

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			「国際競争力強化」と「国民生活の向上」の関係を整理すべき。
			「国際競争力強化」と「国民生活の向上」というのは、基本的には2つの観点がある。すなわち、食糧の6割など、例えばスーパーマーケットに行っても、我々が国民生活上必要なものが、外国からたくさん来ており、それが国民生活に役立っているという点と、輸出産業における国際競争力強化を支えているという点。
			前書きに、環境に関する記述を追加すべき。
			「はじめに」において、国際競争力の強化がなぜ求められるのかについて、一言メンションしたほうがいい。
			「以下の基本方針のもと、特に、わが国産業の国際競争力強化等」の「等」が必要か否か検討が必要。
	基本方針		普遍的な目標のうち、特に今回はこういうことをやるという意味で、「具体的には」というのは、「特に」という言葉でないとおかしいのではないか。
. 港湾をめぐる現状と見通し	2 . 港湾・海上輸送を取り巻く動向	(1) 道路ネットワークの進展による国内物流圏の拡大等	例えば、海上輸送がコンテナ化によって安くなったのに比べると、陸上交通のコストが高めになっており、そこが日本の港のネックだということを必要に応じ言及すべき。スーパー中核港湾の機能を強化するということは、港の施設面の話のみならず、アクセス道路の設備、施設の更新・充実や、運賃・料金上の問題点についても必要に応じ言及すべき。
			「. はじめに」に、「国際競争力強化」と「国民生活の質の 向上」は並列とし、原案どおりとした。 前回案では「国民生活の向上」
			「. はじめに」に、環境に関する記述を追記した。
			「. はじめに」に、港湾の国際競争力が求められる理由を追記した。
			「. はじめに」の「等」の代わりに「や国民生活の質の向上」とし、記述を明確化した。
			「基本方針」の「具体的には」を「このため」と改めた。
			「. 2 . (1) 国際海上コンテナ貨物輸送」に「道路ネットワークの進展による国内物流圏の拡大等」を新たに項目立てし、道路ネットワークに関する記述を追記した。

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
	(2) 臨海部での動き	すばらしい空港とすばらしい港湾がセットになっているという条件が、港湾の物流、あるいはその地域での産業に関しても非常に大きな相乗効果をもたらしているといった点を分析できないか。	「 . 2 . (2) 臨海部での動き」に、「立地にあたり、企業によっては物流の観点に加え、従業員の移動手段の確保の観点から公共交通機関の利用性や、さらには経営者・技術者の長距離移動手段の確保のため、空港や新幹線駅への近接性を重視する場合が見られる。」と追記した。
. 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	1 . スーパー中枢港湾政策の充実・深化	スーパー中枢港湾の意義は、地方の港湾の対立概念ではなく、「我が国コンテナ物流のコスト、サービスを向上させるための先導的、実験的な取り組み」であることを認識したうえで、今後の検討を行うべき。	「 . 1 . スーパー中枢港湾政策の充実・深化」に、「わが国国際海上コンテナ物流施策の先導的・実験的取り組みを推進する。」と改めた。
	(1) 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	施策の実施にあたっては、工程表の作成は重要であり、特にソフト部分については、工程表をきちんと検証しながら実施すべき。	「 . 1 . (1) 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」に、「ハードとソフトが一体となった施策からなる」と追記した。
	(2) ターミナルの機能向上に向けた取り組み	「アジア・ゲートウェイ構想」における「貿易手続改革プログラム」の“着実な実施”は非常に重要である。貿易手続改革プログラムのうち、「港湾の深夜早朝利用の推進」は、課題が多いが、課題を明確にして、マイルストーンをしっかりと進めるとともに、新たな制度設計につながるようにすべき。	「 . 1 . (2) ターミナルの機能向上に向けた取り組み」に、港湾の深夜早朝利用の推進に関する記述を追記した。
	(2) - 1 用地・物流施設の提供	これまで、日本国内には仕組みの無かった港における再開発について、検討を行うべき。	「 . 1 . (2) - 1 用地・物流施設の提供」に、再開発に関する記述を追記した。

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
2 . 地域 の港湾に おけるア ジア物流 ネットワ ークの実 現	(1) アジ ア域内コン テナ航路に おける企業 のサプライ チェーン構 築の支援	「日中間、日韓間物流の現状」に基づいてわかることを、なるべく中間報告本文の中に書き込んだほうがいい。スーパー中枢港湾の少し下のクラスの地域の港湾において、ある種の規模の経済が発揮されているところが伸びていること等。	「 . 2 . (1)アジア域内コンテナ航路における企業のサプライチェーン構築の支援」に、「地域の港湾の中で、中国、韓国航路について安定した航路数、貨物量を維持している港湾をみると、航路を概ね週5便以上、貨物量を概ね3万 TEU 以上取り扱っている傾向が見られる。」と記述を充実した。
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	次世代シ ングルウィ ンドウの稼 働および港 湾管理者手 続の統一 化・簡素化 の推進	次世代シングルウィンドウについて、早急に進めたい。	「 . 4 . 次世代シングルウィンドウの稼働および港湾管理者手続の統一化・簡素化の推進」における次世代シングルウィンドウの実施に向けての記述を充実した。
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	環境への 配慮	港湾における物流の動線を短くすることはCO2削減にもつながる政策であるという意識を持って、施策を推進すべき。	「 . 5 . 環境への配慮」における自動車輸送距離の削減や海運・鉄道輸送の利用促進による物流の効率化に関する記述を充実した。
. 港 湾施策	1 . 政策推進体制	実施体制のところ、港湾の整備、管理、運営は、「わが国産業の国際競争力強化や国民生活の向上の観点から」のみの観点で十	「 . 1 . 政策推進体制」の当該箇所 に、「保安対策の高度化、環境への配

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
の推進 に向け た留意 事項		分か、検討が必要。	慮等」と追記した
		産業競争力強化ゾーンについて、関税政策にまで踏み込んでい かないといけない。	「 . 1 . 「政策推進体制」に、「CIQ業 務を担務している関係省庁や経済界 等と一体となって、」と追記した。
	2 . 政策推進のための 期間	「実施時期」というタイトルについて、「政策の実現のための期 間」などと、表現ぶりを変えたほうがいい。	「 . 2 . 」のタイトルを、「政策推進の ための期間」と改めた。
		20年、30年という大局観の下、長期的な戦略を作成していく点 については賛成。しかしながら、当面の対応策のパッケージを5 年目途でセットするのは遅過ぎるのではないか。最近一般企業で は、2~3年で中期事業計画を立案し、実績と事業環境の変化に 応じ柔軟に見直し(ローリング)していくことが一般的。換言すれ ば、5年では戦略は不変でも対応策が陳腐化してしまう恐れがあ る。港湾サービスがこうした民間事業者を顧客として提供される ことを勘案すれば、もう少しスピード感をチューニングするべ き。	「 . 2 . 」の冒頭に、「一般の企業にお いて、最近では、2~3年先を目標期と した中期事業計画を立案し、実績と事 業環境の変化に応じ柔軟に見直し(ロ ーリング)を行うことが一般的である。 港湾サービスは、このような企業を顧 客として提供されることから、」と追記 した。
		「全体として遅くとも概ね5年以内をめどに成果を得よう」と いう表現よりも、もっとストレートに、「早急に実施すべき施策 は直ちに実施し、おおむね5年以内をめどに～」とした方がよい。	当該箇所の記述を、「早急に実施すべ き施策は直ちに実施し、概ね5年以内 をめどに成果を得よう、～」と改め た。
	4 . 今後 の課題	(1)国と地 方との適切 な役割分担	「わが国港湾の広域的な連携の強化、一体的な運営について、今 後、更なる検討を行う」は、「今後の課題」ではなく、すぐにも 検討を開始すべき。
「国家戦略として港湾をどうしていくべきか」「長期的な戦略に ついて」「着実に検討を進める」というのは理解できない。今後 の課題ではなくて、明日からでも検討を開始すべき。			
国と地方の役割、国の責務についての検討に、早急に着手すべき。			

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
	(2)民間活動への更なる支援	規模および集積のメリットが働く港湾においては、ポートオーソリティ化による広域連携での管理・運営が望ましい。この一連の改革プロセスにおいては、既定の方針に沿って埠頭公社の民営化を行った上で、例えば自治体の枠を越えて合併するとともに、周辺自治体の出資も得ることにより、広域的な港湾運営を図っていくことが、競争力のある港湾経営に不可欠。しかし現状の事業のみを基に民営化するには、ポートオーソリティが十分な収益性を確保することは難しく、港湾運営に支障をきたす恐れもあるため、上下分離方式等により下物を国が保有した上で、民営化過程で制度的に事業展開の自由度を確保し、例えば周辺の物流施設整備など、既存民間事業者とのシナジーが得られるような事業への展開を行うことで、港湾の競争力とポートオーソリティの経済性を両立させるような方向性を検討することが重要	<p>的課題について、直ちに検討に着手する必要がある。」と記述した。</p> <p>「 . 4 . (2)民間活動への更なる支援」において、「今後も、これら制度の活用を図ることにより、経営自由度の拡大、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の推進に向けた民間活動の環境をより一層整備していく必要がある。」と記述した。</p>
		スーパー中枢港湾政策の一方で、埠頭公社の民営化について、どのような形で進めていくのか、検討が必要。	
		(3)スーパー中枢港湾との適切な役割分担等、地域の港湾のあり方等の検討	
	日本海側の港湾において、かつて太平洋側でうまくいかなかったことについて、再度検討するといったことを試行してみてもどうか。		
	日本海側の港に特有の戦略について、明確化すべき。		
		アジア・ゲートウェイ構想との関連で日本海岸を中心とする地方港湾の整備が俎上に上ることは合理的。但し限られた資源の配分の中で「選択と集中」によるメリハリの設定が不可欠。地域政策と港湾政策の混同は避けるべき。	

目 次		港湾分科会での指摘事項	対 応
5 . おわ りに		「わが国港湾の果たすべき基本的使命・役割や港湾政策の基本的な方向等に、常に軸足を置きつつ」という表現は改めるべき。	「 . 5 . おわりに」の記述を「本港湾政策の推進にあたっては、わが国港湾の基本的使命・役割を果たすべく、20年、30年先を大局的に見据えつつ、戦略的かつ着実に各施策を実施していく必要がある。また、各施策の進捗については随時フォローアップを行い、国際物流を取り巻く世界の情勢や社会経済の激変、船舶の大型化や技術開発の急な進展等の環境の変化に柔軟に対応していく必要がある。」と改めた。
		同時に施策実行状況のモニタリングと、その結果を政策面にフィードバックするプロセスの構築が必要。	
		カントリーリスクを考えると、海外諸港でトランシップされているわが国の貨物のうち主要なものは、自国の港湾での取り扱いとなるよう、国として適切な政策を打ち出していくべきではないか。	