

国際物流戦略チームからの情報提供

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)による 阪神港を取り巻くコンテナ物流への影響

近畿地方整備局 港湾空港部

目次

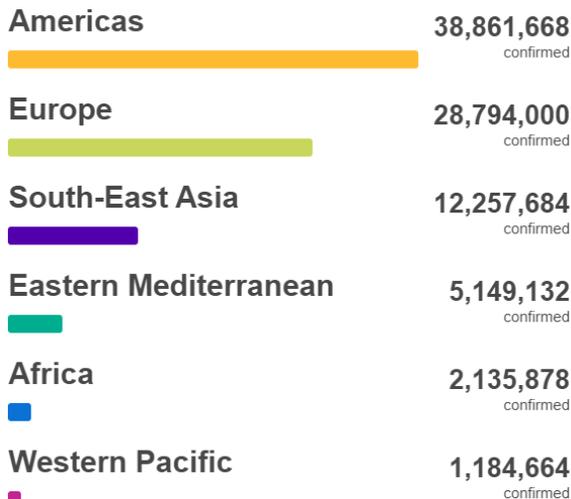
1. COVID-19の状況及び経済への影響
2. 世界の貿易やコンテナ物流への影響
3. 阪神港における影響と各者の取組

1. COVID-19の状況及び経済への影響
2. 世界の貿易やコンテナ物流への影響
3. 阪神港における影響と各者の取組

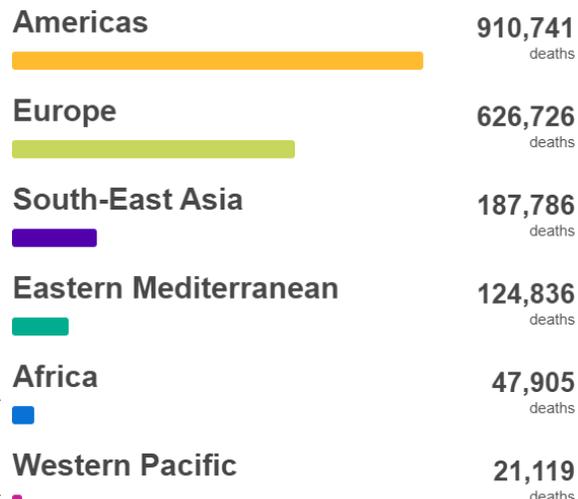
(1) COVID-19 地域別感染状況

WHOが1月10日時点でまとめたデータによると、全世界の累計感染者数は8,838万人、累計死者数は192万人。10月以降、ヨーロッパにおいて急激な感染拡大が見られる。

感染者数 88,383,771

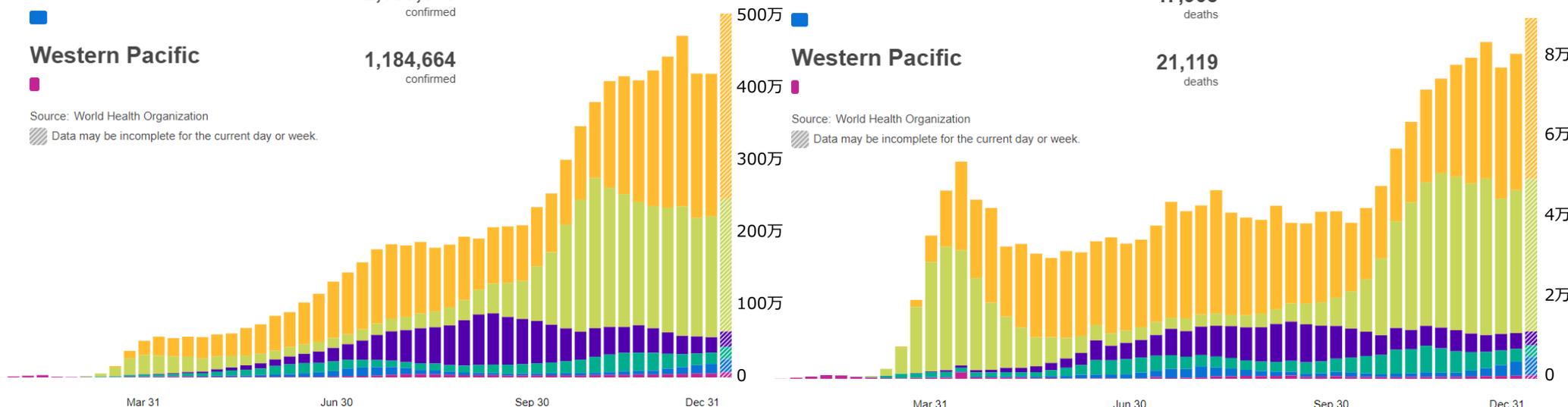


死亡者数 1,919,126



Source: World Health Organization
 Data may be incomplete for the current day or week.

Source: World Health Organization
 Data may be incomplete for the current day or week.

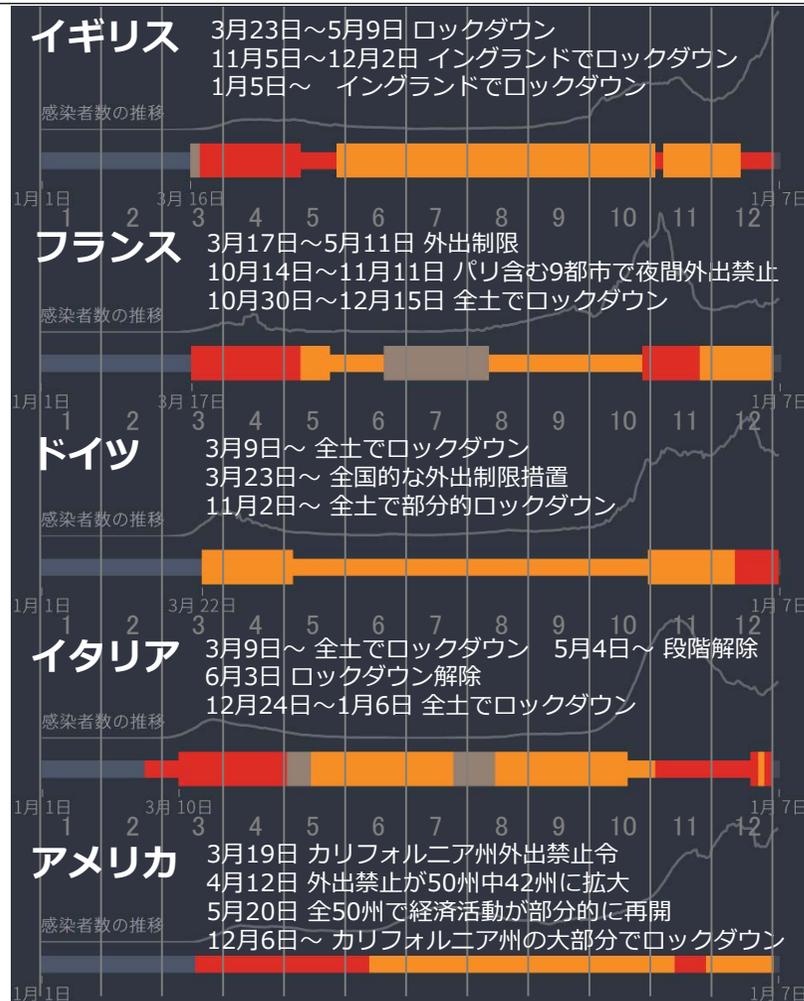
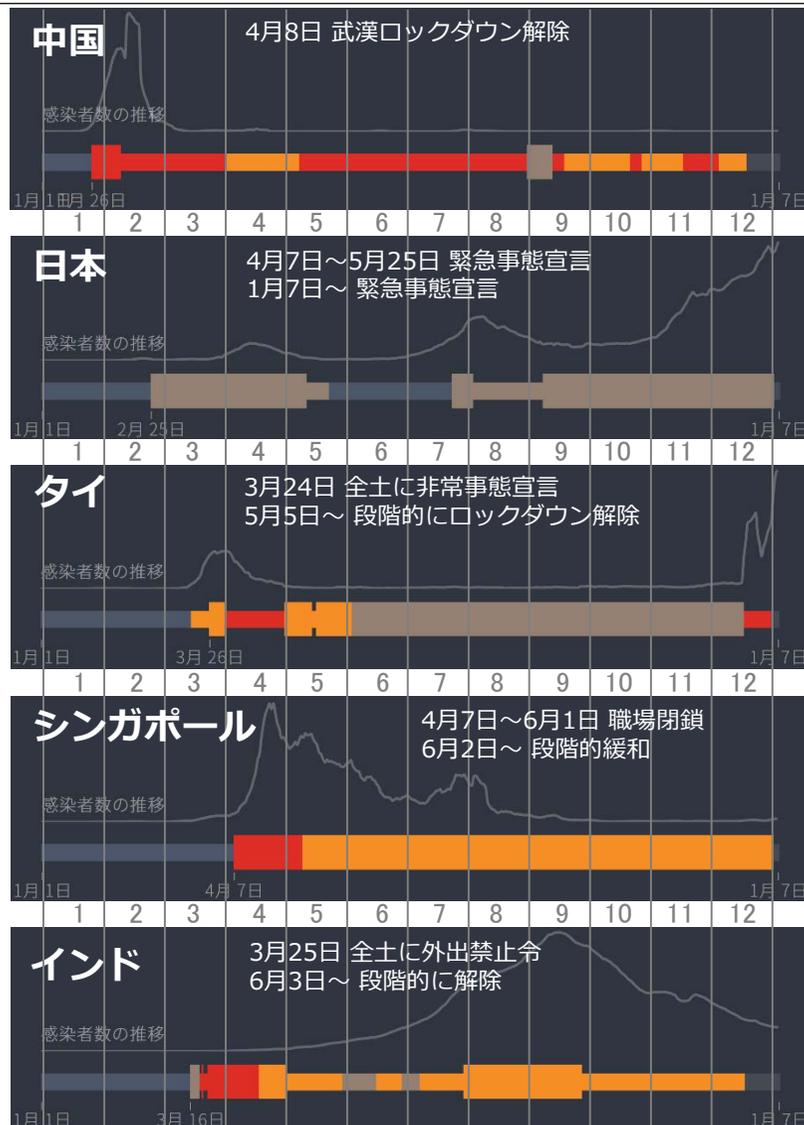


※Americas:北米・南米、
 Europe:ヨーロッパ・ロシアなど、
 South-East Asia : インドなど、

Eastern Mediterranean:中東アジアなど、
 Africa:エジプト等を除くアフリカ、
 Western Pacific:中国、日本、オーストラリアなど

(2) 主要国におけるオフィス・工場に係るロックダウン等の状況

ロイターがまとめた主要国におけるロックダウン等の適用状況によると、感染拡大が早かった東アジア・東南アジアでは2～3月にかけて都市封鎖や行動制限要請が取られたが、5～6月以降徐々に制限が緩和され、経済活動は正常化しつつある。一方、3月に感染が急拡大した欧米諸国では3月中旬から地域封鎖・全国封鎖が継続的に行われ、経済活動に大きな影響を与えており、10月以降再度ロックダウンの動きが見られる。

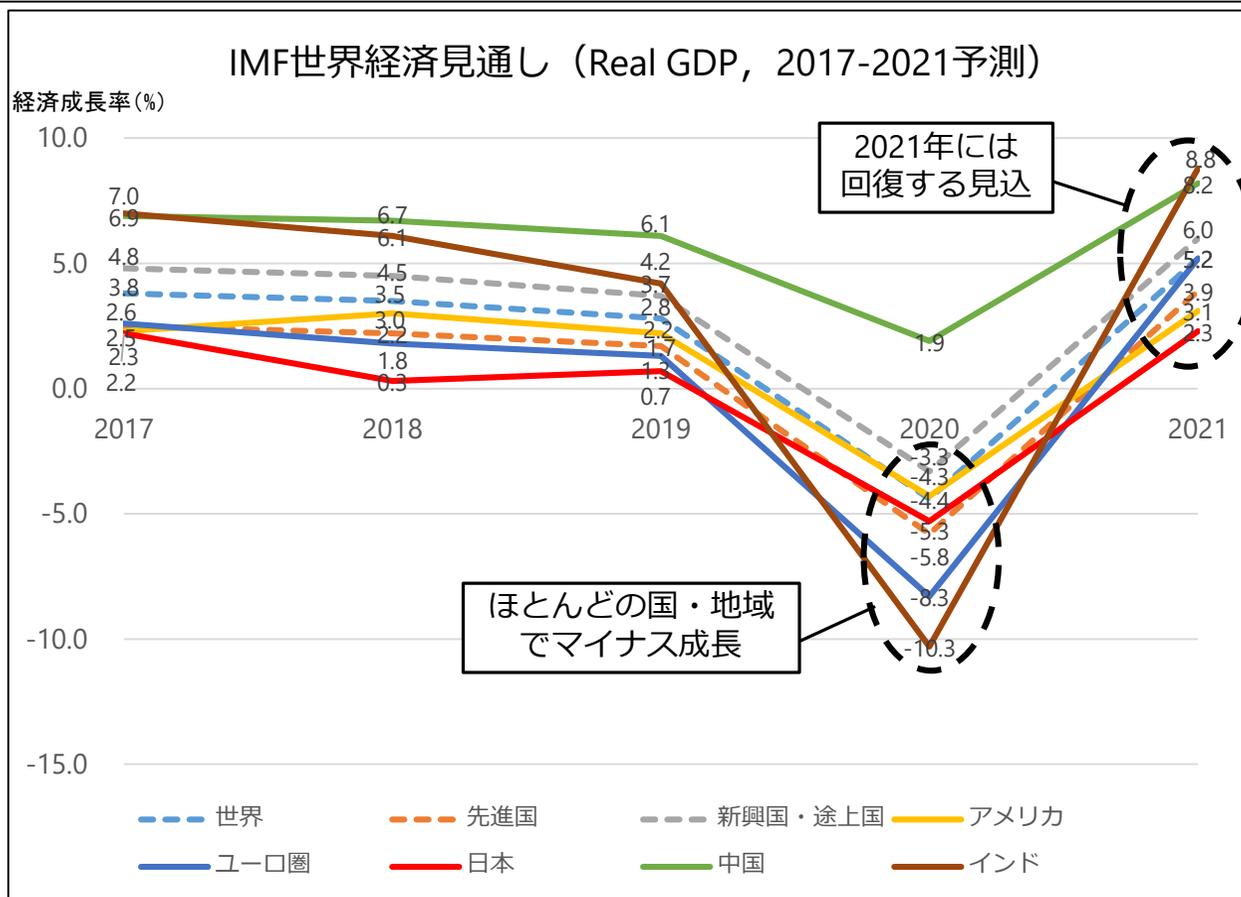


出典：REUTERS Covid-19 Global tracker よりOCDI追記

(3) 世界GDPの変化と見通し

IMFは**10月7日**、「世界経済見通し（WEO：World Economic Outlook）2020年10月版」を発表し、**2020年の世界経済成長率は▲4.4%**になると予測。2021年には**5.2%**（先進国では**3.9%**、新興国・途上国では**6.0%**）まで回復すると予測。

- 先進国は、国内の需給、貿易、金融が大きく混乱したことにより、▲5.8%、新興国・途上国でも、▲3.3%。新興国・途上国の経済成長率が低下するのは、少なくとも過去60年間では初。
- ユーロ圏▲8.3%、米国▲4.3%、中国1.9%、日本▲5.3%、インド▲10.3%
- 今回のコロナ危機は、世界経済の90%以上が連鎖的に縮小する「世界同時後退」と指摘。08年の金融危機時は新興国がけん引役となったが、今回の予測では南米やアフリカの21年の成長率は、先進国よりもむしろ低位にとどまる。
- また、20年の世界の貿易量が前年比10%も落ち込むと分析し、国際的なサプライチェーンの傷痕は極めて大きい。世界で増大した失業者を労働市場に戻すには、インフラ投資など追加対策も必要になると指摘。



1. COVID-19の状況及び経済への影響
- 2. 世界の貿易やコンテナ物流への影響**
3. 阪神港における影響と各者の取組

(1) COVID-19 発生時の世界貿易への影響

- COVID-19発生時の輸出額（対世界）の対前年比から世界88ヶ国・地域※を分類した表を以下に示す。
- 2020年3月から多くの国で影響が顕著になったことが分かる。日本、米国は世界のマジョリティの動きに追随している。
- 中国は2020年2月から影響が大きく出ており、3月から回復基調に入っている。

※月別の輸出額の速報値を把握している国、地域。主要な国、地域はカバーされている。

Ⓜ：日本

Ⓢ：中国

Ⓜ：米国

(国、地域数)

| 輸出額の対前年比 | 2020年 | | | |
|----------------|-------------|------|-------------|--------|
| | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 |
| 増加 | 42 | Ⓜ 40 | 16 | Ⓢ 7 |
| -5%未満の減少 | Ⓜ Ⓢ Ⓢ 22 | Ⓜ 26 | 17 | 2 |
| -5 ~ -10%未満の減少 | 10 | 10 | Ⓜ Ⓢ Ⓜ 15 | 7 |
| -10%以上の減少 | 14 | Ⓢ 12 | 40 | Ⓜ Ⓢ 72 |
| 合計 | 88 | 88 | 88 | 88 |

全体額（対前年比） -7.6% 0.2% -8.1% -23.3%

(2) COVID-19 発生時の貿易品目への影響

- 新型コロナウイルス感染症による貿易への影響はそれぞれの分野で異なっており、貿易貨物としての需要が減少した品目と需要が増加した品目が見られた。
- 農産品、食肉等の生活必需品、医薬品の需要は伸びた。特に、織物の伸びが顕著（49.4%）であり、マスクの輸出額が飛躍的に伸びたことが要因と考えられる。
- 嗜好品の需要の低下が顕著であった。

2020年 1月～ 4月の品目別輸出額(世界合計)の伸率による分類

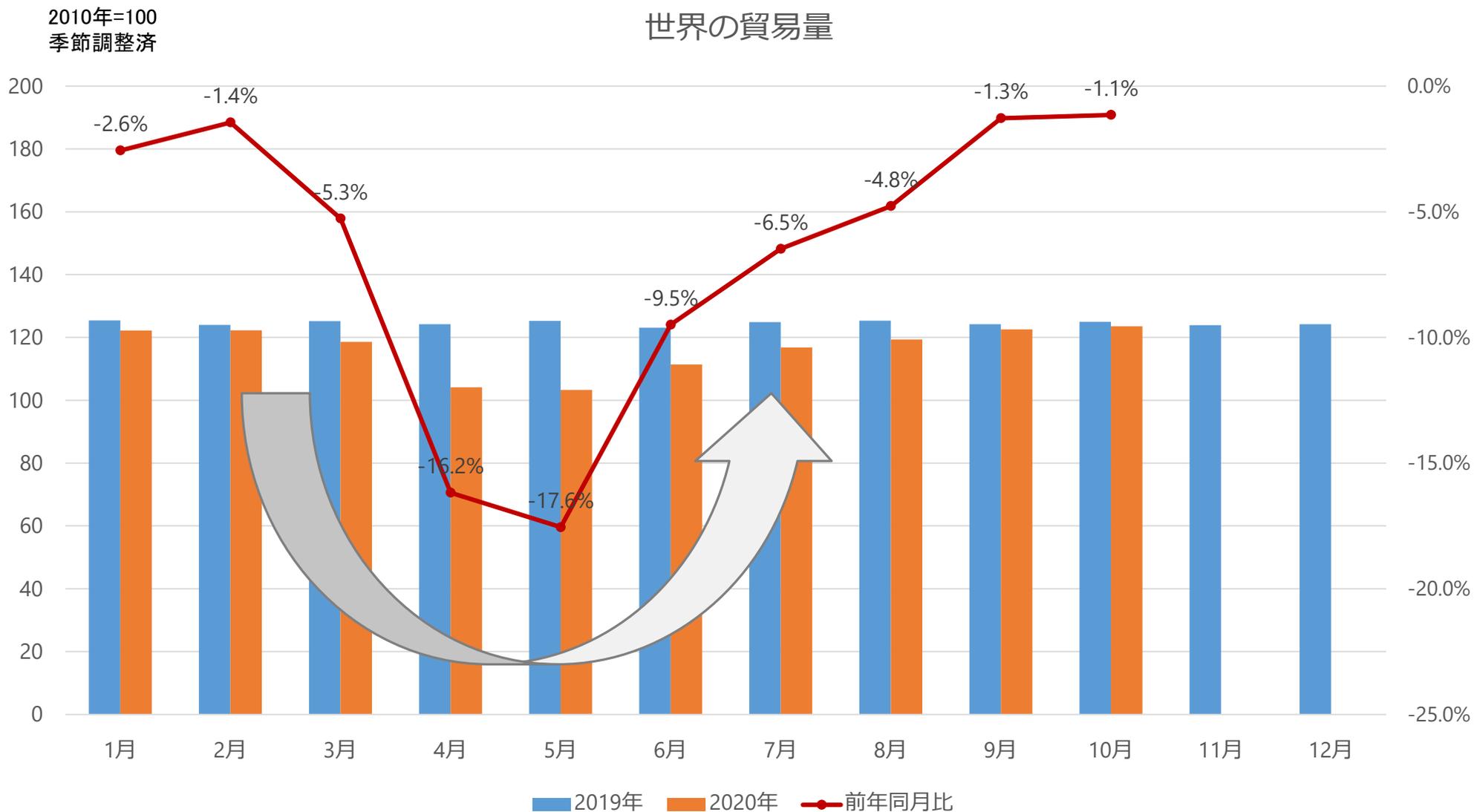
| | | |
|---------|------|----------------------------|
| 増加 | 22品目 | 織物、医薬品、農産品、動植物性油脂、食肉、穀物等 |
| 10%未満減少 | 20品目 | 電化製品、紙製品、プラスチック、有機化合物、銅製品等 |
| 10%以上減少 | 59品目 | 毛皮、武器、芸術作品、時計、運輸機械、絹、鉄等 |

(HS2コードによる品目分類)

(主な品目を抜粋)

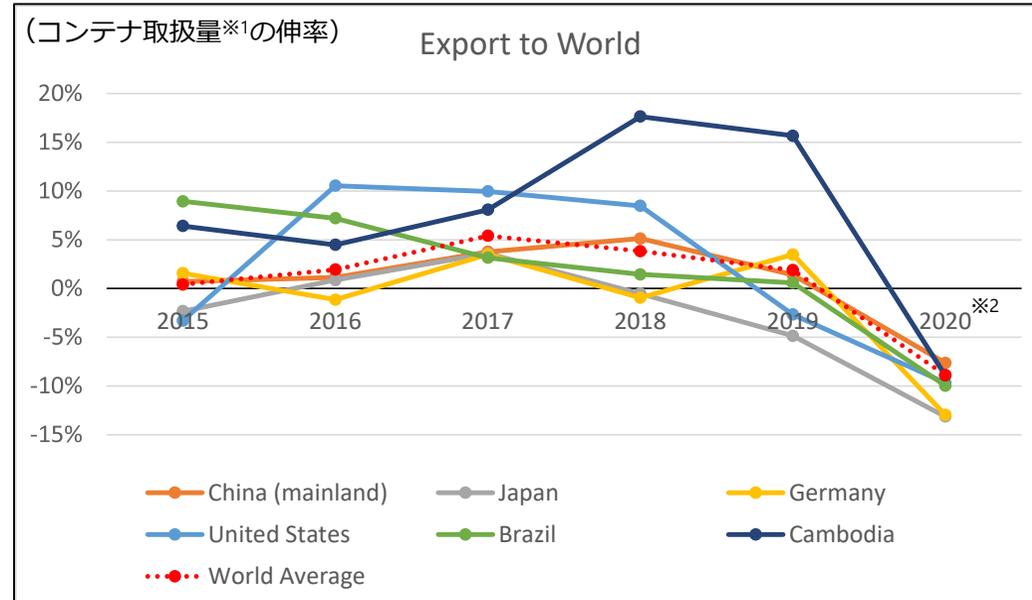
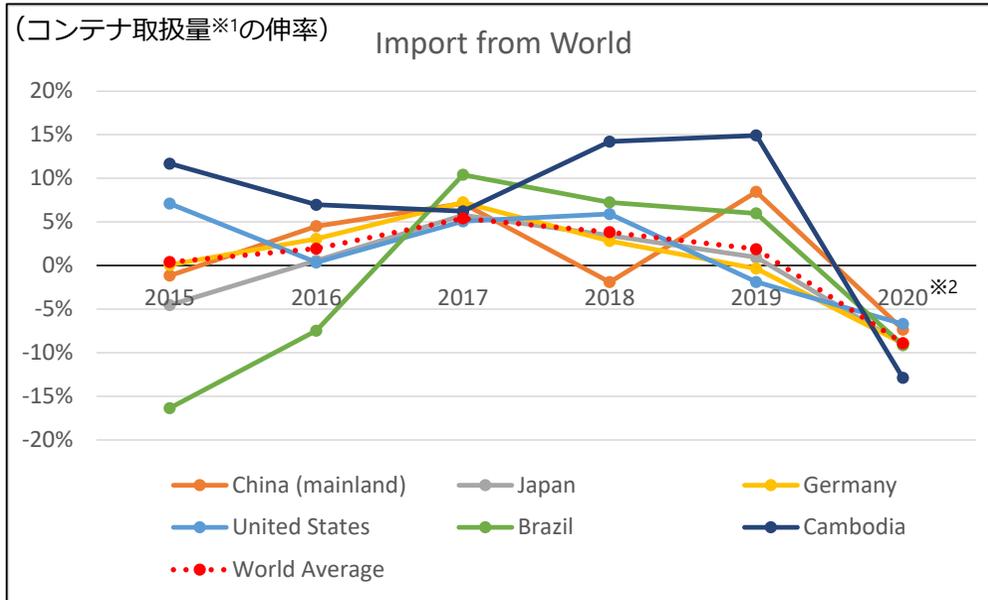
(3) COVID-19による世界の貿易量への影響 (月毎)

世界の貿易量は5月に対前年比-17.5%と落ち込んだ後、9月以降はほぼ前年並みに回復しつつある。



(4) COVID-19による各国のコンテナ取扱量への影響（経年変化）

- 世界の貿易量は回復しつつあるが、年間コンテナ取扱量はマイナス10%程度の減少見込み。
- アジア、北米、欧州、南米地域の先進国も発展途上国もコンテナ取扱量※1は落ち込む傾向である。新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な経済減退がその要因であると考えられる。



※1：コンテナ取扱量は純流動（トランシップ貨物を除く）としている。

※2：2020年はIHS社による推定値。（GDP予測値等より推定）

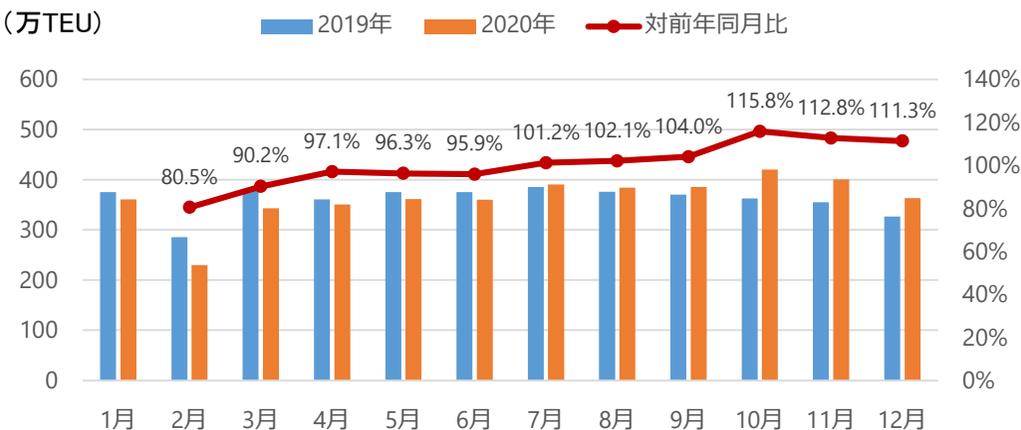
(5) 海外主要港のコンテナ取扱量

上海港のコンテナ取扱量は2月・3月に落ち込んだが、4月以降は前年並みに回復、7月には過去最多の390万TEUに達した。

釜山港では4月から7月にかけて前年を割り込んだが、8月以降は前年並みに回復している。

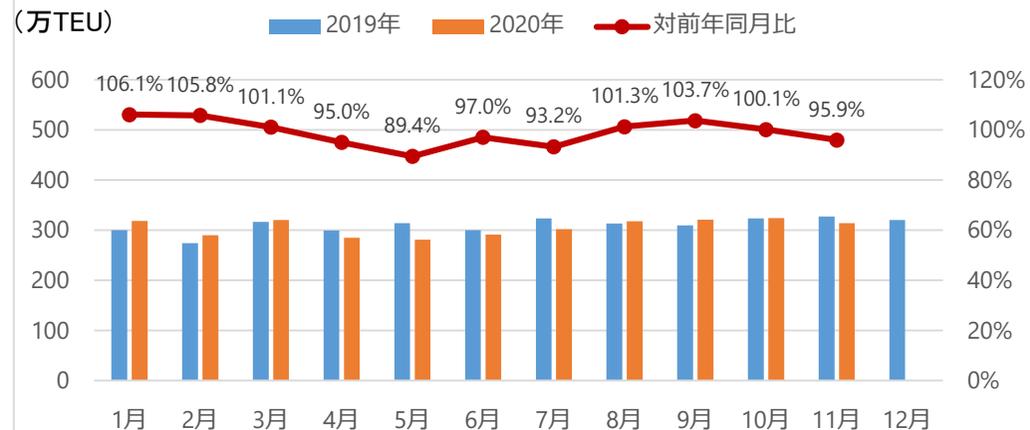
シンガポール港では4月から7月にかけて前年を割り込んだ。8月以降は前年並みに回復しているが、11月は混雑による抜港・遅延の影響で落ち込んだ。ロサンゼルス・ロングビーチ港では、6月まで前年を割り込んだが、7月以降前年を上回り、10月には前年比120%を超える状況となっている。

上海港



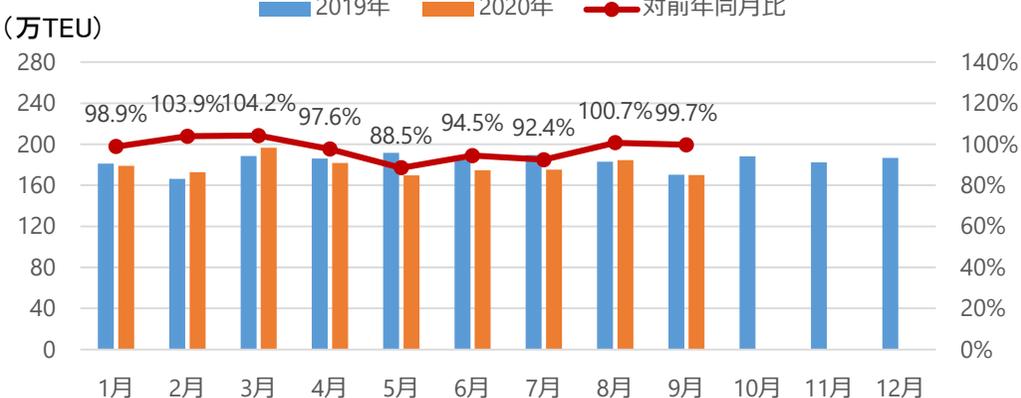
出典：SIPG上港集団資料よりOCDI作成

シンガポール港



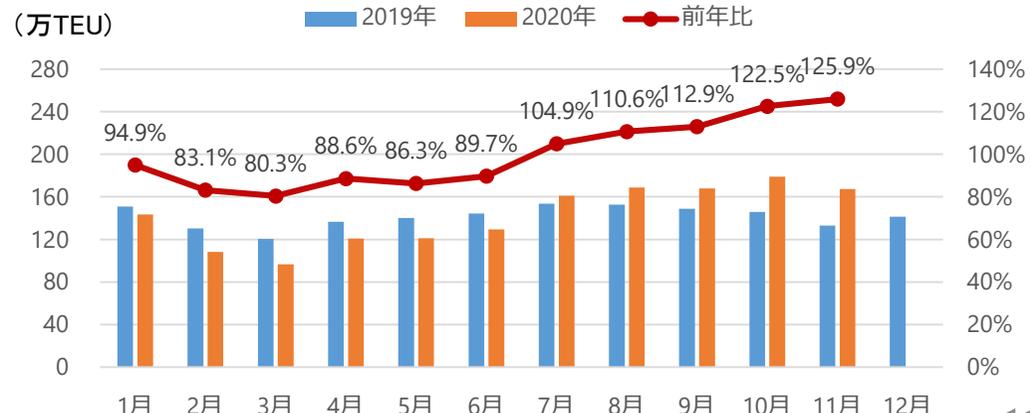
出典：MPA資料よりOCDI作成

釜山港



出典：釜山港湾公社資料よりOCDI作成

ロサンゼルス・ロングビーチ港



出典：ロサンゼルス市港湾局・ロングビーチ港湾局資料よりOCDI作成

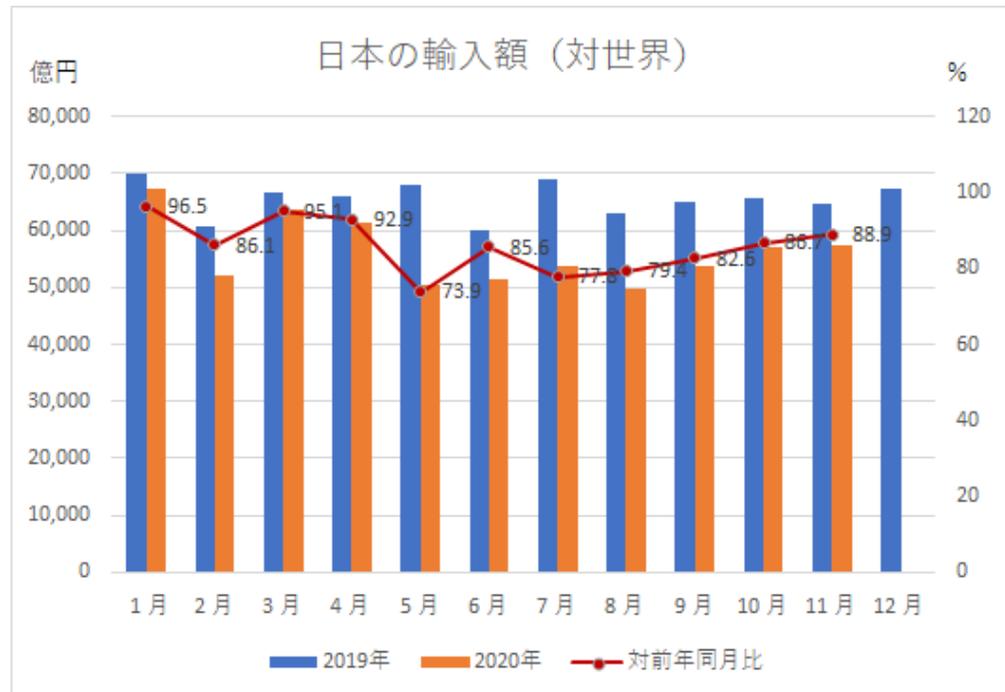
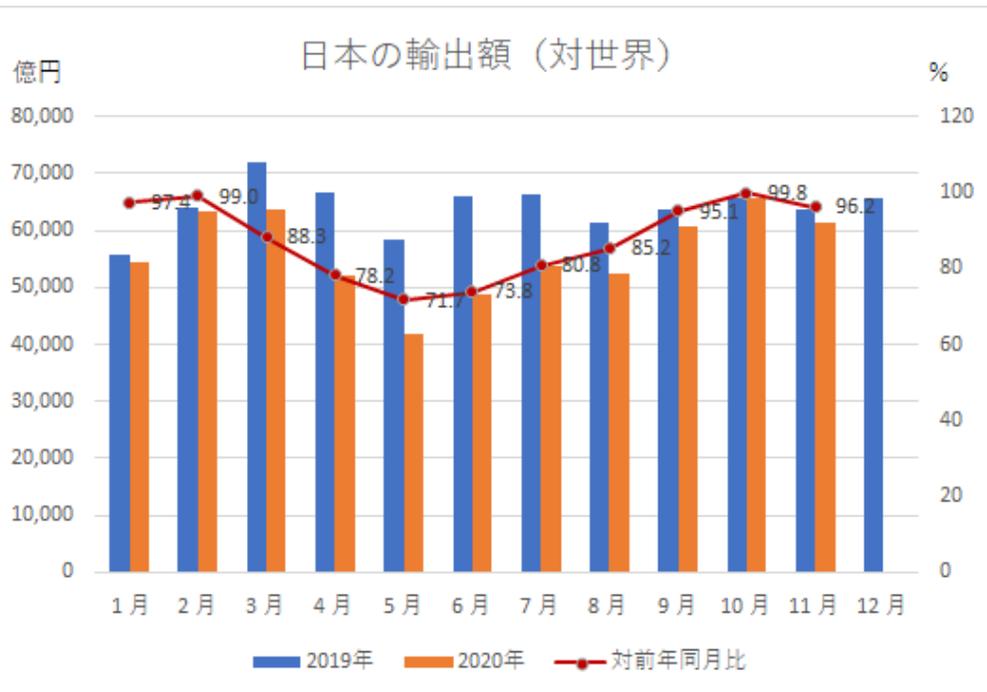
(6) 我が国の貿易額

1月～11月の我が国の輸出・輸入について、
 輸出は、7月以降中国で増加しているものの、欧米に加えてASEANも3～5%程度の減少を示す。特に建設用・鉱山用機械の輸出品目は大幅に増加しているが、燃料系の輸出は伴わず減少が大きい。
 輸入は、アジア発の液化天然ガスが大幅に減少し、通信機がアジアおよび中国から50%程度の大幅な増加であった。

【品目別】

輸出：鉱物性燃料▲60%、鉄鋼▲19%

輸入：原粗油 ▲50%、液化天然ガス▲37.1%、石炭▲33.2% 通信機45.8%



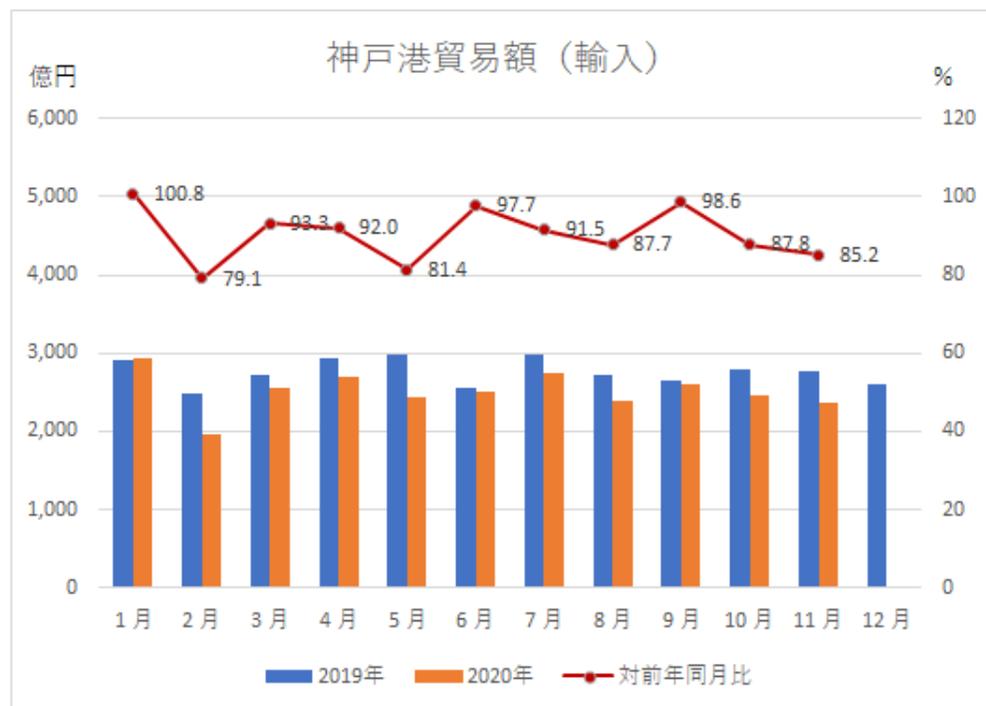
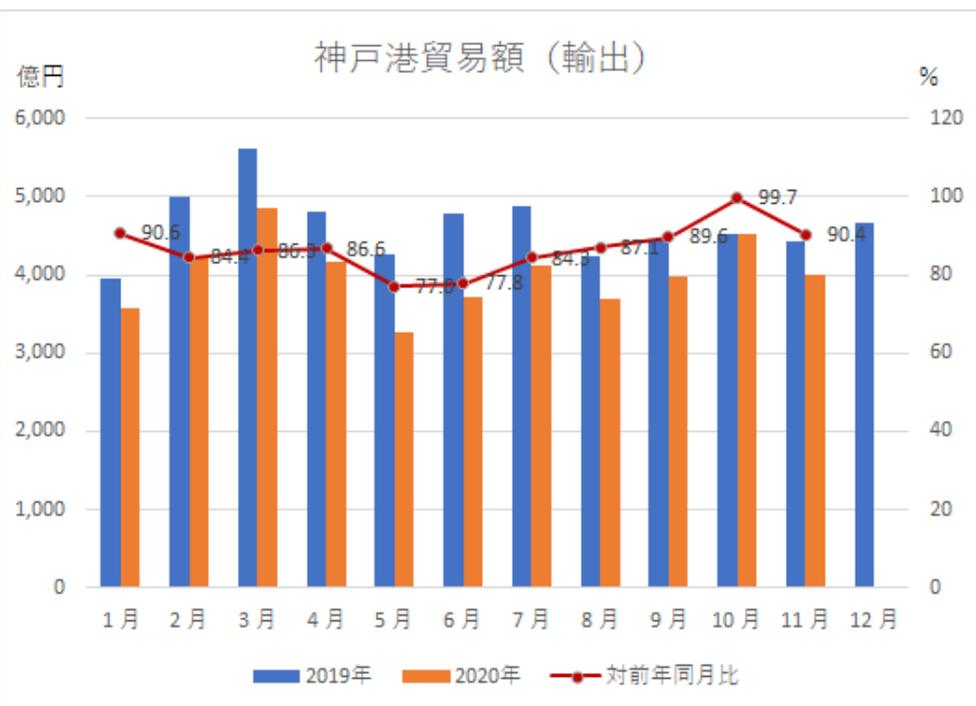
1. COVID-19の状況及び経済への影響
2. 世界の貿易やコンテナ物流への影響
3. 阪神港における影響と各者の取組

(1) 神戸港の貿易額

1月～11月の神戸港の輸出・輸入について、

- ・輸出では、1月から対前年同月に対して全体的に減少で推移しているが、5月以降は少しずつ回復傾向にある。アジア圏、アメリカおよびEUで連続マイナスに対し、中国でも3か月ぶりにマイナスに転じた。また、伸率としては、14か月連続のマイナス。

- ・輸入では、輸出同様に対前年同月に対して減少で推移している。主要地域では、アジア圏、中国、アメリカおよびEUで連続マイナスの推移である。また、伸率としては、10か月連続のマイナス。



出典：神戸税関 貿易統計よりOCDI作成

(2) 神戸港の貿易額（品目別：2020年上半期）

※主要10品目中の対前年比が大きい順に記載

品目別（輸出）：「建設用・鉱山用機械」1,248億円（同32.9%減、613億円減）、「自動車の部分品」1,156億円（同33.6%減、283億円減）等が減少。

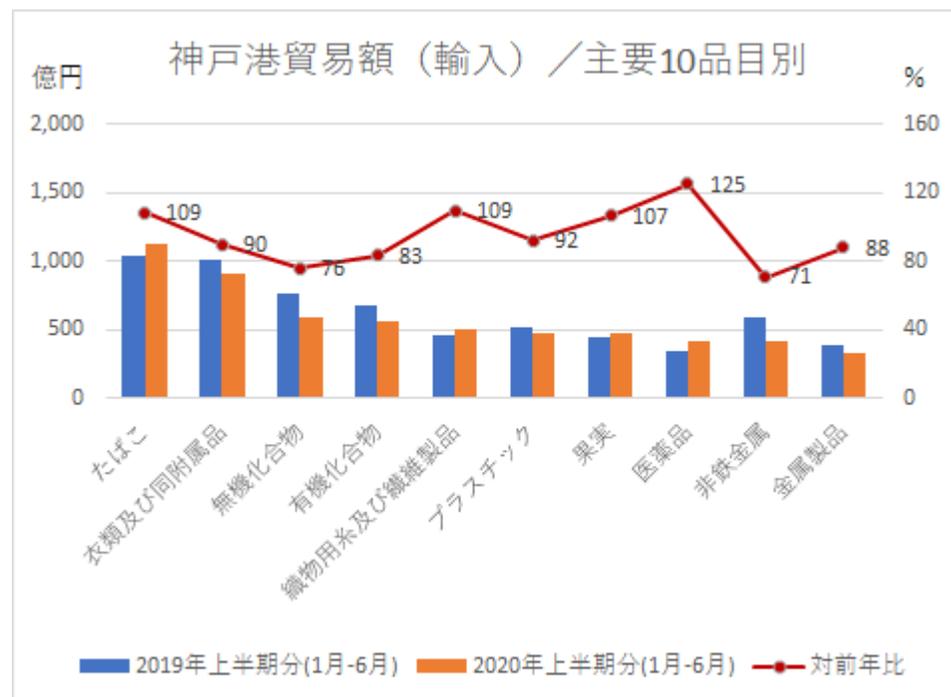
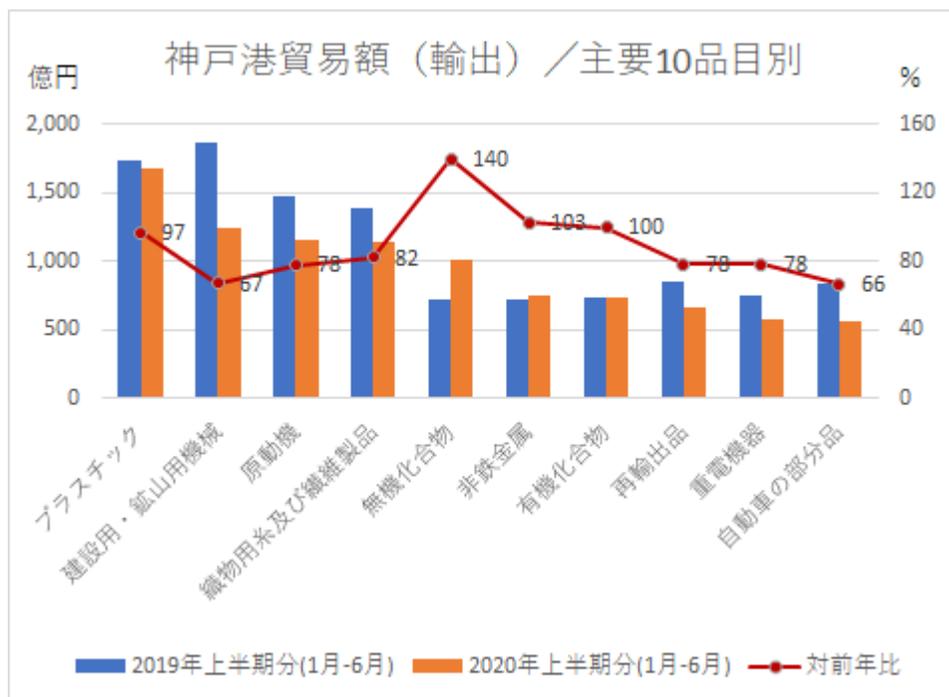
「無機化合物」1,017億円（同40.1%増、291億円増）

◆「建設用・鉱山用機械」および「自動車の部分品」は、米国を中心にコロナ影響による都市封鎖など経済活動の停滞から海外で機械類および自動車需要の後退を反映した。また、リチウムイオン電池や太陽光パネルの材料になる「無機化合物」は特にコロナの影響を受けずに需要増になった。

品目別（輸入）：「非鉄金属」418億円（同29.2%減、172億円減）等が減少

「織物用糸及び繊維製品」506億円（同9.5%増、44億円増）

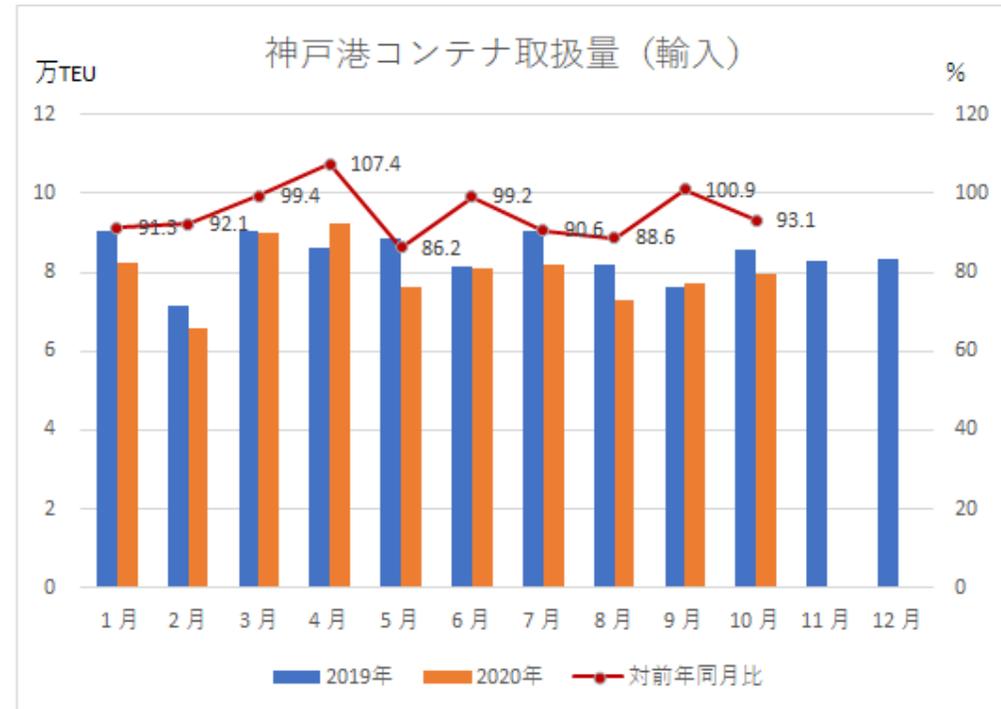
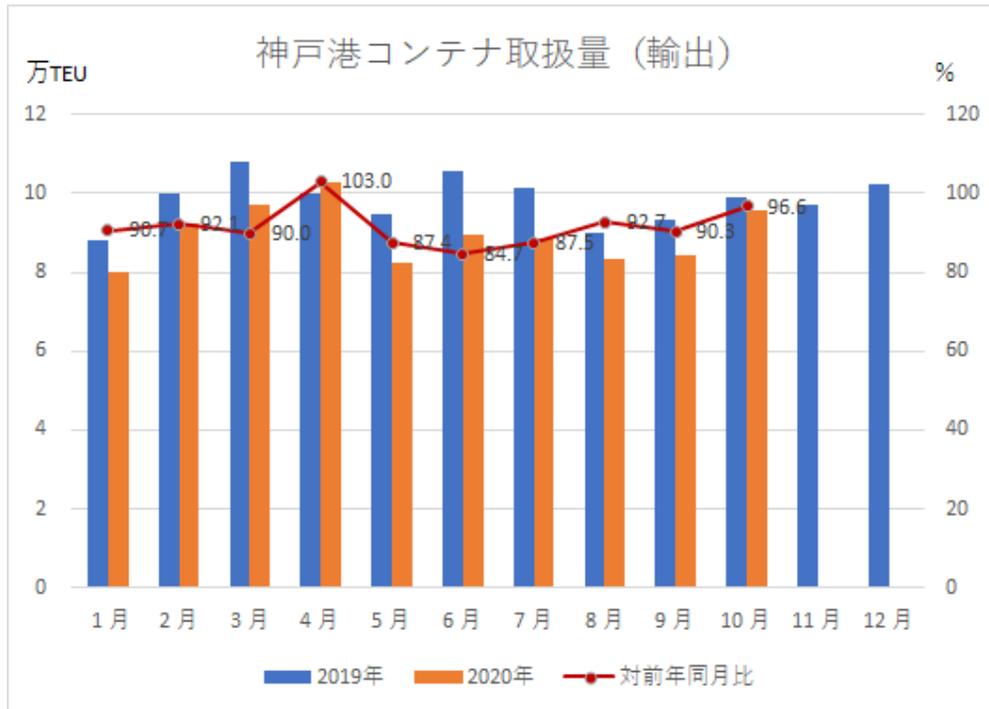
◆コロナ影響により工場稼働の停滞などからコバルトや銅といった「非鉄金属」が減少したとされる反面、コロナによるマスク需要の拡大で中国からの「織物用糸及び繊維製品」は増加した。



出典：神戸税関 貿易統計よりOCDI作成

(3) 神戸港のコンテナ取扱量

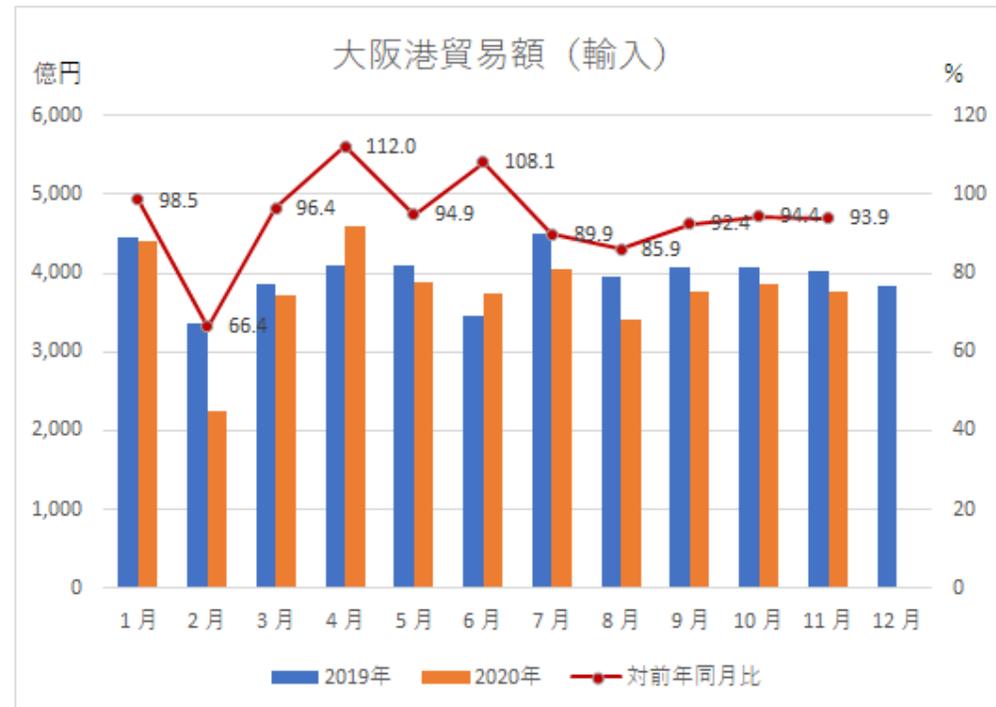
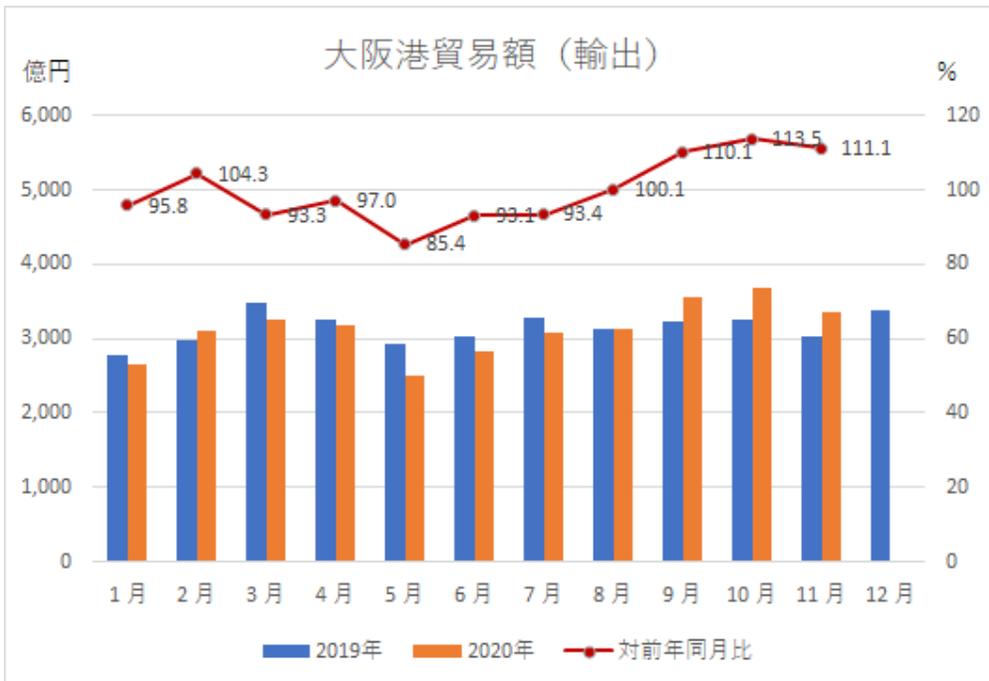
神戸市の速報値によると神戸港全体の10月コンテナ取扱量は、前年同月比で5%減の17万5,442TEU
輸出は、3%減の9万5,721TEUであり減少幅が縮小するなど改善の兆しが見えつつある。また、空バン・実入り合計で
5月以降続いてきた2桁台の落ち込みが改善し、8月以降は1桁台の減で推移している。
輸入は、7%減の7万9,721TEUであり、5月以降からは少しずつ改善の傾向が確認できる。



(4) 大阪港の貿易額

1月～11月の大阪港の輸出・輸入について、

- ・輸出では、4月から5月にかけて減少傾向にあったが、6月以降は増加傾向にあり、EU,アジア,中国での増加に伴い8月以降は前年同月比を上回る。
- ・輸入では、貿易額の大きいアジア,中国の3か月連続マイナスによる影響のため7月以降から前年同月比を下回る。



出典：大阪税関 貿易統計よりOCDI作成

(5) 大阪港の貿易額 (品目別：2020年上半期)

※主要10品目中の対前年比が大きい順に記載

品目別 (輸出) : 「建設用・鉱山用機械」 573億円 (同16.8%減、116億円減)

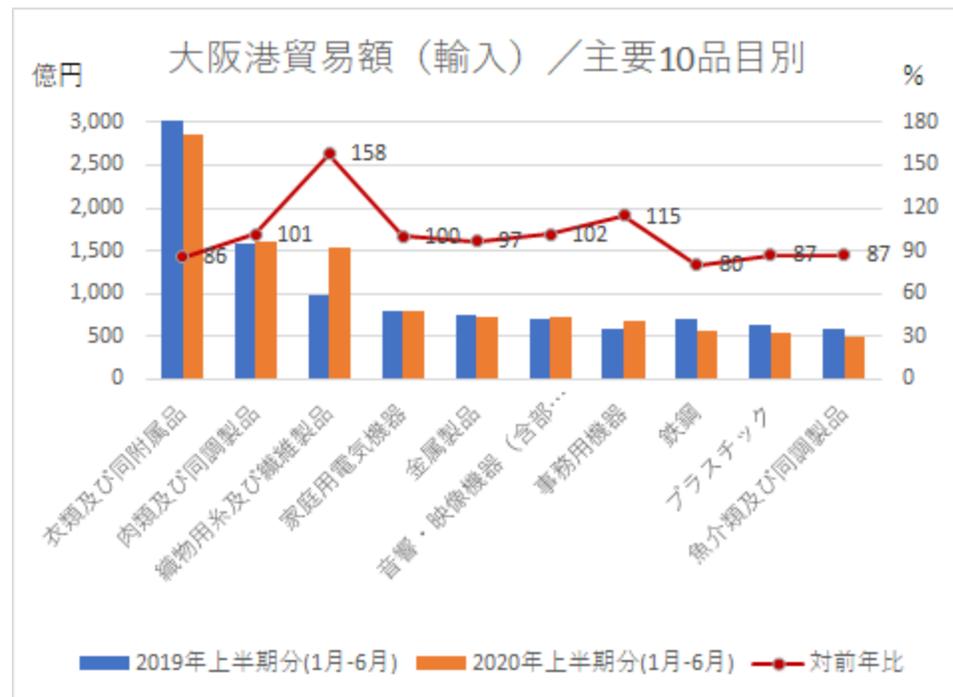
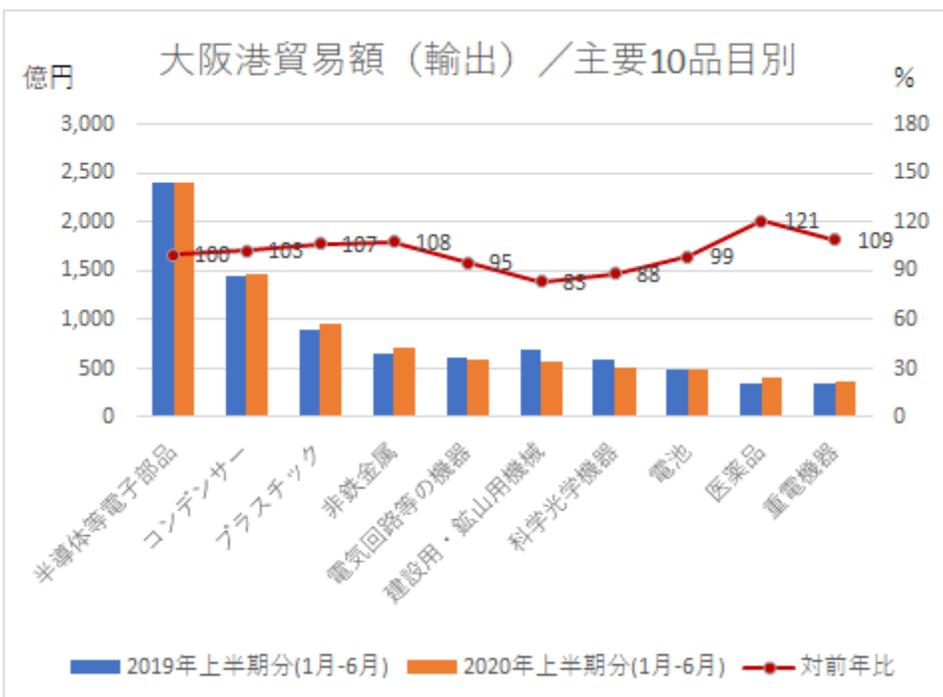
「医薬品」 415億円 (同21.0%増、72億円増)

◆「建設用・鉱山用機械」は、米国を中心にコロナ影響による都市封鎖など経済活動の停滞から海外で機械類需要の後退を反映した。また、パンデミックによる医薬品サプライチェーンへの影響の懸念等から「医薬品」の需要が高まったものと推測される。

品目別 (輸入) : 「衣類及び同附属品」 2,863億円 (同14.3%減、478億円減)

「織物用糸及び繊維製品」 1,547億円 (同58.2%増、569億円増)

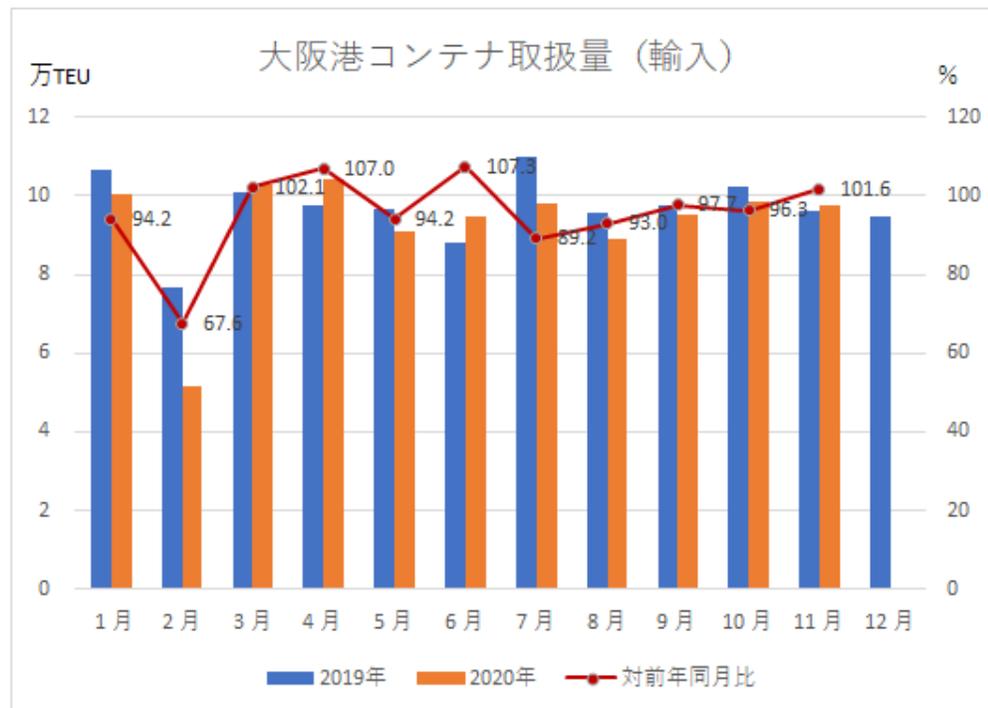
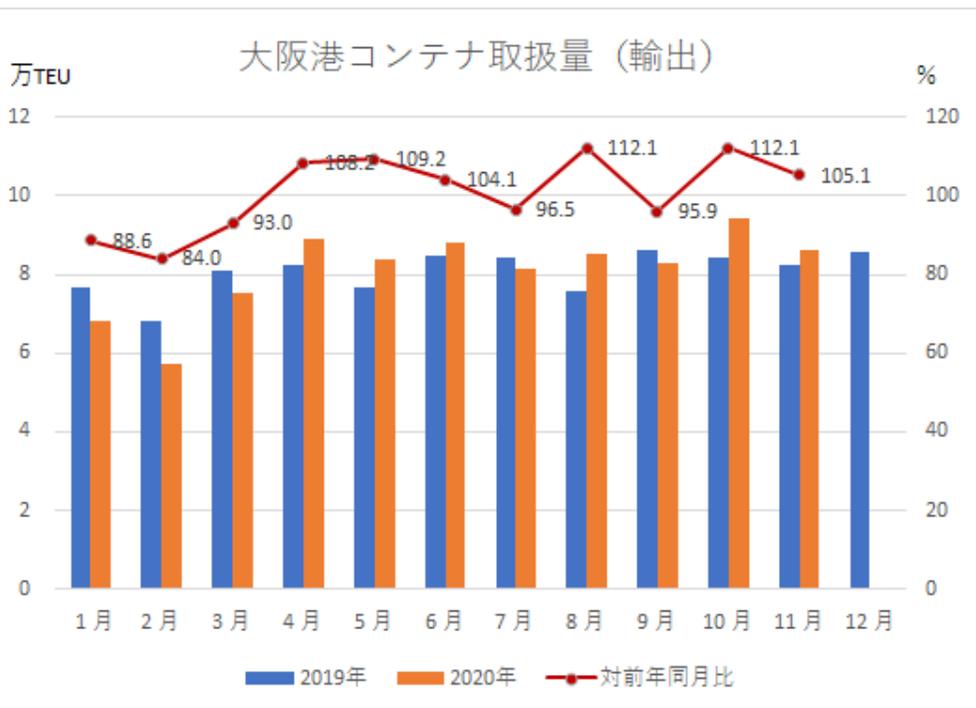
◆中国やベトナムからの「衣類及び同附属品」はコロナ影響により減少した反面、中国からのマスクを含む「織物用糸及び繊維製品」やテレワーク導入で国内需要が急増した米国や中国からのパソコンを含む「事務用機器」の輸入は高い伸びを示した。



出典：大阪税関 貿易統計よりOCDI作成

(6) 大阪港のコンテナ取扱量

大阪市の速報値によると大阪港全体の11月コンテナ取扱量は、前年同月比で14%増の18万3,998TEU
 輸出は、5%増の8万6,358TEUであり改善の兆しが見え始めている。5月以降実入りコンテナ取り扱いが2桁減だったが、8月は7・5%減に改善し、9月に一時落ち込みを見せたが10月以降はプラスに転じた。
 輸入は、1%増の9万7,640TEUであり衣類が低調に推移し、金額ベースで衣類・同付属品が12・8%減の659億円にとどまった。



出典：大阪市HPよりOCDI作成

以下、参考資料

参考：阪神港におけるそのほかの影響（コンテナ不足など）

(1) 2019年の米中貿易摩擦による先行き不安及び2020年初頭のCOVID-19による経済活動の制限に伴う中国でのコンテナ生産量の2年連続減少、(2) 欧米でのCOVID-19感染拡大に伴う北米からの輸出激減による空コンテナの滞留、(3) 中国やアジアにおける生産活動の再開、これらの要因により特にアジア地域において輸出用の空コンテナが不足する事態となった。

コンテナ不足、2年連続 生産減響く。来年も不足感 継続（日本海事新聞 12月21日）

コンテナ航路の混乱が、世界のサプライチェーンに危機をもたらしている。特にコンテナ不足は深刻で、混乱に拍車を掛けている。急増する荷動きに物流インフラが追いつかずコンテナ回送が長期化していることに加え、2019年から2年連続で新造コンテナ生産量が低迷したことが響いた。21年は生産量は増えるが退出コンテナ数も多いため、不足感が続く可能性もある。

新規ブッキング、船社 相次ぎ停止。日本発全航路 コンテナ払底（日本海事新聞 12月1日）

コンテナ船社が日本発輸出の新規案件のブッキングの引き受けや見積もりを停止する動きが相次いでいる。急増する荷動きとコンテナ不足により、既存契約分だけでもオーバーフローするなど、パンク状態にあるためという。特にコンテナ不足は深刻で、真っ先に枯渇した40フィートHC（ハイキューブ）に加え、通常の40フィートや20フィートなどもほぼ在庫が払底しているためという。北米向けや南米東岸向けなど長距離航路だけでなく、ここにきてアジア域内を含めて日本発全航路でコンテナ確保が困難になっている。

BIMCO調査、船社、空コンテナ回送急ぐ。10月LA発、前年比43%増 過去最高32万5980TEU（日本海事新聞 12月3日）

世界的にコンテナ不足が深刻化する中、船社はコンテナが滞留しがちな北米から、貨物の一大発地であるアジアへのコンテナ回送を急いでいる。ボルチック国際海運協議会（BIMCO）がこのほどまとめたレポートによると、米国西岸ロサンゼルス（LA）港が10月に取り扱った同港発の空コンテナは、前年同月比43%増の32万5980TEUで、過去最高の数字となったという。一方で、同月の実入り輸出コンテナ取扱量は14万3936TEUで、2.6%増にとどまった。

TSラインズ 横浜・神戸積みブッキング停止 空コン不足で（日刊CARGO 11月25日）

TSラインズは25日、横浜および神戸積みのブッキング引き受けを一時休止すると発表した。両港で空コンテナの在庫不足が続いていることから休止を決めた。対象はドライコンテナで、特殊コンテナについては引き続き対応可能としている。

コンテナ輸送の需給逼迫、関西向け輸入を直撃（日本海事新聞 12月3日）

海上コンテナ輸送の世界的なスペース・コンテナ不足の影響が関西でも強まってきた。物流関係者によると、11月以降、中国発関西向けの海上運賃の上昇局面が続く、ブッキングが困難になっているという。特に華南からの貨物は運賃が暴騰しスペースの奪い合いの状況で、さらに足元では東南アジア出し貨物の運賃も急騰する展開だ。中国発阪神港（神戸港・大阪港）向け貨物は、蛇口や深圳、香港からの貨物で需給が逼迫している。

参考：阪神港におけるそのほかの影響（コンテナ運賃の高騰）

中国における輸出用の空コンテナ不足により、中国から北米や欧州向けのコンテナ運賃が高騰している。1月15日、上海航運交易所の上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)は史上最高値の2885.00ポイントをつけた。

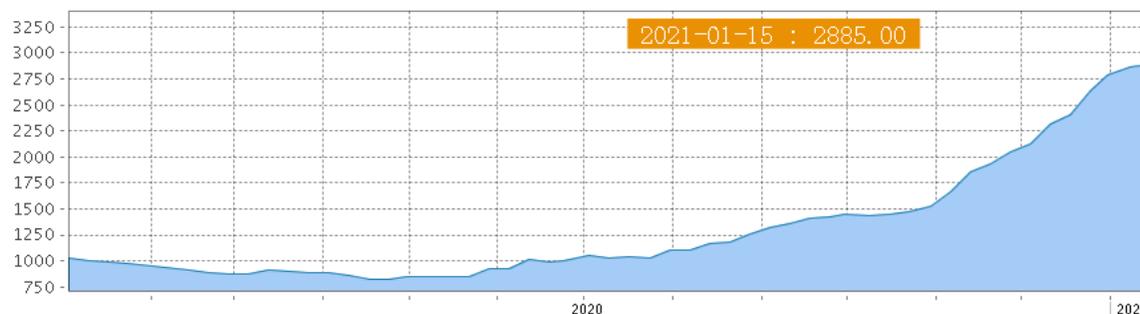
中国の海運業界が深刻な「コンテナ不足」に悲鳴 コロナで海外に滞留、上海発運賃は史上最高に（東洋経済online 12月11日）

中国国内のほぼすべての大型港でコンテナ不足に拍車がかかっている。それとは逆に、海外の主要港では空きコンテナがヤードに積み上がる一方だ。アメリカ港湾トラック輸送協会(HTA)によれば、アメリカ西海岸を代表するコンテナ港のロサンゼルス港とロング・ビーチ港には合計1万～1万5000本の空コンテナが滞留しており、荷さばきが限界に近づきつつある。

このようなグローバルなコンテナ分布の不均衡は、中国発の海上貨物運賃の高騰を招いている。11月27日、上海航運交易所の上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)は史上最高値の2018.27ポイントをつけ、1年前の2.6倍の水準に達した。

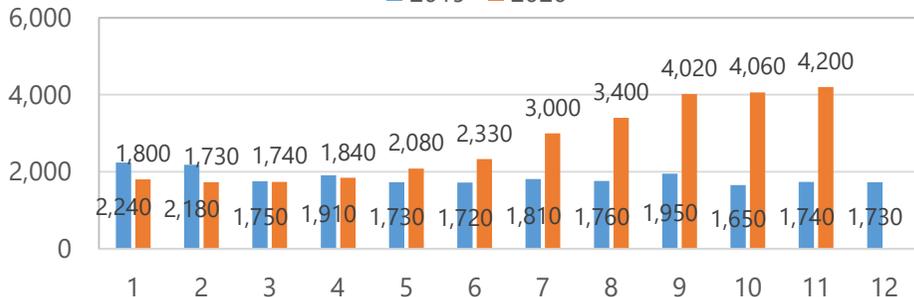
航路別では、上海からアメリカ西海岸に向かう40フィートコンテナの運賃は1本当たり3900ドル(約40万5834円)と、1年前の3.2倍に上昇。上海から欧州に向かう20フィートコンテナは同2100ドル(約21万8526円)に近づき、1年前の2.5倍の水準だ。

上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の推移 出典：上海航運交易所
上海出口集装箱运价指数



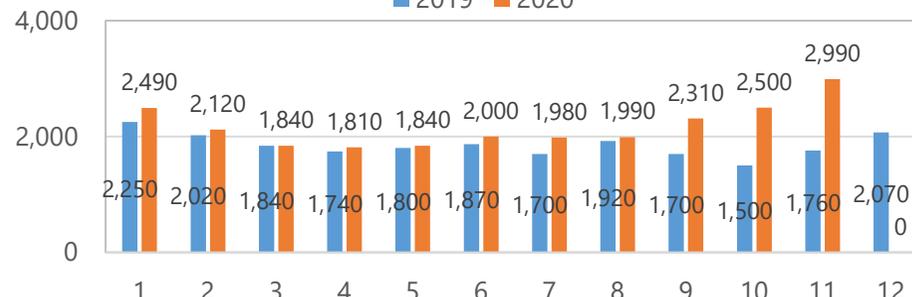
コンテナ運賃動向 上海→LA

■ 2019 ■ 2020



コンテナ運賃動向 上海→ロッテルダム

■ 2019 ■ 2020



出典：Drewry, Container Freight Rate Insight、日本海事センター資料よりOCDI作成

参考：阪神港における新型コロナウイルス感染症に対する取組（国土交通省）

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、国土交通省港湾局、港湾管理者である神戸市、大阪市、港湾運営会社である阪神国際港湾株式会社、港運事業者をはじめとする民間事業者では様々な取り組みを行っている。

【国土交通省港湾局の取組み】

新型コロナウイルス感染症の感染の拡大時の港湾運送の確保についての要請（2020年4月13日）

- 港湾運送事業を含む物流・運送サービスを提供する事業者については、新型コロナウイルス感染症対策本部で令和2年4月7日に改正された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、「社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置の期間中にも、企業の活動を維持するために不可欠なサービスを提供する」事業者として、事業継続を要請されていることから、新型コロナウイルス感染症の感染拡大時にも、港湾運送に従事する方々の感染を防ぎつつ、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、令和2年4月13日付で一般社団法人日本港運協会、全国港湾労働組合連合会（全国港湾）及び全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）に対して、要請文書を発出

要請内容：(1)感染防止対策の徹底、(2)陽性者等が発生した場合の適切な対応、(3)港湾運送の確保 ①港湾労働者派遣事業の活用等
②他の港湾運送事業者等との協力、③緊急物資の優先的な取扱い、④事前協議制度等に基づく労使協議における柔軟かつ機動的な対応、⑤事業継続計画（BCP）の策定・変更

港湾における感染症ガイドラインの作成に向けた検討（2020年10月21日 第1回検討委員会開催）

- ウィズコロナの状況下、感染防止と社会経済活動の両立が求められる中、港湾において感染またはその疑いが発生した場合でも、必要な機能を継続できるよう、感染症にも対応した港湾BCP（事業継続計画）の策定を支援するため、その指針となる港湾における感染症ガイドラインを作成することとし、検討委員会を設置

参考：阪神港における新型コロナウイルス感染症に対する取組（港湾管理者）

【神戸市港湾局の取組み】

集貨・創貨支援の拡充（上屋・CFS等に対する集貨・創貨促進事業）（2020年10月26日発表）

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、厳しい状況が続いている神戸港の中堅・中小物流事業者が、神戸港の臨海部の上屋・CFS等において、時宜を得た集貨・創貨の取組みを実施するための取組みを支援するもの
- 1. 神戸港の臨海部に立地する上屋・CFS等における2020年4月から9月の輸出に係る平均取扱貨物実績(t)に対し、2020年10月から2021年2月の単月の輸出に係る取扱貨物実績(t)が10%以上増加した場合、1事業者あたり1,000千円を交付（補助金の交付は対象期間2020年10月から2021年2月で1回限り）
- 2. 上記1.を満たすものの内、神戸港の臨海部に立地する上屋・CFS等における2020年4月から9月の輸出に係る平均取扱貨物実績(t)に対し、2020年10月から2021年2月の単月の輸出に係る取扱貨物実績(t)が15%以上増加した場合、1事業者あたり1,000千円を交付（補助金の交付は対象期間2020年10月から2021年2月で1回限り）
- 3. 補助金の交付は、1事業者あたり2,000千円が限度

対象：以下の要件をすべて満たす事業者

(1)神戸市内に本社・事業所があり、資本金が10億円未満(2)神戸港の一般港湾運送事業の許可を受けている(3)神戸港の臨海部で上屋・CFS等を運営している

対象期間：令和2年10月～令和3年2月

事業者の賃料及び港湾施設使用料等の納付期限の猶予（2020年4月21日発表、9月10日延長）

- 新型コロナウイルス感染症の社会的な影響を考慮し、港湾関連事業者の事業継続に対する側面的な支援として、神戸市港湾局と賃貸借契約を結んでいる事業者の賃料及び港湾施設使用料等の納付期限を2021年3月31日まで猶予するもの

感染者が発生した場合の初動マニュアルの策定（2020年6月策定）

- 新型コロナウイルス感染症の第2波等に備え、事業所において、感染者が発生した場合に事業活動への影響が最小限にできるよう、必要な初動対応などを「感染者発生時の初動対応マニュアル」として保健所の協力を得て取りまとめた

感染症対策消毒業務に関する協定の締結（2020年7月22日発表）

- 港湾をはじめとする物流は、国民生活や経済活動を支えるインフラとして、感染症拡大下においても、事業継続が求められてることから、今後の感染症の感染拡大時に備え、兵庫県ペストコントロール協会の協力のもと、神戸港における物流活動を途絶させることなく、港湾関連事業者が安心して健全に活動が継続できるよう、協定を締結するもの

協定の概要：神戸港で活動を行う物流事業者（兵庫県港運協会、兵庫県倉庫協会いずれかの協会に属する会員企業並びに会員団体）が、速やかな消毒の必要が生じた場合、兵庫県ペストコントロール協会に要請し、同協会において、消毒を実施する事業者の手配を行う

【神戸市港湾局の取組み】

世界の主要20港湾による新型コロナウイルス感染症対策に関する共同宣言（PAR参加港湾によるCOVID-19に関する全世界的な状況についての共同宣言）（2020年4月24日署名）

- 新型コロナウイルス感染症が拡大する中、世界の物流やサプライチェーン維持を目的として、現状の取組みや対策を共有するため、4月24日に主要港湾の代表者が集まり、ポートオーソリティーズ・ラウンドテーブル（PAR*）ビデオ会議が開催され、神戸港も参加した。
- この会議において、国際貿易の継続のため、港湾機能を維持し、各港のベストプラクティスを共有するための共同宣言に、神戸港は世界の主要港湾19港と共に署名した（6月1日現在、世界の57港湾が参画）。
- 新型コロナウイルスの感染が拡大する中でも海上貿易を維持し、港湾機能を閉鎖しないため、世界各国の港湾とベストプラクティスを共有し、緊密な連携を行うこととしている。

（4月24日時点での参加港湾）

シンガポール港、アブダビ港、アントワープ港、東京港、釜山港、広州港、ハンブルグ港、モントリオール港、寧波港、バンコク港、バルセロナ港、横浜港、ポートクリン、ルアーブル港、ロングビーチ港、ロサンゼルス港、ロッテルダム港、シアトル港、上海港、神戸港

* 世界の主要な港湾の局長、CEO、会長らが集まり、共通の課題解決や相互連携に向けて、港湾の管理・運営に関する情報交換を行う会議。シンガポール海事港湾庁（MPA）によって、2015年から開催されている。



【大阪港湾局の取組み】

事業者の港湾施設使用料、貸付料等の支払期限の延長（2020年4月28日発表、10月1日延長）

- 新型コロナウイルスの感染拡大による社会的な影響を考慮し、港湾物流網の維持及び国際競争力の確保のため、港湾関連事業者等の事業継続に対する側面的な支援として、「港湾施設使用料」、「入港料」、「行政財産の目的外使用許可にかかる使用料」並びに「普通財産等の貸付にかかる貸付料」の支払期限を2021年3月31日まで延長するもの

対象：(1)大阪市港湾施設条例第4条に基づく許可を受けた者(港湾施設の使用許可を受けた者)
(2)大阪市入港料条例第2条に定める船舶の運航者（大阪港に入港する船舶の運航者）

支払期限延長を可能とする要件：次の要件を全て満たしていること

- (1)申請月の前月分の取扱貨物量もしくは売上げが前年度同月分に比して減少していること
- (2)支払期限延長の申出を行うこと

【阪神国際港湾株式会社の取組み】

フェリー事業者並びにライナーバース借受者への支援事業（2020年5月1日発表）

- 旅客が大幅に減少する厳しい経営環境の中、社会・経済インフラとしての役割を果たすため、農水産品や食料製品、日用品など生活物資等の輸送を継続しているフェリー事業者に対する支援を行うもの
- また、国内工場の一部稼働停止などの影響により在来貨物の荷動きが低調となり、経営環境が非常に厳しい状況となっているライナーバース借受者に対する支援を行うもの

対象：支払猶予を希望するフェリー事業者並びにライナーバース借受者

猶予した貸付料の返済：令和3年4月から3年以内で、事業者からの提案による期間

阪神港における集貨事業 国内フェリー貨物支援事業への対象貨物の追加

- 2020年4月1日より開始している阪神港における集貨事業のうち〈集貨事業Ⅱ⑨国内フェリー貨物支援事業〉において、対象貨物に空コンテナを追加するなど一部拡充するもの
- 阪神港に寄港する国内フェリー航路を利用して外貿コンテナ貨物を阪神港で直接船舶への揚げ積みを行う事業に対し、実績に応じた額を支払うもの（1事業者あたり上限2,000万円）

対象：阪神港に寄港する国内フェリー航路を運航する船社のうち、今年度阪神港経由での外貿コンテナ取扱が1,000TEU以上見込まれる船社

応募期間：2020年4月1日から2020年9月30日まで

内航フィーダー船を利用した空コンテナ回送支援事業（2020年5月1日発表）

- 外航コンテナ船社が内航フィーダー船を利用し阪神港から西日本諸港へ空コンテナを輸送する事業に対する支援を行うもの

対象：外航コンテナ船社

応募期間：令和2年5月1日から令和2年8月31日まで

【港運事業者の取組み】

新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防ガイドラインの策定（2020年5月18日策定、11月30日最新版改訂）

- 港湾運送事業者等は、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日対策本部決定）において、社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置の期間中にも、企業の活動を維持するために不可欠なサービスを提供する関係事業者として位置付けられており、その事業の継続が要請されていることから、「新型コロナウイルス感染症対策の状況分析・提言」（令和2年5月4日専門家会議）や厚生労働省の公表資料、国土交通省からの通知、情報提供や助言、港湾労働者の意見などを参考に、感染症の専門家の監修を経た感染拡大予防ガイドラインを策定し、コロナ下での事業継続に取り組んでいる。