

# 苫小牧港長期構想検討委員会 第4回 委員会

## 【参考資料】

- 第3回委員会での主要意見への対応表

# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (1)生産性向上のための物流体系の構築

|                | 主要意見  | 対応   |
|----------------|---|--|
| 生産性向上、AI化      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●ドライバー不足が深刻になっている中で、今回の計画で生産性向上に対する取り組みを打ち出せたことは重要だと思う。</li> <li>●輸出の世界的な価格競争力の観点ではハードの面だけでなく、ソフトの面も重要になってくると思うので、ICT、自動車の自動運転等、世界の港で進んでいる実態を把握して取り組んで頂きたい。</li> <li>●国際物流の流れが変われば、我々の手続きも簡素化するなど、物流を阻害することがないように変わっていくものと考えている。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●物流分野の全般において「生産性の高い複合一貫輸送拠点」を目指した具体的な取組を進めることとしています。</li> <li>●先進事例や地域特性を踏まえた生産性向上に資する輸送効率化、AIの活用等を図ることとしています。</li> <li>●「生産性の高い複合一貫輸送拠点」を目指した具体的な取組を進めるにあたっては、港湾利用者や関係機関との調整や連携等を行いつつ進めていきます。</li> </ul>   |
| RORO、フェリーの機能強化 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●西港区のRORO船の複合一貫輸送機能をいかに高めていくかということが一番重要だと思う。今回の資料においても西港区のROROターミナルの再編、次世代型のユニットロードターミナルを目指すとして書かれており、生産性向上・技術革新を活用した取組が重要な観点だと思う。</li> <li>●苫小牧港のフェリー・RORO船の機能、西港区の混雑の課題は国土交通省としても注視している。短期的な対策だけでなく長期的な対策もあり得ると思うので、是非、長期構想、港湾計画で改善に向けた対策を盛り込んでいただければと思う。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●西港区のROROでは、さらなる効率性・安全性を高め、長期的に自動運転等の技術導入が可能なターミナル形成を図ることとしています。</li> <li>●長期的な取組として、シャーシの自動運転やフェリーの自動航行、鉄道輸送との連携等に取り組んでいくこととしています。</li> </ul>  |
| コンテナの機能強化      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●苫小牧港では水深14mが一番深い岸壁で、3,000本程度のコンテナを積載できる船舶が利用している。しかし、今の主流では1万本程度のコンテナを積載できる船舶となっており、16m程度の水深が必要となることから、岸壁・荷役機械の整備が必要になる。</li> <li>●岸壁を大きくすれば大きな船が来るという単純な構図ではない。東港区のコンテナターミナルの取扱量は20万TEU程度であり、東京港といった400万TEU以上扱っている港湾とでは自ずから戦略が違ってくる。インフラの整備をただで貨物・航路が集まるということはない。</li> <li>●大型化の議論については、国際的にみれば避けて通れない部分もあるかと思う。だからといって、すぐに対応すべきということではなく、需要にあわせて展開するものではないか。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●世界的にコンテナ船の大型化が進行しており、苫小牧港でも既設-14mバースを最大限生かす形で、対象船型である3,700~4,300TEU積の船舶が寄港できる条件を整えていくこととしています。</li> <li>●1~2万TEU積みの基幹航路の大型船を寄港させようという意図ではなく、世界的にコンテナ船の大型化が進行しているなか、既設-14mバースを最大限生かす形で対象船型である3,700~4,300TEU積の船舶が寄港できる条件を整えていきたいという考えです。</li> <li>●ご指摘のとおり、大型化対応については、需要(コンテナ船社の寄港要請等)に合わせて展開していくものと考えています。</li> </ul> |

# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (1)生産性向上のための物流体系の構築(つづき)

|                | 主要意見   | 対応   |
|----------------|--|--|
| コンテナの機能強化(つづき) | <ul style="list-style-type: none"><li>●コンテナターミナルのICT化、省力化といったシステムの整備に加えて、コンテナターミナルの組織、運営体制も今後どうあるべきか幅広くみていく必要がある。</li><li>●港湾の大型化というのは貨物の奪い合いという側面があり、シンガポール、マレーシアでは壮絶な奪い合いをしている。壮絶なポートセールスを担っているのはほとんどがターミナルオペレーター。ハード面での港湾整備にあわせて、ポートセールス機能の強化に力を入れる必要がある。</li></ul>     | <ul style="list-style-type: none"><li>●現在、ターミナルの運営を担っている苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合が主体となってシステムの整備等を行っており、今後とも緊密に連携しながら使い勝手の良いターミナルを目指してまいります。</li><li>●グローバルなハブ港間での競争と規模や状況は異なりますが、船社から選ばれるターミナルであり続けられるよう、苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合や代理店等と連携してポートセールスを強化してまいります。</li></ul> |
| 道内陸上輸送         | <ul style="list-style-type: none"><li>●トラックドライバー不足の中で、広い北海道ではインランドポートを活用して荷物を出していくという観点も必要である。内陸輸送との連携も念頭におきながら計画を立てていく必要がある。</li><li>●東港区の臨港地区に冷凍冷蔵庫ができることをきっかけに、農業の関連資材から食品加工、輸出に繋がる企業の誘致に力を入れていきたいと考えている。扱う品物によって、西港を使う方もいると思うので、東港区と西港区のアクセスの強化が重要な課題になってくる。</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>●中継輸送における既存施設の活用や、インランドデポの整備といった内陸輸送との連携に取り組むこととしています。</li><li>●東西港区のアクセス強化に向けた取組として、東西港区を結ぶ臨港道路の強化に取り組むこととしています。</li></ul>  |

# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (2) 北海道の戦略的産業である「食」と「観光」への貢献

|           | 主要意見   | 対応  |
|-----------|--|---|
| ソフト面での取組  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●ハード面だけではなく、ソフト面の取り組みも必要と考える。例えば、フードコンプレックスに関しても、大型の冷凍冷蔵倉庫といった整備に加えて、輸出向けの食加工商品の開発、物流の混載共同化、人材確保といったような点で産業や物流をサポートしていくようなことが必要である。</li> <li>●食の輸出拡大が一つのポイントであり、苫小牧東部地域においても食関連産業を集積し、港湾の発展も図っていくような相乗効果が得られる計画を検討していきたい。</li> <li>●経済産業省では昨年7月に地域未来投資促進法を施行した。これは、地域をけん引する企業や事業活動を重点的に支援して経済の活性化を図ろうとするもの。昨年の12月には苫小牧市の基本計画が国の同意を受け、その重点分野の一つが、「苫小牧港の交通インフラを活用した物流関連分野」。長期構想に基づき事業展開を行う際には地域未来投資促進法の各種支援制度を活用いただければと思う。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●大型冷凍冷蔵倉庫を核として、食品加工工場や植物工場の立地促進、混載できる物流施設の整備といった取組を行っていくなかで、関係機関と連携を図り、産業や物流をサポートしていきたいと考えています。</li> <li>●食関連産業と物流の連携によって、港湾・臨海部において北海道の食品が新たな価値を生むような苫小牧港の実現を目指してまいります。</li> <li>●大型冷凍冷蔵倉庫を核として、食品加工工場や植物工場の立地促進、混載できる物流施設の整備といった取組を行っていくにあたっては、こうした支援制度の活用が不可欠であり、誘致活動等において関係機関と連携を図りたいと考えています。</li> </ul> |
| 漁港区の整備    | <ul style="list-style-type: none"> <li>●西港区の漁港区では屋根付き岸壁の工事が実施されており、漁業に対する理解に感謝している。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●今後とも、品質・衛生管理の向上による輸出促進に向けて、屋根付き岸壁の整備などの取組を進めてまいります。</li> </ul>  |
| ポートセールス戦略 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●経済学的に言えば物流は本来需要(商流・取引)を実現するための派生需要だと言われている。シンガポールへの食の輸出は伸びているが、商流を担っているのはどこか？小さなものを束ねて出荷することも大切だが、大量の商流を担っているところへセールスをかけないと効果は薄い。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●本来需要(商流・取引)を大きくする方向性として、食品加工工場や植物工場の立地促進を進めていくとともに、苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合や代理店等と連携してポートセールスを強化してまいります。</li> </ul>  |

# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (3) 北海道における物流の強靱化の推進

|           | 主要意見  | 対応   |
|-----------|---|--|
| 大規模地震対策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●フェリー岸壁の耐震化について、現在の基準の中では最大限のメンテナンスを実施している。3.11のような大災害を意識して、仙台塩釜港の事例を中心にBCPや機能維持について社内で研究していきたいと思っている。3.11の例では、掘り込み港だとなおさら岸壁の被害よりもいろいろな災害が重なり合って、港自体の機能が使えなくなることがある。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●東日本大震災や、今般の胆振東部地震等の経験を踏まえ、苫小牧港BCPの見直しといったソフト面と、港湾施設の耐震化などのハード面から、港の機能を継続できるよう対策に取り組んでまいります。</li> </ul>   |
| 港内航行の安全対策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●昨年に貨物船が座礁した場所はほっきの漁場だったことから、一つ間違えれば甚大な影響をうけるところであった。入出港船には、事故の無いようにしていただきたい。</li> <li>●X信号による管制が現状・問題点の中で整理されており、問題であるかのようにかかっているが、X信号によって船舶航行の安全が確保されていると理解していた。むしろ、苫小牧港の水路幅の狭さが問題だと考えていた。その問題を信号管制による運用で改善していると理解している。</li> <li>●港内の安全の話がでていたが、ハンブルグ港、ロッテルダム港は角々にレーダーを置いている状況。飛行機と同じかそれ以上、細かく管制している。副水路が難しいというのであれば、50年以上経過している施設もあり老朽化している状況であることから、欧米の航路幅や丹念に管制が行われている港湾の状況を調べて、リニューアルするときに航路幅を広げるといことも考えられるのではないかとと思う。</li> <li>●副水路の構想については、莫大な費用がかかるのは理解しているが、もし何かあって機能が低下した場合には、大変なことになるのも事実。そのために、重要なものは東港区にシフトするということもあるかも知れない。安全安心を確保するという観点からいくと、副水路構想の優先順位を少しでも上げたほうがいいのではないかと。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●施設整備・供用にあたって、港長(海上保安署)や利用者と連携して、入出港船の安全対策について十分に配慮してまいります。</li> <li>●信号管制は港内航行の安全確保に欠かせないものと認識しているところです。一方、船舶の大型化が進行しているため、西港区は掘り込み港湾であることから水路の狭さが一つのボトルネックになっております。このため、航行安全協議会を通じて、船舶航行シミュレーション等により安全性の確認を行い、今後とも港内航行安全の確保に努めてまいります。</li> <li>●関係機関にご教示いただきながら、ご紹介いただいた欧州港湾における管制方法について研究していきたいと考えております。</li> <li>●副水路構想の実現に向けては、建設用地の確保、掘削土砂の処分などの検討以前に、1,500億円と試算される莫大な建設費が最大の課題であります。しかし、過去に偶発的な事故による港口閉鎖、西港区の機能停止を経験していること、また、今回の長期構想では西港区は現状の利用形態の維持を前提とした機能改善の方針であることから、安全安心の確保、機能改善の方策として長期構想への位置付けを継続したいと考えております。</li> </ul> |

(3) 北海道における物流の強靱化の推進(つづき)

|           | 主要意見  | 対応   |
|-----------|---|--|
| 静穏度・うねり対策 | ●東港コンテナターミナルでは荷役がストップして、船が長い間、停泊している状況がある。大きな港ではウエストウッドサイズの船は通常12時間を出航する。気象状況であればしかたないが、荷役が2、3日停泊するような今の状況では船社が逃げていくので、うねりの影響をきちんと考えていく必要がある。 | ●東港のコンテナターミナルにおいて、着岸しても荷役ができない日数が一定程度あると認識しているところです。ただし、そのうち3分の2は風の影響で、残りの3分の1はうねりにより荷役ができないという状況となっています。荷役をするための必要な静穏度の確保は港の基本であると考えており、防波堤の整備も含めて北海道開発局のご協力を得ながら検討してまいります。 |
|           | ●将来的に今以上の安全な港を目指すため、静穏度の確保をどこかにいれることはできないのか。  | ●荷役をするための必要な静穏度の確保は、長期構想というよりも大前提の機能であるとの認識であり、北海道開発局のご協力を得ながら、静穏度確保の対策を検討してまいります。   |
|           | ●苫小牧港の副振動(長周期波と解釈)が荷役に影響をしているという話があった。これを抑えるのは難しいが一つの可能性として、副水路をうまく活用すれば抑えられるかもしれない。また、航路幅を全て一様の幅にするのではなく、凹凸をつけることにより長周期の波を抑えることができる可能性がある。   | ●いただいたご意見について、北海道開発局のご協力を得ながら、副振動対策に取り組んでまいります。  |



# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (4) 低炭素社会の構築への貢献

|       | 主要意見  | 対応  |
|-------|---|---|
| エネルギー | <ul style="list-style-type: none"> <li>●2020年にはSOxの規制が始まることから、LNG設備の整備が重要であると考ええる。</li> <li>●再生可能エネルギーの関連施設の動向も計画策定のポイントになるか考える。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●LNGの供給事業者や利用者となる船社等と連携しながら、LNGバンカリングの具体的な機能を備えていくこととしたい考えです。</li> <li>●短期的にはバイオマス発電事業や太陽光発電について、長期的にはCO2を出さない水素エネルギーの動向を注視し、的確に対応できるような取組を進めていきたいと考えております。</li> </ul> |

## (5) 北極海航路の地域的ハブ機能の構築

|       | 主要意見   | 対応  |
|-------|--|---|
| 北極海航路 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●今後、人口が減少していくことから、コンテナも人口に比例して減っていくと考えられる。このため、今後のターゲットとしては、津軽海峡を航行する北米・東南アジア航路や北極海航路の寄港によるハブ港化が必要ではないか。</li> <li>●北極海航路に代表される世界的な海上交通の再編に対応した、地域ハブ化は大変重要と考えるが、従来のポートセールスの在り方なども新しい発想・観点で進めていくべきだと思う。</li> <li>●北極海航路について、コンテナのハブ化を目指すとなっているが、本当にコンテナの拠点化を担っていけるのかについては議論が必要である。コンテナ以外にもブレイクバルク(コンテナに収納できない長尺貨物、重量貨物)、エネルギーといった貨物について、北極海航路におけるアジアのゲートとして機能を果たせる部分があるのであれば、それはしっかりと計画の中に入れていくことも必要である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●京浜港などと伍してハブ港化を目指すことは取扱規模からみて難しいとの認識ですが、できるだけ多くのコンテナ船に寄港していただき利便性を向上していきたいと考えております。</li> <li>●船社から選ばれるターミナルであり続けられるよう、苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合や代理店等と連携してポートセールスを強化してまいります。</li> <li>●北極海航路は、海象・気象面から定期運航には向かないとの指摘※もあるため、コンテナに拘らずアジアのゲート機能を目指したいと考えております。</li> </ul> |

※「北極海航路の利活用に関する最近の動向について」  
平成29年6月16日 国土交通省 総合政策局 海洋政策課

# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (6) 賑わいを提供するみなとまちづくり

|                          | 主要意見   | 対応   |
|--------------------------|--|--|
| <p>汐見地区における賑わい・観光</p>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>●ホッキまつりには3万数千人の来場者があるなど、食をテーマにすると人を集めることができるので、資料にもあるように観光ゾーンの整備を進めてほしい。</li> <li>●イベント広場について、ホッキまつりは混み合っている状況が続いている。宣伝もしていない状況で3万人を超える人で賑わっており、是非、早めに構想を実現できればと思う。</li> <li>●道外からの観光客で、海をみたいという方が多いのでキラキラ公園を勧めている。エグザイルのCDに写っている「ふるさと海岸」を見たいという方も多い。このように、観光客の増加が見込まれるので早めに、イベント広場等が実現できればと思う。</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>●汐見地区の土砂処分場の活用方策として、ホッキまつり等の会場として数万人規模に対応できるイベント広場を想定した、漁港区と一体的に利用可能なにぎわい・交流空間の実現に取り組んでいきたいと考えております。</li> <li>●ご指摘のような海や港の観光資源を集客につなげられるよう、観光協会や港湾協力団体等と連携し、情報発信に努めてまいります。</li> </ul>   |
| <p>キラキラ公園（本港地区）の機能充実</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●フェリーターミナルでみなとコンサートを実施しているが、キラキラ公園の中に全天候型の屋根を付けてほしいと、以前より希望している。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●平常時はコンサート等に、災害時には救援物資の荷捌き等に利用できる、屋根付き施設をキラキラ公園に実現させていきたいと考えております。</li> </ul>   |
| <p>観光・交流機能の示し方</p>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●20年～30年先の観光を考えた時に、空港の民営化とその周辺の国際リゾートのプロジェクトが10年の間に予定されており、あわせて港の観光機能の強化をどのように描くかが大事ではないか。</li> <li>●クルーズ船が大型化して東港区に入ってくると、東港区にも観光・交流ゾーンができるのではないか。</li> <li>●観光・交流ゾーンを市民、地域、全道、全国、海外の方にどうやって周知、知らしめていくことが重要である。</li> <li>●物流が中心の苫小牧港でも、今後は観光、交流、賑わいの機能に力を入れていくべきかと思う。キャッチフレーズに賑わいや交流というキーワードをいれてはどうか。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●「フライ&amp;クルーズ」をセールスポイントとして、クルーズ船の寄港を、長期的には大型クルーズ船対応バース実現に向けて取り組んでまいります。</li> <li>●ご指摘のように、ゾーニング図の浜厚真地区を「観光・交流ゾーン」としました。</li> <li>●大勢の方々に港に足を運んでいただくことで港の賑わい空間の情報を広く発信できると考え、日常的な催しや、非日常的なイベント時を継続的に実施し、そのための施設（催事場等）を導入することを目指してまいります。</li> <li>●キャッチフレーズについて再検討しましたが、苫小牧港は他港との関係からも物流がメインの港湾との位置づけを明確にするべく、そのままさせていただきました。</li> </ul> |



# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (7)その他

|           | 主要意見   | 対応   |
|-----------|--|--|
| 東西港区の機能分担 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●RORO船の東港区への移転が言われているが、できれば分散させるのではなく貨物、職種を一元化するのが良いかと思う。少子高齢化で港湾の事業者の確保が厳しくなっているため、同じ仕事であれば同じ地区、同一バスで効率よく仕事をしていくのが、これからの姿かと思う。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●東港区のRORO機能は、既存RORO航路の移転ではなく、モーダルシフトやドライバー不足によって新たな役割・機能を担う複合一貫輸送に対応するもので、市街地から遠い特性を活かして自動運転技術の導入を図り、大幅な効率化も進めていく考えとしています。</li> </ul> |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●フェリー船社としては、西港で3社を利用しているが、旅客の交通の利便性を考えると、すぐに東港区に移転することは難しいと考える。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●フェリーについては、現状の配置のまま運用する考えです。</li> </ul>   |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●特定の産業がいつまでも続くということはないので、今後の産業はどうなるか？ということの頭の片隅に置いておきながら、今後の計画や西港区、東港区の分担を考えなければならない。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●背後地における基幹産業において事業転換等の様々な動きがあることから、ご指摘のとおり、産業や企業の動向に注視してまいりたい。</li> </ul>   |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●西港区から東港区への機能移転については難しいということがわかった。しかし、他の委員から指摘のあった大型船への対応、クルーズ船の受入れ等の新たな課題に対しては、東港区の活用は重要になってくるので、東港区を活用していくという視点も引き続き検討をお願いしたい。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●大型船への対応、クルーズ船の受入れといった新たな需要に対応していく取組を進めてまいります。</li> </ul>   |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●今回の資料には東港区の方向性が示されており、大変心強く感じる。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●苫東への新たな企業立地に呼応する形で、新たな需要に対応していく取組を進めてまいります。</li> </ul>   |
|           | <ul style="list-style-type: none"> <li>●苫小牧東部開発新計画の段階計画の見直し時期となっており、今後の方向性の検討にあたり西港区から東港区への機能分担がどのように進められるかが重要な課題で、本日の説明、意見を参考にさせていただきたいと考えている。</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>●先日8/21に苫小牧東部地域開発検討会(第1回)が開催され、今後平成31年度以降の段階的な開発の方向性が示されるものと期待しております。</li> </ul>  |

# ○第3回検討委員会の主要意見と対応

## (7)その他(つづき)

|                  | 主要意見   | 対応  |
|------------------|--|---|
| 東西港区の機能分担(大型化対応) | <ul style="list-style-type: none"> <li>●西港区では、大型船が入港する際にはX信号によって当該船舶しか入出港できない状況。このため、X信号で運航する大型船については、東港区に移転することが必要であり、東港区には受け入れできる施設の整備が必要である。</li> <li>●現在の西港区に入港する船舶は大型化が進んでおり、限界だと思っている。X信号の対象となる例が増加しており、他の船舶に大きな影響を与えている状況であることから、東港への移転を進めるべきかと思う。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●大型のバルク船対応については、東港区浜厚真地区において多目的岸壁の機能を備えていくことと考えております。</li> <li>●西港区で対応できない大型船については、東港区へ移転が可能な貨物・機能であれば移転を進めていきたいと考えており、そのための施設についても具体的な需要に応じて検討してまいります。</li> </ul> |
| 他港との役割分担         | <ul style="list-style-type: none"> <li>●生産性向上の物流体系を目指す検討に当たっては他の港もある中で、貨物の需要予測をする際にはどの港をどれだけ利用するかということを考えていかなければいけないと思う。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●他港との役割分担については、今後の港湾計画改訂の検討において需要予測をする中で検討してまいります。</li> </ul>  |
| 長期構想を推進する上での考え方  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●少子高齢化の問題については、札幌周辺には人が集まってくるので、驚くほど人口減少するということはないと考えている。</li> <li>●限られた予算・時間で整備していく場合には重点投資と時間軸をどうするのかを考えていく必要がある。</li> <li>●苫小牧港の取扱貨物量は、計画の貨物量をほぼ満たす実績をあげており、極めて成績の良い港湾だと思うが、一方で西港区が抱える問題を解決しなければいけない時期に来ていると思う。今回、問題解決のために提案すべきことは全て出尽くしたと思うので、これからはメニューの絞り込みとプライオリティーを付けていくことになると思う。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●今後の背後圏人口について、ご指摘の考え方を参考してまいりたいと考えております。</li> <li>●第4回の委員会では、短中期の取組と、長期の取組をロードマップという形でお示しているところです。ぜひご意見を賜りたくお願い申し上げます。</li> </ul>                                  |