

平成19年2月22日(木)

於：国土交通省10階共用会議室B

交通政策審議会第22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 22 回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成 19 年 2 月 22 日（木）
 開会 13 時 30 分 閉会 15 時 50 分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎 3 号館）10 階共用会議室 B

3. 出席委員氏名

氏 名	役 職 名
縣 忠明	産経新聞社論説委員
家田 仁	東京大学大学院教授
池淵 浩介	中部ｲﾝﾀﾞｽﾄﾘｱﾙ・ｲﾝｼﾞﾆｱﾘﾝｸﾞ協会会長
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
圓川 隆夫	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授
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
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
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

4. 会議次第

我が国産業の国際競争力強化等を図るための

今後の港湾政策のあり方について 4

・港湾分科会における指摘事項とその対応 4

・我が国産業の国際競争力強化等を図るための港湾政策（案） 14

社会資本整備重点計画の策定について・・・・・・・・・・・・・・・・	4 4
・基本問題小委員会の状況報告・・・・・・・・・・・・・・・・	4 4

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻になりましたので、ただいまから「交通政策審議会 第22回港湾分科会」を開催いたします。

私は、事務局の港湾局総務課長の福本でございます。

本日は委員の18名中13名の出席予定でございます。交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。

尾崎委員、白石委員、長野委員、森地委員、山内委員は所用のため欠席という連絡をいただいております。また、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。

次に、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、それから議事資料がございまして、議事資料は、資料1から9までございます。それから、別途参考資料をご配付させていただいております。ご確認いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと思います。黒田分科会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは早速、議事の方に入らせていただきたいと思います。本日は、我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方についてご審議を賜りたいと思います。

まず本港湾分科会におきまして、いろんな指摘事項を今までいただいておりますが、その指摘事項と、局としての対応について、事務局からご説明をお願いしたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

【企画調査室長】 それでは、計画課の企画調査室長をしております高橋ですが、私の方からご説明をいたします。資料1と、それからお手元に配られています参考資料と書きました資料2と3、それぞれを使ってご説明をします。資料2の方は、港湾管理者からのヒアリングをしたものの概要をまとめ直したものですので、こちらの方は参考までにお配りしているものです。

まず資料1を見ていただきますと、こちらの方ではテーマごとに、この分科会でご指摘を受けましたことをまとめておりまして、また、それに対する対応も、こちらの方にまと

めております。資料の1ページをご覧くださいますと、まず国の役割ということで、多数意見をいただいております。ざっとご紹介いたしますと、1つ目は、地方自治体ごとに分断されている港湾の運営について、広域的な連携を強化して一体的な運営を図っていく体制に見直してはどうかということです。その中でポートオーソリティ化ということのご意見をいただいております。また、2つ目には、我が国の港湾運営の仕組みが世界とどう違うのか、そのあたりについても言及すべきではないか。3つ目については、ポートオーソリティの必要性は過去に何度も言われながら、これまで実現できていない原因を分析すべきではないか。また、次には、国家戦略として港湾がどうあるべきかとか、インフラ整備のあり方をどうすべきか、こういった長期的な戦略の検討と、それから、昨今の世界的な競争関係を見据えた港湾経営のあり方、こういった短期的・機動的な検討が必要ではないかといったもの。また、その国家戦略に当たっては、思い切ったインセンティブを考えるべきではないかというご意見をいただいております。また別途、港湾の採算という面で、港湾の国際競争力を確保するためには、財政面における国の積極的な関与・支援が不可欠ではないか。さらに、港湾の管理・運営のあり方の見直しまで含めて検討すべきではないかというご意見をいただいております。

また、次の2ページになりますが、この国際競争力を考える場合に、もう一つ地域経済を支える観点もあるので、これも考えるべきであるということも言われております。また、通関業務等も含む港の機能を一緒にするべきではないかというご意見もあります。

一方で、こういった議論とはまた逆に、ナショナリティに走るのではなくて、民間活動が円滑に行われるように周辺環境を整えるのが国の役割であるというご意見もあります。さらに、民の競争を支えるための政策として国が何をすべきかを考えるべきだというご意見もございます。

最後に、現在官邸の方で行われておりますアジア・ゲートウェイ構想、さらに、経済産業省と国土交通省で行っております国際物流競争力パートナーシップ、こういったものとの関係を整理すべきではないかというご意見もいただいております。

これに対しまして、1ページ目になりますが、対応といたしまして、ポートオーソリティ等につきましては、現在大阪湾で検討が進められております一開港化、こういったものを通じて港湾間連携についての検討を進めたいと考えております。また、同時に世界の港湾運営についても、ご指摘いただいている点について整理するとともに、国と地方の役割分担や、官と民の役割分担、こういった観点からポートオーソリティ制度を含めて、我が国港湾の広域的な連携の強化や、一体的な運営について検討したいと考えております。ま

た、本分科会での議論は、アジア・ゲートウェイ構想、国際物流競争力強化パートナーシップの会議のフォローアップにも反映させたいと考えております。

2ページ目を見ていただきますと、大きなテーマで、スーパー中枢港湾の役割についてご意見をいただいております。一つは、スーパー中枢港湾政策のより一層の充実を図るべきである。さらに政策の継続性や信頼性の観点から、より深化すべきであるということ。また個別には、世界のメガターミナルオペレーターと競争可能な民間事業者を育成すべきであるとか、また、東西基幹航路を中心とするスーパー中枢港湾政策と、中国等からの輸入貨物の増大との関係をきちんと整理すべきではないか。さらに、下の方にありますが、スーパー中枢港湾政策ではターミナルコストの低減を図るために貨物の集中を図るという目標があったが、今回コンテナ物流について施策のメニューが増えると、貨物の集中という目標とは違う方向に進んでいるようになるのではないかと、こういうご意見をいただいております。

これに対しましては、引き続きスーパー中枢港湾政策を強力に推進したいと思っておりますし、また、アジアのゲートウェイとなる港湾というものは、三大湾にある港湾も含まれますので、そういった意味ではスーパー中枢港湾政策と今回の施策とを加えて実施をしたいと考えております。これについては、後ほどまたご説明をいたします。

次の3ページ目になりますが、三大湾以外の港湾の役割についてということでご意見をいただいております。この中では、一つは産業の国際競争力と地域の国際競争力とを分けて考えるべきではないか。また、日本海側と太平洋側の例を双方へ投資ということでもリスクヘッジ、こういったことを地方ブロックごとに行うべきではないか、こういうことを検討してはどうかというものです。また、現在考えておりますような海外の経済情勢や、また、港湾の盛衰といったものが今後どうなるかというのは非常に不透明であると。したがって、シナリオをいろいろ想定して検討してすべきではないかというご意見があります。また、日本海側の位置づけ等についてもきちんとすべきであるというご意見もあります。

次の意見としては、道州制と今後の港湾政策をどうリンクさせていくか、また、欧州航路や北米航路で船の増減があった場合、そういったことに対して地理的状況等を踏まえながら課題を整理していくべきではないかというご意見もございます。また、ブロックレベルでの広域圏、道路ネットワークの検討、さらに地方経済を支えている港湾も非常に重要であるということで、地方港湾の振興も考えていくべきではないかというご意見がございました。

それにつきましては、右の方の対応案になりますが、道州制の動きとか、国土形成計画

の策定等、現在動いておりますこういったものに留意しつつ、地域の活性化、国際競争力の強化という観点から港湾の役割を検討したいと考えておりますし、また、港湾物流の観点から望ましい道路ネットワークのあり方、さらに、スーパー中核港湾以外の港湾についても、地域の経済と雇用を支援するという港湾の役割もありますので、そういったことについても検討したいと考えております。これについても少し参考資料をつけておりますので、後ほど説明をいたします。

次の4ページでは、アジア物流についての新たな輸送ニーズに対応してどのようにしていくかということでご意見をいただいております。一つは、国際物流と国内物流とが低コストでシームレスに連携できることが必要であるということで、コンテナヤードへの鉄道の引き込み等について検討してはどうかというご意見をいただいております。また、製造業の国内回帰の動きに合わせて、ディマンドサイドからむしろサプライサイドにサプライチェーンが変わってきていると、こういった変化をきちんととらえるべきであるとか、また、貨物の輸送日数も、民間が製品をオーダーしてから最後にドア・ツー・ドアで運ばれるまでをきちんと計算すべきではないか等、分析に対するご意見もいただいております。また、高速輸送サービスについては、今後かなり伸びる可能性があるので、支援する姿勢を明確にすべきではないか、また、こういった高速輸送サービスについて、日本海側や北海道、東北についても、どのような施策ができるのか検討すべきではないかというご意見もいただいております。

これにつきましては、右側の方に社会実験等現在行っております施策等を通じて国際物流と国内物流の円滑な接続に取り組みたいと思っておりますし、また、アジア物流の新たな輸送ニーズについても、今後調査・分析を進めたいと考えております。

また次の大きなテーマで、臨海部の物流拠点についてご意見をいただいております。一つは、サプライチェーンの強化を目的として物流拠点をコンテナヤードに隣接してつくるべきではないか。また、中国航路と基幹航路の流通過程の相違をよく研究すべきであると。また、物流拠点の必要性や効果についても、概念も含めてきちんと整理すべきではないかというご意見がございます。

また、次の5ページ目になりますが、物流施設の整備を民間だけに任せては不十分であるということについてもきちんと整理をすべきではないか。さらに、マーケティングの考え方、道路との連携、さらに物流拠点とハブという言葉の使い方を少しきちんと整理すべきではないか、こういうご意見もいただいております。

これに対しましては、4ページ目の対応になりますが、アジア物流の特性や新たな輸送

ニーズを考えて、この物流拠点を政策的に誘導する必要性等について検討を進めたいと思っております。

また、5ページ目の大きなテーマで、臨海部産業の活性化、立地促進という点でも、複数ご意見をいただいております。一つは、バルク船の大型化、港湾諸費用の低減、鉄鋼スラグの処分、こういった個別のご意見もありますし、それから、臨海部の土地利用については、かなり限られた土地なので、高度利用とか効率的な利用ということを考えるべきではないか。さらに、土地利用状況についても、企業によってはその利用転換を考えて土地を保有しているケースもあるということで、企業のニーズをよく把握すべきであると。また、地域振興に資するような土地利用も必要であるというご意見をいただいております。また、港湾物流以外にも、航空機やトラックによる物流の観点からの活用や、それから、災害対策がうまくいっているので臨海部に企業立地が進んできているのではないかという点についても検討をすべきというご意見をいただいております。

これに対しまして、対応としましては、右側の方に、引き続き需要等に対応した適切な整備や港湾費用の低減、廃棄物対策、こういったものについて検討いたします。また、臨海部の土地需要に適した土地供給や活用等についても検討したいと考えております。また、臨海部の港湾物流以外の観点や、臨海部産業の立地促進策の実施に当たって、災害の点についてもきちんと検討したいと考えております。

次の6ページ目になりますが、港湾諸手続、それからセキュリティ、保安対策ですが、これらについてご意見をいただいております。

まず港湾諸手続につきましては、港湾管理者ごとに異なる届出様式の統一、それから、簡素化と電子化100%を行いなさいという点、それから、手続の電子化に当たっては、事業者へのメリットを考えるべきではないかとか、現在進めております府省共通ポータルについては、民間システムや海外システムと連携出来ないか、さらに財務省との連携も必要ではないか、こういったご意見をいただいております。また、セキュリティについては、コンプライアンスルールを使ってセキュリティの強化を図るとか、日本版のC-TPATの導入を考えていくべきではないかというご意見をいただいております。

今の手続とセキュリティにつきましては、対応は右側になりますが、簡素化、統一化、情報化を進めることとしておりますし、また、連携してセキュリティの強化にも努めたいと思っております。

その他の部分につきましては、課題の整理時間軸、施策の実施主体ごとに行い、さらにデータの統一も図るべきではないかというご意見をいただいております。

そこで、参考資料としてつけております資料3を見ていただきますと、今のご意見をいただいている中で、関連するものについてまとめたものをご提示しております。

1ページ目は、各輸送モードで、日中間でどのぐらいのリードタイムになっているのか、実際に工場でパッキングを始めてから日本なり中国・上海に届くまでということで日数を整理したものです。上の方は上海から東京に運ぶ場合の日本側から見た輸入、コンテナ船、R o R o 船・フェリーと航空で比較をしております。見ていただきますと、コンテナ船で合計で8.5日かかっております。それから、R o R o 船・フェリーでは6.5日、航空では4日ということで、航空は4日ですが、R o R o 船・フェリーですと2.5日長くなりますが、コンテナ船よりは2日短いということになります。この場合、一つ特徴がありますのが、通関部分については非常に不確定要素が多いということで、実時間よりも予備日を設けて長目にとっている傾向があります。

下の方を見ていただきますと、今度は東京から上海に輸出するのですが、同様な行程が組まれていますけれども、特にこの通関部分については、さらに1日余分に予備日をとっていて、ほぼ2日、このために時間をあけているということで、この部分が一つの不確定要素になっているものです。

次の2ページ目を見ていただきますと、これは中国の物流園区制度について、内容がもう一つよく分からないというご意見もございましたので、まとめたものです。この中国の物流園区がどういうものかといいますと、一言で言うとミニ香港ということが言えるかと思えます。といいますのは、上側が従来のもので、下側が物流園区を使ったものになります。例えば上の方で見ていただきますと、従来B社が物を中国国内でA社に売る場合、原材料代金に増徴税ということで基本的には17%課税されます。その課税を還付してもらうために一旦B社は香港に輸出をすると。輸出をしたものをA社が輸入すると。こうしますと、B社が香港に輸出した時点で基本的には13%還付されるということで、その13%の還付のために香港を経由していたのが、従来中国の国内調達の形態でした。それが、物流園区ができてからは、ここがミニ香港の役割を果たしておりまして、実質的にここは海外であるとみなしをするというので、物をこの物流園区に運び込んだ時点で香港と同じような還付を受けることができるというのが、この物流園区になります。

ただ、中国の場合には、物流園区と、もう一つ保税区というのがあります。保税区については、関税上は海外扱いになっているのですが、税法上は国内扱いということで、完全な海外扱いにはなっていないのが現状で、この園区を使うと関税上も税法上も海外の扱いになるというものです。

次の3ページ目は、物流拠点の概念を整理すべきではないかというご意見をいただきまして、それをまとめたものです。下の方の図を見ていただきますと、左側が流通加工機能の集約効果ということで、従来は海外から港に持ってきて、それを検品・検針等を行ったりプレス加工や補修のために内陸に持っていったのですが、そういったものを臨海部で行ってはどうかとか、配送機能の集約ということで、商品ごとに保管場所が国内等に内陸部に散らばっているのを集約してはどうかということで考えているものです。

4ページ目は、これは環境面でどういうものがあるかというもので、船舶のアイドリングストップというものを進めております。これは船舶が停泊中に出すCO₂が非常に多いということで、左側に書いておりますけれども、日本国内でアイドリングストップを実施すれば、東京ドーム400個分のCO₂の削減が可能になるというものです。

それから、最後のページを見ていただきますと、地方経済を支えている地方の港湾の役割についても検討していくべきではないかというご意見をいただいております。実際地方の港、物流以外には、ここにありますような港を核とした地域の活性化や、それから、右上にありますような魅力ある観光地づくりとか、美しい地域づくり、こういった観点もございまして、こういったことも含めて今後検討していこうと考えております。

ご指摘の点については、以上のような対応を考えております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいま、これまでの分科会、あるいはヒアリング等で出されている意見の集約と、それへの対応という形をご説明いただきましたが、これに関連しまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたしたいと思います。ご意見、ご質問はございませんでしょうか。はい、お願いします。

【委員】 まず「我が国産業の国際競争力等を図るための今後の港湾政策のあり方」というこの題のつけ方がとてもよいと思います。こういうタイトルは、非常に実態に的を射た表現だと思います。

そして、この港湾分科会での指摘事項の中の、1ページの国の役割のところ、国家戦略としての港湾がどうあるべきかというような視点が大切だということの中に、次の2ページ目のところで、特にアジアからの輸入貨物の増大への対応というところがございます。あとの資料の中にも出てくるのかもしれませんが、我が国の産業のあり方ということと、それから、我が国の通商政策、通商による外交政策というのが、港の物流の需要創出にや

はり大きく影響するわけですので、この中で対応として、本分科会での議論をアジア・ゲートウェイ構想や国際物流競争力パートナーシップ会議のフォローアップに反映させるといことなのですが、フォローアップではなくて、ぜひ積極的な、港湾において何がどのように通商による外交政策に資することができ得るのかという、もう少し積極的なかわり合い方の対応に、ぜひしていただきたいと思います。

その関連で、今経済界からも出ていますが、今後3年間の間にFTA、EPAを今の5倍以上にするためにはどうしたらいいかというようなことがございます。そういった輸出入に対応ができるような港湾政策、また、そういったことをより促進していくような港湾のあり方というものをぜひ、政府のアジア・ゲートウェイ構想や、東アジア共同体だとか、そういったところへもっと積極的に提案して行ってほしいと思います。

また、後でも出てくるかもしれませんが、港に集中して輸入貨物に対応するような高度な物流ロジスティクスセンターみたいな絵がありました。資料3の中にもありますよね。この資料3の3ページのところにも、流通加工機能の集約効果という形で、衣料品でありますとか、パソコンなんかを例題に上げていらっしゃいますが、こういう機能だけではなく、もう少し港湾のゾーンの中に、輸入に資するような、もう少し普通の倉庫、要するに普通の保管庫というようなものをつくってはどうか。例えば今食料の分野では米のミニマムアクセスをとっておりますよね。それと同じような形で、つまり、ある程度今EPA、FTAで輸出で問題になっている、そして我が国の農業の保護政策の中で、問題になっているようなところをMAのような形をとって、そして、より高度な外交政策の中で、そういうものを輸入して、それを港の中でももう少し対応ができる、そういう競争力ゾーンのような、そういう政策的意図を持ったようなものもあわせてできないかと思います。そういったことをぜひもう少し積極的に国際物流競争力パートナーシップ会議に港の立場から提案をいただきたいということを希望いたします。

ちょっと説明がお分かりいただけたかどうか分かりませんが。

【分科会長】 ありがとうございます。

【審議官】 まさに先生のご指摘のようなことで、これは後ほどご説明いたしますけれども、資料8の例えば4ページ、7ページあたりに、私どもなりの構想を考えております。後ほどまた企画調査室長からご説明すると思っておりますので、それを踏まえまして、この中身がどうかというようなことを含めてご議論いただければと思っております。資料8の4ページ、7ページあたりに、今考えている我々なりの構想をお示ししております。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の委員のご意見に関連しましては、後ほど再度議題が出てまいりますので、そのときにあわせて議論させていただきたいと思います。はい、委員、お願いします。

【委員】 どうもありがとうございました。また後でご説明があるのかもしれませんが、この段階で3点だけ要望しておきたいと思います。

まず要望ですが、1点目の対応のところ、港湾の一体的な運営について検討するところということでありますが、本来もうとっくの昔に検討が終わっていなければいけないような項目ではありますけれども、それぐらいのつもりで真剣に検討していただきたいと思います。

2点目は、2ページで下から2つ目の のところに、スーパー中枢港湾と、それからアジアからの輸入貨物への増大等、何か対立概念でとらえているように思いますが、確かにそういう側面があるのも事実ですが、5年前のスーパー中枢港湾のコンセプトは、世界に伍していけるような港湾をつくろうと、要はターミナルを一つずつ貸すということではなくて一体的に貸すとか、ターミナルオペレーターを育成しようとかということであったのであって、こういう対立概念では必ずしもないようにも思います。こういう側面があることは決して否定はしませんけれども、こういう対立概念でとらえるということはちょっといかがかなと思いますので、世界に伍していける港湾をつくろうと、そこから来たということを一つ念頭に置いて、右側のスーパー中枢港湾の政策を強力に推進するということをお願いしたいと思います。これが2点目であります。

それから3点目は、3ページですが、対応のところ、港湾物流の視点から望ましい道路ネットワークのあり方について検討すると、これはこのとおりなのですが、僕は道路だけではないと思うのですね。鉄道もあるでしょうし、それから、内航海運という言葉は今使っていましたけれども、やはりCO₂の問題や、それから、スーパー中枢港湾のときにも話題が出ましたけれども、内航フィーダをより効率化、安くしようじゃないかということがあったと思います。したがって、道路ネットワークは当然検討しなければいけないことではあります、したがって、これはこれでいいのですけれども、発想としては、陸海空というような視点でお願いしたいと思います。

以上3点、要望ですので、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。

事務局から付加的なご説明をされることはございますか。

【企画調査室長】 ご指摘の点については、きちんと対応するようにしております。よろしく申し上げます。

【委員】 今の説明で、多分2ページ目の東西基幹航路と中国等アジアからの輸入貨物増大への対応というのは、実は僕の発言だと思っておりますけれども、ロジスティクス・ハブをスーパー中枢港湾のターミナルの後ろにつくる。それは中国の貨物を主として扱うから、中国の貨物が増えているから、そういうものをそこにつくって扱うのだということを言われているのですが、もともとスーパー中枢港湾のターミナルというのは、東西航路が主として使うような大きなターミナルのはずなのに、その後ろに中国の荷物を扱うような、それ専用とは言いませんけれど、そういうロジスティクス・ハブをつくるというのはちょっとおかしいのではないですかという質問をしたのです。多分その話だと思っておりますよね。いずれにしても、こういうところをどう考えるかというのは、これからの議論のポイントだと思います。

委員の発言の中で、国の役割ということを言われましたが、これはスーパー中枢港湾政策あたりから、港湾局が変わってきて、国の役割とは何だろうかとか、こういうことを真剣に考えてきたと思いますが、やはり非常に大事な事だと思います。輸出にあってはやはり産業の競争力の問題だし、輸入にあっては国民経済、特に食品だとか、こういうのが外国から入ってきていますので、そういうものを港湾でいかに安く、いかに早く動かしていくか、これがやっぱり競争力だと思います。だから、港湾というのは手段であり、それをいかにうまくやっていくか、効率的に動かすか、それから、安い形で動かしていくか、これが一番大事なところだと思います。そこにやっぱり国の役割としてどういうふうな形で入っていくのかと、こういうところがポイントになっていくと思います。

もう一つは、非常にテーマがたくさん入っている、もしくは指摘事項がたくさん入ってきていますけれども、実はスーパー中枢港湾のもう一つの観点というのが選択と集中ですね。こういう形で選択して集中していくのだという所が、少し軸足を動かしてきたと思うのですよね。ここに入っているメニューをいろいろやっていくと、その辺が本当に選択と集中なのか、それともそうじゃないのかとこういう議論になっていくと思うのですね。このところは気をつけて、これからご説明していただくのか、議論をしていくのかちょっと分かりませんが、そこをやはりきちんと考えながら進めていくことが重要だと思いますね。

もう一つ、我々海運で船を動かしているほうですけれども、スーパー中枢港湾の中で、既存のターミナルへの支援という部分ですが、公社ターミナルの問題点があったと思うのですけれども、公社の民営化だとか、そういう問題の中でこれを解決していくのかどうか分かりませんが、ちょっとその辺が最近非常に薄くなってきているというような感じを

受けていますので、この辺も少し検討していただけたらなと思っています。

すみません、3点でございます。コメントでございますから、別に回答は要りません。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局から、何か追加的に説明されますか。

【企画調査室長】 ご指摘の意見の中で、アジア物流とスーパー中樞港湾を考えた基幹航路の関係は、資料8に絡んできますので、そちらでも、その点についてご説明をしたいと思えます。また、その他については、引き続き重要な課題と思っておりますので、きちんと検討したいと思っておりますが、また、関連の資料がこの後にありますので、その中でも議論をさせていただければと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。

たくさんの要望とメニューと対応が出てきておりますので、この対応を全部いちいちイコールウエートでやっていたら、再びまた、言葉は悪いですけど、ばらまき行政みたいになりますので、そのあたりが、今日の審議事項、社会資本の重点整備計画とも関連してくる内容だと思えますので、そのときに再度議論していただきたいと思えます。

ほかに資料1・2・3について、ご意見ないしはご質問ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、それでは次の議事に進行させていただきたいと思えます。互いに関連する部分もあると思えますので、資料1、2、3について、今からご説明いただきます内容と関連すれば、そこでまたご発言お願いしたいと思えます。

続きまして、スーパー中樞港湾プロジェクトについて、資料4でございます。さらに、港湾関係手続の簡素化・迅速化の取組は資料5でございます。さらに、保安対策の現状と課題、資料6でございます。それから、循環資源物流の現状と課題、資料7でございますが、この4つの資料を順次ご説明していただいた後にまとめて議論させていただきたいと思えますので、まず事務局から資料のご説明をお願いしたいと思えます。よろしくお願いいたします。

【港湾経済課長補佐】 それでは港湾経済課から、スーパー中樞港湾プロジェクトにつきまして、資料4に基づき、ご説明をさせていただきます。個別施策については後ほど出てまいりますけれども、既にご議論いただきましたが、今後の基本方針といたしましては、これまでの分科会でもご確認をいただいたところでございますけれども、また先ほどもご説明ありましたけれども、スーパー中樞港湾プロジェクトを引き続き選択と集中という原則のもとに堅持して進めていくというのが基本的な考え方でございます。

1枚目をご覧くださいますと、平成16年、スーパー中樞港湾の指定ということでござ

いますけれども、実際にこの構想に基づくメガターミナルの運営の開始というのは、昨年度の後半以降順次という形でございまして、そういう段階でございまして、必要な部分はさらにプロジェクトを掘り下げつつ、目標達成に向けて努力をしていくということが基本的な考え方でございます。

次に、プロジェクトの中身でございますが、既にこの分科会では何回かご説明あったかと思しますので、概要をご確認させていただくとともに、今後の話につきましてご説明させていただきたいと思っております。

まずコンセプトでございますけれども、第1ページ目でございますように、スーパー中樞港湾プロジェクトの中では、次世代高規格コンテナターミナルと、法律上は特定国際コンテナ埠頭と呼んでおりますけれども、この形成が重要な施策でございます。従来、個別施設あるいはオペレーションシステムによる運営をしてきたコンテナ埠頭というものを一定の規格以上の単位で一体運営をしていくということで、コンテナ1個あたりのコスト低減、あるいはサービスの水準の向上を図ろうというものでございまして、これのために、施策を講じているということでございます。さらに、これだけでなく、先ほど委員からご指摘ありましたような埠頭公社のターミナルにつきましても、管理運営の効率化を図る施策を進めているところでございます。

具体的な施策につきましては、2枚目で順次ご説明させていただきたいと思っておりますけれども、この資料におきましては、年度ごとに、また、その分野ごとにまとめてございます。分野の方を見ていただきますと、スーパー中樞港湾プロジェクトにおきましては、ターミナルの効率化等のみならず手続、IT化、あるいはその後背地におけるロジスティクス、あるいは国内ネットワークとの接続、さらには海側の船舶管理コストの低減といったような多面的なプロジェクトの推進をしてきております。

17年度におきましては、港湾活性化法という法律におきまして、メガターミナルを形成する法的な枠組み、支援制度をつくるとともに、港湾運送事業の規制緩和、あるいはFAL条約に対応した手続の簡素化、統一化等、さらに夜間入港規制の廃止といったことを進めてきております。

平成18年度には、これに引き続きまして、このスーパー中樞港湾等で取り扱っているコンテナ貨物の大宗を取り扱っている埠頭公社の民営化のための制度の導入、あるいはロジスティクスハブの構築のための支援制度の創設、海側の方での水先法の抜本改正といったようなことで多面的に取り組んできております。このほか、24時間フルオープン支援施設の整備に対する補助制度の創設など、各年度におきまして、スーパー中樞港湾プロジ

ェクトを推進するための仕組みを導入してきているところでございます。

来年度以降でございますけれども、こちらでございますように、最近話題になっておりますような混雑問題への対応ということで、ゲート前情報提供施設の整備でございますとか、あるいは大水深岸壁の着工、あるいは安全面に配慮した偏載監視施設の整備支援等を進めていくとともに、既に先ほど出ました埠頭公社改革につきましても、東京港の方が20年の4月目途で実際に民営化をしていくということで手を挙げられているところでございます。また、後ほど説明がありますけれども、情報面におきましても、平成20年10月からの次世代シングルウィンドウの稼働に向けた基本設計でございますとか、さらには、近畿の方で進めていただいております大阪湾諸港の一開港化といったものについても、引き続き努力をしてまいりたいと考えております。これらの施策を中心としまして、引き続きスーパー中枢港湾プロジェクトを推進することを通じまして、目標でございますこの3割削減、あるいは1日程度に短縮ということを実現してまいりたいと思っております。

以上、スーパー中枢港湾プロジェクトの概要についてご説明いたしました。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、港湾関係手続の簡素化・迅速化の取組について、資料のご説明をお願いいたします。

【港湾情報化推進室長】 港湾情報化推進室長の浦辺でございます。

資料5に従いましてご説明をさせていただきたいと存じます。港湾関係手続の簡素化・迅速化の取組でございますが、表紙を1枚めくっていただきますと、これまでの取組状況を簡単にご説明しております。ご説明は、過去、今までやってきたことと、それから、これからどうだということとを連続しておりますので、一部過去の、やってきたことのご説明が多いというところは、何とぞご容赦いただきたいと思います。

まず今の輸出入及び港湾関連手続のシステムについてでございますが、1ページ目のこの図の左側、シングルウィンドウ化と書いてございますが、平成15年の7月23日に、こちらのその枠の中の下の方に簡単なネットワークの図が書いてありますが、それまで各省庁が輸出入に必要な手続を電子処理するためのシステムをいろいろと立ち上げていたわけですが、それをとりあえず平成15年に相互に接続したというような形で、いわゆるシングルウィンドウと呼んでいますが、こちらがスタートしております。

さらに、今のスーパー中枢港湾のご説明でもございましたが、さらに手続の簡素化、統一化が必要だということで、F A L条約という条約を批准しまして、平成17年11月1日にこちらが発効いたしております。こちらのF A L条約の対応の内容ですが、それまで

いろいろな手続が各省庁にあったのですが、その各省庁の様式をそれぞれ、同じものは統一いたします。基本的には16種類あった手続様式を8種類に統一しております。それから、FAL条約というのは国際的に申請の様式を統一するというものでございますけれども、このFAL条約で統一すべき内容のほかの部分につきましても、入港前手続様式の策定というところで、それまであった5種類のものを1種類にしております、結果といたしまして、入出港届等の項目を簡素化したということで、それまで600項目申請に必要な項目数があったのですが、それを200に変えたということでございます。このときに、先ほど申しあげました左側のシングルウィンドウシステムでございますが、こちらFAL条約に対応する形で申請ができるように改修いたしました。また、関係の法令もこのとき改正をいたしております。

この結果、業務・システムの最適化というのがさらに求められるようになりました。この図の下側の方に右の矢印で書いてありますが、輸出入港湾関連手続の電子化・簡素化に関する政務官会合ということで、この輸出入や港湾手続の関連省庁は6省庁にわたっているわけですが、この担当の政務官会合によりまして、全体で効率化、システムの最適化を図るということになりまして、いろんな議論を経まして、一番右側に書いてございますけれども、平成17年の12月28日、輸出入及び港湾・空港関連手続業務の業務・システム最適化計画というのが立てられました。この計画につきましては、どのような内容かと申しますと、関係6府省7システムに係る府省共通ポータルを構築しまして、次世代型のシングルウィンドウを実現しようということでございます。この次世代シングルウィンドウのイメージ図がその下に書いてございます。後ほどまたご説明いたしますが、中央に府省共通ポータルというポータルサイトを置きまして、ここを各省庁共通の入り口といたしまして、より効率化を図るもので、平成20年10月にこの府省共通ポータルが稼働の予定で、各省庁これに沿ってシステムの最適化を進めるという形になっております。

1ページめくっていただきますと、現在の港湾関連手続の概要がどうなっているかということを示しております。これは先ほどもご説明しましたが、平成15年にいろいろな省庁のシステムをとりあえず接続する形でシングルウィンドウシステムを構成いたしました。その形が書かれております。実は今のシングルウィンドウシステムというのは、大きく3つの口があいているということでございまして、利用者から見ますと、一番左側にNACCSと書いてある部分がありますが、こちらは実は関税局の通関のシステムでございます。この下に経済産業省、農水省の関連の手続のシステムがぶら下がっているという形になっていまして、こちらは主に貨物の出入りを扱うためのシステムが統合されてい

る形になっております。

それから、一番右側に港湾EDIというのがございますが、こちらが国土交通省で所管しています手続システムであります。この下には海上保安庁の入港通報や入出港届、あるいは港湾管理者の諸手続、それから厚生労働省の検疫で必要な手続等がぶら下がっております。こちらは主に船舶の入出港、船舶系の手続をこちらに統合したという形になっております。

このほかに、真ん中にごございますが、法務省の入国管理局がやっております乗員上陸許可支援システムというのがございまして、こちらは主に人の出入りを扱うシステムということで、大きく3つのシステムを相互に連結したような形になっていまして、見かけ上の入り口としましては、左側のNACCsと港湾EDIの2つで、現在相互にシステム間連結されていますので、どちらから入ってもそれに必要なものはある程度データが相互に接続されるという形になっているということでございます。

次に、3ページでございますが、先ほどご説明しましたFAL条約でございます。このFAL条約につきましては、繰り返しになりますけれども、IMOにおきまして1965年に採択されまして1967年から発効しております。ずっと各国がこれを批准して加盟しているという形になりますが、2006年の9月時点で107国が加盟締結をしております。日本については、先ほどもご説明しましたが、2005年11月に発効した形になっております。

目的は、船舶の入出港に関する手続を国際的に標準化することで、国際海上交通の簡易化・迅速化を図るということでございます。概要としましては、今の青い枠の右側にFAL条約で規定されている9種類の書類というのがございます。一般申告書から始まりまして一番下の検疫申告書まで、こういった書類が国際的に共通の書類になっていると。これ以外の書類の様式を使う場合には、IMOの方に相違通報をしなければならないという条約でございます。それで、全体的に世界的なレベルで手続の簡素化・画一化を行うというのが、この趣旨でございます。

4ページをご覧になっていただきますと、実際にFAL条約でどのように簡素化・電子化されたかということをご説明した資料になっております。4ページの一番左側、一番上に項目数約600と書いてありますが、こちらがそのFAL条約対応前の手続様式のあらましを示したものでございまして、例えば入出港届につきましては、一番上に書いてありますが、港長にも出します、港湾管理者にも出します、税関にも出します、それから入国管理局に出しますということで、4種類の入出港届がそれぞれの官署で定めた様式が

あったのですが、これがF A L条約によりまして、右側に来まして、1種類の入出港届で、同じ様式で1回で済むという形になっております。以下、同様なまとめを行いまして、項目を減らしているということでございます。

それで、この項目を減らしたものを、さらに右に行きまして、各官庁の統一様式で電子申請が受けられるという形になっているために、かなりこの部分については簡素化がされている。いわゆるワンストップサービスに近い形によりなってきたということでございます。

さらに5ページ目であります、こちらは関税局で調べました資料ですが、こういったものがどの程度の効果があったかということでもありますけれども、直接手続の迅速化だけの効果を調べたものではありませんが、こちら関税局の方で、船舶が入港してから実際に通関の許可が下されて貨物が外に運び出されるまでの時間を示したものでございます。調査がずっと継続して行われておりまして、全貨物で見ますと、第1回平成3年ではありますが、こちらは大体この時間が7日間ほど必要だったわけではありますが、直近の第8回の平成18年の調査でいきますと、63.8時間、約2.7日ということになっております。特にスピードを要求されますコンテナ貨物ではありますが、それは下を見ていただきますと、18年の調査でいきますと、51.0時間、約2.1日ということございまして、平成13年に閣議決定されました総物流大綱では、輸入コンテナについては入港からコンテナが出るのが可能になるのに必要な時間を2日程度に短縮されているということになっておりますが、このレベルではおおむね達成されているという状況になっております。

ただ、先ほどもご説明がございましたスーパー中枢港湾の方でいきますと、スーパー中枢港湾では、船舶入港から貨物引き取りが可能になるリードタイムの1日程度の短縮を目標としておりますので、まだ2日をこの半分ぐらいに縮めなければならないという状況であり、引き続き努力が必要な状況だと認識しているところでございます。

次に、もう1枚めくっていただきますと、先ほどご説明しました平成20年10月稼働予定の府省共通ポータルによる次世代シングルウィンドウであります、こちらにつきましては、一番上の表題のところに書いております基本方針でありますけれども、こちら輸出入・港湾手続等に係る窓口の完全一本化ということを目指してまいります。左側の現状のネットワークの図を見ていただきますと、申請者はいろいろなところから入れるような形になっていまして、非常にわかりづらいということがございまして、それを右側にお示ししているように、府省共通ポータルというのを中央に置きまして、それぞれのシステムがそこに繋がるという形になっております。下段の方に書いてありますが、役所側は

いろいろなシステムがあるのですが、申請者から見ると府省共通ポータルだけが入り口になっていて、見かけ上は完全に一つのシステムに見えるという形を目指しているということでございます。

7ページ目であります。具体的に平成20年10月の次世代シングルウィンドウでどういうところが改善されるかということをご説明したものでございます。今申し上げたとおりでありますけれども、現行シングルウィンドウの課題としては、申請窓口が複数あって、どこから入るかということが一つあります。それから、申請窓口が違うということで、その申請者がこういったシステムを使う場合のID・パスワードを各省ごとに別々に設定しているということがございます。それから、各府省に、どこから入ったかによって申請者に提供される情報のレベルがかなり違っているということがございます。それから、FAL条約でかなり統一化はされたのですが、いまだに各府省に類似業務が存在しているということがございます。それから、そのシステムの中で、府省毎に入力項目や入力コードが微妙に違っているという問題がございました。それから、最後は非常に大きな問題としてとらえられていたのですが、府省毎にデータの送信時期がかなり違っているということがございます。こういった問題があります。

これを府省共通ポータルということで、各府省の壁を超えた一元化・共通化を図ることによりまして、こういった問題がある程度統一的に扱えることになって、結果的に右下に書いてございますけれども、申請窓口が非常にわかりやすくなって明確化されるということ、それから、入力業務で繰り返し入れなくていいということで負担が軽減されるのではないかと、反復申請が回避できるのではないかと、こういった効果があると考えているところでございます。

こちらは府省共通ポータルでありますけれども、輸出入及び港湾関連のシステムの中で最も大きいものは通関システムのNACCSでありまして、府省共通ポータルの管理運営も、今各省庁協力してということではありますが、財務省のNACCSセンターの方でこちらの管理運営に当たるということになっております。

次に8ページでございます。こちらは関係システムの更新スケジュールということになっております。一番上に輸入手続インターフェイスシステムというのがありますが、この流れで書かれておりますのが今ご説明した府省共通ポータル次世代シングルウィンドウの開発スケジュールでありまして、現在19年度には府省共通ポータルの開発・試験に入ることになっていまして、今現在各省庁と調整をいたしまして、この仕様を固めているという状況でございます。予定どおり平成20年10月からポータルを稼働する予定になっ

ております。

私どもの港湾の手続を扱っています港湾EDIであります、これは8ページの下から2番目のところに書いておりますが、現在この府省共通ポータル仕様が固まった時点で、今年度から設計に入ることになっておりまして、平成20年に入ってEDIの開発試験を行って、同じく府省共通ポータル稼働と同時の平成20年10月に、こちらに対応した新システムに移行するという予定になっておりますので、現在こちらの準備を進めているという状況でございます。

以上が全体のお話ということになりますが、私ども港湾EDIの単独の課題というののかなりあります。1枚めくっていただきますと、港湾関連手続の概要というのがございます。港湾EDIというのはどんな手続を扱っているかということでありまして、先ほど申し上げましたように、船舶の入出港にかかわるいろいろな手続を扱っているということで、こちらの資料でございますように、係留施設の使用許可申請、これは港湾管理者に対して岸壁を使わせてくださいという申請でございます。それから始まりまして、入港前にするいろいろな情報を入れる、それから、入港した後、入港届や明告書を出す、それから出港後は、とん税や特別とん税の納付申告、あるいは出港届を出すと、こういう一連の手続を一つのシステムで行うというものでございます。

さらに1枚めくっていただきますと、港湾EDIの今までの経緯でございますが、こちらは平成8年6月に私ども、当時の運輸省が港湾管理者ごとに異なっていた入出港書類の様式を統一して電算機で処理できないかということでEDIシステムの検討を開始しております。11年度に港湾EDIシステムの試作ということになりますが、試行的な運用を開始しております。さらに平成15年には、先ほど申し上げましたように、各省庁に繋ぐということで、ここでシングルウィンドウシステムに対応したシステムに改変をしております。以降、全体の輸出入関連及び港湾のシステムの流れに従って各省庁と連携しながら改変をしているという状況でございます。

11ページですが、実は第20回港湾分科会におきまして、経団連から提言のご説明がございましたが、その中には当港湾EDIに関する部分も幾つか含まれております。その対処方針について簡単にご説明をさせていただきたいと存じます。

昨年の11月の経団連の提言書の中で、特に港湾の手続システムに関係あるものとしましては、左側の3.港湾行政、国土交通省にあてた提言の中で、特に一番下の赤い枠で囲っておりますけれども、提出書式の統一、ペーパーレス化を実現すべきだということが言われております。それから、4.の特に関係省庁全体に提言をいただいた中では、省庁間の連

携強化ということで、これも一番下を書いてありますが、一回1カ所に入力するだけで手続がすべて完了する「真のシングルウィンドウ」を実現すべきだと、この2つが手続システムに関する提言ということになっております。

それで、まず一番下の省庁間の連携強化についてであります。これは今ご説明しましたように、現行シングルウィンドウを府省共通ポータルの形の次世代シングルウィンドウにするということですので、これを着実に実施する中で、要請に答えていくということが今、対応方針として考えられております。

一方、3.の港湾行政の方で、届出書式の統一、ペーパーレス化を実現すべきということで、特に港湾管理者ごとにそういった届出書式が大きく異なっているということが指摘されておりますが、これにつきまして原因は、港湾管理者の手続というのは、基本的には地方自治体ごとに地方行政手続として決定されておりますので、国の手続と比べると、それぞれ別々に定められているということもありまして、統一が困難だということではありますが、現在統一モデル様式を私ども国の方で策定をして、港湾EDI化をしようということで、次世代シングルウィンドウにこういった機能を追加できないかということについて今検討しているということでございます。

次のページをめくっていただきますと、今の流れを簡単にご説明してございますが、上段に書いてございますことは、次世代シングルウィンドウを実現して港湾管理者の手続ですとか税関、入管の手続等と一緒に、平成20年10月には完全な申請窓口を統一する方向で準備をしているということでございます。

問題は下の方でございますが、今ありました港湾管理者の手続が非常にばらばらだということでもありますけれども、こちら今ご説明しましたとおりであります。統一モデル様式を策定しまして、特にこの内容としては、船舶の入出港及び荷役の手続に係る国による統一モデル様式を策定するということが、主要な港湾管理者とも一緒に検討しながら、こういった様式の統一を図って、それをつくっていくという作業を今まに行っております。

それから右へ行きまして、港湾管理者への要請ですが、ただ統一モデル様式をつくっても、これは国の手続ではありませんので、港湾管理者に採択してもらわなければなりません。ということで、統一モデル様式の採択につきまして港湾管理者のほうに要請をしていくということになるかと思っております。併せまして、簡素化につきましても、利用頻度の低い手続などを整理統合するなどこの機会に行おうということでございます。さらに、採択されたものにつきましては現在の港湾EDIの電子申請事項へ追加するということが、最終的には次世代シングルウィンドウの機能追加を図るというようなことを考えておりま

す。

それから、13ページ目でございますけれども、システムの方ですが、今NACC Sと港湾EDIが、現在のシングルウィンドウでは大きな2つの流れになっているというご説明をいたしました。NACC Sと港湾EDIでも、情報の共有の連携を深めるようなことを検討して順次進めているところでございます。

それから、港湾EDIは基本的には手続情報を受けますと、港湾管理者が独自にシステムを持っているものについては、そちらに引き継ぐという形のシステムでございますが、こういった港湾管理者システムとの情報のやりとりについても円滑化を進めるというようなことも今検討しているということでございます。

説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、引き続き保安対策の現状と課題という資料のご説明をお願いいたします。

【危機管理室長】 危機管理室長の北山と申します。よろしく申し上げます。

港湾の保安対策の現状と課題という資料6をご覧くださいと思います。

1ページをお開きください。経緯でございますけれども、先生方もよくご存じだと思うのですが、2001年9月、米国同時多発テロが発生いたしました。これで海事関係についても、テロ対策を図らないといけないということで、2002年12月、国際海事機関において、海上人命安全条約が改正されたわけです。その発効が2004年の7月1日ということで、我が国におきましても、国内法である、国際船舶港湾保安法をつくり、それに基づき対応を図っているところでございます。

2ページ目をお開きください。具体的に各港でどういう対応をとっているかですが、左の上のところの改正SOLAS条約を踏まえた港湾の保安対策として、全国の126港、約1,900の施設で、フェンスをつくったり、監視カメラを設置するなどの対策をとっております。それから、下の(2)の水際対策・危機管理体制の強化というところでございますけれども、全国125港で関係機関からなります港湾保安対策委員会を設置しております。これで保安関連情報の共有化を図ったり、それから、一緒になって保安訓練等を実施したりしているところでございます。

3ページ目をお開きください。具体的に各港でどんな保安対策をとっているかですが、3ページの図にあるように、まずはフェンスで周辺を囲みます。それから、その中に照明や監視カメラを設置し、モニターを行うわけです。また、出入りにつきましては、身分証明書、車両通行証等で確認します。何故このターミナルに入ってくるのですかと、目的等

を確認するというところでございます。さらに、水域につきましても、船が着いているところから約30メートルの水域に、勝手に船が入ってこないように監視をしています。こういう対策をとっているというところでございます。

続きまして、4ページをご覧くださいと思います。この保安対策につきましては、諸外国との情勢を踏まえながら対応していく必要があることから、諸外国の取組についてまとめた表でございまして、上が既に我が国において着手しているものでして、下の方が今後我が国の保安対策に影響を与えるものとして整理したものでございまして、1つ2つご紹介いたしますが、メガポート・イニシアチブというのがございまして、これは、放射性物質探知装置を各港に設置をして、放射性物質を検知するようアメリカが要請しているものです。その左に米国の国内法(SAFE Port Act)というのがございまして、これまでいろんな施策をアメリカはとってきておりますけれども、そういったものを法律で位置づけたものです。その下に米国の民主党法案がございまして、これは海外の港からアメリカ向けに輸出するコンテナについては100%検査をしろという法案で、下院で可決したものです。これからどうなるかわかりませんが、このような諸外国の動静を踏まえながら保安対策を行っていかないといけないということでございまして。

5ページをお開きください。現在と今後の取り組みとございましてけれども、今後の取り組みのところは、課題であり、取り組むべき内容です。上から3つ目、保安性と物流の効率性の両立でございましてけれども、当然保安対策を行うと、物流の効率性への影響が非常に大きいわけで、この対策について今検討しております。

次の6ページをご覧くださいと思いますが、港湾施設における出入管理システムというものでございまして、これは物流の効率性、保安性、相反するものをIT技術を活用することによって両立させようというものでございまして、真ん中は現在のイメージ図でございましてけれども、例えばコンテナターミナルの前だと、非常に渋滞が発生している、さらにはターミナルの中に入るためには、今では紙のカードによる本人の確認等をやってるわけでございましてけれども、この紙のカードでは偽造が非常に簡単であり、なりすましができるわけです。

これへの対応が下の、将来のイメージ図でございまして、7ページをお開きください。港湾施設の出入管理のイメージでございましてけれども、まずは左の上のところのドライバーにICチップが入ったカードを発行する。その中にドライバーの生体認証の登録をしていただく。そういう非常に保安性の高いカードを発行し、このカードをドライバーが持ってコンテナターミナルに行ってもらおう。そのターミナルにはカードリーダーがあって、ワン

タッチすればすぐに入れる。もしも偽造であれば、すぐに確認できるというそのようなシステムについて今検討を進めているところでございます。

保安の課題といたしましては、諸外国への対応をきっちり行うことと、物流の効率性を阻害しないようにしつつ保安性の向上を図っていく必要があるだろうということでございます。

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、引き続きまして、循環資源物流の現状と課題、資料7をご説明いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【廃棄物対策企画官】 廃棄物対策企画官の春日井でございます。よろしく申し上げます。お手元の資料7に基づきまして、ご説明させていただきます。

1ページでございますが、循環型社会の構築ということで、平成12年に循環型社会形成推進基本法というのが制定されております。日本全体として循環型社会の構築が求められているという形になったわけございまして、それに基づきまして、港湾につきましても、地域ごとのリサイクル、循環資源の物流というもののニーズと発生との格差が非常にあるということで、それをオールジャパン、日本全体での循環社会を形成し、さらには現在東アジアも含めて物流が生じておりますけれども、そうすることによって、ごみを減らし資源として有効に活用しようという施策でございます。右にございますが、リサイクルポートという港湾を指定しまして、そこを中心に循環資源物流を促進していこうという施策でございます。

2ページをお開きください。これが港湾貨物の取扱量と循環資源の取扱量の推移を示したものでございまして、国内の移出でございますが、ほぼ横ばいから若干減っているということに対しまして、循環資源物流につきましては着実な伸びを示しているということでございます。平成12年から約6%伸びているという状態でございます。

3ページをお開きください。これはリサイクルポートを指定した後の事例でございます。酒田港と姫川港ということで、酒田港では県内で発生した木くずや火力発電所の石炭灰を例えば姫川港に送って、姫川港はその木くずや石炭灰を使って発電燃料にしたりセメント材料にしたりして、またセメントが酒田に戻ると、そういうような輸送がだんだん発生しているということや、リサイクルポートに指定した後にも、この3ページの右でございますけれども、酒田港に非常にリサイクルポート関連の企業の立地が促進されているということでございます。立地企業は、日本全体でもずっと増えているということでございます。

4 ページが、そういう状態の中で、港湾におけるルールの課題でございます。循環資源物流を取り扱うに当たりましては、これは廃棄物との関係がございまして、廃棄物処理法との関係で、非常に簡単には使えないということでございます。そういう課題がありまして、港ごとにルールが結構ばらばらであると、こういうものの問題があるということでございます。

また、5 ページでございますが、循環資源を取り扱うに当たりましては、リサイクルポートにおきましては、そういう専用バースを整備するという事例もございまして、そういうものを使うと、今度は安全・安心な取り扱いが担保されますために、取扱基準が緩和されるということでございまして、そういう事例もございます。

6 ページが、国際循環資源物流の事例でございまして、現在東アジアを中心に、鉄スクラップ、古紙、廃プラスチック、非常に伸びております。そういうものについての取り扱いを明確化して、使いやすいリサイクルポートにする必要があるわけでございます。

7 ページが、最後、全体の課題と取り組みをまとめたものでございます。課題としましては、先ほど各管理者で違っていた取り扱いルールが不統一であるということや、港湾物流はまとめて送るということに対して、廃棄物行政はまとめることは投棄につながるということで、なかなかそこら辺の整合性をとるとというのが大きな問題であるということがございます。また、循環資源を取り扱う基盤施設が不足しているということ、ルールが未成熟という問題がございまして、それにつきましては、取扱基準を共通化し緩和することによって、コストを縮減し使いやすいリサイクルポートを実現するということや、そういうハードの整備、さらにはルールの整備などを進めていくという形で現在進めているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいま資料4、5、6、7まとめてご説明いただいたのですが、この4件に関連しまして、ご質問とご意見を賜りたいと思います。よろしく願いいたします。

【委員】 主としてスーパー中枢に関連して伺った上で、コメントないし今後の、もう少し重点的にやってもいいかなという意味のことをコメントさせていただきたいと思いません。基本的には4点でございます。

まず1点目は、このスーパー中枢港湾というものの意味合いなどですけれども、日本の中でスーパー中枢港湾というと何かとんでもないこと、ものすごい物をつくって、これでもう世界一だみたいな感じに、この言葉遣いからすると、感じる国民もいるかとは思いま

す。しかし、このスーパー中枢港湾という言葉をつくられたり、それを検討されていた時期と、たった今の他の国の港湾の状況はもう大幅に異なっているわけで、このスーパー中枢港湾というものの自身が、もう既にスーパーでも中枢でもないという状況にもなりかねない。あえて言えば、ちょっとした拠点港湾に過ぎない程度の施策しか現時点には射程に入っていないという認識をある程度持って国民に訴えないと、何かとんでもないすごいことをやろうとしていると思われるように感じますね。簡単に言うと、もう既に手ぬるい状況になりつつあるというのをもう少しアピールしていただきたいと思うわけです。名前もひよっとしたらそうかもしれませんね。これが1点目。

2点目は、今日の資料にもあったとおり、確かにハード上の充実は明らかに必要でありまして、特に水深、それから長さ、大きな話ですが、次の情報関係にもあったように、ソフト面での不整合、国際的な水準に達していない。それから、京浜港の中でも、特にソフト面はこっちの港とあっちの港はてんでんばらばらになっている。この辺をもっと強力に言わないと、何かちょっとやっていますくらいにしか訴えるものがない。多分事務局もいろんなところに遠慮されながら資料をつくる関係上こうなってくるのだと思うのですが、これでは、やっぱり国民に実情が分かってもらえないのではないかという感覚を持ちます。それが2点目です。

3点目ですが、やはりスーパー中枢港湾で必要なことは、今申し上げたようなソフト面、ハード面での高度化と同時に、複数の港湾の統合的運用というようなところがあるかと思えます。それがどの程度必要であって、どこまで達成しているのかということを示すためには、何らか、その統合的運用に関連するような意味での指標化をしないと、やっぱりつらいと思えます。その指標、目標を例えば3年でここまで達しましょうと、それがここまで行きましたとかというのをやっていただきたい。あるいは総合的な意味でのそれぞれのスーパー中枢港湾政策のパフォーマンスを指標化して、それを表現して目標にして、達成を評価していくということをぜひお考えいただきたいと思うのが、これが3点目です。

最後は、こういったスーパー中枢港湾政策をやるべきと私も考えるところでございますけれども、これをやると何がどうなって、こういう効果があるというのは、もちろん、費用便益分析的な意味では、しかるべき検討がされていることは承知しておりますけれども。やはり国際的な物の流れの中で、何がここにどの程度寄港するようになって、その結果こうこうこうというのを、もうちょっと分かるように示す試算なりシミュレーションなりがないとつらいなと思えます。しかも、いろんな意見がございますよね。この程度の集積じゃ全然足りないと、4カ所ではなくてもっと1カ所にすべきだという極

端な意見の人もいるし、逆の意見の人もいるし。また、前回は申上げましたけれども、R o R o 船等の近距離での活躍を考えると、スーパー中樞港湾だけではないという世界もある。そうすると、どの程度の集積と、どこどこにどうやるのがこういう結果をもたらす。それで、それがあつ種の最適な状態と想像できるというところに対する定量的な分析をつけないと、やっぱり説得力に欠けるように思ひます。そういうところをぜひ充実して、力強く国民に訴えていただきたいというのが、4点目でございます。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまの委員のご意見に対して、事務局から補足ないしは回答がござひますか。

【計画課長】 大変有益なご指摘、ありがとうございます。いずれもまさにおっしゃるとおりだと思つております。

現在の状況について、例えば1点目でおっしゃられたスーパー中樞港湾政策が国民にどういう受けとめ方をされるのかという点については、確かにネーミング、やや大仰なネーミングかもしれませんが、逆に言うと、最近随分ネーミングが定着をしてきておりまして、一定のイメージができてきているのかなとは思つております。ただ、それが例えば上海であるとか、釜山新港のようなものを造るといふイメージでとらえられている向きがあるとすれば、それはやはり我々も少し丁寧に説明していかなくてはいけないだろうと思つております。

【委員】 昔は、東海道新幹線は夢の超特急って登場したのですよ。今この時代に、200キロを運転するのを夢の超特急なんていう国はどこにもないですよ。そういう感覚がないとこの港の世界はもう、日進月歩はちょっと言い過ぎだけれど、年々高度化する時代にある中で、こういうネーミングがいつまでも普通の感覚で使えるというのは、時代に取り残されてもいいなと言つているのと同じような感じもします。すみません、ちょっと厳しいことを言つて申しわけない。趣旨はご理解いただけたと思ひます。

【計画課長】 心して、また今後検討させていただきたいと思つております。

それから、ソフト面の不整合がいろいろあるとか、そういった点についても、今どういふところでどういふ問題があるのかというところは、我々も分析をして十分認識をしておりまして、その必要な手を順次打つているわけでございますけれども、そういった点についても、もう少し皆さんに分かりやすく、いかに現状を説明していくかという努力をしなければいけないと思つております。

それから、複数の港湾の統合的運用、これを進めるべきであり、さらに、その進捗を指標化すべきとこつうご指摘でございますけれども、この点についても、いろいろな識者の

方からご指摘をいただいております。それで、多分この問題については、実はいろんなレベルのご意見があって、管理の統一、いわゆるポートオーソリティのような管理主体を設立すべきだというようなご意見から、運用の連携をもっと強めるという意見から、いろんなレベルのご意見があります。また、多分こういったものを進めていくに当たっては、そういういろんな段階を踏んで進めていくということが必要になってくるだろうと思いますので、どういう道筋、手順、段階を踏んでこういったものを実現していくのかということも含めまして、ぜひまた検討していきたいと思っておりますし、それに合わせた指標化というものも、もし可能であれば考えていきたいと思っておりますので、よろしくご指導をお願いいたします。

4番目の、現在スーパー中枢港湾政策を、いわゆる三大湾で進めているわけですが、これが定量的にオプティマムなソリューションなのかどうかということを中心に検証すべき、あるいは説明すべきとこういうご指摘かと思っております。元々これは、まず中核港湾というものを打ち出して、それから中枢港湾、さらに、そのもう一段上を行くスーパー中枢港湾という形で段階的に政策を形成してきて、その段階ごとに必要な検討をしてきたという経緯があるわけですので。そういったところをもう一度振り返ってみて、できるだけ定量的にこの必要性、あるいは妥当性といったものをご説明できるような努力を続けていきたいと思っておりますので、この点についてもまた引き続きよろしくご指導をお願いします。

【分科会長】 ありがとうございました。

他に。よろしく申し上げます。

【委員】 大きく2つ、意見といたしますが、ご質問をしたいと思います。

1つは、港湾手続の簡素化・迅速化の取り組みという話で、これは官民の手続の話だからだと思うのですがけれども、府省ポータルの話があって、港湾EDIの話があったり、それから、例えば効果として、5ページのリードタイムが減りましたという話があったのですが、実際にリードタイムとかコストが減るためには、官民のところだけではだめで、今日、僕が取り上げましたドア・ツー・ドアで、いかに簡素化あるいは情報共有がうまく進むかということが一番大事だと思うのですね。

そういった意味で言うと、せっきくの府省ポータルがあって、それを官民のところ、例えば輸入でいいますと、そこから搬出までに、ただ陸運事業者であるとか、ターミナルであるとか、いかにそういった電子情報を共有化しているか、今どうなっているかという、こういったところがリードタイムの短縮、あるいは渋滞の解消に非常に大事なところなの

ですね。せっかく、特に港湾局でやっていらっしゃるＪＣＬネットというものがあるわけですね。要するにその情報の共有化のための。それを運用されながらうまくいっていない。この府省ポータル絵を描くときに、ぜひそういったところをよく検討して頂きたい。さっきＮＡＣＣＳセンターがこの府省ポータルをやるのだという話がありましたけれども、ＮＡＣＣＳセンター自身にもその辺どうするかということをお聞きしたことがありますけれども、やはりそれは組織の壁ではなくて、国民の情報もきちんと扱うようにしなければいけない。今まで国民に任せて結局うまくいかなかったわけですね。今回そういったプラットフォームができるのですから、ぜひこういうドア・ツー・ドアでちゃんとしたシステムができるようにしていただきたい。そういったシナリオがないと、府省共通ポータルサイトだけやっても実際あまり効果がないかもしれない、実際のコストであるとかリードタイムですね。そういったことをお願いしたいと思います。

それに関連しまして、５ページのリードタイムの図があったのですが、コンテナ貨物２日と言っていますけれども、これは、土日を除くとか、あるいは急ぐ荷物だけを考えると、もうとっくに１日を切っていますよね。ですから、先ほど話がありましたけれども、これはちょっと違った話でありまして。問題はやはりコストだと思います。スーパー中核港湾政策のところはコスト３割減と書いてありますけれども、それについては資料も何もないわけですね。ヒアリングで新日鐵の方が１００億のコスト差があるというすごい話をされていたので、これ難しいと思いますけれども、何か少しはその辺の話がないと迫力がないなと思いました。

それから、２番目のセキュリティですが、せっかくセキュリティの話がされているながら、ほぼ港湾のハード的な保安対策だけの話でありまして、実際に米国のいろんな取り組みが書いてありましたけれども、それに関連して日本で日本版Ｃ－ＴＰＡＴを導入すると。これは財務省が中心だと思いますが、確か簡素化の１１ページか何かにありましたけれども、それをやってリードタイムを短縮してきますよね。輸出、輸入でも優遇措置をとられるわけですから、急ぐ荷物は特にですね。コンプライアンスがすぐれていればという話ですが、そういった話が全然なくて、一方で国土交通省が中心になっています。安心かつ効率的な国際物流という、そこではいろんなセキュリティのガイドラインをつくっているわけですね。そういった実際の輸出にかかわるいろんな事業者のセキュリティ対策という話も、日本版Ｃ－ＴＰＡＴと関連して話があってもいいのではないかと思います。

あと１つだけ言わせてください。もう一つは、これも最後に出入管理システムがありま

すよね。これは、人の問題ですよね。実際にはアメリカではコンテナに電子タグをつけてセキュリティを検討している、実際国土交通省も去年まで実証実験を行っているわけですね。そういった話が抜けてしまうというのも、私にはちょっと変だなと感じました。

以上、意見と要望です。

【分科会長】 ありがとうございます。

追加の補足説明いただけますか。

【審議官】 3点お伺いしましたが、1点目は全くおっしゃるとおりでございまして、これからのシステムの設計に当たっては、十分そういうことを考えていかなきゃいけないと思いますし、あるいはスタート時点で仮にそこまで行かないにしても、引き続き改善をしていくというような方向で取り組んでいくということを明確にすべきだと思っております。

それから、セキュリティの話につきましては、この資料の作り方が悪いのかもしれませんが、実は事業者関係の取り組みというようなものもやっておりますので、そういったことをまた、とりまとめに当たっては記述に際して意識をしていきたいと思っております。

3点目に、例えば電子タグとおっしゃられましたけれども、これは私どもも非常に意識しておりまして、電子タグを仮につけるとしましたときに、それが港湾のセキュリティだけに利用されるのでは、これはこんなもったいない話はないわけでありまして。電子タグをつけますと、さまざまな用途があるわけでありまして、非常に総合的なものの中で考えていかないと、コストがかかり過ぎてなかなか実現性も低いだろうしというような方向で考えております。資料に入っていないで申しわけございませんけれども、そういったことでございまして、ご指摘を踏まえまして、また検討を深めて参りたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご意見。はい、どうぞ。

【委員】 3点述べたいと思いますが、まず次世代のシングルウィンドウの話ですが、これも他国でいろんな形の国際標準化が進んでくるだろうと思っております。そういう標準化の話は横でらみながら、我が国独自の戦略を考えていくべきだろうと思っております。ともすれば日本独自のシステムをつくってしまって、後から大変だということにならないようお願いいたします。

2番目は、先ほど先生がおっしゃったこととほとんど重複しますが、保安あるいはリスクのマネジメントというのは、網羅的、総合的にやらないと、一つでも漏れがあると、そこからいろんなことが起こってきますので、やはり総合的なリスクのマネジメントをす

るのだという、きちんと視点を立てるべき。それから、リスクマネジメントには、誰がするのかということが常について回りますので、そこをきちんとはっきりさせて、その上でいろんな事業者、いろんな主体の間でのリスクのマネジメントのガバナンスというか、それをどう確立していくのかという視点が必要になってくるかと思います。

最後は、循環の話ですが、静脈物流の世界はなかなか情報が流れないのですね。動脈物流の場合は、いろんな流通過程を通じて情報が自動的に流れるのですが、ほうっておいてはなかなか情報が流れないというか、資料がそこにあるわけではないというか、資料をつくらないとだめだというので、それから、データもなかなかとれないという問題もありますし、やはり情報のシステムといいますか、これを合わせてどうつくっていくかということが課題だろうと思います。それから、実際に進めていくには段階的に進めていかざるを得ない。やはり臨海部でどれだけの土地をいつの段階でどれだけとるか、そういうフレキシブルな対応というのが必要になってきますので、ちょっと長期的な話になるかもしれませんが、いゆる臨海部の土地の保有のあり方とあわせてこれは検討する必要があるかと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局から、補足で。はい、お願いします。

【審議官】 1点目は、おっしゃるとおりでございます。

2点目の港湾保安についてちょっとご説明させていただきますが、例えば資料6の2ページにもございますように、各港で港湾保安委員会というのをつくりますときに、港湾管理者、税関、入管、警察、海上保安庁、そして私どもの出先である整備局、運輸局、他の行政と、こういった形でできるだけ総合的な情報の共有・交換というのを図っていきたいと思っております。それから、例えば警察や海保が入ることによりまして、いわゆる本当の意味のセキュリティ情報というようなものについても、外には言えない中でも、必要なものについては交換しながらやっていくということは心がけております。資料全体がどうしましても、港湾局としてやるべきことということで書いてございますので、先ほどの圓川先生のご指摘もそうですが、そういう印象を与えたことについては申しわけなくございますけれども、できるだけ総合的にやっていくと。そして、情報を関係者間で共有していくというのは当然だろうと思っておりますので、そう心がけていきたいと思います。

3点目は、廃棄物対策企画官から説明します。

【廃棄物対策企画官】 ご指摘いただきました循環資源物流に関しましては、確かにおっしゃられますように、統計的な処理というものも不十分な部分もございます。そういう

ものについては、今後そういう情報をいかにきちんと把握して、それを計画的な対応につなげていくかというのが、我々としても検討課題だと考えております。また、それについては今後とも検討してまいりますので、今後ともよろしくご指導の方お願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【委員】 スーパー中枢港湾政策につきましては、かつて画期的だったのですけれども、もう一度今、その目的自体を振り返ってみる時期に来ていると思います。特にコスト、サービスの効率化がなかなか進まないのは、何が阻んでいるのかということをもう少しきちんと客観的に見る必要があると思います。特に日本型の今までのやり方、負の遺産というか、そういったものをどうある程度サンセットをさせていくのかということが、重い課題としてあると思います。

例えば先ほど埠頭公社の民営化のお話がありましたけれども、民営化に関しては、まだしっかりと決まったわけではなくて、東京港は埠頭公社がそういうことに決まりましたけれども、もう少しどうこれを民営化させていくのかということが決まらなないと、特に上下分離とか、いろんな方法が出ておりますけれども、非常に債務が多いと思いますし、そういう債務をどう処理していくのかということが片づきませんと、結局のところはなかなか民営化といえども解決策が出てこないと思いますので、何が進展を阻むのかということをもひとつ冷静に見ていく必要があると思います。

もう一つ、先ほど諸手続の簡素化が各地方港ごとに統一されなくて異なっているということですが、こういうIT化というのはやはりスピードが大事ですから、そういう意味では、互換性が悪かったり統一的でなければ本来の意味をなさないと思いますので、強制力というのはなかなか日本の場合無理だとするならば、統一されていなければやはり不利であるというメッセージを、国と地方港湾管理の間で、何かそういうルールの中に盛り込むことを考えていってはどうかと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の件については、特に事務局から、補足されることはございますか。

【審議官】 そのようなご指摘を踏まえて検討してまいります。特に2点目あたりは、確かにおっしゃるとおりでございますが、今答えを持ち合わせておりません。なるほどと思ひまして、これからそういうことが何かできるのかと。不利なことをつくるのは難しいにしても、例えばいち早くやったら有利なことをつくれたら、相対的にそうなるのかもしれないと、そういったことを含めてちょっと検討してみたいと思っています。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご意見、ご質問ございますか。特にございませんか。

それでは、今大変重要なご意見をたくさんちょうだいいたしております。多分今からご説明いただく港湾政策をバージョンアップしなければ議論に耐えない部分があるだろうとは思いますが、とりあえず現在まとめていただいております港湾政策について資料8にまとめていただいております。我が国産業の国際競争力強化を図るための港湾政策について、資料8をご説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【企画調査室長】 それでは資料8のご説明をいたします。

これは今までのご意見等を踏まえまして事務局でまとめました、これからの我が国産業の国際競争力強化等を図るための港湾政策の案としてご提示させていただくものです。

これにつきましては、1ページをまず見ていただきますと、基本方針としまして「アジアのゲートウェイとなる港湾」ということで今回政策をまとめております。すなわち、日本と北米・欧州という基幹航路、アジア地域との経済交流や、また、国際分業や、産業の国内回帰、こういったものを踏まえて、今後の政策としてここにまとめているものです。具体的には、ここの1ページの真ん中以降に書いてありますが、スーパー中樞港湾政策を、とにかくご指摘の意見も踏まえまして、強力に推進するという点。それから、三大湾の港湾を含めて地域の拠点港湾も対象に、産業競争力強化ゾーンというようなものを設定して物流産業への支援をするということと、港湾サービスの一層の向上を図ろうと考えております。

具体的に施策を3つばかり並べております。1つは、国際分業の進展に伴う中国等をはじめとする輸入貨物の増大に対応すること、2点目は、産業の国内回帰等の動きを支援するための輸出入機能の強化、3番目が国際分業や産業の国内回帰、こういったものに対して港湾サービスの一層の改善、手続等の簡素化・統一とか保安対策、環境問題、こういったものを考えております。

では、2ページ目に今までご説明しているものとの関係ということでまとめておりまして、左側に要請ということで書いております。コンテナ貨物とバルク貨物ということで、それぞれスーパー中樞港湾、さらにフェリー、R o R oコンテナ、さらに近隣の港湾ということで、こういったものをアジアのゲートウェイとなる港湾に位置づけまして、右側にあります産業競争力強化ゾーン設定によって物流・産業への支援をするというものと、それから、その下に物流ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上を図りたいというものです。

具体的にはどういうものかといいますと、3ページをご覧くださいますと、今回このアジアのゲートウェイとなる港湾のイメージを書いております。左側の楕円形の中が京浜港、名古屋港・四日市、大阪・神戸といわゆる三大湾にあるメジャーな港になります。それから、それも含めた形で右側に青い楕円形でくくっておりますが、この部分が地域の拠点港湾ということで、この両方を指してアジアのゲートウェイとなる港湾としたいと思っております。

この中で、この資料の左下の方と右の下の方に、アジアのゲートウェイとなる港湾というのは一体何かといいますと、一つは基幹航路、北米・欧州との、アジアと世界のかけ橋になるもの、それからもう一つは、右の方ですが、アジア地域との活発な交流ということで、中国物流をはじめとしたそういうものに対応するということを考えております。

では、具体的にスーパー中枢港湾政策とどう関連するかといいますと、スーパー中枢港湾政策の場合は、ここにありますような三大湾の港湾で重点的にやっていきたいと考えています。また、今回のアジア・ゲートウェイ港湾ということで出します政策につきましては、このスーパー中枢港湾と、さらに地域の拠点港湾を含めて、ここにグリーンと赤で示しているような、産業競争力強化ゾーンの設定による物流・産業への支援、それと港湾サービスの一層の向上を図りたいと思っております。

では、それぞれの政策につきましては、4ページをご覧くださいなのですが、4ページでは、産業競争力強化ゾーンというのを設定して支援策を行っていきたいというものです。このイメージ図を見ていただきますと、コンテナターミナルやR o R o・フェリーターミナルを含めて、その背後に規模の大きい物流拠点を設置して、その中で、4ページの下の方に書いてありますようなターミナルの機能強化とか、用地・物流施設の提供、貨物取り扱い機能強化、規制緩和を行いたいと考えているものです。

では、その内容については具体的にどういうものかといいますと、5ページを見ていただきますと、5ページのまず1番目がターミナルの機能強化ということで、これはスーパー中枢港湾政策については強力に進めたいということ、また、R o R o・フェリー・コンテナターミナルの機能強化も、背後の物流機能と一体となって推進していきたいと考えております。

2点目に、用地・物流施設の提供ということで、このゾーンの中でどういうことを行いたいかといいますと、臨海部の用地が現在かなり不足しているような状況になってきております。そのため、その臨海部の用地の供給とか、また、物流施設の整備促進というものに民間資金を導入して行いたいと思っております、そのための手法として、近年よく注

目されておりますREITなど、こういった不動産証券化制度を活用したいというものです。それから、2番目につきましては、老朽化している倉庫の再開発に関する支援制度を設けて充実を図りたいというものです。

また、6ページ、次のページを見ていただきますと、貨物取扱機能の強化ということで、長大コンテナ、いわゆる45フィート、今までよりも長い長大コンテナ等を積載した車両をコンテナターミナルと一体運用ができるように、臨港道路等をきちんと整備をしていきたいというもの。さらに、4番目としましては、規制緩和ということで、物流施設の多様な整備とか所有形態を考えると、今の公有水面埋立法の規制の運用のあり方についても検討を行いたいと考えております。

次に、7ページですが、今度は産業と一体となっているものです。これはどういうものかといいますと、お手元に参考資料ということで縦長の日本地図を書いたものを配付しております。ここでは例えば産業ということで、輸送機械それから鉄鋼というものがシェア別に立地している港を整理したものです。

次のページをめくっていただきますと、化学薬品や石炭さらに木材チップということで、産業については、三大湾も含め全国にいろんなところに立地しております。そういった産業についてどのように支援していくかということでまとめたものが、先ほどの7ページになります。これにつきましても、ゾーンというものを設定して、その中で港湾機能の向上や、用地・物流施設の提供、さらに物流関係機能の強化、規制緩和と、こういったものを進めていってはどうかと考えております。

具体的には8ページになりますが、1つは港湾機能の向上ということで、バルク貨物の運搬船が非常に大型化しております。こういったものの二次輸送を行う拠点や、または複数社による共同利用、さらに、埠頭の一体貸し付けや民間による整備への支援ということで、バルクターミナルにおける取り扱いの効率化を図りたいというものです。さらに、インフラの整備が民間の経済活動のスピードになかなか追いつけない面もあります。そういった面についてきちんとスピードアップを図りたいというものです。

2番目が、用地・物流施設の提供ということで、これは先ほどのコンテナターミナル、フェリー・ROROTターミナルと同じように、最近の民間資金の導入手法を使って臨海部の用地とか、物流施設の整備を促進したいもの。さらに2番目としましては、臨海部の土地情報システムを集約化してニーズに応じて提供できるようにしたいというものです。

次のページをご覧くださいまして、9ページになりますが、工場等の移転の支援ということです。これは工場が古くなっているものを新規に建てるとなると、なかなかその移転

が進まないとか、再開発などでもなかなか移転が進まない場合があります。そういった場合についてきちんとした支援策を検討していきたいというものです。4点目は、臨海部の産業活性化に関する連絡調整とか情報交換の場を設定して、こういった場を通じてプランを策定していきたいというものです。

次に、物流関係機能の強化ということで、これは広域的な幹線道路との接続強化とか、または港湾の中の道路の円滑化を図りたいというものです。次が、大型特殊貨物、特にバルク産業の場合、大型の装置なり貨物をつくって輸出入する場合がありますが、道路をまたぐということで制約を受ける場合がございます。そういった部分や、または重量等の技術的な基準、こういったものを見直していきたいというものです。4番目が規制緩和ということで、先ほどの循環資源のような課題について規制緩和を考えていきたいというものです。

次に、10ページですが、もう一つの施策として挙げております物流ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上ということで4点挙げております。1つはリードタイムの一層の短縮ということで、先ほどのようなシングルウィンドウシステム等による時間の短縮を図りたいもの。2番目が港湾における手続の統一化・簡素化の促進、3番目が保安対策、さらに4番目が日本の貿易手続ばかりではなく、相手国の貿易手続や港湾手続によってかなり時間がかかっているケースもございます。そういったものに対する取り組みを述べております。

また最後に、その他として地球環境への問題にも配慮していきたいと考えております。説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、資料8に関連しまして、ご意見賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

【委員】 先ほどからスーパー中枢港湾政策関連の話が出てきていまして、その関連もあるのですけれども。4ページ目ですね、産業競争力強化ゾーンの設定による物流産業の支援ということで絵を描いていただいていますけれども、見ていると非常にきれいですけれども、現実的な話をするとほとんどあり得ないだろうというような感じを受けています。というのは、日本の場合、コンテナターミナルというのは結構たくさんありますし、もう既に後背地には倉庫が結構沢山あります。新たにどこか埋め立ててこういうベースで物をつくっていくということは可能だと思うのですね。ただ、相当時間がかかると思うのですね。

もう一つ、例えばR o R o・フェリーターミナルとコンテナターミナルは隣り合わせになると事故が起こる可能性が高いと思います。もう一つは、例えば後ろの倉庫はどういう

形でつくっていくのかわかりませんが、それぞれが今民間で倉庫をつくったりしているものをここでまとめてやるのか、そういうものを国としてやるのかどうか。こういうところも、それがいいのかどうか、これは民間同士の競争との関連と、国がどうそれに介在していくのかと、こういう問題もちょっと整理する必要があると思うのですね。

いずれにしても、絵としては非常にきれいですけれども、なかなか難しい問題がたくさんあるのではないかと、こういうような感じを持っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

政策をどう取り上げていくかということに対するご意見でございますので、特に今の時点で事務局から、何かございますか。

【計画課長】 ご指摘ありがとうございました。絵はあくまで分かりやすくポンチ絵的にいろんな考えられる要素をコンパクトにまとめたということでございまして、必ずしもR o R o 船とコンテナターミナルを隣につくりますという意味で実際書いたものじゃないので、そこはすみません、もう少し説明をきちんとするべきだったかなと思っております。

それから、背後に十分なスペースをとれるようなコンテナターミナルはなかなかないのではないかとご指摘、まさにごもっともだと思うのですね。それで、多分こういったことをやっていこうと思うと、この中にもちょっと書いてございますけれども、老朽化した倉庫群の再開発とか、そういった背後地域をもう一回再整理をしてやっていくという手法と並行してやっていかなきゃいけないようなケースが多いのだろうと思っております。そのための施策として、先ほど担当からもご説明させていただきました例えばREITを活用するとか、そういういろんな施策をあわせて検討を進めていきたいということでございます。

それから、そういったものを国が余計な介在をしてやるのがいいものかどうかという話については、介在しようと思うのではなくて、集積のメリットがあるのであれば、それをよりしやすくするように誘導あるいは支援できるような手だてを講じていくということ、国の役割としては行っていくべきではないかと、こう考えておるということでございます。

【分科会長】 他に、ではお願いいたします。

【委員】 10ページにわたるご説明を今初めて伺ったので、まことに消化不足で、ちょっと時間をいただきたいと思えます。

さて、そういう上でなのですから、まず1ページですね、どうもやっぱり理解が本当

にこれでいいのかなと思う点があるわけです。まず基本方針がありますね、次に港湾政策、次に施策と、数学でいえば因数分解というのか、こういうことが書いてあるわけですが、本当にこの基本方針がいいとして、こういう港湾政策になるのだろうか。港湾政策とした場合に、下に3つの施策が書いてあるわけですが、本当にこういう3つの施策なのだろうか、まず基本的に思っております。

さて、その上でなのですが、先ほど先生が三、四点おっしゃいました。それに先立つ形になったつもりでいるのですが、私は、今から検討するというのは何とも遅い、ちょっと汚い言葉で言えば、失われた15年というか、過去15年間何をしていたのだというような、そういう印象すら持つわけですが。そういう根本的なことと、こう言っては悪いですが、当面本当にやらなければいけないものと、例えば45フィートがどうだこうだといったようなことを少し分けて考えてみてはどうでしょうか。

先生がおっしゃったとおりだと思うのですが、おそらくそれは港湾法の根本的なところまで踏み込んで考えて、かつプログラムといいますか、そこまで考えなきゃならない問題であって、おそらくこのタイムリミットに間に合わないだろうと思うのですね。かといって、それを忘れてしまうと、過去15年のミスと同じようなことをやりかねない。そこで、そういう根本的なもの、しかし、間に合わないと言っては言葉が悪いのですが、腰を落ちつけ、しかし、急いでやらなければいけないものと、当面やるものをやはり少し分けて書くようなことも、今後まとめられるとき工夫された方がいいのではないかなと思います。当面やれるものだけを書くと、おそらくまた同じミスを繰り返しかねない。それが、根本的なことです。

もう一つは、まとめるときにあまり分厚くまとめると、読むのもうんざりするということあると思うのですね。そういうことで、編集の面でもちょっと考えていただきたいと思います。私、これについて、今日の分科会で説明して確認いたしましたなんて後日言われても困りますので、これについては、私また勉強させていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

先生の方から、意見をお願いします。

【委員】 私は、今回のこの港湾政策を伺って、先ほどどなたかもおっしゃいましたように、大変国の役割が強くなって、国際競争力の強化ということが具体的、鮮明になってきているのではないかと考えています。特に大課題であった港湾関連手続の簡素化と迅速化の取り組みというようなことで、平成20年に稼働予定ということで、これはすごく画期的なことであり、私はこのことを20年でそれがシステム化されると、その後、今後各

港の本当の意味での港間競争が始まるのではないかと考えている次第です。ですので、港湾政策が出来たときに、その後各港が何をするのか、自分たちの港が何ができるのか、さっき審議官がおっしゃいましたけれども、港の手續論だけではなくて、リサイクルにしましても、遊休地の情報公開にいたしましても、かなりの部分がここで解消されてくるのではないかと思います。ですので、その後スーパー中樞港湾をはじめ、各港がいったいどのように港を利用していくのかという点を少し前面に出された方が分かりやすいというのでしょうか、イメージが持ちやすいのではないかと考えた次第でございます。

それと、先ほど、今までの委員会の対応表ということで、市民に暮らしの視点とか環境の面とか、お話がありました。どうしても港の場合は物流と市民に開かれたという点が隔離されてしまいます。S O L A S条約によって、市民に開かれた港といいながら閉鎖されたという声も国民の中では聞きますので、そういった点を少し踏まえた政策というのでしょうか、それぞればらばらではなくて、S O L A S条約がやっぱり必要なのですから、国民の視点でのS O L A S条約の対応をどうするのかという、分けないような政策にしていた方が、理解を得やすいのではないかと考えた次第です。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご意見は。どうぞ。

【委員】 ちょっと環境保全の面で、例えば1ページの下から3行目ですか、最後のところに保安対策の強化と地球環境問題の取り組みという書かれ方をしております。実はこの中身は、最後10ページを見ると船舶のアイドリングストップだとなっているわけですが。今回のタイトルが我が国産業の国際競争力強化ですね、これがアイドリングストップとどうつながるのかすごく分かりにくいのですが。私の意見は、そういうことよりも、今回のこの全体の国際競争力を高めるためのいろんな取り組みは、物流の効率化。物流の効率化ということは、これはもう環境問題そのものなのですね。当然エネルギーの消費も少なくするでしょうし、都市の環境、さっきの資料では最後にS O xと書いてありましたが、むしろ都市環境ですからN O xの改善にはすごく役立つはずですね。ですから、今回実施することが全体として環境保全に寄与しますという意味の書き方をした方が、環境保全の取り組みというのは、アイドリングストップととってつけたよりは、その方が素直ではないかという意見でございます。

【審議官】 全体的に、特に1ページのところというのは、私も事前に見ておったわけでございますけれども、先生方がおっしゃられた、非常に未整理なところが多いと思っております、ご指摘を踏まえて考えていきたいと思っておりますので、できが悪い部分を

十分ご指摘いただくということで承っておきます。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご意見ございませんでしょうか。

【委員】 この8のところ、冒頭に申し上げたことと関連するので、もう一度簡潔に申し上げます。私はこの産業競争力ゾーンというネーミングも、それから、輸入貨物増大に対応するという考え方も、非常に賛成でございます。これはこれからの日本の産業のあり方、それから、通商による外交政策を先取りするというような、そういうものに資する港の整備の方向だと思っています。ですから、4ページのところに、ターミナルの背後に一体化の中で高度な物流施設というものがあるのですけれども、高度なものだけではなくて、冒頭に申し上げましたMA米みたいなものをこれからもっと増やしていくことが、より港における需要創出につながっていくと私は思いますので、一般の保管庫も含めて少し政策的な意図を持った、そういう貯蔵保管倉庫のようなものもあわせて、この背後地の中に考えていただきたいと思います。ぜひこういった新しい金融の手法も駆使して、このゾーンというのをつくっていくべきだと思います。

【計画課長】 最初に先生がご指摘になられた、そもそも外交政策や産業政策、通商政策といったものと歩調を合わせた港湾政策というものを考えていくべきだということがまず根底としてあるというお話はまさにそのとおりだと思いますので、我々もそういう目でもう一度政策に磨きをかけていきたいと思っています。

そういった政策の中で、港に対して、あるいは臨海部に対してどういったものが求められているのか、あるいは逆に我々の方がどういった貢献ができるのかということをし少し整理をさせていただいて、その中で、先生がおっしゃるような施設の立地というものがどうなのかということも、あわせて検討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。

それから、もう1点よろしゅうございませうか、先般委員からご指摘いただいた件、まことにごもっともな点がございまして、大変資料が分厚くて申しわけなかったと思っています。ご指摘の中で、中長期的に対応すべき話と、それから、まず急いで対応すべき話を少し整理をし、峻別すべきでないかというご指摘がございまして、まさにそのとおりだと思いますので、施策の中でも、時間軸に沿ってどういった施策をどういうタイミングで講じていくのかというようなことを整理させていただきたいと思っています。ご指摘ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご意見。はい、どうぞ。

【委員】 5ページのところで、用地のあり方のところですが、REITの不動産証券化制度というのは、これ、基本的には土地をどう使うかというための、使う側の手法なので、タイムリミットの中ではできないかもわかりませんが、長期的には公的な土地の保有のあり方を含めて、抜本的な制度のあり方というものの勉強を続けていく必要があるかと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。

先生が常々ご指摘しておられますが、公有水面を埋め立てて借金を全部払ったら民間のものになるというのはおかしいのではないかとことを思います。土地保有の制度も含めて、少し長期的に考えて勉強しておく必要があるよというご指摘だろうと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

あとご意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 競争力でアジアの港と比べた場合、やっぱり一番大きいのは稼働時間の差だと思うのですね。365日24時間ですか。我が方はもうほんとうに昼間だけというような現実があるわけですが。こういったことをどう政策に盛り込んでいくのだろうかというのは、私もなかなかイメージがわからないのですが、これを置いていったら、コスト面でも、いろんな面でも勝ち目はないように思うのですね。その辺は何かお考えがあれば、参考までに聞かせていただきたいと思えます。

【審議官】 実はご案内のとおり、既に荷役については365日ではございませんが364日、元日を除く24時間という形になっております。それで今、港湾自体の24時間化に向けて何ができるかと。全国の港を全部24時間オープンするということはちょっとナンセンスなのですが、そのあたりについては、実は内閣全体のアジア・ゲートウェイ構想の中でも検討課題にされておまして、私どもそういったものを実施したときにどういう効果があるのかというようなことの検証を行いたいと考えています。そういったことも含めまして、港湾というのも、やはり労使関係等難しいところもございしますので、皆様方と協調しながら、あるいはご相談しながら、できることを実施していくのではないかと考えておるわけでございます。それで、今日までの段階で落ちておりますが、この問題については最終答申に全く触れないわけにはいきませんので、次回あたりに少し整理して出させていただきますと考えています。

【分科会長】 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【委員】 今ちょっと気になったので、365日になっているとおっしゃいましたけれども、ターミナルの海側は確かにそうなっているかもしれませんが、山側といいますか、これは荷物がないとゲートを開いてもしょうがないですね。ですから、このゾーンは非常にいいのですけれども、4ページの山側が365日稼働して24時間稼働すると、確かにコストも減らせるしリードタイムも短くなると思うのですよね。

【審議官】 おっしゃるとおりでございます。私申し上げましたように、船舶との間の海側の荷役については今364日24時間ということになっております。それで、ゲートについては、山側と先生がおっしゃられるとおりでございますけれども、そうっていないという中で、そういったことについてどう取り扱っていくかということを今、政府全体としても検討の俎上に上っていると申し上げたのです。

【委員】 ええ。ですから、国際競争力強化のため、何と何、どういった目標があって、そのためにこういう施策が必要なのだということをいう必要があると思います。ただ部分だけ言われても、意味ないと思うのです。部分だけというのは、確かにこの4ページのゾーンは非常にいいわけですよ。ただし、さっきご意見がありましたように、それだけのものが24時間常に動くような、そこまで持ってくるためにはどうしたらいいかという話がない限り、確かに海の方は24時間体制かもわかりませんが、後ろでものすごく無駄が無駄というよりも荷物が少ないのですからしょうがないですね。そういったところまでちゃんとストーリーができないと、絵に描いた餅になるような気がします。

【審議官】 そのあたりは先生のおっしゃることもよく分かりますが。一方で、例えば極端な言い方をしますと、全国の港を荷物があろうがなかろうがゲートを24時間あけておくと、なおかつセキュリティはとれといったら、例えばその費用をだれが負担するのかという極端な話もあるわけです。そういう中で、どこまでできるかということを今検討しておりますので、そのあたりを次回整理してお出ししたいと申し上げております。

【委員】 ですから、コストアップで24時間あけておけという議論ではないわけですね。ちゃんとコストを安くリードタイムを短くやるには、そのためにはどうしたらいいかということでないという意味がないと思うのですね。さっきはドア・ツー・ドアと言いましたけれども、何かその辺がちょっと抜けているような気がするのですね。個々は本当にいいかもしれませんが、実際それができるのですかということですね。

【審議官】 ありがとうございます。

確かに今回出した港湾政策のポンチ絵みたいなやつですね、それでいくと非常に具体的ことを書いてあるように見えます。そのようなことも含めまして、先生は24時間の話も、

少し疑問をお持ちのようですので、一度今の状況等をお話しさせていただきます。全体をどうしたらいいかという話もご議論させていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご意見はございませんでしょうか。

もしないようでしたら、あと1件残ってございますが、資料9が配ってございます。これは社会資本整備重点計画の策定についてということで、資料9の表題に掲げてございますように、社会資本整備審議会と交通政策審議会計画部会の合同の基本問題小委員会の方で議論されている内容でございます。先般開催されまして、港湾局長の方からご報告が分科会報告として出された資料でございます。本日内容を説明していただく予定でしたが時間がございませんので、お持ち帰りいただくということでよろしいですか。お読みいただいて、どういう処理をさせていただいたらよろしいでしょうか。

ちょっとそういう形でよろしいでしょうか。

【計画課長】 はい、それでよろしいです。

【分科会長】 ということでございますので、もしご意見ございましたら、今日の資料8までの中でも、港湾政策に関連して、まだまだ委員のご意見が残っていそうに思いますので、できましたらメールか、あるいは何かの手段で追加的な意見も言いたいという先生もいらっしゃいましたので、窓口でちょっと考えていただいてご連絡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、本日の審議会の分科会、これで終了させていただきたいと思いますが、事務局の方から、何かその他でご報告ございますでしょうか。

【総務課長】 どうもありがとうございました。私の方から、今後のスケジュールについて簡単に申し上げます。次回23回の港湾分科会につきましては、3月8日、木曜日、13時30分から、この国土交通省の11階の会議室で、これは港湾計画についてのご審議でございますけれども、お願いしたいと思います。それから、今日ご議論いただきました今後の港湾政策のあり方についての、また引き続きの議論でございますけれども、次々回、第24回港湾分科会以降お願いしたいと思います。日時は、4月12日13時30分から、国土交通省内で。その次の、第25回港湾分科会は、5月24日、13時30分から、国土交通省内でお願いしたいと思います。以上、23回、24回、25回と続けて3回予定が決まっておりますので、よろしくお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。どうもありがとう

ございました。

了