

# パブリックコメント実施後の 指摘事項とその対応

発言者	該当箇所	意見	対応方針
パブコメ	全体	国際海上コンテナの規格である 40ft 背高コンテナや 45ft コンテナについての記述をしてもらいたい。	<p>ご指摘を踏まえ、40ft 背高、45ft コンテナに関する記述を追加。</p> <p>Ⅱ. 2. (1) ⑥臨海部における物流ニーズの拡大 また、コンテナについては40ftの背高コンテナが急速に流通するとともに、2005年4月には45ftコンテナもISO規格化され、長期的に普及が想定される場所である。</p>
委員意見	P 6 Ⅱ. 2. (1) ③高付加価値コンテナ貨物を取り扱うスーパー中枢港湾	高付加価値とは、原材料からの製造過程で価値を付加したものであって、高価格な貨物とは意味が異なる。また、スーパー中枢港湾は高価格な貨物のみを取り扱っているわけではないので、表現を修正すべき。	<p>ご指摘を踏まえ、表現を適切に修正</p> <p>Ⅱ. 2. (1) ③高価格コンテナ取扱貨物量が増大しているスーパー中枢港湾</p>
パブコメ	P 7 Ⅱ. 2. (1) ④全国各地の産業を支える地域の港湾	中枢国際港湾や中核国際港湾という表現を港湾名にするなど、わかりやすい表現に変えて頂きたい。	<p>ご指摘を踏まえ、わかりやすい表現に変更</p> <p>Ⅱ. 2. (1) ④全国各地の産業を支える地域の港湾 中国、韓国を相手国とする外貿コンテナ取扱貨物量は、スーパー中枢港湾等の航路網が充実している港湾では全体の40%程度であるのに対し、それ以外の港湾においては60%を超えている。</p>
委員意見	P 9 Ⅱ. 2. (4) 保安対策への要請	AEO制度の活用について記述を追加すべき。	<p>ご指摘を踏まえ、臨海部の現状認識を追加。</p> <p>Ⅱ. 2. (4) 保安対策への要請 2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機とした米国および国際機関におけるセキュリティ強化の取り組み等と協調し、港湾および物流体系における保安対策を強化することが重要である。海上人命安全条約(SOLAS条約)等で義務づけられた港湾の保安対策を確実に実施しつつ、AEO制度の活用、ICTの活用等により保安のレベルを下げることなく物流の迅速性・効率性を向上させることが求められている。</p>

発言者	該当箇所	意見	対応方針
委員意見	P 1 1 III. 1. (1) スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保	ロジスティクスセンターの形成は、輸入貨物の増大への対応や、臨海部への新規立地の対応だけではなく、輸入を促進するという積極的な意味を持っている。	ご意見を踏まえ、積極的に輸入を促進するという視点を追記。  III. 1. (1) スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保 また、特に製品・半製品等のわが国への輸入を促進するとともに、スーパー中枢港湾等の拠点機能を強化するため、コンテナターミナルと一体となった物流拠点を形成する。
委員意見	P 1 5 IV. 1. (1) スーパー中枢港湾における港湾全体での魅力ある港湾サービスの一体的提供	タイトルにある「一体的」の指す意味がよく分からない。	ご指摘を踏まえ、一体的にサービスを提供する範囲を明確に記述。  IV. 1. (1) スーパー中枢港湾を有する湾内港湾全体での魅力ある港湾サービスの一体的提供
委員意見	P 1 6 IV. 1. (2) スーパー中枢港湾政策の進捗管理等をふまえた政策の推進	具体的施策が書かれているIVにおいて、具体的な施策が記述されておらず、当該箇所に記述するのは不適切ではないか。	ご指摘を踏まえ、スーパー中枢港湾全体に関わる記述を1. と統合。  IV. 1. スーパー中枢港湾政策は、2004年度に京浜港、伊勢湾（名古屋港および四日市港）、阪神港（大阪港および神戸港）をスーパー中枢港湾として指定して以来、港湾活性化法および海上物流基盤強化法の制定等の制度改正や、それらに基づく具体的な施策の実施を通じ、着実に進められてきている。 コンテナ貨物1個当たりの港湾コストは、2002年度と比較して約3割の低減を目標としているのに対して、国土交通省の試算によれば、取扱貨物量の増大や港湾管理者による入港料・施設使用料等のインセンティブ制度等の効果により、2006年度時点で13%低減したとの試算結果が得られている。また、輸入貨物のリードタイムについては、財務省関税局の調査によれば、2006年3月時点では、約2.1日（平日では1.1日）にまで短縮したとの調査結果が公表されている。 今後とも、港湾をめぐる最近の動向や社会実験等による施策の評価をふまえつつ、随時、施策の進捗状況等の管理、検証等を行うとともに、わが国とアジア地域の産業・貿易構

発言者	該当箇所	意見	対応方針
			<p>造の著しい変化を的確にとらえ、必要に応じて新たな政策目標を設定しつつ、スピード感のある有効な施策を、引き続き実施していく。</p> <p>具体的には、以下に示す施策の推進により、スーパー中枢港湾における取扱貨物量を拡大すること等により、概ね2010年までに港湾コストの3割低減およびリードタイムの1日程度までの短縮の実現を目指すとともに、ターミナル周辺の渋滞の解消等による円滑なターミナル搬出入の実現や集荷力の強化による様々な港湾物流サービスの向上を進める。</p>
委員意見	P16 IV. 1. (3) コンテナターミナル機能の強化	ロジスティクスセンターの形成は、輸入貨物の増大への対応や、臨海部への新規立地の対応だけではなく、輸入を促進するという積極的な意味を持っている。	<p>ご意見を踏まえ、積極的に輸入を促進するという視点を追記。</p> <p>IV. 1. (2) コンテナターミナル機能の強化</p> <p>さらには臨海部での用地不足に起因する物流拠点の内陸部への立地とこれによる非効率な輸送の発生等に対応するとともに、特に製品・半製品等のわが国への輸入の更なる促進のため、コンテナターミナルに隣接してターミナルの機能を強化する「臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）」を形成する。</p>
委員意見	P17 IV. 1. (3) ①高規格コンテナターミナルの早期形成	具体的な施策として「メガターミナルの育成支援」が記述されているにも拘わらず、埠頭公社に対しては「民営化による効率化」との記述しかない。民営化だけではコスト削減は困難であり、なんらかの民営化支援策を記述してほしい。	<p>ご指摘を踏まえ、民営化支援という記述を追加。</p> <p>IV. 1. (2) ①高規格コンテナターミナルの早期供用</p> <p>c) 効率的なターミナル運営環境を実現するためのメガターミナルオペレーターの育成支援や埠頭公社の民営化支援によるターミナル運営の効率化</p>
委員意見	P17 IV. 1. (3). ②ターミナルの機能向上に向けた取り組み	出入管理システムの構築とあるが、コストやオペレーションの問題は未だ検討中であり、様々な問題がある。この点についても、民間業者への配慮が必要である。	<p>ご指摘を踏まえ、民間事業者との連携を配慮する記述を追加。</p> <p>IV. 1. (2). ②ターミナルの機能向上に向けた取り組み</p> <p>スーパー中枢港湾内において、コンテナターミナルのゲート前および周辺道路の渋滞緩和のため出入管理システムを高度化するとともに、港湾の深夜早朝利用の推進や周辺物流機能の充実について民間事業者との連携を図りながら推進する。</p>

発言者	該当箇所	意見	対応方針
委員意見	P 26 IV. 5. ICTの活用による効率的な物流体系の構築	ICTの活用についても、民間事業者への配慮が必要である。	<p>ご指摘を踏まえ、民間事業者との連携を配慮する記述を追加</p> <p>IV. 5. ICTの活用による効率的な物流体系の構築            高度化する物流体系に対応し、サプライチェーン全体を通じた効率化を実現するため、民間事業者と連携を図りながらリアルタイムでの貨物情報の把握等ICTの活用による物流体系全体の効率化・見える化を推進する。</p>
委員意見	P 27 IV. 7. 地球温暖化対策と一体となった効率的な物流体系の構築	地球温暖化対策には、温暖化を防止する施策と、温暖化の影響を最小化する施策と2種類あると思うが、答申(案)には、防止する施策しか記述が無いので、「地球温暖化対策」という表現を修正すべき。	<p>ご指摘を踏まえ、地球温暖化を防止するという観点から記述を修正。</p> <p>IV. 7. 地球温暖化防止対策と一体となった効率的な物流体系の構築</p>
委員意見	P 30 V. 4. (2) 民間事業者との適切な役割分担と協働体制の構築による港湾物流サービスの向上	「経営自由度の拡大」というのは、国がやるのか民間事業者がやるのかがよく分からない。それぞれの立場を明確にした表現にするべき。	<p>ご指摘を踏まえ、国と民間事業者の立場を明確にするという観点から記述を修正。</p> <p>V. 4. (2) 民間事業者との適切な役割分担と協働体制の構築による港湾物流サービスの向上            今後、民間事業者との適切な役割分担をふまえ、民間活動の環境整備、民間の経営手法の導入による利用者ニーズに則したサービスの提供や対応の迅速化等を一層推進していくとともに、各地域において、官民関係者が連携して、港湾物流サービスの向上に向けた協働体制の構築を図っていくことが必要である。</p>