

港湾懇談会（第2回）

国際海上物流・港湾を考えるにあたっての今後の論点

2012年5月24日
(株)イプシ・マーケティング研究所
代表取締役社長 野原 佐和子

●グローバルな経済情勢を踏まえ、従来型にとらわれない国際海上物流戦略を

BRICs諸国やアジア新興国の経済成長、国内生産機能の海外移転等の経済情勢を考慮すると、これまでの国際コンテナ戦略港湾施策で目標とされているような、基幹航路寄港回数の維持拡大や東アジアでのトランシップ率減少に力点を置くよりも、新興国との輸出入増加や荷主・荷物の変化等への対応のほうが現実的ではないか。

国際海上物流を取り巻く環境の変化についてマクロな視点、長期的な視点で客観的に状況を把握し、海上物流への需要を改めて分析し、それに基づいた、これまでの港湾政策の常識にとらわれない、国際海上物流戦略の検討を行うべきではないか。

●陸上輸送・航空輸送・海上輸送の連携とバランスを考慮した海上物流戦略を

海上物流戦略は、港湾と周辺施設の整備・充実だけでは成し得ない。道路、鉄道等陸上輸送との連携が不可欠である。また、海上輸送・航空輸送・陸上輸送の全体を見渡した物流戦略が必要である。

●港湾物流のIT化について

わが国の従来の港湾物流システムは各事業者が独自の仕様でシステムを構築していたため、事業者間での情報共有が進みにくい状況であったが、官民で、国際物流における情報共有化・標準化や海上コンテナ用ICタグの規格づくりへの取り組みや、国土交通省ではモデル事業として「コンテナ物流情報サービス(Colins)」が行われてきた。

しかし、各業界でIT化、クラウド化が進展する中、港湾運営や海上物流関連業界ではITが十分活用されているとは言いがたい。海上物流・港湾運営のIT化について、再度検討すべきではないか。

●港湾運営の民営化について

港湾運営会社制度が創設され、国際戦略港湾及び国際拠点港湾への導入が決まっているが、先回の港湾分科会で議題となった「港湾運営会社に係る港湾計画の一部変更」をみると、想定される港湾運営会社の業務・区域の範囲が限定的で、民間の力を導入できるのは埠頭の運營業務の効率化のみでしかない。制度の趣旨に沿って、「関連事業」で「流通施設の経営など関連事業を自由に展開」できるように進め方を見直すことが必要である。

さらに、例えば、クルーズ船用埠頭の創設・拡充を行う際には、国内外の旅行者をターゲットにした需要予測調査等を実施したうえで、周辺エリア全体の美化・観光地化を実施できる等、より幅広い業務領域を対象とする民営化及び「民」の力の活用について、検討する必要があるのではないか。