

我が国産業の国際競争力強化等を図るための 今後の港湾政策のあり方について 港湾分科会での指摘事項とその対応

テーマ	港湾分科会での指摘事項	対 応
国の役割	○港湾の国際競争力強化の観点から、地方自治体ごとに分断されている港湾の運営について、広域的な連携を強化し、一体的な運営を図っていく体制に見直すことが急がれる。とりわけ、主要港湾については、港湾の運営体制を広域かつ一体的にポートオーソリティ化する方向で検討を行うべき。	◎大阪湾で検討が進められている一開港化等港湾間連携についての検討を進める。 ◎世界の港湾運営の動向、世界的な航路再編、我が国港湾の世界における位置付け等について整理をするとともに、国と地方の役割分担、官と民の役割分担等の観点から、ポートオーソリティ制度を含め、我が国港湾の広域的な連携の強化、一体的な運営について検討する。 ◎本分科会での議論を、アジアゲートウェイ構想や国際物流競争力パートナーシップ会議のフォローアップに反映させていく。
	○我が国の港湾運営の仕組みが世界とどう違うかについて言及すべき。特に、日本の港湾は、地方自治体がそれぞれ運営しており、世界でも例を見ないほど地方分権が進んでいること、港湾運送事業者のオペレーションも小さい単位で細分化されており、決して世界の潮流に沿ったものではないことを明示すべき。	
	○ポートオーソリティの必要性が過去に何度も言われていながら、これまで実現できていない原因を分析すべき。これまでの港湾政策はやや地方に引っ張られすぎていたのではないか。	
	○国家戦略として港湾がどうあるべきか、インフラ整備のあり方をどうすべきか等の長期的な戦略の検討と昨今の世界的な競争関係を見据えた港湾経営のあり方についての短期的・機動的な検討が必要。	
	○国家戦略として施策を進めるのであれば、思い切ったインセンティブを考えるべき。	
	○港湾施設の利用料収入等により、採算をとることは不可能。港湾の国際競争力を確保するには、財政面等における国の積極的な関与・支援が不可欠。	
	○国際競争力の観点から、港湾の管理・運営のあり方の見直しまで含めて検討すべき。	

	○港湾が持つ国際競争力強化の観点と地域経済を支える観点とを分けて考えるべき。 ○省庁ごとの縦割りでなく、通関等も含む港の機能を第一優先に考えて、国が港の運営をどう効率化するか考えるべき。 ○ナショナリティに走るのはよくない。民間活動が円滑に行われるように周辺環境を整えることが国の役割ではないか。 ○国が民に代わって競争するのではなく、民の競争を支えるための政策として国が何をすべきかを考えるべき。 ○アジア・ゲートウェイ構想や国際物流競争力パートナーシップ会議と今後の港湾施策の関係について、整理すべき。	
スーパー中 枢港湾の役 割	○スーパー中枢港湾政策のより一層の充実が必要。 ○政策の継続性、信頼性の観点から、スーパー中枢港湾政策は引き続き推進するとともに、より深化すべき。 ○世界のメガターミナルオペレーターと競争可能な民間事業者を育成すべき。 ○東西基幹航路を中心とするスーパー中枢港湾政策と、中国等アジアからの輸入貨物の増大への対応との関係をどのように考えていくのか。 ○スーパー中枢港湾政策では、ターミナルコストの低減を図るために貨物の集中を図るという目標があったが、コンテナ物流について施策のメニューが増えると、貨物の集中という目標とは違う方向に進んでいるように思われるのではないか。	◎引き続き、スーパー中枢港湾政策を強力に推進する。 ◎アジアのゲートウェイとなる港湾に三大湾の港湾も含まれることから、東京・横浜・名古屋・四日市・大阪・神戸の各港湾においては、スーパー中枢港湾政策に加え今回の新たな施策を実施する。

テーマ	港湾分科会での指摘事項	対 応
三大湾以外の港湾の役割	○我が国産業の国際競争力と地域の国際競争力を分けて考えるべき。	◎道州制の動き、国土形成計画の策定等に留意しつつ、地域の活性化や国際競争力強化の観点からの港湾の役割について検討する。 ◎港湾物流の観点から望ましい道路ネットワークのあり方について検討する。 ◎スーパー中枢港湾以外の港湾についても、地域の経済と雇用を支援するための港湾の役割について検討する。
	○日本海側と太平洋側の双方へ投資することにより、リスクヘッジを進めるなど、地方ブロック毎に、リスク分散の観点から整備すべき港を検討することも必要。	
	○海外の経済情勢、港湾の盛衰が今後どうなるか不透明であり、想定されるシナリオ毎に我が国の港湾がどう対応すべきかについて、より深く研究すべき。	
	○日本海側港湾の位置付け、投資の重点化、リスク分散について、きめの細かい分析・検討を行うべき。	
	○臨海部の土地については、広域的な観点から利用計画をたてることが重要になってくる。このため、道州制とどうリンクさせていくか検討が必要。	
	○欧州航路で日本に延航した場合に船がもう1隻必要になるとか、北米航路であれば、太平洋側より日本海側を通る船が増えているといった日本が抱える地理的事実を踏まえて、課題を整理すべき。	
	○単なる港へのアクセスではなく、ブロックレベルでの広域圏において、物流の観点から望ましい道路ネットワークの検討も必要。	
	○我が国にとってスーパー中枢港湾も重要だが、地方経済を支えている地方の港湾も重要なインフラである。地方の港湾の振興も考えていくべき。	

テーマ	港湾分科会での指摘事項	対 応
アジア物流 新たな輸送 ニーズ	○国際物流と国内物流とが低コストでシームレスに連携できるようになる必要がある。例えば、コンテナヤードへの鉄道の引き込みや内航船によるフィーダーの直付け、インランド・デポの設置・利用による港湾の機能集中の緩和等は検討に値する。	◎社会実験等の実施により、国際物流と国内物流の円滑な接続に向けた取り組みを進める。 ◎アジア物流や新たな輸送ニーズについて、今後調査・分析を進める。
	○製造業の国内回帰等の動きに対応して、ディマンドサイドからサプライサイドへのサプライチェーンに流れが変わってくることが予想される。そうした変化についてしっかりとした分析が必要。	
	○貨物の輸送日数に加えて、民間が製品をオーダーする時間も含めて、リードタイムを計算すべき。その上で、工場の直背後にある港湾に輸送するのか、博多から陸上で貨物を運んだ方が有利であるのかを検討すべき。	
	○高速輸送サービスへの支援については、地方の振興のためという理屈ではなく、こうしたサービスが今後伸びる可能性があるため、支援するという姿勢を明確にすべき。	
	○貨物の高速輸送ニーズに関連して、日本海側、北海道、東北についてもどのような施策を実施することが可能であるか検討すべき。	
臨海部物流 拠点	○サプライチェーンの強化を目的として、コンテナヤードに隣接する臨海部物流拠点を整備し、港湾周辺の機能を高度化させることが必要。	◎アジア物流の特性や新たな輸送ニーズの存在等を踏まえ、臨海部物流拠点の概念、政策的に誘導する必要性等について更に検討を進める。
	○臨海部物流拠点については、中国航路と基幹航路の流通過程の相違に留意することが必要。	
	○物流拠点の必要性、貨物を集約する効果等について、概念整理すべき。	

	○物流施設の整備を民間の経済活動のみに任せているのみでは不十分であるという理論武装が必要。 ○臨海部物流拠点について、使う側のニーズをいかに施策に反映させるかが重要。マーケティングの考え方が重要。 ○物流拠点と臨港地区外まで含む道路との連携をしっかりと考えるべき。 ○物流拠点機能とハブ機能とは概念が異なるので、整理すべき。	
臨海部産業 活性化・立 地促進	○バルク船の大型化に対応した港湾整備が必要。 ○港湾に係る諸費用の低減策が必要。 ○鉄鋼スラグの有効利用、処分先の確保が必要。 ○臨海部の土地利用については、限られた土地を利用するのであるから、効率的で先端的なプランにすべき。 ○土地利用状況について、すべての都道府県がHPで情報を提供しているが、それだけでは不十分。企業が立地しているものの、利用転換を考えている土地が多いので、そうしたニーズをよく把握すべき。 ○臨海部遊休地の活用、高速道路との連携、古い倉庫の建て替え需要もある。そうしたニーズを一つ一つ積み上げ、地域振興に資するようなより洗練された土地利用施策にすべき。 ○港湾物流以外にも、航空機やトラックによる物流の観点からの臨海部空間の活用についても検討すべき。 ○企業が臨海部に戻ってきているのは、臨海部の災害対策がうまくいっていることもその一因。そうした課題について、引き続き検討すべき。	◎引き続き、需要に対応した適切な港湾整備、諸費用のあり方、廃棄物の処分・活用等について検討する。 ◎臨海部の土地需要に適した土地供給や活用等を検討していく。 ◎臨海部空間の港湾物流以外の観点からの活用について検討する。 ◎臨海部産業の活性化・立地促進策の実施に当たって、臨海部の災害対策も合わせて検討する。

テーマ	港湾分科会での指摘事項	対 応
港湾諸手続き セキュリティ 対策	○港湾管理者毎に異なる届出書式等の統一、簡素化と電子化100%電子化するという方針を打ち出すべき。	◎港湾関係諸手続きの一層の簡素化、統一化、情報化を進める。 ◎財務省等関係省庁と連携し、貿易手続きの一層の簡素化、セキュリティの強化等に努める。
	○手続きの電子化を促進するために、事業者への何らかのメリットを与えるべき。例えば、現在財務省が検討しているような、特定輸出申告制度の承認条件として電子手続きを義務づけるという手段がある。	
	○府省共通ポータルは、民間システムや海外システムと連携すべき。	
	○財務省と連携して、通関、輸出入手続き等への取り組みを進めるべき。	
	○コンプライアンスルールを活用したセキュリティ対策を導入し、物流の円滑化とセキュリティの強化を両立すべき。	
	○貨物のセキュリティ確保に加えて、危険な事業者の排除も重要。その観点から、日本版 C-TPAT の導入について、推進することを記載すべき。	
その他	○課題の分析にあたっては、時間軸、施策の実施主体等の整理が必要。	◎中間報告において、時間軸・実施主体ごとに施策を整理する。
	○各国の港湾関連データの統一を図るべき。	◎今後検討する。