

国内ハブ港の構築と内航フィーダーネットワークの拡充について（提言）

平成 22 年 2 月 10 日

日本の貿易と国際競争力を維持するうえで、国際海上コンテナ基幹航路（北米、欧州等）の日本寄港を確保することが重要であり、国内ハブ港がその寄港港としての機能を担うことになる。一方、地方港発着の国際コンテナ貨物は、国内ハブ港において基幹航路に接続できることが安全かつ質の高い国際輸送サービスを提供するうえで望ましいが、現状においては輸送コストに勝る釜山港におけるトランシップが大勢を占めている。国内ハブ港の機能拡充と地方港の安全で質の高い国際輸送サービス機能を確保するうえで、国内ハブ港と地方港を結び、これらの港湾間で地方の貨物を集荷配送する仕組みとして内航フィーダー輸送ネットワークの拡充が必須である。このためには、国内ハブ港、地方港における港湾の運営上の課題と内航フィーダー事業に係る課題について抜本的な対策が求められる。海上コンテナに係る国内ハブ港を国策として整備する観点から、国、港湾管理者等の関係者の精力的な取り組みを期待する。

(1) 現状の問題

内航フィーダーに係る現状の課題として主に次のことが挙げられる。

- ① 日本の各港から韓国釜山港にトランシップ貨物として流失しているコンテナは、年間約 100 万 TEU。特に九州北部（博多・門司）、瀬戸内地域は、韓国船社にとって格好の市場。
- ② 韓国フィーダー船社と運賃面（瀬戸内／釜山間のトランシップ コンテナ）で競争するにも、現在約 2 倍以上割高となるのが現状。
- ③ コストメリットを出すために、大型船（749 型）を新造する場合においても、内航海運暫定措置事業の営業権（スクラップ&ビルド）を新造船のトン数に応じて買取らなければならず、新造船価に数千万円の営業権コストが加わり、建造価格の上昇で運賃競争力の低下に繋がっている。
- ④ 地方港では外航フィーダー船誘致のための各種インセンティブ等の優遇政策があり、同等の競争環境になっていない。

(2) 基本的な対策の方向

内航フィーダーネットワークの拡充のためには、以下について対策を図る必要がある。これらは相互に関連しており、現状において即、解決あるいは実行できるものではないが、それゆえにこそ網羅的かつ抜本的な対応方策の検討が求められる。

- ① 釜山港トランシップに対抗できる運賃設定を実現するための貨物ボリュームの確保。
- ② 内航フィーダー船についてコスト削減と運航の効率化を図るため、大型化の促進策や税制等の優遇策の実施。

- ③ 地方港における定曜定時・シャトル便等のサービスの実現。
- ④ 国内ハブ港における外航基幹航路との効率的な接続のための措置。

(3) 地方港における対策

地方港が内航フィーダー港として効率的に機能するための仕組み作りが重要。

- ① 内航フィーダー構築に必要な貨物の集荷方法の具現化（陸送からの転換の促進等）。
- ② 内航フィーダー船のバース優先利用（現状は外航フィーダー船が優先）による、迅速かつ効率的な荷役。
- ③ 地方港運関係者の内航事業への参加による内航フィーダーの促進。

(4) 国際ハブ港における対策

国内ハブ港が内航フィーダーと外航基幹航路の効率的な接続を果たすための仕組み作りが重要。

- ① 本船着岸岸壁への直付けによるトランジットタイム短縮とコストの低減。
- ② 内航フィーダー専用バースを母船と接続する連続バース内に設置。

(5) 国・港湾管理者への要請事項

- ① 外航基幹航路の寄港促進の為、国内ハブ港の機能充実と母船、内航フィーダー船が共に利用しやすいデザイン変更に対する支援。
- ② 地方港で外航船を誘致する施策から内航フィーダー利用への転換。
- ③ 内航フィーダー船の船型の大型化を促進する国からの建造補助。
- ④ 内航フィーダー船は外国貨物輸送に従事していることから、外航船並みに免税油の使用を可能とすること（コスト競争力上不可欠）。
- ⑤ 内航フィーダー船において、積載効率を上げる為に外貨と内貨を積み合わせて運搬するケースの増加が見込まれる。これを促進するために、コンテナターミナルにおいて内貨と外貨のコンテナを同一保管することに関わる SOLAS 及び税関（関税法）上の運用の弾力化。
- ⑥ 内航フィーダー船の入出港に係る諸手続きの簡素化。
- ⑦ ターミナル借受料の減額。
- ⑧ 岸壁使用料、入港料の減額、内航フィーダーには使用料・入港料に消費税が掛かる（外航フィーダー船との競争力阻害）。

以上