

第2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24日（金）15：30～17：30

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. 京浜港関係者（東京都、横浜市、川崎市、横浜川崎国際港湾株式会社）及び関係団体（一般社団法人日本船主協会、外国船舶協会、国土技術政策総合研究所）からの発表を踏まえ、意見交換を行った。
2. 委員からの主な意見は以下のとおり。

【京浜港の取組について】

- 港湾運営会社（横浜川崎国際港湾株式会社）は、新たな事業展開により収益源を確保した上で、集貨・創貨に取り組み、京浜港の輸出力を強化する必要がある。
- 先進的な世界の事例を参考にしつつ、港湾運営会社がどのような形で海外展開を進めていくか検討する必要があるのではないか。
- 東京港のコンテナターミナルでは、改善してきてはいるものの、依然として渋滞により相当な待ち時間が発生しているので、対策が必要ではないか。
- 北米西岸航路でも更に船型が大型化する可能性があり、引き続き東京港と横浜港の役割分担を意識しつつ、大水深岸壁を有する横浜港への航路誘致に取り組んでいくことが重要である。
- 京浜三港の取組について、目標年次である平成40年（令和10年）代前半にはまだ達していないが、京浜港全体の共通利益という認識も醸成されてきたと考えており、これを踏まえ取組の見直しを検討する必要があるのではないか。

【国際コンテナ戦略港湾政策のあり方について】

- 船社が日本への寄港を継続するためには、経済合理性の確保と港の利便性の向上が不可欠であり、今後想定される情勢の変化も踏まえて、共通認識を明確にした上で対応策を早急に具体化していく必要がある。
- 船舶の大型化に伴う寄港地の絞り込みが進む中、基幹航路の

寄港を維持していくためには、国際コンテナ戦略港湾で取り扱う貨物量の増加が必須であり、集貨と競争力強化は優先課題として、更に取り組みを強化する必要がある。

- 船社が航路サービスを検討する際には、荷主の要望が重要であり、それを反映した政策であるべき。
- 国際コンテナ戦略港湾政策の議論が始まった頃と比べて、産業構造や主要取扱品目が大きく変化していることを念頭に置きつつ、今後の戦略を検討する必要がある。
- 日本の港湾の競争力を考える上では、貨物量だけで議論することが不十分であるとすれば、様々な要素が港湾の国際競争力にどのように貢献するのかを明確にし、これからの日本の港湾に必要な戦略を検討していくべき。

【航路サービスについて】

- 平時には、直航とトランシップを比較して輸送日数などに大きな差は感じられなかったが、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫時には、トランシップにおいてより大きな混乱が生じた。このようリスクへの対応として、特定のルートだけでなく、複数の輸送手段を確保しておくことが重要である。
- 日本で求められる国際コンテナ輸送サービスのあり方について、直航とトランシップのバランスやメリット・デメリットなど関係者間で認識の共有を図りつつ検討すべきではないか。
- 国際基幹航路の寄港を確保する上で、とん税・特別とん税の軽減措置は大きな効果がある。現在の措置を継続するとともに、集貨に資するアジア航路や、船型の大型化が進む南米航路等への適用拡大も検討する必要があるのではないか。

【集貨施策について】

- 集貨については、日本発着貨物を戦略港湾に確実に集約することに加え、成長市場であるアジア発着貨物の取り扱いを増やしていくことが重要であり、そのためには集貨に対する長期的な支援体制を確立する必要がある。
- トラックドライバー不足（2024年問題）や脱炭素への対応として、鉄道輸送の切り替えに取り組んでいる荷主に対する支援が必要ではないか。

【創貨施策について】

- 国際コンテナ戦略港湾の競争力を高めるため、製造業が臨海

部の広範囲に立地するよう骨太な創貨施策を検討する必要がある。

【ターミナルの機能強化について】

- トランシップ貨物の接続を効率的に行えるよう、保税管理の運用を含め複数ターミナルの一体運用に向けた関係者間の調整・体制構築についてスピード感を持って進めていくことが極めて重要である。
- 時期によっては、国際コンテナ戦略港湾に入港する船舶の約1～3割が沖待ちをしていたことが確認されており、コンテナターミナルの競争力を強化するためには、船舶の沖待ち時間を削減する必要がある。異なるターミナル間でバースを融通し一体的に利用することや、沖待ちのデータを公表することにより、バース混雑の平準化や沖待ちの削減を図れる可能性があるのではないか。
- DXについては、様々な技術の導入を進めているが、その効果や課題の分析も必要である。
- 日本全体で少子高齢化が進む中、高品質な港湾作業を維持するためには、就業環境の改善による労働力確保や更なる生産性の向上が不可欠である。
- コンテナターミナルの競争力を確保するためには、物理的形狀や岸壁延長が重要な要素である。
- 港湾は、地震や風水害発生後の復旧・復興においても重要な役割を担うため、港湾施設の災害対策、安全対策にも着実に取り組む必要がある。

【脱炭素への対応について】

- 脱炭素社会の実現に向けては、GX化によるコスト増加に対して、補助金に頼るだけでなく、持続可能な取組となるよう、関係者の理解も得つつ対応していく必要がある。
- 荷主がカーボンニュートラルを達成するためには、港湾側の対策としてグリーン電力の確保や吸収源対策が重要である。
- 国際コンテナ戦略港湾の競争力を強化するためには、環境に配慮した輸送ルートの提供や新燃料の供給施設の整備など、CNPの取組もタイムリーに進めていく必要がある。
- 脱炭素への対応について、日本で開発した技術が活用されるよう、EUをはじめとする諸外国と連携して、主体的に世界の環境ルール作りに関与すべき。

- 脱炭素の観点から、世界的には原子力商船の議論がなされはじめているため、日本においても議論は必要ではないか。

【港湾関連業務の効率化について】

- 通関業務は、世界で数か所の拠点にサービスセンターを置いて24時間体制で行うことが一般的になっているが、NACCSは日本語での対応となるため、日本における通関業務を海外に移管できないことが課題である。
- 超大型船の投入が世界的に進んでおり、日本にも寄港する可能性は高いため、寄港に係る各種調整期間を短縮する必要がある。