

平成19年1月26日（金）

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第21回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第21回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成19年1月26日(金)
開会 10時00分 閉会 12時30分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
縣 忠明	産経新聞社論説委員
家田 仁	東京大学大学院教授
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
圓川 隆夫	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
小林 潔司	京都大学大学院教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
長野 章	公立はこだて未来大学教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

①我が国産業の国際競争力強化等を図るための

- 今後の港湾政策のあり方について 5
- ・物流事業者によるプレゼンテーション 5
- ・臨海部物流拠点(港湾ロジスティクス・ハブ)の形成について . . 18

・ 臨海部産業の活性化・立地促進のための支援方策について	22
・ 今後の港湾政策の方向性（案）について	25
②社会資本整備重点計画の策定について	39

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 おはようございます。お待たせいたしました。ただいまから交通政策審議会第21回港湾分科会を開催いたします。私は、事務局を務めさせていただいております港湾局総務課長の福本でございます。

本日は、委員18名中13名の出席予定でございます。交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。池淵委員、尾崎委員、白石委員、森地委員、君浦委員は所用のため欠席という連絡をいただいております。また、池淵委員の欠席に伴いまして山田さんに、尾崎委員の欠席に伴いまして川崎さんにご出席いただいております。

次にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元に、資料としまして議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、次回以降の分科会の連絡事項と議事資料をとじたものがございます。資料は1から7まででございます。

それから、昨年11月30日に開催いたしました前回の港湾分科会の資料1枚を参考としてお配りしております。ご確認いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと思います。黒田分科会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 皆様おはようございます。早速議事に入らせていただきたいと思います。本日は議事次第に書いてございますように、我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方についてご審議を賜りたいと思っております。

まず、今後の検討スケジュールについて、事務局からご説明をお願いいたします。

【企画調査室長】 港湾局計画課企画調査室長の高橋と申します。よろしく申し上げます。

お手元に資料1という番号をつけたものを用意しておりますので、それを見ていただきたいと思います。これは、この分科会の始まりましたときに、皆様にご説明をした資料になりますが、今回の長期政策を含めた諮問の内容についてご審議していただく中で、かなりいろいろな課題が抽出されてきております。そのため、今回の審議をより深くしていただくために、今回のこの分科会の回数を当初予定より増やして今後の予定としております。

具体的には、本日、それから次回2月22日、さらに4月にこれらの施策をとりまとめ

た中間とりまとめの案、5月には中間とりまとめということで、19年度中に答申ということに進めたいと考えております。

また、もう1枚用意しておりますのは、昨年の11月30日の第20回港湾分科会においてお示した資料で、今回の長期政策における主な視点ということで、一番下の方に4点掲げています。1点目はスーパー中枢港湾のより一層のサービスの充実、それから2点目がアジア物流を考えたスピーディーでシームレスかつ低廉なアジア物流ネットワークの実現、3点目が臨海部のバルク貨物の輸送の確保、4点目が我が国の臨海部における物流産業の活性化及び立地の促進ということになります。

本日の審議の内容につきましては、こういった4つの視点を受けて今後の港湾の政策の方向をどのようにするのか。このあたりについてご審議をお願いしたいと考えております。よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。前回、ご議論いただきました資料に基づきまして長期的な政策における4つの主要な視点をご説明いただいておりますが、これに関連しまして、前回に引き続きまして、本日も関係者からのヒアリングを予定してございます。本日は前回までの皆様方のご意見を踏まえまして、物流事業者の方からヒアリングをさせていただくことにさせていただきます。

まず、今日お話をさせていただく方をご紹介いたしたいと思っております。株式会社アイ・ロジスティクス複合一貫輸送開発本部開発第一部担当課長松原英紀様でございます。

それでは、松原様より、中国関連物流の現状と今後の展望、副題として港湾背後地における物流事業展開の視点からということでお話を伺いたいと思っております。時間は15分ほどを予定してございますが、お話を15分ほど伺いして、その後、約15分ほどを予定して質疑応答に充てたいと考えてございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは松原さん、よろしくお願いいたします。

【松原氏】 ただいまご紹介にあずかりました株式会社アイ・ロジスティクス複合一貫輸送開発本部営業第一部で国際物流開発担当をしております松原でございます。本日は、私どもの中国戦略室、室長のシブヤがこの場でプレゼンテーションをさせていただくという予定でしたが、急な海外出張が入ってしまったため、私のほうで中国関連物流の現状と今後の展望という主題につきまして、私どもの中国物流事業展開を説明させていただきながら、お話を進めさせていただきたいと思っております。

パワーポイントの資料があるんですけども、画面のほうはきょうは使えないということで、お手元の資料をごらんになりながら、それに沿って説明をさせていただきます。時

間の都合上、私どもの会社の詳しい説明をさせていただく時間がないので、お手元の資料の1番から5番までについてはほんとうに簡単にご説明をさせていただきます。

私どものアイ・ロジスティクスという会社は、伊藤忠関連の物流会社として1961年に創業いたしまして、商流と物流一体となったいろいろな業務を手がけさせていただいております。また、2001年に伊藤忠グループの物流関連会社、国内伊藤忠倉庫、海上フォアオーダー伊藤忠エクスプレス、航空フォアオーダーニュージャパンエアサービスの3社を統合いたしまして、今のアイ・ロジスティクスという会社になっております。規模的には子会社14社、関連4社、国内営業所45カ所、海外40カ所、従業員数は単体で327人、連結で994人となっております。

次に、3ページ目のご説明で、私どもの事業といたしましては、こちらに書いておりますとおり、国際総合物流を中心として国内物流センター事業、これはコンビニ向けの物流センター等の運営、また量販店向けのDC、そういうものも運営しております。倉庫運送取扱業、国際事業でいいますと航空・海上輸送、国際複合一貫輸送を取り扱っております。また、海外の事業展開でいいますと、中国、アジア、アメリカ、ヨーロッパへの展開、各地域での地場物流を行っております。

私どもの特徴としましては、3ページに説明させていただいたような内容を陸・海・空の3つの機能を一体となってお客様に提供させていただいている。また、充実した海外拠点網、それと伊藤忠グループのネットワーク、中国展開83カ所を基盤とした地場物流を提供させていただいているということが特徴になります。

5ページ目、今までに紹介させていただいた業務を、このネットワークを使ってサービスを提供させていただいているというような状況です。

6ページ目から、本日の主題であります私どもの中国における事業展開というものを説明させていただきます。中国における事業展開といたしまして、伊藤忠中国物流集団という名称にしてサービスを提供させていただいております。この場合、中国ではアイ・ロジスティクスという名前をあまり使わずに、先ほど申しました伊藤忠中国物流集団という1つの名称の統一したサービスにしております。

現在、中国ではナショナルスタッフ1,600名、日本人駐在員30人程度でお客様にサービスをさせていただいております。今日、世界のメーカーがその生産拠点を中国にシフトしております。その結果、中国は必然的に物流拠点、貿易の中心になりつつあります。多くの日系企業にとっても中国と物流が大きなウエートを占めるようになっており、日本の中国物流市場も年々急速に拡大しております。その規模は、私どもの試算なんですけれ

ども1兆円を超えようとしております。

その内容も中国の経済成長に伴い、物流市場が従来の港湾部の主要都市から内陸部に向かって中国全土に広がっております。また、商品、製品の競争力を高めるためにも、より効率的で付加価値の高い物流サービスへのニーズが高まっております。

伊藤忠グループとしては、他社に先駆けましておよそ20年前から中国に進出し、現地法人や拠点を築いており、そのネットワークと実績にはほかの地域にはない自信を持っておりまして、物流事業につきましても、現在では83カ所の物流拠点で中国全土をカバーしております。

私どもでは先ほども申しました伊藤忠物流集団という一員として、こうした物流拠点はもちろん、いろいろな中国事情への人材、駐在経験した人間もかなりおりまして、そういうような人的ネットワークをフル活用し、お客様の中国ビジネスを強力にバックアップしていると思っております。

また、中国企業との取引、現地駐在事務所の開設、工事建設における機械の設備の移転、私どもは物流関連業務に関してコンサルティング、各種のサービスの提供はもちろん、伊藤忠グループとしてのネットワークを背景に、お客様にいろいろなサポートもしております。

7ページをごらんになっていただいて、私ども、他社に先駆けて進出した案件としましては、青島の冷凍冷蔵物流というものがございます。青島では大規模冷凍冷蔵庫を持ち、最新設備で日本と変わらぬ質の高い温度管理が可能というようなことをキャッチフレーズにサービスを提供しております。

現在、山東省には日系食品会社が約200社以上ありまして、韓国系の企業はそれ以上の数が進出しております。青島は今や世界有数の食品加工基地となっているのが現状であります。しかしながら、冷凍冷蔵倉庫がまだまだ不足しており、しかも、その品質管理の体制も十分とは言えません。私どもアイ・ロジスティクスの合弁会社であります山東愛通海豊国際儲運有限公司では、青島前湾港正面ゲートから約500メートルの好立地に、最新設備完備と日本人による管理でマイナス30度からプラス5度の温度帯で、誤差というのはプラスマイナス0.5度以内なんですけれども、このような管理をされた2万1,000トン級の冷凍冷蔵倉庫を持ち、多くの日系食品関連企業様に日本と変わらない高品質のサービスを提供させていただいております。

また、この会社は保税倉庫ライセンス、1級フォアードディングライセンスを有し、海外から調達の加工食品原料と冷凍食品の原料の保税保管と小口配送を可能とし、さらに加工

工場で生産された冷凍加工食品の倉庫への一括搬入、仕分け後の海外への分割船積み等の機能もあわせ、一貫冷凍倉庫物流サービスを提供しております。位置的なものというのは、8ページの図を見ていただければわかると思います。

また、私ども青島のこの倉庫と、国内におきましても東京、大阪に冷凍冷蔵倉庫を運営しております、中国の生産地から国内の消費者のお手元まで一貫した物流サービスを提供できる体制をとっております。

9ページに参ります。ここでは日中間の物流の動向と重要性という項目についてご説明させていただきます。中国の物流事情、80年代から現在への発展ということでご説明させていただきますと思います。

中国の近代的な物流概念というのは、1979年に中国の政府機関が日本の物流事情の視察を行った際に、中国で初めて物流という概念が紹介されたのが始まりと考えられております。世界的には1912年に、アメリカでA・W・ショウが近代物流の概念を発表したことが起源と言われておりますので、それと日本では1956年に、日本生産性本部によるアメリカ視察が起源と言われておりますので、中国としては日本と約30年ぐらいその辺のずれがあるというふうに認識していただけると助かります。

中国にて日系企業が外資合弁の物流会社を立ち上げたのが1992年になります。それまで中国の物流市場においては物流サービスという概念がなく、ほとんどが自前の自家物流というような状況でした。我々も1992年当時に進出して、日系物流業者の業務というのも長い間、日系の進出企業様のお手伝いというのが続いておりました。また、政策上、地方主義を優先させていたため、中国の各省をまたぐ輸送も非常に難しいような状況で、省ごとにトラックを積みかえるとか、そういうような作業をいろいろやって、お客様のご要望におこたえするのなかなか困難だったという状態が続きました。

転機は2001年の中国がWTOに加盟した後、いろいろな市場開放に伴い、中国国内の流通の地域的な多様化、また物量も急激に増加して、当社で言いますと、日本から対中輸出の物流の実績で2001年から昨年度までの実績で、取扱量としては約3倍に増えております。

その中で、中国の国内物流では、広東省から東北のハルピンの手前に昔の満州の新疆と言われる、今、長春と書いてチョンチュンと言われるところまで約2,500キロから2,800キロぐらいあるんですけども、その距離をトラックで定時輸送するというような、日本ではちょっと考えられない物流も始まっているのが実情です。

しかしながら、国内輸送に関しては新規参入が簡単なため、地場の競合会社が続々と出

てきており、輸送単価が毎年5%から10%ほど下落しているのが実情で、我々物流業者としても、なかなか地場の業者に太刀打ちできなくなっているんですが、その地場物流をやらないと、日本に持ってくる物流の確保ということができないので、日々いろいろな形でコスト削減に努力している次第であります。

個人的にはこういった多様化、外資の参入による競争の激化と国内の地場業者との育成というのを中国政府がどのようにバランスよく調整していくのかというのを、非常に興味を持って見ております。

10ページ、日中間の物流の動向と重要性、今後の発展、動向について。日本、アジア、欧州、アメリカとの物流事情については、日本から中国間は平均しまして前年対比9%程度の伸びで海上・航空貨物も伸びております。また、中国欧米間の物量に関しては、年間30%の伸びを示す産業もあり、これはちょっと私どもの輸送実績で数字を出しておりますので、どこかに統計があるかというのと、そういう数字ではないんですが、非常に伸びている産業もある。

また、私どもが取り扱いをさせていただいている高級ブランド衣料品などは、昨年までは一たん中国で半製品を生産しまして、EUへ輸出して、EUで最終加工後、日本へ輸入されるというケースが多々ありました。しかしながら、昨年よりこれがEUに輸出されず、中国から日本へ直接輸入されるというケースが増えてまいりました。これは中国製の製品の品質の向上と、特にヨーロッパ各地から、かなりの技術者というか品質管理の方々が現地の工場を指導されている成果ということだと考えられます。

また、アメリカ向けでは、米国の大手量販店の集約が進み、日本ではちょっと考えられないんですけども、1BL当たりの船積み量が40フィートのコンテナで100本とか150本というような巨大な物量が動くようになっており、そういった物量は今後も増加すると予測しております。

現在、私ども伊藤忠グループとしては、中国と年間約14万TU程度の物流を取り扱っており、そういった意味ではいろいろなノウハウと実績があると思っております。

11ページに行ってください、アジアを核とした国際物流の拡大ということで、この図がちょっと印刷物で見にくいんですけども、現在ほかに増えているのが、既に進出されている日系企業さんのアジアに点在する生産工場を組み合わせた3カ国間の輸送が非常に増えております。

図でいろいろな説明をさせていただいているんですけども、例えば先ほどの図で行きますと、ベトナムから青島に持って行って、そこで加工して日本に持ってくる。または諸

外国へ再輸出する。そういうような動きが非常に増えております。私ども、そういった意味では逆にタイ、ベトナム、そういったところに食品の冷凍冷蔵倉庫または電子部品のVMIが対応できる倉庫を実際に稼働させております。

12ページ、中国の港湾地域の特殊性及び通関事情。これについてご説明をさせていただきます。日本国内及び中国に進出されている日系企業様より、よく中国の管理貿易ですね、税関通関の仕組みが非常にわかりにくいという相談を、私どもは毎日のように受けているんですけれども、基本的には中国でも法治国家を目指し、管理貿易と言っても大半が法規に基づく行政手続になっており、日本の行政手続と基本は何ら変わらないと実務をやっていると考えております。基本的な考え方、法規を理解すれば難しいものではないんですが、それがどのような法律で管理されているかという点、対外貿易法、これが中心となって、対外貿易合作局が主幹になり、各種の輸入、輸出の数量の制限、関税の免税を定めております。

その次に税関法というのがありまして、国境での貨物の出入り、関税その他税の徴収を行うための法律で、税関総署が主幹となってとりまとめております。

3番として外国為替管理条例ですね。外国為替管理局が主幹になっており、外貨管理収支枠を管理する法律です。今回は時間の関係で、ここら辺の詳細が説明できないんですが、このような3つの法律の基本を十分理解した上で業務に携わることが非常に重要だということをお客様に繰り返して説明させていただいております。

またほかには、わかりにくい点でいうと、税関の管理について管轄税関制度というのを取り入れているために、企業の輸出入の活動範囲が非常に地域的に限定されております。例えば日本であれば、東京の会社が名古屋港、神戸港、博多港、どの港で貨物を陸揚げしても輸入通関、保税転送という申請が可能なんですけど、中国においては、このような手配がほとんど不可能に近い状態にあります。法律的には可能なんですけれども、地方によって、同じ申請なんですけれども申請の書類の様式が違うため、上海に書類を持っていっても広東省では受け入れない。

そういった実情があるんですが、皆さん、お困りになられているのが、上海に進出された企業様が、広東省や北京の港で輸入通関、輸出通関ができないというようなことが多々あって、何とかならないかというような相談もよくいただいております。今後はこのような行政上の地域保護政策のような制度は中国政府としても改善されていくという前提で、私どももいろいろな計画を立てております。

次の項目で、アジア域内でのハブ機能ということで、今回、私自身が香港に長い間、駐

在していた関係上、香港の機能を説明させていただいて、日本の近郊でどういうことが起こっているかという状況をご説明させていただきたいと思います。

香港の大型の物流センターの画像をご紹介させていただくようだったんですが、それはちょっとお手元の資料に写真が載せられずに、また別の機会にご紹介させていただきたいと思いますけれども、ちょうど10年前ですね。1997年に英国の植民地から中華人民共和国に返還された香港を例に挙げて、アジアでのハブ機能という説明をさせていただきます。

私どもの会社でも、香港と言えばまだ繊維製品、雑貨製品の軽工業の生産地というイメージを持っている社員が非常に多くいるんですが、次の資料の香港での国際調達IPOという図を見ていただきながら説明をさせていただきます。

1990年の後半のITブーム以降、香港というのは世界の電子部品市場にとって最大の生産供給市場になっております。この香港の発展というのは、フリーポートという自由な輸出入制度を利用した、私などは天然の保税物流基地としての機能と言っておるんですが、それと広東省の労働集約型の工場地帯をうまく組み合わせた生産体系をつくって、この電子部品の巨大な供給生産市場または巨大な物流マーケットを今は形成しております。

現在はこちらの図で書いてあるとおり、基本的に電子部品メーカーさんとかいろいろな会社さんが、香港を全世界を対象とした物流供給拠点として、いろいろな国から物流センターを移されているというケースが目立っております。その内容をここに、この香港の調達倉庫というふうに真ん中のオレンジのところで書かせていただいているんですけれども、特に香港では、非居住者で香港に法人がなくても、ここの物流センターで外国人非居住者名義で簡単に保管をしながら、世界各地に部品部材を供給できる。その一番のメリットというのは短いリードタイムという点だと我々は考えております。

その例を紹介させていただきますと、香港を活用して上海に部品を供給するといった場合のリードタイムを簡単に説明させていただきます。日本から上海に部品を供給する場合、例えば本日、金曜日の午前10時に日本で上海から部品の受注を受けて、流れとしては11時ごろに売買契約を締結、オリジナルはまた郵送させていただくんですけれども、メール等で仮受注をさせていただいて、国内の在庫している倉庫に出荷依頼をいたします。そうすると、国内倉庫から大体16時ごろ、出荷と同時にお客様のほうで作成された輸出書類を取りにいて、貨物は翌週月曜日の港湾地区の輸出倉庫に搬入されます。月曜日の午後に代替輸出通関をして、その後、混載のコンテナに積み込むような作業となります。

次に火曜日です。混載コンテナのCYへの搬入、水曜日に本船出航、金曜日に上海港着、

月曜日に上海で輸入通関をして、火曜日にお客様の倉庫、工場などへ搬入させていただきます。こういうことでリードタイム的に、これは最短に近いものなんですけれども、リードタイムで大体約12日間の費用がかかります。

逆に香港に部品を在庫しておいて上海に輸出した場合、同じくきょうの10時に部品の受注をさせていただいて、11時に売買契約の締結、香港の在庫倉庫へ出荷依頼、これは日本からでも香港からでもどちらからでもいいんですが、同じく16時ごろに倉庫より出荷されて、同日18時に今度は海上のコンテナ倉庫に到着します。そこで違うのは、ここに輸出通関というものの制度がありませんので、そのまま貨物は夜の21時ごろ、海上の混載コンテナに積み込まれて、同じ日23時にその混載コンテナを先社さんのCYへ搬入させていただきます。

そうすると、本船があれば土曜日に本船が香港を出航しまして、火曜日に上海に到着します。水曜日に上海側で輸入通関をして、木曜日にお客様の工場なり倉庫のほうに搬入できる。こういった関係でリードタイム的には日本から出すより、これはちょっと極端な例なんですけれども、5日間ほどリードタイムが短くなるというのが現状です。

こういった機能、特に製造メーカーさんというのは非常にリードタイムを気にされておりますので、日本で在庫しておった日本製の部材、またいろいろな各地区から調達されている部材を香港に集約して、香港から中国のみならずヨーロッパ、アメリカ、はたまた日本へジャストインタイムというようなデリバリーを構築されているお客様もあります。

画像がないのであれなんですけれども、香港ではこのようなリードタイムを実現するために、ここ二十数年、港湾の整備とその背後地の巨大な物流センターの構築に非常に多くの投資を続けており、もともとシーランドさんという船会社のCY、コンテナヤードだったところに、CFS機能を拡張した倉庫を1981年から1994年、約13年間ぐらいの年月をかけて建設された物流施設があるんですが、その倉庫というのは床面積で932万9,000スクエアフィート、平米に直しますと83万9,610平米、坪で言いますと25万4,427坪、2棟建てになっており、A棟7階建て、B棟13階建てのほんとうに山のような巨大な物流施設なんですけれども、1日のトラックの出入りが約8,000台程度になるというような施設がありまして、香港にはそういった同規模の施設が約3カ所あり、24時間体制で香港内、中国本土、欧米からアジアや中国国内の物流を取り扱っている。中国としては、今、物流園区、保税区というような展開を非常に進めているんですけども、我々の観点から言うと、ミニ香港を中国中にいろいろつくっているように感じております。

最後に、14ページなんですけれども、日本の港湾後背地整備の方向性による示唆ということで、私どもの社内でも、今回、お話しさせていただく点についていろいろ話をさせていただいたんですけれども、この点については私、物流業務に従事する担当者としての個人的な意見としてお話をさせていただきたいと思います。

私ども、日系物流業者も海外で先ほど説明させていただいた香港の物流施設の中にいろいろな倉庫を借りたり、つくったりして、いろいろなところで24時間体制の物流をアジアで構築しているんですが、日系同業者のみならず、欧米、アジアの大手フォアオーダーと日々熾烈な競争を行っており、私どもの母国であります日本の港湾地域でこのような施設を持ち、海上・航空貨物をアジア各地のセンターと一元管理をできる物流サービス、簡単に言いますとITが進んで、中国に置いておこうが、日本に置いておこうが、いろいろなところに置いておこうが、今の貨物の在庫とかそういう流れというのは非常に管理がしやすくなっている。そのような状況で、日本とアジアをピッチャー、キャッチャーとするような機能、これらを構築するということが外資系、また同業者の非常な競争に対して我々の競争力が向上するかなと私自身は思っております。

その次の港湾地域による総合物流センター機能整備による商流及び物流集約の可能性について、ここの点も個人的な意見なんですけれども、国際空港と隣接する港湾地区での総合物流センター機能整備による商流、物流の集約ということによって、増加する物流というのは非常に増えると考えております。

それには通関制度、税制整備または建築法等の整備等が必要かと思われませんが、それはちょっと別の話なので、この場ではする必要はないと思うんですが、それに伴って我々日系物流企業の競争力の向上により、先ほど説明させていただいたアジア地域での熾烈な競争に我々も物流業者として生き残っていけるのではないかなと思っております。

私どものプレゼンテーションを以上にて終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

【分科会長】 松原さん、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまお話しいただきました内容に関連しまして、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

【委員】 どうもご説明ありがとうございました。聞き漏らしたのかもしれないのですが、8ページのグリーンで囲まれたエリアが書いてありますね、これは保税区域になっているのでしょうか。

【松原氏】 これは保税区域ではなく開発区になっておりまして、その開発区の中に保

税倉庫を設けているという形です。

【委員】 では、区域全体が保税区域になっているわけではなくて、特定といいますか、ある施設が保税区域になっているということですか。

【松原氏】 はい。

【委員】 それに関連しまして、11ページ、これもご説明があったのかもしれませんが、例えばハノイから青島かと思いますが、だいたい色のところに物が来て、そして同時にプノンペンからも来て、同じ物かどうかは別としまして、そこで何らかのことが行われて日本に来るようなラインになっていますね。そうしますと、例えばハノイからだいたい色のところへ来た場合に、そこで一度税関をクリアするということなのでしょうか。中国から見て内貨になるのでしょうか。

【松原氏】 はい。そこはいろいろな方法がありまして、その契約の主体となるお客様の居住地が例えば日本で、中国では持ってきた貨物を加工する側の所有物にするか、ただ加工賃による委託加工にするかによって、その輸入通関というか、保税蔵置の仕方が変わってきますので、今のご質問でいきますと、例えば契約当事者は日本にいて、ハノイから物を買いつけて青島で加工をして、日本に持ってくるという作業であれば、来料加工という形をとりまして、無償で中国の工場に、我々はみなしの輸入と言っているんですけども、みなしの輸入をするような手続をして、加工だけを行って、今度はみなしの輸出というような形で日本に持ってくる。その場合、これを輸入通関は必要です。実際、申告というのは必要ですけども、その生産の対象となるものに関しての所有権はあくまで日本側にある。中国企業との決済は加工賃だけで行う。そういうような形ですので、お答えをさせていただくと、輸入通関は必要です。ただし、中国にある貨物、原料ですね、原材料、部品、その所有権は日本側にあると。そういうふうに考えていただければ。

【委員】 もう一つ、今、加工と言われましたね。加工して、再度日本へ来るときには、輸出通関が必要である。当然そうですね。加工しない場合、それはやはり中国から見て輸入通関あるいは輸出通関は必要なんでしょうか。必要ではないんでしょうか。

【松原氏】 輸入通関、輸出通関は必要です。結論から言うと必要なんですけれども、その場合、中国で保税倉庫というよりも保税物流園区というものがありますので、その機能を持ったところであればそういう業務は可能です。

【委員】 もう一つ、香港ではそれは要らないと。

【松原氏】 香港では、特定以外のものに関しては、輸入、輸出の作業の後2週間以内に、貿易局に対してデグラレーションという形の登録をすればいいということになってお

りますので、香港では全くその作業は必要ないという形になります。

【委員】 どうも私ばかり聞いて失礼しました。

【分科会長】 どうもありがとうございます。ほかに。

【委員】 先ほど出た物流園区なんですけれども、ミニ香港という言い方をされたんですけれども、去年、上海の物流園区を見にいったんですけれども、案外どんどん伸びるかというと、様子見と言いますか、要するに付加価値税が還付されるわけですからそういうメリットはあると思うんですけれども、その辺は今、どんどん増加しているんでしょうか、物流園区に持っていくというのは。

【松原氏】 お引き合いとしてはいろいろいただいているんですけれども、いざご利用になられるというと、逆に中国側の企業の通関ということなどがネックになって導入を断念されているお客さんもあったり、あともう一つは内貨倉庫に対して、特別な地域と中国政府が肝いりでやっているものですから、かなり建物の建設に費用がかかっている、実際、倉庫費用が割高になってしまうケースがあって、お客さんに見積もりを提出させていただくと、お考えになられているより高いというところで、皆さん、様子見をされているところが多々あるのかなと。

ただ、中国政府としては非常に力を入れていますので、中国の国営企業の利用というのが非常に盛んになってきておりますので、我々外資から見ては発展していないのかなと思うんですけれども、中国国内の貿易会社というか、そういったところが使われているケースというのは非常に多くなってきていると思われま。

【委員】 それに関連しまして13ページの図で、物流園区というのはかなり物の流れが変わってくるとは思うんですけれども、ただ、香港としては深セン、矢印が行ってしまってますけれども、香港なんか深センにかなりダイレクトに出ていくんじゃないかといった予測もあるんですけれども、その辺はどういうふうに、海外ですね。

【松原氏】 そこは、先ほど時間がなくて説明させていただけなかったんですけれども、この場でお話ししていいのかどうかかわからないんですけれども、港湾のディベロッパーというのが同じディベロッパーがやっております、非常に深センでいうと塩田港、そこと香港の物量のバランスをうまく図っております、費用的にもほとんど同じぐらいの港湾費用になって、リードタイム優先のものというのは香港から出て、リードタイムを優先しないものに関しては深センから出ていく。そういう調整機能が非常にうまく働いております、深センに物が集中する、または香港に偏るところがなかなかないのかなというふうに思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご質問。はい、どうぞ。

【委員】 日本に完成品を輸入されるときに、日本の手続であるとか港であるとかで、何かネックになったり、お困りになったりすることがあるのかどうかということと、もう一つは、きょうはあまり日本からの輸出関連についてのアイ・ロジスティクスさんのお話がテーマではなかったんですが、昨今、輸出品に関して何か最近の特質とかそういう動きがあれば、聞かせていただきたいと思います。

【松原氏】 輸入に関しては、特に私ども、昔から輸入通関ということで関連会社を使って業務をさせていただいているんですけども、特に行政上の手続さえ正しく手続をさせていただければ特に問題はないかと思うんですけども、その辺では税関さんのほうも非常に最近は対応がよくなっているという表現をすると怒られるかもしれないんですけども、親切にさせていただいているので、リードタイム的にやはり土日というのがネックになっているのかなど。土日の24時間対応があれば、我々の仕事は大変になるんですけども、物というのは流れやすいのかなというふうに思っております。

輸出に関しては、流れ的にはやはり、個人的な意見としては、今まで日本からアメリカに出ていたものが、お客様の工場が中国、アジアに移ってしまったので、完成品としては日本から出ていたものが、やはり部品、部材として中国、アジアへ出ていくという流れが中心になってきているという実感は感じております。

2004年度でいいますと、私どもの取り扱いで輸出が9万2,000TEUで、輸入で4万5,000TEU、この数字から見ていただいても、どちらかという輸出中心でお仕事をさせていただいているというような感じですか。これでお答えになったかどうかかわからないんですけども。

【分科会長】 ほかに。それではお願いします。

【委員】 国際総合物流というお話をいただきました。これからの港湾物流が道路との連携を高め、時間効率や高品質をもたせるという付加価値を高めるという点から考えると、本日のご説明資料3ページの航空貨物輸送との連携、スムーズな連携は今後の可能性として考えられることなのではないでしょうか。特に最後にとりまとめたいただいた総合物流センターの機能拡張などがあると思います。

【松原氏】 そうですね。やはり物の流れから言いますと、航空輸送、海上輸送というのは一体として動かないといけないのかなというふうに私自身は考えております。特に、昨今、ちょっとこちらでお話ししてもいいのかどうかかわからないんですけども、我々と

しても中国からヨーロッパというところの航空輸送のスペース不足というところで非常に悩んでおりました、貨物が1週間、2週間滞貨するということがさらに今起こっているんですね。特に上海からヨーロッパ、イタリア、ドイツというところで悩んでおりました、そこで解決するために、ドバイの港湾と空港を活用して、例えばドバイであれば、ドバイとロンドンというのが週カーゴフレーターが五、六便飛んでおりました、上海からドバイまで持って行くのに海上で約2週間、そこで航空に積みかえるのに作業的に5時間ぐらいで積みかえ作業ができるんですね。そういう仕組みをつくって、航空輸送のスペース不足に対応しようというような考えもありますので、やはりハブ機能として考えると、海上貨物で日本に持ってきて、それをアジア各地に速やかに輸送できる。そういうようなコンビネーションが組めると、非常に助かるというか業務が組み立てやすいかなと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。まだご質問がおありかもしれないんですが、予定の時間が参ってございますので、一応質疑はここで打ち切らせていただきたいと思います。松原さん、どうも大変貴重なお話をいただきましてありがとうございました。

それでは、本日のメインの議事でございますが、事務局のほうで議事次第に書いてございます3点の臨海部物流拠点及び臨海部産業の活性化、さらには今後の港湾政策の方向性についてということで、事務局案をまとめていただいております。今からこの3点の資料をご説明いただいた後に、全体を通して議論してまいりたいと思います。

事務局のほうから資料のご説明をよろしくお願いたしたいと思っております。

【民間連携推進室長】 振興課の植田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、まずお手元の資料3をご覧くださいながら、臨海部の物流拠点（港湾ロジスティクス・ハブ）の形成についてということで、ご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、一言で申し上げますと、例えば三大都市圏でありますとか、あるいは博多を中心とした北部九州エリアといったような大消費地を背後に抱えた港湾におきまして、その背後地に物流拠点を戦略的に整備していったらいかかでしょうかといった内容でございます。

資料の1ページ目をご覧くださいと思いますが、これは近年の物流施設のニーズの増加の状況を示したものでございます。左側のグラフにつきましては、最近5カ年の全国での物流施設の新規着工の床面積を表したものです。これは単年度のフローの数字でございます。平成14年度以降、着実にその物流の施設のニーズが高まってきておりました、特に濃いブルーで示しております三大都市圏で、やはりそのニーズの高まりは顕著

であるということがお分かりいただけるかと思えます。

また1つの特徴といたしまして、右側のところにいわゆる不動産REITと申しますか、外資系の不動産開発業者を中心といたしまして、非常に大型の賃貸タイプの物流施設が急激に増えているというのも、また1つの特徴かと思われます。

資料の2ページでございます。これは首都圏におきます比較的大規模な物流施設の立地状況を示したものでございます。基本的には臨海部にかなり立地をしているということでございますが、そうは言いましても、内地の部分にも主要な国道沿いに相当数が点在をしております。右側のところに表しておりますグラフは、各港におきまして、その港で陸揚げされたコンテナがその港の背後地において荷さばきをされている率を示したものでございます。これを見ていただきますと、大体どこの港も入ってきた荷物の4分の1くらいが港の直背後地におきまして荷さばきをされておきまして、残る4分の3は一旦内陸部に入って、そこで荷さばきをして、また都心部の方に戻ってくるといった、ある意味非効率な動きをしているものも結構あるということでございます。

次の3ページ目でございますけれども、こちらは物流の施設に求められる機能がかなり変化をしてきたというものでございます。従来は左の上にありますように、保管が中心であったのですが、最近はその下の図に示しますように、流通加工から配送まで一貫して1カ所で終えてしまおうという形が増えております。下の図はあるアパレル関連の企業の事例でございますけれども、昔は保管倉庫から検針工場あるいは縫製検査工場、そして補修場、プレス加工場と荷物が行ったり来たりしてしまっていて、最終的に配送されるということだったのでございますけれども、それを港の背後地の1カ所に集約をして、かなりリードタイムの短縮を図ったという事例でございます。

こういった形になってきますと、倉庫の中に大変たくさんの労働者の方が働く必要があるということで、右上の写真に示しますように、照明もかなり明るい照明であったり、あるいは空調も整っているといったような機能も要求されますし、また、荷物が頻繁に出入りをいたしますので、上の真ん中の写真にありますように、多層階ではあるのですが上までトレーラーが上がっていけるような、いわゆる平屋構造として使えるといったような構造も求められているといったように、物流施設の機能が変わってきているということでございます。

4ページ目でございますが、それに対しまして首都圏臨海部では、かなり古い倉庫群がまだ数多くございまして、特に大井埠頭の背後地くらいに勝島というところがございまして、そこでは約73%ぐらいの建物は30年以上の古い物流施設といったような状況にな

っておりまして、こういったところの再開発も、また1つの大きな課題になっていくのではないかと考えております。

5 ページ目でございますが、これはソフト面での話でございますけれども、先ほど流通加工がかなり主体になってきているというお話をさせていただきましたが、そうしますと、パートの労働者さんがかなり多数、その施設に勤務をするということになりますけれども、残念ながら、港の場合は公共の交通機関、いわゆる鉄道の駅からのアクセスが非常に遠いということが結構ございまして、これは三大都市圏と北部九州を見たものですが、徒歩で行けるようなところというのはほとんどないという状況です。こういった公共の駅からのアクセス性の確保ということも今後求められてくるのではないかと考えております。

6 ページ目がコンテナの大型化に伴います問題でございます。通常は40フィートのコンテナが主体で動いておりますけれども、世界の物のやりとりを見ていますと45フィートというものも結構顔を出しております。2005年には、この45フィートコンテナというものがISO規格に加えられたということでございます。

この45フィートが入ってくるということになりますと、一般道路を走行するのに許可が必要であるなどといったことになります。45フィートコンテナの今後の動向がどうなるのかというのはまだ見えないところもございまして、こういったことも考えておく必要があるのではないかとこのように思っております。

7 ページ目でございますが、今まで幾つか課題を申し上げてきましたけれども、これらの課題を解決していく上で、港湾の背後地というのは比較的地理的な優位性があるのではないかとこのように考えております。下の図にありますように、昔は一旦港に入った荷物を内陸に持っていきまして、そこから各消費地に向かって配送をしていたということでございまして、今後は港の直背後地におきましてそういった物流施設を集約することによりまして、まず中間輸送が削減されるということ。

また、先ほど45フィートを事例として挙げましたけれども、ああいった一般の公道を走るのに一定の制限がかかる特殊な車両につきまして、コンテナターミナルとの一体化を図ってやれば、そういったところはシームレスに出入りをするのが可能なエリアをつくることのできるのではないかとこのように思います。

また、内陸部の場合ですと、トレーラーが行き来をいたしますと、どうしても住宅地とのトラブルみたいなものが発生をしてくるということで、そういった点でも港湾の背後地の場合は一般住居地よりもちょっと距離がありますので、有利ではないかと考えております。

8 ページ目が海外との比較をお示ししたもので、左に横浜、真ん中に中国上海、右側に韓国の釜山新港というふうに書いてありますけれども、この赤く示したところがコンテナの背後地に整備をしております物流拠点でございます。中国の場合も上海の場合も、先ほどのアイ・ロジスティクスさんの話にもございましたが、かなり戦略的にこういった物流特区的なエリアというものを整備しております、関税上の特例でありますとか、あるいは法人税に対する特例といったような措置を設けて戦略的に取り組んでいるということでございます。

9 ページが上海の外高橋というところの物流園區の状況でございますけれども、コンテナターミナルにすぐ隣接をいたしまして、かなり大規模な物流施設が立地をしております。この物流施設のところに入ってくるところに左側にありますようなゲートがございまして、ここで通関をいたしますので、この倉庫に入ったものは既に国外扱いということで、この倉庫とコンテナターミナルとの間は自由に行き来をしているといったような構造になっていると伺っております。

ここまでいろいろと課題や状況を申し上げてきましたけれども、10 ページを飛ばしまして最後のページでご説明をしたいと思いますが、そういったことを受けまして、コンテナターミナルと一体となった物流拠点となる一定のエリアを設定してはどうかということでございます。

インフラといたしましては、ある一定のエリアの入り口のところを一般交通をまず分離するための、交通の障害にならないような簡単なゲートを設置いたしまして、エリア内の道路につきましては45フィート等の特殊車も制限なく走れるような形で十分な幅を取るというようなことをすることによって、まず特殊車両を通行可能にしていく。また、物流、このエリアの中の物流施設につきましては、24時間で稼働しているということが想定をされますので、周りの住居地の問題にならないような緩衝緑地でありますとか、あるいはこのエリア内に共同コンテナデポといったようなものを設置してはどうかということでございます。

それと、右の下の方に施設所有形態の変化に対応した規制緩和というのがございますが、これは従来は、倉庫をつくった人がそこで使うというのが基本的だったんですが、最近は倉庫等の不動産は不動産開発業者が設置をいたしまして、それを物流事業者にリースをするといったような形態がかなり出てきておりますので、そういった所有者と利用者が分離しているといった状況に対応できるように規制の緩和を図っていきたいということでございます。

さらに、ここに幾つか建物が描いてございますけれども、非常に高度で大規模な物流施設につきましては、いろいろ低利の融資でありますとか無利子の貸し付け、あるいは出資といったような形で国からも積極的に支援を図り、また老朽化した倉庫群を再開発するための資金につきましても、同様に民間に対する支援といったようなものを考えていってはいかがかと思っております。いずれにしましても、背後地にエリアを設定することによって、物流の効率化を図っていってはいかがかであろうかというのが結論ということでございます。

資料の3につきましては以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは引き続きまして、臨海部の産業の活性化・立地促進のための支援方策についてご説明をお願いしたいと思います。

【民間連携推進室長】 それでは資料の4に基づきまして、臨海部産業の活性化・立地促進についてということでご説明をいたします。

まず1ページ目をご覧くださいますと、これは最近の日本の製造業の国内回帰の状況を示したものでございまして、左の図が日本企業の国内、国外への設備投資の比率を示しております。平成2年以降、ここ数年は確実に国内への投資が増加をしているということで、その投資する対象でございますが、右のアンケートにございますように、高付加価値なもの生産あるいは研究開発といったものは、日本国内においてぜひともやっていきたいというのが企業のお考えということでございます。

2ページ目は国際分業がかなり進展してきているということで、中間財のアジア間でのやりとりを示したものでございますけれども、1990年から2003年に向けまして、どの国の間におきましても、中間財の移動が非常に活発化していて、それぞれ得意な分野で得意なところでつくっていかうというような分業がなされているようでございます。特に、日本からアジアに向けて中間財が出ていくというのが1つの大きな特徴ではないかと思えます。

次の3ページ目につきましては、企業を取り巻く厳しい環境ということですが、プラズマテレビにいたしましても、韓国の企業が相当力を発揮しているというのがございますし、また、特に右側にございますように、最近どの製品においてもライフサイクルが非常に短くなってきているということで企業を支援する、例えば港湾のインフラ整備等にいたしましても、そのスピード感というものが非常に大事になっているのではないかと考えているところでございます。

4 ページ目は、先ほど企業の国内回帰ということを示しましたが、その実例でございます。かなり日本全国いろいろな地域におきまして製造業が立地をしてきているという状況が見てとれます。自動車あるいは建設機械といったような加工組立型の産業、また鉄鋼、化学製品といったような基礎素材型の産業を中心に、かなり立地が進んでいるということでございます。

5 ページにつきましては、こちらは製造業ではございませんで、港湾局におきましてリサイクルポート制度ということを実施しておりますけれども、そのリサイクルポートの18港におきましては、真ん中にグラフにございますように、リサイクル業の立地がかなり進んできておまして、2001年からの4年間におきましては約40%ぐらい企業数が伸びたというようなことでございます。

ここまでは産業の状況ということでございますけれども、6 ページ目からは課題を整理しています。6 ページに示しますのは、製造業でどうしても必要となってきます石炭などのバルク貨物につきまして、これを運搬する運搬船がかなり大型化してきているというグラフでございます。特に黄色で示します4万トンから8万トンといったようなクラスが相当増えておまして、これに伴って必要となる岸壁もかなり深いものが要求されてきています。

7 ページでございますが、産業の高付加価値化ということで、非常に価値のある製品をつくるものですから、いわゆるジャストインタイムといいますか、必要なときに必要な物を必要なだけ入れるということが要求されるわけですが、海の場合はどうしても気象条件等によりまして海が荒れるといったようなことが出てきます。そういったときに、なかなかジャストインタイムで物を入れられないといったようなケースも出ておりますが、こういったものに対しましても、極力港湾内の静穏度を保つため、防波堤等もまた重要な項目になってくるのではないかと考えております。

8 ページでございますが、こちらは道路とのアクセス性ということで、拠点的な港湾と道路のアクセス率で、10分でインターチェンジに行ける率はどれくらいでしょうかということを示しておりますけれども、欧米に比べまして、やはりまだまだ整備率が悪いということで、日本の場合は約6割ぐらいしか10分でアクセスできるところがないといったような状況でございます。右側はこういった掘り込みの港湾のような場合に、橋梁がかかっていないとぐるっと回るような非常に非効率的な移動というものも発生している場合があるということでございます。

9 ページは産学官の連携というものが極めて重要であるということをお願いいたします。

れども、先ほど製品のライフサイクルが非常に短くなってきているということで、要はその3者が非常に早い段階から緊密な連携をとって情報をキャッチし、すぐにスピード感を持った整備をしないと、とても産業のスピードにはついていけないということを示した図面でございます。

10ページでございますが、ここからは土地の状況についてということでございます。まず、埋立部の土地の状況につきましては、既にもう処分をしているというか、だれかの所有地になっているという土地が6万9,300ヘクタールございまして、現在、分譲中というところが3,100ヘクタールございます。このうちの約4割ぐらいが工業用地ということで売り出されておまして、各地域の割合につきましては右下に示したとおりということでございます。

土地に関する1つの課題といたしまして、次の11ページでございますけれども、今までは基本的に土地は分譲をしていくということで対応していたのですけれども、企業のほうもバランスシートを軽くしていくといえますか、良くしていくために、土地はもう持つよりはリースした方がいいんだといったような意識の変化が現れておまして、実際に近年売買された状況を見ましても、右側のグラフで黄色で表しますリースというものがかなり増えてきているということでございます。

これは港湾管理者が土地を造成するときに、基本的に売却を前提にした資金の調達をしているということもございまして、そういったものをリースにも対応できるように改善をしていく必要があるのかなと思っているところでございます。

12ページでございますが、これは土地の情報に関してまだまだ不足をしているということでございます。特に供給サイドの課題のところの2つ目にありますように、港湾管理者みずから造った公有地につきまして、インターネット等で情報を出しているんですが、どこかの工場の跡地とか、あるいは遊休化した民有地に関する情報があまり発信されていないということで、そういった民間の方で売りたいといったような情報もあわせた統一的な土地情報システムというものが必要なのではないのでしょうかということでございます。

次は飛ばしまして、最後の14ページに行きたいと思っておりますけれども、描いております絵は従来の絵とあまり変わらないように見えるかもしれませんが、右のところにありますように先ほども申しましたように、非常に製品のライフサイクルが短くなっているということで、まずは産学官緊密な連携をとってスピードアップを図りながら、企業が必要とするような下においておましてインフラを適宜スピード感を持って整備をしていく必要があるというのが1点でございます。

2点目といたしまして、右側の方の丸のコンピューターの絵がありますけれども、先ほど申しました、いわゆる土地に関する情報、工場立地に関する土地に関する情報というのが今あまり整備されていないということで、そういったものを提供する必要があるのではないかとということでございます。

左側の文字で書いておりますところの上から3つ目ではありますが、先ほど申しましたけれども、臨海部造成地をリースといった形で円滑に運営できるようなものも考えていく必要があるのではないかとということでございます。こちらにつきましては、まだ施策のパッケージ化の段階まで至っていないんですけれども、とりあえず現在、産業の活性化・立地促進に向けて考えている方向性ということでご説明をさせていただきました。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは引き続きまして、今後の港湾政策の方向性（案）について、事務局からご説明いただきたいと思っております。

【企画調査室長】 お手元の資料5と6を使いましてご説明いたします。

今、植田のほうから2件の話がありました。それから、今までの分科会の議論等を通じまして、今後の港湾政策の方向性についてまとめたものが資料5になっております。

1ページ目を見ていただきますと、前回の答申のときと今回でどのような大きな違いがあるかということをもとめたもので、前回の平成14年の答申ときには産業の空洞化、このキーワードが非常に世の中に出回っていた時期でありました。ところが、現在はむしろ中国からの輸入が想像以上に増えているということに加えて、高付加価値製品の製造業等を中心として産業回帰が進んでいます。こういったような現象が現れてきております。したがって、今後の港湾政策ということで今までの進めてきているものにさらに付加をして、次のような3点の課題にも対応できるようにしていくべきではないかということをご提案申し上げます。

まず1点目は、国際分業の進展に伴いまして中国をはじめとするアジア諸国からの輸入貨物が非常に増えているということで、こういったものに対応できるような物流拠点、特に三大湾のスーパー中枢港湾や、またはそういった中国物流の動きのあるところ、こういったところで輸入対応をしていくべきではないか。また、同様に老朽化した倉庫等の再開発も進めて、貨物が増えるための施策を実施すべきであるというのが1点目です。

2点目は、産業の国内回帰等の動きを支援するために輸出入の機能を強化しようということで、これは輸出、輸入両方の機能が企業立地に伴って発生します。そのために、現在

の輸入では例えば原材料、素材といった専用船による輸送とか、または産業機械、輸送機械などのRORO船で行われている輸出入、製品のコンテナ船による輸出入、こういったものとあわせて企業立地がしやすいように、いろいろと施策を展開していきたいというのが2点目です。

3点目につきましては、中国をはじめとするアジア諸国からの輸入貨物の増大、産業回帰による輸出入機能強化に伴って大きな課題になっていきますのが、港湾サービスの一層の改善、それから港湾諸手続の簡素化・統一化を図るといったものになります。これにつきましてはリードタイムの短縮とか、港湾EDIシステムの統一を策定して、全国の重要港湾施設の採択を促すというようなことを課題として挙げております。

こういったものにつきまして2ページ目を見ていただきますと、今までのものを含め、今後どういふことを付加して進めていったらいいのかということを示しています。左側のほうに中国からの輸入貨物の増大、それと産業回帰に対応した物流に対する要請としまして大きく4つ挙げております。1つは中国等からの輸入貨物の増大、2番目、3番目で高速輸送サービス需要への対応と高品質で高速な輸送サービスへの対応という2つの要請を挙げております。これにつきましては、もう一つの資料6を見ていただきますと、資料6に参考として、こういった高速輸送サービスの現状についてまとめたものを用意しております。

この資料6の1ページ目を見ていただきますと、これは日中間で行われておりますホット・デリバリー・サービスについて、コンテナ船によるもの、それからRORO船、フェリーによるものが、ここに示してあるような航路が形成されていることを示しています。こういったものは日中間の水平分業または垂直分業といったものが進むにつれて、定時制とか高速性といったニーズが出てきております。

2ページ目には、中国と日本との間の高速輸送エリアが実際どのようになっているのかということ調べたものです。ここは左上の方に東京港、真ん中の上のほうに名古屋港、さらに下に大阪、博多ということで4港で比較をしております。これは上海港を出航してから日本に到達するまでの日時を表しているもので、東京港でホット・デリバリー・サービスを利用した場合、その背後圏に薄い青色で示している部分が3.3、つまり3日ちょっとで運ばれる配送圏。名古屋も同じように名古屋を中心として薄い青色のところは3日ちょっとで運ばれるところになります。

これに対しまして左下の方を見ていただきますと、ホット・デリバリー・サービスを使って大阪港を利用した場合、黄色で2日ちょっとで関西圏に運ぶことができる。三大湾を

利用した場合はこういうような状況になっております。

また、真ん中の下になりますが、博多港を利用した場合、SSEといえますのは上海スーパーエクスプレスのことですが、これを利用した場合、上海港から出しますと九州のエリアだと1日ちょっと、また全国、例えば青森県のあたりまででも2日ちょっとで運べるということで、高速輸送を考える場合、このように九州の港湾を利用した場合は早い配送が可能になっているという現状があります。

そこで次の3ページ目を見ていただきますと、こういう高速輸送をしているものにはどういうものがあるかということで調べたものですが、この3ページの左下のほうに写真を2枚載せております。左側はこれは無振動車と言われる特殊車両で、かなり高度な技術を使った製品を運ぶときに使用されているものです。例えばどういうものがあるかといいますと、韓国の企業などで液晶パネルをつくっている電機メーカーがありますが、その液晶パネルの基幹になる部品装置というのはほぼ日本が製造していて、世界的なシェアでも寡占をしているというような状況になっておりまして、そういった韓国系などの企業に運ぶのに、振動があると装置自体が狂ってしまうとか、温度の変化によって誤差が生じるという非常に精密な機械を運ぶ場合に利用されているものです。こういったものを日韓、日中間で運ばれているという状況になっております。こういったものを運ぶルートがあるというのが、逆に高度な技術を持っている企業が日本に立地できる1つの条件にもなっているというものです。

それからまた右側のほうには活魚車と書いてありますが、こういった特殊車両も日韓間を行き来しているというような状況になっております。右の方には対中、対韓の国際フェリー、RORO船で運ばれている貨物量を表しておりますが、この下の方を見ていただきますと、これはフェリー、RORO船によって運ばれているコンテナ以外のものの物量を表しておりまして、このように対前年12%の伸びを示しているものです。

また資料5の方に戻っていただきまして、資料5の先ほどの2ページをお願いします。2ページの先ほどの物流に対する要請で高速輸送サービスというのは先ほどのようなホット・デリバリー・サービス、コンテナを使ったようなサービスを指しております。高品質で高速な輸送サービスといえますのは、先ほどのような無振動車を使った輸送を指しております。また一番下には、原材料の輸入とか製品等の輸出機能、こういったものをきちんと機能強化をしていくべきだということで、コンテナ貨物につきましてはスーパー中樞港湾を中心に欧米基幹航路の維持と、これに加えて今回の中国貨物または高速輸送サービス、こういったものに対応していくべきではないかと考えています。

また、高速輸送サービス、ホット・デリバリー・サービス以外にも、先ほどのような博多港、北部九州のところに入っているような高品質な輸送サービスに対してもきちんと対応していくべきではないかということがもう1つです。

またバルク貨物とか特殊貨物、特に企業の近隣港湾を利用しているものにつきましては、そういった港湾の機能を強化していくべきではないかということで、企業の物流機能を強化する、また、産業回帰ということで企業立地を考えている民間の方々に、臨海部用地等に対する支援をするべきではないかということで、まとめた施策が右の方の項になります。

1点目は先ほど話がありましたロジスティクス・ハブを形成するもの。2点目が輸出入強化を中心に臨海部産業の活性化・立地促進をするもの。また、これにあわせて港湾サービスの一層の向上を図るというものになります。

また3ページ目は、今の2ページ目の考え方を違う角度からまとめ直したものになっております。現在行っておりますのは、コンテナ貨物の欧米基幹航路、スーパー中枢港湾の機能強化、バルク貨物、特殊貨物については企業の近隣港湾の利用ということですが、これに加えて下の方になりますが、先ほどのような高速輸送サービス、航空便並みのリードタイム、航空便よりも安いコスト、さらに航空便よりも荷傷みが少ない輸送といったニーズに対応してきちんと支援をするということを考えていきたい。そのために先ほどの資料の右側にあるような施策を展開していくということで、方向性をまとめております。

資料の説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま一括してご説明いただきました資料3から6を通しまして、ご質問、ご意見がございましたら、発言をお願いいたしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

【委員】 今の最後にご説明になった港湾政策の方向性ですけれども、基本的に最近の国内産業の認識とか、あるいは貿易等についての認識はご説のとおりだというふうに思いまして、方向性としては非常にいい方向性だというふうに思うのですけれども、1点、考慮に入れていただきたい点がございまして。それは、最近いろいろな文献を読んでいる中で、例えばサプライ・チェーンというような概念の重要なポイントとして3つある。1つはリーマン、むだを省くということです、もう一つはスピード、もう一つはフレキシビリティなんですね。

それで、今日のこの方向性には最初の2つについての対応、特に2つ目のスピードについてはかなり意識されたことを書いてあるんですけども、システムのフレキシビリティ

についてインフラ側でどう受けるかという認識が明確には出てきていないと思うのですね。ですから、その辺は少し考慮に入れていただきたいということです。

例えば、それは臨海部の活性化・立地促進のための議論の中で、例えば企業はオフバランス化ということは今選択していくので、土地なんかも所有せずにリースをするというようなことがありますけれども、そういうところに現れてきていると思うんですね。ですから、先ほどの具体的な施策の中ではそういうことも言及されているのですけれども、全体的な方向性としてロジスティクス・サプライ・チェーンのフレキシビリティについてどう対応していくかということも少し強調されてもいいのではないかと思います。

それから最初の物流拠点形成の議論ですけれども、非常にこれは興味がございまして、この方向もぜひとも進めていただきたいと思うのですけれども、この場合にもう一つの重要な視点というのは、これは活性化・立地促進の施策の中で随分強調されていらっしやいましたけれども、要するにそれを使う側の情報をいかに入れていくか。マーケティングの考え方を反映できるような仕組みですね。規制緩和などで、いろいろな自由化がされて、企業側には活動の余地が広がるという意味で非常にいいわけですけれども、それでもやはりどこをどのように重点化するかとか、あるいは緩和するかということ、あるいはインフラ整備に関しては、それを使う側にどれだけどういう需要があるのかということについて、そういったマーケティングのシステムを強調していただきたいというふうに思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 港湾の長期政策の方向性を考えるために踏まえておかなければいけない大きな前提があると思います。それは、今、政府の方でアジアゲートウェイ構想の検討が進められていますし、安倍総理自体もそういったことを高く掲げて進められております。国として、これからの通商のあり方、F T A、E P Aがこれからどんなふうに進展していくのか、今の産業貿易動向だけをにらむのではなくて、これからの産業貿易動向がどのような方向で進んでいくのかということ踏まえて港湾の整備を考えていきませんか、やはりハードの整備というのは時間がかかりますから、軸と方向性をはっきりしないといけないと思います。

今、内閣府がアジア・ゲートウェイ構想の部会がありますが、どういうふうな考え方と具体的な進捗状況などが分かりましたら、分かる範囲で教えていただいて、それを踏まえる必要があると思います。

それからもう一つ、今、国際物流競争力パートナーシップも経済産業省と国土交通省が

と一緒にやっていたらと思うのですが、そちらの方も経済界も入って、これからの動向を踏まえていろいろな議論があると思いますので、それももう何回か、三、四回なさっていると思いますので、その進捗状況はどうか。

先ほど園区のような特区で物流拠点をつくるというお話もありましたが、それは賛成なのですけれども、じゃあ、本当に保税にできるのかとか、中国のような増値税の即時還付だとか、そういうことをやるとするならば、これはもう税制も絡んできますし、これからの産業の方向と一緒に考えていかないと、なかなかハードのところだけで特区をつくるんだと言っても、できることに限界があると思いますので、ぜひそういった大前提を踏まえて港湾をどうするのかというふうに考えていかなければならないと思います。

以上、もし何かご存じのことがあれば、教えていただきたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうから補足をお願いします。

【計画課長】 まず先ほど来、ご説明申し上げております物流拠点のためのエリアの設定といったアイデアについては、まだ構想段階の域を出ないものであって、これから具体的にいろいろ関係方面ともご相談しながら詰めていかなければならないものであると思っております。

先ほどご質問がございましたアジア・ゲートウェイ構想の関係については、ご存じのように今、官邸主導で議論が進められております。今、どういう状況にあるかと申しますと、戦略会議が官邸に設置をされておまして、そこで去年の12月に基本的な方向というのがとりまとめられています。その中で7つの重点政策というものが提示されていて、その中の1つに利用者の視点に立った航空、港湾物流改革という、まさに我々が今、議論しているようなテーマの政策提案がされているということでございます。

ただ、この具体の中身については、今、まさに検討が進められているということでありまして、ここで今、ご議論いただいております国際競争力の強化を図るための港湾政策の議論と、かなりテーマ的にも似ているというか、ある意味そのものの議論が同じようになされようとしていると理解しております。

その中でも、例えば国際物流の潮流に対応した国際競争力のある港湾への機能強化と利便性向上とか、あるいは貿易諸制度の改革ですとか、シームレスで利便性の高いアジア物流圏の実現とか、こういったテーマが具体的に検討テーマとして示されておりますので、この中身をこれからより具体的に詰めていくという段階になっています。

アジア・ゲートウェイ戦略会議のような議論と並行して各関係省庁へのヒアリング等々も随時行われていくこととなりますので、その戦略会議での議論を我々の政策の中に反映

させるとともに、逆に今、分科会でご議論いただいている中身を、当方の方からアジア・ゲートウェイ構想の方の政策に反映していただけるよう努力していきたいと思っています。

それからもう1点の国際物流競争力パートナーシップは、国土交通大臣と経済産業大臣が協力して政策をとりまとめて実現をしていこうという枠組みで進めているものでございますけれども、こちらにつきましても、去年の12月に行動計画というのをとりまとめてございます。その中で、やはり同じように我が国の輸出入制度の改革とそのシステム、インフラの整備ということが大きな施策の1つとして打ち出されているわけです。これについては、一応行動計画が決まっているのですが、多分来年度いっぱいにかけて、いろいろなフォローアップの作業がなされてまいります。その中で、同様に、今日、ここでご議論いただいているような成果をそちらの方にまた反映させていくような働きかけをしていきたいと考えてございますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 ほかにどうぞ。

【委員】 都合3点ほど申し上げようと思います。まず第1点は、この物流拠点の立地の問題でございまして、最終的な方向性はそういうことはいいことだと思っているのですが、その手前の例えば資料3の2ページあたりに、関東地方だとどこに物流拠点があってとか、いろいろありますよね。あるいは4ページに臨海部の物流施設が老朽化していると書かれている。しかし、物流施設については、成田周辺の物流拠点が乱立しているような、そういう状況が現状ですけれども、この状況認識のところをもう少し整理したほうがいいのではないかと考えています。というのは、物流拠点については、最初は戦後、公共側でトラクターミナル等をつくるという公共誘導型の手を打ったものの、必ずしも民間企業はそれにフィットするわけではないので、独自の路線をとるようになって、有象無象のものができてしまっているんですよ。

その結果がどういうものであるのか。つまり、民間企業が自由にすることのメリットは当然あるのだけれども、もう一方では、民間に任せていては対応できないものがあつたのだという認識が必要だと思います。最後のこういうような施策の正当性というか妥当性というか必然性みたいなものについて、もう一つバックアップが要ると思うのですね。そのところの整理をしておいたほうがいいのではないかという感覚を持っています。その例として、先ほど申し上げたような成田空港周辺などというのは典型ですよ。

それから2点目は、資料6の参考資料について1点は質問みたいになってしまうかもしれませんが、資料6の2ページ目に、それぞれの港と中国との間でHDSや普通のコ

ンテナ輸送でどのくらい時間がかかるとなっているのですけれども、これを見ると、例えば博多をベースにしながら陸上輸送をすれば、関東あたりだって2.5日で来るということになっているのだけれども、そういうチョイスに民間企業、荷主になるのか。それとも、3.3日かかるけれども、直行で船で行った方がいいのか。つまり、こういうサービスをしていますというだけではなくて、どのようにチョイスされているのかということ調べる必要があると思うのと、その場合に輸送の時間だけではなくて、オーダーのリードタイムですよね。オーダーしてからいつ持っていけばいいのか。それがさっき委員も言った1つの時間的なフレキシビリティだと思うのですけれどもね。そこのところを含めたときに、一体これは実質何日なのかということ整理していただくといいと思います。

その場合にそういうことを調べた結果として、例えば政策として、やはり近所の港に来るほうが日本の産業というか荷主にとっていいことなのか、それとも例えば博多なりやや西のほうで入れておいて、あとは陸上輸送で持ってきたほうがいいのか、その場合には、陸上輸送のコストが非常に割高なものになっているから、高速道路等の上での取り扱いを、そういう産業面から見て何らかディスカウントした方が日本全体にとっていいことなのか、というようなことになるのか、これは結構決め手だと思うんですけれども、もう少し深入りしたい感覚を持ちました。

3点目はその手前のページ、第1ページですけれども、今のホット・デリバリー・サービスがどういうところで提供されているということなのですからけれども、日本海は登場しないのですよね。だけれども、おそらく日本海側をどう見るかが港湾施策の非常に大きなポイントになると思うので、まだ現状で出ていないにしても、動向は調べる必要があるかと思っております。私は政策的には日本海はもう少し手を入れた方がいいのではないかなという感覚を持っております。

それで、最後は資料5の2ページ、スーパー中枢港湾の機能強化と国際フェリー、国際RORO船、国際コンテナ船、今のホット・デリバリーみたいなことを言っているのだけれども、その併存型、二重型というようなこういう世界だなということは全く同感で、私もずっと言っていることなので、大いにありがたいのですけれども、これで気をつけなければいけないと思うのは、スーパー中枢港湾政策が出たときには大きいところだけを重視する政策であって、地方はそれほど重視はしないというようなそういう議論があったでしょう。それは昔の新産工特との妥協みたいな、そういうような議論にも誤解されがちなところがあるのだけれども、今回のこの国際フェリー、国際RORO船云々というのはそういう意味ではないのですよね。やっぱりマーケットとして、短距離を高速で行くという需要

があるから、あるいは期待できるからやるんだと。新産工特のバランス論ではないんだというところを強調しておいた方がいいのではないかと感覚的に思っています。

同時に、またそれが量的にどういうところが伸びるのかということ、数理的なモデル等々もいろいろなところで勉強が始まっていますので、理念の方向性はこれで賛成なんだけれども、それがどういうあたりでどういうサービスが伸びるのかという分析をぜひ数量的にもやるということ、どこかでうたっておいた方がいいのではないかと考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。委員はほとんど回答は求めていらっしゃらないのですが。

【委員】 オーダーのリードタイムのところだけ教えてくれると。

【企画調査室長】 リードタイムにつきましては、実はまだ解析をしているところということで、まだ参考資料という提示のし方をさせていただいております。実際に企業行動と申しますか、何が決め手かというところについてはいろいろなケースがありますので、そういったものを踏まえて、次回、2月22日に予定している中で、その分析を踏まえた結果をご報告して、ご審議していただければと思っております。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 よろしくお願ひしたいと思います。ほかに、どうぞ。

【委員】 3点ほど、意見でいいのですけれども、1つは資料3の、こういう方向ですけれども、8ページのような数量で競争するのではなくて、高度化ということで多層階のいろいろな施設整備を支援する融資だとか施策をどんどんやるべきではないか。方向性ではこういうことで非常に良いので、あとはもう少し多層階だとか、高度化ということを出せばいいのではないかと申すことが1点。

それから2点目は、資料4の臨海部にいろいろ戻ってきているという理由の1つは今までの成果というか、臨海部に災害が少なくなったため、施設の災害対策ということも7ページあたりに課題としてあるのですけれども、臨海部の災害対策、防災対策、高潮だとかそういうことについて、もう完全に高潮対策が済んでいるというわけではないと思うんですね。4ページのように工場が臨海部に立地するということは、信頼性が高まったためとは思っているのですけれども、ぜひ課題の中には1つあるべきではないかと申すことです。

それから3点目は、先ほどの委員の意見とほぼ同じなのですが、日本海側がない

というのと、東北、北海道がこの資料6の中には全然ありません。実際、北海道の冷凍のスケソウダラとかそういうものは博多港を選択してしまして、津軽海峡をフェリーで渡って延々下関、博多から韓国、そういうところに今、実際出しています。時間的には北海道から直接出るほうが早いのですけれども、いろいろなこと、この1.4日というのがきいているのと、就航回数がきいているのだと思うのですけれども、実際、そういうことがあります。韓国へはほとんどそういう経路で行っているということのようですので、ぜひこのスーパー中枢港湾だけではなくて、東北、北海道の港湾もどうあるべきかということ、このホット・デリバリー・サービスの中でいろいろ検討していただければというふうに思います。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局の方でもご意見を参考にさせていただいて、次のバージョンアップに生かしていただきたいというふうをお願いしておきたいと思いません。

【委員】 土地利用情報の件なのですけれども、倉庫もそうだと思いますし、それから最近の立地状況だと、どちらかと言うと、一番物流に便利なところの敷地をうまくリースしてという形になってきていて、しかもディベロッパーの方が中に何をを入れるかということに関してはその後で決めている。つまりニーズが先なのですよね。全国で土地利用ということになると、47都道府県、どこも立派なホームページをつくられていて、工業団地に関してどれぐらい空いているとか、広さ別、価格別一覧表がどこもできていますよね。

これだけでもまだ不足だと僕は思っているのは、大きい、つまり臨海地とか内陸の工業団地については、今使われているものについての遊休状態ということに関しても、本当は調べなきゃいけないと思うのですね。どちらかと言うと、利用転換を図ろうとされている企業がすごくたくさんあって、絶対量としては今まで200ヘクタール単位だったのが500ヘクタールぐらいまで増えてきましたという、これが多いか少ないというのは、僕に言わせるとまだ微量というか、確かに増える傾向にあるということは見えるけれども、日本全体の土地の保有量から考えたら、まるで微量で、47都道府県は必死になって企業誘致を今争っていて、土地利用の課税などに関する減免措置とかできることはすべてやっているという状態で、どこの都道府県も必死になっている。これは東京近辺も全部そうですよね。神奈川から埼玉から、みんな必死になってやっている状態なので、利用が拡大していったら何とかこれから土地利用が充実してくるという雰囲気は、多分関係者は全然持っていないと思うのですよね。

なおかつ今、利用している工業団地というか、工業側も遊休地を自分で抱えているとい

う状態なので、その状態のときに、なおかつ全国の地域振興みたいなことも頭に置きながら、戦略として一番立地上有利なところでないとしたらロジスティクスというのは働かないわけだから、それを考慮しながら政策的に展開しようとするのは相当ソフィスティケートされていると思うのですよね。ちょっとランクを意識させて、ほんとうに港湾の背後地有効活用とか、臨海の遊休地を有効活用とか、これはすごくいい方法だと思いますし、高速道路沿いのところで遊休地になっていて転換を図りたがっている大型の用地というのはそこら中であって、これもどのような方向になっているかということ、とても魅力的。

それからさっきどなたかの先生が言われた、これまでの倉庫の立地もものすごく逼迫しているもあるけれども遊休しているのもいっぱいあるんですよね。だから、建て替えたくても建て替えられないという状態のところもあるわけで、この辺の色分けがちょっとずつできながら、現在のニーズに合うような形で適切に供給しながら、なおかつ地域振興に役立つような、アジアとの関係をネットワークを密にするようにしようとする、相当凝った議論をしなければいけなくて、きょうの議論は可能性があるという感じはすごくしましたけれども、本当かなというふうに思うところもいっぱいあったので、一つ一つもう少しデータを積み上げていって、地域に合った形のものに議論を展開できればというふうに思っています。

【分科会長】 どうもありがとうございました。これも次回に向けて少し詰めていただきたいと思います。

【委員】 2点だけ、1つはスーパー中樞港湾、これは東西航路を主体としてやるということなのですけれども、このスーパー中樞港湾というのをどのように考えていくのか。今、委員やその他の方から意見がございましたけれども、どちらかと言うと量の集中というのですか、集中という形でのターミナルのコストの引き下げ、こういうものが1つあったと思うのですけれども、メニューがだんだん増えると、そういう量の集中という点からすると、ちょっと話が違う方向に行っているのではないかなという感じがするのですよね。これが1点ですね。

それから、もう1点、物流拠点の形成というのは、絵としては大変きれいな絵なのですが、現実的な問題として、例えば中国から日本の貿易は、9割は500TEUから600TEUぐらいの中国船が運んでいる。こういう船がついているターミナルと、スーパー中樞港湾である東西航路中心のターミナルとは違うわけですよね。だから、例えばターミナルの後背地にこういうものをたくさんつくったけれども、結局使われないというようなことがないように、この辺の検討というのをしっかりとやっていただければと思って

おります。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 関連して。資料5の1ページのご説明のときに、スーパー中樞港湾政策に関連して、従来の政策に付加してというご説明がありました。実は委員の1点目の話について、私も言いたかったので関連して申し上げているのですが、確かこの審議会に諮問された一番最初の日に、4項目の目的がある。その1点目にスーパー中樞港湾の深化という項目が目的にあったと思います。これから、あと三、四回続けて議論されるので、そのうちに出てくるだろうと思いますが、スーパー中樞港湾について、4年前にあれほど議論したのに何か忘れられているのではないかという感じが私はしてならないのです。

私の誤解であれば幸いなのですが、確かに前回の答申に比べてここに書いてあるように変わった点があることは事実です。これはこのとおりです。ただ、スーパー中樞港湾についてあれほど議論して、そして今、それぞれの港湾管理者、関係者が必死になって取り組んでいるわけです。それをどう深化させるのかということをお次回以降、ぜひともお願いしたい。これは委員の1点目のご意見と同じことを言っているかもしれませんが、ちょっと忘れていないかという感じがしてなりません。

そうでないと、次々新しいことをやっていると、現場の者はたまったものではないのですね。ですから、政策の信頼性という意味からも、前回も申し上げましたけれども、この点、重ねてお願い申し上げたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。時間も迫っております。

【委員】 物流拠点の形成についてですが、なかなかいいアイデアだなとは思っているのですけれども、先ほどおっしゃられたように、限られた土地を利用するわけですから、非効率な使い方では、これまた絵に描いた餅になる可能性があります。したがって、効率的で先端的なプランにするということが非常に大事かと思えます。

もう一つ、これは広域的な観点から物事を考えて、こういう一定のエリアみたいなものをつくるのもまた非常に重要かと思えます。そこで、この前、委員がご指摘されました道州制との問題が非常にリンクしてくるのではないかと考えております。道州制についてもどういう方向性になるのか。残念ながら初代の方がこけちゃいまして、ちょっと困っている状況なのですけれども、やはり道州制とどうリンクさせていくかということがこれから非常に大事な問題になってくると思えますし、先ほど出ましたアジアゲートウェイの問題にもリンクすると思えます。したがって、この辺を書き入れてほしいというのが私

の要望です。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは委員、発言をお願いします。

【委員】 物流拠点の概念は、まだこれからいろいろ検討されていくということだったのですが、例えば飛行機のほうではある意味でデハブというのか、ポイント・トゥー・ポイントで高頻度で安い航空機を飛ばす、そういうデハブの現象も非常に急速な勢いで起こってきているのですね。ポイント・トゥー・ポイントということと、それからこういう拠点という2階建ての形でネットワークが再編されていくものだろうと思うのですが、この資料3の7ページで、ここに物流拠点形成の必要性の概念がいろいろ書かれているんですが、ここをもう少したたいたほうがいいかなという気がしています。

まず、なぜ拠点が要るのかということについては、ある意味で規模の経済性を追求し、そしてコストダウンを図っていくという、それは1つは外向けにありますよね。中枢港湾にして大型の船舶を入れてきてコストを削減する。

もう一つ、内向けに対しても同じような集約化というのか、それが効果が出てくる部分も多分あるかと思うんですね。その中で、このビフォーとアフターで中間輸送を削減した効率的な輸送が拠点だと言い切ってしまうと、少し違和感があります。例えば45フィートのコンテナが内陸を走れるようにするとか、そういう話は、むしろこのビフォーの方をもう少し強化する話でもあるんですね。そういう意味で、このエリアの中ではもう少しフレキシブルな物資の輸送に対応できる、それがある意味で拠点のメリットだろうと、そういうふうに思います。

今後、ここの概念を継続して検討されていくということをおっしゃっていますので、その辺、概念整理といいますか、それもお願いしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【委員】 全体として今回いろいろご説明いただいた中で、物流を能率的にやっていく。非常にいいことだと思いますが、1つ心配は、私自身、ここでの場であるのかどうかよく分からないのですが、港湾区域の中と臨港道路だけでは国内物流までにはらんだときに、なかなか完結しない。特に、港湾と高速道路のインターまでの間ですね。例えば、今の資料3で言うと、最後の11ページの絵にありますが、最後インターまではすんなりつないでいますが、これが物流拠点が集約すればするほど、ある一定道路の交通量が増えるわけですね。

ですから、港湾の中での効率化ということと、港から国内に散らばっていくその間の、

多分インターまでのことだと思うのですが、そういうところの道路行政との間、これは道路行政であるし、多分交通量が増えると環境問題にもなってくるということで、例えば一方では減るところがあるけれども、一方では悪化するところがあるということにもつながりますので、そのあたりの考え方ですね、この範囲だけで収まらないところを、これから物流の効率化を図っていくときに、どうしたらいいのかということについて、ここで意見を述べていいのかどうか分かりませんが、今後どう考えていくのかというあたりでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

たまたま最後のご意見をいただいたのが、次の社会資本重点計画の部門別の重点計画をどうするか。あるいは指標をどうするかといった話と絡んでいますので、時間もちょうど資料7を説明していただく予定の時間を少し超えているのですが、資料7の説明をしていただいて、その後、時間がございましたら。

【計画課長】 1つだけよろしいでしょうか。スーパー中枢港湾政策との関係において、お二方からご質問があったわけですがけれども、私どもとしては決してスーパー中枢港湾政策を忘れてはなりません、当然のことながら基幹航路を維持するためのスーパー中枢港湾政策、これは最もプライオリティーの高い政策として今後も継続していかねばならないと思っております、あくまでもスーパー中枢港湾政策が一番のメインの施策だというふうに考えております。

今回、いろいろご説明申し上げますシームレスな物流への対応というのは、それがある意味補完する部分であるというふうに考えております。こういった新しいニーズへの対応ということも、スーパー中枢港湾政策と全く別にやるということではなくて、当然、その相当の部分はスーパー中枢港湾の中において実施されていくことにも当然なってくるだろうと考えています。ただ、それ以外の部分の外縁部もあるだろうという整理をしております、あくまでスーパー中枢港湾プロジェクトの推進、これが一番の主要施策であることは今後とも変わらないというふうに考えております。よろしくお願いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、社会資本整備重点計画の策定について、資料のご説明をお願いします。

【企画調査室長】 資料の7をご覧いただきたいと思います。この社会資本整備重点計画といいますのは、従来港湾など各分野ごとに5カ年計画という形でまとまっていたものが、社会資本重点計画ということで一本化されたものです。

1 ページ目には、現行の社会資本整備重点計画の重点分野ということで、真ん中に4つ、

暮らし、安全、環境、活力というものがありますが、これを次期社会資本整備重点計画をつくる上でどういうところに重点を置いて考えていくかということで、その下の方に枠組みで2点挙げられております。1つは、各分科会等で国家戦略等緊急に整備すべきものということで、どういう分野があるのか。もう一つは、横断的な目標とか指標、こういったものについてどういうものがあるのかということになります。

2ページ目を見ていただきますと、各分科会での検討と（社会資本整備重点計画の原案作成との）関係をまとめたものですが、左の方に、従来5カ年計画が存在した分野としてここにあるような港湾、道路、航空という分野があります。右の方にあります社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同の小委員会の方に、分科会等からの意見を提示して、この中で原案をとりまとめて閣議決定に至る。こういう形になります。今回はこの港湾分科会から出します意見についてご審議をお願いしたいというものです。

それで、まず最初に結論を申し上げますと、16ページ、一番最後のページですが、これを見ていただきますと、16ページの下の枠組みの表の左のほうを見ていただきますと、分野（案）として、黒い文字のほうが現行の活力、安全、環境、暮らしになりますが、これに国際競争力という分野を活力と並べて追加をしてはどうかという点。

また、それから一番下に維持管理ということで、上にある分野に共通して、また他の各インフラに共通して、こういったものを入れてはどうかということで挙げております。

この左側の分野に対応して、重点目標としては、例えば国際競争力の強化というところであれば、国際競争力を高め、地域の活性化するための海上物流基盤の強化等々の重点目標を掲げてはどうかというものです。

また、横断的な指標の検討につきましては、その右側の方に4つ提示しております。現在、これは事務的に話を進めておりますが、ここにあるような、例えば先ほどのような道路整備事業との連携ということでコンテナ貨物等の輸送とか、河川事業との連携で水害防護施設の耐震化、さらに河川整備とは湿地・干潟の再生、最後に都市公園とは緑地等の整備といった4つの部分について横断的な指標を検討してはどうかということで、案を挙げております。

それでは、どういうことかというのを今のような分野に至ったかというのをご説明いたします。4ページ目を見ていただきますと、今回の重点目標の策定に際して、現在までにさまざまな分野での検討または政府などで決定されているものをまとめたもので、港湾分科会におきましても、今回ご議論いただいております国際競争力の強化のための港湾政策のあり方、それ以外に昨年までに答申をもらっております地震に強い港湾、また港湾環境、さらに維

持管理システム、こういったもの、さらに下の方に挙げておりますような政府決定、大綱といったものも含めて、現在までに検討が進められているものがまとめられております。

また、5ページ以降には、物流施策大綱から経済成長戦略大綱など先ほど出ておりましたものについて詳細な内容をお示ししているものです。ご説明は省略いたします。

8ページを見ていただきますと、これは港湾分科会を通じて交通政策審議会で答申をいただいているものをまとめているもので、1点目は地震に強い港湾のあり方。9ページ目は今後の港湾環境政策の基本的な方向、10ページ目は整備・維持管理システムのあり方というもので、いずれも港湾分科会でご審議をいただいているものです。

11ページ目は、今回、この分科会で諮問を受けて審議をいただいているもので、ここからが重点目標への考え方の整理をまとめたものになります。まず1つ目は、活力の中に国際競争力の強化を入れてはどうかということで、現在、この分科会で審議していただいております4点、こういった国際競争力の観点、さらに17年、18年に総合物流施策大綱とか経済成長戦略大綱などで、国際競争力の強化等またはそれを進めるに当たってのセキュリティの強化といったことがうたわれております。したがって、港湾分野ではこの活力に国際競争力という目標を特出しして、下の枠組みにあるような5つの視点を入れてはどうかということでまとめております。

それから、次の12ページでは、安全の分野についてですが、これにつきましても17年の地震に強い港湾のあり方の答申を受け、その後、東海・東南海・南海地震防災戦略等の議論を踏まえて、下にありますような大規模地震、津波への対応力の強化というのをに入れてはどうか。その中身としましては、災害時の復旧等の機能、津波災害に対する防護機能、こういったものを想定しております。

次の13ページでは、環境に対する重点目標への考え方ということで、こちらにつきましても17年の今後の港湾環境政策の基本的な方向ということで、この答申を受け、さらに15年にありました循環型社会形成推進基本計画や京都議定書、総合物流施策大綱、こういったものを受けて環境面では2つ重点目標を入れております。1つは、良好な自然環境・水環境の保全、再生及び創出、もう1点が循環型社会の形成ということで、右に挙げております4つの観点、こういったものを中に含めております。

次に14ページですが、暮らしの分野になります。これにつきましても17年の港湾環境政策の基本的な方向の中で暮らしの分野についても触れておりまして、さらにこれに高齢社会対策大綱など、こういったものを入れて、暮らしの分野では美しい港湾空間の形成ということで、その中には右のような3点、こういったものを含めて考えております。

15ページは、維持管理という共通の議論になりますが、これも17年の答申を受けまして、下にありますような計画的かつ適切な港湾施設の維持管理の推進というものをに入れてはどうかというのでまとめております。

そこで一番最後のページになりますが、以上の答申、政府の動きと、また現在の港湾分科会での審議を踏まえまして、港湾分科会としてはこの分野に国際競争力強化と維持管理、それに対しまして重点目標では、各それぞれの分野について、ここにあるようなものを掲げてはどうかというものになります。

また、右の方では、こういった中で横断的な指標として検討すべきものとして、今4点挙げておりますが、これ以外にもこういった横断的に検討すべき指標等があれば、いろいろご審議をお願いしたいと思っております。

以上です。よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまご説明いただきました社会資本整備重点計画に関連して、特に港湾分野から重点目標として何を設定するかというご説明をいただきました。これに関連しまして、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 このあたりについては、不勉強なもので初歩的な質問で恐縮なのですが、最後の16ページのところで、活力、安全、環境、暮らし、このあたりに加えて維持管理という共通項目を追加するというのは本当に賛成できることをございまして、一般的なこういう計画はパブコメを意識してなのか、一般受けするようなアウトカムを重視しがちなところで、それに対して維持管理というベースとなるような項目を立てることは非常にごもつともな事だと思えます。

あえて概念的な整理をすれば、前の方に出ていた保安の関係、保安対策などもこの共通項目に近いのではないかというような印象を持っております。つまり、直接アウトカムを形成するものではないけれども、ベースとなるような基盤整備という意味では、保安対策などもこの類型にあるのではないかと思います。それはともかくとして、お聞きしたいのは、維持管理のところでは計画的かつ適切なという、「適切な」の表現なんです。この社会資本整備全般に効率的、効果的という言葉は当然入るわけですね。それに加える形で、それとは別に「適切な」という表現を使ったことの意味でございます。

15ページがおそらくその判断過程を示しておられるんだと思えますけれども、この15ページにある答申の私なりのイメージですと、維持管理のための制度的な整備をするという色彩だと思えますので、こういう長期的な計画にはなかなか入りにくい要素があると思えますので、そのあたりを「適切な」という言葉で表現したその意味について、ご

く簡単にご説明いただければというふうに思います。

【分科会長】 事務局のほうで補足説明いただけますか。

【企画調査室長】 15ページにその答申の概略をお示ししておりますが、港湾施設の老朽化に伴いまして、そのライフサイクルコストと延命化をどうするか。ライフサイクルコストを下げ、さらに延命化をどうするかということで、ここに挙げておりますような施策の1、2、3、4という4点を挙げております。

これは施策の1というのは事前にいろいろ措置をすべきもの。2点目は、事後に措置をして、維持補修を含めてライフサイクルマネジメントをしっかりとやる。そのために維持管理計画などを策定してきちんとやっていくというもの。3番目は技術支援体制の整備ということで、例えば技術力とか人材の育成、さらに第三者機関による技術評価能力というもの。4点目が、港湾やその周辺も含めて総合的に維持管理をしていこうというようなことで、4点挙げたものです。

この適切と言いますのは、実際に例えば維持管理をする上で人材の話とか、維持管理をするための国の支援体制とかいったものをきちんと確立をしていかなければいけないだろう。そのためには、例えば情報収集とか情報提供など、こういったものも含めて行うということでまとめたものですから、今回、計画的かつ適切というような表現を使って重点目標に掲げております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは委員。

【委員】 次期社会資本整備重点計画の中の重点目標の中に、この国際競争力強化を活力と並んで、追加で入れていきたいという、この中身についてはもちろん賛成なのですが、ここで私は1つ提案というか、もう一度考えなくてはいけないのではないかと思いますのは、国際競争力という言葉なのです。

この言葉自体は今、かなり一般的に認知されて、何が言いたいかということや、行政用語としても非常に分かりやすく、中国、アジアは国家戦略としても、日本よりもかなりこういったものの水準を高めていますので、そこを競争していくというようなことでいろいろなところで使われているのですけれども、ただ、中身としては単にハードの競争をするということではありません。ずっと議論されていた物流のいろいろな現状をみて、これから進めていく政策の中にもありますように、競争だけではなくて、中身としてはむしろアジアクラスターをつくっていく中でどんなふうに機能を分担していくとか、その国際分

業の中でどういうふうに補完し合ったり、協調し合ったりするのかというようなところで、港湾政策を進めていくのが中身だと思うのです。単なるハードの国際競争ではありません。

この国際競争力という言葉は私自身もあまり疑問なく使ってはいるのですが、一般のこういったことに全く関係がないとか、知らないとか、全く別の角度の人たちから見ると、今、時代の空気としては何かもう競争は嫌だな、競争したくないなというように、競争するという言葉がやけに人気がないのです。また競争させられるのかというところがイメージとして一人歩きしまして、これから国際競争してますます世知辛くなるよりも、むしろ生活周りの福祉や教育をもっともっと充実させてほしいとか、全く別の議論に行ってしまうようなことがあります。

だから、今日でなくてもいいのですが、今日の時点ではこの国際競争力という言葉で走っていてもいいのですが、今後、何かもう少し別の、むしろ現状としては国際機能分業力とか、あるいは国際機能パートナーシップ力とか、国際成長力だとかというほうが、多分これからやっていく現実の中身とは合っているとは思いますが、私が考えられるのはそれぐらいなのですが、もっとぴたっとするような言葉があれば、何か考えていてはどうかという提案させていただきたいと思います。

【分科会長】 どうもありがとうございます。また、競争力という言葉を中心整備計画の分野あるいは目標の中に言葉として入れるのはまずいのではないかというご指摘なんです。事務局、ご意見でございますでしょうか。

【審議官】 先ほど委員からもご指摘がございましたように、アジア・ゲートウェイの動きとか、そういったところとも調整していかなければいけませんので、先生のご意見も頭に入れながら、ただ、そういったところで使われる用語との整合性というのも頭に入れながら、検討させていただきたいと思います。

【黒田分科会長】 ありがとうございます。委員、お願いします。

【家田委員】 ごく簡単に。この社会資本整備重点計画の意味合いは、従来の5カ年計画とは少し様子が違うという位置づけでやっているわけだから、What to doのところだけでは少し足りないという感じを持つのですよね。How to doのところも込みにしながら、How to doとリンクしたようなWhat to doをやるというふうにつくった方がいいと私は思っております。

それともう一つは、こちらの省の中の話ですが、国土形成計画のブロック計画で、少なくともブロックの中で広域的にもの考えて、そしてそれはブロックの中だけで考えるのではなくて、アジア的規模でブロックのことを考えろということを言っているわけで

すよね。私はそちらにも入っている関係があつて言うと、あの国土形成計画の最大の転換点は港湾なんですよ、どう考えても。ほかのは比較的従来の方角だけど、港湾については、これが転換点のチャンスだという感覚を持っている計画というふうに認識しているんですが。

そういうふうにと考えると、ここでの国際競争力云々のところがこれだけ書いてあるから、ちょっとフラット過ぎると思うのですけれども、もう少し中身があるのでしょうか、単なる海上物流基盤の強化という、ここにある港をもっと強化するというたぐいの発想ではなくて、一体どこに重点的に集中しなきゃいけない、これはスーパー中枢港湾の発想の延長ではありますけれども、同時に従来はそれが同じ京浜の中でも連携程度のことしか言っていなかったものが、より一体性の高い運用をやってくれるようなところには重点投資をしようとか。それから、さっきの委員が言ったことの関係でいうと、アジアと競争し合う、つまり反発的に競争し合うだけではなくて、ある部分協調し合うことによってお互いが得するというのは、シャーシの問題がその典型ですけれども、ありますよね。それができるような港湾には投資しましょうとか、協調施策をとるのに必要な施策をやりましょうとか、そういうような感覚を国際競争力強化と書いてあるところに、もうちょっと含めるようにした方がいいと思っております。

さらに、それに関連して言うと、従来は道路の建設も道路のネットワークありきで、そこに接続するのが港湾から言う道路に対する言い分だと、この程度の話しか言っていなかったのだけれども、さっきのような物流ネットワークですね、ハイスピードの、ああいうものを見ると、アジア的規模から見ると、しかも国際物流をやっている港湾の立場から見ると、道路のネットワークはむしろ国内でこんな格好をしていないと困るんですよ、例えば日本海東北自動車道があのようにならずたのでいいのかとか、そういうことを言うのは港湾の役目であり責務のはずですよ。それこそがこの横横断的な指標というところとあれだけれども、そういう発想が要ると思っております。そこもぜひ言っていただきたい。

それから最後、暮らしのところなのですが、美しいは結構なんだけれども、首相が美しいという話だから美しいと書いているのかもしれないけれども、これも How のところを言うと、国土の国民的管理という発想、新たな公の担い手とか、こういうことが出ている話ですから、美しい港湾形成も単にどこかの景観デザインの会社が設計して、それを工事すればいいという発想ではなくて、その近所の人々と一緒になって国民的管理をしながら、より良い空間をつくっていくのです。こういうふうなことを、短い表現の中にはなるべく入れ込んでいただきたいなと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局から補足はございますか。

【企画調査室長】 貴重なご意見ありがとうございます。今の意見を踏まえて内容を検討したいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

予定の時間がかかなりオーバーしておりまして、議論はこれで打ち切りにさせていただきたいんですが、一応語句の修正等々は事務局で考えていただくことにしまして、今、審議いただきました社会資本整備重点計画の重点目標、これは2月15日、来月に開催される予定の交通政策審議会、社会資本整備審議会合同の基本問題小委員会というのがございますが、その問題小委員会のほうに、港湾分科会の意見としてはこういう目標で考えているというご報告をさせていただいてよろしいでしょうか。ご異議ございませんか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、本件につきましては中身、さらにまた次回以降も継続して審議をしていただくことにいたしたいと思えます。

以上で、本日の審議案件はすべて終了いたしましたので、マイクは事務局にお返しいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務局から次回以降の日程についてお話し申し上げます。第22回の港湾分科会につきましては、2月22日木曜日、13時30分から国土交通省の10階の会議室で開催いたします。それから、次々回の第23回港湾分科会につきましては、3月8日木曜日、13時30分から今回と同じこの場所、11階の会議室で開催させていただきたいと思えます。2月に開催いたします10階の会議室につきましては、場所をお配りしていると思えますのでご確認いただきたいと思います。

そのほかに、今後の港湾政策のあり方についてご審議いただくために、先ほど室長の高橋からもご説明しました4月、5月に本分科会の開催を予定してございます。4月については4月12日、5月については5月24日木曜日に開催を予定しておりますので、日程に入れておいていただければと思えます。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。長時間のご審議ありがとうございます。

— 了 —