

空港・港湾の真の24時間稼働の実現を

平成19年4月12日  
交通政策審議会  
第24回港湾分科会  
資料1-4

平成19年3月27日

伊藤 隆 敏  
丹羽 宇 一 郎  
御手洗 富士 夫  
八 代 尚 宏

空港と港湾は成長のための重要インフラであり、アジアにおいて首都空港は24時間稼働が常識となっている。主要空港の24時間化は、空港そのものの利便性を高めるのみならず、空港都市における国際会議開催など、世界的な交流拠点としての都市の価値を高めることにもなる。

しかしながら、わが国の空港と港湾は形式的な24時間稼働の可能性に止まっており、国際競争力を失いつつある。真の24時間稼働を実現するための改革を緊急に実行しなければならない。

## 2. 港湾改革の加速

実行1：スーパー中枢港湾（京浜・名古屋・四日市・阪神）について、「グローバル戦略」における2010年度目標（港湾コスト3割減、入港から引取りまで3日を1日に短縮：注）への工程表を国土交通省は早急に策定し、進捗管理すべきである。

実行2：すべての輸出入手続きを1回1カ所の入力・送信だけで完了させる「府省共通ポータル」を予定通り2008年10月に稼働させる。その際、港湾管理者である地方自治体への届出書式も標準化・統合化させる必要がある。

注：コンテナ取扱料金は、シンガポール、釜山とともに東京港の6割。また、入港から引取りまで、日本2.7日のところ、シンガポール24時間以内、韓国2日以内である。