

平成二十二年 度

第八十三回

東京都港湾審議会議事録

平成二十三年一月十八日(火)
於 都庁第一本庁舎四十二階特別会議室A

次 第

- 一 開 会
- 二 会長選任
- 三 会長代理指名
- 四 港湾環境整備負担金部会委員の指名
- 五 諮問事項
東京港湾隣接地域の指定及び解除(案)
- 六 報告事項
報告事項
(1)国際コンテナ戦略港湾について
(2)海上公園事業について
(3)運河ルネサンスの取組について
- 七 答 申
- 八 東京都副知事挨拶
- 九 閉 会

出席者

学識経験者

公立大学法人首都大学東京理事長

高橋 宏

(社) 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

東京海洋大学理事・副学長

苦瀬 博仁

東京大学大学院教授

下村 彰男

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(欠席)

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教授

森地 茂(欠席)

元(財) 東京都公園協会西部支社長

清水 政雄

港湾・海上公園利用者

(社) 東京港運協会会長

鶴岡 元秀

東京倉庫協会会長

犬塚 静衛

東京港定航船主会会長

菊地 弘訓

東京湾海難防止協会特別参与

竹内 尚武

東京港湾労働組合連合会副執行委員長

都澤 秀征(欠席)

全日本海員組合関東地方支部長

池谷 義之

(社) 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

安斉 礼子

都民公募

杉田 研一

港湾区域に隣接する特別区の区長

中央区長

矢田 美英(代理)

港区長

武井 雅昭(代理)

江東区長

山崎 孝明(代理)

品川区長

濱野 健

大田区長

松原 忠義(代理)

江戸川区長

東京都議会議員

多田正見(代理)

東京都議会議員

大沢昇

東京都議会議員

田中健

東京都議会議員

馬場裕子

東京都議会議員

神林茂

東京都議会議員

宇田川聡史

東京都議会議員

藤井一

東京都議会議員

畔上三和子

関係行政機関の職員

東京税関長

梅本守(代理)

関東地方整備局長

下保修(代理)

関東運輸局長

神谷俊広(代理)

東京海上保安部長

山本裕一

警視庁交通部長

鈴木基久(代理)

東京都職員

副知事

村山寛司

港湾局長

中井敬三

技監

飯尾豊

総務部長

山本隆

港湾経営部長

小宮三夫

臨海開発部長

平林宣広

港湾整備部長

前田宏

離島港湾部長

平田耕二

港湾経営改革担当部長

河内豊

開発調整担当部長

大和田元

計画調整担当部長

大釜達夫

企画担当課長

松本達也

開 会 (午後三時)

○松本企画担当課長 定刻でございますので、ただいまから第八十三回東京都港湾審議会を開会させていただきます。

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

本来でございますと、議事進行につきましては会長にお願い申し上げるところでございますけれども、本日は新たな委員となつて初めて開かれる審議会でございますので、現在、会長は空席となっております。しばらくの間は、私、総務部企画担当の松本が進行役を務めさせていただきますと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

恐縮でございますが、着席で進行させていただきます。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ございます。よろしくお願いいたします。

なお、本審議会は公開をさせていただいております。こちらについてもあわせてご了承のほどよろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告申し上げます。

ただいま、三十七名の委員に対しまして、委員並びに代理出席の方も含めまして、三十名の委員の方にご出席いただいております。定足数を満たしてございます。

次に、お手元に配付いたしております資料についてご説明をいたします。「会議次第」「東京都港湾審議会委員名簿」、本日の審議事項でございます諮問書の写し、それから資料1「東京都港湾隣接地域の指定及び解除(案)」、資料2「国際コンテナ戦略港湾について」、資料3「海上公園事業について」、資料4「運河ルネサンスの取組について」でございます。

これに加えて、参考資料として本日の「座席表」、それから「東京都港湾審議会条例」「東京港便覧」を配付してまいります。

配付資料等の不足等がございましたら、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

○松本企画担当課長 それでは、引き続きまして委員の紹介でございます。

お手元の委員名簿に従いまして、大変僭越ではございますが、私のほうから紹介をさせていただきます。ご着席のままで結構でございます。

なお、お手元に配付しております名簿に星印がついている方につきましては、今回から新たに就任された方でございます。

それでは、まず学識経験を有する皆様でございます。

高橋宏委員でございます。

川嶋康宏委員でございます。

橋本弘二委員でございますけれども、遅れてお見えになる予定でございます。

苦瀬博仁委員でございます。

下村彰男委員でございます。

崎田裕子委員でございます。

清水政雄委員でございます。

なお、三村優美子委員、森地茂委員、倉本宣委員は所用のためご欠席との連絡を受けてございます。

次に、港湾・海上公園利用者の皆様でございます。

鶴岡元秀委員でございます。

大塚静衛委員でございます。

菊地弘訓委員でございます。

竹内尚武委員でございます。

池谷義之委員でございます。

安斉礼子委員でございます。

杉田研一委員でございます。

なお、都澤秀征委員、丸山正委員は所用のためご欠席との連絡を受けてございます。

次に、港湾区域に隣接する特別区の区長の方でございます。

中央区長矢田美英委員でございますが、本日は宮本恭介土木

部長が代理出席をされております。

港区長武井雅昭委員でございますが、本日は新村和彦特定事

業担当部長が代理出席をされております。

江東区長山崎孝明委員でございますが、大井哲爾政策経営部

長が代理出席をされております。

品川区長濱野健委員でございます。

大田区長松原忠義委員でございますが、堤正廣まちづくり推

進部長が代理出席をされております。

江戸川区長多田正見委員でございますが、山本敏彦経営企画

部長が代理出席をされております。

次に、東京都議会議員の方々でございます。

大沢昇委員でございます。

田中健委員でございます。

馬場裕子委員でございます。

神林茂委員でございます。

宇田川聡史委員でございます。

藤井一委員でございます。

畔上三和子委員でございます。

次に、関係行政機関の方々でございます。

梅本守委員でございますが、本日は小田桂宏企画調整室長が代理出席をされております。

下保修委員でございますが、本日は梅山和成副局長が代理出席をされております。

神谷俊広委員でございますが、本日は山田信孝交通環境部長が代理出席をされております。

山本裕一委員でございます。

鈴木基久委員でございますが、本日は伴都貴男交通規制課長が代理出席をされております。

以上で出席委員のご紹介を終わらせていただきます。

次に、東京都側の出席者を紹介させていただきます。

副知事の村山でございますが、本日は所用により会の途中から出席をさせていただく予定でございます。

港湾局長の中井でございます。

港湾局技監の飯尾でございます。

総務部長の山本でございます。

港湾経営部長の小宮でございます。

臨海開発部長の平林でございます。

港湾整備部長の前田でございます。

離島港湾部長の平田でございます。

港湾経営改革担当部長の河内でございます。

開発調整担当部長の大和田でございます。

計画調整担当部長の大釜でございます。

どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

会長の選任

○松本企画担当課長 それでは、お手元の会議次第に従いまして

進めさせていただきます。

まずは、会長の選任でございます。

会長につきましては、東京都港湾審議会条例第五条第二項の規定によりまして、学識経験を有する委員の中から互選で選任していただくことになっております。

それでは、会長の選任につきまして、どなたかご発言をお願い申し上げます。

大塚委員、お願いいたします。

○大塚委員 大塚でございます。

会長の選任につきまして提案申し上げます。

当審議会の前会長でいらっしやいます高橋宏委員に引き続き会長をお願いしたらどうかというふうに存じます。

高橋委員は、平成十八年から二期にわたりまして会長を務めていただいております、その間、幅広い見識と長く港湾事業の第一線に携わったご経験を生かしてご活躍されてきたところでございます。

高橋委員には大変ご苦勞なことかと存じますが、引き続き会長への就任をぜひお願いいたしたいと存じます。

以上でございます。

○松本企画担当課長 ありがとうございます。

ただいま大塚委員から高橋宏委員を引き続き会長にというご提案がございましたが、皆様、いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○松本企画担当課長 それでは、異議なしということでございますので、高橋委員に本審議会の会長をお願いしたいと存じます。

高橋委員には、大変恐れ入りますが、会長席のほうにお移りいただき進行をお願いしたいと思います。

(高橋会長、会長席へ移動)

○高橋会長 高橋でございます。ただいまご推薦をいただきまし

たので、引き続き会長をお引き受けさせていただきたいと思
います。皆様方のご協力をいただきながら、この重責を果たして
まいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、会議次第に従いまして議事を進めたいと存じます。
ちよつと座らせていただきます。

会長代理指名

○高橋会長 まず、会長代理の指名でございますが、東京都港湾
審議会条例第五条四項によりますと、会長に事故があるときは、
学識経験を有する委員のうちから、あらかじめ会長の指名する
委員がその責務を代理するとなっておりますので、ここで指名
させていただきます。

引き続き、川嶋委員にお願いしたいと思ひますが、お願い
いたします。

港湾環境整備負担金部会委員の指

名

○高橋会長 次に、港湾環境整備負担金部会委員の指名でござ
います。

東京都港湾審議会条例第二一条第二項に、港湾環境整備負担金
に関する事項は本審議会の所掌事項となっております。これに
つきましては、昭和五十五年の第三十七回東京都港湾審議会
におきまして、専門部会を設置し、審議することになっており
ます。そこで、東京都港湾審議会条例第八条第二項の規定に従

いまして、部会委員の指名をさせていただきます。学識経験を
有する委員のうちから、川嶋委員、清水委員、港湾・海上公園
利用者の委員の中から、鶴岡委員、犬塚委員、菊地委員、都澤
委員、行政関係機関の委員の中から、下保委員、神谷委員、山
本委員の九人の方々にお願いしたいと存じます。

諮問事項

東京湾港湾隣接地域の指定及び解 除（案）

○高橋会長 それでは、諮問事項の審議に入らせていただきます。
質問書の写しを皆様方のお手元に資料として配付してござ
います。

諮問事項「東京湾港湾隣接地域の指定及び解除（案）」につ
いて、事務局より説明をしていただいた後に、まとめてご意見、
ご質問などをお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。小宮港湾経営部長、お
願ひします。

○小宮港湾経営部長 港湾経営部長の小宮でございます。

本日の諮問事項でございます東京湾港湾隣接地域の指定及
び解除（案）につきまして説明申し上げます。

恐縮でございますが、着席をしてご説明をさせていただきます。
す。

内容の説明に入ります前に、港湾隣接地域の概略につきまし
て、簡単に説明させていただきます。

港湾隣接地域とは、港湾法に定める制度でございまして、水

域である港湾区域及びその背後地の保全を目的とし、港湾区域背後の陸域に港湾管理者が指定するものとして、水際線から百メートルを限度として必要な範囲を指定することとなっております。指定を受けた地域では、護岸や堤防、岸壁等の施設を保護するため、構築物の重量制限などの規制を受けることとなります。

それでは、お手元の資料に従いまして、東京港港湾隣接地域の指定及び解除（案）につきまして、ご説明をさせていただきます。

今回の対象地であります十号地その一地区の東側は、平成二十二年六月に埋立竣工いたしました。そのため、新たに港湾隣接地域を指定するとともに、既指定部分につきましては指定を解除するものがございます。

お手元にご覧いただけます資料一の表紙を開いていただきたいと思います。一ページをご覧ください。

一、指定及び解除の内容でございますが、港湾法第三十七条第一項に規定されております港湾隣接地域をたゞいまご説明しましたとおり指定及び解除するものがございます。

二、指定及び解除の理由でございますが、新たに造成された港湾区域に隣接する土地に港湾隣接地域を指定するとともに、港湾区域に隣接しなくなった地域について指定を解除するものがございます。

恐れ入りますが、二ページをおあげください。

十号地その一地区につきまして、図に示してございます。青色で表示した部分が新規に指定する地域でございます。指定する範囲といたしましては、延長が約六百十三メートル、奥行きは、護岸の構造を考慮いたしまして、水際線から二十メートルの範囲といたしました。

薄い赤色で表示した部分が今回指定を解除する部分でございます。

います。延長七百五メートル、奥行き五十メートル、一部三十メートルのところがございます。この護岸が緩傾斜型であったため、新たに指定する部分より幅が広くなっております。

以上をもちまして、説明を終わらせていただきます。

よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

○高橋会長 ただいまのご説明につきまして、皆様方のご意見ご質問がございましたらお受けしたいと思います。何かございますでしょうか。

一目瞭然でございますから、特に質問はないと思うんですけども、要するにこの青く塗った分を新しく指定地域にするということですね。

ほかにとにかくご質問ございませんでしたら、本件、よろしければお諮りしたいと思います。

ただいまの東京港港湾隣接地域の指定及び解除（案）につきまして、原案を適当と認めることにしたいと存じますが、ご異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり）

○高橋会長 実は、これだけ今日VIPが集まっているのに、審議案件たった一件ではちよつと物足りないんですね。

それでは、審議案件、これでご承認いただきましてありがとうございます。

報告事項

(1) 国際コンテナ戦略港湾について

(2) 海上公園事業について

(3) 運河ルネサンスの取組について

○高橋会長 続きまして、報告事項に入らせていただきます。

このたび当審議会の委員のおよそ三分の一の方がかわられたこともありまして、最近の東京港及び海上公園にかかわる取組について、事務局に報告してもらいます。

国際コンテナ戦略港湾については河内港湾経営改革担当部長から、海上公園事業につきましては平林臨海開発部長から、運河ルネサンスの取組については前田港湾整備部長よりそれぞれ報告願います。一括して説明をしていただいた後に、ご質問があればまとめてお伺いしたいと思います。

それでは、報告をお願いいたします。

○河内港湾経営改革担当部長 港湾経営改革担当部長の河内と申します。

本日、報告事項の一点目、資料2に基づきまして、国際コンテナ戦略港湾について報告させていただきます。

誠に失礼ながら着席させていただきます。

お手元に資料2「国際コンテナ戦略港湾について」をご用意いただきたいと思います。

国際コンテナ戦略港湾施策につきましては、昨年の二月に国土交通省が全国の港湾管理者などに対し広く公募を行い、東京都といったしましては、この公募に対して、東京港、川崎港、横

浜港の三港で構成いたします京浜港として応募することといたしました。

まず、国の公募及び私どもの応募に至る経緯について申し述べさせていただきますと思います。

お手数ですが、資料の二枚目に添付しております参考資料、京浜港の現状と問題点をご覧いただきたいと存じます。

京浜港は、既製品、部品を海上輸送するコンテナの取扱貨物量におきましても、また鉄鉱石や石炭などのバルク貨物及び原油、LNGなどのケミカル貨物を含む総合取扱貨物量におきましても、我が国で最大の総合港湾でございます。首都圏四千万人の生活と産業を支えております。

しかし、コンテナ貨物について世界に目を向けた場合、資料の左下になりますが、アジアから北米に向かう基幹航路における我が国発の貨物量のシェアが十年間で一六%から六%に激減していること、資料の真ん中になりますけれども、我が国の輸出貨物で京浜港を利用せず、地方港から釜山港などのアジア諸港を経由して輸出される貨物が増大していることなどから、資料の右側になります。このままでは国際基幹航路が、京浜港、ひいては日本に寄港せず、日本の貨物を他のアジアの港で積みかえて運ばなければならぬ事態が危惧されております。これをフィーダーポート化、日本語で言いますと枝線化と呼んでおりますが、こうなった場合に、積みかえに要する日数増や、それに伴う在庫コストの増加などにより、我が国産業に多大な影響を及ぼすおそれがございます。資料にございますとおり、実際に基幹航路数は減少傾向でございます。

こうした現状を打開するために、京浜港は、我が国を代表する港湾といたしまして、今回の国の国際コンテナ戦略港湾の選定に応募した次第でございます。

次に、お手数でございますが、資料の一枚目にお戻りいた

きたいと存じます。

資料の左側をご覧いただきたいと思えます。今回の国土交通省の国際コンテナ戦略港湾の「位置付けと目標」を記載しております。まず、分散化した我が国のコンテナ港湾を一つないし二つに絞り込み、国際競争力のある拠点港として育成することを目的としております。これは、アジアから北米に向かう国際基幹航路貨物のシェアが減少している一方で、年々大型化する基幹航路のコンテナ船の寄港を維持していくためには、一回の寄港で積みおろしする貨物の量を多くすることが必要となっていることによります。

このために、貨物を国内各地からばらばらと海外拠点港に輸送するのではなく、国内の拠点港湾に集積する必要性を打ち出したわけでございます。さらに、これらを踏まえた上で、中長期的には、周辺諸国からも国際コンテナ貨物を集積できる港を目指すこととしております。

このための具体的な目標といたしまして、五年間で、現在我が国発着の貨物のうち、海外で積みかえられているものの比率を半分にします。そのために、アジア主要港と同等のサービスを實現する。さらに、十年後にはアジア発着のコンテナ貨物の積みかえを行うアジアの中での拠点港となっていくという目標を国のほうから設定されました。資料の左下になりますが、この応募に対しまして、私ども京浜港のほかに、阪神港、名古屋港と四日市港で構成する伊勢湾、北九州港と博多港で構成する北部九州港湾の四つの主体が応募いたしました。

選定は昨年四月から七月にかけてまして国土交通省において行われ、結果として私ども京浜港と阪神港が八月六日に選定されたところでございます。

それでは、今回、選定を受けてどのような施策を展開するかでございます。

恐れ入りますが、同じ資料の右側をご覧ください。

まず、何よりも京浜港により一層多くの国内貨物を集荷し、国際基幹航路を維持拡大することが必要でございます。このため、京浜三港の港湾管理者である自治体がそれぞれの予算を確保し、貨物集荷補助制度を創設することを考えております。あわせて、この予算を適時適切に活用し、貨物集荷を行う実施部隊としてこれまでのポートセールスとは一線を画した営業体制を整えたいと考えております。その営業体制を用いまして、八戸港など地方港との連携を強化し、国内の貨物集荷に努めてまいります。

また、貨物が集まれば、それに応じた施設の能力増強が必要となります。現在でも東京港の交通混雑解消は大きな課題でございます。このため、中央防波堤外側に新たなコンテナターミナルを整備し、これを契機とした東京港内のコンテナターミナル再編を行い、あわせて臨海道路Ⅱ期工事の竣工、中央防波堤と有明ふ頭を結ぶ南北道路など、アクセスの整備を促進するとともに、当面の混雑対策といたしまして未利用地を活用した車両待機場の整備などを行ってまいります。

さらに、今後の港湾経営のあり方といたしましては、公設民営促進、すなわち港湾施設の基幹をなす岸壁や土地は国や都が整備を行い、港湾の運営に必要な設備機材は埠頭株式会社を整備して運営を行うという方式を推進するため、今後、現在、都が行っておりますふ頭運営の事業を東京港埠頭株式会社に順次移管していくことを企画しております。

以上、駆け足ではございますが、国際コンテナ戦略港湾について説明させていただきました。

○高橋会長 ありがとうございます。

続きまして、平林さん、お願いいたします。

○平林臨海開発部長 臨海開発部長の平林でございます。

海上公園事業につきまして、概要と最近の動きもあわせてご報告申し上げます。

大変恐縮ですが、着席して説明させていただきます。

資料3「海上公園事業について」をご覧ください。

資料左上にありますように、海上公園は、東京都海上公園条例に基づき定められた臨海地域と水域に港湾局が設置する公園でございます。水と親しむ海浜公園、港の景観に親しむふ頭公園、緑に親しむ緑道公園の三つに分類されます。多様なレクリエーションが楽しめる公園として、またまちづくりと一体となった整備をしております。計画では、四十四カ所、九百七十三・四ヘクタールが予定され、現在、そのうちの四十カ所、七百八十五・八ヘクタール、約八〇%を開園しております。

この海上公園は、都市公園法の適用されるものではなくて、都条例に基づく都独自の施設となっております。したがって、その整備につきましては、資料の左下にありますとおり、条例に基づき海上公園計画を策定してございますが、計画の策定や変更の際には、本審議会に諮問し答申をいただくこととなっております。

なお、海上港湾計画に定める事項は、公園の種類、区域、面積、主な公園施設などです。

資料の右側をご覧ください。

都では、海上公園計画に沿って整備が着実に進んできたことから、平成十四年に本審議会で「今後の海上公園のあり方について」の答申をいただき、規制優先から利用優先へなど、考え方の転換を図り、公園ごとの特性に応じた新たな海上公園の取組を開始いたしました。

具体的には、公園を利用しやすくする観点から、これまでの規制を緩和して、バーベキューや釣り、イベントなどがより一層楽しめるようなエリアの拡大に努めるほか、自然再生、都民

との協働、民間事業者との連携など、魅力と活気にあふれた海上公園の変革に今後とも取り組んでまいります。

また、資料右下になりますが、海上公園の具体的な管理につきましては、平成十八年度から指定管理者制度を導入しております。このたび、五年間の指定管理期間が本年度で終わることから、新たに指定管理者を選定し、昨年の第四回都議会定例会に付議し、議決をいただいたところでございます。

それぞれの公園の指定管理者は、資料に記載のとおりでありまして、平成二十三年度から五年間の管理を委託することになっております。

なお、若洲海浜公園につきましては、指定管理期間が七年ととなっておりますので、今回の指定管理者に変更はありません。

次に、資料を二枚おめくりください。

「海の森植栽状況」という表題の資料でございます。

海の森事業につきましては、昨年の二月にもご報告いたしました。その後の整備状況も含めましてご報告申し上げます。

海の森は、平成十七年の本審議会におきまして「海の森」構想の答申を、翌十八年に海上公園計画の答申をいただき、整備を開始したところでございます。

構想におきましては、自然環境の再生を進める取組と、子供たちをはじめ、幅広い都民が世代を超えて森づくりに参加し、自然を育み、自然に触れることができるような公園づくりが必要であるとされておりました。現在は幅広い都民の参加を得て、苗木から育てる森づくりを進めているところでございます。

資料に沿って整備状況を簡単に説明いたします。
左上の写真をご覧ください。

中央防波堤内側埋立地の八十八ヘクタール、赤の実線に囲まれた部分が計画地でございます。

計画地は、ごみを厚く積み重ねた場所であるため、最初に樹

木が育ちやすい土壌をつくるための植栽基盤造成工事を行って
おります。その際、公園などの樹木の葉や枝からつくった堆肥
も活用しております。植樹は造成が終わった場所から順次行っ
ておりまして、春と秋の二回、都民の皆さんに苗木を植えてい
ただいております。

資料の下の表に今までの植樹会等を二覧にしております。

平成十九年七月には、海の森募金のキックオフイベントを開
催いたしました。小学生が育てた苗木などの植樹を行いました。
翌二十年から本格的な植樹を開始いたしました。アイルランド
のロックバンドU2のボノ氏やノーベル平和賞受賞者のマータ
イ氏など、著名な方々の参加も得て植樹会を開催いたしました。
さらに、公募で都民や企業に呼びかけを行いまして、これまで
お子さんから高齢の方まで七千人を超える方々に植樹を行って
いただいたところでございます。ほかにも、全国の道府県、各
国大使館などの参加をいただき、広く事業を行っております。
現段階では、左上の写真に点線で区分けしたとおり、平成八
年の全国植樹祭での植樹地を含めまして、図の緑の部分、十二
ヘクタールが植樹されております。平成二十八年度までに台地
部四十五ヘクタールの植樹を完了させ、その後、残る区域の整
備を行ってまいります。

資料の右上は、昨年の夏、一般公開を実施したときの写真を
掲載しております。上段が二十年五月に植えた場所で、下段
植えた直後と比較していただければ成長の様子をご覧いただけ
ると思います。

このように海の森事業は、審議会答申を踏まえ、かつて廃棄
物処分場であった埋立地を緑あふれる森に生まれかわらせるよ
う、都民の皆様とともに取り組んでまいりました。今後とも審
議会の皆様方にご支援を賜りますようお願いいたします。ご
報告とさせていただきます。

以上です。

○高橋会長 ありがとうございます。

続きまして、前田港湾整備部長、お願いいたします。

○前田港湾整備部長 港湾整備部長の前田でございます。

報告事項の最後でございます。運河ルネサンスの取組につい
てご説明させていただきます。

恐縮でございますが、着席をして説明させていただきます。
それでは、資料四をご覧いただきたいと存じます。

本報告は、港湾局が平成十六年度から東京港の運河の再生に
向けて取り組んでまいりました運河ルネサンスについてご報告
するものでございます。

まず、運河再生の背景と現状についてでございます。

東京港には総延長六十キロメートルに及ぶ四十カ所の運河
がございます。かつて運河では、はしけが盛んに行き来をし、
東京港内や内陸部への物流を水上輸送によって支えてまいりま
した。しかし、近年では、コンテナ輸送の進展や道路網の整備
によりまして、はしけの利用が大幅に減少しております。また
同時に、運河の背後地の土地利用でございますが、工場や倉庫
から商業・業務、住宅といった都市的な土地利用へと変化して
きております。

そこで、新たに観光という視点から運河の役割を見直し、大
都市の貴重な水辺空間として運河の活用を進め、水の都東京
の再生を目指していくことといたしました。これが運河ルネサ
ンスでございます。具体的には、地域のまちづくりと一体と
なって、観光振興に資するにぎわいの創出、新たな運河利用の
発掘や魅力の向上、周辺地域の活性化を目指すものでございま
す。

次に、中段でございます。運河ルネサンスの取組内容でござい
ます。

まず、水域占用許可の規制緩和、地域における合意の形成、民間活力の導入などの課題に対応するため、東京都では、平成十七年三月に運河ルネサンスガイドラインを作成するとともに、水域占用許可基準細目などの改定を行いつつ、推進体制を整えることといたしました。

地元の地域では、このガイドラインに沿いまして、町会や商店会などを主体とした運河ルネサンス協議会を組織し、協議会が策定した運河ルネサンス計画につきまして、東京都が都や地元区の行政方針との適合性を精査いたしまして、運河ルネサンス推進地区を指定いたします。

この推進地区におきましては、水域占用許可の規制が緩和され、水上レストランなどの設置が可能となり、また東京都におきましては、運河まつりなど地域への取組の支援や護岸・遊歩道の整備などを積極的に進めていくこととしております。

これまでの成果でございますが、現在までに五地区を運河ルネサンス推進地区に指定いたしました。この各地区の取組につきましては、資料の二枚目をご覧くださいと存じます。

まず、左上に書いてございます芝浦地区でございますが、民間事業者が多目的の棧橋を整備いたしまして、芝浦・お台場・豊洲を結びますコミュニティー航路が開設されております。現在、年間約四万人の方々に利用をされております。また、護岸の上部を利用いたしまして、地元区と商店会が運河カフェを運営する実験的な取組も進められているところでございます。

品川浦・天王洲地区でございますが、民間事業者によりまして水上レストランが整備され、水辺に親しみながら食事を楽しむ場として多くの方々に利用されておりまして、また、春に開催されますしながわ運河まつりでは、運河クルーズが行われ、人気を博しております。

次に、朝潮地区でございますが、東京都と地元区が連携をし、

護岸をテラス型とするなど、まちづくりと一体となった親水環境の整備を実施しております。

次に、勝島・浜川・鮫洲地区でございます。地元のNPOが中心となりまして、カヌー体験イベントなど水辺を利用した活動が行われております。

最後に、右上になりますが、豊洲地区でございます。夏に豊洲水彩まつりが開催され、レガッタなどの乗船体験が行われております。また、護岸整備に際しては、ミニ磯場を設けるなど、運河に水生生物がすみやすい環境づくりに努めているところでございます。

お手数ですが、また資料の一枚目にお戻りいただければと思います。資料の一番下でございます。「運河ルネサンスの今後の展開」というところをご覧くださいと存じます。

これまでの運河ルネサンスの取組によりまして、水辺にぎわいづくりが進み、地域に根差した活動も定着しつつございます。今後は、これをさらに発展させ、広く東京港全体におきまして運河の魅力が最大限に高め、にぎわいあふれる水辺空間の形成を目指して、各地区間の連携を推進していきたいというふうにご考えております。

平成二十一年八月に、各地区の協議会と地元区、江東区、中央区、港区、品川区、大田区の各区が参加いたします運河ルネサンス地区連絡会を設置し、現在この連絡会などを通じて地区間交流の促進に努めております。また、運河まつりや護岸の美化活動の共同開催など、地区間の連携イベントについて検討を開始したところでございます。

今後とも、地元区や地域の方々とともに連携いたしまして、新たな推進地区の指定に向けた取組を行うとともに、東京港の運河を核にした水の都東京の再生を目指して、さらに取組を推進していきたいと考えております。

報告は以上でございます。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまの報告三件につきまして、皆様方からご質問あるいはご意見がございましたらお伺いしたいと思います。何でも結構です。

どうぞ、神林さん。

○神林委員 ちょっと声を枯らしてしましてお聞き苦しいと思いますが、ご容赦願いたいと思います。

では、コンパクトに二点ばかりお伺いさせていただきます。海の森公園の今後の進捗状況、これは前にも聞いていたんですが、もう何年もたちましたので、要は順調に計画どおり進んでいるのかと、また今後のタイムスケジュールも少し詳細に示していただければと思います。

あわせて、もう一つ質問しますけれども、海の森公園の整備に当たって、野外活動に精通している団体、ボーイスカウトなんかがあるんですけども、そういうところの活用を維持管理などいろいろ含めてどのように考えているのか、この二点についてまずお伺いしたいと思います。

○高橋会長 それでは、どうぞよろしくお願いします。

○平林委員 海の森事業についてということでございます。資料三の二枚目にも、先程ご説明させていただきましたが、全般に大変順調に整備が進んでおります。

海の森事業というのは、まず森の主体となる台地部分、この左上の写真で言いますと真ん中の部分でございますけれども、こちらのところを、整備をまず最初にやっております。

平成十九年から植樹を開始いたしまして、この点線にあるように、順次、基盤工事をやっただ上に植栽をするという形で進んでおります。おおむね二十八年を目途に、この台地部分の斜面地の森を中心にまず植樹して、自然観察とかキャンプができる

林間エリアをつくります。

それから、この台地部分と書いてある部分を中心にしたしまして、イベントやくつろぎの空間である草地の広場などの植樹を完了させまして、区割りの原形となる部分を完成させる予定でございます。それが全体の進め方でございます。

それから、野外活動に精通している団体の活用ということでございますが、海の森公園というのは、広く都民の方が自然観察ですとか生き物観察を行っていただいて、自然をはぐくみ、自然に触れることができるような公園というのを目指しております。

整備に当たっては、多くの都民、企業、NPOなどの幅広い方々と協働しながら、お互いの持つ知恵と力を組み合わせるべくを進めているところでございます。

今お話のあった野外活動をされている団体の方々につきましても、これまで植樹等にご協力、ご参加いただいております。今後ともその専門的な知恵や経験を海の森公園に生かしていただけるように、お互いの情報交換に努めて、これから先、整備が終わった後の利用に向けて努力していきたいというふうに考えております。

○高橋会長 どうぞ、神林さん。

○神林委員 平成二十八年までということですから、ある程度使えるところから暫定的に使ってもいいのかなという気がしているのと、それから維持管理等、ある意味で民間でどこかやりたいという人たちが多いわけですから、ぜひそういう意味でも活用していただいて、どんどん民間、そして市民と一体となったやはり森づくりをしていただきたいと思います。

それから、二点目でございますけれども、羽田空港の国際化に伴いまして、地元の大田区では玄関口として役割機能が羽田空港周辺で飛躍的に今高まっております。

そういう意味では、ここの運河ルネサンスを見ますと、運河ルネサンス推進地区に羽田空港周辺が入っていないんですね。まさにこの運河ルネサンスの目的を見ますと、これはイコール合致する対応だとも思いますので、そういう意味で、これから大きく空港周辺は開発されますので、地域の活性化を図るという意味でも推進地区に入れたらどうかというふうに考えますが、いかがでしょうか。

○高橋会長 前田さん、どうぞ。

○前田港湾整備部長 先ほどもちよつと説明の際に触れさせていただきましたけれども、これまで五カ所の推進地区の指定がなされておりました、やはり水辺のにぎわいというのが、東京港内に少しずつ広がってきているという状況がございます。

そうした意味から、ぜひこれからさらに広く東京港全体にこの運河の魅力を高めて、にぎわいあふれる海辺空間というものをつくっていくことが重要というふうに考えております。

今、先生ご指摘のございました大田区内では、確かに現在、運河ルネサンス推進地区の指定はございませんけれども、やはり今ご指摘がありましたように、羽田空港の国際化などを契機にまちづくりの機運が実際に高まってきております。新たな運河ルネサンス地区の指定はその地域の一層の活性化にやはり寄与するというふうに考えております。

こういう状況もございまして、一昨年、二十一年八月ですけれども、運河ルネサンスの地区連絡会に、大田区さんはこの時点では推進地区はなかったんですが、区の方々にも参加していただきまして、他地区におけますルネサンスの取組状況等について今情報交換を始めたところでございます。

こうした場を通じまして、東京都といたしましても、地元の大田区さんより一層連携して検討を進めていきたいというふうに考えております。

○高橋会長 どうぞ、先生。

○藤井委員 都議会の藤井でございます。

ただいま神林委員から話題がありましたことに関連いたしましたので、何点かお伺いしたいと思います。ちよつと風邪を引いているので声が、申しわけありません。

昨年十月に羽田空港が国際化をいたしまして、大変、海外からのお客さんがたくさん来ております。年間約七百万人と言われる海外からのお客さんが羽田空港に降り立つわけでございまして、これらの方たちが最初にやはり見るのは羽田空港、そして大田区、さらには目の前が東京湾ということでございます。

東京湾、この運河ルネサンスのご説明がありましたけれども、東京を訪れるこの観光客の方にぜひとも東京湾の魅力を知っていただきたい、このように思う一人でございます。

これらの空港利用者を臨海部に引き寄せて、地域の活性化を図る上で、運河の魅力を高めるこの運河ルネサンスの取組は大変重要であるというふうに考えるわけですが、特にただいまご説明がありましたように、水に親しむということと、それから夜景が綺麗な東京湾でございますし、さらにはやはり私もよく船に乗って食事をしたりするんですが、そういった意味では水上レストランというのは、非常に水辺で憩うことができるし、楽しむことができる魅力的な観光スポットではないかと思うわけでございますが、この水上レストランの利用状況はどうなっているかお伺いいたします。

○高橋会長 どうぞ。

○前田港湾整備部長 品川浦と天王洲地区の水上レストランでございますが、資料四の二枚目の左下に出ておりますけれども、この水上レストランでございますけれども、運河ルネサンスにおけます水域占用許可の規制緩和の第一号でございまして、平成十八年二月にオープンをいたしました。現在、年間約三万人

の方々に利用されているというふうには事業者から聞いておりません。

隣接しましてビクターバース、ビクター棧橋というのが設置されておりまして、一般の方々もプレジャーボートで訪れて、レストランで食事ができる、そういうふうになってございます。

ご指摘にございましたように、水辺に親しみ、そして夜景を楽しみながら食事ができる非常に魅力的な観光スポットでございます。いまして、地元をはじめ遠方の観光の方々にも利用されており、地域におけるにぎわいづくりの中心的な役割を果たしております。

○高橋会長 どうぞ、藤井先生。

○藤井委員 ただいま年間三万人の方がこういった水上レストランを利用しているということでございますので、さらにこの国際化によって多くの海外のお客さんがやはりもつともつとこういったレストランを利用し、また運河をしつかりとこの船でもつて観光ができるよう取り組むことが必要だというふうに思います。

そういった意味で、こういった施設を積極的に拡大いたしまして、海外のお客さんをまた行ってみたいというリピーターにするように、貴重な水辺空間を観光資源としてさらに利用すべきと考えますが、この点はいかがでしょうか。

○高橋会長 前田さん、どうぞ。

○前田港湾整備部長 今お話しさせていただきました水上レストラン、地域のにぎわいの中心的な役割を果たしておりますし、また芝浦地区では、運河の護岸上を利用して、地域の人々や来訪者が気軽に食事できるような運河カフェも設置されております。こうした施設につきましては、実は都庁内の産業労働局が作成いたします東京水辺マップにも記載をいただいております。

おりまして、観光資源としてのPRも、少しずつであります。今行っているところでございます。

ご指摘にございましたように、この運河空間におけるこのような施設につきましては、水辺の観光資源として地域のにぎわいづくりに極めて有効であるというふうに考えておりまして、今後ともルネサンス地区連絡会に参加している各協議会あるいは地元区などと連携して一層支援を進めていきたいというふうに考えております。

○高橋会長 どうぞ。

○藤井委員 要望ですけれども、先ほど神林委員からもあったように、羽田空港が大きな観光スポットになるわけでございますので、この運河ルネサンスについても、羽田空港、特に海老取川沿いとか、また空港周辺でさらにこういった観光資源の整備ができるように要望したいと思います。特に私は、海外から来た方がやはり羽田空港に降りたら、空港から東京湾に直接入って、船でもつて東京湾を観光できるようにしたいのではないかとというふうに思っているわけでございますが、そういった意味で、今後、東京都が直接できるということじゃないと思いますので、民間と協力しながら、水陸両用バスということもどんどん開発されているそうでございますので、羽田空港から直接、東京湾に入って観光客や海外の方が、外から、海から東京のすばらしい臨海や、あるいはこれからできるスカイツリー、こういったものが見られるような工夫をぜひ検討していただくようお願いいたします。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

ほかにご意見ございませんか。質問……どうぞ、濱野先生。

○濱野委員 東京港のステークホルダー的な立場であります。ちよつと一言述べます。

と、目新しいことを申し上げるのではなくて、いつも

お願いをしていることの繰り返しになるわけですが、品川区にとつては、この東京港というのは、本当に大変な、重要な施設であります。いわゆる拠点港湾としてこれからしっかりと構築していかなければならないということも十分に認識しているわけでありませうけれども、区民にとりましては、前から申し上げているように、海と区民を隔てる、こう言ったら具合が悪いかもしれないけれども、迷惑施設でもあるわけでありませう。

単なるそういう施設として認識しているのではやはり悲しいことでもありますので、特に大井ふ頭、品川区があるわけでございますけれども、大井ふ頭が品川区民にとって自慢の種になるような、そういう施設であつていただけたらすばらしいなというふうにかねがね思っているわけでございます。

昨年、局に大変なご協力をいただきまして、船を出していただきまして、品川区民から公募をして、応募してきた方にその船に乗っていただいて、海から大井ふ頭を見ていただくような、そういう催し物を実施いたしました、大変に好評をいただきました。こうした形で、大井ふ頭というのが、品川にこういうふ頭があるんだ、どうだ、すごいだろうというふうな、そういう自慢の種になるような仕掛けをぜひ、ハード、ソフト両面からしていただけると大変にありがたいなというふうに思っているところでございます。

運河ルネサンスも、港湾と区民の接点になるような、そういうすばらしい施策でありますけれども、ふ頭というところをぜひクローズアップして、区民が誇れるような、そういう工夫をしていただければありがたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしく願います。繰り返しのお願いはかりであります。どうぞよろしく願います。

○高橋会長 何か前田さん、そちらのほう、ご意見ありますか。

濱野さんのご意見、ごもっともです。もつと港のファシリティーが品川区民の皆さんにもっと身近なものになるような、そういう工夫がやはり必要だろうと思えますね。

私もコンテナターミナル経営の会社にいたものですからよく言われるんですけども、もつともつと都民や一般の見学者をウエルカムで呼んでもらいたいということなんですけれども、一方の海運会社のほうはなかなか安全と防災の対策にどうしても頭がいつちやうものですから、そういう部分がやはりなかなか難しいんだろうと思うんですけども、何かそういう点では菊地委員のほうは何かご意見ありますか。

○菊地委員 今現在、ターミナルの経営にかかわっている会社におりまして、今、会長がおっしゃいましたように、SOLA S 対応等々で難しい面はありますけれども、現段階でも積極的に、例えば小学生の社会科見学ですとか、積極的に受け入れていくような状況でございます。安全面に留意しながらやるだけのことやっております。姿勢で取り組んでおりますので、よろしく願います。

○高橋会長 中井さん、どうぞよろしく願います。

○中井港湾局長 たいま濱野委員からお話ございましたとおり、港というのは、どの港も大体そういう傾向がございますが、都民の方、区民の方あるいは市民の方から、若干、日常のつながりという面では弱いところがあると。経済基盤としては非常に重要なものであるわけですが、空気のようなもので、日常、市民からは若干遠いところがあるというのはいけません。ご依頼をいただき、区民の方の東京港視察というのをさせていただきます。そのほかにも、港の景観をよくするということで、今年港湾局として、港の施設の景観、色合い、そういったものを検討していこうというふうにしていくと

ところでございます。港は、やはり観光の場所としても、スポットとしても非常にすぐれたものがございますので、港湾施設に ついてもそういった観点からの見直しをしようというふう に考えておりますし、また視察も含めまして、また運河ルネサ ンスのような、そういった親水性のあるそういったエリアづく りについても先ほどご説明させていただきましたが、引き続き 区と連携をしながらしっかりと取り組んでいきたいというふう に思っております。よろしくお願い申し上げます。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

あと、国際戦略港湾の件につきまして、鶴岡先生や犬塚先生、 何かご意見ございませんか。

○鶴岡委員 この点についてはもう昨年から国交省の考え方に ついていろいろ私たち、異論を持っています。この国際戦略港湾 として東京港がこれから基幹航路を増やして発展することには 何の異論もないんですが、どうも例えば釜山の貨物を、戦略港 湾にするために、ここにもちよつと書いてありますけれども、 現在百万TEU集められている釜山から五十万TEU日本へ取 り戻すんじゃないかという考えもあるわけですが、なかなかそ れが口で言うほど簡単なことではないし、この案どおり進んで いけば結構ですけれども、これについては私ども非常に心配を しております。これから東京都あるいは横浜、川崎が三港連携 の中で一生懸命これを実現しようとしてご努力なさると思いま す。我々も民間としてご協力することにはやぶさかではござ いませんが、ただ実現に向かつては口で言うほどなかなか簡単 ではないということを私は痛感しております。その点がこれか ら大変なことだなと思っております。

○高橋会長 ほかにご意見ございますか。どうぞ、崎田先生。

○崎田委員 ありがとうございます。

国際コンテナ戦略港湾について今お話がありまして、私は今

日が初めてなので、すみませんが、ちょっとした外れた質問かも しれないのですけれども、お許しいただいて、例えば中長期的 な港湾の魅力をつくるということで、このところ、港湾の温暖 化対策というのが大変重要な視点だというふうに言われて、い るいる事業者の皆さんも取り組んできてくださっていると思う んですが、今、この施策展開のところには、特にそういう項目 が何も書かれていないんですけれども、今、東京港に関する温 暖化対策の展望ということに関して、どんなふうに取り組んで いらっしゃるか伺いたいなど。

実は、停泊する船舶に対する電力供給によるアイドリングス トップができるような港湾整備を例えば今後していくとか、あ とコンテナをおろすときのCO₂対策とか、その後のモーダル シフトとの連携とか、多様な視点があると思うのですが、ちよ つとその辺の検討状況とかをお伺いできればと思います。

○高橋会長 わかりました。

これは誰の世界かな。平林さんの世界かな。
○小宮港湾経営部長 港湾経営部長です。

幾つか取組がございまして、基本的には東京都としまして、 環境確保条例ということで、CO₂、地球温暖化対応というこ とで、一つの港としてもそういう対応をしております。

具体的な対応の内容、方向性としては、幾つかあります けれども、例えば、荷役機械と申していますけれども、ガント リークレーンとか、それからトランスファークレーンというの がございまして、これが例えばガントリークレーンだったら電 気で既にやっています。それから、トランスファークレーンに つきましては、例えばハイブリッド化とかいいまして、車と同 じなんですけれども、環境に配慮した荷役機を順次導入してお ります。

また、大井コンテナターミナルの一部におきましては、例え

ば屋上にソーラー発電といいますが、太陽光発電施設を設けて、できるだけ環境に配慮した施設にしていたりしております。また、お話の中で、陸上電源の供給というんでしょうか、船舶につきましても海上で、重油といいますが、環境に結構、負荷をかけるところがございしますが、例えば湾内、東京港内で停泊している際に、例えば陸上の電源を供給して、なるべく負担がからないようにということも考えておりますが、ただこの点につきましても、例えば世界的な標準という規格があつて、なかなか規格の問題がありまして、一気に進まないところがあるんですけれども、できることからやっつけていきたいというふうな考えておりました、物流だけではなくて、環境にも配慮した港づくりに取り組んでまいりたいと思っております。

○高橋会長 よろしいですか。

○崎田委員 お話したいただきましてありがとうございます。

今のように、急にそういう効果をとるのは、資本投下などもあつて難しいと思いますので、長期的な展望を持つて、東京港はこういうことも頑張っているんだということを世界に発信していただいて、この大きな魅力の一つとして打ち出していただくということも大事なのではないかと思つて質問させていただきます。よろしく願ひいたします。

○高橋会長 ほかにどなたかご意見。

○田中委員 田中です。先ほどの運河のほうに戻つてしまふんですが、一点は質問で、一点は要望でございます。

一点の質問は、どうしても運河ルネサンスで船で東京湾を遊覧しよう、もしくは船で東京湾を回ろうとしても、実際、ハーブの部門で棧橋や船着き場がないと、これは絵にかいた餅になつてしまひまして、そういうところでは、大田区のところでは、京浜運河から、この海老取運河から多摩川に抜けるこのラインに、どうしてもそのような施設がないと次の一歩が進めないとい

いうことでありますので、それがずっとこれまで課題でありました。その中で、何度も私も、委員会等でも質問させてもらい、また提案してきたんですが、その運河や河川の中で船着き場や棧橋を具体的にこれから東京都としてどのように考えているのかというのが一点の質問でありまして、さらに先ほど神林先生もおっしゃっていましたが、羽田空港を加える場合、ぜひこの運河ルネサンスの概要に、天王洲のここでもつめてしまつていきますので、その下の、これは海がつながつていきますので、京浜運河から、さらに海老取運河までをこの地図に入れていただいて、海がつながつていくということで大田区まで入れていただければというのが一点の要望であります。

以上です。

○高橋会長 どうぞ、前田さん。

○前田港湾整備部長 やはり今ご指摘ございましたように、国際的な観光という視点から、例えば羽田と内陸の観光拠点を結ぶ舟運とか、非常に重要なこと認識しております。

ただ、船着き場の整備ももちろんですけども、やはりソフトとハード両方で、こうした舟運については考えていかなければいけないというふうに思つております。やはり一つは確実な需要と採算性がしつかりとれるかという需要・採算性の問題、それから安全運航の問題、あるいは今お話がありました船着き場をどんな場所で確保できるか。特に、利用者が空港ターミナルから船着き場に行く間のアクセス、こうしたものも総合的に考えていかなければいけないのではないかとこのように思つております。

いずれにしても、地元の大田区さん、あるいは舟運事業者による検討もしつかりと踏まえまして、港湾局だけではなくかできませんので、庁内の産労とか、あるいは建設局などの関係局とも連携して、これから検討していくべき課題だとい

ふうに思っております。

○高橋会長 ありがとうございます。

馬場先生、何かありますか。

○馬場委員 ありがとうございます。

私も、では要望ということで、今お話がありましたように、港湾の施設というのは、下水道の問題と、それから両方兼ねますが、川の浄化の問題、水門とかを含めて整備されないと、一番、住宅地に近いところ、特に運河の部分は、なかなか先に今の栈橋等を整備したてくも不可能な状況もあるというふうに思います。私どもの、先ほどお話がありました勝島・浜川・鮫洲地区等も含めて、そうした下水道幹線の整備、それからそれができてから水門をきちんととり、そして安心の水の浄化も含めて、その上で観光も含めて、それから集中豪雨のときの安全も含めての設備をしなければ、簡単にできない状況にあるのかなというふうに思いますので、今後はぜひとも、今、私もお願いしているところですが、下水道局、それから建設局等と十分打ち合わせをしながら、この運河ルネサンスの取組を進めていただきたいというふうに思っております。よろしくお願い申し上げます。

○高橋会長 わかりました。

大沢先生、何かありますか。

○大沢委員 運河ルネサンスと海上公園もリンクをして、公園、そしてまた海に多く人が来ていただくことというのは大変いいことだと思っておりますけれども、一方で、先ほど専門家の先生からありましたけれども、水質の問題だとかさまざまな問題があるとあります。ですから、し尿の問題ですとか、そしてまた港湾で事業なされる方々のところのさまざまな廃棄物の問題だとか、そういうところも世界の日本の中心地であります首都東京の港湾が、より環境に優しい形で取り組んでいただくことに

よって、先ほどからありましたように、地元、関係区の方々も、より一層、水辺に親しんで、そしてまた都民が多く水辺に目を向けていただけると思っていますので、その点の取組などほどのようにやっていらつしやるのかなと思っておりますが、できたらお答えをいただきたいと思えます。

○高橋会長 どうもありがとうございます。大変にいい意見だと思います。何か。

前田さん、どうぞ。

○前田港湾整備部長 東京港内の水質の浄化についてご説明させていただきますと思います。

確かに、運河の利用に際しては、やはり運河部の水質を改善して、悪臭みたくないものを出さないようにすることも極めて重要だというふうに思っております。東京港では汚泥のしゅんせつの事業というのを営々と進めております。これにあわせて、先ほどもちよつとご説明しましたけれども、例えばカニ護岸をつくったり、ミニ磯場をつくったりというようなことで、水生生物の生息環境の改善といったものも図ろうとして、今まで事業を進めてまいりました。また、今年度は、特に勝島運河で、水流の発生装置とか、あるいは微生物を利用した水質改善にも取り組んでいこうというふうに考えてございます。それから、広く東京港におきましては、先ほど海上公園のほうから話がありましたけれども、海浜公園に浜辺をつくったり、あるいは新海面処分場の東側の水域では磯浜を整備するというような環境改善対策というものを進めておりまして、今後、ご指摘にございましたように、東京港の環境の改善に向けてこうした取組を継続して推進していきたいというふうに考えております。

○大沢委員 事業者の方々、コンテナですとかさまざまなところの方々の、航海をしてくるわけですから、そこで食事だとか、

さまざまなし尿たとか、ため込んでくるわけですよ。それは、この水の供給のときに、下水道というか、使った水というのは回収をしているんでしょうか。それとも、外洋で投棄をしているというのが現状なんでしょうか。そこら辺、ちょっと教えていただければと思います。

○高橋会長 ありがとうございます。何かそちら側からコメントはありますか。

○小宮港湾経営部長 いろいろな事業を展開する上で、環境とのかかわりが出てくるのですけれども、一つよく言われるのは、船というのはバランスをとる上で水を張っていきまして、それを例えば必要がなくなつたときに外へ出すというところ、その水の中に、ほかのところにある生物とかいろいろなものがあつて、環境に影響を与えるということがあるように伺っていますけれども、それについては、現在のところまだ規制的なことはないんですが、今後、そういうことについて話題になつてきて、我々もそういうものを踏まえながら、これから対応していきたいと思つています。

○高橋会長 ありがとうございます。

大分、時間は押してきましたけれども、こちら側の委員の先生、何かご意見がございましたらどうぞ。

○竹内委員 私は、海難防止協会という肩書になっておりますが、東京湾水先区水先人会東京事業所のいわゆるパイロットでございます。

パイロットの目から見ました東京港というのは、やはりもう毎年しゅんせつしないとどんどん海が浅くなるという特殊なところがあるか、河口港と申しまして、東京都の方たちは大変なご苦労があるかと思つています。また、ご存じのように、東京港というのは埋め立て港です。すべてが埋め立て、埋め立てで港もつくつてきたものですから、なかなか一般の人が自由にアクセスできる

構造になつていないという構造的なものがあるともありまして、皆様の意見をお聞きして、やはり市民に親しむ港というのは我々も大賛成でございます。

しかしながら、例えば城南島にも海浜公園とかいろいろあるんですけれども、いかんせんアクセスが余り便利でないという事情もあります。この辺はやはり東京都の方にも少し考えていただいて、港区に住んでいても、田町から歩いて二十分で港に着くというのを知らない方も結構いらつしやるんです。東京都港区は、区のおり港のある区なんです。この辺が一般人には余り理解されていない。

私の気持ちからいいますと、やはり東京港をさらに発展させるには、インフラ、道路の整備と、客船を誘致していただきたい。これは、横浜に比べますと、やはり晴海客船桟橋はどう転んでも見劣りしますし、やはり客船が来れば華やかな港になるし、発展も促進されるのではないかと、このように思つております。

以上でございます。

○高橋会長 客船については、既に晴海は何かあるんですけれども、それでも足りないかと。

○竹内委員 いや、やはりもうちょっと入れてもらわないといけません。パイロットですかね。

○高橋会長 大分、時間が押してまいりましたけれども、あと何かほかに、もう一人だけご質問、ご意見があればお伺いします。

よろしゅうございますか。

大変に今日は盛り上がったよい質疑応答があつたと思つています。私もこの東京都港湾審議会会長をこれで四年やりまして、東京都港湾局、東京都の皆さんは大変にいい企画をどんどん出してくださる。これは、この港湾審議会、これを八十三回やっていますけれども、常に委員の諸先生からよい刺激を受け、拍車を

かけられて、むちが当たっているから、いい企画がどんどん出てくるんだと思うんですね。私は大変にいいことだと思う。

例えば、この運河ルネサンス計画にしたって、海の森計画にしたって、これはだれに拍車をかけられたでもなくて、盛り上がる声でどんどん出てきて、世界で三大美港と言われている港があるんです。一つはサンフランシスコ、それからシドニー、リオデジャネイロ、全部、私は何回も行っていきますけれども、そんなに美しくない。そんなものに比べると、相当、ポート・オブ・東京のほうがはるかに美しいと私は今や思いますよ。

例えば、親水レストランなどでも、サンフランシスコへ行くといつシヤーマンズ・ワーフなどがあるでしょう。あれだつて余り美しくない。もうごちやごちやしていて、サイケ過ぎなスポットになっているんですけれども、ああいうものをこの水上レストラン、親水レストランみたいなものでもうちよつと展開すると、先ほど藤井先生が言われたように、観光客が羽田に着いて、真っ先に行きたいところはそこであるというふうなものができないのではないかと私は思います。

もう今日は諸先生から大変いいアドバイス、ヒントをいただきましたまして、誠にありがとうございます。

それでは、質疑応答はこの辺で終了とさせていただきます。

答申手続き

○高橋会長 それでは、続きまして諮問事項の答申でございます。

先ほどご審議いただきました東京港湾湾隣接地域の指定及び解除につきましては、原案を妥当と認めることといたしましたので、その旨を答申いたします。

ただいま村山副知事もお見えになっておられますので、答申

書をお渡しいたしますが、しばらくお待ちください。私が署名をいたします。

(答申書に署名)

(答申書 手交)

東京都副知事挨拶

○高橋会長 それでは、村山副知事からご挨拶をいただきましたと思います。

村山副知事、よろしく願っています。

○村山副知事 たいまご紹介いただきました副知事の村山でございます。所用のため遅参をいたしました大変失礼いたしました。遅ればせでございますが、一言ご挨拶をさせていただきますと思います。

このたび十三名の委員の方々が交代ということになりました。新たに委員ご就任をいただいた方々、また引き続き就任を承諾いただいた方々、本当にありがとうございます。今後ともよろしく願いをいたします。

今、高橋会長からは、東京港湾湾隣接地域の指定及び解除の諮問につきまして、原案どおり適当という旨の答申をいただきましたまして、ありがとうございます。今の報告事項の中でもいろいろご説明、そしてまたご議論もありましたとおり、東京港は、国土交通省が公募した国際コンテナ戦略港湾に、横浜港、それから川崎港とともに京浜港として応募いたしました。昨年八月に選定をされました。既に、二十年の三月にこの三港、三都市は基本合意を結びまして、それに基づいて努力をしているわけでございますけれども、今回の選定を機にさらに一層国際競争力の向上に向けて頑張っていきたいと

思っております。

それから、今年は東京港開港七十周年ということで、一つの節目の年でございます。今、報告事項の中でもいろいろ申し上げましたとおり、港湾機能はもとよりでございますけれども、水辺の機能であるとか、あるいは臨海の都市を中心するまちづくりの機能であるとか、あるいは海の森をはじめとする海上公園の機能であるとか、多様な機能を担っている東京港ということでございますので、先ほど来ご指摘をいただいた点も踏まえて、今後さらに頑張っていきたいというふうに考えております。

それにつけても、これからの我々の取組にぜひとも委員の皆様方のご意見、ご提言をぜひいただけますように、改めましてお願いを申し上げます、ご挨拶とさせていただきますと思います。

今日はありがとうございました。

○高橋会長 ありがとうございます。

議事の終了

○高橋会長 それでは、これをもちまして本日の議事はすべて終了いたしました。

最後に、事務局から連絡事項がありましたらお願いします。

○松本企画担当課長 本会に引き続きまして、港湾環境整備負担金部会を開催させていただきますので、先ほど部会委員になられた皆様方におかれましては、お疲れのところ非常に恐縮でございますけれども、入り口を出られましてすぐ左手にございます特別会議室Dにお集まりくださいますようお願い申し上げます。

以上でございます。

○高橋会長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様、本日に本日はお忙しい中お集まりいただきました、熱心にご討議いただきまして誠にありがとうございますございました。本日の港湾審議会、大変に盛り上がった中身の濃い、楽しい充実したディスカッションがあったと思います。本当にありがとうございます。

これをもちまして閉会いたします。ありがとうございます。

閉会 (午後四時十七分)

——了——