

提言「国際競争力強化に資する空港及び 港湾整備・運営のあり方」について

(平成19年10月18日)

= 港湾部分抜粋 =

平成19年11月29日

日本商工会議所

利用者に選ばれる国際競争力の高い 港湾の戦略的な整備

1. 利便性やコスト面における国際的な優位性の確保

(1) 貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現

貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現(保税搬入原則等の見直し、港湾手続きの統一化等)
国・地方自治体の協力の下、港湾手続きの統一化を早期実現すべき
国が責任を持ち、港湾EDI化等の電子的基盤を整備すべき
国主導による民間事業者の負担がないセキュリティシステムの策定

(2) 港湾運営の広域化(ポートオーソリティー)の推進

現行港湾法を抜本的に改正、主要港湾については国が責任をもって国家として必要な港湾の整備、
管理運営するとともに民間が容易に参入できる環境を作り、民間のノウハウを最大限に活用すべき

(3) スーパー中樞港湾の抜本的な整備拡充・機能強化

スーパー中樞港湾の整備拡充(船舶の大型化等への対応、港湾効率化に向けた諸規制の緩和)
スーパー中樞港湾の機能強化(メガターミナルオペレーターの育成とIT化(港湾EDI等)を推進すべき)
内航フィーダーの活性化(燃料の非課税化、内貿バースの整備、トン数標準税制で外航海運の強化を)
アジア地域との物流拡大に地域の港湾の積極的活用を(スーパー中樞港湾のハブ機能を最大限活用)
埠頭公社改革(民営化に当たっては、民間のノウハウが最大限発揮できる仕組みが必要)

・利用者に選ばれる国際競争力の高い 港湾の戦略的な整備

2. 臨港地域の国際物流機能の拡充と総合的な交通ネットワークの構築

(1) 有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークの構築

内陸部の製造拠点、知的集積拠点や地方港湾とスーパー中枢港湾との有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークを構築し、地域活性化のために港湾を有効活用できる環境を整備すべき(背高・長大コンテナの道路通行の規制緩和や鉄道のコンテナ輸送力の改善等)。環境への負荷も考慮し、鉄道・内航をより一層活用した物流へと効率的な国内物流体系の構築も図るべき。

(2) 国際競争力のある臨海部産業エリアの形成

港湾隣接地において、民間資金等も有効に活用し、流通加工機能等も併せ持つ大規模かつ高機能な物流基盤施設(ロジスティックスセンター)等、国際物流機能強化に向けた整備が円滑に進む環境整備を図るべき。産業競争力強化ゾーンは、ドバイのジュベリ・アリ・フリーゾーン等を参考に、国内外からの投資促進や企業活動の活性化が図られる税制等の優遇措置が必要。

提言「国際競争力強化に資する空港及び港湾整備・運営のあり方」について

概要

平成19年10月18日
日本商工会議所

<基本スタンス>

成長著しいアジアの活力を取り込み、わが国の安定的かつ持続的な成長を実現していくためにも、拠点となる空港及び港湾の利便性やコスト面等での国際的な優位性の確保に向けて、過去の経緯に捉われず、政府は、グローバルスタンダードや経済効率性にも対応した将来ビジョン(グランドデザイン)を早期策定し、「選択と集中」の観点から戦略的に整備を推進していく必要がある。

なかでも、わが国の政治・経済の中核的役割を担う首都圏については、既に空港容量不足により国内外の利用者ニーズに対応できない状況にあり、首都圏空港の機能強化(羽田の処理能力・容量の拡大と国際化の推進、成田の国内線規模の拡大)は最優先で取り組む課題。

魅力ある航空ネットワーク構築に向けた戦略的な空港整備

1. 首都圏空港(成田・羽田)の機能強化

国際・国内、旅客・貨物を問わず、航空輸送量の約6割が首都圏空港(成田、羽田)に集中し、既に容量不足のために機能不全。わが国の航空ネットワーク全体の利用価値を高めるため、ボトルネックとなっている首都圏空港がネットワークの中核としての機能を最大限果たせるよう早急に機能強化すべき。

わが国の政治・経済の中核的役割を担う首都圏における空港が容量不足により機能不全であることは、ビジネスも含めた要人訪問や国際会議の招致機会が近隣のアジア諸国に奪われる等、ヒト・モノ・カネ・情報の日本離れを加速させることとなり、わが国全体の国際競争力の低下に直結する問題。

今後もわが国が世界やアジアの中で安定的かつ持続的な成長を実現し続けていくためにも、首都圏機能が最大限発揮できる環境整備として、首都圏空港の機能強化を最優先で戦略的に進めるべき。

現在、羽田の第4滑走路整備等が進められているが、今後も着実に増加が見込まれる旺盛な航空需要に十分対応できるものではなく、現整備計画の一日も早い完成はもとより、東京湾の埋め立ても含めた新整備計画の検討と以下に掲げる整備拡充が必要。

(1) 羽田空港の容量拡大

空港処理能力の向上(管制方式の改善等による単位時間当たりの発着枠の拡充)

空港基本施設の拡充(誘導路や駐機場の整備等)

航空機の騒音レベル等の性能向上等を踏まえた飛行制限・経路の見直し

(2) 成田空港と羽田空港の一体的な活用の推進

国際・国内を区別した空港運用の見直し(成田の国内線規模の拡大、羽田の国際就航範囲の自由化)

空港アクセスの拡充(首都圏三環状道路の早期完成、両空港間の鉄道アクセスの改善等)

拠点空港周辺地域の特別区域化(税関24時間無料化やCIQ簡素化等による利便性や付加価値向上)

首都圏4空港(成田・羽田・百里・横田)を最大限に活用した将来ビジョンの策定

2. 国際拠点空港(関西・中部)、主要中枢空港(新千歳・福岡等)のハブ機能強化等

(1) アジア等のゲートウェイ空港としての機能強化(特に、国内外の物流ハブ機能の強化が必要)

(2) 国際拠点空港及び主要中枢空港の整備

国際拠点空港の整備(関西3空港の連携促進、中部空港の完全24時間化・第2滑走路の整備等)

関西空港の競争力向上に向けた更なる一般財源投入等も含めた空港経営基盤の戦略的な強化

主要中枢空港の整備(福岡空港、新千歳空港、那覇空港の空港能力・機能の強化)

官民一体となった地方空港の戦略的活用(各地域で戦略的な空港の有効活用策を官民一体で検討)

3. 欧米並みの航空輸送サービスの多様化の実現

(1) 多様な航空需要に合わせた戦略的な空港活用(ビジネスジェット、LCC等目的別の空港活用)

(2) 空港運営の自主性の発揮と多様なサービスの提供

空港運営の自主性の発揮(空整特会改革、関空等の航空コスト低減のため更なる一般財源の投入も)

品質重視のハイエンドからローエンドまでの幅広い品揃えの提供(空港の創意工夫を活かせる仕組み)

・利用者には選ばれる国際競争力の高い港湾の戦略的な整備

1. 利便性やコスト面における国際的な優位性の確保

(1) 貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現

貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現（保税搬入原則等の見直し、港湾手続きの統一化等）
国・地方自治体の協力の下、港湾手続きの統一化を早期実現すべき
国が責任を持ち、港湾EDI化等の電子的基盤を整備すべき
国主導による民間事業者の負担がないセキュリティシステムの策定

(2) 港湾運営の広域化（ポートオーソリティー）の推進

現行港湾法を抜本的に改正、主要港湾については国が責任をもって国家として必要な港湾の整備、
管理運営するとともに民間が容易に参入できる環境を作り、民間のノウハウを最大限に活用すべき

(3) スーパー中枢港湾の抜本的な整備拡充・機能強化

スーパー中枢港湾の整備拡充（船舶の大型化等への対応、港湾効率化に向けた諸規制の緩和）
スーパー中枢港湾の機能強化（メガターミナルオペレーターへの育成とIT化（港湾EDI等）を推進すべき）
内航フィーダーの活性化（燃料の非課税化、内航バースの整備、トン数標準税制で外航海運の強化を）
アジア地域との物流拡大に地域の港湾の積極的活用を（スーパー中枢港湾のハブ機能を最大限活用）
埠頭公社改革（民営化に当たっては、民間のノウハウが最大限発揮できる仕組みが必要）

2. 臨港地域の国際物流機能の拡充と総合的な交通ネットワークの構築

(1) 有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークの構築

内陸部の製造拠点、知的集積拠点や地方港湾とスーパー中枢港湾との有機的な道路・鉄道・内航等の
総合的な交通ネットワークを構築し、地域活性化のために港湾を有効活用できる環境を整備すべき（背高
・長大コンテナの道路通行の規制緩和や鉄道のコンテナ輸送力の改善等）。環境への負荷も考慮し、鉄道
・内航をより一層活用した物流へと効率的な国内物流体系の構築も図るべき。

(2) 国際競争力のある臨海部産業エリアの形成

港湾隣接地において、民間資金等も有効に活用し、流通加工機能等も併せ持つ大規模かつ高機能な
物流基盤施設（ロジスティクスセンター）等、国際物流機能強化に向けた整備が円滑に進む環境整備
を図るべき。産業競争力強化ゾーンは、ドバイのジュベリ・アリ・フリーゾーン等を参考に、国内外からの
投資促進や企業活動の活性化が図られる税制等の優遇措置が必要。

以上