

国際コンテナ戦略港湾政策について

（ 令和 4 年 1 0 月 4 日
関税・外国為替等審議会
関 税 分 科 会
国 土 交 通 省 港 湾 局 ）

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について(概況)

背景・経緯

2019年

- ◆ 米中貿易摩擦の影響等による先行き懸念から、新規コンテナ製造量が減少。

2020年前半

- ◆ コロナにより中国における生産活動が縮小し、米国向けのコンテナ荷動きが低迷。
(新規コンテナ製造量も同様に減少)

2020年後半

- ◆ 中国における生産活動が回復。北米等における巣ごもり需要もあいまって、米国向けのコンテナ荷動きが急拡大。
- ◆ LA(ロサンゼルス)/LB(ロングビーチ)港等の北米西海岸の港湾において、コンテナヤードのほか、トラック・鉄道等の内陸輸送に混雑が発生し、貨物の滞留や滞船、船舶の運航遅延が発生。
- ◆ 世界的に海上輸送の需給が逼迫、海上輸送運賃が高騰。

2021年

- ◆ トラックドライバーやシャーシ、倉庫の空きスペースの不足により、北米西海岸の港湾混雑が更に悪化。世界的な海上輸送の需給逼迫に伴い、海上輸送運賃が更に高騰。
- ◆ 10月13日、バイデン大統領がLA港の24時間/週7日操業や大手荷主のコンテナの夜間搬出を要請したことを発表。
- ◆ 10月29日、LA/LB港の両港湾管理者が課徴金の徴収によりターミナル内のコンテナ搬出を促す措置を発表(11月1日より開始予定だったが、延期中)。
- ◆ 11月9日、ホワイトハウスは、サプライチェーンの強靱化のため、米国の港湾と水路に関わるインフラ改善のためのアクションプランを発表。11月15日、170億ドルの港湾・水路への投資を含む超党派インフラ投資法が成立。
- ◆ 12月16日、ホワイトハウスは、トラックドライバーの確保・維持を目的とするアクションプランを発表。

2022年

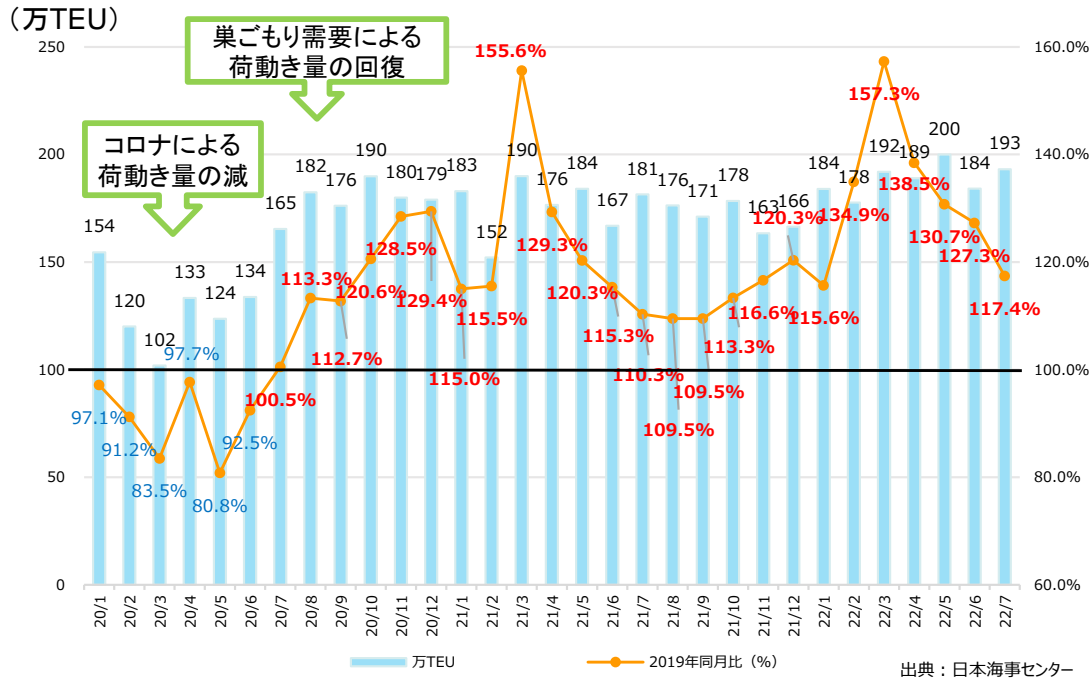
- ◆ 3月15日、ホワイトハウスは、荷主、物流事業者、港湾などサプライチェーン全体が参加し、物流情報を共有するためのプラットフォーム(FLOW)の構築を発表。
- ◆ 6月16日、バイデン大統領は、サプライチェーンの混乱に対応するために策定された、連邦海事委員会の規制権限を強化する海上輸送改革法案に署名。

現状・今後の見通し

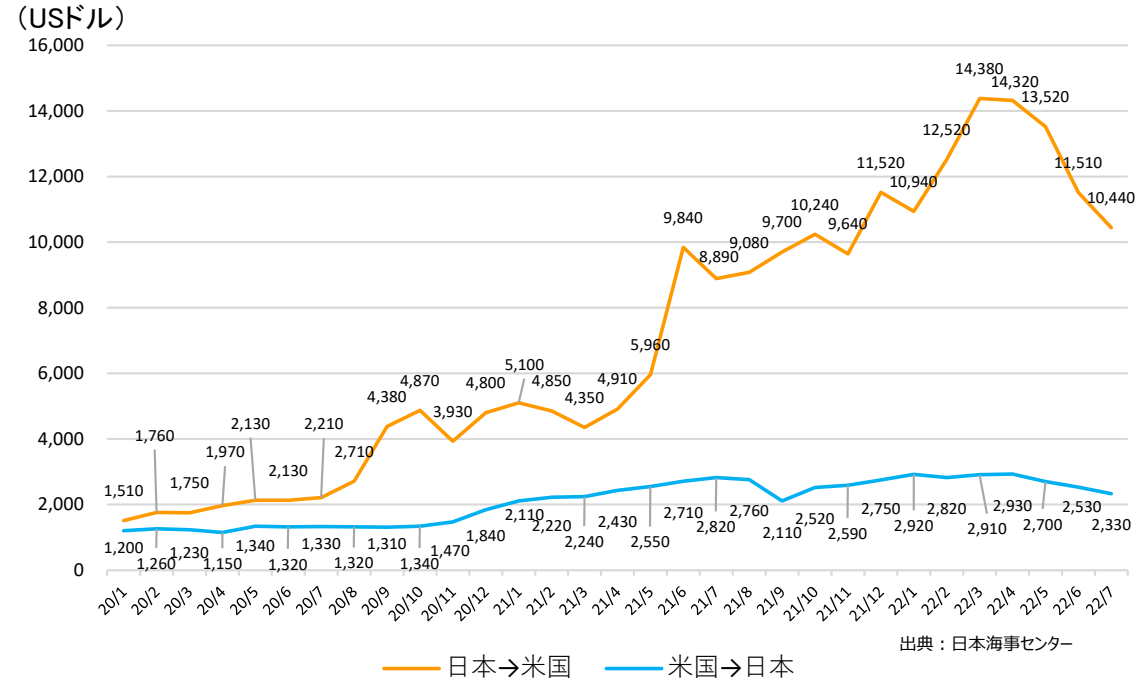
- ◆ 海上輸送運賃の高騰は継続しているが、LA/LB港におけるコンテナ船の滞船や運航スケジュールの乱れは改善傾向。
- ◆ 一方、内陸鉄道輸送の混雑や北米西岸労使交渉の影響等を懸念する声もあり、サプライチェーン全体の正常化にはもう暫く時間を要すると予想する関係者が多い。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について(データ)

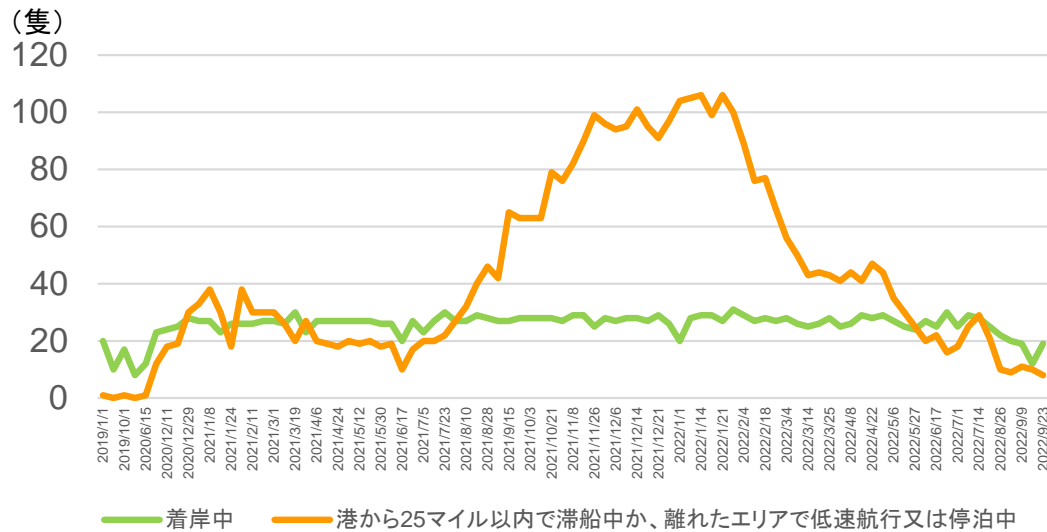
米国航路(アジア18か国⇒米国)の月別荷動き量の推移



北米航路(横浜⇄ロサンゼルス)のコンテナ(40ft)スポット運賃動向

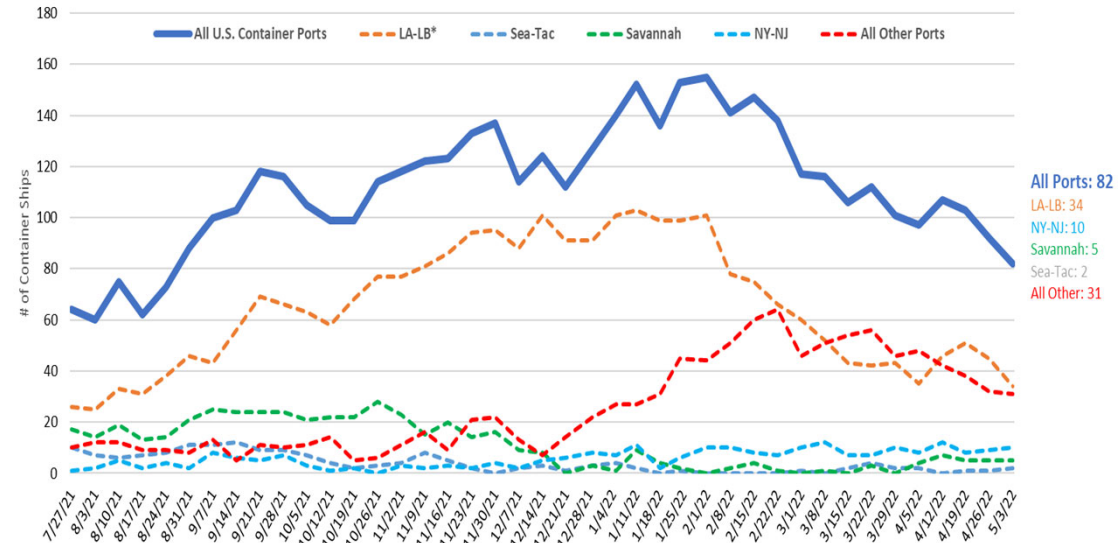


LA/LB港のコンテナ船滞船状況



出典：Marine Exchange of Southern CaliforniaのFacebookを基に国土交通省が作成

米国各港のコンテナ船滞船状況

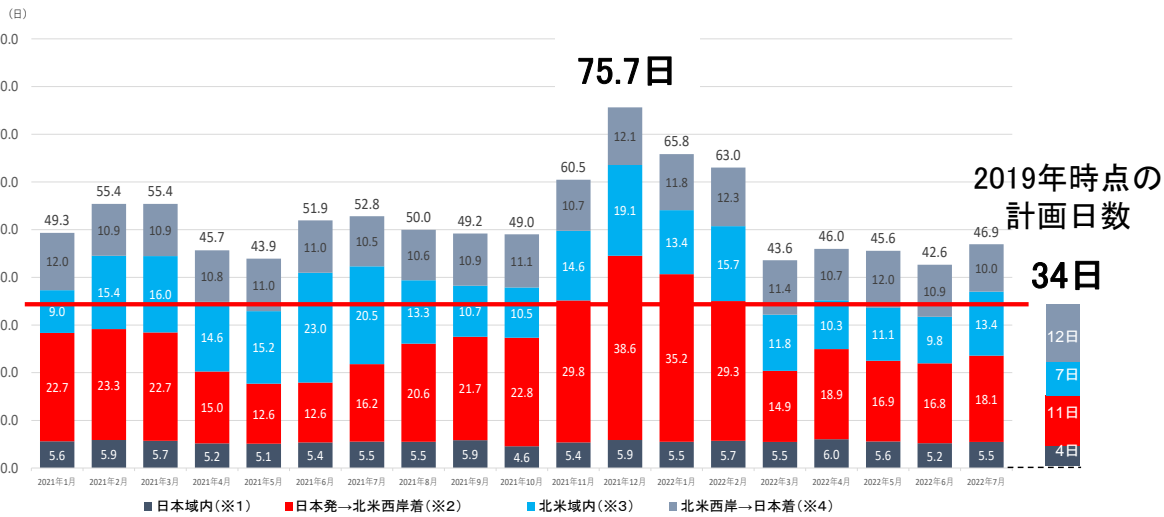


出典：米国運輸省HP

北米港湾の混雑によるコンテナ船運航への影響

- 北米港湾の混雑により、北米航路の所要日数は、最大で通常の2倍程度になる航路もあるなど、遅延が継続。
- 北米西岸航路のコンテナ船の日本への寄港隻数も減少傾向。

日本～北米間の所要日数の推移(1航路の例)

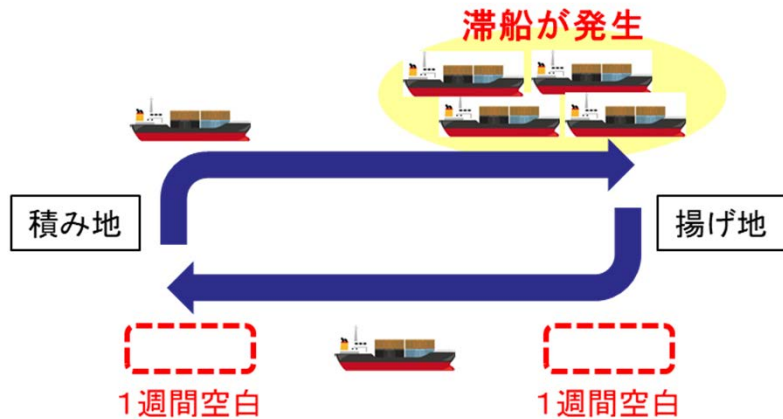


航路投入船の入出港履歴データ(過去1年間)について、区間別に所要日数を集計
 ※1:ファーストポート入港月でのカウント。 ※2:日本出港月でのカウント。 ※3:北米入港月でのカウント。 ※4:北米出港月でのカウント。

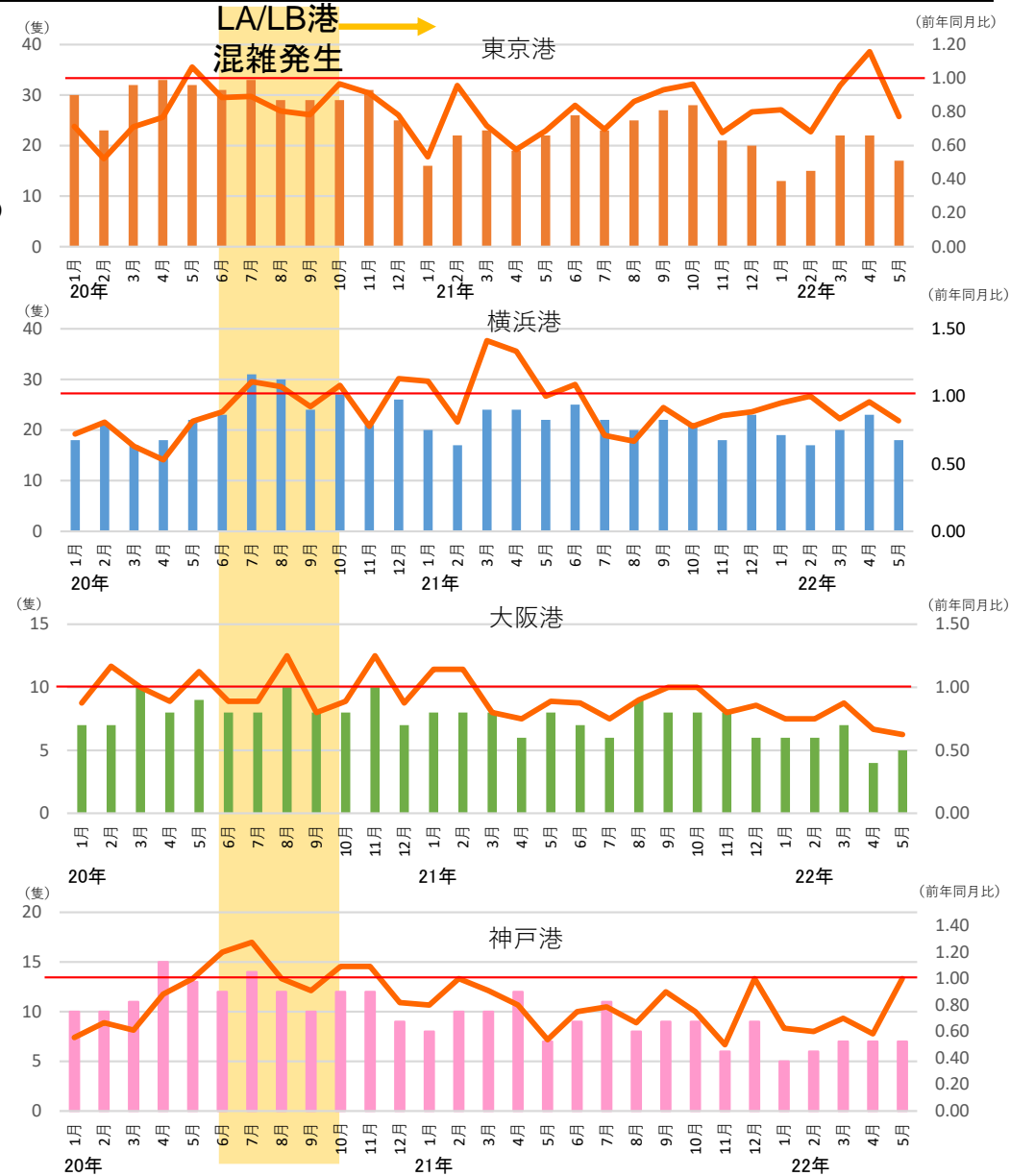
(注)北米西岸(LA/LB)では、2021年11月16日(UTC)、新たな待機プロセスが導入され、72時間以内に着岸予約がないコンテナ船は、新たにLA/LB港に設定された海域(Safety & Air Quality Area(SAQA))の外側で待機するか、SAQAに向かって減速航行を実施。

出典: Marine Traffic「船舶出入港データ」より日本港湾協会作成

北米での滞船による運航への影響



主要港における北米西岸コンテナ航路寄港隻数の推移



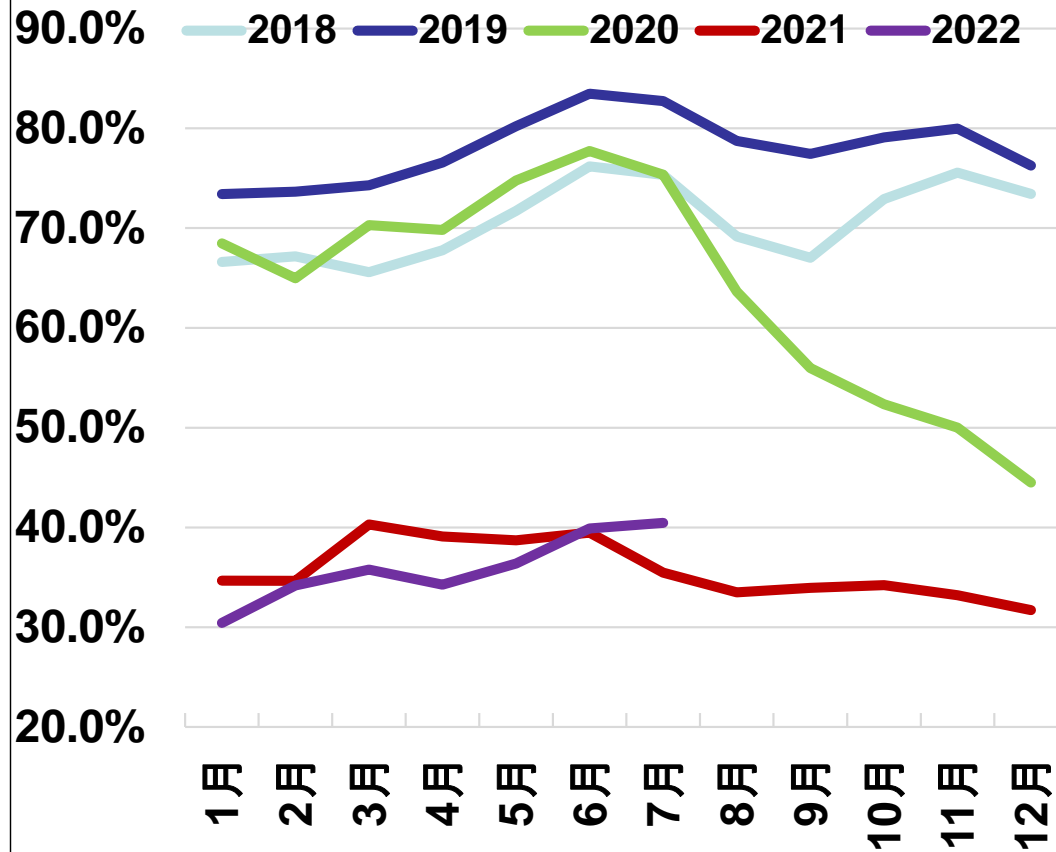
出典:各港HP及び港湾管理者調べにより国土交通省港湾局作成

コンテナ航路の定時順守率、遅延日数

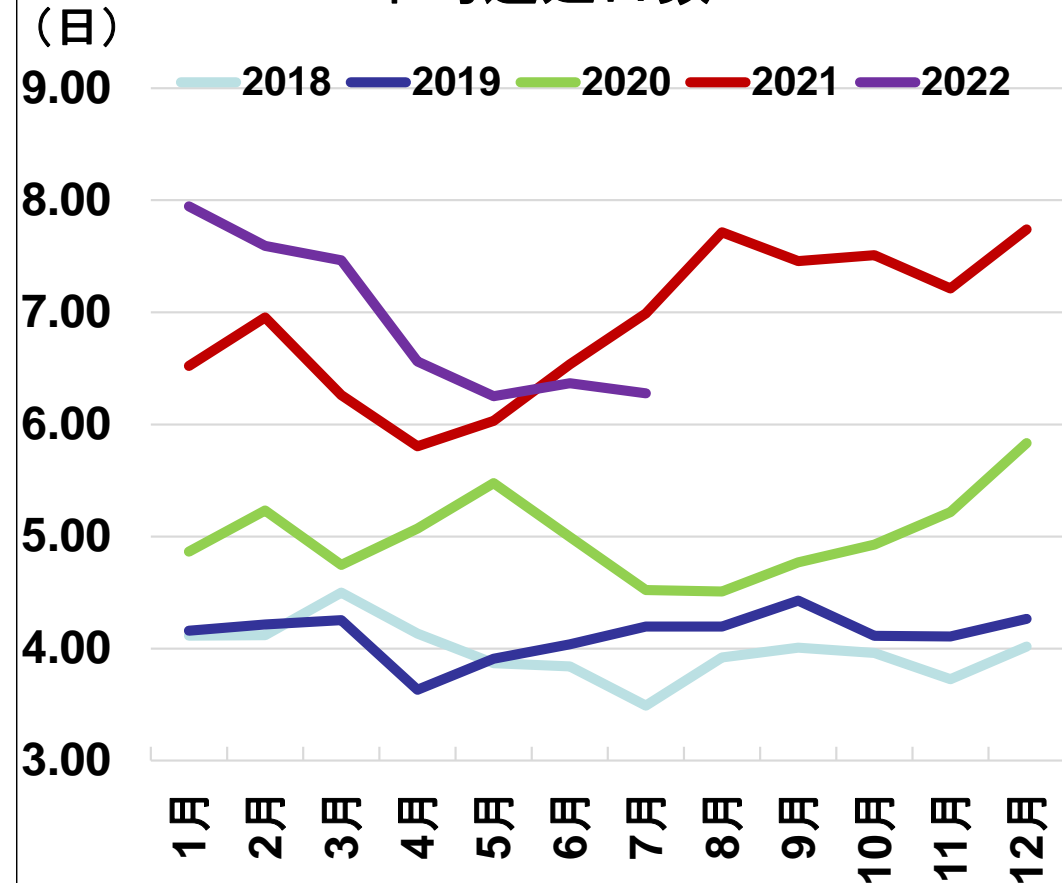
○世界の主要34航路を対象としたコンテナ船の定時順守率は、2020年春以前は70%~80%で推移していたが、2021年末には30%程度まで低下。2022年は回復傾向にあり、7月は40%まで回復。

○平均遅延日数は、2020年夏頃より増加し2022年1月には約8日となったが、その後減少し7月は約6日となっている。

定時順守率



平均遅延日数



国際海上コンテナ輸送の需給逼迫を受けた航路の変更(2021年～)

- 世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、我が国に寄港する国際基幹航路について航路の変更・再編がなされている。
- 航路の再編に伴い新たに寄港を開始した航路は、いずれも再編前に比較して平均船型が小型化している。

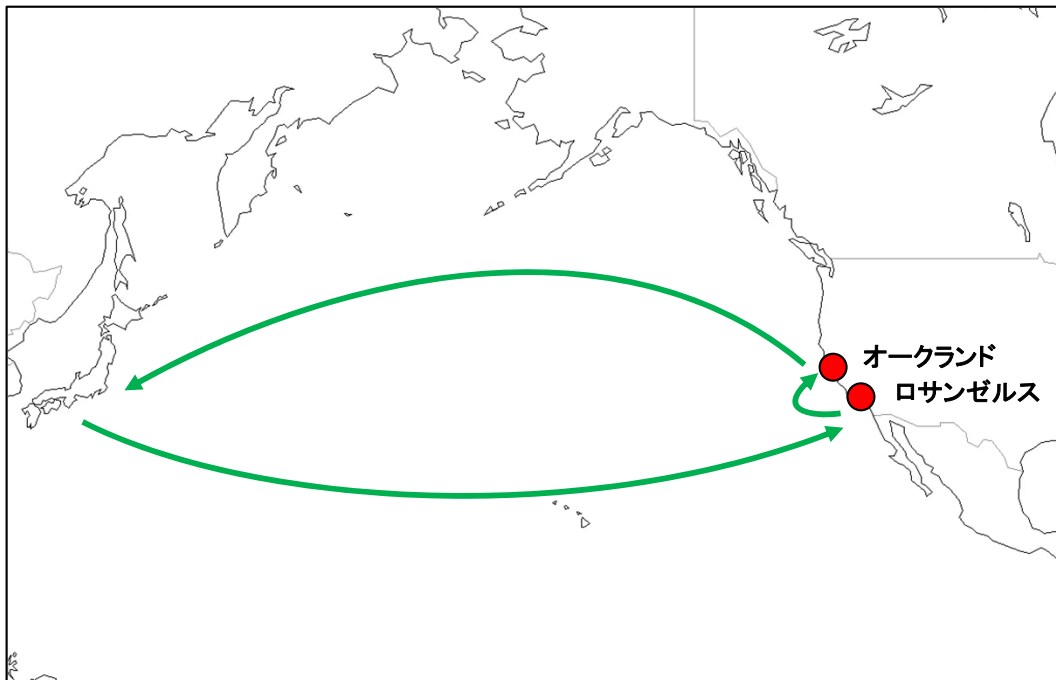
【2021年以降の国際基幹航路の航路変更事例】

航路	サービス名	寄港地(日本)	新規/停止	時期	平均純トン数	隻数	備考
欧州・北米航路	FP2	横浜	停止	2021年4月	78,025	18	代替として北米発PS5が東京港に新規寄港
欧州・北米航路	AE1	横浜	停止	2021年4月	77,710	16	北米発は、TP6として存続
北米航路	HBB / AAC2 / CPS	東京	停止	2021年4月頃	48,764	6	
北米航路	EC1	東京、神戸	停止	2021年6月頃	46,866	11	
北米航路	PS5	東京	新規	2021年4月頃	28,101	6	横浜港FP2抜港の代替として新規寄港
北米航路	TP6	横浜	新規	2021年4月	70,603	9	AE1振り子航路解消に伴う対応
北米航路	TP7	横浜	新規	2021年11月	13,284	7	

臨時船の投入事例

- コンテナ船運航スケジュールの乱れを受けた輸送量の低下に対応するため、ONEでは、2022年2月から4月にかけて、欧州・北米航路(FP1航路)において、日本・北米西岸間に臨時船4便を投入。
- 臨時船は2,500~4,900TEU型であり、既存のFP1航路に投入されている平均船型(8,694TEU)よりも小さい。

【FP1航路における臨時船の投入(2022年2月~)】



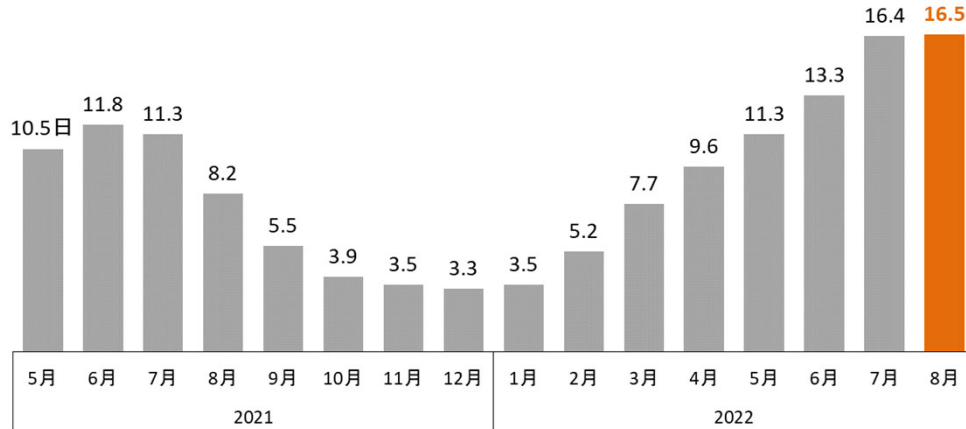
- 第1船: BALSА (2,542TEU、純トン数13,061トン)
2月21日~ 名古屋、東京 → LA、オークランド → 東京
- 第2船: NYK DELPHINUS (4,882TEU型、純トン数23,203トン)
3月8日~ 名古屋、東京 → LA、オークランド
- 第3船: INTELLIGENT PURSUIT (2,546TEU、純トン数12,990トン)
3月15日~ 神戸、名古屋、東京 → LA、オークランド → 東京
- 第4船: BALSА (2,542TEU、純トン数13,061トン)
4月4日~ 神戸、名古屋、東京 → LA、オークランド → 東京

※既存のFP1航路(欧州・北米航路)に投入されている船舶は15隻
(平均8,694TEU、平均純トン数36,392トン)

北米西岸の港湾混雑の動向(鉄道積み替えコンテナ貨物の滞留)

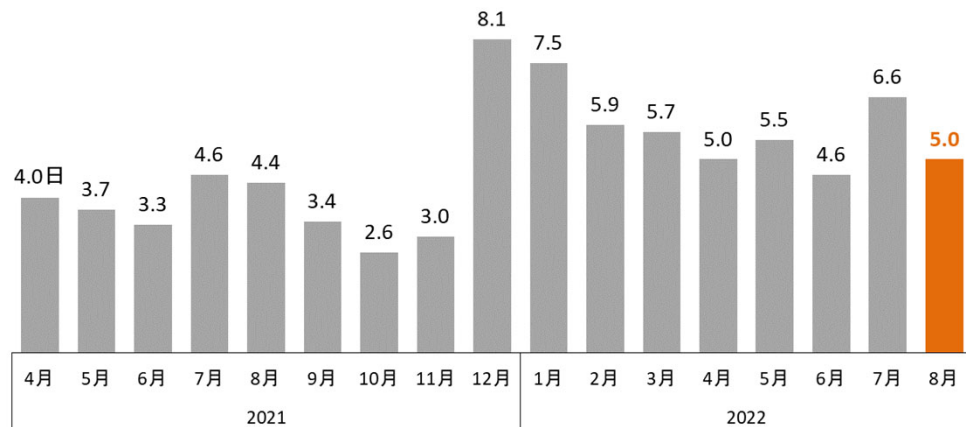
○北米西岸港湾(LA/LB港、バンクーバー港)では、内陸部向けに鉄道へ積み替えるコンテナについて、港湾ターミナルでの滞留日数が2022年に入り増加している。

LA/LB港：鉄道コンテナの平均滞留日数



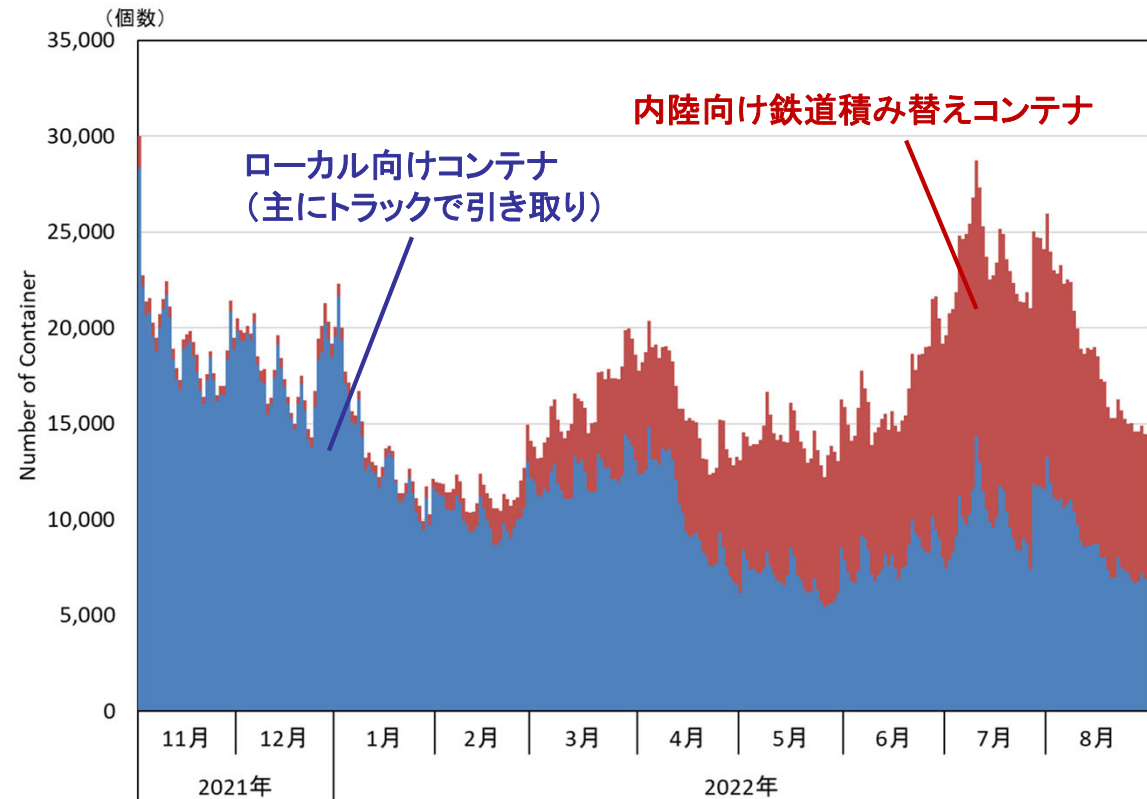
Pacific Merchant Shipping Association(太平洋商船協会)公表データより
国土交通省港湾局作成

バンクーバー港：鉄道コンテナの平均滞留日数



バンクーバー港公表データより国土交通省港湾局作成

LB港：9日以上ターミナルに滞留している輸入コンテナの数



LB港公表データより国土交通省港湾局作成

過去の北米西岸労使交渉について

- 北米西岸港湾の労使交渉は、ILWU(International Longshore and Warehouse Union: 国際港湾倉庫労働組合)とPMA(Pacific Maritime Association: 太平洋海事協会)との間で行われる。
- 現行の労働協約は今年7月1日までとされており、5月10日から交渉が開始された。
- 2002年以降に行われた3回の交渉では、いずれも労働協約失効前の妥結には至らず、交渉が長引くことにより港湾物流にも影響を及ぼしてきた。

【2002年】

5月13日よりILWUとPMAが交渉を開始したものの、7月1日の協約期限までに妥結に至らず。7月にPMAが提案した合意覚書をILWUが拒否、9月下旬よりILWUがスローダウン(荷役作業を意図的に遅らせること)を開始。これを受け、9月29日にPMAが米国西岸全港のロックアウト(港湾封鎖)を実施。10月9日、ブッシュ大統領がタフト・ハートレー法^{※1}に基づく80日間の暫定的な職場復帰命令を発令しロックアウト解除。 ※1 ストライキ等の労使紛争に対して、連邦政府が最長80日間の中断命令を行使できる等を定めている

11月23日、6年間の新協約締結で労使が暫定合意。翌2003年1月22日、ILWUにおいて新協約を承認(期間:2003年2月1日~2008年7月1日)。

スローダウンやロックアウトにより滞船や貨物の滞留が発生するなど、数か月にわたり物流への影響が生じたとされる。

【2008年】

3月より交渉を開始したものの、7月1日の協約期限までに妥結に至らず。7月中旬よりILWUがスローダウンを開始したが、7月28日に新協約について労使が暫定合意。9月8日に新協約が成立。

リーマンショックによる景気低迷で荷動きが減少局面に入っていたこともあり、物流への影響は限定的であったとされる。

【2014年】

5月12日より交渉を開始したものの、7月1日の協約期限までに妥結に至らず。11月上旬、PMAはILWUによるスローダウンや熟練労働者の配置拒否が行われていると発表。これに対して、ILWUは混雑の原因はシャーシ不足、トラック運転手不足、鉄道輸送力不足が原因と反論。12月22日、PMAが米国連邦調停局に仲裁を要請。

翌2015年2月4日、PMAがILWUに対する提案を公開。同月17日、オバマ政権が特使としてペレス労働長官を派遣。同月20日に労使が暫定合意。5月26日、ILWUにおいて新協約を承認(期間:2014年7月1日~2019年7月1日^{※2})。

滞船や貨物の滞留など、2014年秋から2015年4月頃まで長期間にわたり物流への影響が生じたとされる。

※2 その後、協約は2022年7月1日まで延長

今回の北米西岸労使交渉の動向

PMA : 5項目の基本方針 (2022年5月7日頃)

- 港湾業務を止めることなく誠実な交渉に取り組む
- 港湾労働者に世界最高クラスの賃金と福利厚生を提供する
- 安全を最優先にしながら技能の習熟機会を充実する
- 貨物の増加に対応するため、自動化によりターミナルを近代化する
- 港湾区域における環境規制への対応

ILWU : PMA に対する公開書簡 (2022年5月7日)

- 各国でロックダウンが実施されるなど、パンデミックの中でも西岸港湾の労働者は歴史的な貨物量の取り扱いに貢献したことを強調
- 西岸CTの多くが「通常の10倍の運賃を課徴する巨大な海外船社」の系列企業によって運営され、米国経済のインフレを促進していると指摘
- 自動化は貨物取扱量の増加につながらず、雇用の喪失をもたらすことに加え、ハッキングの危険性を助長し安全保障上のリスクになると指摘

PMA・ILWU共同声明

2022年6月14日

- 7月1日の現行の労働協約の期限までには労使交渉はまとまらない見通し
- 一方で、労働協約が失効しても港湾でのオペレーションは継続する
- ILWU、PMAいずれもストライキやロックアウトの実施を準備しているという事実はない

2022年7月1日

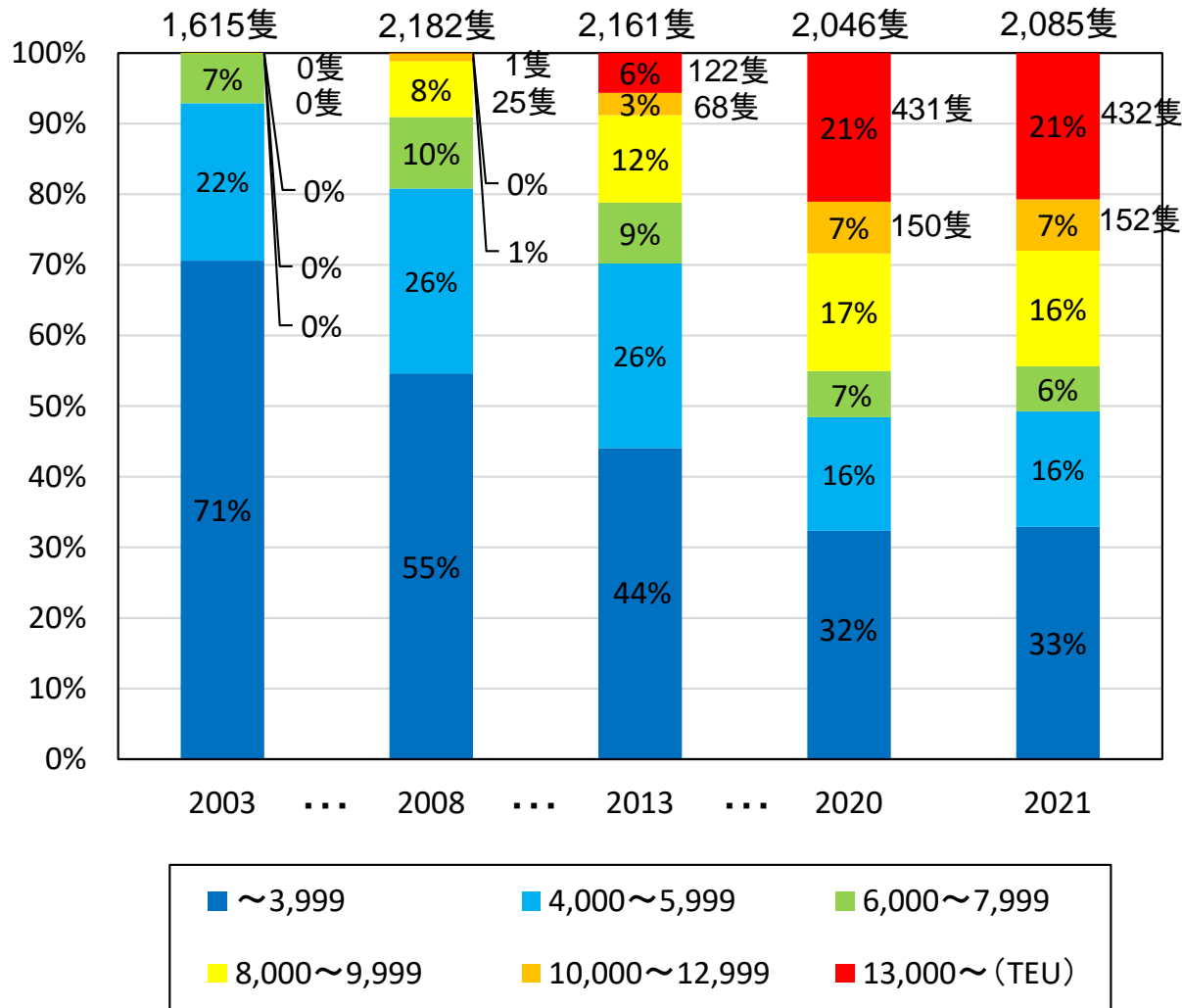
- 現行の労働協約の延長は行わない
- 交渉に合意するまでは通常のオペレーションを継続する
- できるだけ早期の交渉合意の必要性について両者が認識を共有

2022年7月26日

- 健康保険に関して暫定合意
- 他の項目については交渉を継続中

投入船舶規模別の隻数の推移及びコンテナ船の竣工見通し

投入船舶規模別の隻数の推移



2022年以降の竣工見通し(船型別)

	2022	2023	2024	総計
22,000TEU級~	6	32	13	51
13,000~21,999TEU級	20	67	104	191
10,000~12,999TEU級	16	2	2	20
4,000~9,999TEU級	2	37	93	132
~3,999TEU級	125	196	99	420
総計	169	334	311	814

<参考>

14,000TEU以上の船舶(技術基準上、18m岸壁が必要とされる一般的な船型)の割合は
 2003年:0% 2008年:0% 2013年:2% 2020年:14% 2021年:15%

出典: Clarkson「Ship Type Orderbook Monitor」2022/4を基に
 国土交通省港湾局作成

出典: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成。
 なお、各年データは11月時点である。
 日本発着航路を中心としたアジア発着の国際定期コンテナ航路に就航している船舶を中心に記載。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫に係る対応

1. これまでの対応

(1) 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫への対応に関する協力要請(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、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、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。

(2) 情報共有会合(①令和3年4月23日、②令和4年1月14日、③令和4年6月17日)

農林水産省及び経済産業省と共同で、荷主、物流事業者、船社等による情報共有のための会合をWEB会議形式で開催。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を確認。

①コンテナ不足問題に関する情報共有会合	②国際海上コンテナ輸送の需給逼迫問題に関する情報共有会合	③国際物流に関する情報共有会合
○日時：令和3年4月23日(金) 14:00~16:00 ○主な議論 ・問題の背景、北米西岸港における滞船状況 ・海上運賃の状況及び業界への影響 ・荷主・物流事業者・船社における取組の方向性	○日時：令和4年1月14日(金) 10:00~12:00 ○主な議論 ・北米西岸港における滞船状況、貨物取扱状況や今後の見通し ・海上運賃の高騰や輸送スケジュールの遅延等による影響 ・荷主・物流事業者・船社における課題や具体的取組	○日時：令和4年6月17日(金) 9:30~12:30 ○主な議論 ・北米西岸労使交渉等、直近の北米西岸港の状況及び今後の見通し ・ロシアのウクライナ侵攻、上海ロックダウン等国際情勢の変化による国際物流への影響 ・荷主・物流事業者・船社・航空会社における課題や具体的取組

2. 現在の取組

(1) 外国政府機関との連携

- ①米国
 - ・米国運輸省や在日米国大使館に対して、我が国の状況や対応の必要性等について伝達するとともに、米国内における貨物の滞留解消に向けた取組を働きかけ。
- ②その他
 - ・政府間会合等の場を活用して、我が国の状況を共有するとともに、関係国における状況等を聴取。

(2) 情報収集及び関係者への情報提供

- ・北米西岸港及びアジア主要港の混雑状況や要因、対応等について調査を実施し、関係団体に情報を共有。
- ・随時、荷主、物流事業者、船社等から現状や課題に関するヒアリングや意見交換を実施。
- ・北米西岸労使交渉の動向について情報を収集し、海上輸送に与える影響を注視。

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前はトランシップのデメリットをそれほど感じていなかった。しかし、コロナ禍となりトランシップ先で1ヶ月滞留することも生じており、いつ船積みされるのか分からない状況のため、顧客への対応に苦慮している。
- このようなスケジュール面を考えると、直航便を利用することに大きなメリットを感じる。

機械
メーカー
系物流
事業者

- 北米東岸への直航便が無くなりトランジットタイムが延びたことが悩みである。
- 北米東海岸向けだと、釜山トランシップを使用しているが、釜山はトランシップで10～15日程度遅延し、アメリカでも港湾混雑の影響で同程度遅延している状況であり、結果として全体で20～30日遅れることになる。
- 米国東岸向け航路が無くなり、日本の相対的な地位の低下を感じてはいるが、日本から貨物を出すことには変わらない。
- 直航便ができれば魅力的だが、運賃やトランジットタイム、スペースの確保等が利用するポイントとなる。

建設
機械
メーカー

- リードタイムは短い方が良いが、時間がかかっても到着日時が安定していればそこまで問題とは感じていない。
- (海上コンテナ輸送需給逼迫下において)釜山でコンテナが滞留するなど、リードタイムに大きな影響がある。釜山では様々な荷主がいるために、海外荷主との積込の優先権をめぐる争いがあり、韓国での荷役状況をコントロールしにくい。釜山での滞留については、約7割が30日程度であり、長い場合は70日にも及ぶ。平均で25～30日間程度。
- 現状を踏まえると、安定した輸送を確保する上で直行便が重要。北米東岸向け直航便があれば活用したい。

コンテナ船社のコメント（アルファベット順）

Maersk

- 北米・欧州で港や倉庫など内陸側の混雑が深刻化し、国際コンテナ輸送の需給逼迫やスケジュール遅延が続き、日本への寄港回数も減少しています。
- スケジュール順守率の改善や配船上の柔軟性を保つべく、当社は航行距離の長い振り子航路などは依然分割して運航しています。
- 需給逼迫正常化の兆しは見えており、内陸側の混雑解消を条件に、基幹航路の日本への寄港を求める荷主の声に応えるべく引き続き航路再編に尽力いたします。
- 航路再編を検討する上で、とん税・特別とん税の特例措置は、日本の港が選ばれるためにも不可欠な要素の一つとなります。

MSC

- 今回の措置により一年分の納付金額が都度払いの3回分から1.5回分に減額されている現制度は、遠洋航路の日本寄港維持を目指す船会社にとってありがたい。背景としては、欧米の港湾混雑による船舶の滞船の結果、長期で欧米航路に投入予定の本船を急遽入れ替えることもあるため。また、南米西岸航路でも同様の措置が早急に開始されることを希望します。

ONE

- とん税・特別とん税の特例措置が2020年10月より開始されましたが、競争力強化に資する当該措置による税負担の軽減で、弊社は本船運航費の節減になり、弊社としては当該措置を評価しています。当該措置開始にご尽力いただきましたことに改めて感謝申し上げます。
- 外航定期コンテナ航路に配属している船舶を大型コンテナ船に入替する流れは、弊社を含め外航定期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継続して必須と考えます。
- 日本に直接寄港する本船数を維持や増加させる上で、とん税・特別とん税の特例措置における対象航路は現行の北米・欧州航路に限定することなく、新興国におけるビジネスが拡大するアジア航路やその他航路に措置適用を拡大することが肝要だと考えます。
- 世界的な港湾並びに関連物流施設での混雑が起因となる本船スケジュールの遅延が生じる中で、1航海限りの臨時配船や本船の日本国内への臨時寄港などで日本の荷主に提供する輸送サービスの頻度維持に引き続き全力を尽くしていますが、現行の枠組みではとん税・特別とん税の特例措置での対象航路や対象船舶であっても、その軽減措置を必ずしも受けられないケースが発生しています。そのような状況を出来るだけ発生させないために、とん税・特別とん税の軽減措置が都度納付も対象となるようにご検討をお願い致します。

国際コンテナ戦略港湾政策の推進

国際コンテナ戦略港湾:我が国の国際コンテナ港湾の競争力強化を図るために平成22年(2010年)8月に選定された港湾。
具体的には京浜港と阪神港の2港。

政策目的

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・産業の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

政策目標

- 平成31年(2019年)に策定した国際コンテナ戦略港湾政策「最終とりまとめフォローアップ」
概ね5年以内に、国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ・大洋州等 **多方面・多頻度の直航サービスを充実**させ、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貢献
- 令和元年(2019年)の港湾法改正
2023年度までに京浜港・阪神港において、現行の **運航頻度の維持・増加**に努めつつ、**現行以上の輸送力**を確保

取組

- 国際コンテナ戦略港湾政策推進WGも活用し政策効果等を検討しつつ、ハード整備を引き続き推進。
- また、既存ストックを最大限活用する観点から、AIの活用等による港湾物流の生産性向上に重点化。

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・国内外とのフィーダー航路網の強化の促進 等



(事例)ハードの整備:
横浜港

国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- ・荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地を促進 等

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

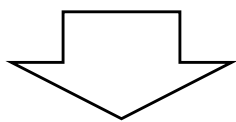
- ・コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化
- ・良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現
- ・とん税・特別とん税等の入出港コストの軽減 等

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。

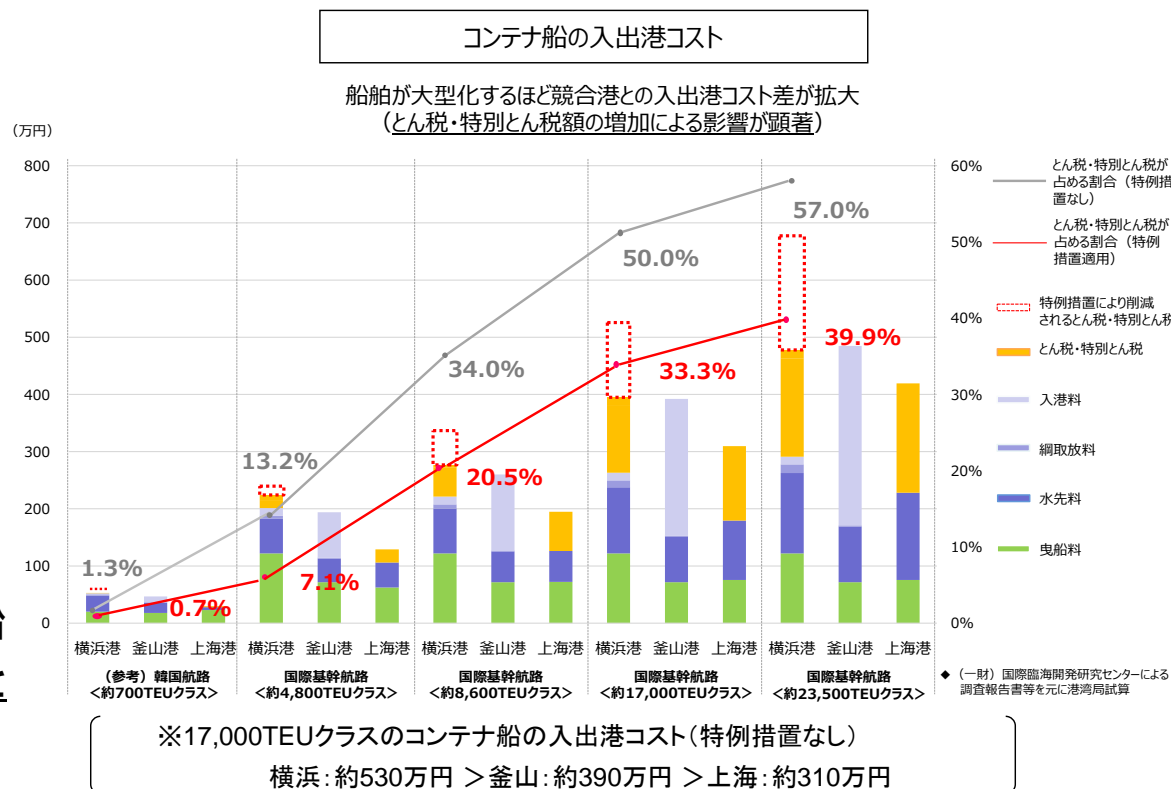
施策の背景

○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

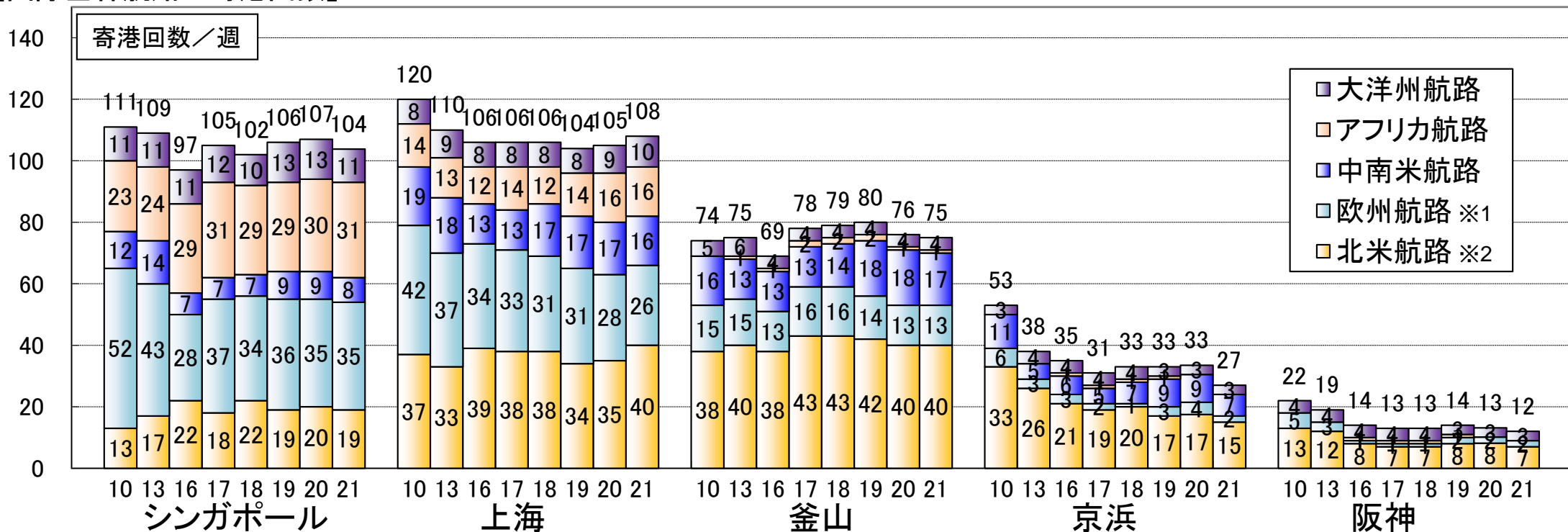
○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾(京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港)に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに1年分を一時に納付する場合の税率(純トン数1トンまでごと)を次のとおりとする。 ※令和2年10月1日より施行。

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

国際基幹航路の寄港回数・船型

○世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向。
 ○また、航路の変更等により、2020年から2021年にかけて欧州・北米航路の平均船型は小型化しているものの、北米航路の平均船型は概ね横這いであり、需給逼迫下においても大型船の寄港に関して一定の需要が存在。

【国際基幹航路の寄港回数】



出典：2010～2021年国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)より国土交通省港湾局作成

※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
 ※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

【国際戦略港湾に寄港する国際基幹航路の平均船型】

単位：純トン数

	2019年11月	2020年11月	2021年11月
北米航路	40,823トン	42,328トン	42,460トン
欧州・北米航路	53,415トン	65,154トン	36,392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

【特例措置の適用船舶(例)】



船社名：Maersk
 船名：MAERSK EURECA
 純トン数：60,615トン
 積載量：13,102TEU
 航路名：TP6(北米)
 港湾名：横浜港

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

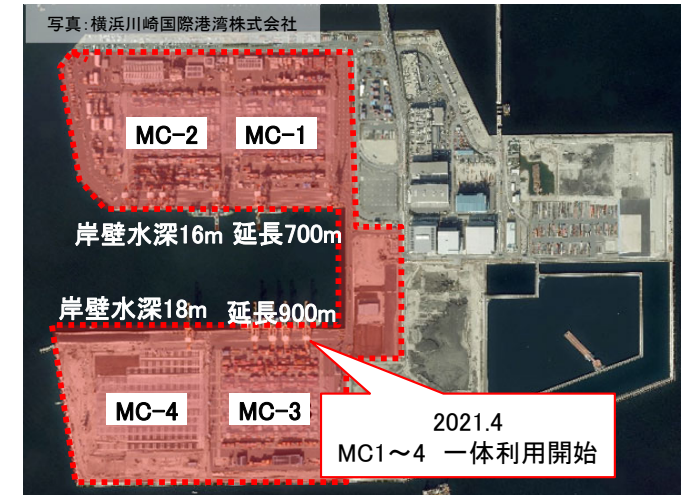
○2021年4月から横浜港南本牧ふ頭CTの一体的な利用が開始。
 ○従前であれば、ONEのコンテナ船はONE関係者が借り受けるターミナルのみに着岸できたが、2021年4月以降は、A.P.Moller Maerskが共通して借り受けることで、ONE関係者が借り受けていないMC3に着岸できるようになるなど、ターミナルの柔軟な利用が可能となっている。

	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) 2M (A.P.Moller Maersk、MSC) ザ・アライアンス (ONE、Hapag Lloyd、Yang Ming、HMM)			

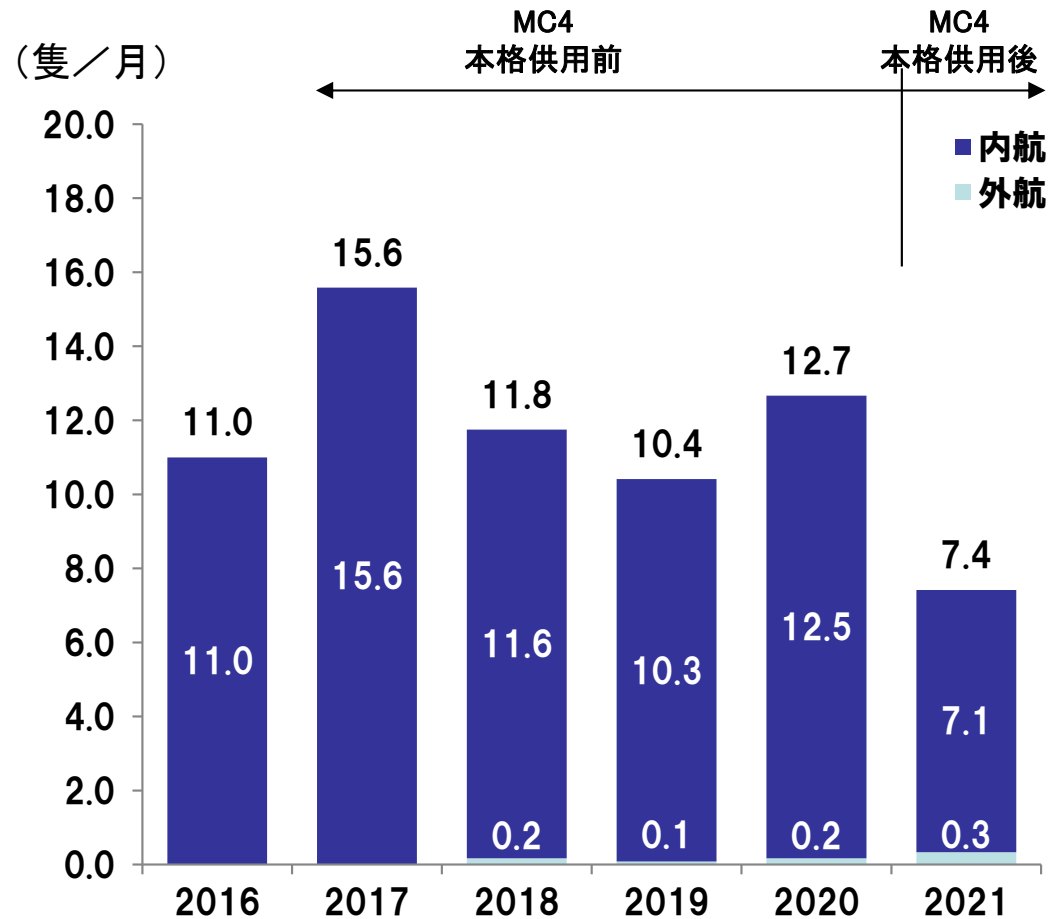


●2021年4月6日
 一体的な利用により、MC3にONEの大型コンテナ船が着岸
 ・ONE FALCON
 ・全長364.15m、喫水15.79m、
 船幅50.6m、
 最大積載数14,026TEU

コンテナターミナルの一体的利用の効果（滞船の減少）

OMC4の供用によって、MC3/4側でも超大型船の荷役が可能となったほか、南本牧ふ頭MC1～MC4一体での柔軟な利用が可能となり、滞船が減少。

【滞船隻数※1】



※1) 滞船隻数: 当該年に南本牧ターミナルに着岸したコンテナ船のうち、着岸前に港内/港外での錨泊が確認された船舶の1カ月当たりの平均隻数。

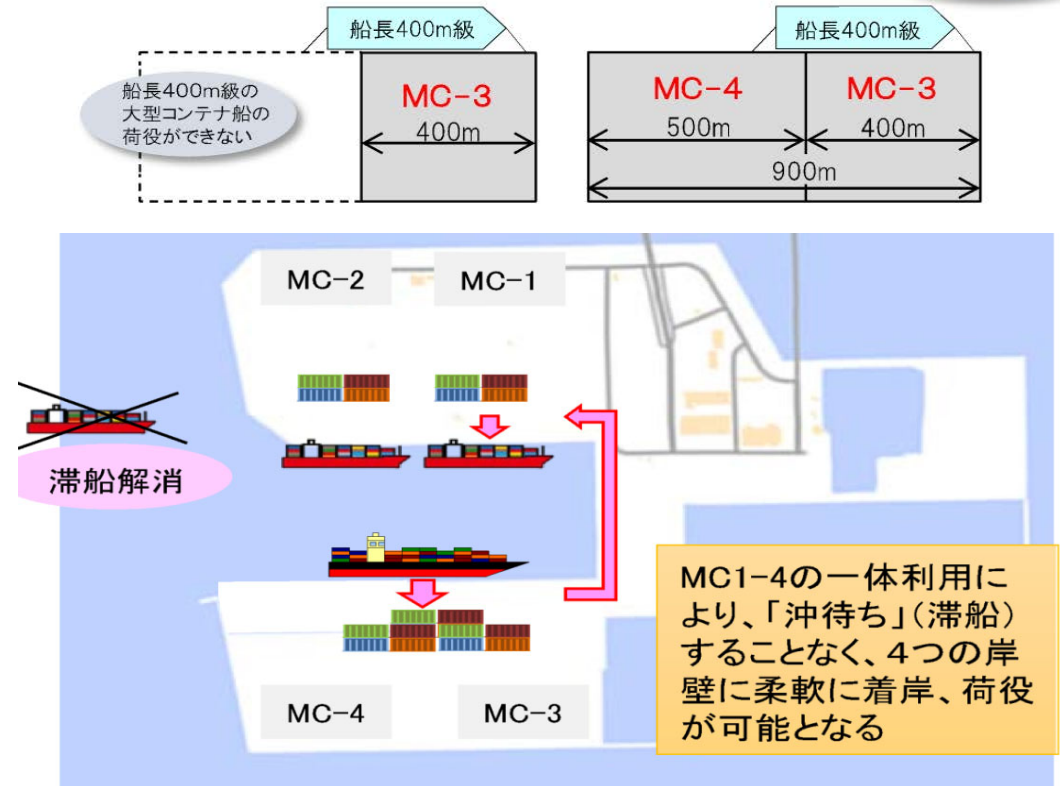
(資料: 横浜港船舶離着岸実績データ(横浜市港湾局提供))

- 延長900mの連続バースとして、世界最大級のコンテナ船の着岸が可能となった。
- 南本牧ふ頭の一体利用が可能になり、多方面の航路の船舶が船型やスケジュール等に応じて、施設全体を柔軟に利用できる運用が実現でき、高規格な施設能力を最大限に発揮できる。

〔単独バースの場合〕

〔連続バースの場合〕

船長400m級の大型コンテナ船の荷役が可能！



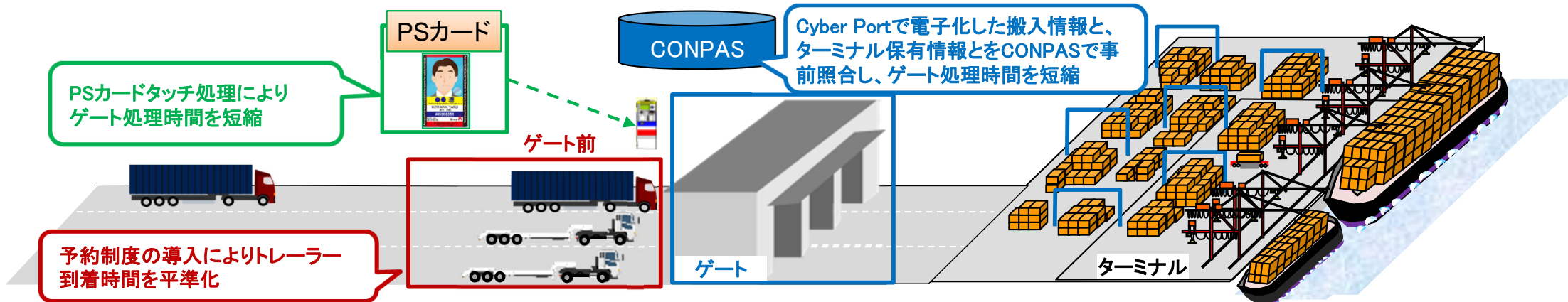
新・港湾情報システム「COMPAS」の活用

- COMPAS※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。
- 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。
- 神戸港PC-18、大阪港夢洲コンテナターミナルにおいても、令和5年度中の本格運用開始に向けて試験運用を実施中。
- 横浜港本牧BC、本牧D1及び東京港においても2022年度に横展開に向けて取組を推進。

【COMPAS導入により期待される効果】

※1 COMPAS: 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



【横浜港南本牧ターミナル】

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◆

COMPAS利用なし: ゲート前待機時間は**平均約30分**

COMPAS利用あり: ゲート前待機時間は**平均約7分**

結果として、非COMPAS利用車も含めて、全体の車両の総待機時間が削減していることを確認した。

【神戸港PC-18】

ゲート処理時間削減効果(第2回試験運用)

- ・調査期間: 2021年8月23日～2021年9月3日
- ・COMPAS利用車両数: 48台

◆ゲート処理時間の比較◆

COMPAS利用なし(有人受付):

ゲート処理時間は**平均1分34秒**

COMPAS利用あり: ゲート処理時間は**平均23秒**



PSカード読み取り時の状況

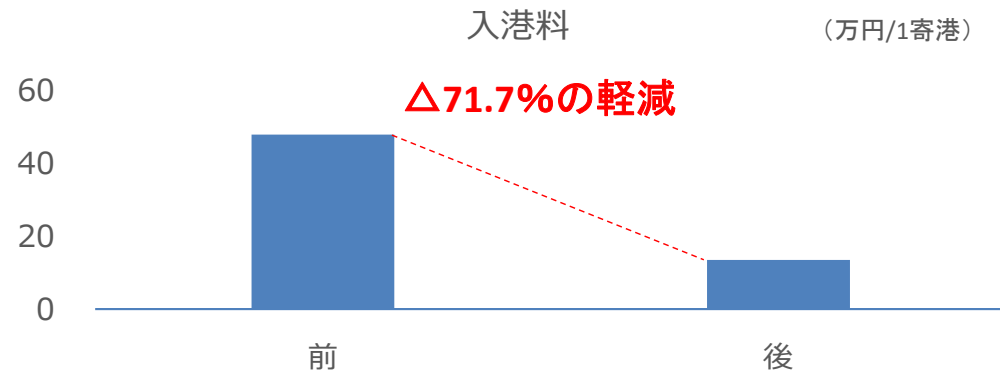
入出港コストの軽減に関する取組

○入出港コストの軽減に関する取組として、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に加え、タグボート利用料の軽減に向けた取組を推進中。

■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）

平成15年7月～

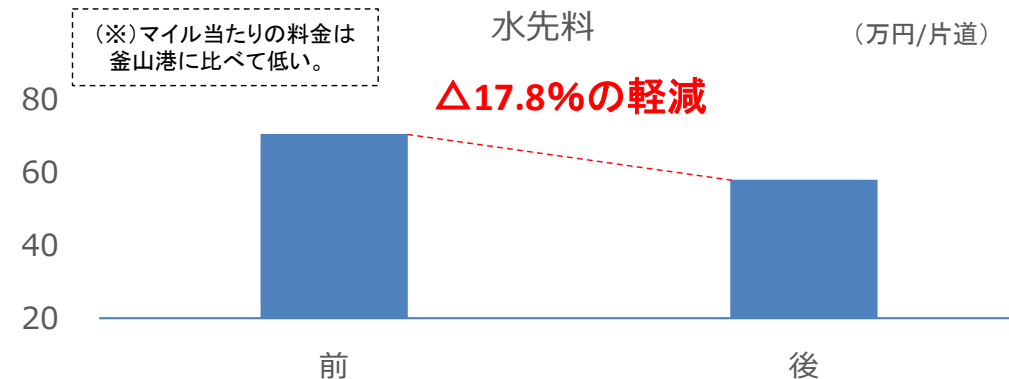
→ 5万総トン以上のコンテナ船が入港した場合、5万総トン相当額を超える額を減免。



■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）

平成20年4月～

→ 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。



※上記の入港料及び水先料の軽減は、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

■曳船料の軽減

→ 超大型コンテナ船(例:20,000TEU級超)の入港時に追加的に必要になるタグボートの費用について、港湾運営会社による独自支援制度を令和5年度に創設予定(横浜港)



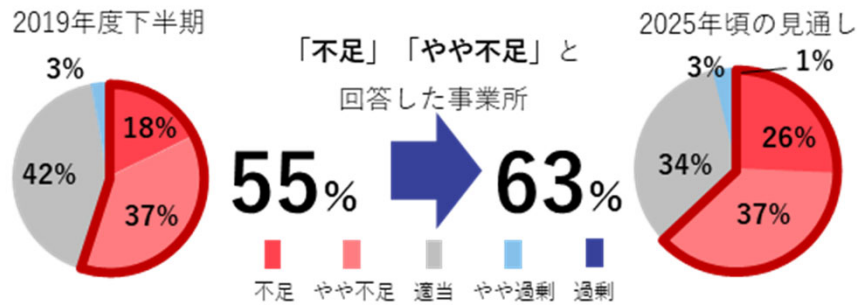
超大型コンテナ船の例
MSC ISABELLA (23,656TEU)
(令和3年3月14日 横浜港入港)

「港湾労働力不足対策アクションプラン」に基づく事業者間の協業の促進

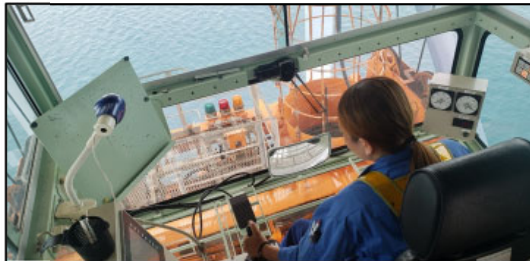
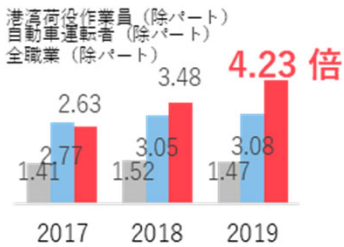
○2020年度実施「港湾労働者不足に関する実態調査」、及び本年実施した経営状況に係る調査結果を受けて、今後講ずるべき施策を盛り込んだ「港湾労働者不足対策アクションプラン」を本年7月22日に策定・公表。

○同プランに基づき事業者間の協業を促し、ターミナルの生産性向上を図るため、港湾運送事業法関係法令の改正を予定。

港湾労働者の不足感



有効求人倍率の比較



港湾労働者不足対策アクションプラン

～未来の港湾物流の維持・発展のために～



令和4年7月
国土交通省港湾局

主な施策

1 港(みなと)のしごとを知ってもらう

2 働きやすく、働きがいのある職場の確保

3 事業者間の協業の促進

・船舶の大型化等で一寄港あたりの荷役料が増加する一方、寄港回数は減少するなど業務の波動性が拡大。

・担い手不足が深刻化する一方で、港湾・事業者・時期によっては余裕がある場合も。

事業者・港湾横断的な労働力の需給ギャップや業務量の平準化が必要。

◆他の港湾の事業者との協業を容易にするため、協業を目的に新たに港湾運送事業の許可を受ける場合の基準を弾力化。

◆事業協同組合の活用や荷役機械の共同化による協業の促進。

4 適正な取引環境の実現