

規制改革会議

第3回 貿易TF 議事次第

1. 日 時：平成 21 年 11 月 13 日（金） 9:30～10:30

2. 場 所：永田町合同庁舎 2 階 A 会議室

3. 議 題：京浜三港包括連携の進捗状況について

4. 出席者：

（京浜三港）

東京都港湾局参事（港湾経営改革担当） 河内 豊 氏

川崎市港湾局港湾振興部長 内藤 誠一郎 氏

横浜市港湾局港湾経営部長 中島 泰雄 氏

（規制改革会議）

有富慶二委員、中条潮委員

5. 議事概要：

○有富主査 それでは、定刻になりましたので規制改革会議第3回貿易TFを始めたいと思います。

京浜3港の自治体の皆様には、忙しいところ御足労賜わりましてありがとうございます。

本日は、京浜3港の広域連携について、今年7月30日に公表されました、京浜港共同ビジョンの中間とりまとめを踏まえまして、現在の進捗状況をお伺いしたいと思います。

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。

では、早速でございますけれども、京浜3港の最近の動向並びに今後の方向性につきまして20分程度、もっと長くてもいいんですけども、御説明いただければと思います。中田市長の交代なども踏まえてお話を伺えればよいなと思っております。よろしく願います。

○河内参事 東京港の河内でございます。よろしく願いいたします。

本日、お手元に資料、共同ビジョン中間のまとめの本体と概要というのをお配りさせていただいております。

若干、概要版の御説明をさせていただいた後に、最近の状況ということを引き続きやらせていただければと思います。

では、概要版をちょっと開いていただきまして、今、私ども3港で京浜港共同ビジョン、最終のとりまとめに向けて作業を行っているところなんです、7月の末に中間のまとめを出しております。

柱は、このときに固めまして、現在はその詳細というか、具体化、もう少し具体的な書きぶりということで作業を進めているところなんです、まず、ビジョンの位置づけでございます。左上でございますが、3港一体化していくための港湾経営と港湾整備の基本方針と施策の方向性をまとめたいこうという位置づけにいたしまして、柱となるのは、昨年御説明申し上げだと思っております。

が、20年3月21日に出しました三首長の基本合意というのを大元の柱としております。

まず、3章構成でつくっております、I章に現状と課題ということで、これは何回か御説明をしていると思うんですけども、アジア諸港の、特に中国の各港、非常に躍進が著しいということで、相対的に日本の港湾の国際的な地位が低下している現状。

我々の問題意識といたしましては、このまま何もしないで手をこまねいていると、国際基幹航路、我が国は海に囲まれておりますので、生命線となっております国際基幹航路から徐々に外されていて、経済にも深刻な影響を与えるのではないかなというような問題意識をまとめております。

1998年に東京港、25航路ありました欧州、北米の基幹航路が昨年で22航路に減っている。横浜港さんは、26航路あったものが21港という状況でございます。

下の図なんですけれども、全国に平成5年時点で外貿コンテナを取り扱える港というのが25港だったんですけれども、それが平成15年時点で60港という形で増えていまして、特に日本海側を中心に釜山の方でフィーダーをして、主に北米の方に向かっていく基幹航路というのが、だんだん増えてきているというような状況を図で示しております。

私どものビジョンの基本方針というのがIIのところでございますが、まず、京浜港の目指す姿ということで政策目標、京浜港の国際競争力強化を図ることで、我が国産業の活性化、生活の安定化を確保するというのを目標にいたしました。将来像といたしましては、我が国最大の総合港湾として、エネルギー供給や生産、それと流通・商業活動を支える物資の供給など多様な要請に応えながら、釜山港等と対峙する日本のハブポートであるとともに、北米航路における東アジアの国際ハブポートとなることを将来像として設定いたしました。

右の上の方に行きまして、機能強化に向けたターゲットですが、ターゲットI、II、IIIということで段階を踏んで考えているような形でございまして、ターゲットIは、東日本のメインポート機能の維持ということで、国の輸出入の総合窓口となっていく。

ターゲットII、これが、韓国の釜山港等に対峙する日本全体のハブポートというものを目指していく。

ターゲットIII、最終段階といたしまして、東アジアの国際ハブポートとなりたいという形でございます。

この目指す姿の実現に向けた基本戦略ということで、3つの基本戦略を設定いたしました。

1つ目が、一番左の楕円でございまして、京浜港としての貨物集荷策、それから港湾機能向上策の展開。

2番目が、合理的かつ効果的な施設及び機能の配置、通称ゾーニングと呼んでおります。

それから、一番右でございまして、京浜港一体的な経営の推進ということで、主に組織的な面で一体化~~を~~ということを図っていく。

それぞれ貫くところで、どうしても出てくるのは広域港湾行政施策の推進にかかる国への要請ということで、港湾はどうしてもイニシャルコストが非常にかかるということで、財源的な面では、国の支援を仰がないとなかなか難しいところもございまして、そういったところも各基本戦略の中で申し述べているところが出てきております。

それから、施策の方向性といたしまして、上の基本戦略の1、京浜港としての貨物集荷策、港湾機能向上策の展開ということで、おおむね3つのカテゴリーに分けて検討を進めております。

1つが港湾利用コストの低減ということで、入港料の一元化とか、その他、使用料の一元化というのを将来的に図っていったら、なるべく安く港湾を利用できる方向にもっていけないか。

もう一つが、国内貨物輸送網の充実強化ということで、内航フィーダー輸送の活性化と書いてあるんですが、これだけにとどまらず、鉄道の利用だとか、あとは背後の道路交通ネットワークというのを重視していきたい。それによって貨物集荷というものの機能を向上させて取り込んでいきたいということでございます。

それから、利用者に選択される使いやすい港づくりということで、三港内のネットワークの充実・強化ということで、現在もやっておりますが、コンテナバージ等を使いまして、横浜さんから私ども東京とか、それから横浜さんと千葉港の間とかでコンテナバージを行き来させて、ショートフィーダーみたいな形でやっておりますけれども、それをまた充実させていくとか、あと、国道の357号というのが、私ども三港を貫く一般道路としてあるわけなんですけれども、この未開通区間が4、5か所あるんです。その辺については国に協力を求めて早く一般道として開通させていっていただきたいというような要望をしていくとか、あとは、高速としては貫いておりますので、首都高速湾岸線、これをもう少し料金的な面でカーゴに対して特例とかというのはできないのか。それで高速の利用を促進していくということができないだろうかという検討をやっていると思っております。

基本戦略2、合理的かつ効果的な施設及び機能の配置ということですが、求められる機能配置ゾーニングの方向性ということで、三港それぞれ、これまで独自の歴史とか、背景とかをもって発展してきたわけなんですけれども、それぞれが持っている機能とか施設というのがもう少し合理的に将来的に、うまく土地利用とかも含めてできないかというところの検討を始めているところでございます。

基本戦略3、京浜港の一体的な経営の推進ということで、実質的な一港化ということで、地方自治法に基づく法定協議会、実際の協議会です。これを設置していこうということで、自治体などで、都議会、市議会が、年に4回定例会が義務づけられているんです。今度11月末から12月の中ごろにかけて第4定例会というのがあるんですけれども、そこにこの法定協議会の規約案、これは、地方自治法で、各地方議会の承認が必要なので、この議案をかけていこうという形で取り組んでおります。

それから、管理運営の一体化ということなんですが、コンテナポートとして見た場合、東京港には東京港埠頭株式会社というのが、外貿コンテナ埠頭の管理運営をやっている主体としてあります。

横浜港さんの方は財団法人横浜港埠頭公社さんというのが外貿コンテナ等の管理運営をやっているということで、これの連携強化を具体的に進めていこうと。

それで、法定協議会を設置するのと同時に事業提携委員会というのを、公社と会社の間で設置して、その2つの委員会が連動しながら、実質的には一体化というのを目指して具体的に取り組んでいこうという形で進めていこうとしております。

それから、ポートオーソリティを視野に入れた取組みということで、将来的な港湾経営主体の在り方の検討というものを並行して進めていこうとしております。

今のところ、海外のポートオーソリティの事例研究ですとか、あと、国内の港務局制度というのが港湾法で定められているんですけども、国内に1港だけ港務局が、新居があるんです。その事例研究とか、あと、一部事務組合形式で名古屋さんとか苫小牧さんとかやっぺらっしやる。それについても、ずっと調べをしていこうという形で、今やっぺらっているところでございます。

それから、環境対策、防災対策等に係る公益的な取組みということで、三港を連携することによって、防災機能というものが一挙に広域的にできるようになるので、これをうまく活用して、それぞれが防災拠点というのを持っておりますので、その連携とかが図れるのではないかとということで検討を進めております。

それから、水質とか、船舶排ガスとか等の環境対策というのもこれから非常に注目されるようになっていこうというので、我々独自でどういうことができるのか。これはまだ具体策というのが、ぼんとは出てこないんですけども、それも検討していきましょうというような方向性を出しているところです。

最後、広域港湾行政政策推進にかかる国への要請ということで、京浜港の管理運営を担う組織体制の確立。

京浜港における利用者サービスの充実・強化。

既存の港湾施設の維持や高規格の港湾の実現。

これらの項目について、ちょっと抽象的に中間のまとめの中では、国にこういうことをしてもらいたいということをまとめているんですけども、今、まとめている、最終のまとめの中では、具体的な港湾機能向上策ですとか、集荷策について、それぞれの項目の中でこういうことを国にやっぺらもらえないかということをもとめるような形式で、それぞれの施策の中で国に求めていくところというのを出していこうという形にしております。

以上が、中間のまとめの概要と、今やっぺらっている最終のとりまとめについての方向性、検討の状況等でございます。

委員長から御指摘のありました市長選の影響については、中島部長の方から。

○中島部長 市長選の影響ということでございますけれども、基本的には全く変わらないということございまして、特に市長は、子育てですとか、医療といったことに非常に重点を置いているんですけども、同時に横浜にとっての港湾というものは、経済基盤として非常に重要だという御認識の下に、選挙の際も港湾ということを明確にうたわれているということもございまして、港湾に対する姿勢は基本的には変わらないということでございます。

それから、三港連携に関しましても、先ほど東京の河内さんの方からお話がありましたけれども、今度12月の議会で三港連携の協議会を地方自治法に基づく法定協議会を議案として提出するということを予定してございますけれども、それについても既に市長には説明をして了解を取っておりますので、基本的な姿勢は全く変わらないと認識いたしております。

○内藤部長 川崎においても、市長が賛成をしておりますので、基本的には変更ございません。○

○有富主査 わかりました。以上でよろしいですか。

では、私から最初に。10月13日の海事新聞ですが、前原大臣と林市長が並んで記者会見を開いていますが、東京都も参加していたんですか。

○河内参事 いえ。

○有富主査 横浜だけ。

○河内参事 はい。横浜港視察をされたと思います。

○有富主査 要は、何となく我々は、三港連携というのは国交省からお金だけ出してくれて口を余り出すなというスタンスでおやりになっていたのに、突然前原大臣と仲良くなり始めたかなという感じがちらっとするだけけれども、どんな感じなんですか。

○中島部長 私どもの新しい市長も、中条先生もお入りなられておりますが、成長戦略会議で、あちらの方の考え方には非常に共感をしているというところがございますので、その部分では、全くある意味で考えが同じだというスタンスではございます。

それから、席上で、前原大臣が御発言された、名称は決まっていないうですけれども、ウルトラ中枢港湾、更にスーパー中枢港湾を絞り込むというお考えというのは、さきほど私どもが御説明したビジョンの考え方とある意味では同じ考え方でございますので、更に京浜港とか阪神港もそうかもしませんが、そういったところに国内の貨物を集中していこうと。

あるいは私共もターゲットⅢでも書かせていただきましたけれども、近隣のアジアの貨物の中継貨物、そういったものもある程度取り込んでいこうというのが全く目的が同じでございますので、その部分は協調しているというところでございます。

○中条委員 私たちの基本的な考えは、国が口出すなよと、地元でやっていきましょうということで、京浜3港さんもそういうお考えでこられたんだと思うんです。ですから、要するに京浜は三港合同して、利益を上げて強くなると。それによってほかから抜きん出る、かつ、なるべくなら釜山に近づく、そういうことを目指していくんだという認識なんです。ウルトラスーパー中枢港湾という話になると、国がこれを選ぶということになりはしないか。

むしろ私は競争の中で、京浜も、阪神も、名古屋も頑張ってもらって、しかしやはりそれなりに力のあるところが生き残るでしょうと、そういうスタンスなんです。その辺のところについてはどうお考えになっているんでしょうか。

○中島部長 今、仮にウルトラ中枢港湾という名前としますが、それについて基本的には国が選んでいくという姿勢なんだと思いますけれども、枠組みがまだ全然わかっていないので、その辺がどうなのかなというところがあります。

実は三港局長会というのが、昨日ありまして、その中でもかなり議論にはなっていたんですけれども、いわゆるウルトラ中枢港湾というものに対して、ある程度我々の方から提案をしていくべきではないかというようなお話しも、出ております。単に港湾整備を重点的にウルトラ中枢港湾に入れるだけではないのではないかと。例えば内航輸送をもっと活性化させるとか、鉄道を活性化すると、そういったことによって、ウルトラ中枢港湾に貨物を集めるというような仕組み、こういうのが必要なんではないかという議論をしておりますので、そういった部分を、逆に提案をさせていただく

のなかという議論を、今、させていただいております。

○有富主査 先に絵を描いてしまおうと。

○中島部長 絵まではいかないかもしれませんが。

○有富主査 絵というか、こういうところの内航フィーダーが自由に入れないような問題があったら、それは解決してこういう状況にする、という絵ですね。

○中島部長 単に港湾施設だけ、深いとか大きければいいというそういうスキームではない形でお願いたいと。

○有富主査 そこで、いろいろ細かい、例えば港湾法だとか、その他の法律で問題が出てくるかもしれない。

要は、お題目は全部このとおりだと思うんだけど、これを実現するためにどういう港になるべきか。機能的に、ハードばかりではなくて、例えば 24 時間化だとか、問題は、これから大きい問題があると思うんだけど、こういうことをやるというのを 1 回整備して、早目に絵を描いてもらうみたいなことが非常に重要なような気がしますね。

○河内参事 実際に、これは自分の考えになってしまうんですけども、組織としてまとまったものではないかもしれないんですが、やはり競争力を高めるためには、港湾整備はある程度必要だと思うんですけども、それよりも、中島部長がさっきおっしゃったとおり、釜山に負けている大きな理由というのは、やはり内航船のコストの高さのところ起因するところが多いと思うんです。ですから、港湾局というよりも海事局に頑張ってもらいたいなみたなところもあるわけなんです。

ですから、例えば、税制の特例をがばっと内航船に入れてしまうとか、固定資産税でも、燃料税でもいいんですけども、その競争力というのを外航船に負けなくらいにしていかなければ、内航のフィーダーの活性化、もしくはコンテナ貨物だけではなくて、東京港なんかは半分は内貿貨物、国内だけのやりとりの中継基地でもあるんですけども、そういうところの活性化というのは進んでいかないのではないかというような考え方もあるんです。

そういうところも内航船の促進振興というところも我々のビジョンの中では国に求めているような方向性は出ているんですけども。

鉄道も同じようなところがあると思うんです。物理的な制約というものもあるんですけども、トンネルにハイキューブが引っかかってしまうとかね。

○有富主査 強みでもあるんですけども、大都会の至近距離に港があるということで、そういう意味ではマイナス点がありますね。

○内藤部長 あるいは鉄道に関して言えば、JR 貨物さんのダイヤについては、乗客優先の部分があって、貨物ダイヤが効果的に組めないという話も聞いておりますので、その辺りも全体の緩和といたしますか、便利性の向上のためにも、我々のビジョンの中でも幾つか触れてはおりますけれども、我々 3 港だけではできない部分がたくさんございますので、その辺りも皆で考えていきたいと思っております。

○河内参事 港湾局オンリーの施策という形で進めていくと、どうしても縦割りの壁に当たってしまうと思うんです。我々の組織と、役所の中でも同じようなところがあるんですけども、やはり

ものの流れという形で考えた場合に、やはり道路、鉄道、船、もう一つは飛行機になるんですが、地方自治体には飛行機余りないんですが、そういうところというのがやはり連携をとって進めていただけないと必ずどこかでボトルネックが出てきてしまう。そういうところも国にお願いしていくところなのかなと思っております。

例えば先ほどお話した 357 のお話としても、どうしても首都高さんですとか、道路局さんというところに関わってきてしまう。

我々の窓口は、どちらかというところと港湾局、海事局になって、その辺で、例えば財政的なところの投下をこういうところにしてほしいというようなことで、なかなかそれは道路局の話だからというところで引っかかるようなことも出てきてしまうと思うんです。

それで、ウルトラ港湾とか、スパ中の絞り込みかというのはあるんですけども、それだけで終るのではなくて、もう少し多様な目で港湾というのを見ていただけないか。というところを、三港としては国に対してものを申していくようなところが必要になってくる。そういうことで、先ほど中島部長の方から意見を申し上げていくということ。

○有富主査 その辺は非常に同感というか、よくわかります。

何か先生ございますか。

○中条委員 港湾労働法等々の港による統一みたいな、そういう話はどう考えておられますか。東京港と川崎、横浜は別々の法律になっていましたね。港湾法の方は、まずは事業組合か何かで一つにしてしまうという話ですね。

港湾労働法の方は、これも京浜港で一つにしてしまうというような方向で考えておられるんですか。

○内藤部長 まだそのレベルまでは我々の議論は行っておりませんので、何分いろんな利害がたくさんございますので、なかなか行政の方あるいは民間の方を入れた会議の中でも、そこで議論になる、なじむのかどうかという部分がありますので、今、三港の中でそのところは全然まだ、話題にはなっておりません。

○中条委員 水先もそうですか。

○内藤部長 水先については、それぞれ東京と横浜区では違いますので、これについては、三港連携始まる前から、各港湾管理者の中では話題になっておりましたので、引き続きこの中でも、強制パイロットの関係という意味では、使いやすくしてほしいと思っております、少なくとも東京港並みにはしていただきたいと思っております。

○有富主査 どんなふうに違うんですか。

○内藤部長 東京は1万トンまでは強制パイロットではありません。

○河内参事 うちの1万トン以上なんですけれども、横浜、川崎区は3,000トン以上になってしまったんです。

○有富主査 やはり、大分地域の特色が違うんですか。難しいとか。

○中島部長 水先人さんの方からの御意見だと、例えば東京の大井は全部直線になって、航路から直線に入れる横浜はくし型の埠頭が多いものですから、航路から90度変進して入らなければいけ

ないとか、操船上の問題が違うんだというという御主張をいただいているんですけども、船の数も大分減ってきていますし、船自体がいろいろな性能を備えとしているので、そういったことを踏まえて、再度、今、パイロットさんを含めて議論を始めているところでございます。

○河内参事 一応、中間のまとめの 51 ページに書いてあります。

○中条委員 水先の話は、前からずっとお聞きしている話で、これも規制改革会議としても取り上げて、いずれやっていかなければいけない話かなと思っておりますけれども、今のところ水先の話は、規制改革会議としては、全体の議論をしているところですけども、基準の方の話ですね。基準の方の話はまだやっていないですね。これからまた検討をしていかなければいけないと思っております。

それと同じぐらいのレベルで港湾労働の話というのは、やはり港にとっては大変重要な話になると思うんですが、問題点としては一応把握をしておられるという状況ですか。しかしなかなか手が付けにくいということ。

○内藤部長 我々も船社誘致とか貨物誘致を日常的にポートセールスという名前でしておりますけれども、行政の方のセールストークで、例えば川崎港に着けてみようかなという形で話が進んだ場合に、よその外国の港に比べて高いねという形になってしまうというのが現実でございます。

○中条委員 ちょっと話は戻って、スーパー中枢港湾を絞り込んでいくという考え方自体については、どうですか。

つまり、場合によっては、もしかしたら名古屋と京阪神が選ばれるかもわからないわけですね。京浜港は置いていかれるかもしれないと、そういう可能性もあるかもしれないんですが、その辺のところはどう考えておられるかということです。

○中島部長 基幹航路、先ほど言いました北米とか、欧州に関して言えば、日本に寄港する港というのは、そんなに数は要らないというのは事実だと思いますし、逆に引き続き基幹航路を日本に寄港させるためには、港を絞り込んで、そこに多くの貨物を集めるというのは考え方としては適切だと思うんです。ですからその絞り込めに当たって国がどういう選定基準でやられるのか全然わからないので何とも言えないんですけども、少なくとも京浜港は外れることはないだろうと確信しておりますし、これは、言い過ぎかもしれないですけども、選定されなかったら勝手にやろうかなと。

○中条委員 それをちょっと聞きたかった。まさに選定されなかったら勝手にやろうかなと、そこを是非聞きたかったんです。

○河内参事 ただ、財務省との関係で見ると、我々単独というか、京浜港は三者一体なんですけれども、それで設備投資を全部賄っていくというのは、なかなかきつい話ではあるとは思っています。ですからやはり取れるものは取りたいというのは、今後のことも考えて。

○中条委員 ともかくやはりうちを選んだ方がいいということも含めて、主張していかれるのが必要だというのが1つ。

それから、今、おっしゃったように、当然港湾整備の特別会計も全部やめてしまって、自分たち

でやれという話だったらまたそれは別なんですけれども、今のところはまだその制度がありますから、その中で考えていく話になって、その中で重点配分をしていくという話になるので、そこは当面どうするかという話と将来像ですね。その話とはまた違うことになる可能性があるということですね。

○有富主査 もう一つお尋ねしたいんですけれども、基本戦略の1番のところに港湾利用コストの低減と、3番目のところの利用者に選択させる使いやすい港づくり、これは非常にお題目としてはいつも出てきて、国交省のスーパー中樞港湾も時間を短くしてコストを何分の1削減とかいつも書いてあるんですけども、具体策は何もないんです。要は何の意味もなく、どうやってやるのかも余り出てこないんですけども、是非この辺は、具体的に今おっしゃったように、フィーダーをどうすると、普段よりもはるかに、京浜港が中心だとすると、フィーダー先が物すごく便利になるとか、何かそういうものを、今までは多分余りお考えになっていなかったんだと思うんですけれども、あったら教えてもらいたいんですけども。そこら辺りを出すというのが非常に重要で、それが足を引っ張らない、真面目なステークホルダーが応援するポイントになってくるはずなので、是非そこは研究していただきたいと、何かあれば教えてもらえるとありがたい。

○中条委員 ちょっと補足しますと、つまり、これはこれからほかのスーパー中樞港湾と競争していかなければいけないですし、その中で、例えば、今、釜山に集まっているこの貨物を、京浜港がこういうことをやると取り戻せると、Aということをやると1%取り戻せる、Bということをやると2%取り戻せます。AとBを両方やると3%取り戻せる、そういう何か具体的にこういうことやるとこうなるんだという、これは別に私は無理に釜山から取り戻さなくてもいいと思っていて、要するに、京浜の地元のユーザーとか荷主にとってこれをやると、これだけコストが下がります、そういう何か具体的なものがほしい、そういう話です。

○有富主査 例えばゲートの24時間オープンさえていないんですね。海側は全部やっていますが、山側はやっていない。これは2、3年前、規制改革会議が始まってすぐくらいですか、経団連の方が1日当たり金利で1億円違うんだと言っていましたね。そこら辺りは、さっきの港湾労働法との関係もあるんだろうと思うんですけども、事前協議だとかいろいろ難しいことがあるらしいんですけども、是非そういうことを、こうやるとお客さんは喜ぶ、コストが下がるということ、やはりアピールしてほしいなという気がするんです。

○中条委員 内航は、直接港の方のお仕事ではないんですが、ここの内航のコストがこれだけ下がると、京浜港が使われると、そういうような研究があると、そんな大げさなものでなくてもいいんですけれども、そういうものがあるといいと思いますね。

あと別なことでもいいですか。

○有富主査 どうぞ。

○中条委員 例の24時間化の実験を、国交省がやると言っていて、しかし、東京都が自分でおやりになるとおっしゃっていて、我々としては自治体が自分でおやりになると言っているものに対して、国交省がよけいな口を出すのではないと、そういうスタンスで応援をしていたんですけれども、これは今どうなっていますか。

○河内参事 ゲートオープンの際の実験ということで、国の方からもお誘いをいただいたということもあるんですけども、3年間の社会実験ということで、国は考えていらっしゃるんですけど、基本的にはコストは、荷主さんの方に当然のことながら負担していただくんですが、そのために時間を延ばした分の体制を整えなければいけない。赤が出たら、それを補填しますよという社会実験なわけなんです。

我々が考えたのは、それをやってしまうと、3年間経ったときに、また元に戻ってしまうんじゃないか。

○中条委員 そこはわかっている、私たちもそういう考えだったので、そういう実験だったらやらない方がいいなと。だけれども東京都さんとしては、余り意味がない実験だから乗らないという御趣旨だったようには思えなくて、自分たちでやりたいとおっしゃっていたと思うんです。

○河内参事 それを今、特に大井埠頭も背後の渋滞というのは非常にひどい、これはいつものことなんですけれども、若干、今、荷が落ちてきて、そのおかげでスムーズになっているところもあるんですが、横浜さんの方でやっているストックヤード方式というのをうちの方でもできないだろうか、時間内にシャトル便で外に出して、それで外で管理しておいて、あとはゲートクローズの時間に、ちゃんと取りにこれますよというふうに、その方式でやりましょうという形で、大井のターミナルの皆さんと、話し合いを始めたところなんです。

○有富主査 要は3年間料金補填で社会実験なんていうのは、やった格好を付けるだけで、結果的に何の実験なのかよくわからないんですね。それよりも今の話は、問題の核心部分を脇に置く、ゲートを閉めたまんまというの、余りにも消極的だなと感じます。

今は日中自由に並んでもらう形になっているんですけども、例えば夜間のある一定時間以降は前もって、貿易のものなんていうのは大体時間がわかるんだから、これは何時から何時までの間に入れますというようなことを予約制にしておいて、予約に対して労働力のスケジューリングをコンテナヤード側でやってくださいと、そうすると基本的にお金がかからないでしょうと。

○河内参事 実は、予約は既にやっています。ただ、実績自体は、余り芳しくないんですけども。

○有富主査 だから、使う方が本気じゃないんでしょう。使う方が、本当にそうやってくれていると思っていない。今までのしがらみもあってトラウマだから、どうせ国交省の社会実験は格好だけつけていて、実質的に便利にならないだろうと予測しているから、それはしょうがない。例えば、1年ぐらいは東京都も、場合によっては横浜も、最低保障くらいの人件費は補填するから全部受けろと。荷主に対しても、ちゃんと予約してちょうだいと。予約前提なら24時間OKみたいな、そういう枠組みをつくるので、夜12時までOKです、ただ予約してもらわないと受け付けませんと言っておけばいい。ゲート側は予約に対応する体制をつくって、それでも採算が合わなければ差額分ぐらいは補填、これは小さいね。物すごく小さい。こんなやり方までここで議論する必要ないんですけども、それをやらないとうまくいかない。

○河内参事 予約の手法というの、うまくいっていない実態というのをもう少し詰めていこうという話も並行してはやっているんですけども、細かく今詰めているような状況にはなっているん

です。

○内藤部長 追加で言いますと、川崎の場合は8時半から4時半が通常なんですけれども、予約をすることによって20時までには可能になっておりますので、24時間という夜中まではないんですけども、今のところ、20時までには予約が入ってきます。

○有富主査 だけれども理屈をいうと、船は入ってくるわけだから、それをまた8時半だとかに制限すること自体がお題目なんだね。

○内藤部長 それが夜間入港、出入港、朝の何時から入れる、入れないという部分とも絡まってくるんですね。

○有富主査 その問題とも絡まってくるんで、一概に言えないのをわかっていて言っているんです。

○中島部長 24時間の話というのは、いまひとつ見えないところは、神戸でやはり社会実験をやられましたね。延長したんですけども、延長時間帯にはほとんどこなかったという結果が出ましたね。そこら辺の見合いだと思うんですね。コンテナターミナルの方も、ターミナルを運営しているわけでしょうから、会長がおっしゃられたように、荷主さんが来ないとすれば、そこに人を付けておくのはばかばかしい話ですので、逆にニーズが非常に高ければ開けざるを得ない、あるいは上げた方がもうかるという、本当に商売上の話なのかなと思うんです。その辺のニーズがはっきりしない。

我々いろんな荷主さんにもお話に行くと、やはり夜9時から10時までには開けておいてほしいとおっしゃられる荷主さんが非常に多いことは事実なんですけれども、ただ、実際にどうなのかというと、そうとは限らないというところが、見えないところです。

○有富主査 実験というのは、お客さんに聞きに行ったって本当のニーズはよく分からなくて、実際に使い勝手がいい状況をつくって提供するというのが実験で、それでお客さんの動きを感知して、こうだったのかと。ところがいろんな制限をしながら本気でやっている姿勢を見せないで建前だけで実験しても、お客さんは胸襟を開いてこない。胸襟開いてこない実験をやって、来なかったと言ったって何の意味もないんです。まず胸襟を開くにはどうすればいいか、お客さんが信用してくれる仕組みというのは何なのか、しかし、それは客も来ないのに店番をしているというわけにいかないのは、裏側で工夫しながらコストがかからないようにして、しかし、お客さんには全部OKですよという、お客さんは本当かなと思いつつだんだんだんだん使ってみて、それに対してどうするかと考えて体制をつくるのが実験の目的なんだ。

○中島部長 荷主さんから、逆に実験をやられて、その期間に、物流のシステムを変更して、それが何年間か経ってまた戻されると、またシステムを変更しないといけないので、こういう実験はやめてくれと言われたこともありますけれども。

○有富主査 荷主にとっては、実験じゃないんだもの。

○中条委員 まさに実験じゃなくていいんですよ。こういうマーケティングのやり方にしましたというのでいいんだと思うんです。それでお客さんが余り多くなかったら、また変えるという、まさにその商売をしてくださいということなんですね。

○有富主査 ここのコストとサービスのところ、その辺を是非考えていただくと、客観的に見ても

京浜港がウルトラスーパー中枢港湾から落ちるということはないんだと思うんだけど、中身も是非伴うように頑張っていたきたいというのがお願いでございます。

大体時間ですけれども、何か先生、ございますか。

○中条委員 大丈夫です。

○有富主査 それでは、今日は、かなり本音の話ができたようにこちらは思っていますけれども、またいろいろと御相談しながら前へ進めていきたいと思えます。

ありがとうございました。