

第3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3月6日（月）15：00～17：00

場所：中央合同庁舎3号館8階特別会議室（オンライン併用）

1. 阪神港関係者（阪神国際港湾株式会社、大阪港湾局、神戸市）及び関係団体（日本港運協会、国際フレイトフォワードーズ協会、日本ロジスティクスシステム協会、日本内航海運組合総連合会）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。

【阪神港の取組について】

- 工場や倉庫の誘致を考えると、阪神港の枠組みを広げて、広大な土地を有する堺泉北港も一体として捉える考え方もあるのではないか。
- 大阪湾内全体でターミナル間の輸送効率化を図るため、はしけ輸送の活用についても検討する必要があるのではないか。
- カーボンニュートラルの取組など、大阪港と神戸港のそれぞれの特色も踏まえて役割分担や連携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】

- 日本の経済・産業を支えるため、自国貨物を効率的に輸出入できるよう国際コンテナ戦略港湾政策に一層磨きをかけ、集貨や創貨にしっかりと取り組んでいく必要がある。
- 経営の安定化、筋肉質化による港湾関係事業者の活力が、港の繁栄、競争力強化につながる。事業者に対して、長期展望を示唆し、例えば、不動産取得と活用を促すことなどにより業容の拡大を図ることも重要ではないか。
- サプライチェーンを強靱化していくため、行政と荷主企業が協力・連携して、日本の港湾のアジアハブ機能強化や、基幹航路の確保に取り組んでいく必要がある。
- 海外港湾の運営への関与など港湾運営会社の経営戦略を含め、どのように日本の港湾が世界と戦っていくのか、他国の動きを戦略的に分析した上で、広い視点をもって政策や制度を検討していく必要があるのではないか。

- 財源に限られる中、航路誘致や国際競争力強化に向けて、取組の優先順位や効果を十分に議論し、どのような取組に財源を投じるかを適切に判断していく必要がある。

【集貨施策について】

- 国内からの集貨については、荷主と内航事業者とのマッチング促進や、京浜港・阪神港へのフィーダー航路網の充実に一層取り組んでいく必要がある。
- アジア広域集貨の実効性を確保するためには、アジア航路を運航する船社と様々な面で連携・協力するとともに、釜山港など海外港湾を経由して輸送されている貨物やその荷主の動向を分析する必要がある。
- 国際コンテナ戦略港湾のトランシップ機能を強化するため、内貿と外貿、外貿と外貿の接続性が向上するような制度を検討する必要があるのではないかな。
- 韓国と比べて日本の THC や CFS チャージは高いことから、アジアから日本へ混載貨物を集貨するためには、日本の港湾における積替コストの低減が必要である。
- 2024 年問題への対応に向けて、陸上-海上輸送の効率化や共同化が重要となるため、インランドデポを活用したコンテナラウンドユースの取組も進めていく必要がある。
- 日韓航路に就航する外航コンテナ船は 1,000TEU 型を超える船型が主流となっており、日本の内航フィーダー航路のコスト競争力を高めるためには、内航船の大型化も進めていく必要がある。
- 日本海側からの集貨を促進するためには、日本海側における港湾整備や内航コンテナ船のネットワーク拡大に対する支援に加え、日本海側から北部九州の間に内航輸送の集貨拠点が必要ではないかな。

【創貨施策について】

- 創貨に向けて、京浜港・阪神港やその近隣地域に工場や倉庫の立地を促進するため、国や地方自治体においても企業誘致に取り組む必要がある。

【ターミナルの機能強化について】

- トラックドライバー不足や内航船員の働き方改革への対応、海上輸送の定時性確保の観点から、①埠頭全体で構内シャー

- シによるコンテナの移動ができる、②岸壁クレーンを埠頭全体で共有できる、③内航バースを併設し、内航船と外航船、輸出入コンテナと内貿コンテナを一体的に扱える、という3つの要件を満たしたターミナルの一体化が必要である。
- 集貨を促進するためには、国際コンテナ戦略港湾、地方港ともに一定のハードが必要であり、内航船用のバースウィンドウも確保する必要がある。
 - 東京港においては、内航船の利便性向上の観点から、国と港湾管理者が協力して、大井ふ頭を中心としたふ頭再編を進めていく必要がある。

【港湾関連業務の効率化について】

- 日本で外国貨物の積み替えを行う場合、米国と比較して通関・保税に係る申告の数が多く、電子化もされていないなど、手続き面で課題がある。日本の港湾のハブ機能を強化するためには、保税制度を含め、こうした仕組みを見直す必要があるのではないか。
- 国際フィーダー貨物については、通関を行う場所により課税・免税の区間が変わることに伴い、内航船社が行う手続きが非常に煩雑となっている。このため、通関場所に関わらず、国際輸送の一部として全て免税とするといった措置も検討する必要があるのではないか。

【コンテナ物流情報の充実について】

- 外航フィーダーで輸送されている貨物の流動情報について、国において統計情報としてしっかりと把握し、関係者にも共有することで、より有意義な政策の検討につながるのではないか。