

国際基幹航路

国際基幹航路について

国際基幹航路とは、国際コンテナ戦略港湾*と北米・欧州等の港湾との間の、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際貨物輸送網を形成する航路をいう(図)。

国際基幹航路が日本の港湾へ寄港することは、日本に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点に加え、我が国の経済安全保障上も重要である。しかし、近年、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船の更なる大型化や、船社間のアライアンスの再編等に伴う寄港地の絞り込みにより、我が国にとって厳しい状況が続いている。

そのため、国土交通省では、我が国への国際基幹航路の寄港回数の維持・増加を図り、企業の立地環境を改善し、我が国産業の国際競争力を強化することを目的として、国際コンテナ戦略港湾政策を推進している。当該政策においては、国内及び東南アジア等から国際コンテナ戦略港湾でトランシップする貨物の集貨のためのフィーダー航路網の充実等による「集貨」、港湾背後における貨物の創出による「創貨」、ヒトを支援するAIターミナルの実現による良好な労働環境と世界最高水準の生産性の創出や、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を推進し、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施しているところである。

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(平成31年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(平成31年3月)(以下、最終とりまとめフォロー

アップ)では、欧州・北米航路に加え、中南米航路、アフリカ航路、豪州航路についても、国際コンテナ戦略港湾において寄港を維持・拡大することが必要であるとされた。このため、最終とりまとめフォローアップにおいては、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献することを政策目標とした(図)。

令和元年度港湾法改正

令和元年度の港湾法の改正では、港湾法第四十三条の十二第一項第二号ニを新設し、「国際基幹航路」を国土交通省令で定めるよう規定している。具体的には表の通り、港湾法施行規則第十一条の九第五項において、上記の最終とりまとめを踏まえ、欧州航路、北米航路、中南米航路、アフリカ航路、豪州航路が規定されている。

おわりに

新型コロナウイルス感染症の拡大に端を発し、アジア～北米間のコンテナ荷動きの急増などにより国際海上コンテナ輸送の需給が世界的に逼迫するなど、海上輸送、港湾・海運を取り巻く環境は刻一刻と変化しており、サプライチェーンマネジメントの重要性は更に高まっている。こうした状況の中で、サプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の重要性は一層高まっており、我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大させるため、国際コンテナ戦略港湾政策を引き続き推し進めていく。

※平成22年8月に「阪神港」及び「京浜港」を国際コンテナ戦略港湾として選定。



図 欧州・北米航路の例(FP1:ザ・アライアンス(ONE/Hapag-Lloyd/HMM/Yang Ming)が運航する日本発着の欧州・北米向けの振り子サービス)

対象地域の名称	対象地域の範囲
一 北米地域	北アメリカ大陸(メキシコ以南の地域を除く。)
二 欧州地域	ヨーロッパ大陸(ロシア(ベーリング海、オホーツク海及び日本海を含む太平洋に面する地域を除く。))を含む)
三 中南米地域	メキシコ以南の北アメリカ大陸及び南アメリカ大陸
四 大洋州地域	オーストラリア大陸
五 アフリカ地域	アフリカ大陸

表 港湾法施行規則(昭和二十六年運輸省令第九十八号)別表第一引用