

平成十四年度

第三回

基本方針検討部会速記録

日時 平成十五年三月二十日(木曜日)  
於 東京都庁第一本庁舎三十一階  
特別会議室二十一

次第

- 一 開 会  
配布資料の確認
- 二 議 事  
資料説明  
質疑 意見交換  
次回の日程
- 三 閉 会

出席者

社団法人 日本船主協会  
東京大学大学院教授  
横浜国立大学教授  
富士常葉大学助教授  
千葉大学教授

青 山 正 裕  
家 田 仁  
来 生 新  
重 川 希志依(欠席)  
田 代 順 孝(欠席)

東京工業大学大学院教授  
(財)港湾空間高度化環境研究センター常務理事  
東京倉庫協会  
青山学院大学院教授  
東京大学大学院教授  
ジャーナリスト

三井物産株式会社 物流本部ロジスティクス第一部部长  
技 監 東京都職員

港湾経営部長  
臨海開発部長  
港湾整備部長  
計画調整担当部長  
参事(物流企画担当)  
参事(開発調整担当)  
参事(総務部総務課長事務取扱)  
計画課長  
副参事(情報化推進担当)  
企画課長

中井 檢 裕  
中 浜 昭 人  
藤 本 隆 生(欠席)  
三 村 優 美 子  
森 地 茂  
森 野 美 徳  
横 山 博 史  
高 野 一 男  
浅 倉 義 信  
三 枝 修 一  
梶 山 修  
松 井 創  
吉 田 安 輝  
萩 原 豊 吉  
三 田 村 み どり  
石 山 明 久  
谷 口 公 一  
多 羅 尾 光 睦

## 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第二回基本方針検討部会を開会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。

また、三月七日に開催いたしました第二回の部会では、大変お寒い中、しかも雨という悪天候の中、東京港をご視察いただきまして、まことにありがとうございます。この席をおかりいたしまして改めて御礼申し上げます。

さて、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たいと思えます。初めに「会議次第」でございます。次に「部会スケジュール」がございます。次に本日の「説明資料」、厚い説明資料がございます。それから「次回の日程」。それからこれまでの資料をつづりました資料つづりでございます。続きまして、十一月二十六日に開かれました本会とそれから第一回部会の「意見要旨」、それから第一回基本方針検討部会の「速記録」、「座席表」、「委員名簿」がございます。

なお、本日は、田代委員並びに藤本委員は所用のためご欠席との連絡を受けております。また森野委員につきましては、若干ご到着がおくれるとのご連絡を受けております。なお、ご欠席の藤本委員からは、あらかじめご意見をお預かりしておりますので、後ほどご報告させていただきますと思います。

それでは、森地部会長、議事進行のほう、どうぞよろしくお願いいたします。

## 議 事

○森地部会長 おはようございます。年度末のお忙しいところ、朝早くからお集まりいただきまして大変ありがとうございます。早速、議事次第に従って進めてまいります。

まず初めに、本部会の公開・非公開をお諮りいたします。部会の運営は、部長が部会に諮り決定することになっております。本日の部会は、国際基幹航路の維持に向けたハード・ソフト両面からの国際競争力の強化を議論していただきますが、特にご意見がなければ公開といたしたいと思います。「異議ございませんでしょうか。」

(「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、公開とさせていただきます。

それでは、議事に入らせていただきます。事務局より、本日の議事に関する資料のご説明をお願いいたします。

○石山企画課長 企画課長の石山でございます。本日の資料のご説明につきましては、私と隣の谷口副参事の二名でさせていただきますので、どうぞよろしく願います。着席して説明させていただきます。

それでは、お手元にお配りしてあります資料、まず「専門部会検討スケジュール(案)」というものと、「説明資料」の二つについてご説明をさせていただきたいと思えます。

本日の資料でございますけれども、第三回目とこのことでございます。本日から各論に入らせていただきます。第三回目とこのことで、今回はテーマといたしまして、外資のコンテナ貨物、この動向、そういうものについて資料を用意させていただきました。これについてご議論を集中的にお願いいたします。

についてご覧いただけます。

ちなみに第四回目で、内貿あるいは外貿のばらもの、それから既存ふ頭の活用等のテーマ、それから五回目でも頭の管理運営をして、六回目あたりで物流関係のある程度の取りまとめの形をとりたいというようにご覧いただけます。

それでは、「説明資料」のほうに移ってご説明させていただきますと思います。

一枚めくっていただきまして、本日このテーマの外貿のコンテナ貨物、論点の整理をさせていただきましたが、左側に「国際基幹航路の維持に向けたハード・ソフト両面からの国際競争力の強化」、右側のテーマで資料を用意させていただきました。国際競争力の強化のためには、コスト低減、リードタイムの短縮、次世代高規格コンテナターミナルの形成、それから急増するアジアへの貨物の対応、右側の項目に分けてございます。

まず最初のコスト低減でございますが、コスト低減のためにはスケールメリットの発揮ということで、貨物量を増やして取扱単価を下げる。ここでの議論の論点といたしましては、コンテナ貨物というのがほんとうにこれから伸びるのかどうか。

あるいは東京港にトランシップ貨物とかフィーダー貨物が来るかどうか。右側の視点から資料を用意させていただきます。香港、コストの低減につきましては、タグ・パイロット料金、あるいは荷役作業料金、施設使用料等の三要素がございますけれども、右側のものがどのように低減が可能か、右側の観点から資料を用意しております。

それからリードタイムの短縮、港湾のフルオープン化はどこまで必要か、そういう論点からの資料でございます。

次世代ターミナルの形成ということにつきましては、基幹航路の船がどれだけ大型化が進んでいくかという視点から資料を用意してございます。

アジア貨物への対応、アジアの貨物がこれからも増え続けるか、近海航路の船の形は大型化していくのかどうか。右側の資料を用意させていただきます。

以上のような観点から少しご議論をしていただければということでございます。

めくっていただきまして、最初のテーマのコストの削減でございます。スケールメリットの発揮ということで、一枚めくっていただきまして、コンテナ貨物、外貿貨物の関連するような周辺の状況とこのを少し整理してございます。

一ページ目でございますけれども、外貿のコンテナ貨物取扱貨物の状況ということでございますが、東京港におきましては外貿のコンテナ貨物がこの丸で示してありますように、大井ふ頭、青海ふ頭、品川ふ頭、この三つのターミナルが外貿のコンテナを扱ふ頭となっております。

二ページ目に行っていただきまして、背後圏の動向ということで少し資料を用意いたしました。背後圏の人口ということで、全国人口につきましては、二〇〇五年ごろをピークにどんどん下がっていくという傾向がございます。一方、首都圏の人口につきましてはほぼ横ばいで二〇二五年ぐらいまで進むだろうという状況が見られます。東京港の背後圏となる首都圏の人口はそれほど変化がない。一方で、右のほうにちょっと資料を用意させていただきますけれども、外国人の居住人口はどうなっているかという状況を見ました。全国で百三十一万人いらっしゃいますけれども、首都圏にそのうちの五十二万人がいる。伸び率も一六%という、二十年、五年で一六%の増加、右側の状況になっているということでございます。

三ページ目でございます。産業の動向ということで少し資料を用意させていただきました。生産拠点の海外移転がどうなっているかという状況でございます。左上の表でございます。

ども、海外への進出企業、黒い四角でございませうが、我が国の海外進出企業、三四・三％というのがあります。諸外国と比べて、ほぼ同等のレベルになっているのかなということでございます。一方、白抜きで四角ですけれども、これは製造業に限って見たときは一四・三％と、まだかなり低い状況にあるということがわかったと思えます。

下の表の輸入浸透度の推移ということですが、要は、輸入浸透度ということと国内の需要に占める輸入品の額の割合ということですが、その割合を見ますと、精密機械については確かに高くなっておりますが、電気とか一般機械、輸送機械、こういったものについてはまだ低いレベルにあるという状況でございます。

全体で見ますと、右上でございませうけれども、輸入依存度ということと輸入品の占める割合でございませうけれども、日本は一〇％以下、諸外国においてはもうちょっと高いレベルにあるということと、海外移転はまだ進むのではないかなという資料でございます。

四ページ目でございますが、それをアンケートで少し調べたものでございませう。中期的な海外移転規模ということと、事業を海外に強化・拡大するということを考えている企業が七一・六％いるということ。行き先としては中国筆頭に、ASEAN等の国に対する希望が多いという状況でございます。

五ページ目でございますが、今度は輸出に対してどういう状況かということとを調べたものでございませう。輸出について、東京港で扱っている代表的な輸出品目としては、機械類、自動車類、化学工業品などがございませう。これで半数以上の貨物を扱っているということとございませうが、一方で右側の今後成長が期待される産業としては、IT、あるいは環境エネルギー、医療・健康・バイオテクノロジー等がございませう。こうしたシ

ヤンルと比べてみますと、機械類、自動車類、化学工業品、かなりマッチングするよつなものが多く、東京港から輸出されている貨物というのは、今後期待される産業とかなりリンクするよつな形で伸びていくのではないかなということが言えるかなと考えております。

六ページ目でございます。そうした背景を踏まえまして、少し推計をしてみました。少し長いトレンドで見ようということと、過去二十年の実績を調べたものでございませう。黒い四角が実績でございまして、それを伸ばしていけば、矢印のよつな方向でかなり伸びる。しかし、そうはならないだろうということと、それから先を少し予測したものでございませう。白抜きの四角は、下の経済成長率とございませうが、平成十四年の交通政策審議会の港湾分科会の予測値を使って、それを東京港に落とし込んだものでございませう。これで見ますと、十年後ぐらい、棒グラフのあるところですけども、二〇二三年ですけども、三百万TEUぐらい。それから二十年後については三百七十万ぐらい、そんなよつな推計値となっております。

一方で、もう一つの予測としまして、ミクロ推計ということと、品目別に東京港の取扱貨物を調べまして、その動向から調べたものが棒グラフのところとございませう。真ん中の棒グラフですけども、二〇一〇年と一五年の間にあるやつですが、三角で、見にくいですけども、記してございませう。これで見ますと三百二十万と、それから一番右側の三角のほうは三百七十万ぐらい。それほど大きな違いは出てこないかなということと、このぐらいの伸びを見ていってもいいのではないかなということと参考資料として出させていただいております。

一方で、七ページ目ですけども、こうしたベースカゴが伸びていくという予測のほかに、現在、国においてスーパー中核港湾の取り組みというのがなされております。スーパー中核

港湾というのは取扱貨物を増やして単価を下げていくという発想ですけれども、そうした中で見ますと、さらに貨物を増やしていかなければ国際競争力がつかないということが言えるかと思えます。

スーパー中核港湾の取り組みの目標としましては、左の一番のところがございますが、ここが大きなポイントになっております。港湾コストの三割削減、それからリードタイムの一日程度の短縮ということが国際競争力に不可欠ということで目標を設定してございます。

八ページ目で、じゃ、それを東京港でどう実現していくかという視点からとらえたものでございます。港湾コストのシミュレーションということで、現在、東京港の大井、青海ふ頭ですと、二十五万TEUノーパース当たり取り扱っているのが大体平均的な値でございます。これを各パース三十万TEUまで量を増やすことができれば、スケールメリットによって一個当たりの単価を下げるができます。これが大体コストシミュレーションしますと、一・五割ぐらいの低減効果があるはずだと。さらに、残りの一・五割ぐらいをどうやって下げるかということについては、これは規制緩和とか構造改革とか、そういうソフト対策を充実させていく必要があるということを考えております。東京港におきましては、量を増やして、さらに規制緩和等の構造を変えていくという方策を考えていけば、三割は目指せるのではないかとこの資料でございまして。

九ページ目でございますけれども、東京港でスーパー中核港湾となるようなターミナルといたしましては、大井ふ頭、青海ふ頭がございますが、大井ふ頭につきましては連続の七パースというような構造になっております。そういう図面を用意させていただきます。

それから、十ページ目の青海ふ頭、これについてはA4、A

3、A2とございますが、この辺が十五メートル級のターミナルとして考えられるところでございます。こつした意味で、既にハード的な面では、かなり大井、青海というのはスーパー中核港湾になり得るような諸元をそろえているということでございます。

十一ページ目でございますが、ページといたしまして大井のコンテナターミナル、取扱能力が三十万ぐらいこれで扱えるかどうかということでございますが、ヒアリング等によりまして、基本的に現行のこの形で三十万TEUぐらいまではできるだろうと伺っております。背後のターミナル等を活用して、さらに充実を図っていくということで東京港の方向性が見出せるのかなと思っております。

十二ページ目でございますが、スーパー中核港湾、量は増えても施設的な対応がある程度できるということは検証できますが、実際にほんとうに貨物がそれだけ増えるかどうかということとを試算したものでございます。例えば、大井と青海ふ頭、十パースございますが、五万TEUずつ増やすとすれば、五十万TEUぐらいさらに付加ができるかどうかという視点から資料を用意させていただきます。

まず一つの可能性としましては、内航のフィーターが増えるかどうかということでございます。一番目といたしましては、現在、日本の地方港から韓国の釜山を経由して北米に行くルートがございます。この金額でございますけれども、十五日間で十五万、十六万円かかるという試算ができました。一方で、地方港から釜山に行く船でございますけれども、その貨物のうち、さすがに日本海側の貨物が釜山を回っていくのを東京港に持つてくるというのはかなり料金的に無理があるだろうということで、太平洋側ということで、苫小牧とか八戸、塩釜、清水等の港の取扱量から想定をしますと、その総量が大体三十万T

FEUくらいあるだろうという感じがします。こうした港から東京港を経由させると、十二日間で二十万円くらいというところになっています。やはり割高な状況というのは否めないというところになっています。ただ、考え方によりまして、スーパー中極港湾として機能して、三割くらい削減すれば、競争力のある価格になっていくのかなという感じがします。

もつこの内航フィーダーへの転換ということにつきましては、陸送されている貨物を東京港から地方港、それから陸という形ができるかどうかということになります。東京港から東北・東海地方、あまり近距離は競争力がございませぬが、東海くらいの距離になりますと、ある程度競争力が出てくるかというところで想定をいたしました。

東京港から東北・東海地方に行く金額としては、トラックですと六万～八万円、これは実勢価格という形で整理しました。それを東京港から地方港に持つていって、それからトラックで各地域に配るといふ形にする、合計で七～八万円。これはかなり近い金額になっております。このような貨物が大体二十万TEUくらい想定されます。この辺も、東京港から地方港への価格がもう少し下がれば、競争力として出てくるのではないかといいことになっています。こうした意味で、対象としては合計で六十万TEUくらいのもの、貨物がどれだけ移るかということがこれからの課題ではないかなという感じがしています。

十二ページ目でございますが、もつこの視点としましては、国際トランシップが増えるかどうかという感じがします。国際トランシップにつきましては例えは考えられるとすれば、近海のシャトル便が東京港を往復しておりますが、そういうものの中から積みかえて、基幹航路で北米へ持つていくという荷物が考えられます。アジア諸港から直行で北米の目的の港に着いていないもの、そういうものについて可能性があるのでな

いかという感じがいたしますが、左下にございますように、今後トランシップ貨物が増えるかどうかという見通しについてのヒアリングになりますと、増加するというのは九社中一社というところで、なかなか厳しい状況ではあるのかなと感じております。

右のほうは、各代表的な港のトランシップ貨物の比率ですが、シンガポール八割を筆頭に、諸外国がかなりトランシップ貨物を扱っておりますが、東京港につきましてはどちらかというと消費港というもので、ローカル貨物が主体になっておりまして、トランシップ貨物は現状では五～一〇%くらいという状況でございます。

谷口副参事 では、ここから説明を交代させていただきます。ご説明申し上げます。

私のほうのお話は、港湾の管理運営上の課題という観点から資料をまとめさせていただきました。最初に十四ページの資料でございますが、東京港の国際競争力強化のためにスーパー中極港湾のところでご説明申し上げましたような対策をいたしまして、インセンティブを提供していくということも一つの取り組みの効果があるのではないかと考えます。この上の四角にございますとおり、港湾コストを三割削減していく。あるいはロードタイムを一日程度に短縮する。それから港湾運営を全体的に効率化していく。こういったために必要な対策を早急にしていくため、インセンティブ制度を導入していくということでございます。

その類型をいたしまして、まず類型が、貨物取扱量の増加を図る、そのことで単位コストを下げるというためのインセンティブ、類型のほうでございますが、港湾の効率的な運営あるいはフルオープンを促す、そのためのインセンティブという二つの目的でインセンティブを導入したらどうかということ

です。

「ジョイント」のほかに掲げておられますのは、あくまでそのための検討要素ということでございます。例えば貨物取扱量の増加のためには、ガントリークレーンの使用実績が対前年比で高まった、増えたという方に対するクレーン使用料でございます。とが、船が一定量以上の、例えば一船当たり二千個以上のコンテナを揚げ積みしたという場合に、入港料でございますとか係船料を減額していく、あるいはフィーダー輸送を行う内航船舶に対する、いろいろ公的な支援措置を行う。こういったことで貨物取扱量を増加させていく。

下のほうが、ふだん土曜とか日曜とか夜間、深夜、こういったところで港湾が稼働していない部分、この使用を促していくといったためのインセンティブの取り組みのアイデアでございます。今後こういったことを具体的に詰めていくということと、取り組んでいくということとでございます。

次のページでございますが、コスト削減にかかわるいろいろな問題点をまとめたものがございます。一枚おめくりいただきますまして十五ページでございます。これはポートチャージのうちの一つ、タグボートの問題が出されておりますけれども、アジアの主要港と東京港のタグボートの使用料を比較したものでございます。

港、港によってタグボートを使用する時に、いろいろな条件によって料金が変わってくるということがございます。その中で、設定条件といたしまして、五万総トンのコンテナ船、喫水が十四メートルというコンテナ船が一つの港に入港し、出港していく。出入りした場合の合計料金を、それぞれの港ごとの積算基準がございますので、それによって算定したということとでございます。割増料金等もございますので、平日の入出港として、入港が朝七時、出港が夜十九時という場合に割増料金を適

用するということとございます。それで比較した表が下のほうでございます。

一番下の東京港の場合をくらんいただきますと、積算基準、料金体系としては、タグボートの能力と時間によるという形になってございます。横に割増の状況がございます。例えば朝六時～八時ですと六〇％増してございますとか、夜は十七時以降二十二時まで六〇％、あるいは深夜になりますと二〇％、こういう状況がございます。

それで東京の場合、サイドスラスター付きの船はタグ一隻の使用が多く、平均使用時間は入港の場合二時間、出港で一・五時間ということが平均的な時間数であろうというヒアリング結果から積算した結果、一番右のほうでございますが、五十七万円というところがございます。各国の比較も全部レート換算いたしまして、日本円で千円単位でまとめた表でございます。

次に行きまして、十六ページでございます。これはパイロット料金についてアジア主要港との比較をしたものでございます。設定条件はタグと同じ、五万総トン、マイナス十四メートルの喫水ということで積算いたしました。この結果、シンガポール以下ここにございますけれども、日本円でシンガポールですと六万円、香港で二十三万九千円、こういう状況でございます。

東京の場合でございますが、計算の前提条件のところがございますとおり、東京港入港の水先料、パイロット料金でございますが、これは東京湾の入り口のところからパイロットが乗船しなければいけないという、これは日本の法律の水先法という制度の中でこういう形になってございますが、東京湾入り口から東京港に至るまでの料金と、それから東京港の中に入ってくる場合の料金、この二つの料金が必要になるということとでございます。したがって、一番右のほうに、湾内でのパイロット料

金で港内でのパイロット料金、これが合算されますと、東京港では合計百四万四千円というものがかる、こういう状況でございませう。

十七ページでございます。これは港湾荷役の割増料金というところについてまとめたものでございます。これは日本の港湾、ほかの世界の港湾でもそういうことがあるんですけども、夜間とか休日に行役作業を行った場合は、港運会社が船会社から割増料金をいただくというところでございます。これは、割増料金というのは港湾労働者に払う割増賃金ではございませうであくまで船社さん、港運さんの間の料金であるというところでございます。

日本の港湾では、外国に比べますと、深夜料金、日曜・祝日の料金、これの割増率が非常に大きい。ちなみに、下の表でございませうが、東京港の場合でございませうと、夜間、これは半夜と申しまして十六時半～二十一時半まで、これが六割増、深夜、二十一時半以降朝八時半まで、これは十一割増ということになります。休日の場合ですと、土曜日が六割、日・祝日で十割増、こういう状況でございませう。

下のほうに参考といたしまして、ほかの外国の港湾の事例を並べたものでございまして、香港あたりは割増という考え方はございませう、全くフラット料金というところで割増はございませないというところでございませう。

十八ページでございます。これは港湾運送事業法の概要というところでございませうが、日本の港湾におけるいろいろな荷役作業でございませうとか貨物の取り扱いの事業活動というものは、港湾運送事業法という法律によって基本的に規制されているところでございます。下にございませうとあり、最初に事業参入規制とございませうが、港湾運送事業を営むとするものは免許を受けなければならないという、免許制度というものでございませう。

て基本的に運営をわけているというところでございませう。料金的にも国の認可料金であるということが二番目でございます。三番目、こういう場合にこういう免許が必要なのかというところで、事業の性格を述べてございまして、船会社または荷主の委託を受けて、

ございませうとあり、船から貨物を受け取って、荷主をばきをして荷主に引き渡すまでの作業。はその反対でございませう。荷主から受け取って船へ引き渡すまで、その間、船内荷役、船の荷役でございませう、あるいは沿岸と申しまして、ヤードとか上屋等の荷役、それからはいかだ、こういう荷役、それぞれにこういうことが免許によって規制を受けるということとでございませう。種類といたしまして、そこにございませう。(一)～(七)までございませう。こういうそれぞれの事業区分ごとの免許を受けなければならないということを示しております。

下にございませうとあり、(一)～(4)までは事業の種類ごと、それから港湾ごとに免許を受ける。神戸なら神戸、京浜なら京浜という形で港湾ごとに受けなきゃいけないという状況でございませう。

これらの免許体制につきましては、少し需給調整規制を、いろいろな分野で規制緩和しているという国の取り組みの二環といたしまして、この港湾運送事業法の改正がなされてございませう。平成十二年十一月でございませうけれども、免許体制というものを見直しをいたしまして、日本の主要九港におきまして許可制にして、こういうことになりました。一応一定の要件が整えば許可していく。免許というのは、かなり需給調整がきつい体制でございませうので、それを少し緩和したということとです。それから料金につきましても、事前届出制に改めるなど幾つかの改正がなされたところでございませう。

十九ページでございませう。そのような港湾運送事業法の免許体制あるいは許可体制に基づいて現実の港湾のぶ頭の運営体制と



いろいろなございます。東京港をはじめ、日本のコンテナふ頭、港灣荷役といったものは、船社元請と言われている港運会社それから專業と言われている荷役專業会社という関係の中で実際に行為れてございます。この関係は、船社ごと、港灣ごとに労使の間での事前協議制度の中で決定をされて、一度決まった体制が固定的に維持・継続されていくというふうにございます。この絵柄にございますとおり、船が着きますと、クレーンのところに、ギヤングといまして、一ギヤングずつ一定の人数の作業人員が配置されるといふことでございます。元請と書いてございますが、これがターミナルオペレーターでございます。その横にそれぞれ役割分担といいますが、どういふ作業・仕事を担当しているかということが書かれてございます。

次をおめくりいただきまして、次はリードタイムに関するいろいろな資料でございます。二十ページをおめくりください。二十ページは、リードタイムの中で、行政機関の体制、開庁時間等の体制の問題が大きい要素を持っているわけでございますが、現在どうなっているかということをもとめた資料でございます。

通常の運営時間、これはこの表にございます税関をはじめ、CICOと言われております出入国管理でございますが、あるいはいろいろな貨物の検査、こういったものがございます。検査・検査体制につきましては、平日の八時半〜十七時というところが通常のオープン時間ということでございます。ただ、申請があれば時間外も対応しますよという、そういう官庁が多いということでございます。ただ、事前にあらかじめ一件一件ことの申請が必要です。

それから、この中で、税関につきましては夜間、それから土曜・日曜の執務時間外の臨時開庁の試行（トライアル）を現在実施中でございます。この表の中の税関、東京税関のところに

欄をこちらいただきますと、通常は平日八時半〜十七時でございますが、昨年十月十五日から現在トライアルをしてございまして、平日も夜間の例えば二十一時まで、土日・休日も、デイトムでございますが、これを臨時に開庁していくということに取り組んでおります。これが非常に効果がある、利用者も多いということと税関側といたしましては、この延長措置を三月で切れるんですが、さらに六月いっぱいまで継続・延長し、七月からこれを臨時ではなくて本格的な制度として実施していくという方向で現在、詰め段階の検討を急いでいるというところでございます。

それから下のほうに、植物検査、動物検査とございますが、この手続きにつきましては申請があれば対応するんですが、制度化がなされていないということで、これにつきまして東京都としても、個々の対応ではなくて、本格的な体制として整備していただくということで、構造改革特区の中で提案申し上げます。というところでございます。

二十ページをおめくりいただきます。これは今申し上げた税関の執務時間外の臨時開庁のトライアルの利用実績をまとめたものがございます。説明にございますとおり、執務時間外に試行を利用した件数、これは東京港が全国一位で、昨年を大幅に上回りました。このグラフにございますとおり、一番左の大井というところをこちらいただきます。今までは十日・夜間の臨時の場合、時間外の場合には年間二百十四件だったものが、臨時開庁トライアルの、一月十四日までの間で七百七十八件に伸びました。約三・六倍、申告件数が伸びたということでございます。

その下のほうのグラフでございますが、利用される日時としては、平日の夜間二十時まで、これの利用が非常に多い。一方で日曜日の実績は今のところ少ない。そういう状況が読み取

れるということがあります。

二十一ページでございます。これは税関官署の臨時開庁とは別に、今度はターミナルオペレーターのほう、コンテナターミナルのゲートオープンの時間がどうなっているかという、拡大の経過をまとめたものがございます。

最初の上のほうの表でございますが、荷役作業というのは海外の港湾と同様、二十四時間可能となりました。これは本船荷役のことで、二十四時間、二百六十四日、可能になったということですが、ただ、ゲートにつきましては、労使の間を含めまして協議がまだ完全というわけではありませんので、現在のところ二十一時まで可能となったということでございます。その拡大の状況をここにまとめたものがございます。

二十三ページでございます。今度は個々具体的に東京港のコンテナふ頭の中で、船会社に専用貸し付けをしているふ頭公営社これを中心にそれぞれのターミナルの状況、ゲートオープンの延長の状況をまとめたものがございます。この表の中で、重丸がついておりますのは、先ほどの東京税関の臨時開庁の延長措置に伴って、それに合わせてサービス時間を多くしたという状況でございます。ただの丸は、それとは別に、サービスの拡大を進めてきたというものでございます。

二十四ページでございます。東京港におきますコンテナの予約搬出入システムというものがございます。これは限定的なゲートオープン、現在二十一時までという中で、ゲート前の待機車両の渋滞解消を目指すトライアルを実施中でございます。時間指定のそれぞれ時間枠の中で予約を入れていただいて、予約を入れたトラックが道路の列に並ばないで、直接ゲートのほうに入っていけるという、そういう予約制度を始めているというふうにございます。

この十一月の実績等々がございすけれども、予約数とし

ては一日七十一本、予約枠をいたしましては一日当たり二百八十六本の枠を用意しているんですが、予約率はまだまだ低い一八・六%という状況でございます。今後これの増加が課題であるということでございます。ただ、このことで条件が合えば利用してみたいとか、ぜひ利用したいという回答の率が、横のバイグラフにございますとおり、八割弱の企業が予約の利用をしていきたいという意向を示しているという表でございます。二十五ページでございます。港湾が二十四時間フル稼働していくということに伴いまして、それに対応した福利厚生施設、あるいはいろいろな利便施設、これが一緒に伴っていかなければいけないということでございます。下にまとめた表の施設は、港湾管理者のほうで設置をし、そこで使用許可を受けた方が施設の管理運営を行っているということでございます。最近の傾向といたしまして、コンビニ型売店、これが少しずつ増えてきています。合計で七店ございまして、うち四店につきましては二十四時間営業を始めています。二十五ページでございます。

二十六ページでございます。これは港湾のセキュリティについて現在どういう対策がとられているかということとをまとめた資料でございます。一番左のほうの欄に、一つは港湾の施設に対するセキュリティ対策というものがございます。これは SOLAS 条約ということでございます。港湾施設の保安計画を条約締結国間で共同でまとめているということでございます。

これは内容のところがございますとおり、外航客船でございますとか外航の貨物船、これが使用する港湾施設を対象といたしまして、保安計画でございますとか保安責任者の配置体制、こういったものを整備していることについてでございます。これは実施時期にございまして、来年二〇〇四年七月一日に条約が発効するということでございます。それまでに各施設

の管理者が保安計画を策定して国際機関のIMOへ報告していかなければなりません。現在、国の国土交通省が中心となりまして、各港湾の保安計画等のガイドラインを検討中であるという状況でございます。

その下へ行きまして、一番左にございますとおり、今度は貨物に対する安全対策、セキュリティの問題でございます。輸入品に紛れてテロリストとか、あるいは武器・爆発物、あるいは生物・化学兵器、こういったことがアメリカの中に流入していくというのを防ぐという、主にアメリカを中心とした対策でございます。一昨年の同時多発テロを契機とした安全対策が講じられてあるということでございます。

C T P A Tでございますけれども、税関と貿易業者、あるいは物流事業者の間で協力関係を結んで、アメリカ政府のセキュリティに協力した事業者に対して優遇措置を与えるという対策でございます。それから二つ目のCSI、これはアメリカ向けの輸出コンテナ貨物が多い世界の二十港に対して事前に検査をする。日本にもアメリカから税関職員を派遣して、事前に検査を行うという対策です。それから一番下が二十四時間ルールでございますけれども、これはアメリカへ船積みする輸出貨物につきましては事前にアメリカ税関に申告しなければいけない。一四時間前までに申告しなければいけない。そういう対策でございます。

○石山計画課長 またちよつと説明者が変わります。

続きまして、次世代高規格ターミナルということで、北米・欧州の基幹航路の船がどう変わっていくかと視点から資料を用意させていただきます。

二十七ページ目でございますけれども、四角の点で示したものが欧州・地中海航路でございます。大体五年ぐらいずつのタイムで大型化が進んでいるという状況でございます。現状は大

体四千TEU以上の、水深も十五メートル対応ぐらいの船が多くなっているということでございます。一方で北米航路につきましては若干小ぶりでございます。現在で三千〜四千TEUぐらいの船が来ているという状況でございます。

二十八ページ目でございます。現行の大型船の水深ということで、上の左の表でございますけれども、フルコンテナ船の隻数の現状、六千TEU以上が少しあるという状況でございます。近年、竣工した船といたしまして、一九九五年以降の右側の表でございますけれども、六千TEU以上の船も結構出てきているということでございます。

ただ、実態としてどういう使われ方をしているかということでございますが、今、六千TEU以上、スーパー・オーバー・パナマックス型と言いますけれども、五千八百〜七千五百TEUぐらいを扱う船、対応水深としては十五〜十六メートル必要だという諸元でございます。

そういう船でございますけれども、現在、実際そういう船がどつう港に着いているかというのを見たものが下のものでございます。例えばシャーロット・マースクという船でございますが、六千六百TEUを扱う船で、公称水深としては十六メートルでございます。ただ実際、荷積みや何かの関係で、主な寄港地を見ますと、神戸はマイナス十四メートルの岸壁に着いているとか、そのほかのところも十五メートルの岸壁に着いているというのが主体になっております。それから、ハンブルグ・エクスプレスというものも七千五百TEUを扱う船ですが、中国あたりでは十三メートルの水深のところにも寄港しているという状況でございます。

一番下、東京港でこれまで寄港した船の一番大きなもの、六千六百九十TEUの船でございますが、これも十五メートルのところ、大井に寄港しているということで、十六メートル対

応の船といわれています。アジアの寄港地の大半は岸壁水深マイナス十五メートルぐらいのところに寄港しているといつことではないかといつ意見でございます。

二十九ページ目ですけれども、今後の大型化の見通しといつことでヒアリングでございます。A社、B社、C社と事例を出しておりますけれども、三千〜三千五百TEUクラスの中型船がベストであるというところもあれば、七千TEU程度が限界だろつと。C社につきましては五千〜六千五百あたり上限ではないかといつ意見でございます。

基本的に、一番上のところに書いてありますが、建造費の増大とか、燃料費の増大、それから荷役の長時間化等によつてスケールメリットが減殺され限界に近づいているのではないかといつ意見が大層を占めているように感じられます。

右下の円グラフでございますけれども、大型化が進むか進まないかといつことで、一部で使われる程度というのが太平洋航路で四分の三ぐらい、欧州航路についても四分の三ぐらいがそついつ見解になつていふことでございます。

続きまして、基幹航路のほかに、外貿貨物としてはアジアの近海航路は非常に伸びておりますけれども、その辺の船もどつ変わつていくかといつのをちよつと調べてみました。

三十ページでございますけれども、欧州・北米航路はかなり大きい船が来ておりますが、東南アジア航路、近海航路につきましては、千TEUとか五百TEU、この辺の船が主体になつてシャトルで動いているといふ状況になつております。

三十一ページ目でございますけれども、基幹航路を含めて、世界のコンテナ船の船齢別の構成といつことで、大体二十年以上たちますとスクラップの対象船になつてくるわけですが、左側が現行でございます。現行の中では六千TEU以上の船といつのはまだ出始めですから、船齢としては十年未満のところ

少し出ているといふ程度でございます。十年後になりますと、段階的に上がつていく、斜めの線が上がつていくよつな形ですが、どの年代を見ましても、基本的にすべて大型化するかといふわけではなく、一千TEU以下とか、一千〜二千、二千〜四千、四千〜六千、この辺のところをほぼバランスとれて使われているといふ状況で、一気に大型化が進展するとか、そついつ状況ではないのかなといふことでございます。

三十二ページ目ですけれども、中国・アジア船社の東京港への思いといつことでヒアリングしたものでございますが、アジアの貨物が増加しております、基本的に東京港に新たに寄港したいとか、別のヤードを貸していただきたいとか、そついつ要望が結構来てございます。今後も伸びるといふ趨勢かなといふことでございます。

そついつ中で、中国・アジアの船が大きくなつていくかといふのを、三十三ページに計画といつことで、各港の計画を少し落としたものがございます。斜め斜線で示されているのが現行の港の水深でございます。基本的に中国はかなりまだ浅い港でございますまして、そついつところからシャトル便で東京港に来ていふといふ状況かと思ひます。深センとか香港、あるいは下のほうですけれども、高雄、この辺のところでは十六メートル岸壁の計画がございます。当面は小さな船ですけれども、将来的にはアジア航路についてもある程度大きくなつていくのかなと。その辺は視野に入れておかなければいけないといふ状況かと思ひます。

以上で資料の説明を終わります。

○森地部会長 ども大変ありがとうございました。

それでは残つた時間一時間ほど議論をしたいと思ひますが、説明資料の一枚あけていただいたところ、左から二段目に、コスト低減、リードタイムの短縮、次世代高規格コンテナターミ

ナルの形成、急増するアジア貨物への対応、このグループピング  
されてございます。また戻っていただいても結構ですが、なる  
べく議論していただくために、このグループごとに進めてまい  
りたいと思います。

それでは、まず、コスト削減、資料のページから十四ペー  
ジでございます。ここに関連して質問あるいはご意見、よろ  
しくお願いいたします。

大和田副参事 事務局のほうから、藤本委員からお預かりして  
いる意見を初めに報告させていただきます。

○森地部会長 じゃ、ご紹介ください。

大和田副参事 コスト低減の分野につきましては、インセンテ  
イブ料金についてのご意見を一点お預かりいたしておりますの  
で、ご報告させていただきます。

「テレビをイメージしていただくとわかりやすいかと思いま  
すが、以前は製品の単価が高く、港の費用を含めた物流コスト  
は全体経費のごくわずかしが占めておりませんでした。しかし、  
製品価格が非常に安くなってきた現在の現在では、物流コストが  
無視できない状況となっており、総物流費用をいかに下げ  
るかに各社がしのぎを削っています。このため、インセンティ  
ブ料金制度が実施されれば企業側は敏感に反応するだろうと思  
われます」。

以上でございます。

○森地部会長 ありがとうございます。インセンティブの資料が  
どこかにありましたよね。

谷口副参事 十四ページでございます。

○森地部会長 十四ページですね。このコストの中身はいろいろ  
あるんですけども、人件費が占める比率が高いとすると、ま  
た人件費を引き上げると逆のインセンティブにならないで

すかね。

谷口副参事 人件費が高どまりして動かないという懸念も確か  
にあるかと思えます。インセンティブをやる仕組みといいま  
すか、仕掛けについては非常に工夫が必要だろうと思っていま  
す。公共料金部分につきましてはどういった形でやるか。例えば、  
貨物と呼び込んだり、いろいろな業務改善を促すきっかけづく  
りという趣旨があるかと思えますので、これを永久にという  
ことではなくて、一つのきっかけとしての時限措置であるとか、  
何かそういうような工夫も必要かなということ、ちょっと検  
討していきたいと考えてございます。

○森地部会長 いかがでしょうか。

三村委員 一つの質問という言い方になるんですが、内航フィ  
ーダーの可能性とか、逆の可能性という議論をしたときに、内  
航と外航をつなぐ接続というのが基本的に、今の現状のまま  
簡単に行えるのかどうかとか、特別そういったような、ある意  
味では接続点をどうつくるかという議論になると思っております  
けれども、それをしておかないと、基本的に三万TEUという  
計算はなかなか難しいという感じもいたしますが、そのあたり  
はいかがなのでしょう。

それから、特に、内航と外航が今の港の中で、ある意味では  
混乱を起こしがちなのか、それとも、それが非常にきれいに  
まく整理される状況にあるのかどうかということですね。

○森地部会長 十二ページあたりについてのご意見かと思いま  
す。

浅倉港湾経営部長 外貿と内貿のバースというのはこれは厳格  
に分かれております。保税関係もございまして、外貿バース  
と内貿バースというのが分かれているんですが、今、ご質問が  
ございましたように、例えば大井の外貿ふ頭に内航の船につい  
ても届け出をしまして、つけられるような形になっております。

と申しますのは、内貿のふ頭について、それから、横もちと我々は言っていますけれども、外貿のほうに横もちをしますと、そこだけで料金が多くなってしまうということで、内航船も外貿ふ頭のほうにつけられるような措置が現在でき上がっておりません。ただ、横つけをするに当たっても、外貿のところには船が着岸していますので、そのすぐ横に専用の内航の船がつけられるようなバースが欲しいという要望は出ております。それについては今後工夫していかなければならないと思っておりますが、内航船が外貿バースのほうにつくような措置は我々とターミナル側とで工夫していかなければ、これ以上に工夫しなければならぬと思っております。

○森地部会長 ありがとうございます。

青山委員 ちょうど今、そういう仕事を私はやっていますので補足させていただきますと、例えば、日本郵船で大井の六号、七号の外貿ふ頭にバースを借り受けています。そこに当然ながら、今のお話の内航船が入ってきて、コンテナがかけられて、母船に積まれて出ていけばコストは一番安いということで、今お話がありましたように、昔の規制が緩和されて、例えば、うちの子会社の内航船は、わりと歴史があるんですが、スムーズに入ってきて、そこで積みかえをして出ていく、あるいは逆もあります。

一つ問題というか、クリアしなければならぬ点だけちょっと触れておきますと、先ほどもちよろちよろと出てきました、日本港運協会の事前協議制度というのがありますので、その意味で、どの内航船がどの外貿ふ頭についていいよという承認を得なければならぬというのがありますので、そこをクリアする問題が一つ。

それから、先ほどお話にもありましたけど、内航船というのは大体小型の船ですので、どうしても大型船は六千小型とか千

五百小型などがバンとついていますので、その合間につまぐあいに入ればいいんですけれども、我々、バースウィンドウと呼んでいますけれども、そのウィンドウがうまくあくところに持つてこなければならぬということではなかなかスムーズに、当然ながら、内航船を先に入れてあげてしまわないと、それを積みませんので、沖待ちさせた後に積めないという単純な話になりますので、その辺の船のバースウィンドウの調整がどうしても出てきます。その辺のオペレーション上の問題もあります。

○森地部会長 ありがとうございます。

さっきのインセンティブの話なんですけど、確かに時間を限ってやるというのは一つの対策だと思んですが、コストダウンに対するインセンティブだとすると、合理化何とかということよりも、民間ベースのコストをダウンしたことに対して、公共料金のインセンティブを与えるというほうが直裁的ですよ。そういう民間ベースのコストがちゃんと正確に把握できるかどうかというのは問題ですけども。

家田委員 大変わかりやすい資料だと思つんですけれども、二ユアンス的なものも込みなんですけれども、一連の勉強の中で、我が国の将来を背負う東京港という立場から考えると、外貿コンテナの問題はいろいろな問題の中でも非常に大きな問題ですね。そういう意味で、雑に言つと、危機意識がもう少し足りないのではないかと感じがしています。どちらにしても、東京港は三千万の首都圏人口を持っているから、決して取り扱ひ量が減ることはないだろうし、多分、少し増えてくる。そういう意味でそんなに危機意識がなくても、東京都港務局としては別にいいのかもしれないけれども、我が国を背負うという意味からすると、もう少し危機意識があったほうがレポートとして最終的にいいものになると、二ユアンスとして思います。

それで、最初のほうの資料のつくりなんですけれども、ちょ

つと従来型なんですよ。予測らしきものがあって「つ」なるだ  
る「つ」。その量に対応するように「つ」かなみたいな「ユアン  
ス」が最初にあつて、その後からコストの問題が出てくるから少  
し安心はしているんですけども、こうなるだろう、だから  
対応しようという計画ではこれからはなくなるはずであつて、  
目標を設定して、その目標に向かつて何々をしようという、そ  
の目標を達成する手段が一体何なものでしょうか、そこに周辺  
環境や需要がマッチするかどうかというチェック型になるこ  
思つてですね、「つ」なるじゃなくて、「つ」する、「つ」。

そういう意味からすると、目標の設定なんですけれども、  
やはりコストということになると思います。この話題がらいくと  
コスト削減の次はリードタイムの短縮、これをまとめて「コスト  
と」つこと、広い意味での「コスト」ということになるつかと思  
つてですけども、その場合に、「つ」で比較されているのが比  
較的、アジアとの比較になつてはいるんですけども、もちろん、とり  
あえずの競争相手がそれだからいいんだけども、いろいろな  
条件が、ヨーロッパの主要港、あるいはアメリカの主要港と比  
べて、あるいは日本のほかの主要港と比べて東京港がどのよう  
な水準にあるのか、それから、抜港されないためにはどのぐら  
いのコスト目標を何年ぐらいで置くべきである。それは時間  
の部分については「つ」つという目標を置くつとか、お金の分  
については「つ」つという目標を置くつとか、そういう目標設定型で  
行つたほうがいいんじゃないかなという気が「つ」つしております。  
これが一点目です。

二点目は、今もありましたように、内航、外航のつなぎであ  
るとか、いろいろな運用を効率的にやつていくためには、個々  
にローカルオペティマムをやつていくと限度があるんですけども、  
日本郵船さんの中でタイムスロットのところにつまぐスツと入  
れるのが難しいなら、隣があつてはいるじゃないかとかね、例え

ば香港のふ頭つて、「つ」つ「つ」のを全部、集中管理しよう。

青山委員 シンガポール。

家田委員 ああ、シンガポール。そういうようなことを考える  
と、これまでの、「つ」はA社に貸そう、「つ」はB社に貸そう、  
こつちは公共、隣には横浜がある、こつちつ個々にローカルに、  
ローカルにオペティマムをやつてきた結果として現状あるの  
を打破するぐらいに大きなコスト削減目標を立てるためには、  
仕事のやり方といいますか、分け方とか、そこから辺から検討で  
きるような仕組みが要るんじゃないかと思つてます。とりあえず  
の目標は現状を前提にしてもいいかもしれないけれども、も  
う少し先を見たところもあわせて検討するのが東京港の使命で  
はないかと思つてます。これは一点目です。

三點目は単に質問です。種々の労使的な制約から慣行、ない  
しそれが協約として生じている、それに基づいてやつていると  
いうことなんです、専用ふ頭といふますか、貸してるところに  
つについては、いわば貸した上が市民の問題ですから、そつ  
つ「つ」に使うつというやり方も、ルールによつてやることも可能  
だと思つてはいるんですけども、公共ふ頭といふのは、だれでも船社  
が入つてこられるんですよ。公共財としてその資源を最大に  
活用するのが管理者としての任務なわけですが、その際にいろ  
いろな労使的な制約が、しかも、特定の事業者の間での制約が  
いろいろなものに制約をかけてくるつのは腑に落ちない面  
があるわけですけども、こつちつ「つ」た取り扱いは専用ふ頭と公  
共ふ頭で「つ」つ「つ」つな違いがあるのか。その辺、教えていた  
だけばと思つてます。

来生委員 ちょっと関連する質問なんですけれども、公共ふ頭  
と公社ふ頭のの違いで、専用使用の問題なんですけれども、公共  
ふ頭も、最近、いろいろその運用上の工夫で専用使用に近い  
つていふ話をお聞きんですけども、東京港での実態とい

かどれぐらい専用使用に近づいているのかという知識が全然ないものですから、お教えいただければと。特に、また公社と違つてころがあるとするれば、決定的にどこなところが違つているのかということをお教えいただければと思います。

○森地部会長 じゃ、家田先生の最後の質問と、今の来生先生の質問です。

谷口副参事 お答えいたします。資料で申し上げますと十八ページになります。これは港湾運送事業法ということになります。これは日本の港湾において、港湾という場において船会社と荷主の間を仲介する業務を行う行為、これについてはすべてこの法律の適用を受けます。第三者間の仲介業務が対象です。自分のために行つた貨物、これはこれから外れるわけです。

そうしますと、それは専用ふ頭であること、公共ふ頭であることも、一律にこの事業法の適用になるということとで、一つはそこで作業をなされる方の資格要件といたしまして、この法律に基づく免許、あるいは、現在東京港では許可ということが必要であるということになります。そのときに公共ふ頭と公社ふ頭との一番の違いは、船会社についてですが、公共ふ頭の場合には、どういった船会社でも自由に入つて使用ができるということとです。公社専用ふ頭の場合は、契約に基づく長期のリーススペースであつて、その中でアライアンスグループを組んでいる方はその中で一緒に使用できる。そのことが決定的に違つていふことです。ただ、港湾の荷役体制につきましては、この運送事業法の中で、どういった事業者がそこで荷役を行うかということとを労使の事前協議体制の中で決めて、そこで安定的に事業を行つていただくということがございます。

したがつて、公共の管理としては、岸壁でございまして、背後のヤードであるとか、クレーンであるとか、これはいろいろな方にその都度お使いいただくということなんですけれども

殊に荷役体制、貨物を取り扱つことについては、直接管理者の権限というよりは、むしろこちらの事業法の規制に入つてしまふ。法的な制度が二重にかぶつていふ。このところが非常に複雑になつていふところだと思ひます。

それから、公社ふ頭と公共ふ頭の違いをもつて申し上げますと、船会社に対する契約ベースの話が一つ。もう一つは、施設を使用する場合の料金システムの違い、これがもう一つあるうかと思ひます。公社ふ頭の場合は、どのように貨物を扱おうとも、一年間、一定の契約金額を総合的にチャージしてお支払いすることになりますけれども、公共ふ頭の場合は、そうではなくて、使つたたび、クレーンを何時間使つ、岸壁を何時間使つ、そういう使つた時間に応じた従量料金制の課金システムであるということとで、いわばスポット的な使用であり、スポット的な使用料金体制であるところも一つ違つていふという感じでございます。

以上でございます。

浅倉港湾経営部長 ちょっとつけ加えさせていただきます。これは歴史が少しありまして、青山委員のほうがよくご存じかと思ひますが、コンテナふ頭のうち、公社ふ頭については、昔若狭裁定というのがありまして、ざつとばらんな話でいいと思ひますが、公社ターミナルについては船社側に貸そう、公共ふ頭側については港運側がインシアタイプをとる、そういう歴史的な経緯がありまして、東京港の大井、あるいは青海の公社ふ頭については船社に十年間の契約で貸し付けてあります。料金も一年間幾らという形で貸してあります。船社がターミナルオペレーターを決めて、先ほど谷口から言いましたような、港湾運送事業法に基づく港運が入つていふと。

一方、公共ターミナルについては、港湾事業者が貸し付けてあります。それについては、今言いましたようにスポット貸し



です。形式上はスポット貸しですが、実際にコンテナは世界中を定期的に結んでいるバスのように、タクシーではなくバスなわけですね。ですから、どの船が何処に何時つくというのは大体決まっております。例えば中国から青海の公共につく船会社はほとんどのものが決まっております。あいているときにはもちろんだれでも使っていていいというのが建前ですが、東京の場合にはバスが足りなくてもっと使わせてくれというのが多いものですから、ある程度の秩序が長年の間にでき上がってきて、じゃ、月曜日ほどの船がつく、火曜日ほどの船がつく、どの船がつくと、船会社はどの港運に荷役をしてほしいというのが決まっておりますので、その港運会社が荷役を行うという形になっておりますので、公共がスポット貸しと言っても、そういう秩序ができ上がっている。このことにつきましても、第五回の公共・公社管理の見直しというところで集中的に議論していただこうと思っておりますので、またそのときに詳しくご説明いたしますが、そういう違いがあります。

それから、公共と公社が利用実態が似通ってきているのではないかという議論がありました。確かにそういう傾向がございます。公共の場合は一般使用が原則なんです。実態的に専用の利用をされているので、それでは、その実態に近づけてしまおうということ。青海の公共ふ頭の一番、一番、三番、八番、八番、八番、前回は、船に乗って見ていただいた方にはご説明したかと思うんですが、〇二二がござります。あれについては三バス一体的に、専用の一年間、来年度は貸します。その場合、今回募集して、今日、それを決めるんですけれども、条件をつけまして、一社でもいいしグループでもいい、ともかくグループなり一社に貸します。

ついでに、今まではその港運がそれぞれのゲートを管理して、非常に非効率的だったので、ゲートの管理システ

ムを一元化すること。ゲート管理を一元化しますと、当然にヤードの荷繰りもシステムとして一元化されてまいります。そういうことを条件に、そういうことに賛同できる人がグループを組んで申し込んでくださいと今回公募しております。そういう意味では、公共についても三バス一体的に使われるような効率的な運営が今回進むだろうと我々期待しております。そういう意味では公社に近づいております。

○森地部会長 ありがとうございます。

さつき十四ページまでと言いましたが、話題が十九ページまで入っておりますので、含めて、よろしくお願いします。

中浜委員 将来予測のあたりなんですけれども、従来、ライナー船で運んできた荷物がコンテナ化するとか、あるいは、ばら貨物、こういうのはばらだろと思っていたようなやつがコンテナ化することもかなりあるように思いますので、その辺の対応も必要かと思えます。例えば五ページに、今後成長が期待される産業のところ、リユース産業なんてありますね。いろいろなリユースがあると思えますけれども、いわゆる静脈物流系のもも、今まではばら貨物だということもコンテナで運んで、システム化している。これが国内の静脈物流システムばかりでなくて、近くの国も含めた国際物流でも静脈物流システムのようなものが考えられてきているようですから、その辺の対応も大事だと思います。

それから、ちょっとつまらない質問を二つばかりします。一つは、東京港のように、輸入貨物が多くて、空コンを積んでいくというものが多くと思っておりますけれども、空コンを積んでいくとき、だれが負担しているのか、その辺、不勉強で申しわけないので教えていただきたいということ。それから、十七ページに割増の話があります。夜間割増、休日割増がありますけれども、休日、かつ夜間というときだと、これはダブルでかか

つてくるというふうなふるまいでしようか。その二点、質問をします。

青山委員 空コンについてお答えします。

その前に、在来貨物がコンテナ化するんじゃないかというお話ですが、現時点で、例えば日本郵船は、もう既に定期在来船がほとんどなくなっています。すべてコンテナ船になったと思っただいて結構です。

それから、空コンですけれども、基本的に船会社は投資産業でございます。でかい船を買います。コンテナ一個一個が一つの小さい船だというイメージで我々はいますので、これを全部、船会社が投資して買っています。あるいはリースしています。したがって、世界に何十万個というコンテナがあちこちに広がっているわけですけれども、そのコントロールが確かにもすごく重要なコスト削減のキーポイントになっています。そのコントロールをするという意味で、すべてのコンテナは船会社が空を運ぶときにもコストを負担すると。いかにしてそのコストを、安く空コンを転送するかということが我々の一番大きな部分になりますので、荷主さんにはその分は転嫁してまっせんで、船会社が全部、空コンの……。

中浜委員 じゃ、身入になるとコスト削減になるわけですか。

青山委員 極力、身入りになるように、なるように、荷主さんに、横山さんなんかにもお願いして荷物をいただくということになるんですが、いずれにしても、すべての空コンは船会社がというようになります。このコストが実はものすごく高いんです。

谷口副参事 十七ページの割増料金について、質問にお答えいたします。質問にございましたように、例えば日曜口であって、かつ夜間荷役をやった場合、どのくらい追加になるのかということですが、日曜日は十割増でございます。例えば、

の日曜日に深夜、夜九時半以降やった場合に十一割増でございますので、西方合算されて二十二割増ということになります。ただ、先ほど触れるのを忘れたんですが、実際に、例えば二十一割増が完全に料金の収受がなされているかどうかについては、これはあくまで港運と船社の取り決め料金なんですけれども、それは具体的には個々の交渉の中で決まってくると考えられておりまして、完全に二十二割増なら二十一割増というわけには現実には行っていないだろうということでございます。

以上でございます。

来生委員 今回の関連なんですけれども、それは普通の割増についても、全体に実態とここに出てくる数字は違っている可能性が高いと理解してよろしいということですか。

谷口副参事 はい、よろしいでございます。

横山委員 東京港を先日見学もさせていただきましたけれども、東京港自身、非常に大きく変わりつつあるなという感じは持ったんですけれども、先ほど家田さんが言われましたように、世の中の大きな流れの中で東京港がどちらの方向に行くのか、すべての貨物を扱う港に行くのか、あるいは消費地に近いということ、コンテナを中心としてやっていくのかという焦点が、まだぼけているかなという感じはします。というのは、在来型の木材ぶ頭とか鉄鋼ぶ頭とか、一部変えられたところはあると思いますが、それを大きく変化させているというイメージは残念ながら持てなかつた、ちょっと印象として言わせていただきたいと思えます。

あと、利用者という面からいきますと、コスト削減していただく、船会社さんに船を入れていただいて利用しやすくはなるんですけれども、荷主としましては、交渉相手である船会社さんとの交渉で安く料金を設定するので、それ自身はコストと

この面では、港としてのコストを意識しないことが我々多いんですけれども、利便性というところで、混んでいるとか、船が少ないという意味では気になります。

そこで、若干質問なんですけれども、我々としては東京港をコンテナの中心ポートと考えているんですけども、諸外国では、内航と、もう一つ鉄道という利用が必ず出てくるわけですからけれども、今回の資料にも、鉄道での内陸への接点ということがほとんど触れられていないんですけれども、東京港としては敷地の問題で難しいのか、あるいは考えられているけれども、載せてないのかというところを考えていただきたいこと。

それから、阪神港と比べて、もう一つあるのが、化学品センターが一切ないところですね。これはコストではないから難しいですかね。環境問題とか、最近のコンテナの貨物から行きますと、危険品は必ず東京港に入ってくるんですけれども、それを感置したり、あるいは災害時にそこを利用したりということとはできない。この辺の二点が資料の中にほとんど出てこないのですね。考えられているのか、ちょっと質問させていただきます。

○森地部会長　なるべく簡潔にお答えいただけますか。  
石山計画課長　一点目の鉄道と内陸との接点の件でございますけれども、一回目の資料で、たしかコスト比較ということでは、鉄道、自動車、船を使ったときのコスト比較をさせていただいたと思います。基本的に、日本の場合ですと距離があまりないものですから、コスト的には鉄道はかなり厳しいかなと。もう一つは、イニシャルコストの話がかなり大きなウエートを占めてくるということだと思います。

今日のテーマにつきましては、外貿のコンテナふ頭という視点からとらえたので、そういう資料は用意してございませんけれども、今後、鉄道についてなかなか確たるものを出せるかどうかかわらないんですけれども、少し検討させていただきたい

と思います。

○森地部会長　ありがとうございます。

まだ四分の一なものですから次に移らせていただきます。基本的には、ここで時間が足りなければ、後ほど事務局にご意見をいただいで、別途用意しています。意見を体系化していくの中に入れてたいと思います。

このまとめとして、家田先生からも指摘があったんですが、私も三割削減と一割削減は違っていて、二割削減は構造も相当変えてやりますというから三割と言ったはずなのに、やっていることは一割削減的なんです。というのは、わりあい頑張っているというところなのかもわかりません。つまり、構造を根本的に変えようという話は難しいこともあって、なかなかそうならない。

それぞれ事情があるのでいいんですが、この資料のつくりとして、これは非常によくできていて、今日の議論にはベストな格好の資料であると思います。しかしながら、審議会の答申としては、これは非常にばらばらになり過ぎているので、東京の港湾コストはどれくらい高いのか、これが第一章です。それはなぜ高いのか、これが第二章です。第三章はどうするのか。こつこつくりに変えていただいたほうがいいかなと思います。そんなに難しい話ではなくて、東京港の棒グラフでコストを表示したのがございましたね、八ページでしたっけ。こつこつこつこつになっていて、これの参考資料として後ろがあるはずですから、例えば水先案内人なら水先案内人、港運なら港運、いろいろなこと資料をハイアラキーに組み立てれば、今申し上げましたようなことがわりあいクリアに訴えられる資料ができると思います。

それぞれのコストがどれくらい違っているのかというのは、水先案内人のところなんかは一人当たりの収入が一体どうなっ

ているかとか、それは外国と比べてどうかとか、そんなやり方もあろうかと思えます。ちなみに、シンガポールのパーキャピタの所得は日本より高いんです。所得格差がありますから単純ではございません。パーキャピタの所得は日本以上です。香港は大体同じぐらいです。したがって、人件費が高いから、安いから、これは高いという説明は成立しない時代に入っています。そういうことを書いた上で、じゃ、何で高いのか、こういうふうに並べたほうがいいかなと思います。ちょっと独断的で恐縮ですが、またご意見ありましたら後ほどいただいて、事務局ともご相談したいと思います。

じゃ、次にリードタイムについてのご意見をお願いいたします。

中井委員 後ろのほうで、船がだんだん大型化してくるだろうということになると、リードタイムを短くするのが大きなあれになってくると思うんですけども、ここでは何となく港がオペレートしている時間をもっと長くすればリードタイムが短くなるみたいな書き方があるんですけども、ほんとうにそれだけで短くなるのかなという印象を受けました。

もちろん、ゲートのあいている時間が短いとか、限定されていることが大きな理由であることは理解できますけれども、いわば社会的な理由でなかなかリードタイムが短くならないというほかにも、もう一方で、例えばコンテナ予約搬出入システムで予約率の低い理由とか、いろいろ読んでみると、もう少し技術的な理由で改善できるような部分がたくさんあるのではないかなという印象を受けました。

例えば物流システムそのものはものすごくエト化が進んでいると承知していますけれども、船からトラックに移しかえる、物流のモードを変えるときのエト化の話とか、あるいは、ここで言うゲートオペレーションとか、沿岸の荷役の話、そういう

エト化みたいなものは今はどういう状況になっているのか、もしわかれれば教えていただきたい。かつ、それに将来、どれぐらい可能性があるのかとか、あるいは、トラックとの連結とか、コネクションの話ですと、今、EISがものすごく進んでくると、そのあたりは改善される可能性があるんじゃないかと思っただけでも、その辺、どうお考えになるのか、ちょっと教えてください。

渡辺物流企画担当課長 今のご指摘の件ですけれども、確かに、シンガポールでICチップで位置がわかるとか、GPSを使って所在がわかるとか技術的にそういうのがあります。ターミナルにおいてもエト化が進んでおりまして、ゲートではボイスとありますが、声だけで入力できるとか、そういった仕組みもありますが、港全体でどこまで進められるかということにつきましては検討中として、諸外国のような形までは行っていないということですよ。

予約搬出入の予約率の低さなんですけれども、これはトラックの事情もありますし、一方におきまして荷主のほうの事情もありません、一律に朝一に配送を希望する、そうした社会構造、物流体制の問題もありまして、一方においてはトラックの総台数も若干限界が来ている、増えていない、ドライバーも増えていない中で、同じようなパターンで配送体制をひくという中でミスマッチが起きているのかなと思っております。

吉田参事 ちょっと補足してよろしいでしょうか。今のご質問の中で、ゲートの中のそれぞれのターミナルオペレーターはやはりシステム化をして、自分の区域の中についてはやっている。もちろん、船社もやっているということでも、個別にみんな情報化はかなり進んでいます。ただ、それを全体につなぐ仕組みがないということも、例えば通関が切れているかどうか、荷物を引き取りに行くトラックはわからない。そこで情報が切れたら

たいなことがありますので、この審議会のスケジュールでも第七回のときにＥＴ化の部分についてはかなり集中的に議論いただくような形で考えています。あわせて補足させていただきますました。

中井委員 そういふ部分でリードタイムを短くできる可能性があるあるんじゃないでしょうかという指摘なので、結構です。

○森地部会長 そういふ意見を踏まえて、七回目のときに資料を用意していただきたいと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

家田委員 大変おもしろいと思ったところが、国の官庁にいろいろなチェックしなければいけないところがあるでしょう。あそこをもっと少し世の中にアピルするように出してほしいなと思うんですけどね。例えば成田空港でも、黄色い紙をもらったために厚労省の職員さんがたくさん並んでいらっしやいますねあれ、ユーザーがみんなブーブー言っていますね。港湾というのはそういうのが見えにくいところなので、それぞれが時間が違うんだ何とかなどというんじゃないかと、東京港を最大港としてこれは総合事務所化してもらいたいというのを出すとか、共通化してもらいたいというのを出すとかをお願いしたいと思いません。

それから、前回のときにも言ったので、議事録にも入っていますけれども、さっきのコストあるいはリードタイム等々の要するに港湾のパフォーマンスを何でもいからごんごん指標化して、いろいろな国あるいは港と比較するのを、さっき森地委員長がおっしゃった二個目のコストの比較のところをぜひ指標的にやってほしい。従来言われているようなものだけじゃなくて、いろいろなものを出してほしいんですね。それが二点目です。

あと、さっきのことも若干関係するので申し上げますが、

予測や何かをいろいろしているんですけども、ちょっと技術的に遅い感じがいたします。こんな設備投資をすると東京港に来るとか来ないとか、あるいはアジアの幾つかの港がこうなるとあなるとかこうなるとか、いろいろなことをやる技術があるし、国総研の港湾計画システム研究室あたりではそれをソフト化していますから、積み上げであるところになりますと、トランドたああなりますというのは、予測としちゃあまりにも遅いので、ぜひそこところは充実していただけたらと思います。

以上です。

○森地部会長 ありがとうございます。

大和田副参事 事務局から、藤本委員からいただいている意見を紹介させていただきたいと思えます。資料では二十一ページから二十四ページに相当いたします。ゲートオープンにつきまして三点はかりご意見をお預かりしております。

一点目ですが、現時点ではコンテナターミナルのゲートがフルオープンとなっても、内陸側の関連事業者の作業シフト体制などがまだまだ対応できていないのが実態ですが、十年後にはそうした作業体制も十分進んでいくものと思えます。

二点目ですが、一般に港湾地域の倉庫は料金が高く、内陸の都市近郊の倉庫は安かったのですが、今やその差が薄れてきており、港湾地域の倉庫が都市近郊の流通、配送センター的な機能も備えることで、リードタイムの短縮や横もち費用の削減を目指すように変わってきております。そうなりますと、八時から五時までの体制だけでは不十分で、流通センター的な機能を果たすために、二十四時間化などに対するニーズがますます高くなっていくものと思われま。

三点目ですが、運送料金が下がっている現在では、トラックがコンテナを受け取りに行ってから空コンテナを返すまでの一

サイクルに半日以上かかると採算がとれないという状況がございます。しかしながら、コンテナターミナル周辺の混雑のために、それ以上の時間がかかってしまっていることが多いのが実態です。せめて受け取りに行ける時間帯にも少し幅があれば、都合のよい時間にとりに行け、トラックの回転率も上げられます。低い料金水準をカバーするためにも、一気に二十四時間化は無理だとしても、ゲートオープン時間の延長が必要となっております。

以上です。

○森地部会長 ありがとうございます。

今、ご意見あつたとおりで、中井さんのお話に尽きるかもわかりませんが、こういふことだけ事後的に検討していただきたいんですが、時間の問題を我々が分析的に扱うときは、平均の問題ではなくて、分散とかそういうことを議論するんですね。それから、キューがどこに生じているかとか。こういふところが明示的ではなくて、対象のほうからこの資料のつくりができていますので、フルオープン化とか、どこを短くしますとか、普通の時間のマネジメントをする論理展開とは違っているかもわかりません。港では、そもそもこういふことでもいいのか、そうじゃないとしたらもう少し分析の仕方があるのかどうか。それを分析すると、多分、中井さんの言われるようなところの話が出てくるんだらうと思います。

わかりやすさのために一例だけお話ししますと、私は、外国人の留学生の受け入れとか国際会議で、ヒザ発給で非常に困ったことがあります。一月とか二月かかると、調べてみたんです。人間が足りないからそれくらいかかってしまうのではないという説明でした。何を調べたかというところ、我々、道路の混雑をやっている人間から言つと、人間が足りなくて需要がオーバーしたらキューがどんどん伸びていくはずなんです。キ

ューが一定だというのは、要するに目標設定が間違っているんですね。もしどついてもあれなら、一回だけものすごい勢いで処理しちゃえば一日でできるふうになるはずなんです、キューが伸びていない。そういうたぐいの極めてプリミティブなことが時間の問題としては往々にしてあるんです。

交差点の混雑なんかもそういうのが多いんですが、そんなことで、港湾のこういふ問題を扱うときに、そういうことが意味があるのかどうかも含めて、事務局で、七回目のときまでにご議論いただければと思います。

それでは、時間が押してきておりますので、四と五をまとめてやっていたきたいと思います。次世代高規格コンテナターミナルの形成のところと残りの資料すべてについて、よろしくお願いたします。

○森地部会長 二ごもご意見あるんでしたつて。

大和田副参事 それでは、資料では三ページでございますけれども、近海航路のコンテナ船の船型についてご意見をお預かりしておりますので、報告いたします。

中国をはじめとするアジア地域への生産拠点シフトは、人件費の安さに加え、すぐに日本に届く近さもメリットとなっています。特に最近では、日本の倉庫料金が高いために、中国や韓国の倉庫に品物をストックして、加工や配送のためのロット分けまで終わらせておき、必要な時点でタイムリーに日本に供給するよつな動きも一部出てきています。

近海航路の、アジア航路の船が大型化すると、港での荷役や滞留時間が増え、せつかくの航海日数の短さを生かせず、リードタイムの短縮の阻害要因となりますので、こうしたニーズを踏まえると、港で時間のかからない現状の船型のほうがメリツトが大きいのではないかと思われれます。以上です。

○森地部会長 ありがとうございます。ごつて。

青山委員 船会社の大型化の点をちょっとだけ触れておきますと、例えば基本的に、うちも日本郵船もアライアンスを組んでいますし、商船三井もアライアンスを組んでいる。Kラインさんもアライアンスを組んでいる。日本の船会社はそれぞれ別々のアライアンスでライセンスをやっています。とりあえず一番大きいのが六千五百とか、ここにある七千手前くらいというのが、大体一般的な一番大型化の船で、つい最近の業界紙で八千個型の船の発注が相当数がまた増えてきたという話はありませんが、一般的にはやはり六千、七千、このぐらいが、ヨーロッパ航路が一番大きな船を導入する傾向がありますけれども、その傾向はあんまり、少なくとも日本については変わらないんじゃないかな。日本扱い個数を考えますと、そんな気がします。

○森地部会長 そのほかはいかがでしょうか。

横山委員 アジア貨物は増えるかということなんですけれども我々荷主の立場からいきますと、中国が昨年の秋から日本の輸入先として一番になったんですけれども、これからも当然のように、四、五年のレンジでいきますと必ず増えてくるかなということ、ただ、増えるだけではなくて、増えるということは非常に細かい貨物、雑貨が増えてくるという、あるいは製品が増えてくるということになります。

それで、製造移転が起きていますので、全国に配送するということになりましたので、そうしますと、東京港へ荷物が上がったとしても、東京港に配送センターをつくるということではなくて、全国を見たところの最適立地をどこにするかということになります。

最近、我々の考えでは、もう少し関東の周辺のところ、配送センターを置くということになりますので、東京港の位置づけが、ちょっと我々の頭の中では変わってきているかなと。倉庫地区というよりは、いかに利便性のあるコンテナ港になるかと

いうことが、先ほど申し上げているところのポイントかなと思っております。

それから、サプライチェーンですから、できるだけ多頻度で中国から荷物が来るということになります。先ほどの大型化の問題もありますけれども、アジア航路に関しては、小型船で頻度を高めるということが、我々にとって非常に重要なこと意識しております。

○森地部会長 ありがとうございます。どうぞ。

家田委員 ここに書いてあることは大変参考になることでございまして、ただ一点申し上げたいのは、大型化するメリットももちろんあるし、大型化しないメリットもあるし、品の性質によって変わってきたり、あるいは東京港という、浦賀水道から入ってくる、極めて遅い、時間のかかるのがあったり、あるいはパイロット料金が相対的に高いものを払わざるを得ないという、そういういろいろなものがプラスにも効いたり、マイナスにも効いたりしますよね。

したがって、どちらになるはずだというのは、こういう分析からだけではなかなかいけないので、そのためにシミュレーションのような技法があるわけで、こういうファクターがこういうふうになったら、東京港については大型化はもう少し進むとか進まないというのが、いろいろな条件を置けば計算ができる状況にありますから、そこまでの分析をやられたほうがいいと思います。先ほど申し上げたのと関連する事項です。以上です。

○森地部会長 ありがとうございます。

青山委員 参考までですけれども、一番最後のページに、中国中心に扱い個数が書いてありますが、二〇〇二年度の数字がもつ出ていますので、それを差し替えられたらどうかと思います。例えば上海が六百三十四万TEUというのが、もう八百六十一まで伸びていますし、深センが五百八が七百六十一まで伸

びています。中国の港は軒並み二〇%、三〇%、多いところは五〇%、寧波なんかも五〇%以上です。深センも五〇%伸びているといつくらい著しい伸びをしまして、各港が相当程度将来のターミナルの整備計画をどんどん進めていますので、例えば上海は有名な、上海の沖三十キロ先の小島に、それこそ五十ターミナルもつくるんだといつう話もあるくらいでございますので、相手中国は伸びを見ているし、仮に伸びないにしても、施設だけは相当多くのターミナルができてくる。そういう意味では、ターミナルのサプライが過剰になってくる可能性があるという気がしています。

○森地部会長 ありがとうございます。そこはデータの更新をお願いします。

一つだけ、第八回のこととはわからないんですが、スーパー中樞港湾のバックヤードというか、加工とか保管とか、その辺の構造を産業構造の改編とあわせて何とかしましょうと港務局のあれには出ていますよね。そういう話は、きょうのこの話の話題なんですかね。あるいは第八回なんでしょうか。

石山計画課長 きょうではなくて、八回かあるいは七回のロジスティック機能の高度化とか、そういうところか、あるいは六回のところまで少し出せば出したと思うっております。

○森地部会長 そうですか。わかりました。そのほかはいかがでしょうか。

横山委員 輸入貨物が増えてきますと、この前、港務見学をしたときにもわかったんですけども、空コンがあらゆるところに置いてあるんですけども、もう少しコンテナヤードのバックヤードを広くするだとか、まとめた空コンを置くとかということについてはどう考えられているのかなと思っております。浅倉港務経営部長 空コンテナ、これは今、我々は切実な問題でございます。今あいているところに臨時の空コン置き場を

いつのを、実際に置いているのが現実なんです。今ご指摘のとおり、これについては集約的に、恒久的な空コン置き場を用意しようということ、中央防波堤外側のほうに用意しようということ、今回の計画の中に盛り込みたいと思っております。三村委員 先ほどの家田委員とのお話とも関係するんですが、全体に東京港の競争力をどう高めていくかということが、スーパー中樞港湾とかいう議論をしたときに、基本的な取り扱い貨物の性格の違いとか、だんだんと重量ベースから、いわゆる高付加価値ベースに変わっていくときに、港務機能のあり方とそれから、サプライチェーンのつくり方が変わってくるんじゃないかという感じがいたしますので、もう少しそのあたりの分析をしたほうがいいのではないかと感じいたします。

先ほど鉄鋼とか木材というようなものではないという議論があった中で、さらにより高付加価値という議論をしたときに、例えば品質管理とか、あるいは生鮮を中心としたものとか、この間の冷蔵施設、チルドとかいふような議論まで入ってくる。そこまで含めた中で、東京港と競争力という議論をすると、やはりもう少しそういう分析を入れていく必要があるんじゃないかという感じがいたしました。

○森地部会長 ありがとうございます。私のほうからも一つ一つは、ずっと資料で、なかなか自治体のお立場で難しいのかもわからないですけども、近隣の港とか、那珂湊の話とか、こういう話はどうでしょうか。要するにこのテーブルについている人は、少なくとも東京都だけではなくて、日本を何とかしたいと思っただけから、あれなんですけれども、そういうこととどういう関係にあるのか、あるいはどうしたら一番いいのかという話を全く抜きにして議論はできないし、答申は書けないんですが、この辺は何か事務局でこの方針をお持ちですか。石山計画課長 連携や何かにつきましては、七回目のところで



やるつかと考えています。ただ、今回の議論も踏まえまして、次回あたりにも、ある程度、各港の状況とか、その辺のところも少し、まだほかの自治体の話をこちらのほうでどうこうできませんけれども、ある程度こういう枠組みの中でどんな感じになっているかというふうなものを明示できればと思っております。

○森地部会長 これは一般論としてなんですけれども、基本的に東京だけではなくて、例えば福岡の人たちが、どれくらい鹿児島のことを考えているかとか、那覇の人がどれくらい宮古のことを考えているかというところ、みんな長男が長男らしくなくなっている。こんな印象を非常に強く受けます。

東京が一番の都市ですから、東京はやっぱり最大の長男なので、周りのことも考えるんだけど、そのとき、周りに何があげようという話ではなくて、東京がやるのが国全体として一番いいからそうやるんだという、こういう論理をきちっとしておきたいんですね。そんな印象を持ちます。

高野技監 スーパー中枢の議論の中でも広域連携の話が一つの大きな話題になっていますし、今度の港湾計画でも、そこをまるとつきり除いてなかなか議論はできなくなっていますので、それはぜひ必要な資料はそろえさせていただきますので、議論いただきたいと思っております。

その件でいきますと、先ほどの推計ではなくて目標だと、この冢田先生が言われたんですけれども、我々も今までの港湾計画のパターンですと、ある貨物量を推計して、それに施設をどう整備していったらいいかという議論、そういう思考をしてきたわけですけれども、それだけではいかないのかなと、何となく思っているところなんです。目標を定めるときは議論の何かポイントになる、あるいは「いついつ」ことがポイントになるんじゃないかというふうなところがある、後ほどでも記載

していただければ、それに沿っている議論して資料を考えたいと思います。

森野委員 ちよつときょうの議論は、非常に国際基幹航路としての東京港という前提で議論しているから、東京港は日本で最大の港で、さらにこれは日本を代表していくという、全体的にそういう議論になっていますが、最初の第一回るとき、私は首都圏だけで申し上げましたけれども、東京港という港自体が極めて、首都圏だけ見ても、さまざまな港湾機能がある中で限定された役割を持っている港である。

例えば、化学品船をどうするんだという話が出ていましたけど、これは川崎とか千葉で十分やっているし、基本的には消費主体の港である。そういう意味で、現状は東京港は限定的な役割だという位置づけのもとでどうしていくかという目標設定するなり、議論していったほうがいいと思います。

それからもう一つ、きょうの議論で、今後、目標を設定するとしても、一つ気になったのは、先ほど横山委員、青山委員から、盛んに空コンテナの話が出ましたけれども、東京港はこれまでずっとこれだけの取り扱い量を維持できた一番の理由は、やはり消費地に近いということが最大の理由で、逆に輸出貨物がなくても、東京港に荷物を運ぶだけのメリットがあるから、東京港に來たわけですね。

ところが、現実には、横浜港は輸入貨物がなくなつたばかりに、横浜港につくコンテナ船が非常に少なくなっているという例があります。東京港についても、きょうの議論にもあるように、ますますさまざまな部品輸入から製品輸入まで日本の貿易構造が変わっていく中で、輸出貨物をどうするかということをもつ一方で考えないと、トータルだけで扱い量の話をしていると、東京港の非常にバランスのとれた将来像というのは、目標設定自体がうまくいかないのではないかな、難しいのではない

かなと思います。

もつ二つ申し上げると、きよの二枚目に、将来人口で首都圏は、トータルでは人口は変わらないという話がありました。それから、生産人口そのものも多少は減りますけれども、これは例えば高齢者がもつ少し働くようになるとか、女性が働くようになるかということ、実際の労働力人口そのものは変わりませんけれども、やっぱり年配の人が増えてくると、この人たちは金を使わない。年寄り、若い人ほど金は使わない。そういう意味では、世界の中でも一番の優位性を持っていた東京圏の消費購買力は、今後もっと低下していくということが、例えば十年とか十五年先を見たとき、これが東京の経済とかそれを支える港湾を見たときに、構造的に一番心配しなきゃいけない話だろうと思います。

そうすると、それだけの消費購買力がないところに、しかも輸入だけの荷物が来るかという、いつまでも東京港が、ほんとうに日本のリーディング港となるかということ、やや私は悲観的です。

あんまり港湾局を喜ばせるような議論はつきりしてもしようがないということで、家田さんが最初に言った、危機感がないなというのは、今の知事が就任当口に、幹部の皆さんを相手に言った言葉で、それが四年間たつて随分変わったのだからと思うんですけれども、引き続き、どうもこの様子だと、さらに四月の半ば以降も、同じようにさらに危機感を持ってやっていかなきゃいけないということ、皆さん重々承知なんじゃないでしょうか、私が今考えているような、東京の将来に対する危機感というのは、もつ少し詰めた資料を提供して、次の議論をしたい。

七回目にやるのでは遅いなという気がいたしますので、どこかで、東京港の位置づけをしっかりとした上で、個別の議論をしていったほうがいいと思います。

○森地部会長 ありがとうございます。高齢化の話も、きよのち

よつと資料を追加していただいたのがありまして、この五年間で十四歳以下の人口が減っているというのは百五十万前後ですね。高齢者は増えているんですけども、これは寿命が伸びているから、その問題ではなくて、比率上の話ではありますが、あんまり問題ではない。若いほうが減っているところが問題。

百何十万で、その間に増えている外国人の居住者が四、五十万なんです。つまり、けた違いではないんですよ。そういうことを一体我々はどいつに認識するのとか、あるいはこれから外国人居留というのは一体どいつ格好になっていくのかなんていう、そういう話もちょっと見ていただきたい、資料が入っております。

何でそんなことを申し上げたかという、あんまり暗い話ばかりしないで、それこそ、この仕組みを変えればという格好で展開できればという意味で申し上げた次第です。

それでは、予定の時間が来たんですが、全体を通して何か追加的に、どうぞ。

青山委員 先ほどの扱い個数の予測というのは、確かに相当難しいんですが、私、一回目にお話したように、新しくここに出ていますのは、邦船三社、あるいは日本船の代表で出てきています、事前にいろいろ意見を聞いてきましたが、基本的に、最初、私が申し上げましたように、減ることはあっても増えないという気持ちでいます。増えるにしてもほんの少しだろうと、そこで、ちょっと注意していただかなければならない、我々にとつては常識なんです、例えば東京の場合、輸入が多いですよ。輸入がこれだけです。輸出がこれだけとしますと、この差のところはエンブレティコンテナになるわけで、仮に輸入が一定で、輸出が仮に増えなくても、この差の部分とエンブレティコンテナの輸送だけが発生する。それが減るだけで、輸出が

増えてエンブティが減るといっただけでございまして、トータル  
の扱い個数というのは全く変わらないうつこともあり得ま  
すので、輸出が増えるからといって、その分、トータルの扱い  
個数が伸びるといっわけではありません。そのところは一般  
的なこととして、見落としがちになりますので、注意したほう  
がいいと思います。

それから一つだけ、十三ページに、上海からトランシップを  
持つてきてという絵がありました。基本的にほんこんどこれは  
あり得ないと我々は感じています。例えば上海とアメリカの航  
路の荷物が増えるとしても、基本的には直行船を我々はどんど  
ん導入していきますし、それによってトランシップコストもか  
からない。あるいはトランジットタイムも短くできるというこ  
とになりますので、基本的にはそんな形になると思います。

先ほどちょっと上海の沖合にターミナルをたくさんつくる  
と発表していますけれども、その場合に、ターミナルに投資する  
人は手を挙げなさいと、今、上海市がやり始めていますが、そ  
のときには、トランシップカードを持つてくる前提の人にしか  
貸しませんよ、あるいは与えませんよという条件もついている  
というふうな新聞情報もありますので、基本的にそこについて  
やうと、東京に来るといっことはほとんどあり得ないといっく  
らいなこと念頭に置いておいたほうがいいかなという気がし  
ます。

○森地部会長 ありがとうございます。それでは、まだご意見は  
あるつかと思いますが、時間でございますので、この辺にいた  
らうと思います。

途中で申しましたように、たくさん資料でございますし、  
話題が非常に広いものですから、この場でご発言いただけなか  
ったことは、事務局のほうにお知らせをいただいて、それも踏  
まえて今後の方針づくりに反映していただくようにお願いいた

いと思います。

それでは、最後に次回の日程について、事務局からお願い  
いたします。

多羅尾企画課長 それでは次回の日程でございますが、四月二  
十四日木曜日十四時から都庁にて開催いたします。

次回の日程についてというA4一枚物の資料がございます。  
また場所等の詳細については、別途ご案内させていただきます  
と思います。

なお、審議事項は「内航輸送革新への対応と利用低下の既存  
埠頭の活用」を予定してございます。なお、今回はご審議いた  
だく中で、東京港で事業を営む個々の企業の経営状態の詳細に  
踏み込んだ議論になることが考えられます。あらかじめ部会  
の公開・非公開につきまして検討願えれば幸いです。

○森地部会長 マル秘情報があるということで、今のご発言かと  
思います。まず、審議会の公開・非公開の規定に照らしてどう  
かということをご説明をお願いいたします。

多羅尾企画課長 東京都におきまして、審議会等の運営に関す  
る規定類といたしまして、付属機関等設置運営要綱及びこの要  
綱の取り扱いの通知がございます。それらによりまして、どう  
いった審議会は原則は公開でございますが、個人のプライバシー  
の保護であるとか、企業秘密の保護のために必要性がある場  
合は非公開とすることができると、このように定められており  
ます。

○森地部会長 ありがとうございます。その意味で企業秘密保護  
に抵触するということで、次回は非公開にさせていただきますとい  
うこととお諮りをしたいと思います。いかがでしょうか。よ  
ろしいでしょうか。決してオープンな議論を妨げるわけではな  
いんですが、そういう事情でございますので、よろしくご理解  
をお願いいたします。

それから、参考までに議事録や資料の規定は何かございますか。

多羅尾企画課長 資料等の規定につきましては、東京都情報公開条例というものがございまして、このような審議会の議事録報告書のたぐいは原則公開というふうになっております。ただし、やはり例外がございまして、例えば特定の方に不利益を与えるような内容であるとか、逆に特定の方に不当な利益を与えるような内容、こういったような場合につきましては非公開にすることができるといつつように定められております。したがいまして、審議会の議事録の内容とか報告書の内容が確定した段階で、またこの基準に照らしましてご判断願いたいと思っております。

○森地部会長 ありがとうございます。多分資料は、いろいろなシナリオに沿ってつくられるでしょうから、その中に紛れて企業秘密にかかわるものがある、それを全部とやるとあまりよくないので、少し企業秘密編をつくっておいて、ここはページだけこっちへ飛んでいるとか、うまく工夫してください。

それでは、以上をもちまして本日の部会を終了したいと思います。本日は大変長時間にわたって有効なご議論ありがとうございました。

閉会 (午前十一時五十九分)