

平成15年11月18日(火)

於：国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会第8回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会第8回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成15年11月18日(火)
開会 13時30分 閉会 15時30分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席者氏名

氏名	役職名
池淵 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
黒田 勝彦	神戸大学教授
坂井 淳	(社)全国漁港漁場協会会長
杉山 武彦	一橋大学副学長
須田 瀧	八戸工業大学教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
平野 裕司	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長

4. 会議次第
 - 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
 - 小名浜港
 - 福江港
 - 港湾行政における当面の課題について・・・・・・・・・・ 18

5 . 議会経過

開 会

管理課長

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第8回港湾分科会を開催いたします。

本日、委員11名中8名の御出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。

なお、本日、白石委員、尾崎委員、森地委員が所用のため御欠席でございますが、尾崎委員からは代理の方に御出席をいただいております。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をお願いいたします。資料、議事次第、委員名簿、配席図、それから、議事資料として資料1、資料2、資料3ということで用意させていただいております。何か不備の点ありましたらお申し出いただきたいと思っております。

それでは、議事に入りたいと思っております。須田分科会長の方から司会進行をよろしくをお願いいたします。

議 事

港湾計画について

小名浜港

分科会長

それでは、議事を進めたいと思っております。

本日は、議事次第にございますように2つの港の港湾計画が審議事項となっております。まず、港湾計画について審議を行いたいと思っております。最初に小名浜港の港湾計画を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

港湾計画審査官

それでは、小名浜港の港湾計画につきまして御説明いたします。

本日は、関係者として東北地方整備局より小泉副局長、佐原港湾空港部長、井上港湾計画課長、田中小名浜港湾事務所長が来ております。また、港湾管理者である福島県からは根本総括参事、末永参事にお越しいただいておりますので御紹介いたします。

それでは、計画の内容について御説明いたします。お手元の資料1に沿って御説明させていただきます。

小名浜港は、福島県南部のいわき市にある重要港湾でございます。明治時代より常磐炭鉱の石炭積み出し港として発展して、昭和 39 年に新産業都市の指定を受けておりまして、精錬、電力、化学工業等の立地が進んでおります。これら臨海工業地帯の生産活動を支える物流基盤として小名浜港は重要な役割を果たしているところでございます。

近年は、再開発により整備されましたにぎわい空間が、いわき市の新たな観光拠点となりまして、港への新しい期待が広がっているところです。

また、小名浜港は、東京湾と仙台湾のほぼ中間に位置するという地理的な特徴がございまして、荒天時など避難する船にとって重要な港になっているという海上交通の要衝でございます。

今回計画のポイントは大きく 5 つございます。資料 1 にその 5 点について左側に掲載しております。この 5 つのポイントについて順次 2 ページ以降で御説明してまいります。

まず、エネルギー貨物やリサイクル貨物の増大への対応ということでございます。今回は大きな特徴として石炭貨物が増大していることが挙げられます。現在、小名浜港周辺には幾つかの発電所が立地していることなどから、年間 170 万トンの石炭を取り扱っております。今後これらに加えまして、東京電力の広野火力が来年度に石炭火力発電所を操業する予定でございます。こういったことから石炭貨物の取り扱いが急激に増加していくことが見込まれております。

そのほか、小名浜港の直背後に立地する企業 2 社が、売電事業への進出を決めておりまして、これらをあわせますと今回の計画の目標年次であります平成 30 年ごろには、今より 600 万トン以上、石炭の取り扱いを増加すると見込まれております。

続きまして、リサイクル貨物でございます。現在、小名浜港では完成車の陸揚げを行っております。これは 1 つのメーカーでございますが、青森県を除く東北 5 県をカバーする集配網が構築されているところです。また、小名浜港近辺には、シュレッダーダストの適正処理技術を有する精錬企業をはじめ、高度なリサイクル技術を持った企業が集まっております。また、来年度には自動車リサイクル法が施行される。

こういったことから、地元では収集から処分までを一貫して引き受けられることができる自動車リサイクル事業をはじめ、各種のリサイクル事業に着手していく動きが見られておりまして、こういったリサイクル事業に関連した貨物の需要の増加を見込んでいるところでございます。

次のページをお願いいたします。2 つ目のポイントは、コンテナ取り扱い能力の機能強化ということです。

小名浜港では、平成 10 年に外貿コンテナの定期航路が開設されておりまして、

韓国・中国航路を中心に週6便が就航しております。平成14年度の扱ひ量は、これまでの最多で1万3,000TEUを記録しておりまして、今年も、14年を上回る勢いで推定しております。プロジェクターに今の大剣埠頭のコンテナの取り扱ひ状況をお示ししております。

福島県で発生・集中します外貿コンテナは、東北6県の中では最も多いわけですが、中でも県央の南部が主体となっております。そのほとんどは東京湾の港湾を利用している状況ですが、近年、小名浜港背後の浜通り地域でもコンテナ貨物の発生・集中量が增大してきておりまして、こういったことから先ほど申しましたように平成10年に航路が開設されて、その後概ね順調に推移している状況でございますので、今後は薫蒸施設、あるいは倉庫の充実についてユーザーから要請がございまして、その要請にこたえながら増大する需要に対応していく必要がございます。

現在は、大剣埠頭でコンテナの扱ひを行っているわけですが、資料にございますように将来的には、今回の計画では東港地区に移転して、コンテナ取り扱ひの充実を図っていく予定としております。

次に、小名浜港のコンテナ航路のユーザーについて御説明いたします。4ページ目をお願いします。

図は、小名浜港の主要な利用企業を示しておりまして、赤い字で書いているのが小名浜港でコンテナ航路を利用している企業でございます。小名浜港のコンテナ航路のユーザーは、これでわかりますように港の直背後に立地する企業が中心となっております。その中身も化学工業品、紙類、金属くず、木材といったものになっておりまして、従来はバラで扱われることが多かったものが中心となっております。

このように従来はバラで扱われていた貨物がどんどんコンテナ化されていく傾向は全国的なものでございまして、今後もこの傾向は小名浜港でもさらに強まっていく趨勢にございます。こうしたことから小名浜港におけるコンテナ取り扱ひの増加が見込まれているところでございます。

次のページをお願いします。3つ目のポイントですが、現在の小名浜港は、鋳産品、木材、コンテナ、自動車といった多くの品目が混在して取り扱われている状況でございます。例えば、完成自動車については定期的に入港しているんですが、場所が決まっておりません。ある日は大剣埠頭に接岸するとか、そこがあいていないときには2号埠頭で取り扱うということで、時々状況でやりくりしているという実情がございまして、今後は施設の整備にあわせて、段階的に混在の解消を図っていくということでございます。

5ページの図にお示ししておりますのは、段階的な施設整備に伴う貨物の再配置を模式的に示しておりまして、取り扱ひ貨物の増大により、現在ある陸側

の埠頭だけでは取り扱いが不可能となってパンクしてしまいます。この陸側から押し出される貨物を東港地区で新しい島で取り扱っていくわけでございますが、最終的には東港地区で扱うものはコンテナ貨物、自動車、リサイクル品、鉱産品等を予定しております。それに必要な港湾施設として、14m岸壁を1バース、12m岸壁を2バース計画しているところでございます。

次のページをお願いいたします。続いてのポイントはにぎわい空間の拡充でございます。

1・2号埠頭地区は老朽化した埠頭を活用して、観光物産館「いわき・ら・ら・ミュウ」という施設が平成9年に開業しております。続いて海洋科学館「アクアマリンふくしま」という水族館が平成12年に整備されておまして、現在、市民や観光客など年間250万人を超える人々が訪れる、新しいいわき地区のにぎわい空間になっているところです。

一方で、倉庫や鉄道施設などによりまして、港のにぎわいが市街地まで届いていないという状況があります。これに対応するため、地元が活動しているまちづくりNPOと連携しながら、港と市街地が一体となった交流空間の整備を進めていくこととしております。

また、今回の計画では、東港地区の整備に伴って狭隘化する3号埠頭を交流ゾーンに転換していく計画にしておまして、1・2号埠頭から東港までの連続した緑地の形成を図っていきたい。

次に、最後のページをお願いいたします。ポイントは避泊水域の確保ということです。

小名浜港の周辺海域は、避泊可能な水域が少のうございまして、台風などの荒天時は常に多くの船が小名浜港に避難している状況でございます。調べによりますと、一たび天候が悪くなりますと10数隻から20数隻の船が避泊している状況でございます。資料の右上の図は最も多いときの状況でございまして、29隻の船が所狭しと避泊しているという形になっております。プロジェクターの方ではちょっと見にくうございしますが、荒天時に小名浜港に避泊している状況をお示ししております。

こういったことで東日本の太平洋沿岸というのは、東北・北海道地域と東京湾以西を結ぶ重要な航路となっております。小名浜の沖合では、1日当たり100隻以上の船舶が毎日航行している。船舶輸送の安全性、定時性を高める観点からも海上交通ネットワークの充実を図る必要があるということで、避泊水域の確保に配慮した防波堤の配置にいたしております。

以上が今回の計画の概要でございますが、地方港湾審議会での議論の概要につきまして、東北地方整備局より引き続いて御説明をお願いしたいと思います。

小泉副局長、お願いいたします。

東北地方整備局副局長

東北地方整備局の小泉と申します。よろしくお願いいいたします。

それでは、10月14日に開催されました地方港湾審議会での議論の概要について御説明したいと思います。大きく2つの視点からの議論がございました。1つは使いやすい港づくり、それから、港湾の利活用の促進といった視点でございます。もう一つは地域と連携した市民に親しまれる港づくり、こういうことを中心に大きく2つの視点から議論がされました。

1点目の使いやすい港づくりと港湾の利活用の促進については、原料、燃料の輸入港湾から、コンテナ貨物を取り扱う物流港湾へ変化を遂げつつある港として、企業立地が進んでいる内陸部とのアクセスの充実、それから、経済団体との連携による港湾の利活用、促進を図るべきとの意見、提案がございました。また、東港地区の早期供用開始とともに、近年原木の輸入が減少傾向にある。こういった木材の専用埠頭の活性化についても、さらには既存埠頭の再編を進めて効率的な物流の実現に向けた提案がなされました。

第2点目の視点でございました地域と連携した市民に親しまれる港づくりについては、再開発された親水空間のにぎわいを背後の市街地まで誘導して、お互いの活性化を図るために、地域市民と一体となって関係者が協力しながら、地域の活力を引き出す努力をしていただきたいという期待が示されたところでございます。

また、1号埠頭から3号埠頭に広がる緑地でございますが、この緑地を交流拠点として活用できる空間づくりとすべきではないかという御意見。また、新たに整備される橋梁でございますが、橋梁を含めて景観に配慮した施設計画を、市民の意見を聞きながら進めるべきではないかという意見も出されました。

以上が中心的な意見でございまして、これまでの小名浜港というのは、港湾背後に立地する精練所など素材型企业への原料材料、さらには燃料の供給、また首都圏へ電力を送る発電所への燃料供給などを中心として、非常に重要な役割を果たしてまいりました。今後はそれらをさらに強化していくとともに、コンテナ貨物の増大、それから韓国、中国をはじめとするアジア地域との密接なつながりを背景とした、いわゆる生活系、産業系の物流需要に対応して県内を広域的にカバーする。こういった流通港湾として重要な役割を担っていくことが期待されております。

したがって、東北地方整備局としても、外貿一般貨物の輸入に対応した機能のさらなる強化、あるいは外貿コンテナ取り扱い機能の充実並びに背後圏とのアクセス向上等を早期に実現するための積極的な支援、努力をしてまいりたいと考えております。

以上でございます。

分科会長

それでは、ただいま御説明のありました小名浜港の港湾計画につきまして御意見、御質問がございましたら御発言をお願いしたいと思います。どなたからでも結構でございます。

委員

計画そのものはいろいろ御検討された結果でありましょうし、今ご説明を伺っておりますけれども、これでいいんじゃないかなと思います。したがって、計画そのものについてはこれで賛成でございます。ただ、今後のお願いといたしますか、調査されたらいいんじゃないかなと思うことを1つ申し上げたいと思います。

それは、いわゆる在来の地区と今後つくるところを比べますと、防波堤の内部にある岸壁の数といたしますか、日常使われるところは、沖合がかなり本来の港湾のターミナル、あるいはスペースが岸壁の長さに比べて少ないんです。それは今ご説明がありましたように、避難泊地として十分なスペースが要ということで、このように計画されているということがわかりました。確かにここは太平洋に面しておりますし、避難泊地がないと大変困るところですからこれはこれで結構なんです。長い将来を考えたときに、在来の埠頭を何らかの形で再開発したい、何らかの形でスペースが欲しいというときに、太平洋に面している地域なものですから、なかなか新しいスペースがつかれないんです。防波堤がどうしても必要になる。

そこで、恐らく遠い先において、沖防波堤あるいは新しくつくられる防波堤、避難泊地を活用せざるを得ない時期があるいは来るやもしれない。これはわかりません。そのときにここが避難泊地で利用されるということとコンフリクトするわけです。そこで御検討あるいは調査されたらいいんじゃないかと申し上げたいことは、ここを避難泊地として利用する船舶がどういう状況で避難をするのか、あるいはこのスペースを何らかの形で使いたいときに、こういう手だてを加えたらこのスペースが使えるようになるんじゃないかと、こういったようなスペースの避難泊地以外の目的で活用しなければならなくなったときのために、どういう状況で避難が生じるのかということ、今後荒天時の機会が恐らくあるでしょうから、そのときに検討、研究していただければと思います。かなり先のことだと思いますが、希望といたしますか、調査事項として取り上げられたらいかがかと思うことを申し上げました。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。ただいまの御意見に対していかがでしょうか。

小名浜港湾事務所長

国土交通省小名浜港湾事務所でございますが、現在の計画策定に当たってということになります。今御指摘のありました台風等が来たときの荒天時は、常にどういう形で船が何隻くらい入っているかというのを調査してございます。現状ですと物理的な制約から、防波堤で囲まれた水域がほぼいっぱいになっている状況でございますが、今後とも御指摘のありましたとおり、防波堤の延伸にあわせて避難水域がふえていくと考えられますので、その都度、荒天時にどういう船が避泊しているかということ調査しながら、今後の計画に役立てていきたいと考えております。

分科会長

よろしいでしょうか。

委員

結構でございます。

委員

計画そのものはこれでよろしいかと思えます。1点だけ、エネルギー貨物とリサイクル貨物の増大に対して、そこを分離しようということなんですが、エネルギー貨物の主体が石炭であろうかと思えます。このリサイクルの中で中古車のお話でしたが、車と石炭の粉じんは、同時に扱う場合に相当の注意を要しないと非常にデリケートな貨物があると思えますので、ここまで御計画になるのであれば、その辺も運営上御配慮された方がよろしいかと思えます。以上です。

分科会長

その辺はどういうふうに当面对処されるのか、御説明いただければと思えます。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

基本的におっしゃるとおりかと思えますので、配置その他、場合によってはネット等で遮断するようなことも視野に入れて考えていかなければいけないと考えております。

東北地方整備局港湾空港部長

東北整備局港湾空港部長でございますが、現時点で既にかなり扱われていることもありまして、管理者さんの方は十分に経験があることと思います。今御説明いただいたとおり、分けていきたいということを考えております。計画自体も順調に整備が進みますならば、基本的には隣接しないように配置していくということで、途中経過のできたところを少しずつ移転していくと。最終的なでき方だけではなくて途中の経過に当たっても、基本的には隣接しないように配置していくということで考えております。

分科会長

大分昔のことなんですけれども、背後の人家と石炭の粉じんと何か大変だったようで、そのときにネット張ったりなさっていましたね。その後はどうなんですか、背後の町の方へ粉じんが今度は石炭をたくさん扱われるようになるというんですが、その辺の対策はどう考えておられますか。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

アルミの有孔フェンスを整備させていただきまして、その辺に関しては大分改善されて、今のところは全くそれに対する苦情は出ておりません。7号埠頭を中心に石炭は随分扱い慣れていきますので、その辺は地元ではほとんど苦情がなくなるまでになっておりますので、支障ないかと思えます。

分科会長

よろしいでしょうか。

では、その辺は十分対策をとってお願いしたいと思えます。

委員

地方整備局の方から地方港湾審議会での説明といいますが、こういう希望があったとかこういう意見があったということを伺ったわけですが、地方港湾審議会というのが、どのくらいパブリックインボルブメントとかパブリックコメントというふうに、事前に審議会以前にいろいろな人たちの意見を集約しているのかを伺いたいわけです。というのは、にぎわい空間となってくると市民の人たちが主体的にいろいろとかかわろうということが先にあって、そのことを港湾計画の中に入れていかなければ。港湾計画をお役所の方がおつくりになって、これについて市民の方はどうですか、こういうことを希望するというふうになっているのか。そうではなくて、それ以前からそういったものの意見を聴取というか、あるいは組み込んでいくシステムになっているのか。ということ

で港湾審議会の方の仕組み、段取りがわからないものですから、お伺いしたい
と思います。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

それでは、管理者の方からお答えさせていただきます。

港湾審議会のメンバーの中にも、まちづくり市民会議というのを地元でつく
っておりまして、かなりの人たちが参加して、この再開発に一番最初から関与
しております。「いわき・ら・ら・ミュウ」を立ち上げるときも、「アクアマリ
ン」は県の方で施設をやりましたけれども、全体については地元の人たちとい
ろんな意見を取り入れながら、港湾計画に反映してきたという歴史がもう20年
近くなっております。

それと港まつりとか実行委員会とか、全部地元の人たちが。まちなか案内人
という方までおりまして、地元の連携は十分にとれるような形になっておりま
す。福島県の県政のモットーは、「県民の皆さんとともに考え、ともに作る美
しい福島」というのが福島県の施策の第一番に来ているものでございまして、
この小名浜は先駆的な地域でございまして、審議会のメンバーにも入っており
まして、計画の段階から意見をいただいていることはずっと前からなされてお
ります。

以上でございます。

委員

審議会というのは公開ですか、あるいはクローズされていて、後で議事録な
り何なりを公表するということですか。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

公開でやっております。

分科会長

よろしゅうございますか。

何かございますか。

委員

今、委員の方からも質問があったんですが、小名浜の港が住民参加型で港づ
くりを進めているという例は、日本の代表的な例としていろいろ勉強させてい
ただいているわけですが、小名浜港の立地条件として、この現状にも書かれて
おりますが、港のにぎわい空間の場所の「アクアマリン」とか、いろいろ市民

の意見を聞きながら大変元気よく形成される再開発事業の中でのものと、それから、どうしても市街地との分離というんでしょうか、立地条件というんでしょうか、大変なところだなと私はお邪魔して思いました。市民の意向を聞きながらそういった進め方は当然だと思いますが、交通アクセス手段の今後の計画についてお伺いしたいことと、こちらに来訪者が年間 250 万を超えると書いてありますが、この県内外の内訳を含めまして、市街地と一体となった港まちづくりを進めていく上での港の中だけではない計画をお聞かせいただけたらと思っております。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

管理者の方から説明させていただきます。

実はこの再開発をここに入れようという思いは、かつての小名浜の動きを見ますと、小名浜背後地からどんどんいわきの郊外に向かった道路の方に商店が移転し始めた。このままでは小名浜港の背後地が必ず停滞する。港の方から何とかまちの方にインパクトを与えていきたい、まちを活性化したいという思いで始まったものですから、最終的にはまちと一体化させることが非常に大命題なわけでございます。現在のところは港とまちを鉄道敷で分断されておる状況でございますが、それを何とかいろんな手法を入れて、まちと港を一体化させていくのが最終目的でございます。

知事の方の思いも非常に強くて、アメリカへ行くたびに港の再開発を見て、小名浜の港とまちの一体化をどうしようかということを知事が先頭に立って、土木の職員まで連れて行っていろんな見聞を広めさせて先につなげようということで、これからそれに取り組むという状況です。背後にまちづくりをしている人たちと連携しながら、行政サイドも一緒になってやっていこう。まさにその絵を書いていく、どのようにしようかという議論が前からなされてきているので、それを集大成しようという状況までできております。

小名浜港湾事務所長

今東先生から御指摘のありました周辺の観光地等とのアクセスの話なんですけど、御承知のとおり、いわき市内には湯本の温泉とか、海岸線とか観光地がかなり散らばっております。今まで公共交通での移動が全くできないような状況でございまして、ほとんどマイカーだけという状況でございました。市の方あるいは地元の観光関係で非常に問題だということで、観光協会が中心になりまして、ちょうど今月からなんですけれども、周遊バスの試験運行をしようということで、将来的に公共交通を使って回れるような仕組みづくりを始めております。

それから、広域的な観光の中で、いわきあるいは北茨城の方と中心になって観光戦略をつくらうということで、どういうふうこれから首都圏なんか売り込んで観光客を引き込んでいくか考えようということで、今市の方で取り組みを始めておるような状況でございます。

分科会長

どうでしょう。よろしいでしょうか。

委員

先ほど2つほど質問させていただきましたが、1つは250万の内訳を教えてください。もう一つについては、今どういう連携をするようなアクセス手段があるかということなんですが、小名浜港の役割としてありましたリサイクルとか、エネルギー貨物の活発な荷役ということが一つ挙げられております。例えば道路に関しては、よくほかの港でもありますように観光化した場合、道路に頼るとすると一緒になって混在してしまう渋滞の問題とか、そういったところでは公共交通の試運転を始めているというお話なんですが、県とか市とか地元自治体の具体的な建設に対する思いですね、私は以前から存じ上げているんですが、小名浜の場合は具体的な計画がないとなかなか難しいのではないかと思いますので、伺わせていただきたいと思えます。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

先ほどの観光客の回答が漏れましたが、大体8割方は遠くから来られる方が多いと思えます。地元の利用は2割ぐらいかと思えます。ほとんどが首都圏からのお客さんでございます。それから交通アクセスの問題ですが、にぎわい空間の交通アクセスは、一応港の東側から入ってくるルートが1つ確立されております。それから、物流については別の方のルートができ上がって、6車線の道路が国道までタッチしておりますので、一部橋の耐震化と25トンというのはいかがでしょうか、人流と物流は別ルートで何とか確保できるように考えております。

以上でございます。

委員

ありがとうございました。

分科会長

今の臨港鉄道とか何かもみんな再編するということなんですか。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

その方向でいろいろと場所を移転したり、それも含めて検討してございます。

分科会長

最終的な絵はまだかけないということですね。検討していくということですね。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

これからでございます。

分科会長

よろしいでしょうか。どうぞ。

委員

計画書に、地震災害時に備えて耐震強化設備の拡充を図ると書いてありますが、これは非常に大事なことだと思いますのでしっかりやっていただきたいと思います。ただし、費用をかけ過ぎたのでは意味がないものですから、どうやって安くする知恵を集めるかということ工夫していただいて、今後の港をつくるときの参考になるようなものにしていただきたいと思います。これは要望です。

1つ質問は、これから費用かけて効果を得ようということで行われるわけですが、何年ぐらいで大体収支バランスになるんでしょうか。大ざっぱに30年なのか、50年なのか、あるいは15年ぐらいなのか、教えていただきたいと思いません。

分科会長

今委員がおっしゃったのは、今度の計画全部についてですか、それとも耐震化ですか。

委員

今回の計画全部の話です。その中に耐震が入っていると思いますので。

分科会長

全部というのはやっているんでしょうか。

福島県土木部河川港湾領域総括参事

非常に難しいお話なので、まず耐震の対策からお話させていただきますと、これは橋梁の耐震化なのですが、私どもはなるべく現在の橋を生かして、それを補強する形で最初の投資でそれをクリアしたいということで、工事に実は着手しております。あくまでも今の橋梁を生かすんだという考え方でございます。

それから、東港を含めての採算性の問題ですが、非常に長期にかかるのかなと思いますけど、30年ぐらいを目標に何とか。B/Cは50年かかるという形になっているんですが、一応そういうような状況でございます。

委員

どうもありがとうございました。

分科会長

B/Cは50年で2という計算は一応できているということですか。

東北地方整備局港湾空港部長

正確なところを御紹介させていただきますと、50年ということで、公共事業ですのでどういうふうに見積もるかというさまざまな御意見がありますが、現時点で私どもが計算をこういうふうにしなさいという仮定に基づいてでございますが、50年で2.4ぐらいということですから、単純に言うと20年ちょっとという計算で見ているのかどうか、このところはまた物価上昇の考え方ですから、諸々ありますからそんなふうにはいかないと思いますが、一応50年で2.4ということですよ。

分科会長

いかがでしょう、そのほかございますでしょうか。どうぞ。

委員

平成30年時点で計画しておられる東港の方に貨物が全部シフトしていった土地利用が完了した時点で、ここから中に入って行く、あるいは出入りする貨物を運ぶための交通量というのはどの程度見込んでいらっしゃるかって、現行の橋梁は容量をどのぐらいのものに設計していらっしゃるか教えていただきたいんですが、将来その心配はないでしょうか。

分科会長

いかがでしょうか、今ここでお答えできますか。

小名浜港湾事務所長

推測で時間ピーク 400 台ぐらいということで、橋梁の規模は片側 1 車線ずつの 2 車線で計画しております。

分科会長

片側 1 車線。将来 4 車ぐらいにするとか、そういうことは考えておられますか。

小名浜港湾事務所長

つくり方としては、将来の拡張した際の拡幅も含めて、例えば歩道を片側だけに持って来ておいて横に置けるようにするとか、そういうことはこれからのつくり方の中で配慮していこうと考えておりますけれども、現在の計画に対応する道路としては、片側 1 車線の道路で十分だという推計になっております。

委員

ありがとうございました。

分科会長

そのほかございますでしょうか。特にございませんか。

それでは、いろいろ貴重な御意見が出ましたので、このあたりを今後さらに調査を進めるとか、統計をとるとかいろんなやり方があるかと思いますが、今回の御意見を踏まえて立派なものにしていきたいと思えます。

それでは、ほかにないようでございますので答申案についてお諮りいたします。

答申。小名浜港。国土交通大臣に提出された小名浜港の港湾計画については、適当である。これでよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございました。

福江港

分科会長

それでは、次に軽微な変更の案件でございます。

一部変更の案件としましては、福江港の港湾計画を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

港湾計画審査官

それでは、福江港の一部変更について御説明いたします。お手元の資料2に沿いまして御説明させていただきます。

福江港は、九州北西の海上にございます五島列島の中の最大の島でございます。その中で福江港は福江島の北東側に位置する典型的な離島の重要港湾でございます。五島列島全体では人口は約7万6,000人、そのうち福江島で4万5,000人でございます。農業や水産業、あるいは豊かな自然景観と歴史遺産を背景とした観光産業等を主な産業としております。

明との交易より古くから栄えた港でございます。昭和26年に重要港湾の指定がなされております。博多、長崎、あるいは周辺離島へのフェリー、旅客船など年間約1万隻の船舶の入港がございます。貨物量では約150万トン、乗降する旅客数は70万人を数えております。島民の暮らし、あるいは経済活動、観光振興といったことに重要な役割を担っている港でございます。

今回の計画でございますが、福江港の大波止地区、プロジェクターに示しておりますが、あの中央部の埠頭でございます。この地区のフェリー埠頭について、その施設延長を変更し旅客船と兼用利用できるようにしようとするものです。

福江島には最近大型のクルーズ船等の寄港もふえておりまして、年間1,500名程度の旅客船の来訪者がございます。その旅客船の船級は2万トンを超えるような場合がございます。こういった状況ではあるんですが、島内に大型旅客船が係留できる施設がございません。したがって、現状は2ページ目に記しておりますように大型旅客船は港外に錨泊しております。

そして、この大型旅客船の旅客を港に迎え入れるためには、まず台船をタグで曳航して旅客船に横づけして、旅客を運ぶための小型ボートを台船にさらに横づけする。旅客はタラップで台船まで降りて小型ボートに移る。小型ボートは旅客をすべて運び終えるまで港と間のピストン輸送をする。こういった状況でございます。1ページ目の写真、あるいはプロジェクターにそのときの状況をお示ししております。ああいった形で旅客船の舷側に作業船、小型ボートという形でつないでいるわけでございます。

こういった状況というのは旅客にとって利便性が極めて悪いだけでなく、何よりも安全上の問題が大きいわけでございます。このため、五島への海からの玄関口として、現在整備中のフェリー岸壁を延長200mから270m延伸するこ

とにより所要の機能の確保を図ることとしたわけでございます。これによりまして2万トン級の旅客船も岸壁に接岸できることとなりまして、乗降客の利便性、あるいは安全性の向上を果たすことが可能となるということでございます。計画の変更内容は以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明のありました福江港の港湾計画について御意見、御質問がございましたら御発言をお願いいたします。杉山委員お願いします。

委員

今説明を伺っていて気がついたんですが、この変更の中身は大変わかりやすいしシンプルなんですけど、こちらの方の計画書を見ますと、変更の理由のところが、クルージング需要の増大に対応するためとなっている。資料2の方の説明では、むしろ接岸施設がないというところから出発していて、今お話のあったようなことになっているので、それはどっちを掲げたらいいのか、どっちがメインなのかということと、クルージング需要の増大に対応するためという理由でこの計画書ができ上がっている以上は、やはり需要がどのくらいになるかということの提示があってもいいのかなと思いましたが、その点について伺えればと思います。

港湾計画審査官

現在、先ほど御説明しましたように大型旅客船の寄港は年に4隻から5隻という状況でございますが、クルーズ船を運航している主要な船社に対するヒアリングの結果、数千トン以上のクルーズ船の寄港について7隻程度の需要があるというふうに考えております。

分科会長

7隻ですか。

港湾計画審査官

今は4～5隻なんですけど、それが若干ふえて7隻程度にふえるのではないかと。これは先ほどの計画どおり施設が整備されたという前提でございます。

分科会長

いかがでしょうか、よろしゅうございますか。

そのほか何かございませんでしょうか。

ほかに御意見、御質問が特にないようでございますので、答申案についてお諮りいたします。

国土交通大臣に提出された福江港の港湾計画については、適当である。これによろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございました。それでは、そのようにさせていただきます。

港湾行政における当面の課題について

港湾の情報化

分科会長

それでは、続きまして「港湾行政における当面の課題について」を御議論いただきたいと考えております。それでは「港湾の情報化」につきまして事務局より御説明をお願いいたします。

港湾情報化推進室長

港湾局環境技術課の港湾情報化推進室長の梅山と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、資料3に基づきまして御説明させていただきます。開いていただきまして右下に1ページと書いてあるところでございますけれども、一応概要を示してございます。これまでの港湾局としての取り組みを書いてございます。

主にこれまでは、行政手続の電子化ということを進めてまいりました。平成11年10月に港湾EDIの運用を開始いたしました。これは港湾管理者、港長への手続を電子化したものでございます。引き続きまして、平成15年、今年の7月に輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化を実現しております。これは港湾EDIだけではなくて、通関手続のSea-NACCSなど、関係6省の手続をシステムを接続してシングルウィンドウ化したものでございます。また、現在手続の簡素化についても検討を行っているところでございます。

次に、これから、あるいは現在取り組んでいることでございますが、民手続の情報化の促進ということ課題として取り組んでございます。港湾物流関係者間の情報交換の電子化というものが進展していない。一方、リードタイムの短縮、物流の効率化にはタイムリーな情報交換が不可欠だということなんですが、取引先ごとにシステムを改良して接続するのでは負担が大き過ぎることから、情報交換の共通ルールとして港湾物流情報プラットフォームの構築が必

要だということで、この検討を進めているところでございます。

次に具体的な内容の方でございまして、2ページが行政手続の電子化の関係でございまして。これについては大きく船舶入出港手続と貨物の輸出入手続とに分かれます。船舶の関係では、港長、港湾管理者、税関、入国管理局、検疫所ということで、それぞれ右に書いているようなシステムを担当の省庁で準備して運用しているということでございます。

その下が貨物の輸出入手続ということで、税関、食品検疫、動物検疫、植物防疫、輸出入許可ということで、これも同様に右側に書いてあるようなことで今までに実施しております。

これら全体を各システムを接続して複数の行政機関に対して入力・送信が可能になるようなワンストップサービス（シングルウィンドウ化）が今年の7月に実現したということでございます。

次の3ページでございましてけれども、このページは民手続の電子化について書いてございまして。行政システムによる機能追加ということで、これは税関の通関手続をやっているSea-NACCSでございまして、これが平成11年に公開されたときに民業務の一部をサービスするようになっております。

それから、民間主導で取り組まれている例として4つほど書いてございまして、一番上がS.C./S.F.Netということで、荷主-船社間、荷主-海貨間のネットワークでございまして。B/L、あるいは運賃支払い等を対象としております。

それから、POLINETで、船社-海貨、検数-検量間のネットワークということでございまして。

それから、次の2つBolero、TEDIというのがどちらかというと貿易金融のEDIシステムでございまして。有価証券の電子取引がこれによって可能になるということでございまして、こういったシステムも開発、運用され始めたという段階でございまして。

新たな取り組みは先ほども申しましたように、港湾物流情報プラットフォームということで、これはまた後ほど御説明させていただきます。

それから、4ページが港湾EDIの概要でございまして。これは海運事業者及び船舶代理店がインターネットを通じてEDIシステムに申請する。それが左側では港湾管理者、右側では港長に行って、ここに書いてございましてような手続を申請し、それに対する許可等の回答がこれを通じて申請者の方に戻るということでございまして。

利用対象となっている港湾が、港湾管理者は現在のところ重要港湾以上で44港になっております。今年度中には89港に拡大する予定でございまして。それから、港長の関係では、すべての特定港86港が現在使用可能になっております。

次が5ページでございますが、港湾法の改正ということで、これは今年の5月に既に改正が終わっております。これは港湾EDIシステムを供用するのに必要な法的な手続を行ったものでございます。

一番上の改正の目的のところでございますが、港湾管理者に対する入出港手続を、国土交通大臣が電子情報処理組織を設置して管理するというので、大臣が行う法的な根拠を明確にしたものでございます。

それから、EDIシステムの使用料ですが、これについては港湾管理者が負担するというのでございます。いわゆる申請者の方から料金はいただいておりません。

それから、EDIシステムを使用して行う申請等の様式については、この様式も各港湾管理者ごとに従来条例等によって決めておったわけですが、これを国土交通省で定めるという改正を行っております、これに基づいて今現在運用されております。

その次の6ページですが、これはシングルウィンドウの概要でございます。先ほども申しましたが、手続がざっと下に並んでおります。輸出入関連手続が左側にございまして、経産省、農水省、厚生労働省、財務省と書いてございます。それから、右側の方には港湾関連手続ということで、主にこの2つに分類ができるわけでございます。

これらのシステムが6省にまたがっておるわけですが、これらはもともとNACCSのシステムと港湾EDIのシステムと乗員上陸許可支援システムの3つでカバーしてございまして、これらの3つのシステムをシステム間で接続することによって、利用者は共通の項目について港湾EDIからでも、あるいはNACCS側からでも手続ができるようになったということでございます。

次に7ページでございますが、港湾EDIシステムの利用状況でございます。平成11年10月に供用開始しておりますので、4年を経過した状況でございます。月別の申請件数が折れ線グラフになっております。順調にふえておりまして、今年の10月には4万1,000余りの申請件数になっております。

それから、棒グラフの方は登録しておられる事業者の数でございます。現在は827でございますが、内訳としては緑で書いている船舶代理店が圧倒的に多いわけですね。次に運航船社、係留施設管理者等となっております。

それから、一番下に書いてございますが、EDIシステムにおける港湾管理者手続の電子化率を推計しておりますが、現在でも約20%でございます。大分ふえておりますが、逆に言いますと残りの約80%はいまだ紙、ファックス等で行われておりますので、まだ今後ふえていくということを期待しております。

次に8ページでございますが、輸出入・港湾諸手続に関する課題でございます。今進めている課題でございますが、手続の簡素化・統一化の推進というこ

とで、一応各省庁のシステムを接続してシングルウィンドウ化というものが実現したわけですが、より一層簡素化・統一化を進めようということで検討を進めております。申請者の視点からの既存の手のあり方の見直し、あるいは簡易化、効率化、国際標準化の推進、F A L条約の早期批准への対応、セキュリティ関連の対策についても、あわせて検討ということで検討してございます。こういったことを踏まえて簡素化、国際標準化された手続に修正、改良し、F A L条約への批准に向けて検討を進めております。F A L条約というのは、一番下にございますが、国際海運の簡易化に関する条約でございます、ここにございますように94カ国が批准しておりますが、我が国はまだ批准していないということで、これを目指して今こういった課題を検討中でございます。上の方に「F A L条約関係府省検討会の設置」と書いてございますが、これは国土交通省だけではなくて関係6省、それから外務省が入って、こういう場を設けて検討を進めております。

以上、行政手続を中心にお話いたしました。9ページは民手続も含めた総合的な情報システムがシンガポール、韓国なんかで既に実現している先進的な事例でございます。シンガポールの場合はPort Netという港湾管理に関するもの、右側はTrade Netという貿易関係のシステムを核にして、その他民間のシステムを接続するというので、船社、荷主、トラック事業者も含めた総合的な情報システムが既に運用されているということでございます。

翻って我が国はどうかということでございますが、10ページの方を見ていただきますと、港湾物流事業者間の情報化の現状と課題ということで整理しております。大手民間事業者は、自社の業務システム構築による個別効率化を推進している。一方、中小の民間事業者はシステム化が進んでいない場合も多い。その結果、主体間の情報交換の電子化が進んでいない。それから、多数の相手ごとに個別にシステムを接続するのは、非常に負担が大きい。実際には現場では、主体間で必要な情報がタイムリーに交換されないということから、貨物の受け渡しや荷さばき、通関手続等の業務の効率化が図られないという問題が生じております。

その下に若干具体的なものが書いてございますが、例えば荷主のところを見ていただきますと、大手企業では、自社システムと取引が多い相手企業とを個別にシステム上の連続を図っている。だけど、多数の船社、海貨とのシステム接続は困難だ。

それから、船社さんで言いますと、不特定多数の荷主とはシステム接続はなかなか難しい。アライアンスが変更されると、新たなシステム接続が必要となるということが起こっています。

一番下のターミナルオペレーターと陸運業者との関係では、電子的な情報交

換がなかなか行われていないということで、貨物の受け渡しがうまくいってない場合が多いということで、ゲートの前でトラックが渋滞しているとか、順番を待ってゲートに行ったんだけど、手続きが終わってなくて貨物を引き取れないとか、そういった問題が生じているということでございます。

次に 11 ページでございますが、こういった現状をどうするかということで、港湾物流情報プラットフォームの必要性を少し模式的に書いてございます。上の方には「個別主体ごとに接続しようとする」とございまして、船社 A、B、荷主、ターミナルと書いてございます。例えば船社 B の立場から見ると、荷主 A、B、C とはそれぞれシステムを改良して接続しなければいけないとか、あるいは海貨 A、B ともそうだし、ターミナル A、B ともそうだしということになって、個々個別にやろうとすると非常に大変だということで情報化が進まなくなりますので、こういったネットワーク型ではなくて、下にありますようなハブ的なイメージで共通ルールというものをつくって、その中で情報交換をやりとりすれば、一々システム変更しなくても情報交換が可能になるのではないかとというのがプラットフォームの考え方でございます。

次の 12 ページが、もう少し具体的なイメージを示したものでございます。真ん中にございますコア部分が、今申しましたプラットフォームと言われる、共通ルールに従って情報をやりとりをしようという部分でございまして、既存のシステムが入っていただくこともあり得ると思います。新規システムとしてそういうサービスが行われることもあると思います。あるいは荷主、船社さん等の自社ネットワークがそもそもそういう標準的なメッセージでやりとりされることもあろうかと思えます。

その他の直接ここに参画されないところは、どこかのシステムに接続するということで、そこから先は標準メッセージでやりとりされることによって多数の関係者と情報交換ができるようになるという考え方でございます。

次に 13 ページでございますが、その効果とか要請が整理してございます。グローバル・サプライ・チェーン・マネジメントなどに伴う国際物流への要請の高度化ということでございます。もう皆様御存じかと思いますが、SCM というのは全体最適のための戦略ということで、チェーンメンバー間の同期化。ジャスト・イン・タイムということです。必要な分だけ必要なときに供給する。それから、需要と供給のタイムラグの低減ということで、在庫をなるべく圧縮する。それから、リアルタイムでリスクジョーリング。需要が変わった、あるいは状況の変化に速やかに対応するというところでございます。

そういったことを受けまして国際物流については、輸送に関する確実性、リードタイムの短縮、リアルタイムで貨物追跡情報、トレイサビリティができるようにという話、それから、急ぐ貨物については迅速な処理が求められており

まして、こういったことに対応するために情報の共有化が不可欠だということでございます。

14 ページは、プラットフォームの目標と効果を若干具体的に書いてございます。輸出の場合、輸入の場合と分けておりますが、輸出の場合にはできるだけ早く、例えば船積み 24 時間前までに、全関連主体が正確な電子情報を入手することができることを目指そうということでございます。

その効果としては、在庫期間・輸送リードタイムの短縮というメリットが荷主さんに生じます。船社、ターミナル、海貨、陸運業者さんには効率的な業務の実現。それから、米国の 24 時間ルールへの対応、セキュリティ対策への対応という面でも効果が出てくるということでございます。

それから、輸入の場合は、急ぐ貨物へのサービスの充実。それから、通常の貨物については本船着岸後 24 時間以内にゲートから出せるようにすることを目標にして、これも在庫期間の短縮、それから、効率的な業務の実現ということが効果として期待できると考えております。

最後に 15 ページでございますが、港湾物流情報プラットフォームの実現に向けてのスケジュールを書いてございます。現在、港湾物流情報化懇談会を、唐津一東海大学教授を座長にして開催しておりまして、この中で関係省庁、あるいは民間事業者の方に入っていただきまして検討を進めております。今年度と来年度でプラットフォームの基礎的なものを整理してしまうということで、業務プロセスの理想化・統一化、プラットフォームの検討、メッセージ・M I G の開発を進める。

一方、電子化促進への取り組みとか、港湾ごとに必要があれば実証実験等を進めるということで、2005 年度には新たなサービスが具体化していくことを目標に進めております。

最後は、3 枚ほど今年になってから少しできました具体のシステムを例として入れております。最初の横浜港のコンテナ貨物情報システム Y - C O N 24 というのは、10 月 20 日からスタートしておりますが、これがトラック業者さん等がゲートに来たときに、貨物を引き取れる状態になっているかどうか、搬出可能かどうかということを携帯電話で問い合わせができるようなシステムが整備され運用されています。現在のところ本牧の D 4 と大黒の C 4、それから南本牧の M C 1、2 というバースにかかわるコンテナ貨物の搬出の可否が見れるような情報システムでございます。

それから、次のページの K G K T (Kamigumi Kobe Terminal) というのが、神戸の P C - 18 というこれも今年度供用した新ターミナルですが、この場合は先ほどの横浜の場合よりももう一つ進んでおりまして、輸出入もほぼ同様のシステムなんですけど、あらかじめ海貨業者がターミナルの方に搬出の予約して、

それによって予約番号を海貨さんに渡し、海貨さんからトラックにそういった番号を言って、それを持ってトラックさんが、実際には携帯でバーコードに搬出可否がわかるようになっておりまして、それをゲートに持って行くとゲートでその携帯をかざすことによって、ターミナルのどこの場所にあるということが表示されるようなシステムでございます。

最後は、博多のHiTSバージョン2というのがございますが、これも今のPC-18のシステムと比較的似たようなシステムでございます。この場合はトラックさんがゲートのところに持って行くのは、携帯電話でやるのではなくて、リライトカードというカードでゲートに入って行くというところに少し違いがございます。

以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま御説明のありました港湾の情報化につきまして自由に御発言をお願いしたいと思います。

7ページですが、申請者数と登録者数と随分離れていますよね。それはどうということなんでしょうか。申請者数という折れ線と登録者数というのがありませんね。

港湾情報化推進室長

登録者数というのは、事業所ごとにこれを使うためにもともと登録が必要になりますので、登録されている事業者さんの数が827ということでございます。折れ線の方は申請の件数でございます。例えば入港届けを提出すればそれで1件、あるいは係留施設の使用届けを出すとそれで1件ということで、それを数えますと月に約4万幾らになるということでございます。

分科会長

わかりました。

いかがでしょうか。どうぞ。

委員

内容に関する御質問と違ってちょっと恥ずかしいんですけども、大変貴重な資料をまとめていただきましてありがとうございました。ただ、これに限らないんですが、こういうときにいつも感じるんですが、目次がないんです。僕は頭が古いのかな、目次がピシッとあると座標軸があって自分はどこにいるか

ということがわかって安心感があるんです。それで体裁を整えてくれというわけではないんですが、体裁も大事だと思うんです。これはちょっと言葉が悪くて下品なんであれなんですけれども、何件ものスーパーのチラシが郵便ポストにバーンと放り込まれたような、そんな印象は持ちませんけれども、もう少しここは体系的にさせていただいた方が非常に理解できると思います。実はこれだけではありません。しばしば多いんです。今回はページが打ってあるだけ何ページと言えるんですけれども、時たまページも打ってないときがあるんです。

言いにくいことを言いましたけれども、まさに情報化の第一歩だと思いますので、次回からは目次とそれからある程度グルーピングさせて、学術論文ではありませんから何章は要りませんけれども、もうちょっと座標軸を明確にさせていただきますと私にとっては非常にありがたいので、情報化の第一歩としてお願いいたします。

分科会長

それでは、ただいまのような御要望がございましたので、今後の資料のまとめ方のときに御注意いただきたいと思います。

どうぞ。

委員

今委員からそういう要望が出されたんですが、この中身自体は、私は知らなかったことをいろいろな側面から1枚1枚整理していただいたので大変勉強になりました。ただ、それと別にこの種の技術的なこと、テクニカルなことは私は全然知識がないものですから、何回聞いてもやってもやっぱり自分の中に余りきちんとしたイメージができ上がってこないんです。したがって、質問自体がこういう聞き方というのは、もう聞かれた方が困ることはある程度想定しながら伺いますが、例えば現状を出発点として、ある港湾において、あるいは日本じゅうのすべての港湾において、ここでいろいろ検討しようとしている望ましい港湾物流情報システムを一応完成させるためには、一体どれくらいのオーダーのコストがかかるものであって、それは港湾物流に関連する個々の主体がそれぞれどれだけずつそういうものの負担が出てきて、そしてでき上がったときにはそれぞれの主体にどれくらいのオーダーの便益が出てくるものだろうか。そういうイメージを何か説明していただけるものなのか。そういうものが出てくると、それが遅々として進まない理由だとか、あるいは、それでも熱心にみんながこれを考えなければいけないと言っていることの意味だとか、そういうのが多少わかるのかもしれない気がするんですが、概略のオーダーでいいんですが、何かそういうことを説明していただければ大変ありがたいと思います。

港湾情報化推進室長

実は今御質問のあったような点についてはまだ検討していないというか、検討できる段階にないといえますか。もともここで言っているのは、こういう共通ルールなりをつくって、それをいろんな方がいろんな形でサービスしたりしましょうということなので。例えば何か一つのシステムをつくって、それをもって日本のある港湾でもいいし、あるいは日本全国の港湾でもいいんですが、そういうものを一つのシステムで全部やりとりできるようにしてしまおうということではないので。部分的なところ、こういうサービスをする人もいればこういうサービスを提供する人もいるという、そういうような形で一網打尽に実現するというよりは、段階的にいろんなところからしていくのかなというイメージであります。そういうこともあってなかなかコストがはじきづらいということではございます。

委員

多分そういうことなんだろうと思うんです。ですから、ピースミールにいろんな人たちがいろんなふうに対応しているんだろうと思うんです。そうだとすると今度はまたもう一度出発点に戻って、個別に進めている個々の人たちにとって、どれくらいのコストがかかり、どれくらいの効果が出ているものなのかというのがなかなか今まで自分の頭の中に入っていないものですから。レベルが違いながら同じ種類の質問は頭の中に残り続けているということであるわけです。ただ、これを答えるには本当に難しいことだろうと思いますので、とりあえず私のもやもやとした感想だけです。ありがとうございました。

分科会長

どうでしょうか、例えば港湾の行政手続だけについて考えてみますと、Sea-NACCSとかEDI、もう一つありましたね。それらはでき上がっていたわけですね。そしてそれを組み合わせて行政手続をシングルウィンドウ化した。そうするとそれは国土交通省が中心になったおやりになったわけですね。

港湾情報化推進室長

港湾EDIは国土交通省ですし、乗員上陸システムは法務省、NACCSは財務省ということで。

分科会長

だけど、シングルウィンドウ化したのは。

港湾情報化推進室長

その3省と、それから関連するところが協力してシステム接続したということです。

分科会長

そのシステム設計にかかったお金は何百億とか、そういうお金ではないんでしょう。

港湾情報化推進室長

もともとがシステムのその部分だけ、接続の部分だけでそんなにお金がかかっているわけではございません。もともとの立ち上げるそれぞれが別個にできているシステムですから、その部分にはそれなりにかかっているかと思いますが、そのためにシステムルールを決めて、お互いのシステムを変更してつながっていくことになるわけですが、その部分についてはそんなにかかってないかと思えます。

例えばEDIですと、総トータルの開発費が、今まで運用して大体20億円ぐらいですね。NACCSさんなんかは非常にシステムが大きいし、情報のデータ量も多いですから、もう少しオーダーの違うコストがかかっていると思えます。

分科会長

それで行政手続の方は非常に便利になった。シングルウィンドウ化された。今度は民民の関係のいろんな貨物の流れというものを、2005年までに情報プラットフォーム化しようことなんですね。これは今までできた行政手続のシングルウィンドウ化と比べてどうなんですか、恐らく大変なんでしょうね。

港湾情報化推進室長

行政手続の場合は各省またがっている等々ありますが、いわゆる手続を受けるサイドの方でシステムを整備してそれを利用していただく形になりますが、民民手続の場合には仮にシステムをだれかがつくったとしても、それは利用を強制するものでももちろんないし、民間事業者さんはそれぞれの都合なり、従来の慣行、慣例等を考慮した上で利用されている形になりますので、そういった面が難しいということ。それから、既存のシステムをそれぞれつくっておられますので、それを生かしながら接続していくことになりますので、全く何もなしの状態からシステムを立ち上げるということだと割とよいかもしれません

が、既に大手企業さんを中心に相当なものができ上がっておりますので、そういった点がもう一つ難しい点になろうかと思えます。

委員

今までにそれぞれが持っているもの、開発したものを結びつけようとして、その結びつけること自体はそんなにコストのかかる話ではないけれども、しかし結びつけるときに、うちのルールで結びつけようとか、うちの統一して結びつけてやろうよとか、そういうことが多分あるんだろうと思うんです。そうすると、それに従う方は根本的に自分たちの方をやり直さないといけませんよね。そのやり直すことのコストが、今この我々の目指す何か大きな望ましい港湾物流情報システムを達成するための、それぞれの人が持っているやり直さなければならぬコストを合計したものが、このプロジェクトのコストという考え方になるんでしょうか。

港湾情報化推進室長

イメージとしてはそういうことだと思います。

委員

だけど、そうすることによって後で再配分すれば、全体としてはそれぞれみんなうまく調整すれば便益があるという考え方をすればいいんでしょうね。

港湾情報化推進室長

そうですね。なるだけルールを共通にしておくことによって、システムの改良というものが、極端に言えば1回で済むというか、そのルールにあわせて情報を流してあげる、そのルールに従って受け取るという形にしてあげると、みんなが共通のルールですから情報のやりとりがある意味で低コストでいく。それをばらばらにやっているとシステムの改良や運用に非常にコストがかかってしまうことになるので、そういう意味でコストを下げた方がいいんじゃないかと、そういう意味でコストを下げてなるべくつなぎやすくしましょうということが一つのメリットであります。

それから、情報化をしようと思うと、どうしても業務のやり方、業務プロセスみたいなものを可能な限り統一化していかないと、余りばらばらなままだと情報のやりとりはできませんので、そういうところでもなるべくプロセスの簡素化、合理化もあわせて進めることによってメリットが出てくるのではないかと考えております。

分科会長

このプラットフォームをつくるのは、国交省が指導というんじゃないけれども、懇談会を設置して一応皆さんをリードしていくということなんですか。

港湾情報化推進室長

最後のページにあります。関係業界の方、関係省庁の方に集まっていたまきまして、事務局は私どもの方ですけれども、そういったことで検討は進めております。

分科会長

非常に大事だと思いますので、大変かもしれませんが大いに頑張ってやってください。難しく、僕らはそれしか言えませんね。

そのほかの先生方、いかがなものでしょうか。

委員

私もハードシステムのことは全く無知ですのでとんちんかんな質問をすることもできませんが、イメージとしては、我々が自分のパソコンの端末からインターネットを通じてどこかのホームページへアクセスして、それにリンクされているホームページにまたアクセスするといったイメージでとらえているんですが、この端末のユーザーが拡大Sea - N A C C Sなり全部の情報手続が終わって、返ってくるレスポンス時間というのはどのぐらいのもので容量はどのぐらいなんですか。特に込んでいるところで我々は時々計算するんですけど、全然アクセスできないということがあり得るんです。そうすると中小の業者さんで、例えば週に1回書類持って行けば済む人が、これにずっと張りついていないといけないとなると人件費がかかるから、なかなか登録件数がふえないとかそういうことが背後にあるんですか。

港湾情報化推進室長

レスポンスというのも、いろんな機種があるので一概にはなかなか言えないと思います。もちろんレスポンスを早くということになると専用回線を引いてということになるとは思います。やりとりするには、なるべくインターネットを活用してやりとりするようなシステムの作り方が現実的ではないかと思っております。

委員

7ページの資料で、申請手続のEDIでは、例えば今申請件数の約2割ぐらいしかシステムを利用していない。これから多分ふえていくと思いますが、8

割の方々にさらに利用していただけるようにするためには何が問題になるんでしょう。

港湾情報化推進室長

そういう点も調査しているんですが、どうして使っていただけないかということについては、例えば従来からそれでやっているから何となくそれでいいやという場合とか、あるいは社内システムみたいなものがある、それに入力すると申請用紙みたいなものが印刷されてくるようなシステムをつくっておられたりすると、それをファックスした方が、従来もそうだし、それで特に支障がないからいいやとか、あるいは紙で持って行かないといけないような書類もあるので、必ずしも全部が電子化されているわけでもない、ついでに一緒に持って行けばいいとか。地方港では代理店さんと港湾ビルが非常に近いとか、通りを隔ててすぐあるとか、そういう場合だと、従来もやっていたとかいろんなケースがございますので、いろんな意味で実際どうなるか。それは個々の事業者さんによって事情等が違いますので、いろいろお聞きして改善できるところはしていかなくちゃいけないと思っております。

委員

ありがとうございました。

分科会長

いかがでしょう、何かありますか。

委員

私も同様の質問をしてしまうかもしれませんが、9ページにシンガポールの事例がこの先進事例として挙げられているわけです。私たちもシンガポールが大変情報化が進んでいるというお話は何うんですが、これはさっき言ったような、今までそれぞれの企業が構築していたものではなくて、最初から真っさらなところから構築したということで、有効的で先進的な事例として挙げられているんですか。最初からそういう情報化を構築していくというんでしょうか。

港湾情報化推進室長

どうしてシンガポールでうまくこういうことがいったのかという理由は、多分そういうことではないか。1990年代の初めぐらいから取り組んでおられて、余り自社システムの開発が進んでない段階から、全体のアウトライン設計みたいなものがある、それによって進んだ。あるいは港自体もここは1つの港で

すから、日本のように相当多数の港があってというのとまた事情が違うとか、その要因としては幾つかあるかと思います。

委員

それと12ページの港湾物流情報プラットフォームのイメージということなんですが、こういうものと、最後の事例として横浜とか博多が挙がってきているわけですが、全国の港湾としての情報プラットフォーム化をする部分、スタンダードな部分と、それから、ある部分で情報化する各港、先ほどのシンガポールもそうなんですが、各港ごとにサービスの問題とか港間の競争をし始めるときに、ある部分でプラットフォームの情報を共有する部分、スタンダードな部分と、それから港独自で構築しなければならない部分が出てくるように私はきょうのお話を伺っていて思っているんです。何か全般的に全体のお話を伺っていると、みんなと一緒に情報共有化という話のようにも聞こえるんですが、これは受け取り方が悪いんでしょうか。スタンダードで共有化する部分、プラットフォームに乗ってルールづくりをしていく部分と、それから、各港ごとでどういったサービスをするかということの情報化、どういうサービスを提供するかということで構築していく部分がある方向性と私はきょうお話を伺って感じているんですが、いかがなものでしょうか。それとも各船社ごととか、今までどおり港の中でも何社かあるんですか、そういう中での競争関係がこの中で行われているんでしょうか。

港湾情報化推進室長

基本的には今言われたとおりではないかと思います。私も統一するべきところと、各港で一つのサービスとして努力される部分と、両方あっていいのかなと思います。例えばHiTSというのが最後に出ていますが、これはこういうものを持ってトラックさんがゲートに入ってきますので、例えばそのシステムが複数ターミナルもあるような大港湾で、ターミナルごとに違うとか、隣接する港でやり方が違うということになると、例えばトラックさんは当然両方の港を出入りする、いろんな複数のターミナルを利用することになる。海貨さんにしても同様です。さらにもう少し広げて言えば、荷主さん、船社さんということになると全国的に活動されていることになりしますので、こっちの港も使えば、関西の港も使えば、京浜地区の港も使うということになったときに、全然やり方が違って一々それに合わせなければいけないということになると、これまた非常に不便でもあるしコストもかかるということになります。そういう意味から統一するべきところは統一する必要が、いわゆる利用者の観点から言って必要かと思っております。ただ、そういうふうにしなくて各港の事情でサービス

等をされるところも、また一方あってもいいのかなと思っております。

分科会長

よろしゅうございますか。

そのほかございませんでしょうか。

なかなか難しくて私どもも理解することができないんですけれども、非常に大事なものであるということは十分に理解しておりますので、ひとつ国交省の方でも強力に押し進めていただきたいと思います。

それでは、きょうの審議はすべて終了いたしましたので、事務局の方に進行の方をお返しいたします。

管理課長

それでは、長時間御審議ありがとうございました。

最後に、次回第9回の港湾分科会の件でございますが、委員の皆様方大変お忙しいということで随分先の予定になってしまいますが、来年の3月19日、金曜日の10時からということで、まだ来年の手帳はお持ちでないかと思いますが、どこかにお忘れなく書きとめていただければと思います。また御案内は別途差し上げたいと思いますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして本日の分科会を終了させていただきます。ありがとうございました。

閉 会