

国土交通省成長戦略（抄）

平成22年5月17日 国土交通省成長戦略会議

海洋分野

I. 港湾力の発揮

港湾は海洋インフラの要であり、効率的で使い勝手の良い港湾の実現は、我が国成長にとって必要不可欠である。しかし現状では、利用者にとって使い勝手が良くコストの安い港湾サービスが十分に実現しているとは言い難い。

また、国際的にみると、港湾は戦略的に重要なインフラであり、各国が競い合ってより良い港湾サービスを提供しているのが実状である。そのような中であって、我が国の港湾は国際的な競争力を失いつつある。今後、世界の成長を我が国に取り込んでいくためには、抜本的な改善策が求められている。

そのためには、政策の大胆な選択と集中により、港湾インフラの使い勝手を国際的に競争力のある水準にまで引き上げる必要がある。しかし、設備面に対して資金を投入するだけでは真に国際競争力のある港湾サービスは実現し得ない。民間の知恵と創意工夫を導入するとともに、必要な制度改革・規制改革を行って、内航サービスも含めた港湾サービスの抜本的向上をはかっていく必要がある。

つまり、

- 選択と集中とともに「民」の視点で港湾経営を行うことで、低コストで効率的な港湾の運営を実現して、港湾の国際競争力を確保し、
- 製造業等の荷主企業も日本を拠点とした事業展開が比較優位となるよう、規制改革等によって、内航も含め安価で高品質な港湾サービス提供を実現させる。
- 物流だけでなく、旅客の流れも促進されるような港湾のサービスを提供し、観光振興ならびに後背地等の地域振興にも貢献できるような港湾を目指す。

また、これらの実現に必要な制度改革を行うため、平成23年通常国会における法改正の検討が必要である。

以下、コンテナ、バルク、旅客と運送対象別に詳細に検討していく。

1. コンテナ

1) 将来の姿、指標（略）

2) 現状の課題・問題点

(個別課題)

- ・ 競争力低下の現状

内航海運も含めた日本の港湾サービスは、コストが高く利便性などの面で劣る点があることから、近隣諸国と比べ競争力が低く、その結果、釜山をはじめとする海外港へ日本発着のコンテナ貨物が吸い取られている（例えば、フィーダーに関するトータルのコストでは、釜山港トランシップの場合、我が国中樞港湾を利用した場合に比べ1～4割安とされている。）。

- ・ 港湾の課題（略）

- ・ 内航フィーダーの課題

内航フィーダーについては、我が国の港湾という点を線としてつなぐ存在であり、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。内航フィーダーの効率性を高める等により海上輸送に係るコストを大きく低減させることは、港湾サービスを向上させる上で必要不可欠な課題である。

海上輸送コストを低減させるためには、内航フィーダー事業の抜本的な生産性向上、効率化が必要であり、そのためには、まずは内航フィーダー事業者による自助努力が求められる。特に内航海運の暫定措置事業は、船舶の大型化のコスト増を招いていることから、本来は、廃止も含めて早期の抜本的な改善が必要であろう。しかし、現状では収支相償からは程遠く事業者のみによる早期の廃止は困難である。したがって、まずは日本内航海運組合総連合会を中心に、業界としてこの問題に対する早期の改善策が求められる。

一方、内航フィーダー事業者の競争相手は韓国などの外航海運事業者であり、公租公課などの点で我が国内航フィーダー事業者は不利な状況に置かれているという指摘もある。

さらに、我が国の港湾の国際競争力の確保のためには、輸送コスト低減はもはや一刻の猶予も許されないという姿勢で、海上輸送を担う内航フィーダー事業者のみならず、行政をはじめ、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が総力を結集し、コスト低減に取り組む必要がある。

※ 内航フィーダーの効率化については、カボタージュ制度の解禁が内航フィーダーのコスト低減に資するとの意見があり、かなりの意見交換と議論が行われたが、外国企業に対して一方的に解禁することは国益を損なう恐れがあるとともに、国内安定輸送を阻害する要因になるとの意見も強くあった。

- ・ 情報共有の課題等（略）

3) 課題に対応した政策案（港湾管理者等の提案を踏まえ、今後内容の充実を図る。）

① 「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定（1乃至2港に絞り込み）（略）

② 選定された国際コンテナ戦略港湾において以下の総合対策を実施し、荷物の集約を図る。

1) 「民」の視点による戦略的経営を実現し、港湾コスト¹の低減（略）

2) 外貿と内貿が一体となって活用されるターミナルの形成促進（略）

3) フィーダー網の抜本的強化に向けた施策

国際コンテナ戦略港湾のメリットを最大限生かせるようにフィーダー網の充実を図り、コストの大幅な低減につながるような、各種の抜本的な施策を行う。また、フィーダー網間の連携を図るとともに、関係者の総力を結集し、協同した取り組みを進める。

特に、内航フィーダーについては、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。よって、国際コンテナ戦略港湾における取り組みに遅れることなく内航フィーダーのコストが低減するように、行政をはじめ、海上輸送、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が、総合的な取り組みを行う。

- ・内航フィーダーコストの引き下げを促進するために、日本内航海運組合総連合会による、暫定措置事業に関する改善策（内航フィーダー船の船舶建造負担軽減の特例措置）の実施、内航フィーダーに係る燃料費や船舶関係経費の負担軽減（石油石炭税・固定資産税の軽減措置等）、あわせて輸送を担う内航フィーダー船、バージ²に対する経営効率化に対する支援を強化
- ・あわせて、内航フィーダーに係る港湾コスト低減を図るため、国際コンテナ戦略港湾とその港湾に貨物を集中させる地方の港湾双方の内航船用のターミナルへの支援強化

（以下略）

4) その他荷主へのサービス向上（略）

（以下略）

2. バルク（略）

3. 旅客（略）

¹ 港湾コスト…入港料、岸壁使用料、港湾荷役料金、荷役機械使用料、埠頭用地使用料、曳船料、水先料 等

² バージ（はしけ）…停泊船舶と陸地との間や、離れた2地点間を往復して人や荷物を運ぶためなどに使われる荷船。自航能力はなく、押船・曳船（タグボート）とともに航行する。

II. 海運力の発揮

外航海運は、港湾インフラと並んで我が国の海洋インフラの重要な柱であり、日本商船隊の国際的な活躍は我が国の経済成長にとっても大きなプラスである。ただし、日本商船隊は、国際競争力のある民間企業であり、港湾と異なり直接的に政府が必要とされる産業分野ではない。

しかしながら、現状では、外航海運の分野は国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきており、日本商船隊が本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するためには、適切な政策対応が求められている。それは、具体的には競争条件が均等化するような税制の実現であり、規制改革等民間の意欲を高める政策である。

このような政策により、世界市場の中で、輸送サービスの質、安全性のみならず価格競争力の面でも選ばれる商船隊となれば、

- 外航海運は成長産業のひとつとして、我が国の経済成長に大きく貢献することができる。
- また、高質で安価な輸送サービスを提供することができれば、製造業等にとっては大きなプラスであり、その点からも日本の成長に貢献することができる。
- さらに、クルーズ等の旅客輸送の増加策が進めば、観光振興、地域振興にも貢献できる。

1) 将来の姿、指標（略）

2) 現状の課題・問題点（略）

3) 課題に対応した政策案

- ① 日本の外航海運関係税制の戦略的見直し（略）
- ② 日本商船隊の中核である日本籍船の増加に向けたコスト削減策の展開（略）
- ③ 優秀な船員（海技者）の確保・育成のための基盤整備（略）
- ④ 日本商船隊を支える内航海運の競争力を強化するため、低炭素化、大型化、グループ化に向けた税制の見直し
 - ・ 船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡大等
 - ・ 船舶に係る固定資産税の軽減等

(以下略)