

第八十八回東京都港湾審議会

平成二十六年九月十九日（金）

於 都庁第二本庁舎三十一階特別会議室二十七

- 一 開 会
- 二 審議事項
 - (1) 東京港湾計画、改訂、（案）
 - (2) 東京港臨港地区の解除（案）
- 三 答 申
- 四 東京都副知事挨拶
- 五 閉 会

出席者

学識経験者

元公立大学法人首都大学東京理事長 高橋 宏

公益社団法人日本港湾協会副会長 川嶋 康宏

日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー 橋本 弘二

流通経済大学流通情報学部教授 苦瀬 博仁

東京大学大学院教授 下村 彰男(欠席)

明治大学農学部教授 倉本 宣(欠席)

青山学院大学経営学部教授 三村 優美子

ジャーナリスト・環境カウンセラー 崎田 裕子

政策研究大学院大学特別教授 森地 茂(欠席)

独立行政法人港湾空港技術研究所理事長 高橋 重雄

港湾・海上公園利用者

一般社団法人東京港運協会会長 鶴岡 純一

東京倉庫協会会長 笠原 伸次(欠席)

東京港定航船主会会長 田代 誠二

公益社団法人東京湾海難防止協会東京支部長 齊藤 剛

東京港湾労働組合連合会副執行委員長 都澤 秀征

全日本海員組合関東地方支部長 増田 常男

一般社団法人東京都レクリエーション協会副会長

丸山 正(欠席)

都民公募 大北 裕之

都民公募 六川 香織

港湾区域に隣接する特別区の区長

中央区長 矢田 美英(代理)

港区長 武井 雅昭(代理)

江東区長
品川区長
大田区長
江戸川区長

山崎孝明
濱野健(代理)
松原忠義
多田正見(代理)

東京都議会議員

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

田中たけし
神林茂
鈴木あきまさ
三宅正彦
木内良明
畔上三和子
田中健

関係行政機関の職員

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

青木一郎
越智繁雄(代理)
又野己知(代理)
伊藤直美
廣田耕一(代理)

東京都職員

副知事
港湾局長
技監
総務部長
港湾経営部長
臨海開発部長
港湾整備部長

安藤立美
多羅尾光睦
石山明久
浜佳葉子
古谷ひろみ
笹川文夫
大和田元

離島港湾部長

企画担当部長

港湾経営改革担当部長

開発調整担当部長

計画調整担当部長

担当部長 総務課長事務取扱

企画担当課長

小野 恭一

山口 祐一

藏居 淳

原 浩

宮地 豊

相田 佳子

卷嶋 國雄

開 会 (午前十時〇分)

○巻嶋企画担当課長 定刻となりましたので、ただいまから第八十八回東京都港湾審議会を開会させていただきます。

委員の皆様にはお忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

議事に入りますまでしばらくの間は、私、総務部企画担当課長の巻嶋が進行役を務めさせていただきますと存じます。よろしくお願いいたします。

本日の審議会は所要時間約一時間三十分程度を予定しておりますので、よろしく申し上げます。

なお、本審議会は公開とさせていただきます。こちらについてもあわせて御了承のほどよろしくお願いいたします。

なお、お手元にごさいますマイクですが、御発言の際に手前のボタンを押していただきますとマイクが赤く点灯いたしますので、その後、お話しください。お話が終わりましたら、再度手前のボタンを押していただきますと赤ランプが消えますので、よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に本日の委員の出席状況を御報告申し上げます。

ただいま三十七名の委員に対しまして委員並びに代理出席の方を含めまして三十二名の委員の方に御出席いただいております、定足数を超えております。

次に、お手元に配付いたしました資料について御説明いたします。

「会議次第」と「東京都港湾審議会委員名簿」でございます。

資料1―1「東京港港湾計画書（案）改訂」、資料1―2「計画資料（その一）」、資料1―3「計画資料（その二）」、資料2―1「東京港第八次改訂港湾計画（案）」について、資料2―2「東京港第八次改訂港湾計画（案）」、資料2―3「中間報告以降の主な変更箇所」、資料3―1「中間報告に関する意見募集の結果について」、資料3―2「意見募集に寄せられた主な自由意見一覧」、資料4「東京港港湾計画書（案）説明図集」、資料5「東京港臨港地区の解除（案）」でございます。

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

配付資料の不足がございましたら事務局までお申しつけください。よろしいでしょうか。

委員の紹介

○巻嶋企画担当課長 それでは、議事のほうに入らせていただきたいと存じます。

高橋会長、よろしくお願いいたします。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

皆さん、おはようございます。本日はお忙しい中、かくも多数の方に御出席いただきまして誠にありがとうございます。

○高橋会長 それでは、本会は前回の審議会以降、委員の方の交代がございましたので、事務局から御紹介をお願いしたいと思います。よろしく。

○巻嶋企画担当課長 それでは、新たに御就任いただいた委員の方々につきまして、お手元の委員名簿に従って、大変僭越ではございますが、私のほうから御紹介させていただきたいと存じます。御着席のまま結構でございます。

名簿に星印がついている方が今回新たに着任された方でございます。

まず港湾利用者の方でございます。

齊藤剛委員でございます。

関係行政機関の方々でございます。

青木一郎委員でございます。

越智繁雄委員でございますが、本日は杉中洋一東京港湾事務所長が代理出席されておりま

す。

以上で新たに御就任いただいた委員の御紹介を終わらせていただきます。

引き続きまして、東京都側の紹介をさせていただきます。

副知事の安藤でございます。

港湾局長の多羅尾でございます。

港湾局技監の石山でございます。

総務部長の浜でございます。

港湾経営部長の古谷でございます。

臨海開発部長の笹川でございます。

港湾整備部長の大和田でございます。

離島港湾部長の小野でございます。

企画担当部長の山口でございます。

港湾経営改革担当部長の藏居でございます。

開発調整担当部長の原でございます。

計画調整担当部長の宮地でございます。

担当部長で総務課長事務取扱の相田でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

○高橋会長 それでは、皆さん、よろしく申し上げます。

審議事項

(1)東京港港湾計画「改訂」(案)

(2)東京港臨港地区の解除（案）

○高橋会長 諮問事項の審議に入らせていただきます。

諮問事項第一点、「東京港港湾計画」改訂（案）、「第二」東京港臨港地区の解除（案）」、この二つにつきましては、事務局から説明いただいた後に、まとめて御意見、御質問などを伺いしたいと思います。それでは、説明をお願いいたします。

○大和田港湾整備部長 港湾整備部長の大和田でございます。審議事項の「東京港港湾計画」改訂（案）」につきまして、御説明をさせていただきます。これから先、恐縮ではございますが着席して御説明させていただきます。

本件につきましては本年四月三十日に中間報告として御説明したところでございます。その後、中間報告についての意見募集や関係機関との調整を鋭意行ってまいりました。その結果、中間報告の内容を一部修正の上、港湾計画の改訂（案）を取りまとめましたので、本日、御説明し、御審議をお願いするものでございます。それでは、配付資料によりまして御説明いたします。まず「東京港第八次改訂港湾計画（案）」の概要について御説明いたします。恐れ入りますが、資料2―1を御覧ください。

港湾計画とは、港湾管理者でございます東京都が、港湾法に基づきまして東京港の今後の施設整備などを、長期的な視点で定める基本計画でございます。現行計画は平成十七年に策定したものでございまして、今回、この港湾計画を改訂いたします。

次に、東京港の現状でございますが、一の「首都圏の生活と産業を支え、潤い・賑わいをもたらす東京港」を御覧ください。日本一の外貿コンテナ貨物の取扱個数を誇る国際貿易港として、付加価値の高い製品を輸出するとともに、生活に必要な物資を輸入し、首都圏四千万人の生活と産業を支えております。また、臨海地域に多くの公園緑地や魅力ある水辺空間を有し、多くの人々が訪れるまちとして発展を続けております。そして、災害発生時には防災面でも重要な役割を担っております。

右側のほうに移りまして「港湾計画改訂の方針」でございます。港湾機能と都市機能が有機的に結合した都市型総合港湾を目指しまして、物流はもとより、観光、環境、オリンピック・パラリンピック、安全・安心という視点から施策を体系化しております。その内容といたしましては、まず第一に国際貿易拠点港といたしまして、欧米との国際基幹航路のみならず、アジア航路の拡充を図るため、施設の新規整備や

既存ふ頭の再編・高度化を進めまして、総合的な物流の効率化を推進いたします。

二つ目ですが、国際観光港湾として、国際会議の誘致や観光振興の取組を推進し、魅力あるみなど・まちづくりを展開してまいります。

三つ目は、環境先進港湾といたしまして、緑地や水辺空間の魅力向上に取り組み、人とみなど・海とのつながりを取り戻します。

四つ目は、「スポーツ都市東京」でございますが、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機といたしまして、「スポーツ都市東京」の実現に寄与してまいります。

五つ目ですが、安全・安心なベイエリアでございます。津波・高潮から都民の生命や財産を守るとともに、首都圏経済活動の停滞を回避するため、更なる防災力の強化を図ります。

次のページをお開き願います。方針に基づきまして、それぞれの施策を展開してまいります。まず、国際貿易拠点港といたしまして、外内貿コンテナふ頭の再編・拡充・機能強化を図ります。右側の図もあわせて御参照いただければと思います。増加するコンテナ貨物や船舶の大型化に対応するため、大井コンテナふ頭南端の既存ふ頭の用途変更を行いましてコンテナふ頭を計画いたします。また、急増するアジア貨物に対応するため、品川ふ頭などの既存ふ頭を

活用するとともに、利用の低下している木材関連施設を再編いたしましたして、十五号地にコンテナを取り扱う新規ふ頭を計画いたします。そのほか、ロジステイクス機能を強化するとともに、東京港総合渋滞対策に基づきまして、交通混雑対策にも取り組みます。

左下のグラフを御覧ください。外内貿コンテナ取扱個数は平成二十四年の四百五十八万TEUから、平成三十年代後半には六百万TEUになると予測をしております。

次のページをお開き願います。②の国際観光港湾でございますが、MICE・国際観光拠点を推進するとともに、新たな観光資源を開発し、魅力を高めてまいります。大型クルーズ船が着岸可能な新客船ふ頭を着実に整備するとともに、クルーズ客船を誘致いたします。そのほか海上交通ネットワークについても拡充してまいります。

次に、③の環境先進港湾でございます。立地ゾーンの特徴を生かした緑地・水辺の整備によりまして、水と緑、生物生息環境ネットワークの拡充などを推進いたします。また、東京港の持つ多彩な水際を活かし、水辺空間や周辺景観などの特徴を踏まえまして、魅力的な空間整備を推進いたしますとともに、運河ルネサンスの取組と連携した賑わいを創出してまいります。

右上の図もあわせて御参照ください。

左下でございますが、港湾施設における太陽光発電や省エネ型の荷役機器を導入するとともに、廃棄物処分場の整備・延命化に努めてまいります。

スポーツ都市東京でございますが、右側に移りまして、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け万全の準備を進めるとともに、大会終了後はスポーツ都市東京の実現に寄与する地区として将来に引き継いでまいります。

最後に、⑤の安全・安心なベイエリアとして、大規模災害発生時におきましても、緊急物資の円滑な輸送や首都圏の経済活動の停滞を回避するための耐震強化岸壁の整備を推進いたします。また、都民の生命・財産、首都東京の中核機能を守るため、防潮堤や水門などの海岸保全施設整備を推進し、防災力を強化いたします。さらに、港湾施設等を健全に長寿命化するため、予防保全型維持管理を推進していきます。

続きまして、資料2―2を御覧ください。四月の当審議会に中間報告をいたしました資料でございます。こちらにつきましては、中間報告以降の主な変更箇所につきまして、恐れ入りますが、資料2―3によって御説明させていただきますと思います。恐縮です。資料2―3を御覧いただければと思います。

主な変更箇所といたしまして、まず、左端の欄で十二ページと書いてあるところでございますが、品川コンテナふ頭の施設規模につきまして調整中であつたものを、延長を五百五十メートル延ばす、水深十一メートルとしております。

大井水産物ふ頭につきましては、隣接して食品ふ頭がございますことから、コンテナふ頭化する延長を四百五十メートルから四百メートルに変更しております。

十五号地新規ふ頭につきましては、中国を中心とするアジア航路の今後の動向に合わせて整備ができるよう、水深を十一メートルから十二メートルと幅を持たせた計画としております。

次に、十五ページの欄でございます。「港湾における太陽光発電の導入や、剪定枝葉を活用した資源循環、水素ステーションの拡充などの取組を推進する。」それから、「世界的にも先駆的な温室効果ガス排出量の削減を達成するため、先進的な省エネ型の荷役機械を積極的に導入するとともに、排出量取引を含めた地球環境対策を実施する」という文言へ、以前の記述を修正し追加しております。

次に、十七ページの欄でございます。「大規模救出救助活動拠点としての機能を発揮する

よう、高規格の園路や災害時臨時離着陸場の確保など、海上公園において防災設備を進めていく」という文言を追加しております。さらに、耐震強化岸壁について整理を行いまして、幹線貨物輸送用のバースの数を修正しております。主な変更箇所は以上でございます。

次に、中間報告に関する意見募集の結果について御説明をさせていただきます。恐れ入ります。資料3―1を御覧ください。四月三十日の港湾審議会で報告させていただいた後、五月一日から五月十五日まで意見募集を行いました。その結果、総数として九十七件の意見が寄せられました。

寄せられました意見の概要について御説明をいたします。二ページには概要パンフレット添付の返信用はがき、それから、三ページには応募意見の概要として回答者の属性、アンケート結果の数をグラフでお示しております。

アンケート結果で最も数が多かったものは「災害に強い港の整備」でございます。続いて「交通混雑対策」、「津波・高潮対策の推進」などが多くなっております。

また、寄せられました主な自由意見の要旨と、それに対する港湾計画上の対応を資料3―2に一覧として取りまとめしております。多かった自由意見のうち、交通混雑対策関係ではバン・

シャーシー置場の確保や、ゲートオープン時間の拡大に関する意見が比較的多く寄せられました。

それでは、戻りまして資料1―1「東京港湾計画（案）改訂」、冊子でございますが、恐れ入ります、こちらのほうを御覧いただきたいと思えます。この計画書の内容につきましては、関係機関との調整を踏まえ一部修正の上、取りまとめております。港湾計画は港湾法第三条の三に基づく法定計画でございます、記載事項、記載方法等については港湾法の施行令や基準省令に基づき所定の様式により取りまとめております。計画書は本文と袋とじされた二万分の一の計画図により構成されております。計画図面にはふ頭や航路などの位置、延長、水深などが明記されております。

それでは、資料1―1の内容を御説明させていただきます。まず一ページを御覧ください。

第一章「港湾計画の方針」でございます。

第一パラグラフですが、東京港が我が国の産業活動を支える重要なインフラであるとともに、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を迅速、安全かつ確実に調達し、首都圏の日常生活を支える港として極めて重要な役割になっているという現状認識でございます。

第二パラグラフは、世界の激しい物流動向の

変化を述べております。

第三パラグラフでは、今回の港湾計画の改訂が京浜港を構成する三港それぞれの特性を踏まえるとともに、港湾管理者が国とも連携し、民の視点の導入等による効率的な港湾運営を実現するなど、京浜港の共通の考え方に基づいているとしております。

第四パラグラフでは、こうした激しい変化の中で、東京港が今後も選択され続けるためには、港湾施設の充実やサービスの向上により、より使いやすい港へと変革させていくことが必要であるとしております。ふ頭につきましては施設を整備し、それを種地として既存ふ頭の再編・高度化を進めるとともに、円滑な交通ネットワークの確保やロジスティクス機能の強化など、総合的な物流の効率化を図り、国際競争力の強化を図っていくこととしております。

二ページの第五パラグラフでは、物流だけでなく、東京都心部に隣接する東京の立地特性を活かしまして、臨海副都心を中心にMICE・国際観光拠点化を進めるほか、大型客船ふ頭を整備し、世界中の人が訪れる魅力あるみなと・まちづくりを展開していくことを述べております。

第六パラグラフでは、自然環境の保全・再生や、緑地・水辺空間の魅力向上に取り組んでい

くことを述べております。

第七パラグラフでは、東日本大震災を踏まえ、津波・高潮から都民を守り、緊急物資の円滑な輸送を確保するなど、防災対策の向上を図っていくこととしております。

三ページに行きまして、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け万全の準備を進めるとともに、東京の臨海部を「スポーツ都市東京」の実現に寄与する地区として、将来に引き継いでしていくとしております。

最後に、これらの施策を連携させることにより、東京港の港湾機能と都市機能を有機的に結合させ、「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」の創造を目指し、港湾計画を改訂することとしました。

次に、四ページを御覧ください。東京港のゾーンニングについてでございます。港湾空間を物流機能ゾーン、都市機能ゾーン、環境機能ゾーンの三分類に区分し、土地利用を展開します。

五ページを御覧ください。第二章の「港湾の能力」でございます。目標年次における東京港の貨物取扱量を、外貨につきましては六千八百八十万トン、うちコンテナを五百六十万TEU、内貿につきましては三千九百五十万トン、うちコンテナを五十万TEU、合計で一億八百三十万トン、コンテナにつきましては六百十万TE

Uとしております。また、船舶乗降旅客数については七百万人としております。

次に、六ページを御覧ください。第三章の「港湾施設の規模及び配置」でございます。機能別に具体的な計画事項を記述しております。計画書は専門的な表現となっておりますので、本日は資料四の説明図集を使って御説明をさせていただきますと思います。恐れ入りますが、資料四を御覧いただければと思います。

説明図集の一ページのコンテナふ頭計画を御覧ください。赤字が今回の改訂計画で変更した箇所になります。増加するコンテナ貨物や船舶の大型化に対応していくため、品川コンテナふ頭の水深を十一メートルに増深するとともに、大井水産物ふ頭を利用転換し、水深十五から十六メートルのコンテナふ頭を一バース計画しております。さらに、増加するアジア貨物等に対応するため十五号地に水深十一から十二メートルの岸壁を二バース計画しております。

二ページの「内貿ユニットロード埠頭計画」を御覧ください。品川ふ頭につきまして岸壁延長を変更しております。また、十五号地コンテナふ頭の計画に合わせまして、ユニットロードふ頭計画を削除しております。

三ページの「外貿埠頭計画」を御覧ください。

品川ふ頭の岸壁延長の変更、大井水産物ふ頭のコンテナふ頭化による多目的ふ頭計画の削除、十五号地コンテナふ頭計画による木材ふ頭計画の変更及び削除をしております。

次に、四ページの「内貿埠頭計画」を御覧ください。内貿ふ頭計画は既定計画どおりで変更はございません。

五ページの「旅客船埠頭計画」を御覧ください。十三号地のお台場及び豊洲ふ頭に水陸両用車の利用が可能な船揚場を計画しております。

六ページの「木材取扱施設計画・外郭施設計画」を御覧ください。十五号地のコンテナふ頭計画に合わせまして、防波堤、ドルフィン配置変更、水面整理場等の縮小を計画しております。

次に、七ページの「専用埠頭計画」を御覧ください。専用ふ頭計画は既定計画どおりで変更はございません。

八ページの「航路計画」でございます。航路計画も既定計画どおりで変更はございません。続きまして、九ページの「泊地及び航路・泊地計画」を御覧ください。こちらは先ほどのふ頭計画の変更に伴いまして泊地等を変更しているものでございます。

十ページの「小型船だまり計画」を御覧ください。十三号地の小型栈橋の計画を追加してお

ります。

次に十一ページの「主要な臨港道路の位置図」を御覧ください。臨港交通施設計画は既定計画どおりで変更はございません。

十二ページの「緑地・海浜計画」を御覧ください。今回は緑地の計画もごさいますが、特に海浜について位置づけを行っております。京浜運河緑道公園、東海ふ頭公園、城南島海浜公園、海の森公園に海浜を計画しております。

十三ページ、十四ページの「大規模地震対策施設計画」を御覧ください。大規模地震発生時に緊急物質等の円滑な輸送を確保するため、耐震強化岸壁を計画しております。さらに、発災時におきましてもコンテナ等の幹線貨物の輸送機能を確保するため、コンテナふ頭等を耐震強化岸壁として位置づけております。

恐れ入ります、続きまして資料1―1「東京港湾計画書(案)改訂」、もとの冊子でございしますが、こちらに戻って御説明をさせていただきます。恐縮でございます、資料1―1にお戻りいただけますでしょうか。三十ページを御覧ください。

第四章「港湾の環境の整備及び保全」でございます。「良好な景観を形成する区域」では、東京港の港口に位置し、今後、新たに開発される中央防波堤地区を、船舶や航空機からの視点

場や「海の森」との調和に配慮し、良好な港湾景観を形成するための区域に定めております。

三十一ページの「廃棄物処理計画」では、循環利用できない廃棄物等を適正に処分するため、新海面処分場を引き続き計画しております。

次に、三十二から三十三ページを御覧ください。「港湾環境整備施設計画」でございます。

先ほど説明図集の緑地・海浜公園で語説明したものと同様でございますので割愛をさせていただきます。

三十四から三十六ページを御覧ください。第五章の「土地造成及び土地利用」に関する計画でございます。十五号地のコンテナふ頭用地、大井ふ頭（その一）・（その二）間の水域の埋め立てなどに伴います新たな土地造成や土地利用計画の変更を地区別・用途別に表に取りまとめてございます。また、海浜計画についても取りまとめております。

次に、三十七ページを御覧ください。第六章「港湾の効率的な運営に関する事項」でございます。コンテナ船及びRORO船用のふ頭につきまして、効率的な運営を特に促進するよう措置することを計画しております。

四十ページを御覧ください。第七章「その他重要事項」について御説明をいたします。今回、計画しているふ頭施設のうち国際海上輸送網

や国内海上輸送網の拠点として機能する主要なふ頭を位置づけております。

四十二から四十五ページは「大規模地震対策施設」でございます。こちらも先ほど説明図集で御説明したものと同様でございますので割愛をさせていただきます。

次に、四十六ページを御覧ください。「その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項」でございます。放置等禁止区域の指定及び将来構想について記述しております。将来構想につきましては、大型クルーズ客船及び外内貿コンテナ船の需要動向を踏まえまして、クルーズ客船岸壁、新海面処分場のコンテナ船岸壁を位置づけております。

以上が港湾計画の内容でございます。

最後になりますが、配付いたしました冊子で資料1―2の計画資料(その一)でございますが、こちらは本計画の中に定めました計画の方針、港湾の能力あるいは機能別の計画などに関する基礎的な資料を取りまとめたものでございます。そして資料1―3の計画資料(その二)でございますが、もう一つの冊子でございますが、こちらは今回の計画による環境への影響を検討した資料でございます。大気、騒音、振動、潮流、水質等の影響を予測した結果を取りまとめております。

以上で御説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○高橋会長 はい、どうぞ、古谷さん。

○古谷港湾経営部長 港湾経営部長の古谷でございます。着席させていただいて御説明させていただきます。

私からは「東京港臨港地区の解除（案）」につきまして御説明申し上げます。まず内容の説明に入ります前に、臨港地区につきまして簡単に御説明いたします。臨港地区とは都市計画法に定める地域・地区の一つでございます。港湾計画による物流サービス等の土地利用計画を確保し、その地区に適した事業所の立地や事業活動の実現を目的として指定しているものでございます。臨港地区においては取り扱う貨物等の種類に応じて、港湾法に基づく分区を指定することによりまして、建設可能な構築物が都条例で制限されることとなります。

それでは、お手元の資料五をお出しいただけますでしょうか。それに従いまして「東京港臨港地区の解除（案）」につきまして御説明申し上げます。

表紙をおめくりください。変更の内容でございますが、都市計画法第八条の規定に基づきまして、臨港地区の解除を行うものでございます。解除する地区でございますが、次の別紙1に掲

げるとおり晴海地区になります。晴海における臨港地区の商港区は現在約十二・七ヘクタールございますが、このうち斜線でお示ししました北西側約一・三ヘクタールの部分及び南東側約三・八ヘクタールの部分、合計五・一ヘクタールにつきまして臨港地区を解除いたします。

変更の理由でございますが、次の別紙2を御覧ください。本年四月三十日開催の当審議会で、東京港港湾計画の軽易な変更といたしまして、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に際しての選手村の整備に関する部分を対象とした土地利用計画の変更について御答申をいただいております。これによりまして、対象箇所の土地利用計画については都市機能用地に変更されましたので、選手村及び大会終了後における住宅等用地としての開発を可能にするため、臨港地区を解除するものでございます。

なお、今回の解除によりまして、臨港地区分区別面積増減につきましては表のとおりとなります。まして、商港区については約六百四・三ヘクタールが約五百九十九・二ヘクタールになり、臨港地区全体では総計約一千二十八・一ヘクタールとなります。

なお、本件につきましては、この審議会で答申を受けた後は東京都都市計画審議会の議を

経て決定されることとなります。

説明は以上でございます。よろしく御審議いただきたくお願い申し上げます。

○高橋会長 ありがとうございます。

それでは、ここで事務局から東京港港湾計画改訂に関する関係区との協議調整状況について御報告をお願いしたいと思います。巻嶋課長、よろしく。

○巻嶋企画担当課長 東京港港湾計画改訂に関する関係区との協議調整状況ですが、臨港六区のうち中央区、港区、品川区、大田区、江戸川区からは御了承をいただいております。江東区につきましては、十五号地におけるコンテナふ頭の新規計画について、交通渋滞対策や景観への影響などに懸念が示され、引き続き協議とされたいはかは大枠で了承をいただいております。以上でございます。

○高橋会長 はい、ありがとう。

ただいまの御説明につきまして、皆様方から御意見、御質問などがございますでしょうかからお伺いしたいと思います。

はい、どうぞ、都澤さん。

○都澤委員 幾つか質問と意見を述べたいと思います。

まず、コンテナの貨物量の問題であります。平成三十年後半に六百十萬TEUと定めては

いるんですけども、私はかなり厳しいなという見方をしています。というのは、四月、五、六の消費税直後の国内総生産、GDPが年率換算でマイナス七・一％と発表されました。これは九七年の消費税増税直後から見ると大変な落ち込みと、賃金も十三カ月連続減少しているという中で、賃金の減少、それから、この七・一％は個人消費、六割を占める個人消費がかなり落ち込んでいると。それで設備投資も落ち込んでいるということで、賃金の減少、個人消費の落ち込み、国内総生産の落ち込みという中でかなり厳しい日本経済だなというふうに見ているわけがあります。

そういう点からすると、かなり経済が好転していくというような見方というのはちよっと私は厳しいなと見えています。そういう点でこの扱用量が六百十万個になるのか、かなり疑問を持っているわけがあります。したがって、新規コンテナヤードは必要とは思いますが、もう少し経済の動きなどを見ながら慎重に具体的な対応については当たったほうがいいんじゃないかという意見を申し上げておきたいと思えます。

それで、あと前回の審議会で既存のコンテナヤードの機能強化を申し上げます。調査検討をお願いいたしました。一つは、青海コンテナ

ヤードの問題であります。ここは流通センターの移転問題も含めて機能強化をしたらどうかということで調査検討をお願いしたわけでありますけれども、この点についてはどういう検討をしたのか説明を求めたいなど。

もう一つは品川コンテナヤード、これは今回修正して拡張しているので非常に結構なんですけれども、中間報告では二十メートル前出しでコンテナヤードを広くしようということなんだが、私は前出しするんだったら品川コンテナヤード全部前出しして、そのうちの三分の一の在来をコンテナヤードにすれば、もっと機能強化になるんじゃないかという問題提起をしましたけれども、この点について議論があったのか、どういう検討が行われたのか質問したいと思います。同時に、この品川コンテナヤードが一番狭いところでもあります。したがって、車両の待機場もないということとで混雑しています。そういう点で、この計画の中には車両待機場があるのか、計画の中にあるのか、もしないとすれば検討をお願いしたいなというふうに申し上げます。

それから、もう一つはこの第八次改訂港湾計画とは直接関係ないんですけども、中防外側のコンテナヤードのY1・Y2があります。この供用開始問題であります。二月に東京港総合

渋滞対策ということで渋滞解消に向けての対策が打ち出されました。この中防外側のY1・Y2については可能な限り早急に供用開始するということであろうたっているわけでありませう。この点では当初計画は私は二〇一五年か二〇一六年を想定していたと思うんですね。ところが、供用開始は三年先の平成二十九年度というふうに言われております。まだ三年先なんですね。海コンの輸送業者はこのY1・Y2の早期供用開始を期待して、長時間待機時間の解決を願っていたわけでありませうが、平成二十九年の先送りということでは期待が裏切られたと不満の声を挙げています。

当初の供用開始、早期の供用開始と言っているが、なぜこんなに遅れているのか、先送りになったのかを説明を求めたいと思っています。同時に、平成二十九年に先送りじゃなくて、二十七年、二十八年でもできるようにこの供用開始をぜひ働きかけていただきたいなど、こういうふうに思います。

最後になりますけれども、前回は申し上げましたが、コンテナの輸送というのは海上と港湾と陸上の三つの輸送モードが連携し合っていて、それぞれが健全に発展することによって私は物流の効率化につながると思うんですね。しかし現状は港湾輸送から陸上輸送のところかふん

詰まっっていて血液が流れていない、これが長時間待機問題になっているわけであります。したがって、輸送の効率化が阻害されているわけであります。これはもう東京港のこれまでの重要な課題でありますし、現在も重要な課題でありますので、今回の中にも混雑対策が載っているわけであります。これまでも大分多くの方々の御努力によって改善されてきたことは間違いありません。しかしながら、現在でも日によっては三時間、四時間以上の長時間待機問題は依然として発生しております。

また、九月に入って中国船社のシノトランス、これが船が大型化したということで品川ふ頭につけないために、青海公共コンテナヤードにシフトされました。その結果、青海の公共コンテナヤードは大変混雑になっちゃっています。キャパシティを超えています。そのために輸送車両などは五時間、六時間待ちということが報告を受けています。何の対策もないというところで非常に不満な声が出ているわけであります。

前回は申し上げましたけれども、やはり海コン輸送業者は円安によって燃料の値上げでも経営が大変緊迫しています。適正な運賃の収受ができていない中で、長時間待機で運賃にもならない、もうやっていけないと、真面目な輸送

業者は廃業する以外にないと嘆いているんですね。また、長時間労働と低賃金のためにドライバーの多くが辞めていくんですね。魅力のない産業になっているんですね。このままではドライバー不足が出て大きな問題になってきます。私はどんな立派な港湾、どんな立派なターミナルを整備しても、コンテナを輸送する業者、ドライバーがいなくなれば一体どうなるのか、待ったなしの問題なんです。これは。本当に対策をとらなければ、本当に厳しい局面に東京港が直面するんじゃないかというふうに危惧しています。

海コン輸送業者もコンテナ輸送においては海陸一貫輸送の中で重要な一翼を担っております。したがって、港湾運営については海コン業者もきちんと位置づけて、安心して営業ができるようにしなければならぬと思います。東京港が国際戦略港湾として世界に誇れる港にするためにも、ぜひこの長時間待機問題を早期に解決すべきだと思います。関係者の皆様にもぜひともこのことを理解していただいて、私の発言にかえたいと思います。ありがとうございます。ました。

○高橋会長 はい、ありがとうございます。何か、はい、どうぞ。

○大和田港湾整備部長 私からは一点目の将来貨

物量推計値、それから、三点目の品川コンテナヤードの件に御説明させていただきます。

まず、一点目の貨物量でございますが、首都圏の人口でございますが、目標年次の平成三十年代後半におきましても現在と比べてほぼ横ばいと見込まれております。また、東京港の外貿コンテナ貨物の七割は輸入貨物でございますが、その多くは衣類、日用品、食料品等の消費財でございます。こうした輸入貨物の九割以上が首都圏で消費されております。

こうした消費財でございますが、かつては国内で生産されておりましたが、生産拠点がアジアに移りまして輸入品として国内に入ってくるため、国民一人当たりの輸入消費財は年々増加いたしました。東京港の輸入貨物も増加するという構造的変化もございます。こうした状況を踏まえまして、東京港第八次改訂港湾計画におきましては、衣類等の雑工業品や輸送機械など、代表品目ごとにそれぞれGDP将来予測、GDPも控え目の数値を採用してございますが、将来推計人口等の社会経済フレーム、東京港の取扱貨物量実績などから将来の貨物量を推計したものでございまして、その結果、平成三十年代後半には約六百万TEUと、現在に比べまして増加するということが見込まれる結果となっております。

それから、三点目の品川コンテナふ頭のヤードの拡張でございますが、これについては議論もございましていろいろ議論してまいりました。その結果、前出しの幅について一番合理的な幅を追求していく必要があるという議論もございまして、今後、実施に向けて検討していくこととしたものでございます。私からは以上でございます。

○高橋会長　ほかにご意見ございますか。はい、どうぞ、古谷さん。

○古谷港湾経営部長　私からは二点目と四点目についてご質問にお答えいたしたいと思っております。

まず最初の青海コンテナヤードの件についてでございますが、青海流通センターにつきましては、現在、民間事業者が事業をしているところでございます。この民間事業者の方々のご意見も聞きながら、今後、大井・青海の再編をしていく中で、事業者、関係者の御意見を踏まえながら検討を重ねていきたいと思っております。

四点目の中防外側の早期供用開始に向けてなぜ遅れているのかということでございますが、借受候補者の方々と施設の使用等につきまして調整をしていくのに時間を要しているところでございますが、引き続き早期供用に向けて調整を重ねていきたいと思っております。ま

た、最後に御意見いただきました渋滞対策につきましては、抜本的なコンテナヤードの再編も含めて、抜本的な対策だけではなくてソフト・ハード対策含めて対策を重ねていきたいと思っております。以上でございます。

○高橋会長 はい、どうぞ、神林先生。

○神林委員 ただいまも長時間待機の問題が出ました。当然それに伴って交通渋滞ということ、私はその点について何点か質問をさせていただきたいと思っております。

コンテナふ頭周辺の渋滞対策ということでございます。先日も地元の大井ふ頭周辺を車で通っておりますけれども、コンテナ車でとても込んでおります。また、コンテナ車の台車部分だけ切り離した違法駐車も大変多く見受けられました。東京港の渋滞問題はコンテナ貨物量の増加に港全体の処理能力が追いついていないことが大きな原因であり、貨物量が集中するとこのような状態になってしまうんだと私は理解しております。もちろん全てのコンテナターミナルが常にこのような状態ではございませんが、この大井ふ頭の現状は特に厳しいものであると認識しており、私はこの渋滞問題の解決について都議会でもたびたび質問をしております。今日はたくさんの委員の方がいらっしゃるところですから、三問まとめて一

括して質問をさせていただきます。

まず一問目でございますが、都はこれまでも様々な渋滞対策を実施してきておりますが、港湾計画の第八次改訂に当たり、改めて今後の渋滞解消に向けた取組について伺います。また、今回の八次改訂港湾計画の策定に当たっては、今後の更なる貨物量の伸びや船舶の大型化など、変化し続ける東京港も描いております。渋滞対策など使いやすい港づくりに向けた施策も、当然にこうした変化を的確に踏まえたものとしていかなければならないと考えております。

二つ目の質問でございますが、コンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化の進展に対応して、ふ頭を拡充していくことは重要ですが、貨物が増加する分、背後の交通量の増加も見込まれるのではないかと考えます。そこで将来の交通量増加に対してどのように対応していくのかお伺いをいたします。

質問の最後、三つ目でございますが、一方、東京港は物流だけではなく都民や東京港を訪れる人々の交流の場でもあり、また、人々が集まる水辺は自然環境の再生を担う役割を求められていると考えております。そこで東京港の水域における環境への配慮についてはどのように考えているのか、以上、三問お答えをお願いします。

いたします。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○古谷港湾経営部長 私からは一問目の今後の渋滞対策に向けた取組についてお答えさせていただきます。先ほど来、先生方から御指摘がありますように、東京港では貨物の増加によりまして季節や時間帯による貨物量のピーク時には、一部のコンテナターミナル周辺で渋滞が発生しております。東京都では本年二月に東京港における渋滞対策をハード・ソフト両面からまとめました、先ほども御言及がありました。「東京港総合渋滞対策」を策定しまして、これまで以上に渋滞対策に力を入れているところでございます。具体的には新コンテナターミナルの整備や、既存コンテナふ頭の再編により、一刻も早く東京港の処理能力を向上させることを軸としつつ、短期的で即効性のある取組も進めたいと思っております。

例えば早朝ゲートオープンにより、コンテナ待機車両の集中を分散させて、また、中央防波堤外側車両待機場を整備することによって、青海コンテナふ頭周辺の路上に滞留していたコンテナ車を解消するなど、成果も出てきているところでございます。今後は大井地区に五百台規模の車両待機場を整備することに加えまして、台切りシャーシーに対する規制強化策を警

察とも連携した上で進めていくなど、新たな取組や更なる工夫を重ねて、東京港における渋滞の早期解消に向けて取り組んでいきたいと思っております。

○高橋会長 はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

○大和田港湾整備部長 私からは二問目の将来の交通量増加に対する対応、それから、三問目の東京港の水域におきます環境への配慮についてお答えをさせていただきます。

まず、東京港でございますが、標準的なコンテナ取扱能力に対する不足を解消するとともに、コンテナ貨物取扱量の増加や船舶の大型化に対応するため、中防外コンテナふ頭の整備等を推進いたしますとともに、大井・青海コンテナふ頭の再編や既存ふ頭の機能転換を図っていくこととしております。コンテナ貨物に着目いたしますと、将来の取扱量は現在と比べまして約三割増加すると推計しておりますが、交通量もそれに応じて増加いたします。こうしたことからコンテナ置場や車両待機場をふ頭内に確保することによる港内移動交通量の削減、それから、道路交通ネットワークの拡充により交通の流れの分散化を図ってまいります。道路交通ネットワークの拡充につきましては、これまでも東京港臨海道路の整備等を実施してまいりました。今後ともコンテナふ頭整備等に伴う

交通需要に対応するために、臨港道路南北線の整備を推進いたしますとともに、広域的なネットワークを形成する国道357号線につきましても、東京トンネル部や交差点立体化等の整備推進を国に働きかけてまいります。

次に、三問目の水域環境でございますが、東京港では羽田沖から葛西沖までの陸域と水域を一体的に捉えまして、水と緑、生物生息環境のネットワークの拡充を図ってまいりました。現在、羽田沖浅場には約二百五十ヘクタールもの浅場、それから、葛西・お台場等の海浜公園の水域約四百七十ヘクタールに海浜等を整備してございます。今回の計画ではこの水と緑、生物生息環境のネットワークを充実させるために、海が持つ本来の自然浄化機能、生態系を取り戻しまして、都民や東京港を訪れる人々が自然環境を体感できる浅場、海浜等、新たに四カ所を拡充しております。

また、運河部におきましては、水質悪化の原因となります海底のヘドロを取り除きます汚泥しゅんせつや、水質悪化を防止する海底面の覆砂、砂で覆うことですが、これを推進してまいります。あわせて、都民が水辺に親しみ自然環境を体感できる機会の充実を図るために、護岸の耐震改修に合わせたミニ干潟、ミニ磯場などの環境機能を加えまして、地元小学校等に対

象に環境学習に活用できるようにもしていきたいと考えているところでございます。以上でございます。

○高橋会長 はい、畔上先生、はい。

○畔上委員 今お二人からも交通混雑対策が重要だというお話がございましたが、既に交通過密状態の港湾地域に工夫されて待機場をつくるということは理解できるんですが、新たにコンテナふ頭を建設・整備をするということになりますと、ますますこうした交通問題、混雑化、これが深刻になるんじゃないかというふうに私は思います。

それで、三点伺いたいんですが、一つは、第八次の改訂港湾計画の施設整備費、これの概算はどのぐらいになっているのか、また、この施設整備によってコンテナトラックの交通量、これがどのぐらい増えるのかですね。

それで、二点目は、八月二十八日の江東区議会との都区協議会で、若洲の埋め立ては全会一致で了承できないと、先ほども御説明いただきましたが、この意見を上げているということですが、その理由はどういうものであって、これを東京都としてどのように受けとめていらっしゃるのか、この点。

そして、三点目は、京浜三港において京浜港の共同ビジョン、これをどのように総括して、

どのような協議を行って今回の改訂計画に盛り込んだのかということ伺いたいと思います。そして、後で意見を言わせていただきたいと思います。

○高橋会長 はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

○大和田港湾整備部長 私からは一点目の施設整備事業費と、それから、交通量の増加、それから、三点目の京浜港共同ビジョンをどのように盛り込んだか、この二点について御説明させていただきます。

まず一点目ですが、施設整備に必要な事業費につきましては、通常はそれぞれの施設を具体的に事業化する段階で、現地の地盤や設計の条件等を踏まえまして算出していくこととしております。

また、交通量につきましては、コンテナ貨物に着目いたしますと、将来の取扱量を現在と比べ約三割増加すると推計しております、交通量もそれに応じて、増加することとなりますが、コンテナ置場や車両待機場をふ頭内に確保することによる港内移動交通量の削減ですとか、道路交通ネットワークの拡充による交通の流れの分散化が図れるものと考えてございます。

それから、三点目の京浜港共同ビジョンとの関係でございますが、東京港、川崎港、横浜港の京浜三港は京浜港共同ビジョンで提示いた

しました将来像の実現に向けまして、平成二十三年九月に京浜港の総合的な計画を策定いたしました。本計画では各港が担う機能等を位置づけるとともに、貨物集荷策、港湾機能の充実強化など、京浜港の国際競争力強化に向けた取組を推進していくこととしております。京浜港の総合的な計画は三港が策定する港湾計画の基本となるものでありますことから、第八次改訂港湾計画では本計画を踏まえまして、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面、多頻度サービスの充実を目指しまして、京浜港の国際競争力強化という京浜港共通の考え方に基づいて改訂を行ったところでございます。私からは以上です。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○山口企画担当部長 企画担当部長の山口でございます。

私からは江東区議会との都区協議会の状況を御答弁申し上げたいと思います。八月二十八日に江東区議会との都区協議会が行われました、そこでいただいた御意見といたしましては、十五号地におけるコンテナふ頭の新規計画については、景観の悪化、交通渋滞など環境に大きな影響を与える可能性が高いが、協議を尽くしたとは言いがたいということから、引き続き都区協議会において十分協議をされたいとい

うものでございます。都といたしましては都区協議会での御意見を踏まえまして、急遽、九月初旬に新木場での交通渋滞の実態調査を実施しております。今後こうした調査結果の課題や今後の道路ネットワークの整備計画などを含め、周辺への環境影響などについて江東区議会の皆様に十分に御説明するとともに、協議を進めまして地元区の御理解を得るよう努めてまいりますと考えております。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○畔上委員 今の御答弁を伺いましてこの第八次改訂計画、これはやはり慎重に私は再検討すべきだというふうに思います。その第一の理由は、交通量予測では今お話しあったようにコンテナトラックだけでも三割増えると、こうしますと、ますます大気汚染がひどくなって、さらに渋滞の問題が深刻になるということが予想される。今、バンプールやシャーシプールなどをつくって渋滞対策を行うんだという御説明をいただきました。

それ自身は非常に重要なことだと思っておりますが、それでも、今でもそれを上回っているから渋滞しているわけですね。さらにふ頭をまた増やすということになれば、ますます深刻な渋滞をつくり出して環境悪化させることにつながるのではないのでしょうか。そして、それを理

由に今度南北道路をつくるということになります。そういうお話ですが、さらに新たな道路をつくらなければ交通渋滞解決できないということ、また道路の新設ということになりかねないというふうに思うからです。

それから、第二点目は財政的な見通し、これが明らかになってない改訂計画だということ、岸壁の延長が四千四百七十九メートルから六千八百二十四メートルになるというふうに伺っております。つまりバース数で言うと今の一・四倍で、バースの総延長では一・五倍の二千三百四十五メートル延長されるわけですね。経済港湾委員会が都議会の中であったわけですが、この中央防波堤の外貿のコンテナふ頭、これは一キロメートルで千億かかるという御答弁がありました。

例えばこれを基本に計算した場合には、二千三百四十五メートルの延長によってコンテナふ頭の整備で約二千六百億円と、そして、先ほどあった臨港南北道路、これは千億というふうに示されておりますから、足せば三千七百億、さらには若洲の新たなふ頭、これをつくるために埋め立てをする、こうなってくると、ほんとうに膨大な費用がかかってくるわけです。一体どれぐらいの概算があるのかということが全く示されない中で「はい、わかりました」とい

うわけにはいかないと思っております。

三番目には、江東区議会のお話がありました
が、九月上旬に調査して課題含めてこれから説
明と協議をしていくんだというお話で、私もこ
の区議会の文書を読ませていただきましたが、
協議を尽くしたとは言いがたいと、そして、十
五号地におけるふ頭計画については了承する
ことはできないというふうに区議会はしてい
るわけですね。そういう点では現時点でここを
了承するわけにはいかないということであり
ます。

四番目には、そもそもこの改訂計画の前提に
なっていた京浜港の総合的な計画での京浜港
の目標とする貨物量、これが本当に適正なのか
という問題があると思うんです。先ほど都澤委
員からも六百十萬TEUは非常に厳しいでは
ないかというお話もありましたが、現在の状況
というのを調べてみたんですが、京浜三港でコ
ンテナの取扱量、これが二〇〇八年から二〇一
三年までは伸びはほとんどありませんでした。
東京港は確かに微増しているんですけども、
横浜港はむしろ減少していると。にもかかわら
ず、京浜港の総合的な計画、これが基本になっ
ているわけですけども、この計画では二〇三
〇年には千二百六十から千四百七十萬TEU
と、今の二倍近くになる見込みで今回の計画が

策定されているということになっているわけですね。

もう既に横浜港では大型の外国コンテナを呼び込むんだということで南本牧港でしたか、マイナス十六メートル、マイナス二十メートルのコンテナ整備をされているわけです。大深水バースを複数整備したというふうに伺っていますが、それでもコンテナ取扱量は減っているわけです。そういう点で東京港と横浜港で競い合って、呼び込むためのふ頭整備を行うんだというふうに進めても、それでも京浜港全体では伸びてないというのが実態なわけです。

そういう点からいきましても、私はやっぱり交通渋滞の解消のための背後地の確保とか、それから、着実な災害対策とか、それから、既存施設の維持・補修、こういうことで進めるべきであって、この改訂計画（案）、これはやはり慎重に再検討すべきだということで了承しかねると意見を述べさせていただきます。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○山崎委員 江東区長の山崎でございますが、今、区議会のお話もありましたので区長としての私の意見も述べさせていただきますと思います。

区議会のほうは引き続き協議を求めていくということですが、そうした意向であります。

自身も区長として意見があります。この十五号地というのは御存じのように昔からごみで埋め立てられてきたところでありまして、多くのごみトラックが江東区中を通り抜け入ってこられました。今はもう大変すばらしい土地に変わっております。

今回このことによつて一体どのくらいの車が増加するのか、これを伺いましたところ一日二千台のトレーラーが動くということであります。二千台のトレーラーが若洲、新木場の交差点に一カ所に集中するわけでありまして、大変な渋滞を来たすであろうと思います。ゲートブリッジができましたから、現在も大型のトレーラーがかなり通過しているわけで、こうした点では非常に区議会が心配するのは当然なことであらうと思えます。

実は我々、区としてこの東京の湾岸エリアをどういうふうな、オリンピックもありますんで、ね、どのようなまちを目指そうかということで、江東湾岸エリアのゾーン別目標というのを立てました。これは東京都のほうにも区の意見として提案をさせていただいてきましたが、有明北、有明南、豊洲地区を国際・居住・観光ゾーン、そして辰巳、夢の島、新木場地区をスマートな環境・エネルギーゾーンで、若洲、中央防波堤地区をオアシスゾーン、オアシスゾーンと

という言葉を使ったのもちよっと、私自身もうちの幹部の連中の考えにびっくりしたんですが、そのオアシスゾーンは屋外スポーツやレジャーの拠点、交通ネットワークの充実、都心近傍で豊かな自然を感じられるパークエリア、このようにこの若洲地区をオアシスゾーンとして位置づけているんですね。将来ともこのような地区を区民・都民の多くの方はオアシスと感じられるような地域にしたいというのが願いなんですね。

今、既にこの十五号地、若洲には若洲ゴルフリンクスがあります。日本で一番予約のとれないゴルフ場とも言われています。そして、ヨット訓練所、ここでは私どもの小学校五年生から募集をして、将来のオリンピック選手を育てようということでもヨット訓練所で、おかげさまで世界選手権まで部をつくって、セーリング部をつくって六年で世界選手権、ジュニア選手権まで出る子どもを育ててきました。しかもオリンピックのときにはここはマリーナをつくって、セーリング競技をやるといふ計画がほぼ決定をしていると思うんですね。そして、その脇にはゲートブリッジの下にはキャンプ場があります。このキャンプ場も大変に区民・都民が賑わっております週末は予約が取れない。普段でもデイズニールランドに行く人たちがキャン

プ場で泊まって、とすると、安いですからね、キャンプ場で泊まってそこからデイズニーへ行って帰ってくる。そのような活用もされていますし、普段からバーベキューをやる人が、今、相当増えています、大変な賑わいを呈しております。

こうしたところへ急遽このコンテナふ頭をつくるという計画が来ました。東京港の機能強化ということは私も十分理解はできますけれども、その地域、地方自治体、それぞれが持つ目標とか構想とかいうものに対して、やはり十分な配慮がなされているんだろうかという思いがいたします。この改訂計画（案）の方針の中に「世界をリードする環境先進港湾」、「重要な環境資産で緑地や水辺空間の魅力向上に取り組む」、こう書かれているんですね。そういう配慮をやはり地域に対してしっかりと理解をして協議をし、十分な地域住民あるいは事業者との協議を進めない限りは、そう簡単に「ああ、いいですよ」というわけにはいかないんですね。

我々一地方自治体、区町村長はそれぞれおのれの地域に責任を持っているわけです。今、現在だけではなくて、今後、将来にわたって、そうした責任を負っていくわけですね。「あの時代の区長は何をやってたんだ」、こう言われる

わけにはいかない。ですから、今後、十年、二十年、三十年後を見据えた我々は区のまちづくり、さまざまな施策を展開しているわけであり、さまざまな意味で、今回、区議会の意見も出ましたけれども、私も今後十分に協議を行って、当然、区議会の了承をいただくことは当然であります。私ども区とも十分協議をしてもらわなければ困るということを申し上げておきたいというふうに思います。

○高橋会長 はい、ありがとうございます。どうぞ、木内先生。

○木内委員 なるべく簡潔に申し上げます。今、既存のコンテナふ頭では取扱量が多くて混雑の状況ということ、これはもう認識としては私も同感でありまして、中央防波堤外側では新たに三バースのコンテナふ頭を整備しているという現状であります。こうしたコンテナふ頭は、いずれも東京港のメイン航路である第一航路側に配置されております。東京港の西側がコンテナを取り扱う拠点になっている。一方、今回の第八次改訂港湾計画では、今後のコンテナ貨物取扱量の増加に対応するため、大井水産物ふ頭や十五号地前面をコンテナふ頭とする計画、こういうふうに行っているわけでありまして。

それにしても、発言の途中ですけれども、これだけの大きな計画を議論するのに、説明

が三十五分、それから、予定されている時間が十一時半まで、あまりにも短時間過ぎるということに実は残念な思いを深くしているわけがありますけれども、首都圏を支える東京港が貨物量の増加に対応して、これまでの流れとは全く違う、東京港の東側に位置する十五号地にまでコンテナふ頭を計画することになった、この提案の考え方、これを改めてはつきりしてもらいたいと思うんです。都民が納得できる説明を求めたいと思うのであります。

もとより東京港は市街地と接しております。今も山崎地元江東区長からお話がありましたけれども、新しい壮大なビジョンのもとで当該地域の開発、中長期的、将来にわたるまちづくりを地元区は懸命に今つくり上げているところであります。そこに住んで働く人々のことを考慮しながらこの施策というものを進めていかなくてはならないのは、都政にあっても当然のことだと思っております。今回の第八次改訂港湾計画では、都市型総合港湾を指しているところでありますけれども、私は東京港の歴史と特質を考えるならば、他の全国の港に比べて側面的特質というのは、地元あるいは関係団体との協議を綿密に重ね、そうして合意のもとにさまざまな事業と計画を実施してきたというのが、東京港の全国に誇り得る実は大変誇

るべき特徴なんでありませう。

そこで、今も地元区長から話がありましたけれども、十五号地にはゴルフ場や魚釣り施設に加えて区立のキャンプ場があつて、区民をはじめ多くの方々に親しまれてのことから、コンテナふ頭を整備することによる交通事情など、環境の変化に十分留意する必要があると思ふのでありますけれども、さつき山口部長の御説明にもありました、都区協議会あるいは区議会との話し合いというものが、今、続いているという御報告がありました、私が申し上げた事情から関係地域、関係事業分野、地元の産業構造の中で重要な役割を果たしている業界団体、こういったところへの協議あるいは説明、話し合いというものは絶対に必要だと思ふんです。

例えば新木場というところがありますけれども、ここには我が国の伝統産業を継承してきている木材関係産業をはじめ、各産業分野のいわゆる事業活動の拠点となる機能が集積をしているわけでありませう。こうした新木場の事業所、関係団体への説明もしていく必要があるし、十分な地域の合意を得ていく、これが必要だと思ふんですけれども、これの見解を伺いたしたいと思います。以上です。

○高橋会長 ありがとうございます。はい、どうぞ。

○大和田港湾整備部長 私からは一点目の東側にコンテナふ頭を計画することになった考え方について御説明をさせていただきます。近年コンテナ貨物取扱量でございますが増大してございまして、アジアへの生産拠点のシフトに伴う輸入の拡大等もございまして、今後も一定程度の増加が見込まれまして、平成三十年代後半には一・三倍ぐらいになると予想をしているところでございます。こうした貨物を円滑に取り扱うためにはコンテナふ頭の拡充が必要となつてございます。しかしながら、東京港に残されたスペースは限られておりまして、その限界も見据えて施設の利用状況の変化や貨物量の増加、船舶の大型化などの時代の要請に応えていく必要があります。

こうした観点から第八次改訂港湾計画では、中央防波堤外側コンテナふ頭を早期に整備いたしましたして、それを種地として大井・青海コンテナふ頭を再編していくなど、第一航路周辺を最大限コンテナふ頭として活用した上で、活用可能な水域が残されている東部地区の既存ふ頭前面を有効利用することとしたものでございます。具体的には十五号地につきましてでございますが、中小型船が主流のアジア貨物に対応するため、岸壁の利用が低下してございます木材ふ頭の前面をコンテナふ頭とする計画と

したものでございます。私からは以上でございます。
ます。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○山口企画担当部長 私からは二点目の御質問についてお答えさせていただきたいと思えます。
八月二十八日に実施されました江東区との都区協議会ですが、その際いただいた御意見を踏まえまして、急遽、九月初旬に先ほど御説明申し上げましたように、交通渋滞の実態調査を実施して、その概要は既に江東区議会の皆様に御説明させていただいたところでございます。十五号地のコンテナふ頭の整備に当たりましては、こうした調査結果の課題や今後の道路ネットワークの整備計画などを含め、周辺への環境影響などについて地元江東区の皆様、もちろん事業者の皆様も含めてですが、十分に御説明をするとともに協議を行い、できる限り環境への配慮などを検討してまいります。また、地元区の皆様、事業者の皆様におきましては十分に御説明をさせていただいた上で、御理解を得るよう努めてまいり所存でございます。

具体的にどのような方向で検討していくかということでございますが、整備に当たりまして改めて交通状況を調査し把握するとともに、コンテナ車両が路上駐車しないようコンテナふ頭内に車両待機場を確保するなどの対策を

講じていきたいと考えております。また、臨港道路南北線の整備に加え、国に対して国道357号線の立体交差化の整備推進を働きかけるなど、円滑な交通環境の整備に向けて臨海部の道路ネットワークの拡充に努めてまいります。さらには植栽など景観面での配慮を行い、物流機能と環境機能が調和するように行っていくたいと考えております。また、地域の整備の状況につきまして地域の皆様の御意見もあると思いますので、そちらもお伺いしながらやっていきたいと思いますが、十五号地につきましては東側のゴルフ場、キャンプ場などのエリアと、今、木材ふ頭のあります物流ゾーンとございますので、そちらもあわせて検討していきたいというふうに考えてございます。

○高橋会長 はい、木内先生。

○木内委員 ちよっと一言だけ。山崎区長また私のほうから申し上げました意見の経過を踏まえて、この計画書の扱いについては会長のもので御配慮、また、知恵を出していただくようお願いをいたします。以上。

○高橋会長 ありがとうございます。はい、では、鶴岡さん。

○鶴岡委員 東京港運協会の会長の鶴岡でございます。二点ほどちよっと御意見を申し上げたいと思います。

まず第一点ですが、今いろいろ御審議いただいているこの八次計画等に、非常に多大な影響を及ぼす羽田空港の第五滑走路問題、現在、国交省関係のほうでこのC滑走路に並行して第五滑走路を設置する案が最も有効な案として提示されておりますが、もしこの案が採用される場合、東京港の今御審議いただいている大井あるいは新海面、品川等々に第一航路、これに多大な影響を及ぼす、現在でも制限をさせていただきます。もう本当に、今、この第八次計画が全く形をなさない状態になる可能性のある羽田空港の滑走路増設について、ぜひとも慎重に御意見をいただいて国にも言っていたきたいと、我々港運関係としては非常にこれを切にお願いとしてひとつ言わせていただきたい。

第二点目は、海上交通ネットワークについていろいろ八次計画にございますが、通常時の民間における運営において、やはり陸との接点のあるところに乗り場が必要であると。基本的に観光ではなく日常的な都民の生活に結びつけるためにも、陸上の駅等に近い部分に船舶の乗降場をつくっていただきたい。それによって陸上交通の緩和、あるいは、水辺の働く、住むという方の利便性を図っていきたい。なおかつ、観光事業としても今後オリンピック等にこれ以上道路増設できませんので、そういう観光の

人たちの交通網としてもぜひ拡充していく。そのためには陸の接点のあるところ、ここに乗降場をぜひつくっていただきたいと。

都用地の使用許可あるいは水域占用、さらには公共浮棧橋、ポンツーンなど、港湾施設の提供のあり方についてぜひ積極的な対応を図っていただきたいというふうに思います。また、この民間交通ネットワークの拡充は、災害時に非常に重要な役割を果たすというふうに思っております。ただ、日常的に事業がなされていないと、災害時にも船もなければ船長もいないという状況になりますので、この辺をぜひ東京都として御審議いただきたいと思えます。

ちよつと今いろいろ出ている意見の中で、我々港運事業者として交通渋滞対策等々に一っだけ御意見を申し上げたいのは、現状起きているのは現状の港湾施設の許容をはるかに超えているということが渋滞の原因でございます。じゃ、なぜ東京、横浜へっつてという御意見もございました。これはあくまでも都心の需要に対応すべく東京に荷物がどうしても集中してくると。近郊の横浜でもいいじゃないかというところもございしますが、やはりそれは利用者がそういう形の選択をした結果、東京港がこういうような状況になっているということで、施設の拡充については必要だと、また、それがひい

て言えば交通渋滞対策に相当な効果があるというふうには思っております。その辺は御理解いただきたいというふうに思います。以上でございます。

○高橋会長 はい、ありがとうございます。はい、木内先生。

○木内委員 たびたびの発言で恐縮ですが、今、鶴岡会長の御意見は私は大変な重要なことだと思っております。かねてから第五滑走路について安易にこれを認めてはならないという私は個人の意見を強く持っている立場でございます。国においては、今、東京港と羽田空港の調和を前提に検討を進めているようでありませす。しかし物流の世界には常に変化があるわけでありませす。今後、東京港を利用する船舶が例えば大型化をしてくる、あるいはまた航空法の制限表面にかかる船の数が増えてくるようなことは十分今後可能性として考えられるわけでございます。まさに鶴岡委員の言われるとおりだと思っております。

したがって、港湾管理者の立場からは今後も様々な事態を想定の上、十分に検討を行った上で将来にわたって空港機能と港湾機能がお互いに共存できるように国に働きかけを行っていくべきである、こう主張したのであります。間違っても港湾機能がこのために停滞・劣化したりするようなことがあってはならない。あえ

てこの場をお借りして警鐘を乱打しておくものであります。以上です。

○高橋会長 はい、ごもつともです。ほかに御意見、はい、鈴木先生。

○鈴木委員 質問と意見を述べるか、どうしようかと考えておりましたけれども、今さまざまな皆様からの御意見をお伺いをしておりまして、若干御意見と質問させていただきたいなと思っております。

私ども都議会自民党は昨年の都議選で「世界一の東京をつくろう」ということで戦い、大きな支持をいただき、また、今年の知事選も舛添知事誕生ということで戦ってまいりました。そんな中で私どもも地元大田区、羽田空港を抱えております。この羽田空港の機能強化と京浜港、東京港の機能強化、これなくしては東京の発展、日本の発展はないというふうに考えておりまして、さまざまな私どもの都議会自民党の先輩である江東区長、山崎区長のお考え、そして、私どものまた先輩である大田区の松原区長も今日御出席いただいております、やはり地元区の御要望をしっかりと受けとめる中で、東京港の第八次改訂港湾計画（案）を今日御説明いただき、これをしっかりと進めていく。今日いろいろな意見をいただいた、スピーディーに進めることこそ、やはり地元区のいろいろな

な御要望もお応えをしながら、私は今回の計画というのは二〇二〇年のオリンピック・パラリンピック東京大会をにらんだものですし、また、日本の東京の産業力強化を、これを進めるための計画だと思っておりますので、ぜひスピーディーに進めていただきたいと、こんなふうにも思っておりますが、その中でやはり特に気になっていることもございますので、大変人気のある審議会で、私もここで委員を交代するんで、進捗状況も含めて私は理事者側からきちっとこういうところを進めているんだよということもね、この機会にしっかりと説明をしておいてもらいたいんだというふうに私は思っていますんです。そこで三点質問しますのでお答えをいただきたいと思います。

一点は、東京港における既存のコンテナふ頭では、本当にバックヤードが狭く取扱貨物量に対応し切れない、もう多々御説明あったとおりである点があると考えております。このコンテナふ頭の整備に当たってはふ頭内のみならず、背後用地を確保することが私は本当に重要だと考えておりますが、この中央防波堤外側ではどのようにこの整備が進められているのか、しっかりとお答えをいただきたいと思えます。

それと、何といっても交通渋滞、これを根本的に解決していく一助である国道357号線

の東京港トンネル部分が、二〇一八年度までに整備されると聞いております。これにより車の流れが各段によくなると思っておりますが、こうした整備を含めて物流のボトルネック解消に向けた道路ネットワークの充実、これはどういうふうだね、今後もしっかりやってもらわなきゃいけないと思っておりますよ。だから、この辺のところもぜひ伺っておきたいというふうに思っております。

三点目が、私は、今、東京港、まさに機能強化を第一義的に私どもの港湾審議会、議論をしているんじゃないかなというふうに思っておりますけれども、やっぱりそんな中で、特に二〇二〇年オリンピック・パラリンピック大会の後のこの大会のレガシー、やっぱりこれをどういうふうに都民に伝えていくのかというのが、非常に議会でも大きな議論となっておりますが、それは私はまさにこの機能強化とともに東京港の景観を、しっかりこれを守りつくっていく、こういうことも非常に大事な観点だというふうに思っております、既にそれに向けた整備計画等々も発表されておりますけれども、こういうった東京港で船から見た景観に大変すばらしいところがあるわけで、この観光の面ではぜひ陸からだけではなく、海からも見た景観ビューというものを生かして、この整備を行って

ほしいというふうに思っております。こういった海から見た景観といった取組もぜひ進めていただきたいというふうに思うんですが、その取組状況あるいは考え方等々もぜひしっかりとお示しをいただきたい、こんなふうに思っております。以上です。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○大和田港湾整備部長 私から三点のご質問に對してお答えをさせていただきます。

まず一点目のバックヤード等の確保の重要性でございます。現在、東京港ではコンテナふ頭の標準的な処理能力を超える貨物を取り扱っております、それが主な原因でふ頭背後の交通混雑が発生しております。この抜本的な対策といたしまして、中央防波堤外側地区で新たなふ頭の整備に着手いたしました、岸壁としてはY1バースを平成二十五年度に完成させまして、現在Y2バースを整備中でございますが、処理能力増強のためにはふ頭背後におきます車両待機場やバンプール、シャーシープールなどの整備も必要と考えております。現在、都では大井ふ頭その一、その二間におきましてふ頭背後の関連用地を整備してございますが、今回の計画では中央防波堤外側新海面コンテナふ頭の背後にバンプール、シャーシープールや倉庫等の港湾関連用地を計画に位置づけま

して、ふ頭背後を含め機能強化を図ってまいります。これらの対応によりまして貨物の取扱能力が向上いたしましたとして、東京港の国際競争力が強化されるものと考えてございます。

続きまして、二点目の道路の整備状況でございますが、道路の整備につきましては、一昨年、東京港臨海道路が完成いたしましたして、東西方向の道路ネットワークが強化され、また、本年二月には環七大井ふ頭交差点の、それから、三月には新木場交差点の立体化も実現したところでございます。今後でございますが、中央防波堤地区等のふ頭整備に伴います交通需要に対応するなど、東京港の道路ネットワークを拡充していくことが必要となつてございまして、また、二〇二〇年東京オリンピック大会では臨海部に多くの会場が整備されますことから、会場へのアクセス道路としても臨海道路南北線の整備は不可欠となっております。このため競技大会開催までに臨海道路南北線を供用化していけるよう、国とも連携し整備を推進してまいります。

また、国道357号線の東京港トンネル部につきましては、西行きが平成二十七年、東行きが平成三十年完成を目指して整備が行われてございますが、これに加えて沿線の交差点の立体化の整備推進につきましても、国に

働きかけをしているところでございます。こうした道路整備によりまして、臨海部の道路ネットワークが拡充されまして、ポトルネックの解消が図られるものと考えてございます。

三点目の海から見た景観でございますが、東京港ではこれまで景観やライトアップを意識したレインボーブリッジやゲートブリッジ等の橋梁の整備をはじめ、水際のテラス式護岸の修景、緑化の推進などを行ってきております。また、昨年度は東京港の玄関口でございます中央防波堤地区を対象とした景観ガイドラインを策定いたしました。本ガイドラインは東京港を行き交う船舶やガントリークレーンによる荷役などの港湾活動を景観の主体として位置づけまして、シンボル性を持つ空間となるようにガントリークレーンの色彩の統一などについて配慮していくものがございます。今回の計画ではこうした眺望を楽しめる水際をハーバービューラインとして位置づけるとともに、海上交通ネットワークをオリンピック期間中の観客輸送等に活用でき、さらに大会後も観光と日常の両面から東京の魅力を高める交通手段として、その形成を目指してまいります。こうした海上交通ネットワークの拡充とあわせまして景観ガイドラインの実現など景観面の取組を進め、港の風景を観光資源として活用して

いきたいと考えているところでございます。以上でございます。

○高橋会長 はい、どうぞ、川嶋さん。

○川嶋委員 もうたくさん意見が出ておりますのであえて申し上げませんが、前回の港湾審議会のとくに国際戦略港湾につきましては、皆様方それぞれ三港で協議をされているというふうにお伺いをしましたので、この計画書なりどこかにそういうものが入るべきではないかという意見を申し上げた記憶がございますが、今回この港湾計画の方針のページのところにお書きをいただきましたありがとうございます。これで今回の計画、画期的な東京湾の京浜港の計画という形でお示しいただいたということで、大変画期的なものだろうというふうに思います。

川崎港と横浜港の港湾計画につきましては、来週、地方港湾審議会が開かれてそれぞれ議論されるといふふうに伺っておりますので、もちろんこの計画と整合性がとれているということだと思いますし、その中で畔上先生がおっしゃっていたような貨物量の問題ということも明らかにされるんだろうと思います。そういう意味で、ぜひこれからもここに書いてあるとおり、国あるいは利用者の皆さん、それと港湾管理者の皆さんが十分協議をしながら、行政を進

めていつていただきたいと思う次第でございます。

あとは利用者の皆さんについては木内先生がおっしゃったように、会長に申しわけございませんが、指導力を託しまして、十分な皆さんからの御不満がないような形で都のほうもやりいただければ幸いです。私はこの計画に画期的なものだということで賛成でございます。ありがとうございます。

○高橋会長 ありがとうございます。はい、どうぞ。

○田中（健）委員 すみません、時間もあれなんです。二点だけ聞かせてください。

先ほどから出ている交通混雑の件なんですが、東京港湾の総合渋滞対策、二月に定められました。先ほども説明ありました根本的な機能強化策、同時に短期的かつ即効性の取組ということで二点の取組をされているということですが、後者の短期的即効性の取組なんです。早朝ゲートオープンの取組や、また車両待機場や違法駐車対策の強化ということが報告がありました。特に違法駐車対策に関しては道路交通过法で取り締まれないところを、港湾法の一部改正に伴って取り締まるということも前回も話がありました。そこでこれが短期的即効性であることをぜひ示していただきたいものです。

から、二月からもう八カ月がたっておりますので、この例えば違法駐車はどのくらい取り締まりをし、成果としてどのくらいのものがあらわれたのか、件数等があればわかれば教えていただきたいのが一点。

また、二点目は、中間報告の変更箇所で大きな変更は、一つは水素ステーションの拡充が掲げられたことかと思っております。これは知事が水素社会の実現に向けた戦略会議というのでも開いております、都全体としてもこの問題を取り組んでいることかと思えます。この問題について、今ステーションがどのくらい整備されていて、今後この計画ができた場合、どのくらいその規模やまた数等具体的に設置がされるのか、わかる範囲でお答えいただければと思います。以上です。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○古谷港湾経営部長 第一点目の路上駐車対策についてお答えしたいと思います。路上駐車対策につきましましては、これから地区を指定しまして、違法駐車対策をしていくという取組を始めようというところで警視庁や関係者と協議を開始しているところでございますので、これから効果があらわれてくるというふうに思っております。今年度中にいろいろな話し合いを行います。まして取り組んでいきたいと思っております。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○山口企画担当部長 二点目の水素ステーションについてお答えさせていただきたいと思えます。現在、国のほうの方針では二〇一五年までに日本全体で百カ所の水素ステーションの整備を目標としております。この百カ所については四大都市圏ということになってございますので、東京でも二〇一五年に向けて整備を進めていくということになっております。港湾局所管のエリア、臨海地区でございますが、こちらでは現在有明北地区に一カ所水素ステーションがございます。ただ、こちらについては現在バス等への対応はできない口径になってございますので、そちらへの拡充など今後検討が進められていくものと考えております。以上でございます。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○武井委員（代理 小柳津港区副区長） 港区でございます。オリンピック、環境の話が出ていますので私どもはお願いということで聞いていただければと思います。

二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックの港区の台場がトライアスロンの会場ということだったんですけれども、今この件に関していろいろ話が出ております。この辺についてはこの場で話す話題ではないので今日は言

いませんけれども、水質汚染の問題なんです、台場は普段は泳げるくらい綺麗な海なんですけれども、大雨が降ったときに下水処理場の能力以上のものが入ってくると、未処理の水が流れるということで汚くなってしまうと。知事がおっしゃっているようにきれいな海だということとはちよつと言っていたいただきたいなと思っております。

それで、今、環境省が東京オリンピック・パラリンピックに日本の環境技術と自然環境をPRにする場にしようということ、競技場となります東京湾の水質浄化に乗り出すということで、来年度予算も付くということです。この問題は港湾局さんというよりも国、それから環境局さん、そういったところと連携していただいて、このお台場といいますか、東京湾の環境の改善のほうに引き続き努力していただきたいと思っております。これはお願いでございます。

○高橋会長 はい、ほかに御意見ございますか。それではね、大体これで御意見も出尽くしたと思います。実はね、事務局が考えていた質疑応答の時間というのは四十分なんだ。ところがね、これもう一時間やりましたね、もう大分時間が押してきておりますので、そろそろ答申についてのまとめに入りたいと思います。

答 申

○高橋会長 答申に関しましてはね、多くの委員の先生方から貴重な御意見をいただきました。誠にありがとうございます。特に十五号地のコンテナふ頭の新規計画につきましてはね、関係区と十分な協議をやれと、こういう御要望がございました。この際、答申のまとめについてのほうから提案をしたいと思えます。諮問事項の「東京港港湾計画・改訂（案）」、「東京港臨海地区の解除（案）」は、この原案をもって本議会の答申とすることをお諮りしたいと思えます。ただ、そのうち「東京港港湾計画・改訂（案）」につきましてはね、次のリザーベーションをつける。「十五号地におけるコンテナふ頭の新規計画については、当審議会において出された意見などを踏まえ、地元区である江東区の理解を得られるよう、十分協議を尽くされたい」、こういう意見を付して答申としたいと思いますけれども、御異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

（「異議あり」の声あり）

○高橋会長 よろしいですね。それでは、一部のリザーベーションはありますが、マジヨリテイー

は賛成と認めます。これをもって答申といたしたいと思えます。

それでは、原案を妥当と認めることにしまして「東京港港湾計画「改訂」(案)」につきましては、リザーベーション「十五号地におけるコンテナふ頭の新規計画については、当審議会において出された意見などを踏まえ、地元区である江東区の理解を得られるよう、十分協議を尽くされたい」という意見をつけることにいたしましたと思えます。

それでは、会長の私から答申書を安藤副知事にお渡しいたしますので、準備の都合によりましてサインの時間をいただきたいと思えます。

(答申書手交)

○高橋会長 どうも皆さん、ありがとうございますました。

東京都副知事挨拶

○高橋会長 それでは、安藤副知事から御挨拶を賜りたいと思えます。よろしく願いいたします。

○安藤副知事 一言御礼の御挨拶を申し上げます。各委員の皆様におかれましては日ごろから港湾行政に多大な御支援、御協力をいただいで

ございますが、ただいまは御熱心な討議を踏まえまして、高橋会長から港湾計画の改訂及び臨港地区の解除の両諮問につきまして、原案を適当と認めるといふ答申を頂戴いたしました。御審議を賜りまして誠にありがとうございます。

今回御答申をいただきました第八次の改訂港湾計画は、これから概ね十年間、十年後の東京港のビジョンを示すものであります。港湾計画のコアとなります物流に関して申し上げますが、既に御議論ございましたが、アジア諸国が著しい躍進を遂げまして、東京港は厳しい国際競争の中にあると思っておりますが、その中にありましても首都圏四千万人の生活と産業を支える東京港の役割は、ますます重要になっていっていると思っております。今回の港湾計画の改訂によりまして、国際競争に勝ち抜く港をぜひとも実現していきたいと思っております。

また、改訂に当たりまして、東京港が大都市東京の活力や魅力の向上に寄与する港となりますように、物流のみならず、都市の発展に必要な要素であります観光・交流、あるいは環境、安全・安心、さらにはオリンピック・パラリンピック競技大会開催という五つの観点から検討を進めてまいりました。こうした幅広い取組によりまして港湾機能と都市機能が有機的に結合いたしました、基本方針にも書いてござい

ますが、世界に誇る都市型総合港湾を目指しますとともに、世界に誇れる安全・安心なベイエリアといたしまして、オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて着実な準備を進めてまいりたいと思っております。

また、今回の答申に意見が付されておりますけれども、これを真摯に受けとめまして、東京港第八次改訂港湾計画の事業実施に当たりましては、関係地元区、関係者の皆様と十分に協議をさせていただき所存でございます。御列席の委員の皆様には引き続き御指導を賜りますようお願い申し上げます、簡単ではございますが御礼の挨拶とさせていただきます。今日は誠にありがとうございました。

○高橋会長 どうもありがとうございました。

議事の終了

○高橋会長 それでは、これを持ちまして本日の議事は終了いたします。

それでは、どうもありがとうございました。

閉 会 (午前十一時五十一分)

— 了 —