

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7年1月31日（金） 15：00～17：40

場所：合同庁舎3号館 11階特別会議室（オンライン併用）

1. 令和6年2月の最終とりまとめに盛り込んだ各施策等のフォローアップを行った。
2. 委員等からの主な意見は以下のとおり。

（直航サービスについて）

- 荷主にとってトランシップによりリードタイムが延びることは洋上在庫の増加を意味し、キャッシュフローに大きな影響がある。直航サービスの利用によりそのようなリスクがなくなることは重要。一方、直航サービスを利用するために運賃が上昇しており、物流費を押し上げる一因となっている。
- 自社が運航するシャトル便で日本の港湾と海外の近隣港をつなぎ、そこで予定していた自社の母船にきちんと積み替えて欧米とを結ぶシャトルサービスが出てきている。自社の母船が日本に寄港しなくても、同一船社でつなぐ精神的な直航サービスとも言えるものである。このようなサービス形態も直航サービスとみなしていいのではないか。
- 一部の大手外航船社が開始した自社運航によるいわゆるシャトルサービスを国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標である直航サービスに含めるという判断はまだ早い。他の船社が同じような動きをすることを懸念。
- 例えば北米東岸向け貨物を北米西岸のバンクーバーで積み替えたり、アフリカ方面等はシンガポール積み替えも選択肢になり得るので、京浜港と阪神港の中だけで効率を追求するのではなく、日本のサプライチェーン全体を考えた戦略の方向性について検討する必要があるのではないか。

（経済安全保障の観点について）

- 経済安全保障の観点からも国際コンテナ戦略港湾政策は重要である。一寄港当たりの取扱量が少ない日本の港湾は抜港されやすいが、複数ターミナルの一体利用を含め、スケジュールが乱れたときにも柔軟に対応できる取組を行い、有事を含めて抜港されないことを目指すべき。大型船が寄港できる港湾の整備も有事に備えた準備となる。
- アジア地域については、FTA や EPA を締結している東南アジアからの集貨に力を入れてもよいのではないか。国内やアジア地域からの集貨は、国の経済政策、産業政策に関わるものであり、経済安全保障の問題と位置付けて、短期的、中期的、長期的な視点で、国全体として取り組んでほしい。

(複数のコンテナターミナルの一体利用について)

- 神戸港や横浜港だけでなく、東京港においてもターミナルの一体利用をできるだけ早く進めてほしい。

(集貨施策について)

- 戦略的集貨については、現行の航路ネットワークを前提とした上で海外トランシップから日本直航サービスへのシフトが可能である短期的な政策対象貨物と、現行の航路ネットワークの変容を前提とした中期的な政策対象貨物に、時間軸で区分したターゲットイングが考えられるのではないかと。
- メーカーの生産拠点を中国から他のアジア諸国にシフトする動きが増えてきていると感じており、進出先の国内需要のみならず、米州向け等第三国への輸出も念頭においた動きであることが多い。船社と荷主に対して日本の港湾をハブ港としてワンタッチするメリットを打ち出していければ、日系企業のみならず、外資系・中華系も含めて国際トランシップ貨物の需要を取り込むことができるのではないかと。

(Sea & Sea、モーダルシフト等について)

- Sea & Rail 輸送をぜひ進めていただきたい。JR 貨物は厳しい状況にあり、適切に連携できれば象徴的なプロジェクトとなり得る。コンテナターミナルと鉄道の間でショートドレージが必要になるが、特区の活用等を含めて取組を加速してほしい。既存のトラック輸送の輸送力や価格競争力に Sea & Rail のサービスが近づけていけば荷主も選択しやすくなる。
- 物流の 2024 年問題と環境対応の両方を解決する手段として Sea & Sea、Sea & Rail の意義があると考えており、ぜひ進めていただきたい。

(再混載等に係る物流手続について)

- フォワーダーが日本で再混載を行おうと思っても、他国と比較して手続が非常に複雑で実質的に困難な状況。究極的には法制度の改正といった抜本的な検討が必要であるが、まずは現在マニュアルで対応せざるを得ない手続についてデジタル完結できるように早急に取り組んでもらいたい。

(企業立地について)

- 神戸港と比較して横浜港に寄港する直航サービスは北米・欧州のみならず中南米方面もあって多様であり、産業界とのつながりが強いことを示しているのではないかと。関西圏においても、ベースカーゴになるような主要産業を見定めて、港湾運営会社や港湾管理者が働きかけることが必要ではないかと。
- 関東地方等と比較して近畿地方における新しい工場の設備投資が沈滞しているので、

関係省庁と連携し、工業団地の整備を含めて検討していくべき。

(競争力強化について)

- ALPHALINER のデータによると、2026 年末までに Neo Panamax を超える大型船は 465 隻に増え、うち 18,000TEU 以上の超大型船が 214 隻を占める見通しである。これにより、Neo Panamax 型は他航路へ押し出され、12,000~17,000TEU 型が主流となる可能性が高い。一方、スエズ通航再開による船腹過剰により、10,000TEU 以下の中型船を中心に解撤が進む見込みである。さらに、東西航路における運航性能や燃料規制の強化も相まって、日本のループ航路でも大型船への代替が進むと予想される。そのため、阪神港においては水深 17 メートル以上の岸壁と 20 列以上対応のガントリークレーンの整備が不可欠である。
- 国際基幹航路に就航する船がどんどん大型化しており、16,000TEU を超えるような大型船を物理的に受け入れることができる港湾は横浜港しかない。我が国が大型化に対応した機能を維持していく上で、横浜港は責任を担っているが、港湾施設への大きな投資が必要になることから、国からも特別な支援をお願いしたい。
- 輸送力を KPI とするのであれば、19,000TEU を超えるような大型船が寄港できる港湾を整備しないとイケない。港湾運営会社が船社に営業する際の商品は港湾であり、船社のニーズにあわない商品で営業せざるを得ないのが現状。まずは船社が求める大水深・大規模ターミナルを整備しなければ航路の誘致は難しい。
- 日本の港湾は量を追求するような港湾ではないが、効率性を高めていく、使い勝手の良い港湾を追求していくために適切な投資が必要。
- 財政制約の中で、国として優先順位をつけて投資すべきところに投資するとともに、国の役割と民の役割を整理していくことが重要。
- 荷主は直航サービスがあれば絶対に直航サービスを利用したい。直航サービスがない場合に仕方なく海外トランシップを選択せざるを得ない状況。日本の強みは定時性であり、必ず何時間以内に荷役を完了するということができるようになれば、日本の港湾が船社に選ばれるようになるのではないか。
- コンテナターミナルが夜間オープンしていないため、夜間に梱包した貨物を翌朝に搬入せざるを得ず、トラックの輸送力が昼前に偏ってしまっている。ドライバー不足が顕在化している中で、トラック事業者からも平準化を求められている。
- 社会資本の整備コストが上昇する中で今後の港湾整備を考える上で、京浜港、阪神港とコンテナ取扱量が同程度の規模の港湾の整備状況や運営状況を比較する必要がある。また、人口が減少する中で将来の貨物量の推計を見ながら、どのような投資がよいのか検討する必要がある。
- 近年国際情勢や貨物の動き方、船社や港湾の戦略等が大きく急激に変化する中で、日本の港湾政策に係る意思決定もより迅速になされる必要がある。

(港湾の GX・DX について)

- 荷主・船社に選択される要因として環境が重要であり、日本の港湾としては CNP 認証を強調できるのではないかと。CNP 認証を受けた港湾は投資しやすくなるだろうし、国としても積極的に支援するなど、重点的に取り組むことが大事。
- DX・GX によりいかに選ばれる港湾にするかが重要。先進国の港として新しい時代に対応できるように視野に入れ施策を検討してほしい。

(年末年始の荷役不稼働について)

- 24 時間 364 日オープンするのがグローバルなコンテナターミナルのスタンダードである。船社や荷主から対応に苦慮した事例を聞いており、このままでは日本はフィーダーポートだという意見も聞いた。重要な社会インフラである港湾がグローバルなスタンダードから外れることがないように、次の年末年始に向けて関係者の積極的な協力と支援をお願いしたい。
- 先人の努力により作られた 24 時間 364 日フルオープンの協定は、日本の港が世界に掲げた国際公約であり、大変重い存在である。労働組合が休ませてほしいとする心情は深く理解するが、先般の年末年始の荷役が中断された出来事をきっかけに世界の船会社が日本への寄港を敬遠するような事態となれば、港の仕事が減り、自分で自分の首を絞めることになりかねない。
- 先般年末年始の荷役が中断された際には、荷主がそれなりに調整したし、船社も抜港や沖待ちなどの影響があった。各関係者が調整等に務めた結果として大きな混乱が表面化しなかったと理解しているが、実態としてどの程度影響が生じていたのかについてはきちんと把握すべきではないか。
- 荷主の物流担当のチームメンバーが、船社、フォワーダー等と連携したことで大きな影響は出なかったが、貨物を輸送できなくなったことにより洋上在庫や滞留在庫が増えるといった問題が生じた。荷主にとってリードタイムは非常に重要な要素。

(港湾運営会社の推進体制について)

- 港湾運営会社は国際コンテナ戦略港湾政策を進める上で必要な役割を担っており、その推進体制の強化は大変重要である。港湾運営会社の経営、組織体制において、民の視点は大変重要な観点である。政策の実行面では、国の関与は、地方港との政策の統一、実行予算の強化も含めてさらに行うべきであり、また、港湾運営会社の経営者には外航海運、港湾に十分な実績と見識を持つ人物を登用して、積極的な経営を行うことも重要である。
- 横浜港としても、国際競争力強化のため、国や港湾運営会社と連携し、超大型船への対応や CNP 形成等に引き続き取り組むこととしており、港湾運営会社の組織体制・財務基盤の強化はありがたい。また、港湾運営会社の経営者は民間企業の経営者に限定せずに

就任ができると、そのような解釈でよろしいか。

- 阪神港のさらなる発展には港湾運営会社の担う役割は今後も大きくなる。港湾運営会社の経営者については、阪神国際港湾の実績等も鑑み、外航海運や港湾業界での経験が豊富で民間企業経営者として十分な知識・経験を有する方として外航船社の経験者等がよいのではないか。
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が設立されて 10 年くらいが経っているが、日本のコンテナ輸送が他国に比べてだんだん劣化しているという印象は変わっていない。この 10 年間のサービス向上、競争力強化等の取組を 1 度振り返って評価すべきであり、それを踏まえた上でスピード感を持って新規施策に取り組んでいただきたい。
- これまでの取組、現在の推進体制にどのような問題があるのか、これらの課題についてどのように改善して効果が出るのかなどを整理した上で、推進体制がどうあるべきなのかを透明性を持ってしっかり議論して、真に効果があるものについて体制強化をすべき。

(データ分析・新規 KPI について)

- 港湾統計は国際コンテナ戦略港湾政策の企画立案の基礎となる基幹統計であるが、一部の港湾においては、トランシップとダイレクトの別を把握できない状態と承知。政策の企画立案のためには港湾統計の精度向上は必要不可欠であり、港湾統計調査に協力していただいている港湾管理者や事業者と一層連携し改善に取り組んでほしい。
- 国際コンテナ戦略政策の究極的な目標は荷主の利便性の向上にあると思うので、最先端の学術的知見も踏まえつつ、荷主の輸送コストの低下や選択肢の増加等といった様々な要素をできるだけ包含した形で総合的に評価を行うことが必要。そのような認識の下、国土技術政策総合研究所等が少し長い目で指標等を検討する必要があるのではないか。
- 港湾運営会社がセミナーを開催したり DX・GX の取組等を行ったことよって KPI にどのような成果が表れているかなど、KPI に限らず、あらゆるデータを活用して、取組が結果にどうつながっているかを評価していくことが重要。
- 日本の港湾統計の公表が他国と比べても非常に遅いので、改善を要望する。

(以上)