

規制改革会議
第1回 貿易タスクフォース
議事概要

1. 日時：平成20年5月2日（金）14:00～15:30

2. 場所：永田町合同庁舎1階第1共用会議室

3. 議事：

（1）スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表について

（2）神戸港ゲートオープン社会実験結果について

（3）川崎港4.5ftコンテナ社会実験結果について

4. 出席者：

（国土交通省）

港湾局港湾経済課 課長 加藤由起夫氏

港湾局港湾経済課 課長補佐 安部 賢 氏

港湾局港湾経済課 港湾振興企画官 岩城 宏幸氏

港湾局計画課 課長 難波 喬司氏

港湾局計画課企画室 室長 下司 弘之氏

（規制改革会議）

有富委員、中条委員

5. 議事概要：

○有富委員 それでは、定刻になりましたので規制改革会議貿易タスクフォースを始めたいと思います。国土交通省の皆様には、お忙しいところ御足労を賜りまして、誠にありがとうございます。

本日は、スーパー中枢港湾の工程表についてのヒアリングでございます。工程表についての効果を証明するものについて、もう少し詳しく教えていただきたいということになっております。本日は、その部分について御説明いただけたらと思っています。

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ますたく存じますので、よろしく願いいたします。

さて、本日の議題は、昨年末の第2次答申に記載いたしました、スーパー中枢港湾プロジェクトにおける港湾コスト及びリードタイム短縮に関する工程表のエビデンスの御説明並びに港湾分野で最近実施されました各種社会実験の結果についてお伺いしたいと存じます。更に、我が国港湾の競争力強化に関しても、自由に討議いたしたく存じます。

それでは、早速でございますが、工程表のエビデンスについて、10分程度で御説明をよろしく願いしたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

○加藤港湾経済課長 幾つか資料を持ってきておりますので、御確認いただけますでしょうか。

最初の工程表についてというものと、縦書きの（補足説明資料）というもので、（1）の議題を御説明したいと思います。

神戸の実験の資料は、(2)の議題で使いたいと思います。

川崎港 45ftの資料は、(3)の議題で使いたいと思います。

これだけ用意してございますが、よろしゅうございますでしょうか。

○有富委員 はい。

○加藤港湾経済課課長 それでは、(1)の工程表につきまして御説明申し上げます。

大変恐縮でございますが、これはずっとスーパー中枢港湾の分析をしております安部から、専門家でございますので、御説明をさせたいと思います。よろしく申し上げます。

○安部港湾経済課課長補佐 それでは、工程表について御説明させていただきます。お手元に配りました補足説明資料について、根拠を中心に御説明していきますので、よろしく申し上げます。

まず、1ページ目をご覧ください。

スーパー中枢港湾プロジェクトの工程表につきましては、提出した資料に示しております。事前提出した資料は、7ページ目の阪神港のリードタイムの19年度のところを「1.5日」としておりましたけれども、今回、新しい情報を入れまして「1日」にしております。技術的な修正です。

○有富委員 7ページですか。

○安部港湾経済課課長補佐 資料の7ページ目の左下のところに、19年度のリードタイムで、3月の時点を「約1.5日」にしておりましたが「約1日」ということでデータを更新しております。

○有富委員 一番下ですね。

○安部港湾経済課課長補佐 それから、8ページ目に御依頼がありましたスーパー中枢港湾プロジェクトの関連事業費を添付しております。

それでは、工程表の根拠の方から御説明させていただきますので、補足説明資料に戻って御説明させていただきます。

まず、スーパー中枢港湾プロジェクトの港湾コストの低減については、目標設定の考え方は御理解いただいているかと思います。

港湾コストは、港湾の船舶の入出港及びコンテナターミナルの利用にかかるコンテナ1個当たりのコストとしております。コストの3割低減というのは、アジア主要港並みを目指すという目標値でございます。

(2)に、港湾コスト低減の考え方を示しております。これは昨年11月の場でも説明しておりますが、基本的にはどうやって下げるかということ、コンテナターミナルにおける貨物の取り扱いについて、まず1つは、3バース一体運営等のコンテナターミナルの機能強化を図って、取り扱い能力、キャパシティを拡大するということが1つ。併せて、ターミナル周辺に物流機能の集積を図るといったロジスティクス機能の強化やターミナルに貨物を集めていくための道路アクセスの強化等のネットワークの連携、それからインセンティブとして、港湾管理者等による施設使用料の引き下げ等を行って貨物を集めていきます。

コストの抑制については、先ほど説明しましたターミナルの機能強化により、効率的な運営の取り組みや施設使用料の引き下げにより抑制を図っていくことの2つの組み合わせで、1個当たりのコストを3割低減にしていきたいと思っております。

取扱能力をなぜ拡大していけるのかという根拠でございますが、1つは、海外の先進コンテナターミナルが船舶の大型化に対応して、大水深、岸壁延長 1,000m 以上のターミナルを急速に整備しております。また、日本と違ってこれを一体的に運営しております。この結果、年間 100 万 TEU 以上を優に取り扱っており、このようなことを踏まえて、スーパー中枢港湾の高規格コンテナターミナルにおいても、日本では今まで行っていなかったような大規模な運営形態に変えていくということで、最低同規模の 1,000m 以上のターミナルをつくっていくということで、年間約 100 万 TEU 以上としました。大体 1,000m の岸壁ですと 1 バース当たり 30 万 TEU 以上になりますので、これを目標としております。

これが従来の日本のコンテナターミナルの取り扱いの約 1.5～2 倍に相当することから、そのスケールメリットを活かしてコスト低減を図るということで考えております。

2 ページ目をごらんいただければと思います。

貨物量の増加につきましては、まず 22 年の目標貨物量を各港湾で設定しております。これは各港湾管理者の目標値でございますが、背後圏からの貨物需要の増加や、内航フィーダー貨物の増加、施設使用料の引き下げ等による取り扱い増によるもので、あくまでも目標値です。将来の取扱貨物量に関しては、国土交通省において経済成長率等を踏まえて分析設定した日本全体のコンテナ取扱量の見通し、この下に表を付けておりますが、この数字と比べてみても、トータルで整合していることから、目標の設定値としては妥当と判断しております。

それから、22 年の目標設定に向けた各年の目標貨物量、19 年～21 年の貨物量ですが、これについては個別の施策が数値的にどう作用したかという計算をして積み上げたものではないということです。22 年の目標貨物量の達成に向けて、コンテナターミナルの施設整備状況のキャパシティは関係しますが、いろいろな政策を展開して、順調に増加していくと仮定した上で、想定値を内挿しているということでございます。

更に具体的な情報について、3 ページ目に、港湾毎にもう少し詳しく示しております。

京浜港につきましては、17 年度に既にコンテナターミナルが概成しておりまして、その後は貨物を集める施策により、増加させていけばいいということで、今後 22 年度の目標貨物量達成に向けて、貨物量が順調に増加していくものと想定しています。

伊勢湾につきましては、まだハードの整備が若干残っております。したがって、17 年度にターミナルの一次分は供用しておりますが、20 年度、21 年度とターミナルが拡張予定でございまして、それぞれの年度において取扱容量の拡大に伴う取扱量は拡大するようですが、それを踏まえた上で目標貨物量の達成に向けて貨物量が増加していくものと想定しております。

一方、阪神港につきましては、まだ 21 年にターミナルができ上がるまで、それから、なおかつアクセス道路が整備されておらず、なかなか利用しづらいということもあって、伸びが余りないようです。したがって、ここをもう少ししっかりやっつけていかなければいけないと思っておりますが、21 年の施設供用後にターミナルの一体運営、なおかつ港内の再編が終われば、加速度的に目標貨物量の達成に向けて、取り扱いを増加していくものと想定しているということにしております。

ただ、スーパー中枢港湾プロジェクトも、目標まであと 3 年というところまで来ていますけれど

も、施策を確実に実施していくことは勿論のこと、引き続き関係者が連携して、取扱貨物量が拡大する施策を、ここに書いていないことも含めて、臨機応変に講じていくことが必要だということについては、関係者にも認識をさせて、取り組んでいるところでございます。

次に、港湾コストの低減をどう計算したのかというのが②でございます。

港湾コストの3割低減については、貨物を増やして、コンテナにかかるコスト増を抑制するという形によっておりますけれども、コスト増の抑制方策としては、3バース一体運営による生産性の向上とか、入港料の低減、施設使用料の低減等の施策を実施して、目標の貨物量取扱時、すなわち平成22年度に3割低減を達成できるように頑張るということでございます。

各年のコスト低減率についてどのように設定しているかということでございますが、基本的に貨物量の増加に連動する形で設定しているということになっております。

ただ、22年のコスト3割低減をどうやって達成するのかというところをもう少し詳しく分析を試みたところが、3ページ目の下の参考に示しております。

港湾コストの3割低減は、貨物量の増加に対してコスト増を抑制するということですが、京浜港、伊勢湾、阪神港において、基本的には、できるだけ平仄をとった形で整理したものがこの表でございます。

基本的な考え方としては、貨物の増加に対して、例えば京浜港であれば1.7倍の増加を見込むのに対して、コストの増加を1.2倍に抑えます。結果、大体約3割に低減することになりますということで、伊勢湾と阪神港も同様に3割低減を達成します。ここでコストの増加については、先ほど御説明しましたとおり、目標値として設定されていますので、定量的な試算によるものではありませんが、内訳を以下、御説明します。

まず、京浜港については、コストをどう抑制するかということでございますが、1.2倍、すなわち2割増分をどのように考えているかということでございますけれども、1つは、入港料等の船舶の入出港関係コストについては、約1割増分見込んでおり、これは貨物が1.7倍に増えますけれども、いろいろな船舶の大型化に伴って、船舶の取扱個数も増やしていくということで、入港料に係る大口割引制度等の料金引き下げ等も使いながら、コスト増を抑制していくということでございます。

施設関係コストについては、今まで従量制だった料金を大口割引制度や固定料金制度を導入して、できるだけ上げないように努力しますということでございます。

ターミナル運営に関するコストについては、ちょっと民間レベルのところなので、あくまでも期待値的なところがございまして、1つは、貨物が増大しつつも一体運営を図っていけば生産性が向上するので、コスト増が抑制するでしょうということで、約1割増分だけを見込んでおります。結果、合計2割増分の1.2倍としております。

伊勢湾も同様に、入港料については0.5割増分で、なおかつ施設関係コスト分については微増に抑えるということでございます。

運営関係コストは微増でございますが、これは、地元で今、自働化等によるさらなる生産性の向上の取組みも行われておりますので、ほかの港よりももっと抑制が期待できるという考えでござい

ます。

5 ページ目の阪神港は、入港料等は微増になるように努力しますということですが、施設関係コストは、ほかの港より更に努力して、上がらないように、逆に減るように努力しますということですが。

ターミナル運営関係に関するコストについては、5割増の程度を見込んでいるということですが。

その他の途中年度は、先ほど申しましたけれども、貨物量の増加とか施設整備状況を見ながら設定しているということですが。

リードタイムの短縮につきましては、時間も限られておりますので簡単に説明していきます。

目標設定の考え方は、ここに示しましたとおり、シンガポール港が24時間以内だったことから、1日程度としました。ただ、注意書きに書いておりますけれども、日本のリードタイムは関税局さんの詳細な調査であるのに対して、シンガポールの方は聞き取り調査ということで、次元が違うところは留意しなければいけないかと思っています。

短縮の考え方につきましては、高性能の荷役機械の導入や荷役機械の増強、連続バースによる荷役機械の効率的な運用といったような荷役時間の短縮にいろいろと取り組んでいくことが1つ。あと、輸出入港湾関連手続きをなるべく簡素化・迅速化して、それらによる時間短縮。それから、既に臨時開港手数料が廃止されておりますが、それらによる時間短縮を今後期待していくということで、合計して1日以内にしていきたいということを目指しております。

6 ページ目をご覧頂ければと思います。

前回の御指摘を踏まえ、急がない貨物を除いたものと、全平均の貨物についての説明ということで、表に「全平均」と「急がない貨物を除く」を示しております。

これは実測でございますので、細かい時間のところまで平均しました。これは19年度に国土交通省でいろいろなところから協力をいただきながら、スーパー中樞港湾のリードタイムを集計しましたところ、平均で約2.1日、急がない貨物を除いた場合の所要時間は大体1.5日ぐらいまで短縮されています。

急がない貨物を除いた場合の所要時間とは何かといいますと、今回、いろいろアンケートをとった結果、荷主等が急がない貨物というのは、大体全体の45%程度ありますということなので、遅い方から45%程度除却して計算するとこのぐらいになりますということですが。

それから、短縮をどう考えていくかということですが。リードタイムの短縮につきましては、急がない貨物を除いた上で検討していきなさいということで昨年御指示を受けましたので、そのように検討しております。

積み下ろし時間の短縮、輸出入港湾関連手続きの簡素化・迅速化当で、それぞれ時間の短縮を見込んでおりますが、ここに示しておりますとおり、積み下ろし時間の短縮は今後見込んでいっても、もともと日本は荷役時間が早いということですが、早くても2時間とか1時間程度でございます。大部分の期待値としては、輸出入港湾関連手続きの簡素化・迅速化等の今後の取組みのところでは、特に今年度は次世代シングルウィンドウ、それから、既に先ほど御説明しましたとおり、

臨時開庁手数料の廃止等のような取組みが行われておりまして、これらの効果が即発揮されるとしたら、今年度ぐらいには約1日には達成できているのではないかとということで分析しております。

ただ、ここはかなり安全側で評価しておりますので、実際聞くと、本当はもっと短くなっているよという意見もありますので、更に急がない貨物をもう少し精査していくことは、今後の課題とは認識しております。

それから、参考のところ、このホットデリバリーサービスを紹介しております。要は、荷主等が引き取りを急ぐ貨物については、既に船社等の方が、本船荷役開始後約2～3時間で貨物を引き取りができるサービスを展開されておりまして、有料ではございますけれども、ニーズに沿ったサービスは行われているという意味でございます。

以上でございます。

○有富委員 ありがとうございます。

中条先生、何か質問事項ありますか。

○中条委員 御丁寧に御説明いただきまして、ありがとうございます。

縦長の2ページのところに、目標貨物量の設定というのが書いてあって、2つの表の下の方に「国際海上コンテナ貨物量の見通し（国土交通省）」がありますね。この国土交通省の見通しというのは、需要予測から出てきた数値ですか。

○難波計画課長 はい。

○中条委員 港湾計画値というのは、別途自治体が行っているという話ですか。

○難波計画課長 港湾計画をつくる時に、自治体が勝手につくと、過大だったり過小だったりしますから、事前に話し合ったり、例えば関東地方でいうと、各自治体と我々はこう見ているんだけど、おたくはどうですかというふうにしり合わせて、大体意見が一致したところで決めているということです。

○中条委員 そうすると、それが例えば東京湾では860ぐらいだということですね。

それで、この目標年次は平成27年ですか。

○難波計画課長 見通しはそうです。

○中条委員 この上の表では、スパ中の目標が平成22年だからということですね。だから、延ばしていった途中のところ、平成22年が700であると考えてよろしいですか。

○難波計画課長 はい。

○中条委員 そうしますと、要するに、スパ中をやらなくてもここまで増えるよという推定ですね。

○安部港湾経済課課長補佐 港湾関係者の方も、頑張って集めるんですというところがあります。潜在的な需要は勿論あるんですけども、表の上のところ、例えば背後圏需要の拡大といったところを京浜港は140万と見込んでいます。これは恐らくきちんとやれば、140万TEUは取り扱えるだろうという潜在需要と、その下の施策推進による集荷増+40万。ここはスーパー中核港湾でサービス、コスト水準を向上させていくことによって増分を見込んでいくということでございます。

○中条委員 では、ここでいうと、140万というのは、需要予測の結果から見た伸びですか。

○安部港湾経済課課長補佐 何もしなくても取り扱えるかといったら言い過ぎかもしれませんが

れども、潜在的な需要としてここまではある。きちんと港でしっかりとしたハードを用意すれば、これだけ取り扱うことはできるという意味です。

もっと集めようと思ったら、この内航フィーダーとか施策推進による集荷増の 40 万、合計 50 万は、スーパー中枢港湾でコストサービス水準を上げていけば、もっと扱ってもらえますよというものでございます。

○難波計画課長 もともと港湾計画時というのは、一生懸命頑張りますという数字を入れているものですからね。

○中条委員 ですけども、国交省で通常おやりになっている需要予測は、一生懸命頑張りますとかそういうものは入っていないくて、普通にオーソドックスに需要予測をおやりになっているわけですよ。

○難波計画課長 ハイケースとローケースがあって、その中でどれにしようかというところで、やはり少し政策的に誘導しないといけないので、少し高めにしましょうかということはやっています。

○中条委員 それが計画値ということですね。

○難波計画課長 計画値に近いですね。

○中条委員 要するに、スパ中をやることによって、どれだけ貨物が増えるというのは、京浜港では平成 22 年までに約 40 万と考えていいんですか。

○安部港湾経済課課長補佐 管理者の目標とするところです。更なる増分ということです。

○中条委員 そうですね。そうすると、その 40 万が増える根拠というのは何かというと、コストを 3 割下げることによって？

○安部港湾経済課課長補佐 それとか、ほかのサービスをいろいろ上げて、普通にやった以上によけいに集めるというところがございます。

○中条委員 ということは、40 万というのは、目標値から比べると 5 % ぐらいですか。3 割下げて 5 % しか増えない。

○難波計画課長 集荷は、コストが下がったら、そのまま集荷力があるわけではないですので、日本の港の場合は、ほとんど国内貨物をどう扱うかですから、貨物は日本の国内での取り合いになるんです。ですから、コストを 3 割下げたからといって、国内貨物が大量に発生するわけではありませんので、その増分というのは 5 % ぐらいにとどまるということです。

○中条委員 5 % ぐらいしか増えないのに、どうやって規模の経済を達成させるんですか。

○難波計画課長 要は、今度は岸壁側で全体の効率化といいますか、今までは個々に取り扱っていたので、その部分で効率が悪かったところを集約する。その辺りの政策的なところです。

○中条委員 わかりました。それで一応費用便益をやると通っているという話ですか。

○難波計画課長 そうです。

○中条委員 そうすると、便益の方は、京浜港の場合だったら、40 万 TEU の分が便益ですか。

○難波計画課長 スーパー中枢港湾の政策のということですね。

○中条委員 コストの方が、全部合わせて 2,600 億でしたか。

○難波計画課長 そうですね。最後のページにありますけれども、平成 20 年までは 3,200 万。

○中条委員 今後もあるんですね。

○難波計画課長 今後は 2,600 億ですね。

○中条委員 今後 2,600 ですね。ですから、合計で 5,800 億ぐらいですか。これは 3 港湾合わせてですか。

○難波計画課長 そうです。

○有富委員 平成 20 年というのは、まだ実績ではないんですね。

○難波計画課長 20 年度までですね。

○有富委員 それで 3,200 億円と 40 万 TEU ですね。

○中条委員 5% ぐらい増えるだけで、これぐらいのコストはペイしてしまうということなんですね。

○難波計画課長 これだけで効果を見込んでいるわけではありませんので、費用対効果のところをもう一回精査をします。

○中条委員 簡単に言ってしまうと、費用便益で通っていれば、そのプロジェクトはやっていいということにはなるわけですから、そこがきちんと計算ができていなければ問題ない話です。

○難波計画課長 例えば先ほどの 3,200 億の中には、臨港道路の整備が入っていて、これが渋滞緩和ということをやっていますから、その渋滞緩和そのもので既に便益は発生するわけです。スーパー中核港湾の集荷力の向上効果ではなくて、渋滞緩和の効果で発生します。

ですから、貨物 40 万 TEU 伸びた部分だけが費用対効果の便益ではなくて、それ以外にも便益があります。

○中条委員 ですけども、道路混雑の部分について、道路が改善された部分の便益をカウントしておいて、一方で、道路混雑が緩和されたことによって、貨物が増えたことをカウントすると、二重計算ではないですか。

○難波計画課長 そうなるところもあります。完全に別々というわけではないです。その辺り、もう一度精査をしたいと思います。

○中条委員 その辺のところは、いずれ事業評価監視委員会に出てくる話なので、きちんと聞いておかないと。当該プロジェクトが妥当なのかどうかということになるのですね。

最初にお聞きしたときは、随分と簡単なように見えたんですけども、一応需要予測を元にして計算をしておられると考えてよろしいですね。需要予測以外に考えようがないので、ある意味ではしようがないんじゃないかということもあるんですけどもね。

何となく気になっているのは、3 割コストが減少したことによって、貨物が増えるという前提が正しいかどうかということですね。需要予測そのものについては、一応今利用可能な需要予測の手法のうち最善の技術でやっているわけですから、当たらなかったらしようがないねという話があるわけですが、3 割コストが低減したことによって、お客さんが本当に 40 万増えるのかということはどういう計算なんですか。その根拠というのは、希望ですか。

○加藤港湾経済課長 目標です。

○中条委員 目標というか、ただやみくもに 3 割料金を下げたから、お客さんがそれだけ増えると

思っても、せめて価格弾力性だとか、それぐらいは想定しておられるわけですね。どれぐらいの価格弾力性を想定しておられるんですか。

○難波計画課長　そこは精査をしてみないといけません。

○中条委員　公共事業は広く国民に必要な事業であるということを説明していかなければいけない。必要なものはきちんとやっていくべきですから、その際にやはり根拠は明確でないと、くだらないところを突っ込まれて、せっかく必要な事業ができないということになってしまうので、そこはもう少しきちんと御説明がなされるようになっていた方がいいと思います。

それからもう一点、シンガポールは1日でやっているの、それを目標にしたという御説明がありましたね。これは付帯的な条件も御説明いただいたので、そこは目標にするにはいいんだろうなと思いますけれども、シンガポールの24時間というのは、すべての貨物についてですか。それとも平均ですか。

○安部港湾経済課課長補佐　平均です。入港から許可で、なおかつ税関の検査が入らない貨物を事業者から聞き取りしましたということでございます。

○中条委員　税関の検査が入らない貨物というのはどういう意味ですか。

○安部港湾経済課課長補佐　輸入貨物については、恐らく日本もほかの国もそうだと思うんですけども、ある程度一定の割合で検査をします。

○難波計画課長　コンテナの扉を開いて検査をするという意味です。

○中条委員　要するに、気になっているのは何かというと、リードタイムを1日にするという計画に際しては、急がない貨物を除くリードタイムについて見ておられますね。シンガポールの場合は、急ぐ貨物も急がない貨物も全部入れて1日だったら、まだ大分差があるということになってしまうので、比較の基準として、シンガポールの1日というのは、今、目標にしておられる1日と同じなのかどうかという点なんですよ。シンガポールの場合は、もし急がない貨物も全部入れて1日だったら、急ぐ貨物だけで見ればもっと早いという話になりますね。そこはいかがなんでしょうか。

○安部港湾経済課課長補佐　おそらく目標の設定の仕方が、いろいろ勉強をして当時の解釈と変わってきているのではないかとということでございます。もともとは日本の港のサービスレベルをアジア主要港並みに上げましょうということで、1つの指標で、シンガポールがアジアの中で一番早かったといわれる24時間だったので、日本を24時間以内に輸入許可が下りられるようなターミナルにしていましようというところだったんです。

先ほど御説明したとおり、調査のレベルが違ったというのがあるんですけども、要は、日本のターミナルもほかのターミナルも一緒かということ、そこはちょっとまだ確認中ですけども、日本のターミナルの場合、船降ろしした後7日間は無料で蔵置ができます。このため、企業の方は、ターミナルを倉庫代わりにして、在庫ストックの縮小を図っておられるので、いろいろと行政側あるいはターミナル側が施策を講じても、荷主の方が無料の蔵置期間をフルに使われる限りは、急がない貨物は早く出て行きません。

今回、それを純粋にどれだけ急ぐ方の、あるいは急ぐ方といったら有料の貨物と混在してしまうので、荷主の都合で急がない、ターミナルに置いておきたい貨物を除けないかということをや

ンジしました。この45%がもっと上かもしれないという意見はあるんですけども、大体アンケートをしたら、45%は急がないということで単純に除外しました。では、それが1日で海外主要港並みかどうかというのは、実は同じ次元で評価したことがございませんので、評価しなければいけないかと思いますが、不確定ですけども、関係者の方からいろいろな話を聞きますと、実は同じレベルで扱ったら、シンガポールももっとかかっているんですよという話がありまして、そこを見ていくと、実はリードタイムは日本は世界トップクラスに並んでいるかもしれないなというところも正直あるかもしれません。

○中条委員 ですので、そこは両方推測ができるので、もし後者の方の推測であるなら、それはそれで結構なことですし、そこはそこまで短縮したんだよということで、胸を張って宣伝されればいいことだと思います。そうでないんだったら、やはり利用条件を付けておかなければいけないということですね。

とりあえず、私からは以上です。

○有富委員 今の話の続きで、施策推進によるサービスレベルの時間がシンガポールと余り変わらないんだらば、これによって集荷が増えるというロジックもちょっと矛盾が出てくる可能性がありますね。今の日本のサービスレベルというのは、シンガポールなどと実態的には余り変わらない可能性がある。

○安部港湾経済課課長補佐 リードタイムですね。

○有富委員 リードタイムです。そうすると、それによって施策推進による集荷増が、スーパー中枢港湾をやることによって増えるというロジックは矛盾しませんか。

○安部港湾経済課課長補佐 リードタイムが、実際に海外と比べて、ほぼ同じではないかというところは、海外と比べてみれば同じレベルに至りましたかどうかというのは、引き続き見ていけばいいと思うんです。問題は、日本の中でそのリードタイムが今のままでいいのかといたら、港湾管理者とか民間事業者の方は、やはり短くすることにサービス向上の意気込みを感じていまして、要は、使い勝手のいい港をつくることによって、日本の中から港に幅広く集めてくるという姿勢表明みたいなものが、この40万TEUだと我々は理解しております。

○有富委員 そこはわかりました。

それから、この表で、現状の510万TEUというのはいつの時点の数字ですか。

○安部港湾経済課課長補佐 平成14年です。

○有富委員 そうすると、平成14年から19年が一応終わっているわけだけれども、その間の時系列的な数量の変化というのは押さえられていますか。

○安部港湾経済課課長補佐 11月の会議の場で、一度お出ししていたかと思います。まだ19年の実績値は得られていないんですけども、18年までですと、お出ししていたものがあったかと思います。

○中条委員 神戸は減少していませんでしたか。

○安部港湾経済課課長補佐 京浜、阪神、伊勢湾を御説明して、一応地震が終わった後の平成10年以降で御説明していますので、一応増えています。14年以降はどこも増加傾向になっているとい

うこととございます。

○有富委員 そうすると、先ほど中条先生がおっしゃったように、やはり実績をある程度お互いにチェックしていくことが必要になると思うんです。その辺については、中条先生、何かプロジェクトに対する評価の仕組みがあるんですか。

○中条委員 事業評価というのは、これからやるプロジェクトについてやるのではなくて、例えば工程がすごく遅れていた場合と、あとは終わった後の再評価ですね。ですから、今、やっているものがどうかというのをチェックする機能というのは、実はないですね。

○難波計画課長 そうですね。もうちょっと時間が経ってからということですね。

○中条委員 例えば進捗状況は、予定よりも5年遅れていたりすると、それは事業評価の対象として引っかかってくるんですけども、順調にお金を使っているものは、仮に無駄に使っていても、引っかかってこないですね。

ですから、それは最初のときに、一応きちんと評価がなされて、プロジェクトが実行されているんだという前提ですけれども、その間に社会情勢等々が変わったりしたら、それをチェックする機能は、実はないですね。

事業が終わってから再評価するというのがありますけれども、それは今後の教訓のためにやるものですから、やはり節目節目できちんと目標に向かって、達成度が上がっているかどうかというところを見ていく必要があるだろうと思いますね。

ですから、そういったものをお示しいただけると、きちんと対応されているかどうか、スーパー中枢港湾として効果がある形で事業が行われているかどうか私たちにも見えてくると思いますから、折に触れ、御報告をいただけるとありがたい。そうすると、その中でここが進んでいないというところがあれば、その部分を例えば国交省以外の管轄の部分が問題であるならば、そこに対していろいろと文句を私たちが言っていく。実際、臨時開庁手数料の廃止などというのは我々がやったわけですから、そういう形で応援ができるかなと思います。

○有富委員 今のところだけでも、その効果が上がるとすると、我々としては非常に達成感があるんですけども。財務省とかなりがりがりやって、結果的に今年から臨時開庁の届出をなくして、手数料もなくしてくれるということをやろうとOKしてもらいました。以前から加藤さんにも言っているように、我々の会議を利用してよということですよ。

できたらそういう時系列上の成果を半年に一度ぐらい定期的に聞かせていただくと大変ありがたいなと思っているんですけども、その辺はいかがでしょうか。

○難波計画課長 臨時開庁の利用度を見ると、それで実際にリードタイムが、もし開いていなかったらどうだったのかという結果は見えますから、政策の評価というのはその部分でできると思います。

○有富委員 そこもそうだし、扱う実績がどういう時系列でかかっているかということも、できるだけ何らかの方法でお互いにウォッチしていくという仕掛けをつくっておくべきだろうということが1点。

それから、その前提の話なんですけれども、こうやってお出しいただいたので、大変ありがたい

と思っているんですけども、感想だけで言うと、どうやらやはり願望計画だなと思います。貨物も本当に集まるんでしょうか。願望計画というのは、目標をつくるのは非常に大事なんだけれども、やはり現状と目標の間のステップというのは、インフラも含めたハードプラスソフトだと思うんですよ。そのソフトのところは、何となく願望計画というか、多分達成できるだろうみたいなところがあって、余り具体性が必ずしも十分ではないという印象があるわけです。

そういう意味からいうと、また先ほどの話に戻るけれども、港湾局は大変だと思いますよ。お金があって、こういうスーパー中核港湾的なハード整備には権限をお持ちだろうけれども、例えば後で議論する予定ですけども、45ft コンテナの通行の問題だとか、あるいは税関の問題だとか、なかなか御自由にならない。そのときは我々の会議と協力しましょうと前にもお話をしたんですけども、そういうところをもう少し、ソフト的なサービス力を高めるための議論もできたら一緒にやりたい。

後の社会実験のところにも関係するんだけど、例えば、常陸那珂港には高速道路が入ってきていて、今は京浜港に入っている貨物を、多分船社と荷主が卵と鶏の関係だと思うけれども、常陸那珂に入れた方が、国の経済全体としてはコストが安い可能性があるかもしれないと思うんです。そうだったら、整備している意味があるので、そういうふうには誘導するためには、やはり高速道路の利用料金の問題なども、例えばこういうものをソフトと言っているわけですけども、ソフトの機能を加えることによって、やはり望ましい港湾の利用の仕方というのがあってしかるべきだと思うので、その辺は是非これからもやってほしい。その前提となる数値的なことも教えていただきながらやっていただきたい。

これでよろしいですか。

○難波計画課長 はい。

○有富委員 わかりました。

それでは、続きまして、神戸港のことについてお願いします。

○加藤港湾経済課長 2つ目の資料です。

1枚目は、前から御説明しているものです。

2枚目からが結果でございます。

実験において、ゲートを20時から翌朝8時30分までオープンいたしました。

取扱本数は240本で、全体本数の0.3%でございました。

ニーズが高いのは早朝でして、具体的には7時～8時30分です。朝の7時ごろから夜の21時ごろまでゲートをオープンすると、大体すべてカバーできるかなと思います。下の図の左側のような感じでございました。

あと、当然平日利用がほとんどでございました。

ただ、そうは言っても、実験後半には、右の図でございしますが、利用が尻上がりに上がってまいりました。評価も一定の評価をいただいたとっております。

次のページ、評価でございしますが、トラックの方につきましては、やはり回転率が上がりますので、継続してほしいという御評価をちょうだいしております。

それから、荷主の方、特に神戸は遠隔地から持ってくる貨物が結構多いものですから、遠隔地の方にとってはメリットがあるということを知っています。

では、このコスト負担はどうですかということですが、それぞれある程度は払うけれども、それは限界があるということでした。

正直なところ、もう少し利用があるかなと予想していたのですが、我々は結果がこうであったから、これでやめるというつもりは全くありません。絶対値 240 本が出てまいりましたし、しかも尻上がりに利用が上がってまいりました、また評価も悪くありません。せっかく実験を行ってまいりましたので、勿論これはビジネスの話と言ってしまうとそれまででございますが、我々も更に前に進めたいと思っています。

本当に何時にどれぐらいのニーズがあるのかということ、貨物が多ければ、深夜早朝オープンに必要なコストも吸収できるでしょうけれども、貨物が少ないときに、そのコストをどうやって、だれがどう負担していくのか。また、予約制も含め最適な運営方法は何か。そもそも主役の港湾管理者が一体どうしたいのかということも含めまして、港ごとに関係者を集めて、実践的な議論を行い、前に進めたいと思っています。場合によっては、更に長期間の実験も必要かもしれません。そういうこともやっていきたいと思っています。

併せまして、前回もお話をしたかもしれませんが、やはり貨物量の増加ということが、一番効いてまいりますので、臨海部物流拠点、要するに物流基地ですね、有富先生も常陸那珂のお話をされておられましたが、要するに港の背後にそういう物流拠点を整備していくということも併せてやっていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○有富委員 ありがとうございます。

中条先生、何かございますか。

○中条委員 大変面白い実験で、私も興味深いんですけども、利用者の追加コスト負担というのは、要するに 24 時間にした場合に、追加的に払ってもいいという額ということですね。

○加藤港湾経済課長 そうです。

○中条委員 遠隔地の荷主にとって便利なのではないだろうかという分析結果がありましたが、神戸へ持ってくる県の比率というのは、24 時間化した場合に追加で来た場合の県の比率と、やはり差があるんですか。

○加藤港湾経済課長 そこは見てみないとわかりませんが、ヒアリングやアンケートによりますと、神戸港を利用している工場というのは、四国、播州、滋賀などにあるものですから、その地域からはひょっとしたら間に合わないかもわかりませんので、やはりそういうところは評価をいただいているということです。

実際、これを御利用になった方はそういうことでありますので、比率から言うと上がっていると思います。

○中条委員 1 年間ぐらいやってみようなんていうお気持ちはあるんですか。

○加藤港湾経済課長 先ほど申しましたように、もっと実践的に、港湾管理者は一体どうしたいの

かとか、支援や環境づくりもいろいろ検討していかないといけません。あるいはひょっとしたら、コストをそれぞれみんなで分担していただかないといけないということも含めまして、更に実験をやらないといけないかもしれません。それもそういう覚悟ではおります。別にこれでやめるつもりはありません。

○中条委員 もし都合が悪ければオフレコでも結構なんですけれども、反対している人はいらっしゃるんですか。

○加藤港湾経済課長 反対というのは、別にないです。

○有富委員 この24時間ゲートオープンというのが、本当に荷主にとってプラスになるのかならないのかという社会実験をやったわけですね。それは、今仮に、例えば京浜、阪神、それからまた常陸那珂と全国3つの拠点で世界に向かって輸出入業務をやっている企業があったとして、阪神港の24時間ゲートオープンということが自分たちにとってプラスになるとしたら、10年くらいのスパンで工場の立地や拡大を考えて、その結果、阪神港の扱い量が増えるんです。

だから、今目に見えている貨物がこちらに行くか、あちらに行くかという視点ではないので、それが90日ではわかるはずがありませんよということなんです。

○加藤港湾経済課長 おっしゃるとおりだと思います。ですから、別にこれでやめるつもりもなく、これは1つのデータ集めです。

それから、先ほど言いましたように、関係者を集めて、それをまた更に分析をしないとけません。本当に荷主企業にとって、24時間になったらどうなるのかというシミュレーションもしなければなりません。その上で、港湾管理者はどうしますか、どうやって支援しますかと。国だって支援しないとけないものがある。そういうことをやっていこうと勿論思っています。

○有富委員 ですから、そういうことで競争状況のいい悪いというか、お客さんから見て使い勝手がいいか悪いかということ議論するのは、現状はどうかというのと余り変わらないんですよ。本当にいいところにだんだん荷物がシフトしていくというのを考えるための実験の仕方というのが課題として1つありますね。

もう一つは、また後で議論しますけれども、問題はそこが一番重要なのであって、いわゆる何となく形だけやるとい印象もあります。

○加藤港湾経済課長 今回の実験で終わりにするつもりはありません。

○有富委員 わかりました。

○加藤港湾経済課長 先生がおっしゃるとおりだと思います。将来の荷主の動向を見据えて、そういうシミュレーションをやった上で更に議論していかないといけないと思います。

○有富委員 わかりました。

もう一つは、この社会実験とは直接関係ないんだけど、港湾管理者同士が本当に競争したいという環境になっているのかどうなのか。競争しなくても、余り違いがないという状況なのかどうか。そこら辺りについて、国交省としてはどうお考えになっていますか。競争しようと思っていなかったら、馬に水を飲ませようと思っても、水場に連れて行くことはできても飲まないのと同じで、何か別の仕掛けが必要ではないかと思っているんですけれどもね。

○難波計画課長 競争はしたいと思っています。

○加藤港湾経済課長 少なくとも、京浜港、伊勢湾、阪神港は競争したいと思っています。

○有富委員 そうすると、これも1つの具体的なテーマかもしれないけれども、何か問題はありますか、ないですか。現状、公平な競争ができるようなことになっていない、逆に言うと重しになっているものは何かありますか。なさそうですか。

○難波計画課長 港湾管理そのものでないところではあるかもしれませんが。

○有富委員 その糸口を見つけて解決するためには。

○加藤港湾経済課長 本来、皆さん競争する意思はあると思います。だからこそ地方分権というか、港湾管理者がいて、それぞれにいろんな権限を持っているわけです。

○中条委員 今回のアンケート結果でも、例えば愛知だとか岐阜、福井とかからも来ていますよという話ですね。これというのは、名古屋のテリトリーなんだけれども、そういうところの人が神戸に来るわけでしょう。そうすると、これを見た名古屋市あるいは名古屋の港湾当局の人が、そういうふうにされるとお客さんを取られるから、ではうちも24時間にしようかという発想をしてくれれば一番いいわけですね。ところが、そういう発想をしないで、お客さんを取られるといけないから、こういう実験はやめてほしいと言い出したら、これは困るわけですね。

ですから、そういう競争しようという意欲を与えていくような仕掛けをつくらないと、なかなか難しいんじゃないかなと思うんですよ。本来、これは国交省さんがおやりになるようなことではなくて、それぞれの港湾が市場調査の一貫として、自分でやるべきことなわけですから、それ自体をやろうという意欲がないところからしても、御苦労は忍ばれるところでありますけれどもね。

○有富委員 まず、商売っ気があれば、そういうことになるんじゃないですか。国交省さん、応援してください、あるいは邪魔しないでください、みたいなね。

○加藤港湾経済課長 少なくとも応援してくださいよとか。

○有富委員 ですから、どうしてもやはりその辺から言うと、商売っ気がないように見えるんだけど、何でなんですかね。

○中条委員 自治体が余り商売っ気を持って困るけれどもね。

○難波計画課長 名古屋と阪神というのは、競いあっています。特に滋賀だとか奈良だとか、あの辺の貨物は。

○加藤港湾経済課長 滋賀は工場とかもございませうでしょう。こういうのは、やはり取り合いになってきますね。

○有富委員 もう一つは、240本というのは、90日間ですね。いかにも少ないなという感じなんだけれども、この辺についての御見解はございますか。

○加藤港湾経済課長 前広に宣伝もいたしましたけれども、思ったよりは、正直少なかったと思います。

○有富委員 無料にもしたんでしょう。

○加藤港湾経済課長 そうです。

○有富委員 これは何らかの補てんをされたんですか。

○加藤港湾経済課長 全部実験ですから、データをそろえるということで、国でやっています。

○中条委員 これは無料にしたから増えたのか、時間をオーバーにしたから増えたのか、そこら辺の違いというのはどうやって見ておられますか。

○加藤港湾経済課長 それはまだこれからやっていく必要があると思います。いろいろシミュレーションをしながら今後やっていかないといけないと思います。

○有富委員 在庫を1日分寝かせておくと、1億円の金利コストが出るという会社もあって、夜中に港の出入りを止めてしまうと、CYに入れば船に間に合うのに、それを翌日にしてしまうことによって物流在庫分が増える。全国の荷主、輸出企業から考えると、こういうことをやったら、是非実験してみたいと思うのが普通なんだけれどもね。

○有富委員 それでは、この問題は、場合によっては、実験は90日ではなくて、1年やるとか、2年やるとか、3年やるとか、要は、やったというアリバイづくりではなくて、本当にお客さんが望んでいるか、望んでいないかということがわかるような仕組みを考えていくべきだと思うんです。

○中条委員 これは最初にお聞きして、お答えいただいているんですけども、これを神戸にした理由は何でしたか。

○加藤港湾経済課長 神戸は、やる気があったからです。

○中条委員 では、もしかしたら、また今度ほかの港でもやる気がある？

○加藤港湾経済課長 勿論それもあるかもしれませんが、もうちょっと神戸でやるかもしれません。

神戸は、貨物が遠くから来るといって、利用が増えるのではないかという期待があります。

○有富委員 予約制というのはどうだったんですか。

○加藤港湾経済課長 3か月の間では、朝ちょっと、夜ちょっとでほとんど足りているというのが神戸の現実です。真夜中に来てくれると思ったんですが、それはなかなか現実ではなかったということですね。

ただ、わかりませんので、今後いろいろとシミュレーションをやっていきます。

○有富委員 海側というのは、陸側とは関係なしに、船はなるべく滞留しないで出て行こうとしているわけですね。そうすると、やはりこの辺の連動のニーズはどうしてもあるのではないかというのは常識的に考えられるんだけど、陸側が今までの慣行に慣らされているものだから、自分たちでもメリットが見つからないという状況ではないんですか。

○加藤港湾経済課長 そういうのもあるかもわかりません。

あと、先ほど安部が説明したかもわかりませんが、本当はターミナルの中に無料で蔵置できますものですから、そうすると倉庫代わりにお使いになっているということも事実ございます。そういうものがいろいろあると思います。

○有富委員 ですから、両方あるんですね。輸出も輸入もあるんだろうと思うけれども、保管料を節約するためにニーズを持っている企業と、しかし、普通は、世界的な競争をする上には、リードタイムを短くして、サプライチェーン全体の金利コストを下げるといって、特に港の整備というのは、反対に保管スペースを提供しようなどと思っていないわけだから、いわゆるスピードを上げるため、あるいは流通コストを下げるためということになって、そちら側だけ見るべき

だと思っんですよ。

わかりました。これについても、またこれからいろいろ御相談をしていきたいと思っんです。

それでは、次に行きましようか。川崎港の 45ft についてお願っします。

○下司計画課企画室長 川崎の 45ft の実験結果について、企画室長をしております下司から御報告申し上げます。

横長の資料を 1 ページめくっていただきまして「45ft コンテナについて」という紙がございます。

まづ、おさらいでございますが、コンテナの I S O 規格については、現在 4 種類のコンテナが採択されておって、日本で主流になっていますのは 20ft と 40ft、それに新たに今、世界的に 40ft の背の高いコンテナ、長さが 5 ft 長い 45ft、これはすべて背高になっております。この 4 種類が位置づけられております。

それぞれの寸法については、この表のとおりでございますが、重量に関しては、40ft 以上のものについては、すべて 30.48 トンで統一をされていますという状況でございます。

2 ページをごらんいただきたいと思っんです。

この 4 種類のコンテナが世界的に見てどういふ利用状況にあるのかというのを左下のグラフに整理してございます。当初は 40ft と 20ft で大半を占めておったわけですが、40ft の青い線を引いた背高が、2000 年前後から急速に普及しておりまして、データが若干古くて恐縮ですが、2004 年時点に点線を縦に引いておりますが、ここまでが実際のデータでございます。この時点で既に世界的に見ると、40ft の背高が 40ft のノーマルを超えていますという状況でございます。

下の方にへばりついておりますが、45ft のコンテナについても、微増ではありますが、増加傾向にございます。

右側のグラフをごらんいただきたいのですが、では、この新しい 45ft コンテナがどこで使われておるかというものを示したグラフでございます。これは北米航路のコンテナについて、その発着地を示したものですが、中国と香港、つまり中国と北米の両大陸間のコンテナの貨物については、両方とも制約がほとんどないということで、45ft が今、大量に使われていますという状況でございます。

ただ、それ以外の国で積み下ろしされる貨物については、まだ国内でいろんな事情を抱えていますということで、日本も含めてでございますが、ほとんど 45ft については普及されておらな。日本については、経済ベースでは、実績ゼロとお考えいただいて差しさわらないという状況かと思っんです。

それでは、この 45ft を国内に持ち込むことについて、どういふ問題が発生するかということを含めて、社会実験を行って、問題を検証したというのが、この実験の内容になってございます。

3 ページをお開きいただきたいと思っんです。

黄色の四角い枠のところを書いてございますが、こういふコンテナを国内の道路で運ぶ場合、いろんな規制がかかってまいります。道路法、道路運送車両法、「等」となっていますが、これは道路交通法でございます。この 3 つの法律で実際に道路を通行する車両について、高さ、幅、重量、長さといった規格について規制がかけられておるといふ状況でございます。

何の手続きなしにフリーに通行できる規格というものもございますし、それを超えた場合に特別

に許可ないしは認定を受けることによって通行ができるという制度も現在運用されております。

この3ページの下絵を見ていただきたいのですが、我々のスタンスとしては、まず45ftは、実際現時点ではゼロでございますが、コンテナのターミナルとその直背後にある物流ターミナルが立地しておりますので、まずはこの間ぐらいは45ftで通行できるようにならないものかというのが1つ目の視点でございます。今回の川崎の実験は、この視点に着眼して実験を行ったということであります。

右側でございますけれども、先般御視察いただいた常陸那珂港のように、港の直背後まで高速道路が来ておるような港の場合は、高速道路については、規格が非常に高規格になっておりますので、現状ですと、なかなか長さが引かかって難しいんですけれども、実際問題規制を緩和していけば、こういう港に関しては、45ft対応が早い段階で対応できる余地があるのではないかという視点で、参考として示しておるということでございます。

今回の実験は、左側のものについて行ったわけですが、4ページをごらんいただきたいと思えます。川崎の東扇島にコンテナターミナルがございます。右側の絵にしております川崎港コンテナターミナルというところがございます。その後「かわさきファズ」という単語を入れておりますが、ここは大きな物流ターミナルが立地してございます。

この間を走行経路として、赤や青の線で示しておりますが、ここは臨港道路になってございまして、この間を45ftで実際に運んでみて、どういう問題が発生するか、実際に走行が可能なのかどうかというものを実車によって検証をしたというのがこの実験でございます。

ここは実際に、ふだんは一般交通が走っておりますので、先ほど申し上げた道路法、道路交通車両法、道路交通法のうちの道路法以外の規制がかかります。ふだんですと走れないわけですが、一般の交通を遮断することによって、一旦道路交通法であるとか、道路運送車両法の適用を外していただいて、まだ一般には走れない45ft車両を走らせるという実験でございます。

検証する内容としましては、走行性・安全性・視認性といった視点でチェック項目を設けておりました、5ページにその辺りを整理しております。

1点目は、一番大きな問題でございますが、線形の関係でカーブがきちんときれるかどうか。その道路の上の問題でございます。

2点目は、物流ターミナルの中でランプウェイのようにらせん状の斜路の走りながら、各フロアを移動するという運行形態になるわけですが、その際にランプの回旋半径でありますとか、高さの関係で、実際問題支障になるかどうかという辺りを検証いたしております。

左下の3点目は、デバンを行います倉庫のところに車両をつけます際に、運転操作性が確保されるかどうか。これを運転者にヒアリングするなどして調査をしてございます。

4点目は、交通安全の観点ですが、長さが長くなることによって、後続車の視認性に影響を与えないだろうか。

大きくこの4点について実験を行いました。

6ページをごらんいただきたいと思えます。

まず交差点部ですが、45ftと40ftの場合、実車が走っている写真を載せておりますが、40ftの

場合は、曲がった後、対向車線に 0.5 車線分ぐらいはみ出しておるのがごらんいただけだと思います。

オレンジの車両の場合でございますが、対向の 1 車線分に完全にはみ出しておることでありまして、やはり長くなると回旋半径が大きくなりますので、何らかの対応が必要になってくるだろうという状況でございます。

ランプウェイの部分でございますが、当然回旋半径が大きくなりますので、運転操作性は劣るわけですが、かわさきファズのランプウェイの場合は、何とか 45ft の車両でも走ることができたという状況であります。

高さ関係は、今回は低床式のシャーシは使わずに、一般に一番普及しておるシャーシでやっておりますので、高さはぎりぎりではありますが、何とか通行ができたという状況であります。低床式は、ここで言うとグースネックシャーシと書いておりますけれども、これを使うと 30 センチぐらい下がりますので、より走行性は確保されるだろうという状況であります。

トラックベイ部の操作性についても、ドライバーにヒアリングをしたところ、余り大きな問題はないという状況であります。

後続車両からの視認性も、若干見づらくはなりますが、直ちに影響が出るという状況ではございませんので、やはり一番大きな問題は、交差点部などの問題が一番深刻な問題であります。

高さに関しては、今回は割と新しい物流ターミナルでやっておりますけれども、日本全国を見渡しますと、この高さで引っかかる部分は相当出てくるのではないかなと懸念しております。

最後のページでございます。今回、実車で走行確認をしたところ、今、申し上げたような問題点がわかったわけでございますので、まだ 45ft は、世界的に見て、普及の度合いはごくローカルといえますか、一部に限られておりますけれども、一旦普及し始めますと、中国とアメリカの貨物は御承知のとおり、これからも非常に増加してくると思われまますので、そういった大きなニーズを抱えておる部分が、45ft が増えてくるということになると、いずれ爆発的に 45ft 化が進むということも視野に置いて我々は考えないといけないと考えておりますので、いろんな法制度上の課題であるとか、施設面での課題も含めて検討を進めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○有富委員 ありがとうございます。

中条委員、何かありますか。

○中条委員 すごく基本的な質問で申し訳ないんですけども、船社にとっては、コンテナは大きければ大きい方がいいんですか。

○下司計画課企画室長 最近多いのは、家具などをヨーロッパなどから輸入したり、北米から入れたりしているんですけども、高くなりますと、普通は 2 段重ねで入らないところが 2 段入る。そうすると、今まで一本立てではできなくて、二本立てにしておったのが一本になりますという場面が相当出てまいります。そうしますと、45ft にすることによって、運賃自体は例えば 2,000 ドルが 2,500 ドルに上がりますということであったとしても、荷主さんの運賃負担トータルで考えるとコストダウンになりますから、そういういろんな貨物の内容に応じて、こういうニーズは出てくる

んだと思います。

○中条委員 もう一点は、何で中国では 45ft のコンテナが使えるんだろうという疑問があります。あんな道路インフラがきちんとしていないところで、よく使えるなと思いますけれども、余りそういう規制がないということですかね。

○下司計画課企画室長 例えば上海などですと、外高橋港とか洋山港が中心ですけども、そこから内航船でかなり上流まで運びます。道路事情は相当悪いですので、なかなかそれをストレートに内陸の各地まで運び込んでいるとは思えないんですけども、陸に上げたところでデバンしてしまえば、北米の太平洋を渡る部分については、大きいものを使いたいという要請はあるんじゃないかと思います。

○有富委員 容積が 27%増し。背高の部分もあるけれども、これは大きいですね。重量物では余り効果がないのかもしれないけれども、容積物については非常に効果があるんですね。

ただ、日本はまだターミナル間だけでも幾つか問題がありそうだということになると、実際は難しい感じですね。

○下司計画課企画室長 ちょっと時間がかかるかなという感じですね。

○中条委員 今のお話だと、内航に積み替えていくのは問題ないわけですね。

○下司計画課企画室長 そうですね。ポート近くでデバンをすれば問題はないと思いますので、少なくとも我々は港の周辺については検討を進めて、何とか対応できる方向に持っていきたいという気持ちは持っています。

○有富委員 わかりました。ありがとうございました。

それでは、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。皆様方から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。

以上で散会にしたいと思います。ありがとうございました。