

平成19年5月24日（木）

於：国土交通省11階特別會議室

## 交通政策審議會第25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25回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成19年5月24日(木)  
開会 13時30分 閉会 15時30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               |
| 池淵 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     |
| 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                |
| 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            |
| 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   |
| 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社会資本整備重点計画の策定について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

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・・・・・・・・・・ 7

- ・アジア・ゲートウェイ構想について
- ・中間報告（案）について
- ・（社）日本経済団体連合会からのヒアリング

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第25回港湾分科会を開催いたします。私は事務局の、総務課長の福本でございます。

本日は、委員18名中15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。尾崎委員、白石委員、君浦委員は所用のためご欠席という連絡をいただいております。なお、尾崎委員の欠席に伴いまして、川崎様にご出席いただいております。また、欠席の君浦委員からは、本日の分科会へのコメントということで、資料を1枚ご提出いただいております。

お手元の資料の確認をさせていただきます。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がございます。議事資料は資料1と資料2がございます。資料2は、2-1から2-5まで、枝番を付したものがございます。ご確認をお願いいたします。さらに、委員の方々には6点、資料がございまして、アジア・ゲートウェイ構想に関するもの、それから貿易手続改革プログラムに関するもの、日本経団連からのご提言、日本商工会議所からのご提言、それから先ほど申し上げました、本日ご欠席の君浦委員からのコメント、1枚紙。それから、貿易手続改革に関する日本経団連からの評価・要望に関する1枚紙の6点をお配りしてございます。不足がございましたらお申しつけください。よろしいでしょうか。

それから、議事に入ります前に、恐縮ですが1点ご連絡がございます。実は、先日、他の省庁の審議会の委員の方に関しまして、非公開の情報をご自分の著作物で公表したという事案がございまして、内閣官房総務官室のほうから、審議会における守秘義務について注意喚起をお願いしたいとの連絡がありましたので、委員の方におかれましては、国家公務員法等におきまして、職務上知り得た秘密を漏らしてはならないという守秘義務が課されておりますので、議事録等で公開されていない情報につきましては、著作等によって公にすることのないように、改めてお願いしたいと思います。

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】 それでは、本日の議事に入らせていただく前に、資料の取り扱いについてお諮りいたしたいと思います。本日、席上に配付しております、先ほどご紹介がございましたが、本日欠席しております君浦委員からの、第25回港湾分科会へのコメント、さらに経

団連様からの、貿易手続改革プログラムに関する評価・要望につきましては、交通政策審議会港湾分科会運営規則第11条により、分科会の委員限りとさせていただきますので、ご承知おきいただきたいと思います。

それでは、本日の議事に入らせていただきますが、お手元の会議次第でございますように、本日は大きく分けて2つの議事がございます。1点目は、社会資本整備重点計画の策定について、2点目が、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でございます。まず、1点目の社会資本整備重点計画について、事務局より資料のご説明をお願いいたします。

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

お手元の資料1に従いまして、現在の社会資本整備重点計画と、港湾分野における取り組みについてご報告、またそれに対してご意見をいただければと思っております。

まず、1ページを開いていただきますと、社会資本整備重点計画のスケジュールと検討課題をまとめております。これにつきましては、現在、社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同の計画部会、その下の基本問題小委員会で議論が進められておりまして、6月21日に開催される会議で、中間取りまとめがされる予定になっております。

2ページ目を開いていただきますと、社会資本整備重点計画、現行のものがどうなっているかをまとめたもので、この中で、特に港湾分野につきましては、茶系統の色で活字を斜めにしてある部分がありますが、特に下線を引いた部分が港湾関連の指標で現在入っているものになります。

こういった社会資本整備重点計画につきまして、港湾分野におきましては、この港湾分科会で1月にご審議していただいたところです。それをまとめたペーパーが次の3ページになります。このご審議いただいた結果については、私どもの港湾局長より、社会資本整備審議会、それから交通政策審議会の計画部会、また基本問題小委員会の合同の会議において報告をさせていただいたものです。この資料のポイントは何か、ご説明させていただきますと大きく2つあります。港湾分野についての意見というのは、今までの答申や政府決定をした大綱等に基づいて整理をしたものであるということ、その結果、次のようにしてはどうかという提案をしております。

まず1つは、現行の社会資本整備重点計画の策定以降、アジア地域の急激な経済成長、こういったものに対して国際競争力の強化をすべきではないかということで、新しい分野として、活力に加えて国際競争力強化というのを追加すべきであるということです。ちょうど、

このページの下の左のほうに分野というのがありますが、その青い字の部分になります。もう1点は、既存の港湾施設の適切な維持管理が、今後の大きな課題になるということで、各分野に共通して維持管理という分野を追加すべきであるという意見を、港湾分科会から報告をしているところです。

これに対しまして、今週の月曜日に開催されました基本問題小委員会で提案されたのがこの4ページになります。こちらのほうでは、国土交通省の各分科会からの意見を取りまとめて構成したものになっております。上のほうに枠囲みで、「○」で書いてありますが、ここを見ていただきますと、まず1つは、将来、10年から15年後の経済社会の具体的な姿を提示した上で、このページの下にありますように、今までありました4つの分野を新たに組みかえまして、1つは暮らし・環境、今まで暮らしと環境の2つに分かれていたものを1つにするということ、それから4つ目に、横断的な政策目標というものを創設したということになります。それから、また上の「○」になりますが、新しい重点目標の追加とか、早期に概成する事業を明確化、さらにわかりやすい指標、事業の重点的、効果的、効率的な実施に向けての取り組みの強化、こういったものが出てきております。

次に5ページを見ていただきますと、これは今週の月曜日に開催されました基本問題小委員会の中で提示された資料の中で、港湾分野だけを抜粋したものです。これでは少しわかりにくいので、次の6ページを見ていただきますと、全体の中で、港湾分野で整理されたものと、それから港湾分科会のほうから報告をしているものとの対比をしております。その結果、港湾分科会として、全体の会に対してこのような意見を言うてはどうかということでまとめております。

この資料の中の青い字が、そういった意味で今後、調整を図る事項ではないかと考えているもので、まず1つは、左のほうに分野（案）とありますが、分野について、1つは現在の活力という分野に加えて、国家戦略的に必要な国際競争力強化、こういうものを入れて国際競争力強化・活力としてはどうかというもの。もう一つは、先ほどの5ページと対比していただくと、分野の順番が違います。そういう意味では、この国際競争力・活力というのをはやり一番大きな分野、課題として上に持ってくるべきではないかというのが、分野についての提案です。

それから、この中の指標（案）の中につきましても、青字で書いてある部分が、港湾分科会として提案してはどうかということでまとめているものです。右のほうを見ていただきますと、1つは、スーパー中枢港湾における目標が、現在入っていない状況になっているもの

ですから、こういったスーパー中枢に関する目標、それからここにあります統一モデル様式のシングルウィンドウ電子化率、これは特にアジア・ゲートウェイ戦略会議の中でも、手続の簡素化・統一化というのが議論されてまとまっております。こういった指標を入れていくべきではないかというのがこの部分。

それから、安全の部分につきましては、災害発生後の業務を円滑に行うための計画、いわゆるBCP、こういったものが非常に重要になってきております。このBCPの策定率を入れてはどうかとか、さらに、暮らし・環境の部分では、三大湾における底質改善が必要な区域のうち、改善した割合というのを入れてはどうだろうか。これは、従来、閉鎖性海域で起きる水質改善に係る指標とか、青潮発生期間の短縮というのを入れていましたが、気象条件、海象条件によってかなり指標が影響されるということがわかってきております。そのため、むしろこういった自然現象に影響されない指標に変えてはどうかというものです。また、循環型社会ということで、リサイクルポートに立地する企業の増加割合を入れてはどうかというもの。さらに、現在検討中で青字にはしておりませんが、地域活力の向上という重点目標において、今後、港湾の整備が地域の活性化に貢献することをわかりやすく指標化できないかということも検討しているところです。

これらのことにつきまして、ご審議していただければと考えております。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。

それでは、ただいまご説明いただきました社会資本整備重点計画に関連しまして、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。

**【委員】** 暮らし・環境の指標の中で、底質改善を三大湾に限ったというのは、何か理由があるのでしょうか。

**【企画室長】** 特に三大湾の場合、底質改善事業が必要な箇所が多く見られるということから、こういった指標に挙げておりますが、例えば瀬戸内海などを含めて、事業としてはほかの地域も対象になるところがあります。そういった意味では、シンボリックになるところを取り上げているということで整理しております。

**【分科会長】** よろしいでしょうか。

ほかにご意見、ないしはご質問でも結構ですが、ございませんか。

私のほうから1つ確認させていただきたいんですが、4ページの、基本問題小委員会で提示されている4部門というのは、暮らし・環境と安全、活力、最後に横断的な政策目標とい

う言い方をしているんですが、分科会のほうでは政策課題という名称を、いずれも使っているわけです。この意図はどういうことなんでしょうか。

【企画室長】 申しわけありません、これは誤植です。「課題」になります。単純な間違いですので、訂正いたします。

【分科会長】 どちらを直せばいいんですか。

【企画室長】 4ページの、横断的な政策目標とありますが、これが政策課題になります。

【分科会長】 資料の修正をお願いいたします。

ほかにご意見、ございませんでしょうか。

それでは、次の議題に移らせていただきたいと思います。2番目の議題、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。前回も、引き続きご議論を賜っている議題でございます。

前回分科会でも説明をいただきましたアジア・ゲートウェイ構想と貿易手続改革プログラムにつきまして、官邸において最終報告書が取りまとめられております。まず、その内容の報告と、前回の分科会においてご審議いただきました、我が国産業の国際競争力強化を図るための港湾政策のあり方の中間報告（案）について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【企画室長】 では、引き続きご説明いたします。右肩上の資料ナンバーで2-1からご説明いたします。

まず、2-1を見ていただきますと、これは官邸のほうで進められておりましたアジア・ゲートウェイ構想についてまとめたものです。1ページ目は今までの開催状況をまとめておきまして、一番下のところに、5月14日に貿易手続に関する検討会の中で、貿易改革プログラムが取りまとめられております。また、5月16日のアジア・ゲートウェイ戦略会議において、全体の構想がまとめられております。

2ページ目にその概要をまとめております。この中で特に出てきておりますのが、真ん中あたりに最重要項目10というのがあります。この中で関係しておりますのが、2番目の貿易手続改革プログラムの着実な実施、それから7で関連しておりますのが、アジア・ゲートウェイ構造改革特区（仮称）の創設となります。また、重点7分野というのを下にまとめておりますが、このうちの1、人流・物流ビッグバンというものがその対象になります。

では、具体的にはどういうことが書いてあるかと言いますと、詳細は別途お手元に、クリップでとめております「アジア・ゲートウェイ構想」という、かなり厚い資料をお配りしているものが、構想そのものになります。また、クリップを外していただきますと、その中ほ

どに貿易手続改革プログラムというものが入っております。これを抜粋して概要をまとめておりますのが、今の資料2-1の3ページになりますが、ここに出てきておりますのが、貿易手続改革プログラムの着実な実施ということで、1つは港湾の深夜早朝利用の推進、それから港湾手続の統一化・簡素化、それから港湾行政の広域連携の推進といったものが入ってきております。また、重点7分野の中では人流・物流ビッグバン、陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進ということで、スーパー中枢港湾、またロジスティクスセンターなどの記述が入っているところです。

次の4ページを見ていただきますと、実はこの分科会でも、日本経済団体連合会のほうから昨年の11月21日の提言について、ヒアリングをしていただいているところです。この中で、経団連のほうから具体的な提案ということで幾つか出てきておりました。そのうちの1つが、上の(3)、下線を引いてある部分ですが、地方自治体ごとに分かれている主要港湾における行政の見直し(港湾管理における国の権限強化、広域連携の強化)といったもの。それから、別途4月16日に日本商工会議所からも提案が出ております。その中でも(2)の広域ポートオーソリティの設立等による港湾経営の改善・利用コストの低減、こういったものが出てきております。この点につきましては、官邸のほうでもいろいろやりとりがあったと聞いておりますが、最終的にはこのアジア・ゲートウェイ構想の中には、あまりしっくりとは入っていないような状況になっていると聞いております。このあたりは、この後、経団連の方がこちらのほうでヒアリングをすることになっておりますので、具体的な話があるかと思っております。これがアジア・ゲートウェイ構想の全体になります。詳細につきましては、お手元にお配りしている中に入っております。

次に、資料2-2をご覧くださいなのですが、こちらでは、港湾分科会での指摘事項とその対応ということでまとめております。前回の港湾分科会で、いろいろなご意見をいただきました。それについて1ページ以降にまとめております。

まず1ページですが、ここは初めの部分で、港湾の使命、役割をきちんと書くべきであるとか、過去の答申からの流れとか、または予算区分との対応というのを分かるようにしていくべきだというご意見をいただいております。このあたりについても措置をしております。また後ほど、過去の施策や予算区分についてはご説明いたします。それから、基本方針は、グローバルな産業のサプライチェーンとか、またはスピード感というのが非常に重要であるということで、ご意見をいただいております。

また、2ページ目以降になりますが、アジア物流ネットワークの観点については、三大湾

以外の港湾に関する施策も非常に重要である、また、日本海側と太平洋側の港の相互バックアップ、こういったことについてもきちんと記述するべきではないかというご意見をいただいております。これについても、後ほど資料がありますので、ご説明いたします。2ページの後半部分で、規制緩和等で静脈物流に関する記述等を追記すべきだということもありました。この点についてはそのように中間報告の中で入れております。

また、3ページ目のほうでは、物流ニーズ・シーズに対応したということで、情報交換をする場とか、情報プラットフォームの構築といったもの、港湾のサービスの改善に向けた働きかけということで、国の先導というものをきちんと書くべきだという意見をいただいております。記述しております。

4ページでは保安対策、環境、それから投資の選択と集中、こういったものについてもきちんと記述するべきだということで、記述いたしました。また、今後の課題として国と地方との適切な役割ということ、長期的視点に立った中で状況変化、特にリスクマネジメント等を含めた柔軟な対応をとれるようにしていくべきだというご意見をいただいております。それについても記述しております。

そこで、今までの答申と予算区分等との関係ということで整理をしたのが、6ページと7ページになります。6ページで左のほうは、これは平成14年に出しております答申です。その中で、活力、環境・暮らし、安全ということでそれぞれの予算分野に基づいて、また、右のほうにありますような形で答申等を受けております。具体的には、今回の、2つ目になりますが環境・暮らしの部分では、環境関係は18年3月29日に答申をいただいているもの、それから安全関係についても、3月に地震に強い港湾のあり方というもの、それから今回、共通の課題ということで維持管理というのを出しておりますが、この点につきましては17年12月26日に答申を受けております。こういった中で、14年の答申から現在までの状況変化等に対応して、今回の国際競争力強化のための港湾政策のあり方ということで諮問を受け、現在、ご審議いただいているものになります。

7ページ、これは14年の答申とそれ以外の答申、それから今回ご審議いただいております諮問の内容についてまとめたものになります。右上の赤い色でくくっているところが、今回の中間報告の案になるものです。細かいところは説明を省略いたします。

8ページを見ていただきますと、情報プラットフォームの形成に向けて、今後どういう方向に行くのかというご意見をいただいております。それをまとめたものになります。具体的には、中央に基幹システムと書いているところがありますが、現在、NACCS、港湾ED

I 以外にも、JCL-net とか POLINET、それ以外の金融・貿易系の民間システムがありますが、こういったものを、NACCS、港湾EDI を中心にまとめていこうというのがあります。それに加えて、関連の事業者の接続を全員参加型にしていくというもの、さらにそのために、ルールも共通化していくことを進めていくものです。これを全体でまとめたものが 8 ページになります。こういったものを進めていくことにしています。

資料 2-3 を見ていただきますと、三大湾以外の物流についてどうするのかということに関連しまして、特にアジア物流、日中間、日韓間の物流がどのようになっているのか、まずデータでご説明したいと思います。この資料の 1 ページを開いていただきますと、港別の 2006 年の外貿コンテナ貨物量の実績表になっております。左が京浜、阪神、伊勢湾ということになりますが、非常に多い取り扱いになっておりまして、それに続いて博多、清水、北九州ということで、約 60 港近くでコンテナを取り扱っていることになります。

2 ページ目を見ていただきますと、スーパー中枢港湾とスーパー中枢港湾以外、それぞれのコンテナの推移、伸び率を比べたもので、青い字のほうが伸び率が高く、赤のほうは低くなります。これを見ていただきますと、2005 年からスーパー中枢港湾のほう伸びている状況になってきております。

3 ページ以降は、それぞれの場所によってどのような貨物が発生、集中しているのかをデータの的に調べたものです。中央に書いておりますのが、外貿コンテナの輸出入全体で、スーパー中枢港湾には 82% の貨物が集中しているという状況になります。それぞれのエリアで分析をしますと、左上が三大湾、右上が北部九州になります。下のほうが中核国際港湾ということで、中央に凡例を書いてございますが、8 港の合計になります。この 3 つのエリアについては、北米、欧州のシェアがありますが、これ以外、その他の港湾、右の下を見ますと、ほとんどが中国、韓国、アジアで、北米、欧州は非常に少ないという結果が出ております。

4 ページ目、5 ページ目は輸出と輸入に分別しているものです。この中で特徴的なのは、輸出と輸入を比べた場合、輸入のほうが中国貨物が非常に大きなシェアを占めているという傾向があります。

6 ページは、エリアの分割方法を変えたものです。日本海側、瀬戸内海、太平洋側、北部九州ということで分けております。これで特徴的なのは、日本海側なり瀬戸内海というのは、中国、韓国、アジア貨物が非常に多く、欧米については少ないという結果が出ております。

7 ページ、8 ページは、それぞれを輸出と輸入に分別したものです。輸出、輸入を比べた場合、輸入のほうが中国貨物や韓国貨物が多くなっている傾向にあります。

9 ページは、中国貨物と韓国貨物のシェアを、三大湾とそれ以外で比べたものですが、いずれも増えてきております。特に三大湾以外については64%を占めているという結果が出ております。

10 ページは、それぞれの港で外貿コンテナが平均でどのぐらいの背後圏まで運ばれているかを距離であらわしたものです。運ばれているものの平均的な距離をとったものになります。ここで特徴的なのは、輸出、輸入とも下関港が断トツで多い、約500キロ近くの背後圏を持っている。それ以外は、那覇港のように海運を利用しているケース、あと、一般的には直背後に産業を持っているほど背後圏は非常に小さく距離が短くなる傾向にあります。

11 ページからは、こういった約60港について分析を加えたものです。この表の見方ですが、11 ページの右の大きな図で、上と下に分かれているのが対前年のコンテナ貨物量の伸び率になります。上のほうが伸びており、赤字のほうが減っているということになります。赤いプロットが、韓国・中国航路が週5便以上あるもの、バツのプロットが週5便未満のものですが、特徴的なのは、横軸が外貿コンテナ取扱量ですが、3万TEUを境に非常に伸びている港と、3万TEUよりも少ない港については、週5便未満で伸びている港と減っている港に分散している傾向があります。

12 ページはもう少しレンジを長くとりまして、過去5年間で比べたものになります。右下に凡例を書いております。ちょっと見にくいかもしれませんが、6パターンに分かれています。丸のプロットが、週5便以上で、青いプロットは便が増えているもの、赤いプロットは便が減りつつあるものです。バツのプロットのうち、青いプロットが週5便未満ですがそれでも便が増えているもの、赤いバツが減っているものになります。特徴的なのが、週5便以上ある青い丸と、週5便未満で便数が減っている赤いバツ、この2つを比べていただきますと、大体、3万TEUを境に順調に増えている、便数も増やしている港と、逆に減っていているところという傾向が見られます。

その結果、13 ページには、こういったことが起こっているんじゃないかというイメージをあらわしたのですが、左が現状、それぞれのA、B、C、D県から欧米に向かってはスーパー中枢港湾に集まっていっている。アジアに向かっては、近くのA、B、C、D港に集まって、そこにアジア航路があるという状況になっているものが、右のほうに、将来A、B、C、Dの中で集約が進んで、C港のようにだんだん貨物量が増えて、便数が増えるところと、D港のように減っていくところ、こういった二極分化が進んでいくのではないかというふうに見ております。こういったものに対して、今後の政策も考えていくべきではないかと思っ

ておりますが、まだデータ解析が、途中段階になっておりますので、この点についてはもう少し詳細な検討を加えていくべきであると考えているところです。こういった、ご指摘を受けたものに対しましては、今のような対応を図りたいと思っております。

次は資料2-4を見ていただきますと、今回の中間報告の概要をまとめております。それから、別途資料2-5が中間報告の案文になります。まず概要の資料2-4で説明をいたします。まず1ページ、基本方針、それから港湾政策の展開ということでまとめております。特に港湾政策の展開につきましては、1ページの中央から下、赤い帯の部分になりますが、1つはスーパー中枢港湾政策の推進によって、基幹航路を維持すべきであるというもの、2点目は、企業活動を支えるアジア物流ネットワークの実現ということで、こういったアジア物流についてもきちんと柱立てをしております。3番目は産業の活性化・立地促進ということで、バルク貨物を中心とした政策をまとめております。4番目に、港湾サービスの一層の向上ということで、これは手続の電子化などの港湾サービスの一層の向上というのを入っております。

2ページを見ていただきますと、今後推進すべき産業・地域経済支援のための具体的港湾施策としまして、今の4つに従ってそれぞれを具体的に書いております。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、現在進めておりますSPA中政策につきまして、まず(1)として、進捗管理の実施を踏まえた政策の推進。現在進めております政策を、工程表に基づいて進捗管理を実施するという、それから必要に応じて新たな政策目標の設定を検討するというにしております。

2番目には、このスーパー中枢港湾のコンテナターミナル機能の強化を図りたいということで、産業競争力強化ゾーンの設定を考えております。これにつきまして、次の3ページに詳細を載せております。スーパー中枢港湾のターミナルと一体となって、臨海部物流拠点、ロジスティクスセンターというのを設置したいということで考えているものです。これにつきましては、右上の現在というところを見ていただきますと、港に上がった後、デバニングが、かなり内陸部まで輸送されてから行われるような非効率な状態になっております。また、特殊車両等が非常に通行制限を受ける、特認が必要であるということから、横持ちコストも発生している状況になっております。こういったところの、効率性を向上して、さらに一体的な運用を図りたいということで、下のような将来図を考えております。ターミナルと背後を一体的に産業競争力強化ゾーンに設定して、民間物流施設の整備の支援や、道路インフラ、さらに特殊車両の輸送効率化、臨海部の土地有効活用を図るための規制緩和など、こういった

たものを入れたいと考えております。

2ページにもう一回戻っていただきますと、スーパー中枢港湾政策の充実・深化の（3）ですが、港湾行政の広域連携の推進ということで、広域的な連携を進めたいというもの。さらに4つ目には国内輸送、内航フィーダー、道路、鉄道との円滑な接続というものを考えております。

2つ目の赤い帯ですが、地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現ということで、1つは、先ほどのデータにありますような、港によってかなり特性が違いますので、こういった寄港頻度とか特性に応じたフレキシブルな港湾サービスを展開していくべきである。また、国際RORO航路等といったものも考えていくべきではないか。また、（2）のほうでは、貨物量が減ったり便数が減っていく地方の港湾も出てくると思われます。そういった港に対しましては、共同で港湾利用振興に取り組むべきではないかとまとめております。

3の赤い帯ですが、産業・地域経済への支援、競争力のある臨海部産業エリアを形成したいということで、同じように4ページを見ていただきますと、産業競争力強化ゾーン、臨海部産業を育成するための強化ゾーンを設定したいというものです。これは、絵を見ていただきますと、現在は、通常それぞれ民間の工場が立地して、個別に埠頭で貨物等を扱っていますが、この結果、かなり港が混雑していたり、非常に非効率であったり、また荷役機械が足りないということが出てきております。将来の図を見ていただきますと、こういったものを一体的に運用できるようにしていこうということで、部分的な公平の利用よりも、埠頭全体の効率性とか公益性を重視して、スピード感ある整備をやろうと考えております。具体的には、下の施策の内容ということで挙げておりますが、一体的な貸し付け、荷役機械の整備等のスピードアップ、土地関係の施策ということでまとめております。

再び2ページに戻っていただきまして、4で、物流ニーズ・シ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、マーケティングとか、諸手続の統一化・簡素化といったものも含めて考えていきたい。それ以外に情報プラットフォームとか保安、環境といったものにも対応していくべきとしております。

5ページを見ていただきたいんですが、今後の政策のあり方ということで、実施に向けてまとめております。1つは実施体制、これは官民挙げてやります。実施時期につきましては、今回、中に入れておりますのは、おおむね5年以内をめどに成果が出るように、全体の工程表をつくって、スピード感を持って進めていきたいと考えております。特にスパ中政策については、その検証と新たな目標設定、施策の充実・強化を図ることが重要であると考えてお

ります。

また、投資の重点化・効率化と並んで、4に今後の課題としまして2つ挙げております。1つは、国と地方との適切な役割分担。これは特にポートオーソリティ制度を含めて広域的な連携強化とか、一体的運営を図っていくべきではないかというような、経団連、日商などの提言等が出ております。また、こういったものについて必要ではないかという意見もいただいております。この点について今後、検討していく必要があると考えております。それから、2点目に民間活動へのさらなる支援ということで、高規格コンテナターミナルの一体運営とか、外貿埠頭公社の民営化等を進めて、さらに民間活動の環境整備が整うようにしていくことが重要と考えております。こういったことの内容について、今後検討していきたいということでまとめております。

資料2-5が、その中間報告の本文です。ざっと見ていただきますと、1ページ、2ページは目次になっております。3ページには基本方針ということで、枠組みで掲げております。今後5年間に緊急に実施すべき港湾政策について取りまとめをしているものです。

4ページ以降に取り巻く情勢ということで、グローバル化、経済連携の動き、産業立地の国内回帰、アジア航路における貨物量の増大といったものをまとめております。8ページからは臨海部産業を取り巻く状況について入れております。11ページ以降は具体的な港湾政策の展開ということで、先ほどの4つの施策の柱をまとめております。14ページ以降には、具体的な施策の取りまとめをしております。前回お示ししました内容に加筆修正しているものになります。

そして、新たに加えておりますのが24ページ以降になります。施策の推進に向けてということで、先ほどの実施体制、実施時期、投資の重点化・効率化を入れておりますが、さらに最後の25ページに今後の課題ということで先ほどの2点を挙げております。さらに下のほうには、長期的展望に立った港湾政策の展開についても、これから柔軟に対応していく必要があるということで、取りまとめをさせていただいております。

内容については以上になります。ご審議のほど、どうぞよろしく願いたします。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。かなりたくさん資料でございますが、ご説明いただきましたことに関連しまして、今からご意見を賜りたいと思います。なお、最初に申し上げましたように、委員の方々の席上には、本日ご欠席の君浦委員から提出していただいております、第25回港湾分科会へのコメントをお配りしております。その内容としましては、スーパー中枢港湾政策の充実・深化、地方港湾の整備、港湾広域連携、目標達成

期間に関してそれぞれご意見を賜っております。特にこれについてご説明は申し上げませんが、お目通しいただきながらご意見を賜りたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

【委員】 途中で退席させていただきますので、最初に失礼いたします。資料2-5、案文のほうを拝見しながら質問させていただきたいのですが、これは、私が諮問を受けた最初のときにも指摘したことで、このタイトルにあります「我が国産業の国際競争力強化等」の「等」の意味合いでございます。それに対する答えが案文の3ページの一番最後に書いてある基本方針のところ、国際競争力の強化に加えて、国民生活の向上ということで、一応の答えが出されていると考えまして、これは非常に常識的なことでよろしいと思うのですが、ただ、お聞きしたいのは、非常に概念的なことですが、国際競争力の強化と国民生活の向上というものの関係でございます。両者並列しているという読み方が1つできますが、もう一つの読み方として、そこにちょうど書いてある平成14年の答申のように、まず最初に国際競争力の強化という直接目的があつて、ひいては、終局的な目的として国民生活の向上という理念が実現されるという読み方もあると思うのです。そのどちらなのかということで、私の印象としては並列したほうが無難だとは思いますが、重層的に書いたほうが切迫感とか、メリハリができると思いますし、ほかのアジア・ゲートウェイとか、社会資本整備などでも国際競争力というのが中心になっておりますので、重層的な、メリハリをつけたほうがいいのではないかとというのが私の意見でございます。

法律の目的規定ではないですから、その辺はなかなかすばつとはいかないと思いますけれども、いずれにしても、「はじめに」の第1段落で書かれていることは、私のイメージだとまさに終局目的を書かれた文章だと思いますので、むしろ、それに加えて国際競争力の強化がなぜ求められるのかについて、一言メンションしたほうが、全体の流れとしてはいいのではないかと。それから、第3段落の下から2行目、細かいことですが、「以下の基本方針のもと、特に、わが国産業の国際競争力強化等」、これで「等」が要るのかどうか。その辺もお教えいただきたいと思います。

それから、これもまた形式的なことなんですが、案文の24ページの2、「実施時期」というタイトルになっていますが、これも法令の施行時期みたいで、あまりしっくりこないという感じがしますし、私の感覚としては、平成14年の政策が実質的に延長されているというふうに理解されるならば、まさに君浦委員のコメントにもありますけれども、政策の実現のための期間とか、もう少し表現ぶりを変えたほうがいいんじゃないかとというのが印象でござ

います。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 幾つかあるのですが、今の件に関して、やはり『国際競争力強化と国民生活の向上』というのは、基本的には2つのものがあると思うのです。一番上に書いていますように、食糧の6割、エネルギーの9割ですか、我々が、例えばスーパーマーケットに行っても、外国からたくさんのもものが来ているわけですね。こういうものをトランシップで来るんじゃなくて、直接的に安く日本に入ってくる、それが国民生活に役立っているという考え方と、それから輸出産業における国際競争力強化だという考え方と、それぞれ違う意味合いがあるのではないかと、この文章はそういうふうに理解して読んでいます。

それからもう一つ、この関連でいいますと、1行目は今までにはなかった、本当に港湾の基本政策、基本方針の考え方を、初めてかどうかは知りませんが、港湾局が国の政策として出してきた、これはまさに普遍的なものであって、今回の審議会だけのものではないと思うんです。そうであれば、その次に書いてある「具体的には」というのは、「特に」という言葉でないとおかしいのではないかと。つまり、普遍的なこういうものがあって、特に今回はこういうことをやるんだと、こういう文言が正しいのではないかとというふうに僕は考えています。

【分科会長】 ありがとうございます。お二人の委員からご意見を賜りました。お互いに関連する項目ですが、事務局のほうからコメントはございますか。

【企画室長】 委員のおっしゃる意味のとおりです。と申しますのは、この14年の答申を今回、引き継いでいて、そしてこの間に変わってきた状況を踏まえて緊急に実施すべきものを取りまとめているということで、この中身を構成しております。そういった意味では、この国際競争力と国民生活というのは、まずは国際競争力を強化すべきである、その終局の目的には、当然、国民生活の向上にも資するというところでとらえて、まとめているところで。特に、やはり国際競争力といった場合には、先ほどのトランシップというのがあると、当然コストが高くなりますので、そういったものはなるべくなくして、直接運べるということで、ここの枠の中に「わが国の企業が、世界中との間で、貨物を安く、早く、確実に、いつでも、直接届けられるような港湾サービスの提供」ということで、こういったものを目指していくべきではないかということでまとめております。ただ、表現は「具体的には」と書いておりますが、「特に」というほうがより明確になるようでしたら、そこは改めます。

それから、「実施時期」という表現につきましても、委員のおっしゃる意味のとおりです

ので、実際にこの5年間で、この中にあるものを実施していきたいということで、「実施時期」という表現をとりましたが、より適切になるように、そこは改めて見直しをいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかの委員からご意見、ご質問はございますか。

どうぞ。

【委員】 中間報告案につきましては、今、先生方ご指摘のとおり、ほんとうに港湾の使命であるとか位置づけ、意義、それを「はじめに」というところからずっと、現状の見通し、特に国際的な経済連携に向けた動きですとか、産業立地の国内回帰、投資先のことも含めて、非常に現状をきちんと認識されて書かれて、厚みのある報告の書き出しになっていると思います。

私が、意見として、あるいは質問として申し上げたいのは、産業競争力強化ゾーンについてですが、ハードの整備、それから効率化、一体的運営、ソフトの手續というところが、今までから比べますと一歩も二歩も前進だとは思いますがけれども、産業の国際競争力強化等を図るための港湾政策のゾーンにしては、名前のわりに内容的に弱いのではないかと思います。これは港湾政策だけでは実現しないのかもしれませんが、自由貿易ゾーンといえますか、やはり関税、この後に経団連のほうからのお話もあるのかもしれませんが、もう少し、港湾の1つの位置づけが通商戦略という面も強いのですから、単に貿易手續等がスピードよく、効率的になるというだけではなく、関税政策や他の税制度にまで踏み込んでいかないと、ほんとうの意味での産業競争力強化と言われても達成できません。この3ページ、4ページに書かれている臨海部の有効活用の、規制のあり方の検討であるとか、ゾーンに対しては多少、整備をして民間資金の活用とか、そういったところだけではほんとうに、競争力強化の後押しをされると言われても、どこまで業界としてインセンティブが働くかなというように思います。ですから、ぜひもう少し、関税を含む産業競争力強化というのをもっと立体的に推し進めていくためには、逆にどういうハードルというか、方法があるのでしょうか。アジア・ゲートウェイの報告を見ても、あくまで貿易手續改革というところでとまっていて、アジア・ゲートウェイの中においてもちょっと弱いとは思いますが、こういったものを推し進めていくために何か、手続的にもう少し方法が、今後の課題としてあるならば教えていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。産業競争力強化ゾーンという中身にしては薄いのではないかというご指摘なんですけど、事務局のほうから。

**【振興課長】** それではお答えいたします。今のご指摘にありますように、確かに産業そのものの立地ということについて着目しているというよりは、むしろ産業がその活動を通じて行われるような、いわゆる物流の機能の効率化をしたり、コストを削減したりするために必要な手段を講じることによって、全体として産業の競争力強化に資するということを主眼として、今回取りまとめをさせていただいております。関税、沖縄における自由貿易ゾーンというようなご指摘もございましたので、さらにそういったような手だてが有効、かつどの程度の要望があるのかということも含めて、あるいはその他の施策もあるのかどうかも含めて、関係する民間企業へのヒアリング等をさらに進めて、今後とも検討していきたいと思っております。

**【分科会長】** ありがとうございます。

どうぞ、お願いします。

**【委員】** 大変にいいところをついているレポートだとは思いますが、どうもありがとうございます。

3点ほど申し上げようと思うのですが、この資料2-3がなかなかリアリティがあってよいので、この2-3に基づいて分かることを、なるべくこの資料2-5、中間報告の中にももう少し入れたほうが迫力が出るなという感触を持っています。一例を言うと、例えば11ページにある、どういう港が伸びているかということですが、スーパー中枢だけじゃなくて、そのちょっと下のクラスだけでも、ある種の規模の経済が発揮されているところが伸びている。これは大きな発見ですよ。こういうことを盛り込んだほうが、なるべく言ったほうがいいんじゃないかという感触を持っています。そういう意味で、こういう分析をさせていただいて、大変感謝しているところです。それが1点目です。

2点目は、同じ資料2-3の中で、背後圏の、ヒンターランドの距離が書いてあるのが10ページにあります。これは大体、輸出で100キロ、輸入で70キロくらいということなんだけれども、これをどう見るかというところで、スーパー中枢港湾が、神戸、東京、横浜、大阪、この辺で見るとおおむね全国の平均なんですよ。ということは、スーパー中枢港湾といっても結局、それは首都圏の大きさに相当する。要するにそこに消費圏を持っている、生産圏を持っているという部分、背後にある町が大きいからスーパー中枢港湾だと言っているのと同じくらいの機能しか果たしていないとも見えます。本当にスーパー中枢港湾だったら、この距離が全国平均よりももっと大幅に広く、足が長くてもいいはずですよ。そのところが諸外国の、超巨大港と比べる必要はないんだけど、イギリスあたりの島国の港と比べ

たときに、イタリアあたりの港と比べたときにどうなのか、ちょっと気になっているところ  
です。

私自身の意見としては、海上貨物がコンテナ化によってうんと安くなったのに比べると、  
陸上交通でのコストが非常に高目になっているわけでしょう。そのところが実は日本の港  
のネックなんだということを使うなら言うべきだし、スーパー中枢を伸ばすということは、  
何も港の施設だけじゃなくて、足を伸ばすんだということを使うべきだと思います。それには、  
道路の設備、施設の更新とか充実もあるし、運賃・料金上の点もいろいろ言わなきゃい  
けないことは言うべきだと思うのです。

関連して質問ですが、北部九州で、下関港、北九州港があって、博多港も似たようなもの  
でとなったときに、どうして下関港だけこんなに足が長いのかを、ちょっと解説していただ  
けないかというのが2つ目です。

最後に、資料2の中で、今さっき委員からもご質問があった、どこかの拠点をある種、後  
押ししていくという種類の話なのですけれども、かつての港湾政策を営々とやってきた時代  
に比べると、何だかんだいっても陸上の交通施設が整ってきて、なおかつ空港もそれなり  
になってきてというときに、例えば苫小牧のようなエリアが、実はこれからの非常に大きなポ  
テンシャルを持っているということ、具体名を挙げるかどうかは別にしても、私はそうい  
う可能性が非常に高いのではないかと考えているんです。特に、寺島先生あたりがよく言う、  
船のルートが大分、津軽海峡を通るようになってきたということ踏まえると、チャンスが  
ありますよね。そのときに、ぜひこの資料2-3と同じように分析をお願いしたいのが、す  
ばらしい空港とすばらしい港湾がセットになっているという条件が、港湾の物流、あるいは  
その地域での産業に関しても非常に大きな相乗効果をもたらしていると思うのですけれど  
も、それを何か分析できないか。そうなってくると、博多港と福岡空港、千歳空港・苫小牧  
港エリアというのはもの凄いポテンシャルになると思うのです。そのところはお願いでご  
ざいます。さっきの下関港のところだけ、教えていただけるとありがたいです。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局のほうで追加コメントをいただきたいと思  
います。

**【企画室長】** 3点、ありがとうございます。もう少しこのデータ類については、次回ま  
でに分析が必要な部分もありますので、それについては追加的にとりたいと思っております。  
その中で、先ほどの下関港の足が長いのは、荷姿がコンテナであるものをとらえていますの  
で、フェリー、ROROによって運ばれているものも中に入っております。下関港は非常に

フェリーが多いということもあって、その背後圏を見ますと、大阪から東京まで実際に運んでいるという実態があります。そういったものが数字上にあらわれてきているというものです。

それともう一つ、この全国平均といいますのは、ここにありますような、上に式を書いておりますが、トンキロをトンで割っていますので、例えばスーパー中枢港湾に82%、全国のコンテナが集中しているということを考えると、この平均値はかなりスパ中の平均値に近い結果になっております。そういう意味では、少し分析対象を変えることも必要ではないかと思っているところです。

また、3点目の空港との相乗効果、これは特に企業からヒアリングをしますと、苫小牧の背後に立地しているある企業は、千歳空港があるからあそこに部品工場を置いているんだと、明確に言っている企業もありますので、そういった点についてはどういう相乗効果があるのか、我々のほうでも分析してみたいと考えております。

以上です。

**【委員】** 加えて、スーパー中枢でも距離が100キロ、輸入だと70キロというあたりは、港湾局としてはどんな感触でお考えになっていらっしゃいますか。

**【計画課長】** この背後圏の大きさというのは、先ほど申し上げましたようにあくまでも平均の値で示しているわけです。それで、スーパー中枢港湾といえども、やはり圧倒的に近辺に需要が多いものですから、平均するとこんな数字になってくる。ところが、個別に見ていきますと、例えば東京港であれば仙台から持ってくるものもありますし、背後圏という見方をすると広く広がっているということが別途ございます。ですから、こういう平均的な輸送距離だけでそういったものを表現できるのかどうかということが一つあると思います。ただ、一方で私どもは、鉄道の利用ですとか内航フィーダーの利用といったことも、スーパー中枢港湾政策の中で展開しておりますので、そういったものが結果として足も広げていくということになるかと思えます。それを政策目標にするかどうかというのは、ちょっと議論が要るかとは思いますが、先生のおっしゃるように、そういったものが結果として広がっていくような形での努力は必要だと思っております。

**【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すでしょうか。

どうぞ。

**【委員】** 君浦委員からコメントをいただいている部分ですけれども、この④の目標達成期間の中で、当面の対応のパッケージを5年目途でセットするのは遅過ぎるのではないかと

いう表記があります。私もまさにそのとおりだと思いますが、5年でも構わないとは思いますが、君浦委員も私も同じだと思うのですが、おそらくその表現にかなり不満があるのではないかと。つまり、「全体として遅くとも概ね5年以内をめぐりて成果を得るよう」という、私がこんなことを言っただけですが、いかにも役人らしい表現だと思うのです。だからこのところは、率直に、早急に実施すべき施策は直ちに実施し、おおむね5年以内をめぐりて、このほうが余程すっきりする気がするのです、その辺のご検討をお願いしたいと思います。

と同時に、ここにもありますけれども、工程表の作成、これは非常に重要だと私は思っております。特にソフト部分については、工程表をきちんと検証してやらないと、やはりスピード感を持った施策はできないと思っておりますので、工程表をきちっと実施することが、この政策を遂行できるかどうかのポイントになると思っておりますので、その辺を頭の中に入れておいてほしいと思っております。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。追加のコメントはございますか。

**【企画室長】** それぞれの施策によって早くできるものと、少し時間を要するものといういろいろありますので、そのあたりの表記についても検討いたします。

**【分科会長】** ほかにご意見は。

委員のほうから。

**【委員】** 資料2-1、アジア・ゲートウェイ構想の概要の2ページ目に、最重要項目10の2、貿易手続改革プログラムの着実な実施ということがありますが、私はこの着実な実施ということに、強い意味を感じるわけです。そういう意図で書かれていると思うのですが、そういったことでこれの関連の別添の、貿易手続改革プログラムというのがありますが、これの3ページを見ますと、一番下に②、港湾の深夜早朝利用の推進という項目があります。我々実務サイドからの期待の大きさを改めて申し上げるような格好になりますが、着実な実施ということを見ると、なかなかこの問題というのは、いろいろ課題が多いと思うのです。そう認識しております。したがって、一度にはなかなかいかないかもしれませんが、課題を明確にして、マイルストーンをしっかりと、そういうことを頭に描きながら、この囲みにありますような新たな制度設計を行うというところに、ぜひともつながるようにしていただきたいと感じます。意見として言わせていただきたいと思っておりますので、答えは要りません。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、委員、お願いします。

【委員】 3点ばかり、要望を申し上げたいと思います。期日も迫っておりますので、お答えは特に結構です。

まず、25ページに今後の課題ということで、3点書かれております。今後の課題というのをどう読むかということなんですが、この中の(1)の末尾に「このため、国と地方の役割分担」から始まって、「わが国港湾の広域的な連携の強化、一体的な運営について、今後、更なる検討を行う」というのがあります。僕はこれは今後の課題ではないのではないかと思っております。僕の記憶では、今日まで同様の文章が何回も出てきて、そのまま放置されたという言い方はちょっとしませんけれども、5年ほど先の次回の長期構想のためにも、もう検討に着手されるべきだろうと思います。確かにポートオーソリティというのは、口で言うのは簡単ですが、並大抵のものではないと僕も思います。そして、どのような制度にもメリット、デメリットといいますか、プラスマイナスはありますので、慎重に議論しなければいけない。それだけに、今後の課題ということで延期しないで、次回の長期構想のためにも今から着手すべきではないかという要望です。

次に、今後の課題の(3)、先ほどの先生の話とも若干重複するのかなと思いつつ拝聴してはいたのですが、「わが国港湾の果たすべき基本的使命・役割や港湾政策の基本的な方向等に、常に軸足を置きつつ」という、これは日本語としてちょっと気にかかるんですが、それはちょっと飛ばして、「国家戦略として港湾をどうしていくべきか」「長期的な戦略について」「着実に検討を進める」というのも、どうも何とも、今後の課題ということで片づけていいものだろうか。国家戦略という言葉について、いろいろな意味合いのとらえ方をする方がおられると思いますが、ともかくここ数年、日本の港湾がやや凋落している原因の1つとして、国家戦略の欠落ということが言われてきたわけです。ですから、これを「着実に検討を進める」というのは、何とも解せない。てにをはを言っているわけではありません、文章はこれでもいいけれども、これも今後の課題ではなくて、次の長期構想のときにこんなことを書かなくてもいいように、明日からでも実施していただきたい。これが要望の2点目です。

3点目は15ページ、16ページあたりにあったかと思いますが、民間資金のさらなる活用とか、所有形態の多様化に伴う規制緩和云々という言葉があります。これについて検討と書いてありますが、検討に際してのお願いであります。まず、さっきの長期構想といます

か、港湾のあるべき姿、そしてその実現の方策について考えるべきであって、極端なことを言えば、魅力あるプロジェクトなら資金は勝手に集まってきます。ですから、お金の集め方を考える前に、魅力あるプロジェクトを考えるべきではないかと私は思います。特に僕が懸念しておりますのは、この2月だったか、アメリカの上院か下院かで、港湾の所有形態のあり方について議論されて、法案が通っているのではないかと思います。これはテロに関連してなので、だれが持ってもいいものではないという発想からです。私はやはり、民間資金のさらなる活用、所有形態の変更に伴う何とかというのは検討すべきだと思います。ただし、その前提はあくまでも港湾のあるべき姿とは何かというのがあってであると思います。検討は大いにされていいと思いますが、検討に際しての心構えとしてのお願いです。

次に、SPA中の意義ですけれども、地方港湾と対比してしばしば言われております。確かにそういう面もありますが、前回の答申をよく読んでいただくとよく分かりますが、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、実験的な取り組み、これがSPA中なのです。決して地方港湾との対比ではない、その側面があることは事実ですが、一方では、そこでの成果を全国のコンテナのコストの低減、サービスの向上にいくような、そういう先導的な役割を持っているわけです。工程表の作成に当たっては、出てきた教訓がほかにも波及するというのを念頭に置いて、意義を再認識していただきたい。携わった者の一員としてそういう思いをいたします。

なお、先ほど文章で、どなたかが、基本方針で「具体的には」というのが、これはあまりにもちょっと、僕も同感であります。

それと、先ほどの25ページにありました、基本的な方向に「常に軸足を置きつつ」というのは、日本語としていいのかどうか、ちょっと気にかかりますし、もっと気にかかることは、24ページの冒頭、実施体制、「わが国産業の国際競争力強化や国民生活の向上の観点から」メインタイトルがこれだからこれでいいのかもしれませんが、この観点から港湾の整備、管理、運営という、この観点からだけで本当にいいのかどうか。これも、今後ご検討されるときに、そういう意見があったということを念頭に置いていただければと思います。

以上、要望でありますので、お答えは特に結構でございます。今後、機会があればお考えいただければありがたいと思います。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局からのコメントは特に期待していないということですが、もしございましたらどうぞ。

**【総務課長】** 最初の、資料の25ページにあります今後の課題の(1)のところ、国と

地方との適切な役割分担についての検討の部分で、「今後、更なる検討を行う必要がある」という表現になっていまして、こういう言葉はお役所の言葉だと、しばらくやらないような印象を持たれるかもしれませんが、私どもとしてはこの分科会の結論が出た後、できるだけ早い時期に少し勉強してみたい、経済界からも要望、後ほど改めて日本経団連からもお話があると思いますが、こういうことについて検討する必要があるという話がありましたので、今回の答申には直ちには記述しておりませんが、引き続き勉強していきたいと思っておりますので、そういう趣旨でございます。表現はともかくとして、できるだけ早く進めていきたいと思っております。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。

どうぞ。

**【委員】** 僕は分科会に出るのは今回が初めてなのですが、かつての港湾分科会と今回でかなり違う印象を受けているのは、港湾に関する国の考え方というのをどういうふうに持っていくんだというものが、より鮮明に出てきたように思います。それは何かといえば、港というのは地方自治体がそれぞれ管理・運営をしてきた、これは在来船の時代ですね。在来船の時代、それぞれの港で船がついてやってきた時代から、コンテナ船にかわって、コンテナが日本中、世界中動いているわけです。だから、一つの地域とか一つの自治体というものを超えて物が動いていく、これがまさに物流なのですね。したがって、その物流をどういうふうに捉えて、国としてそれにどう対応していくかというのが、今回のいろんな文章の中に鮮明に出てきたように思います。それを、僕は、今回の答申、書かれている文章については大変評価しています。

委員からご発言されていましたが、これから先の、国として地方とどういうふうに役割を分担しながら政策を進めていくのか。例えば、スーパー中核港湾というか、大型船対応のコンテナターミナルの形成、こういう部分は今までの延長線上だと思うのです。ただし、その一方にある埠頭公社の民営化とか、そういうものがその言葉だけで終わってしまうのか、それともこれをもうちょっと、どういう形で進めていくのか。特に、6割以上の荷物は既存ストックのコンテナターミナルが扱っているわけですね。だから、こういうものをどういうふうにこれから考えていくのか、これが1点です。それから、港湾の広域連携、これはまさに一地方自治体だけの問題ではなくて、いろんな自治体が絡んだ、もしくは物流が絡んだものをどういうふうに国として、言葉だけで指導するのか、実体的にやっていくのか。この辺が

ほんとうに、中央と地方という言葉で片づけていいのかわかりませんが、国と地方の役割、それから国の責務、この辺をしっかりと出していかないと、また文章が口先だけに終わってしまうという懸念があるわけです。やはり、ここまできたら早急に物事を、次のステップを具体的にやっていくということを私は期待しております。

コメントですので回答は要りません。

**【分科会長】** ありがとうございます。経団連さんからのご提案とか、日商さんのご提案とも関連しているような内容が今、議論されていますが、ここで少し時間をいただきまして、先ほどご紹介がございましたアジア・ゲートウェイ構想に関連しまして、日本経済団体連合会からのご要望について、本日ヒアリングをさせていただくということで、経団連のほうから4名の方々にお越しいただいておりますので、ただいまからお話をお伺いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

すみません、少し遅れておられるようなので、このまま議論を、お見えになるまで続けたいと思います。

それでは、さらにご意見、ご質問ございましたら。

先生。

**【委員】** 1点だけなんですけど、SPA中の施策のイメージをいろいろ描いていただいているんですが、1つ追加していただきたいと思うのですが、このシステムが動く、いわゆるOSというんですか、それがやはり要するという感じがするんです。コンテナをヤードのどこに配置するとか、コンテナの積みかえをどうするかとか、こういうことは今、ものすごい勢いで研究が発展してしまっていて、先日、アントワープの先生に聞くと、日本は非常にそこが遅れているねと、一言で言われてしまった。非常に焦っていますが、こういうハードだけではなく、それが動かすためには動かすシステムが要る、それがまたビジネスモデルとか、そういうものにつながっていくので、それも1つ、重点政策といいますか、戦略的な話としてぜひ入れていただきたいと思います。

**【分科会長】** ありがとうございます。

これに関連して事務局のほうからコメントはございますか。

**【企画室長】** すみません、先生の言われているものをもう少し、かみ砕いて言っていただければと思うんですが。

**【委員】** いろんな身動きをサポートする、支援する、コンピュータプログラムと言ったほうがいいのかもかもしれませんね。例えば、荷役の自動化プログラムというものもありますけれど

も、今はロッテルダムとか中国で、すごくいいシステムが使われています。そういう、ここでの物の動きをいろんな形で効率化するためのプログラム、そういうものの高度化ということとです。

**【計画課長】** 1つは、コンテナターミナルの中のコンテナ取り扱いを、これは日本もほとんど電子化されて、プログラムがちゃんとできていると我々も思っているんですけども、それが諸外国に比べて少しおくらしているというご趣旨なのか、あるいはコンテナターミナルを中心として、その背後のコンテナの輸送全体を含めた、コンテナの追跡ですとか、あるいはハンドリング、マネジメントするような、もう少し広い意味でのシステムができていないというご趣旨なのかなのですけれども、いずれにしてもちょっと我々も、今、日本のシステムがその点で遅れているのかどうかということについても、必ずしも十分知見を持っていないものですから、少し勉強させていただきまして、そういった点でさらに改善しなければいけないということであるならば、そういった施策を検討させていただきたいと思います。

**【分科会長】** ありがとうございます。先生ご指摘のものは、多分、資料2-2の一番最後の8ページの、情報プラットフォームの構築とかなり内容が関連していると思います。確かに、こういう視点での我が国の整備はかなり遅れている、遅れているがゆえに、これは先ほどご指摘がございましたように、おおむね5年以内と言わずに、もっときちんと日を切つてやれというご意見につながっていると思います。

ほかに。

お願いします。

**【委員】** 今、情報プラットフォームの話が出たので、それに関連するんですけども、アジア・ゲートウェイ構想の最重点事項10の中の、港湾手続の統一化・簡素化の問題であります。多分、これから経団連のほうからも要請があると思いますけれども、21ページに、次世代シングルウィンドウ云々の中で、囲みの中に、「港湾管理者に統一モデル様式の採択を要請する」といったことがあります。いずれにしても、府省ポータルが来年10月にあり、その下に書いてありますようにNACCSと港湾EDIの連携という話があります。一方で、いわゆる港湾手続が全国的に簡素化・統一化されないと、シングルウィンドウはほとんど意味のないものになってしまうと思います。これはかなり、さっきの地方自治との関連もありますけれども、ここを逃してやると、さっき三大港を合わせても700万TEU、香港、シンガポールはもう2,000万TEUです。そこまで落ち込んでいる。トランシップはどんどん進んでいる。そういったことで、一方でコスト削減とか言っていながら、待ったなしの状

況、これをやらないと、さっき5年とありましたけれども、ぜひ来年までにやらないと、また次世代シングルウィンドウ、ほんとうにシングルウィンドウではない、コストも下がらないということを繰り返してしまいますので、これだけはぜひ早急にやるということをお願いしたいと思います。商工会議所の要望書にもありましたように、それをぜひやるべきではないかと思えます。よろしくお願ひしたいと思えます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

経団連の方がお見えになりましたようですので、先ほどご紹介しましたように、4名の方々にお越しいただいております。

(社)日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長(東レ株式会社常務取締役購買・物流部門長東京事業長)丸山和博氏、日通総合研究所常務取締役長谷川雅行氏、日本機械輸出組合会・貿易業務グループリーダー橋本弘二氏及び(社)日本経済団体連合会産業第一本部国土グループ長太田誠氏から、ヒアリングが行われた。

**【分科会長】** 予定の時間はあまり残されていませんが、まだ10分ほど時間がございませう。さらに港湾政策のあり方に関連しまして、ご意見がございましたらちょうだいいたしたいと思えます。

**【委員】** スーパー中枢港湾と地方港湾となっているわけですが、日本海側と太平洋側というデータが資料2-3に出ておりました。かつて、神戸港が非常に強かったり、横浜港が強かったりということで、それに対してやはり中枢港湾にもっと集中していこうとやっているわけですが、そのときに政策上、何がうまくいなくて、そこに集結できなかったかということが当然あるはずで、だからそれを変えようとしている。一方で、日本海側は、各ブロックのゲートウェイとして新潟港があり、富山港があり、高速道路のネットワークも変わってきますし、福岡なりですね。そういうときに日本海側と太平洋側は少し様子が違っていて、先ほど先生のご指摘のように、日本海側にもアメリカ、アジアの航路ができています。そうすると、日本海側に対して、かつて太平洋側でうまくいかなかったことを、もう一回どういう格好でやっておかないといけないのかという話が、もしかするとあるはずで、それを地方港湾で、瀬戸内海だ何とかだという話ではないのかもしれないというのが1つ、メインです。

そのときに、この間事務局には申し上げたんですが、日本国内で、やはり港というのは再開発の仕組みを持っていないくて、持っていなかった理由は、沖に出して、それを通じて再開発していくようなことをやってきたわけです。それが、東京で言うともう埋めるところもなくなっちゃった、あるいはそういう時代じゃないというのは、そういう議論をしてしまうと、じゃ、それにかわって再開発の話は一体どうするのか。日本海側に着目しても同じことがあるように思います。

一方で、都市内の再開発をどうやってやってきたかという、確かに区画整理とか再開発制度とか、権利変換をする仕組みはメインとしてはありましたけれども、現実の再開発はそれだけでは動かなくて、その場その場でいろんな制度を加えたり工夫したりしてやってきて、ひどい場合は何か、個別のためにやっている制度じゃないかと思われるようなことまでやりながら、仕組みをずっとつくり上げてきているし、密集市街地の問題についても、もう何十回と制度、法律を変え、苦労してやってきた。港湾を見ますと、再開発して、売っちゃったのは失敗でしたねというお話が、どの専門家からも返ってきて、それに対して何か、こういう格好でやろうという話をどこまでされたのかというのが、内陸部に比べると随分少ない気がします。せっきゃく臨港地区だとか、いろんな既成の制度を持っておられるので、そういうことをうまく使いながら何とかしないといけないんじゃないかというのが2番目です。

3番目は、結局、日本海側をずっと見ますと、さっきのメイン航路を考えると新潟港、富山港、博多港、敦賀港、ほかにもありますけれども、圧倒的にバックヤードが強いところは新潟港、富山港は高速道路がつながってとか、おおよそこんな格好になるときに、そこ特有の戦略を明快に出さなくて、マーケットに任せておきましょうよという話でいいと言っているようにも見えるし、地方港湾のところにも二、三行書いてあったことが、何かもうちょっと具体的にそういうことをやろうとしているようにも見えるし、あまり明示的にわからない、そんな印象です。意見です。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。

**【委員】** ただいまの経団連の方のご説明にもあったんですが、結局、物流の効率化がCO<sub>2</sub>の削減につながるというお話もあったと思うんです。確かに、どこに港湾を設けたらいいかというのは、先ほど先生からもお話があったように、企業全体の立地を考えなきゃいけないから簡単ではない、1社だけなら簡単ですけど。そういう意味からすると、港湾の配置などで効率的な物流、それが結果的にCO<sub>2</sub>の削減につながるというのはなかなか簡単ではないと思います。

ただ、今回の中でも、例えば競争力強化ゾーン、そういった港湾区域の中で物流の動線を短くする、効率化する、これはもう、少なくともその部分では環境負荷が減るのは間違いないわけです。そういう意味からすると、幾つか今回の中でも、環境保全対策につながるものが入っているように思います。今回の中で、例えば23ページに環境への配慮ということで、物流の効率化はそういうことにつながりますと書かれています。

私は、今回の中では、まさにこの意識を持っていただければいいのだと思います。物流の効率化というのは、全体とすれば動線を短くする方向に動く、そのことがエネルギー消費を少なくし、CO<sub>2</sub>の削減につながるという意味で、今回だとするとこういう書き方がいいのかなと思います。ただ、具体的に言えば、港湾区域の中で動線を短くする、今回幾つか書かれていることがございますので、そういうものはCO<sub>2</sub>削減にもつながるんだ、そういう政策なんだという意識を持ってやっていただけたらありがたいと思います。

以上、意見でございます。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。

ほかにご意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、予定の時間がまいりましたので、本日の質疑はこれで終了させていただきたいと思います。中間報告案につきましては、本日、またいろんなご意見を賜りましたので、事務局に整理していただきまして、次回には中間報告として取りまとめていきたいと考えてございます。

なお、次回につきましては、中間報告の今後の課題として、きょうの委員からもご指摘がございましたが、特に国と地方の役割分担、さらに民間活動のさらなる支援につきまして、今後の検討の進め方をまとめていただきまして、集中的に議論を行いたいと考えております。また、地方の港湾の政策に関しましても、先生方からご指摘がございましたように、より詳しい分析を行っていただきまして、次回に改めて議論させていただきたいと思いますので、事務局のほうでそれぞれに関連する資料を、大変ご苦勞でございますが、また準備をお願いしたいと思います。

そのほか、特にございませんでしょうか。なければ、以上で本日の審議を終了させていただきたいと思います。マイクは事務局のほうにお返しいたしますので、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。次回、第26回の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、同じ11階の特別会議室で審議をお願いしたい

と思いますので、よろしく申し上げます。また、次々回、第27回の港湾分科会につきましては、11月ごろに予定しております、改めてご案内させていただきたいと思います。

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。長時間のご審議、ありがとうございました。

— 了 —