

平成 19 年 2 月 22 日
交通政策審議会
第 22 回港湾分科会

資料 2

港湾管理者へのヒアリング概要

第 20 回港湾分科会（平成 18 年 11 月 30 日）資料より抜粋

三大湾を除く地域の港湾管理者へのヒアリング概要(抜粋)

1. 国際コンテナ貨物について

○欧州、北米向け貨物をスーパー中枢港湾に集約するに当たっての課題～

(1) 釜山港との競争

①スーパー中枢港湾を利用するためには、釜山港経由よりも低コスト、高頻度なスーパー中枢港湾経由の輸送ルートを提供など、物流トータルとしての利便性向上を図ることが重要。

(2) 内航フィーダー輸送の活用、その他

①内航フィーダー輸送はコストが高い。内航フィーダーに対する支援策が必要。

②内航コンテナ船にフェリー、RoRo船を含めた内航フィーダー輸送の接続強化を図り、コストの低減を図ることが必要。

○増大する東アジア(特に中国)コンテナ貨物に対する課題

(1) 国際水平分業の進展、物流の高度化の動向

①アジア地域は距離的に近いことから、国内輸送と同じ感覚で小ロット、多頻度輸送を実現するコンテナ船のシャトル便や国際フェリー、RoRo船が活用できるように、ソフト・ハードの施策が必要。

(2) アジア航路への期待

①国際水平分業の進展から、地方立地企業にとって地方港のアジア航路は不可欠。地域産業の国際競争力強化のため、地方港の機能強化が必要。

②中国、韓国航路は日本側に複数寄港することから物流全体のリードタイムが長くなるため、リードタイムの短いダイレクト便への期待が大きい。

③中国への貨物は、現在は韓国航路(釜山トランシップ)を利用。中国、東南アジア貨物の伸びが著しいので、将来は中国、東南アジアへのダイレクト便を就航させたい。

④東南アジア方面など日本から遠くなるほど船舶の大型化、寄港地の集約化が進み、地方港の航路も集約されていく傾向がある。日本のブロック単位で、ブロックの中心となる港湾へ「選択と集中」が必要。

(3) 港湾のサービス、機能等の向上の必要性

①小口貨物への対応等一層のサービス向上が必要。

②国際フェリーやRoRo船によるホットデリバリーサービスでは貨物が早く持ち出されるため、これに対応した機能向上が必要。

2. バルク貨物について

- ①企業の国際競争力強化やエネルギー・食料等の安定的で低価格な供給のため、企業専用岸壁や航路等の機能向上や維持補修について、公共での支援が必要。
- ②企業の海外進出等により遊休化した施設や老朽化した施設が臨海部の活性化の支障となっているため、これらの施設の利用転換・集約・再編が必要。

3. 臨海部の土地利用について

○企業立地等の状況及び低未利用地、未売却用地の存在等に係る課題

(1) 企業立地の動向、低未利用地の活用

- ①企業の新規工場の港湾背後への進出に伴い、関連企業の立地が誘発されることから、企業ニーズに応えるため、用地をスムーズに造成できる制度が必要。
- ②企業立地に必要な港湾背後用地が不足している港湾がある一方、産業構造等の変化により低未利用地が散在している港湾もあり、地域の状況に応じた施策が必要。
- ③韓国等東アジア各国では国レベルで企業立地へのインセンティブを与えており、海外との企業誘致競争が激化するなか、港湾管理者、地方自治体レベルでの企業立地への支援には限界があるため、日本でも国レベルの支援制度が必要。
- ④リサイクルポートの指定を受けていない港湾におけるリサイクル産業については、用地確保が困難なことや循環資源の蔵置に対して近隣住民から景観、悪臭に関する苦情が多いことから立地に支障が生じており、リサイクル産業の集積立地を支援する施策が必要。

(2) 臨海部の土地の処分方法の見直し

- ①埋立用地についてインフラがほとんど整備されていないため、企業誘致にあたっては対策が必要。
- ②物流関連企業については資金力が弱いため、用地使用料を低額に設定する等の支援策が必要。
- ③企業は土地所有よりリースの要望が多いが、リース制度を導入した場合、起債償還財源の確保が課題。
- ④施設立地を証券化して土地取得することで、立地企業にとって資金調達コストが低下するなどメリットがあるため制度の検討が必要。

(3) 土地利用に関する規制、手続きの見直し

- ①企業の工場立地等に係る戦略行動がスピードアップしており、企業の立地意志決定に係るスピードに比べ、立地に対する行政側の手続きには時間を要しており、手続きの簡素化、迅速化が必要。
- ②土地利用形態の変化、企業ニーズの多様化への柔軟な対応や、港湾機能と都市機能の調和が図れるような土地利用施策が必要。

