

平成十五年年度

第七回

基本方針検討部会速記録

日時 平成十五年九月一日(月曜日)
於 東京都庁第一本庁舎南側三十二階
特別会議室S6

次第

- 一 開 会
- 二 前回討議の対応
- 三 議事
 - 港湾物流ネットワークの強化
 - 港湾IT化の推進
 - 広域連携の強化
- 四 今後の部会日程
- 五 閉 会

出席者

基本方針検討部会委員

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 東京大学大学院教授 | 森地茂 |
| 横浜国立大学教授 | 来生新 |
| 日本郵船株式会社取締役 | 青山正裕 |
| 東京大学大学院教授 | 家田仁(欠席) |
| 富士常葉大学助教授 | 重川希志依 |
| 千葉大学教授 | 田代順孝 |
| 東京工業大学大学院教授 | 中井検裕 |
| (財)港湾空間高度化環境研究センター審議役 | 中浜昭人 |
| 安田倉庫株式会社常務取締役 | 藤本隆生 |
| 青山学院大学教授 | 三村優美子(欠席) |
| ジャーナリスト | 森野美德 |
| 三井物産株式会社 運輸・物流本部運輸物流統括部部长 | 横山博史 |
| 東京 都 職 員 | |
| 港湾局長 | 成田浩 |
| 技 監 | 高野一男 |
| 総務部長 | 浅倉義信 |
| 港湾経営部長 | 片岡貞行 |
| 臨海開発部長 | 高松巖 |
| 港湾整備部長 | 樋口和行 |
| 離島港湾部長 | 原田龍次 |
| 開発調整担当部長 | 萩原豊吉 |
| 計画調整担当部長 | 松井創 |
| 参事(物流企画担当) | 新田洋平 |
| 参事(総務課長事務取扱) | 多羅尾光睦 |
| 企画課長 | 岡崎義隆 |
| 物流企画担当課長 | 渡辺国久 |
| 計画課長 | 石山明久 |

経営管理課長
振興課長
開発整備課長
整備計画担当課長
副参事(計画調整担当)
副参事(物流企画担当)

谷口公一
河内豊
池田繁敏
前田宏
大和田元
松山祐一

開 会 (午後五時二十六分)

○岡崎企画課長 それでは、定刻前でございますが、皆さんおそろいということ、始めさせていただきます。

ただいまから、東京都港湾審議会の第七回基本方針検討部会を開催させていただきますと存じます。

委員の皆様方には、お忙しいところ、また遅い時間にもかかわらず、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。このついでに時間でございますので、軽食をご用意いたしました。適宜お召し上がりながら、よろしく願います。

委員の出欠状況でございますけれども、本日は、三村委員、家田委員が所用のためご欠席となっております。

議事に入ります前に、本日配付いたしました資料でございますが、まず上に「会議次第」がございます。一枚めくっていただくと、横長の一枚もので「検討部会スケジュール」がございます。そして資料ですが、資料一は「前回討議の対応」でございます。それから資料二「港湾物流ネットワークの強化」に関する資料でございます。資料三は「港湾IT化の推進」に関する資料でございます。資料四は「広域連携の強化」に関する資料でございます。それに、本日の座席表及び今後の部会日程が用意されてございます。資料は以上でございます。

それでは、森地部会長、議事進行をよろしく願います。

議 事

○森地部会長 どうもお忙しいところお集まりいただきまして、

ありがとうございます。早速始めたいと思いますが、本日の部会は、おおむね七時三十分をめぐり、公開で行いますので、よろしく願っています。

それでは、お手元の会議次第に従いまして進めてまいります。初めに、前回討議の対応について、事務局からご説明をお願いいたします。それから、どうぞサンドイッチをお召し上がりながらお聞きいただきたいと思えます。よろしく願っています。

○石山計画課長 計画課長の石山でございます。

本日の資料のご説明ですが、私、計画課長・石山と隣におります物流企画担当課長の渡辺の二人でさせていただきます。どうぞよろしく願っています。座って説明させていただきます。

まず、お手元の資料一の、前回までの討議の対応ということの資料でございます。

まず、一枚めくっていただきますと、図表が出てございます。これは、第三回るときに物流の検討をしたときのコンテナ貨物の推計についてでございます。家田先生から、トレンドや積み上げだけによる予測だけではなく、施策を講じることによってコンテナ貨物の流動の変化をシミュレーションしてみてはどうかというお話を受けてました。先生のご紹介によりまして、国土技術総合政策研究所のご協力を得まして、シミュレーションモデルを使わせていただきまして、少しシミュレーションした結果でございます。

このシミュレーションモデルにつきましては、開発途上のもので、厳密なものではないということとして、傾向を見るといふような使い方、感度分析のような形で、バックチェックのような形で使ってくださいということを国土総合研究所のほうからいただいております。

中身でございますけれども、この図面の折れ線グラフみたいなところが真ん中あたりにあるかと思えます。折れ線グラフをたどっていただきますと、三百八万TEUというような数字が出てくる折れ線グラフでございます。これが三回目に出したときのベース貨物の予測数量ということで、おおむね十年後は三百八十万TEUぐらいということでございます。

では、これを、例えばスーパー中枢港湾として、上にありますような予測条件、港湾コストを三割削減して、それからリードタイムを短縮して、二十四時間フルオープン化、それから外貿ふ頭への内貿船直付け、こつこつ時間短縮コスト、そういうものを数値化した上で、ネットワークの中で、アジア諸港の中で、例えば東京と横浜がスーパー中枢港湾のような形で今のような施策を講じると貨物量がどういふふうに変わってくるかというようなことをシミュレーションしたものでございます。

折れ線グラフのベースの予測数量に対しまして、おおむね結果といたしましては、東京と横浜港のみがスーパー中枢港湾対応ということになりますと、現在の貨物量より一〇%ぐらい上がるような貨物の流れが変わるだろうというような結果が出ました。

それから、例えば、今、候補港湾とされておりますスーパー中枢港湾全体が同じような政策をとったときは、東京の貨物量は七%ぐらいとこんなような数字が出たところでございます。

この図面で、かくかくとなっている線があると思えます。矢印がついているような。その線が、現在の東京港のふ頭の施設の供給能力ということでございます。したがって、斜線の部分のような形で貨物量が増えますと、一見しますと、施設の供給量が足りなくなるといふような形に見られます。ただ、スーパー中枢港湾、もともと数量を増やしてふ頭の取り扱能力の原単位を増やすという発想で考えております。それを示した

のが二ページ目でございます。

二ページ目を見ていただきますと、かくかくとなった線がぎゅつと延びているような形、黒い斜線といますか、黒く塗りつぶされているところがございます。大井ふ頭や青海ふ頭がスパー中樞港湾となることによつて、一バスあたりの取扱量が、例えば二十五万から三十万くらい上がれば、このべらいの施設容量として東京港の貨物を扱つことができる。

したがうしまして、貨物流動が変わつて、少し増えても、計画の予測の中では、中防の外側のコンテナふ頭、それから、将来的には新海面のコンテナふ頭を順次整備していくことによつて、基本的には施設容量としては足りるというような結果をいただいたというところでございます。

この内容につきましては、本日、家田先生はご欠席ですけれども、事前にご報告に行きました。そうしましたところ、一割程度の増加、かなりいい、妥当な線の結果が出ましたねというご意見をいただきました。

そついで三回目でございます。三回目でございます。三回目でございます。三回目でございます。三回目でございます。

以上でございます。

○渡辺物流企画担当課長 続きまして、A三版の「公共・公社ふ頭の管理運営について」ということでございます。これは第五回のふ頭の管理運営と、公共・公社の管理の見直しという中で議論させていただいたものですが、そのとき、管理運営手法の検討の必要性という中でいろいろ議論いただきました。ただ、今後の方向性ということにつきましては、いまひとつスタンスがはっきりしていなかったのかなという感じがいたしました。その後、第五回以降、内部で検討した結果、このような形で出させていただきました。これを報告しまして、ご議論いただきたいと思つております。若干、再掲の話もありますので、簡単に

説明させていただきます。

現状についてですが、公共ふ頭、公社ふ頭と、こつこつふうに大きく分けてまして、幾つかのポイントについて整理いたしました。貸付相手としましては、公社ふ頭に比べれば公共ふ頭については、いわば中小船社をお客さんとした港運事業者の場合どうしても施設利用が不安定化するのではないかと。いわゆる船社の定着化という中で、若干利用の不安定というのが見られるのではないかと。

また、使用形態、これが大きいわけですが、原則一日単位の使用許可の方式をとっております。その結果、計画的・安定的な集荷活動が困難。あるいは、その単位が、時間が短いものですから、利用者、使うほうとしては、大きな設備投資がしにくい。その結果、荷役施設の近代化がしにくいという意味では、荷役効率はどうしても落ちるのではないかと。

また、ターミナル運営につきましては、前回もご説明しましたように、要は船社、元請け港運、作業会社と、こつこつた縦系列でやっております。

こつこつた使用形態やターミナル運営上、物流コストの低減化には限界があるのではないかと。こつこつたことです。

さらに、整備とか税負担の関係で言いますと、基礎、施設、ふ頭用地とか岸壁のことを言っているわけですが、あるいは上物施設、ガントリークレーンとか、その上に乗っているものですけれども、こつこつたものは公的な負担で整備しております。当然ながら、公共ふ頭でありますと土地も東京都所有のため、固定資産税とか都市計画税といった税負担はありませんと。こつこつたことです。

次に、料金の関係でいきますと、従量料金、港湾設備条例という条例で規定されていますので、量に応じて料金が課されるというところで、例えば使うほど比例的に料金が発生する。そ

ういう意味では、スケールメリットを發揮しにくいのではないか。また、条例で料金が規定されており、弾力的運用が難しい。そういう意味では、少量を扱う事業者にとっては、こういった公共ふ頭は向いているわけですが、施設の効率的な利用、公社ふ頭と比較すると、低利用という状況です。

変わります。公社ふ頭については、貸付相手については、中小船社はなかなか借りにくいと。それだけコスト負担が大きいです。こういったわけですが、大型船社が借りているという現状の中では、施設利用は安定している。

また、使用形態につきましては、長期貸付方式をとっておりますので、借受者の計画的、あるいは安定的な集荷活動が可能です。

また、ターミナル運営につきましては、岸壁とかターミナルがそれぞれ独立的にバース、あるいはバースごとに借りている。

こういった結果、使用形態、ターミナル運営上、公共ふ頭より物流コストの低減化が可能ではないか。

これがまた公共と違っていますが、整備と税負担につきましては、基盤とか上物施設整備に対する公的負担、いわゆる真水は入らないで、長期無利子貸付制度、そういったことで、用地につきましては、東京都ではなくて、一部東京都の土地というのはありますけれども、大井ふ頭とか青海ふ頭につきましては、固定資産税、あるいは都市計画税が課税される。これがそれなりに負担になっていると。

また、料金につきましては、公園から公社に承継されたときの、国の法律、承継法によりまして、原価回収を義務づけられ、その計算方式も決まっております。利率等がいれば硬直的になっているのではないかとことです。また、これが一方におきまして定額料金という形でフィックスしていますので、扱

う量が多ければ多いほどスケールメリットを發揮しやすいということ。一定量以上、第五回に、資料を用意しましたが、大体二十万TEU以上扱えば借受船社にはメリットがあるのではないかということ。

しかしながら、公共・公社、東京におきましては、それぞれ役割分担がうまく機能していると。中小船社に対しては公共ふ頭があり、大型船社、基幹航路を運行する船会社に対しては公社ふ頭があると。こういったことで、それなりに現状ではうまくいっているのではないかと思っております。

ただ今、スーパー中核の取り組みの中で、あるいは国際競争の強化といった中で、利用者のニーズに対して的確に対応しているのかという視点では、いわば効率的な施設の活用、あるいは料金の低廉化という課題に対して、幾つか問題があります。それに対して、当面の対応という形で、列挙しております。

公共ふ頭について、特に使用形態、これに対して、一日単位というところを、年単位、あるいはもっと二、三年単位の使用期間の延長という形の設定を今後考えていく。そういった形で長期的、専門的に使用許可方式を変えることによって、なかなか設備投資がしにくいという環境を変えることが可能ではないか。

また、ターミナル運営につきましても、いわば縦割り動いているところを、現在、青海の公共ふ頭でシステム統合を含めたゲート管理の一元化をやっておりまして、一つの共同化という形で促進をしていきたい。

また、料金面で大きな問題となりましたが、従量料金でスケールメリットを發揮しにくいという中で、ボリュームディスカウントといいますか、ボリュームが増えれば増えるほど一定の中でディスカウントする、インセンティブ料金の導入ということを考えております。

また、料金が弾力的に運用しにくいという中では、条例で幅料金制というものを導入すると。これは上限を決めまして、規則に委任した中で、もっと弾力的に料金の設定をしようではないかと、こういった考えですけども、これも検討しております。

次に、公社ふ頭ですけれども、公社ふ頭はなかなか難しいものがありますが、例えばターミナル運営につきまして、それぞれ独立して船会社が運営しているわけですけども、連携できる場所、そういった可能なところを強化していく。これはスーパージョイントの取り組みの中でも、ターミナル間の連携というのは必要だという中で今やっておりますので、できることから徐々にやっていくということ、強化する。

また、整備・税負担の中では、長期無利子貸付のみという現状ですけども、国の財政支援措置を要請しております。例えば公社ふ頭の大規模修繕なんかは真水を入れるというような国庫補助のあり方と、こういったところを要請している状況です。

次に、用地等の税負担に関しましては、これは社会的な公益性、いわばコンテナを扱つのに当たって、公共・公社とそれぞれ役割がありますけれども、その辺の違いを考えた上でも、ふ頭用地の公共化という中で、税負担の軽減ということが要請されるのではないかと。それにつきましても検討するということ、です。

さらに、料金において、承継法が義務づけられておりまして、だから機能性を発揮しにくいという中では、承継法の緩和を働きかけまして、今やっている個別原価回収方式の改善ということをやっていく。こういった当面の対応をやることによつて、最初に挙げました国際競争力の強化とか、利用者ニーズの対応ということが一歩でも二歩でも前進できるのではないかと考えています。

そういった中で、今後の方向性ですけども、一点ほど挙げてあります。一つは、今説明いたしました現状と当面の対応の中で、現行で公共・公社方式の利点を生かしながら、それぞれ問題点を抱えているものを改善していくということが一つ。

一番目としまして、今後の新規整備。これは具体的には中防外側とか新海面を想定しているわけですけども、そこにおける新規整備において、新たな整備方式。ここでちょっと例示的に挙げておりますけれども、例えば上下分離方式、あるいはPFI方式と、こういったものを踏まえながら、これにつきましては参考で、各方式の整備・運営主体と書いてあります。これは再掲ですけども、公共方式、公社方式、新方式、あるいはPFI、これは制度的にあるわけですけども、一番下の上下分離方式、一つ概念ですけども、こういったことが出るとなると、従来の管理運営方式ではおさまら切れませんので、その辺の制度的なあり方、管理方式について検討していく。こういったことで今後の方向としたいと思っております。

以上でございます。

○森地部会長 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまの件につきまして、ご意見、ご質問をお受けしたいと思います。よろしく願います。いかがでしょうか。どうぞ。

○重川委員 ちょっと教えていただきたいんですが、三ページのA三、最後に説明をくださった資料の中で、公社ふ頭の整備・税負担の問題を解決するために、「社会的公益性を踏まえたふ頭用地の公共化を検討」というふうに書かれているんですが、これはふ頭用地の公共化を具体的に進めていくと、固定資産とか都市計画税等の課税がなくなる以外にも、当然いろいろ影響、メリット、効果があると思つんですが、どのようなことがもしこれが実現すると変わってきますでしょうか。

○渡辺物流企画担当課長 今現在、公社ふ頭は、参考で挙げております、各方式の整備・運営主体の中の公社方式、整備方式が公社で、荷役とか岸壁管理、あるいは岸壁使用形態が専用となっておりますけれども、今おっしゃられました、ふ頭用地の公共化することによって、具体的には、その貸付量が、我々の試算でいきますと、約一割程度下がるといことが一つと、もう一つ大きなメリットとしまして、いわばその土地を、東京都を含めた管理者が取得することによって、例えば震災時の対応が東京都のコントロールのもとに、例えば災害物資の受け入れの場所とか、そういったところが可能になるのではないかと。

具体的に言いますと、大井ふ頭というのは、公社ふ頭という中で、耐震岸壁を用意したバースが四、五、六とありまして、岸壁そのものは公共ふ頭になっているわけですが、我々が考えているのは、岸壁は公共で、しかもその背後の用地は、いわば公社ふ頭のな用地の貸付形態になっていますので、できれば岸壁も公共、背後も公共という形で、そういった震災時、救済物資の受け入れ基地という形で整理したいと思っております。社会的公益性というのは、災害時に対する対応として重点化していきたいと、こういった説明もしているわけですが、それとも、そちらのほうが大きいメリットがあるのではないかと思っています。

○重川委員 ありがとうございます。

○森地部会長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

○青山委員 日本郵船の場合、ターミナルを運営しているわけですが、印象としてちょっと申し上げておくとすると、それぞれの問題点を改善、改善という言葉がちよこちよこつと書いてありますけれども、実際にスーパースターで三割のコスト削減と、これ自身も大変なコスト削減の額になりますし、今までも

改善改善と我々自身、実務の中で相当やってきていますので、今後の方向、また改善というのがいま、抜本的にほんとうにやっていけるのかなあという印象がありますし、何とか国際競争力の強化と、このところが、文学的には書いてありますけれども、それこそアジアの港とどうしても闘わなきゃだめだといつぐらいの意気込みで我々はやっていますので、改善よりはもうちょっと強いトーンの実現というのが必要だし、実際に具体的に何を改善するのか、抜本的な改革とか、変革とか、そのぐらいの勢いでやらないと、なかなか国際競争力の回復といつのは難しいような気がします。実務の面から、すごくそんな印象を受けましたので、ちょっと申し上げておきます。

○渡辺物流企画担当課長 大変貴重なご意見でして、青山委員がおっしゃるように、アジア諸港と対抗していくための港湾コスト、これは公共・公社ふ頭の使用料だけでは限界があります。ご承知のように、船舶関係費用とか、荷役料、あるいはその使用料という中で、おっしゃるように、改善というのは言葉的には少し弱いかなと思っておりますけれども、その辺のところ、最終的には考えていきたいと思っておりますけれども、これがてこになりながら、荷役料、あるいは船舶関係費用、タグとかパイロットを含めて、こういったところがドラステックに変わらないと、三割削減という目標の達成は非常に難しいのかなと。それは我々のシミュレーションの中でも、これの貢献度、ここで見れば挙げているものが、定量的になかなか効き目が少ないと。ご指摘のところを踏まえながら、最終的なところでそういったところ、文言の訂正を含めて検討していきたいと思っております。

○森地部会長 よろしいでしょうか。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

これは、最終的に我々が答申を書くときに、当面の対応、今

後の方向、こういつ表現で入れていくことになりませんか。

○渡辺物流企画担当課長 まだまだちょっとドフラフトの段階ですが、一つ大きな柱として、現行の体制について、どういつふうに直していけばいいのかというのが一点と、新たな整備に関してどういつしていくのかこれが二つの柱として出ますけれども、内容については、もう少し吟味する必要があるかと思っております。

○森地部会長 その中で、青山委員の具体的な話が出てくるように思っていますかね。

あと、周りの港が同じような問題を抱えていて、その状況が変わると東京都の意思決定も変わってくるんですかね。あるいは、周りの状況をどういつふうに読んでおくのか。横浜とか、大阪、神戸もそうですが。

○渡辺物流企画担当課長 それには最近、先ほど来説明しているスーパー中枢対応という中で、トランシップ貨物をどうするかとか、それぞれ管理権、あるいは公社ができる裁量権の中で、いろいろ引き下げ競争をしております。まだまだ見えないところもありまして、具体的に出てくるものもありますし、一方においては、まだ水面化で検討中のところもあるんじゃないけれども、その辺のところを踏まえつつ、かなり思い切ったことをやっておりますので、どこまで東京都が対応できるかというのがありますけれども、それをどう動察していくのかということにつきましても、今後検討させてもらいたいと思っております。条例、料金とか、予算関係もありますので、なかなか追隨しにくい面もありますので、その辺はちょっと検討する必要があるかなと思っております。

○森地部会長 かと云って、答甲に、周りの様子を見ながらいつのも困るなでしようから、ぜひご検討をお願いいたします。よろしいでしょうか。それでは、前回討議の対応はこれで終

了して、本日の議題に入らせていただきます。議題一の港湾物流ネットワークの強化、二、港湾工丁化の推進、三、広域連携の強化について、事務局からご説明をお願いいたします。

○石川計画課長 それでは、本日の議題に入らせていただきたいと思えます。その前に、全体の流れということ、おさらいをさせていただければと思います。一枚ペーパーで、検討部会のスケジュールというのがあるかと思いますが、それできょうの位置づけをちょっと確認いただきたいと思えます。

まず、第一回目で東京港をめぐる現状と課題をやりまして二回目、ご視察いただきました。それから、三回目から六回目は、主にふ頭機能に着目した分析ということで、三回目に外貨、四回目に内貨、五回目は管理・運営というソフト面の検討、そして六回目にヒアリングということで、関係者からのヒアリングをさせていただいたということでございます。今回の七回目につきましても、ふ頭機能から少し離れまして、今度、ふ頭の背後機能、さらには物流全体の広がりから見た分析ということで、背後圏との関係、そういうふうなことで分析をしたものでございます。そういう内容を七回目でご議論いただくといいことで、ご説明させていただきます。

それでは、私のほうから資料一のご説明をさせていただきます。資料二でございますが、「港湾物流ネットワークの強化」というタイトルの資料でございます。ここでの主な論点といたしましては、背後機能として、臨海部に必要な倉庫・パン・シャシープールのあり方、その求められる機能とか規模とか配置、そんなようなものを分析したものでございます。それを踏まえまして、中央防波堤外側地区の高機能複合物流空間への展開、そういうふうな考え方を資料として出させていただきました。それからもう一つ、背後圏との関係ということで、港湾物流輸送網の充実ということで、背後圏の物流ネットワークの分析と

いろいろな内容のものでございます。この三つがこの論点でございます。

資料の説明に入らせていただきます。一枚めくっていただきまして、目次がございます。この一番、東京港の輸出・輸出貨物の流動状況というものにつきまして、まず港湾の貨物がどう流れているかというのを少し詳細に見てみたいということ、資料をつくらせていただきました。

一枚めくっていただきますと、一ページでございます。これはおなじみのようですけれども、東京港の外貿コンテナ貨物の主要品目ということでございます。左側が輸出で、右側が輸入でございます。輸出につきましては、黄色ですが、金属機械工業等、先端産業の工場から搬出されるような貨物が主になっているということでございます。

それから、右側の輸入につきましては、雑工業品というものが、それは文房具とか、日用雑貨とか、そういうようなものが多いんです。それから、農水産品、代物家電等に代表される金属機械、そんなようなものが大宗を占めているというような内容でございます。

二ページ目についていただきますと、背後圏との関係でございます。これも前回出した資料でございますけれども、輸出が左側でございます。輸出につきましては、金属機械工業品等が主になっておりますが、ここで見ておきたいのは、関東だけではなく、関東以西、それから関東以北にもかなりの貨物量があるということでございます。

それから、右側の輸入。ここで着目したいのは、東京都区部というところがございます。東京都区部で消費される貨物というのが全体の三分の一ぐらいを占めているということが東京港の大きな特徴なのかなということでございます。

三ページ目についていただきますと、先ほどの二ページの輸

入貨物の物の流れの中で、区部で消費されるものが三分の一を占めるということにちょっと着目して、輸入貨物の流れについて調べてみました。左側の田は東京港の輸入貨物の消費地を示したものでございます。黒めに塗ってあるところが東京都区部の消費量三十九万トン、三三%。これはコンテナ流調、一カ月の調査結果の数字でございます。その三十九万トンのうち、内側の田のほつですが、七七%が臨海部の倉庫から取り出されて小分けされて消費地に向かっているという構図が出てまいりました。

一方、郊外のほつに、背後圏の奥、都区部以外に行く貨物につきましては、臨海部のふ頭地区で取り出される量というのは九万トンで、全体の二二%。それら以外のものは郊外の倉庫、あるいは消費地まで持つていかれて、コンテナから取り外されるというような流れが見られるということがわかりました。

ここでは、そうすると、臨海部の倉庫で取り出される貨物ほとんど区部で消費されるということ、その区部の貨物の流れというんでしょうかそれを見たのが右側の図でございます。

東京港で三十九万トンが上げられます。東京臨海部ということがございます、点線で書いてありますが、そのうち三十万トンが東京港臨海部の倉庫に一たん入れられる。それから消費地へ流れていくという構図が出てまいりました。

それから、今度、一番右側に四という数字がございますけれども、東京港から郊外に出て、それからまた都区部に戻ってくる。いわゆる戻り交通といいますが、交錯輸送ですけれども、交錯輸送が、数字でとられましたらば、案外少なかったという実態が出てまいりました。百十六万トンのうち七万トンが戻ってくる。戻ってくるのも、横浜から回ってくるようなものもありますので、実際、東京港から流れてくるのは、四万トンが戻ってくるか、戻ってこないかというような数値ということ、

したがいまして、輸入貨物につきましては、かなり消費地に近いところを取り出されて、それで、経済的な流れの中で倉庫が立地しているというようなことが見てとれるかと思えます。

四ページ目についていただきますと、では、倉庫というのがどういつところに立地しているかというところでございませう。四ページを見ていただきますと、臨海部のふ頭の近傍に倉庫が結構密集しております。それからあとは、国道十六号とか、放射線の国道沿いに立地しているというような形が見られると思えます。

以上が輸入の倉庫の立地の動向でございます。

続きまして、五ページ目についていただきますと、今度は輸出のほうの検討をちょっとしてみました。輸出工場、輸出関連企業がどういつところに立地しているかというのを落としたのがこの図面でございます。これを見ますと、やはり国道十六号、あるいは放射線の国道沿いに立地しているのが見てとれます。

ここで注目すべきは、臨海部のところではあまり立地していないというところでございます。立地との関係ですけれども、輸出関連企業、基本的には工場でコンテナ詰めされて、そのまま港に運んでいくというふうな流れを持っております。それは、コンテナ車両が道路を通るときに申請をしなければならぬので、そういう申請を出している企業の立地がどういつところにあるというところでございまして、輸出貨物については、基本的に工場から直送で港まで来て、そこからすぐに運ばれていくという流れを持っているというのがわかるということでございます。それをもう少し数字的に押さえたのが六ページ目でございます。

六ページ目を見ていただきますと、この棒グラフ、地域別のものでございますけれども、由いところが東京港のふ頭地区でコンテナ詰めされるもの。ハッチで塗ってあるところが生産地

等で、あるいは郊外の倉庫でコンテナ詰めされるところということでございます。東京都区部につきましては、さすがに港まで持ってきてコンテナ詰めされる量はありますけれども、それ以外、神奈川、千葉、埼玉に行きますと、八割とか九割、そういうものが生産地でコンテナ詰めされて、直接港に運ばれてきてコンテナ船に積み込まれるという流れが見てとれるということでございます。

次に、七ページ目についていただきますと、以上のことを少し流通のイメージという形でまとめたものでございます。これで見ますと、まず輸入ですけれども、代表的なものとしては、生鮮食料とか、冷凍、日用雑貨でございます。これがどういつふうに動いていくかというと、港から上げられて、まず都区部で消費されるものは臨海部の倉庫におろされる。そこから消費地にトラックで運ばれるという流れが見られます。

それから、郊外の商業店に持っていくものは、臨海部の倉庫をスルーしまして、内陸部の倉庫まで持っていかれて、郊外の商業店に配送されるという流れを持っているということと、都区部の消費を担う倉庫というのは、臨海部にかなりの割合立地しているというふうなことがわかります。

この一番上の流れですけれども、臨海部の倉庫から都内商業店という流れをとらえて、右側にありますが、倉庫機能の分析というのをやってみました。

それから、輸出のほうにつきましては、郊外の工場から直接港まで運ばれてくる、あるいは内陸部の倉庫で一旦コンテナ詰めされて、それから運ばれるというふうなことで、臨海部の倉庫では扱われないというふうなことでございます。

そうしますと、工場からコンテナトレーラーが港まで直に流れてくる。こういうふうな点をとらえまして、背後圏の物流ネットワークの機能の分析というふうなことをやってみました。

ところで、流通のイメージから、このように具体的な分析をしてみたところ、

続きまして、「一番目」でございますけれども、今のような流通の流れを押さえて、「一番目」としまして、まず、ふ頭背後の倉庫機能の配置、あるいは規模、そういうものを分析してみようというところでございます。それから、それを踏まえて、今後の展開の方向とこのところの一番目と、こういうような資料になっております。

めぐっていただきます。倉庫の分析ということで、まず始めにしてみました。倉庫の分析でございますけれども、倉庫の立地状況でございます。地価との関係でございますけれども、真ん中の六十万円以上のところ、さすがにこの辺には倉庫はあまり立地していない。それから、三十万から六十万ぐらいの、ちょっと塗ったところでございますけれども、その辺、臨海部を含めて立地しているということでございます。それより以遠のところは、やはり国道沿いということではないかと、そういうところで立地しているという傾向が見られるというのが一つでございます。

続きまして、九ページにさせていただきます。九ページを見ていただきますと、輸入貨物量の消費と倉庫の立地を数量的にとらえてみたものです。左側は原則の消費地の貨物量と倉庫の面積です。例えば東京と横浜港で輸入貨物が上げられます。それが消費されるのはどこかというのが左上の図面でございます。東京が三三%とか、神奈川三三%というのがございます。

一方、では倉庫はどこに立地しているかという県別のデータをとらえますと、東京一九%、神奈川二七%等々、かなり上と下を見比べますと、リニアな関係が見てとれるというのがわかると思います。

それをさらに東京都区部に特化して見たのが右側の図面

でございます。東京都区部で消費される貨物のコンテナの取出場所と、この見ますと、先ほどのデータのうちに、七七%臨海部で取り出されているということがございます。一方、臨海部にあります臨港五区といまじょうか、そういうところにある倉庫の面積が区部の中の七七%を占めているので、ほぼ一致するような数字が出ているということで、消費される貨物と倉庫の量と、比較が、かなりリニアにすっきり出ていくのかなというふうに感じております。

十ページ目でございますけれども、では、臨海部に求められる倉庫の機能と、これはどういふものかということでございます。まず、東京港で上げられる貨物量が左のように百六万トンあって、そのうち区部で消費されるものが三十九万トンということでございます。それがほとんど臨海部の倉庫を経由して行くということがございます。

したがって、都区部に運ばれる貨物を扱うのが臨海部の倉庫という感じが鮮明に出ておりますので、それがどういふ貨物かということを考えますと、消費関連貨物というんでいじょうか、そういうようなものが多く占めている。それはどういふ流れかということ、まさに商業物流というふうな流れになるのかなということがございます。

真ん中より下のところに商業物流でございますが、この商業物流に求められる機能と、これはどういふものがあるかということでございます。大型スーパーとか、ホームセンターとか、均一価格ショップとか、そういうところに運ばれる荷物でございますが、そういうものに求められる機能というのは、大規模・集約・拠点化、あるいは少量で多品種、クイックレスポンス、それから資産を持たないで、アウトソーシングするというような性格のもので、その倉庫像としては、大規模な拠点で、広大で低廉な土地があって、道路網が充実しているところ。それが

ら、高度な流通加工機能を備えた倉庫だろうと。それから、倉庫事業としては、サードパーティーのような形で、委託というのでしょうか、そういうような形になってくる。

そういうことで、臨海部に求められる機能というのは、高機能な複合物流空間としての倉庫が今後求められてくるのではないかと、そういう分析でございませう。

十一ページにうたっていただきますと、そのイメージというのでしようか、どういふのが高機能の倉庫なのかというふうなイメージを示したものです。基本的には、自動化で省力化、あるいは情報システム化されているようなものというところで、仕分けとかそういうのを自動でするとか、立体の自動倉庫、それから、作業管理が一元管理できるような、こういうふうなイメージの倉庫がこれから求められてくるのかなというところでございませう。

倉庫の求められる機能というのが、以上までの分析でございませう。

続きまして、十二ページですが、ちょっとここから毛色が変わりますけれども、東京港といいますが、羽田もありますし、航空貨物の動向というのもし少し押さえておく必要があるだろうというところで、十二ページからの分析でございませう。

航空貨物につきましては、重量ベースで見ますと、左上の図のように、成田空港を含めて、このぐらいの薄皮一枚の量です。ただ、金額ベースで言つと、成田空港が半分ぐらいを占めるというふうでございませう。

では、その成田空港がどういふ位置づけにあるかと、左下ですけれども、輸出入貨物のうち六割以上が成田で、航空貨物ですけれども、扱われている。

成田空港で扱われている貨物の地域別の割合を見ますと、その右ですが、極東とか東南アジアというところで、アジアの関係

が非常に強い。例えば羽田空港が再拡張されたような場合、東南アジアとの関係が強まるだろうというところで、そういうところを踏まえて、品目の流れと、品目を少し押さえておく必要があるのかなというところでございませう。

東南アジア貨物の品目の内訳は、右上のほうに出ておりますけれども、機械とか、半導体とか、IT関連の貨物がかなりを占めているということがわかります。

そういうものを踏まえますと、十三ページ目についていただきますと、こんなイメージでとらえたらいいのではないかなというところで、示したものでございませう。IT製品のようなく、イクレスポンスに対応できる臨海部の倉庫群」というような表題でございませう。IT関連の製品ですと、非常に消費の流れが早く、サイクルが早く、携帯とか、デジタルカメラとか、三カ月とか六カ月で機種が変わってくる。新製品が出てくるという流れの中での貨物が大宗を占めるのかなと。そうしますと、イクレスポンスというところで、消費需要を素早く把握して、追加生産、それから、できるだけ多くの需要を押さえるというふうな性質のものでございませう。

真ん中のところに台形のような図面があります。製品のライフサイクル等に対応した輸送モードの選択ということですが、最初の立ち上げで一気に大量に売り込むという形で、黒く塗ってあるところは、在庫を持たないで、運ばれてきて、すぐに仕分けされて消費されるという流れの中にあるのかなと。それから、ある程度時間がたつと安定期に入つて、少し在庫機能やなんかも踏まえた倉庫機能というのが必要になってくるのではないかと、いうことでございませう。

そういうことを踏まえますと、これは例えばの話ですけれども、イクレスポンスで最初に一気に売り抜けるような時期におきましては、左下のように、緊急時の新モデル投入時に航

空便を利用するというような形になるのかと。そうすると、例えば羽田の跡地とか、そういうところには、在庫機能を持たない、仕分け機能を中心とした倉庫機能があるというような流れになるのかなと。

それからもう一つは、少し時間がたって安定期に入ったときには、低運賃というところで、右下のように、船便にかわっていくというようなことが考えられるだろうと。

こういう状況になりますと、今後求められる倉庫機能というのが、そもそも高機能物流で、仕分けとかそういうのが自動でできるというような倉庫ですので、機能的には海上貨物と同じような倉庫の機能で対応できるのではないかと。

あと、量的な問題としましては、先ほどのように、量はもう薄皮一枚の世界ですから、海上貨物の倉庫と共用するような形で対応ができるのではないかとということを考えて、航空貨物については、基本的に安定期に入った貨物、海上貨物と一緒に扱うというような考え方を持っていれば、量的な問題はさほど気にしなくてもいいのではないかと、そういうような分析でございます。続きまして、十四ページ目です。今度は、倉庫機能の次に、オフトック機能としての港湾のバンとかシャシープールの、こういうものはどういふふうにとらえておけばいいのかということとを分析したものでございます。

右のグラフですけれども、コンテナの取り扱い貨物量というのが折れ線が出ております。一九九三年以降かなり伸びておりますが、ターミナルの面積とこの見ると、ほぼ横ばい。これは大井とか青海が既にでき上がっているという状態ですので、ターミナルの面積は増えていない。その分、背後関連用地というのが増えているということでございます。この背後関連用地というのが、バンプールとかシャシープールというものでございます。

ただ、このバンプール、シャシープール、左下の図を見ていただきますと、左下の下のほうですけれども、シャシープール（臨時）、バンプール（臨時）とございます。臨時でつくっているものが約六割を占めているということで、恒久的な対応にはなっていないというのが現状でございます。

もう一枚めくっていただきまして、十五ページでございます。十五ページを見ていただきますと、十五ページの右側の赤く塗りつぶしてあるところ、これが臨時の施設として今使っているものでございます。ただ、この臨時の施設、こういうあいているところに置いてあるものですから、左のように港湾物流の主動線と、その出入り口が輻輳します。したがって、こういうものが港湾地域の渋滞の原因として一つ挙げられるだろうと。こういう場所にあるのがほんとうにいいのかどうかというと、これはもつと集約化して、動線を効率化させる必要があるだろうということ、右のように、例えば中防の外側のようなところ、これは臨海道路ができ上がりますとここに主動線ができますので、こういうところを効率的に集約していく必要があるのではないかと、こういうような図になっております。これがバンプール、シャシープールの集約化でございます。

次は、十六ページ目でございます。これはちょっと構想的な話でございますけれども、先ほどのような形で、例えば中防の外側のほうにそういうバンプールとかシャシープールの背後機能が備わったとき、道の駅ではないですけども、みなこの駅というような形で、港内の渋滞対策とか、福利厚生対策とか、そういうような形で、こんなような施設ができないかなというようなものでございます。

例えばこういうところを荷受けの待ちをするときのプレゲートとか、あと何分待ちですよというような情報があれば、かなり有効に使えるのかなと。それから、右側のように、観光施設

設との複合機能を少し持たせて採算性を確保するとか、こんな
ような発想で、何か一つ一つ具体的な施設があったらいいとい
う具体的な構想の図面でございます。

そういうのをまとめたものが十七ページということござい
まして、イメージとしては、中防外側のほうに施設を集約化
するというような形でとらえたらどうかということございま
す。

将来の輸入貨物に対応した高機能倉庫の配置、あるいは老朽
化した倉庫の移転・再配置、それからパン・シャシープールの
どの配置とどのようなものをぶ頭機能のところの後ろ側につく
っていく方がいいのではないかなというようなイメージの図面
でございます。

以上が、港湾背後地の施設の必要な機能とか配置とかそい
うものの分析でございます。

続きまして、四番目の港湾物流輸送網の充実というところに
入らせていただきます。これは交通ネットワークの機能強化と
いうことでとらえたものでございます。

一枚めくっていただきますと、十八ページでございます。十
八ページは何を示しているかというところ、どんなコンテナが動い
ているかということでございます。時系列的に見ております。
例えば平成十三年で見ますと、四十フィートの背高というのが
一三・七%。この黒いところですが、左から見てみますとど
んどん増えております。背高コンテナというのは、国際規格で
すから、今後もこのコンテナがどんどん増えてくるだろう
ということでございます。

背高コンテナというのは、左下に、大変小さい字で恐縮で
ございますが、背高ということと、車高が四・一メートルとい
うことで、四・一メートルになりますと通れない道路も結構ある
というふうな状況になっているということでございます。

続きまして、十九ページでございます。十九ページは、実際
に海上コンテナがどういったところを通っているかというものを
見たものでございます。一般道を通っているのが非常に多く
臨海部におきましては、国道三五七号の一般道路部分、それか
ら地方に行く車につきましては、環状七号線を通じて主要な放
射線の国道に流れていくというような経路を通っているとい
うことがわかりました。

二十ページでございますけれども、そこで課題として浮き
上がったきたものが幾つかあるということでございます。二十
ページ目は、黄色っぽくちょっと太目に塗ってあるライン、環
状七号線とかそんなんですが、これが基本的に背高コンテナも
四十フィートのコンテナも通れる路線でございます。という
路線を基本的に通らざるを得ないということでございます。

ただ、そういう路線の中でも分断されている箇所が幾つか
ございます。一つは、環七の左のほう、港のほうに近づくところ
に、ちょっと赤いところが二カ所ほどあります。これは橋の耐
荷力がまだ整備されていないということで、指定の道路になっ
ていないというものでございます。ただこれにつきましては、
現在、耐荷力強化という形で工事が進んでいるというふうに聞
いております。

それからもう一つ、大きなところとしては、右のほうで
すけれども、点線でオレンジ色っぽく囲んでいるところがござ
います。これは首都高の中央環状線ですが、首都高の中央環状
線は背高コンテナが通れないという規制がかかっています。そ
れから、四十フィートのコンテナにつきましても、深夜の時か
ら六時までの通行ということで、規制がかかっております。

したがって、港湾の貨物が搬出入される層間どきにつ
いては、コンテナが通れないというふうな状況があるということ
でございます。そういうふうなところがネックとして浮かび上

がってきているということでございます。

二十一ページ目ですが、そういう箇所を少し集約化して図化する、こんなところがネックになっているのかなという図面でございます。例えば環状七号線の黄色いところ、先ほどの橋の耐荷力が不足している。それから、環状八号線もやはり同じような状況。それから、北本通りですか、これもそうですというところでございます。それからもう一つは、右側のほう、首都高の中央環状線。それから、現在工事が進められている首都高の新宿線。この辺も基本的に同じような仕様になるということふうに伺っております。

例えばですが、右の上にありますように、首都高の中央環状線。東京港から柏のインターチェンジまでの間が通れるようになったとすると、時間にして一時間から百分ぐらいの短縮が見込まれるだろう。そうしますと、試算ですけれども、輸送費用として、首都高の料金を見込んだとしても七千五百円ぐらい低減できるのではないかと試算ができました。

それから、例えば環七のほうで見ますと、左ですけれども、時間短縮効果は四十分ぐらいあるだろう。そうしますと、輸送費用に直すと三千七百円ぐらいの低減が図れるというふうなところで、このように道路が通れるようになれば、物流のコスト、それからスピードが上がるといった効果があるだろうというふうなことがわかってまいりました。

それから、二十一ページ目でございますが、一方で、背後圏は大きく見ればそういうところにボトルネックがあると。もう一つ、では臨海部について、どういったボトルネックがあるかというふうなことを示したのが二十一ページ目でございます。黄色くちょっと長いラインがありますが、これは臨海道路第一期、引き続き現在工事中ですが、これができますと、臨海部の一つのバイパ

スの道路ということと、物流機能にとってはかなり有効な道路になるだろう。

それから、もうちょっと小さく物を見ますと、大井ふ頭の背後、薄水色でちょっと塗ってありますが、このようにこの渋滞対策、道路の仕様の改良、そういうようなものをしていくことによって交通の流れをよくしていくと、そういうものがあるだろうということでございます。

その他、国道三百五十七とか、品川・大井線の橋とか、そういうようなところも通れないということがあるということでございます。

二十三ページ目は、それを分析するに当たって、いろいろな企業の方々にちょっとヒアリングをした結果でございます。首都高速が通れないとか、そういうようなところが結構要望として出ているというものをちょっとまとめたものがございます。

以上が、交通の物流ボトルネックの説明でございます。

○渡辺物流企画担当課長 続きまして、港湾工丁の推進と広域連携の強化、資料三と資料四について説明いたします。

ちょっと話が長くなっていますけれども、関係が強つていまして、先ほど言っている港湾物流ネットワークの強化である意味では国際競争力強化に向けたリードタイムの短縮という視点からも重要なものがございますけれども、同じような形で港湾工丁の推進というのは、リードタイムの短縮、それに付随しましてコスト低減と、これに非常に絡んでまいります。そういった意味で、一緒に説明させていただきたいと思っております。

大きく二つほど論点を挙げておりまして、一、承知のように入諸外国に比べて、日本の工丁化、全体としての工丁化はちょっと遅れていると。それに対する諸課題の検討というのが必要な

るよう。

また、コンテナターミナルにおける自動化の研究。あえてここで研究と言っておりますけれども、今後、熟練工である労働者が不足した暁には、やはり自動化というのも全く無視できない話ではないか。今回、港湾局の中で長期スパンで物を見ていますので、この辺のところも十分議論する必要があるだろうと思っております。

もう一つ、こういったIT化の中で大きな話としては、いわゆるバーコードの進化したものと、ダブルバーコード、あるいはICタグというのがあるんですが、これにつきましても、まだちょっとはつきりしない面もありますし、実際、民間事業者同士の話ということもありますので、これについては、注目はしておりますけれども、今回の議論からは排除しております。続きまして、ざっと説明させてもらいますけれども、ペーパージを見ていただきたいと思えます。日本のIT化に比べまして、アジア諸港、あるいはヨーロッパはどのくらいだろうかということになります。

アジア諸港におきましては、IT化を国策とした。あるいはあおくれて進めてきたという中で、システムとして全体最適化がかなり進んでいるところがございます。

欧米諸港におきましては、IT化に対する危機感もありまして、官民共同によりIT化を推進しているという状況にあります。ここでは代表的なイギリス、ドイツ、シンガポール、釜山という港について整理しております。背景と、現在動いているシステムということですが、

イギリスにおきましては、税関関係のシステムについては当局が開発運営している。一方において、港湾の情報システムにつきましては、これは民間企業が出資したシステム会社が開発運用しているという状況です。

港湾の業務系、いわゆる入港とか積みおろし、こういった搬入手続はペーパーレス化とワンストップサービス化を目的としております。

貿易関係につきましては、税関係ですけれども、輸出入申告とか、納税、許可手続等のシステム。一部につきましてはこの港湾業務系と貿易手続系が繋がっているということです。

ドイツにつきまして、これはハンブルグなわけですけれども、背景につきましては、大体イギリスと同じです。

こちらはDAKOSYというシステムがありますけれども、これは港湾とか税関、警察等の公的機関とネットワークで接続しておりまして、船会社はこのDAKOSYというシステムの中で申請可能と。

貿易のトレード関係につきましては、ATLASというシステムがありまして、どちらかという税関関係にあるようだけれども、輸出入申告等の手続ができる。

アジア諸港ですが、特にシンガポール、代表的にIT化が進んでいるところですので、こちらの背景といたしましては、シンガポール、一つの都市国家でございます。PSAという港の関係が国家機関としてシンガポールを管理しております。非常に力もある中で、まとめやすいというところもありまして、一九八九年に、このPSA、それとユーザーである船会社、フォワーダー等々がつながりまして、ペーパーレスの実現と港湾運営の効率化を図ることを目的に導入しています。業務系として、PortNetというのがあります。これはPSAという管理運営会社が二十四時間稼働のEDIシステムをペーパーレスと情報の共有化を目的に設置しております。

もう一つのTradeNet、貿易関係ですけれども、こちらはSNS（シンガポール・ネットワーク・システム）というところが二十四時間稼働のEDIシステムを導入しております。

このTradeNetとPortNetが相互につながるようになっております。

お隣の国の韓国釜山港ですけれども、こちらは九一年にこういったシステムを導入するに当たって法律を制定しておりまして、貿易手続の簡素化と貿易情報の迅速な流通を実現しております。こちらは産業の国際競争力の強化を目指して導入を図っている。

港湾業務系では、RORT MISというのがあります。あるいはKLN Net、これはロジスティクス関係のネットワークですけれども、こちらで言っている海洋水産部、これは旧運輸省系の省庁ですけれども、こちらが音頭をとってつくっております。

貿易手続系もKT Netというのが税関なんですけれども、それがネットワークの一部として開発しております。こちらのほうもKLN Net、KT Netがつながっていると、こういう状況です。

日本の現状はどうなんでしょうかというところが次のページでございまして、日本の現状につきましては、さまざまな主体が代表的な既存情報システムを例示しておりますけれども、個別にシステム化を図っている。いわば個別最適化をねらっているわけですけれども、全体がネットワーク化していないという中で、問題があると、それぞれ船会社、あるいは港運事業者システムを開発して、その企業独自インハウスといいますが、その中では最適化を図っているわけですけれども、全体がつながっていないという中で、この真ん中に置いておりますシステムの利用者からすれば、それぞれにつなげなければいけないという形で、全体の統合ができていないという中で、それぞれはよくても、部分最適で、全体最適になっていないというのが現状でございまして。

次の三ページにつきましては、ここでちょっと触れておりましたPOLINETとかBOLERO、TEDIEと、これは民間系のシステム会社ですけれども、サービスの内容を列記しております。特に大きなシステム会社であるPOLINETとしましては、これは結構古いところでして、九三年以来やっております。海貨事業者、検査、検数、船会社といったところが、特に輸出入関係の情報を流すというオンラインネットワークをつくっております。あるいは、BOLERO、TEDIEがあります。

最後のNACCS、これは財務省系の三セクですけれども、税関関係の業務、通関情報処理システムを動かしているというところでは、

四ページ目をご説明しますと、コンテナターミナルにおける自動荷役化というところです。諸外国におきましては、コンテナターミナルの自動荷役化というのが進んでおります。ただし日本国内においては、後ほど説明しますけれども、自動化に向けた取り組みは、特に顕著なのは、名古屋で行われているという状況です。

諸外国にいきまして、シンガポールのパシルパンジャンターミナルと言っていますけれども、シンガポールは都市国家で、港湾労働者の問題というのは、日本に比べれば難しくないのかなと思っております。ここで言っているOHBC、橋上クレーンという言い方をしますけれども、そちらに設置されたコンテナをヤード内で動かすときに、無人化で処理している。有人でシャシーを動かしているものにつきましては、ターミナルのほうから一人のオペレーターが四つのOHBCを動かす。そういう意味での省力化を図っているという状況です。

次に、ヨーロッパのロッテルダムですけれども、こちらは失業率が安定している、あるいは、労働者、こういう熟練工が不

足しているという背景がありまして、こういった自動化に関する動きというのは前向きでございませう。ここで挙げているAGV、これは無人シャシーですけども、あるいは自動走行型クレーン、こういったものを導入し、荷役作業の自動化を実施しているという状況です。ここで言っているAGVというのは、ロッテルダム港の手前のほうのシャシーを載せているものです。ASCという自動走行型クレーンというのが、真ん中に載っているクレーンのところを指しているわけです。

国内におきましての動きですが、今現在、名古屋港におきまして、飛島コンテナターミナルといったところで、二つのステップに分けて今後自動化を検討していく。二〇〇五年十月の開業に当たっては、一部ヤード内の自動荷役化について検討中と。第二ステップ、試みとしては、完全自動に近い形なわけですけども、二〇〇七年ごろに全体開業を予定しているという動きがあります。

ただ、その自動荷役化に関してはいろいろと問題点がございまして、まず第一点目として荷役効率があります。これは安全面も含めての意味ですけども、自動荷役化をすることによって、現状の処理能力を確保できるか。現在、諸外国の事例を見ますと、熟練工がさばっているのと比較しまして、荷役効率が劣るといふ状況もあります。また、安全面からして、まだまだ解決する問題も残されていると聞いております。

次に、大きな問題として、労使問題がございませう。自動荷役化することによって、当然ながら労働力に余力が発生いたしますので、この辺の調整、雇用確保の面においても組合との間の調整が必要だろう。ただし、今後、夜間の荷役のときに、こういった自動荷役というものが活用できないのか。翌日のコンテナの配送に当たって、夜間の間に積み込みをするという二つの応用系として使えるのではないかとということで、これは労働者

の高齢化ということのいわば消極的な解決策ではなくて、こういった夜間荷役、あるいは祝日、日曜日の荷役の中で、こういったものも考えるべきではないかと思っております。

参考までに、別な荷役関係で、GPSを活用したものがございませう。ヨーロッパの港なんかはGPSを活用して、その貨物のコンテナの動向、位置情報と言っていますけれども、これをリアルタイムで取る仕組みもあります。GPSを活用してDGPSと言っておりますけれども、そういったシステムを活用しながらやっていくと、名古屋なんかでは、ストラドルキャリアにわかるような発信機をつけながら、GPSを活用してやっている。残念ながら、当局におきましては、ストラドルキャリア方式というのは公共心頭でやっているわけですけども、多段積みでやっているのです、その精度が若干問題かなと思っております。これについては今後検討していきたいと思っております。

ただし、自動荷役につきましてはやはり港の事情に応じて、港のシステムに合ったものを導入していくべきだろうと思っておりますので、その辺のところを考慮していく必要があるだろうと思っております。

続きまして、次のページでございますが、日本はおくれているという中で、港湾物流のIT化に向けて取り組みが今行われております。昨年、港湾物流情報化懇談会というものがございまして、こちらは関係六省庁、国土交通省とか、経済産業省、あるいは財務省、六省庁が一堂に会し、関係業界も入りまして、全体で三十団体程度が入った懇談会として、港湾物流のIT化に関して問題点を指摘し、コンセンサスをとりつつあります。そういった中で、日本における港湾物流のIT化を進めると。

今のところ、方向性としては、全量参加で、安いコスト、効率のいいシステム、信頼性があるものを考えて、いわばそのプラットフォーム、情報基盤を構築し、理想的な業務プロセス

を実現したい。こういったことをやることによって、情報が遅滞なく電子的に伝達できて、国際海上コンテナ輸送に係わる業務が低コストで実現できるのではないかと、こういった考えでございます。

真ん中に、既存のシステム、先ほどもちょっと挙げましたPOLINETとか、BOLEEROとかTEDDIというのがありますし、一方において、下のほうに別に丸でくくっております港湾EDIとかNACCS、こういったのが全部つながる。あるいは、自社で、大きな船会社、荷主なんかは個別のシステムを持っていますので、そこにつながる仕組みをやることによって全体がつながる仕組みを考えようということなんです。

今後のスケジュールとしては、十五年度にFCIと一つ一つのコンテナに積まれる貨物の分析と、来年はLCIとこういったものを混載に近い形のコンテナの検討。この辺は難しいんですが、この辺の検討をしまして、十七年度、一段階的に入れていく。で、十七年以降に理想的な港湾物流を実現していきたいと、こういった考えです。

次のページにいきまして、プラットフォームと関連しますけれども、輸出入とか、港湾関連手続のシングルウィンドウ化というところで、ここに掲げておりますNACCS、税関係のもの、港湾EDI、これは国土交通省、あるいは港湾管理者が主体となるシステムですけれども、七月二十三日に一部行政手続のシングルウィンドウ化が実現された。

この効果でございますけれども、ある意味では港湾EDI、NACCS、ばらばらにやっていたものが、重複入力の手間を省くという形でシステム間の接続が行われています。そういった意味で、申請の簡素化が可能となっています。今後とも発展していく話でございます。一つの物流情報のプラットフォームに向けた動きとこういった動きがございます。

次のページへいきまして、こういった国の動き、あるいは関係業界を含めた全体の動きがあるわけですけれども、国の動き、物流情報懇談会と並行いたしまして、管理者のほうでも、東京港をはじめとしまして、主要十港が、現在、必要なニーズを共有化して、必要とする利用者に提供していこうと。いわゆる公的なアプリケーションを開発しようということなんです。昨年の七月以来やっておりますけれども、当面の目標として挙げております、主要十港の間で、基本的にこんな情報が必要ではないか。

これは次の八ページにもあるんですが、特に今求められているものとしては、コンテナの搬出が可能かどうか。これはなかなか外部の人間からわかりにくいという情報もありまして、特に陸送事業者は、ある意味では見込みで来ている。で、貨物かとれないという形で帰ると。こういったむだな走行もときどきあるわけですけれども、そういった搬出可否情報の提供。

あるいは、船が今どこにいて、着岸したのか、離岸したのか、こういった情報も非常にニーズとして高いというのがございまして、この辺のところの情報を提供する仕組みを検討していくこと。関連するものとして、ターミナルとか船会社、あるいは荷主、海貨、陸運と、こういったところがありまして、こういったプラットフォームを介して情報を提供していく仕組みを考えようと思っております。

こういったところから、効果としては、通関事業者、海貨事業者がネットが使えるので、電話やFAXが少なくなる。あるいは、トラック事業者にとっては配車効率上がるのではないかと。ターミナルオペレーターにおきまして、こういったところが事前に情報がとれれば、荷役効率上がるのではないかと思っております。

次の八ページにつきましては、前回もちょっと説明していただきますので、省かせてもらいます。

九ページにいきまして、こついつ港湾物流情報プラットフォームができた暁には、今現在、物流事業者の中で、国際海上コンテナ輸送に関するSCMという構想があります。これの全体的な情報の提供が可能になるのではないか。情報の一元化によって物流効率が進むだろうと。今現在、港湾においては情報がなかなかわかりにくいとつことを強く指摘されていますので、いわばブラックボックス的な存在である港湾物流についても情報を共有化すると。そういう仕組みでこれができる暁には、物流事業者にとつても助かるのではないかと思っております。

次の十ページにいきまして、ただ、こついつたことを進めるに当たつても、それぞれの役割分担があるだろうと考えております。特に国、関係省庁におきましては、こついつたプラットフォームを構築するに当たつて、非常に大事な標準メッセジとかMIG、これは国連で定めた定義ですけれども、こついつたものを皆さんが納得する範囲で標準化を進める。この組織としては、港湾物流情報化懇談会があるだろう。

一方において、管理者、東京都を含めた主要港湾管理者としては、先ほどちょっとご説明しました、公共性のあるモデル的なアプリケーションの導入と、そのインフラの整備と。これは検討組織としては港湾物流工丁化推進委員会と。

特にこれを利用される民間事業者にとつては、今、既に電子化を行っている事業者につきましては、標準メッセジ化を図ることによって、全体の最適をねらう。また、これに対応できないところにつきましては、電子化を推進するための代行業者とか、そういったものの育成なんかを含めて、全員参加型を求めていくと、こついつたことを考えております。

以上、港湾工丁化の推進とつことは、説明を終わりにさせていただきます。

続きまして、資料四の広域連携の強化とつこととついでござい

ます。あくまでも港湾物流の流れの中で、国際競争力の強化とつた視点から、広域連携が必要かと。一人東京港だけ、あるいは横浜港、川崎港とつことではなくて、いわば京浜港として、こついつたふうな形でこれをやつていけるのかとつこととついでございませう。

一ページを開いていただきますと、京浜三港の広域連携施策とつこととつあります。広域連携は必要と言いながら、なかなかその辺のところについては議論してこなかった嫌いがあります。なぜかといひますと、それぞれライバル港であり、荷主の意向に沿つた形で整備し、発展を図つていくとつこととつ今まで進んでまいりました。

ところが、スーパー中枢港湾という視点をめぐりまして、京浜の中で広域連携の必要性等もつたわれたのもありますし、従来からその辺の必要性を考えてきた中で、具体的にどついつたところをやるうかといつ中で、利用者にとつてもつと使いやす、あるいは、ぜひこついつすべきだといつたものにつきまして、共通に取り組むことが可能なものについて連携をし、昨年来三港間で意見交換、調整をしてきたものでございませう。

大きく分けて、物流の効率化とコストの低減という取り組みと、最近話題になつております安全・防災対策の取り組みとつこととつ話と分けております。

物流効率化・コスト低減の中では、いわゆる一つ話として、京浜三港のパイロット・タグボート。これはトータル物流コストの中でも大きなウエートを占めるものですけれども、東京都だけ、あるいは横浜ではなかなか働きにくいといつ中で、京浜三港が一丸となつてパイロットとかタグボートに働きかけて、料金低減の検討をしていきたい。

また、次の各港湾間の横持ち輸送と。東京、横浜、川崎といつのは、それぞれ港としては独立してつありますけれども、物流と

しては相互に関連しています。そういう中で、片荷で行っているもの、せつかくトラックが行って、帰ってくるとき何も無いということではなくて、双方向にできる方法というのもある必要があるだろう。あるいは、トラックだけに頼らない、ほかに内航船とか走って、あるいは鉄道の利用の可能性、こういったところにつきましても、管理者同士で連携しながら、この横持ち輸送というものを考えていきたいということ。

さらに、港湾使用手続等の共通化・ＩＴ化。先ほどＩＴ化は触れましたけれども、こういったところを進めていくということ、利用者にとっては、各管理者で条例が違っておりまして、利用の申請書、フォーマットが違っていますので、できれば共通化を図るようなことを検討していきたいと思っております。

それから、国に対して共同要望という中で、それぞれの港が別々、自治体が別々ということではなくて、できるものは国に共同で要望していくこと。特に大きいのは、それぞれの港をつなぐ交通アクセス、特に国道二百五十七というのがありまして、これの整備促進について働きかけていく。あるいは、動植物検疫のフルオープン化というのがあります。今、税関なんかは比較的時間延長をやっているわけですが、なかなか動植物検については進んでいないという中で、これを図っていく。

それから、安全・防災対策の取り組みの中では、八月七日、先月、東京湾保安対策協議会というのが設置されました。これは自治体、あるいは警察、あるいは海上保安部というのが一体となりまして、密輸とか密入国等の港湾を介する犯罪の防止、取り締まり強化をやっていくという組織が設置されました。

それから、若干最初のときに話題になりましたけれども、地震発生時の耐震ハースの利用検討。これにつきましても、平時においてこういった利用協定を結んでおかないと、何かあったときに利用できませんから、早い時期に港湾管理者間での協定

締結を検討していくということ。

こういったところで、京浜三港、東京、横浜、川崎というのは、東京湾というものを介している水域でありまして、首都圏を構成する八都府市と国と連携のもとに、今後、開発、活用を図っていくということを考えております。

次のページ、これに関連しまして、実は八都府市首脳会議というのがございます。これは広域化する諸課題の解決に向けて八都府市による協調した取り組みということで、知事とか、市長とか、こういった首脳部の中で広域連携を考えるものでございます。若干関連がありますので、参考までに説明させていただきます。

これは、設立経緯としては、共通の行政課題に対して取り組んでいく。五十四年七月に設置されました。現在は、都道府県と横浜、川崎、千葉、埼玉の市長が一緒になっております。

会議の目的は、長期的な展望のもとに、広域課題に取り組む。組織としては、首脳会議と各局長会議、それから、それに加わった課題専門的な部会を設置しています。

この中の五番として、これまでの主な協議事項としまして、環境問題とか廃棄物、地方分権とか、そういったところの協議をしております。

最近におきましては、十四年であれば財源の問題とか不法投棄の問題、首都圏の再生に関するアピールと、こういったところを検討されています。今年度については、また調整中ということでございます。

ここに挙げた首都圏の再生に関連しまして、次のページに参考二として、首都圏再生会議というものができているということ、ご報告いたします。これは東京における国と八都府市で構成する常設の協議機関と。これは都市再生プロジェクトを推進するために、常設の協議機関として、十三年九月五日に首

都圏再生会議を設置しております。

これは、都市再生本部の本部長、首相ですけれども、それ以下、副本部長（国土交通大臣）、関係大臣、八都府市の知事・市長と、こういった首脳会議と、それを調整する調整会議というものができております。

これが構成として挙げておりますけれども、港に係するものとして、東京湾再生推進会議というのがございます。こういったところで具体的な協議会を設けながら進めているということでございます。ちなみに、この都市再生本部の事務局次長は、成田局長がやっております。紹介しておきます。

次のページ、参考の二としまして、広域連携を論じるときに、ポートオーソリティというのは我々としては直接的な関係はないだろうと思っておりますけれども、広域連携の中で、ポートオーソリティというのはときどき話題になりますので、議論の整理ということで、述べさせてもらいたいと思っております。

ポートオーソリティの概念として、理念型として、大きく三つあるだろうと。港湾部とか臨海部を一体的に経営することを目的といたしまして、一番目として行政機関と企業の間的存在と、こういった機能を備えた機構と。当然、として、港湾施設等の管理運営に当たっては、企業性が求められる。こういったことが理念型として、幾つか概念があるわけですから、大きく分けるとこの辺の三つに整理される。

欧米のポートオーソリティの一般的な性格として四つほどあります。これは地域の自治性というものがあ。港の自治的経営を根本理念といたします。

それから、公共性として、港湾管理に必要な権限、公権力を有する。中には課税権なんかがあるところもあります。あるいは、公益のための公共企業体であるところと整理されます。

特に、次の政治や行政からの独立というところで、独立した

法人である。当然地元の自治体の長から任命される委員でありますけれども、構成される委員会組織、コミニティーが形態となる。こういったところは、日本においては、地域のしがらみがあるというところで、なかなか難しいのかなと思っておりますけれども、独立性が要求される。

それから、企業性です。独立採算性が求められる。そういった意味では、世界の各港を見ますと、かなり大きな権限があるからこれができるんだというところもございますので、だから日本においては、権限だけを考えるとポートオーソリティの議論は難しいのかなと思えますけれども、ただ、これについては今後検討する必要があるだろうと思っております。

最後のページ、ニューヨーク・ニュージャージー以下、各港の管理運営形態ということを述べさせていただきましたので、けれども、時間の関係上、これは割愛させていただきます。

申しわけございませんけれども、以上でございます。

○森地部会長 どうもありがとうございました。

それでは、これから議論をしていただきたいと思います。時間の関係で、事務局としては、それぞれ資料二と三の頭に、主な論点というのが、資料二のほうは臨海部に必要な倉庫・バン・シャシープールのあり方、それから中央防波堤外側地区の高機能複合物流空間への展開、港湾物流輸送網の充実です。資料三のほうは、港湾物流IT化の推進に向けた諸課題の検討、コンテナターミナルにおける自動化の研究、こんなところについて特にご意見を伺いたいということでございます。よろしくお願いたします。

それから、家田先生、きょうご欠席ですが、事務局にメモを出していただいているようでございます。そのご紹介をお願いいたします。

○大和田副参事 それでは、家田先生からお預かりしております

ご意見を紹介させていただきます。

一点目の港湾物流ネットワークの強化の中の、港湾物流輸送網の充実についてでございます。資料でございますと二十一ページから二十一ページにかけてのご意見でございます。

東京港の背後圏である首都圏の幹線道路輸送網にボトルネックがあり、四十フィート背高コンテナ車両などの大型車両が通れない箇所があることはよくわかりました。しかしながら、最近では物流事業者のコスト削減等の背景から、料金が高い有料道路は、急ぐ場合以外利用しないという事例も多くなってきたというふうに聞いています。

環境への影響や生活道路への物流車両の流入防止等の観点から、物流車両の一般道路への流入は極力抑え、有料道路に誘導していく必要があります。このため、せつかく有料道路のボトルネックを解消し、大型車両の通行が可能となっても、料金面がネックとなつて有効に活用されないということは避けなければならず、物流車両に対する高速道路料金の政策的な引き下げなど、ソフト面も含めた対策について、十分に検討する必要があります。があると思います。

以上でございます。

○森地部会長 どうもありがとうございます。

それでは、どうぞ資料二からいきますか。資料二について、よろしくお願いたします。どうぞ。

○中井委員 ちょっと資料が多いので、あまり全体について言っていないところがあるんですが、感想でよろしいですよ。

○森地部会長 どうぞ、どうぞ。

○中井委員 わりとわかやすいところからいきますと、例えば資料の二ですと、二十一ページに、先ほどの家田先生の話で、首都圏全体の中で、あるいは東京港の主たる背後圏の中で、そういう大型の車両が通ることが難しいところ、ボトルネックがあ

るといふのはわかるんですけども、それはいろいろな理由でそうなっているんだろうけれども、例えば臨海部で、交通集中や交差点形状により、コンテナ車両が円滑に通行できないと。事實はそうなんだろうけど、なぜこういうことになっているのか。最初の計画に何か不備があったのか、あるいは、そういう背高コンテナみたいなものが突然世の中にあられてきて、そういうことは多分普通はあまりないんじゃないかと思つて、すけれども、どうして直接そういう大型車両が想定されるような港湾の区域の中でもそういうことが発生しているのかということをちょっと教えていただきたい。

実は、それと関係して、倉庫だとか、バン・シャシープールで、特に外防の地域についてもいろいろなことを今回検討されているんですけども、おそらくこれは議論の仕方というところもあるんでしょうけれども、次回に予定されています臨海区域全体の土地利用の話だとか、あるいは隣の田代先生のご専門の環境施設とか、本来、そういうものと一緒に検討すべき話題ではないか。

つまり、物流の面からは、確かにここに出てきている資料はそのとおりで、資料としては理解できるんだけど、検討のプラットフォームとして、ここだけを見て検討するというのが、私はあまりよくないんじゃないかという、ちょっと疑問を抱きました。

○森地部会長 どうぞ。

○石山計画課長 一点目の質問のほうですけども、ふ頭背後でなぜ渋滞が起きるかということでございます。例えば、このふ頭背後の渋滞、大井ふ頭やなんかで見ますと、道路車線としては十車線あつて、基本的には十分な容量を持っている道路でございます。ただ、ふ頭の利用がかなり効率化してきたということと、それからもう一つは、ゲートオープンとかそういう

もので、待ちの車列ができてしまつてというような問題が一つあるのかなどについて聞いています。

それとも一つは、先ほどご説明の中でも入れましたけれども、貨物量が増えて背後機能が足りなくなつてきているという現状もちょっとあります。そのためにパン・シャシープールのなんかを、近傍のところ、交通動線とあまり関係なくつくつておりますので、そういうのも渋滞の原因かなど。そういう意味から、どこかに集約化して、物流の効率化を図つていく手だてがあるんじゃないかというところで聞いています。

それから、土地利用との関係につきましては、八回目でも土地利用の話をやることになっておりますけれども、そうした中でこの辺のところもあわせて、やはりこういうところを物流機能として必要なかどうかというようなところは整理させていただきたいと思っています。

○中井委員 交差点形状はどうですか。

○石山計画課長 交差点形状につきましては、基本的には、一部悪いところは確かにございます。広さが足りないとかそういうのではなくて、道路線形上、交差点の容量から、五差路とかそういうふうになつてきているようなところもございまして、信号現示やなんかの関係で詰まつてしまつたか、そういうようなところもございまして。だから、その辺もあわせて、改良の余地は十分あると思いますので、その辺の対応は可能かと思ひます。

○森地部会長 一番目のご質問はいかがですか。一番目の話は、次回以降でまたご指摘をいただくといいことでもよろしいでしょうか。

○中井委員 今ので大体わかるんです。例えば二十ページに、臨海部エリアというところがあつて、交通渋滞がなぜ発生するか。それは多分、ET化の話も関連しているだろうし、待ちの行列が出てくるという、それは理解できる。例えば、ふ頭背後の道

路が指定道路でないというのは、どういふことでどういふことが起きているのかというのを知りたいんです。事実でどうなつているという、それはわかるんだけど、なぜこうなつているのかということなんですね。つまり、ここはそういう四十フィート背高コンテナは通らない道路だろうと思つていたということなんですか。

○石山計画課長 そついついことではなくて、経路としては、実際通れるようになつております。ただ、橋やなんかで、耐力やなんか、昔つくつたときと違つてきているところがございまして、その辺のところ、耐力の改良をしなければいけないとか、そついついようなところが部分、部分にまだ残つているというのが現状ということ、ご理解をいただければと思います。

○中井委員 例えば、環状七号にポトルネックがあると、それは多分当たり前だろうと思つんですが、環状七号は東京オリンピックのときにつくつているんで、ところが、本来、港湾の領域の中の臨海部エリアの中にどうしてそついついのがあるのかという、単純な理由を知りたいだけです。もし今お答えできないということであれば、次に進んでいただいても結構ですけどね。

○石山計画課長 ふ頭背後といふのが正しいのかどうかかわからないんですけども、例えば二十二ページ目で見てくださいますと、黄色いところ、左のほうにあるかと思つたんですね。大井ふ頭と品川ふ頭を結ぶような橋、これが耐力力上の問題で、基本的にフル積載のコンテナは通れないといふような。これは昔つくつた橋でして、耐力力の問題で、現在の背高のコンテナがなかなかフルでは通れないといふような状況がまだありますよといふことなんですけれども。

○中井委員 この大井と臨海を結ぶところですか。これ、橋じゃなくて海底トンネルの部分です。アンダーですよ。あ、こつ

ち。左側の……。

○石山計画課長 黄色じゃなくて、オレンジのほうですね。

○中井委員 オレンジのほうですか。

○石山計画課長 はい。

○中井委員 なるほど。わかりました。

○森地部会長 では、田代先生どうぞ。

○田代委員 全体の流れの中で、きょうご説明いただいた中での感想なんですけれども、十ページから十七ページにかけて、新しく高機能の倉庫のご説明をいただいて、その立地が中防の外側ですが、そういったところが適切であるといふふうな流れになっているんですけれども、高機能倉庫についていろいろ分析されて、それをバン・シャープルとか、中防あたりに集中的に新しく動かしていくという、そんな流れに受け取れたんですけれども、それ以外の全体的なそういう大きな流れを検討された上で、そこが最適で、それ以外の方法はないのかというあたりが一つの点です。

もう一つ、全体として、港湾のインフラのあり方として、主な機能として、物流の点をいろいろご説明いただいて、非常によくわかるんですけれども、社会資本としての港湾施設のあり方という、さつき中井先生もおっしゃったんですけれども、環境とか、あるいは空間とか、そういったほかとの生活者に対する配慮であるとか、いろいろな側面があるのかと思っんですが、その辺の視点というのは今回はまだ出てこないのでしょうか。次回に集中的にやられるといふことなんでしょうか。

以上、お願いします。

○石山計画課長 この中防外側の位置づけが最適化としていろいろ比較して出てきたかといふお話でございます。これにつきましまして、主動線として、物流機能として、臨海道路といふのを整備しているんですが、それは青海ふ頭と大井ふ頭といふ

東京を代表するコンテナふ頭を結ぶ幹線道路でございます。それを結ぶところに港湾物流に関連する施設を集中的に置くのが交通道線上とか、そういうような面から見ても、効率性という面から見ても、一番最適なところではないかなということ、こつこつというような位置づけの配置をちよつと出してみたということとです。

それから、全体の土地利用という中での整理という話は、基本的には第八回目でございます。ただ、都市的利用と港湾機能の利用の調和という考え方の根本の中に、湾岸道路の内側と外側という意識を強く持って整理をしていきたいといふふうに考えております。

○田代委員 わかりました。そういう区分けでお考えになっているといふのは、よくわかりました。

それからもう一つ、これは全体にかかわることで、今までのご説明とは直接関係ないかもしれないんですけれども、港湾におかれての臨海部の環境の役割という面をぜひ次回までにお考えいただきたいといふことで申し上げたいんですが、ヒートアイランド現象の緩和とか、いろいろ議論が最近出ていますけれども、この位置というのは、東京に限らず、内陸においても非常に重要な自然の役割を持っているといふことを前にも申し上げたんですけれども、そういったこととのバランスのあるあり方というんですか、そういったことについてもご検討いただければと思います。

○森地部会長 ありがとうございます。

○中井委員 同じことを言つのかもかもしれませんが、中防外それから新海面の土地利用については、今から非常に大切な土地になるといふふうに思っております。それで、足りない機能、それから、今後必要な機能をここに張りつけるんだという方法

があるかと思うんですけども、そのほかに、既存のところをできるだけ活用して、できるだけこの貴重な空間を後々まで残しておこうというようなことも考えられると思います。東京港の場合は、大井ふ頭で、機能増進のために、うって替えしながら、随分苦労されて今のコンテナふ頭できてきているわけですけども、今までの説明の中に、利用率が減ってきている場所とか、そういうところもあるわけですから、そういうところをどういうふうに活用していくのかということとあわせて、この貴重なところの土地利用を考えていただきたいと思います。将来にわたっての展望とか、あるいはいろいろなシナリオで、どういふふうになるのかという、いろいろ思考し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。

○青山委員

十五ページあたりは、そのバン・シャシープールの集約化という問題が書いてあるんですが、ここで言われているバン・シャシープールの機能をどういふふうにお考えになっているのかというのが、いまちょっとわかりかねているんですけども、船会社のほうから、どういふ機能を期待するかというのをちょっと先に申し上げますと、いずれにしても、コンテナ船を運行して、コンテナ物流をつかさどっているという船会社にとってみますと、コンテナというのはすべて我々の資産なわけですね。自分のコントロール下に置きたい。物理的に、何千個、何万個とあるコンテナを自分の支配下に置きたいということになりますから、基本的には、ターミナルの、我々はオン・ドックと言っていますけれども、オン・ドックのターミナルがより広くて、そこに置ければ置けるにこしたことはない。当然ながら、横持ちのコストもかかりますし、あるいは輸出と輸入のアンバランスによって、からが戻ってきませんでした。戻ってきて

それは輸出用に使う必要がないとなりますと、まとめて本船に積んで、日本で言ったら名古屋が足りないから、名古屋にどつと持つていくとか、あるいは香港に持つていくとか、そういうふうなコントロールを我々はしているわけですけども、その意味で、例えば大井で言いますと、一般的に、その高規格バースというのが、従来、三百五十メートルの五百メートル、これがスタンダード系になっていますが、たまたま大井は三百二十、あるいは三百五十の、奥行きが四百五十しかないということと、どうしても輸入対応型というところまで完全に用意できていないという状況ですので、欲を言えば、今、大井の一番から七番までのバースがあるそのすぐ後ろに道がありますけれども、あの道は全部埋めちゃって、それこそ、全部コンテナバンを置けるぐらいにしてほしいというぐらいの気持ちで各オペレーターはみないはすなんですね。

そういう意味で、バンプールをどこかよそにばこつと用意するというのは、船会社のほうから見ると、求めるものでもございませんとというのがまず一つです。

それから、シャシープール。シャシーというのは通常はトラック会社さんが持つていて、トラック屋さん、自分の機材として、コンテナターミナルに行つて、空バン、あるいは実入りを積んで出ていく。それで営業されている。という意味で、シャシー自身はトラック屋さんのもなわけです。その意味ではバンプールとシャシープールというのは、船会社が持つているコンテナをコントロールしたいというバンプールと、トラック屋さんが自分のシャシーをコントロールしたいというシャシープールというのは機能が違つというふうに理解していますので、その辺、どんな意味合いで言われているのかなというのは、ちょっと教えてもらえますか。

○石山計画課長　最初のお話ですけども、基本的にはコンテナ

ふ頭の背後ところで一体的に利用するという形が一番ベストだ
と思う。例えばスーパー中枢港湾の構想の中でも、背後ヤード
の拡張みたいな形の話も検討していくというようなことで、第
一義的には、基本的にそういう方向の検討になるうかと思いま
す。ただ、現状の中で、臨時のバンプールとか、そういうよう
な極めて効率性の悪い位置にあるようなものは、やはり効率性
を少しでも高めるような場所に確保するというような発想もあ
っていいのかなということでは、こういうところをちょっと選定
してみたいということです。

それから、先ほどの中浜先生のお話で、既存ふ頭の活用とい
うようなお話につきましては、内防やなんかのところでも検討
しましたけれども、道路線対応とか、そういうような活用の方
策というのは考えていきたいというふうに考えております。

ただ、コンテナふ頭の活用という中で、国際競争力とか、そ
ういうような位置づけのふ頭機能とか、そういうものを今の内
貿のところの再編の場所であるかということ、なかなかそつい
つは難しいかなということもありまして、機能的に一番高い
ようなところということでも、中防の外側というようなところを、
大井と青海の中間に位置するということのようなところで、少し重点
的に意識したという内容の整理になっております。

○渡辺物流企画担当課長 バンプールとシャシープールの機能
の違いですけれども、青山委員がおっしゃるように、バンプー
ルにつきましては、確かにオンドックが一番望ましいと思いま
すし、あるいは直背後が望ましいです。

今、スーパー中枢港湾の検討の中で、今不足している高規格
コンテナターミナルとしての奥行きの問題です。これにつきま
して、あの地域において、どついつ形でその機能を補えるかと
いうことを検討しています。

それで、シャシープールにつきましては、委員の指摘のよう

に、必ずしも、オンドックといいますが、直背後にあるという
必要はないだろうと私も思っております。使いやすい場所に
確保できればいいと思っています。その意味で、ご指摘のよう
にバンプール、シャシープールを一律に論ずるということにつ
いては、ちょっと分ける必要があるなと思っております。

○森地部会長 ありがとうございます。

資料一も結構ですが、資料三のほうも含めてご意見を願ひ
いたします。

○横山委員 資料二のほうで、輸入の流れとか、物の流れにつ
いて分析されているところは、荷主から見まして、大体正しい分
析かなと思っております。輸入の貨物が増えてきておりますし、
それが都市圏のほうに行っているということなんですけれども、
それが十七ページのところの重要な中央防波堤埋立地のところ
の結果につながるの何となく我々としては違和感があるんで
すけれども、今、高機能倉庫というのは大変重要なんですけれ
ども、先ほど十一ページなかなか書かれていましたように、
全自動の倉庫というのは、都市圏だけを対象にした倉庫の規模
では、なかなか難しいんじゃないかなと我々は判断しておりま
す。そうしますと、半自動で、人手を入れて倉庫を運営してい
って、効率のよさを出すというところなんですけれども、そう
しますと、こういう中央防波堤埋立地ですと人の手当てがほと
んどできないかなというのが、現実問題として、我々はいつも
物流センターの立地条件を考えると、人の手当て。最近
ですと、パートの方とかをたくさん使うことが多いので、かつ
てのようには港湾労働者だけでやるという形の倉庫ではありませ
んの、その辺が非常にこれでは苦しいかなというところでは
す。それから、首都圏によく荷物が入ってくる。ほとんどの貨物
は冷蔵関係の貨物だと思います。だから、冷蔵庫をこつこつと
ころに立地するのは一つのやり方かなと思っておりますけれど

も、冷蔵庫は川崎のほうにも結構ありますし、東京のほうにもありますけれども。

もう一つ気になるのは、食料品で、廃棄物とか、周りにいろいろあるようですし、中央防波堤埋立地の中にどういふ形で、どう配置されるのかは多少気になるかなというものが荷主としての意見でございます。

○森地部会長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

○重川委員 ほとんどの国民の方が知らないんですけれども、もうこうやっていろいろなお話を伺っていくと、我々の安定した国民生活を支える上で、極めて港湾というのは重要な機能を持っている。ということも、もちろんそれだけ重要な、公共性の強い機能を持っている港湾のシステムを、今後どういふふうに考えていったらいいのだろうか。

少し長期的に考えてみると、当然、目前の課題として、経済性、効率性、国際競争力の向上、そういったものも重要なのはよくわかるんですが、一方で、やはり我々の生活を安定して、物資を供給し続けるために、これだけ重要な施設であるのであれば、同時に、その機能の中で、環境問題とか、それから安全問題とか、そういったことを壊さないで、どうやって港湾が持っている物資の供給、あるいは輸出もそうですけれども、それを維持していくかということをやったり考えていく必要があるのかなという気がしております。

きょうの資料を見せていただいてつくづく感じたのは、これだけ騒音、大気汚染を増長しながら、大量のコンテナ車両が行き交っている。例えば、鉄道、鉄路を利用するとか、あるいは河川、水運、そういったものを併用しながら、そういったものをプラスしながら、倉庫の立地であるとか、それをどうやって港湾までなるべく低公害、低コスト、もちろん経済性、効率性

も重要なんですけど、そういったものを考慮しながら物流ネットワークを考えていくとか、そういったような視点とこのを、かなり中あるいは長期的な話になるのかもしれないんですけども、その検討の中に入れていくということとはいかがでしょうか。全く素人なものですけれども、素人的に考えると、少しそういった面でも方向転換をしていくことも必要なのかなというふうにちょっと感じましたけれども。

○石山計画課長 環境に対する配慮というような形では、確かにそういったことだと思います。ただ、海運というものがトラック交通に比べて環境上いいということでもありますので、そういった意味で、モーダルシフトみたいな形で、陸送を海運にかえていくとか、そういったような努力はの中でも考えていくという発想に立っているつもりでございます。

それから、鉄道につきましては、近距離ですとなかなか採算性がとれないという問題がありまして、東京港のような首都圏を背後圏と持っているような貨物の実態を見ますと、鉄道へのシフトというのが、そう簡単にはいかないかと。発想としてはあるんですけども、その辺がちょっと難しい。もう少し遠くなって、九州とか、北海道とか、そういうような距離になってくると、ある程度採算の面からも競争力が出てくるというのが現状でございます。首都圏の中で鉄道、貨物にシフトするというのは、言い切って、実際に具体策が出てくるかということ、ちょっとつらいものがあるのかなというような現状です。

○森地部会長 ありがとうございます。

そのほかいいでしょうか。

私のほうからも、両方に共通するんですが、静脈物流をどうしておくのか、そのスペースをどういふふうに考えておくのかという話と、この貴重な空間をどうするかという話を、今のところ、対象業界別というんですか、法体系がそうなっています

すので、なかなか将来の循環型社会の拠点がどうなるかというのは読みにくいんですけども、しかしながら、北九とか、苫小牧とか、東京というのは、間違いなくアジアにもらんで、拠点になることだけは間違いないので、その辺はぜひどこかであれしていただきたいと思います。

それから、情報は、ちょっと突拍子もないことを申し上げるかもわからないんですが、NACCSにしろ、港湾EDIにしても、さっきの中井先生の話じゃないですけども、分かりきった話を、つい最近こつこつにやってくるんですね。やる前から、シンガポールはこうなっていますとわかっているわけです。このことは、それだからというよりも、情報システム特有の問題がどうもあるような気がして。

長くなって恐縮ですが、例を二、三点申し上げますと、例えば日本でコンピュータを国民が初めて見たというのは、新幹線をつくったときのみどりの窓口なんですね。あれをつくるために大型コンピュータを国鉄が発注して、つくって、それにつられてエアラインも同じようなシステムをつくって各旅行社に入れたわけです。それから約二十年おくれて、アメリカがコンピュータ・リザーベーション・システムを規制緩和の中で三社だけを入れて、そのことがパンナムとか、TWAとか、かつての大手ではないところがばつと超大手に出てくるきつかけになった。それは、規制緩和をしたときに、一般の市民は何曜日何便が安いとかというのを、一百万十もあるエアラインの情報をユーザーがとらえることはほとんど不可能だから、みんな旅行社に行く。旅行社は、そんなたくさん端末を置けないし、最初はこんな帳簿で、私、ちよつどそのころはアメリカにいたんですが、こんな帳簿を何冊も持っていてこつこつ探して、これが安いですと、こつこつこつこつをやっていた。したがって、そういうものが入ってきた。

ところが、日本のほうが技術的にはずっと前からやっていたわけです。アメリカは、それを入れたときに、結局、もう三者以上は入れても開発費ばかりかかるので、それに乗ろつという話が出てきて、それを世界に展開しようとして、例えばアジアもみんな、日本のエアラインも乗ったわけです。

そのとき日本のエアラインは何したかというところ、日本はもうシステムがあるから、それに乗りませんかアジアに声をかけたんですが、乗ってくれなかったんですね。アジアは自分でつくると。結局それができなくて、結果は、日本もアメリカの三大大ネットワークに乗るという格好になったわけです。

これは何か。いろいろな情報が交錯したときに、どこまでネットワークを張り、どこまで一気につくるかが後々の競争力の勝負になる、そういう社会の話。しかしながら、個別の企業から見ると、自分だけネットワークサービスをつくっているほうが競争上は強い。しかしながら、みんながつくり出したら、もつと大がかりなものをつくったほうが得だ。そのときに、一気にそういう投資をするか、しないかという意思決定がなされてきて、ほっておくとなかなか巨大なシステムというのはできない、こつこつ社会なんです。

全く逆の仕組みがちよつど港湾と似ているんですが、高速バス、これはみんなパソコンを使って予約の、ほんとに学生がすぐつくられるようなシステムを各社入れて、したがって、今、高速バスを乗ろつとすると、どこで何を申し込んだらいいのかわからないというような、こつこつ状況にあって、バスターミナルもばらばらになっている。しかしながら、各社から見ると、一回つくっているから、それをみんな一緒にするといつようなことがなかなかできにくいという社会なんです。

鉄道については、関西も東京も私鉄とJRが全く違うシステムをつくって、これはユーザーから見ると全くばかっている。

それに対して、国土交通省が補助金を出して、それを統合する。ちよつとICカード化の技術的に進んだものもあったので、それに統合させよう、こつこつことをやっているわけです。

こつこつに、情報の仕組みというのは、理屈で言うと極めて単純に、非常に大きなものをつくっておいたら便利そうに見えるけれども、その開発コストをどうやって分担するのかとか、土地の問題と似たような話が生じているわけです。

ところが、そこから先が非常に気になるところでして、港湾の人は、本省の港湾局の人もずっとEDIということばかり言っていて、高速道路のネットワークとはちつともつなごつとしないし、それからEDIのシステムと、さっきの静脈瘤の情報システム、民間のシステムとつなごつなんていう発想は全然なくて、外国はこつこつやっているから、通関と検疫と何とかを一緒にしましよう、そこで思考が停止しているんですね。

世界中で起こっている情報の競争の話というのは、どうもそうじゃないのではないか。次の時代に情報システムをつくっておいたほうがいいし、そこがどこまでフィジビリティがあるのかという話をもうちよつと考えたほうがいいかなという気が私自身はしています。さっきのシャシーの話じゃないですけど、それからみななどの駅ですか、こつこつ話よりもつと重要な話のように思いますので、ぜひ、せめて……。道路の走行予測って今すぐ正確になつてきていますよね。だのに、あのシャシー、トラックが何百台も並んでいるというのは、ほんつとつに解決不可能なのかどうかとか、あるいは自動化走行と言つたら、その情報システム、少なくともトランスファビリティがあるような格好のシステムが組めるのか組めないのかとか、次の次のステップでもいいですから、そういう発想を少し展開してもらつたほうがいいかな。まずやれるのは東京港だと思つたんですね。いろいろな機能が近くにもあり、情報の中

枢で、ポリユーム的にも。それから、ふ頭がばらばらになつていろいろ問題も。いろいろな条件からみても、ぜひ東京がイニシアチフをとつて、日本のそつこつ情報システムが変わつていくようなことを、少し思考ぐらひはしていたほうがいいかもわからないなという気がします。長くなつて恐縮です。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○横山委員 今、森地先生が言われた、この第三の資料なんですけれども、これは都として何をどうしたいかというのがよくわからない資料で、この中に出ている図とかなんかは、ほとんど今まで使ひ古されたような資料なんです。特に五ページとか、六ページとか、この辺みんさんさん使われているんですけれども、実際には、先ほど委員長が言われたように、NACSと港湾EDIとか進んでいないというのが現状なんですけれども、都としては、例えば自動化ということがあるんですけれども、ITに対する姿勢がちよつと見えないかなという感じがするんですね。これはお国のほうに任せたいと言われているのか、あるいは主導権をそちらで取つてもらわないと何もできないと言われているのかどうなのかというところを、ちよつと確認させていただきたいな。

○渡辺物流企画担当課長 先ほどの森地委員のご意見、もつともなんで、その辺のところから考えていかなきゃいけないと思ひますし、この情報化については、基本的に、ディファクトといひますが、標準化というのがやっぱり先行するんだろうと思ひつています。

この三の資料について、よく見えないということですからけれども、これはなかなか東京港だけでも進めにくいなと思ひつていまして、そつこつの中で、国は国で全体の標準化をどう進めていくのか。一方において、港をあずかる管理者としても、そのニーズといひますか、実際に困つている現状がありますが、そ

の辺を港別に、先ほどもちょっと説明いたしました、十港の中で、それぞれニーズをくみ上げて、現場から変えていくこと。それがタイアップして、国との動きと管理者、港を代表する管理者の動きが重なり合って、今後の日本の港湾物流のあり方というふうな持っていきたいと。そういう意味で、昨年来、十港における管理者の推進委員会をつくり、それと連動した形で国の物流情報化懇談会が立ち上がったって動いてきていると。ねらいとしては、日本全体で進むべき方向をまとめて、国、管理者がやり、しかも民間業者も乗った形で進めていくこと、二つあったシナリオでございます。ちょっとわかりにくいかもしれませんが、そんなところを考えています。東京港だけじゃなくて、ほかのところの港も含めてやっていかないと、一地域だけでやったからといって、それは普及しないのではないかと思っています。

○中井委員 このエ丁化のところは、私も森地先生と全く同じような印象を持ったんですけども、今のご説明で、どういったことができそうかという話はわかったんですけど、それでほんとうに、二つの最初の目的で設定している国際競争力、ほかの港に勝てるのかどうかということが飛んじやっているような気が……。とりあえず、二つまではできそうですと。でも、やっぱり勝てませんだと、それはちょっと計画としてはどうかなあと思っています。むしろ、やっぱり他の港に追いつくくらいには、これくらいのことをしていかないといけないけども、実は現状だと二つまでしかできなくて、それはどういつ課題があったと、この話のつくり方であればわかるんだけれども、その意味で、きょうの資料をやればどうなるのかということがちょっとわかりにくいので、我々はちょっとフラストレーションがたまっているところか、そういう部分なんじゃないかなと思っただけですけれども、現実的にはいろいろな制約があって、やれることは、そう

いう調整だったり、プラットフォームをつくったり、ネットワークをつくったりということなんだけど、ほんとうでそれで大丈夫なのというのが我々の知りたいことだということふうに理解していただいたほうがいいと思います。

○渡辺物流企画担当課長 その件についてちょっとコメントいたしますと、現状がこうなっていて、それぞれの船会社、あるいは民間事業者、それぞれネットワークを組んでいると。そういう中で、一つ過激な意見として、昨年からのいろいろやっているけれども、すべてキャラにしてやったらどうだということも、これがほんとは安くてうまくいくのではないかというのが一つの意見としてありますし、一方においてはそれは言っても既に動いているやつなんだから、それをどううまく取り組むのか、この辺が、正直言いました、ディファクトといいますが、標準化の作業ですから、どこがリーダーシップをとるのかと。例えばシンガポールであれば、そういった推進母体がきちんとしてある。あるいは釜山、韓国なんかも法律を決めてやっている。こういった強制力を持ちながらいくのか。強制力を持ってはいんじゃないかという意見もありました。全くさらでつくるほうが安いし、時間もかからないだろうと。

あるいは、標準化というのは、国が、あるいは関係事業者も決めて、エイヤーと決めればそれでいいんじゃないかという議論もありまして、その辺のところも、既存の事業者、あるいはその既存のネットワークを踏まえると、なかなか歯切れが悪いというのが現状でして、我々も、どう進めるべきかというのが、ちょっとちゅうちゅいしているところです。

○田代委員 資料の関連で言うと、四番目の広域連携の強化というやつについて、簡単に結構ですので教えていただきたいんですが、私は都のほかのいろいろな関係でもかかっているんですけども、広域連携で、二つという形でどんどん出てくるんで

すけれども、最後の議論のところに、ポートオーソリティについてというところが出てきたんですけれども、これの意味、ちょっと私、わかりかねたんですけれども、要するに現行のシステムとか仕組みではなかなかうまくいかないから、こういったポートオーソリティのような形に移行していくとまうまいか、そのための議論を今からしたいという、そんなことなんでしょうか。それとも、私も、アメリカあたりでやっているハイウェイサービスとか、あるいはウォーターサービスとか、いろいろなメリットがあるということは実際によくわかっていますけれども、そういう意味で、ここからの発展的な議論というのは、どんな方向を考えられているのかというのを教えていただきたいと思えます。

○渡辺物流企画担当課長 今回、この広域連携、港湾物流の改善のために、広域連携というのはどういった施策をとれるかという形で説明していきまして、ポートオーソリティというのは、なぜここでとらえたかといいますと、特に広域連携の話になりますと、例えば港間の調整とか、そういうとき、一体的な組織というものが必要ではないかという意見もございまして、そのときに、即時に頭に浮かぶのはポートオーソリティ。これはニューヨーク・ニュージャーシーに代表されるポートオーソリティというのがあるわけですが、こういったものがほんとうにこういった港湾物流の広域連携にうまくいくのだろうかというところで、参考までに出させてもらいまして、若干その説明の中で申し上げましたけれども、ポートオーソリティの理念型からいくと、なかなか日本においてはこういったポートオーソリティというのは難しいのではないかと。広域連携の中では、ただし、企業性とか、一体経営とか、そういった企業マインドをどう活用するかという中で、例えば東京港も一つ、そういうポートオーソリティというのが考え方としてありますけれども、

広域連携を解決する手段としてポートオーソリティというのはどうかというのがありまして、そういう意味では、一つポートオーソリティというのはあるけれども、これを積極的に活用できるということではなくて、例示としてこれを挙げたと、こういふふうに理解してもらっていいかと思えます。

○森地部会長 ありがとうございます。時間が大分過ぎているんですが、よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

○藤本委員 意見といたしますが、実態という部分で、簡単に一言だけ。これは資料の二の航空貨物のところでお話をちょうだいしたんですが、実際はこういうことがあるんじゃないんですかということなんですけれども、こちらの十一、十三ページの展開で言いますと、あくまで外貿航空貨物についてとつたところ、こういう論点でお話されていますが、もともとは羽田空港の再拡張による国際化に伴い、こういったお話をされておりますので、基本的に、現在の実態から申し上げますと、羽田空港には、例えばこの左に書いてあります高付加価値製品や航空貨物、輸入されたものが、緊急の国内ユーザーに対する納品の輸送手段として羽田空港が使われるということがございます。したがって、クイックレスポンスに対応できる臨海部の倉庫群と書いてございますが、外貿航空貨物がなり、輸入許可貨物を、かつ緊急に国内の輸送手段として羽田空港を経由して貨物を納品すると、こういったのも結構ニーズとしては高まってきているということがございますので、分析の中では、外貿航空貨物プラス輸入許可貨物の国内輸送手段として羽田空港を経由して物が運ばれるということもありますということをお話しておきます。

○森地部会長 ありがとうございます。

それではよろしいでしょうか。もしご発言なければ、これも

でにしたいと思います。

最後に、今後の日程の確認をしておきたいと思えます。事務局からお願ひいたします。よろしく。

○岡崎企画課長 それでは、事務局からご連絡でございます。お手元に配付してございます「部会日程」というのが、下のほうにいつてしまいましたでしょうか、A四縦のものがございますので、ごらんいただきたいと思えます。

次回、第八回の部会につきましては、ここに書いてございますように、九月十一日の金曜日、午前九時半から十二時までを予定してございまして、ごらんの都庁第一庁舎の特別会議室Bというところで開催させていただければと思えます。議題につきましては、羽田空港再拡張、それから、きょういろいろお話が出ました、東京臨海地域の関係で、環境等を踏めていろいろなお話ができるかと思えますので、ぜひ議論をしていただきたいと思えます。

なお、会議は公開が適当というふうに考えてございます。

それから、その次、第九回の部会でございますけれども、ちょっと日にちが確定できませんで申しわけございませんが、十月の初旬から中旬、遅くとも中旬までに開催させていただきたいと思えます。この議題、基本方針原案の検討と書いてございますけれども、この第九回では、いよいよこれまでの検討の内容を、文章としてまとめた基本方針原案をお示しいたしまして、これについて議論いくことになるというふうに考えてございます。原案は、あらかじめ皆様に十分お目通しをいただけるよう、急ぎ取りまとめまして、事前にお渡しいたします。早急に日程を決定いたしましたして、改めてご連絡申し上げますので、よろしくお願ひいたします。

以上です。

○森地部会長 ありがとうございます。部会の公開、非公開につ

きましては、事務局提案のとおり、次回については公開といたします。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、次回もよろしくお願ひいたします。九時半からでございますので、よろしくお願ひいたします。

これをもちまして、本日の議題、すべて終了いたしました。長時間にわたりご審議いただきまして、まことにありがとうございます。

閉会 (午後七時三十五分)