

事前評価票

施策等名	港湾運送事業法の一部改正	担当課 (担当課長名)	海事局港運課 (課長 田村明比古)
施策等の概要	<p>特定港湾（以下「主要9港」という。）以外の港湾（以下「地方港」という。）における一般港湾運送事業等及び検数事業等の規制緩和について、先行して規制緩和を実施している主要9港同様の規制緩和（需給調整規制を廃止し事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制に改めること）を実施する。</p> <p>【第162回国会へ、港湾運送事業法（昭和26年法律第161号）の一部改正を含む「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律案」を提出】</p>		
施策等の目的	<p>先行して規制緩和を実施している主要9港に加え、港湾運送事業法が適用となる全国の港湾における規制緩和によって、競争の促進を通じた港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を図ることにより、港湾の活性化を促進することを目的とする。</p>		
関連する政策目標	19) 物流の効率化		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p><u>目標と現状との間の問題点</u></p> <p>海陸の結節点である港湾において貨物の船舶への積み込み等を行う港湾運送事業は、海上物流にとって不可欠な事業であるとともに、我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で極めて重要な役割を果たしているものである。</p> <p>港湾運送事業は、日々の業務量の波動性が大きいこと、労働供給事業的性格を有すること等の事業特性から、過去において暴力的労務手配師等の悪質事業者の参入、また、零細事業者の乱立等混乱の歴史を経験したことを踏まえ、事業参入については需給調整規制に基づく免許制、運賃・料金については認可制（以下「免許制等」という。）が導入された。このような規制は、港湾運送に関する秩序の確立、港湾の安定化に大いに効果を発揮してきたところである。</p> <p>他方で、近年、SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）の普及、経済のグローバル化の進展等により、物流サービスの効率化、高度化に対する要請が一層強まり、我が国の物流コスト高が産業活動、国民生活に与えるマイナスの影響が指摘されるようになった。</p> <p><u>原因分析</u></p> <p>わが国の港湾に係る物流コスト高は、需給調整規制に基づく免許制により新規参入が厳しく制限され、また、運賃・料金について認可制とすることにより、価格が高止まりしていることが一因と考えられる。</p> <p><u>課題の特定</u></p> <p>先行して規制緩和を実施した特定港については、料金・サービスの多様化による国際競争力の強化が図られてきている。このため、地方港においても港湾運送に関する秩序を維持する上での最小限度の参入規制、料金規制を維持しつつ、規制緩和による新規参入の促進、価格競争の促進、サービスの多様化を実現する必</p>		

	<p>要がある。</p> <p><u>導入する施策の具体的内容</u></p> <p>主要 9 港とともに国際海上輸送の一翼を担い、製造業等の地域産業を支える物流拠点として、また、地域の生活物資の輸送拠点としての役割を果たす地方港においても、需給調整規制を廃止し事業参入を免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制に改めること等主要 9 港と同様の規制緩和を行い、全国の港湾において事業者間の競争促進を通じた港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を実現することにより、港湾の利便性の向上を図り、港湾の活性化を促進する。</p>
社会的ニーズ	<p>規制緩和による港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供を通じた利便性の向上による港湾の活性化及び国際競争力の強化が強く求められているところである。</p>
行政の関与	<p>港湾運送事業は、我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で重要な役割を果たしており、また、その事業の特性から過去に混乱の歴史を経験したことから、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の安定化及び健全な発達を図る必要があるため、最低限度の行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>港湾運送事業は、我が国における全国的な経済活動や国民生活を維持し、わが国の国際競争力を強化していく上で重要な役割を果たしており、また、その事業の特性から過去に全国的な混乱の歴史を経験したことから、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の安定化及び健全な発達を図る必要があるため、国の関与が必要である。</p>
施策等の効率性	<p>地方港におけるコスト高、サービスの画一化は、強固な規制による新規参入抑制により生じている面があり、規制の緩和が直接的に競争促進によるサービスの効率化、多様化の実現につながると考えられる。</p>
施策等の有効性	<p>先行して規制緩和を行った主要 9 港では、新規参入や利用者のニーズに対応した運賃・料金の設定が着実に行われてきており、作業の共同化のほか、港湾運送事業者のターミナルオペレーター業への展開が進むなどの事業の拡大が進んでいるところである。また、規制緩和を契機として、港運労使の合意により 364 日 24 時間フルオープン化が実現するなど、港湾の活性化による国際競争力の強化が図られつつあり、地域産業競争力の強化にも寄与している。</p> <p>主要 9 港の規制緩和後 4 年が経過した段階で、以上のような効果が得られたことは規制緩和が着実に定着し、効果を発揮しつつあることを示している。</p> <p>港湾運送事業の効率化や多様なサービスの提供等を促進していくにあたって、規制緩和を行うことは有効である。</p>
その他特記すべき事項	<p><u>審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</u></p> <p>行政改革委員会最終意見（平成 9 年 12 月）、運輸政策審議会海上交通部会答申（平成 11 年 6 月）において、港湾運送事業についても規制緩和を実施すべきであるとされた。これを受けて、平成 12 年 11 月より、我が国港湾の国際競争力強化のため国際海上コンテナ輸送の拠点港湾たる主要 9 港において需給調整規制を廃止し免許制を許可制に、運賃・料金の認可制を事前届出制へと規制緩和を実施した。</p>

	<p>規制改革・民間開放推進三か年計画(平成16年3月19日閣議決定)において、「主要9港以外の地方港については、需給規制を廃止し免許制を許可制にする」とともに、運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成15年度中に所定の結論を得て、平成16年度中に所要の法案を国会に提出する」とされた。</p>
--	--