

国際コンテナ戦略港湾政策について

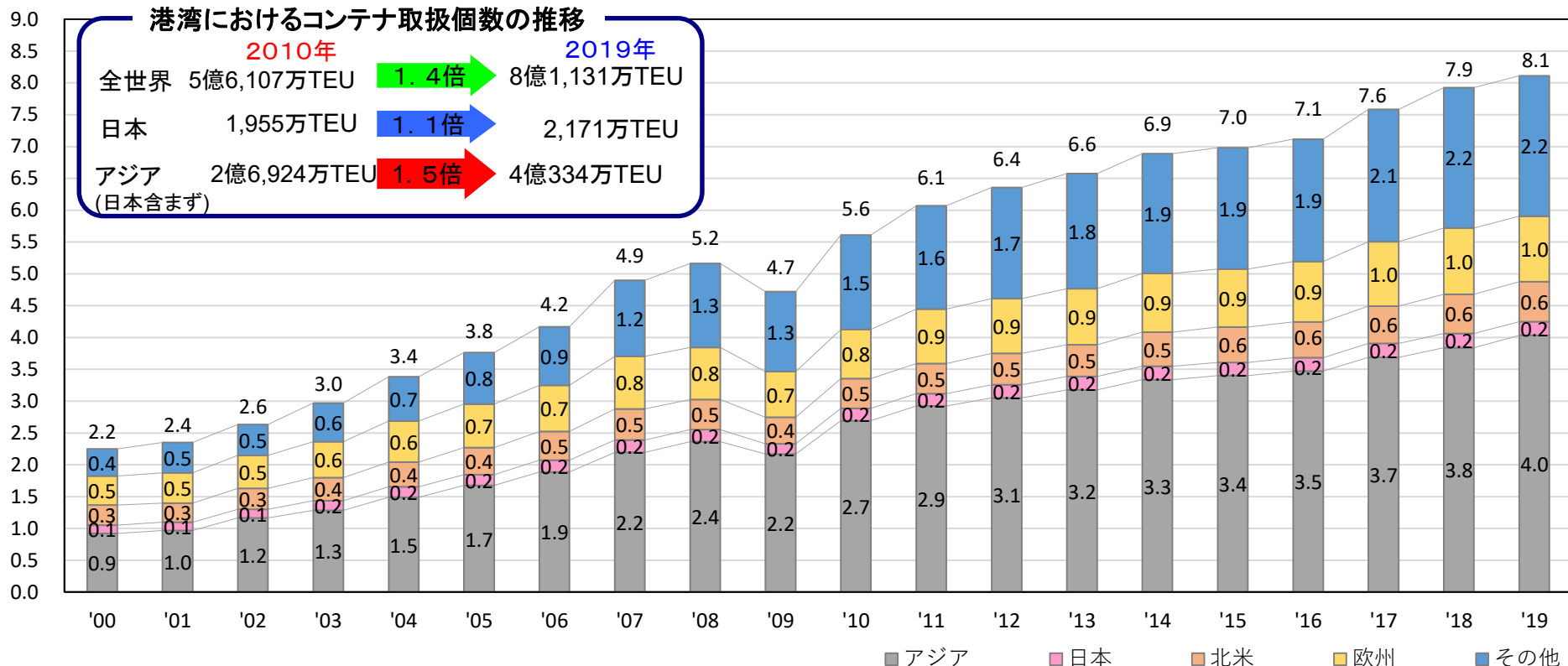
令和3年10月8日
関税・外国為替等審議会
関税分科会
国土交通省港湾局

1. 国際コンテナ戦略港湾における取組状況
2. 国際コンテナ戦略港湾政策推進WG 中間とりまとめ

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2010年から2019年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.4倍に増加している。

(億TEU)



【地域区分】

- 2000～19年
- アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
 - 北米：アメリカ、カナダ
 - 欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 - その他：上記以外(日本除く)

出典：THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)及び UNCTAD(Container port throughput,annual)より国土交通省港湾局作成

TEU(twenty-foot equivalent unit)

国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

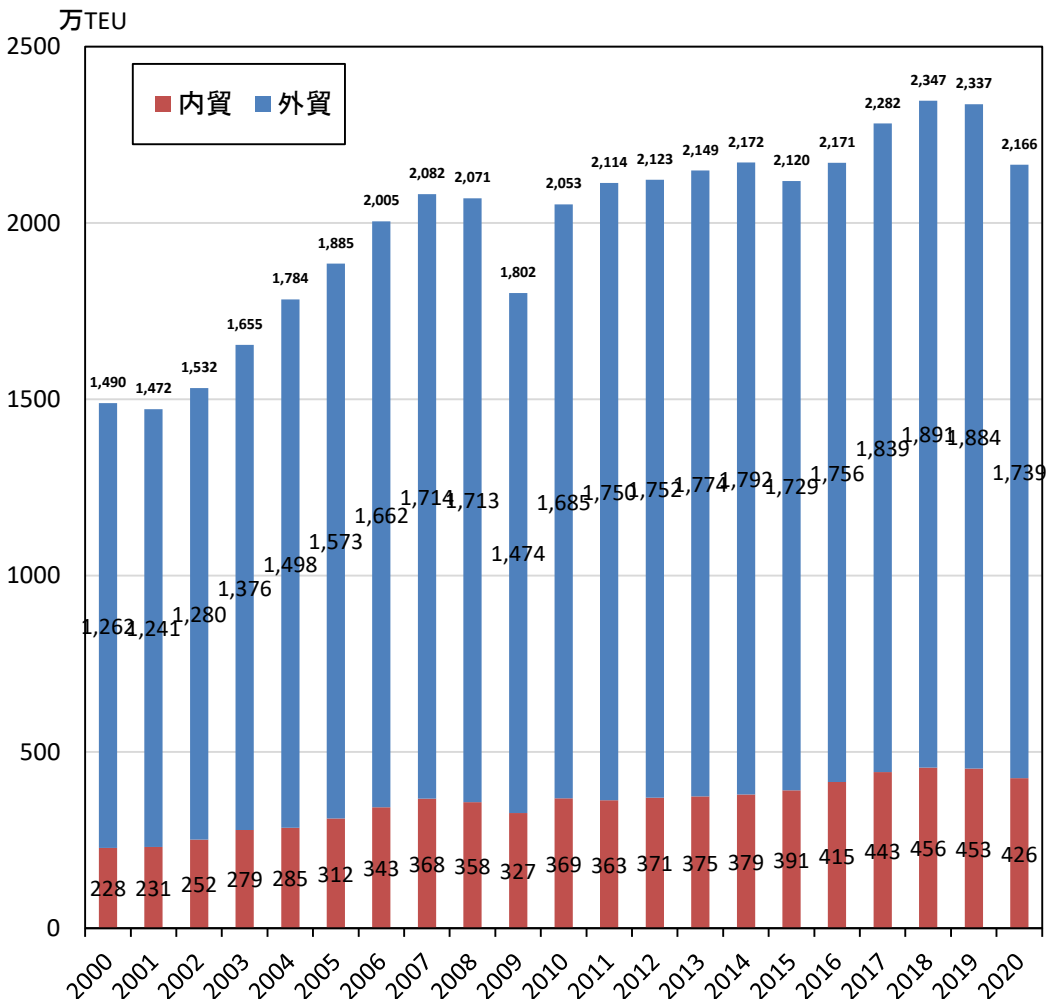
注)外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、2,053万TEU(2010年、港湾統計)から2,337万TEU(2019年、港湾統計)に、9年間で1.1倍に増加している。

日本の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

○2010年から2020年までの10年間で日本の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.06倍に増加

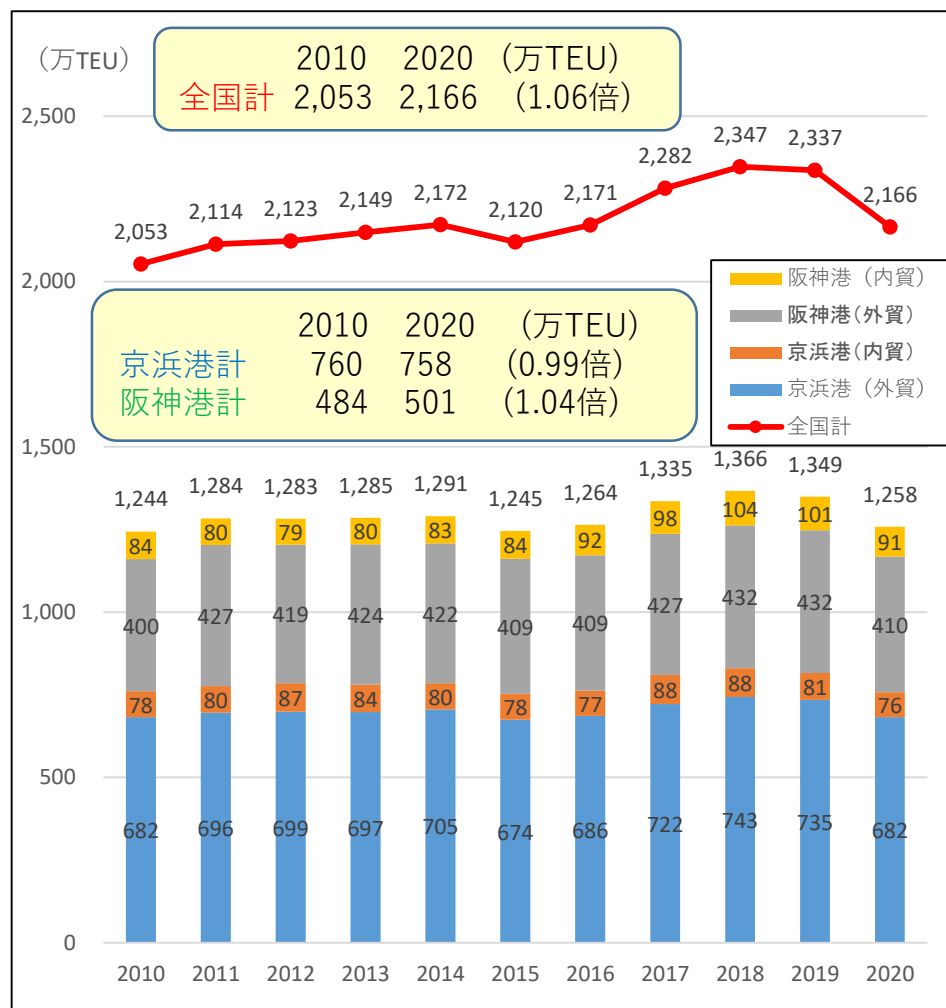
○国際コンテナ戦略港湾に関しては、京浜港で0.99倍に減少、阪神港で1.04倍に増加

■ 日本の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



(確定値) (速報値)

■ 国際コンテナ戦略港湾における外内貨コンテナ取扱量推移

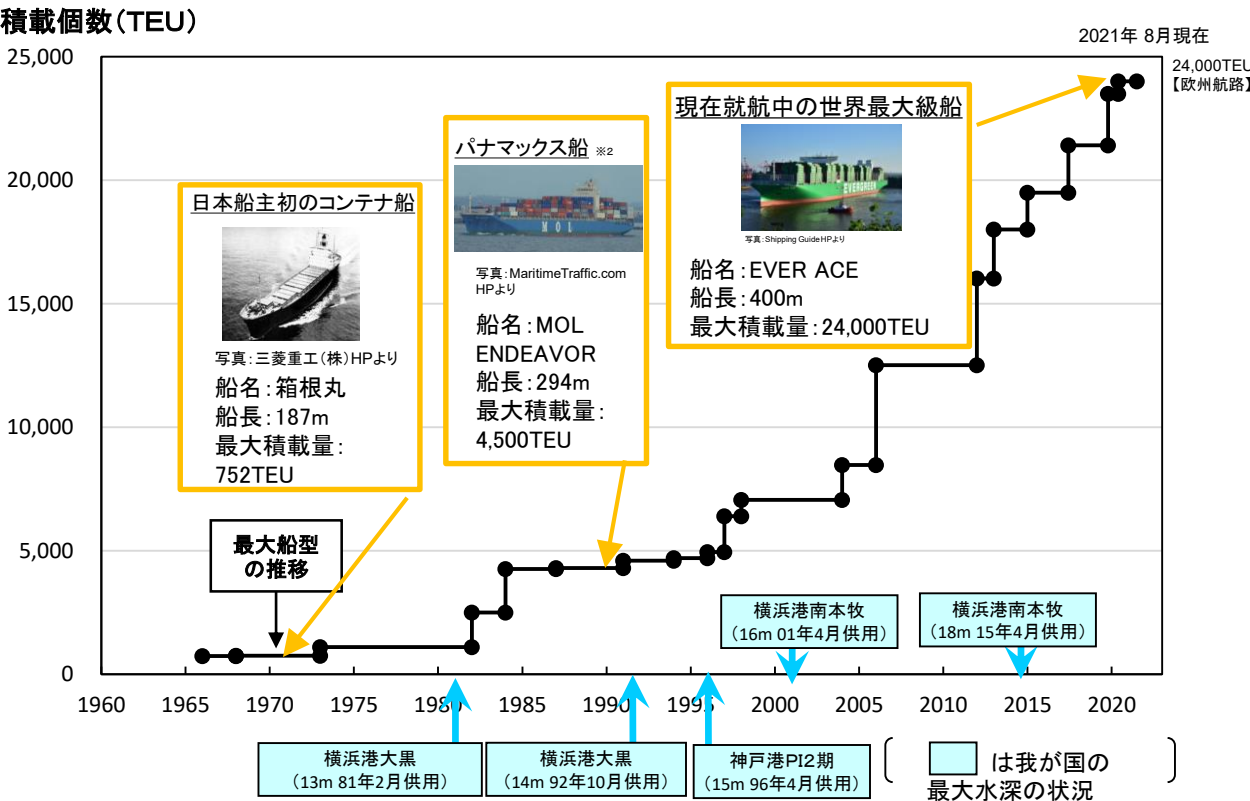


出典: 2010~2019年は港湾統計(年報)、2020年は港湾管理者調べをもとに国土交通省港湾局作成

出典: 2000~2018年は港湾統計(年報)、2019~2020年は港湾管理者調べをもとに国土交通省港湾局作成

コンテナ船の大型化の推移

- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が大型化。現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、24,000TEU積み。
- 令和3年3月14日 MSCイザベラ(23,656TEU)が横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルに入港



- 令和3年3月14日
- 横浜港に世界最大級のコンテナ船入港
- ・船名: MSC ISABELLA
- ・全長: 399.7m
- ・喫水: 16.4m
- ・船幅: 61.0m
- ・船腹: 23,656TEU

※1 かつて日本郵船(株)が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。
 ※2 新パナマ運河(2016年6月供用)供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型(船長294m以内、船幅32.3m以内)。

(出典) 2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

※ TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位

国際コンテナ戦略港湾政策における取組

政策目的

- 国際基幹航路（欧州・北米・中南米・アフリカ等）の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を改善し、我が国産業の国際競争力の強化等**を通じて**雇用と所得の維持・創出**

※政府全体として国際戦略港湾政策を位置づけ（閣議決定）

経済財政運営と改革の基本方針2021（令和3年6月18日）、成長戦略フォローアップ（令和3年6月18日）、総合物流施策大綱（令和3年6月15日）

主な施策

「集貨」

- 国内及びアジア広域からの集貨に資するインセンティブ（補助）
- 内航船の航路拡充・強化への支援（実証事業、低利資金、税制）

国際フェリー航路の寄港便数が
阪神港で3割、京浜港で3割増



- トラック輸送から船舶輸送へのモーダルシフトの促進（運航経費補助）

- 国際港湾運営会社による集貨独自支援事業を実施（R3年度）

- 国際基幹航路の維持・拡大に関する取組の強化（令和元年度港湾法改正事項）
 - ・港湾運営会社の運営計画に国際基幹航路の寄港回数の維持・増加に関する取組追加
 - ・上記取組に関する、国土交通大臣による情報提供、指導・助言等

「創貨」

- 物流施設の整備（無利子貸付）

神戸港、横浜港において
物流施設を整備



横浜港（南本牧ふ頭）



神戸港（六甲アイランド）

- 物流施設の再編・高度化（補助）

- 物流総合効率化法による流通業務施設の整備の促進（税制等）

- 物流総合効率化法による共同輸配送の促進（計画策定経費補助）

等

「競争力強化」

- 高規格コンテナターミナルの整備（国負担）等

・水深18mの大水深コンテナターミナルの整備（横浜港）
・2Mアライアンス、ザ・アライアンスの2大アライアンスによるMC1～MC4の一体利用を開始（R3年度4月）



- コンテナターミナルの渋滞対策（実証事業等）

- 「ヒトを支援するAIターミナル」の実現（実証事業、補助）

横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルにおいてCOMPASの本格運用を開始（令和3年4月）

- 自動運航船の早期実用化（実証事業）

- 国際戦略港湾の港湾運営会社への支援（出資）

- とん税・特別とん税等の入出港コストの軽減（令和2年10月）

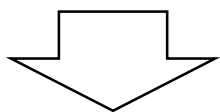
等 5

国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置の創設(とん税・特別とん税)

国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を実現するため、欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を創設する。

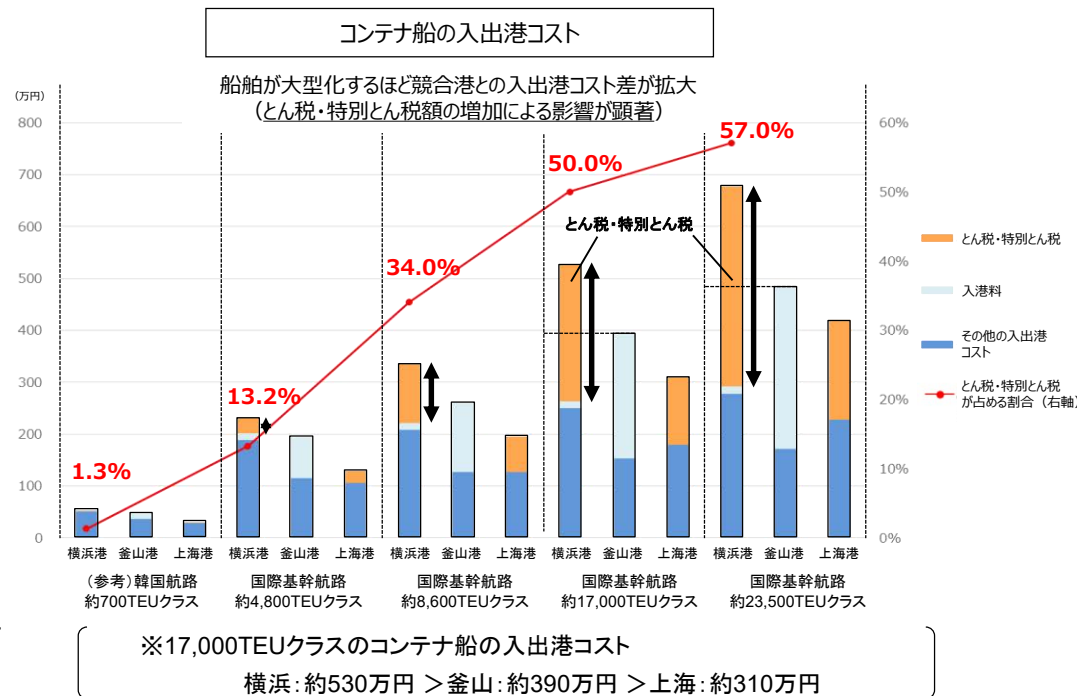
施策の背景

○コンテナ船の大型化などに伴い、欧州・北米航路における寄港地の絞り込みが進行。



○このような中、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を図るためには、釜山港等と比較して劣後している入出港コストの低減が必要。

○特に、これらの航路に投入される大型のコンテナ船ほど、国際戦略港湾に入港する際のとん税・特別とん税の負担が大きくなっており、この軽減を図る。



要望の結果

○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾(京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港)に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率(純トン数1トンまでごと)を次のとおりとする。 ※令和2年10月1日より施行。

納付種別	とん税		特別とん税		合計	
	現行	改正後	現行	改正後	現行	改正後
① 入港の度に納付する「都度納付」	16円	16円	20円	20円	36円	36円
② 一定額の納付で1年間に何度でも入港できる「一時納付」	48円	24円	60円	30円	108円	54円

とん税・特別とん税制改正前後での国際基幹航路の船型・寄港回数

- とん税・特別とん税制改正前後において、我が国国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路サービスのコンテナ船の船型は、北米航路、欧州・北米航路ともに平均船型の大型化が進展している。
- 国際基幹航路に大型コンテナ船が投入される中においても、とん税・特別とん税の特例措置の効果もあり、大型コンテナ船が、国際戦略港湾に引き続き寄港予定。
- しかしながら、世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響があり、国際基幹航路に就航する船舶の我が国への寄港回数は2020年10月以前からの減少傾向が続いている。

【国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路船型】

	2019年11月	2020年11月
	純トン数(平均)	純トン数(平均)
北米航路	40,823トン	42,328トン
欧州・北米航路	53,415トン	65,154トン

(出典)国際輸送ハンドブックおよびClarksonデータより国土交通省港湾局作成。

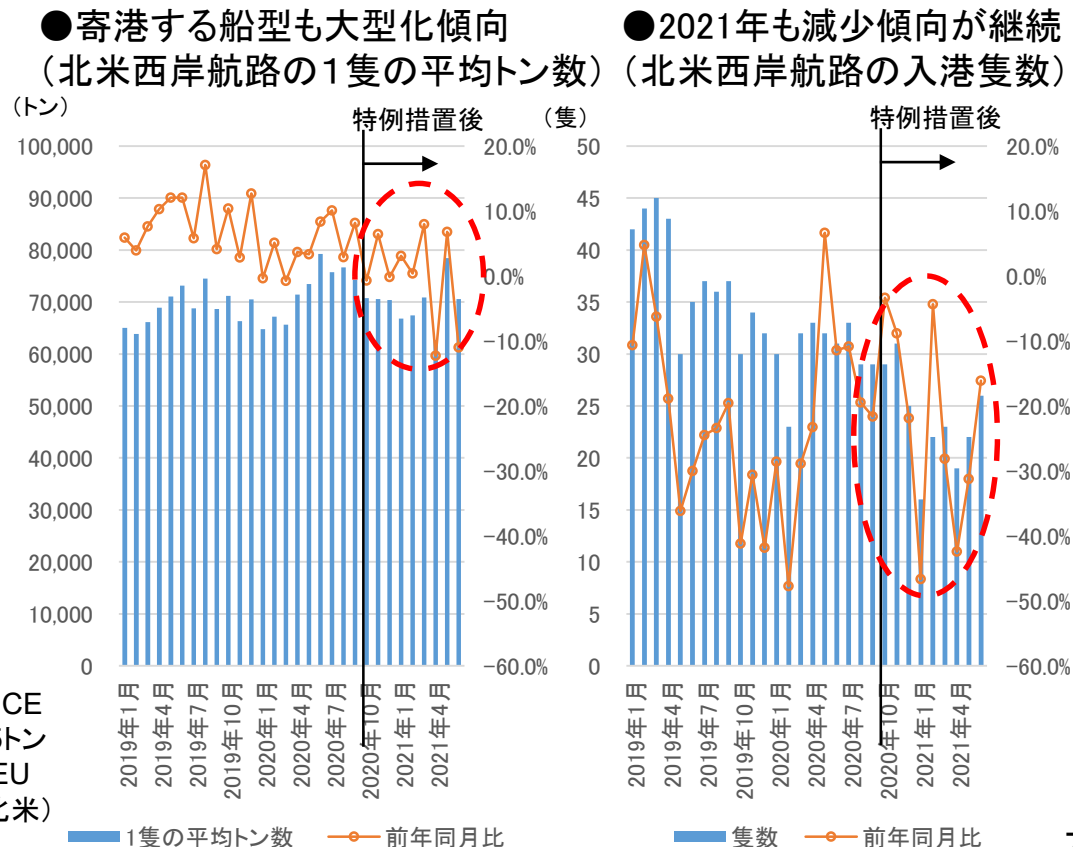
【特例措置の適用例】



船社名:MSC
 船名:MSC VENICE
 純トン数:100545トン
 積載量:16652TEU
 航路名:PEARL(北米)
 港湾名:横浜港

【基幹航路の寄港回数】

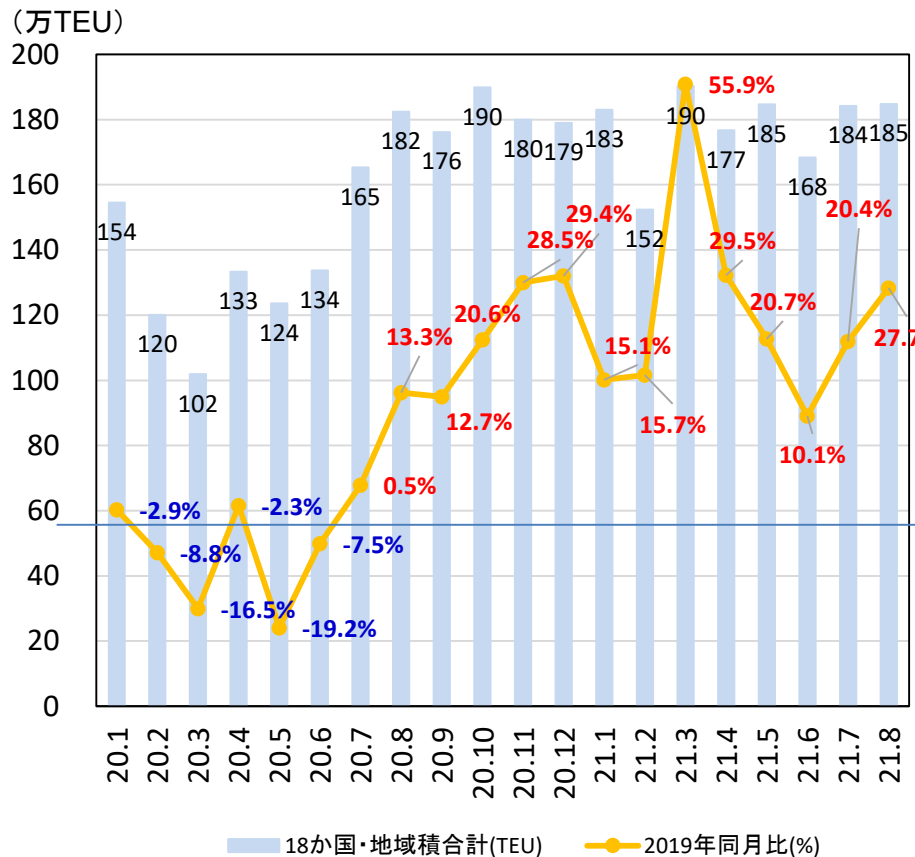
(東京港公表データより港湾局作成)



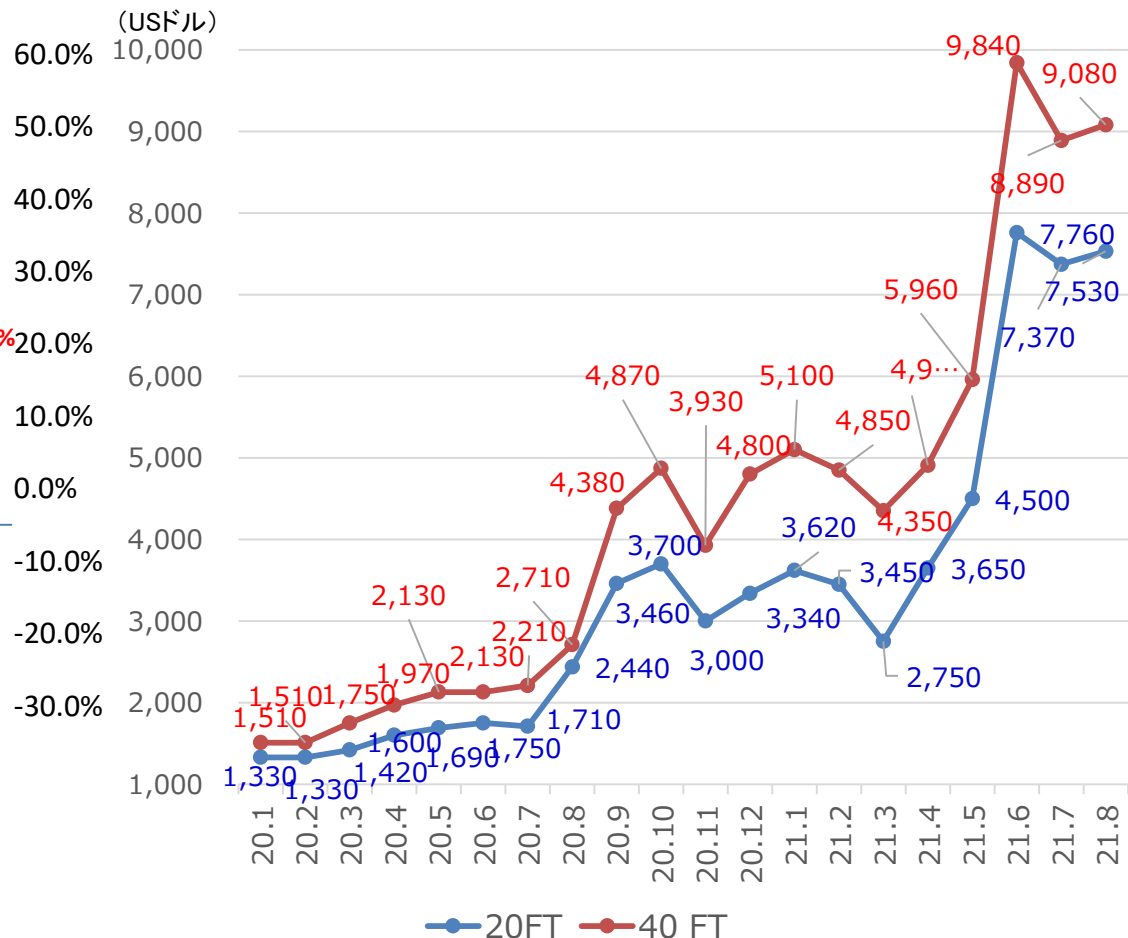
国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

- 米国向けコンテナ荷動き量は、2020年前半はコロナ等の影響により低迷。同年後半は北米の巣ごもり需要等の影響により、急速に回復。
- 北米向けコンテナ運賃も、荷動き量の増加に併せて、同様に上昇。

米国航路(アジア18か国⇒米国)月別荷動き量の推移



北米航路(横浜⇒ロサンゼルス)コンテナ運賃動向

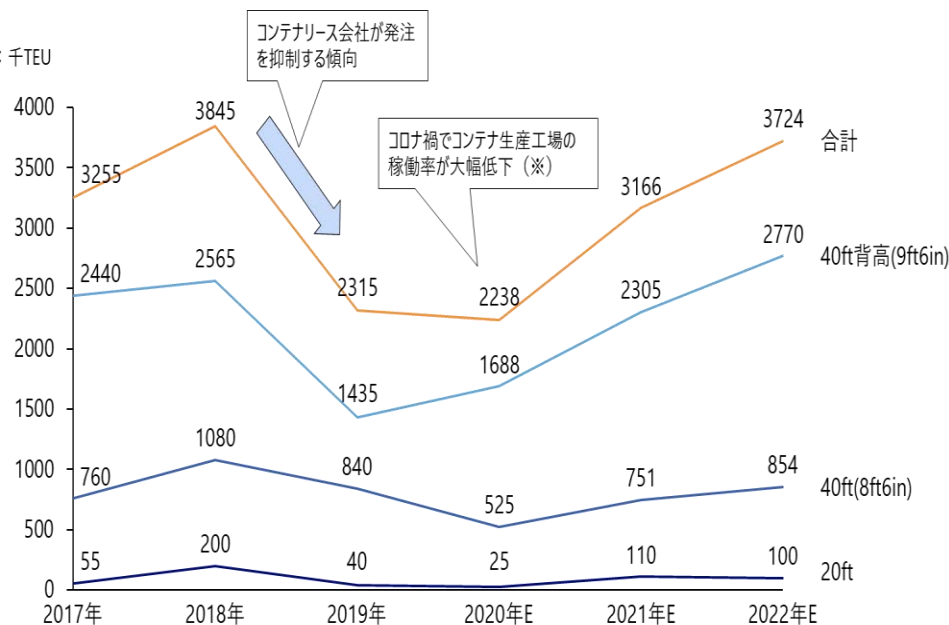


国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

- 2019年～2020年前半にかけて、米中貿易摩擦やコロナによる先行き懸念の影響等により、中国におけるコンテナ製造量が低下。(現在は、船社は追加のコンテナを調達できている状況。)
- 北米航路、特に北米西海岸の港湾において、取扱い可能な量を超える荷動き量の増加により、トラック・鉄道などの内陸輸送に混雑が発生し、貨物が滞留。結果、滞船が継続・悪化し、船舶の運航に遅延が生じている。

コンテナ生産量の推移

単位：千TEU



出所) 世界のコンテナ輸送と就航状況 2020年版 (日本郵船株式会社 調査グループ)

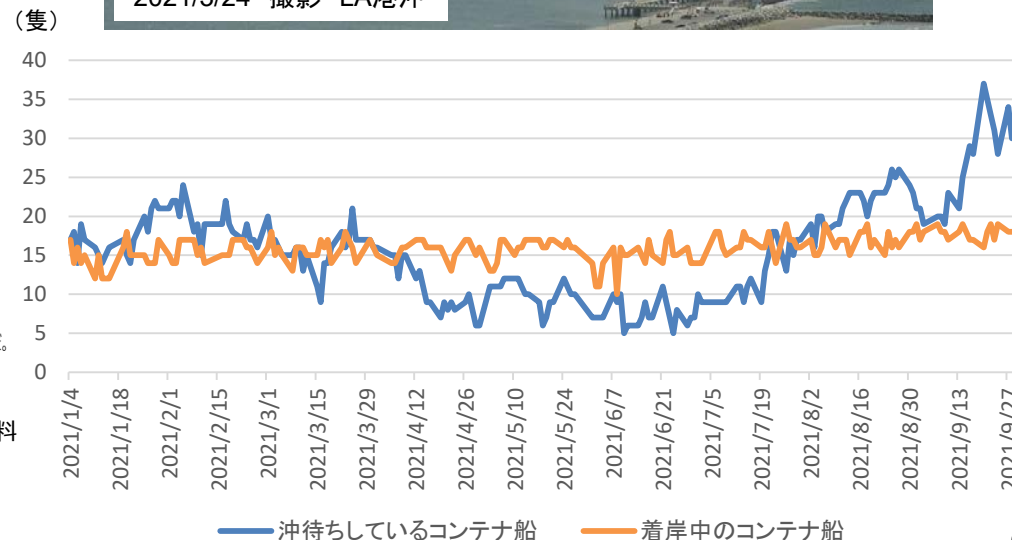
注) 世界のコンテナ生産の約98%を占める中国工場が、数週間に不稼働になった影響で、2020年1-6月期のコンテナ生産量は前年同期比36%減の110万TEUまで落ち込んだ。

出典：野村総合研究所調査資料

ロサンゼルス港の滞船状況



2021/3/24 撮影 LA港沖



新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う世界的な国際海上コンテナ輸送の需給逼迫への対応について (協力要請 ※令和3年2月5日発出)

国土交通省では、世界的な国際海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足を受けて、日本発着の国際海上コンテナ輸送の需給の逼迫状況の改善に向け、令和3年2月5日付で、荷主、船社及び物流事業者等の関係団体に対し、コンテナの効率的な利用や輸送スペースの確保等に係る協力要請文書を発出した。

協力要請文書の概要

対象	要請事項
荷主及び船社以外の物流事業者	<ul style="list-style-type: none">①実入りの輸入コンテナの早期引取・空コンテナの早期返却②実入りの輸出リーファーコンテナのカット日搬入③フリータイム(無料保管期間)、デマレージ(超過保管料)及びディテンション(返却延滞料)の適切な運用④実際の予定を上回る過剰な予約(ブッキング)や直前のキャンセルの自粛⑤国際海上コンテナ輸送の利用にあたっての日程上の余裕や経路上の柔軟性のある計画
外航コンテナ船社	<ul style="list-style-type: none">①国際海上コンテナ輸送力の増強及び空コンテナの確保のための努力(臨時船の運航、日本発着貨物へのスペースの割当の確保、コンテナの新規調達増加の検討等)②国際海上コンテナのフリータイム、デマレージ、ディテンション及びカット日の適切な運用

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について ～ コンテナ不足問題に関する情報共有会合 ～

- 農林水産省及び経済産業省と共同で、コンテナ不足問題の関係者による情報共有のための会合をWEB会議形式で開催。
- 本会合では、関係者間で現在の状況・取組内容等の情報共有を行うとともに、関係者がそれぞれの取組を連携して実施していくことの重要性が確認された。

概要

- 日時：令和3年4月23日（金）14:00～16:00
- 参加者：荷主、船社及び物流事業者等の関係団体、野村総合研究所、国土交通省、農林水産省、経済産業省
- 発表
 - 総括的な状況説明（野村総合研究所）
 - 政府における取組（国土交通省）
 - 民間における取組（関係団体）
- 会議資料：
報道発表（以下URL）において公開
https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000553.html

主な議論

- 船舶の入港が不安定な状況下におけるデマレッジやフリータイムの適切かつ柔軟な運用
- 検疫官等の土日祝日の稼働の可能性
- 海上コンテナ運賃の高騰の影響を受ける農産物の輸出事業者に対する補助
- 海上コンテナ運賃に係るマーケットの状況
- 航空輸送に係る情報共有の機会の設定
- コンテナ不足問題のボトルネックの特定と改善に向けた重点的な取組
- 米国西岸港における待機船の状況

会合後の取組

- 北米西岸港及びアジア主要港について、混雑状況や要因、政府や港湾管理者などの対応等について把握するための調査を実施中。
- 令和3年5月17日及び7月27日に関係団体に調査結果の概要を共有。
- 引き続き、関係者のニーズや海外港湾の調査結果等を踏まえ、必要な取組を検討・実施。

荷主等のコメント

機械
メーカー

(新型コロナウイルス感染症拡大の影響下のコメント)
○上海積み替えする母船が欠航し、欧米向け貨物の到着が遅延。
○積替えがあると直航便に比べて、それだけ遅延のリスクも高まることを実感。

機械
メーカー

○海上コンテナ輸送の需給ひっ迫により、コンテナ船のスペースを確保できず、苦勞している。基幹航路の必要性を実感している。
○(国際的な海上コンテナ需給の逼迫の影響下においても)コンテナ戦略港湾政策があったからこそ、北米に母船が出ている(航路が就航可能となっている)実態がある。
○(日本の港湾が)一旦フィーダー港になってしまうと、船社はフィーダー航路の運賃にコストを載せてくるはず。

機械
メーカー

(新型コロナウイルス感染症拡大の影響下のコメント)
○釜山港での接続がうまくいかず1ヶ月以上の遅延が発生し、海外生産に影響が発生している。

食品
メーカー

(新型コロナウイルス感染症拡大の影響下のコメント)
○釜山港での船待ちが生じており、釜山に着いたが、積み替える船がないという状況。他にシンガポールや台湾でも船待ちが生じている。また中国～米国間では通常期は所要10日間程度のところが今は1ヶ月かかっている。
○日本国内は着いてしまえば、概ねスケジュールどおりに運べるので、やはり直行便の方がよい。

食品
メーカー

○海外港でのトランシップ貨物があるため、コンテナ輸送需給が逼迫している状況や、スエズ運河の通行止めといった事態に恐怖を感じている。日本の港の競争力強化が重要。

コンテナ船社のコメント(アルファベット順)

Maersk

- 海上物流の需給逼迫をはじめ、港混雑やコンテナ不足によりサービス遅延が常態化しており、スケジュール順守率改善が当社の喫緊の課題です。
- その緊急措置として、目下、航行距離の長い航路は分割せざるを得ない状況になっておりますが、当社としては、欧州-アジア-北米を結ぶ振子配船の維持が本義でございます。
- 需給逼迫の解消時期を見通すことは困難ですが、平常化し次第、日本の荷主へのサービスおよび航路全体の最適化を鑑みた配船計画の再編に尽力いたします。
- この状況下においても、日本の荷動きは巻き返しつつあり、世界一の効率性を誇る横浜港の競争力と併せて、この特例措置の継続は日本への寄港を含む振子航路再編の力強い後押しになることと存じます。

MSC

- 世界的な国際海上コンテナ輸送の需給逼迫で現在は航路サービスが混乱していますが、国際海上コンテナ輸送の需給逼迫が解消に向かえば応じて航路サービスも再編されることが予想されます。特に欧州-アジア-北米を結ぶ東西振り子航路の結節点に位置する日本への寄港を判断するにあたり、以下の二点において当該税制措置があることは重要です。
 - 1) 東西航路には最大船型が投入される可能性が大きいため
 - 2) 振り子航路は航海日数が長く、年間寄港回数が限定的であるため
- また大型コンテナ船は、遠洋航海する南米航路でも運航されており、日本に寄港しているので、対象にさせていただきたくお願いします。

ONE

- コンテナ輸送の需給逼迫の影響で、欧州や北米を始めとする世界各港で発生している混雑によりコンテナ船が滞船することで遅延が発生しているため、日本への定期寄港が困難になっています。
- 当社はコンテナ需給逼迫が生じる以前と変わらぬ水準での、日本の荷主への輸送サービスの提供に全力を尽くしていますが、現在の状況下においては従来のサービス水準の維持が困難になっています。コンテナ輸送の急増による世界各港の混雑や欧州・北米の内陸輸送の困難などの多様な原因によるコンテナ輸送の需給逼迫の解消見通しが現時点では立っていませんが、コンテナ輸送の需給逼迫が解消に向かうことで、従来通りの輸送サービスの水準に戻っていくと思われれます。
- 定期コンテナ航路への投入船舶を大型コンテナ船へ代替する流れは、当社を含め、外航コンテナ船業界で継続しています。競争力強化の観点でも運航費の節減は従前と変わらずに重要課題であり、とん税・特別とん税の特例措置は必要です。
- 日本へ寄港する外航コンテナ航路サービス維持という政策の効果という意味では、特例措置の対象となる航路サービスの拡充と、頻繁な船舶の入替を念頭に、個別船舶への特例措置に加えて、航路サービスに対する制度の運用も検討をお願いします。

入出港コストの軽減に関するこれまでの成果と今後の取組

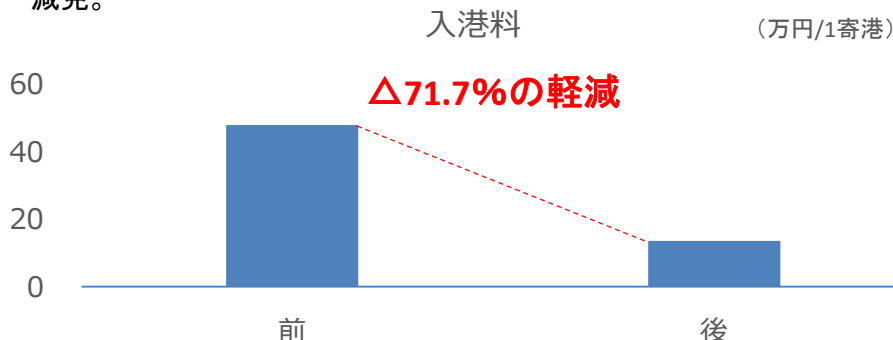
- これまでも、港湾管理者による入港料の軽減や水先制度の見直しによる水先料の軽減など、コスト軽減に向けた取組を進めてきた。
- 今後は、タグボート基地の整備の促進等を通じ、さらなる入出港コストの軽減を図る。

これまでの取組の成果

※横浜港に17,000TEU積みのコンテナ船が入港する場合の金額を国土交通省港湾局にて試算

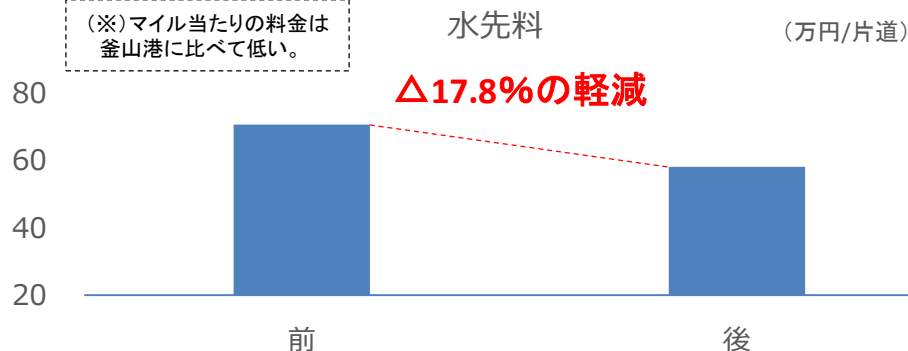
(内容) 港湾管理者による入港料の軽減 (ボリュームインセンティブ制度の導入)

→ 5万総トン以上のコンテナ船が入港した場合、5万総トン相当額を超える額を減免。



(内容) 水先制度の見直しによる水先料の軽減 (上限認可・届出制の導入等)

→ 水先法の改正による、上限認可額の範囲内での柔軟な料金設定。
→ 水先業務に必要なきょう導距離の見直し。



今後の取組 (例)

(内容) タグボート基地整備等による曳船料の軽減

→ コンテナターミナルに近接した場所に固定的なタグボート基地を整備することにより、タグボートの利用料金の算定の基礎となるタグボートの基地から作業場所までの移動時間を短縮し、曳船料の軽減を図る等。

(横浜港の例)

- 山下ふ頭、本牧ふ頭の再編に伴うタグボートの移転・集約を図るため、本牧ふ頭A突堤に小型船だまりを計画。
- 本整備は令和2年度から令和4年度を予定。

施設名	変更前	変更後	整備主体
小型棧橋	—	6基	民間企業
岸壁(水深12m)	1,100m	850m	横浜市



(参考)

利用時間が30分短縮したと仮定した場合、
 前: 2.0h × 101,700円/1h = 203,400円
 後: 1.5h × 101,700円/1h = 152,550円 (△25%の軽減)

○ 超大型コンテナ船(例:20000TEU級超)が入港時に、追加的に必要になるタグボート部分については、港湾運営会社による独自支援の制度を検討中

港湾運営会社による独自の主な支援事業の強化

【YKIP】

(令和3年度から実施)

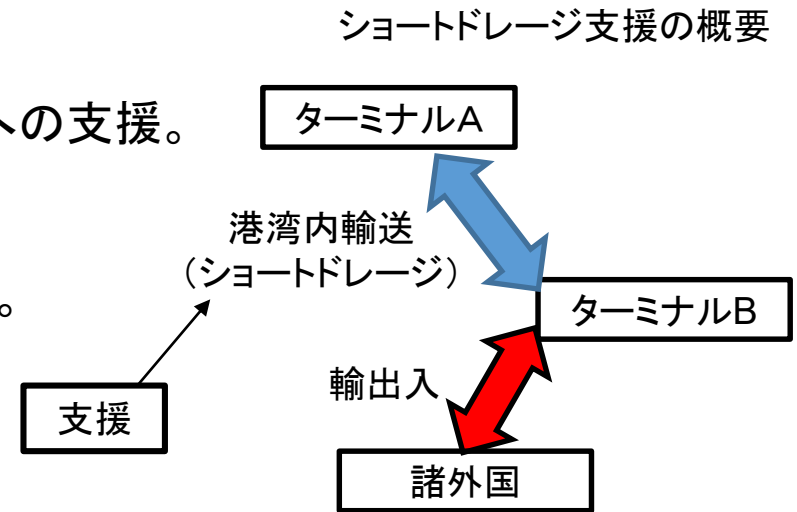
国際フィーダー貨物に対する横浜港内ショートドレージへの支援。

(令和3年度から実施)

国際フィーダー航路の利用促進に向けた貨物への支援。

(令和3年度から実施)

税関検査立会業務委託への支援。



【HPC】

(令和3年度以前から継続して実施)

国際フィーダー、陸路、国内フェリーを利用し、阪神港を經由して輸出入される貨物に対する貨物への支援。

※ 平成30年度までは国費を活用して実施しており、国際フィーダー貨物量増加に寄与。

(令和3年度から実施)

国際フィーダー航路の開設・拡大の可能性を検証する事業。

(令和3年度から実施)

税関検査立会業務委託への支援。



横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルの柔軟かつ一体的な利用(令和3年4月～)

2020年3月

	MC 1	MC 2	MC 3	MC 4
規格	水深16m 延長700m		水深18m 延長400m	—
ターミナル借受者	A.P.Moller Maersk、 日新	A.P.Moller Maersk	三菱倉庫	—
利用船社	Maersk、T.S Line、SITC他		ONE、 Hapag Llyod	—



2021年4月～

	MC 1	MC 2	MC 3	MC 4
規格	水深16m 延長700m		水深18m 延長900m	
ターミナル借受者	A.P.Moller Maersk、 日新	A.P.Moller Maersk、 商船三井、 川崎汽船	A.P.Moller Maersk	
利用船社	(一体利用) 2 M (A.P.Moller Maersk、MSC) ザ・アライアンス (ONE、Hapag Lloyd、Yang Ming、HMM)			

●横浜港でのコンテナ貨物の需要創出

全体事業費 約52億円
うち15億円無利子貸付
(H28d-H29d)

流通加工機能を備えた倉庫



●令和3年4月6日 横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル入港のコンテナ船

ONE FALCON
全長364.15m、喫水15.79m、積載14,026TEU

※大型岸壁やガントリークレーンを柔軟かつ一体的に利用することが可能

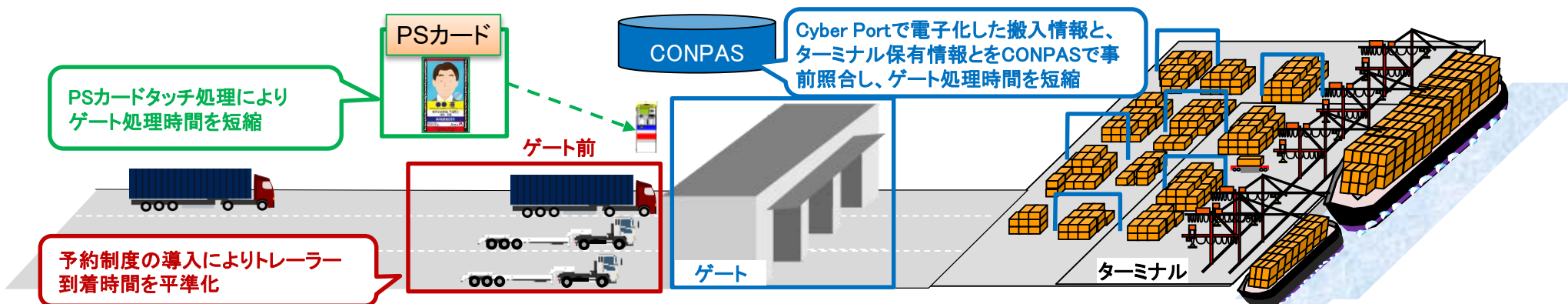
南本牧ふ頭コンテナターミナルでのCONPAS導入と効果

- CONPAS※1は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流の効率化及び生産性向上の実現を目的としたシステム。
- ゲート前混雑が深刻化する中、情報通信技術の活用により、ゲート手続やヤード内荷役作業の効率化を実現するため、横浜港において試験運用を実施。
- 横浜港南本ふ頭コンテナターミナルで2021年4月より本格運用※2を開始。結果を踏まえ、他港へ展開予定。

【CONPAS導入により期待される効果】

※1 CONPAS: 新・港湾情報システム「Container Fast Pass」の略

※2 「搬出入予約機能」「PSカード活用した受付機能」「搬入情報の事前照合機能」を常時運用すること



PSカード読み取り時の状況

【本格運用開始後の待機時間削減効果】

- ・調査期間: 2021年4月22日～2021年5月12日
- ・搬出入予約件数: 平均約300件/日

◆ゲート前待機時間の比較◆

CONPAS利用なし: ゲート前待機時間は平均約30分

CONPAS利用あり: ゲート前待機時間は平均約7分

※) CONPAS利用なし車両の平均待機時間が最大(約65分)となった4月30日のCONPAS利用車両の平均待機時間は約9分

インセンティブ措置の見直しに向けた港湾管理者等への協力要請

■協力要請文書について

- 発出日：平成30年7月30日
- 発出者：国土交通省港湾局長
- 発出先：重要港湾以上の各港湾管理者

※インセンティブ措置の見直しに向け、改めて港湾局長名で再要請の文書を発出するとともに、本省や各地方整備局が、各港湾管理者等へ直接働きかけを行っている。

○協力要請文書の内容（抜粋）：

「平成25年6月6日付「国際コンテナ戦略港湾政策への協力について（要請）」により、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う国際フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂くことを要請し、5年が経過したところです。」

「国際フィーダー航路・貨物に対して外航航路と同等以上のインセンティブ措置が講じられていない港湾については、早急に措置を講じて頂くこと、また既に措置が講じられている港湾においても国際フィーダー航路・貨物に対する取り組みをより一層充実して頂くことを、改めてお願いいたします。」

国港経第24号
国港計第21号
平成30年7月30日

（各港湾管理者 宛て）

国土交通省港湾局長

国際コンテナ戦略港湾政策への協力について
（再要請）

平素より、港湾行政に多大なるご理解とご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。

さて、平成25年6月6日付「国際コンテナ戦略港湾政策への協力について（要請）」により、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う国際フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂くことを要請し、5年が経過したところです。

この間、多くの港湾において要請にご対応を頂き、また、国土交通省においては国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社の指定と国の出資や国際戦略港湾競争力強化対策事業による集貨支援をはじめとする施策を実施した結果、国際フィーダー航路が拡充され、これによるコンテナ貨物取扱量は増加してきておりますが、一方で海外の港湾におけるトランシップ貨物の増加もみられるところです。

世界の海運市場では、アライアンスの再編や事業統合、船舶の大型化といったダイナミックな変化が益々急速に進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るためには、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約が一層重要となっております。

このような状況を踏まえ、国際フィーダー航路・貨物に対して外航航路と同等以上のインセンティブ措置が講じられていない港湾については、早急に措置を講じて頂くこと、また既に措置が講じられている港湾においても国際フィーダー航路・貨物に対する取り組みをより一層充実して頂くことを、改めてお願いいたします。

◆取組による成果

種別	平成25年	令和元年	令和3年	平成25年からの増減
外航・国際フィーダー航路のイコールフットイングが達成されている港湾	17	36	26	9
国際フィーダー航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾	4	4	12	8
外航航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾	27	11	14	△13
外航・国際フィーダー航路に対するインセンティブ制度がない港湾	10	9	8	△2

※イコールフットイングの定義は、国際フィーダー航路の有無に拘わらず、外航フィーダー航路及び国際フィーダー航路に同等のインセンティブ制度を設定していることとする。18

国際コンテナ戦略港湾政策推進WGについて

1. 設置目的

国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向け、最終とりまとめフォローアップに明記された政策目標の達成状況及び個別施策の進捗状況を確認するとともに、新たな課題を抽出するために、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の下に「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」以下、「ワーキンググループ」という。)を設置するもの。

2. 構成

学識経験者、港湾・海運関連業界団体、荷主企業、国際戦略港湾の港湾運営会社及び港湾管理者
(事務局) 国土交通省港湾局

3. 開催経緯

第一回 2020年8月19日

- 「フォローアップ」で掲げられた政策目標への取組状況
- 港湾・海運を取り巻く近年の状況と変化
- 新型コロナウイルス感染症による港湾物流への影響
- 今後のWGの進め方等

第二回 2020年11月12日

- これまでの政策のレビュー
政策目標の達成状況、国際コンテナ戦略港湾における大水深岸壁の利用状況
- 今後の取組み
港湾コストの概要とその低減方策、国際コンテナ戦略港湾政策の更なる取組み

第三回 2021年4月23日

- 海上コンテナ物流を取り巻く状況・前回の指摘に関する検討
- ワーキンググループの中間とりまとめ

第四回 2021年度内 (予定)

国際コンテナ戦略港湾政策推進WGについて

国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向け、平成31年に作成された「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめフォローアップに明記された政策目標に対する達成状況及び個別施策に係る進捗をWGとして確認するとともに、自然災害の対応力の強化の重要性、カーボンニュートラルポートの形成の必要性等、新しい観点と国際コンテナ戦略港湾との関係も併せて、以下の通り中間のとりまとめを行う。

要旨

1. 本WGでは、これまで取り組まれた国際コンテナ戦略港湾政策の効果や課題について、確認を行った。今後とも政策評価や本WGの場などを通じ、その進捗状況、政策目標の達成状況や効果等について、創意工夫を行いながらしっかりと説明責任を果たす必要がある。
2. 船社によるコンテナ船の大型化と寄港地の絞り込みの基調が継続している中、国際コンテナ戦略港湾政策の三本柱、即ち「集貨」、「創貨」、「競争力強化」については、改善や配慮を行いながら、引き続き強力に取り組んでいく必要がある。
3. 2. の「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の取組に加え、近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえて、新たに以下の事項について強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要がある。
 - (1)カーボンニュートラルポート(CNP)の形成
 - (2)港湾物流のDX(デジタルトランスフォーメーション)の推進
 - (3)安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化

本中間とりまとめを受け、適宜、今後の施策展開に反映する。