

国土交通大臣
太田 昭宏 殿

国の競争力を強化するための港湾物流に関する提言

平成 25 年 6 月 4 日

一般社団法人日本港運協会

国の競争力を強化するための港湾物流に関する提言

我が国は、四方を海に囲まれた島国の特色を生かし、港を社会経済基盤として位置付け、海を利用した物流を行ってきた。よって、日本の輸出入貨物の99%が港湾を経由している。

しかし、主要港湾の競争力の低下の原因は、列島に張り巡らされた港のほとんどが国際航路を有することにある。近年の海外諸国の港湾政策は明らかに変貌している。荷量の少ない国は社会基盤としての港湾から港それ自体を産業基盤として位置付けている。

私共は、港が劇的にパラダイムシフトしたことを何度となく意見を述べ、提言を政府に行ったが反映されなかったことへの思いが強いが、自公政権の各種施策、特に、昨年末の衆議院議員選挙の自民党政権公約に「国管理への移行などによるハブ港湾の形成を推進します。」と記載されていることに最後の期待をかけている。

現状のまま、日本列島に張り巡らされた地方港を利用して国際物流を行うのか、「ハブ港湾」を産業基盤として構築し国際物流貨物を取り込むのかは、国が決めることである。

「ハブ港湾」の形成は、即ち、産業基盤としての港湾の形成である。

日本の成長戦略の目玉の一つとして、国際コンテナ戦略港湾を「ハブ港湾」として形成して頂くならば、是非取り組んで頂きたい課題として、下記の4点の提言を行う。

- 1 国際コンテナ戦略港湾の整備を国家戦略の下で、国直轄で推進してもらいたい。
- 2 国際コンテナ戦略港湾の背後地を「国家戦略特区(仮称)」に位置付け、産業集積を図るなど創貨・集貨に全力を挙げてもらいたい。
- 3 地方港は、国際コンテナ戦略港湾に結び付ける「国際フィーダー港」として位置付けることとし、外国との貿易を行う「貿易港」を絞ってもらいたい。
- 4 港湾整備に当たっては、整備された港湾を使用する責任者を明確にしてから、整備を進めてもらいたい。

平成 25 年 6 月 4 日

一般社団法人日本港運協会
会 長 久 保 昌 三

【説 明】

1 国際コンテナ戦略港湾（「ハブ港湾」）の整備を国家戦略の下で、国直轄で推進してもらいたい。

日本の輸出入貨物の取り扱いが邦船に比べて多い外国船舶による、欧米との国際基幹航路の維持が必要である。国際基幹航路がなくなれば、港の「格」が下がり、外国船舶の不寄港に繋がり、

- ・ 地方港と同じくスポークの先になること。
- ・ 他国でのトランシップの増加。
- ・ 港湾物流の低下。
- ・ 雇用の喪失。

等の発生が予想されるので、是が非でも国際基幹航路の維持が必要である。

国直轄で建設・管理・運営ができない場合は、少なくとも下記の施策を講じることにより、港湾運営会社が港湾運営を行ったとしても、港湾コスト、施設レベル、港湾物流情報レベルにおいて釜山港に近づくことができる国際コンテナ戦略港湾の実現が可能となる。

- ① 既存のコンテナターミナルについても、国が買い上げ、再整備（増深、耐震化）後、港湾運営会社等に直接貸し付ける。この方式をとれば、地方公共団体が起債事業として実施するよりも、大幅な賃料低下が可能と思われる。
- ② 地方港を「国際フィーダー港」として位置づけ、地方港から国際コンテナ戦略港湾への内航フィーダーによる集荷に対してインセンティブを国が直接行う。
これは、現在一部自治体が実施している地方港から釜山港等への国際フィーダー輸送に対するインセンティブへの対抗策となる。

- ③ より高度な IT 化、遠隔操作可能な自動化を駆使したコンテナターミナルの整備、より高度な港湾物流情報システム構築を国が行い、港湾運営会社は無償で貸付けることにより、港湾運営会社が活力ある経営ができるようにし、港湾運営コストを大幅に引き下げる。

2 国際コンテナ戦略港湾の背後地を「国家戦略特区（仮称）」に位置付け、産業集積を図るなど創貨・集貨に全力を挙げてもらいたい。

勿論、日本企業が海外で事業展開をすることに対して、国が支援することは大変大事なことである。

一方で、我が国に産業が集積し、国内の雇用の場を確保し、貨物量が増加し、国内の景気を回復し、国内が活況を呈することも更に大事なことである。

当協会では、昨年から韓国港湾物流協会と定例的に会議を開いているが、日本の港湾背後地に対する支援措置が極めて乏しく、港湾コストが高いという指摘を受けている。

確かに、韓国の港湾背後地においては、韓国港湾法で「港湾背後団地」として地域指定を行い、公共施設を優先整備したうえで、その地域をフリートレードゾーンとして、税制、賃料等の大胆な優遇措置を講じている。

我が国においても、国際コンテナ戦略港湾の背後地を港湾法で「港湾背後団地」として位置づけ、公共施設を優先整備したうえで、国が直接「特区」指定を行い、各種優遇措置を講じ、長期間低廉な賃借料で海外、国内の物流加工・組立企業の誘致を図り、創貨・集貨に結び付くよう対応してもらいたい。

3 地方港は、国際コンテナ戦略港湾に結び付ける「国際フィーダー港」として位置づけることとし、外国との貿易を行う「貿易港」を絞ってもらいたい。

韓国では平成21年の港湾法改正により、政府直轄の貿易港を14港に半減して貨物の集中化を図っている。また、中国では地方の過度な港湾開発で港湾間競争が激しくなり、政府は国内港・国際港・フィーダー港に分類し、更に、全国を5大区域に区別して、一つの区域に一つの国際拠点港を指定し港間の競争と自国貨物の海外港湾への流出を防ぐ政策を導入している。

日本においても、国策として国際コンテナ戦略港湾を選定したのであるから、これらの港に貿易貨物を集中し、他の地方港は「国際フィーダー港」として整備する施策をとってもらいたい。

4 港湾整備に当たっては、整備された港湾を使用する責任者を明確にしてから、整備を進めてもらいたい。

港湾を新規に整備する場合も、老朽化した港湾を再整備する場合も、港湾の整備に当たっては、当該港湾を使用する責任者を明確にしてから整備してもらいたい。

人口減少が見込まれ、強力な貨物の創貨、集貨が行われない限り我が国の港湾貨物の増加はあまり期待できない状況にある。

一方で、大型船を予想した大深度港湾の整備等や貨物が見込めなくても単に老朽化している港湾を維持することを目的とした港湾整備が予想される。

これらの整備が無駄にならないよう、当該港湾を使用する責任者を明確にされた整備事業のみを実施しないと、これまでの公共工事の無駄を再現することになる。この事態は避けなければならない。