

平成18年9月28日（木）

於：国土交通省会議室

（中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室3A・3B）

交通政策審議会第19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19回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成18年9月28日(木)
開会 10時00分 閉会 12時30分
2. 開催場所 国土交通省会議室
(中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室3A・3B)
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
縣 忠明	産経新聞社論説委員
池渕 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
圓川 隆夫	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授
君浦 康友	日本政策投資銀行流通部長
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
長野 章	公立ほこだて未来大学教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長

4. 会議次第

①我が国産業の国際競争力強化等を図るための

- 今後の港湾政策のあり方について 4
 - ・ 商社によるプレゼンテーション（株三菱商事、株住友商事） 6
 - ・ 鉄鋼メーカーによるプレゼンテーション（株新日本製鉄） 6
 - ・ 港湾の長期政策についての論点整理 7
- ②社会資本整備重点計画の策定について 16

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。ただいまより交通政策審議会第19回港湾分科会を開催いたします。

私、事務局で7月18日より港湾局総務課長を務めております福本でございます。よろしく申し上げます。

まず初めに、同じく7月18日付で港湾局長に就任いたしました中尾よりごあいさつを申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。今年の7月18日に前鬼頭局長より引き継ぎまして港湾局長になりました中尾でございます。以前は技術参事官でこの席に出ておりましたので顔見知りだとは思いますが、何とぞよろしく願いいたします。

この分科会、いろいろ港湾計画等ご審議いただいて本当にありがとうございます。今回は7月の諮問を受けまして、実質は第1回の港湾の長期政策にかかわる課題についてご審議いただくということでございます。港湾の長期政策、数々やっておりますけれども、今回は東アジアとの物流が活発化しているというようなことなどを受けまして、新しい物流関係の長期政策を審議していただくということでございます。また、社会資本の長期計画5カ年計画というものが、前回、4年前ですか、社会資本重点化計画ということで港湾整備とか道路整備、全部含めまして一つの長期計画になっております。それが20年度に変更されます。そのための港湾関係の長期計画の一助となるようにということも含めまして、今回、諮問させていただいております。来年までにはまとめていただけるものと思っております。ぜひとも忌憚ないご意見をいただければと思っております。これからもよろしく願いいたします。

【総務課長】 続きまして、国土交通省内で人事異動がありました関係で、局長のほかにも多数代わっておりますのでご紹介させていただきます。

大臣官房審議官の大野でございます。

【審議官】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 大臣官房技術参事官の林田でございます。

【技術参事官】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 港湾経済課長の加藤でございます。

【港湾経済課長】 加藤でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 計画課長の富田でございます。

【計画課長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 振興課長の梅山でございます。

【振興課長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 建設課長の山縣でございます。

【建設課長】 山縣でございます。

【総務課長】 環境・技術課長の小山でございます。

【環境・技術課長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 海岸・防災課長の栗田でございます。

【海岸・防災課長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 環境整備計画室長の八尋でございます。

【環境整備計画室長】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 続きまして、新たに7名の委員の方がご就任されました。本日、ご出席
いただいております委員の方々をご紹介申し上げます。

瀬田委員、平野委員がご退任され、新たに鹿野委員、外園委員がご就任されました。鹿
野委員でございます。

【委員】 鹿野でございます。どうぞよろしく。

【総務課長】 外園委員でございます。

【委員】 外園でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 また、今回のテーマでございます我が国産業の国際競争力強化を図るた
めの今後の港湾政策のあり方についてご審議いただくために、縣委員、家田委員、圓川委
員、君浦委員、小林委員にご就任いただきました。

本日ご出席の委員の方々をご紹介申し上げます。縣委員でございます。

【委員】 縣です。よろしく願いいたします。

【総務課長】 圓川委員でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 君浦委員でございます。

【委員】 君浦です。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 本日は委員18名中、12名のご出席をいただいております。交通政策
審議会令第8条の規定の定足数に達していることをご報告申し上げます。

尾崎委員、白石委員、森地委員、山内委員、家田委員、小林委員は所用のためご欠席というご連絡をいただいております。

また、尾崎委員の欠席に伴いまして川崎さんにご出席いただいております。

【総務課長】 まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

資料はお手元にごございますが、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事の資料としまして、資料1-1から資料1-3まで、資料2-1から資料2-2までがございます。さらに、委員の方々には本日プレゼンテーションをいただきます三菱商事株式会社及び住友商事株式会社並びに新日本製鉄株式会社からの参考資料もお配りさせていただいております。ないものがありましたらお申しつけくださいませ。よろしくお願いいたします。

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

【分科会長】 おはようございます。早朝からご出席賜りまして、ありがとうございます。

それでは、本日の議事に入らせていただきたいと思います。本日、先ほどご紹介がございましたが、我が国産業の国際競争力強化を図るための今後の港湾政策のあり方について、ご審議をお願いいたしたいと思います。

審議に当たりまして、事務局からは、今後、数回にわたって今回の諮問にかかわる関係者の方々から、貿易、海上物流、臨海部の土地利用等についての取り組みについてお話を伺う予定と聞いております。本日は三菱商事株式会社及び住友商事株式会社の連名によるプレゼンテーション、その後、新日本製鉄株式会社からのプレゼンテーションの2件が予定されています。本来でありますと、諮問に係る問題点について、委員の皆様と意見交換をした後で、関係者の方々からのプレゼンテーションを聞いて理解を深めていただくというプロセスを踏むべきかもしれませんが、本日ご出席賜りました方々のお時間の都合もございませうために、まずプレゼンテーションをお聞きした上で、その後に諮問に係る課題についてご意見を賜りたいと考えています。

三菱商事株式会社ICT事業本部、貿易基盤開発室室長、三井康通氏及び住友商事株式会社金融・物流総括部長付、高山哲郎氏から、「貿易円滑化の問題点について」、新日本製鉄株式会社プロジェクト開発部長の吉沢伸明氏から、「鉄鋼業における原料・製品輸送の現状と課題について」と題してそれぞれプレゼンテーションが行われた。

【分科会長】 それでは、港湾の長期政策についての論点整理についてということで、港湾局さんの方からご説明をお願いいたしたいと思います。

【企画調査室長】 それでは、事務局からご説明をします。お手元に資料1-1と打ったもの、資料1-2、それから、少し厚い資料になりますが、1-3、この3つの資料についてご説明をいたします。

まず、資料1-1、横長のペーパーですが、これは本来、最初にお話をすべきことでしたが、時間の都合でただいまご説明をしますが、今回、7月6日の諮問を受けて3月の中間取りまとめまでに、途中3回、こちらの分科会を開催して企業のヒアリング、それから、論点整理等をして施策の方向を出したいと思っております。また、そういった3月の中間取りまとめに当たりましては、下の枠のほうになりますが、次期の社会資本重点整備計画の中に反映をしていきたいと考えております。

1枚めくっていただきますと、今回の分科会の論点、それから、進め方についてまとめておりますが、今回は商社、メーカーの方、特に商社の方は包括的に物流を担当されているということ、それから、メーカーの新日鉄さんの方は、バルク貨物を扱っていらっしゃるというようなことで考えております。次回以降につきましては、今回の論点整理を踏まえて企業の方のヒアリングを考えたいと思っております。

そこで、次に資料1-2、A3の長い紙と資料1-3、横長になっているペーパーで、現在のところ事務局で整理をしております論点についてご説明をしたいと思います。両方を見比べながら見ていただければと思います。

まず、資料1-2のA3の資料ですが、今回の背景と現状についてまとめております。横長の資料でいきますと、資料1から9になります。ポイントは3つありまして、1つは中国の経済成長が非常に著しいという点が1つ、それから、2つ目は4年ほど前、答申を出したときには国内産業は空洞化するということが1つのキーワードになっていましたが、現状ではむしろ、国内産業が日本に回帰してきているという点、それから、3つ目にはかなり原油が高騰していて、これによって物流に大きな影響が出るのではないかということ。こういった3つのことがこの背景にあります。

参考資料1を見ていただきますと、それを裏づけるデータとしましては、これは各国のGDP、中でも中国がかなり伸びているというものです。

それから、参考資料2では、EU、東アジア、NAFTA、それぞれの経済規模と人口を比べた場合、まだアジアは伸びる余地がかなりあると予想されること。

それから、参考資料3を見ていただきますと、これは1990年と2003年との貿易

量を中間財について見たものですが、中国、韓国、また、日本の中で貿易量がかなり伸びているということが読み取れます。

また、参考資料4を見ていただきますと、これは日本の外貿貨物の総量について、実績と平成14年、つまり2002年に出しました答申の中での需要予測とを比べたものです。重要予測を現状では少し上回るような形で推移をしている状況になっております。

また、その次の参考資料5では、そのうち国際海上コンテナ貨物量を取り出したものになっております。棒グラフが実績で、予測と比べますと、現状では予測を上回っているというようなこととなります。この予測につきましては、平成16年、つまり2004年に出しているものになります。

また、参考資料6では、対中・対韓の貿易額が増えているということをデータでお示しているものです。

また、参考資料7では、特に中国で日本の現地法人が立地をして、貨物量、それから、売り上げが増えているということが見取れるというものです。

また、資料8では国内に企業が立地している傾向が顕著に現れているものをデータで示しているもので、この資料の左上を見ていただきますと、全国で毎年立地している工場の件数が増えております。特にこの中で見ていきますと、例えば右の下の方の東海地区などで、かなり立地が増えているような傾向があります。

また、参考資料9では、原油の価格、それから、中国のエネルギー消費量、そういったものがかなり増えているという状況をデータで示しているものです。

そこで、A3の資料を見ていただきますと、左の縦の方に港湾を取り巻く状況をまとめておきまして、さらに右の方には、それに対応する課題、論点、また、それに対して実際行っている事例等をまとめております。

参考資料と並行して見ていただければと思いますが、まず、港湾を取り巻く状況で見ますと、アジア諸国でかなり大規模な港湾が整備されているということで、参考資料の10に各国の状況をまとめております。例えば最近話題になっておりますのが、上海のところに洋山と書いてありますが、上海洋山（シャンハイヤンシャン）港については、水深の深い16メートルバースが現在5バース、計画でも47バースあるという状況になっておりますし、右の方でも釜山新港が2番目にありますが、このようにかかなり大きな計画がなされているという状況になっております。

また、当然、コストやリードタイムがどうなっているかということで、これは参考資料11に現在の日本と諸外国との比較をしたものを示しています。日本では、今年の3月の

時点で、リードタイム2.7日、コンテナについては2.1日となっており、これを諸外国並みに縮めたいということでやっているものです。

また、トランシップについて、海外トランシップ率がかなり増加をしております。資料12を見ていただきますと、左上の方に方面別貨物量ということで、これが全体になっておりますが、それをトランシップ率で見ますと、平成15年で15.5%という数字になっております。これ自体は平成10年のときにはまだ5.3%でしたが、この5年間で10%ほど増えております。下のほうにアジア向け、欧州向け、北米向けで整理をしておりますが、いずれのところについてもトランシップが増えているという傾向があります。

これにつきましては、次の資料13に各港別にまとめております。各港別で特に顕著なのが下の方の北九州港、博多港、新潟港です。こういった港では、トランシップ率が高い傾向にあります。

一方、次の資料14になりますが、コンテナ船もかなり大型化しております。原油の高騰や、または効率的な輸送のために大型船を建造して、寄港地を集約するという傾向があります。資料14は、現在、製造されているものをまとめたものですが、その中で次のページを見ていただきますと、最近、竣工しましたEMMA Maerskが出てきます。これは、マースク社のコンテナ船で、積載能力は1万1,000TEUということで、このような1万TEUを超えるコンテナ船が出てきております。全長は397メートルで、400メートル近いということで、従来のものよりも50メートルから100メートル長い状況になっております。

こういった船が出てきておりまして、次の資料15を見ていただきますと、こういった超大型コンテナ船の就航状況を航路別に見た場合に、どのようになっているかということをもとめたものです。8,000個を超えるコンテナ船の建造計画で見えますと、上の方の表で既に竣工しているものが86隻投入されております。これが現在、建造中のものも含めると、2011年までには、全体で、不明も一部ありますが、286隻に増える傾向にあります。

その中で、現在、運航しているものが航路別にどうなっているかということをもとめたのが下の方で、欧州航路については64隻就航している。さらにこの北米航路については10隻ということになります。ただ、日本については、欧州航路に入っている3隻が投入されているということになります。かなり欧州と北米については大きな船が投入されており、特に欧州航路については大型化しているという傾向があります。

ちなみに、下の方で、船のサイズの比較をしてありますので、参考に見ていただければ

と思います。

また、資料16は、欧米航路とアジア航路の現状を比較したものです。それぞれ就航している船について傾向を見たものですが、左下の方が欧州航路で、ここに入っているところで黄色の色をつけている部分、これが船の平均的な1隻当たりの積載できるコンテナ本数を表しております。2001年と2006年を比べますと1.3倍ということで、船自体が大型化しておりますし、また、総TEU、その1つ上になりますが、1.82倍ということでかなり量が増えております。ただ、下の方を見ていただきますと、1ループ当たりの平均寄港地数ということで見ますと、寄港している港が減っている。つまり、船は大型化しているのですが、寄港地を減らしているという傾向が見てとれます。北米についても同様な傾向が出ております。

一方、真ん中の上にありますアジア航路につきましては、平均TEUを見ていただきますと、2006年で787ということで、欧州、北米に比べると非常に小さい船が就航していて、また、下の方に1ループ当たりの平均寄港地数を見ますと1.10ということで、寄港地数を増やしております。アジア航路については、小さな船で寄港地を増やす傾向があるということで、先ほどのトランシップ率が増加していること、また、こういった寄港地が増加しているということでアジア航路については複雑化の傾向が出ていることが言えるかと思えます。

次に資料17を見ていただきますと、これは各港の欧米の航路の寄港便数をまとめたもので、1995年、2001年、2006年ということで、日本の場合には寄港している便数が減る傾向にあります。

一方、アジア航路ではどうかということで見てみますと、それは資料18になりますが、2001年と2006年を比べますと、航路数全体で11%増えております。特に中国航路につきましては2001年よりも約30%以上の伸びということになります。下の方に、現在、コンテナ航路が就航しているところを一覧でまとめておりますが、これを見ていただきますと、北米、欧州、近海・東南アジアということで航路別に見ますと、北米、欧州は5大港に集中している。週に1便以上あるところを見ますと9港に寄港しているという傾向があります。それ以外につきましては、韓国、中国の近海の航路がほとんどということになります。

また、その次の資料19を見てください。貨物の発生集中場所を調べてみますと、平成5年と平成15年の比較を見ますと、右の方を見ていただければ、下のオレンジ、紫、ブルーの部分が3大圏のシェアになっておりますが、この傾向を見ますと、3大圏から出て

いる中で東アジアについては平成5年よりも減っていて、3大都市圏以外の部分が増えている傾向があります。それに比べてアメリカ、欧州については、この3大都市圏から出ているシェアが増えるという傾向があります。つまり、東アジアでは3大圏以外のところが伸びているという傾向にあります。

次の資料20を見ていただきますと、これは最近、中国、韓国で出てきております新しい形態のサービスで、ホットデリバリーサービスと呼ばれているものです。これは港に貨物が到着したら即日引き渡すということで非常に速い輸送を行っているもの。それから、JR貨物を載せて中国等に送るとかというような高速国際一貫輸送サービス、そういったものも出始めております。

一方、資料21は、セキュリティ関係になります。先ほど商社の方のお話もありましたが、ここの資料の上の部分については既に保安措置として着手されているものです。例えばSOLA S改正条約とか、また、この事前申告ルール、これは24時間前に目録を提出するといったものができてきております。また、左の方に、これは米国の国内法で、内航についてもこういったセキュリティを課しているということで、現在、セキュリティというのは外資に限られていますが、今後内資についても動きが出る可能性はあります。また、下の方は、現在、いろいろ検討されているものをまとめたもので、先ほどの商社の方が言われていたACEもこの中に入っております。

また、資料22を見ていただきますと、これはコンテナ船以外の貨物船、バルクキャリアについての傾向を見たものです。これは左から右のほうに経年で出しておりますが、傾向としましては、この一番上のグリーンと黄色の部分、これが4万DWT以上の大型船になります。この大型船が全体的に増えております。これに対して4万トン未満のものが減っているということで、バルクキャリアは徐々に大型化してきているというような傾向があります。

また、資料23を見ていただきますと、そういったバルクの中でどういう荷動き、荷姿になっているかということをもとめたもので、左が輸出、右が輸入になります。輸出では、2000年と2004年を比べますと、顕著に伸びているのが完成自動車で、これが非常に伸びております。また、鋼材、これは原料になる鋼材というよりも、製品としての鋼材で、例えば自動車鋼板といったものが非常に増えております。これに対して輸入の方では石炭、またはLNGといったものが増える傾向にあるという状況になります。

資料24につきましては、このバルク貨物の中でも最近、中古自動車、金属くず、鉄スクラップといった、こういった循環資源が出てきております。例えばここにまとめており

ますのは鉄スクラップ、古紙、廃プラスチックですが、いずれも非常に量が伸びております。また、下の方には中古自動車を掲げておりますが、ロシア、アラブ等、こういったところのニーズがあり、このようになり伸びている状況になっております。

次の資料25は、製造業の今の立地状況を見たものです。この製造品出荷額等の推移からいきますと、平成14年まではかなり下がってきておりますが、今は少し持ち直しているというような傾向が見てとれます。中でも加工組立型、地方資源型の業種が増えているという傾向があります。

資料26を見ていただきますと、臨海部への工場立地の動向をまとめたものです。左の方を見ていただきますと、臨海部への工場立地件数ということでまとめておりますが、平成11年頃まではかなり立地件数が減ってきておりましたけれども、13年頃から増えておまして、特にこの加工組立型とか地方資源型、資源があるところに立地している企業が増える傾向にあります。

特に下の方に臨海部への立地理由ということでまとめてありますが、これは企業への意向を調査したものです。加工組立型業種を見ていただきますと、臨海部では用地面積の確保が容易であるとか、労働力とか、または関連企業への近接性がある、こういった傾向がありますし、また、地方資源型業種については市場に近いとか、原材料の入手が便利がいいというようなことで立地傾向がございます。

資料27は、物流関連の施設の立地についてお示したもので、物流施設について、かなり集約・大規模化の傾向があるということ、さらに高機能化していること、さらには施設をリースする、またはThird(3rd)Party Logisticsということで、最近、こういった事業者の方の参入が増えております。

資料28では、臨海地の土地利用についてまとめたものですが、臨海部に土地全体として7万2,000ヘクタールあります。そのうち3,400ヘクタールが分譲中のもので、4,000ヘクタールばかりが民間の低未利用地になっているというような状況になっております。

右の方には、ほぼ毎年の公有地の売却・貸付実績を表したものですが、平均で毎年200ヘクタールほどの実績になっております。そういう意味ではまだ、貸付は16年には300ヘクタールになってはいますが、平均で200ヘクタールほどになっています。

また、こういった未利用地の活用について、今後、資料29を見ていただきますと、こういったところについては特に三大湾では元気がいいのですが、それ以外の部分について、例えば地方等については工場の立地場所等の割合を見ても横ばい傾向にあるということ

で、地方部について、特にこういった未利用地の土地問題が大きな課題になっている状況です。

今までの港湾を取り巻く状況になりますが、こういったものに対して物流面、それから、先ほどのような土地の問題、産業立地の問題、そういったものを含めて論点となる部分をまとめたものがこのA3の資料の右側の欄になります。ここに掲げたような課題・論点がありますが、それに対する取り組みと同時にご紹介したいと思います。

まず、最初のコンテナについての政策で、資料30を見ていただきますと、スパ中政策につきましても、次世代高規格コンテナターミナル、また、埠頭公社の民営化とか、メガオペレーター育成というものをハード、ソフト両方進めてきておまして、17年、18年、それぞれ法律改正をしながら、この赤枠の中で囲ってあるものと、それから、それ以外のものの施策を進めてきているものです。特に19年については、今後、セキュリティの面からの出入り管理や、さらに埠頭公社の民営化といったことが1つのこれからの課題になっているものです。

資料31を見ていただきますと、スパ中政策の今までの経緯をまとめております。また、19年度に行うこともまとめております。

資料32は実施状況についてまとめたものですが、時間の関係で省略をいたします。

資料33以降につきましても、これはスパ中も含め、背後でトラック等による渋滞等、いろいろ発生をしております。そういったものに対して物流を効率化する観点、環境の観点から、例えばバージによって東京から横浜に移すというような輸送実験もしております。といいますのは、例えば東京と横浜の両港を見ても、東京は輸入港でかなりコンテナが入ってきておりますが、横浜は輸出が多くてコンテナのケースが足りないということで、東京から横浜にケースを移動させるニーズがあります。そういったものに対応しているものです。

また、次の資料34は、このスパ中政策も含め、内航フィーダーを活性化しないとスパ中の機能が十分発揮できないというようなことになります。そのため各地で内航フィーダーの輸送社会実験を行っているものの紹介をしております。

また、資料35は、港湾以外の鉄道、空港、物流拠点、こういったところとアクセスを強化することが輸送の円滑化にもつながるということで、これは鉄道で円滑化、直接鉄道に海上貨物、海上コンテナを積み込めるということで、今、施設整備をしている事例です。

次の資料36は、これは大阪湾ですが、神戸港、大阪港の連携を一層強めるということで、一開港化について進めているものを紹介しているものです。

資料37以降は、港湾関係の諸手続をより簡素化していく必要があるということでもとめているものです。これはここにあるようなICタグや、また、ITを使って渋滞の混雑緩和をするというものを紹介しております。

資料38は、国際物流競争力パートナーシップ、こういったもので行われていることを紹介しているものです。

資料39は、具体的に行政手続の簡素化・IT化の取り組みの現状をまとめたもので、現在、ここにステージ1、ステージ2、さらに今後、次世代のシングルウィンドウということでステージ3に向けて、現在、進めているところです。

また、資料40には、こういったITの中で電子タグ、RFIDと呼んでいますが、こういったものを有効に使っていかうということで各省で協働して進めているものを紹介しております。

また、物流の効率化と環境への配慮ということで、資料41ではモーダルシフトの推進、それから、やはり船が大型化しているというようなことで、バルク船に対応する必要もあるということで、これは資料42では鹿島港で航路の浚渫をしている事例を紹介しております。

また、既存施設の物流機能を集約化することによって、循環型資源の効率化を図ろうということも検討課題に挙がっております。それが資料43でまとめているものになりますし、また、その次の資料44では、物流産業の立地を支援するというところで、無利子の貸付金等の制度をつくっているものになります。

これ以外にも産業立地の連携策等ありますが、最後に資料45では、物流と人のすみ分け、また、人の交流拠点の形成、こういったものが地域の競争力につながるということで進めている施策になります。

こういったところが、先ほどご紹介しましたが、課題や論点になるものと考えております。また、今回、ヒアリングの中でありました商社の方、メーカーからのご指摘についてもこの中に追加をして、次回、これに対する施策の方針等も含め、お示しをしたいと考えております。

以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました資料に基づいてご意見を賜りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【委員】 港湾政策を考える場合に、やはりこれからの貿易の内容というのをある程度

予測しながら考えていく必要があると思います。それは先ほど新日鉄さんが、縮小の時代からまた新しい投資をどうしようかという時代の変化によっていろいろな港湾の整備のあり方も変化するというようなことをおっしゃったように、今、経済産業省と国際物流競争力パートナーシップ会議を一緒にやっておられて、そういう意味では国としての日本の産業政策にリンクしながらやっていくのだとは思いますが、そのためには、私は本日出てきております資料の中で、いわゆる統計がコンテナの量だけ、貨物の量だけで分析していくということではなくて、量と品目と価格、つまり、貿易の内容が大きくて価格の安いものなのか、大きくて価格の高いものなのか、小さくて価格の安いものなのか、小さくて価格の高いものなのか、こういったことによって、整備のあり方の質が変わってくると思うのです。

以前とは全然違う新しい商品が出てきていまして、絶対に精密機械や部品対応のためのクリーンルームが必要であるとか、そういうものの需要が多ければ港湾の地区にももっとそういう無菌状態のクリーンルームが必要になってきます。物流に関しては品目と価格と量というものをリンクさせていく必要があると思います。ぜひそういう数字で、できたら次回説明していただければと思います。

それから、なかなか未来は予測し切れませんが、やはりこれから経済産業省がWTOとか、FTAとか、EPA等との関係でどのようにして輸出入を増やしたいと思っているのかという方向性と港湾整備のあり方がリンクしていく必要があると思いますので、パートナーシップ会議での議論というのもお聞かせいただければと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。他にございますか。

【委員】 ずっと説明を聞いていて、非常に迫力がなくなっているというか、課題に対してどのように対応していくかという資料はたくさんあるのですけれども。例えば資料10、12、17ですが、韓国でのトランシップが増えているとか、日本への寄港数が減っているとか、こういう資料はあるのですけれども、船のメインルートというのは現在随分変わってきているわけですね。例えば、欧州航路であれば、香港や上海から日本に延航した場合には船がもう1隻要るとか、それから、最近釜山や北中国で取り扱い荷物が増えてきていると、どうしてもそこから日本海を通過して、津軽海峡を抜けて北米に行く、こういう状況になっているわけですね。そうすると、日本の主要港がある太平洋側を通る船が減ってきて、日本海側を通る船が増えている。こういう地理的な問題が日本にあるわけです。

こういう船をどうやって日本に寄港させるのか、寄港するというよりも、今来ている船

を減らないようにし、どういう形で今の状況を維持していくのかということが一番大きなところだと思うのです。今までの説明にあったような、例えば手続をどうするとか、コストを下げていくとか、物流の効率化だとか、そういうものはすべてそのためにあるわけですよ。そうした施策を早く実施していかないと。日本に船は来なくなるのではないかと、こういう気構えで資料を作っていたら、もっと迫力のあるものになるのではないかと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

資料の作り方ももう少し工夫をしていただきたいということでございます。

それでは、最後、資料2が残ってございます。まず、これの説明を聞いた上で、もし時間が許せば、先ほどの資料1－3もあわせて意見を頂戴したいと思います。

それでは、資料の説明をよろしく願いいたします。

【企画調査室長】 お手元にあります資料2－2を見ていただければと思います。これは社会資本重点整備計画の中でお示ししております政策目標に挙がっている指標になります。国土交通省全体で119あるのですが、そのうち港湾については20ございます。ただ、これは前回の社会資本重点整備計画の中でお示ししているのですが、例えばこの中では、もう既に100%になっているものとか、指標としてはあまりふさわしくないものもあるものですから、こういったものについて見直しをしていきたいということで、この点については、次回、見直しを含めた指標をお示ししたいと考えております。

説明については以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

資料2に関連しては、次回、改めて適切な指標等、考えを入れたものを再度提出していただいて議論の俎上に乗つけるということですので、本日は特にこれに関連しましてはご意見を賜りません。最後にご意見があればどうぞ。

【委員】 資料1－2に関連してですけれども、地方港湾について、よく公共事業再評価などで私も委員として出席しますが、皆さん防戦一方なので、こういう長期政策の中に地方の港湾のことについてやはり何らか位置づけていただきたいということです。ヒアリングの対象も企業のことばかりではなくて、地方の首長さんの方々もいろいろここへお呼びして、お話を伺うことをお願いできればと思います。

それから、指標のことは今度議論するとのことですが、こういうアウトカム指標が出されているのですけれども、こういう指標のパーセントといった数字が達成されて、結果として、地域がどうなったのかという、そういう姿みたいなものを、できれば指標みたいな

もので作っていくべきではないかなと考えます。この次の議題にもなりますけれども、その2点です。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の委員のご指摘について、何か港湾局さんの方から特にお答えはございますか。

【企画調査室長】 地方港湾について、コンテナ以外ということもあります。コンテナについても実際いろいろ動いているというようなところもありますので、その点についても内部で今後どのようにするのか、次回以降、お示しをしたいと思っております。また、指標の方につきましても、今の観点を入れながら、次回以降ご議論をお願いしたいと思っています。

【分科会長】 何とぞよろしく願いいたします。次回以降も今お話がありました地方港湾のあり方も含めて、日本の国際競争力という側面から審議を続けてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたしたいと思えます。

それでは、予定の議事が終わりましたので、マイクは事務局のほうにお返ししますので、その他事項がございましたらよろしく願います。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

それでは、次回以降のスケジュールについて、お話しいたしたいと思えます。今回は第20回港湾分科会でございますけれども、11月30日、午後1時30分からと予定しておりますので、予定に入れていただきたいと思えます。

それから、それ以降、次々回以降につきましては、定例の3月の審議会に加えまして1月にも追加で開催を予定しております。お手元に第21回の港湾分科会の開催の日程調整につきましてご案内させていただいております。ご都合のよろしい日程をご記入いただきまして事務局までご返送いただければありがたいと思えます。よろしく願います。

以上をもちまして本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —