

## わが国産業の国際競争力強化等に向けた 港湾分科会中間報告について

高橋浩二\*

近年、アジア地域の急激な経済成長に伴い、わが国を取り巻く産業・貿易構造は予想以上に早いスピードで大きく変化するとともに、景気回復等に伴う企業立地の国内回帰・物流の高度化等の新たな動きが進んでいる。こうした情勢の下、本稿では、最近の港湾政策の展開を振り返りつつ、2007年7月に交通政策審議会港湾分科会が取りまとめた「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）」の主な内容について紹介するとともに、港湾政策が抱える課題について述べる

### **Bolstering the International Competitiveness of Japanese Industry: Port and Harbor Subcommittee Interim Report**

Kouji TAKAHASHI\*

The recent explosive economic growth in the Asian region has been accompanied by enormous and unexpectedly rapid structural changes to Japan's industrial and commercial environment; economic recovery has brought new trends such as firms relocating back to Japan and an increasing sophistication in logistics. Against this backdrop, this paper reflects on recent developments in port and harbor policy and related challenges while presenting an overview of the main points made in Future Port and Harbor Policy for Bolstering the International Competitiveness of Japanese Industry (Interim Report), compiled by the Council for Transport Policy Port and Harbor Subcommittee in July 2007.

#### 1. はじめに

国土交通省では、現在、わが国と欧米とを結ぶ海上コンテナ輸送の基幹航路の寄港頻度を維持するため、「スーパー中枢港湾政策」を推進している。一方、中国をはじめとするアジア地域の急激な経済成長に伴い、わが国を取り巻く産業・貿易構造は予想以上に早いスピードで大きく変化するとともに、景気回復等に伴う企業立地の国内回帰・物流の高度化等の新たな動きが進んでいる。

「スーパー中枢港湾政策」を实のあるものにするため、こうした急激な情勢の変化に対応した、わが国産業の国際競争力を強化する新たな施策を展開し、スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現を急ぐとともに、企業立地の国内回帰・物流の高度化等の新たな動きに対応するため、臨海部を効果的かつ効率的に活用する新たな施策を実施する必要がある。

国土交通省では、以上の経済情勢の変化に後れをとることなく施策を実施し、日本経済の活性化とより豊かな国民生活を実現するため、2006年6月「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」について、交通政策審議会に諮問を行った。2007年7月、同審議会港湾分科会が、諮

\* 国土交通省港湾局計画課企画室長（執筆時）  
Director, Planning Office, Ports and Harbours Bureau,  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism  
原稿受理 2007年11月2日

問に対する中間報告<sup>1)</sup>をとりまとめたので、その主な内容について紹介するとともに、港湾政策が抱える課題について述べる。

## 2. これまでの港湾施策の展開

2002年11月の交通政策審議会答申で打ち出した当該政策を振り返る。

2002年当時、経済活動のグローバル化による製造業の海外移転が進み、わが国産業の空洞化が懸念されていた。また、わが国と欧米との海上コンテナ輸送は、コンテナ航路の寄港便数が減少するとともに、釜山や香港等のアジア主要港でトランシップ（積み替え）される貨物が急増し、わが国の貨物のフィーダー輸送化（基幹航路から外れ、枝線輸送されること）が進行したため、海上物流コストの上昇およびリードタイムの長期化によりわが国産業の国際競争力が弱まることが懸念された。

このため、国土交通省では、基幹航路である欧米航路の寄港頻度を維持し、わが国産業の国際競争力を維持・強化する施策として「スーパー中枢港湾政策」を打ち出した。

スーパー中枢港湾政策は、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、

港湾コストを現状より約3割低減

リードタイムを現状3～4日より1日程度までに短縮

という二つの目標を掲げた。

また、スーパー中枢港湾の選定に当たっては、国際・国内フィーダー貨物の取り扱いのポテンシャル等を勘案しつつ、わが国発着貨物の取り扱い上、重要な地域において、わ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・実験的な試みを行う港湾を指定することとした。

このような目標や選定基準に基づき、「スーパー中枢港湾選定委員会」（委員長：水口弘一中小企業金融公庫総裁 当時）の評価結果を受け、2004年7月、国土交通大臣が、京浜港、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）を指定した。

スーパー中枢港湾の指定以降、国土交通省では財務省等の関係省庁と連携をとりながら、次に述べるさまざまな施策を展開してきている。

まず、ソフト面では、スーパー中枢港湾のターミ

Table 1 わが国港湾物流の国際競争力強化に向けた取り組み

|                                   | ～2004年度                             | 2005年度<br>【港湾活性化法】   | 2006年度<br>【海上物流基盤強化法】   | 2007年度  |
|-----------------------------------|-------------------------------------|--|---|---|
| コンテナターミナルの機能強化<br>高規格コンテナターミナルの形成 | スーパー中枢港湾の指定（京浜港、伊勢湾、阪神港）（16年度）      | <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模コンテナターミナルの整備、効率化</li> <li>スーパー中枢港湾におけるメガオペレーターの認定・支援制度の創設（港湾法改正）</li> <li>高規格荷役機械整備へ無利子貸付</li> <li>岸壁、背後ヤードの長期リース</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>既存ターミナルの効率化</li> <li>特定外貿埠頭の管理、運営主体の株式会社化（承継法改正）</li> <li>埠頭公社民営化（株式会社化）</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>ゲート前情報提供施設の整備支援</li> <li>東京港埠頭公社民営化</li> </ul>   |
| 民間事業者による良質なコストサービスの提供             | 港湾荷役の24時間化（13年度）<br>主要9港の規制緩和（12年度） | <ul style="list-style-type: none"> <li>16m岸壁の着工（名古屋港、大阪港）</li> <li>24時間フルオープン支援施設の整備推進（補助制度創設）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>16m岸壁の着工（神戸港）</li> <li>民間事業者によるターミナル運営の拡大（港湾法改正）</li> <li>岸壁、ヤードの長期リース制度の全国展開</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>16m岸壁の着工（東京港、横浜港）</li> </ul>   |
| 保安性と両立・安全性の向上                     | 【国際船舶・港湾保安法】の制定および同法に基づく保安対策の実施     | <ul style="list-style-type: none"> <li>港運事業の規制緩和（港運法改正）</li> <li>許可制の全国展開</li> </ul>   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>偏載監視施設の整備支援</li> </ul>   |
| 港湾諸手続きのIT化、簡素化                    | 港湾EDIの構築（11年度）                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>FAL条約への対応（港湾法、港則法改正）</li> <li>入出港届の統一</li> <li>夜間入港規制の廃止</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾物流情報プラットフォームの構築（モデル事業を輸出業務で実施）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾物流情報プラットフォームの構築（モデル事業を輸出業務で実施）</li> <li>次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）稼働（H20）に向けた基本設計</li> </ul> |
| ロジスティクス機能の構築                      |                                     | （物流総合効率化法の整備）  | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾ロジスティクス拠点の構築（港湾法改正）</li> <li>物流高度化基盤施設にかかわる無利子貸付制度</li> </ul>                          |   |
| 国内ネットワーク・港湾間の連携強化                 |                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>共同デポの整備推進（補助制度創設）</li> <li>内航フィーダーとの接続機能強化（社会実験）</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道積替施設の整備促進（補助制度創設）</li> <li>内航船の建造促進（機構法改正）</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪湾諸港の一開港化</li> </ul>  |
| 船舶関係コストの低減                        | 水先制度改革（15年度）                        |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>水先料金の低減（水先法改正）</li> <li>水先料金制度規制緩和</li> </ul>  |   |

ナル機能強化策として、2005年の港湾活性化法により、民間メガオペレーターが岸壁・埠頭用地等の行政財産を長期間にわたり借り受けることができるように措置し、民間のノウハウを活用したターミナルの効率的一体運営や設備投資を行いやすくするとともに、船舶の入出港届の統一など港湾諸手続の情報化・簡素化等を行った。また、2006年には海上物流基盤強化法により、コンテナターミナルの効率的な運営および物流コストの削減ができるよう、外貿埠頭会社の民営化、水先料金制度の規制緩和等を行った( Table 1 )。

また、ハード面では、大型船が着岸可能な水深16m岸壁を保有する高規格コンテナターミナルを、2005年度以来、名古屋港、大阪港、神戸港、横浜港、東京港において整備を進めており、2008年度以降、順次供用する予定である。

**3 . 2002年答申以降の状況変化と緊急に実施すべき施策**

2002年の交通政策審議会が答申を出した時期以降、予想以上に速いスピードで大きく変化する世界の産業・貿易構造に伴い、わが国の港湾を取り巻く情勢にも顕著な変化が現れている。2007年には、経済界から国土交通省に対し、このような情勢の変化に対応した新たな施策を早急に実施する提言が相次いで出された<sup>2,3)</sup>。

政府においても、状況の変化や経済界の要請を踏まえ、緊急に実施すべき施策として、「アジア・ゲートウェイ構想」等の施策を打ち出している<sup>4)</sup>。

以下、近年の産業・貿易構造の変化と、この変化に対応し、緊急に実施すべき新施策について紹介する。

**3 - 1 国際海上コンテナ貨物輸送の情勢変化に対応した施策**

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、アジア諸国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增大し、アジア諸港の取扱貨物量が大きく増加している。

この結果、アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路には8,000TEU(TEU: Twenty foot Equivalent Unit, 1TEUは20フィートコンテナ1個分の単位)を超えるコンテナを積載可能な巨大コンテナ船が就航する一方、アジア域内を結ぶアジア域内航路には500~1,200TEU程度の小型コンテナ船による輸送が活発化している。基幹航路とアジア域内航路とは、このような対照的な相違が顕著に出てきている。

1) スーパー中樞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

2002年以前は、8,000TEU積みを超える巨大コンテナ船の出現は技術的・資金的に困難ではないかと推測されていたが、アジア地域と欧米との基幹航路を運航する船会社においては輸送能力・輸送効率を向上させるため、8,000TEU積みを超える巨大コンテナ船を就航させるとともに寄港地を集約する動きが加速している。新造船の契約状況によると、今後も巨大コンテナ船の就航は続く傾向にあり、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( Fig.1 )。このような巨大コンテナ船の就航は、アジア諸港が力を入れて進めている大規模港湾整備の進捗と足並みをそろえて進められている。

一方、わが国発着の貨物量は、アジア地域発の欧

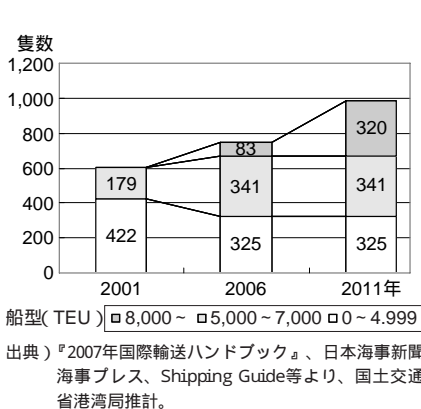


Fig. 1 北米・欧州航路に投入されている船型推移

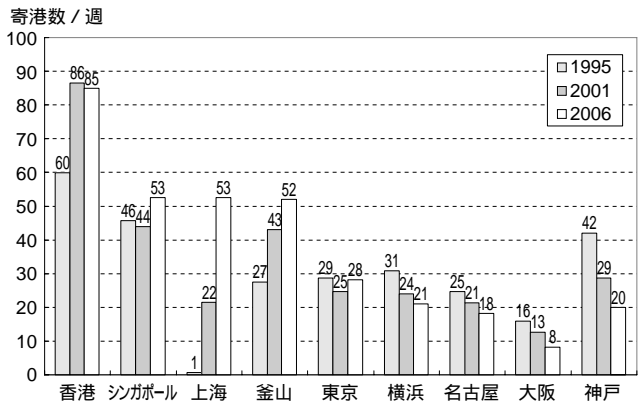


Fig. 2 わが国港湾とアジア主要港との欧米航路寄港便数の比較

米向けの国際海上コンテナ貨物輸送量に占めるシェアは年々減少し、今や7～8%を占めるに過ぎない。中国(香港を含む)貨物がシェアを大幅に増大し、今や約70%を占めているのと同対照的である。同様にわが国への基幹航路の寄港便数も減少している一方で、対照的に中国が寄港便数を伸ばしている(Fig.2)。

さらに、わが国発着の全貨物のうち、海外諸港で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物の比率は、1998年が5.4%だったが2003年には15.5%までに増加しており、日本の貨物のフィーダー輸送化が進んでいる(Fig.3)。

このような基幹航路便数の減少やトランシップ貨物の増加は、わが国の国際物流に深刻な悪影響を与えるため、早急に基幹航路の維持・確保に努める必要がある。

このため、アジア諸国の経済発展のスピードに後れをとることのないように、次の施策を緊急に実施することとした。

(1) スーパー中樞港湾政策の進捗管理等を踏まえた政策の推進

スーパー中樞港湾政策について、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の機能強化

スーパー中樞港湾のコンテナターミナル等の機能強化を図るため、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、規制緩和といった施策を、スピード感を持って実施する。

特にスーパー中樞港湾では、臨海部にお

ける製造業やロジスティクス産業等の活性化・立地促進を推進するため、高規格コンテナターミナルを含む港湾機能の強化と一体となって施策を推進する。具体的には、臨海部物流拠点の形成に必要な用地・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、さらなる民間資金やノウハウの

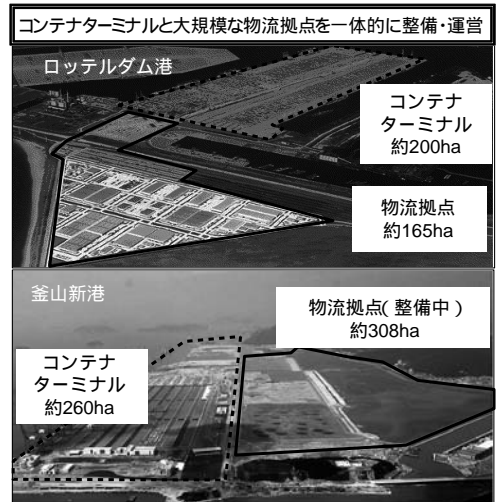


Fig. 4 諸外国のコンテナターミナルと大規模物流拠点の例

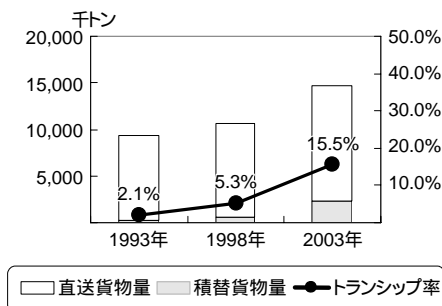


Fig. 3 トランシップ貨物量の変化

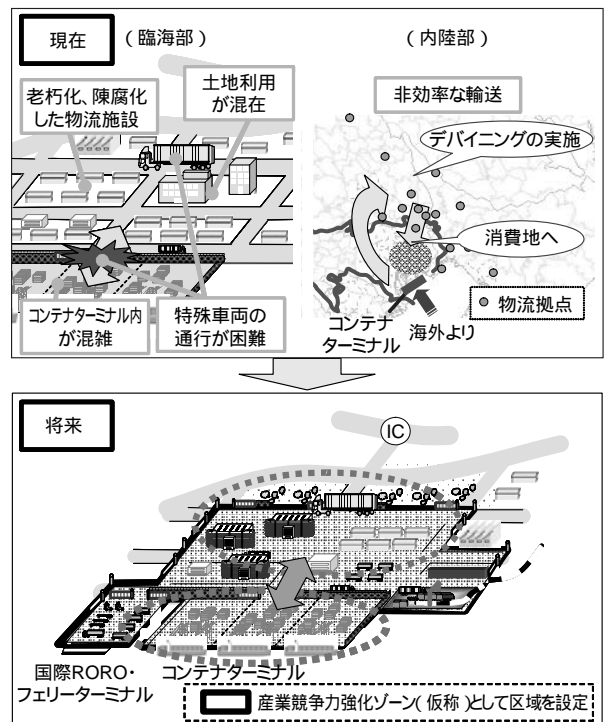


Fig. 5 臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)のイメージ



活用方策等について検討する。

また、長大コンテナ車、特殊シャーシ等の輸送需要に対応して、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( Fig.4, 5 )。

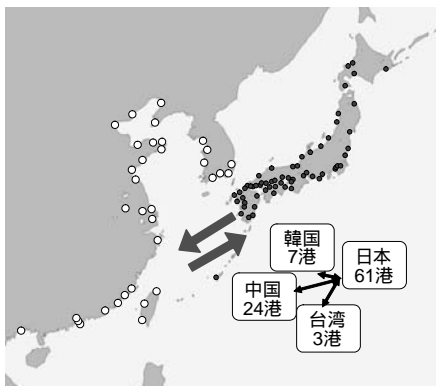
さらに、土地について、従前の「所有」中心の土地利用のみならず、賃貸、事業用定期借地等、土地利用形態が多様化していること等を踏まえ、臨海部の土地の有効活用を図るための規制緩和等について検討する。

その他、港湾行政の広域連携の推進や、スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続を進める。

## 2) 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現

次に、アジア域内航路についてみると、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、RORO船等が就航している( Fig.6 )。中国・韓国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を発着地とする貿易貨物が占め、残りの20%未満はトランシップ貨物となっている。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、三大湾地域ばかりではなく、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。

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



注) 数字は、それぞれの国と定期コンテナ航路で結ばれている港の数。

出典) 『2007年国際輸送ハンドブック』、日本海事新聞(2007.1.15)より、国土交通省港湾局作成。

Fig. 6 東アジア域内での定期コンテナ航路ネットワーク

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国内立地の増加に伴い、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やジャストインタイム輸送等の荷主ニーズに対応した国際RORO船等による高速・高品質輸送サービスの展開等多様な海上輸送サービスの利用が重要になっている。

このようにアジア地域とわが国の約60港との航路は、わが国産業の国際分業を支える重要な航路としての役割を担うようになっている。

しかしながら、約60の港湾を含め全国の港湾を俯瞰してみると、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。産業活動の育成のために、アジア域内航路の存続・増便による継続的安定的な物流体系の確立が急務である。

このため、まず、アジア域内航路の存続・増便による継続的安定的な物流体系の確立のため、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を展開する。

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、通常海上輸送より短時間で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( Fig.7 )。

|    |                              |
|----|------------------------------|
| 輸出 | 産業機械(無振動車)、オートバイ、雑貨、タイヤ、PC部品 |
| 輸入 | 活魚、アパレル、野菜、PC部品              |



写真提供) ㈱岩瀬運輸機工HP。

Fig. 7 特殊貨物の輸送ニーズ

### 3-2 バルク貨物輸送の増加と競争力のある臨海部産業エリアの形成

わが国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になっており、バルク貨物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。このため、大型のバルク貨物船舶が着岸可能な港湾の整備や循環資源に対応した輸出環境の整備など、バルク貨物に対応した施策の展開が必要である。

このため、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。また、臨海部においては、中国等と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。

さらに、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、ターミナルの背後において、これらの貨物を円滑に輸送するための措置を導入する(Fig.8)。加えて、スーパー中枢港湾と同様、土地についての規制緩和等についても検討する。

### 3-3 臨海部における企業活動の動きと課題

まず、工場の新規立地の状況を見てみよう。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(Fig.9)。

2002年までは、製造業の海外移転に伴い産業の空洞化が懸念されたが、2002年以降は、企業立地の国内回帰が起きている。国内回帰の要因は、企業が立地拠点を選択する際に、安い労働力や豊富な消費市場といったこれまでの要因よりも、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・企業に裏づ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、さまざまな点

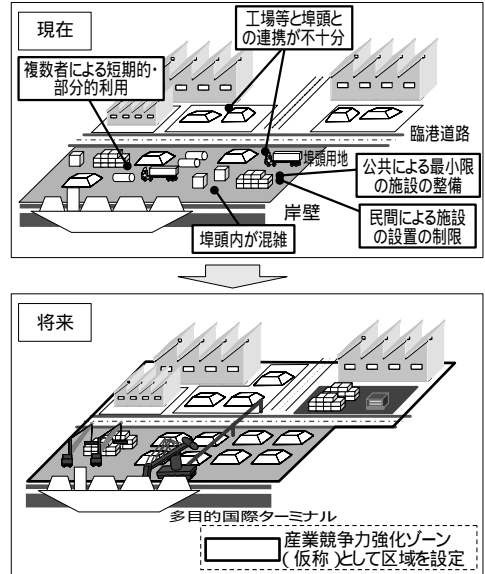
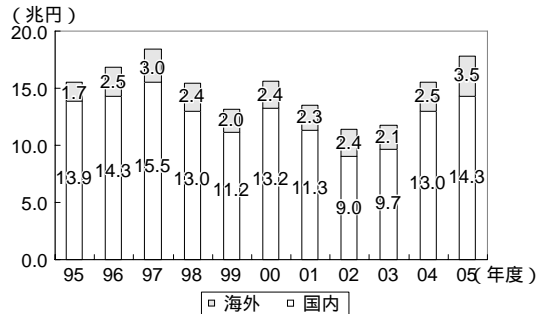


Fig. 8 競争力のある臨海部産業エリアのイメージ



出典) 経済産業省『第36回海外事業活動基本調査』をもとに、国土交通省港湾局作成。

Fig. 9 日本企業の国内および海外設備投資額の推移(製造業)

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、国内回帰の要因となっていると考えられる。

一方、企業の国内回帰の動きに伴い、臨海部では、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、企業立地の観点でも、港湾等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、デジタル化家電等高付加価値型製造業等を中心に、臨海部の遊休地を含めた国内への企業の立地回帰の動きが顕著に現れてきている。総計データによれば、臨海部における工場立地面積は、1990年以前は活発に立地していたが、パブル崩壊以降の約10年間は減少し、年間100haから200haで推移していた。しかし、2003年になると増加に転じ、2005年には500haに達し、1990年頃の立地動向のレベルまで動きが戻ってきている (Fig.10)。

ただし、立地のための臨海部の土地や建物の確保にあたっては大きな変化が現れている。従前は土地や建物の所有権を取得する傾向があったが、現在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土地建物の権利形態の多様化が進んでいる。

次に国内製造業の既存の設備を見てみよう。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、内外の企業の立地促進による物流拠点形成を戦略的に推進している。港湾の隣接地に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、わが国企業を含め世界の企業へ活発な工場誘致の動きを見せている。

このため、土地建物の多様な権利形態のニーズに対応するとともに、老朽化施設の抜本的な立て直しを図り、海外の大規模物流拠点に対抗できる新しい施策が必要となっている。

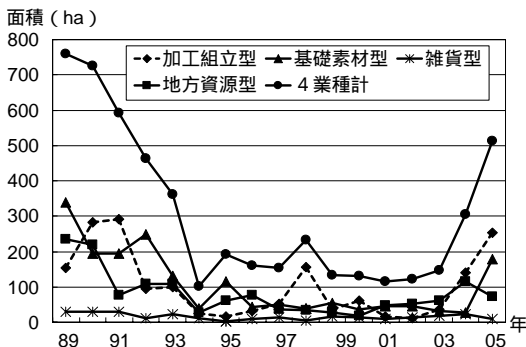


Fig. 10 4業種別工場立地面積 (臨海部) の推移

### 3 - 4 港湾関連手続の統一化・簡素化など港湾サービスの一層の向上

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、きわ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) の締結により2005年11月には、関係手続書式の統一化・簡素化および電子化を実施している。

さらに、企業活動の国際化がさらに進展するなかで、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を向上するための見直し、企業コンプライアンスに着目した日本版AEO (Authorized Economic Operators) 制度の構築、さらなる規制の見直しと手続きの統一化・簡素化を進めていく。

### 4 . 早急に取り組むべき課題

わが国産業の国際競争力強化等のための施策は、関係行政機関や経済界と一体となって進める必要があるが、最近、経済界や一部の行政法学者からは、上述の施策の推進だけでは不十分であり、港湾行政を抜本的に見直し、港湾管理における国の権限や広域連携の強化などを進めるべきとの意見がある<sup>2,3,5)</sup>。また、中間報告の取りまとめ後にも、経済界から、「現行港湾法を抜本的に改正し、主要港湾については、国が責任を持って国家として真に必要な港湾の整備、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ることが重要である」ことなどを盛り込んだ新たな提言が出されている<sup>6)</sup>。

国土交通省では、このような経済界等の動きもあることから、下記の課題について早急に取り組むべきであると考えている。

#### (1) 国と地方との適切な役割分担

港湾行政は、躍進するアジア諸港との激しい国家間競争にさらされている国際海上コンテナ物流の分野など、地方自治体の管轄区域を越えた広域的な視

点が必要な行政分野である。このため、国家戦略としての港湾のあり方や、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た広域的な港湾連携の強化・一体的な運営等に関し、適正なあり方を検討する必要がある。

#### (2) 民間活動へのさらなる支援

港湾の効率的運営を促進するため、外貿埠頭公社の民営化のための諸制度を整備してきたが、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、対応の迅速化など、民間活動へのさらなる支援を行うため、民間活動の環境をより一層整備していく必要がある。

#### (3) スーパー中枢港湾との適切な役割分担、地域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とって不可欠になっているとともに、中国・韓国と航路を持つ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いる。このため、スーパー中枢港湾との適切な役割分担、地域の港湾のあり方等について適正な方針を示す必要がある。

### 5. おわりに

上記施策の導入はスピードが重要である。施策の制度設計・課題の検討結果等については2008年春ごろをめどに取りまとめ、答申に反映していく予定である。

### 参考文献

- 1) 『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)』交通政策審議会港湾分科会、2007年7月5日
- 2) (社)日本経済団体連合会「貿易諸制度の抜本的な改革を求める」2006年11月21日
- 3) 「国際競争力強化のための中枢空港・港湾の整備について」日本商工会議所、2007年4月16日
- 4) 「アジア・ゲートウェイ構想」アジア・ゲートウェイ戦略会議、2007年5月16日
- 5) 「港湾法の課題その他について」櫻井敬子学習院大学教授提出資料および議事録、規制改革会議第1回IT・エネルギー・運輸TF / 国際経済連携TF、2007年5月18日
- 6) 「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」日本商工会議所、2007年10月18日