

第3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 4 月 13 日(金) 10:00 ~ 12:00

場 所 : 永田町合同庁舎1階第 1 共用会議室

プレゼン者: A. P. モラーマースク AS オペレーション本部長 宮崎 一彦

日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー 橋本 弘二

資料提出 : アメリカン・プレジデント・ラインズ

議 事 要 旨

<海運会社（マースク）からのご意見等>

- ・荷主のニーズが変化してきており、運賃、スピードに加えて信頼性のあるサービスを提供し、環境へも配慮する必要がある。
- ・日本への寄港は、基幹航路を配船しなかった場合の機会損失や営業戦略等を総合的に判断して決定しており、現時点では基幹航路の日本への直接寄港が必要だと考えている。
- ・ハブ港は、ローカルカーゴが有る所に自然発生的にできるものであり、状況により変わり得る。また、荷物の有る所に優先的に配船した結果出来るものである。
- ・京浜港のサービスレベルは、世界に類を見ないものと評価し、満足している。ただし、生産性や信頼性が高い一方でコストも高い。
- ・京浜港は、東京港、川崎港、横浜港と港が分散している。横浜港に着目しても、大黒埠頭、本牧埠頭、南本牧埠頭に分散しており、また、それぞれにおいて細分化された貸付が行われている結果、運営が非効率となり、結果として明らかな港湾コスト増加の原因となっている。
- ・国際コンテナ戦略港湾を推進する一方で日本海側拠点港を選定する等、国の港湾政策に一貫性が欠ける面がある。
- ・日本の内航海運は、税制や船員等に関する様々な規制により、韓国フィーダーと十分に競合できる状況にない。これらの規制を排除し、また内航サービスにおける規模の経済を追及する事によって、競争力を確保する事は十分に可能である。
- ・北部九州の荷物は、釜山港に隣接するという地理的要因を鑑みると、京浜港・阪神港へ集積することは非合理的かつ非現実的である。釜山港におけるフィーダー接続の可能性が存在する一方で、釜山港寄港の母船による直接寄港はネットワーク上で容易な事であり、弊社においては後者を選択している。
- ・名古屋港は、年間 200 万 TEU 以上を取扱っており、背後圏に産業が集積している。しかしながら、現行の施策におけるその取扱が不明瞭となっている。

る事が危惧される。

- ・国際港湾を目指している地方公共団体は、韓国フィーダーへの優遇により航路誘致を行っているため、荷物が海外へ流出している。
- ・横浜港へ集約することができれば基幹航路を維持する貨物量の確保が可能である。そのためには、かなり思い切った施策を打っていかなくてはいけない。(できなければ将来は苦しい)
- ・物流ネットワークの強化は、内航海運の強化だけではなく、トラックの合理的な輸送、鉄道の可能性、港湾の費用、ネットワークの費用、業界の慣行等、国内輸送の総合的な合理化が必要である。コストの低減化、貨物の集積を図るに当たって、これは不可欠である。
- ・トン税は、船型に比例して上がっていくと同時に年次払い制度の結果、大型船による基幹航路の年数回程度の直接寄港より、小型のフィーダー船による頻繁な寄港の方が得になり、他の施策との矛盾を呈している。
- ・具体的な施策の推進が遅々としてはかどっていない。国際海運、港湾を取り巻く環境が急速に変化し続ける中、スピードの欠如は致命的である事を認識する必要がある。

<荷主（日本機械輸出組合）からのご意見等>

- ・荷主は、工場から輸入者に届くまでのトータルでのコスト削減とリードタイム（時間）短縮による最適性を考えている。
- ・F T Aのような自由貿易圏ができる中、シームレスに国内外が繋がる体制が必要であり、そのためには輸送等サービス・リンクコストを下げる事が重要である。
- ・物流コストが安いということは、産業活動のグローバル展開に資する。
- ・日本がフィーダーポート化されないよう、基幹航路の日本への寄港を維持してほしい。
- ・我が国の主力輸出品である半導体製造装置や工作機械等の精密機械については、品質維持の観点から、フィーダーによる途中での積み替えはできるだけ無い方が良い。
- ・日本の経済規模から考えると、日本出しの貨物量は決して少ないということはない。
- ・日本の物流の品質評価は高く、海上の物流の競争ポイントになる。
- ・京浜港、阪神港へどの様にして集荷するかが課題である。
- ・日本では、国際規格の40 f t、45 f tの海上コンテナの内陸輸送規制がある。仮に日本でも45 f tコンテナの陸上輸送が可能となれば、アメリカへの輸出後、コンテナの積み換えなしで鉄道或いはトラックへ載せ替えるだけで内陸へ輸送できるため、物流が効率化される。

- ・国際貿易はプレーヤーが多く、制度と業界の慣行があり、長い歴史の中で出来上がっているため、一挙に改革・改正することは難しい。
- ・多くの地方コンテナ港を整備してしまったので、釜山フィーダーへの依存度を高めてしまった。また高コストの国内輸送を避け、低コストの釜山フィーダーを利用するため工場を移転させた例がある。
- ・釜山航路へ補助金を出している地方自治体があり、国際戦略港湾の施策と矛盾しているのではないか。

<委員からのご意見等>

- ・船社は、物流コストを下げるために船を大型化しており、その結果トン税が高くなっているが、この点について議論が必要である。
- ・日本の産業という視点に立ち、ドア・ツー・ドアのトータルの視点から物流の非効率性を削減する必要がある。
- ・道路・鉄道について、最近整備されているものは45ftコンテナ対応の設計になっているのか等について確認が必要である。
- ・FTAが進むと関税等が下がり、日本の物流コストは、より相対的に高くなる。

【参考】

<海運会社（APL）から提出された資料の概要>

- ・横浜港も民営化したので、取扱量に応じた変動貸付料等、料金体系を柔軟化してほしい。
- ・18000個型の最大船型のコンテナ船が寄港できるバースを整備してほしい。
- ・港内施設の規格の均一化(水深、クレーン、防舷材等)により連続バース使用、バース相互融通を可能としてほしい。
- ・共通ゲートの創設及び港域内のコンテナの一元管理（IT化）、横浜港とか東京港が一つのエリアであるような運用としてほしい。
- ・埠頭地区での埠頭会社による共同デポの創設により実質24時間ゲートオープン化を図ってほしい。（荷主要望への対応を個別ターミナルではなく港として対応する）
- ・トップリフターやトランステナーといった大型荷役機器への補助制度か埠頭会社に拠る貸付制度がほしい。
- ・安全性、生産性向上の為に新技術導入(コンテナの2個同時荷役等)に対する補助により生産性を高め競争力を維持する。
- ・構内シャーシ（無ナンバー車両）によるターミナル間、港湾地区内走行の規

制緩和をしてほしい。

- 外国船社への沿岸輸送規制の撤廃、内航カボタージュ規制の緩和をしてほしい。
- 京浜港を一港として税関関係を含む規制の緩和、一体運営をしてほしい。
- 水先制度の見直し、24 時間体制での指名制度に対応してほしい。
- 45 f t コンテナの陸上輸送を出来るようにしてほしい。
- 保税地区内使用の軽油税減免措置を継続してほしい。
- 国際及び移出入トランシップ貨物や内航船・はしけ輸送に対する補助金制度を創設してほしい。
- 内航専用バースの整備により国内、主に東北、北海道の貨物を京浜港に集約する。
- JR 貨物との協働による競争力のあるコンテナのレール輸送を推進してほしい。
- 釜山港等の様な海外ハブ港との費用格差を是正する補助制度がほしい。
- 諸申請手続きについて、人手による手続きが残っているので簡素化（包括承認手続き導入）してほしい。