

平成28年4月25日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

## 交通政策審議会第63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63回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成28年4月25日（月）  
開会 10時00分 閉会 12時00分
2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

### 3. 出席委員等氏名

<委員>

氏名	役職名
家田 仁	政策研究大学院大学 教授
小田 和之	(一社)日本船主協会 常勤副会長
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
木場 弘子	キャスター・千葉大学 客員教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会 会長
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 経営研究センター長・教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
篠原 正人	福知山公立大学教授・京都大学経営管理大学院特命教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会 運輸委員会物流部会 委員
野原 佐和子	(株)イプシ・マーケティング研究所 代表取締役社長
望月 久美子	(独)住宅金融支援機構 理事

### 4. 会議次第

- (1) 平成28年熊本地震に係る港湾の対応状況について . . . 03
- (2) 今後の港湾における中長期政策について . . . 05

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 おはようございます。定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会第63回港湾分科会を開催いたします。

議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます港湾局の総務課長をしております八木と申します。よろしく願いいたします。

まず、お手元の資料のご確認をお願いしたいと思います。議事次第に一覧がございます。資料の不足、落丁などありましたら、お申しつけください。不足等ありましたら後ほどでも結構でございます。遠慮なくお申しつけください。

それでは、ご報告いたします。委員の出欠状況について、現在、12名の委員が出席されております。全体が16名でございますので、交通政策審議会令第8条の定足数であります過半数の9名に達しておることをご報告いたします。

それでは、分科会に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。まず、委員の皆様には、大変お忙しい中、第63回の港湾分科会にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

ご案内のとおり、今月の14日から発生いたしました熊本地震によりまして、多くの命が失われました。お亡くなりになった方に対しては心からお悔やみ申し上げますとともに、また、被災された方にはお見舞いを申し上げます。

現在、政府におきましては、被災された方々への支援に全力を尽くすということで、総理からもできることは何でもやる、先手先手で対応していくという方針のもとに、各省一丸となって対応させていただいております。港湾局では、港湾施設の被災状況について、地震直後から点検、応急復旧等を行いまして、現在、熊本港、及び八代港等については、通常の使用にほぼ支障のない状況で利用できるようになってございます。このため熊本港、八代港では、現在、被災された方への支援拠点として、海上保安庁の船舶、あるいは今回、政府で用意しました大型のフェリーを宿泊所に使っていただくといった対応も含めて、港湾が支援拠点として活躍している状況でございます。引き続き、しっかりと被災者の方々への支援を強力に進めてまいりたいと思っております。

さて、今回の港湾分科会でございますが、さまざまな経済・社会状況の変化に伴いまして、これからの港湾政策をどうしていくのかについて、しっかりとした議論をし、そして、この20年間、実は港湾に関する長期政策というものがございますませんでしたので、今後のさまざまな国際状況、経済社会状況を見据えた上での長期政策の議論をこの分科会でぜひしていただこうということで、2月の分科会でこの新しい政策課題についてのご議論をお願いしようということをご報告申し上げました。今回から、委員の方々におおむね2年程度の時間をかけてしっかりとご議論いただき、この長期政策をまとめていきたいと思っております。

国際状況も非常に変化してきてございますし、我が国を取り巻く社会状況、経済状況も

依然これからめまぐるしく変わっていくと思いますが、ぜひ委員の皆様には忌憚のないご意見を賜りまして、しっかりとした長期政策の策定に結びつけていただければと考えてございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

**【総務課長】** ありがとうございます。

本日の審議会におきましては、まず、平成28年熊本地震に関する港湾の対応状況をご説明申し上げます。続きまして、今後の港湾における中長期政策に関するご説明を予定しております。

今後の港湾における中長期政策につきましては、資料の一番下についております参考資料1に、諮問文及び付託文がございます。まずこの諮問文ですけれども、4月14日付で国土交通大臣から交通政策審議会議長宛てに諮問をしておるといふ文章でございます。諮問の内容及び理由については、今も挨拶の中にございましたが、我が国経済の成長や国民生活を支える基盤である港湾について、近年の社会情勢の変化の中でさまざまな観点から検討を深め、新たな港湾政策を展開することが必要となっております。今後の港湾政策の基本的な方向性等について、その進め方を含めた取りまとめを行い、推進を図っていく必要があることから、交通政策審議会港湾分科会において審議をお願いするものでございます。

その次、2枚目が付託文でございます。本件は交通政策審議会議長から港湾分科会議長宛てに付託をしておりますので、この分科会においてご審議をいただくこととしてございます。

それでは、議事に入りたいと思います。カメラの撮影がありましたら、ここまでとさせていただきます。

それでは、分科会議長、よろしくお願ひいたします。

**【分科会議長】** それでは、議事を進めさせていただきます。

まず、今後の港湾における中長期政策の審議に入る前に、平成28年熊本地震に係る港湾の対応状況について、事務局より、資料1の説明をお願いいたします。

**【海岸・防災課長】** おはようございます。海岸・防災課長でございます。

それでは、お手元の資料1「平成28年熊本地震に係る港湾の対応状況について」、ご説明をいたします。冒頭、局長のほうから、今回の地震の概要についてご説明いたしましたが、資料等を用いて少し詳しくご説明したいと思ひます。政府全体、九州全体の状況については後で資料をお配りしたいと思ひますが、今回はまず、港湾がどういう状況であったかということ資料でもってご説明させていただきます。

まず、今回の地震の特徴ですが、最大震度7を2回も計測し、群発、連続、断続的に大きな地震が続くというまれに見る地震でございます。今日までに約800回も地震を記録したということで、長期間にわたる余震が続いているというのが今回の特徴でございます。港では、熊本直近の熊本港で震度6強を記録してございます。しかし、先ほど局長からもありましたように、幸い震源が比較的内陸であったこともありまして、港湾等については部分的に液状化とかクラック、いわゆるひび割れの発生等がございましたが、東日本大震災のような甚大な被害は確認されてございません。

2ページをごらんください。主な被災状況でございますが、一見どこが壊れたのかわか

らないぐらい、それほど大きな被災状況はないというのが現状でございます。段差が生じて車が通れないが、あるいは応急復旧をすれば通行できるなど、その程度の被害が熊本港や八代港で見られてございます。余震が多かったことから、クレーンのような構造物は、上に上って点検ができないということがありました。構造物そのものはそれほど被害がなかったのですが、やはり点検しないと安心して使えないということで、フェリーやコンテナという設備ものを使って荷役をするような港湾の活動は控えざるを得なかったという状況でございます。

3 ページでございます。実際に今お話しした定期コンテナとフェリーの状況でございますが、熊本港ではコンテナ航路がございまして、ガントリークレーンが被災いたしました。釜山港と結ぶ定期コンテナ航路がございまして、運休いたしました。国土交通省、並びに港湾空港技術研究所等から緊急調査団などを派遣し、復旧方法に関するアドバイスなどをさせていただき、21日に応急復旧が完了し、1週間ぶりに定期コンテナ航路が、一昨日の土曜日に再開したところでございます。それから、フェリーについても22日より運航が再開してございます。

このコンテナ航路、次のページにも出てくるのですが、実はこのコンテナ航路が利用している岸壁は7.5メートルの水深がございまして、熊本港では一番深い岸壁でございます。そこに巡視船が4隻ずつ着いて、入浴サービスというものを展開してございます。コンテナのガントリークレーンが復旧する間はずっと巡視船に使っていただいていたのですが、コンテナ航路が再開して、ガントリークレーンが大丈夫ということになったときに、入浴サービスとの調整が生じました。それで、被災者支援という観点から、入浴サービスの時間は確保したい、一方で、1週間ですからコンテナ貨物はたまってきています。これをどうしようかということで、地元の港運事業者さんなどに特段のご協力をいただきました。通常のスケジュールよりも2時間以上も早くコンテナ船に入港していただいて、早朝から荷役をしていただいて、なるべく入浴時間を確保しようということで、早々にコンテナ荷役をして出ていただきました。その間、巡視船は沖で待機していただいて、コンテナ船が出ていった後すぐまた入り直していただいて、入浴サービスを継続したということで、現地の方にはそういう心温まるようなエピソードもございまして、ご紹介しておきます。

4 ページでございます。今回、内陸の地震ではありましたが、一時的には新幹線、JR在来線、高速道路、一般国道が寸断されました。ほとんど物流、人流がストップいたしました。その中で、被災地に近い、港のすぐそばで、海路が随分活躍いたしました。ここに書いてございますように、海上自衛隊、海上保安庁の巡視船等々がこのように、まずは被災地に近い熊本港、三角港、八代港に物資なり要員を派遣し、一方で、実は熊本のほうは市内も含めてアクセス道路が渋滞等で、被災地になかなか行けないという状況がございました。一方で、大分側からは比較的行きやすいという話がありましたので、距離は遠かったのですが、大分、別府港も活用したほうが良いということがわかりまして、この二方向から供給するということとなり、両側に拠点港があったため、効率的な輸送が少し図られたということでございます。

次に5ページをごらんください。私ども港湾局としても、もう皆さんご承知のように、全国の港湾でいろいろな作業をしている直営の船がございまして、大型の浚渫兼油回収船、海面清掃兼油回収船、業務艇等々がございまして、こういう船を九州地方整備局以外の各地

からも集めまして、右から行きますと、それぞれ別府、大分、博多、そして一番被災地に近い熊本、三角という三方面から物資なりを入れて、まずは水、それから食料という形で支援物資を輸送させていただきました。日常から災害協定を結んでいる業界団体にトラックを調達していただきまして、被災地に運んだという状況がございます。現在でも三角港において、直営の船舶で、巡視船と同様に入浴サービスを展開してございます。それから熊本港で、環境関係の船舶が2隻で給水サービスを行ってございます。このような形で、最近はSNS等で市民の方々にすごく拡散していただけるので、評判にもなっているという状況でございます。

以上が港湾関係の対応状況でございます。

その次が、毎日首相官邸で開かれている政府の非常災害対策本部の会議の資料でございます。その中で、右肩上に14番と書いてあるのが国土交通省の資料の番号でございます。国土交通省でどんな情報を発表し、共有しているかということがごらんいただけるかと思えます。

それぞれ4分野がございまして、主な対応状況というところで、(1)住環境、これはテレビでも一番出ていますが、被災者の住まいをどうするか、仮設住宅をどうするか、避難所をどうするかということでございます。(2)が物流、いわゆるプッシュ型の物流、被災者のところになかなか物が届いていないという情報がありました。この物流をどうするかということ。(3)が新幹線、高速道路等の交通を早く回復させるということ。空港はもう既に開港してございます。4ページの(4)土砂災害、今でも救命作業が続いておりますが、この土砂をどう取り除いて復興につなげていくかという問題、この4点を大きな柱として取りまとめてございます。

内容についてはご説明いたしません、最後の5ページに地図が載ってございます。私、冒頭、交通網が寸断されましたということを申し上げましたが、現在、相当程度回復してございます。熊本空港については、これはちょっと古いですが、飛行機についてはほとんど回復してございます。既に24時間運用もなっております。高速道路については、今月中に全線一般開放しますということを昨日大臣からもご発表されました。新幹線については、熊本～新水俣間だけがまだ不通になっているという状況で、相当早く交通網が回復してきているという状況でございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、続きまして、港湾における中長期政策の検討について、事務局から資料2の説明をお願いいたします。

**【企画室長】** 企画室長でございます。それでは、「港湾における中長期政策の検討について(案)」をご説明いたします。

1ページでございますが、先ほど局長からも話がございましたけれども、昭和60年と平成7年の2回、中長期政策をつくっておりますが、以降、港湾における中長期ビジョンは策定されておられません。その間、スーパー中核港湾政策や、国際コンテナ戦略港湾、バルク戦略港湾政策等の各港湾政策を推進してきたところでございます。一方で21世紀に

入りまして、世界が大きく変貌しております。経済環境のみならず、外交やセキュリティ、さまざまな課題が発生している状況の中で、港湾を取り巻く環境の変化に対応した中長期的なビジョンが必要であると考えているところでございます。

2ページをごらんください。国土形成計画や社会資本整備重点計画等々、関連の計画と港湾の中長期政策との関係を書かせていただいております。これらの各種計画等と調和しながら、この中長期政策を検討してまいりたいと思っております。

3ページをごらんください。今後の進め方を書かせていただいております。平成28年度、平成29年度の2カ年間をもって、この分科会でしっかり議論していただきたいと思っております。平成28年度は、中長期政策検討における課題、論点を整理いたしまして、中間とりまとめまで行いたいと思っております。

下の表をごらんください。第1回、本日でございますけれども、中長期的な港湾政策検討の視点についてご議論いただきたいと思っております。それから、7月に第2回を開催し、論点整理をさせていただければと思っております。その間2カ月ほどございますので、本日の議論を踏まえた論点整理の検討を深めてまいりたいと思っております。その後、3回、4回、5回と、各論点ごとに中間とりまとめに向けた審議をしていただきまして、年度末には中間とりまとめ（案）について議論をいただければと思っております。平成29年度は本年度の議論を踏まえた、最終とりまとめに向けた議論をさせていただければと思っております。

**【分科会長】** それでは、今ご説明いただきました港湾における中長期政策の検討につきまして、ご質問、ご意見がありましたらご発言をお願いいたします。

それでは、議事を進めさせていただきます。資料3から5の説明を事務局からお願いします。

**【企画室長】** 資料3及び4は、今後、港湾の中長期政策を検討するために必要な、検討の視点をご議論いただくための参考資料と考えております。また時間の関係もございますので、駆け足でご説明させていただきます。

まず、我が国を取り巻く状況について、14ページをごらんください。世界の人口動態や我が国の人口動態、その他もろもろのことを整理してございますが、世界人口は伸びるけれども生産年齢比率は減るということが、大きなトレンドになっております。それから、東アジアは急速に人口減少、高齢化社会に突入し、担い手不足になっていく。それから、東南アジアの伸びしろはまだ大きいというところがエッセンスでございます。

このような状況の中で、運輸業における労働力需給も非常に厳しい状況になっていく。貨物輸送モードの分担率も、今は内航海運が約4割でございますけれども、陸と海との効率的な分担を再度考えるときがきているのかと思っております。もう一つ、訪日外国人旅行者の推移でございますけれども、平成27年度いっぱい、訪日外国人客は2,000万人を超えたということがございまして、新しい目標を立てております。新目標は2020年に4,000万人、それから2030年で6,000万人でございます。こういった外需獲得の面での新たなチャレンジが必要になってくるということでございます。

2つ目の論点でございます。世界及び我が国の経済・貿易に関する動向ということで、まとめが32ページでございます。これもご案内のとおりでございますが、世界のGDPの推移について、米国、中国、日本とごらんいただきますと、明らかに日本の潜在成長率は低いということで、伸びしろのあるところ、外需の取り込みの重要性というのが非常にクローズアップされている状況でございます。我が国と世界各地との貿易額の推移をごらんいただきますと、対中韓、対ASEANが、対EU、対NAFTAに比べて非常に大きく伸びているという状況でございます。ここでご覧いただきたいのは、ASEANとNAFTAがほぼ同規模ぐらいのトレード状況になっているということでございます。

それから地方圏の工業出荷額・従業員比率をごらんいただきますと、1955年、高度成長期初期から現在に至るまで、じりじりと地方圏のシェアが増えているという状況でございます。こういった地方のあり方は今後どうなっていくのかということも1つの論点でございます。それから、経済連携協定等々、世界はどう動いているかということもございますが、TPPに象徴されるように、フラット化する世界における日本経済のかじ取りが非常に重要な状況になっている中で、今後は日EU、EPAや、日中韓FTA等々の動きを注視していく必要があると思っております。

それから、我が国が直面する自然災害リスクでございます。先ほど冒頭、局長のコメントにもございましたが、平成28年の熊本地震といったような、そういう事象が起こっているわけでございます。37ページをごらんください。

37ページには、まず、我が国の宿命とも言える大規模地震、津波といったものに対応するかでございます。それから、高潮・高波という観点からすれば気候変動、これは確実に起こっているわけございまして、世界共通の課題となっております。こういった中で、災害発生時における臨海部エリアの防護の必要性がございます。今まで十分に対応ができていたかという検証も必要になってくるわけでございますけれども、こういったものについての取り組みをいかに行っていくべきかということが重要な点かと思っております。また、今回は港の被害はそれほど大きくなかったのですが、内陸型地震の際の広域的な支援ネットワークを念頭に置いた、港湾の新しい位置づけを考える必要があると思っております。

次のテーマでございます。新技術について、44ページにまとめを書いてございます。この分野につきましては我々の中でもまだまだ議論が十分ではありませんが、我が国の成長・維持を可能ならしめるために必要な、ある意味グローバルバリューチェーンのようなことを考えるに当たって、ロジスティクスと情報力は非常に大事だということになっているわけでございますが、港湾分野における情報政策の重要性を認識していく必要があるかと思っております。情報政策はあらゆる分野の必須科目であるという認識を持ちたいと思っております。

それから、資源、エネルギーの関係について、61ページをごらんください。世界のエネルギー消費量は確実に増えるということございまして、かなり進んでいくと思っておりますが、資源・エネルギーの安定確保のための取り組みが引き続き重要になってくると思っております。その中で、新たな資源やエネルギーの活用可能性というのを追求していくことになるわけでございますが、水素であったり、我が国の周辺に賦存する海底資源の獲得・活用に取り組んでいくことになるということでございます。また、昨年、資源エネルギー

庁から新しいエネルギーミックスの考え方が出されたわけですが、風力発電の推進であったり、水素エネルギーの活用による新たな航路の開発や港湾エリアの利活用であったり、あるいは北極海航路のような新たな輸送路といったものにはいかに関わり組んでいくのかということが大きなテーマになると思っております。

以上が我が国を取り巻く状況の説明でございます。

続きまして、資料4のご説明に入りたいと思います。資料は「これまでの港湾政策の変遷について」でございます。

目次がございまして、1から6までございます。まず、戦後の港湾政策の変遷、コンテナ物流、港湾の情報化、バルク物流、人流、港湾の防災・減災、それぞれについて簡潔にご説明したいと思います。

まず、戦後の港湾政策の変遷について、3ページをごらんください。昭和25年の港湾法制定、つまり戦後復興期から現在に至るまでの取り組みについて、年表風にまとめております。昭和30年ぐらいから昭和48年までが高度成長期でございます。その中で昭和42年、昭和43年ごろ、世界は本格的なコンテナリゼーションの波に入っていくわけでございます。昭和48年から平成3年、バブルが崩壊するまでが安定成長期と呼ばれておりますが、この中で昭和43年から昭和57年のところが、我が国のコンテナリゼーションの第1期だと思っております。

その後、昭和60年、1985年にプラザ合意がございまして、円高が急激に進むわけでございます。円高が進むことでバブル経済まっしぐらになっていくわけでございますけれども、平成3年にバブル崩壊するまでの間、ある意味、コンテナの第2期となると思っております。昭和57年から平成4、5年ごろまでですが、このころには実は我が国の貿易量も拡大し、コンテナ取扱量も多くなり、世界においてもほぼランキングトップの座を守っておりました。このころがピークです。

平成7年に2つ目の長期政策「大交流時代を支える港湾」を策定したのですが、この年に阪神・淡路大震災が発生し、そして平成9年には世界の港湾トップ10から日本が消滅したということがございます。平成3年から現在に至るまでは変革期でございますけれども、この間、また非常に様々な事象が起りました。地震もございましたし、我々の政策としてはスーパー中枢港湾の指定を行ったり、また国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、日本海側拠点港といったものに関わり組んできた時期となっております。

まず、コンテナ物流について、簡潔にご説明したいと思います。5ページをごらんください。コンテナの流れでございますが、コンテナ機能の強化というのは平成7年度以降に中枢・中核港湾政策に基づいて、ある程度選択と集中をしてきたということがございます。一方で国際競争、新興国の台頭等々ございまして、国際競争が激化する中、コンテナサービスの向上を実現するためにコンテナターミナル運営の民営化を推進してきたということがございます。平成元年度から年表の形でつくってございますけれども、最初、公団をつくったころは国主導で進めていたわけでございます。その後、公団は解散し、方への承継が進みまして、地方の公社が上下施設も、ターミナル運営そのものもやってきたということがございますが、それではなかなか競争力が保てないため、岸壁等は公共が整備して、上を公社がやる上下分離、一体的に公社が管理する公設民営、公設公社運営が進められました。

2003年以降は、スーパー中樞港湾ということでメガターミナルオペレーターをつくり競争力強化をするという一方で、スーパー中樞埠頭に限り公設民営をやるということであります。それから平成23年以降、さらにそれを深化しまして、国際コンテナ戦略港湾を選定しております。これによって、真の公設民営の実現と、行政財産を一体貸し付けすることによる競争力強化に取り組んでいるということでございます。

もう一つ、情報化の取り組みについて、10ページをごらんください。非常に複雑でわかりにくいところがございます。大まかに流れを説明いたしますと、1つの流れは港湾EDIに象徴される行政手続の電子化を進めてきたということでございます。それから、もう一つの流れとしましては、9.11以降、SOLAS条約の改正に伴って、海上のセキュリティを強化するという全世界的な流れに伴いまして、セキュリティ機能の強化を図ってきたということです。

第3点目は、国際的な物流情報ネットワークの構築ということで、これは物流大臣会合において、北東アジア物流情報サービスネットワークを形成するというような流れになっております。平成3年にはSea-NACCSの運用ということで、関税手続のほうは早く動いたわけでございますが、それに合わせるように港湾でも港湾関連行政手続の電子化を進めたということでございます。現在はNACCSが各省庁のいろいろな電子情報処理を一括して、シングルウィンドウとして動くようになっておりまして、今は一体化、一元化されているという状況でございます。

各個別の港湾では、例えば平成11年度のところに書かれてございますけれども、名古屋港の統一コンテナターミナルシステムや、博多港の物流ITシステム等が動いておりますが、これらと同時並行しながら、こういった国の取り組みが進んできたということでございます。特に港湾の分野で他分野と異なるところは、平成22年、23年ごろのころの背景、先ほど申し上げましたけれども、北東アジア物流情報サービスネットワークの構築に日本・中国・韓国が合意したということがございまして、NEAL-NETと呼ばれるコンテナの動静を把握するシステムがアジアの中で展開されてきているというところがございます。一方で、これら全体を見ながら取り組む流れというのをもう少し強化する必要があると思っております、これが今後の課題かと思っております。

4つ目、バルク物流について、15ページにまとめがございます。コンテナが出てくる前はバルクしかなかったということもございまして、もともと高度成長期を含め、産業機能を確保するために、港湾ではバルク機能を中心に様々な政策、予算を投入してきたところがございます。当初は、高度成長期はもちろんそうなのですが、もともと施設量が足りなかったところから始まっておりますが、安定成長期、それから今の変革期に入りまして、日本の要となる資源・エネルギーの輸入力の増強をどのようにするのかということに取り組んできたと思っております。そういう意味では、一番大きなキーファクターになったのは船舶の大型化でありまして、最初のうちは津々浦々の港で船舶の大型化に対応してきたということもございますが、さらに大きくなっていくという状況の中で、船舶の大型化に対応した大水深の多目的ターミナルを全国でつくるよりは、選択と集中による港湾機能強化ということで、特に三大バルク、石炭、鉄鉱石、穀物について、部分最適から全体最適と呼んでおりましたけれども、そういったシステムをつくるために、拠点港と連携港ということで選択と集中を進めているところであります。今年の6月には、パナマの

第三開門が供用予定でございますので、さらに大型化が加速化すると考えられます。

それから、もう一つのテーマは人流、特にクルーズです。20ページをごらんください。今、クルーズ船の大型化が大きなテーマになっておりますけれども、もともと我が国においてクルーズというのは、ある程度限られた富裕層向けのビジネスだったと思っております。ところが、潮目が変わったのは2012年のカーニバルグループのプリンセス・クルーズの日本展開が始まったころかと思っております。ここからアジアクルーズが本格化したと思っております、特にその中で日本が拠点として注目されたということでございます。

港湾局としては、観光庁、政府一体となって、観光立国実現に向けたアクション・プログラム等々の中で、こういったものと一体となって政策を展開してきたということでございます。平成26年には「クルーズ100万人時代」というクルーズ旅客数の目標値を初めて掲げましたが、平成27年度で既に111万6,000人となり、この目標値を突破しました。5年前倒しで100万人を突破したということで、今、新しい指標をつくりまして、2020年に500万人ということで既に取り組んでいるところでございます。

最後のテーマでございますが、港湾の防災・減災についてでございます。24ページにまとめがございますけれども、港湾における防災・減災は、大規模災害の教訓を踏まえて、耐震強化岸壁等々のハード対策、それから港湾BCPなどのソフト対策を実施してきております。ここに書かれているとおりでございまして、伊勢湾台風から東日本大震災といったものを契機にしながら、さまざまな取り組みをしてまいりました。もともとは津波防波堤や耐震バースを整備し、その配置論を検討してきたわけでございますが、ハード中心からハード・ソフトミックス、さらに既存ストックをうまく使いながら、粘り強い構造にしていくなどなどの対策をコスト面も考えつつ、今、一生懸命取り組んでいるところでございます。今後、先ほど申し上げたような臨海部の防災については、さらに深い議論が必要かと思っております。

今日の最終的な資料5、論点でございます。こういった状況を踏まえながら、今、港湾局で案として整理させていただいているのがこれらの視点でございます。経済成長戦略としての視点と、港湾防災・セキュリティ政策としての視点、それから資源・環境・エネルギー政策としての視点ということで、大きく3つの視点を書かせていただいております。これは1枚の別紙になっております。これが今日ご議論いただきたい、今後の港湾の中長期政策を検討するに当たっての視点の案でございます。

1つ目の経済成長戦略としての視点でございますが、4つほど書かせていただいておりますけれども、1つは我が国の人口減少、少子高齢化、生産年齢が減っていくという中で、いかに経済成長を持続可能ならしめるかということであります。2つ目は、さらに海外に目を転じますと、新たな経済成長センターがどんどん育っているわけでございますが、この中で海外の活力を取り込むとともに、我が国の輸出促進等のために、いかに世界戦略的な視点に立った港湾政策を展開すべきかということであります。3つ目は、さらに国内に目を転じますと、地域経済の活性化が非常に大きなテーマでございますが、そういったものについて国内産業構造の変化等々に着目しながら、どう展開していくのかということでございます。4つ目、先ほど申し上げましたけれども、社会の情報化やシステム化が進展する中で、新たな技術を港湾政策の中でどのように活用していくべきか。この4つが、経

済成長戦略の視点でございます。

それから2つ目、防災・セキュリティ政策としての視点でございますが、臨海部の防災、我が国の自然災害リスクに対してどのように備えるべきか。また、高まる国際テロ等の脅威にどのように対応していくべきかということでございます。

3つ目が、資源・環境・エネルギー政策としての視点でございます。まず、資源・エネルギーを将来にわたって安定的かつ低廉に確保するためにいかにあるべきか。それからもう一つ、地球環境問題への関心が高まる中で、自然再生エネルギーの普及とか環境との調和をいかに図るのかということでございます。

こういった視点があるのかなと思っておりますが、引き続き皆様の意見をいただければと思っております。よろしく申し上げます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、以上の資料につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。あわせて、先ほど資料にご意見が出ませんでした。一般的なご意見でも結構ですので、よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

**【委員】** 最後の視点について、若干申し上げます。先回の分科会でこの中長期政策を検討にあたり2点申し上げました。ぜひスピード感を持って進めていただきたい、この10年というのはすごく重要な時期なので、ということを上申しました。それからもう一点は、既存の省庁間や、行政、官民の枠を外して、広い視野でとにかく現場の声を聞いて、リアリティーのある計画をつくっていただきたいという、この2点を申し上げたかと思えます。

そうはいいながら、私は港湾や物流、ICTとかは全く専門家ではないので、言えることは非常に限りがあります。わからないなりの立場を生かすとすると、素朴な視点なのかなと思ひまして、加えたいことが2つあります。

1つは総論的ですが、ぜひもう一度、スタートに立って過去から学ぶということをしていただきたいと思ひます。この「失われた20年」と言われる中で、なぜ長期ビジョン等の政策が作り得なかったのかということところです。社会・経済の変化を読み切れず、ある部分読み違いをし、何を目的とするか、ゴールとするかが出せず、結果として後追いの政策ばかりが出てしまった。結果的に長期ビジョンが持てなかったという事態を招いたひとつにもしかすると20世紀型の成長神話みたいなものの罫にはまり、なかなか抜け出せなかったというようなことが、あるのではないかと感じます。

確かにこういった長期政策ではどこでも「成長と繁栄」が言われますが、最終的にその成長と繁栄は何のためにあるのか。やはり、それは国民の幸せというところに行き着く政策でなければいけない訳で、その大原点を見据えていただきたいということ。それから次世代に耐え得るような丈夫で長持ちする計画であってほしいと、そういう意味で過去から学ぶべきことは学んでいただきたいというのが1点目です。

2点目は、アリの目と鳥の目を常に持っていたいただきたいと感じました。資料5の視点のところを見ていただきますと、産業基盤であったり、貿易拠点であったり、クルーズ振興という、1つ1つの機能を強化、高度化して経済成長に結びつけていくというのはわかる

のですが、では、それぞれの政策に位置づけられた港というのが、全体で見たときにどういふ像を結ぶのかという視点を持っていただきたいと思います。つまり、これらの政策が取り込まれたひとつの港を、引いた鳥の目で見たとときに、少々ロマンチックな言い方をすれば、その港はどんな物語を紡いでくれるのかなということがビジョンとしては必要なのではないかと思います。

なぜそのようなところを思ったかという、これらの政策を聞いていて、こういうふうにしようというのは確かにわかるのですが、港として見たときにどう見えるのだろうかと思いました。港という固有の場として眺めると、実は世界に開かれた地球規模での都市文化とか、都市経済の要のような存在だと思います。そういう意味で、単に港がどう機能するか、経済的にどうなるかということも大切ですが、広い意味で都市機能としての港がどうであるか、もう少し言うと、都市文化というような文脈の中で港が位置づけられるかというところを鳥の目として持っていただけるといいかなと思います。

全くの門外漢の素人から見ると、そういうことを感じたということです。

**【分科会長】** ありがとうございます。中長期政策が持つべき基本的な条件というお話をしていただきました。

**【委員】** 港湾物流に携わる者として、現場から少しお話をさせていただきます。

資料5のⅡ、アジア経済成長の件でございますけれども、国際コンテナ戦略港湾政策は、日本の国際海上物流体系を再構築しようという取り組みだと思っております。その政策のキーワードは創貨、集貨、国際競争力強化であります。阪神港と京浜港が戦略港湾に選定されましたが、一足早く阪神港のほうが機能いたしました。緒についたところではございますが、一部新聞でその成果なりが公表されております。ある邦船社さんが、九州エリアの貨物を神戸港に持ってきてそこをハブとするということでスケジュールを発表されましたし、内航船も格段に取扱量が増えております。また、日本有数のメーカーが世界へ部品をサプライする拠点として神戸港に自動化された倉庫を誘致いたしました。

このような成果がある中で、これと並行しながら、連動して、荷物を集めたもの、次のステップが必要ではないかと思っています。日系メーカーの製造拠点がチャイナ・プラスワンという流れによりまして、完成品や部品などは中国以外の国々で生産されております。阪神港は北米が主でございますので、ここでは北米だけを捉えてお話しさせていただきますと、その当該港から直接北米に持って行っておりません。香港、シンガポール、ポートケラン、ここでトランシップをされて北米へ持って行っているわけです。香港、シンガポール、ポートケランがそれらのハブとして、トランシップポートとして今まで成り立っているわけなので、それを戦略港湾の阪神・京浜のほうへ機能移転はできないかというようなことで、ある荷主さん、メーカーさんといろいろお話しさせていただいているのですが、多少のトランジットタイムのデビエーションはいいと。といいますのは、出荷元で船に積まれますとB/L発行しますので、そこでもうお金になります。受け側はそこで消費者に行く、もしくはメーカーさんのほうで貨物が途絶えなければそれでいい。あとは海上のほうで荷物が動いているわけなのですが、機能移転は考えられるのではないかと断言しているのです。ただ、リードタイムが長くなりますから、その分コストか何かで還元しないと、

この考え方は進まないのではないかと考えています。

そのようなことで、この会で今後、ぜひ私の話を少し煮詰めさせていただきたいなと思っています。

**【分科会長】** ありがとうございます。もうしばらくいろいろお話を聞いてみたいと思います。

**【委員】** 1995年に計画が策定されているわけですね。だから、まずその検証もしっかりやってほしいと思います。今日的な要請とのミスマッチはどのようなものが起きているのか、あるいはこのように貫いているものがあるのか、そういう検証をまずしっかりやることと、新しい計画もPDCAサイクルをきちんと回して、臨機応変にいろいろなものに対応できるような、スピード感のあるものにしてほしいなということが1点でございます。

もう一つは、先ほど別の委員からも話がありましたけれども、こういう政策をつくる時には、港湾局としてこうであるという視点にどうしてもはまりがちなところがあります。例えばクルーズの問題1つとっても、これは観光との絡みが非常に大きい上、観光庁、あるいは海事局、もっと言えばほかの省庁、あるいは内閣官房も今、大変熱心に取り組んでいますし、そういうところと調整しながら案をつくっていき、港湾局としては港湾の政策についてこうであるとあまり決め打ちし過ぎないように、少しフレキシビリティを持ちながら、あるいは調整しながらつくっていくということが、これからの時代は大事なのではないかと思います。

マイクロな話ではなくて、全体の流れの話で恐縮ですけれども、私はそこが一番大事なポイントかなと思っています。よろしくお願いします。

**【分科会長】** ありがとうございます。

**【委員】** 港湾というものを考えるときに、おそらく一番念頭に置かなければいけないのは、本日の資料にもありますように、国際的な様々な経済の伸びがある中で、それをどれだけ日本に取り込むのか、そしてそれは日本の港の国際競争力をどうつけるのかということだろうと思います。これらの点を考えるとき、港の後背地の特色に十分に配慮し、その後背地との物流や人の流れをどれだけ強く円滑なものにするかということがとても重要だと思います。先ほど他の委員からお話のあった、国内での集荷と集積、そしてそれを出す港に競争力をつけるために、国内の物流との連結を考えないといけないのではないかと思います。

港湾計画は港湾そのものに関するものではありませんが、そのあり方を考える際には日本全体の物流をどうするのかということとの関わりを十分に考えなければいけないと思います。また、港の機能として、一方で外航船を扱う港としての競争力という論点があると思いますが、内航、あるいは日本国内の港間の物流をどうするのかという論点も重要だと思います。道路による物流と国内の港間の物流の関係をきちんと整理して、港をより使いやすいものにし、国内の物流を円滑かつ効率的にするという視点も必要なのではないかと思います。

います。

このような視点でさきほどの資料のご説明を考えますと、外航目的で使う港のお話と内航目的で使う港のお話が、ある意味でセットになってご説明があったと理解いたしました。両者の関係や港全体の計画を考えることも重要ですが、一定の整理は必要ではないかと思えます。また、それぞれの機能の整理を行うことが、最終的にはどこかで必ず連結するのではないかと感じます。

最後に、もっと大きな視点を申し上げると、日本の港の将来の姿を考えると、今後の日本の中長期的な産業政策や、エネルギー政策の中での港湾の位置づけということも必要ではないかと思えます。ほかの委員の方々も既におっしゃいましたけれども、できれば港湾局だけの視点というよりも、ほかの省庁とも連携して、日本の産業政策やエネルギー政策と関連して、そこに資するような、主張ができるような中長期政策をご検討いただければと思います。

【委員】 ささいな話を羅列するかもしれませんが、5点ほどです。

港湾はどういうものを中長期政策と呼ぶかによって、あるとも言えるし、ないとも言えますが、例えば国土形成計画、あるいはその前の全国総合開発計画なんかも、あれは相当に港湾を意識した計画ですので、そういう意味で言えば、別に全くなかったわけではないと思えます。そのような面と、それから後追いになってしまったという反省の面といろいろあると思うのですが、今回の資料5の中で、こういうところに着目してやらないといけないのではないかと私が思うところを幾つか羅列しようと思えます。なるべく具体的にやらなければならないと思えます。抽象論を幾ら言ってみても、お題目みたいなものを並べてみたり、もちろんいろいろな委員が仰るように、いろいろな省庁との連携等は大事ですけども、連携が大事だと言うだけなら別に言うまでもない話で、それは政策でも何でもないので、具体が伴わない議論はほとんど意味がないと思えます。

それでまず1つは、ここまでスーパー中樞港湾、さらにコンテナ戦略港湾というようなことでやってきましたけれども、それは多分に北米、あるいはヨーロッパ航路、基幹航路を意識した政策だったように私は思います。つまり、極めてコンテナ船が大きくなっていく、あるいはバルクも大きくなっていく、それに対応して寄港してほしい港も施設強化しなければいけない、ということは重点化しなければいけない。これをやってきたわけですが、それはそれで維持しなければいけないのですが、一方で近距離のアジア経済が成長しているということは、そういう超大型船をベースにして重点化した港とだけやりとりして、あとはセカンダリー・トランスポートでいくということではなく、地方の中の幾つかの港とアジアの港が直行すると。そして、それは中型のコンテナ船であったり、あるいは近距離ならフェリー、RORO、その辺についての政策は、今までやってきた中で言うと、一段ランク落ちする政策のように扱われてきたきらいがあると思うのですが、多分、そのところを重点的にしっかり考えて、これとこれをやりましょうというのが一番効くのではないかと私は思っています。したがって、それは基幹航路的な政策と、今言ったようなのをあわせると、多層的な港湾群戦略みたいなことになると思っています。それが1点目。

2点目は、仰る日本海側の位置づけが非常に重要になってきたことを考えると、太平洋側の港と日本海側の港がセットになって動くというのは、その間の流動をよくするという

のは陸上交通との関連も込みにした軸線みたいなものを考えるようなことは、言葉だけは言ってきたけれども、あまり具体化はしていないですよ。それが2点目、重要だと思っています。

3点目は、きのうの夜熊本から帰ってきたのですが、熊本港も見せていただいて、ある意味よかったなというところがあって、熊本港は海上の港なので橋でつながっているのですが、橋が無傷、それから岸壁もほぼ無傷。しかしながら、岸壁の陸上側のヤードは沈下や若干の噴砂等はあるけれど、それらはすぐ直すことができるからいいわけで、要するに橋と岸壁とアクセス道路がそれなりに充実していると実に機能する。港湾も、今回は空港もそうでした。それに対して陸上の道路がかなりやられているときに、最初の1週間で港と空港がどれだけ活躍できるか、港湾にとってすごくいい事例になったと思うので、今回のことを生かしていただきたい。

今回は耐震強化岸壁はまだやれていなかったそうですけれども、それでも偶然それほどひどい被害がなかった、その秘訣というのを見つけ出すことが重要ですし、そういう意味で、広域総合防災ネットワークみたいなものが、港と陸上交通をセットにして、しかも九州の場合で言えば、西側の港と東側の港がつながっているような、そういうことが政策として生きてくるのではないかと考えています。

4点目は、ここはあまり明瞭に書いていないのですが、国家の経済セキュリティーを考えると、遠隔離島、南鳥島や沖ノ鳥島、あるいは係争中になっているような西のほうの島も、それをシーレーンと呼んでよいかはわかりませんが、国家海洋軸、国家的経済の海洋軸と言ってもいいのですが、港湾局もそうですけれども、どこもそういうものにさわれないようなところがあって、どこの所管かわからないから。それはどこかと連携しながらやりましょうという話ではなくて、空間を管理するのは港湾局であるというような面から、一歩進んで、踏み込んでここで取り上げるべきではないかと私は思います。

最後に、今回、現地でもいろいろお話を伺わせていただいて興味深いと思ったのは、長崎、雲仙、熊本、阿蘇、湯布院と言うのか九重と言うのか、それから別府、これは防災上すごく危ない軸でもあるけれども、だからこそ観光の軸となっています。火山が多く、海もあって、長崎などはそこにクルーズ船のニーズもある。そうすると、海洋を意識した観光軸みたいなのも港湾政策とイコールではないけれども、港湾が大いに貢献できる領域だと思うので、検討事項に入れたらよいと思っています。

以上です。

**【分科会長】**　ここで一旦中断しまして、事務局から何か補完されたりとか、あるいはお答えされたいところがあれば、いかがでしょうか。

**【企画室長】**　たくさんテーマがございましたので、私一人で答えることはなかなか難しいかもしれませんが、最初にスピード感を持ってやりなさいという意見については、もうその頭はしっかり持っているつもりであります。まず、この議論の中でも短期的に対応すべきものが出てくる可能性が十分ございまして、それについては、年度年度、その都度その都度、しっかり政策展開できるようにしっかり意識したいと思っております。

それから、既存の省庁の枠を超えてしっかり検討すべきということでございますけれど

も、我々としては、我々だけで考えるのではなくて、たくさんの外部有識者の方の意見であったり、今、経済構造等については経産省でも議論が進んでいる中で、今後どうなっていくか。これは大きなテーマで、皆さんが悩み苦しんでいるところではございますけれども、そういったものもしっかり踏まえながらやっていきたいと思っております。そういう前提を置きながら、過去から学ぶこと、それからアリの目、鳥の目というご指摘がございましたので、しっかり取り組ませていただければと思っております。

2人目の委員のご指摘でございますけれども、もしよろしければ局長、あるいは港湾経済課長のほうからお願いいたします。

**【港湾局長】** 香港、シンガポール、ポートケランなど、今、海外で様々なことが起きておりますので、それらを日本の港にどのように取り込んでくるかについて考えていけないといけないですし、今度の政策の中ではアジアとの関係が非常に大きなキーワードになってくると思っております。

それから、3人目の委員からP D C A、過去の政策のレビューをしっかりというお話があったと思います。これはしっかりやりたいと思っておりますし、問題意識としては、そのときに想定していたような状況から変わってきているということだと思っております。ゆえに、1995年に大交流時代という政策をつくったときに、20年後どういう社会を想定していたのかということをもう一度しっかり分析した上で、今の時点で、次の20年をどのように想定するかということを考えて、そういうのを他材料としてもんでいただければいいかと思っております。

それから、4人目の委員のお話についてはそのとおりで思っております、さまざまな切り口があると思います。外航の港と内航の港をどうするか、産業政策等をどうするか。特に、産業政策との関係をどうするかが非常に大きなテーマになっています。これは経済産業省等ともいろいろな場面で議論していますが、昔で言うところの政府全体の産業政策または昔の全国総合開発計画、工場立地計画のようなものがわりとなくなってきました、個別具体の産業分野の政策というよりは、経済産業省等ももう少し横軸の産業政策を進めている感じがあります。ゆえに、特定分野を日本国内にどう立地させるかとかという部分で、どのように連携していくのか、正直、難しい部分があります。ただ、為替レートも昔に比べると大きく変わり、今は1ドル110円ぐらいになってきていますので、こういう水準がある程度続いていくことを前提に中国の人件費動向等を見ていきますと、それぞれの業種によって違うかもしれませんが、製造業のある部分が日本へ回帰するなどというメリットがかなり出てきているかなど。現に製造業の皆さんとお話するとそのような話も聞きますので、それを踏まえてこれからどう考えていくのかを、資料やデータを出してご議論いただければと思っております。今日は、最初ですので、総論になっていますが。

5人目の委員の5つの視点はまさにこれから議論していくときのベースになってくると思っております、仰る具体的に考えていけないと思っております。中でも、特に最初に仰った、基幹航路のみならず、アジアとの関係が重要である。その部分をどう考えていくのか、ということです。アジアとの直接輸送というものもあるのですが、それをうまく利用して基幹航路を維持するなど、こういうところにもつながっていくと思います。今まであまりそのような発想がなかったのですが、これをぜひしっかり議論していきたい

と考えております。つまり、アジアとうまく連携することが、結果的に日本の港湾の発展につながっていくのではないかと考えています。

それから、日本海側の港との関係は仰るとおりなのですが、これはなかなか難しく、これまでもずっと言ってきました。我々も日本海側拠点港ということで、様々な政策を打ってきましたが、思ったような状況になっておりません。こういうところをどうしていくのか、言うのは簡単ですが、極めて難しい問題ですので、ぜひしっかり議論したいと思います。

防災関係は、例えば今回の熊本地震を見ていますと、本当に熊本港と八代港が偶然被害をほとんど受けなかったのも、実は発災のかなり早い段階から、物資も入れましたし、海上自衛隊の艦船も入れて、部隊が出ていきました。ちょうど九州の中央が被災していたので、大分に自衛隊の船を入れて、そこから部隊を別府、湯布院や南阿蘇にも派遣しています。何かあったとき大規模に部隊を展開したり、あるいは物資を動かすというときに、海上輸送が非常にキーになることを今回の地震でかなり感じております。そういうところで、どのように防災ネットワークという形でやっていくのかを、ぜひ議論したいと思います。

海洋関係では、お話のとおり南鳥島、沖ノ鳥島、そのほかもろもろあります。これらについてはセンシティブな問題ではありますが、重要な課題だと思っております。それから、観光関係です。実は八代港への外航クルーズ船寄港が増加しており、その出鼻をくじくような形になってはいけませんので、これをどうするのか。それから、長崎港にも今年はものすごく多くの外航船が入ってきます。それらに水を差さないように、防災と観光が今回これほど接近していて、課題であったことを改めて思い知らされたところでありませぬ。

今日はそういう意味では、キックオフという分科会だと思っておりますので、ぜひ様々なご議論、ご意見を賜っていきたくて考えております。我々もまさに議論させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

**【港湾経済課長】** 港湾のコンテナ輸送を中心に担当している港湾経済課長でございます。

先ほどの補足になりますが、2人目の委員からお話のあった戦略港湾、今は国内の集貨を一生懸命やっております。コストを下げる、そしてとにかく荷物を集める、この2つが重要だと思っておりますけれども、中長期に考えますと、荷物の量は日本の中だけ集めても限界がある。かといって中国、韓国は独自の港をお持ちだということになりますと、やはり東南アジアから荷物を集めていくということが重要だと思っております。とにかく日本のメーカーが結構出て行って、かつトヨタさんとかがアジアに出ていったときに、まさにフォワーダーさんは日本の同じ物流サービスを求めるものですから、実はフォワーダーさんとかも一緒にきてくれと要請している。今は香港とかで積みかえているものをいかに神戸、日本にその成長力というか、せつかく日本のメーカーが行っているものを今は日本の港にメリットが来ていない状況かもしれない。それをいかに取り込んでいくのか、実は観光、空港もそうですけれども、東南アジアの成長力をいかに日本に還元するのとかということを議論していただきたい。このごろ我々も問題意識を非常に感じておりまして、ぜひ議論させていただきたいと思っております。

【分科会長】 それでは、引き続いてまいりたいと思いますが、いかがですか。

【委員】 皆さんの意見を伺って重なるところも幾つかあるのですが、5点ほど申し上げたいと思います。

まず1つ目は、全体的な考え方のお話ですけれども、鳥の目という話もありましたが、過去を振り返って反省をするよりも、今後20年、30年というものをしっかりと大きな視点で客観的に分析して予測するということが、とても重要なのではないかと考えています。アメリカの経営コンサルタントであるラム・チャランが書いた『これからの経営は「南」から学べ』という本がありますが、よれによると、これからの世界は北緯31度以南を中心に回っていく。これまでのように、それより北にある今の先進国がメインに回っていくのではなくて、北緯31度以南がメインに動いていく時代になっていると言っています。

それは先ほど資料のほうで対ASEANの貿易額の推移と、対NAFTAの貿易額の推移の話がありまして、過去の25年を見ても、既に対ASEANの貿易額の伸びが非常に大きく、対NAFTAとほとんど同額になってきているとおっしゃっていますが、今後の25年を考えると、そんなものではないということも予想できると思います。私もそうですけれども、日本のような先進国で、安定的にこれまでどおりの経済成長を願っている者から見ると、あまり劇的なアグレッシブな変化を想定したくない、または無意識に無視してしまうところがあるのですが、長期的観点で将来を検討するこういう機会には冷静に、客観的に将来起こり得るデータをしっかりと見て予測すべきではないかと思っています。港湾に限らず経済的な分析をどう見るかということですが、まずそれが必要なのではないかというのが1点。

2点目ですけれども、これは先日も産業競争力会議で港湾局長もいらっしゃるところで、福岡市長にお話しいただいて、博多港のウォーターフロント開発についてプレゼンテーションしていただき、その一部が港湾のフェリーバースの話であったのですが、あの事例のように、ジャンルを幅広く見た形での官民での開発というか、民間の力をうまく生かすというのはとても重要だと思っています。港湾の運営というよりも、ウォーターフロント全体を見渡したときに官だけ、先ほどから部署間とか省庁間の連携という話がありましたけれども、それに限らず自治体や民間との連携を積極的にしていく、あるいは海外のパワーもそこに取り込んでいくということも出てくると思うので、そういった民間活力を生かすことを積極的にやっていくような視点で考えていくべきではないかというのが2点目です。

3点目ですけれども、インバウンド対応の重視を改めてしっかり考えていく必要があると思います。港湾は物流のほうが重要で、物流の中核をなしているのが港湾であるとも言えるわけですから、それが重要であることは言うまでもありませんが、これだけアジアに限らず各国から訪問する方が増えてくると、人流をどのようにしっかりと捉えていくかが大変重要です。その際には来る人が気持ちよく過ごせるような空間をつくるという観点をもっと強く持っていないといけないのではないかと。ゆえに、クルーズ客が500万人という数を追うだけではなくて、その人たちに体験の質を向上し、満足度を上げるということも一緒に目標に設定していかなくてはならないのではないかと考えています。

4点目ですけれども、さりとて日本の人口はだんだん減っていくことも事実として受けとめないといけない。港湾施設の活用という意味でも、新しいものをどんどんつくってあげばいいというばかりではないわけで、設備の戦略的なメンテナンスの仕組みといいますか、どうやって今ある設備のメンテナンスをしっかりとうまくやって使っていくのかというような観点も重要なのではないかというのが4点目です。

最後、5点目ですけれども、これは情報化です。私は本来、専門はこちらでして、ITとか、今やIoT、AIのことをずっと追いかけてはいるのですが、それと港湾をどうつないでいいのかというのがずっとわからないまま、何年も事務局の方ともお話ししているのですが、今回のような長期の視点を考えるときには、どうやって情報化に対応していくか、それによって港湾のあり方を効率化するのか。その際に一番重要なのは海外の動向を見ることなのではないかと。国内だけで一生懸命考えていてもだめなわけですし、ある狭い範囲内の業務だけを見ていてもだめだと思うので、できるだけ海外の動向を見る、それから前後の業務を幅広く見ながら、どうやって情報化をやっていくのがこの先、何十年か先を考えたときいいのかというのをしっかりと検討していただきたいと思います。多分、そういった検討会のようなものも開催されると思うのですが、それはできるだけスピード感を持って、でも幅広く先を見ながらというようなことをやっていただきたいと思います。以上です。

【分科会長】       ありがとうございました。

【委員】       今回、長期政策を策定するということですので、そのときにはトップダウン方式、大きく捉えて細部に行くという、その方式で物を考える必要があるのではないかと思います。そうしますと、ここには理系出身の方がたくさんお座りになっておりますけれども、文系的な力が非常に重要になってくるわけです。その点、ありとあらゆる事象を考慮に入れて、文系特有の「ああでもないこうでもない」という議論をする必要があるのではないかと思いますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

その中で、先ほどご指摘がありました情報通信とか、テクノロジーをもっと活用するという話ですけれども、多分、日本はそれについてはかなり高度な能力を持っていると思います。そのときに足りないのは人材、中でも国際人材です。考えた技術を展開していく、例えばNACCSをベトナム、ミャンマーに売り込んだように、その展開をしていくという部分で現地の経済発展にも大きく貢献できるわけですが、その部分が非常に物足りないということがあると思いますので、お考えいただきたいと思います。

先ほどご指摘がありましたように、これからはアジアの物流が重要です。基幹航路よりもアジアの物流をもっと重要視していく必要があると、これは私も大賛成でございます。したがって、ハブ・アンド・スポークというような固定観念は再検証する部分も出てくるかと思いますし、そのほかでもいろいろな固定観念が今まで持たれておりました。それを1つ1つ検証していく必要があると思います。その中に含まれていますのが、港湾行政が今までとってこられた東京中心の物の考え方、これからはこれをどうにかする必要があるのではないかと私は感じています。特に東京港は、これ以上混雑させてはならない。港湾計画はどのような範囲でもって今後立てていくのか、東京湾なのか、それとももっと広い

ものなのか、そういう行政の枠組みもご検討をお願いしたいと思います。

さらには港湾運送事業という政策です。これには非常に強固なパラダイムがあると思います。しかし未来永劫、今のままでいくわけにはいかないと思いますので、諸外国の例も見ながら、ここにも大きな検討のメスが入っていく必要があるのではないのでしょうか。題目だけになりましたけれども、それだけ申し上げたいと思います。

【分科会長】      ありがとうございます。

【委員】      私からは3点申し上げます。

1つ目は、先ほどからいろいろな委員が言われている、これから遠いところの客よりも近いところのアジアでというのが重要ですねというのは、多分、皆さんもうほとんど共有されている概念だと思います。これは全く賛成ですけれども、アジアの国との間の関係をおそらく、ヒエラルキーを持って見ているのではないかと個人的には思っています。アジアとヨーロッパは違うという意見がありますけれども、ある程度長い期間を経ると、アジアもまたヨーロッパみたいにどんどん垣根がなくなって、労働力も移動するかもしれないですし、文化的に何か平準化するのかもしれない。先ほど企画室長が言われたフラットな世界がアジアの近所でどんどん進む、もっと今以上進むだろうと思っています。

ということは、フラットな世界でイコールフィッティングにどんどんなっていくと、日本は今まで優位に立っているというような、ある意味、上から目線のような感じはちょっと無理かなと思っています。悪い意味ではなく、イコールフィッティングだからこそ必要なサービスがあると思っています。よって、先ほど、委員も言われていましたけれども、フェリーやRORO、例えば日本はアジアに対しても、海上に関して言うと非常に限られたパターンしか持っていないと思います。コンテナで言えば、フルコンばかりです。ヨーロッパを見ると、いろいろなパターンのいろいろなサービスがあって、それもフェリーだって長いから短いのまでありますし、そういういろいろなパターンでつながって行ってこそ、初めてフラットな関係ができるのではないかと。今までヒエラルキーみたいなものを持って見ていたと思うので、その辺を変えていき、新しい戦術みたいなものを考えていくというのに今回はいいキックかなと思っています。もちろんロングホールは要りませんという意味ではないですが、ただ私の場合、ロングホールは現実的にはトランスパシフィックぐらいしか機能しないのではないかは思っています。

アジアの中でやっていく上で一番大事と、皆さんASEANのことを言われていましたけれども、ASEANは私が知っている限り、日本が今までそれほど得意にしていた分野ではなかったと思います。というのは、日本が何度か進出し、企業が苦戦した歴史があるので、ちょっと引き気味にやっていたというのはあると思っています。ただ、今、その東アジアを見ていくと、そこに非常に得意な人たちがいます。そういったところは港湾でもこれからASEANに大規模に乗り出していこうと思うのであれば、彼らのノウハウと一緒に共有していくというのもイコールフィッティングになると思っています。これは多分、必要十分条件的に要求されるかなと思っています。そういう視点でやっていきたいと個人的には思っています。

2つ目は、先ほどからいろいろな hinterland（背後地）の話が出ていたんですけれ

ども、私は海運、港湾政策を専門にしている関係上思うのですが、私が知っている限り、海運500年の歴史の中で港が主役になったことは一度もないのではないかと考えています。間違いがあったら教えてください。よって、1回も主役になったことはないはずです。ただ、助演としては非常に大事なプレーヤーではあります。助演というのは、結局、ヒンターランドの経済がどのように栄えてくれるかによって助演の人はものすごく評価されると思うので、要は港が評価されていない、イコール後背地の栄えが非常にあった。言い方を変えると、後背地のものがもうひとつだと言うと、最初にフロントに立っている者がどうなんだと言われるという形になると思います。

したがって、見方は、もちろん輸入率に何をするかというので、輸出の話は難しいのですが、輸入ということを見ると、日本の港で、リストを見ていると、何か勝負を勝ちにいつているなという印象を非常に受けます。私も勝気な性格なので、勝ちに行くのは別にいいと思いますけれども、どちらかと言うと、今の時代、もう日本は世の中として大分成熟しているわけで、成熟していたら成熟したなりのやり方があるだろうというのが私の持論であって、それはそれで負けないようにする。日本の場合、港の場合、一番負けがわかりやすいのは航路が減ることなので、減らなかつたり、あるいはいろいろなメニューが維持できる、あるいは少ないかもしれないけれども、メニューが増えていくという新しいやり方が必要だと思います。私はイギリスの歴史というのは日本にとって非常に参考になると思うので、ここ5年ぐらいずっとそればかり個人的には勉強しているのですが、イギリスに学ぶことは結構あると思います。今まで彼らがやってきたことというのは学ぶものがあるかなと思っています。

3つ目ですけれども、日本の中でどのようにやっていくかというのは、これをずっと見ていると基幹航路、ないしは非常に大きい港などというイメージ、それから今さっき委員が言われていた日本海側の拠点港湾も大事です。しかしながら、私がもう一方で相当な盲点になっているのは、先ほど少しだけ同委員が言われたのですが、遠く離れた離島ではないところも離島であり、盲点だと思います。いろいろな人たちがいろいろな価値を持っているはずのところ、今はほとんど死に体になっているところ。私はたまたま別の奄美群島振興開発審議会の幹事を務めているので、非常に感じるのですが、それは盲点だと思います。今まで選択と集中というので、弱いところを潰しましようと言っていたのですが、日本は弱い人たちもきちっとやっていけたので今までの繁栄があったというのはありますし、古来、世の中繁栄している国は全てこのパターンを踏んでいるので、この離島、私は一応瀬戸内の離島も含むという話をしているのですが、そういったところをもう一回見直してほしいと思います。このたびの話なので、勝ち組になるばかりでなくて、負けなために足元をきちっとやらなければならないと。

私は論語は嫌いなのですが、論語の中に「近き者喜ばば、遠き者来る」という一節があるそうです。私はこの言葉がすごく好きで、やはり近場、自分たちの我が身のところが良くなかったら、とてもじゃないけれども外から来てくれませんかよというふうに孔子が言われたというのは、当たっていると思うし、何かわりと外のことばかり見ているなという気はしないでもないもので、そのあたりもう一回、足元の足元の足元を見てみたらどうかと思います。

以上です。

【分科会長】      ありがとうございます。

【委員】      また抽象論になるかもしれませんが、港湾あるいは海運もそうなのですが、それ自体は物の流れを生み出し得ないわけです。物流になくってはならない存在ですけれども、それにサーブして付加価値を生み出していくという業態であるわけで、まさに港湾もそうです。したがって、長期の政策を語る場合に、20年先、例えば2050年時点で日本の経済がどういう立ち位置にあるのか、その絵姿をまず描くことが大切です。特に今は人口問題が大きな問題になっていますけれども、そういう問題等が、内需に直結するわけです。それらを踏まえた輸出入動向、あるいは国内物流の量的な動向をある程度、傾向値だけでも押さえて、そのためのそれをサポートしていく、阻害しないための物流、したがって、港湾はいかにあるべきかと、こういうことだろうと思います。

今、非常に転換期になっていまして、巷間よく言われるように、どんどん日本の人口が減っていく、特に生産年齢人口が減っていくといった中で、残念ながら日本の経済規模そのものがシュリンクしていくということもあり得るわけです。そういうことも視野に入れた港湾政策をちゃんと考えていかねばならぬのではないかと。そういう意味では、言われていますように選択と集中、港湾そのものの生産性の向上は絶対やっつけていかないとはいけません。もう一つ、ちょっと置き去りにになっている地方の中小、特に小規模の港、先ほどどなたか委員の方がおっしゃいましたけれども、内航の問題が今後モーダルシフトから見て重要になってくると思うのですが、そういう地方港がたくさんあります。こういうところに地方創生でやっているコンパクトシティのような考え方を取り入れていくということも大切ではないかと思っています。

以上です。

【委員】

何点か個別のことがあるのですが、その前に、前々から国民にとって近くにあるのに、遠くて親しみのない場所というのが港のような感じがいたしておりまして、こういう政策を進めるときに、広報的視点をどこかに入れてほしいと思います。これだけ港が頑張っているとか、さっきの被災地の皆さんへのお役に立った点も含め、頼もしい港という部分の、外へ開かれたというところを少しエッセンスとして盛り込んだ計画を立てただけだとありがたいと思います。

関連で言いますと、先日、企画室長から名刺をいただいたときに、昨年11月にFacebookを港湾局で始められたということで全部拝見いたしました。最初は「いいね」が数名だったのが今は200名を超えどんどん増えておりまして、こういう活動も大事だと思いますし、直近の記事で言いますと、先ほど三角港の入浴サービスやっていますというのもありましたし、そのときに例えば何人ぐらいいれるのかや、避難所からどのぐらいいで行けるのかなど、皆さんが気になるところにお答する、よりおもしろい、興味深いFacebookとして、これから発展してもらえることを祈っております。

さて、あと2、3点、細かいことなのですが、先ほど別の委員もおっしゃったように、

具体性がないとなかなか取り組みづらいところもあり、例えば環境とか資源の部分においては、国交省さんの2030年ぐらいの目標、環境行動計画等々で数値目標が出ているものもかなりあると思いますので、そこに近づくためにどんなアプローチをするかという具体的なことをこの中で盛り込めるように提案していただけると、より有効的だなと思います。

それから、クルーズ船の関係ですけれども、100万人を超えた時点で、もう今さまざまな課題が相当出ていると思いますので、これを一口にたった4年後に500万人、5倍と言っても、相当な対応が迫られると思います。その整理と、どのようにそれを解消していくかということも具体的にこの中で1つ、ビジネスとしての確立という部分で入れていただければと感じております。

それから、地方の港の底上げというのは非常に大事だと思っていて、基幹港とか重要な港の話はこの会でも結構議論されていますが、地方の港に関しては力を注ぐことも少ない気がしております、やはり地方創生、さっきも出ましたけれども、産業、雇用という部分でも地域と相まって港が発展していく。できればその後追いというか、中央を真似するというのではなく、先ほど離島の話もありましたけれども、独自性でほかとは違う我が港というところで皆さん考えていただけるように、そのアイデアや支援を含め、今回はこの中で議論できたらいいのではないかと感じております。

以上でございます。

**【分科会長】**      ありがとうございました。

**【委員】**      日本及び東南アジアでものづくりに携わっている者として、4つほど意見を述べさせていただきたいと思います。

資料5に基づき順番にいきますと、1つは人口減の社会の中でということで、本日の説明にもございましたが、今、日本国内はトラックの運転者不足が始まって、これからの輸送力が非常に心配されます。特に長距離の運転手さんがいないとか、あるいはこれからオリンピックに向けて建設業界に人が流れるとか、それと運転手の高齢化など、あらゆるデータを見ると本当に不安になります。それに対して、JR貨物とか、モーダルシフトの中で他の輸送手段もございますが、鉄道も本数などが限られてくるとなると、船による輸送力の強化というのが、日本の中で円滑に物を流すという意味でも重要になってくるという気がします。もちろん近距離はトラックにかなわないところがありますが、ある程度フィーダー網の充実させ、料金を下げるとかいうことをしないと、実際日本の中で物流が滞ることが考えられますので、このような視点は入れていただきたいと思います。

次に、ほかの委員からも何度も意見が出たコンテナ戦略港湾、あるいはこの辺に関してでございますけれども、先ほど別の委員からも内航船が大分増えたとか、いい話が出てきている中で、成長率は日本が3%で、中国が65%ということでした。今ですら1桁ほどコンテナの取扱数が東京港とアジアの主要港で違う中で、せっかく頑張っている傾向が出てきたにもかかわらず、この数字かとなると、非常に残念な思いでなりません。現実として考えたときに、このまま放っておくとどうなるかというのが非常に心配です。アジアとの航路に重点を置く、これはこれで当然重要なことですが、欧米航路も含め、こ

のままだとまた主要港の差が出てくる。今、コンテナ船の最大積載能力が2万個ぐらいになり、これ以上大きくなるのかどうか分かりませんが、このところは頑張っていかなないと、日本の貿易、輸出も輸入もダメージを受ける可能性があります。イコールフィッティングという意味で、韓国とか中国とせめて同じくするには、基幹航路を残すということも重要なテーマだと思いますので、アジアを重視することとあわせて、その辺をどうするかということ頑張っていかなければいけないのかなと思っております。

次に、システム化についても幾つかお話がありましたけれども、当然IoTやICTを進めなければいけないのですが、これは我々現場にいても、何がどう変わっていくのかがなかなか分かりづらい点があります。具体的な話をしていく中で、特にインフラ関係、IT関係については、実際何ができるのか、またそれが日本国内の港湾だけなのか、海外と連携をとるのか。日本でつくったシステムを日本しか使わないと、お金をかけて便利なものを作ったわりにはスタンドアロン化してガラパゴス化してしまいます。海外の港と連携ができるのかどうか分かりかねますけれども、その辺の進め方もうまくやっていく、具体的にやっていくということが重要かと思えます。

エネルギーに関しましては、原子力の問題や、石油やガスの輸入が増えている点、また、今後、例えば水素などエネルギー需要がどんどん変わっていく中で、大きな変化が起きたときに、10年、20年の計画の中で、どう修正していくかが重要です。これはコンテナもほかのことも同じですけれども、ともかく世の中の流れが早い中で、小さい変化はいいと思いますし、根幹を持ってぶれない政策が必要だと思いますが、大きく環境が変わったときにどうやってそれをメンテナンスしていくかということも非常に重要なことになってくると思います。

以上です。

**【分科会長】** 一巡しましたので、事務局からもしご意見がございましたらお願いします。

**【港湾局長】** 今いただいた観点はいずれも重要な観点だと思っておりますから、まさに次回以降、1個ずつ深く議論させていただきたいと思っておりますし、検討の仕方も含めて考えたいと思えます。

実は今、委員からお話があったように、基幹航路とアジアとの関係は極めて重要な視点だと思っておりますし、どうしても我々、基幹航路が大事だと言うとこちに振れて、またアジアと言ったらこっち、何かこうすごく振れ幅が大きいと思っておりますけれども、これは反省を込めてそう思います。ただ、お話のように、これからは日本できちっと製造業が生産活動を維持していただくということからすると、基幹航路を手放すわけにはいかないと強く思っています。他方で、アジアとの関係が強くなっていく。したがって、ぜひたくと言うとおかしいですが、基幹航路もしっかり維持しながら、アジアとの関係を太くしていく、これをどのように考えていくのかというのが非常に大きなテーマで、二兎とも得なければいけない。これが日本の経済にとっても、産業活動にとっても非常に重要なことだと思っておりますので、いろいろな事例を勉強しながら、あるいはそれぞれの企業の皆さんの考えを伺った上で、先手を打つような対応が港湾政策の中で展開できないものかと

思っております。

そのほか、トラックドライバーのお話やモーダルシフトの話などについては、実はかなり前からずっと議論されてきています。モーダルシフトという言葉はおそらくもう30年程使っている言葉ではないかと思えますけれども、30年経っても実はそれほど進んでいないというのが正直なところでありまして、それをどうしていくのか。トラックドライバーの不足はずっと言われていますが、それでも何とかなっていると見るのか、いや、やはりもうこの辺が限界なので思い切って転換していくのかということではしっかり議論しなければいけない。そのときに戦略港湾政策の中で、内航フィーダーとか、国際フィーダーという名前を使っていますが、実は内航のコンテナ航路というのがびっくりするくらい充実してきているわけでありまして。今回の熊本地震の関係でも、九州道が大きな被害を受けました。今月中には大体復活するみたいですが、物流が滞ってはいけないということで、井本商運のほうで、八代～博多のフィーダー航路を試行的に土曜日に始めていただいたこともあって、そういうサービスは戦略港湾で集貨活動をする中で出てきたものが、今回、このような災害のときにもリダンダンシー的に活用できる。それがもっと太くなれば日常的に陸上交通とうまくすみ分けできるサービスになっていくのではないかと。そういうことも考えると、戦略港湾の政策は戦略港湾の政策だけではなくて、実はそこから派生するサービスが国内のそういうモーダルシフト的な意味にもつながっていくことが十分あり得るなというのが、今回、学んだところでありまして。そういったいろいろな具体的事例も踏まえながら、しっかり我々としても勉強した上でご議論いただけるように材料を提供していきたいと思えます。

**【分科会長】** ありがとうございます。私も言いたいことがたくさんあるので、禁欲しておりました。随分いろいろな方面の意見をいただきまして、かなり出尽くしたとは思いますが、出なかった意見だけ最後にさせていただき、それから取りまとめの話をさせていただいて、終わりにしたいと思います。

過去を振り返ってという話がいっぱいありましたが、前の長期政策ができたのが20年前で、この20年間起こったことというのは、おそらく20年前には誰も予測できなかったと思えます。もうちょっと早く検討してもよかったかというところはなきにしもあらずですが、何と云っても中国がここまで成長することは誰も想定できなかったでしょうし、開発途上国がここまで中流国に成長してくることも誰も想定しなかったということだと思います。世界経済のレジームがここまで変わるということを、実は世界中どの国も予測に成功していません。世界経済レジームが変化していることを最初に指摘したのは、2008年に世界銀行が発行したマイケル・スペンスのレポートだったと思えます。過去10年間に大きな変動が起こってきているのですが、この10年間に21世紀の世界レジームの出現を予想させるに十分な出来事が、ある意味で出そろってきたという感があります。いろいろな細かい面では予測のつかないことがこれから起こってくるかも知れませんが、大きな流れは見えてきていると思えます。その流れをしっかりと踏まえて、この次の長期計画をきちっと立てていくことが求められるようになると、改めて認識いたしました。

その中で気になっているのが「フラット化」という言葉です。港湾物流の対象としてい

るところは、多分フラット化の現象が起りやすいところだろうと思うのですが、世界経済全体としてフラット化が一元的に進んでいるわけではないです。逆に集中化が起っているところもあるので、その辺をもう少し丁寧に分析していく必要があるのかと思います。それから基幹航路の問題、東南アジアの航路もいろいろ問題が出てきて、大きな検討のテーマになってくると思いますが、物の流れだけ着目していると一面的な理解にとどまってしまう。その背後に大きな経済メカニズムが動いています。ビジネスモデルの違いを理解しないといけない。世界全体をマーケットするようなビジネスモデル、アジアの国々、中国を加工の拠点としてつくるようなビジネスモデル、あるいは日本から東南アジアに直接物資を輸送するというビジネスモデル、これらは全然違うビジネスモデルで一元的に議論はできない。それが重なり合って出ていく、それをこの国の産業政策、港湾政策としてどう束ねて、ビジョン化していくか、ここが1つ大きく求められているのだらうと思います。ただ、短期的にはチャイナリスクとどうつき合っていけばいいのか、チャイナリスクに東南アジアも翻弄されると思いますので、東南アジアリスクも出てきますけれども、それを乗り越えて、その先をどう展望していくか。それを認識しておく必要があらうかと思えます。

それから、資源・エネルギー政策に関して、今日はあまりご意見が出ませんでしたけれども、この分野もこの20年で大きく様変わりした分野ですし、日本が後塵を喫している分野でもあります。中国メジャーとどうつき合っていくのか、オーストラリアのメジャーとどうつき合っていくのか。これに関しては、関連業界に対してしっかりとインタビューを行うなど、他分野との連携を密にして、情報収集をした上で、港湾政策を考えていくことが必要だと思います。この分野は、多元的に、多角的な展開を急速に遂げている分野なので、しっかりと情報収集をしていただきたいと思います。

そういう意味で、別の委員が言われたように、20世紀的な固定観念というのか、もうちょっとフレキシブルな考え方で臨んでいく必要がある。前の中長期政策というのは20世紀的な経済レジームの中ででき上がった。今の世界経済レジームが大きく変わった。これまでの戦略の中で、踏襲すべきところは踏襲する、あるいは新しく生み出すところはきちっと生み出していくという政策論としてのめり張りをきちっとつけていく必要があると思います。

もう一つは、港湾の世界は顔の見える競争をしている世界ですので、ともすれば国際政治に翻弄される危険性がある。その中でサプライチェーンをどう守っていくのか？我が国が災害でやられたときのサプライチェーンの問題もあるのですが、ほかの国の港湾機能がとまったとき、どうするのか。このような他国の影響に関しても日本は脆弱な状況にあります。日本国内の減少だけではなく、逆の方向の検討もしっかりとやっておく必要がある。これはある意味で港湾計画の宿命だと思います。国土形成計画の一翼を担う港湾計画ではありますが、港湾計画の宿痾（しゅくあ）というのか、常にそういう問題等にさらされている。それに全面に答えていくというのが今回の政策論の1つの柱になるべきだらうと思いました。

今日はキックオフということで、これからいろいろな議論が出ていくと思いますけれども、スピード感を持って、1年以内に中間の取りまとめをしないといけないという中で、事務局におかれましては情報収集や資料作成が大変だらうと思います。それから、この分

科会も年内5回、異例の頻度で検討を進めて参りたいと思いますので、委員の方々、よろしく願いいたします。

事務局のほうで何かございますか。

**【企画室長】** どうもありがとうございます。本日いただいた意見の中で、実は私から1つだけ、港湾として本当に考えなければいけない点があるなと思っているのは、この成長戦略を考えるに当たって、経済成長の3要素と言えば、全要素生産性であったり、資本ストックの投入だったり、労働投入ということで、こういったものを向上させるために必要なことを産業労働審議会なんかでもいろいろ議論している中で、単に物、お金の流れだけを見るとかいうのではなくて、外需に着目したグローバルチェーン所得みたいなものがどのように帰着しているのかということが非常に重要で、それに対して港湾機能の向上がどれくらい貢献するのかというのを分析する必要があると思っております。こういった点についても我々まだまだ情報も足りませんし、議論もしなければならぬと思っているのですが、いろいろなご見識をいただければありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

**【分科会長】** それでは、欠席委員からご意見をいただいておりますので、ご参照いただければと思います。どうもありがとうございました。

以上で、本日の分科会を終わりにしたいと思います。皆さん、ご苦労さまでした。

**【総務課長】** それでは、事務局より最後でございますが、資料は置いておいていただければ郵送させていただきます。次回、第64回分科会につきましては7月4日を予定しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

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

【欠席委員の意見】

今後の港湾における中長期政策では、将来の我が国の産業と貿易を支えるために、港湾がどのような役割を担っていくべきかということが大きなテーマであると考えます。

特に、我が国の産業活動にとって非常に重要な輸出入製品の効率的な輸送の実現や、バルク貨物の安定的かつ安価な調達を可能にするための投資の「選択と集中」及び「船舶の大型化への対応」を一層推進していくことが必要です。

また、発展著しい情報関連技術についても、積極的に港湾政策に取り入れていくべきであると考えます。

以上の観点から、今後の港湾の中長期政策の検討にあたっては、将来の世界の経済情勢や産業構造を分析すべきと考えております。その上で、我が国の経済の維持・拡大を支えるために港湾がどのような役割を果たしていくべきかという点を重視し、特に、輸出入製品の輸送効率化やバルク貨物、情報技術等に関する港湾政策について審議を深めて参りたいと考えております。

— 了 —