

ユーザー視点の港湾再生による 地域活性化のあり方について

とりまとめ

2012年6月

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

目 次

1. はじめに	1
2. 京浜三港をめぐる状況	3
3. ユーザーからのヒアリング等について	4
4. 港湾再生を通じた地域活性化のあり方について（とりまとめ）	16
(1) 競争力向上に係る基本的方針	16
(2) 京浜三港と我が国の他の港湾との関係	17
(3) 国内の物流ネットワーク	18
(4) 京浜三港での機能集約等について	19
(5) 港湾利用等に係る環境の改善	19
(6) 大型船対応	21
参考（第1回から第5回議事概要）	22

1 はじめに

港湾は、都市の経済活動等を支える重要な物流拠点であり、その競争力の向上は、当該都市のみならず、広域的に地域経済を活性化する効果を持つものと考えられる。

しかしながら、日本全体の産業の競争力にも大きく影響を与える我が国の主要な港湾は、東アジア主要港が取扱量を増やす中、相対的な地位の低下が続いており、今後、基幹航路ネットワークから外れることにより、我が国経済に大きな影響があると指摘されている。

より効率的な物流等の実現を通じて、我が国の都市の経済活動等を促進するとともに、豊かな国民生活を実現していくためには、これを支える港湾の再生による地域の活性化を進めることが必要である。

東京港、川崎港、横浜港により構成される京浜三港は、我が国のコンテナ貨物の約4割を取り扱う我が国海運物流を支える重要な港湾であり、我が国全体のトレンドと同様にコンテナ取扱量において相対的な地位が低下しているが、港湾運営の民営化等の取組が進められている。

我が国の港湾の再生の必要性が高まる中、京浜三港をモデルとし、海運会社や荷主といった港湾のユーザーから港湾再生のあり方に関する意見を直接聴取し、京浜三港の活性化及びそのための支援のあり方を検討するという目的から、内閣官房地域活性化統合事務局において「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」を設置し、我が国港湾の役割分担や港湾利用に係る具体的施策などについて計5回の検討を行い、以下の内容を取りまとめた。

○委員（五十音順、敬称略）

座長：八田 達夫（大阪大学名誉教授）

委員：岡本 亮介（政策研究大学院大学准教授）

城所 幸弘（政策研究大学院大学教授）

竹林 幹雄（神戸大学大学院教授）

○オブザーバー（敬称略）

藤原 威一郎（国土交通省 海事局 総務課 企画室長）

成瀬 英治（国土交通省 港湾局 港湾経済課 物流戦略室長）

佐藤 哲也（国土交通省 都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室長）

吉岡 幹夫（国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室長）

成瀬 茂夫（経済産業省 経済産業政策局 産業施設課長）

佐合 達矢（経済産業省 商務情報政策局 流通・物流政策室長）

中井 敬三 (東京都 港湾局長)
尾田 俊雄 (東京港埠頭株式会社 常務取締役)
中島 泰雄 (横浜市 港湾局長)
佐藤 茂美 (横浜港埠頭株式会社 専務取締役)
大村 研一 (川崎市 港湾局長)

○事務局：内閣官房地域活性化統合事務局

○開催状況

- ・第1回 (平成24年2月23日開催)
京浜港における競争力強化の取り組みについて関係地方公共団体
(東京都・川崎市・横浜市)によるプレゼンテーション
- ・第2回 (平成24年3月27日開催)
ユーザーの立場からのプレゼンテーション及び討議
＜ヒアリング対象＞ (敬称略)
日本郵船株式会社 一般貨物輸送本部 物流・コンテナ航路統括グループ
グループ長、経営委員 丸山 英聡
株式会社商船三井 執行役員 定航部長 小西 俊哉
川崎汽船株式会社 執行役員 明珍 幸一
- ・第3回 (平成24年4月13日開催)
ユーザーの立場からのプレゼンテーション及び討議
＜ヒアリング対象＞ (敬称略)
A. P. モラーマースク ASオペレーション本部長 宮崎 一彦
日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー 橋本 弘二
資料提出：アメリカン・プレジデント・ラインズ
- ・第4回 (平成24年5月14日開催)
主要論点について討議
- ・第5回 (平成24年6月4日開催)
最終とりまとめ

2 京浜三港をめぐる状況

【コンテナ取扱量】

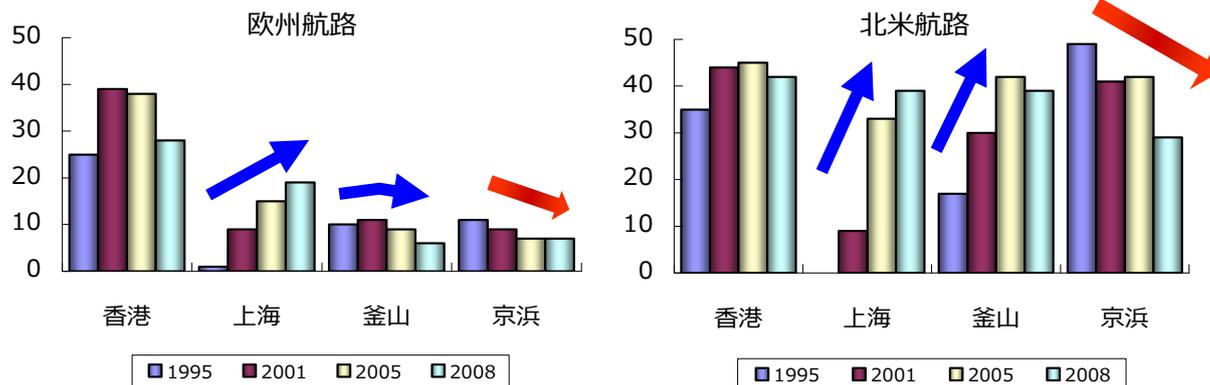
単位：万 TEU

1980年			2000年			2010年		
順位	港湾名	個数	順位	港湾名	個数	順位	港湾名	個数
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1	香港	1,810	1	上海	2,907
2	ロッテルダム	190	2	シンガポール	1,704	2	シンガポール	2,843
3	香港	146	3	釜山	754	3	香港	2,353
4	神戸	146	4	高雄	743	4	深圳	2,251
	京浜港	135	5	ロッテルダム	628	5	釜山	1,416
5	高雄	98	6	上海	562	6	寧波	1,314
6	シンガポール	92		京浜港	528	7	広州	1,255
7	サンファン	85	7	ロサンゼルス	488	8	青島	1,201
8	ロングビーチ	83	8	ロングビーチ	460	9	ドバイ	1,160
9	ハンブルク	78	9	ハンブルク	425	10	ロッテルダム	1,115
10	オークランド	78	10	アントワープ	409		京浜港	760

出典：第1回委員会における京浜港提出資料をもとに事務局作成

【基幹航路寄港数の推移】

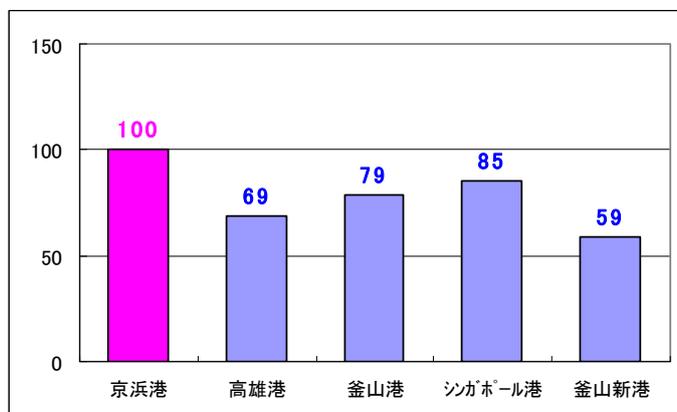
単位：週当たりの航路数



出典：第1回委員会における京浜港提出資料

【コスト比較】

平成20年度におけるコンテナ取扱料金の国際比較



出典：第2回委員会における国土交通省提出資料

3 ユーザーからのヒアリング等について

京浜三港における港湾再生を通じた地域活性化のあり方について、上述のとおり、合計6者の方々にヒアリング（書面による意見提出を含む。）を行った。ヒアリングに協力いただいた関係者からの意見等並びにこれに関連する委員及びオブザーバーの意見等は以下のとおりである。

<基本的方向性>

論 点	主 要 発 言
<p>(1) 現状認識</p> <p>釜山港等との厳しい競争条件のもとで、京浜三港は取扱量を増加させるポテンシャルはどこにあるのか？ (航路、産業等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・欧州航路を日本までもってくるのは容易ではない。日本から出発して中国につくまではせいぜい半分しか埋まらず、採算性が低い。小型のフィーダー船で運ぶほうが効率的となるケースがある。(国内海運会社) ・欧州路線は、路線維持に必要となるコストを補てんするに十分な荷物を集めるのが難しい。(国内海運会社) ・北米航路も、中国等まで行くサービスの中に日本もあるという状況。輸出向けのために日本に寄るケースが減る一方で、中国に向かう途中で日本にも寄り輸入の荷物を下ろすというような使い方が増えてきている。(国内海運会社) ・アジア域内向けの取り扱いを伸ばしていくのも、重要な視点である。(国内海運会社) ・日本への寄港は、基幹航路を配船しなかった場合の機会損失や営業戦略等を総合的に判断して決定しており、現時点では基幹航路の日本への直接寄港が必要だと考えている。(外資海運会社) ・京浜港のサービスレベルは、世界に類を見ないものと評価し、満足している。ただし、生産性や信頼性が高い一方でコストも高い。(外資海運会社) ・今後も、横浜港へ集約することができれば基幹航路を維持する貨物量の確保が可能である。そのためには、かなり思い切った施策を打っていかなくてはならない。(外資海運会社) ・日本がフィーダーポート化されないよう、基幹航路の日本への寄港を維持してほしい。(産業関連団体) ・半導体製造装置や数値制御機械等の精密機械の輸出については、フィーダーによる途中での積み替えは、我が国の製品の品質上耐えられない。(産業関連団体) ・我が国のコンテナ貨物の約4割を取り扱い、首都圏4,000万人の生活を支えるだけでなく、東日本全体の住民生活や産業を支える総合物流拠

論 点	主 要 発 言
	<p>点ということで、北海道・東北地方まで、京浜港がカバーをしている。 (関係自治体)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・東北地方などの各地方から京浜港に貨物を集約するのであれば、その便益は東日本全体に広がる話であり、基本的な戦略は日本全体を管轄している政府で判断すべき。(委員) ・中国航路では中国キャリアの運賃が格段に安いいため、邦船キャリアが入り込めない。中国キャリアの航路が南下しているため、日本、邦船社も早く西アジア、東南アジア航路に目を向けていかなければならない。(委員)
(2) 我が国港湾の役割分担等	
<p>我が国の港湾への集荷等については、地方港も含め分散しすぎており、特定の港湾(京浜三港等)への集中を目指すべきではないか? (京浜と阪神との間の関係、日本海側の自治体の対応等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日本でハブ港の整備を進めるのであれば、一つの港に絞り込むことが重要と考えられる。(国内海運会社) ・国際港湾を目指している地方公共団体は、韓国フィーダーへの優遇により航路誘致を行っているため、荷物が海外へ流出している。(外資海運会社) ・北部九州の荷物は、釜山港に隣接するという地理的要因を鑑みると、京浜港・阪神港へ集積することは非合理的かつ非現実的である。(外資海運会社) ・国際コンテナ戦略港湾を推進する一方で日本海側拠点港を選定する等、国の港湾政策に一貫性が欠ける面がある。(外資海運会社) ・京浜港、阪神港へどの様にして集荷するかが課題である。(産業関連団体) ・釜山航路へ補助金を出している地方自治体があり、国際戦略港湾の施策と矛盾しているのではないか。(産業関連団体) ・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資コンテナについても集約する取り組みを行っている。(国土交通省)

論 点	主 要 発 言
	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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) ・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。(委員) ・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。(委員) ・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) ・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) ・京浜港と阪神港について、一つに集約するのがよいか二つに集約するのがよいかは簡単には結論が出ないので、韓国フィーダーへ出している補助金などを廃止して、その結果を見てから考えるべきではないか。(委員) ・仮に1港に集約することが決まった場合には、大きい船が寄せられることになる中、中小のフィーダー船にまで規制をかけていたらトランシップができないので、水先についても緩和することを考える必要がある。本船が入ってくるルートは水先をなくすという施策も考えられる。また、大型船については、24時間前から入ってくるのがわかっているので、その時間は航行規制をかけるなどの対応をすれば、大型船には水先が不要ということもあり得る。思い切った取組が必要となる。(委員) ・戦略港湾の施策と矛盾しない形であるべき。欧州航路について、日本全体のバランスを考えるなら、簡単に横浜港に舵を切つてよいのか疑問がある。(委員) ・欧州航路について、京浜港に全て集める場合、西日本からの輸送がコスト増になる恐れがあり、そのことから産業移転を含む産業構造に大きく影響が出ることと、リスク分散ができないということが課題だと考えられる。(委員) ・選択と集中という観点で、交通は、人口と産業の再配置に大きく影響するものであり、中長期的に見れば産業の配置を変えてしまうものだと思う

論点	主要発言
	<p>う。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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) ・韓国船への優遇について、日本海側の港湾から韓国へのフィーダーサービスになっているものは規制をかけるべき。具体的には、IC タグによる管理が考えられる。(委員) ・RORO 貨物であれば、トランシップとなる可能性は少ないと考えられるので、RORO 貨物と(通常荷役の)コンテナをうまく仕分けができれば、直送を振興しつつフィーダーを抑制することができるのではないか。(委員) ・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) ・日本海側の港湾からの直送について、直送だからといって各港から出しているのではなく、規模の経済があるので、直送であっても新潟港など少数の港に集めることが望ましい。(委員) ・日本海側の港湾からのトランシップを目的とした航路を抑制していくと、港の利用率が下がることになる。その場合、国際コンテナターミナルとして維持すること自体、コストがかかってしまうことから、コンテナ取扱港を集約していく必要がある。(委員)
(3) 京浜三港内での機能分担	
<p>京浜三港の中でも、特定の港に特定の機能を集約させる等一体的経営の具体的な効果を出すための取り組みが必要ではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・京浜三港の中で、どこでも顧客に同じ条件を提示できるよう、費用の小さいかたちでバージを走らせ、会社の負担を軽減することが必要である。(国内海運会社) ・京浜港は、東京港、川崎港、横浜港と港が分散している。横浜港に着目しても、大黒埠頭、本牧埠頭、南本牧埠頭に分散しており、また、それぞれにおいて細分化された貸付が行われている結果、運営が非効率となり、結果として明らかな港湾コスト増加の原因となっている。(外資海運会社) ・横浜港も民営化したので、取扱量に応じた変動貸付料等、料金体系を柔軟化してほしい(外資海運会社) ・共通ゲートの創設及び港域内のコンテナの一元管理(IT化)、横浜港とか東京港が一つのエリアであるような運用としてほしい。(外資海運会社)

論点	主要発言
	<ul style="list-style-type: none"> ・京浜港を一港として税関関係を含む規制の緩和、一体運営をしてほしい。(外資海運会社) ・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り扱いしていく。(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) ・横浜港は国際トランシップと基幹航路、東京港は基幹航路とアジア航路という現状を踏まえる必要があり、ユーザーの意向を無視することはできない。その上で、各港を効率化していくことが重要。(関係自治体) ・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。(委員) ・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。(委員) ・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) ・三港の経営の一体化というが、よく連絡を取り合うというようなことは、一体経営とは言えない。一つの会社にすればかなりスリム化されるのではないか。(委員) ・強制水先制度について、本当に一体経営をするのであれば、3,000トンクラスの船は規制のない東京港へ行けばよいので、横浜港・川崎港に対する規制はあまり関係がなくなるという論点もありうる。しかし、これは設備の再配置等を伴うので、どこまで現実的かを考える必要がある。(委員) ・一体経営において、機能再配置までするのであれば、新しい岸壁を作る必要がある。それが無理であれば、高速道路を使った横持ち、陸送のオペレーションの合理化、海上輸送による横持ちの合理化などが必須条件となる。(委員) ・一体経営を行うためには、陸上・海上フィーダーをうまくマネジメントし、全体で利益を出すやり方にするべきであり、特定の港がコストを負担するような仕組みでは、一体管理はできない。(委員) ・現状の方向性は、横浜港と神戸港が基幹航路の主たる寄港地であり、それ以外のアジア域内の航路や内航は東京港と大阪港というのが方向性ではないか。その役割でよいのかは、詳細な荷物の流通をシミュレーションした上で考えるべき。(委員) ・港湾管理者もポートセールを積極的に行うべき。(委員)

<具体の施策>

論 点	主 要 発 言
(4) 港湾利用等に係る環境の改善	
<p>A 荷主の需要に応じて、港湾の24時間利用を可能にするなど、サービス水準の向上を進めるべきではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・港が24時間使える環境があるとコストを下げるができる。その点が、日本では十分に環境整備されていない。(国内海運会社) ・構内シャーシ(無ナンバー車両)によるターミナル間、港湾地区内走行の規制緩和をしてほしい。(外資海運会社) ・ゲートオープンの24時間化の実証実験の取り組みを行った。また、東京でも早朝ゲートオープンの取り組みを行い、好評を博している。(国土交通省) ・海側の荷扱は、割増料金があるとはいえ、24時間となっている。陸側の荷扱い、トラックが門に入ってきて荷をとっていくという形について、ゲートオープンの時間が限定されていた。それを24時間化していくべく取組を進めている。(国土交通省) ・24時間化とするとサービス水準が上がるので、コストが上がるのは当然のことであり、その上がった分のコストは、日本海側の港湾に分散してしまっているコストをセーブすることで対応することが考えられる。(委員) ・24時間化については、荷主の意見を聞いて要望とコストとのマッチングをした上で、どこまで24時間化するかを検討する必要がある。(委員)
<p>B 港湾の利用コストを下げるための工夫が必要なのではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・釜山港と京浜三港とを比較すると、ターミナル関連コストもフィーダー関連コストでも釜山港と相当な差がある。(国内海運会社) ・国として港湾管理者のみにコストダウンの検討させるのではなく、国として利用料のコスト削減に取り組む必要がある。(外資海運会社) ・港湾施設利用の合理化によるコスト削減・利便性の向上を図る必要がある。(外資海運会社) ・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) ・国土交通省においては、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) ・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。(委員) ・本当に京浜港に貨物の集約を目指すのであれば、京浜港としても身を切る努力をして、コスト削減をするべきである。(委員) ・港関連の予算の使途についてはハードの整備が考えられることが多いと思うが、既存の高速道路を湾岸線だけでも無料化するといったソフトの政策の方

論 点	主 要 発 言
	<p>が効果的であるかもしれない。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京浜港は高速道路から各岸壁に直接入ってこられる構造であるので、その機能を強化する必要がある。具体的には、首都高、湾岸線などを拡幅することや、時間帯別にトラック優先にするなど、効率性を上げるための施策が必要である。(委員) ・高速道路料金の無料化については、混雑の原因となることや路面への負荷がかかるものなので、料金は取るべき。(委員) ・港湾コストについて、規模の経済があるので、今後、京浜港に集約されることにより、1単位当たりのコストも下がってくるのではないかと。(委員) ・港湾に関して、個別の補助金は効率的ではないと考える。利用者の利便性を増すためなら幅広く認めるような自由度の高い交付金のような補助がよい。(委員)
<p>C 水先制度について、一層の規制緩和が必要ではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・寄港コンテナ船の約4割を占める3,000～9,999トンクラスの、横浜港の規制が一段厳しいためにコスト負担を強いられている船舶で考えると、水先料等の負担は大きな割合を占める。(関係自治体) ・東京湾の水先制度は、これまで2回、客観的なデータに基づき、科学的な検証を専門家を交えて行った上で強制水先水域の見直しを行っているが、横浜川崎区については、非常に輻輳した港であることに加え、危険物積載船が多数航行していること、また、航路が狭隘で入出港の操船困難度が高いこと等から、3,000トン規制となっている。それでも、上海や釜山、シンガポールといったアジア主要港に比べ、規制は緩和されている。(国土交通省) ・横浜川崎区は、船舶航行安全に関する調査委員会(H22.3)で地元の関係者による検討の結果、船舶航行・操船面での安全確保の観点から、現時点で水先基準の数的な見直しを行うことは困難と指摘されている。(国土交通省) ・水先制度は世界でも同様に実施されており、水先料も他国の水準と同等となっている。(国土交通省) ・夜間荷役を利用するなど出入港時間帯を分散させる取組について、検討してはどうか。(国土交通省) ・強制水先制度については、なぜ強制でなければならないかに関して、規制の根拠・必要性を検討していく必要がある。(委員) ・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)

論 点	主 要 発 言
	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・3,000 トンクラスなどの通常船は来航する頻度も高く、港のことをよく知っていると考えられるため、ある程度安全に航行することは可能であろうと言える。(委員) ・港は気象や季節によって水深が変わるものであり、慣例的に水先制度ができており、世界中で行われているので、なくすということは相当難しい。(委員) ・規制緩和後に事故が発生した場合の責任について明確にした上で、議論を進めることが重要である。(委員) ・事故が起こった場合は、まずは事故を起こした当事者が責任を問われるべきである。(委員)
(5) 大型船対応	
<p>A 大型船化に対応した港湾整備等の環境整備が必要ではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・北米航路においても船の大型化が進んでおり、集中的に、大型船に対応できるバースの整備等を進めることが、大型船寄港の必要条件となる。(国内海運会社) ・海運会社間の連携により、採算性の良いより大型の船を使用することにより日本への寄港を維持している。大型船対応が遅れると、将来的には北米路線にも影響が出る可能性がある。(国内海運会社) ・大型船対応の戦略を考えるのであれば、北米路線を日本折り返しとし、アジアで唯一の大型船寄港地とするアプローチが必要。京浜三港がその役割を担うのであれば、大型船の対応のための環境整備は必要(国内海運会社) ・18,000 個型の最大船型のコンテナ船が寄港できるバースを整備してほしい。(外資海運会社) ・コンテナ船大型化の進展について、18m岸壁が必要になってきた場合に備えて、これは集中して京浜で1つ、阪神で1つという形で、整備していこうという形を考えている。(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)
<p>B とん税の仕組みについて見直しが必要ではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・とん税は、船型に比例して上がっていくと同時に年次払い制度の結果、大型船による基幹航路の年数回程度の直接寄港より、小型のフィーダー船による頻繁な寄港の方が得になり、他の施策との矛盾を呈している。(外資海運会社) ・物流コストを下げるために船を大型化しており、その結果とん税が高くなっているが、この点について議論が必要である。(委員)

論 点	主 要 発 言
(6) 内陸部の対応等物流ネットワーク	
<p>A インランドデポの整備を積極的に進めるべきではないのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大型船を寄せたいのであれば、大型船の寄港に対する逡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) ・インランドデポの検討は、港までの物流体系を検討した中でコスト削減を視点に検討していく必要がある。(外資海運会社) ・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上で、インランドデポの活用について検討すべき。(関係自治体) ・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) ・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。(委員)
<p>B 鉄道による集荷をより円滑にする等の工夫が必要ではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・物流ネットワークの強化は、内航海運の強化だけではなく、トラックの合理的な輸送、鉄道の可能性、港湾の費用、ネットワークの費用、業界の慣行等、総合的な対策が必要である。(外資海運会社) ・JR 貨物との協働による競争力のあるコンテナのレール輸送の推進を進めてほしい。(外資海運会社) ・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) ・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。(委員) ・鉄道輸送について、コンテナ化への対応が遅れてきたと思う。国が強力なリーダーシップで貨物鉄道への政策を進めなければならない。(委員) ・京浜港に集約するのであれば、内航や鉄道の効率化が絶対条件となる。(委員) ・日本は非常に大きなポテンシャルはあるが、それを実現するためには、港を整備するだけではなく、内航海運、陸上輸送を含めた国内の運送の整備が重要である。(委員)
<p>C 45フィートコンテナの陸上輸送について、規制緩和が必</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・45 f tコンテナの陸上輸送を出来るようにしてほしい。(外資海運会社) ・日本では、国際規格の40 f t、45 f tの海上コンテナの内陸輸送規制がある。仮に日本でも45 f tコンテナの陸上輸送が可能となれば、アメリカへの輸出後、コンテナの積み換えなしで鉄道或いはトラックへ載せ替えるだけで内陸へ輸送できるため、物流が効率化される。(産業関連団体等)

論 点	主 要 発 言
<p>要ではないか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) ・ 東名、新東名、名神での45ft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) ・ 道路・鉄道について、最近整備されているものは45ftコンテナ対応の設計になっているのか等について確認が必要である。(委員) ・ 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るべき。(委員) ・ 45フィートコンテナの導入について、一律の基準が示せないのであれば、申請から2週間以内で判定するなどすれば、たなごらしにされることはないため、一律の基準が示されないことの不利益は減少するだろう。(委員)
<p>D 内航海運を取りまく規制緩和を進めて、内航コストの低減を図るべきではないのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ バージの活用は、他の港でも行われており、非効率な仕組みではないと考えている。(国内海運会社) ・ 日本の内航海運は、税制や船員等に関する様々な規制により、韓国フィーダーと十分に競合できる状況にない。これらの規制を排除し、また内航サービスにおける規模の経済を追及する事によって、競争力を確保する事は十分に可能である。(外資海運会社) ・ 物流ネットワークの強化は、内航海運の強化だけではなく、トラックの合理的な輸送、鉄道の可能性、港湾の費用、ネットワークの費用、業界の慣行等、総合的な対策が必要である。(外資海運会社) ・ 内航海運の競争力アップをするためには、内航海運に係る規制の排除並びに支援や、母船接続港における運航効率阻害要因(バースホッピングなど)の排除、フィーダー船大型化による規模の経済並びに運航安定化、それに伴う内航船社の連携、共同運航、合併による事業規模の拡大などの推進が考えられる。(外資海運会社) ・ フィーダー網が全然育っていない。内航については今までコンテナフィーダーをやるといって会社も2、3社しかなかったが、これを強化していきたい。(国土交通省) ・ 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

論 点	主 要 発 言
	<p>いと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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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) ・京浜港に集約するのであれば、内航や鉄道の効率化が絶対条件となる。(委員) ・欧州航路を阪神港と京浜港に分けた場合、東日本は横浜港に集めるということとなるが、東京港—横浜港の間であっても横持ちがしやすくなるなど、港湾に係る運送全体のコストを削減する必要がある。(委員) ・具体的には、燃油税の免除、オペレーション人数をぎりぎりまで減らすことが考えられる。また、航船1船作る際に1船潰すということは固定費が上がってしまうので、やめるべき。(委員) ・規模の経済を抑えるような規制は排除すべき。(委員) ・もし仮に1港に集めるのであれば、西日本からのフィーダーを相当安くしないと集まらないので、劇的な施策が必要である。(委員)
(7) その他の個別施策	
<p>その他のような施策が必要なのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・内航専用バースの整備などが必要である。(外資海運会社) ・諸申請手続きについて、人手による手続きが残っているので簡素化(包括承認手続き導入)してほしい。(外資海運会社) ・効率的な運営となるよう、水深、クレーン、防舷材等の施設規格を均一化してほしい。(外資海運会社) ・国有港湾施設の低廉な貸付の実施。(関係自治体) ・京浜港間の横持ち車両を対象とした首都高速湾岸線の無償化に向けた社会実験の実施。(関係自治体) ・内陸部の貨物の輸出入については、北関東あたりに京浜港利用と釜山港利用の分水嶺があるが、この分水嶺を北上させて、釜山港に流れている貨物を京浜港に取り戻すために、高速道路の無償化実験や料金低減なども含め、輸送コスト圧縮につながる取組が必要である。(関係自治体) ・背後地のロジスティクス機能強化のため、物流システムが高度化される施設の整備や物流がより効率化される機械及びオペレーション設備の導入等の取組を促すことが重要な視点となるので、施設整備や機械設備の導入を物流事業者等が実施する際、補助を行い、物流システムの高度化等を促進する必要がある。(関係自治体) ・災害時の物流機能を維持するため、コンテナふ頭に非常用電源を確保するた

論 点	主 要 発 言
	めの補助制度創設が必要である。(関係自治体)

<施策推進の方向性>

論 点	主 要 発 言
(8) 施策推進の方向性	
<p>港湾再生に関連する施策の推進については、様々な課題が存することを踏まえ、関係者の連携のもと、より総合的な施策展開を図ることが重要ではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も、横浜港へ集約することができれば基幹航路を維持する貨物量の確保が可能である。そのためには、かなり思い切った施策を打っていかなくてはいけない。(外資海運会社) ・物流ネットワークの強化は、内航海運の強化だけではなく、トラックの合理的な輸送、鉄道の可能性、港湾の費用、ネットワークの費用、業界の慣行等、総合的な対策が必要である。(外資海運会社) ・国として港湾再生への取組のグランドデザインを作成する必要がある。(外資海運会社) ・国内外の物流がシームレスにつながる体制の実現、リンクコストの低減が重要。(産業関連団体) ・戦略港湾の実現のためには、管理者では出来ない税制措置・財政措置・規制緩和など、国策としての責任ある施策展開が必要不可欠であり、国家プロジェクトとして、課題解決へ向け具体的な施策の早期実行を望む。(関係自治体) ・港湾分野の施策だけではなく、関連省庁の連携により、税制、経済、輸送網といった各分野の施策について、総合的な国としての役割を果たされることを期待している。(関係自治体) ・新しい施設を作れば「関係者」の誰も直接的な損をしない。しかし、その施設が社会的に見て有益でないなら、納税者が損をすることになる。残念ながら、この納税者の観点はしばしば無視される。一方、現状の規制を緩和しようとする、「関係者」の誰かが損をすることが多く、(社会的には有益であっても)話が進まない。本当に効果的なのは不必要な規制を緩和するといったような細かいことだと考える。(委員)

4 港湾再生を通じた地域活性化のあり方について（とりまとめ）

(1) 競争力向上に係る基本的方針

- ・我が国の輸出産業の成長の停滞状況や中国をはじめとするアジア諸国の輸出産業の急成長等を背景にして、京浜三港における貨物取扱量は漸増の状況にあるものの、貨物取扱量の国際的なシェアは急激に低下している。
- ・特に、欧州及び北米向けの基幹航路については、京浜三港においては、地理的な面で不利な条件下にある欧州向けの航路数が減りつつあり、また、北米向けも航路数自体は維持されているものの、中国から日本への輸出品を運ぶ機能が相対的に大きくなってきている等、その性格が変化してきているとの指摘がある。
- ・我が国の輸出関連の産業にとり、基幹航路の維持・増加は、タイムリーに生産物を諸外国に輸送することを可能とするだけでなく、海外での積み替えが生産物にダメージを与えるリスクを低減する等の点でも重要であるとの指摘が関係団体からあったが、一方で、海運会社からは、我が国の港湾の国際的な地位が低下するトレンドの中、我が国の基幹航路を維持していくことは、現在の取組のもとでは容易でなく、従来にも増して、思い切った施策を進めることが不可欠との指摘があった。
- ・このため、「選択と集中」の考え方を前提に、港湾機能の集中が産業の競争力の強化につながるよう、貨物を特定の港に集約することにより「規模の経済」を最大限に活かすという基本的方向性のもと、港湾機能の集中を産業の競争力強化へとつなげる観点から京浜三港等の利用に係るコストを増大させている非効率な規制等を徹底的に見直していくことにより、地方港から京浜三港で積み替えて（トランシップ）海外と結ぶことが地方港と海外を直接結ぶよりも経済的に不利とはならない環境を整備すること等が重要であり、そのための関連施策の改善の余地は大きいと考えられる。
- ・京浜三港への貨物の集約を進めることは、京浜三港の経営のあり方が、京浜三港の運営を担う三自治体（東京都、横浜市、川崎市）の行政エリア外に立地する産業の競争性に影響を与えることを意味する。この点を踏まえ、従来以上に、国が京浜三港の競争力向上の基本戦略に関与することが必要である。
- ・また、港湾の競争力は、港湾自体の整備に加えて、後述のとおり様々な分野の施策の影響を受けるものである。この点を踏まえ、三自治体と国との連携に加えて、政府内においても、関係する省庁がより密接に連携して、総合的に施策を推進することが不可欠である。

(2) 京浜三港と我が国の他の港湾との関係

- ・「選択と集中」の考え方のもと、欧州及び北米向けの基幹航路については、京浜三港及び阪神港への集約を進めることを原則とするべきである。
- ・具体的には、京浜三港及び阪神港に対し、政策資源を集中的に投入するとともに、後述する様々な施策により京浜三港及び阪神港への貨物の集約を経済的に有利とする環境整備を総合的に進める。
- ・この際、国と地方公共団体による施策の整合性を確保することが重要である。
- ・このためには、日本海側の地方公共団体が行っている韓国の釜山港等向けに限定したフィーダー輸送に対する補助金の給付等については、日本の他港への輸送（陸送を含む）に対しても金額面等において同等の給付等を行うか、又はこうした限定的補助金の給付等を抑制することが必要であるとの指摘があった。
 - ・ただし、仮にこうした補助金の給付を抑制する際には、韓国の港湾への直送の物流は、日本海側の部品産業を大きく支えている点に留意し、直送とフィーダーとの識別を正確に行い政策に反映させることが重要であり、また、この識別には IC タグの活用が有効であるとの指摘があった。ただし、韓国への直送の物流についても、日本海側の港湾の集約等を進めることによりコスト低減を図ることが重要であるとの指摘があった。また、韓国等へのフィーダー輸送と同額の補助金を京浜三港及び阪神港へのフィーダー等にも給付するのであれば、コストをかけて識別をする必要もないのではないかとの指摘もあった。
- ・ユーザーからのヒアリングにおいて特に集約の必要性について指摘された欧州航路を中心に、京浜三港と阪神港の 2 港を、将来的に、1 港に集約する必要性については、重要な論点であるが、1 港への集約は、西日本への産業へのインパクトが大きいこと等も踏まえ、後述の 2 港への集約のための施策をまずは推進し、その効果を検証したうえで改めてあり方を検討することが必要である。また、1 港への集約については、災害発生時における我が国の海運物流が大きく滞るリスクが高まるとの指摘がある一方で、災害発生時には、釜山港等で一定の機能を補完することも可能ではないかとの指摘もあった。
- ・2 港への集約を前提とする場合でも、水深 18m 超の岸壁を持つターミナルの整備等については、海運会社の動向も踏まえ、先行して整備が進められている横浜港におけるターミナルの活用状況を見極めたうえで、神戸港におけるターミナル整備等を進めることが必要である。
- ・また、仮に 1 港に集約する場合は、西日本からのフィーダーコストの低減のために、航路規制、水先規制も含めたより思い切った規制緩和等やハード整備が不可欠との指摘があった。

- ・ 例外的に、地理的条件から見て、日本海沿岸地域や九州地方とアジア・欧州との間の貨物については、京浜三港及び阪神港でトランシップすることが困難であり、釜山港への流出を食い止めるために、北部九州に集約することも考えられるとの指摘があった。一方で、欧州向けの貨物については、京浜三港及び阪神港へ集約することを原則とすべきであり、アジア域内の貨物は、北部九州に集約するよりも、各港からの直送の方が効率的であるとの指摘もあった。

(3) 国内の物流ネットワーク

- ・ 京浜三港及び阪神港へ貨物の集約を進めるためには、国内でのトランシップが経済的に有利な選択肢となることが重要であり、このためには京浜三港及び阪神港への物流のコストを低減させることが必要である。
- ・ 内航海運については、コスト増につながる非効率な規制等の施策を見直す必要がある。
- ・ 具体的には、燃料関連の税の優遇措置を推進することや、内航業界の納付金制度がコスト増をもたらしているのではないかなどの指摘があった。
- ・ また、内航海運が成長し、競争力が向上するまでの間は、内航海運に対する支援を積極的に行うなどの施策を行ってもよいのではないかと指摘もあった。
- ・ 京浜三港及び阪神港への集約を図るためには、内航海運の効率化だけでなく、内陸部の貨物の集約のカギを握るトラック輸送の効率化や港湾への貨物を輸送する鉄道輸送の強化が必要となるが、港湾施策と陸上輸送に関連する施策の連携については改善の余地が大きいと考えられる。
- ・ 特にユーザーからの要望が強い 45 フィートコンテナの陸上輸送については、現在宮城県で行われている構造改革特区の取組（車両の通行の可否の確認にあたり、車両の審査において、標準的な軌跡ではなく、長さや回転半径についての個別の車両に係る軌跡の適用を認める仕組み）と同様の取組を京浜三港及び阪神港の周辺においても進めるとともに、陸上輸送の許可制度の内容や過去の実施事例についての情報提供を進めること等により、陸上輸送を進めやすい環境の整備を推進することが必要であるとの指摘があった。
- ・ また、鉄道による港湾への貨物輸送の強化は、CO2 の削減や効率的な輸送の実現という観点からも重要であり、国のリーダーシップのもと、現在モデル事業として行われている海上コンテナの鉄道輸送によるモーダルシフトの実現をさらに積極的に推進するなどの施策を進めるべきとの指摘があった。

- ・ 内陸部に通関拠点を設置し、通常港湾で行う手続き等を事前に済ませることにより、物流の効率化の増進を図るインランドデポの整備を積極的に進めることが必要である。

(4) 京浜三港での機能集約等について

- ・ 京浜三港については、コンテナターミナルの経営主体である2つの埠頭公社が、改正港湾法に基づき平成26年度に東京港埠頭株式会社と横浜港埠頭株式会社が経営統合するなど、経営の一体化が実現することが予定されている。
- ・ 京浜三港の競争力を向上させるためには、この株式会社への移行が目的でなく、効率的な港湾経営を実現するための手段であることを十分に認識し、経営形態の変更が、京浜三港の効率性の改善につなげるため、経営のスリム化、意思決定の迅速化等も含め、京浜三港自身が実施可能な取組を政府による支援に併せて進めることが不可欠である。
- ・ 経営の一体化と併せて、京浜三港全体の効率性を高めるための機能の再配置を進めることについては、関連するデータを分析しながら効率的な配置を積極的に進めるべきであるとの意見がある一方で、新たな港湾施設の整備なしに再配置を進めることは困難であるとの指摘があった。
- ・ また、再配置が困難な場合においても、内航・陸運のフィーダー及び京浜三港間の横持ちについて、三港が真に一つの港として貨物の移動が効率的に行われるよう、港湾管理者及び埠頭株式会社が混雑緩和のための対策をはじめとするオペレーション合理化のための取組を積極的に進めることが必要である。また、この際、コスト負担が特定の港に偏るようなことがないかたちで進めることが必要である。
- ・ さらに、政府による京浜三港に対する支援も、各港にバラバラに行うのではなく、必要に応じて特定の港に集中させる等、三港全体の競争力を高める観点から行うことが重要である。
- ・ さらに、諸外国において行われている港湾管理者によるポートセールスについて、今後の経済成長が見込めるアジア地域において積極的に行うことも重要である。

(5) 港湾利用等に係る環境の改善

- ・ 港湾利用に係る環境については、海運会社をはじめとするユーザーの意見を丁寧に把握したうえで、ユーザーの視点から、コスト面及びサービス面の両方面からより活用しやすいものとする必要がある。

- ・コストについては、釜山港との間で港湾の利用に関するコストに大きな差があることを踏まえ、できる限りコスト差を低減するための取組を進めることが必要である。
- ・このため、京浜三港の利用に関するコストの低減については、関連する規制等の緩和を進めコストを高める非効率性を最大限排除することが、最も重要である。
- ・こうした措置に加えて、政府が港湾利用に関連するコストに対して経済的な支援を行うことについては、
 - 港湾に関連する財政支援については、港湾自体のハード整備とハード整備に頼らないソフト的な政策（横持ちのための非混雑時における高速道路の利用コストの助成等）の活用とのバランスについて再検討すべきではないか。
 - 高速道路料金は、混雑などの社会的費用に基づいた料金設定とすべきであり、港湾利用のみを優遇することは正当化できない。
 - 上記のようなランニングのコストに対する助成をするのであれば、ユーザーから見たサービス水準に応じて助成が行われる等の使途が限定されないスタイルのものが望ましい。
 - 釜山港に対抗した低料金政策については、いたずらに行うのではなく、継続可能性も含めて慎重に考えるべきである。
 - 低料金化に固執することなく、京浜三港の長所である丁寧・迅速・正確な荷役などをセールスポイントとして強化するべきである。
 といった様々な意見があった。
- ・港湾におけるサービスのうち、貨物の取扱技術については、我が国の港湾は国際的に高く評価されており、さらなる技術水準の向上を通じて、品質保持が必要な貨物等の集荷の取組を進める必要があるとの指摘があった。
- ・港湾の24時間利用については、ユーザーが港湾の機能のうち、どの部分を24時間利用することを希望しているのかという点に加えて、海外における24時間利用が実現している主要港湾における活用状況を的確に把握したうえで、効率的に推進することが必要である。
- ・また、港湾のエリアにおいて、無ナンバーでの車両走行についても、推進する必要がある。
- ・さらに、京浜三港内の横持ちの効率化を進めるためには、臨海部の高速道路の拡幅やトラックが特定のレーンを優先して走行できる時間帯を設ける等の措置が特に重要であるとの指摘があった。

- ・京浜三港の一部の区域では、水先人を必要とする船舶が 3,000 トン以上と他の港湾に比べて厳しい規制が課せられている。本規制については、安全性の確保に十分配慮し、客観的なデータに基づき、こうしたレベルの規制を必要とする根拠を科学的に検証し、必要に応じて、見直すことが必要との指摘があった。また、こうした科学的な検証は、利害関係者のみで進めるのではなく、透明性・客観性の高いプロセスで進めることが重要である。
- ・さらに、過去における災害時の経験も活かしながら、災害時の物流機能を確実に確保する観点から、非常用電源の確保等災害対応の充実を図ることが重要である。

(6) 大型船対応

- ・北米・アジア航路を中心とする国際的な船舶の大型化のトレンドを踏まえれば、京浜三港及び阪神港への貨物の集約を前提としたうえで、水深 15m~16m の岸壁が必要となる大型船に対応したターミナルの整備等を重点的に進める必要がある。このうち、新規の埠頭整備による対応については、横浜港に集約することが必要との指摘もあった。一方で、パナマ運河拡張の影響などから、どの航路においても船舶が大型化していくことは間違いないため、東京港においても、こうした傾向に対応した整備は必要ではないかとの指摘もあった。
- ・京浜三港における欧州航路船舶の大型化への対応については、海運会社の動向も踏まえ、既に調整が進められているとおり、横浜港に水深 18m 超の岸壁が必要となる船舶に対応したターミナルを集約することが重要である。
- ・こうした、大型船対応のターミナルの整備にあたっては、航路、泊地の水深の確保が必要であることに十分配慮する必要がある。
- ・船の規模に比例して課税額が決まるとん税の仕組みは、船舶の大型化のトレンドと整合しない面があるため、港湾物流の効率化を進める観点から、その仕組みについて、大型になるに従って税率を低減させる等の見直しを検討する必要がある。

参 考

(第 1 回から第 5 回議事概要)

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。

第2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 3 月 27 日(木) 13:30 ~ 15:30

場 所 : 永田町合同庁舎1階第 1 共用会議室

プレゼン者: ・日本郵船株式会社一般貨物輸送本部 物流・コンテナ航路統括グループ
グループ長、経営委員 丸山 英聡
・株式会社商船三井 執行役員 定航部長 小西 俊哉
・川崎汽船株式会社 執行役員 明珍 幸一

議 事 要 旨

<海運会社からのご意見等>

- ・欧州航路では、日本は東の端に位置している。日本の手前で折り返すサービスもあり、寄港のために追加コストが発生しやすいこともあり、寄港隻数が韓国等に比べ少ない。
- ・欧州航路を日本までもってくるのは容易ではない。日本から出発して中国につくまではせいぜい半分しか埋まらず、採算性が低い。小型のフィーダー船で運ぶほうが効率的となるケースがある。
- ・北米航路は、中国等との経路の途中にあり、比較的寄港しやすいため、寄港隻数が韓国等と差がない。
- ・北米航路も、中国等まで行くサービスの中に日本もあるという状況。輸出向けのために日本に寄るケースが減る一方で、中国に向かう途中に日本にも寄り輸入の荷物を下ろすというような使い方が増えてきている。
- ・アジア域内向けの取り扱いを延ばしていくのも、重要な視点である。
- ・航路運営の費用には、荷物の量に連動する荷役費等の可変費と燃料等の固定費とがあり、おおまかには、それぞれ半分ずつの割合を占める。
- ・例えば日本と韓国等とに寄港する既存航路の場合、可変費の水準が、どちらでトランシップするかに影響を与える。しかし、例えば台湾までの欧州航路の延伸のようなケースでは、固定費の追加に見合うかがポイントとなる、可変費の水準の多寡は基本的に影響を与えない。
- ・欧州路線は、路線維持に必要となるコストを補てんするに十分な荷物を集めるのが難しい。
- ・釜山港と京浜三港とを比較すると、ターミナル関連コストもフィーダー関連コストでも釜山港のほうが低い。大阪等から荷物を出す場合、コスト面で相当な差がある。この状況の中で、京浜三港に荷物を運んでくるモーティベーションは低い。

- ・コンテナ船は、売上高利益率が小さい分野であるため、こうした東アジア諸港に比べてコストが割高であることは影響が大きい。
- ・コスト面に加え配船面での違いもあり、京浜三港を釜山に対抗するハブとするのは容易でない。
- ・北米航路においても船の大型化進んでおり、集中的に、大型船に対応できるバースの整備等を進めることが、大型船寄港の必要条件となる。
- ・京浜三港の中で、どこでも顧客に同じ条件を提示できるよう、費用の小さいかたちでバージを走らせ、会社の負担を軽減することが必要である。
- ・欧州線と北米線の国内で重なる部分についての連携は、他国ではやっていないカボタージュ緩和が必要となるほか、積替えのコストや荷主の意向も課題となり難しい。
- ・我が国で大型船対応の戦略を考えるのであれば、北米路線を日本折り返しとし、アジア域内のフィーダーネットワークと連携し、アジアで唯一の大型船寄港地とするアプローチが必要。京浜三港がその役割を担うのであれば、大型船の対応のための環境整備は必要
- ・日本でこうしたハブ港の整備を進めるのであれば、取扱量の分散等を防ぐ観点から、一つの港に絞り込むことが重要と考えられる。
- ・中国では、北米路線のうち日本に寄港せず直行するサービスに人気があり、海運会社間の連携により、採算性の良いより大型の船を使用することにより日本への寄港を維持している。こうした状況を踏まえれば、大型船対応が遅れると、将来的には北米路線にも影響が出る可能性がある。
- ・船を大型化した場合の荷役コストは、船の大型化により必要となる追加コストもあるので、一概に安くなるとはいえない。
- ・港が24時間使える環境があるとコストを下げることができる。その点が、日本では十分に環境整備されていない。
- ・京浜三港等の取扱い量は、今後そんなに大きな変動はないとみており、アジア域内も含め扱い高がある程度確保できればターミナル運営上の支障は特に生じないと考えている。
- ・バージの活用は、他の港でも行われており、非効率な仕組みではないと考えている。

<国土交通省からのご意見等>

- ・東京湾水先制度は、これまで2回、強制水先水域の見直しを行っている。横浜川崎区は、船舶航行安全に関する調査委員会(H22.3)での地元の関係者による検討の結果、船舶航行・操船面での安全確保の観点から、現時点で水先基準の数的な見直しを行うことは困難と指摘されている。

- ・水先制度は世界でも同様に実施されており、水先料も他国の水準と同等となっている。
- ・荷役を夜間に行うなど出入港時間帯を分散させる取組について、検討してはどうか。

<横浜市からのご意見等>

- ・海事局の資料は5万トンクラスの船舶をモデルにしているが、寄港コンテナ船の約4割を占める3,000～9,999トンクラスの、横浜港の規制が一段厳しいためにコスト負担を強いられている船舶で考えると、水先料等の負担は大きな割合を占める。前回京浜港が提案したのはこの点である。
- ・1回に100本揚積する場合、1本あたり8,000円程度（水先料約1.2千円、曳船料約6.8千円）のコスト増となり、他のコスト差と比較しても決して小さくはない。このことを踏まえてご議論いただきたい。

第3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 4 月 13 日(金) 10:00 ~ 12:00

場 所 : 永田町合同庁舎1階第 1 共用会議室

プレゼン者: A. P. モラーマースク AS オペレーション本部長 宮崎 一彦

日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー 橋本 弘二

資料提出 : アメリカン・プレジデント・ライズ

議 事 要 旨

<海運会社（マースク）からのご意見等>

- ・荷主のニーズが変化してきており、運賃、スピードに加えて信頼性のあるサービスを提供し、環境へも配慮する必要がある。
- ・日本への寄港は、基幹航路を配船しなかった場合の機会損失や営業戦略等を総合的に判断して決定しており、現時点では基幹航路の日本への直接寄港が必要だと考えている。
- ・ハブ港は、ローカルカーゴが有る所に自然発生的にできるものであり、状況により変わり得る。また、荷物の有る所に優先的に配船した結果出来るものである。
- ・京浜港のサービスレベルは、世界に類を見ないものと評価し、満足している。ただし、生産性や信頼性が高い一方でコストも高い。
- ・京浜港は、東京港、川崎港、横浜港と港が分散している。横浜港に着目しても、大黒埠頭、本牧埠頭、南本牧埠頭に分散しており、また、それぞれにおいて細分化された貸付が行われている結果、運営が非効率となり、結果として明らかな港湾コスト増加の原因となっている。
- ・国際コンテナ戦略港湾を推進する一方で日本海側拠点港を選定する等、国の港湾政策に一貫性が欠ける面がある。
- ・日本の内航海運は、税制や船員等に関する様々な規制により、韓国フィーダーと十分に競合できる状況にない。これらの規制を排除し、また内航サービスにおける規模の経済を迫及する事によって、競争力を確保する事は十分に可能である。
- ・北部九州の荷物は、釜山港に隣接するという地理的要因を鑑みると、京浜港・阪神港へ集積することは非合理的かつ非現実的である。釜山港におけるフィーダー接続の可能性が存在する一方で、釜山港寄港の母船による直接寄港はネットワーク上で容易な事であり、弊社においては後者を選択している。
- ・名古屋港は、年間 2 0 0 万 T E U 以上を取扱っており、背後圏に産業が集積している。しかしながら、現行の施策におけるその取扱が不明瞭となっている。

る事が危惧される。

- ・国際港湾を目指している地方公共団体は、韓国フィーダーへの優遇により航路誘致を行っているため、荷物が海外へ流出している。
- ・横浜港へ集約することができれば基幹航路を維持する貨物量の確保が可能である。そのためには、かなり思い切った施策を打っていかなくてはいけない。（できなければ将来は苦しい）
- ・物流ネットワークの強化は、内航海運の強化だけではなく、トラックの合理的な輸送、鉄道の可能性、港湾の費用、ネットワークの費用、業界の慣行等、国内輸送の総合的な合理化が必要である。コストの低減化、貨物の集積を図るに当たって、これは不可欠である。
- ・トン税は、船型に比例して上がっていくと同時に年次払い制度の結果、大型船による基幹航路の年数回程度の直接寄港より、小型のフィーダー船による頻繁な寄港の方が得になり、他の施策との矛盾を呈している。
- ・具体的な施策の推進が遅々としてはかどっていない。国際海運、港湾を取り巻く環境が急速に変化し続ける中、スピードの欠如は致命的である事を認識する必要がある。

<荷主（日本機械輸出組合）からのご意見等>

- ・荷主は、工場から輸入者に届くまでのトータルでのコスト削減とリードタイム（時間）短縮による最適性を考えている。
- ・F T Aのような自由貿易圏ができる中、シームレスに国内外が繋がる体制が必要であり、そのためには輸送等サービス・リンクコストを下げる事が重要である。
- ・物流コストが安いということは、産業活動のグローバル展開に資する。
- ・日本がフィーダーポート化されないよう、基幹航路の日本への寄港を維持してほしい。
- ・我が国の主力輸出品である半導体製造装置や工作機械等の精密機械については、品質維持の観点から、フィーダーによる途中での積み替えはできるだけ無い方が良い。
- ・日本の経済規模から考えると、日本出しの貨物量は決して少ないということはない。
- ・日本の物流の品質評価は高く、海上の物流の競争ポイントになる。
- ・京浜港、阪神港へどの様にして集荷するかが課題である。
- ・日本では、国際規格の40 f t、45 f tの海上コンテナの内陸輸送規制がある。仮に日本でも45 f tコンテナの陸上輸送が可能となれば、アメリカへの輸出後、コンテナの積み換えなしで鉄道或いはトラックへ載せ替えるだけで内陸へ輸送できるため、物流が効率化される。

- ・国際貿易はプレーヤーが多く、制度と業界の慣行があり、長い歴史の中で出来上がっているため、一挙に改革・改正することは難しい。
- ・多くの地方コンテナ港を整備してしまったので、釜山フィーダーへの依存度を高めてしまった。また高コストの国内輸送を避け、低コストの釜山フィーダーを利用するため工場を移転させた例がある。
- ・釜山航路へ補助金を出している地方自治体があり、国際戦略港湾の施策と矛盾しているのではないか。

<委員からのご意見等>

- ・船社は、物流コストを下げるために船を大型化しており、その結果トン税が高くなっているが、この点について議論が必要である。
- ・日本の産業という視点に立ち、ドア・ツー・ドアのトータルの視点から物流の非効率性を削減する必要がある。
- ・道路・鉄道について、最近整備されているものは45ftコンテナ対応の設計になっているのか等について確認が必要である。
- ・FTAが進むと関税等が下がり、日本の物流コストは、より相対的に高くなる。

【参考】

<海運会社（APL）から提出された資料の概要>

- ・横浜港も民営化したので、取扱量に応じた変動貸付料等、料金体系を柔軟化してほしい。
- ・18000個型の最大船型のコンテナ船が寄港できるバースを整備してほしい。
- ・港内施設の規格の均一化(水深、クレーン、防舷材等)により連続バース使用、バース相互融通を可能としてほしい。
- ・共通ゲートの創設及び港域内のコンテナの一元管理（IT化）、横浜港とか東京港が一つのエリアであるような運用としてほしい。
- ・埠頭地区での埠頭会社による共同デポの創設により実質24時間ゲートオープン化を図ってほしい。（荷主要望への対応を個別ターミナルではなく港として対応する）
- ・トップリフターやトランステナーといった大型荷役機器への補助制度か埠頭会社に拠る貸付制度がほしい。
- ・安全性、生産性向上の為の新技术導入(コンテナの2個同時荷役等)に対する補助により生産性を高め競争力を維持する。
- ・構内シャーシ（無ナンバー車両）によるターミナル間、港湾地区内走行の規

制緩和をしてほしい。

- 外国船社への沿岸輸送規制の撤廃、内航カボタージュ規制の緩和をしてほしい。
- 京浜港を一港として税関関係を含む規制の緩和、一体運営をしてほしい。
- 水先制度の見直し、24 時間体制での指名制度に対応してほしい。
- 45ft コンテナの陸上輸送を出来るようにしてほしい。
- 保税地区内使用の軽油税減免措置を継続してほしい。
- 国際及び移出入トランシップ貨物や内航船・はしけ輸送に対する補助金制度を創設してほしい。
- 内航専用バースの整備により国内、主に東北、北海道の貨物を京浜港に集約する。
- JR 貨物との協働による競争力のあるコンテナのレール輸送を推進してほしい。
- 釜山港等の様な海外ハブ港との費用格差を是正する補助制度がほしい。
- 諸申請手続きについて、人手による手続きが残っているので簡素化（包括承認手続き導入）してほしい。

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で、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)

第5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6月4日(月) 10:00 ~ 12:00

場 所：永田町合同庁舎7階特別会議室

議 事 要 旨

(1) 競争力向上に係る基本的方針

- ・産業の立地と港湾の配置は密接に関係しており、コンテナ航路が国内で分散していることは、地方の産業にとっても不利であり、京浜港への集中が地方を含めた産業の競争力強化にとっても望ましい。(委員)
- ・地方港から海外へのトランシップに対する補助金に係る記述について、「地方港から京浜港等を通じてトランシップすることが経済的に有利となる環境を整備する」とした方が適切ではないか。(委員)

(2) 京浜三港と我が国の他の港湾との関係

- ・日本海側からの貨物は、釜山港等への直送だから各港が取り扱っても良いというのではない。アジア域内の貨物でも集約するべきと考えている。(委員)
- ・北部九州は地理的に有利に見えるが、2点考えるべきことがある。1点目は、ヨーロッパ方面の貨物を京浜港・阪神港で集めることが難しいのであれば、現状の利用状況から日本海側から釜山などへ出した方が良いと考えられる。2点目は、アジア域内の3,000マイル以内の輸送でワンストップを掛ける意味があるのか疑問であり、北部九州へ陸送又は海送で集約してから運ぶより、地方港から直接運んだ方が安いのではないか。(委員)
- ・地元振興のために地方自治体が釜山フィーダーへの補助金を行うことは理解できるが、適切ではない。釜山港等に限定するのではなく内航、陸送も含めて同等に支援をするべき。(委員)
- ・内航をより支援すべきと考えており、「平等に」という所は、同意できない。釜山フィーダーへの補助金を抑制することは、同意できる。(委員)
- ・国土交通省としてはそこまで言及していないが、仮に京浜・阪神の2港を一港に集約する場合には、阪神港で約430万TEU、京浜港で約700万TEUの需要があるので、現行の1港、例えば京浜港のハードでは取扱能力が不足し、インフラ面での対応も当然必要になることを誤認識いただきたい。(国土交通省)
- ・韓国への物流が直送かフィーダーかをICタグで識別し、政策に活かすということであれば、もう少し分かりやすい記述にするべき。(委員)

(3) 京浜三港での機能集約等について

- ・国による港湾の選択と集中が行われることと、京浜港独自の取組は同時並行的に行われていくべきとの考えが、港の事業者の総意であるため、「京浜三港自身が実施可能な取組を政府による支援に併せて進める」と修正してもらいたい。(関係自治体)

(4) 港湾利用等に係る環境の改善

- ・コストを下げることは必要であるが、コストの話だけをあまりしない方が良いのではないか。また、弱い所を直すより、強い所をより強くするという観点も必要ではないか。(委員)
- ・社会的な費用と財政支援を受けたために見かけ上のコストが安くなっていることを区別しなければいけない。規制等のために社会的費用が高くなっている場合は、無条件に下げなければならない。日本の社会的費用が下がって、それと同等だけ韓国も努力し社会的費用が下がることは、全体的にコストが下がるので誰も損をしない。釜山と日本との競争関係は変わらないかもしれないが取り組むべき。(委員)
- ・釜山と比較して港湾コストは高いが、財政支援等により利用者のコストを下げる等の価格競争をすると疲弊すると思うので、過度にコストを下げる必要はない。(委員)
- ・高速道路料金に係る記述について、「混雑などの社会的費用に基づいた料金設定とすべきである。港湾利用だけをこの原則から外れた料金にするべきでない。」という表現が適切ではないか。(委員)
- ・強制水先基準の規制緩和と事故発生との因果関係は、証明できないと思うので、「安全性に配慮しつつ」という記述があれば十分ではないか。(委員)
- ・規制緩和の善し悪しを問うのではなく、何か起こった時の責任をはっきりしておくべきという記載は必要だと考える。(委員)

(5) 大型船対応

- ・超大型船対応の施設は、南本牧で整備しており、東京港でも北米やアジア航路の船舶の大型化に対応し水深16m級のターミナルを整備している。一括りに大型船とするのではなく、書き分ける必要がある。(関係自治体)
- ・パナマ運河を拡張する話もあり、どの航路も大型船化してくる。水深を明記することで書き分けたらどうか。(委員)

(6) 国内の物流ネットワーク

- ・鉄道輸送に関する記述内容について、例示等を入れて充実すべき。(委員)

- ・45 フィートコンテナの利用について、どれぐらい需要があるか調べてみるべき。(委員)
- ・戦略港湾への政策面、予算面での選択と集中をお願いしたい。(関係自治体)