

平成19年4月12日（木）

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第24回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第24回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成19年4月12日(木)
開会 13時30分 閉会 15時10分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
縣 忠明	産経新聞社論説委員
家田 仁	東京大学大学院教授
圓川 隆夫	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授
木村 琢麿	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
小林 潔司	京都大学大学院教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
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
森地 茂	政策研究大学院大学教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

- ①アジア・ゲートウェイ構想について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- ②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・・・・・・・・・・ 6
- ・中間報告(素案)について

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。少し定刻より早いですが、皆さんおそろいですので、ただいまから交通政策審議会第24回港湾分科会を開催いたします。私は、事務局を務めさせていただいております総務課長の福本でございます。

港湾分科会では、3月に委員の改正がございました。従前からお願いしておりました委員の方々には、今後も港湾分科会においてご審議いただくために、全員の方に改めて就任をお願いし、ご了解をいただいたところでございます。今後ともよろしくお願いたします。

また、委員の改選に伴いまして、本委員の方に分科会長の互選をしていただきまして、今後も黒田先生に分科会長をお願いするということで決定したことをご報告申し上げます。

それから、私ども港湾局の方で4月に異動がございまして、若干組織の改正等がございましたので、かわった課長をご紹介いたします。

山縣技術企画課長でございます。

【技術企画課長】 よろしくお願いたします。

【総務課長】 小山国際・環境課長でございます。

【国際・環境課長】 小山でございます。

【総務課長】 名称が変わっておりますが、高橋企画室長でございます。

【企画室長】 高橋です。よろしくお願いたします。

【総務課長】 石井技術管理室長でございます。

【技術監理室長】 石井です。よろしくお願いたします。

【総務課長】 よろしくお願いたします。

それでは、本日は委員18名中12名の出席予定でございます。交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。池渕委員、上村委員、尾崎委員、白石委員、長野委員、君浦委員が所用のため欠席という連絡をいただいております。山内委員は後ほどおくれて来られるということでございます。また、池渕委員の欠席に伴いまして山田さんに、尾崎委員の欠席に伴いまして川崎さんにご出席をいただいております。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。資料は、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をとじたものとございます。議事資料は資料1と2がございま

して、資料1は1-1から1-5まで、資料2は2-1から2-2までと枝番が付してございます。ご確認をお願いいたします。

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】 改めまして、分科会長をご指名賜りました黒田でございます。何分、未熟ではございますが、皆様方のご協力とご支援のもとに任期を分科会長として全うさせていただきたいというふうに考えてございますので、よろしくお祈りを申し上げます。

また、大変恐縮でございますが、本分科会の会長代理につきまして、交通工学、交通計画の分野の専門家でいらっしゃいますし、また社会資本整備に関連しましても大変造詣の深い森地委員をお願いしたいと思っておりますので、森地先生、どうぞよろしくお祈りをいたします。

それでは、以降は座らせていただきます。

本日の議事は、お手元の議事次第に従いまして進行させていただきたいと思っております。主要な議事が2点ございます。後半に、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申し上げたいと思っておりますが、まず、前回分科会におきまして委員からご発言がありましたアジア・ゲートウェイ構想について、現在の官邸における検討状況を、事務局からまずご報告をお願いしたいと思います。

それでは、事務局のほうからご報告をよろしくお祈りをいたします。

【企画室長】 計画課の企画室長をしております高橋です。よろしくお祈りをいたします。

お手元の、右肩に資料1と打ってあります「アジア・ゲートウェイ構想について」の資料に基づいて、現在の総理官邸における検討状況をご説明いたします。

まず、最初の資料1-1を見ていただきますと、現在の検討状況を日程等を含めて簡単にまとめております。アジア・ゲートウェイ戦略会議というのが昨年の11月8日に設けられまして、今までに6回開催されております。内容については後ほどご説明をいたします。その中で特に、物流（貿易関連手続き等）に関する検討会というのが一橋大学の杉山武彦学長を中心に設置されておきまして、この会が既に2回開催されております。このアジア・ゲートウェイ構想そのものにつきましては、今後5月の中旬ごろをめどに全体を取りまとめるということで現在進んでいるというように聞いております。

それから次の、右肩の資料1-2を見ていただきますと、では、具体的にはアジア・ゲートウェイ構想についてご説明をしたいと思います。この資料1-2は、内閣総理大臣補佐官の根本匠先生が、経済財政諮問会議でアジア・ゲートウェイ構想について説明をした資料になって

おります。

1 ページ目を見ていただきますと、アジア・ゲートウェイ構想そのものにつきましては、従来、7つの視点というのがございました。その7つの視点の中から特に最重要課題ということで、10のポイントが選ばれております。その10のポイント、項目につきましては、ここに示してあるものになっておりますが、この中で特に物流について関係がありますのが、この左のほうの番号で2番目、貿易手続改革プログラムの策定ということで、これは国際物流機能の強化に向けた通関制度、関税局、港湾局にかかわる手続等についてまとめているものになります。また、それ以外には、下のほうの、番号でいいますと9番、アジア・ゲートウェイ構造改革特区の創設ということで、このあたりでもこういった手続を含めた物流について関連してきております。

では、その次の2ページ目ですが、では、このアジア・ゲートウェイ構想の中で国際輸送インフラの位置づけについてどういうふうになっているかということで、これは根本匠総理補佐官が説明をされたものになっております。ご紹介いたします。こちらのほうでは、上の枠囲みの中で、アジアに広がる我が国企業の国際事業ネットワークと、それからアジア交流時代の到来、こういうものを受けた中で、2つ目の青い枠ですが、現在、経済連携協定（EPA）といったものをかなり推進しております。それに対して、いわばアジア域内の国境の垣根が大きく低下しているという状況ですが、これに対して、人や物の物理的な国境というのはまだなかなか改善できていない。したがって、航空や海運の国際輸送インフラをきちんと強化することが必要ではないかということで、今回、国際輸送インフラ機能を強化してEPAとの相乗効果を最大限引き出すことが急務である、こういった観点からアジア・ゲートウェイ構想を進めていくというふうになっております。

では、具体的に港湾についてはどうかといいますと、3ページを見ていただきますと、空港・港湾の改革についてということで、港湾の部分抜粋しております。港湾については、2の港湾機能の強化について、青い枠囲みの中に書いてあることとなります。2つありまして、1つは、利用者たる産業の国際競争力を強化するというので、特に通関や港湾手続等を改革するというので、主な課題として3点挙がっております。1つは、通関・港湾手続のIT化ということで、シングルウィンドウ化を進めるというもの。それから2点目は、セキュリティと物流効率化の両立ということで、国際的に通用する制度をつくる。それから3番目は港湾手続の統一化・簡素化ということで、特にスーパー中枢港湾の一体的運用を推進する。これらのために貿易手続改革プログラムを策定するということにつながっております。

また2点目につきましては、2つ目の黒丸ですが、日本経済にとって特に重要なスーパー中
枢港湾等については国としても支援をすべきということで、事例が2つ出ております。1つは、
税関の制度や料金を含めてマイナスとなる国の制度の見直しを徹底するという一方で、アジア
・ゲートウェイ構造改革特区といったものも積極的に活用するというようになってい
ます。また2つ目には、複数港湾の手続、システム、さらに運用の一体化を進めるというこ
とで、自治体の広域連携や、それから24時間化を積極的に推進する自治体にソフト・財政
的な支援を検討するといったものになっております。

それから右肩の資料1-3を見ていただきますと、今のが概略になりますが、この1-3の
ほうではアジア・ゲートウェイ構想の中間論点整理ということでまとめられているもので、こ
れは今年の3月22日に戦略会議のほうで提出されているものです。その中から物流に関係の
あるところを抜き出しております。1ページ目は、先ほどの貿易手続改革プログラム、それか
らアジア・ゲートウェイ特区を詳しく記述をしている部分になります。

それから2ページを見ていただきますと、従来整理されておりました重点7分野のうち、特
に物流に関係のある部分を抜き出しております。7分野のうち、一番最初に人流・物流ビッグ
バンということでうたわれております。その中に2つ、1つは先ほどの貿易手続改革プログラ
ム、もう1つは陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進というものになっております。

それから3ページを見ていただきますと、上段ではアジアの活力を取り込む地域戦略という
ことで、アジア・ゲートウェイ特区の創設、それからまた、このページの下の方では、アジ
アの共通発展基盤の整備ということで、下のほうに政策課題として、日本とアジア域内外をシ
ームレスにつなぐ共通インフラ制度の構築ということで、最初に物流ネットワークのことにつ
いて触れられております。

また、先ほどの経済財政諮問会議の中に、民間議員の方が4名入っていらっしゃいます。資
料1-4を見ていただきますと、その中で、民間議員の方が出された意見のうち、港湾に関係
のある部分を抜粋しております。この中で、港湾改革を加速するという一方で、実行1、実行
2という2点、民間議員の方から意見が提出されております。中身は、実行1のほうで、スー
パー中枢港湾（京浜・名古屋・四日市・大阪・神戸）について、グローバル戦略における20
10年度目標、いわゆるスーパー中枢港湾目標で、コスト3割削減、リードタイムを3日から
1日に短縮といったことについて、工程表をつくって進捗管理をすべきであるというもの。

それから実行2のほうでは、手続関係について言われております。中身は、輸出入手続を簡
略化する府省共通ポータルを予定どおり2008年10月に稼働させるというもの。さらにそ

の際、港湾管理者である地方自治体への届出書式も標準化・統合化させる必要があるということで、こういう意見が出されております。

これに対しまして、国土交通省のほうからは、国土交通大臣がこの会議に出て、国土交通省のスタンスを説明しております。右肩の資料1-5を見ていただきますと、冬柴国土交通大臣が出席されて説明をした資料になります。1ページ目を見ていただきますと、港湾行政における手続の統一・簡素化の促進ということで、これについては2つ、青でくくっているところになりますが、1つは、様式の統一化・申請窓口の一本化ということで、これは平成20年10月までに申請窓口を統一して次世代シングルウィンドウ化をきちんとやりますということ。また下のほうになりますが、次世代シングルウィンドウの高度化の推進ということで、民間議員の方々から言われております港湾管理者の統一モデルの作成という部分につきましては、船舶の入出港、荷役の手続に係る部分については既に平成19年度に策定をする予定にしております。さらに港湾管理者への要請につきましては、管理者ごとに条例等の制定が必要であるということから、そういった要請を経て次世代シングルウィンドウへ機能を追加するということが現在進めているという説明をしております。

それから次の2ページ目ですが、港湾の24時間化ということでご意見をいただいている部分について説明をしたものになります。この部分につきましては、既にご案内のように、港湾荷役そのものは平成13年に24時間化を実現しております。今後、港湾の24時間の運営を支援する取り組みを進めるということで、24時間稼働できる臨海部物流拠点を形成するか、またはサービスの改善を推進していくということで、スーパー中核港湾等の主要ターミナルといったところについて利用者ニーズへの適切な対応を図るとか、ターミナル機能や後背地の物流機能の強化を通じて港湾コストの3割削減、リードタイムの1日短縮を目指したいということで説明をしております。具体的な内容につきましては、下にございますような絵を示して説明をしております。

この点につきましては説明は以上です。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま、官邸で検討されているアジア・ゲートウェイ構想の内容、特に港湾に関連ある部分をご説明いただきました。これに関連しましてご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。

特にご質問、ご意見ございませんでしょうか。もしないようでしたら、本日の主要な議事でございます議事の2番目に移らせていただきたいと思います。

議事の2番目が、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でご

ざいますが、この件につきましては、ご承知おきだと思いますが、昨年6月30日に交通政策審議会に諮問されまして、これまで都合5回にわたり本分科会で議論を進めてまいったところでございますが、このたび、それらの議論を踏まえまして、事務局で中間報告書の素案を作成していただきました。この素案について、皆さん方のご意見を賜りたいというふうに思います。

それでは、事務局よりご説明をよろしく願いいたします。

【企画室長】 では、私のほうからご説明いたします。

資料2-1と2-2が今回の中間報告の素案になります。2-1のほうは素案の内容をまとめたものになっておりますので、まず2-1のほうでご説明をいたします。

最初の1ページですが、こちらに今後の港湾政策の展開ということで全体をまとめております。基本方針としましては、我が国産業の国際競争力強化や国民生活の向上に貢献できる港湾を目指すということで、今までご審議いただきました中国等からの輸入貨物の増大、または高付加価値製品の製造業といったものの国内臨海部への回帰に対して支援を進めるということ、港湾諸手続の改善等を通じて利用者の利便性の向上を図るということで基本方針をまとめております。

こういった中で、では、具体的にどういうふうに政策を展開していくのかということで、4つの方向をまとめております。その4つの方向といいますのは、1番目が、スーパー中枢港湾政策の推進による北米・欧州間の基幹航路の維持・確保というものです。また2点目につきましては、先ほどの中国の輸入貨物増大や、国内産業の国内臨海部への回帰または国際分業といったものを踏まえて、トータルで輸送コスト・サービスが最適になるように、スピーディーでシームレスな国際・国内一体となった物流体系を実現していきたいというものです。

それから3番目は、国内臨海部への回帰が進んでいる企業、産業活動等につきまして、臨海部の空間、つまり土地について積極的な利活用をしたいというものです。

それから4番目は港湾サービスになりますが、先ほどの港湾諸手続の簡素化・統一化といったものに代表される港湾サービスの一層の向上を図りたいというものです。

具体的には、下にありますようなスーパー中枢港湾政策の推進や、物流機能の強化、産業の活性化・立地促進、サービスの一層の向上といったことを考えております。こういったものが先ほどのアジア・ゲートウェイ構想の推進に資するものとして今回整理をしております。

1ページめくっていただきまして、2ページを見ていただきますと、では、具体的に今後推進すべき港湾施策としてどういうものがあるかということで、大きく3つまとめております。まず1つ目は、スーパー中枢港湾政策の充実・深化ということで、コンテナターミナル機能を、

従来から実施しております施策に加えて機能強化を図りたいということで、新たに産業競争力強化ゾーン（仮称）を設定して、その中でターミナル機能の強化に資する取り組みを推進したいと考えております。具体的なこのゾーンの中の施策については、次のページにまとめておりますので、後でご説明をします。

また、それ以外に2点目としましては、スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続ということで、1つは内航フィーダーやバージの利用促進、または外内貿バースの一体的運用といったものによってコンテナの横持ち輸送を活性化し、コストの削減、リードタイムの削減を実現したいと考えております。

それからまた2番目では、広域幹線道路との連携を強化して、内陸部にある産業拠点またはコンテナの集積または発生地への円滑な輸送体系を目指したいというものです。また③につきましては、臨海部にあります鉄道貨物を利用してアクセスを強化したいというものになります。

それから（3）ですが、港湾行政の広域連携の推進ということで、これは特に大阪湾諸港で一開港化の政策が進められております。こういったものを通じて、あたかも1つの港のように機能できることによって港湾サービスの向上を図りたいというのが（3）になります。

また（4）につきましては、現在進めておりますスーパー中枢港湾政策、実際に現在までいろいろな施策を実施しておりますが、こういったものについて工程表をしっかりと作成し、進捗管理を行いたいというもの、それからまた、現在のスーパー中枢港湾政策の目標に加えて、必要に応じて新たに政策目標の設定についても検討したい、また施策の充実強化を図りたいというものになります。

2に移る前に、次のページで産業競争力強化ゾーンは実際にどういうものを想定しているかというのを先にご説明をいたします。3ページを見ていただきますと、産業競争力強化ゾーンということで、ある一定の枠の中を指定しまして、ここに掲げてありますような施策を展開していきたいということを考えております。まず①ですが、高規格コンテナターミナル機能の強化ということで、1つ目は大水深高規格コンテナターミナルの早期形成と機能発揮ということで、重点投資等によってこういった機能発揮を早期にできるようにしていきたいというもの。それから2つ目は、国による民間ターミナルオペレーターへのコンテナターミナルの一体貸し付け等によってターミナルコストの削減を図りたいというものです。また3つ目は、埠頭公社の民営化によって運営環境の改善をしていくということで、ターミナル運営の効率化等を図ってきたいというものです。

それから②のほうにつきましては、こういったターミナルの付帯サービスとしまして、予約搬出入システムの充実とか電子タグの活用、またはトラック事業者等に対する情報提供によって渋滞の緩和、さらに検疫等の検査業務の24時間支援とか共同デポを図っていくというものです。

それから③につきましては、これはバルクですので飛ばします。

④についてご説明をしますと、この黄色い部分につきましては、今回このゾーンを設定することによって新規に取り組む政策としてまとめているものです。

まずこの④-1につきましては、用地・物流施設の提供ということで、土地または設備投資に対する支援策をまとめたものになっております。この④-1のa)につきましては、これは用地提供、土地提供の部分になります。臨海部の用地とか物流施設の整備について、ファンドとかREITといったものを使って民間投資を導入していこうというものです。特に公有地と私有地が混在しているような場所について、こういった手法を検討していきたいと考えているものです。それからその次のb)につきましては、高度物流施設の整備とか、現在臨海部に多く存在する、かなり老朽化した倉庫の再開発への支援ということで、民間への融資制度といったものを充実していきたいというものです。また次のc)につきましては、官民共同によって、遊休地等があればこういったものについて情報交換を行える体制を組んで、臨海部の再編とか有効活用を促進するというものです。

また次の④-2ですが、貨物取り扱い機能強化ということで新しい施策を考えております。これにつきましては、長大コンテナとか特殊シャーシ、大型特殊貨物輸送車といったものが臨海部では海外から入ってきたり、または日本から輸出するケースがあります。そういったときに臨港道路をきちんと確保するというものと、それからb)になりますが、実際に効率的に走れるように、臨港道路の適切な管理・運営体制を組みたいというものです。それからc)につきましては、民間資金等を使って荷役機械等の整備を促進するというものになります。

また、④-3については規制緩和関係になります。1つは、先ほどの用地の提供等の民間資金の導入等に際しまして、埋め立て地の場合には諸規制がかかっておりますが、そういった部分のあり方について検討していきたいというもの。さらに就労環境にかかわる生活インフラの整備、さらにc)としては、リサイクル資源、循環資源の取り扱いが、港湾管理者によってルールがばらばらになっておりますが、こういったものにもきちんと対応していきたいというものになります。これがゾーンを設定して実際に行いたいと考えているものになります。

もう一度2ページのほうに戻っていただきますと、今の(1)、(2)、(3)、(4)と

ということで、これはスーパー中枢港湾政策を充実・深化するというで考えているものになります。

次に、このページの右上の2で、産業の活性化・立地促進ということで、大きく2つ考えております。1つは、臨海部産業エリアのリノベーションということで、これはスーパー中枢港湾政策と同様に産業競争力強化ゾーンを設定して、先ほどのような用地政策とか、または貨物の特殊車両とか、安定した走行が可能になるように、こういったゾーンの中で措置をしたいと考えておりますが、特にバルク関係で、次の3ページの中の③、バルク貨物取り扱い機能の強化ということで、国際バルクターミナルの運営者に一体的な貸し付けをすることによって効率的な運営を図るとか、またはバルク船の大型化に対応した拠点整備といったものも同時に行いたいと考えているものです。

それからまた、先ほど2ページの産業の活性化・立地促進の(2)ですが、地域の産業・経済活動の支援ということで考えているものです。これは何かといいますと、現在、地方の港湾約60港ばかりに中国とか韓国の航路が開設されております。そういった中で、そういった航路を利用して地域の産業が成り立っているというような現状を踏まえまして、こういった港湾について今後どのように政策を進めていくのか、さらに、コンテナだけではなくRORO船とかフェリーにも就航しております。こういったものについての港湾物流のあり方について検討をしていくべきであるということでもまとめております。

それから3番目になりますが、港湾サービスの一層の向上ということで、ここでは事例を4つ挙げております。1つは、物流シーズ・ニーズをきちんと的確に把握できるように官民でマーケティング機能の強化を図るべきであるというもの。それから2つ目では、港湾における手続の簡素化・統一化の推進ということです。ただ、この2点目につきましては、現在官邸のほうでも議論が進められておりまして、官邸の議論とあわせてこちらのほうは検討していきたいと考えております。また、③につきましては、保安対策の強化ということで、港湾の出入り管理システムとか電子タグといった新技術の活用等を考えていくもの、さらに④につきましては、諸外国との間で港湾サービスの改善に向けた働きかけをしていきたいというものになります。

以上が概要になりますが、お手元の資料2-2に中間報告の素案を置いてあります。ざっとご説明をいたします。

1ページ目は目次になりますが、2ページ目に先ほどの基本方針を示しております。また、IIで港湾をめぐる現状ということで、産業・貿易構造の動向ということで、FTA、EPAと

いったものも含めた動向をまとめております。

それから3ページのほうでは、港湾を取り巻く動向ということで大きく3つ、国際コンテナ輸送の現状、特に8,000TEUを超える大型船が就航しているとか、最近のサプライチェーンマネジメントへの対応で国際フェリーとかRORO船、ホットデリバリーサービスといった輸送体系が出てきているということにも触れております。それから②のほうでは、バルク貨物等、臨海部空間の動向についてまとめております。特に土地につきましては賃貸のニーズが高くなっているとかというものについても触れております。それから③では保安対策、環境への配慮。

それからⅢのほうでは、こういった状況を取り入れた港湾政策の展開ということで、4ページの下に新たに4つの観点ということで、先ほどのスーパー中枢港湾政策、それからアジア域内との国際分業の進展等を受けた政策、それから5ページになりますが、臨海部空間の積極的な利用、④で港湾サービスの一層の向上に触れております。こういったことからそこに、中国からの輸入が増えているもの、産業の輸出機能の強化とか、手続が必要ということで、強化ゾーンの設定をうたっております。

7ページからは具体的な施策についてまとめておまして、7ページは、スーパー中枢港湾政策の充実・深化ということで、コンテナターミナル機能の強化、具体的にここに枠組みであるような政策をまとめております。それから8ページにつきましても同様に、用地の関係、それから貨物取り扱い機能、規制緩和をまとめております。それから9ページのほうになりますが、ここはスーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続ということで、内航フィーダーやバージの話、幹線道路、鉄道貨物の話について触れております。

それから10ページのほうでは港湾行政の広域連携ということで、スーパー中枢港湾を核とした港湾間の連携の推進といったものに触れております。また10ページの中で(4)では、スーパー中枢港湾政策の進捗管理の実施を踏まえた政策の推進ということで、工程表に基づく進捗管理、それから必要に応じた新たな政策目標の設定の検討などについて触れております。

それから10ページの下からは、大きな数字の2の産業・地域経済への支援ということで、臨海部産業の点についてまとめております。11ページ以降にバルク貨物から用地の話について触れております。

それから12ページでは、地域の産業・経済活動の支援ということで、地方にあります港湾のあり方、物流のあり方についての検討を進めるということでまとめております。

また13ページと14ページでは、物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向

上ということで、先ほどの港湾手続の簡素化・統一化も含めて中にまとめております。

以上が中間報告の素案の説明になります。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。それでは、ただいまご説明いただきました中間報告の素案に関連しましてご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

ご意見、あるいはご質問でも結構ですが、ございませんでしょうか。

【委員】 今後の予定は、大きく見てどういう段取りになっているのですか。

【分科会長】 事務局のほうで。

【企画室長】 今回ご審議していただいている素案につきまして、実はまだ不確定な部分、これからまだ内容を詰める部分がございます。といいますのが、先ほどのアジア・ゲートウェイ構想のほうで貿易諸手続の関係が検討されていて、それとあわせて国土交通省の中でも手続関係を一緒に詰めているという状況になっております。またそれ以外にも、今回の政策とアジア・ゲートウェイ構想とは一体となって推進していくべきであるというように認識をしておりますので、そういった意味では、官邸の中の議論によっては内容が変わる可能性がございます。そういったことから、アジア・ゲートウェイ構想そのものは5月中旬をめどにまとめるというように聞いておりますので、次回予定しております5月24日についても、この点について深くまたご審議していただくことになるかと思っております。

【委員】 それでは、これからいろいろなサイドから詰められたり、あるいは官邸でご議論された結果を反映するとかいろいろあると思いますので、その中で、可能ならばということで3点ほどご検討していただければと思うことがあります。また、質問が2つあります。

まず1点は、最終報告がどういう形でまとまるかですが、そのどこかに、できれば冒頭に、港湾というものの使命あるいは役割、港湾とはこういうものであるという理念的なものをどこかに書かれたほうがいいのかという感じがしております。なぜそういうことを感じるかといいますと、大事なこともかもしれないのですが、そのときそのときの情勢追随型といいますか、こういう情勢だからこうやる、ああいう情勢だからこうやるというように、情勢追随型的なスタンスにちょっと感じるのです。それは決して悪いことではないのですが、やはり港湾というものはこういうものだという軸をきちんと認識しておかないといけないのではないかなと感じております。

それを感じました理由は、具体的なことを1つ申し上げます。今までここで一回も話題にならなかったファンドやREITというようなことが突然出ているのですね。僕はそれは検討することは決して悪いとは思っていませんが、その一方で、1回目に経団連の方がおっしゃった

ポートオーソリティーのことが一言も触れられていないのですね。それはそれで良いのかもしれませんが、やはりどこかに港湾とはこういうものだということをきちっとしておかないと、何かファンドだとかREITが話題になったからぱっと飛びつく、まあ、そうされたわけじゃないと思いますけれども、やはりちょっとそういうような気がしてならないのです。

ですから、需要追随、もちろん結構なことです、情勢の変化に迅速に対応することはもちろん大事なのですが、やはり港湾というものはこういうものだ、地域にこういう貢献をするんだ、国にとってこういうものだというふうなことが、港湾の志といったようなものがどこかにあっていいのではないかな。また、それを書くことによって初めて政策の継続性あるいは信頼性も出てくるのではないかな。このように思うがゆえに、そういうことがどこかにあっていいのではないかなという点が1点であります。

それから2点目は、前回の4年前には、これも1つの理念として、選択と集中ということが書かれた。あるいはターミナルというのはこういうものだということが打ち出されたと思います。そのターミナルというのはこういうものだというのは、先ほどの理念の中に含まれていると思いますが、選択と集中というのは、ある意味では物事に緊張感を起こさせると思うのです。確かに港湾にはいろいろな要素があるわけですから、若干バラエティーに富んだものになると思いますが、何かそういう緊張感を漂わせるようなもの、例えば選択と集中、そういったような記述がやはり政策への取り組みのどこかに書かれていいのではないかなということを感じます。これが2点目の要望で、ご検討していただきたい点であります。

3点目は、先ほど、官民あわせてシーズとかニーズを的確に把握する、あるいは港湾サービスの一層の向上を図るということ、これはもう至極当然なのですが、私は、港湾を預かる者にとってもう1つ大事なことはリスクマネジメントじゃないかと思うのです。このリスクマネジメントというのは地震とかそういうことではないのです。要は、世界の物流ががらっと変わる、船形が極端に大型化する、あるいは需要者の動向が変わる。そういうように状況がどう変わるか、どのように変わっても対応するというリスクマネジメントが民間的発想では一番大事なことで、ここに民間の方がおられるからあれなんですけれども。そういったようなこと、例えば新しい技術が登場してきたらとっさに対応する、こういったようなリスクマネジメントというような概念も必要じゃないかなと、これを読んで思いました。

ついでに申し上げますと、そのリスクマネジメントに関係することかもしれませんが、そしてこれに書く必要はないと思いますが、やはり検証ということも大事だと思うのですね。ですから、行った政策を検証するといったようなことも今後どこかに書くべきじゃないかなと思

ます。

以上3点、もう一度繰り返しますが、理念的なこと、それから整備などの政策への取り組みに当たっては、選択と集中という表現はなくてもいいのですが、何か緊張感を漂わせるようなものを書くべきじゃないか。また、リスクマネジメントといったようなものもやはりどこかに入れるべきじゃないかなというのを、ご検討いただければ幸いに思います。特にファンドとかREITとかいうとちょっと僕はよくわからないので、港湾の理念にぜひとも触れていただきたいと思います。これが要望であります。ご検討いただければと思います。

それで質問なのですが、まず1点は、素案の11ページで、国際バルクターミナルの運営者というのは、これは具体的にどのようなことなんでしょう。

【企画室長】 これは民間企業、鉄鋼とか石炭であれば、その企業を想定しております。

【委員】 そういうことですか。一体的な貸し付けというと、現在は専用岸壁だけれども、いわば公的につくって貸し付けるというような感じですか。

【振興課長】 今おっしゃったような石炭などの大型のバルクの輸入ターミナルについて、公共で大型埠頭の整備という要請が高まっているのですけれども、そういうものについても、背後に民間は民間でストックヤードを別に持ってそこまで横持ちをするということではなくて、埠頭全体を含めて一体的に貸し付けることができるようにならないかということですので、多分、埠頭係留施設のような部分の運営者ということになりますと、そこで荷役をする会社が、場合によっては1つの共同の組織のようなものをつくってやるとか、そんなようなことになるのではないかと考えております。

【委員】 わかったような気がしましたので、これは結構です。

もう1点は7ページ、これも非常に結構なことなのですが、b)なのですが、国による民間ターミナルオペレーターへのコンテナターミナルの一体直接貸し付けというのは、岸壁のみならず後ろのターミナルも含めての一体貸し付けという、一体というのはそういう意味ですか。

【企画室長】 これにつきましても、先ほどのバルクと同じように、背後についてもオペレーターに一体的に貸し付けをしようということで考えております。

【委員】 国から。

【企画室長】 はい、国からです。

【委員】 さらに検討しなきゃいけないかとは思いますが、とりあえず意味はそういう意味合いだということよくわかりました。ありがとうございました。以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。先ほどいただきました3点のご意見につい

ては、事務局のほうで少し、私も交えて検討させていただきまして、最終報告書の案にはご意見を反映させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【計画課長】 1点よろしいでしょうか。先ほど委員からご指摘いただいた点については、今、分科会長がおっしゃったように、今後のさらにブラッシュアップしていく際の参考にさせていただきたいと思っております。理念と使命等については、冒頭にございます我が国産業の競争力強化あるいは国民生活の向上に貢献できる港湾を目指すというところにすべて集約されていると思っておりますが、そういったところをもう少しはっきりと書き下していくというか、もう少しわかりやすく説き起こしていくというような形で少し整理をしていきたいというふうに思っております。

それからファンドとかREITにつきましても、なぜそういったものが必要なのか、あるいは必然性があるのかというところについての説明が少し足りない部分があるかもしれないので、その辺は少し整理をして次回までにまたお示ししたいと思っております。

【委員】 お願いいたします。

ご存じだと思いますが、ヨーロッパの幾つかの港ではファンドが出てきています。港湾というのは、昔からのあのハンザ同盟じゃありませんが、その都市の1つのインフラだった。つまり、どこの国のわけのわからんファンドが、ちょっと言葉は過ぎるかもわかりませんが、来て、大騒動を起こしているところもご存じのようにあるわけなので、やはりそこには港湾とは何かという理念がないと振り回されちゃうんじゃないかなということをちょっと懸念したものですから、かつ、ここに突然、話題にもならなかったファンドとかREITというのが出てきたもので、ちょっとびっくりして申し上げました。

【分科会長】 ありがとうございます。その点につきましても、なお表現の方法等々あるいは説明の追加等、事務局のほうでご検討していただければと思います。

【委員】 2点あるのですが、多分、アジア・ゲートウェイのほうでも、それからこちらでも議論されているんだろうと思うのですが、言葉だけいいますと、アジア・ゲートウェイというのは、世界から向かってアジアの入り口という意味と、日本とアジアの日本にとっての出入り口と2つの意味が言葉としてはあるんだろうと思うのですが、きょうの中間報告ではスーパー中枢港湾が中心になっていますので、スーパー中枢港湾はもともと世界の中での基幹航路という位置づけで出てきた、そういうものだろうと思います。なおかつ、今後推進すべき具体的港湾施策のところの1がスーパー中枢港湾となっていて、2が産業・地域経済への支援となっていますので、ずっと読んでいる印象は、スーパー中枢港湾以外は知らないよというふうにも

見えてしまいます。アジア・ゲートウェイといったときの2番目の意味からいうと、日本海側の港だとかいろいろなことが出てきますので、その表現をどういうふうにしたらいいのか、あるいはこれからどういう格好でスーパー中枢港湾の配置そのものもどうしていくのかとか、いろいろなやり方があるかと思うのですが、少なくともアジアとの出入りを従来の世界の基幹航路のスーパー中枢港湾だけに限定するのは少し限定し過ぎかも知れない。特に後ろの産業のいろいろな政策だとか港湾政策のところはどこの港でも言えることですから、そうだとすればそんな表現になるのかなというのが1点でございます。

それからもう1つは、12ページに循環資源、リサイクルポートの話が出ています。このことも事前に事務局とお話をさせていただいたのですが、今あるリサイクルの拠点、例えば北九州港ですとか東京港ですとか苫小牧港というのは、どう考えてもアジアを見たときにそこが中心になるようなところになっていますから、ここは非常に重要なことは間違いないと思います。しかしながら、循環型社会が成熟してきたときに、そこだけということはありませんで、内陸部はどうするのかとか、東北は一体どうするのかとか、そもそも動脈物流系でマーケットメカニズムを通じて最適化されてきた工場だとかストックヤードだとか交通施設と違う最適解がきつとあるはずで、だんだんそこに向かっていくんだと思うのです。だんだん向かっていくのであって、今すぐどうなるかなんて話はだれにもわからない世界ですが、少なくともそういうことがあり得ますと。そこで再び内に戻って、スーパー中枢港湾だけでは当然あり得ないだろうと思います。さらに、今の静脈物流は、どちらかというスクラップとか古紙だとか限りなくごみに近い社会の話をイメージしていろいろなことが進んでいる、まだそのような段階だろうと思うのですが、現実にはもう少し技術的にも高度な、もうちょっと限りなく製品に近いような静脈物流社会が来ることも間違いなくて、今、実際に電気製品、すぐひっぱがされる鋼材とか、つくるときからそんなことを考えた技術の進展もありますから、あまり今のごみ、ごみという、それから野積みしてだれかが放置するかも知れないとか、そのイメージだけじゃなくて、もうちょっと前向きな、しかもかなり規模の大きい企業がそういうところに参入して、そういうものが臨海部に立地するようなことをイメージしたいなど、そんなことを思っています。すぐこの中のものをどうこうということではありません。前者のほうだけは少しどこかに断りぐらい入れたほうがいいかも知れません。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから補足されることはございますか。

【計画課長】 今ご指摘のあったアジア・ゲートウェイ構想との関係については、我々ももう少し整理が必要だと実は思っております。当然、アジアとの交流の中でスーパー中枢港湾だ

けで済むわけではない。今、先生からご指摘があったように、じゃあ日本海側をどう考えるのかとか、あるいはその各地域、現在でもアジアの各地と直接航路で結ばれているような地域はたくさんあるわけですから、そういったものをどう位置づけていくのかというようなことも含めて、全体としての考え方というのは整理していく必要があるというふうに思っておりますので、そこは引き続き検討させていただきたいというふうに思っております。よろしくお願ひします。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご質問は。それでは先生から。

【委員】 今、先生がおっしゃったことにも関連しているのですが、意見を申し上げます。

3点なのですけれども、1つは、今まさに先生がおっしゃったところでありまして、ROR O船だとか中短距離の関係の話が12ページ付近に出ているのですけれども、これは位置づけからいくと、ラージ2の産業・地域経済への支援の中の(1)がエリアのリノベーションで、(2)が地域の産業・経済の支援で、その①というランクからするとぐっとマイナー中マイナーという感じで出ているのですね。したがって、こっちの図のほうで見るとわからなくなっちゃうぐらいなのです。ただ、私の感覚は、この図のほうの紙でいうと、2ページの左側の、スーパー中枢港湾の施策はもちろんやらしてもらわなきゃ困るのですが、その左側の2番に相当するぐらいの、このスーパー中枢港湾と同じくらい大きな柱として、これからはアジア経済の隆盛に従って中短距離輸送が増えます、中短距離輸送の世界は超長距離輸送の世界とは違います。したがって、そのキーとなるのがRORO船等です。つまり、二重のネットワークをしいていくことになるんですという感覚でやったほうが僕はいいと思います。細かい中枢港湾以外の港もこういうものがあるから許してねという感じのムードじゃなくて、1項目大きく立てる価値のある話だと思っております。

その中で、もちろん言ってほしいのは、とはいっても、その中には規格の違いだとか、多々ある技術的な制約の違いがありますよね。シャーシが共通運用できないとか。そういうたぐいのところが喫緊の課題であるというのは、やはりもっと言わないといけなくて、マイナーの中に紛れ込むような話じゃない。それによっておそらく、中短距離ですから、多分、感覚的なことしか僕はまだ計算していませんからわかりませんが、関東以西ぐらいのほどほどの港と中国や韓国等のそれなりの港というのは、直行型の輸送が成立し得るという世界と、スーパー中枢港湾の世界が二重になるという感覚を私は持っています。したがって、ぜひ1項目挙げていただきたい、これが1点目です。

それから2点目は、これはその他とか港湾サービスの一層の向上とかという3の中に入れてもいいかもしれないのですが、その中に国際物流における港湾サービスの改善に向けた関係国への働きかけという④がありますけれども、その中に入れるべきかもしれないのだけれども、要するに、アジアの中で物流ないしは港湾輸送、海上輸送に関する互恵的な情報ネットワークというか、情報プラットフォームみたいなものをつくる。それは情報のシステムということのみならず、例えばデータのとり方の基準をつくりましょう、そしてそのデータを実際に共有しましょうと。それをお互いに使い合うことによってお互い切磋琢磨もできるし、それを用いて効率的な輸送体系を民間事業者がもっときっちりできるようになるというたぐいのことを入れていただけないかなというのが2点目です。

最後、3点目は検討課題なのですけれども、国土形成計画がちょうど真っ盛りという話でもありますので、各ブロックごとの計画を立てて、そのブロックは特に東アジアの中での、自分のところのエリアの中での拠点、ゲートウェイをどこにするのかを明確にして、そこを重点的にやりましょうという方向になる。そのときに、各ブロックについてどこが一体アジアへのゲートウェイになるのか、そのところを決め込むことはできないのですが、それを重点的に検討して、そこに重点投資していくということしかないんだよということはやはり書くべきことだと思っています。

それからもう1つは、やはり日本海側の航路が増えていく中では、おそらく日本海側についても今までどこがどうということはあまり言ってないわけですが、日本海側の中ではどこを拠点的に育てていくのかということと、もう1つは、日本海側の港と太平洋側の港の関係性の意味合いというのは、単に日本海側の港は日本海側の地域をつなぐ、太平洋側は太平洋側ということじゃなくて、それが相互にいわばバックアップするような機能、つまりこちら側の航路が伸びたらこっちで引き取る。あちらが伸びるならあっちで引き取ってもらう。そしてその間を高速道路でつないでおく。そして高速道路も、関越道のようなああいいうトンネルでそのままでもいいのかというようなチェックも含めて、相互バックアップ的なネットワークの検討を始める、こういうようなことが、今回に書けるかどうかかわからないですけれども、明らかに検討課題だと思うのですよね、この中間以降の。そのところをちょっとどこかにご記憶いただけるとありがたいなと思いました。以上3点です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから補足はございますか。

【計画課長】 まず、1点目ご指摘いただきましたRORO船、フェリー等々の短距離の輸送に対する新たなニーズが非常に高まってきているという状況を踏まえて、これをどうするか

ということが重要だということで、我々もその重要性については認識はさせていただいておるつもりでございます。こういった点につきましては、最近非常に増えてきておりますホットデリバリーサービスとかという新しいサービス形態も出てきておりますので、そういった動向も踏まえながら、少し整理を次回までにさせていただきたいと思っております。

それからアジアの中での互恵的な情報プラットフォームの整備を考えたかどうかということにつきましては、実は、北東アジア港湾局長会議というのをやっております、その中でも、例えば日本と中国の間でドア・ツー・ドアの輸送を考えたときに、ずっと運んでいく経路を考えて、一体今どこにどういう制約があるのかというようなことを、お互いが協力しながら現状分析して問題点を整理していこうというような動きも出てきておりますので、そういった中で、お互いに情報交換できるような仕組みをつくっていくようにしていこうという動きになってございます。

それからあと、国土形成計画との関係で、各ブロックの中の拠点はどうするのかという議論も必要だということで、おっしゃるとおりだと思いますけれども、そこは各ブロックにそれぞれ1つずつ拠点がほんとうに必要なのか、あるいは普通のブロックを包含するような拠点というものもあるのかというような議論も今後出てくるかなと思いますので、今後の検討の参考にさせていただければと思っております。

それから、日本海側と太平洋側を相互補完するようなネットワークというのを考えるべきではないかということについても、そういうご指摘をいろいろ我々も受けておまして、ぜひ今後の検討の課題にさせていただきたいと思っておりますが、ただ、やはり海上輸送費と陸送輸送費との差というのがかなり大きいということもありますので、こういったネットワークがどこまで、どういう条件で成立し得るのかというようなことも少し見極めをしなければいけないと思っておりますので、検討の課題にさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【委員】 2点目のところだけ、すみません。データについて申し上げたのは、どこに問題があるかなというたぐいのことはもちろんやらなければならないし、どんどん進めてほしいのですけれども、例えば東アジアエリアですら、厳密な発着点に関するOD表すらないですよ。データのとり方も全然国によって違う。そういうことはおかしいよと、航空の世界では考えられないですよ、そんな程度じゃ。ぜひ、物流の大宗を担う港、海上輸送の世界としては、しかも、世界の半分くらいの輸送になるこのエリアでは、もう一歩先に行こうよというムーブメントをぜひやってほしいという趣旨でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。では申し上げます。

【委員】　ちょっと同じところで、アジア・ゲートウェイって2つの意味があるということはそのとおりで、今の地域の産業のところの話になると、5月末までにまとめなければいけないというのは、骨太の方針に載せなければいけなくて、そのときに入ること、スーパー中枢港湾で欧州航路を確保したいということがそこに載ることというのは、それはそれでとても重要なことで、今、じり貧になっていることに関して何かをしたいという気持ちはよくわかるのですけれども、もう1つの重要なことというのは、60になるのか90個あるのか、100を超えるのかわかりませんが、地方港湾がどうしてこう振るわないかということに関する分析というのが、多分必要なんだろうね。ものすごく近いところに、相手方、アジア側にもたくさん港湾があって、その港湾との関係をダイレクト・トゥ・ダイレクトで空港と同じように直接取り引きをするようなメカニズムというのはあってもいいのですけれども、基本的に多分、国は、この種の問題というのは港湾管理者というか、地方と国の関係の中に位置づけられると考えていらっしゃるんで、多分こういう報告書を書くときには遠慮して、検討を進めるとか、検討を進めるといふのは、役所用語でいくと、もうやりませんという意味になるのかよくわかりませんが、考えたけれどもそれ以上予算もつけませんという意味だったりするとすごく寂しくて、この部分も地方の港湾についても、例えば植防にしる、農林水産省的な分野にしる、厚生省的な分野にしる、シングルウィンドウで海外とのやりとりをもっともっとバックアップしてあげるような体制を、だから港湾行政のところから応援しますという言葉遣いで、地方港湾のことを応援する文章になってほしいと思うのですよね。で、そっちのほうが今ものすごく重要な状況になっているんじゃないかと思います。

スーパー中枢港湾のところにももう少し付加を与えると、そのためにこれだけ投資がかかるというので、今、つまり大都市部の港湾の敷地の利用とか高度利用とか再生とかということを一先懸命一方で議論しているわけですが、片方では余裕のある地方港湾もあるわけで、しかも、国内の道路や何かのインフラは整備されているわけだから、すごく上手に、ただし日本には14カ所しか厚生省型とか農林水産省型で対応できるようなエリアがなくて、地方の都道府県なんかは、そのために設備をすることに関して、空港に関しても港湾に関しても消極的だし、それから地方の港湾に関してシングルウィンドウというけれども、まだほとんど港湾を利用する人たちというのは手書きで書類を出してくるような世界で、その中にシングルウィンドウ化で英語でいろいろな書類を書き込めるような能力ってないわけですが、それを全部取り込むようなSeaNACCSの世界というのをこの時期に一度につくってしまうという方向に進めてほしいのですね。だから、スーパー中枢港湾の話はスーパー中枢港湾の話なので

すけれども、地方港湾に関しても同じレベルでこの際一気に行ってしまって、工程表の中にはまってしまうという文章にぜひしてほしいと思います。

それからマーケティング機能の強化って、もう国のほうというかスーパー中枢港湾のほうはほっておいてもやりそうな感じがするのですけれども、地方港湾の管理者が相手国との関係でマーケティングするなんて能力は全然ないと僕には思えるのですけれども、そんなことを言うとしかれますけれども、だれかが本格的に国と国との関係としてみなして、地域と地域との関係ではなくて、さっきおっしゃられたようにデータをきちっと整えたりとかするのはもう当たり前のことになっているんじゃないか。そのことに関してちょっと何かランクアップして文章を書いていただけたらありがたいというふうに思いました。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員のご指摘で補足事項はございますか。

【企画室長】 地方の港湾については、そのあり方についてきちんと議論をしたいと考えておりまして、今のご指摘を踏まえて、次回の分科会等にはその点も踏まえた議論ができるようにしたいと考えています。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員、お待たせしました。

【委員】 私自身はもともと地方分権論者なのですけれども、やはりこの港湾政策については、やはり国家戦略という強い意思を持って推進すべきではないかなと思っています。その意味で、国の責任でこういうグランドデザインを示す報告書を出されることは非常に意義があるというふうに思っています。ただ、グランドデザインだけを示してそれでいいかという、そういう問題ではなくて、今のご発言にもありましたけれども、地方をどうするのかとか、いろいろな問題が出てくるので、やはりこの港湾政策というものの主体はどこにあるかというのをもうちょっと書き込んだほうがいいのではないかなという気がしています。

それと同時に、基本方針の中にスピード感を持ってこの政策を推進すべきだという文言を入れたほうがいいのではないかなという気がします。というのは、先ほどからのご議論にもありますとおり、アジアの発展のスピードというのはものすごいんですね。だから、よっぽどスピード感を持ってこの政策をやらないと、何をやっても追いつかない、結局無駄な投資になってしまう可能性があるのではないかなという気がします。

それと、これは規制緩和という項目でいいのかもしれないのですけれども、やはり特区の活用というのは今後大きな柱になる可能性もありますので、むしろ、構造改革特区の適用をしてとかいう文言を入れたほうがいいのかもしれないので、その辺のご検討をお願いしたいと思

います。

【分科会長】 ありがとうございます。今の縣委員のご意見に対して補足はございますか。

【計画課長】 国がグランドデザインを示すだけではなくて、さらに主体的な関与をする方向でご検討すべしというご指摘は、実は多方面からいただいております。やはり、特にスーパー中枢港湾政策の中でもそうなのですけれども、港湾の広域的な連携を進めていこうとすると、だれかがきちっと音頭をとらなきゃいけないというようなこともありますので、どういった役割を果たしていくべきかといったことについては、少し議論をしたいとは思っております。どれくらいこの中に反映して書き込めるかというのは、今時点ではまだ必ずしも明確に申し上げる段階ではないかと思っておりますけれども、検討させていただきたいと思っております。

それから、スピード感を持ってこういった施策を進めていくべきというご指摘はごもっともだと思っております。そういう形の記述を入れておきたいと、気持ちとしてはもうそういうつもりで書いておりますので、ご了解をお願いしたいと思っております。

それから、特区の活用等についても、先ほどちょっとご説明申し上げましたように、現にいろいろな特区制度があり、またアジア・ゲートウェイ特区というような議論も出てきておりますので、そういったものとこの施策とどういうふうにマッチングさせていくかということも検討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す。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは先生お願いします。

【委員】 書きぶりの問題なのかわかりませんが、2点指摘をさせていただきたいと思っております。

まず1点目、基本方針というところなのですが、中国からの輸入貨物の増大あるいは製造業の国内回帰への支援という、これはいわゆる現象として、今置かれている背景としてはまさにそのとおりなのですが、しかし、もうちょっと長期的に見れば、やはり今後グローバルに進もうとしているサプライチェーンの第1段階といえますか、そういうところだろうと思うのです。これからやはり本格的な競争というか、ここにはもうちょっと輸出といえますか、サプライチェーンでの競争という視点をぜひ入れていただきたいなど。川崎委員が言われたリスクマネジメントとか、それからRORO船、グローバルなマーケットとリージョナルなマーケットが重層的に深化していきだろろうとか、そういうのは今後、次の段階としてまさに焦点になってくる問題だろうと思っておりますので、今のこの基本方針というのは現状認識にちょっととどまっているかなと、そういう感じがいたしました。

それから2点目が、我が国産業の国際競争力の強化という書き方をしているのですが、やはり港湾も競争力というのですか、あるいは生産性、競争性をめぐってやはり国際的な中で競争をしているわけですね。そういうところで、先ほどのスピード感を持ってとか、あるいは標準化をめぐる競争というのは、これも非常に厳しいものがありますし、それから国際的な互恵もその枠組みで入ってくるものだろうと考えます。そういうところの書きぶりというのをもうちょっと強調されたほうが迫力があるというか、今のこの時代にマッチしているのではないかなという印象を受けました。

【分科会長】 どうもありがとうございます。今的小林委員の意見に対して何か補足はございますか。もうそのとおりだと思いますが。

【企画室長】 先生のご指摘のとおりだと認識しております。割合と、EPAとかという言葉で簡単に片づけておりますが、それによってどのような社会にこれからなるのかというのは、物流の面でもう少し考察が必要かと思っておりますので、次回までにそのあたりについても触れるようにいたします。

【分科会長】 ではよろしく申し上げます。

【委員】 今的小林先生のお話にも絡むのですけれども、基本方針の最初に、『我が国産業の国際競争力強化や国民生活の向上に貢献できる港湾を目指す』、こういうふうに書いてあるのですけれども、ちょっともったいないというか、簡単に書き過ぎているのではないかと思います。やはり港というのは大変重要な所だし、物がどういうふうに動いていくか、そこでどういうふうスムーズに動いていくかとか、それからよく港湾局さんは、日本の港が物でいうと99.6%でしたか、それ程の物がここを経由しているわけですから、やはりそういう一方での責任というのがあると思うのですよね。ここが皆さん方が言われている基本理念というのですか、国としてのあるべき考え方というのですか。だから、ここで1行だけで言っているのは、あまりにも簡単に言い過ぎているなという感じがしています。

それから、もちろん基本方針はずっと続いていく理念であって、たまたま今回出てくるというものじゃないわけですね。だから、平成14年度からの流れとしてスーパー中枢港湾があり、今また新たに出てきているのがある、この辺をきちんと書けば、もうちょっといい文章になるし、しっかりした形になるのではないかなというふうに思っております。

それからもう1点、先ほどからスピード感の話が出ていますけれども、10ページの(4)スーパー中枢港湾政策の進捗管理の実施を踏まえた政策の推進ということがございますけれども、この途中に、『我が国とアジア地域の産業・貿易構造の著しい変化に合わせ、スピード

感のある有効な施策を実施していく必要がある。』こういう文言が出ています。実はこういう文言というのは、僕は、『今後推進すべき具体的港湾施策』の1番に記述されているスーパー中枢港湾政策の充実・深化、この中にスピード感というのを入れたらどうかと思っています。今ちょっとほかの先生方の話を聞いてみると、やはりいろいろな面でスピード感というのは必要だと思うのですね。だから、どこか適当なところに、もうちょっと大きい記述のところにこういうものを入れていただけたらいいのではないかと、こう思っております。

【分科会長】 どうもありがとうございます。事務局から補足することはございますか。

【企画室長】 確かに、先ほどの基本理念、これでは非常にあっさりしているんじゃないかということですので、この点についても、私どもでも十分よく認識をしておりますから、次回、その点はきちんとした形でお示しをしたいと思います。

また、スピード感というのは、当然これは全体について言えるわけでありまして、そう認識しておりますので、この中でもそういうようにしっかり明記いたします。

【分科会長】 今のことで関連ですね。

【委員】 はい。私が冒頭3点要望いたしました1点目の理念ということについて、いろいろな先生方からサポートしていただいたようで非常に心強いと思っております。それに関連して一言申し上げたかったのは、スーパー中枢港湾とそのほかの港とをやや対立概念的にとらえているとすれば、それはとんでもない間違いだと私は思っています。スーパー中枢港湾は、我が国の港湾はこれから成熟時代の港湾に入る、要は量的競争というものではない、成熟的港湾に入る。そしてそれをやりやすいのはスーパー中枢港湾であるということで、ターミナルとは何か、そしてその成果が徐々に地方に伝わっていくだろうという国家としての理念を示したものだとは僕は理解しております、これは私の勝手な意見かもしれませんが、冒頭申し上げました3点のうちの1点、港湾というものは何かということについて、次回それなりの素案を出していただければと思っております。ちょっと関連しましたので申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、今、委員が手を挙げていらっしゃいましたので。

【委員】 少し細かいことなのですが、アジア・ゲートウェイ構想の特に2番目、国際物流機能の強化といったことで、国土交通省の関係の港湾EDIであるとか、いわゆる官民手続のところは府省ポータルあるいは次世代ウィンドウのところであまくできていると思うのですが、7ページのところに、あるいは資料2-1の3ページ目に、高規格コンテナターミナルの付帯サービスの充実という中に、施策の内容として突然、港湾、物流情報プラッ

トホームといった言葉が出てくるのですけれども、これは民民のところのネットワークをおっしゃっているのでしょうか。これまでいろいろSHIPNETSであるとかPOLINETであるとかいろいろあるのですけれども、なかなかそこで電子化率が高まらない。あるいはJCLなんかもそうですけれども、ここは何を言っていて、突然出てくるのですけれども、多分、港湾物流情報プラットフォーム、これが官民、民民できちっとできることは、皆さんものすごい要望もありますし、国際競争力を高める決め手だと思うのですね。ここにこういった言葉がずっと出てくるのはちょっと違和感を感じるのですが、その点まずいかがでしょうかといったことです。

関連しまして、資料2-1のほうには、それに対応することとして、例えば予約搬入システムの充実ということが出ていますけれども、この辺はまさに関税局のNACCSとの連携と申しますか、港湾EDIも含めていろいろな一元化という話もありますけれども、その辺の関連の話がないと、ちょっと絵に描いた餅みたいに感じるのですけれども、以上2点、いかがでしょうか。

【港湾情報化推進室長】 今、先生からご指摘いただいたとおりで、これは官民だけではなくて民民の話もすべて含んだ話ということで、私どもは港湾物流情報プラットフォームという言葉を使わせていただいております。今、先生からご紹介いただいたJCL-NETにつきましても平成17年度からいろいろな実証実験をやっているのですが、これもこの中に含まれた概念と考えておまして、それで、今、平成20年まで実証実験をして、その中で、今ご指摘いただきましたまさにNACCSとの連携みたいな話も含めて方向性を少し検討して、また今後の方向性を出したいと思っております、そういったことで今進めている状況でございます。

【委員】 特に港湾物流情報プラットフォームは、これまで10何年間やってきてすべて失敗しているのですよね。ですから、この際、府省ポータル、次世代ウィンドウになるのですから、これが制度をうまくもっていくためのものすごくいい機会だと思っております。そうすると、もう少しここは大きく扱うべきではないか。要するにスーパー中枢港湾の中の1つの要素というのは少しおかしいような気がするのですけれども、いかがでしょうか。

【港湾情報化推進室長】 そういったご指摘があるということは十分認識しているつもりでございます、今、ご指摘をまたさらにいただきましたので、その方向でまた今後検討を進めさせていただきたいと思っております。

【委員】 それからあと1つだけよろしいでしょうか。これはどうでもいいことなのですが、13ページに保安対策という言葉が出てくるのですけれども、今、こういった国際物

流の関係でいいますと、やはりセキュリティあるいはコンプライアンスといった言葉が出てこないというのは、ちょっと不自然だと思うのですね。別の意味で使っていらっしゃるのですか、セキュリティと保安対策は。

【企画室長】 保安対策とセキュリティは同じ意味で使っておりまして、保安対策の中にセキュリティも含まれているという意味では、保安のほうが大きい概念としてとらえております。ただ、具体的に例えば官邸のほうはセキュリティと書いていたりしますので、その用語の不統一というか不備がちょっとありますから、そこはきちんとわかるようにいたします。

【委員】 はい、結構です。

【分科会長】 ほかに、今日発言していただいてない委員でご意見はございますでしょうか。では、先生、お願いします。

【委員】 4ページになります。港湾を取り巻く動向ということで、今、お話にありました保安対策の高度化と環境への配慮という分野がありますけれども、1つ、海上輸送の一層の活用による環境負荷の少ない効率的な物流体系の構築が求められているというようなことで、大変海上輸送が環境に負荷の少ない物流体系であるということはいろいろなところでお話される場所なのですけれども、今後、推進すべき具体的港湾施策について、そのところへの施策というのでしょうか、それはどのように取り込んでいただいているのでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからご返答いただきたいと思います。

【審議官】 これは正直言って港湾施策だけではないと思うのであります。私ども、海運政策、あるいは物流政策、いろいろな言葉で言うておりますし、例えばモーダルシフトなんていう言葉もその中に入ってくると思っております。なかなかこれも物流経済そのものでございますので、逆モーダルシフトも起きたりするようなこともあるわけですけれども、やはり全体を環境負荷のより小さい物流に落とし込んでいかなければいけないというのは、港湾のみならず国土交通行政全体の大きな課題だと思っております。そういうときに港湾で考えるべきことというのは、港湾というのは主要な結節点になるわけでございますから。そういう中でより使いやすいとか、少なくともじゃまにならない、ボトルネックにならない、こういったことを一緒に考えていきたいと考えております。したがって、港湾の答申で、今後の港湾政策のあり方のところであまり詳しく全部書いてしまうべきではないかもしれませんが、そのあたりの哲学というものは若干わかるようにお示しすべきかもしれない、こういうふうに感じてお聞きしておりました。

【委員】 ありがとうございます。そういったところでは、施策としてというよりも、前段

に、今おっしゃるような全般にかかることかと思しますので、ぜひそういった方向でお示しただければというふうに思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。これまでの施策では、今の委員がおっしゃったことに関連して、港湾におけるアイドリングストップの推進をするための港湾サイドのいろいろな支援施策、こういうものが掲げられたように思うのですが、今回はそれが抜けているのではないかというご指摘のように私は承ったのですが、港湾サイドだけでできる環境施策は書かないのかというご指摘だと思いますけれども。

【国際・環境課長】 今回、その点も多少議論があったわけですが、今回、求められている諮問のタイトルからして国際競争力強化というのがメインでございまして、環境問題につきましては、一昨年ご答申いただいております、それは港湾局の施策として、それを中心に、今、環境施策を展開しており、そのアイドリングストップをはじめほかのものも含まれていると認識してございます。それを受けた後、初めのところにも書いてございますが、その後の産業貿易構造の変化等々について、物流施策を中心に、今回、事務局のほうでまとめており、環境のほうは、今、審議官が説明したように全般的に係りますので、環境だけ特化したというのは、今回少し遠慮させていただいているというような位置づけでございます。

【分科会長】 逆にいいますと、私がいままで申し上げたらいけないのかもしれないですけども、港湾間の競争という視点から見れば、物流の効率化は当然のことなわけですけれども、やはり環境とかセキュリティが高いということは競争力を高める1つの要因でもあるわけですね。だから、そういう視点から記述をできないかというようなご指摘というふうに賜ったのですが、具体的な施策に関連しては、既に環境対策のほうで部会でまとめさせていただいたものが出ていますので、それとの関係を記述していただくというようなことで、国際競争力で環境を無視していないよということは書いていただいてもいいんじゃないかなと思います。

【審議官】 その方向で検討させていただきます。

【分科会長】 はい。あとご意見はございませんでしょうか。委員、いかがでしょうか。

【委員】 今の話にまさにかかわることで、その素案の「はじめに」のところ、もう少しこの政策のあり方の位置づけを明確にさせていただきたいというふうに思います。それはすなわち、平成14年の答申との連続性を考慮していただく必要もあると思いますし、それからその後に出た答申についてもメンションされるべきだと思います。そういう連続性という観点からすると、やはり平成14年で掲げられた項目がなぜ落ちているのかということについてもある程度説明があったほうが良いと思いますし、できるだけ項目は似せた方がわかりやすいし、連

続性も保たれるんじゃないかというような素朴な感じを持っております。今の保安とか、あるいは、たしかバルクとかそういうものも上のほうに挙がっていたと思いますが、そういうものを下のほうに落とすというのであれば、その辺の説明があったほうが親切かなという感じがしております。

それから、この政策の位置づけに関してなのですけれども、はたから見ると、できるだけほかの政策との連続性も触れていただきたいというわけで、アジア・ゲートウェイの話もできるだけ取り込んで、ほかの政策体系との一貫性を確保するような、そういう書きぶりをしていただきたいというふうに思います。

それに関連して、できればの話でございますが、政策の体系として、今、もう1つ議論されているのは、予算の関係での政策の体系があると思います。国土交通省の港湾局の関係の予算区分が平成20年度からどうなるのか存じ上げておりませんが、できればああいうものとの整合性もお考えいただければというふうに思います。ちなみにフランスあたりだったら、政策別予算の体系として、スーパー中樞港湾などのインフラ系統のものと、それから臨海部の開発、保安とかいう形で非常に常識的な分類になっているわけですね。おそらく日本の場合もそこまで大ざっぱな分類にはしないのだろうとは思いますが、将来的に予算の区分との連続性も考えて、できるだけ無駄な体系はつukらないほうがいいというのが私の素朴な意見でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

では、先生から。

【委員】 簡単なことだけなのですけれども、先ほど、施策のスピード感というか、時間的な概念という話がありまして、そのとおりだと思います。そのときに、この中にもそういう記述がありますが、全体に関わるといいますか、政策のあり方全体にスピード感を持ってというお話があったのですけれども、それと同じ意味で、13ページのところの港湾サービスの一層の向上の中で、シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化というのがあるのですけれども、これはどっちかというと個別の港湾で高度化するためにどういうニーズがあるのか把握をしてというような記述になっていると思うのですけれども、今回のこの内容が国際競争力の強化ということだとすると、やはり産業側、特に製造業、それからキャリアの方、それと港湾を供給する側と、そういったところの情報の共有とか協力関係というものを抜きに国際競争力の強化ってあり得ないと思うのです。だからその意味では、そういったものをこれから推進するには、製造業あるいはキャリア側と港湾サービスを提供する側との十分なコラボレ

ーションあるいはマーケティングといますか、何が必要とされていてどのように変わっていくのかという情報を共有するようなシステムとか、あえて言えば、そういったものを何らかの形で制度化するようなところがあったほうが良いとは思いますが、それはともかく、この方針としては、やはりそういった情報を積極的に入れていくというようなことを全体として書いていただく必要があると思います。

【分科会長】 ありがとうございます。今のことで事務局は特に補足はございませんか。

【計画課長】 今ご指摘いただいたそれぞれの事項はごもっとなご指摘というふうに思っておりますので、そういったご指摘を踏まえて次回までに取りまとめをいたしたいというように思っております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見はございませんでしょうか。もしないようでしたら、きょうは特に中間報告素案に関連しましてたくさんの貴重なご意見を賜りました。次回も継続してこの案件につきましてご意見を賜りたいと思います。事務局のほうでは、きょう賜りましたご意見をもとに再度素案のバージョンアップをしていただくということをお願いしておきたいと思っております。

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

【総務課長】 どうもありがとうございます。私のほうからは次回以降の予定を改めて申し上げさせていただきます。

次回、第25回の港湾分科会につきましては、5月24日木曜日、13時30分から、この同じ場所、11階の特別会議室で審議をお願いしたいと思っております。

それから次々回の第26回港湾分科会につきましては、7月5日木曜日、13時30分から国土交通省の中の会議室を探したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

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。長時間の審議、ありがとうございました。

— 了 —