

5・2 国際コンテナ戦略港湾

5・2・1 港湾施設使用料等の減免要望

平成 23(2011)年 3 月 31 日に衆参両院にて約 60 年ぶりとなり、2 点を大きな骨子とする港湾法の大改正が可決され、4 月 1 日に施行された。骨子の 1 点は港湾の種類の見直しであり、京浜 3 港(東京・川崎・横浜)と阪神 2 港(大阪・神戸)が「国際戦略港湾」という新設の港格に指定され、同年 9 月 15 日に基本方針として施行された。他の 1 点が「港湾運営会社制度の創設」で同年 12 月 15 日に施行された

法改正の目的として、港湾の「選択と集中」によるコンテナ貨物の国際コンテナ戦略港湾への集中、国内フィーダー機能強化による釜山トランシップ貨物の戦略港湾への取り込み、港湾運営の民営化等が掲げられている。法改正による国費投入・規制緩和・税制改正等の内容をフォローし、コンテナターミナル借受料低廉化の実現を引き続き要請していく。

5・2・2 港湾運営会社

港湾運営会社の母体としては現行の埠頭会社(旧埠頭公社)が想定されており、既に株式会社化された東京港埠頭株式会社(平成 20(2008)年 4 月)、大阪港埠頭株式会社、神戸港埠頭株式会社(共に平成 23(2011)年 4 月)に続き、平成 24(2012)年 4 月には横浜港埠頭公社が、同年 12 月末には名古屋港埠頭公社が民営化される。

また、港湾運営会社規定の法施行により、京浜港、阪神港の国際コンテナ戦略港湾、特例で伊勢湾港(名古屋・四日市)も法施行日から 3 ヶ月以内に「港湾運営会社」として国に指定申請するスケジュールとなったが、実際には統合した形での「港湾運営会社」申請は為されず、平成 24(2012)年 3 月 15 日以降の 1 年(伊勢湾港は 2 年)の間に、それぞれの埠頭会社が現状の形で「特例港湾運営会社」の申請を行うこととなる見込みである。当協会としては「港湾運営会社」がどのような形態のものとなるか国交省、各港湾管理者との連絡を密にし、情報収集に努めている。