

5・2 港湾関係

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では、港湾管理者より国土交通大臣へ提出された港湾計画につき、国土交通大臣の諮問に応じて以下に沿って審議がなされることになっている。

- 1) 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- 2) 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項
- 3) 港湾の能力に応ずる水域と係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
- 4) 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
- 5) その他の港湾の開発、利用、保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

当該期間(2009年4月～2010年3月)に開催された港湾分科会(第35～37回)においては、主に今後の港湾政策の基本となる『港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する計画』並びに『港湾計画改訂・一部変更』についての審議がおこなわれた。当協会からは港湾物流専門委員会委員長が委員に就任し、船社意見の反映に努めた。

港湾分科会での主な審議内容

第35回(2009年7月2日)

- ① 港湾計画(審議・承認)
 - ・ 網走港(改訂)
 - ・ 東京港(一部変更)
- ② 平成21年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)(審議・承認)

第36回(2009年11月30日)

- ① 港湾計画(審議・承認)
 - ・ 八戸港(改訂)
 - ・ 石巻港(一部変更)
 - ・ 横浜港(一部変更)
 - ・ 神戸港(一部変更)
 - ・ 北九州港(一部変更)

第37回（2010年3月9日）

- ① 国際コンテナ戦略港湾及び国際バルク戦略港湾の検討状況について（報告）
- ② 港湾計画（審議・承認）
 - ・ 木更津港（改訂）
 - ・ 名古屋港（一部変更）
 - ・ 水島港（一部変更）
 - ・ 博多港（一部変更）
 - ・ 鹿児島港（一部変更）
 - ・ 那覇港（一部変更）
- ③ 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について（審議・承認）

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）においては、平成 21(2009)年 12月より、我が国港湾の「選択と集中」による国際競争力強化等に向けた議論が開始され、当協会からは赤木港湾物流専門委員長が委員として参画した。（[【資料 5-2-2-1】](#)、[【資料 5-2-2-2】](#)参照）

当協会としては、検討開始にあたり、コンテナについては単なる港湾の選定にとどまらず、現状の問題点を踏まえた上で現実性を見据えた白紙からの検討を求めていくとともに、諸負担の低減につなげるよう努めること、また、バルクについては、基本的には荷主のニーズを把握して、日本の産業の国際競争力の観点から、それをサポートするとのスタンスとした。平成 22(2010)年 3月までの審議状況は以下の通りである。

①国際コンテナ戦略港湾検討委員会

同検討委員会は、平成 21(2009)年 12月 15日、平成 22(2010)年 1月 21日に開催され、スーパー中枢港湾政策の総括と国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、国際コンテナ戦略港湾選定基準、選定の手順等について、意見交換が行われた。

議論の入口では、選定のためにあらためて公募を行うことについて反対意見もあったが、国策でやる限定的港湾への施策集中、その意思決定をどうやってやるのかを国民がわかることが重要で

あり、国が一方的にではなく地方にも考えてもらうことも重要として、公募は行うこととなった。

「目指すべき姿」についての議論は、現時点で国際ハブを目指すことは現実性に乏しく、基幹航路をいかに維持していくかという観点での流れとなり、部局、省を超えたより総合的な政策を盛り込むべきとの意見が多く出された。一方、「選定基準」については、一定の貨物量の集積が見込まれることを前提に目指すべき目標・施策の優位性が評価されることとなった。

2月12日開催の第3回会合ではこれまでの議論を踏まえ、スーパー中枢港湾政策の総括と国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、選定基準、選定の手順等について決定した。その概要は以下の通りである。

○「国際コンテナ戦略港湾」の目指すべき姿

I 位置づけ

- ①「新成長戦略(基本方針)」(2009年12月30日閣議決定)の実現
- ② アジア⇄北米・欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大
- ③ さらなる「選択」と「集中」
- ④ 目標:2015年国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減
2020年国際トランシップも視野。東アジア主要港として選択される港湾に。

II 実現の方策

- ①スーパー中枢港湾のさらなる「選択」による国内貨物の「集中」
- ②公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ③ 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ④「国際コンテナ戦略港湾」にかかる物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進などその他荷主サービスの向上
- ⑤コンテナ船大型化の進展に対応しうる-18m岸壁は選択された港湾で整備
- ⑥「港湾経営主体」の設立:「民」の視点による戦略的港湾経営の実現
コンテナ物流を一元的に経営、荷主・港湾・海事・物流関係民間企業も参加する株式会社を設立。
「迅速さ」「柔軟さ」「タフさ」を備えた港湾経営を実現。
上記のほか積極的なポートセールス、地方の港湾、海外港湾との連携を展開

○国際コンテナ戦略港湾の選定基準

選定基準1(港の基礎評価)

1. 目標年次(2015年)において、現状のスーパー中枢港湾と概ね同程度の貨物の集積が見込めること
2. 目標年次(2015年)において荷主に基幹航路の多頻度サービスを提供するため、基幹航路

に係る一定のコンテナの集積が見込めること

選定基準2(目指すべき目標・施策の優位性評価)※選定基準1をクリアした港について評価

1. 「基幹航路就航の維持・強化」と、「我が国の荷主に高水準のサービスを提供」するため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること
2. アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案港湾の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確かつ妥当であること
3. 「コスト低減のための港湾強化策」や「貨物集荷のための面的強化策」など実現のための方策が具体的なものであること
4. 以上の施策を実現させるための体制が具体的なものであること

また、関係者からの意見聴取が行われた。内航フィーダーについては、船型の大型化の必要性とそのため課題、ハード整備よりも効率的運用の必要性などについて指摘があり、また、港湾経営については、釜山港がコスト競争力を有しうる背景(国の支援)について詳しい言及があり、対等な競争のための課題が挙げられた。これらを踏まえて行われた意見交換により、厳然たるコスト差の問題がより明確になった。方策の実現に向けては、応募する港湾管理者から提案される施策、さらに関係者から提案される施策を踏まえ、精査、調整のうえ、法制度化、支援措置の実現等具体化に向けて取り組むこととされた。

なお、公募は同日開始され、これに対し京浜港、伊勢湾、阪神港、北部九州港湾が応募している。

②国際バルク戦略港湾検討委員会

同検討委員会は、平成 21(2009)年 12 月 15 日、平成 22(2010)年 2 月 1 日、2 月 18 日、3 月 25 日に開催され、バルク港湾を巡る現状把握、対象品目の選定が行われるとともに、ユーザー(とうもろこし、大豆、鉄鉱石、石炭)の意見聴取を踏まえて、公募の手順、選定基準、目指すべき姿について議論が行われた。

意見聴取の中で鉄鋼業界は、船舶の大型化による輸送コスト改善のため、それに対応した港湾整備が必要であり、あわせてソフト面の対策として、潮位利用入港の弾力性拡大と夜間入出港制約の緩和を期待するとしており、他のユーザーからも現状の諸規制、水深不足によるコスト面での不利に

ついでに意見が多く出された。

選定は平成22(2010)12月を予定しており、応募は港湾管理者が行うこととなるが、荷主と協議し、合意した内容で応募することが前提とされている。

5・2・3 港湾施設使用料等減免に向けての要望

未曾有の世界的な経済危機による輸出入低迷のため、平成21年度後半より国内主要港湾の貨物取扱量は回復に転じた。しかしながら先行きに不透明な要素も多く各船社は2008年のリーマンショック以降に進めた航路規模の縮小、再編、休止、係船等を緩和しつつも、コスト面では減速走行の拡大等による運航経費の削減を初めとして、船舶経費、店費等の削減を継続した。当協会では制度面での港湾利用料削減に向け、国土交通省、港湾管理者、埠頭公社(会社)に施設使用料、入港料等の減免が可能となるよう財政支援措置を要望した。

5・2・4 外貿埠頭公社の民営化問題

平成18年10月1日に「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」(承継法)の一部を改正した「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」が施行され、埠頭公社の民営化が可能となった。

東京港埠頭公社はこの方針に基づき、平成20年4月1日に株式会社化をおこない、東京港埠頭(株)となった。当協会は同社に非常勤(社外)取締役を派遣して、経営状態を監視すると共に埠頭運営の効率化および借受料低減化に向け意見して来た。また、東京港以外の埠頭公社がスムーズに民営化(株式会社化)できるよう国に対して必要とされる財政支援措置を要求するなど埠頭借受者および利用者の立場から意見の反映に努めた。

しかしながら、日本国内に65港ものコンテナ国際港を整備し続けた港湾政策の結果、日本海側を中心に釜山港へのコンテナ貨物流失に拍車が掛かったものの、外貿埠頭公社の民営化は前述の東京港埠頭公社が東京港埠頭(株)に民営化しただけに止まり、他港においてはこれといった進捗はみられなかった。

国交省はスーパー中枢港湾の総括が不十分なまま「国際コンテナ戦略港湾」「国際バルク戦略港湾」なる新たな政策を打出し、ばら撒きの港湾への投資を選択と集中、および港湾経営に民の力を投入することによって国際競争力を強化するという方策が取纏められた。

国土交通省は重点港湾の絞込みを含む選択と集中による投資のための条件として、港湾管理者および埠頭公社の民営化を飛躍的に加速させることを要求している。

5・2・5 京浜港広域連携推進会議

2008年3月東京都、横浜市、川崎市は3都市が別々に港湾管理者を務める京浜3港(東京港、横浜港、川崎港)について、将来的にポートオーソリティー的な管理体制への移行と3港統合を視野に、包括的な広域連携策の検討に入ることで基本合意に達した。

基本合意以降「広域連携推進体制の整備」「基本合意に基づく事業の実施」「京浜港の共同ビジョンの策定」を3本の柱として入港料減免等の幾つかの具体策が検討実施された。

当協会より林副会長が京浜港広域連携推進会議へ委員として参加した。林委員は港湾の利用者として3港連携に賛同しつつ、コスト・サービスの改善が最優先されるべきとの意見を当初より一貫して主張した。

1. 第5回(H22年1月21日 於ワークピア横浜)

事務局より京浜3港連携共同ビジョン最終案が提案された。

2. 京浜港セミナー開催(H22年2月10日 於グランドプリンスホテル赤坂)

石原都知事を初め京浜3港の地方自治体首長出席の下、京浜港共同セミナーが開催され共同ビジョンが正式発表された。

共同ビジョン最終案は、「国際コンテナ戦略港湾」への指定を睨んだものとなったことは否めない。

5・2・6 港湾施設の出入管理システム

港湾施設の出入管理においては、保安と物流の効率化の両立のため出入管理の迅速化・効率化が重要であるとの認識のもと、国交省港湾局は港湾施設の利用者・管理者等と意見を交換して解決

策を見出すべく、平成 16 年 8 月から平成 18 年 3 月までに「港湾施設の出入管理の高度化に関する検討会」を本委員会 5 回、小委員会 3 回、合計 8 回開催した。この中では、共通カード(港湾施設立入身分証)やゲート効率化システムのあり方について検討され、その後神戸港と東京港で実証実験が実施された。また、大井コンテナターミナルにおける出入管理の高度化対策を検討するため、「大井 CT 効率化推進研究会」が開催された。

平成 18 年度には 2 回本委員会が開催され、2 年半に亘り検討した結果が取纏められたが、システム運用のための費用負担方法、共通カード所持者に対する信用付与の仕方、トラックドライバーへのカードの普及方法など多くの課題が整理されないまま委員会は終了した。

その後国交省は実用化に向け関係業界と調整していたが、平成 19 年 9 月に平成 20 年度の実用化を目指して関係者への予算概算要求の説明会を開催した。要求内容は国が出入管理システムを整備・運営するが、その使用料をシステム利用者からの徴収を義務づけるべく港湾法を改正するもの。システムの利用者とは港湾保安法での「施設の管理者」とされ、公社埠頭の場合は埠頭の借受者となる。システムの利用はオプションであるが、システムの使用料が明確に提示されないまま、また、委員会で指摘された運用面での課題が整理されないまま性急に導入を進めることに我々は反対している。

平成 21 年度の概算要求された内容は国が出入管理システムを整備・運営するが、その使用料をシステムの利用者から徴収するというもの。システムの利用はオプションとされた。その後、平成 21 年 11 月および平成 22 年 3 月に港湾管理者、公社、関係団体(日本港運協会、船主港湾協議会、外国船舶協会、全港湾、港協トラック協会等)参加によるシステム導入促進会議が開催され、新ガイドラインの策定・通知の年度内実施、また次年度からの PS カードの配布予定、平成 22 年冬からの横浜、神戸での試行運転の後、平成 23 年春から順次利用港の拡大する等のスケジュールが提示された。