

東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会（第六回）

令和三年八月二十七日（金）

於 都庁第二本庁舎十階二〇七・二〇八会議室

一 開 会

二 議 事

- (一) 第五回検討部会の確認
- (二) 観光・水辺のまちづくりに関する検討
- (三) 環境に関する検討
- (四) 土地利用（ゾーニング）に関する検討
- (五) 検証の仕組みについて
- (六) 長期構想（全体の確認、骨子素案）について
- (七) 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
東京農業大学地域環境科学部造園科学科 教授	水庭 千鶴子
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
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

総務部企画担当課長
港湾経営部監理担当課長
臨海開発部開発企画課長
港湾整備部計画課長

浅田雄也
小野澤太一
阿達佳夫
堀川誠司

開 会 （午前十時00分）

○浅田企画担当課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第六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、本日の検討部会ですが、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。

報道の皆様へお願いでございますが、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、今後は別室にて議事を御確認いただくようよろしくお願いいたします。

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ので、よろしくお願いいたします。

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員全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、どうぞよろしくお願いいたします。

○根本部会長 おはようございます。本日は、大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。長期構想検討部会も第六回目ということで、本日は観光、環境、土地利用について議論いただきたいと思います。

それでは、早速でございますが、画面に表示されております議事次第に従いまして進めて

いきたいと思います。

議事

(一) 第五回検討部会の確認

○根本部会長　まずは、(一)第五回検討部会の確認でございます。資料の1から3について、事務局より説明をお願いいたします。

○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。よろしくお願いたします。それでは、説明箇所を画面でも表示しながら進めてまいります。

まず、資料1は、第五回検討部会の議事録でございます。事前に御確認いただき、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御意見につきまして資料2で整理しております。

それでは、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。主な意見を紹介させていただきます。

まず、防災・維持管理の項目で、1番としまして、「気候変動が起きているかどうかをモニタリングすることも重要」といった意見、「船舶のリスク低減に『衝突』というキーワードを追

加したほうがよい」、それから「長寿命化対策について、施設全体としてより長く使えるよう、広い意味で考えていくべき」といった御意見がございました。その対応（案）としまして、全体の取りまとめにおいて記述に留意していくこととしております。

次の2番、「感染症に対してどのような対応がとられているか」、3番の「感染症に対して、乗組員等にサポートできることはあるか」、こちらについては、関係機関と連携して、水際対策を実施しているという状況となっております。

4番の「発災時に周辺状況等を、幅広くステークホルダーに伝えていくという観点を盛り込むべき」という御意見につきましては、全体の取りまとめにおいて記述に留意することとしております。

5番の「ヒアリの問題は、海外の貨物仕出地側の対応も必要」、こちらについては、国から継続的に対策の強化を依頼しているという状況となっております。

6番の『「防災船着場を活用した帰宅困難者の輸送』について、施策の再整理をしたほうがよい」といった御意見につきましては、全体の取りまとめにおいて記述に留意することとしております。

7番の「高潮リスク低減方策ガイドラインを受けて、東京港で実施している取組はあるか」ということにつきましては、東京港のBCPに基づき、高潮の事前対策等を実施しております。

8番の「コロナ禍で災害が発生した場合、従来のBCPと変わってくる可能性があるのではないか」といったことにつきましては、今後必要に応じて対応を検討していくこととしております。

次に、二ページ目の物流環境の項目で9番、「タグボート等についても、カーボンニュートラルに資する視点を加えたほうがよい」、10番、「次世代エネルギー燃料に対応した施設整備の視点を入れたほうがよい」、11番、「次世代エネルギー燃料船については、まだ技術的な部分では確立されておらず、先がはっきり見えていない」といったこと、それから12番の「モーターシフトについても、今まで以上に推進していくべき」、13番の「SDGsの取組やESGへの対応について積極的に記載すべき」、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記述に留意をしていくこととしております。

また、物流(その他)の項目で、14番の「機能のゾーニングの考え方が重要」、それから15番の「トータル的なゾーニング計画はどうか

っているのか」、これらにつきましては、本日の資料4―3にて対応することとしております。

最後の16番、「小型船だまりに係留される船舶について、集約なども一つの観点だが、リスク分散という観点があってもいい」といった御意見につきましては、全体の取りまとめにおいて記述に留意していくこととしております。

続きまして、資料3を御覧いただければと思います。第五回検討部会での先ほどの委員意見を踏まえまして、防災・維持管理、物流環境、物流（その他）の取りまとめの方向性の案を整理したものです。前回お示しした素案からの変更箇所を赤字にて記載してございます。「発災時にも物流活動を維持できる強靱な港」の項目におきまして、「発災時における船舶の走錨・衝突等リスク低減策の強化」といった言葉を追加してございます。

また、「都民の生命と財産を確実に守るハード・ソフト対策の推進」としまして、この項目に「潮位等の継続したモニタリングの実施」、「防災船着場を活用した帰宅困難者等の輸送」といった事項を追加してございます。

二ページ目でございますけれども、物流環境で、「カーボンニュートラルの実現」の項目におきまして、「次世代エネルギー燃料船舶の普及促進」に「タグボート等の船舶を含む」と補足

を加えております。また、「SDGsの取組やESGへの対応の推進」といった事項を追加しております。

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。ただいま説明のありました資料1、2、3ですけれども、何か御質問あるいは御意見がございましたら、御発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

よろしいですか。皆様からいただいた意見は、全体の取りまとめにおいて記述していくということでしたので、また全体取りまとめの段階で御確認いただければと思います。

(二) 観光・水辺のまちづくり に関する検討

○根本部会長 それでは、続きまして、今日のメインの議題に入りたいと思います。まず、(二)観光・水辺のまちづくりに関する検討です。事務局から資料の説明、よろしくお願いいたします。

○堀川計画課長 それでは、資料4-1を御覧ください。観光・水辺のまちづくりについてです。まず、三ページ目に、観光・水辺のまちづくりの検討の方向性をお示ししております。これ

は第一回の検討部会資料の再掲でございます。
三ページ目でございます。検討の方向性として、東京港の役割、現状と課題、情勢の変化を踏まえて、目指すべき将来像を掲げておりまして、右下に検討の視点として四つ挙げてございます。まず、「クルーズ客船のさらなる誘致や舟運の活性化を図るためには、どのような取組が必要か」、「東京二〇二〇大会のレガシー継承など、スポーツとイベントで賑わうまちを創出していくためには、どのような取組が必要か」、三つ目が、「最先端技術を開発・実装するエリアとして発展していくためには、どのような取組が必要か」、四つ目に、「水辺の魅力向上、港湾の歴史や景観を活かした観光振興、水辺のまちづくりに向けて、どのような取組が必要か」と、こういった視点を踏まえて検討することとしております。

次に、検討フローとしまして、クルーズ、舟運、それから水辺のまちづくりのそれぞれの事項につきまして、現状、課題・情勢変化を整理しまして、「検討の視点」を踏まえた施策の方向性、取りまとめの方向性を検討することとしてございます。

まず、クルーズについてです。世界のクルーズ人口を見ますと、コロナ以前は年々増加しておりまして、令和元年時点では約三千万人とな

っております。同様に、日本へのクルーズ客船の寄港回数は増加傾向となっておりまして、令和元年時点では約三千回でございます。令和二年は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、クルーズ人口、寄港回数は減少しているといったことが起こっております。

東京港へのクルーズ客船の寄港回数を見ましても、順調に寄港数を伸ばしてきておりまして、令和二年には東京国際クルーズターミナルの開業予定後の半年間で約五十回、一年に換算すると約百回ペースの予約がございました。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして世界的に運航を停止しておりますけれども、日本船社による国内クルーズは令和二年十一月頃から再開しているということで、東京港におきましても、昨年十二月にっぽん丸が寄港したということがございましたけれども、その後は緊急事態宣言を受けまして寄港が見送られている状況でございます。

次に、新型コロナウイルス感染症によるクルーズ市場への影響についてですけれども、令和二年には世界的にクルーズの運航が停止をいたしましたして、日本におきましてもクルーズのイメージが大幅に悪化したということがございました。そこで下のような取組を行っております、日本船社によるクルーズの状況としまし

ては、国内クルーズに係るガイドラインが公表されて、これを遵守する、感染症対策を実施することで国内クルーズを再開してきているという状況です。

感染症対策の事例としては、下に挙げてごさいます。クルーズ船社の取組として、PCR検査の実施、それから濃厚接触者特定のための位置情報の収集やウイルス検査機器等の配備、有症者等の隔離室の確保、ターミナルにおきましても、検温や消毒、換気等の対策を実施しているということ、こういった対策を適宜見直しながら徹底をしているというような状況です。

外国船社によるクルーズにつきましては、日本での運航再開を目指して外国船社の国等と調整中という状況でして、そういう中で船社、有識者は、日本のクルーズ市場は令和四年頃から徐々に回復し、コロナ以前の水準に戻るのは令和五年頃というような予想となっております。

次に、クルーズ客船の受入施設についてです。平成四年から晴海客船ターミナルにおきましてクルーズ客船の受入れをしてきておりまして、近年のクルーズ客船大型化の動向を踏まえて、世界最大の客船にも対応した東京国際クルーズターミナルを、レインボーブリッジの桁下

高の影響を受けない臨海副都心に整備し、昨年九月に開業しております。このクルーズターミナルは、客船が入港していない日はイベントや撮影などの多目的な活用も可能となっております。

次に課題としまして、東京港へのクルーズ客船二隻同時の入港に対応できるように、二バス体制の確保が必要となっております。国際クルーズターミナルの敷地内には、バス駐車場、バス乗車の待合等のスペースが限られているというような状況で、下船時のバスの運用としては、下の図のように、近隣の大型バス待機場を用意して、クルーズ客の下船に合わせ、ターミナルに移動するといった運用を行うものとなっております。

このクルーズにつきましては、東京の観光振興に大きく寄与するという事で、これまで誘致活動を積極的に推進しております。具体的には、外国船社への営業活動やクルーズセミナーの主催、それから雑誌媒体等でのPRなどをこれまで実施してきております。

次のページですけれども、クルーズにおきましても、環境に配慮した船舶の導入が進んでいるという状況でございます。日本におきましても、この導入に向けた動きが進展をしているといった状況となっております。

また、スーパーヨットについてですけれども、近年、外国人富裕層などが個人所有する大型クルーザーでございますスーパーヨットが増加しているという状況でございます。新型コロナウイルス感染症の拡大後も、海外におきましてはスーパーヨットの寄港回数が堅調に推移しております。日本におきましても、二〇二〇大会後のプレゼンスの高まりから、今後寄港が見込まれております。

続きまして、次のページからは舟運についてです。現状としまして、浅草・お台場・羽田空港など、集客ポテンシャルの高いエリアに船着場が整備されておりました。下の図のように三十か所の船着場が舟運に活用されております。主な船舶としては、水上バスや、右下にあります水上タクシーといった船舶がございます。

次のページが定期航路についてですけれども、一日当たり約四十九便運航されておりました。定期航路利用者数は、年間約百四十万人となっております。

次に、不定期航路ですけれども、公共棧橋を不定期航路に向けて開放する取組を推進しております。不定期航路の利用者数は増加傾向となっております。年間約百万人となっております。

こうした舟運の活性化の取組でございます

けれども、新規航路の開拓、それからメディアを活用したPRや案内サインといった舟運活性化に向けた様々な取組を実施しているところではあります。

まず、情勢変化としまして、昨年九月に供用を開始しました東京国際クルーズターミナルを拠点としまして、クルーズと舟運の連携強化による利便性・魅力の向上が求められているという状況です。

また、もう一つ情勢変化としまして、水辺周辺のまちづくり等に合わせた、新規航路開設のポテンシャルを持つ地区で船着場の整備が進展しているという状況でして、新たな船着場を活用した舟運の活性化が求められている状況です。

次のページ以降が、水辺のまちづくりについてです。民間企業による水辺を活用した再開発が進展をしております、舟運の活性化などの水辺の魅力向上やにぎわいの創出に向けて、今後の民間開発等との連携が求められております。

次に、運河の周辺におきまして、地域と連携した水辺の魅力・にぎわい創出の取組が進められております。六つの推進地区というものが指定されております、各地区の主体的な取組と水域占用許可の規制緩和によりまして、地域の

特色を生かした水上レストランや観光栈橋などが設置され、様々なイベントを開催するといった取組が行われております。

次に、水辺の魅力向上に向けてライトアップ等の取組も行われております。日の出・竹芝、芝浦港南、天王洲といった地区において、ライトアップ促進協議会によります取組の促進、それからお台場におきましては、水際施設のライトアップや花火など、様々なイベントにより水辺の魅力向上に取り組んでおります。

こういった水辺におきまして、海上公園の整備も進んでおります。今後の海上公園の整備・運営の方向性をまとめた「海上公園ビジョン」も策定されておりました。下の図のように、海上公園の開園面積も増加してきているというような状況です。

この海上公園におきまして期待されるニーズはますます多様化してございます。そのため、立地を生かした多彩な利用を推進することで、海上公園の有する魅力の向上を図っております。

それから次に、情勢変化としまして、港湾エリアに多くの人が住み・訪れる場所となつてきているということで、水辺・緑地空間の重要性が高まっておりまして、海上公園におきましても、民間開発と連携したカフェ・レストランの

整備など、新たなにぎわいの創出に向けた取組が進められております。

次に、二〇二〇大会の競技会場につきまして、この臨海部に多く集積をしているというような状況でございまして、図のような施設が臨海部でございます。こうした二〇二〇大会の競技会場の後利用についても検討を進めております。下にその後利用の計画をお示ししてございますけれども、こうした大会レガシーを都市のレガシーとして活用していくという必要がございます。

次に、土木遺構としまして、東京港におきまして、かつての歴史を伝える貴重な資源が存在してございます。都市開発が進展する中で、これらの維持保全・活用によりまして景観づくりの重要性が高まっております。下の例は、台場とか旧防波堤、晴海鉄道橋ということで、こういった土木遺構が東京港内にあるというような状況でございます。

次に、ベイエリアにおきまして、最先端技術の活用に向けた取組が求められているというところで、下に挙げたような自動運転技術とか自動運航船、次世代エネルギー燃料船等の最先端技術の活用に向けた取組といったものが求められている状況となっております。

ここまでの整理を踏まえまして、「検討の視

点」を踏まえた施策の方向性を二十九ページにまとめてございます。

「クルーズ客船のさらなる誘致や舟運の活性化を図るためには、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、「ポストコロナを見据えた客船誘致等の対応」、「クルーズ客船受入機能の強化」、「多様な主体と連携したクルーズ・舟運の活性化」、「スーパージョット等の受入検討」といった施策を挙げてございます。

それから、「東京二〇二〇大会のレガシー継承など、スポーツとイベントで賑わうまちを創出していくためには、どのような取組が必要か」という点につきましては、施策の方向性として、「東京二〇二〇大会のレガシーを活かした地域の発展」ということで、「スポーツを核とした新たな価値や魅力を創造する持続的なまちづくりの推進」等を挙げてございます。

次のページですけれども、「水辺の魅力向上、港湾の歴史や景観を活かした観光振興、水辺のまちづくりに向けて、どのような取組が必要か」という点につきまして、施策の方向性として、「まちづくりや公園整備と連携した水辺の魅力向上」といった事項を挙げてございます。

それから、「最先端技術を開発・実装するエリアとして発展していくためには、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、「臨海部における最先端技術の活用」ということで、イメージとしては、「自動運転技術、自動運航船、次世代エネルギー燃料船など最先端技術の活用」といった事項を挙げてございます。

次のページは、これらの施策を取りまとめたものとなっております。観光・水辺のまちづくりにおきましては、「クルーズ・舟運等の更なる活性化」ということで、「ポストコロナを見据えた客船誘致等の実施」等の施策を挙げてございます。

それから、「東京二〇二〇大会レガシーを活かしたまちづくり」、「水辺の魅力や観光資源を活用したにぎわいの創出」、「臨海部における最先端技術の活用」といった事項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。資料の前半が検討資料、それから最後の二ページが取りまとめの方向性と骨子ということになっております。

それでは、御質問あるいは御意見がございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

○玉井委員 じゃ、よろしいですか。

○根本部会長 それでは、玉井委員、お願いいたします。

○玉井委員 私が今回この委員会に入れていただいたのは、このテーマが主要だと思しますので、今ご説明のありました点に関し、四点ほどお話をいたします。

まず一点目、クルーズに関してですが、現在クルーズ船は世界的に大型化されています。そういう点からすると、この東京港の受け入れ機能、設備的な問題はもう限界に近いのではないのでしょうか。私はこのクルーズに関しては、ぜひ横浜港とか首都圏の他のクルーズ港とうまく連携しながら、それぞれの役割分担をきちっとしていただくことが非常に重要なのではないかと思います。

それから、クルーズは、寄港後の観光やエクスカーション対応に際し、どうやってその人たちを移動させるかが最大の課題となってきました。

したがって、ご説明のあったバスのストックヤードをどう整備するかも併せて検討しないとただクルーズを受け入れても非常に問題が出てきます。そういう意味では、首都圏のみならず全国レベルで、日本のクルーズをどうしていくかということ、東京湾を中心に考えたいと思います。

それから二点目、舟運の件に関しては、前知事の舛添さんのときに観光有識者会議というのが始まり、かなり議論されました。舛添さんは、東京とパリは川があり非常に似ているんだけれども、パリには海がないと。

私は埼玉県の観光にも携わっていますが、川という視点でいうと繋がりがありません。

そういう意味で、海と川と合わせた水辺の舟運、これはトータル的に考えていく必要があります。水辺、川辺という概念でいったら、東京だけではなくて、他地域と連携することが観光にとつてもすごく重要になってきます。

三点目として、水辺の観光、これは非常にすばらしいことで、先ほどの観光有識者会議において、座長で初代観光庁長官だった本保先生が、この水辺のまちづくりというテーマでプレゼンテーションされています。当時とは時代や、社会情勢が変わってはきていますが、港湾部局さんのお考えと併せ、是非そういう資料も基にしながら、担当部局と横の連携を取って進めていただければ非常にありがたいとか、より成果が出るんだろうと思います。

実はその際に、もう一つテーマになったのがライトアップでした。パリでご活躍されているリーサ石井さんという照明家が、やはり日本の水辺観光で遅れているのはライトアップだと

指摘されました。そういう意味からすると、やはりパリですとかヨーロッパのライティングというものに対する考え方ももっとも取り入れていただきたいと思います。

それから四点目として、海上公園のお話がありました。私はあまり詳しく存じ上げなかったのですが、この海上公園を将来的にどういふように利用していくのか、それが都民にとってどのようにプラスになるのかということをもっと上手にPRしていただきたい。この海上公園の必要性の認識を高めていただきたいと思えます。

最後になりますけれども、実は観光というのは、突き詰めていくと、環境問題と相反してしまうことがあります。つまり観光拡大によって、環境問題や外部不経済的なものが多発する可能性があります。この対応には、先ほどクルーズの受入れ数を上げようとなりましたが、このコロナ禍を機に単なる量的目標だけでなく、特に首都圏、東京の持っている観光の役割と本質は何だろうかという根本的な議論が必要となります。

そのポイントは、「観光資源は誰のものか」ということをきちっと捉えた視点が必要です。是非これから水辺の観光や舟運、そしてクルージングというこの一連の観光に絡む港湾業務に

については、別に恒常的な組織をつくらずとも観光関連部局さんとプロジェクトチームなりタスクフォースを組みながら、より視点の違った意見を取り入れていただければありがたいと思っております。ちょっと長くなりましたけれども以上です。

○根本部会長 玉井先生、どうも、たくさん御意見ありがとうございます。

それでは、事務局のほうの御回答は後でまとめてということ、何人か手が挙がっていますので、まず御意見を聞きましょう。それでは、中村委員、お願いいたします。

○中村委員 中村でございます。どうもありがとうございます。今回のテーマ、観光・水辺ということにつきましては、今、玉井先生からもありましたけれども、やはり都民あるいは観光等で来られる来街者の方々、こういった方々の満足度でありましたり、あるいはQOLといいたいまいしょうか、そういったものを高める非常に重要な要素だろうということは言えると思います。それが高まることは、ひいては東京の都市の魅力、国際的な競争力の中での魅力にもつながるということが非常に重要なことだと思っておりますので、ぜひしっかり取り組んでいただきたいと思えます。

それで、意見を一つというか二つ申し上げた

いと思います。それは、この施策の方向性あるいは取りまとめの方向性に係るところでございませけれども、どちらでもいいんですが、施策の方向性で言いますと、三十ページになりましょうか、「まちづくりや公園整備と連携した水辺の魅力向上」ということで幾つか書いていただいております。三つ目に、海上公園等々と連続性を意識した公園整備、水辺空間整備という項目がございますが、これ、読み方だけなんですけれども、相手がもうあつて、それにこちら側が連続性を意識するみたいな、何かそんな感じに読めてしまうんですけれども、どちらかというと、相手といいましようか背後の民間開発さん、そして港湾側といいましようか水辺側、それぞれがウイン・ウインになるようなスタンスで取り組むということが大事なんだろうと思いますので、何かそういう書きぶりがないかなと思います。

それから、整備という段階だけではなくて、その後の運用といいましようか、管理運営の段階、その段階でも連携をするといったことも非常に重要だと思えます。これによって、さつき申し上げた利用者あるいは来街者に対する魅力が高まります。ということは、つまり都市開発側にとってもインセンティブが高まってくるわけです。良質な都市開発につながってくる

だろうということになりますので、ぜひそういった形で連続性をこちらが意識するというだけじゃなくて、いろんな段階で事業者と連携をしていくというニュアンスを盛り込んでいただきたいというのが一点でございます。

それから、もう一点は、同じところなんです、最後の項目、土木遺構等の維持保全というところなんですけれども、これは良好な景観という形でまとめておられますけれども、景観だけではなくて、広く観光資源であったり、あるいは地域資源であったり、そういったことで活用していくというもう少し広い捉まえ方で考えたほうがいいのかなというふうにも感じています。

以上、二点でございます。御検討いただければ幸いです。

○根本部会長 ありがとうございます。続きまして、多田委員、お願いいたします。

○多田委員 ありがとうございます。私自身はそれほど観光に詳しいわけではないかもしれませんが、今日御説明いただきまして、東京港の魅力伝える上で、いろんな施策の可能性があるのでということが十分分かりました。

特に私が非常に興味深かったのは、通勤で舟運を使うという試みなのでございますけど、これはネットなんかでのアンケートを見ても、非

常に高い評価を得ているということが分かりました。課題は非常に多いかと思えますけれども、昨今のテレワークのように、非日常が日常ということになる中で、通勤手段の選択肢を広げるということでも広域的に取り組むということが、舟運の接点を持つていくということが長期的には日常的な移動手段になったり、あるいは東京港を知るといふ契機になるのではないかと、そういう期待がございます。

一方で、実は私ども荷主企業の団体でございますけれども、東京都港湾局さんの御協力をいただきまして、船上から東京港を視察させていただきます。ただくという機会を定期的にいただいております。今コロナの関係でなかなか難しいところがございますけれども、そういった機会の中で、陸上からではなかなか見えにくい物流施設であったり港湾のレイアウトを海上から見るといふことで、貿易の学びに加えて、いろいろと東京港の歴史などということも学ぶことができたといふことで大変好評をいただく機会をいただいております。

こういった機会といふのは貿易に限らず、環境ですとか歴史だとかということも、いろんな切り口で同じではないかなといふふうに思うわけでございますけれども、観光に加えて、こういったさきの通勤ですとか視察ですとか、今

いろんなそういった学びの機会を創出していくということ、より多くの方に港ですとか水上輸送の利用体験を広げていただくというところが、港ですとか海上輸送のあらゆる角度から関心を高めるきっかけになるのではないか。それがひいては観光利用の向上につながるのではないかなというふうに考えます。

以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、ほかの委員は後半戦ということで、ここまでの玉井委員、中村委員、多田委員から寄せられたコメントに関し、何か今日の段階で答えられることがあれば、よろしくお願いいたします。

○猪倉港湾振興担当部長 私、港湾振興担当部長の猪倉でございます。本日はありがとうございます。クルーズの関係につきまして、私のほうからお話をさせていただければと思います。

まず、玉井委員のほうから、クルーズの大型船化の中で、横浜港も含む他港との役割分担や連携が必要ではないかという意見を頂戴いたしました。私どもとしても、大変重要な視点だと考えておりました。現在、クルーズ自体は止まっている状況でございますけれども、我が国へのクルーズ船の誘致という観点から、他港との連携は大変重要な課題だと考えているところでございます。今後、本格再開やニーズな

んかも見ながら、他港との連携について私どもとしても検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

加えまして、クルーズ船が到着した後の移動ということで、東京国際クルーズターミナルは、周囲に土地が限られてございまして、大型船の寄港に伴います大型バスの円滑な御利用というのが大変課題になっているというふうに私どもとしても考えてございます。

現在、ちよつと離れたところにはございますけれども、バスのストックヤードからいかに円滑にお客様の動向に合わせてバスを持つてくるかというところにつきまして、IT技術などを使いながら誘導策を今検討しているところでございます。本格再開を見据えながら、この辺の検討もより具体的に早急に進めていきたいというふうに考えているところでございます。ありがとうございます。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼と申します。よろしく願いいたします。玉井委員からの御指摘で、残りの部分を回答させていたいただきたいと思えます。

まず、観光分野におけます縦割りということ、連携が必要ではないかということでございます。委員の御指摘のとおり、港湾局のみでできない施策というのは多々ございますので、

庁内関係部局と、あるいはものによっては国とか、地元区などと連携して取り組んでいきたいというふうに考えております。

なお、これは現在の状況ですが、例えば舟運ですと、その分野の学識経験者の方、それから産業労働局の観光部、河川で言うと、建設局の河川部、そうした庁内五局、当然ですが地元区九区、それから事業者と連携して、水辺空間の活用ワーキングというもので検討のほうを進めておりますので、こうしたことを継続的にやっっていければというふうに考えております。

それから、東京の観光振興を考える有識者会議での本保先生の御意見ということで、私どももその後、水の都・東京ということでプレゼンのほうを確認させていただいて、本保先生の御意見も参考にしながら進めてまいりたいというふうに考えております。

それから、観光と環境の部分で相反する部分の対応ということでございますけれども、まちづくりと物流という視点、それから環境そのものの中でも、保全していく部分と利用していく部分ということで、それぞれ相反する部分があるかと思えますので、それぞれが増進できるように、しっかりとこの辺を区分しながら考えられるように検討を進めてまいりたいと思っております。

以上です。

○戸井崎港湾経営部長 港湾経営部長の戸井崎です。舟運の関係で補足を私のほうからさせていただきます。ただきたいと思います。

まず、玉井先生の川との連携という話と、それから多田先生から通勤便の話が出ましたが、現在、都市整備局と建設局と我々港湾局の三局で、舟運に関して連携して事業を取り組んでおります。通勤便に関しましては、残念ながらこのコロナの影響で、今年度実施が見送られる見込みでございますが、今後も引き続き通勤便に関しては、三局で検討していく予定でございます。

それから、河川と港湾との連携も、引き続き建設局とも手を取り合って連携していく予定でございます。

以上でございます。

○松本臨海開発部長 臨海開発部長の松本でございます。海上公園について幾つか御意見等がございますので、簡単に補足をさせていただきます。

まず、海上公園につきましては、五十年以上に、都民に海を取り戻すという東京都独自の取組として始まったものでございまして、先ほど玉井委員からもっとPRすべきというような御意見もいただいておりますので、海上公

園に求められるニーズも多様化する中で、単なるレクリエーションあるいはにぎわい創出の場としてだけではなく、自然再生事業の場でもございますので、そういったことも含めて積極的に今後もPRしてまいりたいというふうに思っております。

それから、中村委員から御指摘がありました整備だけではなくて管理運営面での民間連携という御指摘もいただきましたので、民間の周辺の開発状況に合わせまして、今後も連携、それから活用についても引き続き検討してまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。

○片寄港湾整備部長 港湾整備部長の片寄でございます。玉井委員のほうからライトアップの話がありました。資料にも載せさせていただいておりますが、局としても、上屋ですとか水門等のライトアップは実施しておるんですけど、ども、民間の事業者等とも協力しながら、また、先ほど来話がありました都庁内各局、都市整備局ですとか建設局とも連携しながら様々な方を今後とも検討してまいりたいと考えております。ただ、今、なかなかコロナの関係でにぎわいづくりというのは難しい状況もありますが、今後様々な課題を検討しながら進めてま

いりたいというふうに考えております。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。それでは、後半戦ですけれども、河合委員、それから吉江委員、松田委員にそれぞれ御意見をいただきましたと思います。

まず、河合委員、お願いいたします。

○河合委員 河合でございます。一つ目は、スーパーヨットについてです。クルーズ船と違って、スーパーヨットならではの課題というのはあるのでしょうか。例えば、船を係留したり補給したりする施設の整備や日々の運営、それから入港にあたっての諸手続、法律の面もあるでしょうし、誰と誰が連絡をどう取り合ってやるのかというような話、それから誘致活動においても、どういう人に対してどうアプローチして東京港を宣伝するのか、そういういろんな観点があると思います。もし何かクルーズ船と全く違うようなものがあるとしたら、それをどう解決しようと考えているのかということが重要になると思います。

もう一つは、土木遺構の話です。維持管理するのはとても重要なんですが、一般の人にも見える形にしていたり、あるいは学校教育で使うなど、関係機関との連携も必要ではないかと思えます。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、吉江委員、お願いいたします。

○吉江委員 吉江です。私のほうからは、せっかく新しい観光、人の入り込みを期待する話でございます。通常の港は、人が入れないように柵、フェンスで囲まれているんですが、今回は人が出入りする場所というところで、一つ、ぜひここでデジタルトランスフォーメーションの最も基本になるI・O・Tのことをちよつと検討していただきたいと思います。

私の言うI・O・Tというのは何かといいますと、今、港というのは何にもついていないんです。情報の世界、例えばバーチャル空間を構成しようとしたときに、現時点の港がどうなっているかというのは、カメラもないし、センサー類もないので真っ暗になるわけです。これを改善してほしいと思っています。ウェブカメラとどうか、カメラがついていると、その画像でかなりの情報、いろんな情報を取れると思います。

ほかに、例えば公園の話が出ていましたけれども、公園の環境がどうなっているのかというものもセンシングしておく。そこからいろんなソリューションとかアプリケーションが出て、それを観光される皆さん、これから観光する東京都内に住んでいる皆さんが観光し

たくなるような、そういうアプリケーションみたいなのが、例えば今夜は海が光って見えるかもしれないよとか、そういうような情報が取れるように、その基になるいろんなセンサー類、お金もかかることです。から何でもというわけにはいかないんですけれども、何かそれぞれ代表したものをおつけただくといいのかなと。

あと、カメラに関しては、観光ということでいろんな人が入り込むということで、裏には管理、これを言うと反発もあるとは思いますが、けれども、観光する人たちの安全を守るということ、そういうものをぜひ取り入れていっていただくといいかなと思います。

よく夜の港は誰もいなくて真っ暗というイメージがあり、今回ライトアップがたくさんされるので、そういうこともないと思うんですけども、でもライトアップはしたけれども、人っ子一人いなくて寂しいということも、デジタルトランスフォーメーションで夜の港へ行ってみたいなというような、そういうものの情報が取れるような環境をIoTという形で取り入れていただくと、災害対策それから防犯という裏方的な目的のほかに、観光振興により役立つ、デジタルトランスフォーメーションと言えるような成果が出るんじゃないかと私は思

っておりますので、よろしくお願いいたします。
以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、松田委員、お願いいたします。

○松田委員 ありがとうございます。先ほど、幾つかの御回答のほうで、関係部局に地元、民間との連携をしっかりとされていくということでしたので安心いたしました。やはりお伺いしていると、グラウンドデザインであるとか、トータルイメージの醸成であるとか、そういうところが非常に大事に感じます。一つ一つの取組、あるいは一つ一つの資産というのは非常に、いものがあるのですけれども、それを全体的に、特に観光といった形で来る方々にイメージづけるためには、グラウンドデザインが必ず必要ということですよ。

私は経営戦略の専門ですので、そちらからの見方しかできないんですけども、やはり戦略で特に地域戦略、公共戦略を考えるときに絶対に必要なのはクラスター、コロナではなくて、ある程度の集積なんですね。例えばナパバレーと聞いただけで、皆さん、ワインがあつてという一連のイメージをきちんと想起されますよね。あれは一定以上の集積がないと成り立たないのです。そういった集積が東京港としては分散してしまっているのが非常にもったいない

なと思っておりますので、ぜひ集積をつくって
いくような連携をしていただければと思います。
す。

特にゾーニングですとか、交通網の整備です
とか、陸上施設との連携といったものが非常に
重要になってくるかと思しますので、ぜひ先ほ
どおっしゃられたような連携のプロジェクト
としてお考えいただければと思います。

それから、あと二点簡単に。舟運の話は私も
とてもいいなと思って聞いておりました。特に
クルーズとの連携ということで、先ほどクルー
ズ後が大事だというようなお話の恐らく一助
にもなるだろうということと、あるいは、通勤
あるいは防災、そして観光といったいろいろな
考え方ができるのではないかと思います。

ただ、これはちょっと消費者的な意見かもし
れませんが、実際に東京港などに行って観光船
に乗ったりすると、正直、あまり見るものがな
いという感想がいたします。なぜならば、広過
ぎて集積がないということと、海から見たとき
のまちづくり、海から見たときの景観というの
をあまり考えられないで建物その他もろもろ
の設備ができてしまっている。だから、本当は
この辺りをもっときれいにすればいいのにな
と思うようなところが多々あります。

そういったところの整備、それから見るべき

ところのメリハリづけ、せっかくこれだけいろいろいいものがあるので、そういったことをやっていくといいと思いますし、例えば舟運であれば、乗り場を少し色彩的なもの、おしゃれなものに変えるだけでも、非常に皆さんの関心とというのがアップすると思うんですね。これは恐らく港湾局だけでもできることだと思いますので、ぜひ必要なところは力を入れていただきたいなと思います。

それから、あと三つ目です。これも簡単に。ホームページの充実というのを一層図っていただけると観光客もアクセスしやすくなると思うんです。既にいろいろな形で作られていらっしゃるの存じておりますけれども、観光客の方がちよっと東京の港近くに行ってみようかなと思ったら、まずそこに訪れられるような、入りの的な非常に魅力のあるサイトというのはまだいろいろ工夫の余地があると思いますので、ぜひ一層の発展をお願いいたします。

以上、コメントです。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、柴崎委員、お願いいたします。

○柴崎委員 柴崎です。私、三つほど簡単にコメントしたいんですけど、多分、どれも港湾局の直接できることじゃないかもしれないので、話

半分というか、話だけ聞いていただければという感じなんですけれども、一つは、先週の事前説明のときなんですけど、「舟運」という言葉がちよつと物流寄りな気がしていて、リバーシップングですよ。陸運とか海運とかというのは、運送——「運」って運送の略で、「陸運」とか「海運」って物流にしか使わないと思うので、旅客を中心とする場合は、「水上交通」と言うほうが、一般の人にもそっちのほうが何となく耳触りがいいんじゃないかなというふうに思っていました、東京都や国交省とかでも「舟運」という言葉を使っているみたいなので、勝手に変えたりとかはちよつと難しいかもしれないんですけど、何か違和感があるかなという気がしているのです、特に一般の人に案内するときは「水上交通」という言い方をしたほうがいいんじゃないかなというふうに思います。それが一つです。

それから二つ目は、二〇二〇大会のレガシィの話で、残念ながら無観客の開催にパラリンピックまで含めてなってしまったので、多分少し作戦を変えたほうがいいんじゃないかというふうに思っています。ほとんどの人には全くなじみのない施設になってしまっているのです、まず何か集客のイベントをやるとか、そういうところから少し作戦を練り直したほうがいいん

じゃないかなというのが二点目です。

三点目は、先ほど多田さんから、船で港の施設を見たりするのが面白いというような話があったと思うんですけど、それで思い出したのは、ほかの国はそうでもないんですけど、ドイツって、どんな小さな港でも結構そういう遊覧船みたいのがあって、しかも遊覧船に乗ると、最初にコンテナターミナルに連れていかれるんです。コンテナ船の間近まで行って、すごいだろうと。それで結構お客さんがたくさん乗っていてみんな盛り上がるみたいなのがあって、ドイツ人の気質なのかもしれないですが、ほかの国ではあまりないんですけど、昔の東ドイツの港、旧東ドイツ領の港とか小さい港とかへ行っててもそういうのが必ずあるんですよ。

あと、僕が見たのでは、コンテナターミナルの中に一般の人が入れるオブザーバトリーみたいなのがあって、そこからコンテナターミナルを見ていたりとか、何かそういうのもあったりするんで、ドイツ人だけ、工業とかそういうのが好きなのかもしれない、産業とか好きなのかもしれないですけど、うまくやれば何かそういうことが日本でもできるのではないかなというふうにもちよっと思えます。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございました。それで

は、ここまでのコメントについて、時間も大分押してきていますので、手短かに回答をお願いしたいと思います。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。何点か複数回答させていただきたいと思いますが、まず、河合委員のスーパーヨットとクルーズとの違いということなのですが、実はまだスーパーヨットについては情報がかなり少ない状況ということで、我々も今手探りでこれから検討していこうという段階でございます。

現状としては、東京港に専用の係留施設というのはございませんので、既存施設を活用しながら検討していきたいというふうに考えております。その上で、やはり御指摘のとおり、外国船籍であればC I Qとか排水設備、電源設備など、多々必要な部分がありますので、この辺りしつかり勉強、研究のほうをしていきたいというふうに思っております。

それから、土木遺構について一般にもということですので、そういった視点でも取組のほうを考えていきたいというふうに思います。

それから、吉江委員からのDXについてですが、なかなかここは今後の技術開発の部分というところで難しい面はあるんですが、都では今、「スマート東京」ということで、先行実施エリ

アでそういった取組を進めていつている段階にあります。例えば西新宿で、スマートポールを設置しまして、5Gの基地局を搭載した形で今年度も大分増設を予定しております。そのスマートポールを活用して、歩行者などの人流データを解析するようなカメラをつけるのですか、あるいはデジタルサイネージでの情報発信など、そういったものの試行を予定しておりますので、今後そうした成果あるいは動向をしっかり把握していきたいというふうに考えております。

続きまして、松田委員からのトータルデザインということですが、こちら、先ほどの通り関係の部署あるいは地元区等と連携していくというのがまず一点と、もう一点、クラスターが大事で、トータルイメージ、ブランドデザインということももしかして考えていくべきということ、そうした別途個別の様々な計画もございますので、その中で関係部署としっかりとイメージを共有しながら進めていければというふうに考えております。

それから、柴崎委員から「舟運」という言葉がちよっと一般には分かりにくいということもございましたので、こちらは工夫をして、現状も「水上バス」等と記載のほうを少し工夫したところではあるんですが、「水上交通」のほう

が分かりやすいという御指摘もいただきましたので、表現のほうを工夫してまいりたいというふうに考えております。

それから、二点目の大会のレガシーについては、今も観光という意味で言うと、埼玉、千葉、神奈川とかと連携しながら国内向けの誘客に向けた展開ということで、一都三県を中心に、レガシーを活用した参加型のイベントということも担当部局のほうでは考えているようですので、そういったことでこれから都民のほうに分かるようにしていければというふうに考えております。

以上です。

○根本部会長　ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○佐藤開発調整担当部長　開発調整担当部長の佐藤といいます。河合先生から御質問がございました、今、水飼部長にも答えていただきました。土木遺構の件につきまして補足させていただきます。と思います。

維持や保全だけではなくて、一般の人にも見える形で、例えば学校教育にも使えるような形ということの一つの参考でございますが、二十七ページにございます臨海鉄道橋でございます。ですけど、例えばこちらの橋につきましては、歴史的な価値を残しつつということ、見た目でも面影を残す形で魅力的な、例えば遊歩道とし

て再活用する、再整備するということを生かすようなことを考えています。当然その際には、歴史的な価値を含めた内容等の説明の看板とかがつけまして、地元の方に残していきたいなというふうに考えています。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。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。舟運の関係で幾つか松田委員からお話のありました乗り場をおしゃれなものというふうな御意見をいただきました、ありがとうございます。民間主導では、ウォーターズ竹芝とか、日の出のHi-NODEとか、民間主導で割とおしゃれな船着場が今どんどん整備されているところございまして、私どももこういったところを参考にしながら、今後いろいろと整備をする際に当たっては、おしゃれなものにぜひ取り組んでいきたいなというふうに思っている次第でございます。

それから、柴崎委員からコンテナターミナルを見学できる場所という話もありましたが、中央防波堤の外側のY1、Y2のコンテナターミナルのところには今、見学室を設けておりまして、こういったところから御覧いただけるような施設も整備しておりますので、ぜひともこういうところを活用して港の関心を高めていた

だければなというふうに思っている次第でございます。

以上でございます。

○根本部会長　ありがとうございます。よろしいですか。

各委員からたくさんコメントをいただきました。今日の段階で十分にお答えできなかったこともあるかもしれませんが、次回以降、取りまとめの段階で反映させていきたいと思えます。

今日、私は皆さんの意見を聞いて勉強になりました。東京港は海と川をつなぐという条件に恵まれていること。土木遺構もありますし、それからコンテナターミナルもあって、この船はどこから来て何を積んでいるのかということだつて非常に興味深いでしょう。また、センサーをつけておけば、水温とか、どれぐらい汚れているのかというような環境学習に使える情報が集められそうです。どんな魚がいるかなんて教えてあげたら子供たちが喜ぶかもしれません。そういう意味で、楽しい舟運ができるいい現場を我々は持っていると思うので、それをぜひ生かすような形で考えていただければというふうに感じました。

(三) 環境に関する検討

○根本部会長 それでは、次のテーマに移らせていただきますと思います。次は環境に関する検討です。資料の4―2の説明を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―2を御覧ください。環境についてです。まずは三ページ目に検討の方向性をお示ししてございます。役割、課題、情勢変化とありまして、検討の視点として四つ挙げてございます。

「都民に親しまれる臨海部の創造に向けて、水と緑のネットワークの拡充など、良好な空間形成に向けてどのような取組が必要か」、「豊かな海域環境の実現に向けて、どのような取組が必要か」、三つ目に、「脱炭素社会の実現に向けて、ターミナルなどの物流分野においてどのような取組が必要か」、これにつきましては、これまでの物流の分野におきまして検討してきた事項でございます。

四つ目の「循環型社会への貢献や廃棄物処分場など、引き続き都市問題に対応していくためには、どのような取組が必要か」といった視点がございます。こういった視点を踏まえて検討していくこととしてございます。

検討のフローとしては、「豊かな海域環境・生物生息環境」、それから「循環型社会」といった

事項につきまして、現状の取組、課題・情勢変化といったことを整理して、施策の方向性等を検討していくような流れとしてございます。

まず、「豊かな海域環境・生物生息環境」についてです。東京港におきまして、磯浜・干潟・浅場等の整備を進めてきておりまして、下の図にありますような施設を整備しております、右側のような多様な水生生物が生息しているというような状況となっております。

それから次に、海上公園におきましても、自然環境の創出に取り組んでおりまして、公園の周辺には様々な野鳥等の生物が生息しております。また、東京港野鳥公園とか、大井ふ頭中央海浜公園などの一部の区域におきましては、自然保護のために人の立入りを制限するといったことで、利用とは別に立入りを制限しているというような取組を行っております。

次に、葛西海浜公園の干潟の保全・活用についてですけれども、葛西海浜公園の干潟は、平成三十年にラムサール条約に登録をされております、これを契機に自然環境の保全とさらなる利活用を推進しているところでございます。

次に、都民等の多様な主体と連携した公園づくりということで海の森公園におきましては、都民参加の苗木づくりや植栽、それから民間事

業者と連携した多彩なイベントなどを行っておりまして、協働による公園づくりを進めているところでございます。

また、環境学習等によります海上公園の利活用ということで、海上公園に野鳥等の様々な生物の生息がございますので、今後、生物観察等を目的とした利用の増加も想定されております。そのため、多くの人々や団体が関係学習、研究活動等を行える場の整備が求められてございます。

次に、ブルーカーボンの活用についてですが、れども、地球温暖化対策や「カーボンニュートラルポート」の形成の一環として、海洋生態系に吸収・貯留される炭素、これはブルーカーボンと呼んでおりますけれども、これが注目をされているところではあります。このブルーカーボンの活用によりまして、脱炭素化に向けた取組が行われているというような状況です。

次に、東京港におきまして水質改善に取り組んでおりまして、沿岸部等で汚泥しゅんせつや覆砂等を実施しております。

次に、循環型社会についてです。都におきましては、循環使用のできない二十三区内の廃棄物等を適正に処分できるように新海面処分場の整備をしております。東京港内で確保できる最後の処分場となっておりますので、再資源化

によりますごみの減量化や処分場の深掘りによつて容量を拡大するというところで延命化対策を推進しているところです。

ここまでの整理を踏まえまして、検討の視点を踏まえた施策の方向性の案をまとめたものとなっております。「都民に親しまれる臨海部の創造に向けて、水と緑のネットワーク拡充など、良好な空間形成に向けて、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、「都民に親しまれる水と緑のネットワークの拡充」ということで、まちづくりの部分でも出ておりましたものの再掲をしておりますけれども、多様なニーズに対応した公園の整備等のイメージを挙げてございます。

それから、「豊かな海域環境の実現に向けて、どのような取組が必要か」ということで、施策としては、「豊かな海域環境・生物生息環境の創出」としてございます。それから、「循環型社会への貢献や廃棄物処分場など、引き続き都市問題に対応していくためには、どのような取組が必要か」ということで、施策としては、「循環型社会への貢献」ということで、イメージとして新海面処分場の整備、延命化対策の実施等を挙げてございます。

これらを取りまとめたものが十五ページでございまして、環境の分野におきまして、施策

としましては、「都民に親しまれる水と緑のネットワークの拡充」、それから「豊かな海域環境・生物生息環境の創出」、「持続可能な循環型社会への貢献」といった事項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、ただいまの説明に対しまして何か御意見、御質問があれば、よろしくお願いいたします。

○水庭委員 環境の点で少しお話しというか、できればこういった視点をということの一つ挙げさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

○根本部会長 はい、どうぞ。

○水庭委員 環境、いろんな点からお話がありまして、例えばここではしゅんせつですね、これからの埋立地のところの話の延命化とかもあつたんですが、今後、海面処分場、埋立てのところ、どんなふうになっていくのかという説明がちよつと少ないかなと思っておりますが、現在考えている埋立ての地域はここだけというふうなところでしょうか。その説明を詳しくいただければと思いました。

もう一点ですけれども、今後の検討とか方向性のところを示していただいているところなんです、ぜひモニタリングをしっかりとして

いただきました。環境もそうなんですけれども、あと動植物ですね、植物というと海藻、海のところなので藻場とか海藻とか出てきたんですけども、そのモニタリングをしつかり行いまして、今の環境とそれから取組をした後の環境がどう変化していったかということをしつかりと数値で表したりするのが皆さん理解しやすいかと思えますので、それを数値で示して実感していただければなと思っております。

現状はこのような状況ですけれども、先ほど観光の話であつたんですが、昔は江戸前ずしなんかは本当に、浅草とか芝浦付近で捕れたノリと、あと東京湾のお魚を使って食文化が成り立っていったわけですよ。そういった環境があつて今の文化が成り立っているということを考えて、東京湾というのは本当にいろんなアクターを持っているものなので、しっかりとモニタリングを行つて、環境が今はこうだけでも、私たちがこの長期構想の中でしつかり環境に取り組んだ結果こうなりましたというのが分かる、一層効果というものが目に見える形で発揮できるかと思いましたので、それをどこかに文言の中でもしつかりと入れていただきたいと思いました。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございました。ほか、

いかがですか。

それでは、御回答をいただけますか。

○片寄港湾整備部長 港湾整備部長の片寄でございます。御質問等ありがとうございます。まず、最初の海面処分場の件ですけれども、資料にも示させていただきました、私ども東京港は新海面処分場と呼んでおるんですけれども、そこが現在東京港内の最後の処分場というふうに考えております。そのため、説明にもありましたが、深掘り等を実施して、可能な限り使用できる年限を延ばしていくような方策を今進めているところでございます。

それから、そういった埋立事業を実施するに当たってのモニタリングについてでございますが、当然事業を進める上では、関係者も様々な調整をいたしまして、必要に応じて水質等のモニタリング等は実施して進めてまいりたいというふうに考えております。

以上です。

○根本部会長 私のほうから質問なんですけれども、この処分場は何年まで使える計画になっているのでしょうか。

○片寄港湾整備部長 今はっきり何年までというのは決められてはいないんですけれども、少なくとも現時点で五十年以上は使えるというふうには考えております。

○根本部会長　あと、モニタリングですけれども、水質ということではなくて、どんな藻が生えているかとか、あるいは東京湾でどんな魚が捕れるのかというのは港湾局が調べることなのでしようか。生物多様性についてちゃんとモニタリングしているかという御質問だったと思うんですけど、それはいかがでしょうか。

○片寄港湾整備部長　海洋生物の調査ですとか、あと、水生生物等の調査につきましても、必要に応じて実施しているところでございます。

○根本部会長　港湾局がしているということでしょうか。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。私どもも、工事をやる際に様々な環境等の調査をやっているんですが、それぞれ例えば魚ですと、またその所管部署がありますので、そこでどういった魚がどれくらいの規模捕れているとかしつかり把握しておりますので、そうしたところの情報としつかり連携しながら進めていきたいと思えます。全体としては、モニタリングが必要と考えておりますので、文言のほうを入れていきたいというふうに考えております。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございました。水庭委員、よろしいでしょうか。

○水庭委員 必ずしも港湾局だけじゃなくて、いろんな環境局とかも連携してやっているとありますので、そういった情報をさらにこういったところでいただけたら、あとは一般市民、都民の方々にも広く周知していただければ、さらに東京港、東京湾の港湾施設も含めて、海上公園も含めて、私たちが利用しやすい環境があるとか、もっと一般市民の方々も海に向かって興味があわいていただければなと思いました。ありがとうございます。

○根本部会長 分かりました。そうですね。生物多様性は環境局のほうの所管かもしれませんがね。ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

吉江委員、お願いいたします。

○吉江委員 吉江です。今、モニタリングの話も出ましたけれども、これも先ほど私言ったように、センサー類を使ってぜひ情報システムにつないで、デジタルトランスフォーメーションにつないでほしいと思います。

私、土木技術は今どんどん環境をよくしようという方向で動いていますので、将来も楽観的に見ておりまして、江戸前ずしが食べられるかもしれないよとか、そういうような方向でモニタリングの結果がどんどんよくなっていくと期待しておりますので、ぜひそういうことで、

逆に、例えば常時観測のデータを取れると手間が省ける。また、モニタリングのコストも多分下がっていくと思うんですね。だから、そういう工夫が必要かなと思います。

あと、手前みそですけれども、今、水中ロボットの研究がどんどん進んでいますので、先ほどの生物の話とかそういうものなんかは、そうしたものを利用するという方向性の検討もぜひお願いいたします。これはちよつと宣伝でございました。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。水中ロボットでどんな魚が泳いでいるか分かるということなんでしょうか。あと、吉江委員がお勧めのセンサー、海の中に設置してどんな面白いデータが取れるか、何かちよつと御紹介いただけませんか。特に生物多様性に関わるようなセンサーってどんなセンサーがありますか。

○吉江委員 私は環境のほうの専門じゃありませんので、どんなセンサーがいいのかというのは勘弁してほしいんですが、聞くところによると、塩分濃度とか、基本データとしては塩分濃度と水温になるんだと思います。

あと、ロボットのほうでいろんな観測をするというのは、最近、音響センサーで藻場の量をだまかに計量するとか、そういう研究なんかを

されている先生方も多いです。その程度で、環境の中身については勘弁してください。失礼しました。

○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。

それでは、環境についてはここまでとしたいと思います。

(四) 土地利用（ゾーニング）に関する検討

○根本部会長 続いて、東京港のゾーニング、土地利用について皆さんの御意見をお伺いしたいと思います。資料の説明、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を御覧ください。ゾーニングについてです。

まず、一ページ目でございますけれども、ふ頭利用のエリア区分をお示ししております。大型貨物船が水深十六メートルの第一航路を使って赤の矢印のようなルートで航行するものとしまして、ピンク色の位置に外貿コンテナふ頭が配置されております。また、中型貨物船が茶色の矢印の水深十二メートルの第二、第三航路を使って運航するルートとなっております。

して、黄色やグレーのところに内貿ユニットロードふ頭、在来ふ頭が配置されております。

それから、プレジャーボートは、物流とは別の青色で表しました荒川河口のルートを航行するとして、そのルート付近にマリナー等が配置されております。これらが動線、ふ頭配置等の基本的な区分となっております。

次に、二ページ目としまして、水と緑のネットワークについてです。緑色で緑地、それから青色で海浜・干潟・浅場等の配置を示しております、それらの連続性をイメージした水と緑のネットワークを緑色の網かけで表しております。

三ページ目は、これらを重ね合わせた東京港のゾーニングとして色分けしたものとなっております。ピンク色が物流機能ゾーンというところで、青色が旅客・マリナーゾーン、黄色が都市機能ゾーン、緑色が環境機能ゾーンというところで、各ゾーンのポテンシャルを生かして最先端技術の実装につきましても推進をしていくこととしてございます。

次のページ、四ページ目に、参考としまして、大会レガシー施設や船着場とゾーニングの位置関係をお示ししてございます。これらの施設は都市機能ゾーンや環境機能ゾーンにございまして、水辺のまちづくりに生かせるような位

置となつてございます。

説明は以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。それは、ただいまの説明につきまして、何か御質問、御意見がございましたら、よろしくお願いいたします。

○玉井委員 いいですか。

○根本部会長 玉井委員、お願いいたします。

○玉井委員 このゾーニング、もつと言うと臨海副都心全体のゾーニングに関して、旧メリディアンにずっと開業から携わった者からすると、この全体の港も含めたゾーニング計画が当初のものからころ変わったんです。都市計画に関して相当変わったことによって、私たち民間企業も相当いろんな形で影響を受けたんですが、現状、この港湾機能と都市機能の関連性みたいなマスタープランというのはきっちり書かれているんでしょうか。この辺、ちょっとお伺いしたいんですが。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。都市機能と物流機能ということなんです。大きくマスタープランといいますと、大きくは、港湾計画がこの港のエリアではそれを担っているのかなというふうに思っております。

今回も、大きくは湾岸道路より南側が物流、

一部当然そうでない部分もありますけれども、
という考え方になっておりました、特に三ペー
ジ目の東京港のゾーニングという形でいきま
すと、物流機能ゾーンというのが湾岸道路より
南側におおむね入っているという形になりま
す。臨海副都心、それから豊洲・晴海みたいな
都市的ゾーンがそこより北側にあるという形
になっております。大きくはこの港湾計画のゾ
ーニングがそれをなしているという形になっ
ております。

以上です。

○根本部会長 玉井委員、よろしいですか。

○玉井委員 この問題は、言い出すと非常に深く
なっていてちやうのであれですが、いろんな意
味で、計画が変わっていく中で、実際に進出企
業に対しての関わり合い方みたいなものって
今どうなっているんでしょう。

当時、私がやった十五年、二十年前というの
は、都市計画といいますが、不動産的に見ても
非常に難しいなど。はっきり言って、この臨海
副都心も土地を売却する方向に変わりました
よね。これはここで言う問題じゃないかもしれ
ませんが、トータルとしてこの臨海副都心と
港湾というのをどういうふうに機能させてい
くのかという、本当にマスタープランを私たち
は当時知りたかったんです。それでホテルも進

出したんですけど、そういうものも含めて、特に二〇二〇がこういう形になりましたから、今後のマスタープランをどうされるのかというのを、ここでは無理かもしれませんが、ぜひ御検討いただきたいというふうに思っています。ピンポイントではなくてですね。

○根本部会長 この港湾計画の中でいうゾーニングという概念ですが、第一種住専だとか、近隣商業とか、都市計画でいうゾーニングとは異なります。港湾計画の中のゾーニングというのは、ある意味大ざっぱな区分けですよ。玉井委員がおっしゃっていることは、港湾計画の大まかな色分けの後に都市的な機能をどういうふうに張りつけて、都市計画上の細かい用途規制みたいなものを実現していくのかということなんでしょうか。どうぞ。

○玉井委員 おっしゃるとおりで、先ほどの水辺の観光に入っていくとなると、港湾という視点、もちろん大きなゾーニングの港湾という概念はあるんですけども、やっぱりそっち側をきちっと組み立てておかないとなかなか難しいということを申し上げたかったんですけど。

○根本部会長 そうですね。手が挙がっていますか。松田委員、どうぞ。

○松田委員 今の玉井委員のお話に引き続きなのですが、先ほどグラウンドデザインをつくってい

ただきたいというお話をさせていただいたのですが、このゾーニングを見てみると、やはりグラウンドデザインがないという印象に残念ながら見えてしまいます。当然、港湾のゾーニングと、陸上を含めた地域のゾーニングの考え方は違うとは思いますが、ただ、これだけみると、単に今そこにそれがあるので色塗りしましたというだけにしかどうしても見えないんですね。

本来のゾーニングというのは、もう少し、現状肯定ではなくて、現状の改革も含めて、都市デザインの域が入っていくべきものではないかなと思います。例えばマリーナ一つにしても色々なところに分散し、そこに陸地も含めたデザインがなされていないので、例えば東京都民が子供を連れてヨットハーバーを見に行きたいなといったときに、あそこに行けば見られるよという象徴になる集積がないことが逆に感じられるゾーニングに見えてしまいました。

もちろん、港湾についてのゾーニングは単に集積すればいいというものではなく、港湾の物流の安全上、分散しておいたほうがいいというものもあるかもしれない。ただ、陸地も含めた全体としての集積を考えることは必要、今日は特に観光、環境なので、やはり集積の魅力づくりというのは非常に大事だと思うんです。

ですので、そういうことを考えていただきましたというのと、それを考えるときにやはり重要なのは、利用者の動線だと思います。多少分散していても、利用者の動線というのが確保されていれば、それはゾーンができていうことになると思いますし、ただ近くにあっても非常に行くのが大変であるとか、それを阻むような施設があるとかということであると、全体としてのゾーニングは、例えば黄色であったり緑であったりしても、そこがとても環境のゾーンであるとか都市のゾーンであるとか思えないというような、そんな現状も多発していると思いますので、ぜひ使う方の動線というのを考えていただいてこのゾーニングというものを御検討いただければなと思います。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございました。港湾で働く方がどういふふうに乗ってふ頭に通うのかというふうな意味での交通の動線は考えましたが、観光でここに来られる方、ヨットを見に行きたい方、そういう方がどういふ動線で港に行くのか、その後どこで食事をして帰るのかとか、そういう陸側の視点は盛り込めていません。港湾計画のゾーニングは海のほうから見ているゾーニングなんですけれども、都市計画のゾーニングと、やっぱりどこかでいずれ

接点が必要になってくるということだと思えます。この港湾計画長期構想の中でどこまで調整が取れるのかというのは、これはまさに我々の課題だと思えますけれども、その辺、私も事務局と勉強いたしますので、次回までの宿題とさせていただきます。

ほか、ございますか。

○柴崎委員 すみません、よろしいですか。柴崎ですけれども。

○根本部会長 はい、どうぞ。

○柴崎委員 軽いコメントみたいな感じですけど、今、一枚目のゾーニングのところを見ても、似たような意見になるかもしれないんですけども、特に灰色の「在来ふ頭」というところに、括弧して「新たなニーズへの対応を含む」と書いてあって、何とか新しい時代に対応したいというのをにじませているとは思いますが、特にこれで見ると芝浦ふ頭のところですかね、その辺がやっぱり、ゆりかもめの目の前、交通の利便性もよくて、先ほど松田先生が言われていたように、見た目とかの問題もあって再編が必要なような気もするので、そういうのも含めて灰色で「新たなニーズへの対応を含む」というふうに書かれているんだと思うんですけど、特にそういう都心に近いところで時代のニーズに合っていないようなところとい

うのを何とかしたいというのは、長期構想なのでやっぱり少しはそういう構想があつたほうがいいんだろうなとは思いますが。

○根本部会長 柴崎委員はもっと書けということですね。

○柴崎委員 どうですかね、でも、この図を見てもその辺がやっぱり一番気になるかなとは思いますが。効率的に使えているのかという。

○根本部会長 何か具体的なアイデアはないですか。

○柴崎委員 個別の事情が分からないんですけど、でも、何か再開発をやらうとかすると、その辺が一番候補になるんだろうなとは思いますが。

○根本部会長 ありがとうございます。では、ちよつと事務局と次回まで検討させてください。ほか、いかがでしょうか。

よろしいですか。ありがとうございました。それでは、幾つかこの部分は難しい宿題をいただきます。

(五) 検証の仕組みについて

○根本部会長 続きまして、資料4-4、御説明よろしく願います。

○堀川計画課長 それでは、資料4-4を御覧く

ださい。検証の仕組みとしまして、長期構想の実現に向けた情勢変化等の対応について記載したものとなっております。長期構想に基づきまして、最新の情勢を踏まえた詳細な検討を行いまして、令和五年度に第九次改訂港湾計画を策定予定となっております。この港湾計画を策定後、図のようなPDCAのサイクルによりまして、社会情勢の変化や東京港を取り巻く環境変化を踏まえ、必要に応じて見直しを行いまして、一部変更や軽易な変更で対応していくこととしてございます。また、社会情勢の大幅な変化等があった場合には、必要に応じて、全体の見直しを行っていくというような仕組みとなっております。

説明は以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。この検証の仕組みを長期構想の中に盛り込みたいということですが、御意見ございますか。

このPDCAを回すということ自体は、いろいろなこの手の計画に、普通盛り込まれるということだと思いますけれども、何か皆さんのほうからコメント、御注意ございますか。

このPDCAは大体どれぐらいのサイクルで回すことを考えていくのですか。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。PDCAサイクルでございますけれど

も、今回長期構想を策定しましたら、第九次改訂港湾計画の中でそのPDCAをやっていくということなんですが、これはCのところを書いてありますが、社会経済動向あるいは物流動向などを踏まえてとなりますので、必ずしもサイクルの期間というのは決まっていなくても、当然、毎年必要な部分をやっていく形になりますので、状況に応じて対応という形になります。

以上です。

○根本部会長 長期構想、港湾計画の計画期間は何年ですか。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼です。長期構想のほうは、今回二十年スパンということ、二〇四〇年代。

第九次改訂港湾計画がおおむね十年ということを設定しております。

○根本部会長

吉江委員、手が挙がっていますか。

○吉江委員 特に専門というわけではないんですけども、PDCAサイクルが非常にいろんなところで、こういう特に政府関係のもので示されるんですけども、世の中ではPDCAサイクルはイノベーションを起こせないとか、新しい大きな変化に追従できないということが言われています。

要はP D C Aサイクルだと新しい変化に対応できないというのが、結構社会学の教科書なんかにも書いてあって、あまりこれを今ここで強調しないほうがいいんじゃないのかなという感想です。ほかにも検証のサイクルというのが、ODAとか何かいろいろあるので。これは柴崎先生の分野かもしれないんですけども、二十年も先の長期構想でP D C Aってやつちゃうと、ただただこの今回決めた長期構想がきちりできているかどうかのチェック機能しか発揮できないサイクルですから、若干合わないところがあるのかなという感想を持ちました。ちよつと申し訳ないんですけども、そういう感想といえば感想ですけれども。

○柴崎委員 すみません、今名前を挙げていただいたので、ちよつとコメントさせていただくと、この分野は専門ではないですし、そういう用語も全然知らないんですけど、広い意味で言えば、ちゃんと起きたことを踏まえて柔軟に変更していくということですよというくらいなのかなと思って私は聞いていたんですけど、私は何回か前の委員会で強調させていただいたように、将来の見通しって、今までに比べるとすごく立ってにくくなっているんで、なるべく柔軟に対応することができるよう最初からその計画の中にそういう、一番望ましいのは空地をちゃん

とつくっておく、確保しておくとかそういうことだと思うんですけど、そういう余地をなるべく残した構想を立てるということだと思いで、そういうことを入れ込んだ上で実態に応じて計画を適宜見直していくということでは、ここに書いてあることも別に間違っていないかなというふうに、好意的に解釈すればと思っています。

すみません、PDCAじゃない考え方としてこういうのがあるとかそういうのはあまり詳しくはないです。

○根本部会長 ありがとうございます。4-4の資料ですけれども、長期構想というのを今回我々は策定していて、それを踏まえて第九次の港湾計画をつくることになっています。したがって、港湾計画を策定する過程で、長期構想の目的がちゃんと達成されているかどうかチェックすることになります。この長期構想は、ある与えられた条件で計画の目標を定めたわけですが、想定外の将来の大きな変動の中でも見直す可能性はあります。長期構想についても、場合によっては二十年を待たないでローリングしていくということもあるわけですよ。

○柴崎委員 この外側の矢印がそれになるのかなと。

○根本部会長 ああ、そうですね。

○柴崎委員　それが入っているから、まあいいのかなと思います。

○根本部会長　確かに、外側の矢印がそれですね。

○柴崎委員　はい。

○根本部会長　そういう意味では、目標ということものを固定的に考えるということは、必ずしもここでは前提にしていないと。フレキシブルにいろいろな状況変化を踏まえながらやっていくということはやっぱりあるんじゃないかなという気がしました。

吉江委員が紹介した研究は少し情報共有させてください。私も勉強してみます事務局と勉強したいと思っています。ありがとうございます。しました。

ほか、いかがでしょうか。

よろしいですか。

(六) 長期構想（全体の確認、骨子素案）について

○根本部会長　それでは、長期構想（全体の確認、骨子素案）について、資料5の説明がございませう。よろしく願います。

○堀川計画課長　それでは、資料5を御覧ください。長期構想の全体的な体系の案を示してございます。まず、全体を見ていただきまして、一

番左上の一番目の章を「はじめに」としまして、長期構想の背景と目的、目標年次等、それから二番目の章は、「東京港のあゆみと役割」としまして、東京港が果たす生活や産業を支える役割や経済効果等を記載することとしております。

それから、三番目の章の「東京港を取り巻く情勢変化と展望」としまして、環境変化や各分野における取組の動向を整理することとしておりまして、これを踏まえまして、四番目の章に「東京港の基本理念と目指すべき将来像」を掲げるものとしております。

これに向けて、右側の五番目の章としまして、「東京港の施策の方向性」として、物流、防災・維持管理、環境、観光・水辺のまちづくりの各分野について、これまで議論してきた施策の方向性を取りまとめたものと、あとゾーニングを記載することとしております。

最後の六番目の章は、関係機関等との連携や検証の仕組みについて記載をしまして、巻末に関連するデータを添付するというような体系としております。

二ページ目以降が、骨子素案としまして、施策の方向性に記載する事項を箇条書で示したものととなっております。

まず、物流分野として「ユーザーに選ばれる国際コンテナ輸送拠点の形成」ということで、

最先端技術を活用した競争力の高い港の実現など、その次のページですけれども、集貨・創貨について、それから国内物流を支える内貿輸送拠点の形成、多様な貨物を扱う在来ふ頭の確保というところ、新たなニーズに対応するふ頭の利活用、五番目として、快適で働きやすい環境の実現といった事項を挙げております。

それから、二番目の防災・維持管理について物流活動を維持する強靱な港の構築、都民の生命と財産を守るハード・ソフト対策の推進、三番目、将来にわたり港湾機能を維持する適切な施設管理。

次のページが環境の分野としまして、脱炭素社会の実現に向けたカーボンニュートラルポートの形成、二番目に、都民に親しまれる水と緑のネットワークの拡充、三番目に、豊かな海域環境・生物生息環境の創出、四番目に、持続可能な循環型社会への貢献。

四番目の分野としまして、観光・水辺のまちづくりとしまして、クルーズ・舟運等の更なる活性化、東京二〇二〇大会レガシーを活かしたまちづくり、三番目に、水辺の魅力や観光資源を活用したにぎわいの創出、四番目に、臨海部における最先端技術の活用といった施策を挙げてございまして、取りまとめの案として記載してきた事項をこの中で盛り込んでございま

す。

説明は以上でございます。

(七) 今後の予定

○根本部会長 それでは続いて、今後の検討スケジュールも一緒に説明いただいでよろしいですか。

○堀川計画課長 続きまして、資料6を御覧いただければと思います。今後のスケジュールについてです。これまで第六回目までの検討部会で全ての検討項目について一通り議論を行ってきておりまして、今後取りまとめに移ってまいります。本日の議論を整理して、修正した取りまとめの方向性、あと長期構想の骨子の案を、後日書面にて確認させていただく予定としております。その確認を踏まえまして、第七回で中間報告を取りまとめまして港湾審議会への中間報告、パブリックコメントを実施した後、第八回として、令和三年度内に最終報告を取りまとめる予定としております。

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。ということで、今日、六回目になるわけですが、これから、資料5にあります目次案というんですかね、長期構想の骨子素案に沿って文章化し

ていくということなんですけれども、今皆さんにお伺いしたいのは、この骨子素案に漏れている項目がないのかとかそういうことを、ぜひお気づきの点があれば教えていただきたいと思えます。この骨子素案を見ていただいて、こういう項目がぜひあつたらいいのに、こういう項目はぜひ強調してほしいということがあれば、できるだけ早い段階、一週間ぐらいで出したいだけで、それに基づいて書面確認したいと思います。もう一遍コメントをいただく機会をつくろうというのがこの書面確認という意味です。その確認が済んだ後、第七回で、中間報告案としてまとめることにします。御理解いただけますでしょうか。

その意味で、戻りますけれども、骨子素案の項目で、今日、今こうしたらどうかという提案があればぜひお伺いしたいと思います。これを見ていただいて、一週間ぐらいで出してもらおうということではよろしいですか。

事務局のほうもこれからの作業がありますので、できればこの骨子素案についての意見は早い段階でいただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

ということ、一応、本日用意した議題は全てこれで終わりました。活発な御議論、どうもありがとうございます。委員の皆様、どうも

お忙しいところ本当にありがとうございます。次の中間報告に向けてあともう一息なわけですけれども、東京港の発展に資する長期構想ができますように、委員の皆様のお力をお借りできればと思っています。よろしく願いいたします。

それでは、事務局から連絡事項があれば、よろしく願いいたします。

○浅田企画担当課長 事務局でございます。事務局のほうから、書面確認と次回の検討部会について連絡事項を申し上げます。

先ほど部会長のほうからも御説明がございましたけれども、本日いただきました御意見を踏まえまして、改めて取りまとめの方向性の案及び骨子案を更新しまして、九月上旬を目途に、皆様に再度メールにて配信をさせていただきます。その後、おおむね一週間を目途に、内容の御確認をいただきまして御回答いただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

また次回、第七回の検討部会は、十一月上旬の開催を予定しております。日程が決まりましたら、追って御連絡をさせていただきます。

事務局からの事務連絡は以上となります。

○根本部会長 ありがとうございます。事務局のほうから送る取りまとめの方向性（案）という

のは、大体いつ頃送りたいという予定をしていますか。

○浅田企画担当課長 九月上旬に送らせていただくと思います。すみません、明確な日程は申し上げられないんですが、九月上旬を目途に作業させていたきたいと思っております。

○根本部会長 分かりました。そうしましたら、皆さんから骨子素案に対するコメントをできるだけ早く、お願いいたします。

それでは、私のほうはこの辺でよろしいでしょうか。長時間どうもありがとうございました。これで検討部会を終わります。どうもありがとうございました。

閉 会

(午前十一時五十八分)

——了——