

## 5-2 港湾整備関係

### 5-2-1 交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会港湾分科会(第 38~40 回)において、①国際コンテナ戦略港湾、②国際バルク戦略港湾、③その他の港湾計画(神戸港、広島港、平良港、中城港)について報告および審議が為されたが、当協会は港湾物流専門委員会委員長が委員として参画し、港湾の利用者の立場から意見の反映に努めた。

### 5-2-2 国際コンテナ／バルク戦略港湾検討委員会

国土交通省成長戦略会議の下に設置された国際コンテナ・バルク戦略港湾検討委員会(委員長:黒田勝彦 神戸大学名誉教授・神戸工業高等専門学校長)において、平成 21(2009)年 12 月以降、我が国港湾の「選択と集中」による国際競争力強化について検討が行われた。当協会は、現実性を見据えた効果的な施策が講じられるよう、主に港湾の利用者の立場から意見反映に努めた。

#### ①国際コンテナ戦略港湾検討委員会

国際コンテナ戦略港湾については、4港(京浜港、伊勢湾、阪神港、北部九州港湾)が応募し、各港から提出された計画書に対する委員による質疑等を経て、平成22(2010)年8月に、同委員会としての採点結果を踏まえて政務三役で検討の結果、京浜港と阪神港が選定された(【資料5-2-2-1】、【資料5-2-2-2】参照)。また、これを受けてターミナルコスト低減、戦略的港湾経営の実現のための施策(公設民営化推進、港湾経営主体の設立)を講じるよう制度改正、予算要求を行うとの方針が示された。

なお、伊勢湾については、今後の民営化の進展等提案された施策の取り組み状況や基幹航路寄港の実績、取扱コンテナ数の動向等によっては、今般選定された2つの「国際コンテナ戦略港湾」と入れ替えもありうる、いわば「次点」と位置づけること、また、目標達成年次の2020年まで、同委員会において、計画書の実施状況を、毎年チェックすることとし、3年後を目処に中間評価を行い、その際、提案された内容が着実に実施されていない場合には、「取り消し」や、「入れ替え」もありうる旨、国土交通大臣のコメントがあった。

#### ②国際バルク戦略港湾検討委員会

国際バルク戦略港湾については、大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目的に、

○2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。

○2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。

を目標に掲げ、鉄鉱石、石炭および穀物を対象品目として、公募が行われた(【資料 5-2-2-3】参照)。

同委員会では、応募者から提出された計画書をもとに複数の企業・港湾の連携によるコスト削減に主眼をおいた検討が進められ、最終的に応募者は以下のとおりとなった。

穀物：鹿島、志布志、名古屋、水島、釧路、清水・田子の浦の6者7港

鉄鉱石：木更津、水島・福山、鹿島の3者4港

石炭：徳山下松・宇部、小名浜、室蘭の3者4港

国際バルク戦略港湾選定に向けては、平成22年度末までに同委員会で結論が出される予定であったが、東日本大震災の影響により、当面延期された。

### 5.2.3 港湾施設使用料等の減免要望

従前は公社優遇税制の継続サポート等を通じて減免要望を行って来たが、国際コンテナ戦略港湾に、京浜港、阪神港が選定されたことにより、その動きの中で将来の公社税制、公社バースの位置付けの確認を国交省に取りつつ同時に借受料低廉化の要望を行った。

### 5.2.4 外貿埠頭公社の民営化

港湾法の改正により京浜港・阪神港・伊勢湾の外貿埠頭公社は港湾運営会社として民営化されることとなり、既に民営化済み(2008年4月)である東京港埠頭株式会社に続き、2011年4月に大阪港埠頭株式会社、神戸港埠頭株式会社が設立され、2012年4月には横浜港埠頭公社が民営化される計画となっている。また、伊勢湾においても名古屋港と四日市港の統合民営化の検討が進んでいる。これら各埠頭公社、埠頭会社と連絡を密に取りその進捗具合の把握ならびに船社意見の反映に努めた。

### 5.2.5 港湾施設の出入管理システム

国交省は、港湾の保安対策として港湾における人の出入りを確実かつ円滑に行うことができるとする出入管理情報システムの導入を主要5港(横浜、名古屋、神戸、北九州、博多)を対象に順次実施しているが、導入方法、費用負担方法等に就き当協会として意見反映に努めた。