

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 20 年 5 月 27 日（火）10:30～12:00

2. 場所：永田町合同庁舎 1 階第 3 共用会議室

3. 議事：

京浜 3 港の包括提携について

4. 出席者：

（京浜 3 港自治体港湾局）

川崎市港湾局港湾経営部長 相良 隆政氏

横浜市港湾局政策専任部長 中島 泰雄氏

東京都港湾局港湾経営改革担当部長 小宮 三夫氏

（規制改革会議）

有富委員、中条委員

5. 議事概要：

○有富委員 おはようございます。それでは、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。

京浜 3 港の自治体の皆様には、お忙しいところを御足労いただきまして、ありがとうございます。

本日は、本年 3 月 21 日に公表されました京浜 3 港の包括提携について、包括提携に至った経緯、提携の概要並びに検討の方向性についてお伺いしたいと存じます。

また、せっかくの機会でございますので、本日は併せて我が国港湾の競争力強化に関しましても自由に討議いたしたく存じます。

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扱いとさせていただきます。

私と中条先生でやらせていただいているんですけれども、スタンスは、要は、多分御当局の方々も思っているように、日本の港湾の競争力を強めよう、いわゆる港湾を使う日本の産業の人たちに便利にしようというスタンスで、一緒だと思います。

早速、経緯、概要並びに方向性について、できましたら 20 分ぐらいをめどに御説明をいただいて、その後議論させていただくことにしたいと思います。よろしく願いいたします。

○小宮港湾経営改革担当部長 それでは、私、東京都の小宮ですけれども、私の方から、まず、経緯、概要、それから方向性ということでしたけれども、まず、概要の方から御説明させていただいて、逐次、経緯あるいは方向性について御説明させていただきます。

今、お手元に参考ということで、基本合意書と、A3の「基本合意について」というこ

とで、やや詳しく記載された資料がございますので、これに基づいて説明をさせていただきます。

それでは、まず、基本合意書の中身でございますが、今、有富委員からございましたように、問題意識としては国際競争力の強化でございます、その冒頭の文章に書いてございますように、日本の港湾の国際的地位が低下していく中で、今、積極的な対策を講じなければ、世界の基幹航路から外れて、我が国経済に与える影響が極めて深刻だということでございます。

これにつきましては、お話のとおり、貨物は減っているとかということもありますけれども、それに関連して、結果として世界の船が大型化していることもありまして、寄港地を絞り込んでいくという状況がございます。それにより基幹航路から外れる。よく言われているんですけども、日本の港湾を通らなくなってしまう、素通りしてしまうという状況が出てまいります。そうした場合は、日本の港湾、港湾というのはすべての産業の基盤でございますので、そこから産業はもとよりのことですが、市民、都民といいますか、国民の生活にも直接影響が出てくるという深刻な問題意識、これを共有しまして、石原知事、中田市長、阿部市長が合意をしたというものでございます。お手元に、基本合意書ということで、文字どおり、石原知事、阿部市長、中田市長が署名した合意書がございます。

これまで個々の事業についてはいろいろ連携をしてきたわけです。しかし、今回の場合は、危機意識というか、問題意識を、深刻な状況を知事、市長が共有しまして、個別の事業じゃなくて包括的に連携を深めていくんだという合意なんです。ですから、知事、市長それぞれが本当に署名をしてやっていこうというかたい意思のあらわれなんです。

もとに戻りまして、合意書の中身で、そういう状況、このままいくと極めて深刻な状況が出るという状況認識、そして、これまでも3港は国際競争力の強化にそれぞれの港として取り組んできたわけです。しかし、それだけではだめで、ここで、そういった実績を踏まえながらも一層の連携を強化するという合意をしたということでございます。

それから、もう一つは、「このため」というところなんです、これは、現在のいろいろな仕組みの中で、個別の事業の連携、さらには包括的な事業の連携をしていくんだというお話をしましたが、加えて、「このため」というところで「将来のポートオーソリティを視野に入れながら、共同で広域連携の仕組みづくりの検討に着手」。要するに、現在の港湾の仕組みの中でももちろん連携はしていく。個別の連携だけでなく包括的な連携をしていくんですが、広域連携の仕組みづくりの検討にも着手していく。ポートオーソリティを視野に置いて進めていくといったことでございます。これも非常に大きなウエートというか、要素を占めてございます。

それから、その上で具体的に取り組む事項ということで6項目掲げてございます。後ほど詳しく御説明しますが、港湾コストの低減の問題。

2番が手続の統一、簡素化、利便性の向上。

それから、内貿振興、内陸部の物流体系を踏まえまして国内ハブ機能の強化ということでございます。

それから、東京湾全体を視野に置いた施設の効果的な配置でございます。それから、広域的な取り組みに最もふさわしい環境対策とか水上交通網形成だとか震災対策などの取組み、広域的な課題。

それから、国制度の改善、国からの重点投資についてのそろっての要望ということでございます。これが概略でございます。

続いて、今後の方向性だとか経緯等について、御説明をさせていただきます。

先ほど申し上げましたように、京浜港を取り巻く状況ということで、状況認識でございます。

アジア諸港の躍進によりまして、日本港湾の国際的な地位が低下しているということでございます。これについては、貨物量の総量で比較したものですけれども、1996年においては、東京港、横浜港、それぞれがわずかにベストテンからはずれていますけれども、10位近いところに位置してまして、東京、横浜が12位、11位でございます。それに対して2006年につきましては、総体的な地位の低下でございます、23位、27位というふうになってございます。このまま放置しますと、基幹航路から外れる恐れ、これは、要するに貨物量のあるところ、船舶の大型化もございまして、寄港地の絞込みが進んでおります。したがって、貨物量がそれだけ総体的に少ないということからすると、基幹航路から外れてしまうということでございます。

ちなみに、矢印の数字でございますが、全国際基幹航路数に占める東京、横浜の割合は、5年間でそれぞれ17.9、13.8、横浜でも17.0から12.3と、それだけ東京、横浜に、日本の港湾に停まらない、素通りされてしまう例が増えているんだということでございます。

それから、ひるがえって京浜港としての規模・特色を改めて整理いたしました。

京浜港で合わせて取り扱っている貨物は718万TEUと、20フィートコンテナに換算しますと、こういう数字でございます。これは決して悲観した数字ではございませんで、世界13位にまだ位置しております。そういったことで、まだ頑張ればそれだけのボリューム、京浜港として見ればございますということでございます。

それから、地理的な近接性で見れば、世界的に1港の規模ということで、東京と横浜を見ますと、20キロの範囲で、これでそれぞれ現在では東京・横浜と文字どおり2つの港、そして、間に、さらに言えば、川崎港ということで3つの港が並んでおります。

ちなみに、ニューヨーク・ニュージャージーとかとよく言われていますけれども、世界の港湾で言いますと、ニューヨーク・ニュージャージーは20キロぐらいの範囲に入っています。それから、ロッテルダム港というのは1つの港ですが、大体30キロ。それから、釜山。最近躍進著しい釜山でも30キロと、大体世界の港湾の、俗に1つの港だと言っている場合でも、20、30、そういったかなり広いところでも1つの港と言っているわけです。

そうした中で、日本の港湾、京浜港で見ると、20キロの中に、東京、横浜、川崎と、

日本でも有力な、有数な1位、2位を競うような港が集中していて、しかもそれぞれが別の港だと言っているような状況でございます。これが一つの状況で、地理的な近接性で見れば、世界的に見れば1港の規模ですよということでございます。

それから、3港の特色等でございますが、取扱い物資の特徴がございまして、東京港というのは、文字どおり大消費地を控えまして、商業港ということで、取扱いの貨物が生活関連物質が54%、食品などがございます。それから、街づくり資材はセメントなどがございますが、18%。それに対して川崎港は工業港という特色を持っておりまして、原材料、原油等でございますが、原材料が85%。横浜港はその中間と申しますが、両方の特色を持っていて、商業・工業港ということで、生活関連、街づくりの資材、原材料と、それぞれバランスよくとっているということで、非常に特色を持った港でございます。

それから、京浜港としてのかなりのボリュームがあるということと、それぞれの港が特色を持っているんだと。世界的に見れば、これは1つの港に近い規模だというようなことでございます。

そういうことを踏まえまして……。

○有富委員 済みません。後で質問してもいいんですけども、3港合わせてボリュームと輸出入の比率というのはどのくらいですか。輸入がどのくらいで、輸出がどのくらい。輸入が多いんですか。原材料、生活関連、街づくり資材。

○中島政策専任部長 例えば横浜港で申し上げますと、工業港の部分がございまして、石油会社が立地しております。そういう意味では、油の輸入というのが工業港の部分では非常に多いというところがあります。片やで商業港の部分、コンテナとかそういった雑貨類ですね。そちらについては圧倒的に輸出が多いというのが横浜の特色です。

○有富委員 追浜は、横浜港とは違う。

○中島政策専任部長 はい。横浜港は大黒埠頭というところが鶴見区にございまして、そこらは自動車の輸出拠点になってございまして、ですから、そういう意味で、横浜については、雑貨と自動車中心に輸出が非常に多いと。ただ、工業港の側面がございまして、油の輸入も多いという、そういう意味では性格が2通りあるのかなと。

○有富委員 わかりました。後でまた数字を教えてください。

○小宮港湾経営改革担当部長 東京港の場合はどちらかということ、大消費地を抱えていることもございまして、3対2で輸入が多い港ということになります。これはそれぞれの特色でございます。

それから、そんなことを踏まえまして、2番のポートオーソリティを視野に入れた京浜港の連携強化ということでございます。

3港の港湾管理者は、危機感を共有いたしまして、今、一層の連携強化を図るということで、単純な話としては、規模拡大ということで、世界の港における存在感を増大させるということ。広域連携によることで、そのメリットを生かしまして、コスト削減、利用者サービスの向上を図っていくというものでございます。

そうしたことで、貨物量の集荷力を強化して、基幹航路、日本パッシングと申しますか、日本の港湾を通り過ぎるということがないように、基幹航路を維持拡大していくというものでございます。

具体的に、基本合意書による締結ということで右の方に移りますけれども、6項目、具体的に連携して取り組むべきことと、今後のハード・ソフトに当たる共同ビジョンを策定していくということでございます。

右の方に移りまして、具体的な取組みでございまして。連携して取り組む課題として6項目掲げてございます。

まずは、国際競争力ということ言えば、コストの低減でございまして。

それから、利用手続の統一化、簡素化による、港湾利用者の皆さんにとっても利便性の向上を図るものでございます。

それから、日本の港湾の中で貨物を日本の中でも集めるということからしますと、国内の貨物の移動と申しますか、内貿振興と言っていますけれども、内貿の振興、内陸の物流体系を踏まえまして国内ハブ機能の強化でございまして。

そして、施設を効果的に配置するという意味で、東京湾全体を見渡して、合理的かつ効果的な施設機能を配置していくというものでございます。

それから、本来、広域的な課題、取組みがふさわしい環境対策だとか、水上交通網、震災対策について一緒になって取り組んでいくというものでございます。

それから、国への働きかけについても一緒になってやっていこうというもので、以上6項目を連携して取り組む課題としてまとめてございます。

これは、ある程度時間もかかるわけですがけれども、一番早く成果を出していくと申しますか、要望の強い項目として、直ちに着手する項目ということで、入港料の一元化だとか、申請書等の様式を統一化したり、手続の簡素化を図って、実質的な意味で1つの港になるということは、あまり時間をおかずに、今年度から取り組んでいって、早急に形にあらわそうというものでございます。

それから、それは言ってみますと、今すぐにもやろうとしていることとか、ある程度具体的な取組みなんですけれども、やはり我々一つの港としてやっていくということと言うと、ビジョンと申しますか、将来的な展望をまとめていかなければいけないわけなんですけれども、それについて、2番の京浜港共同ビジョンの策定というところでございます。

これは、まずは京浜港広域連携推進会議というものを設立いたしまして、策定作業に着手してまいります。その中には、港湾関係者、実際に港湾を使っている、あるいは港湾で仕事をされている方に参加をいただきまして、一緒になって検討を進めて、今お話しした共同ビジョンを策定しています。できたものから直ちに具体的に実施していくということでございます。

それから、3番のところなんですけど、港湾というのは、港湾管理者と申していますけれども、我々港湾局とともに、埠頭公社、東京の場合は、この4月1日から民営化しまして、

東京港埠頭株式会社と申していますが、これがまた外貨コンテナ埠頭の運営等で極めて重要な要素、ファクターを占めていまして、これについても公社、東京港の場合は民営化されました東京港埠頭株式会社と申していますがけれども、これらが連携いたしまして、管理運営、新たな事業展開についても一緒になって協力関係を深めて取り組んでいくというものでございます。

とりあえずは、これまでの経緯といいますか、簡単ですけれども、取組みについて御説明をさせていただきました。

○有富委員 ありがとうございます。横浜、川崎のお二方、何か付け加えることがあればどうぞ。

○相良港湾経営部長 川崎市でございます。先ほど東京、横浜さんから貨物量の内容についてお話がありましたけれども、川崎港についても若干お話しさせていただきたいということで、川崎は、速報値で19年度が約9,300万トンでございます。そのうちの輸入貨物の種類としては、先ほども御説明があったとおり、工業港でございますので、原油、LNG、鉄鉱石。鉄鉱石については、製鉄所がございます関係上、常時入っているということでございます。

輸出については、完成自動車、石油製品、重油という形で、これを見ていただいても特徴が出ているということでございます。

コンテナ取扱いについて、川崎は隣の両港に比べれば後進でございますが、全体の貨物量の約2%でございます。ただし、全国で9位の取扱い貨物量を行っております。一応、こういう中で、東京と横浜さんとは港の特徴というのが違うのではないかとということでございます。ちょっと補足させていただきました。

○有富委員 では少し議論させていただきたいと思います。中条先生、何かありますか。

○中条委員 通常の場合、でかくなれば効率がよくなるという場合と、でかくなると効率が悪くなる場合というのが世の中にあるわけですけれども、例えば企業の場合でも、統合してでかくなって競争力を高めようということを企業自身は考えるわけですが、一方で、競争政策という観点から考えると、お互いに競争してもらった方がいいという考え方もあるわけですね。

京浜港について、一緒にやった方が効率がよくなるという点でのエビデンスというか、その点の資料等がありましたら、御説明をいただくとありがたいんですが。

○中島政策専任部長 資料を直接お持ちしていないので恐縮なんですが、1つは、要するに、かなり横浜も東京も川崎も開発空間そのものが限られているという中では、今後出てくる需要に対して、一体的な空間の中で機能を配置したり、施設を整備したりすることが非常に効率的だろうというのが何よりのメリットなんだろうと思います。

それから、もう一つは、従来、あまりみっともない話ではないかもしれませんが、例えば東京さんと横浜あたりですと、船会社の引っ張り合いみたいなものを実はやってきたと。あるいは、類似の機能を配置してきたということがございます。それを3港一緒

になって、トータルベースの効率的な配置というのができれば、既存の土地利用も含めて効率的にできるだろうなというのが非常に大きな背景だろうと思っています。

○中条委員 空港の場合は、羽田1つしかないわけで、それについて東京都、横浜市、川崎市が力を合わせて羽田を何とかするためという話はわかりやすい話。港の場合には一応3つの港があって、今、御発言があったように、船会社を取り合うというのはまさに競争をされるわけで、競争されることによって、それぞれ効率改善をしていただくということも一つの効率を改善していく上での重要なインセンティブになるわけですが、そうではなくて、一緒にやった方がよいということ、何らかの形で数値で示していただくと、私はもちろん反対で申し上げているわけでは決してないです。反対で申し上げているわけでは決してないので、私も3港が1つの形に、最終的には1つの組織として世界に向けて競争力を持ってやっていくということが大事だと思っているんですけれども、いろいろなところで説明をするなり、主張していくにあたって、ともかくでかくなったことによって、これだけこのように効率化できるという部分を示されると、大変説得力が出てくるのだろうと思うんですよね。

ですので、今のところまだ、基本合意に基づく取組みで、それが1から6まで書いてあって、これは当然のことで、全く反対することはないと思うんですけれども、これを具体的に進めていくにあたって、こうすると、このように港湾コストが低減される。だから、こういうふうに国際競争力がつきますよねと。3つ一緒にやった場合ですね。そういうようなデータのものが示されると、この6つが非常に説得力が出てくるかなと、そのように思うので、ぜひぜひそういったデータづくりをされたらいかがでしょうかということなんです。

○小宮港湾経営改革担当部長 中条委員がおっしゃっていらっしゃるんですけれども、1つは、順番がちよっと逆になるんですけれども、船舶の大型化というのが進んでいますと、寄港地を絞り込む状況があるわけです。全世界的に見たときに、まとまった貨物がそこにドンとあるところに停まっていくと。小さい港にいっぱい寄っていくということではなくて、1つのあるエリアにまとまった貨物、いっぱいあるところに停まっていくという傾向がどうしても出てきますので、世界地図というか、日本列島を見たときに、東京・横浜・川崎と3つの港があって、それぞれあるというような、今、世界地図を見たときには、あくまで京浜港という狭いエリアで3つの港があるという地図になってしまっているんです。それをその狭いエリアで、さっき言いましたように、20キロもないような本当に狭いエリアに3つの港があるというのではなくて、その狭いエリアに1つの港、いわば京浜港というものがあるんだと。そこに大きなボリュームの貨物があると。そこで初めて寄港地を選択するといいますか、そこに行くまとまったボリュームがあるんですよということで、世界の船会社も、じゃ、日本のパッシングじゃなくてそこも停まろうじゃないかというふうな、寄港地選択に有利に働きます。まずはそれがあっていいんですけれども、その上で先生からお話があったように、我々の中でも、例えば一緒になって進めていく中で、もし機能と

か、いろいろなものがバッティングしているところがあったりすれば、それは先ほど申し上げました6項目の中のうちに、4番なんですけれども、東京湾全体を視野に入れた合理的かつ効果的など、要するに、そういうことでもし1つになったときに、機能が重複したり、何かしているということがあったら、合理的に再配置することで、トータルでよくなっていくということですね。

○中条委員 もちろんそこはよくわかる話などで、それはお話としてはよくわかるんですが、具体的に、これとこれを重複していて、これは1個で済む施設なんだと。だから、これは、例えば横浜に置けばいいとか、これは東京に置けばいいと。むしろ重複してあった方がお客さんにとっては便利であって、競争力がむしろあるという場合もあるわけですから、そうじゃなくて、これは1カ所でいいんだと。それによってこれだけのコスト節制ができればと、そういう具体的なデータ、エビデンスを示されると、説得力があるなということ。これが1つですね。

それから、確かにたくさん貨物があるところに集まってきますと。それはわかるんですけれども、京浜3つ合わせて100の貨物がありますよと。船社の方は賢いわけですから、当然それは考えて、30、30、30で3つあって、合計で100近くありますよというのと、1つの港で100近くありますよというのは、向こうにとっては同じなわけで、そこは考えて、当然配船をしてくるでしょうから、単に港が3つに分かれていると、統計上3つに分かれていて少ないと。一緒にしたら大きくなる。これは学生なんかだと、そんなのを見て、ここの港は小さいなんてばかなことを言うのがいるかもしれませんが、船社はそこはきちんと考えてやるでしょうから、やはり3つ合わせると貨物がこれだけ多くなるんだ、集荷力も高くなるんだよと、そこを示していくことが必要だと思うんですね。そういった点について、なるべくデータで示していくと説得力が出てくるんじゃないかなと思うんですね。

○中島政策専任部長 先生、今おっしゃられたように、我々、対抗していかなければいけないというのは、直接言えば、釜山であったり、高雄であったり、そういったところに対して東京湾がどこまで強くなれるかということだと思うんですね。ですから、従来、東京湾から100出るべきなのに、今は実は60しか出ていない。40が釜山なり高雄に逃げているという実態が現実的にあるわけですよ。それをいかに100に近付けるかというために我々はアプローチを今始めているというところを御認識いただけるとありがたいなと思うのでございます。

○中条委員 だから、その100に近付けるために、3港お互いに競争されて頑張ってお客さんを獲ってくるということによって増えるという考えもあれば、一緒になってやった方が増えるという考えもあるわけで、一緒になった方が増えるという、そこを説得力あるデータで示していただけるとやりやすいなということなんですよ。

○中島政策専任部長 2つあるのかなと思うんですけれども、1つは日中航路ですとか、最近増えているいわゆるインターアジアと言われているアジア域内の海運に関しては、

一般的には東京、横浜、あるいは川崎という形で3港寄ります。寄るケースが多い船会社が多いんですね。そういった方々に関しては、1つの湾であれば、もっと利用効率がよくてもいいのではないかと。例えば具体的に申し上げますと、入港料は1回でいいじゃないかという議論も当然ありますし、あるいは3港どうせ寄るとすれば、例えば東京港さんに最初に寄港するとすれば、東京さんで何らかの申込みをすれば、横浜も川崎も手続が全部一遍で済めばいいねとか、そういった金銭的なものじゃないかもしれませんが、船会社、利用者にとっては非常に高い利便性を追求することができるというふうには考えております。

逆に、基幹航路の方は、我々だけではもちろんできないことなんですけれども、いかに東京湾に内航ですとか、鉄道とか、道路とか、そういったものを使って、いかに貨物を集めてくるかというのが生命線だろうと思っています。

○有富委員 中条先生のアプローチと同じことなんですけれども、別の聞き方をすると、現在、3つの港で別々に運用していますが、1つになると、船社なり、あるいは輸出者、輸入者に具体的にどういうメリットがあるとお考えですか。手続が簡単になるとか、少し入港料が安くなるとかというのもあるけれども、もっと別の、それによって国内のインフラがどうなるんだとか。それは3都市だけではできないので、国と一緒にやるのだと思うけれども、要はそういうことを具体的に見つけてもらうというか。

我々民間企業がやるときは、お客さんの潜在ニーズが何なんだろうかと、我々の仕掛けをうまく変えると、お客さんが今まで気が付かなかったけど不便だった、そうしてくれるとありがたいという具体的なサービスというのが出てくるはずなんです。けど、今のままでは提供できない、それを、京浜3港を一体化することによってこういうことができるようになるので便利でしょうというのを見つけて、具体的に言ってもらいたいという気がするんです。世の中のアピールを非常にできますから。

そして、中条先生が学者だと思ったのは、競争と効率というところは、えてして我々、効率のところばかりいきがちだけれども、結果的に競争というのが一番効率を高めるんですよね。いくら3港が一緒になったって、のんびりやっていたらば、どうしようもないわけです。そうであれば、むしろ3つに分けておいて一生懸命競争させる。ライバルがいると一生懸命やるから。だから、その方がいいという理屈はあるんですよね。

それはそれとして置いておいて、私なんかも第一感是一緒にした方がいいと思うんですね。多分先生もそういう前提でおっしゃっているんだと思うんですけども。そこで、アプローチの点をお話すると、やりやすそうな手続の統一からやりたいとか、関係者が賛同したところからやりたいとかというのはわかるんですけども、これは手順が逆ではないかなと思います。

というのは、今回の話は都知事、市長のトップ3人が発表しているというのは、物すごいことですよ。だったら、まず一番先にやるのは2つ。1つは、まず、自分たちの港の名前を変えるんです。京浜港にして、その第1バースとか第何バースとかというふうに変

える。その前にやるべきことは、東京ターミナル株式会社、横浜、川崎の組織も可及的速やかに合併させる。まず、これをやる。できないんですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 東京港の場合は株式会社になりました。公社と株式会社の合併というのは課題もあります。

○有富委員 ほかの公社もまず株式会社にして、3社合併すればいいんですよ。そこから始めたらスピードは上がるでしょう。

○中島政策専任部長 埠頭公社の民営化というのを議論させていただいておりますけれども、今の制度でやっていると、税負担が増える……。

○有富委員 結果的には還元するんでしょう、払うのはお役所に払うのであって、民間企業に払うわけではないから。

そこは国とよく話し合いをして、何らかの還元の手法があるのかどうか。

○中条委員 税金を払わなければいけないということだけがネックであれば、いろんなやり方というのは多分あると思います。税金を払わなければいけないかもしれないけれども、一方でこれだけ効率化ができますということがあれば、社会的にはそこで相殺できる話なので、そうすると、ここは世論も、じゃ、税金については何とか対応した方がいいんじゃないかという議論というのは当然出てくる話だと思いますので、いかにして合併すると効率化できるかと。まずは、さっきも申し上げたように、データの的にきちんとそれを示して、世間の賛成を得られるように。次に、今度はやるとしたら、コチョコチョやらないで、思い切ってやるということですよ。それの方が議論もわき起こります。議論がわき起こったときに、こんな効率ができるんですよ、こんなむだがあるんですよということをドンと出せるようにしておくということが大事なのかな。

○中島政策専任部長 今、有富先生おっしゃられたように、色々なアプローチがあるんだろうと思います。

先生方おっしゃられたように、東京さんの埠頭会社と横浜港の埠頭公社を一緒にしてしまえばいいんじゃないかという議論も当然ありますし、あるいは、名古屋港さんがやられているような一部事務組合という方法もあるだろうし、あるいは、地方自治法で言えば広域連合みたいな方法もあるだろうし、その辺は、何がベストかというのは、いろんな形でいろんな方面から検討していく必要があると思っております。そこは、少し時間をかけたいなというのが本音でございます。

○有富委員 是非そういう方向がいいのではないかなという感じがするんですけども、それは意見です。

そこで、関連してお聞きするんですけども、今回は、ある種のトップダウンみたいな感じだと思っていんですか。

○中島政策専任部長 はい。

○有富委員 すごいことですね。

○中条委員 お3人が何かのときにお会いになってお話しになって、そういう話が決まっ

たということですか。石原知事とか中田市長とか阿部市長が何かでたまたまお会いになって、じゃ、一緒にやろうかという話になって決まって下りてきたと、そういう感じですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 直接ということではないですけども、それぞれ知事、市長の方は、かねてからそういう考えを持っていらっしゃったと伺っています。

○中条委員 あるいは、空港の話で、それぞれ利害が一致して、そこから港湾の方もやろうとか、そういう話になった？その辺は？

○小宮港湾経営改革担当部長 そこまで承知はしていませんけれども、少なくとも港については一緒にやっていくという、東京湾全体を視野に置いて、むしろ首都圏の港なんだという意識でやっていくべきだと。また、世界の港湾の競争については、国内でというか、もっと言えば東京湾の中でやっているような時代じゃなかろうと。そういう意味で、切迫したというか、危機感を共有されて、こういう形で、狭いところで、近いところで、取った取らないという話はもうやめようと、そういう時代じゃないぞということだと思います。

○有富委員 どなたかが口火を切ったのか、あるいはこれまでもご持論として発言されてきたとか、そのあたりは。

○小宮港湾経営改革担当部長 両市長の方はちょっとわかりませんが、知事は、就任して間もないころから、ポートオーソリティということをしきりにおっしゃっていて、一つの港としてやっていくべきだとか、いろんな場で非公式、公式の場で「首都圏の港」という言い方もされていたと思います。そういう問題意識を非常に強く持っておられると思います。

○有富委員 わかりました。

○中条委員 まともな政治家は皆さん考えることは同じだから、同じような結論が出てきて、これというのは、いつもそれぞれ思っておられたというのはあり得る。

○有富委員 そういう感じなんでしょうね。

そうすると、今度はこうやって共同で基本合意書を発表されたという形なんですけれども、この間、国交省の港湾局をヒアリングした際に、3港一体化についてどういうお考えですかと聞いたら、それは全面的に協力していくと明確におっしゃっていました。

それから、私がもう一つお聞きしたいのは、これからタイムスケジュールというか、工程表的な大ざっぱなものをお考えでいますか。それとも、まだそこまでいっていないのですかということですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 まずは、先ほどのA3の紙でもお示ししているんですけども、平成20年度より直ちに着手する項目ということで、これは船会社の方とか、御要望が強く、本当に実質的な意味というか、形としては3港分かれておりますけれども、実質的には1つの港になるような意味合いで、例えば入港料をそれぞれいただいていたりますから、それを一元化するとか、手続の関係を統一的にしていくとか、そういったことはまず20年度から着手して、できるだけ早期に形をあらわしていきたいと思っています。

その上で、今度は具体的に取り組む事項というのは6項目あるんですけども、これも合意をできたところから早く形にあらわしていきたいと思っています。

最後で「共同ビジョン」という言葉がありまして、共同ビジョンというのは、京浜港としての将来像を描くと言っていますけれども、ハードとソフトの関係なんですけれども、それについては、少し時間をかけて検討させていただこうと思っています。

ただ、それもそんなに悠長なことを言っていられないというか、国際競争力の話を持ち出しているわけですから、国際競争力が今、いろんな意味で世界はもっとめまぐるしく働いていますから、それはできるだけ早くとは思っていますけれども、ただ、そうすぐにはできないことだと思っています。

○有富委員 ビジョンというのは、定量的なものも含めてビジョンという意味なんですか。定性的ではなくて。

○小宮港湾経営改革担当部長 ビジョンといった場合、貨物量、ハードとソフトとよく言いますけれども、施設整備の関係と運営面があるんですけども、例えば施設整備の場合は、どうしても定量的なというか、貨物量の推計が是非とも必要で、もちろん現在の法律の仕組みの中でも、東京、横浜、川崎と、それぞれが港湾計画、きちんとありますから、それは貨物量の推計に基づいて整備しているわけなんです。それを今度、3港全体で見たときの推計をまずしないと、計画が立たないものですから、それが一番の作業なんですね。

○有富委員 これはすごいことなので、問題はこれがいつできるかですね。

定量的な扱い数量も、願望では意味がないけれどもね。民間企業もそうなんですよ。みんな願望で、ああなるといいという数字がよく作られるんですけども。

○小宮港湾経営改革担当部長 大体3年と知事は発言されました。

○中条委員 そうですね。やっぱり石原さん、中田さん、阿部さんがいらっしゃる間にやってしまう。というのは、この3人がいらっしゃるからできるということが多分あるので。お3人、考えがちょうど今一致しているというか、3つの自治体のボスの方の考えが一致しているということで、その間にやっていくという、羽田の話も含めて、一緒にやっていくということが大事なのかなと思います。

それから、もう一つお尋ねしたいのは、例えば羽田と成田を一緒にやるとなると、千葉県が反対されるとか、そういう話は別として、技術的には余り問題がないんですけども、何でかという、羽田と成田には公共埠頭がないというか、その点ではわりとできるんですけども、港湾の場合、公共埠頭を一緒にしてしなければいけない。当然そのところで、そこで働いている人たちの利害というのを考えていかなければいけない。そこが多分一番難しいところになるかと思いますが、そこは具体的にどういう方針でお考えになっていらっしゃるんですか。こうすればうまく賛成してもらえらるだろうとか、あるいは、私は全然このところは見通しはわからないんですが、むしろ一緒にやるという、3港一緒にやる方が賛成してもらえらるというのか、あるいは、3港一緒にやると、賛成は余りしてもらえなくて、そうなれば、その場合にはどういう形でそこを説得していくのかという、その辺

はどうなんですか。

○中島政策専任部長 ちょっと難しいんですけども、私どもこの3港連携については、当然ながら地元の業界にもお話を申し上げておりました、基本的には賛同いただいております。トータルとして、東京湾の港湾の貨物を伸ばしていくという前提でございますので、そういう意味では、仕事量が増えるという前提でございます。

公社埠頭の話で申し上げますと、横浜市の方は、実はコンテナ埠頭は、埠頭公社が持っているものと、我々港湾管理者が持っている公共バースという2つがあるんですけども、これはやっぱりばらばらに管理するのはおかしいだろうということで、一昨年から一体管理というので埠頭公社にすべて管理をゆだねるという方法をやっております。

○小宮港湾経営改革担当部長 東京港も、4月から公社を民営化をいたしましたけれども、来年を目指しまして、やっぱり今横浜港さんでやっております管理の一元化ということで、公共埠頭、東京都港湾局が管理しているものと埠頭公社が運営している公社バース、今は公社じゃないんですけども、それをやっぱり一元的に管理をする。当然それは新会社の方で管理をするという方向で検討しています。

○有富委員 そうすると、いろんな法律上の問題というのが多分これから出てくるんだろうと思うんですが、要は、港湾法とかそういうところでどういう問題があるのか。今の埠頭を地方自治体の方に移すというのはできるんですけど。いわゆる公共バースのところは国の持ち物ですよ。

○小宮港湾経営改革担当部長 一部、それも例えば耐震補強したとか、一部の岸壁なんですけれども。公共バースは、基本的には地方自治体がやっている、特別の場合だけ国が直轄工事をやまして、そこが国の財産になっております。

○中島政策専任部長 東京と横浜は港の歴史が違うものですから、横浜港の場合は、岸壁は国の直轄でお持ちの岸壁が非常に多いです。ただ、港湾法上、いわゆる直轄で作った岸壁についても、港湾管理者に管理をゆだねさいというふうになっておりますので、実態上は我々が管理をいたしておりますし、その埠頭を埠頭公社にゆだねる際にも業務委託なり指定管理みたいな方法でやってございます。

○有富委員 それは、公社バースも公共バースも差はないと思っていいわけですね。

○中島政策専任部長 そういう意味では、法的な制約は今のところないと認識しております。

○相良港湾経営部長 川崎の場合はすべて市が管理していると。ただし問題は、ここで大きな違いがあるのは、公共バースが川崎港のバースの-4.5以深のバースの1割へいかなないと。あと9割が民間バースでございます。プライベートバースでございますから、そのすり合わせが大変だなと。

○中条委員 それは個別の企業が持っているバースということですね。

○相良港湾経営部長 昔の加工貿易型の港でございますから、個別の会社がバースを管理していると。ですから、生い立ちが全然違いますから、公共バースは1割いかないという

こと。

○中条委員 個別の企業がバース管理している場合というのは、例えばそこに、要するにメーカーなんか自分で持っているということですね。

○相良港湾経営部長 そうですね。背後と一体化して使っているという形になっています。

○中条委員 規制改革会議としては、皆さんが力を合わせて競争力を高めるために、今、一歩踏み出されたので、それを進めていくにあたって、主として私たちがお手伝いできる部分というのは、この法制度の部分がこういうふうに変えられたらうまくいくのに、これが今だめだからという部分ですよ。そういうところが一番規制改革会議としては、じゃ、ここの制度を変えましょうということ、担当の国交省であったり、あるいは場合によっては財務省であるかもしれないですけども、そういうところに申し上げていくということが一番主要な役割ということになると思いますので、できたら一度、この制度をこう変えると一番いいんだとか、あるいはここが一番ネックになっている制度であるというのを教えていただくと一番ありがたいんですけどもね。一番問題な部分というのはどこですかね。法制度上とか。さっきのまず税金の話が一つありますか。

これは、もし仮にポートオーソリティみたいなものを作ってこうとすると、その場合に、全部について課税がされるようなことがあると困るよねという話なんですか。ほかにはどういう点ですかね。

○有富委員 とりあえず、今日思いつくことはもう少し教えていただいて、あとでまたもう一回整理していただいて教えてもらえるといいんですけども、今の中条先生のお話を敷衍させていただくと、お役所というのは縦割りになっていたり、それから、地方と国は上下関係、補助金で紐付きになっているみたいな、言いたいことも言えないみたいなところがどうやらありそうだと思います。

例えば港湾局の方々は、大きな予算を持ってスーパー中枢港湾を作っているんだけど、ヒアリングをして分かったのは、あの方々はわりと技術者なんです。しかし、ただ港を深くして岸壁を作ればうまく機能するというにはならないので、コストやリードタイムを良くしようとするれば、港以外のところに要望するようなことがたくさんあるでしょう。それを我々を利用して、どうぞ言ってください、お手伝いしますよと言っているんです。多分彼らも自分たちがやろうとする政策を実現したいというふうに思っているんですけども、なかなか本音と建前があつてうまくいかない。こっちは、わりと気楽な立場で言うわけですよ、大学の先生と民間会社の出身だから。

だから、地方自治体の皆さんにも、我々を使ってくださいということをごっくばらんと言っておきたいと思います。この法律のこの項目とか、あるいは運用をこうするとみんなが喜ぶ仕組みになるということ、是非そういうスタンスで考えてもらおうと、我々を利用するチャンスが出てくる、具体策が出てくると、こういうことをございます。ちょっとよけいなことを言いましたけれども、そういうことです。

今、税金の問題か何かであるならば、その辺をお聞かせいただければというところが、

まず一つ。

○中条委員 あと、ほかに何か。後でまた整理していただいて、書面でいただいても結構なんだけれども、一番ここが問題だよねという部分というのはどこですかね。3港合同で、もし最終的にはポートオーソリティというものを視野に入れながらやっていかれるときに、この制度が一番問題というの？

○有富委員 法律以外のところでもいいですよ。大体ここから先は、自由にお話ししましょうか。

○中島政策専任部長 組織のいわゆるポートオーソリティとか、そういったのについては、変な言い方ですけども、理想形を我々はまず追求したいと思っているので、そのときに税制の問題もあるかもしれませんが、まだそこまではちょっと我々は議論が行き着いていないというところです。

我々、とりあえず、先ほど幾つかお話しした中で、いかに東京湾に貨物を集中させるかという中で、有富先生にお詳しいと思うんですけども、例えば内航海運ですとか鉄道の利用というのは、日本はかなり低いですよ。

○中条委員 端的に言えば、内航や鉄道がもっと利用できないかということですね。

○中島政策専任部長 そうですね。海外を見ていると、トラック輸送は4割以下に抑えろとか、オランダなんか特にそういうようなことをやっていますし、確かに環境面もそうでしょうし、鉄道とか内航を、もう少し利用できればいいのがあります。私どもよりお詳しいと思いますけれども。

○有富委員 私は詳しくないんですけども、スーパー中樞港湾でお金を使うのもいいけれども、そろそろ鉄道のインフラ整備の方に、鉄道貨物のインフラ整備の方に移せと。港湾局は、そんなことはだれも言いませんからね。絶対に。

○中条委員 インフラ整備もあるかもしれないけれども、インフラ整備というよりも、もっと鉄道、要するにJR貨物、もっと働いてくれと。JR貨物がヤマト運輸と同じぐらい働いてくれれば、もっと効率的になるのにといいことでしょう。

○有富委員 JR貨物の肩を持つわけじゃないんですけども、レールを持っていないからね。だから、あの辺をちょっと具体的にどうするんだろう。

○中条委員 それはあると思いますけれども、でも、ここでこんな話をしてもあれだけど、例えばヤマト運輸が鉄道貨物をもしやるとなれば、もっとうまくJR東海とか、JR東とかと交渉するんじゃないか。線路を借りるにあたって。あるいはもっと必要なときにはもっと金を出して使わせろというのがあるかもしれないし、そんなのはもうちょっと考えていいんじゃないかと思うんですね。

○有富委員 そうかもしれませんね。それは一つありますよね。

○中条委員 あとは、例えば3つの中での機能分担というのはわりと簡単にいきますかね。結構難しそう感じもすると思います。例えば、旅客船のターミナルは1港にしてしまうということはあるんですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 晴海と、大棧橋があるんですけれども。

○中条委員 素人目からすると、両方欲しいなど。あってほしいなど思いつつ、あそこの横浜のターミナルの費用便益の結果を見たら、そんなに良いわけでもないですから。

○有富委員 かなり低いんですか。

○中条委員 低くはないですけれども、結構集客力はあるので。だけど、京浜で2つも要るの？ という議論は当然あり得るでしょうから、しかし、東京にもないときびしいなど、多分石原知事はおっしゃるかもしれません。そういうところから考えていっても、機能分担を考えるのは思い切ってできますかね。

○有富委員 会社一個にすれば当然考えるんですけどね。

○中条委員 例えば、そういうことを想定すれば、当然それはお考えになると思うんですけども、会社になればそうです。完全に民間の会社になれば。だけど、それまでのところの段階で、それぞれそういう話になると、例えば、今の客船のターミナルの話だと、石原知事も中田市長も、いや、やっぱりうちにもとおっしゃるかもしれない。その辺のところをどうやって対応していくかですね。

○有富委員 だから、うちにもほしいというローカルなエゴではなくて、仮にトータルで考えても、2つあればこっちはペイしないから廃止するという発想には普通はならないんですよね。民間企業だったら、もっと便利にして両方ペイするようにするというふうにまず考えますね。

昔、またよけいなことを言うけれども、国鉄コンテナ、今、J Rの話が出たので引き合いにいたしますと、国鉄コンテナは拠点を減らしたんですね。なぜかといったら、トラックに負け始めたので、拠点を集約し始めたんですね。そうすると、目先の効率化が進んで生産性が上がり、利益が出るという発想だったんですよ。ところが、結果的にはお客さんにとっては不便になるので、トラックにますます負けていってしまう。これがサービス業で陥りやすいトラップなんですよ。

だから、いわゆる競争というか、サービス競争というのを先に考えないとうまくいかないんですけど、えてしてお役所が主導すると、効率化に走りやすい。口では「サービス向上」と言うんですよ。しかし、サービス向上は全然考えていないんです、口で言うだけで。

○中条委員 まとめると効率がよくなる、単位当たりコストが下がるということだけをついつい考えがちなんですけど、両面あって、客船ターミナルも、横浜と東京と両方にあった方がお客さんにとっては便利になって、実はお客さんは増えるとか、どっちなんですかという話がまず。それが冒頭で申し上げた話。それが一つ。

それから、今度は、じゃ、1つにした方がいいよねというときに、会社だったら、じゃ、こっちがコスト節約できるからガンとやってしまうんですけども、自治体同士でお話しになっていて、そこは大丈夫ですかねという。よけいな心配なのかもしれませんけれども。

その辺のところは、貨物のターミナルだと、わりとそういう点は大丈夫なんですかね。要するに、今、例えば震災等々があったときに、それに対応できるだけの水準を持ってい

る岸壁というかバースというのは、それをどれぐらいのマグニチュードのところで耐えられるバースとしては、どこに確保しておくかという話とか、そんな話というのはある程度3港で取り合いになる可能性もありますよね。そういったところもこれから具体的に議論になる話なのかなと。機能分担ということをもし考えるとすれば。

○中島政策専任部長 震災の話は、この間川崎さんにも防災拠点ができましたし、東京、横浜にも耐震化されたコンテナターミナルというのは既に確保してございますので、それは逆に、どこかに集中するというより分散という配置でございますので、さほど問題にならないのではないかと思います。

なお、物流に関しては、今、非常に貨物が集中してしまっていて、我々も東京さんを含めて用地不足、岸壁不足という状況にありますし、そういう意味では、どこかをやめるという話では今は多分ないので、今の段階ではさほど懸念がないのかなと。

○小宮港湾経営改革担当部長 プラスに働くというんですか、どこかが減るとかそういうことではなくて、連携することで総合力が高まって、結果としては、貨物量は増える、増やせるという状況かとは思うんですね。

○中条委員 それはだから、一番わかりやすいのは、例えば、じゃ、川崎と横浜をやめちゃって、全部東京にという話、これはわりとわかりやすい話で、関西の空港で言えば、神戸と伊丹はやめちゃって、全部関空にまとめるという話ならわかりやすい。神戸と関空と伊丹を残しておいた上で、かつ一緒の会社にしたら、どれぐらい効率化できるという話というのと、関空に全部まとめるという話は違いますから、そこは別の考え方というか、考慮しないといけないんですよね。ただ、そうすると機能分担ということを考えていかないと効率化しないし、そのためにはかなり思い切った機能分担をしないと効率化につながらないだろうなと。

それと、あと、もう一点お尋ねしたいのは、将来、ポートオーソリティということを入れて、多分東京都なんかは、猪瀬さんなんかは民営化ということもどこかに頭に置いておられるんだろうなと思うんですけども、そこまでは3港としてはまだお考えになっていない。

○小宮港湾経営改革担当部長 いずれはそういう組織の問題としても一つの組織といえますか、今、分かれていますから、現行法制度からいっても分かれています状況ですけども、それは1つの組織として運営した方が、中条先生がおっしゃったようなことも含めて、進みやすくはなるわけですね。

ただ、今はまず現在の仕組みの中で、それぞれの機能がフルに発揮できるようにということ考えていますけれども、今回はそういうポートオーソリティというか、先ほど合意書の中でもお話ししましたように、将来のポートオーソリティを視野に入れてということは言っていますので、我々としてもそういう問題意識を持っています。

○中条委員 東京都さんとしては、埠頭が会社になって、その後、民間に株を放出するということは、今のところ、スケジュールとしてはどういう。

○小宮港湾経営改革担当部長 現在の法律の仕組みでも、たしか 50%保有していなければいけないということもありますし、直ちに民間の方というふうには考えておりません。

○中条委員 その半分の 50%はいいわけですね。私を買ってもいいわけですね。法律上は。

○小宮港湾経営改革担当部長 ただ、臨海に位置していますから、臨海の関係の会社がございまして、そちらと分け合うような形、そういう方向で考えております。

○中条委員 そうすると、例えば、一般に放出するというのではなくて、ある程度指定して買っていただく、持っていただくと、そんなことですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 はい。臨海副都心に位置していますから、臨海副都心の中心的な役割を担う会社がございまして、そちらの方ということになります。

○有富委員 具体的にどういうところ。

○小宮港湾経営改革担当部長 臨海ホールディングスという会社がございまして。

○有富委員 それはどこが主体の会社なんですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 東京都と、現在のいわゆる臨海副都心に立地していますいろんな会社がございましてけれども、そちらは一緒になって作った会社でございまして。

東京都が大体 70%ぐらいの出資で、残りは民間の銀行とか商工会議所さんとかが出しています。それで作った持株会社でございまして、その下に新交通のゆりかめもですとか、あと、今度、ビックサイトですとか、あぁいったものをみんな子会社化しています。

○中条委員 そうすると、半分はもともと東京都ですね。残りの半分以上を臨海ホールディングスが持っていて、その臨海ホールディングスの 70%を東京都が持っている、全体の 85%はやっぱり東京都ですか。もうちょっとドラスティックな民営化のところまでいかないんですかね。

○小宮港湾経営改革担当部長 埠頭公社を民営化するにあたりまして、大きな問題、資金調達の問題がございまして、今、公社の場合には、自治体が損失保証するというような形の制度になってございまして、非常に安い調達コストで調達できるという形でございましてけれども、民営化すると損失保証ができないということとございまして。

○中条委員 何ができない？

○小宮港湾経営改革担当部長 損失保証です。民営化会社には損失保証を自治体が付けられませんので、資金調達が非常に高うございまして。埠頭公社の事業自体は装置産業でございまして、最初の初期投資にすごくお金がかかって、後で回収していくという事業でございまして、資金調達が非常に大きなポイントでございまして。今回、臨海ホールディングスグループにおいては、そういったグループ内の資金調達のグループファイナンスという仕組みがございまして、そういったところから安く資金調達するというような意味合いがございまして。ですから、今、先生御指摘のように、その辺がもう少し安く資金調達できるとか、新たなものができれば、そのグループに入らないでもいいという場合もあるかもしれませんが、現実の資金調達の面から見ると、やはりそのグループに入りつつや

っていくということが一つ。

あと、もう一つは、東京の場合には、港と都市が非常に近接しているということがございます。ですから、港だけをやっても、その後、交通渋滞が出るとか、環境が悪くなるとかということがございますので、都市開発と港は一体的に計画的に経営していくべきではないかという、これは石原知事のお考えがございまして、そういった考えに基づきまして、ホールディングスというグループの中で地域開発の会社と港の会社を一括的に経営していくという考え方でございます。

○中条委員 民間に対して損失補償ができないというのは、そこがちょっと僕はわからないんですけども。

○小宮港湾経営改革担当部長 法律上、自治体は民間企業には損失保証が困難です。

○中条委員 だって、民間のバス会社に補助金を出しているじゃないですか。

○小宮港湾経営改革担当部長 あれは補助金でございまして、損失保証は連帯保証人みたいなものですから。

○中条委員 ホショウというのは、保つ方の保証ね。

○小宮港湾経営改革担当部長 そうです。もし何かあった場合には代わりに弁済するという。

○中条委員 そういうことですか。そこまでしてやらなければいけないんですかというか、そんなもうからないものを何でやっているんですかという。

だから、私の現実主義的発想では、そんなものを持っていること自体が意味がないんじゃないかと。もうかるということは、使われてニーズがあるということであって、もうからないものというのは、使われたい、ニーズがないものであるから。

○小宮港湾経営改革担当部長 もうからないというより、事業の仕組みとして、最初に資金が大量に要するというところの事業がございまして、装置産業という意味で。

○有富委員 そこは金融の問題だから、別の解決策は多分あるんだと思うんだけど。

○小宮港湾経営改革担当部長 別の新たな解決策があれば、そちらに乗れますけれども、今の段階ではそれがありませんから、それが一つの選択肢と考えております。

○有富委員 欧米なんかは、そこは解決しているんじゃないのかな。

○小宮港湾経営改革担当部長 欧米も同じ考えではないでしょうか。ニューヨーク・ニュージャージーのポートオーソリティも、不動産とかをやりつつとか、そういう中で資金融通しながら事業を行っております。港湾物流だけではないですね。

○中条委員 今のは、お金の調達の話と公社の話で、それは一緒に周辺開発も当然やるべきだと私は思うので、そこはそのとおりですけれども、それができるように、民間会社だとむしろできるわけですから、という話はわかりました。

前半の方の話はまた機会があるときに、ちょっと教えていただいて、どこをうまく直せばできるのかというところを教えていただければと思いますね。

○有富委員 1つだけ最後にお聞きしておきたいんですが、京浜3港の統合の話は、う

まくいくと非常に画期的だと思うんですよね。周りからは、日本の港って、中条先生も関わられた『挑戦日本再生』の中で誰かが書いていましたけれども、要は、日本の港湾は既成概念にとらわれて、ちっとも先へ進まない。だから、日本の経済地盤沈下だ、みたいなロジックってあるんですよね。今回の話は、一つの突破口になる可能性が十分にある。トップから、トップダウンで下りてきた話だということになるとね。

さて、そうすると、これをスピーディに実現するための仕掛け作りというのが多分非常に大事だと思うんです。そのためには、この計画の大雑把な計画、ビジョン作りだとかというものを3都市が一緒になってスピーディに進めるためには、何らかの組織というのがまず必要じゃないのかなという感じがするわけです。組織を作って、かなり大ざっぱに、今から将来に向かって頑張りますといったときに、ここまでの時間でここまでいくという工程表みたいなものを作るべきではないだろうかと思うんです。積み上げというのももちろん併せて、ここまでいつまでにどういう条件に持っていくぞと、エイヤッと決めて、さて、積み上げていこうぜと。両方やらないと、だらだら延びていってしまうんです。各論は問題ばかり出てくるから。スパッスパッと切っていく。時間が決まっていると切らざるを得ないから。大体、切ったって大した間違いじゃないんですけど、そういかない。

だから、その2つをできたら教えていただけたらいいと思います。どういう組織、3港一体にするためのある種のプロジェクトチームみたいなものかな。そういうのをどうされるんですか。それから、例えばビジョン作りみたいなもの。ビジョン作りというのは、数字もとらえてのビジョン作りということになると、全体像の計画図だと思うんだけど、その工程表、この2つをいつぐらいまでにどういうタイミングでおやりになるのかというのを教えてもらおうと、我々も本気になって協力できそうかなと。いかがでしょうか。

○小宮港湾経営改革担当部長 できるだけ急いでということしかないんですけど、まず、A3の紙に書いてあるような推進会議という、組織を作ればというわけではないんですが、まずは我々、港湾管理者と言っていますけれども、これが集まって一生懸命やっていますし、ちょっと前にお話があったように、これは業界の方が入らないとうまく進まない話なんです。行政だけではなくて。そういうことで、そういう人も加わったものの推進会議というのをやって、できるだけ早くとは思っていますけれども。

○中島政策専任部長 組織的な話は、都さんと川崎、横浜で、部長以下の幹事会というのを設けて、その上に準備会という局長レベルの会をセットして、先ほど言った埠頭公社ですとか埠頭会社のトップも入っていただいた形で、今議論がスタートしてございます。ですから、それを少しやらせていただいた上で、今、小宮部長がおっしゃいましたけれども、民間も入っていただいた形で推進会議という名前、仮称ですけども、そういったものを作って、もう少し広くやっていきたいと思っています。

有富先生がおっしゃられたように、中には、そんな半端なことをやらないで、事務局を作って、そこに人を出せという議論もございますけれども、そこまでいっておりません。

○有富委員 早くやった方がいいですよ。トップの直轄組織を作るべきです、3人のトッ

プの直轄に。

○小宮港湾経営改革担当部長 先ほどの話もありますけれども、できるところから見せていくということが何より大切だと思っています。

○有富委員 それでは、またお願いをしたいと思えますけれども、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えます。

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はすべて終了いたしましたので、散会としたいと思います。ありがとうございました。