

第1回 ユーザー視点の港湾再生による地域活性化のあり方に関する委員会 議事概要

日 時： 平成23年2月23日(木) 16:00 ~ 18:00

場 所： 永田町合同庁舎7階特別会議室

議 事 要 旨

- 国内貨物、国際貨物について、京浜港(東京港、川崎港、横浜港)と阪神港(大阪港、神戸港)との棲み分けを考える必要がある。
- 京浜港へ日本海側の貨物を運ぶため、鉄道を利用した貨物の集約が必要である。
- 鉄道への転換については、盛岡―仙台―郡山―東京、新潟―東京間でモデル事業を実施している。
- 京浜三港の経営の一体化による意思決定の迅速化が求められる。
- 水先制度については、規制の根拠・必要性を確認をしたうえで、安全性を踏まえた検討をしていく必要がある。
- 釜山港と比較して港湾関係コストが高い原因が何かということを考える必要がある。規模の経済が活用されているのであれば、本来、これだけの需要がある場所では多少コストが高くても利用されるはずである。
- 基幹航路が減っており、欧州航路も北米航路も減少傾向に歯止めがかからない。これ以上の基幹航路減少は日本経済のためにも食い止めるべきである。
- 国の支援の必要性は理解できるが、京浜三港バラバラに投じるのではなく、効率的に投じるべきである。
- 京浜港にアジアの貨物を集約するためには、日本海側の港とどのように連携して、アジア近距離の貨物をどう扱うかということが重要であり、その一つの方策として国際コンテナ戦略港湾目論見書に提案されているドライポート(インランドデポ)の活用も積極的に考えるべきである。
- 船社は片荷を嫌い、輸出、輸入のバランスを考えて戦略を立てている。首都圏は膨大な輸入を抱えているので、最終地が首都圏あるいは日本という、膨大な輸入という強みを発揮した提案があるべき。
- 京浜三港の一体化を実現し、効率的な配置をすることにより、横持ちや無駄は解消されると思う。
- 縦割りの弊害により国際競争力を失っているのであれば、この委員会で徹底的に議論していきたい。