

平成18年11月30日（木）

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第20回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第20回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成18年11月30日（木）
 開会 13時30分 閉会 16時30分
2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏 名	役 職 名
縣 忠明	産経新聞社論説委員
家田 仁	東京大学大学院教授
圓川 隆夫	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授
君浦 康友	日本政策投資銀行流通部長
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
小林 潔司	京都大学大学院教授
長野 章	公立はこだて未来大学教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

①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 4
- ・(社)日本経済団体連合会によるプレゼンテーション 4
- ・港湾の長期政策にあたっての論点と施策の方向性(素案) 15
- ・社会資本整備重点計画の策定について 31

②港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

- ・大阪港（改訂）
- ・大分港（改訂）
- ・舞鶴港（一部変更）
- ・北九州港（一部変更）

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。ただいまより、交通政策審議会 第20回港湾分科会を開催いたします。

私は、事務局を務めさせていただいております港湾局総務課長の福本でございます。

本日は委員18名中12名のご出席予定でございますので、交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。

池淵委員、上村委員、尾崎委員、鹿野委員、白石委員、森地委員は所用のためご欠席というご連絡をいただいております。また池淵委員の欠席に伴いまして山田さんに、それから尾崎委員の欠席に伴いまして川崎さんにご出席をいただいております。

はじめにお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、次回以降の分科会の日程調整に関します連絡事項、それから議事資料をとじたものがございます。資料1には1-1、1-2-1～1-2-3まで、1-3-1、1-3-2とございます。さらに後半の部分で、港湾計画のご審議をお願いします委員の方には資料2としまして1から4まで、枝番号を付した資料を置かせていただいております。また資料1の参考資料として、前回の第19回港湾分科会の資料の一部をお配りしております。あと別途、追加でお配りしておりますが、本日もご欠席の上村委員からペーパーで、ご意見をいただいております。これも後ほどご説明させていただきます。

以上が資料でございます。ご確認いただければと思います。

それでは、本日も予定しております議事に入らせていただきます。黒田分科会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 はい。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。本日は最初に、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お願いいたします。

前回に引き続き、本日も関係者の方々からヒアリングを予定しております。本日は前回までの各委員のご意見を踏まえまして、(社)日本経済団体連合会からヒアリングをさせていただくことになりました。4名の方にお越しいただいておりますので、順に4名の方をご紹介申し上げたいと思います。

まず(社)日本経済団体連合会運輸流通委員会物流部会長でいらっしゃる、東レ

株式会社常務取締役購買・物流部門長、東京事業長の丸山和博様でいらっしゃいます。

【丸山氏】 丸山でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 引き続きまして、社団法人日本船主協会の宮村隆様でございます。

【宮村氏】 宮村でございます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 株式会社日通総合研究所常務取締役の長谷川雅行様でいらっしゃいます。

【長谷川氏】 長谷川でございます。よろしくお願い致します。

【分科会長】 (社)日本経済団体連合会産業第一本部国土グループ長、太田誠様でいらっしゃいます。

【太田氏】 太田でございます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、まず4名の方々を代表されまして、丸山様より、「貿易諸制度の抜本的な改革を求める」と題しまして、お話をお願いいたしたいと思います。時間は約20分程度でお願い申し上げたいと思います。その後、20分程度、質疑応答に当てさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

【丸山氏】 それでは、説明を開始させていただきます。ただいまご紹介に預かりました丸山でございます。本日は説明の機会を与えていただきまして、誠にありがとうございます。

現在、交通政策審議会港湾分科会では、港湾の長期政策を検討しておられ、次期の社会資本整備重点計画にも、その検討成果が反映されると伺っております。日本経団連でも、ちょうど企業におけるグローバルなサプライチェーン構築の観点から、貿易に関する組織・制度のあり方に着目した提言を取りまとめまして、今月、公表いたしました。本日はこの提言をもとに、港湾行政に対する産業界の要望を申し述べたいと存じます。

それではまず、この提言全体の概要について簡単にご説明いたします。

日本経団連では、我が国産業の国際競争力強化の観点から、2004年6月、関係8団体とともに、輸出入、港湾諸手続の効率化に関する提言を取りまとめまして、特にITを活用した物流効率化とセキュリティ確保の両立を訴えました。その結果、FAL条約の批准によりまして、船の出入港の手続に必要な項目が600から200に削減されたほか、コンプライアンスの優良な輸出者は、保税地域に搬入することなく、自社施設から通関できる特定輸出申告制度の導入など、貿易諸制度の改善が図られました。しかしながら、この取り組みは省庁縦割りの弊害で、各省庁の所掌範囲の中でそれぞれ進めておられます。そのため、貿易諸制度がEPA、FTAなどの国家を挙げて展開されている通商戦略や国際的な動向を反映したものとはなっておらず、企業がグローバルなビジネスを展開する上

で大きな支障が生じております。そこで今回は特に貿易に関する組織・制度のあり方に焦点を当てまして、円滑な貿易の実現に向けた抜本的な改革の必要性について改めて意見を取りまとめた次第でございます。

今日、皆様のお手元にあります資料1-1が提言の概要並びに本文になります。恐縮ですが、「概要」をご覧いただければと存じます。

冒頭では、我が国の貿易制度、インフラが、グローバルなサプライチェーンを展開する企業のビジネスの実態に即しておらず、アジア諸国と比べても、既にその優位性を失っているという点や、世界税関機構（WCO）での合意を受けて、各国が迅速にその対応策を構築しているにもかかわらず、我が国政府に積極的な対応が見られない点などを指摘しております。これらの問題は我が国全体としての国際競争力にかかわる問題であることから、提言では次の4項目の要望を具体的な提案として取りまとめております。（1）で、効率化とセキュリティの両立を目的とした制度、システム設計、（2）原産地証明にかかわる制度・手続のさらなる弾力化、（3）港湾行政における広域連携のあり方と手続の改善、（4）各省庁の連携強化、横断的な政策調整・意思決定の実現という項目を掲げております。

まず（1）につきましては、前回の港湾分科会におかれまして、もう既に三菱商事の三井さん、住友商事の高山さんから触れていただいていると存じます。本日は時間の都合もございまして、特に（3）の部分を重点的に述べさせていただきたいと存じます。

（3）につきましては、「主要港湾における行政の見直し」「国内物流と国際物流のシームレスな連携」「港湾管理者届出書式の統一、ペーパーレス化の実現」という3項目に関しまして掲げておりますが、これを順に追ってご説明させていただきたいと存じます。

まず1番目の「主要港湾における行政の見直し」についてです。我が国における港湾行政は、戦後の歴史的な経緯から、地方自治体ごとに分断されております。その一方で、世界の主要港湾は着実に力をつけ、日本の港湾との相対的な地位の格差が拡大しつつあります。この格差が生じている根本の原因としては、我が国の港湾を国家戦略として長期的な見地から、どのようにしていくのかというビジョンがあまり明確ではないからではないかと感じております。このあたりは韓国・釜山の新港に対する国を挙げての取り組みが参考になると思います。韓国の場合、国と埠頭公社が共同で物流団地を整備し、国際物流企業を格安の賃料、税制上の優遇措置で誘致するなど、戦略的な港湾政策によって、アジアのハブ港を目指しております。実際に韓国が取り扱う貨物の約半分は、日本と中国からの中継貨物だと聞いております。世界の主要港では、港をめぐる環境変化に戦略的に対応する

手段として、港湾に関する組織を変革する動きが活発化しております。我が国においても、国と地方の適切な役割・権限を改めて見直す時期に来ているのではないかと考えております。国は港湾を整備して終わりではなく、国家の通商戦略という大局的な見地から、管理運営にも積極的に関与すべきであり、そうした意味において、地方自治体任せにすることなく、国がリーダーシップを発揮して、自治体間の調整に関与していったらどうかというふうに考えております。

現在、国土交通省の主導のもとでスーパー中枢港湾政策が進められておりますが、現状の取り組みのままでは、地方自治体同士が国内で貨物量を競い合うという構造から抜け出せません。我が国の主要港湾にとっての喫緊の課題は、外国のコンテナ船が立ち寄りなくなる、いわゆる抜港の危機を回避して、港湾における国際間の競争に勝ち抜くことです。そうした意味において、主要港湾における国際競争力強化の観点から、国のリーダーシップにより、広域連携をなお一層強化するとともに、近接する港湾同士を一体的・効率的に運営できる体制を実現すべきであると考えます。そうした体制の実現によるメリットとして、例えば海外に向けてのポートセールスなども、個々の自治体レベルで行なうよりも、連携し一体的に行ったほうが効果はより大きいと思います。既に大阪港、神戸港は、一開港化に向けて取り組んでいると聞いておりますが、こうした広域連携強化の動きにつきましても、国家の通商戦略の観点から、国がリーダーシップを取って、さらに加速させる必要があると考えております。

国際競争力強化を目的として、港湾の管理運営の合理化・効率化を図るという観点から、ポート・オーソリティー化は大きな可能性を秘めていると考えます。ポート・オーソリティーは、公共性と企業性を兼ね備えた中間的な存在であり、港湾管理に必要な権限を有しております。自治体の長から任命された委員で構成される委員会組織が経営体となって経営に当たります。また、企業と同じように独立採算制をとり、特に港湾施設などの管理運営にあたっては、その企業性を発揮して、効率性・合理性を追求することになります。機動的かつ柔軟な体制もその魅力の1つであります。海外では、このような事例は枚挙にいとまがなく、最近では2004年1月に釜山港湾公社(プサン・ポート・オーソリティー)、2005年10月にハンブルグ・ポート・オーソリティーが設立されています。広域連携したポート・オーソリティーの事例としては、ニューヨーク＝ニュージャージー港が有名であります。港湾を中核として、鉄道、空港など、臨海部の総合的なエリアマネジメントとしての機能を果たしております。また、シンガポールのPSA(ポート・オブ・シンガポール・オーソリティー)社は、政府系企業の民営化の一環で、港湾局から港湾運営部

門を株式会社化し、10カ国以上の海外港湾へ積極的に展開していると聞いております。そこで我が国においても、自治体の枠を越えて、各スーパー中枢港湾単位で、ポート・オーソリティーを設立し、一体的な運営体制を実現すべき時期に来ているのではないかと考えております。各ポート・オーソリティーは、これまでのように地方自治体間の競争という狭い視野にとどまることなく、国家としての長期的な通商戦略という大局観に基づいて、管理運営を推進していくべきであります。こうした動きを国がリーダーシップをとって加速させることを期待いたします。

続きまして、2番目の「国内物流と国際物流のシームレスな連携」について触れさせていただきます。今年7月に、物流インフラの整備について、「ボトルネックの解消を通じた物流ネットワークの構築」という意見書を取りまとめまして、国土交通省に提出しております。そのうち、港湾に関する部分をご紹介します。

かねてより、日本経団連では、我が国産業の国際競争力強化の観点から、物流の効率化とそのためのインフラ整備を国家戦略として推進すべきであると主張してまいりました。特にアジアにおける国際分業が進展している現状では、アジア規模のシームレスな物流ネットワークを戦略的に構築することが喫緊の課題となっております。そこで公共事業費の削減が進む中、緊急度の高いものに重点を置いて整備するという観点から、円滑な物流を妨げているボトルネックの解消に必要な物流インフラのハード、ソフト両面での整備について、これまでの私どもの意見を整理した上で改めて訴えております。

まず、港湾・空港への道路アクセスにつきまして、国際標準コンテナを輸送する際に、橋の強度やトンネルの高さから通行が制限されている区間がございます。物流の効率化の観点から、その解消をまず求めています。また港湾につきましては、その機能を高度化、効率化させることが重要な課題であります。具体的には船舶の大型化に対応した大水深コンテナバースの整備や必要な航路水深の確保、コンテナターミナルの取扱能力の向上・整備・改良、コンテナヤードの拡充やゲートオープン時間の延長、税関・検疫所などの執務時間外の体制整備などが挙げられます。またモーダルシフトを推進する観点からは、港湾のコンテナヤードに鉄道線路を直接引き込み、船から鉄道、鉄道から船へのコンテナの積み替えを円滑化することや、内航フィーダー船の外貿バースへの直付けなども、海上コンテナ輸送の効率化につながり、港湾における混雑を緩和する施策として有効だと考えられます。さらに我が国におけるサプライチェーンの強化を目的として、コンテナヤードに隣接するロジスティクスセンターを整備し、港湾周辺の機能を高度化させることも必要と考えます。

続きまして3点目ですが、現在、港湾管理者ごとに届出書式が異なっており、企業がビジネスを進める上で非効率になっているという問題がございます。これについては早急に改善すべきと考えております。2005年9月にFAL条約が批准されたことは非常に大きな成果と言えますが、この批准自体はあくまでも手段でございまして、目的ではございません。本当の目的はペーパーレス化にあると思います。その意味で、我々産業界にとっては、2008年完成予定の次世代シングルウィンドウ、通称、共通ポータルへの期待は大変大きく、これが最後のチャンスだと考えております。港湾管理者ごとに届出書式が統一されておらず、たとえ各港湾管理者がシステムを有していても、それが港湾独自のシステムとなっていることに起因して、申請者は個別の港湾ごとに異なる対応をとらざるを得なくなっているというのが実態だと認識しております。その結果、いまだに紙による申請を行なわざるを得ず、企業における業務の効率化を妨げています。したがって、提言では、国のリーダーシップにより、早急に届出の書式を統一していただきまして、ペーパーレス化を図るべきであると指摘しております。その上で次世代シングルウィンドウでは、港湾管理者への申請も組み込み、真のワンストップサービスに結びつけるべきだと考えます。

以上3点が、日本経団連の港湾行政に関する提言となります。いずれにも共通して言えますのは、国家戦略の観点から、国がリーダーシップをとって、港湾間の総合調整機能を発揮し、世界の主要港湾と戦える態勢をつくることが重要であるという点でございます。貿易諸制度の改革に関する提言にも書いておりますが、我が国の国際競争力を強化するという観点から、国土交通省のみならず、関係各省が省庁縦割りに陥ることなく、連携を強化して、横断的な政策調整・意思決定を実現することが必要であると考えます。

以上で、私からの説明を終わらせていただきます。ご清聴、ありがとうございました。

【分科会長】 丸山さん、どうもありがとうございました。それでは、ただいまより、今お話しいただきました内容と資料に関連しましてご意見ご質問等がございましたら、お願いいたします。よろしくをお願いします。

【委員】 よろしいでしょうか。どうもご説明ありがとうございました。産業競争力において、港湾の持っている意味が非常に大きいという印象をご説明から受けたのですが、その中で資料の中で2点、確認させていただきたいことがあります。

まず第1点が、ポート・オーソリティーの件ですが、これは確かに港を一体運営するという意味で、オペレーションをうまく組み合わせていくという意味で非常にいい形だと思うのですが、一方で、例えば今、お話に出ましたニューヨーク＝ニュージャージーのポート・オーソリティーは、港湾そのものでは儲かっていないわけですね。例えば空港や、ほ

かの事業からの収益を、サブシダイズ (subsidize) しているみたいな形になっているかと思うのですね。またシンガポールの例でも、元々あった施設をP S Aに譲るときには、ほとんどただで譲るような形でポート・オーソリティー化しているという例があると思うのですが、要は港の事業というのはなかなか儲からないということです。かつ、これから、今おっしゃったような国際競争力の例をとると、どんどんチャージを下げないといけないかもしれない中で、こういう組織形態に変えるときに、独立採算ということが一方で課されると、経営を維持することはなかなか難しいのかなと思います。そういう意味で、今のお話の中にもありましたが、国のサポートが重要になります。そういうサインが同時に出ていると考えていいのかどうかということが1点でございます。

それともう一つは、同じような観点なのですが、港湾ロジハブの件でも、釜山の例が引かれておりますが、例えば、釜山の港湾ロジハブをつくるときには、国がかなりのパブリックマネーを入れて、かつ最終的には、それを現物出資するとかという形で実質的な競争力を上げるための施策をかなり行っていると思うのですね。同時に、このロジハブをつくるためには、既存のインフラも効率的に利用しないといけないわけでございますので、日本の場合では、割と限られたところで、しかも便利なところでやらないといけないということになります。そうすると、政府のサポートというのが重要なファクターになるだろうと考えられます。しかも、それはかなりの額になるという感じがします。

1点目と2点目、同じようなベースの質問でございますが、お考えをお聞かせ願えればと思います。

【丸山氏】 ありがとうございます。今ご指摘のとおり、我々が認識しておりますのは、韓国の例でも、シンガポールの例でも、先生がお聞きになったように、今はもう国対国の競争になっているということ、まず基本的に認識をしております。国家戦略として、日本の港湾、日本の物流をどのようにするのかということで、国の力で相手の国と戦っていくということが必要な環境になっているのにもかかわらず、それが放置されていると認識をしております、国のサポートが欠かせない状態になっているということが基本認識としてございます。釜山をハブ港にする動きというのは、おそらく、もう十数年前から起きているのではないかなと思うのですが、どんどんその方向に現実が動いてしまっているというのが実態だと認識をしております、それをもう一度、違う形にする、方向を変えるというのは、おそらくかなり大きなエネルギーが要ることだろうと思いますので、国としての基本的な施策として、日本の港をもう一度復活させるということについて、国の力で戦っていただきたいというのが基本的な考え方でございます。

【委員】 私の考えていることとほとんど同じで、賛成でございます。

その上で伺うのですが、おっしゃるとおりの面があって、パブリックセクター、特に国がある種のイニシアティブをとっていく必要があるという面と、もう一つは、港の経営について言うと、先ほどPSAの例をお引きになりましたが、グローバルサプライヤーが世界でいろいろな活動をする。港運事業もそうですね。そういう中で経営ノウハウが積み重ねられて、そして、その中でスタンダード化（standardize）もできてという流れがございますね。これは必ずしも国や官の主導ではなくて、民の中でのインテグレーション（integration）がどんどん進んでいるということです。そして、それがグローバル化が進んでいるという現状ですね。翻って我が国のそこを見ると、官の中でのある種のインテグレーションと同時に、民の中での、何て言うのでしょうか、細かい意味で、365日やりなさいよという意味の効率化だけではなくて、もっと世界に打って出るだけのマーケット・インテグレーションとグローバルサプライヤーになろうという動きが僕は必要だと思います。

そういう面で伺いたいのは、今日は経団連さんからのお話だったわけですが、日本の経済界もいろいろな団体があって、それぞれ背後にいらっしゃるメンバー企業が違いますよね。それがもっと統合的に民間企業を挙げて、こういう動きになるべきだと。それは官だけが頑張るのではなくて、民もそういう動きに向けて声を大にしてやっていくぞという動きが必要ではないかと思います。中での軋轢なんかものともせず、日本の経済活力のためにやっていくぞという動きが、僕は不可欠だと思うのですが、その辺については、どんなお考えでいらっしゃるか、伺いたいと思います。

【太田氏】 私、経団連産業本部の太田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

ただいまの先生のお話は、まさしくそのとおりにかと思っております。一つは、国がある種のイニシアティブ（initiative）を持ってくださるというか、持っていただきたいというところは、まさしく私どもの今、丸山部会長のほうからご説明を申し上げました意見の内容そのものでございます。それをお願いしますと同時に、民間のほうでも、インテグレーションを進めていき、あと、メンバー企業が中の軋轢にもかかわらず、そういったグローバルサプライヤーになっていこうという考え方を持っていくべきだということも、まさしくそういうことであるかと思っておりますのでございますが、私が拝見するところ、民間企業は既に、その動きをもう見せている。これはおそらく民間企業の本質的な属性であると考えておりますが、先生方はご承知のとおり、民間企業の動き方というのは、日本だから、私ども日本の国籍だから日本にしようとか、アメリカだからアメリカにしようではなくて、

これはおそらくビジネス環境、ビジネスインフラがきちんとそろっているところに、皆さん、動いていくという観点で、私どもの意見書は書かれていると考えております。

【委員】 ちょっと誤解があったようなのですが、マニファクチャラー (manufacture) やホールセラー (wholesaler)、リテーラー (retailer) は当然だと思うのですが、今申し上げているのは港湾の経営です。

【太田氏】 港湾の経営を民間の方でということですか。

【委員】 ええ。そういう風になっている国はいくらでもあるし、それがグローバルサプライヤー (グローバル企業) になっているわけですよ。そうした動きのことを伺っているわけです。

【太田氏】 失礼しました。その点につきましては、私どもの方は、これから検討を進めていきたいと思っておるのでございますが、まずは国の方に基盤を整備していただき、ポート・オーソリティーの問題なども含めまして、どの程度、国に關与していただくのか。それから、どの程度、民の方でやっていくのかということにつきましては、これから様々な形態がもう既にあるものと思われまして、日本であり得べきものというのも、これから検討されていくべきではないかと思っておりますのでございますが、まずは国の方に基盤を整備していただき、そこに例えばオペレーターが入ってきて、実際におやりになるのか、あるいは船社さんご自身でおやりになるのか。そういったようなことは、ケースバイケースかと思われまますので、このあたりは検討はまた進めてまいりたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 よろしいですか。今、ちょっと話がかみ合っていないと思います。ユーザーの立場からしますと、国というものは、もしくは港湾というものは、国民経済にとってどういうことをやるべきなのか、これが一番大事なところだと思うのです。先ほどから、例えば釜山だとか、上海だとか、中国だとか、国際競争だとか、そういうことを言っているけれども、この本質はそうではなくて、日本の港湾をどのように経済的にしていくのかということ。昔、若いころに、オブザーバーで港湾審議会を聞いていたときに、どなたかが言われた言葉で、僕はいまだに頭に残っているのですが、例えばスーパーマーケットに行くと、たくさん外国から入っている商品があるわけですよ。それから、日本からアメリカに、もしくはヨーロッパに、アジアへの供給とか、いろいろな調達をやっている。こういうライフラインを扱っているのが港湾だと思うのです。やはり国というものは、もしくは港湾というものは国の政策であって、これをどのように強くしていくのか、もしくは競争力と言ったらおかしいのですが、そういう輸出入をどのように助けていくのか、

これがやはりベースにあるべき話ではないかと思うのですね。

前回の分科会で、私はちょっと時間が無いのに一言お話しさせていただいたのですが、東西航路では、船は、昔はほとんど太平洋側を通っていたわけですが、今は日本海側を通っている船が結構増えているわけです。そうすると、例えば日本海側の港を整備すれば、必ずお客さんは釜山を使って、世界に荷物を出していこうとか、こういう動きになってくるわけですね。その辺のことを考えながら、どのように港湾政策を持っていくのか。これが一番大きなところではないかと思うのですね。前回もご説明しましたけれども、例えば東南アジアから北米、アメリカ向けの荷動きでは、日本発の貨物は今や 5% ぐらいしかないわけですね。だから、20 隻の船があれば 1 隻来ればいいのかどうか、こういう状況にあるわけですね。欧州航路については、多分、今、8% ぐらいだと思うのですね。ほとんどは中国から出ている。こうなると、やはり中国、それから、釜山が今、1,200 万 TEU ぐらいではないですかね。日本が全港で 1,500 万 TEU ぐらいですから、中国や韓国の港に行こうというのが一般的な考えですね。私どもは邦船（日本船）でございしますが、APL さんというシンガポールの船社と韓国の船社と一緒にアライアンスという共同運航をやっているわけです。他社から「なぜ日本に寄港するの？日本の港に行くよりも釜山に行った方がいいではないかとか、中国に行った方がいいではないか」と質問されます。こういう議論を船社間でやっているわけですね。我々日本の船社としては、「いやいや、そうではないのだ。日本には、まだ荷物がたくさんあるのだ。」と、こういうことを言っていますが、彼らは、おまえら、いかげんにしろと怒り出す。こういう話になるわけですね。だから、一番ベースにあるのは、他国の港との競争でなく、やはり日本として、国として、全体的な港湾政策をどういう風に考えているのかと。これがまずありきだと思うのです。

前にも私、港湾局の方に申し上げたのですが、港湾の手續の問題だとか、Sea-NACCS だとか、港湾 EDI の話もあるのですが、やはり港湾というのは、港湾局が、きちんとした考えでコントロールしていくこと。例えば、怒られるかもしれませんが、通関にしても、そのほかの手續にしても、本来は港を考えると一番上にあつて、ほかのところは、それにぶら下がるという言葉はよくないと思うのですが、そういう形があるべき姿ではないかと。もしくは、そういう気持ちで港湾局の方に、いろいろと考えていただきたいと。これは今、説明した一番大きなところではないかと私は思います。すみません。ちょっと脱線したかもしれませんが、私のコメントでございします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。はい、どうぞ。

【委員】 大変貴重なお話をありがとうございました。先ほどの先生の言葉を借りるわ

けではないのですが、私も基本的に賛成だという意味で、今から3点ほど申し上げたいと思います。

まず1点、ポート・オーソリティーの議論は45年ほど前からあるのですね。これはご存じのとおりです。それがなぜ、今日まで蒸し返されて、また消えているかなのですね。私は、先ほどのニューヨーク・ポート・オーソリティーの話とか、PSAの話と同時に、今まで、なぜそれが言われて消えてきたのかという分析が必要ではないかなと思います。

2つ目は、それに関連してなのですが、国のサポートもそうなのですが、私は最大の問題は地域エゴといいますか、それが多分にあるのですね。エゴの背景には、都市行政と港湾行政の関連をどう考えるかということがあるわけですね。

それからもう一つ言いますと、港湾といったものの意味は何かと。要は地域の経済を支える。その地域をどうデグニションするかという問題があって、その問題があるわけですね。

したがって、国際競争力という観点からだけの論議ですと、過去四十何年間、出たは消え、出たは消えということと同じようになるのではないかなと僕は思います。これは私自身も、そういう場面があれば努力しなければいけないと思いますが、今までできなかった理由の1つは、港湾が何のためにあるのか。そして、それが都市行政とどういう関係があるのか。ましてや今の地方分権の時代においてどうか。ここのことも一つ、論議の中に入れておかなければならないのかなと思います。これは皆様方をお願いするだけではなくて、関係者が皆、協力しなければいけないという意味で、私はコメントをさせていただきました。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見は、お願いいたします。

【委員】 お話をどうもありがとうございました。自由貿易ということが昔はよく言われていたのですが、要するにGATT体制です。それはある意味で過去のものになってしまいました。むしろ自由貿易よりは、非常にブロックというのか、戦略的に貿易が動いてきているわけですね。アルファベットスープというのか、アルファベットのいっぱいいたようなものが世の中に出回っている。そういう競争関係が非常に戦略的で、短期的に動くようになってきた。この流れというのは、おそらくここ10年、20年は続くだろうという前提に立った場合に、国家戦略として港湾がどうあるべきかという視点が非常に大事になってくると思うのですね。そういう意味で、非常に長期的な戦略性と、それから短期的な機動性を同時に、どのように港湾政策の中に反映させていけばいいのかと。ポート・オーソリティーとか、そういう運営とか経営と、こういう話ですと、むしろ短期的な機動

性というのか、そういう面ではいいかもしれませんが、一方、インフラとか、制度という話は、もっと長期的な戦略と。この辺をいかに組み合わせたいかという議論として整理できるのではないかなという風にお話をお聞きして感じました。印象ですが。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見ご質問はございますでしょうか。特にこれ以上はございませんか。

それでは、先ほどいただきました大変貴重なご提言、ありがとうございました。これで経団連様からのプレゼンテーションとディスカッションを終了させていただきます。どうも4人の方、ありがとうございました。

それでは続きまして、港湾の長期政策策定にあたっての論点と施策の方向性について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【企画調査室長】 企画調査室長の高橋です。よろしくお願いいたします。

お手元に資料1-2-1、1-2-2、1-2-3と振った、この3つの資料でご説明をいたします。

まず資料1-2-1の方は、前回、委員の方からの意見を受けまして、港湾管理者にヒアリングをしております。1ページ目を見ていただきますと、三大湾を除く地方の港湾管理者の中から、直接または整備局を通じて間接的に聞いております。ここに17の港を挙げておりますが、これは直接、私どもでヒアリングをしたところになっております。その主な視点といいますのは、上に挙げております大きく3点ございます。

1点目は、国際コンテナ貨物について、米国・欧州向け貨物の現状とスパ中港湾に集約するにあたっての課題。また、釜山港等におけるトランシップが多くなっておりますが、そういったものの問題点。それから、増大する東アジアコンテナ、特に中国コンテナ貨物に関する現状と課題がどういうものがあるか。こういったものが1点目です。それから2点目は、バルク貨物について尋ねております。バルク貨物について、バルク輸送に対応した施設、岸壁とか、航路に関する現状と課題。それから3点目としまして、臨海部の土地利用状況について。未利用用地とか、未売却用地の存在に対する現状と課題というものです。

まず、ヒアリング結果としまして、1点目は、国際コンテナ貨物についてですが、幾つか意見がありますが、集約しますと、①の部分、北米・欧州貨物が中国・韓国貨物に比べて多くはないということから、地方の港湾の場合には航路誘致にあたって中国・韓国航路を中心に展開しているという意見が多くあります。

それから次に2ページ目を見ていただきますと、スパ中港湾に集約するにあたっての課

題ということで聞いております。幾つか意見がありますが、まず1つ目、(1)で、釜山港との競争についてはどうかということで尋ねております。この点につきましては、地方から、スパ中港湾を利用する場合、釜山港を利用する場合、いずれも積みかえが発生をする。したがって、スパ中港湾を利用するためには、釜山港よりも低コスト、高頻度なスパ中港湾経由の輸送ルートの提供が必要であると。こういう話とか、それから②の方では、特に西日本の港湾管理者からは、欧州向けではスパ中港湾を経由すると、経路が遠くなるということで、輸送コスト、輸送時間の観点から、スパ中については、相当な優位性を持って欲しいと。こういう意見が出ております。また③④⑤につきましては、日本海側の港湾管理者から出ている意見で、既存の釜山航路を活用した釜山港トランシップは非常に重要な物流ルートになっていると。こういう意見も出ております。また2番目に、内航フィーダー輸送の活用というところで幾つか意見がありますが、例えば③のような地域の産業界にとって、北米・欧州航路の維持・拡充は重要であると。ただ、非常に貨物が少ないと抜港されるという不安があるので、そういうものを払拭するような国からの方針を出してもらいたいと。こういう意見も出ております。

また、釜山港におけるトランシップの問題点ということで幾つか意見が出ております。この中で特に大きな意見としましては、①②で、①は釜山港の場合、積み替え、待船ということで、2～3日、場合によっては1週間、時間がかかるとか、または接続便の不安とか、ラフハンドリングを懸念すると。こういった意見がありました。

次に3ページ目になりますが、こちらは東アジアコンテナ貨物、特に中国コンテナに対して、今、どのような状況か。またそれに対しての課題についてヒアリングをまとめたものです。(1)のほうでは、国際水平分業の進展、物流の高度化、こういったものでは①②③と意見が出ておまして、②の部分で、特に最近、アジア地域が距離的に近いということで、小ロット・多頻度の輸送が求められており、コンテナ船のシャトル便や、国際フェリー、RORO船が活用できるように、ソフト、ハードのインフラ整備をしてもらいたいという意見が九州の港湾管理者から出ております。また(2)のアジア航路への期待ということで、①②③、同じような意見ですが、特に日本海側の港からは、地方立地企業にとっては、地方港のアジア航路は非常に重要であると。リードタイムの短いダイレクト便への期待が大きいと。こういう意見が出ております。また(3)の港湾のサービス、機能等の向上の必要性という中で、特に④、最近、国際フェリーやRORO船によるホットデリバリーサービスというのが出てきていて、こういったものに対して広いスペースが必要であると。こうした課題についても対応して欲しいという意見が出ております。

次に4ページ目になります。バルク貨物についての意見です。これにつきましては幾つかありますが、まず(1)の現状のところでは、②に集約されておまして、非常に需要が伸びているというもの。そのために、(2)の港湾整備の必要性の部分では、船舶の大型化への対応をしてもらいたいとか、またはその下のbになりますが、船舶航行の安全性、施設の老朽化対策、こういったものに対応して欲しいという意見が出ております。

次に5ページ目になりますが、これは臨海部の土地利用について、低未利用地、未売却用地についての意見をまとめたものになります。1番目の企業立地の動向とか、低未利用地につきましては、用地をスムーズに造成できる制度が必要であるとか、または②のように、産業構造等の変化によって低未利用地が散在している港湾もあると。こういった地域の状況に応じた施策を展開してもらいたいという意見があります。また(2)で、臨海部の土地の処分方法、この中では③のように、企業は土地所有よりリースの方が要望が多いと。したがって、リース制度を導入した場合、現在、造成したところの起債の償還の財源確保の問題、こういったものに対する対応が必要であるという意見が出ております。また(3)の、土地利用に関する規制手続では、自治体側における手続のスピードアップを図っていただきたいという意見が出ております。

以上、港湾管理者へのヒアリングした概要になっております。

続けて資料のご説明をいたします。資料1-2-2です。これは前回、委員からいただきました意見をデータとしてお示しするものです。最初の1~3ページは、先ほどの外園委員の意見に関係しているもので、1ページ目は、アジア発欧州向けコンテナ荷動き量の日本のシェアと中国と香港合わせたシェアの推移をあらわしたもので、2005年では中国・香港シェアは65%に対して、日本は8%という状況になっております。

また2ページ目は、アジア発米国向けの場合ですが、同様に中国・香港シェアは71%、日本は7%というシェアになっております。

一方、3ページ目では、アジア域内のコンテナ荷動き量をまとめたもので、こちらは日本のシェアは19%で、ここ5年間はほぼ横ばいという状況になっております。

また4ページ目には、これは前回、ある委員の方から、コンテナ1個当たりの貨物の値段について着目してみたらどうかということで整理をしたものです。アジアから米国の場合、2005年を見ていただきますと、1TEUの中身につきまして、日本の場合は8万7,000ドル。これに対しまして中国は3万7,000ドル、韓国5万6,000ドルというように日本が非常に高い。ただ、米国からアジアに向かっているものについては、この4カ国で比べた場合も、ほぼ同じ値段になっております。日本から出ているものは付加価値

値がかなりあるということがわかります。

次にお手元の資料1-2-3、こちらの方で長期政策策定にあたっての論点と施策の方向性についてご説明をしたいと思います。これは前回お示ししましたものに、まだ十分意見をいただける時間がなくなっていましたので、その点、今回、もう一度整理し直し、また追加したものも含めております。

まず1ページ目ですが、これは長期政策策定にあたっての基本認識ということで、これにつきましては中国の発展や、FTA、EPAの進展に合わせて、アジアの物流が増えていくと。また、サプライチェーンマネジメントやジャストインタイム輸送の進展とか、臨海部に日本の高付加価値製造業が戻ってきているということも踏まえて、一番下の枠の中に入れております4つの視点にまとめて、今後、政策をやっていくべきだということで、まとめております。

まず1点目が、我が国に欧米との基幹航路を維持するため、スパ中港湾における欧米貨物の集中的取り扱いと一層のサービスの充実。2番目が、特に中国、アジア物流のネットワークをスピーディーで、シームレス、かつ低廉な状況で実現をすること。3番目は、バルク貨物輸送の確保。4番目は臨海部における物流産業の活性化及び立地の促進というものになります。

そこで1ページめくっていただきますと、まず最初にスパ中港湾につきましては現在の実施済み、実施中の施策、さらなる施策の検討・課題、それから、今後追加すべき方向性ということでまとめております。現在実施済みとか、実施中のものにつきましては、この①～③のようなことがありますが、今後必要な課題としまして、大きく9つあります。そのうち特に大きなものは、まず①で、北米航路の位置が太平洋側から日本海側、特に津軽海峡経由のルートにシフトしている。こういったものをどうとらえていくか。それから2番目には、スパ中港湾について、さらにコスト低減、サービス水準の向上が必要であるというもの。それから3番目は、これは委員から出ておりました貿易の質の変化にも着目して整理をしていくべきだと。4番目は、国際と国内のシームレス接続。5番目に内向海運の活性化。6番目に隣接する港湾管理者ごとの運営が分断されていて、非常に非効率である。こういったものが出ております。これに対しまして、右の方で、今後の追加すべき施策の方向ということで、引き続きスパ中政策の充実・深化ということで、ここに挙げていますように、1番目としてターミナル搬入の円滑化。それから2番目、国際と国内のシームレスな接続。さらに港湾間の広域連携、船舶コストの低減など、こういったことを進めていくべきだということで、方向性をまとめております。

次のページを見ていただきますと、港湾関係の諸手続の簡素化、情報化と保安対策の強化についてまとめております。これにつきましては、真ん中の一番上の①に尽くされておりまして、港湾ごとに異なる手続を簡素化・統一化すると。また、その際には、各港湾管理者が持っているシステムの更改時等、そういう段階的なタイミングをきちんと押さえて、手続を統一していくという考え方も必要ではないかというものです。これにつきましては、今後の施策の方向性としまして、右の方に、より一層の簡素化、統一化、情報化。さらにICT、電子タグなどによって物流を可視化するというもの。さらに保安対策について今後とも進めていくべきではないかということで方向性をまとめております。

次の4ページ目を見ていただきますと、今度はアジア地域、特に中国物流についてまとめているものです。現在は、国際ユニットロードの輸送力強化というようなことを、施策としておりますが、さらに加えるものとして大きく6つございます。1つは、東アジア、特に中国と日本との国際水平分業を支えていくには、アジアの近海航路による輸送が非常に重要であるということから、アジア物流ネットワークの構築が必要ではないか。また②の方では、地方のコンテナ港に、中国、韓国航路が、今、60航路就航しております。そういったコンテナ港の利用促進が必要ではないか。ただ、スパ中港湾につきましては、基幹航路に対応した施策を展開しております。また、基幹航路に加えてアジア航路が重層化してきております。そういったものをきちんと役割・機能分担をしていながら施策を進めていくべきではないか。また4番目には、例えば日本海側等につきまして、道路網の整備とか、企業立地、または国のリスク管理等、そういったものを含めて、中国物流等に対応した港湾機能の適正な配置について、より研究をしていく必要がある。また5番目のホットデリバリーサービスとか、また6番目のような航路の不安定さ、こういったものについても考慮していく必要があるということで、課題をまとめております。これに対しまして施策の方向性としましては、右の方にサプライチェーンマネジメントに対応した直接貿易の進展のために、ソフト、ハードの施策をきちんとしていくということで、このような②③といったことを挙げております。

5ページ目につきましては、バルク貨物についてまとめております。バルク貨物につきましては、バルク貨物を取り扱う産業活動と一体となって、港湾の利用促進をしているところですが、バルクにつきましては我が国の基幹産業であります。基幹産業を支える食糧等を低価格で安定的に輸送することが非常に重要な貨物であります。そういった点から、現在ありますのが、この②にありますような民有港湾施設とか、航路等の新設、改良、維持のための事業費がかなり膨大になっていて、民間企業の負担ではとてもできるような状

況にはなっていないと。こういったものに対する事業費を低減をしていく必要があるのではないかと。また③では、エネルギー供給の安定的な確保とか、④の方では、国際循環資源、リサイクル貨物、こういったものについての対応が必要であるというものです。これに対しましては、施策の方向としまして、バルク貨物の産業活動と一体となった港湾利用、エネルギー安定供給、循環資源ネットワーク、こういったものが必要であるということで方向性を書いております。

次の6ページの方は、臨海部における物流産業の活性化と立地についてまとめたものです。これにつきましては、真ん中の①になりますが、国際水平分業の進展によって、国際物流拠点の形成が進むとともに製造業の国内回帰の動きに伴って、技術を持った高付加価値製造業がかなり立地してきております。そういった立地に対応して、臨海部空間の土地を供給していくことが必要ではないかというもの。また②の方では、埋立地の売却・貸付への対応、こういったものが必要であると。また臨海部は用地造成等で土地の価格が非常に高くなる。こういったものをどうしたらいいのか。また物流施設で老朽化、陳腐化したものをリニューアルすると。こういったものが挙げられます。また、この中で特に⑧の一番下になりますが、企業の立地判断のスピードに対して行政側の土地処分とか、用地変更の許認可の手續に時間がかかっているのではないかと。こういう意見も出ております。これに対しましては、右の方に施策の方向としまして、臨海部の企業立地の環境の充実とか、港湾ロジスティクス機能強化、または港湾の地域特性とか、活性化状況に応じた施策の展開が今後必要であるということで、施策の方向をまとめております。

資料の説明は以上になります。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいま説明いただきました資料1-2-1から1-2-3を合わせて、内容等に対するご質問、さらにはご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしいですか。三大港湾を除く、地域の港湾管理者から意見を求めたところ、やはり、あまりスパ中の方はあてにしないで、中国・韓国航路に非常に力を入れるというような声が強く出ています。資料1-2-3の方を見ると、そういう声もありながらですが、スパ中中心にやっつけようとしています。ただ、4ページのところに、②と③あたりに、三大港湾を除く地域の港湾管理者からの声を反映した言葉が出てきているわけですが、②③あたりで、機能分担が必要という形で意見が出てきております。課題として出てきているのですが、今度、その横の方向性を見ると、それに対する方向性みたいなものが、あまり見られないのですが、この辺、どういう風に方向性としては考えているのです

か。課題があるのはわかったのですが。

【企画調査室長】 スパ中政策は、これは基幹航路にとって非常に重要な政策ですので、これについてはより深掘りを進めていくということで、今後も政策を打っていくべきであると思っております。これに対しまして、東アジア、中国の方につきましては、最近、日本の港で言えば、スパ中港湾も含めて60の港湾にネットワークが張られていて、実際にはその背後にある企業の貨物を直接運ぶという直接貿易が頻繁に行なわれております。こういったところについては、引き続き、企業活動、それから産業活動の根幹にかかわる部分なので、きちんとそういった物流に対応して、港の方もいろいろなソフト、ハードの施策が必要であると考えておりますが、ただ、その60全体にすべて必要なのか。その60の港によっては、かなり物流の多いところと少ないところと混在をしておりますので、そのあたりにつきましては、今後、ここの④にありますような道路網の整備とか、企業立地等、いろいろ考えて、ある程度必要なところなどを検証していく必要があるのではないかと考えております。したがって、右のほうには、具体的にどこというのは、これからその検証もしながら進めていくべきであると考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご意見ご質問はございませんか。どうぞ。

【委員】 3ページの右側の①のb、電子手続の利用促進のところなのですが、これは長期政策ということの観点から見ますと、電子手続の利用促進ということで、こういう表現でもよろしいのかと思っておりますが、私は、電子手続の利用促進というよりは、100%EDI化へ進めるというような形を、長期政策ということですので、その方向性を出すべきではないかなと思っております。港湾手続にかかわるデータ並びに輸出入通関にかかわる申告データを各国間で共有する。つまり相互認証するという形で、サプライチェーンでセキュリティを確保していこうと。このような動きが世界で今あるわけですので、特にまずはEDI化されていないと話にならないということですので、長期政策ということならば、そちらの方向を出していただきたいなと思っております。

EDI化100%といいますと、弱者に対してという話がよく出るのですが、アメリカの場合でも、代書屋ではないですが、そういう人たちがペーパーで持ってきたとき、代わりに申告をしてくれますように、データでやっていただくと。このような受け皿を必ず作っているわけですので、こういう形をとれば、決して弱者をどうのこうのするということにはならないかと思っておりますので、ぜひともEDI化100%に向けてというような、何か相当の表現をお願いしたいと思っております。

【分科会長】 はい。今のご意見に対して、事務局、何かご意見はございますか。

【港湾情報化推進室長】 今のご指摘でございますが、ご指摘のとおりだと思います。こちらに電子手続の利用促進と書かせていただいておりますのは、私どもが所管しております港湾EDIですが、実はまだ電子化率は大体20%強というような状況でございます、100%が究極の目標であることは十分認識しているのですが、現状が低いということで、やや控え目に書かせていただいておりますが、もちろん100%電子化というのが最終の目標であるということは当初から認識していることでございます。よろしくお願いいたします。

【委員】 それに関連して、1つは簡素化の話です。電子化する前に、本当に簡素化をやっていたかないと、電子化のところはかなりいろいろな問題が出てくると思うのですよ。だから、簡素化、情報化、統一化ということを書かれています、簡素化をとことんやっていただきたいというのが1つです。

それから、今、先生が電子手続の100%ということをおっしゃられましたが、我々船社は、船積みの書類は、中国だとか、インドだとか、こういうところで作っているわけですね。日本で作っているケースというのは、かなり減ってきています。そうすると、いろいろな書類をもらうときに、港湾EDIでもらう場合は良いのですが、ハードで来ると、これをまた打ち込んで、それでインドや中国に流しているとか、こういうケースが多々あるわけです。こういう港湾に付随する手続と言っているのかどうか分かりませんが、こういう部分が簡素化、電子化されていかないと、本当にいいサービスというのはできていかないと、思うのです。本当に100%にさせていただきたいと、こういう風に我々も思っています。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見はございませんか。はい、どうぞ。

【委員】 大体、こういうところで賛成でございます。幾つかもうちょっと言ってもいいかなという面で追加的なことを申し上げます。1つは、いろいろな港があると。そして、津軽海峡を越えていくルートが伸びる傾向にはあるけれども、どれくらい伸びるかというのは、まだ未知の要素もある。それから一方で、国土形成計画でブロックが決まりつつあって、その中ではいずれ選択と集中的な意思決定あるいは検討がされていくのであろうと。こういうことが国の全体的な流れとして進んでいるわけですね。そうすると、例えば今の例でいうと、太平洋ルートか、日本海ルートか、どちらがどういう風に伸びるにしても、そのブロックの中でリスク分散ができて、虻蜂取らずにならないように日本海側の港はここに少し力を入れておこうね、太平洋側はこうしようねと。そして、その間をうまく陸上ネットワークできちんとつないでおくということによって、複数の港が相互分担的というか、相互リスク分散的に機能するわけですね。おそらくそういう風にするというのが長

いトレンドで必要だと思います。

先ほど経団連の方も、港に鉄道をとというお話がありましたが、鉄道はちょっと置いておいたとしても、高速道路のネットワークを、まだミッシングリングのところのきちんとつないで、そしてどっちに転ぶかわからないような日本以外の港の動きに備えて、港の政策を打っていくと。ここを少し強調してはどうかと思いますし、同じような文脈で、日本海側の高速道路ネットワークはずたずたでつながっていないわけですが、一方で日本海側の港はあまり大きな港がそんなにあるわけではない。非常に伸びているのは、例えば新潟港ですよね。コンテナで言えばね。ああいうところに行こうとしたって、秋田の方から簡単に行けるわけではない。そういう状況ですよね。そこら辺、港の政策とつながっているとか、港の政策を上手にやるためには陸上交通のインフラというのが、当たり前なのですが、大事ですし、従来は何か港に高速道路がつながるようにというのは、何て言うのですか、最後のフィーダーみたいなところの道路の話が多かったかと思うのですが、もうちょっと大きなブロックレベルで見たときのネットワークを云々というところをもう少し強調してもいいのではないかと私は思います。

それから2つ目は、先ほどの釜山をどう見るかというので、ヒアリングの結果なんかもありましたが、これもいろいろシミュレーションしてみると、ケースバイケースなのですね。例えば釜山は非常に活躍してきたわけですが、上海や中国の港、今やっているヤンシヤンとか、あの辺がもっと整備されて、経済がもうちょっと伸びてきますと、釜山は落ちるのですよね。早い話がロケーションが悪いですから、当然ですよね。一方で、例えば北朝鮮のエリアが開発が進んだとすると、それからいろいろな面で問題がなくなったとすると、釜山というのは中国の東北地方も含めると非常に大きな入口のポート、さらにもう一回、再活躍する可能性もある。要するにどっちに転ぶかわからないわけです。どっちに転ぶかわからないケースというのを、例えば国総研もそうですし、私のところもそうですし、幾つかの大学がシミュレーションできるような体制をもう既にとっているわけであって、こういう場合だったらこうなるでしょう、ああいう場合だったらああなるでしょうというのをもう少し科学的な分析をバックにしながら、では、どこにどのぐらいのことをやった方がいいかねと。ぴったりの予測はできませんよ。でも、いろいろなケースをシミュレーションすることによって、最悪のケースだけは避けましょうねみたいな、そういう種類の分析と意思決定というか、提案をしてはどうかと思います。これが2点目です。

3点目は、コンテナを含めて、港湾の世界のデータというのは、決して世界統一化されているわけでもないし、世界の国がみんな同じようにデータを整備しているわけでもない

ですが、世界の貿易の半分を占めている東アジア関係の貿易ということを考えますと、アジアの諸国と日本は競争関係にもあるけれども、同時に、そういうデータ関係を共通で整備して、お互い筋の通った政策をやっていこうよと。そういう共通のプラットフォームを作るというような運動も、一步先んじてきた日本の港湾政策の責務かと思うので、そういうことも何かこういうところには入れておいてはいかがかと思う次第でございます。

以上3点でございました。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。ほかにご意見はございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 3ページの電子化の話とセキュリティの話なのですが、EDI化というのは、もう十何年前から言われていて全然進まないですね。やはり何らかのインセンティブを入れないと、今後の方向性のところで、ただ単に利用促進と言っても、進まないと思うのですね。ただ、今週、財務省で、関税の審議会があって、ここでは今、特定輸出申告制度ですか、簡易申告制度、これをまた改訂して、条件を緩くするのですが、その承認条件として、電子化というのを今度入れたのですね。そういうものを電子化すると、そういった条件を満足して、メリット、ベネフィットを受けられると。ですから、そういったことと組み合わせていかないと、ただ単に電子化の手の利用促進と。先ほど先生が言われたように、一気にそこまで進めばいいのですが、そういうことを何か入れておかないと、ただ単に言っているだけになるのではないかというのが1点です。

それから、セキュリティなのですが、最初の1ページに、国際的貨物セキュリティの強化という話があって、ここで言うセキュリティは、コンテナのトレーサビリティの確保とかと書いてありますが、事業者自身のセキュリティ確保といたしますか、今、ガイドラインが出て、実質的にやろうという話になっているのですが、これは今まで国全体で、日本版C-TPATという話がありますね。ですから、そういった認証制度と関連して、いわゆるこの港湾にかかわる事業者のセキュリティを確保するといったC-TPATの話なんかも、ここに書いておいて、それとあと、適切なセキュリティを確保すると、コンプライアンスを適切に進めていると、何らかのベネフィットがあると。こういったことと政策をうまくミックスさせていって、電子化なり、セキュリティ確保なりの方向に進んでいくと。こういったことのシナリオをもう少し書き込んだ方がいいのではないかなと思いました。以上、意見です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。はい、どうぞ。

【委員】 資料の印象としては、北米航路と中国航路を分けて議論されているというの

は、航路のキャラクターが違うということ等を考えると、この方向はいいかなと思います。一方で、全ページに共通するのですが、課題の部分の分析が、例えば時間軸もかなりばらばらですし、対処する主体も国であったり、自治体であったりとか、事業者であったりということで、ばらばらになっているので、そこの整理がもう少し要るのかなという感じがいたしました。それだけ課題が広くてたくさんあるということなのかもしれないのですが。

それで2ページ目の①のところなのですが、ここで基幹航路を維持するためという命題が置かれているわけですが、この議論が今ある延長線上で、例えばサービスを改善したり、コストを引き下げるといって終始していると、多分、話は成り立たないのではないかなと思うのですね。先ほどご議論がありましたが、国際競争力という概念もありますが、国の戦略（strategy）として、この基幹航路を維持するためという命題を置くのであれば、かなり思い切ったエコノミクスを越えた何らかの手段が要るのかなと思います。それがあつて予算の議論とかにつながっていくのだと思うのですが、その場合には、当然、先ほどご説明がありましたが、ある程度プライオリティーをつけて、対応しないといけないのかなと思っています。

その関係で言うと、6ページのところで課題の中の⑦で、地域政策の議論になるのですが、これは個人的な印象が強いところなのですが、港湾政策と地域政策が混在すると、あまりいい結果が起きないのかなと思うのですね。港湾が整備される結果として地域に波及効果があるというのはいいと思うのですが、地域の活性化のために港湾政策を使うと、先ほど申し上げたようなプライオリティーの議論とかが混乱する可能性が高いのかなと。きちんと港湾ごとのプライオリティーをつけるという感覚が薄くなるのではないかなという危惧を持つところがございます。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 サプライチェーンというのが最近、非常に発達が著しいのですが、私たちがずっと目にしてきたサプライチェーンというのは、どちらかといえば輸入が中心のサプライチェーンだったわけですね。ところが、これから製造業の国内回帰という話が出てきたときに、いよいよ本格的な上流から下流と申しますか、そういうサプライチェーンの動きが出てくる。そういう時代に入ってくると思っているのです。製造業が国内回帰したとき、あるいはサプライサイドになったときのサプライチェーンとして、どういう機能が必要になってくるのかということに関しては、まだ私自身もよくわかっていないというか、データの分析もあまり検討されていないというような感じがしています。中長期的なサプライチェーンという流れが、これから、どう変わってくるのかということに関して、もうちょ

っと勉強をしようかなど。特に製造業が国内回帰してきたときに何が必要とされてくるのかという話が必要になってくるかと思います。

それからもう一つは、輸出という話になってきますと、これは先ほども電子化、簡素化という話がいろいろと出てきましたが、単に物流ということだけではなしに、貿易に関するいろいろな手続とか、こういうのが必要になってくるのですよね。例えば日本海側の幾つかの港湾、例えば国際弁護士がいる県が非常に少ないとか、そういう意味で市場が決まってくる制度的なところが非常に重要な影響を及ぼしているところもあります。そういう中で、どういう重点化を図るか、どういうリスク分散を図るかという話は、私は、かなりきめ細かな検討が必要になってくると、そういう風に思っています。以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ほかにご意見を。どうぞ。

【委員】 二、三点、要望というか、希望を申し上げたいと思います。

まず1点は、今日のもそうですが、国際競争力だとか、国家戦略だとかという言葉がたびたび出ております。何を申し上げたいかといいますと、同じような議論は、4年か5年前の港湾政策委員会でも盛んに出たわけなのですね。そのときに、私は、それはある意味では非常に敬服しているわけなのですが、SPA中を集中的・選択的にやろうというような議論で賛否があったわけですが、そのように決めたわけですね。要望の第1点は、それをぜひとも深化させていただきたいと思います。

そのときに挙げましたものをもう一度整理しますと、1点は、選択と集中。それは、さらにわかりやすく言えば、メガターミナルを徹底してやると。こういうことだったと思うのです。2点目は、メガターミナルのオペレーターの育成ということがあったと思います。それから3点目は、ちょっとロケーションは違いましたが、価格戦略とあわせて、これから価値戦略の時代ではないかと。どこそよりか幾ら安いとかということももちろん大事であります、そこにそれだけの価値をつけるという戦略もとるべきではないかと。そこで、ロジスティクスパークスというのが出てきたと思います。先ほどの経団連の方のお話にもありましたように、ロジスティクスセンターという言葉が出てきたと思いますが、そういうものをターミナルの後ろに整備しようと。こういう話だったと思います。ここにも確かに何ページかに、国際的な産業展開を踏まえた我が国の臨海部における云々とありますので、ここに書いてあると言われればそうかもしれませんが、原型を忘れないように、ぜひともお願いしたい。これが要望の1点であります。

それから2点目は、先ほど先生の話にもありましたし、先ほど、私、経団連の方の時にも話しましたが、実は今日、議論されていること、そして幾つかの資料にあることは、今

初めて知ったということでも何でもないのでですね。これは、ものによっては40年前から言われておりましたことなのです。なぜこれが今までできなかつたかが重要だと思います。もちろんそれには、国土交通省ないしは港湾局だけでできないこともあったとは思いますが、あわせて、なぜできなかつたのか。そして、場合によれば、必要ならば、国家戦略と言えはあれですが、思い切ったことをやるというだけの覚悟と、そしてあわせてインセンティブを具体的に考えるということだと思ふのです。これを要望の2点目として申し上げたいと思います。

3点目は、これは要望というか、もし時間があればお考えいただきたいということなのですが、より効率的にやろうということで、種々の議論があつたことは承知しておりますし、そういうことでいいのかなと、不十分ではないかということは私は思っておりますが、埠頭公社の民営化をスタートさせたと思います。それが、その後、どうなっているのか。もし時間があれば結構なのですが、おそらく、そういう旗印を揚げたものの、様々な苦闘苦悩をしておられると思うので、現状がどうなっているのかということをお聞かせ頂ければと思います。

いずれにいたしましても、国家戦略の欠落部はもちろんあるのですが、あわせて、そのゆがみ、ダッチロールというのは、こういう政策に対して信頼性をなくしますので、一つ、過去のトレンドも含めて、筋を通していただくようお願いいたします。そして、筋を通せない場合、それは何かということ、ここで議論すれば理解が深まるかと思ひます。

【委員】 一言、いいですか。

【分科会長】 どうもありがとうございます。関連しますか。

【委員】 はい。すみません。全体として議論に関しては不満があるわけではないのです。今日の話は非常に国家戦略になっていて、ナショナリスティックになっていて、僕が認識しているEUで上下分離で、ネットワーク政策で、国際競争で、民間主導でというロジックとは随分違つていた。私たちが今、競争しているのは、相手が中国だったり、韓国だったり、シンガポールだったり、どちらかという国策でやられている国と対応しなければいけなくなつていて、それに対してというか、事業者が協力して対応するとか、それから民間の資金を有効活用するというような論点で動いている世界ももう一つあるので、今日の話だけをそのまま全部伺つてしまうと、何か猛烈に国家戦略論になっていって、何かいつの時代に戻つたのかという認識を感じてしまいます。

我が国は何だかんだと言いながら、世界の先端を走っている先進国で、その先進国が社

会資本を整備するときの仕方についてはどうか、どちらかという世界を満遍なく見る必要があって、あまりにも東アジアのエリアで、今、ブロック化していて、ここでの競争力、つまり隣近所との競争力にすごく緊張感があるということから、いろいろな議論がされてしまうという感じはしますが、ぜひもう少し幅広に視野を広げておいていただきたいという気がしています。

【分科会長】 ありがとうございます。では、どうぞ。

【委員】 今までのお話と重複することで、瑣末なことをお伺いして恐縮なのですが、資料1-2-3の1ページの一番最後の「長期政策における主な視点」というのを拝見していただき一つ思い出しますが、スーパー中核以外の重要港のレベルで、昨年度か、そのあたりか、忘れましたが、予算措置で区別をするという措置がとられていたのではないかと思うのですね。このあたり、格付けと言っていいのかどうかわかりませんが、そのあたりは維持されるのか。そして、これをこの長期的な視点の中に盛り込むことはお考えにならないのかと。その点が第1点でございます。

それから、この長期的な視点、4つに分けていて、ご苦労されていると思うのですが、まさにナショナルスティックな観点を強調するならば①を強調するということになるのでありましょうし、実際にもそのような分量で、この資料をつくられておられるようですが、方向性としては①だけに重点を置くのではなくて、満遍なくお書きになるつもりなのかどうか。その辺の確認をさせていただきたいと思います。

【分科会長】 はい。事務局の方からよろしくお願いします。

【企画調査室長】 重要港湾等につきまして利用促進重点港湾と高度利用推進港湾の2種類に分けた政策をしてきておりますが、今回ののはそれにさらに、こういったような状況の変化が当然出てきておりますので、それに対応して、今後、どのように組んでいったらいいのか。そこをいろいろな面から検討してみたいと。特にSPA中につきましては、これはSPA中政策として今後も深堀りをするということでもいいのですが、2番目の中国物流につきましては、中国の荷物の伸びている状況が、経済成長と同時に非常に大きなものになっていて、ちょうどこれが5年前と比べてもかなりデータ上でも変わってきているというような状況にもなってきております。したがって、今後、どういう風になるのか、きちんと見据えた上で、今後、こういう航路があるような地方の港湾の政策について、これから考えていくべきであるということで、今回は整理をしております。

それから、柱につきましては、この①②③④とありますが、SPA中政策は、これは政策で言えば第1にも掲げているものになっておりますので、これをきちんとやっていきたい

と。また一方、それ以外の例えば地方のコンテナ、RORO、フェリーといったものやバルク、臨海部については、今、政策をきちんと打ち出していくような時期にもなってきておりますので、このあたりについても、今後、港湾行政としては、そういった政策を打ち出していくべきではないかと考えて、我々としては、この②③④も今回、同じ土俵で議論させていただいているものです。

【技術参事官】　　ちょっとよろしいでしょうか。補足を。委員がお尋ねになられた重要港湾を2種類に分けて、一定の格付けのようなことをやらせていただいたわけですが、これはいわば短期的というところとちょっと語弊がありますが、数年間の新規投資を行なっていく港湾ということと、それからむしろ利用を促進させるために、いろいろな手立てを講じていきたいと思いますというようなことで分けたということでした。したがって、直接的には、今、ここで議論されておりますようなコンテナということについての北米あるいは欧州の航路、あるいは中国、韓国の航路といった、こういうコンテナの航路をどういう風につくっていくのかというようなこと。あるいは、バルクと言っておりますような、石油・石炭、木材ですとか、そういった貨物へどういう風に対応していくのかといったことは直接的にリンクはしておりません。ただ、實際上、その2種類の港湾に分けて、今後の投資を考えていくというときには、その港の性格が当然反映をされておりますし、利用状況も反映をしておりますので、實際上、2種類に分けるということの判断の基準の部分、この政策の中身と多分関係してくるだろうと考えております。

【港湾経済課長】　　すみません。先ほど委員がご質問になった公社の民営化の状況についてお答えします。

いろいろな地方自治体がいろいろ外郭団体を持っておいて、それが全体的にいろいろな改革の時期に来ておりますので、各自治体、そういう改革の中でどうしていこうと思っておられるところもいろいろございますが、東京都につきましては、20年度早々から民営化すると承っております。とりあえずご報告でございます。

【委員】　　どうもありがとうございました。

先ほど、経団連の方のご説明の後に、私が、ポート・オーソリティーがなぜできなかったのかという背景の幾つかの1つに、港湾リニューアルで何をやるのかということが重要だということを申し上げました。私は、どちらかというところ、今までの港湾政策は、ややもすれば、地方に引っ張られてきたのではないかと。ポイント、ポイントはぴしっとやるべきではないかという意味で申し上げましたので、発言をさせていただきました。以上です。

【委員】　　ちょっとよろしいですか。今のにも関連して。レポートは非常に私なんかは、

そうだなと思う感じでできているのだけれども、イントロのところで、我が国の港湾の仕組みが、それが世界の中とどういう風に違うのかとか、そういうのを少し簡単にまとめておいた方がいいなど。そうでないと、先ほどのご発言にもありましたが、何か妙にナショナリズムという風に言われてしまってもいけないのだけれども、別にそう思っている人はほとんどいなくて、ナショナリズムにしたいということではなくて、日本の港湾は極めて地方分権的につくられていて、世界に例外的なほど、地方自治体が個々に運営しているわけですね。その上で、個々の港運事業者が基本的には個々にオペレーションをやっていると。そういう非常に特殊ケースに近い。ちょっと言い過ぎだったら、また直していただきたいのですが。そういう中で、世界の港湾は必ずしもそういうスタイルでやっているところではなくて、別にアジアだけではなくて、どこもここもみんな、そうですね。違うスタイルをとっている。また物の動きも極めて大きなスケールで動く。それから、船も大きくなって、小さい港をちょこちょこ動くようではなくなっている。そういう中では、個別の港間で従来のようなスタイルだけでやっているのが一番いいかという、そうではないよというのが、この10年間ずっと議論してきたところです。その辺の何かとらえ方みたいなものが前の方にちょっと書いておくと、誤解を受けないなというような感触を持ちました。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。いろいろな政策のとり方は国によって違うと思いますが、先生が、ある意味では重要なことを指摘されて、要するに、国が民の代わりになって競争に参加しに行くのとは違うよと。あくまでも民の競争を支えるための政策として国が考えるべきなのではないかと。それが先進国のヒステリックでないスタイルと違うのかということ、くぎを刺されたと思います。私自身もそういう風に思っていますが、あまり議論をヒステリックに、さあ、国の全力を投球して、喧嘩しに行こうというような視点の議論もあるかと思いますが、必ずしもそれではなくて、やはり世界の流れというのは、民の力をどうやっていかに発揮させるかというのが大きなメガトレンドであろうと思っていますので、そういう視点からの議論をしていただいて、今、下敷きとして出しているいろいろな施策が、本当に民の力を発揮させるような施策になっているかという視点からチェックしていただきたいと思います。

ほかに今日、ご発言をいただいている先生方のご意見はございますか。特にこれ以上ないようでしたら、一応、この資料1-2-1から資料1-2-3までの長期政策に関連する議論は、これで終了させていただきたいと思います。

今日、経団連の方々からいろいろなご提案とご説明もいただきました。さらに今日、多

くの方の委員から大変貴重なご意見も賜りましたので、次回までにまた、ヒアリングを続けてまいりたいと思いますが、事務局の方は、とりあえず今日の段階で、さらにこの施策案をバージョンアップしていただいて、修正に努めていただきたいと思いますと思います。

【企画調査室長】 分科会長、ちょっとよろしいでしょうか。お手元に1枚紙で、上村委員から意見をいただいております。次の議論にも絡むところがありますが、ご紹介をしたいと思います。2つ意見がありまして、1つは、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会の中に第5回基本問題小委員会の中とか、国土形成計画などで、地方ブロックごとの整備方針の審議が進んでいますと。また、道州制という統治に絡む問題について、安倍内閣で議論が進んでいますと。ブロック制や道州制など、地域の自立を踏まえた動きをどのように港湾政策に反映していくのか。港湾法にも絡む大切な問題ですので、しっかり方針を出していくべきですと。

こういう1点目と、それから2点目は、ヒアリング対象についてということで、WTOにおける議論の方向や、EPA、FTAなどの通商政策が我が国にどのような影響があるのかを見据えた上で、今後の港湾整備を考える必要がありますと。このため、これに絡む外交政策、産業政策、農業政策などを各関係者にヒアリングをしてはいかがでしょうかと。

こういう2点、意見をいただいておりますので、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。次回以降も、国際競争力強化等を図るための長期港湾政策のあり方を考えてまいりたいと思いますが、次回も、この審議会で議論の参考になるような関係者の方々からのヒアリングを予定してございます。今日、委員から、こういう提案もございましたが、特にほかの委員から、こういう方、あるいはこういう分野の方に、もっとヒアリングをして欲しいというようなご希望がございますか。特段のご要望はございませんか。

それでは、私の方と事務局に一任させていただくということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございます。それでは、次回のヒアリングの選定につきましては、今日いただきました委員のご意見も踏まえまして、事務局と私の方で相談させていただいて決めてさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは続きまして、社会資本整備重点計画の策定について、事務局より、ご説明をお願いいたします。

【企画調査室長】 はい。事務局の方からご説明いたします。お手元の資料1-3-1

と資料1-3-2を使ってご説明をいたします。

社会資本整備重点計画につきましては、資料の順番が逆になりますが、資料1-3-2の一番最後のページを開いていただきますと、A3カラーの資料が添付されております。この指標が、現在17年度末で、港湾局関係の業績指標ということで使用をしているものになります。左の方を見ていただきますと、大きく「暮らし」「安全」「環境」「活力」ということで、その次の段で「現行の重点目標」というのがありまして、それを受けまして、国土交通省の27の政策目標があります。そのうち、港湾にかかわるものがここに書いてあるものになります。今般、この重点目標をいろいろ見直していくべき段階になっておりまして、それにつきまして資料1-3-1の方でご説明をいたします。

資料1-3-1、表紙をめくっていただきますと、1ページ目になりますが、この社会資本整備重点計画における重点分野ということで、現在の流れをまとめたものになっております。これにつきましては、先ほどの「暮らし」「安全」「環境」「活力」といいますのは、上の方の段になりますが、2001年1月に国土交通行政の使命ということで、当時のキーワード、変化の方向性のキーワードということで、「多様性の時代へ、自由な個人の確立の時代へ」とか、また「少子・高齢化、人口減少」「環境問題の深刻化」「高度情報化」「グローバル化」と、こういったキーワードが変化の方向性をとらえるものということで、こういったことから、人々の生き生きとした暮らしと、これを支える活力ある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性ある地域を実現するためのハード・ソフトの基盤を形成するということが、重点分野として、「暮らし」「安全」「環境」「活力」と、こういった分野が提案されております。この提案された後に、一般にPIを行ないまして、国民の方々から意見をいただいております。そうしますと、「暮らし」について一番意見が多く、また「安全」「環境」「活力」と、こういうような順番で意見をいただいております。

そこで今般、次期の社会資本整備重点計画におきましては、ここの青緑の部分ですが、次期重点計画においても、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の分野設定を基本としますが、国家戦略として、重点的・緊急に整備すべきもの等に対応して、柔軟な分野設定を行なうことも視野に入れるということで、その重点的・緊急に整備すべきものというものとして事例としてありますのが、「国際競争力の強化」とか、「地域の自立」と、こういったものになっております。そこで、この審議会の方では、今後の検討方向に基づいて、1としまして、国家戦略等緊急に整備すべきものの考え方、特に国際公約や政府の大綱等に位置づけられていて、10年程度の間には早急に完了させるため、優先的に実施する施策

の分野と。もう一つは、横断的な目標・指標ということで、より国民の実感に近い施設横断的、あるいはソフト、ハードを含めた目標・指標を設定ということで、この検討をお願いしたいというものです。

2ページを見ていただきますと、その重点目標・指標の検討にあたりまして、過去、港湾分野に関係が深い政府決定、大綱等をまとめております。ここの一覧にあるようなもの、例えば、総合物流施策大綱とかというもの等々がございます。また、港湾分科会における検討ということで、一番目は今回の諮問の内容になります。2番目は、地震に強い港湾のあり方ということで、昨年3月に交通政策審議会の答申として、こちらの方で出していたもの。それから3つ目が、今後の港湾環境政策ということで、これも昨年3月に、こちらの分科会等の審議を経て答申をいただいているもの。こういったものを踏まえて、重点目標と指標を検討するというようにしております。

次の3ページ目を見ていただきますと、それをまとめたものになります。左側が現在の社会資本整備重点計画で、先ほどの「暮らし」「安全」「環境」「活力」ということで、4分野。それに対応して、重点目標がここに挙げたものが掲げられております。今般、これにさらに、右のほうになります。1つは、「活力」「安全」「環境」「暮らし」に、さらに「国際競争力強化」といった分野の設定をしていくべきではないかというのが論点の1つです。それから、右側のほうに重点目標の案として掲げておりますが、先ほどの安全の部会とか、環境の部会で議論になったもの等を踏まえて、ここに重点目標の案として掲げております。

また、上のほうに「国際競争力強化」「活力」という部分では、今般、こちらの方で審議をしていただいております4つの項目についても、重点目標として掲げていくべきではないかということで入れております。この点につきましては、現在、作業も進めておりまして、今回は、こういった方向でいいのかどうか、ご意見をいただきたいということ。さらに、詳しい内容につきましては、次回の審議会で時間を取ってご議論をいただきたいと考えております。

説明は以上です。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、ただいまご説明いただきました社会資本整備重点計画に関連しまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

【委員】 よろしいですか。4つの目標、大きな目標に1つぐらい、「国際競争力強化」が加わるという話で、ちょっと中身はどういう議論になっているか。いろいろと日ごろよく言われている格差是正とか、国際的にいろいろな約束したCO2だとか、貿易なんかも、

そういう国際的にちゃんと約束したものを守っていくとか、そういうものを守れるような基盤整備をするとか。そういうのは話題になっていないのでしょうかというのを、ちょっと聞きたいなと思います。

【企画調査室長】 すみませんでした。この分科会の位置づけについて、先ほど触れませんでした。追加で申し上げますと、先ほどの1ページにあります社会資本整備審議会、それと交通政策審議会の合同の計画部会の中に、この分野設定についての議論、ここで議論がされております。その議論の中で、各分科会に、港湾分野については、この分科会で、こういった今の4つの分野に追加すべきものとか、港湾の観点から、もう少しこういうような重点目標を入れるべきではないとか、そういったものを集めまして、こちらの基本問題小委員会に報告をして、そこの中でもう一度議論がされると。こういう形になります。

そこで、先ほどのような格差是正とか、CO2という環境というものは、各分科会に横断的な話ということになりますので、これは先ほどの小委員会の方でも議論をされておりますし、また港湾の分野できちんと重点目標を掲げてやっていくべきものについては、港湾分野の方から報告をして入れていくということになります。特に環境分野につきましては、昨年、環境部会の中でご議論をいただいておりますので、そういったものをこちらの重点目標に反映していくべきであるという風に考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【技術参事官】 すみません。今の事務局の説明を補足しますと、この重点目標、これは参考までに、今日ご紹介をしたということで、これは別途、行政部内でいろいろ議論をこれからやっていくものでございますので、こういう議論をしておりますというご紹介でございまして。よろしく申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございます。港湾部門としては、重点計画の目標として、「国際競争力強化」というものを共通目標に出したいと。あるいは出そうではないかという風に考えているというご報告ですね。これに関連してご意見はございますか。はい、どうぞ。

【委員】 先ほどの議論と関連するのですが、3ページにあります「国際競争力強化」の中で「アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現」と。これはほんとうに目指していらっしゃるのでしょうか。率直な話、もう10倍ぐらい荷物のコンテナ量は違いますし、いくら人件費が同じであっても、量の効果で、これを追いつこうと思ったら大変ですよ。大変というか、よっぽどのことをしないと、できないと思うのですよね。そんなことよりは、やはりグローバルサプライチェーンの中で、国際物流と国内の物流、これをシ

ームレスに、しかも低いコストで非常にいいサービスでやっていくと。こういった表現の方が、まあ、いいのではないかと思うのですが。これを言うと、香港、シンガポールを追い抜くのだということを本当に考えているのかという風な印象を持つのですが、いかがでしょうか。

【計画課長】 今、ここに書いてございます「アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現」と。これは私どもがスーパー中樞港湾の施策で打ち出しております港湾におけるコスト3割削減を目指す。あるいはリードタイムを1日以内にすると。こういう目標を、こういう表現で表しているというものでございまして、非常に大きな政策目標として、今、鋭意取り組んでいるというものでございます。そういう意味では、極めて本気で取り組んでいる施策です。

【委員】 それはわかるのですが、これだけを見ると。

【計画課長】 表現ぶりということですか。

【委員】 ええ。表現の問題だと思うのですね。多分、2～3年前だったら、これではよかったかもしれないけれども、今は、さらに差がついているわけですね。

【計画課長】 そういったご指摘も踏まえて、もう一度、どういう表現にするかということについて、再度検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見ご質問等はございますか。

【委員】 先ほどの質問とちょっと絡むのですが、なおかつ港湾の概念という基本的な問題にもかかわるのですが、大きく分けると、私の頭の中のイメージとしては、物流の問題と港湾施設の維持管理の問題と分けることは可能だと思うのですが、今の資料1-3-1の3ページあたりを拝見していると、港湾施設の維持管理よりも物流の観点に重点が置かれていると見えるのですが、そういう理解でよろしいのかどうか。そうではなくて、維持管理の管理というものは、どこかほかのところで強調されているのかどうか。その辺を確認させていただけますでしょうか。

【企画調査室長】 その部分については、これからの議論と考えております。先ほど技術参事官の方が申しましたように、今、内部でもいろいろ作業を進めているところです。したがって、次回の港湾分科会で、そのあたりの議論をしていただければと考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご意見はございますか。もしないようでしたら、社会資本整備重点計画の策定についてということのご報告は、これで終わらせていただきたいと思います。

大変ありがとうございました。それでは、これにつきましては、他の分科会とのすり合わせ、あるいは基本問題検討委員会等の結果も踏まえまして、次回以降も継続して審議をさせていただく予定でございます。

大変長時間にわたっておりますので、以後、議事の2の方は、個別の港湾計画の審議でございますので、ここで少し休憩を入れさせていただきたいと思います。現在、私の時計が3時21分ですので、3時半まで休憩させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【総務課長】 事務局からご連絡だけさせていただきます。

ここでご退席される方がいらっしゃいますので、次回以降の港湾分科会の日程についてご案内申し上げます。

次回の第21回の港湾分科会につきましては、年が明けまして1月26日金曜日、午前10時からを予定していますので、予定を入れていただきたいと思います。1月26日金曜日、午前10時から2時間の予定でお願いしたいと思います。

それから、次々回につきましては、定例の3月に予定をさせていただきます。お手元に、次々回の分については、日程調整のペーパーを用意しておりますので、ご都合のよろしい日程をご記入いただきまして、事務局までご返送いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、休憩に入りたいと思います。

(休憩)

【総務課長】 それでは、再開をさせていただきます。これからは港湾計画の審議になります。港湾計画の審議につきましては、従来の委員13名中、本日は7名の委員の方にご出席いただいております。交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達していることをご報告申し上げます。

それでは分科会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは、どうもお待たせをいたしました。今日の議事の2の港湾計画について審議を進めたいと思います。

まず、大阪港の港湾計画について、事務局の方からご説明をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 はい。港湾計画審査官の大脇でございます。よろしくお願いいたします。それでは、大阪港の港湾計画につきましてご説明申し上げたいと思います。

その前にまず、関係者といたしまして、近畿地方整備局から片桐副局長、篠原港湾空港

部長、上原港湾計画課長、大越大阪港湾空港整備事務所長が出席しております。また港湾管理者でございます大阪市から、川本計画整備部長、美濃出長期整備計画担当課長にもお越しいただいておりますので、ご紹介申し上げます。

それでは、ご説明申し上げたいと思います。お手元の資料2-1をご覧くださいと思います。なお、先生方から向かって左手にモニターをご用意しております。該当する箇所を指し示しながらと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

大阪港でございますが、大阪湾奥部に位置する特定重要港湾でございまして、大阪都市圏を背後に擁する国際貿易港でございます。平成17年7月には、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）にも指定されております。近年、東アジアとの結びつきが一層強まっております、特に中国との交易の進展が目覚ましいところでございます。17年には、外貿のコンテナ貨物の取り扱いが過去最高の180万TEUを記録しております。また、内貿の貨物の約6割がフェリー貨物となっております、国内有数の拠点となっております。

現在の大阪港の港湾計画は平成9年3月に改訂されたものでございますが、今回は約10年後の平成20年代後半、西暦2015年ごろを目指した計画改訂でございます。

1ページおめくりいただきしたいと思います。今回の港湾計画の改訂の方針でございますが、まず物流に関しましては、外貿コンテナ埠頭の再編・集約、内航フェリーやRORO船の新たな需要に対応するための埠頭の利用転換などによりまして、国際競争力の強化と港湾機能の再編・集約を行なうことを1つとしております。交流という切り口でございますが、魅力ある水辺空間の創出、旅客船埠頭や集客・交流施設の相互連携を図るなど、観光交流の場としての魅力向上と臨海地域の活性化を図ることを目標としております。また環境でございますが、良好な港湾環境の保全・創出、海面処分場の延命化、環境負荷の低減に資するモーダルシフトの推進など、港湾環境及び都市環境の保全に努めるということにしております。また安全ということでございますが、大規模地震等の発生時におきます緊急物資等の輸送機能、国際海上コンテナ物流機能を確保するため、防災機能の充実を図るということを方針としております。以上4つを機能別の基本方針といたしまして、今、ご覧いただいておりますような図に示すゾーニングを設定をいたしまして、計画の改訂を行なっているところでございます。

もう1ページおめくりいただきまして、3ページでございます。まず物流機能のコンテナの関係でございます。一層の国際競争力の強化、物流の効率化ということに対応するために、外貿コンテナ埠頭の再編・集約を計画しております。現在、南港地区のR岸壁、それからC6、7岸壁など、水深が10～12メートル岸壁となっておりますが、こちらで

もコンテナを取り扱っているところがございますが、これをより大水深の南港地区のC 1～4及びC 8、9、それから、スーパー中樞港湾に指定されておりました整備中の夢洲地区のコンテナ埠頭に再編・集約を図る計画としております。加えまして、一般の貨物埠頭として計画をしておりました夢洲の水深12メートルのYCと呼んでおりますが、この埠頭をコンテナ埠頭としまして、夢洲地区のスーパー中樞港湾の対象施設に組み込みまして、連続で1,350メートルの連続的なバースにして、一体的な運営による効率的なコンテナ貨物の取り扱いを推進するという計画にしております。

もう1枚おめくりいただきたいと思います。次はフェリーバースの関係でございます。フェリーの船舶の大型化、あるいはRORO船貨物の需要の増大に対応するために、先ほども申し上げましたR岸壁を、現状のコンテナ埠頭から大型フェリーが受け入れ可能なフェリー埠頭4バースに利用転換をする計画としております。また既存の南港南のフェリー埠頭6バースでございますが、こちらは、より水深が大きく、それから延長の長いバース、3バースに集約をする計画としております。それから、荷役効率が高く、貨物量も増大しておりますRORO船の貨物への対応といたしまして、ニュートラムの駅から若干離れており、フェリー旅客にとっても若干不便なところであります従来のかもめ埠頭をROR船対応の埠頭に利用転換するという計画にしております。

もう1枚おめくりをいただきたいと思います。次は交流関係でございます。快適で魅力ある水辺空間の創出、大阪港の立地特性を活用したクルーズ拠点としての充実ということのために、天保山の旅客ターミナル——写真もつけておりますが——など、クルーズの需要に適切に対応するために旅客船埠頭を再編・集約をしております。また既存の旅客船埠頭や小型の旅客船の施設を活用しまして、USJをはじめとします集客施設を結ぶ海上交通ネットワークの拡充などにも努めて、観光交流拠点としての魅力の向上を図る計画としております。併せまして、各地区の特性を生かした再開発や民間開発の促進による臨海地域の活性化を図る計画といたしております。

続きまして6ページ目をご覧くださいと存じます。環境ということでございますが、良好な港湾環境及び都市環境の保全という基本方針のもとに、市民が親しめる緑地や海浜などの整備に努める計画としております。また新島地区におきましては、廃棄物等を適正に処分する海面処分場としまして、その機能を引き続き確保し、延命化を図る計画といたしております。さらに環境負荷の低減に資するモーダルシフトを担うフェリーあるいはRORO船に対応する岸壁・埠頭の強化充実も併せて図る計画といたしております。

それからもう1枚めくっていただきまして、安全でございます。防災機能の充実という

ことで、大規模地震等への対策といたしまして、緊急物資等の輸送機能を確保するための耐震強化岸壁やオープンスペースなどを確保いたしますとともに、国際海上コンテナ物流機能を確保するために、夢洲地区などでの外貿コンテナ埠頭の耐震化を図る計画としてございます。

以上が今回の大阪港の計画改訂の概要でございます。

続きまして、近畿地方整備局から、地方港湾審議会におきます審議の概要について説明をお願い申し上げたいと思います。

【近畿地方整備局】 それではご説明させていただきます。10月6日に開催されました大阪市の港湾審議会におきまして、国際競争力の強化と港湾機能の再編・集約を中心としまして、大阪港港湾計画の改訂について審議がございました。

まず、国際競争力の強化につきましては、ただいまご説明がありましたように、夢洲地区に新たな水深12メートルの外貿コンテナターミナルを計画するということで、神戸港とともに、スーパー中枢港湾阪神港の一翼を担います大阪港の機能強化を図ることにつきましてご賛同がございました。また港湾機能の再編・集約につきましては、既存ストックの有効活用という観点から、手狭で使い勝手の悪くなったコンテナ埠頭のフェリー埠頭の利用転換等によりまして、港内の港湾機能の再編・集約を図ることにご賛同がございました。

近畿整備局といたしましては、今、関西の産学官が一体となって、全国に先駆けて設置されました国際物流戦略チームに基づきまして、大阪湾諸港の包括的な連携に向けた取り組みを進めておりまして、その中で、ハード、ソフト両面で大阪湾の中で、この大阪港を中心とした国際競争力の強化に向けました支援を進めてまいりたいと考えております。

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。それでは、ただいまご説明いただきました大阪港港湾計画改訂に関連しまして、ご質問ご意見をお願いいたします。はい、どうぞ。

【委員】 休憩前の私の発言をちょっと反省しながら質問させていただきたいのですが、これは前段の方は港湾局の方へのお詫びなのですが、私、先ほど、物流という概念を非常に狭い概念で使って、インフラ等の整備・維持を除いた意味で物流という概念を使ったのですが、この港湾計画などでは、物流を広い意味でお使いになっているというわけですね。その辺は言葉づかいの問題ですので、ちょっと誤解があったということで訂正したいと思いますのですが、ただ、一般的には、これは区別した方がいいのではないかとというのが私の個

人的な意見です。インフラ整備とそれ以外の工場立地等の臨海部の開発などの物流は区別した方がいいのではないかというのが私の意見でございます。

それはともかくとして、今の区分を前提とした上での港湾管理者の方への質問ですが、今の物流のところのご説明としては、まさに埠頭の再編・集約という形で、インフラ的な要素に着目しておられますが、それ以外の臨海部の開発とかに関して、何か目玉となるものがあればお教えいただきたいという質問でございます。

【大阪市】 管理者の方からご説明申し上げます。今回、物流機能の再編強化に加えまして、やはり臨海部で若干、工場が海外へ移転したことによります空き地といいますか、遊休化された土地もございますので、そういったところを、物づくり産業、あるいはその他の交流の活性化を図るということで、臨港地区の規制の見直しといいますか、そういったことを図りまして、民間の企業活動、あるいはそういった再開発の議論を巻き起こしていこうというようなことを誘因すべく、臨港地区等の土地利用等々の見直しも行いました。もう一つの柱がそういったことでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問はございませんか。はい、どうぞ。

【委員】 先ほどの前半の議論のちょっと冷やかしみたいになるのですが、こういうスーパー中枢で、神戸港とか周辺にいっぱい港があって、こういう計画を出したときに、どういう議論があったのかなど。周りの港湾の管理者等も含めた中で、どういう話があったかというのをちょっと聞かせてもらえればと思います。要するに、先ほどの議論では、こういうスーパー中枢で一体となってやらなければいけないというのが大きな議論だったのですが、具体的にこういう計画の改訂のときに、周辺の港湾管理者等から、どういう意見があったかということだけ、質問です。

【大阪市】 港湾計画の改訂そのものに関してはなかったのですが、いわゆるスーパー中枢港湾に関連いたしまして広域連携ということで、神戸港と大阪港が機能分担、あるいは協調して、一開港化等に取り組むということの中で、やはり神戸港と大阪港にございます尼崎西宮港、いわゆる兵庫県の港でございますとか、大阪府堺泉北港や阪南港も、共同歩調がとれるような施策の実施を一緒にやろうではないかというようなご意見、あるいはそういう共同歩調に取り組むべく、そういう提案がございまして、今、例えば入港料の削減といいますか、それぞれ2港にお寄りする場合の入港料を、どちらか1港分だけいただくとか、そういったことを共同歩調として、湾全体の競争力を高めるような施策をとっていかうではないかというようなことが、現実の動きとして、今、起こっていると。そういうご意見に基づいてということでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【近畿地方整備局】 ちょっと補足させていただいてよろしいでしょうか。先ほど、地方審議会のご議論の説明のときに、最後、ちょっとつけ加えさせていただきましたが、国際物流戦略チームというものを全国に先駆けて、今、関西でつくっております。その中には、経済団体、各港湾管理者、あるいは物流関係の業者の方々、あるいは国の関係機関も全部入っております、その中で特に港湾の物流に関しましては、今、大阪市の方でお話がありましたような入港料の話、あるいは関税上の開港としての一開港化の議論、あるいは内航フィーダー等をいかに円滑にするかとか、様々な課題がございまして、それにつきまして、一つ一つを具体的に課題を解決していくというものをチームの中に、各グループをつくって、今、進めているということでございまして、そういう中で各港湾管理者が一丸となって国際物流について機能強化を図るところは国と一緒に進んでいるということでございます。

【委員】 港湾計画書の1ページのところでは、平成16年度における数字で、内貿が5,850万トンと書いてあって、フェリーがそのうち3,780万トンとなっているのですが、港湾の能力で、平成20年代後半の取扱量を次のとおりに定めるという5ページの表では、内貿のところは5,460万トンで減っているのですね。これは数値は内貿については減っていくということを想定して、多分、計算されているのだらうと思うのですが、全体としてどういう構成で、つまりコンテナの外貿コンテナというのはどれぐらいの勢いで増えていきながら、実際には内貿の輸送量は、どういう感じで減っていくのか。この数量的な変化というのを、この10年間ぐらいで、どういう風に考えていらっしゃるのかを、ちょっと教えて欲しいと思います。

【港湾計画審査官】 計画目標としましては、今ほど先生がおっしゃられました平成20年代の後半、西暦にしますと2015年ごろということでございます。トータルの取扱貨物量のつきましては、9,740万トンというのが全体の目標でございます。2004年の時点では、このトータルの取扱貨物量は9,315万トンということになってございます。それで、そのうちの外貿貨物につきましては、目標としましては4,290万トン、これは外貿全体でございますが、年平均にしますと大体1.94%ぐらいずつの伸びということで毎年伸びるだらうという想定にしてございます。それで、そのうちコンテナにつきましては、冒頭ご説明申し上げましたように、TEUで申し上げますと、平成17年180万TEUでございましたが、これも平成20年代後半には240万TEUぐらいに増えるだらうと見ております。それからもう一つご指摘をいただきました内貿の貨物でございま

すが、トータルの内貿につきましては若干減少するかなと見ています。ただし、フェリー貨物等につきましては、内貿で全体目標は5,460万トンということで、若干減りますが、フェリーにつきましては、内貿の中でもむしろ若干増えるだろうということで、3,840万トンという目標を掲げてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。では、お願いします。

【委員】 1点は要望で、もう一点は質問で、お願いしたいと思います。

まず1点は要望の方なのですが、今回は埠頭の、あるいは岸壁の再編ですね。僕は、これから大きな港湾、あるいは小さい港湾といいますか、そういうところを通じて、こういう岸壁あるいは埠頭の再編は出てくるだろうと。また都市の発展を踏まえて、岸壁とか埠頭の再編あるいは再開発、そういうものはもっと出てくるだろうと。このように思っております。そういう観点から、今回のこの計画は、非常に意味があるなど。このように拝読させていただきました。

さて、その上で一つ、残念というか、あるいは仕方がないのかなと思いますことは、例えば、この方針の中で、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点をつくるのだというように書かれていますし、計画の方針の中でも、同じ意味のようなことが書かれているわけなのです。ところが、計画の中身といいますか、計画本文の4ページを見ますと、物流というタイトルで書かれていることは、公共埠頭だけなのです。それで、つらつら考えますと、物流というのは、一気通貫の流れですので、極めて重要とはいえ、岸壁あるいは埠頭というのは、その1つのポイントに過ぎないわけですね。したがって、物流で、ここに書いてありますように、より高度なことをやろうと思えば、岸壁の再編と合わせて、後ろの流通センターの再編だとか、そういうことも本来あるのではないかと思います。ただ、これは個々の民間企業者とも関係がありますし、そう簡単にはいかないだろうと思います。今回は、その第一歩だろうと僕は認識しているのです。したがって、第一歩として、公共埠頭にかかわる再編だけが書かれているのだろうな。そういう意味では、全体を考えれば不満足だけれども、第一歩かなと思っております。

それで、これは10年前のこの計画のときにも申し上げたのですが、私は大阪出身だから、知っているつもりでいるのですが、大阪市内は、かなり古い流通施設が点在しているのです。それはそれなりの意味があって、そこにあったのですが、いろいろな情勢、文化もありますのでしょうから、次のステップとして、そういうものを再編して、先ほどのロジスティクスセンターの見本となるようなものをつくっていただきたい。そのスペースが、夢洲のところかなと僕は期待をしているのです。前回の10年前の審議会でも同じこ

とを申し上げましたが、岸壁の再編をきっかけとして、そういうものの再編へ進んで、物流の一气通貫を実現していただきたい。これが1点目の希望であります。

2点目は、ちょっと質問なのですが、資料3-1の7ページに、耐震岸壁が計画されております。これはこのとおりだと思いますが、僕は合わせて、いざ、地震があったときに、河川沿いが相当頼らざるを得ないところになるのではないかなと思うのです。それで、もし時間があればお答えいただいて結構なのですが、今後、ご検討をいただくとありがたいのですが、河川沿いの物揚場というのですか、そこが本当に大丈夫かなということが一つと、それから、八百八橋というように橋が多いので、河川沿いの物揚場がしっかりしていても、橋が落ちたのではどうしようもない。僕は、こういう海辺に岸壁をつくることは、これはもちろん賛成なのだけれども、合わせて河川が有効に活用できるように——これも質問と言ったけれども、要望に切りかえます。今後、ご検討していただきたいと思えます。

以上、2点の要望を申し上げます。お答えは結構でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。では、整備局さんの方からですか。

【近畿地方整備局】 今の委員のご質問ご意見でございますが、実は近畿地方整備局で、これから大阪港、尼崎西宮港、神戸港も含めまして、河川筋に小型船を入れていって、それを防災ネットワークに役立てようという目的で、これから調査を始めます。どこまで実際に船が入れるか。その辺の橋は大丈夫か。そばまでどこまで行けるか。それは今年度から開始することを予定しております。

【港湾計画審査官】 1点目のお話でございますが、夢洲のスーパー中枢港湾のコンテナ埠頭ターミナルがございますが、先ほどスライドでご説明しました写真をご覧いただければおわかりだと思いますが、まだ整備途上というところでございます。ただ、この夢島地区の中に、1つは、このターミナルの背後あるいは隣接したところに、港湾関連用地という物流機能を支える倉庫等が立地できるスペースを用地として計画はしてございます。今後、委員がおっしゃられたような高度なロジスティクの形成ができると期待しておるところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【委員】 先ほどの港湾計画は大変よろしいかと思うのですが、大変興味深いお話として、全国に先駆けて物流戦略チームを立ち上げているということを伺いました。このあと運営までされるようなことをお考えなのでしょうか。また、機能分担や効率化のための検討、目標達成年次などの概要をご説明いただきたいと思えます。

【近畿地方整備局】 国際物流戦略チームにつきましては、今、全国にも次々にできてきておりますが、関西が一番、その嚆矢になったということをごさいます、昨年から動き出してあります。関西経済連合会（関経連）にも入っていただいて、実質的な事務局は、私ども局の港湾空港関係が中心になって動いておりますが、港と港の連携、あるいは港と道路の連携、それから海港と空港の連携とか、非常に大きなくくりで、そういったような課題の中で、例えばスーパー中枢港湾プロジェクトの推進ですとか、手続の一元化・IT化ですとか、あるいは今、一番喫緊の課題になっているのが一開港化と称するものですが、あるいは先ほど大阪市の方でお話しされた入港料の低減ですとか、あるいは港湾の広域管理、あるいは海上輸送の連携ということで内航フィーダーの話といったような課題について、一つ一つ検討する体制をつくりまして、それで喫緊のものについては、なるべく早くやろうと。あるいは例えば、ポート・オーソリティーのようなものについては少し時間がかかりますが、目標を立てながらやっというここと進めてあります。そういう中で、今、各先生方から出ていらしたような新しい話も含めまして、これから、このチームの中で、さらにいろいろなヒアリング等も進めていこうということは今考えおいて、その中でさらに新たな課題も含めて吸い上げながら、要は具体的な施策を次々に生み出していくという形です。ですから、今、昨年からでき上がりました、例えば3年計画とか、5年計画とかという形になっているかという、実はまさに今、成長過程に入りまして、その中で最初に申し上げたような大きなくくりの中で検討体制をつくっていると。ですから、あと1年かそこらで、ある程度完全に離陸すれば、毎年毎年、1つの定常的な形の中で一つ一つの施策を具体化し、課題をつぶしていくという形になっていこうかと思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかに大阪港の港湾計画改訂についてご意見はございませんでしょうか。特にこれ以上はございませんか。

特にこれ以上、ご意見ご質問がないようございしますので、答申案についてお諮りをいたしたいと思っております。

答申、大阪港。「国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については適当である」。

こういう答申でよろしいでしょうか。特にご異議はございませんか。

（異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようございしますので、答申案のとおりとさせていただきたいと思っております。近畿地方整備局、大阪市の皆様、大変ありがとうございました。お疲れさまでございました。ご退室をお願いいたします。

それでは引き続きまして、大分港の港湾計画について事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 はい。まず大分港の港湾計画のご説明に先立ちまして、関係者としてお見えの方をご紹介します。

九州地方整備局から鈴木副局長、鈴木港湾空港部長、白井港湾計画課長、それから尾座別府港湾空港整備事務所長が出席をしております。また港湾管理者であります大分県から、山路港湾課長、外池主幹にお越しいただいておりますので、ご紹介申し上げます。

それではご説明に入らせていただきたいと思います。お手元の資料 2-2 をご覧いただきたいと思います。

大分港でございますが、別府湾の中央南側に位置します重要港湾でございます。昭和 39 年に大分市が新産業都市の指定を受けて以降、工業港として発展をしてきた港でございます。東西約 2.5 キロメートルにも及びます臨海部に鉄鋼、石油化学、石油精製、電力、あるいは造船業といった基幹産業が立地しております。また物流といたしましては、韓国や中国とのコンテナ航路、あるいは阪神、四国、それから関東方面との間でフェリー航路を有する港でございます。現在までの計画は平成 4 年に改訂をされたものでございますが、今回は約 15 年後、平成 30 年代前半を目標にした計画の改訂でございます。

1 枚おめくりいただきたいと存じます。今回の計画改訂の基本方針でございます。物流の関係といたしましては、内貿ユニット機能の強化と埠頭の再編、それから港内の静穏度の改善によります荷役作業率の向上、港湾交通の円滑化といったことによりまして、物流機能を拡充・強化することを一つ挙げております。それから、交流及び環境ということでもくっておりますが、人々と港を結ぶにぎわいのある親水空間の創出ということも、もう一つの柱に置いております。それから安全ということもございますが、放置艇の収容によりまして、船舶の航行安全性を向上させるということと、大規模地震対策施設の強化によりまして、安全な港を形成するということを基本的な方針に設定しております。

それで主な点ですが、大分港の西の端の方でございますが、西大分駅あるいは市街地に近接します西大分地区といったところでは、主にフェリー埠頭を中心にしましたにぎわいのある親水空間、交流拠点を創出しようという計画でございます。一方、図の右の方、東側の方ですが、大在地区というものがございまして、こちらでは内貿ユニット機能の強化、荷役効率の向上を目指した埠頭の再編といったことを主な計画としてございます。

1 枚おめくりいただきたいと思います。機能ごとにご説明申し上げたいと思います。

まず物流機能の関係で、内貿ユニット機能の強化と埠頭の再編という点でございますが、

先ほどお示ししました港の東の方に当たります大在地区、こちらではフェリーやRORO船で運ばれておりますユニット貨物が増大しております。一方、背後の用地が手狭な状況ということになってございます。今後の貨物の増加、船舶の大型化に対応するために埠頭用地を広げまして、水深も9メートルに増深をするという計画にしております。それから、砂利の取扱量も増えておりまして、岸壁あるいは背後のヤードが不足をしております。より使い勝手のいい埠頭にするために再編をしまして、7.5メートルの岸壁を必要な埠頭用地とともに計画にしております。それから、従来より、計画にございました14メートルの多目的ターミナルの岸壁につきましては、引き続き計画に位置づけることとしております。

もう1枚おめくりいただきたいと存じます。このページでは、港の中の静穏度の確保といことで書いております。西大分地区におきましては、こちらでもフェリーが就航してございますが、フェリーの大型化に伴いまして、港の入口の防波堤の一部を撤去する必要がございます。撤去しますと、この後、港の中の静穏度が低下いたしますので、これをカバーするために必要になります防波堤を計画にしております。それから東のほうの大在地区につきましても、同様に静穏度が十分に確保されていないというのが現状でございます。特に夏場の台風などの荒天時における港の中の静穏度を確保するために、西防波堤というものを計画に位置づけているところでございます。

もう1枚おめくりいただきたいと思っております。物流の中の特に港の中の交通の円滑な流れの確保ということでございます。西側の方の西大分地区、こちらの道路の形状が、今お示ししています黄色い線で、非常にクランクの多い、真っ直ぐななかなか通れない形状となっております。港の中で貨物を運搬する大型車両などが通行しづらい状況でございます。そのために円滑な交通を確保するため、道路の線形をできるだけ直線にすると。下の図のような赤い線で引っ張っておりますが、このような計画にすることにしております。それから、東の端の方の坂ノ市地区というところがございます。こちらでは臨港道路、臨海産業道路という名称でございますが、こちらの先端が行きどまりとなっております。国道197号へのアクセスが不十分な状態となっております。港の貨物の円滑な陸上輸送確保のためにも、臨海産業道路と国道197号の接続を確保すると。ちょうど赤く塗っております線でございますが、ここで確保するという計画にしております。

それから交流と環境という切り口で、6ページ目にまとめて記載をしております。大分港は冒頭説明しましたように、水際線の多くが工業用地あるいは物流施設というもので占

められている状況になっています。ただ一方で、海あるいは港で憩い、あるいは楽しめる空間、こういったものを求める声も高まってきております。それで西大分地区に就航しておりますフェリーも、阪神、四国、こちらと結んでおりまして、この10月に新しいターミナルに移転をしたところでございます。この6ページの図の中で、白く船の形で塗ってありますが、こちらにシフトしたところでございます。それから、従来のフェリー桟橋、今申し上げましたフェリーが以前着いておったところですが、その付近の緑地におきましては、幾つか写真も入れてございますが、市民主催のイベントも開催されるなど、非常に港のにぎわいを見せ始めているという状況でございます。それから、右側の上の方の写真でございますが、この大分港には、いろいろな種類の練習船、こういったものの寄港というのが多い港でございます。こういったものを合わせて、港らしいながめも生かし、民間の活力も活用しながら、にぎわいのある交流空間への転換を図っていこうという計画でございます。

もう1枚おめくりいただきたいと思います。放置艇の関係でございます。別府湾におきましても、多くのプレジャーボートが活動をしております。一方、収容施設がまだ十分ではない状況となっております。現在、大分港の東の方の坂ノ市地区を中心にしまして、収容施設を整備しておりますが、まだ放置係留が解消できていないという状況でございます。そこで西大分地区、住吉地区にも小型の船だまりを設けまして、小型船の収容を図る計画としています。なお、港湾管理者の大分県の方でも、こういった施設の整備と合わせまして、条例によります放置等禁止区域の設定といったことも検討なさっている状況ということでございます。

次にまた1枚おめくりいただきたいと存じます。大規模地震対策施設について書いてございます。何度も同じ場所が出てまいります。大分港の東側と西側両方、西大分地区、大在地区に、それぞれフェリー岸壁あるいはフェリーとRORO船の岸壁を耐震強化岸壁として、1バースずつ配置するという計画にしております。

最後のページをご覧くださいと思います。従来の計画におきましては、西大分地区と住吉地区に大規模な埋め立てが計画をされております。西大分地区では、マリーナあるいは石油配分基地、旅客船の埠頭といったことの埋め立て計画でございましたが、近年の社会経済情勢では、こういった用地の需要がまだ見込みがたいということでございますので、これらの埋立の計画は、ここで茶色で塗っております部分でございますが、これを削除する計画としております。一方、赤く塗っているところがございますが、住吉地区の廃棄物処理用地につきましては、近年のリサイクルの取り組みなどによりまして、廃棄物自

体が若干減少しております。したがって、目標の年次までには今のところ、埋立を行なう予定はないということでございますが、将来的な需要に備えまして、将来構想ということで位置づけを変更しまして、点線の表示で将来構想として、ここに書いてあるという計画といたしております。

大分港につきましては以上でございます。

続きまして、九州整備局から、地方港湾審議会での審議の概要についてお願いを申し上げます。

【九州地方整備局】 九州地方整備局の副局長の鈴木でございます。それでは地方港湾審議会での審議の概要についてご説明をさせていただきます。

9月21日に開催されました大分港地方港湾審議会では、主に4つの点を中心に審議がされました。1つは、産業基盤としての物流機能の充実と高度化ということであります。次に放置艇の適正な収容による航行船舶に対する安全性の向上。3点目は、地域住民の安全な暮らしの確保。4点目は、人と港を結ぶ親水空間の創出でございます。

まず1点目の産業基盤としての物流機能の充実と高度化につきましては、非常に取扱貨物量の増加、さらには入港船舶の大型化に対応します内貿ユニットターミナル機能を強化するという。さらには港湾関連交通、これを円滑に機能させるということで臨港道路の整備ということについて大いに期待が示されました。

2点目の放置艇の適正な収容による航行船舶に対する安全性につきましては、大分港の内外を利用している多くの小型船がございます。不足している収容施設の整備、適切な収容ということについて、いろいろご議論がありました。

3点目の地域住民の安全な暮らしということにつきましては、大規模地震に備えるため、耐震強化岸壁の位置づけと。さらには後背埠頭用地の防災広場としての活用、さらには大分港の背後地域の防災機能の強化という点について期待がされました。特に耐震強化岸壁につきましては、後背地は非常に大分の町の中心部でございますので、緊急輸送道路との連携ということについてもご示唆をいただきました。

それから、人と港を結ぶ親水空間の創出につきましては、工業用地、物流施設ということで大部分を占められております水際線、これにつきまして市民や来訪者に開放し、海や港で憩いを楽しめる空間の創出ということで、大いなる期待が示されました。

大分港は九州でも有数な工業港でございます。県の経済、産業基盤としての中核的な役割ということで、大分港は中心的な役割を果たしてまいりましたが、さらに地域住民の暮らし・安全、さらにはふれあいの場の提供ということで、港づくりに向けた整備が図れる

と我々は思っております。整備局といたしましても、こういうインフラ整備を早急に実現するため、積極的に支援をしてまいりたいと考えております。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。それでは、ただいまご説明をいただきました大分港の港湾計画に関連しまして、ご意見ご質問がございましたら、お願いいたしますと思います。ご意見はございませんでしょうか。

ちょっと私の方から1点、確認させていただきたいのですが、パワーポイント刷りの5ページのところの坂ノ市地区の国道197号への臨海産業道路のすりつけでございますが、これはかなりトンネル部分が長くなって、197号にすりつくという形になっているのですが、今の産業道路からもう少し急角度でできれば、197号に直角に近い形で入るようなルートでは具合が悪いのでしょうか。

【港湾計画審査官】 まず私の方からお答え申し上げます。1つは、ここの道路でございますが、トンネルではなくて、カットしてオープンにしての道路ということで計画をされております。それからもう一つ、197号への接続の角度の面でございますが、一般的には60度～75度までというのが限界だとされているようでございますが、港湾管理者の方で、道路構造令等の基準にも照らしまして、安全な交差な角度にするよう、今後、具体的な形状決定のためのいろいろな調整、詳細な計画といったものを詰めていくということとされていると伺っております。

何か、大分県さんから補足がありましたら。

【大分県】 大分県でございます。最短で結ぶ案は、前回の港湾計画の折に計画しておいたのですが、人家連担部というようなこともございまして、反対がございまして、現在のような山林部について、経済的などを結ぶということで計画しております。

【分科会長】 そうですか。詳しい図面がわからないのであれなのですが、もう少し西南寄りに振っても、ルートが短くなって、工事費は安くなるのではないかと思ったのですが、そういう条件ではないのですか。

【大分県】 197号と結ぶ交差点が、手前とかは国道筋に人家が張りついておりまして、なかなか交差点処理に合わせて移動が伴うということで、交差点につきましても、なるだけ人家のないところを考えております。

【分科会長】 はい。わかりました。納得できました。ありがとうございました。

ほかに委員からご意見はございませんでしょうか。特にございませんでしょうか。

ありがとうございました。それでは、特に大分港の港湾計画に関連しまして、これ以上のご意見ご質問がないようでございますので、答申案についてお諮り申し上げたいと思

ます。

答申、大分港。「国土交通省に提出された大分港の港湾計画については適当である」。

こういう答申でよろしいでしょうか。特にご異議はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきたいと思えます。

九州地方整備局、大分県の皆様、大変ありがとうございました。お疲れさまでございました。

それでは続きまして、一部変更の案件としまして、舞鶴港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 舞鶴港の港湾計画の一部変更につきましてご説明申し上げます。資料2-3をご覧くださいと思います。

舞鶴港につきましては、近畿地方の日本海側に位置します重要港湾でございます。現在、北海道の小樽港とを結ぶ高速フェリーをはじめとしまして、韓国、中国とのコンテナ航路が就航している港でございます。港の入口には関西電力が位置しておりまして、石炭火力発電所が立地しております。貨物といたしましては、石炭あるいは木材といったものを扱っておりますほか、フェリー貨物の取扱量が多い港湾でございます。

今回の一部変更は、表のページの赤く四角で囲ってありますが、西港地区と東港地区と2つの大きな地区に分かれておりますうちの東港地区の前島地区でございます。こちらのフェリー埠頭の機能増強を図る計画でございます。

1枚おめくりいただきまして、計画の変更の概要を示しております。前島地区の水深8メートルの岸壁が現在ございまして、こちらにフェリーの高速艇が就航しております。舞鶴-小樽間2隻体制で毎日運航しているところでございます。現在投入されておりますフェリーがリプレース(交換)の時期を迎えております。船会社では、フェリーの大型化の計画をしておるということでございます。そのために右側に図面をおつけしておりますが、岸壁及び泊地の水深を1メートル増進しまして、9メートルにいたします。それと合わせまして、岸壁の延長を、若干ですが、伸ばすという計画でございます。

以上の一部変更1点でございます。

【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舞鶴港の港湾計画一部変更について、ご質問ご意見はございましたらお願いいたしたいと思います。特にご意見はございませんでしょうか。

それでは、ご意見がないようでございますので、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申、舞鶴港。「国土交通大臣に提出された舞鶴港の港湾計画については適当である」。

この答申でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきたいと思います。

それでは最後の案件でございますが、続きまして一部変更の案件としまして、北九州港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 はい。資料2-4をご覧くださいと思います。

北九州港は、ご案内のとおり、九州北部関門海峡を中心に東側は瀬戸内海、周防灘、北の方は日本海、響灘に面しております特定重要港湾でございます。中国、韓国などの東アジアを中心にしまして、世界各国と結ぶコンテナ航路を持っております。また関西圏あるいは関東圏とのフェリー航路のネットワークも有する内外の物流拠点でございます。

今回の一部変更におきましては、瀬戸内海、周防灘に面した新門司北地区におきます内貿ユニットロードの埠頭の計画、それから日本海、響灘西地区でのひびきコンテナターミナルに関するものの主に2点でございます。

資料を1枚おめくりをいただきたいと思います。内貿ユニットロード埠頭の計画でございます。昨今、北部九州におきましては、自動車産業の集積に伴いまして、この北九州港新門司北地区では、完成自動車あるいは自動車部品などの貨物の取り扱いが急増しております。特に平成16年に新門司自動車物流センター、図面でお示ししております赤く丸で囲ったうちの港湾関連用地と書いてございます。19.6ヘクタールと書いてございますが、この部分でございますが、この物流センターがオープンいたしまして、それ以降、取扱量も飛躍的に増加をしております。ちょうど右下に取り扱っている様子の写真を入れてございます。さらに今後も同様の貨物の増大が見込まれるということでございまして、従来の計画では、この図の右側のほうですが、工業用地ということで位置づけをしてあったところを変更いたしまして、公共岸壁7.5メートル、延長が180メートルでございますが、これに変更し、必要な道路の計画も合わせて位置づけをするという内容でございます。

それから同じ場所でございますが、もう一枚、資料をおめくりいただきまして、ちょうどこの10メートルの岸壁と新しく位置づける岸壁の間に緑色に塗った部分がございます。この地区には、これは津村島と呼ばれる島でございますが、これが存在しております。

従来の計画におきましては、この島の周囲、水色に塗っておりますが、周囲も埋めてしまって、緑地にする計画をしておりましたが、一方で北九州市では、多様な水際線の利用とといったことも盛り込んだ「海辺のマスタープラン2010」というのが策定されています。そのため、この両隣の岸壁での船の着岸に支障となる一部の部分、緑色をはずしております、ちょっと出っ張ったところがありますが、こちらをカットいたしますが、ほぼ津村島という島のままの形を残して、その水辺の形状をほとんどそのまま生かした緑地として計画に位置づけるという変更でございます。

それから資料をもう一枚おめくりいただきたいと思います。冒頭に申し上げました響灘の関係でございます。ひびきコンテナターミナルでございますが、こちらにつきましては、従来よりPFI方式によりまして、昨年より、ひびきコンテナターミナル株式会社がオペレーションを実施しているところでございます。このターミナルにつきましては民間事業者によりまして一元的に運営されるターミナルと位置づけられますことから、PFI方式ということでございますが、これによる効率的な運営を特に促進する区域ということで、若干、既にこれはもうオープンして動いておりますが、後追的ではございますが、そういう地区であるという趣旨で、港湾計画でこの部分を囲んで明示をするという位置づけでございます。

主に以上の2点でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明をいただきました北九州港の港湾計画一部変更について、ご意見ご質問がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 ちょっとよろしいですか。津村島をその形で残すということで、ずっと水路が奥まっけていて、片方から水が循環するようになっていないのですが、これは水質の保全是大丈夫でしょうか。

【港湾計画審査官】 その点につきましては、現在、これから実施に向けまして、水が極力循環して、水質が悪化しないようにということで、港湾管理者の方でいろいろ検討を進めておるという状況でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

関連して、私の方から確認しておきたいのですが、この地区で干満の差はどのぐらいあるのですか。

【港湾計画審査官】 約4メートル程でございます。

【分科会長】 4メートル位あるのですか。そうすると、かなり流れが出そうな部分で

すね。

ほかにご意見ご質問はございませんでしょうか。特にございませんか。

特にないようでございますので、答申案についてお諮りをいたしたいと思います。

答申、北九州港。「国土交通大臣に提出された北九州港の港湾計画については適当である」。

こういう答申でよろしゅうございますでしょうか。ご異議はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

大変長時間にわたりましたが、以上で本日の審議はすべて終了いたしましたので、マイクを事務局の方にお返しいたします。よろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。繰り返しになりますが、次回につきましては1月26日の午前10時からということをお願いしたいと思います。

以上を持ちまして、本日の分科会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —