

**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

平成19年7月5日
交通政策審議会港湾分科会

目 次

I. はじめに	1
II. 港湾をめぐる現状と見通し	2
1. 港湾を取り巻く社会の展望	2
(1) 企業活動の更なるグローバル化	2
(2) 企業立地の国内回帰	4
2. 港湾・海上輸送を取り巻く動向	4
(1) 国際海上コンテナ貨物輸送	4
(2) 臨海部産業を取り巻く動向	6
(3) 港湾手続を取り巻く動向	7
(4) 保安対策の高度化、環境への配慮	8
III. 最近の経済状況の変化を取り入れた港湾政策の展開	9
1. わが国港湾政策の基本的方向	9
2. 「産業競争力強化ゾーン（仮称）」の設定	11
IV. 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	12
1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化	12
(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	12
(2) コンテナターミナル機能の強化	12
(3) 港湾行政の広域連携の推進	14
(4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続	15
2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現	16
(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	16
(2) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等	17
3. 産業・地域経済への支援	17
(1) 競争力のある臨海部産業エリアの形成	17
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	19
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	21
V. 港湾政策の推進に向けた留意事項	23
1. 政策推進体制	23
2. 政策推進のための期間	23
3. 投資の重点化・効率化	23

4. 今後の課題	24
(1) 国と地方との適切な役割分担	24
(2) 民間活動への更なる支援	24
(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	25
5. おわりに	25

I. はじめに

国民の暮らしに不可欠な食料の6割¹、エネルギーの9割²を海外に依存するわが国においては、貿易貨物の99.7%³は、海運により運ばれている。このため、港湾は、貿易立国たるわが国の活力の源泉である産業の国際競争力を支えていくとともに、国民への生活物資の安価かつ安定的な輸送の基盤として国民生活の質の向上に貢献していくという大きな使命を担っている。また、四方を海に囲まれた海洋国家日本において、港湾は、各地の歴史や文化に根ざして発展してきており、地方行政とも連携しながら、地域振興の拠点や国民生活の基盤としての役割を果たしている。さらに港湾は、環境負荷の少ない物流体系の構築により、地球温暖化の防止や循環型社会の形成にも貢献していく必要がある。

アジア地域⁴が目覚ましく発展する中、わが国産業の国際競争力を持続的に強化するとともに、国民生活の質をさらに向上していくためには、港湾の一層の機能強化が求められている。

国土交通省港湾局においては、21世紀型港湾行政への改革に向けた基本的考え方を示した平成14年11月の交通政策審議会答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力強化、産業の再生、循環型社会の構築等を通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」や、平成17年の防災分野⁵、環境分野⁶、維持管理分野⁷の各答申をふまえ、着実に施策を推進してきた。

本中間報告は、以上の答申を継承しつつ、平成14年11月の交通政策審議会答申以降の産業・貿易構造の変化をふまえ、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上を図るため、この5年間に緊急に実施すべき港湾政策について取りまとめたものである。

基本方針

港湾政策を通じ、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上に貢献する。

このため、中国等からの輸入貨物の増大や高付加価値製品製造業等の企業立地の国内回帰等に対応するとともに、今後さらに進むと見られるグローバルな産業のサプライチェーンの構築を支援する施策をスピード感を持って進める。これにより、わが国の企業が、諸外国との間で、貨物を安く、速く、確実に、安定的に、いつでも、直接輸出入できるような港湾サービスを提供する。

II. 港湾をめぐる現状と見通し

1. 港湾を取り巻く社会の展望

前回の答申以降、世界の産業・貿易構造は著しく変化し、それに伴い、わが国の港湾を取り巻く社会にも、顕著な変化が現れている。

(1) 企業活動の更なるグローバル化

①国際分業の進展

近年、消費市場の細分化に伴い、製品ひとつひとつの需要量は小さくなり、技術革新の進展による新製品開発のスピードアップとあいまって、製品のライフサイクルが短くなってきている。こうした中、個々の企業が多くの製品系列を揃える「多角化」はメリットがなくなり、むしろ特定の分野に経営資源を集中するかわりに、他の分野は、各々その分野に強い企業と組んで相互補完しつつ、互いの専門性を追求する、「ネットワーク・エコノミー（連結の経済）」の時代になってきている。

情報通信技術の著しい進展に伴い、ネットワーク上において情報の共同利用や本格的な知的生産が可能になることによって、物理的に離れている個別企業の連結が促進されるとともに、世界中のどこにいても、ネットワーク・エコノミーを追求することが可能となり、企業は、製造業を中心に、ますます“モジュール化”していく一方で、グローバルな国際展開を模索するようになってきている。

特定の専門分野での競争力の強化を追求する企業は、他の企業が持っている技術やノウハウと、自らの技術やノウハウとを融合することによるシナジー効果に期待し、グローバルな範囲でのM&A⁸も含めた展開を模索するようになる。結果として、企業がそれぞれの地域における独自の展開を行うようになり、現地子会社の自己資金等による現地での投資、いわゆる「再投資」も活発化する。このように、製造業等の企業においては、高度な専門化と国際分業がますます進展してきている。

②投資先の拡大

製造業を中心とした企業の専門化と国際分業の進展の中で、アジア地域は、積極的にわが国を始めとする海外からの直接投資を受け入れてきており、こうした投資の受け入れによって例えば、中国では10.0%、ASEAN⁹諸国でも5.2%の実質GDP成長率を示すなど、高い経済成長を実現し、その成長が更なる投資を呼び込むという好循環のメカニズムによって、「世界の成長センター」と呼ばれるような高い経済成長を実現し

ている。こうして、世界の製造業生産に占めるアジア地域の比率は中国を中心に拡大して、「世界の工場」として大きな存在感を示している。また、高い経済成長は、人をますます呼び込み、その旺盛な消費意欲とあいまって、消費市場が急成長している。

さらに、近年は、中国やASEAN諸国だけでなく、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）と呼ばれるように、ブラジル、ロシア、インド等の新興工業国が、国土面積や人口の規模の大きさ、豊富な天然資源等を背景に世界経済の中で存在感を高めており、新たな世界経済の牽引役として期待されている。今世紀最大規模の油田が発見された渤海湾や、BRICsと並んで成長が期待される南アフリカ、インドネシアも含め、今後、企業の直接投資先は、さらに拡大していく可能性がある。

③国際的な経済連携に向けた動き

以上のように、生産拠点として、また、消費市場として有望な、アジアを中心とする新興地域の中で、わが国企業が世界の企業との競争に打ち勝っていくには、良質で低廉な労働力に支えられた立地拠点の選択、ネットワーク・エコノミーを追求した企業間連携の構築、M&Aも含めた世界規模での事業再編、国際的なリスクの分散、旺盛な消費市場の獲得等、様々な観点が重要である。

国は、こうした企業の国際的な活動をより円滑にするため、企業の貿易・投資環境を整え、わが国の企業や投資家が世界中の活力ある消費市場を獲得することが可能となるようにするとともに、世界の企業との競合の結果、相対的に競争力を失った分野から得意分野へと生産資源を円滑かつ迅速に移行できるようにするための構造改革を進めていくことが求められている。企業が得意分野へと人的・物的資源を集中することにより、国際競争力を持つ分野における財・サービスの輸出や海外からのより安価な財・サービスの購入ができるようになれば、わが国全体の経済成長にもつながる。

以上のような目的を達成するために、FTA¹⁰（自由貿易協定）やEPA¹¹（経済連携協定）についても重要度が増している。わが国は、FTAやEPAの締結を推進しており、わが国初のEPAであるシンガポールとの協定を2002年に締結して以来、メキシコやマレーシアとも協定締結に至るなど、一定の成果を上げつつある。WTO¹²を中心とする多角的自由貿易体制の構築が難航する中、わが国は、FTA、EPAを、多角的自由貿易体制を補完するものとして位置付け、WTO交渉、二国間通商関係の深化等を組み合わせた重層的アプローチを行っていくこととしており、今後、二国間あるいは地域国間でのFTAの進展により、わが国とアジア地域との経済交流の拡大や、相互依存関係の深化が進むことが予想される。

以上で述べたように、企業の高度な専門化と投資先の拡大に伴い、企業が投資を活発化しながら海外展開を続け、グローバルな生産ネットワークが構築され、貿易量が増加してきている。わが国とアジア地域の貿易は、これまで材料・完成品の一方的な供給が中心であったが、アジア地域等の技術的キャッチアップに伴い、部品・加工品等の中間財についても、双方向での貿易が活発化し、貿易量が増大してきている。アジア地域は競争相手であると同時に、企業のグローバル展開にあたっての協働相手になりつつある。

(2) 企業立地の国内回帰

わが国製造業の国内への設備投資は、2002 年を境に増加に転じ、工場立地も増加傾向にある。グローバルかつ相互依存関係が進んだ社会において、企業が立地拠点を選択する際には、安い労働力や豊富な消費市場といったこれまでのような立地優位性に加え、高度な部品・材料や熟練したものづくり基盤技術・技能を有する企業の集積、品質や価格について要求水準の高い消費者・企業に裏付けられた厳しい市場の存在、製造技術やノウハウの流出防止策の徹底等、様々な点が立地の決定要因となっていると考えられる。わが国は、賃金水準等での優位性は十分ではないが、高度な技術や厳しい目を持った人材、模倣品被害や技術流出の懸念が少ない点等の優位性を有しており、ここ数年の間に、国内の景気回復傾向や、構造不況業種とされてきた基礎素材型産業がデジタル素材産業として再生しているなどの産業再生の動きともあいまって、自動車産業等の企業の設備投資が活発化してきている。また、建設機械等の加工組立型産業や、デジタル家電等の高付加価値製品製造業等を中心に、企業立地の国内回帰が、臨海部の遊休地も含め、進展してきている。

2. 港湾・海上輸送を取り巻く動向

産業・貿易構造の変化に伴い、港湾・海上輸送の世界にも、状況の変化が見られる。

(1) 国際海上コンテナ貨物輸送

①北米・欧州基幹航路における船舶の大型化および貨物の特性

世界の海上荷動量は、2002 年までは年平均 3 % 増で推移してきたものが、2003 年以降では年平均 6 % の増となるなど、最近になって活発化してきている。特に、アジア地域の経済発展に伴って、アジア域内での国際海上コンテナ貨物の輸送量が増大し、アジ

ア諸港の取扱貨物量が大きく増加している。

アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては、輸送能力・輸送効率を向上させるため、8,000TEU¹³積みを超える大型コンテナ船の就航とともに寄港地を集約する動きが進んでいる。大型コンテナ船の就航は今後も続く傾向にあり、2011年頃には現在よりも2倍以上の300隻以上が就航すると予想される。このような大型コンテナ船の就航に対応し、アジア諸港では大規模港湾整備が進められている。

一方、わが国をみると、アジア地域発の欧米向けの国際海上コンテナ貨物輸送量において、中国（香港を含む）シェアが大幅に増大する一方で、日本発の輸送量のシェアは今や7～8%まで減少している。また、アジア主要港と比較してのわが国港湾の割高な港湾コストや長いリードタイムもあって、アジア主要港においては基幹航路寄港便数が増加する一方、わが国港湾への寄港便数は減少している。さらに、日本発着の取扱貨物が海外諸港で積み替えられて輸送されるトランシップ¹⁴貨物が全貨物の15.5%までに増加しており、日本の港湾のフィーダー¹⁵化が進み、アジア主要港へのトランシップ依存度が高まっている。

一方、取扱貨物の価格でみると、アジア地域発アメリカ向け貨物の価格は、日本発が最も高価格であり、中国の価格の2～3倍、韓国・台湾の価格の1.5倍であるなど、わが国発の貨物がアジア地域発に比べ高付加価値であることが伺える。

②アジア域内航路における貨物量の増大等

わが国では、約60の港湾に、中国・韓国定期航路が開設され、コンテナ船、ROR船等が就航している。中国・韓国の港湾とわが国との間で輸送されるコンテナ貨物の80%以上は日中間および日韓間の貿易貨物が占めている。昨今のアジア地域の著しい経済成長に伴い日中間・日韓間の貿易量は10年前の約2倍に増えるなど、三大湾ばかりではなく、全国の産業活動において、日中間・日韓間の物流体系は不可欠なものとなっており、右肩上がり取扱貨物量が増加している港湾が多い。このように、日本とアジア諸港を結ぶ航路においては、中国・韓国航路では500TEU積み程度、東南アジア航路では1,200TEU積み程度の比較的小型のコンテナ船による輸送の活発化に伴い航路網が拡大しており、わが国各地での寄港港湾数、航路数も増大している。また、アジア地域との企業の国際分業の進展や高付加価値製品製造業等の企業立地の国内回帰の進展に伴い、高付加価値製品等の日本発着の取扱貨物量が増加しており、サプライチェーンマネジメント¹⁶やジャストインタイム¹⁷輸送等の荷主ニーズに対応した国際ROR船等による高速・高品質輸送、ホットデリバリーサービス¹⁸の展開等多様な海上輸送サービ

スが進展している。さらに、国際海上コンテナ貨物輸送と国内の鉄道貨物輸送とを組み合わせることにより、全国を物流圏とする高速複合一貫輸送サービスを行っている例もある。

しかしながら、取扱貨物量が増加する港湾がある一方で、地域産業の構造的な変化等による取扱貨物量の減少のため、航路の存続が危ぶまれているところや、さらには、航路の撤退した港湾もある。

以上のような観点に加えて、最近のロシア経済の活況に伴い復権の兆しが見えるシベリアランドブリッジ¹⁹や、シベリアランドブリッジと比較して輸送距離が短く、近年の日中間コンテナ航路の充実によりその優位性が注目されているチャイナランドブリッジ²⁰など、今後、大きな潮流となっていく可能性を持つ物流ルートもある。

③道路ネットワークの進展による国内物流圏の拡大等

企業の物流コストの観点からは、サプライチェーン全体での物流コストの削減が重要であることから、港湾機能の充実はもとより、アクセス道路のネットワーク拡大や機能強化が重要である。こうした中、広域幹線道路ネットワークの充実により、物流圏の拡大や変化等、港湾と結ばれる国内物流の動きが変化してきている。

(2) 臨海部産業を取り巻く動向

①バルク貨物輸送の増加

わが国では、基幹産業に不可欠なエネルギー、原材料を輸入し、完成自動車やハイテク機器、鋼材等の製品や半製品を輸出する構造となっており、バルク貨物²¹の輸入が非常に重要な役割を担っている。こうしたバルク貨物輸送についても船舶の大型化等による原材料輸送の一層の効率化が進展しており、取扱貨物量も増加している。また、近年では循環資源の輸出が増大しており、鉄スクラップや古紙、廃プラスチック等の原材料のほか中古自動車の輸出も急増している。

②臨海部での動き

臨海部において、企業の国際分業の進展や輸送・在庫コスト削減等の物流効率化の要請に伴い、物流施設の集約・大規模化や、保管に加え集配送・流通加工等の機能など、臨海部物流機能の高機能化のニーズが増加している。

また、臨海部産業の観点でも、前述のように、港湾との近接による海上輸送の利便性、大規模用地確保の容易性、関連企業への近接性といった臨海部の優位性を活かして、建

設機械等の加工組立型産業や、デジタル家電等の高付加価値製品製造業等を中心に、企業立地の国内回帰が、臨海部の遊休地も含め、進展してきている。臨海部における工場立地面積は、バブル崩壊以降減少し、年間 100ha から 200ha で推移していたところ、2003 年から増加に転じ、2005 年には 500ha に達するまでに増加している。

こうした用地の確保にあたっては、物流不動産開発事業者等による賃貸型物流施設の供給面積の拡大や公共造成地においても賃貸のニーズが増加するなど所有形態の多様化が進んでいる。

また、立地にあたり、企業によっては物流の観点に加え、従業員の公共交通機関での通勤手段や、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。

一方、1950 年代半ばから 1960 年代半ばまでに整備された臨海工業地帯は、施設の老朽化が進むとともに、大型化する船舶への対応が不十分であることや、内陸部との物流が都市内の交通混雑等により時間とコストを要すること等、生産環境、港湾の利用状況の非効率さが目立つ。

これに対し、アジア諸港では、港湾に隣接して大規模な用地を確保し、税制特例等の優遇措置を設定するなどの物流拠点形成を戦略的に推進しており、わが国企業への活発な誘致の動きも見られる。

(3) 港湾手続を取り巻く動向

前述の製造業を中心とした企業の国際分業の進展においては、効率的な国際物流体系に基づくサプライチェーンの形成が不可欠となる。特に、国際海上コンテナ貨物輸送におけるリードタイムの短縮は、極めて重要な課題と認識され、シンガポールなどの一部のアジア地域では、先行して輸出入および港湾関連手続の簡素化と電子化に積極的に取り組んでいる。

わが国においても、2003 年 7 月に、輸出入および港湾関連手続の電子申請に関する 6 府省 7 システムを相互に接続し、シングルウィンドウを稼働するとともに、国際海上交通簡易化条約 (FAL 条約²²) の締結により 2005 年 11 月には、関係手続書式の統一化・簡素化およびこれに基づく電子化を実施している。

しかし、企業活動の国際化がさらに進展する中で、わが国の国際競争力向上の観点から、2008 年 10 月稼働予定の次世代シングルウィンドウの利便性向上のための見直し、企業コンプライアンスに着目した日本版 AEO (Authorized Economic Operators) 制度²³の構築、さらなる規制の見直しと手続の統一化・簡素化が必要となっている。

(4) 保安対策の高度化、環境への配慮

2001 年 9 月に発生した米国同時多発テロを契機とした米国および国際機関におけるセキュリティ強化の取り組みや、地球温暖化対策に向けた京都議定書目標の確実な達成等、保安対策の強化や環境への配慮の国際的な動きに対応した物流体系の構築も重要である。国際的な貨物セキュリティ強化の動きに対応した港湾の保安対策では、海上人命安全条約（SOLAS条約²⁴）等で義務づけられた保安対策を確実に実施しつつ、IT の活用等により物流の迅速性・効率性と保安性を両立させていくことが求められている。

また、環境への配慮では、港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出を車の両輪として捉えるとともに、国際的な課題となっている地球温暖化や地域における大気汚染対策等の課題の解決に向けた効率的な物流体系の構築や、循環型社会の形成に向けた取り組みを進めていくことが求められている。

製品寿命や製品のライフサイクルが短くなり、企業自身のライフサイクルも短くなった昨今、企業の盛衰を決するのはスピードであり、“Time is Money”を乗り越え、“Time is Everything”の時代になったとも言える。また、経済障壁が取り除かれ、企業のグローバル展開がますます進展する時代となり、企業は、良質で低廉な労働力や、旺盛な消費力を抱えた市場等を求めて、地球全体をその活動範囲としている。わが国の国力の源である産業が、わが国を活動の基盤としながら国際競争力を維持しつつ活動を続けていくためには、産業の血液とも言える「国際物流」を円滑にすることが重要である。したがって、この時期に、わが国の企業が、諸外国との間で、貨物を安く、速く、確実に、安定的に、いつでも、直接輸出入できるような港湾サービスの提供を図るための具体的港湾施策を、スピード感を持って進めることが必要である。

III.最近の経済状況の変化を取り入れた港湾政策の展開

1. わが国港湾政策の基本的方向

港湾をめぐる現状と見通しをふまえたわが国産業の国際競争力の強化等を図るための港湾政策の展開にあたっては、企業にとってのトータルの輸送コスト・サービスが最適となる施策を、主に次の4つの基本的な方針に沿って進める必要がある。

- ①スーパー中枢港湾政策の推進を通じたわが国と北米・欧州とを結ぶ基幹航路の維持・確保
- ②アジア地域との経済交流の拡大等に対応した物流体系の実現によるわが国産業・経済活動の支援
- ③企業活動の拠点としての臨海部の積極的な利活用の促進
- ④港湾手続の統一化・簡素化を図るなど増大する国際物流に対応した港湾サービスの一層の向上

平成14年11月に示された交通政策審議会答申においては、アジア主要港を凌ぐコスト・サービスの実現を目指し、スーパー中枢港湾政策を打ち出し、北米・欧州基幹航路の維持・確保の観点から、取り組みを進めてきた。しかし、近年、中国、韓国を中心とするアジア地域との物流が全国的に急増していることをふまえれば、地域における港湾についても、スーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、わが国産業にとって最も効率的な物流ネットワークを構築するために必要な施策が求められるようになってきている。また、同じく前回答申では、グローバル化の進展に伴い、製造業を中心とする企業が生産の効率性を求めて国や地域を選ぶ時代になり、産業の空洞化、国際競争力の低下が進んでいるとの認識であったが、近年、企業の国際分業の進展に伴う中国等からの輸入貨物の増大、国内の景気回復や海外への技術流出の防止等に対応した高付加価値製品製造業等を中心とした企業立地の国内回帰が進展する中で、臨海部の高度利用が求められるようになってきている。

従って、これらに対応し、次の4つの方針に沿って、今後の具体的港湾施策を進めていく必要がある。

＜方針①＞スーパー中枢港湾政策の推進による基幹航路の維持

国際海上コンテナ貨物輸送においては、欧米航路について、わが国港湾への寄港便数の減少、海外トランシップ貨物の増加といった状況にあることから、スーパー中枢港湾において港湾のコストの低減・サービスの向上を図る取り組み等を引き続き強力に推進し、わが国と北米・欧州とを結ぶ基幹航路の維持・確保を図る。

また、特に輸入貨物の増大に対応し、スーパー中枢港湾等における拠点機能を強化するため、コンテナターミナルと一体となった物流拠点を形成し、輸出入機能を強化する。物流拠点の形成にあたっては既存用地の高度利用や老朽化した倉庫等の再開発等を進める。

＜方針②＞企業活動を支えるアジア物流ネットワークの実現

企業の国際分業の進展に伴い、わが国とアジア地域との双方向貿易量が増大しており、企業の国内拠点とアジア地域の拠点との直接航路を利用した貿易が拡大している。このような直接貿易を支援するため、多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応した、効率的で円滑な物流ネットワークを構築する。

＜方針③＞産業の活性化・企業の立地促進

高付加価値製品製造業等の企業立地の国内回帰や国内設備の増設等の動きは、業種ごとに違いはあるが、立地用地の確保や、原材料・素材・自動車等の専用船による輸送、産業機械・輸送機械等のRORO船による輸送、製品等のコンテナ船による輸送といった海上輸送ネットワークに連動して全国で起きている。

こうした状況をふまえ企業立地の促進を図るため、各地域において、原材料等の輸入機能、製品等の輸出機能を強化するとともに、臨海部における用地の活用、利用環境の整備を進める。

＜方針④＞港湾手続の統一化・簡素化等港湾サービスの一層の向上

わが国港湾におけるリードタイムを短縮するための諸施策を推進する。また、各港共通の手続きで、入力情報の利活用の効果が高い手続きについて統一モデル様式を策定し、港湾管理者に採択を要請し、電子化を推進する。さらに、保安対策の高度化や環境への配慮等の取り組みを行う。

以上の4つの方針は、相互に補完的な関係にあることに留意しつつ、今後の具体的港湾施策を推進していくことが必要である。

2. 「産業競争力強化ゾーン（仮称）」の設定

今後の具体的港湾施策は、アジア地域の著しい経済成長の進展やわが国の産業・貿易構造の変化に対応して、スピード感を持って重点的、戦略的に実施していくことが重要である。このため、ターミナル機能と一体となった「産業競争力強化ゾーン（仮称）」を設定し、物流・産業活動の効率性向上を支援することにより、スーパー中枢港湾政策等の物流政策をさらに強化するとともに、各地域も含めた臨海部産業の活性化と企業の立地促進等を進める必要がある。

IV. 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

わが国の外貿コンテナ取扱貨物量の約8割²⁵を取り扱い、欧米・アジア諸港への航路が就航しているスーパー中枢港湾において、引き続き、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。

具体的には、スーパー中枢港湾の高規格コンテナターミナルに隣接して「産業競争力強化ゾーン（仮称）」を形成するほか、スーパー中枢港湾を核とした広域的な港湾間連携施策の推進や、国内物流ネットワーク充実による集荷・配送機能の強化など、スーパー中枢港湾政策の更なる充実・深化を図り、わが国産業の国際競争力強化を、時機を失することなく迅速かつ強力に進める。

(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

スーパー中枢港湾政策は、2004年度に京浜港、伊勢湾（名古屋港および四日市港）、阪神港（大阪港および神戸港）をスーパー中枢港湾として指定して以来、港湾活性化法²⁶および海上物流基盤強化法²⁷の制定等を通じ、着実に推進してきている。

しかしながら、港湾をめぐる最近の動向や社会実験等による施策の評価をふまえ、施策の進捗状況等の検証を行うとともに、わが国とアジア地域の産業・貿易構造の著しい変化にあわせ、スピード感のある有効な施策を実施していく。

このため、スーパー中枢港湾政策について、ハードとソフトが一体となった施策からなる工程表に基づく進捗管理を実施し、必要に応じて新たな政策目標の設定を検討するとともに、施策の充実・深化を図る。

(2) コンテナターミナル機能の強化

国による広域的観点からの高規格コンテナターミナルの形成や埠頭公社の民営化によるコンテナターミナルの管理運営の効率化等の取り組みを引き続き推進するとともに、コンテナ取扱貨物量の増大によるコンテナターミナルの混雑の発生、さらには臨海部での用地不足に起因する物流拠点の内陸部への立地とこれによる非効率な輸送の発生等に対応するため、コンテナターミナルと、それに隣接してターミナルの機能を補完・強化する物流拠点からなる「産業競争力強化ゾーン（仮称）」を形成する。

①高規格コンテナターミナルの早期形成

低廉で良質な大水深の高規格コンテナターミナルの早期形成を推進しつつ、メガターミナルオペレーター²⁸による高能率一体運営を行い、スーパー中枢港湾のコスト・サービス水準の向上を早期に実現する。

施策の内容

- a) 国による広域的観点からの重点投資による大水深の高規格コンテナターミナルの早期の形成と機能発揮
- b) 国によるメガターミナルオペレーターへのコンテナターミナルの直接一体貸付によるターミナルコストの更なる低減
- c) 特定国際コンテナ埠頭の耐震機能強化等による安定的なサービスの提供
- d) 効率的なターミナル運営環境を実現するためのメガターミナルオペレーターの育成支援や埠頭公社の民営化によるターミナル運営の効率化

②ターミナルの機能向上に向けた取り組み

高規格コンテナターミナルの機能を最大限に発揮させるため、迅速性・効率性と保安性を兼ね備えた高度な出入り管理システムの構築を進めるとともに、港湾の深夜早朝利用の推進や周辺物流機能の充実を図る。

施策の内容

- a) 港湾物流情報プラットフォーム²⁹の構築や電子タグの活用・導入等先進的な情報化の推進
- b) トラック事業者やターミナル運営者等へのターミナル周辺の渋滞情報や本船動静の提供による関係事業者の業務の効率化・適正化支援
- c) 夜間検査業務を可能とするための24時間フルオープン支援施設や共同デポ³⁰の整備等コンテナターミナル周辺等の物流機能の強化

③高規格コンテナターミナル機能と隣接する物流機能の一体的機能強化

スーパー中枢港湾の高規格コンテナターミナルと、それを補完する臨海部の物流機能の強化を一体として推進するため、ターミナルと、それに隣接する物流拠点を「産業競争力強化ゾーン（仮称）」として区域を設定し、用地・物流施設の提供、貨物取扱機能の強化、規制緩和等をスピード感を持って実施する。

③－1用地・物流施設の提供

臨海部物流拠点の形成に必要となる用地・物流施設の提供や再開発を促進するため、民間事業者へのインセンティブを付与するとともに、拠点形成にあたって、更なる民間資金やノウハウの活用方策等について検討を進める。

施策の内容

- a) 迅速な集配送機能や流通加工機能を有する物流施設の集積を図るとともに、老朽倉庫の再開発を促進するため、民間事業者への出融資制度等の支援策を充実
- b) 臨海部における物流機能の向上の要請に対応するため、官民の関係者による遊休地等に関する情報交換のあり方に関する検討、所要のインフラの整備、官民の協力等による臨海部の再編、有効活用を促進
- c) 用地および物流施設の迅速な整備や、再開発を促進するため、民間資金とノウハウをさらに有効に活用するなど整備促進・再開発のための手法について検討

③－２貨物取扱機能強化

長大コンテナ車、特殊シャーシ等の輸送需要に対応して、「産業競争力強化ゾーン（仮称）」において、コンテナターミナルと、それに隣接する物流拠点の間の一体的運用を可能とするための措置を導入する。

施策の内容

- a) 長大コンテナ車、特殊シャーシのコンテナターミナル等との一体運用を可能とするため、対応する臨港道路を確保
- b) 長大コンテナ車、特殊シャーシの安全かつ安定した走行を確保するための臨港道路の適切な管理方策の検討

③－３規制緩和等

従前の「所有」中心の土地利用のみならず、賃貸、事業用定期借地等、土地利用形態が多様化していること等をふまえ、臨海部の土地の有効活用を図るための規制緩和等について検討する。

施策の内容

- a) 臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制のあり方等の検討
- b) 臨海部における交通アクセス等の改善による就労環境の向上

(3) 港湾行政の広域連携の推進

わが国港湾を取り巻く環境は大きく変化しており、港湾行政のあり方についても、より国際的、より広域的な視野を捉えた展開が求められている。このため、スーパー中核港湾を中心とした地域の港湾群について、広域的な連携施策をさらに充実・深化させることにより、全体として一つの港のように効率的に機能し、また利用される港湾サービスを実現するなど、一体的・戦略的な運営を行い、利用者のニーズにあった行政を推進する。

具体的には、複数寄港に伴うコスト増の抑制や、港湾管理者手続に係る申請書式の統一化・簡素化により、国際的な流れに対応した効率性、コスト競争力、迅速性を有した

港湾運営を早期に構築する。

施策の内容

- a) スーパー中枢港湾等における広域連携の推進
- b) 港湾管理者手続の申請書式の統一化・簡素化
- c) 三大湾における港湾連携推進協議会等における利用者ニーズに応える連携方策の検討

(4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続

スーパー中枢港湾に貨物を集約し、スケールメリットによるコスト低減を図るため、スーパー中枢港湾を核として、貨物の特性に応じた海陸の各モードの国内物流ネットワークを充実させることにより、スーパー中枢港湾への集荷・配送機能の強化を図る。また、リードタイム短縮のため、港湾間の横持ち輸送の効率化やゲート・周辺道路の混雑発生回避等を図る。

①内航フィーダー輸送やバージによるコンテナ横持ち輸送の活性化、利用促進

環境にも優しい海上輸送を活用したスーパー中枢港湾への貨物の集約をさらに進めるため、内航フィーダー輸送やバージ³¹の一層の利用促進を進めるとともに、港湾間の横持ち輸送の効率化に資するバージ輸送の活用を進める。

施策の内容

- a) 内航船の外貿バースへの直付けの推進
- b) 高規格コンテナターミナルに隣接した内貿ターミナルの配置による外内貿バースの一体的運用
- c) その他内航フィーダー輸送やバージ輸送の利用促進方策の検討

②広域幹線道路との連携強化

高規格コンテナターミナルと内陸部とのネットワークを充実させるため、広域幹線道路との円滑な接続を進める。

施策の内容

- a) 高規格コンテナターミナルと広域幹線道路との円滑な接続
- b) 背高コンテナや 45ft コンテナ通行上のボトルネック解消

③鉄道輸送との連携強化

鉄道輸送を活用した内陸輸送について検討する。

施策の内容

- a) 「産業競争力強化ゾーン（仮称）」と鉄道貨物駅との連携強化や、鉄道積替施設の整備によるヤードシャーシ³²輸送の活用

2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現

アジア地域の著しい経済成長に伴い、三大湾以外の地域の企業活動においても、アジア地域との間、特に日中間・日韓間の物流体系は不可欠なものとなっており、航路の維持は、国際分業が進む地域の企業や廉価な消費財に支えられている地域経済にとって重要な要素となっている。このため、三大湾以外の地域においても、既存ストックを最大限に活用することを前提に、アジア地域との交流拡大をふまえた、多様な荷主ニーズに対応したアジア物流ネットワークの実現により産業・経済活動の支援を進める。

(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

中国、韓国を相手国とする外貿コンテナ取扱貨物量は、三大湾と北部九州の港湾および中核国際港湾³³では全体の40%程度であるのに対し、それ以外の港湾（以下、「地域の港湾」という。）においては6割を超えており、全国各地域においてアジア地域との直接貿易が行われている中で、地域の港湾において相対的にアジア地域との貿易の重要性が高いことが分かる。特に、港湾から20km圏内を発着地としている国際海上コンテナ貨物の割合は、三大湾と北部九州の港湾および中核国際港湾においては20～30%にとどまっているのに対し、地域の港湾においては約60%にも達する。このように、中国、韓国と直接結ぶことが、地域の経済を支えているとともに、地場産業の競争力強化やそれに伴う地域の発展にとって重要であることが分かる。

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。このような港湾の中には、一寄港あたりの取扱貨物量が少ない割に高頻度で500TEU積み程度の小型コンテナ船が寄港している傾向や、ヤードへのコンテナ蔵置期間が相対的に長い傾向が見られる。

このため、高頻度の船舶寄港にも対応可能な十分なバースウィンドウの確保や荷役機械の高度化による荷役の効率化を図るとともに、ヤードのコンテナ蔵置能力向上や埠頭近隣への物流拠点の形成および低コストでのコンテナ蔵置のための支援策等フレキシブルな港湾サービスの展開を図る。

また、アジア諸港への近接性という地理的優位性を活かし、無振動車や活魚車等の特殊車両を利用する特殊貨物や、通常の海上輸送より短時間での輸送が求められる貨物への需要が、絶対量は少ないものの確実に増加していることから、国際RORO航路等の活性化を図り、国内各輸送モードと組み合わせたアジア諸港との高速輸送を推進する。

これらにより、多様な荷主のニーズに対応し、企業のサプライチェーンの構築を支援

する。

一方で、取扱貨物量が減少し、アジア地域との間のコンテナ航路存続が危ぶまれているような港湾においては、例えば周辺諸港と共同で船社が寄港しやすい環境を整えるなど、広域的な取り組みを検討する。

施策の内容

- a) 十分なバースウィンドウを有するターミナル計画による高頻度船舶寄港への対応
- b) 民間の提案・資金の活用等による荷役機械等整備のスピードアップ
- c) ヤードのコンテナ蔵置能力向上等フレキシブルな港湾サービスの展開
- d) 国際・国内のRORO船等の一層の活用によるスピーディーな貨物輸送の支援
- e) 複数港共同によるポートセールス等の取り組み
- f) 外貿コンテナ拠点港との内航航路ネットワーク等の強化

(2) スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等

地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現にあたっては、スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等をふまえた施策を展開する。

3. 産業・地域経済への支援

臨海部における企業立地の動向等をふまえるとともに、企業のニーズに応じた港湾機能の向上と臨海部の産業活性化・企業の立地促進を一体として推進する。

(1) 競争力のある臨海部産業エリアの形成

① バルク貨物取扱機能の強化

わが国各地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、バルク貨物輸送船の大型化への対応や、現在では短期的・部分的な利用となっているバルクターミナルの一体的運営による効率性向上を通じて、ユーザーの多様なニーズに対応したターミナル形成を図る。

施策の内容

- a) 国際バルクターミナルの一体的な運営等による国際バルクターミナルの効率性向上
- b) バルク貨物輸送船の大型化に対応した大水深の国際バルクターミナルの拠点整備による効率的な原材料等の海上物流の確保
- c) 民間資金を活用したストックヤードや荷役機械の整備

②港湾機能の向上と臨海部の産業活性化・企業の立地促進の一体的推進

臨海部の産業の活性化・企業の立地促進を推進するため、「産業競争力強化ゾーン（仮称）」として区域を設定し、企業の緊急的な進出意向に対応した用地の提供、貨物取扱機能の強化等を、スピード感を持って実施する。

②－１用地等の提供

中国等との企業の国際分業の進展等を背景に増加する臨海部への企業立地に対応するため、臨海部の有効活用・再編を進めるとともに、必要となる用地の提供を図る。

施策の内容

- a) 臨海部における工場の立地、拡張への要請に対応するため、官民の関係者による遊休地等に関する情報交換のあり方に関する検討、所要のインフラの整備、官民の協力等による臨海部の再編、有効活用を促進【再掲】
- b) 特に、埠頭隣接地における企業の土地所有形態や区画規模の多様化に対応し、区画に応じた用地・道路等の迅速な整備・提供

②－２貨物取扱機能強化

企業の工場立地、増設等の設備投資は意思決定から完成まで非常に短期間で行われ、関連する公共インフラの整備が追いつかないことも多いことから、企業活動のスピードに対応したインフラ整備のスピードアップを図るとともに、大型特殊貨物等の輸送需要に対応して、ターミナル隣接地において、これらの貨物を円滑に輸送するための措置を導入する。

施策の内容

- a) 大型特殊貨物輸送車に対応する臨港道路の確保【再掲】
- b) 大型特殊貨物輸送車の安全かつ安定した走行を確保するための臨港道路の適切な管理方策の検討【再掲】

②－３規制緩和等

従前の「所有」中心の土地利用のみならず、賃貸、事業用定期借地等、土地利用形態が多様化していること等をふまえ、臨海部の土地の有効活用を図るための規制緩和等について検討する。

施策の内容

- a) 臨海部の土地の有効活用を図るための諸規制のあり方等の検討【再掲】
- b) 臨海部における交通アクセス等の改善による就労環境の向上【再掲】

③静脈物流システムの構築

循環型社会の形成を促進するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、全国規模での循環資源の広域流動（静脈物流）を促進するとともに、臨海部の活性化を図るためにリサイクル産業の拠点化を進め、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート³⁴）の形成を推進する。

施策の内容

- a) 循環資源の海上輸送の円滑化を図るため、港湾管理者、環境部局等と連携し循環資源の取り扱い基準の共通化等を検討
- b) 循環資源を取り扱う公共埠頭等や、循環資源の蔵置、保管等を行う積替保管施設（循環資源取扱支援施設）の整備による循環資源輸送の円滑化

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

前述の「1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化」や「2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現」、「3. 産業・地域経済への支援」と一体となって、わが国の物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上を図るため、マーケティング機能の強化、港湾管理者手続の統一化・簡素化等を推進するなど、港湾サービスの一層の向上に向けた総合的な取り組みを進める。

①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

国内外の企業のシーズ・ニーズを的確に把握し、これに対応した政策展開を図るため、官民一体となったマーケティングや関係者による情報交換を戦略的に行う。

施策の内容

- a) 産学官が一体となった「国際物流戦略チーム」の活用等による国際物流のシーズ・ニーズの戦略的・広域的取り込み
- b) 各港における企業、港湾関係事業者、港湾管理者等からなる「港湾利用振興委員会（仮称）」の設置による関係者間の物流シーズ・ニーズの相互情報交換
- c) 官（国・港湾管理者・地方自治体）民が一体となったマーケティングの推進

②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

地域の港湾も含めて、港湾利用者にとって使いやすい港を実現するため、2008年10月に関係省庁と連携し、次世代シングルウィンドウ³⁵を稼働させる。

港湾管理者手続については、2005年11月のFAL条約対応の一部を除き申請書式が統一されていないことから、港湾管理者手続の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能追加を行う。

なお、推進にあたっては、各港湾の申請書式の統一化や所要のシステム改修等の状況を定期的に調査・公表し、今後３年間（2007～2009年度）を重点改革期間と位置づけて達成を目指すとともに、2008年10月の次世代シングルウィンドウ稼働から１年程度で一定の成果が得られるよう手続の統一化・簡素化を推進する。

施策の内容

- a) 2008年10月の次世代シングルウィンドウの稼働
- b) 2007年度中に船舶の入出港および荷役の手続きに係る統一モデル様式を、簡素化を原則に国が作成し、港湾管理者へ通知し、採択を要請
- c) 2008年10月の次世代シングルウィンドウ稼働後できるだけ早期に、統一モデル様式の次世代シングルウィンドウへの機能追加を実施
- d) 事後届出、報告等となり必要性が低下している申請項目は統合・撤廃を行い、港湾管理者手続の簡素化を実施

③港湾物流情報プラットフォームの構築

港湾における多様で高度な物流関連サービスの展開を可能とするため、中核となる基幹システムを含めた包括的な電子化の促進による官民参加の港湾物流情報プラットフォームの構築を目指す。

さらに、アセアン・シングルウィンドウ³⁶への対応等国际的なシステム連携にも配慮する。

施策の内容

- a) 港湾物流情報プラットフォームの中核となる基幹システムの構築を検討（NACCS³⁷と港湾EDI³⁸の一本化等）
- b) 多様な港湾物流の関係者の参加・接続を促進するため、システム・接続環境の整備（JCL-net³⁹利用者の拡大等）
- c) 官民共通のプラットフォーム構築にむけた、メッセージ・通信方法等の共通ルールの明確化（国際標準化、EDIFACT⁴⁰メッセージ利用促進等）
- d) アセアン・シングルウィンドウへの対応等国际的なシステム連携に配慮
- e) 上記施策の一体的・包括的な推進

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

わが国と諸外国との間の国際物流の円滑化を図るため、関係省庁と連携しながら、日中韓物流大臣会合⁴¹や北東アジア港湾局長会議⁴²等を活用し、相手国にその改善を積極的に働きかける。

具体的には、世界の国際海上コンテナ貨物の約５割が日本を含むアジア域内の港湾で取り扱われていることにも鑑み、わが国の情報化技術も活かしながら、コンテナ物流統計に関する情報のデータベース化、標準化に向けた検討を行う。

また、ASEAN諸国やインド等との貿易拡大が見込まれる中、これらの国において不足する港湾インフラの整備や効率的な港湾管理運営のための技術協力についても、積極的に推進していく。

さらに、次世代シングルウィンドウの普及・啓発等による地方の国際化への支援を行うとともに、地域の港湾が広域的に連携することでより効率的かつ効果的な航路誘致を行えるよう、港湾の広域連携の推進と歩調をあわせ国と各港湾管理者とが連携してポートセールスを行うなど、必要に応じて国がイニシアティブをとることとする。

施策の内容

- a) 諸外国との間の国際物流の円滑化に向けた関係国への働きかけ
- b) コンテナ物流統計に関する情報のデータベース化、標準化（「アジアコンテナ物流統計情報データベース（仮称）」の構築）に向けた検討
- c) 発展途上国における港湾開発、効率的な港湾管理運営のための技術協力の実施
- d) 次世代シングルウィンドウの普及・啓発等による地方の国際化への支援
- e) 国、港湾管理者が連携した広域的なポートセールスの実施

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

効率的な国際物流を実現するためには、保安対策の向上や環境への配慮も重要であることから、これらも含めた総合的な取り組みを進める。

①保安対策の高度化

国際物流における迅速性・効率性・保安性の向上による産業の国際競争力強化の観点から、コンテナターミナルに出入りする車輛の集中によるゲート前および周辺道路の混雑に対応するため、出入管理システムの構築やゲートの高規格化を行う。

また、事業者のコンプライアンスと自主管理を基本としながら、国際動向に対応した貨物セキュリティ管理体制をサプライチェーン全体で構築し、貿易相手国における取り扱いも含めた保安対策を推進する。

さらに、IMO⁴³（国際海事機関）、G8⁴⁴（主要国首脳会議）、APEC⁴⁵（アジア太平洋経済協力）等において、わが国が世界の港湾保安をリードすべく積極的な貢献を行う。

施策の内容

- a) 出入管理システムの構築（全国レベルの情報処理システム、共通IDカードの導入等）およびゲートの高規格化（ゲート前状況監視施設等）
- b) 電子タグ等ICT（Information & Communication Technology）⁴⁶新技術の活用によ

るコンテナ貨物のトレーサビリティの確保等によるサプライチェーン全体でのコンテナ貨物セキュリティ管理体制の構築を検討

c) 発展途上国に対する港湾保安キャパシティビルディング⁴⁷の実施

②環境への配慮

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は、京都議定書の目標を確実に達成するため、地球温暖化対策等の観点からも重要であることに留意し、環境負荷の少ない物流体系の構築および港湾機能の向上に取り組んでいく。

施策の内容

- a) スーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送やバージ輸送によるコンテナ横持ち輸送の活性化、利用促進による環境負荷の低減
- b) IMOの議論をふまえつつ、船舶のアイドリングストップの実現に向けた検討を行うなど、港湾の開発、利用と環境の保全・再生・創出を車の両輪として捉えた「港湾行政のグリーン化」の推進

V．港湾政策の推進に向けた留意事項

1．政策推進体制

わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上に加え、保安対策の高度化、環境への配慮等の観点から、国際的かつ広域的視野からの港湾の整備、管理・運営や、各地域の特色、独自性を活かした地域の産業活動等への支援が重要である。また、港湾においては、公的セクターのみならず、民間の創意工夫や柔軟かつ迅速な企業活動への支援も必要である。

このため、本港湾政策の推進にあたっては、C I Q⁴⁸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、国と地方とが適切な役割分担を図りつつ、整合性を持って進めていくことが必要である。また、民間活力の導入や民間事業者との積極的な連携等民間ノウハウの活用を図りながら施策を推進することが必要である。

2．政策推進のための期間

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、本港湾政策の推進にあたっては、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るよう、工程表を作成し進捗管理を行いつつ、スピード感を持って進めていくことが必要である。特に、現在進めているスーパー中枢港湾政策については、その検証を行うとともに、必要に応じ新たな目標設定をし、施策の充実・深化を図ることが重要である。

3．投資の重点化・効率化

わが国の公共投資額は、「構造改革と経済財政の中期展望（平成14年1月25日閣議決定）」に従い削減が行われてきており、約10年前から見て半減している。

このように投資が抑制される中、今後も必要な港湾サービスを提供し、わが国産業の国際競争力強化や国民生活の質の向上といった本港湾政策の目的を実現するためには、これまでに引き続き、選択と集中を図りつつ、投資効果の早期発現に配慮し、効率的・効果的に、施策を実施していく必要がある。

また、これまでに蓄積され、わが国の基礎を支えてきた社会資本ストックの老朽化が、

今後、急速に進むことが予想される中、港湾施策の展開には、安全で経済的な港湾施設の機能確保を前提とした計画的かつ適切な港湾施設の維持管理が重要である。そのため、建設から維持および補修に至る全体費用の最小化に向けた港湾施設の計画的な維持管理を推進することが必要である。

4. 今後の課題

(1) 国と地方との適切な役割分担

港湾は、わが国産業の国際競争力や国民生活の質の向上を支えるとともに、各地の振興の拠点、国民生活の基盤として、極めて重要な使命を担っている。

また、躍進するアジア諸港との激しい競争にさらされる国際海上コンテナ物流の分野や、逼迫する廃棄物処分への対応、災害時の国民生活の維持や持続的な企業活動の確保に向けた広域的な防災対策等、地方自治体の管轄区域を越えた広域的視点が必要な行政分野でもある。

最近では、経済界から、港湾行政の中での国の果たすべき役割・権限や、国として最適な港湾の整備・運営計画の策定等に関する提言がなされている。

このため、国家戦略としての港湾のあり方、国と地方の役割分担および官と民の役割分担等の観点から、ポートオーソリティ制度を含め、わが国港湾の広域的な連携の強化、一体的な運営等港湾のあり方に関する基本的課題について、直ちに検討に着手する必要がある。

(2) 民間活動への更なる支援

これまで、港湾の効率的運営を促進するため、スーパー中枢港湾におけるメガターミナルオペレーターによる高規格コンテナターミナルの一体運営や外貿埠頭公社の民営化の他、全国の港湾においても、特定埠頭運営事業やPFI事業等民間事業者による公共埠頭の運営等の諸制度が整備されてきた。

今後も、これらの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。

また、わが国の企業が国際物流を取り巻く世界の情勢や社会経済の激変、極端な船舶の大型化や技術開発の進展等の環境の変化に、官民一体となって柔軟に対応出来る措置を同時に検討する必要がある。

(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

日中間・日韓間の物流体系が、昨今のアジア地域の著しい経済成長に伴い不可欠となっていることで、地域の港湾が地域経済に果たす役割がますます増大してきている。

このため、スーパー中枢港湾と地域の港湾の適切な役割分担や災害時における太平洋側と日本海側の港湾の連携に代表されるような地域の港湾間の相互補完、さらには、例えば新潟港・伏木富山港等に見られるような道路ネットワークの伸展に伴う国内物流圏の広域化による港勢の拡大を受けた港湾のあり方等、地域の港湾のあり方について、直ちに検討を深める必要がある。

5. おわりに

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。

さらに、効率的な国際物流体系の構築にあたっては、わが国の企業が諸外国の貿易関係手続の急激な変更等のカントリーリスクによるわが国への影響を最小限に抑え込むことができるよう、しなやかな物流システムを官民一体となって備えていくことも重要である。

(用語解説)

- 1 食料の6割：熱量ベース
- 2 エネルギーの9割：熱量ベース
- 3 貿易貨物の99.7%：重量ベース
- 4 アジア地域：日本以外のアジアの国および地域を指す。
- 5 防災分野の答申：平成17年3月22日交通政策審議会「地震に強い港湾のあり方（答申）」
- 6 環境分野の答申：平成17年3月29日交通政策審議会「今後の港湾環境政策の基本的な方向について（答申）」
- 7 維持管理分野の答申：平成18年12月26日交通政策審議会「安全で経済的な港湾施策の整備・維持管理システムのあり方について（答申）」
- 8 M&A (merger and acquisition)：企業の合併・買収。企業の多角化、競争力の強化、最新技術の獲得などを目的とする企業戦略。
- 9 A S E A N (Association of Southeast Asian Nations)：東南アジア諸国連合のこと。加盟国はインドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジアの10カ国。
- 10 F T A (Free Trade Agreement)：自由貿易協定のこと。物品の関税及びその他の制限的通商規則等の撤廃を内容とする協定。
- 11 E P A (Economic Partnership Agreement)：経済連携協定のこと。F T Aの要素＋市場制度や経済活動の一体化のための取組も含む対象分野の幅広い協定。
- 12 W T O (World Trade Organization) 世界貿易機関のこと。モノの貿易だけでなく、サービスや知的所有権を含めた世界の貿易を統括する機能を持つ。
- 13 T E U (twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格（I S O規格）の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。
- 14 トランシップ：積荷港から荷卸港まで、同一船舶で輸送されずに、途中港で積み替えられること。
- 15 フィーダー：端末的輸送手段のこと。輸送効率向上のため、北米航路など基幹航路に投入されているコンテナ船は主要港にのみ寄港し、主要港以外の貨物は主要港まで運ばれて別便に積み替えられてから輸送されることがあり、この主要港と主要港以外の港の間の輸送を指す。
- 16 サプライチェーンマネジメント：商品供給に関するすべての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図ること。原材料調達から生産、販売までを一貫したシステムとし

てとらえ、消費者の購買情報を関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指すこと。

- 1 7 ジャストインタイム：「必要なものを、必要なときに、必要なだけ」生産（供給）するという生産管理手法。
- 1 8 ホットデリバリーサービス：定曜日・定時でスケジュールを固定し、通関業務なども最優先で行い、本船荷役開始後 2～3 時間で貨物の引渡しを可能にするサービス。
- 1 9 シベリアランドブリッジ：極東と欧州・中東との間のコンテナ輸送をシベリア鉄道経由で行うもの。
- 2 0 チャイナランドブリッジ：極東と欧州・中東との間のコンテナ輸送を中国横断鉄道経由で行うもの。
- 2 1 バルク貨物：穀物、塩、石炭、鉱石などのように、粉粒体のまま梱包せずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物ともいう。
- 2 2 FAL 条約（Convention on Facilitation for International Maritime Traffic）：1965 年に政府間海事協議機関（現 IMO：国際海事機構）で採択され、1967 年に発効。海運をより円滑なものとするため、外航船舶の入出港、税関、入管、検疫等の諸手続及び必要書類の簡素化を図ることを目的としている。日本は 2005 年 9 月に締結した。
- 2 3 日本版 AEO 制度（Authorized Economic Operators）：2001 年 9 月に発生した米国における同時多発テロ以降、国際貿易の安全確保と円滑化に向けた取組みが国際的になされており、その一環として導入されてきているコンプライアンスの優れた事業者に対し迅速な通関を認める制度。
- 2 4 SOLAS（海上人命安全）条約（International Convention for the Safety of Life at Sea）：海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備などの技術的要件や、検査の実施等について定めている。
- 2 5 約 8 割：TEU ベース
- 2 6 港湾活性化法：「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」（平成 17 年法律第 45 号）のこと。港湾の運営の効率化による国際競争力の強化及び規制の見直しによる利便性の向上を通じて港湾の活性化を促進するため、特定国際コンテナ埠頭の機能の高度化、入出港届の様式の統一、港湾運送事業の規制緩和等所要の措置を講じたもの。
- 2 7 海上物流基盤強化法：「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律」（平成 18 年法律第 38 号）のこと。海上物流の基盤強化のため、港湾における物

流拠点施設の整備及び構造改革特別区域における特例措置の全国展開等による港湾機能の強化、特定外貿埠頭の管理運営主体の株式会社化による管理運営の効率化等所要の措置を講じたもの。

- 2 8 メガターミナルオペレーター：港湾法第 50 条の 4 に基づき、スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭の一体的な運営を港湾管理者から認められた民間事業者（認定運営者）のこと。
- 2 9 港湾物流情報プラットフォーム：港湾物流に関わる主体（全ての主体の参加が理想）間で電子情報を自由に交換可能な情報インフラ
- 3 0 共同デポ：複数の民間事業者が共同でコンテナを蔵置、保管する施設。広域港湾のコンテナ埠頭間において、コンテナを必要に応じて効率的に出し入れすることにより、港湾間の連携を促進し、物流を円滑化する。
- 3 1 バージ：「はしけ」のこと。大型船と陸との間などの比較的短い区間を往復して一般雑貨や鋼材、コンテナなどを運ぶ小舟。
- 3 2 ヤードシャーシ：コンテナヤード内において、海上コンテナを載せて運搬するセミトレーラ。
- 3 3 中核国際港湾：地域ブロックにおけるコンテナ貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州及び沖縄の 8 地域に配置する国際海上コンテナ貨物輸送網の拠点となる港湾。
- 3 4 リサイクルポート：循環型社会の形成に向け、生産活動や社会活動において一度使用等された物品等のうち再利用や再資源化が可能なものを集積・運搬し、広域的なりサイクルを促進するための拠点となる港湾。
- 3 5 次世代シングルウィンドウ：1 回の入力・送信で関係省庁に対する全ての必要な輸出入・港湾手続を行うことを可能とするシステム。
- 3 6 アセアン・シングルウィンドウ：2003 年のアセアン・サミットにおいて、アセアン経済統合 H L T F（High Level Task Force）が通関処理の円滑化のために行った提案の 1 つで、各国レベル及び域内国際レベルでの貿易関連書類電子化をシングルウィンドウ・アプローチによって推進しようというもの。輸出入手続の迅速化を目的としており、通関のための、提出データ、データ処理、判断の一元化を実現する。
- 3 7 N A C C S（Nippon Automated Cargo Clearance System）：通関情報処理システム。国際運送貨物に係る税関手続その他の国際貨物業務を処理するシステム。
- 3 8 港湾 E D I（Electronic Data Interchange）：港湾管理者、港長等に係る申請・届

出等の行政手続を処理するシステム。

- 39 JCL-net (Japan Container Logistic-network)：コンテナターミナルからのコンテナ搬出入業務にかかる海貨—トラック—ターミナル間の情報授受を行うシステム。
- 40 EDIFACT (Electronic Document Interchange For Administration, Commerce and Transportation)：現在貿易手続をはじめとしてビジネス全般に亘って幅広く使用されている国連 (UN) の管理する電子データ交換 (EDI) のための汎用国際基準。
- 41 日中韓物流大臣会合：日中韓三国の国際物流に関する情報交換、物流分野における課題に対する意見交換を通じ、北東アジアにおけるシームレスな物流システムの実現を推進することを目的として、三国の物流担当大臣が集う会合。
- 42 北東アジア港湾局長会議：日韓中三ヶ国の港湾発展のため港湾行政全般にわたる意見交換を行うとともに三ヶ国の港湾関係者の友好関係増進に資することを目的とし、三ヶ国の港湾局長が集う会議。
- 43 IMO (International Maritime Organization)：国際海事機関のこと。船舶の安全及び船舶からの海洋汚染の防止等、海事問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関。加盟国は 166 カ国、準加盟国は 3 カ国。(2006 年 3 月現在)
- 44 G8 (Group of Eight)：首脳会議に参加する 8 か国 (日本、米国、英国、ドイツ、フランス、イタリア、カナダ、ロシア) の総称。
- 45 APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation)：アジア太平洋経済協力 ことで、アジア太平洋地域の持続的発展に向けた地域協力の枠組みであり、現在 21 カ国・地域が参加する経済連携となっている。
- 46 ICT (Information & Communication Technology)：情報・通信に関連する技術一般の総称、情報通信技術。
- 47 キャパシティビルディング：研修やセミナーなどを通じて教育や訓練を行い、人材の育成及び組織能力の向上を図ること
- 48 CIQ (customs, immigration and quarantine)：税関、出入国管理、検疫。国境を越える交通および物流において必須の手続き。