

第4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 24 年 5 月 14 日(月) 14:00 ~ 16:00

場 所 : 永田町合同庁舎1階第 1 共用会議室

議 事 要 旨

論点 1 : 現状認識

- ・日本全体のコンテナ取扱量は、2011 年の速報値で過去最高の 1751 万 TEU と前年比 3.9%伸びているが、東アジア諸国の伸びが大きいいため、相対的に日本の地位が低下している。(国土交通省)
- ・日本のポテンシャルはあると思っており、貨物の集積を積極的に行い、コストを高くしている無駄な規制を改善すれば、国際競争力は上がると考えている。(委員)
- ・日本の港のポテンシャルを議論する際は、貨物のボリュームだけではなく、貨物の価値も考慮すべきである。(委員)

論点 2 : 我が国港湾の役割分担等

- ・昨年のコンテナ取扱量のシェアは、京浜港 40%、阪神港 24%であり、日本全体の 2/3 を国際コンテナ戦略港湾で扱っており、国内他港で取扱っている外貿コンテナについても集約する取組を行っている。(国土交通省)
- ・自治体から韓国フィーダーへ出している補助金については、内航航路も同じように取り扱うようお願いしている。(国土交通省)
- ・基本は京浜港と阪神港に基幹航路を集約し、それ以外の航路はできるだけ整理すべき。ただし、日本海側からアジア・欧州への荷物は、地理的優位性を考え、例外的に北部九州へ集約することを考えても良いのではないか。(委員)
- ・韓国フィーダーへの優遇策は廃止し、国内の内航が成長するまでは、韓国航路は規制をしてもよいのではないか。(委員)
- ・京浜港と阪神港の関係について、内航や港の中の非効率性をなくせば相当改善すると考えるので、基幹航路については当面の間、京浜港と阪神港の 2 港に集約し、その結果を見るべき (委員)
- ・地方の港湾から韓国への航路へ地方公共団体が補助金を出すことは、国の政策と整合していない。国と地方公共団体の政策の整合を図るべき。(委員)
- ・韓国への荷物は、韓国で半製品を製品にするダイレクト貨物とトランシップ

が混在しているため、韓国フィーダーと韓国直送を選別しなければならない。
(委員)

- ・韓国へのダイレクト航路は伸ばすべきと考えている。韓国のトランシップを半減させることが目標。具体策としては、内航フィーダーへの時限的支援や港湾管理者でのインセンティブである。(国土交通省)
- ・日本の港における拠点を集約するため、他の港から出すと損をするよう仕組みを考えても良いのではないか。(委員)

論点3：京浜三港内での機能分担

- ・京浜三港の機能分担について、横浜港はトランシップ貨物、東京港はローカルカーゴを中心に取扱いしていく。(関係自治体)
- ・京浜三港の一体化については、船社からの要望にあるように横持をいかに効率化するかが今後の課題と考えている。(関係自治体)
- ・東京という生産性の高い土地を港湾に使うからには、当然それなりの高い便益を生み出す貨物に絞らなければならない。(委員)

論点4：港湾利用等に係る環境の改善

- ・コンテナターミナルの24時間化については、ゲートオープンの拡大に伴う人件費等のコスト増分を誰が負担するかが課題である。(関係自治体)
- ・平成21年から国土交通省のモデル事業としてゲートオープンの時間の延長を行い、モデル事業が終了した平成24年度以降も横浜港・大阪港・神戸港等において、自立した事業として引き続き行っている。東京港については、独自に早朝ゲートオープンを行っている。(国土交通省)
- ・港湾にかかるトータルコストを下げるためには、横持費用を低減するため港の位置と企業の立地位置が重要である。(関係自治体)
- ・港湾局においては、港湾法を改正し、公設民営化によるターミナルのリース料低減を進めている。(国土交通省)
- ・強制水先基準に関して、横浜・川崎区は東京湾の中でも厳しく規制されている。横浜・川崎区に対するより厳しい規制を正当化するのであれば、その合理的理由を、数値基準を持って科学的に説明すべきである。ただ「航路が狭い」、「コンビナートが多い」、「危険物積載船が多い」等の理由では、科学的な説明とは言えない。(委員)
- ・強制水先基準については、利害関係者が入った検討ではなく、科学的なデータに基づき客観的な判断基準が必要である。(委員)
- ・強制水先に関しては、海上保安部やユーザーである船社等を含めた地元関係者による委員会、情報提供や運航調整などを行いながら科学的な分析を行

っているところである。(国土交通省)

論点5：大型船対応

- ・京浜港においては、横浜港において18mの大水深コンテナバースを整備しており、阪神港においては、神戸港において対応することとしている。(国土交通省)
- ・大型船に対応した大水深ターミナルの整備は、岸壁に合わせて航路、泊地の水深を確保する必要がある。(委員)
- ・岸壁の大型化に伴いクレーンも大型化するため、コスト面のサポートを国にお願いしたい。(関係自治体)
- ・大型船を寄せたいのであれば、大型船の寄港に対する通減税率のようなインセンティブを付けるなど、とん税のスキームを変える必要がある。(委員)

論点6：内陸部の対応等物流ネットワーク

- ・インランドデポについては、群馬県の太田国際貨物ターミナルが供用しており、現在、栃木県の佐野市においても設置に向けた検討を行っている。(国土交通省)
- ・東京港は、比較的輸入貨物の割合が高い。輸出貨物を増加させ、方貿易を緩和するという観点から、荷主のニーズを踏まえたうえで、インランドデポの活用について検討すべき。(関係自治体)
- ・JR貨物は、2種事業者であり、自ら線路を持たないことから需要に応じた増便が困難となっているが、物流コストやCO₂削減のために国としても協力していきたい。(国土交通省)
- ・鉄道については、2種事業のため、自治体では如何ともし難いので、国策として行ってほしい。(関係自治体)
- ・東名、新東名、名神での45フィートコンテナの通行については、京浜港の横浜港と阪神港の神戸港を利用する場合、港湾内のターミナル等の周辺からインター、本線というルートでは、東北で行われている構造改革特区の取組で用いられている車両と同じ諸元であれば、通行が可能なルートが存在する。(国土交通省)
- ・45フィートコンテナの利用は、現状では世界的に見ても少ないが、乗り遅れないように一部のルートで認めたり実証実験等を行うべき。(関係自治体)
- ・45フィートコンテナの陸上輸送の可否については、道路幅、交差点の形状、信号の高さ等、与条件が道路により異なるため、物理的に走行可能であるかを個別に検討しなければならない。(国土交通省)
- ・45フィートコンテナの陸上輸送の可否について、個別のケースでの実験的

な取り組みを通じて、客観基準を作ることを目標に検討すべき。(委員)

- 内航船の燃料税を例外的に優遇しても良いのではないか。(委員)
- 内航フィーダー船に係る石油石炭税について、2年前に外航船並にしてほしいとの税制要望を行ったが、直接効果が少ないことを理由に認められなかった。(国土交通省)
- バージを活用した港内輸送により、横持輸送の効率化を図るべきではないか。(委員)