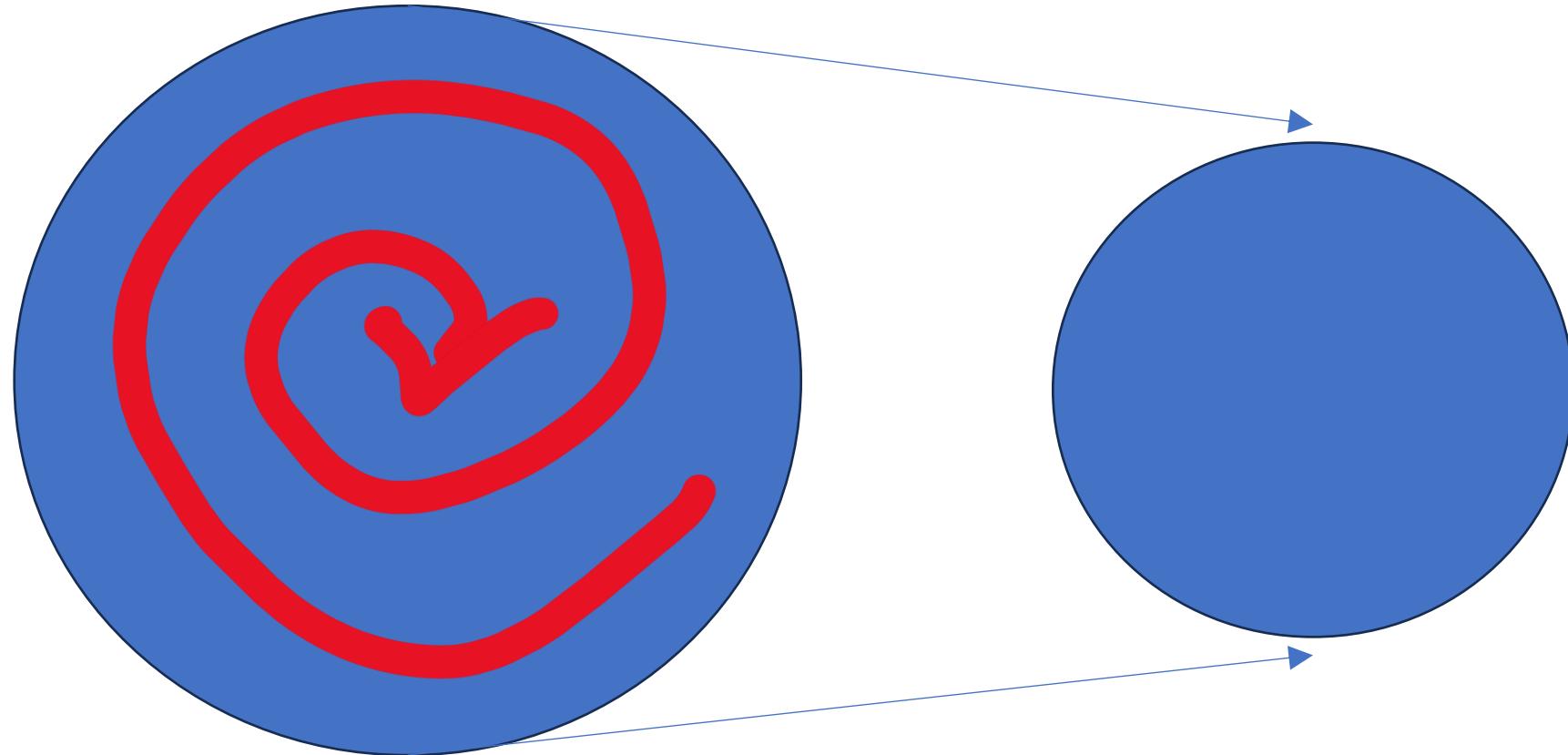


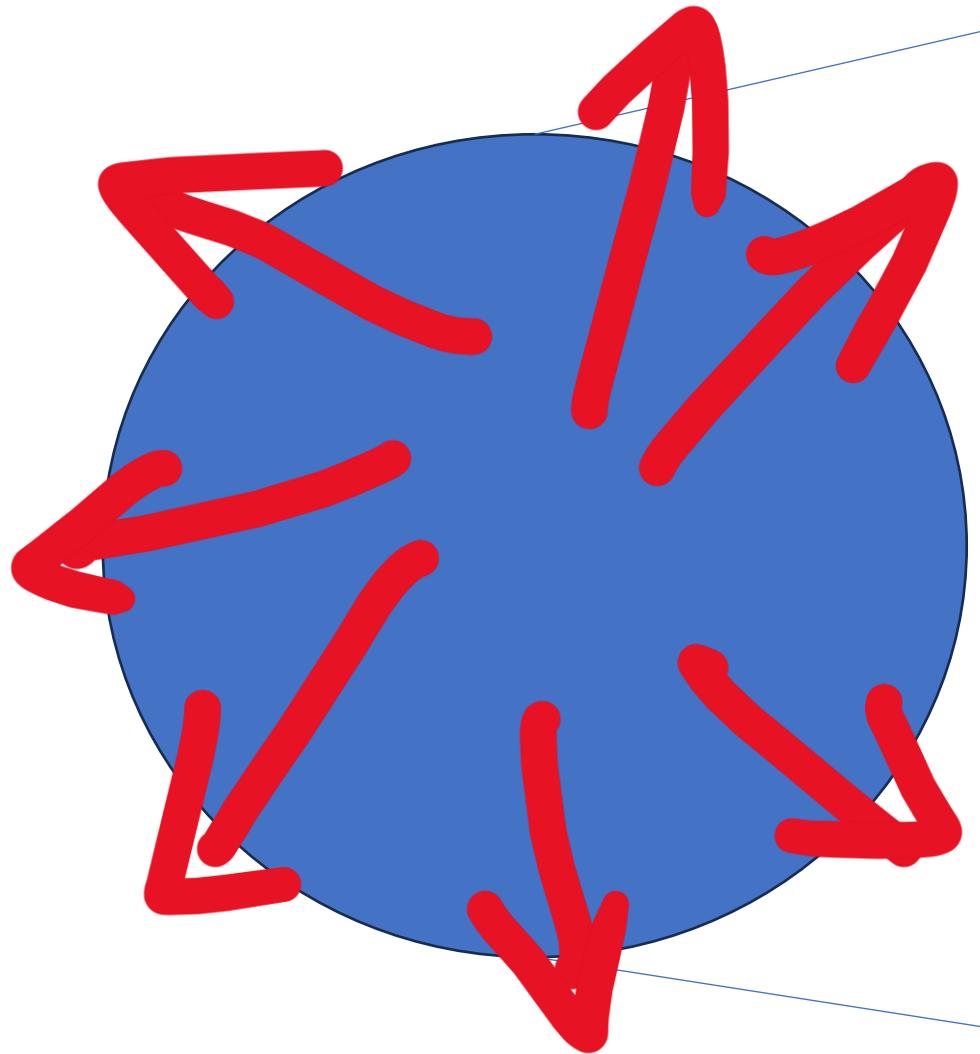
# 日本成長戦略 - 港湾ロジスティクス -

外国船舶協会  
令和八年1月20日

# 成長戦略？縮小戦略？－理想と現実



# 成長戦略？縮小戦略？－理想と現実



- ・理想を語る場所がないじゃないか！
- ・国家百年の計はどこにある？

**政官民が真面目に行動する**

# 議論？行動？「朝令暮改」



- 違って見える判断は**行動**を介して繋がっている。
- 判断・行動・判断の周期が長いと無謬性が現れる。
- 判断・行動・判断の周期を短くする。

# ターミナル整備事業時間軸



	2000	2010	2020	2030 -
Singapore Tuas Phase 1		● → ○ → ●		
Port Kelang Westport expansion			● → ○ → ●	
Patimban Container Terminal		● → ○ → ●		
Pusan West Terminal Phase 2-5	●		○ → ●	
Ningbo Zhoushan Third Mega Terminal			●○ → ○	
Yokohama Shin-Honmoku		● → ○	→ ●	

Copilotの情報を基に作成

# 民間投資による港湾整備事業の加速

- ・ シンガポール：Tuas Port（新ツアス港）
  - ・ 投資額・出資者総投資額は約200億シンガポールドル（約150億米ドル）と報道されています。
  - ・ 出資者・運営者はPSA Singapore（シンガポール港湾公社）で、政府系およびPSA Internationalが主体としています。
- ・ マレーシア：Port Klang（Westports 拡張）
  - ・ 投資額・出資者全体で約RM396億（≈85億米ドル）規模の拡張計画。
  - ・ フェーズ1（CT10-13）はRM15億（約3.4億USD）で、フェーズ2を含めRM126億（28億USD）全体に投資予定。
  - ・ 資金調達は社内資金、RM50億のシャリーア・スークーク債、株式再投資、借入など複合的。
  - ・ 出資者はWestports Holdingsとマレーシア政府（Port Klang Authority）。
- ・ インドネシア：Patimban Port（パティンバン港）
  - ・ 投資額・出資者JICAからの円借款：合計約2,725億円（約20億USD）。
  - ・ 第I:1,189億円（約10.5億USD）、第II:702億円（約6.2億USD）、第III:834億円（約7.4億USD）。
  - ・ AGLを含むコンソーシアムによる外部調達：7,360万USD分がSarana Multi InfrastrukturからのJC融資。
  - ・ 運営はPatimban Global Gateway Terminal社（AGL、Toyota Tsusho、Samudera Pelabuhan、PELINDOなど）。
- ・ 韓国：釜山港（Busan Port）西側開発（ニューポート・West Port）
  - ・ 投資額・出資者一覧総投資額：約10億～9.78億米ドル（約14兆ウォン）規模で、2045年までに実施。
  - ・ 資金調達：韓国海洋水産省（Ministry of Oceans and Fisheries）主導による政府投資、Busan Port Authority 経由の公共資金、民間事業者による資本投入を含む。

Copilotの情報を基に作成

# 会員船会社からの意見

別の機会に港湾局様のコメントあるいは回答を求める

# 船会社 A

## 日本の港湾・海運事業に関する現状認識・課題

### □直行便の減少

- ・日本の港湾における取扱貨物量の増加は見込めらず、近海航路、遠洋航路に関しては他国ハブポートを起点としたサービスが中心となると考えている。
- ・中国、東南アジア系輸出企業の台頭

### □ハブポートとしての機能

- ・釜山、シンガポール、上海、高雄等の高規格ハブポートの台頭により競争力が顕著に低下

### □港湾運用体制における競争力低下（年間稼働日数）

- ・世界が目指す365日24時間稼働とは逆行している。

## 外国船社に選ばれる港湾のための要望・提案

### □実入りコンテナのカボタージュ(沿岸輸送)規制の条件付き緩和

- ・国内港湾発で海外のハブポートでTSされている貨物を対象

### □トン税軽減（南米、オセアニア等の遠洋航路）

### □活発な市場であるアジア域内サービスにも重点をおいた、完全自動化による高規格ターミナル運営

# 船会社 B

## 日本の港湾・海運事業に関する現状認識・課題

## 外国船社に選ばれる港湾のための要望・提案

### ■RORO船バースにおける水深・バース確保

- 5大港で14m、地方港で12m、要浚渫工事
- 地方港でバース確保のためのバース延伸

### ■5大港での24時間運用

- パイロット不足、夜間作業員不足から事実上24時間運用が困難なため対策を求める。

### ■貨物蔵置のための後背地整備

- 人手不足おり貨物搬入作業に時間がかかる。事前搬入を可能とするための後背地の確保により本船遅延が防げる。

### ■一部地方港でのターミナル運営改善

- コンテナ船、在来船、RORO船が同じバースを利用する場合バースの割り振りが不効率なため、しわ寄せをRORO船が受けることが多い。改善を求む。

### ■瀬戸内海での海域運用

- 漁業者の操業により航行規制時間があるのはやむを得ないが、当日まで予測不能な航路閉鎖が起きる状況は改善を求める。

# 船会社 C

## 日本の港湾・海運事業に関する現状認識・課題

### □世界貿易の伸び悩み

- 世界貿易伸び率は2025年に0.5%に鈍化 (UNCTAD)
- 世界の貨物量が2024年の2.9%から2026年には0.5%に低下予想 (WTO)、(Drewry)

### □労働者不足と賃金上昇

- 世界の船員共有不足は17年ぶりの高水準、長期的な構造的課題を示唆 (UNCTAD)、需要ギャップは2026年までに5%に拡大し、過去10年で最悪 (Drewry)
- ICSとITF間の合意により港湾労働者と船員の賃金上昇継続 (年平均2%) → 船社コストUP

## 外国船社に選ばれる港湾のための要望・提案

### □港湾諸手続きの効率化、簡素化

- 対日港協との本船寄港、サービス改編申請手続き等

### □ターミナル運営

- 労働者不足を解消するための自動化、効率化
- 透明性があり、海外比較で競争力のある料金体系

### □基幹港湾削減

- 少数限定された基幹港湾に貨物を集中させ、運営能力を高める。

### □インフラ整備

- 超大型船受け入れのためのインフラ整備 (大水深、バース延伸、ガントリークレーンのリーチ延伸、大型船係留施設使用制限緩和等)

### □陸電導入

- 係留中船舶のCO<sub>2</sub>を約90~98%削減

### □税制・財政的インセンティブ

- 船舶代替燃料 (グリーンエネルギー) 等を対象