

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

中間とりまとめ

平成25年8月

前書き

国際コンテナ戦略港湾政策については、平成22年8月に阪神港及び京浜港を選定して以降、両港においてハード・ソフト一体となった施策を集中してきた。一方、コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化するとともに、「日本再興戦略」等政府の決定において、国際コンテナ戦略港湾政策の推進が盛り込まれたところである。

このような状況を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策全体を深化させるとともに、取り組みを加速していくため、平成25年7月、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、委員会委員による意見交換を行うとともに、特例港湾運営会社、港湾管理者、港湾関係者からのヒアリングも行ってきた。

今般、これまでの委員会における検討の結果を「中間とりまとめ」として公表することとした。

「中間とりまとめ」に記載した項目のうち、いくつかの項目については、平成26年度予算概算要求に盛り込むなど、速やかな対応を行っていくこととする。

なお、これまでの委員会やヒアリングにおいて問題提起され、「中間とりまとめ」に盛り込むまでに議論が尽くされなかった事柄についても、「最終とりまとめ」に向け、次回以降の委員会において検討を深めていきたい。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会
座長 国土交通副大臣 梶山 弘志

目次

1. 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

1-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要と取組状況	1
1) 広域からの貨物集約の推進	1
① 「国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業」	1
② 国際フィーダー輸送強化支援施設	1
③ 内航フィーダー輸送サービス	1
④ 集貨支援制度	2
⑤ 物流関連企業誘致への支援制度の日韓比較	2
⑥ 地方港における外航航路へのインセンティブ	2
2) 荷主サービスの向上(ゲートオープン時間拡大)	2
① 港湾の利用時間	2
② ゲートオープン時間拡大・24時間化のためのモデル事業	2
3) 荷主サービスの向上(情報化・渋滞対策等)	3
① Colins、NEAL-NET の取り組み	3
② コンテナ搬出入予約制	3
③ 世界におけるコンテナターミナルの自動化の動き	3
4) コンテナ船の大型化の進展への対応	4
○ 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの整備状況	4
5) 「民」の視点での戦略的港湾運営の実現	4
① 特例港湾運営会社の指定状況	4
② 特例港湾運営会社の経営統合に向けた取り組み	4
6) ターミナルコストの低減	4
○ 国から特例港湾運営会社への行政財産の貸付	4
1-2. 港湾、海運を取り巻く状況と変化	5
1) 取扱貨物の動向	5
2) コンテナ船の大型化	5
3) コンテナ航路数	6
4) トランシップ率の動向	6

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けて

2-1. 政策の深化と加速に向けた基本的な取組姿勢	8
2-2. 政策目標	10
2-3. 個別施策	10
1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」	10
① 国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨支援	11
② 内航コンテナ船の競争力強化	11
③ 鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進	11
2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」	11
① 戦略港湾背後用地への企業誘致に向けた支援措置の導入	12
② 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の再編・高度化	12
3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」	12
3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減	12
○ 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減	13
3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上	13
① ゲート前渋滞の緩和	13
② ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築	13
③ コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大	14
3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応	14
○ 高規格コンテナターミナルの整備	14
3-4) 戦略的な港湾運営	15
○ 統合する港湾運営会社の体制のあり方	15

1. 国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

1-1. 国際コンテナ戦略港湾政策の概要と取組状況

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化することを目的として、国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んできた。具体的には、平成22年8月に、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施してきた。

1) 広域からの貨物集約の推進

①「国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業」

- 釜山港など東アジア主要港で積替されている貨物を国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送へ転換するための事業として、「国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業」を平成23～25年度で実施している。
- 国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送を行う内航海運事業者、鉄道事業者の事業立ち上げ時のリスクヘッジとして事業促進の一部を国が支援しており、釜山港からのコンテナ貨物奪還の成果としては、平成23年度2.3万TEU、平成24年度5.9万TEUとなっている。

② 国際フィーダー輸送強化支援施設

- 国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾とを結ぶ国際フィーダー輸送を強化するために必要な荷役機械整備を、八戸港、高松港、水島港において支援している。

③ 内航フィーダー輸送サービス

- 釜山港と我が国の地方の港湾との間のフィーダー輸送航路を運航する韓国船社は、邦船の内航フィーダー船社に比べ、長距離航路を中心にコンテナ船の大型化を進めている。
- 内航フィーダー輸送サービスの推進に資するため、外航フィーダーとのコスト差の一部を占める船舶コストの低減に向け、内航海運業界においては、国際コンテナ戦略港湾向け外貿コンテナのフィーダー輸送に

供される船舶の建造に際し、暫定措置事業の特例措置を講じている。

④ 集貨支援制度

- ・ 釜山港においては、釜山港湾公社(BPA)が中心となり、様々な積替・集貨支援策を実施しており、その総額は年間40億円以上にもなる。
- ・ 一方、京浜港・阪神港では、それぞれの集貨支援策の総額は拡充されてきてはいるものの、各々約10億円程度に留まっている。

⑤ 物流関連企業誘致への支援制度の日韓比較

- ・ 釜山港では、新港北側背後地において、①用地価格(賃貸料)の低廉化、②手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めており、ロジスティクスハブ機能の面で、我が国港湾は釜山港に大きく遅れをとっている。

⑥ 地方港における外航航路へのインセンティブ

- ・ 地方の港湾において、港湾管理者や振興会等により、外航航路を対象としたインセンティブ制度が設けられている。
- ・ これに対し、平成25年6月には、国土交通省港湾局長名で、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う内航フィーダー航路・貨物に対しても同等以上のインセンティブ措置を講じるよう、港湾管理者へ協力要請文書を発出した。

2) 荷主サービスの向上(ゲートオープン時間拡大)

① 港湾の利用時間

- ・ 我が国港湾では、平成13年の港運労使間の合意により、荷役作業は24時間化が実現しているが、ターミナルゲートのオープン時間については、概ね8:30から16:30までとなっており、事前予約があれば20:00まで延長可能となっている。

② ゲートオープン時間拡大・24時間化のためのモデル事業

- ・ 荷主へのサービス向上の観点から、コンテナターミナルのゲートオープン時間を20:00まで延長する事業を全国の6港26ターミナルにおいて平成21～23年度で実施し、事業期間終了後も、全国の5港13ターミナル(国際戦略港湾のうち3港8ターミナル)において継続実施中である。
- ・ また、神戸港においては、共同デポを活用したコンテナターミナルゲー

トオープン24時間化も、平成23年度に実施した。

- ・ なお、東京港では、東京都及び東京港埠頭(株)の取り組みとして、ゲートオープン時間を早朝7:30からに拡大する事業が実施されている。

3) 荷主サービスの向上(情報化・渋滞対策等)

① Colins、NEAL-NET の取り組み

- ・ Colins (コンテナ物流情報サービス) は、コンテナ物流業務の効率化を目的として、国土交通省が開発・運営しているシステムで、平成22年4月の運営開始以降、トラック業、海貨業、荷主等のユーザーによる利用状況は、登録ID数が約4,400、アクセス数が約20,000件/日となっている。
- ・ また、日本、中国、韓国との間で、コンテナに係る物流情報の共有を推進する「北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)」については、平成25年3月末までにコンテナ船の離着岸日時の情報の3国間での接続試験を実施している。

② コンテナ搬出入予約制

- ・ 渋滞緩和のための一方策として、コンテナ搬出入の繁閑を平準化するとともに、限られたコンテナヤードスペースにおける作業の効率化を図るため、コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の導入を検討中である。
- ・ 平成25年7月に、横浜港において、予約制の導入に向けたプレ実証実験を実施したところである。

③ 世界におけるコンテナターミナルの自動化の動き

- ・ 欧州では、1990年代以降、荷役の迅速化、土地利用の効率化及び少子高齢化による将来の労働力不足対策のため、AGV (Automated Guided Vehicle) の導入等コンテナターミナルの自動化が進められ、現在、ハンブルク、ロッテルダム、アントワープ等の主力ターミナルが自動化されている。
- ・ アジアでは、シンガポール、釜山等のコンテナターミナルが自動化され、我が国でも名古屋港飛島コンテナ埠頭が自動化されている。

4) コンテナ船の大型化の進展への対応

○ 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの整備状況

- ・ 我が国では、平成23年度以降、国際コンテナ戦略港湾への集中的投資を年々強力に進めてきており、平成25年度予算では、その22.6%を国際コンテナ戦略港湾に充当している。
- ・ この結果、供用(暫定含む)している水深16m以上を有する大水深コンテナターミナルは阪神港で5バース、京浜港で3バースとなったものの、釜山港は21バース、上海港は16バース、シンガポール港は23バースという状況であり、我が国の整備状況は諸外国に比べ大きく遅れている。

5) 「民」の視点での戦略的港湾運営の実現

① 特例港湾運営会社の指定状況

- ・ 港湾運営会社制度に基づき、国際コンテナ戦略港湾に関しては、平成24年10月に神戸港及び大阪港において、同年12月に横浜港において、それぞれ特例港湾運営会社を指定しており、各港において効率的な港湾運営に向けた取り組みが開始されている。

② 特例港湾運営会社の経営統合に向けた取り組み

- ・ 今後、平成27年度までに、特例港湾運営会社の経営統合により湾単位での一体運営を行うことを目指し、京浜港、阪神港のそれぞれにおいて、具体的な取り組みが進められていくこととなる。

6) ターミナルコストの低減

○ 国から特例港湾運営会社への行政財産の貸付

- ・ 国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルについては、岸壁及びこれに関連する荷さばき地を国が整備し、これを港湾管理者を経由することなく直接港湾運営会社に貸し付けることにより、低廉な貸付料を実現することとしている。現在、神戸港、大阪港及び横浜港において、国から特例港湾運営会社への行政財産の直接貸付が開始されている。

1-2. 港湾、海運を取り巻く状況と変化

1) 取扱貨物の動向

- ① 我が国の港湾におけるコンテナ取扱個数は、我が国のGDPの伸び以上に増加しているが、アジア諸港においては、それ以上の勢いでコンテナ取扱個数が増加している。
- ② 我が国発着のコンテナを方面別にみると、輸出では6割以上、輸入では7割以上の貨物がアジア向けとなっており、更にアジア向けのうち、輸出では26%、輸入では46%の貨物が中国向けとなっている。また輸出の20%、輸入の11%が北米向け、輸出の12%、輸入の10%がEU向けとなっており、それぞれ一定程度の割合を維持している(貿易額ベース)。
- ③ 品目毎に見ると、日本からの輸出では、全ての方面で自動車部品が1位となっており、日本への輸入では、アジアからの電子部品や、北米からの豚肉が1位となっている(貿易額ベース)。
- ④ 輸出入貨物の比較では、貨物量では輸出が輸入を下回るものの、重量当たり単価では輸出が輸入を上回っている。これは、日本の製造業が高付加価値のものを生産・輸出していることによると推測される。
- ⑤ また、輸出入貨物の発着地と利用する港湾との距離を比べた場合、輸出が輸入の場合の約1.5倍となっており、輸出の場合、荷主等が我が国港湾利用の定時性や取扱の信頼性といった物流の品質を重視し、最寄港より遠くても、拠点的な港湾を利用することによるものと推測される。

2) コンテナ船の大型化

- ① 海運の世界では、コンテナ船の大型化が進展し、世界的には18,000 TEU級のものも登場している。邦船三社においても14,000TEU級を投入している。
- ② コンテナ船の大型化について、一定の仮定に基づく将来推計を行うと、カスケード現象も相俟って、2016年には欧州航路の76%、北米航路

の33%が、8,000TEU級以上のコンテナ船となるとの見込みである。

3) コンテナ航路数

- ① 我が国に寄港するコンテナ航路数は年々減少しており、欧州航路については、G6アライアンス(Hapag-Lloyd, OOCL, NYKからなる「Grand Alliance」とAPL, Hyundai, MOLからなる「The New World Alliance」が結成したアライアンス)とマースクの2便/週にまで寄港が減少している。(2013年時点)
- ② これにはG6アライアンスによる欧州航路の日本寄港航路の集約が大きく影響したところである。また、2014年4月からは、P3ネットワーク(マースク, MSC, CMA-CGMが結成したアライアンス)がサービスを開始する予定であり、我が国への寄港がどのように変化するか、注視が必要である。
- ③ また、釜山港へのフィーダーネットワークを運航している邦船社も存在するなど、我が国を取り巻くコンテナ航路の状況は厳しい。
- ④ 北米航路においては、我が国に寄港する西航と東航の寄港数がかつては同数であったものの、東航については減少傾向であり、京浜港以外ではデイリー寄港の確保が厳しい状況である。
- ⑤ 一方、西航のアジア側ファーストポートは、日本である割合が高く(全てのアジア-北米航路のうち33%)、特に我が国に寄港する航路のほとんどが日本をファーストポートとしている。

4) トランシップ率の動向

- ① 我が国発着のコンテナ貨物が諸外国へまたは諸外国から輸送される際に、東アジア主要港で積み替えられて輸送される貨物の率(トランシップ率)は9.7%。その他の港でのトランシップ率を含めると18.0%にまで増えている(平成20年度)。
- ② 平成25年度データは年度末まで明らかとならないが、BPAデータによると、平成21から24年度にかけ、我が国を発着し釜山港を利用する貨物のうち、釜山港でトランシップされる率は、ほぼ横這いとなっている。

- ③ 我が国には、欧州、北米以外にも、南米、インド・中東、アフリカとの間のコンテナ貨物が一定量存在するが、これらの多くは、釜山港等の東アジア主要港でトランシップされており、欧州、北米とのコンテナ貨物と比較して海外トランシップされる割合は同等もしくはそれ以上となっている。これは、釜山港等の東アジア主要港に比して、アフリカ航路、南米航路、中東・インド航路の日本への寄港を取り込めていないことによると推測される。

2. 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向けて

2-1. 政策の深化と加速に向けた基本的な取組姿勢

国際コンテナ戦略港湾政策は、「民の視点」による効率的な港湾運営の実現を目指し、民間人経営者の登用や民間資本の活用等の取り組みを行ってきた。なかでも、阪神港及び京浜港の特例港湾運営会社においては、民間企業におけるトップマネジメントとしての企業経営の経験が豊かな人材を経営トップに登用することで、戦略的な集貨活動やポートセールスが展開されつつある。

他方、平成22年8月の国際コンテナ戦略港湾選定以降、欧州航路アライアンスの再編(G6アライアンス)やメガキャリアによる新たなアライアンスの出現(P3ネットワーク)、さらにはトリプルE(18, 000TEU級)に代表される超巨大コンテナ船の就航により、基幹航路の寄港地絞り込みや貨物の囲い込み等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化し、そして厳しさを増している。

こうした中、我が国への基幹航路の寄港状況を見ると、欧州航路が週2便にまで減少するとともに、北米航路も製造業の輸出を支える東航の減少が著しい状況にある。今後、仮にデイリー寄港が脅かされるまで減少した場合、我が国産業にとっては大変厳しい状況となるとの指摘もある。邦船社は日本が母港なので政策的に日本寄港を考慮するものの、外船社も含めて寄港を引き続き維持していくためには貨物量の確保が急務である。

また、我が国発着コンテナ貨物の東アジア主要港におけるトランシップ率についても、現時点で得られるデータに基づく分析では、大きな改善は見られないようである。

我が国に立地する産業にとって、国際物流に係るコストとリードタイムを最小化することは大きな命題である。仮に我が国立地企業の物流が、釜山港等

東アジア主要港での積み替えを経ることが常態化すると、積み替え港が自国貨物を優先することによる我が国貨物の積み残しリスクが生じる。このため、低廉なコストを維持しうる基幹航路本船の直接寄港を確保し、更に増やすこと、リードタイム短縮の観点からデイリー寄港を維持・拡大することは、我が国産業の国際競争力強化に不可欠であり、国際コンテナ戦略港湾政策の着実な遂行により実現する必要がある。

国家50年の計とも言われる国際コンテナ戦略港湾政策においては、10年程度の長期的なグランドデザインを描くとともに、具体的な目標を設定した上で、施策の実施の過程でチェックポイントを設けて、進捗状況を確認し、情勢の変化に応じて補正していく必要がある。また、施策への取り組みに当たっては、スピード感を持つことが重要であり、グローバルな港湾間競争の中、競争相手より遅れていることを認識しつつ、「できることを最大限やる」ということではなく、「やらなければならないことをすぐにやる」という姿勢で臨むことが求められる。加えて、目標達成に向け、国、港湾管理者、港湾運営会社のそれぞれが為すべきことを明確化するとともに、相互に意識を共有した上で官民を挙げて戦略的に取り組んでいくことが必要である。

このうち、国際コンテナ戦略港湾政策の実施主体である港湾運営会社については、経営統合により機動力を発揮して政策の実現に当たることを国民から期待されており、少なくとも国際コンテナ戦略港湾選定時に計画したことは計画通りに取り組む必要がある。特に、港湾運営会社の経営統合については不変の政策として、一刻も早く実現する必要がある。

2-2. 政策目標

○概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

○概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

2-3. 個別施策

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」 |
|--|

1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

基幹航路の寄港地決定においては、揚げ積みされるコンテナ貨物量が重要である。

釜山港湾公社(BPA:国100%出資)が、年間約40億円以上もの積替・集貨支援事業を実施している中、国際コンテナ戦略港湾への集貨についても、これまでのような立ち上がり時支援に留まらない強力な支援施策が必要である。また、より広範で多様な集貨活動を展開する観点からは、従来のような内航事業者のみを対象とした支援ではなく、外航船社、荷主等多様な主体に対する柔軟かつ効率的な支援を行うことも必要である。

加えて、内航海運、鉄道、トラックによる集貨ネットワークの強化が求められる中、釜山港フィーダー船に対するコスト競争力を強化するため、邦船内航フィーダー船に対する施策に加え、鉄道・トラックの活用を促進する施策も必要である。

<取組施策>

① 国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨支援

- ・ 内航・外航船社や荷主等を対象として集貨支援策を行う港湾運営会社に対する新たな集貨支援制度の創設に向け取り組む。
- ・ 釜山港等へのフィーダー支援を行う地方港に対する対策について、これまで以上に強力に取り組む。
- ・ コンテナターミナル着岸における内航コンテナ船への不利な運用を改善するため、港湾計画上の取扱として「外内貿コンテナ埠頭計画」を導入する。

② 内航コンテナ船の競争力強化

- ・ コンテナ貨物の積替機能向上を図るため、内貿集貨貨物を扱うターミナルの集約化や外貿ターミナルへの効率的な積替輸送等の実現に向け取り組む。
- ・ 新技術導入動向を踏まえた内航船定員規制の緩和措置について、関係者間の理解醸成を前提に検討する。
- ・ コンテナ輸送における国際貨物・国内貨物の特殊車両通行許可基準・申請手続の統一については、軸重増加による道路構造物への疲労増大の影響の分析結果等を踏まえ、事業者・事業者団体を交えた検討を進める。

③ 鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進

- ・ 鉄道を活用した輸出入コンテナの長距離輸送促進のため、背高コンテナの輸送需要及び通行支障トンネルの解決方策、貨物鉄道の利便性向上施策等について検討する。
- ・ 国際海上コンテナ積載可能な新型貨車や高性能機関車の導入に対する支援を行う。
- ・ ターミナル混雑の改善や輸送の安全性確保など、陸上における海上コンテナ輸送事業の環境整備方策について検討する。

2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

釜山新港では、用地価格(賃貸料)の低廉化、手厚い税制優遇策等により、

流通加工系企業の誘致を進めており、我が国の主要な物流企業や倉庫等も進出している。

こうした状況を看過すると、国際コンテナ戦略港湾を発着する貨物量そのものを減少させ、それが国際コンテナ戦略港湾の競争力を低下させることにつながる。

このため、国際コンテナ戦略港湾においても、背後における貨物の創出（創貨）を強力に進めるため、我が国の強みを活かした先端産業や製造業を中心とする輸出産業はもとより、輸入増大にも対応した流通加工系企業の臨海部への誘致を図り、我が国のロジスティクスハブ機能を強化する必要がある。なお、創貨については、港湾政策としてのみならず、日本全体の成長戦略の中で考えていくべき課題と捉え、政府全体での取り組みが求められる。

<取組施策>

① 戦略港湾背後用地への企業誘致に向けた支援措置の導入

- ・ 流通加工系企業等の国際コンテナ戦略港湾等背後への誘致を促進するため、当該港湾等背後に指定した区域における物流施設整備に対する支援制度の創設に向け取り組む。また、「国家戦略特区」を活用した支援措置の強化を行うことも検討する。

② 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の再編・高度化

- ・ 老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に際し、施設の共用部分の整備に対する支援制度の創設に向け取り組む。

3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

3-1) 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

外航船舶がトランシップ港湾を選択する際には、港湾コストが重要な要素であり、荷主が船社を選定する際に考慮するリードタイムもコストに関わる重要な要素となっている。このため、港湾コストの低減に向けた総合的施策が必要である。

<取組施策>

○ 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

- ・ 大水深コンテナターミナルを国が整備し、港湾運営会社に直接貸し付けることにより、港湾コストを大幅に削減する。

3-2) 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上

東京港の渋滞の深刻化に伴い、コンテナターミナル近隣のドレージ業者の廃業が加速しており、ドレージ料金ひいては国内輸送コストが上昇しているとの指摘もある。

また、日本のコンテナターミナルでは、ターミナルオペレーションシステムをターミナル借受者それぞれが開発しており、相互の互換性が十分でないため、バースウィンドウ、荷役機器等の効率的、機動的な運用がしにくい状態であること、コンテナ管理にあたりシステム間での情報共有ができないことなど、利便性の観点での課題も見られる。

さらに、製造業の生産・出荷の柔軟化・効率化の観点から、コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大に対する要請が強い。

<取組施策>

① ゲート前渋滞の緩和

- ・ 実入コンテナと空コンテナの処理を分離・効率化するため、コンテナターミナル近傍に空コンテナ蔵置場を確保するべく、関係者調整等を行う。
- ・ コンテナターミナルの供用や、それをきっかけとしたターミナル再編、コンテナヤードの拡張等により、コンテナ蔵置容量を拡大する。
- ・ コンテナ搬出入情報の事前登録による予約制の導入に向け、実証実験を行うとともに、予約システムを構築する。

② ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築

- ・ 国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルの一体運営に向けた環境整備を図るため、各ターミナルのオペレーションシステム(TOS)を相互連携しコンテナ情報を共有する「ターミナルオペレーション連携システム」

の構築に向け取り組む。

- ・ システム運営の効率化及び利用者の利便性の向上を図るため、貿易に係るあらゆる手続き処理機能(NACCS)とコンテナ物流情報提供機能(Colins)を統合した「総合的物流情報プラットフォーム」を構築する。
- ・ 海外とのコンテナ物流情報の可視化を推進するため、日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)について、対象港湾及び共有情報(コンテナのゲートイン・ゲートアウト、船積み・船卸し日時)の拡大を図るとともに、ユーザーへのサービス提供を開始する。また、EU、ASEAN 諸国等との物流情報システムの相互連携を検討する。

③ コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大

- ・ コンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について、製造業の生産・出荷体制に応じたニーズ・需要等を踏まえながら、荷主等へのサービス強化の観点から港湾運営の一環として取り組む。

3-3) コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が益々進展する中、欧州航路においては、14,000TEU超級が、北米航路においては、カスケード現象の進展も踏まえ10,000TEU級が、今後それぞれ主流となることが予想される。また、コンテナ取扱貨物量がアジアを中心に増大しており、我が国港湾の機能不足が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応が必要である。

<取組施策>

○ 高規格コンテナターミナルの整備

- ・ 国際コンテナ戦略港湾において、水深16mの耐震強化岸壁、奥行き500m以上の液状化防止対策ヤード、免震機能付ガントリークレーン等を有する高規格コンテナターミナルの着実な整備を進め、コンテナターミナル全体の効率的運営を実現する。

- ・ 港湾運営会社の民間ノウハウを活かし、コンテナ搬出入の迅速化に資する立体格納庫やAGVの導入、荷役機械(トランスファークレーン)の遠隔操作化等によるコンテナターミナルの抜本的な高度化に向け取り組む。

3-4) 戦略的な港湾運営

国際コンテナ戦略港湾選定時には想定できなかった海運・港湾を取り巻く状況の変化に的確に対応し、基幹航路の維持・拡大という国際コンテナ戦略港湾政策の目的を達成するためには、これまで以上に港湾コストを低減し、リードタイムの短縮化を図りながら、より広域から大量に貨物を集約する必要がある、これを迅速な意思決定の下に実行していかなければならない。

しかしながら、「民間出資」は、民間の資本参加により経営をチェックするという企業ガバナンスの確保としては非常に有効ではあるが、その規模として一律に「3割」を求めることは、利益還元を求める民間資本の性格からすると、上記状況の変化に対応して更なる港湾コストの低減を図ろうとする際に障害となる。また、国際コンテナ戦略港湾が極めて広い背後圏を有する広域・国際インフラであり、より全国的・広域的な視点での集貨対策を迅速な意思決定機構のもとで実行していくためには、地域的利益や事情よりも国家的利益の確保・最大化を第一に考えた、言わば部分最適よりも全体最適を優先した港湾運営を実現する必要がある。

<取組施策>

○ 統合する港湾運営会社の体制のあり方

- ・ 港湾運営会社への民間出資比率を3割以上としている基準の緩和、並びに国家的利益の確保等の観点からの港湾運営会社に対する国の出資など、港湾運営会社の出資構成の見直しに向け取り組む。
- ・ 国がコンテナターミナルを港湾運営会社に低廉に貸し付けることによる利用者に対するコストメリットを“見える化”する措置について検討する。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

委員名簿

(敬称略)

木村 琢磨	千葉大学大学院専門法務研究科教授
高木 勇三	公認会計士・監査法人五大会長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授

久保 昌三	(一社) 日本港運協会会長
鈴木 修	(一社) 日本船主協会常勤副会長
中村 次郎	(一社) 国際フレイトフォワードーズ協会会長
前田 耕一	外国船舶協会専務理事

根本 勝則	(一社) 日本経済団体連合会産業政策本部長
高山 哲郎	住友商事株式会社物流統括部長付
竹谷 隆	キヤノン株式会社ロジスティクス統括センター所長
丸山 和博	東レ・メディカル株式会社代表取締役会長 (前(一社) 日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長)
宮尾 良太郎	日産自動車株式会社SCM本部部品物流部長

高島 正之	横浜港埠頭株式会社代表取締役社長
多羅尾 光睦	東京都港湾局長
川端 芳文	大阪港埠頭株式会社代表取締役社長
岡口 憲義	神戸市みなと総局長

(座長) 梶山 弘志	国土交通副大臣
赤澤 亮正	国土交通大臣政務官
山縣 宣彦	国土交通省港湾局長
加藤 由起夫	国土交通省大臣官房物流審議官

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会

開催経緯

平成25年

7月10日 第1回委員会

国際コンテナ戦略港湾政策のレビュー

7月下旬 以下の者からヒアリング

京浜港の埠頭株式会社・港湾管理者

阪神港の埠頭株式会社・港湾管理者

(一社) 日本港運協会

(一社) 日本船主協会

外国船舶協会

日本内航海運組合総連合会・内航事業者

(公社) 全日本トラック協会 海上コンテナ部会

(一社) 日本経済団体連合会・荷主

7月31日 第2回委員会

ヒアリングを踏まえ、中間とりまとめの骨子について議論

8月20日 第3回委員会

中間とりまとめ(案)について議論

8月27日 中間とりまとめ公表