

平成18年11月30日
交通政策審議会
第20回港湾分科会

資料1-2-1

港湾管理者へのヒアリング概要

港湾管理者へのヒアリング概要

○港湾の長期政策策定に際し、次の事項について、三大湾を除く地域の港湾管理者から意見を求めた。

1. 国際コンテナ貨物について

- ・米国、欧州向け貨物の現状とスーパー中樞港湾に集約するにあたっての課題
- ・釜山港等におけるトランシップの問題点
- ・増大する東アジア(特に中国)コンテナ貨物に関する現状と課題

2. バルク貨物について

- ・バルク輸送に対応した施設(岸壁、航路等)に関する現状と課題(企業専用施設を含む)

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関する現状と課題

意見を求めた港湾管理者：苫小牧港管理組合、秋田県、茨城県、新潟県、石川県、静岡県、和歌山県、境港管理組合、広島県、徳島県、愛媛県、下関市、北九州市、福岡市、鹿児島県、沖縄県、那覇港管理組合
(17管理者)

ヒアリング結果

1. 国際コンテナ貨物について

北米、欧州向け貨物の現状

- ①北米・欧州貨物は中国・韓国貨物に比べて多くはないため、航路誘致等の活動は中国・韓国航路を中心に展開。
- ②地域全体としてはスーパー中樞港湾の利用が多いが、釜山トランシップも活用。
- ③現状では、スケジュールが安定しているスーパー中樞港湾の利用が多い。
- ④小口の荷主が多く、商社に輸出入業務を依頼するため、商社の営業範囲により港湾を選択。
- ⑤小口貨物はトラックでスーパー中樞港湾へ輸送。大口貨物は釜山航路により釜山港トランシップを活用。
- ⑥瀬戸内海では内航フィーダー輸送によりスーパー中樞港湾を活用するルートもある。

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北米・欧州航路を就航させるだけの貨物量がない地方にとっては、内航フィーダーによりスーパー中枢港湾を使うか、釜山航路により釜山港を使うかの違いであり、いずれにせよ積み替えは発生するため、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の提供など、物流トータルとしての利便性向上を図ることが重要。
- ②(西側の地域にとって)欧州向け貨物をスーパー中枢港湾経由とすることは遠回りとなり、輸送コスト、輸送時間の観点から相当な優位性が必要。
- ③スーパー中枢港湾から遠い地域にとっては、地方港を利用し釜山港経由とする場合に比べて、スーパー中枢港湾経由はトラックによる陸上輸送距離が増加し、コスト増、CO2排出量増となる。
- ④北米、欧州へのダイレクト航路を持たない地方港とそこに立地する企業にとって、既存の釜山航路を活用した釜山港トランシップは重要。釜山港へのフィーダー輸送は世界各地への物流サービスの可能性を高めている。
- ⑤日本海側にハブ機能を持つ港湾がないため、釜山港の機能を活用し、世界との貿易拡大を目指している。日本海側港湾にとって、スーパー中枢港湾利用は釜山港利用と比べメリットを感じない。

(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ではないか。
- ②内航フィーダーを利用してスーパー中枢港湾と接続するルートは輸送コストは高いが輸送時間は短い(釜山トランシップのルートは輸送コストは安いが、滞船等で輸送時間が長い)。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。
- ③地域の産業界にとって、現在就航している北米、欧州航路の維持・拡充は重要であることから、日本抜港の不安を払拭するような方針を出してもらいたい。

釜山港等におけるトランシップの問題点

- ①釜山港でトランシップ貨物が卸され、また別の船に積み替えられて港を出て行くまでに2~3日、船社のスケジュールによっては1週間程度かかっており、輸送時間が長いため、急ぐ貨物は利用できない。
- ②釜山港トランシップは増加しているが、接続便の不安やラフハンドリングを懸念する声もあり、精密機械では信用状(L/C)に「トランシップ不可」と記載されることも多い。
- ③釜山港トランシップでは積み替え後どの船に積まれたか分からなくなり、貨物をコントロール出来なくなる場合がある。このため、特に部品輸送については可能な限り国内からのダイレクト航路を選択する。

増大する東アジア(特に中国)コンテナ貨物に対する現状と課題

(1) 国際水平分業の進展、物流の高度化の動向

- ①自動車産業等における国際水平分業による部品や、生鮮食料品(野菜、魚介類)の輸出が伸びており、これらに対応した施策が必要。
- ②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・ハードのインフラ整備が必要。
- ③国際フェリーやRoRo船により、通常のコンテナ輸送より速く、航空輸送より安いサービスが提供されているため、今後の中国経済の発展に伴い、大幅な輸送量増加に対応できることが重要。

(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ため、物流全体のリードタイムが長い。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中国航路は、中国船社による就航が何度もあったが、採算性等の問題から廃止されてきており、荷主から航路の安定性を求められている。
- ⑤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アジア航路は船舶が比較的小型である反面、航路数、便数、船社数が多く、岸壁やヤードの利用調整が難しいため、改善が必要。
- ③地方港は1バースしかないので沖待ちが発生する場合がある。この場合、同じ航路が寄港する他の地方港のスケジュールにも影響が出る。沖待ちが発生しないようにしないと抜港の恐れがあるため、改善が必要。
- ④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保管施設は広い必要はないが、シャーシ置き場や積み込み待ちの広いスペースが必要。

2. バルク貨物について

バルク輸送に対応した施設(岸壁、航路等)に関する現状と課題

(1) 生産拠点の立地、バルク貨物輸送の現状

- ①中国向けの金属くず、古紙等のリサイクル品や完成自動車等の輸出が増加している。
- ②中国をはじめとする国際的な需要の増加により、鉄鋼、石油化学品の取扱量が増加している。
- ③企業の合併等により国内生産拠点の集約化が進展している。

(2) 港湾整備の必要性

a. 船舶の大型化等への対応

- ①コスト削減の一環として、原材料の一括大量買い付けに対応し、バルク船が大型化している。船舶の大型化に対し、大水深の公共岸壁がないことから吃水調整をして貨物量を減らさないと接岸できないため、メーカー等から大水深の公共岸壁整備を求められている。
- ②大水深の航路や岸壁がないことから現在2港寄りとなっているため、1回で大量輸送できるように、大水深の航路や岸壁、及び広いストックヤードの確保が必要。
- ③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。

b. 船舶航行の安全性の確保

- ①河川流入土砂や漂砂による航路埋没への対策が必要。また、土砂処分場の整備の遅れから航路等の整備に遅れが生じているので、安全性の確保の観点から、土砂処分場の整備を急ぐ必要がある。
- ②接岸や荷役の安全性、安定性を確保するため、長周期波対策など港内静穏度の向上が必要。

c. 施設の老朽化対策

- ①施設の老朽化が進展。補修費が増加し、更新時期も一斉到来を迎えるため施設の老朽化対策が必要。
- 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 港湾背後に用地が不足しており、企業の立地要望に応えられないことから、国内立地需要が増加している現状においては、港湾背後に遊休地を抱えていることが企業誘致に有利になる場合がある。
- ④ 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。
- ⑤ 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して企業進出を支援している。
- 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問題となる。
- 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。