

特定貨物 輸入拠点港湾

我が国のばら積み貨物の輸入の現状と課題

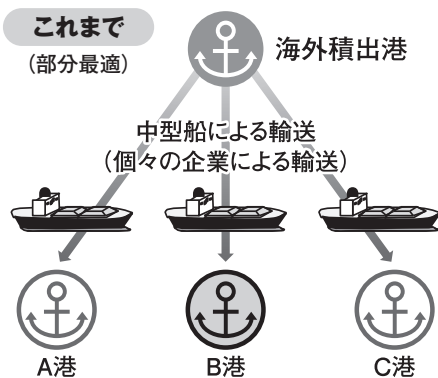
近年、新興国等の急速な経済成長に伴い、世界における資源・エネルギー等の需要は急増しており、石炭・鉄鉱石・穀物等のばら積み貨物の海上荷動量も年々増加の一途を辿っている。このような状況の中で、ばら積み貨物の海上輸送コストの低減を図るため、輸送船舶の大型化が世界的に進展し、近隣諸国では大型船に対応した港湾整備が進行している。

一方、我が国は資源・エネルギー等のほぼ100%を海外からの輸入に依存しているが、ばら積み貨物の輸入については、荷主企業が分散して立地し、各々が独自に輸入しているため、中型船による非効率な輸送となっており、大型船の活用が進んでいない状況にある。このため、一括大量輸送のメリットが享受できておらず、我が国の産業立地環境は海外諸国と比較して相対的に不利な状況にある。

このような状況を改善し、我が国産業の国際競争力の強化や雇用と所得の維持・創出を図るためには、荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送を促進し、効率的な海上輸送網を形成することにより、石炭・鉄鉱石・穀物等のばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現することが有効である。

特定貨物輸入拠点港湾とは

平成25年6月5日に公布された港湾法の一部を改正する法律（平成25年法律第31号）において、港湾法第2条の2に新たに「特定貨物輸入拠点港湾」が規定された。特定貨物輸入拠点港湾は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾であって、輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図ることが我が国産業の国際競争力の強化のために特に重要なものとして、国土交通大臣が指定するものであり、一定規模を有する埠頭を備え、輸入ばら積み貨物の取扱量が相当程度見込まれること等の条件を勘案して指定することとしている。



特定利用推進計画とは

特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者は、輸入ばら積み貨物の荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送等の促進に資する当該港湾の効果的な利用の促進を図るための計画「特定利用推進計画」を作成することができることとされている。特定利用推進計画に定められた事業に対しては、以下の措置が適用される。

●港湾法に基づく手続きの特例

事業の迅速な実施のため、港湾法第37条第1項に規定する港湾区域内の工事等の許可等を要する事業については、特定利用推進計画が公表された場合、当該計画の公表をもって当該事業の許可等があったものとみなされる。

●「共同化促進施設協定」制度

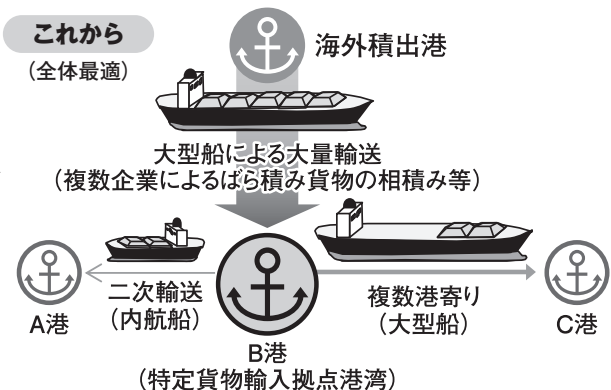
複数の荷主が輸入ばら積み貨物の荷さばき等に利用する施設を共同で整備・管理するため、当該施設の所有者等で締結する協定制度として、「共同化促進施設協定」制度を創設した。当該協定については、当該施設の所有者等が代わっても、後の施設所有者等に対して協定内容が及ぶものとしている。これにより、関係者間の連携が長期的かつ安定的に維持され、共同での設備投資や施設利用を行いやすい環境を整えることで、大型船を活用した共同輸送等の促進に寄与するものと考えている。

●荷さばき施設等の取得に係る固定資産税等の特例

大型船で輸入されるばら積み貨物の迅速な荷さばきを実現するための高能率な荷さばき施設等の整備を促進するため、特定利用推進計画に定められた事業を実施する者が政府の補助を受けて取得した荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を10年間2/3とする特例措置が設けられている。

今後の展望

今般の港湾法の改正は、新たに規定した特定貨物輸入拠点港湾を拠点とする荷主間の連携による大型船の活用に主眼をおいたものである。国土交通省港湾局では、引き続き資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた取り組みを進めていきたい。



特定貨物輸入拠点港湾を核とする大型船を活用したばら積み貨物の輸入の物流構造の変化（イメージ）