

平成14年5月7日（月）

於・11階特別會議室

交通政策審議會港湾分科会  
第1回物流・産業部會議事録

国土交通省港湾局

## 目 次

一、開 会 .....	1
一、港湾局長挨拶.....	1
一、議 事 .....	2
「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 .....	2
一、閉 会 .....	3 5

## 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1回物流・産業部会を開催いたします。初めに、交通政策審議会令第8条によります定足数4名を充足いたしておりますことを御報告させていただきます。

本日は、委員の皆様方におかれましては、大変足元のお悪い中、御出席を賜りまして、ありがとうございます。私は港湾局管理課長の福本と申します。よろしく願いいたします。

まず、最初に資料の確認でございますが、お手元に議事次第、座席表、委員名簿のほか配付資料一覧がお配りしております。ごらんいただきまして、足りないものがございましたら、事務局の方にお申し出いただきたいと思っております。

それでは、本日、御出席の委員の方々を御紹介申し上げます。

杉山部会長でございます。

尾崎委員でございます。

坂井委員でございます。

須田委員でございます。

常盤委員でございます。

平野委員でございます。

また、本日は白石委員におかれましては、所用のため、御欠席でございます。

それでは、議事に先立ちまして、国土交通省港湾局長より御挨拶を申し上げます。

## 港湾局長挨拶

港湾局長

港湾局長の川島でございます。

本日は大変お忙しいところを本部会のために御参集いただきまして、本当にありがとうございます。3月29日の港湾分科会におきまして御決定をいただいたとおり、本部会におきましては今後の港湾政策のあり方のうち、物流と産業にかかわる諸問題につきまして御審議をいただきたいというように考えております。

現在の日本におきまして、経済の活性化、産業の再生、これが最も重要な課題の1つであるということは今さら申し上げるまでもないことかと存じます。こういう状況下におき

まして、私どもとしましては、港湾の本来の機能であります物流の効率化、あるいは産業の再生、再編や新規立地の推進につきまして、将来を見据えた政策を打ち出してまいりたいと考えております。

本日もできるだけ貴重な御意見を伺いたいと考えておりまして、事務局の説明は 30 分以内で終わらせていただくつもりでございますが、何とぞよろしく御審議のほどをお願い申します。

ありがとうございました。

管理課長

ありがとうございました。本部会の運営方針につきましては、審議、それから配付資料、議事録、いずれも公開をするということで、3月29日に開催されました第3回の港湾分科会におきまして決定されております。本日は参考といたしまして、前回分科会の資料を再度お手元に配付させていただいておりますので、御参照ください。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしく願い申し上げます。

部会長

今回、物流・産業部会の部会長を務めさせていただきます。いろいろと議事進行等、不手際で御迷惑をおかけすることが多いかと思いますが、委員各位を初め、皆様方によりしくお力添えのほどを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。

「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

部会長

それでは、諮問のありました「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・産業部門の検討の内容について、審議に入らせていただきます。

まず、事務局から審議内容の御説明をお願い申し上げたいと思います。

企画調査室長

それでは、御説明を申し上げます。

私、港湾局計画課企画調査室の林田でございます。どうぞよろしく願いいたします。お手元にお配りを申し上げます資料のうち、資料1、資料2を使いまして説明を

したいと思います。

最初に、資料2の最後に2枚紙で「公共事業関係長期計画のあり方の見直しに関する基本的考え方」という資料がございます。

この資料は、国土交通省としまして、国土交通省関係の事業分野別長期計画を策定するに際しての基本的な考え方をまとめたものでございます。すでに対外的に公表しておりますが、私どもの長期計画を考えるに当たりまして、この国土交通省としての考え方に基づきまして議論をしていきたいと考えておりますので、まずこの考え方につきまして、簡単に御説明を申し上げたいと思います。

この資料、2枚紙でございますが、最初に省としての統一の方針の定ということで5項目挙げてございます。その上で、国土交通大臣をヘッドといたします公共事業関係長期計画改革推進本部というものを整備いたしまして、横断的な政策課題の設定、計画フレームの調整等、各計画相互間の整合性を確保していくということを考えております。

また、長期計画の内容の見直しといたしまして、2枚目のカラー刷りの資料でございますが、真ん中ぐらいに「公共事業改革に沿った計画内容の見直し」ということで5項目掲げてございます。今般、諮問させていただきました港湾分科会におきまして、こういった観点からの御議論をしていきたいというふうに考えております。

続けて資料の説明をさせていただきます。

資料1でございます。「政策案」と書いたものでございますが、ざっとこの資料1で御説明を申し上げまして、逐次、政策の内容を説き起こしました資料2の方を参照させていただくということにしたいと思います。

資料1をお開きいただければと思います。

全体の構成を最初に御説明申し上げますと、1ページ目から6ページ目までが物流関係の政策の提案でございます。7枚目が産業再生、経済の活性化ということで、港湾の空間の利用ということに触れております。

物流の関係の資料が6枚ございますが、まず(1)、ページとしては2ページという番号になっておりますが、ここでは国際海上コンテナ輸送について触れております。

ページをめくっていただきますと、5ページ(2)がいわゆるバルク貨物の輸送に関します多目的国際ターミナルの議論、(3)が国内物流の議論、(4)が社会的要請に対応する海上輸送サービスということで、離島等の生活航路、あるいはバリアフリーの問題、さらには地球温暖化対策としてのモーダルシフトの問題に触れております。(5)が最後に八

ード、ソフト施策の連携ということで、物流の全体効率性の向上ということをやっております。

戻っていただきまして、最初に国際海上コンテナ輸送につきましてということでございます。「政策1」としてございますが、ここではより安く、より速く、より安全で信頼性の高いサービスを提供するための施策を提案してございます。

より安いサービスということで、(ア)から順番に示してございます。港湾コストの低減、陸送等を含めた全体コストの低減、さらに船舶大型化に対応した物流システムの効率化、既存ストックの有効活用ということを提案しております。

2つ目により速いサービスを提供するという、輸送サービスの移動スピードを向上させるということ、港湾関連諸手続の処理スピードを向上させるということについて提案をしております。

最後に、より安全で信頼性の高いサービスを提供するという、海上輸送ネットワークの機能維持など、港湾及び航路における安全と海上輸送の信頼性の確保ということ、航行の安全確保、さらに安全・防災対策ということをやっております。

としまして、これは「政策2」というふうにしてありますが、「スーパー中核港湾の育成」ということを御提案しております。アジア諸港との競争上地理的に重要な地域のうち、国際・国内フィーダー貨物の取り扱いのポテンシャルなどから適切と考えられる地域におきまして、特例措置の導入を検討しつつ、コンテナターミナルの整備・管理運営方式の改革を推進し、海外との競争可能な国際コンテナ港湾を育成することを考えております。

ソフト面の施策、ハード面の施策についても具体的に(ア)(イ)という形で提案をしております。

コンテナにつきまして、最後に といまして、「国際コンテナ港湾にかかる機能強化のための整備・管理運営方式の抜本的な見直し」ということを述べております。ここでは港湾機能の強化のための広域的な港湾間の連携ということもあわせてやっております。

(2)が「政策4」といまして、バルク貨物関係の取り扱いについてということでございます。企業の再編・合理化などの産業構造の変化に対応いたしまして、選択的、かつ集中的な整備を図っていきたいというふうに考えております。

(3)は「政策5」としてありますが、国内物流拠点の形成ということで、複合一貫輸送への対応、既存ストックを活用した静脈物流システムの改築などを施策として挙げてご

ざいます。

(4) が社会的要請ということでございまして、離島などの生活基盤の確保、バリアフリー、モーダルシフトということを挙げてございます。

最後にハード、ソフト施策の連携ということが物流の全体効率性の向上に極めて重要であるという認識をしております、その面について改めて触れるということにしております。

以上が物流関係でございます。

ページをめくっていただきまして、2として「国民生活の質と産業競争力の向上に資する空間の提供」と書いてございます。ここでは産業競争力の向上、経済の活性化を図るために港湾においていかなる政策を取っていくべきかを考えております。1つ目に、ロジスティックスの高度化にこたえる物流産業空間の提供ということを言っております。2番目に、その中でも特にいわゆる特区制度の活用によりまして、既存立地企業の再編、新産業分野の展開等を支援していきたいと考えております。

最後に、以上のことを含めまして、企業の再編・合理化によりまして生じております臨海部の低未利用地などを有効に活用いたしまして、さまざまな支援措置を講ずることによって、リサイクル関連産業、観光産業など、多様な産業の展開を推進していきたいというふうに考えております。

以上が政策の提案でございます。

資料の2に従いまして、ざっとその政策の内容の説明等を申し上げたいと思います。

ページをめくっていただきますと、1ページ目が「我が国を取り巻く経済社会条件と港湾政策についての課題」ということで、港湾政策を考えるに当たっての経済社会の背景、政府全体としての取り組みを整理してございます。

ページをめくっていただきまして3ページでございます。ここでは物流政策にかかわる政府の取り組みと、港湾における物流政策及びこれと関連いたします各行政の全体像をお示ししてございます。

4ページ目は物流を取り巻く国内外の経済社会の現状と新たな潮流、そしてこれらに対応するために必要とされます港湾政策を示しております。

5ページ目にスーパー中枢港湾の位置づけを、6ページにはそのスーパー中枢港湾の有すべき機能を挙げてございます。スーパー中枢港湾は先ほどの政策案のところでも申し上げましたとおり、日本の輸出入のためのゲートウェイとなる中枢・中核港湾のうち、相当量

の国際、国内のトランシップ貨物を取り扱い、アジアの主要なコンテナ港湾と競争していくというところに特徴がございます。

また、6ページをごらんいただきますと、港湾政策と産業政策の連携を目指しまして、高規格コンテナターミナルを導入していくということ、そしてそのターミナルの背後にはロジスティクスハブを形成していくということをお示ししております。

7ページはそのロジスティクスハブのイメージでございます。

8ページ、9ページでは、国際海上コンテナターミナルの管理運営方式といたしまして、現在、使われております方式の比較をしたものをお示ししております。

10ページには、国際コンテナ港湾をはじめといたします港湾間の広域的な連携の内容の例示と、国が地域基本方針を作成する必要があるのではないかということ、こういったことをお示ししております。

11ページの資料は、国際海上コンテナ輸送にかかわります地域基本方針のイメージをお示ししております。

12ページ、13ページは、バルク貨物にかかわります多目的国際ターミナルの整備の内容及びその背景に触れております。

14ページは国内物流に関しまして、定時性、安定性の確保、モーダルシフトの推進といったようなことに触れております。

15ページは離島等生活基盤の確保ということで、ナショナルミニマムの確保ということをお示ししております。特に、離島生活航路におきます稼働率の向上とリダンダンシーの確保ということ、あるいはまた旅客船ターミナル等におきますバリアフリー化の推進ということをお示ししております。

16ページ、17ページは、ハード、ソフト施策の連携の具体的内容の説明をしております。港湾のフル稼働ということ、あるいはまた海と陸とのスピーディな一貫輸送の実施ということをお示ししております。

18ページには定時性・稼働率の向上の問題といたしまして、長周期波の問題に触れております。利用したいときに利用できる欠陥のない港づくりを目指していこうということをお示ししております。

以上が物流関係でございます。

次に、ページをめくっていただきまして、20ページから産業関係の資料でございます。最初に、これまで港湾政策が産業政策と一体として遂行されてきたという過去の歴史を振

り返っております。今、産業の空洞化といったような概念で語られておりますように、改めて、産業の再生のために港湾として何をなすべきかということをも 21 ページに議論をしております。

具体的な要請・課題を 22 ページに整理をしております。

こういった要請・課題に対応する方法の 1 つとしまして、23 ページに特区というものの提案をしております。

24 ページにその特区のイメージをお示ししております。全国の産業の再生を図っていく際の先導役として、特区というものを考えられないかということでございます。24 ページの資料、これは 4 月 24 日の経済財政諮問会議におきまして、有識者議員から提出されました特区の例のうち、臨海部に関連が深いものをお示ししております。1 つが国際物流・対内投資・観光の一体的促進地域の創設という国際交流型経済特区でございます。もう一つが、港湾・リサイクル産業を中心とする産業再生ということを目指します産業再生特区というものでございます。それぞれ国土交通省はもちろん、各省庁にまたがる分野につきまして、特別措置というものが検討されているという状況でございます。

最後に、臨海部におきます産業再生のための具体的施策といたしまして、みなとまちづくりといったような議論を別途、環境・安全等部会でも行ってまいりたいと考えておりますが、そういうものにもあわせて使っていこうと考えております施策の例でございます。ウォーターフロントリノベーション事業ということで、今、申し述べてまいりましたさまざまな社会的要請にこたえまして、臨海部におきまして産業立地、あるいはこれとあわせた物流基盤整備に対します民間投資の総合的な支援、あるいはまたその民間投資の受け皿づくりというものをこの事業を通じてやっていきたいと考えております。

以下、参考として各種のデータ等の整理をしております。こちらの方は必要に応じて参照したいと考えております。

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、ただいま頂戴した説明に基づいて、これから内容の御審議をいただきます。ただ、内容が非常に多岐にわたっておりますので、ちょっと御提案を申し上げたいと思うのですが、大きく 3 つの部分に分けて、まず 1 のうちの ( 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」、これをまず 1 つ、その次に ( 2 ) 「我が国の

産業立地競争力を強化する多目的国際ターミナルの整備」から、(5)「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」までの部分、これを2番目といたしまして、最後に、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」、とりあえずそういうふうに分けて順番に審議をいただいております。もし特段の御異論がなければ、そういうことでとりあえず区分して進めさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

部会長

ありがとうございます。それでは、まず1の中の(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」、この部分につきまして、御意見、御質問等、御発言をお願い申し上げたいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

委員

御議論のたたき台といたしまして、時代的背景と言いましょか、我々が港湾に求める、あるいは我々の今、直面をしています時代的な背景について、まず申し上げてみたいと思っております。

まず、コスト削減、あるいは国際競争上、コンテナ船の大型化というものは不可欠でございます。大型化の目的は、標準化、大量生産ということから、コスト削減をしようということが大前提でございまして、それを受け入れる港湾施設というものはどうしても必要であります。

2番目に、ここにも書いてございますように、ロジスティクスという新しい、まあサプライチェーンマネジメントと言ってもいいのしょうけれども、こういう時代的なお客様からの御要請に対して、海上輸送というものだけに切り取ってどういうことを要求されているのかというお話を申し上げたいと思いますが、それにはまず1つは多頻度輸送、理想的には毎日船が出ていくということがリードタイムを少なくし、かつ在庫を減らしていくというお客様の要請でございますが、これはなかなかかなわないところでございまして、多頻度ということで、現在はウィークリーサービスというものが常態化しております。従来の月に1回だとか、1ヶ月に2回ということではなくて、ウィークリーサービス、多頻度という要請はますます今後強くなっていくのではないのかと考えます。

2番目に、この御説明、政策案の中にもございますが、定時性ということでございます。定時性につきまして、少し詳しくお話を申し上げたいと思うのですけれども、リードタイ

ム短縮だとか、あるいは在庫縮減、削減というときに定時性と言いますのは、この海上輸送の期間が7日であったり、あるいは10日であったり、6日であったりというときの「6日」という数字というのは全く意味がないわけでございます。常に何日だという定時性なのです。それは例えば横浜からロサンゼルスまでは常に10日間だ、あるいは常に8日間だという極めて厳しい定時性であります。これがかないますと、船に積まれた段階から受け荷主さんの方ではロジスティクスの手配ができるわけですから、これが早かったり、遅かったりということがこのサプライチェーンマネジメントにとっては一番役に立たないということになります。

したがって、大型船を多頻度に入れ、かつ定時性、決められた時間に決められた量を必ずこなしていく。これは港運関係の御努力で364日オープンということをやっていた非常に大きな効果ですけれども、従来は土曜日、日曜日が挟まってしまいますと、どうしても定時性というところが守れなくて、日本の前後の港で調整をするか、走りながら相当無理をして調整をし、かつ調整し切れない、こういうことがあったわけですけれども、非常に定時性というものが大事であるということでございます。

次に時代的な背景で申し上げますと、御案内のとおり、アジア諸国との日本のお客様の輸出の競争というのは大変厳しくなっておりまして、例えば日本からアメリカ、アジアからアメリカ西岸という一番大きなコンテナのトレードの流れから言いますと、日本からアメリカ向けの荷物の量というのはアジア全体の1割を切ってしまったという、日本から出ていく荷物は相対的に少なくなっている、あるいは増えていないということが挙げられます。

しかし、この増えていない、あるいは増える伸びが恐らくそんなにシャープではないとは言いながら、日本全体でございます1,100万TEU、あるいは1,200万TEUというコンテナの扱いの数というのは非常に大きい、1国としては大きい量でございます。この1,100万TEU、1,200万TEUという非常に大きいボリュームをどういうふうにもう効率的に扱っていくかというのは、大変重要な使命が港にあると考えます。

次に、もう一つ時代的背景といたしまして、最近、特に顕著になっています傾向といたしまして、輸出の荷物の内容、輸入の荷物の内容というのが変わりつつある、あるいは今後大きく変わっていく可能性があるというふうに考えます。と言いますのは、従来、特にアジア域内、東南アジアから日本というトレードで輸入の大半というのは農産物であったり、一次産品が主要なものであったわけですけれども、現在はテレビだとか電気製品、機

械類、こういうものの輸入量がものすごく増えております。

これは港との関連でどういうふうに見るかと言いますと、これらのアジア域内からの輸入の機械物というものは、地方の港に分散されて荷揚げをされるというケースが非常に多いと思います。これらの荷揚げをされた荷物を出した空のコンテナというものが地方の港に分散をされる。これを日本から輸出の拠点であります、ここにございますようなスーパー中枢港湾と言いましょいか、メインポートまで、この空のコンテナをどういうふうにして集めていくのかという、地方港といわゆる中枢港との役割分担というものがますます重要になってくると考えております。

そのような時代的な背景と、直面しています課題の中で、今後この分科会の物流・産業部会で議論をされていくことだと思っておりますけれども、問題提起と言いましょいか、現在、置かれた立場の御説明をまずさせていただいたということです。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。今、お話のありました事柄、当然これからそれを踏まえて議論をさせていただくことになると思います。

どうぞ、引き続き御指摘、御意見等、お願いを申し上げます。

委員

政策案のところ、今、御説明いただいた中に「国際競争力」、「産業競争力」とか、あるいは「より安く」、「より速く」、「よりよいサービス」とかいう言葉がたくさん出てくるのですが、この辺、言葉でこう書いている間はきれいなのでありますが、より安い、あるいはより速いというのはどのぐらいのことなのかという共通のイメージを持つ必要があるかと思っております。したがって、現状はこういう、例えば 100 円するものをこれでは競争力がないから 80 円にしないといけないのだとか、そういうイメージを何か持たせていただければなと思っております。

まあ、いろいろなケースがあると思っておりますので、モデルケースを設定して、そのモデルの中で今はこれだけだけれども、我々目指すところはこういうより安いものなのだよ、あるいはこういうより速いものなのだというような、その辺のところの議論が必要かと思っております。そうでないと、話が抽象的になってしまっていくのではないか。どういう数字にすれば国際競争力を持つことができるのだというようなことも含めて、何か今私が申し上げたことを、目標を言葉ではなくて、ある程度数字であらわすということが共通のイメージ

としては大切なのではないかなと、こんなふうに思います。

まあ、コストにしましても、コストを低減するのだというのであれば、コストが今幾らであって、それを幾らにするのだというその辺のところがまず議論としては大切なのではないかなと、こんなふうに思います。

部会長

ありがとうございました。議論の核心の部分だと思うのですがけれども、よろしく願いいたします。

計画課長

前回、3月29日に御提出をさせていただきました少し分厚い資料がございますが、その中で資料として資料7-2というものが、全体の5分の1ぐらいをめぐっていただいて、「港湾政策をめぐる現状」という資料がございます。その中で私どもがとりあえず想定をしておりますと言いますか、競争力ということを考える場合に、主としてコンテナの扱いということであれば、日本の主要港が競争すべき相手として、例えば11ページをごらんいただきますと、ここでは我が国の、ここは東京港を例に取っておりますが、海外港湾の港湾諸料金の水準と比較したグラフを載せております。40フィートのコンテナ1個当たり、東京を100とした場合に、それぞれの港が、我々が調査した結果ではこのぐらいの料金になっているという数字でございます。

これからのコンテナの動きを考えますと、やはり日本の主要港が競争すべき、例えば台湾の高雄とか韓国の釜山、こういったところの水準に比べてどうかというところが1つの比較になるかと思えます。

より速くということであれば、その次のページに港の岸壁に船が着いてから輸入の許可が下りて、港頭地区から内陸に荷物を搬出できるまでの時間の平均値が出ておりますが、関係官署の努力によって、それについては徐々に短くはなっておりますが、欧米の状況にございますように、まだまだ日本の状況は若干時間がかかるという状況になってございます。こういうところについて、グローバルスタンダードと申しますか、ほかの諸外国に比べて見劣りのないようなものにしていくというようなイメージをとりあえず持っております。

委員

まずこの辺のところをしっかりしないと、国際の重要なハブにはなり得ませんよね。ですから、この辺をしっかり押さえておくということ、これもまた我々が目標に向かって進

んでいる間に、またどんどんこの数字も変わってくると思いますが、ある程度の予測も含めて、我々が目指す時期、あるいはそれが達成されたところには全体としてこんなところになるのではないかという、その数字も何か出てくれば、「速い」とはどういうことなのか、「安い」とはどういうことなのかということだと思いますけれども。

計画課長

ありがとうございました。

委員

でなければ、「競争力」と言っても言葉が何のことがよくわかりません。最初、全体で感じたことで、すべてにかかわってくるのかと思います。

どうもありがとうございました。

計画課長

済みません、もう一言、よろしいですか。一番冒頭に御説明をしました国土交通省全体の長期計画の基本的な考え方の中に、「公共事業改革に沿った計画の内容の見直し」ということで5項目を先ほど御説明をさせていただきましたが、その1番目の内容として、アウトカム目標の重視ということでございます。私どもの政策によってどんなものを目指していくのかということについて、並行して作業を進めておりまして。今、お持ちになっている資料の色刷りの中ほどに「アウトカム目標の重視」とございますが、それぞれの政策を進めることによってこんな効果をねらっていくのだということ、少し定量的に作業すべく進めてございまして、そういうものについては次回以降にまたこの部会で御議論をいただきたいと考えております。

部会長 今、委員から御指摘のあった点ですけれども、きょうの資料1「政策案」というのがあって、この政策案は、先ほどの委員の御指摘のようにより安い、より速い、その文言で整理されている限りは当然追求しなければいけない政策が並んでいる。そこに具体的な施策がいろいろ挙げられているわけですけれども、そのそれぞれの施策と先ほどの例えばコスト競争力の現況との関係と言いますか、その辺が重要なのだらうと思うのですが、例えば先ほどの11ページのコスト競争力の現況という図がありましたけれども、これが今、高い、安いと言っていることの現況を1つ示しているわけですが、これは下の注にありますようにいろいろな前提条件のもとでこういう数字が出てきているわけですね。そうすると、下に挙げてあるような前提条件がどういうふうになるとこの差がどういうふうになるのか、それがこの資料1の方で列挙されている政策とどう結びついているか

というのが、そういうものがきつとあれば、それぞれの政策がどれくらい効果的なのか、有効度を持っているのかとか、そういう議論ができるのかなと、そういうことでよろしいのでしょうか。ぜひそういうことがまた議論できるようなものを御提示いただければありがたいと思っています。

#### 委員

もっとイメージとして申し上げたいのは、目標なりビジョンが、まず一番上に掲げるものがある、それを実行するための戦略をしっかりと立てること、その戦略に沿って実現するためのオペレーションが我々の国の中にあるのか、あるいは企業も含めて日本の中にあるのかという、この3つ重ねのところのイメージが大切だと思っておるわけです。その土台になるものが、やはり我々が今までやってきたいろいろな歴史とか、日本の文化とか、あるいは日本の特別な事情とか、何かそういう文化があると思うのですが、その文化の上に、一番上にビジョンなり目標があり、戦略があり、それからそれを実現するオペレーションがあるという、その像がはっきりしてくれば、目標が手と足の動くものになってくるのではないかなと、こういうことを申し上げたかったわけです。

#### 部会長

ありがとうございます。どうぞ、引き続き御意見をいただきたいと思います。

#### 委員

この文章で書いてあると言いますか、物流に関するところはごく当然のことが書かれているのではないかなという感じがするのです。先ほどからお話にありますような数字の目標とか、そういうものを考えるときに、やはり日本の国がこれからどうなるかとか、人口だとか消費の動向だとか、そういうものが多分出てくるのだらうと思うのですが、例えば農産物などは自給率を高めようとか、逆に国内生産を高めて輸入を減らそうというのではないのかもしれませんが、一方でそういう政策もとられておりますので、その辺もぜひ検討の項目に入れていただきたいと思います。

#### 企画調査室長

今、委員の方から御提案がございました件でございますけれども、私どもでこういう政策をつくっていく作業と並行して、一体、日本の港で将来どれぐらいの貨物を扱うのだらうか、これはコンテナはもちろん、コンテナ以外の、今委員の御指摘のような農産物等々、バルク関係の貨物、あるいは国内の貨物がどういうふうに動いていくだらうかということを将来の産業構造の変化を見据えながら、推計をさせていただきます。そういう中で、おっ

しゃいましたように農産物の自給といったことがどうなるのかということもあわせて検討してございますので、その検討結果をこの将来的な港湾政策のあり方の中に盛り込んでいきたいと考えております。

#### 委員

コンテナ輸送などに絡んでくる話ですが、前々からインランドデポというものがかなり有効にコンテナ輸送にかかわっているのだという話もあって、よく地方に行きますと、インランドデポをぜひつくるべきであるとか、そういう議論がかなりあるわけですね。ところが、最近になってそういう話はなくなってきたのでしょうか、港湾局だけの話ではないので非常に難しいところはあると思うのですが、何かインランドデポをもう少し積極的に活用するような方法、こういうものを少し考えてみたらどうかという気はするのですが、最近の情勢等々、どうなのでしょう。

#### 計画課長

直接港湾局の行政でもないものですからはっきりしたことが申し上げられるかどうか分かりませんが、主要港での税関の手續に相当時間がかかるということもあって、各地にインランドデポをたくさんつくるという傾向が10年ほど前から随分あったように思います。ただ、最近はSea-NACCSと言うのでしょうか、ITを使って税関の手續をより早くすることに関税当局が進めていることもあって、むしろインランドデポみたいなことについては少し抑え気味に行政として動いているというふうに私自身は聞いております。

でも、地域の要望は多分まだ根強くあるのだらうと思うのですが、そこがちょっとギャップがあるようなふうに思います。

#### 委員

海運と言いますか、そちらの方への輸送ということになると、一般の人たちはよくわからないから海運へのシフトというものがなかなかできないのだという話も一方ではあるわけですね。そうすると、Sea-NACCSなどと言うとますますわからなくなってきて、それよりはやはりインランドデポへ持っていけばすべて全部手續も何ももうやってくれるのだとか、関税も、簡単に税関の方も通るのだとか、何かそういうシステムというものがあつた方がわかりやすくいいのではないかという気は、私はしているのですがね。まあ、御検討いただければと思いますが。

#### 計画課長

その辺、状況をまた確認をした上で御報告させていただきたいと思います。

委員

資料で言いますと5ページのところで、これが今3つに分けて議論をしている最初のところの最後になると思いますけれども、スーパー中枢港湾の話の中で2つお聞きしたいことがあって、1つは公共性概念の見直しという言葉をもう少し具体的に御説明いただきたいというのが1つです。

それから、具体的施策3-2で「港湾機能の強化等のための広域的な連携を図る」、これも当然に必要なことですが、広域的な連携を図るといふときの連携の図り方の原理みたいなものが一体どういうことなのか。というのは、随分長い間、広域的な連携とか調整といふときの原理としては、そういうことを言っても、結局はそれは競争というのがその調整の原理であって、特に何かそこに具体的な考え方というのが明確にあったとも思えないのですけれども、その辺が今どういうふうにお考えになれるのか、その点についてもしお聞かせいただければと思います。

管理課長

お答えいたします。

まず初めに公共性概念でございますが、港湾法はそもそも公共利用、公共使用と言いますか、それを原則にいたしております、いわゆる港湾管理者が公共で岸壁を整備いたしまして、そこに不特定多数の船舶が岸壁を利用すると言いますか、そういうことが港湾法というのは考え方の基本でございます。一方で、先ほど委員の御指摘にもございますように、物流革新ということで、従前の荷役方式からいわゆるコンテナの荷役ということに変わりました、そういう中でいわゆる専用使用、先ほども御指摘がございましたように、ウィークリーサービス、あるいはマンスリーサービス、ほとんど定曜日に必ず船がその岸壁を使うというような、そういう専用使用という考え方が現実に物流の世界で取り入れられてきてまして、そこを先ほど申し上げました港湾法の基本的な考え方とどう整合性を取るかということで、実は我が国の港湾ではいわゆる外貿埠頭公団というものをつくりまして、いわゆる専用の岸壁の貸付ということについて、公団を使いまして実現をしてきたという経緯がございました。

それが、公団が行政改革の一環で廃止されまして、埠頭公社という公社方式に変わってまいったわけでございますが、一方でさらに物流革新がどんどんどんどん進んでおりまして、いわゆる雑貨と言いますか、先ほど申し上げたバルクの貨物以外の不特定の雑貨というものはほとんどコンテナで扱われると、こういう時代になってまいりまして、基本的に

そういうコンテナ船等々の岸壁というものの使われ方が不特定のコンテナ船が、いきなり船が入るとか、そういう使われ方ではなくて、基本的にウィークリーサービス、あるいはマンスリーサービスという中で、常にもうお使いになる方は決まっている、こういうような使われ方がほとんどになってきたという中で、私ども、先ほどの資料にもございましたが、新方式という方式で、岸壁は公共で使いますが、その背後の埠頭用地については埠頭公社が整備をして、一体として船会社の方々等にお貸しをしてお使いいただく、こういうことを新方式ということではじめてまいったわけでございますが、その辺についてもさらに、これは我が国のPFI制度というものがかなり発展をいたしております。

資料2の8ページでございますが、そこに3つの方式の比較をつけてございますが、1番左が先ほどの専用使用方式ということで、外貿埠頭公団を承継いたしました公社で採用しておいた方式でございます。そういうやり方しか従前はとれていなかったわけでございますが、再度申し上げますと、これとは別に港湾管理者が公共の岸壁を別途整備いたしております、そちらの方の使われ方も、従前の公共とはやはり色が変わってまいりまして、そこもコンテナ船が使うということになってまいりますと、この公社方式で専用貸しで使うやり方と、港湾管理者が整備いたしました公共岸壁で使う使われ方が余り大差がなくなっている、そういう中で、一番右にもございますが、PFI方式という新しい方式も出てまいっております、そういう中でさらに公共性というものをどうとらえていくのであろうか、専用と公共との整理をこの際、ある程度明確にしていきたいと思います。

逆に言いますと、昔、港湾法が予定をいたしておりました公共使用、一般使用という使われ方が、現実にコンテナ船が主流を占めております現時点においては、ほとんど役に立っていないと言いますか、時代遅れと言いますか、そういうことになってきておりますので、その辺で公共という概念を整理をいたしまして、ある意味で国際競争力を強化する、あるいは確保するというそういう観点から、どういう港湾の使われ方がいいのであろうかと、こういうことをお考えいただきたい。

ですから、港湾法の「公共」という概念も、ある意味では専用貸しであってももう公共でいいのではないかと、一言で申し上げます。そういうような方向も検討をしてみたいと、こういうことを考えておるといってございませう。

委員

私がよくわからなかったのは、公社方式から新方式、新方式からさらにまたその先へ移っていくときに、公共性概念を見直してそういうふうに専用でも使えるようにするのだと

というのは非常にわかるし、新方式のときにもそういう説明で出てきたのですが、新たな方式に移ってきたときに、公共性概念というものがどういうふうに見直されたのだろうかという説明に今まで出くわしたことがないものですから、ちょっと何かそういう説明の仕方を世の中に対してわかりやすく言うのが必要かなと、つまり、例えば効率というようなことがいよいよ重視されてきたときに、今までのどちらかという公平性の方にウェートがあったものに対して、そのウェートが見直されたというのが「公共性概念の見直し」という言葉の意味なのだとか、そういうようなことがちょっとわからなかったものですから、ありがとうございました。第1点はわかりました。

管理課長

おっしゃるとおりでございます。

計画課長

もう一点御質問があった広域的な連携という点についてお答えをしたいと思います。

部会長も御参加をいただいて、3年ほど前に港湾審議会の方で御議論をいただいた成果を踏まえまして、一昨年3月に港湾法を改正いたしまして、近接した港湾の連携の強化ということについて法律上、明確にしたということが1つございますし、それを受けて、一昨年の12月に、「港湾の開発利用等の基本方針」という大臣告示というものも変更しております。参考資料7-3の5ページに若干のダイジェストを載せておりますが、一昨年の12月の基本方針の変更の中で、特にそこについても大きなウェートを置いて変更をしたところでございます。

内容的には基本方針自身の中に国が示すグランドデザインとして、特にコンテナについて言えば東京湾、伊勢湾、大阪湾、あるいは北部九州地域において将来扱うべきコンテナの総量をそこで規定をいたしました。なおかつ、それを各港に落とすために、これから調整をする等の場にするための連携のための協議会というような体制をつくるということも基本方針の中に書き込んでございます。

それを受けまして、これからの作業にはなりますが、地域の基本方針というようなものを国が作りたいたいと思っております。それは先ほど言いました全国の基本方針の中で、東京湾なら東京湾のコンテナ貨物がこれだけに将来なるという数字を港ごとにブレイクダウンをしていこうと思っております。最終的にはその数字を受けまして、各港の港湾計画を港湾管理者の方でつくっていただくという段取りになっております。その段取りの中で、港間の調整については、先ほど申し上げた連携の推進協議会というような場を使って各港湾

管理者さんの間の調整をしていこうと思っております。

資料2の10ページにもその辺のことが流れとして書いてございますので、御参照をいただければと思います。

部会長

どうもありがとうございました。第1番の部分が、30分ずつ割り振っていきますと大体時間が参っておりますので、もちろんまた後でまとめるの時間を取りたいと思いますが、もしこの1の最初の部分について特段御意見がなければ2つ目のところに移らせていただいでよろしゅうございますでしょうか。

それでは、先ほどの資料1で言いますと、5ページの(2)が「政策4」という形で始まっておりますけれども、「我が国の産業立地競争力を強化する多目的国際ターミナルの整備」、ここから始まりまして、(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」、ここまでのところにつきまして、また御意見、御質問等を頂戴したいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

委員

ちょっと切り方で、そのとおりになっているかどうかわからないのですが、内貿の海運と言いましょか、内貿貨物と外貿貨物との関係につきまして、ちょっとお話を申し上げたいと思います。

環境問題を含めまして、モーダルシフトという問題の提起もございますように、内貨の海上輸送というのはもっともって見直されるべきだし、促進されるべきではなからうかというふうに思います。と言いますのは、先ほど国際競争力というところでもお話がございましたように、従来、日本の港から日本の中の主要港に船で運ばれまして、そこから欧米に輸出をされていたような荷物が、現在、地方港から釜山、主として韓国にフィーダーで持っていかれて、そこから出ていく、こういうような状況がございます。

この、どこにターゲットをまず頭で置くのかというところは、その産業競争力を支えるための国際海上ネットワークの輸送の提供だということであれば、この韓国に持っていく荷物、こういうシステムがどんどん拡大していくのが果たして日本の産業に対する我々の港の役割としてよいのかということはどうしても考えなければいけないテーマだと思うのですが、ここでやはり従来、例えば四国から神戸に海上輸送で持ってこられた荷物が韓国に行ってしまう。これらをいかにしてまた神戸に持ってくるのかというような視点で考えるには、どうしてもここにございますような国内の荷物の海上輸送というものをも

う一度見直すためにどういう条件整備をしたらいいのかということが必要だと思います。

具体的に内航海運運営とこの日本の国際港湾というものの競争力強化というものは不可分であるということで、同時に考えていく必要があるのではないかなと、このように思います。

計画課長

それでは、お答えをいたします。

今、委員御指摘の点について、我々の方でも中枢・中核国際港湾以外にコンテナを扱っている港は地方の港で 40 港近く存在するということでございます。現在、こういう地方の港で扱われているコンテナの取扱貨物量の総量は 60 万 TEU ぐらいになってございまして、全国の取扱貨物量、1,266 万 TEU の 4.8% という数字になってございまして。さらに、この 61 万 TEU のうち、今、おっしゃられました韓国の釜山等で欧米にトランシップされているものが 4 割強あるというのが実態でございます。

ただ、残りの 50 数% は我が国の地方の地域とアジアの諸国とを結ぶいわゆるローカル to ローカルの貨物でありまして、先ほど来御説明を申し上げておりますように、アジアとの水平分業の進展など、経済的な結びつきが深まっていく中で、そういう貨物もふえていくだろうとは思っております。

ただ、こういった地方港から輸出入をされて、海外の港でトランシップされる貨物につきましては、主に国内の輸送コストが高いというようなことでそういう状況が起こっているのではないかと考えておりますが、今、おっしゃられましたように、日本の経済の活性化という観点からは、国内フィーダーサービスのコストを低減させることによって、日本の主要港からトランシップされるような環境を整えていくということがこれから重要だろうというふうに我々も認識をしております。

以上です。

委員

政策 7 に「モーダルシフト」ということが書いてあるのですが、今、フェリー等、あるいは R O R O 船、こういったことだと思うのですがけれども、このモーダルシフトをさらに推進させるためには、やはり運賃というのがかなり大きな要素を占めているのではないかとこのように思えるのですね。ですから、何か港湾の制度の中でこういう運賃をもっと引き下げてモーダルシフトをさらに推進させていくとか、そういうことは考えられないのでしょうか。あるいは、検討してみる価値はあるのでしょうか。

計画課長

お答えをします。

モーダルシフト、かなり前から、旧運輸省時代からいろいろお話をさせていただいていますが、思ったように進まないということにあることは御案内のとおりですが、我々が、たくさんメニューとしてあるわけではありませんが、具体的な施策 5-4 で、やはり内航海運が高い輸送費になっているということは、例えば、運んでいって、帰り荷がうまく見つからないとかという、これは陸上のトラックなども同じだろうと思うのですが、そういうもので荷主間の連携を取ったり、あるいは情報提供をうまく相手を使ってやるとか、あるいは、今、我々の方で検討している静脈物流のシステムを、海運を有効に使うというような、そういうものの組み合わせの中でうまく運賃を下げられるような工夫ができないかというふうに考えてございますが、まだ具体的なところまでは思いが至っておりません。

部会長

いかがでございますか、よろしゅうございますか。

委員

ええ、ひとつ御検討をお願いしたいところです。

委員

よろしいでしょうか。

きょう審議対象になっております各項目に、ここもそうですが、「産業競争力」という言葉が出てくる。しかも、今度の提案の中の1つの重要なキーワードだと思いますが、産業競争力を国際的な舞台とするのだということでもありますから、そうなってくるとグローバルな視点に立って自由な競争が行われるということが前提でなければいけないと思います。そのために、今の法律とか、あるいは規制、海運とか港湾とかいろいろかかわってるところがあるかと思いますが、そういう法律的な、あるいは規制という意味で何か産業競争力という言葉が邪魔しているような、あるいは障害となっているようなものというのではないのでしょうか。つまり、細かいことは私もよく存じ上げませんが、いやこれは法律的にだめなのだから、こういう規制があるからできないのだとかいう言葉がよく出てくるのですが、何しろ競争をグローバルにするのだとなれば、そういうことを妨げないようなものに法律、あるいは規制なりを変えていくのだという、そういった側面で何か、どこか押さえておく必要があるのかなと思いますが、いかがでしょうか。

経団連からもいろいろな角度から規制緩和とか何か申し上げていて、まだ実行できていないようなものも幾つかありますし、その辺が少し気になるところなのですが、これだけではなくて、全部にわたってなのですがね。

開発課長

一般的なお答えになってしまうかと思いますが、私どもの申し上げている産業競争力、これは我が国で過去数年来、議論をしている中では、やはり物を生産するとき、あるいは物を流通させるときのさまざまなコスト面での比較をしているわけです。材料にしても、土地を1つ購入して、それを使うことにしても、人を雇う雇用の問題にしても、あと安全基準、さまざまな基準について規制改革等で今議論されておりまして、その中で実は本日の資料に、この次の議題にもありますが、いわゆるそういう規制をまず最初に緩和する1つのモデル地区としての特区の制度みたいなものが提案されていますが、実はその中でも、では何をどういう形で緩和すれば、どういう企業がどういうぐらいのオーダーと言いますか、大きさを来るとかという、そこら辺の見極めというのが1つ別途必要になると思うのですけれども、そういうものを今後、早急に検討して、関係する省庁とも相談をしてやっていきたいと思っております。

一般的な産業競争力は今申し上げましたようなコストにかかわるところ、それをみんな人とか材料とか、すべての分野にわたってきているということで、私どもの国全体としても、今、チェックをしないといけないところに来ていると理解をしています。

委員

今、お話のような競争力を持って、今度は実際にマーケットで闘うわけで、国際的に自分たちの持っている競争力が強いのか、弱いのか評価されるわけですね。そのときのルールを言っているのですが、そのときに外国から何か入ってきにくいとか、あるいは我々も出ていきにくいとかいうことから含めて、今までもありましたね。港湾での荷役の取り扱いについては特別な何か仕組みがあって、我々、なかなか直接は手を出せないのだとか、何かそのたぐいのものがあつたかと思いますが、そんなことも含めて、何か自由に競争できる舞台であるということが大切だと思いますので、それを阻害するような、あるいは阻害と言つ言葉は余りよくありませんが、それができないような何か法律なり規制があるのは望ましくないかと、こういうことであります。その辺は何かまとめて頂きたい。

それと、もう一つ後で出てくるのでしょうか、特別区のイメージをちょっと聞かせていただけると……。

計画課長

はい。

委員

計画課長、ちょっと取り扱いの方で港湾の弊害がと言われたので、私から御意見を申し上げますが、いかにコストを安くするかということ、先ほどからお聞きしておいたら、話が出ておるわけなのですが、今、新潟から釜山港まで1コンテナを運んだら9万円で行くわけですね。それを東京港へトラックドレージすれば16万円、それで北米まで持っていけば1コンテナが17万円ですよ。まずそれをいかに、日本の内航のコストを下げるかということでしょう。規制があるではないですか、規制緩和をしなければ、闘えないではないですか。そういうふうな革新的な討議をやっていただきたいと私は思いますね、この段階になって。それは規制緩和をやらしてもらわないと、内航のセーラーは高い、燃料費は国内の高い燃料を使えよという規制があるではないですか。だから、いかに外国航路の燃料、コストを下げて、国内の内航コストが高いがゆえに、みんな釜山に逃げるのではないですか。違いますかね。

それと、またいろいろ東京港で扱いがいくらかとか、神戸港でいくらかとか聞いて、それによって検討すると先ほど言われておりましたが、日本の、今、総取扱コンテナ数は1,270万TEUですよ。シンガポールの扱いは1,700万TEU、香港は1,800万TEUでしょう。そうしたら、企画調査室長からは、8年後には日本の総扱いコンテナ数は1,800万TEUになるということを知ったこともあるし、何かで読んだこともあるのですが、私は到底行かないと思います。だから、とにかく総花的に、口はばったい物の言い方になるのですけれども、58港も60港もつくり上げられた港湾管理者さんに私はミスがあると思うのですね。

だから、それはそれでいいとするわけですよ。関東に1港、関西に1港、どこと言えばちょっと語弊があるので1港、これをハブ港として国費で、民営化には反することを申し上げるのですが、国費でやっていただいて、そこからローカル、地方港へどんどんフィーダーでシフトする、国内フレートを安くするために規制緩和をしていただく。こういうふうな考え方を私は申し上げたいと思うのですがね。

それで港湾はいろいろな問題、港湾料金が低い、荷役はやらない、日曜荷役はやらない、土曜日はやらないと。これは38年に運輸大臣が決めたことですよ。それを特権とした労働組合でさえ、日本の港の斜陽化を憂いて、今度は364日、フル稼働に踏み切ってくれた

わけですよ。その辺、もう少し突っ込んで、単刀直入に言えば、埠頭公社も要らないではないか、屋上屋ではないか。もっとコストを下げないと、世界中に、戦略が立たないではないか。

ちょっと言い過ぎになるかもわからないのでこの辺にさせておいてもらいますが、港湾には、今、何の弊害も起きていませんよ、競争力にとって。港湾と言われるならば、もっと役所関係のシングルウィンドウ化をやらしてもらわないといけないと思うのですね。ここに、よそは1日で済むものが3日も4日もかかるわけですよ。入って、食検や、税関の検査やと、まあ大分協力してくれるようになりましたけれどもね。問題はそこではないのでしょうかと思うのです。

だから、もっとハブ港的に少数港に超重点的な投資をしていただいて、それを地方港に内航で運ぶ、その内航コストを下げるといふ、私の答弁、間違っていましたらおっしゃってください、御答弁いたしますので、よろしく。

ちょっと進み過ぎて、申し訳ないと思って、私は控えておったのですけれどもね。

計画課長

私も申し上げようとしておりましたのは、港湾の方では昨年に随分港運関係の労使の方が英断を下されて、港湾についてはかなり前進をしたというふうに我々も評価をさせていただいておりますが、今、委員の言われた内航フィーダーの件については、そのコスト低減の問題意識については、国土交通省の中で海事局が担当しておりますが、問題意識としては共有をしております。先月の末に策定をされました「次世代の内航海運ビジョン」というのがございますが、そういうビジョンの着実な実施などを通じて、これからも検討していくということになってございますので、また海事局の方の検討に期待したいと思っております。

部会長

ありがとうございます。

今、委員から御提起のありましたいろいろな問題、きょうのすべての側面にかかわってくるかと思いますが、先ほど、経済特区のような話についても出てきまして、これがちょうど次の3番目のところの中心的な項目かとも思えますし、時間的にもちょうど配分で、3つ目に移らなければいけないところですので、まずその経済特区のことについてのお話をいただいて、それで3番目のグループの議論をして、その後、もう一回、全体を見渡して少しまとめの御意見も頂戴しようと思っておりますので、そんなことでよろしくお願いを

申し上げます。

開発課長

恐縮でございますが、資料2の24ページをお開きいただきたいと思います。

これにつきましては、特区の議論は先般、4月24日に開かれまして経済財政諮問会議で有識者議員の方からの提案内容ということでございますが、臨海部、特に港湾を核とした臨海部でどのような特区を展開していったらいいかということで2つぐらいの代表的な事例がありましたので、それをそっくりそのまま載せております。

1つは「国際交流型経済特区」ということで、その域内で物流とか対内投資とか、ある意味ではそれ全体を観光資源とするような、そういう形での一体的な促進地域ということでございます。この中ではさまざまな港湾関係、通関関係の割増手数料の廃止ですとか、諸手続の簡素化ですとか、それから、今、総合保税地域が全国で4ヶ所ほど指定されておりますが、それを、いろいろな規模要件とかございますが、簡単に指定できるようにするとか、それから一般的に先ほど申し上げました規制以外にいろいろなサービスをそこにつけ加えるという、そこに行けば外国人向けの専用サービスがあるとか、新たな企業、特に外資系の対日投資での新たにやるときにセットアップ支援ができるとか、そこへ行けば観光ビザの発給要件も緩和するとか、さまざまないろいろなアイデアを、今、この有識者議員の皆さんが出して提案されているのがこの部分でございます。

臨海部は御承知のように遊休地化したところもございます。水際線もある意味では陳腐化したところもございますが、そういうところをうまく活用しながら物流部門でまずそういうようなものを組み立てて、最後はそういうところ全体が観光資源としても使えるような、そういう形でイメージされているものが1つであります。

もう一つは、「港湾・リサイクル産業を中心とする産業再生特区」と書いてございますが、従前、臨海工業地帯、先ほどのこの資料の前の方のページでもお示ししましたが、資源を持ってきて、一次産品をつくって、それに国内で加工して最後の製品を外国に輸出するという、そういうビジネスモデルでございましたけれども、その逆の流れとして、廃棄物をリサイクルする、そのリサイクル材を静脈物流としていろいろな地方の基幹型産業のところへ戻すというようなところで、リサイクリックな循環型社会をつくるということでありますが、ここでもさまざまな手続を一本化するなり、そのエリアの、臨海部でありますから、例えば電気とかいうものが安く供給できるというようなこともあってその部分の自由化をするとか、土地利用転換を速やかにできるようなさまざまな規制を緩和するとか、

リサイクル、特に産業廃棄物系の手続的なものに関する手続を迅速化するとか、さらには新たな企業化を導入するようための税の優遇措置をつくるとかという案が、今、提案をされております。こういうようなことが臨海部での特区の1つのイメージだろうと思ひまして、この場で御紹介させていただいた次第であります。

前回の資料7 - 2の29ページに、現在、釜山と隣の光陽港で、関税の自由化地域というのをこの1月1日から発効しております。これは物流関係の特区ということでありまして、物流センターを建設する外国企業には土地賃貸料の減免とか、法人税、所得税、総合土地税制の減免とかというのが主なものでございますが、釜山港の127.7ha、あるいは光陽港の138haのエリアを関税自由地域として指定をしております。

これによりまして、例えば、下のアウトプットのところでございますが、韓国での試算でございますが、総付加価値創出額が日本円にして約5,600億円、及び雇用の創出効果ということで3万1,000人というのが予測されております。さらにはこういうようなことによつて、釜山港のコンテナ取扱量が10%ほどアップするということがありますので、こういうものを参考にしながら、私どもなりに考えていきたいと思っております。

さらには、本日の資料2の参考の13ページでございますが、これは先般報道されました関係のものをまとめておりますが、ソウル周辺での経済特区の構想がございます。ちょっと冒頭、御紹介を忘れておりますが、実はすでに韓国におきましては外国人投資地域というものと、今ほど釜山、光陽でお示ししました関税自由地域というのが実施されておまして、法人税や所得税を一定期間免除するというのがございますが、今回、さらにソウル周辺の3地区、金浦埋め立て地、永宗島、松島、この3地区につきましてはさらに居住環境整備ということで、特区内での通貨、それから言語、さらには外国人技術者の短期ビザというものの免除、こういう特典を与えて、特に外資系の企業が立地しやすいようにということでございます。中身につきましては、その3地区、それぞれに書いておありでございます。これによりまして、急成長を続ける中国に対抗し、外国企業を誘致する。同時に、韓国が北東アジアのビジネスの中心国を目指す1つの先進的な事例としてこういうプロジェクトを進めていくという、こういう特区の計画がございます。御紹介をいたします。

部会長

ありがとうございました。何かこれに関してございますか。

委員

特にありませんが、やはり我が国よりも一歩も二歩も三歩も前へ進んでいますね。この辺のところやはり我々、一番今問われているところだと思いますね。いいか、悪いかまあ実験ですから、これが必ずしもいいかどうかわかりませんが、こういう実験をやってみようという心意気はやはり評価すべきだと思いますね。それを今ごろこの図を描いてこんなことでは、ちょっと情けないなと思いました、今、お話を伺いながら。ぜひこういうことをしましょうよ、しないと国が変わりませんよ。

委員

きょうの今の経済特区の話ですけれども、これはここに出てきたスタンスとしまして、こういう例が幾つかアジアの国でも取られています。そして、それを紹介して、それで例えば港湾管理者で我と思わん者はぜひこういうものを心がけてみたらどうかと、そういうスタンスで出してくださっているのか、それとも、前の方に出てきたスーパー中樞港とか、そういうものと、実はこれは別々の場所に出ているけれども、そこをあわせて我が国もやりましたというスタンスでここに登場してきているのか、その辺はどういうふうに理解をしたらよろしいですか。

開発課長

基本的に委員がおっしゃいました最初の考えでありまして、我が国の活力をこういう形でひとつ盛り返そうではないかという提案がございますので、それをぜひとも臨海部で受けとめてやる方向で行きたいなと思っておりますが、この点について御審議をいただければと思っております。

委員

なるほど。

開発課長

それで、今、いろいろなところでいろいろな提案が各地域でなされておりますので、そういうものの中には先ほど2番目に委員長がおっしゃいましたようなところもございます。そういうところはドッキングする可能性もあります。そういうふうに思っております。

委員

はい、わかりました。

委員

余り前向きな話ではなくて申しわけないのですが、物流とかそういうもので大きい港湾と言いますか、そういうところはいろいろ形のいい筋立てができると思うのですが、最後

の方に書いてあるのだらうと思うのですが、「観光産業等」というようなところに入っているのだと思うのですが、港湾のうちのほとんどはやはり生活空間というか、地方の生活空間的な要素があって、その中でいろいろ産業も行われているし、生活もされているという、そういう非常に重要な空間ではないかと思うのです。そういうような視点をどこかに入れるべきではないかと思えます。

それから、この一番最後の行の方にリサイクル関連産業とか観光産業とか書いてありますが、港湾の中のほとんどは水産業の重要な拠点になっているわけですから、やはり「水産業」という言葉も1つ入れておいた方がいいのではないかと考えております。

ややもすれば、切り捨てられる見込みの多いそういう小さいローカルな港湾に対して、どのような考え方をやはり示すかというのも、この港湾整備計画の重要な点ではないかと考えるわけでございます。

部会長

ありがとうございます。今の御指摘に対して何か。

計画課長

きょうは物流・産業部会ということで、物流と産業にかなり特化したお話をさせていただいていますが、別途、環境・安全等部会という中で、「地域づくり」という項目も大きく起こして御議論もいただくようにしておりますので、最終的なまとめの部分ではそういったことも皆さんの議論の中には入っていただけると思っていますので、よろしく願います。

委員

部会長、お願い事ですけれども、先ほど少し申し上げましたけれども、やはり総花的にどんどんつくられたのが、この日本の港湾の凋落の原因ではないかと思うのですがね。局長、これは意見だから、言わせてもらっておかないとわからないだらうと思ひまして。

だから、今、韓国の話も出ましたけれども、韓国は750万TEUぐらいですね。それがほとんど1港、香港が1,800万TEUで1港、シンガポールが1,700万TEUで1港、日本は今現在で58港あるのです。この波動性のリスクをどこがかぶるかという問題なのですよ。

だから、私がお願いしておるのは、とにかくスーパー中枢港をつかって、メガターミナルをひとつ東西2港ぐらいに絞って、そこからどんどんと日本の内航で運ぶ。30分ぐらいで行き来できるところに2港も3港もできる。これは経済、私は経済のことはよくわかりませんが、しかし、それはトラックも要らない、余りリストラを凶ったら、合理的にやった

ら、経済は低迷するのではないですか。その辺は先生方もおられるから、また注釈はあると思うのですけれどもね。

しかし、とにかくでき上がったローカル港、地方港は活かさなければいけないということで、ひとつハブ的なものを東西に2港、昔は横浜、神戸と言えば、世界で指折りの港でございました。それがたくさんつくるから、しかし山形の酒田港ですか、あんな、1年に大型の外国船が2回くらいしか入らないではないですか。それで入ったら提灯行例をしてハイヤ、ハイヤと言っておるけれども、その維持費、リスクはだれがかぶるのですか。地方税にかかってきて、おまえらがかぶるのではないかと行って、私はいつも、常に業者には言っているわけですね。

だから、内航で運べば、小さい2,000TEU ぐらいの船で運べば手配も、まあ手配と言うのかどう言うのですかね、ちょっと言葉が港湾の言葉になるのですが、小さくて済むのではないか。だからリスクが少なくて済むのではないかということでこんこんと説き伏せておるのですけれども、ようよう最近になってわかってきていますがね。まあ、原因は地方の時代とか何とかいろいろ、列島改造論とか出て、それからずっと、どんどんどん本当につくり上げたのが私は原因だと思いますね。だから、それをひとつまとめてもらわなければいけない。

それでコストを下げないことには、技術面でどれだけ秀でておるとか、どう言っても、やはりシンガポールから、今もうマレーシアに移っておるわけですね。そんなものはコストが安い方に、船屋さんは移られると思いますよ。だから、やはり日本もそういうふうなことをして、先ほどデポの話も出ていましたけれども、インランドデポですか、今、港頭地区に腐るほど余っていますよ、土地、インランドデポを考えなくても。

そういう時代ですから、ひとついろいろとこれから進めていただく中で、「スーパー中枢港」ですか、そういう言葉が出ていますが、それでひとつお考えいただいたらいいのではないかなと思うのですがね。

杉山部会長

今の御意見をきっかけにして、それでは全体の議論、きょうは1、2、3と分けて議論してありましたけれども、全部まとめてぜひ総括の議論をしたいと思います。

港湾局長

御指摘のとおりだと思いますのは、メガターミナルと言いますか、この資料の「政策2」に「スーパー中枢港湾」と書いてありますが、この辺の議論をぜひ深めていただきたいと

思っております。

今、委員がおっしゃったのが、国内の発着貨物のハブ的な役割をするためには、全国どこに配置すればいいのか。ハード、ソフトをどういう条件を整えればいいのか、内航海運も含めてですね。そういうネットワークをどうつくるかというのは、我々、大きな問題意識として持っております。

また、今ありましたシンガポールなどですと、恐らく8割以上がトランシップだろうと思えますけれども、釜山が伸びているのもトランシップで伸びている。さらに、釜山新港、光陽とやっているわけですが、アジアの中で日本の港湾がそういうトランシップ貨物をどの点まで担うべきなのかということも含めて両方で、その実現可能性も含めまして、先ほどからお話がありました目標を立てて、そのためにはどういう条件をハード、ソフト、具備すれば釜山とかシンガポールとか高雄と競争力を持てるのか。そのときに、アジアの中のハブ機能を果たすべきであるかどうかを含めて、次回までにまた我々もいろいろ勉強したいと思っておりますので、その間、また個別にもいろいろ御指導をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

#### 委員

委員、それから今、局長からおっしゃったことの繰り返しになるのですが、参考資料の4ページに港湾のコンテナ取扱順位というのがございます。それで、港でコンテナの扱うボリュームというのは、実は非常に大きな意味がございまして、やはり200万個扱う港と400万個扱う港というのは、量のみならず、港の質が変わってくるのではないかと、こんな見方もしておりまして、非常に重要だと思えます。

例えば、今、委員、それから局長がおっしゃいましたように、東京湾という1つの湾で見ますと、ここに東京、横浜、川崎とコンテナを扱う港が3つあるわけですが、これを3港全部足しますと、そこの上の地図の東京湾のところの495万6,000TEUと書いてございますが、500万TEU近い港になります。これは2000年度の上海に次いでということで、1つの大港湾になります。これは大阪湾も374万TEUということで同じでございます。

実は、台湾の高雄でも、会社としてコンテナターミナルをオペレーションしておりますけれども、技量から言いましても、いろいろな面から言いましても、日本の港湾よりはるかに進んでいるわけです。ですから、湾ごとで、まあ「スーパー港湾」という言い方もありますが、大規模港湾、400万TEUから500万TEUというものをベースにやりますと、

日本の港の技量、あるいはサービスというのは決して国際的に負けるような水準にはないというふうな実感をしておりまして、ぜひ、規模の縮小から少しずつ自信を失っている向きもございますので、やはりここは湾ごとに大きくとらえてやっていく。

あとの地方港、もちろんできた港があるわけですがけれども、これは先ほど来の御議論のように、性格づけをきちっとして、必ずそれは活かしていく道はあると思いますので、そのようなとらえ方でやっていくという御意見には賛成でございます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

私はまだ頭の中がうまく整理できていないのと、知識も不足していますので的確なことかどうか分かりませんが、今の時点で2つ思うことがあるのですが、1つは、先ほど来、委員がおっしゃっていた事柄というのは、おっしゃっている事柄、幾つかおっしゃっていたことがそれ自体、非常に整合性が取れていて、私はコンシステントなのだと思っております、というのはどういう意味かと言いますと、例えば2つにスーパー中枢というようなものをつくる、そういう政策が意味を持つのは、そこに貨物を集めて大量の処理によって単位コストを下げるということが基本にあるわけですから、そうすると、そのことと同時に成立しなければいけないのは、国内の輸送コストが安くなければならないということ、この2つは合わさらないと1つの政策にならないのだと思うのですね。現実には、国内の輸送コストが高いからこそ、今まで心配してきたようなことが起きてしまっている。だから、一方でスーパー中枢というようなものを考えるのだったら、同時に施策としては、国内の輸送コストをいかに下げるかということをおわせて考えるということは当然必要だというふうに思います。

それが1つあるのですが、だとすると、逆に国内の輸送コストの低減ということの現実性というのが今どれくらい見込めるのか。それがなかなかうまく、そう簡単にはいかないのだということを仮に現実を眺めて思ってしまうのであれば、その程度に応じてスーパー中枢の方の力の入れ方というのもきっと連動しているのだらうと思うのですね。つまり、国内の輸送コストが一向に安くならないのに、仮に数少ない港湾に集めたとしますと、そうするとそこでの処理コストは下がるけれども、そこから先の国内の輸送コストというのは非常に高いままですから、合計したコストは高い、そういう状況が生まれるわけですから、そのところは行政サイドとしてうまくそこを見ていただいて、できればスーパー中

枢プラス国内輸送コストの減、こういう形で、セットで推進できれば一番いいのかなというふうに私はイメージしているのですが、これが1つです。

もう一つは、「スーパー中枢」という言葉で施策が出されてきますと、一般的なイメージとしては、さらに大きな港をつくっていくという非常に積極的な姿勢がそこに出されますけれども、今まで出てきている話は理屈としては2つあって、1つは集約をするという、集約された港のことを「スーパー中枢」と表現するのだとすると、それはきょうの議論の基本にあるように、既存の施設の有効利用とかそういうようなことが仮に根底にあるとすれば、今のものをさらに大きくするという考え方は入れないでスーパー中枢という考え方だってあり得るわけですね。それに対して、2つとか3つとか数少なく集約して、それをさらに強化して大きな港湾にするのだという考え方も当然理屈の上であり得るのだらうと思うのですけれども、そのどちらなのか。

後者だとすれば、当然今よりも、例えばトランジット貨物の獲得というようなことも通じてさらに取扱量が大きいことを前提とする話になりますし、前者であれば、そこは今まで扱っているものをコストダウンという意味で集約をするのだという考え方が前面に出てきますし、その辺のところの一般社会への伝わり方というのも、今の段階では私たちはそこはよく理解していないかもしれませんので、そういうことも含めて、考えられている施策がよく伝わるような説明があるといいのかなというようなことをちょっと思いました。

冒頭に申し上げましたように、私も頭の中をまだ整理しておりませんのでわかりにくいことを申し上げました。もし何か間違っていることがあれば、いろいろ教えていただきたいと思いますが。

計画課長

2点御質問がございまして、国内輸送コストの話について、すべてがきょう御説明をした資料の中に述べられているわけではありませんが、具体的な施策の中で幾つかそれに対応するものを挙げてみますと、資料1の2ページの具体的な施策の1-1-1、リース料を下げるとかいう話も含めた料金体系の全体の見直しの中でそういう考え方を取るということ、あるいは具体的な施策の1-1-2で、利用促進を図るというのは料金と直接はあれはありませんが、たくさん扱えば当然料金が下がってくるという話、あるいはここに水先制度とかタグサービスのあり方について今後の検討としてありますが、こういった問題、あるいは外貿、内貿の積み替えというのをいかにスムーズにやるかというようなことが次の3ページの具体的な施策の1-2-1のところに書いてございますし、あるいはCIQ体制みたいなも

のをスムーズにやるということもそういった物事につながっていくかと思います。主として内航海運という観点で我々として今考えられる施策を幾つか取り上げているという話でございます。

もう一点の御質問についてであります。両方のケースが物理的にはあり得るだろうと思います。実際には、この部会の中である目標を掲げ、そのために個別の政策をどの程度やればその目標を実現できるかという、ある意味では制度設計をしていただく中で、その具体の成果をもとにそれぞれの港湾管理者の皆さんに御提示をして、港湾管理者の方の御意見も聞きながら調整をしていくという中で、どういうケースがこのスーパー中枢というのに適当かということがおのずと明らかになっていくだろうと思っております。そういう意味で、今、どちらにというふうに固定は私どもの方でもしていないということでございます。

部会長

どうもありがとうございました。よくわかりました。ほかにいかがでございましょうか。

委員

今のスーパー中枢に関してですが、新しくこういった港をつくるということはあり得るのですか。

計画課長

新しい港でということですか。

委員

新しいというか、従来のものにこだわらずに新しくこういう港をつくる、要するにスーパー中枢に値するような大きな荷扱い量がある港をつくるという発想はあり得るのでしょうか。

先ほどの委員のお話を私が聞いていたのは、スーパー中枢と言うけれども、そういう理想的なものを新しくつくるのか、それともすでにあるものをそういうスーパー中枢の名にふさわしいように徹底的にコストダウンをし、機能化し、競争力をつけるのか、どちらなのかという、質問ではなかったのですか。

部会長

私自身は、全く新しいところに新しくつくるということまでは考えていたわけではないのです。ただ、スーパー中枢の候補になる既存の港があるとして、そこにさらに一定の、具体的に言えば投資をして新しいものをつくるケースと、強化していくケースと、それが

ら集約したということによってそのコストダウンが図られるという意味で数を絞る、そういう程度にとどまるものと、そういう2つを考えておりました。

委員

そうですね。新しくつくるというケースはないと私は思いますので、そのことをちょっと確認して、言葉があってイメージがないものですかね。

計画課長

申しわけございません。

委員

委員もそれをおっしゃっているのだと思うのですが、言葉があってイメージがないものですか、その辺をやはりはっきりさせていく必要がありますね、これからの議論で。

計画課長

最初の委員の御発言のときにあったように、やはり我々が目標を掲げて、それに対して政策を打って、いつまでにやるという中で、余り時間をかけてしまうと、多分ほかの国の港はもっと先へ進んでいる可能性がありますから、いかに早くこの政策が実現できるかというところも1つのポイントだろうと思ひまして、そういう意味では全く新しいところに何かをつくる、港を新設するということまで含めてということは余り考えていないということでございます。

委員

そうですね。それは今の段階ではちょっとあり得ないというか、考えにくいと思いますが、少なくとも議論の中で、今、先ほど委員がおっしゃったように、たくさんある、30 幾つ、40 幾つある中で、それをそのままほっておくというか、現状を認めながら政策を進めていくのか、あるいはやはりスーパー中枢というものをつくってやるのかという、その辺の大きな方針は早い時期に出さないといけないと思いますね。

計画課長

はい。

委員

これがはっきりしないと、具体的に進まないと思いますね。

部会長

局長、お願いいたします。

港湾局長

私なりに委員の御意見を伺って思いますのは、日本に 50 何港、コンテナ船が入っていますね。委員の指摘は、これが釜山に行く、釜山経由だということなのですね。そこを日本の港、幾つか限定をして、2 つとおっしゃいましたけれども、そこ経由でヨーロッパなりアメリカへということをやることによって日本の港の発展にもつながるし、ひいては産業の競争力にもつながるだろうという、こういう御意見だろうと思います。だから、今、大事なことは、それをどういう形で地方の港湾とスーパー中樞港湾とを結ぶのがいいのか、これに対してのその辺のストーリーづくりを我々なりに次回までに勉強して、いろいろ御議論をいただければと思います。

それからもう一つお願いしたいのは、それではアジアの中で毎年いろいろな説がありますが、100 万 TEU ぐらいトランシップ対象の貨物が出てきているではないか。そこを想定して、韓国が釜山新港なり光陽港を整備しているではないか。中国は中国で上海とか深圳とか、自国発着は自国貨物、自国の港で扱うということで整備をしている。そういう中で日本の港が北・東南アジアの中でどういう分担をすべきか。国内発着の貨物プラスそこをどう考えるのかという議論はぜひお願いしたいと考えています。

それから、スーパー中樞港湾というのは新たに港をつくる気は毛頭ございませんが、そこでやはり問題はそうしたときに、現実の勝負として釜山港なり、シンガポール港なり、高雄港に勝てるかどうかという、コスト、サービスで、そういうことだと思います。

その中で必要があれば、先ほど委員から御指摘がありましたように、船型の大型化をしております。かつ、コンテナヤードの効率的な扱いということで、非常に奥行きが広いコンテナヤードもつくっておりますので、新たに港をつくる必要はないと思っておりますが、ソフト、ハードにわたってどういうサービスが求められているのかということも、この中で議論していただきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

#### 委員

その辺に本当に競争力が出る、出せるのだという確信がなければ、いい加減なところで進めていっても、現実是不変だと思いますね。

例えば、シンガポールでも、あれだけ立派なものをつくって、全体の扱い量も増やし、最新的なものにしても、隣にマレーシアの方でもっといいものをつくったら、あっちへ実際にはもう流れていってしまっている量もあると、本当に大変コストコンシャスだと思いますね。ですから、そこら辺のスタディをよほどしっかりしないと、少々では競争には勝てないという現実を認めた上で計画を立てないと、シンガポール、マレーシアの例は我々

に大変教訓的なケースだと私は見ておりますが、シンガポールだって最新の技術なり、あるいは経験を生かしてつくったはずなのですね。でき上がったころには向こう側へ移ってしまっていると、マレーシアの方へということですね。これは大変、この辺のところを見ていかないといけないと思います。

部会長

ありがとうございました。大体予定していた時間はまいっておりますけれども、もし御発言いただければちょうどいいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

もし特段、追加の御意見がなければ、本日の議事はこれで終わりにしたいと考えております。

そうしますと、当然のことですが、きょういろいろな議論が出てまいりましたので、それを少し整理していただいて、事務局の方で御検討いただいて、次回の会合にまた論点という形で御提示、説明をお願いしたいと思います。また、回数もそんなにあるわけではありませんので、多分、可能な部分については文章化も進めていただくということになるのだらうと思いますが、その点もあわせてよろしくお願いを申し上げます。

それでは、進行をお返しします。よろしくお願いをいたします。

管理課長

どうもありがとうございました。

以上で第1回物流・産業部会を終わりたいと存じます。なお、次回の第2回物流・産業部会は委員の皆様の御予定をいただいた結果、平成14年6月10日、18時よりこの同じ11階の特別会議室で開催を予定いたしてございます。よろしくお願いをいたします。

本日は円滑な議事進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。どうもお疲れさまでございました。

夕方の6時でございますので、また別途御案内をいたしますが、軽い食事を用意させていただきますので、そのお時間もお願いしたいと思います。

閉 会