

平成十四年度

第一回

基本方針検討部会速記録

日時 平成十五年一月二十八日(火曜日)
於 東京都庁第二本庁舎三十一階
特別会議室二十三

次第

- 一 開 会
配布資料の確認
- 二 部会委員紹介
- 三 部会長の互選
- 四 局長挨拶
- 五 議事
部会の運営
部会の名称
部会長代理の設置
資料説明
質疑、意見交換
今後の日程
- 六 技監挨拶
- 七 閉 会

出席者

専門部会委員

- (社)日本船主協会 青山正裕
- 東京大学大学院教授 家田 仁
- 横浜国立大学教授 来生 新
- 富士常葉大学助教授 重川 希志依
- 千葉大学教授 田代 順孝
- 東京工業大学大学院教授 中井 検裕
- (財)港湾空間高度化環境利用センター常務理事 中 浜 昭人
- 東京倉庫協会 藤本 隆生(欠席)
- 青山学院大学教授 三村 優美子
- 東京大学大学院教授 森 地 茂
- シヤーナリスト 森 野 美 徳
- 三井物産株式会社 物流本部ロジスティクス第一部長 横 山 博 史
- 東京都職員 高 橋 信 行
- 港湾局長 高 野 一 男
- 技 監 津 島 隆 一
- 総務部長 浅 倉 義 信
- 港湾経営部長 三 枝 修 一
- 臨海開発部長 梶 山 修
- 港湾整備部長 樋 口 和 行
- 離島港湾部長 松 井 和 創
- 計画調整担当部長 吉 田 安 輝
- 参 事(物流企画担当) 萩 原 豊 吉
- 参 事(開発調整担当) 安 藤 哲 士
- 参 事(環境対策担当) 三 田 村 み どり
- 参 事(総務部総務課長事務取扱) 石 山 明 久
- 計画課長 多 羅 尾 光 睦
- 企画課長

開 会 (午前十時一分)

○多羅尾企画課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから東京都港湾審議会の専門部会を開催させていただきますと存じます。

各委員の皆様にはお忙しいところ、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

本来でございますと、議事進行につきましては部長にお願いを申し上げますが、本日は初めての会合でございますので、後ほど部長をお選びいただくまでの間、私、総務部企画課長の多羅尾が進行役を務めさせていただきますと存じます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、まず、本専門部会が設置された経緯につきまして簡単に報告申し上げます。

昨年、十一月二十六日、第七十回東京都港湾審議会が開催されました。石原知事から「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」について諮問させていただきました。諮問の趣旨につきましては後ほどご説明申し上げますが、諮問の内容が東京港の将来のあり方を方向づける極めて重要な事項ということから、審議会のもとに専門部会を設置いたしました。答申の原案を十分に検討していただくことが決定されました。その決定を受けまして、審議会の渡邊止太郎会長から、本日お集まりの皆様を専門部会委員に指名させていただきました。本日、第一回の専門部会を開催するに至った次第でございます。

次に、本日の専門部会でございますが、所要時間一時間程度を予定しておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

なお、本日の専門部会の公開・非公開についてでございますが、専門部会のこの扱いにつきましては、部長が部会に諮り

決定することが先に開催されました審議会において決まっております。したがって、後ほど、部長をお選びいただいた後にご決定をいただきたいと存じますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、まず、お手元に配付させていただきました資料を確認させていただきますと思います。

恐縮ですが、資料には資料番号を打ってあるものと打ってないものがございます。ご説明いたします順に上から並べてございますので、順に確認させていただきますと思います。

初めに「会議次第」がございます。

次に、「専門部会委員名簿」がございます。なお、先に開催されました審議会で指名のございました皆様に加えまして、新たに藤本委員、森野委員の二名の方が会長から指名されております。

次に、「部会の運営について」の案がございます。

次に、「諮問書」の写し及び「諮問事項の説明」でございます。

次に、「専門部会検討スケジュール」の案でございます。

次に、ページの大変多いものになってございますが、「説明資料」でございます。

次に、「第七十回東京都港湾審議会における意見要旨」ということで、先日の審議会でございますました意見の主なものをまとめてございます。

次に、「座席表」、「東京都港湾審議会系例」、「東京港便覧」、「PORT OF TOKYO」がございます。

配付資料で不足のものはございませんでしょうか。

それでは、お手元の会議次第に従いまして進めさせていただきます。

部会委員紹介

○多羅尾企画課長 最初に、委員の紹介でございます。お手元の「資料1」の委員名簿に従いまして、大変僣越ではございますが、私のほうからご紹介させていただきたいと存じます。

青山正裕委員でございます。

家田仁委員でございます。

来生新委員でございます。

重川希志依委員でございます。

田代順孝委員でございます。

中井検裕委員でございます。

中浜昭人委員でございます。

三村優美子委員でございます。

森地茂委員でございます。

森野美徳委員でございます。

横山博史委員でございます。

藤本隆生委員でございますが、本日はご欠席との連絡をお受けいたして

おります。

以上で、委員の方々のご紹介を終わらせていただきます。

次に、東京都側の出席者を紹介させていただきます。

港湾局長の高橋でございます。

港湾局技監の高野でございます。

総務部長の津島でございます。

港湾経営部長の浅倉でございます。

臨海開発部長の三枝でございます。

港湾整備部長の梶山でございます。

離島港湾部長の樋口でございます。

計画調整担当部長の松井でございます。

物流企画担当参事の吉田でございます。

開発調整担当参事の萩原でございます。

環境対策担当参事の安藤でございます。

総務部参事で、総務課長事務取扱の三田村でございます。

以上の出席者のほかに、本部会では、必要に感じまして関係課長がご説明や答弁をさせていただきましますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

部会長の互選

○多羅尾企画課長 引き続きまして、部会長の選任に移らせていただきますと存じます。部会長につきましては、東京都港湾審議会条例第八条第三項の規定によりまして、部会に属する委員のうちから互選していただくことになっております。それでは部会長の選任につきまして、どなたかご発言をお願ひ申し上げます。

○中浜委員 森地委員になっていただくのが最適と考えますので、ご提案申し上げます。

○多羅尾企画課長 ただいま、中浜委員から森地委員を部会長にというご提案がございましたが、委員の皆様いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○多羅尾企画課長 それでは、異議なしということでございますので、森地委員に本専門部会の部会長をお願いしたいと存じます。

それでは、森地委員には、恐れ入りますが、部会長席のほうへお移りいただきたいと存じます。

それでは、森地部会長、議事進行のほうをどうぞよろしくお

願いたします。

○森地部会長 「推挙いただきましたが、ありがとうございます。大変重責でございますが、一生懸命務めたいと思います。よろしく願いたします。

「承知のとおり、今、経済状況とか、財政事情とか、大変難しい時期でございますし、それから、国も含めて制度がどんどん変わっている、そんな時期でございます。とりわけ、東京港については、埋め立てする水域が限定されていて、にもかかわらず、そこで羽田空港の問題もでございます。そういう意味で大変大きな変革期かと思えます。そういう意味で、ぜひこれから港、あるいはこの水域の問題をどういつぶつに解決すればいいかということについて皆様のお知恵を結集していただいて、いい結論を出したいと思えます。よろしく願いたします。

局長挨拶

○森地部会長 それでは、会議次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

先ほど説明がありましたように、本部会の公開・非公開は部会長が部会に諮り決定することになっておりますが、本日の部会の内容は検討課題の整理等でございます。公開したいと思います。但し、「異議ございません」といふことが、

「異議なし」の声あり

○森地部会長 ありがとうございます。それでは、公開とさせていただきます。

それでは、初めに高橋港湾局長からごあいさつがございます。よろしく願いたします。

高橋港湾局長 おはようございます。港湾局長の高橋でございます。

ます。議事に先立ちまして、一言ごあいさつを申し上げます。と思えます。

本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中を本審議会の専門部会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。また、皆様方には、日ごろから都政に深い関心とご理解を寄せていただいていることについても改めて御礼を申し上げます。

「承知のように、部会長の森地先生からもお話がありますが、昨今の東京港を取り巻く情勢は、ご案内のように、アジアの港湾における国際競争の激化をはじめといたしまして、非常に激しさを増しております。先日の審議会でも、私、あいさつをさせてもらいましたけれども、今後とも東京港が首都圏四千万人の生活と産業を支える物流拠点としての役割を果たしていくためには、シンガポールなどアジアの有力港に伍して、日本を代表する国際的なメーンポートの地位を確保していけるかどうか、重要でございますし、いよいよ東京港の改革は待ったなしの段階にきたと認識しております。国におきましても、いろいろな動きがございますが、私どもとしても、スーパー中枢港湾というものの立候補であるとか、あるいは構造改革特区の議論の中で国際港湾特区ということ、東京都としても港湾の規制緩和等についても国に働きかけをしているような状況でございます。

「ついでに、特に今回、「異議を願してはおりますが、中でも、特に既存施設、従来、拡張期の段階で、ある種、新設の港を、ふ頭をつくるということが中心でございます。見直しの問題、あるいはソフトの問題に絡む問題ですけれども、コスト削減、サービス向上、ハードといつことよりも、かといつそれを活用する仕方等についても、管理運営手法の

改善などが急務となつていると感じております。また、首都圏全体の陸・海・空の物流を視野に入れたその役割と連携のあり方などにつきまして、従来なかつた視点として十分な検討が必要かと考えております。

そつという意味で、今回の港湾計画は、東京港の置かれた切迫した状況を踏まえた施設計画に加え、港湾経営を重視した新たなスタイルの計画としてと考えておるところでございます。専門委員会の皆様には、ぜひとも、私どもにとつて耳の痛いよつなお話も含め、忌憚のないご議論をよろしくお願い申し上げます。

専門部会の検討事項の詳細等につきましては、後ほど事務局よりご説明申し上げますので、よろしくご審議のほど、お願いを申し上げます。

委員の皆様には、非常にハードなスケジュールの中で、会議等、いろいろお願いをしてございますが、ぜひとも格別のご指導とご鞭撻を賜りますようお願いいたします。簡単ではございますが、私のあいさつとさせていただきますと思います。よろしくお願い申し上げます。

○森地部会長 どうもありがとうございます。

議 事

○森地部会長 それでは、会議次第第五番の議事に入らせていただきます。

議事の 部会の運営についてでございます。東京都港湾審議会条例第八條第五項により、部会の運営、その他に關して必要な事項は部会長が会長の同意を得て定めることとされております。そこで、皆様のご意見を伺った上で会長の同意を得た

いと思ひます。

それでは、事務局より、部会の運営について説明をお願いいたします。

○多羅尾企画課長 それでは、お手元に配付いたしました資料の中で、資料ナンバーは打ってございませぬが、「部会の運営について(案)」と一枚の紙を「らんいただければと思ひます。

部会の運営につきまして、事務局として次のことをお決めたいただきたいと考えてございます。初めに部会の名称でございます。本口、仮称として「基本方針検討部会」としてありますが、これを正式の部会の名称とすることはいかがでございますか。

一番目に部会長代理の設置でございます。部会長を補佐していただくことなどのため、部会に部会長代理一名を置いてはどうかと考えております。

以上でございます。

○森地部会長 ありがとうございます。事務局のほうから案が提出されました。順番にこれを検討していきたいと思ひます。

最初に、部会の名称でございます。事務局の案では「基本方針検討部会」となっておりますが、このよつな名称でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○森地部会長 ありがとうございます。それでは、本部会の名称は「基本方針検討部会」とすることいたします。

一番目は、部会長代理の件でございます。私が出張等の不在の場合もあり得ますので、部会長代理を置き、どなたかに代理を務めていただければと思ひます。いかがでしょうか。

中浜委員 設置することには異議はございません。それから、人選については部会長に一任といつことはいかがかと思ひます。

○森地部会長 ありがとうございます。それでは、まことにお忙しいところ恐縮でございますが、来生委員にお願ひしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

続きまして、議事 の資料説明ですが、諮問の趣旨、港湾審議会での意見、部会の検討スケジュール等も含め、事務局から「説明をお願ひしたいと思ひます。その後で質疑、意見交換の時間を持ちたいと思ひます。

それでは、事務局からよろしくお願ひいたします。

○石山計画課長 港湾整備部計画課長の石山でございます。資料の説明をさせていただきますと思ひます。よろしくお願ひいたします。

事務局からの「説明資料として用意させていただきましたのは四ポイントでございます。まず、港湾審議会にお諮りしました「諮問事項の説明」、専門部会のスケジュール（案）、説明資料ということで「資料3」、第一回の港湾審議会における意見の趣旨といったものがございます。これにつきまして「説明をさせていただきますたいと思ひます。

まず、初めに「諮問事項の説明」というA4のペーパーがあると思ひますけれども、それをかいつまんで説明させていただきますたいと思ひます。

一枚おめくりいただきました。基本方針の性格でございます。基本方針は、おおむね二十年後までに行つべき施策の基本的な内容を明らかにするもので、七次改訂港湾計画を策定するための指針となるという位置づけでございます。

一番目の諮問の趣旨でございます。

(一)のところは、現状のことを書いてございます。今日の東京港が日本を代表する国際貿易港に発展し、我が国、海上輸送の拠点港湾として首都圏四千万人の消費生活と産業活動に欠くことのできない生命線の役割を果たしているという東京

港の現状でございます。一方で、港内の埋立地には物流機能の集積に加えて、臨海副都心の開発あるいは交通網の整備、スポート・レクリエーション空間の提供など、多様な役割を担っているという状況を説明してございます。

(二)につきましては、基本方針を諮問する背景といたしまして、さまざまな情勢の変化が生じているということを述べております。

まず、港湾をめぐる情勢の変化でございますが、六つ挙げてございます。「第一」を書いてありますように、一番目は、我が国の港湾の地位が相対的に低下しているという状況でございます。

一番目が、生産拠点の海外移転等を背景といたしまして、アジアからの輸入貨物の急増、そつた中で埠頭が逼迫しているという状況があります。一方で、内貿貨物のように、機能や利用率が低下した埠頭が生じているというアンバランスの状態が生じているというところがございます。

二番目は、コンテナ埠頭につきまして、制度の問題、あるいは価格競争力の問題において公社埠頭の問題点が顕在化しているというところがございます。

四番目は、モーターシフトの要請が高まる中で、RO/RO船のような革新船への移行が着実に進行しているという状況でございます。

五番目が、物流のコスト、スピード、定時性などに関するより高度なサービスへの要請にこたえるために、海上・航空・陸上輸送の連携あるいは背後圏との輸送網の強化が求められている。こついつつような状況だと。

六番目が、羽田空港の再拡張の問題でございます。

一方で、東京臨海地域をめぐる港湾以外の情勢の変化としては、土地利用転換が進む中で、我が国の経済を活性化する起爆

剤として、臨海地域が持つポテンシャルを生かした都市づくりが求められている。それから、スポーツ・レクリエーションあるいは親水機能の充実など、都民が親しめる港づくりに加えて環境への配慮、あるいは首都圏を支える防災拠点としての機能に対する要請が強まっているというような状況の変化があるというところでございます。

(三)につきましては、こうした状況の変化を踏まえまして、解決していくべき課題として九つ挙げさせていただいております。

二十四時間三百六十五日フルオープン化、あるいはERT化あるいは将来のコンテナ船大型化への対応など、ソフト・ハード面にわたる東京港の国際競争力の強化。

二番目は、港湾事業者の経営の効率化、あるいは荷主・消費者がコスト縮減やサービス向上の効果を受受できるような港湾施設の管理運営手法の検討というものでございます。

三番目は、コンテナふ頭の整備・管理運営方式について、公共・公社方式、それぞれの検討、再検討が必要だということでございます。

四番目は、アジアからの輸入の増加、あるいは内航海運における輸送革新に対応したふ頭の有効活用、再編、そうした方策の検討が必要だと。

五番目は、陸・空・海を結び、背後圏との輸送ルートなども包含する、東京港を中心とした総合的な物流体系の構築。

六番目は、物流高度化に対応した土地利用、各種規制の弾力化あるいは物流施設の新設・機能の更新の検討。

七番目は、羽田空港の再拡張に伴う空港機能と港湾機能の共存。

八番目は、都市の再生を目指した臨海地域の開発と港湾機能との調和。

九番目は、広域的な防災体制の確立と環境対策の推進という課題を挙げさせていただいております。

(四)が、その検討の視点といたしましては、柔軟で弾力的な発想、あるいは広域的、総合的な視点、経営効率性の視点、こうしたさまざまな観点からの検討をお願いしたいという趣旨でございます。

以上が港湾審議会への諮問の趣旨ということで、港湾審議会のほうにお諮りした内容でございます。これにつきまして、専門部会のほうで、こうした課題に対してのご議論をいただくことになるというところでございます。

続きまして、「資料2」でございます。「専門部会検討スケジュール(案)」というのを用意させていただいております。これは審議会に諮問した課題を踏まえまして、事務局で目安としてつくった専門部会のスケジュール(案)ということでございます。このテーマや回数につきましては、今後のご議論の中で柔軟に対応していくものと考えておりまして、この案に固定するといったものではございませんので、一応、そういう位置づけでご説明させていただきたいと思っております。

専門部会の検討スケジュールといたしまして大変盛りだくさんの課題がございますので、全体で十回程度のご議論をお願いできないかということを考えております。

本日の一回目につきましては、現状と課題について簡単な資料でご説明させていただきまして、意見交換をさせていただければと考えております。

二回目につきましては、東京港を視察していただければと考えております。

それから、おおむねの目安としては、月二回ぐらいのペースでお願いできればと考えておりますが、三回、四回、五回というのは、主に港湾の機能についてのご議論をいただければと

思っております。六回目は予備というところでございます。七回目、八回目は、それをもつ少し広がった範囲で見たときの議論という位置づけで考えてございます。

三回目でございませうけれども、三回目の視点としては、外貨貨物ということと、ハード・ソフトからの国際競争力の強化ということ。それから、急増するアジア貨物への対応というテーマで議論いただければと考えております。

四回目については、内貨の貨物を主に考えて、内航輸送革新への対応、利用低下の既存ふ頭の活用というテーマで議論いただければと思います。

各回につきましましては、各回にいただいたご意見を次回のときに前回討議の対応という形で、ある程度まとめながら進めていきたいと考えております。

五回目は、内貨、外貨を含めまして、ふ頭の管理運営という面からソフト対策を主に検討いただきたいと思います。

六回目は、一応、予備という形で置いてございます。この議論の中でさらに必要なもの等があれば、このついでに対応していければと考えてございます。

七回目は、ふ頭機能からもつ少し周辺に広がった物流機能全体のネットワーク、そういった視点からの検討をお願いできないかということでございます。

八回目は、羽田空港の再拡張と港湾機能の向上、あるいは東京臨海地域のさまざまな利用に対する対応、そういったものを検討します。

八回目まで議論した中で、第九回で基本方針の原案の検討という形で、それまでのものをまとめていきたい。そこでまとめたものを港湾審議会のほかに中間報告のまとめという形で報告して、それから都民意見の反映ということと、インターネットや広報等を通じて都民意見を反映させていきたい。

それで、最終的に基本方針素案の検討ということと、まとめて審議会にかけたいという流れでございます。一応、このような流れを事務局のほうでは考えてございます。

続きまして、「資料3」のご説明をさせていただきますと思います。大変厚い資料ですので、できるだけ手短かに説明させていただきたいと思っております。この資料につきましては、十二月に開催されました港湾審議会に提出させていただきました資料に若干の資料の追加をさせていただいたものでございます。説明資料は、内容としては、現在の東京港を取り巻く現状と最近の動向をまとめたものでございます。審議会のときに比べて、追加した資料については、各ページの左上に「追加資料」という形で文字を入れてございますので、その部分が審議会のときの資料に加えたものという位置づけになっております。

それでは、中身の説明をさせていただきます。まず、一枚めくっていただきまして、港湾計画の改訂ということでございます。これは目次でございますので、もう一枚めくっていただきまして、ページ目でございます。港湾計画現行計画は、平成九年三月に策定されまして、その目標年次は平成十七年となっております。下の表は、次のページで説明いたしますが、ポイントといたしましては、右側の表のコンテナの取扱貨物量、六次改訂の平成十七年目標値が二百二十万TEUでございます。コンテナ二十フィート換算で二百二十万個を取り扱つという計画でございますが、現況の平成十二年において、もう既に二百六十万TEUのコンテナを扱っているというのが東京港の現状ということでございます。

二番目で、改訂港湾計画と基本方針の関係でございますが、基本方針というのは、港湾計画を策定するための指針という位置づけでございます。目標年次としては、おおむね二十年後を見据えた形ということで議論をお願いしたいと思います。港

湾計画のほつは、その基本方針を踏まえて、具体的な計画を策定していくという位置づけでございます。目標年次は十年から十五年ということを考えています。

二ページ目をお願いいたします。先ほどの表の貨物量のところでございますが、六次改訂のときは、平成七年を基本の実績ベースで目標値を策定しております。下から二つ目のところ、外貿というところでございますが、一番右側ですが、外貿の目標値というのが点線で三十五と書いてございます。三十五百万トンの計画目標値。それに対して、平成十二年度で既に三千八百万トンを取り扱っているという状況でございます。一方下から三番目のところでございます。内貿ですが、内貿につきましては計画時点から落ち込みが激しく、六千五百万トンの計画値に対して、現在、四千四百万トンということになってございます。

三ページ目をお願いいたします。港湾計画を策定するに当たっての関連計画というものでございます。上位計画とも言える国の計画というものを一覧で示しました。ここで一番大きいのは港湾法、それに基づきまして二番目の港湾の開発、利用保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針、こういったものが策定されまして、これとの整合性が求められるというものでございます。

四ページ目をお願いいたします。関連計画ということで、東京の関連計画としては、このような表のものがあるという説明でございます。

続きまして、もう一枚、おめくりいただきまして、東京港の役割ということ、東京港の概要についてのご説明でございます。

五ページ目は、東京港の取扱貨物量の推移でございます。左側の表が全体の取扱量でございます。平成九年に九千三百万ト

ンをピークに、平成十三年では八千二百万トンと若干下がっております。これは先ほどご説明しましたように、外貿の伸びはあるんですが、内貿の落ち込みがかなりあるということでございます。一方で右側の表でございますけれども、取扱貨物の構成としては、外貿が四二％、内貿が五四％という比率で扱っています。外貿のうち、九一％はコンテナ化されているというのが現状でございます。

六ページをお願いいたします。東京港の充実したふ頭機能ということで、赤い色が外貿のコンテナターミナル等でございます。黄色のものが雑貨ふ頭などの内貿のふ頭。青や緑が客船や多目的のふ頭というものになってございます。

七ページ目をお願いいたします。ふ頭機能に関連しまして、港湾背後の倉庫機能という面でデータを調べてみました。全国の倉庫に対しまして、東京は約一割を占めてございます。その東京の一割の倉庫でございますが、臨港六区と言います。東京の臨海部に集中しているという状況が右側の表でございます。

八ページをお願いいたします。東京港の全貨物を見たときに、港別の性格というのを東京湾の港の中で比較したものでございます。取扱品目で生活関連等というジャンルで分けますと、食料品、衣料品、家電などが当たるわけですが、こういった比率が東京港は五四％と圧倒的に多くなっております。したがって、消費港としての性格の商業港という位置づけなのかなと思っております。一方、横浜ですと、生活関連が三三％、そのほかにも原材料等が多く、商業・工業港の性格、両方持っています。川崎や千葉につきましては、ほとんど工業港としての純粋な性格を持っているというものでございます。

九ページをお願いいたします。もう少し外貿という観点から輸入品目を調べたものでございます。生活関連、黒いところで

すが、東京は五六%というシェアを占めているということですが、右側は「例えば」ということで、水産品ですと、全国の二四%を東京港で扱っている。あるいは、文房具等ですと六三%を東京港で扱っているという状況でございます。

十ページをお願いいたします。これも品目別の具体例でございますが、家電製品の輸入の状況でございます。左側の表で「輸入浸透度」という言葉がございますが、注の五にあります。簡単に言いますと、国内需要に占める輸入品の割合を全額ベースで言ったものという形になるかと思えます。おおよそ一〇%が輸入に頼っているというのが家電製品の傾向でございます。そうした中で右側の表、例えばカラーテレビですと、輸入浸透度、輸入品に占める割合が九一%ございますが、そのうち、四〇%は東京港から揚がっているという状況でございます。十一ページをお願いいたします。外資貨物の東京港の背後圏というもので調べたものがございます。輸入につきましては、九〇%が首都圏でおろされているという状況でございます。輸出につきましても七八%。メーカーの工場等が集積する北関東や何かの比率が上がっております。いずれにしても、東京港は首都圏を背後圏とする港という位置づけになるかと思えます。

十二ページをお願いいたします。これも外資の背後圏の勢力図という観点から調べたものがございます。左の輸入のほうで見ますと、東京港というのは黒いハッチになっておりますが、それが港別のシェアを示してございます。東京、埼玉、千葉、北関東あたりにつきましましては東京港が過半の取扱量を担っているというふうな状況でございます。

十三ページをお願いいたします。これは内資について調べて取扱品目で分けたものがございます。やはり内資につきましても、東京港は生活関連というのが五割近くを占めているという

状況でございます。右側の「例えば」という品目で、食品とか飲料等につきましては過半の五二%を東京港が占めている。紙・パルプについては四分の三という状況でございます。

十四ページをお願いいたします。このように東京港の担っている役割というのは非常に大きいんですけども、実際のモニターで調べますと、東京港の役割というのは知っているというのが三三%と、ほとんどまだ理解されていないという状況かと思えます。

続きまして、三番目、国際競争力というジャンルで資料を整理しております。これは主に外資コンテナの内容でございます。十五ページをお願いいたします。外資コンテナにつきましては、一番下の黒いところですが、東京港がシェアを伸ばしております。一九九八年から二〇〇一年まで、四年連続で国内一位の取扱量になっております。

十六ページをお願いいたします。東京港と結ばれている定期航路のネットワークでございます。北米、アジア、ヨーロッパ等へ張りめぐらせている状況でございます。

十七ページをお願いいたします。しかしながら、アジア諸港の伸びというのが非常に大きく、それを年次的に示したものでございます。まず、特徴的なのが、香港、シンガポールが二十年で急増しているという状況でございます。それから、上海あるいは深センなど中国の港もここ数年で急増しております。日本の港湾につきましましてはほぼ横ばい、微増にとどまっているという状況でございます。これが国際競争力の強化の課題というところになるかと思えます。

十八ページでございますが、アジア諸国の港別のコンテナ貨物量を示したものがございます。中国と日本を除きますと、シンガポール、台湾、韓国などは、一つの港でこれだけのボリュームを取り扱っているということがございます。円の大きさが

取扱量を示してございます。日本は、全体としては、韓国、台湾より取扱量が多いんですが、港が分散していて、一港当たり取扱量が小さいというのがわかると思います。

十九ページをお願いいたします。アジアを通る国際基幹航路の頻度の変化でございませう。アジア貨物が増加している中でアジアを通る基幹航路数も増加しているわけでございますが、東京港については、若干減る傾向という状況でございます。

二十ページをお願いいたします。この中で、我が国が基幹航路から外れた場合の影響とこの試算したものでございませう。本船がそのまま東京港に着きますと、日数でございますと二十六日かかります。それが香港で積みかえ等をいたしますと約二日、日数が増えます。それから、積みかえによる輸送コスト等で二・六割、コストが上がってくるということで、市民生活に与える経済的な問題にもなりかねないということであらわしたものでございます。

二十一ページをお願いいたします。アジア諸港に比べて相対的に高い港湾コストということで、取扱貨物を同一にして比較したものでございます。東京港を白とした場合、アジア諸港は港湾コストが六十程度と安いというのがわかるかと思ひます。

二十二ページをお願いいたします。港湾コストともにもつこの問題としては、貨物の通過時間というものでございませう。入港してから搬出されるまでにごれだけの時間がかかるかというものを示したものでございます。現在、コンテナ貨物、東京港に入港してから出られる状態になるまで五八・五時間、約二・四日という日数がかかっているわけでございます。ただ、これは土日がもしオープンしていれば一・三日程度に短縮できるということで、この二つ面からもソフト対策の重要性が必要だということがわかるかと思ひます。

二十三ページでございます。港湾物流における情報化の現状

と将来。先ほどの通過時間に関連するものでございませうが、今の港湾の貨物の流れというものを示してございませう。大変複雑な図になってございませうが、各手続の中で、少し曲線のある囲みのところでございますが、ペーパーで処理されているという状況がまだまだあるということでございます。また、電子化された情報でも、企業ごとにシステムが異なっていて、情報の一元化が図れていないというものを示したものでございませう。このしたものを共通のフォーマット化することによって情報の共有化、あるいは業務の迅速化に貢献することが必要ということが言えるかと思ひます。

次をお願いいたします。ここからは、外貿の中でもアジア貨物に着目して整理したものでございませう。

二十四ページでございます。東京港の外貿コンテナ貨物の相地域別の取扱量ということで整理したものでございませう。アジア経済の台頭や生産拠点がアジアに移っていくという中で、アジア諸国とのつながりが強まっております。中でも、この中で点線を出しておりますが、中国につきましても、近年、かなり増加しているという状況をあらわしたものでございませう。

二十五ページでございますが、中国との関係が強まっているわけですが、その中で、中国のほうへ進出している企業がどのくらいあるかというのを示したものでございませう。香港のあたりですけれども、カラーテレビとかプリンター、そういうような業種が合計四百六十三社進出しているということでございます。それから、蘇州というのが上海のあたりですけれども、ここには千七百七十七社進出している。ユニクロとか家電メーカー等が進出してございませう。そういうものを示したものでございませう。

二十六ページでございます。アジア貨物が増大するに伴って、アジアを結ぶ定期航路の便数も年々増加しているというのを

示したものでございます。この中で近海というのは、中国、韓国、香港、台湾のことを示してございます。それ以外が東南アジアという形になります。

次のページでございますが、今度は視点を変えまして、内貿についての資料でございます。

二十七ページですが、内貿貨物として東京港から出る国内物流のネットワークというのを示したものでございます。

二十八ページをお願いいたします。そうした中で、内貿貨物につきましても全体として落ち込んでいると。平成七年で五千八百八十万トン、約二割以上の減ということでございます。この表の中でフェリーの割合がかなり大きく見えますが、これは統計上、貨物重量でなくトラックそのものを重量で換算しているため大きくなっておりますが、実態といたしましては、ユニット貨物というRO/RO船ですが、そちらのほうのシェアが高まっているというところでございます。

二十九ページでございます。そのRO/RO船、ユニット貨物を扱っていますが、これも最近、大型化しているというところでございます。左側のほうが旧来のRO/RO船というものでございますが、従来、RO/RO船は車そのものを運ぶんですが、雑貨も直接載せられるようなタイプでございました。それが輸送革新の中でトラック専用船化によって大型化しているという状況でございます。東京港で見ますと、フェリーの貨物というのが上のところでございます。それから、品川ふ頭、芝浦岸壁、十号西岸壁というのがRO/RO船の発着回数でございますが、RO/RO船の割合がだんだん高まっているという状況が読み取れると思います。

三十ページでございますが、これは輸送機関別の輸送口数あるいは費用の比較をしたものでございます。ただ、あくまで

目安程度の試算ということであらうなになっていただきたいと思います。ですが、東京・仙台間で試算したものでございます。これで見ますと、船舶ですと、輸送時間は確かに一番かかります。ただ、コストやCO₂の排出では、かなり有利な値になっているというところでございます。鉄道につきましては、時間、輸送費ともに、やや採算性で問題があるつかということでございます。

続きまして、物流サービスの強化ということで、物流の流れが今、どういった状況になっているかということでもまとめたものでございます。

三十一ページでございます。物流の効率化がどういったふうに求められているかということでございますが、近年、商品をつくる側も買う側も、少しでも在庫を減らしたいとか、あるいは早く現金化したいということで、発注から出荷までの時間の短縮に取り組んでいるところでございます。そうした流れを示したものがこの図ですが、特に、この部分、輸送の日数を短縮することも重要でございまして、港湾における荷物の流れを早くすることがこれからの港湾には求められているというものを図化したものでございます。

三十二ページは、倉庫の立地についてのヒアリングをしたものでございます。それを取りまとめた図でございますが、臨海部立地のメリット・デメリットというのがございます。メリットとしては、消費地に近い、あるいは本社が都心にあつて有利だと。デメリットとしては、都心部の交通混雑というのが挙げられております。特徴としては、冷凍・冷蔵倉庫の約九割が臨海部に立地しているという状況でございます。

それから、郊外立地の場合でございますが、メリットとしては地価が安い、安価な労働力が得られるなどのご意見をいただいております。デメリットとしては、中継を挟みますので、ト

トラックの手配が多くなるといふことと交錯輸送の問題といふ指摘が挙げられております。

ちなみに、ヒアリングの吹き出このようにいわれていますが、電機メーカーからは、取引先工場のリクエストで、緊急に海上輸送から航空輸送へスイッチすることがあるといふご意見もいただいております。それから、国内パソコンメーカーは、海外生産品の最終消費地への輸送に便利な東京港が都心近くへの移転を考えているといふこともあるようにいわれています。それから、倉庫業者でございますが、臨海部の施設は老朽化が進んでいる。土地負担力の弱い倉庫は地価の高い臨海部への新規立地は難しいという意見もあるといふことでございます。

三十三ページでございます。これは航空貨物も含めた首都圏の貨物の動きといふことで整理したものでございます。重量ベースで見ますと、圧倒的に海上輸送に頼っているといふのがわかるかと思えます。しかし、金額ベースで見ますと、精密機械などの高付加価値の製品を輸送する航空貨物のシェアが大きくなっているといふことでございます。

三十四ページですが、これを全国ベースで見たものは同様の傾向でございます。重量ベースで見ますと、九九・七%が海上貨物に頼っているといふ状況でございます。金額ベースで見ますと、航空貨物が三分の一程度を占めるようになっております。このうちの六割が成田といふことになってございます。

三十五ページですが、道路網がどうなっているかといふこととでございます。東京港の優位性といえますが、東京を中心に環状放射道路ができていっているといふ状況が見てとれるかと思えます。

続きまして、七番目の羽田空港の再拡張といふこととござります。三十三ページでございますが、羽田空港の利用客の推移を取りまとめたものでございます。一九七〇年の千五百四十

万人から二〇〇〇年は九千九十八万人、国内全体ですが、約六倍に増えているといふこととでございます。羽田につきましては、そのうちの約六割を占めてございますが、将来的にもかなり増加の見通しといふこととでございます。

三十七ページです。羽田空港の発着の限界を示したものでございます。濃くて階段上のものが羽田空港の発着枠でございます。一番上で言いますと七百八十四便というのがございます。それから、折れ線のほうが実際の発着回数といふことで、発着枠を増やせば増やすだけ、実際に発着回数が増えているといふことで、ほぼ満杯状態といふこととでございます。したがって、今後の増加を考えますと、再拡張は喫緊の課題という状況になっているといふこととでございます。

三十八ページですが、これは空港と港湾の関係でございます。現在、東京港の航路でございますけれども、斜め線で示しているところとございます。それを今、検討している案というのが新航路(案)といふこととございます。新航路(案)につきましては、これまで片側通行のところを対面通行できるような形にして航路幅を広げた案となっております。これですと、港湾機能も空港機能も、両方に共存できるような形態といふこととで検討が進められている状況でございます。

続きまして、臨海地区の役割といふことで、港湾以外の利用という視点からまとめたものでございます。東京港につきましては、港湾機能のほかに多様な役割を担っております。湾岸道路がちょうど真ん中を通っているんですけれども、センターを突き抜けるように通っているんですけれども、この内側が港湾機能、その外側は都市的な機能に使われている状況がわかるかと思えます。そのほか、埋立地には海上公園などの大規模公園とか、発電所とか、供給処理施設なども多く立地しているといふ状況とございます。

四十ページですが、都市の再生を目標とした臨海地域の開発というところで、都市再生に基づきます緊急整備地域に臨海部、ハッチの部分が約千ヘクタールございますけれども、指定されているというところで、都市再生の起爆剤としての地域としての位置づけもあるというところでございます。

四十一ページでございますが、都民に親しまれる港としての利用もされていることを示した図でございます。海上公園としては、葛西とか、若洲の海浜公園など四十二万所が開園してございます。それから、海上レクリエーション施設として夢の島マリナーがあるという状況を示したものでございます。

四十二ページでございますが、これは防災の面から見たものでございます。臨海部の高潮などの防災に対する対応ということで防潮堤等がございます。それから、震災時の復旧活動のための物流の確保という面から耐震強化岸壁などが整備されてございます。緑色のところですね、有明の丘という地区が広域防災拠点として指定されてございます。

その後、港湾計画改訂の視点とございますが、この辺につきましても、諮問の文書の中に載っているような状況でございます。

大変長くなってしまいましたけれども、以上が「資料3」の「説明」でございます。

最後でございますけれども、この資料を港湾審議会において「説明」させていただきまして、いただいた「意見等の要旨」というのがございます。

簡単に「説明」させていただきます。大字の二番目でございますが、「港湾諸手続の短縮化に関する制度改正等と港湾計画改訂との関係」という「質問」も出ました。事務局のお答えとしては、東京港で、アクションプラン、あるいは構造改革特区、港湾物流エーリアについて、国の提案や検討会を通じた取り組みを

進めてございます。そうした中で港湾審議会からも意見をいただき、検討していきたくというところでございます。

それから、「陸・海・空を結び、背後圏との輸送ルートなども包含する総合的な物流体系」という言葉ですが、空と海をどのように結ぶのかがわからないという意見もいただきました。これにつきましては、成田空港へ来ている貨物の一部が臨海部の倉庫を利用しての実態、あるいは川崎などでは、港頭地区の倉庫で航空貨物を仕分けたり、ラベルづけ等の加工をする機能が求められている。こうした機能を港湾物流機能と合わせて考える必要があるか、あるいは別物で港にある必要はないと整理するか、そういうところも含めてご議論いただきたいという趣旨でございます。

それから、陸・海・空につきましては、陸・海・空を結ぶ総合的な物流体系については、無理に海・空を結びつけるのではなく、地価負担力がないようなもので、都心近くで荷さばきできるようなものについては、必要があるものについては何とか港でさばっていくような観点も必要じゃないかというご意見もいただいております。

二ページ目でございますが、「海上公園、環境問題、港の景観等」ということでございます。一番上の丸の二行目ですが、海上公園関係は改訂港湾計画にどのように含まれていくのかという「質問」がございました。そのお答えといたしましては、事務局の二行目でございますが、まず、港湾計画の基本方針で土地利用のスタンスについて決めていくと。次に、港湾計画で具体的な土地利用について議論いただく。そうした過程を通じて、緑地をどうするかを審議されることになるというところでございます。その公園というものをどういふふうにしていくかというところにつきましては、港湾審議会の中で別の部会を開催して、具体的な公園のあり方を審議していただきたいということ

になってございます。

それ以外に、「一番目の丸の丸のよつに、海上公園を含め環境問題あるいは三番目の公園だけのあり方だけではなく全体の調和とか、その次の美しい東京港とか、海上公園と東京港の景観、そういった視点からの議論をしていただきたい」というご意見もございました。

それから、「首都圏港湾の基本構想」というのがございますが、国の計画との整合への配慮もお願いしたいというご意見もございました。

三ページ目でございますが、「東京港の空間的な限界と残用地の利用方策」ということで、後段の二行でございますが、公園をはじめ重要な諸課題があるが、残された用地をどういう資源として使っていくのかという観点が大変重要であるというご意見もいただいております。

それから、「東京港の役割の都民へのPR」ということで、経済効果の大きさのわりに、その重要性が一般市民に浸透していないと。そういう面について、港の役割のPRについても議論いただくといいご意見もいただいております。

以上、簡単にございますが、第一回の審議会においていただいた主な意見をご紹介させていただきました。こつした視点も踏まえて、専門部会においてご議論いただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○森地部会長 どうもありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、「質問や、これからの審議につきまして」「自由に」意見をいただきたいと思えます。特に最初でございますので、「遠慮なく幅広く」意見をいただきたいと思えます。よろしくお願いたします。となたからでもどこからでも結構でございます。

青山委員 最初、口火ぐらいかなと思えますけれども、私、日

本郵船という会社に所属しております。港湾ターミナル事業関係の担当ということで仕事をしているわけですが、昨今、いずれにしましても、国土交通省さんのスーパ―中核港湾構想云々という話が業界紙にも出ていますし、皆さん、耳にたこができるぐらいの言葉になっているかと思いますが、そのスーパ―中核港湾の大きな流れの中で、私の今の認識は、東京港はどういうふうに住き延びるといっても変ですけれども、打ちかっていくのかという検討に参加させていただいているという認識をしています。

最初ですので、港というのは、いずれにしましても船会社が利用する場所でございますので、あまり船会社の業務についてご存じない方もおられるかもしれませんが、知識が重複されるかもしれませんが、簡単に触れてみたいと思えます。いずれにしましても、日本郵船という会社に私は属していますので、船協の代表とは言え、どちらかというところ、自分の会社のことを色濃く言いかもせませんが、その辺はご容赦いただきたいと思います。いずれにしても、国際海上輸送という事業に携わっているというのが日本郵船、あるいは商船三井さん、川崎汽船さん、日本の船会社で言うと三社でございます。

国際競争という大変に厳しいマーケットの中で仕事をしているわけなんです。今、まさにいろいろご説明ありましたけれども、アジアでの荷動きというものが構造的に相当変わってきて、先ほどの資料にありましたが、中国は今、世界の工場だといつぐらいい言われているわけですが、そこから出る荷物、あるいは行く荷物というものが相当増えている。一方で、日本の国から出る、あるいは入ってくる荷物という量で言いますと、一般的に我々、業界では、日本全体で言いますと、扱っている個数の増量は、減ることはあっても増えないのではないかと、いふ基本的な認識のもとでいかに増やそうかと、こつという活動を

していると考えていただいていると思っております。

それで、相当激しい国際競争の中で我々はやっておりますので、コンテナ化というのが、一九六〇年代からコンテナリゼーションというのが始まってきたわけですが、それ以前あるいはその当初、在来船というのが、当然ながら、今までどおり在来の、昔、我々、絵本で見えるような貨物船ですね。これが定期航路にしても荷物を運んでできていました。

それが突然、一九六〇年の半ばぐらいにコンテナ化が始まりました。アメリカの、もうなくなりましたけれども、シーランドという会社がコンテナというのをつくり始めて、これでやり始めたというので、一気にコンテナ化が進んで、今やうちの日本郵船で言いますと、定期航路ではコンテナ化をしていない航路というのは、ほとんどないと思っただけでいいと思います。したがって、定期航路は、完全にコンテナ船という巨大な船を動かしているという世界になっています。

一方で、競争をするに当たっては、商売でございしますので、船会社にとって収入がないとだめだと。我々の収入というのは運賃。国際海上輸送運賃というのがございまして、これがまた大変激しい業界なので、なかなか荷主さんにも上げてもらえないという相当限界のある運賃構成で闘っておりますので、そうなりますと、どうしてもコストを下げなきゃだめだということにつながってきます。

コストの中で大きなコストというのは、船の船費と言われる部分、それから、港に入って払う港費と言われる部分、港費といますと、例えばパイロテージとか、タグ料金とか、綱とり放し料金とか、そこでかかるいろいろな費用があります。と税金なんかも港費の部類に入りますけれども、それ以外にターミナルでの作業料金、ターミナルチャージと言われている部分、こういう貨物費に当たる部分のこういったコストをいかに下

げていくかということに我々は焦点を当てて何とか利益を上げたい。

具体的に言いますと、ほとんどの船会社にとって、コンテナ船の北米航路、ヨーロッパ航路というのは、収支的に見て黒字が出ているところはほとんどないと思っただけでいいくらいな状況なんです。やっと単月で黒字が出たというので喜ぶぐらいなイメージだと思っただけでもいいぐらいだと思います。

そんな中で競争していますので、何とかコストが安い港を探さず、ターミナルを選ぶという日々の交渉も含めて、相当精力的にやらざるを得ないという世の中になっていまして、船会社自身も淘汰が相当進んでいまして、淘汰しながら大きな船会社のみんで一緒にあってアライアンスという構成を組んで我々はやっていきます。

例えば日本郵船ですと、日本郵船という日本の船会社、ドイツのハバクロイドという船会社、香港のOOCLという船会社、イギリス、オランダに本拠を置きますP&O・ネドロイドという船会社、マレーシアのミスクという船会社、この五社がグループになって、自分の持っている船を全部、まずテーブルの上に出しまして、それぞれの形のある船をグループ分けしまして、それで、ヨーロッパ航路にこれは入れよう、アメリカ航路にこれは入れようという形でアライアンスを組んで、お互いにコストを削減するという形で闘わざるを得ないという形になってきています。

そういう意味で、日本の高コストレベルというのは、外国の船会社と我々は一緒にやっていますので、日本でそんなに高いなら日本に寄る回数を減らしてもいいじゃないかという議論は当然ながら出てきます。そういう中で、我々、日本にベースを置く会社ですから、そのグループの中でいろいろ切った張

ったの交渉があるという世界でございまして、我々は、東京、横浜、神戸、みんな寄りたいたった場合に、例えばドイツの船会社は、ハンブルクにもブレイメルハーフェンにも寄りたいたと、当然ながら、中で言うという話が出てきます。

そういう中で、何とか日本にという交渉を常に内部的にやっているというのが実情ですので、その意味で、日本のあんな小さいところは何で三つも寄るんだという議論は常に出てきます。しかしながら、例えば東京ですと、大消費地を控えたこの東京の港に寄らない手はない。いずれにしても、横浜と東京と比べた場合には、基本的に大きな航路は東京に寄っています。それ以外の航路は横浜に寄っているという区分けをしていますけれども、消費地に近いところに揚げる、あるいは積むことによつて、そこでドレージと我々は呼んでいます、横持ちの費用は削減するということは当然ながらありますので。

そんな話で、ちょっととりとめがなくて済みません。船会社というのはそんな形でやっていますので、いずれにしても、使いたくなくてコストの安い港。船はどこへでも、海の上を走っていますから、行きたいところに行けるという立場で船会社というのは港を見ているよ、そのところは基本的な認識として持っていたいただきたいという気がします。

私、担当として船会社であるんですが、もう一つ、帽子をかぶっています。例えば大井のターミナルの六番、七番というのはNYKが借り受けて運営していますが、どちつかというところ、ターミナルオペレーターの的な役もやっておりますので、帽子をかぶり変えながらお話しせざるを得ない場面もあると思いますけれども、とうとう始め、何となくとりとめもないですね、けれども、船会社の雰囲気はちょっとお話しできればなと思ってお話ししました。

○森地部会長 大変、どうもありがとうございます。

家田委員 今日いただいた資料は非常によくできていて、大いにいろいろ検討を進めたほうがいいと思つたんですけど、幾つか、もうちょっと追加したほうがいいんじゃないかなということをお話ししようと思つています。

基本的な感じは、量への対応から、ようやくそのくびきからいわば脱出することができて、質の向上に対応することができるようになってきたと前向きにとらえたほうがいいと思つたんですね。そして、質の向上によつて国際競争力に対応していく、あるいは港湾というエリアの快適な空間化ということに努力していく。まあ、こういうトーンだと思つたんです。

その上で三つほど申し上げたいんですが、一点は、東京港というのは今や最大港湾になるわけですから、単に東京港という区域の中だけのことを考えているのでは責務が果たされないわけで、我が国のリーディング港湾としてこれから二十年ですからね、二十年の中で何をすべきかといつたら、まず何といつても、東京湾の中でどういつ体制をとるのが我が国にとつて一番いいことであるかという検討をしなければいけない。それは具体的には横浜とどういつふうに連携するかということであつて、必ずしも従来型の、港湾管理者が全く独立して、相互に競争し合いながらやりましようといつのがベストとは私には思えない。競争する相手は隣の港湾じゃなくて違うところにある港湾だと思つていますね。これが一点目です。

二点目は、僕は日本の物流を決して効率悪いとは思つてないんですよ。ただ、部分、部分で見ると、やっぱり改善の余地がいろいろあつて、港湾のサービスというのは一つかもしねませんね。そのときに重要なことは、それぞれがみんな努力はしているんですけども、サービスの状況と一つの指標化して、きつちり評価して、しかも、これを海外の港湾と比較できるように公明していくと。そして、二十年先の目標ではち

よつと通過を要すけれども、適当な時間、時間で区切って目標を設定して、それを達成したかチェックしていくと、こつこつのをせひ、港湾サービスということに対してやっていただきたい。これが二点目です。

三点目は、国内のモーターシフトみたいな話もありましたけれども、基本的には海の輸送というのは環境効率も環境負荷も小さい、よろしいわけで、外貿、内貿の結節というのを一生懸命やらなきゃいけない。特区という話もありましたけれども、従来の枠組みにとらわれずに、極めて能率的に、極めてコスト安で横持ちでつないでいくこつこつことをせひトライしていただきたい。

以上、三点了す。

○森地部会長　ありがとうございます。

データの話もありましたけれども、何か事務局のほうで、今、お二人の意見についてお答えすることはありますか。あるいは、次回以降、また検討しますとこつこつで、よろしいですか。

○石山計画課長　次回以降、個別のテーマごとに資料をできるだけ用意させていただきたいと思えます。

梶山港湾整備部長　先ほど課長のほうから説明したとおりのお話でいいんですが、四回のおきに、前回討議の対応とこつこつがありますので、こつこつとこつこつで、今、言われたような資料をそれまでにできれば出していききたいと、このように思っています。

○森地部会長　特に国内あるいは国際的な港のいろいろな機能がありますから、それをこつこつと目標で比較して、目標をこつこつに設定するのか。ここはまたご検討いただきたいと思います。梶山港湾整備部長　委員の先生ともちょっとご相談しながら、部会長とも相談しながらこつこつとこつこつとやるかとかこつこつも含めてご相談しながらやらないといけないかと思えます。で

きるだけ努力したいと思えます。

○森地部会長　五、六年前まではいかないと思つんですが、航空とか鉄道とか、いろいろな交通機関についての同じような議論があつて、相対的な比較をしましょう。港についてもスタートしたんですが、そこにはもちろん船主さんも、いろいろな方がいらしたんですが、なぜか途中でストップして、それきりになつていくんです。非常に難しいということもあつたんだろうと思えます。したがつて、あるところまではそういう結果がありますから、中央官庁ですけれども、一度、こつこつのも収集していただければと思えます。

来生委員　教えていただきたいことがあるんですけども、先ほどちょっと出た、東京湾の中の各港の関係ということなんですけれども、横浜、川崎、東京、千葉とあるんですけども、現在、そういう港湾管理者の横の連携みたいなものを、どつこつという組織形態で、どれぐらいの頻度で、どんな形でやっているのかと。全くなひとは思われなひですけども、中身がどんなものかということも含めて、ちょっと教えていただければと思つんです。

浅倉港湾経営部長　一つありまして、関東地方整備局という国を中心とした横の連携が一つです。その中では湾の中でのよつこつな貨物量を将来設定するか。そつこつたことについては関東地方整備局を中心に一心の目標設定などを行つております。それを中心に、通称、湾理協と言つておりますけれども、東京湾連絡協議会、正式名称はもつと長いんですが、そつこつものを通じてやつているのが一つ。

もつこつは、東京、横浜、川崎、千葉も入つていられるんですが、これは事務レベルでのこれからの連携のあり方とこつこつものを、そのとき、そのときに進めていられるのが一つです。

それから、今回、スーパー中樞港湾に立候補するに当たり

して、連携というところが国から非常に求められました。そのこととの関係で、関東地方整備局を中心にしたものもあつたんですが、それとは別個に、東京、横浜、川崎、それぞれがどういついこととで実務的に連携できるかというところについて話し合いを各レベルで持ちまして、今回、スーパー中核港湾の立候補に当たりましては、連携策については同じ内容のものを出しております。

日常的な連携は、それぞれ、その都度に応じてという感じですね。正直申しまして、連携に対する温度差といいますが、それが各港湾で少しずつ違うものですので、その中で東京港が各港の連携を強めていこうというスタンスで呼びかけているんですが、うまく連携策としていこうという部分と、これは連携策とは違うんじゃないかという実務的なレベルでの問題がございまして、定期的にはやっておりますけれども、進む部分と進まない部分とがあるというのが実態でございます。

○森地部会長 「質問の趣旨に合っていますでしょうか。
来生委員 実態が少しわかる。二番目で、事務レベルで連携のあり方を検討する会があるというご説明があつて、三番で、スーパー中核の連携というのは同じところをやっているというふうに理解していいでしょうか。

浅倉港湾経営部長 いえ、多少違います。二番目のほうは情報交換という部分で、それを一歩進めたものがスーパー中核に当たりまして、具体的にこれから何を相互連携でやるのかといったことで、具体的内容を、例えば横浜と東京との間でパージ輸送をやったかどうかとか、あるいは、夜間にトラック輸送を片荷ではなく相互輸送できるような業界を巻き込んでできないか。

それから、三三七号線という一般道路を、例えば東京と川崎でいきますと、高速道路を通らなければいけない。それだと横

持ちがとても連携できない。いくら連携を言つたつて実際的な連携ができないので、一般道を湾岸道路につくつたらどうかというところについて、東京、横浜、川崎、力を合わせて国に要請していこうと。具体的な項目を六項目ほどつくりまして、そこについては合意した。そういうことの積み重ねで連携を深めていこうというのが現実問題ですね。

高橋港湾局長 今、家田先生からも京浜港の広域的な対応の問題についてどうするのかという議論をすべきだということなんですが、先ほどの視点の中の最後で、東京湾をにらんだ広域的、総合的な視点からということが視点の中に入れてございまして、ぜひそういう点についても議論いただきたいと思っております。その場合に、いわゆる競争と共存ということが、そういう視点で行くのか、それとも、競争ということの、例えば投資の重複であるとか、そういう問題との関係の中で、極端に言えば、統一主体にしたほうがいいかどうかという取れんされた部分がありまして、ある意味では、行政といいますか、港湾管理者というのは、それぞれやっていることが、ある意味では市場的な競争みだいになって、そのことがある意味では社会主義的な統一的な計画というものと違う形で、それがあがるがゆえに発展してきたという議論等もございまして、ぜひそういう部分と、それに伴つたマイナスの部分と両方あるのかと思っておりますので、その辺のところのご議論を私どもとしてもぜひいただきたいと思っております。

市場原理で、ある意味では企業は工場の投資をして、それが競争に負けた結果、例えばその施設が廃棄をされたり、あるいは余剰が生じるといふような議論と、例えばふ頭間の競争の中で生じる問題、同じような議論ではないかという議論もありますし、いや、それはやはりまずいんだ、もうちょっと近いところで、先ほどの、日本の場合に、ボリュームが多いにもかかわ

らず、六港で扱っている、近くで言うと東京と横浜あたりの問題ですけれども、その辺のところを、管理のあり方なり施設の更新のあり方、いろいろな議論から、あるいはサービスの向上という観点から、その辺のところはどういうところが望ましいのかということとはぜひご意見をいただきたいと思えます。

スーパー中枢の際は、その共同概念が国のほうが提示していたのは非常に漠然としていたものですから、私もやはり、とりあえず別々に行きながら、連携できることを取り上げようじゃないかという具体的なスタンスでとりあえず出しておりますけれども、今後、そういうことについて、今、家田先生がお話しされましたけれども、ぜひご議論いただきたいということでも、順番もご議論いただけてよろしいかと思えますが、いずれにしても、ぜひご議論いただきたいと思います。

中浜委員 今に関連するんですけども、湾内で考えないといけないこと、当然、港湾機能の面が大切だと思えますけれども、海域環境についても、東京港だけではとても解決できないようなものですし、湾内の全体で考えて、その中で東京港でできること、むしろ東京港がリーダーとなって、東京港でこれだけできるんだというあたり、緑地公園も含めて、そういうことをぜひ提案したいなと思えます。

それから、湾全体で考えないと、一つ一つでは非常に無理があると思えますか、羽田の沖合展開で空港問題は当面、第三空港の問題は先送りかもしれませんけれども、そういう問題とかそれから、廃棄物の処分場も、東京港、横浜港は当面あるんですけれども、次第にほかの自治体にも回ってくるようになってくると思えますので、そういう場合、各港湾管理者、自治体が考えるのか、あるいは湾全体で考えるのか、大阪湾は大阪湾フェニックスということで湾全体で考える仕組みがあるんですけれども、そういうことも含めて、東京港が提案していくよ

うな計画にしていきたいなと思えます。

三村委員 今日は大変すばらしい資料、ありがとございました。これで私、認識不足していたということがよくわかりました。

それで、非常に興味深いポイントが幾つかあるんですが、一つだけ、これも今日、初めてよく認識したんですけれども、扱われる財の資料が、基本的にこの五年間、十年間で変わっていく。先ほど倉庫という議論がございましたけれども、先ほど中国からというお話があつて、生産拠点からという話をしますと、例えば生鮮品とか衣料とか雑貨という、ある意味で消費財的なものが非常に増えてくることによって、倉庫という位置づけが基本的に変わってきているのではないか。あるいは、一つの流れの中でそこが中継していくということが大変大きくなることによつて、六ページを拝見しまして、規模の複雑さと言つんでしようか、錯綜というのが今起つてきているという感じを強く受けております。

そういう意味からしますと、先ほどの横浜と東京との港の性格の違いということも当然含めて、財の変化による物流港湾機能というもののあり方が変わるといふところを整理していく必要が非常にあるという感じがいたしましたので、これについて、これから私もいろいろ、この中で参加させていただきたいと思えます。

もう一つ、それはあくまで港機能がどう高度化していくかというところであるんですが、先ほどもございましたように、日本の港の競争力がない。先ほど青山委員からも指摘いただきましたように、コスト競争力という点からしても、非常に大きな問題を抱えているという話がございました。

もう一つ、十年近くになると思つんですが、シンガポールと東京あるいは日本との港の格差をいろいろ議論した中で、情報

化の決定的な遅れがあるという議論があったように聞いております。今日もシーナックスとかいう情報化の話があったんですけれども、なぜこれがいまだに進まないのかということについて、根本的な理由がどこにあるのかということについて、もしおわかりでしたら教えていただきたいと思えます。

以上です。

○森地部会長　ありがとうございます。今のご質問についてはなぜ情報化が進まないのか。

事務局　情報化の遅れにつきましては、別途、集中的にやる予定になっておりますけれども、基本的に、遅れているというのは、船会社とか、個別の企業がかなり最先端のシステムを構築したと。これは世界に伍するというのがありますけれども、中小事業者あるいは全体がやっていないという中で、国のほうも縦割り行政の中で幾つかのシステムが流れていると。そういう意味で、国全体のリーダーシップというところが今なくて、個別にシステムが開始されていると。そういう中で紙ベースであってもいいし、電子データであってもいいという特に強制力がないので、その辺のところの問題があるだろうと。

システム化をしたことによりついでにメリットがあるのかということにつきまして、その辺が理解されれば進むだろうと思っているわけですけれども、現在、国を中心に情報に対する懇談会、あるいは港湾管理者を中心としたシステムに対する統一を何回かやっております。その成果を見ながら、シンガポールに大分遅れましたけれども、ぜひそれに担ってこういうコンセンサスができていますので、もうちょっと時間をいただきたいなと思っております。

○森地部会長　理由がはっきりしないし解決できないんじゃないかとか多分おっしゃりたいんだらうと思えますが、どうもありません。

浅倉港湾経営部長　先ほどの広域連携の話の中で、これは画期的だと我々思つて、ただ、どこまで進むかというのでいろいろ難しい部分があるんですが、港湾IT化検討委員会というものを港湾管理者十港でつくりまして、その連絡会をつくっております。その中で東京と横浜、要するに東京湾の中では、少なくともいろいろシステムを同じものにしていくという話し合いを横浜とはいろいろ話しております。實際上、それが国レベル、全国レベルでどこまで行くかというのは今年度、来年度の我々の検討課題だと思つています。

青山委員が一番ご存じですが、要するにITを入れる場合には、全国どこでも共通にしてくれと。東京は東京、横浜は横浜、名古屋は名古屋、それぞれ別個では船会社はつき合い切れないと。先ほど言いましたけれども、強制力があるというものにならないければ、強制力がないのであれば、同じ統一のものを皆さんで使うような形にしてくれと。それは一つの運動と思つて、今、取り組んでいるところでございます。

田代委員　ちょっと違った観点からなんですが、私、海上公園審議会のほうからのメンバーで、今回、これが合併した審議会の中での議論ということでも幾つか申し上げたいんですが、第一回の審議会のときに環境あるいは公園に関しての要望というのがかなり出ていて、そのことを資料の中にまとめていただいているんですけれども、このことを基本方針の中でも基本的な方針として位置づけていただきたいというのがまずスタンスでございます。

それから、東京港は、別な観点から言うと、東京都民にとつて唯一の東京湾との接点、要するに窓口であるということでも、江戸時代からかなり貴重な窓口であったわけですので、人と自然の関係を新たに構築していくという観点を、ぜひ具体的な形で実現していただきたいというのが一つでございます。そのた

めに、キーワードが「物流拠点」あるいは「スーパー中枢」ということで、機能面での改善ということが大きな課題かと思いますが、もう一つの観点である「美しく快適な港」というあたりで、人が使うという側面も具体的な形で取り組んでいただきたいと考えております。

そういう意味で、魅力の創造ということに対して、東京を広く考えますと、山のほうから海まであるわけですから、どうも海あたりが、人が利用するために非常にアクセスが悪い。なかなか持っている機能が十分活用されていないのではないかとということがありますので、そういった空間的な再編も含めて、ぜひお考えいただきたいということでございます。ですから、自然環境の再生というあたりの中で、具体的な土地利用とか、あるいは方針の中に盛り込んでいただくとありがたいと、むしろそれは積極的な形で位置づけていただきたいというのが要望でございます。

以上です。

○森地部会長　ありがとうございます。

中井委員　私は船のことはあまりよくわからないので、土地利用の自分の専門のところを中心にお話を少しさせていただきますと思います。

今、田代委員のほうからありましたように、一つは、東京港の環境というか、そういうことに配慮したような土地利用というのは、おそらく、土地利用上の大きな基本方針の一つになるんじゃないかと思えます。その点は田代先生と同意見ですので、重複しますので省きます。

東京港の土地利用という点になりますと、港灣局のほかにも、先ほど港間の連携という話がありましたけれども、多くの自治体が、例えば中央区、品川区、江東区、こういったところがそれぞれの土地なり水先についていろいろな考えを持っている

と。その上に港灣局があり、なおかつ、都庁の中にもほかにもそういうことを考えているところがあるということで、その辺の土地利用の調整というか、連携の体制みたいなものがどうくり上げられるのかというのが一つ、計画づくりとしては大きいのではないかなと思っております。

特に、多分、前回から大きく変わっているのは、臨海副都心線がつながったので、品川にあれだけ大きなものがあって、なおかつ、大崎にもそこそこ大きな拠点があるということ。いわゆる臨海副都心と品川あたりまでを含めた、港灣局が言っている臨海副都心でなくて、もうちょっと広い意味での臨海副都心の全体の土地利用というのをまちづくりという観点から調整して、くみ上げていく必要がほんとはあるんじゃないかなど。西側はそういう感じで、品川あたりまで本来はかなり大きな都市的な拠点ができているわけですし、東側もおそらく、新木場くらいまで広げた感じで、ほんとは全体の土地利用計画が欲しいという印象を持っています。

それに関連してもう一つは、今まで臨海副都心の土地利用、特に都市的な土地利用については、そこで楽しんで遊ぶとか、それから働くということが多分中心だったんですが、現実には多分、住宅がたくさんできていて、そこに既にかなりの年数人がそこに住まわれるようになっていて、ということで、港灣に住むと言つんでしょつかね、そういう居住者への、いわゆる住環境的な配慮みたいなものをどうしていくかというのが新しい視点としてつけ加わるべきなのかなど。

もちろん、都民全体にとって非常に貴重な場所ですので、働く場所であり、レクリエーションの場所であるということはある上、そこには実は人も住んでいるという、そういう重層的な構造が土地利用的にはあって、今まで、どちらかという、薄めだった住まう機能みたいなものを、土地利用の中ではもう

少し強調していくべき時期に来ているのかなという印象を受けました。

最後は、これは単純な質問も込めてなんですけれども、今日いただいた物流関係の資料を見ると、臨海部に倉庫というのはなかなか重要なキーワードで、三十二ページの「倉庫業者の声」という中に、「建てかえ時の附置義務の負担が大きい」と書いてあるんですが、これ、説明があつたのかもかもしれませんけれども、聞き逃したので、この建てかえ時の附置義務の負担というのは何のことなのかというのをちょっと教えていただけないでしょうか。

○森地部会長 いかげでしょうか。最後の問題だけ質問です。

○石山計画課長 例えば、区や何かで大規模な建物を建てるときに、住宅の附置義務とか、そういう指導要綱がございまして、そういうものをクリアしないと建てかえができないとか、そういう話があるということでございます。

中井委員 倉庫でも、そういうことがあるということなんですか。

○石山計画課長 一定規模の建築物を建てようとするときに規制がかかってしまつた。

中井委員 オフィスならわかるし、倉庫で何でかなと。しかも建てかえですよ。まあ、細かい話は調べていただいて、後で教えていただければと思います。

○森地部会長 じゃ、また調べておいてください。

○石山計画課長 わかりました。

横山委員 私、この中で荷主という立場で参加しています三井物産の横山です。港というものを、我々は貿易をやっていますので常口から利用させていただいているんですけれども、今回の委員会、二十年后ということと、私どもの商社にとって二十年后というのは超長期な観点なので、非常に戸惑つてい

るがあるんですけれども、行政という面からいくと中期的な視野なのかなと思います。

ただ、この資料を見させていただきますと、やや短期的な資料が非常に多いかなと。二十年前からどれだけ物流が変わっているかということも、もう少し明確にされるような資料があつたほうがいいんじゃないかなと思います。つまり、二十年前には、コンテナ化はもちろん、ある程度は進んでいましたけれども、これだけのものはなかったでしょうし、中国の台頭はもちらんなかった。

それから、サプライチェーンの浸透というの五、六年の問題で、流通加工というのはほとんどやられていない状況だった。それから、香港、シンガポール、あそこはコンテナの港じゃなくて、我々のイメージでは通常のブレイクバルクの貨物を扱う一つの港かなというイメージがあつた。それぐらいの変化があると思つんですね。そういう中で、二十年后の港というのはある程度考えていかなければいけないかなと。そのための資料というのはある程度おつくりいただいたほうが皆さんに理解が進むんじゃないかなと思つております。

さはさりながら、私も利用者ということですので、ある程度、中期的、短期的にも港の機能を上げていただきたいということを非常に強く思つておりますので、この会では意見をいろいろ言わせていただくかなとは思つておりますけれども、東京港は競争力を強化という時代ではないのかなと。東京港の重要性は、日本においては非常に重要なのは私も理解していますし、利用もしているんですが、世界の中で伍していくための東京港というのをつくるのではなくて、日本の中で、先ほどどなたか言われていましたけれども、リーディングポートとして、どついつ効率的な、あるいは合理的な港、あるいはコスト競争力のある港というのをつくっていくのがいいかな

という気がしております。そのために、湾岸行政というのが一つ、もちろんあるでしょうし、ターミナルの民営化もあるでしょうし、港湾局自体の民営化というもの出てくるのかなとは思っておりますけれども、その点はちょっと議論したいかなと思っております。

長期的には私どもの言う立場というが、雰囲気でもないんですけれども、欧米の港を見ていますと、港がきれいと言っているすかね、区分けがされています。港として機能を追求する部分と、それから都民なり国民が親しむ港というのは非常に区分けされていると思っただけです。東京の場合は、ややこつた煮のよな感じがあります。最近でこそ、お台場という臨海部も出てきましたけれども、どつちに焦点が置かれているのかがよくわからない感じがありますので、その辺のめり張りがつけられれば、もう少しいい港湾になるんじゃないかなという気がしています。

若干、意見を述べました。

○森地部会長 ありがとうございます。

来生委員 先ほどの港湾の連携のことで、今度、検討するときには休む可能性もありますので、思いつきなんですけれども、忘れないように言っておきたいと思っただけです。私、ふだん、大学では独占禁止法とか産業政策の関連の法律を教えているんです。そういう観点で見ますと、それぞれの港湾というのは、一方で独立した競争主体だということ、競争が徹底して先ほどの局長のお話じゃないけれども、効率の悪いところはつぶれるというのが社会全体にとってプラスだという見方が一方であると思っただけです。ただ、それはマーケットをどうつぶつに考えるかということ、国内の市場が独立しているののであれば競争というのは非常にいいことだと思っただけです。

ところが、先ほど来、お話があるように、マーケットは今、

国内だけではなくて、日本の港湾は多分、中小企業だと思っただけです。独占禁止政策の観点から見たら、アジアないしは東アジアのマーケットの中で、独禁法の中で、例えば中小企業の協同組合というのがあつた。それから、今はなくなりましたが、日本が高度成長するプロセスで独禁法の適用除外で合理化カルテルというのがあつた。

競争の中で競争主体同士がいろいろなことを考えるときに、合併というのは一番最初の形で、意思決定の単純化という意味で言うと、それは多分、一番いいんでしょうけれども、合併は合併なりのコストがものすごく大きくなる。それぞれの主体が、ある意味で意思決定の独立性を確保しながら連携をするというのはカルテルなんです。少し思い切つて、東京湾の中に存在する四つの主体がカルテルを結ぶという観点で、投資調整カルテルとか、市場分割カルテルということ、合理化を図る。そのカルテルをやるやり方がどういうものであつたかということ、少し研究をされて、ふだん、多分、港湾の管理に携わつておられる方というのは、あまりそういうカルテルなんかになじみがないと思っただけです。

連携をやるということ、ただ、連携、連携と言つても、それぞれが思惑が違う主体同士が相互のメリットとデメリットをどこに見出すかというのは、それはそれでコストがかかると思っただけです。世界のマーケットで見たときに、中小企業で下手したらつぶれる。大企業に対抗するために中小企業同士が合理化カルテルを結んでいくという観点で、積極的に何か連携を進めるというのが非常に重要なポイントではないかという気がするということをお話しておきたいと思つた。

○森地部会長 ありがとうございます。

重川委員 防災という立場でちょっと感じたことを申し上げたいんですが、まず一点目は、今までにいろいろな先生

方からお話が出ていたんですが、現在の港湾地区というのは専門の方たちがお使いになる。その領域性が高くて、しかも、人の目が非常に少ない、監視性の低い空間ということで、これは今までの港湾機能の効率化を考えると当然のごういことにならるんですが、臨海地区の役割、先ほどごつちを選ぶか、そのめり張りをつけて、どういう方向で行くかを少し考えたほうがいいんじゃないかというお話があったんですが、これからは普通の人が安全に、そして安心を感じられる空間づくりを目指していくべきではないかなと思います。

例えば今日の資料で、東京港というのは我々の日常生活にかかわる食べ物とか着る物をたくさん受け入れる。そういう意味では、例えば輸入食品の安全性の問題とか、あるいは不法出入国者の出入りの場になるとか、我々の生活に密着した安全や安心を守る、まさに玄関口である。そういうところのチェック機能を高めていく、安全性を高めていくということは後背地の安全・安心には非常に必要だと思います。

そのためには、機械警備とかいろいろな方法があるんですけども、一番重要なのは、常に人の目がある。さっき監視性が非常に低い、不安を感じる空間だと言ったんですが、住宅の問題もありますけれども、普通の人たちの目があるということが犯罪を抑止するために重要な役割を果たすんじゃないかという気がしております。

もう一点は、地震災害ということを考えますと、先ほど二十年は非常に長いタイムスパンだということ意見がありました。我々のように自然災害を相手にしていますと、二十年というのは非常に短いタイムスパンでございまして、二〇三〇年ぐらいには東海地震、東南海地震、南海地震という太平洋ベルト地帯を直撃するよつな巨大地震が起る可能性が非常に高いと言われております。

そうなったときに、神戸の震災でもそうだったんですが、神戸港のバースが使えない間に何が起きたかというところ、大量の荷物、船が東南アジアに流れていってしまったって、いまだに神戸港に戻ってきていない。これは震災だけが例ではないと思うんですけども、そういう現実もあります。清水港とか、名古屋港とか、大阪港とか、そういう港湾の機能がダウンしているときに、じゃ、東京湾でどういう役割を果たすのか、あるいは被災地への救援のために東京港がどういう役割を果たすのかというのは防災の面で重要な役割が出てこようと思います。それはこの7次計画の実施中に起きる可能性も十分考えられる。

ですから、防災拠点というお話があったんですが、そういうことを考えたときに一番重要なのが、防災拠点としての機能もそうなんですけれども、ほかの港湾との情報連絡ですとか、さつき広域的な情報連携あるいは機能連携、それを日常的にやっておくよつな情報システムなり何なりができておくというのがもう一点で、災害時に備えては重要になってくるのではないかと気がいたしました。

以上です。

○森地部会長 ありがとうございます。

森野委員 森野でございます。今の重川さんの話と若干重複するかもしれませんが、まず最初に、あと二十年先というのを考えたときに、今日、ちょっとびつくりしたのは、二十五ページの産業集積の一覧表というの、例示したものを挙げていたんですけども、これ、あと二十年先を考えると、ほんとに中国は安定しているかどうかというのはよくわからなくて、このあたり、少なくとも二〇〇八年のオリンピックまでは何とか安定している、その後、二〇一〇年の万博ぐらいの先の中国というのは、産業がこんなに依存している大丈夫なのかということも少し全体を考え合わせるときにはいいのかなと思います。

あまり途方もない話をしているもしようがないので、もう少し身近な話で言つと、私が新聞記者をやっていたとき、最初に取材していたのが三管本部と、第二管区海上保安本部で、この五年ぐらいの間にも東京湾では海難事故がいつぱい起きています。それについて、ただ、大型コンテナ船が東京港にいつぱいやつてくればいいという話ではないと思つたんですね。そういうことを考えた場合に、先ほど中法委員が言おうとした話とも関連するのもかもしれませんが、一つは、常陸那珂がこれから二十年たったときにどういつぶつに機能していくかということ、は少し考え合わせて、これは国土交通省の資料などでわかる話だと思つたんですが、考え合わせていく必要があるのかなと。

特にそれを感じましたのは、十一ページで、首都圏の輸出貨物で、北関東三県のウエートが、輸出・輸入ともに東京港、外貿コンテナの中で大きいと。この部分が、ほとんど生産部分は中国をはじめアジアに移転してしまっているわけですから、も、さはさりながら、これだけあるとすると、それが常陸那珂に移った場合、どうなるか。あるいは、内航の場合ですと、例えば北海道の牛乳なんかは大洗にミルク専用船でやつてくるとか、そういうふうにならぬか、かなり変わっていく中で、全部、東京湾内だけで考えていいのかなということが一つです。

もう一つ、とりわけ、それとの関係で言つと、エネルギーの消費が、これから燃料電池というものがどんどん主体になってきたときに、今までのような袖ヶ浦で受けて、それを首都圏に回す、そういう形だけで果たして済むのか。

もう少し全体で言つと、分散型のエネルギープラントの配置になつていくのかなという感じもします。そういう観点から少し、情報化ももちろん大事ですが、東京湾全体の環境とか防災、そういうことも含めながら、今言つた、少なくとも

二十年先には予想される新しい外側の港湾、あるいはエネルギー、環境事情の変化、ある程度見通せるものは視野に入れておくべきだろうと思つています。

○森地部会長 ありがとうございます。

大体、予定の時間が来ておりますが、ほかに発言はございますでしょうか。

今日は第一回目ということで、幅広くご議論をいただきまして、それで、事務局で、たくさんいただいているご意見をどういつぶつに扱つかですが、ご発言順に並べるような書類は後々、使い勝手がよくないので、前回の審議会も含めて、項目を幾つか整理していただいて、そこに意見を入れていただければ、それを常時、更新するような格好にさせていただければと思つています。

今日、ご発言ないこともたくさんあります。例えば循環型社会をどう考えるかとか、あるいはアジアのもう少し違つ、二十年後の人件費も上がったときのアジアと日本の関係はどうだとか、いろいろな議論がまだあり得るだろうと思つていますが、それはご発言いただいたものの重複を避けるために、常にうまく整理をしていただいて、お手元に置いていただいて、ここが抜けているよ、あるいは意見が違つよと、こつこつ格好で詰めていきたいと思つています。

それでは、大変ありがとうございました。時間の都合もございますので、これで質疑等を終了とさせていただきます。

それでは、今後の日程の確認等、事務局からお願いいたします。

○多羅尾企画課長 それでは、今後の日程につきまして、案内申し上げます。第二回基本方針検討部会でございますが、三月七日（金曜日）の午後ということ、東京港をご視察いただければと思つております。次に第三回基本方針検討部会でございま

すが、二月二十日（木曜日）の十時より都庁で開催させていただきます。細かいつきまわしては別途ご案内申し上げます。

○森地部会長 七日は何時ですか。

○多羅尾企画課長 七日は午後一時から二時ぐらいの間に集めたいただきたいと考えております。

○森地部会長 わかりました。次が十時ですね。

○多羅尾企画課長 はい。二十日（木曜日）につきましては十時に都庁と考えております。

それから、第四回目の日程でございますけれども、今、メンバー等で皆様のご都合を確認させていただいておりますが、委員の皆様のご都合を見ますと、四月二十四日（木曜日）の場合は午後が皆様のご都合が大体よろしいと伺っておりますので、最終確定しましたらまたご案内申し上げますけれども、きまして四月二十四日の午後二時ぐらいにお集まりいただければと思っております。確定しますら、すぐにご案内申し上げますと思っております。

○森地部会長 二時間ぐらいですね。

○多羅尾企画課長 はい。一時間から二時間ぐらいと考えております。

事務局からは以上でございます。

○森地部会長 大変、どうもありがとうございます。

これをもちまして本日の審議はすべて終了いたしました。

技監挨拶

○森地部会長 閉会に当たりまして、高野技監からごあいさつがござります。

高野技監 今日が第一回ということですが、港湾局技監の高野でございます。これから皆さんと一緒に議論をさせていただくことになるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

委員の皆様にはお忙しい中、長時間にわたりまして、ほんとうにありがとうございます。今後は当分の間、相当ハードなスケジュールで、お忙しい中、時間をつくっていただくことになろうかと思っておりますけれども、ぜひ今日のような議論をたくさんいただきまして、ぜひとも次期の改訂計画に向けて、東京港のさらなる発展が図れるような、あるいは都民に親しまれる港がさらに進んでいくようなまとめをしていただければ大変ありがたいと思います。

今後とも一層のご支援とご指導をお願い申し上げます。あいさつとさせていただきます。

本日はほんとうにどうもありがとうございます。

○森地部会長 どうもありがとうございます。

それでは、本日の部会を終了いたします。

閉会（午前十一時五十五分）