

東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会（第五回）

令和三年七月八日（木）

於 都庁第二本庁舎十階二〇一・二〇二会議室

一 開 会

二 議 事

- （一） 第四回検討部会の確認
- （二） 防災・維持管理に関する検討
- （三） 物流環境に関する検討
- （四） 物流（その他…小型船だまり等）に関する検討
- （五） 今後の予定

三 閉 会

出席者

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所	
港湾空港技術研究所 特別研究主幹	河合 弘泰
東京大学大学院工学系研究科レジリエンス	
工学研究センター 准教授	柴崎 隆一
日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー	多田 正博
立教大学観光研究所 特任研究員	玉井 和博
オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社	
代表取締役社長	中井 拓志
日本大学理工学部土木工学科 教授	中村 英夫
敬愛大学経済学部 教授	根本 敏則
株式会社ダイトコーポレーション 代表取締役社長	松川 一裕
東京都立大学経済経営学部 教授	松田 千恵子
国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所	
港湾空港技術研究所 特別研究主幹	吉江 宗生
――― 東京都職員 ―――	
技監	山岡 達也
港湾経営部長	戸井崎 正巳
臨海開発部長	松本 達也
港湾整備部長	片寄 光彦
企画担当部長	石井 均
港湾振興担当部長	猪倉 雅生
開発調整担当部長	佐藤 賢治
計画調整担当部長	藪中 克一
港湾計画担当部長	水飼 和典
港湾経営部経営課長	松本 克己

港湾経営部振興課長	佐々木 康 隆
港湾経営部監理担当課長	小野澤 太 一
港湾経営部物流企画担当課長	加 藤 知 幸
港湾整備部計画課長	堀 川 誠 司
港湾整備部水防対策担当課長	枘 山 了 太
港湾整備部港湾整備専門課長	上 田 祐 久
総務部企画担当課長	浅 田 雄 也

## 開 会 (午後一時三十分)

○浅田企画担当課長 それでは、皆さん、おそろいになりましたので、定刻となりましたので、ただいまから第五回東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会を開会させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

議事に入るまでの間、大変僭越ではございますが、私、総務部企画担当課長の浅田が進行役を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の検討部会ですが、所要時間、二時間程度を予定しております。また、本日の検討部会は、新型コロナウイルス感染症対策としてオンラインでの開催といたしました。

なお、本検討部会の模様につきましては、都庁内の別の会議室のモニターにて公開をさせていただきますので、御了承のほど、よろしくお願いいたします。

なお、報道の皆様にお願いですけれども、写真の撮影につきましてはここまでとさせていただきますので、別室にて議事を御確認いただくよう御了承願います。

続きまして、検討部会の進行に関する御案内をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、本検討部会中は可能な限りカメラをオンにさせていただき、マイクは必ずオフでお願いいたします。質疑応答などの発言の際のみマイクをオンにし、発言が終わったらオフとしてください。また、資料の表示やページ送りにつきましては事務局側で操作をいたします。質疑応答の際などに表示が必要な資料のページ等ございましたら、おっしゃっていただければ、事務局側で表示をいたします。

続きまして、定足数について御報告申し上げます。本日は十一名の部会委員のうち、現在八名の委員が出席をされております。よって、東京都港湾審議会条例第七条に定められております定足数である過半数に達しておりますので、本日の部会は有効に成立しておりますことを御報告申し上げます。

それでは、ここからの議事の進行につきましては、根本部会長、よろしく願います。

○根本部会長 承知いたしました。根本でございます。皆様方、大変御多忙の中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。検討部会も第五回目となり、おかげさまで長期構想の内容が固まってきたところであります。本日、残りの防災・維持管理、あるいは物流環境など

について御検討いただきたいと思っております。

それでは、早速でございますが、議事次第に従いまして進めていきたいと思っております。

## 議事

### (一) 第四回検討部会の確認

○根本部会長 それでは、まず、(一)第四回検討部会の確認でございます。事務局から、資料の説明をよろしく願います。

○堀川計画課長 それでは、事務局から御説明します。計画課長の堀川と申します。よろしくお願います。説明箇所を画面でも表示しながら進めていきたいと思えます。

まず、資料1でございますけれども、第四回検討部会の議事録でございます。これにつきましては、事前に御確認いただきまして、まとめたものとなっております。この議事におきます主な意見につきましては資料2で整理をしておりますので、資料2で御説明いたします。

左から、項目、意見番号、委員意見、対応(案)といった表で整理したものでございます。それでは、主な意見を紹介させていただきます。

まず、番号1ですが、「利用頻度の低下したふ

頭の集約化や利用転換により、ストックヤードとして活用する発想があってもよい」「情報化やサイバーポートの取組によりタイムリーに搬出入を行うなど効率的な利用ができるように」といった御意見がございました、対応(案)としましては、全体の取りまとめにおきまして記述に留意していくこととしております。

次に、2番の「モーダルシフトの推進など貨物を積極的に取り込む熱意が弱い印象である」、3番の「二〇四〇年代を見越すと、モーダルシフトの比率は高くなる」、4番の「貨物量の将来予測について、内貿は貨物量が大きく変動することが想定される、臨機応変に対応できるように考えるべき」、5番、「内貿ユニットの増加する貨物量をどこで賄っていくのか」といった御意見がございました。こちらにつきましては、資料3―2及び全体の取りまとめにおきまして記述することとしております。

続きまして、二ページの6番、「内貿ユニットと外貿コンテナの接続について、貨物の詰替えをどのようにして行うのか」、こちらについては、全体の取りまとめにおいて、円滑化について追記することとしております。

7番、「フェリー航路を増やしていく考えはあるのか」といった御意見につきましては、今後の需要動向を踏まえまして検討していくこ

ととしております。

8番の「施策の検討を進めるためには、現況ストックの課題を評価できるミクロな指標が必要ではないか」、こちらにつきましては、第九次改訂港湾計画におきまして、様々な指標を用いて検討していくこととしております。

9番、「ヤードの逼迫が常時の場合は、港全体の機能強化が必要であるが、季節変動の場合は運用上の工夫で対応できることがあるのではないか」、10番の「利用の低下したふ頭等を物理的に離れたふ頭のヤード等として活用できる可能性があるのか」、11番、「ヤード不足について、サイバーポートの導入により時間的に場所を確保するという視点での検討があってもよい」、12番、「外貿・内貿のシームレスな接続も含めて柔軟な対応をお願いしたい」、これらの御意見につきましては、全体の取りまとめにおいて対応することとしております。

続きまして、資料の3-1を御覧ください。第四回検討部会での委員の意見を踏まえまして、物流（内貿・在来）の取りまとめの方向性（案）をまとめたものです。前回お示した素案からの変更箇所、赤字にて記載してございます。

「ターミナル施設の機能強化」の項目におきまして、「ターミナル外のストックヤードの活



用」「モーダルシフト等に対応できる施設能力の確保」を追加しております。

また、「内貿・外貿・ふ頭間の連携の強化」におきまして、「貨物の詰替え円滑化」を追記しております。

さらに、資料3―2を追加しております。ユニットロードふ頭の機能強化につきまして、新規ふ頭のイメージ等を図で示したものととなっております。貨物量の増加に対応するため、中央防波堤内側での新規ふ頭の検討、既存ふ頭での野積場・上屋の多層利用等によります機能強化、内貿・外貿ふ頭の連携強化等を挙げております。

また、その次のページですけれども、ユニットロードふ頭の貨物量の見通しと施設対応のイメージをお示ししております。貨物量の見通しとしましては、実績からの推計に加えて、モーダルシフト等によります貨物増を見込んでおります。縦の棒が各ふ頭の施設能力を表しております。新規ふ頭整備など機能強化の取組によりまして、二〇四〇年代にはユニットロード貨物量最大約千五百万トンへの増加に対応していくこととしております。

説明は以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。ただいま事務局から説明いただきました各委員から

の意見あるいは対応状況について御質問あるいは御意見がございましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

よろしいですか。ありがとうございます。特に、最後、御説明のあったユニットロード貨物の見通しですけれども、大分前よりは分かりやすく表現いただいたかなと思っております。それでは、よろしいですか。ありがとうございます。ありがとうございました。

## (二) 防災・維持管理に関する 検討

○根本部会長 それでは、今日のメインの議題になりますけれども、二つございます。まず(二)防災・維持管理に関する検討に関して、事務局から資料の説明をよろしく願いたします。

○堀川計画課長 それでは、資料4―1を御覧いただければと思います。防災・維持管理の検討資料でございます。

初めに、三ページ目ですけれども、防災・維持管理の検討の方向性を示しております。これは第一回検討部会資料の再掲となっております。東京港の役割、現状と課題、情勢の変化を確認いたしましたして、東京港の目指すべき将来像(案)を記載してございます。

それから、右下に検討の視点（案）として四点挙げてございます。「台風などの頻発化・激甚化する自然災害から、物流機能を維持するためには、どのような取組が必要か（堤外地の対策を含む）」、「それから、「気候変動による平均海面水位の上昇などのリスクから、都民の生命と財産を守るため、どのような取組が必要か」「最先端技術を活用し、膨大なストックを適切に管理し、港湾機能を将来にわたって維持するためには、どのような取組が必要か」「特定外来生物や新型コロナウイルスなどへの水際防疫対策を強化するためには、どのような取組が必要か」、こういった視点を踏まえまして、検討することとさせていただきます。

次に、東京港における防災事業の計画体系でございます。東京都全域の防災計画といたしましては、震災、風水害、火山、大規模事故、原子力などの災害に対する対応を地域防災計画として策定してございます。下線を引いた部分ですが、その中の東京港に関連する項目でございませう。その下に「東京港の防災事業に係る計画」といたしまして、防災船着場の整備計画や無電柱化整備計画などの計画を策定してございます。これらの計画に基づきまして、取組を進めているところでございます。

次に、東京港における防災の検討範囲のイメ

ーシ図です。左側が内陸側、右側が海側となっております。真ん中左辺りに海岸保全施設、防潮堤等がございます。この内陸側を堤内地と呼んでおりまして、高潮等の水害から守られている地域でございます。その右側の海側のほうが堤外地でございます。ふ頭などの港湾施設はここに位置してございます。ふ頭は、船舶が接岸する岸壁の高さに合わせて整備されておりますので、想定する最大の高潮高よりも低い場合がございます。こうした位置関係と範囲をお示ししております。この海岸保全施設から海側の部分を、当局におきます防災対策の範囲としてございます。

次に、自然災害のリスクについてです。首都直下地震が切迫してございまして、南関東地域ではマグニチュード七級地震の発生確率が、今後三十年間で七〇%と推定されております。それから、台風につきましても近年、神戸港や大阪港などにおきまして港湾施設が被災するような事例が発生しております。また、次のペーシが高潮についてですけれども、東京港は南向きに開いた東京湾の奥に位置しております。台風の吹き寄せによる影響が大きいというところで、高潮の影響を受けやすいという特徴がございます。

こうしたことを踏まえまして、防災・維持管

理の検討フローを示しております。防災の港湾施設、海岸保全施設、それから施設の維持管理の三つの項目につきまして、現状の取組、課題・情勢変化を確認いたしましたして、検討の視点を踏まえた施策の方向性（案）、取りまとめの方向性（素案）をまとめていくという流れでございます。

まず、防災の港湾施設についてです。岸壁の耐震強化についてですけれども、大規模地震の発生後におきます緊急物資の輸送や物流機能の確保のため、一般の岸壁よりも耐震性能を高めた耐震強化岸壁を整備しております。二〇一四年には、東日本大震災を受けまして、耐震強化岸壁の計画を十七ベース追加しております。新規ふ頭の整備や既存ふ頭の再編整備に合わせまして、岸壁の耐震強化を進めている状況でございます。

続いて、コンテナターミナルのヤードの浸水対策でございます。コンテナふ頭の管理棟、変電所の電源設備は、かさ上げ等によりまして、想定する最大の高潮に対しても浸水しない位置に整備しております。一方、高潮・暴風におきます港湾の被害が発生しているといった情勢変化がございます。平成三十年に神戸・大阪で被災、令和元年にも横浜港で被災といったことがございました。こうした情勢を踏まえま

して、国土交通省では、「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン」が改訂されておりあります。その下がそのガイドラインの内容となっております、こうしたガイドラインを踏まえて、各港で取り組むこととなっております。

続きまして、臨港道路の橋りよりの耐震化についてです。大規模地震発生時におきまして、緊急物資や被災者の円滑な輸送、首都圏の経済活動を維持するために、臨港道路等の橋りよりの耐震化を実施しております。下の図がその実施状況でございます、現在も実施を進行しているところでございます。

続いて、臨港道路等の無電柱化です。東京港では、地震や暴風時における物流の確保などを目的に臨港道路の無電柱化を推進しております。今年二月に無電柱化加速化戦略、六月に無電柱化整備計画を策定しまして、東京港の全エリアで無電柱化に取り組んでいくこととしてございます。

続いて、東京港防災船着場の設置・運用についてです。発災時に帰宅困難者や物資等の輸送を行えるよう、水上輸送の拠点となる防災船着場を整備してございます。また、適宜、水上輸送訓練などを実施しております。

次のページですけれども、東京港におきます

港湾BCPの活動についてです。関係機関から成ります協議会を構成しまして、地震時、台風・高潮時の行動について定めるBCPの策定をしております。各機関は、この計画に基づいて行動することとなっております。

続きまして、次のページが東京湾における広域的な港湾BCPの活動についてです。これは、さらに広域の取組ですけれども、東京湾の関係機関によります協議会において、地震時における緊急物資の輸送に向けた行動計画を策定しております。この中で、発災時には、広域防災拠点及び湾外から東京港内の耐震強化岸壁へ緊急物資輸送が可能となるように、障害物の除去、応急措置等の航路啓開を実施することとなっております。

また、平成三十年の台風二十一号の影響によりましてタンカーが関西空港の連絡橋に衝突したといった被害がございまして、これを受けまして海上保安庁では、羽田空港から二海里の範囲を錨泊制限海域に設定したというところでございます。国土交通省では、津波来襲時に船舶に起こり得るリスクの軽減策を検討し、「海・船の視点から見た港湾強靱化とりまとめ」を公表したところです。この中で、沖合退避の迅速化や船の衝突・乗り上げを抑制といった施策が挙げられてございます。

続きまして、特定外来生物、感染症への対策についてです。近年、ふ頭内に特定外来生物が侵入する事案、それからクルーズ船内にて乗船者が新型コロナウイルスに感染するといった事案が発生しております。これを受けて、クルーズ船の感染拡大予防に関するガイドラインが策定されているところでございます。都におきましても、国や行政機関と連携して水際対策を行っているところです。

続きまして、ここからは海岸保全施設の関係です。海岸保全施設は、下の図にございます配置で、防潮堤や水門などの整備を行っております。高潮等から背後地の都民の生命や財産を守っております。水門等につきましては、二拠点の高潮センターから、常時遠隔で監視・制御を行っております。

一方、情勢変化としまして、気候変動に起因する災害リスクへの対策が必要となっております。近年、台風被害が激甚化するとともに、気候変動に起因する平均海面水位の上昇など、将来の災害リスクの増大が懸念されております。そこで国でも、海岸保全基本方針の変更を行っております。都では現在、東京港におきます具体的な対策を、東京湾沿岸海岸保全基本計画の改定における技術検討会におきまして検討しているところです。



次に、高潮等への防災対策におきますDXです。近年、DXの取組が進展しております。この技術を高潮事業にも導入することで、効果的・効率的な防災対策を推進するということが、下に例示がございますけれども、ドローンによる海岸保全施設の遠隔点検やAIを活用した水位予測による水門等の操作支援などの導入を検討しているところです。

続きまして、維持管理についてです。港湾施設、海岸保全施設の予防保全についてです。港湾施設、海岸保全施設は高度成長期に集中して整備されておりました。今後、施設が一斉に更新時期を迎えることを想定しております。このため、予防保全の基本計画というものを策定いたしました。点検・調査を踏まえた施設の効果的な補修を実施する予防保全型の維持管理を推進しているところです。また、この補修を計画的にすることで、施設全体の情報収集や維持補修費の平準化に取り組んでおります。

一方、長大な橋りょうやトンネルにつきましては、更新が困難ということで、港湾機能を維持するために施設のさらなる長寿命化が必要ということが課題となっております。下が長寿命化対策のイメージとなっております。最新の知見を取り入れて、大規模な改修によって、百年程度延命化する長寿命化といったものを

実施していくことをイメージしております。

さらに、施設の維持管理におきますDXについてです。東京港で数多くの港湾施設、海岸保全施設がございまして、こういったところの維持管理に新技術の活用を図るということで、省力化・効率化を検討しております。下は例示でございまして、トンネルにおきましては、走行型画像計測を活用した点検診断、建物につきましても、ドローンを活用した外壁等の点検診断、栈橋におきまして、遠隔操作型のボートを用いた上部工の点検などの実証実験を行っているところ です。

ここまでの現状、課題等を確認いたしまして、「検討の視点」を踏まえた施策の方向性(案)をまとめたものが二十五ページでございます。

「台風などの頻発化・激甚化する自然災害から、物流機能を維持するためには、どのような取組が必要か」という視点につきまして、施策の方向性としては、「発災時にも港湾機能を維持し、安全を確保する」ということで、施策のイメージとして、右の案のようなものを挙げております。「耐震強化岸壁、免震クレーンの整備を推進する」、「橋りょう耐震化の推進」、「港内の無電柱化の推進」、「ターミナル機能を維持する電力バックアップ機能の確保」、「ふ頭の浸水・暴風対策の一層の強化」、「発災時における

船舶のリスク低減策の強化」、「港湾間の連携による物流網のリダンダンシーの確保」、「港湾BCP等に基づく的確な対応」、「防災船着場を活用した帰宅困難者等の輸送」、「関係機関との連携による特定外来生物、感染症に対する水際対策の強化」などを挙げてございます。

それから、「気候変動による平均海面水位の上昇などのリスクから、都民の生命と財産を守るために、どのような取組が必要か」という視点につきまして、施策の方向性としては、「気候変動を踏まえた海岸保全施設の整備」、イメージとしては、「将来の平均海面水位の上昇等を踏まえた防潮堤等の高さ確保、水門、排水機場設備の耐水対策」を挙げてございます。

続いて、次のページですけれども、最先端技術を活用し、膨大なストックを適切に管理し、港湾機能を将来にわたって維持するためには、どのような取組が必要かということで、施策の方向性としては、「点検診断、施工におけるDXの推進」としてございます。施策のイメージは、先ほどの事例のような「ドローン搭載カメラによる施設の点検・診断」、「走行型画像計測によるトンネル点検・診断」などを挙げてございます。

それから、「特定外来生物や新型感染症などへの水際防疫対策を強化するためには、どのよ

うな取組が必要か」ということで、施策の方向性としては、「特定外来生物、新型感染症に対する防御機能の強化」ということで、「ガイドライン等に基づく、関係機関との連携による特定外来生物、新型感染症に対する水際対策の強化」としてございます。

ここまでの検討をまとめたものが最後の二十七ページ、取りまとめの方向性（素案）でございませす。これは骨子としてございませすけれども、最後に全体を取りまとめていく中の事項を並べたものとなっております。

防災・維持管理につきましては、「発災時にも物流活動を維持できる強靱な港」「都民の生命と財産を確実に守る海岸保全施設」「将来に渡って港湾機能を維持する適切な施設管理 インフラDX」ということで、先ほどまとめた施策を挙げてございます。

説明は以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、委員の皆様から御質問あるいは御意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

○河合委員 すいませせん。河合ですけど、よろしいでしょうか。

○根本部会長 どうぞ。

○河合委員 資料の二十五ページをお願いします。ここに箇条書でいろんなことが書いてありま

して、ポイントはつかんでいると思うんですが、もう一つ、ぜひ追加していただきたいことがあります。二十五ページの下のほうの気候変動に関わるところで、高さの確保、施設の整備というのはもちろん必要なんですが、もう一つ、波浪とか潮位を観測して、気候変動が起きているかどうかというモニタリングをすることも重要だと思いますので、そういう要素を入れていただければと思います。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。

それじゃ、どうぞ。

○片寄港湾整備部長 港湾整備部長、片寄からお答えいたします。今、河合委員の御指摘のとおり、気候変動、二一〇〇年に向けて大体二度程度上昇すると考えられておりまして、長いスパンでありますので十年単位等で今考えておりますけれども、その都度、やはり気候変動の上昇、海面上昇等を視野に入れて、その都度で変更といえますか、考え方の見直し等を行っていますか、と考えております。

以上でございます。

○根本部会長 モニタリングということで常に監視するということなく、地球環境問題だから、五年、十年単位で観測すればいいだろうということですか。

○片寄港湾整備部長 大体今の考えですと、二一〇年まで約八十年ありますので、その間で十年程度のスパンを捉えて、モニタリングといえますか、気温上昇等を反映させていければと考えております。

○根本部会長 いかがですか。それでよろしいですか。

○河合委員 二つ要素がありまして、気候変動という意味では、ずっとこれからも長年測り続けていってデータを蓄積する。確かに水位が上がったり波高が大きくなっていることが分かっていたら、それを設計などに反映すると、そういう目的がまず一つあります。もう一つは、物流のための話なんです、例えば台風が来たとき、そういうときにもちゃんとモニタリングして、なるべく丈夫に機械が壊れないようにしてピークも捉えられるようにすると、そういう二つのモニタリングの側面があると思います。

○根本部会長 なるほど。どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。先ほどの河合委員の御指摘のとおり、モニタリングにつきましては、今、常時、東京港でも、潮位等含めて観測しておりますので、これを継続することで、しっかりとモニタリングをしていきたいと思っております、こちらにも記載させていただきたいと思っております。よろしく

お願いします。

○根本部会長 ありがとうございます。ほかに御意見ございますでしょうか。

どうぞ。

○玉井委員 玉井です。十八ページのところに、コロナの件もそうですが、特定外来生物、そして感染症への対応とありますが、港湾の範疇として、特に感染症なんかに関しては、ここにはクルーズ船のガイドラインを見てととなつていますけれども、これは港湾行政の中である程度、かなりのウエイトを占めるのでしょうか。特定外来生物云々はもちろんお仕事だと思えますが、感染症なんかに関しては、どの程度の対応を取られているのでしょうか。

○根本部会長 御質問でございます。どうぞ。

○戸井崎港湾経営部長 港湾経営部長の戸井崎でございます。基本的に感染症に关しましては、水際でうまく止めるということが非常に重要なことでございます。まず一つは国際クルーズターミナルみたいな、いわゆるお客様が入ってくる場所での感染症対策で、これについては、船会社とか防疫機関と医療機関等が連携して水際で検査をして、チェックをしていくと、こういう対策を取っていくことが重要だと考えています。

もう一つが、貨物等を取り扱っていく中で、

貨物船の中で、いわゆるコロナ感染者が出て、そういった方たちが荷役の作業を実際にできるかどうかというのは一つ問題になっておりまして、例えば、その船の中で検疫をしなきゃいけないということについては、東京港では、接岸で検疫をできる場所や、泊地で検疫をする場所を基本的に確保しているのと同時に、国とも連携して、広域的にそういった検疫場所を確保して、いわゆるコンテナ貨物船で来ているような船員さんの水際の侵入を防ぐような対策を、今のところ取っているということになっております。

以上です。

○根本部会長 よろしいですか。

○玉井委員 はい。これは、やり出すと長くなりますけど、一応、そういうことで分けてやっているということですね。ありがとうございます。

○根本部会長 コンテナ船の乗組員が陸に上がれなくて非常に困っているという話ありますけれども、担い手に優しい物流ということですが、東京港でコンテナ船の乗組員にサポートしてあげられることって何かないんですか。

○戸井崎港湾経営部長 基本的には、船員さんが感染された場合には、所管する保健所を通じて検査をしたりとか、それから、いわゆる船員の交代に関しても、船舶代理店とかを通じて迅速



に船員の交代ができるようなことについては、港としても一定の配慮はしていきたいと思っ  
ているところでございます。

○根本部会長 ありがとうございます。ほかに  
ございますでしょうか。

○多田委員 多田ですけど、よろしいでしょうか。

○根本部会長 どうぞ。

○多田委員 ありがとうございます。御説明あり  
がとうございました。防災に関して言うと、私  
ども荷主というのは、積極的な発言はあまりな  
いんですけれども、恐らく防災で大事なものは、  
ハード面での対応、ソフト面での対応、両方が  
必要なかなと思ってございます。我々は、ど  
ちらかというと、ハード面というよりもソフト  
面のところで荷主の関心が高いというところ  
でございます。例えば発災時に東京港が取扱  
いが行えなくなった場合に、どの港であれば荷  
の取扱いができるかとか、どこに移すべきなの  
かとか、あるいは、港湾周辺の状況はどんな状  
況なんだろうかと、そういったものを実は荷主  
としても、自分の荷物がどうなっているのかと  
いうところを把握したいところから非常に関  
心がございますので、そういった情報の見える  
化みたいなものを、ぜひこのICTを活用した  
情報共有及び発信という中に、幅広くステーク  
ホルダーに情報を伝えていくという観点を、こ

れから盛り込んでいただければありがたいと思います。

それから、特定外来生物のところの話も出ました。ここは、私ども荷主も非常に関心の高いところでございまして、たしか四年ぐらい前にヒアリの問題が発生したときに、水際対策ということで、多分東京港の方、かなり御苦労されているのではないかと思えますけれども、最近は大分ヒアリの問題は収まってきたところでございませけれども、いまだに、やはりどうしても荷主のところまでコンテナを開けるわけにはいきませんから、港で降りたコンテナが直送で荷主の施設に入ってしまうということで、荷主も毎年十分気をつけているところでございます。

東京港にお願いすることなのかどうなのか分からないんですけれども、恐らくヒアリの問題というのは、水際管理だけではあまり十分ではないというところが、なかなかそれだけでは限界があるところがあつて、恐らく海外での出元ですか、ここである程度コントロールしていくことも必要になってくるかなと。この辺は多分、政府、関係機関と連携して、出元でなるべく出ないようにしていく対策も連携してやっていただく必要があるのかなと思つてございます。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございました。災害時の情報提供、ヒアリなどございましたけれども、何かお答えできることございますか。

どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長　港湾計画担当部長の水飼です。まず一問目のBCP、貨物がどこにあるか分からなくなってしまう、情報の大事さという観点でございますけれども、こちらにつきましては、御指摘のとおり、発信する観点は非常に大事だと思いますので、長期構想にも記述してまいりたいと考えております。

以上です。

○戸井崎港湾経営部長　港湾経営部長です。ヒアリの対策でございますが、港として、やっぱり我々も、入ってくる荷物に対する対策が一番気になっておりまして、実際にはコンテナにくっついて入ってくるヒアリをいかに定着させないかという観点で、我々は今、調査とか駆除をしているのが実情でございます。今のところ、定着というのは見られていないので、今後、定着だったり防御に主眼を置いて我々はやっていかなきゃいけないのかなと思っております。海外の港のヒアリの発生の状況等も踏まえ、いろんな対策を取っていききたいと思っております次第でございます。

以上です。

○根本部会長 コンテナの中からヒアリが出たような場合は、荷主にぜひ港湾局に教えていただいて、どこの港から来たのかとか、やっぱりそういうことに関し情報共有しながら適切に対応していくというようなことがあってもいいかもしれませんね。ありがとうございました。ほかにございますか。

○中村委員 中村でございますけれども、よろしいでしょうか。

○根本部会長 お願いいたします。

○中村委員 今日の防災関係の取りまとめ、基本的には賛成の立場でございますけれども、そのような前提で一つ、細かい意見と、あと質問が一つございます。

細かい意見のほうは、まとめの二十五ページでございますけれども、上に物流機能の維持するための対策という箱と、下段のほうは気候変動等から都民の生命、財産を守るという目的の施策、二つ書かれているわけですが、上のほうにある防災船着場を活用した帰宅困難者というのが、ちよつと据わりが悪いかなと。読みようによっては、物流機能のために物流の従業者だけ帰すんだと読めなくもないんですが、多分趣旨は違って、周辺の帰宅困難者も含めて輸送ということを意図されているんだと思います

ので、そういう意味で言うと、物流機能の維持というくくりで入れるとちよつとおかしいよ  
うな気もしますので、何かいい整理をお考えい  
ただけたらよろしいかなということござい  
ます。

それから、質問のほうなんですけれども、こ  
ちらは十一ページ、高潮・暴風等の被害という  
ことでございます。関西あるいは横浜でも近年  
あったということで、平成三十一年ですか、ガ  
イドラインといったものも改訂されたという  
御紹介がございましたけれども、これを受けて、  
もし東京港で具体のアクションが起きている  
のがるのであれば、それをお聞きしたいとい  
うのが質問でございます。

例えば、この前のページの十ページに、かさ  
上げして、電源設備は大丈夫だよというような  
話が紹介されておりましたけれども、今のガイ  
ドラインの中でもこういう話が出ておりま  
したから、もしこれを受けてやったのであれば、  
順番を入れ替えておけば、ガイドラインに沿っ  
た取組としてこんなこともやっているよとい  
うことでは納得するんですけれども、それ以外  
に、何かコンテナの固縛というんですか、固く  
締める対策等々、何かアクションを起こしてい  
る、あるいは検討しているといったものがあり  
ましたら少し御紹介いただけないだろうかと

いう、これは質問でございます。

以上でございます。

○根本部会長 お答えいただけますか。どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。

まず、一点目のまとめの仕方についてでございます。こちら、今、中村委員御指摘のとおり、若干据わりが悪いと思いますので、これについては、我々事務局でもう一度考えたいと思います。

二点目の、国のガイドラインを出して以降の対応でございます。これにつきましては、東京港の港湾BCPのほうに、高潮・防災に対する対策ということで新たに追記という形で対応いたしました。よろしくお願いいたします。

○中村委員 ありがとうございます。ここだけ、これを受けて何をやって書いてないので、一行書いておくといいかもれません。いずれにしても、防災対策はやっぱり着実かつスピーディーにやっていくことが一番大事でありますので、そういったことをぜひ大事にしていただきたいと思えますし、あと後半でDX、デジタルトランスフォーメーションを活用した様々な取組といったことも紹介されておりましたけれども、そういったこともぜひ実証実験等を通じて、東京港をまさにフィールドとして

提供することで、民間事業者とウインウインの関係で対応力を上げていくといったこと、非常に大事だと思いますので、ぜひこの防災対策、着実かつスピーディーに進めていただければと思います。

以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○柴崎委員 柴崎ですけれども。

○根本部会長 どうぞ。

○柴崎委員 前の予定があつたので、二十分ぐらい遅れて参加させていただいて、途中からだったので、すいません。説明を直接聞けてないところについて、資料を見て気づいたというか、質問させていただきたいんですが、今の幾つか質疑でもあつたBCPの活動のところ、去年からコロナ禍の中で、特に活動として変わってくるようなところはないのかということ、少しお伺いさせていただきたいと思います。もし説明があつたとしたら申し訳ないです。

○根本部会長 よろしいですか。

○戸井崎港湾経営部長 港湾経営部長です。BCPの関係で、基本的に感染症の関係なんです、今後、感染症編の策定を関東地方整備局と協働して策定を進めていく必要があつて、一応、国からBCPに関するひな形が提供される予定

でございます。今現在、BCP策定までは至っていないので、今後という形で感染症編を作る方向でおりますので、御理解をいただければ思っております。

以上です。

○柴崎委員 それは、感染症に対するBCPという意味ですよね。

○戸井崎港湾経営部長 はい、そうです。

○柴崎委員 私が質問したいのは、それはそれで作る必要があると思うんですけど、こういう状況下でもし何か災害が、地震とか台風とか起きた場合に、従来のBCPと少し内容が違ってくる可能性もあるんじゃないかと思うんですけども、その辺はいかがでしょうかという質問です。

○戸井崎港湾経営部長 いわゆる、今のコロナ禍において災害が起こったときにということでございますでしょうか。

○柴崎委員 そうです。

○戸井崎港湾経営部長 なるほど。それについては、今のところ、具体的には我々も検討に入り込めてはいない状況でございます。今、御意見もいただきましたので、どういったものが考えられるかも含めて、我々の中でもいろいろと検討していきたいと思っております。

以上です。



○柴崎委員　こういう状況が一過性のものであれば、運がよいことを祈るとかいう可能性もあると思うんですけど、仕事のやり方とかが少し、現業が多いので、この状況が終われば元に戻るのかもしれないけれども、オンラインとかテレワークが進むとか、そういうことで少しやり方が変わってくるところもあるんじゃないかと思うので、少し恒久的な話として検討していただいたほうがいいと思います。

○戸井崎港湾経営部長　分かりました。ありがとうございます。参考にさせていただきました。今後、検討を深めていきたいと思えます。ありがとうございます。

○根本部会長　ありがとうございました。ほか、どうでしょうか。

○河合委員　すみません、河合ですけど、もう一度よろしいでしょうか。

○根本部会長　どうぞ。

○河合委員　それでは、二十七ページをお願いします。二十七ページの発災時にも物流活動をとという箱の真ん中辺りに、赤い文字で「発災時における船舶のリスク低減策の強化」とあるんですが、資料の前の方を見れば分かるんですが、これだけ見ると船舶のリスクって何なのかよく分からないので、「衝突」というキーワードを入れたほうがいいんじゃないかと思えます。そ

れがまず一点です。

それから、この資料の下から三行目ぐらいのところに「橋りょう・トンネルの長寿命化対策の推進」というのがあります。長寿命化対策、いろんな施設で古くなったところを直していくことはもちろん重要なんですが、単純に古くなったところを直すという長寿命化ではなくて、例えば気候変動で外力が変化するとか、その施設の周りの状況が変わるとか、物流が変わりますから、使い方、求められる性能も変わってきますよね。そういう変化も含めて、施設全体としてより長く使えるように工夫をしないと、そういう広い意味での長寿命化対策を考へてはと思います。

以上です。

○根本部会長 いかがでしょうか。どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。まず一点目ですけれども、こちら、委員御指摘のとおり、言葉が今だとちよつと分かりにくいですので、「衝突」等のキーワードの追加をいたしたいと思います。

それから、橋りょう・トンネルの長寿命化ということなんですが、委員御指摘のとおり、港湾区域では、非常に重い車両が通過しており、劣化の度合いも通常に比べて早いところもありますので、そういったことを含めまして、し

っかり検討を深められるようにしたいと思います  
ます。ありがとうございます。

○根本部会長 ありがとうございます。よろしいですか。ちょうど今、二十七ページ目のところに、防災・維持管理、取りまとめの方向性(素案)ということ項目が挙げられているところ  
です。それで、この防災維持管理というのも、結構多岐にわたっているのは分かるわけですが、けれども、委員の皆様を確認したいと思います。盛り込むべきものが盛り込まれてないとか、ここに書かれている中でも、特にここは強調して書いておくべきではないかとか、もしあれば、最後にお伺いしたいと思います。二十七ページのこの表の中で、何か漏れはないでしょうか。  
大丈夫そうですね。特にないということだと思えますので、それでは、この防災・維持管理に関しては、いろいろな意見をいただきましたけれども、事務局のほうで、いただいた意見を基に、また、加筆修正、よろしくお願いしたいと思います。

### (三) 物流環境に関する検討

○根本部会長 さて、続きまして、次の話題、(三) 物流環境に関する検討について御説明をお願いしたいと思います。

○堀川計画課長 それでは、資料の4―2を御覧  
いただければと思います。物流分野での環境に  
関する部分の検討についてです。三ページ目に  
検討の方向性を示しております。このうちの下  
線を引いた部分が、今回の検討の対象としてご  
ざいます。

検討の視点、右下の部分でございませけれど  
も、脱炭素社会の実現に向けて、ターミナルな  
どの港湾物流分野においてどのような取組が  
必要かといった視点を設定してございまして、  
これを踏まえて検討することとしております。

次の四ページ、カーボンニュートラルポ  
ートについて、国の取組を確認するものとな  
っております。横浜港などの六地域、七港湾に  
おきまして、カーボンニュートラルポートの検  
討会が実施されまして、カーボンニュートラル  
ポートの形成の取組を全国に展開するための指  
針として取りまとめられたところでございま  
す。その内容がこの図で示したものとなってお  
ります。

次のページですけれども、カーボンニュート  
ラルポートの形成計画についてです。国土交通  
省が二〇五〇年のカーボンニュートラルの実  
現に向けて、温室効果ガスの排出を全体として  
ゼロにするカーボンニュートラルポートの形  
成に向けて、マニュアルを策定する予定となっ

ております。それに基づいて今後、各港湾におきまして形成計画の作成を進めていくことを目指していくものとなっております。公表された骨子の内容が下のものとなっております。マニユアルの策定予定、対象とする港湾、形成計画の策定手順などが示されております。

次のページですけれども、カーボンニュートラルポートに向けた取組の例でございます。東京の全体におきましても、ゼロエミッション東京の実現に向けて取組を推進することとしておりまして、二〇五〇年のCO<sub>2</sub>実質排出ゼロに向けまして、二〇三〇年の目標としまして、都内の温室効果ガス排出量を五〇％削減する、それから、再生可能エネルギーによる電力利用割合を五〇％程度にするといった目標が掲げられてございます。

その下が各地における取組の実施例ですけれども、新エネルギーを活用した船舶の開発ですとか水素サプライチェーンの構築に向けた実証実験などが行われているところです。

次のページはコンテナターミナルにおきますカーボンニュートラルのイメージというところで、これも第二回でもお示ししてございましたけれども、コンテナターミナルにおきましても、港湾荷役機械への燃料電池の導入やトレーラー等向けの水素ステーションの整備などの

取組をイメージとして挙げてございます。

次のページは、ユニットロードターミナルにおけるカーボンニュートラルのイメージですけれども、ここでも荷役機械への燃料電池の導入、次世代エネルギー燃料船舶の普及促進などの取組を挙げてございます。こういったことを確認した上で、施策の方向性ですけれども、「脱炭素社会の実現に向けて、ターミナルなどの港湾物流分野において、どのような取組が必要か」ということで、施策の方向性としては、「環境に配慮したカーボンニュートラルポートを実現する」、施策のイメージとしまして、「ターミナル内施設における次世代エネルギー活用 of 拡大」、「次世代エネルギー燃料船舶の普及促進」、「陸上電力などの船舶への次世代エネルギー供給設備の整備」、「水素等の次世代エネルギー供給拠点の検討」などを挙げてございます。

最後に取りまとめとしまして、物流環境分野の骨子をお示ししてございます。「カーボンニュートラルポートの実現」ということで、「環境に配慮した船舶の受入れ」や「環境に配慮したターミナルの実現」の取組、それから、「荷役の効率化による環境負荷の低減」として、搬出入情報の処理や共同ゲートの整備といった渋滞の対策、それから、「多様な輸送モードの活用」として、モーダルシフトの取組等を挙げてござ

います。

説明は以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。それでは、御質問、御意見がございましたらば、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

○松川委員 松川です。よろしいでしょうか。

○根本部会長 どうぞ。

○松川委員 説明ありがとうございます。十ページにまとめていただいている取りまとめの方向性の素案につきまして、カーボンニュートラルポートの実現に向けた施策が、大きく三つの柱に分けていただいておりますが、この上二つの内容なんですけれども、港としてユーザーに対して、ユーザーが代替燃料等を用いた新しい技術を導入してくることに對して、ターミナルというか、港としてそれをサポートする、そういう提供すべき内容として、陸電設備とかLNGのバンカリング、あるいは水素ステーションの整備、この辺を述べていらっしゃるのに対応する形で、港そのものは自らのカーボンニュートラル化を行う施策として、例えば、港湾荷役機械、あるいは港内のトレーラーの燃料電池等の導入という施策、ポイントについて述べていただいておりますけれども、港側が自らCN化、カーボンニュートラル化を推進する施策の一つに、タグボートのカーボンニュートラル化

を支援するというような、そういう視点を加えられたらどうかという私の提案でございます。そして、タグボートは港湾施設の一部と位置づけられております。もちろんタグボートのサービスは民間業者に委ねられておりますけれども、港湾法では港湾施設の一部であるという位置づけがなされているので、港湾局としても、御自身の港の機能の一つとしてタグボートを捉えていただいて、今、ディーゼルエンジンがもうほぼ一〇〇％に近い形なんですが、これが将来、代替燃料あるいは燃料電池化、あるいは電動化というような方向性が必ず出てくると思いますけれども、その促進を港としてサポートしていくというような取組も必要なんじゃないかなと提案申し上げたいと思います。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございました。どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長　港湾計画担当部長の水飼です。御指摘ありがとうございます。今、十ページの一番上に、次世代エネルギー燃料船舶の普及促進、実はタグボートもそこに含めたつもりだったんですが、ちょっと分かりにくかったかと思えます。我々、タグボートだけでなく、例えば、東京港内の清掃船ですとか、我々自身も幾つか官庁船を所有しておりますので、そういったもの全てについて、こういった普及促進



を図ってまいりたいという形で一言入れさせていただいております。よろしく願います。

○根本部会長 ありがとうございます。よろしいですか。

○松川委員 ありがとうございます。じゃ、このところ、例として、少し分かりやすいような形で、括弧書きで、こんな船ですというのを入れていただいたほうが分かりやすいかもしれませんと感じました。ありがとうございました。

○根本部会長 どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長 御指摘ありがとうございます。確かに御指摘のとおり、ちよつと分かりにくい部分ありましたので、括弧書きで想定する船舶等を少し例示したいと思えます。ありがとうございます。

○根本部会長 ほか、いかがでしょうか。次世代エネルギー燃料船というのは、今、どれぐらい普及しているものなんですか。ちよつと不勉強で情報を共有させていただきたいんですけれども、どれぐらいの普及率になっているんですか。松川さん、タグボートなんか、世界で結構別の燃料を使っているようなことになっているんですか。

○松川委員 LNGとディーゼルのデュアルフューエル化というのは一部では進んでいると理解しています。日本でも二隻、横浜に一隻と、

あとは大阪に一隻あると理解しています。

○根本部会長 ありがとうございます。どうぞ。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。まず、今、松川委員御指摘のとおり、LNG等が一部入ってきているという段階であります。全体としましては、コンテナ船のよりに非常に大型船、こういったものは、例えばアンモニア、もう少し小さな小型船舶については水素、プレジャーボート系はEVなど、そういった形で、今、日本あるいは世界全体として開発が進められていると。そして、二〇三〇年代ぐらいに導入できるよう検討を進めていると聞いてございます。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。

それでは、吉江さん、どうぞ。

○吉江委員 港湾計画全体を把握していなくて申し訳ないんですけども、今、水素、次世代エネルギーに転換していくに当たって、まさに港湾計画ですので、その燃料を輸入する案について、この施策と関連した言葉はここに入れたほうがいいんじゃないかなと思ったんですけども。それに対応した施設の整備が増えるのかどうか、これだけだと分からないので、そういうことは入れたほうがいいかと今思いました。

○根本部会長 代替燃料を輸入する港でもあって、

その代替燃料をその港で使うとかいう、そういう連携ですよね。

○吉江委員　そうですね。

○猪倉港湾振興担当部長　港湾振興担当部長の猪倉でございます。今、次世代エネルギーの輸入の拠点として東京港を活用していつてはというお話かと思えます。今現在も、LNGの燃料も含めまして、様々な港で受けている状況があるかと思えます。今後、水素の需要などが伸びていく中で、当然輸入という手段で水素を輸入してくること、多々あるかと思えます。そうした中で、エネルギーの事業者さんが、どの港を使いながら、我が国ないし東京圏にエネルギーを持ってくるのかという辺りをしっかりと見極めながら、また、エネルギーの事業者の皆さんにいろいろ意見を聞きながら、その辺り、東京港を輸入港にしていくのかというあたりを含めて、今後検討してまいりたいと考えているところでございます。

○吉江委員　分かりました。ありがとうございます。

○根本部会長　ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

○中井委員　根本さん、オーシャンネットワークエクスプレスの中井でございます。

○根本部会長　中井さん、どうぞ。

○中井委員 先ほど、部会長からの質問もあったかと思うんですけども、船会社の立場で次世代燃料というところで若干のコメントを申し上げますと、足元はLNG、ただ、LNGは石化燃料の一部であるというところで、いわゆるカーボンニュートラルという形には、最終的には燃料には多分ならないだろうというのが共通した意見と。じゃ、その次世代って一体何なのかというと、皆さんおっしゃられるとおり、一つは水素、一つはアンモニアということなんですけれども、我々、コンテナ船、大型船を動かしているというところで、いわゆる国際海運、二〇五〇年、要は二〇〇八年対比で排出量を五〇%削減しなさいと。これ、もう国際条約で決まっている話なので、それに向けて何をやっていくかということなんですけれども、正直申し上げて、技術的な部分で確立されているものがまだないところですので、まさしく、これから投資をして造っていく船、これをどういう形で建造していくのかというのが、まさに我々が今直面している問題というところで、ですので、どういった燃料がどうなのかとか、当然ながら、船の燃料ということになると、供給網ですとか、こういったものも、これは日本のみならずというところで、恐らくこの十年ぐらいの中で何らかのそういった、もう少し物事がどういう形で

動いていくのかというのは見えていくかと思  
います。ですので、ここでのまとめ方というの  
は、こういう形でのまとめ方でしか私はないの  
かなど、逆に。もつとはつきりしたことが分か  
っておれば、こういったところの書き方も変わ  
っていくかと思うんですけども、このまとめ  
の部分を押見して、先がまだはつきり見えない  
ところを考えれば、こういう書き方で致し方な  
いのかなとは私は思います。

以上です。

○根本部会長 中井さん、どうもありがとうござ  
います。この話は中井さんが一番情報を持って  
いると思いますので、最後、文書化するときに  
見ていただいて、書き方、どういうふうに書い  
たらいいのかということで相談してください。  
中井さん、よろしくお願いいたします。

○中井委員 はい、了解しました。

○根本部会長 ほか、いかがでしょうか。

○柴崎委員 すいません。簡単なコメントなんで  
すけど。

○根本部会長 どうぞ。

○柴崎委員 今の最後の取りまとめのところ、  
今もずっとそうですけど、カーボンニュートラ  
ルポートの話がすごく盛んで、そっちばかり  
フォーカスが行っちゃっているんですけど、最  
後にちよっと、申し訳程度と言っちゃあれなん

ですが、モーダルシフトのことも書いてあって、そこに何か付け加えろということではないんですけれども、物流のところでも、外航と内航の接続とか、いろいろ話が出ていたと思うんですが、継続して、あるいは今まで以上にモーダルシフトを推進するというのを進めていっていただければと思います。単にコメントです。

○根本部会長 ありがとうございます。そうですね。トラックで運んでいたのをRORO船で運ぶと。これは、大きく見れば、CO<sub>2</sub>の削減に大きく貢献しているわけなので、港の中で出るCO<sub>2</sub>だけに着目してカーボンニュートラルと言うこともないだろうというのは確かに御指摘のとおりだと思いますので、その辺、事務局でまた検討いただきたいと思います。

松田委員、今入ったばかりですけども、質疑は難しいですね。

○松田委員 ありがとうございます。今、まだ、どこを議論されているかというのも定かでないので、ちよつとあさつてのお話をさせていただくかもしれないんですけども、一点だけ。事前の御説明などで伺ったときに、カーボンニュートラルといったところに焦点が当たっていたと思ひまして、それはそれで非常に重要なことですが、全体的な資料を見ると、他にも多くESGやSDGsといった昨今の大き

な潮流に則って行っていくとよろしいのではないかとというような点が多々ございましたので、ぜひそういったものについては積極的に書き込んで頂ければと、全体的な感想になつてしまつて申し訳ございませんが、資料をみてそういう感想を持ちました。

取りあえず、今は以上にさせていただきます。

○根本部会長 ありがとうございます。全体を通して、また最後に御意見をお伺いしたいと思いますので、もしそのときに何かお気づきのことであれば、よろしくお願いいたします。

さて、それでは、この物流環境のところ、一応、皆様の御意見をお伺いしましたけれども、取りあえずよろしいですか。

#### (四) 物流（その他…小型船だ まり等）に関する検討

○根本部会長 それでは、今日、三つ目の話題もありますので、そちらに入っていきたいと思えます。三番目の議題は、物流（その他…小型船だまり等）です。そちらの資料、御説明よろしくお願いいたします。

○堀川計画課長 それでは、資料4―3を御覧いただければと思います。物流（その他）ということ、小型船だまり等の検討でございます。

三ページに検討の方向性を示しております。下線を引いた部分ですけれども、検討の視点としまして、「狭隘な東京港において、港全体の機能強化を図っていくためには、利用頻度の低下したふ頭や水域を、今後どのような用途・目的で活用すべきか」という点がございます。これを踏まえて検討することとさせていただきます。

その次のページですけれども、検討の範囲を図でお示ししております。貨物船と旅客船のほかに、その他の船として、はしけとか油槽船、清掃船、タグボートなどの港を支える船などがございまして、そういった船を係留する施設として小型船だまりなどがございます。こういった施設を、今回の検討対象としてございます。

次のページが、小型船だまり等の施設の配置を示したものとなっております。黄色で描いたところが、はしけ、油槽船、清掃船、タグボートなどを係留している小型船だまりの位置です。それから赤で描いたところが、物資補給岸壁や官庁船バースとして、ビクター船とか官庁船を係留する場所となっております。それから、青で囲った水域が旧貯木場の水域でございます。緑のところがマリーナでございます。港内に全体的に広く分布しているというような形でございます。

まず、小型船だまりの水域の利用状況ですけ



れども、東京港を支えるような船の係留場所となつてございまして、今の情勢変化としましては、小型船だまり周辺の土地利用が変化しているという状況でございます。右側の図に、七号地を例にしまして、こういった形で背後の状況が変化しているところです。

次のページが物資補給岸壁等の水域の利用状況でして、これもビクター利用とか官庁船を係留する場所として確保されている場所でございます。まして、情勢変化としましては、再開発等によりまして係留施設の背後地の土地利用が変化しているといったことがございます。写真が晴海の状況ですけれども、晴海の選手村のすぐ隣に物資補給岸壁が配置されているという状況です。

次のページが水域の利用状況ということで、旧貯木場の水域につきまして、原木の取扱量の減少に伴いまして、一部は海上公園とかマリナーへ利用転換が図られております。それから、木材輸入の荷姿が原木からコンテナに変化したことによりまして、原木の取扱い自体もなくなつていくという状況です。貯木場としての機能を廃止した後、未利用とか暫定利用となつている水域もございます。一方、プレジャーボートの係留需要が高まっているという状況です。こうしたことを踏まえて、施策の方向性とし

てまとめたものとなっております。利用頻度の低下したふ頭や水域を、今後どのような用途・目的で活用すべきかということで、施策の方向性としては、「利用の低下した水域における、新たなニーズへの対応など、利用転換を検討する」、イメージとしては、「係留施設背後地の土地利用や取扱貨物量の変化、マリナーの係留需要などの動向を踏まえた、水域の活用を検討していく」としてございます。

あと最後に、取りまとめの方向性（素案）としまして、水域利用に關しましては、「東京港を支える機能の確保」ということで、「東京港を支える様々な船舶の係留施設を適切に確保する」、小型船だまりとか物資補給岸壁につきましても、周辺の土地利用の変化や船舶の次世代エネルギーギーへの転換、自動運航船などの技術進展の動向を踏まえ、機能や配置のあり方を検討していく。それから、低未利用水域につきましても活用を検討していくとさせていただきます。

説明は以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、委員の皆様から御質問、御意見を受けたいと思います。いかがでしょうか。

○松田委員 それでは、よろしいでしょうか。松田でございます。

○根本部会長 どうぞ。

○松田委員 恐れ入ります。授業の関係で遅れて来ていきなりなので皆様の議論に追いついていないかと思えますし、また、水域の専門家ではないので、どちらかというところ、消費者もしくは使用側の意見ということですが、さつき、プレジャーボートなどの需要が増えているというの、まさにそのとおりではないかと思えます。せつかく大きな東京湾というものを抱えていて、また別の回の議題となるかもしれませんが、都民の憩いの場としての利用というの、やはり考えられる。一方では、もちろん物流という、小型船も含めての機能は重要であるとする、考え方として非常に重要になってくるのは、ゾーニングという考え方ではないかと思えます。このゾーニングも単に東京港の水域としてどうかということだけではなくて、例えば、そこに隣接した地域、陸の施設とどういうふうに関遊性があるから、例えば、ここにプレジャーボートだまりを造るのだとか、そういった形でのゾーニングのあり方がもつと考えられると思います。

先ほども、選手村の近くに物資補給拠点があるということでしたけれども、ここは、そのうち住民が住むわけですよ。そうしたときに、本当にその使い方でいいのかとか、あるいは、これだけ非常に有効利用ができる場所におい

て未利用地がある、それも、いわゆる木場として昔から親しまれたところであるということには非常にもったいないように思いますので、ぜひ物流のゾーニング、あるいは市民向けのゾーニングを考えた上での水域利用があってもいいと思います。

以上、感想です。

○根本部会長 ありがとうございます。何か反応はございますか。

○玉井委員 今、松田委員のお話、私も全くそのとおりだと思っていました、私、旧メリディアソン、今、グランドニッコー東京というホテルをずっと開業のときにやっています、今、先生のおっしゃったとおりで、私は当時、臨海副都心計画がどう進んでいくかということを大分いろいろやらせてもらったんですけど、今、港湾の話をお聞きしていて、臨海副都心の計画と港湾の利用の仕方、あるいは全体的な水辺の利用の仕方みたいな、次回になるかと思えますけれども、これのトータル的なゾーニング計画も含めた開発計画とのマッチングみたいのはどういうふうにされているんでしょうか。はつきり言って、臨海副都心計画は、もう当初の計画とはがらっと変わっちゃっていますので、この辺は港湾業務とどういうふうに関連して流れてきたのか。今、議論することではないかもし

れませんが、次のステップでは必ずそれは必要になってくるんだろうと思います。

すいません、意見というか、あれになってしまいましたけど。

○根本部会長 ありがとうございます。よろしいですか。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。今、松田委員、玉井委員から御指摘のとおり、港には多彩な機能がありまして、プレジャー、水と緑のような憩い、物流、そうしたゾーニングは非常に大事ですので、ちょうど次回、第六回が土地利用計画、ゾーニングとなりますので、本日の御意見を踏まえて、資料を整えたいと思います。ありがとうございます。

○根本部会長 海域を分けた考え方のようなものがあるのでしょうか。

○水飼港湾計画担当部長 今、航路で言うと、第一航路、第二航路、第三航路と東京港にございますが、こういった中でも、大きな物流の動線とプレジャーの動線みたいなものが大きくありますので、そういったものを踏まえて、次回提示させていただきたいと思います。

○根本部会長 それじゃ、次回、お楽しみにというところで。ほか、いかがでしょうか。

確かにお二人がおっしゃったように、ヨットとかが係留されているような景色は景観とし

でも非常にすばらしくて、その係留施設の前にレストランがあったりホテルがあったり、そういうふうな海と陸がうまく組み合わさって楽しい空間ができるといいかもしれないね。本当に次回が楽しみです。

ほかにございませんか。

○中井委員 根本さん、すいません。ONEの中井でございます。全く違う視点で、大型船を運航する立場からすると、いわゆる支援船というのは、大型船入出港に必要なものであるということだけ、一点だけ加えさせていただきたいという。それで、ゾーニングの観点っていういろいろあるかと思うんですけども、いわゆる集約ですとかそういうところも一つの観点かなと思うんですけども、入出港に不可欠なものということなので、支援船そのものが利便性は必ずついて回る部分と、あと、今日の最初の議題のところでありましたけれども、防災に関して、やっぱりリスク分散という考えもそこにあつていいのかなとも思いますので、ちょっと違う観点から一言、今申し上げた次第でございます。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。例えば、コンテナ船を、タグボートとかパイロットとかそういう船で助けてもらうということかもし

れません。今の小型船だまりみたいところで、何か不都合なこととか気がついたこと、ございますかね。

○中井委員 今の体制で、実際東京港で我々、大いにやっていますけれども、こういったところで問題が起こったという事例、台風ですけど、それは港全体の問題なので、それは通常の部分においてはございません。ですので、今後、さらにゾーニングを進めるに際しての意見という事で受け止めていただければと思います。

○根本部会長 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、最後の話題、物流（その他…小型船だまり等）については、この辺にさせていたいただきたいと思います。

それでは、今日は三つ話題ありましたけれども、第一、第二、第三、どこでもいいんですけども、お気づきのことがあれば、戻って御発言いただいても構わないと思います。何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、本日御議論いただきました各分野の取りまとめの方向性につきましては、事務局にて修正、追加いただくとともに、次回は案という形で御提示いただきたいと思います。そして、皆様に内容を確認していただきたいと思っております。なお、取りまとめた内容につきま

しては、中間報告を目途に文章化し、整理して  
いただきたいと思います。

ということ、今日予定した議事は全て終了  
しました。よろしいですか。活発な御議論、ど  
うもありがとうございます。次回、取りま  
めの方向性の案を提示していきたいと思いま  
す。

## (五) 今後の予定

○根本部会長 それでは、最後の議事ですけれど  
も、今後の予定について、御説明よろしくお願  
いいたします。

○堀川計画課長 それでは、資料5―1を御覧い  
ただければと思います。今後の検討スケジュー  
ルの案でございます。次回、第六回の議論の後  
に全体の確認を行いまして、第七回で中間報告、  
それから第八回としまして、今年度内に最終報  
告という予定とさせていただきます。

資料5―2が第六回の検討部会の主な議題  
のイメージでございます。今日のテーマとしま  
した防災・維持管理、物流環境、物流(その他)  
につきました確認のほか、環境としまして、  
水と緑のネットワーク、生物生息環境、それか  
ら観光・水辺のまちづくりということで、クル  
ーズ、舟運、二〇二〇大会のレガシーに関する



こと、それから、その他としまして、利用計画、ゾーニングなどとしてございます。それから、取りまとめの方向性の素案、検証のしくみ、長期構想の骨子の素案をお示しする予定でございます。

説明は以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。いかがでしょうか。次回は、環境、観光及び水辺のまちづくり等について議論する予定です。追加して、このような資料も提示してほしいという御意見とかございますでしょうか。よろしいですか。もし何かお気づきのことがあれば、また事務局にお知らせいただきたいと思います。どうもありがとうございます。

それでは、全体を通して何か御意見ございますか。どうもありがとうございました。次回も、引き続き活発な御議論をお願いしたいと思います。そうです。そうしたら、事務局に進行をお返しします。

○浅田企画担当課長 それでは、事務局から、次回の検討部会についての連絡事項を申し上げます。次回の第六回検討部会につきましては、八月下旬の開催を予定しております。

事務局からの事務連絡は以上となります。

○根本部会長 それでは、どうもありがとうございます。ありがとうございました。

閉  
会

(午後二時五十七分)

——了——