

き、長期ビジョンを持ちながらも機動的に対応していただきたいと思います。よろしくお願ひします。

最後に、太田大臣に伺います。

私は、我が国が強みを生かして国際競争の中で決して負けない総合的な港湾政策を進めていただきたいと考えておりますけれども、最後に御決意を伺って、質問を終わらせていただきます。

国務大臣（太田昭宏君） 来年、パナマ運河が拡張されます。シエール革命というのはエネルギー需要の世界の状況を激変させるという状況であります。ソールとしてパナマ運河の拡張というのは相当大的な衝撃を与えてくると思います。

一方、北極海航路、これ今、温暖化ということもありますが、四か月ぐらい就航できるということになっておりますが、それが動き始めてロシア・ファクターというものが非常に大きくなってくるといふことになりまして、物流がかなり変わってきます。

その上に、これから十年、二十年たつていきますと、インドや中東というところがますます大きな位置を占めるように、人口も含めて、なつてくると思います。このエネルギーということがかなりの要素を占めるんですけれども、これがどういふふうに関係してくるか。

そして、人口ということにかなり比例してくる

と思えますが、物流という、集貨と、貨物ということについてどういふ展開になるかということをお考えますと、シンガポールなどに去年行きましたけれども、今でさえシンガポールは日本よりはるかにすごい港になっているんですが、それを全部やめちゃって、違つ方に今全く新しい巨大な港を造つていくという光景を見まして、ある意味では、これではもうとてもじゃないけれども、今、釜山やシンガポールや上海と言つていますが、その釜山やシンガポール自体が次に向かつてもっと大きな要素を占めようとして動いているということ、相手が止まっているならばいいんですけど、相手が動いている中でどう相対的に負けない港を造っていくかということについて、私はこの法案を機にして、まず追い付くということまでは持つていかなくてはならないし、その上に、二十年後、三十年後の日本を考えますと相当戦略的に持つていかなくてはならないといふふうに思っています。

各地方がまちづくりということと各都市が新しく展開する中に、港をどう位置するか、何をそこに配置しながら、そこに何を輸出をしたりといふようなことをしていくのかということもまた変わってくるといふふうに思いますので、このコンテナ戦略港湾といふものを集中させると同時に、各個性のある日本の港といふものをどう造つていくかという本当にスタートにしていかなくてはな

らないと強く決意をしているところでございます。河野義博君 ありがとうございます。

委員長（藤本祐司君） 午前の質疑はここまでといたします。

午後二時十五分に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時四十三分休憩

午後一時十五分開会

委員長（藤本祐司君） ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、港湾法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

田中茂君 みんなの党、田中茂です。

まず、昨日ですか、沖ノ鳥島、最後の不明者が発見されたというニュースを聞いたんですが、あれは確かなんですかね。今、身元を何か確認しているという話なんです。もし仮にその行方不明者であれば、改めてお悔やみを申し上げたいと思ひます。

次に、韓国の、先ほどから質問皆さんやっています。韓国、大変な海難事故であります。多くの高校生犠牲になり、大変な惨事になりつつあると思ひます。一人でも多くの方が救出されることを強く望んでおります。

また、日本においても、国土交通省の方で大型客船会社に対してかなり安全運航についての厳格な指示をされたとも聞いております。ただ、今回、もうそろそろゴールデンウィークにもなりますし、そういう意味では交通機関全般にわたって安全管理、安全運行についての徹底を再度やっていただきたいと、そのように思っております。

それでは、質問させていただきます。港湾法を一部改正する法案につきまして質問をいたします。先ほど来から各委員の皆さんから質問がありました。先ほど、極めて大事な点なので、もう一度私の方から質問させていただきます。災害時に対応するためのバックアップ体制であります。及びBCP、すなわち事業継続計画についての質問をさせていただきます。

災害時に対応するための港湾相互及び被災地以外を含めた広域的なバックアップ体制の構築が急務であると考えられます。特に阪神・淡路大震災により神戸港がその国際的地位を失う大きな要因となったところでありますが、首都直下型地震や南海トラフ地震など最悪のシナリオを考慮し、広域的なバックアップ体制の構築やBCP、事業継続計画の作成等が必要と考えますが、国の取組をより詳細にお聞かせいただきたいと思っております。

大臣政務官（中原八一君） 委員ただいま御指摘をいただきましたとおり、国際的な港湾物流戦

略を進める上で災害時に備えた対策をあらかじめ講じておくことは非常に重要であると認識をいたしております。

阪神・淡路大震災によって世界における神戸港の相対的地位が低下をいたしました。そうした教訓も踏まえ、国際コンテナ戦略港湾におきましては、岸壁の耐震化や免震ガントリックレーンの整備を着実に進めているところでございます。

また、昨年の港湾法改正に基づいて、災害時における港湾相互の広域的な連携を図るために、東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾におきまして今年三月に港湾広域防災協議会を設置いたしました。災害時のシナリオや復旧に向けた役割分担、行動計画を定めた事業継続計画、BCPを策定していくこととしております。

このように国際コンテナ戦略港湾政策を進める上でも防災対策が重要であるとの認識の下、ハード対策のみならずソフト対策を含め、総合的な対策を進めてまいりたいと考えております。

田中茂君 ありがとうございます。ただ、京浜港、阪神港、共に過去に大きな地震があったところでもあります。そういうところでもまた再度こういう戦略港湾を造るということですので、何とぞ、南海トラフ地震があると言われておりますので、その辺を、明確なリスク及びクライシスマネジメントを徹底させるようにお願いし

たいと思っております。

次に、質問させていただきます。

次の質問は、政府の出資に対する東京都の見解及び国際コンテナ戦略港湾政策への影響についてであります。先ほど広田委員の方から質問がありましたので、これは割愛させていただきます。

ただ、私の方から一言言わせていただければ、国際戦略港湾の競争力を強化するために、国、港湾管理者及び民間が三位一体となって構築を図る、そのようになっております。そういう中で、仮に現場の実態を熟知した東京都、そして、まさに現場の第一線で働く、活躍していらっしゃる方々の声も聞くと、そういうことは極めて大事だと思えますので、そういう形で、是非とも東京都が参画できるような形で、オールジャパンの体制で臨んでいただきたいと、そう考えております。

次に、質問は、政府出資と地方分権についてであります。

政府出資は、民の力の活用を掲げてきた方針や地方分権の視点から考えた場合にどのように整合するのか、港湾運営会社に対する政府出資についての見解をお聞かせください。

政府参考人（山縣宣彦君） お答えいたします。平成二十三年の港湾法の改正で創設いたしました港湾運営会社制度は、港湾の管理と運営を分離いたしました。株式会社方式による民の視点での

港湾運営の効率化を図るものでございます。具体的には、民間社長の登用により迅速な意思決定、民間資本の導入により経営のチェック、民間の機動的な契約方式の導入などを目指したものでございます。

今回の国の出資制度は、こつこつた港湾運営会社の民の視点に関する基本的な考え方を变えるものではなくて、国、港湾管理者、そして民間事業者による強固な協働体制を構築することを目指したものでございます。また、今回の国の出資制度は港湾管理者制度を何ら変更するものではないとさせていただきます。港湾運営会社についても、その業務の範囲を拡大したり法的に事業の性質を变化させるようなものではないとさせていただきます。加えまして、国際基幹航路を維持拡大するための全国からの貨物の集約など全国の見地から取り組むべき課題につきまして、国の責任を果たす観点から必要なものというふうに考えております。

以上です。

田中茂君 結果として港湾経営への国の関与が更に大きくなる可能性もあるので、その辺は懸念いたしますので、その辺バランスを取ってやっていただきたいと思っております。

次に、国際戦略港湾の集貨と地方港湾等によるインセンティブ制度との整合性についてお尋ねします。

本法案の骨子は、集貨、創貨、港の競争力強化を二本柱の施策として、ハード、ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を加速させ、我が国に寄港する国際基幹航路の維持拡大を図ることとされています。特に集貨は、京浜港や阪神港に広域からの貨物を集約する様々な取組、フィーダー輸送の強化等が行われているとのことですが、しかし、一部の地方港湾では、港湾管理者等による外航コンテナ船に対する港湾使用料の減免、あと当該航路を利用する荷主への財政的支援等のインセンティブ制度が設けられているという実態があったと聞いております。

この一部の地方港湾による外航航路へのインセンティブ措置は、逆に釜山港に日本海沿岸のフィーダー港としての機能を与え、釜山港が効率よく集貨する体制の確立に寄与したと言われております。さらには、釜山港のハブ化に大きく貢献することにもなり、結果的には我が国全体の港湾の国際競争力の低下を招いた一因になったとも考えられますが、国交省の御見解をお聞かせください。

政府参考人（山縣宣彦君） お答えいたします。近年、我が国の港湾におきましては基幹航路の減少が大きな問題となっております。二〇〇〇年に週十便以上が寄港してありました欧州向けの基幹航路、これが二〇一二年には週二便、二〇一〇年に週三十便以上が寄港してありました北米向

けの基幹航路が二〇一二年には週二十一便になるなど、国際基幹航路の減少は大きな問題となっております。

この国際基幹航路の寄港地の決定におきましては、大型コンテナ船の寄港に必要な貨物量が確保されるかどうか重要な判断基準になってまいります。国際コンテナ戦略港湾への集貨策を強力に推進していく必要があります。

このような中、先生御指摘のように、地方の港湾におきまして、港湾管理者である地方自治体等が釜山航路を運航する船社あるいは荷主に向けて補助金等のインセンティブを講じているということが国際コンテナ戦略港湾への貨物の集約を妨げる一因となっているというふうにも認識してございます。

このため、昨年の六月ですけれども、私の港湾局長の名前で、各港湾管理者宛てに、外航航路のみならず国際コンテナ戦略港湾向け集貨を担う国際フィーダー航路に対しても同等以上のインセンティブを講じてもらうように要請をしたところでございます。

さらに、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会この場でも、釜山港におけるトランシップされる貨物へのインセンティブ措置を廃止するよう、地方の港湾管理者に対して個別要請を行っているところでございます。

現時点において、要請に応じていただいた港湾も徐々に増加してきておりますけれども、引き続き国際コンテナ戦略港湾政策の意義あるいは必要性について地方の港湾管理者にも丁寧の説明を行いまして、国、港湾管理者が一体となって我が国の港湾の競争力強化を実現すべく取り組んでまいりたいと考えております。

以上です。

田中茂君 ありがとうございます。

是非とも、国際フェイダー航路に対してのインセンティブ措置の強化を是非ともよろしく願います。

次に、国際戦略港湾と地方港湾との役割分担について質問いたします。

京浜港や阪神港では、港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設等を行うことにより広域から貨物を集貨しようとしています。一方では地方港湾の貨物を奪う実態も懸念されます。地方においては、地方港湾は地域経済を支える基盤となっており、外航航路の減少から地域経済の雇用にも悪影響を及ぼし、ひいては地域経済の衰退も懸念されます。

このような状況に陥らないためにも、国際コンテナ戦略港湾政策を推進する一方で、国際戦略港湾と地方港湾との役割分担について国交省はどのように認識し、対応を考えておられるのか、大臣

からお聞かせください。

国務大臣（太田昭宏君） 国際物流が大変劇的に変化の中で、アジアにおける港湾間の競争が非常に激しくなっています。そこで、釜山や上海や香港、シンガポール以上に強い港湾を造ろうと、集中的に京浜、阪神というところで今議論をいただき、集中的に強化をしようということでもありますけれども、あわせてバルク港湾ということも指定させていただいて、先般、小名浜では石炭を揚げるわけですが、これ水深を十八メートルということになりますと、一気に四割近く実は安く入るといふことにもなつて、かなり違います。

それから、ついこの間は釧路も採択をして、これは穀物です。相当船荷というのは、私もそれまで余り知りませんでしたが、大きなものがまとめて入ると物すごく価格が安くなるということがあります。また、それぞれの港湾が抱えている、金沢とか新潟とか日本海側もそうでありますけれども、そこに集積している工場とかそういうものの出荷という、非常に特徴がそれぞれの港湾にも、四海海に囲まれているゆえにそれぞれ特徴があるといふふうに思います。

このコンテナの戦略港湾とともにバルク港湾、さらにはまたそれぞれの港湾が生き抜いていけるように。私、三日前も愛知県に行きまして三河港と、ここも非常に特徴があるわけで、そこも岸

壁を整理したりいろんなことをやらせていただく大変喜ばれて、更に力を入れようということに現地が勢い付いているということにもなります。それぞれのところに、私もできる限り赴いて、それぞれの役割を更に吟味して徹底的に支援をするということ頑張りたいといふふうに思っているところです。

田中茂君 大変分かりやすい説明ありがとうございます。

最後に、私の意見として言わせていただきますが、釜山港がこれほどまでに発展を遂げた要因は、大型コンテナ船寄港のコストが安価なだけではなく、インフラ整備や釜山新港を自由貿易地域とするなど積極的な誘致政策や柔軟な税制措置等を含めた包括的な国家戦略を推進してきた成果でもあると思料いたします。また、我が国のコンテナ取扱量は、京浜港、阪神港を合わせても韓国の釜山一港にも届かないというのが現状であります。それを考えると、経営統合を図り、政府の出資をしたとしても、また、先ほど御答弁でもありましたが、釜山港に対抗してできるだけコストダウンを図つたとしても、もちろんそれは大事であります。そのみでは機動的な施策に直結し、対抗できると思えません。

港湾政策は五十年の計とも最終取りまとめにも述べられていますが、国家戦略としての位置付け

を明確化した上で、将来を見据えて、釜山港の安価なコストにこだわることなく、日本独自の特殊性を考えるべきであると思います。それは、今回の韓国での海難事故でも明らかですが、一つ事故を起こせば風評ダメージは極めて大きいものがあります。だからこそ、日本の技術力を生かした、安心、安全かつ安定した迅速性と日本的なきめ細かいサービス、心配りのあるサービス等の様々な付加価値を提供し、競争力強化のための具体策とロードマップをいま一度明確化していただきたく強く要望し、私の発言を終わりにいたします。

和田政宗君 引き続き、みんなの党、和田政宗、質問をさせていただきます。

私は、仙台塩釜港に対する国の考え方についてお聞きします。

これまでも仙台塩釜港の機能強化について質問をしてまいりました。政府答弁は、仙台港の重要性については認識しているとのこと、首都直下地震や南海トラフ巨大地震の際など、いざというときに仙台港に物資を入れて、そこから各地に運ぶという観点からも重要であるという趣旨の答弁でした。

しかしながら、私が問いたいのは、仙台は北米に最も近い航路を有していることなどから、その地理的優位性に着目して、国家的戦略として仙台塩釜港に力を入れてはどうかという考え方です。

以前紹介いたしました、仙台藩祖伊達政宗公がヨーロッパに日本で初めて派遣した外交通商使節、慶長遣欧使節は、石巻の港から出港し、通商交渉が成立していれば、石巻を日本最大の貿易港としてよつとする計画だったわけです。また、明治新政府が日本における最初の近代港湾として建設に着手したのが石巻湾の野蒜築港でした。すなわち、圧倒的な地の利があるわけです。京浜港、阪神港でできなかったような新たな港造りを仙台塩釜港で試してみたいかがでしょうか。これは復興にも大いに寄与すると思います。

また、各委員からの質問にもありますが、何といても災害時に京浜港、阪神港が使えなくなつたときに、貿易に立脚する我が国がどの港から物資を出し入れし、貿易を維持していくのかというのは大きな問題となります。そのとき、京浜港や阪神港とは乗っているプレートが違う仙台塩釜港の強化、整備ができていけば、日本経済にとっても大きく寄与すると思いますが、大臣、いかがでしょうか。

国務大臣（太田昭宏君） 京浜そして阪神のほかにも、今朝は第一番目に名古屋、四日市の港についても発言をいただきました。私は、その次のこと、福岡からもお話をいただきましたが、仙台というのは物すごく大事なところだということに思います。

国際拠点港湾と、これは東北では何よりも仙台に頑張ってもらわなくちゃならないと思いますし、自動車とか、あるいはまたその部品、あるいはまた石油精製とか製紙ですね、石巻等を入れましても、そうしたことからも、また御指摘のあった震災の代替性ということからいきましても、仙台港の位置付けというのは、私、物すごく大事だということに思います。

また、穀物という点においても、大型化に対応するために、直轄事業として中野地区国際物流ターミナル整備事業を進めているということもありまして、この仙台塩釜港というものを重要視してさらに現地と練り上げて強い港湾にしていきたいというふうに思っているところでございます。

和田政宗君 大臣の御答弁にもありましたように、引き続き、この港は国家戦略としても活用すべき、活用できるというふうに思いますので、引き続き諸施策を講じていただければというふうに思います。

そして、本法律案においては国際コンテナ戦略港湾として京浜港、阪神港を指定するということが、すけれども、国交省の資料によれば、東北地方からコンテナで輸出される自動車部品の約七割は京浜港を利用することを根拠として、京浜港に力点を置くこととなっています。この話も分かるんですけれども、それであれば、そもそも仙台塩釜