

提言「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

概要

平成19年10月18日
日本商工会議所

<基本スタンス>

成長著しいアジアの活力を取り込み、わが国の安定的かつ持続的な成長を実現していくためにも、拠点となる空港及び港湾の利便性やコスト面等での国際的な優位性の確保に向けて、過去の経緯に捉われず、政府は、グローバルスタンダードや経済効率性にも対応した将来ビジョン(グランドデザイン)を早期策定し、「選択と集中」の観点から戦略的に整備を推進していく必要がある。

なかでも、わが国の政治・経済の中核的役割を担う首都圏については、既に空港容量不足により国内外の利用者ニーズに対応できない状況にあり、首都圏空港の機能強化(羽田の処理能力・容量の拡大と国際化の推進、成田の国内線規模の拡大)は最優先で取り組む課題。

魅力ある航空ネットワーク構築に向けた戦略的な空港整備

1. 首都圏空港(成田・羽田)の機能強化

国際・国内、旅客・貨物を問わず、航空輸送量の約6割が首都圏空港(成田、羽田)に集中し、既に容量不足のために機能不全。わが国の航空ネットワーク全体の利用価値を高めるため、ボトルネックとなっている首都圏空港がネットワークの中核としての機能を最大限果たせるよう早急に機能強化すべき。

わが国の政治・経済の中核的役割を担う首都圏における空港が容量不足により機能不全であることは、ビジネスも含めた要人訪問や国際会議の招致機会が近隣のアジア諸国に奪われる等、ヒト・モノ・カネ・情報の日本離れを加速させることとなり、わが国全体の国際競争力の低下に直結する問題。今後もわが国が世界やアジアの中で安定的かつ持続的な成長を実現し続けていくためにも、首都圏機能が最大限発揮できる環境整備として、首都圏空港の機能強化を最優先で戦略的に進めるべき。

現在、羽田の第4滑走路整備等が進められているが、今後も着実に増加が見込まれる旺盛な航空需要に十分対応できるものではなく、現整備計画の一日も早い完成はもとより、東京湾の埋め立ても含めた新整備計画の検討と以下に掲げる整備拡充が必要。

(1) 羽田空港の容量拡大

空港処理能力の向上(管制方式の改善等による単位時間当たりの発着枠の拡充)
空港基本施設の拡充(誘導路や駐機場の整備等)
航空機の騒音レベル等の性能向上等を踏まえた飛行制限・経路の見直し

(2) 成田空港と羽田空港の一体的な活用の推進

国際・国内を区別した空港運用の見直し(成田の国内線規模の拡大、羽田の国際就航範囲の自由化)
空港アクセスの拡充(首都圏三環状道路の早期完成、両空港間の鉄道アクセスの改善等)
拠点空港周辺地域の特別区域化(税関24時間無料化やCIQ簡素化等による利便性や付加価値向上)
首都圏4空港(成田・羽田・百里・横田)を最大限に活用した将来ビジョンの策定

2. 国際拠点空港(関西・中部)、主要中枢空港(新千歳・福岡等)のハブ機能強化等

(1) アジア等のゲートウェイ空港としての機能強化(特に、国内外の物流ハブ機能の強化が必要)

(2) 国際拠点空港及び主要中枢空港の整備

国際拠点空港の整備(関西3空港の連携促進、中部空港の完全24時間化・第2滑走路の整備等)
関西空港の競争力向上に向けた更なる一般財源投入等も含めた空港経営基盤の戦略的な強化
主要中枢空港の整備(福岡空港、新千歳空港、那覇空港の空港能力・機能の強化)
官民一体となった地方空港の戦略的活用(各地域で戦略的な空港の有効活用策を官民一体で検討)

3. 欧米並みの航空輸送サービスの多様化の実現

(1) 多様な航空需要に合わせた戦略的な空港活用(ビジネスジェット、LCC等目的別の空港活用)

(2) 空港運営の自主性の発揮と多様なサービスの提供

空港運営の自主性の発揮(空整特会改革、関空等の航空コスト低減のため更なる一般財源の投入も)
品質重視のハイエンドからローエンドまでの幅広い品揃えの提供(空港の創意工夫を活かせる仕組み)

1. 利用者に選ばれる国際競争力の高い港湾の戦略的な整備

1. 利便性やコスト面における国際的な優位性の確保

(1) 貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現

貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現(保税搬入原則等の見直し、港湾手続きの統一化等)国・地方自治体の協力の下、港湾手続きの統一化を早期実現すべき
国が責任を持ち、港湾EDI化等の電子的基盤を整備すべき
国主導による民間事業者の負担がないセキュリティシステムの策定

(2) 港湾運営の広域化(ポートオーソリティー)の推進

現行港湾法を抜本的に改正、主要港湾については国が責任をもって国家として必要な港湾の整備、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べき

(3) スーパー中枢港湾の抜本的な整備拡充・機能強化

スーパー中枢港湾の整備拡充(船舶の大型化等への対応、港湾効率化に向けた諸規制の緩和)
スーパー中枢港湾の機能強化(メガターミナルオペレーターの育成とIT化(港湾EDI等)を推進すべき)
内航フィーダーの活性化(燃料の非課税化、内貿バースの整備、トン数標準税制で外航海運の強化を)
アジア地域との物流拡大に地域の港湾の積極的活用を(スーパー中枢港湾のハブ機能を最大限活用)
埠頭公社改革(民営化に当たっては、民間のノウハウが最大限発揮できる仕組みが必要)

2. 臨港地域の国際物流機能の拡充と総合的な交通ネットワークの構築

(1) 有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークの構築

内陸部の製造拠点、知的集積拠点や地方港湾とスーパー中枢港湾との有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークを構築し、地域活性化のために港湾を有効活用できる環境を整備すべき(背高・長大コンテナの道路通行の規制緩和や鉄道のコンテナ輸送力の改善等)。環境への負荷も考慮し、鉄道・内航をより一層活用した物流へと効率的な国内物流体系の構築も図るべき。

(2) 国際競争力のある臨海部産業エリアの形成

港湾隣接地において、民間資金等も有効に活用し、流通加工機能等も併せ持つ大規模かつ高機能な物流基盤施設(ロジスティクスセンター)等、国際物流機能強化に向けた整備が円滑に進む環境整備を図るべき。産業競争力強化ゾーンは、ドバイのジュベリ・アリ・フリーゾーン等を参考に、国内外からの投資促進や企業活動の活性化が図られる税制等の優遇措置が必要。

以上

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

平成 19 年 10 月 18 日

日本商工会議所

経済グローバル化が進展し、貿易構造もかつての垂直的から水平的な構造に変容する中、地理的に四方を海で囲まれ、陸送による国際交流ができないわが国において、人流や物流の結節点となる空港及び港湾の担う役割は益々高まっている。

世界やアジア諸国が国策として拠点となる空港や港湾整備を進める中、人流・物流面での日本離れが加速しているが、アジアのダイナミックな成長に取り残されることなく、わが国が今後もアジアのセンターとしての地位を維持していくためにも、グローバルな企業活動等のスピードに対応できる国際競争力のあるヒト・モノ・カネ・情報の交流拠点としての空港と港湾の整備は喫緊の最重要課題である。

成長著しいアジアの活力を取り込み、わが国の安定的かつ持続的な成長を実現していくためにも、拠点となる空港及び港湾の利便性やコスト面等での国際的な優位性の確保に向けて、過去の経緯に捉われず、政府はグローバルスタンダードや経済効率性にも対応した将来ビジョン（グランドデザイン）を早期に策定し、「選択と集中」の観点から戦略的に整備を推進していく必要がある。なかでも、わが国の政治・経済の中核的役割を担う首都圏については、既に空港容量不足により国内外の利用者ニーズに対応できない状況にあり、首都圏空港の機能強化（羽田の処理能力・容量の拡大と国際化の推進、成田の国内線規模の拡大）は最優先で取り組む課題である。

こうした観点から、本年 4 月に提言「国際競争力強化のための中枢空港及び港湾の整備」をとりまとめて政府に要望した結果、アジアゲートウェイ構想や基本方針 2007 等に我々の要望が盛り込まれた。現在、政府では、基本方針等の改革の方向性を受けて次期社会資本整備重点計画の策定に向けた検討が進められているが、今後のわが国の空港及び港湾の整備・運営計画に盛り込むべき事項を下記のとおり要望する。

記

1. 魅力ある航空ネットワーク構築に向けた戦略的な空港整備

～ 利用者に利用価値の高いネットワークの構築を～

1. 首都圏空港(成田・羽田)の機能強化

国内外の利用者に利用価値のある魅力的な航空ネットワークを構築するためには、首都圏空港の機能強化が不可欠である。

国際・国内、旅客・貨物を問わず、航空輸送量の約6割が首都圏空港（成田、羽田）に集中しているが、既に容量不足のため、機能不全に陥っている。わが国の航空ネットワーク全体の利用価値を高めるためにも、ボトルネックとなっている首都圏空港がネットワークの中核としての機能を最大限果たせるよう早急に機能強化する必要がある。

特に、わが国の政治・経済の中核的役割を担う首都圏における空港が容量不足により機能不全であることは、ビジネスも含めた要人訪問や国際会議の招致機会が近隣のアジア諸国に奪われる等、ヒト・モノ・カネ・情報の日本離れを加速させることとなり、わが国全体の国際競争力の低下に直結する問題である。今後もわが国が世界やアジアの中で安定的かつ持続的な成長を実現し続けていくためにも、首都圏機能が最大限発揮できる環境整備として、首都圏空港の機能強化（羽田の処理能力・容量の拡大と国際化の推進、成田の国内線規模の拡大等）を最優先で戦略的に進めるべきである。

現在、羽田の第4滑走路整備等が進められているが、今後も着実に増加が見込まれる旺盛な航空需要に十分対応できるものではなく、現整備計画の一日も早い完成はもとより、東京湾の埋め立ても含めた新整備計画の検討と以下に掲げる整備拡充が必要である。また、羽田空港は2010年の再拡張完了まで深夜早朝時間帯に運用制限が実施されているが、完全24時間化は早急を実現すべきである。

(1)羽田空港の容量拡大

羽田空港の容量拡大のため、国際水準への空港処理能力の向上（管制方式の改善等による単位時間当たり発着枠の拡充）、空港基本施設の更なる拡充（誘導路や駐機場の整備等）、航空機の騒音レベル等の性能向上を踏まえ、飛行制限の見直しや都心上空の飛行も含めた飛行経路の拡大等を推進すべきである。また、空港周辺における貨物関連施設の展開用地の確保や車両待機場の整備、共同上屋・拠点施設整備、更にはホテル等の関連機能施設の展開等のため、跡地の有効活用等を図る必要がある。

(2)成田空港と羽田空港の一体的な活用の推進

国際・国内を区別したわが国空港運用の見直し

運送形態や利用目的等の航空需要を踏まえて、成田と羽田各空港の特長を活かした首都圏空港の効率的かつ一体的な活用を進める必要がある。特に、利用者の利便性向上に向けて国内外の乗り継ぎ機能強化を図るため、成田の国内線規模の拡大を図るとともに、国内線基盤空港としての役割も担う羽田については、過去の経緯に捉われず、ニーズに合わせて弾力的に国際就航範囲の自由化、及び国際線発着回数の拡大（年間3万回枠の拡大）を図る必要がある。

空港アクセスの拡充

成田・羽田空港間、両空港と都市部とのアクセス拡充に向けて、首都圏三環状道路の早期完成に加え、成田・羽田空港間の鉄道アクセスの改善・強化（両空港間の連絡時間の短縮、成田新高速鉄道の東京駅への直結）、羽田の通過交通のためのバイパス路の整備、成田・羽田間のトラック等の高速道路料金軽減措置等についても一体的な活用推進の観点から検討すべきである。

拠点空港周辺地域の特別区域化

アジアゲートウェイ構想において、構造改革特区を活用した物流効率化や外国人の来日促進等への重点的な支援が盛り込まれているが、成田をはじめ関西・中部空港等拠点となる空港周辺を特別区域化し、利便性や付加価値の向上に資する円滑なC I Q体制（税関の24時間化と無料化、航空貨物に対する自動通関システム、トランジット客の入国審査の簡素化等）を整備する等、人流及び物流の円滑化・効率化・活性化を図るべきである。また、羽田と成田の一体的活用に向けて成田・羽田間を保税エリアとみなし、保税運送及び積出港変更手続きの簡素化も図るべきである。

首都圏4空港(成田・羽田・百里・横田)を最大限に活用した将来ビジョンの策定

将来の増大する航空需要を踏まえ、東京湾の埋め立ても含めた羽田空港の再々拡張（第5滑走路整備）や成田空港の機能強化等の首都圏空港能力の増強を検討すべきである。成田空港については、国際拠点空港としてグローバルスタンダードの観点からも4000m級の2本の滑走路で有効活用することが望ましく、2500m化実現後の早期の滑走路延伸を図る必要がある。また、平成21年度に共用予定の百里飛行場や軍民供用化で日米協議中の横田飛行場を含めた首都圏4空港の機能を最大限に活用できる首都圏空港の将来ビジョンの策定も官民一体で検討しておく必要がある。

2. 国際拠点空港(関西・中部)、主要中枢空港(新千歳・福岡等)のハブ機能強化等

(1) アジア等のゲートウェイ空港としての機能強化

わが国がアジアのセンターとしての地位を維持し、アジアや世界の成長を取り込んでいくためには、国際拠点空港（関西・中部）、主要中枢空港（新千歳・福岡等）のハブ機能の強化も不可欠である。アジア等のゲートウェイ空港としての機能を最大限果たせるよう、首都圏空港や地方空港との空港間の役割分担や連携を促進し、海外の拠点空港との路線の増加等を積極的に進めるとともに、資源を最適配分して整備を進める必要がある。特に、物流においては、空港容量の拡大やアクセスの拡充、空港の完全24時間化等を進め、国内外の物流のハブ機能の強化を図る必要がある。

(2) 国際拠点空港及び主要中枢空港の整備

国際拠点空港の整備

近畿圏における空港整備については、関西3空港（関空、伊丹、神戸）が機能を最大限発揮できるよう更なる連携促進や物流効率化等のため、広域的な高速道路ネットワークの早期整備等を図る必要がある。また、関西空港の2期島内貨物用上屋や駐機場の早期整備等、空港機能強化も図る必要がある。関西空港の競争力向上に向けて、更なる一般財源投入等も含めた空港経営基盤の戦略的な強化等も図られたい。中部圏における空港整備については、国際・国内線一体化した空港としての機能を最大限発揮できるよう中部空港の完全24時間化を実現すべきである。そのためには、第2滑走路の整備に向けて需要拡大を図りつつ、関係者間においてそのあり方を整理すべきである。

主要中枢空港の整備

福岡空港及び那覇空港については、将来的に航空需要が逼迫することが予想されており、西の拠点空港である福岡空港については、既存ストックの有効活用や近隣空港との連携促進、或いは、抜本的な空港能力の向上を検討する必要がある。新千歳空港については、北の拠点空港として空港機能の高質化に向けた施設増強等を図る必要がある。那覇空港については、ピーク時の航空需要予測を踏まえた滑走路の増設等も検討しておく必要がある。

官民一体となった地方空港の戦略的な活用

地方空港は、自立的で活力ある地域づくりのための社会資本基盤として極めて重要である。従って、地方の国際化や地域活性化、観光振興等の目的に向けて、首都圏空港や国際拠点空港等との乗継ぎ機能の強化や路線の拡充を図る必要がある。特に、航空ネットワークには外部性があることから、より多くの空港間で相互接続していることが利用者の利便性の向上等に繋がり、航空ネットワークの競争力強化に資する。また、国際化の推進や小型機等による地域航空輸送体系の整備、C I Q簡素化による利便性向上といった戦略的な空港の有効活用策を各地域において、官民一体で知恵を絞っていく必要がある。

3. 欧米並みの航空輸送サービスの多様化の実現

(1) 多様な航空需要に合わせた戦略的な空港活用

運送形態の多様化する中、ビジネスジェット、ローコストキャリア(LCC)、チャーター便、貨物用等目的別空港の在り方等を各空港で検討する必要がある。例えば、国際的にビジネス航空需要が高まる中、首都圏空港等はこの需要に対応できていない。専用施設の整備や効率的なC I Qサービスの提供、空港使用料等

のコストの引下げ等が実現されれば、高い経済効果が見込まれる。

(2) 空港運営の自主性の発揮と多様なサービスの提供

空港運営の自主性の発揮

効率的な航空ネットワーク形成のためには、空港運営の自主性や特性を発揮できる環境整備を図る必要がある。現在、政府では、空港整備特別会計の独立行政法人化等について、将来において検討することとしているが、見直しに当たっては、空港収支の透明化を図るための情報公開が極めて重要である。また、空港運営の自主性発揮の足枷となっている国際的に割高である着陸料金等の航空関連コストを低減するためには、更なる一般財源の投入も検討すべきである。例えば、関西空港は、設立当初の経緯から高コスト化体質にあるが、そもそも国際拠点空港は国家が戦略的に整備すべき社会資本であり、借入金を国庫で肩代わりする等の負担軽減策が必要である。連絡橋に対し道路財源を投入し、無料化することも検討に値する。民営化やPFI方式等民間の創意工夫や資金等を活用し、多様かつ適正な料金・サービスの提供を図るべきである。

品質重視のハイエンドからローエンドまでの幅広い品揃えの提供

品質重視のハイエンドからローエンドまでの幅広いサービスの提供や、「距離的には遠いが、料金は安い空港」といった市場原理が働く仕組みづくりが必要である。例えば、関西空港は伊丹空港より都市部から遠いが、空港使用料等が安ければ、市場原理から時間よりも料金を選ぶ利用者のニーズにも対応できる。百里飛行場は都心から距離は遠いが、ターミナル等施設設計のあり方や空港使用料の水準を抜本的に見直し、低コストで円滑なCIQ機能を有する空港として活用できれば、ビジネスジェットやLCC等の潜在的な利用価値は高い。こうした空港の創意工夫を活かせる仕組み、基準の柔軟化は必要である。

・利用者には選ばれる国際競争力の高い港湾の戦略的な整備

～ 利便性やコスト面における国際的な優位性の確保と高付加価値化の推進～

1. 利便性やコスト面における国際的な優位性の確保

アジアにおける主要港湾の競争は激化している。港湾のコンテナ取扱世界ランキングトップ10のうちアジア港湾が6位までを独占するに至っており、わが国の港湾もコンテナ取扱量は増加しているが、最大取扱港湾である東京港が23位、横浜港が27位と低迷している。しかし、コンテナ取扱量は積替え中心の港湾におけるコンテナ個数の数え方の問題や、背後の経済圏の問題等、様々な要因が絡み合った結果であり、コンテナ取扱量だけでわが国の港湾の国際競争力が低下したと決め付けるべきではなく、公平な評価基準は必要である。

とはいえ、世界的にコンテナ輸送量が増大する中、わが国港湾の相対的な地位を一定以上維持していく必要がある。コンテナ船の大型化が進展しており、こうした大型コンテナ船は輸送効率を高めるため、寄港地を集約していく傾向にある。主要寄港地以外の港はフィーダー港化してきている。わが国港湾を大型コンテナ船の就航する基幹航路の寄港地として維持していくことは、わが国に立地する企業の国際競争力を高めるための重要なポイントである。そのためにも、利便性やコスト、施設規模面において、国際的に優位性の高い拠点となる港湾を早急に整備し、管理運営していかなければならない。

(1)貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現

貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現

本年6月の「基本方針2007」に貿易手続改革プログラムの着実な実施が明記されたが、同プログラムの着実かつ早期実現を強く要望する。主な内容としては、国際物流機能の強化に向けた、輸出における保税搬入原則をはじめとする関税法の見直しを含めた現行の保税・通関制度等の見直し、日本版AEO制度の構築、港湾手続きの統一化・簡素化、港湾の広域連携等であるが、グローバルスタンダードの観点、国内外の利用者の利便性の向上の観点からも極めて重要である。

日本版AEO制度（Authorized Economic Operators：コンプライアンスの優れた事業者を税関が認定し、通関手続の簡素化等の便益を与えるもの）制度

国・地方自治体の協力の下、港湾手続きの統一化を早期実現すべき

各地域において、港湾管理者である自治体の下に特色ある港湾運営がなされてきたことは評価するが、グローバル化や水平的な国際分業等が進展する中、地方自治体である港湾管理者が、港湾毎に異なる港湾手続きを決定することは極めて非効率である。国内外の利用者ニーズに応えるためにも、港湾手続制度等の統一化については、自治体だけに任せるのではなく、国が立法措置を行うなど主導権をもって実施・調整していくべきである。

国が責任を持ち、港湾EDI化等の電子的基盤を整備すべき

国は、港湾利用者のシーズやニーズのミスマッチを解消するため、全ての港湾物流情報を一元管理したプラットフォームを構築すべきである。また、電子政府の一環として、国が責任を持ち、港湾EDI化等電子的な基盤整備を整備すべきである。

国主導による民間事業者の負担がないセキュリティシステムの策定

港湾物流において、安全・安心という観点は極めて重要であるが、米国が要請するセキュリティシステムがそのまま導入されれば、これまでの港湾関係者のリ

ードタイム短縮努力が水泡に帰す。国際的なセキュリティ強化は国として取り組むべき課題であることから、民間事業者に負担をかけることなく、国主導により、わが国独自の効率的な物流セキュリティシステムを策定し、米中等の貿易相手国に提示して交渉を進めていくべきである。

(2) 港湾運営の広域化(ポートオーソリティー)の推進

世界的な港湾間競争が激化する中、わが国産業の競争力を強化していくことは急務であるが、地方自治体毎に港湾が管理運営されている現行制度では連携が薄く非効率で限界があり、港湾の高コスト等を誘発している。このため、港湾運営の広域化(ポートオーソリティー)を推進する必要がある。東京湾等の三大湾等においては、国が主導権をもって全額国費による整備や管理運営を行うとともに、運営に当たっては民間が活動しやすい環境を整えることにより、港湾運営の効率化、港湾利用料金の低減等を実現させるべきである。現在、大阪湾において、広域連携の取り組みが進められているが、管理運営主体が一元化されておらず、不十分である。このため、現行港湾法を抜本的に改正し、主要港湾については、国が責任をも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。例えば、一定規模以上の主要港毎に国と官民港湾関係者による港湾運営審議会(仮称)を設置し、官民一体で国家として最適な港湾の整備や運営計画を策定していく等、港湾運営の広域化に向けた取組みを推進する必要がある。

(3) スーパー中枢港湾の抜本的な整備拡充・機能強化

スーパー中枢港湾の整備拡充

スーパー中枢港湾政策の導入は、物流の効率化(コスト軽減、リードタイム短縮)や高度化(高付加価値なサービスの提供)の観点から重要である。定時制の遵守、多頻度入港船を円滑に取り扱える機能提供が必要であり、そのために専用使用化が求められる。今後も船舶の大型化等の環境変化に対応できるよう、大型船対応のできる岸壁および大量のコンテナの荷捌きが可能なスペースの整備を進めるべきであり、スーパー中枢港湾の有効活用が課題である。加えて、港湾の一層の効率化に向けて諸規制の緩和等に引き続き取り組む必要がある。

スーパー中枢港湾の機能強化

スーパー中枢港湾の機能が最大限発揮できるようにするためには、メガターミナルオペレーターの育成とIT化(港湾EDI等)を推進すべきである。また、荷主や船社に選択される港湾となるよう港湾運送事業者の育成や機能強化等も重要である。

内航フィーダーの活性化

スーパー中樞港湾に貨物を集約し、スケールメリットによるコスト低減を図るためには、スーパー中樞港湾を核とした国内物流ネットワークの充実が必要である。特にトラック輸送に比べ環境面で有利である内航海運の活性化、コスト低減は重要な課題である。現在、内航フィーダー航路に比べ、釜山港等への外航フィーダー航路の方が安いと見られる。このため、内航フィーダー輸送の活性化に向けて、船舶の大型化、燃料の非課税化等、競争力強化のための取り組みを進めるとともに、外航船へ低コストで接続できる内貿バースの整備及び内航船の外貿バースへの直付け等、港湾における積み替えコスト低減の取り組みを推進すべきである。また、わが国の外航海運の国際競争力強化のため、事業者の利便性等を配慮し、国際的な競争条件の均衡化に向けてトン数標準税制など世界標準に合わせた制度改正が必要である。

アジア地域との物流拡大に地域の港湾の積極的活用を

国内各地域の港湾と中国・韓国等を結ぶアジア航路は、地方の産業や生活にとって重要な生命線となっている。国際分業体制の進展に伴う地域産業とアジア地域との物流拡大に対応するため、スーパー中樞港湾による選択と集中と矛盾しない形でこれらアジア航路を持つ地域の港湾を積極的に活用し、アジア地域とのダイレクトネットワークの拡充を図るべきである。更に、国内輸送においても、内航フィーダー輸送の活性化にあわせ、地域の港湾とスーパー中樞港湾との連携を深め、スーパー中樞港湾のハブ機能を最大限に活用すべきである。

埠頭公社改革

埠頭公社の民営化に当たっては、国際競争力の強化、ターミナルの効率性向上などの観点から、民間のノウハウが最大限発揮できる仕組みとする必要がある。このため、利用者ニーズに即したサービスの提供や対応の迅速化等の推進に向けた民間活動の環境をより一層整備していくとともに、上下分離方式による下物公共化等により、民間会社の負債の軽減を図るとともに、利用者ニーズに即したサービスの提供や対応の迅速化等の推進に向けた民間活動の環境を一層整備していくため、複数の港湾運営を行えるように経営規模や経営自由度の拡大を進めるべきである。

2. 臨港地域の国際物流機能の拡充と総合的な交通ネットワークの構築

(1) 有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークの構築

内陸部の製造拠点、知的集積拠点や地方港湾とスーパー中樞港湾との有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークを構築し、地域活性化のために

港湾を有効活用できる環境を整備する必要がある。例えば、既に一般化している背高コンテナ(高さ9フィート6インチ)の通行に支障が生じないように道路のボトルネックを早期に解消すべきである。さらに、2005年にISO規格に加えられた長大コンテナ(長さ45フィート)についても、コスト削減の観点からの利用拡大に向けて、道路通行を可能とする規制緩和等を推進すべきである。また、貨物鉄道輸送において40フィートコンテナの輸送力に制約があり、改善の必要がある。

高速道路の利用コスト低減等のソフト面の改善を含め、競争力強化や地域活性化に資する幹線道路ネットワークの構築を進めるとともに、スーパー中核港湾と地方港湾との内航ネットワークの構築等の連携強化を図る必要がある。また、環境への負荷も考慮し、鉄道・内航をより一層活用した物流へと効率的な国内物流体系の構築も図るべきである。

(2)国際競争力のある臨海部産業エリアの形成

国土交通省は、競争力ある臨海部産業エリアを形成するため、産業競争力強化ゾーン(仮称)の設定を打ち出しているが、港湾を国際的な水平分業や生産拠点の国内回帰等の動向に対応できる国際物流拠点としての役割を担えるよう、臨海部の効率的な土地利用も含めて高度な物流サービスが提供可能となる環境整備は極めて重要である。港湾隣接地においては、民間資金等も有効に活用し、流通加工機能等も併せ持つ大規模かつ高機能な物流基盤施設(ロジスティックスセンター)等、国際物流機能強化に向けた整備が円滑に進む環境整備を図るべきである。産業競争力強化ゾーン内においては、ドバイのジュベル・アリ・フリーゾーン等を参考に、国内外からの投資促進や企業活動の活性化が図られるような税制等の優遇措置が必要である。

また、わが国各地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、バルク貨物輸送船の大型化に対応した岸壁、航路等の増深や、現在では短期的・部分的にしか利用できない公共バルクターミナルの長期的・専門的な利用や一体的運営による効率性の向上を図る必要がある。

以 上