

H26 港湾及び空港【選択科目Ⅲ-1】

・我が国の国際競争力強化のための港湾機能強化策・・・

参考：委員会報告等参照

1、世界の海上輸送の動向

我が国への基幹航路の寄港状況を見ると、欧州航路が週2便にまで減少するとともに、北米航路も製造業の輸出を支える東航の減少が著しい状況にある。今後、仮にデイリー寄港が脅かされるまで減少した場合、我が国産業にとっては大変厳しい状況となるとの指摘もある。

また、東アジア主要港におけるトランシップ率についても、東アジア主要港で積み替えられて輸送される貨物の率（トランシップ率）は9.7%、その他の港でのトランシップ率を含めると18.0%にまで増えている（平成20年度）。我が国には、欧州、北米以外にも、コンテナ貨物が一定量存在するが、これらの多くは、釜山港等の東アジア主要港でトランシップされており、釜山港等の東アジア主要港に比して、アフリカ航路、南米航路、中東・インド航路の日本への寄港を取り込めていないことに他ならない。

他方、他国の港湾では、背後地において、①用地価格（賃貸料）の低廉化、②手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めるなど、ロジスティクスハブ機能の強化を進めており、このままでは、我が国港湾は競争力の低下は避けられない状況となっている。

（2）港湾機能強化の課題

1）国際コンテナ戦略港湾への「集貨」力

基幹航路の寄港地決定においては、揚げ積みされる

コンテナ貨物量が重要である。寄港地を維持することは、国内に生産拠点を有し製品を海外に輸出する製造業の競争力を維持に繋がる。このため、国際トランシップ貨物の集荷力の向上が課題である。

2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

国際コンテナ戦略港湾を発着する貨物量そのものを増大させ、輸出産業はもとより、輸入増大にも対応した、我が国のロジスティクスハブ機能を強化するためにも、背後における貨物の創出（創貨）を強力に進めることが課題となる。

3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

外航船舶がトランシップ港湾を選択する際には、港湾コストが重要な要素となっている。このことから、港湾コストの低減による競争力強化が課題となる。

2、重要課題

1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」力

重要な課題として、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」力が挙げられる。理由として、東アジア主要港での積み替えを経ることが常態化すると、積み替え港が自国貨物を優先することによる我が国貨物の積み残しリスクが生じる。我が国に寄港を維持・拡大することは、国内に生産拠点を有し製品を海外に輸出する製造業を支えるために極めて重要であるとともに、我が国産業全体の国際競争力強化の観点から不可欠であるため。

課題の解決策として、① 国際コンテナ戦略港湾への新たな集貨支援、② 内航コンテナ船の競争力強化、③ 鉄道・トラックによる国際海上コンテナ輸送の促進、等集貨ネットワークの強化を進めるべきである。

2) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

重要な課題として、国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」が挙げられる。理由として、外航船舶がトランシップ港湾を選択する際には、港湾コストが重要な要素であり、荷主が船社を選定する際に考慮するリードタイムもコストに関わる重要な要素となるため。

課題の解決策として、① 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減、② 国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上、③ コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大等への対応、戦略的な港湾運営、等港湾コストの低減に向けた総合的施策を講じるべきである。

3、課題を実施する際の問題点

1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」力

集貨ネットワークの強化には、国際フィーダー航路に対する施策に加え、鉄道・トラックの活用を促進する施策も必要となる。

2) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

スケールメリット追求のためコンテナ船の大型化が益々進展している。このため、我が国港湾の機能不足が将来においても国際物流の支障とならないよう、十分な対応が必要となる。— 以上 —