

わが国の拠点となる空港および港湾の国際競争力強化に向けた整備と課題



近藤 英明 (こんどう ひであき)
日本商工会議所 理事・企画調査部長

日本商工会議所では、2007年2月、「国際競争力強化のための中枢空港等の整備に関する特別委員会」（委員長：田中順一郎日本商工会議所特別顧問、三井不動産㈱常任相談役）を設置し、わが国の拠点となる空港および港湾の整備のあり方について検討をスタートした。去る4月、緊急提言をとりまとめ、政府に提出したところ、アジア・ゲートウェイ戦略や基本方針2007に、われわれの多くの意見が盛り込まれた。

1. 拠点となる空港および港湾の将来ビジョンの早期策定と戦略的な整備が必要

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および港湾の担う役割は高まっている。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には、拠点となる空港および港湾の利便性やコスト面における国際的な優位性の確保に向けて、過去の経緯にとらわれず、将来ビジョン（グランドデザイン）を早期に策定し、戦略的に整備を推進していく必要がある。

空港、港湾における人流、物流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、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、国際競争力のあるヒト・モノ・カネ・情報の交流拠点（ハブ）の整備は喫緊の最重要課題である。

2. 今後の空港および港湾整備の基本的な考え方

わが国の公共事業関係費に占める港湾と空港の割合は、わずか約6%にすぎないが、限られた財源を有効活用するためにも、「選択と集中」の観点から、将来を見据えた戦略的な計画の下、整備を進めていく必要がある。

空港も港湾も、いかに多くの利用者に利用してもらうかが鍵である。利用価値を高めるために真に整備すべきものがあれば、さらなる一般財源の投入も含めて不断に行うべきである。

また、国内外の利用者に選択される効率的な航空・港湾ネットワークを構築するためには、グローバルスタンダードの観点が不可欠である。つまり、貿易手続き等の各種法制度の全国的な調整やオープンスカイ等を推進する必要がある。特に、東アジアとの物流は準国内的なものとして、国内物流と一体的にとらえ、東アジア域内で共に成長していく戦略的な視点が重要であろう。

3. 効率的な航空ネットワークの構築には、「全体最適」の観点から 首都圏空港の機能強化が不可欠

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（成田空港、羽田空港）に集中しているが、すでに容量不足のため、機能不全に陥っている。わが国の効率的な航空ネットワークを構築するため、「全体最適」の観点から、ネットワークのボトルネックとなっている首都圏空港が中核としての機能を最大限果たせるよう、早急に整備拡充を図らなければならない。現在、羽田空港の第4滑走路の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と、以下に掲げるような戦略的な整備が必要であろう。

①空港・空域容量の早期拡大

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）、空港基本施設のさらなる拡充（誘導路や駐機場の整備等）を進めるとともに、航空機の騒音レベル等の性能向上を踏まえた飛行経路等の従来規制の見直し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

運送形態や利用目的等の航空需要を踏まえ、成田・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、国内線の基盤空港としての役割も担う羽田空港については、過去の経緯にとらわれず、成田の国内線規模の拡大とともに、ビジネスニーズに合わせた弾力的な羽田の国際就航範囲の自由化を推進すべきである。首都圏空港に限らず、国際・国内を区別したわが国の空港運用は非効率であり、見直すべきだ。

また、空港間、あるいは空港と都市部のアクセスの改善も重要である。首都圏三環状道路の早期完成に加え、成田－羽田間の鉄道アクセスの改善（成田新高速鉄道の東京駅までの延伸）、成田－羽田間を結ぶトラック等の高速道路料金軽減措置等も検討する価値がある。

加えて、首都圏空港など拠点となる空港周辺を特区化し、利便性や付加価値の向上に資する円滑なCIQ（税関、出入国管理、検疫）を整備するなど、人流・物流の円滑化、効率化、活性化を図るべきである。

③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検討

将来の増大する航空需要を踏まえ、羽田空港の再々拡張（第5滑走路の整備）や成田空港の機能強化なども検討する必要がある。

また、2009年度に共用予定の百里空港や軍民共用化で日米協議中の横田空港を含めた4空港を、最大限に活用できるような首都圏空港の将来ビジョンも官民一体で検討すべきであろう。

4. 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

①国際拠点空港、主要中枢空港の機能強化

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）のハブ機能の強化が不可欠である。アジア等のゲートウェイ空港としての機能を果たせるようにしなければならない。こうした拠点空港の存在なしに、利用価値の高いわが国の航空ネットワークは成り立たない。首都圏空港や地方空港も含めた空港間の連携と役割分担を進めるとともに、航空自由化の推進による海外の拠点空港との路線の増加等も積極的に進めるべきである。また、空港容量の拡大やアクセスの拡充、空港の完全24時間化等も進め、国内外の物流のハブ機能を高めることも重要である。

将来的には、関西空港の2期島内貨物用駐機場の整備、中部空港の第2滑走路の整備、福岡空港の機能増強（容量拡大）、新千歳空港の施設増強および滑走路延長等、将来の拡張性の確保の観点から、戦略的な整備のあり方を今から議論しておくべきだ。

②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。したがって、地方の国際化や活性化、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り継ぎ機能の強化に加え、オープンスカイの推進や小型機等による地域航空輸送体系の整備、CIQの簡素化による利便性向上といった戦略的な空港活用策について、官民一体で知恵を絞っていく必要がある。

5. 航空輸送サービスの多様化への対応

運送形態の多様化する中、ビジネス機、ローコストキャリア、チャーター便、貨物用等目的別空港のあり方等を各空港で検討すべきである。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しきれていない。専用施設の整備や効率的なCIQサービスの提供、コスト引き下げ等が実現できれば、高い経済効果が見込まれる。

また、空港が自主性や特性を発揮できるような環境整備を進め、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、「距離的に遠いが、料金は安い空港」といった市場原理が働く仕組みを検討する必要がある。例えば、関西空港は伊丹空港よりも都市部から遠いが、仮に空港使用料が安くできれば、市場原理から時間よりも料金を選ぶ利用者も出てくるだろう。こうした空港の創意工夫を活かせる仕組みが必要である。

しかし、関西空港は、設立当所の経緯から高コスト化体質にある。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。例えば、連絡橋に対して道路財源を投入し、無料化することも検討に値する。

6. 国内外の利用者に選ばれる港湾の整備

アジア主要港湾の競争は激化している。港湾のコンテナ取り扱い世界ランキングのトップ10のう

ち、アジア港湾が6位までを独占するに至っている。わが国最大港湾である東京港は23位と低迷している。しかし、わが国の港湾も、中国等と比べてスピードは遅いが、コンテナ取扱量は増加しており、今後も増加が見込まれている。

コンテナ取扱量を基に、わが国の港湾の国際競争力が低下したと指摘する声をよく聞くが、単に積み替えているだけのコンテナや、背後にある経済圏の問題（例えば、中国は国内貨物に支えられている）等のさまざま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のは拙速である。

かつて、わが国はアジア唯一の大需要地として多くの船舶の寄港があったが、アジア各国の経済成長により、大需要地の1つとなった今、国内外の利用者に、いかにわが国の港湾が選択されるかが重要なポイントである。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港湾を早急に整備しなければならない。

7. 貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現

「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政府に求めたい。主な内容は、国際物流機能の強化に向け、輸出におけるいわゆる保税搬入原則をはじめとする現行の保税・通関制度等の見直し、特定輸出申告制度の利用拡大、港湾手続の統一化・簡素化等であるが、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向上の観点からも、極めて重要な改革である。

各地域で港湾管理者である自治体の下で特色ある港湾運営がなされてきたことは評価する。しかし、グローバル化や水平的な国際分業等が進展する中、国内外の利用者ニーズに応えるためにも、貿易手続制度等については、統一化等に向けて自治体間で調整する必要がある。国のリーダーシップにも大きく期待している。

国のリーダーシップの下、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、すべての港湾物流情報を一元的に管理したプラットフォームの構築を進めてほしい。電子政府の一環として、港湾EDI化に乗せていく必要のある貿易関係書類等についても、国が責任を持って、電子的な基盤整備を進めるべきである。

また、港湾物流において、安全・安心という観点は重要であるが、米国が要請するセキュリティーシステムが導入されれば、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。わが国独自の効率的な物流セキュリティーシステムを策定し、米中等の貿易相手国に提示し、交渉していくべきである。

8. 港湾運営の広域化（ポートオーソリティー）の推進

港湾運営が効率化されれば、港湾利用料金の低減等につながり、港湾コストの競争力の向上に資する。国策として、国際競争力のある港湾に向けて、港湾制度を抜本的に改革し、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。例えば、一定規模以上の主要港ごと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べきである。すでに、大阪湾等でポートオーソリティーの取り組みが進め

られているが、こうした流れがさらに全国的に進むことを期待している。将来的には、港湾だけでなく、空港も含めたポートオーソリティーの形成という観点も重要になってくるだろう。

9. スーパー中枢港湾の整備拡充と有効活用

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）のために、スーパー中枢港湾政策が導入された。今後も船舶の大型化等の環境変化に対応できるようスーパー中枢港湾の整備拡充、機能強化を進めるとともに、その機能が最大限発揮できるように、メガターミナルオペレーターの育成とIT化（港湾EDI等）の推進が必要である。

港湾物流において、港湾コストの水準は国際競争力に直結する。わが国の港湾コストをいかに低減させるかが最大の課題である。特に、外航料金を比べて割高な内航料金をいかに低減していくかは、国策として検討すべきである。内航料金を低減しないかぎり、国内港湾から海外の主要港湾でトランシップする流れを止めることは難しい。同時に、スーパー中枢港湾の集荷力を向上させ、基幹航路を維持・拡充していくことも、この流れを止めるための重要な課題である。コストの低減や利便性の向上に加え、基幹航路が確保されていれば、わざわざ外航で海外港湾を活用しなくてもよい、国内外の利用者に選択される国際競争力の高い港湾となる。

また、中堅港湾等については、地域産業ニーズ等に合わせてフェリーやRORO船（貨物車両を自走で搭載、揚陸できる貨物船）等によるダイレクトネットワークの拡充を図るとともに、スーパー中枢港湾のハブ機能を最大限に活用すべきである。

10. 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

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。港湾隣接地において、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・センター）など国際物流機能を強化する観点は重要である。

また、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することも必要である。そのためにも、内航料金や道路利用コストの低減等のソフト面の改善を含め、地域活性化に資する幹線道路ネットワークを早急に構築すべきである。

現在、「国際競争力強化のための中枢空港等の整備に関する特別委員会」では、次期社会資本整備重点計画等に盛り込むべき空港および港湾整備のあり方について議論を重ねており、10月中旬に提言を発表する予定である