

坊やすなが「市政ニュース」



平成26年春夏号

平成26年第一回定例市会2月議会

神戸・大阪両埠頭株式会社の統合について

Q 坊やすなが議員 (代表質問 2014.2.26)

埠頭株式会社の経営統合による神戸港への効果をどのように考えているのか

神戸港は平成29年に開港150年を迎える。神戸港は牽引役として神戸経済を支え、一時期世界第3位という輝かしい歴史を作ってきたが、阪神・淡路大震災を機にその存在感は低下し、現在では第53位という「世界のハブ港」から「西日本のハブ港」を目指すとの目標を掲げなければならない状況にある。

そこで政府は我が国の国際競争力強化のため、国際コンテナ戦略港湾に神戸港・大阪港を合わせた阪神港を指定し国際基幹航路の維持・拡大を図る政策を進めてきた。政策がスタートしてから3年を機に国土交通省は政策の更なる深化を図るため今年1月に「最終とりまとめ」を打ち出した。

先日市長から国際コンテナ戦略港湾政策の一つである神戸・大阪両埠頭株式会社の経営統合の前倒し検討の説明があり、統合した港湾運営会社への国からの出資が行われるとのことであった。

今回の国際コンテナ戦略港湾政策は神戸港が開港して以来の大きな転換点の一つとなり、神戸港に国際競争力を取り戻す絶好のチャンスであると思う。市長からこのことについて発言があった以上、大切な時期を迎えるにあたって市民への報告が必要だと考えている。

そこで、競争力強化につながる港湾運営会社の経営統合について国の関わり方も含めた見通しと、経営統合による神戸港への効果をどのように考えているのか見解を伺いたい。

A 久元市長

新たなユーザー・航路誘致、多方面・多頻度の航路の確保による事業展開ができると思う

経営統合については、平成27年度に予定していたが、平成26年度中に行うべく前倒しすることとしている。そして現在、出資比率や役員構成、営業体制、統合期日など、統合の基本的な事項について大阪市と協議を進めている。経営統合には対等性を確保するということから出資比率や役員構成については1対1とする事、新たな財政負担が生じないよう協議を進めている。

埠頭会社への国の出資は、国策港湾としての位置づけ、国予算の確保、阪神港の国際競争力強化に大きく寄与すると考えている。統合の効果だが、経営統合によって背後圏貨物の拡大を活かした新たな航路誘致、多方面・多頻度の航路の確保によるユーザーの多様なニーズに対応したサービスの提供に取り組むことができるようになる。そういう面に資するところが大きいと考えている。

また、効率的な組織体制、両港の強みを活かしたポート

代表質問



セールスチャンネルの共有・拡大など、経営統合のシナジー効果が得られるのではないかと、また財務面の強化による大規模な設備投資、スケールメリットを活かした共同調達など、広がった選択肢を活かしながら競争力強化に資する事業の展開を図ることができるのではないかと考えている。

地方港に対する国の要請の実効性について

Q 坊やすなが議員 (みなと総局 2014.3.5)

神戸港への国内コンテナ集積の実現性はあるのか

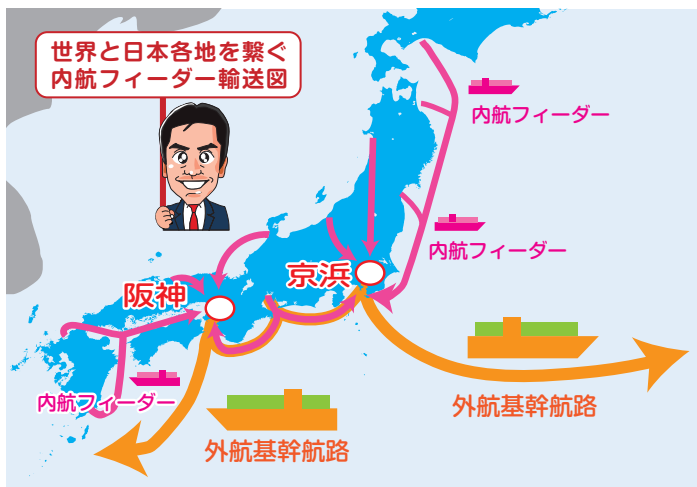
国際コンテナ戦略港湾の基本的な目的は基幹航路の維持・拡大である。ということは少なくとも日本国内で発生した貨物については日本の主要港から輸出していくというのが当然基本となると思っている。神戸港としては国内で発生した貨物をいかに集めるかがこれからの港勢を占う重要なポイントになる。

昨年6月に国土交通省は釜山港においてトランシップされる貨物へのインセンティブ措置と同等、もしくはそれ以上のインセンティブ措置を戦略港湾を経由する貨物にも行うよう地方港に対して個別要請を行ったということであるが本当に実効性があるのかお伺いしたい。

A 岡口局長

すでに効果が出てきている。実効性に期待する

昨年の6月にイコールフィッティング、同等のインセンティブ措置をという国土交通省からの通知が出た。現状では国土交通省港湾局長が例えば四国のこの港、中国地方のこの港という形で具体的に廃止の個別要請を始められたところである。したがって、今個別要請が始まったばかりという時期であるので実際の結果はもう少し見る必要があるかもしれないが、船会社からの情報では既に一部動きが出てきていると聞いている。ある地方港では国からの強い要請を受け、その当該港のみならず周辺港の海外フィーダーに流れている貨物を集めて神戸港に持ってくるという情報であるが、効果は1万TEU程度と推測できる。そういう具体的な動きが出始めたことから私はこの実効性に大いに期待している。



地方港の協力を得るための方策について

Q 坊やすなが議員（みなと総局 2014.3.5）

神戸港はメリットを示しながら地方港から集荷しないといけないと思うが具体策は

戦略港湾施策により国際港としての金看板をはずさないといけない地方港ができるが、神戸港としてはその地方港から集荷しないといけない。また釜山港へのトランシップ貨物を国内主要港で集荷できたとしてもその貨物が京浜港に行ってしまうと元も子もない。そうすれば自ずと戦略港湾同士の競争が始まるが神戸港としては地方港にもメリットを見せながら営業すべきと思うが具体策はあるのか。

A 岡口局長

地方港と直接協議しながらニーズについて丁寧に何ができるか考えたい

地方港に対してメリットを示すというのは大変重要な観点と思っている。

地方港のメリットを具体的に紹介すると一つは、九州東岸で発生している貨物は博多港まで陸送されそこから釜山港へフィーダーされている場合が多い。そういった貨物を、宮崎なり鹿児島地の元の港湾で荷物を出荷し、神戸港まで運べば、地の元の港湾の貨物量の増加になり、港湾関係者にも当然プラスになる。現在、地の元の港湾関係者と制度設計に入っている所であり実現可能と考えている。

また、四国・中国地方の港湾関係者へのヒアリングから内航フィーダー貨物が多い自動車部品を中心として、内航船でのデイリーサービスを強く望まれている。

韓国フィーダーの特徴として多数の中小船社が1隻、2隻のフィーダー船で集荷しているがその要望には応えられない。一方、神戸港を利用する内航の船社は内航の中では比較的大手が多く内航船を擁しているため、インセンティブを打てばデイリーサービスは可能ではないかと考えている。さらに危険物の取り扱いでは神戸港の海事力は定評がある。

危険物は韓国ではなく神戸港に持てきたいとの希望が多いがデイリーサービスでないからとの事情も分かってきた。危険物についてのデイリー寄港を実現することによって地方港にとってもメリットのあるような神戸の集貨を進めたいと考えている。またその他の地方港についても、地方港の皆様との直接協議しながらニーズについて丁寧に何ができるか考えたい。

年間取扱量290万TEU達成に向けた取り組みについて

Q 坊やすなが議員（みなと総局 2014.3.5）

単年度で30万TEU増やす目標は達成できるのか

市は来年度290万TEUという凄い目標を掲げている。平成26年度の予算5億円で約30万TEU増やさないといけないことになる。これまで年間で約10億円の事業費を使い約6万TEUしか増えていない。目標が平成27年度までということだが、これは基本的に地方港に対する政策変更が早急にまた的確に行われた場合は夢ではないと思うが、現実今の状況で行けば単年度で30万TEU増やすというのはいささか無謀な気がしている。この目標が具体的に達成できるのかぜひ一度で説明いただきたい。

A 岡口局長

290万TEUは容易ではない 業界と一緒に頑張って懸命に目標達成に向けて努力したい

290万TEUという目標値については私自身生半可な数字ではないと十分に承知している。今お話にありました集貨インセンティブによる増加貨物量は年間約6万TEUで3年間続けてきたので20万TEU弱増加した。したがって、平成22年度の貨物量がそのままであれば現時点では280万TEU近くまでいっていることになる。ところがそうならない。この分析は極めて必要である

予算については国に強く要望してきた結果、集貨予算だけで平成25年度の1.5倍となる20億円の来年度予算を確保したが、実態に合った効果のあるインセンティブの打ち方が必要であると考えている。特に平成26年度に力を入れている事業は海外フィーダー貨物等誘致事業である。これは母船側と内航船が一つのチームになって具体的に内航フィーダー貨物を神戸に取ってくるという仕組みを持つ誘致事業として立ち上げようというものである。このインセンティブをより効果的にする為に、平成25年11月にはポートアイランド第2期では22列の最新鋭のガントリークレーンを稼働させた。このことによりコンテナの処理能力が引き上げられ、母船の能力が引き上げられたので当該ターミナルのユーザーである外航船社は、母船の能力が上がったことを大きな契機としてすでに主体的に内航フィーダーネットワークを強化し、内航船社と神戸港に貨物を集めようという動きになっている

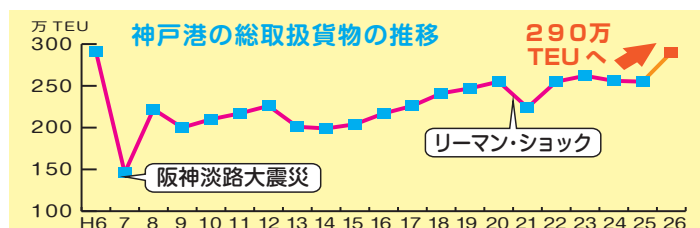
競争力強化についてはターミナルリース料を下げる場合にはその恩恵をターミナルユーザーだけではなく、港運さらには荷主や最終受益者まで浸透させることが大切だと思う。その仕掛けづくりに懸命に努力している所である。

一方、貨物の動向からみれば力を入れなければならないと思っているのは欧州航路である。神戸港の平成25年の取扱量は残念ながらほぼ横ばいという状況であるが、欧州航路はマイナス約15%という状況になっている。この背景には欧州経済危機を前提にした出荷の停止やアライアンスの再編によるコンテナ船の船腹量の減少が影響している。もちろんほかの航路も力を入れているが特に欧州航路に力を入れていく。

またそうした中で非常に重点を置くべき状況はある。それがP3である。来年には超大型船最大1万3千TEUをいよいよ

欧州航路に配船する状況である。幸いにして現在のところ神戸港も寄港地に入っているがこれが確実に神戸港に入ってくるようにしないと貨物量が増えるどころか神戸港の命運にかかわる問題だと考えている。そういった意味で特にこのP3の問題に関しては業界と力を合わせて的確な情報の基に全力でセールスに取り組みたいと考えている。

290万TEUというのは本当に容易なものではないと考えているが、神戸港は正念場に来ていると思っている。ぜひとも業界の皆様にもご努力をお願いし、一緒になって、懸命に目標達成に向けて努力したい。



精緻な分析による細やかな集荷セールスの実施について

Q 坊やすなが議員 (みなと総局 2014.3.5)

これから世界を引っ張っていくアジア発生活物をどのように集荷するのか

国際コンテナ戦略港湾は基幹航路の維持拡大が目的にあげられているが、現状実際に増加している荷物は東南アジアと中国からの荷物ということになっている。これら地域は実際増加し今後も増加するだろうと予測されているが、これら地域には他港と違ったことを考えなければならないのではないかと考えている。

インセンティブの打ち方についても個別的に緻密に計算し、また情報もしっかりと取りながら把握したうえで一番効くインセンティブを打っていったり、そこに合わせたインセンティブを作っていくということを継続してやっていくことがこれから世界を引っ張っていくアジアの荷物をとっていくということになるのではないかと考えているがどのように考えているのか。

A 田中担当部長

精緻な分析を行いきめ細かな計画をもとにポートセールスに取り組んでいきたい

神戸港の外貿コンテナの約6割を占める中国・東南アジアは非常に重要な地域と考えている。

東南アジアや中国についてはこれまでから神戸港セミナーを開催してきた。

平成26年度はこれまでの取り組みを踏まえ中国・東南アジアでのポートセールスを一層強化していきたい。

船社に対しては、平成26年度からの新規インセンティブである海外フィーダー貨物等誘致事業により、現状では釜山港経由で輸出されている東南アジア向け貨物の神戸港経由への切り替えを提案しており、具体的に転換を検討している船社も出てきている状況である。

また、荷主企業に対しては、インセンティブを利用して国内他港から海外フィーダーにより釜山港へ輸送されている貨物を陸上輸送によって神戸港への転換を提案することで神戸港への集荷を進めていきたいと考えている。

平成26年度は、海外フィーダー貨物等誘致事業で9万6千TEU、新規航路誘致事業で7万TEUなどインセンティブごとに増加目標を定めている。全体ではコンテナ取扱貨物の目標は外内貿合わせて290万TEUとしている。

今後はさらに精緻な分析を行いきめ細かな計画をもとにポートセールスに取り組んでいきたいと考えている。

創貨対策 現状の取組み

Q 坊やすなが議員 (みなと総局 2014.3.5)

創貨につながる企業誘致をするという強い意志を持った営業は必要だと思うか

創貨につながる企業は、一度誘致すれば長期に渡り貨物量は安定する。この営業は非常に重要だと思っている。

例えば自動車産業を誘致することによって関連企業も含めて相当量の貨物が期待できる。また今後の成長が期待される航空機産業もあるが、例えば組み立て工場が来ることにより港を使って部品が集まってくるのでこれも大きなことである。更には衛星やロケットなどの宇宙産業も将来的には魅力ある産業だと思っている。

将来を見据えた中で、たとえ実現までに年数がかかろうが必ず誘致をするとの強い意志を持った営業は必要だと思っている。どのように取り組まれているのか伺いたい。

A 岡口局長

創貨は一自治体では限界がある。国策として制度が必要であり、国に強く要請したいと考えている

企業誘致によって荷物を作り出すということは港湾管理者の立場からいっても極めて重要なことであると考えている。

特に製造業は裾野が広いことからその影響は大きい。

自動車産業は製造業の中でも裾野が広いということで企業誘致という面でも(港湾)管理者という面でも本当に誘致を行いたい業界、企業の一つである。

航空機産業についても確かに活力があり伸びつつある。そういった世界の航空業界の動きを反映して関連工場にも動きがあるので我々としては是非とも神戸に作っていただいて貨物を神戸港から出していただくような取り組みをしたいと考えている。

宇宙産業はさすがにまだ取っ掛かりができていないが、今後コンピューター京の利用が更に増えればそういった進出についても是非とも取り組みたいと考えており、今後更に可能性を探っていききたいと考えている。

今回の戦略港湾で創貨ということが初めて打ち出された。しかし創貨のための制度となるとどうしても一自治体では限界がある。国策として国が抜本的な制度を作ることが必要だと考えており引き続き国にも制度の創設を強く要請したいと考えている。





創貨対策に必要な背後用地の確保について

Q 坊やすなが議員（みなと総局 2014.3.5）

創貨対策に必要な背後用地の確保が必要ではないか

創貨対策という視点が十分でなかったという点で対策が出来ていないということが現状であると思う。

創貨に対して必要な背後用地を用意する事が創貨対策のスタンダードになっているが、過去神戸市においては創貨対策とは全く真逆の荷物をどんどん無くしていくような施策を実際してしまった。

例えば東部新都心の開発については宅地化を優先した結果産業の代替え地が得られず、結果的に大規模工場が神戸から流出することになり基幹貨物が減少した。特に住友ゴムなどはひびき港（北九州港ひびきコンテナターミナル）の中でも主要な荷物になってしまっているという状況から反省すべきところは反省をし、港の背後地を実質無料で貸し付ける施策をとる釜山港との競争に負けないためにも今後は臨海部への創貨企業の集積を図るための取組みも必要だと思っているがいかがか？

A 吉井技術部長

東アジア諸国に対峙するだけの国策となるように国に強く要望していきたい。

釜山港については、例えばコンテナターミナルの背後用地を年34円（/㎡）とほぼ無料に近い値段で企業誘致を行っている。またそれについては手厚い補助金もついている。まさに国策として動いている。

私どもは企業誘致に対して来年度から新しく固都税の更なる減免と製造業については補助制度を創設しているが、まだまだという感じがする。

また国でも現在は関西イノベーション国際戦略総合特区



の制度の中で税制の優遇や利子補給金程度の制度しかない。国の国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会のまとめにもあったが今回ようやく創貨について本腰を入れるということで、2月7日に出された港湾法の一部改正の中で国際戦略港湾の中の物流用地に流通加工を行う倉庫が出る場合への無利子貸付制度が法的に出された。また老朽化・陳腐化した倉庫を高度化する際の補助制度も創設するというので、やっと国が重い腰を上げて本腰になってきた。

このチャンスを捉えて創貨について出来れば東アジア諸国に対峙するだけの国策となるようにこれまで以上に国に強く要望していきたい。

民間企業の用地を活用した創貨

Q 坊やすなが議員（みなと総局 2014.3.5）

公共用地がない中で、民間企業の土地利用の発想は

神戸製鋼が将来の高炉休止を発表している。跡地がそのまま跡地になってしまうことなく神戸市もアンテナを上げながら跡地に関連会社等の製造業を誘致してくれば創貨に繋がる。「高炉が廃止して土地が余った」、「ああそうですか」ではなくて「空いたなら是非関連会社を連れてきて下さいよ。」というようなセールスが大事だと思う。これは民間企業の土地も利用しないと神戸港の公共用地がない中でこういう発想が次にいるのではないかなと思っている。どのようにお考えかお答えをいただきたい。

A 岡口局長

民間企業の土地利用の観点も含めて全力を尽くす

今の民間の空き地の観点というのは確かに不足していたと思う。これからそういう観点も含めて全力を尽くしていきたいと思う。

坊やすながプロフィール

【略歴】昭和42年3月15日 北区生まれ

平成元年 佛教大学文学部卒業
同 年 衆議院議員 砂田重民 秘書
平成11年 自民党兵庫県連 青年部長
平成12年 衆議院議員 公設第一秘書
平成15年 神戸市会議員に初当選（現3期）
市会常任委員長、特別委員長等を経て
平成24年 自由民主党神戸市議員団（幹事長）

現 在

神戸市監査委員（議選委員）
福祉環境委員会
外郭団体に関する特別委員会
神戸市地球環境市民会議
自民党政令指定都市議員連絡協議会
アーバンユースネット19（青年議員連盟）会長

地域経歴

連合自治会役員 子ども会 設立世話人
ふれあいのまちづくり協議会（顧問）
現 在
NPO法人 清交クラブ（理事）
神戸市北消防団（団員）
有馬防犯協会（副会長）
神戸市グラウンドゴルフ協会（賛助会員）
有馬スローフード研究会（設立代表世話人）



お問い合わせ・あらゆるご相談は
神戸市議員
<http://www.boing.jp>

坊やすなが まで
ぼう

〒651-1313 神戸市北区有野中町1丁目8-6 OG岡場ビル 2階 A-1号室
TEL 078-983-1711 FAX 078-983-1719
e-mail bo.yasunaga@gmail.com