

## 三島川之江港指定港化に関する添付資料 目次

\* 各資料右下に記載の頁番号で標記

P1~4 三島川之江港指定港化について/国土交通省の回答履歴

P5 三島川之江港の指定港化に関する国会答弁

P6 三島川之江港に関する ITF 決議(和訳)

P7 三島川之江港の港湾運送事業法の指定港化に対する意見書について  
(平成 27 年第 1 回定例会 意見書/四国中央市議会)

P8 四国中央市議会の不当な意見書採択に抗議する(委員長談話)

P9~11 -三島川之江港- 四国の物流を支える紙の港

P12~27 港湾運送事業法適用対象港について(国交省資料)

## 三島川之江港指定港化について/国土交通省の回答履歴

※ この資料は、継続的に取り組んでいる、春・秋の国土交通省との交渉において、三島川之江港の指定港化についての申し入れたに対する2013年秋以降の回答を整理したもの。

□ 2013年11月20日/秋闘

＜組合の申し入れ＞

三島川之江港の指定港化について、国土交通省として早急に決断し、実行に移すこと。

＜国土交通省の回答＞

港湾運送事業法においては、指定港の基準となるコンテナ等の取り扱いが相当量あること、周辺指定港への影響、港湾整備計画等を総合的に勘案して指定港化することを判断している。

国土交通省としては、当該港は取扱い量も多く、四国の中心的な重要港湾でもあり、また、各地を結ぶ高速道路も整備されている。港湾整備においても金子地区の水深14mの多目的国際ターミナルが稼働していることから、今後も取り扱い貨物量の増大が予想され、指定港化の基準を満たしており、指定港化の決断をしている。この間、昨年3月に労使確認文書を締結するなど一定の前進があったと思っている。

国土交通省としてはなるべく早く地元の理解を得ることが肝要であることから、昨年以降、四国運輸局が地元業者を対象に勉強会を開催し、2月には事業法適用時における課題の整理、地元が抱えている懸念事項に関する意見交換や地元国会議員、四国中央市長とも複数回意見交換してきた。今後も地元関係者と継続して理解を求めていきたいと考えている。

□ 2014年3月5日/春闘

＜組合の申し入れ＞

三島川之江港の指定港化について、国土交通省として早急に決断し、実行に移すこと。

＜国土交通省の回答＞

重要課題と認識している。2年前の3月に関係労使による確認書と覚書を締結以降、勉強会、現地視察、個別ヒアリングや地元選出の国会議員、当該市長（四国中央市長）、関係事業者とも頻繁に意見交換を重ねてきたところである。

国交省としては合意形成に向けて努力している。当該市長は指定港化に向けて努力していく旨を主張している。

□ 2014年11月12日/秋闘

<組合の申し入れ>

三島川之江港の指定港化を早急に決断し、実行すること。

<国土交通省の回答>

重要課題として認識している。国交省としては、指定を目指しているが政令改正には地元の理解を得ながら進める事が必要。関係者による確認書・覚書を締結以降も勉強会、現地視察、個別ヒヤリングや地元選出国會議員、地元市長とも頻繁に意見交換を行っている。

日港協の特別会員となり一歩進んだ事を踏まえ、国交省としては、合意形成に向け更に取り組んでいる事から、もうしばらく静音に見守ってもらう事で理解願いたい。

□ 2015年3月10日/春闘

<組合の申し入れ>

三島川之江港の指定港化を直ちに決断すること

<国土交通省の回答>

主要な課題と認識して取り組んでいる。他方、具体的に指定港化を進めるとなると、地元の理解を得て行うという事が必要になると考えている。

平成24年3月に確認書と覚書が締結されてからも国交省としては地元に出向いて勉強会とかヒヤリング等を重ねて、地元関係者の方々と意見交換をおこなっているところである。

覚書が締結されて、地元の港運会社が日本港運協会の特別会員となって、拠出金を払う流れの中で国交省としてもさらに合意形成を進めて行きたいと考えているので、引き続き静穏に見守ってもらいたい。この件については、国交省として今年に入ってから四国中央市市長とも意見交換を行ってきた。今後も引き続き丁寧に説明をして、指定港化について地元関係者の方々に合意を求めていくべく努力していきたい。

※ 四国中央市が2015年3月26日

「三島川之江港の港湾運送事業の指定港化に対する意見書」を採択、政府に提出(別掲)

※ 全国港湾は四国中央市の意見書に抗議する委員長声明を発表

「四国中央市議会の不当な意見書採択に抗議する」委員長談話(別掲)

□ 2015年11月19日/秋闘

<組合の申し入れ>

非指定港の指定港化について

- ① 直ちに三島川之江港の指定港化を決断し、所要の手続きに入ること。
- ② 近隣港に大きな影響を及ぼしている、石狩湾新港、常陸那珂港、志布志港について、指定港化にむけた調査を進めること。また、当該地域において、指定港化の労使合意がある場合は、それを尊重し、指定港化を決断すること。

<国土交通省の回答>

三島川之江港の指定港化については、着任以来、重要な課題として認識している。具体的に指定港化をすすめるにあたっては地元の理解を得ておこなうことが必要である。今月においても地元へ赴き、四国中央市長、関係事業者と意見交換をおこなってきた。引き続き、丁寧に説明することで指定港化について地元関係者の合意形成に向けて努力していく。

石狩湾新港、常陸那珂港、志布志港については取扱い貨物などの動向に注視していくこととする。

□ 2016年3月10日/春闘

<組合の申し入れ>

三島川之江港の指定港化を決断すること。又、近隣港への影響と港湾運送秩序維持の為、石狩湾新港、常陸那珂港、志布志港の指定港化に向けた調査を開始し、労使合意がある場合は直ちに指定港化を決断すること。

<国土交通省の回答>

三島川之江港の指定港化は、重要課題として認識している。具体的に進めるに当たっては、地元の理解を得て行う必要がある。今年度も現地に赴き、四国中央市長、関係事業者と意見交換を行ってきた。引き続き、丁寧に説明していく事で、地元関係者の合意形成に向け努力する。

石狩湾新港・常陸那珂港・志布志港については、取扱い貨物の動向に注視していく。

□ 2016年11月17日/秋闘

<組合の申し入れ>

三島川之江港の指定港化を決断し、所要の手続きに入ること。

<国土交通省の回答>

三島川之江港の指定港化については、着任以来、重要な課題として認識して

いる。他方、指定港化をすすめるにあたっては、繰り返しになるが、地元の理解を得て行うことが必要と考えている。

今後も引き続き丁寧に説明することで、指定港化について地元関係者の合意形成に向けて、努力していきたいと考える。

2017年11月17日/秋闘

<組合の申し入れ>

三島川之江港の指定港化については、貴省のが要である。地元関係者の合意形成を促進させる対応策を提示し、速やかに手続きに入ること。

<国土交通省の回答>

三島川之江港の指定港化については、着任以来、重要な課題と認識している。他方、具体的に指定港化を進めるにあたっては、地元の理解を得て行うことが必要と考えている。今後も引き続き丁寧に説明することで指定港化について地元関係者の合意形成に向け、努力していきたいと考えている。

以 上

## 三島川之江港の指定港化に関する 国会答弁

第177回国会 国土交通委員会 第4号

平成23年3月30日（水曜日）

午前10時開会

出席者は左のとおり。

委員長 小泉昭男君  
理事 (略)  
委員 吉田忠智君  
(他略)

国務大臣

国土交通大臣 大島章宏君  
副大臣 (略)  
事務局側 (略)  
政府参考人 (略)  
国土交通省港湾 林田博君  
(他略)

○吉田忠智君

是非、今日はこれ以上議論しませんけれども、審議会のメンバーとして入れていただくように、また地方に対しても助言をしていただきますように要請をさせていただきます。

同じく、衆議院の国土交通委員会で、我が党の中島議員が港湾運送事業法に基づく指定港の拡大について質問をしたところ、大臣は基準に基づいて指定すると答えました。

愛媛県の三島川之江港では、指定港ではないために、少人数での無理な作業が行われたり、港湾荷役業務に派遣労働者の使用を禁じた労働者派遣法が適用されず、危険な港湾労働に未熟達の派遣労働者が従事し、労働災害が多発するという深刻な事態が生じております。三島川之江港において、お手元の資料のとおり、国交省は指定の基準を満たしていると判断されているとお聞きしております。早急に三島川之江港を指定港とすべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（林田博君）

お答えを申し上げます。

今、委員御指摘のとおり、お手元に資料も配布されてございますが、港湾運送事業法の指定港の基準といたしましては、単に貨物取扱量の多寡だけではなく、港湾法上の重要港湾であるということ、あるいはまた、周辺の指定港において、現に港湾運送事業を営んでいる者に対する影響がどうかということ、さらには港湾整備計画の内容、こういったものを総合的に勘案をして判断をしております。

三島川之江港につきましては、取扱貨物量も多く、四国の中心的な重要港湾でございます。四国各地と結ぶ高速道路も整備され、また港湾整備につきましては多目的国際ターミナルが平成23年3月に供用されるなど、今後一層の取扱貨物量の増大が予想されてございます。港湾運送事業法の指定港としての基準を満たしていると我々も考えてございまして、国として指定港化を検討しているところでございます。

しかしながら、地方公共団体、荷主の方々、あるいはまた港湾運送事業者など、地元の港湾関係者の合意を得ながら指定港化を進めることが必要と考えてございます。指定港化につきましては、地元の御理解を得られますよう我々も努めてまいりたいというふうに考えてございます。

## 三島川之江港に関するITF決議（和訳）

ITF港湾部会会議

2011年6月13日、14日

ブエノスアイレス

### 日本の三島川之江港に対するキャンペーン に関する決議

世界中の港湾労働組合から指導者と活動家が参集して、6月13日、14日にアルゼンチンのブエノスアイレスで開催された港湾部会会議は、

日本では、港湾運送事業法のもとで一定の労働条件が確保されるという原則の下、政府が指定した港湾において政府が許可した港湾運送事業者によってのみ貨物の荷役が行われることになっているが、政府の許可なく荷役が行われている愛媛県の三島川之江港があることを憂慮し、

許可されていない事業者が三島川之江港で多くの貨物を取り扱っており、法律で定められた労働者保有基準よりも少ない労働者を雇い、港湾労働者に長時間、低賃金労働を強いていることに留意し、

さらに情報によれば、その結果として労働災害が多発し、三島川之江港の周辺港の貨物を奪う雇用問題を起こしていることに留意し、

三島川之江港の事業者が労働災害を告発しようとした労働者に圧力をかけて労働災害を隠ぺいしようとしたこと考慮し、

日本政府が、三島川之江港が港湾運送事業法にもとづく指定の要件を満たしていると判断しているにもかかわらず、指定と港湾の規制によって荷役コストが増加することを恐れる地元大手製紙会社の強硬な反対に屈していることを遺憾に思い、

日本の港湾労働者と海員の、三島川之江港を直ちに指定港にするよう日本政府に強く要求するたたかいを支持し、公正慣行委員会が惜しみない国際連帯活動を通じて日本の労働者を支援するよう呼び掛けることを決議する。

（6月16日、公正慣行委員会でも採択される）

三島川之江港の港湾運送事業法の指定港化に対する意見書について

政府におかれましては日本経済再生を最重点課題に掲げ、アベノミクスを進め、その障害となる岩盤規制を見直し効率化を図り、産業構造への転換を図っておられる。とりわけ貿易立国として物流の中核を担う港湾機能の高度化、効率化は喫緊の課題と認識される。

四国中央市は三島川之江港を有し、製紙・紙加工産業の工業製品出荷額は日本一の地位にある。当地は大消費地に遠く、製紙産業用の水資源不足のハンディがあった。しかし、先人の尽力でダムによる工業用水の確保と当該港湾を礎に発展してきた。しかし近年、アジア諸国は港湾効率化、物流コスト低減による国際競争力を高め、国内製紙・紙加工産業へ大きな影響を及ぼしている。

そうした中、国土交通省は10年前に当該港を港湾運送事業法の指定港化候補とした。以来、毎年、全国の関係団体からの強い受諾要請がある。同法は昭和26年、戦後混乱期の港湾秩序確立を目的に制定され、港湾の事業免許制、需給調整等で労働環境改善、悪質事業者排除等に効果を上げた。しかし同法の規制は、近年、貿易のコンテナ化により近代化した港湾実態と乖離し、米国連邦海事委員会からの指摘も受け、法改正を重ねている。それでも有識者の中には、同法は依然、港湾の競争力低下の一因となっていると指摘する声もあり、当議会に対しても多くの地元企業から指定港化の見直しの要望が寄せられている。

指定港は、事業の許可制や、取り扱い数量による施設と労働者の保有基準を定めており、また、料金の事前届出制等の規制もある。港湾事業者は、これまでの柔軟で効率的な事業運営の継続が危惧されるところである。さらに新たな業務ごとに関係団体との事前協議制を求められる上、港湾労働者の福利厚生等への船社、荷主の拠出金負担(当該港では既に負担)等から、地元産業界には国際競争力低下への不安がある。昭和50年以来、40年間新たな指定港はない。当該港の指定港化の主な理由は、コンテナ取り扱い貨物量の飛躍的な伸び、周辺指定港からのダンピングの懸念、港の秩序混乱への予防となっているが、他の関係労働法令に抵触することなく、自由港として労使協調のもと、業務改善、サービス向上に努めた成果と認識している。平成8年には茨城県でも常陸那珂港を国際的港湾のため指定港化を求めない要請も出ている。

政府、関係省庁におかれましては経済再生、地方創生を図る上で、国際競争に勝ち抜く港湾のあり方も含め御検討賜り、何とぞ、当該港の指定港化の意義について見直されるよう強く要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成27年3月26日

四国中央市議会

(意見書提出先)

衆議院議長

参議院議長

内閣総理大臣

総務大臣

厚生労働大臣

経済産業大臣

国土交通大臣

地方創生担当大臣

## 四国中央市議会の不当な意見書採択に抗議する(委員長談話)

愛媛県四国中央市議会は、3月26日に「三島川之江港の港湾事業法の指定港化に対する意見書」を採択した。港湾運送事業の健全な発展と港湾労働の環境改善に日々努力するものとして、意見書採択に断固として抗議すると共に、引き続き、三島川之江港の指定港化に向けて全力を上げることを表明する。

意見書の基本的な主張は、三島川之江港と四国中央市の発展のみに立脚した論旨に貫かれ、わが街・わが港さえよければ、他の港は関知せずとする、およそ市議会の意見書にふさわしくない暴論に満ちている。

第一に指摘しなければならないのは、港湾運送事業法それ自体への無理解である。港湾運送事業法の目的(第一条)は、「港湾運送秩序の確立」であり、そのことにより「港湾運送事業の健全な発展を図り、もって公共の福祉を増進する」ことである。その目的のために、必要な社会的・経済的規制を設けているのである。ダンピングを防止する届出料金制、安定的な労務供給を担保するための労働者保有基準は、必要不可欠な要件である。意見書には「自由港として……成果」をあげてきたとしているが、これは、事業法のもとでの規範や公正・公平競争という最低限のルールさえ拒否する許しがたい論理である。

第二は、事実誤認が随所に見られ、議会の意見書の体を成していないことである。たとえば、「米国連邦海事委員会からの指摘も受け、法改正を重ねた」とあるが、その事実は確認できない。そうであれば、独立国としての我が国立法機関の権威が疑われるが、市議会として、そう断じる根拠を示すべきである。さらには、「新たな業務ごとに関係団体との事前協議制を求められる」としているが、事業法のどこを見てもこのような規制はない。何を論拠にしているか不明である。

第三に指摘したいのは、四国地区の8つの指定港はじめ、全国93の指定港で事業を営む港湾運送事業者が事業法のもとで社会的責任を全うし、秩序ある事業運営を営んでいる事実を無視し、公正競争のルールから一人抜け駆けする姿勢を露わにしていることである。

自己の繁栄にのみ拘泥し、社会的責任を放棄した中で「業務改善、サービス向上に努めている」との主張がそのことを雄弁に語っている。そのうえで、「同法(港湾運送事業法)は、港湾の競争力低下の一因となっている」と「指摘する声」をあげて正当化している。この声は、三島川之江港と事業者に多大な影響力を持つ地元大荷主の声と容易に推察できる。しかし、私たちには、ダンピング防止など事業法遵守の声は届くが、事業法を競争力低下の一因とする声は聞こえてこない。それは、全国の港湾運送事業者が、国の許可の重みを自覚し、懸命に努力を重ねている証左であり、我が身さえよければ良しとする意見書の論旨は、市民の良識の府たる市議会としての権威を貶めるもので、その見識を疑わざるを得ない。

私たちは、現下の経済体制の下で、各企業や港湾が熾烈な競争を繰り広げていることは十分に承知している。しかし、それは公正・公平なルールの下で行われるべきだと考える。法の下での社会的規制から逃避し、我が国経済全体への貢献という視点も投げ捨て、場合によってはそこに働く労働者をも犠牲にする「競争」は、およそ近代社会の在り方とは無縁と考える。

四国中央市議会が、あらためて本意見書を再検討され、地元大手企業だけに耳を傾けるのではなく、真の意味で地元経済(公共の福祉)に立脚し、四国中央市民、全国の港湾に関係するすべての事業者・労働者に理解される姿勢に立ち戻ることを求めるものである。そのために、私たちは三島川之江港の発展のためにこそ指定港化が必須の要件であることを訴え続け、取り組みを強化することを表明する。

2015年3月27日

全国港湾労働組合連合会  
中央執行委員長 糸谷 欽一郎

# 『日本の海紀行』人とまちを支える港を訪ねて

BackNumber ▶

## —三島川之江港—

### 四国の物流を支える“紙の港”

Page ① ② ③

衣食住のあらゆるシーンで重要な資材として活用され、文明、生活の発展を担ってきた「紙」。その紙を国内のみならず世界に向けて供給する拠点港として名を馳せるのが、ここ三島川之江港だ。

そしていま、大型コンテナが物流の奔流となる時代を迎え、三島川之江港は日本の製紙産業を支えるだけでなく、瀬戸内の物流拠点として大きく羽ばたこうとしている。



三島川之江港  
(写真：国土交通省四国地方整備局 松山港湾・空港整備事務所)



### 独自の歴史を歩んできた二つの港

三島川之江港は、瀬戸内海の中央部、愛媛県、香川県との県境に位置している。その港名からも察せられるとおり、昭和45年に三島港と川之江港という二つの港が合併して生まれた港湾だ。それまではそれぞれの港が独自の歴史を歩んできた。

現在の村松地区、金子地区にあたる「三島港」は、江戸時代初期から商業港として栄えていた伊予三島市の中心部に位置していた。この地域は約1200年も前から集落が開けていたといわれ、寛永年間に陣屋が置かれると、物資集散の拠点としてさらに発展した。港も開かれて海陸連絡の要衝となったが、当時は沖合に船を停泊させ、ハシケで荷役を行う素朴な港だった。大正15年から6年間にわたって三島港修築工事が進み、昭和5年に指定港湾となり、同7年に本格的な港湾としての体裁が整えられた。この頃には防波堤、棧橋、荷揚場が完成し、浚渫により水深が確保されたことから船が接岸できるようになった。戦後、製紙業の発展により工業地としての港の利用度が高まったことから昭和28年に県の管理する地方港湾となった。



村松地区の西側の一15m岸壁からは製紙の原料が荷揚げされる



村松地区の東側は製品化された紙材が次々と積出される



三島川之江港の後背地には「紙のまち」が広がっている

大江地区にも大型のチップ船、パルプ船が接岸する



一方、現港区で指すところの川之江地区、大江地区にあたる「川之江港」は川之江市にあり、自然の良港として古くから開けていた。江戸時代に土佐街道、阿波路などの陸路が整備されると、港も瀬戸内の海陸交通の拠点、また土佐藩主の参勤交代の乗船港として人馬が活発に往来するようになる。このころから大正年間にかけて港の施設も次第に整備され、昭和5年に県の指定港湾となった。その後、さらなる港湾機能の整備が要望されるに伴い、修築工事が展開され、以来、四国中央部の要港として地域の物流を担ってきた。

BackNumber ▶

Page ① ② ③

HOME > 5つのおしごと > 港湾整備事業 > 三島川之江港 > 主な事業

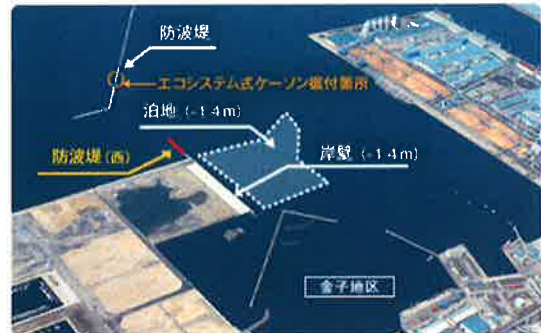
三島川之江港  
主な事業

- 港湾整備事業
- 三島川之江港  
主な事業
- 東予港
- 今治港
- 松山港
- 開発保全航路の整備事業
- 海洋環境整備事業
- 海岸整備事業
- 空港整備事業

三島川之江港金子地区国際物流ターミナル整備事業

三島川之江港は、製紙・パルプ業に必要な原材料（木材チップ、パルプ、石炭）の取扱量が多く、大型船による輸入が頻繁に行われてきました。しかし、岸壁不足のために大型船が着岸できず、滞船（沖待ち）が発生するなど港湾施設の能力は限界を超えていました。

そこで、松山港湾・空港整備事務所では、世界的に進む船舶の大型化にも対応した水深1.4m岸壁を備えた国際物流ターミナルの整備を金子地区で実施しました。すでに、水深1.4m岸壁をはじめとする泊地、防波堤などの主要な港湾施設の整備が完了し、現在は貨物の保管や荷さばきなどを効率的に行うための埠頭用地などを整備中です。



環境に配慮した防波堤(エコシステム式ケーソン)

松山港湾・空港整備事務所では港湾や海岸の整備にあたって、自然に与える影響を抑え、より良い環境や生態系が保たれるように配慮しています。例えば、港湾施設の整備には、ケーソンなどのコンクリート構造物が用いられますが、これまでの凹凸が少ないケーソンでは、偏った生物だけが生息し、生態系を崩す危険性がありました。三島川之江港では、凹凸のあるエコシステム式海域環境保全工法を採用したケーソンを据え付けました。メバルなどの小魚やマナマコなどの底生生物が棲み付き、生態系が上手く循環していることが実証されています。



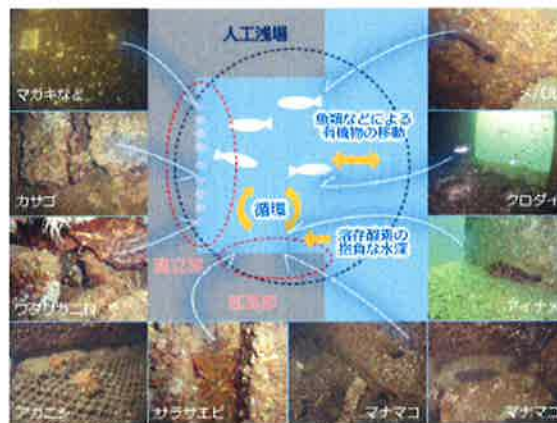
通常のケーソン



エコシステム式ケーソン



エコシステム式ケーソン据付箇所



エコシステムケーソンに生息する底生生物

//

## 港湾運送事業法適用対象港について

## 指定港とは

- ・港湾運送事業法第2条第4項に基づき、港湾運送事業法が適用される港湾。
- ・港湾運送事業法施行令別表第1において、現在94港が指定されている。

1. 港湾運送事業法は、戦後、港の荷役が混乱していたことを踏まえ、これを安定化させるとともに当該港における事業者の育成を図るため制定されたものであり、免許制、需給調整規制など新規参入を制限するものでもある。
2. このため、港湾運送事業法の適用対象港となる指定港の選択に当たっては、現に当該の港が混乱しているかどうか等の基準を慎重に判断した上で個別に対象港を政令で指定してきたところである。
3. 従って、指定港の追加にあたっては、単に荷役量の多寡ということのみをみるのではなく、事業者の乱立や料金ダンピングの有無等、免許制等の規制措置を講じてまで荷役の安定化を図る必要性があるか否かという点を、その判断材料としている。

港湾運送事業法施行令第2条に係る指定港湾一覧

都道府県	港湾	新潟	両津	京都	宮津	岡山	笠岡	長崎	臼浦
北海道	稚内	新潟	直江津	和歌山	和歌山下津	広島	福山	長崎	相浦
北海道	留萌	茨城	日立	大阪	阪南	広島	尾道糸崎	長崎	佐世保
北海道	小樽	茨城	鹿島	大阪	大阪	広島	呉	長崎	長崎
北海道	函館	千葉	木更津	兵庫	尼崎西宮芦屋	広島	広島	熊本	三角
北海道	室蘭	千葉	千葉	兵庫	神戸	鳥取	境	熊本	八代
北海道	苫小牧	東京	京浜	兵庫	東播磨	島根	岩国	熊本	水俣
北海道	釧路	神奈川	神奈川	兵庫	姫路	山口	徳山下松	大分	大分
青森	青森	神奈川	横須賀	徳島	徳島小松島	山口	三田尻中関	大分	津久見
青森	大湊	静岡	田子の浦	香川	高松	山口	宇部	大分	佐伯
岩手	八戸	静岡	清水	香川	坂出	山口	小野田	宮崎	細島
岩手	久慈	愛知	三河	愛媛	新居浜	山口	関門	宮崎	油津
岩手	宮古	愛知	衣浦	愛媛	今治	福岡	福岡	鹿児島	鹿児島
岩手	釜石	愛知	名古屋	愛媛	松山	福岡	苅田	鹿児島	鹿児島
岩手	大船渡	三重	四日市	愛媛	郡中	福岡	博多	鹿児島	名瀬
宮城	石巻	富山	伏木富山	高知	高知	福岡	大牟田	沖縄	運天
宮城	塩釜	石川	七尾	岡山	岡山	福岡	三池	沖縄	那覇
福島	小名浜	石川	金沢	岡山	宇野	佐賀	唐津	沖縄	平良
秋田	秋田船川	福井	敦賀	岡山	水島	佐賀	伊万里	沖縄	石垣
山形	酒田	京都	舞鶴	岡山		長崎			
新潟	新潟								

## 指定港データ

指定港名	地方運輸局	港 湾 法		関税法 開港※4	港則法 適用港※5	船舶積卸量※6 (H13:千ト)	外買取扱量※7 (H13:千ト)	コンテナ取扱量※8 (H14:千TEU)		港湾運送事業者数※9		備考	
		特重※1	重要※2					地方※3	一般	港湾荷	計		
京浜	関東	○		○	○	218,402	164,980	5,038	39.72%	126	128	254	特定港
名古屋	中部	○		○	○	111,642	102,799	1,790	14.11%	31	41	72	特定港
大阪	近畿	○		○	○	65,050	60,466	1,497	11.80%	78	102	180	特定港
神戸	神戸	○		○	○	72,729	37,819	1,748	13.78%	63	71	134	特定港
関門	九州	○		○	○	41,213	31,039	404	3.19%	16	44	60	特定港
千葉	関東	○		○	○	50,286	93,009	50	0.40%	33	48	81	特定港
清水	中部	○		○	○	16,799	10,204	344	2.71%	6	7	13	特定港
四日市	中部	○		○	○	12,655	39,523	118	0.93%	7	9	16	特定港
博多	九州	○		○	○	24,600	11,979	510	4.02%	9	18	27	特定港
主要9港計	-	-	-	-	-	613,377	551,820	11,499	90.7%	369	468	837	
苫小牧	北海道	○		○	○	34,804	20,088	165	1.30%	6	13	19	特重
室蘭		○		○	○	8,554	11,204	4	0.03%	6	10	16	特重
仙台塩釜	東北	○		○	○	9,370	8,550	71	0.56%	3	2	5	特重
新潟	北陸・信越	○		○	○	7,042	14,438	114	0.90%	6	10	16	特重
伏木富山		○		○	○	5,690	6,589	38	0.30%	4	10	14	特重
和歌山下津	近畿	○		○	○	12,727	20,613	9	0.07%	4	14	18	特重
姫路	神戸	○		○	○	8,563	19,152	2	0.02%	6	15	21	特重
広島		○		○	○	10,218	4,354	109	0.86%	7	27	34	特重
水島	中国	○		○	○	50,970	51,712	75	0.60%	8	18	26	特重
徳山下松		○		○	○	14,379	17,840	43	0.34%	7	19	26	特重
19港計	-	-	-	-	-	775,694	726,359	12,130	95.64%	426	606	1,032	

- ※1 特定重要港湾：重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾(港湾法)  
 ※2 重要港湾：国の利害に重大な関係を有する港湾(港湾法)  
 ※3 地方港湾：重要港湾以外の港湾(港湾法)  
 ※4 開港：貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して定める港(関税法)  
 ※5 港則法適用港：港則法施行令に定められている港湾(別表第一)  
 ※6 船舶積卸量：港運要覧平成13年版より  
 ※7 外買取扱量：港湾統計年報平成13年版より  
 ※8 コンテナ取扱量：港湾近代化促進協議会の集計による(外貿コンテナ取扱量)  
 ※9 港湾運送事業者数：平成14年3月末現在の事業者数  
 ※10 取扱貨物量：港湾統計年報平成13年版より

指定港名	地方運輸局	港 湾 法		関税法 開港※4	港則法 適用港※5	船舶積卸量※6 (H13:千ト)	外買取扱量※7 (H13:千ト)	コンテナ取扱量※8 (H14:千TEU)	港湾運送事業者数※9		備考			
		特重※1	重要※2						地方※3	一般		港湾荷	計	
那覇	沖縄	○	○	○	○	10,396	1,169	0.11%	77	0.61%	7	0	7	コンテナ取扱港
岩国	中国	○	○	○	○	3,428	3,486	0.34%	45	0.35%	3	10	13	コンテナ取扱港
福山		○	○	○	○	35,681	34,333	3.35%	43	0.34%	5	15	20	コンテナ取扱港
秋田船川	東北	○	○	○	○	3,365	2,864	0.28%	37	0.29%	2	3	5	コンテナ取扱港
八戸		○	○	○	○	9,293	7,268	0.71%	27	0.22%	2	2	4	コンテナ取扱港
松山	四国	○	○	○	○	2,493	1,109	0.11%	26	0.21%	2	13	15	コンテナ取扱港
大分		○	○	○	○	32,497	34,376	3.35%	25	0.20%	4	11	15	コンテナ取扱港
伊万里	九州	○	○	○	○	798	663	0.06%	24	0.19%	1	2	3	コンテナ取扱港
敦賀	中部	○	○	○	○	4,742	2,863	0.28%	24	0.19%	2	4	6	コンテナ取扱港
直江津	北陸・信越	○	○	○	○	1,245	801	0.08%	22	0.17%	3	6	9	コンテナ取扱港
細島	九州	○	○	○	○	3,235	2,129	0.21%	20	0.16%	4	4	8	コンテナ取扱港
金沢	北陸・信越	○	○	○	○	1,399	482	0.05%	19	0.15%	1	2	3	コンテナ取扱港
境	中国	○	○	○	○	2,091	1,910	0.19%	19	0.15%	3	1	4	コンテナ取扱港
高松		○	○	○	○	2,052	269	0.03%	19	0.15%	3	12	15	コンテナ取扱港
徳島小松島	四国	○	○	○	○	1,993	1,720	0.17%	14	0.11%	3	10	13	コンテナ取扱港
今治		○	○	○	○	911	211	0.02%	14	0.11%	2	6	8	コンテナ取扱港
小名浜	東北	○	○	○	○	6,010	4,720	0.46%	13	0.10%	3	3	6	コンテナ取扱港
三河	中部	○	○	○	○	16,823	11,504	1.12%	14	0.11%	12	20	32	コンテナ取扱港
八代	九州	○	○	○	○	2,108	1,594	0.16%	12	0.10%	2	6	8	コンテナ取扱港
長崎		○	○	○	○	770	500	0.05%	10	0.08%	3	8	11	コンテナ取扱港
酒田	東北	○	○	○	○	2,246	2,044	0.20%	8	0.06%	2	0	2	コンテナ取扱港
舞鶴	近畿	○	○	○	○	1,153	601	0.06%	8	0.06%	2	3	5	コンテナ取扱港
三田尻中関	中国	○	○	○	○	2,931	2,399	0.23%	7	0.05%	4	8	12	コンテナ取扱港
日立	関東	○	○	○	○	3,162	1,092	0.11%	6	0.05%	1	4	5	コンテナ取扱港
高知	四国	○	○	○	○	1,077	294	0.03%	6	0.05%	2	13	15	コンテナ取扱港
宇部		○	○	○	○	13,234	12,437	1.21%	5	0.04%	2	8	10	コンテナ取扱港
油津	九州	○	○	○	○	576	693	0.07%	3	0.02%	2	0	2	コンテナ取扱港
釧路		○	○	○	○	20,118	4,511	0.44%	3	0.02%	3	8	11	コンテナ取扱港
小樽	北海道	○	○	○	○	779	537	0.05%	1	0.01%	4	12	16	コンテナ取扱港
鹿島	関東	○	○	○	○	31,799	37,311	3.64%	1	0.01%	12	10	22	コンテナ取扱港
呉	中国	○	○	○	○	15,797	8,250	0.80%	0	0.00%	5	12	17	コンテナ取扱港
50港計	-	-	-	-	-	1,009,896	910,497	88.80%	12,683	100%	532	822	1,354	

指定港名	地方運輸局	港 湾 法		関税法 開港※4	港則法 通用港※5	船舶積卸量※6 (H13:千ト)	外貨取扱量※7 (H13:千ト)	コンテナ取扱量※8 (H14:千TEU)	港湾運送事業者数※9		備考	
		特種※1	重要※2						地方※3	一般		港湾荷
稚内		○	○	○	○	44	72	0.01%	0	2	2	4
留萌	北海道	○	○	○	○	374	421	0.04%	0	2	3	5
函館		○	○	○	○	276	276	0.02%	0	2	10	12
青森		○	○	○	○	759	836	0.08%	0	3	6	9
久慈		○	○	○	○	243	78	0.01%	0	0	1	1
宮古	東北	○	○	○	○	527	428	0.04%	0	3	0	3
釜石		○	○	○	○	1,326	455	0.04%	0	2	2	4
大船渡		○	○	○	○	1,413	652	0.06%	0	3	2	5
石巻		○	○	○	○	3,885	3,327	0.32%	0	3	2	5
両津	北陸・信越	○	○	○	○	3	0	0.00%	0	1	3	4
七尾		○	○	○	○	2,821	3,159	0.31%	0	1	2	3
木更津	関東	○	○	○	○	34,513	37,221	3.63%	0	5	25	30
横須賀		○	○	○	○	7,097	2,263	0.22%	0	2	10	12
田子の浦	中部	○	○	○	○	2,542	1,770	0.17%	0	1	2	3
衣浦		○	○	○	○	20,004	10,530	1.03%	0	9	7	16
阪南	近畿	○	○	○	○	635	307	0.03%	0	4	11	15
尼崎西宮芦屋	神戸	○	○	○	○	1,853	1,046	0.10%	0	4	18	22
東播磨		○	○	○	○	28,169	20,949	2.04%	0	3	17	20
岡山	中国	○	○	○	○	325	0	0.00%	0	2	5	7
宇野		○	○	○	○	494	1,018	0.10%	0	2	7	9
尾道糸崎		○	○	○	○	1,048	866	0.08%	0	3	16	19
坂出	四国	○	○	○	○	10,865	11,670	1.14%	0	3	10	13
新居浜		○	○	○	○	4,696	2,307	0.23%	0	3	13	16
小野田		○	○	○	○	1,312	0	0.00%	0	0	4	4
荏田		○	○	○	○	13,262	5,501	0.54%	0	3	6	9
三池		○	○	○	○	697	1,217	0.12%	0	1	6	7
唐津		○	○	○	○	61	284	0.03%	0	1	4	5
相浦	九州	○	○	○	○	68	0	0.01%	0	0	2	2
佐世保		○	○	○	○	575	308	0.03%	0	2	6	8
三角		○	○	○	○	106	68	0.01%	0	2	0	2
津久見		○	○	○	○	8,378	3,445	0.34%	0	0	6	6
佐伯		○	○	○	○	568	1,138	0.11%	0	1	3	4
鹿耳島		○	○	○	○	3,886	1,306	0.13%	0	5	9	14
名瀬		○	○	○	○	293	0	0.00%	0	3	1	4
運天		○	○	○	○	27	0	0.00%	0	2	0	2
平良	沖縄	○	○	○	○	1,205	239	0.02%	0	3	0	3
石垣		○	○	○	○	975	8	0.00%	0	3	0	3
大湊	東北	○	○	○	○	6	0	0.00%	0	1	0	1
宮津	近畿	○	○	○	○	985	997	0.10%	0	1	3	4
笠岡	中国	○	○	○	○	33	0	0.00%	0	0	1	1
郡中	四国	○	○	○	○	7	0	0.00%	0	0	2	2
大牟田		○	○	○	○	99	0	0.01%	0	0	3	3
臼浦	九州	○	○	○	○	262	0	0.02%	0	0	2	2
水俣		○	○	○	○	246	274	0.03%	0	1	2	3
地方港計	-	-	-	-	-	553,483	473,511	47.4%	1,184	255	588	843
94港計	-	-	-	-	-	1,166,860	1,025,330	100%	12,683	624	1,056	1,680

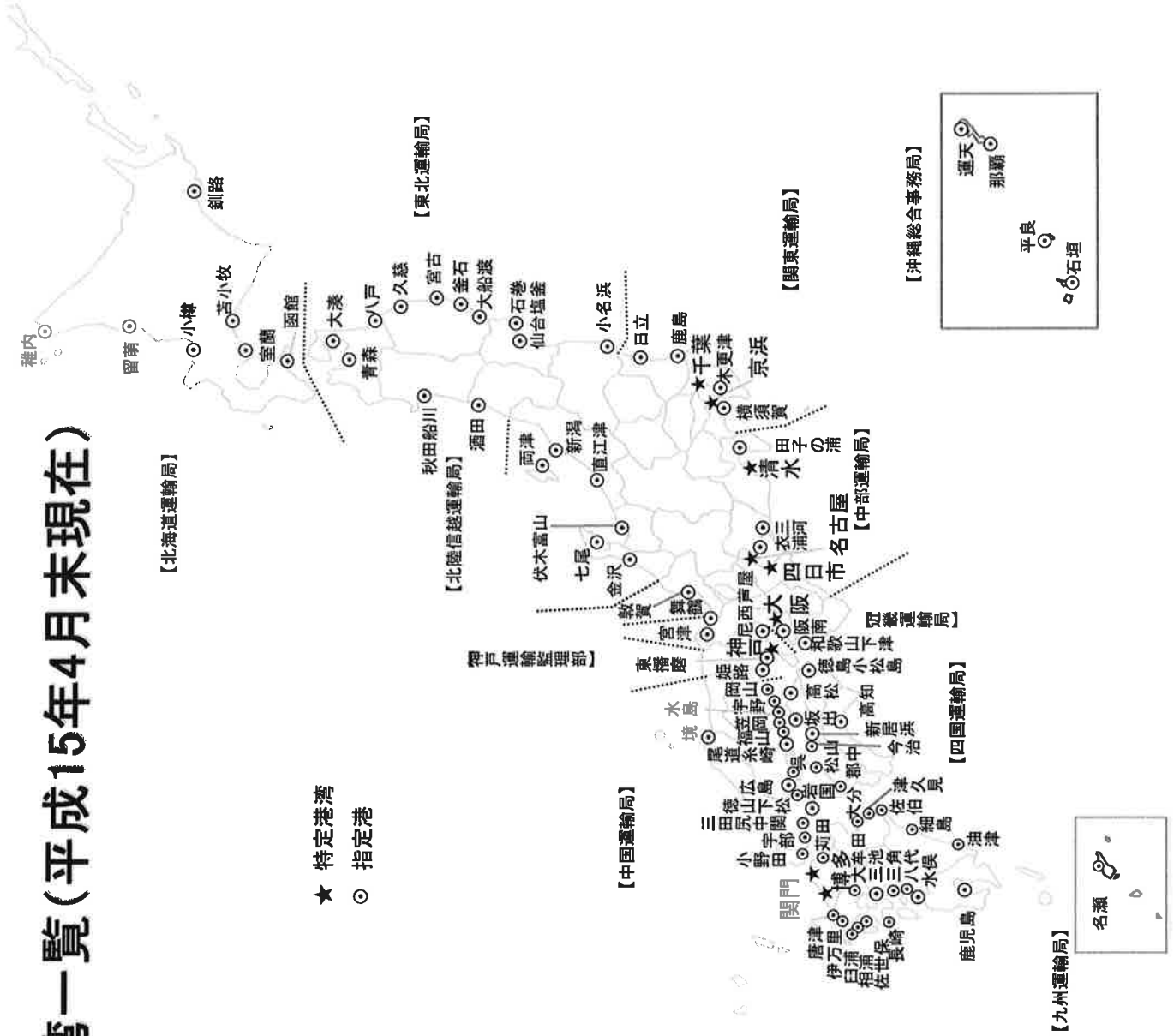
17

## 非指定港データ

非指定港名	地方運輸局	港 湾 法		関税法 開港※4	港則法 適用港※5	取扱貨物量※6 (H13:千トン)	外貿取扱量※7 (H13:千トン)	コンテナ取扱量※8 (H14:千TEU)	港湾運送事 業者数※9
		特重※1	重要※2						
石狩湾新	北海道		○	○		3,439	675	26	9
十勝			○	○		962	248	-	2
柏崎	北陸信越			○		1,000	21	-	2
姫川				○		4,075	820	-	4
常陸那珂	関東		○	○		994	159	14	8
福井	中部			○		1,689	190	-	1
浜田	中国		○	○		1,188	314	1	1
三島川之江	四国		○	○		9,708	5,245	12	7
志布志	九州		○	○		9,541	3,497	34	4
中城湾	沖縄		○	○		6,228	3,447	-	3

- ※1 特定重要港湾：重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾(港湾法)  
 ※2 重要港湾：国の利害に重大な関係を有する港湾(港湾法)  
 ※3 地方港湾：重要港湾以外の港湾(港湾法)  
 ※4 開港：貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して定める港(関税法)  
 ※5 港則法適用港：港則法施行令に定められている港湾(別表第一)  
 ※6 取扱貨物量：港湾統計年報平成13年版より  
 ※7 外貿取扱量：港湾統計年報平成13年版より  
 ※8 コンテナ取扱量：港湾近代化促進協議会の集計による(外貿コンテナ取扱港)  
 ※9 港湾運送事業者数：平成14年3月末現在の事業者数

# 指定港湾一覽(平成15年4月末現在)



# 各法における港湾の定義

資料3-5

法律名	港湾区分	法律上の根拠	指定の基準	対象港
港湾運送事業法	港 湾	政令で指定する港湾（その水域は、政令で定めるものを除くほか、港則法に基づく港の区域をいう。）をいう。（第2条第4項）	一定量の港湾運送需要量があり、事業者の乱立等による港湾運送秩序の混乱が予想される等の事情を考慮して決定されたもの。	京浜港、苫小牧港、他 計94港
	特定港湾	コンテナ貨物の積卸しの用に供する港湾のうち国民経済上特に重要なものとして政令で定めるものをいう。（第2条第5項）	我が国の外貿コンテナ取扱量の約95%を占め、コンテナ輸送を中心として内外の物流において大きな役割を担っているもの。	京浜港、神戸港、他 計9港
港湾労働法	港 湾	政令で指定する港湾（その水域は、政令で定める区域とする。）をいう。（第2条第1項）	港湾の荷役量、港湾労働者の数等を考慮して、国民経済上に占める港湾の重要性及び必要な労働力の確保その他港湾労働者の雇用安定等に關し、特別の措置を実施する必要性が高い港湾であるかといった点を勘案して決定されたもの。	東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港、神戸港、関門港、他 計6港
	重要港湾	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の、国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの。（第2条第2項）	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾	京浜港、函館港、高松港、他 計128港
重要港湾	特定重要港湾	重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾で政令で定めるもの。（第2条第2項）	開港・特定港であり、国際海上コンテナ輸送網の拠点であるか、又は必需貨物を取り扱う国際海上輸送網の拠点であること等の条件を満たしているとして決定された港湾。	京浜港、神戸港、博多港、他 計23港
	地方港湾	重要港湾以外の港湾をいう。（第2条第2項）	重要港湾以外の港湾。	計956港
港則法	港	この法律を適用する港及びその区域は、政令で定める。（第2条）	港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図る必要があるもの。	京浜港、苫小牧港、他 計501港
	特定港	適用港であり、きつ水の深い船舶が出入できる港又は外国船舶が常時出入する港であつて、多数の船舶が出入し、特別の措置を講ずる必要があるものとして政令で定めるものをいう。（第3条第2項）	危険物積載船舶をはじめ、多数の船舶が出入し、およびよう地の指定、夜間入港の制限、泊地移動の制限、航路の航行規制、危険物積載船舶に対する規制等の特別な措置を講ずる必要のあるもの。	京浜港、苫小牧港、他 計86港

# 指定港の変遷 ①

資料3-6

施行年月日 (公布)	昭和27年7月15日 (昭和27年6月27日)	昭和31年1月10日 (昭和30年12月1日)	昭和34年5月1日 (昭和34年4月27日)	昭和37年12月1日 (一部7月1日) (昭和37年6月20日)
施行令	港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令	港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令	港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令	港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令
追加	稚内(北海道) 両津(新潟) 宮津(京都)	蒲郡(愛知) 笠岡(岡山) 福山(広島) 名瀬(鹿児島)		苫小牧(北海道) 大湊(青森) 久慈(岩手) 石巻(宮城) 久慈(茨城) 田子の浦(静岡) 岡山(岡山) 三田尻中関(山口)
変更			武豊(愛知) →衣浦(愛知) 境(鳥取) →境(鳥取、島根)	堺、大阪(大阪) →大阪(大阪) 船川、秋田(秋田) →秋田船川(秋田)
削除				
指定港計	82港	86港	86港	92港

## 指定港の変遷 ②

施行年月日 (公布)	昭和38年7月1日 (昭和38年6月27日)	昭和40年7月1日 (昭和40年6月22日)	昭和41年10月1日 (昭和41年9月20日)	昭和46年7月1日 (昭和46年6月1日)
施行令	港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令	港則法施行令の一部を改正する政令	港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令	港則施行令の一部を改正する政令
追加			船橋市川(千葉)	
変更	久慈(茨城) →日立(茨城)	岸和田(大阪) →阪南(大阪)		別府、高砂、伊保 (兵庫) →東播磨(兵庫)
削除				
指定港計	92港	92港	93港	91港

### 指定港の変遷 ③

施行年月日 (公布)	昭和47年5月15日 (昭和47年4月28日)	昭和50年7月10日 (昭和50年7月2日)	昭和50年8月10日 (昭和50年7月25日)	昭和58年9月1日 (昭和58年8月30日)
施行令	沖繩復帰に伴う運輸省 関係政令の改正に関 する政令	港則法施行令の一部 を改正する政令	港湾運送事業法施 行令の一部を改正す る政令	港則法施行令の一 部を改正する政令
追加	運天(沖繩) 那覇(沖繩) 平良(沖繩) 石垣(沖繩)		鹿島(茨城) 木更津(千葉) 豊橋(愛知) 金沢(石川)	
変更		船橋市川、千葉(千葉) →千葉(千葉)	留萌(北海道) →留萌(北海道)	伊万里(佐賀) →伊万里 (佐賀、長崎)
削除			住ノ江(佐賀)	
指定港計	95港	94港	97港	97港

## 指定港の変遷 ④

施行年月日 (公布)	昭和60年10月1日 (昭和60年7月9日)	昭和63年7月20日 (昭和63年7月12日)	平成8年10月15日 (平成8年10月9日)	平成9年10月24日 (平成9年10月17日)
施行令	港則法施行令の一部 を改正する政令	港則法施行令の一部 を改正する政令	港則法施行令の一部 を改正する政令	港則法施行令の一 部を改正する政令
追加				
変更	尼崎(兵庫) → 尼崎西宮芦屋 (兵庫)	徳島、小松島(徳島) → 徳島小松島(徳島)	水島、玉島(岡山) → 水島(岡山)	豊橋、蒲郡(愛知) → 三河(愛知)
削除				
指定港計	97港	96港	95港	94港

## 昭和50年「鹿島港」等追加時の基準の考え方

(港湾運送事業法施行令の一部を改正する政令(昭和50年7月25日政令第219号))

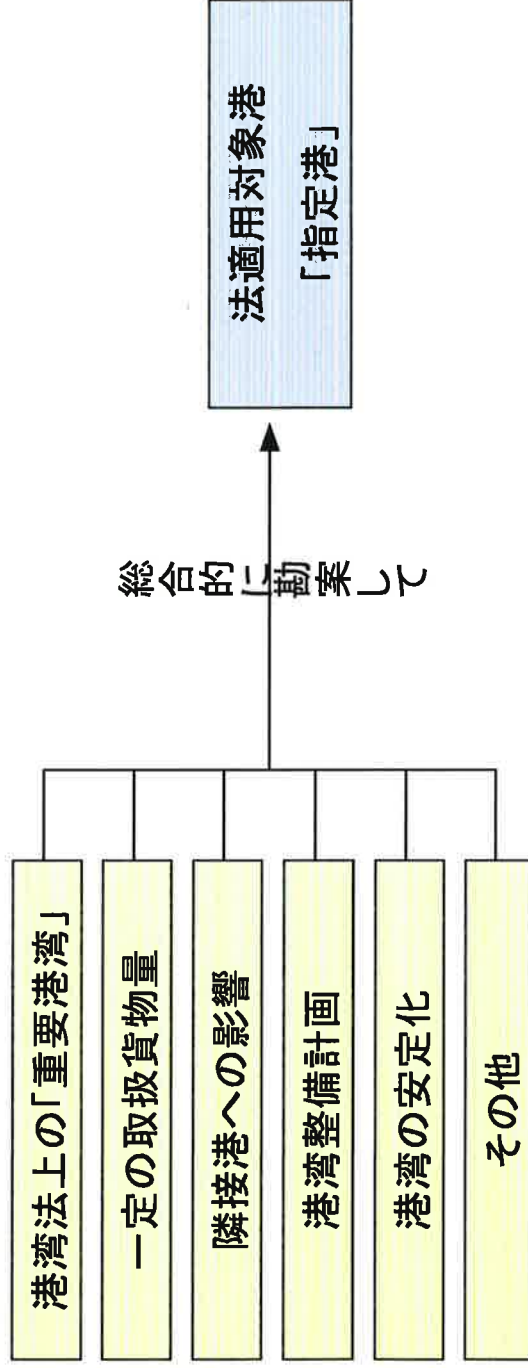
港湾運送事業法の適用を受ける港湾の指定は、港湾運送量が年間30万トン以上ある港湾又は港湾法第2条第2項の重要港湾について、当該港湾における次に掲げる事情を考慮して行うものとする。

- (1) 港湾運送貨物のうち公共埠頭において取り扱われる貨物量が相当程度あるか否か。
- (2) 事業者の乱立等による港湾運送秩序の混乱が予想されるか否か。

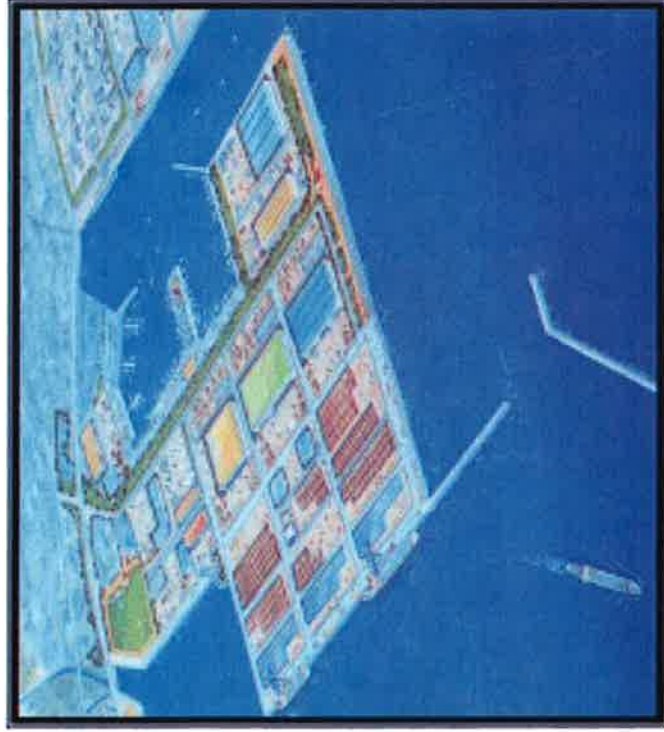
なお、上記の考え方から、現在の指定港のうち指定港として存続することが適当でないと思われる港湾については、港勢の推移その他の事情を勘案しつつ、今後の指定の解除について検討するものとする。

## 規制緩和に伴う法適用対象港の考え方

1. 現在の港湾運送事業法は、免許制という形態等の下で当該港における事業者の育成と秩序の安定化を図るといった観点から対象港を決定しており、一方、新規参入の制限等、営業の自由を制限する要素もあることから、法適用対象港の拡大については、慎重を期してきたところである。
2. しかし、事業参入を免許制から許可制へ規制緩和を行うことにより、その規制の考え方も特定の港において新規参入を制限しながら事業者の育成と港湾秩序の安定をはかるといったものから、我が国の重要な港湾において港湾運送事業という公的な業務を行う者が当然守るべき義務を課すものに変わるところ。法適用対象港の考え方についても、この間の港湾ごと取扱量の推移等を踏まえ、周辺の指定港との競争という観点も加味しながら、見直す方向で検討する必要がある。
3. 適用対象港の見直しを検討する場合には、例えば、港湾法上の「重要港湾」を、そのまま港湾運送事業法適用対象港(指定港)とする考え方もあるが、現在の指定港の判断基準同様、単に取扱貨物量の多寡だけではなく、周辺の指定港において現に港湾運送事業を営んでいる者に対する影響、港湾整備計画等を総合的に勘案して、指定港とすることが適当かどうか判断する必要がある。現行どおり、政令等で個別に指定する方法が適当と考えられる。
4. 一方、現在、指定港となっている港についても、その貨物取扱量が減少し、現行及び新たな基準に合致しない場合や、事業者数が極端に減少した場合等、指定港として存続することが適当でないと認められる港湾については、今後、指定の解除も含め検討することとする。



## 主な非指定港の施設整備計画の例



三島川之江港金子地区（平成19年供用開始予定）  
多目的国際コンテナターミナル（水深-14m）完成予想図