

**規制改革会議**  
**第4回 貿易タスクフォース**  
**議事概要**

1. 日時：平成20年10月15日（水）10:20～11:55

2. 場所：永田町合同庁舎1階第3共用会議室

3. 議事：

テーマ（1）我が国港湾の競争力強化に資する改革 10:20～11:15

テーマ（2）水先制度の改革 11:15～11:55

4. 出席者：

テーマ（1）

（国土交通省港湾局）

港湾経済課長	若林 陽介氏
計画課長	難波 喬司氏
計画課企画室長	下司 弘之氏

テーマ（2）

（国土交通省海事局）

海技課長	樫葉 伸一氏
海技課課長補佐	上田 大輔氏
海技課水先業務調整官	前里 良人氏

（規制改革会議）

有富委員、中条委員

5. 議事概要：

テーマ（1）我が国港湾の競争力強化に資する改革

○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TFを始めたいと思います。国土交通省港湾局の皆様には、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。

本日は、当会議の中間とりまとめに記載いたしました「我が国港湾の競争力強化に資する改革」をテーマに、意見交換いたしたく存じます。なお、本日の議事録及び配布資料は、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。

それでは、事前に御送付させていただきました当タスクの関心事項に沿って、1番目は「ターミナル24時間オープン化について」、現在の御検討状況を5分程度でお話しいただきまして、一応これを終了させてから、2番目の、「京浜3港統合計画へのサポート」と

いうことについて分けてやりたいと思います。トータル 50 分しかありませんので、できれば冒頭の御説明を 5 分ぐらいでやっていただけると大変ありがたいと思います。ひとつよろしくお願いいたします。

○若林港湾経済課長 国土交通省の港湾経済課長を致しております若林と申します。よろしくお願い致します。ターミナルの 24 時間オープン化につきましての現在の検討状況について、御説明をさせていただきます。

まず、お手元の資料の 2 ページをご覧ください。去年まとめられました貿易手続改革プログラムの中で、港湾の深夜早朝利用の推進ということが謳われております。

平成 19 年 5 月 14 日の検討会の内容と致しましては、港湾の時間外（夜間早朝帯）の有効活用については、地域のニーズ等に応じて構造改革特区などの活用や期間を限って、集中的に施行することも推進する、という御指摘を受けておりました。

それを受けまして昨年、神戸港におきまして約 3 か月の社会実験をやらせていただいております。

それを踏まえまして、貿易手続改革プログラムの第 1 回のフォローアップで、港湾のコンテナヤードゲートの時間外の有効活用のために、スーパー中樞港湾などの主要ターミナルにおいて民間業者、港湾管理者、国などで構成する協議会を設置すること、その協議会において個別具体的なニーズを把握してみんなが共有すること、そして、どういう形にすれば最適な運営方式になるのか、コスト分担などについて具体的な実施に向けた合意形成を促進していくことが謳われております。

3 か月の実験を神戸港でやったんですけれども、経済界からは、3 か月でなく、3 年程度の社会実験を実施するべきという御意見もございましたので、長期間の社会実験の具体的な内容について検討を行って、その合意をもって一定の結論を得ることを目指していこうということを、このフォローアップの中で述べさせていただきます。

その後新経済成長戦略の中で、港湾の 24 時間化に向けたフォローアップをしていくこととしており、9 月に閣議決定されたところです。

経産省からも、特に荷主企業に対して荷を出すことの奨励など、経済団体との関係についても御協力いただいいていこうと考えておる次第でございます。

具体的な取組みでございますが、4 ページをお開きいただきたいと思います。まず、協議会については今年の 8 月に神戸港におきまして第 1 回目を開催させていただいております。そのほかのスパ中の主要ターミナルにおきましても現在、まず港湾管理者がやろうと言ってくれないと、私どももなかなか前に進めないところもありますので、管理者であるとか、港湾関係の団体であるとか、そういう方々と今、調整をしまして、できるだけ今まで離れていた財界、荷主サイドと港サイドが一体になって、どういうことをやりたいかがわかるような形にして進めていこうとしているところでございます。

3 年間ということでございますが、そのモデル事業につきまして、21 年度からの予算の要求をさせていただいているところでございます。

その協議会の中で、具体的にどのターミナルを開けて、どういう形、どういう方式で実証実験をやってみるか、その内容について検討していただきたいと考えております。

この実験の鍵は、夜中ゲートを開けて実際に荷が出てくるかどうか非常に大きいのではないかと考えております。やはり荷主の方にも荷をきちっと出していただきたいと思っております。御要望いただいている経団連を始めとした経済団体の皆様にモデル事業への協力を要請しており、例えば荷主企業を御紹介いただくなど、我々の方もそちらに向いていって、要請させていただくということをやっております。

また、同様に経産省も何かやりたいという話もございましたので、特に経済団体への働きかけとか、個別の製造事業者を所管されておりますので、そういう方々への働きかけなども経産省にお願いをさせていただいているというところがございます。

このような形で是非、来年度冒頭から実証実験を始めて、荷の出る具合を見ながら、具体的にどういう形になっていくのか、当初のうちはやはり、国の予算もごさいますけれども、永遠に国費を出し続けるものではございませんから、そういった中でその実験結果を踏まえて、続けていくにはどういう方式でやって、どういう落とし所があるのかということ、協議会なり中央の場でも議論していきたいと思っております。

まず、予算を取らなければなりませんので、是非、先生方からもサポートいただければと思います。よろしくお願いたします。

○有富委員 では、中条先生、何かあれば。

○中条委員 実験というのは、言うまでもないですけども試験管の中で現実と同じような状況をつくり出して、結果的にどういうことが起こるかということを見るわけですね。

予算措置ということをおっしゃいましたけれども、よくわからないのは何でこんなものに予算が要するのかということなんです、どういうお金を考えておられるんですか。

○若林港湾経済課長 具体的には、港湾サイドの方は24時間開けても荷は出てくるかわからない。荷が出もしないのに港湾側が、例えば労働者がずっと待っていなければいけない。シフトを組み直してお待ちするといった体制を組み直すにはやはりコストがかかります。コストをかけてまで待つ必要があるんですか、その荷が出る保証をだれがしてくれるんですかという話になります。

荷主の方は荷があるとおっしゃっているんですが、荷があると言ったとしても、では具体的に出てくるのか。例えば極端な話、荷主企業がいろいろと工夫をしながらやっつけらっしゃることを、本当は港でやってもらえればコストが安くなるのにと考えていても、今はできない状態になっている。それは、開けてくれないから出せないんだという話になっていて、鶏と卵みたいな話になっているわけなんです。そこで、当分の間といいたいまいしょうか、社会実験という形でいわゆるリスクになっている部分を、国、港湾管理者が負担してゲートを開けてみて荷主にも周知して、どうなるのか見てみましょうと。本当に荷が出てくるのであればこれは商売ベースが成り立つわけですから。出ないのであれば、これは困ったもんだなとなってしまうんですが、出ないなら出ないで何故なのか、そこをまず見て

わかってもらわないと。

財界の皆さんはやはり強く要望されているんですが、何か困っていらっしゃるところがいっぱいあるはずなので。

○有富委員 荷物を出さずか出さないかというのははっきりしていて、実験をしたという事実を残すためだけにやっているのだろうと疑っているからなんです。これは明快です。要は、中条先生がおっしゃったのとほぼ同じ意見なんだけれども、本当にやってあげたらお客は喜ぶはずだ、よって試験管の中で実験をしてみるというスタンスと、いろんなところがやれやれと言うからやってみようというところのスタンスでは、全然違うんです。

だから、お金をよこさないやらないというところまで、やる必要はないのではないかという感じがします。

○難波計画課長 今、荷物が出てこないと言っているんですけれども、それはコンテナターミナルが昼間しか開いていないので、その状態でいろんな物流システムが組んであるわけです。

例えばトヨタさんは、荷物を持っていきたいんだけど、わざわざストックポイントを置いて、一晩寝かせて次の日の朝入れてくるんだとおっしゃっているんです。したがって、物流システムを変えていけば、荷物は出てきて、それで付加料金を払っていただければ採算が合う可能性が十分あるわけです。

ところが、皆さんがそのシステムをすぐに変えるわけではなく、やはり先生がおっしゃったように疑いを持っているので、本当にやるかどうかを静観している方もいるわけです。

そうすると、潜在ニーズは十分あるんですけれども、それが顕在化するまでに少しタイムラグがある。そのタイムラグの間にコンテナターミナルを開けているので、そのコストを負担する必要があると考えています。そこの赤字分がどうしても出てくるんです。

○有富委員 そこが少し違うんです。なぜかという、例えば民間企業では、それはやはり先行投資でやるというのが一つあって、もう一つは、ぼんやり見ているだけの会社はないんです。受注を受けて、それに対してコストがいかにかからないかということ工夫するという前提が要るんです。

ところが、今言ったように予算をつけてしまうと、それはそっちの方がおいしいから、甘えて体制つくってやってしまうんです。この違いというのが明確にあるので、そこは余り予算をつけると言わない方がいいのではないかという理由の一つなんです。

○中条委員 補助する予算をつけてしまうと、実験でなくなってしまうんです。

○有富委員 実験でなくなる。実験というのは本当にやる気次第。

今、難波課長が言ったように、1回ストックポイントで留めて、朝持っていくんだよね。それで1日滞留して、恐らく年間の金利だけで1億円違うのではという企業もあるわけです。例えば日産だってトヨタだってホンダだって、世界のサプライチェーンの流れの中で、多分、ゲートのオープンが本気だと思ったらだんだんと自分たちの仕組みを変えてくるんです。

だから、余り予算のことは問題ではないのではないかとということです。

○中条委員 全国協議会をつくったりされるのに会議費が要るとか、そういう話は常に必要かもしれないけれども、この実験そのものについてお金を投下すると実験でなくなってしまう。まさに有富会長がおっしゃるとおりの話です。

確かに、トヨタの山田さんも、私はそこを使うとおっしゃっていても、実際にお使いになるかどうかわからないわけです。これは供給する側がどれぐらい本気で言っているのかわかるか、それを考えながら商売はやるものですから、店にお客さんがいっぱい来るよ、お前のところの店に行ってやるよと言っている、口だけで来ない人はたくさんいるわけです。それはある程度考えながら投資をしていくというのがビジネスですから、そこのお金をあげて、補助金を出すという形だとやはりまずい。

だから、実験そのものにお金を使うということはなさない方がいいだろう。リスクの部分に対応する必要があるというのはある程度理解できます。24時間オープンして体制を整えて人を雇ったけれども客は来てくれない。これは実験をしろと言われたからやったんだ。どうしてくれるんだ。こういうリスクが発生します。ただし、そのリスクを全部見ると、これは全くモラルハザードが起きてしまいますから、モラルハザードが起きない程度にリスクに対応するシステムを設計しないといけません。

ですが、利用者の側に補助金を出したら絶対にだめです。例えば、利用料をただにするとか、利用料を安くするといったことをやってはだめです。これは実験に絶対にならないですから、供給する側、オープンする側に対してリスクを少し認めるぐらい。それは少しあると思いますけれども。

○若林港湾経済課長 おっしゃるとおりだと思います。基本的にちゃんとビジネスになっていかないと困ってしまうので、モラルハザードという御指摘もございましたけれども、要はどういう形で軟着陸をさせていくかの話をやらなければいけない。逆に言うと、言われたからやっているというよりも、要は経営感覚の問題として、これをやってもいいのではないかと気にさせないといけないと思っております。

○有富委員 逆に言うと、私はやりたいという人はいないんですか。

○若林港湾経済課長 そこは情報を収集しながらやっています。中にはやってみようという方もおられます。ただ、みんなためらいはあるわけなんです。

○有富委員 それは条件をいろいろ変えてみれば。

○若林港湾経済課長 我々も勿論、無理強いをするようなことはしない方がいいと思っています。

○中条委員 水を飲みに行きたいと言っている。それはほうっておいて、それは自由に飲みに行かせればいいですね。それに対してどこの水を飲めとか、あその水を飲めとか余計なことを言わなくてもいい。

○若林港湾経済課長 やる気がある港もあります。、現にゲートを少しずつ開けているようなところも、工夫をしながらやっているところもあるわけなんです。しかし、港湾の競

争力の強化のための24時間化と言ったときに、そういう自然の流れだけではなかなか加速的なスピードがつかないものですから、それでお手伝いをさせていただいている。そういう意味です。

やる気のないところに無理強いをするようなことはしたくないわけです。

○中条委員 だから、実験したいというところがあるんだったら、そこに任せてしまえばいいのではないですかという話です。

○難波計画課長 何もなくて実験したいと言っている人は、ほぼ皆無に近いです。それは大きなリスクが生じますし、逆のモラルハザードみたいなものがあるって、24時間開けるコンテナターミナルへは夜には持っていくのですが、昼には全く持ってこない状態になるんです。

ですから、昼開いているターミナルに、みんな昼のうちに持って行って、夜開けようとする船会社には昼は全然来ずに夜ばかり来られるということがあるので、その船会社にとっては必ずしも望ましい結果にならないと思います。

○有富委員 そうでもないでしょう。だって、どうせ来る荷物なんだから、昼間の体制を落とせばいいだけだから。

○難波計画課長 ただ、昼間はやはり体制を落とせないこともあります。

○有富委員 落とせないと言ってしまうと話が終わってしまう。やってみないとだれも信用してくれない。

○中条委員 だから逆に言えば、やってみたらそうなると言われても本当かと思うところがあるから、そこのところに若干の実験をして、少しプロモーションをしてあげるとするのは、それはいいと思うんです。

杉並でレジ袋の有料化の実験をやったときに、スーパーとしては、実験に参加してみたいけれども、有料化したらお客さんがいなくなってしまうたら困るではないかというのと、いや、お客さんは逃げないですよという両方意見があって、スーパーとしてはそんな楽観的に逃げないですよという意見だけを採用するわけにはいかないです。

だから、そのこの部分のリスクを負担するかどうかで大分議論したんだけど、しかし1回リスクを負担してしまうと今度はモラルハザードが起こってしまいますから、結局そういう実験をやるということの宣伝を区としては力を入れてやることにしたが、お金は出しませんよというやり方を取ったわけです。

だから、やはりこういうものについてお金を出すということは、特に変動費の部分についてお金を出すということは、これはやるべきではない。特に使用料を安くするとか、そういうことはするべきではない。これが1点です。

もう一つは、私はこの前京浜港3港合同の話聞いたときに、東京都もこういう実験を考えているという話を聞いたんですけれども、そういうやりたいと思っているところがあるんだったら、どんどんそういうところに任せてしまった方がいいですね。一々実験についてお国がおやりになるのも大変ですから。

○若林港湾経済課長 中条先生の御指摘のとおりで、やはり御自身だけでやりたいと思っ  
ていらっしゃる港湾管理者と、それからやはり国と一緒にやりたいと思っ  
ていらっしゃる港湾管理者と幾つかあろうかと思えます。そこは我々として御自身だけでやりたいところ  
はやっていただいて、もし何かお手伝いすることがあれば、とことんやらせていただこう  
と思っております。

○有富委員 それは日本の貿易立国としては、港が強くなるためにみんないろいろ努力を  
しているわけだから、やはり一番力の強い港湾局が支援してくれないと話にならないです  
ね。

続きまして、京浜3港統合計画へのサポートについてでございます。本件につきまして  
は、国と港湾管理者の協調体制の構築が重要となると考えておりますが、中でもスーパー  
中枢港湾構想におけるメガオペレーターが管理する埠頭について、将来的な統合へ向けて  
どのようにお考えになられているのか、御教示いただけますでしょうか。よろしくお願  
いいたします。

○難波計画課長 計画課長の難波でございます。初めての問題ですので、少し説明が長く  
なってしまうかもしれませんが、経緯等も含めてお話をさせていただきます。

6ページを見ていただいて、経緯ですが、これは東京、横浜、川崎の3港の港湾管理者  
がどういう動きをされているかというところですが、今年の3月に基本合意書を締  
結しております。これは3人の首長さんが出てサインをしております。将来のポートオー  
ソリティーの設立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をす  
るということです。

取り組む課題としてここに6つ挙げていて、こういった問題について京浜港共同ビジョ  
ンを策定しようということを発表されています。

それから、7月に国への要望ということで、これも6つ、上の先ほどの課題とかなり一  
致しているところがありますけれども、要望がありました。それから、9月には共同でポ  
ートセールスを長野で行っております。

それをサポートする動きとして、都議会議員、市議員等でなる連携推進議員連盟が設  
立されております。

それから、9月18日に、再び3人の首長さんが集まって、より具体的な方針を出したと  
いうことですが、広域連携推進体制の整備ということで、この連携推進会議を設立する、  
経営協議会も設置するということです。具体的な事業の実施として、はしけ輸送の拡大に  
ついての環境対策等々を行い、それから、共同ビジョンを平成21年までに策定し、その中  
でポートオーソリティーについても何か方向を出そうということです。

その一方で、国の取り組みですけれども、これは少し古いですが平成12年から港湾管理者  
の連携を強化するという打ち出しをしております。スーパー中枢港湾政策を平成14年に  
出しましたけれども、ここでは広域連携の内容をスーパー中枢港湾指定に係る目論見書の中  
で明記をすることを求めたということです。この目論見書というのは、そういった取組

みを評価して、スーパー中枢港湾を指定するための資料ということです。

16年にスーパー中枢港湾を指定していますが、ここでは京浜港、伊勢湾、阪神港として指定をしているということです。

具体的な取組みとして、平成18年に京浜港物流高度化推進協議会が設立されております。それは物流事業者、荷主、学識経験者、関係行政機関、国、港湾管理者が入っておりますけれども、そういった多様な主体の参加による協議会を設立して、具体的な取組みをやっています。

国も港湾管理者もそういった連携の推進とやってきたんですけども、8ページに進んでいただいて、その背景を少しだけ説明致しますと、コンテナ港湾の場合、やはり規模の経済で勝負するところがありますので、この国際順位というのはやはり重要だということです。

2006年のランキングで言うと、東京港は単独ですと23位、横浜28位ですけども、川崎も入れて足し合わせると大体13位相当になりますので、そういった面で規模の効果が発揮しやすいということです。

もっと具体的に申しますと、9ページを見ていただいて、アジア主要港の欧米の基幹航路、比較的長い距離を走る航路を基幹航路、北米航路、欧州航路と言っていますけれども、ここでの週当たりの寄港便数がどうなっているかという図であります。

これは1995年と2008年の比較ですが、この間に、例えばアジアの港の貨物は3倍とかに増えておりますけれども、上海を除いて便数は余り増えておりません。これはなぜかと言うと、船が大きくなったからということです。

船が大きくなると、1回の積み下ろし量が増えますので、貨物の少ない港は相対的に不利になってきます。それが典型的な日本の港で、右側が日本の港ですが、いきなり便数が落ちています。一番危機的なのは欧州航路です。中の赤で囲んでいる部分が便数ですが、東京3便、横浜1便しかないということです。それから、全体の便数についても21便ぐらいということですが、これは東京と横浜を合わせると39便になりますので、隣の釜山と比べていただくと便数から見て余り遜色がないということですから、これは東京、横浜一体となってサービスを提供することによって、ハブ港としての存在感、ユーザーサービスを保っていきたいというものです。

10ページに進んでいただいて、一体的管理運営と言っているんですが、あるいはポートオーソリティを設立したいと言われているのですが、そのポートオーソリティというのがいかなるものかというイメージが実は定かではありません。したがって、そのイメージを出す前に、一体管理をするといかなるメリットがあるのかということ整理しておかないと、どういう管理運営形態がいいのかという議論もできませんので、ごく簡単にどんな管理運営形態を目指したらいいのかということ整理しております。勿論、これがすべてではなくて、ざっと整理をしたということです。

機能管理上の観点、空間管理上の観点、管理運営形態の観点の3つに分けています。機

能管理というのは、例えば物流機能ということを発揮していくためにどういうことを港湾管理はやっていったらいいのかということ。それから、空間管理は例えばあるエリアについてどういう土地利用にするのかということになります。

機能管理上の観点からすると、これはスケールメリットを発揮しましょうという先ほどの観点と、それから、広域的な取組みをやることによってユーザーの利便性が向上するだろうということなのです。

例えば「港湾内における一体的サービスの提供によるユーザーの利便性の向上」というところですけども、手続が東京と横浜で違ったりしていますから、これも統一しよう。それから、出入管理のシステムも違ってしますので、そういったものを統一することがあります。それから、荷主からすると、3港のどの港を使うか意識することなく、多方面、多頻度の航路サービスが得られ、複数の物流拠点を集約または効率的に運営ができるというのが大事です。また、船会社は荷主のサービスの水準を劣化させることなく、本船が寄港するコンテナターミナルを集約して、運営を効率化するとともに集荷力を向上できます。

例えば、ある日本の船会社は東京港と横浜港に同じような大きさのコンテナターミナルを持っています。距離にすると23キロぐらいしか離れていませんが、その間にわざわざ大きなコンテナターミナルを2つ持つ必要があるのかどうかということです。そういったものを一体化すれば、東京港、横浜港間の横持ちのコストをものすごく下げることができるだろうということです。

物流事業者も同じで、京浜港全体でいろんな物流サービスが得られますから、必要な場所に必要なものを持っていくことができ、自由な選択が可能になるだろうということです。

もう一つはアクセスですけども、コンテナターミナルのコストを下げるということだけではなく、荷主がサプライチェーン全体の中で、その港を使いたくなるということが大事ですので、そうするとアクセスが極めて大事ということになります。それは東京だとか横浜という問題ではなくて、例えば京浜港にいかにかアクセスするかということが問題ですので、あるいは鉄道でどうやって京浜港につながるかという問題が出てきますから、そのための共同の取組みが必要だろうということです。

こうした様々な協働の取組みをやっていくことによって、顧客満足も向上すると思われると思います。1つでやるよりも3つまとめてやった方がいいことがあるだろうということです。

それから、空間管理上の観点ですが、臨海部の空間は貴重ですので、例えば物流拠点をどこにするかということも、東京と横浜でそれぞれつくって足の引っ張り合いをするのではなくて、東京と横浜のこの辺りにつくって連携するとか、そういったいろんな有効活用の仕方があるだろうということと、それから、東京湾という水環境をどうするかという問題、あるいは大震災が起きたときに、どちらかを有効活用して、どう物流を確保するか、そういったことが出てくるだろうということです。

こういったことを実現するために、どういう管理運営形態をやったらいいかということ

ですが、港湾管理者間の連携に加え、国と港湾管理者、行政機関同士の連携、それから、港湾の場合は民間事業者の方が動かないとどうにもならないので、民間事業者を含む多様な主体の連携強化、それから、民間投資を促進する仕組みをどうつくり上げるか、こういったことが重要であると思っています。

11 ページに進んでいただいて、これは少し細かいんですけども、国の具体的な対応として今こんなことに取り組んでおりますということです。

13 ページに進んでいただいて、今まで港湾コスト3割削減ということで、スーパー中樞港湾政策をやってきましたが、どちらかという船会社の利便性向上、船が入ったときに船会社が支払うコストを安くして、なるべく入ってきやすくしてもらおうということでしたが、これからはそれに加えて、荷主の利便性向上、荷主が物流システム全体の中でその港を選択するとメリットがあるという状態をつくらないといけないので、そのためには荷主の利便性向上のための取組みをやりましょうということです。

これがさっきの24時間化と同じ問題になってくるんですけども、3年間の目標達成型のモデル事業で、ビジネスモデルをつくろうということです。その際、どうしても採算リスクが出てくるので、その採算リスクを補うために一定の公的支援をしていこうということになります。3年間に限らず1年で終わればそれが一番いいのですが、その支援が終わった段階では完全にビジネスモデルが成り立つ状態にしたいというものです。具体的には、14 ページを見ていただいて、先ほどの24時間オープン、内航フィーダー、海上コンテナの鉄道輸送、インランドデポを少し高度化したインランドポート、情報システム。これらについてこれから取り組んでいこうということです。

5番目については、モデル事業といって別にリスク負担をするわけではないのですが、なぜこれを今やろうとしているかということです。例えば海上コンテナの鉄道輸送を例にとると、荷主はとにかくJR貨物にダイヤを組んでほしいとずっと要請しているわけです。ですけども、JR貨物は全く投資をしてくれません。

それはなぜかという、ものすごく採算リスクが大きいからです。サービスを始めてもすぐにはお客さんがついてくれないので、どうしても最初のうちは採算が落ちてしまいます。その採算で大赤字になってしまうと、そんなに利幅がある商売ではないので、いつまで経っても赤字分を解消できなくなります。

そうすると、投資としては魅力がないのでやらないという状況になりますので、モラルハザードが起きない程度に、採算リスクに対して一定の公的支援をすることによって、ダイヤをとにかく組んでもらうと、そのダイヤをどんどん荷主が使ってくれるので、ある一定期間経つと完全に採算が合うだけの本数が出てきます。そうすると、そこで支援は打ち切りということです。

だから、具体的サービス水準を先に設定して、例えば20本5万円という状態だったらJR貨物さんも投資してくれますね、ダイヤを組んでくれますねということ合意した上で、それが成り立つようにみんな徹底的にやっていくということです。これは経団連とも一緒

になって、とにかく貨物をこれに乗せてくださいという協力を求めていくとか、様々なことをやっていくということで、今回この集中改革プログラムというのをやっていきたいと考えております。

それから、16 ページ、メガオペレーターの設立状況ですが、阪神港からいきますと、神戸のポートアイランド、それから、大阪の夢洲のコンテナターミナル、それぞれ 1,000 メートルを超える規模のターミナルで、このメガターミナルオペレーターが設立されております。

阪神港では平成 17 年に設立されていて、一体的な運営がなされています。それから、東京港ではまだ設立されておりましたが、横浜港の本牧埠頭で設立されております。伊勢湾ですと四日市港、名古屋港でそれぞれ設立されているという状況にあります。これで効率化が進んできているというのが我々の認識であります。東京港についても大井について設立する必要があるかなということで、そういうことを港湾計画上は定めております。

以上の状況ですが、先ほど申しましたようなあるべき姿を踏まえて、こういった管理運営形態がいいのか、民間の投資の在り方やコンテナターミナルをだれがどういう形で運営するのがいいのかということも含めて、これから様々な議論をしながら、よりよい形態を探っていきたいと思っております。

ただ、いつまでも時間をかけてやるということではなくて、東京都の 3 港に関しても来年度までには方針を決めたいとおっしゃっているので、我々としてもそれを支援する形で議論をしていきたいと思っております。

少し長くなってしまいました。

○有富委員 ありがとうございます。

○中条委員 京浜 3 港合同という話は、私としては 7 対 3 で賛成で、全部手放しで賛成しているわけではないですけれども、勿論物事すべて、コスト、ベネフィット両方ありますが、プラスの方が多いだろうと思っております。

ここはせっかく自治体はその気になってきたところなので、余り甘やかさない方がいいと思います。要するに、自分たちでやれ、ですね。そこを中心に考えた方がいいので、どうしても国でなければ対応できない話というのは、例えば国道をどうするかという話は、これは国でなければやはりできない支援ですよ。

だけど、これも京浜 3 港に関わる道路については、国道から自治体の道路に全部移管してしまう。全部自分たちで整備しなさいというやり方にするということも当然考えられます。JR の問題は、これは JR と話をしろと言えばいい話ですね。ですから、3 港合同にしてやるんだったら、責任を持って自分たちでやりなさいと国は言う、そういう姿勢の方が私は望ましいと思います。そうでないと、都合のいいところだけ国に頼ってくるという話になってきますから、そうならないようにする必要があるだろうと思います。

水上交通網の形成なんて、こんなのは任せられる話。内航のフィーダー輸送の話については、これは全国ベースで関わってくる話ですから、京浜港だけで内航フィーダー輸送と

ということには当然なりませんから、当然これは内航の問題と関わって国としても御検討されなければいけないところだと思います。

どういふことをお考えになるのかわかりませんが、例えば外航船はともかく京浜港から出るものについては、カボタージュOKというようなことをやれば、かなり内航フィーダー輸送は充実すると思いますけれども、ただそれを京浜港と自治体だけでそんなことを決めろと言われてもこれは難しい話ですから、やはり国が支援されないといけないと思います。

そういうものはあると思うんですけれども、この中で書かれていることで3港で合同した自治体でできるものというのはかなりあると思うので、余りそこは甘やかさないで自分で責任を持ってやりなさいと。そうでないと、結局のところ3港合同したことが、効率化につながっていかないと思います。合同だけして、お金は国からもらってという体制をとっていたのでは、港湾の自立という話にはつながらないと思います。

ですから、投資の重点化という話も、勿論これは国が全部を考えておやりになっている段階では当然重点投資は必要だと思いますから、これは私は賛成なんですけれども、3港でやるんだったら投資も全部任せる。だから、既にSPA中絡みで投資されている部分についても、これは全部移管してしまうといいです。

これはコスト負担の話がありますから、ただで移管という話にはならないと思いますけれども、これは全部渡してしまっ、一体的にやれというやり方をとるべきだと私は思います。まずは感想です。

○有富委員 今までのところでどうですか。

○難波計画課長 我々としては違う考えを持っていると思っております。やはり、国としてやるべきところはあるので、甘やかさないというところはまさにおっしゃるとおりだと思いますけれども、甘やかさないで連携をしながら、お互いに高めていくというところはあるのではないかなと思っております。

○中条委員 それは言葉としていいんですけれども、そうやっているとお絶対に頼ってしまうわけです。だから、そこは3港の責任でやりなさい、失敗したらあなたたちの責任です、というやり方をとっていかないと。せつかく彼らも自分たちでやろうとしているわけですから、そういう点でも私は、国が金も出さない、口も出さないという体制の方が望ましいと思います。

○難波計画課長 金を出さないというのは、整備の部分も含めてということでしょうか。

○中条委員 そうです。だから、港湾については京浜だけではなくて、全国ベースでも全部地元任せにしてしまう。ただし、今の自治体ベースの港湾だと、余りにも細分化されてい過ぎますから、そういうものをある程度統合するということがいいことです。

統合したら後は任せってしまう、投資も当然、例えば京浜港だとか、阪神港というところは、これから生き残っていこうとするならば当然、自分たちで投資をしていくべきだと思います。

そういうことに対して、国のお金でやる必要があるのか。勿論、融資等々あるいは債務保証などという話はあるとしても、そこはやはり自分で稼いでいくということを考えていくべきだと思います。

○難波計画課長 港湾というものが全くそこの採算だけで成り立てばいいですが、極めて外部経済性が高くて、サプライチェーン全体の中の効率化をしているということを考える必要があります。例えば、関東の港を利用する工場が東北に立地した場合、港湾は完全に通過点になっていますから、港湾内で余り付加価値が生じません。ですから、港湾のある自治体に対して落ちるお金は少ないわけです。

一方で、船はどんどん大きくなっており、自由に港を選ぶという状況になっているので、投資したのはいいけれども、ある瞬間に全く使えないという状況が起きてくるわけです。

整備が完了した施設を運営するという面では投資メリットはあると思いますが、下のインフラ部分から全部自分たちのお金でやることになると、必ず供給が過少になると我々は思っています。

○中条委員 私はそうは思わないので。もうかるんだったら投資をするわけですから。

○難波計画課長 もうからないと思います。

○中条委員 もうからないわけがないです。もうからないんだったら投資しない方がいいです。

○難波計画課長 ですからそれは、まさに外部性の問題ではないですか。

○中条委員 外部性は、港の場合には広域的な自治体でやれば十分に内部化できます。周辺地域に対する経済活性化という話だったら、それが及ぶのはせいぜい、例えば京浜港だったら首都圏ぐらいですから。

東北に立地した工場が港を使うという場合、当然それは港の使用料という形で対応できるわけですから。

○難波計画課長 国際的にみんな同じ状態をとってればいいのですが、例えばお隣の釜山が何をやっているかという、コンテナターミナルも安く供給しますし、背後の土地は事実上ただなんです。日本の100分の1の値段で供給しているんです。

それは何でそういうことをやっているかという、そこに物流センターをどんどんつくってもらって、そこを利用する荷主がどんどん来れば港としても栄えるし、経済的にも栄えるとしてやっているわけです。国家的にそういう投資をして、立地間競争をやっているわけです。だから、そういう状態がある中で、国の公的支出をやめて、全部自治体任せにしたときに、競争に勝っていけるのかという問題があります。

○中条委員 それは国が公的支出をしようが自治体がやろうが負けるときは負けます。国がやったらより効率的なビジネスができるかという、それは絶対違います。国であろうが自治体であろうが、私は役所と学者がビジネスをやるほどばかげていることはないと思っているので、それは国でも自治体でも余り変わらないです。

○難波計画課長 ビジネスはやらないです。ただ、韓国が何をやっているかと言うと、土

地はただで提供するわけです。後の上のビジネスは民間でどうぞということです。

○中条委員 例えば韓国は国が補助をしていますという話というのは、国際的な競争のパフォーマンスと世界全体の資源配分の最適化ということを考えたら、競争条件が平等でないところで競争をしているということによって資源配分はゆがみますから、それは望ましくないです。これは独禁法の世界の話です。世界的な独禁法の話です。

ですから、それは一方で議論しなければいけない話なんだけれども、しかし少なくとも、韓国で国のお金を投資して釜山の港をやってくれているんだったら、日本としてはそれを使えばいいのではないですかという議論もあり得るわけです。何も日本がそこで税金を投じて、お金を投資して、日本の港を使わせなければいけないということは、これはないわけです。

○難波計画課長 それは、上海でも韓国でもいいのですが、ハブ空港を向こうにつくってもらったらいいのではないかということと同じです。成田と羽田なんか国際化するには必要なくて、全部韓国とか中国経由で国際便を飛ばしたらいいのではないかということと同じことです。人だからそう思うのであって、貨物は違うとおっしゃるのは、それはそうではないと思います。

○中条委員 違うという意味はそういう意味ではなくて、ほかの国がお金をかけてくれるんだったら、それに乗っかっていけばいいのではないかという点では同じです。

○難波計画課長 日本人が海外に行くときに全部釜山や中国の空港を経由することになって、利便性が向上するということになるのでしょうか。

○中条委員 上海の空港と日本の空港が競争していないんだったら、上海の空港に幾ら中国政府がお金を投資して安くしたって、日本の利用者には何の関係もないです。だから、それに対しては日本の利用者、首都圏の利用者に対して、そのニーズに対応するように首都圏の空港整備をしなければいけない。そういうことです。

港湾についても同じです。釜山について、釜山と横浜が競争をしているのであるならば、代替的であるならば釜山に投資されて、日本の利用者も釜山を使う方が便利だったら、それはそれでいいんです。

だけど、全然代替性がないんだったら、東京の貨物は東京から出ていくわけですから、韓国政府が釜山に金を投資しているから不公平ではないかという議論は当たらないという話です。

○難波計画課長 そこはスーパー中枢港湾政策の根幹に当たるところです。

○中条委員 スーパー中枢港湾の根幹というのはまさに、13ページのところに書いてあるように、今までは船主のことを考えていたけれども、これからは荷主の利便性向上なんだということですね。この話は、去年も国交省さんと議論をしましたが、私は方向が少し変わってきたという点は大変評価をしていて、賛成なんです。

要するに、さっきの話ですけれども、釜山と競争という話はもうしない。つまり、それは代替性がないわけですから。東京の荷物あるいは東京周辺の荷物をいかにして効率よく

港で扱うかということをもまずは考えなければいけない。そういう方針に変わってこられたわけです。私はそれは非常に評価をしているわけです。

であるならば、釜山に韓国政府がお金を投下しているという話は関係がないのではないですかということをお願いしているんです。

○難波計画課長 前に申しましたのは、例えば上海やシンガポールのようなグローバルハブ港と勝負するつもりはありませんということです。そこは代替性がありません。しかし、釜山は明らかに我々としては代替性があると思っています。

特に、神戸が弱ったのは釜山との代替性の問題ですので、ですから釜山に任せておけばよいということではないと思っています。

○中条委員 代替性があるんだったら韓国政府がお金を出して整備してくれればいいのではないですか。代替性がないんだったら任せられませんけれど。

○若林港湾経済課長 釜山だけに集中させていいんですかねというのがあって、今以上に釜山への集中が進んで、神戸から便が出なくなり、神戸に来るはずの荷が来なくなってしまって、神戸に荷が集まらなくなってくるということは、さっきの抜港の話もありましたけれども、さらに抜港されてしまうわけですね。そういうことで果たしていいのかなとなるわけです。

要は、我々が、日本国が釜山なくしては生きていけなくなってしまったらまずいですよね。そこは最低限確保しなければいけない話でないかなと思います。

○中条委員 それはそうなんだけれども、日本に荷物がある限りにおいて、要するにまさにこれです「みなとの元気は日本の元気」と書いてある。これが一番重要な部分であって、だから釜山にお金が投じられているから、日本も国がお金を投じなければいけないという話ではなくて、今ある需要にいかに対応するかを考えるのが1番でしょうということなんです。

今ある需要に対して投資するに当たっては、それは何も国が投資する必要はないので、利用者の負担でもって投資を考えていくべきですよというのが基本の話だろう。利用者の負担で考えるんだったら、そのときに、しかし、港湾というのは長期の計画になりますから、管理期間が長いですから、そのためにある程度の債務保証をやったりとか、そういう役割というのは国には恐らくあると思いますけれども、しかし基本的には荷主に負担をしてもらおう。

要するに、荷主のために、荷主にとって使いやすい港をつくるということは当然、そのコストは荷主に負担をしてもらおうということです。いい港をつくり、つかいやすい港をつくり、安い港をつかって、そして荷主にそのコストを負担してもらおう。そのやり方を一番基本にすべきだという点です。

○難波計画課長 そこは納得がいかないところです。

○下司企画室長 先生がおっしゃるように、短期的には成立するのかわかりませんが、日本の荷主にとってゲートウェイは釜山ですよということは問題ではないでしょう

か。

○中条委員 そんな話はしていません。それは論点が違う。話を違うところに論点を持っていかれるからで、私は釜山の話はしていません。釜山と競争するという話はもうあきらめたということをおっしゃっているわけですから。

○難波計画課長 あきらめてはいません。釜山とは競争をするんです。上海、シンガポールとは競争しません。

○中条委員 そこは同じだと思います。いずれにしても、競争するにしたって荷主が使いやすい港をつくっていくということが一番であって、要するに、競争相手の会社が例えば兼業している別のところでもうけたお金をどんどん使って、自分と競争しているところの市場ではものすごく安い価格をつけて、それに対してうちもほかのところの分野でもうかっている金を投じていつまでも競争するか。そんなばかなことはないです。そういうことをやっている必要はないですよということを言っているんです。

○有富委員 かみ合っているところとかみ合っていないところがあって、評論から言っただけとはいけないけれども、ともかく意見が違ふところも明確になったし、今回のヒアリングの2番目の目的は、どうやら京浜3港が一緒になると言っているのだから、これを国も支援しながら、いわゆる日本の競争力を高めるために協力しますということを冒頭おっしゃっているわけですから、これは非常に大事なことです。

そうすると当然のことながら、そのポートオーソリティも、あるいは港の使い方も周りのインフラも含めてやはり白紙で、今までのしがらみはさて置いて、一番いい方法というのはどういうことなんだろうとを考えましようということは、合意できたと考えていいことですね。

○難波計画課長 それは全くそのとおりです。

○有富委員 そういう方向で、各論も出ていたけれども、それも踏まえて、国としてもいろいろやっていかなければいけないということもわかるんですが、我々はどちらかと言うとそこは行司役みたいな形で、それから、行司役と同時に民間的な発想でということやっていきますので、これからは是非フランクな話し合いをさせていただきたいと思います。

今日はありがとうございました。

## テーマ（2）水先制度の改革

○有富委員 それでは、水先制度の改革の問題について、お話しをさせていただきたいと思います。国土交通省海事局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。当会議の中間とりまとめに記載いたしました、水先制度の改革をテーマに意見交換をしたく存じます。

なお、本日の議事録及び配布資料は、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たく存じます。

それでは、事前に御送付させていただきました当タスクの関心事項に沿って、競争環境

の働く適切な市場環境の整備について、当タスクの考え方に対する海事局の御意見を賜りたく存じます。よろしく申し上げます。

○樺葉海技課長 「（１）競争環境の働く適切な市場環境の整備」の中の、現行の引受事務要領に競争制限的な部分があるのではないかとの御指摘につきましては、私どももそのような印象をもっております。

他方、直ちにこの引受事務要領を修正するという事は困難であり、また、その位置づけについても、法律上の認可対象とは明示されておりません。このため、会則記載事項として、「合同事務所の設置及び運営に関する規定」がございしますが、引受事務要領もその中で整理していくよう前向きに取り組んでいきたいと考えております。

また、関与の仕方につきましては、一定の位置付けを持った委員会で検討していきたいと考えております。「（２）市場環境の整備と水先人の供給増」については、「（１）競争環境の働く適切な市場環境の整備」と表裏一体を成すものであらうと考えております。

こちらについては、今後、いわゆる若年人口が減少していく中で、水先人のソースはどうなっていくのかを検討していく必要があるかと考えております。

（２）の御指摘事項の４行目に、「商船高専・商船大学の卒業生約 180 名/年」との記述がございしますが、その他にも東海大学や海技大学校といった船舶職員養成施設が存在しており、また、船舶職員養成施設の課程を経ずに乗船履歴を積んで３級海技士試験を受験して合格される方も、ここ３年間で年平均 145 名おられるわけで、商船大学等の卒業生以外にもソースはないわけではないと考えてはおりますが、水先人の需給に関するしっかりとした見通しが必要であると考えております。

単純な推計においては、将来、水先人の確保に困ることはないのではないかと考えておりますが、今後、万全を期していく必要があるかと考えております。

ちなみに、３級の養成は、20 年度については既に開始されており、21 年度については養成施設の入学試験が終了したところです。

このうち、直近の 21 年度の 25 名の内訳を申し上げますと、商船高専・商船大学の方は 11 名、官公庁・船社での勤務経験のある社会人の方が 14 名となっております。

なお、ニューヨークの例のように、３級海技士の養成と３級水先人の養成をセットにした場合は、養成期間は長くなると思います。また、このような養成課程をもうけることについては、ニーズの有無の問題もあり、さらに、費用負担が一番のネックになってくると考えております。

ニューヨークの場合、水先人は 84 名だったと思いますが、まず、水先人会で雇用し、５年間鍛えあげた上で水先業務に就かせるという制度となっております。日本の場合、水先人は個人事業主であり、水先人会において雇用するニューヨークの制度とは前提が大きく異なります。また、水先人養成には、多額の費用がかかることとなりますが、その費用負担の問題をどうするのかについて、船社との十分な相談が必要だろうと考えております。

先ほど、水先人のソースとしては一定のものがあると申し上げましたが、現在の甲板部

船員を見ますと、ある年齢層では人数が少なくなっております。それがそのまま移動してきますと、船員から水先人になる方も少なくなることも考えられます。これらについては、（１）（２）を通じて、検討を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

○有富委員 ありがとうございます。先生、何かありますか。

○中条委員 私個人的には、きっちりと検討してくださるというお考えをお聞きしましたので、まずその点については大変ありがたいなと思います。是非よろしく願いたいと思います。

まず（１）に関して言うと、私は競争政策、独禁政策のTFの主査もやっているものですから、そっちでやらなければいけないのかなと思っていましたけれども、国交省さんがそういう形で検討してくださるのであるならば、わざわざ公取に何だかんだしろという話よりは、専門家の中で市場競争が可能な改善案を御検討くださるなら、そちらの方がよいと思いますから、是非御検討いただければと思います。

ですから、そこのところは要するに今の制度、これもさっき御説明もあつたし、国交省さんも今の制度は少し制限的であると言っているところについては、御理解をなさっているということですので、そこをもう少し競争的なことができないか検討をしていただくということで、是非お願いをしたいと思います。

（２）は、これもやはり今のやり方でいいのかどうか。（１）と連動するわけですがけれども、ともかくやりたいという人が増えなければ、結局のところ長期的に見てなかなか競争的な環境というのは難しい話ですから、そうすると、無理なく増やしていくためにはどうしたらいいかという点を、これはこれまでの制度の延長で考えないで、1回白地で是非検討をしていただきたいなと思います。

こういう技術を持った人を養成するやり方というのはいろいろあるわけで、どうしても海の方ばかり向いていると、もう少し一般的な採用のやり方あるいは教育のやり方というのがあっていいかということが、なかなか知恵として浮かばないということがありますので、幅広くいろんなやり方を御検討いただければと思います。

海だから水先人の養成については3級海技士以上の資格、というところから始まってしまふということがあると思うんですけれども、例えば飛行機の場合ですと、全くのずぶの素人を自社養成するわけですね、操縦士ですね。全くずぶの素人が4年間大学にいたからって何の役にも立たないわけですがけれども、それを日本航空や全日空が採用して、そしてパイロットにする。

ですから、ずぶの素人は絶対に対象になるはずなんです。そこから考えていくことが必要だろうなと思います。ニューヨークのケースは1つの例だと思いますけれども、そういうスクールがあって、そして水先人に育ててもらおうというのがニューヨークのやり方ですね。それ以外に航空の操縦士と同じように、船社にやらせるというやり方だってあり得ると思いますし、かなり幅広いやり方があり得ると思いますので、是非御検討いただきたい

なと思います。

○樺葉海技課長 わかりました。

○有富委員 中条先生とほとんど同じ意見で、どういうことかという、多分水先人の供給というのは、もともとは日本の船員さんの優秀な方が水先人に移行していくという流れだったんだと思うんです。これは船員さんが豊富にいる時代の仕組みであって、その仕組みがどうやら、船員さんが減ってしまったから、こちらに影響が来たということだと思っ  
たんです。制度疲労してしまっていると思うんです。ですから中条先生が言われるように、新しい供給源を求めないといけない時代になったんだろうということだと思います。

その際、気をつけないといけないのは、外国船も多いんで英語がちゃんとできないと話にならない。船長さんは船になれているから、少々荒れていても船に乗り降りするのは問題ないし、豊富に船乗りさんが多いときには、英語が堪能な方、外国航路をやっていた方ということによかったんだけど、今みたいに、ちょっと聞いている限りでは英語が余りできない人も採らざるをえないという話で、本当に大丈夫かなということも非常に問題がある。

これはやはり、発想を変えないとうまくいかない時代にどうやらなったのではないかということ、ざっくりばらんに言うと、発想を変えてもらわなければいけないのかなという気がします。

そうしていただくというニュアンスで受け取りましたので、非常に前向きにやっていただいた印象がありました。ありがとうございました。

○樺葉海技課長 いずれにしても、水先人の供給源というカテゴリーを拡大していくことが必要だと考えておりますので、積極的な広報も含めて行ってまいりたいと考えております。

○中条委員 航空の方のアナロジーで言えば、この前も同じことを申し上げましたけれども、まずは軍隊です。自衛隊、それから、海上保安庁、その次が自社養成ですね。船社で養成させる。その次は外国人ですね、その土地の慣習だけ学んでもらえばいいだけです。経験がある外国人のパイロットです。

だから、もともと船員さんがパイロットになっていたのを、日本人の船員さんが少なくなつて外国人になったわけだから、では外国人の船員さんをもっと頼りにすればいいのではないかという発想というのものは是非検討していただきたいなと思います。

○樺葉海技課長 外国人の場合、逆に日本語が使えないので難しいと思います。

○中条委員 そうか。日本語を勉強しなければいけないんですね。

○樺葉海技課長 英語と日本語の両方が堪能である必要がございます。

○中条委員 なるほどね。でも、日本の船に乗っていた外国人の船員さんだったら当然、オフィサーが日本人だったら、ある程度日本語ができるとか、そういうことはないんですかね。そういう点で、訓練コストが小さいかもしれないです。

○前里水先業務調整官 日本人船員は、英語でコミュニケーションを取っています。

○中条委員 英語でコミュニケーションを取っているから、日本語が必要でないわけですね。なるほど、そういう逆の問題があるんですね。わかりました。

○樺葉海技課長 私どもは、水先料金の問題ではなく、あくまで市場環境の整備という観点で検討を行っていきたいと存じますので、ご理解願います。

○中条委員 勿論そうです。

○樺葉海技課長 お願いいたします。

○有富委員 それでは、以上で本日の予定はすべて終了しましたので、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。