

平成22年7月1日（木）

於：金融庁（中央合同庁舎第7号館）12階共用第2特別会議室

交通政策審議会第38回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会第38回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成22年7月1日（木）
開会 13時30分 閉会 16時00分
2. 開催場所 金融庁（中央合同庁舎第7号館）12階共用第2特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
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
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
久保 昌三	(社) 日本港運協会会長
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸市立工業高等専門学校校長
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
福本 容子	毎日新聞社論説委員
丸山 和博	(社) 日本経済団体連合会 運輸・流通委員会物流部会長
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社常務役員

4. 会議次第

- ① 国際コンテナ戦略港湾及び国際バルク戦略港湾の検討状況について・・・4
- ② 平成22年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について・・・・・・15
- ③ 港湾計画について・・・・・・26
 - ・ 神戸港（一部変更）
- ④ 事業評価部会の設置について・・・・・・32

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 どうもお待たせいたしました。皆様おそろいでございますので、ただいまから交通政策審議会第38回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課長の村上でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

まず、お手元の資料の確認をお願い申し上げます。

資料は、縦書きの議事次第、それから分科会委員名簿、配席図、それから議事資料でございます。議事資料は、資料1-1が「国際コンテナ戦略港湾の検討状況について」、同じく1-2が「国際バルク戦略港湾の公募について」、資料2が「平成22年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」、それから資料3が、大きな判でございますが、「神戸港港湾計画一部変更」、それから資料4が「事業評価部会の設置について」でございます。

このほかお手元には港湾計画の関係につきまして、港湾管理者から提出されました神戸港港湾計画書の本体、これもお配りしております。欠落などございませんでしょうか。また随時で構いませんので、お申し出いただければと存じます。

まず冒頭に、委員の交代等につきましてご報告、ご案内申し上げます。

前回分科会の後に、社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長の赤木聰之委員、及び財団法人国立公園協会理事長の鹿野久男委員のご両名が退任され、新たに港湾分科会所属の委員として、3名の方にご就任いただいております。この結果、港湾分科会といたしましては委員の数が1名増えて、13名となりました。

それでは今回ご就任いただきました委員につきまして、ご紹介いたします。東海大学海洋学部教授の篠原正人委員でいらっしゃいます。

【委員】 どうも、篠原でございます。よろしく願いいたします。

【総務課長】 全日本磯釣連盟会長・理事の松平基嗣委員でいらっしゃいますが、本日はご欠席されておられます。

社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長の村上英三委員でいらっしゃいますが本日はご欠席でございます。専門的なご意見をいただくために、同じく日本船主協会の

岡田事務局長にご出席いただいております。

それでは議事に入ります前に、委員の出席等を確認させていただきます。本日は委員13名中10名のご出席でいらっしゃいます。したがって交通政策審議会令第8条に規定されている定足数であります過半数7名に達しておることを確認させていただきます。

それでは、本日予定の議事に入ります。分科会長、司会進行をよろしくお願い申し上げます。なおプレスの方は、撮影はここまででお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは早速、議事に入らせていただきます。

本日、お手元の議事次第にありますように、報告事項1件、それから審議事項3件を予定してございます。最初に、前回の審議会でもご報告いただきました国際コンテナ戦略港湾と国際バルク戦略港湾について、その後の検討状況等々を簡単にご説明賜りたいというふうに思っております。それでは事務局からよろしくお願いいたします。

【港湾経済課長】 港湾経済課長の若林でございます。

お手元の資料1-1に基づきまして、国際コンテナ戦略港湾の検討状況につきまして報告をさせていただきます。

1枚目をめくっていただきますと検討経緯とスケジュールでございますが、若干復習になりますけれども、昨年12月15日に第1回の国際コンテナ戦略港湾検討委員会を開催させていただきました。それ以来2回ほど国際コンテナ戦略の目指すべき姿、選定基準につきましてご議論いただいた上で、平成22年2月12日に公募の運びにさせていただいているところでございます。その後3月に計画書のもくろみを出していただきますと同時に、4月に第1回目の各港湾管理者などからのプレゼンテーションをお願いしたわけでございます。

これに対しまして委員会からの意見などを出した上、5月には再プレゼンテーションをしていただいた上で、さらに6月に港湾管理者などから補足のご説明をいただいていたところでございます。

これを踏まえまして、このコンテナ戦略委員会において今後は採点、選定の運びという手順を踏ませさせていただこうと考えております。

次の国際コンテナ戦略港湾検討委員会といたしましては、本年の7月下旬から8月上旬にかけて開催をさせていただきたいと考えておりまして、その後政務三役において速やかに決定、公表という段取りを考えさせていただいているところでございます。

各港湾からの提案の骨子でございますが、これは2ページ目で示しておりますけれども、何回か委員会からの意見または再確認などによりまして、各港湾管理者の皆さんからの提案はまさに日々改善されてきたようなところでございます。

ざっと申しますと、例えば京浜港からいきましても、総合港湾としての総合力を発揮していこうということを一目標としておられるとともに、広域からの集荷などにつきましても内航フィーダーインセンティブ、大口荷主補助制度など、また内航輸送等への支援などをやるとともに、大きな点といたしましては、東京港のほうは埠頭株式会社として民営化されているわけでございますが、横浜港の埠頭公社も、一応平成23年度を予定しておりますが、民営化を考えております。これを踏まえまして、2014年度には東京港と横浜港の埠頭株式会社を経営統合していくということを明確に示しているところでございます。

伊勢湾につきましても、例えばコスト低減策、コンテナの公設民営化の推進による使用料の低減を提案されているほか、広域からの貨物集約といたしましても完成自動車のハブ機能を基盤としました内航ネットワークの活用などを提案されております。またこちらにおきましても、名古屋港の埠頭公社の株式会社化及び2013年度の営業開始ということをやっているところでございます。

阪神港におかれましても、遊休資産の売却など、コスト低減のための自助努力をするとともに、内航フィーダーの大型化促進によってフィーダー網を充実させていくことを提案していただいているところでございます。こちらにおきましても2011年、来年度ですが、神戸港と大阪港のおおの埠頭公社を同時に株式会社化することを考えております。民間資本と民間人材を積極的に投入することも提案されているところでございます。2015年に両埠頭株式会社を経営統合ということも提案されているところでございます。

また北部九州におきましても、アジアに向けた新たな物流モデルという形での、日本海側のゲートウエーブづくり、日中韓シームレス物流の実現ということをテーマにさまざまな提案をいただいているところでございます。

以上のような提案の骨子をもとに、これから採点、決定の作業に入っていくという流れを考えているところでございます。

コンテナ港湾につきましても、以上でございます。

【分科会長】 それでは、引き続いてバルク港湾のご説明を賜りまして、あわせてもしご質問等がございましたら、後でお願いしたいと思います。

【企画室長】 計画課企画室長の下司でございます。どうぞよろしくお願いいたします。私のほうから国際バルク戦略港湾の公募の状況につきまして、お手元の資料1-2に沿ってご説明を申し上げます。

バルクのほうにつきましては、コンテナの選定の作業から少し遅れながら、同様の作業を進めておるところでございます。現在までのところ、検討委員会のほうで選定の考え方、あるいは目指すべき姿、選定の基準といったものをご審議いただきまして、本年の6月1日より公募手続に入っておるところでございます。そういった進捗状況と考え方について、資料に沿ってご説明申し上げます。

1枚めくっていただきますと、まず前段として、資源、エネルギー、食糧輸入に係る基本認識、こういった問題があるといった考え方をまとめております。大きく3点ございます。

まず1点目は、資源、エネルギー、食糧等の輸入において、世界の、特に新興国の状況、中国をはじめとした新興国でこういった資源の需要が非常に高まっておりますので、国際市場における競争が非常に厳しくなっております。その中において我が国の輸入者、企業の輸入の競争力が低下してきているのではないかという問題意識を第1点として挙げてございます。

それから大きな2番でございますが、その際、中国、韓国等においては大型輸送船、特に次世代の巨大な船舶を使うことによって物流コストを下げて、それによって輸入の競争力を高めようといった取り組みが進んでおります。そういった面からしますと、我が国においては船舶の大型化への対応が遅れておるのではないかという問題意識を(2)でまとめてございます。

(3)でございますが、また港湾の利用面におきましても幾つか非効率な面がまだ残っておるという問題意識を挙げております。特に、夜間に大型船の入港が制限を受けておるといった問題、あるいは埠頭の運営についても、もう少し工夫の余地があるのではないかといった問題意識でございます。

こういった大きく3点の問題意識のもと、次のページでございますが、国際バルク戦略港湾政策の目的と目標の整理をいたしております。

目的につきましては、こういった資源の輸入に係る国際競争力を大型船舶の活用によって実現していくということでございます。

(2)でございますが、具体的な目標として、2段階の目標を掲げてございます。20

15年を対象に、現在使っておる主力船の確保において、貨物の積み荷制限が発生してございます。例えば穀物ですと、パナマックス船を使っておるのだけれども、喫水が不足しておるがために、貨物の積載量を制限して入港しておると。こういった状況がございまして、2015年までの目標として、現行主力船の船舶が満載で入れるような状況を実現したいということでございます。

また2020年、こういった2015年と2020年につきましては、政府全体の成長戦略の目標に合わせてございまして、2020年の最終目標に対して、次世代の大型船舶に対応すると。具体的には穀物ですとポストパナマックス船、鉄鉱石ですとVLCC、石炭につきましてはケープサイズ船、こういった大型の船舶に対応するような港を拠点的に確保していくという目標を掲げてございます。

3ページ目をお願いいたします。目指すべき姿でございまして、大きく4点ございまして。冒頭の問題意識のところからつながっておる問題でございまして、輸入の効率化のためには、企業の連携、特に輸入業務について企業連携を促進していく必要があるという認識でございまして。その際、複数港のターミナルの一体利用、共同利用でありますとか、複数港間における輸送船舶の共同配船、あるいは小口荷主に対する内航フィーダー輸送、バルクの世界においても、こういった企業の連携によって大型船を活用していく方策を実現していきたいというふうに考えてございます。

大きく2番でございまして、大型船舶に対応した港湾機能を拠点的に確保していくということでございます。

それから(3)につきましては、「民」の視点での運営体制、特に埠頭の運営体制について確立をしていきたいということであります。

(4)につきましては、先ほど挙げましたような非効率な面がある港湾利用について、制限を緩和していくということでございます。

4ページ目、お願いいたします。選定の作業につきましては、委員会の議論の中で結論を得て、穀物と鉄鉱石と石炭の3品目について地域からご提案をいただいて選定作業を進めていくということにさせていただきます。この大きな3品目につきまして、4ページに挙げておりますような幾つかの項目につきまして、点数で総合評価をしていきたいということでございます。それぞれの品目ごとに少しずつ特徴がございまして、項目ごとの配点につきましては品目ごとに少し配点は異なっておるという状況でございまして。

最後のページをごらんいただきたいと思います。現在の進捗状況でございまして。6月1

日に公募手続に入りまして、現在公募期間中でございます。地元、各地域での検討作業期間として2カ月ほどとっておりまして、8月3日に公募の締め切りをさせていただく予定でございます。

その後、応募者のほうからのプレゼンテーション等を踏まえて、委員会の中でご審議をいただきまして、22年末ごろには委員会としての意見の取りまとめをしたいという予定を組んでございます。

なお上に戻りまして募集要項のところですが、公募の対象品目は先ほど申しましたように、穀物、鉄鉱石、石炭の3品目。応募の対象者と申しますか、応募者でございますが、こういった品目を取り扱うユーザーが立地、操業しておる港湾の管理者からご提案をいただく予定でございます。その際にバルクに関しましては荷主と表裏一体の部分がございしますので、当該港において、荷主等のユーザーと合意をした上で、あるいは複数港の二港揚げ等の連携を目指す場合は、連携する港湾管理者と調整をした上で提案いただくということを要件としてございます。

検討状況は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま、国際コンテナ戦略港湾と国際バルク戦略港湾の選定作業の進捗状況、途中経過をご報告いただきましたのですが、これに関連しまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。まだ選考の途中ですので、内容によっては事務局が答えにくい部分もあるかとも思いますので、ご承知おきの上、ご質問いただきたいと思います。よろしくをお願いします。

はい、どうぞ。

【委員】 国際バルク戦略港湾のほうは選定基準というのがこの4ページのところにあるのですけれども、国際コンテナ戦略港湾の選定基準というのも当然あると思いますので、それはどのような選定基準であられるのかをお差し支えのないところで教えていただきたいと思うことが1点目です。

それからもう1点目は、この中に「民」の視点というのが両方にまたがって結構出てくるのですけれども、「民」の視点が意味するところはどういうことを、経済的合理性のところを意味するのか、「民」の視点というふうに言っていच्छるところは、例えばどういうところを「民」の視点というような内容の中で評価していくというふうに思っていच्छるのかということと、2点お聞きできたらと思います。よろしくをお願いします。

【分科会長】 それでは、事務局のほうからお願いします。

【港湾経済課長】 すいません。選定基準のほうをつけ忘れていまして、まことに大変失礼をいたしました。大体バルクのほうとも近いようなものになっておりますけれども、この2ページ目を開きますと各港の提案の骨子があります。その左側のところの目標・位置づけとコスト低減、広域からの集荷、戦略的な港湾経営、そのほかにセキュリティーとか環境面への配慮、それから24時間化などの荷主への配慮などの視点などにつきましておのおの配点をさせていただいているといったようなものでございます。前回おつけしたのですが、今回おつけし忘れまして、大変申しわけなく思っておりますが、目標・位置づけのところで行きますと、これも1,000点満点なのですけれども、大体目標・位置づけで350点、コストの低減、広域からの貨物などで150点ずつ、あとは環境、セキュリティーなどで50点ずつ、戦略的な港湾経営の内容について100点、その体制について150点といったような配点をさせていただいて、これから採点をしていただこうと、こういった形を考えさせていただいているところでございます。

2つ目のご指摘の「民」の視点からの経営でございますけれども、これにつきましては今やっただいている港湾管理者の皆さんのご努力も大変大きいところであろうかと思っておりますが、どうしても港湾管理者自身の、例えば集荷とかいったような見地から行きますと、体制の点が港湾管理者の、いわゆる行政的な区画を越えた展開がなかなかできにくかろうということもあって、そういった広域的な集荷を考えるとときには、民間的な発想、かつメーンの競争相手と考えておりますところの釜山の港湾公社がなさっているような、いろんな売り込みということが、果たして今私たちにできるだろうか、そういった観点からの「民」の視点からの経営ということを、着眼点とさせていただいたという次第でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい、よくわかりました。これは個人的な意見でございますけれども、国際コンテナ戦略港湾のほうで4つのところの提案の骨子だけを見ておきますと、あまり特徴があるというよりは、文章というか文字にいたしますと、わりあい似通った感じがするのでございますけれども、ぜひその採点基準のときにはまた、ほんとうの意味で現実的な進捗状況なり、実態の姿もよく採点の中で考慮いただきたいというようなことを感じました。個人的な意見でございますが、以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問等は御座いますか。どうぞ。

【委員】 初めて発言をさせていただきます。国際コンテナ戦略港湾の選定につきまし

てですけれども、今応募がありましたこの4地域の応募内容を見ますと、やはりそれぞれの港湾地域が自分のところはどうかということを書いてございますね。ところが、日本全体のことを考えますと、日本の港湾物流が北海道から沖縄まで、どのようであるべきなのかということが、一つ極めて重要な問題だと思うのです。したがって、その点はどのような配慮が加わるのかということをお聞かせいただければと思います。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾経済課長】 すいません、ちょっと資料が十分でないことをまずおわびしなきゃいけないのですが、国際コンテナ戦略港湾の検討委員会におきまして最初の2回ほど、相当、今後の国際コンテナ戦略港湾が、日本の中でどういう形であるべきなのかという、目指すべき姿について、いろいろご議論いただいてきたところでございます。特に、平成12年、14年ぐらいから始まっておりますスーパー中枢港湾政策についてもかなり成果が出てきておりますので、それについての成果の検証と、さらに課題があるなら課題をきちんと把握した上で、どういう目指すべき姿があるのだろうかということを検討させていただいて、それをお示しした上での公募という形になってございます。

我々といたしましては、いろんな意味で日本から荷物が釜山などにシフトしている中で、何が足りないのかという観点で検証させていただきましたところ、港々のコストだけではなくて、日本トータルの総物流コストを下げるということをしなければ、やはり我々が一応対象として考えている釜山などには勝てないのではないかと。

例えば内航フィーダーの点などがございます。内航フィーダーにつきましてもさまざまな制約がある中で、どうやったらコストを低減できるのかということ、例えば内航船舶の建造をする際にいろんな納付金制度がございまして、それを軽減するとか、または撤廃するとか、そういうことの具体的な措置なども提言させていただきながら、示させていただいたわけでございます。

その中で加えまして、やはりある意味、荷物を集荷して集約する港といったものが果たして、今ある例えば3つなら3つでいいのだろうかということもあわせて考えさせていただきまして、今皆さんのほうにご提示させていただいておりますのは、1ないし2の港湾に集約したいということを示させていただいていると、こういったところでございます。

最後に、港の中だけの話もちろん大切なのですが、日本国全体的な、日本全国からどういう形で集荷を効率よくコストを安くすることによって、基幹航路を維持して、日本の産業を維持していくかという観点での議論を一応させていただいているところでござ

ざいます。資料がいろいろと少なくて申しわけございません。

【分科会長】 よろしいでしょうか。それではどうぞ。

【委員】 ちょっとだけ伺ってみます。どちらの話も選択と集中という、今重要な作業方針に合っているということで結構だと思うし、しかも民間も込みにした地方の申し出に基づいて、いい提案をしてくれたところがやっぱりいい成果を得るのだと、これも時宜にかなっていて結構なアプローチだと思うのですが、やはり重要なことは、選択と集中、あるいは地方の総意によっていろいろ努力していますよというのが目的なんじゃなくて、今いみじくも若林さんが言ったように、結果がいいことが重要ですよ。したがって、例えばこれをやった後5年後に、その成果をチェックしますよというようなことをあらかじめ決めておくべきだと思うのです。

スーパー中枢港湾についても、平成12年からですか、そのくらいやってきて、実際に投資の集中度という意味では、スーパー中枢港湾への投資額の集中度は高まってきたわけですけれども、ただ投資額の絶対値はどんどん年々下がっている状況で、したがって国際的な水準から見て、スーパー中枢と称せられたところに対する投資の集中は、国際水準から見たらむしろ下がってきたのですよね。

つまり、我が国だけのシェアの中で選択と集中をしていますよというのが政策目標にならないように、ぜひ実質を見ていただきたいと思います。

それから今のご発言の中にもありましたけれども、もし仮にバルクにしろ、コンテナのほうにしろ1カ所に集積するというような、これは現実的とは僕は思いませんけれども、仮にそうするのだとすると、そこからのフィーダーというか二次輸送を、どんな体系をとるのかによって性能はまったく変わりますよね。ただこれが5カ所、6カ所持っているのだとすると、従来の内航海運や、あるいは国内輸送のほうについては、さほどの手入りをしなくても、現状をさらによくするという方向でいけますよね。

つまり、何カ所にするとこのチームで検討されているのでしょうか、それはまさか予算で決めるべきことではなくて、どんな体系をとる覚悟があるのかと、内航や陸上輸送まで込みにした検討をするつもりでやっているのか、そうじゃないかによって、何港に集約するかは全然話が変わってきますよね。そのところが重々、最終的に発表されるときにはご説明していただかなきゃいけないポイントだと思っています。

同時にまた、先ほどの話に関係しますけれども、数だけじゃなくて、その数を決めた途端に、途中の輸送と同時にその数を決めた相手先にどこまでの水準の施設水準にするのか

というのは、決定的に重要ですよ。ぜひそのところが最終的に発表されるときにはわかるように、特に政務三役が決定されるそうですけれども、そこまで考えた決定となるように私は期待しております。よろしくお願いいたします。

【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。

【港湾経済課長】 全く先生のご指摘のとおりでありまして、少なくとも今よりも選択と集中度合いを高めていかなきゃいけない。そうでないと、コンテナは世界的な荷の量からすると、とても基幹航路の船が大きくなっていますから、寄っていただけない。要は、日本全体が言わば「のぞみ」のとまらない駅しかないような状態はぜひ避けなきゃいけないという形で、やはり荷をできるだけ集約して大きくしておくというのはまず一つの大きな命題になっていると思っています。

そのためには、不必要に釜山に行っているような荷物は国内に返していただくということを考えたときに、やはりどうしてもひっかかってくるのは、フィーダー網の価格差というのにぶち当たるわけでありまして、それを含めたような、港側とフィーダー網全体を合わせたトータルのコストをぜひ下げていくという制度設計をしていきたいと思っています。

先生から示唆いただきました集中度の話もそういったことで、例えば1ないし2に集約したときにどれくらいの集中度の数値になって、先生のおっしゃる韓国や中国の水準にどれだけ我々が追いつけるようになるのかを、また教わりながらぜひ試算をしていきたいと、このように思っている次第でございます。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに御座いますか。それでは、手前の委員のほうから。

【委員】 前の委員がおっしゃったのと重なる部分はあるのですが、これまでに、これは港、港湾だけではなくて、他の交通機関、システムもそうだと思うのですが、おのおの地域の要望とか計画を受けて、それに対してやりますということで、個々の、末端のほうから上がってきたものを受けてやってきたのは今までの失敗で、国としての戦略があり、国がこういうふうにしたいからという大きなデザインがあり、こういうふうにすればこっちのほうがいい、こっちのほうが悪っていると、そういった比較、検討がなくて、ばらばらにやってきたから今のような状態になったという話をもっと生かして、ぜひこうしたいからということでの発想で決めていただきたいと思うのですけれども、その中でもう一つは幾つに絞るかというところで、おそらく日本固有の、私は全く専門ではないので

すけれども、自然災害に対する備えというような発想が多分必要ではないかと思うんですが、1カ所に集中し、しかもそこで地震が多発するようなところ、日本列島どこでも起きると思うのですけれども、そういったところに1カ所に集中し過ぎると、万一大きな地震があったときに、いろんな機能がとまってしまうということになってしまえば仕方がないわけで、その辺の検討、考察等はなされているのかというのをちょっと伺いたいのですが。

【分科会長】 事務局のほうからご説明いただきたいと思います。

【港湾経済課長】 委員のご指摘、全くごもっともな話で、検討委員会の中でも、そもそも何で公募するのという話も結構議論で出て、きちんと議論をして国がここだと言えいいじゃないかという議論もございました。その辺の話も踏まえまして、私どもとして国際コンテナ戦略港湾がどういうことを目指すべきなのかというのを、スーパー中枢港湾の経験を踏まえて示させていただいていたわけです。

それをお示しさせていただいた上で、いろいろと港湾の経営をやってこられた港湾管理者の皆さんから、具体的なご提案をいただくという形でのプレゼンテーションを行わせていただいたような状況でございます。かつ、委員会は1回プレゼンテーションをやって終わりではなくて、3往復くらい意見交換をさせていただいております。それによって皆さん方のご提案も、随分大幅に変わってきた港もあるのではないかと、このように感じている次第でございます。

あと、2つ目の災害の関係につきましては大変重要なご指摘だと思っております。大規模災害が起こったときの代替性といいたいまいしょうか、そういったことにつきましても、先生方に採点をお願いする際にはそのあたりも考えに入れながらご採点のほうをお願いしたいということも、委員会の席で議論させていただいている次第でございます。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。それではどうぞ。

【委員】 はい。国際バルク戦略港湾の資料の2ページを見ていて、ちょっと疑問に感じている部分がございますので、教えていただければと思います。

その前の1ページで、30万トン超級輸送船舶に対応可能な水深20メートル以上の港湾が、中国、韓国にはこれだけあるけれども、日本には大分港のみしかないというところからスタートして、この2ページの目標というのが出てきていると思うのですけれども、2015年、2020年までという時間枠が、どういう意味なのかというのがちょっと理解できないので、教えていただければと思うのです。既に今負けているやつを追っかける

ということなのではないかと思うのですが、特に鉄鉱石、石炭と、要するに鉄というのはすべての産業の基礎になるような、国際競争力の基礎になるようなものだと思うのですが、その国際競争力の基礎になるような体制を引くのに、2020年というのはいかにも先の目標だなというふうに感じるのですが、もう少しこれが前倒しできるチャンスがないのか、どういう意味でこの15年、20年という設定がされているのかを教えてください。

【分科会長】 はい。事務局のほうから。

【企画室長】 委員のご指摘はごもっともでございます。まず、1ページのほうで、中国、韓国において、これは鉄鉱石の例でございますが、30万トン級の船に対応した港湾が確保されているという記述になっております。実際こういった港でも現在進行形で、30万トン級、あるいは40万トン級、パーレ社が今30隻くらい建造発注しておりますけれども、そういった巨大船がおそらく3年先ぐらいには市場のほうに投入されてまいりますので、それを見越して、こういった中国、韓国においても整備は進んでおるという状況でございます。

委員のご指摘のとおり、日本においても、その3年先、4年先の市場に大型船が出てきたときに、きちんと対応できるような、あるいは買い付けの市場において、コストで勝てるような努力をしていくというのが基本だと認識しております。そのために、できるところからまずやってみようという具体的な目標を、今回2015年と2020年ということで掲げさせていただいておりますが、ご指摘のとおり本来であれば、もっと早くやれるものであればやるべしということが基本だとは思っております。

ただ大型船に対応するには、船だけ大きくしても当然、石炭であれば貯炭場、あるいは鉄鉱石のヤードといったような陸上の設備投資も必要になってまいりますし、そういった施設は主として民間企業の自前の資金で対応していただく部分が非常に強くなっていますので、そういった民間側の投資の考え方と、それから港湾におけるインフラ整備のすり合わせと申しますか、そういった統一がとれた形で進めていく必要があるかというふうに思いますので、今回地域のほうからユーザーと港湾管理者がきちんとお話をさせていただいて、港としてのスタンスを提案事項として求めているという状況でございます。

結局のところ、どういうタイミング、スケジュール感で、スピード感で企業の輸入コストを下げていくのかという具体的な提案の中で、ある地域によっては国の側が目指すべき姿あるいは基準としてお示しをした、2015年、2020年というとりあえずの目標を

掲げておりますけれども、それを超えるようなご提案が出てくることも当然あるかというふうに思っております。いずれにしろ、ユーザーのお考え、それから地方公共団体のお考え、あるいは連携港との調整のぐあい、そういったものを総合的に評価させていただくということになるのかなと思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにまだご質問等あるかと思いますが、本日の予定している審議事項がまだ3件、本番のものが残っております。大変恐縮でございますけれども、バルク戦略港湾とコンテナ戦略港湾の中途経過に関するご意見等はこれで打ち切らせていただきたいと思います。

それでは、次の審議事項のほうに入らせていただきたいと思います。まず審議事項の第1番目でございますが、平成22年度の特定港湾施設整備事業基本計画（案）について、ご審議を賜りたいと思います。

事務局から資料のご説明をお願いしたいと思います。

【振興課長】 港湾局振興課長の田邊と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

平成22年度特定港湾施設整備事業の基本計画の案について、ご説明をさせていただきます。資料は、資料2と書いてございますクリップ止めの資料がございます。中に資料を3つご用意させていただいてまして、表紙の一番真ん中のところに「平成22年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」と、そのものだけ書いてある資料と、それから表紙の真ん中に「説明資料」として大きく四角書きで書いてある資料と、最後に「各港別説明資料」というふうにした、3つございます。最後の各港別説明資料、これにつきましては、必要に応じてご参照いただければと思います。

まず最初の平成22年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）、これをちょっとお開きいただきたいと思いますので、今回この分科会にお諮りいたします内容の本体がこれになります。

1ページ目をめくっていただきますと、そこに基本計画の案として、施設名、例えば上屋ですとか荷役機械、あるいは数量としてそれぞれ何棟ですとか、いろいろな数字が書いてございます。トータルとしてそれぞれの施設ごとに、事業費、それから各実施する港名等が書いてございます。これが基本計画の案の本体になります。

ご説明は次の表紙に「説明資料」と書いてございますもので説明させていただきたいと存じます。参考資料1でございます。まず1ページおめくりいただきまして、特定港湾施設整備事業、これを分科会にお諮りするのには年に1回でございますので、若干ご説明をさ

せていただきます。

上の四角囲みの中に仕組みというのが書いてございまして、通常例えば、岸壁ですとか防波堤ですとか、そういったものを港湾整備事業として、公共事業ということで整備させていただいております。

次の段に書いてございます特定港湾施設整備事業、下の絵でいきますと、ピンクと緑のところになります。ピンクのところは港湾機能施設整備事業、例えば埠頭用地ですとか、荷役機械ですとか、上屋とかいったものでございます。それから右側にいきますと、岸壁を使う上で一体的に開発していく部分ですとか、あるいは密接に連携をとってやっていくような、例えば工業用地ですとか都市機能用地、こういったものを臨海部土地造成事業と言っています。この2つを合わせて特定港湾施設整備事業と称してございまして、公共事業のように、例えば補助ですとか直轄の事業をやるというのではなくて、港湾管理者さんがみずから起債を起こして実施するものでございます。

これにつきましては、下の段「『特定港湾施設整備事業』について」というところに若干書かせていただいておりますが、1ポツのところでは基本計画の策定ということで、法律の中で会計年度ごとに、交通政策審議会の議を経て、基本計画を定め、内閣の承認を経るということになってございます。

次のページをちょっとお開きいただきまして、2ページ目でございますけれども、その基本計画までの流れというのが、上の図の中にかいてございます。本日は右上の点線で囲んでいる港湾分科会のところでございます。これについては先ほど申し上げましたけれども、下の港湾管理者さんから計画資料の提出をいただいて、私どものほうで、②の茶色のところですが、取りまとめて基本計画を作成いたします。

本日分科会にお諮りさせていただいて答申を経た上、さらに左側、閣議の承認を経た上で起債の資金のあっせんをします。これを財務省さん、総務省さんに持ち込んで、実際に港湾管理者さんが資金の調達をできるというような仕組みになってございます。

そのさらに下、政府資金の充当率という丸いグラフがございまして。これは先ほど申し上げました荷役機械等の港湾機能施設整備事業の例でございますけれども、この場合には財政投融资、35.5%ということで、こういった資金が充当されるような仕組みになってございます。

もう1ページおめくりいただきまして、3ページ、若干数字が入ってございます。基本計画の概要ということで、一番上の事業の規模で、今回全体を取りまとめた事業費が39

0億円ということで、対前年度0.75と、大分前年度に比較して減ってございます。これを見ていただきますと、一番下の、基本計画額の推移というグラフがございまして、このグラフの中の一番上の黒い線、これが参考と書いてございまして港湾関係公共事業、大体世間で言われているような港湾整備事業の事業費の伸び、ないし額ということになるかと思っております。これが年を経るごとに昔からずっと、大体下がってきておまして、これに従って先ほど申し上げました、臨海部の土地造成事業ですとか、港湾機能施設整備事業もほぼ下がってきているというような状態でございます。

港湾機能施設の場合、荷役機械とかでございまして、岸壁とかいったものと一体となって整備されますので、おのずと下がってくると。それから臨海部の土地造成関係につきましても、やはり港湾の整備と一体となってやられてまいりますので、これもまた下がってきているようなところがこういった対前年度比にあらわれているかなというところでございます。

それからこの0.75なのですけれども、真ん中の表、平成22年度基本計画額（案）というところがございまして、この赤いラインと緑のラインがございまして、臨海部土地造成事業という緑のライン、その下にさらに都市機能等用地という欄がございまして、これをずっと右のほうに見ていただきますと、平成22年度計画額に對しまして、前年度比0.55と。これは、それぞれの港で積み上げてきているのですけれども、大物がここで減ってきて、ピークを過ぎたというところがございまして、ここはかなり減ったということで、全体の前年度比を押し下げているといった状態になってございます。

もう1ページめくっていただきまして、参考的にご説明申し上げますけれども、事業分野といたしましては、先ほど申し上げましたように港湾整備と一体となっているようなことがございまして、そこに書いてございますような国際競争力の強化ですとか、地域の活性化、あるいは安全・安心の確保といった面でのシェアが非常に多くございます。

それから、若干例示的にご説明を申し上げますが、主な事業箇所ということでそこに幾つか書かせていただいております。例えば最初、真ん中の四角囲みで書いてございまして、スーパー中枢港湾プロジェクト等の推進ということで、横浜港、これは南本牧ふ頭でございまして、南本牧で現在マイナス16メートルの工事をしておりますが、その背後の埠頭用地を整備しなければいけませんので、今回この事業が計画の中に含まれてございます。

さらにその下、一番下、名古屋港の鍋田ふ頭ですけれども、これも現在14メートル岸壁に2バース供用中で、さらに24年度供用予定ということで12メートル岸壁の整備を進めております。今回ここの、さらに背後の埠頭用地の整備についても、計画の中に含ませていただいているということでございます。

もう1ページめくっていただきますと、一番上に博多港のアイランドシティ、これも整備がずっと進んでいるものがございますけれども、15メートル岸壁の背後の埠頭用地、それから港湾関連用地、都市機能用地、倉庫ですとか住宅用地も含まれてございます。こういったものの整備事業費が含まれております。

次に複合一貫輸送ターミナルの整備ということで、これは九州の苅田港でございますけれども、南港地区で複合一貫輸送ターミナルの背後の埠頭用地の整備、自動車部品関係取扱量が増加しておりますので、その事業費を含んでおります。

それから多目的国際ターミナルの整備ということで、茨城県鹿島港でございますけれども、ここの外港地区の多目的国際ターミナル、これは現在岸壁14メートルということで、暫定供用中でございますけれども、埠頭用地、これは木材チップとか砂砂利とかいったものを計画しております。これの埠頭用地の計画でございます。

それから一番下、高松港の朝日地区、これも多目的国際ターミナルということで、12メートル、これを今後整備しようということですが、その埠頭用地、あるいは港湾関連用地、原木や木材といったものを取り扱う埠頭用地と保管施設用地等を計画させていただいているところでございます。

以上、こういった内容を現在例示的にご説明させていただきますけれども、それぞれ取りまとめて、先ほどの本体の基本計画（案）ということで取りまとめさせていただいたところでございます。

説明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、ただいまご説明いただきました平成22年度の特設港湾施設整備事業基本計画につきまして、ご質問、ご意見がございましたらよろしく申し上げます。

どうぞ。

【委員】 すいません、すごく基本的なことで、今さらこんなことを言ってもしょうがないのかもしれないですけど、これは法律で決まっているからこういう手続をとられるんではないかと、ここで何十という港の、全く知りもしない港について、これだけの案件があ

って合計約400億円の資金のあっせんをするから、それを諮問されても、これを判断する能力も情報もなければ時間もないということで、結局ノーとか、個別について、塩釜のこれはこれで幾ら幾らですからおかしいじゃないですかと言うことはあり得ないですよ。だからそもそも、この機能というか、ここに諮ってやることの意味というか、非常に私は疑問を持ちますし、私にこれを聞かれても、ほんとうにわからないとしか言いようがないので、ちょっとその点を意見として言っておきたいのですけれども。

【分科会長】 はい、事務局のほうから。

【振興課長】 ご指摘について若干申しわけないなというところも実はございます。基本的には確かに法律で定められているのですけれども、それぞれにつきまして、例えば港湾管理者さんが資金の調達をする際に、こういったことでいろんな港湾のプロジェクトを進める中で、非常に重要なものとしてそれぞれ挙がってきていると。

例えば港湾計画との整合性ですとか、あるいは埋め立て免許の手続等については、私どものほうで、基本的な検討についてはさせていただいているつもりでございます。こういった全体、我が国のいろんな国際競争力とかいった、これから先の政策との整合性についても、これからこういった中で私どもは進めてまいりたいと思っておりますけれども、全体としてこういった形で、私どもとして起債のあっせん手続を進めさせていただきたいということで、ぜひご了解いただければと思っておりますのでございます。

【分科会長】 ちょっと今の説明だけではわかりにくいと思いますので、補足説明を御願ひ致します。

【港湾局長】 実は、ご質問の趣旨にある種、今回から対応させていただいたのは、これは委員の一人からご指摘があったのですが、お手元に参考資料2という港別の説明資料、これも見るだけではよく何のことかわからないわけですが、今おっしゃられた趣旨は、これは今回初めてつけさせていただいたのですが、こういう情報がある種時間をとって、全部見ていくということはなかなか難しいかもしれませんが、幾つかの施設の種類ごとに、どういう内容なのか、あるいはどういう観点から起債のあっせんを国としてやるのかということをもう少しご議論いただけるような形で、この基本計画についての分科会での議論というものが進められるような手だてを考えたいと思います。

ご指摘はまことにごもつともでありまして、我々も毎年毎年、ある種ルーティーンのように繰り返して、今のようなご質問、ご意見の趣旨を深く考えてこなかったということがございますので、これは改善を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。私の理解では、間違っていたらまた訂正していただきたいのですが、大規模な都市機能用地とか埠頭用地、岸壁等々含めたものについては地方港湾審議会、ないしはこの審議会の承認を得たものがほとんどだと思います。

それで、上屋とか荷役機械とか、いわゆる特定の港湾施設整備事業に関連する細々としたものは、必ずしもここでは、一回一回諮られていないということで、できましたらこの資料のほうに、審議にかかったものと、かかっていないものを分けていただけるような形の資料整理というのは可能でしょうか。

【港湾局長】 座長がおっしゃられた審議にかかったか、かかっていないかというのは、地方港湾審議会の区別ですか。

【分科会長】 地方港湾審議会と、この審議会。

【港湾局長】 それは情報を得れば、得られると思いますので、可能だと思います。

【分科会長】 そうですか。例えば埠頭用地とか、軽微な変更にかかわらない、港湾計画の変更に関するものは全部かかっていますよね、この審議会に。

【港湾局長】 港湾計画上、土地利用あるいは土地の造成というものを、計画の対象になっているもの。

【分科会長】 例えば今日いただいた資料の4ページの、横浜の本牧ふ頭の埠頭用地造成、こういうものの計画と中身については、もう既に審議会で諮られている内容ですよ。

【港湾局長】 おっしゃるとおりです。

【分科会長】 これが、財政的な手当てが今年度つきましたということで、起債事業の一覧表の中に出てきているということですので、今委員がおっしゃった、このすべてを審議会で諮っていないと出てきているのではないかという疑問に対する答えにはなっていないと私は思ったのですよ。もちろん、この審議会を経ていない上屋の施設とか荷役機械等はございますので、それがどう違うのかということを知るようにしていただければ、そういうふうにした次第です。

【港湾局長】 ありがとうございます。1つは今の港湾計画で、既に議論をしていただいて法定の計画として確定をしたもの、それを実行するというものがございますし、そうじゃないものについても、港湾計画で基本的に定めた、例えばコンテナのターミナルの実際の運営、荷役のための荷役機械であつたりしておりますから、おっしゃいますように、1つは港湾計画との関係がどういうふうになっているのかということ、もちろご説明することもあろうかと思います。

ただ、それで全部尽きてしまいませので、いずれにしても今のような港湾計画への位置づけがどうであるのかということと、そもそも起債の対象になっているような施設がどういうふうに計画をされ、何のために使うのかというようなことを含めて、もう少し資料を補った上で、この場でご議論いただけるような形でご提案をしたいと思います。

【分科会長】 よろしくお願ひしたいと思ひます。委員、そういう形で修正していただくというように形によろしいでしょうか。

【委員】 ありがたいのですけれども、おそらく皆さん専門家の、それをお仕事とされている方が吟味されて決められているのだと思うのですが、要するに形式的な手続のための手続というのはやめたほうがいいのではないかと、率直な、私はそういう意見なのです。つまり、責任をとれないものについて答申というふうになせられても、判断の基準も能力もない、これは多分2時間やっても3時間やっても、やったからわかるというものではないと思うのですね。この金額が5年間のうちで、今年についてはこれをやりますと。これを起債するのは適切かどうか、例えば金利水準が今こうで、民間で調達したほうがいいのか、あつせんしたほうがいいのかという、かなり専門性のあることだと思うのです。それは多分、その係の人たちがちゃんとなさったのだと思うのですけれども、それをさらにこういったところに諮られて、いいですねと言われても、多分いいのでしょうけれども、いいと言うことはできないのですよ。なので、そういう手続のための手続というのはいかなものかということが言いたかったのですけれども。

【分科会長】 審議会にかかる審議事項の根本的なご提案でございますので、これは法律上のこともあろうかと思ひますので、別途また事務局とご相談の上、次回の審議会には回答していただくようにさせていただきたいと思ひますが、とりあえずこれに関連してご質問等は御座いますか。はい、どうぞ。

【委員】 私も全く委員と同じような印象を持っているのですけれど、この詳細について1つ1つ説明をされて、我々がそれを判断するということは、私は必要ないのではないかなと思ひますけれども、運営の基本的な考え方については、ご説明をされたらどうかと。例えば、新政権になつて公共事業費はかなり大幅に減つてきているわけですね。今回のこの予算にしても、21年度に比べるとかなり落ちてきているわけで、その中で今までと、今までも減つてきていると言つたら減つてきているのですが、だらだら減つてきているということで、今回みたいに大幅に減つたことによつて、今までとは同じような運営が多分できていない部分がおありなんじゃないかなと思ひますけれども、それをこうい

う形でこれから運営していきますみたいなことをご説明されたらいかがかなと、資料を見ながら思っていました。

もし何か今ご説明いただけることがあれば、ご説明をお願いできればと思うんですけど。

【分科会長】 事務局のほうからありますか。

【振興課長】 今回の起債関係の事業であれば、例えば事業の規模と、それから工程と
いいですか、工期がございませけれども、先ほど申し上げましたように、岸壁とかいろ
いろな全体のプロジェクトとの整合性もございませるので、基本的には一件一件のそれ
ぞれのプロジェクトの工期ですとか、あるいはそういったものについて、何か変えてい
くということではなくって、むしろ管理者さんの財政の厳しさもございませるので、
例えば新規のものは少なくなってきたりとか、あるいはそういうふうにしていくよ
うなことはあろうかという感じがしております。

事業規模全体としての投資額が少なくなってくると、起債の分野ではそういった影
響が出てきていますし、私どももそういった形で考えていくのだろうと思います。

【分科会長】 はい、委員どうぞ。

【委員】 私は今回、参考資料2をおつけいただいたことは、説明として非常に理
解できると思いました。私の認識としましては、今まで港湾計画の審議会の中で全
体的な計画を審議し、そして決定したものが随時全体計画の中で、具体的にどのよ
うに実施されてゆくのかを我々は審議していくのだと思っております。この資料2
を見ますと、全体計画の着工から完了までの全体の事業費、そして22年度の計
画枠という形できちっと区別されておりますので、進捗状況というものが非常
によくわかります。

ですから、この資料2がもう少し進捗状況における達成、全体の事業費の中
でどれぐらいの達成、22年度はどれぐらいのパーセントであるとかいう実行
度みたいなところと、22年度なり各年度の事業費みたいなことがリンクしてわか
ると、かつてこの審議会での審議に大きなものは大体上がってきておるもの
ですから、それとリンクして、きちっとわかりと理解しやすいですし、また、
説明していただければ理解し、そして少し前のほうの、今年における全体の
事業費という形で積み上げて理解できますので、この持っていく方というか、
数字が最初から全体からきますので、いきなり全体額がくるというのではな
く、むしろこの資料2、ここから積み上げるような説明の中で合計はこういう
ふうになるんだと言っていたら、これで何を審議すべきかということについては
理解できると思います。その方がより理解が深まると思います。以上でござ
います。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、どうぞ。

【委員】 大体今ご発言あったことと重複するのですが、私自身法律をやっているから法律を弁護するわけじゃないのですが、この仕組みそれ自体はそんなに悪い仕組みではない。なかなか審議が難しいというのは、それだけ港湾の運営そのものが複雑であって、いろんな切り口で審議をしてみないと、なかなか港湾の運営をコントロールできないという配慮に基づいているのだと思うのですね。

ですから、ここに出てくる審議事項は紙ぺら1枚でありますけれども、それをもとに、事務局のほうからさまざまな情報提供をしていただく、そういう意見交換をすることによって、港湾をトータルにコントロールするそのプロセスが重要なのであって、紙ぺら1枚は、それ自体はそれほどここでの重要性は高くないのではないかと私は思っております。

ですから、ここでの議論のあり方としては、今既に複数の委員からご発言があったように、資料2に添付されるような1つ1つの細かい案件について問題点がないか議論するというやり方もあるでしょうし、先ほど委員がおっしゃったように、全体的な流れがいいのかどうか、それについて議論するということもあり得ると思います。

全体的な枠組み、あるいは流れについて一言だけ要望するとすれば、この法律は単年度で会計年度ごとに審議しなさいということにはなっていますけれども、できれば複数年度、将来5年ぐらいの見通しをある程度メンションしていただくのも1つの重要な情報提供になると思いますので、もし可能であれば概要の説明のところ、説明資料の3ページあたりで、22年度はこういう数値になりましたけれども、23年度以降は同じような伸び率になっていくのかどうか、その見通しをお聞かせいただければ私自身はかなり意味のある議論だというふうに思いますので、例えば国際バルクとか国際コンテナとか、ああいう話があるにもかかわらず、23年度以降大体同じような数値になるのかどうか、それを確認させていただければありがたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。局長のほうからどうぞ。

【港湾局長】 そもそも論から、具体的な資料の提示のさせていただき方や、どういう点を議論していただくのかということまで、委員の先生方からさまざまなご意見をちょうだいいたしました。これはでき得れば、ほっときますとまた1年後ということにもなりかねませんので、できればその前に、次回かあるいは次々回か、そういう場に一度、来年の、今やるこの基本計画を、こういうふうにしてこういうふう議論していただくという案をこの場にご提示させていただいて、もう一度ご議論をちょうだいしたいと思います。

その際には、そもそも論のところを含めて改めて、法律に書いてございますのでこれはやらざるを得ないのですが、これだけ時代と環境も変わっておりますので、一体どういう観点から議論をしていただくのかというようなことも含めてご相談をさせていただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

今日は委員から大変重要なお指摘をいただいたのですが、今局長のほうからご提案がございましたように、この審議会ではこの案件に関連しまして、次年度以降、数字づらの承認だけじゃなくて、どういう中身の議論をしていただくかということの原案をつくっていただいて、次回の港湾審議会に再度事務局案を出していただいて、議論の仕方について皆さんのご意見をいただくという形の提案がございましたが、そういう形で次回検討していただくということはお承認よろしいでしょうか。

それでは本件の22年度整備基本計画について、さらなるご質問、ご意見ございますでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 これは、基本的にはこういった整備に対して融資をすることに関する審議ということよろしいのですよね。当然、融資をするということが決定されたんですけども、要は自治体から融資の要請があったにもかかわらず、拒絶されているようなケースというのもあるのでしょうか。

【振興課長】 先ほど若干申し上げましたけれども、実施可能性みたいな部分とか、そういう面で、例えば公有水面を埋め立てる免許が取れるめどが立っていないとかいうものについては、私どものほうでまだ早いということで、もっと現地で頑張ってくださいということでお断りしたといったケースですとか、港湾計画の中にちゃんと入っているか、技術基準上問題がないか、そういったケースごとにお断りをするといいますか、今回の基本計画の中に要請があったけれども載っていないケースはございます。

【委員】 了解しました。

【分科会長】 それでは、委員どうぞ。

【委員】 今のところが大事だと思うのですよ。つまり、これですよというだけであるから、要するにこう決めたいということだけ見せるから、どんな判断をしてこうやっているのかという、中の心が見えないのですよね。だけどもいろんなある中で、これは今回やめたいと思います、これはやりたいと思います、やりたい理由とやめたい理由はこうなのですよとなれば、その思想がいろんなお立場の先生方からご意見をいただいて、この審議会

として納得できるかという判断ができますよね。つまり、審議できるように仕組むことは、仕組むというのも変な言い方ですけども、審議に値するような運営の仕方は十分可能ですよね、今の案件だって。と思いました。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【委員】 今のご説明、ちょっとだけわからなかったことがあったんですけど、総務省や財務省と予算調整をするときに、護送船団でやるのですか。総額が決まるころまでは国交省のほうで決めてしまって、おおむねこれだけの起債をお願いしますと総務省に言っていくのか、個別自治体ごとに、1個1個の案件について、これだけの金額がかかりますということやるのですか。そういうことはどうなっているんですか。

【振興課長】 基本的には個別です。

【委員】 個別ですか。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見等ございませんか。

それでは、もうご意見、ご質問はございませんようですので、本件の審議会としての意見の取りまとめを行いたいと思いますが、先ほどいろんなご意見を賜りました。審議のやり方については、次回事務局のほうから原案を出していただくということを前提にして、本日ご審議賜りました平成22年度特定港湾施設整備事業の基本計画については、答申案文といたしまして、「国土交通大臣に提出された平成22年度特定港湾施設整備事業基本計画については、適当である」という答申案文でいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、異議なしということでございますので、本件に関連しましては、ただいま申し上げた答申とさせていただきますと思います。

次の審議案件でございますが、審議案件の2番目でございます。港湾計画について、神戸港の一部変更でございます。事務局のほうからご説明をよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 計画課港湾計画審査官の真田でございます。神戸港の港湾計画につきましてご説明いたします。お手元の資料3をごらんください。A3の横の紙でございます。

まず表紙に今回計画変更いたします神戸港の空撮の写真が載っております。今回一部変更します地区は、皆さんご存じのポートアイランドで、その中央に位置します岸壁及び

背後の土地の利用の変更でございます。

1 ページめくっていただきます。今回どこを変更するかと申しますと、左側のところに既定計画と書いてございます。ポートアイランドのP I - D、通称ですが、ポートアイランドDという埠頭、ターミナルがございます。前面がマイナス12メートル、300メートル、背後にコンテナを扱っておりますので、背後用地のヤードを広くっております用地がございます。今ここは埠頭用地という種別になってございます。

ここを今回、右の図を見ていただきますように、コンテナの取り扱いをポートアイランドのⅡ期、この図面でいうと下のほうに、後ほど説明をいたしますが、P C 1 4から18と称されているコンテナターミナルに再編・集約を行います。それによって、コンテナの専用バースから、今度は輸入青果物を取り扱う一般貨物の外貨バースというふうに変更いたします。

また、それに伴いまして、背後の用地を埠頭用地から港湾関連用地という種別に変更いたします。この港湾関連用地では前面に輸入青果物の専用船が入りますので、それに対応し、新たな産業用地として活用を図るため、7.1ヘクタールを港湾関連用地に変更いたします。

次のページをおめくりください。1点目の今回の変更の要点がございますが、コンテナターミナルの再編・集約。平成16年から進めてまいりましたスーパー中樞港湾政策の一環として、神戸港におきましてもコンテナターミナルの再編・集約を行ってございます。図面にありますように、今回のP I - Dというところは赤で表示しておりますが、このコンテナ取り扱いを矢印で示してありますように、P C 1 4から18と、下のほうに一直線に並んでおりますバースに集約をいたします。

神戸港はP C 1 4から18というポートアイランドの地区と、それから右側にあります六甲アイランドの南側の一直線にあるバース、ここの2地区に集約していこうというのが神戸港におけるスーパー中樞港湾の施策でございます。今回P I - Dという地区のコンテナの取り扱いについては独立して残っていたのですが、P C 1 4から18に統合されることになりまして、スーパー中樞コンテナ政策におけますコンテナの再編・集約が神戸港では図られるということになります。

次のページをめくっていただきたいと思います。次の要点として、P I - Dにおいてかわりに青果物を取り扱うということをご説明いたしましたが、今日のご議論、また今までのご議論で、もう少し広域的、全国的な視点から議論をしてはどうかというご意見も多々

いただいたところでございますので、青果物の神戸港での取り扱いをご説明する前に、全国の青果物の輸入は一体どうなっているのかということをご説明させていただきたいと思っております。

左上の図でございますが、国内消費における青果物、野菜と果物でございますが、約3割が輸入となっております。しかし、その右の円グラフを見ていただきますと、果実、いわゆるフルーツだけに限りますと、6割が輸入という形になってございます。

左下の図に目を転じていただきたいのですが、輸入青果物を品目別に見ますと、約5割がバナナということで、昨今のバナナダイエットとか、いわゆるバナナの日本の消費が増えております。こういう現状も踏まえまして、半分がバナナの取り扱いということになってございます。

これを港湾別に見てみましたのが右の図でございます。神戸港と東京港で、全国の半分以上を扱っており、いわば東の東京、西の神戸と、こういう現状になっているということでございます。

こういう青果物の輸入に対して、国はどのような考え方をしているかについてご紹介させていただきます。2つの計画、また方針をここに書かせていただきますが、1つは農林水産省で出している食糧、農業・農村基本計画において、食料の安定供給ということがうたわれてございます。食料自給率の向上ということが一方であります。まだまだ日本の食を支えるには輸入の食物が大事である、ここをいかに安全で安定的に供給するかというのが国の大きな課題であるということがうたわれてございます。また、次の農水省、経産省、国土交通省の3省で定められています流通の効率化の基本的方針におきましても、流通の総合化、効率化を、全体として、国として図ってまいりましょうというようなことがうたわれてございます。

次のページでございます。こういう国の政策にのっとり、日本の各港ではどういう対応をされてきているのかということをご紹介いたします。博多港の事例です。実はこれは3月審で皆様にご審議いただいた案件でございます。博多港、アイランドシティという右上のほうの埋め立ててつくった埠頭、ここにコンテナ貨物が入ってきて輸入青果物も取り扱っております。ここから配送されて市場へ持っていくのですが、今まで3つに分かれておりました。今回そのアイランドシティに青果物流通センターを建設し、前面の岸壁から上がってきた貨物を集約して、流通加工などをして、背後圏に配送するという市場の集約を図る事例が博多港でございます。

次のページをごらんください。もう1つの事例がございます。名古屋港でございます。ここでも青果物を中心として、コンテナ船で飛島ふ頭に持ってきた青果物を、実は港奥の都市に近い、名古屋駅に近いほうの物流施設、それから近いところの物流施設に2カ所に分かれて配送していたと。横持ちコストがかかっていたものを、ターミナルのすぐ背後にある物流センターを建設し、ここから一気にスーパー等背後圏へ配送するというような形の効率化を図るという事例がございます。

それでは神戸ではどういうことをするのかということでございますが、次のページをめくっていただいて、神戸港での青果物の流通については、上の図でございますが、左から兵庫埠頭地区、ポートアイランド地区、東部工区地区と3カ所に分かれて輸入青果物を扱ってございます。

今回、この東部工区地区に持っていく青果物を、背後に薫蒸倉庫など流通加工施設が立地、既に集約しているポートアイランド地区に集約をすることによって、一層の効率化を図りたいということでございます。それで、博多と名古屋で違うのは、これが1カ所にならないのかというご質問があるかと思いますが、実は東の東京、西の神戸と言われているぐらい扱う量が相当多くございます。兵庫埠頭地区は、ここはここで伝統的に相当な集約を図っている地区でございます。今回は兵庫埠頭とポートアイランドの2地区に集約するという形でございます。

最後でございますが、1ページめくっていただいて最後のページです。今回コンテナターミナルの再編・集約という観点、それから輸入青果物の物流機能のという2つの観点を、我々が持っております港湾の基本方針、それからスーパー中枢港湾施策、または他省庁の施策、さまざまな観点から考えて、こういう港湾計画の変更は国の方針に沿っているというふうに考えているところでございます。

ご説明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、ただいまご説明いただきました神戸港の港湾計画一部変更の内容につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いします。はい。

【委員】 お伺いいたします。神戸港が青果物の得意な港であるということ全面的に打ち出してこうとされているのだと思うのですけれども、この場所を、P I - Dですか、たまたまここがあいているからという印象がするのですが、青果物、ブレイクバルクですよ、それをどのように神戸港の中で合理化して、集中取り扱いをしていくかという観点

からしますと、いかがなものでしょうか。ご意見をお伺いしたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは後ろから2枚目の、神戸港における青果物物流の効率化という図面をごらんください。今回委員からご指摘いただきましたポートアイランド地区が、いかに効率、集約が図られるのかということでございますが、実は、青果物でも何でもそうですが、いわゆる岸壁にコンテナなり専用船が入って荷物をおろすと。そこからトラックで通常は倉庫に入ります。青果物、例えばバナナでありますと薫蒸倉庫に入れなきゃいけない。そこまでの距離が短ければ短いほどコストが下がる。ということは、消費者がバナナを安く買えるということになります。

今回のポートアイランド地区の集約というのは、1つは地区を集約すること。ポートアイランド地区のこの地区には図面には書いていないのですが、背後に流通センターが立地して、薫蒸倉庫も幾つか立地しております。今回集約を図ることにより、東部工区地区へ行っていたものが、より量が多くなって集約されるということ、それから、岸壁背後にすぐ流通センターとかがございますので、そういう横持ち、陸上コストが削減されるということ。そのようなことから、集約化の効果が表れてくるのではないかと考えてございます。以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 そうしますと、兵庫埠頭地区との使い分けといいますか、そういうものが明確になって、これ以上の投資は必要ないという判断をしておられるということでしょうかね。

【港湾計画審査官】 はい、ありがとうございます。先ほどもご説明いたしましたが、兵庫埠頭は、実は青果物の専用船が主に停泊しております。ここはそういうコンテナじゃない専用船、例えばバナナだったらバナナ専用とか、パイナップルと混載みたいな専用船が着くという形で、フォークリフトといった荷役機械が背後に整備されている、そういう荷役形態を目途とした埠頭になっております。

実はポートアイランドというのはもともとコンテナの扱いがたくさんあるところで、ポートアイランドは今回、大型の専用船も着けますが、もともとPC13とか18のように、大宗はバナナですけれど、先ほどありましたカボチャとかタマネギとか、1つのコンテナで揚がってくる、いわゆるLCL貨物みたいなものと、1個単位で持ってくるものも扱っていたりします。そこはやっぱりポートアイランドで扱う機能が集約されているので、こ

こが適当であろうという形になりまして、兵庫埠頭とポートアイランド地区での青果物の取り扱いの荷役形態は違うため、機能分担はなされているのかなと思ってございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ほかにご質問は御座いますか。どうぞ。

【委員】 資料3の2ページなのですが、P I - Dというのは既にユーザーさんが決まっておられるということなのですけれども、資料1ページ、2ページの六甲アイランド地区の左側、埠頭用地の上に港湾関連用地というのがございますよね。これは以前埠頭用地だったのが港湾関連用地に変わっているのですが、どのような利用をされているのですか。どこかで検証などされているのでしょうか。お聞きしたいのですが。

【分科会長】 本件とは直接関係のない中身なのですが、六甲アイランド地区の用途変更について。

【委員】 直接関係ないのですが。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。確認させていただきますが、この22.4ヘクタールと書いてある港湾関連用地でございますね。ここについてはもうコンテナは取り扱っておらず、港湾関連用地というふうに変更されたことをこの審議会でも議論されております。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 そのときの議論のように使われているのでしょうか。今回の件も検証する必要がどこかであるのじゃないかということを私は申し上げたかったのです。六甲アイランドもそういうことは何かされていますでしょうか。

【港湾計画審査官】 六甲アイランドの22.4ヘクタールの港湾関連用地は、まだ企業立地は進んでおりません。ここについてどういう見込みかというのは、今資料がございませんが、今回ご審議の対象となりましたP I - Dにつきましては、もしこの港湾計画が承認された後には、ここは港湾関連用地という種別で売り払いができる用地になりますので、港湾管理者のほうですぐに公募をかけて、物流企業に立地していただくという形になっていると聞いてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。それでは、委員のほうから。

【委員】 説明ありがとうございました。前に似たような港湾計画の変更の議論があったのに比べると、大分俯瞰的に物が見えるようになって、論点も随分、すいません、前の

関係者がいたら申しわけないのだけど、見やすくなったのですね。だから論議のしやすいものになったので、まだ改善の余地はあるかもしれないけれども、逐次努力されているのも高く評価させていただきたいと思います。

1 個質問ですけれども、7 ページのところを見ると、要は3つの拠点でやっていたのを2つにいくということですよ。それで真ん中のポートアイランドのところについて用途の変更があるので諮るとというのが、素朴なところですけども。大局的に話が合っているので私は賛成ですけども、1 個質問は、この東部工区地区に現状であるところの青果物の取扱地区がこうなってくると、東部工区地区はどういうふうなことになるのかなど。それからそこに関する現地のポリシー、考え方はどういうふうになっているのかご紹介いただけたらありがたいです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。港湾管理者の神戸市さんからお聞きしておりますのは、ここで扱っていた青果物に関連しては、そういう関連の施設は撤去されるのではないかと聞いております。また、そこについて用地がございますので、再開発みたいなことを考えておられるということは聞いています。

もともとここは公共というよりも、皆さん民間企業が立地している土地でございますので、民間企業がどういう意向を持っておられるかということにもよるかなと思いますが、神戸市さんからはそのように聞いてございます。違う用途に使われるというふうになるのではないかと聞いてございます。

【委員】 直接の審議事項なのかどうかは、ここが国の場なんで国の立場から言ったらどうか、国家的な立場から言ったら、東部工区地区がどういうふうに使われるのかというのはあんまりメインの審議の論点じゃないかもしれないけど、神戸の計画という意味では、東部工区地区がかくかくしかじかという考えのもとにこの集約も話が合っているのだよと言うほうが、話はいいですよね。

そういうこともこれから検討事項というか、附帯議論事項か何かに考えてもいいんじゃないかと思えます。以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 どうぞ。

【港湾局長】 今、委員がおっしゃられるとおり、東部工区地区のこれからの利用の仕方というものが、港湾管理者である神戸市さんにおいて、ある程度固まっていれば、同じ時期に東部工区地区はこうしますという計画が国のほうに上がってきて、ここでご審議を

いただくということが出来るわけです。そのほうが当然望ましいことだと思います。

通常私どもが港湾管理者の方と話をさせていただくときには、この東部工区地区は一体どうするのですかと、それもあわせて港湾計画として位置づけるべきではないかと、そういう指導はさせていただいております。ですので、形としてはそういうものがしっかりとスケジュールとして合えば同じような計画として議論していただけますし、今回のように合わない場合には、今先生がご指摘のとおり、東部工区地区というものが、じゃあこれからどうなっていくだろうかということについても、ご紹介をさせていただくことが必要かと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。今の件、よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件に関してご質問はこれ以上ないようでございますので、本件の審議会としての分科会の答申案文を読ませていただきます。「国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については、適当である」。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。異議がないようですので、分科会の答申案文は先ほど読み上げさせていただいたようにさせていただきたいと思っております。

それでは最後の審議案件でございますが、事業評価部会の設置について、事務局からご説明お願いいたします。

【事業企画官】 港湾局計画課事業企画官の宮崎でございます。それでは事業評価部会の設置についてご説明いたします。

お手元の資料4をごらんいただきたいと思います。表紙をめくっていただきまして、まず事業評価部会設置の背景をご説明したいと思います。

国土交通省、旧運輸省時代も含めまして、平成10年度より、公共事業の新規事業着手に当たりまして、B/Cを用いた事業評価というのを実施しております。これは平成14年には法制化されまして現在に至っているところでありますけれども、昨年度から公共事業の効率性ですとか、実施過程の透明性の一層の向上を図るためということで、事業評価の実施要領の改定を平成21年12月24日と平成22年4月1日の2回にわたり行いました。

1ページ目は、その概要をまとめたペーパーでございますけれども、この中で右側の上から2つ目の丸、赤枠で囲っておりますけれども、直轄事業に係る新規事業採択時の事業

評価につきまして、これまでも、私どもの事業実施主体の立場としての国のほうでB/Cは算定しておりましたけれども、これにつきまして第三者から成る委員会による事前審査を行うということが決定されました。

このことに基づきまして、本日はこの第三者委員会として、港湾分科会のもとに事業評価部会を設置するというについてお諮りするものでございます。

1ページまためくっていただきまして、2ページには今申し上げました事業評価部会設置の必要性と、本日ご審議いただく事項、交通政策審議会港湾分科会に事業評価部会を設置することとしたいということをもとめております。

ページを送っていただきまして、3ページ目に現在想定しております事業評価部会の体制とスケジュールをまとめております。体制につきましては、港湾分科会の委員の先生、それから委員の先生以外のご専門の方から8名程度の方にご就任をお願いしたいというふうに考えております。

事業評価部会の設置を本日ご承認いただけましたら、委員の選定につきましては、黒田分科会長とご相談をさせていただきたいと考えております。

年度内のスケジュールでございますが、本日の分科会にて事業評価部会設置をご承認いただけましたら、7月中には、部会委員の任命手続等を進めたいと考えております。以降、年度内に2回事業評価部会を開催したいと考えております。第1回の事業評価部会では、8月31日の概算要求時に要求する新規事業の事業評価についてご審議をいただきたいと考えております。また、1月には第2回を開催しまして、8月にご審議いただいた以外で、次年度予算化しようとする新規直轄事業の事業評価についてご審議をいただきたいと考えております。

資料の8月上旬、事業評価部会、その後に括弧書きをしております。それから1月ごろと書いて事業評価部会の下に括弧書きをしております。これは要綱をそのまま引用しておりますので、非常にわかりにくい日本語になっておりますけれども、簡単にご説明いたしますと、第1回目は概算要求に盛り込まれる新規事業というのが事業評価の対象になります。施設で言えば岸壁の新設、新しくつくる岸壁などがこの対象になります。

第2回目は年度末、いわゆる箇所づけとともに決まる事業というのがございます。例えば、岸壁の改良とか小規模な事業です。これは予算要求として8月には頭出しはされておりますけれども、年度末に箇所づけと一緒に決まるものです。ですから2回目は、それら箇所づけのときに決まる新規事業についてご審議いただくということで、第1回目と第

2回目はその対象が違うということを補足させていただきまして、説明を終わりたいと思います。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明のように、新しく本分科会の中に事業評価部会の設置を提案いただきました。これに関連しましてご意見ございましたら、お願いいたしたいと思います。はい、どうぞ。

【委員】 事業評価は重要なことだし、どんどんやっていただかなきゃいけないんですけど、費用対効果分析的な意味での港湾関連事業のマニュアル化は、いろんな事業の中でも最も厚いものができている港湾の分野ですから、方法論的には実に充実していると言わざるを得ない状況にあると思うのですけれども、多様な事業を持っているのが港湾の分野ですから、ものによっては極めてB/Cを出すのがふさわしい分野もあるし、先ほど挙げたような、例えばどこがスーパー中枢港湾にいいのかみたいなたぐいについては、到底B/Cですぐに計算できるようなものとは思えないからこそ、真剣な議論をしていただいているわけですね。というふうに、例えば港湾で言えば、よその国の港湾とどのくらい対抗力を持ち得るのかなんていうようなことを将来予測しながら、きっちりB/Cを出すというのはほとんど不可能に近いですね。でも決めなきゃいけない。

【事業企画官】 はい。

【委員】 というふうに考えると、B/Cで出せる要素と、それはかなり難しい要素というのは、港湾分野、空港もそうですけど、対外関係がある分野こそそこをきちんと、そういうものであるということを認識しながら、事業評価をやっていただく必要があるかと思うのです。

したがって、機械的な計算ができることだけで終わることではなしに、それ以外の附帯事項、計算によらないようなものがこういう評価になるのではないかというのを、なるべく充実させる方向にこういう仕事をしていただくべきじゃないかと私は思っておりますけどね。コメントでございました。

【事業企画官】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。個別の施設の投資が、国全体として投資することが見合うかどうかという評価のマニュアルはたくさん、委員も参加しておつくりいただいているのですが、詳しくでき上がっております。ただ、ご指摘のように、その公共事業、施設のハードの整備事業の本来の目的は何なのか、そういう事業そのものが必要性があるのかといったようなことをきちんと議論した上でB/Cの議論に入ってほしいというご

指摘でございましたので、実施に当たっては、当然そういうことを勘案しながら事業評価をするということにさせていただきたいと思えます。今までもそうしていると思えますが、なおその点も考慮に入れつつ事業評価をしていくということですが、さて、本日もご提案ございましたこの事業評価部会の設置そのものについて、特にご異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、異議がないということでございますので、本港湾分科会に新しく事業評価部会を設置することを承認いたします。どうもありがとうございました。

本日の審議事項はこれで終了いたしましたので、司会は事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 委員の先生方、長時間のご審議、どうもありがとうございました。

次回の第39回港湾分科会でございますけれども、今お認めいただきました事業評価部会は別といたしまして、11月中旬ごろの開催を予定しております。またご案内申し上げます。本日もいただきましたご意見等も踏まえまして、内容について対応してまいりたいと考えております。

いつものことでございますけれども、資料につきましては残しておいていただけますと、郵送させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、第38回港湾分科会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —