

平成 22 年 8 月 6 日

戦略港湾の選定を終えて

社団法人日本港運協会
会長 久保昌三

今回、阪神港と京浜港が選ばれた事について、港の特性に合わせた産業を支援する港、すなわち「産業港湾」と、港を「産業基盤とする港」に選別できたことは大いに評価する。

世界の多くはこの産業港湾であり産業基盤港は国家ビジョンの基、戦略を持って取り込まれている数が少ない港である。唯一日本にも有る産業基盤港、所謂「ハブ港」に今までは国家戦略が無く、他の産業港湾と同じ尺度で同じ扱いに甘んじて来た為、日本の産業基盤港は他国の産業基盤港より更に遅れたのが現実である。

SPA 中選定から 5 年、SPA 中から得た事は港の特性に合わせた施策が重要との認識に立ち、港湾管理者・港湾に携わる業者などが、様々な課題に挑戦を試みたが、縦割り行政の弊害、関連する法整備など国が大きくかかわらなければ解決出来ない課題に我々は限界を感じていた。

今回選ばれた港の港湾管理者・港湾に関係する業者はもとより、政府も財政、政策面で大きく関与しなければ、仏作って魂入れずに終わってしまい、近隣諸国から嘲笑の的になってしまう。今回がラストチャンスと思い、選定された港に携わる全ての人、国土交通省他関係省庁も不退転の強い意志で取り組まなければならない。

この様な中、これに水をさすような動きがある。内航フィーダー等を活用して、2 港に貨物を集積させようとしているにも拘らず、一部の地方港で、税金を使って外国船（韓国船・中国船）に補助金を与え国内の内航船との競争を阻害しようとしている。今回選ばれた重点港湾の 43 港にその港は含まれている。国益に反するようなこの行為を、政府はどのように対処されるのか、私共は政府の本気度を見てみたい。

日本が初めて攻めの姿勢を打ち出したことに大いに期待し、我々業界も対処して参りますが、今回選ばれなかった港は負けたのではなく、日本の港湾が産業港湾と港を産業基盤とする戦略港湾に分類されたのであります。産業港湾は産業の支援と産業競争力上、荷量に見合った整備が必要な場合は国の支援が今後必要であり、私共も政府に申し上げてまいりたいと思っております。