

平成二十年度

第七十九回

東京都港湾審議会議事録

日時 平成二十年七月二十四日(木)
於 都庁第一本庁舎三十二階 特別会議室二十七

次第

- 一 開 会
- 二 港湾局長挨拶
- 三 報告事項
第二十七回港湾環境整備負担全部会の報告
- 四 審議事項
東京港の今後の港湾経営戦略
- 五 答 申
- 六 副知事挨拶
- 七 閉 会

出席者

学識経験者

公立大学法人首都大学東京理事長

高橋 宏

元・三菱鉱石輸送(株)常勤監査役

上東野 治男

(社)日本港湾協会副会長

川嶋 康宏

富士常葉大学環境防災学部教授

重川 希志依(欠席)

千葉大学園芸学部教授

田代 順孝(欠席)

東京農工大学大学院教授

福嶋 順司

青山学院大学経営学部教授

三村 優美子

江戸川大学社会学部教授

惠 小百合(欠席)

政策研究大学院大学教授

森地 茂

元・(財)東京都公園協会西部支社長

清水 政雄

筑波大学大学院システム情報工学研究科准教授

岡本 直久

東京海洋大学海洋工学部教授

苦瀬 博仁

中央大学経済学部教授

山崎 朗

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

鈴木 幹夫(欠席)

東京港定航船主会会長

山脇 俊介

東京湾海難防止協会東京支部長

石河 溥史

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

中澤 政光

(社)東京都レクリエーション協会副会長

丸山 正

都民公募

中島 俊夫

都民公募

平石 真紀

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

武井 雅昭(代理)

江東区長

山崎 孝明

品川区長
大田区長
江戸川区長

東京都議会議員

東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員

関係行政機関の職員

東京税関長
関東地方整備局長
関東運輸局長
東京海上保安部長
警視庁交通部長

東京都職員

副知事
港湾局長
技監
総務部長
港湾経営部長
臨海開発部長
港湾整備部長
離島港湾部長
港湾経営改革担当部長
計画調整担当部長

濱野 健
松原 忠義
多田 正見(代理)

鈴木 木あきまさ
神林 茂
田中 たけし
名取 憲彦
大沢 昇
木内 良明
小竹 ひろ子

大前 忠(代理)
菊川 滋(代理)
福本 秀爾(代理)
友澤 博
坂口 正芳(代理)

菅原 秀夫
斉藤 一美
飯尾 豊
多羅尾 光睦
江津 定年
藤原 正久
前田 宏
石山 明久
小宮 三夫
成瀬 英治

開 会 (午後一時三十二分)

○飯田企画担当課長 それでは、時間がまいりましたので、ただいまから第七十九回東京都港湾審議会を開会させていただきます。

委員の皆様には、お忙しいところ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。

議事に入りますまで、しばらくの間は、私、総務部企画担当課長の飯田と申しますが、進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

大変恐縮ですが、座ってお話をさせていただきます。本日の審議会でございますが、所要時間約二時間半を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、本審議会は、公開とさせていただきます。また、夏季の軽装期間中ということでもございますので、こちらについてもあわせてご了承のほどよろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告申し上げます。

ただいま、委員並びに代理の出席の方を含めまして三十四名の委員の方に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。

次に、お手元に配付いたしました資料についてご説明いたします。

まず、「会議次第」、「東京都港湾審議会委員名簿」と、その次に綴っております本日の会の報告事項及び審議事項についての資料でございます。

資料1が「港湾環境整備負担金部会」の報告資料でございます。

資料2、「東京港の今後の港湾経営戦略」についての経営戦略検討部会からの報告書でございます。

資料2-2、「東京港の今後の港湾経営戦略報告書」の概要でございます。

これに加えまして、参考資料といたしまして、本日の「座席表」、「東京都港湾審議会条例」、「東京港便覧」を配付しております。

配付資料の不足がございましたら、事務局までお申しつけをお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、高橋会長、よろしく願いました。

○高橋会長 皆さん、会長の高橋宏でございます。本日は皆様

このお暑い中、ご多忙の中、かくも多数ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

早速ではございますが、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と思います。

初めに、斉藤局長からごあいさつをお願いいたします。

港湾局長挨拶

○斉藤港湾局長 港湾局長の斉藤でございます。一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様には、大変お忙しい中、またお暑い中、東京都港湾審議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、平素から東京港の港湾行政に対しまして多大なご支援とご協力をいただき、この場をおかりいたしまして、改めて御礼を申し上げます。

都は、昨年十二月二十一日に本審議会に「東京港の今後の港

湾経営戦略」をお諮りし、これまで専門部会において審議いただき、部会報告として取りまとめいただきました。

本日は、今後、東京港の果たすべき役割、目指すべき方向性など、東京港の港湾経営の指針となる考え方につきまして、この部会報告をもとに、ご審議いただきたいと存じます。

東京港が、今後首都圏の生活と産業を支える物流の一大拠点であり続けるためには、さらなる国際競争力の強化に向けた取り組みを着実に進めていくことが大切であると考えてございます。

委員の皆様には、活発なご審議を通じ、貴重なご意見をお聞かせいただきますようお願いいたします。

前回の港湾審議会の後の東京港の動きでございますが、今年の三月二十一日に京浜三港で広域連携強化に向けました基本合意書を締結いたしました。

これはアジア諸港の躍進等によりまして、日本港湾の国際的地位が低下する中、このまま放置すれば欧米とアジアを結ぶ国際基幹航路から外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感の共有によりまして、東京港の国際競争力の強化を図るための取り組みでございます。

今後、スピード感を持って、京浜港としての具体的な広域連携の取り組みを展開してまいります。

最後に、今後とも東京港の振興発展のため、お力添えを賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、私のごあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。

○高橋会長 斉藤局長、ごとうございました。

本日は、前回の審議会以降、委員の交代がございましたので、事務局からご紹介したいと思います。よろしく願います。

○飯田企画担当課長 それでは、新たに委員にご就任いただきました方々を、お手元の委員名簿に従いまして、大変僥越では

ございますが、私の方からご紹介させていただきたいと存じます。
ご着席のまま結構でございます。

なお、名簿に 印がついている方が、今回から新たに就任された方でございます。

まず、港湾・海上公園利用者の方からご紹介いたします。

山脇俊介委員です。

次に、関係行政機関の方々でございます。

大前忠委員でございますが、本日は池田正文企画調整室長が代理出席されております。

菊川滋委員でございます。高橋浩「港湾空港部長が本日は代理出席されております。

福本秀爾委員でございます。本日は鬼沢秀通計画調整官が代理出席されております。

友澤博委員でございます。

坂口正芳委員でございますが、本日は近澤貴司理事官が代理出席されております。

最後になりましたが、本日、「東京港の今後の港湾経営戦略」について部会報告を取りまとめいただくために、平成二十年一月二十五日にご就任いただいた臨時委員の方々をご紹介いたします。

岡本直久委員でございます。

苦瀬博仁委員でございます。

山崎朗委員でございます。

以上で新たに就任いただいた委員のご紹介を終わらせていただきます。

なお、事務局にも、この七月に異動がございましたので、改めてご紹介させていただきます。

先ほどもお話し申し上げました港湾回長の斉藤でございます。

港湾局技監の飯尾でございますが、本日、所用により会の中から出席させていただく予定でございます。

総務部長の多羅尾でございます。

港湾経営部長の江津でございます。

臨海開発部長の藤原でございます。

港湾整備部長の前田でございます。

離島港湾部長の石山でございます。

港湾経営改革担当部長の小宮でございます。

計画調整担当部長の成瀬でございます。

以上で紹介を終わらせていただきます。

○高橋会長 ありがとうございます。

続きまして、事務局から本日の議事次第について説明をお願いいたします。

○飯田企画担当課長 議事次第は、報告事項一件 審議事項一件となっております。

○高橋会長 ありがとうございます。

報告事項

第二十七回港湾環境整備

負担金部会の報告

○高橋会長 それでは、議事次第に従いまして、報告事項に入らせていただきます。

では、第二十七回港湾環境整備負担金部会の決議事項につきまして、部会長の川嶋委員から報告をお願いいたします。

○川嶋委員 港湾整備負担金部会の会長を務めさせていただいて

審議事項

東京港の今後の港湾経営戦略

おります川嶋でございます。
それでは、お手元の資料1に従いまして、「ご報告をさせていただきます」と思っています。

平成十九年度の第二十七回港湾環境整備負担金部会の審議結果についてご報告を申し上げます。

平成十九年十二月二十一日に港湾環境整備負担金にかかります負担金対象工事の指定につきまして、知事から当審議会に諮問がございました。

一ページをご覧いただきたいと思います。一ページはその諮問書でございます。

次に二ページをご覧いただきたいと思います。二ページは「負担金対象工事の指定について」の諮問内容でございます。

平成十九年度の負担対象工事は、平成十八年度に実施した工事でございます。工事内容及び負担金にかかわる からの各項目につきましては、東京都港湾環境整備負担金条例に基づきまして、部会終了後、平成二十年一月十二日に告示をしております。

また、最後に三ページをご覧いただきたいと思います。三ページは知事への答申書でございます。

部会におきましては慎重に審議を行いました結果、東京都港湾審議会条例第八条の二に基づき、原案を適当とする旨、答申いたしましたので、ご報告いたします。

以上でございます。

○高橋会長 「報告ありがとうございます。港湾環境整備負担金につきましては、東京都港湾審議会条例の規定によりまして、部会の決議をもって審議会の決議とするということになっておりますので、ご了承いただきたいと思います。」

○高橋会長 続きまして、審議事項に入ります。

昨年十二月二十一日に開催されました当審議会において、知事から「東京港の今後の港湾経営戦略」について諮問がありました。本件については、専門的見地から審議が必要であるため、専門部会を設置することいたしました。

そこで、部会の委員を本審議会からは上東野委員、三村委員、森地委員をお願いいたしまして、また臨時委員につきましては私から岡本委員、苦瀬委員、山崎委員の三人の方をお願いし、答申案の作成を進めていただいたところでございます。

本日は、その報告がまとまったため、部会からご報告いただきました。その内容を審議会において答申(案)としてご審議いただくものでございます。

では、経営戦略検討部会の報告、「東京港の今後の港湾経営戦略」につきまして、部会長の森地委員からご報告をお願いいたします。

○森地委員 経営戦略部会の部会長を務めております森地でございます。座って失礼いたします。

東京港の今後の港湾経営戦略の案を取りまとめましたので、ご報告をさせていただきます。私からはこれまでの検討経過と案の取りまとめに当たったの考え方を説明させていただきます。詳細につきましては事務局からご説明いただきたいと思います。

本検討部会は本年2月以降、東京港の視察や現状と課題の把握を行うとともに、部会を三回開催し、港湾物流を中心に東京港の今後の経営戦略の方向性を明らかにするため検討を行って

まいりました。

その中では、荷主等のアンケートやヒアリングの結果等を踏まえた検討などを行うなど、第七次改訂港湾計画以降の東京港を取り巻く状況の変化に的確にこたえる内容となるように留意いたしました。

ご案内のとおり、産業貿易構造の変化に伴い、アジアと欧州アジアと北米を結ぶ基幹航路のコンテナ貨物取扱量に占める日本発着の貨物量のシェアは低下し、基幹航路は日本港湾を素通りし始めております。このままでは発着貨物は直行便による輸送ではなく、東アジアの港湾からリーダー輸送されることになり、日本経済に大きな影響を及ぼしかねない、そういう状況でございます。

このよつな中、今後とも東京港が引き続き、首都圏四千万人の生活や産業を支えるメインポートとしての役割を果たしていくことが必要でございます。そのためにはいかに基幹航路を維持するか、また物流革命が急進している企業の物流戦略にこたえていくかが重要であるかとの考えに立ち、今後の港湾経営戦略の方向性を示しました。

具体的には、既存の大井、青海ふ頭を船舶の大型化に対応した港湾施設とするように検討、具体化を図るなど、港湾ふ頭等の充実強化を図っていくこと、東京港における効率的な物流を実現するため、港湾エリアと臨港エリアと内陸部を結ぶ交通ネットワークの充実強化を図っていくこと、さらには羽田の再拡張、埠頭公社民営化、東京都、川崎市、横浜市が港湾経営全般にわたる連携強化への合意をしたという新たな局面を踏まえ、東京湾全体を視野に入れ、京浜三港の物流機能を総体として高めていくための取り組みの方向性も盛り込んでおります。

本答申は、今後の港湾計画策定の指針となることと、広く港湾の運営管理等に関する施策に反映するものと考えておりま

す。詳細は事務局からご説明をお願いいたします。

○高橋会長 ありがとうございます。

それでは、前田港湾整備部長、よろしくお願いいたします。

○前田港湾整備部長 この七月十六日付で港湾整備部長を拝命いたしました前田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今、森地部会長からご報告がございました東京港の今後の港湾経営戦略につきまして、引き続き私のほうから詳細な説明をさせていただきます。恐縮でございますが、着席して説明をさせていただきます。

まず、資料2、「東京港の今後の港湾経営戦略報告」というA4判の冊子をご覧いただきたいと思っております。それから、その後に附属資料という冊子もついてございますので、これもあわせてご覧いただきたいと思っております。本日、資料を見やすくするために、報告の本文と今申し上げました附属資料を分冊とさせていただきます。ご了承をお願いいたします。

それでは、報告の表紙をおめくりいただきたいと存じます。

この報告は、経営戦略検討部会の委員の先生方から、東京都港湾審議会高橋会長への報告でございます。

次のページをご覧ください。先ほど森地部会長からご報告がございましたとおり、東京港を取り巻く状況の変化を踏まえまして、多角的な観点からご議論をしていただき、物流を中心に今後の東京港の港湾経営戦略の方向性を明らかにするものでございまして、今後の港湾計画策定の指針となるよう、また広く港湾の管理運営等に関する施策に反映するよう提言をさせていただいたものでございます。

ページをおめくりいただきまして、目次をご覧くださいと存じます。

本答申でございますが、全体が三部の構成になってございま

す。

まず第 部でございますが、「東京港を取り巻く状況の変化」と題しまして、東京港の物流における現状と課題について記載をしております。

そして、部でございますが、「今後の港湾経営戦略の方向性」と題しまして、部で提言されました課題等に対する解決策の方向性を示しております。

さらに、部でございますが、「今後の港湾経営戦略の推進に向けて」と題しまして、部で提言されました各施策の実施に当たっての留意点などについての提言を頂戴しているものがございます。

それでは、恐縮でございますが、一ページをご覧ください。第七次改訂港湾計画策定後の東京港を取り巻く状況の変化について説明させていただきます。

まず、1の首都圏の生活と産業を支える東京港についてでございます。

(1)に示しておりますとおり、東京港は我が国最大の外貿コンテナ取扱量を誇ります国際貿易港として、また国内輸送の拠点港として首都圏四千万人の生活と産業を支えるメインポートの役割を担っております。個人消費、そして企業活動が活発化している中で、輸入依存度の上昇も相まって、東京港の外貿コンテナ取扱貨物量は順調に増加しております。平成十九年の速報値では三百七十二万TEUと、十年連続で国内第一位となっております。

次に、(2)の物流革新の動きについてでございます。製造業におきましては、アジア諸国との国際分業が進展しております。他国間における素材、そして製品の調達システム、いわゆるグローバルサプライチェーンが構築されております。必要なものを必要なときに、そして必要な数量だけ調達する、そういうジ

ヤストインタイム物流の要請が高まっておりまして、日中貿易を中心にホットデリバリーサービスが進展するなど、定時性、そして効率性、そういった物流サービスの確保がより重要となつてきております。

お手数ですが、附属資料の二十ページをちょっとご覧いただきたいと思っております。

関税障壁の低下等を背景にいたしまして、東アジア諸国におけます部品、素材、そういった中間財の貿易が拡大しております。日本の対アジア諸国との貨物量が顕著な増加を示しているのがご覧いただけると思っております。

また一方で、日本国内におきましては、高付加価値製品の製造、それから新製品の開発、これを目的に置きました製造業の工場立地も進んでおります。特に関東内陸部におきまして、その傾向は顕著でございます。

また、本文にお戻りいただきたいと思えますけれども、そうしたことから東京港における輸出貨物の増加にこれがつながつていくものと期待されているところでございます。

次に、(3)の広域道路ネットワークの形成についてでございます。今後、中央環状、外郭環状、圏央道、いわゆる三環状の道路ネットワークの整備の進展によりまして、物流圏が拡大してまいります。そうした意味で、東京港の重要性、優位性はますます高まるものと考えられます。

二ページをご覧ください。首都圏の人口の動向についてでございます。皆さんご存じのよう、日本では二〇〇五年をピークに人口が減少局面に入っております。一方、首都圏では二〇一〇年、東京都では二〇二〇年に人口のピークを迎え、その後は横ばいといつぱうに推計されております。

次に、(5)の世界経済の動向についてでございます。米国のサブプライムローンの問題を引き金としまして、今、世界経済

には不透明感が増しております。しかし、一方で中国、インドなどが底堅い成長を続けていることもございまして、中長期的には世界経済は成長路線を続けていくものと推測されております。

次に、(6)の港湾の広域連携の要請についてでございます。昨年の十月でございますが、経団連、日商、そういった経済団体から、港湾間の広域的な連携強化やポートオーソリティ化の必要性などにつきまして提言がございました。また、今年三月でございますが、国土交通省の交通政策審議会の港湾分科会におきまして、港湾の広域的な連携強化の観点から、ポートオーソリティ制度を含め、港湾のあり方について直ちに検討に着手する必要があるとの答申が出されてございます。今まさに、港湾の広域連携が社会的な要請になってございます。

続きまして、2の東京港への基幹航路の寄港数減少の危機について説明いたします。

まず、(1)の世界の国際コンテナ物流の動向についてでございます。国際コンテナ物流は、中国をはじめとするアジア発着の基幹航路を中心に、今、貨物量が増加しております。二〇〇六年の世界港湾のコンテナ取扱量ランキングを見ますと、上位十港のうち、アジアの港湾が六港を占めてございます。このようにアジア諸港が躍進してございます。

ここで、恐縮でございますが、附属資料の二十一ページをご覧いただければと存じます。世界のコンテナ物流でございますが、アジア航路が全体の二二%を占める状況になってございます。それから、北米航路、欧州航路と続いている状況でございます。

また、本文に戻っていただきまして、三ページをご覧ください。

(2)の東京港へ寄港する基幹航路数等の推移についてでござい

ございます。アジア発着の貨物量が増大していく中で、日本発着の貨物のシェアは低下してきてございます。世界の港湾におけるコンテナ取扱量は東京港について見ますと、一九九一年の十二位、それが二〇〇六年には二十三位に低下してございます。

続けて、恐縮でございますが、附属資料の二十一ページをご覧ください。北米航路と欧州航路における日本寄港の航路数の低下という資料でございますけれども、基幹航路数は大幅に増加しているという状況がご覧いただけると思いますが、北米、欧州航路におきまして東京港に寄港する航路の割合は、数字で書いてございますけれども、およそこの十年で二八・八%から一四・八%とほぼ半減しているという状況にございます。

次に、また本文に戻っていただければと思います。

(3)の基幹航路の東京港寄港の重要性についてでございます。貨物の積替え輸送、いわゆるトランシップ輸送でございますけれども、リードタイムが長くなってしまふということがございまして、在庫コストの増加を招くということ、それから積替え時の製品へのダメージリスクも伴ってまいります。アンケート調査を今回させていただきましたが、荷主、企業等はこれらを回避するために、いわゆる基幹航路による輸送というのを積極的に利用しているということでございます。

したがって、東京港が基幹航路から外れ、アジア諸国からのいわゆるリーダー輸送に依存することになれば、企業の戦略への障害にもなりますし、ひいては我が国の経済、そして首都圏四千万人の国民生活にも深刻な影響を与えることが懸念されております。

続きまして、3の想定を超える状況の変化についてでございます。

まず、(1)のコンテナ船の大型化についてでございますが、世界のコンテナ貨物の大幅な増加を背景にいたしまして、今、

船会社は八千TEU型以上、そういう大型コンテナ船を非常に活発に建造している状況にございます。

お手数ですが、附属資料の二十三、二十四ページをご覧ください。二〇一〇年になりますと、今申し上げました八千TEU級以上のコンテナ船の隻数の割合でございますが、一三%を占めることになると予測されてございます。

さらに引き続き、附属資料の二十五ページをご覧ください。この八千TEU型の国際標準と言われるコンテナ船の急速な大型化に対しまして、今、アジア諸港におきましては水深のバースの整備が進んでございます。一方で、大井・青海の東京港の既存ふ頭でございますが、現在の最大水深がマインス十五メートルということでございまして、この大型コンテナ船の受け入れ体制としては必ずしも十分ではないという状況にございます。

本文四ページをご覧ください。ここで、お手数ですが、附属資料の二十五ページと二十六ページにつきましてもあわせてご覧いただければと思います。ここにございますように、東京港の外貿コンテナ貨物はアジア貨物の伸びが非常に顕著となっております。現行の第七次改訂港湾計画、この将来貨物量を超える可能性が非常に大きいと考えられます。

次に(3)でございますが、平成十九年十月にフェリー航路の再編がございました。これによりましてフェリー貨物が減少しております。しかし、一方でRORO船によりましてユニット貨物が急速に増加しているという状況でございます。またあわせて、外貿コンテナふ頭に近接した場所に、現在、東京港では内航フィーダーバースがございません。そういった意味から内航フィーダーの活用が十分に行われていないという状況がございます。

次に(4)のコンテナふ頭の背後道路の渋滞についてでございます。コンテナふ頭の背後道路におきましては、時間帯によりましては貨物の搬出入が非常に集中します。そういったことがございまして、ゲート前の渋滞が今慢性化しつつある状況にございます。

次に(5)の港内の港湾関連用地における課題についてでございます。大井、青海の既存のコンテナふ頭の周辺でございますけれども、既に多くの物流施設が立地してございます。ふ頭用地を拡張するための余地、それから新たな物流施設の立地スペースを確保するのはなかなか困難な状況になってございます。続きまして、4の臨海部における道路ネットワークの現状についてでございます。

まず、(1)の東京港内及び周辺部の道路ネットワークの整備についてでございます。現在、効率的な道路ネットワークの形成に向けて、東京港臨海道路の期事業、それから新木場・若洲線、荒川河口橋の西詰交差点、国道357号と新木場交差点の場所でございますけれども、この立体化事業等が進められてございます。また、物流のボトルネックの解消に向けて、橋梁の耐荷力の向上、それから高さや重さの制限を超えた車両の通行を可能にする指定道路、こういったものの指定の増加などの取り組みが今進んでいる状況にございます。

五ページをご覧ください。第二航路海底トンネルの渋滞の慢性化についてでございます。附属資料二十九ページ、この真ん中に写真がございまして、この場所は第二航路海底トンネルでございますが、青海地区と中央防波堤の内側地区を結ぶ路線でございます。このトンネルにつきましては、まず一つはコンテナ車両等の大型車の通行割合が非常に多いということ、そしてコンテナターミナルへの交通が一定の時間に集中することがございます。港湾物流特有の要因で、交通混雑が顕著に発

生しております。

次に、(3)の国道357号等の整備促進の必要性についてでございます。国道357号は、東京湾内の各港や各都市を結びます非常に重要な役割を担う路線でございます。しかし、多摩川トンネル、川崎航路トンネル等多くの不連続区間がございます。田舎な物流を阻害する要因の一つにもなっております。続きまして、5の物流環境の変化を踏まえた港湾経営の課題についてでございます。

まず、(1)荷主等のニーズに対応した航路の充実・強化と、貨物集荷力の強化についてであります。東京港では、先ほどお話し申し上げましたが、日中航路等でホットデリバリーサービスが浸透するなど、荷主のニーズに対応した物流革新が今まさに進展しつつある状況でございます。また、ISO規格となりました四十五フィートコンテナ、その対応の一つといたしまして、川崎港などで走行実験等の取り組みが今進められております。

次に、(2)の羽田空港再拡張後の国際化や新たな物流戦略への対応についてでございます。羽田空港再拡張後の国際化に伴いまして、港湾機能と空港機能が近接する東京港の周辺では、新たな物流戦略の展開が予想されております。海上貨物だけでなく、航空貨物も視野に入れて、東京港の物流機能を総合的に高めていくことが求められております。

六ページをご覧ください。

(3)の埠頭公社民営化を契機とする港湾コスト低減と、新たな事業展開等についてでございます。東京都におきましては、二〇〇七年に公社埠頭用地の公共化を行っております。ご存じのとおり、今年四月には財団法人東京港埠頭公社を民営化しまして、埠頭賃料の弾力化を既に開始してございます。それから、この新しい埠頭会社では、来年度より公共埠頭と埠頭会社

のコンテナ埠頭を一元管理する予定でございます。コンテナ物流の効率化に向けて新たな事業展開が期待されております。

一方で、埠頭会社につきましては、従前、公社で認められておりました固定資産税等の減免措置、これが今、また未措置という状況になってございまして、公的支援制度が十分でないといったような問題も抱えているのが実情でございます。

次に、(4)の港湾の広域連携推進の必要性の高まりについてでございます。経済界などからの提言や国の審議会の答申において港湾運営の効率化を推進する必要性が今指摘されている中で、今年の三月に、先ほど局長からもお話しさせていただきましたが、東京都、川崎市及び横浜市は、京浜三港を一体的に管理するポートオーソリテイの設立も視野に入れ、港湾経営の全般にわたって連携を強化していくことに合意いたしました。

附属資料の二十八ページをご覧ください。この基本合意におきましては、港湾コストの低減による国際競争力の強化などの主要六課題に取り組んでいくとともに、今後の港湾運営や港湾整備のあり方について将来像を描く京浜港共同ビジョンの策定の検討に着手していくこととしてございます。

以上が、部として取りまとめられた東京港の物流における現状と課題でございます。

引き続きまして、七ページをご覧ください。

部「今後の港湾経営戦略の方向性」と題しまして、課題等に対する施策の方向性を示したものでございます。

初めに、1の港湾経営の基本的方向性についてでございます。東京港が目指すべき港湾経営の基本的方向性は、単なる貨物量の競争ではございません。首都圏のメインポートとして貨物の集荷力を強化しながら、いかにして北米、欧州の基幹航路を維持・拡大し、いかにして企業の物流戦略にこたえて、首都圏四

千万人の生活と産業を支えていくかにございます。

次に、2、増加するコンテナ貨物等への対応についてご説明をさせていただきます。

まず、(1)の将来貨物量の動向についてでございます。港湾を取り巻く状況の変化などを踏まえまして、専門部会において平成二十年代後半における将来貨物量の推計の見直しを行いました結果、外貿貨物は輸出入の合計が既定計画に對しまして二%増の六千万トン、外貿コンテナ個数は既定計画に對して一〇%増の約五百二十万TEUと推計されてございます。内貿貨物につきましては、フェリー航路の再編等による影響もございまして、輸出入の合計で一〇%の減、約四千四百万トンとなっております。しかし、一方で、RORO船による内貿ユニット貨物につきましては、引き続き顕著な増加を見込んでございます。

八ページをご覧ください。(2)の増加する貨物への対応いたしましたし、新規外貿コンテナふ頭の整備、既存ふ頭の充実・強化、利用率が低下しているふ頭の再編、それから交通ネットワークの強化などが必要とされております。

それでは、3の既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化についてご説明をさせていただきます。

(1)の外貿貨物への対応といたしまして、まず一点目は国際標準になりつつある八千から一万TEU型の大型船にも対応するため、既存の大井、青海コンテナふ頭におきまして、アジア諸港と同等のマイナス十六メートルの大水深岸壁の整備を具体化していくこととございます。

二点目は、パナマ運河の拡張に伴うポスト・パナマックス船への対応を検討するところでございます。

それから三点目でございますが、中央防波堤の外側地区におけます新規の外貿コンテナふ頭の整備を促進していくこととあ

わせまして、既存のふ頭機能の充実・強化を図ることによりまして、輸出入コンテナ貨物の受け入れ体制を強化していくこととございます。また、東京湾奥部におけます新たな開発保全航路の設置、整備についても、関係機関へ働きかけていくことも必要としております。

九ページをご覧ください。四点目は背後機能の充実・強化についてでございますが、既存の大井や青海ふ頭におきましてはヤードの拡張などを行い、ターミナル処理能力の向上を図るとともに、荷主、物流事業者との連携を図りながら、港湾機能や背後機能のあり方について検討を進めていくことが必要としております。

それから、四十五フィートコンテナにつきましては、走行実験の結果、世界的な普及の動向を踏まえまして、関係者とともに検討を進めていく必要があるとしております。

それから五点目ですが、ICT技術の活用による物流効率化それから保安性にすぐれた港湾の実現に向けた取り組みでございます。具体的には、港湾の諸手続きを含め、関係機関と連携してこれを実現していくとともに、物流におけますセキュリティ対策の要請に對した取り組みについても検討していくべきとしております。

次に、(2)の内貿貨物等の対応強化についてでございます。急速に増加する内貿ユニットロード貨物や基幹航路の維持・拡大に向け、集荷を進めていく内航のリーダー貨物に對していただくため、引き続き内貿ユニットロードふ頭の整備促進、内航リーダー専用バースの整備、内貿RORO船を活用したリーダー輸送の取り組みなどにつきまして検討を進めていく必要があるとしております。

また、利用が低下している埠頭につきましては、水際線の再編など、埠頭機能の充実・強化につながる取り組みを総合的に

講じていくことが必要としております。

次に、(3)のふ頭背後の交通対策についてでございます。ゲート内で発生している渋滞を改善するためには、岸壁背後の機能の充実・強化に加えまして、ハンブル、シャーシープールなどのオフドック機能の活用を含めた総合的な交通対策を検討し、具体化を図っていく必要があるとしております。

それから、十一ページをご覧ください。(4)の既存のふ頭用地、港湾関連用地の再編等についてでございます。限られた港湾区域の中で既存のふ頭用地、港湾関連用地を再編する仕組みや、需要に見合った用地を確保していく方策などについても検討を進めて、具体化を図っていくことが必要であるとしております。

次に、4の臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化についてでございます。

まず、(1)をご覧ください。港内の交通混雑を緩和し、港湾と背後地との円滑な交通を確保するため、東京港臨海道路期事業や新木場・若洲線等の整備を着実に進めていくことが必要としております。

次に、(2)の新たな南北道路軸の検討についてでございます。中央防波堤、それから新海面地区、ここにおけますコンテナふ頭やユニットロードふ頭の整備に伴いまして、将来的にはこの地区から現在の大井ふ頭地区に匹敵する交通量の発生が見込まれております。東西方向の交通量につきましては東京港臨海道路により分散されますが、交通量の過半を占めます南北交通につきましては、第二航路海底トンネルに交通が集中して、交通混雑の激化が予測されます。このため、円滑な物流の確保に向けてまして、南北道路軸の強化が必要であり、その方策を検討すべきとしております。

次に、(3)の国道357号等の整備の重要性についてでございます。京浜三港の広域連携を視野に入れた道路ネットワーク

の形成に向けまして、東京港トンネル事業、荒川河口橋西詰交差点の立体化事業、これを引き続き促進していくとともに、今後は京浜大橋北詰交差点部の立体化事業、多摩川トンネルなど国道357の未整備区間の事業化に向け、京浜三港が共同で国に働きかけていくとともに、港湾管理者としても積極的に役割を果たしていくことが必要としております。

さらに、関東内陸部等と東京港の物流連携を強化する観点から、三環状道路等の広域幹線道路ネットワークの早期形成も重要であり、その促進に向け、港湾管理者としても一定の役割を果たしていくべきとしております。

十一ページをご覧ください。今後の港湾経営の展開についてでございます。

まず、(1)にありますように、基幹航路の維持・拡大に向けてまして国内ハブ機能強化を進め、輸出貨物をより一層集荷していく取り組みを、官民が一体となって強化していくことが必要としております。アジア貨物の急増に対応していくために、コンテナターミナルの処理能力の向上、バースウィンドウの効率の利用等をあわせて進めていく必要があるとしております。こうした取り組みを有機的に展開していくことによりまして、高いサービスを提供できる港づくりを進め、基幹航路の確保と貨物量の増加につなげていくべきとしております。

次に、(2)の羽田空港再拡張を踏まえた物流拠点の形成についてであります。羽田空港の国際化を踏まえ、貨物流動の動向などを把握した上で、海上貨物を中核としながら新たな航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流施設の立地を推進するなど、首都圏の物流を支える拠点としての取り組みを進めていくことが必要であるとしております。

次に、(3)埠頭会社による東京港の国際コンテナ物流戦略の推進についてでございます。埠頭会社は民営化のメリットを生

かし、今後も東京港の外貿コンテナふ頭の整備や一元的管理で運営を行うなど、東京港の国際競争力の強化に向けて中心的な役割を担っていくことが期待されております。このため、埠頭会社は関係行政機関と連携して、東京港の国際コンテナ物流戦略を推進し、またふ頭背後地も含めたコンテナターミナルと有機的に機能する物流システムの整備、こついつたものなど新しい事業展開を図っていくことが求められております。また、埠頭会社に対しては、税制優遇措置の拡充、ふ頭整備等に対する支援制度を強化していく必要があるとしております。

十二ページをご覧ください。(4)の京浜三港によります広域連携強化についてでございます。

まず、の広域連携強化推進に当たっての視点でございますが、京浜三港による広域連携強化の推進に当たりましては、まず連携強化によって京浜三港全体が相乗効果を得られるような施策の展開を検討していくこと、それから各港湾の特性、首都圏物流において果たしていく役割等を十分踏まえた京浜港の将来像を検討していくこと、さらに地方分権の流れを踏まえて、将来のポートオーソリティの設立につながる広域的な連携強化の枠組みを講じていくことなどの多角的な視点から検討する必要があるとしております。

次に、の具体的な連携強化策の検討に当たって議論すべき観点といたしまして、まず港湾コストの低減等につきましましては、入港料の一元化にとどまらず、港湾施設使用料金の統一化などの実現に向けて関係者と調整を進めていくべきとしております。次に、国内ハブ機能の強化につきましては、京浜港は首都圏のみならず東北、中部地方の一部も視野に、地域の産業振興や企業活動を支えるハブ港湾としても取り組みを進めていくべきとしております。

十三ページをご覧ください。部に「今後の港湾経営戦略の

推進に向けて」とございまして、これについてご説明をいたします。

まず、本答申の目的でございますが、物流を中心に今後の港湾計画策定の際の指針となるものでございまして、また広く港湾の管理運営等に関する施策に反映することでございます。内容は多岐にわたっております。中長期的に検討を要するものも含まれておりますが、さまざまな施策の推進に当たりまして以下の点に留意すべきとしております。

まず第一に、国や都の財政状況を踏まえ、各施設の事業化の優先度を決定し、事業効果等を考慮した効率的な事業実施をしていくことでございます。

第二に、港湾を取り巻く状況の変化を踏まえ、各施策の実施状況の進行管理、それと不断の見直しの徹底をしていくことでございます。

第三に、港湾物流の一層の合理化や多様な物流ニーズに的確に対応していくために、各施設を所管する関係機関や民間事業者との連携を深め、港湾、道路、鉄道、空港との連携を強化していくことでございます。

第四に、各施設の必要性や効果などを都民、港湾利用者の方々にわかりやすく説明するなど、情報開示を実践していくことでございます。

なお、本報告書の十四ページ以降でございますけれども、用語解説がつけてございます。

それから、ご覧いただきました付属資料の三十ページ以降でございますけれども、これは昨年十二月の審議会で諮問した内容を添付してございます。

また、同じく付属資料の三十三ページ以降でございますが、ちょっとご覧いただきたいと思つんですが、経営戦略検討部会におけます検討経過、経営戦略部会の委員の先生方の名簿が添

付させていただきます。各回にご検討いただいた主な項目と、その具体的な内容を記載させていただきます。冒頭の森地部会長の報告にもございましたとおり、諮問事項につきましてには荷主等へのアンケート、ヒアリングを実施しております。この結果等を踏まえて検討を行っていただいたものでございます。ご参照いただければと存じます。

大変お時間をいただきましたが、説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○高橋会長 どうもありがとうございます。大変精力的なご研究を積み上げていただきまして、森地部会長並びに部会委員の皆様には報告を取りまとめいただきまして、大変ご苦労さまでした。

このお話を聞いて思いました。昭和四十二年に日本最初のコンテナリゼーションが始まり、そのときにマトソンと日本郵船が提携した第一船が入ってきた。昭和四十三年八月に日本最初のコンテナ船の日本郵船の「箱根丸」が品川へ入った。あのとき私は日本郵船のチンピラ課長で、品川のコンテナターミナルで荷物を扱っていた。

それから三年後の昭和四十五年に日本最初のコンテナの解説書、日経新書で『コンテナ時代』という本を私が書きました。今日は今の報告を聞いていても、まことに思い半ばに過ぎるものがあります。

さて、以上の報告につきまして、皆様 大いにご質問、ご意見がございますことでしょうか。ご遠慮なくご発言いただきますようお願いいたします。鈴木さん、どうぞよろしく。

○鈴木委員 大田区選出の自民党の鈴木あきまさでございますが、二点について質問をさせていただきますと思います。

私ども昨年の十一月に都議会自由民主党の港湾空港振興議員連盟が、石原東京都知事あてに提出した港湾整備についての要

望書、これにこたえる形で、知事が前回の審議会に東京港の今後の港湾経営戦略を諮問いたしました。専門部会での議論を経て、迅速に答申案が報告されたことは大変意義があることだと考えております。特に東京港が今後とも、首都圏四千万人の住民と産業を支えるメインポートとしての役割を維持・拡大していくためには、コンテナ船の急速な大型化などの東京港を取り巻く物流環境の変化に迅速に対応していくことが重要であると考えております。

そのため、例えば海運業界の国際基準となりつつある八千個積みを超える大型コンテナ船を受け入れることが可能な水深の深い港湾施設を早急に整備していくことが今必要であると考えます。加えて、増加するコンテナ貨物を円滑に処理していくためには、岸壁などの港湾施設の整備とともに、コンテナ車両の増加に対応したふ頭背後機能の充実強化を進めていく必要があります。

前回の審議会において、この点について指摘をさせていただきましたが、本答申案ではふ頭背後の交通対策、そして荷役機能の増強などのターミナル処理機能の向上とともにオフトック施設の整備など、具体的な施策等が提言されており、この点につきましても評価をいたしております。

しかしながら、平成二十二年十月には羽田空港は四本目の滑走路が完成いたします。羽田の再拡張に伴う航空貨物の増加等の問題もあり、今後、臨海部に整備される物流施設での物流車対策、これが非常に懸念されるわけでございます。

そこで、今後、都の埋立地に整備される物流施設に出入りする物流車両の交通対策について、都としてどのような方策を講じていくのか、まず所見をお伺いいたします。

○高橋会長 鈴木先生、大変いいご質問をいただきましてありがとうございます。江津さん、よろしく申し上げます。

○江津港湾経営部長 ただいま鈴木委員のほうからご懸念を示されました物流施設に出入りする車両の交通対策でございますが、東京港は都市機能と港湾機能が非常に近接をしているということもありません、こういった交通対策は大変重要であると認識をしております。

このため、これまでも東京都といたしましては、埋立地に整備される物流施設の開設に当たりましては、敷地内に車両の待機場場を十分確保するよう民間事業者の皆様にお願いをしております。また、敷地への物流動線につきましても、左折等スミーズに出入りができるよう、そういった動線を関係機関とも連携を図りながら調整を行ってきたところでございます。

今後とも車両待機場場の充実や円滑な進入動線等の確保、それから先ほどお話に出ました荷役機械増強など、ターミナルの取扱能力の向上等による物流施設の効率化を図る中で、交通対策に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○高橋会長 どうぞ、鈴木さん。

○鈴木委員 短期的じゃなくて、きちっとした交通対策を私どもとすれば是非してもらわなければ困るなというふうに考えております。

また、羽田空港の国際化、あるいは繁忙期の航空機の増便、また国際貨物に対する対応について、現在、埋立地臨海部への駐車場の整備がますます必要であるというふうに考えております。その点も踏まえてぜひ検討していただきたい。そのように要望しておきたいと思っております。

さらに、渋滞対策を含めた道路ネットワークについてですが、例えば私の地元の中防側から臨海トンネルの延伸部と国道357号線との交差点、いわゆる京浜大橋の北詰交差点については渋滞が特にひどくて、対策を講じるように要望してまいりました。ようやく今年度この交差点改良工事が実施されるというふ

うに聞いております。今後、中防外側地区などでコンテナふ頭の新規整備が行われれば、交通量の増加が見込まれてまいります。大渋滞が発生した後に事後対応するのではなくて、長期的な視点に立つて東京港及びその周辺のネットワークの形成を視野に入れて、施策の展開を図る必要があると考えております。

そのような視点から、今、報告のあった新たな南北道路の強化や国道357号線の未整備区間の整備促進は不可欠であるというふうに考えております。道路交通ネットワークの形成や渋滞対策についてどのように取り組んでいくのか所見をお伺いしたいと思っております。

○高橋会長 それでは、前田さん、どうぞ。

○前田港湾整備部長 今、ご質問がございました道路交通ネットワーク、それから渋滞対策でございますけれども、特に港湾物流施設の検討に当たりましては非常に重要な課題であるというふうに認識をしております。このため、従前から道路交通ネットワークの形成に向けまして、臨海道路の 期事業 新木場・若洲線、国道357号の東京港トンネル、先ほどもお話ししましたが、荒川河口橋西詰の交差点の立体化、こういったところで今事業が進められてございます。また、京浜大橋北詰の交差点の改良工事につきましても、地元の関係者とも十分調整を行いながら、安全にも十分配慮しながら年度末までには工事を完成して、渋滞対策を進めていきたいというふうに考えてございます。

今回の専門部会におきしても、道路ネットワークにつきましてはさまざまな観点から非常に多くの議論をいただいております。今後、第一航路海底トンネルほか、今ご指摘がございました南北道路軸の強化の検討はもとよりでございますし、京浜大橋北詰交差点部の立体化、多摩川トンネル、こういった京浜三港の連携強化に不可欠な国道357号の未整備区間の早期事

業化を国に働きかけるとか、そういったことで円滑な道路ネットワークの早期形成に努めるべきであるという具体的な提言をいただいております。これを踏まえまして、早期に対応していきたいというふうに考えてございます。

○高橋会長 鈴木さん。

○鈴木委員 中央環状品川線の平成二十五年完成をはじめとして三環状線の完成、これは予定が平成二十七年だということも聞いておりますけれども、そういうような完成に向けて全力を注いでいるというのは十分わかっておりますが、平成二十二年十月には羽田空港の四本目の滑走路が完成をして、国際化は本当に待たなして進んでいくわけでありまして、そんな中で国道357号線の東京港トンネルの一般道工事、これは実施設計を行っているとは聞いておりますけれども、沈埋工法にするのか、シールド工法にするのか、いまだ検討中ということですから、臨海部全体の道路ネットワークをしつかり形成していかなくてはならない。このように考えております。

道路をめぐる予算は国政の中で大変厳しい状況、このようには認識しておりますけれども、東京の国際競争力低下が日本の国際競争力低下を招く。このようにしっかりと受けとめて、私たちも頑張りますけれども、東京都としても全力で引き続き頑張ってもらいたい。このようにお願いをしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○高橋会長 ありがとうございます。どうぞ、小竹さん。

○小竹委員 検討部会の先生方が議論をされてこられたというのは今ご報告いただいたわけですが、内容についての質問に入る前に、審議会のあり方や手続きの問題で、前回のときにも意見を申し上げたものですから、この点から意見と質問をさせていただきます。ありがとうございます。

非常に重要な問題の審議会、今後の港湾のあり方について決

める、こういう審議会ですから、そういう点では十分な議論が必要だというふうに思いますが、今回の審議会の案が手元に届いたのは、私の場合には七月十九日の夜遅い時間でした。次、翌日二日間休んで、内容について調査をしたり検討をするという点では、時間的な余裕があまりにもなさ過ぎるのではないかと。そういう点では十分な議論ができない状況にあるという点では、今日答申を出すことそのものが問題であるというふうに思います。

専門部会について、先ほどの報告では三回開かれたということですが、前回のときに部会の公開をお願いしましたが、公開についてはどのように検討されて三回になったのか、その点をまずお伺いします。

○高橋会長 多羅尾さん。

○多羅尾総務部長 専門部会の公開、非公開の問題でございますけれども、まず前回の審議会におきまして、部長がその都度部会に諮りながら決定されていくということにしていたいております。前回の審議会以降三回の専門部会が開かれたわけですが、一回目は公開でございます。二回目、三回目につきましても、審議の内容が荷主さんのアンケートやヒアリングの結果など、企業秘密にもかかわる内容をベースとして、その上で自由活発なご議論をいただく必要があるということから、部長が部会に諮られて非公開にされたものでございます。

○高橋会長 小竹さん、どうぞ。

○小竹委員 今、ご報告があつて、私も一回目は傍聴させていただきました。二回目という議論がされるのかというのを非常に期待してはいたんですが、一回以降今日に至るまで非公開だった点は、この中身はいろいろ議論がされたのかという点でもきちんと公開して、議論を踏まえていく必要があるというふうに思います。

同時に、一回目傍聴させていただいた際、かなり膨大な資料で説明などがあり、議論がされていたんですけれども、傍聴者には資料が配られなかったんです。聞いていても内容についてなかなか理解しにくいということがあって、後で資料を欲しいというところで要求をさせていただきましたが、その説明をしていただくときに資料を見ながら聞かないと、非常に専門外の問題が多いものですから、理解ができないということにもなってくるので、委員の方々だけじゃなくて、傍聴者にも資料を配るべきだというふうに思いますので、今後の改善を求めています。と思います。

審議会ですが、先ほどもご報告の中にもありましたけれども、昨年十一月に開かれたのは諮問をするということが開かれて、今日はもう答申ということ、一回しか開かれないわけですが、専門部会の先生方が議論された中身についてきちんと説明を受け、そして議論をした上で、もう一回それについて先生方が議論をされた上で答申というのが筋ではないかなというふうに思います。そういう点では部会での検討、細かく議論されていると思つんですが、そういう点での議事録もないということでは審議の過程がよくわからないという問題もありますので、こういう点でもきちんと審議会としての役割を果たすという点ではすべきだというふうに思います。

こういう点でいうと、結論が先にある議論になってしまつのではないかなというふうに思っているものですか、そういう点では審議会が形骸化されてしまつたという点でも是非きちんとした議論の場を保障していただくように、この点は指摘をしておきたいと思います。

引き続き内容のついてご質問をさせていただきたいんですけれども、コンテナ船の大型化は一つの流れとして私たちも認識はしているんですけれども、今後のコンテナ貨物について増

加をどのように見て、ずっと増え続けていくというふうに見ておられるのか。それと同時に、将来的には人口減少が進んでいく、こういうのも東京では避けられないというふうに思います。が、そのときにこれだけの物流が必要ということを考えておられるのか、その辺の検討はどうであつたのかが一点。

それから二つ目の問題として、八千TEUの対応ということ、大井や青海の岸壁をすべて十六メートルに対応できるようにしていくことが打ち出されているわけです、さらにその後一萬TEU、それからパナマの問題の後には一萬二千TEUのことも検討が必要だと。さらなる大型化の推進が打ち出されているわけですが、そういう点では京浜三港の役割分担や、それから東京湾の航路の安全性の確保などについてもどのように検討されたのか。こういう大型化についてはユーザー、企業のニーズということが強調されているわけですが、消費の側の立場からの検討はどうであつたのか、まずこの二つの問題についてお伺いいたします。

○高橋会長 多羅尾さん、どうぞ。

○多羅尾総務部長 内容に対するご質問の前に、最初に委員からご発言ございました審議会の進め方ということで、一言申し上げさせていただきますと思います。

今回の審議会には東京港の港湾経営に係る重要なテーマの審議をお願いしているわけがございますので、相当の審議時間がかかるということとは十分認識しております。

ただ一方で、この審議会には多くの分野から専門の先生方に多数参加していただいておりますので、効率的な審議ということも配慮する必要があるかと思っております。

そこで、専門部会というふうなやり方を活用させていただきまして、本会議と専門部会の役割分担などいろいろ工夫させていただきますところがございます。こういった事情も是非と

もご理解賜ればと思います。

以上でございます。

○高橋会長 前田さん、どうぞ。

○前田港湾整備部長 一点ほどの質問についてでございますが、最初にご理解いただくために、貨物量の推計の方法について若干の説明をさせていただければと思います。

貨物量の推計でございますけれども、取り扱い貨物を外貿と内貿別に、それから出入り別に分類して、それぞれについて二十六品目、内貿はフェリーがございますので、実は二十七品目になりますけれども、それごとにまず重量ベースで、重さで推計を行っております。この品目ごとの貨物量ですけれども、過去の貨物量の推移というのがベースになりますけれども、それを幾つかのパターンに分類して、パターンに応じて貨物量推計を実施しています。

例えば、取り扱い貨物量が全体に対して五%以上占めるものを主要品目といたしまして、その主要品目につきましては、例えば関東地域の総支出とか、工業出荷額とか人口、そういったいわゆる社会経済フレームの動向、それから先ほどもちよっとお話がありましたけれども、荷主団体へのヒアリング、そういったものを踏まえて推計しております。

それから、コンテナの個数ですけれども、これにつきましては今申し上げました重量ベースで推計したものに對して、実入りの貨物の一つのコンテナ分当たりの重さがありますので、そういったものが、あと空コンの比率というのがありますが、そういったものをパラメータとして入れまして、コンテナの個数を推計しているというところでございます。

それから、もう一点大きくとらえますと、十六メートルの岸壁がほとんどに要するのかという議論でございますが、この資料にもちよっとついておりますが、確かにアジア地域の貨物とい

うのは非常に増えているという状況がありまして、北米・欧州・地中海、いわゆる大型船が来る航路についてはどうかということもあるかと思いますが、北米の取扱量というのは、どちらかというと今大体横ばいというふうになっております。それと欧州・地中海はちよっと減少していますが、実はコンテナ個数でこれをまた改めて見てみますと、北米、欧州・地中海というのは横ばいになっております。要は貨物の重さは減っていますが、貨物の軽量化とか高付加価値化などの影響で、コンテナ個数としてはほぼ横ばいという状態になっております。

それから、貿易金額ですけれども、金額につきましては高付加価値化という状況がありまして、北米、欧州・地中海も若干増加しているという状況でございます。どちらかというと、アジアをターゲットにするとあまり深いといいますが、マイナス十六メートルみたいな岸壁は要らないんじゃないかという指摘もありませんが、そういった意味からいきまして、依然北米とか欧州・地中海というのは我が国、東京都にとりまして、貿易相手としては非常に重要な位置づけにあるということでございます。専門部会でもさまざまな観点からいろんな議論をいただいて、大井や青海の既存ぶ頭につきましても八千から一万TEUの船舶に対応したマイナス十六メートル程度の水深の岸壁を整備すべきというご提言をいただいております。

以上でございます。

○高橋会長 都澤さん、どうぞ。

○都澤委員 東京港湾労働組合協議会の副議長をしております都澤と申します。

四点はありますが、まず取扱量の増大の問題であります。二〇一五年には五百二十万TEUとこのように推計を出していますが、現在、軽油や原油とか穀物の高騰による相当な諸物価の値上げで、国民生活は深刻な事態に直面していると思っております。

さらには、簡単にいかないと考えますけれども、今後、消費税の問題も日程に上ってくる。こういう状況だと思います。

そういう意味では社会保障の充実とか、あるいは賃金の引き上げとか個人消費の拡大、いわゆる内需拡大中心の経済政策に転換しない限り、この先は国民としては非常に先行き不安で、節約、節約ということで財布のひもを締めざるを得ない。そういう点では国民消費は大きく低迷するんじゃないかというふうに私は思います。さらに、景気を支えてきました輸出もかなり厳しい状況下で期待できない。

先ほど底堅い中国の成長と言いましたけれども、中国ではオリンピックの後はバブルがはじけ、どうなのかという専門家の意見もあるわけです。今年もギョーザ問題で冷凍関係は相当コンテナが減少して、業者の皆さんは嘆いています。現在、コンテナの扱引量も横ばいの状況であります。

こうした観点で見たとき、本当に五百二十万TEUの扱引量というのはどうなのかという点で私は疑問であるということ意見を申し上げたいと思います。

それからもう一つは、八千個以上の大型コンテナ船の建造と就航、これは世界各国でも進められているようであります。そういう中で大井や青海コンテナの十六メートルの大水深岸壁をしようということですが、現在のガントリークレーン、これはコンテナ船の横の並びが十六個ですね。ですから、八千TEUになりますと、二十個を超えて二十一個くらい。現在のガントリークレーンでは使用できません。そうすると、このガントリークレーンを全部取りかえるのか。こうなると、相当膨大な費用がかかるのではないかと。そこまで必要なかという点で、今後の検討課題ですけれども、現在、もし考えがあるんだしたら聞かせていただきたい。

それからもう一つは、海コンの業者の皆さんからいろんな意

見、運転手さんのご意見を聞いていますが、先ほど渋滞問題を言われました。要するに曜日によっては、コンテナを取りに行ってもヤードの外のゲート前、これが現在でも一時間から二時間、場合によっては三時間も現在待たされている。こういう状況です。やっとの思いでヤードの中に入った。そうしたら、またやっぱり三十分、一時間、場合によっては二時間も待たされてしまふ。そうすると、今、海コンの業者というのは原油の値上げにより四苦八苦で、倒産、廃業必至です。そういう中で本来なら回転を二回、三回やらないといけない。しかし、一回ヤードの中へ行って運んだら終わり。こういう事態があります。

それで、港湾局も相当私たちの要望を聞きましたから、いろんなことでヤード渋滞の解消対策をやってきましたけれども、ここ十数年見ても、残念ですけども、二十分が三十分程度の時間待ちの解消にしかかってない。根本的な解決になってない。こういうことなんです、今も。だから、いかに貨物量を増やし、それに対応した大水深岸壁に改良しても、これからまた八千TEUとなればヤードの中は満杯になってしまい、コンテナをスミアズに搬出・搬入できない。こういう事態が今後も考えられます。いわゆるヤードが狭過ぎるんです。中国の深圳とか、アメリカのロサンゼルスへ行ってみなさい。入ったらすぐ取りに行けるから、取ってぱっと輸送できるんですね。日本の場合、三時間、四時間、場合によっては五時間、これがリードタイムの短縮と言えますか。私はそうじゃないと思います。

そういうようなことで、コンテナヤードの中に例えばコンテナを増やしても、ヤード内が狭いためにどこにもならない。そういう意味でふ頭整備と改良というのは、こうした問題も含めてぜひ検討をお願いしたいなと。これを一つ申し上げます。

それからもう一つは、コンテナ輸送というのは、海陸一貫輸送なんです。ですから、より速く、より確実に、安全に荷役し

そして輸送するか。これが港湾業者、あるいは物流業者の使命であります。そして、なお料金が安ければ、荷主のニーズやサービスにこたえられると思います。

私もこの中で特に安全問題を第一に置いています。この間七月十八日に午後五時四十五分からTBSテレビで報道されました。コンテナ荷役の安全問題。見た方はご理解願えると思いますが、コンテナの中に積み込まれている荷物が運転手さんにはわからない。片荷になっていたり、あるいはきちつと積まれてなかったり、重量オーバーしていたり、こういったことでもまま街の中を走れば事故につながって、国民の安全と暮らしを脅かしている。こういった実態があります。だから、運転手はただ運ばばよい。事故を起こせば海コン業者、運転手の責任にされているのが実態です。

今、関東運輸局さんも来ていますけれども、国土交通省もこういった問題で安全輸送のためのガイドラインを出して、現在情報公開というところで徹底を図っているわけでありまして。私もコンテナ安全輸送を行うためにいろいろなことを行っております。国会でも取り上げ、来る八月七日には民主党の前原議員さんもこの問題で東京港に来て、実態調査も行う。こういったような予定もあります。

そういった意味では港の安全荷役と海コンの安全輸送、これは海陸一貫輸送にとっては一体だと思えます。ですから、そういった点では安全輸送ということで私どもがいつも国土交通省に申し上げているのは、ヤード内のゲートの出入りに偏載監視付の重量計を設置していただきたいと言っているんです。ですから、膨大な岸壁工事もわかりませんが、ふ頭の整備もわかります。しかし、こういった海陸一貫輸送の中で、こういった海コンの問題も含めて総合的、トータル的にこの問題についてひとつ検討をお願いしたいなと思えます。

最後、もう一点ですけれども、四十五フィートコンテナの問題があります。これは欧米で普及しています。今、川崎港でも走行実験を行っているわけでありまして。しかし、このコンテナの走行というのは欧米だからできることです。現在、内陸でやっているんですけど、これは日本の道路では走行はできません。重さ、長さから見ても輸送できません。だから、道路交通法などの制限があるんですね。ですから、道路整備もしなきゃいかん、あるいは法律改正も必要になるということです。

しかし、海コン業者も今年の〇八年四月からISOのフル積載コンテナ、これを運ぶには三軸シャーシーが必要になりました。今まで二軸シャーシーでしたが、今度は三軸シャーシーということで、今、海コン業者も二軸シャーシーを買ったために大変死になつていっています。そういう中で、この四十五フィートもまた対応だとなれば、これ、シャーシーをまた変えなくてはなりません。とってもこんなことはできないですよ。だから、私たちはこの四十五フィートコンテナの問題については断固反対だということを表明していますので、この点を改めて申し上げます。

以上です。

○高橋会長 大変積極的ないいご発言で、結構です。先ほど小竹委員からのご質問にも、今、都澤さんの中にもありましたが、この部会で検討するときに消費者の目で物を考えたかという質問が一つありましたね。そういったことも含めて、そちらのほうから、じゃ、江津さん、お願いします。

○江津港湾経営部長 先ほどの小竹委員の質問の中で、若干お答えをしておりますのでした部分がございますので、お答えをしたいと思えます。

一つは、京浜三港の役割分担を部会で議論したのかというお話がございます。これにつきましては先ほど専門部会にお

る報告をご説明申し上げましたけれども、京浜三港による広域連携を推進するに当たって、どのような切り口から議論をしていくべきかという視点のご提案を受けました。京浜三港の基本合意の中では、京浜港の将来像を示す共同ビジョンを今後つくっていくということになっておりまして、三港における役割とか、そういうものを踏まえたあるべき姿については、このビジョンの中で検討していく予定でございます。

それから、三港が役割分担をすれば、すべて八千TEUのバースは要らないのではないかと指摘もございましたけれども、先ほど来ご説明申し上げておりますとおり、コンテナの大型化の問題につきましては、これは世界的な動きということで、それぞれの港が大型化に対応していく必要があるということでございます。

それで、航路の安全対策について検討をしたのかというお話もございましたけれども、第七次改訂港湾計画を策定いたしましたときに、航行安全委員会、海上保安庁さんですか、日本海難防止協会の皆さん等をメンバーとする委員会で実験をしたりする中で安全性の確認をいたしましたし、今回の答申をいただいた後もまた検討委員会をつくって検討していく予定にしております。

それから、消費者の目でもらえたのかというお話がございましたが、東京港の役割ということの中で、首都圏四千万の生活と産業スタイル、メインポートとしての役割をきちっと果たしていく。そのためには大型船が寄港する欧米航路の基幹航路を維持していくことが必要だと。その維持をしないと、フィーター輸送になりますという説明を先ほど前田のほうからしているところがございますけれども、フィーター輸送になりますとどういふことになるかといいますと、積みかえが一回多く行われますので、その分日数も余計かかれれば、港湾の荷役料もそれ

にオンされる。

そういった意味で輸送コストが増大いたしますので、これがまた日本国内に入ってきて販売をされるときには、その費用が製品にオンされていくという状況も出ることがございまして、船舶の大型化に対応していくことは必ずしも船社、荷主の要望にこたえるといったことではなくて、東京港が抱えています使命を全うするためにも、船舶の大型化に対応していく必要があるということでございます。

それから、都澤委員のほうからご質問がございました八千TEUのコンテナ、大型バースにした場合にガントリークレーンをすべてかえていくのかというお話でございますが、現状、八千から一万TEUコンテナ船については、オンデッキ十八列のものが多いでございます。それで、大井、青海の埠頭株式会社は、大体十八列に対応できるガントリークレーンを有しておりますので、対応ができていくというふうに考えております。今後、十九列、二十列組みの船が建造されてくるというふうに予想されるところでございますけれども、それにつきましては船舶の船幅の動向等を踏まえて順次改良していく、そういうことになるんじゃないかと考えています。

それと、ゲートの交通混雑のお話と、それからヤードの狭隘化に伴って非常に時間がかかるということで、海コンの事業者にもご迷惑をかけているご指摘がございました。これはお話しもございましたけれども、私も港湾管理者としてもさまざまな方法を使って交通渋滞をなくすということで、いろんな取り組みをしておりますけれども、実態として曜日によって非常に混雑している状態があるということで、この交通渋滞対策といたしましては、空のコンテナをヤードの外に出すという形で、オフドック機能を有するバンク、シャーシプールを設ける等して、現実のヤードを広く使うといったようなことの検討で

すとか、あるいは周辺の未利用地で、大井ふ頭、青海ふ頭の背後に現在、物流施設がございますけれども、計画の上ではその施設を移転して、そこをふ頭用地にかえていくという計画も有しておりますので、そういったものにできるだけ早く取り組みをいたしまして、円滑な物流の確保に努めてまいりたいと考えております。

○高橋会長 斉藤さん。

○斉藤港湾局長 都澤委員からいろいろお話がありましたけれども、今回の専門部会のご諮問は、諮問書を資料としてお付けしてございますが、現状の東京港を取り巻く情勢とか状況の分析をもとにしまして、大井、青海コンテナふ頭の整備のあり方等を ご答申いただきたいということでご諮問したのでありまして、専門部会の先生方においてはそのご諮問の趣旨をご理解いただきまして、当然、その内容でご答申をいただいたとなっております。

ただ、都澤委員のおっしゃるように、港としてしっかりと整備をした上で、さらにそれをやっつけていかなくちやいけなことは、例えば高い岸壁をつくった場合はB/Cというのを考えなくちやいけないですし、安全対策とか渋滞対策、それは総合対策として当然やらなくちやいけないことでありまして、それができない限り幾ら整備しても、はっきり言って港の死活問題につながるご理解してございます。今回の答申においては、諮問した内容についてのご答申をいただいたということと、都澤委員からいただいたことについて、しっかりとらえ対応してまいりますので、是非よろしくお願いいたします。

○高橋会長 それじゃ、上東野さん。

○上東野委員 専門部会のメンバーで私だけが民間で来て、私三十五年ぐらい荷主企業にもおりましたし、船会社にもおりました。都澤さんにして、小竹さんにして、おっしゃることは半

分正しいです。おっしゃっていることは、これだけ荷物が増えるのかと。私もそれを疑問に思って、専門部会の中で言いました。

それで、数量的にはかなり減りました、これでも。最初はかなり多かつたんですよ。これはおかしいじゃないかということも議論しました。それから、専門部会の議事録があるんですけども、それを公開するかどうかは僕はちょっとわからないんですけれども、その議事録を見ていただくと、私自身は民間としてかなり辛口な意見を申しました。

ということと、最初に十六メートル掘るという前提があった話ではないと思います。

それから、都澤さんのおっしゃることもよくわかるんですけども、一万TEUの船が来たとしても、一回のハンドリング量は変わらないんですよ。だから、一万TEUが来たから、一回のハンドリングが増えちゃうという議論だと、都澤さんがおっしゃることは正しいと思うんですけども、荷主というのは小ロットでやりますから、私も荷主企業にいましたから、一回のハンドリングはそんなに多くならないと思いますので、むしろ渋滞のほうに全然問題があるんじゃないかと。そういう意味でオフドックコンテナヤードを今度検討するということと、混雑を解消するということなんですよ、これは部会でも僕は言ったんですけども、すくやっつけてくれと。

要するにこの我々の答申案というのは中長期で四、五年先でまずは予算をとって、工事もあって、計画もあるという先の話なんですよ。ところが、渋滞はすく解消したいんですよ。ですから、バンパールはすくやっつけてほしいと。

それから、もっと言いますと、Aという東南アジアの船会社は東南アジアの航路が増えたので、コンテナヤードを拡張してほしいという依頼を港当局にしているんです。Bという東南ア

ジアの船会社さんは広いコンテナヤードを確保しているにもか
かわらず、週に二、三回しか通ってないという事実もあるん
です。ですから、中長期はともかくとして、すぐにできることは
すぐにやってほしいという意見もかなり言いました。

それから、都澤さんがおっしゃる四十五フィート、僕も反対
です、大反対です。というのは、荷主としては二十フィート、
四十フィートということでもう三十年もやってきていますので、
もちろん四十五フィートが欲しいという荷主もいると思っ
ていられども、コンテナの単位で商売をもつてくついているん
です。ですから、一部の人は四十五フィート欲しいと思いま
すけれども、統一的に港湾運営をするためにはあまりいい
コンテナを使わないほうが効率的になるんじゃないかとい
うことも含めて、三軸になる、ならない以前の問題で、僕は反対
という意見を述べていますので、それだけ申し上げます。

以上です。

○高橋会長 それじゃ、森地さん、どうぞ。

○森地委員 幾つかご議論いただいています、最初に今回の
計画ではありません。これは我々の部会でも事務局に確認して
おりますが、我々の基本的な考え方を述べて、これから計画を
立てるときにいろいろのことを考えてくださいよということ
でございます。現実には計画をつくるときは当然いろいろ
に從つて情報公開をやつていかれるんたろうと思います。もち
ろん、先ほど事情がございましたので、一回、二回は公開し
ませんでしたけれども、今、委員からお話がございましたよ
うに、かなり突っ込んだ議論をそれぞれさせていただいており
ますし、私自身も今ご指摘の幾つかのことについてもっとやり
ようがあるというところを主張しております。

その内容は、すべての中には何らかの形で反映をされてお
ります。それを具体的にもっと突っ込んだ内容はどうという議論

だったかというのは計画づくりのときに、事務局が議事録をお
持ちなので、ご覧をいただければと思います。これが第一点で
ございます。

第二点目、先に陸上の交通の話から、渋滞とかについては一
つの問題がございます。この国で、都澤さんがおっしゃったよ
うに、世界中でこんなひどいことをやっているところはござい
ません。理由は二つあります。

一つは交通の周りの施設及び管理が不十分であるということ
でございます。これは改良の余地がございます。例えばエ
ル化がこれだけ進んで、カーナビもあり、それから船のほうにつ
いてもエーテ化されているにもかかわらず、その間がつながって
おりません。例えばこんなこともございますし、バンブルを
つくったときにそのとの関係をどうするかということについて
も技術的にも、ソフトウェアとしてもまだ改良の余地はたくさ
んございます。それから、ハードもいろいろこの対応をする
ために改良しなきゃいけない面がございますので、ぜひ計画段
階ではそういうことをお考えいただきたいと思ひます。

もう一点は、ここにお集まりの皆さんにかかわるんですが、
都澤さんがおっしゃったように土地利用が悪い。この土地利用
が悪い理由は、既に既存の土地利用があるのを、いいようにそ
のときに応じて変えていかなきゃいけないんですが、今までは
沖を埋めて、埋めた新しいところで展開すればよかったんです
が、埋める余地がないときには、どうしても今までの用地の中
をそれぞれの、私有地ではございますけれども、みんながいい
ように変えていかなきゃいけない。このルールづくりはこの国
はまだございませぬ。内陸部の都市計画のところでは再開発と
いうのは当たり前の話なんです、実は港の地域ではそういう
制度がまだ十分ない。こんなこともこれからつくっていかなき
やいけない。こんなこともございませぬ。

この二面をやつていけば、まだまだ改良の余地はあるという
ことではないです。

それから、十六メートルバス及び需要のことでございますが、需要については前回の計画のときにも民間の方から多過ぎるといつことがあつて、結果的には事務局が下げられました。その結果は先ほど資料にあつたとおり、アンダーエスティメイトでございます。もう既に先ほど参考資料の中に需要予測の線と実態がございましたが、こつこつという乖離をしております。

この需要が当たる、当たらないは、実はバスには経済状況しかも国際的な経済状況の予測がバスになりますので、当然上にぶれる場合も下にぶれる場合もございます。これに対して上にぶれた場合と下にぶれた場合のリスクをどういつぶつに考えるか、これが計画の思想でございます。そつこつこともお考えになりました。今回はこれから計画を立てられるときに、もう一度需要予測を当然されるんだろうと思ひますが、両方見ていただく必要がございます。

それで、九〇年代以降、この国では過大予測といつことについてのリスクばかりがずつと議論をされてきました。ややバランスを失つております。高度成長期にはアンダーエスティメイトで失敗ばかりしましたので、こつこつの議論ばかりしていただきますが、この国はどうも白黒つけたがる国民でして、そつこつ議論が続いております。

港湾に関することを二、三申し上げたいんですが、実は十五メートルバスをこの国が、今、部会長代理の川嶋さんなんかが一生命やつておられるところに、港湾は釣り堀だから、もつとつくるなといつ議論が毎日、新聞に出たときがございます。あのとき十五メートルバスをつくらなかつたら、どんなことになつたんだろうと思つと恐ろしい気がいたします。当時はまだ

アジアでもほんの数港しかなかつたんですが、幸い主要港湾にそつこつのがあつたので、今のよつな状況になつております。

それから、十六メートルバス、本牧にございますが、これをつくるというとき、ちよつと九〇年代の終わりころだつたですかね、神戸の地震の後だつたと記憶しておりますが、中央港湾審議会で日本の船会社の方もこつこつこんなものは要らない、そんな大きな船はできつこないといつことを言われたのを鮮明に覚えております。現実には全く違ひました。本牧にもそれができ、そこに船が展開されております。こつこつのはインターナショナルなことですから、当然この国の方針はあるんですが、国際的に動いているときにどういつことが危ないかといつことをせひ冷静に、両側のリスクをお考えいただきたいと思ひます。

最後に、四十五フィートの話でございますが、おとし中国に行つたとき、ちらほら四十五フィートはございましたが、去年行つたときは三割ぐらいになつておりました。もちろんこの国の道路は道路運送法の車両の基準にも合ひませんし、もちろん道路構造令にも合ひませんが、本当にこれでいいのかといつ話はこれからちゃんと議論しなきゃいけないのではないかと思ひます。

今のところは、少なくとも港湾地域の中ではそれがちゃんと運行できるよつにしていこうといつのが政府の方針になつていよつでございますが、少なくとも圏央道だとか、第二東名だとか、こつこつところは私は合わせていくべきだと思つております。かつて四十フィートが出たときに、アメリカでも対応できないといつ議論があつて、インターシートだけはやりましょつといつことに対応して、今に至つてきた、そんな経緯もございませう。せひそんなこともあわせてこつこつ議論いただければと思ひます。

○高橋会長 川嶋さんですか。小竹さんもさつき手を挙げておら

れましたけれども、川嶋さん、関連で。

○川嶋委員 昔、釣り堀をつくっていたと言われた者として一言だけ言わせていただきたいと思えます。

今、いろんなご議論がありまして、コンテナの需要がこんなに伸びるのかという意見もございましたけれども、無責任なこと、勝手なことを申し上げるようで恐縮ですが、貨物が増えなくて、同じ三百五十万TEUあったとしても、十六メートルバスはつくらなければならぬかもしれないということだと思つんです。東京都、あるいは今、東京湾のこの三港が四千万の生活を支えるということであつたのであれば、世界の貨物船が十六メートルのそういう仕様でしか動かないというときには、十六メートルのバスはつくつていただかざるを得ないわけです。そのことをお考えいただきたいというふうに思っています。

船齢は大体二十五年から三十年というぐらいのものでございまして、人間ほど長生きはできません。ですから、毎年というが、年々そういう技術革新なり、いろんなことで船も生まれ変わつていくわけですので、そういうときに四千万人の生活を支えるというのであれば、十六メートルであっても貨物は伸びなくてもつくつていただかざるを得ないということが起こり得るだろうと思えます。ありがとうございます。

○高橋会長 それじゃ、小竹さん、さつきからお待たせしましたので、小竹さん、どうぞ。

○小竹委員 十六メートルバスのあり方については、いろいろ今先生方からお話がありましたけれども、東京湾の中の航路の安全性も含めて大型化についてはきちんと議論をしていくべきだといふふうに私たちは思っています。中央防波堤の外側は十六メートルバスをつくるわけですね。それは計画に入っているわけですし、横浜にはあるわけですから、そういう点

では全体としての必要性を含めて検討すべきだといふふうに思っています。

あわせて、先ほどから道路の問題が出されているんですけども、国内ハブ機能を強化するということが三環状道路の整備を推進して、関東や東北、中部地方の貨物を集荷するということもここに書かれているんですが、こういうことでいつと東京への一極集中という問題が大きな問題として出てくるのではないかと、いふふうに思つんですが、そういう点では都がそこまで担つ必要があるのかどうかという点についての検討が進められたのかということと、交通ネットワークの充実ということでは、先ほど来道路問題が議論されておりまして、今、深刻な地球温暖化の問題を考えたときに、道路輸送、トラック輸送を重点にした形の輸送形態については、見直すも必要なのではないかといふふうに思つんです。そういう点では貨物輸送の形態を船とか鉄道を含めた、こういう検討がどのように行われたのかということについても伺いたいと思えます。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○前田港湾整備部長 まず、三環状道路についてですが、その前に基本的に今回の専門部会でご議論していただいたのは、まず港湾貨物をどうスムーズに輸送するかというのが主眼でございまして、そういった意味でいきますと、横浜、川崎、東京三港の連携も視野に、国道357という大動脈をいかに生かしているか、あるいは東京港の中で発生した貨物をどうさばるかということ、先ほどもご説明申し上げましたけれども、南北軸の輸送路の検討をこれからしていくべきだということで結論つけていただいています。

次に、もつちよつと広域的な話になりますけれども、東京都の背後圏というのはもちろん首都圏、先ほどからお話し申し上げていますように、それとあわせて、例えば東北とか、一部が

なり遠方に及ぶものもございます。そういった意味ではそういったことも視野に入れていく必要があるなということと、あと三環状道路というのは、先ほどからお話を差し上げていますように、横浜、東京、川崎という三港が連携して、首都圏の物資輸送に対応していくために非常に重要な路線というふうに考えておりました、そういった意味で三港の港湾管理者として、内陸の道路網でありますけれども、そういうものについてもしっかりと港湾物流側の実情をお話しして、ぜひ道路の整備の推進にっなげていただきたい。そういったことで、いろんな意味からご議論いただいで、答申をいただいでいるということでございます。

○高橋会長 木内先生、それではお待ちせしました。

○木内委員 座ったままで失礼します。しっかりと熟読をいたしまして、三点について交通整理をして意見をまとめてまいりましたけれども、これを申し上げる前に、先ほど共産党の小竹委員から審議会のあり方と手続きについての論難といえますか、指摘がありましたので、先ほど森地先生も言われたけれども、白黒はっきりしなきゃいけないので、執行機関の方から明快な答弁をまずいただいで、その上で私は自分の意見を申し上げたいと思います。

資料提供の時期が遅かったということでありませけれども、これまで私どもはそれぞれの立場と分野から港湾の振興等に関してさまざまな議論を重ね、主張もおのおのが持っているところであります、同じ日程で私もこの資料をいただきませけれども、吟味、チェック、精読をさせていただく余裕がございました。

それからもう一つは、専門部会の非公開という問題でありませけれども、運営ルール、規則に従って、企業秘密の部分もあり、また活発な意見交換や議論を担保するための必要な判断であった、部会長、関係者の適切な判断によるものであったと思

うわけでございます。

それから、非公開の会議の内容を議事録として公開するという趣旨のご発言もありましたが、極めて荒唐無稽なことでございますので、私の意見を申し上げたいと思つたのでございます。

それから、傍聴者にも資料を配布するよつにとのことですが、私は議会のあり方、運営ルール上の方法からいっても、これが果たして適切な措置なのかどうか極めて疑問でございます。そういった意味、何点かについて申し上げましたけれども、少なくともこの審議会、それから答申案が出るまでの手続き、経過等について何ら問題、瑕疵はなかったと判断をいたしたいと思いますが、執行機関、事務局の方のます簡潔な答弁をいただいで、その上で私は意見を申し上げたいと思います。一言で結構です。問題があつたのかなかつたのが。

○高橋会長 多羅尾さん。

○多羅尾総務部長 先どもお答えいたしましたように、議論の内容は大変深く広いとは認識しておりますけれども、審議の効率化、審議の重点化ということも必要でございますので、部会の活用というのは非常に有効な手段だと思っております。したがいますして、今回の審議の手法については何ら問題はなかつたというふうにご考えております。

以上でございます。

○高橋会長 斉藤さん、どうぞ。

○斉藤港湾局長 審議会の運営についてでありますけれども、今日の資料にございますとおり、この審議会は第七十九回を数えつてございます。長い歴史の中で積み上げたノウハウを持って運営しているところでありまして、その中で専門部会の方々に議論いただきながら、諮問案をまとめたという経過もございませので、そういった長い経験ときっちりした運営につきましては、一切問題ありませんでした。

○木内委員 続いていいですか。

○高橋会長 木内さん、どうぞ。

○木内委員 先ほど高橋会長が日経新書のコンテナ軸の新時代の著作に触れて、長い間の歴史を振り返っての感慨を吐露されておりまして、しみじみと承っております。

そういった意味から、今回のこの港湾経営戦略といえますのは東京港の長い歴史の中で大きなターニングポイント、リストアトするための基本的な考え方を実はここでしっかりとコンクリートさせるという意味で大きな意義のあるものだと思いますし、基本的に私はこの答申案に賛成の立場から、三点について意見を申し上げたいと思います。

まず一つは、東京港の港湾経営の基本的方向性でございませけれども、この答申案でまず重要と考えるのは、東京港の目指すべき港湾経営の基本的方向性において、東京港の使命を単なる貨物量の競争ではなく、首都圏四千万人の生活と産業を支えるメインポートの地位を堅持していくことにあることを明確にしたということ、これが一つの特性であるかと思っております。四方を海で囲まれている我が国においては、必要な品物を必要なときに迅速に提供できる港湾物流というものを実現していくことは、住民生活や産業活動の発展に必要な不可欠なことを考えるものであります。

そのため、東京港はメインポートの地位の堅持に向け、これからの国際標準とも見られる八千個積みを超える大型コンテナ船の受け入れに必要な大水深の岸壁や荷役機械、ヤード施設の充実・強化を早急に進めていく必要があります。本答申案では私どもがこれまで主張してまいりましたこの内容を反映する形で、既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化を打ち出した点をまず大きく評価をさせていただきますと思います。

次に、国内ハブ機能強化という点でございませけれども、急

速に船舶が大型化する中で、基幹航路の維持・拡大に必要なコンテナ貨物取扱量の拡大に向けて国内ハブ機能を強化し、東京港の物流圏である東日本一帯の輸出入貨物を集荷していく取り組みが必要不可欠であります。そのため、こうした物流圏に立地する輸出入荷主の利用者ニーズを的確に把握し、官民一体となつて貨物誘致に取り組むとともに、船舶、鉄道、道路のすべての輸送モードの活用を視野に、内陸部と京浜港を結ぶ国内輸送ネットワークの構築に向けた検討を今後促進していくべきであると考えます。今後の大きな課題の一つでございませし、今日も複数の委員の方から議論が出ている点は非常に重要視しなければならぬと思います。

最後に、京浜三港による広域連携強化の問題であります。

私どもは、これまで我が国を代表する京浜三港が広域連携強化を進め、国際競争力を強化していくべきと主張してまいりましたが、まさにこれにこたえる形で、都の英断によりまして、本年三月に京浜三港による基本合意が発表されました。今後、広域連携を推進していく上で重要なことは、各港湾の特性や首都圏物流において果たしていくべき役割を十分踏まえつつ、その将来像をより広域的な視点から大胆に検討していくとともに、京浜三港全体が相乗効果と成果を得られるような施策を多面的に構築するとともに、積極的な展開・推進を図るべきであると申し上げたいのであります。

今回の答申案では、まさにこの点を指摘しているわけでありまして、この答申案に基づく京浜三港による広域連携強化の取り組みに大いに期待をさせていただきますと思います。

以上、申し上げます、終了させていただきますが、答弁は要りませぬ。

○高橋会長 ありがとうございます。じゃ、田中さん、先ほどからお待たせしてすみませぬ。どうぞ。

○田中委員 議論も佳境に入つてまいりましたので、端的にまとめてお伺いをしたいと思います。

まず一点目は、国との関係のことについてであります。とかく国からのいろいろな規制がいろんな分野でありますけれども、今回の東京港機能強化に対して、国からの規制が依然残っているのかどうか。先ほど来より東京港機能強化の一つに、京浜港ということ、川崎港、横浜港との連携というお話がありまして、たけれども、首都圏四千万人の生活を支えるとするならば、千葉港なりとの連携もさらに含めて検討すべきではないのかなと思つんですが、そういったところに規制があるのかどうか。本来の規制が解除されれば、さらに東京港の機能強化につなげられるまだまだ余地があつたのかどうか、その点をお聞かせいただきたい。

一方で、これはまさに主体的に首都圏の四千万人の生活を支える東京が、国にかわつて日本経済を支えていくという視点からの今回の措置であります。まさに国が率先してこのような事業は行われるべきだと思つんですが、このような東京港機能強化に対しての国からの支援といえますか、国からのいろいろな施策なりがあるのかどうかをまずお聞かせいただきたいと思つます。

二点目は、今回の機能強化に伴つて、実質、運用面では埠頭公社ではなくて、埠頭会社の役割も相当大きなものがあるだろうと思つます。従来の公社から民営化されたことが、埠頭会社としてのフットワークが増したことが機能強化にもつながるだろうというお話がございました。であるならば東京港としては、ここにもありましたけれども、民営化されたことに伴つてデメリットとしてありました固定資産税などの税負担、これは当然免除すべきだろうと思つますし、東京都の判断でこれはできることだと思つます。

固定資産税は財調の税源につながるならば、区長会等のご理解もいただいて、これは埠頭会社の支援という視点からも対応すべきではないのかなと思つると同時に、郵政民営化にありがちですが、民営化に伴つてのメリットと、一方でいわゆる経営的な視点から経費、利益追求という視点が入りがちで、今まで公社としての東京都、あるいは港灣局との関係がいつできたものか。民営化に伴つてのデメリットがあつては絶対ならないと思つますので、経費重視のことではなくて、民営化のメリットを最大限に生かせるようなことが、東京都との関係の中でしっかりと担保できるのかどうか、これは確認をしていきたいと思つます。

それと最後に、東京港の最大のふ頭であります大井ふ頭が私の地元でございます。まさに東京港の機能強化は大井ふ頭に入つてくるコンテナ量の増強・増大にもつながつてまいります。

そこで大きな問題となつてまいりますのは、いわゆる物流機能と物流的な要素と、あと地域で生活をする人たちとの整合性、接点ということが一つ大きな問題になつてくると思つます。

一番最初に鈴木あきまさ委員より、交通関連についての総括的な指摘をさせていただきましたが、地元としてはまさに総括的な交通インフラをしっかりと整備していただくと同時に、ソフト面で、例えばですが、多くの品川区民は大井ふ頭でマラソンの練習をしたりとか、競技用の自転車の練習をしたりとかも一方でしている場面もあつたり、あるいは間違つて大井ふ頭のほうに一般の車両が入つてしまつて、入港待ちのコンテナ車両の一番後ろについてしまつたがために、何も知らず二十分、三十分待たされてしまつて一般の方もいたりします。

また逆に、大型のコンテナ車両が第一京浜などの既存の主要幹線道路に入り込むことによつて、地域生活者のいわゆる交通安全も懸念がされているところが既にありますけれども、さら

に東京港の機能強化に伴って、そのようないわゆる交通安全対策といつこともぜひご検討といいますが、今後の計画を策定する上でのしっかりとした視点として受けとめていただきたい。

以上、三点でございます。よろしくお願いいたします。

○高橋会長 前田さん、どうぞ。

○前田港湾整備部長 まず、初めの質問の国の規制といつか国とのかかわりとか、あるいは国の支援といつことについてですけれども、それに閉じまして、計画と事業化といつ点で説明をさせていただければと思います。

本日、答申案をいただいておりますけれども、この答申を踏まえて我々としては、これからこの事業を計画化していきたいといつふうに考えています。この計画をする際には、先ほどもお話がございましたけれども、いろんな観点から国土交通省をはじめ国の関係機関との調整を進めていくことになると思います。例えば国土交通省さんとは東京湾におけるそれぞれの役割分担のあり方とか、例えば海上保安庁さんとは船舶の航行安全についての議論とか、そういったものを含めまして、さまざまな観点から国と調整をとりながら、これを計画といつ形でまとめていくといつことが一つでございます。

それから、その後の事業実施に際しましては、基本的には港湾施設の整備につきましては、国の国庫補助事業といつことで国から補助金をいただいて、港湾管理者として整備する。あるいはまた、状況によっては国の直轄事業といつ形で事業を進めるといつことがございまして、一定の評価基準になるもの、設計基準などもございまして、そういったものとも調整を図りながら、整合をとりながら、国の支援も受けながら事業を進めていくといつことがございます。

それから三項目の、どちらかといつとハードの部分になるかと思っておりますけれども、さまざまな形で今回ご議論いただいた交

通対策についても、これから計画化して、具体化を進めていくこととなります。その際には交通安全対策、それから環境の確保、こういったのも非常に大事な部分でございますので、これらについての議論を加え、対応を図っていききたいと思います。でございます。

○高橋会長 どうもありがとうございます。今、大分時間が押してまいりまして、質疑応答、これで八十分やっております。あと、発言しておられない方もおられますから、できるだけ。江津さん、どうぞ。

○江津港湾経営部長 公社の民営化に伴います、いろいろな支援措置等についてのお話でございます。

一つは固定資産税の減免、あれを東京都の判断でできるのではないかといつことでもございましたけれども、国が法律で（公社の税の減免について）決められておまして、私どももいたしましてはそういった税制の優遇措置が実現できるよう、国に制度要望をしているところでございます。

それから、民営化公社が利益追求に走るのではないかといつお話もございましたけれども、会社としての収益性を確保して、経営基盤を確実にしていくといつ必要性はございますが、会社の公共性は極めて強いものと考えておまして、民営化に際しましてはその利益は利用者還元して、それを通じて、ひいては都民に還元していくんだといつことで、利益一辺倒ではない経営を目指しております。

○高橋会長 松原さん、どうぞ。

○松原委員 私のほうは答弁は要りません。松原忠義といいます。私は都会議員をやった人間として、また今、大田区の区長として一言言ってもお話ししておきたいといつふうに思っています。

実は先日、私、上海へ行ってきました。上海へ行つてやっぱ

り港を見ようというところで、羊山深水港、資料に書いてありますけれども、見てまいりました。

この話を聞いたのは、五、六年前に浦東空港ができて、その後羊山深水港を建設するという話というのは、ちょうどそのころにいわさとして出ていました。上海港というのは、皆さん方もご承知のとおり三つありまして、浅いところから、深いところというところで、今度は一番深いところをやっているわけでございますが、臨港新城という場所から羊山深水港までが橋の長さだけで三十二キロという、アクアラインの倍の長さがあるんです。海の沖のところにつくっているわけですが、そうすると東京と千葉というのはそんなに距離はないですから、十分橋がかかっちゃうのかなと思って渡ってきましたけれども、大変な勢いでやっています。

それで、ここでは今、十六バース動いているんです。もちろん十六メートルのものでございます。それで、その建設ペースが非常に速いんです。二〇〇二年から今年が〇八年ですから、わずか六年ぐらいでそこまで全部つくっています。

そこで、そのバースがどう動いているかというところ、二十四時間動いているわけです。三交代だそうです。そして、大型船が入ってきて出ていくまでに十一時間でおろして、出すという形です。それから、これも今、東京ではかなわないという状況だなというところで、まさに国際競争力を目の当たりに見て帰ってきたわけじゃないです。

ちょうど上海から帰ってきて、京浜三港が一つになるといふ話を聞きまして、当然だなというふうに私は思いました。それでもこの三つが一緒になっても、大体世界で十二番目か十三番目なんじゃないですか。とてもかなうものじゃない。私は日本という国は、横綱にはなれなくても、せめて今は幕内にはない。そういう感じがあります。十両じゃ相撲ではないという

感じがして、そういうふうを考えています。

ただ、その中で私どもの大田区は、ご承知のとおり、羽田空港を持っていきます。この中央防波堤は全く目前としたところにございます。泳いでも十分行けるようなところですよ。ですから、非常に関心を持ってあります。私どもは羽田空港を持っていきますから、来年、再来年の秋にはいわゆる再国際化になります。再国際化になると同時に、深夜・早朝便をはじめ十一万回増えてきて、貨物輸送もそこには相当増えてくるだろうと見越しております。

同時に、二ついうことをやっていますと、京浜地区のほうでも港湾機能の充実をやっていきますと、こちらのほうの物流も大変なものがある。ご承知のとおり、荏原製作所の土地にはヤマト運輸さんが越してくるようになりました。まさに物流拠点があちらこちらから来ますし、今空港関連のものがたくさん来ようとして、私の耳にもたくさん入ってきております。まさに国際線の最前線というのが私どものまちでございまして、きょうは品川区の区長さんもいらっしゃいまして、全く同じような状況だと思ってあえて出させていたんですが。

そういうふうな状況の中で、世界の流れをしっかりと見てなければいけないだということに思います。しかし、流れを見ているのはいいけれども、同時にインフラの整備とか、やらなきゃならないことはきちっとやっていかなきゃいけない。これも一つの推進効果として、国際都市をつくるというならば、そういうふうなことをどうも思います。

そこで、私どものほうは特に交通の問題がありまして、空港と貨物と船、海と一緒にありますから、これはどう抜けるかということは大変なことではございまして、空港であり方は環状七号線や環状八号線を使って都内に流れるということになると大渋滞が起こってまいります。そこで、高速道路を整備すると

ころの、東京都内はいんですが、こちらの京浜空港、都内のほうは皆さんも頑張っていたで大分見通しがついてきて、東京都も頑張っていたんですけれども、要するに川崎へ抜けていく、神奈川県へ抜けていく357号線ですが、こちらについては全くまだ手つかずという状況でございます。そういった意味で私どもとしては、ぜひこちらのほうにも皆さん方の目を向けていただきたいと思えます。

私は先ほど言ったように、東京港も川崎港も横浜港も一緒になってもまだ世界で十三番目だということをしつかりと認識して、海のほうの貨物、特に四千万人の首都圏の方々を守っていく。

嫌な話なんですけれども、大型船に対応できなくなると、北欧の船とかアメリカの船は、おそらく釜山とか、上海とか、そっちへ行ってしまうんですね。おそらくそっちへ行く可能性が強い。そうすると、どういふことが起こるかという、私たち日本人がそこまで行ってしまうとこなきやいけない。えらい物価が上がりますよ、おそらく。そういうふうなことも十分考えられるので、ここはいろんなことがあるでしょうけれども、しっかりと日本が国際的な基準に耐えられるような港にしていかなければいけないのではないかなというところでございます。答弁は要りません。

○高橋会長 どうもありがとうございます。じゃ、どうぞ、局長。

○青森港港局長 答弁ということではありませんけれども、松原区長がおっしゃるように、三港連携は多少動きが、時間がおくれたかなというのを僕は思っているところでありまして、しっかりとこれから三港手を携えて、区長がおっしゃるようなことで進めていきたいと考えてございます。

あと、田中委員のほうからお話がありました国との関係にお

きまして、国の交通政策審議会の港湾分科会におきましても広域連携について議論されていまして、それはぜひ進める方向だということ、ないしはポートオーソリティを検討すべきだということも進んでございます。したがって、国と私どもと向かっている方向というのは変わりませんので、国と手を携えて、また力をかりながら進めていきたいと思っております。

その一つといたしまして、先般初めて京浜三港、港三つが国に対して要望を出しました。これは初めてのことなんですけれども、その中でも例えば357号線については、東京都が出す場合には東京港トンネルだけしか出ませんが、今度は三港です。多摩川トンネルとか、川崎航路とか、大黒のところとか、全部を通した一本の形でやっていただきたいというのが要望になってございますので、これもちょっと息の長いことであると思います。しっかりとやっていきたいと考えてございます。

また、千葉港のお話が出ましたけれども、京浜三港だけではこれからとしては不十分だと。当然、東京湾全体を考えなくちゃいけないと思いますが、ただ、千葉港の特性といたしまして、九六%がプライベートバスという事情がありますので、とりあえず京浜三港の中でまず固めた上で千葉とも手をつないでいきたいと考えてございますので、よろしく願います。

○高橋会長 どうぞ、小竹さん。

○小竹委員 時間も押しているようですので、質問を幾つか伺いたいと思つたんですが、私のほうからは答申について、不同意の立場から何点が意見を申し上げたいというふうに思います。

危機的な状況にあると言われている地球温暖化や深刻な食料危機の問題が起きているときに、物流港湾のあり方も見直さなければならぬときが来ているのではないかとこのように思います。温暖化防止、CO2削減の立場に立つならば、大水深岸

壁やコンテナ船の大型は必要としても、過大であってはならないし、東京湾の船舶の航行の安全性の点からも問題があるというふうに思います。また、トラック輸送中心の道路整備等の交通ネットワークの充実・強化という問題も見直す必要があるのではないかと思います。

二番目として国際競争が強調されて、中国や韓国との比較が出されていますけれども、先進輸出国との違い、それから後背地の相違、また中国の場合には太平洋側しか海がないという状況であるわけで、日本の場合には四面の海があるということなども考慮する必要があると思います。そういう点では、答申は大水深先にありきのものになっているというふうに考えられます。

三番目として、将来的には人口減少が進む中で、大量消費の流れについても見直すべきであるというふうに思います。

四番目、この点からも京浜三港の広域連携はしたわけですが、そういう広域連携の持っている機能による役割分担こそ重視して、大井や青海ふ頭の大水深岸壁については再検討する必要があるんじゃないかというふうに思います。

五番目として、ポートオーソリティが出されていますけれども、これらについては経団連やユーザー企業からの要求というふうにして書かれているわけですが、ニューヨークは既にポートオーソリティになっているわけですが、やっているのは公的機関、公社が建設をやっていて、この点でも、港湾管理の運営を民間企業にゆだねるといふのは市場原理にさらすことになり、やっぱりなじまないというふうに考えられますので、この点については問題として出しておきたいと思えます。

六番目、三環状道路の整備・推進を進め、東北地方や中部地域まで貨物の集荷を図り、東京港を国内ハブ機能の強化をするというふうに書かれているわけですが、この分野で東京一極集

中を加速させるということになれば、これは加速させて、自動車交通を増大させるという点では、地球温暖化に逆行するものになりかねないと思います。

七番目、港湾コスト低減がこれまで人件費の削減や三百六十五日、二十四時間フルオープンということで、港湾労働者の労働条件の悪化につながっています。グッドウィルなど、派遣法違反の事業者としての取り消しがされるなど、東京港の倉庫事業など違法な日雇い派遣や労災が摘発されています。最優先されるべき安全対策が軽視されているという点でも、これらの問題をきちんと検討の中に入れて、効率化の名のもとにコスト削減ということでも、安全対策が軽視されるようなことがないようにしなければならぬというふうに思います。この点からも東京港のこの戦略について大きな疑問を持っています。

つけ加えて一つは、今、世界的に食料危機が深刻になっています。このようにときに、食料輸入ということもあるわけで、大量の食料品輸入に頼っていくのではなくて、港湾行政とはかわりませんが、自給率の引き上げの方向に見直していくことが温暖化との関係でもあるということを申し添えておきます。

以上の点から、答申には不同意であるというところを表明して、意見とさせていただきます。

○高橋会長 ありがとうございます。それじゃ、ご意見として承って、記録しておきます。

それでは、ご意見、ご質問も十分、どうぞ。

○濱野委員 三十秒で終わります。品川区長の濱野でございますが、先ほど田中委員から三つ質問があって、三つ目について事務局から答えがないので、そのことだけお願いをしておきたいと思えます。よろしくお願いたします。

○江津港湾経営部長 大変失礼いたしました。

最後の交通対策でございます。先ほど来いろいろな指摘をいただいているところでございますが、私も（コンテナ車）専用のレーンをつくったり、信号の時間を変えたり、動線の工夫をしたり、あるいはウェブカメラを取りつけることで、渋滞情報の提供等を実施してまいっているところでございますけれども、依然として特定の曜日、特定の時間帯に渋滞が発生しているというのは事実でございます。

それで、渋滞発生の要因といたしまして、コンテナ貨物の搬出入の時間が特定の時間帯に集中してしまうということ、それからゲートの処理に時間がかかります空のコンテナをコンテナヤードの中に運び入れているということ、そのほかシャーシプールのある城南島方面に車が行くということ、退出ルートが渋滞するなど三つほどございまして、このためにコンテナターミナルの進入時間の分散化による波動性を解消していくということ検討、あるいは空コンテナの返却先の変更などのオプドックの機能を活用して、ゲートの負荷を分散化していくということ、それから新たな退出ルートの確保などの総合的な交通対策をしていく必要があるというふうに考えております。ターミナル事業者や物流関係者と十分に連携をして、こういった施策を早期に実現をしてまいりたいと考えております。

○高橋会長 どうぞ、田中さん。もう大分時間が押していますので、もし個別の案件で突っ込みたい場合は、特に事務局と打ち合わせをしていただけませんか。

○田中委員 今の点についてなんですが、まさに大井ふ頭に隣接した地域に品川区の八潮団地というのがありまして、ここは五千戸を超える集合住宅地でありまして、コンテナふ頭にすぐ隣接した地域に多くの地域住民が生活をしていて、そういう方々がコンテナ側にも流れていくし、また生活環境の中にコンテナ車両がどんどん入ってきてしまうということが、今後、機能強

化の中で予測もされますし、既にそういう部分が見受けられてきておりますので、ぜひその点も十分に配慮いただいての対策を講じていただきたいと強く要望します。

以上です。

○高橋会長 ありがとうございます。

それでは、大分時間も押してまいりまして、この審議会がこんなに大いに盛り上がったのは近年にないことだろうと私は思っています。大変よかったですと思います。

「ご意見」質問も出尽くしたようですので、お諮りいたします。

ただいまの「東京港の今後の港湾経営戦略」に関する部会の報告書につきまして、原案を当審議会の答申といたしたいと思っておりますが、「異議ありませんか。」

（「異議なし」の声あり）

○高橋会長 ありがとうございます。それから今、小竹さんからは異議ありということでございますので、これはマイノリティビル・ウィズ・リザーベーションとして記録しておきます。ということでもよろしゅうございますね。マジョリティビルは本審議会の答申案に賛成であるということでもよろしゅうございますか。

（「結構です」の声あり）

○高橋会長 ありがとうございます。それでは、原案を適当と認める旨、答申することといたします。

答 申

○高橋会長 会長の私から今日の議題に関する答申書を副知事にお渡しいたしますが、準備の都合によりまして、しばらくお待ちください。今、答申書に署名いたしますので、よろしくお願

いたします。

(答申書に署名)

○高橋会長 それでは会長といたしまして、「東京港の今後の港湾経営戦略」答申につきまして発言させていただきます。

本日取りまとめましたこの答申は、平成十八年三月の「東京港第七次改訂港湾計画」策定後の東京港を取り巻く状況の変化を踏まえ、港湾物流を中心に、東京港の今後の経営戦略の方向性を明らかにし、港湾計画を策定するための指針となりますように、私どもの考え方をお示したものであります。

検討にあたりましては、先ほど部会長の発言にもありましたように、関係事業者からのヒアリングなどを踏まえ、激しく変化する経済や物流の実態に即した内容となるように心がけられましたということでございます。

その上で、東京港が今後とも首都圏四千万人の生活と産業活動を支えるメインポートの役割を果たすべく、世界的視野で物流の効率化を進めている各業界の企業の期待に対して、どのように対応していくべきかを検討いたしております。

その結果、当提言の内容は、これからの東京港は是非ともこつあるべきだという、大変意欲的なものとなっていると考えております。

今後、どいついつ時系列で実現していくかという工程、また財政的にどう担保していくのかという点につきましては、今後、東京都にご努力をお願い申し上げたいと思っております。

最後、当報告書の検討に当たられました森地部会長ほか部会委員の皆様のご努力に改めて敬意を表するとともに、本答申のためにご尽力いただきました臨時委員の岡本委員、苦瀬委員、山崎委員の両方に改めて厚く御礼申し上げます。

それでは、答申書を菅原副知事にお渡しいたします。

(答申書本文)

副知事挨拶

○高橋会長 それでは、最後になりますが、菅原副知事からごあいさつをいただきます。菅原副知事、よろしくお願いたします。

○菅原副知事 副知事の菅原でございます。本日は総務省の方へ行っております途中からの出席となりましたこと、心からお詫びを申し上げます。このように思っております。

港湾審議会の委員の先生方には、平素から東京港の港湾行政に対しまして、多大なご支援、そしてまたご協力を賜っておりますことを、この場をお借りいたしまして、改めて深く深く御礼を申し上げます。

ただいま高橋会長様から、「東京港の今後の港湾経営戦略」につきまして答申を頂戴いたしました。これらの答申の取りまとめにあたりまして、高橋会長様、そしてまた森地部会長様をはじめといたしまして、委員の先生方にはご多忙の中、熱心に審議を賜りまして、大変ありがとうございました。

都では、これまで「第七次改訂港湾計画」に基づきまして、東京港の国際競争力強化に向けた取り組みを積極的に進めてまいりました。

しかしながら、先ほど采お話にも出ておりましたけれども、中国をはじめとするアジアの貨物が急増いたしております。世界の海運業界の動向として、全世界的に船舶の大型化が進むなど、「第七次改訂港湾計画」策定時の予測を上回る速度で東京港を取り巻く環境が変化をしておりますことは、今回の東京港の今後の港湾経営戦略」のご答申で指摘をいただいたとおりでございます。

こうした中で、今後も東京港が、首都圏の生活、そして産業を支える物流の一大拠点であり続けるためには、ご提言にありますとおり、欧米とアジアとを結ぶ基幹航路の維持・拡大、そして企業の物流戦略への対応、これを京浜三港による広域連携強化の推進も視野に入れまして、着実に進めていくことが必要であると考える次第でございます。

都といたしましては、今後、東京港の果たすべき役割、そして目指すべき方向性など、東京港の港湾経営の指針となる考え方につきましてお取りまとめいただきました、この貴重な提言の内容を速やかに実現できるよう、具体化に向けまして、全力を挙げて努力をしていきたい。このように考える次第でございます。

結びに当たりまして、ご列席の先生方には、これまで各答申の取りまとめに多大なるご尽力をいただきましたことを重ねて厚く厚く御礼を申し上げますとともに、今後とも東京港の振興、そして発展のため、お力添えを賜りますようお願いを申し上げます。簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

○高橋会長 菅原副知事、ごつもおありがございました。

それでは、これもちまして本日の議事はすべて終了いたしました。ご列席の委員の皆様、本当にこの暑い中ご参加いただきました。熱心に討議をしていただきまして、こんなに盛り上がった内容のあるディスカッションは近年になかったように思います。誠にありがとうございました。

最後に、今後の予定を確認しておきたいと思っております。事務局からお願いたします。

○飯田企画担当課長 現時点では、年度内の具体的な開催予定は決まっておりません。今後、審議会でご検討いただく案件が生

じた場合には、改めて皆様にお知らせしたいと考えております。以上でございます。

○高橋会長 それでは、ごつ皆様、ありがとうございました。

閉会 (午後四時 八分)

了