

平成十四年度

第七十回

東京都港湾審議会速記録

日時 平成十四年十二月二十六日（木曜日）
於 東京都庁第一本庁舎四十二階北塔
特別会議室A

次第

- 一 開 会
- 二 委員の紹介
- 三 会長の選任
- 四 会長代理の指名
- 五 港湾環境整備負担金部会委員の指名
- 六 挨拶（青山副知事）
- 七 諮問書手交
- 八 諮問事項の説明、審議
東京港第7次改訂港湾計画の基本方針について
- 九 挨拶（高橋港湾局長）
- 十 閉 会

出席者

（学識経験を有する者）

三菱商事（株）物流サービス本部付参与 上東野 治男

（社）日本港湾協会理事 坂井 順行

富士常葉大学環境防災学部助教 重川 希志依

千葉大学園芸学部教授 田代 順孝

東京農工大学農学部教授 福島 司

青山学院大学経営学部教授 三村 優美子（欠席）

江戸川大学社会学部教授 恵 小百合

東京大学大学院工学系研究科教授 森地 茂

（財）東京動物園協会常任理事 山田 元一

（社）経済同友会副代表幹事・専務理事 渡邊 正太郎

（港・湾・海上公園利用者）

（社）東京港運協会会長 鶴岡 元秀

東京倉庫協会会長 伊藤 幸治（代理）

東京港定航船主会会長 畠山 豊生

東京湾海難防止協会東京支部長 山本 正徳

東京港湾労働組合協議会副議長 都澤 秀征

全日本海員組合関東地方支部長 藤澤 洋二

東京都釣魚連合会会長 吉田 米豊

都民公募 南 博

都民公募 木川 りり子

（港湾区域に隣接する特別区の区長）

中央区長 矢田 美英（代理）

港区長 原田 敬美（代理）

江東区長 室橋 昭（代理）

品川区長 高橋 久二（欠席）

大田区長 西野 善雄（代理）

江戸川区長 多田 正見（代理）

東京都議会議員

東京都議会議員 立石晴康
 東京都議会議員 清原鍊太郎
 東京都議会議員 大西英男
 東京都議会議員 名取憲彦
 東京都議会議員 藤井一夫
 東京都議会議員 丸茂勇夫
 東京都議会議員 藤田愛子
 東京都議会議員 津田廣喜(代理)
 東京都議会議員 渡辺和足(代理)
 東京都議会議員 野竹和夫(代理)
 東京都議会議員 黒川曉博
 東京都議会議員 福島和夫(代理)

東京都職員

副知事 青山信伸
 港湾局長 高橋一行
 技監 高野一男
 総務部長 津島隆一
 港湾経営部長 浅倉義信
 港湾整備部長 梶山義修
 離島港湾部長 樋口和行
 計画調整担当部長 松井安創
 参事(物流企画担当) 吉田安輝
 参事(開発調整担当) 萩原豊吉
 参事(環境対策担当) 安藤哲士
 参事(総務部総務課長事務取扱) 三田村みどり
 企画課長 多羅尾光睦

開会（午前十時三分）

○多羅尾企画課長 それではただいまより第七十回東京都港湾審議会を開会いたします。各委員の皆様には年末のお忙しいところ、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会長にお願い申し上げるところでございますが、本日は東京都海上公園審議会と統合いたしましたので、委員改選を行い、初めて開かれる審議会でございます。会長が空席となっております。しばらくの間は私、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。よろしく願います。

本日の審議会は所要時間約一時間二十分程度を予定しておりますので、よろしく願います。なお、本日の審議会につきましても、公開といたしたいと存じますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○多羅尾企画課長 それでは公開とさせていただきます。

次に、開会に先立ちまして、本日の委員の出席状況につきまして、ご報告申し上げます。ただいま、代理でご出席の方を含めまして、二十九名の委員の方のご出席をいただいております。定足数を超過しております。

それでは、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。まず初めに会議次第がございます。

資料1は、「東京都港湾審議会委員名簿」でございます。

資料2は、本日諮問を予定しております「諮問書案」でございます。

資料3は、「諮問事項の説明」でございます。

資料4は、「説明資料」でございます。

資料5は、「東京港第7次改訂港湾計画策定フロー」でございます。

ます。

次に、資料ナンバーは打ってございませんが、「座席表」、「東京港便覧」、「東京都港湾審議会条例」、それから「PORTO TOKYO」がございます。

配付資料の不足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。

委員の紹介

○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、大変僭越ではございますが、私のほづからご紹介させていただきますと存じます。まず、学識経験を有する皆様でございます。

上東野治男委員でございます。

坂井順行委員でございます。

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。

福嶋司委員でございます。

恵小百合委員でございます。

森地茂委員でございます。

山田元一委員でございます。

渡邊正太郎委員でございます。

なお、三村優美子委員は、所用のためご欠席との連絡を受けております。

次に、港湾・海上公園利用者の方々でございます。

鶴岡元秀委員でございます。

伊藤幸治委員でございますが、本日は田中専務理事が代理出席されております。

畠山豊生委員でございます。

山本正徳委員でございます。

都澤秀征委員でございます。

藤澤洋一委員でございます。

吉田米豊委員でございます。

南博委員でございます。

木川るり子委員でございます。

次に、港湾区域に隣接する特別区の区長の方々にございますが、本日、急遽区長会が開かれることになり、区長ご本人にはご出席いただけないとの連絡を受けております。代理出席をいただいている方をご紹介します。

中央区長の代理、余湖土木部長でございます。

港区長の代理、永尾助役でございます。

大田区長代理、小西まちづくり推進部長でございます。

江戸川区長の代理池澤助役でございます。

次に、東京都議会議員の方々にございます。

立石晴康委員でございます。

清原錬太郎委員でございます。

大西英男委員でございますが、ただいまちょっと遅れられてくるようでございます。

名取憲彦委員でございます。

藤井一委員でございます。

丸茂勇夫委員でございます。

藤田愛子委員でございます。

次に、関係行政機関の方々にございます。

津田廣喜委員でございますが、本日は古河原調整室長が代理出席されております。

渡辺委員でございます。本日は、上田副局長が代理出席されております。

野竹和夫委員でございます。本日は幸口東京運輸局次長が代理出席されております。

黒川暁博委員でございます。

福島和夫委員でございますが、本日は市橋都市交通対策課長が代理出席されております。

以上で出席委員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。

副知事の青山でございます。

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。

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。

どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

会長の選任

○多羅尾企画課長 それでは、引き続きまして、会長の選任に移らせていただきます。会長につきましては、東京都港湾審議会条例第五条第一項の規定によりまして、学識経験を有する委員のうちから選任いただくことになっております。それでは、会長の選任につきまして、どなたかご発言をお願い申し上げます。

○島山委員 会長の選任についてご提案申し上げます。渡邊正太郎委員に会長をお願いしたかどうかと存じます。ご存じのとおり、渡邊委員は、経済同友会の副代表幹事としまして、経済問題をはじめ、日本が抱える諸問題に関し、高い見地から提言されるなど、ご活躍されております。

東京港は日本を代表する国際貿易港です。しかもその臨港部には、首都圏四千万人の人々の生活を支えるさまざまな企業とインフラが集中しております。東京港の今後のあるべき姿を検討していく本審議会に、会長には長年培われた国際感覚と、経済に関する広範な知識とご経験をお持ちである渡邊委員が適任であると存じます。渡邊委員には、大変ご苦勞なことでございますが、会長へのご就任を強くお願い申し上げます。私の提案とさせていただきます。

○多羅尾企画課長 たいだい、島山委員から渡邊正太郎委員を会長にというご提案がございましたが、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、渡邊正太郎委員に本審議会の会長をお願いしたいと存じます。渡邊委員には、大変おそれいりますが、会長席のほうにお移り願いたいと思えます。

○渡邊会長 渡邊でございます。

皆様のご推薦がございましたので、会長を引き受けさせていただきますしたいと思います。皆様方の協力によりまして、この重責を果たしてまいりたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきますけれども、着席をお許しいただきたいと思えます。

会長代理の指名

○渡邊会長 まず、会長代理の指名でございます。東京都港湾審議会条例第五条第四項によりまして、会長に事故があるときは、学識経験を有する委員のうちから、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理するとなっておりますので、ここで指名させていただきます。坂井委員をお願いしたいと存じます。坂井委員、どうぞよろしくお願い申し上げます。

港湾環境整備負担金部会委員の指名

○渡邊会長 次に、「港湾環境整備負担金部会委員の指名」でございます。東京都港湾審議会条例第二条第二号に、港湾環境整備負担金に関する事項が本審議会の所掌事項となっております。これにつきましては、第三十七回東京都港湾審議会（昭和五十五年度）におきまして、専門部会を設置し、審議することになっております。そこで、東京都港湾審議会条例第八条第二項の規定に従いまして、部会委員を指名させていただきます。

学識経験を有する委員のうちから、坂井委員、山田委員、港湾・海上公園利用者の委員のうちから、鶴岡委員、伊藤委員、島山委員、都澤委員、関係行政機関の委員のうちから、渡邊委員、野竹委員、黒川委員の九人の方々にお願いをいたしたいと存じます。

挨拶

○渡邊会長 続きまして、青山副知事からご挨拶がございます。よろしくお願い申し上げます。

○青山副知事 東京都の副知事の青山でございます。一言ご挨拶

を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、年末の大変お忙しい中を本日、東京都港湾審議会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございますと申し上げます。

本日は、港湾審議会と海上公園審議会を統合いたしましたして初めての審議会となります。大変大きな、そして従来以上に重要な審議会となりました。新たに選任をされました渡邊会長さんをはじめ委員の皆様方には、東京港の発展に従来以上に「指導」「鞭撻を賜りますように」よろしくお願い申し上げます。

東京港は首都圏の四千万人の生活と産業を支える国際港湾として、大変重要な重責を担っております。水深十五メートルの大きなコンテナ船に対応するふ頭の整備も東京港は全国の港湾に先駆けて進めてまいりました。国際コンテナの取扱量では、日本では第一位の港湾となっております。

しかし、アジアの各港湾が大変発展をしております。国際競争も大変激化をしております。昨今の東京港を取り巻く情勢というのは大変厳しいものと認識をしております。東京港が日本を代表する国際的なメインポートとして、今後さらに発展をしていくためには、時宜にかなったハードとソフトの両面にわたる振興策を推進していかなければならないと考えております。

本日、石原慎太郎東京都知事から諮問を申し上げますのは、今後約二十年間の東京港の港湾経営や施設整備の基本的考え方を明らかにする「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針について」でございます。東京港の国際競争力の強化策をはじめ、首都圏全域を視野に入れて、陸・海・空の物流を総合的にとらえながら、あすの東京港の振興・発展のあり方などについて検討をお願いするものでございます。詳細につきましては、この後港湾局のほうから説明申し上げますので、審議のほどよろしくお願い申し上げます。委員の皆様方のご協力をお願い申

し上げまして、私どもからの「挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。」

諮問書手文

○多羅尾企画課長 それでは、本日お諮り申し上げます「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針について」、青山副知事から渡邊会長に諮問書をお渡ししたいと存じます。

会長、副知事、よろしくお願いいたします。

(諮問書手文)

○渡邊会長 ただいま、知事の諮問書をお受けいたしました。諮問内容につきましては、皆様方のお手元に資料として配付してございます。

なお、青山副知事は、やむを得ぬ所用がありまして、退席させていただきます。いただきたいと存じますので、皆様方ご了承をお願い申し上げます。

○青山副知事 恐縮でございます、どうぞよろしくお願いいたします。

諮問事項の説明、審議

東京港第7次改訂港湾計画の基本方針について

○渡邊会長 それでは、審議を進めてまいりたいと存じます。

諮問事項の、東京港第7次改訂港湾計画の基本方針について、「詳細を事務局から説明願います。どうぞ。」

○梶山港湾整備部長 それでは、お手元の資料につきまして説明したいと思います。

最初は資料3、その後資料4、そして資料5と一括で説明を

せていただきたいと思ひます。

まず資料3でございます。諮問事項の説明でございますが、これにつきまして、読み上げさせていただきますと思ひます。

一 ページでございます。

基本方針の性格、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、「東京港第7次改訂港湾計画」を策定するための指針となるものである。

諮問の趣旨 今日東京港は、日本を代表する国際貿易港に發展し、世界の基幹航路のコンテナ船が多数寄港するメインポートとして、また国内の主要港と定期航路で結ばれる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。

また、港内の埋立地は、貨物の荷捌き、保管施設などの物流機能の集積に加え、臨海副都心の開発や、交通網の整備、スポーツ・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。

これまで東京港における港湾施設の整備、臨海部の開発・利用については、平成十七年を目標年次とする第6次改訂港湾計画に基づき推進している。

しかしながら、近年東京港に大きな影響を与えるさまざまな行政の変化が生じている。

まず、港湾をめぐる情勢であるが、第一にアジア經濟の發展を背景としたアジアの諸港のめざましい躍進の中で、我が国の港湾の地位は相対的に低下している。東京港においても、国際コンテナ貨物の取扱量は伸長しているものの、その伸び率はアジア諸港にはるかに及ばないことはもとより、世界の平均値にも達していない。東京港が国際競争に敗れ、国際基幹航路の寄港が減少した場合の輸送時間・コストの増加による首都圏經濟への打撃が現実のものとして危惧されつつある。

また、こうした中、国では、經濟の活性化を図るため、我が国の港湾を厳しく選別し、集中投資や規制緩和を通じて、アジアの主要港をしのぐ港湾サービスの実現を目指す「スーパー中枢港湾」の選定や、「構造改革特区」の設置に向け、取組みを始めている。

第二に、生産拠点の海外移転等を背景として、生活関連物資を中心に、中国をはじめとするアジアからの輸入が急増し、ふ頭の逼迫が深刻となっている一方、輸送形態の変化などにより、機能や利用度の低下したふ頭が生じている。

第三に、コンテナふ頭について、国際海上輸送の変化から公共ふ頭の利用実態が専用使用に近いものとなっているなど、制度との乖離が見られる一方、価格競争力において、公共ふ頭の問題点が顕在化しつつある。

第四に、内航輸送においては、トラック輸送から海上輸送に転換するモーダルシフトの要請が高まるとともに、ユニットロッド化や船舶の大型化に伴って、輸送効率の優れた革新船への移行が着実に進展している。

第五に、輸送手段が多様化する中で、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・陸上輸送の連携や、背後圏との輸送網の強化が求められている。

第六に、首都圏の空港容量が逼迫する中で、羽田空港の再拡張が喫緊の課題となっている。

次に、東京臨海地域をめぐるその他の情勢変化としては、産業構造の変化等に伴い、土地利用の転換が進む中で、我が国の經濟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きている。

同時に、スポーツ・レクリエーションや、親水機能の充実に、都民が親しめるみなとづくりに加え、とりわけ今日、環境

への配慮や、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。

こうした情勢変化に適切に対応し、東京港の整備や経営のあり方を明らかにしていくためには、以下の課題を解決していくことが必要となっている。

コストや時間の節減・二十四時間二百六十五日フルオープンによるサービスの向上、ＥＴ化の推進による施設の効率的利用、将来のコンテナ船大型化への対応など、ソフト、ハード両面にわたる東京港の国際競争力の強化。

港湾事業者の経営効率化に寄与するとともに、荷主、消費者がコスト縮減や、サービス向上の効果を享受できるような経営感覚に裏打ちされ、多様なニーズにきめ細かく対応できる港湾施設の管理運営手法の検討。

コンテナふ頭の整備、管理、運営方式について、国際海上輸送の実情を踏まえた公共、公社方式それぞれの再検討。

アジアからの輸入の増加や、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。

陸・海・空を結び、背後圏との輸送ルートなどの包括する東京港を中心とした総合的な物流体系の構築。

物流高度化に対応した土地利用、通関等に係る各種規制の弾力化や、物流施設の新設・機能更新。

羽田空港の再拡張に伴う空港機能と港湾機能との共存。

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
広域的な防災体制の確立と環境対策の推進。

これらの課題を解決し、東京港の振興発展を図っていくためには、まず、産業構造が極めて短いサイクルで変化していく近年の状況を鑑み、柔軟で弾力的な発想が求められる。

また、陸・海・空の物流や、首都圏全域を視野に入れた広域的、総合的な観点からの検討が必要である。

さらに、東京港の空間的な制約や、厳しい経済・財政状況を踏まえ、経営、効率性の観点からの検討も必要である。

「東京港第7次改訂港湾計画」の策定に当たっては、こうした観点に立つて、以上の課題を検討していく必要がある。このため、「東京港第7次改訂港湾計画」の基本方針を諮問するものである。

以上であります。

○多羅尾企画課長 説明の途中でございますが、大西英男委員が到着されましたので、ご紹介申し上げます。

○梶山港湾整備部長 続きまして、資料4につきまして、ご説明したいと思えます。座らせていただきます。

この資料は、諮問事項の内容に沿いまして、東京都をめぐる状況をまとめてございます。

二枚めくって、一ページをお開きください。

現行の第6次改訂計画は、平成十七年を目標年次として、平成九年に策定したものでございます。今回の第7次改訂港湾計画を策定するための指針としての基本方針は、おおむね下段に書いてございますが、二十年後の将来を見据えた東京港のあり方について検討していただくこととなります。

次のページをお願いいたします。ここには、東京港の現状、特に国際競争力にかかわることについて、資料をまとめてございます。二ページをお開きいただきたいと思えます。

次のページでございます。我が国の外貿コンテナふ頭の取扱量を港別に示したものでございます。東京港は一番下の赤い色で示した部分です。一九九八年より二〇〇一年も含めまして、四年連続第一位を占めております。

次のページをお願いいたします。三ページです。

東京港と結ばれているコンテナ定期航路のネットワークと世界の各地域との外貿コンテナ貨物量を示したものでございます。

東京港との取扱量は、円グラフに示したように、アジア、北米、欧州の順となっております。

次を願います。

東京港で扱う輸入貨物は、そのほとんどが首都圏で消費されておりまして、東京港が首都圏を背後圏とする消費港であることがわかると思います。

右側の輸出は、メーカーの工場が集積している北関東や神奈川県、千葉から出されているものがございます。このように東京港は首都圏四千万人の生活と産業を支えているメインポートでございます。

次を願います。

横浜港の背後圏を同時に示したものでございます。埼玉をはじめ北関東は、東京港の利用に比べまして、横浜港の利用の割合が低くなっております。東京港の優位性が見られるということでございます。

次に、六ページでございます。東京港に整備されているふ頭機能を示したものでございます。赤く色の塗ってあるところが大井や青海など、高規格の外貿コンテナターミナルです。黄緑色が内貿雑貨ふ頭や、フェリーターミナルなどでございます。

次を願います。

東京港は港湾機能のほかにも、多様な役割を担ってきております。湾岸道路より海側が、港湾機能と連携した物流サービス中心の土地利用、一方、真ん中に湾岸道路がありますが、それよりも陸側の臨海副都心一帯が、都市的な土地利用が進んでおります。

そのほかにも、左の凡例の黒い印がありますけれども、埋立地だとか海上公園をはじめ、大規模な公園とか発電所、ごみ施設などの供給施設が例示されております。

次に、八ページでございますが、臨海部への倉庫機能の集積

状況を見たものでございます。都内にある倉庫は、全国の約一割を占めておりますが、その中の八割が東京臨海部に集中しているという資料でございます。

次は九ページでございます。

アジアの主要港へのコンテナ貨物の伸びを示したものでございます。見てわかりますとおり、香港、シンガポールが、この十年で急増、上海、深など、中国の港もここ数年急増しております。日本の港湾は、そういう意味では、微増にとどまっているという資料でございます。

それから十ページです。

アジア諸国の国別、港別のコンテナ貨物の取扱量を示したものでございます。円の大きさで、取扱量を示してございます。

中国、日本を除いて、シンガポール、台湾、韓国などは、一つの港に集中しております。日本は全体で、韓国とか台湾よりも取扱量が多いわけですが、東京湾とか伊勢湾、さらに大阪湾などに港が分散しております。一港当たりの取扱量は小さくなっております。

次、願います。十一ページです。

北米、欧州を結ぶ国際基幹航路について、アジアの全体の航路数と東京港に寄港する航路数を示したものでございます。アジアの貨物量の増加に伴いまして、アジアに寄港する基幹航路も増加はしておりますが、東京港に寄港する航路は微減しております。

十二ページです。

我が国が基幹航路から外れた場合の影響を例示してみました。欧州と東京を結ぶ基幹航路、真ん中ですが、二十六日で輸送がワンサイクルになります。しかし、香港止まりで、ここから支線でいきますと、積み替えに一日、支線輸送で四日、五引く三日、二日余計にかかる。こういう図です。と同時に、積み替え

があるために輸送コストも増加します。そうしたことから、国民経済の面からも影響するおそれがあると、こつこつとことが読み取れるかと思えます。

十三ページでございます。

この図は、アジア諸港との港湾コストを比較したものでございます。貨物の取扱量を同一にして比較しても、東京港を仮に一〇〇とした場合に、アジア諸港は六〇程度と安い、こつこつことになっております。

十四ページでございます。

港湾貨物の通過時間の短縮も課題となっております。ここでは、港に着いた貨物が搬出許可されるまでの平均時間を示したものです。現在、貨物が港に着いてから搬出まで、平均で一・四日かかっております。その理由は、土日の休日を挟んでいることも大きな要因となっております。したがってまして土日もオープンになれば、一・三日程度に短縮できる、こつこつと図でございます。

十五ページでございます。

港湾物流の情報化の状況を示しております。ちょっとこちゃこちゃしておりますが、要は、貨物の輸送に係る手続きは、いまだに書類処理などが多く煩雑になっております。また、電子情報化されている場合でも、企業ごとにシステムが異なっております。こうしたことから、情報の一元化が図られていない。情報の電子化、共通フォーマット化によりまして、情報の共有化を進め、業務の迅速化に貢献することが必要でございます。

次をお開きください。
これはアジア貨物の取扱いの動向について資料をまとめたものでございます。

十六ページをお開きください。

東京港の外貿コンテナ貨物の相手地域別の取扱量を示した図

でございます。アジア経済の台頭や、生産拠点の移転に伴いまして、アジア諸国と東京間の貨物の輸送が急増していることがこの図からわかると思えます。

十七ページでございます。

アジア貨物の増大に伴いまして、アジアを結ぶ定期航路の便数も年々増加しております。右側に書いてあります近海航路と申しますのは、中国、韓国、台湾を結ぶ航路でございます。こちらのほうの伸びが大きいということがわかりかと思えます。

次に、内貿の貨物の動向をまとめてみました。十八ページをお開きください。

内貿の貨物は、ピーク時、これは平成七年、五千八百六十万トンでございますが、これと比較すると、現状は四千五百万トンで、二割以上減少しております。なお、フェリーの割合が大きく見えますが、これは、統計上、貨物の重量ではなくて、トラックそのものの重量を換算しているため大きくなってあります。近年、旅客主体のフェリーから、トラック貨物輸送専用のRO/RO船への移行が進んでおります。RO/RO船の説明は、資料5の前の「用語の説明」というところに、RO/RO船というのがありますので、これを見ていただきたいと思います。これは貨物専用でございます。

次に、十九ページでございます。

今のRO/RO船の絵ですが、このRO/RO船は、左側の図ですが、RO/RO船は、従来巻取り紙などについては雑貨として直に船に載せるタイプのもが多く、荷役作業の負担が大きかった。最近では、貨物を載せたトラックの荷台部分、先ほどのシャーシの部分だけを輸送するタイプに変化してきており、船の大型化と荷役作業の効率化が進んでおります。こうしたことから、フェリーからRO/RO船への移行が進んでいる

という形でございます。

下の表でございしますが、利用隻数の内訳を見ますと、利用者数の減少に伴い、フェリーの隻数が減少、それとRO/RO船の利用隻数の増加は、サービスの向上を図るため多頻度運航しているために、こういう形で増加しているものでございます。

次に、二十ページをお開きください。

これは、東京都の国内の物流ネットワークを示したものでございます。

二十一ページをお開きください。

これはあくまで試算でございしますが、目安程度のものでご理解いただきたいと思いますが、輸送機関別の輸送日数と費用を、東京・仙台間で比較してみましたのでございます。船舶輸送は輸送時間がかかりますが、コストやCO2の環境負荷では有利であるということが読み取れるかと思えます。

次をお願いたします。

我が国の物流全体の動向について、物流サービスの強化という形でまとめてみました。

二十一ページをお開きください。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、早く現金化したいとか、さらには早く手に入れたいなど、企画発注の段階から、出荷までの時間の短縮に取り組んでいるのが実情であります。そうした流れを示すものがこの図でございまして、この一部の真ん中の船がいてあるところですが、輸送日数を短縮することも重要であります。港湾における荷物の流れを速くすることが、これからの港湾には求められている。こういうものを示すために、ここに提示した資料でございします。

次に、二十三ページでございします。

空港貨物も含めた首都圏の貨物の動きを見たものでございしますが、左の図の重量ベースで見ますと圧倒的に海上輸送が多い、

しかし右側の図のように、金額ベースで見ますと、半導体に代表される電子部品や精密機械など、高付加価値の製品を輸送している航空貨物の占める割合が多くなっております。今後ともこの傾向が見込まれるため、いわゆる陸・海・空の物流を総合的に取り扱っていく必要があると考えております。

二十四ページはこれを全国ベースで見たものでございします。やはり重量ベースは同じ傾向で、九九・七%が海上貨物となっております。しかし金額ベースでは、航空貨物が約三分の一を占めるようになります。この航空貨物は、ほとんど成田空港で重量、金額とも割合でいいますと六割ぐらいになります。

二十五ページをお開きください。

東京港は、港から背後圏である首都圏に最短で結ばれております。コンテナは主に首都高速、湾岸道路、環状七号線を通り、各方面の放射状道路により輸送されております。首都圏より遠くや、急ぐ貨物などは高速道路を利用していらっしゃるようございします。東京港の優位性として、やはり充実した道路網が挙げられると思えます。

次は、羽田空港の再拡張の関係を整理したものでございします。

二十六ページ、国内航空利用客の推移を示したものでございします。国内の航空機利用客数は、ここ三十年間で約六倍に増加しております。二〇〇〇年の国内航空利用客は九千二百万人で、そのうち約六割が羽田空港を利用しており、これは将来の増加が予測されているところでございします。

二十七ページをお開きください。これは羽田空港の発着容量を示したのですが、赤色が発着枠です。これは階段状でこうなっております。これが発着枠で、緑色は実際の発着回数を示しております。現在の発着回数、この階段の一番上です。これは七百八十四回、ほぼ満杯の状態になっております。このため、首都圏の航空容量に早急に拡充するため、羽田空港の再拡張が

喫緊の課題となっているのは先ほど申し上げた通りであります。ちなみに、再拡張により発着回数は、千四百四十四回に増加させることができます。

二十八ページは、港湾計画の改訂に当たりまして、港湾機能と空港機能との共存を図ることが必要と考えております。新海面処分場の容量確保を前提といたしまして、赤色で示したような新航路が検討されております。

次のページは、物流機能以外の臨海地域の役割についてまとめられたものであります。

二十九ページをお開きください。

都市再生の拠点として、赤く塗っている地域が、都市再生の緊急整備地域でございます。約千十ヘクタールでございます。

次のページをお開きください。

都民に親しまれている港として利用されていることを緑で示してございます。海上公園として、葛西など四十一カ所が開園しております。海上レクリエーション施設として、夢の島のマリナーなどもあります。その他、環境面への配慮として、左の下の橙色になっているところですが、羽田浅場の造成事業や、水域生態系の保全などにも取り組んでおります。

三十一ページでございます。

防災面からの配慮が必要な地域ということで、ここに記載してございます。安全確保のための防潮堤等の高潮対策が青色の線で書いてございます。さらに災害復旧の核となる広域防災拠点として、有明の丘、ちょうど真ん中辺に緑で囲ってあるところですが、これを計画しております。

最後に、港湾計画の視点を取りまとめたものでございます。

これにつきましては、先ほど私が諮問事項として説明した事柄でございますので、説明を省かせていただきたいと思います。

最後に、三十三ページですが、これは、現在、東京都が取り

組んでいる課題等について説明したものでありまして、これについてはご参考までにお目通しをいただければと思います。

次に、資料5、「東京港第7次改訂港湾計画策定フロー」というのをごらんいただきたいと思っております。図の一番上ですが、きょう、基本方針につきまして平成十四年十二月に諮問させていただきますました。平成十五年七月ごろに、この基本方針の中間報告をいただきたいと思っております。この間専門部会で議論をさらに深めていきたいと思っております。

それからさらに、PIE（パブリックインボルブメント）を実施し、平成十五年十一月には、答申をいただきまして、平成十六年中に港湾計画の諮問答申をいただきたく考えております。それで、国の交通政策審議会のほうにこれをお諮りして決定していただくと、このような手順でいきたいと思っておりますので、よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

雑駁で、早口で大変申しわけございませんが、以上で私の説明を終えさせていただきます。

どうもありがとうございました。

○渡邊会長 ありがとうございます。

ただいまのご説明にありましたように、大変広範囲の諮問事項に関して諮問をいただいたわけでございます。また、今の説明資料を拝見いたしましたも、東京港の抱えている課題は非常に多いということもありまして、この審議会のいわば重要性というのを再認識した次第でございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、皆様方から、ご意見、ご質問等がございましたら、お受けしたいと存じます。ご発言をお願い申し上げます。

○山本委員 ただいまご説明のありました資料4の二十八ページでございますが、これは、ただいま簡単に説明されておりましたけれども、つけ加えますと、赤線である新しい航路がで

きますと、往復、いわゆる対面航行ができるということとございますので、現在よりは早く貨物が搬入搬出できるということを示しておりますので、つけ加えたいと思います。以上でございます。

○渡邊会長 これは事務局のほうから、よろしいですね。どうもありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

○恵委員 いろいろな手続きの日数の圧縮化という課題のご説明があったと思いますが、この計画の中で、何か制度上の改正とか規制を緩和するとか、そういう法的なことにしても連動するような場合もあるのでしょうか。その場合、どのように考えていったらよろしいのでしょうか。

○浅倉港湾経営部長 日数の短縮につきましては、三十三ページのところでございますけれども、「東京都等の課題への取組み」の中で、いろいろな検討会を設けて、具体的な取組みについて検討し、それから国への要望等もしているところでございます。

なお、この審議会との関係で申し上げますと、委員の皆様方のご意見をちょうだいいたしまして、我々としてもそれについて検討していきたいということを考えております。

渡邊会長 諮問の内容から言っても、この専門部会、あるいは審議会の十分な検討課題であるというふうに認識しておりますので、その中で取り上げていきたいと思っております。

浅倉港湾経営部長 三十三ページの4の構造改革特区というところがございますが、現在の取組み状況でございますが、この国際港湾特区ということで、今年の八月三十日に東京都が国際港湾特区ということで、幾つかの提案をしております。その中で税関の土日開庁及び時間外における手数料の軽減ということを提案しましたところ、税関等で素早く反応していただきまして、十月十五日から土日の開庁を試行的に行う、これを今

年度いっぱい行い、なお、これは港湾特区の制度の中に取り入れていただきまして、必要のある港湾につきましては、土日を開庁し、時間の短縮を図るといった具体的な成果も出ております。そういった取組みを行っていることを説明させていただきます。

上東野委員 この諮問事項の説明の三ページの5番に、「陸・海・空を結び、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」とありますけれども、具体的に、私、三十年以上荷主としてやっているのですけれども、陸・海・空を一緒にするというのがピンときません。例えば航空貨物は成田でやっておりますね。羽田では、あまり国際的な貨物はないですね。それから海のほうは、もちろん海と陸ということで、コンテナの輸送という形ではわかるのですけれども、成田との関係とか、この三つを総合的な物流体系の構築というのは、ピンとこないのですけれども、具体的に教えていただけますか。

梶山港湾整備部長 具体的には、今、例えば成田空港へ貨物で来ているものについても、一部先ほどご案内申し上げましたとおり、臨海部のほうの倉庫だとか、そこら辺も利用しているというふうな事例が一つあるかと思えます。そういう中で、例えば今のような場合には、高速道路等、それから私どもの臨海区域内に走っています国道357号線、そういうものとの道路で結ばれるネットワーク、そんなような考え方から、背後圏との輸送ルートも含めて考えていく、こういう物流を考えていくということ、今後これについて専門的に検討していきたい、こういうこととございます。

渡邊会長 上東野さん、よろしくございますか。

上東野委員 わかりません。全然わかりません。

渡邊会長 そのわからない点をもっ少し、どういった点が……。

上東野委員 航空貨物の荷物と、海上の荷物というのは、急いでいる場合、パーツ類なんかを航空貨物にする場合はありますし、冷凍の魚とか半導体とかいうのもエアで持つてくる人が多いのですけれども、成田空港と東京港と、空港と海上とをどういっしょに結ぶのかというのが、全然ピンとこないのです。

渡邊会長 これは、ちょっとお聞きしますけれども、陸・海・空の三つを結ぶという意味なのか、陸と空とか、陸と海とか、三つを結合するのか、二つ同士を結合するのか、いろいろ考え方はありますけれども、それを含めてお答えいただけますか。

高野技監 この件につきましては、例えば航空貨物を捌くのに、あるいは配送するのに必要な施設、具体的には倉庫機能ですが、コンテナから出して仕分けをする機能なんか、東京港の臨海部に求められている部分が一部出てきているわけです。それから、川崎なんかの例では、成田からの荷物が港頭地区で配送のためのいろいろな手続きと加工、加工と言ってもラベル付けどとか、製品の手直しとか、そういうことがやられているようなこともあって、港頭地区にそういう需要も一部来ているというところがあります。それと、港で物流を扱っている機能とをこれからどういっしょに考えていったらいいか、これは全く別物で港にある必要はないという整理も多分あるでしょうし、そういうところを少し整理していただければ、あるいはそういうところを議論していただければというふうに考えているところではないかと、そういう意味でここに書かせていただいております。

○渡邊会長 それでは、この問題はもう少し実態を踏まえて、今後議論していくといたしまして、そのほかに、何かございますでしょうか。

○丸茂委員 資料5で、「計画策定のフロー」が示されておりま

して、きょうの諮問以降、来年七月に中間報告と流れが出ていくのですが、とりあえずこの中間報告までに当たって、部会等設けられて、いろいろ検討がされていくと思いますが、どの程度の具体化のご検討があるのか、あるいは全くないのか。必要に応じて私も委員が部会が持たれた場合、一緒に傍聴なり参加できる機会があるのか、ちょっとその辺お聞きしておきたいのですが、全体の答申に向けてもそうです。

○梶山港湾整備部長 中間報告までの間につきましては、例えば今、考えておりますのは、役割とか現状の課題とか、もう少し細かくやるというふうなことも含めまして、大体五回ぐらいは開いていきたい。例えば現状はあり方1、あり方2とか、そんなことで、少しずつ煮詰めていきたいと思っております。

それで、それは、専門部会というところでやらせていただきたいと思っております。

それと、公開か非公開かについては、総務部長のほうからお願います。

津島総務部長 専門部会につきましては、どっという形で審議を進めていくかということ、議題の中でこれからご説明する予定だったのでございますけれども、今、港湾整備部長が話しましたように、専門部会で議論して、最終的には、本審議会で決定するという形をとります。それから、傍聴につきましては、これは当然専門部会を公開するか公開しないか、これは部会長が決めるわけでございますけれども、公開した場合には傍聴が可能であるということでございます。

○渡邊会長 この点につきましては、後ほど会長のほうから、専門部会のいわば運営に関してもお諮りする予定でございますので、ちょっとそれまでお待ちください。

ほかございますか。

○藤田委員 この審議会は海上公園審議会と合体をしたと伺っ

ておりますけれども、今回の第7次改訂港湾計画の中に、海上公園のことについてはどのように含まれていくのか、あるいはそれはもう全く無視なのかというふうなところで、もちろん港湾機能について大変重要な今回の諮問であると思えますけれども、審議会を統合した意味といえますか、そこら辺をもつ少しお聞かせいただきたいと思います。

○山田委員 関連でございますが、説明を伺いまして、東京港が抱えている物流との問題で、大変切迫した状態であるということとはよくわかりました。ただ、基本方針というのは、これから二十年后まで行すべき施策ということで、大変重要な施策で、これからの東京港のあり方を決めていくようなことであるかと思えます。

私は、海上公園ということに限りませんが、事務局のほうに要望がございます。それは、外国の港湾はそれほど多くはありませんけれども私が行ったときに、思い出しますのは、大変きれいな港湾ばかりでございます。やはり港湾というのは、海との関係その他あって、美しくなければいけないというふうに感じます。外国から来た方々が、まずそこでその都市に入ってくるという印象もあるでしょうし、また、逆に、都民の目を東京港に向けてという意味から言っても、東京港はぜひ美しい東京港であってほしいと思うわけです。

ですから、そういう意味で、港湾計画の中でも、ぜひお考えいただきたいというのが、私の要望でございます。

渡邊会長 今のお二方のご意見に対して、諮問事項についての説明の中にも一部入っていると思えますけれども、重ねてお答えいただきたいと思います。どうぞ。

○津島総務部長 資料4の三十ページでございますが、「環境にやさしく 都民に親しまれるみなどづくり」ということで、環境に関連するということで、土地利用の環境を中心とした状況

が書いてございます。この港湾審議会におきましては、この点も含めまして、土地利用をどうするかという位置づけを審議していただくことになっております。これは、最初に述べました基本方針を決めるに当たって、どういうスタンスに立つかという議論をする。それから基本方針が決まった後に、具体的な港湾計画、その際に具体的な土地利用についてのご議論をしていただく。そういう過程の中で、緑地をどうするかとか、そういった問題がご審議されるというふうに考えております。

今度はその中で、どんな公園にしたらいいかと、そういう問題につきましては、この港湾審議会の中で部会を開きまして、具体的な公園のあり方というものをご審議いただきたい、そういうふうに考えております。

渡邊会長 東京港の計画そのものは、東京をどういう都市にすべきかということと絡んでおりますので、今のご指摘は非常に重要だと思えます。また、いわゆる縦割り行政というものを乗り越えていくという意味においても、この二つが一緒になったということは意味があると思えますので、ぜひ、そういう方向でご審議いただければいいのではないかと思います。

○丸茂委員 私も感じたのですが、やっぱり東京湾の水辺だとか、環境問題というのは、都民にとっても大変大事な位置を占めている。物流機能としての役割、それから都市の環境との意味で、したがって、諮問文には「環境に配慮する云々」と書いてあるのですが、そのところが具体的な課題として載っていないのです。ですから、海上公園審議会と今度一緒になったという点では、海上公園を含めて、環境問題も一つ重要な課題にしていたいただきたいというのが私自身の要望です。

あと、二十四時間三百六十五日のフルオープン化が今後進行していく中で、やっぱりそこに働く労働者の厚生施設というのですか、職場環境というのですか、そういうものが新たに課題

になつていくのではないかと思います。その辺をつけ加えていただければありがたいということで、初めての会議ですから、要望を含めて述べさせていただきました。

渡邊会長 それでは、短くひとつお願いいたします。

藤田委員 もちろん公園と土地の利用ということですが、実は私は、今の状況の中でも、臨海副都心のまちを見てみますと、いわゆる港湾の部分だけが全然違う見え方をしていますかやはりあそこに行つて全体の調和というものをどういふふうに考えるかということが重要だと思ひますので、港湾の部分は、すぐ申しわけない言い方をすると、あそこだけ何か、ある意味では別なまちみたいになつてしまつていふところを、もう少し一緒に考えるといふ、そのところをあわせて考えていただけるような公園だけのあり方ではないと思ひますので、よろしくそこら辺の配慮をお願いしたいと思ひます。

渡邊会長 それでは、ほかの委員の方、いかがでしょうか。

○渡辺委員（代理上田） 関東地方整備局ですが、先ほどの諮問事項の内容を見せていただきまして、ソフトもハードも含めて、長期的な東京港の方針を議論するということは大変結構だと思ひます。

私どもは、昨年の一月に省庁の再編がなされまして、関東地方整備局とこのことができました。旧建設省の関東地方建設局と旧運輸省の第二港湾建設局が一緒になりました。したがいまして、港と空港、道路をこの一つの組織の中で一体的に行政できる仕組みができてきております。先ほどいろいろお話があつたようなことについても、我々の立場でまた協力できることがいろいろあると思ひますので、それはひとつよろしく願ひいたします。

それで具体的には、私ども実は、新しい組織になつて、この三月に、首都圏港湾の基本構想というものを策定いたしてあり

ます。これはもちろん東京都の皆さんとか、湾内の関係港湾管理者の方といろいろ議論をして策定をしたものでありますので、これは東京湾全体を考えているものですから、そういうところの成果についても、こちらに反映をしていただきたいということをお願いしたいと思います。

それとあと、もう一点は、先ほどの海上公園審議會の話もありましたけれども、私、いつも港について思つてゐるのは、これだけ重要な役割をしているのに、例えば貿易額についても、東京港一つで年間九兆円の貿易をしている。東京都の一般会計予算が七兆円だということを見ると、それから付加価値がついていくので、もっともつともすごい経済効果があるわけですが、そういうことを考えても、非常に大きい役割をしているのですけれども、その一方、例えば道路とか鉄道とか空港のよつに、ユーザが人である交通機関と比較をすると、どうしてもやはり、その重要性が一般の市民になかなか浸透してないといふのが実態だと思ひます。昨年の海上公園審議會のときだつたと思ひますけれども、アンケートを、東京都民の皆さんにとられて、東京港が国際貿易で非常に重要な役割を果たしていることをご存じですかといふことについて、イエスと言われたのが三〇%だといふような報告を去年受けたような気がします。やつぱり非常にシヨックで、これだけ重要な役割をしていて、なかなか……、やはり道路とか鉄道といふのは、道路に穴があいているとこれは大変だとか、毎日利用していますと、その問題点もメリットもよくわかつてもらえらと思ひますけれども、港湾はそういうところが一般市民から少し離れておりますので、何か通訳の役割もおそらく必要なのだと思ひます。だから僕は、せつかく今回こつこつ長期的な二十年、三十年、東京都はどうするかといふ議論をされるといふわけですから、そういうふうにな一般の人たち、特に海辺の人たちは比較的わかるかもしれま

せんが、背後圏の陸域の人たちに対しても含めて、港の役割とかを戦略的にいろいろPRするようなことを「こ」の中でも議論をしていたかどうかというのではないかと思います。「こ」の二点です。

○渡邊会長 大変よくわかりました。

それでは、もう時間の関係で、最後お一人だけ、いかがでしょうか。

森地委員 先ほどの陸・海・空のお話とか、上田副局長のお話はわかるのですが、「こ」いうことも考えていく必要があるのではないかと思います。

従前の港についてはあるいは港に面するところについては海の交通にかかわることだけを扱うという、いわばルールができて上がっていました。例えば横浜環状を通じて、東名とこのエリアが直結されるとなると、そういう物流を一体どこで捌くか、そういうことを考えますと、どうしても都心に近く置きたいけれども、地価負担力はあまりない、こういう問題。現実には日本は、環状道路の、例えば埼玉とかあいつところとそれぞれ別の企業が小さなものをどんどん展開するようなことをしています。それは、パリとかロンドンとかとは全く違うやり方である。そのことが交錯輸送を増やしたり、環境問題を起こしたりしています。そういう意味で、先ほどお話のように、無理やり飛行場と何とかではなくて、むしろもうちょっと積極的に港に限らないで、都心に近くて地価負担力のないものでも、どうしても必要なものは、何とかこういうところで捌いていかないとけないという観点が大変重要である。

そういう意味で、私はそういう読み方をしました。例えばバリエーションの問題をどう考えるかというような問題があります。加えて、東京都の場合、もう埋立てる場所がほとんどない状況ですが、歴史的には港を沖合に出して、大規模にして、大型船に対応して、古い港湾地域を違う目的に使う、こういうローテ

ーションですと来たわけですが、そのローテーションがもう回らなくなる時期に来ておりますので、この残った用地を、公園も重要ですし、いろんなことが重要なのですが、一体どういう資源として使っていくのか、こういう観点が大変重要なのだらうと思います。

そういう意味で、5番の話もあるいは上田副局長のおっしゃった話も、そういう理解を私はしたいと思っています。そういう意味で、説明資料をもう少し、港だけではなくて、先ほどの繰り返しになりますが、都心で、地価負担力がなくて、なおかつ非常に重要なものは何か、「こ」いうことを考えたときのバックアップの資料を、おいおい用意していただけるといいかなと思っています。

○渡邊会長 それでは、時間の都合もございしますので、これで質疑を終了させていただきますけれども、ただいま出ましたいわば課題方向、それからいろんなアイデアも出ておりますので、そういうものを積極的に組み入れながら、いわば柔軟な会議運営というものをさせていただきたいと思えます。

どうもありがとうございます。

それでは、これから、本審議会においてご審議をいただくわけでございますけれども、この諮問は東京港の将来のあり方を方向づける極めて重要な事項でございます。したがって、専門的な見地から、慎重かつ十分な時間をかけた議論を尽くす必要があると存じております。

「こ」は、専門部会を設置いたしましたして、原案を検討し、本審議会に報告していただきたく、その後で審議答申するのが適当と考えますが、専門部会の設置については、いかがでございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○渡邊会長 ありがとうございます。それでは、諮問事項につき

ましては、部会を設置し、検討してまいることといたします。

部会の委員につきましては、東京都港湾審議会条例第八条の第二項によりますと、部会は会長の指名した本審議会の委員及び臨時委員をもって組織するとなっております。

そこで、私から部会の委員には、本審議会の委員から重川委員、田代委員、三村委員、森地委員にお願いしたいと存じます。さらに、外部から、社団法人日本船主協会の青山正裕氏、東京大学大学院教授家田仁氏、横浜国立大学教授采生新氏、東京工業大学大学院教授中井検裕氏、財団法人港湾空間高度化環境研究センター常務中浜昭人氏、三井物産株式会社運輸物流本部口ジステイクス第一部部长横山博史氏にお願いしたいと思えます。指名させていただいた部会委員の名簿は、港湾環境整備負担金部会の委員の名簿とともに、これは先ほどご指名いただきましたけれども、ただいま事務局から配付させていただいております。ひとまずそれをごらんください。

(名簿配付)

渡邊会長 それでは、以上の各氏によりしくお願い申し上げたいと思えます。

(「異議なし」の声あり)

渡邊会長 それでは、最後になりますけれども、今後の審議会の運営について、お諮りしたいと思えます。まず、この会を公開とするか否かについてでございますが、本会はこれからも原則公開といたしたいと存じます。それから、専門部会につきましては、テーマによってより自由で率直な意見交換を行うため、時には非公開もあり得ると考えております。しかし、公開が非公開かは、その都度部会長が部会に諮り決定をするということではないかなものかと考えておりますけれども、よろしゅうございませうか。

(「異議なし」の声あり)

○渡邊会長 どうもありがとうございました。それでは、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。

閉会に当たりまして、高橋局長から挨拶がありますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○高橋港湾局長 港湾局長の高橋でございます。一言お礼の挨拶をさせていただきたいと思えます。本日は、委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、長時間にわたりご審議を賜りまして、まことにありがとうございました。

激しい国際競争の渦中にある東京港は、今後さらに発展を遂げることができるのか否か、今、重大な岐路に立たされていると感じております。シンガポールなどアジアの有力港は、日々勢いを増しております。交通やサービスの面で東京港との格差は広がることはあっても縮小することはないという状況であります。東京港の関係者のすべてが、強い危機感を共有しなければならぬのはもちろんでございますが、今日何より大切なことは、国際競争力の強化をただ叫ぶだけではなく、そのためのさまざまな具体的な対策を早急に実践していくことだと考えております。そこで本審議会でも、あすの東京港の振興発展のために、施設整備と港湾経営の両面で多くのご意見を賜れば幸いです。

それからまた先ほど、港湾の機能がなかなか都民に理解されず、親しみにくい部分というお話がございましたが、ぜひこういう点についても、提言をいただければ幸いですと感じております。

委員の皆様には、今後いろいろとお世話になると思いますが、首都圏四千万人の方々の生活と産業を支える東京港のために、ぜひともお力添えを賜りたいと存じます。

簡単ではございますが、本日のお礼と今後をお願いを申し上げます。まして挨拶とさせていただきますと思えます。どうもありが

とうございました。

渡邊会長 それでは、以上をもちまして、本日の審議会を終了いたします。皆様のご協力に御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

○多羅尾企画課長 ありがとうございます。

引き続き港湾環境整備負担全部会を開催いたしますので、部会委員の皆様は、隣のB会議室のほうへお移りいただきたいと思っております。

閉会 (午前十一時二十二分)

了