

平成14年 6月24日（月）

於・11階特別会議室

交通政策審議会港湾分科会
第3回物流・産業部会議事録

国土交通省港湾局

目 次

一、開 会	2
一、「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 ）港湾取扱貨物量試算結果について.....	2
（ 2 ）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について.....	2
（ 3 ）中間報告（案）及びアウトカム目標（案）について	12
一、閉 会	24

開 会

管理課長

定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会港湾分科会第3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、大変お忙しい中御出席賜りまして、ありがとうございます。

まず、最初に資料の確認でございます。お手元の方に資料一覧がお配りしてございますが、不足がございましたら、事務局の方までお申し出いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

本日の委員の出欠でございますが、尾崎委員が所用のため御欠席ということでございます。残りの委員の方々は全員御出席いただいております。

それでは、部会長、本日の議事につきましてよろしくお願いいたします。

「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）港湾取扱貨物量試算結果について

（２）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について

部会長

委員を初めお集まりの皆様には、本日もよろしくお願いいたします。

それでは、早速議事に入らせていただきます。本日は、諮問事項に関する物流・産業部門の内容について、第2回部会に引き続き審議を行います。本日が最終回ということになりますので、来月に予定されております港湾分科会に提出されます中間報告（案）をとりまとめたいと考えてございます。

そこで、それに先立ちまして、事務局から、追加的に説明資料が配られております。資料1「港湾取扱貨物量試算結果について」、資料2「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について」、この2つが追加で配付されているということでございます。

これらについて中間報告（案）とあわせて御審議いただくわけですが、まず、事務局から資料1と資料2を一括して御説明いただいて、それについて御審議を済ませていただいた後で、次に資料3と資料4についてまたそれぞれ御説明を伺って御審議をしていただく、こういうふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず資料1と資料2を一括して御説明いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

企画調査室長

それでは、資料の御説明をさせていただきます。

お手元にお配りしております資料1「港湾取扱貨物量試算結果について」という方から先に御説明したいと思います。

ページをめくっていただきますと、1ページ目に総括表がございます。ここでは港湾取扱貨物量の実績と需要予測の試算値をお示ししてございます。実績は1990年と2000年の値でございます。将来の試算値は2007年と2012年の値を示してございます。

まず、総貨物量がございまして、そのうち外貿と内貿のそれぞれの貨物量がありまして、外貿については、その内数として単位は違っておりますが、外貿のコンテナの個数の試算をしております。内貿の方では、フェリーなどの内貿ユニットロード貨物を内数として試算しております。この表では、あわせて実質GDPの伸びを現状と将来の年平均の伸び率もお示ししております。さらに、人口もあわせて表に示しております。

試算の結果をごらんいただきたいと思っております。試算結果は、高い方の値と低い方の値と幅を持たせて試算しております。基本ケースと参考ケースというふうに呼んでおります。

まず、総貨物量を見ていただきますと、この10年、年平均では結果としてマイナスになっております。これは下の方の内貿の値、特に内貿ユニットロード、この場合にはフェリーの貨物でございまして、ここが大きく落ち込んでいるということがございまして、全体としてもマイナスになっております。この辺の背景については後ほど御説明を申し上げたいと思っております。

そういった中で、総貨物量としては、2000年から2007年までの間は、ほぼこういった伸び率を想定いたしまして、2007年以降については、増加の割合が少し鈍化するという見通しをしております。実はこの総貨物の伸びにつきまして、内容的には外貿の部分、とりわけ外貿のコンテナの伸びが大きく寄与しております。外貿の貨物のところをごらんいただきますと、全体としても現状でも年平均1.5%の伸びでございまして、これをそれぞれごらんいただいたような伸び率で計算しております。

外貿のコンテナをごらんいただきますと、最近でもかなり高い伸び率を示しております。年率5.6%という数字でございまして、将来については、ほぼこの現状の伸び率をアッパーのリミットと申しませうか、上限としまして、幅を持たした形で推計しております。

内貿の方は、2007年までは、とりわけ内貿ユニットロード貨物の伸びが大きく寄与してございまして、一定の伸びを見込んでおります。2007年以降は、内貿の一番低いケースでは、やはりマイナスになるという見通しを持っております。

この辺の値につきまして、2ページと3ページにそれぞれ外貿貨物量のこれまでの推移と需要予測の試算値、あるいは外貿のコンテナ貨物量の推移と需要予測の試算値をお示ししております。3ページには、内貿の合計値とユニットロードの貨物についての推移と需要予測、試算値をお示ししております。

2ページの方をごらんいただきますと、外貿のコンテナ貨物量予測につきましては、この表にございますように、他の機関での予測値もあわせてごらんいただけるかと思っております。三角の印が、国連のアジア太平洋委員会が予測した数字でございまして、ペケの印は、OSCLと書いてありますが、これは著名な外航海運に関するコンサルタントが予測した数字でございまして、それぞれ私どもが予測しております。試算値のこの幅の中に概ね入っているかと考えております。

内貿の方の数字は、グラフで見るとこういった形になっております。内貿の貨物量のピークは、全体としては96年、ユニットロードの方は97年ごろがピークになっております。

ページをめくっていただきまして、海上コンテナ貨物、外貿の貨物量の予測試算値を改めてミクロ推計とマクロ推計という形でお示ししております。ミクロ推計、マクロ推計ということの意味は7ページ、8ページ、9ページにございまして、端的に申し上げますと、マクロ推計というのは、資料もごらんいただければと思っておりますが、8ページに説明がございまして、要は国あるいは地域間で資本と労働の移動を考慮したモデルでございまして、昨今盛んに言われております産業の空洞化ということで、日本企業が海外に進出するというようなこと、そういう現象も織り込んだモデルになっております。

ミクロ推計の方は7ページに解説してございましてけれども、ミクロ推計モデルの概要ということで頭の部分に書いてありますが、トレンド推計とか、GDPとの相関とか、幾つか品目特性に応じて推計し

ているということでございます。逆にミクロ推計モデルでは、7ページの一番下の部分でございますけれども、資本と労働の地域間の移動を考慮していないということで、両方の推計をやったということでございます。

4ページに戻っていただきますと、結果として、マクロ推計の方が全部大き目の数字になっております。私もいろいろ検討しまして、それぞれ外航海運の方々の御意見もお聞きしながら、1ページの総括表には、ミクロ推計の結果をお示しているということでございます。

5ページは、引き続き外貿のコンテナ貨物の需要予測試算値でございます。ここでは中枢、中核、その他というふうに国際コンテナ港湾を分けまして、それぞれの港湾について、これは港湾のグループでございますけれども、後ほどどういふものであるかということについては御説明を申し上げたいと思っておりますが、分けて推計いたしますとこういう結果になります。

ごらんいただきますと、基本ケース、参考ケースいずれでも、傾向としてはそんなに変わっておりません。その他の部分は概ねシェアとして5%程度ということで、現状とほぼ同じ。中核の国際港湾が若干シェアを伸ばすということでございますが、中枢港湾と中核港湾を合わせると95%ぐらいということで、ほぼ同じというふうになっております。

なお、地域別に取り扱う港湾において、一体どれぐらい取り扱うのかという予測について、上の方に4行書いてございますが、トータルの輸送コストを最小化するようなコンテナ輸送がなされるという前提のもとで計算してございます。コンテナの積み取り個数による航路の成立性を考慮しまして、陸上、港湾、海上、さらに時間コストというものを考えて予測しております。

6ページは、先ほど来申し上げております基本ケースと参考ケースのそれぞれの中身がここに示してございます。まず、社会経済フレームとして実質経済成長率、これはGDPの伸びでございますが、基本的にこの表に書いてありますように、「政府としての経済見通し」、あるいは「構造改革と経済財政の中期展望」というところから出されております数字を用いております。2011年と2012年の値については、これらの数字がございませんので、国土交通省として推計した数字を用いております。

基本ケースと参考ケースというふうに2種類の数字がございまして、参考ケースというのは、表に書いてありますように「構造改革が仮に実行されない場合」ということで、この場合には、経済成長がやや鈍ってくるという推計になっております。

人口でございます。人口問題研究所の中位推計値を用いております。2006年で人口がピークに達しまして、その後は徐々に減少していくという推計になっております。

さらに海外のGDPでございますが、それぞれこういった資料を用いて推計しております。

為替レートも、現状値を参考にして、いろんな専門家の方の御意見をお聞きしながら、概ねこの程度ということで設定しております。

運賃のレベルにつきましては、相対的な運賃レベル、つまり輸送モードごとのそれぞれの相対的な運賃関係は将来も変わらないという想定をしまして、推計をしているということでございます。

7ページ、8ページ、9ページは、先ほど触れました外貿貨物の需要予測ということでございます。

なお、外貿貨物の需要予測値からコンテナの貨物量を導く場合には、7ページの上の方に書いてございますように、別途コンテナ化率というものを貨物の品目別に、これはトレンドでございますが予測いたしまして、さらに別途予測しました日本の港湾における国際トランシップ貨物を加算するというように推計しております。

ページをめくっていただきますと、10ページに内貿貨物の需要予測試算値を示してございます。需要予測のモデルでございますが、これは平成12年度に運輸政策審議会総合部会長期輸送需要予測小委員

会でモデルを開発いたしましたし、そのモデルを今回も使っております。もちろんデータ、あるいはフレームは更新しております。ここに書いてありますような段階を踏んで予測するということでございます。

なお、国土交通省の他の分野における需要予測についても、同様のモデルを用いて推計してございます。

10 ページの下の方に書いてございます先ほどごらんいただきました内貿貨物、とりわけ内貿ユニットロードとしてのフェリーの貨物の落ち込みの背景を説明しております。ごらんいただきますと御理解いただけるかと思いますが、1998 年に明石海峡大橋が開通し、1999 年にしまなみ海道が開通したということで、結果として約 1 億 2,800 万トンのフェリー貨物の減少がこの 2 年間でございまして、この落ち込みが、先ほどお示した全体の落ち込みになったものと思っております。今後の予測をするに際しては、こういった航路廃止等の影響を考慮したネットワークを組み込んで予測を実施してございます。

ページをめくっていただきますと、これは参考としておつけしております。一番最後をごらんいただきたいと思いますが、15 ページでございます。ここに過去の五カ年計画の予測値と実績値を比較したグラフをお示ししてございます。それぞれ 4 次、5 次、6 次ごろでは我が国経済全体の成長が鈍化してくるという状況でございまして、実績値が下回っております。7 次、8 次という数字になった後、第 9 次の方は、ここ数年の経済状態が余り良好ではないということでちょっと落ち込みを見せておりましたが、2000 年になって上向きになっているという状況でございます。

以上が、港湾取扱貨物量の試算結果でございます。

続けて、資料 2 の御説明を申し上げたいと思います。

1 ページに、国際海上コンテナ輸送の港湾配置構想ということで、先ほど需要予測のところでも申し上げましたように、「中枢国際港湾」、「中核国際港湾」、その他として「地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾」の 3 種類に分けて国際海上コンテナ貨物を扱っていくということで、全体の輸送コストが最小となるような港湾の配置をし、機能分担を図っていくということを考えております。

実はこの配置の考え方には経緯がございまして、当初、平成 7 年 8 月に「中期的な港湾整備のあり方」というものを策定していただきましたときに、国際海運ネットワークにおける拠点形成として最初に示されております。この考え方を 9 次五カ年計画、現在の七カ年計画でございまして、これに反映しております。

その後、平成 12 年 11 月に港湾審議会でも答申を頂きまして、同年の 12 月に運輸大臣告示をしておりますが、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」におきまして、今述べました「中期的な港湾整備のあり方」の基本的な考え方を踏襲しつつ、この間の海上コンテナ物流をめぐる動向を踏まえて再検討して、改めて示したということでございます。

今回、新たな経済社会情勢の変化に対応し、緊急に解決すべき港湾行政の課題に対応するための政策をまとめるという段階に至りまして、改めて検討しました結果、この「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」ということで、後ほど御紹介いたします中間報告の本文に位置づけをしております。

前提の条件のところ、今申し上げましたとおり、輸送コストとしてこういうものを考え、その輸送コストが最小となるような輸送サービスを提供する港湾の配置というものを考えたということでございます。

2 ページに、具体的にそれぞれの港湾はどういうものかということをお示ししてございます。中枢国際港湾は、背後圏が広域にわたるといふこと、さらに、欧米との長距離基幹航路をはじめとする多数の航路と高頻度の輸送サービスを持っていること、しかも、我が国の国際海上コンテナ貨物の大部分を取

り扱う港湾であるということで、引き続き、3大湾と北部九州の4地域を考えたいと思っております。

この中枢国際港湾の内、我が国コンテナ物流のコスト・サービスをアジア諸国の主要港と競争し得る水準にするための先導的・実験的な試みとして、次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成するため、スーパー中枢港湾を指定するということを考えております。このスーパー中枢港湾の分、この部分が今回の長期的な港湾の整備というもの、港湾行政というものを考える際に新たに提案させていただきました概念でございます。

その次に、中核国際港湾について御紹介しております。背後圏としては地域ブロック程度を考えまして、長距離の基幹航路も一部就航するなど相当数の航路と輸送サービスを持っているということと、中枢国際港湾を補完する機能を有するという港湾を考えておまして、引き続き、ここにありますような8港を考えております。

最後の、地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾でございますが、これにつきましては、アジア諸国との間で所要の輸送量が見込まれる場合に、中枢あるいは中核の国際港湾を利用する場合に比べて輸送量が削減できるようなことがあって、効率的な輸送が行われる場合に扱うということを考えております。

そういう場合でも、既存の係留施設などストックを最大限に有効活用し、必要に応じバルク貨物等の取扱と施設を共用しつつコンテナ貨物を取り扱っていくということを考えております。具体的な地域、あるいは港湾の指定は行わないという考えでございます。

3ページに、スーパー中枢港湾における先導的・実験的施策と題しまして、基本的にこの内容は資料3の中間報告案の方に記述してございますが、資料3では文章で記述しておりますので、ここで改めてわかりやすく表現し、御意見を賜りたいということで御紹介いたします。

まず、目標をはっきりと掲げております。アジア諸国の主要港湾並みの港湾コストとリードタイム(時間コスト)の実現ということで、港湾コストは釜山港、高雄港と同レベルを目標とし、現状より約3割低減させるということが1つでございます。

もう一つは、リードタイムでございますが、シンガポール港と同レベルを目標とし、現状3日ないし4日程度でございますのを、1日程度まで短縮させるということを考えております。

そのために、国際競争力強化のためのその他の施策、これは本文の中間報告の方で、国際コンテナ港湾の国際競争力のためにということで、さまざまな施策を提案しておりますが、そういった施策に加えまして、ここに挙げております9つの項目、こういった内容を有する次世代高規格コンテナターミナルを育成していこうというのが、スーパー中枢港湾における先導的・実験的施策の内容でございます。

(1)番から(3)番までがターミナルのオペレーションということで、いわばソフト面での施策の紹介でございます。(4)番目に公的支援をさらに検討したいということを書いております。(5)番目が公租公課、入港料等を低減させていくということを書いております。(6)番から(9)番までがハード面の施策でございますが、コンテナパースの連続一体的な配置であるとか、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた大水深岸壁構造であるとか、コンテナヤードの奥行きというものをアジア諸国の主要港湾並みに確保しようということ、最後に、ターミナルの自動化、情報化についても公的支援を考えるとということでございます。

以上で説明を終わりたいと思います。

部会長

どうもありがとうございました。

お聞き取りいただきましたように、資料2に関しましては、国際海上コンテナ輸送の輸送量が背景と

して絡んでまいりますので、資料1とあわせて一括して御説明をいただきました。資料1の方には、内貿に関しての需要予測もございますけれども、これらを含めて、今御説明いただきましたことに関して御質問、御意見等御議論いただきたいと思っております。どうぞ御自由に御発言いただきたいと思っております。

委員

需要予測は非常に重要であると同時に、非常に難しいものであります。従い、これは一つの手法として提示されたのだと存じますが、資料1の1ページで、外貿コンテナ個数は、他項目の年平均伸び率に比べまして、著しく大きな数値となっておりますが、これに対してはきちんとした説明がいないのでしょうか。先ほど御説明戴きましたのは手法が中心でございましたが、手法だけではなく、それなりの理由が必要だということでございます。

1点だけこれに関して指摘させて戴きますが、1990年から2000年の実績比較の伸び率、5.6%という数値を今回お使いだと思われませんが、この極めて変動の激しい時代、例えば去年と今年は違う、あるいは3年前と今では全く違うというような時代に、果たしてこの10年間の伸び率をベースとして物事を捉えて良いのかどうか、おそらくこの10年、中国でのコンテナ取扱量は正確には判りませんが、100倍程度になっているのではと想像されます。従いまして、もしこの数値をお使いになるのであれば、もちろん予測ですから将来、様々な要素も絡みますし、一概には言えませんが、ある種の整理された説明を付記する必要があるのではないのでしょうか。

また需要予測には、供給サイドの考察も必要であります。過去での需要変動に対して、供給サイドの対応状況、コンテナターミナルのキャパシティーがどの様に変化をしてきたのか、といった側面の考察も必要ではないのでしょうか。これがなければ、需要予測が極めて一方的なものとなります。

以上です。

企画調査室長

ありがとうございます。基本的にさらなる説明といいましょうか、今お示し申し上げました需要予測について、その背景、なぜそうなるのかというところの説明があった方がよいという御指摘につきましては、そういう準備をさせていただきたいと思っております。

今幾つか御指摘いただいた点で、ちょっとコメントというか補足させていただきたいと思っております。1つは外貿コンテナの個数で1ページ目の表でございますけれども、1990年から2000年までが年平均で5.6%になっているということで、この数字、実は予測する際には、この伸び率をそのまま使ったという意味ではございませんで、それぞれの2000年の貨物の量と、その後の貨物の品目ごとにどうなっていくかということとを予測いたしまして、その予測の際には、先ほど御説明申し上げましたようなGDPの伸びとか、人口とか、あるいは産業構造の変化といったものを織り込んで予測させていただいております。この表で比較していただいておりますのは、そういう意味では過去の伸び率と余り変わりがない、あるいは幅で見えておりますので、若干低目の数字になっているということをお示ししたいということで、あわせてお示したということでございます。

それから、この数字も、これはいろいろ将来の予測でございますので議論があろうかと思っております。その意味で繰り返しになりますが、2ページの右側でございますけれども、一応国連のこういった機関の予測、あるいは著名なコンサルタントの予測の数字をお示ししまして、概ねこういう程度と見込めるのではなからうかということで御提示を申し上げたということでございます。

もう一点、こういう需要の予測と実際のキャパシティーのことについて御指摘がございました。これはこれから私も実際にどういう形でできていくのか、まだ政府全体としての方針がはっきりしておりませんが、実際に五カ年計画をつくっていく際に、もちろん現在の施設量と将来のこういった貨物量に

あわせた施設量がどの程度か、そういうものを積み上げていくことをいたしますので、そういう過程で需要量とコンテナ施設のキャパシティーの問題については何らかの形で比較といいましょうか、それぞれの関係について明らかにしていきたいと思っております。

以上です。

委員

資料2の3ページの、スーパー中核港湾における先導的・実験的施策というところではありますが、この「先導的・実験的」、しかも「スーパー」という言葉を使いながら、目標が既にある釜山とか高雄とかシンガポール並みというのは、どうしてスーパーなんでしょう。その辺がよくわかりません。これともう一つ、地理的条件という日本の条件を考えると、何か今と同じところを追っている、追いつけても追い越せないと思いますし、多分追いついたときには、多分相手はもっと先へ行っていると思いますが、目標が今と同レベルというのは、いかにも「スーパー」という言葉にはふさわしくないと思います。

それから、具体的に施策の内容というところがありますが、どこがこの中でスーパーな項目なのか、ちょっとわかりません。我々が最後発だとすると、やはり他とは違う、ここに我々のスーパー中核港湾の計画が一番強調されているんだというのは、その9つの項目の中のどこなんでしょう。あるいは、何をもって競争を優位とするのかというその辺がよくわかりません。主張がないように思いますが、それであって先導的・実験的というのがよくわかりません。できれば、この中で何が我々の目指すところであって、その目指すことを実行するために、ここは我々の特徴なんだということがなければ、これでは大変私にはがっかりしました。この計画を読ませていただいて、少なくともスーパーではないと思います。お答えいただきたいと思っております。

計画課長

スーパー中核港湾という言葉がいいか悪いかという議論もございしますが、先ほど御説明いたしましたように、我々コンテナを扱う拠点的な港として、中核国際港湾、それを補完するものとして中核国際港湾というものを位置づけて、これまでコンテナに対する港湾サイドの対応をしてきたわけです。今までの対応を越えるという意味で、「スーパー」という名前をつけさせていただいております。

委員御指摘のように、どこがスーパーかというところはございしますが、そこに書いてありますように、今コストにしる、リードタイムにしる、近隣の競争すべき対象の釜山港などに比べて相当劣っていることは事実でございします。ここに書いてございしますのは、同レベルをとりあえず目標ということで、この3割低減とか、あるいはリードタイムを1日程度まで短縮させるという目標を置いておりますが、これはむしろ最低限の目標に置きたいと我々自身としては思っております。いろんな努力を重ねることによって、これを少しでも上回るような形に持って行ければというふうに思っているところであります。

なおかつ、施策の内容については、後ほど御説明することになると思っておりますが、国際海上コンテナ輸送に関して、より速く、より安く、より安全で信頼できるということを全国的に展開していくことは当然であります。そういう意味で、全体の中核港湾なら中核港湾のレベルを、底上げをしたいということが基本的に我々としてあります。資料3はまだ御説明しておりませんが、後ほど御説明する幾つかの項目について全体の取り組みを書いておりますが、それ以外に、さらにスーパー中核港湾においては、資料2の3ページにお書きしているような施策をプラスして取り組んでいく、それを先導的にやっというところを考慮しております。

今までの港湾におけるコンテナの取扱に係るいろんな枠組みがありますが、そういったものをこういう形で取り払っていかうということを考えていますが、それが一度にすべてのところでやれるとは、な

かなかできないということも我々感じておりました、そういう意味で、ある限定された港でこういう取り組みをやっていこうというふうに思っております。

委員

今も御説明にありましたが、より安く、より速く、より信頼性の高いということであると、よりというのは、やはり競合があって、その競合に対して競争優位ということが前提だと思うんです。その辺が盛り込まれていない。それから、今のようなことを幾ら説明いただいても、記録に残って紙に書いてないと、このままでいいというわけには私はいかないと思います。これが一番の基本の基本だと思います。それで、新しい試みをこの次の計画の中でやりましょうという意気込みがここに濃縮されているんだと思うんです。ほかのものはいろいろあるでしょうけど、一般的なことで当然やらなければいけないようなことですが。繰り返しになりますのでやめますが、その辺のところは、これからの計画に大変重要な視点ではないかと思いました。

計画課長

この3ページのところの表現ぶりについては検討させていただきますし、後ほど本文のところを御説明する際に、いろんなところで少し文章的に工夫したいということもお話しながら御説明したいと思います。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい、後ほどまた伺います。

部会長

そうですね。中間報告(案)のところ、また改めて議論させていただきたいと思います。

それでは、ほかにいかがでございましょうか。

委員

2つばかり質問したいと思います。1つは貨物量の試算予測なんですけれども、前にもお聞きしたと思うのだけれども、内貿の貨物もそうですし、国全体の貨物もそうですが、1997年ごろに一たん落ち込みがあるわけですね。これは阪神大震災の影響だというふうに考えてよろしいわけですか。

企画調査室長

内貿の方でしょうか、それとも、外貿の方でしょうか。

委員

内貿も外貿も、全体の貨物です。

企画調査室長

内貿の方は先ほどちょっと御説明申し上げましたけれども、本四架橋の影響が非常に大きいと思っております。1億3,000トンぐらい、2年間で減少しておりますので、その影響が一番大きく出ているのではないかと思います。

計画課長

外貿の方は、ちょうどこの年にアジアの通貨危機がございまして、かなり経済が停滞したことの影響だというふうに思っております。

委員

そういうこともちょっと説明に加えておいた方がよろしいんじゃないでしょうか。

それからもう一つは、先ほど委員がおっしゃったことに近いんですが、資料2の3ページ、スー

パー中枢港湾のところなんです、そこで、港湾コストは釜山港、高雄港と同レベルを目標とするとこう書いてあるんですけども、人件費は少なくとも日本の方がずっと高く推移するんじゃないかと思うんです。そうすると人件費がかなり日本は高いのに港湾コストを安くするという事は、公的な支援とか、使用料をうんと減らすとか、何かいろいろな公的援助がないとなかなか難しいのではないかと危惧するわけですけども、それが施策として書いてあるんだと思うんですけども、そういう人件費の問題とか何かはどう考えるんですか。というが大変な話ですよ。

計画課長

人件費については、おっしゃるように日本の方が高いということは間違いのないと思います。ということで、ここに書いてあるようなレベルまで、港湾のコストといいますか、コンテナ1個当たり扱う料金といった方がいいんでしょうか、そういうものを下げるために当然いろんな施設の使用料等についての低減、あるいは官民の努力ということも要すると思います。後ほど御説明することになりますが、基本的に1つのターミナルで扱う貨物の量を増やすことによって、1個当たりの料金を減らしていくという努力もあわせて。これは国際的なトランシップ、あるいは国内のフィーダー貨物をそういう港に寄せるということ、手段としてそういうことをしていきたいと思います。

委員

そういう公的な援助というか、支援というか、そういうものは必要になってくるんじゃないかと思えますので、そのあたりを少し強調しておかないと、どこまで骨身を削って安くすればいいんだという話、この間の話のようにもなってきますね。その辺をもう少し強調した方がいいんじゃないかと思えますがね。

部会長

ほかにはいかがでしょうか。

先ほど委員の御指摘にあった問題、また後で繰り返して取り上げられると思いますけれども、資料2の3ページの目標というところは、掲げた絶対水準の問題はあるとして、それがまた後ほど議論ということですが、ただ、こういうふうに非常にはっきりと数字でもって言ったということは余りこの種の場合で、3割低減とか、1日程度までということは今まで余りないんだろうと思いますので、これはかなりお考えになった上で、こういうものを提示なさったんだと思います。その点はよいことではないかというふうに私自身は思いますが、これは2007年にというふうに考えてよろしいですか。

企画調査室長

これからの五カ年間の計画期間内に達成したいということでございます。

部会長

そうですか、わかりました。

それから、ついでながらも一つ、資料2の1ページの前提条件という中に、(3)で、ある港湾において1寄港当たりの国際海上コンテナ貨物の最小取扱個数という考え方が出てきますが、この最小取扱個数というのは、そもそもどういう考え方のものなんでしょうか。

企画調査室長

委員がおられますので、後ほど専門的なお立場からコメントもいただきたいと思うんですが、私どもがこの配置構想を考えましたときに、いろんな船会社の方に、ある港において1回船が寄ったときにどのぐらいの量を取り扱うということになれば、各船会社さんはその港に実際に寄港するかお聞き致しました。コンテナの個数が余り少ないと経済的に合いませんので、船会社さんは実際には港に入らないわけです。

一定の航路ごとに、これは量が違っておりますけれども、ある種まとまったコンテナ量というものが確保されれば、船会社さんとしては、企業経営という観点からコスト的に引き合うということを考えて、実際に寄港するということになりますので、これは航路ごとに大体最低どれぐらいの個数があれば船が寄るだろうかということについて全部検討したという意味でございます。

ですから、ある港の周辺で発生する貨物が、その最低の積み取り個数というふうに言ったりしておりますが、これを下回る場合には実際に船は寄らないということになりますので、別の実際に船が寄るであろう港へ陸送、あるいは国内の内航海運で持って行く、そこで船に積むということになる、そういう想定でございます。

部会長

今の御説明はそのとおりだろうと思うんですが、最低の取扱個数というのは、どういう考え方で算出されるものかというのが私の質問です。

企画調査室長

それは、それぞれの船会社さんが実際の御自分の船の大きさに合わせて、どういう港に寄るかにあわせて判断されるということでございます。そこは一律にある種の算式でもって出てくるというよりは、それぞれの船会社さんが、御自分の船の運航に必要なコストを考えられて、余りたくさん港に寄りますと、1つの港での取扱個数が少ない場合には、船会社さんからごらんになって、船を寄港させるコストの方が大きくなりますので、できるだけ寄港地は絞りたいようになってくるわけです。そういう意味では、それぞれの船会社さんが判断されるということですので、私どもはそういう民間の企業の方々のお考えをお聞きして、一応の想定をしたということでございます。

部会長

そうすると今の港湾配置を構想するに当たって、各港について船社サイドにヒアリングをしてということなんですか。そこが入っているということですか。

企画調査室長

はい。

委員

若干補足させて戴きます。コンテナ輸送が開始された当時、コンテナ船は800個積と言われるサイズでして、それはそれに見合うコストというものがございました。例えば100個貨物があれば寄港してもペイするコスト競争力があつたわけですが、現在は6,000個積も珍しくない状況です。従いまして、6,000個積ですと10倍以上のコストを要する規模ですから、基本的には一港当たり1,000個の積揚とか、800個の積揚とか、これは比較の問題ですから、何個以上なければ絶対だめだということではありませんが、経済的に選択し得る一港あたりの個数というのは、おのずから決まってくるわけです。船が大きくなればなるほど一隻当たりのコストは高くなるわけですから、船社側の理想としては、例えば日本での寄港数は一港がベストではないかと思われまふ。一港に貨物を集める事が可能ならそれに越したことはないわけですから、どれだけ寄港数を減らす事が可能かといった議論、そして一般的な考え方の説明として、最小取扱個数という概念を提示されたのだと思ひます。

ついでに、先ほどから話題となっておりますスーパー中枢港湾の先導的・実験的施策につきまして、若干申し上げて宜しいでしょうか。

私も、委員他が発言されましたように、この「スーパー」という言葉は適切じゃないと思うんです。と言ひますのは、恐らく中枢、中核、地方と、今まで大体3つに分類されたものの中から特別に選んで、その上に位置づけようという意味で「スーパー」と名づけられたと思うんですが、この中身の説

明では、スーパーという表現はやはりミスマッチな印象を持っております。

ただ、先ほどから、委員他が発言されましたように、例えば台湾のホテルと東京のホテルの比較において、東京は高いからけしからんという話にはなりにくいのは事実ですが、釜山、高雄と同レベルにするとすることは、現状に比べますと、そのコスト優位性は大きく崩れると思います。さらに、リードタイムを1日に短縮するというのも実現できれば、大変大きな武器になるかと思えます。

従いまして、ある面では非常に画期的な内容と存じますが、その施策の内容になりますと、船会社は中身を理解しますが、一般的/具体的/日常的に噛み砕くことが必要ではないかと思えます。

それからもう一点ですけれども、目標の(1)のところで「港湾コスト」という言葉、港湾に係るコストというのは施設料/港費/荷役費に分類されますが、もう少し具体的内容に触れるべきではと思えます。まとめて3割というと、何となくスーパーマーケットみたいな感じになってしまうかと思えます。ですから、もう少し具体的に噛み砕ければ、その熱意が伝わるのではと思えます。

以上です。

部会長

ありがとうございました。

私の先ほどの点だけちょっと思ったことを申し上げておきますと、港湾配置ということで、その配置を構想していくときの前提として、(1)と(2)というのは意味がわかるのですが、(3)は今御説明があったようなことだとすると、行政サイドが配置を構想するときの前提というのは、ちょっとジャンプがあるのかなという気がするんです。ちょっと御検討いただければありがたいと思えます。

ほかにいかがでございましょうか。

もし今特段ないようであれば、これは繰り返しになりますが、後でまた中間報告(案)についての文章を見ていただくときに、この問題を重ねて取り上げていただくことにして、先へ進ませていただきたいと思えますが、よろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。

(3) 中間報告(案)及びアウトカム目標(案)について

部会長

続きまして、資料3の「中間報告(案)」、それから、資料4の「アウトカム目標(案)」も一緒に御説明を済ませていただければと思えますので、よろしくお願いいいたします。

企画調査室長

それでは、資料3をお開きいただきたいと思えます。第2回までの部会でいろいろな御意見を頂戴しておりますので、そういった御意見を踏まえまして、大きく変更、あるいは追加した部分もございまして、そういうポイントを中心に御紹介を申し上げたいと思えます。

まず、目次が2ページにわたって記述してございます。順番の入れかえとか、用語の変更をしてございますが、これも本文の方の説明とあわせて触れたいと思えます。

4ページのはじめにの部分は、これは内容は変わっておりません。タイトルをゴシックにしたり、あるいは本文を明朝体にしたりということで、プレゼンテーションの工夫をしたということでございます。

5ページから、港湾をめぐる現状と課題ということになります。この部分では、港湾の歴史的役割と直面する課題というところに、からまで小項目という形で整理しております。これは従来それぞれ全部パラレルに並べて記述したものでございますけれども、ここであわせて直面する課題ということで

整理させていただいたということでございます。

港湾の歴史的役割と直面する課題のところでは、港湾の文明・文化の窓口であったというような役割であるとか、あるいは国と地域、官と民のパートナーシップのもとで地域づくりの核であったというようなこと。こういうことに触れましてから、6ページの では、前回までは「港湾間競争への対応」となっておりますが、ここはその中身を忠実にあらわすということで、「国際港湾間競争への対応」というふうに変えまして、本文の中にも、先ほど御指摘がございましたが、港湾コストの上昇というものが、より直接的に国民の生活水準に影響をもたらすというような記述を加えております。

7ページの方で、防災・安全の確保と、みなとまちづくり、これは順番が入れかわっております。みなとまちづくりの方を、従来にも増して港の総合的な施策といいたしめようか、総合的な機能を書き込むということで、かなり産業のことも書いたりしております、そういう意味で港湾全体にかかわる事柄ということで、これを最後に持ってきたということでございます。

9ページから港湾政策の展開という部分でございます。このページには変更ございません。

10ページでは、文章の途中に注のような形で入れておりますけれども、海上ハイウェイネットワークの構築ということで、海上ハイウェイネットワークの中身をこういう形で少し説明いたしまして、本文の中にも入れたということでございます。

の物流ネットワークの充実でございますが、次の11ページのより速いサービスの提供のところと、この部分のより安いサービスの提供、いずれも同様でございますけれども、本文の中に具体的な数字を入れ込みまして、現状認識としてどういうふうになっているのかということが、よりわかりやすいようにしようということをやっております。さらに、施策にかかわる部分を、以下全部同様でございますけれども、四角で囲みまして、どういった施策をとるのかということ、よりはっきりさせるということを考えております。

実はこの部分で、具体的施策で 、 、 とございます。先ほど港湾コストというもののの中身をもう少しはっきりさせれば理解しやすいのではないかと御指摘がございましたが、実は港湾コストと私どもが呼んでおりますのは、ここに書いているような事柄でございます。直接的にはターミナルリース料金の低減、入港料・とん税等の免除・割引、使用料の値下げなど料金設定の弾力化、料金体系の見直し、こういったところで直接的にコストの低減を考えていこうということでございます。

それから、公社制度の見直し、柔軟な公共性概念の適用、あるいはターミナルの耐震化、自動化、情報化の推進、こういった事柄も結果として港湾コストの低減に結びついていく施策ではないかということで書かせていただきました。

11ページに、陸送等を含めた全体コストの低減ということで順番に書いてございます。最初の拠点的功能強化というのは、国際コンテナ港湾の配置のところ御説明申し上げましたけれども、拠点的に配置をすることによって、輸送の全体のコストを最小にしていくということをおっしゃっております。

2番目、3番目に、ターミナル間の競争の促進、ターミナルの再編ということによって、効率的なターミナルの運営ができていくのではないかと、あるいは、陸上輸送との接続を円滑に行っていくということで、これもまた全体コストの低減につながると考えております。

4番目、5番目に、外航と内航の間の円滑な貨物移動を可能とする岸壁配置とか、外貿ターミナルでの内航フィーダー船の荷役を進めるということ、あるいは内航海運の利用を促進するという、こういったことでも全体のコストの低減につながっていくのではないかと考えております。

6番目、7番目に、これは大都市の外沿部に位置する港湾を活用することで、陸送のコスト低減も図っていただけるだろうし、水先・タグサービスのあり方を検討する中で、コストの問題も考えていけるので

はないかということでございます。

さらに、は船舶の大型化に対応した物流システムの効率化ということで、大型化への対応とか、道路容量の問題、鉄道輸送との連携の問題にも触れております。

次は、より速いサービスの提供ということで、本文の中に先ほど申し上げましたとおり具体的な数字を盛り込みまして、その背景を説明した後に、12 ページに、具体的施策として、輸送スピードそのものを向上させるということと、それから、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、この2つのことをやっております。輸送スピードの方は、高速船の活用の問題であるとか、行政を含めた港湾の24時間フルオープン化であるとか、高速の荷役機器の開発導入、あるいはアクセスの問題ということがございます。

港湾関連諸手続の処理スピードの向上の方では、ワンストップサービスの実現ということで、行政側の体制を充実させること、あるいは港湾情報プラットフォームというものを構築して、海上物流にかかわる物流情報の官、民を横断する情報の共有化を図っていく、というものを言っております。また、港湾EDIのシステムを普及させるということ、ITの活用ということをうたいまして、港湾関連諸手続の処理スピードを向上させていこうということでございます。

次に、より安全で信頼性の高いサービスの提供ということで、前文で、企業のロジスティクスネットワークの中で、海上輸送ネットワークが活用されていくということを書いておりまして、具体的な施策としてここに書いておりますが、では長周期波対策も考慮した静穏度の考え方の導入、あるいは航行の安全の確保ということを書いております。

13 ページでは、災害対策、テロ保安対策といったセキュリティーの問題を言っております。

13 ページの からがスーパー中樞港湾の育成ということでございます。先ほど来御議論をいただいている部分でございます。かなり長い前文をおつけしております。この部分は、国際コンテナ港湾を取り巻く現況をアジア諸国との関係を中心に記述しております。5行目の「しかしながら」と書いた部分をごらんいただきますと、アジア諸国の主要港湾が中継貨物を増大させながら規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図っていく中であって、我が国の港湾が遅れをとっているのではないかということございまして、このフレーズの最後の部分でございますが、我が国コンテナ港湾の抜港の進展につながることを危惧しております。

そのために、我が国発着コンテナの低コスト、多頻度輸送を可能とするようなコンテナターミナルのサービス水準の向上、コストの低減を図っていくということを書いております。

そういった努力を行っていきますと、アジア諸国の主要港湾との競争力が強化されることになりまして、国際トランシップ貨物についても取り込むことができるのではないかと考えております。そういう形で措置を講じていくことによりまして、コンテナターミナル経営における規模の経済を生かしたコスト低減とオペレーターの経営内容の一層の改善が図られていくのではないかと考えております。

次のページですが、このためというところに、スーパー中樞港湾の指定の部分がございます。我が国コンテナ物流のコスト・サービス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上重要な地域において、国際・国内フィーダー貨物の取扱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われない特例的な施策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育成する地域として、スーパー中樞港湾を指定するということがございます。

次世代高規格コンテナターミナルにおいては、その背後に臨海部ロジスティクスハブの形成というこ

とも視野に入れたいというふうに考えております。

14 ページの中ほどからが 委員の方から御指摘がございました部分でございます。具体的に私どもこの文章の中で御指摘の点を考えていきたいと思いますが、ここでは、アジアの主要港並みのコスト・サービスを実現することを目指しということで、先ほどと同様の表現でございますが、現状より3割低減させる。これはコストの方でございます。リードタイムは、3日～4日程度を1日程度まで短縮させるということ、これを目標としております。

具体的施策の部分は、先ほど箇条書きにしていた部分でございます。これを文章の形で書いております。先ほども説明が舌足らずだったかと思いますが、何がポイントかという御指摘がございました。この具体的施策の、特に のソフト施策の最初に書いてある事柄でございますが、アジアの主要港では、メガターミナルオペレーターと呼ばれる非常に強力なターミナルオペレーターの会社が、1つのターミナル、あるいは複数のターミナルでその運営を行っております。非常に収益性の高い産業となっております。こういうターミナルを有する港湾がアジア諸国から貨物を集めてくるという形になっておりまして、我が国においても、そういう形でターミナルのオペレーターというものが国際的な競争ができる体制づくりを私どもの方で支援していこうというのが、このスーパー中樞港湾の一つの大きな柱でございます。

そのために、ここに書いてございますような施策を講じていきたいということでございまして、それは15ページの のハード面の施策のところでも同様でございます。ここでも先ほど御紹介申し上げましたような事柄が書いてございますが、最後のフレーズでございますけれども、利用コストの低廉な次世代高規格コンテナターミナルの整備を重点的に実施ということで、そういう高規格のコンテナターミナルというものを育成していくことが、そのターミナルを利用する方々の国際競争力を強化していくことにつながるのではないかと、それがスーパー中樞港湾のねらいということでございます。

以上までがコンテナ輸送にかかわる部分でございます。

その次は、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ことで、これはバルク貨物の取り扱いを中心とするターミナルでございます。最初の部分に、我が国企業の昨今の状況を書き込んでございます。その再編・合理化、あるいは新規立地に当たりまして、海外への立地を決断するのか、国内にとどまるのか、厳しい選択を迫られているのではないかと。そういう企業の方々にとって、安く、速く、かつ安全で信頼性の高い輸送サービスの提供がなされることは、企業経営の根幹というべき極めて重要な問題ではなからうかということで、これは僭越でございますが、私どもの方で書かせていただいたということでございます。

16ページの(3)まではプレゼンテーションは変わっておりますが、内容的にはほぼ前回までと同様でございます。

(4)の部分、これは再構成しております。第二回部会では、社会的要請というタイトルで、離島等の生活航路のこと、地球温暖化のことを書いておりました。ここでは、安定した海上輸送サービスの提供というくりにいたしまして、離島等の生活航路と、17ページの方ですが、物流サービスの定時性の向上ということで、いわゆる稼働率、静穏度の問題の2つのことをあわせて書いております。地球温暖化の問題は、それぞれの部分、モーダルシフトの記述がございますので、そちらの方に持って行きましたのと、前はハード、ソフトの連携ということをここで項目を起こしてございました。これについては、それぞれの項目のところに書き込むということで整理してございます。

18ページは産業競争力の向上に資する空間の提供ということで、全体は変わっておりませんが、この分でも、臨海部ロジスティクスハブということの説明を、こういう形で追加しております。

19 ページにも、特区制度のことについて同様の体裁で書き加えております。

以上が、産業競争力の向上に資する空間の提供ということでございます。

20 ページの環境問題以下は、環境・安全等部会で御議論を賜っております。

最後の章の 30 ページ、21 世紀型港湾行政への改革という部分も、同様に環境・安全等部会で御議論を賜っておりますので、この場では説明を省略させていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

部会長

資料 4 も続けてお願いいたします。

企画調査室長

アウトカム目標（案）でございますが、これは第二回部会でも申し上げましたとおり、参考までにごらんいただいたということでございます。第二回部会で、政府全体としての目標値みたいなものがある場合には、それを記述してはどうかという御指摘がございました。1 ページ目でございますが、ここに物流・産業分野がございまして、この 2 ページ目に、CO₂ の排出量の削減ということを、より地球にやさしくというニーズの部分に書いてございます。この備考の欄に、政府全体としての取り組みを書き加えてございます。それ以外は、用語の整理をさせていただいたということでございます。

以上です。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今の御説明について御意見、御議論いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

委員

口火を切らせていただきます。2 点ばかり御説明戴きたいのですが、資料 3 の 10 ページに、港湾コストの低減という項目がございます。この中では港湾荷役料金については触れられていないのですが、これは何か理由がとおりになるのでしょうか。

それからもう一つは、スーパー中枢港湾について 13 ページから御説明ありますが、先ほど御説明いただきました資料 2 の港湾配置構想では、中枢国際港湾として東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州があげられており、資料 3 をこのまま読みますと、スーパー中枢港湾が港を指しているのか、或は湾を指すのか、良く判らないと思っております。この 2 点についてお尋ねしたいと思っております。

計画課長

一点目の御質問の港湾荷役料金の件ですが、当然コンテナ 1 つ当たりの取扱料金の一部を構成する料金であることは間違いありません。ただ、この具体的施策の中では、民間の皆さんの活動による部分については、全体的にそういう項目を書いてないという扱いをさせていただいております。当然努力していただくことになるんだろうと思っておりますが、この文章の中ではそういう表現はしておりません。

二点目のスーパー中枢港湾のところについては、13 ページに先ほどの御説明をさせていただいたところに、一応定義らしきものとして、国際コンテナ港湾における構造改革モデル港湾ということで、港湾をイメージした表現にしておりますが、実際にそこでソフト、ハード施策を展開する場としては、先ほども御説明しましたように、次世代の高規格コンテナターミナルというある一段のターミナルで、そういう先導的な取り組みをしていきたいと思っております。

委員

一点目の御説明はわかりました。2 点目について、構造改革モデル港湾との規定ですが、広域港湾だ

とか、湾単位だとの表現にするまで、まだ煮詰まっていないということですか。

計画課長

その湾の中の広域的な取り組みについては、スーパー中枢港湾のところは、言ってみれば構造改革モデル港湾ということで、少し港湾的なイメージを持っていますが、先ほどちょっと御説明はしてありませんでしたけれども、33 ページに広域的な観点の導入ということで記述しております。

委員

それは了解しております。広域的な観点というのはいかなるものですか。

計画課長

広域的な取り組みについては、一応港湾の間の機能分担ということについて、我々として広域的な視点を持って取り組んでいくというのを、とりあえずこの五カ年というか長期計画の目標にしたいと思えます。

部会長

よろしゅうございますか。

今の委員の第二点目は、実は私も同じことが気になっておりまして、2 ページ目の中枢国際港湾のうちから始まって、スーパー中枢港湾を指定する。その中枢国際港湾は、上の丸で見ると、先ほど委員御指摘のように、こういう形に4 地域とするとこうなっているから、やはりそこは気になることは気になるんです。

計画課長

はっきりしたお答えになっておらず恐縮ですが、スーパー中枢港湾を指定する際に、当然、東京湾なら東京湾の中で、全体でどの場所を選んでということになってきますから、選定、指定する際には、そういう観点を踏まえながらというふうに我々としては考えております。

委員

宜しいでしょうか。拘っている理由を申し上げます。もちろん表現方法は皆さんでお諮りいただければ良いかと思いますが、かねがね申し上げております様に、例えば大阪湾で見ますと、神戸港と大阪港がございます。神戸港は180 万個(2001 年実績)にて、一頃の270 万個から90 万個減っている。この状況を行政としてどう対処するか、これは大きな問題でございます。日本郵船の話で恐縮ですが、関西では神戸にしかコンテナターミナルを持っていない事情もあります。180 万個の取扱港をスーパー中枢港湾とし、あるいは大阪の150 万個のみでスーパー中枢港湾とする方策もありましようが、釜山、高雄は500 万個以上の港であるわけです。やはりボリュームというものが港の質を変えていく現実があります。

これを、大阪湾として捉えれば300 万個以上のボリュームとなり、東京湾では更に規模が大きくなります。高品質で、スーパーなものを目指すという事であれば、やはり湾単位で捉えていかないと、なかなかそこまで到達できないというのが私の意見です。ここの表現ですと、そのあたりがどうもはっきりしないので、しつこく申し上げている次第です。

部会長

ありがとうございました。何かございますか。特になければ、今出た御指摘を踏まえて整理していただければよろしいかと思えます。

委員

先ほどスーパー中枢か、スーパーなしで中枢港湾のところを具体的な説明ということでお話がございましたが、今度の説明はソフトとハードという2つの切り口でここに書かれていると思えます。まさにそういうことなのでありますが、何かやはり従来と違った計画なんだよということをはっきりうたって

いくために、私はソフトの面をもっと強調した方がいいのではないかと。港湾という物理的な設備そのものについては、そう私は攻めるところはないように思います。ないというか、今まで十分やってきたところだと思いますので、ここで少しというか大いに視点を変えて、ハードからソフトのところへ軸足を移すんだという、何かそういう基本的なスタンスを言ってほしいなと思います。

それと関連して、資料3の4ページに「はじめに」というところがあるんですが、ここにちょっとだけ、ソフト面の対策を充実させ云々とあるんですが、この辺にもっと新しいスタンスというか、姿勢というか、それをはっきりうたうことが大切ではないかと思いました。

あと、今のソフトに対する考え方がここで重要だと思いますが、私はソフトという限り、今の港湾の本質的な問題は、港湾の中にあるのではなくて、港湾の外にあるという考え方を打ち出していかないといけないと思います。具体的に言うと、結節点がどうかとか、道路とどういふふうにつながっているんだとか、こういうことも含めて。あるいはITをフルに生かしていくとか、港湾というものを大きなシステムの中の一部としてとらえていく、物流の中の一部としてとらえていくとか、ソフトというところに対する、いや実はここで使っているソフトというのはこういう意味なんだというところを、もうちょっとはっきりさせるといいなと思います。少なくとも私は、この14ページに書いてあるソフトという意味をもっと大きく越えたところに、本当のソフトというものがあるのではないかと思います。

よく言われるように、例えばアメリカから横浜まで持ってくる運賃と、すぐ隣の50キロか100キロぐらいしか離れてないところへ持ってくる物流のコストが、かえってそっちの方が大きいとか、そんなことが現実の問題としてあるわけです。その辺にメスを入れていくんだということが私はソフトの大きな意味だと思いますので、いろいろ申し上げているのは、結節点の問題とか港湾の先にあるものは何なんだと、そことどうつなげるんだとか、そういうことを含めて全部はできないにしても、あるいは御担当の範囲があるかと思いますが、問題として投げかけるとか、問題としてそういうことをよく認識しているんだよということを、何かソフトという言葉の中に入れてほしいなというふうに思います。そういうことが本当の意味でのサービスであり、ビジネスなのではないかと思いますので、その辺、参考にしてください。

計画課長

一言だけ申し上げます。まさに委員おっしゃるとおりでございますが、我々もかなり今までの長期計画に比べれば、ソフトの部分は随分書き込んだつもりではありますが、今港湾の外にあるというお話、陸上との結節も含めて、施策のところでは少しだけ触れていますけれども、全体の前文で問題意識を書いているところには、少し筆が及んでいない部分もございます。

委員

もう既に、皆さんも言われておりますが、それらがもう少しソフトの部分に書かれていると、何が問題か、容易に納得できるのではないのでしょうか。

計画課長

その辺は文章を工夫したいと思います。

委員

随分事務局の方々の御努力によって、読みやすくかつ具体的な内容が盛り込まれたと思います。今委員がおっしゃったことに関連すると思いますけれども、私もこのスーパー中枢港湾というところを、この資料2とそして今御説明いただいた資料の3の中で、もう少し工夫していただく余地があるのではないかと思います。

資料2に書いてあるような施策の内容は、今釜山とか台湾などと比べて、日本がそのレベルに追いつ

くためには、ごくごくやって当然の内容というものも含まれています。例えばコンテナバースの連続一体的配置とか、アジアの主要港湾並みのコンテナヤードの奥行き確保というのは、キャッチアップするために必要な条件だと思いますので、これは当然クリアされて当たり前のこと。

委員がおっしゃるように、例えばITを駆使してもう少しリードタイムを短くするとか、港湾から10分以内にインターチェンジがあって、そして道路輸送に盛り込めるといようなプラスアルファの部分をどうお考えになるのか。それを考えるのであれば、資料2のところにお書きいただいている次世代高規格コンテナターミナルという表現が、非常にハードに偏っているような気がいたします。

高規格という表現が、今まで言われているようなハードの整備をやって、マイナス3次のところをゼロ口を持って行くんだというような響きがありますから、アジア諸国の港湾を抜くために何をするのかという表現を、ここで訴えていく表現にふさわしくないような気がいたします。資料3のところでお使いになっている構造改革モデル、これが余計わかりにくくしているような気がするんです。構造改革ばやりなのですけれども、構造改革というのは、今あるものをやった結果どういう港湾が出てくるのか、ここを示さない限りは、今の小泉さんのおっしゃっている構造改革と同じになってしまいますので、この言葉遊びがすごく過ぎているのではないかと思います。

14ページに、モデル的に育成する地域というふうにお書きいただいているんですが、このスーパー中枢港湾というのは4カ所、これはもう比類まれないというか、ほかのキャッチアップできないようなスーパー港湾とするならば、このモデル的に育成というふうにお書きいただくと、じゃあ、ほかもちょっとほかのモデルになってしまうんじゃないのと。ほかもちょっとやればここにキャッチアップできるんじゃないのというような、少し誤解を与えてしまうので。じゃあ、このモデルというのは一体何にとつてのモデルなのか、ほかからもうキャッチアップできないようなレベルのスーパー港湾だとするならば、このモデルという表現が若干誤解を招くのではないかと思います。

企画調査室長

全般にわたりまして、今委員から御指摘のとおりだと思いますので、私ども表現ぶり、あるいは内容についても検討したいと思います。ただ、今の資料のつくり方からあるいは誤解を招いている面もあるかと思っておりますので、ちょっと補足したいと思います。

スーパー中枢港湾のところの具体的施策、14ページですが、ここに書いてある事柄は、その前の部分、具体的には10ページからずっと施策を書き連ねております。この部分に加えて、14ページに書いてあるような施策を講ずるといことございまして、そういう意味で10ページからの施策のところには、今お話がありましたようなITの活用の問題とか、港湾情報プラットフォームの構築というような事柄であるとか、そういうものの背景、要請としてございますワンストップサービスのこととか、あるいは高速で荷役ができるような機器の開発であるとか、実はそういうことが書いてございます。

そういう意味では、それにさらに上乘せする部分のみを14ページに書いてございますので、そういう意味では、さらにまとめて全体のスーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナルのイメージをはっきりさせるためにも、その表現ぶりは工夫したいと思っております。

委員

前にも申し上げたことがあるんですけども、複合一貫輸送というものがなかなか伸びない理由に、輸送コストが高いということがあっていいのではないかと。資料4の1ページを見ますと、より安くという中に、複合一貫輸送のアウトカムがあるわけですね。ところがこの指標を見ますと、より安くですから、当然トータル輸送コストの低減率が何割とかと前の方は書いてあるんですが、複合一貫輸送のところだけは、1日2回配送を実現するための範囲、背後地の範囲の人口がどのぐらいになったかというのはちょっと

異質になっているんです。むしろこのところは、トータル輸送コストを何割減らすんだと言った方が、すっきりして私はいいような感じがするんです。

企画調査室長

申しわけございません。御指摘のような感じを持たれるかと思えます。実はここは若干複雑になっておりまして、この指標に書いております複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルという、この内貿ターミナルそのものの配置が貨物の発生・集中する場所、あるいはその量から考えて、輸送コストが安くなるように、そもそも内貿ターミナルを配置しましょうというのが実はその前段にございまして、そういうターミナルへアクセスできる人数を増やしましょうということで、その人口のカバー率というような表現になっております。ですので、直接的に輸送コストの低減というふうには言わずに、輸送コストの低減が図られるであろうターミナルに対して、通常要求されるところの1日2回配送というものが実現できるような、そういう地域の範囲を広げましょうということをおわせて言っているものですから、ちょっとそういう意味では解りにくくなっているかもしれません。

委員

おっしゃることはわかるんですけれども、そうなったら普通の一般の港だって、同じようにアクセスのどうのこうのという話になってくるわけです。だから、もう少しお考えいただければなと思うんです。まあ難しいことはわかります。

企画調査室長

より御理解いただけますように考えたいと思います。ありがとうございます。

委員

このアウトカムというのはどういう意味なんですか。片仮名か英語かわかりませんが、これを使わないとだめなんですか。

企画調査室長

日本語で言うと、「成果」と言っております。

委員

それだったらそのとおりでいいんじゃないですか。何かさっきから聞いているとよくわからないんですが。

企画調査室長

これは官庁用語で恐縮でございますが、政府としていろいろ使うときに、アウトカムという片仮名の言葉を使っているものですから、私どももそのままそれを使わせていただいております。

委員

でも、これは民間も一緒にやろうということですから、政府用語だけではいかがなんでしょうか。よく僕もわかりませんが、皆さんの御意見も伺ってみてください。まあ、ニーズぐらいはいいとして。

企画調査室長

そういう意味で私どもがいろんなところで使う際には、わかりやすいような用語にしたいと思えます。

委員

こういう施策を打てばこんな成果が出るんですよ、ということでもいいんじゃないかな。

部会長

今の点は、本当にそういうふうにおっしゃられるとそのとおりだと思います。ただ、今まで何かアウトプットではなくてアウトカムであらわせという、そういうような表現でいろいろ改善の必要が指摘されてきた経緯があったんだと思って、私はそう理解しているんです。例えば道路事業の結果を示すとき

に、アウトプットというのは何キロ延長が延びた。それは確かに道路事業で道路がそれだけ延びただけだけど、それはアウトプットであっても、それを言われてみても、余りどういう意味を持っているかわからない。むしろ時速何キロで走れるようになった。こういうのが道路をつくったことの利用者にとっての直接の結果ではないか。そういうのをアウトプットとアウトカムと区別して、それでアウトプットではなくてアウトカムで表現をせよというムーブメントが、政府の中であったというふうに私は理解しているんです。ですから、そういう背景なのかなというふうに思っておりました。そうじゃないんでしょうか、何か間違いがあればおっしゃっていただきたいと思います。

企画調査室長

今部会長おっしゃったとおりでございますが、ただ、委員おっしゃいますように、非常にわかりにくいというところはございます。

委員

アウトプットをそういうふうに解釈するからおかしいんであって、アウトプットというのは、今おっしゃるようにアウトカムの意味も当然含んでいいわけで、特にサービスというようなことが成果だとすると、当然アウトプットだってそういう意味を持っていいんじゃないですか。余り細かいニュアンスはわかりません。日本語だとわかりやすいなということです。これはお任せします。

部会長

それから、確認だけですけれども、きょう冒頭に委員が、予測について手法の説明だけではなくて、それがやはり妥当なのだとすることをきちんと書いてほしいとたしかおっしゃったと思うんですが、それはどういうことになるんでしょうか。そういたしますという御返答だったと思いますが、それは中間報告（案）の中に出てくることではなくて、これに付随する先ほどの需要予測の資料の中にそういう説明を加えるように工夫をなされると、そういう意味だと理解してよろしいんですか。

企画調査室長

中間報告の本文は今御説明申し上げました資料3でございまして、きょう御議論いただいております需要予測の部分、あるいはアウトカムみたいなところも、いろんなところで参考の資料としてこれから使っていくことになると思います。しかも、実際に五カ年計画、長期計画を策定するに当たりましては、特に需要予測の部分は非常に大事な部分でございますので、そういう際の資料には必ず、今委員御指摘のような形で、しっかり説明するというところでやっていきたいと思っております。

部会長

わかりました。それとも関連するんですが、例えばこの中間報告（案）の中で、当然のことですが、きょうの資料2のスーパー中樞港湾の提案があるわけですね。その提案をするときの背後に、資料1の需要予測の結果があるわけですが、この需要予測の結果のどこがどのようにスーパー中樞港湾の構想を後押ししている部分、結果に出ているのか、結果はどこに出ているのかということは必ずしもどこにもないんですけれども、そこは何かいるんじゃないかという気も私はするんですが、いかがなものでしょうか。要らないということであれば、それはまた別の考え方があると思います。

企画調査室長

スーパー中樞港湾というものを、中樞港湾の中から選択して指定しますということを言っております。そういう意味で今御説明した資料の中では、中樞港湾のところの将来の予測値の中に、スーパー中樞港湾でも取り扱われることになるであろう貨物の分が入っていると、こういう形になっています。したがって、内訳としてスーパー中樞港湾の分がどれくらいかというのは、港湾あるいはターミナルというものがこれからははっきりしてきた段階では、じゃあ、そのターミナル、あるいは港湾で一体どれぐ

らい扱うのであろうかというところが出てくるのではないかと考えておまして、これも今後の作業の中で実際に長期計画として積み上げを今からやっていきますので、そのプロセスでは、スーパー中樞港湾で取り扱われるであろう貨物というのが一体どういうふうになるのかというところが出てくるのではないかと考えております。現在のところでは、内数として入っていると、こういう理解でございます。

部会長

ということは、需要予測をやってみて出てきた数字の結果が特に何かを指し示し、それに触発されてこの構想をぜひとこう打ち出す、そういう関係には必ずしもないということで理解してよろしいんですね。

企画調査室長

きょうお示し申し上げました需要予測の試算値の限りでは、中樞港湾ということでまとめて全国一本で貨物量の予測値を出しておりますので、そういう意味で直接的な結びつきのある数字というものは、きょうのところではまだお出ししていないということでございます。

部会長

冒頭に、一括して説明というような形で私自身がそういうふうにお願したものですから、私の頭の中では勝手に、そういう多少とも結びつきがあるのかなという考えが出てきてしまったことによるものでした。ありがとうございます。

それから、今日の委員の御意見の中では、これはもう事務局の方にお任せいたしますけれども、「スーパー」という言葉の適切性について、お二方までがそういうことをおっしゃっておられましたけれども、その点についてはいかが考えますか。一方では、今までそういう言葉でもっているんなところに出てきましたし、余り変えない方がいいというのであれば。

計画課長

検討してみたいと思います。

委員

一つこれは質問なんです、前も言っていたんですが、特区制度というのがどうもよくわからないんですよ。特区。特区制度等を活用しつつ、産業の展開とか、コストの低減等を図る必要があるというふうに19ページにあるんですけども、これは経済財政諮問会議で「構造改革特区」とか「規制改革特区」というのが提案されているんだということもちょっと書いてあるんですが、それを受けて、国交省としては特区制度をこれからつくるということなのですか。それとも、勝手にやりなさいということなのですか。これはどういうことなのですか。

企画調査室長

特区というものについて、今ここに書いてありますとおり、経済財政諮問会議と総合規制改革会議で、こういった名称で提案がなされているという状況でございます。この制度は、国土交通省のいわば所管のものに限らず、政府全体として各省にまたがる施策を講ずるべき地区として、多分特区というものがこれから決まっていくんだろうと思っています。そういう意味ではどういう施策を講ずるのか、具体的には、国土交通省、もう少し小さく言いますと港湾の分野で、どういう施策が講じられることになるのかというのが、実は私どもだけで決めていくという形になっていないところがございます。政府全体としてどういうものやっていくのか、具体的にも規制緩和ということがかなり言われておりますが、税なり財政の支援措置が一体どうなるのかまだ不透明なところがございますので、実は本文の中にも具体的な書きぶりがちょっとできていないところがございます。

そういう意味で、何らかの形で特区というものができていくであろうということが恐らく間違いのな

いところだと思いますので、その中で私どもの方としては、地方公共団体の方々とも相談の上、特区という制度を活用するというのを基本的なスタンスにしまして、それによって港湾というもの、あるいは港湾の背後地域等を含めて、そこが有効に使われるように、またそれが経済の活性化につながるようにしていきたいということは、ここでは言うておいたという位置づけにしようと思います。

委員

今のお話でよくわかりましたけれども、それなら少しそういうことを書いていただくと、管理者側もわかるんじゃないかと思うんですがね。ちょっと一工夫していただくといいと思います。

委員

1つ最後によろしいですか。すごく大変な作業だと思うんですが、私は需要予測のところは、余りここをやってみても、資料1の参考の15ページを見ても、一生懸命やった割には当たらないこともあるし、よく当たることもある。委員からもお話がありましたけど、これがいいとか悪いとか何とかじゃなくて、需要予測というのはほどほどでいいような気がします。何かないとそれは困りますよね。だけど、これは余り突っ込むことより、先ほどから皆さんから出ているようなところにもっと力を注い方がいいのではないかと、そんなふうに見て感じました。

部会長

ありがとうございます。

何かほかに御発言ございますでしょうか。大体議論が尽くされたように思いますが。そうしますと、いろいろな点で幾つか厳しい御指摘もございましたし、取り入れて若干事務局の方で対応していただくべき部分があるように思いますので、その点については対処を適切に施していただいて、第4回港湾分科会において、この中間報告(案)の仕上げという形で御提示をいただき、そして審議に付すると、そういうことにさせていただきたいと思いますが、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。

そうしましたら、以上3回にわたって、この部会として中間報告(案)の作成に向けて議論してまいりました。これで一応終了したいと思います。それでは、進行を事務局の方にお返し申し上げますので、よろしく願いいたします。

管理課長

どうもありがとうございました。

それでは、本部会は今回が最終回ということでございますので、港湾局長より一言ごあいさつを申し上げます。

港湾局長

きょうは、本当にお忙しい中、こういう時間にセットさせていただきまして申しわけございません。また、非常に貴重な意見、ありがとうございました。

国際競争力、ソフト重視、いろんな御意見を伺ったかと思えます。特にスーパー中枢港湾について、目標をどう設定するのか、どういう手段でやるのか、あったかと思えます。幸い今日が最後ではございませんで、7月12日に第4回港湾分科会ということで時間がありますので、頭の整理、表現の整理をできるだけやりまして、次回にまた出させていただいて再度意見を伺えればと思っております。どうもありがとうございました。

管理課長

どうもありがとうございました。以上をもちまして、第3回物流・産業部会を終わりたいと思います。

なお、今局長から申し上げましたが、第4回港湾分科会につきましては、7月12日、13時30分から

開催を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

本日は、どうも長時間熱心な御議論、ありがとうございました。

閉 会