

「国際海上物流・港湾のあり方を考えるにあたっての今後の論点」
に関する港湾管理者からの意見聴取結果

1. 国際物流

(1) わが国を取り巻く経済情勢

- 自動車産業において、円高により国内生産拠点での国内調達率を落とす動きや、海外生産拠点での現地調達率を上げる動きがある中で、今後、アジアにおいて自動車産業の部品調達や生産拠点戦略がどのように変化し、国内外の貿易へどのような影響を及ぼし、それによって港湾の果たすべき役割がどう変わっていくのか。
- わが国経済の国際競争力を強化するため、貿易黒字を生み出す輸出貨物に着目した港湾物流コスト削減に対する取り組みを強化する必要があるのではないかと。
- 日本経済を牽引するものづくり産業の海外進出による産業空洞化が進む中、港湾が担うべき役割について、国として港湾戦略をどう考えるか示す必要があるのではないかと。
- 地方の経済が低迷する中であって、地方の国際化によりアジア各国との人的交流・経済交流を活発化させ、地域の産業や経済を振興・活性化させる視点からの国際海上物流・港湾のあり方について国の港湾政策に盛り込むべきではないかと。

(2) 国際競争力

- これまでの日本国内の港湾への分散投資を見直し、国際コンテナ戦略港湾への国費の集中的な投資を進めることが不可欠。国策として釜山港等と競争できる条件が整えられるよう、ハード・ソフト両面での施策を強力に進めるべきではないかと。
- 国際コンテナ戦略港湾の取り組みが進められる一方、依然として、地方港から釜山港に貨物が流出している実情もある。戦略港湾と拠点港湾など各港湾の役割分担を明確化し、国策として国際コンテナ戦略港湾へのコンテナ貨物の集約を一層強固に推進すべきではないかと。
- 戦略港湾へ貨物を集中させるためには、戦略港湾以外の港湾と戦略港湾との間に海上輸送ネットワークを構築する必要がある、背後における安価で迅速な国内輸送ネットワークをどのようにして実現していくか。

- 企業の物流戦略における、国際戦略港湾利用と他の地方部港湾利用の選択について、今後の動向把握が必要ではないか。
- 我が国の経済成長のためには、臨海部への産業集積・産業立地による貨物集荷や、大規模臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター等）の整備・再編成などについて、法制度・規制緩和を含めた具体的な施策を検討すべきではないか。
- 臨海部における国際物流拠点の形成にあたり、例えば保税特例と税制優遇（更なる法人税の軽減等）が一体となった保税加工区の設定など、関係省庁（財務省等）と連携し、海外諸港と対抗し得る思い切った税制優遇・規制緩和を進めるべきではないか。
- 基幹航路は戦略港湾が担い、東アジアなどの近海航路は地域毎に地方港が担うなど、日本全体の港湾機能を有効に活用するため、役割分担の視点を導入できないか。
- アジアと欧州を結ぶコンテナ航路においては、環黄海圏をラウンドするルートが増えている中、国際戦略港湾の戦略に加えて、さらなるトランシップ貨物奪還の観点からの日本海側拠点港の活用ができないか。
- グローバルな視点でわが国の港湾を位置づけ、機能の集中あるいは分散を図る必要がある現状において、国内港湾の整備においては、各港湾管理者がそれぞれの利益を優先した施策を実施しているが、その結果が多国間における競争において有利に働いているのか。
- 地域産業の発展の為には、輸送コスト・輸送時間短縮につながる諸外国との定期航路は必要不可欠であり、地方港が外貿定期航路を失えば、地方企業の更なる海外進出を促し、更なる国としての国際競争力の低下を招くことを懸念。国策において、国際コンテナ・バルク戦略港湾や日本海側拠点港と位置付けて貨物の集荷を官民一体となり推進している中で、「選択と集中」で選択されなかった地方港の今後の在り方について議論していくべきではないか。

（3）アジア等の港湾との連携、アジア域内物流

- アジア域内が急激に経済成長している中、その地理的な優位性や各種制度を活用し、沖縄の港湾を活用して、アジア域内の物流を取り込むことを視野に入れた港湾政策を進めるべきではないか。
- 大型クルーズ船に対応する国際旅客ターミナルを整備し、クルーズ船の誘致活動を重点的に推進するための方策を検討すべきではないか。
- 日本海側拠点港においては、アジアに近い地理的優位性を活かして、近年、中国発のアジアクルーズが活況を呈しており、寄港数は年々増加傾向にある。クルーズ船の寄

港は我が国の観光立国の推進に寄与していくことから、アジアクルーズ需要の拡大に対応し日本海側拠点港の活用してはどうか。

- クルーズ船の誘致は、幅広いクルーズ人脈の形成によるものと考えているが、地方単体による活動では限界があり、引き続き国からの支援や協力をお願いするとともに、他港ならびに関係団体と連携し、一体となった活動も必要ではないか。
- 大型化が進む外航クルーズ船の寄港時においては、多数の旅客の出入国手続きが一時期に集中する。速やかな出入国を図るため、CIQ体制の充実など旅客へのサービスレベルの向上を図り、外航クルーズ船の寄港しやすい環境づくりを進めるべきではないか。
- クルーズの需要については、東アジア、とりわけ中国からの旺盛な需要がある中、航行規制や水先人等の費用からルートが決定している場合がある。全国の均衡した発展のためにも規制緩和等について検討すべきではないか。
- シベリアやモンゴルのレアメタル資源などの戦略的資源の輸入、自動車部品などの国内製品の輸出を国際複合一貫輸送により実現することで、我が国の戦略的な貿易が可能となるのではないか。
- 日本海側拠点港として選定された港湾における、極東ロシアとの航路開設と、極東ロシアから鉄道を利用した欧州・中国等への物流ルートを検討すべきではないか。
- 港湾管理者が提出した、日本海側拠点港の形成に向けた計画を実現し、国際競争力を強化するには、日本海側拠点港が実施する各種施策に対して、積極的な財政支援を行うべきと考えるが、国としてどう考えるのか。

2. 安全・安心

(1) 資源・エネルギー

- 原子力発電所事故に伴う原子力発電の電力供給バランスの低下と東日本大震災の教訓を踏まえ、これまで以上に重要度の増した安定的かつ安価な資源・エネルギー貨物の供給について、どう対応すべきなのか。
- 国際バルク戦略港湾政策の実現を図るための制度設計、方向性について早急に示すべきではないか。

(2) 離島

- 国は、島しょが我が国の排他的経済水域の保全、海洋資源の利用、自然環境保全等、国家的視点からも重要な役割を担っていることに鑑み、島しょの港湾整備に重点的に支援を行うべきではないか。
- 国境離島の港湾において、国による国境警備のための官庁船配備にかかるバース整備の拡充について検討を深化すべきではないか。
- 国境離島の少子高齢化対策として、離島航路のバリアフリー化の促進が重要ではないか。
- 離島港湾では、施設の老朽化が目立ってきているとともに、船舶の大型化に伴いふ頭施設の破損等が多く、維持管理の費用の捻出に苦慮している状況にあり、利用者の要望に応えられていない。離島港湾の適切な維持管理について検討を進めるべきではないか。
- 離島においては、空路・海路での物資搬入の手段しかなく、港湾相互のバックアップのない離島が被災した場合、耐震バースが1か所では緊急物資の搬入が不十分である。離島の特性を考慮した防災施設配置計画への見直しが必要なのではないか。

(3) 国際航路

- 瀬戸内海では、船長200m以上の船舶に課せられた夜間航行の規制が、近年の船舶の大型化から、支障になっている。船舶の性能が向上している現在、安全性の観点からの夜間航行の規制等について、再検討する必要があるのではないか。
- 近隣国において、石油・天然ガスの商業生産が開始されたことにより、航行する船舶が年々増加し、相当輻輳してきている国際航路がある。国際航路の安全性確保のため

の方策、流出油防除機能の拡充を検討すべきではないか。

(4) 地震・津波対策【防災部会で審議中】

- 太平洋側港湾においては地震・津波等により被災するリスクがあるが、国力を確保するため、リダンダンシーの観点から、地震・津波の発生確率が低い日本海側拠点港の活用すべきではないか。
- 北部九州などにおいては、東アジアに近いという地理的特性、さらには、国際フェリーなど既存の海上交通路も充実していることから、被災直後の緊急物資の受け入れや被災者の避難に関して、海外を含めた港湾相互間の共助体制の構築が必要ではないか。
- 近隣港は競争関係にあり、代替協定や防災協定などの締結には時間を要することから、国主導により全国をブロックに分けた港湾BCP協議会を立ち上げ、ブロック内における近隣港湾の協同や相互補完の協定等を議論する仕組み作りが必要ではないか。
- 被災コンテナの処理にあたって、所有権放棄や外貨から内貨貨物への変更手続きなど、非常時においても、各種手続きが必要となったことから、あらかじめ、BCPにおいて被災コンテナや貨物の処理のスキームを議論しておくべきではないか。また、放射能問題においても同様。
- 背後圏域の都市部において安心安全な経済活動ができるよう、背後圏域の都市防災機能の確保につながる港湾の防災施策の検討を進めるべき。
- 東日本大震災では、被災後にフェリーが緊急支援物資等の輸送機能を果たした。航路及びフェリー着岸岸壁、背後の荷さばき施設の確保が重要であるが、フェリーの運航や、寄港地での荷さばきのノウハウは、長年の技術の集積によるものが大きく、このようなことも踏まえて防災拠点となる港を選定することが重要ではないか。
- 防災拠点となる港の耐震性・耐津波性の確保は、従来、港湾管理者が国の支援等を受けて行ってきたが、費用対効果や港格等に基づいた従来の港湾整備手法にはとらわれず、国家戦略として、国主体による整備が必要なのではないか。
- 逼迫性の高い東海・東南海・南海地震により発生する津波に対し、臨海部に立地する企業の従業員や港湾業務の従事者の安全をどのように確保していくのか。
- 国際コンテナ戦略港湾において、震災時に岸壁等の港湾機能を確保することができなければ、長期に亘り港湾物流が停滞する等、市民生活や経済活動に大きな打撃を与えることから、耐震強化岸壁の整備を促進するとともに、耐震強化岸壁の目標数を高めることが必要ではないか。

○津波の到達が早い箇所では、陸こうの閉鎖が困難となる場合や、陸こうの閉鎖作業により避難時間が短くなり操作人の安全が脅かされることなどが考えられることから、津波の到達が早い箇所でも、安全かつ迅速・確実に陸こうを閉鎖することができるよう自動化及び遠隔操作を進めるためのマニュアルを整備すべきではないか。

3. 港湾利用・管理

(1) 港湾整備、管理、運営

- 港湾整備、管理、運営について、官と民では、また、官でも国と地方では、現状、誰がどのような業務を担っていて、どこに問題があり、今後、わが国産業の国際競争力強化の観点から、どの業務を民営化すべきなのかという視点が必要ではないか。また、港湾運営の民営化施策を進めるにあたっては国の果たすべき責任を明確にすべきではないか。
- 広域的な港湾連携や複数港湾の総合的なマネジメントのあり方を検討していく際には、地方分権の観点も含めて検討すべきではないか。
- 港湾の国際競争力強化、利用者ニーズに合ったより使いやすい港湾への改革を進めるため、地方分権の推進及び、管理運営主体の安定した経営基盤の維持や物流に特化した組織形態などの観点から、時代に即した新たな「港務局」制度を確立し、関連法令等を見直すべきではないか。
- 地域産業ひいては国内産業を支える民有港湾施設の維持管理・機能強化への支援のあり方について議論が必要ではないか。

(2) 港湾サービス

- 我が国でも45ftコンテナによる輸出入が行われるようになり、世界の動きとして物流コストやCO₂の削減に向けたコンテナの大型化が進展すると想定しているが、今後どのような施策の展開が必要なのか。
- 近年、燃料油価格の高騰による運航コストの上昇や景気低迷による輸送需要の減少、高速道路料金的大幅な割引等により、長距離フェリーを取り巻く経営環境が悪化しており、国内幹線航路の安定的な確保のための施策を進めるべきではないか。
- 実際の海上輸送料金は海運事業者にゆだねられており、港湾使用料の減免の措置等で、港湾管理者が身を切っても料金上の決定力がなく、ポートセールスでも荷主や商社等に対するセールスの効果が期待できないため、海上輸送費（港湾 to 港湾）の透明化ができないか。
- 港湾サービスの議論にあたっては、保護・規制緩和の両方の視点に立った議論も必要ではないか。

4. 環境

- 円高等により企業の海外展開が進行するなか、未利用の産業用地の処分・活用をどのように進めていくのか。また、工場跡地や廃棄物処理用地など土壤汚染対策が必要な土地（ブラウンフィールド）の増加にどの様に対処していくべきか。
- 公有水面を埋め立てた管理型廃棄物処分場の場合、廃棄物の埋立が終了しても処分場の廃止までに長期間を要するため、竣工後の早期土地処分が出来ない。このため、大規模な基礎工事を伴わない太陽光発電など再生エネルギー活用のために土地利用する場合に限り、管理型廃棄物処分場廃止までの土地利用について認めるなどの緩和措置がとれないか。

5. 施策の進め方

- 港湾管理者である地方公共団体の財政は厳しく、港湾を取り巻く多くの課題に取り組むのは困難である。一方、政府は、国の出先機関改革として、事務・権限の地方移管を予定しており、港湾管理者の業務は、今後増大すると考える。これらの観点から、国から港湾管理者への業務サポートを実施し、課題に取り組める体制を強化すべきではないか。
- 施策の実現には、国・自治体・民間がそれぞれ責任を持って取り組むことが必要であることから、その役割分担について明確化すべきではないか。
- 港湾計画について、諸調査に要する費用の支援や、軽易な変更により対応可能な範囲の拡大などにより、計画変更の迅速化を図るべきではないか。