

○【小松法人担当課長】 それでは、事務局から御説明させていただきます。

港湾局におきまして、所管いたします外郭団体であります株式会社大阪港トランスポートシステム及び阪神国際港湾株式会社がそれぞれ達成すべき中期目標を制定するに当たりまして、大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例施行要綱に基づき諮問いたします。

内容につきましては、所管所属から御説明させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○【阪口委員長】 それでは、大阪港トランスポートシステムの中期目標について、所管所属から御説明をお願いします。

○【港湾局】 それでは、株式会社大阪港トランスポートシステムの中期目標につきまして、お手元の資料、外郭団体が達成すべき事業経営に関する目標、中期目標、以下、本目標といいますけども、に沿って御説明いたします。

まず、本目標の期間でございますが、令和２年９月１日から令和７年３月31日までとしております。

次に、４の（１）、当該外郭団体の事業経営を通じて達成しようとする本市の行政目的または施策の内容につきましては、本市臨海部における交通需要に対応する輸送手段となる鉄道路線として整備する北港テクノポート線のうち、2025年日本国際博覧会の会場となる夢洲地区への主要な輸送手段となる鉄道路線であります南ルート部分を本市の計画にのっとった適切な時期までに確実に建設し、開業させることとなります。

４の（２）、本目標の期間終了時において、（１）の行政目的または施策によって実現しようとする状態につきましては、北港テクノポート線、南ルート部分を本目標期間、令和７年３月31日終了時までには開業している状態としております。

４の（３）、これらの状態を客観的に示す指標及び当該指標による目標につきましては、事業費をベースとした事業進捗率が100%になることとしております。

4の(4)、(2)の状態にするために当該外郭団体が行うべき事業経営の具体的な内容としましては、令和2年度においては、過去に策定された事業収支について検討を行い、その検討結果を踏まえ関係者での調整を行い、資金調達スキームを確定させること、本市が行うインフラ部の事業実施に係る鉄道事業上の工事計画、鉄道事業計画の変更について、国土交通省との協議を経て、認可に係る申請を行い、その認可を得ることとしております。令和3年度以降につきましては、令和2年度に変更する鉄道事業計画にのっとり着実な工事の推進に取り組むこととしております。

4の(5)、(4)の事業経営の(2)の状態への貢献度を示す指標の例としましては、令和2年度においては、事業収支に係る関係者間での役割分担、費用分担、いわゆる資金調達スキームの確定と、インフラ部の事業実施に係る鉄道事業法上の工事計画、鉄道事業計画の変更手続の完了としております。令和3年度以降については、事業費をベースとした事業進捗率としております。

なお、鉄道事業計画の変更については、株式会社大阪港トランスポートシステムがこの計画を基に中期計画を作成し、事業を進めていくことにより、同団体に求める行政目的を達成することができることから、以降は中期計画に基づき同団体を監理していきたいと考えております。中期目標につきましては、変更が必要な状態が生じた際に対応してまいりたいと考えております。

私からの説明は以上となります。よろしく御審議のほどお願いいたします。

○【阪口委員長】 ありがとうございました。

それでは、各委員から御質問、御意見お願いできますでしょうか。

○【市口委員】 市口です。要は25年の大阪万博の会場となる夢洲地区に鉄道を引くというのが目標というか、行政目的だということだと思うんですけども、昨今、コロナ等の関係で、またいろいろとその辺の、特にこの2年度っていうのは、基本的な資金調達スキームにのっとり国交省との協議を踏まえて認可に係る申請を行うとかっていう、ある意味準備段階で、非常に重要な年度だと思うんですけど、その辺り

の何ていうんですかね、今のコロナ等の社会情勢を鑑みたときのその辺の、順調にいつてるといのか、ちょっと何か予定の変更が生じてるといのか、その辺の見通しといのは何かあるんですかね。

○【港湾局】 おっしゃっていただきましたように、今コロナというものが発生しまして、非常にいろんなところで影響が来てるといのはございますものの、万博は2025年に開催されるという、これが変わるというものではないので、ここに掲げてます目標に向かって進めていくしかないというふうに考えておりますので、今のところ、それによって遅れているとか、そういうことにはならないように進めていかなければならないと考えていますけれども。

○【市口委員】 具体的には、もう資金調達計画的なものは大分策定されて、ある程度の話は進んでいる状況なんですかね。

○【港湾局】 その辺はちょっとまだ、現在は関係者との調整をしてるといふうには聞いてますけども、それがいつ確定できるかっていうのは、確かにコロナの状況とかもございます中で、関係者の中では早期に進めていかないといけないという認識は一致してますので、できるだけ早く決めていきたいというように考えております。

○【市口委員】 分かりました。

○【阪口委員長】 ほかの先生方、いかがですか。

○【水上委員】 今年度の部分で、4の（5）のところになりますが、今年度の指標について、資金調達スキームの確定、また、事業実施に係る鉄道事業法上の工事計画の変更手続の完了というところを上げられています。これも100かゼロかっていうような指標という理解でよろしいでしょうか。

○【港湾局】 それで結構かと思います。

○【水上委員】 ちなみに、確定した状態もしくは完了した状態といのは、何か明確に分かるものですか。何をもって完了したっていうのは、これは明確に分かるものですか。

○【港湾局】 まず、資金調達スキームのほうにつきましては、関係者で何らかの書面を交わすことになっておりますので、それが出来上がった段階で確定というふう
に考えられると思います。もう一つのほうの認可のほうについては、国土交通省から
認可が出れば、それでもって決まりですので、そのいかんだと思います。

○【水上委員】 承知しました。ありがとうございます。

○阪口委員長 ほかに。

○【清水委員】 今の質問と関連して、私も質問しようと思ってたんですけど、結
局、多分そういう協定書みたいな形で当事者の方々が何らかの、それでサインされる
と思うんで、それで確定だと思います。多分、これに基づいて団体が受けたら、団体
としては、この新しい事業に関する資金予算ですかね、資金計画っていうんですか、
これもう中期の資金計画、これに基づいて中期的な予想バランスシートみたいな形で、
負債と設備投資のほうの。これは多分、トランスポートさん自身が、事業内容はまた
違う事業もされてますから、鉄道以外の。イメージとしてはそういう、セグメントに
分割した形でバランスシートをコントロール、やっぱりしていけないかと思っています
のでね。所管所属としては、この調達スキームの確定の指標、それを伝達されると、
団体のほうでそれを受けて、それに即応した資金計画、バランスシートですね。それ
が中期の指標としてひょっとしたら出てくるのかなと思ったりもしますんで、そうい
ったところ、明確に伝わるようにされてもいいのかなと。

○【阪口委員長】 これも先ほどありましたけど、指標はもうイエスかノーかって
いうので、かつ、イエスでないと次に進まないっていう、ある意味そういう指標で設
定するということなんですけどね。今の段階でね、外郭団体ですので、こういう指標
しかつくりようがないということになるんですけども、今年度もというか、来年度か
らやれば、来年度からでも進捗そのものが計画で指標になるんだけど、今年度である
限りはこれしかない、こういうことです。

よろしいですかね、今のぐらいで。 じゃあ、すみません、トランスポートシステ

ムさんに関しては、質疑応答は以上とします。ありがとうございました。

続きまして、阪神国際港湾の中期目標について、所管所属から御説明をお願いします。

○【港湾局】 阪神国際港湾株式会社の中期目標につきまして、お手元の資料、外郭団体が達成すべき事業経営に関する目標、中期目標、以下、本目標といたしますけども、に沿いまして御説明いたします。

まず、本目標の期間につきましては、令和2年9月1日から令和7年3月31日までとしております。

次に、4の（１）、当該外郭団体の事業経営を通じて達成しようとする本市の行政目的または施策の具体的な内容につきましては、大阪港及び神戸港で構成する国際戦略港湾、阪神港のうち大阪港において、外貿埠頭の利用を拡大することで、貨物取扱量を増大させること、また、フェリー航路数を維持することとしております。

4の（２）、本目標期間終了時において、行政目的または施策により実現しようとする状態につきましては、外貿埠頭の利用拡大により貨物取扱量が増大している状態、また、フェリー航路数が維持されている状態としております。

4の（３）、（２）の状態を客観的に示す指標及び当該指標による目標につきましては、集貨事業の推進等による貨物取扱量の増大とフェリー航路数の維持でございます。

1点目の集貨事業の推進等による貨物取扱量の増大につきましては、台頭著しいアジア主要港などに流出した西日本からのコンテナ貨物を大阪港に集約するための施策により、2020年度から2024年度末において、年間2万TEU、累計で10万TEUの集貨増を目指すこととしております。

2点目のフェリー航路数の維持につきましては、大阪港におけるフェリー航路については、現在、九州の志布志、別府、新門司、四国の東予の4航路がございますが、この航路数を維持することを目標としております。

次に、４の（４）、（２）の状態にするために当該外郭団体が行うべき事業経営の具体的内容についてでございます。

１点目の集貨事業の推進等による貨物取扱量の増大に当たりましては、大きく３つの取組を行っております。集貨事業の推進につきましては、大阪港の集貨事業などの取組を紹介するセミナーの開催等、国や本市等と一体となった戦略的なポートセールスを実施していくこととしております。港湾機能の強化に資する施設整備につきましては、コンテナ埠頭の機能強化のため、夢洲に高規格のガントリークレーン２基を新規に整備するとともに、咲洲の既存ガントリークレーン４基の更新整備を行っていくこととしております。コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和に港湾情報システムの導入につきましては、大阪港において、これまでからコンテナ埠頭周辺の渋滞が頻発し、港としての利用低下にもつながりかねないことから、総合的なコンテナ物流滞留対策を実施するための方策の一つとして、港湾情報システムの導入を行うこととしております。

２点目のフェリー航路数の維持につきましては、大阪港から発着するフェリー航路の認知度の向上と利便性のアピールにより、フェリー利用の促進を図るため、本市が実施するフェリー振興策に対し協力するとともに、阪神国際港湾としてのノウハウを活用し、フェリー振興策を実施することとしております。

４の（５）、（４）の事業経営の（２）の状態への貢献度を示す指標の例につきましては、集貨事業の推進等による貨物取扱量の増大については、戦略的なポートセールスの実施の結果としての集貨実績を、港湾機能の強化に資する施設整備につきましては、整備対象となるコンテナ埠頭のガントリークレーンの新規及び更新を行った基数を、コンテナ埠頭周辺の渋滞緩和に向けた港湾情報システムの導入につきましては、計画どおりにシステムが導入されていることを指標としております。

また、フェリー航路数の維持につきましては、本市が実施するフェリー振興策に対する協力回数と阪神国際港湾として実施するフェリー振興策の回数を指標としております。

私から説明は以上になります。よろしく御審議のほどお願いいたします。

○【阪口委員長】 それでは、各委員から御質問、御意見をお願いします。

○【清水委員】 一番最後、4の（5）の指標のところ、例示といいますか、2つ目のフェリー航路数、今、現状の4航路を維持するためということで、質問の内容は、維持する努力をしないとやはり減っていくリスクがどの程度あるのかっていうのをちょっと質問をしてお聞きしたいのと、それと、市が実施するフェリー振興策に対する協力回数、これはどういうふうに測定をなされようとしてるんですか、内容として。

その2点をちょっと質問をして、お伺いしたいと思います。

○【阪口委員長】 いかがですか。

○【港湾局】 すみません、ちょっと2点目のほうから答えさせてもらえればと思います。

2点目の本市が実施するフェリー振興策に対する協力回数ということなんですけども、本市が実施いたします事業としましては、大阪湾クルーズというものを考えてまして、これは今年度はコロナの関係で中止になってしまってるんですけども、市民を対象にクルーズを体験していただくというようなものなんですけども、こちらのほうに協力していただくということです、これは年1回ということなんで、1回参加できるかどうかという指標になっていくかと思います。

もう1個が、大阪港のセミナーを、どういったらいいですかね、周知イベントみたいなのを鹿児島の方で実施するというものがありまして、こちらの参加いただくという取組も行ってもらいます。こちらのほうも、不定期にはなりますけども、回数としては、やった回数がそのまま反映されることになってまいります。

本市の実施するものとしては以上を想定しています。

○【港湾局】 1点目の維持する努力をしないといけないかというところですけども、国内、航路の奪い合いになってまして、国際的にも奪い合いになって、今はも

う負けてきてるというのがあるんですけども、国内でも同じような戦いがありまして、どこも隙あらば奪ってしまうといいますか、そういうのがありますので、いかに大阪港がいいのかというようにところをアピールしていかないとほかに逃げられてしまうというものもございます。今、特にフェリーでいいまでも、一般的にはフェリーっていうのは旅客のイメージがあると思うんですけども、実際はフェリーっていうのはトラックとかが乗ってまして、貨物のほうが多くて、人は言うたら微々たるものって言ったらかわいいですけども、実際、大阪港の内貿取扱貨物量の65%はフェリーなんです。このフェリーを伸ばすということが大阪港の内貿取扱貨物量にすごく影響しますので、これを押さえていかないといけませんし、トラックのドライバーの確保もなかなか難しいような状況もございますので、船に乗ってる間っていうのはドライバーは運転しなくてもいいですので、そういう面でも、労働面で貢献することがあります。いろんなアピールの仕方をしながら、4航路は維持していかないとあかんと思っています。

○【清水委員】 あと、市のほうで企画されてる、そういう内容のものがもう具体的にあって、それに対して阪神港湾さんのほうで協力というのは、具体的にはクルーズの場合でしたら、そういうフェリーを出すということなんですか。ちょっとイメージがよく湧かないんですけども。

○【港湾局】 関係者で協議会みたいなものをつくって実施していくわけですけども、その中で当日の警備面であるとか参加者の受付、誘導、案内等、こういう業務について担当していただくというようなことを考えてございます。

○【水上委員】 4の(3)のところの集貨実績の表記で、累計10万TEU、年2万TEUという数字を挙げられているのですが、この数字の根拠といいますか、これだけのボリュームを目標として挙げられる根拠を、もしあったら教えていただきたいというのが1点で、もう1点、この集貨実績とも関係すると思うんですが、(4)のところで、集貨事業の推進についてポートセールスを実施されていくということだと

思うんですけども、従来のこれまでの評価項目だと、例えば営業活動の実施回数なども掲げられていたと思うんですけど、この集貨実績を（５）のところで指標にされている理由について、お伺いできればと思います。よろしくお願いいたします。

○【港湾局】　まず、数字のイメージですけども、この集貨実績と申しますか、このインセンティブ事業自体は26年から既に実施しておりまして、26年からの５年間でおよそ9万TEUを新規確保できたという実績がございます。それに対して、その分はもう既に確定済みなので、そこに上乗せで５年間で10ということなので、今までの経過よりも大分ハードルを上げた数字の設定になっているというふうに認識しております。

あと、もう１個が指標のお話ですけども、港湾局の局運営方針のほうにも、今申し上げた2万TEUのほうの分については実績を追っかけていきたいというふうに考えておりまして、数字を計上していることもございますので、最終的には、セミナーの回数も貨物量を増やすことにつなげていく話ではございますので、そちらのほうの数字を今回優先して掲げさせていただいたということです。

○【野村委員】　今のこととの関係なんですけれども、（４）で貨物取扱量を増大させるための行うべき事業経営として、セミナーやポートセールスというのが上げられてると思うんですけども、（５）では、（４）で上げたことの指標の例を挙げるっていうことになっているので、形としては、集貨貨物の取扱量を結果的に増やすに当たっては、そのための行動としては、ポートセールスとかをしますと。それをどういうふうな指標をつくりましかっていうことかなと思うんですけども、（５）で集貨実績が指標になっちゃってというのは、最終目標が何か指標になっちゃってるんじゃないかなという気がするんですけど、この辺りの整理としては、どうですかね。

ちなみに、（３）を達成するために何をしますかっていうのが（４）で、その進捗度合いとか、それを測る指標というのが基本になるのかなという理解なんですけれども。そういう意味で、ほかの施設整備に関するクレーンの整備とかシステムの

導入に関しては（５）に上げていただいているんですけど、このポートセールスやセミナー開催だけここには全然リンクしていないので、そこはちょっとどうしてかなと思ったんです。

○【阪口委員長】　今の野村委員の指摘は分かりますよね。

○【港湾局】　はい。もともと（３）の段階で、インセンティブ制度っていうのを利用して集貨実績を上げていこうというふうな考えに基づいて事業を進めていっているところでして、最終的にはインセンティブを、集貨実績というのは、インセンティブをつけてでも誘導して貨物を取ってくるということを目指して進めていくもので、それを進めていく中で、周知とかをするためにセミナー等を実施していくという手段を用いて、最終的にはインセンティブを活用した集貨につなげていきたいというふうに考えておりましたので、サンプルをちょっと、最終的なゴールがありながら、初めから目指すものというところもあって、そういう書き方をさせていただいてたところなんですけども、ちょっと考え方に問題があるということであれば、再検討はさせていただきたいと思います。

○【野村委員】　それと、あと少し、また質問なんですけれども、（５）の指標のところで、ガントリークレーンの基数ですけれども、新規と、あと更新する数ということだと思うんですけれども、これはあれですかね、計画立てて進めるというところに努力があるということなのか、それとも、過去には国の無利子の貸付金制度とか使って整備されてるということだと思うので、そういう資金調達に努力するというところに目標があるのか、どこが努力度合いを測るところになるのかというのをちょっと教えていただければと思います。

○【港湾局】　今のお話であれば後者のほうになるかなと思うんですけれども、ガントリークレーン、かなり巨額になりますので、後の償還計画であるとか、どういう規格のガントリークレーンを入れるのかによって、利用者のニーズに適應できるかどうかにも決まってまいりますので、その辺見定めた上で、費用対効果考えて投資していく

ということになると思います。それを回収できる計画があるかどうかということももちろん当然前提になりますので、資金調達面も含めて、先ほどおっしゃった2つ目のほうの、努力しろというか、確保していかないといけないポイントがあって、それをクリアしていただいて、これを目標にしたいと思っています。

○【野村委員】 分かりました。

それと、あと一つだけなんですけれども、あと、港湾情報システムに関しては、指標のところにこの導入というのがぼんと挙がってるんですけれども、これはあれですか、何かシステム導入に当たってはロードマップみたいなものがあるって、年々ここまですべて達成していくというような見方ができるのか、それとも、そういうものでもないんですかね。どういうふうにモニタリングしていくのかというイメージが湧かないので、教えていただければと思いますけれども。

○【港湾局】 港湾情報システムと申し上げますのは、いわゆるCONPASと言っているもので、導入に至るまでいろんなプロセスを経て、ロードマップがあって進んでいくものであるのは間違いないんですけれども、最終的にはシステムが入るということを目標にしますんで、ここではこういう書き方をさせていただいているところです。

○【野村委員】 すみません、いつ頃導入完了する目標で進めておられますか。

○【港湾局】 以前にここの役員の選考のことでちょっと御相談させていただいたことがあったんですけど、そのときにも御説明させていただいたんですけども、万博に間に合わせないとあきませんので、2023年度中には導入していかないと間に合わないんじゃないかなというふうに考えております。それに当たって、HPCが中心になって、関係団体なり、港湾の関係者というのは非常に多い関係者がいますので、その間に入って調整していくというような、そういう。

○【野村委員】 ありがとうございます。

○【市口委員】 すみません、フェリー航路数の維持というところで、御説明があ

ったんですけれども、要はフェリーで貨物も運んでるから、大阪港の貨物量の維持というか確保という点では重要なことなんですよという御説明ありまして、それはそういうものかというふうに理解はしたんですけれども、4の(5)の貢献度を示す指標の例としてフェリー航路数の維持というので挙げておられて、指標としまして、本市が実施するフェリー振興策に対する協力回数とか会社として実施するフェリー振興策の回数というのを上げておられますけれども、今までの御説明でちょっと私なりに理解したのは、要はフェリーの航路数を維持するイコール、貨物のそういう取扱量を確保するというのが一番の目標というか、重要な点ですということをおっしゃってて、フェリーの振興策自体、何かちょっとお話で出てきたのは、大阪港クルーズとか大阪港の周知イベントというところをしますというようなことで、これもなかなか難しいのかもしれませんが、もう少し何かそういうフェリー航路数を維持するというイコール、トラックも使ってくださいねっていうようなところでの、何ていうかな、キャンペーン的なものをできないのかなというのもちょっと思ったんですけれどね。今おっしゃってる振興策っていうことがもう一つはっきりしてないのかなというふうな、ちょっと感じましたし、より貨物の取扱量を維持プラス、増やしていくということのほうに、直接的に関連していくような振興策というのも考えたら、そのほうがいいのかというふうにちょっと感じました。何かその辺、もしお考えがあれば、ちょっとお聞かせいただきたいんですけれども。

○【港湾局】 鹿児島の方でフェリーの利用を促進するために、本市が鹿児島で大阪港セミナーというのを実施します。そこでの協力とかいうのがございます。大阪港から農水産等の輸出促進とか、フェリーで物流とかの拡大というところで、今、鹿児島との間っていうのは、ちょうどトラックで行きますと、鹿児島までというのは非常に距離があるわけなんですけれども、船で行きますとドライバーの方の負担が少ないですから、それをアピールすることによって、九州の端なんですけれども、そこを主張することで、利便性があるんだと、どこに積むかの先が大阪港でなくて違う港に行かれ

ると困りますので、背後に大都市圏を持つ大阪港に来てくださいというところをアピールするということで、ほかに持っていかれたりするということではなく、大阪港を利用していただく、それから、フェリー振興のために広告の掲載ということで、フェリーの認知度の向上とか利便性のアピールということで、新聞に折り込み広告を入れさせたりとか、そういうようなこともやってると聞いてます。以上です。

○【市口委員】 分かりました。

○【阪口委員長】 今までの確認でいくと、協力内容としてはまさにそういうこと、協力の対象っていうかな、そういうことで、ここでは具体的には書かれてないんだけどね、（４）とか（５）のところで協力という、抽象的にフェリー振興策としか書いてないんだけど、別にそれはそういうものとして考えてるということなんですね。

先ほど（３）と（４）と（５）がちょっとうまく完全に整合してないんじゃないのという、集貨実績のところ、あれはどうしますか。何かそこを、修正される。こちらとしても何かちょっと整合してないのは整合してないですよ、何となくね。整合してないので整合させるようにっていうことを言うのは構わないんだけど、何か考えなきゃいけないですね。正式に諮問なんで、一応何かこちらで言うことになるんだけど、こちらとしては、（３）、（４）、（５）のところ、今の集貨実績のところを整合させてくださいというふうに言って、再度ご検討いただくことに。

○【港湾局】 今この段階で４の（４）を受けた（５）がどういう形になるのかというのが、ちょっと即断できないところがございますので、改めて検討させていただいて、持ち帰らせていただきます。

○【阪口委員長】 あと、ちょっとＴＥＵっていうか、その相場感っていうか、ほかの例えば東京、名古屋とか、ほかは増えてるのか、どのくらい増えてるのか。当然、これ国内競争、国外競争、競合でなくても別にいいんですけど、もうちょっと相場感という、ここでいう２万、累計で１０万っていうのがどのぐらいの意味を持つのか、先ほどのちょっと御説明は過去の、つまり、阪神港に関する過去との比較でしたけど、

横の比較っていうかな、それも当然、国際競争力で見たとき必要な話なので、それがどういう意味を持つのか、ちょっと何か教えていただけたらなとは正直思ってたんです。前もちょっとそういう御質問したことがあったと思いますけども。別になければいいでそれは仕方がないですけど、どんな感じなんですか、よそとの。

○【港湾局】 集貨インセンティブの今ここで取り扱ってる、総貨物量の270万というベースに対しての比較はあるんですけども、うちがやってる、今回でいうと10万に対する他港の実績というのは、ちょっと数字としては把握できておりません。

○【阪口委員長】 270万に対する比較、つまり、全体に対してどのくらい増えるかは、大体よそのところも分かる。

○【港湾局】 総貨物量の各年の推移は、数字としては、今手元にはないですけど、来ております。

○【阪口委員長】 大体感覚的にはどんな感じなんですか。

○【港湾局】 ごめんなさい、270万の推移というよりは、今211万かそのぐらいなんですけど、実績ベースで大阪港の過去数年が何ぼずつになっているか、例えば神戸であったり東京港であったりっていうのが幾らであるかっていう数字は当然拾えますけども、逆に言うと、それ以外の数字っていうのはなかなか、今確実に手元に置いているかっていうと、ちょっと自信がないところです。

○【阪口委員長】 まず、あれやね、国内的な競争力っていうのはどうなんですか、全体でいうとね、個々のじゃなくて。大阪港の地位が下がってたり上がってたりする、ポジション的にはどうなんですか。

○【港湾局】 もともと京浜港、東京、横浜港っていうのがやっぱり日本の一番大きいところで、それに次いで阪神港、大阪港と神戸港をくっつけて国際港湾としてますから、やはり順位としては1位と2位という形になりますけども、阪神港っていうのはそういう立場にある港です。その阪神港において、神戸港と大阪港っていうのは、大体同じぐらいの規模というふうな位置づけでございます。

○【阪口委員長】 これはあくまで目的ちょっと別だけどね、どうしても関西っていうのは中国なりアジアビジネスが主流になってくると。ただ、アジアとなってくると、福岡なんかは博多とかあちらのほうも当然手を伸ばしてはるし、国内の中でもこういうポジションがあるのかなと。他方、先ほど少し御説明が、前のときの御説明であつたけど、中国経済とそれから米中問題で、中国のポジションが下がると、逆に言くと、関西の港のポジションが下がるっていうね、そういう多分相関関係にあるんでしょうから、ここでいう10万もしくは年2万っていうのがどんな感じなのかなというものの感覚としての何か、そういう基礎数値を知ってるほうが何となく議論がしやすいので、何かそれもまた教えていただけたらなと思いました。

そしたら、今の部分に関しては一旦ここで質疑応答終わって、先ほどの（３）、（４）、（５）の問題についてはどう書くかは考えますけど、一旦質疑応答としては終わるということですのでよろしいですかね。ありがとうございます。

○【阪口委員長】 答申としては、一応トランスポートと阪神国際港湾とありますけど、トランスポートは何かありますか。ちょっと何かあんなイエスカノーかみたいな、状態で、しかし、イエスでなきゃ話にならんということで、本来ちょっと何かおかしい話なんだよね、これね。でも、今さら言うてもしょうがないので、トランスポートはよろしいですかね。

そうすると、国際港湾ですけど、そこは整合を考えていきますっておっしゃったんだけど、だから、そこはどう書くかなんですけど、何ですかね、表現としてはどうかな、ここでいう４番の（３）、（４）、（５）の集貨実績という、もしくは集貨事業の推進等による貨物取扱量の増大に関する目標と具体的内容と指標を統一的に説明できる状態にすることみたいなことですかね。３つの目標が、（３）が指標と指標による目標っていうかね。（４）がそれにするための具体的内容。（５）がそれへの貢献度を示す指標の例示。指標による目標と具体的内容と、それへの貢献度を示す指標が整合していないということで、整合させると。

○【清水委員】 （５）の指標が集貨実績、集貨事業の推進の指標が集貨実績です
んで。

○【阪口委員長】 そうなんだけど、ただ、そもそもそれで、逆に言うと、（４）
から考え直す方法だってあるわけですよね。

○【清水委員】 そうなんですよ。ただ、（４）は、あとの２つは割と。具体的
な内容に対して、指標はそれなりに一応、対応はしてます。

○【阪口委員長】 してますよね。

○【清水委員】 だから、それも全部含めて考え直すのか、私はここの集貨実績に
代えて、例えばポートセールス自体を評価するような指標が何かあるんじゃないのと
思うんですけれども。

○【阪口委員長】 本来（４）を是として、（４）の推進っちゅうのと施設整備っ
ていうのと、それから導入っていう、この３つを是として、その３つそれぞれにちゃ
んと合わせた指標をつくっていくっていくことは、それでもう別に、それはすっきり
とする。

○【野村委員】 それが一番省エネではあると思いますけど、それも含めてどうす
るか考えてもらったらいいかと思います。

○【清水委員】 それでもいいと思います。

○【阪口委員長】 最終的には、だって、集貨実績でしょう。最終的には集貨実績
なので、（４）だって考え直す方法だってあるんだと思うんですよ。（４）は是と
することは今までの流れから見ておかしくはないので、（４）は是として、あとは
（５）のところの３つ目のうちの１つ目だけ修正する方法もあると思うけど、しかし、
最終は集貨実績なので、（４）から見直すと言われたら、それはそれでも別に悪いと
いうことはないもんね。ただ、現実には多分見直さずに、（５）のどこ、あそこだけ
直してきはるんだと思いますけれども。

○【阪口委員長】 そこまで、（４）を是として、前提としてやりなさいとまで言

うのは、ちょっと何か言い過ぎかなと。（５）を直せっていうんじゃなくて、（３）、（４）、（５）を整合させろという、そういうことで、最終的には（５）を直さはんのやと思うけど、それはあくまで向こうが考えはることで。

という答申としたいと思います。趣旨はさせていただいて。

じゃあ、そこはそうさせていただきまして、これでここ終わったので。

○【小松法人担当課長】 都市整備局呼んでいますので、しばらく、すみません、お待ちください。