

我が国産業の国際競争力強化等を図るための 今後の港湾政策のあり方

港湾分科会での指摘事項とその対応

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
．はじめに		○冒頭に、港湾の使命、役割、港湾とはこういうものであるという理念的なものを記述すべき。情勢追従型ではなく、「港湾というものはこういうものだ」という軸を認識しておくべき。	○「．はじめに」に、港湾の使命、役割を追記した。
		○日本の港が貿易貨物の多くを扱うなど、港が重要であり、大きな役割を担っている点などを記述すべき。	
		○平成１４年度の答申からの施策の流れを記述すべき。	○「．はじめに」に、過去の答申からの流れを記述した。 ○過去の施策や予算区分との対応が分かる資料を別途用意した。（Ｐ．６，７参照）
		○アジア・ゲートウェイ等の話も取り込むなど、他の政策体系との連続性・一貫性を確保した記述にすべき。	
		○「はじめに」のところで、政策のあり方の位置づけを明確にすべき。平成１４年の答申との連続性の考慮や、その後の答申についても記述すべき。また、平成１４年に掲げられた項目と異なる点についてもある程度説明が必要。できるだけ項目を合わせた方がわかりやすく、連続性も保たれる。	
		○政策の体系として、予算の関係での政策の体系がある。国土交通省の港湾局関係の予算区分との整合性も考慮すべき。	
	基本方針	○今の基本方針は現状認識にとどまっている。長期的な観点で、「サプライチェーンでの競争」といった視点も入れて記述すべき。	○「基本方針」に、「今後、さらに進むと見られる国境を越えたグローバルな産業のサプライチェーンの構築を支援し、」と追記した。
		○アジアの発展のスピードはものすごく、よほどスピード感を持って政策を進めないと追いつかず、効果的な投資にならない可能性があるため、基本方針の中に「スピード感を持ってこの政策を推進すべき」という文言を入れるべき。	○「基本方針」に、「～施策を、スピード感を持って進める」と追記した。
		○「スピード感のある有効な施策を実施していく必要がある」というような文言は、今後推進すべき具体的港湾施策の「１．スーパー中枢港湾政策の充実・深化」の冒頭など、もう少し大きいところに記述すべき。	

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
. 今後 推進すべ き産業・ 地域経済 支援のた めの具体 的港湾施 策	2 .地域の港湾にお けるアジア物流ネ ットワークの実現	○各地域ブロックについて、どこがアジアへのゲートウェイになるかを決めるのは難しいが、今後、それについて検討を行い、そこに重点投資をすべき、といったことは記述すべき。 ○日本海側の港と太平洋側の港の関係性において、相互にバックアップするような機能やネットワークの検討を始める、といったことは、少なくとも今後の検討課題である。 ○これからアジア経済の隆盛に伴い、R O R O 船等の中短距離輸送が増えるが、これら中短距離輸送の世界は超長距離輸送の世界とは異なり、両者が二重のネットワークを形成していくと感じている（関東以西ぐらいのほどほどの港と中国や韓国等のそれなりの港というのは、直行型の輸送が成立し得るのではないか。）。この中短距離輸送について、スーパー中樞港湾政策と同じくらい大きな柱として記述すべき。 ○アジア・ゲートウェイというのは、世界から向かってアジアの入り口という意味と、日本とアジアの日本にとっての出入り口という2つの意味合いがあるが、2番目の意味からいうと、日本海側の港をどういうふうにしたらいいいのか等の記述も必要。少なくともアジアとの出入りをスーパー中樞港湾だけに限定すべきではない。	○ . の中に、「2 . 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現」を新たに項目立てし、三大湾以外の港湾に関する施策を記述した。 ○当該項目に、日本海側と太平洋側の港の相互バックアップに関して記述した。
	3 . 産 業・地 域経済 への支 援	(1) - 3 規制緩和等 ○リサイクルポートに関しては、マーケットメカニズムを通じて最適配置された工場やストックヤード、交通施設とは異なる最適配置があるはず。今後、循環型社会が成熟してくるのにあわせ、内陸部や東北も含め、そういった点も検討すべき。 ○今の静脈物流は、スクラップや古紙等限りなくごみに近いものをイメージしているが、もう少し技術的にも高度な、限りなく製品に近い静脈物流社会が来ることが予想されることから、今のごみの形にとどまらず、もう少し高度な、規模の大きい企業が静脈物流に参入し、臨海部に立地することもあり得る、といった観点も考慮すべき。	○ . 3 . (1)「 - 3 規制緩和等」の中に、静脈物流に関する施策を記述した。

目 次			港湾分科会での指摘事項	対 応
	4．物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上	シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化	○ 港湾のマーケティングやニーズ把握にあたっては、産業（特に製造業）、船社、港湾を供給する側（国、港湾管理者）の情報共有が重要であり、制度化も含め、そういったシステムが必要であるということを記述すべき。	○ 「 ．4． シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化」の中に、関係者間の相互情報交換に関する新たな施策を記述した。
		港湾物流情報プラットフォームの構築	○ 府省共通ポータル、次世代シングルウィンドウの時代になるにあたり、港湾物流情報プラットフォームをうまく運用していくための良い機会であるので、港湾物流情報プラットフォームについて、スーパー中枢港湾の中の1つのエレメントにとどめず、もう少し大きく扱った記述とすべき。	○ ．4．に、「 港湾物流情報プラットフォームの構築」を新たに項目立てし、関係する施策を記述した。 (P. 8 参照)
		国際物流における港湾サービスの改善に向けた関係国への働きかけ	○ アジアの中で物流、港湾輸送、海上輸送に関する互恵的な情報ネットワーク、情報プラットフォームを作るべきであることを記述すべき。情報のシステムにとどまらず、例えばデータ項目の統一やデータ取得方法の基準をつくり共有すれば、民間事業者がそれを利用し、より効率的な輸送体系を構築することにも使える。	○ 「 ．4． 国際物流における港湾サービスの改善に向けた関係国への働きかけ」の中に、アジアにおけるコンテナ物流統計情報データベースに関する施策を新たに記述した。
			○ 地方の港湾が、例えば植防や検疫等の分野で海外とやりとりするのを、シングルウィンドウ化を進めることでバックアップできるような体制の構築など、地方の港湾行政をバックアップするような取り組みについても記述すべき。 ○ 地方港湾のマーケティングについても、地域と地域との関係にとどめず、国と国との関係としてみなして、国が応援するといったことを記述すべき。	○ 「 ．4． 国際物流における港湾サービスの改善に向けた関係国への働きかけ」の中に、国の先導による地方の港湾への貢献に関する施策を新たに記述した。

目 次			港湾分科会での指摘事項	対 応
	5 . 保安対策の向上や環境への配慮による効率的な物流体系の構築	保安対策の高度化	○今後、国際物流の世界で、セキュリティ、コンプライアンスという言葉が出ないのは不自然。「セキュリティ」、「保安対策」の言葉の使い方を整理すべき。	○「 . 5 . 保安対策の高度化」の記述を整理した。
		環境への配慮	○海上輸送の一層の活用による環境負荷の少ない効率的な物流体系の構築について記述すべき。	○ . 5 . に、「環境への配慮」を新たに項目立てし、関係する施策を記述した。
			○港湾におけるアイドリングストップの推進をするための港湾サイドのいろいろな支援施策も記述すべき。	
			○港湾間の競争という視点から見れば、物流の効率化は当然として、環境やセキュリティが高いということも競争力を高める1つの要因であるので、環境に関する施策も記述すべき。	
. 施策の推進に向けて	3 . 投資の重点化・効率化		○港湾にはいろいろな要素がありバラエティーに富んだ政策になりがちであるが、だからこそ、「選択と集中」といった、緊張感を漂わせるような記述が必要である。	○「 . 3 . 投資の重点化・効率化」の中に、選択と集中の主旨を記述した。
	4 . 今後の課題	(1)国と地方との適切な役割分担	○港湾政策は国家戦略という強い意思を持って推進すべき。国の責任でグランドデザインを示すのは意義があるが、そのみならず、地方(との関係)をどうするのか、この港湾政策の主体はどこにあるか、といった点も記述すべき。	○「 . 4 . 今後の課題」に、「(1)国と地方との適切な役割分担」を項目立てし、国と地方の役割分担を今後、検討する旨記述した。

目 次			港湾分科会での指摘事項	対 応
		(3)長期的視点に立った港湾政策の展開	○世界の物流の激変や、船形の極端な大型化、需要者の動向の変化等に対して、それらがどのように変わっても対応するという「リスクマネジメント」の発想・概念も必要。また、行った政策を検証するといった点も記述すべき。	○「 4 . (3)長期的視点に立った港湾政策の展開」の中に、状況変化に応じた柔軟な対応や、施策のフォローアップについて記述した。

港湾政策の体系の推移 ①

【港湾政策の体系の推移】

交通政策審議会 港湾分科会

平成14年度 (2002)	平成15年度 (2003)	平成16年度 (2004)	平成17年度 (2005)	平成18年度 (2006)	平成19年度 (2007)	平成20年度 (2008)
平成14年答申 【活力】				我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方		答申
【環境・暮らし】				3/29 答申 今後の港湾環境政策の基本的な方向について		
【安全】				3/22 答申 地震に強い港湾のあり方		
【環境・暮らし】	○みなとオアシス ○運河の魅力再発見プロジェクト etc.					
【維持管理】				12/26 答申 安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について		

【(参考)次期社会資本整備重点計画の検討スケジュール】

交通政策審議会
社会資本整備審議会

計画部会
基本問題小委員会

平成14年度 (2002)	平成15年度 (2003)	平成16年度 (2004)	平成17年度 (2005)	平成18年度(2006) 7/7、7/24 11/8 2/15	平成19年度(2007) 5/21 6/21	平成20年度 (2008)
				次期重点計画に向けた検討方向	分野横断的指標 重点的、緊急的整備テーマ 各分科会等から検討状況の報告	中間とりまとめ(案) 中間とりまとめ 計画案の審議 最終とりまとめ 閣議決定

港湾政策の体系の推移 ②

平成14年11月29日

経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方(答申)

活力

1. 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上物流サービス
 - (1) 国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成
 - (2) 産業競争力を強化する多目的国際ターミナルの拠点再配置等
 - (3) 複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成
 - (4) 安定した海上輸送サービスの提供
2. 産業競争力の向上に資する空間の形成
 - (1) 物流産業空間の形成
 - (2) 既存立地企業の再編、新産業分野の展開等の支援
 - (3) 港湾空間の利点を生かした産業空間の形成

環境・暮らし

3. 循環型社会の構築など環境問題への対応
 - (1) 港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築
 - (2) 廃棄物処理対策の推進
 - (3) 自然環境の積極的な保全・再生・創造
 - (4) 港湾空間における自然エネルギーの導入

安全

4. 安全で安心な地域づくり
 - (1) 地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能の確保
 - (2) 臨海部の生命・財産を守る防災・災害対策
 - (3) セキュリティ確保
 - (4) 放置艇対策

環境・暮らし

5. みなとまちづくりの推進

既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取組の推進

我が国産業の国際競争力強化等を図るための

今後の港湾政策のあり方(中間報告(案))

1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化
 - (1) コンテナターミナル機能の強化
 - (2) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続
 - (3) 港湾行政の広域連携の推進
 - (4) スーパー中枢港湾政策の進捗管理の実施をうめた政策の推進
2. 三大湾以外の地域における港湾政策の展開
 - (1) 荷主の多様なニーズへの対応
 - (2) 複数港で共同した港湾利用振興への取り組み
3. 産業・地域経済への支援
 - (1) 臨海部産業エリアのリノベーション
4. 物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上

平成17年3月29日

今後の港湾環境政策の基本的な方向について(答申)

- (1) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出
- (2) 多様化する環境問題への対応
- (3) 環境施策の実施手法の見直し・充実

平成17年3月22日

地震に強い港湾のあり方(答申)

- (1) 災害復旧における防災拠点機能の強化
- (2) 被災地域における物流拠点機能の強化
- (3) 代替輸送に対する支援機能の強化
- (4) 津波災害に対する防護機能の強化

・みなとオアシス

・運河の魅力再発見プロジェクト 等

平成17年12月28日

安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について(答申)

官・民参加の港湾物流情報プラットフォームのイメージ

官・民参加の港湾物流情報プラットフォームの形成にむけて、以下の3つの視点で検討を進める。

- ①基幹システム: GtoBシステムを中心とした基幹システム(例: NACCS、港湾EDI、JCL-net、POLINET等相互接続)
- ②事業者接続促進: 物流関係者の全員参加を促す為の取組(例: JCL-netによる陸運事業者の参加等)
- ③共通ルール: システム間の共通メッセージ・共通通信方法の構築(例: 国際標準化の推進、EDIFACTメッセージ等)

また、国際間のシステム連携にも配慮する。

港湾物流情報プラットフォーム

②事業者接続促進

③共通ルール

