

## 第2回 ユーザー視点の港湾再生による地域活性化のあり方に関する委員会 議事概要

日 時 : 平成 24 年 3 月 27 日(木) 13:30 ~ 15:30

場 所 : 永田町合同庁舎1階第 1 共用会議室

プレゼン者:・日本郵船株式会社一般貨物輸送本部 物流・コンテナ航路統括グループ グ  
ループ長、経営委員 丸山 英聡  
・株式会社商船三井 執行役員 定航部長 小西 俊哉  
・川崎汽船株式会社 執行役員 明珍 幸一

### 議 事 要 旨

#### <海運会社からのご意見等>

- ・欧州航路では、日本は東の端に位置している。日本の手前で折り返すサービスもあり、寄港のために追加コストが発生しやすいこともあり、寄港隻数が韓国等に比べ少ない。
- ・欧州航路を日本までもってくるのは容易ではない。日本から出発して中国につくまではせいぜい半分しか埋まらず、採算性が低い。小型のフィーダー船で運ぶほうが効率的となるケースがある。
- ・北米航路は、中国等との経路の途中にあり、比較的寄港しやすいため、寄港隻数が韓国等と差がない。
- ・北米航路も、中国等まで行くサービスの中に日本もあるという状況。輸出向けのために日本に寄るケースが減る一方で、中国に向かう途中に日本にも寄り輸入の荷物を下ろすというような使い方が増えてきている。
- ・アジア域内向けの取り扱いを延ばしていくのも、重要な視点である。
- ・航路運営の費用には、荷物の量に連動する荷役費等の可変費と燃料等の固定費とがあり、おおまかには、それぞれ半分ずつの割合を占める。
- ・例えば日本と韓国等とに寄港する既存航路の場合、可変費の水準が、どちらでトランシップするかに影響を与える。しかし、例えば台湾までの欧州航路の延伸のようなケースでは、固定費の追加に見合うかがポイントとなる、可変費の水準の多寡は基本的に影響を与えない。
- ・欧州路線は、路線維持に必要となるコストを補てんするに十分な荷物を集めるのが難しい。
- ・釜山港と京浜三港とを比較すると、ターミナル関連コストもフィーダー関連コストでも釜山港のほうが低い。大阪等から荷物を出す場合、コスト面で相当な差がある。この状況の中で、京浜三港に荷物を運んでくるモーティベーションは低い。

- ・コンテナ船は、売上高利益率が小さい分野であるため、こうした東アジア諸港に比べてコストが割高であることは影響が大きい。
- ・コスト面に加え配船面での違いもあり、京浜三港を釜山に対抗するハブとするのは容易でない。
- ・北米航路においても船の大型化進んでおり、集中的に、大型船に対応できるバースの整備等を進めることが、大型船寄港の必要条件となる。
- ・京浜三港の中で、どこでも顧客に同じ条件を提示できるよう、費用の小さいかたちでバージを走らせ、会社の負担を軽減することが必要である。
- ・欧州線と北米線の国内で重なる部分についての連携は、他国ではやっていないカボタージュ緩和が必要となるほか、積替えのコストや荷主の意向も課題となり難しい。
- ・我が国で大型船対応の戦略を考えるのであれば、北米路線を日本折り返しとし、アジア域内のフィーダーネットワークと連携し、アジアで唯一の大型船寄港地とするアプローチが必要。京浜三港がその役割を担うのであれば、大型船の対応のための環境整備は必要
- ・日本でこうしたハブ港の整備を進めるのであれば、取扱量の分散等を防ぐ観点から、一つの港に絞り込むことが重要と考えられる。
- ・中国では、北米路線のうち日本に寄港せず直行するサービスに人気があり、海運会社間の連携により、採算性の良いより大型の船を使用することにより日本への寄港を維持している。こうした状況を踏まえれば、大型船対応が遅れると、将来的には北米路線にも影響が出る可能性がある。
- ・船を大型化した場合の荷役コストは、船の大型化により必要となる追加コストもあるため、一概に安くなるとはいえない。
- ・港が24時間使える環境があるとコストを下げることができる。その点が、日本では十分に環境整備されていない。
- ・京浜三港等の取扱量は、今後そんなに大きな変動はないとみており、アジア域内も含め扱い高がある程度確保できればターミナル運営上の支障は特に生じないと考えている。
- ・バージの活用は、他の港でも行われており、非効率な仕組みではないと考えている。

#### <国土交通省からのご意見等>

- ・東京湾水先制度は、これまで2回、強制水先水域の見直しを行っている。横浜川崎区は、船舶航行安全に関する調査委員会(H22.3)での地元の関係者による検討の結果、船舶航行・操船面での安全確保の観点から、現時点で水先基準の数的な見直しを行うことは困難と指摘されている。

- ・水先制度は世界でも同様に実施されており、水先料も他国の水準と同等となっている。
- ・荷役を夜間に行うなど出入港時間帯を分散させる取組について、検討してはどうか。

#### <横浜市からのご意見等>

- ・海事局の資料は5万トンクラスの船舶をモデルにしているが、寄港コンテナ船の約4割を占める3,000~9,999トンクラスの、横浜港の規制が一段厳しいためにコスト負担を強いられている船舶で考えると、水先料等の負担は大きな割合を占める。前回京浜港が提案したのはこの点である。
- ・1回に100本揚積する場合、1本あたり8,000円程度（水先料約1.2千円、曳船料約6.8千円）のコスト増となり、他のコスト差と比較しても決して小さくはない。このことを踏まえてご議論いただきたい。