

# 港湾懇談会 座長とりまとめ

—国際海上物流、港湾を考えるにあたっての今後の論点—

平成24年12月12日

## 目次

はじめに	1
国際海上物流・港湾を考えるにあたっての今後の論点	
1. 国際物流	2
(1) わが国を取り巻く経済情勢	2
(2) 国際競争力	2
(3) 輸送コスト	4
(4) 情報共有	5
(5) アジア等の港湾との連携、アジア域内物流	5
(6) 諸外国と関連した新たな動き	6
2. 港湾利用・管理	7
(1) 既存ストックの有効活用	7
(2) 港湾運営の民営化	7
(3) 港湾整備、管理	8
(4) 港湾サービス	8
(5) 輸出入・港湾関連手続き	9
(6) 旅客の利便性	10
3. 安全・安心	11
(1) 地震・津波対策	11
(2) 資源・エネルギー	11
(3) 離島	12
(4) 国際航路	12
4. 環境	14
5. 政策展開	15
(1) 政策立案	15
(2) 政策形成	15
(3) アカウンタビリティ・広報	16
(4) 政策評価	17
(5) 現行制度	17
おわりに	18
港湾懇談会 委員名簿	19
港湾懇談会 開催実績	20
資料	21

## はじめに

港湾を取り巻く社会・経済情勢が大きく変化する中、平成23年の改正港湾法に則った施策や国際戦略港湾政策を着実に進めなければならないことは論を待たないが、今後のわが国の港湾の整備・利用を考えるにあたっては、それら以外の切り口からも目を向けるべきことがあるとの議論もある。

そうしたことも踏まえ、港湾政策として今後、中長期的に取り組むべき課題や検討すべき論点を整理するため、交通政策審議会港湾分科会委員をメンバーとする港湾懇談会を設置し、自由闊達な議論を頂くこととした。

平成24年3月から11月までの間、5回にわたり懇談会を開催し、「国際海上物流・港湾のあり方を考えるにあたっての今後の論点」をテーマに、委員各位からプレゼンテーションを頂きながら議論を行ってきた。

議論の過程では港湾管理者から意見を頂くとともに、関連するデータの整理も行った。

この報告書は懇談会で出されたさまざまな意見を、国際物流、港湾利用・管理、安全・安心、環境、政策展開の5つの観点から整理し、座長としてとりまとめたものである。

懇談会では、委員各位のプレゼンテーションを題材に、時には委員同士で議論が白熱することもあったが、それらの議論のひとつひとつを、今後の港湾政策を考えるにあたっての視点や考慮すべき事項として参考になるものと考え、両論併記も含め、とりまとめた。もとより、出された意見や視点は必ずしも懇談会全員が合意している内容ばかりではないので、個々の意見が解りやすいように、箇条書きの形式で整理した。

この座長とりまとめを今後の港湾政策に活用して頂くことを期待する。

港湾懇談会 座長  
黒田 勝彦

## 1. 国際物流

### (1) わが国を取り巻く経済情勢

わが国を取り巻く経済情勢は大きく変化を遂げており、アジア、アフリカ等の新興国の発展、自由貿易協定等の国家間の経済連携の動きは、世界の貿易・海上物流の構造を今後も大きく変化させることが見込まれる。

わが国を取り巻く経済情勢に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 世界各国の経済成長、経済連携の進展

- ・ 各国の経済成長、F T A や T P P 等の経済連携の進展、これらに伴う世界全体の経済産業構造の変化は、わが国の貿易、国際海上物流にどのような影響を及ぼすのか、わが国の港湾はどのように対応していくべきか

#### ② アジア諸国との連携

- ・ わが国を含むアジア各国間の産業連携、分業体制の変化等は今後どのように進展し、わが国の貿易、国際海上物流にどのような影響を及ぼすのか、これを踏まえて港湾行政をどのように進めていくのか

#### ③ 人口減少、少子高齢化

- ・ わが国における人口減少、少子高齢化の進行など社会構造の変化に対応し、わが国の貿易、海上物流のあり方を考えるべきではないか

#### ④ ビジネスサイドのニーズ

- ・ 日本型ビジネスモデルの変容、世界各地における物流へのニーズの多様化などのビジネスサイドからの要請の変化に、どのように対応していくのか 等

### (2) 国際競争力

経済のグローバル化が進展する中、わが国の製造業の海外生産比率は上昇し、製造業の国内事業所数、国内雇用者数は減少傾向にある。

国際競争力に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 我が国産業の国際競争力

- ・ 世界と競争するわが国産業の国際競争力を強化するための港湾の機能強化、改善という観点から取り組むべき

- ・我が国産業の競争力強化という場合、製造業だけではなく、観光なども含めたサービス産業についてもターゲットとしていくべきではないか
- ・大都市のみではなく地域の産業や経済の振興・活性化につながるような国際海上物流・港湾のあり方を考えるべきではないか

## ② 雇用と所得の確保

- ・我が国の将来のあり方を考えたとき、将来も国内に製造拠点を維持し、雇用と所得を確保することにつながる港湾行政の展開を考えるべきではないか

## ③ 国民生活への影響

- ・物流コストが国民生活にどう影響するのかというところまで分析した上で、どのような港湾政策を行っていくべきかを議論していくべきではないか

## ④ コンテナの基幹航路の維持・拡大

- ・ハブ&スポークから網の目の直接寄港への動きもあり、重要なのは基幹航路誘致より地域経済活性化。地方経済の活力を増進する港湾政策が重要
- ・製品を輸出する製造業の立場では、コンテナ基幹航路の寄港頻度が重要である
- ・国際コンテナ戦略港湾政策を着実に推進していくとともに、選択されていない港湾を今後どのように活かすのかを考えていくべき
- ・コンテナは、ある程度集中させることが望ましい姿ではないかと考える
- ・国際戦略港湾政策の評価・検証が必要

## ⑤ 国内輸送ネットワーク

- ・「選択と集中」で選択された港湾に貨物を集中させるためには、長距離フェリー等の内航海運、鉄道、道路等、さまざまなモードを組み合わせた安価で迅速な国内輸送ネットワークの構築や港湾での更なるシームレスな積替が必要ではないか
- ・インランドコンテナデポの設置等により、空コンテナを効率的に融通することで、物流の効率化につながるのではないか

## ⑥ 国際競争力について

- ・国際競争力という言葉をよく聞くが、そもそも貨物の通過点である港湾が国際的に競争するという概念があり得るか
- ・日本の港湾政策は釜山港を意識しているように感じられるが、今後、中国発着のトランシップ貨物が直行貨物にシフトしていくと思われ、釜山港は右肩上がりではないのではないか

- ・ 資源のない日本が今後も生活を維持するためには製造業が重要。今後も国内の製造拠点を維持していくためには国際海上物流のコスト・リードタイムの低減が重要
- ・ 現在のトレンドを踏まえれば、今後10年程度は日本発着貨物量が全世界のコンテナ貨物量に占める比率は低下するのではないかと。また、海外貨物の日本でのトランシップはほとんど増えないのではないかと
- ・ そういった状況をどう変えていくかを議論しなければ、日本の産業のみならず、国が衰退してしまう 等

### (3) 輸送コスト

企業の経営には、原料、製品等の輸送コストがつきものであり、国際競争にさらされているわが国産業は輸送コスト縮減に向けた努力を進めている。

輸送コストに関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① コスト・リードタイム

- ・ 港湾利用コストや国内輸送コスト、輸送にかかる所要時間のさらなる低減に向けて、特に着目すべき点は何か
- ・ 物流コスト・リードタイムの低減のためには、港湾だけでもものを考えるのではなく、ドア to ドアの物流に関わる各分野を横断した議論が必要

#### ② 船舶の大型化

- ・ 船舶の大型化が物流コストに直結することは明らかであり、現在、船舶大型化が世界の流れとなっている中、日本の港湾はどのように対応していくべきか

#### ③ 物流コスト以外のコスト

- ・ 実際の物流コストだけでなく、納期の遅れ、荷傷み、在庫等による損失もコストとなる。こういった視点も含め、サプライチェーン全体の中で港湾が果たせる役割を考えていく必要があるのではないかと

#### ④ 輸送コスト

- ・ 荷主が船会社に払う運賃は、港湾料金よりも、為替、船の価格、その時点の経済動向等の様々な要因により決まっており、基幹航路の維持は港湾コストの議論ではないのではないかと
- ・ 船会社の港の選択は、その港にどれだけの貨物があるかということと、その積み下ろしに単位あたりどれだけコストがかかるかということによるので、港湾コストの低減は重要である 等

#### (4) 情報共有

物流のグローバル化、多様な関係者の存在を踏まえ、情報の適切な共有により効率性を追求していく必要がある。

情報共有に関連した論点として次のような意見が出された。

##### ① サプライチェーン

- ・ サプライチェーンのどこにどれくらいのコストがかかっているのかがわかりにくいといった現状を踏まえ、物流の効率化を進めるためサプライチェーンに関する情報を関係者が共有するプラットフォームが必要ではないか

##### ② I C タグ

- ・ 世界では、物流を管理するための I C タグシステムの競争が始まっており、日本も遅れを取らないよう、コンテナ管理の取組を進めて行く必要があるのではないかと 等

#### (5) アジア等の港湾との連携、アジア域内物流

アジア地域との国際分業の進展等を受けて、アジア地域との間の貿易量・海上荷動きが増大している。また、アジア地域の間にはコンテナ航路のみならず、国際フェリー、国際 R O R O 船も就航するなど、多様な輸送手段が提供されるようになっている。

アジア等の港湾との連携、アジア域内物流に関連した論点として次のような意見が出された。

##### ① 増大するアジア域内物流

- ・ 欧米基幹航路だけに目を向けるのではなく、増大するアジア域内物流の中でわが国の港湾はどうシフトしていくべきか。また、場合によっては釜山港を活用することも考えられるのではないかと

##### ② 国際 R O R O ・ フェリー

- ・ 国際コンテナ、国際バルクに関する戦略展開に加えて、比較的短距離の国際 R O R O ・ フェリー輸送にも重点を置くべきであり、課題の抽出・戦略の策定を進めるべきではないかと

##### ③ 各分野横断した施策

- ・ アジアとの海上物流において、高まる迅速性、定時性を要する輸送ニーズに対応する複合一貫輸送等を活用していくには、鉄道、通関、相手国でのシャーシ積み替えなど各分野を横断した施策が必要ではないかと 等

## (6) 諸外国と関連した新たな動き

アジア等の経済発展を受け、これまでの海上輸送の枠を超えた、新たな動きが各分野で見られるようになってきている。

諸外国と関連した新たな動きに関連した論点として次のような意見が出された。

### ① クルーズ

- ・ 東アジアにおけるクルーズ需要、わが国港湾へのクルーズ船寄港の進展に対応するにあたって、何に重点的に取り組むべきなのか

### ② 海外展開

- ・ 官民が連携した港湾プロジェクトの海外展開にあたっては、港湾インフラのみでなく関連産業、ソフト面も含めて進めることで、結果的にわが国の産業の発展につながるのではないか

### ③ 北極海・シベリア

- ・ 北極海航路・シベリア鉄道等の新たな物流ルートにより、わが国及び北東アジアの物流ネットワークはどう変化するのか 等



## 2. 港湾利用・管理

### (1) 既存ストックの有効活用

高度成長期に集中的に整備された港湾は、現状の物流体系における使い勝手の悪化、港湾施設の老朽化等がみられるなど、今後も効率的な海上物流を維持していくための対応が必要となっている。

既存ストックの有効活用に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 港湾の利用効率

- ・ インフラ整備だけでなく、関係者間での施設の共同利用、埠頭の利用再編・再開発、輸送形態の工夫、港湾空間の効率的な利用を阻害する放置艇等への対策等により、港湾の利用効率をさらに向上させることができるのではないか

#### ② 維持管理・更新

- ・ 老朽化する港湾ストックの適切な維持管理・更新について検討を進めて行くことが必要ではないか

#### ③ 臨海部の活用

- ・ 臨海部への産業集積による貨物集荷、大規模臨海部物流拠点の形成等について必要な施策を検討していくべきではないか 等

### (2) 港湾運営の民営化

国際戦略港湾を中心とした港湾の効率的な運営を巡る政策の展開において、新たに港湾運営会社制度が設立され、民の視点による港湾の一体運営を実施することとなっており、今後の取組が期待される場所である。

港湾運営の民営化に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 民営化の空間的範囲や運営範囲

- ・ 民営化の空間的範囲や運営範囲について、現在やろうとしていることが最終形なのか、その先があるのか。その時間スケールや戦略感、施策展開をどう考えるべきか

#### ② 民営化の今後の展開

- ・ 効率化や多様なサービスの展開、港湾運営会社の世界への進出等を見据え、今後、港湾運営の民営化をどのように進めていくべきか

#### ③ アセットマネジメントの国際標準化

- ・アセットマネジメントの国際標準化が進められていることを見ずえ、PPP等に展開しようとする民営会社は、あらかじめ国際標準対応のシステムをつくっていく必要があるのではないか

#### ④ 民営化に関して

- ・民営化により業務効率が向上するというのは定説だが、民営化すればすべてうまくいくというものではないのではないか
- ・効率化の観点から考えれば、民営化は1つの有効な手段なのではないか 等

### (3) 港湾整備、管理

世界各国の港湾における港湾整備、管理のありかたはさまざまであり、広い視点から、港湾の整備、管理、運営のあり方について検討を深めて行く必要がある。

港湾整備、管理に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 国と地方、公共と民間の役割分担

- ・韓国等の周辺国に対抗するため、港湾の整備、管理、運営における国と地方、公共と民間の役割分担について、将来的なありかたを検討する必要があるのではないか

#### ② 公共施設と専用施設

- ・公共施設と専用施設の整合性、専用施設の維持管理・機能強化への支援のあり方をどう考えるべきか

#### ③ 港湾連携

- ・広域的な港湾連携や複数港湾の統合的なマネジメントのあり方を検討すべきではないか
- ・管理主体である地方自治体が港湾の管理・運営に投入する費用に比べて、昔ほど自治体に及ぼす港湾の経済メリットはなくなってきており、周辺の自治体がフリーライダーになっているという実態がある。また、港湾管理者が細分化されていることから国内港湾間で貨物の奪い合いも生じている。日本全体や地域ブロックといった観点から、港湾のあり方を考えるべきではないか 等

### (4) 港湾サービス

港湾機能は貨物、旅客に対するサービス提供機能でもあり、広範囲にわたる利用者の利便性の向上を追求していく必要がある。

港湾サービスに関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 評価のあり方

- ・ 港湾サービスはコスト、リードタイムだけではなく、利用者の視点から見て港湾におけるサービスで何が不足しているか、何を改善すべきかなど、顧客満足度的な評価をする必要があるのではないか
- ・ ハード・ソフトを含めた港湾の性能を総合的に評価する指標についても検討する必要があるのではないか

### ② 企業の戦略への影響

- ・ 企業の経営において、港湾サービスはどれほど重要視されており、企業の立地、物流戦略等の意志決定にどれだけの影響を及ぼしているのか

### ③ 港湾のアベイラビリティ

- ・ 巨大災害だけでなく、台風等の頻発する気象災害に対するサービス信頼性・回復性について評価し、必要な対策をとっていくべきではないか

### ④ 道路渋滞

- ・ 岸壁に直結する道路の渋滞により埠頭の能力を阻害しているところもある。取扱貨物量の増加や船型の大型化に対応するためには岸壁の整備だけではなく、ゲート周辺の道路渋滞を解消すべき

### ⑤ 多様化する物流への対応

- ・ 物流の効率化を進めるため、45 フィート等、コンテナサイズの大型化、多様化への対応を進めて行くべきではないか

### ⑥ 港湾関連産業

- ・ 右肩上がりでない時代となり、サービス水準のグローバル化も進展する中、地域の所得や雇用を生み出す港湾関連産業の今後の発展についてどのように考えていくのか 等

## (5) 輸出入・港湾関連手続き

海外との玄関口である港湾では、輸出入、入出港に関するさまざまな手続きが必要であり、利用者の負担を軽減し、物流の効率化を進めるためシングルウィンドウ等の取組が進められている。

輸出入・港湾関連手続きに関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 輸出入手続き

- ・ A E O 制度の更なる拡充、輸出入手続の電子化、ペーパーレス化の実現、出港 24 時間前ルールへの対応などについて議論を深化させるべき

## ② 入出港手続き

- ・ 入出港手続きについて、行政機関ごとに異なる制度運用を抜本的に改善するとともに、府省ポータルを活用した入出港手続きのワンストップ化を徹底すべき 等

## (6) 旅客の利便性

近年のクルーズの発展などを踏まえ、港湾を利用する旅客の利便性向上も重要なテーマとなっている。

旅客の利便性に関連した論点として次のような意見が出された。

### ① サービスレベル

- ・ クルーズ船乗船客の速やかな入出港手続き、バリアフリー化等、旅客へのサービスレベルの向上に取り組んでいくべきではないか 等

### 3. 安全・安心

#### (1) 地震・津波対策

東日本大震災の教訓を踏まえ、今後、発生が見込まれる首都直下地震や東海・東南海・南海地震等への対応が必要となっている。

地震・津波対策に関連した論点として次のような意見が出された。

##### ① 物流・産業機能の維持・継続

- ・ 最大クラスの津波（L2津波）から人命を守るのは当然だが、港湾に立地する物流・産業機能を守るとともに、国民の雇用と所得等の確保の観点から考えていく必要があるのではないか
- ・ 広域的な港湾相互のバックアップ体制、企業間の連携体制をどのように構築していくべきか

##### ② 防災・減災の観点

- ・ 首都直下地震や東海・東南海・南海地震等に対して、被災後においても海上輸送ネットワークを有効に機能させ、また、背後の都市機能を確保するため、港湾の施設の耐震・耐津波性能をどのように確保していくべきか
- ・ 東日本大震災の教訓を踏まえ、港湾の施設の設計の考え方を見直し、「多重防護」や「粘り強い構造」のマニュアル等についても充実する必要があるのではないか
- ・ 今後の地震・津波対策を考える際には、民間施設を含む既存ストックの活用とそれらの維持管理のあり方について考えるべきではないか

##### ③ 災害時の協働体制

- ・ 災害時の情報伝達、緊急物資輸送や被災後の港湾の応急復旧等を迅速に実施するための協働体制をどのように構築していくべきか。

##### ④ 海面上昇・高潮

- ・ 地球温暖化に伴う海面上昇、高潮への対応についても考えていく必要があるのではないか 等

#### (2) 資源・エネルギー

資源・エネルギーのほとんどを海外からの輸入に頼るわが国において、海上輸送は国民生活の生命線であり、将来的にも資源・エネルギーを安定的に確保していくことが重要である。

資源・エネルギーに関連した論点として次のような意見が出された。

##### ① 資源・エネルギーの輸入

- ・世界の貿易・物流の構造的な変化やわが国のエネルギー・環境政策の見直しを踏まえ、戦略的な資源・エネルギーの輸入にどのように対応していくべきか
- ・地震・津波発生後の資源エネルギーの確保等の安全保障の観点も必要

### ② 新たなエネルギー開発の動き

- ・ロシア極東等における新たなエネルギー開発の動きはわが国の貿易、国際海上物流にどのような影響を及ぼすのか

### ③ 海底資源

- ・新たな海底資源（メタンハイドレート、熱水鉱床、マンガングラスト等）の開発・活用のニーズに対し、港湾においてどう対応していくべきか 等

## (3) 離島

約7千の島嶼で構成されるわが国では、排他的経済水域の起点となる離島も多く、また、400を超える有人離島の生活は海上輸送によって支えられている。

離島に関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 国境離島

- ・国境離島の港湾において、国土保全、海上保安、防衛、排他的経済水域等の保全・利活用の観点から何が不足しており、何を改善していくべきなのか

### ② ナショナルミニマム

- ・離島等における物価高などの経済格差、少子高齢化等の進行を踏まえ、ナショナルミニマムについてどう考えるべきか

### ③ 技術開発

- ・海洋空間の管理は非常に重要なテーマであり、関連する技術開発について、港湾分野ではどのような技術開発を進めるべきか 等

## (4) 国際航路

狭隘な海域等における海難事故の発生がみられるが、世界的に船舶の大型化が進展する中、内海や海峡を多く有するわが国において、船舶の安全な航行を確保することは重要である。

国際航路に関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 海上物流の効率性、安全性

- ・瀬戸内海などにおけるわが国の国際航路において、海上物流の効率性、安全性の観点から不足している点、改善していくべき点は何か

② 船舶の大型化

- ・パナマ運河拡張も踏まえた船舶の大型化が進展する中、わが国の国際航路における通航船舶の大きさ、通航隻数の動向はどのように変化していくのか

③ 緊急時の対応

- ・航行船舶の増加により輻輳化している航路における安全性の確保、流出油防除機能の拡充について取り組んでいくべきではないか 等

## 4. 環境

海域と陸域にまたがるエリアでさまざまな経済活動が行われる港湾では、あらゆる視点から環境との関わりに考慮する必要がある。

環境に関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 地球環境

- ・ 港湾において、地球温暖化対策や循環型社会形成、国際静脈物流への対応を進めるにあたり、今後新たに着目すべき要素は何か
- ・ コンテナ貨物の国内輸送で鉄道利用を促進することにより、地球温暖化の防止にも寄与することになる

### ② 再生可能エネルギー開発

- ・ 再生可能エネルギーの活用が求められている中、風力、太陽光、波力、潮流等、海洋・臨海部における再生可能エネルギー開発のニーズに対し、今後、港湾が果たすべき役割は何か

### ③ 海域環境の改善

- ・ 東京湾、大阪湾等の閉鎖性海域をはじめとする海域環境の改善を図るため、今後どのような取組を進めるべきか

### ④ 土壌汚染・廃棄物対策

- ・ 土壌汚染対策や廃棄物処分場の土地利用、耐震化等について検討を進める必要があるのではないか 等



## 5. 政策展開

### (1) 政策立案

政策立案の枠組みは、各々の政策分野の特徴によって様々であり、港湾政策立案にあたっては、その枠組みが重要である。

政策立案に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 政策立案

- ・ 港湾政策について、まず、今までどこまで議論していて、どこの議論が足りないのかを明らかにする必要がある
- ・ どういう順番でいつまでに何を解決していくのかについて、具体的な戦略を示していく必要があるのではないか
- ・ 港湾政策を立案するにあたり、産業政策や他の社会資本整備政策との連携をさらに深めていくべきではないか
- ・ 物流の効率化をはじめとした施策の展開にあたっては、個別の施策に関する議論のみならず、全体を踏まえた取組が必要である
- ・ 国際コンテナ・バルク戦略港湾及び日本海側拠点港がネットワークとして機能し、その役割を十分に果たせるよう、わが国全体としての港湾戦略のグランドデザインを策定すべき 等

#### ② 港湾分科会

- ・ 港湾分科会は空間的・時間的に大局的な議論を行う場とし、オーソライズのための個別の議論は部会で行うようにするなど、港湾分科会のあり方を検討すべき。港湾分科会はオーソリゼーション型の議題が多く、答申型、建議型の議題が少ないのではないか 等

### (2) 政策形成

わが国をとりまく経済社会情勢の大きな変化を踏まえれば、今後の政策形成は、既存のアプローチだけでは対応できない可能性がある。

政策形成に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 将来像の明確化

- ・ 現状追認形の政策形成にならないよう、将来のあるべき姿を明確にした上で施策を進めていくべきではないか
- ・ 現状に立脚しながら少しでも現状をよくする、というアプローチだけではなく、将来のために今何ができるかを逆算するアプローチも必要

#### ② 将来の予測

- ・ 厳密でなくても何らかのシミュレーションを行い、科学的な論証に基づいて政策を進めていくべき

- ・ 需要予測を行う際には、過去の統計データに基づくだけでなく、通商政策等の将来的な方向性も盛り込んで実施すべき
- ・ 政策形成に不可欠な統計データの整理・管理、精度向上も重要

### ③ 政策形成

- ・ 市場の失敗の改善、すなわち外部性の内部化、情報の非対称性の解消といった政府の理論的な役割を認識し、政策を展開していくべき
- ・ 施策を展開するにあたっては、市場の経済合理性を大きく損ねることが無いように留意すべきではないか
- ・ これまで、経済成長を前提としてきた癖で、「何かやらないといけない」と考える傾向があるのではないか。「何かをしないことを決める」という視点も重要
- ・ さまざまな課題・問題があるが、これまでの仕組み、制度、慣習では対応できない状況となっているのではないか。これまでとは違う思いきった考え方が必要ではないか
- ・ わが国の人口減少、社会インフラの老朽化、アジアの経済成長などについての長期的な展望を踏まえた上で、政策形成の議論を行うべき 等

### (3) アカウンタビリティ・広報

政策の立案、実施にあたっては、受益者であり、かつ、費用負担者でもある国民に対し、その内容、必要性等をわかりやすく伝えることが重要である。

アカウンタビリティ・広報に関連した論点として次のような意見が出された。

#### ① 見える港湾行政

- ・ 財政負担をする国民・住民の視点を踏まえた「見える港湾行政」を進めていくべき。国民の理解を得るには、財務諸表等をはじめとした、さらなる情報開示と説明が必要ではないか

#### ② 広報活動

- ・ 他国に比べて、日本人は港や海を身近に感じている面はあるのではないか
- ・ 工業港、コンビナート港湾について、大多数の人はほとんど興味を持っていないと思う
- ・ 昔は、港町なら人口の4、5割は港湾関連産業で働いていたが、今は産業構造の変化や自動化によって、住民の生活との接点が少なくなっている。これも国民にとって港湾が身近でなくなっている原因ではないか

- ・「港が支えている国民生活」について、教育現場での学習も含めて、より詳しく具体的にご理解頂けるよう広報活動に力を入れて行くべきではないか

### ③ 「人」という概念

- ・港灣を説明するにあたって、モノだけではなく港灣を利用する人、港で働く人、港を訪れる人など、「人」という概念を取り入れることにより、国民にとって身近なものにしていくことが必要ではないか 等

## (4) 政策評価

政策評価、個別の事業評価等により、政策目標を示したり、便益と費用の関係を適切に評価したりする取り組みが進められている。

政策評価に関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 政策効果の明確化

- ・政策目標の数値を示すのみではなく、政策がわが国経済にもたらす効果をより明確にしていく必要があるのではないか
- ・港灣整備は物流コストの低減のためだけではない。事業評価において国全体へのマクロの効果や地域開発効果をどのように客観的・定量的に予測・評価・説明するのか
- ・産業空洞化への対応、産業立地及び震災等の産業活動の維持のための港灣整備という定性的説明や事例だけではなく、雇用や所得の創出といった観点などから客観的または定量的に港灣の寄与度を評価できないのか

### ② 費用対効果分析

- ・費用対効果を考えるにあたり、モノが動くことの価値や損失回避効果をどう評価するかについて、研究を深めて行くべきではないか 等

## (5) 現行制度

現在、港灣法をはじめとする法体系のもと、国、港灣管理者によって港灣行政が進められている。

現行制度に関連した論点として次のような意見が出された。

### ① 港灣法

- ・現行の港灣法は整備中心という印象が否めないが、新たな政策的な要素を法律上どのように位置づけていくのか
- ・港灣法における国と地方の関係について、法理論的な観点から再検討する必要があるのではないか 等

おわりに

世界の経済情勢、貿易動向は日々大きく変化している。港湾行政においても、これらの動きに対応し、関係省庁、民間事業者等とも連携しながら、わが国の経済活動を支える物流の効率化を進め、産業の競争力を高めるための施策に取り組んでいく必要がある。

この「座長とりまとめ－国際海上物流・港湾を考えるにあたっての今後の論点－」には、委員から出されたさまざまな意見が挙げられている。国土交通省港湾局、港湾管理者をはじめとする港湾関係者が、今後の港湾政策を展開するにあたって活用して頂くことを期待する。

## 港湾懇談会 委員名簿

敬称略、五十音順

赤井 伸郎	大阪大学大学院教授
家田 仁	東京大学大学院教授
池田 潤一郎	(一社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会理事
内野 雅一	毎日新聞編集委員
木場 弘子	キャスター・千葉大学教育学部特命教授
木村 琢麿	千葉大学大学院教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会会長
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授 <座長>
小林 潔司	京都大学経営管理大学院長
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
野原 佐和子	(株)イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長
丸山 和博	(一社)日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社常務役員

## 港湾懇談会 開催実績

### 第1回 平成24年3月12日

- ・港湾懇談会の進め方について
- ・今までの港湾政策の変遷について
- ・意見交換

### 第2回 平成24年5月24日

- ・国際海上物流・港湾のあり方を考えるにあたっての今後の論点（たたき台）
- ・委員各位からのプレゼンテーション  
木村委員、篠原委員、野原委員、三浦委員
- ・意見交換

### 第3回 平成24年7月4日

- ・論点（たたき台）に関するデータ
- ・港湾管理者からの意見聴取結果
- ・委員各位からのプレゼンテーション  
黒田座長、丸山委員
- ・意見交換

### 第4回 平成24年10月4日

- ・委員各位からのプレゼンテーション  
赤井委員、家田委員、上村委員、木場委員、小林委員
- ・論点（たたき台）、論点（たたき台）に関するデータ
- ・意見交換

### 第5回 平成24年11月26日

- ・委員各位からのプレゼンテーション  
池田委員、内野委員
- ・座長とりまとめについて

# 資 料

## 委員各位からのプレゼンテーション

### 第2回 平成24年5月24日

木村委員	22
篠原委員	23
野原委員	24
三浦委員	25

### 第3回 平成24年7月4日

丸山委員	26
黒田座長	27

### 第4回 平成24年10月4日

赤井委員	40
家田委員	41
上村委員	42
木場委員	43
小林委員	44

### 第5回 平成24年11月26日

池田委員	45
内野委員	47

港湾法の基本概念をもとにした現状の整理

木村 琢磨 (千葉大学)

◇ 現行の港湾法の趣旨

港湾管理 (広義) の主体としての港湾管理者 (= 港務局または地方公共団体)。

港湾管理 (狭義) を港務局または地方公共団体に委ねる, という意味での分権的制度。ただし, 地方分権 (décentralisation territoriale) か  
 役務分権 (décentralisation par service) か。

港湾管理 (狭義) と港湾運営の峻別 (平成 23 年改正)。

◇ 問題点

港湾管理 (狭義) と港湾運営の主体の重層化。

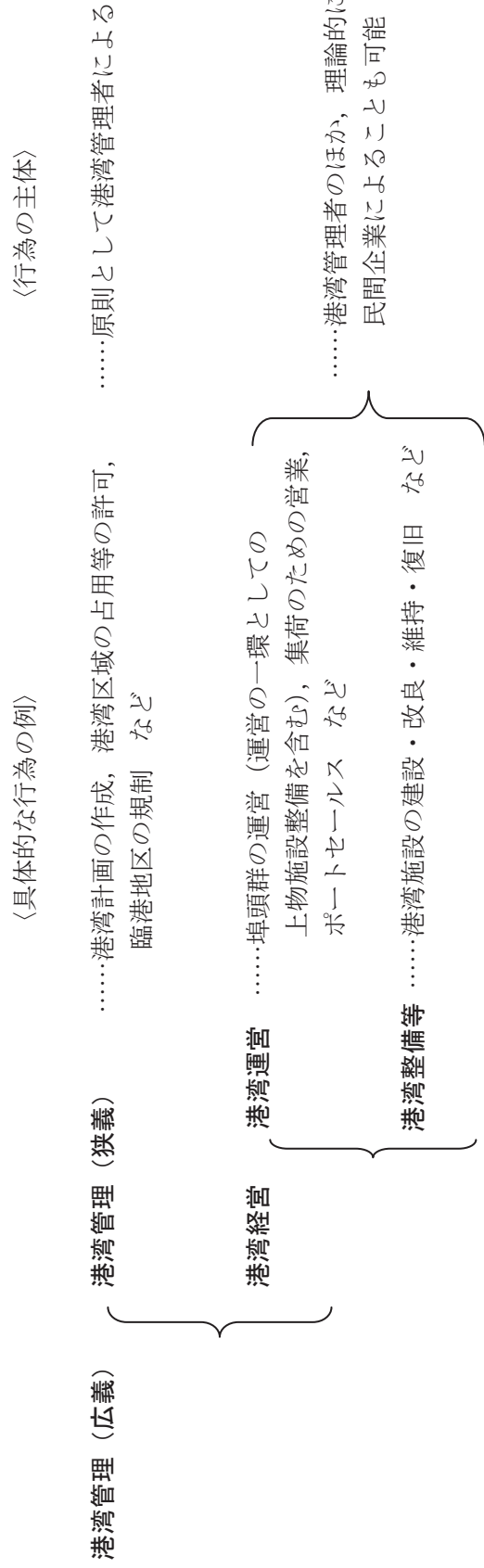
港湾管理 (狭義) と港湾運営の調整の問題。その手段としての基本方針・港湾計画など……。

ありうべき方向性として, 港湾管理 (狭義) の広域化, 港湾管理 (狭義) と港湾運営の主体の再編成, など。

港湾管理 (広義) の外延の問題として, 風力発電のための港湾利用の位置づけ, など。

港湾整備等における受益者負担のあり方。

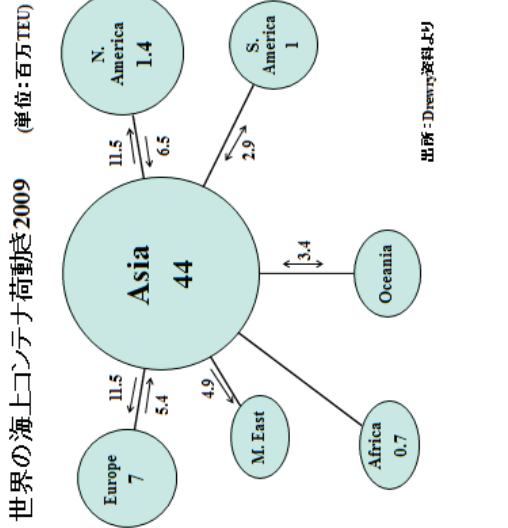
\* 港湾に関する基本概念 (参考)





### 港湾競争論の成否

- 地域的特性  
米国と日本、欧州と日本：港湾競争はない  
港湾競争があるとすれば、近隣港湾同士に限定される
- 何を競争するのか  
貨物の取合い？ 1. 輸入品はいずれにせよ日本の港湾に  
2. 輸出品は日本の港湾から出て行く  
3. 生産の海外移転は港湾競争敗北の結果ではない
- ハブの取合い？  
日本の港湾はかつて国際ハブだったか？



### 基幹航路主義の終焉

1. 北米航路・欧州航路よりアジアの荷動きが世界の中心に
2. ハブ&スポークから網の目の直接寄航へ  
荷主は自社にとって最も便利な輸送を志向
3. 大艦巨砲主義の進化は止まる
4. 大水深港湾の利用は限定的
5. 釜山ハブは脅威ではない  
些事を政策の中心にするべきではない  
北部九州を戦略ハブにしない限り、釜山中継は続く
6. 重要なのは基幹航路航路誘致より地域経済活性化

### 北部欧州港湾の戦略

- 調査対象: 英国・ドイツ・オランダ・ベルギー・ノルウェー  
スウェーデン・フィンランド
- 港湾会計は「黒字」  
Landlord型港湾が一般的(土地は売らない)  
収益は入港料・機器使用料・地代・施設建物家賃  
内部留保と再投資(自己ファイナンス)
- 港湾管理者の公社化(民営化ありきではない)  
但し、英国は完全民営化
- 港湾の発展と都市計画  
ますます増大する環境問題と市民の苦情  
都市中心からの港湾移転

### 国際戦略港湾政策評価と今後の課題(1)

1. 「港湾競争」概念の修正を  
①海を隔てた港湾とは競合しない  
②日本の輸出入貨物は日本の港を必ず通過する  
③トランジッパ貨物奪還の価値は限定的
2. 「戦略港湾」の意義への疑問  
①既存の大港湾は「戦略」ではない  
②釜山のハブ化に対抗するならば北部九州しかない  
③地方経済(特に日本海側)の活力を増進する港湾政策を
3. 港湾(埠頭)運営会社の意義は薄い  
①目指すべきは港湾管理者の独立組織化  
②民営化より公社化

### 国際戦略港湾政策評価と今後の課題(2)

4. 港湾経営とは  
①独立・自助を目指すなら「Landlord」型経営に  
②入港料・地代・施設利用料収入で黒字化へ  
③利益再投資とPFで自己ファイナンスを
5. 「民の活力」論議は公務員制度改革で対応すべき  
①民営は必ずしも活力につながらない  
利益至上主義による短期志向・公益概念の減退  
②公的管理の非効率性は公務員と民間の業務遂行方法の平準化で改善

港湾懇談会(第2回)

## 国際海上物流・港湾を考えるにあたっての今後の論点

2012年5月24日

(株)イプシ・マーケティング研究所

代表取締役社長 野原 佐和子

### ●グローバルな経済情勢を踏まえ、従来型にとらわれない国際海上物流戦略を

BRICs諸国やアジア新興国の経済成長、国内生産機能の海外移転等の経済情勢を考慮すると、これまでの国際コンテナ戦略港湾施策で目標とされているような、基幹航路寄港回数の維持拡大や東アジアでのトランシップ率減少に力点を置くよりも、新興国との輸出入増加や荷主・荷物の変化等への対応のほうが現実的ではないか。

国際海上物流を取り巻く環境の変化についてマクロな視点、長期的な視点で客観的に状況を把握し、海上物流への需要を改めて分析し、それに基づいた、これまでの港湾政策の常識にとらわれない、国際海上物流戦略の検討を行うべきではないか。

### ●陸上輸送・航空輸送・海上輸送の連携とバランスを考慮した海上物流戦略を

海上物流戦略は、港湾と周辺施設の整備・充実だけでは成し得ない。道路、鉄道等陸上輸送との連携が不可欠である。また、海上輸送・航空輸送・陸上輸送の全体を見渡した物流戦略が必要である。

### ●港湾物流のIT化について

わが国の従来の港湾物流システムは各事業者が独自の仕様でシステムを構築していたため、事業者間での情報共有が進みにくい状況であったが、官民で、国際物流における情報共有化・標準化や海上コンテナ用ICタグの規格づくりへの取り組みや、国土交通省ではモデル事業として「コンテナ物流情報サービス(Colins)」が行われてきた。

しかし、各業界でIT化、クラウド化が進展する中、港湾運営や海上物流関連業界ではITが十分活用されているとはいいがたい。海上物流・港湾運営のIT化について、再度検討すべきではないか。

### ●港湾運営の民営化について

港湾運営会社制度が創設され、国際戦略港湾及び国際拠点港湾への導入が決まっているが、先回の港湾分科会で議題となった「港湾運営会社に係る港湾計画の一部変更」をみると、想定される港湾運営会社の業務・区域の範囲が限定的で、民間の力を導入できるのは埠頭の運營業務の効率化のみでしかない。制度の趣旨に沿って、「関連事業」で「流通施設の経営など関連事業を自由に展開」できるように進め方を見直すことが必要である。

さらに、例えば、クルーズ船用埠頭の創設・拡充を行う際には、国内外の旅行者をターゲットにした需要予測調査等を実施したうえで、周辺エリア全体の美化・観光地化を実施できる等、より幅広い業務領域を対象とする民営化及び「民」の力の活用について、検討する必要があるのではないか。

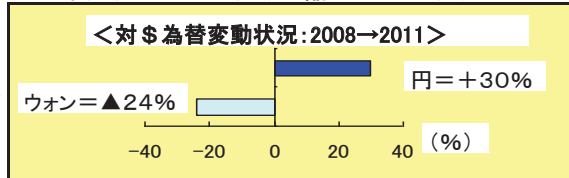
# 「国際海上物流・港湾を考えるにあたっての今後の論点」

— 荷主の立場から今後の港湾の在り方について —

## 1. トヨタの取組み

- ◇基本ポリシー：需要のある地域、国で生産⇒社会・経済の発展に貢献
- ◇日本：“国内300万台生産を維持”⇒日本のものづくりに貢献
- ＜国内生産＝2011年実績：276万台（内輸出156万台）⇒ 2012年計画：335万台（内輸出190万台）＞

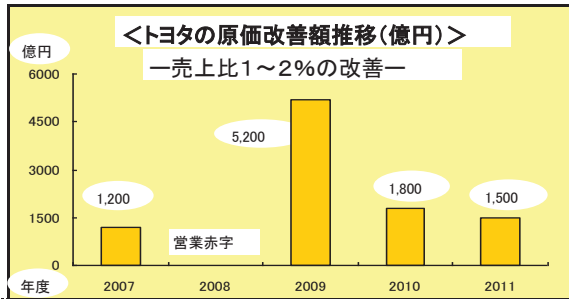
「超円高」により輸出競争力は大幅に悪化



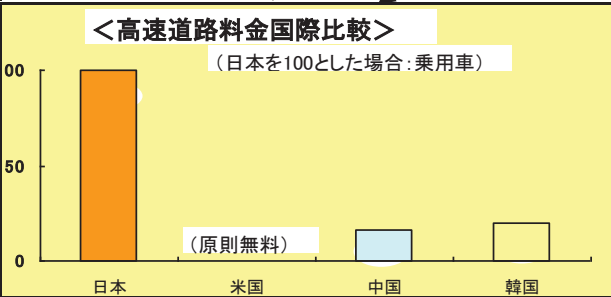
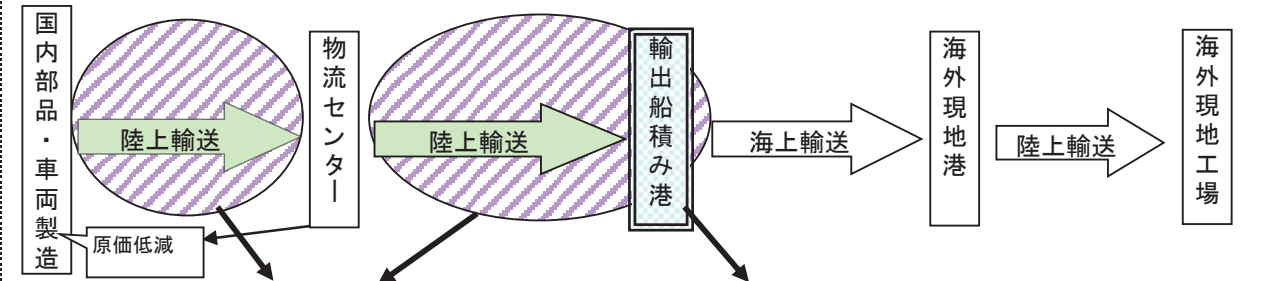
「部品調達→車両生産→物流（製品・部品輸出）→販売」までのトータルコストダウンが必要

「原価改善（低減）」の取組み

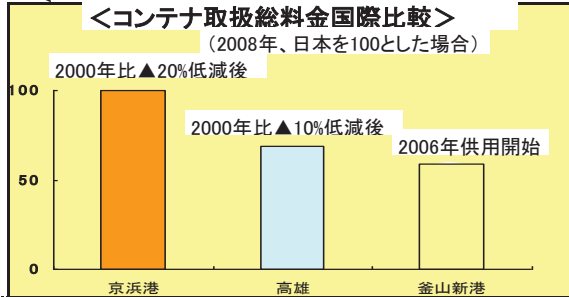
- ・部品調達、設計、工場・物流部門で年間1～2%（対売上比）の原価改善に取組み
- ・物流部門は輸送コスト低減、LT短縮による在庫削減などに取組み



## 2. 港湾物流の課題



「2011年高速道路のあり方有識者委員会資料」



「2010年港湾分科会資料」

## 3. 国際競争力向上に向けた今後の港湾の在り方

### 1) スムーズ&スルーな物流の実現

- ・港へのアクセス整備（高速道路、貨物鉄道、内航船など）
- ・荷役、通関LTなど船積みLTの短縮、ニーズを踏まえた24時間化の推進
- ・配船頻度維持拡大（特に欧米基幹航路）

### 2) 世界に負けない物流コストの実現

- ・コスト低減（港湾料金を含めた海上輸送費、内航・内陸輸送費、高速料金の低減）
- ・24時間オープンによるむだな仮置き、横持ち費用削減

### 3) 安心、安全な港の実現

- ・防災、セキュリティ対策、危機管理体制の充実・・・特に震災、津波対策の早期実施

以上

# 産業界から見た国際海上物流・港湾整備の論点

2012年7月5日  
経団連運輸委員会  
物流部会長 丸山和博

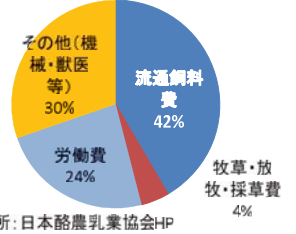
## I. 企業の製造コスト構造

- ・ 厳しい経営環境の下、リードタイムやコストなどの物流効率化は、企業の規模を問わず大きな経営課題。
- ・ 企業努力で吸収しきれないコストの増加は、製品価格への転嫁だけでなく、企業収益の悪化を通じて、成長のための新たな投資や従業員の報酬に影響を与える。

### 牛乳の例

- ✓ 生乳生産費の42%は流通飼料費(とうもろこしなどの配合飼料費)。このうち、約9%は海上輸送費で構成。
  - ✓ 配合飼料の輸送コストの上昇は、牛乳価格の値上げに転嫁。
  - ✓ 船舶の大型化(\*)により、とうもろこしの輸送コストが低下した場合のみをとっても、畜産品(牛肉、牛乳、豚肉、とり肉、卵)にかかる家計全体の負担軽減額は年間約140億円(国交省の試算をベースに経団連試算)。
- (\*)ハンディマックス船(5.2万DWT)からパナマックス船(7.2万DWT)へ変更。現行水深12m-13mの港を14mに整備する必要あり。

生乳生産費構成比(平成22年実績)



## II. 港湾整備と産業競争力、国民生活の関係

- ・ 企業の活動拠点が世界各地に広がる中、企業がどこに拠点を求めるかは、市場の成長性に加えて、インフラ等の生産条件、国の政策や制度に大きく左右される。
- ・ 近隣諸国が港湾の競争力強化を国策として進める中、日本のみが対策を講じなければ、投資・人材の事業計画は数年先を念頭に計画・実行されるため、日本企業は立地に相応しい場所を国外に求めざるを得ない。

### 石炭(電力炭)の例

#### 大型船舶での輸入に対応できるならば

日本全体で、1億t/年をパナマックス(7万DWT)からケーブサイズ(16万DWT)による輸送に変更

**400億~560億円/年のコストダウンが可能**

1\$=80円で換算

#### 対応が追いつかず釜山港(韓国)経由で輸入せざるを得ないならば

釜山までの輸送コストは安くなるものの、釜山での一時保管料 + 釜山⇒日本の輸送コスト要

**900億~1,360億円/年のコストアップとなる**

韓国の電気料金は日本の1/3程度といわれる中、日本企業の競争力は更に低下

電気料金への影響に加え、企業の製造原価が上昇すれば様々な製品の価格にも転嫁されるなど、国民生活にも大きな影響

### 鉄鉱石の例

- ✓ 中国・韓国では船舶の大型化や需要の拡大を見込んで、満載で受け入れ可能な大規模港湾を、21世紀に入ってから急速に整備。一方、日本では大分港以外での受け入れは不可能(右図参照)。
- ✓ 30万トン以上の大型船は、2015年には2011年の倍を上回る104隻が就航見込み。
- ✓ 日本の鉄鋼メーカーは、中国・韓国の鉄鋼メーカーと比較し、不利な条件に置かれたまま、競争せざるを得ない状況。

### 穀物の例

- ✓ 輸送費のみを比較した場合、大型船の利用により輸送コストの削減が可能。
- ✓ ただし、今後の国内の需要動向、戦略港湾から他港への輸送コスト、受け入れ港における施設整備費用や保管費用等も考慮した上で、投資に見合う効果が得られるように整備を実施していくことが必要。

#### ○中国・韓国の鉄鋼港湾整備状況

<2007年5月>

港	喫水(m)	最大船型(積載量)(万トン)	製鉄会社
大連	25.0	30	鞍山鋼鐵 等
青島	20.0	20	青島鋼鐵 等
上海	22.0	30	宝山鋼鐵
寧波	20.5	20	宝山鋼鐵 等
韓国/浦項	17.4	18	ポスコ
韓国/光陽	19.5	23	ポスコ

<2012年3月>

港	喫水(m)	最大船型(積載量)(万トン)	製鉄会社
中国/大連	22.5	40?	鞍山鋼鐵 等
中国/曹妃甸	21.0	30	首钢京唐 等
中国/董家口	23.2	40?	青島鋼鐵 等
中国/日照	20.5	30	山東鋼鐵 等
中国/上海	22.5	36	宝钢集团
中国/北侖	20.0	30	宝钢集团 等
中国/湛江	20.8	30	宝钢集团 等
中国/防城	19.5	30	武漢鋼鐵 等
中国/當口	19.5	30	鞍山鋼鐵 等
韓国/浦項	17.4	18	ポスコ
韓国/光陽	19.5	30	ポスコ
韓国/Dangjin	22.5	25	現代製鉄

(参考)日本の状況(喫水21m超は大分港のみ)

港	喫水(m)	最大船型(積載量)(万トン)	製鉄会社
大分	24.3	32	新日鉄

出所: ヒアリング等による推定

- ◆ 港湾競争力は、企業だけの問題ではなく、例えば、国民生活に密接な関係がある電気料金や様々な製品の価格にも影響。いわゆる6重苦を国民生活に置き換えれば、大変窮屈なものに。
- ◆ 戦略的な港湾整備の実施は、生活の豊かさの実現、日本企業の競争力強化のために不可欠。

## III. 今後の対策の方向性(経団連の提言(2012/3)より)

○日本企業の競争力強化、日本経済の活性化を図るには、全体を俯瞰したトータルな政策展開が重要。その中で、港湾に関しては、費用対効果を踏まえつつ、港湾戦略の一貫性の確保が大切。具体的には、次の2点。

- ・ 国際コンテナ・バルク戦略港湾、日本海側拠点港湾がネットワークとして機能するよう、わが国全体の港湾戦略グランドデザインを策定
- ・ 国際コンテナ戦略港湾プログラムの前倒しと個別自治体の垣根を超えた広域港湾管理者の実現

## 1. 国家戦略港湾の育成

- ・国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、日本海拠点港湾
- ・開発保全航路の見直し
- ・北極海航路、SLB, CLB

## 2. 内航フェリー航路及び国境離島の安定維持政策

- ・内航フェリー便数の推移
- ・離島航路の状況（航路別便数、利用者数、離島人口）
- ・提言：燃料油税緩和、フェリー岸壁利用料低減等

## 3. エネルギー拠点港の整備（経産省と連携）

- ・石油備蓄基地（既設）
- ・LNG輸入基地港湾とパイプライン敷設→原子力発電政策と連動
- ・メタンハイドレード備蓄・生産基地港湾とパイプライン敷設
- ・風力発電港湾、波力発電、潮力発電港湾、

## 4. 港湾BCPの促進、ユピキタス防災都市の構築と臨海石油コンビナートの防災

- ・ワイヤレス無線ネットワークでユピキタス防災都市を実現（総務省と連携）
- ・臨海部石油コンビナートの液状化防止対策（産業経済省、消防庁と連携）

## 5. 港湾の地球温暖化緩和策

- ・ゼロエミッション・ポートとカーボンフリー物流拠点の整備

# 港灣分科会懇談会参考資料

## H24. 7. 5

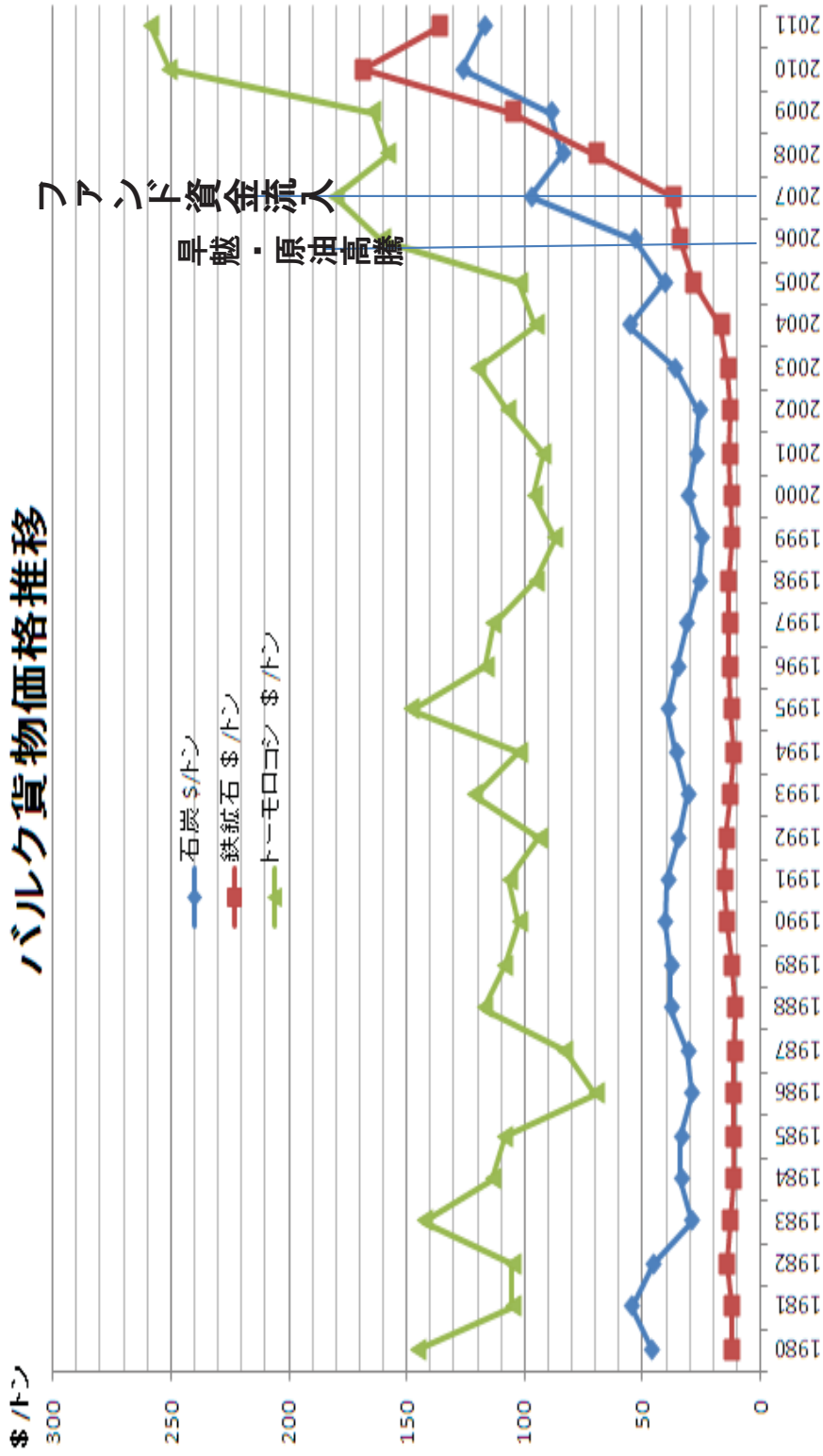
神戸大学名誉教授  
黒田 勝彦

1. **国家戦略港湾の育成**
  - ・国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、日本海拠点港湾
  - ・開発保全航路の見直し
  - ・北極海航路、SLB, CLB
2. **内航フェリー航路及び国境離島の安定維持政策**
  - ・内航フェリー便数の推移
  - ・離島航路の状況(航路別便数、利用者数、離島人口)
  - ・提言:燃料油税緩和、フェリー岸壁利用料低減等
3. **エネルギー拠点港の整備(経産省と連携)**
  - ・石油備蓄基地(既設)
  - ・LNG輸入基地港湾とパイプライン敷設→原子力発電政策と連動
  - ・メタンハイドレード備蓄・生産基地港湾とパイプライン敷設
  - ・風力発電港湾、波力発電、潮力発電港湾、
4. **港湾BCPの促進、ユビキタス防災都市の構築と臨海石油コンビナートの防災**
  - ・ワイヤレス無線ネットワークでユビキタス防災都市を実現(総務省と連携)
  - ・臨海部石油コンビナートの液状化防止対策(産業経済省、消防庁と連携)
5. **港湾の地球温暖化緩和策**
  - ・ゼロエミッション・ポートとカーボンフリー物流拠点の整備

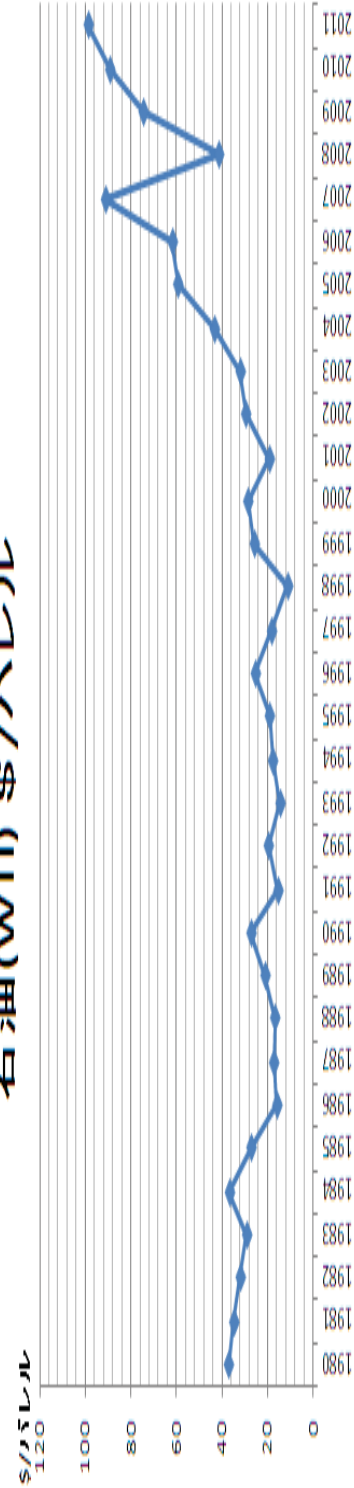




# バルク貨物価格推移



# 石油 (WTI) \$/バレル

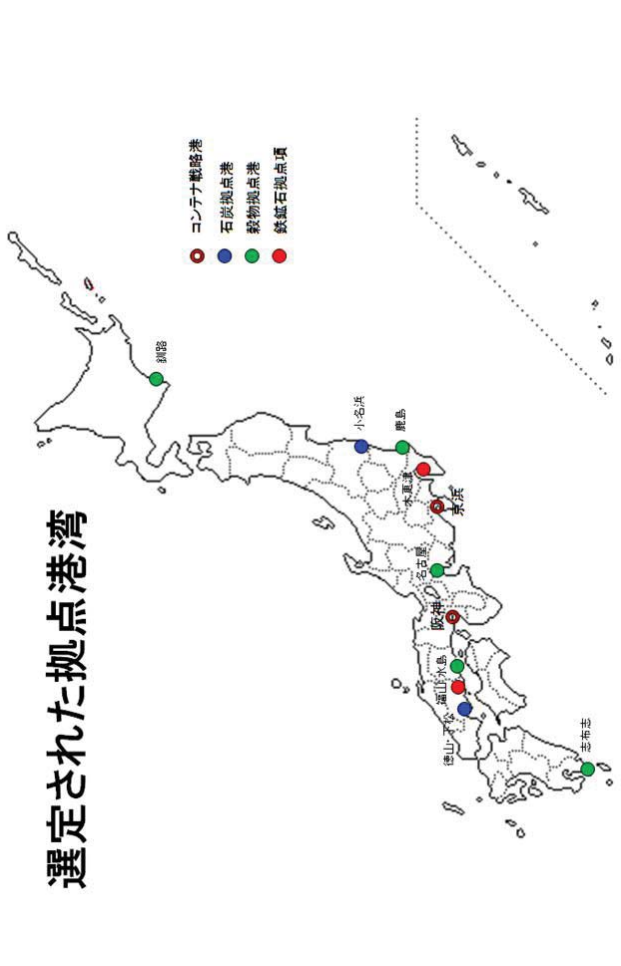


Source: Material notebook of world economy  
4

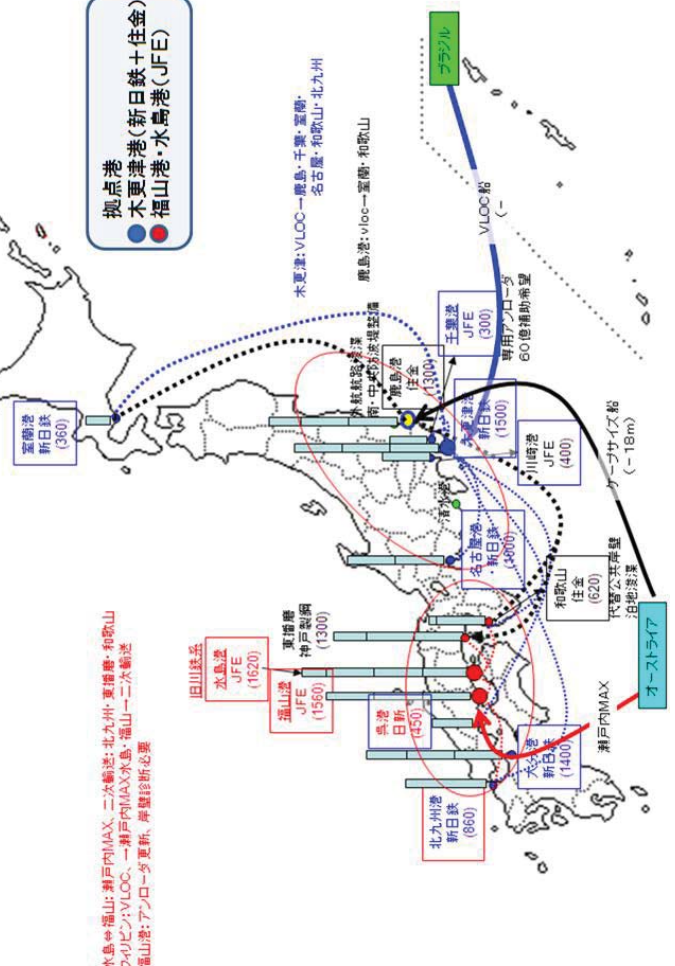
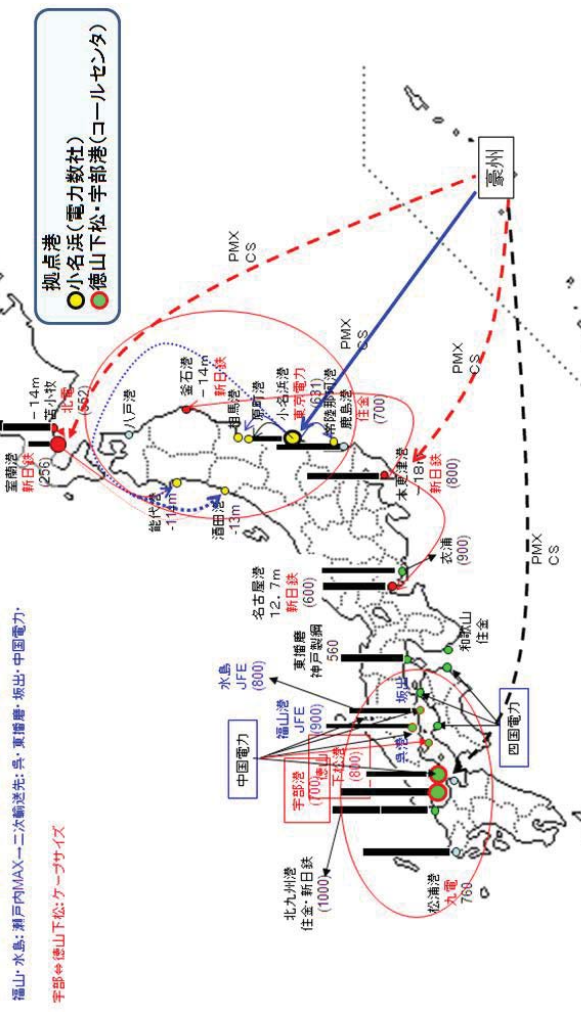
K.KURODA

# 選定されたコンテナ戦略港湾&バルク戦略港湾

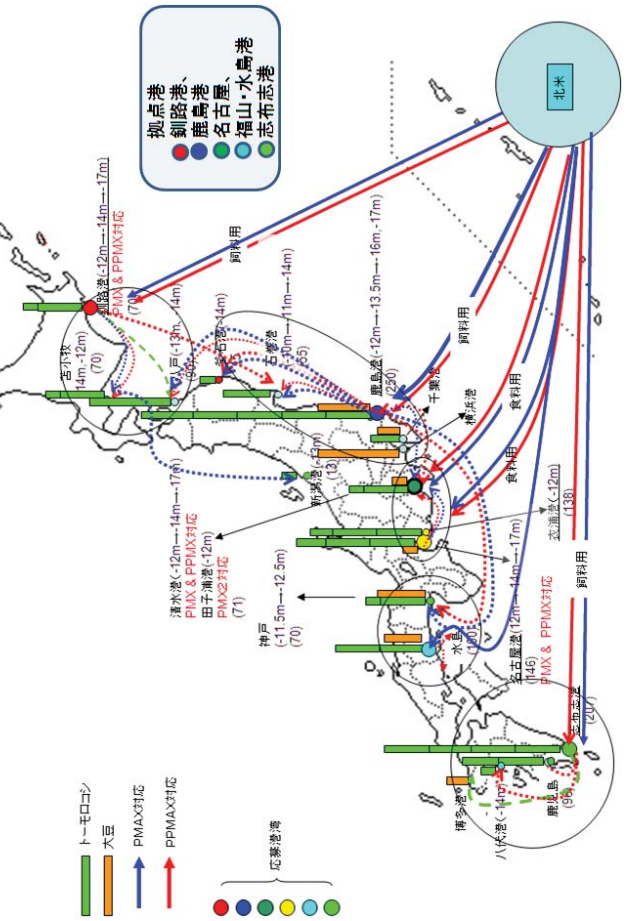
## 選定された拠点港湾



## 石炭輸入港湾 (CS-19m対応)



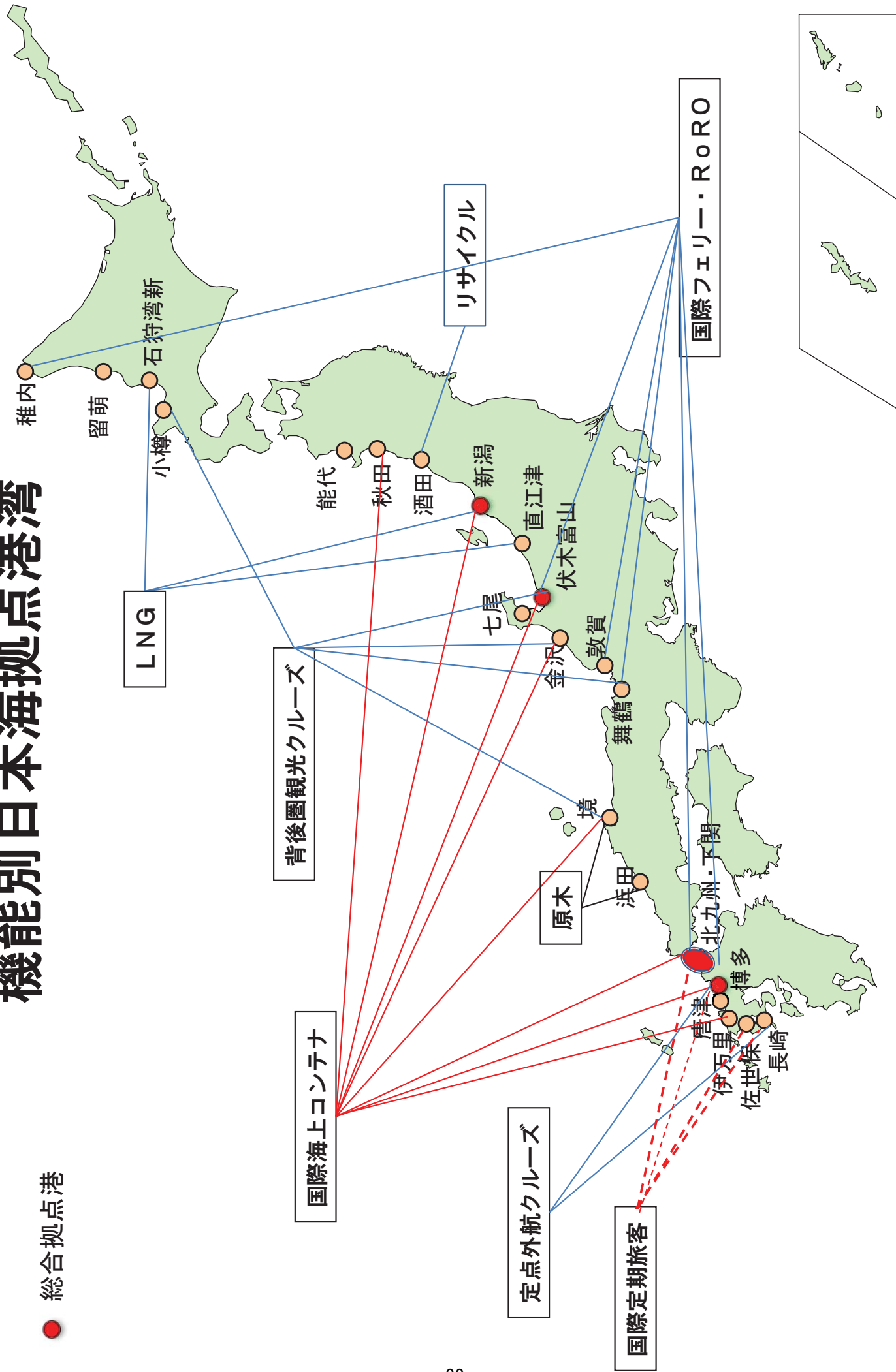
## 穀物輸入港 (PPM-15m) 対応



水島・福山: 瀬戸内MAX、二次輸送: 北九州、東播磨、和歌山  
 福山: アプローチ更新、岸壁更新必要

# 機能別日本海拠点港湾

● 総合拠点港

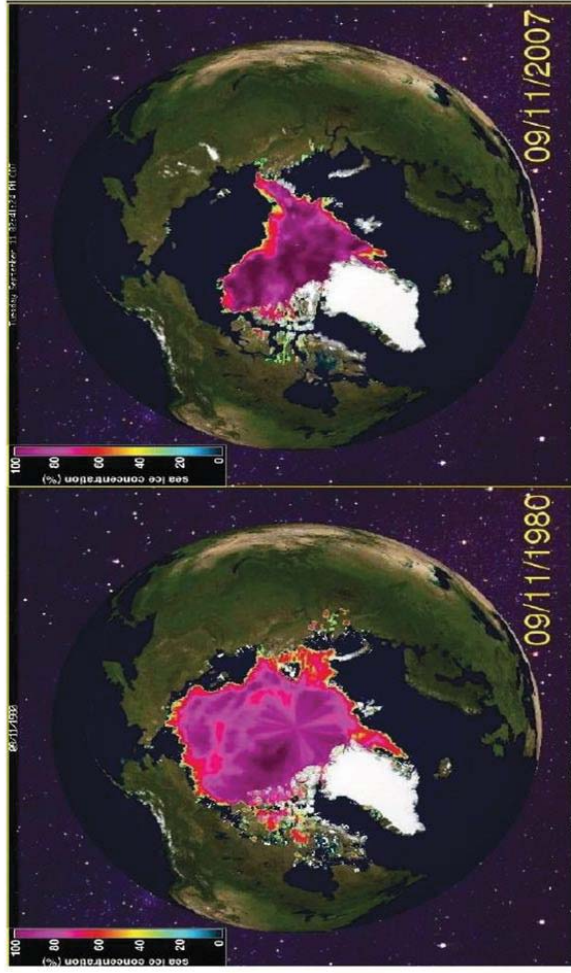


K.KURODA

# 新しい輸送ルート開発の動き

スエズルート: 28日 ~ 30日  
 北極海ルート: 18日 ~ 20日  
 TSR & TCR: 18日 ~ 20日  
 空路: 2日

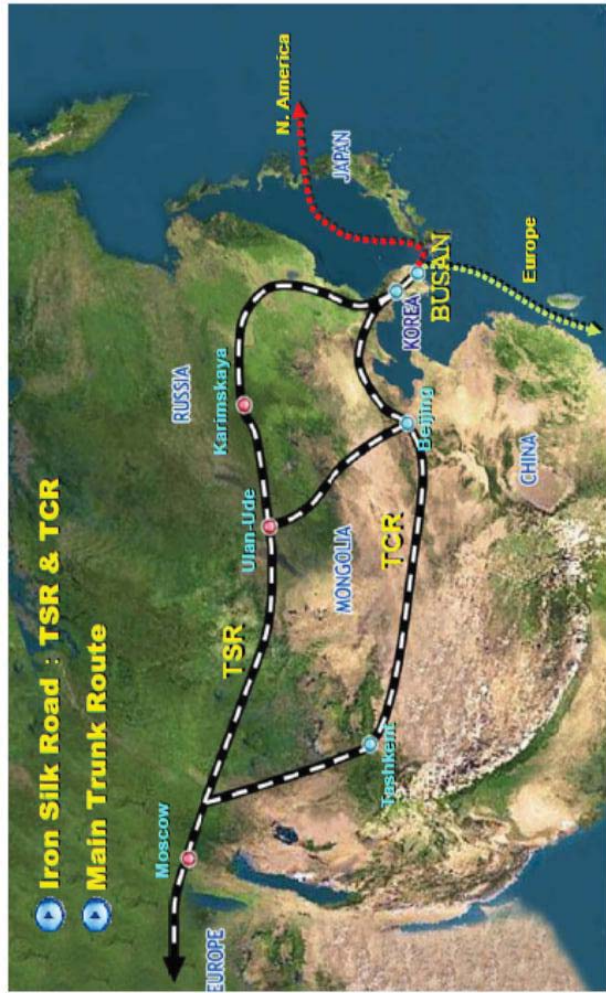
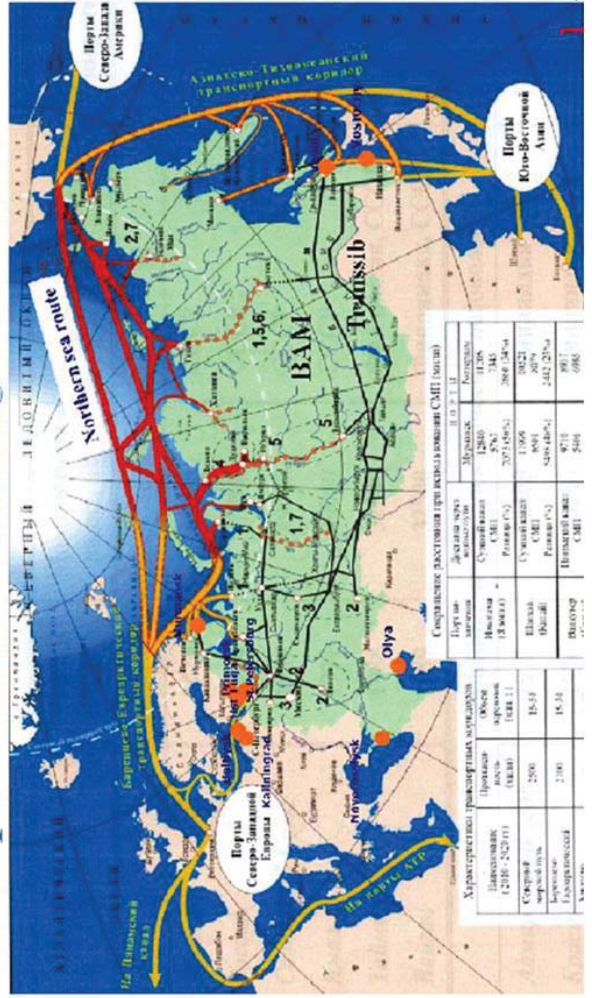
## <Ice at Arctic Ocean in Sept., 1980 and 2007>



KMI: Jung, Bong Min氏講演資料(海軍フォーラム大阪・TU)

## Effects of Arctic Route Development

### <Transport Network Connecting Arctic Ocean>



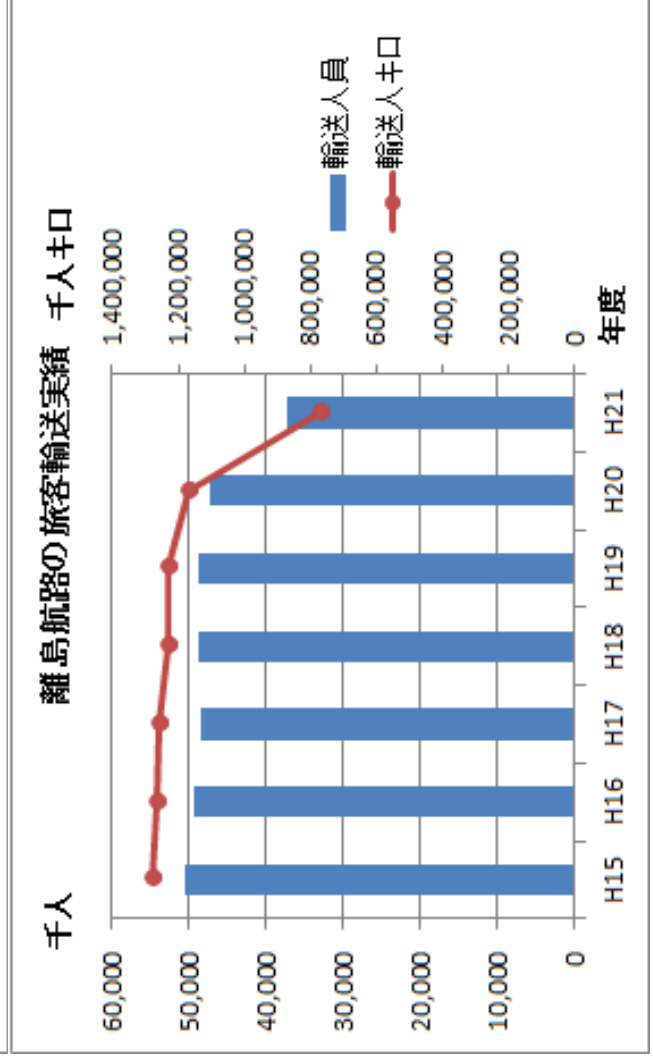
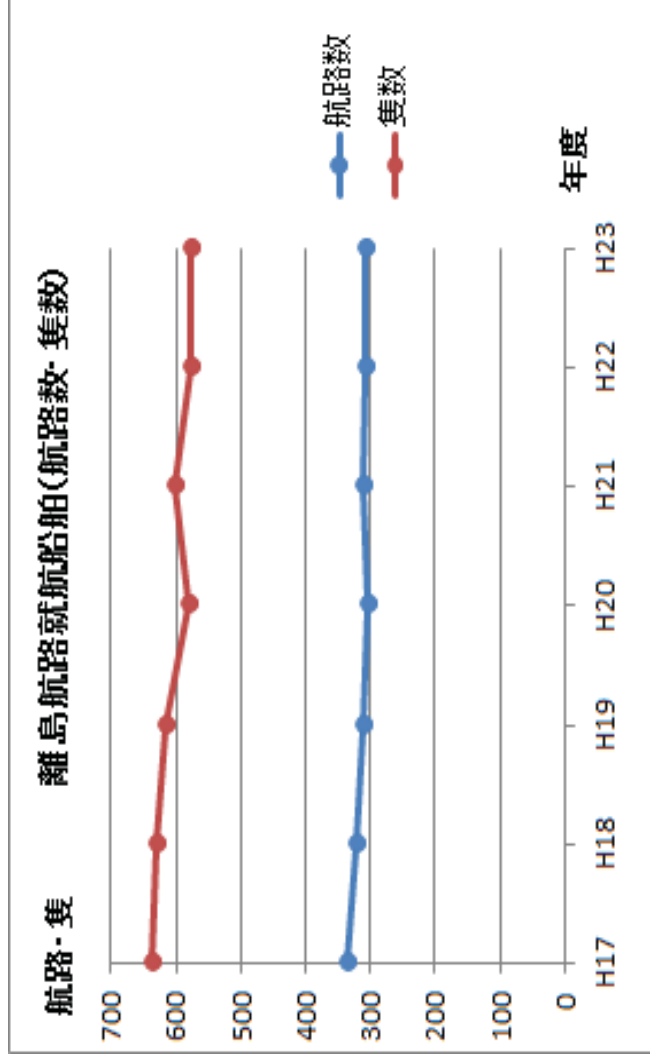
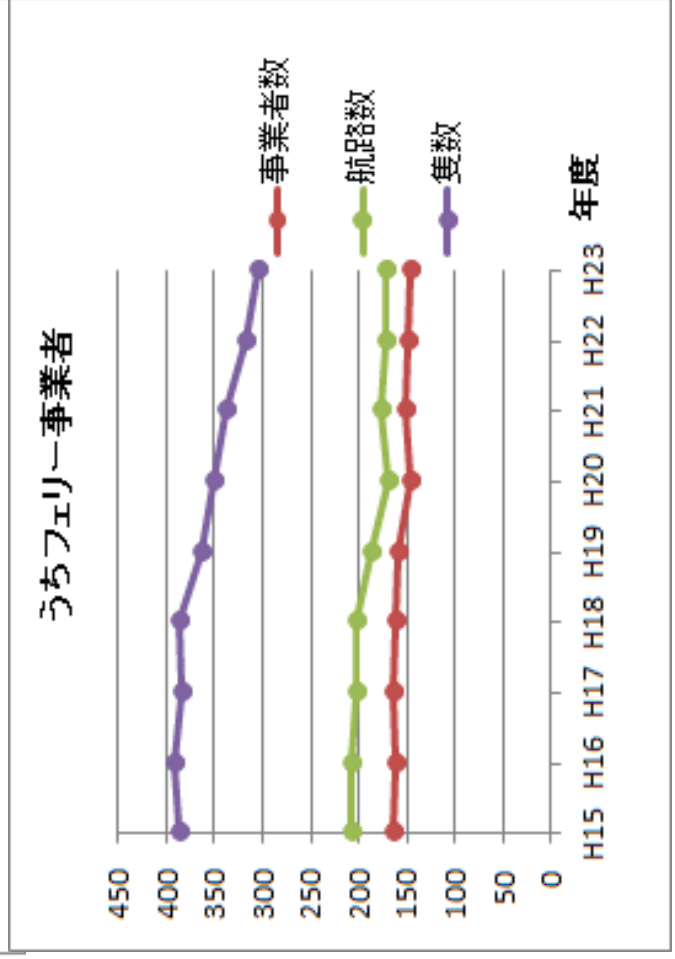
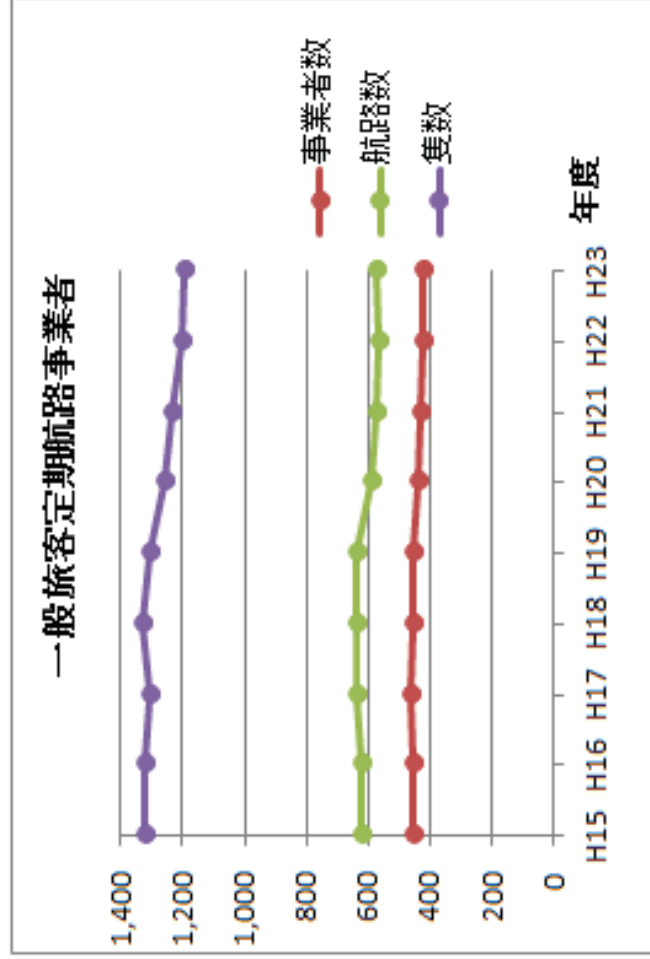
(出所) 釜山港湾公社編『釜山港の現況 インセンティブ及び開発計画』釜山港湾公社、2007年11月  
 (社)日本海洋開発建設協会・韓国港湾空港調査報告書、H18.2

## 開発保全航路 位置図



No.	航路名	確保すべき水深
1	中ノ瀬航路	23m
2	浦賀水道航路	23m
3	中山水道航路	14m
4	備讃瀬戸航路	19m、13m
5	鼻栗瀬戸航路	8m
6	来島海峡航路	14m
7	音戸瀬戸航路	5m
8	奥南航路	3m
9	船越航路	3m
10	細木航路	3m
11	関門航路	15m、14m
12	本渡瀬戸航路	4.5m
13	蟬蛾ノ瀬戸航路	6m
14	平戸瀬戸航路	10.5m、8.5m
15	万関瀬戸航路	5.5m
16	竹富南航路	4m、3m

## 2. 内航フェリー航路及び国境離島の安定維持政策



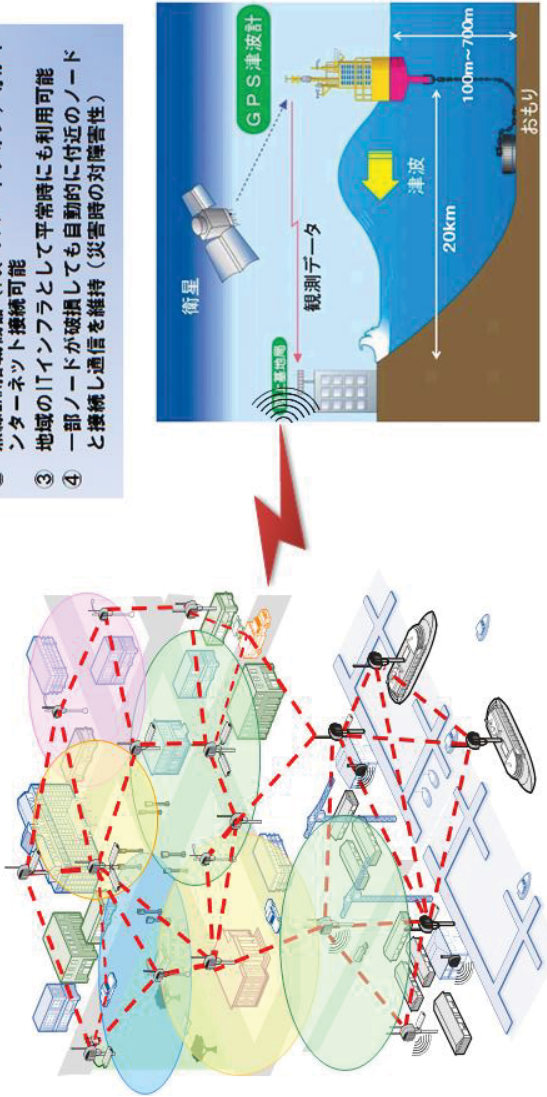


## 4. 港湾BCPの促進とユピキタス防災都市の構築

- ・ ファイブレスメッシュとは、無線LAN機器を網目状に接続して通信
- ・ 複数の電波チャネルを重ね合わせて通信し、300～400Mbpsという光ファイバーに近い通信速度を実現

### 【特徴】

- ① 短時間でシステム構築が可能
- ② 無線LAN搭載機器（PC、スマートフォン）等がインターネット接続可能
- ③ 地域のITインフラとして平常時にも利用可能
- ④ 一部ノードが破損しても自動的に付近のノードと接続し通信を維持（災害時の対障害性）



## 臨海工業地帯の埋立地に対する安全上の問題

### 背景

- 地震により臨海部コンビナートが被災。
  - ・ 阪神淡路大震災（1995）：神戸港
  - ・ 十勝沖地震（2003）：苫小牧港
  - ・ 東日本大震災（2011）：仙台塩釜港、千葉港等
- 石油化学業界からの臨海部コンビナートの耐震化等の安全性向上施策の要請

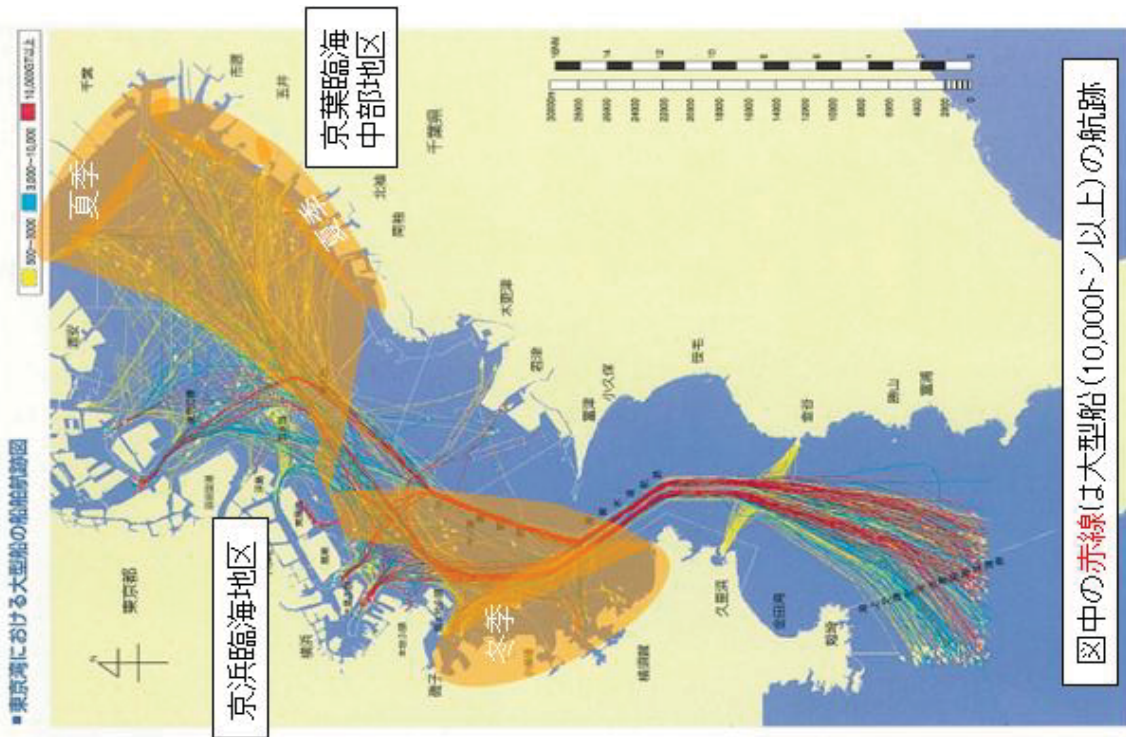


### 臨海工業地帯の埋立地に関する安全性の問題

- 埋立護岸等の老朽化、液状化対策が十分になされていない。  
（例：東京湾の埋立地の約3割が液状化が認知されるようになった新潟地震（1964年）以前に造成されている。）
- 側方流動による埋立地の大規模な損壊の可能性が指摘されている。  
（例：東京湾の臨海部コンビナートでは、地盤の液状化対策がされていない場合、首都直下地震により、石油タンクが損傷し、石油等が漏洩する危険がある。）

## 臨海部石油コンビナートの防災

流出油の拡散範囲（首都直下地震の場合）



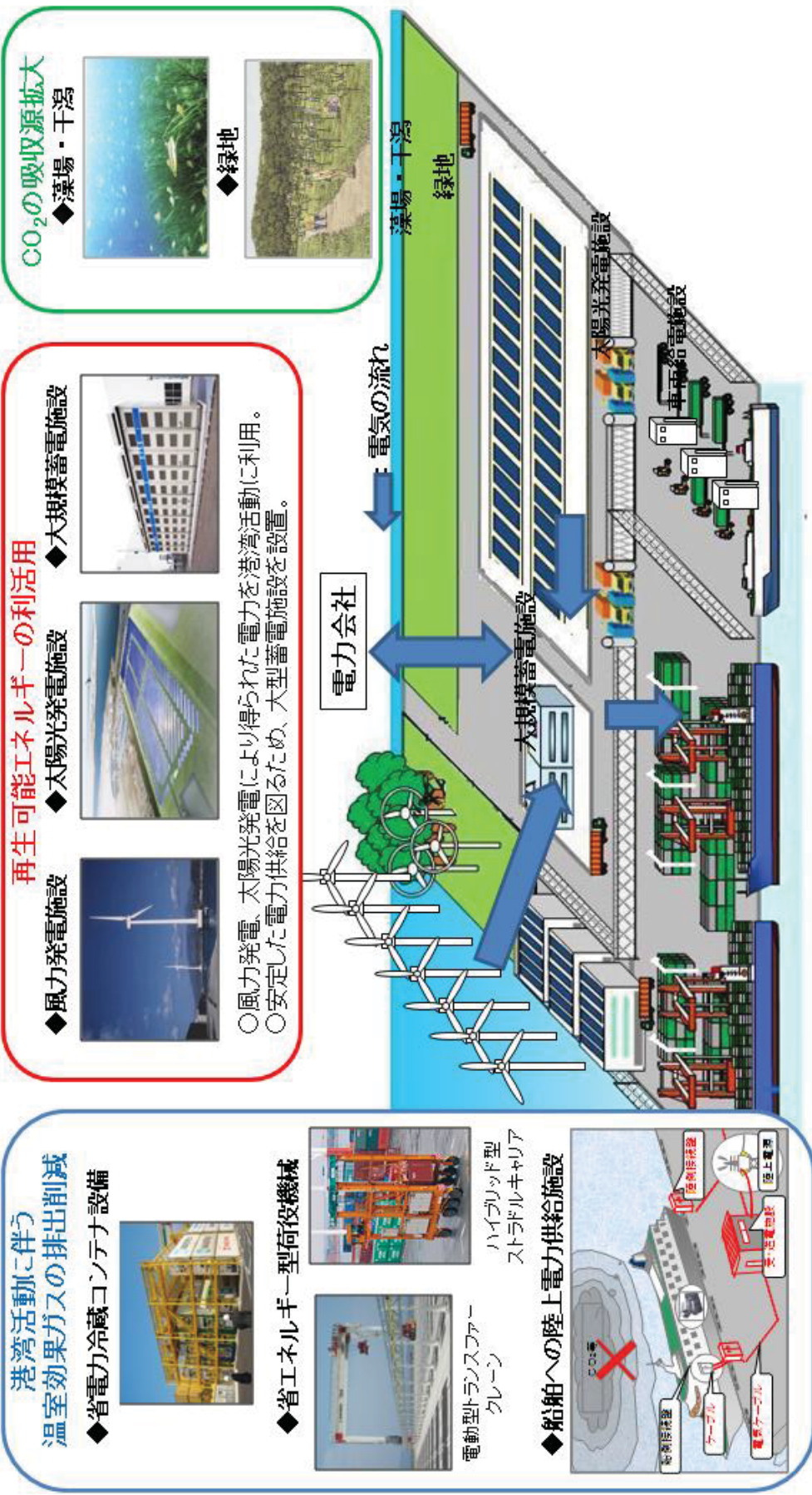
図中の赤線は大型船(10,000トン以上)の航跡



## 5. 港湾の地球温暖化緩和策

### ・ゼロエミッション・ポートとカーボンフリー物流拠点の整備

港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減、再生可能エネルギーの活用、CO<sub>2</sub>の吸収源拡大等の施策を総合的に行うことにより、港湾空間からの温室効果ガス排出量のゼロ化に向けた『ゼロエミッションポート』の構築を図る。



# 公共経済学から見る港湾行政の役割

赤井委員

## 理論的な役割

1. 市場の失敗の改善: 外部性の内部化、情報の非対称性の解消
2. 政府の失敗の改善: ガバナンス確保による規律付け、規制緩和、民のノウハウの吸収

2012年10月4日  
港湾懇談会(第4回)提出資料  
大阪大学教授  
赤井伸郎

## 目指すべき3つの視点

- 1: 財政負担をすする国民・住民の視点: 見える港湾行政
- 2: 港湾統治の仕組みの改革
- 3: 地域を元気にする港湾

## 具体的施策

- 1 **★住民への説明責任**  
=> 徹底した情報公開、財務諸表の作成、資産管理・維持コストの一覧性、将来維持コストの明示
- 2 **★効率的・効果的な運営システム**  
=> 各自治体による港湾管理から地域連携による港湾管理へ(例: 道州レベル)  
民の視点を取り入れた港湾運営会社制度を活用した港湾運営
- 3 **★クルーズ船誘致による地域活性化と効率的なプロモーションチームの結成(港湾連携、情報共有)**  
=> 全国クルーズ活性化会議 => アジア(中国)の成長による大型クルーズ客船の寄港拡大

## 1. 港湾分科会の進め方に関して、分科会の多様な機能の明確化

### ①「オーソリゼーション型」の議題

分科会による「決定」が制度的に要請されている事項。(ex.個別の港湾計画の改訂)

### ②「答申型」の議題

諮問→答申のパターン。与えられた「課題」に対して「答え」が要請される。十分な本格的議論を行い「答え」を出すタイプ。(ex.港湾分野の海外展開方策)

### ③「建議型」の議題

十分な本格的な議論にもとづいて、自発的に「課題」を設定しなおかつ「答え」を出し提案するタイプ。(ex.港湾政策の中長期的方向性)

・相対的に見て、①「オーソリゼーション型」議題とともに、②「答申型議題」や③「建議型」議題を充実すべき。

## 2. 港湾政策に関連して

### 1) 国際輸送分野の第三の戦略策定

- ・①国際コンテナ、②国際バルクに関する戦略展開に加えて、第三の国際領域の充実が必要。すなわち、比較的短距離の③国際 RORO 輸送(フェリー含む)にも重点をおくべきでは。
- ・北海・バルト海・地中海などとの比較検討→RORO のポテンシャル評価
- ・展開のための制度的・技術的制約課題の抽出→対策と戦略の策定

### 2) 港湾サービスの「アベイラビリティ評価」の導入検討

- ・(参考) 道路のアベイラビリティ評価:「東高西低」、「高速はすぐ止まる」
- ・巨大災害ばかりでなく頻発する「気象災害への港湾サービスの信頼性評価」
- ・防波堤充実、ダブル港湾(ex.伊豆大島)、空港との関係(対空リカバリーは航空が有利)

## 港湾懇談会用 意見・コメント

(プレゼンテーションというよりコメント)

「今後の港湾行政が取り組むべき課題や検討すべき論点について」

1. 国家戦略としての港湾政策の徹底（徹底させるのか、させないのか）
 

<ul style="list-style-type: none"> <li>国際コンテナ戦略港湾</li> <li>国際バルク戦略港湾</li> <li>日本海側拠点港</li> </ul>	}	<p>この政策へと大きく舵を切った以上はこれを実行してゆくための徹底が必要である。すべての課題をこれに収斂することが必要なのではないか。</p>
--	---	--

  - ①具体的ロードマップの作成
  - ②政策を阻むものの課題を検討（地方の港における釜山フィーダー支援等）
  - ③付け加えるものの検討（ロジスティクス拠点、インランドデポ、ゲート前渋滞緩和等）
  - ④通商政策・外交政策との連係統合を検討
    - T P P、E P A等の進展シナリオの研究と港湾政策について
  - ⑤国内産業立地促進のために港湾政策で可能なことの検討
  - ⑥港湾P P Pを推し進めるための検討
  - ⑦通商の相手国の港湾整備状況の調査と支援方法の検討
  - ⑧農林水産省、経済産業省等と連携した政策としての位置付け
2. 選択と集中へと政策転換した以上は、選択されなかった港を今後どのように他に転換してゆくのか。
  - ex. 風力、太陽光発電港湾等のエネルギー拠点港へ
  - 内航フェリー港湾等の内航物流拠点港へ
  - 旅客クルーズ港湾等の内外旅客拠点港湾へ
  - 港まちづくり港湾等の臨海土地利用エリア開発として転換へ
3. 国家安全保障の観点より
  - ①国境離島における国境警備やエネルギー安全保障のための港湾整備の拡充。
  - ②海上保安庁、海上自衛隊との関係を深め、相互協力体制を取りつつ整備・検討箇所の総点検を行う。
  - ③各省間のエアポケット状況になっているところを明確にする。
4. 港湾 BCP の徹底
  - 国主導の港湾 BCP 協議会の立ち上げと共助体制構築を急ぐ。
5. 管理・運営
  - 国家戦略としての港湾政策を推進させてゆくために国・自治体・民間の役割分担と責任体制を今一度明確にする。必要であれば新たな法律改正をする。

最後に、大きな舵を切って進める以上は、取り組むべき課題も国家戦略港湾政策の実行を中心に議論をすすめるべきで、拡散するべき時期ではない。

## 港湾事業の重要性を伝える

キャスター・千葉大学教育学部特命教授

木場弘子

生活者の視点で交通政策や社会資本整備などの審議会に参加させていただいているが、「港湾」については、生活者としては直接的なユーザーというわけではないので、身近に感じにくい面がある。

しかしながら、貿易総量の99.7%が海上輸送である以上、ここでの検討内容が、もっと国民の皆さんに伝わるよう一層の工夫が必要だと考える。

## &lt;TOPIC1&gt;

- ・先月、サハリンでLNG基地を視察。
- ・2019年末を目標に北海道電力がLNG発電所を石狩湾新港に建設すること。  
東日本大震災以降、エネルギーの安定供給は我が国の最重要課題になっている。
- ・北海道ガスでは、それに備えて東京ガスの大型タンカーを使い、近々、石狩湾新港にサハリンからLNGを初めて輸入するが、石狩湾新港において-14mという水深が確保されていたことが、非常に重要なポイントになっている。
- ・ここで、日頃港湾分科会などで議論になっている港の水深を深くすることの重要性を実感。

★エネルギー資源の96%を輸入に頼る日本にとって、安定的な海上輸送と港湾機能充実は非常に重要。

## &lt;TOPIC2&gt;

- ・雑誌の企画で、以前に「もしも、港が止まったら？」というテーマで、スーパーの陳列棚から商品が消える様子を作りだしたと聞く。
- ・このように、目で見て分かる具体的な広報活動を通じて、港湾及び港湾事業について生活者にもっと興味を持ってもらってはどうか。

★「港が支えている国民生活」について、より詳しく具体的にご理解いただけるよう広報活動に力を入れて欲しいと考える。

★教育現場でも海上輸送、港湾事業の重要性についての学習を早い段階から取り入れてはどうか？

例) 身近な港について

- ・「国際バルク戦略港湾」は、どういう意味があるのか？
- ・港湾計画変更の意図はなにか？
- ・耐震強化岸壁は、どういう役割があるのか？

「今を伝える教育」=教科書では追いつかない情報(審議内容等)

⇒総合的学習に入れ込む

## 港湾局懇談会 話題提供

京都大学 小林潔司

## 1. M. Spence Growth Report の含意

開発途上国の減少と中流所得国の興隆  
中流所得国の成長戦略  
東アジアの高齢化、人口減少  
中国経済のアセンブリ機能は持続可能か  
インド経済は、知識サービス化あるいは組立加工？  
世界港湾トランシップハブ  
(2極構造シンガポール、ケープタウン+インド?)

## 2. 日本型ビジネスモデルの変容と物流ロジスティックスの課題

2015年 ASEAN 統合の意味  
日本企業、中間所得層をターゲットとした戦略  
リレーションシップ型ビジネスモデル  
ロングテール市場への対応  
物流ロジスティックにおける港湾取引費用の戦略的重要性 (効率化)

## 3. シームレスアジア実現のための国際標準化

アジア型国際分業 港湾・空港協働化  
分散型サプライチェーン管理 IC タグによるモニタリング  
2007年、コンテナタグ (従来はコンテナの表面に記載されていた情報を IC チップの中に入れるパーマネントなタグ) 規格 (ISO 17363)、また電子シーの規格 (ISO 18185)。  
アドホック領域プロトコルの国際標準競争

## 4. PPP、OM 化のための国際標準

ISO55000 アセットマネジメント国際標準 (2014年2月施行予定)  
22ヶ国加盟  
デファクト標準を巡る国際競争 (メガオペレータ)

2012年11月26日

## 国際コンテナ戦略港湾の課題 ～外航船社の視点から～

## 1. 選択と集中の徹底

データ#1：世界のコンテナ取扱数量（アジア、日本、中国の比重：2010年）

データ#2：港別コンテナ取扱量 - 2002年/2010年

データ#3：基幹航路の日本寄港ループ数推移（アジア/欧州航路）

- (1) 世界/アジアでの日本発着貨物の相対的比重は過去低下傾向にある
- (2) 基幹航路の主流船型は一段と大型化する（アジア/欧州は8000TEU型以上に）
- (3) 各船社・アライアンスの配船合理化、ループ統合が進む
- (4) 日本以外を発着する貨物の日本でのトランシップは、コスト面と地理的位置の面でその増加は難しかった

⇒ 基幹航路の日本寄港数の増加はこのままでは難しく、その維持、誘致を図るため、複数連続バースの一体運営によって柔軟なバースウィンドウを提供できるターミナル地区を絞り込む

- \* 主力ターミナル(既存/新規)の荷役機器、設備の整備更新を適時に行う
- \* ヤード、後背地にも十分な面積を確保し、バース統合・一体運用の効果を高める
- \* 災害に強いターミナルの構築（既存ターミナルの液状化対策を含む）
- \* 貨物の集中を図るための諸施策を講じる ⇒ 3

## 2. 利便性の向上と利用者の負担コスト低減

データ#4：基幹航路（北米向け輸出）の邦船社シェア推移

課題：

- \* 近隣諸国と比べて競争力のあるレベルへのターミナル利用料金の大幅な軽減、コンテナ取扱量実績に応じた利用料金の減免制度拡充
- \* 寄港サービス、投入船の変更等への柔軟な対応
- \* ターミナル周辺道路の混雑解消

## 3. 戦略港湾(+伊勢湾)への貨物集中

データ#5：国内における5大港のコンテナ取扱シェア推移

5大港の伸びを地方港が上回る = 海外フィーダーやアジア域内の直航サービスを助長

⇒ 地方港のコンテナ埠頭整備やその利用促進対策の費用対効果を検証し、各地の産業振興、最適の物流サービス追求の観点から、地方港と戦略港湾との棲み分けを明確化する

⇒ 戦略港湾と国内各地間の物流サービス支援、空コンテナの回送費を含めた国内輸送コストの低減によって、貨物の集中を促進する

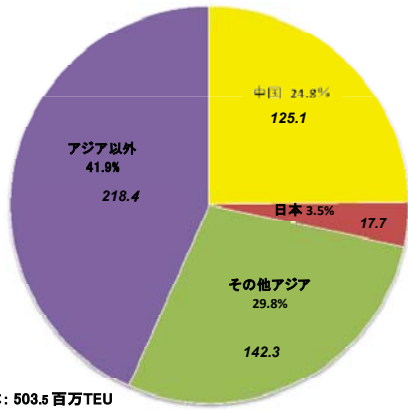
- \* インランドコンテナデポの設置運営、コンテナのラウンドユース支援
- \* 内航フィーダー船の燃料油免税化、外貿埠頭利用に対する補助
- \* 内陸部と戦略港湾間のコンテナトレーラー高速道路利用に対する支援

まとめ： 港湾利用者（荷主、船社）の要請に対応した施設整備と利便性向上

⇒ 継続的な利用促進対策の実施 ⇒ 日本経済の国際競争力強化

以上

データ#1 世界の地域別コンテナ取扱数量 2010年



世界全体: 503.5百万TEU

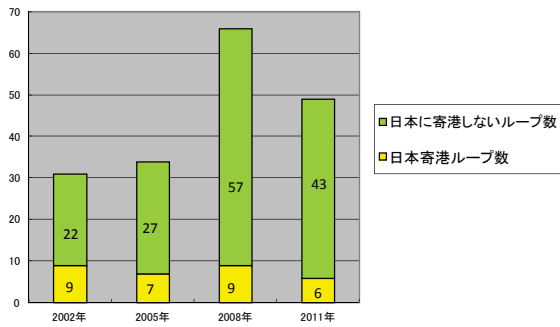
出所: Containerization Internationalを基に㈱商船三井 営業調査室作成

データ#2 港別コンテナ取扱量ランキング

2002年			2010年			対2002 増加量
順位	港	取扱量	順位	港	取扱量	
1	香港	19.1	1	上海	29.1	20.5
2	シンガポール	16.9	2	シンガポール	28.4	11.5
3	釜山	9.5	3	香港	23.7	4.6
4	上海	8.6	4	深圳	22.5	14.9
5	高雄	8.5	5	釜山	14.2	4.7
6	深圳	7.6	6	寧波	13.1	11.2
7	ロッテルダム	6.5	7	広州	12.6	10.4
8	ロサンゼルス	6.1	8	青島	12.0	8.6
9	ハンブルグ	5.4	9	ドバイ	11.6	7.4
10	アントワープ	4.8	10	ロッテルダム	11.1	4.6
20	東京	2.7	27	東京	4.3	1.6
25	横浜	2.4	37	横浜	3.3	0.9
28	神戸	2.0	47	神戸	2.6	0.6
30	名古屋	1.9	48	名古屋	2.5	0.6
41	大阪	1.5	65	大阪	1.9	0.4

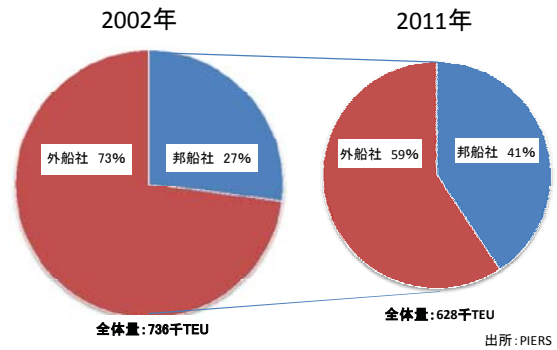
出所: Containerisation International 単位: 百万 TEU

データ#3 基幹航路の日本寄港ループ数推移 (アジア/欧州航路)



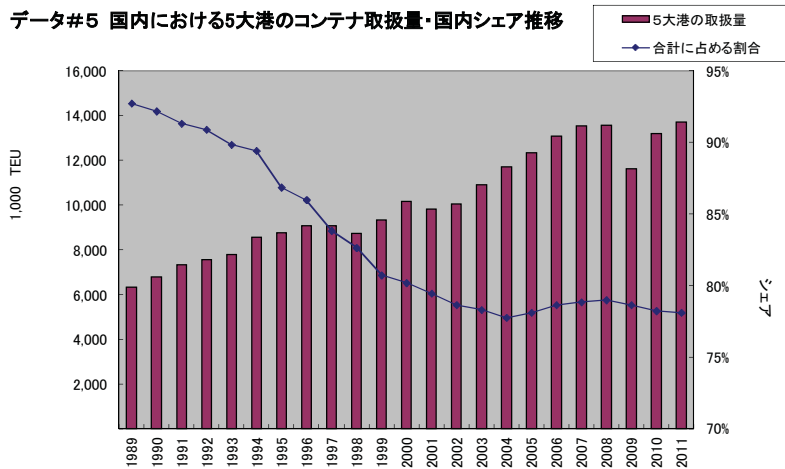
出所: Containerization Internationalを基に㈱商船三井 営業調査室作成

データ#4 基幹航路の邦船社シェア推移 (日本発北米向け輸出)



出所: PIERS

データ#5 国内における5大港のコンテナ取扱量・国内シェア推移



出所: 港湾近代化促進協議会を基に㈱商船三井 営業調査室作成



2012年11月26日

毎日新聞

内野雅一

## 「集中」は十分か！？

日本のコンテナ埠頭は1970～80年代前半の供給不足状況から整備が進められ、現在、外貿コンテナ港は60港とされる。

その後、政策転換が図られ、「スーパー中樞港湾」（2004年指定）、そして「国際コンテナ戦略港湾」（2010年選定）と「選択と集中」が進められてきた。

そこで、素朴な疑問をいくつか挙げたい。

- ①「戦略港湾」の進捗状況はどうか。
- ②外貿コンテナ港は海外と比べて突出しているが、多くないか。
- ③地方港整備が同時に進められているが、それらの経営は成り立っていくか。
- ④製造業中心に加速する企業海外移転への対応、首都圏中心という大消費地の輸入 対応などのバランスをどう考えているか。
- ⑤海と陸と空の複合的な連携の効率化はどう図られているか。
- ⑥港湾運営の体質改善は進んでいるか。
- ⑦環境対応をどこまで進めていくか。

以上