

**規制改革会議**  
**第3回 貿易タスクフォース**  
**議事概要**

1. 日時：平成19年11月8日（木）11:00～12:30

2. 場所：永田町合同庁舎1階第3共用会議室

3. 議事：我が国港湾の国際競争力強化について

4. 出席者：

（国土交通省）

港湾局港湾経済課長           加藤由起夫氏

港湾局計画課長               富田 英治氏

港湾局計画課企画室長       高橋 浩二氏

港湾局振興課長               梅山 和成氏

（規制改革会議）

有富委員、中条委員

5. 議事概要：

○有富主査 おはようございます。本日はおいでいただきましてありがとうございます。前回は、8月だったと思いますけれども、いろいろ教えていただきまして、ありがとうございました。

最初に申し上げておきますが、今回、「貿易タスクフォース」という名前になりました。わかりやすいと思うんです。今までは「国際経済連携」といって、人の問題と貿易の問題と2つあったんですけれども、それを2つに分けて、同じメンバーでやっているんです。こういうことで、今回もいろいろ教えていただきたいというふうに思います。

そういうことで、ちょっと冒頭にお話をさせていただくと、この間もこういう問題に関して経団連ともいろいろ意見交換をさせていただきまして、勿論、国土交通省さんもそのとおりにいただけて、我々は何をやっているのかというふうにもちょっと考えてみると、国際間物流の競争力を高めるための、もうちょっと言うと、国際貿易関係の物流のロジスティクス機能を高めるための議論をしている。すなわち、どこがそういう機能なのかかわからないけれども、国際間の物流競争のための参謀本部的な機能が本当はどこかになければいけないけれども、どうやら参謀本部がいろんな省にばらばらにある。国交省さんの港湾局は何かハードのところに行き過ぎていると言ってしまうかもしれないけれども、国交省にはそれ以上、権限ないよと言われてしまうとそれまでの話なんだけれども、ちょっとそっちの方へ行ってしまっている感じがする。そして、保税搬入原則の話のように、財務省との関係も大きいと思うんだけど、その辺はあちらの仕事だみたいな話になっているし、経団連は経団連で、あっちが悪い、こっちが悪い、何とかしろということになる。

そういうことで、要は何を言いたいかという、イメージとしては、経団連も財務省も国交省も含めて、もっと日本のロジスティクス力のインフラを高めるための施策を協同でつくるというような形ができないものかなと、それをコーディネートするのが規制改革会議かな、本当は内閣官房か何かの音頭を取るといいのかなと、実は思っていますということをおもって前もってお伝えしておきます。

ですから、いつも言うんですけれども、あなたのこの計画はなっていないとか、ここはちょっとおかしいのではないかとかという話は、今日はやめましょう。

要は、胸襟を開いて、我々は何ができるか、どこまでが限界なのかみたいな話をしましょう。そうしないと、それこそ釜山に負け、シンガポールに負けということで、マスコミにも日本の港湾はとっくに競争力がなくなってしまったと言われて、多分、カチーンと思われながらお仕事をやって、余り精神衛生上よくないのかなという、すみません、勝手なことを言って、そんなことはないとおっしゃるかもわからないんですけども、そういう気がして、今日はできるだけ、例えばよその官庁がここまでやってくれるといいんだが、みたいなことも含めて、是非そういうスタンスでやっていただきたいと思います。冒頭、そういうことで。

それで、お願いをしていますように、3つの御質問を差し上げていますので、1番目のスーパー中樞港湾の件について、いただいた書類はばらばらと見えていますので、内部の細かいことはさて置いて、時間も本当に限られてしまっていますので、前回のことを踏まえて、ポイントだけをお話いただくとよろしいのではないかと考えています。

余計なことを言うといけないかも知れないけれども、説明時間を長くして、肝心の議論の時間を減らそうなんて、そういうテクニックをお使いにならないように、是非よろしくお願いします。

では、よろしく申し上げます。

○富田計画課長　まずは順番に資料を御説明いたします。

○加藤港湾経済課長　すみません。いつもお世話になっております。それでは、横長の資料の方をご覧いただきまして、まず、スーパー中樞港湾の方から御説明いたします。

1ページをお開きください。「狙い」と書いていますが、この間の復習になるかもしれませんが、要するに、今、どのような状況になっているかと申しますと、1でございますが、アジアは発展しています。特に中国などは奥地も発展していますが、積み出しされる港は沿岸部の限られたところでございますので、大量の荷物が集まってくる。アジア主要港は大量の貨物がありますので、発展し、更に発展していく。内部の経済成長によって更に発展していく。

一方で、2でございますが、実はコンテナ船はどんどん大型化しております。大型船の特性といいますと、大量の貨物を一時に効率的に積み卸して、さっと去っていく。これが大型船のメリットでございます。特に我々が狙っております基幹航路は大型船がどんどん投入されてくると、こういう状況でございます。

では、貨物の少ししかない港、日本の港については、これはフィーダーで、どこか貨物が集まる港に運ばれて、大型船に積み替えられて輸送されると、これが現状でございます。

では、そういう現状の中で、3番目、我が国はどうなっているかといいますと、かつては横浜、神戸が、港横浜、港神戸と称されるほどでありましたが、勿論、震災の悪影響とか、不運もございますが、そういう主要港であっても、ターミナル規模が小さい状況にあります。片や大きい港にどっと来て、大型船がどっと着いて、一時に大量に積み降ろして、さっと出航していくということが出来るのですが、日本ではそれはできません。

したがって、アジアの港はますます発展して、貨物が集中し、結果、大型船が寄港するのですが、日本の港はフィーダー輸送が拡大する傾向になってしまう。これが、我々が言っているトランシップが起こっているということでございます。トランシップが起こると、国民経済的によろしからざる影響があるということで、我々はスーパー中枢港湾を推進していきます。

まず、フィーダー化による国民経済への損失を防止するという事で、基幹航路を集中的に取り扱える環境を作ろうということでございます。大型船が寄港できるようにしたい。一時期に大量の貨物を取り扱って、さっと出航して頂けるような環境にしたい。それと併せて、アジア主要港並みのサービス。貨物量の増加を効率的に処理して、併せてアジア主要港並みのサービスを提供する。これがスーパー中枢港湾でございます。

2ページでございますが、従いまして、3バース一体運営によって、我々はコンテナ貨物の取扱いを1.5倍～2倍にしたいと思っております。これが大型船に対応した世界標準ということで、1.5倍～2倍に増大させたいと思っております。

併せまして、施設使用料の引下げや効率的な運営の取組みと併せて、我々はコンテナ1個当たりの港湾コストを目標として、3割低減したいと、こういうふうに考えてございます。

コンテナ貨物の取扱いの拡大方策といたしまして、3バース一体運営による取扱能力の強化・効率化でございます。3バース一体運営でございますので、船舶の接岸の自由度が増加します。あと、ターミナルの蔵置能力も増加いたします。ということで、取扱能力を強化する。

それからまた、後でも御説明いたしますが、臨海部物流拠点を形成していこうということです。上海などアジアの主要国は港の後ろに工場とかがくっついているんです。こういうことも日本はやらなければいけないなということで、進めています。

それから、勿論でございますが、国内のネットワークをスーパー中枢港湾に集約させたいということもやっております。

また、コスト増の抑制方策といたしまして、入港料とか施設料のインセンティブ制度、3バース一体運営に伴いますターミナル作業の共同化、クレーン等の効率的な運用ですね。バラバラに進めていくのではなくて、一気にやるということで効率化を目指して3割を低減したい。

右のポンチ絵で描いてございます。貨物量は1.5倍～2倍に増やす、コスト増を抑えるということで、コンテナ1個当たりのコストを低減させるというように考えてございます。例えば、貨物が2倍になって、コストが1.4倍で抑えられれば3割になると考えてございます。

3ページ目でございます。リードタイムにつきましては、船舶の着岸から貨物の引取りが可能となるまでの時間を、これもアジア主要港並みに1日程度に短縮したいと思っております。

これにつきましては、幸い、平日のみの取扱いであれば1.3日まで減ってきてございます。大分いいところまで来ていると、思っております。

4ページ目でございますが、初期の目的でございます3バースを完成して一体運用ができるのはまだ横浜だけです。平成17、18年で書いてございまして、ターミナルの全面供用をしたのはまだ横浜だけでございます。したがって、その他の港も順次ターミナルを整備いたします。伊勢湾、名古屋であれば22年度、阪神であれば21年度、ターミナルを順次整備いたします。かつ湾内のターミナルの再編、あるいは今、申しあげました物流基地ですね、港の背後に物流基地の整備を行って、目標年次までに貨物を増やしたいと思っております。併せまして、入港料や施設使用料の減免、内航フィーダー等も今、進めているところでございます。

5ページでございます。貨物量の見通しはどうなっているのということでございますが、このとおりでございまして、目標22年度までに京浜港で700万TEU、伊勢湾330万、阪神420万、計1,450万ということで算定してございます。それぞれ港湾管理者が背後圏の需要の増加を踏まえて設定してございます。

御質問にございました、地方からも集約がこの中に入っているのかと申しますと、これは正直申しあげまして、港湾管理者が設定している数字でございますので、それは入れてございません。

しかしながら、さっき申しあげました内航フィーダー、要するに内航船で当該スーパー中核港湾に海から集約しようというのは幾分考慮してございます。例えば、内航フィーダーによる地方港からの貨物の増加というのは、京浜港では全体の3%程度を見込んでございます。それから、阪神港では約7%程度見込んでおるといような状況でありまして、内航フィーダーで持ってくるのは入れてございますが、地方港がどうなっておるかというのは正直入っていないところでございます。

それから、港の中でのターミナル整備はそれぞれ国や港湾管理者の方で行っている、これは計画があると、こういうことでございます。

6ページ目でございますが、ソフトでございます。今、それぞれ350m程度の長さのバースで小規模に日本は運営している、これが実態でございますが、それを1,000m、奥行き500m、深さ16mということで、大型船も入り、かつ3バース一体運用ができるというものをつくりそれを効率的に運用するというのと、今、申しあげましたように、内航、

あるいは鉄道とか、鉄道も何とかうまく、例えば中国などで鉄道が入っているところがございますので、そういうこともできないだろうか。

それから、湾内で、例えば東京港だと輸入が多い。横浜港だと輸出が多い。そうすると、どうしても空コンテナの不合理的な、経済的でない動きがございますので、それをバージ船を使って回そうとかということにも取り組んでございます。

それと、申し上げましたように、背後に工場とかを立地しやすいようにして、貨物の集約を図っていこうというようなことも今、取り組んでございます。

以上、資料1の説明でございます。

○富田計画課長 地方港の振興策の御質問がありますので、続けて御説明させていただいてよろしゅうございますか。

○有富主査 スーパー中樞港湾で一回議論しましょうか。これが一番大事なのかなという気がしますので、その後、質問させていただいた次のところに行きたいと思います。

先生、何かありますか。

○中条委員 貨物が2倍になるといいですねということなんですけれども、貨物が2倍になるためにはいろんな条件があって、それでコストも1.4倍に抑えていく。そのための一応の根拠というか、それがあつて、この計算をしていらっしゃるんだと思いますが、それはそのように考えてよろしいですか。

○加藤港湾経済課長 はい。

○中条委員 そうすると、もう少し具体的に、何年ごろになったら3割が達成できるとか、あるいは貨物の2倍になるのは、例えば途中で1.5倍は、この辺で1.5倍にし、この辺で2倍にしというか、そういうような具体的な計画というのはいかがでしょうか。

○加藤港湾経済課長 まず、貨物を増やすというのはハードを整備しなければいけません。ハードを整備することによって、要するに、京浜・伊勢湾・阪神にしか立派なハードがないようにする。そうすると、そこにしか着けないということでございます。目標はどうかと言いますと、我々は22年度を目標としてやっておりますので、22年度にすべてを倍とは言いません、1.5倍から倍にして、併せてコスト3割を実現するというところでございます。

○中条委員 22年度というのは2010年ですね。

○有富主査 2010年度ですね。2011年3月ということですね。

○中条委員 先ほどお聞きしたように、これだけコストは抑えられますよねと、一方で貨物の需要はこれぐらいですよということについての一応の計算をやっておられるということですから、そうしますと、段階的に、途中の例えば2009年だったらこれぐらいのところまでいくと、そういうハードの方の整備の進捗状況と併せて、何らかの一応の段階的な目標というのが多分立てられるのではないかなと思うんですけれども、それをつくっていかれるというお考えはないですか。

○加藤港湾経済課長 正直申し上げまして、とりあえず22年度を目標としておりますので、

今、何かあるかと言ったら、それはありません。途中経過の把握ですね。勿論やっていかなければいけないと思います。

○中条委員 これからつくっていきませんかという提案を申し上げているんです。

○加藤港湾経済課長 もともと年度内、先ほど申し上げましたが、本当に運用しているのは横浜だけです。まだ2年弱ぐらい。でも、そろそろ途中の評価もやらなければいけないと思っております。できてないところもあるんですけども、そういうことも含めて、今後の作戦も立てなければいけないということで、今、ちょっとやろうかなとは思っております。

○中条委員 当然、予算要求等々なども。

○加藤港湾経済課長 また来年出さなければいけないので、間に合うようにはしたいと思っております。2年たっていますから。

○中条委員 官庁としては、官庁会計ですから、毎年という話にはなるんでしょうけれども、やはり節目節目で、今年はこのだけの、例えば、今年横浜を完成させるとか、その次の年は伊勢湾であるとか、具体的に示していかれると、それの方が説得力があると思うんです。2010年までにスーパー中樞港湾を全部ここまでやります、これは一つの目標でいいと思うんですけども、その段階段階ごとにつくっていかれた方が、見た人たちに対しても説得力が出てくるだろうし、予算を獲得していく上でも説得力が、具体性が出てくると思うんです。2010年までの3割ということについての一応の、それを計算した元があるのであれば、その段階のところもきっとある程度、今はないとしても、おつくりになれるはずだと思うので、それをつくっていかれたらどうかということです。

○有富主査 それは大事ですね。関連して私からもいいですか。

御説明としてはいろいろあって、冒頭もちょっとお話ししたように、3バース一緒に使う、あるいはバース自体を大型化する、深くする、500メートルにする、1,000メートルにするとかいう話は、これは港湾局として、多分、御自分でお出来になるんだろうと思うんですけども、コンテナの取扱いを1.5倍、2倍にするためには、もっと別の、さっきちょっとおっしゃっていましたが、いわゆる物流のインフラ整備だとか、サービスタイムの短縮だとかが必要であって、ここになってくると、港湾局の所管を超えるという話にならざるを得ないんだと思うんです。

しかしそれは、そうなってしまっているというのを非難するつもりではなくて、ならざるを得なくなっているというところが問題なんであって、だから、港湾局がいくら言っても、1.5倍、2倍にするというのは願望でしかないんじゃないかという気がちょっとするんです。そうすると、それを実現するために、実際にどのような仕掛けをしていくかということを考えて、一歩進めないといけないんじゃないだろうか。例えば、鉄道のレールを具体的にどこからどこまでをつなげるみたいな話は、港湾局の問題ではなくて、あれはどこなんですか。

○加藤港湾経済課長 鉄道ですかね。

○中条委員 鉄道会社ですね。

○有富主査 国土交通省の部署としては。

○加藤港湾経済課長 鉄道局です。

○有富主査 鉄道局ですね。その辺が本当に、何と言うんだろう、各部署からエースを出し合っつけていくという動きをされているのかされていないのか、この辺、まずちょっとお聞きしたい。ほかの官庁の前に、国交省としてはどうされているんですかということをお尋ねしたいんです。

○加藤港湾経済課長 おっしゃるとおりです。我々は東名大に投資を集中しています。ここを使ってほしいと思っています。そのためには、先生のおっしゃるとおり、貨物を集めてこないといけないし、鉄道もそうでしょうし、内航もそうでしょう。それから、道路です。道路も、昔は建設省だったのですけれども、今は一緒です。まだまだ不足しているかもわかりませんが、なるべく連携してやろうとしていますし、現にそのようにしております。

○有富主査 例えば3.8メートルの規制などがどうかとか。

○加藤港湾経済課長 通りにくい道路は迂回しなければいけないとか、せっかく真っ直ぐ行けるところを、そういうのをやっていただいて、同じ省内ですから、やらせてくると。鉄道も、いろいろ思いはあります。鉄道だろうとトラックだろうと、今から鉄道との連携などという考えは勿論あります。それは鉄道局というよりJR貨物かも分かりません。例えば、今、トライしようとしている、横浜などは鉄道が港の近くまであるんです。それが海上コンテナ貨物の輸送に使われていないというのがあって、あるんだったら、うまく、活用してやればいいんじゃないか。連携が不十分かもしれませんが、それは連携してやっけていかないとけない。

○有富主査 だから、連携などと言っているから、いつまでたっても具体的に進まないんで、国交省として最低でも中枢港湾チームみたいなものを、局を横断しておつくりになるみたいな、そういうところからまず始めるべきではないかという気がするんですけれども、いかがですか。

御説明を伺って、よくわかるんだけど、我々から見ると、また元の木阿弥にならないか懸念されるわけです。今のままだと、何か計画して、お金を使って、利用されない釣り堀ができるということにならざるを得ないというのが、まず素直な感想なんです。それを非難しても何にもならないんで、さっきから申し上げているように、ハードは港湾局としてある程度できるし、技術的にも皆さんも日本のトップクラスの方々だから、多分できるんだと思うんだけど、十分でないのは、裏側のソフト関連というのと、省庁や部署間の連携関連、それから、もう一つ言うと、後背地に産業集積がないといけないんだというふうに思うんです。

国交省の中だけでも、もう少し本気になって、さっきも言ったように、貿易のロジスティクスを本当に強くするために、例えば横断的にチームを作るという、組織改革がまず大事

なんではないかという気がするんですけども、いかがですか。

○富田計画課長 補足で御説明させていただきますと、お配りしてございます資料の6ページに「スーパー中樞港湾プロジェクトの推進（ソフト施策）」としてございますが、先ほど話題に出ました鉄道との連携については、横浜では鉄道に積替えをできるような施設の整備を進めておりまして、現実問題として、そういうオペレーションをこれからやろうということになっております。

あと、大井でも、コンテナターミナルに直接鉄道を引き入れてはおりませんが、近くに貨物駅がありますので、そこをいかにうまくつなげてやるかという社会実験を今、やっております。

あと、四日市でもそういう取組みを始めまして、各地で鉄道を使ってコンテナを背後に輸送するという取組みが始まっておりますので、これは現実の問題として進めております。当然、その際には鉄道局ですとかJR貨物さんと連携してやらせていただいている。

それから、同じように内航フィーダー利用促進と書いてございますが、これも私どもの所掌の範囲では勿論ないわけで、海事局との連携施策なんです。これも社会実験として、試しにやってみよう、ポテンシャルのあるところだと、こういうことをやっていただいて、それが結果的に定期航路開設につながっているというような動きも出てきております。そういう意味での連携というのは、私どもとしては十分、今回はやらせていただいているつもりでおります。

道路の件も、道路局のイの一番の施策は、やはり国際競争力の強化なんです。それは何かというと、国際空港ですとか国際港湾への接続、ボトルネックの解消、これが非常に重要な施策の中に位置づけられておりまして、具体的に言えば、先ほどお話ありましたコンテナ、特に最低限これは確保してほしいと思うんですけども、40フィートの背高コンテナですね。それは主要道路はどこでも通れるようにしてほしいよねというのは我々の思いでもありますし、道路局も全く同じ認識を持って、今、何か所にネックがあるのかと、これをどういうスケジュールで解消していくのかというようなことを進めている状況でございますので、国交省の中での連携はちゃんとやらせていただいているつもりでおります。

あと、ソフト施策の関連で申し上げますと、やはり一番大きいのが関税局さんとの連携だろうというふうに我々は思っております。

○有富主査 ソフトの話の前に、ハードで確認ですけども、今のお話は本当によくわかりましたし、是非進めていただきたいと思うんですが、今の鉄道の積替えだとか、大井での実験で目標としている仕組みだとか、道路のどこが通れないものを、いつまでにどうするかというようなものを、さっき、中条先生が言われたように、少しお示しいたいて、我々もある種のプレッシャーをかけるというようなことで、結果的にお役に立つというか、応援団みたいな感じにしたいなというふうに思っているんです。

ハードについてはそういうことで、では、ソフトの面についてひとつ。

○富田計画課長 ソフトの面は、やはり手続の迅速化、簡素化、標準化、電子化、こういったところが一番大きな課題になっているところがございます、その中でも大きいのが税関の関係の手続でございます。これは問題意識はかなり前から持っていて、関税局とはずっと連携をして今、進めてきている。こういう手続がこれだけ短くなっているというのも、これも関税局と常に意見交換しながら、国際競争力強化のために、いろんな制度の緩和といいますか、手続の簡素化というのを進めていただいている成果がこうやってあらわれてきているんだろうと、こういうふうに思っております。

あと、いろんな手続の電子化についても、いつも御説明申し上げておりますように、シングルウィンドウ化を目指して、これも関税局がシステムとしては一番大きいものですから、そこを中心に関係省庁が一緒になって取り組んでいると、こういうのが紛れもない実態でございます。システムも本当に一緒に統一化してしまおうと、私どもの持っている港湾EDIシステムと関税局のNACCSシステムの統合というような動きにまでなってきているということで、完全に省庁の垣根を超えた連携、協力体制はできてきているというふうに我々は思っております。

○中条委員 例えばNACCSのようなものについては、一つの統合的な組織ができていて、そこでおやりになれているわけです。スーパー中樞港湾に関しては、外から見ていると、港湾局さんは一生懸命やっておられるんですけども、ほかのところは付け足し的な感じではないか。省内はいろいろおやりになっていると思うんですけども、関税局と密接におやりになっていると思いますけれども、何か関税局にうまく言われてしまっているのではないかという感じがしなくもないわけですよ、外から見ていると。そういう部分について、さっき有富主査がおっしゃったように、もう少し強力な組織を、あるいは調整組織を港湾局中心におつくりになるということが必要なのではないかなと、そういうふうに私たちは見ている、それが1つなんです。

もう一つは、さっき申し上げたような、一種の工程表みたいなものをつくっていくことによって、この段階で、例えば省内であっても、道路の40フィートコンテナの話が、横浜港についてはここまでOKだとか、あるいはここはまだ無理なんで、そこはちゃんと道路局やってくださいよというような、そういう問題点をきちんと出していって進めていくというために、工程表というのはあった方がいいのではないか。逆に今度は、横浜の場合、割と進んでいるので、これだけ実績が出ました。これだけ実績が出ているんだから、次に予算を取るときには、これだけくださいよということのために工程表というものはある程度必要なのではないか。その中で他省庁と交渉の中で、保税搬入原則みたいなものがあるものだから、ここで1日取られてしまっていて、せっかくハードの方で一生懸命おやりになっても、その先に進まないではないかということ、それをきちんと公表する。規制改革会議も当然ウォッチしていますから、そうすると関税局に対して私たちも、このところがネックではないかということが言えるわけですし、それ以外の世間の人たちも、そこが問題だということが明確になってくると思うんです。

そういう点で、繰り返しになりますけれども、工程表をつくっていくという話と、もう少し強力なヘッドクォーターというか、横断的な組織ですかね、そういうことをちょっとお考えになれないかなと、そういう点では規制改革会議もどんどん後押しをいたしますよということなんです。

○有富主査 ソフトのところで質問していいですか。3ページのリードタイム短縮の考え方のところ、目標達成時の24時間を除いて、下から2番目、臨時開庁利用は搬入から申告まで6時間となっていますね。ここ、除週末12.1時間になっているんだけど、これはどういう意味ですか。何で時間が倍になってしまうんですか。搬入から申告まで。

○中条委員 黄色いところですね。

○有富主査 そうです、真ん中のところ。

○加藤港湾経済課長 コンテナのみのものと、全部入れたもの。

○有富主査 6時間のところは。

○加藤港湾経済課長 18年3月に、一番上に26.8、33.7、3.3という数字がございます。それは全部の貨物、これがベース。次の18.4、29.5、3.1、2.1日というのはコンテナだけで見たもの。だから、コンテナは総体的に急ぐということです。

○中条委員 臨時開庁利用の場合というのは、これは全部ですか。それともコンテナ。

○加藤港湾経済課長 全部です。

○中条委員 これは全貨物ですね。

○加藤港湾経済課長 コンテナだけしか見ていないのは上から2つ目。

○有富主査 今、ずっとコンテナの話をしているわけだから、コンテナだけで数字を固めなければいけないと思うんですけども、それはそれとして置いておいて、何を言いたいかというと、コンテナは、要は12.1時間というのが最短だという意味ですか。除週末。コンテナと全貨物ではどっちが短いんですか、時間は。

○加藤港湾経済課長 概してコンテナ。18年3月だと、全部だと2.7日かかってございます。コンテナだけで見ますと2.1日と、こういうことです。

○有富主査 要はコンテナの方が短いということですね。

○加藤港湾経済課長 そうです。

○有富主査 そうすると、臨時開庁のところは、混ぜて6.0時間だから、ここをコンテナだけで考えると5.数時間の可能性があるかと、こういうことでいいんですか。

○加藤港湾経済課長 はい。

○有富主査 それでいいですね。仮に6時間としておいたとしても、臨時開庁利用の場合は6時間ということになりますよと。すると、除週末のところの12.1時間との関係がどうしてもよくわからない。

○中条委員 週末を除くと、平日だけだと何で延びるんですか。増えてしまうのか。

○加藤港湾経済課長 週末に置いておく人がいる。倉庫代わりというか。ですから、そういうのを見ないで、ウィークデイペースで見ると、余り深い意味はありません。

○有富主査 わかりますよ。余分な無駄がなくてぐるぐる回っている状態で考えると、平常の状況で考えると、12.1時間かかっています、しかし、臨時開庁だけは6時間で済むんだという、その関係がちょっとよくわからない。普通は時間が逆ではないか。

○中条委員 入港とか搬入とか、申告とか許可の方は、数字が減っているわけですね。逆に搬入、申告のところだけが数字が逆転しているのはどうしてか。今の御説明だと、ここも減ってもいいはずではないですか。

○有富主査 要は、もっと別の言い方をすると、非常に条件のいい、いろんな条件が整ったときには6時間以内で済んでいますよと、条件さえ合えば、それはいいですね。それから、条件さえよければ、入港から搬入まで16時間で済んでいます。それから、申告から許可まで1.9時間で済んでいます。そうすると、16足す6足す1.9は幾つですか。

○国土交通省関係者 23.9です。

○有富主査 達成できているね、24時間を。冗談ではなくて、こういうふうを考えて、では、最高の条件を阻害している要因は何ぞやということを一回整理して、それは、開庁していないからだとか、そこを一回整理してもらいたいんです。言っている意味がわかりますか。

○加藤港湾経済課長 はい。

○有富主査 そうすると、そこがいわゆるネックで、クリティカルパスだから、要は、そこを一緒になって、これが国土交通省の問題ならばそちらで直してください、それ以外のことなら、場合によっては我々がある程度協力しながら、そこを一回クリアしましょう。

これはものすごくわかりやすい。そうすると、確かに実績が出る可能性がある。だから、もうちょっと精査して、要は、スーパー中枢港湾は24時間以内にすると宣言してもらってしまっ、そのための阻害要因、何ぞやと、だから、御自分のところの阻害要因も、よその官庁の阻害要因も一回整理して、これをやりましょう。協力しますよ。

○中条委員 私や有富さんが思っているのは、恐らく、週末を何とかすれば24時間達成できるのではないかと、多分そういうところにあるのではないかなと、仮定はね、仮説はそのように置いているんです。是非その辺のところを、なぜこうなるのかということを検討していただくと、どこに問題があるのか、一番クリティカルな部分はどこなのかと、そこが省内のことであるならば、そこで勿論対応していただくし、ほかの省庁のことだったら、我々も協力して一緒に行きます。

○有富主査 あるいは民間の問題、前もおっしゃっていましたが、民間の問題なら民間の問題だと言って、ぼーんと明確にして、ちゃんとやれと、お前ら文句ばかり言っているけれども、おれのせいではないよと、たまには言ったらいかがですか。その代わり、自分のところをちゃんとやらないと、エクスキューズばかり並べていたんでは話にならないんで、一歩進もうと、日本の貿易ロジスティクスが強くなるように、一つやってください。

こればかりやっていると、もう半分時間が経ってしまったから、あと2つ課題が残って

いるので、どうぞ。

○国土交通省関係者 この資料の作成の担当で、1点だけ補足させてください。この資料、わかりづらくて恐縮ですけれども、一応、財務省さんから公表された調査報告書を基にまとめたものでございます。これは、この時間で最短でできるということが必要であると、要はユーザーの方が実際この時間をかけて出されているということが1つあります。実績ということをごさいますして、したがって、行政の政策で早くできるところと、それから、民間の方が、もともと急がないところは急がないという事情があります。

なぜ「除週末」という指標をあえて載せたかといいますと、民間の方が、土日も作業されていない方は急がない。急いでいらっしゃる方は、土日はコンテナターミナルに蔵置されている方がいらっしゃいます。勿論、日本のコンテナターミナルは既に日曜日も搬出入可能になっておりますので、出そうと思ったら出せますが、ターミナルの便利なところで、実は7日間、コンテナターミナルは蔵置料無料でございます。そのため、ユーザーの方は、急がない貨物はほとんどターミナルに置かれていますし、土日、倉庫が閉まっている場合は、ターミナルを倉庫代わりにして使われているので、そこはなかなか短縮の要因に必ずしもならない。そうすると、行政としては、早く出せる方は出してあげたいという指標としては、この臨時開庁を利用してまで早く出したい人がどれほど出せているのか、平日、普通の活動をされている方はどれだけ出されているかというところをポイントにしています。

○有富主査 ご説明はよくわかりましたけれども、単に実際の問題をここへ書くのではなくて、さっきから申し上げているように、日本の産業の国際競争力を支援するというスタンスで考えたときに、我々が、最短の時間ならここまで、今はこうだけれども、ここまで実現するようにするという資料にしてもらいたい。そうでないと楽しくないでしょう。そうやって、お国のためというか、民間の産業の競争力を高めるためにこうするという前提で一回一緒にやりましょう。

だから、今でもこれだけ出来るんだったら、24時間というのは目標として低いかもわからないね。またそういうことを言うと図に乗っているとと言われるかもわからないけれども、これ、目標低いよ、きっと。

○中条委員 要するに、ゆっくりで構わない人はいいいわけですから、それを入れてしまおうとね。

○有富主査 それを入れてしまおうとテーマがずれてしまうから。

○富田計画課長 そこは私どもももう一回、考え方を整理させていただきたいと思います。ただ、有富委員のおっしゃるように、最短というふうに言い出してしまうと、今度は、いわゆるホット・デリバリー・サービスというのがあって、ほかのものを置いておいても、まず優先してやる、その代わり料金はたくさん取るよというサービスもあるものですから、どこで整理をするかという考え方は必要かなと思います。

○有富主査 それは例外です。

○富田計画課長 例えば、特別な追加料金なしで最速どこまで行けるかとか、そういう基準をもう一回整理をさせていただいた上でまた検討させていただきたいと思います。

○中条委員 目標達成時は一応、24時間以内という、そういう目標ですね。この目標が一応設定されているんですけども、これは国交省さんとしてだけの目標ですか、それとも、ほかの省庁も、関連する省庁も、この目標ということについては合意をしているんですか。

○富田計画課長 御賛同はいただいているということで、一緒にやっただいただいているということです。

○中条委員 では、その目標達成のためには、ほかの省庁も当然、努力するよという約束になっているということですね。

○富田計画課長 約束というか、現に御協力をいただいているということですね。

○中条委員 つまり、国交省さんの方から単にお願いしますと言っておられて、まあ聞き置くという程度の話と、それから、きちんと、契約などというものはないでしょうけれども、一応、何らかの形で合意がどこかの会議でとられているというのと、どっちぐらいの感じですかということです。

○富田計画課長 いろんなレベルでの合意形成というのはなされていまして、包括的に言えば、例えば、骨太方針においてもスーパー中枢港湾の政策を促進するということは言われておりますし、省庁横断的ないろんな計画の中でこれは位置づけしていただいております。

更に、具体的に申し上げますと、今、日本の各地域で国際物流戦略チームという、要するに協議体ができていまして、そこは、こういう貿易に関する、私どもも含めまして、国の出先機関は基本的に全部入っていただいて、それから、自治体、経済団体等も入っていただいて、一緒の場でどうするべきかという議論をし、また、その計画をつくって進めていくというようなことを現にやっております。

○有富主査 組織的なものですか。

○富田計画課長 それはただ各地区ごとにつくっているボディーでありまして、我々としては、現地の、まさに直接そういう行政をやっただいただいている方同士の、本省レベルは勿論ですけども、そういう協議体をつくって一緒になって進めていくという形をとらないといけないだろうということで、今、やらさせていただいていると、こういうことです。

○中条委員 仮に関税局がちゃんとやってくれなかった場合に、国交省さんとしては、これは約束ではないですか、ちゃんとやっってくださいよということは言える状況にある？

○富田計画課長 約束というのをどういうふうにとらえるかというのはあるんですけども、同じ目標を共有しているわけですから、一緒をお願いしますという話は常にさせていただいておりますし、お互い、きちっとした協力関係が今、できておりますので、そこにそごがあるとか、そういうふうには我々は思っていないんです。勿論、関税制度の根幹にかかわる、例えば、日本中フリーポートにしてしまうとか、そんなレベルの話はなかなか、そう簡単にいく話ではないというふうに思っております。

○中条委員 その場合、財務省ですね、関税と、それからあとは検疫その他のところが農水ですね。それから、厚労省も関係しますかね。そこの、いわゆる貿易、あるいは港湾の物流のときに関係する他省庁とは一応、この24時間目標は共有しておられると考えてよろしいですか。

○富田計画課長 はい。

○有富主査 関連してなんですけれども、この24時間というもののそのものが、日本の物流のロジスティクスの競争力に対して効果があるのかどうなのか。もっと別の言い方をすると、近隣のアジアの港湾のスピードと比べて早いのか遅いのかという問題が本当は一つあるんです。

これはまた絡む話になってしまうけれども、前回教えてもらった表で、いわゆるコストを3割減らすというのは、日本を100とすると、釜山が60幾つで、高雄が60幾つで、明らかに勝てないではないかと思うんです。今はひどいから、もう少しましにするという計画をつくるというのは、目的から反しています。おれたちは頑張ると言っても、結果的に競争力が高まらないということになってしまう。この24時間自体もちょっと問題あるかなとは実は思っているんだけど、それはさて置いて、ともかく、これでも大変なことなから、これは一つ、お互いにやるという算段でやりましょう。

では、この辺ぐらいにしておいて、次に。

2番目の地方港の振興策は順番を変えて最後にしましょう。

○中条委員 この資料をぱっと見ると、大体、こんなに張りついているという話はわかりますので、先に、では。

○有富主査 3番目の神戸港社会実験について、お話しいただけますでしょうか。

○加藤港湾経済課長 それでは、資料にのっとりまして、資料3でございます。

まず1ページでございますが、荷役の方は、平成13年、港湾の労使合意でやっております、これは国の機関に先駆けて荷役をやっております。

更に、利用者ニーズに適切に対応したいということで、関係者と調整を行うということで、今、実験を神戸で行っております。ゲートを24時間オープンするためには、貨物を集めなければいけません。ちょっと前後したかもわかりませんが、物流基地構想、これは地方港とも書いてございますが、実はスーパー中枢港湾の背後にもそういう物流拠点というものをつくりたい。貨物を集約させつつ、いろいろ実験をやって環境整備をしていく、こういうことでございます。

4ページ目にはまとめた新聞記事が書いてございますけれども、2ページ目をご覧くださいと、スーパー中枢港湾である神戸港で、実質24時間の実験をやって、いろいろデータを集めて、問題点を整理して、それを関係者に突きつけようというふうに思っております。

港湾の深夜早朝利用のニーズはあるのかどうなのか、あるんだったら、どういうふうにそれに対応しようかということでございます。

まず、なぜ神戸でやったかといいますと、神戸というのは、ああいう地形でございますので、神戸以外の遠方から結構来る、荷物が集まってくるという特性がございます。そうすると、やはり利便性が高いのではないかという我々の目論みがあります。それと、神戸はたまたまコンテナターミナルの隣に共同デポという施設がございまして、そこを使えば、より低廉な、より実質的な24時間ができるという経済性があります。

それから、関係者に協力してもらわないといけないものですが、神戸というのは震災がございましたので、立ち直らなければいけないという機運が結構関係者にあるものですから、港湾管理者、港運事業者等々からの協力が得られやすいということで、神戸でやるかと、こういうふうにやっております。

3ページでございますが、ここで共同デポを使って、共同デポは24時間開いており、荷役もやっております。実験によって、本当にニーズの高い時間はどうなんだろうとか、延長して、どれほどコストがかかるんだというようなことを全部やろうと思っております。実験だけではなくて、ヒアリングやアンケートも併せて行いますので、潜在的なニーズとか、どれほどのコストだったら使ってくれるんだとか、荷主さんにも併せて意向を確認しようと思っております。その結果を年度内に取りまとめまして、それを関係者に提示していくということと併せまして、さっきから申し上げますように、貨物を集約しないと、なかなかビジネスとして成功しないものですから、貨物を集める方策をやっていかなければいけないということで、臨海部の物流拠点を推進し、工場等が立地しやすいような施策を打っていこうということでございます。

○中条委員 唐突なんですけれども、杉並区でレジ袋の有料化の実験を3か月ぐらいやっただんですけれども、レジ袋の有料化ですから、準備は大してかからないわけだし、消費者の方だって、それに対して前もっていろいろ準備をするという話ではない。けれども、そういうものでも3か月ぐらいやるわけです。港湾の場合に、事業者からすると、24時間になって使い勝手がよくなったなと思っても、それに対応して、社内のシステムとかも全部変えていかなければいけないということを考えると、準備しているだけで3か月ぐらいかかってしまいそうな感じで、ちょっと短い感じがするんですけれども、3か月間にされた理由というのは何か。

○加藤港湾経済課長 まず、1回区切って、評価をきちんとしてくれという要請と、あと、経済的にも、我々は調査費を使わなければいけないという話、あと、3か月であっても、事前にいろいろ前広に、やるよという周知はしていますし、実験は3か月であります。年度内いっぱいかけて、いろいろなシミュレーションもやりたいと思っております。開いたら変えてくれますかとか、そういうことも全部やろうと思っておりますので、一応、シミュレーションはできるかなとは思っています。

○中条委員 調査のためにもいろいろ変えてもらわなければいけなくて、せっかくそういったところを変えてもらったのが、3か月間というのは、ちょっと調整期間としてもらったかなという感じがするんですけれども、何か抵抗もあるんですか。

○加藤港湾経済課長 予算の話。

○中条委員 それは省内の問題ですね。要するに、そんなに長く実験をやられたら困るとか、そういうのは。

○加藤港湾経済課長 これは勿論、労使の合意の上でやる話なので、長くやるとどうかという話は別にないけれども、実験は大体、我々の世界だと3か月ぐらい実施した上で分析するというのが通常でございますし、とりあえず1回評価してくれと言われておりますものですから、予算が付く、とりあえずは3か月かなと。うまくいけば、実際やって下さいと言いますし、そういうことです。

○中条委員 一番心配しているのは、要するに、これを使う側の人たちが3か月で、準備するだけでそれだけかかってしまうんだったら、やるのをやめてしまおうと思ってしまうのではないかという点です。

○加藤港湾経済課長 おっしゃることはよく分かりますので、実際やれば本当に使ってくれますか、工場を必ず3交代シフトにしてくれるんですかということを調査して、シミュレーションしようと思っています。綿密なことをやろうと思っています。

○有富主査 そこがものすごく大事なんです。実験したというアリバイづくりでは困る、それは利用者側もそう思っているんですよ、実は。またどうせ格好つけにやっているというふうに思えてしまう、そうではないと思っておやりになっているんだろうとは思いますが、やはりそうなんです。ここをどう解決するか。そうでないんだと言っても、利用者側はそうだと言っている。経団連などのヒアリングを聞いても、そこはどうしても、3か月でまた元に戻ってしまうんだったら、仕組みなどはちょっと変えられない、と言うわけ。

アンケートを取ったら、それはやりますよと言うんだけれども、本当に乗ってくれるのかどうか、そこを本当に見極めるのはどうするんだろうか。ここが、我々が商売をやるときにもものすごく大変なところなんです。お客さん、こんなサービスをしたら買ってくれますかと聞いたら、その時は、買ってくれるとか言うんだけれども、実際に商品を作ってみたら、本当に買ってもらえなかったらどうしようもないわけね。ここをどう見極めるかがものすごく大変なんです。ただ、やはり3か月では無理だという気がどうしてもしているんで、ここは思い切って、どこか1か所、年中そうするぐらいの意思決定ができないものだろうかというふうに思っているんですけれども、いかがですか。

○加藤港湾経済課長 これはやはりビジネスライクの話なので、まず、港湾の関係者同士が開ける。彼らだって、商売になれば開けるということです。

○有富主査 そこがどうしてもいつも違うところなんだけれども、規制があるから、規制ではないと言うんだね、そこのところはね。確かにそれはそうなんだけれども、本当は、だれが考えても、24時間するするいくようにすれば、明らかに製造側はサプライチェーンが止まっている時間が減ります。これなどは自動車メーカーさんなどは明快に言っています。すっと出せるから、生産シフトさえ変えてきます。

○加藤港湾経済課長 その辺、先生がおっしゃっているように、我々が自分でやるわけではないので、関係者に提示しなければいけない。本当にフィージビリティがあるのかどうかを見極めなければいけないというのは我々も重々わかっていますので、やるのは3か月であります、その後の3か月でよく分析します。荷主だって、我々はかなりのところに直接当たろうと思っています。この意向を踏まえた上で、最初から全部24時間開けることができるのか、あるいは本当に利用の多いところから徐々に開けていくのか、いろいろやり方はあると思いますので、それはまじめにやっというし、関係者だって、相当な覚悟で協力してくれていると思います。いろんなどころの御意向を幅広く、相当綿密にやろうと思っています。

○有富主査 そこでお願いは、本当に24時間にすると、利用者側、すなわちメーカーと輸入側の販売元みたいなところにとって、具体的にどういうメリットがあるのかということを中心に分析していただきたいということね。

○加藤港湾経済課長 そこが大事だと私どもも思っております。

○有富主査 だれが何言っているかなどは何も意味がないんで、本当にこうやったら利用者が喜ぶかどうか、喜ぶというか、相手にとってプラスになるかどうかというところを是非調べていただきたい。これがあればもう港湾業者がいいとか悪いとかと言う問題ではなくて国にとってプラスになる、ということになれば、多分、港湾業者もついてきます。どこかがやりますと出てきて、そこに自然と荷物が流れます。全体がよくなると、こういうメカニズムに絶対なるはずなんで、そこを確認してもらいたいんです。本当に喜ぶかどうかということね。口ではみんなそうしてほしいと言っていますし、常識で言っても、その方がいいと思います。そこを確認してもらいたい。

○加藤港湾経済課長そこは分析をしっかりとやらなければいけないと本当に思っています。

○有富主査では、先生、これはいいですか。

○中条委員はい。

○有富主査次に、2番目に戻りましょう。

○中条委員詳しい資料をつくっていただいたんで。

○梅山振興課長それでは、地方港の振興策についてを説明させていただきます。

1 ページ目が日本の地図に、最近の大規模な、いわゆる臨海部における製造業の設備投資の事例を載せてあります。

○中条委員これは19年10月現在ですけれども、要するに、この1年間ぐらいの間の。

○梅山振興課長もう少し長いタームです。ここ数年ですね。

○中条委員「2004年以降に生産を開始したもの（予定含む）」、わかりました。

○梅山振興課長比較的、大規模なものを取り上げております。見ていただきましても、非常にたくさん、特に地方というんですか、いわゆる3大都市圏以外についても、いろいろな企業が設備投資をしているというようなことがおわかりになるかと思えます。自動車

関連であったり、あるいは鉄の関係であったり、あるいは紙とか、化学の関係、あるいは建設機械といった関係、金属関係、あるいは造船。どちらかという、構造不況といわれていた重厚長大型の企業についても、最近、新たなニーズだとか、あるいは高度化製品みたいなことで、非常に活発な設備投資が行われているというようなことでございます。

次に、2ページでございますけれども、少し係数的に見てみますと、左側の方を見ていただきますと、4業種別、業種を幾つか分けてございまして、下に、加工組立、基礎素材、地方資源、雑貨型と書いてございまして、その合計が赤い丸ですけれども、これはそれぞれ臨海部での工場の立地面積でございます。バブル崩壊以前は700とか800ヘクタールぐらい、年間新規に立地をしていたのが、この10年余り、バブル崩壊とともに極端に低迷を続けておりまして、100ヘクタール前後になっておりますけれども、2003年以降、顕著に回復をしております、2005年には500ヘクタールの新規立地があったということで、先ほどの図を全体のケースで見ると、そういうような形になります。

右側の方には、臨海部と内陸とに分けて、臨海部での立地の割合を書いておりますけれども、おおむね15%前後から、最近では少し大規模なものが臨海部で土地を取得されているので、増えてございます。

○中条委員 左側の図は、現在、立地している面積という意味ですか。

○梅山振興課長 そうではなくて、毎年。

○中条委員 毎年、新規の分ですね。

○梅山振興課長 はい。土地を取得されたというものです。

○中条委員 わかりました。

○梅山振興課長 3ページ目です。こういうようなことに対応して、港の方でも、そういう実需に合うような形で港の整備を進めているという幾つかの例を書いております。

例えば、一番上にあります金沢港では、コマツという建設機械会社がここに大規模な機械工場を立地をする。約300億円の投資をする。それに併せて、このすぐ直近のバースから、ヨーロッパ、アメリカに輸送するというので、多目的国際ターミナルなどの整備を進めております。工場の方は既に立地をしておるんですけれども、岸壁の方は今、整備中です。

その他、堺泉北、最近話題になりましたのものと、シャープが大阪府の堺市に、昔の新日鉄の用地を購入をされて、立地をするということで、これに併せて関連の道路等の整備も来年度から要求をしております。

どうして臨海部に立地したかということをお話すると、シャープさんの場合ですと、輸送的に海を使うものと、海だと神戸港、大阪港に立地がいいというのがありますし、それから、空の方も使いたいということで、関西国際空港などが比較的近いというような、いわゆる交通インフラが、高速道路もすぐそばまで来ていますし、それを使って、今、言いましたようなところにもすぐ搬入できる。それから、ここは亀山の工場にも近くて、そのことの連携もとれる。あとは大規模な用地が既にあって、インフラも基本的に整っている

ので、要はスピード感をもって工場をつくって製品を出せる。そういったようなことを総合的に勘案してここに立地された。地域の活性化というのが話題になっておりますけれども、そんなようなことが非常に進んでいる。

それから、それに併せまして、我々も、公共埠頭をどういうことをしたらいいのかということで、整備と併せて、利用面等について少し改善をした方がいいだろうということで、4ページ目に「臨海部産業エリアの形成促進」と書いてございますけれども、船舶の大型化への対応が不十分と書いてございます。今、バルクの貨物輸送船は非常に大型化を続けております。コンテナも大きくなっていますけれども、バルクも非常に大きくなってございます。左の下に表がありますけれども、おおむね4万トン以上ぐらいの、これが水深13メートル、あるいは14メートルのバースが必要になるわけですが、こういう船の割合が増えているので、コストをとにかく下げていくということで、大型化が進んでございます。

一方、右上の方の公共埠頭の利用については、今まで、一時的な使用許可ということでやっておりますので、業者さんがそれぞれ一時的に、要するに、先に申し込んだ者から順番に使えるということになってございますので、特に大型の埠頭というのは、ある地域でも、14メートル級のバースはそんなにたくさんありませんので、どうしてもそこに利用したいというニーズが集中をしてくるので、そういうものについては、もう少し利用の効率化を図っていった方がいいだろうというようなことでございます。

5ページに書いてございますけれども、そういうニーズのあるものについては、いわゆる公共埠頭ではありますけれども、民間事業者に長期的に貸付けることによって、一体的な埠頭運営をしていただけるような道を開いてはどうかというようなことを今、検討を進めてございます。

併せまして、埠頭と隣接地域の一体的な活用ということで、工場などでも、非常に大きなものを、例えば重量物を積載するような車両が埠頭の近傍に立地しているだけけれども、埠頭に行くときに若干公道を通ると、そのナンバーを申告したり、特殊な許可をもらったりということが必要になっていきますので、そういうものについて、簡素化、規制緩和とどうか、そういうもののルール化をしてはどうかというようなことをここで言っています。

3番目は、今、言いましたような大規模な埠頭と併せて、背後に埠頭の荷扱いを支援するような物流施設の立地というものも促進をした方がいいでしょうから、そういうものについても支援をしましょうということです。

あとは、背後の埋立地については、埋立地の売買の規制緩和等も併せて行っていくというようなことで、今、平成20年度予算、制度、法令とか、検討を進めてございます。

とりあえず説明は以上です。

○中条委員 ありがとうございます。最後の5ページの計画は、地方港湾だけではなくて、スーパー中枢港湾も対象になるんですか。

○梅山振興課長 勿論、制度として排除しているわけではないんですが、基本的にこうい

うバルク貨物を扱うような大型の埠頭というのは、例えば、東京港だとか、横浜港だとか、基本的にはないんです。ああいうところはもともとがコンテナですので、いわゆる直接の産業物流のようなものは、3大圏以外のところになろうかと思えます。制度的に排除しようとかいう意味ではないんですが、実態上はそういうことになっているということです。

○富田計画課長 先ほどの社会実験の資料の1ページでこの辺の御説明をさせていただいておりますが、まさにこれのバルク版が今の考え方だというふうに御理解いただければと思います。コンテナもバルクも同じような施策を講じていきたいということです。

○中条委員 1ページに臨海部の大規模な設備投資の事例を挙げていただいて、その中に、例えば尼崎市、神戸港などというのがあるわけです。例えば、松下が埠頭単位で5ページのようなやり方をやることは可能であるということですか。

○梅山振興課長 ただ、松下さんなどの場合、実際にはほとんどコンテナを使っておられますので、コンテナだと、神戸港だとか大阪港を使うのが現実的で、自分の前の埠頭にコンテナ船を着けられませぬので、さっきのシャープさんもそうですし、そういう都市型立地というのはコンテナ中心のところが多い。ニーズが実際ないということです。

○中条委員 この考え方で、スーパー中樞港湾についても、もっと大々的に、民間のやり方をというところまではまだなかなかいかないですか。スーパー中樞港湾も民営化してしまおうみたいな。

○富田計画課長 スーパー中樞港湾の場合は、もう既にターミナルオペレーターをメガオペレーターという民間の運営主体をつくってもらって、そこに一括運用してもらっているわけです。そういう意味では、コンテナに関しては先に行っているわけです。

○中条委員 そうではなくて、地方港湾の場合だと、港湾、港にもよりますけれども、大体、埠頭1個ぐらいで1つの港湾という形になっているわけですから、埠頭単位で民間事業者運営されれば、かなり効率的になるだろう。港全体の中の占める埠頭の比率が高いですね。だから、それぐらいでいいのかもしれないけれども、スーパー中樞港湾の場合には、埠頭単位でなくて、港湾全部、一体、これをポートオーソリティー、更には進んで民営化と、そういう方向で一括して統一的に運営をしていくという組織をつくるというところまではまだいかないですか。

○富田計画課長 まさに今、東京都の埠頭公社、財団法人でございますが、これは民営化をするというのを今年度中にやることになっております。今、東京都の埠頭公社というのは、コンテナターミナルの相当の部分を自ら整備し、貸付けをしているわけです。そういうマネジメント業務をやっている。それを株式会社化するというようなものですから、まさに先生がおっしゃったような方向で、そういう取組みが今、進んでいるという状況でございます。

○中条委員 ただ、概念的に言うと、埠頭単位ではなくて、もっと広い、港湾全体というところまではまだいないということですか。

○富田計画課長 ですから、港湾全体といったときに、港湾全体の中のどういうことを任

せるのかというところがあると思うんです。いわゆる立地規制みたいな、まさに規制、規制と言っはいけないですね、行政的な業務もあるものですから、そういったものをどこまで民間の主体に任せられるかというところは考え方の整理も必要だろうと思っております。こういう埠頭の経営のようなものは大いに任せていけばいいと思っておりますし、今、そういう方向で、むしろスーパー中樞港湾の場合は一生懸命投資をしているという状況です。

○中条委員 将来的にはどうですかね。同床異夢かもしれませんが、一体的に国がスーパー中樞港湾は全部管轄する、私は、国がやるのではなくて、民間が一体的にやるほうがよいかと思えますが。しかし、そこへ行くまでの間には恐らく、一旦、ポートオーソリティーのような形にするという、多分、そのステップがあるんだと思えますけれども、そういう方向に向けて検討してみるというのはいかがですか。

○富田計画課長 検討というか、我々、関係者の認識として、やはり国際競争の中で勝ち残っていくためには、ある程度まとまった単位での港湾の運営という形を目指していく必要があるのではないかということは、関係者、皆さん、程度の差はあっても、そういう認識はお持ちなんではないかなというふうに思っています。

例えば、先ほどちょっと御紹介申し上げました国際物流戦略チームは各地でいろんな活動をしているんですが、関西にもできておりまして、関西の国際物流戦略チームは提言を、全体としての取りまとめをして、官邸に報告したりということをしているんですが、その中にも、将来的には大阪湾全体を一体的に運営するようなポートオーソリティーを目指すというようなことを、戦略チームの提言として盛り込むとか、そんな機運も出てきているという状況でございます。我々も、そういう方向で皆さんが御検討されるのであれば、後押しをしていく必要があるだろうというふうには思っております。

○中条委員 そういうのをもっと積極的にやりましょうみたいなことは、例えば私たちが言っても大丈夫ですか。

○富田計画課長 先生方がおっしゃるのを我々がだめだと言うはずはありません。

○有富主査 冒頭言ったように、本音で話して、要は、問題意識は国の競争力を高めようと、国際間の、場合によっては国の経済の生き残り合戦みたいな状況になってきているわけだから、そこを支援するというのは多分、お互いの共通目標だと思います。その辺、相談もしながらやって行きましょう。

もう一つ、時間があれなんでよろしいですか。中樞港湾の問題は非常に重要だと思うんで、いろんな御計画があって、扱い量を1.5倍～2倍に2010年度までにすると、これはよくわかりました。

その間の、スーパー中樞港湾全体ではなくて、例えば横浜港というふうに取り出してみても、横浜港だけでも、扱い量、一応、目標がありますね。ですから、それを実現するための具体的な施策がこれだけあって、こうなった時点で何隻ぐらいの船が入ってくるはずだというようなシナリオを一回つくって、そして、先ほどから言っているように、ここは国

交省だけでは無理なんで、協力して手伝ってやってくださいよみたいなお話し合いになるのが理想的かなというふうに思っているんで、一回たたき台をつくって、それは公式ではなくていいと思いますので、それを基にやっていくと建設的かなと思います。

だから、どの時点で、東京、横浜港に、ねらっている大型船、あるいはヨーロッパ、アメリカへ行く直行船が週何便入ってくる、よって、このコストになるみたいなちゃんとした計画が必要なんですね。それがきちんとまとまらないと、1.5倍とか2倍というのは、本当は計画ではなくて結果なんだね。だけれども、官庁の案というのは、願望が計画みたいに入って、いかにも実現しそうな感じで、そっちへずっと話が行ってしまうんだけど、その全体のところも土台をきちっとつくりたいなという気がしますので、お願いしたいと思います。

何かあればあれですけれども、できれば12時半に終わりたいので。いいですか、先生。

○中条委員 はい。

○有富主査 それでは、いろいろ勝手なことを申し上げましたけれども、他意はございませんので、これからもよろしく願いいたします。

今日はありがとうございました。