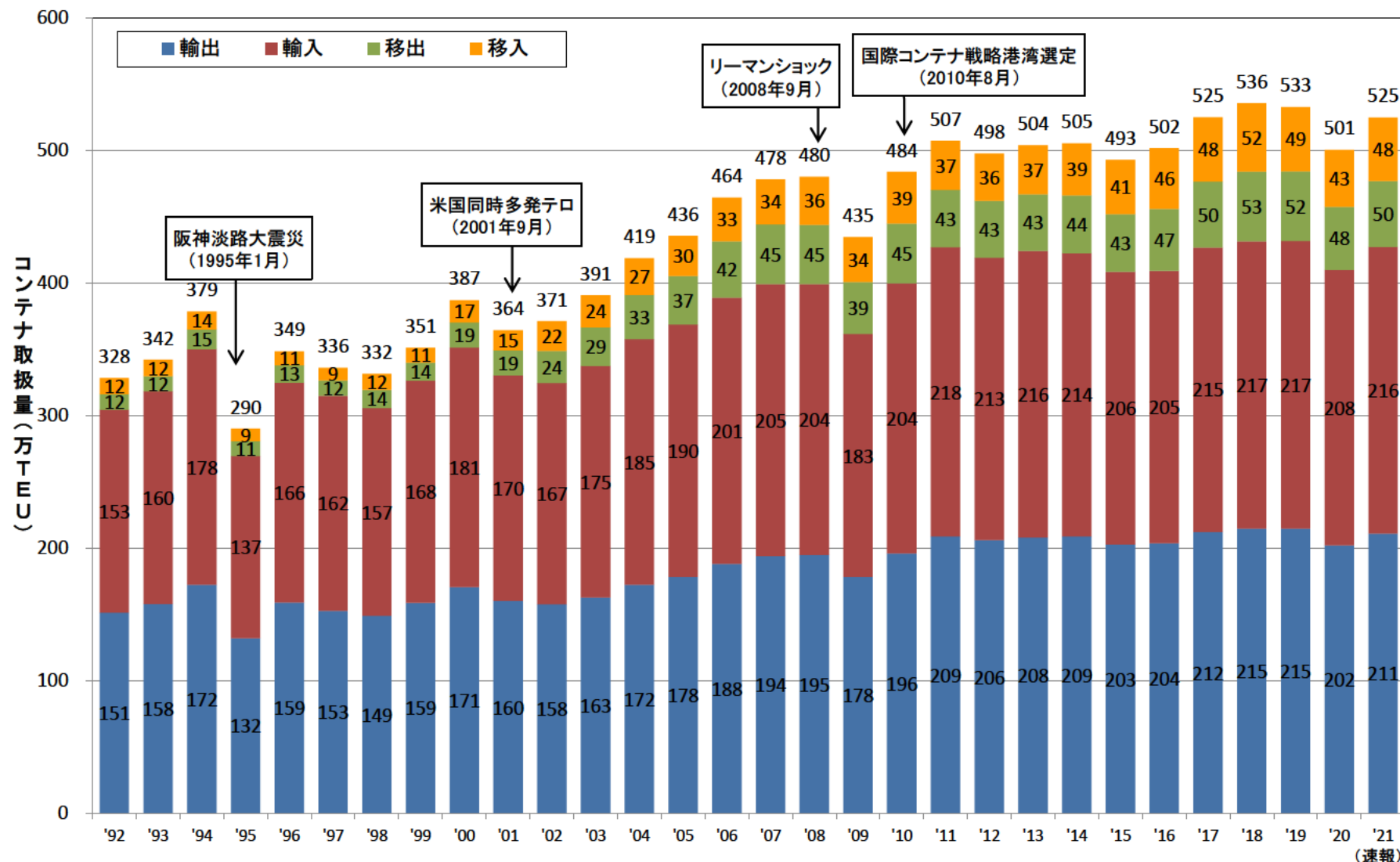


コロナ禍における阪神港のコンテナ物流動向と 国際コンテナ戦略港湾政策について

国土交通省 近畿地方整備局
令和5年2月

国際コンテナ戦略港湾・阪神港の動向①

- 2020年は米中貿易摩擦や新型コロナウイルスの影響を受けて日本全体で取扱量が減少する中、阪神港のコンテナ貨物取扱個数は外内貿合計で501万TEU(対前年比94%)を記録。
- 2021年は新型コロナウイルス感染症の影響等を受けて、525万TEU程度(対前年比105%程度、2019年比99%程度)となる。



国際コンテナ戦略港湾・阪神港の動向②

- 2020年(暦年)の貨物量では輸出・輸入・移出・移入ともに前年比で減少したものの、2021年(暦年)の貨物量ではいずれも対前年比はプラスに転じ、2019年比でもいずれも95%以上となっている。
- 月別では、移出・移入コンテナについては、2020年5月に2019年同月比で3割程度減少。輸出・輸入コンテナについては、移出・輸入コンテナの減少割合(約3割減)よりも小さいものの、2020～2021年を通じて、2019年同月比を下回っている月が多い。

阪神港のコンテナ貨物量の推移

【2019年計:533万TEU】

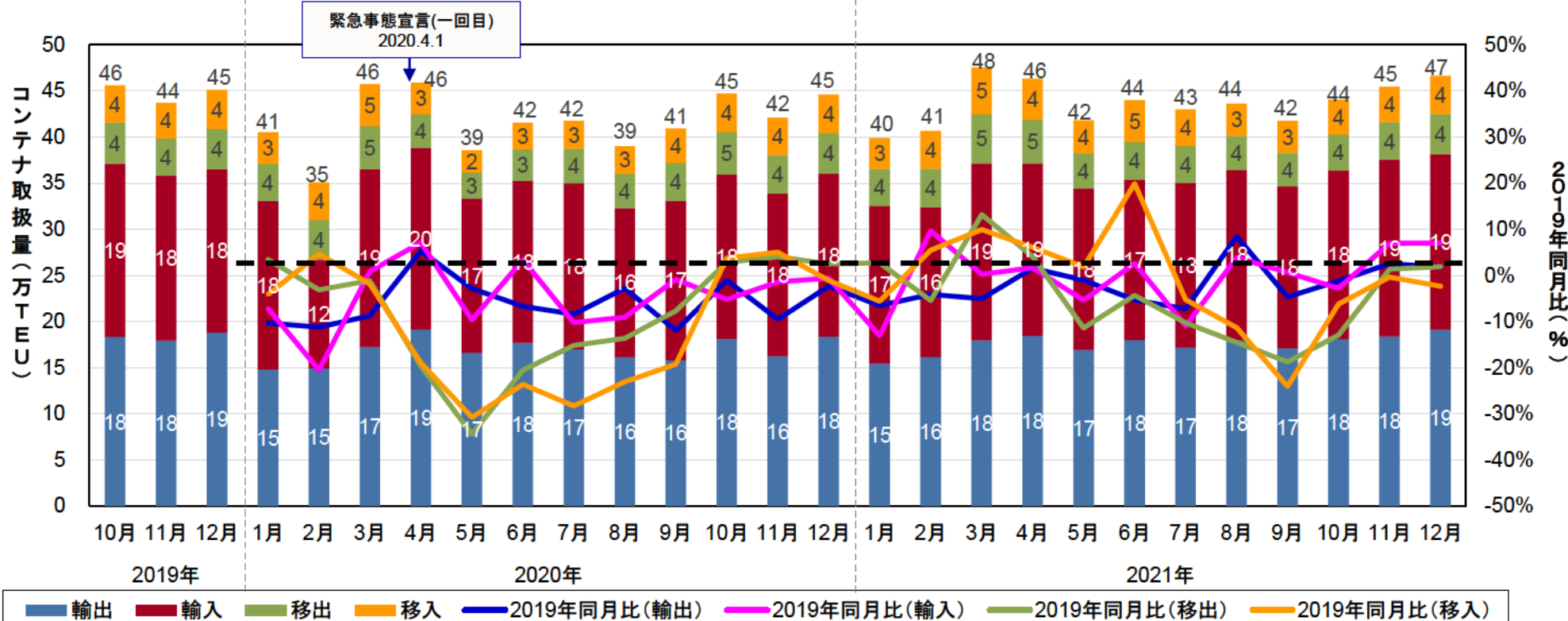
移入: 49万TEU
移出: 52万TEU
輸入: 217万TEU
輸出: 215万TEU

【2020年計:501万TEU(対前年比:94%)】

移入: 43万TEU(対前年比:94%)
移出: 48万TEU(対前年比:96%)
輸入: 208万TEU(対前年比:91%)
輸出: 202万TEU(対前年比:89%)

【2021年計:525万TEU(対前年比105%、2019年比:99%)】

移入: 48万TEU(対前年比:104%、2019年比:98%)
移出: 50万TEU(対前年比:104%、2019年比:100%)
輸入: 216万TEU(対前年比:105%、2019年比:95%)
輸出: 211万TEU(対前年比:111%、2019年比:99%)



出典: 港湾統計。2021年分は速報値である。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

背景

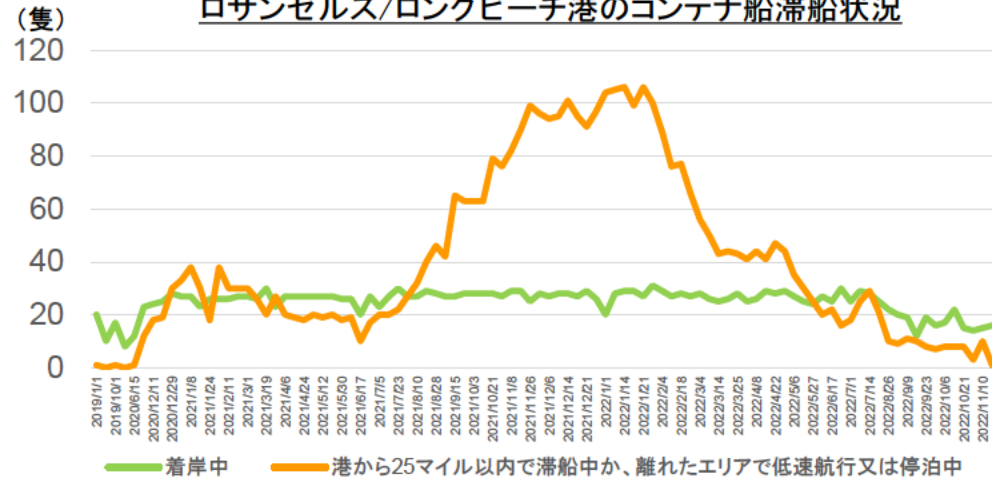
- 2019年～2020年前半にかけて、米中貿易摩擦・新型コロナウイルス感染症の先行き懸念等により、新規コンテナ生産が低迷
- 世界的なロックダウン等により国際貿易が一時的に縮小した後、2020年7月以降、“巣ごもり需要”の拡大に伴いアジア発北米向け等のコンテナ荷動き量が急増

- 北米西岸を中心とする港湾混雑等により、コンテナ船の慢性的な運航遅延が発生
- 世界的に国際海上コンテナ輸送スペースが不足し、運賃の高騰が発生

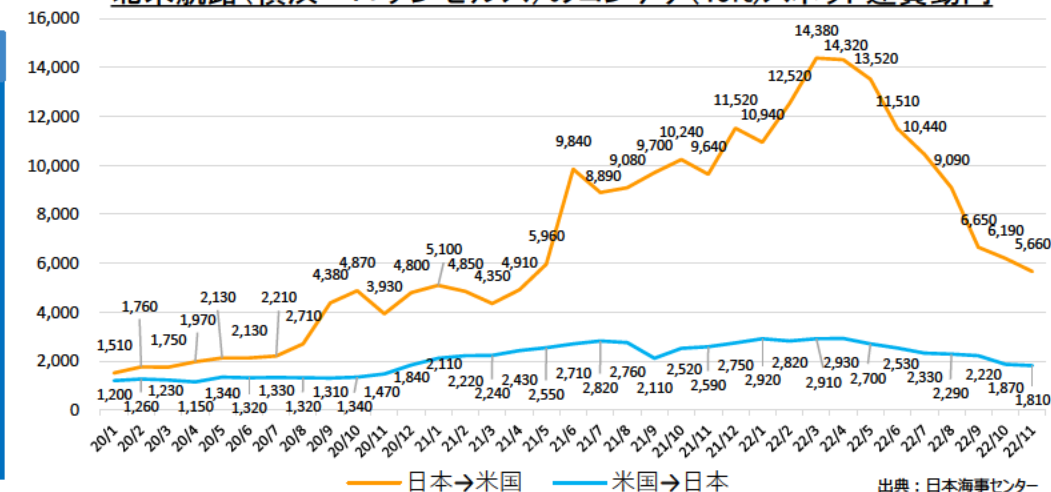
国土交通省の取組

- 荷主・物流事業者・船社に対し、コンテナの早期引取・返却や輸送力の増強等の協力を要請
- 荷主・物流事業者・船社等が一堂に会した情報共有会合を、農林水産省及び経済産業省と共同で開催
- 米国政府に対して、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
- 在外公館等を通じて情報収集した北米西岸港及びアジア主要港の滞船状況や港湾当局の対応等について、関係者に情報提供

ロサンゼルス/ロングビーチ港のコンテナ船滞船状況



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



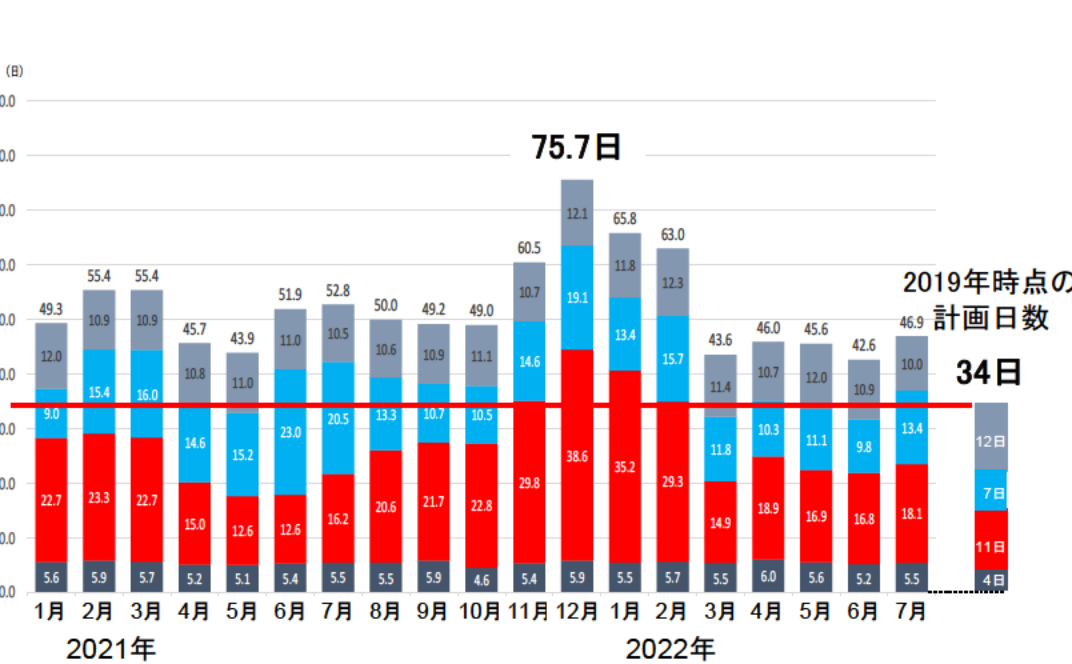
現状・今後の見通し

- 国際海上コンテナ輸送の需給逼迫は緩和する傾向にあり、北米西岸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し、海上輸送運賃についても下落傾向にある。
- 一方、北米西岸労使交渉の影響や、北米東岸港や内陸鉄道輸送の混雑等を懸念する声もあり、今後の動向について引き続き注視が必要である。

北米港湾の混雑によるコンテナ船運航への影響

○北米港湾の混雑の影響で、所要日数が最大で通常の2倍程度になった例があるほか、北米西岸航路のコンテナ船の日本への寄港隻数も減少。

日本～北米間の所要日数の推移(1航路の例)

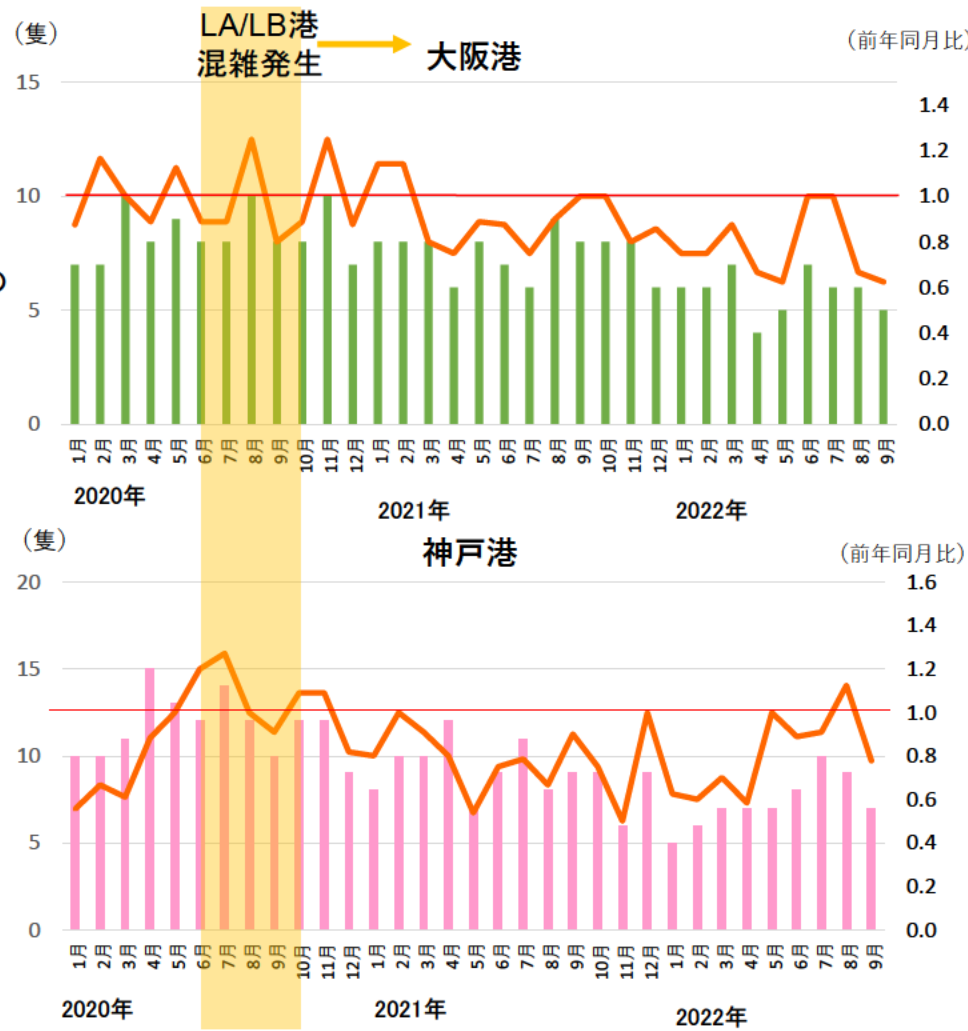


- 北米西岸→日本着(※4)
- 北米域内(※3)
- 日本発→北米西岸着(※2)
- 日本域内(※1)

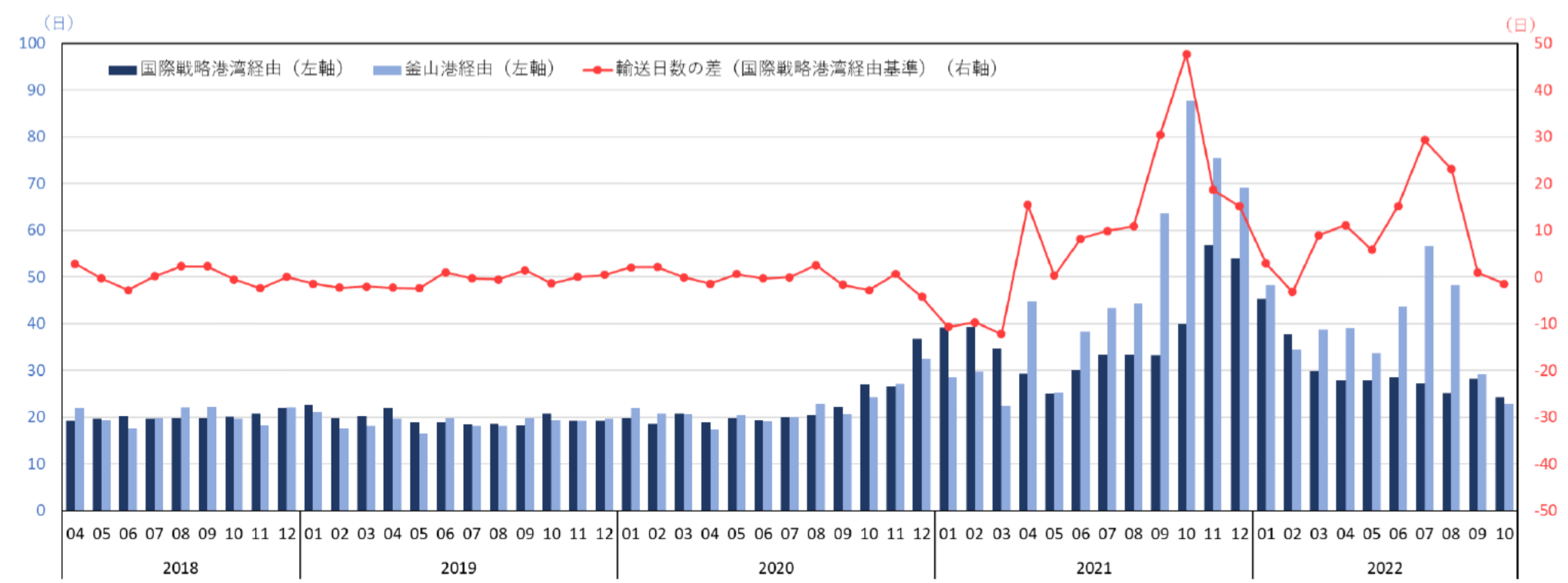
航路投入船の入出港履歴データ(過去1年間)について、区間別に所要日数を集計
 ※1:ファーストポート入港月でのカウント ※2:日本出港月でのカウント
 ※3:北米入港月でのカウント ※4:北米出港月でのカウント

(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。

主要港における北米西岸コンテナ航路寄港隻数の推移



- 日本から北米西岸へのコンテナ貨物の輸送日数は、新型コロナウイルス感染症流行前では20日程度であり、国際コンテナ戦略港湾経由と釜山港経由で大きな差は見られない。
- 新型コロナウイルス感染症流行後は、国際コンテナ戦略港湾経由、釜山港経由ともに輸送日数が増加したが、釜山港経由の方が増加が大きく、輸送日数の差は最大50日程度に達した。

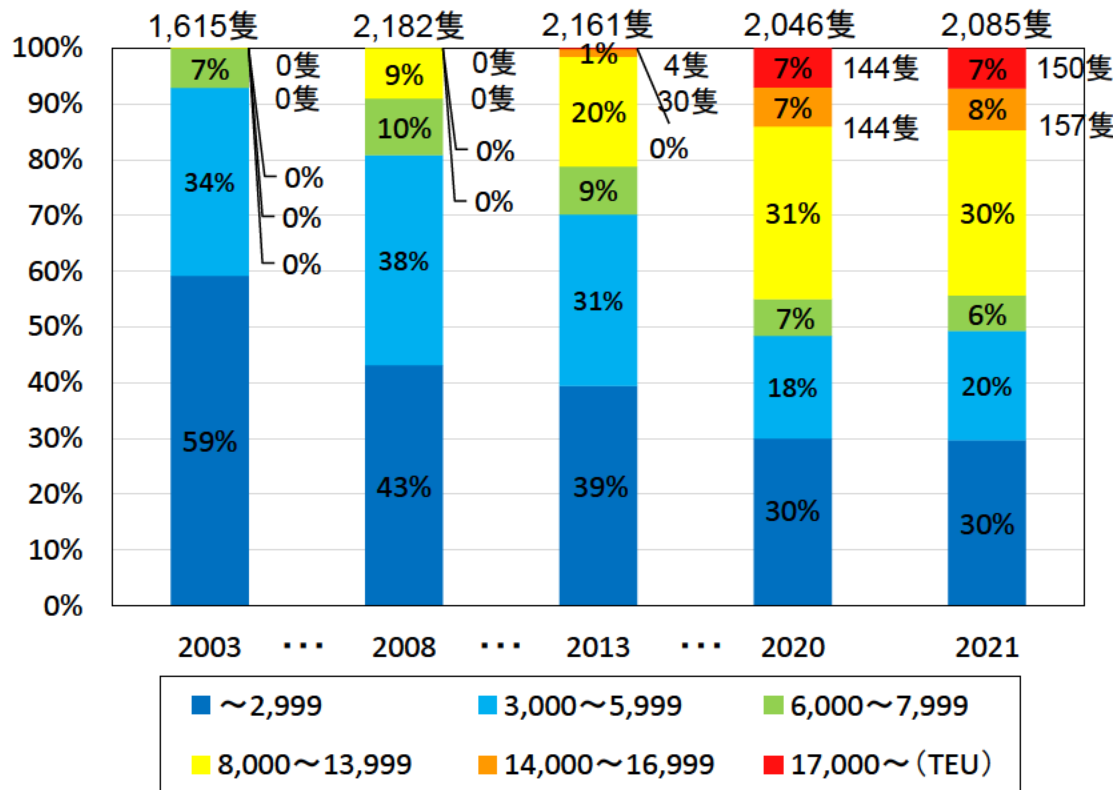


※輸送日数は、日本の地方港(A港)から出発し、北米西岸のB港での荷卸しまでの期間をA港出発時点の月で整理。

コンテナ船の船舶規模別の投入隻数及び竣工見通し

○コンテナ船については、大型船の投入割合が上昇傾向にある。
○2022年～24年に竣工予定のコンテナ船のうち、約2割が14,000TEU以上（岸壁水深が概ね18m必要）となっている。

コンテナ船の船舶規模別の投入隻数



<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%

2022年以降のコンテナ船の竣工見通し（船型別）

	2022	2023	2024	総計
Post-Panamax 17,000 +TEU	6	32	13	51
Neo-Panamax 14,000-16,999 TEU	15	49	75	139
Neo-Panamax 8,000-13,999 TEU	21	20	37	78
Intermediate 6,000-7,999 TEU	0	16	66	82
Intermediate 3,000-5,999 TEU	6	66	47	119
Feeder <3,000 TEU	121	162	73	356
総計	169	345	311	825

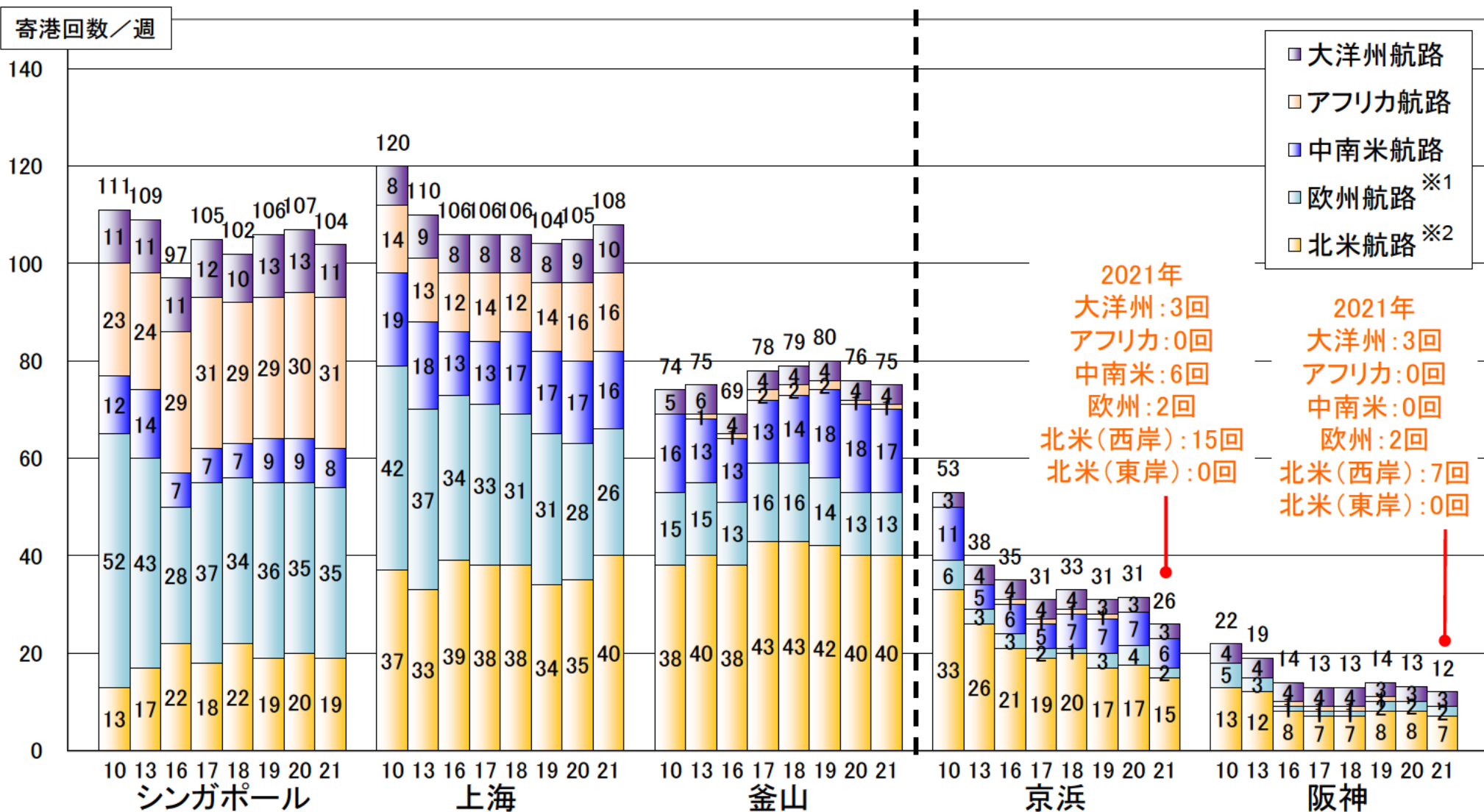
出典：Clarkson「Ship Type Orderbook Monitor」2022/4

出典：国際輸送ハンドブック（当該年の11月時点の実績値）

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。

アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較 国土交通省

○国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の寄港回数は、近年は概ね横這いであったが、2021年は国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により減少。



「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」について

- 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会でとりまとめた「最終とりまとめフォローアップ」(平成31年3月)の政策目標の最終年が令和5年であること等から、本年2月に『新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会』を設置し、これまでの取組成果のレビューや政策の効果を検証するとともに、今後の取組等についてとりまとめる。
- 令和5年2月3日に第1回会議を開催予定。令和5年夏頃の中間とりまとめの策定を目指す。

●委員(敬称略)

赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科教授	河野 真人	サントリーホールディングス株式会社サプライチェーン本部 原料部専任部長
赤倉 康寛	国土技術政策総合研究所港湾研究部港湾システム研究室長	志村 力	日産自動車株式会社SCM本部日本物流部部品輸出グループ 主管(兼)日産本牧専用埠頭所長
河野 真理子	早稲田大学法学学術院教授	関戸 崇	株式会社クボタ物流統括部長
柴崎 隆一	東京大学大学院工学系研究科レジリエンス工学研究センター 准教授	竹谷 隆	キャノン株式会社常務執行役員 ロジスティクス統括センター所長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授	渡辺 敬倫	住友商事株式会社物流管理部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部教授	人見 伸也	横浜川崎国際港湾株式会社代表取締役社長
山崎 朗	中央大学経済学部教授	外園 賢治	阪神国際港湾株式会社代表取締役社長
遠藤 直也	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会JILS総合研究所 マネジャー	矢岡 俊樹	東京都港湾局長
甲斐 督英	外国船舶協会会長	中野 裕也	横浜市港湾局長
河地 久直	一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会常務理事	磯田 博和	川崎市港湾局長
久保 昌三	一般社団法人日本港運協会会長	丸山 順也	大阪港湾局長
友田 圭司	一般社団法人日本船主協会常勤副会長	長谷川 憲孝	神戸市港湾局長
堀内 保潔	一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長	堀田 治	国土交通省港湾局長

【参考】国際コンテナ戦略港湾政策のこれまでの経緯(1)

- 2010年8月に国際コンテナ戦略港湾を選定し、広域からの貨物集約、荷主サービスの向上、コンテナ船大型化の進展への対応、「民」の視点での戦略的港湾運営の実現、ターミナルコストの低減の5つの施策を推進。
- 2014年1月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」を踏まえ、2014年度より、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」の3本柱の施策を推進。
- 2019年3月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、2019年度より、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱は堅持しつつ、AIの活用等による港湾物流の生産性向上に重点化。
- 2021年4月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を踏まえ、新たに取り組む事項として、カーボンニュートラルポートの形成、港湾物流のDXの推進、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を位置づけ。

年	政策の決定等	主な取組
2009		・コンテナ物流の総合的集中改革プログラム(2009～2011年度) → 内航・バージ・鉄道フィーダー輸送網の立ち上げ ・東京港、横浜港、神戸港、大阪港で夜間20時までのゲートオープンを開始
2010	・8月 国際コンテナ戦略港湾の選定(京浜港、阪神港)	・3月 神戸港ポートアイランドPC18(水深16m)供用開始 ・4月 横浜港本牧BC1(水深16m)供用開始 ・コンテナ物流情報サービス(Colins)の運用開始
2011	・4月 港湾法改正(港湾の種類に国際戦略港湾を追加、港湾運営会社制度の創設 等)	・国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業(2011～2013年度) → 内航・鉄道フィーダー輸送網の立ち上げ ・東京港で朝7時半からのゲートオープンを開始
2012		・10月 神戸港、大阪港における特例港湾運営会社の指定 ・12月 横浜港における特例港湾運営会社の指定
2013		・6月 インセンティブ措置の見直しに関する港湾管理者への協力要請文書の発出 ・9月 横浜港本牧D5(水深16m)供用開始

年	政策の決定等	主な取組
2014	・1月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ ・5月 港湾法改正(国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する政府の出資 等)	・1月 川崎港、東京港における特例港湾運営会社の指定 ・国際戦略港湾競争力強化対策事業(2014～2022年度) → 戦略港湾への集貨に向けた外航・内航フィーダー輸送網の拡充、基幹航路の寄港促進 ・戦略港湾の創貨に資する物流施設整備に係る無利子貸付制度創設 ・9月 横浜港本牧D4(水深16m)供用開始 ・11月 阪神国際港湾株式会社を港湾運営会社に指定 ・12月 阪神国際港湾株式会社に国が出資
2015		・4月 横浜港南本牧MC3(水深18m)供用開始
2016		・3月 横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社に指定 ・3月 横浜川崎国際港湾株式会社に国が出資 ・4月 神戸港六甲RC6-7(水深16m)供用開始 ・7月 神戸港ポートアイランドPC15-17(水深16m)全面供用開始
2017		・2月 大阪港夢洲C12(水深16m)供用開始
2018		・AIターミナル高度化実証事業(2018～2022年度) ・LNGバンカリング拠点形成に係る補助制度創設
2019	・3月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ ・12月 港湾法改正(国際基幹航路の維持・拡大に関する取組の強化 等)	・遠隔操作RTG導入に係る補助制度創設
2020		・3月 東京港中防外Y2(水深16m)供用開始 ・10月 国際基幹航路に係るとん税・特別とん税の特例措置を適用開始
2021	・4月 国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ	・4月 横浜港南本牧MC4(水深18m)供用、MC1-4の一体利用を開始 ・4月 サイバーポート(港湾物流分野)一次運用開始 ・4月 横浜港南本牧ふ頭においてCONPASの本格運用を開始
2022	・11月 港湾法改正(港湾における脱炭素化の推進 等)	

- 国際基幹航路の維持・拡大を図り、我が国のサプライチェーンを強靱化するため、コンテナターミナルの更なる機能強化等により、国内外から国際コンテナ戦略港湾への集貨を強力に進める必要がある。
- 既存ストックを最大限に活用しつつ、集貨を促進するため、国際コンテナ戦略港湾における実証事業を通じて、複数のターミナル間における国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網等との円滑な接続・積み替え等に関する課題を検証し、シームレスな貨物移動の実現に向けて接続機能の強化を図る。【令和5年度新規制度】

■ 国際戦略港湾競争力強化実証事業の内容

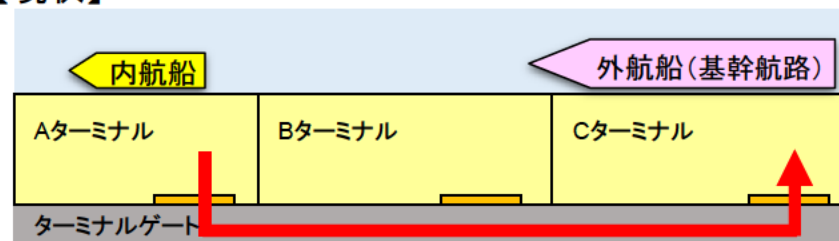
既存ストックを最大限に活用しつつ、国際コンテナ戦略港湾への集貨を促進するため、複数のターミナルの一体利用に向けた下記の実証事業を実施

- ①国際基幹航路と内航フィーダー航路との接続
- ②国際基幹航路と外航フィーダー航路との接続
- ③モーダルシフト需要を見据えたRORO航路等国内輸送網とコンテナターミナルとの接続

■ 実証事業の実施個所(例)

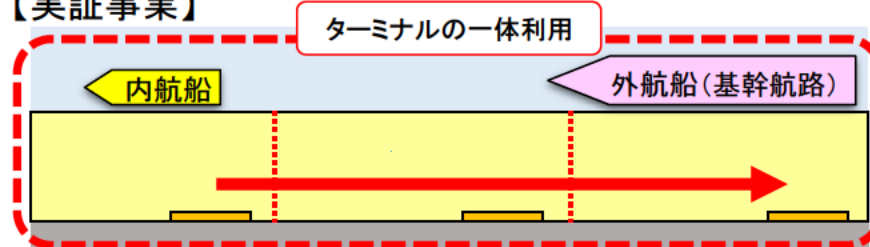


■ 実証事業のイメージ 【現状】



・コンテナ貨物の荷役・蔵置作業等がターミナルごとに運用されている場合、ターミナル間で貨物の移動（積み替え）を行う際は、ターミナルゲートでの貨物の搬出入及びターミナル外の通行が必要。
（コンテナ貨物の効率的な取り扱いが課題）

【実証事業】



・複数のターミナルの一体利用を見据え、外航・内航の円滑な接続・積み替えに必要な動線確保、荷役作業、ターミナルオペレーションシステム等に関する課題を検証し、ターミナルの一体利用に向けた機能強化を推進。