

平成14年 6月10日（月）

於・11階特別會議室

交通政策審議會港湾分科会  
第2回物流・産業部會議事録

国土交通省港湾局

## 目 次

1、開 会 .....	1
1、審 議	
「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築 などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」に関する物流・産業 部門の検討について（継続）	
（１）中間報告素案について .....	1
（２）アウトカム目標素案について .....	22
1、閉 会 .....	29

## 開 会

管理課長

それでは、ただいまから交通政策審議会港湾分科会第2回物流・産業部会を開催させていただきます。本日は、委員の皆様方、大変お忙しい中、またこのような遅い時間にお集まりいただきまして、まことにありがとうございました。

まず、最初に資料の確認でございます。お手元に資料一覧として一枚紙がお配りしております。時間の関係もございますので、御確認いただきまして、もしも何か不足しているものがございましたら事務局の方にお申しつけください。

本日の委員の方々でございますが、常盤委員、平野委員の2名の委員の方々は所用のため御欠席でございます。

それでは、部会長、本日の議事をよろしく願いいたします。

### 「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」 に関する物流・産業部門の検討について（継続）

#### （1）中間報告素案について

部会長

それでは、本日もよろしく願い申し上げます。

早速ですが、議事に入らせていただきます。今日の審議事項は大きく分けて2つございますが、一つが中間報告素案について、もう一つはアウトカム目標（案）についてということでございます。2番目の方に30分位を残しまして、その前の1時間半位で中間報告素案の方の議事をさせていただきたいと考えております。

それでは、諮問事項に関する物流・産業部門の内容について、第1回部会に引き続いて審議を行うこととさせていただきます。

まず、中間報告素案について、この説明を事務局にお願い申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

企画調査室長

それでは、資料の説明に入らせていただきます。私、港湾局計画課企画調査室長の林田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、早速、お手元の資料1の中間報告素案につきまして御説明を申し上げます。この中間報告素案の内容につきましては、本日御審議を頂きまして、次回6月24日の部会でもう一度御報告をさ

せていただきまして、その後、7月12日に予定させて頂いております港湾分科会で取りまとめをいただくという段取りを考えておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、資料をめくっていただきまして、2ページ目と3ページ目に目次がございます。この部分の「はじめに」というところ、それから、2番目の「港湾をめぐる現状と課題」という部分は、本回の部会で初めて御提案を申し上げているところでございます。3番の「港湾政策の展開」は、前回の部会で政策案として御審議いただいたものを、委員の先生の御指摘を踏まえまして文章化させて頂いたものでございます。4番目の「21世紀型港湾行政への改革」につきましては、第一回環境・安全等部会で御審議いただいたものでございますけれども、「港湾政策を実施する上での横断的な重要事項」と題しまして御提案申し上げ、御議論いただいたものでございます。

それでは、説明に入らせていただきますが、委員の先生方におかれましては大変お手数ではございましたが、事前にお読みいただいておりますこと、あるいは、全体のボリュームも大変多くなっているということもございますので、説明は簡略に行いたいと思います。

まず、4ページをごらんいただきたいと思います。ここでは、港湾政策に関しまして、この数年の間にとりまとめてまいりました平成11年12月の港湾審議会答申、平成12年12月の「新世紀港湾ビジョン」に触れました後、新たな港湾政策が必要となってきた背景に簡単に触れまして、その新たな港湾政策というものが、何よりもまずソフト面の対策を充実させるべきものであるということをお述べしております。

5ページ、1番目に、港湾をめぐる現状と課題と題しまして、我が国をめぐる社会経済の変化、とりわけ、アジア諸国との激しい競争への対応が迫られていること、また、産業の空洞化等、我が国を取り巻く経済社会が大きく変わってきているということをお述べております。

2番目に、港湾の歴史的役割ということで、いわば伝統的など申しましょか、港湾の果たしてきた役割をお述べております。

3番目の、物流の効率化というところでは、今申し上げました中国を中心とするアジア諸国との水平分業や我が国産業の空洞化の進行、あるいは衣料品等々、アジアからの輸入の増加といった現象について述べ、さらに国際物流の効率化を推進していくことが国家の安全保障上重要な課題であり、また、高コスト構造の是正などを通じた全体効率的な物流システムの構築の実現が求められているということをお述べております。

4番目の、港湾間競争への対応というところでは、アジア域内における国際的な港湾間の競争というものに、いかにして我が国が対応していくかということ。そのために、国際港湾の機能強化を進めなければならないということをお述べています。

5番目の、地域経済の再生というところでは、産業競争力の強化、地域経済の活性化、あるいは産業の再生といういろいろな言葉で飾られておりますが、我が国経済をいかにして活性化していくかということが述べられております。

6番目の、環境というところでは、循環型社会の実現や、環境にやさしい交通体系の構築ということで、環境問題について触れております。

7番では、みなとまちづくりということで、港湾がまちづくりの、あるいは地域づくりの大きな核として発展してきたということ。そしてまた、これからまちづくりということ、いわばみなとまちづくりというふうに、港と町を総合的に見た地域づくりをやっていくんだということに触れております。

8番目は、地震や高潮・津波対策という防災安全の問題でございます。

9番目は、財政制約の対応ということで、ソフト対策の強化ということ、あるいは既存ストックの有効活用の必要性を述べております。

10番目は、広域的な視点ということで、港湾同士の連携や広域的な行政が求められているということ、これを述べております。

最後に、国民とともに歩む行政を目指してと題しまして、アカウンタビリティの向上、住民参加型行政の充実、あるいは、民間投資の積極的活用等のさまざまな施策に触れまして、最後に、本中間報告の意義を述べさせていただきます。

次にページをめくっていただきまして、「港湾政策の展開」について8ページから20ページまで記述してございます。このうち後半の部分、15ページから20ページまでは、第二回環境・安全等部会で御審議頂いております。したがって、ここでは、8ページから14ページまでの部分について御審議いただきたいと考えております。

最初に、国際競争の強化に資する海上物流サービスの確保ということでございます。(1)国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成、8ページのこの大部分は、実は第一回部会の政策案では御提案を申し上げておりません。今回新たに書き込んだものでございます。

ここでは、私どもが現在進めております国際海上コンテナ輸送ネットワークの形成に当たりまして、非常に重要な核となる中枢国際港湾、中核国際港湾、そして地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾の各々につきまして、その果たすべき役割、機能というものを述べております。今後とも、全体として効率的なネットワークを維持していく必要性を述べております。

の物流ネットワークの充実という部分は、前回の政策案で御提案申し上げました内容をより詳細に記述しております。より安いサービスの提供ということ、より速いサービスの提供ということ、より安全で信頼性の高いサービスの提供ということで、それぞれ書き込んでおります。

10ページの にスーパー中枢港湾について記述してございます。この部分も、今回、その定義あるいは必要性について詳細に言及させて頂いております。特にスーパー中枢港湾というものを、その表題の括弧書きにありますように、「国際コンテナ港湾における構造改革モデル港湾」と位置づけたところに大きな特徴がございます。

若干長くなりますが、本文を読ませていただきます。

わが国コンテナ物流の全体効率性を向上させるための先導的・実験的な試みとして、我が国発着貨物の取扱い上重要な地域において、国際・国内フィーダー貨物の取扱いのポテンシャル等を勘案しつつ、国・港湾管理者・民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとられない特例的な措置の導入を図ることによって、コンテナターミナルの管理・運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に整備する地域として、スーパー中枢港湾を指定する。

ということでございます。

さらに、ここでは、次世代高規格コンテナターミナルとあわせまして、ロジスティクスハブの形成を図るということもうたっております。

スーパー中枢港湾の必要性の部分では、大きく3つに分けて議論を展開してございます。11ページでございますが、最初のパラグラフ、「しかしながら」以下でございますが、ここでは、今後、適切な港湾政策が実行されない場合、欧米と結ぶ基幹航路が、我が国の国際コンテナ港湾に寄港する頻度が減少する恐れがあるのではないかとこのことを言っております。

2番目のパラグラフ、「このため」以下でございますが、ここでは、今後とも着実な増加の見込まれる日本発着コンテナの低コスト・多頻度輸送を可能としていくことが求められていることを述べております。

3番目のパラグラフ、「また」以下でございますけれども、港湾コストの低減や港湾運営の国際競争力の強化によりまして、日本の港湾における国際トランシップ貨物や、国内トランシップ貨物の取扱量を増やしていくことができるのではないかとこのことをうたっております。

このため、スーパー中枢港湾というものを指定し、ソフト、ハードの両面において、我が国国際コンテナ港湾のモデルとなるような先導的な試みを実施していきたいと考えております。

特に、ソフト対策としていろいろ講ずべきことを御提案申し上げております。これも本文を読ませさせていただきます。

公共コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運営を実現するため、単一の運営主体による複数バース及び大規模ターミナルの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉で高サービスなターミナル経営に資する施策を積極的に実施する。また、港湾情報プラットフォームの構築や行政を含めた24時間フルオープン化、国内外の海上輸送機能との連結強化、内陸アクセスの改善等陸上輸送との円滑な接続等の諸施策を展開する。

ということでございます。

また、スーパー中枢港湾における整備・管理運営方式につきまして、民間ターミナルオペレーターによるコンテナターミナルの経営環境を整備するために、上下分離方式の導入のあり方について検討を進める、というふうに考えております。

12ページに、ハード面の施策における重点的な整備ということで、引き続きスーパー中枢港湾の議

論でございますけれども、既存ストックを有効に活用するという、あるいは、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた岸壁構造と背後ヤードの奥行きや複数バースの連続配置ということを考えていきたい、そのために、公的支援の検討も行いたいということでございます。次世代高規格コンテナターミナルの整備については、重点的に実施するという事を考えております。

次に、(2)の産業競争力を強化する多目的国際ターミナル等の整備から、(5)のハード・ソフト施策の連携による物流の全体効率性の向上という部分につきましては、基本的に前回御提案申し上げました政策案を文章化したものというふうに御理解いただければと存じます。

特に、(2)の産業競争力を強化する多目的国際ターミナル等の整備という部分につきましては、3番目の「さらに」というパラグラフでございますが、企業の専用的な施設に関しても、公的支援を通じた産業の再生という観点から、さまざまな施策の検討が必要ではないかということ述べております。

続いて、14ページのご説明に移りたいと思います。

「2. 国民生活の質と産業競争力の向上に資する空間の提供」ということで、ここでも基本的に前回御提案申し上げました政策案に関しまして、頂戴いたしました御意見を反映させて、その文章化を図るということを行っております。ただ、(1)の上の前文の部分で、特に、過去、港湾政策というのが国の産業政策と歩調をあわせて進められてきたということに触れまして、近年の産業の空洞化の回避といった課題、あるいは産業の再生ということを考えますと、現在、改めて港湾政策において、産業政策と協調した具体的施策の展開が必要ではないかということうたっております。

以下、物流産業空間の提供、既存立地企業の再編、新産業分野の展開等の支援、港湾空間の利点を活かした産業空間の形成、こういった部分は先ほど御説明申し上げましたとおりでございます、政策案を具体的に書き込んだという形になっております。

15ページ以降の部分、それから、21ページの「21世紀型港湾行政への改革」は、第二回環境・安全等部会で御審議いただいておりますので、説明は省略させて頂きたいと思っております。

以上でございます。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、これから、ただいまの御説明につきまして御審議をいただきますけれども、全体はかなり分量がございますので、中を分けて議論をさせていただければと思ひまして御提案申し上げます。

目次を見ていただきまして、まず、全体の構成と「はじめに」と「港湾をめぐる現状と課題」、ここをまとめて御審議いただいて、その次に、「港湾政策の展開」のうち、本部会に関わる1. 国際競争力の強化に資する海上物流サービスの確保、2番目の国民生活の質と産業競争力の向上に資する空間の提供、この部分についての議論をする。こういうふうに大きく分けたいと思ひますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、そういう形で進めさせていただきたいと思います。

まず、全体構成及び と の部分について、御意見、御質問等ございましたら順次御発言をお願いしたいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

委員

この総論のようなところに、日本の物流がどのようになっていくのかというような大まかな量全体の見通しだとかが必要なんじゃないかという感じがします。次の世の中がどのようになっていくか、それをブレークダウンして、港湾でどういうことを担っているかというのがここに書かれてあるべきだと思います。参考資料の方にもいろいろの資料が入っていますが、コンテナ貨物が増えている根拠とか。

しかし、日本の国はこれから本当に消費とか輸入が増えていくのか、少なくとも原料輸入は減って、製品輸入に世の中が変わっていくであろうと思います。例えば、農林水産省の農業とか、水産業とか、そういう部門においては自給率を向上させようとしておりますので、必ずしも物流そのものが拡大していく、右上がりのカーブではない時代になっているのではないかと思います。

そういうことに対する大まかなコメントが必要ではないかと感じているんですが、いかがでしょうか。

計画課長

貨物量の見通しについては、現在、作業を進めておりまして、今委員がおっしゃったように、いろんな角度からいろんな検討をしている最中でありまして、特に日本の産業構造の変化、先ほどもちょっと触れましたグローバル化という言葉に代表されますが、世界の中でのいろんな物流の動き、そういったことをいろんな形、いろんな切り口から検討しまして、できれば次回の物流・産業部会で、考え方、あるいはその結果について御説明をしたいと思います。ただ、この中間報告の中にどういう形で入れるかについては、また御相談させていただきたいと思っております。

部会長

感想のようなものを申し上げます。いろいろ御説明を直接に伺う機会があるために、こういうところをきちんとここで手当てして書いているんだなということは、一旦聞くとわかるんですけども、それを聞かない人間がこれを読んだ場合に、一番の力点とか、ここは実は重要なのだということが、なかなか分かりにくいのではないかという印象を持ちます。

これは、特にどこがということではないのですが、「 . 港湾をめぐる現状と課題」で11の項目に分けてお書きになった中でも、この部分は今回、今までと違う重要なところにつながる部分だということ、例えばゴシックで書いておくことができないのかどうかと思うことがあります。これは答申というものの性格上なかなかそういうふうにはできない面もあるのかもしれませんが、そんなことについて何かお答えがあればお聞かせいただければと思います。

計画課長

実はその点については、第二回環境・安全等部会でも御指摘いただきまして、今回の中間報告自身は、港湾政策について全般的にとりまめるといことが趣旨でございますので、ある意味では網羅的に書いておるところが今の時点での形になっております。ただ、御指摘のように、これを世に問うた場合に、メリハリがもう少し効いていた方がいいという御意見でございますので、どんな形でプレゼンテーションを今後していくかについては、何とかうまい工夫をして、今の御指摘におこたえができるようにしたいと思います。

部会長

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

ついでに、いろいろな仕上げは後のことですけれども、6ページの5のところですが、「牽引的役割」という言葉があるんですが、「牽引車的」というのかなと私は思っていたんですが、牽引的という言葉でよろしいのでしょうか。また後ほど御検討ください。

委員

私も感想レベルなのですが、国際競争力とよく言われるけれども、すべての評価軸で諸外国を上回ることは無理だと思います。じゃあ、日本の国際競争力、委員がおっしゃったことにも通じると思うんですが、これからの我が国の国際競争力ってどういうところで勝負していくのかということ考えた場合に、8ページ以降の、「より速く、より安い」とか、少々高いんだけどもそれなりにお値ごろ感があるといえますか、高いんだけどもそれなりに満足できるサービスなのかとか、どういう点で国際競争力を打ち出していくのかということが、すごく分かりにくいような気がします。

2点目は、これはまた修正していただく点で、ぜひ工夫を頂きたいのですが、9ページ目に、より速いサービスの提供の真ん中のパラグラフで、「また」というところからずっと文章が続いて、「必要がある。」まで全部7行にわたって1文なんですね。こういうところも、例えば箇条書きにさせていただいて、何と何と何とをやるんだと。その中で重要な点について波線を引いていただくとか、そういう工夫をする。

3点目は、今日の午前中も申し上げたのですが、具体例ですね。これはどういうことなのか。素人が読むと、これって何というようところが何点かあって、そこについては、こういった答申中ではお書きいただきにくいかもしれませんが、例えばこういうことなんだということをコラム書きか何かでさせていただいて、読む側に具体例がわかるような工夫をしていただきたいと思います。

どういうところかという、お役所的に「広域」とか、「効率的」とか。8ページ目の下から13行目に、「引き続き、中枢・中核国際港湾との適切な役割分担の下、全体効率的な」という表現があります。例えば、今、実際にやっているんだしたら、どこどこが連携して、どういう役割分担があって、これだけ効率が上がっているんだ、のような例示があると、すごく迫力があって、読む側に伝わると思います。そうした素人にもわかるような、サルでもわかるような答申というものについて工夫いただければと思います。

以上3点でございます。

計画課長

2点目と3点目については、少しわかりやすく工夫させていただくことにしまして、1点目の国際競争力の点についてお答えしたいと思います。

8ページから10ページにかけて、より安く、より速い、より安全で信頼性の高いという3つのメルクマールを設けております。基本的に、日本の産業の競争力をいかに確保するかということが最終的な我々のターゲットであります。今非常に産業がグローバル化している中で、この3つのメルクマールについて、諸外国の主要な港湾と競争できる条件にこれを持って行くことが非常に重要だろうと思っております。

ただ、委員の御指摘のように、すべてが諸外国の主要港湾と同じレベルでなければいけないかというところについては若干議論があると思えます。

特に、より安全で信頼性の高いということは、日本の港湾の特質であります。こういったものを考えながら、安くて速いということ、できるだけ競争力のあるような形に近づけていくということで、ある意味では3つでうまく全体のバランスのとれたサービスが提供できることが重要ではないかと思っております。それぞれがパラレルに書いてある関係で、その辺がわかりにくい部分がありますが、少し工夫ができるか検討してみたいと思えます。

部会長

7ページの「財政制約への対応」というところですが、文章のメインのところだけとりますと、「維持更新需要への計画的な対応、ソフト対策の強化や既存ストックの有効活用など」「国と地方との明確な役割分担を踏まえた協力体制を築くことが重要である。」というふうにつながっていますので、「ソフト対策の強化」と「既存ストックの有効活用」というのは、「国と地方との明確な役割分担を踏まえた協力体制を築くこと」にかかってくるように思うんです。

そうすると維持更新需要へは、確かにそういうことが検討されつつあるんですが、「ソフト対策の強化」や「既存ストックの有効活用」とか、それぞれが国と地方の明確な役割分担を踏まえた協力体制を築くということにきちんとつながっているのかどうか、私はよくわからなかったのですが、これでよろしゅうございますか。

それとも、「ソフト対策の強化や既存ストックの有効活用など」は、「低コスト・効率化を徹底」というところにかかると読んだ方がいいのですか。そうだとすると、その次の「国と地方との明確な役割分担を踏まえた協力体制」というのが、財政制約への対応というところで、何のことが書いてあるかがちょっと読みにくいのかなという気がしているんです。ですから、その「など」というのがどっちにかかるにしても、ちょっと読みにくいような気がするんです。

計画課長

いろんなことを言いたい割には、非常に短いところにギュッと押し込めている関係で、今部会長が

おっしゃられたような、少し対応関係が不明瞭になっている感じがなきにしもあらずであります。ただ、一番言いたいことは、これも環境・安全等部会にてちょっと御議論いただきましたけれども、維持更新需要への計画的な対応ということが、これからの公共事業全体にいろいろな制約が出てくる中で、特にライフサイクルコストを最小に抑える試みなどを考えれば非常に重要であろう、そこで、国と地方がそれぞれ役割分担しながら、うまくそういった課題に対応していくことが重要だろう、その中に、ソフト対策の強化や、既存ストックの有効活用も含まれてくるというふうに読んでいただけるとありがたいと思います。ここはもう少し明確になるように、文章を工夫してみます。

部会長

「はじめに」と、「港湾をめぐる現状と課題」の部分、ほかによるしゅうございますでしょうか。もしよろしければ、また何かがあれば後ほど後の部分と含めて議論させていただくことにしまして、お差し支えなければ先へ進ませていただくということでよろしゅうございますか。

それでは、目次の 1 . 国際競争力の強化に資する海上物流サービスの確保、及び2の国民生活の質と産業競争力の向上に資する空間の提供、この部分について御意見、御議論をお願いしたいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

委員

いろいろ御質問したいんですが、より安いサービスの提供、より速いサービスの提供と言って今ごろこんな課題が出ているけど、こんなものは玉虫ですよ。もうやるだけのことはやってきたわけですよ。それは後で個々に説明します。

先ほどなたかの御質問に答えられておったけども、今後、将来の日本の入港数量はどのくらいになるかといったら、今から検討するとか、何を言われとるのですか、それは。そんなもんで今から中枢港をどうするかとか言われんじゃないですか。シンガポール 1,800 万、私が毎回毎回言うことや。1,800 万 T E U を 1 港で取り扱っているわけです。香港は 1,700 万、釜山は 760 万 T E U をさばっているわけでしょう。少し数字は変わっていますよ。しかし、日本は 1,170 万 T E U でしょう。

いつも自論として、僕は 2 港論を言うとするわけです。それを 2 つに絞っても 600 万 T E U でしょう。サービスせいサービスせい言うたって、波動性リスクを考えないとサービスできないでしょう。1 週間に 1 杯船が入ってくるのに、どうしてその待機できますか。それをユーザー、船社は払えますか。そうでしょう。そやから、2 港に絞ってあとはローカル港でいいじゃないですかと言うとするわけですよ。

総花的につくられた港湾のことは、私は何も文句はもう言いません。しかし、革新化されたその荷姿、それはやはり革新港として認めますよ。58 港を。昔のかますの荷役とかそういうものをやっている時代と違うんだから。だから、2 港に絞ってやられたらどうですか。東西 2 港ということは何回も私は申し上げているわけです。今の話を聞いとったら、ばからしくてもう発言もできませんがな。

とにかく、日曜荷役はやらない、正月休みはやらない、こんなもんみんなとうに返上して、今年も

364 日やっているわけです。反対にお役所さんも、28 日の御用じまい返上して 31 日間やったらいいんですよ。そうでしょう。組合でさえ、39 年に運輸大臣が協定して、日曜を休むという既得権をとったわけだ。その既得権さえも日本の港の斜陽化を憂いて、返上して、協力してくれとるわけですよ。

だから、今度はあなたらですよ。それに対する質問の答え方は、わし、どうも甘過ぎるなどさっきから思うとったわけです。

言わせてもらえば、世界の大きな流れに目を伏せて、戦略的な政策もないまま全国各地から要請があれば、その当地効果、すなわちメリット、デメリットを深く検証せずに、総花的にどんどん港をつくっていった。地方分散政策を進めてきたことが今現在では大きながんになつとるわけや。がんに。1,200 を 58 で分けて、安い賃金でやれと言ったって、1 月に 1 回くらい船が入るのに待機しておって、できるわけがないじゃないですか。それをユーザーにヘッジできないですからね。ユーザーも今苦しい立場であるんやから。だから、もうちょっと現実的な会議にしましょうよ。

計画課長

先ほどの御説明が少し舌足らずのところがありました。コンテナ貨物につきましては、既に一昨年の基本方針、大臣の告示で出します基本方針を定める際に、2010 年の貨物量の推計を我々しております。お手元の参考資料 2 の、「港湾政策をめぐる現状」という部分の 7 ページに、運政審の答申で、現在の 1,200 万コンテナ標準個数が、2010 年には 1,800 万に増えるだろうという予測を、旧運輸省時代の運輸政策審議会の推計で出させていただいております。ほぼ目標年次を同じくして、E S C A P という国連の機関でも推計して、ほぼ同じような数字が出ております。

この推計として、先ほども少し触れさせていただきましたが、参考資料 2 の 3 ページ、コンテナの輸送をめぐる状況が、先ほど一言でグローバル化と申し上げましたけれども、日本とアジア、全体を一つの経済圏とするような形で、「対アジア輸送の準国内輸送化」というふうに我々は呼んでおります現象がかなり加速されている。これによってコンテナ貨物の増加が見込まれるという推計をしております。

参考資料 2 の 15 ページに、今我々が国際水準のコンテナ港湾の配置論として、中枢・中核国際港湾というものを全国に、先ほど委員の御意見にもありました、全体効率的にコンテナをさばくために配置しているということで、右下に円グラフがございますが、このグラフのように、2010 年にはそれぞれの湾で扱われるというふうな推計をしております。

これはこれとして、先ほど委員のお話にありましたように、この状況をさらに進めるということで、国際競争力を強化すべきというふうに我々自身も考えておりました、資料 1 の 10 ページで先ほどかなり詳しく御説明させていただきましたが、国際コンテナ港湾で、今以上にいろんな新しい試みを集中的に行う港を、全国で少し絞った形で今後考えていきたいと思っています。ハード、ソフトを一体的にそこに新しい構造改革的な形で、重層的に折り込んでいくという形で、名前としては「スーパー中枢港湾」と呼ばせていただいておりますが、そういう形で変動的な試みをやっていきたいと思ってお

るところでございます。

それともう一つ、民間の方では既にやられることはやったというお話ですが、9ページの下の方に、昨年の11月、港湾荷役について労使が大変な英断を振るっていただきまして、24時間、364日という形でフルオープンに大変大きく前進したということで、そこには行政を含むということで、行政への対応をそれに追いかける形でございます。

委員

しかし、まず港づくりです。7港湾で、あなたがおっしゃる2,000万TEUを割ったら幾らになるんですか。

計画課長

今7つと。

委員

ちまたには7港湾がもう出回っているじゃないか。中枢港7港湾、2,100万TEUでも、1港湾は300万TEUですよ。これで我々に、安くしろ、ユーザーに喜ばれるようなサービスをしろと言ったって難しいですよ。300万TEUなら、3交代制でゲートオープンもフル24時間できないですよ。委員でありながら反対意見ばかり言うとするけど、それを参考にひとついい答申の材料をつくっていただいたら、わしは結構かと思えます。

座長、えらいすんません。

部会長

いいえ、とんでもない。ありがとうございました。

計画課長

ちょっと一言だけ。

7港湾ということは、我々はそういうふうには思っているわけではありませんが、先導的、実験的にやる港湾ということですから、もう少し絞り込んだ形でそういう指定をしていきたいと思っています。ただ、我々がこれからお示ししようとしております制度設計の中で、ソフト、ハードの取り組みとして、それぞれの港湾管理者の皆様方がそういったものに対応がどの程度できるかということを見きわめながら、その中からもう少し絞り込んだ形で港を選定していきたいと思っております。

委員

だから、私はでき上がった58港をとやかく言うのではないんですよ。やはり荷姿も変わっているんだから、革新貨物の受け入れ港としては結構なんですよ。けども、それはフィーダーでいいじゃないかということなんです。それで24時間3交代制でやれというなら、2港に絞らないとできないよというのが港湾関係者の意見なんです。意見ですよ。おたくらは、7港湾でいけるよ、2,100TEUじゃないよ、5,000万TEUになるよと言うんだったら、それは結構なことですよ。私はあり得ないと思います。

シンガポールを見てくださいよ。タンジュンペラパスが安い単価を出せば、船屋さんは安い方へ。船屋さんはきょうはおらんからまたおるとき言うけど、やっぱりそっちに移りますがな。そんなもんですよ。いかに安くするかということです。安くするためには、波動性リスクを減らしてもらえれば、我々もできるだけサービスができるということです。まあ、よろしく。

部会長

ありがとうございます。

今の委員の御発言とも若干関係するところが出てくるのかもしれませんが、10ページののスーパー中枢港湾というのは、ここでの一番中心的なところになるんだと思うんですが、先ほど計画課長の御説明の言葉にも出てきましたけれども、このの2行目に、「先導的・実験的な試み」とあるわけですが、普通の言葉として理解すると、先導的というのは、これで始めて、あと願わくはみんながそれに続く、こういう形になりますよね。その解釈はそういうことで。

数との関係もありますけれども、特区というようなものが、例えばスーパー中枢港湾と合わせて導入されていくとすると、特区というのは、そういうものが次々に出て行ってそれぞれが効果を持ち得るのか、あるいは限定されているから効果があるのか、そういうこととあわせて考えたときに、先導的ということが、次々にこれから続くことを願っているというニュアンスでとっても構わないのかどうか、ちょっと教えていただければと思います。

計画課長

先ほど御説明いたしましたけれども、中枢・中核国際港湾という、いわばコンテナを扱う港としての配置論を我々追い求めてきております。結局、日本の地理的な特徴とか産業、あるいは人口の配置ということを考えると、ある程度今のような形で港湾がそれぞれの役割を果たすことが重要であります。全体に底上げをするということが最終的な目標になると我々は考えておりますが、ただ、全体に一度にそういうことができるというのがなかなかしにくいということも一方でございますので、ここでは、先導的な港を絞り込んだ形で選んで、そこでまず手始めにやっていきたいと。そこでうまくいくということを確認できれば、それをほかの港にも応用していくことにしたいと考えております。

委員

第一回部会の際に「特区」という言葉が出てきて、それが今回の一つの特色かなと思っていたのですが、その特区についての記述は余りないような感じがするんですが、それはどうなのでしょう。その辺をお聞かせいただきたいと思います。

計画課長

特区の話については、14ページの物流産業空間の提供というところで、特区というのを書かせていただいております。今回もそういう考え方でやっております。今のスーパー中枢の方は、言葉の使い方を少し変えておまして、特例措置という形で使っておりまして、場の議論のときは、特区という

使い方をさせていただいております。

委員

スーパー港湾と特区というのは、特には関係してないわけですか。

計画課長

ここにも少し書かれておりますが、港湾の広がりをもっと見るかにもよりますけれども、国際港湾的な物流機能とその背後に、産業空間というものが一体的に整備されるということがスーパー中枢港湾の機能を高めることになるだろうと思っております。したがって、後ろに特区がついているような場合が当然考えられると思っております。

部会長

先ほどの委員の御質問が、特区というものの中身についての記述は特になんかということをお指摘になったのかなと私は伺っていたんですけども、特区という言葉を使えば、おのずから理解するところは、専門の方々の中ではわかっているのか、そうでないとすると、委員が言われたことを私が理解したように、特区というものの中身についての記述は、14 ページにもやっぱりないわけですね。「特区制度等を活用しつつ」ということだけ。その点はよろしいんですか。

開発課長

これは第一回部会の御議論でも若干お答えいたしました。特区につきましては、経済財政諮問会議、それから規制改革会議で幾つか出されておまして、まだ国としてのちゃんとした議論が、ある意味で結論が出されていないわけで、参考資料1の24ページに特区のイメージということで、港湾に關係のある国際交流型経済特区、まさしく韓国における特区とか、そういうものをイメージしながら提案されているのがあります。それから、リサイクルの話もあります。

特区につきましては、こういうようなイメージを一応持っているんですが、なお、規制改革をどういう形でやるかというのまだ議論が並行してなされておますので、現在のところ詳しく書き込めない状況ということで御理解いただきたいと思っております。相手の話を見ながら、あるいは、意見交換しながらやろうと思っております。

委員

分かりました。ただ、分かりやすいように少し御研究いただければいいと思っております。それと、将来コンテナ貨物が、委員が言われたように、そんなに伸びないんじゃないかというお話もあるわけですが、さっき、アジア地域との水平分業を通じてコンテナ貨物は増えるんだというお話などがありましたが、普通の方がそれを見ると、それがよくわからないだろうと思うんです。なぜ水平分業するのか。水平分業という言葉は皆さん御存じなわけですが、これを初めて見られる方の中には、水平分業とコンテナ貨物の増え方がどう関わっているのか、どうもはっきり分からない方も多いんじゃないでしょうか。その辺はわかりやすいように、コンテナ貨物はそういうことで、こうこうだから、水平分業というのはこういうものなのだから、コンテナ貨物が増えていくんだというこ

とを、少しわかりやすく書いていただければと思います。

部会長

ついでにリクエストなんですが、先ほどの海上コンテナ貨物量の推計というところに、運政審の推計、E S C A Pの推計、それぞれ数字が2010年の時点で幾ら、2011年の時点で幾つと出ていますが、この推計がなされた時点がいつであるかというのが割に重要なことが多いのだと思うんです。ですから、ついでに入れておいていただく方がよいのではないかと思います。

委員

13 ページの(4)のところで、「社会的要請に対応する海上輸送サービス」というタイトルなんですけれども、ここでは主に離島住民のシビルミニマムといいますが、生活確保のことと、京都議定書の温暖化の話を2つ書いていただいているわけなんですけれども、若干異色な内容がここに盛り込まれているかなという気がします。

最初のところで、港湾をめぐる現状と課題が、こうなっているよということを5ページ以降で整理していただいております、それ全般が社会的要請ではないのかなというふうな誤解を与えるんです。ここのタイトルを少し工夫いただいて、離島の生活確保と温暖化の問題を一緒に書かれるというのはちょっと混乱するような気がしますので、ほかの項目に分けられるのであれば、ぜひそのようにお願いしたいと思います。

14 ページも、タイトルと内容の整合性についてなんですが、国民生活の質と産業競争力の向上というふうに並列で入れていただいている、産業競争力を上げて日本の経済活力を上げていくことが、結果として国民生活の向上につながるという循環構造はわかるんですが、ここでは主に、ずっと上から読ませていただくと産業面のことが書かれているんです。若干国民生活のところだと思うのは、(3)の中で、観光産業、交通アクセス、緑地とかそういうところなので、ここも国民生活の質というふうに言うと、後の方のみなとまちづくりとか、海洋レクリエーションというふうに、そっちの方に関連が深い項目ですので、ここのタイトルについても少し工夫をいただければと思います。

以上です。

計画課長

2点御意見をいただきましたが、第1点目については、これは分けた方がわかりやすいという感じもいたしますので、ここは分けさせていただくことにして、2点目は、少しタイトルを工夫してみたいと思います。

委員

先ほどの 委員のお話は大変興味があるんですが、58 港湾というのは、コンテナを扱っている港湾が58 港あるということですか。

委員

そういうことです。

## 委員

それを、2港とははっきりおっしゃらなかったんですけれども、数港に絞り込んでスーパー中枢港湾にして、これからそこで扱うように集中していこうということは、日本の国の構造を変えるような重要なことなのではないかと私は感じております。したがって、この辺はもうちょっと深くいろんな議論をしなければいけないところではないかと思えます。部会長さんに、その辺をもう少し突っ込んで議論していただけたらと思えます。

## 部会長

ありがとうございました。今委員の御指摘の点、いかがでございましょうか。この辺についてはもう少し。

## 委員

ちょっと誤解されておるんですが、58港を2港に絞れと言うとるわけじゃないんです。つくられた港はほとんど釜山のローカル港になっているんです。だから、トータルコストを釜山とイコールにしたいということで、2港を国費でつくっていただいて、港湾をもうただでやっていただくと。その安くなった分を内航に少しリカバリーしてやって、内航も規制緩和して安い燃料、安いセーラーを乗せて、それで山形の酒田に運んでも同じトータルコスト、釜山からのトータルコストになるようにしてくれないかなということをするんですわ。それを2港に絞るといことになれば、あとの56港はごつつ怒りますからね。それぞれ、おれら食っていけないじゃないかということで。だから、それは小さいコンパクトな手配で済んで、波動性リスクが少なく済む、こういうことなんですわ。

第一回部会でも少し言ったんですけど、例えば新潟から釜山へ持って行く海上コストが9万円、新潟から東京港へ持って行くのが16万円。1TEUですよ。それで両方からロサンゼルスに持って行くのが17万やったかな。17万だったと思えます。だから、当然釜山に持って行って釜山から運びます。日本の東京港へ持ってくれば16万。そこに7万の差があるわけです。その差をどうするかということで、2港に絞って作業経費を安くしたらどうか。まあ、2港じゃないんですよ、4港でもいいんです。それを一生懸命この間お願いしているのもかわらず7港論が出て。これはちょっとオフレコだけど、7港論が出てきたから、僕は何をやとるんかということを書いたかったんですよ。

それは、もうでき上がったところは全部それぞれで利用してもらって結構なんだけれども、そうじゃないと私は対抗できないんじゃないかと思えます。3交代制でゲートオープンの24時間をやれと言っても。今やれやれと言っても、3時間に1台のトラックが入ってくる。それを待機して待っている。そのコストをだれがヘッジしてくれますか。ユーザー、船社さんが、何を言うとかこうなりますわな。だから、これを24時間交代制でやれば、いつでも持ってきなさいよということになるわけなんです。

## 計画課長

その点についてちょっと御説明を申し上げたいと思えます。

先ほど御説明しました中枢・中核国際港湾、コンテナを扱う拠点的な港というふうには我々は配置論で考えていますが、それ以外の港で、コンテナを実際に扱っているのは40港ほどございます。ただ、現在こういった地方の港でのコンテナ取扱量はトータルで、コンテナの個数で60万となっております。全国で、全国の貨物量の5%弱という数字となっております。今委員がおっしゃられた、その中で海外の釜山などでトランシップしているものが44%ございます。ただ、残りは我が国の地方の地域とアジアの港等が直接貨物のやりとりをする、いわばトランスシップでない、ローカル・ツー・ローカルの貨物が残りの部分でございます。

先ほども委員からお話のありましたように、アジアとの水平分業というものが今後進化していく中で、こういった貨物自身も増えていく可能性があるだろうと思っています。ただ、先ほどから御指摘のありますように、地方から輸出、あるいは地方に輸入されて海外の港でトランシップされる貨物については、基本的に日本の経済の活性化という点から見れば、できるだけ日本の港でそれを扱うことが望ましいと考えております。そういったことについて、陸上輸送コストを中心とする国内の輸送のコストをどうこれからしていくのかということについても、いろいろ検討していく必要があるだろうと思っています。

#### 委員

日本経済の活性化についてということになれば我々は弱いけれども、やはり余り合理化を図ったら、トラック業も必要なくなる、内航業も必要なくなる、こういうことになりますわな。30分ぐらいで行き来するところへ港をどんどんつくれば、内航も何も要らないじゃないかということになってくるわけです。58港にまだ50港とか何か言われているけれども、下関にまた1港できよるじゃないですか。あのトンネル掘った土を埋めて。あっという間にもう60港になると思うんです。今度あなた方と会ったときは、61、62港言うんじゃないですか。もうちょっと真剣に考えてくださいよ。もうできてもいいと思います。それをローカル港として、フィーダー受け入れ基地ということでやればいいと思うんです。内航も海事局の方で規制緩和してもらって。あんな高い高い日本の燃料を入れて、日本のセーラーで。それは外国の安いセーラーでもいいよと。これはまた労働組合から私たたかれますけれども、そのくらいやって近隣港と対抗しないと、私は全然勝てないと思います。

それで、1,800万TEUの件については、将来伸びるということは企画調査室長からよう聞いていますけど、それはありがたいことだと言うとるわけです。だから、今の経済特区をどんどん関連的にやっていただいて、そのスーパー中枢港湾とひっつけて。これでどんどん生産工場、産業を誘致してくること、東南アジアに出ているやつをリターンさせてくるということを考えてもらわないと、1,800万、2,000万というふうには増えますかな。それはわかりません。そやから、そのときどうなるかと思うんです。

#### 計画課長

もう一点だけ、先ほど申し上げた地方の港でコンテナ扱いをしていますけれども、過半の港は専用

のコンテナを扱うガントリクレーンなどを持たずに、トラッククレーンというんでしょうか、そういうもので扱っている。特に岸壁なんかも、既存の岸壁を使っているという実態がございます。

ただ、先ほども申し上げたことで繰り返しになって恐縮ですが、企業で地方におられるところが、自分の工場の近くの港からコンテナ貨物を出したいという御要望が強い場合に、今の状況では、やはり釜山に持って行くのが一番安い状況になっていることは事実でございます。

委員

どういう意味ですか。革新港がほとんど県に1港あるんですよ。山形の酒田にもあるし、今ないのは島根だけです。安くなるというのは、それはドリーフプレートが安いんですよ。フィーダープレートが。荷役じゃないんですよ。フィーダープレートが安いんですよ。

計画課長

そういうふうに申し上げたつもりでございます。

委員

だから、韓国から来たやつにみんな積んで。どこに積んでもいいよ、我々は食べていけさえすればいいんだよということで積むわけですから。だから、どう日本の国際競争力を強化するかということになれば、やはり内航も下げていかなければいけないだろうということです。我々もやるだけのことやったから、あとはひとつよろしく港づくりの方を考えてくださいねということなんです。それで、海事振興連盟の席上で申し上げて、みんな何とか超党派がやろうということになってくれたので、国土省も重い腰を上げてくれたなと思うところ、また7港や10港や言い出したから、これはまた総花的が始まったわと思ったんです。

これは、プレスさん全然違う話よ。ここだけの話。やはり多少はいろいろなフィーダー港を充実化していかなければいけないから、予算は要りますわね。局長。

港湾局長

昔は日本でアジアの貨物をトランシップしていた。それがどんどん減ってきた。一方、日本発着の貨物で釜山とかシンガポールで積みかえてもらうのがどんどん増えてきた。こういうことはまずいんじゃないかというのは全く共通の認識だと思うんです。そのために、いろんなことをやらなければいけないということを私ども考えておりますので、委員と基本的には同じじゃないかなと思ってお聞きしておりました。

それから、スーパー中樞港湾ですが、これは釜山とかシンガポールに比べて十分競争力のある港、ハード、ソフトを実現していかなければいけないという話です。この場では、そのために何が必要かという大きな方向づけを出していただければと思っております。

その数を私がこの場でとやかく言うのはあれですが、7港というのは全く考えたこともない数字でございまして、それをどういう性格づけにするか、実際に日本で何港できるのか、かなり官民あわせて努力しないとできないと思っております。それはできるところから踏み切っていただくのかなとい

う考えであります。

その辺についても、いずれこの場で大きな方向を出していただいて、どこの港をそうするかということは港湾管理者と相談しないといけない話ですし、また、やるについても、この場でパッと決めるという話でもないと思っております。決めるとなれば、またこの分科会にも御相談することになると思いますが、まず大きな方向づけをしていただければなと思っておりますので、よろしく願います。

部会長

よろしゅうございますか。

先ほどの委員の御指摘を念頭に置いて私自身の感想を申し上げれば、今回は時間もそんなにないことかと思えますけれども、港湾局として港湾配置論というものを展開されるときに、一つのシミュレーションといえますか、例えば2つ3つそういうふうに大きく取り扱いを集中させて、そこで取り扱いにおける規模の経済が発揮されたときには、それプラスあとはフィーダーの合計と、それからもう少しばらまいてというか、幾つか大きな港をもっと数多く分散させて、そこで物流が行われるときのトータルのコストの比較についてのシミュレーションが一応資料としてあって、そういうものの提示のもとで、したがっているんな条件から見ると、こういう方向にというような示し方が必要になるんじゃないかという気がするんです。そんなものが簡単にできるのかどうかわかりませんが、もし今後そういうことを追求できるのであれば、ぜひお示しいただければいいんじゃないかと思えます。

ほかに御指摘はいかがでしょうか。

審議官

一つだけ続きの説明をさせていただきたいと思えます。私は海事局も担当しているものですから。先ほどフィーダーコストの問題が出てきておりましたが、これは委員が御指摘のように、我が国の内航を使った方が、恐らく韓国から来る船を使う場合よりもかなり高いものになっていることは事実だと思います。ただ、釜山の利用にかえて、国内から出た貨物が釜山を經由してアメリカとか欧州に行くのではなくて、かわりに国内から出た貨物が国内の他の主要港を經由して出て行けるようになるかどうかという点については、フィーダーのコストだけではなくて、港湾のコストも含めて全体コストが勝てるかどうかというのが問題になってまいりますというふうに考えていることは申し上げておきたいと思えます。

部会長

ありがとうございました。ほかによろしゅうございますか。

## (2) アウトカム目標素案について

杉山部会長

それでは、「アウトカム目標素案について」ということで、事務局から御説明を頂きたいと思えます。

企画調査室長

それでは、アウトカム目標について御説明を申し上げます。

アウトカムにつきましては、資料1、中間報告素案の21ページをお開きいただきたいと思います。

(1)長期計画のあり方の見直しのところの に、アウトカム目標の重視ということで記述がございます。ここにありますように、「どれだけ社会資本を整備するか」ということが、いわゆるアウトプットと呼ばれているものでございまして、この文章に続いて記述がございます「整備によって達成される成果」という、これがアウトカムと呼ばれているものと理解しております。

現在、社会資本の各分野でさまざまな指標の検討が進んでおります。港湾の分野におきましても現在も検討を続けております。本日は、資料2の方でございますが、案として提案させていただきます、委員の先生方の御意見を賜りたいと存じております。

このアウトカム目標は、今回の諮問、答申の答申案そのものというよりは、中間報告をおまとめいただく過程で参考にしていただいた、御議論いただいたという位置づけにしたいと考えております。

資料2のページをめくっていただきますと、物流産業分野のアウトカム目標を2枚にわたって記述してございます。3ページ、4ページ、5ページは、午前中の環境・安全等の部会で議論させていただいたものでございます。参考までにおつけしております。

この表をごらんいただきますと、分野、ニーズ、施策、アウトカム、指標、そして備考というふうに書いております。この表の分野というところと施策とあります部分は、基本的に中間報告素案で御提案申し上げました政策に対応している記述になっております。

また、ニーズということで、これも本文に一部書き込んでございますが、国民の目から見た港湾政策に求めるものを大きくくりで表現したということになっております。

指標の方も、アウトカムに対応して、基本的には一つずつというふうになっておりますが、物によっては指数を複数検討しているものもございます。ごらんいただきますと、指標のところではコンテナ貨物のトータル輸送コスト低減率と最初にございますが、こういった形である種の割合というものの、これで表現しているもの、それから、その下の方にリードタイムということで、具体的な日数を指標にするというもの、あるいは一番下でございますが、港湾の数を指標とするものとか、次のページをごらんいただきますと、CO<sub>2</sub>の排出量のようにその削減量を記述するというもの、いろいろございます。この辺はそれぞれの指標で、国民の目から見て、わかりやすさということで、精粗まちまちと申しませうか、違いもございますが、現在までのところ、こういった指標が考えられるのではないかとということで御意見を賜ればというふうに考えております。

具体的にそれぞれ備考の部分に、概ねその指標の意味も書いてございます。ごらんいただければと思います。こういったことで本日の御議論を賜ればと思っておりますので、よろしく願いいたします。

部会長

ありがとうございました。

それでは、今御説明のありましたアウトカム、その指標について、どうぞ御意見等頂戴したいと思います。環境・安全等部会ではこの件については、どういう議論がございましたか。

企画調査室長

実にたくさんの御意見をいただいております。幾つか御紹介いたしますと、例えば3ページをごらんいただきますと、ニーズのところに「より豊かに」という記述がございまして、例えば干潟・藻場等の回復面積の増加ということがアウトカムということで提案を申し上げておりまして、その指標がございすけれども、例えばこういうものにつきまして、1つは、そもそも環境ということを考える場合に、とりわけ私どもの行政の分野が港湾という、いわば海の水を舞台としているということがございまして、そうであれば、水質がどうなるのか、水質をどういうふうによくしていくのかということについて指標として考えるべきではないかというような御提案、御意見がございました。

それから、この部分では回復面積と言っておりますけれども、何から回復するのかということで、ある意味ではこの割合の分母といいたいまいしょうか、そういうものはどういうものを考えるのかという御議論がございました。

最初の水質の方もいろいろ意見交換がございましたが、問題として、港湾行政というものが、水質をよくするというに必ずしも一義的といいたいまいしょうか、直接的に結びつかない。言いかえれば、下水道の整備による水質の改善というような影響とどういうふうに区別して、その成果を達成したかという検証ができるのかという問題もございまして、そのアウトカム、あるいは指標として提示するのは難しいのではないかという議論もございました。ただ、港湾の環境といった場合には、水質あるいは底質の議論もございましたけれども、こういうものの要素は非常に大きいたらうということで、その辺は何らかの工夫をして表現できないかという話になっております。

それから、回復面積のような議論ですと、回復と言っておりますので、分母として「失われた面積」、干潟・藻場等の失われた面積を一応念頭に置いて、それを回復するんだというふうな議論だったわけですが、その際、そういう失われた干潟・藻場等の回復ということではなくて、残すべき、保全すべき干潟、藻場の面積をアウトカム、あるいは、その指標として表現すべきではないかという議論がございました。

これは、中間報告素案の政策の中身には、例えば16ページに、自然環境の積極的な保全・再生・創造という項目がございまして、この中に、良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造という項目がございまして、この2行目から、「他の公益との調和を考慮しつつ、できる限り保全するなど」というふうに表示として入っております、こういうものを具体的にアウトカム及びその指標として表現した方がいいのではないかという御意見がございました。

それ以外に、もう一点御紹介いたしますと、基本的にこれは国土交通省の港湾行政にかかわるアウトカム、その指標ということでございまして、ある意味では全国値として表現されるわけござい

ますが、一方、地方の港湾管理者という主体を考えますと、それぞれ港湾管理者によっては、向こう5年間でどういった分野により力を注ぐのかということを考えますと、全国値としてのアウトカム指標が、必ずしも個々の港湾管理者の指標と一致しないのではないかと。

ある港湾管理者の方から考えますと、当面バリアフリー化をやりたいとか、緑地の整備みたいなどをまずやりたいとか、物流分野に当面力を注ぎたいとか、それぞれ地方、地域によって個性があるだろうということで、そういった地域の個性を生かした政策、その成果としてのアウトカム、その指標ということと、国全体としての指標とのかかわりをどういうふうに整理していくのか、そういった御意見がございました。

これについては具体的にこれから私ども、アウトカムについては現在、先ほど申し上げましたとおり検討中でございますので、そういった地域の考え方、これは意見交換しながら、基本的には地域の個性ということがございますので、それぞれの地域でどういったアウトカム、その指標を考えるのかということは尊重しながら、意見交換を踏まえた上で全国値というものをつくっていきたい、こういうお答えをしたということがございました。

部会長

どうもありがとうございました。

多分、物流・産業分野についても、今出てきているような議論と同じことがいろいろ言えるんだろうと思うんです。何かこれに関して御意見ございますでしょうか。

例えば、この種の議論をするときに、道路整備の事業を考えたときに、アウトプットというのは、道路延長が何キロ増えた、新たにつくり出された何キロメートルの道路、これがアウトプットだと。それに対してアウトカムというのは、その道路で一体どれくらい快適に速く走れるようになったかということがアウトカムだ。だから、本来望んでいるのは長い道路ができることよりも、快適に走れる、速く走れるもの、その社会資本が欲しいと普通の利用者は考えるんだから、従来はすぐにアウトプットで表現していたものを、今後はアウトカムという形で世の中、社会に示すことがよいのではないかとというのが多分基本的な発想だったと私は理解しておりますから、そういう意味では、こういう方針というのは正しい方針だろうと思います。そういう意味では、その趣旨自体が、もっと今まで以上に知らしめられる必要があるのだと思います。

それから、アウトカムというのは、環境・安全の関係で出てきたように、だれにとってのアウトカムかということが、いろんな視点がありますから、幾らでも広げて、たくさん考えていくことが多分できるんだと思いますので、その辺は適度に絞って、適度に示すというのが必要なのかなという気がしております。

それから、ここから先は全く個人的な感想ですけれども、アウトカムというものがあって、それに対する指標、アウトカム指標という言葉があるところは理解できるんですが、もともとこういう言葉がどこかで定着して、あるいは正式に示されているものかもしれませんが、アウトカム目標という

言葉自体が、私は非常に変な言葉だと思っているんです。ある事業を行うときの、そこで考えられている目的とか目標を、アウトプットではなくてアウトカムで示す。つまり、アウトカムというのは、目標の表現なんだというふうに私は理解しているわけです。

ですから、それを2つ重ねてアウトカム目標というのは、ちょっと奇妙な気がずっと昔からしているんですけども、そういう点は、しかし何か全体としてお使いになっているんだと。アウトカムという発想で示された目標と、そういうふうに理解する言葉だよと言われれば、ああそうですかと、もうこれからそういうふうに使っていかざるを得ないんですけれども、私は一応そういうふうに理解することに努めていますけれども、そういうものを今示されて議論しているんだなという理解でおります。

#### 委員

かなり難しい指標になるのかもしれませんが、例えば、あなたの地域では消費者の物価がこれだけ安くなるんですよ。ここにこういうコンテナ埠頭を仮につくった場合には、消費者物価と言ってもいろいろあるでしょうけれども、その中のこういうものがこれだけ安くなるんですよ。あるいは、地域に対する経済の貢献度はこのくらいになるんですよとか、何かそういうものが欲しいような感じもするんです。

このコンテナの輸送コストの低減率が何%と言えば、それは直接的な効果でしょうけれども、もっと間接的な効果がわかりやすい面もあるんじゃないか。ここにコンテナ埠頭をつくと地域の経済効果はこれだけ上がりますよとか、そう言ってもらった方がわかりやすいですね。コンテナ1個の安くなる輸送費よりは、その辺は産業連関的なことになってくるので、かなり難しいんじゃないかと思いますが、そういう工夫はなされないのでしょうか。

#### 計画課長

議論の過程で、当然我々もそういう指標がよりわかりやすいのではないかということで、いろんな試行錯誤をしたことは事実であります。ある前提を置けば、それぞれに数字をつくることは多分できるだろうと思いますが、結局はそのアウトカムをつかって、そのまま目標を置いて、後々その達成がどの程度できたかという検証をする際に、港湾の整備だけですべてが決まらないというか、かなり一面的な面がありますので、その検証の部分で、大きなアウトカムを設ければ設けるほど難しいということになって、今お示ししているのは、ある程度港湾の整備によって答えが出て、検証しやすいものを選んでいくというのが実態でございます。

#### 委員

私もそれをやったことがあるので十分わかるんですけども、やはり地域の人たちは、ここに港湾があることによって地域の経済効果というのは、これだけ上がったんだというふうに示された方がわかりやすいんです。例えば参考資料でもいいですから、参考指標といいますか、はっきり検証できないときには、その程度でもいいのかもしれませんが。

計画課長

今申し上げたのは、全国一律のアウトカムみたいな話になると、そういう意味ではかなり難しいという感じで、委員が前々からおっしゃっておられる、港湾の整備はこのくらいの経済効果がその地域で出てくるということであれば、かなり局面が狭まっていますから数字として出せるんですが、これは言ってみれば、通常の事業の評価みたいな話にちょっと近くなっていくのかなという感じもいたします。

部会長

よろしゅうございますか。

それでは、またいろいろな観点から議論が出てくるんだろうと思います。とりあえず終了させていただきたいと思います。

アウトカムに関してはこういうことでよろしゅうございますか。先ほど私も勝手な意見を申し上げましたけれども、適度にやれるということが多分アウトカム目標の提示というのは必要なんだろうと思いますので、ひとつ今後ともよろしくお願いを申し上げたいと思います。

ほかに御意見がなければ、よろしゅうございましょうか。

特に御発言がなければ、次回の審議について事務局から御連絡をいただきたいと思います。

管理課長

どうもありがとうございました。

以上で、第2回の物流・産業部会を終了させていただきます。なお、次回の第3回の会合につきましては、委員の皆様方にあらかじめ御都合を伺いまして、6月24日、18時より、大変遅い時間で恐縮でございますが、この同じ11階の特別会議室で開催させていただきたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

どうも本日はありがとうございました。

閉 会