第八十七回東京都港湾審議会

平成二十六年四月三十日（水）

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

⑴東京港港湾計画の軽易な変更（案）

三　報告事項

⑴第三十三回港湾環境整備負担金部会の報告

⑵東京港第八次改訂港湾計画中間報告

四　答　　申

五　港湾局長挨拶

六　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　髙橋　宏
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　苦瀬博仁（欠席）
東京大学大学院農学生命科学研究科教授　下村彰男
明治大学農学部教授　倉本　宣
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特別教授　森地　茂
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
東京港定航船主会会長　田代誠二（欠席）
公益社団法人東京湾海難防止協会東京支部長　原　明正
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　山﨑孝明
品川区長　濱野　健（代理）
大田区長　松原忠義
江戸川区長　多田正見（代理）

東京都議会議員

東京都議会議員　田中たけし
東京都議会議員　神林　茂
東京都議会議員　鈴木あきまさ（欠席）
東京都議会議員　三宅正彦
東京都議会議員　木内良明
東京都議会議員　畔上三和子（欠席）
東京都議会議員　田中　健

関係行政機関の職員

東京税関長　細田　隆
関東地方整備局長　深澤淳志（代理）
関東運輸局長　又野己知
東京海上保安部長　伊藤直美
警視庁交通部長　廣田耕一（代理）

東京都職員

港湾局長　多羅尾光睦
技監　前田　宏
総務部長　岡崎義隆
港湾経営部長　笹川文夫
臨海開発部長　石原清志
港湾整備部長　石山明久
離島港湾部長　大和田　元

企画担当部長	古谷　ひろみ
港湾経営改革担当部長	藏居　淳
開発調整担当部長	小野　恭一
計画調整担当部長	宮地　豊
企画担当課長	田代　純子

開　会

（午後二時一分）

○田代企画担当課長　お待たせいたしました。それでは、定刻を過ぎましたので、ただいまから、第八十七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、東京都港湾局総務部企画担当課長の田代が進行役を務めさせていただきたいと存じます。どうぞ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。なお、本審議会は公開とさせていただいておりますので、お願いいたします。なお、お手元にござ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。御発言が終わりましたら、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、御確認いただきますようお願いいたします。

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二十九名の委員の皆様に御出席いただいております。よって、東京都港湾審議会条例に定められておりますと定足数に達しており、審議会が有効に成立しておりますことを御報告申し上げます。

次に、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。

まず「会議次第」、「東京都港湾審議会委員名簿」、及び本日の審議事項の諮問書の写しでございます。

資料１―１「東京港港湾計画書―軽易な変更―（案）」、資料１―２「東京港港湾計画資料　軽易な変更（案）」、資料１―３「港湾計画の軽易な変更（案）について」でございます。

次に、報告事項として、資料２「港湾環境整備負担金部会の報告」。資料３―１「東京港第八次改訂港湾計画中間報告」、資料３―２「東京港港湾計画の改訂　都民意見の募集について（概要）」。

これに加えまして、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」を配付してございます。

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。

委員の紹介

○田代企画担当課長　それでは、議事に入らせていただきたいと存じます。髙橋会長、よろしくお願いいたします。

○髙橋会長　皆さん、どうも本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。今、港湾審議会会長を預かっております髙橋宏でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、本会の前回の審議会以降、委員の方の交代がございましたので、事務局から御紹介願いたいと思います。よろしくお願いします。

○田代企画担当課長　それでは、新たに御就任いただきました委員の方々につきまして、お手元の委員名簿により、大変僭越ではございますが、私のほうから御紹介をさせていただきたいと存じます。

名簿に星印のついている方が、今回から新たに就任された方でございます。

関係行政機関の皆様でございます。

又野己知委員でございます。

○又野委員　又野です。よろしくお願いします。

○田代企画担当課長　伊藤直美委員でございます。

○伊藤委員　伊藤です。よろしくお願いいたしま

す。

○田代企画担当課長　廣田耕一委員でございますが、本日は下田進一交通部交通規制課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、事務局の紹介をさせていただきます。

港湾局長の多羅尾でございます。

港湾局技監の前田でございます。

総務部長の岡﨑でございます。

港湾経営部長の笹川でございます。

臨海開発部長の石原でございます。

港湾整備部長の石山でございます。

離島港湾部長の大和田でございます。

企画担当部長の古谷でございます。

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小野でございます。

計画調整担当部長の宮地でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

審議事項

(1)東京港港湾計画の軽易な変更（案）

○髙橋会長　それでは、早速諮問事項の審議に入らせていただきます。諮問書の写しは、皆様方のお手元に資料として配付してございますので、御参照ください。

それでは、諮問事項「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」について、御説明をお願いいたします。石山港湾整備部長よりお願いします。

○石山港湾整備部長　港湾整備部長の石山でございます。よろしくお願いいたします。恐れ入りますが、着席して説明させていただきます。

それでは、「港湾計画の軽易な変更（案）」につきまして、お手元のＡ三の資料１―３を用いて御説明させていただきます。

豊洲・晴海地域につきましては、豊洲・晴海開発整備計画に基づき開発を進めているところでございますが、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おいて選手村が晴海地区に整備されることとなりました。選手

村は、大会終了後住宅等として活用を予定しているため、本年三月に選手村整備に関する部分を対象に、豊洲・晴海開発整備計画の一部改定を行ったところでございます。

今回は、この豊洲・晴海開発整備計画の一部改定にあわせ港湾計画の軽易な変更を行うものでございます。

一枚目を御覧ください。まず晴海ふ頭の土地利用計画の変更についてでございます。豊洲・晴海開発整備計画の一部改定に伴い、内港地区の晴海ふ頭の土地利用計画の面積の変更を行うものでございます。

右側が土地利用計画の変更内容でございます。土地利用計画の変更内容は、選手村整備に関わる部分を都市機能用地に変更するというもので、変更する対象範囲は図中の赤枠で囲まれた部分になります。これに伴う土地利用計画の変更内容を整理したものが下の表でございます。

上から順に変更箇所を御説明いたします。初めに、埠頭用地①ですが、これは下の図の右下のグレーで塗られた埠頭用地①として示している箇所でございます。六・三ヘクタールの埠頭用地のうち赤枠で囲んだ二・二ヘクタールの部分を都市機能用地に変更するため、残りが四・一ヘクタールとなります。

同様に、左上に細長くグレーで塗られた埠頭用地②と示した箇所が一・一ヘクタールから〇・九ヘクタールになります。

図の真ん中、上のほうに青色で示した港湾関連用地は〇・四ヘクタールから〇・三ヘクタールとなります。また、黄色の交流厚生用地は十二・五ヘクタールから一・九ヘクタールとなります。これらの土地利用計画の面積の変更により、赤枠で囲まれた十三・一ヘクタールの都市機能用地を計画するものでございます。

以上が土地利用計画の変更内容でございます。

続きまして、二枚目を御覧ください。晴海ふ頭の埠頭計画の変更でございます。豊洲・晴海開発整備計画の一部改定に伴う土地利用計画の面積の変更により、岸壁背後の埠頭用地が縮小されることから、晴海ふ頭の旅客船埠頭の一部を物資補給等のための施設に変更するものでございます。

右側が埠頭計画の変更内容でございます。土地利用計画の面積の変更により、表に示すように旅客船埠頭の延長を四百五十メートルから二百二十五メートルに縮小いたします。現在晴海ふ頭に計画されている耐震強化岸壁につきましては物資補給岸壁として、既定計画と同規模の二百二十五メートルを計画いたします。

変更前と変更後の埠頭の位置関係は下の図のとおりでございます。

以上が埠頭計画の変更の内容でございます。

また、今御説明しました内容がお手元の資料1―1、港湾計画書（案）、及び資料1―2の港湾計画資料（案）に記載されている内容でございます。

以上で、「港湾計画の軽易な変更（案）」の説明を終わります。よろしく御審議のほどお願いいたします。

○髙橋会長　ありがとうございました。

ただいまの御説明につきまして、皆様方から御意見、御質問などをお伺したいと思います。いかがでございますか。どんな軽微な質問でも結構です。御遠慮なくお願いいたします。

本件は、要するにこれは合理化のための軽易な変更ということでございますが、何か皆さんのほうでちょっと腑に落ちないという点がございましたら、何なりと御質問くだされば結構でございます。

御意見がございませんようでございますので、本件は極めて自明の変更だと思います。それでは、ただいまの東京港港湾計画の軽易な変更につきまして、原案を適当と認めることとといたしたいと存じますけれども、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○髙橋会長　ありがとうございます。それでは、本件承認、原案を適当と認め、後ほど答申することといたしたいと思います。ありがとうございました。

報告事項

(1)第三十三回港湾環境整備負担金部会の報告

○髙橋会長　続きまして、報告事項に入らせていただきます。第三十三回港湾環境整備負担金部会の決議事項につきまして、部会長の川嶋委員から御報告をお願いいたします。

それでは、川嶋先生、よろしくお願いします。

○川嶋委員　港湾環境整備負担金部会の部会長を務めております川嶋でございます。

平成二十五年度の第三十三回港湾環境整備負担金部会の審議結果について御報告を申し上げます。

平成二十五年十一月十九日、港湾環境整備負担金に関わります負担対象工事の指定につきまして、知事から当審議会に諮問がございまし

た。

お手元の資料２「港湾環境整備負担金部会の報告」を御覧いただきたいと思います。

まず一ページをお開きいただきたいと思います。こちらが諮問書でございます。

続きまして、二ページの資料を御覧いただきたいと思います。負担対象工事の指定についての諮問内容でございます。平成二十五年度の負担対象工事は、平成二十四年度に実施した工事でございます。工事内容及び負担金にかかわります①から⑧の各項目につきましては、港湾環境整備負担金条例に基づきまして、部会終了後、平成二十五年十二月十二日に告示をしております。

最後に、三ページの資料を御覧ください。こちらが答申書でございます。部会におきまして慎重に審議を行いました結果、東京都港湾審議会条例第八条の二に基づきまして、原案を適当とする旨、答申をいたしましたので、御報告いたします。

以上でございます。

○髙橋会長　よろしゅうございますか。御報告ありがとうございました。

港湾環境整備負担金部会につきましては、東京都港湾審議会条例の規定によりまして、部会の決議をもって審議会の決議とするというこ

とになっておりますので、御了承賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

(2)東京港第八次改訂港湾計画中間報告

○髙橋会長　続きまして、東京港第八次改訂港湾計画中間報告について、御説明をお願いいたします。どうぞ。

○石山港湾整備部長　それでは、東京港第八次改訂港湾計画中間報告につきまして、Ａ三の分厚い３―１という資料を使って御説明させていただきます。

この第八次改訂港湾計画の中間報告は、別途に設置いたしました港湾計画調査検討委員会において六回の議論をいただき、取りまとめたものでございます。この検討委員会には当港湾審議会の委員から学識経験者として、森地先生、苦瀬先生、下村先生、三村先生、高橋先生、橋本先生、また港湾利用者として鶴岡委員、田代委員、原委員に御参加いただき、御指導を受けました。そのほかにも港湾利用者の方々や関係行政機関の皆様に委員として御参加いただき、さまざまな御意見やアドバイスをいただいた

ものでございます。御指導いただきました委員の皆様方にはこの場をお借りして、改めて御礼申し上げます。

それでは、資料３―１の表紙を一枚おめくりください。目次でございます。左側の部分は東京港の現状と課題に関する内容となっております。右側の部分は、現状を踏まえて東京港の将来像やゾーニング、さらには世界に誇る都市型の総合港湾を実現していくために取り組んでいく施策を整理しています。その際、物流はもとより観光、環境、スポーツ、安全安心という多様な視点から検討し、施策を体系化いたしました。

一枚めくって、一ページを御覧ください。現状と課題についてでございます。一の首都圏の産業と生活を支える東京港として、まず１―１が東京港で取り扱う貨物です。円グラフの水色で示すように外貿貨物が五七％、約六割と、外国貿易の貨物が国内貨物よりも多いという特徴があります。また、外貿貨物は円グラフのピンク色の部分に示すように九六％がコンテナ貨物であり、東京港で扱う外貿貨物はほとんど全てがコンテナという形態で運ばれていることが分かります。

また、もう一つの特徴として、右側の棒グラフのように輸出入の比率が三対七と、輸入が圧

倒的に多いということが挙げられます。

一―二、世界と結ばれた東京港でございます。右下の図のように東京港は世界の主要港とコンテナ定期航路で結ばれております。そのうち取扱貨物の七三％、約四分の三がアジア貨物となっており、アジアとの関係が非常に強くなっていることが分かります。

二ページを御覧ください。一―三、東京港の外貿コンテナ貨物の現状でございます。平成二十四年の外貿コンテナ貨物取扱個数は四百二十四万ＴＥＵであり、これは全国の取扱個数の二〇％を優に超え、四分の一に近いものを占めております。

地域別に見ると、中国をはじめとするアジア貨物が堅調に増加しており、欧米貨物についても近年は回復傾向が見られます。ここでＴＥＵというのは、二十フィート、約六メートルの長さのコンテナ一個分を一ＴＥＵと表す単位でございます。よく道路上で見かける長いコンテナ車両は十二メートルぐらいの長さがありまして、四十フィートコンテナと呼ばれておりますが、これは二ＴＥＵとカウントされるものでございます。

次に参りまして一―四、東京港の担う二つの役割についてでございます。（１）では、首都圏の産業を支える国際貿易港として、輸出に着

目した整理をしております。左下の図ですが、東京港から輸出されるコンテナ貨物の七四％は首都圏で生産されております。

この図の円グラフでオレンジ色の部分は自動車部品、電気機械といった金属機械工業品や化学工業品など、経済を牽引する高付加価値製品の割合を示しておりますが、これが多くを占めている状況でございます。

すぐ右側の図は、欧米の基幹航路の輸出貨物の品目をあらわしております。約七〇％が金属機械工業品・化学工業品であり、東京港が付加価値の製品を輸出し、首都圏の経済を支える国際貿易拠点港として重要な役割を果たしていることが分かります。

また、右側の（２）ですが、首都圏の旺盛な消費を支える生活関連物資を扱う港として、輸入に着目して整理しております。下の首都圏の図ですが、東京港から輸入されるコンテナ貨物の九二％は首都圏で消費されており、その中でもオレンジ色の日用品等の消費物資の割合が非常に高い状況が分かります。輸入貨物の七五％を占める東南アジア、中国などの近海航路では、衣類、家具装飾品・食品など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資の輸入が多く占めておりますが、こうした貨物のほとんどは首都圏で消費されており、東京港が首都圏の

日常生活を支える港として極めて重要な役割を担っていることが分かります。

三ページを御覧ください。一―五、東京港の直面する課題でございます。はじめに（1）で、コンテナターミナルの施設能力と貨物量の関係を見ています。すぐ下の図に示すように、平成二十四年の外貿と内貿のコンテナの取扱量は四百五十八万ＴＥＵで、右側の棒グラフは埠頭別の取扱貨物量を示しています。平成二十四年の棒グラフは実績ですが、その右側の棒グラフは、国のモデルにより各ふ頭の標準的な施設能力を試算したものでございます。実際の四百五十八万ＴＥＵをかなり下回っており、東京港が施設能力を上回る貨物を扱っていることが分かります。

このため、コンテナ貨物の搬出入のピーク時には一部のターミナル周辺に交通混雑が発生する状況がございまして、これらの外部不経済を解消する抜本的な対策として埠頭施設の能力を拡充する必要がございます。

（2）はコンテナ船の大型化の動向でございます。近年コンテナ船の大型化が進展し、我が国に寄港する航路においても船舶の大型化が予想され、その対応が求められております。

（3）はロジスティック機能の強化です。東京港周辺エリアにおいては高度なロジスティ

ック機能を備えた物流拠点の整備が求められる中、既存の老朽化施設では現在の物流ニーズに対応できない状況も発生しております。

（４）は、内航海運においてもユニット化が進展するとともにＲＯＲＯ船・フェリーの大型化、貨物の増加等により輸出入貨物を取り扱うために荷さばき用地などが必要になっています。

（５）は在来ふ頭の利用低下です。貨物のコンテナ化、ユニット化の進展に伴い、木材や水産物等を取り扱う在来ふ頭では船の利用が低下しております。限られた空間を効果的・効率的に利用していくためには、利用の低下した在来ふ頭の利用転換が必要になっております。

四ページを御覧ください。二の臨海地域の持つ魅力と潜在能力といたしまして、二―一、臨海地域の魅力あるみなと・まちづくりでございます。

（１）臨海副都心地区については、青海地区北側を中心に世界トップレベルのＭＩＣＥ・国際観光機能を整備し、東京と日本の経済を牽引する国際拠点となるよう開発を着実に進めていく必要がございます。

また、豊洲・晴海地区については、市場とそのにぎわい施設を中心とした食の提供など、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまち

を形成することが求められております。

さらに、美しいみなとの形成に向けて、良好な港湾景観の形成などが求められております。

右側に行って二―二、新たなクルーズ振興でございます。世界のクルーズ市場では、船舶の大型化、クルーズの大衆化という大きな動きがあり、それに対応するため昨年十一月に臨海副都心に大型クルーズ客船に対応可能な新客船ふ頭を計画に位置づけたところでございます。東京港は首都の玄関口として多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、ＭＩＣＥ・国際観光拠点化を推進するため、クルーズ客船の積極的な誘致施策が必要となっております。

二―三の海上交通ネットワークでございます。都心に近い日の出ふ頭を起点に、お台場海浜公園、東京ビッグサイト等を結んで海上交通ネットワークが形成されておりますが、これを拡充していくことが必要と考えております。

五ページでございます。三の都市環境の変化と東京港の環境整備ですが、港湾施設の沖合展開に伴い、内港地区では都市開発が進展し、左の図の赤い折れ線グラフで示すように昼間人口が平成七年と比較して約一・五倍、夜間人口は青の線ですが、一・七五倍と人口が急増しております。このため、多様な人々が住み・働く、

生活と産業が近接したエリアとして、人と港、さらには都市機能と港湾機能とが調和・結合するようなエリアマネジメントが求められております。

三―二は東京港の環境整備の状況でございます。（1）の二ぽつ目、三ぽつ目ですが、過去に整備された多くの公園は緑の量の確保や緩衝緑地として位置づけられたものが多かったんですが、今後は時代のニーズに合わせた緑の質の向上が求められております。

（2）は、防護・環境・利用の調和のとれた海岸保全でございます。当然防災が第一ですが、これに加え、環境や利用面にも配慮していくことが求められており、引き続き防潮堤や内部護岸の整備・改修にあわせて、水辺に親しめる魅力的な空間の形成が必要と考えております。

（3）は都市環境問題への対応でございます。二十三区の廃棄物処分場を確保するため、新海面処分場を着実に整備するとともに、現在の処分場を長期にわたって使用することが求められております。また、ＣＯ２排出量の削減義務への対応、水環境改善に向けた環境対策の推進が求められております。

六ページでございます。左側四、「スポーツ都市東京」に寄与する臨海地区ですが、四―一のように臨海地区においては多くのスポーツ

施設が整備されております。今後も臨海副都心の発展にあわせてスポーツ施設を充実させることで、スポーツ都市東京の実現に応えていくことが可能と考えております。

また、四―二ですが、二〇二〇年、オリンピック・パラリンピックでは、二十一会場が東京ベイエリアに設置されることとなっております。こうした施設が都民の身近に整備されることで、スポーツやレクリエーションへの参加が身近なものになることが期待されております。

右側に行って五、東京港の防災対策といたしまして、五―一、港湾施設の地震対策でございます。災害発生時における被災者の避難や緊急救援物資の輸送、さらには首都圏の経済活動を停滞させないよう、ふ頭の耐震強化を推進しております。

五―二は地震・津波・高潮対策です。東京港は、これまで海岸保全施設の整備を着実に進め、近年においては大きな被害は発生しておりませんが、東日本大震災を踏まえ耐震性のさらなる強化に取り組むこととしております。

五―三は港湾施設の老朽化です。港湾施設の多くが昭和四十年代に整備されたため、施設の老朽化が進行しております。今後一斉に更新時期を迎えるため、既存施設を適切に維持管理していくことが極めて重要でございます。

七ページを御覧ください。ここでは東京港の将来像を整理しております。ここまで御説明いたしました東京港の現状と課題を踏まえ、港湾計画の基本方針として整理しております。第一パラグラフは、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を担っているという現状認識でございます。

第二、第三パラグラフでは、激しい世界の物流動向の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います。ふ頭についてはこれまで以上に整備を積極的に推進するとともに、円滑な交通ネットワークの確保や、ロジスティック機能の強化など、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べきとしています。

第四パラグラフでは、物流だけではなく、東京都心部に隣接する東京の立地特性を生かして、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います。

右側に行って一つ目のパラグラフで、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べきことが書いてあります。

二段目のパラグラフは防災対策の向上を図っていくこと、さらに三段目では、オリンピック・パラリンピックにより、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、将来に引き継いでいくとしています。

最後に、第八次改訂港湾計画では、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・東京港を創造し、魅力ある国際港湾としての東京港を世界へ発信していくとしました。

八ページを御覧ください。基本方針を踏まえ、東京港の目指すべき姿を模式的に示しております。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・東京港を創造し、魅力ある国際港湾として東京港を世界に発信していくことを目指すものでございます。

そのため、下の模式図のように、真ん中の世界とつながる国際貿易拠点港を中心に、世界から人が訪れる国際観光港湾、世界に誇れる安全・安心なベイエリア、世界を魅了し未来を切り開くスポーツ都市東京、世界をリードする環

境先進港湾といった五つの視点から施策を展開し、連携させていこうとしております。

九ページを御覧ください。ここでは東京港の空間利用について整理しております。一の東京港のゾーニングは右の図のようにピンク色の物流機能ゾーン、黄色の都市機能ゾーン、緑色の環境機能ゾーンの三つに大きく区分し、土地利用を展開しております。

十ページを御覧いただきたいと思います。二の東京港を構成する主な施設と立地ゾーンを整理しております。先ほどの三つのゾーンの特徴を踏まえ、五つのテーマの取組を推進し機能強化を図ってまいります。この図の見方ですが、まず下地の色ですが、上側からピンク色のハッチングが物流機能ゾーン、黄色が都市機能ゾーン、緑が環境機能ゾーンと、ゾーンを区分しております。

また、縦軸と横軸ですが、縦軸は施設の機能上の特徴として、上側がより産業系、下が自然環境系であることを示し、横軸では右が海側の立地、左側が陸地の立地であることを示しております。

さらに、それぞれの写真には赤、青、緑、オレンジ、茶色で枠組みをしておりますが、これは下の凡例のように、例えば物流機能を強化するためには、赤い枠で囲った施設の機能強化、

充実を図っていくということを示しております。

こうした観点から見て、東京港を構成する主な施設がどのゾーニングに配置されるかを整理しております。まず上のほうの物流機能ゾーンには、コンテナターミナルやユニットロードターミナル、倉庫群等が立地しております。黄色の都市機能ゾーンには、臨海副都心のようなまちづくりやシンボルプロムナードが、右上に大型クルーズ客船や海上バスなどが、都市と環境機能の境界近くに立地し、図の中央付近には背後の都市を守る水門なども位置しています。

下のほうの環境機能ゾーンには、海の森や東京港野鳥公園、羽田沖の浅場や中央防波堤沖の磯浜が立地しています。東京オリンピック・パラリンピックで整備される競技場等については、都市機能ゾーンや環境機能ゾーンに立地する計画でございます。

このように、東京港には各ゾーンに、また一部は複数のゾーンにまたがるようにして多岐にわたる施設が立地しております。これらをうまく連携させて、都市型総合港湾を創造していくことが求められます。次ページ以降では、こうした各機能の強化、充実に向けた取組を整理しております。

十一ページでございます。世界に誇る都市型

総合港湾・東京港の創造への取組として、一、世界とつながる国際貿易拠点港でございます。

一―一の東京港が担うべき役割ですが、東京港は高付加価値製品を輸出するなど、我が国の産業活動を支えるとともに、食料品、衣類、日用雑貨など、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ていきます。

東京港が我が国のメインポートとして選択され続けるためには、新規ふ頭の整備にあわせた既存ふ頭の再編・高度化や、港湾コストの削減を進めるなど、国際競争力の強化を図り欧米との国際基幹航路はもとより、アジア地域との航路を拡充してまいります。

また、円滑な交通ネットワークの確保やふ頭の背後機能の向上を図るなど、総合的な物流の効率化を進めてまいります。

一―二、東京港の将来貨物量ですが、目標年次における外貿につきましては六千九百万トン、うち外貿コンテナを五百六十万ＴＥＵとしております。内貿につきましては四千万トンとしました。そのうち内貿コンテナは五十万ＴＥＵを見込み、外貿、内貿の貨物量として一億九百万トン、コンテナ貨物については六百十万ＴＥＵとしております。

一―三、物流機能の配置計画と強化策です。

下の図は、先ほどお示しした東京港の貨物量実績と施設能力を整理したものでございます。図の真ん中、平成二十四年実績というところにある棒グラフは、東京港が取り扱ったコンテナ四百五十八万ＴＥＵの内訳を示しており、下からピンクが品川ふ頭、オレンジ色が大井ふ頭、黄色が青海ふ頭、水色がその他となっております。

その右にございます棒グラフは国のつくった推計モデルで、現状の東京港の施設能力を試算したものでございます。施設能力試算値は三百四十万ＴＥＵとなっており、現状で東京港は既存ふ頭の能力以上の貨物を取り扱っている状況が分かります。

一番右の棒グラフは青色のハッチで示した部分は現在整備中の中央防波堤外側の三つの岸壁部分の施設能力ですが、これらの施設を早期に整備して、東京の施設能力の不足を解消し、一部で発生している交通渋滞などの外部不経済を解消することが喫緊の課題と考えております。

また、一番右の棒グラフの茶色で示しておりますように、既定計画の未完成部分を整備しても、目標年次までに増加が予想される取扱貨物量六百十万ＴＥＵに対して施設能力の不足が発生いたします。このため、今後増加が予想されるコンテナ貨物に対応するため、新規施設を

計画するものでございます。

十二ページを御覧ください。（１）ですが、物流機能を強化するため、下の図のとおり計画いたします。下の図に今回計画する物流機能の配置計画とその強化策を提示しております。左側一番上が竹芝ふ頭でございます。竹芝ふ頭では船舶の大型化に対応するため、岸壁機能の強化を行います。新おがさわら丸の造船に対応し、対象船舶を一万トン級とするものです。

下に参りまして、品川コンテナふ頭、その下の大井コンテナふ頭、それから図面中央にあります青海ふ頭、この三つのふ頭は現在の東京港の主力コンテナふ頭ですが、これら既存のふ頭についても機能強化を図ってまいります。

まず東京港で最大の取扱量を誇る大井コンテナふ頭では、船舶大型化への対応を図るため、十五万トンの大型船が利用可能となるよう岸壁機能を強化します。また、青海コンテナふ頭も大井ふ頭と同様に、今後の船舶大型化に対応できるよう岸壁機能を強化してまいります。また、品川コンテナふ頭については、老朽化対策とともに物流機能の強化策として、耐震強化岸壁の整備や、海側への前出し、増深など、その施設規模については現在国と調整中でございます。次が、一番左下の赤い斜線で示した大井水産物ふ頭でございます。船舶の利用が低迷し

ている大井水産物ふ頭では、ふ頭の利用転換を図り、大井コンテナふ頭の連続直線バースに組み入れられるよう、基幹航路に対応可能なコンテナふ頭を計画します。

図の右上に参りまして、木材関連施設、それから新規ふ頭というところです。増加するアジアからのコンテナ貨物、及び外貿、内貿のＲＯＲＯ船等に対応するため、多目的に利用可能な外内貿ふ頭を新規に計画し、取り扱いが減少している木材ふ頭の規模を縮小するものでございます。また、水面整理の面や係留施設の需要低下に対応させ、木材関連施設の縮小も計画しております。

図の右下に参りまして、中防外・新海面のコンテナふ頭でございます。中防外・新海面コンテナふ頭では、船舶の大型化に対応させ対象船舶を十五万トンとします。また、中防外・新海面コンテナふ頭の間にオレンジ色の部分が不連続な計画となっているため、岸壁延長を伸ばし、連続させることを将来構想として位置づけることといたします。

右に行って、（２）ロジスティクス機能の強化ですが、右側の図に示しておりますように、大井ふ頭や十五号地、中防外・新海面等における土地利用計画の変更を行うことで、ふ頭背後の機能強化やバン・シャーシープール等を確保

し、ロジスティック機能強化を図ってまいります。

十三ページをおめくりください。二番目の、世界から人が訪れる国際観光港湾でございます。上の枠のところですが、臨海副都心の青海地区北側を中心にＭＩＣＥ・国際観光拠点化を推進し、魅力を更に高めてまいります。首都東京の海の玄関口としてクルーズ客船を誘致し、魅力あふれる臨海地域のさらなるにぎわいを創出していきます。

また、海上交通ネットワークの拡充に取り組み、日常的な利用と水辺の多彩な魅力を生かしたにぎわいを創出していこうというものです。

その下には、これらの施策について少し詳しく記述してありますが、ここでは説明を省略させていただきます。

十四ページにお移りください。三番の世界をリードする環境先進港湾の実現に向けてでございます。物流・都市・環境の各ゾーンの特徴を生かした緑地・水辺の整備、生物生息環境を創出し、水と緑のネットワークを拡充してまいります。東京港の持つ多彩な魅力を生かし、海と陸との一体性を確保した印象的な空間整備を推進し、人とみなと・海とのつながりを充実させていこうとするものでございます。

また、ふ頭からのＣＯ２排出量の削減に向け

た取り組みや、剪定枝葉を活用した資源循環などの先駆的な取り組みを推進するとともに、廃棄物処分場を引き続き整備してまいります。

三―一の潤いのあるベイエリアの実現ですが、右側上の図面を御覧ください。それぞれのゾーンの特徴を踏まえた質の高い緑地・水辺の整備を進めてまいります。

物流ゾーンにおきましては、港湾・海の視点場となる公園等、ふ頭内の環境整備を、また、都市機能ゾーンにおきましては、まちづくりと一体となったプロムナード等、良好な都市環境、運河・海との接点となる空間、にぎわい空間の整備を図ります。

環境機能ゾーンにおきましては、自然とともに生きるメッセージを世界・次世代に伝える緑豊かな森の整備を推進するとともに、生態系回復の拠点、水辺空間を生かしたレクリエーション拠点の整備を図ります。こうした取組により、右下の図のように、水と緑・生物生息環境ネットワークを拡充してまいります。

十五ページを御覧ください。（2）ですが、東京港の多彩な水際を生かし、魅力的な空間形成に取り組んでまいります。水際の特性を生かすため、三つのタイプに分けて施策を展開していくことを考えております。

右の図を御覧ください。運河部を中心に青い

線で示しておりますが、キャナルウォークラインと名づけて、これらの場所では背後のまちと一体となった潤い・にぎわいのあるヒューマンスケールの水辺空間として整備を進めてまいります。

図の真ん中より少し上のあたりにオレンジ色の線で示しておりますところをシーサイドアミューズラインとし、観光資源と一体となった水辺めぐり、マリンレジャー等、充実した休日を演出する都市型水辺エンターテイメント空間として整備を進めてまいります。

また、緑の線で示しておりますハーバービューラインでは、ダイナミックな港湾風景や海、往来する船舶や航空機など、世界とつながる東京を実感できる眺望空間として整備を進めてまいります。

さらに運河ルネサンスの取組も引き続き取り組み、シーサイドアミューズラインとの連携や、各地区の連携による運河の魅力やにぎわいの更なる創出に取り組んでまいります。

そのほか、環境負荷の少ないみなとの実現として、港湾施設における太陽光発電の導入や、環境負荷の少ない荷役機械の導入など、先駆的な取組の推進や、都市活動を支える廃棄物処分場の整備などを推進してまいります。

十六ページでございます。四―一ですが、二

〇二〇年の開催が決定しました東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、コンパクトな大会をコンセプトに掲げ、都心内陸部の既存スポーツ施設を活用しつつ、新たな施設は、大半が東京港の都市・環境機能ゾーンに整備される予定でございます。大会終了後は、誰もが、いつでも、どこでも、いつまでもスポーツを楽しみ、スポーツの力で人と都市が活性化する「スポーツ都市東京」の実現に寄与する地区として、将来に引き継いでいきます。

図は立候補ファイルより、港湾区域内の施設配置と施設のイメージを示したものでございます。

十七ページを御覧ください。五番の世界に誇れる安全・安心なベイエリアでございます。東京港では、都の地域防災計画等に基づき、次のような施策に取り組んでまいります。まず大規模地震発生時においても、緊急物資等の円滑な輸送や、首都圏経済活動の停滞を回避するため、耐震強化岸壁の整備を推進します。また、最大級の地震や台風に備え、都民の生命・財産、首都東京の中枢機能を守るため、海岸保全施設整備を推進し、防災力を強化してまいります。

五―一で、大規模地震対策施設の拡充です。災害発生時に経済活動を停滞させないよう、幹線貨物を取り扱うふ頭の耐震強化岸壁の整備

目標数を増加させるとともに、緊急物資の輸送を行う耐震強化岸壁の配置についても、改めて効果的になるよう配置を変更します。あわせて、時間経過に応じたロジスティクスを検討してまいります。また、緊急輸送道路を確保するとともに、港湾ＢＣＰや区の地域防災計画と連携し、災害対応力の強化を図ってまいります。

五―二は地震・津波・高潮対策の推進です。地震・津波・高潮対策につきましては、東京港海岸保全施設整備計画に基づき、取り組んでまいります。最大級の地震が発生した場合においても、津波による浸水を防ぐよう、防潮堤等の耐震性を強化するなど、地震・津波・高潮対策を推進してまいります。

五―三の予防保全型維持管理の推進では、港湾施設及び海岸保全施設を健全に長寿命化を図るため、予防保全型維持管理手法により適切に維持管理を図ってまいります。

以上が、東京港の第八次改訂港湾計画中間報告の内容でございます。この計画につきましては、東京港、横浜港、川崎港、三港連携を踏まえて、計画の策定に当たりましては三港で調整しながらやっているものでございます。

続きまして、資料の三―二でございます。Ａ四の一枚のペらですけれども、これについても説明をさせていただきたいと思います。資料三

―二は、東京港港湾計画改訂の都民意見の募集についてでございます。第八次改訂港湾計画の概要をまとめたパンフレットをここには添付しておりますが、今回、第八次改訂港湾計画の中間報告の段階で、都民等の幅広い意見を募集し、港湾計画の策定プロセスの透明性、客観性を向上させ、港湾計画を策定してまいります。

意見募集の期間につきましては、明日、平成二十六年五月一日から五月十五日までとしております。意見の募集方法ですが、パンフレットに添付されております返信用はがきを御利用いただくか、東京都港湾局のホームページから御意見を投稿していただくことが可能となっております。また、その他郵送やファックスによる御意見も受け付けております。

大変長くなりましたが、以上で港湾計画の改訂の中間報告と、都民意見の募集についての説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○髙橋会長　よろしゅうございますか。ありがとう、すばらしい報告だと思います。大変に驚きました。最後に、世界に誇る都市型港湾、これの都民のアンケートも頼みましょうということで、これは完璧だと思います。

それでは、質疑の応答にこれから入りますけれども、その前に、本日御欠席の畔上委員から

御意見をいただいておりますので、これを事務方から紹介してもらって、その上で質疑応答に入りたいと思います。

それでは、田代さん、よろしくお願いします。

○田代企画担当課長　それでは、畔上委員からいただきました御意見につきまして、事務局より内容を御紹介させていただきます。

まず、審議事項でございました東京港港湾計画の軽易な変更に関連いたしまして、選手村の跡地利用については都民参加で検討すべきということ、また、晴海客船ふ頭の今後のあり方を考える上で、先般計画化されました新客船ふ頭の整備についても検討すべき問題があるのではないかとの御意見がございました。

また、報告事項の東京港第八次改訂港湾計画中間報告につきましては、整備費や環境への影響等もあり、コンテナターミナルや道路等の新規整備の必要性については十分な検討が求められるとの意見をいただいております。

以上、御紹介をさせていただきました。

○髙橋会長　はい、ありがとう。それは承って記録しておきましょう。

それでは、皆様方、御質問など、ご意見がございましたら、どうぞ何でもお願いいたします。いかがでございますか。

どうぞ都澤さん。

○都澤委員　では、私から。東京港湾労働組合の都澤です。私は前回、港湾審議会で東京港が抱えている問題でありますコンテナ輸送車両の長時間待機問題、いわゆるゲート待ち渋滞問題の現状を説明して、第八次港湾計画策定に当たって検討願いたいということを申し上げました。

今回も同様の話をするんですけれども、前回申し上げたとおり、コンテナの輸送車両の長時間待機問題というのは、陸上の輸送業者の死活問題になっております。そして、そこに働くドライバーの健康問題、劣悪な環境問題でもあります。また、ここに書いてありますように、経済的には輸送効率化を阻害している問題だと、こういうふうに思っています。そして、交通混雑、渋滞という社会問題にもなってきます。私たち港湾労働者も、これらの問題でゲート早朝オープンなど協力しておりまして、長時間労働での産別労使協定も多少守れない、そういう問題もあるわけです。

このような大きな問題を抱えているのがこの長時間待機問題なんです。これは先ほどもお話がありましたように、コンテナの右肩上がりに対しまして、この処理能力が追いついていない。それが最大の要因だというふうに思います。

資料でも出されているんですけれども、三百

四十万個の処理能力に対して、扱い量は四百五十八万。百十八万の差が渋滞発生の原因になっていると思います。これまで大分港湾局をはじめとして、多くの団体の協力を得まして車両待機場を設置していただきました。あるいは、シャーシープールとかバンプール、それからターミナル側においては荷役体制を強化して、また、私たち港湾労働者は早朝ゲートオープンにも協力をして、この混雑緩和問題について大分解消されてきたわけであります。

今港湾局も東京港総合渋滞対策というのを打ち出しているんですけれども、これができればかなり改善の効果が出るかなと思って、私どもも期待をしているところであります。しかし、これまでの対策というのは、どちらかというと、交通混雑渋滞解消対策ということのほうが当てはまると思うんですね。コンテナ輸送車両の長時間待機問題というのは、なかなか解決になっていない。いわゆるコンテナのゲートに入って、ゲートから出てくる、コンテナを積みおろし、返却をするようなところはドライバーが四時間も五時間も待機しているような状態というのは、今でも続いているわけであります。

言ってみれば、一般車道の混雑解消というのはなくなったんだけれども、そこで待っていたドライバーは、ただ車両待機場で待機している

だけであって、やはり四時間、五時間待ちというのは解消しておりません。そういう意味で、コンテナ輸送というのは、海上輸送と港湾輸送、それから陸上輸送のこの三つの輸送モードが円滑に連携し合ってスムーズにいかないと、うまくいかないんですね。

ところが、港湾運送と陸上輸送のところがふん詰まっていて、血液の流れが止まっちゃっている感じなんですね。ここのところを直さないと、今いろいろあったように総合的物流の効率化と言っていますけれども、やっぱりこれ、国際競争力の実現は、私は困難だと思います。

今回、中間報告で六百十万の処理能力、大変なことで、これができればかなり解消策ができると思いますけれども、かなり先の話ですからね。当面的には非常に困っている問題があるわけですね。ここも更に対策をとってほしいんですけれども、私はこの計画とともにもうちょっと考えてほしいのは、青海の公共ふ頭と品川の公共ふ頭です。

青海の公共ふ頭というのは、その中に青海流通センターというのがあるんです。コンテナふ頭の最先端に倉庫と事務機能があって、かなり広い建物なんですけれども、ここが港湾業者が入っているわけではなくて、別の異業種が入って、港湾労働者以外の人たちが働いていて、大

変邪魔と言えば本当は邪魔なんです。そこを移転させてやれば、青海のコンテナふ頭はもっと広くなるんです。そこに港湾機能用地とかたくさんできますと、かなり便利に使える。ですから、ここのところをもっと検討できないかなというのが一つですね。

多くの方もこの青海流通センターの移転問題というのは、かなり意見も出ているところであります。私どもも、今日鶴岡会長もいますけれども、港運協会のほうにもどんなだということを話はしているところであります。

そして、品川コンテナふ頭、これは今でも時間帯になると大変な渋滞ですよ。一般車道通れません。日常的に今品川コンテナふ頭は道路周辺がとぐろを巻いている、コンテナ車両。ですから、あそこはあまりにも狭過ぎるんですね。狭過ぎるんです。車両の待機場がないんですよ。

だから、これは早急な対策が必要なんだけれども、今回の計画では前出し二十メートルにしてコンテナヤードを広くしようと言っているんですけれども、これじゃ、コンテナを使えるようになりません。考えられることは、在来までずっと二十メートル前倒しして直してやっちゃって、その上三分の一程度をコンテナヤードにするとか、在来を変えて、そういうふうにしてヤードを広くする。

あるいは、周辺の倉庫を一部移転して待機場をつくるとか、あるいは、在来の一部移転再編、こういった問題の検討。それから、あそこは借り受け店社が三社になっていますけれども、これを一社か二社に、どうしてもできない場合は、そういうことも検討すれば、かなり品川コンテナヤードも混雑解消に役立つと思うんです。

ですから、この辺の問題も今後の検討の中でぜひ入れていただきたいということを要望しておきます。

いずれにしても、このままだと東京港が国際戦略コンテナ港湾、国際競争力を強化して、そのために総合的物流効率化をうたっているというわけですから、私はこの輸送車両の長時間待機問題を早期に解消すべきだと、そういう意味で今後も検討の中にぜひ入れていただいて、お願いしたいなということで、これは要望ですけれども発言にかえたいと思います。よろしくお願いします。

○髙橋会長　はい、ありがとうございました。石山さんはじめ事務方、何か御意見がありましたら。はい、どうぞ。

○笹川港湾経営部長　港湾経営部長の笹川でございます。ただいま都澤委員のほうから貴重な御意見を賜りました。私どもも交通混雑問題に対しましては、大変港湾にとって重要な問題だと

認識をしております。そのため、総合渋滞対策ということで、先ほど発表したところでございますけれども、この中には長時間待機問題も含めて、様々な対策をうたっているところでございます。

私どもといたしましては、この対策を着実に実施していくために港湾関係者の皆様方の御理解と御協力を得ながら、対策を着実に実施していきたいというふうに思ってございます。ただいま様々な御提案もございましたけれども、そういったものも含めて検討しながら、その実施を着実に進めていきたいと思っております。

ありがとうございました。

○都澤委員　よろしくお願いします。

○髙橋会長　ありがとう。ほかに御意見。

木内さん、どうぞ。

○木内委員　すみません。今回のこの港湾計画の一つの柱として、海上交通、舟運の充実ということが挙げられていて、非常にタイムリーであり、時宜にかなった内容だというふうに評価をしたいと思います。東京は江戸時代からの舟運の歴史がありまして、船から見る東京は非常にすばらしくて、水の持つ力というのは人々に安らぎと活力を与えるものでありますし、海外に例を引くまでもありませんけれども、パリのバトームッシュ、あるいはロンドンのテムズ川の

そうした舟運というもの、これは本当に観光客を吸引する大きな力になっているわけであります。

私は舟運の振興ということを、これまでもたびたび議会の場でも訴えてきました。今日は江東区の山﨑区長、お見えでございますが、この区長の強いリーダーシップのもとで、例えば江東区内の内部河川では水陸両用のスカイダックというのが、実は区民、都民、幅広い地域から非常に大きな人気を博している事実があります。気候、天候に関係なく人々が集まってくるということであります。

こういう状況の中で舟運の振興について、私は議会で視察船用に使っている竹芝小型船桟橋を今年度から屋形船など不定期航路のために開放すべきだということを訴えました。東京都はこの開放を試行するという答弁を得ているところであります。都民の財産である公共桟橋を有効活用することは大切でありますけれども、それだけではなく、例えば水上タクシーなど、不定期航路事業者への開放も必要であって、実は私が尊敬する東京港運協会の鶴岡会長、今日御出席でございますけれども、御懇談、御指導いただく際に、この舟運の活性化のためには水上タクシー等の不定期航路事業というものの導入が非常に重要であるという御提言を

いただき、これもいろいろな場で訴えさせていただき、実現を見ることができております。

より多くの事業者が桟橋を利用できるようにすることで、船を活用した新たな観光資源の開発を促していくべきだと思いますし、この中間報告にもございましたけれども、実は私、先日、日本橋の三越の近くの道路元標のある日本橋川の船着場へ行ってまいりまして、水上タクシー、十二、三人乗りの流線型のすばらしい水上リムジンでありますが、乗ってまいりました。これが縦横無尽に東京港、それから、更に内部河川に至るまで航行するようになると、どれほどすばらしいか、こんなふうにも実感してきたわけであります。船を活用した新たな観光資源の開発を促していくべきだと思います。

そこで二点、あわせて申し上げますので、時間の関係で、執行機関東京都のお考えも伺いたい。

一つは、周辺のホテルと連携した企画など、いわゆる民間活力を生かして舟運活用による観光振興が期待できると思うんです。例えば、ディズニーランドと東京港の間に葛西臨海公園がある。あそこにオークラ系のホテルがある。船着場もあるんですね。ディズニーランドのホテルは高いというので、葛西臨海公園のほうのホテルに泊まって、そして舟運を活用して水上

バスで浅草、あるいは内部河川との連携に利用するということが、量的にはわずかですけれども行われているんですが、この観光振興に向けての考え方を進めるべきだというのが一つ。

もう一つは、さっき申し上げた公共桟橋のさらなる開放を進めていくべきだと思うんです。例えば水上タクシーもそうですけれども、船で海上を進んだほうが鉄道や車で行くよりも早く着くことがあります。そのためは、船が着く桟橋がなければ始まらないわけであります。竹芝の開放は公共桟橋開放の第一歩として評価はいたしますけれども、舟運の更なる活用のためには不定期航路事業者が利用できる桟橋を増やしていくことが必要だと考えます。

以上、二点について、あわせてお答えを求めたいと思うんです。

○髙橋会長　ありがとうございました。どうぞ。

○笹川港湾経営部長　竹芝小型船桟橋、今回試行で開放ということになっておりますが、こちらはゆりかもめの竹芝駅からも近く、またＪＲ浜松町駅からも徒歩圏内でございまして、乗客の利便性も非常に高いと考えられております。例えばホテルの宿泊とクルーズを組み合わせたツアーなど、周辺のホテルなどとタイアップした企画も可能ではないかと思っております。民間活力を生かして、観光客に魅力的なメニュー

を増やすことで、舟運を活用した観光振興に役立つものと考えておりますし、そういったものを進めていくべきというふうに考えております。

また、もう一点でございますけれども、委員御指摘のとおり、海上交通ネットワークの充実に向けては、公共桟橋の開放などによりまして、不定期航路事業者が利用できる船着場を増やしていくことが重要だと思っております。今回の竹芝での試行によりまして、課題解決に向けた検証を行って、その結果を受けて、他の公共桟橋についても開放に向けた検討を進めてまいります。

○髙橋会長　ありがとう。よろしいですか。

○木内委員　はい、結構です。

○髙橋会長　はい、どうぞ。

○三宅委員　私からは、東京港の施設整備についてお伺したいと思います。先ほど来あるように、東京港の港湾施設は、首都圏の生活と産業を支える重要なインフラであり、今後とも施設整備が必要だと考えております。

先ほど都澤委員さんのほうからありましたように、コンテナターミナルについては早期に抜本的な対応を図っていただきたいと思っております。その後、今後のコンテナの貨物取扱量についてなんですけれども、この後、かなり

増加すると思われるんですが、これにはどのように対応されていくのか、まず一点聞きたいと。

次に、その対応をするために、ふ頭の整備だけではなく、円滑な物流に欠かせない道路整備が重要だと考えております。この点についても、どのように対応していくのか、お答えいただきたいと思います。

○石山港湾整備部長　会長。

○髙橋会長　ありがとう。はい、どうぞ。

○石山港湾整備部長　今の御質問ですけれども、先ほどから御意見出ていますように、現在の東京港、一部ターミナル周辺には交通渋滞などが生じております。これに対しましては、先ほどもお答えしていますけれども、早朝ゲートオープンとか、臨時のコンテナ置き場の整備などによって短期的な対応をさせていただいているところでございます。

私どもも、これが抜本的な対策とは思っておりません。基本的にはターミナルの能力不足というのが一番大きな問題だと考えているところでございます。したがいまして、今整備中の中央防波堤外側のコンテナふ頭をできるだけ早く整備すること、それから、それが出来上がった後には、その後大井・青海コンテナふ頭の再編を行っていくと、こういう手順でやっていくべきなのかなと思っているところでござい

ます。

それから、これから増える貨物量に対しましては、既定の計画の新海面コンテナふ頭で現状の不足分を、少なくとも早く補充していくと。それから、新しいものについては、今回新たに大井水産物ふ頭のコンテナふ頭化、それから十五号地の新規ふ頭の計画というものを入れさせていただきまして、特にアジア貨物とか、その辺も踏まえて十五号地の新しいふ頭計画は考えさせていただいているところでございます。

それから、道路整備につきましては、一昨年東京港の臨海道路が完成いたしまして、東西方向の道路交通ネットワークは強化されたところでございます。そしてまた、本年三月には新木場の交差点の立体化も実現したところでございます。今後は、中央防波堤地区の新たなふ頭整備に伴う交通需要に対応していくことが必要と考えておりまして、臨港道路、南北線の整備が極めて重要と考えております。

基本的には、臨海道路の南北線ができれば、ネットワーク的には六百十万の貨物が来ても大丈夫というようなことで計画を想定しているところでございます。また、この南北線につきましては、オリンピック・パラリンピックの大会の開催時に円滑な物流を確保する上でも

非常に重要だと考えておりまして、この道路の早期整備に全力で取り組んで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。

○髙橋会長　はい、ほかに。どうぞ、神林先生。

○神林委員　今お話がありましたとおり、やはり港湾計画の中で物流機能というのは最重要課題だと思いますけれども、その反面、観光、環境面にも配慮していくことは重要だと思っております。そこで、時間の関係もありますので、ちょっとこの点について三点ばかり、全部まとめて質問させていただきたいと思います。

今回東京港の水辺空間の魅力を生かした新たな取組が考えられていることは結構でございますけれども、ぜひこれを進めていっていただきたいと。基本的な部分は内容の中に組み込まれておりますけれども、本来港や海に親しむことが可能で、開放的な魅力ある水辺空間と、津波・高潮対策における高潮護岸とはなかなか相入れないものでございます。

私は何も全部一律でなくてもいいと思っているんです。場所、場所によってそれぞれ特色があってもいいと思っているんですが、海岸保全の施設の整備に当たっては、親水性を損なわないように配慮するなど、ぜひ両立できる工夫を検討していただきたいと思っておりまして、この点が質問の一点目でございます。

それから、二点目は、また、特徴ある緑地の整備という観点では、海の森がございますけれども、海の森は造成を始めてからかなりの年限がたっております。樹木も大分育ち、そろそろ利活用化ができる状況になってきていると思っておりますので、二つ目の質問は、早く一般の方に利活用いただけるようにすべきと思いますけれども、今後の利活用の計画はどうなっているのか。また、利活用に向けては当然のことでございますけれども、周辺の整備ですとか、あるいは交通アクセスなどの課題もあると思いますので、どのように進めていくのかが二点目でございます。

それから、三点目でございますけれども、先ほど木内委員のほうから水上交通ネットワークの部分が出ましたけれども、三月末に羽田空港の国際線の一日当たりの便数は五十五往復から約八十往復へと、一・五倍に増加いたしました。路線の就航先も十七都市から二十三都市へと広がり、ますます多くの外国人観光客やビジネス客が羽田を玄関口として東京を訪れるわけでございます。

国際線ターミナル近くの旧空港跡地は、アジアヘッドクォーター特区に指定され、展示場やホテルなどの施設も建設され、ビジネス拠点となる予定であり、羽田は変貌を遂げようとして

おります。ますます多くのお客様を迎えるということは、当然それに伴うアクセスが充実されることも不可欠でございます。

新空港線の鉄道の問題ですとか、あるいは道路では、多摩川トンネルの問題等もございますけれども、今回は港湾計画の報告についてでございますので、先ほど木内委員のほうからも若干お触れいただいた水上交通ネットワークについて伺いたいと思います。

羽田空港近くには二つの船着場がございます。水上交通ネットワークを充実させるということですが、羽田空港から水上バスや水上タクシーのような船を使って都心やＭＩＣＥ会場に行けるということになれば、大変すばらしいことではないかと思いますので、この点についても回答を求めさせていただきます。以上でございます。

○髙橋会長　ありがとうございます。どうぞ。

○石山港湾整備部長　私のほうから、一点目についてお答えさせていただきたいと思います。防災対策と景観との関係でございますけれども、確かに防潮堤のような海岸施設につきましては、ある程度一定の高さが必要となります。ただ、そういう中でも、例えば前面の水域が広くとれるような場所では、防潮堤を垂直の壁ではなく、緩やかな傾斜型にして親水性を持たせる

こと、あるいは護岸に遊歩道を設けるような工夫をして、防災機能の確保だけではなく、親水性の確保にも努めるよう、今後とも配慮していきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○髙橋会長　はい、どうぞ。

○石原臨海開発部長　臨海開発部長の石原でございます。私から、海の森についてお答えさせていただきます。海の森は平成十九年度から事業に着手いたしまして六年を経過してございます。初期に植えたエリアでは、当初膝丈程度だった苗木が二、三メートルの高さにまで成長しているところでございます。

森のエリア四十七ヘクタールにつきまして、平成二十八年度中に一部開園を予定しております。今後は多くの人に現地に来てもらい、海の森の生い立ちや事業意義についてＰＲしていくことが重要と考えておりまして、新たな仕組みといたしまして、本年一月に東京都海の森倶楽部というものを設置いたしました。この倶楽部の活用によりまして、多彩で魅力的なイベントを実施していきたいと考えてございます。

それから、あわせてアクセス環境の改善につきましても、交通事業者と今後調整を重ねていきたいと考えてございます。以上です。

○髙橋会長　ありがとう。では、どうぞ。

○笹川港湾経営部長　私のほうからは、三点目に

ついてお答えいたしたいと思います。羽田空港国際線の大幅な増便などは、東京の国際ビジネス拠点としての成長をより促すことにつながるものと認識をしております。都は臨海副都心をＭＩＣＥ・国際観光拠点と位置づけておりまして、羽田から東京に訪れた観光客やビジネス客に東京のまちを眺めながら船でおいでいただくような航路を充実させていくことは重要だと思っております。

アジアヘッドクォーター特区によりまして、羽田空港と臨海副都心を結ぶ旅客不定期航路の規制緩和を実現できました。また、羽田と都心とを結ぶ水上タクシーの運航も始まりました。先ほど木内委員から御指摘いただいたとおりでございます。更に航路を充実させるべく、水上交通の振興に取り組んでまいります。以上でございます。

○神林委員　よろしくお願いいたします。

○髙橋会長　ありがとう。ほかに。

田中さん、どうぞ。

○田中（た）委員　すみません、昨年の六月の都議会の改選後、出戻りではありますけれども、港湾審議会の委員に就任し、最初の委員会で海外調査のため欠席いたしましたので、今日が皆様とお会いするのは初めてでございますので、改めて御挨拶させていただきますが、自民党の

田中たけしでございます。どうぞ、今後ともよろしくお願い申し上げます。

ちょっと質問をさせていただきます。先ほどの御報告をいただいた中のコンテナふ頭の機能強化についてでありますが、中でも大井水産物ふ頭を活用しての機能強化といった視点での部分についての質問であります。先日の四月二十六日に大井水産物ふ頭に一時寄港いたしました世界最大級の大型客船でありますボイジャー・オブ・ザ・シーズの視察をさせていただきました。

内容については触れませんけれども、最上階の甲板からこの大井水産物ふ頭も一望できましたし、また、コンテナふ頭も一望しました。それで、強く感じたのは、大変コンテナの数が多く、頻繁に荷揚げの積みおろし作業が繰り返し行われていたという中で、約四百万ＴＥＵを扱う中においてそれだけの状況のもと、将来的に六百万ＴＥＵになれば、更なる機能強化が必要だなと。

そのときに大井水産物ふ頭も連続しているふ頭でありますので、ここを活用すればまさに効果的で機能的な、いわゆる国際競争力強化にもつながるだろうという思いを、その視察を通じて新たにしたところであります。今回の報告にもあるとおり、まさにこの水産物ふ頭を活用

することは、私も大変高く評価をしていきたいと思うのですが、一方で、この水産物ふ頭のところには、東京水産ターミナル株式会社の冷凍倉庫の施設、あるいはその他民間の施設もございますけれども、そういう方々に対する配慮もしっかりしていかないと、その思いを果たすことができないと思っております。

こういう特に東京水産ターミナル株式会社の方の冷凍倉庫、あるいは民間の方々に対する配慮、どのように考えていらっしゃるのか、ぜひお聞かせをいただきたいと思います。

○髙橋会長　ありがとう。はい、どうぞ。

○笹川港湾経営部長　ただいまの御質問にお答えいたします。本計画案の事業化に当たりましては、御指摘のとおり計画予定地の事業者に十分配慮しながら事業を進めていく必要があるというふうに、私どもは考えております。

そのため、本案策定後は、事業継続に向けた関係者の方々の御意向などを踏まえながら、十分に調整を図っていくという予定でございます。

○髙橋会長　はい、田中先生。

○田中（た）委員　水産物ふ頭の活用が減少しているということで、直接の荷揚げが減っているということではあるものの、やはり立地ということは大変配慮してあげないといけない大き

な視点だろうと思っております。また、ＣＯ２削減の観点から、今特に冷凍冷蔵庫はＣＯ２排出施設でもありまして、そこに対して今積極的に取り組んでいらっしゃる中で、第一次の目標は達成して、次の目標に向けて施設を更新しないとその目標は達成できないのではないかというような若干の危惧もある中で、やはり移設に当たってのタイミングといったものも、やはり冷凍冷蔵庫業界の方々、大変危惧されているポイントでありますので、ぜひ移設に当たっては立地の点とタイミングといった点もしっかり御配慮していただいた上で、機能強化につなげていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○髙橋会長　何か意見あるかな。

○笹川港湾経営部長　そのように努めさせていただきたいと思います。どうもありがとうございます。

○髙橋会長　崎田先生。

○崎田委員　ありがとうございます。私は、環境分野のジャーナリスト、環境カウンセラーとして歩んでおりますので、環境分野と、広く都民の視点で発言をさせていただこうと思って参っております。

今日の計画を拝見して、ほんとうに総合的にできていると思っているんですけれども、実際

の施設の老朽化によるいろいろな手を入れなければいけないとか、今後かなり予算措置が必要だということが分かってまいりました。そうすると、やはり私たち都民がこの港に関してもっともっと関心を持っていくということが必要だと思うので、そういう意味で、水辺でもっと親しめるとか、水上交通のこと、いろいろなお話が出ましたけれども、やはり都民がもっと港のことを知り、理解をし、親しむと、そういうことを考えていただくということが大事だと思います。

そのためにも、今回のオリンピックというのがこの港湾地域で開催されるというのは一つの大きなきっかけだと思っております。オリンピックに関していろいろな情報がどんどん出やすい時期だと思いますので、施設の直接の関係のところだけではなく、港全体の状況が伝わるように発信を努めていただければありがたいなと思っています。

少し細かい話ですが、三つほど質問させていただきたいんです。環境分野で拝見して、オリンピックのことなどが書いてあるところにほとんど海の水質のことなどに関して触れていなかったんですけれども、そういうことに関しては何かこういう計画の中で考えていくということはないのでしょうかということを、一つ

目の質問として伺いたいこと。

二つ目は、緑の保全とか生物多様性のことはかなり環境分野でも書いていただいておりますが、省エネとか新エネルギーのことは一言という感じです。世界的な流れから見れば、どれだけの目標値という、次の目標値はこれからつくるところですけれども、進めなければいけない、ＣＯ２対策はやらなければいけないということは変わりません。ですので、やはり省エネなり新エネ、フォークリフトも新しいエネルギーとか、色々な話がどんどん進んでおりますので、もう少し充実して書いていただき、進めていただくことが、先ほど来の国際競争力強化ということにつながるのではないかなと思っております。

三つ目の質問は、新海面の最終処分場のことなんですけれども、中の資料に用途利用の計画というふうに書いてありました。どういう予定をどう変更するのかというあたりをもう少し説明していただければありがたいと思いました。よろしくお願いします。

○髙橋会長　ありがとう。はい、どうぞ。

○石山港湾整備部長　御質問のまず一つ目が、水質の問題というお話でございます。水質の取組といたしましては、港湾局の中では、例えば運河や何かで汚泥等で悪臭が起こるようなもの

に対して、汚泥のしゅんせつとか、覆砂とか、そういうような取組。あるいは、自然の再生ということで、浅場とか海浜等の整備と、こういうような形で水質改善に寄与するような施策として取り上げております。

都全体としては、平成十五年度から関係省庁と九都県市で構成される東京湾再生推進会議というのに参加しておりまして、下水、河川、環境部局等と連携を図りながら様々な対策を実施しているところです。そうした中で港湾局としてできるものについては、できるだけ取り組んでいくということでやっているところでございます。

それから、ＣＯ２等の取組についてです。港湾の中でも省エネとか、そういうものについてはこれから積極的に取り組んでいかなければいけないということで、例えばターミナルの屋上に太陽光発電とか、あるいは荷役機械にも環境配慮型の電気を再生するような形、ハイブリッド、そういうような機器の導入もお願いしております。そういうような形で、できるところからやっているという状況でございます。これからますますそういうことについては力を入れていかなければいけないということは認識しております。

それから、新海面処分場につきましては、今

回土地利用の変更をしようというところは、港湾関連用地のものに変えていくというのも、もともとはそこを廃棄物の埋め立てが終わって、それを緑地を少し位置を変えるとか、交換するとか、そういう内容が主になっております。

○髙橋会長　ありがとう。

ほかに、区長の先生方、どなたか御意見ございましたら、どうぞ。山﨑先生、何かありませんか。

○山﨑委員　大変いい計画で結構でございます。

○髙橋会長　はい、どうぞ。

○田中（健）委員　すみません、二点意見と一点質問です。私も日曜日のボイジャー・オブ・ザ・シーズの視察を多羅尾局長はじめ港湾局の皆さんとさせてもらいました。大井水産物ふ頭で水産物の冷凍庫で受付をしている姿を見ると、やっぱりまだまだ準備が不十分であって、この計画には十一月には可能な客船ふ頭を計画に位置づけたということでありますので、ぜひとも一日も早く計画を進めていただきたいと。

あのときも数多くの人が東京港におりて、皆さん、多分東京で買い物をしてくれるんだろうなと思っていますので、進めてもらいたいのが一点。

あと、この四ページの臨海地域の持つ魅力と潜在能力のところで、豊洲地区では市場とにぎ

わいの施設を中心とした食の提供などにより、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまちというのがありますが、市場はもちろん新市場として豊洲市場もあるんですが、大田市場もあります。大田区もこの問題については、開かれた市場や、また臨海地域との連携ということも長年取り組んできておりますので、この中には大田市場という名前がないものですから、ぜひともそこも考えていただきたいというのが二点目の意見です。

三点目は、私もこの審議会は五年目、ずっと連続してやらせてもらっているんですけれども、ずっと審議会の中で京浜港をこれまで議論してきたと思うんです。川崎港、また横浜港とも連携して、東京全体で考えていくという中で、京浜港との関係をどのようにするかというのが、この今回の計画の中にはないものですから、もしも計画というか、意見があれば一点お聞きしたいと思っています。以上です。

○髙橋会長　はい、どうぞ。

○笹川港湾経営部長　まず一問目のご質問でございます。客船ふ頭の一日も早い整備ということでございます。私どももとそのつもりでおりますので、一生懸命建設に向けて頑張っていきたいと思います。

○髙橋会長　はい、どうぞ。

○石山港湾整備部長　二点目の、豊洲地区と同じように大田市場というお話ですけれども、これにつきましては、ちょっと扱いがよく分からないんですけれども、何らか形ができるようであれば検討させていただきたいと思います。

あと、三港の役割の件でございますけれども、二十三年の九月に京浜港の総合的な計画として三港で計画をつくりました。今回の港湾計画は、基本的にそれを踏まえて三港でそれぞれ、港湾計画自体は地方自治体がつくるものですから、東京港の部分については東京港がつくる、横浜港については横浜港がつくるという形で、分担してやっているものでございます。

その基本的なところにつきましては、京浜港の総合的な計画で触れたものを踏まえて、これについてはつくる過程の中で、例えば貨物量の問題とか、そういうものについて横浜さんと、川崎さんとお話をさせていただいて、ある程度調整をした数字をここに提案させていただいている。そういうような形で進めているところでございます。

○髙橋会長　はい、ありがとう。ほかに御意見ございませんか。

はい、どうぞ。鶴岡さん。

○鶴岡委員　東京港運協会の鶴岡でございます。、東京に港は要らないよと言われている中で、皆

様の御理解をいただき、重要性を認めていただいて、我々港に働く者としては非常にありがたいということを、まず冒頭に御礼申し上げます。

続きまして、海上交通の件で、木内先生にも、皆様にも御賛同をいただいておりますが、一つだけお願いは、観光という観点より、都民の生活に密着した海上交通であるということを我々は常に申し上げております。そのためにも、陸上交通とのより近い接点での桟橋の開放をお願いしたい。

その中で、今日、各区長さんもいらっしゃっているんですが、築地の市場跡をぜひとも海陸の交通ネットワークの拠点にしていただきたい。新橋、有楽町、あるいは築地の駅というものもありますし、あの近辺からお台場や晴海方面に向かうには、非常に交通の拠点からいっても大回りして行かなきゃいけないという点もあります。築地から、おそらくお台場までは七、八分で行くと思います。

こういう利点を生かして、ぜひとも生活、あるいは仕事に密着した海上交通ネットワークを構築していただきたい。それに、僕は観光もついてくると思っていますので、ぜひとも陸上交通との拠点の近いところに桟橋を設けていただきたい。また、築地の問題もぜひともお願いしたいと考えております。

本当に色々御理解いただいて、ありがとうございます。

○髙橋会長　はい、ありがとう。何か、そっちはコメントないかな。

○深澤委員（代理　池上関東地方整備局副局長）

関東地方整備局でございます。コンテナターミナルについて色々コメントがございました。私どもとしましては、国際戦略港湾、京浜港の機能強化ということで、この東京港におきましてもＹ２、Ｙ３と我々は呼んでいますが、コンテナターミナルの整備を直轄事業として進めているところでございます。

また、南北道路についても、今年度から新規事業化ということでございますので、これも直轄事業としてしっかりやっていきたいと思います。

石山部長の御説明にもございましたが、横浜、川崎港と三港連携ということで、国際戦略港湾、京浜港として国際競争力強化という観点から、東京港でも大局的な観点から取り組んでいただいていることに感謝申し上げたいと思います。

ただ、この中間報告を見せていただきますと、せっかくそういう取組が最初の一行ぐらいしか書かれていないようでございます。これは要望でございます。お答えは要りませんので、ぜ

ひ最終取りまとめに向けてしっかり書き込んでいただければということを御要望申し上げておきます。以上でございます。

○髙橋会長　はい、ありがとう。何かコメントはないかな。どうもありがとう。

それでは、皆さん、大分時間がたちまして、私は今日の審議会、東京都百年の歴史の中で記録に残る大変真剣な会議だったと思います。私は東京港、既にポート・オブ・トーキョーというのは世界に冠たる港だと思っております。それでも、これだけ皆さんの注文がたくさん出てきますと、これを本気に実行すれば、東京港は世界に冠たる港になると私は確信いたします。本当にどうもありがとうございました。

答　申

○髙橋会長　それでは、続きまして、諮問事項の答申に入らせていただきます。

先ほど御審議いただきました「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」につきまして、原案を妥当と認めることにいたしましたので、その旨を答申いたします。会長の私から答申書を多羅尾港湾局長にお渡しいたしますが、私が署名いたしますので、しばらくお待ちください。

（答申書に署名）

（答申書　手交）

○髙橋会長　どうも皆さん、ありがとうございました。

○多羅尾港湾局長　ありがとうございました。

港湾局長挨拶

○髙橋会長　それでは、多羅尾港湾局長から御挨拶いただきたいと思います。よろしくお願いします。

○多羅尾港湾局長　港湾局長の多羅尾でございます。一言御礼の御挨拶を申し上げます。

各委員の皆様方におかれましては、平素から東京港の港湾行政に対し多大な御支援、御協力を賜り、改めて御礼申し上げます。

ただいま、髙橋会長から「東京港港湾計画の軽易な変更」の諮問につきまして、原案を適当と認める旨の答申を頂戴いたしました。委員の皆様方には、大変お忙しい中、御審議を賜りまして誠にありがとうございました。

今回御答申いただいた変更は、晴海五丁目地区において、オリンピック・パラリンピック競技大会選手村整備と、大会後の住宅への転用、及び学校等の建設を可能とするため土地利用

計画を変更するものです。選手村整備を着実に進めるとともに、オリンピックを契機とした晴海の更なる発展を目指したまちづくりに取り組んでまいります。

また、本日は、これから概ね十年後の東京港のビジョンを示す東京港第八次改訂港湾計画の検討内容について、中間の御報告をさせていただきました。今回の改訂に当たっては、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るよう、物流のみならず、都市の発展に重要な要素である「観光・交流」「環境」「安全・安心」、さらに「オリンピック・パラリンピック競技大会開催」という新たな五つの観点から検討を進めてまいりました。

本日、委員の皆様から色々な意見をいただきました。民間事業者の方々との協調も含めましたコンテナ物流の効率化、機能強化、あるいは舟運の振興や客船対応の強化、海岸防災と海に親しめる東京港の調和、さらに環境対策の重視、様々な御意見をいただきました。こうした御意見をしっかり受け止めさせていただくとともに、今後、広く港湾利用者等、関係者の皆様や都民の方々からも御意見を頂戴し、更なる検討を進めてまいります。

平成二十六年第一回都議会定例会の施政方針において、舛添知事は、東京は色々な分野で

世界一を目指すことを表明いたしましたが、東京港につきましても、港湾機能と都市機能が有機的に結合した世界に誇る都市型総合港湾を目指しまして、最終的な計画を取りまとめてまいりたいと思っております。

今後とも、東京港の更なる発展に全力を尽くしていく所存でございますので、御列席の委員の皆様には、引き続き御理解、御支援、御協力を賜りますようよろしくお願い申し上げまして、簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

○髙橋会長　ありがとうございました。

議事の終了

○髙橋会長　皆さん、どうも本日はお忙しい中、かくも長時間本当に熱心に御討議いただきまして、誠にありがとうございました。

これをもちまして、本日の議事は終了いたしました。どうもありがとうございました。

閉　会

（午後三時四十分）