

## 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8年1月21日（木）13：00～15：00

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. 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. 委員からの主な意見は以下のとおり。

#### 【基本的な取組方針について】

- ・ 日本の港湾が寄港地に選択されるようになるために、船舶の大型化に対応した港湾を1カ所でも良いので集中して早く整備するというふうに、重点志向で迅速に取り組んでいただきたい。
- ・ 政策のスピード感が遅い。国にはもっと危機意識をもってほしい。釜山や上海の場合と比較すると、日本の港湾整備は規模・スピード感が劣る。
- ・ コンテナ港湾をどうしていくかというのは日本の経済安全保障の問題であって、日本の産業政策や全国的な取組が喫緊の課題となっていることを日本全体として共有することが必要であり、そのためにはスピード感・アピール感を見せなければならない。

#### 【国際基幹航路の意義について】

- ・ 直航航路がまた一つなくなることを憂慮。荷主の観点からは、現場で1日、1時間単位で仕掛品を減らす努力をしても、海外港湾トランシップに切り替わることで1週間、2週間、在庫が簡単に増えてしまい、インパクトが非常に大きい。
- ・ 欧州では引き続き環境政策に先進的に取り組まれており、これまで以上に欧州との関係強化を図る必要がある中で、輸出航路・輸入航路いずれについても欧州航路の寄港が取りやめられることは懸念。
- ・ 直航航路の喪失が企業に与える影響や企業の危機意識を更に吸い上げ、直航航路を維持することの意義を整理し国全体で見つめ直す必要がある。直航航路の維持という課題を国レベルで議論し、必要であれば国家戦略として捉える必要があるのではないか。
- ・ 直航航路の喪失は、荷主にとっては輸送日数の増加より直ちに損益へ影響が生じることに加え、長い目でみればフィーダーコストや積み替え費用の転嫁によりコストの増加につながる。
- ・ 欧州航路はスエズ運河迂回の影響を強く受けているため、遠くない将来にまたスエズ運河が通行可能となった際には ONE に限らず航路の見直しが行われることが予想される。それ

を見越した直航便復活のプロモーションが必要ではないか。

- ・ 安全保障の観点に関連して、昨年夏にポーランドの港湾を訪問した際に、最近導入した自動化ターミナルが GPS 攻撃により混乱させられ、毎朝位置情報の再調整が必要であるため、基本的には従来のターミナルの方を重点的に使わざるを得ない状況であるという説明を受けた。他国に物流ハブを依存することのリスクというのは以前よりも高まっている側面もある。

#### 【集貨施策について】

- ・ 戦略港湾では全てのターミナルを一体運営化するといった、思い切った取組が必要。
- ・ 船の寄港は船社の判断。港の一体運営は重要であるが、特に大井ふ頭に関しては再編に向けて引きつづき整備中ということで以前から状況に変化がみられないなかで、船社へのアピールとしても、具体的にいつまでにどのようなことをやるのか示すべき。
- ・ 世界の貿易構造の変化を踏まえ、北米や中南米などの方面ごとにアジアのどの国から何を日本に集貨していくのかを十分に検討する必要がある。
- ・ 日本発着貨物の増加が大きく伸びることが想定しづらいことを踏まえると、京浜港、阪神港を東南アジアと北米・中南米を結ぶ航路のトランシップ港として伸ばす戦略が考えられるが、ベンチマークとして国際ハブ港である釜山港との比較で船会社目線・荷主目線双方で優位性を分析するべき。
- ・ 欧州航路については、直航便を寄港させる船社に対して大規模な補助を入れるということも考えられるのではないかと。また、特に緊急時の対応としては、パナマ運河経由の欧州向けルートもあり得るのではないかと。また、フレンドショアリングの考え方に倣って、一部の貨物については釜山トランシップ、シンガポールトランシップの活用も考えられるのではないかと。
- ・ 国内各港から国際コンテナ戦略港湾に集貨した貨物のなかには、釜山港トランシップに流れてしまっているものがあり、かえって非効率な輸送となりかねないため整理が必要。
- ・ 国際フィーダー貨物量については、京浜・阪神ともに目標に到達しており、さらなる上積みを目指して新しく目標を立て直してはどうか。

#### 【創貨施策について】

- ・ 日本の物流が伸びていないのは産業政策の問題。港湾のスペックも重要であるが、豊富な貨物量があるというのが先にあり、今後の日本の産業の姿を示さないと船社側も船を寄せるに寄せられない。

#### 【競争力強化施策について】

- ・ ゲートオープン時間など、日本の港湾は使い勝手よくないところがある。
- ・ 港湾のパフォーマンスの向上という観点では、様々な制約があるなかでも運用部分の効率化を図っていくことが重要。
- ・ CONPASの試験運用では一部のレーンがCONPAS専用となることでCONPASレーン、通常レーンともにかえって混雑が発生しているケースがあると聞いており、全面運用を早く開始する必要がある。
- ・ フィーダー航路も大型化しており、大型船の寄港可能なターミナルの整備が必要。それにより自然に本船入れ替えが可能になる。フィーダー航路の大型船への変更が、結果的に直航便に格上げされる可能性を大きくする。
- ・ CNP認証については欧州との相互認証などが可能になればグローバル企業にも訴求できるのではないか。
- ・ 港湾運送の分野は、外国人労働者や自動化の点で遅れているので、取組を進めるべき。
- ・ 何をもって港湾の効率化とするのか分析が必要。DXにより蓄積したデータに基づきどの部分を効率化するか検討するということも必要であり、その観点からも港湾のDXが不可欠。