

平成20年1月28日(月)

於：国土交通省(中央合同庁舎2号館)共用会議室2A・2B

交通政策審議会第28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28回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成20年1月28日(月)
開会 10時30分 閉会 12時10分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎2号館)共用会議室2A・2B
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
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教授
君浦 康友	日本政策投資銀行産業・技術部長
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
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
東 恵子	東海大学教授

4. 会議次第

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・・・2

・答申(案)について

報告事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。出席ご予約の黒川先生は間もなくお見えになると思いますけれども、定刻の10時半でございますので、第28回港湾分科会を開催させていただきます。事務局の総務課長の岸本でございます。

まず議事に入ります前に、今月の17日付で港湾局長に就任いたしました須野原よりごあいさつをさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【港湾局長】 この17日付で港湾局長になりました須野原でございます。分科会の委員の先生方、どうぞよろしく願いいたします。

港湾分科会の委員の皆様には、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、平成18年6月30日の交通政策審議会の諮問以降、これまで9回にわたって活発なご議論をして頂き、ほんとうにありがとうございます。

おかげさまでこの平成19年7月5日にまとめていただきました中間報告につきましては、スーパー中樞港湾プロジェクトの充実、深化をはじめとして、物流拠点の形成でありますとか、あるいは臨海部産業エリアの形成など、来年度の予算の骨格となる大きな成果を得たと考えておりますし、これは皆様方のご議論のおかげだと感謝しているところでございます。

私もここに来る前、新潟におりまして、北陸の港湾の整備を担当させていただいておりましたけれども、企業立地を含めて、地域の活性化の中で、今ほど地域の皆さんが港の大事さを認知されてきたのは最近ないのではないかと感じております。さらに港湾所在市町村だけではなくて、背後の市町村も含めて、港を使う企業の立地がどんどん進んでいまして、いろいろな議論をする中で、背後の市長さんも、物流を含めて、企業立地あるいは地域の振興、生活する中で、港の役割というのを勉強されているようになってきたというのを感じて、こちらに帰ってきたところでございます。

本分科会の答申につきましては、今年の夏に閣議決定される予定でございます社会整備重点計画にも適宜反映させていただきたいと考えております。

また港湾局では、今後の具体的な港湾整備の姿を示します港湾関係事業の中期計画というものの策定作業を進めているところでございまして、本分科会の答申も踏まえつつ、検

討を進めていきたいと思っております。

本日お示しします答申案につきましては、ここでご議論いただいた後、パブリックコメントという手続を経て、本年3月に予定しております次回の分科会で最終答申をいただきたいと思っております。委員の先生方におきましては、最終答申に向けて活発なご議論をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省内でも課長クラスの人事異動がございましたので、ご紹介させていただきます。

まず計画課長の難波でございます。

【計画課長】 1月8日付で計画課長になりました難波と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 国際・環境課長の福田でございます。

【国際・環境課長】 福田でございます。1月17日付で異動いたしました。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 黒川先生がお着きになりまして、本日、委員18名中9名ご出席いただきました。当初ご予約の方で急遽ご都合が悪くなられた方もいらっしゃいまして、分科会の定足数そのものは満たしておりませんので、いわゆる懇談会形式で本日の議事を取り扱わせていただきたいと思います。

議事録につきましては、これまでどおり、通常の分科会における扱い同様、公開とさせていただきます。

また、社団法人日本港運協会会長の尾崎委員がご欠席ですので、専門的なご意見をいただくために、同協会の川崎参与にお越しいただいておりますので、よろしくお願いいたします。

お手元の資料の確認をお願いいたします。

資料は頭から議事次第、配席図、委員名簿、それから議事資料というものがクリップ留めになっているかと思います。

それでは、本日予定しております議事に入りますので、黒田分科会長、進行をよろしくお願いいたします。

【分科会長】 皆さん、おはようございます。改めまして、もうお正月は終わっているのですが、今年もよろしくお願いいたします。

それでは、早速本日の議事に入らせていただきたいと思います、本日の議事はお手元の議事次第にございますように2つございます。

まず、1番目の議事でございます。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、ご審議をまずお願いしたいと思っております。

本日は、先ほど局長のほうからご挨拶の中でありましたように、昨年7月5日に取りまとめた中間報告について、何点か修正がございます。3月末の答申に向けた答申案について、議論をお願いしたいと思います。

それでは、まず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のうち、今後の課題とされていたスーパー中枢港湾との適切な役割分担と、地域の港湾のあり方について、事務局からまずご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【企画室長】 私は企画室長をしております下司と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料1-1と資料1-2につきましてご説明申し上げます。

資料1-1をお開きいただきたいと思います。資料1-1につきましては、スーパー中枢港湾と地方の港湾について、その役割分担の考え方、あるいは地方の港湾のあるべき方向性についてご審議いただくために、事務局のほうで過去のコンテナ貨物流動調査等に基づきましていろいろ分析をしております。その分析内容はかなり細かい内容になりますので、分析した内容がこういうことを示しているのではなかろうかということを、1ページ目にイメージ図の形で示させていただいております。これはあくまで議論を方向づけるという意味ではございませんで、データをご理解いただくために、こんなことではなかろうかという考えをまとめたものでございます。

1ページ目をごらんいただきたいと思います。左側と右側に2つの図が示されております。左側が現在の荷主の物流に関する行動パターンといえますか、輸送ルートの選考についてその動向をまとめたものでございます。

まず荷主につきまして、スーパー中枢港湾と地方の地域の港湾を利用するパターンがございます。スーパー中枢港湾直背後の荷主さんにつきましては、ほとんどの方がスーパー中枢港湾を利用して、ダイレクトで北米、欧州などの基幹航路、それから中国・韓国をはじめとしたアジアの各地域にダイレクトで貨物を運んでいるという状況でございます。また比率は少ないですが、そのうち幾つかは海外の諸港で若干のトランシップを経ている

貨物も見られるといった状況でございます。

それに比べまして地域の港湾の直背後の荷主さんにつきましては、選択ルートが3ルートございます。国内のフィーダー輸送網を使ってスーパー中枢港湾を利用して海外に運ぶルート、地域の港湾を利用して海外諸港、特に釜山でありますとか、上海、香港といったところでトランシップして、北米、欧州、アジア地域に運ぶ貨物、それから、地域の港湾を利用して、特にアジアの各地域にダイレクトに貨物を運んでいるパターン、大体この3パターンに分類されるかと思えます。

右側の図でございますが、今後のスーパー中枢港湾、地域の港湾が目指すべき方向は、おそらくデータが示すものはこういうことではなかろうかという考え方を整理したものでございますが、スーパー中枢港湾につきましては、引き続き輸送サービスレベルの向上と、それから、地域の港湾から海外の諸港でトランシップされて、特に北米、欧州などに運ばれている貨物を、スーパー中枢港湾のほうに集約していく。それによってスーパー中枢港湾の貨物量が増えて、それがまたスーパー中枢港湾のコスト低減でありますとか、サービス向上につながるという相乗効果を持った方向性をねらっていくのかなと考えております。

またその一方で地域の港湾につきましては、現在、海外諸港を経由して各地域に流れている貨物については、国内フィーダー網を使ってスーパー中枢港湾に仕向けていく。それからもう1つの方向として、誘導 と書いておりますが、地域の港湾直背後の荷主さんの貨物については、釜山経由ではなくて、できるだけダイレクトでアジア地域に運ぶ、このルートを拡充していく。そのためには当然数のある程度ロットをまとめていく必要があると感じております。データがそういう傾向を示しておりますので、以下、データに沿ってご説明を申し上げます。

2ページでございます。このグラフは欧米の基幹航路貨物につきまして、阪神港、京浜港、このスパ中を利用した貨物と地元の港湾から運ばれた貨物について何か違いはなかるうかということで分析をしたものでございます。

このグラフは中国地方、四国地方、九州地方、北海道、東北と地域ごとに発生した貨物を6つのパターンに分類しておりますけれども、いずれの地域を発生源とする貨物につきましても、スーパー中枢港湾を経由した、あるいは利用した貨物のほうが高価である。つまり運賃負担力の高い貨物がスーパー中枢港湾を利用しているという傾向がはっきりと出ているかと思えます。

それに比べまして、3ページをごらんいただきたいと思いますが、中国・韓国向けの貨物について同様の分析をしたものでございます。より顕著にスーパー中樞港湾を利用した貨物のほうが、運賃負担力の高い貨物が多いという傾向がはっきりと出ているかと思いません。

これは地方の港湾につきましても、アジア向けの航路はかなり充実してきているわけですが、それにもかかわらず地方からスーパー中樞港湾を利用する貨物があって、その貨物については運賃負担力が高いのではないかと、こういう傾向が見てとれるかと思えます。

4ページをごらんいただきたいと思いますが、今、ご説明申し上げた分析を各品目別に同様の整理をしたものでございまして、若干の傾向と違うところがございまして、ほぼ全ての品目について同様の傾向が見てとれるかと思えます。

5ページでございますが、これはある福井県の鯖江に立地しております荷主さんについて、今申しましたデータを裏づける航路選択動向がヒアリングによってわかっておりますので、ご紹介申し上げます。

鯖江に立地しているわけですが、この荷主さんは釜山経由のルートと神戸港を利用するルートの2ルートを使い分けておられます。神戸港を利用するルートは大体貨物の8割に達しているわけですが、2割程度は日数がかかってもよりコストの安い、つまり一番近い敦賀港に運び込んで、おそらくは国内輸送コストの削減をねらっておられるのかなということでございます。こういうふうに1人の荷主さんについても複数のルートを使い分けているという動向が判明してございます。

6ページをごらんいただきたいと思いますが、6ページ以下は国内の荷主さんの広がりについて、国内の港の背後圏がどの程度広がっているかということ整理したデータでございます。左側が1998年、右側が2003年ということで、5年間のタイムラグがございまして。

この6ページは欧州貨物について整理したものでございますが、日本地図の中に欧州航路を有する港湾を示してございます。この5年間で、東京湾で1港増えておりますが、ほぼ欧州航路を有する港湾の数は変わっておらず、その欧州貨物が港からどの程度まで広がっているかという背後圏の広さも、この5年間で大きな変化はないということがおわかりいただけます。

北米貨物につきましては7ページに整理しておりますが、若干の違いはございますが、

欧州航路の貨物とほとんど同様の傾向であるということがご理解いただけると幸いです。

8ページはそれと比べまして少し違いがございます。中国・韓国向けの貨物につきまして同様の整理をしてございます。5年間で丸の数、つまり中国・韓国航路を有する港湾の数が48港から58港に10港増えております。またこれに伴いまして背後圏、つまり中国・韓国向けの貨物を生産、消費している地域でございますが、赤い色になるほどその量が多いわけでございますが、赤い色あるいはピンクの濃い色が全国に広がっているという状況がはっきりと見てとれるかと思えます。

先ほど鯖江の企業さんの例を申し上げましたが、9ページをごらんいただきまして、ここから以下はトランシップについて、そのデメリット等がどういうふうには発生しているのかというのを整理してございます。

9ページでは、荷主ヒアリングによりまして、トランシップをした場合の荷主にとってのデメリットに感じる点を整理したものでございます。

その前に、左下に小さなグラフがございます。トランシップ率の推移でございますが、5年ごとのコンテナ貨物流動調査によりますと、年々トランシップ率は増えている。2003年時点で15.5%でございますので、おそらく今年の秋ごろに、新たに追加調査をいたしますが、よりその傾向ははっきりと出てくるのではないかと考えてございます。

このトランシップをいたしますと、当然積みかえに伴ってリードタイムが長くなるということが挙げられます。新潟県の製紙会社のヒアリングによりますと、横浜からダイレクトで運ぶと二、三日のところ、新潟から釜山トランシップで行きますと1週間近くかかっている。こういった声が荷主ヒアリングによって明らかになっております。

また2点目として荷傷みを起こす可能性がある。当然積み残しによって貨物が損傷する、あるいは積みかえの振動と申しますが、物理的な作用によって荷傷みが発生するおそれがあるという点をご指摘いただいております。

また3点目、これがおそらく一番重要だと思えますが、トランシップによりまして、ストライキであるとか積み残しによって定時性が確保できない、こういった声を多くいただいております。

では10ページでございますが、ダイレクト輸送とトランシップ輸送について、その貨物の特性に違いがあるのかどうかということ、そういう視点で分析したものが10ページでございます。地域ごとにトランシップ輸送されたものとダイレクト輸送、これはスバ中を使ったもの、あるいは地域からダイレクトで運ばれたものをまとめたものでござい

すが、その違いを整理しますと、明らかにダイレクト輸送をされているものが高価な貨物が多い、つまり運賃負担力が高いものがダイレクト輸送されているという傾向がはっきりと出てございます。

11ページをごらんいただきたいと思います。11ページのグラフは自地域の港湾をどの程度利用しているかという比率を上グラフ、下のグラフは自地域を利用した貨物について、海外でトランシップがどの程度の比率でされているかというのを、地域別に整理したものでございます。

関東、中部、近畿はスパ中があり、海外でトランシップする比率というのは非常に少ないわけでございますので、このグラフを見ても明らかにトランシップ率が1けたの小さいものになっているということがおわかりいただけだと思います。

それと比べますと、例えば九州につきましては、北部九州がスーパー中枢港湾と同程度の航路ネットワークを持っておりますので、自地域利用率は100%に近い。その一方でトランシップ率も10%程度というふうに、ダイレクト輸送されている貨物が非常に多いという傾向がわかります。

それと比べますと、例えば北海道でございますが、自地域を利用する率は90%程度に達しているわけですが、そのうちの70%ぐらいは海外の港でトランシップされて運ばれているという傾向がはっきりと出ております。多少の違いはございますが、東北地方、北陸地方、四国地方の貨物は同様の傾向を示しているということでもあります。

12ページは対岸のほうに着目いたしまして、対岸に運ばれた貨物がどの程度の広がりを持って中国の各地域に運ばれているかというのを、色で塗り分けて示したものでございます。赤くなるほど貨物量が多いということでもあります。

このグラフをごらんいただく前に、ちょっと資料が飛んで恐縮でございますが、参考として23ページをごらんいただきたいと思いますが、中国の沿岸部を中心に日系企業の関連企業、現地法人でありますとか子会社が多く立地しております。特に上海周辺、香港周辺については、非常に数多く企業が立地していて、こういった現地法人と国内の生産拠点の間で頻繁に貨物のやりとり、部品、中間製品を含めて、貨物のやりとりが行われているという状況でございます。

こういった立地状況を反映して、戻っていただきまして12ページをごらんいただきますと、まさにそのとおりの貨物の広がりが見てとれるかと思います。これは関東地方から運ばれた貨物を示してございまして、関東とネットワークを持っている港を中国・韓国の

地図上に図示してございます。各地域に密にネットワークが張りめぐらされていて、沿岸部の各州に多くの貨物が流れているという状況でございます。

これと比べますと、13ページ、東北地方でございますが、東北地方とネットワークを持っている対岸の港は、韓国2港、中国に至っては上海1港ということでございます。非常にネットワークが寂しいわけですが、その一方で、香港周辺については非常に多くの貨物が流れているということでありますので、おそらくこれは釜山もしくは上海で積みかえられて運ばれているということかと理解をしております。

四国地方を次のページに示しておりますが、港の数は若干増えますが、ほぼ同様の状況でございます。

15ページでございますが、少しくどくなってまいりますけれども、北陸地方について同様の整理をしまして、実際に航路がどういうふうに張りめぐらされているかというのを図に落としてございます。15ページがその図でございますが、かなりネットワークは密でございますが、16ページはそのうちの新潟県の新潟港、直江津港のネットワークを示したものでございます。

これを引き算しますと、17ページ、北陸地方のネットワークで、新潟県以外のネットワークを17ページに示してございます。伏木富山、金沢、敦賀の3港にコンテナ航路がございますが、ネットワーク図を見ますと非常に寂しい状況でございます。上海以南にはネットワークはないということになってございます。したがって、これらは釜山もしくは上海等で積みかえられているということになります。

18ページ、19ページ、20ページに九州地方について同様の整理をしたものをお示ししてございます。北部九州は非常にこのネットワークが充実しておりますので、18ページをごらんいただきますと、対岸との間で非常に網目上にネットワークが結ばれていることがご理解いただけると思いますが、北部九州と志布志のネットワークを除いた、20ページをごらんいただきますと、先ほどごらんいただいた北陸であるとか、東北、四国といった地方とさほど差のないといえますが、非常に粗なネットワークになっているという状況がご理解いただけるかと思えます。

21ページをごらんいただきたいと思えます。21ページはこうした各地域のネットワークの現状をお話ししましたが、今後、各地方の港についても、特にアジアとの間でダイレクト輸送を実現していくべきであると考えているわけでございますが、その一方で、では集約するにしても、国内のフィーダー輸送網、これは陸上、海上はこだわらないわけで

ございますけれども、横持ちをするネットワークがかなり寂しい状況であるというのを、21ページにお示ししております。

これは国際コンテナ、20フィート、40フィートを輸送可能な内航フィーダーネットワークを示したものでございますが、ごらんいただきますとわかりますように、太平洋側、特に東海道と瀬戸内海には密にございますが、それ以外の地域にはかなりネットワークは少ない。なおかつ日本海側に至っては具体的にこういうルートがないという状況でございます。

22ページには高速道路網の整備状況を示しておりますが、特に日本海側の日沿道周辺、あるいは山陰道周辺、それから、太平洋側にも沿岸部で少し未整備のところが残っておりますが、こういうふうに道路ネットワークもまだ完結していないという状況でございますので、こういった地域における貨物の集約化については、国内の輸送網の機能強化ということをあわせて考えていく必要があるということが言えるかと思えます。

以上、データに沿ってご説明申し上げましたが、24ページに要約したものを用意してございます。上段は現状を示したものでございまして、スーパー中樞港湾につきましては、繰り返しになりますが、かなり運賃負担力の高い貨物が中心となっている。ネットワークについては、基幹航路をはじめアジア各方面に非常に密なネットワークが既に整備されているという状況でございます。

それと比べまして地域の港湾については、各企業がアジア、特に中国・韓国との間で多国籍といいますが、国境をまたいで活動を展開されておまして、その各地域との間でダイレクトな貨物のやりとりが行われているという状況でございます。

こういった地元の港湾を利用するという荷主企業さんのお考えについては、これは国内輸送のCO₂削減でありますとか、物流コストを直に削減しているということで、それなりの優位性があるのかなということは見てとれるかと思えます。

またこういったスパ中、地方の港湾に共通して言える点を点線の黄色い部分でまとめておりますが、その一方で海外でのトランシップというのは先ほどご説明した3点、つまりリードタイム、積みかえによる荷傷み、輸送の定時性、こういった点で荷主さんにとっては負担になっているということが言えるかと思えます。

こういった点を要約しますと、目指すべき方向性としては、スパ中については基幹航路をはじめ各方面とダイレクトに結ぶ輸送サービスといったものを、より低廉化あるいは高品質化していくという努力が引き続き求められるということになるかと思えます。

それに比べまして、地方の港湾につきましては、アジア各地域と荷主さんとの間で貨物のやりとりが非常に多頻度化しておりますので、そういったアジア諸地域とできるだけダイレクトに航路を結んでいく。そのためにある程度の貨物の集約というものが必要になってくるということが言えるかと思えます。

25ページ、26ページ、27ページの3枚につきましては、今までの議論と違っていて、過去の分科会でお示しさせていただいたデータを再掲させていただいております。これは今までのデータの整理が、スパ中とその他の港湾という大きく2つの分類で整理をしてきたわけですが、その他の港湾につきましても、中核国際港湾でありますとか、それぞれ港の規模に応じて少し違いがあるということを念頭に置いて整理したものでございます。

北部九州、中核国際港湾、三大湾の3つについては、その方面別の貨物の流れはほとんど共通でございます。その一方で、その他の港湾という円グラフが右下のほうにございますが、明らかに韓国と中国向けの貨物が非常に多くを占めているということが25ページでおわかりいただけると思えます。

それから26ページをごらんいただきたいと思えます。これも再掲でございますが、日本側の港の背後圏の広がりについて、先ほどの25ページと同様に、三大湾、中核港湾、北部九州、その他という分類で、どの程度違いがあるかというものを整理したものでございます。

黒い折れ線で累積を示しておりますけれども、その他の港湾だけが少し違いが見られる。港の20キロ圏域内でほぼ60%程度の貨物量が占められているということでありますので、その他の港湾については背後圏の広がりが、それ以外の大きな港湾と比べると限定的であるということが、データから示されてございます。

最後の27ページでございますが、同様に航路ネットワークの便数につきまして、同様の三大湾、北部九州、中核国際港湾、その他という分類で、どの程度違いがあるかというものを整理したものでございます。

三大湾でいきますと、港別で見ても週100便以上のネットワークがございますが、北部九州、中核国際港湾等になるにつれ便数が減ってまいりまして、その他の港湾については、平均でいって大体3便から4便という、対岸の特定の港とネットワークを有しているという状況が言えるかと考えております。

こういったデータをもとに、審議会のほうで地方の港湾との機能分担についてご審議い

ただければと考えております。

それから、資料1 - 2について簡単にご説明申し上げます。これはコンテナ貨物以外、バルクも含めて、地域の産業の活性化のために港のほうで取り組んで、今、動いている事例を幾つかまとめたものでございます。

1ページをごらんいただきますと、全国各地で企業のこういった設備増強でありますとか、新規立地の計画に合わせて、港湾の施設の設備を行うとともに、背後の企業の活動と港湾の物流が円滑に機能するように、面的に施策を展開しようとしてございますが、その中で幾つか代表的な事例を整理したものでございます。

2ページをごらんいただきたいと思いますが、これは大分県中津港の事例でございますが、中津港にダイハツの新規工場が立地するということにあわせて港湾整備を進めたものでございます。これによりまして、ダイハツをはじめとした関連の民間企業で1,000億円の投資が行われて、この地域で約5,300人の新規の雇用が創出されたという状況でございます。

また3ページをごらんいただきますと、中津港を中心として、関連企業の立地はほぼ30キロ圏の中に相当な数の企業が立地していて、その広がり、一番遠いところでは久留米のほうにも関連工場が立地したということで、相当な地域の広がりをもって展開されているという状況でございます。

このダイハツの事例以外に、4ページには九州各地域で、北部九州のトヨタ、苅田港を中心とした日産自動車など、九州各地に自動車工場が関連企業を含めた立地が進んでいる状況であります。

また5ページには堺泉北港の事例を挙げてございます。これは遊休地になっておりましたところにシャープが進出をして、関連企業を含めて約1兆円の新規投資が行われるだろうという見通しが立ってございます。またその経済波及効果は1兆5,000億円程度という見通しが出ております。

これ以外にも多くの、例えば7ページですと、中国向けの建設機械、コマツの新規の工場立地が金沢港を中心に進んでおりまして、それに対応する形で、多目的国際ターミナル、水深13メートルのバースの新規整備等をあわせて行っている状況でございます。

建設機械関係はこれ以外にも常陸那珂港の事例が9ページにございますが、コマツ、日立建機等の企業が、港の直背後に立地が進んでいるという状況であります。

非常に時間の配分をミスりまして、後段はしよった説明になってしまいましたが、よろ

しくご審議のほどお願いいたします。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいまご説明いただきました資料1-1、資料1-2に関連しまして、ご質問あるいはご意見がございましたら、お願いいたします。

【委員】 まず資料に1についてなんですけれども、トランシップとダイレクト便の非常に興味深い資料だったと思います。そこで1-1の5ページのところでちょっとお聞きしたいのですが、この荷主がダイレクト便で上海まで持っていき、神戸港までトラック輸送をして持っていく場合と、それと釜山でトランシップをしているという、この日数とかそういうのはわかるのですが、金額ですね。どれくらいトータルコストというのが違うのでしょうか。この中でやや高いと書いてあるのですが、これがトータルなコストがダイレクトとトランシップをすることの中で、どれくらいの金額の違いがトータルで生まれるのかなというのに非常に興味を持ちました。もし調べていらっしゃるようであれば教えていただきたいし、もしわからなかったら、あわせて一度調べてみると、またいろいろなことが見えてきます。また初めにありますように、できればダイレクトでスーパー中枢港湾を中心にする施策にも、かなりいろいろなことで参考になると思います。

資料2に関しましては、これは我が国の国際競争力を図るためにというこのタイトルどおり、ハードが整ってきたことによって、企業立地がほんとうに促進された具体的な例が実を結んできて、とてもいいことだなと思っています。この全国の事例というのを、ぜひもう少し水平展開して、もっとアナウンスをしまして、こういったものの促進によりつなげていくということを活発にしていきたいなと思いました。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

事務局のほうから、この2ルートの料金の差というのはわかりますか？

【企画室長】 企業ヒアリングを通じてこういうデータを提供していただいているのですが、ご指摘の価格の部分、我々も非常に関心の強い部分ではございますが、運賃に関しては、個々の船会社と荷主さんとの間で個々に決まっているという状況もございまして、まさに商取引の部分については、なかなか我々も具体的な数字はお教えいただけないという状況でございまして、関心は持っているけれども、今はお答えできるようなデータは持ち合わせていないという状況でございまして。

【委員】 細かいところかもしれませんが、例えば3分の1ぐらいなのかとか、

5分の1ぐらいなのかとか、半分ぐらいなのかとか、あるいはそんなにも差がないのかという、そのあたりをぜひ今後当たりをつけて、例えばノーマル運賃になれば推測できると思うのですが、実際おっしゃいますように、実際の取引の中で値引きしているかというのとはわからないのかもしれませんが、もしノーマルな運賃でいったら大体これくらいかなという推測はできるかもしれませんが、ぜひまた今後参考にしたい資料になると思いますので、よろしくをお願いします。

【計画課長】 今の点でちょっとよろしいですか。料金がどうなっているかということですが、個別に幾らということよりも、どうやって決まっているかということをご説明したほうがいいのかと思います。

当たり前ですが、陸上輸送コストと海上輸送コストと時間コスト、ちょっと時間コストは抜いておいて、よく議論される中で、海上輸送コスト、海上フレートと言っている部分の議論が少し抜けているところがあると思うのです。敦賀から釜山、上海に行っているこれは、通常考えると、神戸、上海より高いに決まっているのです。それは1回ここでトランシップしていますので。

その一方で、陸上輸送コストは近い港のほうがやすいということですから、そうすると、釜山経由で言うと、海上は高いけれども、陸上は安い。トータルがきっと少し安くなっているだろうと。

そのときに、この敦賀から釜山、上海の料金をどう決めるかですが、これは固定料金があるわけではないわけですね。つまり荷主を船会社が引っ張ろうと思うと、より安い料金を提供して、つまり神戸ルートよりも少し安くなる。それは陸上輸送コストも含めてですが、安くなるルートを提案して貨物をとっていくということになると思います。

1つの例を言うと、陸上輸送コストが10万円安くなると、海上コストは5万円高く設定をしても、荷主はそっちのルートを使うわけですね。トータルで5万円安くなりますから。したがって、敦賀、釜山、上海ルートというのは、海上輸送コストが5万円高いけれども、荷主はこっちを使ったほうが有利ということになると思います。ですから、個別のケースによって料金の設定の仕方がどんどん変わってきますので、荷主がどこに立地するかによって結構いろいろなことが変わってくるということになると思います。

ただ、委員がおっしゃるとおり、3分の1かどうかということがありますが、あまり変わらないと言ったほうがいいのかと思います。そこはむしろ実際におやりになっている

ので、より現実的な答えをご存じではないかと思えますけれども、3分の1とか半分とか、そういうレベルではないと認識をしております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに資料1に関連してご意見、ご質問ございますでしょうか。

特にございませんか。それでは、続きまして我が国産業の国際競争力の強化を図るための今後の港湾政策のあり方のうち、新たな検討の場の設置（素案）について、事務局から資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【企画室長】 それでは、資料2をごらんいただきたいと思います。趣旨につきましては、先ほどの資料1-1、1-2でご説明申し上げたところでございますが、こういったスパ中と地方の港湾との適切な機能分担など、まだ現時点ではっきりとこの方向に向かって進むべきであるということが言い切れる段階ではございませんので、こういった大きな宿題がまだ残っているのかなと認識をしております。

そういった点は、昨年7月5日に中間報告をいただいた答申について、3月に答申をいただきたいと考えておりますが、より具体的な取り組みを進めるために、引き続きご審議をいただく場を設置していただきたいと考えてございます。

主な検討課題といたしましては、2のところにお示ししておりますが、繰り返しで恐縮ですが、スーパー中枢港湾と地方の港湾の適切な役割分担、それから前回の分科会におきまして、産業界のほうから非常に重いご提言をいただいておりますので、その部分について、特に国と地方との役割分担、役割の果たし方等についても、この部会の中でご審議をいただきたいと考えております。

また3点目として、これは事務的な話になりますが、港湾の開発、利用、保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針というものがございます。これは港湾法に基づきまして国土交通大臣が告示をするものでございますが、この内容が若干古くなっておりまして、今回、3月末にご提示いただく最終答申の内容を踏まえて、この基本方針を改定していきたいと考えておりますので、その具体的な変更内容についてもご審議をちょうだいしたいと考えております。

スケジュールにつきましては、今回は懇談会でございますので、こういった部会の設置を議決していただくわけにはいきませんので、3月の分科会において部会の設置をご承認いただきたいと考えております。おおむね1年程度以内にご結論をいただきたいと、そんなめどを持ってございます。

部会のメンバーにつきましては、また今後調整をさせていただき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。

部会の設置を提案したいということでございますが、本日は定足数が満足されておりませんので、決することはできませんので、3月の分科会の際に決定させていただきたいということで、本日はこういう部会の設置が提案されているということをご理解いただきたいということでございます。

それでは、本日のメインの議題でございますが、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の答申案について、事務局からご説明をいただきたいと思いますが、多分この答申案をご説明いただいたら11時半を過ぎてしまうと思いますので、委員のほうから11時半までに退席したいという申し出がございましたので、今までのところ、あるいは今後説明いただく資料の点で、何かご意見がございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

【委員】 委員の先生方、事務局の方にまことに申しわけございませんが、ちょっと大阪のほうの会議がありますので、ご発言をお許しいただきたいと思います。なおかつ後ほどご説明があって、私の今からのコメントが的外れかもしれませんが、その点はお許しいただきたいと思います。と申しますのは、事前にご説明をしていただきまして、そのときの案をもとにお話しさせていただくものですから。

まず今日の資料にも配られておろうかと思いますが、私、1つどうしてもコメント申し上げたいのは、本審議会の議論と、後ほどご説明があるようですが、中期計画との関係がどうしてもわからないのです。というのは、12月27日付の郵便で、私が拝読したのは年が明けてからであります。中期計画なるものが送られてまいりました。

それには、記者発表資料というのが冒頭にありまして、それには去年の10月から12月にかけて、港湾管理者とか、市長さんとか、港湾利用者とかの約1,000名近い方々に直接訪問されて、ヒアリングされて、そこからいただいた意見をもとに中期計画の骨子をつくった。ご参考のためにと送られてきたのです。

そして中を拝読いたしますと、それが今後10年間の計画となっているんですね。私たちが諮問を受けたのは平成18年なんです。その後、ご存じのように何回も議論しているわけですね。それには冒頭書いてあるように、今後5カ年緊急にやることと書いてあるわけです。そしてそれが現在、審議中なのですね。

審議中のことを横に置いて、別途、管理者、市長さん、利用者の1,000名近い方の意見を聞いて、その聞いた意見をもとにと書いてある。中期計画を作成しましたと書いてある。我々がここで議論しているのは一体何のために議論しているのだというのが、極めて理解できない点であります。

なぜそういうことを私が申し上げるかといいますと、ここでは、どこかに書いてありますように、さんざん議論して、なおかつ幾つかの課題を残してきょうも議論しているわけですね。それと全く別に、この計画の5カ年計画を上回る10カ年計画を立てると書いてあるわけです。この関係を後ほど皆さんのためにもぜひともご説明されるべきだと思います。

特に私が気にかかりますのは、後で申し上げますが、国家戦略として日本の港湾をどうするかということこそ今問われているわけなのです。そのときに、1,000人近い方々の意見を無視していいなんて断じて言っていないんですけども、そういう方々の意見だけで今後10年の計画をつくっていいのだろうかとは私は疑問に思っています。

まず皆さんがなされるべきことは、そういう方々に意見を聞かれたのをここでご議論されて、それを踏まえて港湾施策はどうあるべきかということを議論して、その議論を踏まえてまとめるというのが本来の筋ではないかと僕は思います。要は日本のチャンネルが一体どういう関係になっているのかということでもあります。

そして、皆さんからいただいた意見を拝読いたしましたら、またうちの会長のところが使われているから申し上げるわけではありませんが、私どもの会長が折に触れて言っている意見、あるいはここに来られた経団連とか商工会議所の方々の意見、そういうことが全く触れられていないのです。もっとそういう方々の意見を、この審議会とは関係なく中期計画をつくることの、その2つの関係がさっぱりわからない。これは後ほど、私が退席した後になるとと思いますが、明確にご説明されるのが委員に対する礼儀じゃないかと思えます。

さて前段が長くなりました。この本文のほうでございますけれども、ページを追ってコメント申し上げたいと思います。

これは質問であり、要望であり、コメントがないまぜになっておりますが、まず9ページの下から10ページに「達成すべき成果」というのが赤い字で書いてありますね。これも非常に重要な点でこういうことかと思いますが、文章で書けばこれでどこが悪いのかと言われればそれまででありますけれども、実際、港湾コストの3割の削減をほんとうにど

うやるのかということなのですね。

僕は現実的には貸付料のカットとか、あるいは施策を選択と集中して、要はフィーダー網を推進するとか、そういうことによる貨物の集中、それによる規模のメリット、こういうことじゃないかと思います。

先ほど局長さんのごあいさつにありましたように、本審議会の答申を踏まえて進むということで、私も非常にうれしく思ったのですが、文章はこれでいいとしても、実際に当たってはそういうことに取り組んでいただきたい。そういう意味で、来年度予算案が昨年末決まりましたけれども、その内容については私はちょっと逆行しているんじゃないかという残念な思いでありますので、今から言う来年度には、これが具体的に進むような方向で取り組んでいただきたいと思います。これは要望であり、切実な声と受けとめてくださいませ。

それから10ページの中ごろに、達成すべき成果として、アジア方面に対しいつでもどこへでも、何とも情緒的な文章で、最近やさしく書けばいいということなのかもしれませんが、これだと各港に手当をするということになりはしないかということであります。表現上の工夫を、機会があればぜひともお願いしたいと思います。

それから17ページの でありますが、私は今日いただいたものは読んでおりません。前回配付されたものでありますが、このとおりだと思うのです。ただ、いわゆる国際的な港湾間の競争ですね。港湾間の競争というのは何かというレギュレーションの議論をするつもりはありませんが、港湾間の競争の視点が希薄じゃないかなという感じがします。

確かにここに書いてあるように、我が国港湾は全体として企業のサプライチェーンの確保や何たらかんたら、僕はこのとおりだと思います。これは国際間の港湾競争というこの視点が、僕は希薄じゃないかなという感じがいたしました。

それから25ページの今後の課題についてです。今後の課題、(1)国と地方との適切な役割分担。中の文章が20行近く書かれてありますが、このタイトルが何か問題点を矮小化していないかなという危惧を持ちます。それはどういうことかといいますと、今問われているのは港湾としての国家戦略なのですね。それが果たして国と地方との適切な役割分担だけだろうかという点であります。

文章はこういうことかなという感じはするのですが、何か「国と地方の役割分担」というタイトルが問題点を矮小化しないかなという危惧を持っております。これは先ほどもお話がありました部会での議論かと思います。こういう言葉の設定自体がいいのかなという

疑問を持っております。

もっと言いますと、今まで国内的視点で当面の需要に対応してきたのが今日の港湾間の問題を起こしているのですね。だから、港湾って一体何なのか、そして世界の動向の中でどう取り組むのかといったようなことであって、それを実現するために、その一部に国と地方の適切な役割分担があるのじゃないかという感じがしてなりません。

(2)であります、その最後の末尾が、民間活動の環境をより一層整備していくことが必要であるという文末になっているのです。ほかの2つは検討に着手することになっていて、ちょっと文章のトーンが違うなという感じがするのです。大したことではありませんが。

以上、個別に申し上げましたが、今日で実質的な終わりのようなのですけれども、私だけかもしれませんが、何か今日の日本港湾が世界の潮流から見放されている状況を考えますと、議論が何か消化不良といいますか、不完全燃焼といいますか、そんな感じがしてならないのですね。

先ほどの資料1の説明も、非常に詳細な分析をされて、努力されているのは評価しますが、僕なんかに言わせたらそんなものはとっくの昔にわかっていることで、わかっていたことが資料で裏づけされた、ああそうかいなという程度なんですね。もっと根本的なことを議論すべきじゃないか。

例えば、私が今から言うことは決していいとは言いませんけれども、ロッテルダムなんかでドイツ鉄道と連携を組んで貨物を取ろう、合理化しよう、そういうことをやっているのです。それは日本でアプライされるとは思いません。そのように港湾とか国際物流が今、世界的に変革のさなかになるわけですね。したがって、管理運営を含めて、あるいは情報を含む技術の変化、そういった変化の中で港湾はどうあるべきか、そういったことを議論し、その中で国はこういうことをやろうといったような大胆な議論こそなされるべきではないかなと。そういう意味で私は非常に不完全燃焼の感が免れません。よって大胆な政策提言が十分なされずに、きのうまでの課題じゃないかと思えることを今後の課題として書かざるを得なくなったのじゃないかと思って残念でなりません。

幸い今日は部会が設置されるということが提案されましたので、この資料2に書いてあるような主な検討課題、こんなのでいいのかなということは思いますけれども、部会で根幹に触れた議論からなされることを切望します。もちろんテーマによってはさらに議論を要することもありましようし、全てが来年1月に結論を出さないといかんとは思いません

けれども、議論のスタンスとして、今の発言を頭の片隅にだけ残しておいていただきたいと思えます。

以上、勝手なことを申し上げました。

【分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、早速資料の3のご説明をお願いしたいと思います。

【企画室長】 それでは、資料3をお開きいただきたいと思えます。

昨年7月に中間答申をいただきました。資料3は基本的に中間答申を踏襲できる部分はほぼそのまま使わせていただいております。その後のご審議いただいた内容、それから今回ご説明申し上げたスパ中と地方の港湾との役割分担と、新たに追加になった部分を中心に修正を加えさせていただいた部分を赤い色でかき加えさせていただいております。

なお「てにをは」と言っていていかどうかわかりませんが、少し文脈がおかしいとか、もう少しこうしたほうが文意がきちんと伝わるのではないかという、全体の文意が変わらない範囲で「てにをは」を変更した部分は赤く示してはおりませんが、そういった事務レベルの修正は加えさせていただいていることはあらかじめご承知おきいただきたいと思えます。

それでは、大きく変更を加えさせていただいた点を中心に説明申し上げます。まず6ページをお開きいただきたいと思えます。6ページ、真ん中あたりのの部分でございますが、国内の輸送網に関する記述の部分でございます。

従前ですと、「道路ネットワークの進展による国内物流圏の拡大」という表現でございましたが、先ほどのデータの説明のところでもございましたが、やはりスパ中でありまして、そういった大きな港に貨物を集約していくということを考えますと、国内のフィーダー網の充実強化が必要でございます。その際に内航フィーダー航路は、現時点ではあまり量的には活用されていないという状況ではありますが、今後のことを考えますと非常に重要な部分でございますので、つけ加えさせていただいております。

それから9ページをごらんいただきたいと思えます。最近の経済状況の変化を取り入れた港湾政策の展開の部分につきまして、各取り組むべき施策ごとに、枠の中に達成すべき成果を具体的に記述させていただいております。

先ほど委員のほうから具体的なご意見もいただきましたが、おおむねこの審議会で今までにご議論をいただいていた内容を、できるだけ具体的な目標として掲げさせていただいております。書き加えたものを少し具体的に読み上げさせていただきます。

まずスーパー中枢港湾政策の推進による基幹航路の維持につきましては、達成すべき成果といたしまして、「我が国の基幹航路の維持確保のため、スーパー中枢港湾におけるコンテナ貨物の取り扱いを拡大するとともに、おおむね2010年までに港湾コストの3割縮減、リードタイムの1日程度までの短縮を目指す」とさせていただいております。

2点目としまして、「スムーズなターミナル通過のため、ターミナルへの多様なアクセスモードを構築するとともに、ターミナル搬出入の迅速化、ターミナル周辺の渋滞を解消する」とさせていただいております。

2つ目の企業活動を支えるアジア物流ネットワークの実現につきましては、達成すべき成果として、「アジア方面に対し、いつでもどこでも確実かつ迅速な貨物の輸送を可能とするため、ダイレクト航路充実に向けて、地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量を増大させる」とさせていただきました。

3つ目といたしまして、「製品・半製品等のコンテナ輸送における背後の産業活動の的確な支援のため、滞船の解消等による海上貨物の輸送コストを低減する」とさせていただいております。

3点目の産業に関しましては、11ページのほうに2点お示ししております。「原材料のバルク貨物等の輸送における背後の産業活動の的確な支援のため、大型船舶の寄港を可能とすること等による海上貨物の輸送コストを低減する」。

2つ目に、「増大する循環型資源の臨海部における円滑な取扱のため、リサイクルポートへの企業立地数増大を目指す」。

4点目の施策であります手続関係につきましては、達成すべき成果として、「港湾手続の電子化を進めるため、主要な港湾管理者において、ワンストップでの電子申請を可能にする」とさせていただいております。

12ページをごらんいただきたいと思います。「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」、つまり具体的な施策の内容について書き下ろした部分でございます。12ページの真ん中あたり、「スーパー中枢港湾政策の進捗管理等をふまえた政策の推進」といたしまして、現在、分析によって判明しておりますコストの低減効果が、2006年度時点で2002年と比べて13%低減したという試算結果が得られておりますので、そういった現時点で判明している取り組みの効果について、具体的に記述を加えさせていただきます。

それ以降、具体的な取り組み、施策については、大きな変化はございません。

続きまして17ページをごらんいただきたいと思います。この部分は地域におけるアジア物流ネットワークの実現のための具体的な取り組みを記述した部分でございますが、先ほどデータに基づきご説明申し上げた内容を簡単に文章にさせていただきます。

「スーパー中枢港湾と地域の港湾の果たす役割」。読み上げさせていただきます。

スーパー中枢港湾では、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークが、地域の港湾に比べ充実しており、世界に通ずるわが国のコンテナ拠点港としての役割を果たしている。これは、スーパー中枢港湾を経由し輸出入されるコンテナ貨物が全体として高価格の貨物であり、各地域において生産・消費される外貿コンテナ貨物のうち運賃負担力の高い貨物はスーパー中枢港湾を経由して輸出入されている傾向にあることから伺える。

一方、三大湾を中心に展開されている基幹航路と異なり、アジア航路は、各地域の企業のアジア地域内でのグローバルな活動にあわせ全国に展開しており、地域の企業による地元港湾の利用は、国内陸上輸送距離の短縮による物流コストの低減や、CO₂排出量削減との観点から優位性がある。

以上により、スーパー中枢港湾については、基幹航路をはじめ多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークを引き続く維持・確保するとともに、地域の港湾については、アジア地域との貿易に対応したアジア諸港とのダイレクト航路を拡充していく。これによりわが国港湾全体として企業のサプライチェーンの確保や、国内輸送距離の短縮による物流コストや環境負荷の低減への貢献といった役割を果たしていくことが求められる。

2点目に「地域の港湾の進むべき方向」でございます。中国・韓国を相手国とする外貿コンテナ貨物については、三大湾以外の各地域では、三大湾に比べそれぞれの地元港湾を経由する貨物の割合が低い上、地元港を利用している場合でも、海外諸港でトランシップされている貨物の割合が高い傾向にある。これは我が国の地域の企業が取引を行う海外企業が、中国大陸沿岸地域を中心に、中国・韓国の全域に展開しているにもかかわらず、地域の港湾が個々に有する航路の寄港地のバリエーションが限られていることが一因と考えられる。

今後、こうした問題点を改善し、企業ニーズにあったアジア地域を中心としたダイレクト航路を確保するためには、それぞれの航路の貨物量を一定量確保する必要がある。このため、地域の港湾においても、特にアジアを見据えた港湾の拠点化や、国内近隣港湾同士

の連携を図るといった取り組みを模索することが考えられる、とさせていただいております。

22ページをごらんいただきたいと思います。大きな5番はその他関連事項の記述をした中の5番でございますが、保安対策につきまして、特に昨年8月、アメリカ合衆国のほうで法案が通ったメガポート・イニシアティブに対応して、今、ヨーロッパ、アジア各国が取り組みを進めておりますので、我が国においてもこうした観点から、特に放射性物質がコンテナに積まれていないかどうか全量検査をするということになってございますので、非常に重要な施策でございますので、その技術をつけ加えさせていただいております。

それから23ページ、地球温暖化対策として記述を新たに追加させていただいております。従前の中間報告の段階では「環境への配慮」というタイトルになっていたかと思いますが、昨今の状況を踏まえ、と、「配慮」という書き方ではなくて、もう一歩二歩踏み込んだ取り組みが必要であろうということで、温暖化対策に関する取り組みを書かせていただいております。

ちょっと時間がございませんので読み上げは省略させていただきますが、物流改革自体が港湾における、あるいは海上輸送におけるCO₂削減に直結するという考え方、それからもう一つは、港湾のターミナルにおける排出量削減にもまた積極的に取り組む、その2点について具体的な考えられる取り組みを示させていただいております。

最後に終わりの部分につきまして、まだこうした宿題といいますが、課題がございますので、部会を設置して、検討を速やかに開始するといった記述を最後につけ加えさせていただいております。

以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいま資料3の答申案文をご説明いただいたのですが、これに関連しましてご意見を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

【委員】 幾つかあるのですけれども、まず全体のトーンとして、やるべきことを設定して、それに対してやるべきタイムスケジュールを提示しているという考え方は、非常にクリアでいいと思うのですけれども、その関係でいくと、ちょっと先週いただいた前のバージョンで見ていたものですから少しずれがあるかもしれませんが、9ページから始まる達成すべき成果のところなんですけれども、この中で のスパ中のところだけは2010年と明示的に年数が入っているのですけれども、そのほかの部分については特に目

標年次がないのですけれども、ここは5年後だと考えていいのかどうかということが1つございます。

それと達成すべき成果の内容そのものなですけれども、先ほども委員からお話があったのですが、成果のイメージが具体性にばらつきがあって、例えば が具体的かということそうではないという意見も先ほどありましたけれども、 とか に比べると大分トーンが違うなというのが感じとしてございます。

特に の産業の活性化等のところですが、これの達成すべき成果が、もちろん輸送コストもそうなのですけれども、むしろ今までさんざん議論がありました例えば臨海部産業エリアの話や、ロジスティックセンターの話とか、今まで議論してきた成果がここに盛り込まれないのは何か制約があるのかなという感じもいたしますけれども、書けるのであればぜひ書いたほうがいいのではないかなと思っております。そういう意味では、今回新しく赤で書かれた部分でございますので、達成すべき成果について、もう少しチューニングしたほうがいいのではないかなと思います。

さらに言えば、この達成すべき成果と後に書いてある施策の内容に、同じようにちょっとずれがあるのかなと思います。集約するときの考え方に少しずれがあるのかなということでございます。

あと細かいところでは、先週いただいたバージョンには、スパ中があり、地方港湾があり、かつ地方港湾の中でアジア地域との航路存続が危ぶまれているような港湾についても何かすると書いてあったのですけれども、今回それはないみたいですが、そういうトーンがもしも残っているようであれば、すべての港湾に対して何かするという感じになっていて、メリハリがないのかなと思っておりました。

あともう1つ、細かいことで言うと、今日いただいたページの14ページに規制緩和のところがございますけれども、今までのものには土地の有効活用の諸規制のあり方というのはなかったのですけれども、今回これを入れていただいて、これは非常によろしいかと思えます。企業の立地促進のためにはここが非常にキーポイントだと思っております。

済みません、長々恐縮なんですけど、最後に、さっき委員もおっしゃったのですが、今日いただいた分の25ページの今後の課題の(1)のところ、最後のパラグラフで「このため云々」というところですが、ここで初めて国家戦略という言葉が出てくるのですけれども、今までの分科会の議論のトーンとちょっと違うなというところを私も感じております。

それとポートオーソリティー制度等の関係も、具体的な施策の中には少し盛り込まれてはいるのですが、この基本的課題について直ちに検討に着手する必要があるというのは、今までもやっているのではないかという感じがして、この言い方を少し工夫していただいたほうがありがたいなと思います。

以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございます。

ただいまの委員から何点かご指摘がございましたが、事務局のほうから何か。

【企画室長】 ご指摘ありがとうございます。

まず9ページ、10ページ、委員からもご指摘があった点でございますが、なかなか情緒的で、具体的な施策としてはイメージがわかりづらいというご指摘をいただきました。これにつきましては、12ページ以降の今後推進すべき具体的な港湾施策を分野ごとにかみ砕いて書いているわけでございますが、それを要約する際の要約の仕方に、もう少し工夫の余地があるのではないかとご指摘だと理解しております。それにつきましては、今回は懇談会でございますので、引き続きまたアドバイスをいただいて、整理をさせていただきたいと思っております。

それから、ただいまご指摘のあった地域の港湾で「航路の存続が危ぶまれている」という記述につきましては、今回落とさせていただいております。地方においてもアジアとの間でダイレクト輸送網を確保していくということは、ある程度ボリュームを確保しないとイケない。データに基づいて先ほどご説明したとおり、そういう状況でございますので、そういう精神から、あえて記述は落としたわけでございますが、強いて言えば、特定の企業が対岸との間で、ピストン輸送のような形で特定の航路を使っているという状況も結構ございます。それを直ちにほかの港に集約をするのだといっても、これはコストも当然荷主にとってはかさみますし、そういったところも直ちに廃止なんてことは企業活動からしてあってなりませんので、そこは触れないで、当面、施設も航路もあるわけでございますので、そういったところまで一気に集約するというのではなくて、港が機能分担をして、得意な方面別にダイレクト輸送網を張りめぐらせていく。そのためには国内のフィーダー輸送を充実させて、ある程度の規模の集積が必要ではないか、こういう部分を中心に今回書き加えさせていただいたところでございます。

それから委員からもご指摘がございましたが、25ページの今後の課題のところにつきましては、多少舌足らずのところは確かにございますが、部会のほうで引き続きといたします

か、今後重点的にご議論いただく内容の部分でございますので、取りまとめにつきまして
はまたご相談させていただきたいと思いますが、部会の大きな論点の柱の1つということ
で、引き続きご指導をいただきたいと考えてございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見は。それでは、こちらからいかせていただきましょうか。委員のほうから。

【委員】 書いてあることというか、後から加わった環境、ダボス会議マターのことと
か、みんな賛成でよかったと思うのですね。全体として通して読んだときに感じのことの
1つが、ダイレクト便をつくりましょうと。これもとてもいいことで、データにも合っ
ていることだと思うのですけれども、今の国土論の議論からすると少しだけ気になるのは、
スパ中に集中させることが効率的だという議論というのは、東京一極集中論とかという議
論と何となく重なって、ここに大阪湾とかはなかなかイメージしにくくなってしまって、
だけどスーパー中枢港湾と言っているわけだから、国交省の精神とか我々の精神からす
ると、いろいろなところに拠点をつくるというイメージに見えて、それが地方港湾とのかか
わりで、分散型になっているんだという説明をしたいのだろうと思うのですけれども、こ
この書き方と効率性の話からすると、東京一極集中論が効率的だと言っているように聞こ
えたというのが1つ、雰囲気としてね。そういうふう聞こえるトーンにストーリーがな
っているので、これは今の国土論からすると引っかけかなという気がしましたというこ
とが1つ。

それからもう1つ、今、ちょうど欧州の国々の中で欧州サミットがあったりして、そこ
で出てきている一番の議論というのは環境論なのですけれども、環境投資のために7兆円
という議論が先ごろ出てきた。これはほとんどがウォーターウェイと鉄道なんですね。ダ
ボス会議でもそういう約束を日本はしてこなきゃいけなかったと思うのだけれども、その
とき出てくるのが、鉄道論とウォーターウェイ、向こうは運河がいっぱいあるけれども、
日本は運河はないんだけれども、周りは全部海なわけだから、そういう意味では、環境の
こと、CO₂のことは書かれているし、鉄道論というのも前から入っていて、鉄道と港湾
の補完が必要ですよという文章は入っているのだけれども、ここは本格的に計画的に数字
まで入れて、削減計画を入れるべきなのではないかという気がします。

道路に依存しているということはとても難しくし、やっぱり徹底して、大阪湾ぐらいた
ったら、大阪がポートオーソリティーをつくって、日本海側と太平洋側を全部つないで1
個の企業にして対応するぐらいの、思い切った企業化というのが必要なのではないかとい

う気がしました。

最後に国と地方の関係で、国と地方の関係というのはパターン化して議論されているのですけれども、港湾の問題について、国が地方に対して指導的助言が与えられるものというのがどういうものなのかということに関しては、きちっと項目を立てて、技術的あるいは国の立場から考えるときに、地域で考えにくいことはこういう点だということをはっきりして議論したほうがいいのではないかという気がしました。

3つ。鉄道とかウォーターウェイのことをもう少し入れたほうがいいのではないかと、国と地方の関係のこと、それからスーパー中枢ということで効率性ということも議論しようとする、ダイレクト便のことはいいと思うけれども、全体とすると一極集中論を言っているように聞こえたということ、そういう意図はないと思うし、全部理解されていることだと思うのですけれども、そういうふうに意図は伝わらなかったという感じがしました。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうから何か追加のコメントはございますか。

【計画課長】 それでは、産業立地の点についてだけとりあえずお答えをいたしますと、ご指摘のとおり、そういう受けとめられ方をされても仕方ないようなところがありますので、そこは意識はちゃんとしているということでございますので、そこは表現を変えたいと思います。

ここで言っているのは産業立地としての集中と、それからもう1つ、コンテナ港湾としての集中というのは別の視点だと思っていまして、産業立地については後ほどの資料にもあったように、全国の産業立地をきっちり進めていくというのが大事で、そのためにもSPA中への集中と地方のダイレクトの充実が大事だということですので、意識としては一極集中ではないということでございます。

そのほか環境については、貨物についてはJR貨物の容量上の問題だとかがあるわけですが、それを言っても仕方がないので、むしろこちらからJR貨物に積極的に働きかけるような形でやっていきたいと思っております。

国と地方の関係については重い問題ですので、これからきっちり議論して考えたいと思っております。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、委員。

【委員】 先ほどご指摘のあった形式的なことでも恐縮ですが、やはり「検討」という言葉が多すぎるということは多少配慮されたほうがよろしいのかと思ひまして、27ページの一番最後のなお書きなんていうのは「検討」が4つも挙がっておりますので、その点は後でご修正いただきたいと思ひます。

それからもう1つ、これまた形式的なことなのですが、1つ前の26ページの(3)の見出しでございまして、スーパー中樞港湾と地域の港湾、そのあたりに「等」を入れたほうがいいのではないかというのが私の印象でして、すなわち「地域の港湾」という言葉が必ずしもこなれていないということもございまして、「の」がつながって読みにくいということもございまして、その点の配慮をいただきたいということが2つ目でございます。

それから25ページの(2)のところ、民間活動へのさらなる支援ということですが、おそらくこれはもう少し広い問題意識にしてみてもいいのではないかという感じがしてございまして、すなわち公と私の役割分担、官と民の役割分担ということにもつながりますが、これは(1)の最後の段落にも書かれておりますけれども、おそらく(2)の問題意識として、より広く書いたほうがいいのではないかという印象を持ちました。

非常に形式的なことばかりなのですが、もう1つ、先ほど委員がおっしゃったこととの絡みで、中期計画との関係については私もなかなかわかりにくいところがあると思ひてございまして、そうはいってもそれぞれの文章にはそれぞれの目的があるのですから、並列しても差し支えないと思ひてございまして、この答申案というのはおそらく中期計画よりも抽象的で、なおかつ目的を絞ったものだと考えてございまして、並列すること自体は特に問題ないと思ひますが、ただ、はたから見るとわかりにくいということがあると思ひますので、相互の関係について、どこかしらでメンションしていただくのが親切なんじゃないかという感じがいたします。

これは別にこの文章に書いていただく必要はないのかもしれませんが、例えばホームページ上の窓口のところ、一言触れていただければそれで足りるのかもしれませんが、1ページ目の「はじめに」のところ、時系列的な説明を追加していただいた、それとの絡みもございまして、横の関係についてもご配慮いただいたほうがよろしいのではないかと、そんな印象を持ちました。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまの委員のご発言について、事務局からありますか。

【計画課長】 いろいろご指摘ありがとうございました。

中期計画等との関係についてだけお答えさせていただきたいと思いますが、確かに全体の関係がよく見えないというのはご指摘のとおりだと思います。これに毎年の予算があり、さらに重点計画だとかいろいろな計画がありますので、いろいろな計画が並列的に動いているのですけれども、その関係がしっかりわからないということですので、これについては改めて全体の体系をしっかりと整理したものをご用意して、ご説明をさせていただきたいと思います。

ほかの点については、また議論をじっくりしたいと思います。

【分科会長】 ほかに。委員。

【委員】 中間報告ですか、かなり時間がかかっていまして、例えば21ページ、港湾物流情報プラットフォームの構築、ここについては、これはどこまで書けるかは別にしまして、この10月にNACCSが民営化して、かつ業務を拡大するということでありますので、ただ単に港湾エリアとの一体化だけではなく、他省庁も全部一体化するとか、そういう展望ができていますよね。あるいは民・民のところもカバーする。

そういった意味で言いますと、下のほうのJCL-netの利用者拡大と書いてありますけれども、これはほんとうに現実的なのかというのがありますし、少しこの辺を書きかえないといけないのではないかなと思うのですね。

それから7ページに書いてあるのですけれども、もっと大きなAEO制度ですね。セキュリティと簡素化。今、AEO制度のカバーする範囲は、輸出入業者じゃなくて、運輸業者もすべて対象にしている。ということになりますと、この辺の電子化へのインセンティブにも全然違ってきますし、そうしますと、コストにもリードタイムにも効いてくると思うのですね。ですから、この辺を少し書かないと、かなり時代おくれの表現になっているのではないかなと思いました。

それが1つと、そういった意味で言いますと、さっき11ページの港湾手続の統一化・簡素化等港湾サービスの一層の向上、これはどうしてNACCSと港湾の一体化で、しかも11月に一体化して、もうできていますよね。各自治体と書式が全部統一化することを、ここはもう少し書き込まないと、ピンボケになっているんじゃないかなと思いました。

それからこれはこの中の話じゃないのですけれども、港湾コストの3割削減、何ををもって港湾コストというか、この定義自身もよくわからない。一方リードタイムのほうはこれははっきりしているわけですね。要するに本線到着して、それから通関、そして搬出まで

の時間で関税局は非常に細かい統計をとっている。港湾コストについては、何をもって港湾コストとって、何の3割なのかというのは、これを言わない限りいつまでたってもあいまいなものになっているので、今回じゃなくてもいいと思うのですけれども、もう1回コスト自身をきちっと見える化して、その上でどこまで減らしますよということをやらない限り、リードタイムと違って非常にあいまいだと思うんです。

実際に減らせる素地はできたと思うのですね。特に電子化とかネットワークとか、念願だったプラットフォームができるわけですから、ぜひそれとの関連で少し書き加えていただきたいというのが私のお願いでございます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

何点かご指摘いただきましたが、事務局のほうから追加ございますか。

【計画課長】 最初の情報プラットフォームの点については、ご指摘のとおり、少し記述が部分的だと思います。電子タグの導入だとか、いろいろなことが今進んできていますので、ここ数年で一気にそのあたりが進む可能性があると思っていますので、その点についての記述をしっかり変えていきたいと思っています。

港湾コストについては、確かに何の説明もなくボンと書いてあるので、わかりにくいと
いいですか、わからないと思います。これについては、コンテナの取り扱いを1個ずつの
コストであったり、あるいは船が1入港あたりにコンテナ1個あたりに幾らかかっている
のか、どちらかという船会社が港湾に対して払うコストということでここは書いており
ますけれども、港湾コストというそれだけではありませんので、そうではないことも含
めて、きっちりとした記述にし、しかも目標についても見えるようにしていきたいと思
います。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見ございますでしょうか。

【委員】 大変多くの資料を見せていただき、わかりやすかったと思います。1つ、随
分昔だったかと思いますが、国際競争力の強化ということで、空港との関係、港湾との連
携という話が、世界実験も行われて、具体的にはなかなか進みにくいだけけれどもとい
うお話がございましたけれども、そういった資料なりが提出されたと思っています。

そういった中で、もちろんスーパー中樞港湾ということでは前向きに進んでいくと思
いますが、地方の港湾における各地域の特徴というものを、今日の資料でも随分ご提示され

ている中で、地域のインフラとのかかわり合い、道路ばかりではなく、空港とか、先ほどの鉄道とか、そういったものの観点で18ページ、地域の港湾の進めるべき方向、アジア地域を中心としたダイレクト便を確保するはもちろん大切なことだと思っていますけれども、違った観点での可能性というものを記述していただいたほうがよろしいのかなと思っております。

お伺いするところによりますと、各地方整備局で国際物流戦略チームなどが立ち上がっているというお話があります。そういった中で、もう少しどのように地域を有効活用していくのか、可能性があるのか、それから、随分インフラ整備も行われているように思いますので、そういったことも見据えてお願いしたいと思いました。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうから再びお願いします。

【計画課長】 いろいろな意見はこれから聞いてまいりたいと思っております。突然にいろいろな修正をしまして、何でこんなふうになっているのということはあると思えますけれども、大分いろいろな議論を踏まえた上で、それから委員の皆様方の意見をお聞きした上で、こんな修正を加えたわけでございます。

基本的には抜けているようなところもあるとは思いますが、これからいろいろなところでさらに外に対して意見を聞いていくということになると思いますので、それらを踏まえた上で最終的な形には持っていきたいと思っております。とりあえず現時点ではこのような方向で大体お認めいただければなと思えます。

【港湾局長】 申しわけないです。済みません、計画課長がそう言ったのに、そうはいつでも大分意見が多様にわたっておられましたので、とりあえず意見をいただいた方に対して、こういうふうに原文を直していくということでご説明をして、ある程度のご了解を得た上で、今、パブリックコメントと言っているようですけれども、広く一般の方々にもご意見をお聞きするという形にしたいと思えます。よろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、一通り意見をいただいたようでございますので、時間が少し超過しておりますが、今後の港湾政策のあり方に関するスケジュールをご説明いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【企画室長】 それでは、資料4をごらんいただきたいと思います。今後の検討スケジュールでございますが、今回、非常に広範なご意見をちょうだいしておりますので、若干

修正が必要なところが出てくる可能性はございますが、今回の審議会での議論を踏まえまして、各委員のほうから具体的にご意見をいただいた点について、事務局のほうでこういう記述でいかがでしょうかというご相談を個々にさせていただきたいと思います。

その上で全体を取りまとめて、もう一度各委員のほうに最終案をごらんいただいた上で、合意が得られれば、その案については分科会という形で先生方にご審議いただく場面はないんですけども、各委員ご了解いただいたということで、パブリックコメント、これは法律に基づくものではございません。任意のものでございますが、パブリックコメントをかけさせていただきたいと思います。

その上で最終的な答申につきましては、一応当初予定どおりおそらく3月下旬になると思います。もしくは我々事務局の能力が及ばずに、万一の場合は若干4月にずれ込むということも可能性としてはあり得るという前提で、ご対応をお願いしたいと思います。

いずれにしろ3月末もしくはそのころに最終答申をいただいて、その答申を受けて部会のほうでより具体的な今後の方策について、1年程度かけて部会の中で結論をいただきたいと考えてございます。

また後ほど参考情報として中期計画のご説明を申し上げますが、その下段のほうに社会資本重点計画のスケジュールもあわせて示させていただいております。こちらのほうは本年の夏ごろに閣議決定の予定と聞いておりまして、今回、3月下旬に本分科会の答申をいただいたその内容を、この社会資本重点計画の中にも十分に反映させていただきたいと考えてございます。

また国土形成計画につきましてもほぼ同時期に、若干先行する形で、おそらく政府全体として取りまとめる方向になると思いますので、そちらのほうもこの分科会答申を一番の柱として、その他の計画のほうにこの考え方を反映させていきたいと考えてございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【技術参事官】 今、事務局から申し上げたとおりなのですが、答申案について各委員の方にもう一度ご意見をお聞きする際には、先ほど答申案そのものとは必ずしもリンクはしないようなご質問をいろいろいただいておりますので、そのご質問についてもあわせてお答えをしたいと思います。

ちなみにちょっと時間をもらって恐縮ですが、先ほど委員から、トランシップと直接行くのとどれくらいコストが違うのかというご質問がございました。実は4年ほど前、この

審議会ではコストを具体的な数字で出していたのですね。それで委員もああいう質問をされたのかという気がいたしておりますが、そのときは、広島からトランシップで北米に行く場合と、神戸に、これは陸送という事例だったと思いますけれども、北米に行く場合、これはオーシャンのフレートは大体2,500ドルから3,000ドルぐらいで、釜山から、あるいは神戸からでも全く同じですよという想定で、その場合、神戸を経由する場合のオーシャンのフレート以外が大体9万円ぐらい、釜山経由が6万円から6万5,000円ぐらい、たしかそんなオーダーの数字だったと思います。

これも広島のある企業の例ですので、実はいろいろな例がございます。大分のさる大きなメーカーで大分港を使っておられる場合には、ロングのオーシャンはもちろん同じなんですけど、これは運ぶ側が釜山トランシップと神戸トランシップ、神戸トランシップも船ですけれども、これは全く同じになっています。つまり大分港の水際を切るときから、釜山を経由して北米西岸に行くトータルの料金と、神戸から船で運んで北米まで行くときのトータルの料金、これは同じでコマーシャルには行われて、そういう事例もありますので、新しい事例でご報告できればと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、引き続きましてその他事項、報告事項で、事務局からよろしく願います。

【企画室長】 それでは、資料5-1をごらんいただきたいと思います。港湾関係事業の中期計画についてご説明申し上げます。

先ほど委員のほうからご意見もちょうだいしたところでございますが、この中期計画の取りまとめに当たりましては、資料5-1のほうに経緯等をまとめてございますが、さまざまなここに挙がっておりますような大勢の方々、利用者の方、市長、港湾管理者の方々等々、各方面からのご意見をもとに、中期計画の骨子案を作成して、現在、この骨子案について意見を頂戴しているところでございます。

資料5-2をごらんいただきたいと思いますが、5ページ、全体スケジュールを示させていただきます。今回、いろいろな方に意見を聞きましたというのはこの第1回意見聴取でございます。10月下旬から12月中旬にかけて行ったわけございまして、それをもとに骨子案を作成して、それについて今後中期計画案の作成、最終的な中期計画の策定というふうに、2段階にわたって各方面のご意見をいただく場面を想定しております。

この分科会におきましても、これと同時並行的に、もともこの中期計画の骨子自体が昨年7月に分科会の中間報告をいただいた、その内容を踏まえて当然作成しているもので

ございますが、取りまとめに当たっても分科会のほうで引き続き各段階にわたってご意見、ご指導をいただきながら取りまとめを進めていきたいと考えてございます。

また、先ほど社会資本重点計画とこの分科会答申との関係のところでご説明申し上げましたが、この中期計画につきましても、社会資本重点計画の分野別港湾の分野について取りまとめという性格のものでございますので、取りまとめ時期としては、本年のおおむね夏頃を目途に考えてございます。したがって、この分科会の答申もしっかりと反映したものにしていきたいと考えてございますので、また本日以降、事務局の人間が中期計画についても各委員のほうにご相談申し上げるような場面があるかと思っておりますので、ご指導方よろしくお願ひしたいと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました中期計画等々に関連するご報告の内容につきまして、ご質問ございますでしょうか。

特にございませんでしょうか。ありがとうございます。

それでは、本日の予定議事は一応終了いたしましたので、司会の進行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した。

我が国産業の国際競争力等の強化を図るための今後の港湾政策のあり方について、長時間のご審議ありがとうございました。

次回、第29回の分科会につきましては、こちらの準備の都合もございますけれども、基本的には3月をめどに開催させていただきたいと思っております。お手元に日程調整のご案内をさせていただいておりますので、ご都合のよろしい日程を、現時点のものをご記入いただければと思っております。

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

了