

平成二十九年六月十四日提出
質問第四一九号

平成三十一年度以降の国際コンテナ戦略港湾に関する質問主意書

提出者 井坂信彦

平成三十一年度以降の国際コンテナ戦略港湾に関する質問主意書

二〇一七年は神戸港開港百五十年にあたる。阪神大震災後に減少したコンテナ取扱個数は今や一九九五年の震災時前に近い水準に戻っているという。

政府は、アジア各国とのコンテナ貨物の獲得競争に対応するため二〇一〇年、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（神戸港、大阪港）を国際コンテナ戦略港湾に選定し、運営会社に重点的な支援を行ってきた。

阪神港を運営する阪神国際港湾は国や神戸市と連携し、九州や瀬戸内の港から阪神港を経由してから海外に輸出する船会社などに補助金を出す、インセンティブ制度を導入している。

しかし、国土交通省の資料によると、一九八〇年に世界四位のコンテナ取扱量だった神戸港は、二〇一五年では五十九位など、中国の上海港や韓国の釜山港と比べると競争力はまだまだ低いままと言える。

「補助金がいつまで続くか分からない」（二〇一七年一月十日付朝日新聞夕刊） 「制度が切れたら経由地を韓国に戻すと断言する船会社もある」（二〇一六年十二月二十七日付日本経済新聞）など、制度の将来性に不安を感じる地元の声が多く聞かれることから、以下の質問をする。

一 平成二十八年三月に国土交通省が公表した「国際コンテナ戦略港湾政策」の政策レビュー結果によると、「国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施期間（港湾運営会社の事業立ち上がり期間である平成二十六年から五年間）においては、国が補助を行うが、当該期間終了後は港湾運営会社による自立的・継続的な集貨活動へ速やかに移行することとなる」と記載されている。

(一) この文書に記載されているとおり、平成三十一年度以降は、国の補助は全くなくなるのか。

(二) 平成二十六年一月に公表された「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の最終とりまとめでは、政策目標として、概ね五年以内の目標を掲げるとともに、概ね十年以内に、「国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。」との目標が掲げられている。このような政策目標があるのであれば、目標が達成されるまで国の補助が必要なのではないか。政府の見解は如何に。

二 神戸市の資料によると、平成二十九年度当初において、「国際コンテナ戦略港湾の推進」に約百十三億円が計上されている。さらに神戸市では、水深十六メートル岸壁・コンテナ二十二列に対応する高規格ガントリークレーンを備えた高規格コンテナターミナルを整備し、大型化が進むコンテナ船が入港できるよ

うに岸壁整備を実施、さらに荷揚げに使う大型クレーンの設置を進めている。大阪市でも、主航路の増深や拡幅工事などを行っている。

このように、現状においてさえ、地元の自治体はすでに多額の負担をしているが、平成三十一年度以降に、国からの補助がなくなった場合、さらに多大な財政負担が強いられることが予想される。これら地方自治体に対する支援は検討されているのか。

三 国際コンテナ戦略港湾という位置づけは長期的なものと考えられ、国からの補助金も期限を設けるのではなく、長期的に継続して行うべきではないかとの声がある。政府としての見解は如何に。

右質問する。