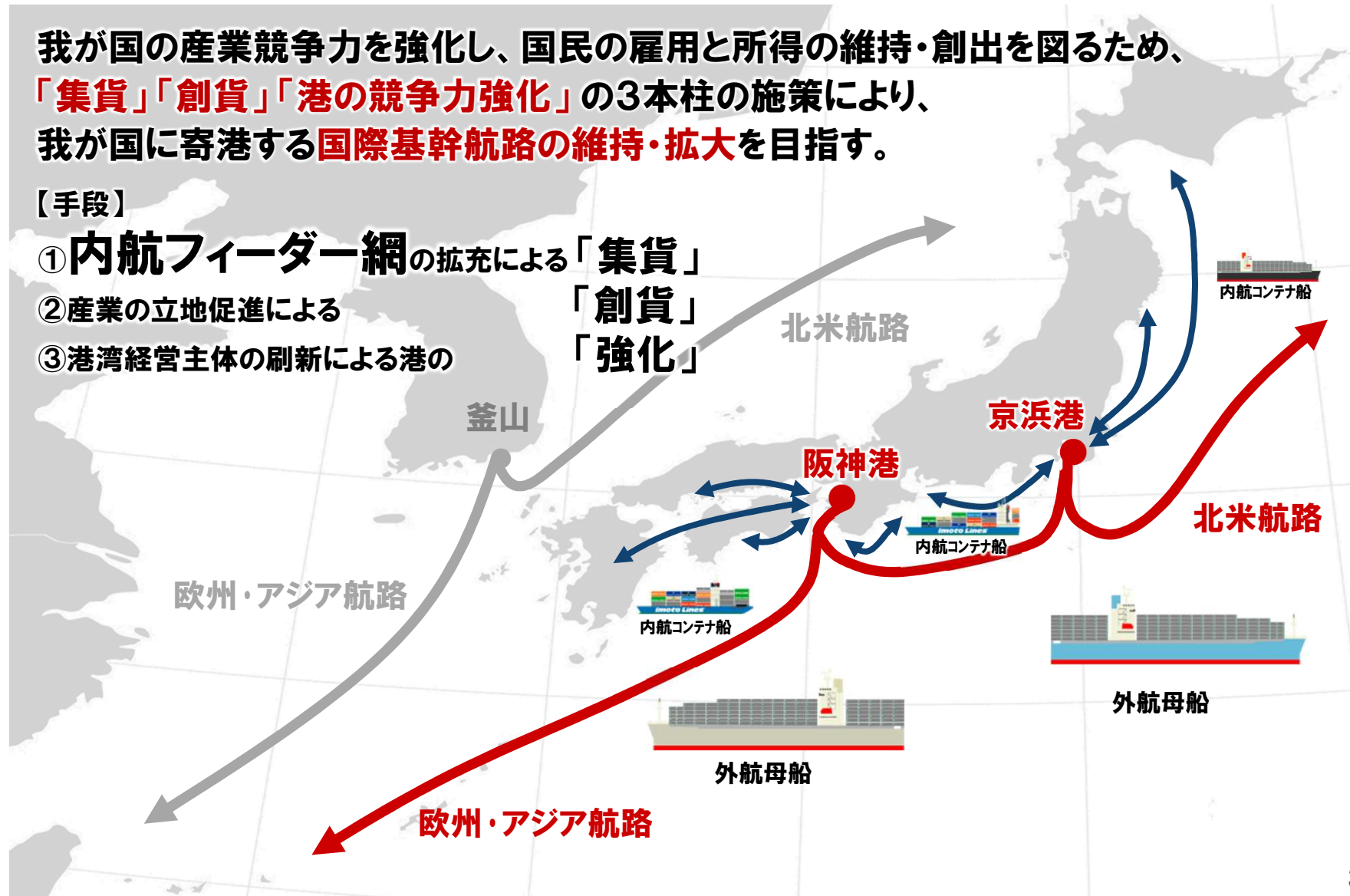
※井本商運、鈴与海運、ユニエツクスNCT、近海郵船、横浜コンテナライン、マツダロジスティクスの寄港地を合わせたもの。
 ※沖縄航路、小笠原航路などを除く。

国際コンテナ戦略港湾（国土交通省2010年8月指定）

我が国の産業競争力を強化し、国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」「創貨」「港の競争力強化」の3本柱の施策により、我が国に寄港する**国際基幹航路の維持・拡大**を目指す。

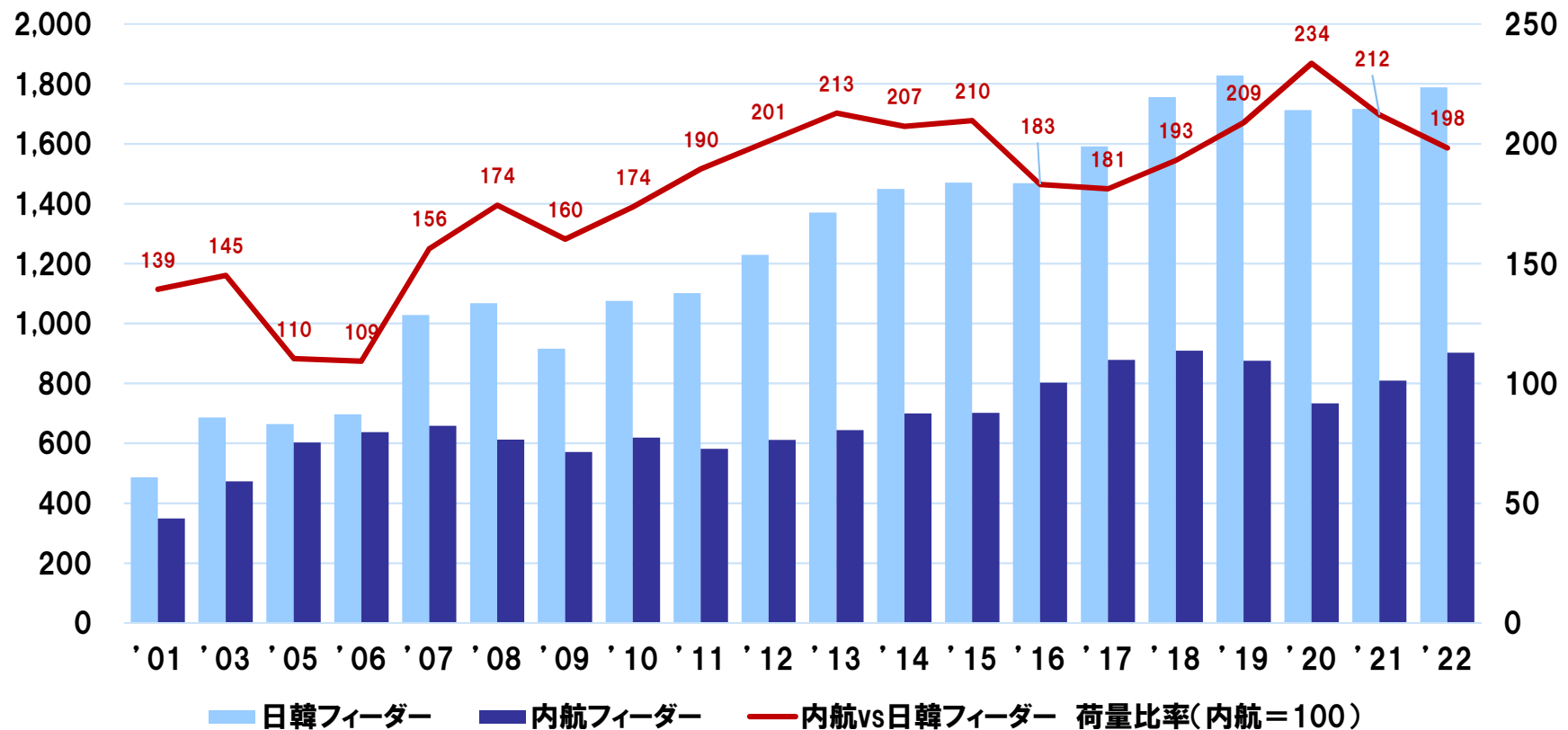
【手段】

- ① **内航フィーダー網**の拡充による「集貨」「創貨」「強化」
- ② 産業の立地促進による
- ③ 港湾経営主体の刷新による港の



内航フィーダー vs 日韓フィーダー輸送量比較

2022年のフィーダー(内航・日韓)総輸送量は6%増加。内航フィーダーが11%程度増加した一方、日韓フィーダーは4%程度の増加であり、内航vs日韓の比率は、1.98倍と2倍を割ったとみられる。(何れも推定値)



※ 日韓フィーダーは、暦年(1月~12月)集計、内航フィーダーは年度(4月~3月)集計。 ※内航の2022年度は見通し。

内航コンテナ船の船隊

46隻の運航船隊により、荷量に応じた配船を実施

今後、大型船の更なる投入が見込まれる。

600TEU型×3隻



400TEU型×3隻



200TEU型×21隻



100TEU型×19隻



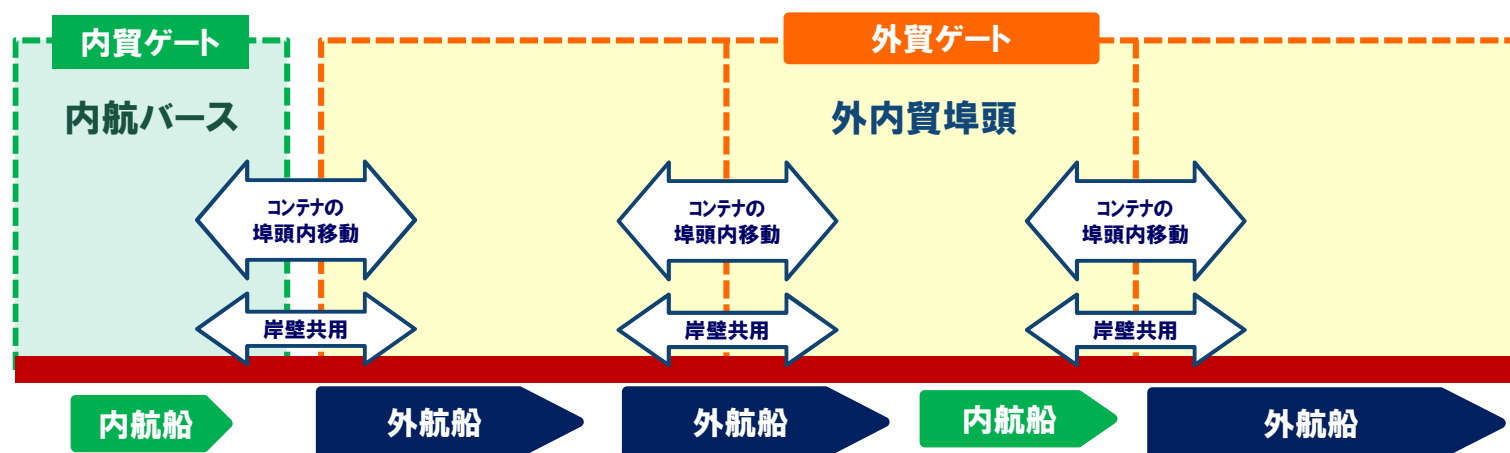
※井本商運30隻、鈴与海運11隻、ユニエツクスNCT2隻、近海郵船1隻、横浜コンテナライン1隻、マツダロジスティクス1隻として計算した。
※沖縄航路、小笠原航路などを除く。

国際コンテナ戦略港湾の埠頭デザイン

戦略港湾においては、①～③を満たした埠頭全体の一体化が望ましい。

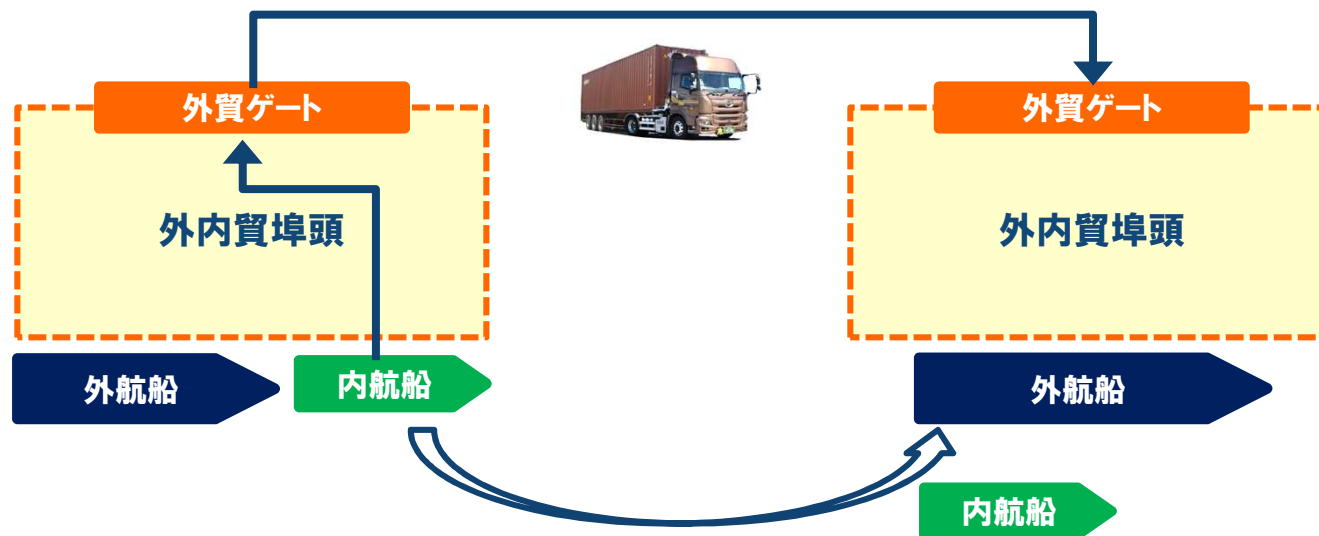
一体化の内容

- ① 構内シャーシによるコンテナの移動を、埠頭全体で可能にする。
- ② 岸壁・クレーンを埠頭全体で共用する。
- ③ 内航バースを併設し、外航船と内航船、輸出入貨と内貿貨を一体的に扱う。



埠頭全体が一体化できていない事による問題点

- ①ソーラスエリア相互間での、外来トレーラによる港内の横持ちが発生。
⇒ドライバー不足やゲート混雑により、物量が多くなると対応しきれない。



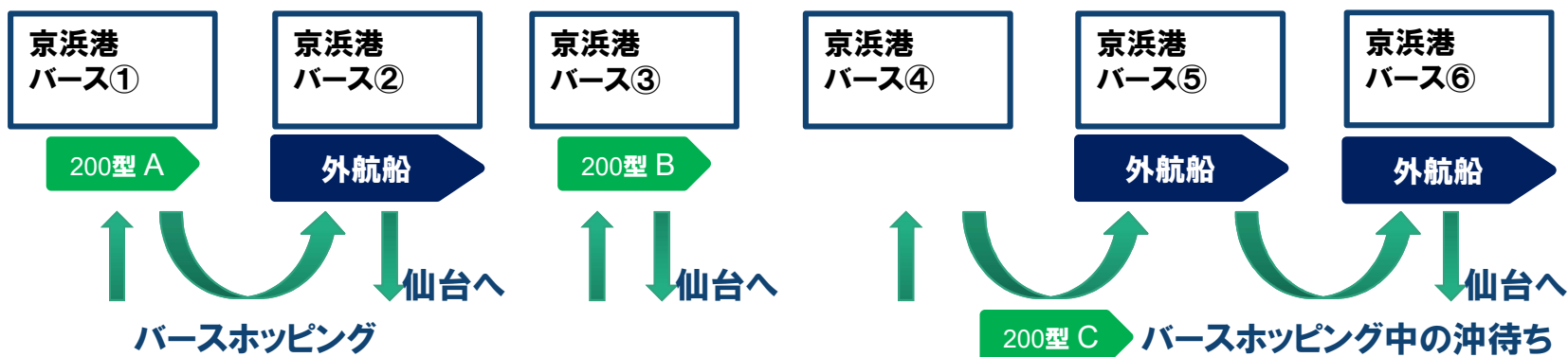
- ②内航船のバースホッピングが発生。
⇒内航船員の働き方改革の妨げとなる。
内航船の大型化の妨げとなる。

- ③内航船の沖待ちが発生。
⇒バースホッピング×沖待ちで、
定時制確保が難しくなる。

バスホッピングの最小化 ⇒ 内航船の競争力強化

【京浜港～仙台港間のイメージ】

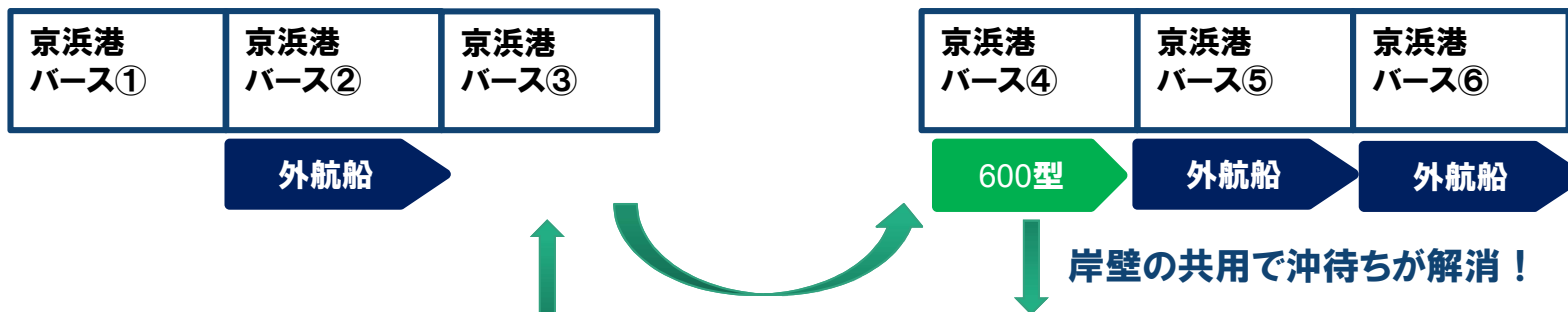
- 京浜港のバスが分散しているため、複数の小型内航船に貨物を分散させて対応している。



- バスが埠頭ごとに一体化できれば、バスホッピングを最小化しつつ船型を**大型化**できる。

- 船型を大型化しない場合でも、当該バス発の**便数**が増える。

(バス①発:200型×1便、バス③発200型×1便 ⇒ バス①～③発:200型×2便)

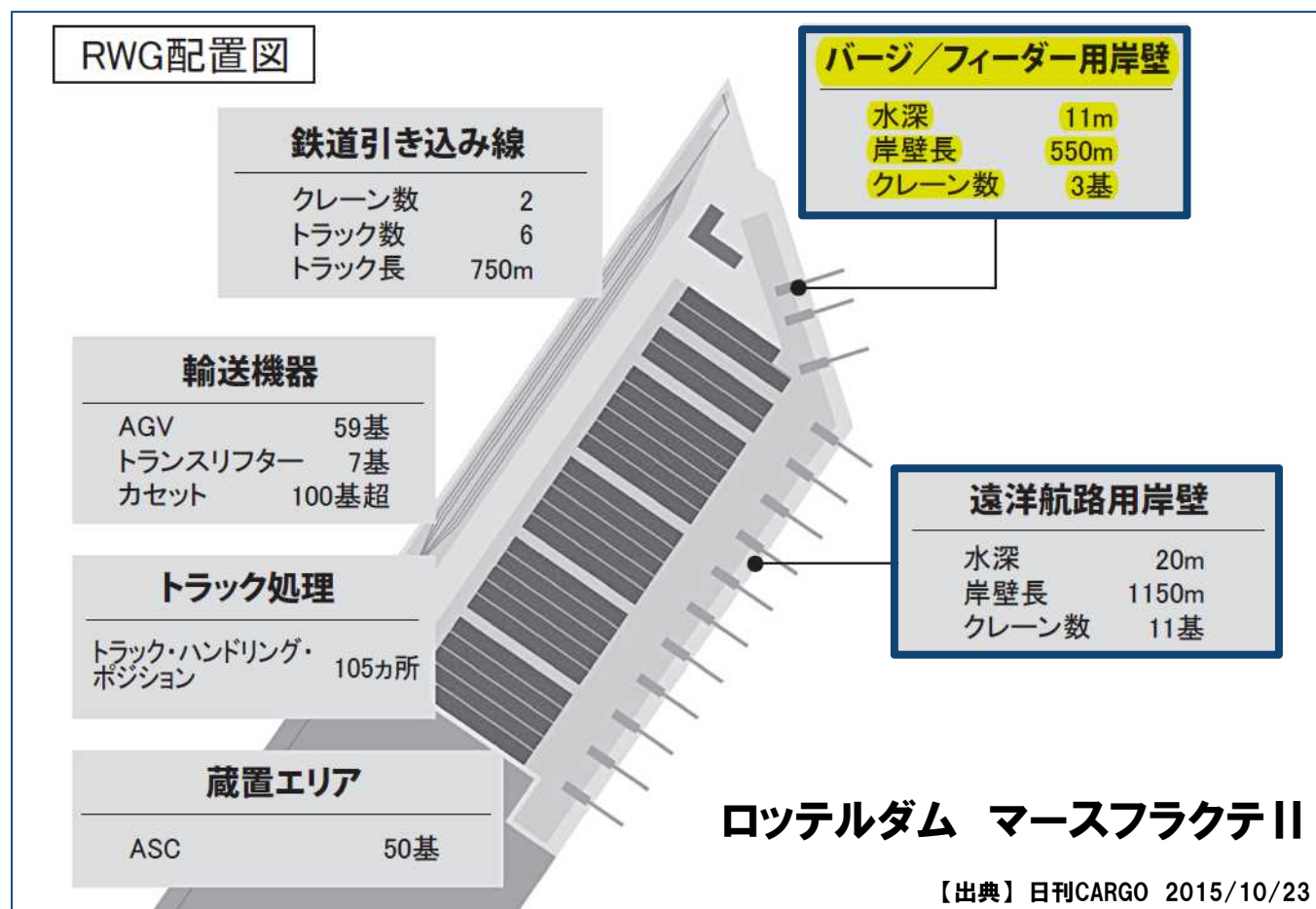


集貨にはハードが必要(神戸港KICTの例)



内航用バースウィンドの確保

大井、青海、中防、本牧・新本牧、南本牧、ポーアイで、今後戦略港湾の中核となる埠頭には、**六甲アイランド**並み、最低**350m**、**クレーン2基**の内航用バースウィンドが必要。



地方コンテナ港湾の埠頭デザイン

外航船と内航船を効率良く荷役するため、2バース、2クレーンの整備が必要。

埠頭整備の内容

- ①外航船と内航船が併船して着岸できるバース長(2バース化)が最低必要。
- ②BCPの観点も含め、クレーンは最低2基あることが望ましい。
- ③外航船と内航船、輸出入貨と内貿貨を一体的に扱うCY体制を取る。



※近海船優先のバース運営を是正するよう、戦略港湾の意義を国から港湾管理者に説明し、理解を得られるようにして頂きたい。

国・港湾管理者に求める支援

内航コンテナ船のネットワーク拡大に対する支援

これまでは、港湾運営会社を通じて新規航路、増便、大型化等に対する支援があり、内航各社はこれを活用しながらネットワークを拡大してきました。その結果、苫小牧や博多、日本海側など、距離的に戦略港湾への集荷が難しい地域でも、取扱量を伸ばすことができるようになりました。

この流れを更に進めて行くため、前述の埠頭整備等と並行して、引き続き、**内航コンテナ船のネットワーク拡大に対する支援**をお願いします。

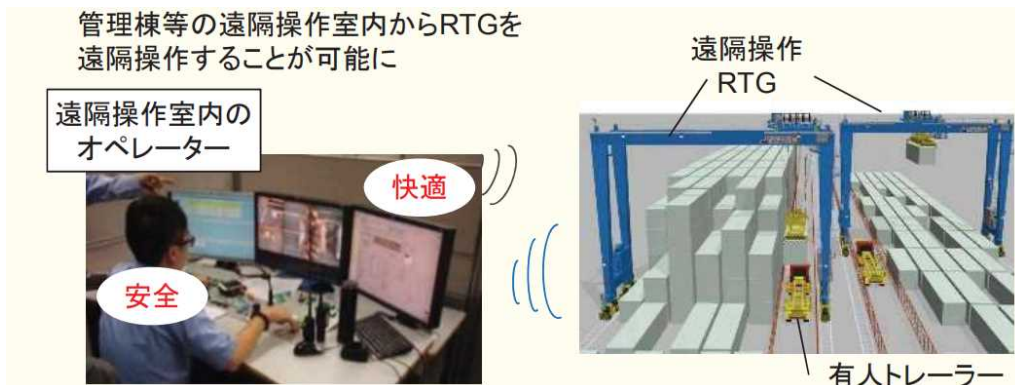
なお、基幹航路の維持・拡大を目指す戦略港湾として、**東京港**においても、横浜港や神戸港と同様の支援が受けられるようお願いできればと思います。

統計資料の拡充と提供

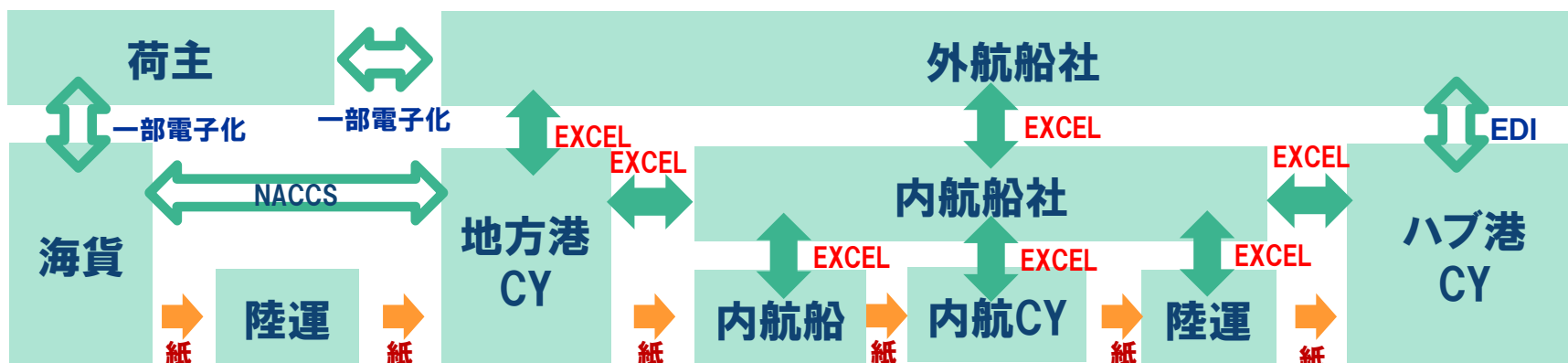
戦略港湾及び地方港の外航航路別コンテナ取扱個数を国で把握し、**統計資料**などの形で活用できるようにして頂きたい。特に、**近海フィーダー**の取扱個数をしっかりと把握することは、戦略港湾政策を進めるにあたり**最も重要なこと**である。

DX推進により効率化を図る

人手不足解消のため、CY荷役機器の遠隔操作など、荷役の効率化を図る。



BOOKING、搬入票、VGM申告、危険物明細書、EIRなどの受渡しを電子化する。



現状： 内航では、EXCELのメール送信主流で、紙(搬入票、EIR)の託送も残っている。

今後： **サイバーポート**が受け皿となり、データ送信(EDI、API)を実現してほしい。 13

日本海エリアの貨物も「集貨」するためには

釜山ハブの貨物を国内ハブに切り替えるため、
日本海側から北部九州の間(日本海エリア)に
内航の集荷拠点が必要。



輸出入貨物と内貿貨物の積合せ輸送

物流の2024年問題に対する受け皿として、輸出入コンテナと内貿コンテナの積合せ輸送を行い、内航コンテナ船ネットワークの更なる拡充(好循環)につなげる。

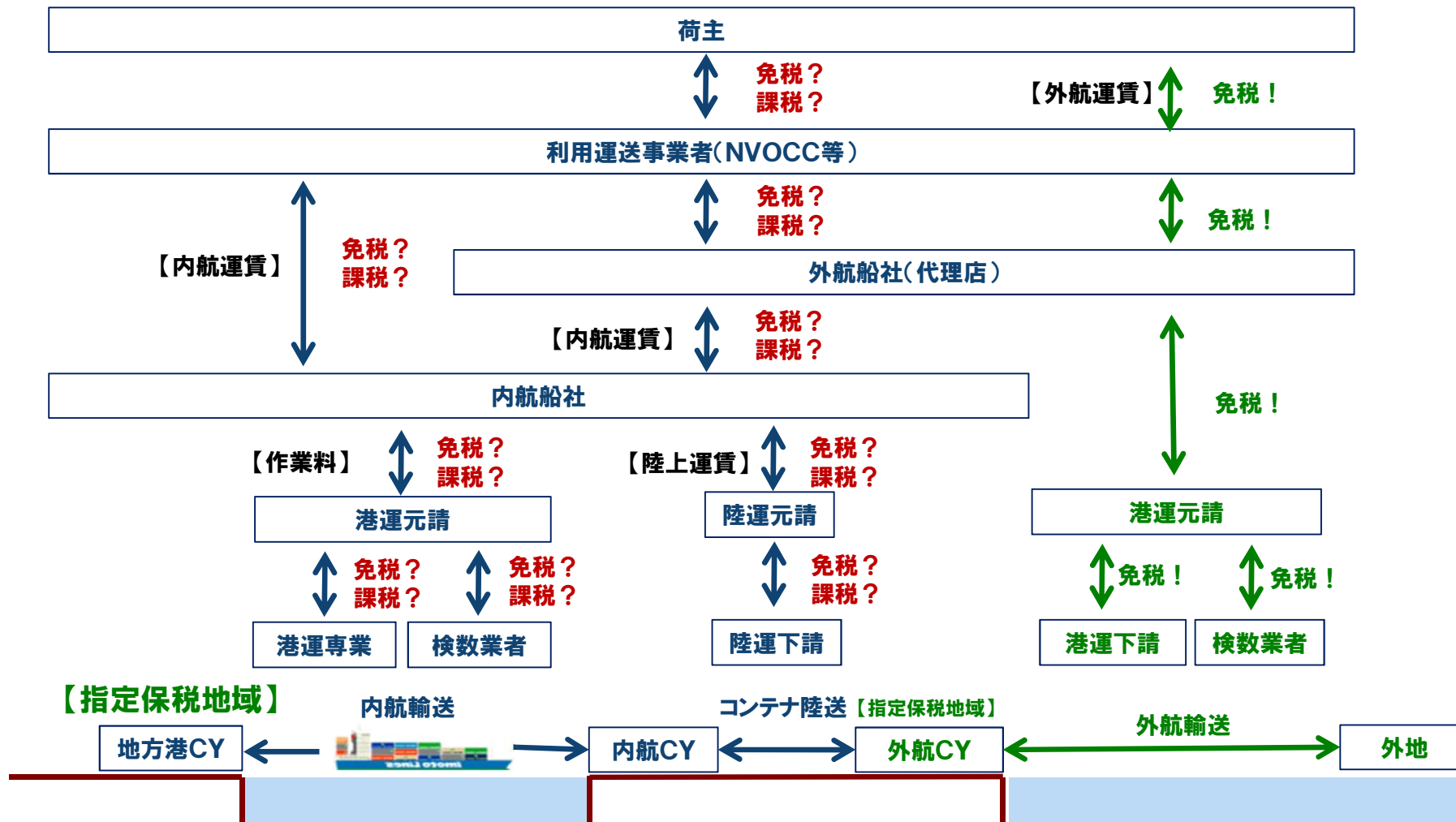


内航モーダルシフト＝フェリー・RORO ではなく、
内航モーダルシフト＝フェリー・RORO・コンテナ である。
とご理解を、是非お願いできればと思います。

※内航コンテナ船ネットワークの更なる拡充を進めるにあたり、沿岸特許(船舶法第3条但書に基づき、国土交通大臣が日本船舶以外の外国船に、本邦各港間の輸送を特別に認める制度)の運用には政策的バランスが必要であり、内航総連を通じた協議が求められる。

消費税の課税区分に関する伝言ゲーム

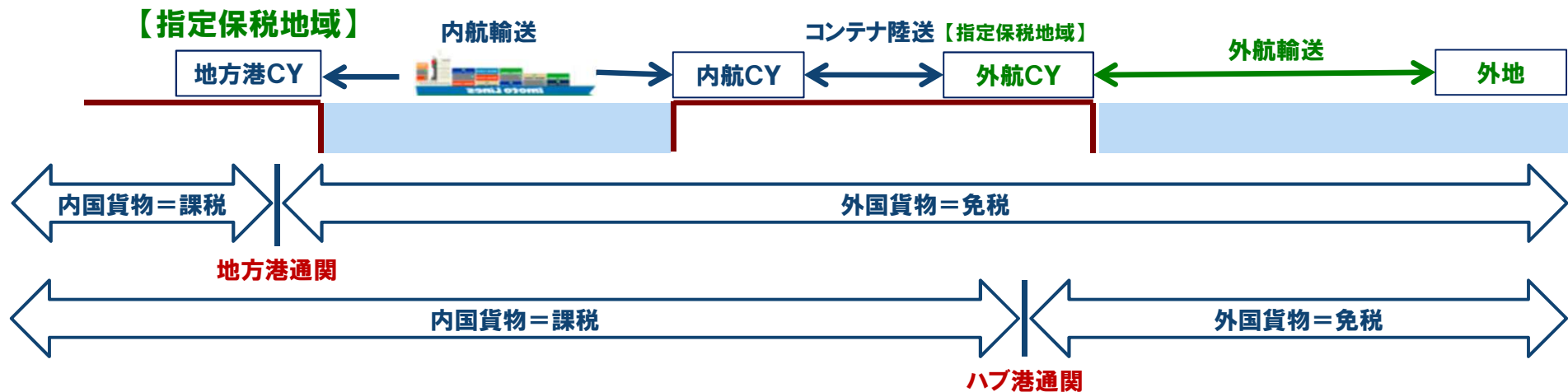
コンテナ1本ごとに、当該コンテナ輸送の取引ルートに基づいて伝言が必要。



輸出入コンテナ貨物に係る消費税の改正案

<伝言ゲームの理由>

内航フィーダー区間の料金は、**荷主が任意に決定**する通関場所によって、**免税・課税が変わる。** ⇒ 内航フィーダーの関係者は都度の確認に追われ混乱している。



<消費税法の改正案>

国際輸送の一部として、通関地に関わらず、免税扱いとして頂きたい。

対象： 輸出入を目的として封印等を実施した状態で輸送される海上コンテナの、**指定保稅地域等相互間における輸送(海上・陸上)やターミナル荷役など**



※また、燃料に関わる石油石炭税の還付なども検討頂きたい。



ご清聴ありがとうございました！

