

平成十五年年度

第八回

基本方針検討部会速記録

日時 平成十五年九月十二日（金曜日）  
於 東京都庁第一本庁舎北側四十二階  
特別会議室B

次第

- 一 開 会  
配布資料の確認
- 二 議題  
都市再生に資するあり方  
都民が親しめる環境にやさしいみなとづくり  
安全・安心のみなとづくり  
羽田空港再拡張
- 三 今後の部会日程
- 四 閉 会

出席者

基本方針検討部会委員

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

## 開 会 （午前九時三十一分）

○岡崎企画課長 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから東京都港湾審議会の第八回基本方針検討部会を開会させていただきますと思います。

委員の皆様には、お忙しいところ、また、早い時間からお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日の委員の出欠状況をご報告申し上げます。藤本委員、横山委員の二名が所用のため欠席となっております。また、中浜委員、森野委員は、ただいまこちらに向かっているところでございます。よろしく願います。

本日、配布させていただきました資料ですが、まず、「会議次第」、その下に「スケジュール」がございます。資料一 一が本日の主な論点でございます。これをもとに議論を進めていただきたいと思えます。それから資料二 二が東京港の「機能別ゾーン図」を用意しました。それから一 三が「臨海地域における機能の展開」という総括的な資料をご用意させていただきました。

資料一が本日の「説明資料」でありまして、パートごとに分かれておりますが、合本させていただきます。それと、今後の「部会日程」「座席表」をご用意いたしました。

それでは、森地部会長、議事進行をよろしく願います。

森地部会長 どうも、お忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。本日の部会は公開でございます。よろしく願います。

## 議 事

○森地部会長 早速、本日の議題に入らせていただきます。議題都市再生に資するあり方について、ご説明をお願いいたします。

○石山計画課長 それでは、事務局からご説明いたします。本日の資料でございますけれども、資料の一 一というものがございいます。中身的には、物流だけではなく、今回は全般のお話ということで、一番目に、土地利用面から見た都市再生のあり方ということと、二つ、整理してございます。それから一番目が環境面、そして三番目として安全・安心、それから、その後には羽田の状況というのが説明資料として入っております。

まず、最初に、一番目の「都市再生に資するあり方」というところのご説明をしたいと思います。ただ、ちょっと輻輳するところがございますので、資料一 一と一 三で、事務局の全体のイメージを最初に簡単に説明させていただいて、それから入らせていただきたいと思います。

まず、お手元の資料の一 一というカラーのゾーンの図面がございます。これは基本的に、都市的な機能と物流機能のすみ分けといたしましうか、そういうようなイメージを示したものでございます。基本的な考え方としては、東京湾、湾岸道路がございますけれども、その湾岸道路を軸に内陸側を都市的な土地利用、海側を物流機能と、そのような大きなイメージを持ってございます。この図面の中で、濃い青色ですけれども、物流機能はかなり内港地区まで入っております。この辺のふ頭につきましては、どちらかというと、旅客船とかクルーズ船とか、そういうような人を運ぶ機能というんでしょうか、そういうふ頭機能を意識したものでございます。

それから、緑の線が入ってございます。緑の線につきましても、全体的に緑という体系の中での考え方としては、全体を網羅されるものでございますけれども、主要な大きな軸といたしますか、そのような面からのイメージ図ということで、ここだけが緑とか、そのようなことではないということを考えてございます。

そのようなイメージで、もう少し細かくしたのが一二ということでございます。赤っぽいのが都市再生の緊急整備地域。

それからその周辺に、湾岸道路内側に広がる地域、基本的に都市的な土地利用になるのかなと思います。それから、青い色がふ頭機能でございます。ふ頭機能の展開というような流れの中で、中防の外側とか、そういうような形のイメージが出ております。一応、そのようなイメージを持った形になってございまして、その考え方の流れが資料の二ということ、個別に説明をさせていただくということでございます。

では、資料の二のほうに移らせていただきます。

資料の二のほうは一枚めくっていただきますと、「都市再生に資するあり方」というのがございます。これはあくまでも土地利用的な視点から、都市的な利用と物流機能の土地利用、その辺のところをどういふふうに考えていくかというものを整理したものでございます。

一枚めくっていただきますと、一ページ目でございます。まず、東京港の土地利用の変遷というところでしようか、そういう面から少しながめてみたというものでございます。一ページ目が昭和三十一年ごろの、左側の図面ですけれども、海岸線の状況でございます。このころの埋め立てとしましては、右にありまますように、月島とか晴海とか豊洲、この辺のところまでが埋め立てられたという状況でございます。このころは、食料とかエネルギー基地としてこの辺のふ頭が使われてきていたというよ

うな状況でございます。

続きまして、二ページ目でございます。二ページ目が、昭和四十年代から五十年代の状況でございます。かなり埋め立てが進んでおります。この時期に東京港の利用の方向づけがなされたと言ってもいいのですけれども、基本的に、埋め立て開発の方針というんでしょうか、基本方針としては、右下にございまして、四つの目的を持って開発が進められたということでございます。

一番目は、当然のことですが、港湾機能の充実というもので、それから、二番目が都市の骨格となる道路網の整備ということで、橙色の点線で書いてありますけれども、この時期、湾岸道路という軸ができてきた。それから三番目、これが既成市街地の都市問題開発の場ということで、公害問題等の解決の場として東京港を利用するという考え方が取り入れられました。大規模な物流供給処理施設とか、あるいは市街地の再開発に伴いまして公害工場を集約移転という形で受け入れる場というように形で使われるということでございます。それからもう一つ、都民の憩いの場の提供ということで、海上公園構想に代表される公園等の整備がなされてきているということでございます。

右上の図面ですけれども、例えば、濃い青い色は、品川ふ頭とか大井ふ頭のコンテナふ頭が整備されてきた。それから、オレンジ色の湾岸道路、それから公害工場の移転ということで、左下のほうに、城南島とか京浜島というところですが、これも、この辺に公害工場を集約移転、それから、右上のほうの新木場のような移転、そのような形で土地が提供されてきた。それから、海上公園としましては、お台場とか大井の海上公園、この辺のところが整備されてきたということでございます。

続きまして、三ページ目でございます。三ページ目が、昭和六十年代に入りますと、臨海副都心とか、そういう開発の萌芽

が見られまして、都市的な利用と物流機能の変遷の中で、内陸部のほうのふ頭の再編が進み始めました。当初、最初に開発されました晴海とか豊洲、その辺のふ頭機能が外海のほうへ出ていくという形でふ頭の再編が進められている時期でございます。

四ページ目でございますけれども、現在の土地利用、そうした状況の中で今の東京港の状況ということでございます。最近の状況としましては、都市再生という中で、湾岸地域、特にこの辺の地域の利用がかなり注目されているということ、右のように、ハッチというか、囲われているところは都市再生の流れの中にあるところ、そして青いところがふ頭機能というふうなものでございます。右下のほうに黄色が塗ってあるところに赤く、「リサイクル関連施設」というものがございます。こういったスーパーエコタウンとか、廃棄物の処理施設、そういったようなものも立地する需要が出てきているということでございます。続きまして、五ページ目、それでは、東京港の将来構想としてどういふふうな形でとらえていくかということ、大きく見たときに、環状のメガロポリス構造、そういったような構想の中では、東京港というのは、東京湾のウォーターフロント都市軸の中央部に位置しまして、都心エリアとも隣接した抜群の場所に立地しております。そういった意味から、都市再生の起爆剤として期待される地域ということでございます。右のように、もう少し大きく見ますと、都心のコア地域、そことの連携、それから、羽田へのアクセス、このようなことが求められているのかなと思っております。

六ページ目、ここが基本的な考え方方の整理ということでございます。「都市機能と港湾機能の調和のとれたまちづくりの展開」ということで、基本的な考え方としては、先ほど申し上げましたように、湾岸道路を軸線として、内陸部は都市的なまちづくり、沖海側は物流機能の集積、そのようなイメージで

考えていきたいということでございます。

取り組みの方向といたしましては、一つ目としましては、既に進められている開発計画の着実なる推進ということで、臨海副都心とか豊洲・晴海、都市再生に寄与するような開発を進めていく。

それからもう一つは、今後の開発というのは公共主導というよりは民間主体の開発のかなと考えておりまして、民間主体のまちづくりへの支援ということで、例示的に、内陸地区の活性化とか、あるいは新木場の話とか、そんなようなことがあるのかなということでございます。

それから、もう一つは、都市再生地域ではないですけれども、湾岸道路よりも内陸部、かつて再開発移転等で移ってきたような土地とか、そのような土地の中でも、土地利用がかなり変わってきているようなところがあります。それから、土地の需要も形態も変わってきているということで、多様化する土地需要や土地利用展開の柔軟な対応が求められているのかなというふうに考えております。それから、もう一つ、最近の動きとしましては、新たな土地要望ということで、静脈系の物流機能というんでしょ、そういったことで、エコ・リサイクルベルトの形成が考えられるかどうかということでございます。

それから、もう一つは、物流機能のこれからの展開ということで、中防外・新海面での港湾機能の展開ということを考えていく必要があるということでございます。あと、都市再生、東京再生ということで、交通ネットワークの形成としましては、既に環二とかが進められておりますけれども、都心とのネットワークの強化、それから今後の羽田とのアクセス、そのようなことがあるのかなというふうに考えております。

五番目としましては、地域開発と水辺の連携ということ、水辺の積極的な活用と調和ということが考えられるのではない

かということが基本的な考え方でございます。

七ページ以降は、そうした具体例としてご紹介というもので、参考的な資料でございます。臨海副都心は、もつと案内です。あまり詳しくは説明いたしません。面積四百四十二ヘクタールで、居住人口四・二万人、就業人口七万人という計画で進められております。現在は右のように、赤い点線で記しているように、有明の土地区画整理事業とか臨海副都心の有明北の埋め立て事業、こついつところが進められているという状況でございます。

続きまして、八ページ目、豊洲・晴海でございます。晴海につきましては、民間主体系でかなり開発が進んでいます。それから豊洲につきましては、築地の市場の移転というのが大きな話題になっております。右下のように、ブルーのところですが、れども、ここに築地市場が移転してくるといつことで計画が進められてございます。

九ページ目は、市場の移転というところで、その市場の移転の状況をもつと詳しく説明したものですので、後でござらぬただければと思えます。

十ページ目でございます。もう一つ、内港地区の活性化というところで、竹芝とか日の出、晴海、そついつようなところがござります。竹芝につきましては、もつと既に開発が終わりまして、都市的な利用と船の船客等のふ頭が整備されてございます。残された日の出の地区、この辺のところをどうしていくかという問題、それから晴海地区、外航客船等の施設として、これを活性化していくためにどうしていくか、そのようなことが今後の課題なのかなとこついつに考えております。

続きまして十一ページ目、土地利用の変化が見られるという地域の代表としましては、新木場等が挙げられると思えます。新木場につきまして、左のように、土地利用は、薄い黄色のと

ころが従来の木材関連業でございます。それ以外の業種にかなり変わってきているという状況を示したものでございます。半分近くが非木材関連、あるいは都有地等の空地になっているという状況でございます。

ただ、ここの開発につきましては、右下にございますように、地域との合意形成、それからこつこつを、もし都市的な土地利用に使うとすると、さまざまな基盤整備をしなければならぬ。まず、防潮堤を整備するとか、あるいは上下水道などのインフラも再整備していかなければ利用できないというふうな、そついつ開発をどこがやっていくか。あるいは、たくさん地の権者がいらつしやる中で合意形成、こついつところで、またまた時間がかかるのかなとこつこつでございます。

十二ページ目、そついつ中で、方向性として、例示というところでございますけれども、このような水上リゾートとか、多様な都市機能を備えた水上都市とか、あるいは物流拠点とか、そついつようなイメージがあるのかなとこつこつでございます。

十三ページ目、もう一つ、内陸部側のほうの土地としまして、「多様化する土地需要への柔軟な対応」ということで、こつこつは、例示としまして、再開発移転用地というのがございます。これは図面がないのですが、四ページ目をちょっと見ていただきたいと思えます。四ページ目の図面の左側でございます。ピンク色で塗ってある部分、これが再開発移転等用地というもので、既成市街地からの公害工場の移転とか、そついつものを受け入れる場所として設定された土地でございます。

十三ページにまた戻っていただきまして、その利用状況でございます。昭和四十年代、五十年代、公害がかなり問題になっていたころ、その移転の受け皿として用意されて、かなり移転が進みました。ただ、こつこつ十年はほとんどそついつ需要がなくなってきたという状況でございます。そついつ中で、右下

のように、未開発の部分が七十ヘクタールぐらいまだ残っているという状況でございます。

一方で、右上のように、土地需要もございます。流通系とか運輸・倉庫系とか、そういうものが多いのですが、再開発移転という今の土地利用の中では、既成市街地からの、再開発に伴って移転せざるを得なくなった事業、事業者、そういうために用意された土地ということで、なかなか需要と供給がマッチングしないという状況があるということでございます。

次 十四ページ目でございます。「中防内外・新海面での港湾機能の展開、整備計画の策定等の必要性」、そのような視点からの資料でございます。前回の議論が出ましたけれども、東京の物流の中心となるところというのは外貿でございます。外貿の大井、青海ふ頭、それを補強するための地域として、中防の外側との連携が必要ではないかということでございます。第一航路に面した中央防波堤外側、西側への展開。この地域というのは、幹線道路、ネットワークが、ちょうど青海、大井、両方の結節点にあります。主要幹線道路の結節点にあるということ、それから、中防外側に計画されますふ頭機能、それに合わせた背後用地の活用、それから、大井、青海等のバックヤード等の強化という視点から、この地域をぜひとも使っていききたいということでございます。

それから、もう一つ、別の視点から見ますと、この地域は、新たな港湾環境のシンボルというような視点から見ますと、大規模緑地の確保ということで、中防内側の海の森の計画、あるいは、緑による港の風格の形成等にも活用できないか。右下にございますけれども、新海面、中防外側の土地の造成の状況でございますが、基本的な計画として、西側の青い部分というのは高さ六mぐらいで、将来の土地利用を考えた埋め立ての計画になってございます。それから右側のピンク色のほうが、

中防の内側と同じように三十mぐらいまで廃棄物系の埋め立てで盛り上げていくというような土地でございます。こうした土地をうまく活用していくということが考えられると思います。例えば、斜面ができますけれども、そういうところの斜面緑地みたいなところから、海からの眺望というんでしょとか、緑の眺望というのも考えられるのかなというふうに思います。

以上が「都市再生に資するあり方」ということでございます。ここは、基本的に土地利用の都市的な利用と物流機能の関係という視点でございます。環境の話につきましては次のところで網羅的にさせていただくということをお願いしたいと思います。

○森地部会長 どうもありがとうございます。

ただいまのご説明について議論してまいりたいと思います。

資料一―をもつて一度、見ていただいて、そこに事務局として、こういうことを議論してほしい、ご意見を伺いたいということもございます。これを見ながら、よろしくお願いいたします。どなたからでも、どうぞ。

中井委員 それでは、何点か、質問もあるんですけども、申し上げたいと思います。

一点目は、全般的に湾岸道路の内側と外側で分けるというのは結構だと思いますし、例えば、資料の一―三についても、それなりにわかるのですけれども、私は土地利用が専門なので、そういうことから言うと、例えば、鉄道網はどうなっているのかとか、主要な幹線道路のネットワークとか、あるいは既存の拠点、例えば、品川にも大きなものができましたし、そういうものが絵の上に入っていないと、どこまでが本当にいいのかという話がなかなかしにくいので、その辺をちょっと、私は大体、知っているので結構なのですけれども、一般の人が見たときに、何でここに境界線があるのかというのが、いま一つ、よ

くわからないのではないかと思いました。

それから、第一点は、やはり、臨海副都心とか豊洲・晴海はいいとして、問題は、六ページのところでいきますと、新木場それからその北側にあります。「土地利用転換への柔軟な対応」と書いてあるあたり、これは新木場については都市的な土地利用をするのか、あるいは、港湾本来の、あるいは物流中心の土地利用にするか、多分、方向性がよく見えていなくて、ここをどうするかということ、この計画の中ではつきりさせるのか、させないのか、その辺はちょっと大きな転換点というか、大きな論点の一つなのではないかと思っております。

その上の「土地利用転換への柔軟な対応」というのは、これは意味がよくわからないというか、具体的に何を言われようとしているのか、ここは最初の四ページで行くと、ここも再開発移転用地でしたか。違いますよね。少しは再開発移転用地もあるみたいですが、あまりそればかりでもなくて、いつの間にか、自然にいろいろ都市利用が動いているところだと思つので、「柔軟な対応」と書いてあるところをもつちよつと詳しく説明していただければいいかなというのが二点目です。

二点目は、事務局の方はもつよく存じだと思えますが、エコ・リサイクルベルトというのが、ある種、やや唐突に出てきているような印象を持っています。私は、大田区のパブリックな仕事をしているもので、城南島に最近どんどんリサイクル施設が、しかも一個ずつ、個別に立地をできています。地元感情としては、なぜそつなっているのかというあたりがよくわからないところがあつて、フラストレーションがたまっている部分があります。

もちろん、臨海部で、二つ二つ静脈系の土地利用を、ある程度受け入れなければいけないというところは好意的に見れば、しつこく合理的なことだと思えますので、それ自体、どうのこう

のと言っているわけではないのですが、一応、東京都と地元がそういう、エコ・リサイクルベルトを受け入れる自治体、さらには、エコ・リサイクルベルトに来る静脈系のものというのは、広く言えば首都圏全体、小さく言っても二十三区というふうな中から出てくるということを考えますと、それぞれの自治体間の負担調整みたいなものも本来は、あつてしかるべきなのかなというふうに思っております。ですから、ちよつと、エコ・リサイクルベルトについては説明していただけると助かります。森地部会長 はい、ありがとうございます。事務局 どなたからお答えいただけますか、どうぞ。

樋口港湾整備部長 それでは、何点がありましたので、順番にお答えします。

資料整理の中で、鉄道網の配置がわからないとか、あるいは周辺の拠点の開発条件ということについては、よく調整をしてわかるように整理したいと思えます。

新木場に関しては、一つ、我々、言われてドキツとして、厳しいのは、この中の方向で決めてしまつたのかと二つ話した。この中で、実際的には、今、具体的に動いていない状況の中で、具体的にここをどうのこうのという形で決めるのは非常に難しい。大きなくくりの中で、新木場はそついつ幾つかの選択肢があつてという形の中で、少し大きくくりせざるを得ないのかなというふうに思えます。

それから、次の土地利用の柔軟性のお話については、担当課長のほうからお答えします。

それと、エコ・リサイクルベルトの話で、大田区の地元の話でございますが、私も、城南島に関しては、全体的な進め方として大田区さんと調整をしている場もありますので、やっているつもりです。全体的な調整、それから個別の施設をつくるときに、一つ一つ、説明をさせていただいております。な

かなか区民感情とすると、これは大田区さんだけではなく、江東区さんもそんなんですけれども、何で江東区にそういうものがいっぱい来るのよ、という話があつて、そういうと、総論として、都市のあり方として、やはりそういう立地をさせていくことが全体として合理的だということがあります。それは、十分理解していただくためには、そういう意味では、説明の密度を高くしたりとか、コミュニケーションを図るといったことはこれからもしていきたいと思ひますし、何らかの形ではいろいろ考えていきたいと思ひます。

石山計画課長 土地利用展開の柔軟な対応というところでございますけれども、四ページ目のところの図面で、再開発移転等用地のご説明をいたしました。この土地利用展開の重要な対応というところにも、ちょっと赤いような土地もございませう。こういう土地というのは、結構もう処分されているのですけれども、された後に、また土地利用が結構変わってきて、町の変化が見られると、そういう中で、残った土地をどうしていくとか、そういうような点から、まちづくりに貢献できるような使い方というんでしょうか、そういうような形の使い方ができなかなかと、そういう地域が結構増えている。

六ページ目の点線でくくったところ、ここというポイントではなくて、都市再生地域のピンク色以外の東京港のエリアというんでしょうか、そういうところ全般をイメージした中で、一、象徴的なところというイメージで書かせていただいたということでございます。

中井委員 わかりました。二点はかり補足させていただきますと、城南島は、もともとは大田区の中にある工場を移転先としてでき上がっているところで、今でもまだそういう需要がなくなったわけではないんです。例えば、地元としては、大田区は、重工業地区で、まだまだかなり防犯的にもよろしくないところが

あつて、そういうところの工場でうまく事業を仕掛けたら出していける場所として、城南島の工場がたくさん空いてきているという事実が一方であることは理解しているんですけども、その空いているところにとんどんリサイクルで埋めていくということとは、必ずしも、地元の、もともと考えていたこととは少し一致していない部分があります。ですから、そのあたり、少しよく調整をしていただければと思つのが一点。それから、土地利用の転換への柔軟な対応というのは、よくわかりました。要は、ここは、ひよつとすると緊急整備地域になつてもおかしくないようなぐらいのポテンシャルが、考えようによつてはあるのではないかと。本当は、土地利用の計画ですと、都市と物流みたいな、そういう荒っぽい分け方ではなくて、都市の中をどう組みかえていくかという話が出てはいけないので、むしろ、そちらのほうは港湾局ではないところ、都市計画局とか、その辺とよく調整していただきながら、土地利用の転換への柔軟な対応は、もう少し具体的に見るといいなと思ひます。

緊急整備地域にするとか、しないかということ、これは都がもちろん仕掛けるというか、言う話だけでも、最後に決めるのは都市再生本部なので何とも言えませんが、まあまあ、それぐらいの大胆な都市再生のこれからのポイントの一つ、新工場はちよつとどうなるかわからないとお話でしたが、既に臨海副都心とか豊洲・晴海は大分先が見えているので、それ以外のところをやはり、今後の一つの論点というか、土地利用上は大きな地域になつてくると思ひます。

高野技監 ちよつと補足させていただきますと、四ページの図面で、一番上のほうにピンク色の「都市再開発移転等用地」というのがありますが、ここには、都内の紙製品の公害工場とか、そういう工場を集めたり、いろいろなことまで

土地を活性化してきたわけですが、このピンクの中に、まだ開発されていない土地が六、七ヘクタールですか、実は残っているわけです。ところが、その後、京葉線の潮見駅がきたり、町の様子がかなり変わってきていくということが一つ、大きなこととしてあるわけです。

既に移転したところにも、物流関係が入ったりマンションが入ったりと、例えば、造船業を移転させてきたところに、造船業を廃業したところにマンションが建って、隣が造船業、その隣がマンションということも実は中で起っているわけです。そういう状況の中で、残った土地を、相変わらず再開発移転と言って、受け皿として用意しておくのがなかなか、開発が進まない原因となっているということもあるということで、その辺をどう考えていったらいいかということが一つです。

それから、同じ図面の城南島のほうですけれども、ピンクの再開発移転等用地、ここにまだ、今、暫定利用しているところがありますけれども、再開発移転として工場や何かの受け皿としての土地がまだ残っております、それはそれで、もし、都市の中で、具体的な事業スキームがうまくいけば、多分移転することができると思うんです。その横に肌色の土地がありますけれども、今、供給処理施設という位置づけで土地を確保してあったわけですが、そこにリサイクル関係の施設を誘致しているようなところがあるということです。

それとは別にも一つ、既に公害工場で移転した工場が、民間の土地が、廃棄物処理みたいなものに一部、転換している部分も出てきているということで、確かに、それを全部同じようにくくって「エコ・リサイクルベルト」と言つのはいろいろな議論が出るかもわかりません。ちょっと補足をさせていただきます。

森地部会長 ありがとうございます。そのほかの意見をよろし

くお願いいたします。

田代委員 今ご説明いただいた、このエリアの大きな構造の考え方が非常によくわかりました。資料の一、二とか一、三でお示しいただいたとおり、基本的に、物流のエリアを緑と環境のゾーンで取り囲んでいくと。そして、都市開発ゾーンというのが、この内陸に近接したところということで、非常に明快な区分けがあるわけですが、一、三のほうを見ると、新たな物流のエリアが外に出ていって、だんだんそこに集約化されてくるという、そういう流れの中で、将来的な緑化エリアとか親水のエリア、それがかなり具体的に特定されて、要するに、新しくできるエリアと、そういう構造的な部分と水面との接点というんですか、そのあたりのところが、一応、ここで見るとかなり大事な要素になっています。

そういった環境の面から言うと、エコトーンといつんですか自然と人工の間がうまくつながっていく、徐々にうまくつながっていく、その関係があつて、お互いにそういったものがセグリゲートする関係ではなくて、共生的な部分だと思えます。何か、一、三のほうでは、比較的その辺が、ある意味では、考え方がよくあらわれているなと思います。

ただ、そういう中で、これは一つ、質問なのですけれども、こういった機能の中で「都市の機能」と言ったときに、人の住み方というか、いわゆる、産業的な意味で土地利用が考えられているのはわかるのですが、居住とか生活という観点と、いつことは、この中ではどのようにとらえられて、それが土地利用の中にどう反映しているのだろうかということが一つ、お伺いしたい点です。

それから、将来的に、このエリアが、東京の場合ですと、人と海がどんどん遠くなっていくと、そういった歴史を持っているわけですが、その場合に、こういったエリアが環境

あるいは、水、自然を享受する、そういったことに対して、あるいはレクリエーションとか、そういったことに対してアクセス、そういったことが今後、この考え方の中でどのように保証されていくのだろうか、その点をまずお伺いしたいと思います。

森地部会長 ありがとうございます。

樋口港湾整備部長 それでは、一点目の居住と生活をこの中でどう考えるかということですが、先ほど来、申し上げているように、全体的に、湾岸の内外という話で、湾岸の内側が新たに都市的な利用に転換していく、そういう中で居住のところが確保されていく。例えば、臨海副都心ですが、有明北の埋め立てをする部分とか、そういうところで大規模な居住する空間スペースを用意しています。それと、外側については物流ですから、居住というより物流のための場になってくると思います。

それと、人と海が遠くなることになると、これは次の環境の中で細かくお示しますが、今、先生がおっしゃるように、特に内陸部で、やはり海が遠くなってしまうという話でございしますが、これについては、例えばの話として、これから計画しようとしている運河ルネッサンスですが、これまでも運河の整備をするときに、水辺に近寄れるような整備とか、あるいは、運河を使って、何か見るといふこと、それから、何かスポーツをするとか、そういうことができないかということを検討しております。そういうことを盛り込んでいくことにより、海が遠くなったことをそこで解消していこうというふうに、例えばの話で思っております。そんなふうな考え方で整備します。

それと、既に今までも葛西の臨海公園とか、そういう中でそういう接点をつくっておりますので、内陸部については、そんなふうなやり方がいいのではないかと思っております。

森地部会長 ありがとうございます。

田代委員 はい、わかりました。

もう一つ、これはもう少し具体的な話なのかもしれないので、すけれども、もっと大きなゾーニングと、こういった場合に、土地が生み出される手法というのが、おそらく埋め立てとなりますと、構造物と水面で仕切るというふうな形になってきますので、これから埋め立てられる土地と海との関係で、そのちょうど接点に当たるような部分、例えば、人工なぎさというが、浜とか、そういった従来型の自然的な機能の回復のようなことに関しては、この中で、基本的な考え方としてはどういふふうにお考えなのでしょうが。

樋口港湾整備部長 従来型の自然をどう回復するか、これは前にもお話ししたかもしれませんが、東京湾を埋め立てていって浅場といいますが、そういうところはどんどんなくなっていくということ、特に生物層が豊かな浅場で、だんだん深いところから浅くなっている斜めの傾斜の線が大事だということもございします。そういう意味で、私どもは、例えば、新海面処分場を整備するときに、ちょっと見づらいかもしれませんが、資料一三で見えていただきますと、資料一三の真ん中に新海面処分場がありますが、その右側に「親水エリア」というところで、ずっと濃い水色でくっつけた部分がございしますが、そこには、幅100m程度だったと思いますが、緩傾斜型護岸の湾を整備したりしております。それは後ほど環境のところでも詳しく説明をいたしますが、そういうふうにして、整備するときに、岸壁を整備するようなどころでは、そういうものはもう不可能ですけれども、それ以外のところでは、なるべくそういうものを整備していくというふうにご考えております。

森地部会長 また一のところでご意見をお願いします。

家田委員 ひよっとすると、こういふ考え方が入っているのか、もしないのだけでも、最後にまとめるときに入れられないかなという意味の意見です。

四ページの図で説明しようと思いますが、土地利用です。

これでピンク色というか、赤いのは再開発移転等用地、要するに、産業のリロケーションということで、これは後展的な考え方で、いいと思うんです。それで、一つ、申し上げようと思ったのは、東京都、あるいは首都圏が抱えている非常に大きな、後でも出てくるけれども、震災への防災性向上ということがあって、それはもちろん、後ろのほうで検討すべきことは当然、大事ですが、それと同時に、東京都の中での密集市街地等との、港のエリアとはちょっと違うところでも防災性強化という非常に大きなニーズがあります。そうすると、普通に考えられるのは、住宅のほうのリロケーションサイトとして、もう少し港湾のエリアを使えないか、使うべきではないか。

また同時に、もう一つ別の方面から言つと、市街地再開発特に商業業務系の開発をやるとき、あまり住宅と別途にするのではなくて、住と一緒になるミックスドユースということなんです。そうすると、これから開発をやっていく都市再生の緊急整備地域になっているようなエリアについて、もう少し、ここは住宅系というだけでなく、東京都圏の住宅の防災性強化のためのリロケーション機能を取り込んでいくという内容を入れると、この港のエリアだけのことを考えているのではないというニュアンスが入ってこないかなと思います。以上です。

樋口港湾整備部長 全体的な大きなイメージとしては、臨海部を副都心にしたときに、海の魅力を生かしたような、そういう密集市街地とかの移転、副都心という考え方になっていますので、大きくはそういう考えで、どういふような形で折り込むかは、ちょっと研究させていただければと思います。

家田委員 考えは入っていると思うんだけど、資料としてはそついつぶつになつていないですね。

樋口港湾整備部長 文章として、書き方の整理だと思えますが、

どんな形になるか、それを考えていきたいと思えます。

萩原開発調整担当部長 これは、先生はご案内のとおりだと思えますが、いわゆる、密集市街地等で被災が起きた場合、相当壊滅的なダメージが起きるだろうと。そのときにどういふ形で復興するかという視点では、基本的には、やはり神戸の例を見ても、地域の人がなるべく地域に近いところに、まず仮住居とかを選んでやるのが、都市の新たな再生に非常に有効だったという教訓がございます。そういったことも確か、現在、防災まちづくりの復興計画の中で、どのような具合に、やっていくかということを検討しているはずですので、その辺の調整等も十分必要になってくるのかなというふうに思っております。

家田委員 壊れちゃった後の復興というものは、もちろん考えなければいけない。そのときには、神戸の例から言えば、あまりとんでもないところに行かされてはたまらない、当然です。けれども、同時にまた、ここは東京都も時間をかけて、実に立派に整備しているエリアであつて、世界に誇つていいまで言つていいかどうかかわからないけれども、立派なエリアにすつとあります。そうすると、決して、何も、とんでもない山奥にリロケートしろということではなくて、一番東京都が誇るべきエリアにリロケートするというのは、随分またニュアンスの違いがリロケーションにもなるし、そしてまた、復興のときのステージだけではなくて、僕が申し上げたのは、主として、計画的に密集市街地の転換をやっていくと。そのときのバッファーエリアとでも言ったらいいの、そついつぶつに使つとか、趣旨はわかっていたらいいと思いますので、ご検討いただければと思います。

森地部会長 ありがとうございます。

青山委員 今、家田さんのお話で、住宅地を港頭地区に、もうちょっと地域的に考えられないかというお話ですが、一方で考

えていただきたいという観点がもう一つありまして、我々、港の実業の面で物流に直接絡んでいる人間から言いますと、ターミナルもごらんになったかと思えますけれども、ものすごい台数のトラックが大量のコンテナを運んで道路を走り回っている。ああいうところに住宅地が極端に近いということになります。大変な安全の問題が出てくるという部分がありますので、その辺の線引きの仕方をつまく考えていただきたいというふうに思います。

森地部会長 それでは、また後で時間がありましたらご意見を伺いたいと思いますが、まだ議題が大分残っておりますので、次に移りたいと思います。

議題の「都民が親しめる環境にやさしいみなとづくり」について、ご説明をお願いいたします。

石山計画課長 それでは、二番目の議題に入らせていただきます。十五ページ目をお開きいただきたいと思えます。

「環境に対する東京港が果たすべき役割」ということで、視点を四つに分けて考えてみました。一つは、自然環境の回復と創造というもの。もう一つは港湾地域、物流活動をしておりますけれども、それに伴う環境負荷を軽減する施策の展開。それからもう一つは、もう少し積極的に水辺等を利用するという面からの、水辺の魅力・賑わいづくり。それからもう一つは、循環型社会、都市的活動から発生するものをどうついでに循環型社会に構築していく上で港湾が役割を担えるかと、そういうようなところから環境をとらえてみました。

まず、十六ページ目でございますけれども、その自然環境のところでございます。「水と緑のネットワークの拡充」ということで、骨格的なみどりの軸を延ばしていくという発想でございます。海上公園の整備を中心に中央防波堤の内側、外側、さらには沖海の新海面処分場への展開ということが考えられるのか

なというところでございます。こういう主たる軸を持って緑を考えていきたいということでございます。

それから、緑の効用としましては、ヒートアイランド対策にも寄与できるということもございまして、そういう面からも考えていきたい。それからもう一つは、ヒートアイランドという面では水の効用も結構あるのではないかとということで、左下ですけれども、コメントをさせていただいております。残された貴重な水域として、第一航路、第二航路、運河、河川などが海から内陸部への風のみちとして効果が期待できるのではないかと、この図面に考えております。

右の図面の風向図というものがございまして、ちょうど東京港、南北の風が港風になってございまして、航路とか河川、ちょうど南北方向で風の道としてかなり効用があるのではないかと考えております。

十七ページ目でございます。ヒートアイランドのことで、ちょっと参考資料として載せさせていただいております。「緑地の効用」ということで、左の真ん中の図ですけれども、これは代々木公園と明治神宮の緑、真ん中のところですが、これは代々の温度と、その周辺の温度差を示したものでございます。大体、二度から四度、緑の中と外では温度の差が出ているということです。

それからもう一つのデータとしましては、例えば、都心の緑被率を1%上げた場合、大体、三度以上、それによって低減する区域が、この青い線で引かれたようなところが出てくるというふうな検討結果もございまして。

一方で、緑だけではなく水面の効用を示したものが右の図面でございます。赤いところ、アスファルトのところですが、日中は五度近くまで上がってきます。緑ですと、それがかなり抑えられる。海水面のような水のところだと、ほとんど温度

差がなく二六度とか、そういうようなことで、水の効用もかなりあるというデータでございます。

続きまして十八ページ目が、水辺から見た生態系の回復と創造という視点から検討でございます。港湾地域でそういう生態系の回復とか水質、そういうもので「奇」できる施策として、干潟とか浅場、藻場などの造成、そういうものを連鎖的に展開していききたい。それをイメージしたのが右側の図面の水色の点線でございます。囲ったところは既に事業として実施している羽田沖の浅場、そういうものがございます。また、トビツクのなお話としては、右の図面の上のほう、お台場の海浜公園の浄化実験、そういうものもございます。こういうポイント、ポイントのものを連鎖的に点線のような流れの中で、できることをやっていくという形で考えていきたいということでございます。

それからもう一つ、左の黒丸の二つ目ですが、水・底質環境の改善という面では、運河は流れがないですから、どうしても汚泥がたまりやすい。そういうものを定期的に汚泥浚渫するというような施策を展開しているということでございます。

あと、浅場などの効用には、左のように、浅いところにはいろいろな生物が住み着くということ、写真を載せさせていただいております。

十九ページ目、これは参考でございますが、水質の場合、港湾でできることというのは今のようなんですが、もとも発生源対策が一番重要であるということ、左のように、各県の河川から流れる総量削減ということから見ますと、CODの流入負荷というのが、最近はこちらと横ばい状況ということでございますが、年々減ってきているという状況でございます。右のように、ある程度、環境基準を満たすような数値になってきているということが言えると思えます。

その結果、二十一ページ目でございますけれども、東京港にもかなりいろいろな生物が住み着くようになっていくという状況で、現地でこういうものが確認できるという状況をお示したものでございます。

続きまして、二十一ページ目、これは港の物流活動から発生する環境負荷を軽減する施策ということで考えてみたものでございます。前回の議論で出ましたことが基本になっておりますが、海上とか鉄道輸送への利用拡大ということで、モーダルシフトというのでしょうか、そういう視点から環境負荷を減らしていききたい。それから、渋滞対策の一環の中で、港内の待機渋滞とか、そういうものをできるだけ少なくしていくということ、アイドリング時の排出量の削減とか、あるいは、全体的な意味の物流の効率化ということ、高速化とか短距離化、そういうことによって一台当たりの排出量の削減していききたい。

それからもう一つは、船の排ガスの削減ということでございます。これまで、船の排ガスについては規制がございません。最近、マルポール規制条約というのがだんだん批准されるような流れになっておりまして、そういうものを踏まえて東京港の中でも展開していければというふうに考えております。

二十一ページ目、今度はもう少し水辺を積極的に活用していくという視点からの検討でございます。水辺の魅力、賑わいをつくっていききたい。そのためには視点としては、観光資源としての水辺の利用というんでしょうか、そういうものを考えていたらどうかということでございます。その考え方の思想は、上の一番右の囲みですけれども、観光資源としての水辺、それから、それを受け入れる場としての地域を取り巻く環境というんでしょうか、水辺の環境、それから来訪者に来ていただくようなもの、満足度が得られるような、そういうようなものをセットして、調和ある発展をしていったらどうかとい

うことばをいいます。

それで、例えば、施策としまして、左のほうですけれども、臨海副都心に代表されますような環境拠点・賑わいの創出空間、それからもう一つは、海の玄関「東京港」を中心とした水辺空間の整備、それから景観、そのようなことを考えていく必要があると。それを施策としましては、三つのカテゴリーに分けて整理しております。臨海地区の観光まちづくりという視点、運河ルネッサンス、新たな海上公園への転換、水が運河、緑が海上公園と、そういうようなイメージで整理してございます。

二十三ページ目ですが、臨海地区の観光まちづくりということで、観光の舞台都市の実現というコンセプトで考えていったものです。いろいろなイベントなどをして持続可能な観光を達成していきたいということ。イメージ的には、下のように、「海と潮風」ということで、海に親しむということとドラゴンボート、あるいは海辺のビーチバレー、それから「未来・若さ」という意味ではコミックマーケット、同人誌の漫画のサークル即販会みたいなものですね、非常ににぎわっているという状況です。それから、「アミューズメント」として花火大会、このようなことをイメージしています。

続きまして、二十四ページ目ですけれども、運河ルネッサンス、運河の利用というものを少し考え直していきたいということとでございます。背景は、舟運による利用がかなり低下している。昭和四十年代、かなりの舟運がありましたけれども、平成十三年で見ますと、かなり舟運としての機能は役割を終わっているのかなと。そうした中、土地利用も、工場や倉庫が立地していたものが商業施設とか事務所、住宅、そういうものが立地しているという状況もございます。

一方で、左のように、利用の状況としては、物流としての舟運は少なくなっていますが、海上バスとか湾内クルーズ、屋形、

そういうものの利用はかなり活発に行われているという状況でございます。

それからストックとしましては、百九十四kmに及ぶ護岸の延長がございます。こうしたところ、既にアクセス可能な遊歩道の整備というものもストックとしてございます。こういうものをもっと少し活性化させていくという視点も必要なのかなというふうに考えております。

二十五ページ目が、そうした面から見た現状をながめてみますと、左の写真のように、係留船とか放置艇が雑多に置かれている。あるいは、遊歩道がつくられていても、橋や何かのところでどうしても分断されてしまつという状況も見られます。それから、運河に背を向けたまちづくりが進められた結果、建物が水辺に向いていないとか、単調な直立護岸、このような風景も見られます。こうしたものを、真ん中のところですが、市街地との近接性を活用し、地域としての魅力を発揮できる空間としていくということですが、

取り組みイメージとしましては、観光棧橋の整備とか、水際に向けたまちづくり、マリーナの整備、遊歩道の分断解消、環境に配慮した護岸の整備、それからもうちょっと積極的に、新たな観光スポットとしてフィッシャーマンズワフとか、そういうレストランとか、そういうものを使っていくような、規制緩和を含めた中での検討ができないかということとでございます。

二十六ページ目が、イメージとして載せたものがございますけれども、左から見ていきますと、観光棧橋とか、運河に向いたまちづくり、あるいはマリーナ、遊歩道の分断解消、これはもう事例として、橋の下を少し回すような形で遊歩道の連続化をしている。あるいは、生物に配慮した護岸といたことで、見栄えと浄化、護岸際に生物が住み着けるような護岸整備、それから、少し遊び的な雰囲気ですけれども、水陸両用車による観

光ツアーのような形がとれないか。あるいは、従来の海上バス  
の観光ルートの拡充、それからもつちよつと積極的にフィッシ  
ャーマンスワーフとか、海上・洋上レストランとか、こんなこ  
とがポイント的に展開できていかなかないかというイメージでこ  
ざいます。

その次が、新たな海上公園への転換ということで、海上公園  
審議会でもいろいろ議論いただきまして、基本的な考え方と  
して五つの視点、「規制優先」から「利用優先」へという流れ、  
それから、「環境の保全」から「自然の再生」へ、「行政が提供  
する公園」から「都民と協働で育てる公園」、「民間活動の制限」  
から「民間活動との連携」へ、「公園の管理」という視点から、「公  
園の経営」の視点、そういうような視点で海上公園をもつと活  
用できるような形ということで施策を展開していくということ  
でございます。

その次が景観でございしますが、景観につきましては、取り組  
みのイメージとしましては水辺と市街地との結びつきを強め、  
魅力のある海辺空間を形成していく。それから、東京のシンボ  
ルとなる新しい海辺景観の形成という視点。現状の中でも、東  
京港の景観、都政モニターアンケートですと、レインポーとか  
お台場、こつこつ景観のストックがございまして、こつこつ既存  
の景観の資源を生かしつつ、今後の都市開発、あるいは運河、  
公園整備において景観形成に配慮していく必要があるのではな  
いかと考えているところでございまして。

続きまして、二十九ページ目は、今度は循環型社会での東京  
港の果たすべき役割、そういう点からの整理でございまして。左  
の紫で塗ってあるところ、この辺が、東京港が果たせる役割か  
など。一つは最終処分場の確保、もう一つは処理工場等の立地  
の場の提供、もう一つは海上輸送する場合のリサイクル物流の  
基地、そういうようなものかと思っております。

そのイメージとしましては、右側のように、水色系の面、こ  
れは新海面の処分場でございまして。それから緑が静脈物流とし  
てのふ頭の整備、そういうようなもの、それから黄色が、東京  
都のスーパー・エコタウンということで、リサイクル施設の立  
地の整備が進んでいるという状況でございまして。こつこつ形  
で、中防を中心にリサイクルの立地が進められている状況があ  
るということでございます。

三十ページ目が、静脈物流としてどんなものが考えられるか  
ということでございます。東京港から搬出している静脈系の貨  
物としては、金属くず、廃土砂（建設発生土）、それから古紙  
こつこつものがメインでございまして。物流基地として整備する  
場合の形態ですけれども、古紙や何かにつきましては、コンテ  
ナ詰めきれいな形で搬出できるということと、普通の公共ふ  
頭で、既存の貨物と一緒に取り扱えることと、こつこつと  
右のように、既存ふ頭での対応が可能なかなと考えておりま  
す。

一方、金属くずのようなものはばらで運ばれてきます。近年  
の特徴としまして、輸出が増えているということで、海外へ持  
っていく船で運ぶという形になっています。ばら物で運ばれて  
きますので、粉塵とか、飛散防止の対応が必要だと。そうする  
と、普通の公共ふ頭でほかの貨物と一緒に扱うことはなかなか  
できないということで、一括大量輸送が可能なふ頭の整備が必  
要なのかなというふうに考えております。

三十一ページ目が、もう少し詳しく示したデータでございま  
すが、関東地方から出される金属くず、東京港は一％ぐらい  
出ております。形態としましてはこれまで輸出というだけで  
国内の電炉メーカーで棒鋼材、そういう形で使われていました  
が、最近、そういうメーカーもだんだん減ってまいりました。  
一方で、中国とか韓国、こつこつところでは非常に需要が伸び

ていて、輸出という形態で物が運ばれているということだと思います。したがって、船もある程度、大型化していくという形の中でふ頭の整備も少し考えていかなければいけないということと、中防の、先ほどのリサイクルベルトのような中で、対応可能な場所を確保していく必要があるのかなということだと思います。

三十二ページ目は最終処分場の確保ということで、新海面処分場の埋め方というのは、真ん中にありますように、左側は安定型と言いまして、土砂系で埋め立てております。右側の黄色いほうは管理型という形で廃棄物を埋める。先ほどもお示しましたように、安定型というのは下の断面図ですけれども、6mで、土地利用は、ある程度できるようになっている。それから管理型のほうは少し山のような形に盛っていくということになります。そういう形で考えておりまして、基本的に、どちらにも有効利用という観点からは、建設や浚渫土砂系につきましては、他港の埋め立てとか、千葉沖の深いところを埋めるための浚渫とか、そういう広域利用をはかっている。

一方で、管理型のものについては、廃棄物系のものについては資源化、減量化を図って、できるだけ新海面を長持ちさせるような形で受け入れているということになります。

以上が環境のところになります。

森地部会長 どうもありがとうございます。それでは、ただいまのご説明についてご意見をいただきたいと思えます。また、資料一の一の二のところは、この論点を「らん」になりながらご議論をお願いいたします。

中井委員 ちょっと、いろいろ言いたいことがあるのですけれども、あまり私の中でも整理されていないので、行ったり来たりするかと思います。

一つは、自然環境のところ、基本的な考え方はこれから私

が言うこととあまり違わないのではないかと思っているのですが、公園とか自然環境、緑、水辺ということと、何か三つぐらい非常に大事な要素が東京港の中にあるのではないかと思っています。

一つ目は、都民全体に親しむことができるような、非常に大規模な緑地とか、大規模な公園のゾーンということで、それは第一のカテゴリーだと思います。これは海上公園の話とかによく出ているような気がします。

それから二番目は、どうも今日の資料でもそうなんだけれども、わりと人が利用するとか、人が親しむとか、都民が親しむ、そういう自然環境が中心なのだけれども、実は、人が親しまないというか、もうそのままの形で置いておく自然環境というのが、私は東京港の中でも少し考えていってもいいのかなと思います。実は、そういうところは結構、よく見ると入っているのです。特に外側に近いところの水辺の空間とか、あまり人が利用するのではなくて、むしろ、自然をそのまま再生したり、あるいは、人の手がつかないまま、そのまま保全しておくというようなところをもう少し強調してもいいのかなというふうに考えています。これが第二のカテゴリーです。

それから第三は、実は、資料の一の二の機能別ゾーン図とこのを見るとよくわかるのだけれども、ここにあるみどり・環境ゾーンというのは、ご説明にもありましたけれども、みどりの図で言うと、図の部分であって、実は地の部分に結構いっぱいみどりとか自然が本当はあるはずで、そういうところを何かもう少しうまく強調できないかな。例えば、物流ゾーンの中にも結構そういうところがあるはず。港湾で働いている方々がくつろぐような場所ですとか、そういう視点をもっと少し強調したほうがよろしいかと思えます。

それから、大きな第一点は、私は観光の専門家ではないのだ

けれども、観光というところで、二十三ページ、この臨海地区観光まちづくりというのは、かなりトラディショナルな観光の話がされているというが、二十年くらい前にたしかにこういう観光の話はたくさんあったなというイメージで、もうちょっと何か新しい、臨海部というが、東京港全体をもっと少し観光という点からいろいろ活用できないかという視点はあってもいいのではないかと思っています。

例えば、先ほど言いました、比較的、人の手がついていない自然、そういうものは、最近の言葉で言うなら「エコツーリズム」みたいなものをつくまうセットにできるのではないかと、そういう視点もあり得るでしょう。これは青山委員にも意見を伺いたいのですけれども、この物流機能の本体のところは、ちょっと何か観光から完全に外れているみたいなのだけでも、実は、ああいうコンテナターミナルみたいなものも、学びながら観光し、そこで少し楽しむ施設みたいなものがあれば、見る側も非常におもしろいだろうし、あるいは、そこで働いている人も、そういうところで一時的なつるぎみたいなものがあるということ、で、いろいろな観光活用の視点というものがあってもいいのではないかと思っんです。

わりあい、ここに「海と潮風」とか「未来・若さ」だけではなくて、もうちょっといろいろな視点を観光という点から加えられると、東京港全体が都民に開かれているというか、そういうイメージにならないかなと考えています。それから、第三五頁は景観のところなのですが、「この景観の話で、ちょっと二つほど申し上げると、二十八ページに「取り組みイメージ」というのがあってここに二つ書いてあって、この二つは全く異論がありません。ただ、第一の「水辺と市街地との結びつきを強め、魅力ある海辺空間の形成」ということになる、ちょっと元に戻りますけれども、二十六ページの、

例えば、「チャンネルネットサンス構想」とか、そういうものが関連してくるのですけれど、運河とか、水の遊歩道の話はいいのだけれども、これは結局、水辺沿いに、具体的にどういったインだったり、どういった用途の建物が出てくるかというところ極めて密接に関連しています。

例えば、また行ったり来たりして申しわけありませんが、二十四ページに、「土地利用の転換」という、たまたまこいつ写真が出ていて、工場、倉庫がこういうマンションにかわっている。これはやはり、私は景観としては非常にマイナスなのではないかと個人的には思っています。やはりこれは、もともとは港湾、港なのだから、そういうことを非常に尊重した、あるいは配慮したようなデザインを本当はここで施していただきたいのです。その意味では、この水辺空間を利用する構造物に対する一種のデザインガイドラインの検討は、景観上の大きな一つの課題だと思います。

もう一つ、東京のシンボルとなる新しい海辺景観で、これはどちらかというところ、ランドマーク系の景観の話で、レインボーブリッジとか、そういうのが中心になると思います。これもやはり、今、たまたまあなっているだけで、あれがずっとそのまま永久に保証されているわけでも何でもないのです。やはり、東京港の中のこういうランドマークとしてどういうものが重要か、それを保全するためにどういうことをしていかなければいけないのかというところを、この計画の中で、そこまで全部書き込むことは無理だと思いますけれども、それに向けての検討というのを、私は、全体として始められる必要があるのかなというふうに思いました。あと、また気がついたらお話しします。

森地部会長 そのほか、どうぞ、森野委員 今、中井先生がお話があった二十三ページの臨海地区の観光まちづくりに絞って話を申し上げます。

これは一見すると保全的な観光のことを書いているみたいなのですが、実際、臨海副都心の中で、この二十三ページの下イメージ図の真ん中にあるコミックマーケットとか、それから科学未来館とか、最近できた国際展示場の駅の前にできたパナソニックの展示館とか、そういったところを実際に見てみると、昔の、いわゆる観光という言葉で表現するのがいいかどうかということはもちろんあるのですが、人の行き来が非常に活発になっています。

たまたま先週の金曜日、ビックサイトでギフトショー、ギフトの商品を集めた展示をやっていて、大変な賑わいで、私もちょっとびっくりしたくらいです。去年まで三日間やったのを今年から四日間に増やして、非常に来場者も増えたということでした。それも、海外からの出店者が二割くらいあって、全国のギフトを扱う人が東京へ商品を見にくる。地方から見に来た人に聞くと、どうも大阪とか福岡でやる同様のものでは十分な仕入れができない、それでビックサイトのほうに来るといっんです。

何が言いたいかというと、お台場にしても有明の南にしても比較的、ビジネスと一体となつてこの場所へやってくる人たちがかなり多いので、そのあたりを、従来型の観光一色でということでは考えられなく、そういったコンベンション、アフターコンベンション、そういったものをセットでこれを考えていくべきだろうと考えます。

そのときに、一つは、最近、開業したりんかい線が大崎とつながって随分便利になった。しかしながら、これは一の問題とも関係するのですが、乗用車の通行がまだまだ非常に不便で、やはり、レインボーブリッジと、もう一つ豊洲のほうから回っていくだけでは不便なので、こういった観光まちづくりとか、水辺をもっと近づけようという方には、土地利用とセットで、

環状二号线のアクセスをもつ少し整備をきちつとやるということとを位置つけたほうがいいのかなど、ちょっと話が外れましたが、以上です。

森地部会長　ありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。

青山委員　中井委員からちょっと振られたような感じなので、触れておきますと、今、我々は、ターミナル事業をやっている、私企業ですので、観光業もやれという話になるとややこしいのですが、現在、我々が努力していますのは、ターミナルに見学に来られる方は実はものすごくたくさんいるのです、皆さんにあまり宣伝はしていませんけれども、小学生の方とか、中学生の生徒さんも含めまして、年間何百人という方がターミナルの管理棟に来まして、ビデオを見せ、あるいはターミナルを見せ、周りを見せて、日本というのは、海があつて初めて成り立つ国なんだと、海運業の宣伝も当然やりますけれども、そういう意味では、港というものはこんなに役に立っているところですよという教育の面からの努力を相当やっていますので、そこに観光という要素が入られるかどうかというのは、相当難しいといっ気がします。

ついでにも一つ、二十三ページのところ、物流施策の展開、マルポール規制条約、これは私はよく知りませんが、今、いろいろな船会社が努力してやっている点をちょっと申し上げますと、例えば、日本郵船の場合、ISOの14001シリーズをサティファイメントを取ったとか、いろいろな船会社は、国際貿易に絡んでいますので、いろいろな外国へ行って、当然ながら、環境問題に接しているという意味では、各船会社みんな努力をして、自分の船の排ガスの問題につきましても、努力して、なるべく少なくするといっふうなことはやっています。

例えば、ロサンゼルス市の市長さんが当選しましたときに、公約で環境問題を前面に出したということがありまして、今、相当強く、いろいろな船会社に対して強い要請が来ています。例えば、一つですが、船の大型船がターミナルに着いていますときに、船の中で、当然ながら電気を使います。荷役のときにも、当然ながら、その電気を使ってやる仕事があるのですが、その電気を起こすためには油をたき続けなければだめだと。船がとまっているにもかかわらず、煙突からは煙が出ている。そこに排ガスがどんどん出ている。その電気を使つのをちよつとやめてくれと、こつこつ話が出まして、「陸電」といふんですが、陸の電源にコンセントを差して、例えばですが、油をたくのをやめて排ガスを抑えて協力してくれという話が出てきています。

実際に公約で市長さんが言われましたので、相当、一生懸命に強いプレッシャーをいろいろな船会社に与えているという状況で、我々も、実験船をつくるには、船を改造しなければだめですから何千万円もかかる、そういうふうな話がございますので、全部の船にそれをつけたら大変なことになりますので、実験の協力をしましよつとということ、人を送つてタスクフォースで研究をするというふうな形をとっています。

言いたいことは、行政のほうからも、ユーザーの、そういう船会社なりトラック会社とのタスクフォースといいますが、情報交換の場を設けながら、そこそこ、強いトーンで、役所のほうからも協力を要請する場はつくつたほうがいいのではないかと、いふ気がします。

森地部会長 どうぞ、中浜委員。

中浜委員 それでは、沿岸域の環境といふところからちよつと要望しておきたいと思ひます。

環境問題、特に自然環境の回復と創造といふことでは、もちろん東京都でやれるところを東京都がやるといふことになりま

すけれども、そういう意味では、この十八ページの外縁部を水とみどりのネットワークで結ぶといふのは非常にいいと思ひます。いずれにしても、沿岸域の環境といふことでは、湾レベルで考えなければいけないことですので、その点、湾レベルでほかの港湾管理者、あるいは自治体がどういふようなことをやるうとしていいのかといふことと連携してやっていただきたいと思ひます。

千葉港の港湾計画では、既に船橋から千葉にかけて、自然の環境の保全再生ゾーンでしたか、港湾計画自体にそういうゾーンを明記したといふようなことがありますので、ちよつとお隣になりますので、そういうところ等、具体的に整備をするときは連携をとつてやっていただきたいと思ひます。

あとは、これはいろいろ、浅場造成とか、そういうものは都でやられることになりますけれども、管理まで含めると、いろいろ一般の方の参加、NPOの参加とか、そういうことも重要になりますので、計画段階から管理をにらんで、その辺の連携も必要となると思ひますので、そういう方向で進んでいただきたいと思ひます。

森地部会長 ありがとうございます。どうぞ。

三村委員 先ほどの青山委員の話と少し関連するのですが、二十一ページの「環境負荷を軽減する物流施策の展開」は大変重要な論点を持っていると思ひます。物流問題といふのは今回、非常に重要な話であつて、港湾の競争力と効率、そして基本的な意味における環境をどつちやつて全体的にしていくかを提言していく。ですから、ここの中にある、挙げたものについて、おそらくその背景には考え方があつたと思ひますが、先ほどもおつちやつたところも含めて、面としてとか、ネットワークとしてとか、何か全体として、各個別企業の、例えば、環境規制についてとか、環境努力目標ではなくて、ここに港湾としての一

つの具体的な目標というのを何か入れながら、それに対して、従来とは違った施設が必要であるということをもつ少し具体的に何かスケジュール化できるとか、目標値を設定するところまで行くと、すごく何か行動が具体化するし、力が出てくるような気がいたします。

もちろん、具体的な目標設定は大変難しいということはおわかりますが、そこまで少し踏み込んでもいいのではないかと。そうすると、何かやらなければ、先ほど、都と企業、あるいは地域とをどう組むかという話も出てくると思います。そういう議論が出てくるような気がいたしますので、大変これは重要なベージだということに感じました。

それから、先ほどの中井委員がおっしゃったことと関係するのですが、東京港というのは、観光資源が潜在的な力を持っていると私も感じます。この間も竹芝桟橋に久しぶりに行きまして、ほんとうにきれいに整備されていて、何人もの方が夕方、散歩されている。しかし、何が足りないかなと思いついたら、実は、向かい側の景色があまりきれいではないです。何かあれば面として、全体としてネットワークとしているいろいろな形で改善され、あるいは設計されないと、せっかくこちら側はきれいなのですが、向こう側が、何か汚い看板が見えたり、空き地があったりしています。これはちょっと観光の意味で、先ほど言いましたように、やはり、観光というのはもつちよっとトータルとしてという話になると思います。

ですから、運河ルネッサンスというのは、私も非常にこれはすばらしい話だと思いますが、これは根本的に二つの面としてつながりとしてそれが訴えられたら、これは東京港が蘇ったということもかなり大きく言える目玉になるという感じがいたします。

もつちよっただけ申し上げますと、海の森という論点があったの

ですが、これはもちろんそついで木を植えていらつしゃるということですが、「海の森」といふ言い方、あるいは「海上の森」といふ言葉を聞きますと、実は、海の中の森かなと、最近ちょっとそう思うようになりました。それは、おそらく、東京の港がだんだん再生されてさっきのテレビがあったんですが、あれを見ると、ものすごく実はインパクトがありますし、おそらく小学生の子どもさんをお持ちの家庭の方はすごく興味を持っていらつしゃると思います。

そうすると、陸上の森と海の森というのは実は非常によく連動しているのだという話をいろいろなところから聞かえてきますので、そのあたり、先ほど、下手に人間が介入しない自然の環境保全があつて、ときどき、子どもたちが遊びに行くようなところがあつてもいいという話がありますが、せっかくここまで来ますと、全体としての環境整備という議論にそついで視点が入っているということを見せていただくと、やはり、東京都の取り組みは違うなというふうになるような気がいたします。

森地部会長 ありがとうございます。どつぞ。

田代委員 環境に対する部分は非常に、全体に配慮されていて、大きな考え方としてはよくまとまつていてと思っておりますけれども、機能が具体的な実現していくためには、きめの細かさが一番大事なのだろつと思つます。先ほど中井委員がおつしゃいました、大きな構造と部分の話、やはりこれが全体にうまくネットワーク化されていることが大事なのだろつと思つます。その場合に、既に示されているような具体的なメニューはたくさんあつて、これが二つ二つ実現していくといふなと思つます。

ここで申し上げたいのは、ちよつと別の視点で、この水際線というのは非常に長いのです。ですから、全部ここを歩き回るといふことはとても不可能なわけですから、そつするとどつしてもローカルなエリアな大事さといふのがあつて、その部分

がどれだけ光るといふか、魅力があるかということだと思いません。ですから、魅力がたくさん散りばめられているということがものすごく大事なのだらうと思つので、必ずしもそれは大きくなってもいいと思つんです。

そういう意味では、歩き回れるといふか、例えば、何ページでしたか、分断されている橋の下が通れないとか、水のそばを歩いていくと水に全然アクセスできないようなところがあつたり、あるいは、ずっと中に戻らなければいけなかったり、そういうあたりを、少し、きめ細かな対策で、新しくつくり上げていくと、より効果が発揮されるのではないかと思つます。

それから、緑とが自然の関係では、これから新しく三十二ページで示されたような方針で今後、非常に大きな面積の部分が改善されていきますと、そこはどついつ位置づけになつていくかなといふと、自然の再生、あるいは新たな環境創造の巨大な実験の場になつていくような気がしております。世界でも珍しい形になつていくのだらうと思つます。そうしますと、地としての新たな自然、そういったものの創造といふことに対するチャレンジだと思つますので、ここは私が非常に期待しているところですよ。その上に、図としての施設が乗ってくる。そついつ共生の形といふか、考え方が形としてあらわすことのできる部分だと思つますので、その辺、ご配慮いただければと思つます。

それから、もう一つは、これからどついつても緑とか、自然はある程度、放置するといふか、そのままで遷移していく部分があるわけですが、マネージメントといふか、手入れをしないといふことでもだめになる。これは当然のことですよ。その手入れの仕方についての配慮をもつ少し、それができるよつな空間構造も新たにこの中に盛り込まれると、ちよつと細かいよつな話なのですが、実は、それが積み重なると全体の構

造に反映しますので、ぜひそこをお願いできればと思つます。

それから、この中で大きな自然と環境の話といふのが、まだ全体として、エリア的な、あるいはゾーニング的な考え方としてお示しいただいたのだけでも、構造としてきちんとまた浮かび上がつてこない部分がありますので、そこがきちんと見えてくると、これは非常にユニークな計画になると思つます。以上です。

来生委員 二十五ページから二十六ページで、細かな話ですが、放置艇と収容施設の話について若干伺いたいのですが、私はたまたま、この十年以上、放置艇の問題をやつていて関心があるものですから、東京港の中で放置艇の状況はどれくらいたくさんあるのかといふことです。

それからもう一つ、二十六ページの図で、のところで、マリーナ、この場所は羽田側でお考えだといふことなのでしようか。このマリーナみたいなものを考えるときに、多分、放置艇の問題が深刻だとしたら、どついつ形態でマリーナを考えるのが、景気状況とか、これからの経済の伸び等の関係で言つと、高いところは、せつかくつくつてもだれも使わないといふことがあつて、昔、何かいろいろな放置艇の議論をしたときに、今でもそつなのですが、基本的に、既存の港湾施設を使つて、なるべく安い簡易な係留施設とか、そついつものをつくつたらどうか、暫定的なものでもいいからといふ議論があつてそのときには、新木場のあたりが使えないかといふよつな議論もあつたのですけれども、そついつこととの関係で、全体をどついつぶつにお考えになられているかといふことを説明いただければと思つます。

森地部会長 質問ですので、お答え願ひます。

片岡港湾経営部長 それでは、放置艇の状況から申し上げます。東京都では、建設局と共管で放置艇対策、不法係留対策の条例

をつくっております。これに基づきまして、不法係留船を解消して「こう」ということで計画をつくっております。ブレイジャークロート、それから屋形船、工事船というような分類になりますけれども、屋形船関係は河川筋に多いというのが実情でございます。東京港関係は工事船がわりあい多いということでも、全体で三百ぐらいの数を東京都で把握いたしております。

その対策といたしましては、利用度が低くなっている貯木場がございます。ご案内のとおり、木材は東京港の大宗貨物でございますけれども、輸出先の規制が強くなり、原木の輸入は減少しております。それを活用いたしまして、例えば、豊洲の貯木場につきましては屋形船を持つて「こう」と。それから十二号、新木場の前面の貯木場でございますが、こちらについては工事船を持つて「こう」ということで、計画的に放置艇の対策をやつていこうと、「こう」ということで進めてございます。

高松臨海開発部長 私の方から観光について、幾つか、ご意見を中心にさせていただきましたので、今の状況をちょっと申し上げたいと思います。

今年度六月に入りまして、観光まちづくりという観点から、この臨海部をもつ一度見直そうということで検討会を始めまして、今年度中にこの答申をいただくようなスケジュールで今考えております。現在、二度の検討会を経まして、さらに、あと三度の検討会で考え方をまとめ、示していくというスケジュールを考えております。

今、出ておりますのは、そこにお示しましたように、基本的なコンセプトを「舞台都市」というような名前にいたしました。従来は、来ていただいて、そこにお金を落としていただくような観光ということを考えていたわけですけれども、それだけではなくて、地域の人たちとの交流を深めながら、いかに持続的にこの街を楽しんでいただくような方々を増やしていける

か、こういうような視点から観光まちづくりを考えてございます。

そういう意味では、広くは、先ほどこちょっとお話がありましたように、インフラの整備、これは臨海部、整つてまいりましたけれども、さらに十七年度に向けて、環一、晴海通り、それからゆりかもめの豊洲までの延伸というような大きな事業を抱えておりますし、これらを進めていくということがベースにございます。それからさらに、例えば、国内だけではなく、外国の方々にも楽しんでいただけるような臨海部をつくるためには、羽田とのアクセスをどうしていくかというふうな、そういう大きな視点をベースにしながら、あの地域、いわゆる、「台場」と言われている、たくさんのアミューズメント施設、それから商業施設がたくさんあるようなところでは、もう現に、今年の夏で言いますと、「お台場冒險王」ということで、三百四十万を越すような人が集まったり、そういう地域がある。

それから、一方では、これから開発する有明の地域では、住宅を中心にして整備を進めていく中で、そういうものと調和しながらやっていく。それからさらに、有明南の、いわゆる、ビッグサイトを中心にして、先ほどお話がありました、パナソニックセンターなどができまして、これは少し近未来な、そして若い人たちが集まってきて、また、ビッグサイトでは商業的な営み、経済活動も行えるような、そういう三つの毛色の変わつた、それぞれ違つたところで、それぞれが交流しながら、いいところを情報交換しながら、この街をどうつくつていこうかという話もございました。

それから、今、盛んに議論されているところでは、先ほどお話がありましたような、これが、確かに、つくられた街で、非常に未来を指向する街で、また緑も多く、水も抱えていい街だけれども、現にある物流施設をどういふふうに一緒に共存して

いくか。その中で、先ほどお話があったような、物流を勉強しながら見せていくようなスタイルができないのかというような議論も、実はさせていただきました。

これらも含めまして、非常に大きなポテンシャルのある地域の、さらなる活性化と申しますか、もっと楽しんでいただいても、今までの観光にない、多くの人たち、多くの層の方々が、比較的ゆったり過ごしていただける時間空間をそこにつくり出していくような仕掛けはないのかということも含めまして、今、盛んに議論をさせていただいているところです。

森地部会長 もつ、あと二つだけお答えいただきたいのですが、一つは、個別のデザインではためだから、もっと全体のデザイン構造をつくる、あるいは、全体のデザインがうまくいく、大きいプランとサイトのプランの整合、こつこつことについてどんな工夫があるのかという点が中井先生から。

それから、三村先生からは、ちゃんと目標を設定しないと、例えば、水の浄化とか、ここら辺をどうするかとか、もっと具体的に目標を設定しないと、定数的に書いているとやらないのではないかと、具体的に言ってく、もっと努力ができるような仕組みにしたどうかと、こつこつ話ですが、お答えいただきたいと思えます。

樋口港湾整備部長 デザインのスタンダード、ガイドラインという話なんです、確かに、おっしゃるとおり、ある程度、考えなければいけない。ただ、今、運河ルネッサンスを考えておりますのは、場所、場所です、いろいろなことがあるので、地域で、その中で一緒に考えていきたいと思います。例えば、地形図みたいな考え方は、この地域のデザインの基本はこんなことを考えていきたいと思います。一つ、モデルケースを決めてこれからやっていくこと、一つ、全体を通してのデザインというイメージは、今、持っておりません。

それと、もっと大もとで行きますと、ここにありますが、公共事業の景観づくりということ、全体的なデザインをただ、先生がおっしゃるように、水辺にマッチしたという形になるかとかいうのはちょっとクエスチョンですけれども、できれば、その場所ごとに考えていく形で、そのベースになるスタンダードがどうかということとはちょっと研究させていただきたいと思えます。

それと、目標値、これは一番厳しい話で、どうお答えしているのかわかりませんが、確かにおっしゃるように、何か計画を立てたときに、こつこつ目標値があると非常にわかりやすい、それは森地先生が厳しくおっしゃった、本当はやらないのじゃないのかということのお答えになるのだと思いますが、今ここにセットした事柄に関して、この計画年数の中でこつこつ目標値を設定できるかというのは、ちょっと今、私もお答えできませんけれども、どんな形でおっしゃるようなご指示にこたえられるか、ちょっと研究させていただきたいと思えます。

ただ、例えば、環境基準値を、東京港の中でこれだけというものが、東京港の中だけの話ではなくて、いろいろなところの関連が出てきてしまいますので、そういう目標値の設定の仕方が正しいのか、東京都全体として、例えば、環境基準値をこつこつたいとかいう目標値を持っておりまして、それに向けてどう努力をするかといったような形がいいのかというのは、これは少し研究させていただきたいと思っております。

森地部会長 諸外国も、日本もそうですが、政策をやり出しているでしょう、やらないのではないかとというのはジョークで、逆でして、なるべくここまでやるかというのをクリアにしておかないと、攻められたときに、とてもじゃないけれど論理的に答えられない。「努力します」と言っても、もっとやるはずなのに、何だ、こんなものは、これは政治的にも市民からも、そつこ

うものが全体の流れなので、実は、数値目標をつくることがつくらないことが防衛ではなくて、つくったほうが防衛になるというよつな全体の流れだと。全部はとも無理ですけれども、ぜひご検討いただきたいと思います。

このシナリオによると、あとしばらくはございますが、追加で「議論はございますか。重川先生何か発言がございますか。重川委員、後の安全のほうで、お願いします。」

森地部会長、それでは、よろしければ、次のお話に移りたいと思います。の「安全・安心みなとづくり」との「羽田空港再拡張」は、これは量がそつ多くは「ございませぬので、一括して」説明をいただいて、「議論いただきたい」と思います。よろしく願ひします。

石山計画課長、それでは、三番の「安全・安心のみなとづくり」を説明いたします。三十三ページをお開きいただきたいと思ひます。

「安全確保に対する東京港の役割」ということで、視点を大きく三つに分けました。一つは自然災害対策、もう一つは保安対策、それから事故対策というところでございます。自然対策の中に、東京港の場合、防護という機能と、もう一つは港湾ですので、被災後の活動機能を強化する、そついうよつな視点に分けられるのかなと、このことでございます。それから、保安と、こののは、テロとか密輸、密入国、それから事故と、こののは海難事故等に対する強い港づくりと、このことでございます。

三十四ページ目ですけれども、まず、最初に防護機能でございます。防護機能の一つ目は、高潮等からの安全の確保でございます。防潮堤の整備、東京港は右のよつに、先ほどのページ目にありますよつに、昭和三十年代の埋め立ての海岸線、その辺のところを中心に外郭防潮堤と、このこと、高潮の防潮堤の整備を進めております。外郭防潮堤につきましては、大体完

成しているという状況でございます。もしこついう施設がなければ、左のよつに、高潮時に、赤いところ、干潮面、本当の高潮が来たときに水色のところまでが浸水する、こついうよつなことで、防潮堤の機能は非常に大きな役割を果たしている、こつことでございます。

三十五ページ目ですけれども、防潮堤のイメージは、左のよつに、大きな壁で囲まれて、その中に埋め立て地があつて、運河があつて、それを囲うよつな内部護岸と、こついうよつな形、大きくは外郭防潮堤と内部護岸と、こついう構成でできている、それから水門を設けて、高潮のときは閉めて、中の水を排水する、こつよつな排水機場、そのよつな整備が進められている。今後の課題としては、水門・排水機場が一番古い時代につくられておりますので、その耐震強化が重要な課題になっております。

もう一つは、視点として、こついう護岸をつくつていく中で、今までは防護という面があまりにも中心になり過ぎておりまして、今後、環境とか利用、そついう視点からも護岸の活用という点も考えていく、こつことでございます。

次が三十六ページ目、防護のもう一つの話としては、既存の施設として大きなストックがございます。東京港の中でも、埋め立て護岸とか防潮堤等々、整備が進められておりますが、その総量としては、左の図面の下のよつに、全延長百三十九kmというのがありますが、このぐらひの施設のストックがございます。こついうものをいかに長持ちさせていくか、こつこつ重要な視点になってくるのかなと、こつこつに考えております。そつうした意味で、予防、保全という視点で、これから考えていく必要があると思ひます。

例示といたしまして、例えば、岸壁で大井食品ふ頭と、こつこのと大井水産物ふ頭と、こつこつものを事例で考えてあります。一つは大井水産物ふ頭と、こつこつのはかなり昔につくられて、こつこつ

と三十年目ぐらいに再整備したというが、改修をいたしました。そのところを当初建設費の八割ぐらいかかってしまっているということがあります。

一方、二十年ぐらいで定期的に改修をしていきますと、事業費、そのときどき、一割ぐらいで済む。それを二回ぐらい繰り返していくということですので、普通構造物の耐用年数と言われている五十年後には、費用の面でかなり大きな差が出てくるということで、今後の維持・保全にはこのような視点からしていきたいということ、資料を入れさせていただきます。

その次、三十七ページ目は、今度は被災後の救援活動の場ということで整理をしました。地域防災計画の被害想定、区部直下型地震が起きたときの被害想定でございます。それによつて、そういう場合に、港湾が果たすべき役割としては、右側のように、輸送機能とスペース機能に大きく分けられるだろうと思えます。輸送機能としましては、耐震強化岸壁、あるいは緊急輸送路の整備が不出されなければならぬ。それから、スペース機能としましては、広域防災拠点、あるいは避難場所とか仮設住宅用地、それからここで新しく出したのは、瓦礫の仮置きとか、受け入れの空間の確保という視点もあっていいのかなというふうに考えて入れました。

三十八ページ目ですけれども、被災後の活動機能と対応策という形で、東京港に確保すべき機能ということで整理をしました。上のほうは、被災後の流れですけれども、下のほうの、ちよつと太枠でくくった部分、緊急応急段階、左のほうですけれども、広域防災拠点の活用、それからその前の段階で守る機能としての防潮堤とか水門、そういうものの耐震性の強化、それから、応急・復旧段階としましては、輸送ネットワークの確保ということ、岸壁の耐震性の強化、緊急輸送路の橋梁の耐震性の強化、こつこつようなものの整備を進めているということ

で、整備リストが書いてございます。

それから、もう一つ、復興時期になったときに瓦礫の受け入れの空間というものを、少し、発想として持っていたほうがいいのかなと、そういうことで、新海面処分場の活用という方法もあるのかなというふうに思っております。三十九ページ目にちよつとイメージ的なものを載せてございます。

三十九ページ目は、有明の丘の広域防災拠点が左、それから、緊急輸送ネットワークということで、耐震岸壁の強化とか、橋梁の耐震性の強化というふうなこと、右下のほうですけれども、瓦礫受け入れの空間として、新海面等の活用はどうだろうかということを入れております。基本的に、瓦礫等、一時的には公園等で仮置きをされるというふうな計画になっておりますけれども、長い間、そういうものを置きつ放しにもできないだろう。そうすると、ある程度、大きな量を確保できるというのは、例えば、今の段階であれば、中防の外側とか、まだ未利用のところ、そういうところに仮置きして、仕分けして量を徐々に減らしていく、それだけの土地的な余裕のスペースがあるのか。それから、その最終処分場として最終的な処理をしなければならぬ瓦礫の最終処分地、そういうものの確保というふうな面からも、護岸の整備等を先行的にやつて、枠を確保しておくというんでしょうか、そういうふうな発想からの整備も視点として持つておく必要があるのかなということを入れてあります。

その次が四十ページ目、「犯罪に強い港づくり」ということで、主に密入国とか密輸入、そういうものが増えている状況の中で対応。それともう一つは、SOLAS条約、アメリカとの貿易等で、セキュリティの問題が非常に重要な問題になってございます。そういう意味から、保安対策として、コンテナ等でフェンスの設置、あるいは防犯カメラの設置、こつこつものが義務づけられる流れになります。そういうふうな対応を図ってい

くといつことが求められているといつことでございます。

四十一ページ目は、今度は事故に対する対応といつことで大きく見ますと、東京港は東京湾を通って入ってくるわけですから、東京湾の中での話としては、広域的な話として、中ノ瀬といつような浅瀬がございます。そこで事故等がございますので、その浚渫、これは国の事業として実施されておりますけれども、そついつつような対応。それから、油の流出事故等に対する広域的な連携、そのようなことが求められるのかなと。

一方、東京港の中を見ますと、右の囲みの中ですけれども、東京港といつ港は、第一航路をメイン航路として使っております。もしこの第一航路が使えなくなるようなときの代替航路、第二航路があるんですが、今のところ、まだ浅い。少なくとも十二メートルまで掘ってそれで干満の差を利用するなどで、緊急の迂回路として整備しておく必要があるのかなといつふうに考えております。以上が安全対策です。

続いて、羽田空港再拡張の話もさせていただきます。これにつきましては、基本的に、今の状況といつことでご説明したいと思えます。四十二ページ目でございますが、羽田空港の再拡張につきましては、港湾計画上の検討に当たっては、予見といつような形になるつかと思えます。新滑走路、右の図のようない位置で整備が進められるといつことで進んでおります。

四十三ページ目でございますけれども、これは背景的には、国内の旅客需要が非常に伸びる中で、発着回数を増やすためにもついつつ滑走路を増やす、これは以前出した資料の再掲のものがございます。この流れがどついつつな経過で進んできたかといつことで、四十四ページ目で、一応、その辺の拡張事業のこれまでの経過をお示ししております。

これでエポック的なところは、平成十三年の十二月に国として羽田空港の再拡張に関する基本的な考え方を決定し、新滑走

路の位置を決めたといつことでございます。その内容といつのは、四十五ページ目でございますけれども、基本的な考え方として、一番目のところに、現在の東京港第一航路の位置を変更する必要がある、といつことでございます。これにつきましては、いろいろシミュレーション等の結果を踏まえて検討していくといつことでございます。

ただ、その中で、三番目のところにございますように、基本的に、東京港における廃棄物処理場と港湾機能の確保を前提とするといつことでの計画を進めていくといつことで、港湾機能との共存を図るといつのを前提の中で、この計画が進められているといつ状況でございます。

それで、現在の状況ですけれども、四十六ページ目でございます。基本的に、第一航路の新航路案といつのは、こついつつ平面形状で大体決まりました。一つは、この特徴として、新海面処分場の機能は確保するといつこと。それから航路は約一度の屈曲角度を持つている。ただ、これまで片側通行でしたものを対面航行可能な六百mから七百mの幅員といつことで、一応、この形状を決めた。この形状の決定に当たりましては、操船シミュレーターといつシミュレーター実験を行いました。パイロットさんや何かも立ち会いの上でいろいろ検討をされ、これであれば入出港の操船上、問題なくできるだろうといつような結果を得たといつことでございます。一応、今、こついつつ状況で新滑走路の検討が進められているといつ状況を説明申し上げます。

森地部会長、どうもありがとうございました。それでは、またご議論いただきたいと思えます。資料一、二、三のところに論点がございます。重川委員、どうぞ。

重川委員、二点ばかりコメントを申し上げたいと思えます。一つは、自然災害、今回、震災といつことで、いろいろな機能の

強化とか見直しということをされているのですけれども、ここで書かれていらっしゃるのとおりだと思います。こういった大規模な震災が起きたとき、港湾の中で、一つは、貴重なオープンスペースをどう時間軸に沿って有効に使っていくかということだと思えます。震災時に真つ先に出てくるのが瓦礫、それから震災ごみ、し尿処理の問題です。

阪神・淡路大震災でも、下水道の処理場が機能しなかったものですから、港湾に簡易に囲いまして、その中で簡易処理をして海に流すというふうなことも、やむを得ずやっております。ふだんの生活で言えば、まさに静脈流というが、あまり表には出てこないものの処理機能ということが非常に緊急に重要視されます。

その震災時の瓦礫と同時に生活ごみも出てまいりますけれども、この特徴は、ありとあらゆるものが、ごちゃ混ぜになっているごみだということです。つまり、分別して、例えば、焼却とか、そういった処分ができない、埋め立てにせざるを得ないようなごみが、ここにも想定されておりますけれども、何千トンという規模で発生いたしますので、これは港湾というよりも、東京都の復興計画のほうにも多分書かれていっていると思いますが、今の段階から、埋立処理をするということを前提に、そういった計画を検討しておくことが重要だと思います。

ただ、そのときに、ごみを満載した大型トラックが市街地をどンドン突っ切って、埋め立て、あるいは仮処分場に走ることにありますと、ただでさえ交通渋滞、あるいは安全問題で非常に大きな問題が生じておりますので、できれば、ここにも書かれておりますように、あるところに一時集積をした後は、むしろ船舶でどンドン、その処分場へ運搬するといったような計画が必要になってくるかと思えます。

それと、仮設住宅、あるいは人の宿营地、あるいはライブラ

インの復旧などの資機材置き場、いろいろな面で、このオープンスペースが有効活用されるかと思えますが、特に仮設ですとか、区画整理とか再開発に伴って一時的に、そこを立ち退いて事業が終了するまで住居を確保しなければいけないといった場合に非常に有効なスペースになると思えます。

「コミュニティーがばらばらにならないで、そのまま、そのコミュニティーごと仮設での仮の生活が送れる」ということは、復興まちづくり協議会の運営とか、さらに、居住者が移転すると同時に、地元の商店とか地場産業が一緒になって仮移転できるということが、中小の商店街とか地場産業が傾斜しないで何とか商売をやっていると非常に重要な要素になると思えますので、居住者とともに、その地域のコミュニティーの中で生計を立てている、そういった商業業務施設もあわせて一緒に収容できるような、仮設住宅というより、むしろ仮設市街地みたいなものを一時的に受け入れて、復興できたら、またそちらに戻っていくといったような形態がいいのではないかと思います。

それと、次に、港湾機能をいかに維持するかということで、これも阪神・淡路大震災で、神戸港が同じような問題に直面しております。まさに、東京湾全体で、川崎、横浜、東京、あるいは千葉、この四つの港湾が残った機能をフルに生かしながら、東京港だけではなくて、東京湾全体でお客さんを逃がさないという対策が重要だと思います。そのために必要なのが、まさに広域連携というのは、日ごろのネットワークができているかどうかということなのですが、ちょうど四十ページのところに、犯罪対策のところ、東京湾保全対策協議会の設置ということが書かれていますけれども、これは、犯罪防犯面だけではなくて、防災面でも、いざというときの東京湾としての港の連携システムをつくっておいて、今ほかでもやっているのですから、ふだんからステークホルダーが集まって頭上訓練をしたり、ト

レーニングをしたりしています。

それから、今、清水港でいろいろなことをやっているのですけれども、防災マニュアルをつくるんです。ただ、マニュアルというのは、実際に起きてみないとわかりませんので、非常に薄いものなのですが、日ごろの訓練を通しながら、具体的にそのマニュアルの重要事項、例えば、いろいろなことが起きたときに、どこどこがどういう方法をとって連絡をとって、どういう情報を集めれば倉庫業者さんたちと連携がとれるかとか、あるいは、荷主さんにも、うちの港は大丈夫だよ」という情報をいち早く流せるかとか、そういうものを、日ごろの訓練を通しながら、実際にマニュアルづくりをやっています。そういう方法も、いざというときに有効ではないかと思っています。

それから、最後に一点だけ、防犯のところなのですけれども、ちょうど四ページのところに、保安対策のイメージで、施設整備を行って防犯性を高めていくということが書かれているのですけれども、同時に、先ほどごなたかの委員が、東京港全体が都民に開かれていることが重要なのではないかと、この指摘があったのですが、実は、防犯も機械警備、施設警備で取り締まれるというのは、結局、限度があります。一番重要なのは、やはり人の目です。

都民に開かれている施設、先ほど、ふ頭ターミナルも見学者がたくさん来て、子どもたちの目が入ってくるというお話があったのですけれども、むしろ、本当の意味で犯罪に強い、防犯性を高めていく、安全性を高めていくということでは、人の目を、もう一度、どういふふうに限定された空間の中に取り戻していくのか。そういうものがここで盛り込まれるというところが、もう一つ、重要ではないかと思いましたが、ちょっと長くなりましたけれども、以上です。

森地部会長 はい、ありがとうございます。時間が限られてお

りますので、お答えは後にしていただいて、関連するご意見を伺いたいと思います。

青山委員 四番目の羽田空港の再拡張についての、ユーザーとしての船会社側からのお願い及び問題指摘を三点左右くらい申し上げたいと思います。

一番最後のページで、今後の計画というのが書いてありまして、シミュレーションでいろいろな形でやっていくという方向で進めておられるという中で、角度を一度変える、この一度というのは、相当ギリギリの度数だという計算になっています。ご存じのように、船会社が相当程度、大型船をどんどん今、発注しておりまして、最近のニーズでも、クラインさんが8千個型を発注したという話もありますし、仮に、そういう大型船がどんどんこれから入ってくるとなると、大きくなればなるほど、安全面の問題がものすごく重要になってきます。各船会社は、相当そこにキーインテレストが出てくるというのが、まず一つです。

それから、もう一つはこれで制約が一つ、出てきますので、航路管制が、これからさらに厳しくなる可能性があると思います。待船だとか沖待ちというところで、船会社は相当、コストのことを一生懸命に考えますので、余計なコストがかかってくるという観点から見ると可能性は十分あります。各船会社の対応がいろいろ変わってくるかもしれない。いずれにしても、その意味で、今までと違って使いにくくなるということになりますので、今までも若干、使いにくくなるというところには、やはり相当注意をする必要があるという点です。

それから三つ目には、いずれにしても、これは将来の絵なのですが、そこまで行く、工事中の航行の制約はさらに大きなものになるはずですので、その工事中の安全について、これは相当注意をさせていただきたいというふうに思います。特に、船会社

のいろいろなアライアンスを組んでいますが、日本郵船の場合には、例えば、香港のWORLD、オランダのP&Oネドロイド、それからドイツのハップクロイド、マレーシアのミスク、こういう外国の船会社と一緒にやっているわけですが、基本的に、東京港での揚げ積みの個数の四分の三ぐらいは外国の船社のカーゴでございまして、その意味で、外国の船会社の船が相当入ってきているという認識をしっかりとしておいていただく必要があると思います。きょうは外船協会からも傍聴されていますけれども、そういう意味では、船会社の意見をよく聞く、あるいは意向を確認し、理解を求めて合意を形成した上で持つていくということが相当、必要になってくるだろうという気がします。

日本の船会社は日本人にはなれていますが、外国の船会社は相当、現金に対応する可能性がある、後ろにおられるので、言葉に気をつけなければだめですけども、そういう可能性がありますので、そのところは注意を要すると、皆さんのご意見を相当よく検討した上で進める必要があるという気がします。森地部会長 そのほか、いかがでしょうか。

それでは、私のほうから二点だけ、一つは、耐震強化とか老朽化対策、これもいろいろ時間軸でやってくのかと、この話を、もうちょっと書けないですかね、これが一つです。

それから、もう一つは、今のことと絡むのですが、このエリアの防災計画と、例えば、十号地の、層間たくさんの方が、さつきみたいに観光で来ているところの防波堤がまだできていない。そうすると、その防災計画は一体どうなっているのかとか。僕は最近の状況は知らないのですが、少なくとも、地震予知のことを始めたときは、農産物、特に果物の消毒のために、くん蒸ガスが何かを使っていて、それを倉庫の中に出して、また回収して物を出していくと、こういうシステムが生きていまし

た。

今もそれが生きていけるとすると、当時は、五十年代の初めなんですけど、その倉庫がもし壊れたら、一体何が起るか。ものすごいエリアで、たしか、私の記憶では、シミュレーションをやって、東京のかんりのエリアが被害を受ける。そんなものがきちんとチェックされているのかと。特に港湾区域、最近、いろいろな事故が起こっていますけれども、このエリアについての防災計画をもう一回、確認して、少なくとも、この港湾計画のマスターではないかもわかりませんが、冒頭申し上げた、防波堤がまだできていなくて、いつできるかわからないという、こういうところで、片や、観光でやりましようとか、新木場みたいなところだけではなくて、今つくっているところも大変気になるので、ぜひ、きちんとチェックをお願いしたいと思えます。

中浜委員 羽田の関係でちょっとお聞きしたいと思えます。一番最後の四十六ページの左側の図で、新航路案ということ、六百から七百に拡張するところと、新しい滑走路については、非常に滑走路端を上げて、船舶と重ならないようにしているというふうには聞いているのですけれども、Bラン側で、APP+50.0Bと書いてあるんですけども、その辺はこの拡張によってBランとの関係はどうなっているのか、ちょっと教えていただきたいというのが一点です。

それから、新しいB滑走路、これが航路の側で、プラス二三百ぐらいに上がるといふことで、これは空港政策のほうです。それから、議論をされているように、港として、この羽田の規模に比べれば、プラス二三百というものが、それほど景観上、大したことがないのか、あるいは、港の景観上、その辺がまだ検討されていないのですけれども、美しい港、美しいまちづくりという点から、港のステータスとか都市のステ-

タスというような点から景観も重要な要素だと思っただけですけれども、これは安全により仕方がないのだと言われれば、それで引き下がるしかないのですけれども、そういう前もつての検討、最近は合成写真とかCGとか、簡単にその辺の景観も示せるわけですから、こういう感じになるのだというぐらいは検討しておいたほうがいいのかなという気がいたします。

森地部会長 はい、ありがとうございます。それでは、まとめてお答えをいただきますでしょうか。はい、どうぞ。

家田委員 一点だけ、よろしいでしょうか。最後の話題と、前のほつこともまとめて一つですが、これからのスケジュールを見ると、次回が第九回ということでも、もうまとめの段階に入ると思っているので、個々の話題は実によく検討されているなという感じがするし、いいと思うのですが、どこにも共通してあるなと思うのが、自然災害もそうですし、経済もそうですし、これはもうボーダーとかかわりなく動くのです、発生する。だけでも、どうしても、この計画というのはボーダーにかかわりあるものになりやすいわけで、この港湾のエリアであったり、あるいは東京都であったりするわけです。

そうすると、先ほどの土地利用もそうですし、前回やっていただいた広域物流もそうですし、きょうも何人かの委員がおっしゃいましたけれども、港間の役割分担なり何なり、それは通常時もそうですけれども、今の災害なんかだと、災害のシナリオの想定が、一体、横浜と東京がどういふふうか、どっちだけ生き残るのか、どっちもだめなのか、どっちも大丈夫なのかによって、やるべきことは全然違ってくるわけで、それは協議会をやって何か起こってから考えましようなんていうのでは全然間に合わないわけで、事前にシナリオを想定して、このシナリオを前提にすれば、こつこつ手を打つと。どのシナリオにも必要になるのは、共通として、これと、これとこれが出るから、

それは優先的に手を打つとつか、そういうたぐいの説得力が必要ります。

それから、今、委員長がおっしゃった、港湾エリア以外のところとの統合的整合性が防災上、うまく話がとれているかというふうに思いました。したがって、次回になるのでしょうか。個別論と別に全体的整合性をとるためにどのように政策をとるべきか、というあたりを、何か一項設けて、少し提案されてはいかかと思われました。以上です。

森地部会長 ありがとうございます。今のことについて、特に追加で恐縮ですが、千葉との境がずつといるような問題があつて、そのためにこれが極めて窮屈な計画になっている。第三者的に見れば、大変くだらない理由で、しかも何かメンツ論で、ほとんど機能とは関係ない話で、別に千葉のほつが埋めて、固定資産税がどつちに行こうが全体としてよくなればいいしということもあります。東京のプランの中では、なかなか書けないという話のようです。事務局には申し上げて、最後に、我々の意見として、そんなことも入れられないかという検討をしてくださいということですよ。

それでは、まとめてお答えさせていただきます。  
高野技監 羽田の関係は、私のほつからお答えさせていただきます。この四十六ページの赤い図面、新航路案というのは、海事関係者も入っているいろいろなシミュレーションをやつた、現在のところの到達点といえますか、これで幾つか問題がまだ残っております。

一つは、先ほどちょっとありました、「APP+50・9M」と書いてあります。ここの高さの問題です。これをどうやってクリアするか。現在は、航路端で五四・八Mのクリアは確保できているわけですから、そういう意味合いで、これをどうするかということでは、今のところ、国との間では、ハード、ソフト両

面で、この高さをクリアしていきましようという理論になっております。ハードというのは、先ほど言いましたように、現滑走路を、ちょっと先端を上げられないかとか、滑走路をもつちよつと後ろのほうへずらせないかとか、ハードというのはそういう面です。ソフトというのは、例えば、航空管制のほうで、何が船との連絡で処理できないか。あるいは、船をもつちよつと航路のセンター寄りを走らせるような規制といたんですか、航行管制ができないかというような意味合いで、この部分については、まだ最終的に決着はついておりません。

それから、もう一つは、工事中の話については、私も強く、早くやらないと手おくれになりますよというのを盛んに言っているのですが、ご案内のように、工法が決まっておりますので、一体どついつい船がどれだけその海域に来るのかとか、どついつい期間にどついついところが規制されるのかとついついことこの絵面が出てこないわけです。そついついこと、そついつい点では、私も非常に心配しておりますし、今、国に申し入れを盛んにしているところです。

それから、二十三mの高さの景観の問題ですが、これは、私も、港の一番いい入り口に巨大な物体がピヨコツと来るので、第一感は、とんでもないという話なんです、国の政策との絡みで、これはもうアセスでいろいろな工夫をしてもらつしかないというふうに思っております。今、そついつい状況になっております。それはこれから具体的に検討していくというところになるかと思えます。

森地部会長 一応、空港の計画は空港のほうでやっていたいただいているので、むしろ港湾の話をお答えを重点的に説明ください。

樋口港湾整備部長 それでは、残り、たくさんありましたので、全部お答えできるかどうかわかりませんが、まず、大きくは

全般的に数値化の話でおっしゃいました。これについては、数値化の仕方等がありますので、よく検討して、こんな形で考えたいということを検討の上、またご相談させていただきたいと思えます。

それから、危険物の話がありました。これは先ほど、危険物のくん蒸のガスの話だけでございましたが、ほかに放射性物質もございますし、いろいろなものもございます。積み荷の中のいろいろな問題がありますので、これは何らかの形で考えて、その考え方の整理はしていきたいというふうに思っております。

それと、災害時の連携のシナリオの話で、これは今、スーパー中樞港湾という中で、災害地に広域連携しようという話を進めておりますので、その中で、具体的に、基本的には、東京港も横浜港も関東大震災級に耐えられるという形で耐震岸壁を整備しておりますので、被害についてはそれなりに考えられるところですが、その際、実際にどつするののかということからはこれから詰めていくような話になると思えます。

それと、港湾以外の整合性ということですが、東京都の災害に対しての考え方というのは、地域防災計画というのがございますので、全体としてはそれに網羅されています。その中で、港湾がどついつい役割を果たしていくとか、背後の道路が整備したとついついような役割は整備されているところです。

それと、補足ですが、全体的な災害に対する連携の話、これは一都六県では、総合防災訓練とか、そついつい調整をして進めているところですし、それに向けた実際の防災訓練も実施しているような状況になってございます。

片岡港湾経営部長 それでは、私のほうからは四十一ページの犯罪に強いまちづくりの関連、及び、それに関連しての質問、ご意見等についてお答えさせていただきます。

この図は、東京湾保安対策協議会ということで、主として密

輸と密入国の対策ということを考えて、東京都で呼びかけまして、初めて各都県の警察、国の機関と連携をして対策を講じよつという協議会を、この八月につくりました。一つの広域連携のあり方としてつくっております。これも、具体的に犯罪に強いまちとしてつくつていこうということでございます。今おっしゃった、その他の連携の問題もあるわけでございますけれども、そうすると、いろいろなメンバーの相違、広がり等もございまして、この場では、これにまず重点を置いてやっていこうというふうなことを考えてございます。

ただ、先ほどお話がちょっとありましたように、大井ふ頭では耐震バースを三バースつくつてございまして、阪神・淡路級地震への対応もやっておりますし、そういったようなことで、横浜との耐震バースの連携とか、あるいは非常時の役割分担の話みたいなことは、この協議会の場とは別に連携施策として話し合いを始めております。

それから、この絵から来ます、港との遮断みたいな人の目から離れるのではないかと、この辺のご意見につきまして、これは密輸、密入国、あるいは外に出ていく危険なテロ対策というふうなことで、もともとこの場所は、外国貿易用の場所として、保税区域になっておりまして、一般の人が立ち入りできない状況でございます。これは、保税の関係でございますので、ある程度、やむを得ない面がございます。その地域についての密輸、密入国対策、あるいは、対外的なテロ対策という意味で対応を強化していこうという考え方でございまして、一般の港湾エリアにおいて、港と親しんでいただくということにつきまして、これとは別に考えていきたいというふうなことを考えております。

森地部会長 よろしいですか、どうぞ。

成田港湾局長 港湾の機能の連携ということ、前回 いろいろ

議論されたわけですが、実は今回、環境であるとか、防災、いろいろ議論されました。それにつきまして、若干、補足させていただきたいと思えます。

例えば、先ほど、有明の丘の防災拠点がございました。この機能は、ここにはちょっと、川崎のほうは書いてございませぬけれども、東扇島、そこと連携して、首都に災害が発生したときに、港湾の機能を活用しながら対応していく、そういう連携もございまして。

また、先ほど中井委員のほうからエコ・リサイクルベルトについて、要は区のサイドから議論があったわけでございますけれども、これにつきましては、東京のこの地域だけではなくて、千葉港においては食品リサイクル、さらに横浜川崎港においては廃プラスチックであるとか、さまざま、そういう一般廃棄物は区内処理という原則がございまして、従前、産業廃棄物については、どちらかと言えば、東京からほかの県に流している、それを東京都も隣接県と一体となって取り組んでいこうと、そういう中の取り組みで、先ほど、城南島だけではなく、中央防波堤の内側では、PCBの無害化処理施設、これにつきまして、東京だけではなくて、神奈川、千葉、埼玉も含めた一都三県の部分を東京が担っていくという役割分担をやっております。

それプラス、リサイクルポートという、静脈物流を港湾で考えるという発想がございまして、それはスクラップとか建設残土の、いわば積み出し機能ですけれども、それと同時に、今、言ったりサイクルの施設を同じ地域に整備していく、こういう考え方で、このベルトの絵をかかせていただきました。

きょうはちょっと時間がなかったために説明を割愛させていただきましたけれども、こういった東京都の取り組みは、東京港だけではなくて、東京湾のほかの港の連携にあるということ

もご理解いただきたいと思えます。

あと、ちなみに、先ほど水質改善等、いろいろございましたけれども、これも政府が都市再生本部の中の取り組みで、東京湾全体の水質を改善してということという共通の目標、それから、さらに具体的に言えば、この百年間で失われた自然の海岸線を、その一割を回復しようという計画も出ております。先ほどの東京都のお台場の浄化作戦等は、そういう東京湾全体の取り組みの中の、ある意味では、一つのリーディングケースであるということをご理解賜りたいと思えます。どうもありがとうございます。

森地部会長 はい、どうもありがとうございます。時間の関係で、コメントいただいたことに直にお答えいただけなかったことも幾つかございましたが、多くは、これから検討していただくということでございますので、取りまとめの段階で、またお気づきのことがあれば、ご指摘をいただきたいと思えます。それでは、最後に、今後の日程等を事務局のほうからご説明をお願いいたします。

## 今後の部会日程

岡崎企画課長 それでは、お手元に配付しております「部会日程」というのがA4の縦のペラでございますので、「らんくたさ」とい。

次回、第九回の部会につきましては、十月十五日の水曜日、午後五時半から開催いたします。場所は現在、調整中でございます。

第九回では、これまでの検討内容を文章としてまとめた「基本方針の中間報告」につきましてご審議いただくことになって

おります。中間報告の案は、本日の議論をも踏まえまして、早急に事務局で取りまとめます。なるべく早くお手元にお届けいたします。

なお、会の運営につきましては、これまで非公開でご議論いただいた内容もございまして、これも含めて自由闊達にご審議いただく必要がございますので、非公開が適当ではないかというふうに考えます。

なお、当部会として「基本方針の中間報告」を行う、親会の港湾審議会は、下に書いてございますが、七十一回になります。東京都港湾審議会、十一月六日水曜日、午前十時から開催する予定でございます。詳細は後日ご連絡いたしますので、よろしくお願いたします。

森地部会長 どうもありがとうございます。次回の部会の公開非公開につきましては、事務局提案のとおり、非公開ということであろうでしょうか。また、非公開で議論してきたことの積み残しがございますので、よろしくお願いたします。

それでは、次回もよろしくお願いたします。これもちままして本日の議題、すべて終了いたしました。長時間にわたりましてご審議いただきまして、大変ありがとうございます。

閉会 (午前十一時五十五分)