

平成 20 年 3 月 27 日
交通政策審議会
第 29 回港湾分科会

資料 1-3

パブリックコメントにおける 意見とその対応

該当箇所	意見	理由	回答
<p>「はじめに」、と「基本方針」をふまえた、答申(案)全体を貫くスタンスについて。ならびに、「おわりに」について。</p>	<p>答申(案)は、交通審議会が答申する「港湾政策」といえるものではない。答申(案)は「はじめに」において「わが国産業の国際競争力を持続的に強化するとともに……、港湾の一層の機能強化が求められている」と記述している。さらに、「基本方針」では、わが国産業の国際競争力強化……に貢献する。……わが国企業に、……港湾サービスを提供する」としている。これらは、答申(案)がわが国産業の発展を期すための「港湾のあり方」を検討していることを示している。</p> <p>したがって、この答申案は、国土交通省がとりまとめる交通政策の一環としての港湾政策と認められるものではない。港湾に働く者の立場からいえば、全体として容認できない。本(案)は、むしろ経済産業省の立案する、わが国産業の発展のための産業政策として起草されたものとさえ思える答申(案)といわざるを得ない。</p>	<p>① 産業政策だと考えられる根拠は、答申(案)すべてに「わが国産業の国際競争力を強化するための港湾」の位置づけが貫かれているからである。</p> <p>② 諸外国の港湾政策は、その基本姿勢において180度の違いを見ることができる。ここでは、港湾と荷主・船社、或いは産業界をパートナーと位置づけて港湾政策が検討されている。具体的には港湾の立地、コンテナバース、エネルギーバース、一般貨物バースを背後地や産業界との関係から「港湾機能」そのものを精査して立案している。当然のことながら、港湾建設・運営・労働力が一体的に検討されている。答申(案)には、こうした考え方がまったくない。産業界の下手に位置する港湾、産業界に隷属する港湾として、文字通り「産業界に貢献することのみを港湾機能」としているといわざるを得ない。港湾で働くものにとっては、理解しがたい「港湾政策」である。</p>	<p>企業が国境を越えてグローバルに活動する中、貿易立国たるわが国の活力の源泉である産業の国際競争力を支えていくことはわが国にとって極めて重要であり、そのための港湾政策のあり方を検討することは必要不可欠であると考えております。</p> <p>また、本政策においては、わが国に立地し、雇用の場を供給している全ての産業を育成し、競争力を強化することを目指すべきであると考えております。</p>

該当箇所	意見	理由	回答
		<p>③ 答申(案)には、港湾労働、港湾運営の視点がまったく欠如している。それは、先に指摘したとおり、産業政策として検討され、港湾ユーザーの視点、産業の競争力強化のみに立脚した検討を進めているからこそ、港湾政策に不可欠な、港湾運営の主体者(事業者と労働者)に着目した政策が欠落するという、決定的な誤りを犯すことになるかと類推される。</p> <p>④ 他方、政府の方針として、「アジア・ゲートウェイ構想」がある。この構想は、スーパー中枢港湾構想の集約と地方港のネットワーク構築と異なり、むしろ各既存港をアジア域の各港と、日本列島全域に分散する港湾を結んでいこうとするものであるから、二つの構想は、どのように整合しているのか読み取れない。また、このアジア・ゲートウェイ構想では、各地方の港湾も24時間稼働をめざしている。そうなれば、スーパー中枢港湾構想の「集約とネットワーク」の考え方とどのように両立するのだろうか。</p>	

該当箇所	意見	理由	回答
		<p>⑤ スーパー中樞港湾構想は、けっして順調に進展しているとは言えない。むしろ頓挫しているのが現状ではないか。たとえば、ターミナルを集約して北米・欧州航路という基幹航路を誘致し、当該ターミナルからフィーダー網で国内各港を連携させることにより、ターミナルを365日24時間稼働体制で効率化しようという政策を検証すれば一目瞭然である。24時間稼働すれば、労働者は交代制シフト(現状は一直制)が必要であり、そのための要員増(現状は長時間過密労働)が検討されなければならない。これにともなう労働者の賃金や労働条件の整備も民間任せで済まされない。さらには、安全の確保の視点からは税関などの24時間体制と要員増も必要だろう。しかし、政府の方針はCIQ業務を担う税関職員などの削減であり、水際チェックという港湾機能の充実策はむしろ軽視されている。以上のような視点も含めた、スーパー中樞港湾構想の検証を行わないまま、「産業の要請」のみの応えようとするから、このような答申(案)となるのである。</p>	

該当箇所	意見	理由	回答
		<p>⑥ 繰り返すが、答申(案)の結論とも言える「基本方針」は、「わが国の企業に、諸外国との間で、貨物を安く、速く、確実に、安定的に、いつでも、直接輸出入できる港湾サービスを提供する」としている。これを、誰が労働力を投下して実行するか、そのために何が必要なのかが一切検討されていないのである。わが国の企業・産業のためにのために、「安く」港湾運送事業者が請負い、「早く、確実に」労働者が作業し、「安定的に、いつでも」港湾運送事業者と港湾労働者が対処しろ、それは民間の責任だと答申していると読むのが常識的と思われるが、そのために港湾運送事業者と港湾労働者にどのような施策を講じようとするのかがないのである。机上の空論とはこのようなことをいうのだと、断じざるを得ない。</p>	

該当箇所	意見	理由	回答
		<p>⑦ 「おわりに」に、「検討過程において明らかとなったり、更なる検討が必要な課題については、……引き続き速やかに検討を開始する」としている。答申(案)の「おわりに」でこのような記述を残し、何が課題になったのか、必要な課題は何かを明内にしないまま「おわりに」とすることに、この答申(案)が国民に向かって明瞭な政策的展望を示しえない弱点を自ら吐露しているといわざるを得ない。私たちが、本コメントで指摘したことが「更なる検討が必要な課題」であったとすれば、私たちにとってこの答申(案)は、殆ど意味を成すものとならない。港湾に働く者に答申できない答申(案)とは何であろうか。</p> <p>⑧ 以上のことから、産業に隷属する港湾政策ではなく、港湾建設・運営・労働を総合的に捉え、港湾とユーザーをパートナーとして相乗的に発展していく港湾産業の展望を答申するよう全面的に見直すことを強く要望する。</p>	

該当箇所	意見	理由	回答
<p>P. 2 II. わが国の産業と港湾の現状全体</p>	<p>国際海上コンテナの規格である 40ft 背高コンテナや 45ft コンテナについての記述をしてもらいたい。</p>	<p>最近では、40ft の背高コンテナが増加しており、また、45ft コンテナも I S O規格化されており、今後普及していくことが予想されるが、その記述が無い。港湾を取り巻く現状として記述する必要があると考えられる。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>世界的なコンテナ物流の進展の中で、コンテナターミナルにおいては、船舶の大型化等によるコンテナ取扱貨物量の増加・集中により、ターミナル内の混雑が激化しつつある。また、<u>コンテナについては 40ft の背高コンテナが急速に流通するとともに、2005 年 4 月には 45ft コンテナも I S O規格化され、長期的に普及が想定されるところである。</u>（P. 8、II 2（1）⑥）</p>
<p>P. 7 ④全国各地の産業を支える港湾 中国、韓国を相手国とする外貿コンテナ取扱貨物量は、<u>中枢国際港湾（三大湾と北部九州の港湾）および中核国際港湾では全体の 40%であるのに対し、それ以外の港湾に置いては 60%を超えている。</u></p>	<p>中枢国際港湾や中核国際港湾という表現を港湾名にするなど、わかりやすい表現に変えて頂きたい。</p>	<p>突然、中枢国際港湾や中核国際港湾という単語が出てきており、どこの港を指しているのか分からないため。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>中国、韓国を相手国とする外貿コンテナ取扱貨物量は、<u>スーパー中枢港湾等の航路網が充実している港湾では全体の 40%程度であるのに対し、それ以外の港湾においては 60%を超えている。</u> （P. 7、II 2（1）④）</p>

該当箇所	意見	理由	回答
<p>P. 11 25行目～P 12 1行目「そのなかで、スーパー中枢港湾は、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークが、 引き続き確保し、欧米基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクト.....」</p>	<p>以下、_____下線部と同様な表現の追加をお願いしたい。「そのなかで、スーパー中枢港湾は、<u>基幹航路や中国・アジア航路を中心</u>はじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な航路ネットワークが、.....引き続き確保し、欧米基幹航路や<u>中国・アジア航路を中心</u>はじめとする多方面・多頻度でダイレクト.....」</p>	<p>現状において、スーパー中枢港湾においても、太宗は、北米・欧州の基幹航路ではなく、中国・アジア航路（例えば、名古屋港の場合、中国・韓国・アジア航路サービスが計 68 航路/週、基幹航路を含むその他の航路が計 23 航路/週）であり、取扱個数においても、中国を含むアジアの輸出入比率が全体の 66%～87%を占める状況であるため。</p>	<p>中国・アジア貨物が増大していることは十分に認識しているところであり、ご指摘の部分については、基幹航路をはじめとする多方面・多頻度・・・と記述しており、基幹航路のみならず中国・アジア航路の概念も含んでいます。</p>
<p>P. 16 「(3) コンテナターミナル機能の強化の章」</p>	<p>(3) コンテナターミナル機能の強化の章の下に、①高規格コンテナターミナルの早期供用、②ターミナルの機能向上に向けた取組み、③高規格コンテナターミナルと隣接する物流機能の一体的強化の項目があるが、これに加え、例えば、④中国・アジア物流へのコンテナ機能の拡充・強化といった新たな項目立てが必要であると考えられるので追加をお願いしたい。</p>	<p>(3) コンテナターミナル機能の強化の章の①は、次世代コンテナターミナルを含む高規格コンテナターミナルの整備についての施策、②は、コンテナターミナルを支援するインフラ整備についての施策、③は、ターミナル背後のロジスティクス機能の強化についての施策となっているが、スーパー中枢港湾における中国・アジア物流に対する機能強化の記述が全く見られない。現状認識の記述となっている p1 から p10 までにおいて、我が国と“中国”、“アジア”との関係の重要性について多くの記述（この記述部分における“中国”</p>	<p>(3) コンテナターミナル機能の強化では、ターミナル全体の機能について記述しており、特に北米・欧州を対象として記述しておらず、当然中国・アジア物流も視野に入れた施策であります。</p>

該当箇所	意見	理由	回答
		<p>という用語の使用回数は12回、“アジア”という用語の使用回数は25回) されているにも係らず、スーパー中樞港湾における中国・アジア対応のコンテナ物流施策に関する項目がないのは甚だ疑問であると言わざるを得ない。</p>	
<p>P. 16 28行目 「・・・また、コンテナ取扱貨物量の増大によるコンテナターミナルの混雑発生、さらには臨海部での・・・」</p>	<p>以下、_____下線部と同様な表現の追加をお願いしたい。 「・・・また、コンテナ取扱貨物量の増大によるコンテナターミナルの混雑発生に対応するためのターミナルの拡充、さらには臨海部での・・・」</p>	<p>原案は、『コンテナ取扱貨物量の増大によるコンテナターミナルの混雑発生に対応するため、コンテナターミナルに隣接してターミナルの機能を強化する「臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）」を形成する。』という意味となっているが、コンテナターミナルの混雑発生に関する直接的な対応策（解決策）は、ロジスティクスセンターを形成することではなく、コンテナターミナルを拡充（岸壁の延長、オンドックヤードの拡張、ガントリークレーンの増設等）することであると考えられるため。</p>	<p>埠頭公社の民営化によるコンテナターミナルの管理運営の効率化等既存施設を含めたターミナルの機能強化に資する取り組みについて・・・と記述しており、ターミナルの拡充は「既存施設を含めたターミナルの機能強化」に含まれております。ターミナル後背地が狭く、拡充が物理的に困難な港湾もあることから、各港湾の特性に応じて適切な機能拡充が必要であり、ターミナル拡充が求められる港湾においては、適切に実施していく必要があると考えております。</p>

該当箇所	意見	理由	回答
<p>P 1 7 ②ターミナルの機能向上に向けた取り組み</p>	<p>「スーパー中枢港湾内において、コンテナターミナルのゲート前および周辺道路の渋滞緩和を目的とした出入管理システムを構築するとともに・・・」で早急に出入管理システムを国の費用で行なっていただき、先般閣議決定され今国会に上程の港湾法の一部改正の中に利用料を徴収する旨の記載があったが、利用者つまり海コン事業者を利用料の負担をさせないように明言してほしい。また、出入管理システムの構築と並行して是非とも国にお願いしたいのは、阪神港の南港咲洲地区のヤード前の渋滞問題です。先般、国際物流戦略チームの目安箱に大阪市港湾局は渋滞対策に消極的な対応しかしないので、近畿の行政から地方公共団体に対し迅速な対応を図るように要請してほしいとお願いしましたが、回答では「戦略チームの取り組みと連携可能な部分については協力しながら渋滞改善に向けた取り組みを進めていきたいと考えております」との行政としては最高の模範解答であるが、質問者側からは全く具体性のない表面的な逃げの回答としか思えません。地方の行政機関は渋滞対策の解消には全くやる気がないと考えます。貴省から「早急に対処しな</p>	<p>国際物流の一翼を担っている海コン業者は、今低運賃の中で環境対策、事故防止対策、加えて異常に高騰する軽油価格、渋滞対策等のコスト負担増によりもう削減能力も限界に達しており崖っぷちにたたされた瀕死の状況です。(社)全日本トラック協会発行の「平成18年度版経営分析報告書」においてもほとんどの業者が赤字決算であります。平成19年度はさらに悪くなると考えます。このように血のにじむ思いで従業員、日本国民のために国際物流に日夜努力している業界に更なる負担は強いるのではなく、国費で対処すべきと感じるため。</p>	<p>今般の原油価格の高騰や、環境対策、事故防止対策、渋滞対策等によるコスト負担の増加によって、極めて経営環境が厳しい中、海上コンテナ輸送事業者をはじめとする物流関連事業者が国際物流に対して多大なるご努力をされている点について、港湾局としても十分認識をしているところです。出入管理システムの導入により、当システムをご利用頂く方々に、貨物の移動の迅速化・円滑化という新たな便益を享受して頂くことが期待されます。したがって、その便益に応じて、利用料をご負担頂くことが適当と考えているところです。なお、具体的な使用料の設定については、関係者の方々と十分に調整を図ってまいりたいと考えております。</p>

該当箇所	意見	理由	回答
	いと日本の物流は滞ってしまう」旨地方の行政機関、特に大阪市港湾局に連絡してほしい。		
P. 18 ③-1 用地・物流施設の提供 P. 18 ③-3 規制緩和	用地・施設関係の提供や規制緩和は、スーパー中枢港湾に限らず地方港湾にとっても重要な政策である。	地方港湾における県営上屋や荷役機械の設置は管理者負担であり財政に厳しい地方自治体ではこのような設備投資が困難な状況にある。また、用地に関しても企業誘致のための思い切った助成や再開発へ向けたスピード感など地方自治体で十分な活動が得られない。	埠頭背後における用地等の提供や土地の有効活用を図るための規制緩和等の施策については、スーパー中枢港湾に限らず重要であると考えており、地域の港湾においても臨海部物流拠点を形成することとしております。また、多目的国際ターミナルの背後においても同様の施策を展開していくこととしております。
P. 18 貨物取扱機能強化 長大コンテナ車、特殊シャーシ・・・	現在日本において長大コンテナ車、特殊シャーシの導入は早すぎる。もっと環境整備が出来てから推進すればよい。	法律上公道を走行できないため。臨海部分のみで導入しても積み替えが必要になるのでコストがかかり過ぎる。コンテナ貨物1個あたりの港湾コストは短縮されないため。	本施策につきましては、臨海部における長大コンテナ車や特殊シャーシ等を用いたコンテナ貨物の輸送需要の動向を踏まえ、必要に応じ、走行環境の整備や安全性の確保等を十分に図りながら、検討が進められるべきものと考えています。

該当箇所	意見	理由	回答
P. 19 (4) スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続	スーパー中枢港湾への地方港からの内航フィーダーは重要な政策であるが、逆の発想もできる。	背後に相当な人口を持ち大部分の企業群が立地し様々な国外地域に繋がる十分な航路を持つ3大首都圏に立地するスーパー中枢港湾にフィーダーで貨物集積は尤もであるが、海も陸も込み合うスーパー中枢港湾に貨物を集中するのではなく地方港に拠点（北米であれば中国～北米航路が頻繁に就航する津軽海峡を有する本州最北でとかアジア向けなら九州西側とか）を設けることで逆に首都圏からのフィーダーによる地方港への貨物の集積を図ることで効率的で安価でスピーディーな輸送体系を確立するとか考えられないか。	北米・欧州貨物の約8割は三大湾を中心とした近畿地方、中部地方、関東地方で生産・消費されていることから、北米・欧州貨物について、例えば津軽海峡を有する本州最北等で取り扱うことは、経済合理性から考えて課題が大きく、慎重に対応すべきと考えております。
P. 20 2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現	地域港湾においてアジアだけでいいの	首都圏との地域格差が叫ばれる中で、地域は港湾の充実や空港、高速などのアクセスを整備し企業誘致を進めることで雇用や人口減少などを含む経済の活性化を図ることが必須である。こういった地域の状況を踏まえると、1. や2. で述べたような政策を実施することで優位性が出てくるし、必ずしもアジアとは限らずアジアからの北米航路の誘致が重要であると考え。貨物の首都圏集中も避けられる。このほうがコスト削減になるのでは？	北米・欧州航路については、船舶がかなり大型化しており、船社が寄港の際に必要な貨物量も中国航路や韓国航路に比べて多くなっています。それに伴い、船社が寄港するためには、まとまった貨物量が必要になります。地域の港湾において基幹航路を維持しようとする、広範囲から貨物を集める必要があり、非効率になると考えています。

該当箇所	意見	理由	回答
<p>P.30 4. 今後の課題 一体的な運営等国家戦略 としての港湾のあり方の 検討</p>	<p>答申（案）において、今後の課題とされた、「一体的な運営等国家戦略としての港湾のあり方の検討」にあたっては、現場を有し、港湾の管理運営を担っている港湾管理者も加えるとともに、開かれた検討の場で、政府の「地方分権改革推進委員会」等における地方分権推進の観点からも、議論すべきである。</p>		<p>「一体的な運営等国家戦略としての港湾のあり方の検討」にあたっては、日本経済団体連合会や日本商工会議所などの経済界からの提言や、地方分権改革推進委員会や規制改革会議などの行政改革に関する検討経緯を踏まえて検討して参ります。検討する場については、頂いたご意見を参考にしてまいりたいと考えております。</p>