

■国内輸送一現状と改善に向けて(内航フィーダー:その2)

課 題	現 状	改善に向けて
(3) 内航船による国際フィーダー拡大の 実行策	<ul style="list-style-type: none"> ●一部の外航船社は地方港を起点とする通しサービスを提供しているが、これらは必ずしも戦略港湾の取り扱い拡大を意図するものではなく、自社運航船の運航効率化を図るためである ●一方、日本港運協会は国際フィーダーの取り扱い拡大に向けて、貨物の到着前の許可(実質的な洋上通関)などの手続き簡素化を提言し、インセンティブの供与などの施策が講じられた 	<ul style="list-style-type: none"> ●釜山TSに対抗するためには、わが国の地方港を起点とし戦略港湾を経由する通しサービスが運賃、輸送日数の面で優位であることが条件 ●そのためには、船社やNVOCCによる通し輸送の設定が欠かせない ●国際フィーダー貨物の集荷などは地方港で行い、戦略港湾ではいかに迅速かつ最小のコストで積み替えを行うかが必須要件である
(4) 国際フィーダー 貨物の輸出入通関	<ul style="list-style-type: none"> ●輸出貨物は地方港のCYで、戦略港湾で船積みする本船名を記載して輸出の許可を受け、戦略港湾で直ちに船積みされる ●輸入貨物は戦略港湾から地方港のCYまで保税回送され、そこで許可を受ける 	<ul style="list-style-type: none"> ●国際フィーダーが釜山TSとの競合ルートである限り原発着港は地方港であり、戦略港湾は中継港であることから、輸出入通関手続きは地方港で行われる

出所：各関係当事者の運営実態などに基づき筆者作成