

規制改革会議
第2回 貿易タスクフォース
議事概要

1.日時：平成19年10月25日（木）14:30～16:00

2.場所：永田町合同庁舎2階第2共用会議室

3.議事：

- (1) アジア・ゲートウェイ戦略会議「貿易手続改革プログラム」の進捗状況について
- (2) その他貿易諸制度についてのご要望について

4.出席者：

(日本経済団体連合会)

日本経済団体連合会	産業第一本部長	井上 洋 氏
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 氏
住友商事	金融・物流総括部IT開発・推進チーム長	高山 哲郎氏
富士通	グローバル戦略本部部長	福本 正憲氏
日本機械輸出組合	通商・投資グループリーダー	谷口 正樹氏
川崎汽船	コンテナ船事業グループ長代理	松川 一裕氏

(規制改革会議)

有富慶二委員、中条潮委員

5.議事概要：

有富委員 定刻になりましたので、規制改革会議の貿易タスクフォースを始めたいと思います。

皆様には、お忙しいところ、御足労賜りまして誠にありがとうございます。

一言お話をしておきたいと思っておりますけれども、規制改革会議の第7回本会議が先日開催されまして、当タスクフォースは、以前は国際経済連携タスクフォースという言い方をしていたのですけれども、貿易タスクフォースと海外人材タスクフォースというふうに2つに分けて、今回は貿易タスクフォースというふうに名前が変わっているということを事前にお話をしておきたいと思っております。

相変わらず担当は私と中条先生と、今日は欠席ですけれども、深川専門員と3人で担当するということは変わっておりませんので、よろしくお願いいたします。

当規制改革会議は、年末に総理の諮問に応じた第2次の答申を公表すべく検討を進めておりますが、本日は、議事次第にございますように、貿易諸制度全般について日本経団連様との意見交換をさせていただくためにお集まりいただきました。

なお、本日の議事録及び配付資料は、いずれも後日、当会議のホームページ上で公開す

る取り扱いとさせていただきたいと思いますので御了承お願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

貿易諸制度をめぐる課題につきましては、幾つかの項目に分類できるかと存じます。本日は、大きく4つの項目にて資料を準備いただいているようでございますので、それぞれについて10分弱ぐらいの時間で御説明いただきまして、1つずつ項目ごとに意見交換をしてまいりたいと存じております。それでは、経団連さんの方からよろしくをお願いいたします。

井上本部長（日本経団連） 今日、こういう機会をいただきましてありがとうございます。では、座って説明させていただきます。

今日参っておりますのは、経団連の事務局及び経団連の委員会の方でこの問題を御議論いただいている方々でございまして、提言をまとめる際にはいろいろお知恵をいただいている皆様であります。あと、真ん中におられますのが担当のグループ長の太田でございます。

今、有富委員の方からお話がありましたように、私どもも貿易諸手続の改革につきまして、そろそろ切りをつけないといけないのではないかと考えております。長年やってきてなかなか進んでこなかったけれども、根本チームという補佐官制度の下で改革のプログラムができて、一応あれも内閣の方で責任をもってフォローアップをしていく、プログラムの改定をしていくというお話になったわけですが、とはいいいましても、そこに常勤していた方々がみんな省庁に帰ってしまっている。そうなりますと、やはり規制改革会議の方で答申していただいて、期限を切って各省庁にしっかりやらせるという仕組みが必要ではないかということでございます。もちろん私どもも各省庁との折衝はまだ続けておりますが、本日お話しする、例えば輸出入通関制度ですとか、原産地証明、あるいは港湾行政のことについても、今までのしがらみみたいなものがございまして、完全に過去を清算して新しい制度に移り変わるという感じにはなっていません。したがって、今回も実は皆さんのお知恵を借りて通関制度のまとめをしたり、それから原産地証明制度についても、一応今の段階での評価をしておりまして、それをお話しして、今日、皆さんに来ていただいておりますので、ちょっとお話をさせていただきたいと思います。

まず最初に、太田の方から項目ごとに御指示のとおり7～8分で御説明をして、それで御質問を受けるといった形にしたいと思います。では、よろしく申し上げます。

太田グループ長（日本経団連） それでは、どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、お手元のA4の資料を御覧いただきたいと思いますけれども、プログラムが決定された後の今後の課題ということでございます。まず、この構成でございまして、経団連の提言が一番左にございまして、その後、プログラムにどのような形で盛り込まれたのか。そして、今後の課題がどんなことになっていて、何を問題視してやっているのかということでございます。

まず、輸出入通関制度の問題につきましては、経団連といたしましては、WCOに準拠

いたしましたコンプライアンス制度の導入という問題をお願いいたしましたのと、それから経団連の提言の2番でございますが、コンプライアンス・プログラムの整理・統合で、特に国内におけるもの、海外との相互認証の問題、それから(3)の輸出入通関制度の抜本的な見直し、この3つを柱にしてやってまいったわけでございますが、この中でプログラムが一体どうなったのか。貿易手続改革プログラムでございますけれども、真ん中のところを御覧いただきますと、日本版AEO制度の構築という形が入っておるわけでございます。コンプライアンスの優良な事業者に対して手続の簡素化等の優遇制度を拡充してもらいたいということでございます。

今後の課題といたしましては、日本版AEO制度の具体的な内容の検討ということでございます。特に対象事業者の範囲、コンプライアンスの要件、手続の簡素化とセキュリティをきちんと区別をしてやってもらいたい、この点を述べておる次第でございます。

その下にまいりまして、貿易手続改革プログラムの方では、次の省庁間のコンプライアンス・プログラムの調和について、事業者の負担を最小限にとどめて、徹底した見直しを行って不必要な審査を排除してもらいたい。このところにつきましては、経団連といたしましては、一番右のところでございますけれども、審査基準の緩和ということをお願いしているわけございまして、これまでの企業の実質的な取組などをもとに判定していただいて、新たなコンプライアンスの要件を課すべきではないということをお願いしております。

それから、次のところでございますが、改革プログラムのWCOの部分でございますが、WCOのガイドラインとの国際的な整合性を確保するよう配慮するという。それから、相互認証を視野に、貿易相手国、特に米、EU、アジアとの政府間対応を推進するというところでございますが、このところでも、ぜひともそういう方向で今後の課題といたしまして、WCOのガイドラインに基づく主要国との相互認証の推進ということをお願いしたいということで、特にこの場合には、アメリカだけではなくて、EUとの相互認証も早急に推進していただきたいということでございました。

そして、1番の輸出入通関制度の一番最後の部分でございますが、保税搬入原則の問題でございます。このところでは、プログラムの中では、意義・効果を再検証し、今後の改革の方向性とスケジュールを今年度中に提示をするということでプログラムに書き込まれているわけでございますけれども、私どもの考える今後の課題といたしましては、一番右のところでございますが、関税法の抜本的な改正の早期実現であるということでございます。4点はその論点としてございまして、1つは、輸出時の保税搬入原則の見直しでございます。それから、保税蔵置場の許可手数料、NACCS利用料金の引下げというもの。それから、臨時開庁手続・手数料の廃止ということで24時間365日の通関の実現。そして、包括事前審査制度廃止の延期と特定輸出申告制度の改善による円滑な移行。この論点を申し上げているということでございます。現在、AEO推進官民協議会というのが財務省の中に設置をされており、そこに、ここにおられる皆様方と一緒に私どもも入っております。

て、これを検討しておるわけでございますけれども、財務省の方はA E O協議会でございますので、それ自体の検討をいたしましょうというお話をされておられるわけでございまして、その心とするところは、特定輸出申告制度の拡充を図ることによって、経済界が提起している保税搬入原則の問題を解決したことにしたいということをお考えのようでございます。私どもの方といたしましては、1番の今後の課題の一番下のところで関税法の抜本的な改正による保税搬入原則の撤廃というところに持っていきたいというところで、今、A E O協議会のところでせめぎ合いが続いているわけでございます。1つは、特定輸出申告制度というものを当面の課題として使いやすくしてもらいたいというところはあるかと思ひますし、また、ここにも書いてございますように、使いやすくなるまで包括事前審査制度は廃止しないでいただきたいというところを当面の措置として申し上げているわけでございます。それと同時に、保税搬入原則の撤廃というところも、ぜひ忘れないで検討してもらいたいということをお願いをしているところでございます。

本件については、まずはこの程度にさせていただきます。

有富委員 では、1つ1つ議論していきたいと思ひます。中条先生、1番のことについて何かございますか。

中条委員 基本的に私もこういう形で対応していくべきだと思ひますが、1つ、保税搬入原則はもう要らないと私たちは考えていますが、関税の方は、これはセキュリティのためにやっているのだとおっしゃるのですが、その点について経団連さんはどうお考えになっておられますか。

太田グループ長 セキュリティの問題でございませうけれども、私どもとしては、セキュリティの問題と手続の簡素化というのは峻別して考えるべきであるというのが根本的な考え方でございます。現状を考えてみますと、保税蔵置場に貨物を入れて、そこでセキュリティのチェックをされるということですが、日本の企業で真面目に物をつくっておられる方々の貨物が何時間も止め置かれる現状をみますと、コンプライアンスがしっかりした企業については、できるだけ簡素化して出してしまう。そして、チェックが必要なものについては、集中的に管理をすることによってセキュリティを高めるといったような発想の転換が必要ではないでしょうかというところを1つ申し上げておりますのと、また、専門の方がおられるのでおっしゃっていただければと思ひますが、ヨーロッパの事情を日本機械輸出組合が中心になられて視察をされたわけでございませうけれども、保税搬入原則をとっている先進国は日本ぐらいであるということでございます。実際に現地を視察された結果を伺いますと、輸出貨物については保税搬入原則はないということでございます。

更に加えますと、韓国につきまして、私ども経団連として調査をしましてまいりましたけれども、韓国は94年に保税搬入原則を撤廃しているということでございます。その際に、韓国の関税庁の方にお伺いをいたしまして、まさに今、先生の御指摘のセキュリティの問題をどのようにお考えでございませうかと。日本の政府は企業を性悪説で見られておられます。ところが、韓国では94年に保税搬入原則が撤廃された。北朝鮮も上の方にあり、セキュリ

ティの問題を非常にお考えだと思いますが、いかがでしょうかということをお伺いしたところ、「それは私どもも大変に心配しております」と。ただ、実際に悪いことをする企業は1%程度であり、その1%のために残りの真面目な企業99%の貨物を留め置くのはおかしいのではないかと。そのあたりは、しっかりと政府としてリスクをとるんだと。そのリスクのとり方としては、電子的なシステムをきちんととることによってリスク判定を行う。そのようなシステムをとることによって、政府がリスクを負って民間企業を出す。そのようなシステムをとっておりますという御説明でございましたので、この点についても関税局の方にお話をしておられるわけでございますけれども、そのあたりはどうも話がかみ合わないというのが現実でございます。

中条委員 おっしゃるとおりで、私もそう思います。ただ、関税局の方はセキュリティの方でどうせ3日ぐらいかかるのだから、ここに一日いても同じだという言い方なんです。だから、逆の言い方をすれば、セキュリティの方についてのコンプライアンスのプログラムがきちんとできたらそれはいいんだということですよ。それができるまではどっちも同じではないかという発想があって、そこをどう崩していくかという点についてお知恵を拝借できないかということです。

高山チーム長（住友商事） 住友商事の高山と申しますけれども、ちょっと時間を巻き戻しまして9・11以前の状態で考えたときに、関税法ができて以来、保税搬入原則というのはあるわけです。我々民間企業としても、それが当たり前だということで、ずっとそういう手続でやってきた。ここ数年、手続の簡素化等いろいろ考えていくときに、この保税搬入というのは本当に機能しているのかということをもう一度我々として検討してみたということでございます。

そうすると、関税法上、保税搬入原則というのは、保税蔵置場に貨物を入れた上でなければ申告ができない、これが基本的に保税搬入原則と我々が呼んでいるものですが、本当にその必要があるのかというところで、今、関税局が言っているのは、セキュリティの問題があるので、9・11とは切り離して、いろいろ違法な、例えば麻薬の輸出とか、盗難車の輸出とか、それらも含めたセキュリティを彼らは言っているわけですが、では、保税に入れることによってそのあたりが確保されているのかというと、そんなことはないという見方があります。なぜならば、関税法で言っている保税蔵置場の義務というのは、要するに輸出入のどういう貨物が入ってきて、どういう貨物が出ました、これを記帳しなさいと。現状、これしか義務はないんです。したがって、保税蔵置場の方で、彼らの権限として、これは怪しい貨物だから梱包を解いて検査するということはできないのです。

それができるのは誰かという、税関です。税関はどの時点でやるのかというと、我々が貨物を申告した段階でやるわけです。そうすると、貨物を申告する段階でどういう貨物かというのが申請されて、それで、リスク判定をして、これは怪しいというものについては検査をしましょう、問題がないところについてはそのまま通しましょうと、当局はこういうふうな判断をしているわけです。しかも、今はNACCSというシステムがあって電

子化されている。ですから、どんな人が申告しているのか、どんな貨物を申告しようとしているのか。これはデータベースがあるため、税関としてもリスク判定できるわけです。そうすると、何も保税に入っていなくてもリスク判定はできるわけです。怪しいと思えば検査所に持ってこいといって検査をすればいいということになるので、保税蔵置場に入れることによってセキュリティが確保できるという考え方は成り立たないと我々は思っているんです。

しかも、なぜ我々はそれを言っているかということ、コンテナリゼーションの時代が1980年ぐらいから始まっていると思うのですけれども、要は、それが一貫輸送という形で、例えば工場なら工場、あるいは内陸の倉庫で貨物をコンテナに入れて、そこから直接港に輸送し、それで船積みするというコンテナリゼーションの流れ、物流の流れがある。これで効率化をしようというのがコンテナリゼーションであるわけですが、それを港頭地区の保税蔵置場に貨物を一旦持ってきて、そこですべてやりなさいということになると、そこで余分な物流が発生するし、余分なコストが発生する。それから、余分な時間も発生してしまう。要するに、それはコンテナリゼーションのメリットを殺してしまっているということになる。したがって、我々はそういうことはやめてほしいということを言っているわけです。

では、海外はどうか。日本だけでなく、海外も同じような状況であれば、国際競争力という意味から言ったら問題にならないのかもしれませんが。ただ、海外を見たときに、韓国も先ほどおっしゃったように競争力を強化するためにやめている。それから、ヨーロッパはどうかということ、実質上はもうないんです。もちろん、保税制度自体がないわけではない。どこの国も保税制度はあるわけです。要するに、港のエリアというのはすべて保税になっている。それはどこの国にもあるし、そこを一旦通った上でなければ輸出できないという制度はどこの国でもあります。しかし、日本のように、それより1つ手前の段階で保税蔵置所に貨物を入れた上でないと申告できないという制度は残念ながらないんです。

中条委員 そのこのところは私たちも本当によくわかっている話なので、それで、困っているというか、あるいは知恵をくださいというか。先方は、どうせそこにあるんだろう、だから保税蔵置場に入れて、そこに置いておけばいいじゃないのと。セキュリティ上、どうせそれは置いてあるのだからと。それに対してどう答えるかですよね。

福本部長（富士通） 富士通の福本です。今、通関は1、2、3という3区分に分けられているんです。区分1の場合は所謂ペーパーレスで、そのまま電子通関で終わりです。区分2が書類審査、そして区分3が貨物チェックをする。航空貨物の輸出通関を見ると大体95%位が区分1と聞いています。複雑になりますので9・11はちょっと横に置きますが、セキュリティという名目でいくと、電子通関でそういうふうに処理されていて、貨物も書類も見ないわけですから、セキュリティのために保税蔵置しなければいけないという合理的説明はなし得ない。

それから、財務省関税局のいうセキュリティとはいかなるものかという事に関し、具体

的な事例を挙げなければいけない。「セキュリティ」という言葉がひとり歩きしているというのは非常に危険なわけですね。つまり、輸出貨物の梱包から区分1で通関を行うまでの一連のプロセスにおいて、どこに荷物がいて、どういうふうになっているのか。その流れの中で、財務省がいうセキュリティというのはどこを指しているのか。それと、保税蔵置場に何故入れなければならないのか。これをまず論理的、合理的に説明する必要があると思うんです。

それから2番目は、今、高山さんが言われましたように、EUはじめ諸外国にはないわけです。日本のように保税地域に通関のために搬入するというのはいない。英語でも「保税(hozei)」というそうです。英語に該当する単語がないらしい。英語でいう「ボンディット・ウェアハウスやエリア」というのは、全く別物です。CYは保税エリアですから、それがボンディットエリアという。先般、イギリスに行って、さる会社の方とこの件で話す機会がありましたのでお聞きしますと、英語でも「保税(hozei)」と言う単語を使っているとの事でした。言葉の大前提となる概念がないんですよ。

有富委員 分かりました。1番目のところは、ほかの問題もあるけれども、保税原則のところは、ここが1つポイントだと考えていいですね。

では、2番目のところについて、最後にまた問題があったら戻るという形にしましょうか。では、原産地証明についてお願いします。これは特惠原産地証明に限るという意味でいいんですね。

太田グループ長 おっしゃるとおりです。

有富委員 わかりました。

太田グループ長 それでは、御存じのことばかりですので簡潔に申し上げさせていただきます。

経団連の提言は、ここにございますように、先生方御存じのように、特惠原産地証明制度の問題でございます。それと、発給手続簡素化の問題。それから、自己証明制度の導入ということを私どもは主張してまいりましたけれども、これらがプログラムの中に盛り込まれておるわけでございます。自己証明制度の導入の可能性につきましては、積極的に検討していきますという方向性が打ち出されているということと、それから使い勝手のよい発給手続の簡素化に向けてやっていきますということでございまして、実際、経済産業省はその意味で原産地証明室の方ですぐ動かれまして、御高承のとおりでございますけれども、すでに7月にある一定の変化がなされておりまして、判定されたものの有効期限が1年だったものが期限が払われたとか、あるいは捺印の問題があったときに必要なくなったとか、そういう問題がございます。

本件につきましては、実は明日も第2回の会議があるわけでございますけれども、そのフォローアップのための会議がございまして、そちらの方で、その後の状況、特に日スイスとの関係における自己証明に向けた導入の現在の状況と問題点などについて御説明をいただくということ。それから、現行今進んでいるものの発給手続の簡素化に向けたものを

御説明いただくことになっておりますので、それをまた踏まえまして対応していきたいと思っておりますが、日機輸の谷口さんも出ておられますので補足していただければと存じます。

有富委員 では、その流れで、どうぞ。

谷口グループリーダー（日本機械輸出組合） 特定原産地証明制度の改善については、規制改革会議で第1次答申が5月30日に出て、さらに3か年計画あるいは経済成長の戦略大綱にも盛り込んでいただきましたが、非常に即応的に改善が図られています。まず7月12日に5つの点について改善が行われました。例えば、原産品判定の有効期限の上限1年というものを撤廃してしまった。これまで毎年、原産品の判定をし直さなくてはいけなかった。これが、しなくてもいいようになった、あるいは原産地証明書の発給のWEB申請を行う場合について、押印が必要なくなったことで一貫して電子申請が可能となった。また、企業登録する際、企業の場合は定款、個人の場合は戸籍謄本等を提出しなくてもよくなった、輸出許可証が提出書類から除外されたことで、手続的にも非常に簡素化されており、これは業界としても大いに歓迎しています。

現在、その第2弾の改善措置が打ち出されることを期待しています。第2弾の改善措置として、「認定輸出者証明制度」の導入をはじめ、手数料の支払い方法を多様化することとか、更にデータ入力の簡素化とか、あるいは証明書そのものを申請者のデスクでプリントアウトできるようなことも検討していると仄聞しております。その意味で、原産地証明制度については非常に大きな前進があったのではないかという具合に評価しております。

ただ、本当に使い勝手のいいものになるのかどうかというのは、これからきちんと議論していかななくてはいけませんし、例えば認定輸出者証明がスイスとだけできて、私どもの機械の場合の輸出がスイスに対して余り多くない現状で実績をベースに認定が行われると誰も使えないといったような制度になってしまいかねません。一方で、世界的に欧米は自己証明、あるいは認定者証明といったことをどんどん入れておりますし、すでにとくに実施しております。韓国も自己証明で欧米とのFTAを結んでおり、オーストラリアとか、シンガポールとかのアジアの国でもどんどん自己証明の制度が入ってきております。日本も本当に認定輸出者証明といった制度を使って、企業が過度に原産地証明に時間とコストをかけないで手続ができるようなシステムというものをつくって、それを広げていただきたい。そここのところは、今年8月に経済産業省によって「原産地証明制度改革検討会」が設置され、参加する経済産業省、財務省、発給機関の商工会議所、それとユーザーである企業と業界団体が本当にニーズを出し合って、更にそれに対応する改善する知恵を出し合って制度を改善していこうという動きになっております。

有富委員 ありがとうございます。

復唱する必要もないけれども、要は、アジア・ゲートウェイ戦略会議でも我々の方でも、原産地証明のやり方をもう少し合理的にしてほしいと交渉した結果、まだ完璧ではないけれども一定の進歩があった、更にこれを続けていくべきだというのが、まず1点ですね。

それからもう1つは、スイスとのEPAでは、原産地証明の自己証明制度導入について、我々も先般のヒアリングで直接経産省の担当からその話は聞いているのですけれども、スイスがそういう前提みたいなので、どうやらその方向でいきそうな雰囲気です。それはそれとしていいけれども、谷口さんがおっしゃるには、そこだけで終わらないで、これに続いて、ヨーロッパやアメリカでは自己証明が主流だから、日本もスイスだけで終わらないで他の国とも交渉してほしいと、こういう意味で受け取ってよろしいですか。

谷口グループリーダー はい、その通りです。ただ、経団連として要望しております点はまだ幾つか実際には残っております。たとえば、税率の逆転現象というのが実はありません。

MFNという一般の関税税率があるのですが、メキシコは、今、タイもそうですけれども、これをFTAの関税率より低く下げてしまった。それも大量にかなり大幅に。メキシコなどの場合は、2度にわたって、9,000品目とか、そういう品目を下げていて、その間、1年、2年、FTAの効果が出ない。かかる品目で、知らないで原産地証明を取ったらコストがかかる。もしかして関税も取られたりする可能性もある。タイも、今、通商弘報を見ますと、4分の1ぐらいは逆転しているという。やはりそのあたりはちゃんとFTAの中にセットするなり、早くそれを一般に知らしめて、我々輸出者の方が申請しなくても済むような形で当局に対応していただきたい。

それと、情報公開、適正な運用の確保ということで、透明性の確保ということも要請をしております。例えば税率の逆転という情報一つをとってもメキシコの場合は、相当後になって出てきた。タイは幸い前もって出てきているが、では具体的にどの品目がそうかという、よくわからないような状況にある。FTAの情報、原産地の情報、いろいろな情報がそれぞれ関係する政府当局や関係機関のホームページに掲載しているのですが、これは統一的によくわからない。シングルウィンドウではないが、窓口を統一して、1つのところを見ればわかるようにしていただければ有難い。さらに、かかるホームページで実際にトラブルがあった場合に、それにどのように対応したかということは、1つの事例というのは、万人にそれが公開されれば非常に役立つ。だから、それが一般にどんどん公開されるようになれば、有難い。

有富委員 例えば、経産省かどこかのホームページでみんなが書き込んだり利用できるような。

谷口グループリーダー こちらの意見とまでは言いませんけれども、例えば業界がそうした制度作りやコンテンツ作りにもいろいろ貢献していけるような、こういうこともあり得ると思うのです。

有富委員 そうですね。我々は具体的な規制があるということについては動きますけれども、そういう日常業務の便利みたいなものは、経産省に直接経団連から言っていただくというスタンスがよろしいのではないかと思います。

それでは、できれば最後の時間を少し残したいと思っておりますので、3番目の港湾行政

についてひとつお願いします。

太田グループ長 それでは、御説明申し上げます。

私ども経団連の本件に関する提言は2点ございまして、1つは、広域連携の強化、ポートオーソリティの実現というポイントでございます。そしてもう1つは、次世代シングルウィンドウへの地方港湾管理者の組み込みという問題と合わせて、それぞれ異なる届出の書式の統一。この点を私どもの方ではお願いをしているわけでございまして、ただいま申し上げました地方の港湾管理者でございますとか、届出書式の統一ということにつきましては、真ん中のプログラムの下の方にございますように、平成19年度中にその作業をしていただくということで、各地方自治体の方にも御要請をいただくということになっておりますし、また、平成20年10月から約1年程度でシステムの中に組み込んでいただくような措置をとっていただくということになっているわけでございます。

また、ポートオーソリティにつきましては、今後の課題の方でございますけれども、港湾法の改正といったような抜本的な見直しが必要になってくるということでございまして、このあたりを今後、国土交通省との間でも意見交換をしながらやっていかなければいけないというふうに思っております。それとともに、国と地方の役割のあり方などにつきましても考えていかなければいけないということでございます。

そして、喫緊の課題として非常に関心を持っております届出様式の統一でございますとか、それから地方の港湾管理者の組み込みの問題につきましては、一旦方向性が出ておりますし、これもまた協議会が発足をしておりますして報告を受けておるわけでございますけれども、今、粛々と進んでいるところでございますので、少しその経緯を見守って、問題があればまた申し上げていく。今はそういうような状況かというふうに思っております。

松川グループ長代理（川崎汽船） 特に私ども日本船主協会としまして、3の（2）に掲げた様式の統一、あるいはシングルウィンドウ化につきましては、大きな期待をしています。先ほど経団連さんの方からございましたように、アクションプランが決められていて、特に様式の統一につきましては、一昨年のFAL条約締結以降、入出港関係の様式の簡素化や統一化を中心に粛々と進んでおる。それを来年、運用が開始されますシングルウィンドウに乗せていくという格好で方向性が決められて、そこに向かってやっておるということです。足元を見ますと、すでに現状のシステムの中でEDIが進んでいる。例えば京浜では相当程度進んでいる。一方、例えば中京ですとか関西ですとか、地方によってはまだ紙による申請というのが大分残っているのですけれども、これも来年のシングルウィンドウの稼働とともに、官民一体となって地方の自治体、港湾管理者と民間の業者がEDI化を進めていくということが肝要かと思えます。入れ物だけつくって、あとは勝手に民間の方で入れてくださいというのではなくて、お互いにモチベーションを高め合って進めていくということが肝要かと思っております。この辺については国交省さんも非常に熱心に進めていらっしゃるし、地方自治体、港湾管理者への働きかけも進めていらっしゃるようなので、私どもも大いに期待するところであります。

中条委員 経団連さんとしては、広域連携を強化してポートオーソリティを目指すという中で、一番目的にしておられるのは安くするということですか。スケールエコノミーでやって安くしたいと、そういう点ですか。

太田グループ長 安くするという問題も多分出てくると思いますし、それから、恐らく全国に散らばっている港にさまざまな投資を行って、非効率な全体としてのものができ上がるというのはおっしゃるとおりでございます。

井上本部長 一言で言えば、1つの湾に2回寄ったら2倍入港の料金とか税を取られるということになれば、当然、外国船社は寄らなくなりますよね。せめて1カ所でもいいから日本に寄ってもらいたいということになれば、今、太田が申したように、集中投資をして、使い勝手のいいバースを設けて、入港税等の税金とか使用料を安くすれば寄っていただいて、結果的に言うと、日本の製造業はそこから太平洋航路で荷を運ぶという形でできるわけですがけれども、このままだと全部釜山に行ってしまうと、要するに投資したものが全然生かされないし、それからコストも、実は釜山に持っていった方が安いという話も実際にはあるわけですよ。ですから、そういうものを下げていくというのは当然国家的な課題じゃないかと思います。

有富委員 このお話を伺っていて、船社さん側と輸出者さん側、経団連さんがおられて、何かちょっとかみ合っていないのかなという感じがします。船社としては、別に日本の港じゃなくても荷物を運べますよね。すみません、ここは私、極論を言っているんですよ。しかし、荷主側としては、日本で製造して輸出するので、港湾のスピーディさとか、使い勝手とか、コストセーブとか、いい船がきてくれるとか、そういうのが大事なわけですよ。どちらかという、私は、こういうことがまず日本の貿易のためには大事なのであって、その議論に集約してなくて、2カ所寄ったら料金が高いとかというのはちょっと枝葉末節のことを言っているかなという感じがしてしょうがないんですが。

福本部長 その点につきまして、井上本部長のご指摘なり考え方は同じですが、例えば、大きい港として、大阪湾、東京湾、それから名古屋港がありますね。例えば東京湾をみると、5つか6つぐらい地方公共団体があって、各々の港湾局が個別に管理している。例えば、船の舳先に立つかもしくは上空から見ますと、港としては1つですね。つまり、東京湾は1つ。従って、「選択と集中」の問題。それがポイントです。

それから、もう1つ考えなければいけないのは、グローバル化という視点です。例えば当社の例で恐縮ですが、ある量産品の製造拠点を東アジアにスイッチした。最初は為替の観点から展開します。しかし、現在はそれに加え、マーケットにいかに近いか等も視点に、トータルコストを考えて行いますね。そしてマーケットニーズに即応すべくサプライチェーンを構築し、展開する。しかし、キー部品は日本で製造し、日本から輸出する。完成品はグローバル市場に供給しますが、当然巨大なマーケットをもつ日本にも出荷する。つまり、日本を輸入という観点で見ますと、巨大なマーケットでもあるわけです。まずそれを次のポイントとして挙げなければいけない。

それから、港湾だけを個別に捉えていてもしようがないんですよ。例えば阪神淡路大震災後以前あった貨物量が神戸港に戻ってこない。何故戻ってこないか。釜山港などにフィーディングされているのではないか。要するに、工場から港湾までのトラックージとか、国内の飛行機や鉄道等のトータルのコスト、スピードが例えば釜山港などへのフィーディングに比べ競争的になっていないのです。それは、メーカーなり商社も含めまして、そういう物流オペレーションを行っているところに聞けば一目瞭然なわけです。比較計算をするわけですから。

例えば東京湾でいきますと、東京港以外、例えば横浜港は今はほとんどフィーダーですよ。

有富委員 東京には、荷が入っているからね。

福本部長 ええ。それ以外のところは苦しいですよ。だから、こういう港湾を考えるときには、まず1つに、日本が狭いから云々じゃなくて、例えば狭い国土にも係らずロッテルダム港であれ、ハンブルグ港であれ、港は広い。それに、通商戦略というのを持って運営しているわけです。どのように推進すべきか。そこから、即ち港からのディストリビューション網などの足もトータルで考え戦略化する。日本は、ここのところが大きな課題であると思いますよ。

有富委員 私もおっしゃるとおりじゃないかというふうに思っています。そこでヒアリングで港湾局に聞くと、スーパー中樞港湾ができれば今度は水深何メートルになるから大型船が入ようになるから大丈夫だとか、そういう話の方ばかりなんですよ。

福本部長 スーパー中樞港湾が、そのタイトル通りに中身もファンクションもそうならいけば問題ありません。しかし、運営・管理は各地方公共団体の港湾局が個別に行っているわけです。つまり、必ずしもきちんと統合されてはいない。ポートオーソリティ構想、は、1つのシンボルとして言っているわけですが、勿論これはかなり議論しなければいけないと思います。

先程触れました「集権と分権」の問題がキーとなります。港湾は、正に物の供給などの観点に立てば兵站機能そのものと言えます。ポートオーソリティ構想も含み、管理・運用の一元化・一本化が要と思います。先ず制度・運用の一元化・一本化をきっちりしないと、ITインフラを幾ら整備しても本質的な効果は出ません。本来どうあるべきかに関し、ドラフトとして、グランドデザインとして見せなければいけない。これが今問われていると思います。そこに、スーパー中樞港湾構想の課題があるのではないのでしょうか。

有富委員 私もどうもこれは無理だなと感じています。

要は、その辺も経団連としては少し構想的なものを持ってはどうかと思うんです。例えばひびき港のような運営形態に可能性があったらと思うけれども、残念ながら不振が続いている。

だから、既存の港に対していわゆるハードの整備をしても余り意味がないので、いわゆるソフトで、例えば港湾の24時間化だとか、国内フィーダーのネットワークだとか、そう

いうことをきちんと。

福本部長 実は、今お話の途中で申しわけなかったんですけども、輸出入通関制度の話とリンクしているんです。つまり通関の24時間運用と港湾（CY）の24時間運用がリンクしていなければ意味がありません。要するに、省庁間連携強化というタイトルになると思いますけれども。

有富委員 それは民間の問題もあるでしょう。

福本部長 それを所管する省庁が行政としてやはりそれはそれでしなければいけない。例えば臨時開庁などの課題も含めまして。つまり、相互にリンクしているわけです。個別個別の問題はあるけれども、その個別はトータルに考えたところからくる個別ですね。

有富委員 だから、経団連としては、いわゆるトータルの提言みたいなものやってみてはどうですか。我々は、個別についてどういう形で規制を改革するか検討しているのですけれども。

福本部長 東京港は24時間運用を今夏にアナウンスしています。しかし、通関が24時間運用ではないわけです。臨時開庁があり、臨時開庁費が要るわけですね。そのところが問題なわけです。

有富委員 そこはわかっていますから。その辺はその辺で、規制改革会議はガリガリ岩盤に蟻の一穴を開けようとは思っている。一方で経団連側では、全体はこうあるべきだみたいなところを。

中条委員 日本の港湾政策のマスタープランみたいなものを。そういうのは基本的に規制改革会議がつくるものではないので。

有富委員 規制改革会議は結局、将来的にはどう岩盤を破るかということをやらざるを得ないと思うんです。

福本部長 ただ、規制の対象かどうかははっきり理解しているわけではありませんが、現在のように、地方公共団体に各々の港湾の管理・運用を任せているというやり方そのものは、別の観点からいけば規制とも言えるのではないのでしょうか。

有富委員 そこが問題だと。

福本部長 ええ。ただ、それは一元化・一本化という視点からですが。

有富委員 見方によっては、それは規制強化になるかもしれないけれども。

福本部長 ええ。確か以前に日本港湾協会のある方が述べておられましたが、地方公共団体に港湾の管理・運用を任せると地域利益誘導型に陥り易いとの話があります。だから、好ましいレイアウトになり難い。例えば成田問題、それから神戸空港と関西空港の関係。神戸の反対で、もともと関西空港は、今の神戸空港のところを考えていたのが現在の泉州沖になったと聞いています。

一方、我々から見れば、港湾・空港は重要な兵站基地なんです。従って、一地方公共団体がどうのこうのというよりも、日本全体の経済が、要するに国家安全保障と同じような視点でこれを考えなければいけない。今は一旦分解されたような状態となっているわけで

すから、お話の通り、それを一元化・一本化したものにする大きなグランドデザインの策定が必要だと思います。もう一方では、一元化・一本化への抵抗というのがありますから、それは逆の観点から見れば規制になるのではないかというように捉えられないかと思えますけれども。

有富委員 そこは両方問題ですね。我々は具体的に優先順位を決めて、どこが問題だと思ったらそこをやりますよ。例えば通関の24時間化などは、空港ではもっとひどい状況にあるわけですよ。実際、毎日のように臨時開庁をやっているわけで、もはやあれは臨時開庁なのか通常の開庁なのかわからないでしょう。

福本部長 繰り返しますが、輸出通関の大体95%（航空貨物）を占める区分1は電子通関です。コンピュータは24時間稼動しています。しかし、フォーメーションとしての税関さんの勤務時間は何時から何時までと規定されており、それを超えると臨時開庁による通関となります。要するに臨時開庁に伴う費用は残業代を払っているのと一緒です。しかも、臨時開庁は事前に申請しなければいけない。

有富委員 職員がずっといるんでしょう。

福本部長 いるんでしょうけれども、それを事前に言わなければいけない。事前許可ですから。

有富委員 今はそういう制度になっているから。それはわかっています。

高山チーム長 この問題は、釜山とか、上海とか、近隣諸国との競争というのがあると思うんです。そこを考えなければいけない。いかにスーパー中樞港湾でやっているとはいえ、近隣港はもっとすごいことをやっているわけですよ。ですから、やはり日本の港湾を強くしていくためには、もっと抜本的なことを考えていかないと、お金も相当入れなければいけない。それから、内陸輸送のコストを下げなければいけない。相当大きな大改革をしないといけないと思います。

有富委員 おっしゃるとおりですが、港湾局はわかっているのか、わかっていないのか、わかっているけれどもやらないのか、よくわからないけれども。

高山チーム長 釜山に行ったら、日本の国交省がしょっちゅう視察にいらっしゃっていると聞いていたから、わかっていると思いますよ。

福本部長 おわかりになっていると思いますが、日本の港湾というのは箱庭的なミニチュアみたいなせせこましいものをつくりますよね。これじゃだめですね。製造拠点を100%海外に展開しそこで物造りを行うという観点でいけば、日本に港湾があろうが、空港があろうが関係ない。極論ですが。しかし、日本の国の競争力を強めるという視点に立つと、それをきっちりやらなければいけません。繰り返しますが、グローバルに展開している企業だけの競争力を考えれば、別にそれはどうでもいいわけですよ。敢えて、極論を言いますけれども。

有富委員 日本の港が弱かったら、日本に工場をつくらうとするかという話。実際消費力もあるから、ある程度は工場があるけれども、そこから海外へ持っていくというのはど

うかとなってしまふ。

ちょっと失礼だったかもしれませんが、さっき船社さんは余り関係ないんじゃないだろうかと言ったのはそういう意味だったわけです。なので、経団連として、その辺は少し全体構想的なものが必要なかなという気がしたということです。

そういうことで、この幾つかの具体的なことについては、我々ももちろんやっていきますので、連携しながら進めたいというふうに思っています。

それでは、最後の4番目にいかせていただきますでしょうか。

太田グループ長 私どもの意見では、内閣に調整本部を設置してくださいということで、先ほどの福本さんのお話にも関連するのですが、通商戦略を全体としてきちんとして見る司令塔として担当大臣を任命してくださいというようなことを提言で昨年申し上げたわけでございます。それがプログラムの中でどうなったかということでございますが、プログラムの中では、フォローアップ体制のような形で出てきておるわけでございますが、国際物流競争力パートナーシップ会議、これは経済産業省が中心となられて、国交省、財務省とやっておられるものですが、こちらの方で汗をかきます、みんなでやったものを集めて、それを上に上げますという、こういうような仕組みをつくっていただいたと私どもの方は認識しておりますのと、それから、こちらの規制改革会議の方で見てくださるということでございますが、今現実には何をやっているかと申しますと、先ほど来申し上げておりますように、それぞれのお役所の下にフォローアップのための官民協議会ができておるわけございまして、財務省の場合には3つほどございますけれども、経産省は原産地、港湾局の方は港湾のものについてあるわけでございます。皆さんともよくこのお話をおるのでございますけれども、根本補佐官がいなくなられてしまい、官邸に見てやってくださるといふ機能がなくなったということで、どうもそれぞれの協議会で細かいお話に入って、特に私どもが当初申し上げました保税搬入原則のあたりが1つのいい例かもしれませんが、どうもプログラムで、いわゆる「保税搬入原則をはじめとする現行制度の見直し」という言い方になっておるわけでございます。それは見直しをしていきたいと思いますということにはなっていますが、私どもの心とする廃止に向かってやってくださるのかどうかといったようなところは、今、非常にあいまいな形になっているというところで、では、これを政府の中で誰がチェックをしてくれるのかということです。今までは官邸の機能があったということで、官邸の方から落とさせていただくようなシステムが1つあったのではないかと思うわけでございますが、今のところは、それがどうもなかなか見えてこない状況でございますので、そうしたものがそれぞれの協議会で実務的にいろいろと組み入れていかれて、私どもが見るプログラムと先方が見るプログラムの意図するところが全く180度違っている部分も中にはございますので、実はそのあたりが今後困ったな、難しいなというふうに思っているわけでございます。そこで、省庁縦割りとならないようなシステムをぜひとも構築していただきたいというのが現在、当面している問題でございます。

中条委員 規制改革会議としては、ゲートウェイ会議の結果をきちんとピン止めしてや

っていきまうと申うしかないですね。

有富委員 そうですね。

福本部長 P D C A サイクルが重要ですが、アジア・ゲートウェイ戦略会議で纏められた「貿易手続改革プログラム」の「今後のフォローアップ」に於いて「官邸主導」・「政治主導」が明確に記されていないため大きな課題が残ったと考えています。各々所管する省庁が民と協力して検討していくことになってます。官邸主導で検討し「貿易手続改革プログラム」として纏めあげたにもかかわらずですよ。したがって、P D C A (plan do check act) サイクルというメカニズムが非常に弱くなっているんです。行政官庁は法律に基づいて業務を遂行するところですよね。しかし、この改革プログラムは、法律を超えて今後どのような体制にするかなどを対象としています。個別の行政官庁を超えるからこそ、官邸主導・政治主導による「アジア・ゲートウェイ戦略会議」で議論されたと思うのです。従って、今P D C A サイクルの再構築が必要である、つまり「今後のフォローアップ」に於いて必要だと思っています。そういう意味で、今、太田さんが述べられたように、担当する大臣、規制改革担当大臣がいらっしゃいますけれども、通商戦略の機能をどう強めるか、正にその1点は極めて重要です。こういうところが不十分だと元のとおりに戻る可能性があるという気がします。

中条委員 おっしゃるとおりだと思います。

有富委員 おっしゃるとおりだけれども、やはり政治マターに近い話は、経団連さんにぜひがんばっていただきたい。

井上本部長 官民協議会というのが組織されて議論をしているのですけれども、要するに、そこでは彼らも決められないんです。結局は審議会で決まる。この前も、実は関税に関しては部会でお互いに意見陳述して、「通関制度の改革に向けた意見」というもう1枚の方はそのとき置いてきた紙ですけれども、結局は各省庁が所管している審議会で議論して、その委員の皆さんが判断をして、どこまで通関制度を変えたらいいかということその場その場でやっていくわけです。そうすると、やはりどうしても改革は少しずつ一歩一歩という感じになるのですが、そういう時間的余裕が、少なくとも日本のこういう通関・港湾関係の行政であるのかというのが我々の問いかけなんです。ドライブが必要だと。ドライブを今までは根本チームに求めている、プログラムまではできたわけですけれども、またスピードダウンしてしまって1つ1つとなると、今、釜山ですら、上海に取られるんじゃないとちょっと危機感があるみたいですから、ますますひどくなってきまう。

中条委員 それはよくわかります。規制改革会議としては、後戻りするのを、コラッと申ってピン止めするところまでが役割で、更に政策をつくっていくところまで私たちがそこまでやるのか。やってもいいけれども、とてもそこはキャパシティがないですから。

福本部長 規制改革会議の議論、つまり規制改革をどうするかというプロセス等におい

て、通商的な物流問題などが対象となる時、現在はないですが旧根本補佐官チームのアクションがやはり課題として残るのではと懸念します。そこで、考え方として、逆に、「提案」なり「問題提起」という形式が規制改革の検討プロセスにおいて可能ではないかと思うのです。その辺を規制改革会議の方から、総理大臣の諮問機関でございますから、ピシッと問題提起していただければ、ちょうど私どもが今後更に継続するということと相まって、うまいシナジー効果が出るという気がするのですけれども。

中条委員 そこはもちろん協力はいたしますけれども、アジア・ゲートウェイ会議がずっとやってきたものについて、それは後戻りしないようにしますという話はあるけれども、では、その中身を具体的にプランとしてきちんとつくっていくところまでは、とても我々にはキャパシティがないですから、そこはやはりどこかで、もう一回、ゲートウェイ会議に復活してもらうかはともかく、そういうところがないと難しい話だなと思います。

福本部長 要するに、「官邸主導」が十分に明記されていない。それから、4項目について、2項目の原産地証明というのは実に実務的な話なんです。だから、進むんです。

井上本部長 そうなんです。

福本部長 ところが、1項目、3項目、4項目は、先程の繰り返しになりますけれども、行政官庁を超えるものです。法律に基づいて職務を遂行するのが行政官庁ですから、貿易制度を今後どのように変えるかなどは大きく行政官庁の枠を超える。従って、正に、官邸とか政治主導が求められる。井上さんが御指摘のように、「今後のフォローアップ」のところ、つまりPDCAサイクルの再構築が鍵になると思います。

一方、諸外国を見ますと、自国の国益をどう考えるかなどを大前提としていますね。日本は、このままでは、国家戦略なり国益のところは弱くなる可能性がありますね。問題はそこにあると思います。

井上本部長 おっしゃるとおりです。各国は首相が中心になった会議があるんですよ。ですから、縦割りだけれども、とりあえず首相が束ねるという機能はありますね。

中条委員 日本も首相が。

有富委員 経済財政諮問会議の委員に経団連のトップがいるわけだから、やはりそれは首相がトップの会議で。

井上本部長 福田総理が、たしか前回の予算委員会の質疑などでも、本会議ではなかったと思うのですが、アジア・ゲートウェイという言葉をおっしゃっているんです。どなたかが原稿に入れたと思うのですけれども、そういう意味では、まだ官邸の中では引き継がれているという感じはします。あれは非常にいいプログラムなので、それを推進したいという文脈だったと思います。

有富委員 我々も、アジア・ゲートウェイで決まったことの具体的なものは、その中から1つ1つフォローして行こう、PDCAのサイクルを1つ1つ回していこうと思っています。

福本部長 例えば、「AEO推進官民協議会」。財務省、経済産業省とか、国交省の所

管部門の方が出席されています。その会議において、関連省庁と民とで協議を行っています。例えば「保税搬入原則」の問題や「日本版 AEO 制度」などを協議している。従来の枠組みや体制・体系の根本的な変革などが必要となりますので、官邸主導・政治主導が不可欠であると思いますね

井上本部長 今、福本さんがおっしゃったように、ともかく関税法を改正するかしんかという決断ですよ。それは、やはり審議会での答申が出ないとできないというのであれば、そこに我々も一生懸命働きかけるとするのが1つですけれども、最終的に答申にどう書き込むかというのは、日本の8条機関のあり様としては、担当の局長がどこまで決断を下すかというところがございまして、やはり青山局長にかかっているのかなという感じはしますけれども。

有富委員 我々は具体的に、これはこれで攻めていきますから、何とか実現できるように努力したいと思います。

残り時間が少ないので1つだけ。

港湾のところでしきりに港湾局は、スーパー中樞港湾で使い勝手のよい港ができるし、それから、24時間運用などの実験をやりたいというようなことを言っていますが、私、個人的には、あんな実験に誰もくっついていく人はいないのではないかと、ただのアリバイづくりではないかと思うんです。

高山チーム長 あれは期間が短過ぎると思うんです。

有富委員 短いから誰もやらない。

高山チーム長 あれに合わせようとしたら企業は物流の組替えをしなければ対応できないので、やるならば相当長期間でやるというのじゃないとだめですね。

井上本部長 2年ぐらいの期間で。

有富委員 少なくとも年単位です。

井上本部長 それからもう1つは、明らかに船社さんが大型のコンテナ船をちゃんと着ける大きな港にしなければだめですね。ある程度のロットが出るところで。そうしないと、24時間365日でもよろしいのですが、臨時開庁で入れても、結局船がこないんじゃないわけですね。そこからフィーダーで出したら意味がないわけでしょう。

福本部長 そういう意味で、例えば実用化に向け実験中のJRのリニアモーターカーでは、実験線をそのままその営業線に切り換えていくという考え方がありますが、まさにそうした発想が必要ですね。つまり、一番インパクトがある所で行うことが重要です。従って、やはり東京でやっていただきたいんです。そのためには地方公共団体が個別に投資するのはやめて、輸出企業と輸入企業のビジネスモデルを検証し、それを踏まえたランドデザインの策定、シミュレーションを実施、効果分析・評価などを的確に行う必要がある。その上でどのような投資を行うかを決める。例えば、東京駅であれ、他の建造物であれ、既存のものを建てかえながら運用していく等、JRはうまいですよ。運用しながら、それをどう変えていくか。例えば大阪南港に行かれるとわかりやすいのですけれども、確か空

いた広い住宅設備予定地とCYが隣合わせみたいになっています。高いところから見たら非常に判り易い。ミニチュア版箱庭的に見えます。スーパー中樞港湾構想は、良いのですが、CYをどういうふうにするか、ゲートをどうするか、専用道をどうするか、工場までの鉄道も含めた物流網をどうするか等々。スピードとトータルコストが競争的になるかならないか。これは、海外企業のが日本に対する投資等を考えると必須です。このようなことをぜひ1年ぐらいで検討、策定する必要があると思っています。先ず、まずそのための特別チームを編成して、そこに輸入企業と輸出企業の参画が必要でしょうね。

有富委員 だから、さっきから言っているように、そこは経団連が一肌脱ぐべきなんだと思います。これは官僚につくれと言っても、つくれなから。

福本部長 課題ですね。

井上本部長 問題は、その間の道路のインフラの問題とか、そういったところも考えていかなければいけないですよ。そこまで全部やらないと本当は完璧なランドデザインというか、プランにはならないなという感じがしますね。コンテナが通れないところが首都圏にもまだ結構ございますから。大型のコンテナが通れないところが関東周辺にもありますので、ですから、輸出入というふうにとらえたら、そこを完全に解消した上で東京港を実験に使うという考え方をとらなければいけないので、港湾だけの問題じゃなくなってくる。今、ちょうど特定財源の見直し問題がされていますので、むしろ旧建設省にハッパをかけて、ここところは緊急にやれと言うこともできるかもしれませんけれども。

福本部長 一番大切なのは、各々の当局に、ビジネス的視点が必要だと思います。国のビジネスだと。要するに、通商戦略と言っているのは国から見たビジネスですから。EUを例に取りますと、例えばロッテルダム港とハンブルグ港ですが、オランダとドイツですが、お互い競争しています。つまり、ビジネスをやっているわけです。日本はそれが十分ではないのではないか、と思います。

中条委員 ただ、ビジネスだったら、国はよけいなことをしないでいいから、皆さんで港をつくってしまおうよと、私はそういう考えです。

井上本部長 そういうことですね。究極的に言えば、PFIに近いような形ですね。

有富委員 そうですね。

井上本部長 京浜港はPFIでコンソーシアムをつくって任せてしまうのが早いんです。ですから、これは地方の権限を国に戻すという考え方もあるのですが、極論すれば、今、地方が持っている港湾の権限を民間にやらせて、もちろん公共施設ですから、その上がりの部分は返さなければいけません。PFIで民間がやればもうちょっと効率的になって、しかも、その前提としては、今お話があったように、365日24時間、すべての手続が普通にできるというやり方を京浜港でやれば、それはものすごく競争力が出ると思います。

中条委員 せっかく大きい話になって、いい話になったのに戻すようで申しわけないですが、仮に24時間の実験をやる場合、今、少なくとも2年はという話がありましたね。あとは、どういう点に気をつけたらいいですか。

井上本部長 今、経団連は一肌脱いでくれという話がありましたが、私どもも言ったからにはやらざるを得ないという感じはあります。当然、東京港をそういう非常にオープンな形で運用するための民間側の協力協議会みたいなものをつくって、当然、東京ですと比較的やりやすいですね。周りの工場とか企業の方々が経団連の幹部の企業になっていますから、そういうところにお声をかけて、どのぐらいの荷をどういう形で輸出入でやるのか。それから、船社さんにも協力いただいて、どういう形で航路を確保していただくかということ、そういうものを民間側でデザインする。

福本部長 あくまでも競争というのがないといけないわけです。つまり、スピードとコストが大前提にないといけないと思います。

井上本部長 もしも競争させるのであれば、もう1つ、今、神戸の復興、あるいは大阪南港の活用という課題があるとすれば、関西でも同じ実験をされたいいわけです。

有富委員 それはありますね。

井上本部長 ええ。やはり京浜港と大阪湾で同じ条件で競争してもらおう。関西の大手企業などに聞くと、「本当に我々は一生懸命荷物を出しているけれども、我が社だけではとてもじゃないけど大型のコンテナ船はきていただけない状況が早晩くるだろう。それは、地域全体で考えるべきだ」というお話をインタビューに行ったときにしていただいたんです。そういう意味では、西日本のチャンピオンとして、大阪港も実験の場ですよ。

有富委員 まとめると、役所にやってくれと言うのをやめて、私たちはこうやるから、ここをしばらくこうしてくれというスタンスを明確にしないと無理ですよ。

福本部長 そうですね。

有富委員 今日は、いい話し合いだったというふうに思います。

それでは、時間もまいりましたので、本日の意見交換はこれにて終了させていただきたいと思います。

皆様におかれましては、本日は貴重なお話をお聞かせいただきましてありがとうございました。以上で本日の予定議事をすべて終了いたしましたので、散会としたいと思います。どうもありがとうございました。