

平成23年3月3日（木）

於：金融庁（中央合同庁舎第7号館）9階共用会議室－1（903）

## 交通政策審議会第40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40回港湾分科会議事録

1. 開催日時           平成23年3月3日（木）  
                          開会 13時30分   閉会 15時30分
2. 開催場所           金融庁（中央合同庁舎第7号館）9階共用会議室-1（903）
3. 出席委員氏名

| 氏名     | 役職名                         |
|--------|-----------------------------|
| 家田 仁   | 東京大学大学院教授                   |
| 上村 多恵子 | (社) 京都経済同友会常任幹事             |
| 木場 弘子  | キャスター・千葉大学特命教授              |
| 木村 琢磨  | 千葉大学大学院教授                   |
| 久保 昌三  | (社) 日本港運協会会長                |
| 黒田 勝彦  | 神戸市立工業高等専門学校校長              |
| 福本 容子  | 毎日新聞社論説委員                   |
| 丸山 和博  | (社) 日本経済団体連合会 運輸・流通委員会物流部会長 |
| 三浦 憲二  | トヨタ自動車株式会社常務役員              |
| 村上 英三  | (社) 日本船主協会港湾物流専門委員会委員長      |

#### 4. 会議次第

- ① 港湾計画について（審議）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4  
    ・中城湾港（一部変更）
- ② 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する  
    基本方針について・・・・・・・・ 13
- ③ 国際バルク戦略港湾の検討状況について（報告）・・・・・・・・ 31
- ④ 日本海側拠点港の検討状況について（報告）・・・・・・・・ 35
- ⑤ その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 37

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 若干定刻前でございますけれども、皆さんおそろいでございます。ただいまより交通政策審議会第40回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課長の若林でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

まず、議事に入ります前に、誠に残念なお知らせがございます。

既にご承知の方もおられると存じますが、本港湾分科会の委員であります法政大学教授の黒川和美様におかれましては、去る2月2日にご病気のため、ご逝去されました。急なことで私どもも大変驚いた次第でございます。黒川委員におかれましては、平成16年6月に港湾分科会委員にご就任され、以来、ご専門の公共経済学のみならず、豊富な知識と幅広い知見に基づいたご指導・ご助言を頂戴いたしました。

皆様のお許しをいただけたら、ここで故人のご冥福をお祈りし、黙禱をささげたいと存じます。大変恐縮ですが、ご起立をお願いいたします。

黙禱。

( 黙 禱 )

【総務課長】 黙禱、終わります。ご着席をお願いします。

それでは、次にお手元の資料の確認をお願いいたします。資料は議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしております。議事資料といたしまして、資料1「港湾計画中城湾港一部変更」、資料2-1、資料2-1（参考資料）「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針について」、資料2-2、資料2-2（参考資料）「港湾取扱貨物の見通しについて」、資料2-3「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」、資料3「国際バルク戦略港湾の検討状況について」、資料4「日本海側拠点港の検討状況について」、資料5「社会資本重点整備計画について」の計9部をお配りしております。このほかお手元には、港湾計画関係について港湾管理者より提出された中城湾港の港湾計画書も配布しております。

落丁などございましたらお申しつけください。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事に入ります前に委員の出席を確認いたします。

本日は、委員12名中10名のご出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定している定足数である過半数に達しております。また、委員1名におかれましては、議事の途中でご退席される予定になっております。

それでは、本日予定しております議事に入ります。分科会長、司会進行をよろしく願います。

なお、カメラでの撮影はここまでとさせていただきますので、よろしく願います。

**【分科会長】** それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。本日の議事は、お手元の議事次第でございますように5つございますが、大臣から交通政策審議会長あての諮問事項である港湾計画についてが1番目でございます。あとの4つは報告事項、その他でございます。

まず、最初の議事1に入らせていただきたいと思います。中城湾港計画の一部変更について、事務局から内容のご説明をお願いしたいと思います。よろしく願います。

**【港湾計画審査官】** 私、計画課港湾計画審査官の真田でございます。

中城湾港の港湾計画についてご説明いたします。お手元の資料1、A4の横になっている資料をごらんください。

最初の1ページ目、表紙に中城湾港の今回の港湾計画の一部変更の対象とします泡瀬地区の空中写真が載っております。第Ⅰ区域、第Ⅱ区域と書いておりますが、今までは第Ⅰ区域、第Ⅱ区域の計画があったところを、第Ⅰ区域の赤の点線計画のところに縮小しようという土地利用計画の変更の事案でございます。

1ページおめくり下さい。中城湾港でございますが、左上の位置図でございますように、沖縄県本島の南東部東側の海岸に位置する港湾区域を広く持つ港でございます。大きい図面のほうに中城湾港の位置図と、今回、計画対象となります泡瀬地区の関係が示しております。

次の3ページをごらん下さい。今回、港湾計画を変更する部分でございますが、ここに既定計画と今回計画を並べて表示してあります。既定計画は、最初に申しましたように、第Ⅰ区域と第Ⅱ区域計画を合わせた約185ヘクタールの土地利用計画でございました。それを今回、約半分の土地利用ということで、91ヘクタールに縮小いたします。中身も

交流厚生用地 80ヘクタール、それを交流厚生用地 33ヘクタールなど、土地利用の中身を少し変更してございます。また、係留施設につきましては、当時はマイナス 7.5メートル岸壁に位置づけるなど、大型旅客船が寄港するのではないかという計画を持ってございましたが、今回は小型旅客船ということで、マイナス 3メートルということで旅客船のふ頭についても縮小してございます。

次の 4 ページをごらん下さい。今回の縮小の一つの大きな要点、コンセプトとしましては、もともと 185ヘクタールの埋め立てをするときには、観光リゾート振興のための国際交流拠点というコンセプトで開発を進めようとしてございましたが、今回は土地利用を縮小するに伴い、それにあわせてスポーツコンベンション拠点の形成というコンセプトを打ち出して、計画を考えていこうということになってございます。下にございますように、面積が半分程度になっており、それから、交流厚生用地、都市機能用地など、割合が少し変化してございます。

次の 5 ページをごらん下さい。今回、中城湾港の泡瀬地区というのは、本土から少し離れたところに埋め立てをする計画でございますが、もともと沖縄というのは、米軍基地並びに自衛隊の基地で大半の土地を占められておりまして、沖縄が目指している観光振興を進めようと思っても、なかなか十分な土地がないという隘路がございます。沖縄市も御多分に漏れず、上の沖縄市の概要の下の括弧に示してありますように、沖縄市の行政区域の面積のうち 36%は基地で占められている。そのほかの平坦なところには商業施設や住宅地が張りついていて、新たな振興計画に基づく開発をしようとする、海への展開というのが一つの大きなポテンシャルであったということでございます。

次の 6 ページにお移り下さい。泡瀬地区の観光等の需要とございますが、沖縄県の観光客の入り込みは順調に伸びてございます。平成 30年に 850万人に達しようかという推計もございますし、今、推計どおりに順調に伸びているというのが現実でございます。

沖縄県に来る観光客のうち、どういうところに観光客が訪問しているのだろう、というふうに見たのが右側の図でございます。沖縄県本島から宮古や石垣の離島まで示してございますが、一番大きいのは県都であります那覇周辺、これが 68%ぐらい。その次にリゾートが集中している本島北部。今回、泡瀬地区がございましてのが本島中部ということで、35.4%、約 3割以上の方々が本島中部地域を訪れているということで、観光需要も非常に高い地域でございます。

次の 7 ページをごらんください。今回、土地利用計画を変更するに当たって、地元の港

湾管理者なり沖縄市が打ち出したスポーツコンベンション拠点の形成でございますが、沖縄県の観光振興計画にも位置づけられており、また沖縄市では国体をやったこともございますので、オリンピック委員会認定の非常に充実した競技施設が整っております。

また、右側の図を見ていただきますと、今回、スポーツコンベンション、平たく言いますと、あまねくスポーツのキャンプ地、合宿地みたいなことでやっていこうということでございます。現在、キャンプ、合宿件数を沖縄県の中で比較してみますと、沖縄市の38件が断トツに多いということでございます。沖縄県は、現在、皆さんご存じの代表的なプロ野球のキャンプ、実は今、国際的になっておりまして、日韓合わせて14球団がキャンプを張っております。また、野球以外にもサッカー等いろいろなスポーツのキャンプ、合宿が行われている。その中で沖縄市は非常にポテンシャルの高い地域であるということでございます。

次のページをごらん下さい。実は中城湾港の泡瀬地区には、土地利用計画に関連していろいろな経緯がございます。そこを簡単にご説明したいと思います。

最初に見ていただいた写真のように、第Ⅰ区域、第Ⅱ区域まで185ヘクタール埋め立てますという計画を港湾計画に位置づけたのが平成7年でございます。その後、環境問題等ありまして、沖縄県、沖縄市の公金支出差し止め、県や市の税金を使って工事を進めるのはけしからんということで住民から提訴がございました。

そういう地元の状況もあって、地元の沖縄市長が、泡瀬地区のことを地元では東部海浜開発事業と呼んでいます。ここに関しては、第Ⅰ区域はこのとおりに進めるけれども、第Ⅱ区域は整備が困難ではないかという方向で見直しをしていこうという方針を出されました。第一審がありまして、第二審、控訴審、大体同じ判決でございますが、最後に確定した控訴審ではどういうことを言われたかといいますと、新しい土地利用計画の全容が明らかとなっていない、平成19年12月に沖縄市長が方針を表明したのですが、その結果が出ていない段階においては、この埋立計画の土地利用に経済的合理性があるとは認められませんという判決でございました。

2点目が、土地利用計画の見直しにかかる調査費等を除き、沖縄県、沖縄市の公金支出差し止めを原告の言うように認めます、いわゆる見直しをやっているのだから、それにかかる経費までとめてはいけません、ということでございます。そこを除いた部分で、工事にかかるお金は使ってはいけません、ということになりました。それを被告であった沖縄県知事、沖縄市長が上告しないで判決が確定し、一層土地利用計画の見直しを進めますと

いうことを表明したわけです。

これを受けて、当時の沖縄担当また国土交通大臣であった前原大臣のほうで、ここの泡瀬地区における工事を中断しましょう、再検討して下さいと。それをもちまして、沖縄市が今まで進めてきた土地利用計画の見直しについて吟味した結果、これでいけるだろうという見直し結果を決定いたしました。それをもちまして、当時の前原大臣に土地利用計画を評価していただきたいという形で、それを前原大臣のほうで吟味いたしまして、これだったらいいでしょうと。裁判でいわれている経済的合理性があるという計画に直っているのではないのでしょうかということで、今後の手続を進めていきたいと思いますという判断をくださったところでございます。

当時の大臣の手続を進めていくというポイントが1つ。既に護岸がありますので、干潟は2%ほど埋め立てられてはいるのですが、環境面においてはほとんどのところが残されるということ。それから、よく問題になりますが、需要予測、施設規模が非常に堅めで、多少の経済変動があっても大丈夫だということ。それから、市の財政にもそんなに大きく影響するものではないということ。それから、地元のバックアップ体制がとれているということから、今後の手続を進めてよろしいというご判断があったところでございます。

次の9ページでございます。もともと住民提訴のきっかけとなった一つの要因として環境の影響がございます。写真を出しておりますが、クビレミドロ、トカゲハゼという貴重な生物がここに生息していることがわかってございます。小さくて恐縮ですが、一番右の図面を見ていただくと、点線で囲まれているところが第Ⅰ区域、第Ⅱ区域までにやった185ヘクタールの部分、実線になっているところが今回縮小して、第Ⅰ区域だけにする部分でございます。そうすると、干潟はほとんど存置されます。また、クビレミドロの生育地、トカゲハゼの生育地とも乖離をしておりますので、影響はないだろうということで、環境についても今回第Ⅰ区域計画に絞ることによって、環境の保全も相当確保されるだろうと考えてございます。

最後に、ご審議の視点として2点ございます。1つは、この土地利用計画・土地造成計画の変更が国の基本方針に照らし合わせてどうか。もう一つ、沖縄の場合は国の振興計画がございます。その振興計画の中でも、スポーツに親しむことができる環境の整備等々の向上を図ると書かれていることに照らし合わせてどうかということ。それから、もちろん自然環境保全に関する取り組みについてもご審議いただきたいということで、基本方針、また沖縄振興計画についても同じように貴重な環境の保全などもうたってございます。そ

ういう観点からご審議をいただきたいと思っております。

最後のページに移る前に、一言ご報告をさせていただきます。

今回、この港湾計画の変更をするに当たって、実務的に環境省ともいろいろな協議を行ってまいりました。環境省のほうから3点意見が公表され、実際にプレス発表をされると聞いてございます。この環境省の意見の内容を私どもは入手しておりまして、次の3点について意見を出されるということでございます。

1点目が、既に護岸に囲まれた区域の外、今後埋め立てるようなところについて緑地があるのですが、その緑地はまだ埋め立ててはいないので、埋立面積が最小限になるよう、引き続き検討してくださいという意見。

2番目が、今回の一部変更により土地造成計画を削除した区域があり、その残された干潟等の区域について、自然的環境を保全する区域に指定するなど、積極的に保全を図ることを引き続き検討してくださいという意見。

3番目が、この港湾の陸地側の後背地には、今回の一部変更に伴って、今の既定計画よりも騒音が増加するところが見込まれます。また、旧計画に引き続き、騒音が環境基準を超えている地点がありますと。港湾管理者におかれては、沿道環境の保全に努められたいという3点。

埋立面積の縮小をして下さい、自然的環境を保全する区域を指定してはいかがでしょうか、騒音については沿道環境の保全に努めてください、という3点の意見が出たところでございます。

今回のこの計画変更に当たりまして、港湾管理者において区域を位置づけることについてでございますが、2点目の区域というものが最後のページに載っているものでございます。先ほど私が口頭で申し上げました自然的環境を保全する区域というものが最後の11ページに事例として載っております。ここは昨年の木更津港またはその前の年の那覇港の港湾計画の変更の事例から持ってきてございます。

事例①の那覇港では、計画を変更しまして、土地の造成の部分の少しセットバックした。そのところに自然的環境を保全する区域という形でその区域を拡大して、設定したということを港湾分科会でもご披露し、審議していただいた事例がございます。

また、事例②の木更津港、これは盤洲干潟といいますが、ここは今まで水面であったところで、これについては別に計画の削除はございませんでしたが、貴重な自然だということで、今後、港湾開発を行う空間として計画しようということで、この区域を設定したこ

とが事例としてございます。

こういう事例があるので、港湾管理者においてもこの区域を位置づけることについて検討していただいたところ、まだ結論が得られてないためということで、今回の計画書には反映してございません。港湾管理者としては、今後、港湾計画を改定する際に、地元市町村や関係機関との調整を踏まえ、中城湾港全体の港湾空間の管理の検討とあわせて、位置づけに向け検討したいというお考えということ承っております。

以上が中城湾港のご説明でございます。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城湾港の計画一部変更の内容に関連しましてご質問あるいはご意見等ございましたら、お願いいたします。

**【委員】**      後ろから2枚目のページで、確認の視点ということで、港湾法上の基本方針との関係が明示されているのは大変結構なことだと思うのですが、これは、そもそもの発端は、裁判があって、判決で土地利用計画の経済的合理性が検証できてないという判断が前提にあるとするならば、この確認の視点としても、そのあたりの視点があってしかるべきなのじゃないのかな、という感じがいたします。もちろん基本方針はいろいろなところにかかっているでしょうから、すべてを網羅できないという一部、メインのものをお示しいただいたということなら、それでも結構なのですが、基本方針の中で港湾運営の効率化とか、そのあたりがからむのではないのかな、というのが私の感想でございます。

それから、結論としては、私は異存がない変更だと思うのですが、ただ、こうやって見ると、当初の計画に全く合理性がなかったようにも映るわけですが、そうではないのだらうと思うのです。それは5ページで、沖縄の土地利用の特殊性が明示されておりまして、沖縄では陸域の確保がなかなか難しいという特殊性がおそらく一般的に認められるのだらうと思います。

だとすれば、これは後のほうの議題に絡むのでしょうけれども、基本方針の中でこういった沖縄の特殊性みたいなものはっきりとうたっておくというのが一つあり得る方向性なんじゃないのかな、という感じがしております。その辺は首長さんの判断であるとか、埋立法の問題だとか、そういう見方もできるのでしょうけれども、こういう港湾計画の判断に当たって、そういう沖縄全般の特徴は当然考慮されてしかるべきなのではないかと思っております。

**【分科会長】**      ありがとうございます。

ただいまの委員の発言に関連して、事務局のほうから補足はございますか。

**【港湾計画審査官】** お答えをいたします。ありがとうございます。

まず、委員からのご質問、1つは経済的合理性に関して、そういうことも基本方針に盛り込んであるべきではないかということ、それから、沖縄の特殊性について、基本方針にあってはいかかということでございます。

まず、1点目の裁判で言われた経済的合理性という言葉でございます。経緯から申しますと、経済的合理性につきましては、上告を断念して、従前から進めてきた沖縄市が中心となった土地利用計画の見直しの中で、非常に堅めの推計の作業を第三者委員会、いろいろな方々のご意見を聞きながら市として固めてきて、地元でもいろいろな方のご意見を市議会にもご説明した上で上げてきたものだと。それを最後にだれが評価するかということで、先ほど申しましたように、当時の大臣がそれを評価したということでございます。

経済的合理性を基本方針にも、ということでございますが、港湾の場合は、岸壁をつくったり、緑地をつくったり、いろいろなところで経済的合理性を判断しながらつくっていかなくちゃいけないものなので、一つのこういうリゾート空間みたいなところに限らず、経済的合理性はきちんと踏まえた上でやるのが大前提かと思います。

基本方針の中でどこにそれが明確に書いてあるかということ確認が必要ですが、基本的にはそういう経済的合理性があるものをきちんと整備していくという考えは基本方針にもあるかと思いますが、今般、基本方針も見直すこととしておりますので、そういう観点からも吟味をする機会はあるかと思いますが、先生のご意見も拝聴しながら、基本方針の見直しをする機会に、そういう言葉を入れるべきかどうか検討してまいりたいと思います。

**【港湾局長】** 先生のご質問の趣旨はそういうことじゃないのでしょうか。経済的合理性があるとは認められないと判決では言っているわけだから、それを受けて今回の計画をつくるとすると、今回の土地利用計画に経済的合理性があるという対象をしっかりとこの資料で説明したほうがいいのではないかというご趣旨ですよね。

**【委員】** はい。

**【港湾局長】** 基本方針にそういうことを書き込んだらいいのではないか、というご質問じゃないと思ったのですけれども。

**【委員】** ペーパーの準備の仕方ということになると思いますが、10ページの確認の視点の中には経済的合理性があってしかるべきなんじゃないのかなと。これは現行の基本方針の中でもたしか、先ほど申しましたように、資料2-3の6ページの(3)の②で、

港湾の効率的な運営という見出しがありますが、この視点の中に経済的合理性という観点も当然入ってくるのではないのかな、というふうに私は思ったものですから、そうであるとすれば、それをはっきりとお示しいただいたほうがいいのではないかという形式的な話でございます。

【港湾計画審査官】 わかりました。ありがとうございます。

続きまして2点目のご質問ですが、沖縄での特殊性ということでございますが、実は今、先生からご指摘いただきました基本方針、もうお配りしてあります冊子でございます。冊子の31ページをごらんください。

この基本方針には国全体の港湾行政の指針ということを書き出したとともに、地域ブロックごとの方針も示してございます。沖縄地域については、31ページの⑩に10行ほどの記述がございます。確かに基地という言葉は出てないのでございますが、東アジア地域に近いという地理的優位性や独特の歴史・文化特性、こういうところに歴史、いわゆる第二次大戦以降の沖縄が抱える非常に厳しい事情が含まれているのかと思います。ここでストレートに読めるかどうかというご判断はあるかと思いますが、もしここにこういうことが書いてあるのであるならば、このことについてもきちんと確認の視点の中に入れ込むべきであったかということだと思うのですが、そこは特に沖縄のことでございますので、そういう視点からもご審議していくべきだったかなと思います。ありがとうございます。

【委員】 くどいようで申しわけないのですが、2点目のほうはむしろ基本方針を書き加えていただきたいという要望でございます。確かに基本方針の31ページに沖縄地域についての説明はありますが、これはあくまでも港湾相互の連携という視点で、非常に限られた観点で書かれているものですから、むしろ沖縄の港全般の特徴をもう少し前のほうではっきりと書いたほうがいいのではないか。これは沖縄に限らず、各地域の特殊性みたいなものを、基本方針のどこかではっきりうたったほうがいいのではないかというのが私の意見でございます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【港湾局長】 委員のおっしゃられたことは、今のこの沖縄を取り巻く状況の中で極めて重要なご意見だったと思います。取り扱いとしてどういう用語を用いて、どういうふうに表現をするのかというところは工夫が要ると思いますが、港湾の開発、利用等にかかわる基本方針の中に、ある意味では沖縄の土地の利用に関する特殊性ということを何らかの形でうたっていくことが必要なことかと思っておりますので、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。

委員からのご指摘が2点ございました。最初のほうは、経済的合理性というのは一応大臣が既に判断されているのですが、この分科会においてもその判断ができる資料があったほうがいいので、すぐに出せますかとおっしゃっているのだらうと思うのですが、事務局としては、それについて定量的でなくても説明できる材料はありますか。

【港湾計画審査官】       それでは、その当時担当されました内閣府の参事官が来られておりますので、ちょっとご説明いただきたいと思います。

【参事官（内閣府）】       昨年の8月に沖縄市長さんが参られまして、前大臣と面談をされた、そのときに沖縄市の計画についていろいろお聞きしたということでございますけれども、その内容につきまして、国としては一定評価できるだらうと判断したということでございます。

その内容につきまして幾つか申し上げますと、まず観光客の予測について、先ほど資料がございましたけれども、これまでの動向を踏まえた推計をされている。その推計値については、沖縄県がもっと高い目標を設けられていますけれども、それより低い想定となっている。あるいは旅客数を考えますときに滞在日数が関係しますけれども、そういうのも県の目標よりも小さな数字で抑えている。需要予測については統計データ等をもとに算定されておりまして、既存のほかの施設との競合も考慮されている。あるいは施設ごとの需要予測値を下回る規模で供給量を計画しており、大体8割に抑えておられるということでございます。また、開発効果につきましては、沖縄市を対象にした産業連関分析を行われておられまして、雇用の創出効果あるいは生産誘発効果を定量的に把握されています。

市の財政への影響につきましては、リスクケースの計算もやっておられるのですけれども、それを踏まえて定量的なシミュレーションをされている。その結果としまして、財務諸表に照らしまして、財政の健全性を損なわないことも確認されています。

さらに、企業の進出につきまして何回かヒアリングをされておられまして、この計画への関心度とか、進出意向の把握に努めておられまして、積極的な発言も得ている。そういうことを踏まえて私どもは計画を評価できると考えておりますし、それに加えまして国のほうで有識者9人の方から意見をお聞きしたところでございますけれども、その中で、この計画におきましては民間企業進出というのも一つのポイントかと思っておりますけれども、10年先のことですので、不確定な要素はあるものの本事業の熟度を高めていけば、この民

間事業は実現する可能性はあるだろうというコメントもいただいたということです。

それから、面談におきまして、幾つかの課題を大臣からコメントさせていただきましたけれども、沖縄市がそれに対して精力的に検討を深めて克服していきますということをおっしゃられたということで、それらを踏まえて総合的に一定の経済的合理性があるのではないかと判断できると考えたところでございます。

説明が長くなりましたが、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。

今のようなご説明で皆さんご納得いただけますでしょうか。

ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見等ございませんでしょうか。特にございませんか。

それでは、ただいまご審議いただきました中城湾港の港湾計画につきまして、分科会としての答申案文を読み上げさせていただきますと思います。

答申。中城湾港。国土交通大臣に提出された中城湾港の港湾計画については概ね適当である。ただし、先ほど紹介がありました環境省等々からのご意見も踏まえまして、附帯条件を提案したいと思います。「自然的環境を整備又は保全する区域を定めることについて、引き続き検討されたい。」こういうことを分科会の附帯意見条件としてつけて答申差し上げたいのですが、いかがでしょうか。ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ご異議がないようでございますので、読み上げさせていただきました文案で答申させていただきますと思います。ありがとうございました。

それでは、引き続きまして報告事項にまいります。2番目の港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針について、事務局のほうから資料のご説明をお願いいたします。

**【港湾計画審査官】** 引き続きまして、資料2-1、2-2の基本方針の資料についてご説明をさせていただきます。

まず、資料2-1をごらん下さい。

表紙をめくっていただきますと、「基本方針とは」と書いてございます。今、前段の中城湾港の審議の際にも話題に出ましたこの基本方針でございますが、港湾法に位置づけられたものでございまして、港湾行政の指針という役割と、それから今回のように個別の港湾計画を策定する際の適合基準という形になってございます。基本方針に定める事項は、

現在のところ大きく分けてこの5つのポイントについて定められているということでございます。

次の2ページでございます。この基本方針は昭和49年に定めて、告示をいたしております。それ以来、何回か変更を行ってございまして、章立ても5章まで増えてきていますところでございます。直近では平成20年にこの港湾分科会でもご議論いただきまして、新しい基本方針を位置づけているところでございます。

3ページ目でございます。今回のこの基本方針を議題に持ってきた一つの理由にもかかわるわけでございますが、最近の港湾政策の動向というものを記載させていただいております。

1つは、皆さんご存じの国際コンテナ戦略港湾の選定ということで、昨年の8月6日に選定いたしております。阪神と京浜港が選ばれているということ。それから、国際バルク戦略港湾、まさに年度内を目途に選定中でございます。いわゆる大量一貫輸送による効率化を図る。このバルク貨物の3大バルク、穀物、鉄鉱石、石炭の港湾を選定していくということ。それから、この国際コンテナ戦略港湾の選定に絡んで、港湾運営会社の制度を創設しようという動きがございます。これについては現在、港湾法の改正ということで、国会で審議中、上程中でございます。

こういう港湾政策の最近の動向の中で、今回、基本方針をどうしていくかということを議論していただきたいと思っておりますが、大きな流れが2つあると思います。

1つはIVの「選択と集中」、次のページの民間の能力を活用した港湾の運営、この2つの動きが大きな流れだろうと私どもは思っております。

4ページの「選択と集中」でございますが、さかのぼれば平成7年ごろからこの政策を実行してきたと言えるかと思えます。最初は、超大型コンテナ船に対応した中枢国際港湾を4地域に配置しようということを基本方針でうたっております。また、それに加えて、この中枢国際港湾を補完する地域の中核となる港湾を8地域選んで、これを中核国際港湾といましようということを打ち出しました。当時、アジアの主要港のコンテナ貨物取り扱いが順調に伸びているのに対し、我が国の港湾はなかなか伸びていかないという停滞傾向にあったと。それから、世界のコンテナ船がどんどん大型化しているという状況があったのですが、日本はその整備がなかなか追いついてないという状況がございました。

次に、平成16年にこの中枢国際港湾の中からスーパー中枢港湾を6港指定したと。時代の情勢としましては、アジア諸港に対して我が国の港湾の相対的地位がますます低下し

たということで、これはもっと特化してやらなければいけないということで、この6港を指定したということでございます。

しかし、我が国港湾への基幹航路寄港便数がますます減少していたり、またバルクについては世界的に需給が逼迫し、資源獲得競争が勃発しているという状況を踏まえて、国の新成長戦略、また国土交通省の成長戦略の中で「選択と集中」とともに民の視点で港湾経営を行うことで、港湾の国際競争力を確保していかなければいけないということがうたわれ、今回、国際コンテナ戦略港湾を選定する、また国際バルク戦略港湾を選定するという流れになってきているところでございます。

次のページには、一方でのいわゆる「民の視点」、民間の能力を活用した港湾の運営の経緯でございます。これについては平成11年に、当時、イギリスで先行しておりましたPFI制度を導入する形で、日本でもPFIに関する法律を制定し、港湾においては九州の響灘等でこういう法律に基づいた整備を進めようとしてきたところでございます。

続いて、平成17年に港湾法を改正し、スーパー中枢港湾としての特定国際コンテナふ頭運営者の認定等、民間の能力を活用しやすいような体制を整えているところでございます。

平成18年には特定外貿ふ頭の管理運営の法律改正を行い、外貿ふ頭公社の民営化などを規定したところでございます。

平成20年にはバルクのほうで「臨海部産業エリア」ということで、バルクを扱うふ頭の効率化を一層進めようというところでございます。

平成22年～23年にかけて、先ほどのコンテナと同じように新成長戦略、また国土交通省の成長戦略の中で港湾運営会社を創設しようということで、今、法律にかかっている状況でございます。

次の6ページをごらんください。今回、この基本方針を皆様に議論していただくと思っておりますことは、このような国際コンテナ戦略港湾及び国際バルク戦略港湾の選定、または港湾運営会社制度の創設など「選択と集中」、いわゆる「民の視点」等の政策を国の港湾行政の指針である基本方針に反映していく必要があるだろうということで、この基本方針の見直しに向けて議論をすべきでないかと思っているところでございます。

私ども、この基本方針の見直しのポイントは4つぐらいあるかなと思ってございます。1つは、今まで特にコンテナターミナルの分類としてありましたスーパー中枢港湾、中枢港湾、中核国際港湾等の分類を見直していくべきではないか。2番目に、基本方針にこの

バルク戦略港湾の選定を踏まえたバルク貨物に関する「選択と集中」を踏まえた内容をきちんと書いていく必要があるのではないか。それから、港湾運営会社制度創設を踏まえた民間能力を活用した港湾運営に関する事項をきちんと書き下すべきではないかということ。最後に、コンテナ、バルクは非常に大きく「選択と集中」が行われ、世界の動きが非常に激しくなっている中で、特に国際海上コンテナの貨物の見通しはどのようなのだろうかということ、貨物の見直しも行わなければいけないのではないかという4点のポイントがございます。

基本方針の見直しスケジュール（案）としましては、本日、港湾分科会でこの議論のキックオフをさせていただきたいと思っています。いずれは港湾政策審議会、この港湾分科会で諮問をさせていただき、ご審議いただいた上で答申をいただき、最終的には秋ごろに基本方針の告示をしたいというスケジュールを事務方としては持っております。

次に、続きまして資料2-2をごらん下さい。

見直しのポイントのところでも申し上げましたが、特に本日は港湾取扱貨物の見直しについてどう考えたらいいかということについて、皆さんの広範なご見地からご議論いただきたいと思っております。

1枚めくっていただいて、1ページです。「港湾取扱貨物の見直し」の見直しについてということが書いてございます。必要性については、前段申しましたように、この基本方針の最後に別表という形で、国際海上コンテナと内貿複合一貫輸送、いわゆるフェリーとROROの貨物輸送に関する取扱貨物量の見通しを示しております。この見直しですが、今回、戦略港湾の選定など、我が国のコンテナ輸送が大きく変化していくこと、また時代の流れとして高速道路料金の割引、無料化などがフェリー、RORO船の運送に大きく影響を与えていることは、皆さんご承知のとおりでございます。そういう中で、この見直しについては見直すべきだろうと考えてございます。

この見直しの方針については、国際海上コンテナ貨物については、この港湾分科会におきまして国内外の経済情勢など専門的な見地を踏まえつつ、需要予測モデルを使いまして推計手法、将来フレームの設定などについてご検討いただきたいと思っております。

一方で、内貿複合一貫輸送、いわゆるフェリーとかRORO船で運ばれる貨物につきましては、例えば港湾の貨物でいきますと、高速道路を走るトラックと競合関係にございます。そういう関係が国土交通省の各分野に存在しておりまして、こういう競合関係、例えば旅客でいきますと、航空機と新幹線とか、そういう競合関係を踏まえて、省内に設置し

ている将来交通需要推計検討会議というものがございます。この中で各モード、港湾、道路、鉄道、航空の推計手法を統一した上で統合モデルを構築して、その中で議論をしようということになってございますので、事務的な検討をした上で、この分科会にも報告させていただきたいと思っております。よって、今回は国際海上コンテナ貨物が今後どうなるかということについて、特にご議論いただきたいと思っております。

次の2ページをごらんください。詳しくモデルの説明はいたしません、「国際海上コンテナ貨物需要予測の全体フロー」と書いてございます。皆さんにご議論いただく経済社会フレームまたは港湾施策の展開などを踏まえまして、今回、対象地域も新興国が数を増やし、最終的には貿易はどう動くだろうということを推計した上で、トランシップがどうなるだろうかというコンテナの動きなどに置きかえて、最終的にはコンテナの個数がどうなる、いわゆるTEUがどうなるだろうかということ、それがどの港にどのくらい来るだろうかという港湾選択のモデルを、国土交通省の国土技術政策総合研究所とも協力いたしまして値を示してまいり、またその過程でご議論いただきたいと思っております。

次の3ページをごらん下さい。これは前回のこのモデルで計算したときは平成16年、2004年でございます。このときの推計値を赤と青で示しております。将来の推計がなかなか難しいものですから、ハイケースとローケースの幅で予測させていただいております。この中で実績が黒の線でございます。中国のGDP等を少し低目に見積もっていたということなどもございまして、少し高目にブレていますが、リーマンショックを経て、現在では2010年の速報値としては1,700万TEUぐらいに戻ってきていると思っております。

次の4ページでございますが、この推計は平成12年に最初のモデルをつくって16年、今回23年と、今回3回目の修正になります。対象国も12カ国、16カ国、今回は23カ国に増やそうと思っております。一番大きく効くのが為替レートやGDPなどがございます。策定時点の経済情勢が、この当時こういう状況に対してこういう設定をしていったというのがこの表に出てございます。今回、実績値として、為替レートでいくと2010年の平均が88.1円。それから、GDP成長率が最近2010年は4.3%。これはリーマンからの回復もございまして、4.3ということになってございます。こんな状況を踏まえて、今後、どういうふうにご設定していくかということをご議論いただきたいと思っております。

5ページは、現在のモデルはどういうものなのかと、モデルの複雑な方程式をお示しす

るといよりも、それぞれ4項目についてどういう反応を示すモデルなのだということをご紹介したほうがよろしいかと思ひまして、この表をつくってごひます。それぞれ日本や海外の経済成長、為替レートの変動、経済連携がどう進展するか、産業構造がどう変化するかということについて感度分析をしたものがごひます。

これは2004年につくったモデルでこういうふうにかしますと、例えば為替レートですと、為替が110円から130円に円安になると、これは合計差引ですが、輸出入コンテナ貨物量は40万トン減になる。これは輸入のほうが相対的には減になるということごひます。また、為替が円高に増えると240万トンの増になるということ、輸入が相当増えるというモデルになっているところごひます。こういうモデルの構造になっているということ踏まえまして、こういうモデルをどう改良してやればいけいかなということも一つご議論になるかなと思ひています。

最後に、ポイントは6ページに書いてごひます。皆様にご議論していただきたいのは、このモデルに一番効いてくる条件、経済成長、いわゆるGDPごひます。それから、経済連携、為替レート、産業構造変化、これをどういうふうにかしたらいいか。基本的には前回と同じように、ハイとローの2ケースでやることを考えてごひますが、感度分析などをお示ししながらご議論いただきたいと思ひています。海外のGDPについてはIMF、日本のGDPにつきましては、先ほどご紹介しました国土交通省の4部門で推計していますGDPの成長率やら内閣府で推計した新成長戦略、閣議決定されています目標値の2%という数字が出ますが、その成長率。また、IMFの長期見通しなどをどうしたらいいかという中から、少しご議論いただきたいと思ひごひます。

それについての資料が資料2-2の参考資料ごひます。2-2の参考資料の1ページをらんください。ここにGDP成長率がごひます。今説明しました、特に日本のGDPについては、私どももどうしようかと考えているところごひます。一番高目なのが閣議決定された新成長戦略で、2020年までの数値ですが、2%成長。中間がIMFのGDP。一番低目、いわゆるかた目なのが国土交通省で4部門合同の統一モデルをつくる時に設定したGDPと。こういう中で、どこら辺をねらっていけばいけいかなというもひとつ皆さんにご議論願いたいと思ひごひます。

参考資料の3ページになります。経済連携につきましては、ここはちょっと矢印がふくそうしてありますが、アジアや北米、ヨーロッパも含めてどういう経済連携の関係になっているかということ示してあります。それから、右側の表が、我が国のFTAの締結が

どうなっている状況にあるかということを示しております。

基本ケースとしましては、FTAやEPAの「発効済」「調印済」「大筋合意」というものの関税率が、発効してから10年ぐらい関税率ゼロになるのにかかりますので、2020年ぐらいにゼロになるというのを基本ケースにしようかというのが案でございます。

感度分析としましては、交渉中または交渉開始を合意している国を5年後、2025年にゼロとするケース、またはまだ構想段階であるものも含めて2025年にゼロになるだろうというふうに設定する。おそらく2025年の段階では、構想・検討段階の関税率をゼロにするほうが貨物量が高めに出てきます。こういう中間と少し高目に出る値を考えているんですが、これについてはどうかと思っております。

それから、参考資料の2ページに戻っていただきまして、為替レートについてもどう考えようかということ。基本ケースは今、過去5年の平均で100円ぐらいかなと思っております。現在、82円とか81円ですので、少し高目で円安過ぎないかというご意見もあろうかと思っております。そんなことも踏まえて、それから感度分析としてプラスマイナス10円とか20円、この辺をどう考えたらいいかというご議論をこれからしていただきたいと思っております。

最後に産業構造変化でございますが、最後の資料の4ページを見ていただきますと、基本的には、例えば完成品という、この青の矢印の図を見ていただきますと、97年当時は大消費国であります米国に対して日本の製品がどんどん出ていった。そのうち中国の台頭、いわゆる世界の工場が出てきまして、中国が米国に対して製品を出し、日本がその部品供給、汎用品を出すようになってきたという貿易の構造の変化がございます。今後、これがどうなっていくかと。今はマーケットインとか、海外調達率が増えておりますので、日本から中国にこのままこういう貿易が伸びるだろうか。その産業構造展開、例えば企業の海外移転などをどうとらえたらいいかということも含めてご議論いただきたいと思っております。

このような観点から、貨物の見直しを議論していきたいと思っております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

基本方針の見直しにかかわる幾つかのポイントをご説明いただきました。特に今回はその中でも、国際コンテナ貨物の見直しをどう考えるかという点にポイントを絞って議論していただきたいということでございます。ご意見、ご質問ございましたら、よろしくお願

いしたいと思います。

はい、どうぞ。

【委員】 見直しのポイントというか、ご説明いただいた部分は賛成でございますので、大いにやっていただきたいのです。どうせ見直すなら、ついでに見直さなきゃいけないところもやったほうがいいのではないかと思うのです。ぼつらぼつらやっているより、どうせならばとやったほうがいいと思うのです。

それで、2点ほど言いたいのですが、1つはこの資料2-3にある基本方針の目次のところを見ると、離島的な話がIの1の(1)の⑤地域の暮らしを支える機能の確保というところに登場していますよね。それから、2の②に国土の保全への配慮という表現ぶりがある、ここに書いてある国土の保全というのは海岸の保全であったり、ハザードマップであったり、漂着ごみの対応とか、国土保全上の見地から周辺海域及び沿岸への影響についても配慮する。

こういう感覚なのですけれども、私の感覚でいうと、上に書いてある⑤の地域の暮らしを支える機能の確保と②の国土の保全というのをもう少しまとめて、一気に国土の保全というふうに起こして、その国土の保全と言っている意味を、ここに書いてあるような国土の保全だけじゃなくて、要するに海域と陸域というか、国土、領土を確保するという見地から、そこに住んでいただけるように、住んでいるところについては住み続けられるようにしなければいけないということを明確に言ういいチャンスだと思うのです。それは1つご提案したいところであります。

もう一つは、後で議論が出ると思うのですが、社会資本整備の重点計画を政権交代の後に一生懸命やっていくということになっているのですが、その中の1つの新しい重点の置き方は、分野を超えた連携的な仕事について、より明確に重点的にやろうじゃないかという大体の方向がございますよね。だから、この基本方針についても、そういったものをこの際だからもうちょっとうたっておくような姿、形にしたほうがいいのではないかと思うのです。

その中でも特に重要と思われるのは、今回の国際コンテナ戦略港湾、バルク戦略港湾もみんなそうですけれども、要するに「選択と集中」になるので、次に重要なのはその港湾の重点的な整備と同時に、内航と外航の結節とか、特に内航のより良い姿へのモデルチェンジ、グレードアップ、再編、そういう感覚が必要ですよ。そうすると、港湾の施策と海運の施策の連携的な推進が、従来、当たり前過ぎてなんですけれども、そんなに連携し

ているようにはあまり私には見えないのですけれども、そういうこととか、ハードウェアにしても、これは前から言われているけれども、道路と港湾の話とか、そういうことこそが重要なのだということを基本方針の中でもうたっていただけないかなという感覚は持っています。

以上、さっきお話しいただいたようなこれからの検討事項からすると、より小振りなものではありますが、ついでにご検討いただけたらありがたいと思って発言しました。

【分科会長】      ありがとうございます。

今の委員の発言に対して事務局のほうから何かございますか。

【港湾計画審査官】      2点ございましたが、基本方針の実際の書きぶりを見直す段階で、先生のご意見を踏まえまして検討していきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】      ありがとうございます。

委員が発言された最後のポイントは、今回のその他事項に含まれるのですかね。資料5-1で、現在検討されている社会資本整備重点計画の骨子の中にもその部分が盛り込まれているわけですが、港湾として他分野との共同政策といいますか、基本的な方針をどう考えるかということ盛り込んだほうがいいのではないかというご提案でございました。これにつきましては、さらに事務局のほうで検討いただくことにしたいと思います。

ほかに。はい、どうぞ。

【委員】      今回、基本方針の見直しの必要性のお話がありましたが、私は早く見直したほうがいいし、今までこのような方法でなかったのかというのがむしろ言いたいところです。こういうものが前提にあって、今回の国際コンテナ戦略港湾の選定も、バルク港湾選定も、また今までの整備のあり方というのはこういったことに基づいて当然やっていて、まさか平成16年の資料なり、統計数字で判断をせざるを得なかったとは思っていなかったもので、むしろ全部早くやったほうがいいという意見でございます。

質問としましては、この基本方針変更のスケジュール（案）というのがあまりにも時間がかかり過ぎているのではないかと。というのは、さっき冒頭に申しましたように、当然、港湾貨物の見直しについても産業構造が日々大きく目まぐるしく変わっていく時代の変化、今、TPPその他でまた大きく転換していくわけです。それから、金融、経済、為替、あらゆるものが絡みながら貨物の推定、需要予測をしていかなくちゃいけないわけですが、基本方針をここできちっと見直して、その審議を経てからでなかったら、こういった作業が進まないならば、それは大変手遅れになっていくことでもございまして、今までも当然い

いろいろな観点からこういった貨物に関しても見てこられたのでしょうかけれども、今まで以上にスピードを上げてやらなくちゃいけない時代です。スケジュール（案）を見ていますと、見直しということ自体に結構手間がかかっているように思って、もっとこの辺をしつかりショートカットというか、もう少し手早い意思決定をやって、早く作業に取りかかって、そういったものをこれからの整備なり、あるいは国の方針戦略、通商による外交施策に活かしていかななくちゃいけないのに、何か方法はないのでしょうか、というのが質問でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから答えをお願いします。

【港湾計画審査官】 時代もすごい流れで動いているのだから、早くやれというお話はごもっともだと思ってございます。

資料2-1の7ページ、最後の基本方針変更のスケジュール（案）を見ていただきたいと思えます。私が先ほど説明しましたときに、この分科会で本日を入れて合計4回のご審議をいただいて、答申をいただく予定にしております。ただ、最後、答申をいただく前にパブリックコメント等の手続がどうしてもございますので、そこはちょっと時間がかかるということをご承知おきいただきたいと思えます。

ただ、例えば、この基本方針の見直しの今回の一つの象徴になります貨物の見直しにつきましては、5月の中間の審議の段階でも大体このようになりますという結論を出したいと思っておりますし、集中的に見直しをして、貨物はこのようになりますよということもしていきたいと思っております。

それから、今回の基本方針の見直しの一つの発端となりましたコンテナ戦略ですとか、バルク戦略とか、港湾運営会社制度ですとか、それについては一方で法律の議論もございまして、そのスケジュールを見合いながら、なるべく早く進めていくようにしたいと思います。ありがとうございます。

【計画課長】 早くやらなきゃいけないというのは十分わかっていて、これから作業を進めていきたいと思っておりますが、先ほどの貨物の需要予測等を見ましても、例えば経済連携とか、産業構造変化とか、このあたりをどういうふうに位置づけていくのかというのはいろいろな意見がかなりあるかと思っております。ある意味では需要予測にどのように反映していくのか非常に難しい分野ですし、為替のレートにしても、レート自体を予測しても当たるというのは非常に難しい分野でもあります。そういったところをどういうふうにこういう中に組み込んで予測値にしていくかということについては、我々としても急ぐつ

もりではいますが、きちんと皆様のご意見をいただいて作業を進めたいと思っておりますので、しばらくこのスケジュールでいかせていただければと考えています。

【委員】 もちろん、これからのTPPに対しても、どういうふうに日本としての方針を出していくかというのは非常に大きなかぎを握っていると思いますけれども、私は常に幾つかのパターンで為替、また貿易、通商の想定をしながら、こういった貨物量を幾つかのパターンの中で常にこういうものを出していらっしゃるとむしろ思っていました。その前提でいろいろな施策が行われていると思っていますので、ぜひそれを恒常的にやるという制度にさせていただきたいと思います。もちろん、決め打ちで未来のことがなかなか予測し切れないことは承知いたしておりますけれども、むしろ港湾施策のところから、TPPがもし決まってもハードが伴いませんと、現実の物流が伴わず絵に描いた餅になるわけでございますから、そういうところに対しても意見具申ができるぐらいの幾つかのパターンを用意していくということをぜひお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに。はい、どうぞ。

【委員】 先の予想はおそらくだれもできないと思うのですが、今、世界とか日本で起きていることを考えると、過去の推移をそのまま延長して、あるいは前提として考えられないということはもちろんたくさんあると思うのです。例えばGDPとコンテナの貨物量との相関関係につきましても、今、成長戦略とか言われていますが、おそらく今後、昔のようにかさばるようなものをたくさん国内でつくって輸出するとか、そういったものは減少し、かえってサービスのもの、例えば介護だとか、医療だとか、環境関係の成長が、経済全体に占めるシェアが増えていけば、コンテナの輸出、使用量は過去のGDPの成長率との相関関係よりは大きくないと思うのです。

なので、そうやって今後、日本が何で稼いでいこうとしていくかというところの、簡単に言えば、製造業とサービスの経済に占めるシェアの変化が起きる中で、過去の相関関係はあまり参考にならない、あるいは参考にしたら間違うのではないかという気がしたのがまず1点です。

それから、為替なのでありますが、確かに今は円／ドルが全体の9割を占めるということなので、ドルをベースにした試算ということでもいいと思うし、これが急激に短期の間に変わるとも思えないのですが、今、いろいろ言われている人民元の問題がありますし、人民元の相場、あるいは人民元の自由化がどうなるかによって、単に円／ドル関係だけを見

ておけばいいということも正しくないので、そういったことも今後は考えていかなければならないと思います。だからといって何を予想できるかということじゃないのですけれども、単純に円／ドルだけでは想定できない要素が増えてくるのではないかというのがあります。

あと一点なのですが、産業構造というか、貿易のパターンというか、ルートというか、要するに貿易の相手国、市場のシェアが今、例えば日米と日中ということで考えると、日中が圧倒的になってきているわけですし、今後、インドだとか、要するにアジア対日本というのが増えていくと思うのですけれども、そういった貿易の相手の地域がどういうふうに変化していくかによっても、どこの港をどうするかというのは大きく変わってくると思うのですが、その予測はどういうふうにごくどこに入ってくるのか。これは産業構造変化のところで直接投資の相手先がどうなっているかという推移があるのですけれども、その辺の貿易の相手先の経済成長、市場の拡大予想とともに、日本とそことの間の取引がどうなっていくかという予測が知りたいというか、必要だというか、そういうことなのですけど。

【分科会長】 　少しモデルの中身に立ち入っているのですが、事務局でよろしくお願ひします。

【港湾計画審査官】 　ありがとうございます。3点ご質問いただきました。

1つは、特に日本の産業構造がサービス、いわゆる2次、3次産業に特化して、なかなか大物を扱うような貨物が増えないとすれば、港湾の貨物がそんなに伸びないのではないかとご質問だったと思います。

その点につきましては、GDPとの相関をただ単純にやっているわけではございません。当然、サービス産業、介護だとか環境産業が伸びて、GDPの伸びに貢献する部分も大いにあると思いますが、一方で自動車だとか、機械だとか、日本の得意とする分野もGDPの伸びに相関している。モデルの中ではそれを切り分けて、でも日本が貿易をする、貨物になっていくような産業がどうGDPと相関するのかというところを踏まえながらやります。ですから、単なるGDPが伸びるから貨物が伸びますという単純構造ではないというのが1点でございます。

2点目の中国の元の話でございます。この間、胡錦濤がアメリカへ行って、当面、元が切り上がらないのではないかとご予測をされている中で、資料2-2の参考資料の2ページを見てください。ここに円／ドルによる貿易取引通貨別比率というのが書いてございます。貿易取引は何の通貨でやってもらえるかというのですが、輸出90%、輸入は95

%が円に対してドルでやっていますということでございます。確かにここずっと中国の成長は著しいのですが、やっぱりドルとの取引がほとんどだということで、これが元との関係が急に出てくるということはあまり想定されていないのではないか。国際的にやっぱりドル取引だということで、基本的には円／ドルレートでやろうというふうに事務局は考えているところでございます。

3点目の相手国がいろいろと変わる中でどうするかということ。先ほど私は、新興国が増えてきたので、16カ国から23カ国に7カ国モデルの対象とする国を増やしますという説明をいたしました。それに加えて、モデルのところちょっと恐縮ですが、本編の2ページを開いていただきますと、国際海上コンテナ貨物需要予測の全体フローというのがございます。最後の黄色のところは港湾選択モデルというのがございます。実際に今後、「選択と集中」で国際戦略港湾がどう貨物を集中して扱っていくかということ、それから今後、世界との貿易の中で日本海が伸びるとか、そういうことも踏まえて、港湾選択モデルの中で、どの港湾がどういう貨物をどう扱っていくのかということ、ここで計算する過程になってございます。

簡単ですが、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。福本委員、おわかりになりましたでしょうか。

【委員】 あまりわからないですけども、よろしいです。

【分科会長】 モデルの中身をわかりやすくご説明していただかないと、なかなかわかりにくいと思うのですが、今、ご指摘されたような点はほとんど国総研が開発されたモデルの中には入っておりまして、国あるいは地域間の産業関連モデルを使って、品目別にそれぞれ将来どのぐらいの貿易額に伸びていくかということを経額で予想して、それを物量に換算するという手続を踏んでいるのです。

ですから、多分、今ご指摘された点は、ほとんどモデルの中に反映されていて、そのモデルの中でどのパラメータが最も効いてくるかというのが、そのモデルのアウトプットとしては一番心配なのですが、それについて幾つかのシナリオを想定しておられる部分について何かご意見があればいただきたいという事務局からの提案だと思います。国総研の専門家の方にここに来ていただいて、解説していただいたほうがいいのですが、そういう機会がもしあれば、少し考えてもいただきたいなと思います。

はい、どうぞ。

【委員】 最後のところの港湾選択モデル、どこからどうという、それはまた別途ある

ということでもいいのですか。今回話すべきことじゃないということであれば結構です。

【分科会長】 概要を押さえていただくために国総研の室長の話どうぞ。

【委員】 それを伺う前に1点だけ手短かに。

為替の部分については、私は全然専門家ではないので、これからどうなるかわからないですが、今、国際的に議論されているのは、ドルのシェアは下がっているわけですし、国際的な通貨をどういうふうにするかということ、いろいろな国の通貨の貿易の比重に従ってやっぺいこうという考え方がいろいろ出てきていると思いますので、今までの延長線上で単に9割以上を円／ドルで占めてきたからといって、この前提を続けるのはどうなのかという気はします。これは今後、多分、10年以内で大きく変わる可能性がある問題ですので、だからどう変わるというのはわかりませんが、やっぱり注意が必要なテーマではないかと思います。

【港湾計画審査官】 本日、国総研の室長が来ておりますので、そのモデルの話をする前に今のお答えですが、中国のウエートが高まっていることは確かだと思います。それはだれも否定しないと思います。この為替レートにつきましては専門家のご意見は聞いたほうがいいなというご意見も賜っていただき、そういうご意見も賜りながら次回こういうふうに工夫しましたというのが出れば、またご披露したいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、室長のほうから簡単にお願いいたします。

【室長（国総研）】 国総研の渡部でございます。

資料の2ページのフローで、上のところに貿易モデルというのがございます。説明がありましたとおり、右上に対象地域23カ国・地域と書いてございます。これは前回、16カ国・地域だったのですが、インド、ロシア、ベトナム、その辺を増やして23カ国・地域と日本、その間で何をやっているかと申しますと、その下に貿易額予測ブロックというのがございますが、各国・地域で、例えば自動車部品、電気製品をつくるときに、今後、今よりもコストが上がるか下がるか、そこが生産品価格予測サブモデルというところでございます。上がるか下がるかを予測した上で、基本的には各国・地域はそれぞれの欲しいものを自国から調達するか、よその国、安いところから基本的には調達するだろう。そのときに輸送費ですとか為替レート、あるいはFTA等を考えて、貿易額をドルベースで予測します。ですから、日本とアメリカですとか、中国とか、相手国別に全部貿易額が出てくるというふうになります。

その後は額が出てきますので、下に輸出入港湾貨物量算定ブロックという青いところがございしますが、そこにいくと、今度は航空と海運のシェアで貿易額をまず分けるというのがございしますし、あとはバルク貨物とコンテナ貨物の仕分けをする。あと、金額と物量の換算をやった上で、コンテナ貨物は将来何トン輸出入されますねと。今回お見せするのは日本中心ですが、モデル上は23カ国・地域間でやりとりしているというのが出てくる。為替レートにつきましては、日本の予測をするものですから、約9割を占めている円とドルでやりますというお話をしましたが、モデルの中では中国とアメリカをやるときには取引をするので、そのときには元とドルが当然どうなっているかというのが入っているということになります。ですから、対象国・地域別に貿易額が出て、貨物量を出すのが上のブロックということになります。

それで、日本は西日本とか東日本に分けてございませぬので、オールジャパンでコンテナ貨物量は将来幾らぐらいになりますねというのが、北米向けは幾ら、欧州は幾らというのが出ますので、それを京浜港で扱うのか、阪神港で扱うのか、あるいは地方の港から出すようになるのかという港の選択、日本発着の貨物がどうなるかというのをやるのが下の港湾選択モデルというパートになります。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。まだわかりにくかったかと思いますが。

はい、どうぞ。

**【委員】** 将来の荷動き予想に関して言えば、日本は既に日常消費財の輸入国になっており、コンテナ貨物のボリューム(本数ベース)では入超になっています。船社がその国の将来の荷動きを予想する上で、人口が増えるのか減るのかが特に米国/日本の様な成熟した国においては重要な要素となるので、荷動きを予想して将来の人口増減予測も難しいかもしれないが十分に加味していただきたい。

**【分科会長】** ありがとうございます。室長から今のご質問に対してお答えいただけますか。

**【室長(国総研)】** 生産品価格、各国で物をつくる時に経済でよくやる生産関数、資本、労働を投入するというのがありますので、人口が減っていくと労働者人口が減ってくるというのを基本的には入れています。生産関数自体までは今回やらずにやっているのですが、一応各国の人口変化等も念頭に置いてやるようにはしてございます。

**【委員】** 2つ質問です。まず今回、資料2-2の3ページの総量を出されるという背

景の中で、逆に今、例えば08年の1,700万TEUですか、さっきもいろいろ意見が出たのですけれども、6億立米ぐらいのものが動いているのですが、実際これは入ってくるものは一体何があるんでしょうか。さっきのように国内消費物なのか、原材料なのか、どういうものなのか、出ていったものは一体どういうものなのかという情報がもしありましたら、最近の情報まで含めてまた教えていただけると、もうちょっと別の観点で物事が考えられるのではないかなというのが1つ。

もう一つは、2015年と2020年のそれぞれの点でのいろいろなものを予測することを通して、多分それは線でつながれると思うのですが、それぞれの段階における国内及び港湾全体の海外も含めた物流の原単位ベースのコストをどのように予測されようとされているのか、その辺を1点教えていただきたいなど。

**【港湾計画審査官】** 1点目の入りの品目構成については私のほうから、物流コストについては室長のほうからお答えさせていただきます。

最初の貨物なのですが、これは平成20年の港湾統計から見ますと、輸出されているコンテナでいいますと、コンテナ貨物の半分以上が金属機械工業品、いわゆる自動車部品が一番多くございます。その次に産業機械、電気機械。それから、完成自動車も入ってございます。そういう金属機械系の工業品が半分以上、その次に化学工業品、あとは特殊品・雑工業品、その他の工業品という順番になってございます。

輸入でいきますと、分類上は雑工業品、いわゆる衣料。中国からの安い衣料、それから履物。靴ですね。次が家具という順番。そういう工業品が26%ほどを占めている。その次に、大体拮抗していますが金属機械工業品で、電気機器だとか産業機械が輸入されている。その次に軽工業品、いわゆる食料品。こんな順番になってございます。詳しいデータはまたご説明をする機会もあるかと思えます。

**【室長（国総研）】** 物流コストでございますが、先ほどのフローがございました資料2-2の2ページでご説明したいと思います。

そこの上の貿易モデルという黄色いところのすぐ下に港湾施策の展開というのがございますが、将来、貿易量を予測する段階にも、例えば戦略コンテナ港湾をやると、日本の輸出入貨物のコストが少し安くなる。安くなると、当然輸出力、競争力がついて貨物量が増えるというあたりは、貿易額の予測のところの一部入ってきます。

あともう一つ、下のところの港湾選択モデルと書いた、どの港を使うかというときにも、大型船が来るか来ないかによってコストが安くなる。釜山で積みかえるよりもダイレクト

で行ったほうが安いと。その辺のあたりは、実際の経路の配分のあたりは下のところで、コスト自体、物流コストが下がること自体も上の貿易モデルのところで反映した形で予測をしよう。両方で予測をしようと思っております。

【委員】 そのとき、国内物流コストの原単位変化も入れられているというふうに思っているのですか。先ほど言われたコンテナの高速道路も含めた物流費というものも入ってくるのですね。

【室長（国総研）】 入ります。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 今回の議題は、港湾の基本計画をいろいろな面から見直していきたいというご提案に対する報告ということだと認識していますので、この方法論の前提やモデルの性能、あるいは予測値そのものを今議論してみても始まらないと思うのです。ただ、ちょっと気になるのは、国土交通省の中でいろいろな分野を超えた統一的な手法を見出す努力をされているのはわかっているのですけれども、それが経済や交通の需要予測やその他もろもろのいろいろな外部の専門家の目を通して妥当なものなのか、客観性のあるものなのかというチェックはなされているのだろうかというのが気になっているところなのです。だから、統合すれば、性能は常に前のよりいいとは限りませんから。だから、ぜひそのチェックを客観的な目を通してやると。それからまた、今、再三何人かの委員から出ているようなモデル、多分G T A Pとか使っているモデルですよ。というモデルなんかの詳細なところをきちんとチェックする、それをこんな審議会ですらやっただけではしょうがないですから、別途の外部のメンバーを入れたような小グループをつくってチェックしますと。その詳細なところについてはそっちにお任せしておいて、それを使った結果について議論していただくような仕組みにしておかないとという感じがしたのですが、その辺どんな感じでしょうか。

【港湾計画審査官】 まず最初の統一モデル、いわゆる国土交通省の4部門で統一するというので、外部の専門家の目を通してということですが、担当部局が港湾局じゃないところでやっておりますが、正直申しますと、こんな委員会とか、分科会とかで審議しているということだけでなく、実務的にやっていると聞いてございますので、そこはそういうご意見も踏まえまして、まだ統一モデルはできていませんので、今後、どういうふうにきちんとオーソライズしていくかという中で相談をしたいと思っております。

それから、今回のケースというか、シナリオを設定するのにもう少し外部のグループでというお話は検討したいと思っております。ありがとうございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今、モデルの細部のほうに入って行ってしまったのですが、ご報告いただいている趣旨は、こういう方向でやりますので、事務局サイドで考えている要素以外にこういうことを考えておかなければいけないとか、この点だけはちょっと確認しておきたいというご意見だけを賜りたいという意味で理解しておりますが、私の司会の仕方がまずかったものから、モデルの中身の議論に入ってしまうと申し訳ないと思います。

今のモデルのお話以外に、全般として基本方針の見直しに関連して何かご意見ございませんでしょうか。委員からは2点いただきました。

【委員】 事務局からも先ほどご説明の中にたしかあったと思いますし、今、委員がおっしゃったように、このメンバーで産業構造とか、為替の予測の妥当性なんかを審議するのはふさわしくないと思いますので、客観的なコンセンサス、ほとんど当たらないのですけれども、こういうふうになったときにはこうなる、こういうふうになったときはこうなるという幅のある数字を前提にして、こうなったときに真ん中をとって、例えばこういうことを前提にして、10年間ぐらいの予測をおいて、その間に何をなすべきかという議論をこのメンバーでやるのが目的であろうかと思っておりますので、委員のお言葉をかりると客観性というか、いろいろな外部の識者のコンセンサスみたいなものを幾つか並べた上でつくり上げるということであろうかなと思います。

私はそれを前提にしても、上の幅をとっても、下の幅をとっても大きくはそんなに条件は変わらないと思うのです。具体的に、例えば、先ほど委員が触れておられましたが、内航フィーダーの競争力を確保して、外航の路線に対してどういう形でスイッチするのか。経済性がほんとうにあるような基本戦略みたいなことを、今の実態をもう少しきちっとまず把握して教えていただいて、その上で議論するみたいなことをぜひやっていただけるとありがたい。

具体的に言いますと、例えば韓国へ今かなりの地方港から物が運ばれて行って、そこから世界の路線に乗って行っているわけですが、その前提になっている競争力をひっくり返すためにこの10年間で何をやっていくかみたいなテーマを検討することをぜひお願いしたいなと思っております。お題目だけ並べても具体的なアクションに結びつかないと、産業競争力の向上のためにとこの資料にも書かれてはいますが、それが具体的なアクションに結びつくような具体的な条件がもう少し議論できるような場所にしていた

だけるとありがたいなと思いますので、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。

ただいまのご意見に対して事務局のほうから何かございますか。

**【港湾計画審査官】** ただいまのお二人の委員のご意見を踏まえまして検討したいと思います。ありがとうございます。

**【委員】** 先ほどのスピードを上げてということにもう一つつけ加えて、今までのこういったモデルが通用しないぐらいの変化が起きてくると思います。それはやはりTPPにどういう態度で臨むのか。関税をどうするかということで企業貿易量は根底的に変わると思います。それはもし日本が参加しなかったとしても、各国がTPPに参加し、そのことによって世界の貿易構造がどう変わるのかによって日本の貿易構造は大きく変わりますので、今までの延長線上ではない大きな変化の中で、制度、税制がどう貨物に影響を与えるかの大きな岐路に立っていると思いますので、ぜひ早くその体制をとっていただきたいといます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

まだご意見はあろうかと思うのですが、基本方針の検討課題についての議論は、一応時間がございますので、これで打ち切りとさせていただきたいといます。先ほどスケジュールでご説明いただきましたように、基本方針の中身については4月及び5月、2回この審議会にかけていただいて、原案を議論してもんでいただく予定でございますので、そのときはまたよろしくお願いたしたいといます。本日はこの限りという形で、この議題につきましては打ち切りにさせていただきたいといます。

引き続きまして、報告事項の2番目でございますが、国際バルク戦略港湾の検討状況についてご説明をお願いしたいといます。

**【企画室長】** 資料3をごらんいただきたいといます。1枚めくっていただきまして、説明資料は1枚でございます。上段に現在の応募港湾、応募品目について整理をしたものをまとめてございます。

それから、2番の選定の手順、スケジュールでございますが、こちらのほうは前回ご報告しました際から少し変更がございます。従来、選定については年末に行いますと申し上げていたのですが、若干スケジュールが後ろのほうに押ししておりまして、現時点では年度末には選定を終えたいということでございます。それに従いまして、委員会のほうもここに表記しておりますように、2月、3月と第13回から15回の委員会をこのスケジュー

ルで開催して、現時点で申しますと、各委員が提案事項について採点をしていただいているという状況でございます。3月24日の最終委員会の際に、各委員の採点をもとに委員会としての最終意見を取りまとめいただき、その後、政務三役のほうで委員会のご意見をもとに、三役会議で決定をいただくという段取りを想定してございます。

説明は以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

国際バルク戦略港湾の選定について途中経過をご報告いただきました。何かご意見あるいはご質問でも結構ですが、ございますか。よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

**【委員】** 今、このスケジュールのお話を聞いたのですけれども、先ほどのところと関連して申し上げますと、これからのTPP参加によって、特に穀物などの日本の世界とのスタンスがどういうふうになるかによって大きくまた日本もこれから戦略を変えていかなくちゃいけない時期に、今の時期に選り切れるのだろうか心配いたします。今ここで国際バルク戦略港湾を決めることがほんとうにいい時期なのだろうか。既に決まっているのにこういうことを申し上げると、おかしなことになると申し訳ないですけれども、一個人の意見としては、今の時点で選り切れるということではなくて、もしやるとしても22年3月の時点でこうだけれども、またこれからの一つの動きの中で幅を持たせていくというただし書き的な選り方をしておかなければならないのではないかとも思うんです。意見でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。局長のほうからよろしく願いいたします。

**【港湾局長】** 世の中がどうなるかわからないという状況の中で、一定の「選択と集中」をやりましょうということで始めたわけです。今、委員がご指摘のとおり、TPPのことをちょっとおっしゃられたのですが、そういった国際的な貿易にかかわる枠組みすら半年先も予測がつかないという状態で一定の決断をしなければいけない状況にあると思っています。

TPPということに象徴されるような大きな枠組みを含めていろいろ予測しがたいことはたくさんあるわけですが、ただ、私どもの理解は、現実には船の大型化ということのみを見ても、例えばパナマ運河で2015年に運河そのものが深く広くなるということ、これはよっぽどのことがなければ起り得ることでありまして、2015年ごろにはそういう状態にパナマ運河はなるということで、今話題にされました穀物についても一定の船会

社さんが船の大型化を図っておられるという現実がございます。

そうなりますと、ほかの鉄鉱石、石炭もそうでございますけれども、ある種の動きがあるのも事実でありまして、そういう動きに対して政策として、政府としておくれないうに手を打つということも必要なことだと思っておりますので、そういう意味で今の時点での判断をするということは我々に必要なことだと思っております。

加えて、3年後でも、5年後でも世の中の貿易にかかわる仕組みが大きく変わったら、今決断したことが合わなくなるのではないかというご懸念ももつともなことだと思えます。それはまた、今の決断の前提が変わり、それに伴って貿易、物流にかかわる枠組みが変われば、それはまた、そのときにももちろん状況に合わせてとり得る政策をとっていくと、そういうことが必要なことだと思っております。

【分科会長】      ありがとうございます。

ほかにバルク港湾に関連してご質問、ご意見ございますか。

はい、どうぞ。

【委員】      細かいことで恐縮なのですが、応募港湾の一覧の中で、例えば岡山県さんが水島港単独と水島・福山2つ一緒にという出し方をしています。応募対象品目もそれで内容が変わってきているのですが、これはどういうふうなプレゼンの仕方になるのですか。こうやって重複して出すということもあるわけですか。教えてください。

【企画室長】      ご説明いたします。岡山県単独で応募しております水島港については、穀物の取り扱い機能について大型化で対応したいということでございます。船のサイズとしては、ポスト・パナマックス船、ワンサイズ大きい船にどう対応させるかという趣旨の提案でございます。

岡山・広島連名で応募していただいておりますのは、主に鉄鉱石を対象にしております、この両港にはJFEの大きな製鉄所が立地しております、両港が距離的にも非常に近接しているということで、もともと広島県さんが単独で提案をされていたのですが、委員会での指摘もあり、提案者側が水島と福山の製鉄所の機能に関しては一緒に考えないといけないのではないかとということで、この両県の連名の提案になったという経緯がございます。機能的には船の大きさも全然違いますので、全く独立して議論を進めさせていただいております。

【委員】      どうもありがとうございました。

【分科会長】      ほかにバルク港湾に関連してご質問ございますか。よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

**【委員】** 単純な質問です。特に何か因縁をつけるとかじゃないですから、安心してください。

コンテナのほうについては戦略港湾ということで、国際的なほかの国がやっていることや地域がやっていること、経済条件やなんかの違いを全部加味したときに、どのくらいの箇所数に集中するのが相場かなというのは計算可能なのですよね。そうすると、2ないし3ないし、多くて4くらいの感覚なので、今回、京浜と大阪というのはいい線いっている感じがするのです。

今度、国際バルクについてはそういう計算は非常に厄介というか、できないので、「選択と集中」といった場合に、「選択と集中」的方向を促すために試験的に力を入れるところを幾つか選んで、それをトライアルにしていく方向というのはわかるのだけれども、最終系としてどのくらいの数が、例えば鉄鋼については適正かとか、穀物については適正かというのはなかなか難しいですよ。

つまり、コンテナのほうでやっている「選択と集中」で戦略港湾というのとバルクでの戦略港湾というのは、随分意味合いと位置づけが違うんじゃないかなという感覚を持つんですけれども、その辺もうちょっとご解説いただけましたら。

**【企画室長】** 委員のご指摘はまさにそのとおりだと思います。内容的にはコンテナは確かに地方で発生する、特に基幹航路貨物を特定の拠点港湾に集めることによって機能強化を図っていきましょうという戦略でございます。

ただ、バルクは扱う量が非常に多くて、積みかえということが基本的に難しいという性格がございます。船で運んだものを直背後のユーザーさんが消費をするという、基本的な仕組みはそうでございますので、今回の各港の提案はどれを採択しても一定の物流コスト削減効果は当然期待できると。では、どの提案がより効果的なのかというのを今競争していただいているわけですが、あとは投資の面で当然お金がかかります。そういうことも考えますと、投資に重点的に取り組む港を今議論しているという性格、内容的にはそういう性格の議論が今進んでいるという状況でございます。

確かにコンテナとバルクでは同じ戦略港湾という名前を使っておりますが、議論されている中身は相当違うという状況でございます。

**【委員】** つまり、バルクだと、ここで仮にデフィニトリーに選択すると、そこは背後圏の産業を現状の延長として育成することになるし、ほかはそうじゃないよと言っている

ように見えなくもないんです。でも、そこまでの根性を入れて選んでいるわけじゃないだろうから、試しに選んでいるという話なのか。さっきの委員の話とも関係するのですが、その辺の色合いの違いを明確にしておかないと、国土政策上の誤解を受けるかもしれないというのが懸念です。

【分科会長】 ご説明いただけますか。

【企画室長】 そこまでの根性はございませんので。委員のご指摘のこともございまして、今回も拠点港は選ぶのだけれども、連携港という名称を使っておりますが、地方の少し小さい港のユーザーさんとも協力をして、荷主が集まれば大きな船と一緒に活用できますよね、ということであるとか、コールセンターのように中小、小口のユーザーさんのニーズを踏まえて、配分機能を持ったコールセンターの機能をどうやって高めていくかという、周辺のユーザーさんを視野に入れた提案をお願いしたいという形で募集をいたしております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の委員の問題は、私もたまたま選定委員に入っていますのでポイントを説明します。最大の眼目は特定の港湾をファーストポートとして、他港をセカンドポートということにしたら、ほかの企業と共同購入、共同配船の計画をあなた方はどうやって具体的につくりますか、それは実行可能ですかということを全部出させているのです。したがって、企業は外部で公開できないような企業経営戦略を全部出しているのです。それが合理的であれば選ぼうという形で選択がされていくということです。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 だんだん時間が迫ってまいりましたので、バルク港湾の質疑応答はこれで打ち切らせていただきたいと思います。

引き続きまして、日本海側の拠点港の検討状況について、事務局からご説明をお願いします。

【振興課長】 港湾局振興課長の田邊でございます。資料は、資料4と書いてございます日本海側拠点港の検討状況についてというものでございます。

表紙をめくっていただきまして、パワーポイントのA4の横書きで書いてございます。日本海側拠点港の形成ということで、概要のところに対象として中国・韓国・ロシア、対岸諸国の経済発展が非常に大きいということが一つの変化、これをとらえて、2つ目のと

ころですけれども、地理的に近い、地理的に優位な位置に存するという事で日本海側港湾に着目して、競争力の強化を図っていこうという事でございます。

そのやり方ですけれども、3つ目の〇のところ、「日本海側各港湾の役割の明確化と施策の集中」と書いてございます。各港湾の特徴、それぞれ例えばフェリーですとか、コンテナですとか、クルーズですとか、いろいろな輸送モードですとか取扱量の多い貨物、こういったものにそれぞれ着目して、そういういいところを伸ばしていくといった考え方で競争力の強化を図っていこうと。それが対岸諸国の経済発展を我が国に取り込む、日本海側としての一つの考え方になるのではないかと考えております。

昨年11月に検討委員会を設置しております。委員については右下のほうに、政府側のほうからは市村政務官、委員としてはそこに書いてございますとおりの先生方をお願いしております。黒田先生にはこちらでも座長をお願いしているところでございます。

今後ですけれども、スケジュールは左側のほうに書いてございます。昨年11月に第1回ということで、実は本日この後、夕方、第3回の委員会をさせていただく予定にしております。今回の委員会でこれから選定に向けてのいろいろな選定基準ですとか、目標ですとか、これからの進め方、こういった方針をある程度今回決めていただければと事務局としては思っているところでございます。それが順調にいけば、3月から4月ごろ提案募集ということで、これは各港湾管理者さんから、自分のところの港でこういうところを伸ばしたいというご提案をいただくことになってございます。計画を募集するという事で、順調にいけばできるだけ早く募集を開始したいと思っております。最終的には今年の夏ごろ取りまとめをして、選定に向かっていくことになります。

どんなところを相手にするかということですが、次のページに図が描いてございます。対象とする港湾26港ということで、これは日本海側にある港の中で離島を除く重要港湾、国際競争力を強化するという事で、こういったところを対象としていくと。この中から今回の選定にご興味あるところからご提案をいただいて、作業を進めていくこととなります。

説明は以上でございます。

**【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日本海側の拠点港に関して何かご質問ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特にないようでございますので、本日の最後、その他でございますが、事務局から資料のご説明等々ございましたら、お願いしたいと思います。

【事業企画官】 ご説明申し上げます。港湾局計画課事業企画官の宮崎と申します。

先生方のお手元に、A3で「新たな社会資本整備重点計画の骨子について」というタイトルの資料をお配りしております。資料番号5-1、5-2、あと5の参考ということでちょっと分厚目の資料を配布させていただいておりますので、この資料に沿ってご説明させていただきたいと思っております。

現在、社会資本整備重点計画の見直しを進めております。まず、社会資本整備重点計画というのは何かというのを簡単にご説明させていただきますと、先生方は過去において港湾整備5カ年計画とか、空港整備5カ年計画、道路整備5カ年計画と、そういう5カ年計画が存在したというのはよくご存じでいらっしゃると思うのですが、その5カ年計画というのは平成14年度に社会資本整備重点計画として全分野が一本化されたものになっております。

従来、9本、社会資本整備の関係が分野ごとに5カ年計画という形で存在したのですが、平成14年ごろの時点で計画が分野ごとに縦割りになっているという課題ですとか、その5カ年計画というのが5カ年での投資規模を明示するような計画だったということで、それが予算配分の硬直化を招いているのではとか、事業の重点化・効率化が図られてないのではないかという議論がございました。

そういう議論を経て、平成15年に社会資本整備重点計画法という法律を制定しまして、先ほど申し上げた9分野を1つの社会資本整備ということにして、重点計画をつくっていただくということになったものでございます。平成15年にスタートしまして、平成15年から平成19年で第1期計画、それから平成20年から平成24年で第2期計画ということで、現在、第2次計画の計画期間中でございますけれども、これを現在、平成23年、この時点の計画期間半ばで見直すということになってございます。

その辺の状況が資料5-1の右側にまとめられております。今回お配りしております資料は、左側に表紙をつけておりますけれども、12月21日、計画部会に提出させていただいている資料でございまして、分科会でのご紹介は初めてになりますので、簡単にご説明させていただきます。

右側のページですけれども、昨年5月、国土交通省の戦略会議等におきまして、社会資本整備についても旧来のメカニズムを大きく転換すべきだという提言がなされました。あ

わせて、昨年来の公共事業予算の削減とか、事業評価の改善とか、公共事業の進め方を抜本的に見直していこうという動きがある中で、その一つのもととなっています社会資本整備重点計画も抜本的に見直して、社会資本整備の必要性を国民によりわかりやすい形で提示することが必要ではないかということで検討が始まったものでございます。

検討スケジュールを最後、5ページにつけておりますけれども、そういうことで昨年7月26日の計画部会で議論を始めていただいております、これまで12月21日の第5回計画部会までご議論をいただいているところでございます。

それで現在、第6回というのはまだ開催されておらず、1月下旬から3月下旬にある分科会長等会議ということで、これが1回、2月8日に開催されたところでございます。その後、4月に素案を取りまとめて、8月上旬に閣議決定をするという大きなスケジュールの中で見直しを進めているところでございまして、今お配りしております1ページから5ページまでの資料というのは、12月21日の第5回計画部会で重点計画の骨子（案）ということで配布させていただいている資料でございます。

2ページでございますけれども、従来の港湾整備5カ年計画と分野ごとの5カ年計画、それは総額表示になっていた。あるいはこれまでの社会資本整備重点計画というのは、アウトカム指標を明示することになっていた。これがいずれにしても、どういう形で社会資本整備が行われているのかというのが国民の皆様非常にわかりにくい形になってしまっているということで、2ページ中段から3ページに掲げておりますとおり、施策の集合体をプログラムとして、そのプログラムをわかりやすく説明していきましょうという計画の構成にしていこうとしております。

そのイメージですけれども、4ページでございますとおり、大きな政策分野を国土の背骨、国民の生活、産業と活力というふうに分けまして、それに関連する政策課題をプログラムという形で、左側の水害に強い国土づくり・まちづくりを行うから、右下の効率的でシームレスな物流網を構築するまで、各分野横断的にこのプログラムをつくっていこうというのが新しい重点計画の取り組みでございます。

3ページの右下、今後の検討ということで書かれておりますとおり、重点計画につきましては、今後、計画部会において社会資本整備審議会または交通政策審議会の関連分科会等とも連携して、具体的な内容について詳細に検討していくということにされましたので、今回初めてではございますが、この場でもご紹介させていただいている次第でございます。今後、分科会長ともご相談しつつ、港湾分科会においても適宜ご報告、ご意見をちょうだ

いするという形をとってまいりたいと考えております。

もう一枚、資料5-2としてA3の表をお配りしておりますけれども、これは2月8日の分科会長等会議で港湾局からご提示させていただいた資料でございます。この横の欄、プログラムということで、水害に強い国土づくり・まちづくりを行う。1番から一番右の42番まで、これがプログラムということでございます。この縦の列にそのプログラムの内容として、あるいは政策課題を解決するためにどういう政策をとっていかというのを、各分野、港湾も道路も都市も河川もつくっていく。それを分野横断的に1つのプログラムにしていくということで、全部で42のプログラムができていくということを想定しております。

その中で、一番左の欄に国際コンテナ戦略港湾の整備から、先ほどご紹介させていただいたバルク等、そういう競争力の関係、それから南鳥島・沖ノ鳥島の整備の話、2ページにいきまして国民生活の安定・安全の確保、環境関連、地域の活性化関連と。ここに書いておりますのが、今後、プログラムをつくるに当たっての港湾分野での施策の要素になるものだというふうにお考えいただければわかりやすいかと思えます。今後、これらの要素を組み合わせつつ、港湾の中だけでの組み合わせではなく、他分野とも合わせて一つ一つのプログラムを省としてつくっていくということをやってまいりたいと考えております。

最後に、先般2月8日に開催されました分科会長等会議でご指摘いただいた事項を幾つか紹介させていただきますと、港湾の施策事業というのは国際競争力の強化というところで重点化されていて、それらというのは国際スタンダードへのキャッチアップということで、ある程度相場観というのがわかりやすいのだけれども、緑地とかバリアフリーといった地域にとって重要な施策というのは、なかなか相場観がわかりませんねと。どこまでやればいいかと。そういうものについても国際的な相場観がどういうふうになっているのかというのを研究したほうがよろしいのではないかというご意見。

それから、国際競争力の強化ということで、道路とか、他省庁にいろいろと注文といいますか、他分野への要望というのも積極的に出していったほうがいいのではないかというご意見。

一括交付金に代表される地域の自主性に任せるという流れに対して、そうではあっても国としてはこうあってほしいという目標みたいなものは検討したほうがいいのではないかというご意見。

それから、例えば先ほどのプログラムで土砂災害に強い国土づくりを行うと言っており

ますけれども、ここには2月8日に提示した時点では○印は入っていないのですけれども、河口の港への影響の対策という関係で、ここにも港湾局としてやるべきことがあるのではないかというご意見。

施策の要素として明示されておられませんけれども、港湾の技術的なイノベーションみたいなことについても打ち出す必要があるのではないかというご意見。

港湾とか、砂防とか、生活の根本を担っている日常的な、国民の生活からあまり日ごろ見えない施策の重要性について、この機会に訴えていくようなプログラムにしなければならぬというご意見等をいただいたところでございます。

非常に雑駁なご説明になりましたけれども、もし委員のほうから補足説明等いただければ深甚でございます。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。

先ほどご説明ございましたように、計画部会のほうで次期重点計画の骨子を先ほどご提示いただきました42のプログラムにまとめ上げ、それぞれのプログラムに対応して、各分野でどういう事業を展開するかということが、港湾の例でいきますと、資料5-2のマトリックス表でございます。部会長と、委員もおられたのですが、そのときの打ち合わせでは、○とか△、◎が入っていますが、当初はこれすべて○であったわけですが、私のほうから注文を入れさせていただいて、特にプログラム実行上で重要な港湾事業は◎、まあまあ強く関連するというのが○、どちらかといえば関連する施策ですというのが△という形に仕分けて入れてほしい。そうでないと、港湾としてはどのポリシーに重点を置いているのかわからなくなるのでということで作成し直していただいたのが、今回提出いただいている資料5-2でございます。

これが各分野別に全部出てまいりまして、それを貫き合わせながら、先ほどご説明がございましたように、港湾の競争力を高めるためには道路の幹線道路、特に高速道路の港湾への接続を重点的にやってほしいとかいった注文をお互いに出し合うという形で、最終的な姿にまとまっていくと思っております。

私のほうからの補足は以上でございますが、委員のほうから何かご質問ございますでしょうか。

**【委員】** じゃ、1点だけ。連携的なのでいうと、さっきもちょっと離島のことですけれども、離島での航空の仕事と港の仕事ともうちょっとセットにならないのかなという感じがしているのです。これはほんとうに感覚的なものなのだけれども、今ま

でもそういうご検討をされていますか。何かそういう検討すべき余地があって、しかもまだあまりそういう連携をやってないようだったら、トライアルするエリアじゃないかなって思うのです。私は航空のほうもあるものですから、それを考えているんですけども、いかがなのでしょう。

**【事業企画官】** 確かにおっしゃるとおり、全国横断的にそういう視点で検討するということは、ここ最近はやってなかったと思います。ただ、地域、地域で、例えば東京離島というのは飛行場も港もある島もあれば、港しかない島もあるという中で旅客の比率がどうなっているのかとかいうことは、当然、前提として算定した上で港湾整備も行っているし、空港整備も行っているという意味では両方見ているということなのですが、多分、委員がおっしゃったのはもう少し前向きな意味で考えるべきではないかということだと思います。

**【委員】** もしご検討いただけたらありがたいと思います。

**【事業企画官】** 空港と港を結ぶ道路ということもあろうかと思いますが、今後、航空局あるいは道路局と一緒に検討していきたいと思います。

**【委員】** ありがとうございます。

**【分科会長】** ほとんど時間がございませんが、何かご質問ございますか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。時間が予定より1分ほど過ぎてしまいましたが、本日の議題をすべて終了することができましたので、マイクを事務局にお返しいたします。

**【総務課長】** ご審議ありがとうございました。

次回でございますが、第41回港湾分科会につきましては4月14日木曜日の午後2時より、会場は今回と異なりまして、国交省にございます中央合同庁舎3号館11階の特別会議室となりますので、どうかよろしく願いいたします。

なお、本日、使用いたしました議事資料等につきましてはお机に置いたままにしていたければ、後日、郵送を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させていただきます。ありがとうございます。

— 了 —