

第百一回東京都港湾審議会

令和五年九月十一日（月）

於 都庁第二本庁舎三十一階特別会議室二十七

- 一 開 会
- 二 副知事挨拶
- 三 委員の紹介
- 四 審議事項
 - (一) 東京港港湾計画・改訂・（案）
 - (二) 東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除（案）
 - (三) 東京都海上公園計画の変更（案）
- 五 答申書手交
- 六 港湾局長挨拶
- 七 閉 会

出席者

学識経験者

日本郵船株式会社 特別顧問 内藤 忠 顕

公益社団法人日本港湾協会 理事長 大 脇 崇

日本機械輸出組合理事兼部会・貿易業務グループリーダー 多 田 正 博

東京海洋大学学術研究院 流通情報工学部門 教授 黒 川 久 幸

日本大学理工学部まちづくり工学科 准教授 押 田 佳 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

立教大学経営学部・ビジネスデザイン研究科 教授 高 岡 美 佳

環境カウンセラー 藤 野 珠 枝

東京女子大学現代教養学部国際社会学科 教授 二 村 真 理 子

港湾空港技術研究所 所長 河 合 弘 泰

港湾・海上公園利用者

(一社) 東京港運協会 会長 鶴 岡 純 一

東京倉庫協会 会長 山 崎 元 裕

(一社) 日本船主協会 企画部長 中 村 憲 吾

(公社) 東京湾海難防止協会 理事長 秋 本 茂 雄

東京港湾労働組合連合会 執行委員長 山 田 敏 也

全日本海員組合 関東地方支部 地方支部長 高 宮 成 昭

(一社) 東京都レクリエーション協会 副会長 澤 内 隆

都民公募 甲 斐 田 洋 希

都民公募 浅 賀 ま ど か

港湾区域に隣接する特別区の区長

中央区長 山 本 泰 人(代理)

港区長 武 井 雅 昭(代理)

江東区長 木 村 弥 生(代理)

品川 区 長 森澤 恭子(代理)
大田 区 長 鈴木 晶雅(代理)
江戸川区 長 斉藤 猛(代理)

東京都議会議員

東京都議会議員 三宅 正彦
東京都議会議員 菅野 弘一
東京都議会議員 入江 のぶこ
東京都議会議員 平 けいしょう
東京都議会議員 伊藤 こういち
東京都議会議員 あげ上 三和子
東京都議会議員 阿部 祐美子

関係行政機関の職員

東京税関長 源 新英明
関東地方整備局長 藤 卷 浩之(代理)
関東運輸局長 勝 山 潔(代理)
東京海上保安部長 木 下 敏 和
警視庁交通部長 大窪 雅彦(代理)

東京都職員

副知事 中村 倫 治
港湾局長 松 川 桂 子
技監 片 寄 光 彦
総務部長 上林山 隆
港湾経営部長 野 平 雄一郎
臨海開発部長 松 本 達 也
港湾整備部長 村 田 拓 也
港湾計画担当部長 水 飼 和 典

離島港湾部長	佐藤賢治
企画担当部長	石井均
港湾振興担当部長	三浦知
計画調整担当部長	山本康太
開発調整担当部長	福永太平
計画課長	佐竹禎司
監理担当課長	升田修輔
海上公園計画担当課長	根来喜和子
企画担当課長	石渡靖士

開 会 (午後一時二十九分)

○石渡企画担当課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第百一回東京都港湾審議会を開会させていただきます。

委員の皆様には、御多忙のところ、御出席賜りまして、誠にありがとうございます。議事に入りますまでしばらくの間は、私、総務部企画担当課長の石渡のほうで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。よろしくお願い申し上げます。着座にて失礼いたします。

報道の皆様へのお願いでございますけれども、写真の撮影につきましては、冒頭から議事に入る前までの時間に限らせていただきますので、御了承お願いいたします。

本日の審議会は、所要時間一時間半程度を予定しておりますので、よろしくお願い申し上げます。また、本審議会は公開とさせていただきます。こちらにつきましても、併せて御了承のほどよろしくお願いいたします。

お手元にございますマイクでございますけれども、御発言の際に手前のボタンを押していただきますとマイクが赤く点灯いたしますので、その後、御発言ください。御発言が終わりましたら、再度手前のボタンを押していただき

ますと、赤いランプが消えますので、よろしく
お願いいたします。

続きまして、資料説明に関する御案内及び配
付資料の確認をさせていただきます。各委員の
座席に配置しているタブレット端末で資料の
説明を行いますので、説明に合わせまして画面
を切り替えてください。

配付資料といたしまして、「東京港便覧」及び
「海上公園ガイド」、タブレット操作につい
ての説明を配付してございます。タブレット操
作につきまして、御不明な点がありましたら、職
員が控えておりますので、お声がけください。

議事に入ります前に、本日の委員の出席状
況を御報告申し上げます。ただいま三十七名の委
員に対しまして、委員並びに代理出席の方を含
めまして、三十七名の委員の方に御出席いた
だいております。東京都港湾審議会条例第七
条に定められている定足数である過半数に達
しておりますので、本日の審議会は有効に成
立しておりますことを御報告申し上げます。

副知事挨拶

○石渡企画担当課長 それでは、議事に当たり
まして、副知事の中村から一言御挨拶申し上げま

す。

中村副知事、よろしくお願いいたします。

○中村副知事 副知事の中村でございます。着座にて失礼いたします。一言御挨拶を申し上げます。本日はお忙しい中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、平素より東京港の港湾行政につきまして多大な御支援と御協力を賜りまして、改めて厚く御礼を申し上げます。

本日は東京港港湾計画・改訂・（案）をはじめといたしまして、三件の審議事項について御議論をいただきたく存じます。港湾計画につきましては、本年五月の本審議会において中間報告を行い、その後、パブリックコメントを実施するとともに、東京港に隣接する地元区などの意見交換を重ね、計画案として取りまとめたところでございます。

本計画はおおむね十年先の東京港の将来像を示す大変重要なものとなります。特に計画の核となります物流に関しましては、東京港が日本の重要な物流拠点としての役割を果たし続けるため、今後予測される貨物量の増加や船舶の大型化に対応できる港湾施設の整備を進めることで、ユーザーにとって利便性の高い港としていくものとしてございます。

新たな港湾計画を策定し、東京港の機能強化

にスピード感を持って取り組むことで、国際競争力を高め、世界から選ばれる港へと進化させてまいります。

詳細につきましては、後ほど港湾局から御説明申し上げますが、本日の審議事項三件につきまして、活発な御議論をいただき、東京港のさらなる発展につなげてまいりたいと存じます。

今後とも東京港の振興のため、より一層の努力添えを賜りますよう、心からお願い申し上げます。まして、簡単でございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

○石渡企画担当課長 中村副知事、ありがとうございます。副知事は公務のため、ここで退席させていただきます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。報道の皆様におかれましては、以降の写真撮影は御遠慮いただきますようお願いいたします。内藤会長、以降の進行につきまして、よろしくお願いいたします。

○内藤会長 内藤でございます。本日もよろしくお願いいたします。本日は皆様方、大変御多忙の中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

早速ではございますが、次第に従いまして進めさせていただきます。

委員の紹介

○内藤会長　まず、前回の審議会より、一部の委員の方の交代がございましたので、事務局より御紹介をお願いいたします。

○石渡企画担当課長　大変僭越ではございますが、前回の審議会から交代し、新たに御着任いただきました委員につきまして、私のほうから御紹介をさせていただきますと存じます。

まず、港湾・海上公園利用者の方でございませす。

一般社団法人日本船主協会企画部長、中村憲吾委員でございます。

○中村委員　日本船主協会の中村です。どうぞよろしくお願いいたします。

○石渡企画担当課長　公益社団法人東京湾海難防止協会理事長、秋本茂雄委員でございます。

○秋本委員　秋本でございます。

○石渡企画担当課長　次に、関係行政機関の方でございませす。

東京税関長、源新英明委員でございます。

○源新委員　源新でございます。どうぞよろしくお願いたします。

○石渡企画担当課長　関東地方整備局長、藤巻浩

之委員でございますが、本日は衛藤謙介関東地方整備局副局長が代理出席されております。

○衛藤委員代理 衛藤でございます。よろしくお願いたします。

○石渡企画担当課長 関東運輸局長、勝山潔委員でございますが、本日は藤田幸也交通政策部次長が代理出席されております。

○藤田委員代理 藤田です。どうぞよろしくお願いたします。

○石渡企画担当課長 警視庁交通部長、大窪雅彦委員でございますが、本日は藤平忠晴交通規制課管理官が代理出席されております。

○藤平委員代理 藤平です。よろしくお願いたします。

○石渡企画担当課長 以上で、新たに御就任いただいた委員の御紹介を終わらせていただきます。

○内藤会長 ありがとうございました。

審議事項

(一) 東京港港湾計画「改訂」 (案)

○内藤会長 では、審議に入らせていただきます。

既に、都知事より、本審議会に対して三件の

諮問をいただいております。

一点目は、東京港港湾計画・改訂（案）、二点目は、東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除（案）、三点目は、東京都海上公園計画の変更（案）の三件については、諮問案件ごとに説明をしていただいた後に、御意見、御質問等をお伺いしたいと思います。

それでは、まず一点目、東京港港湾計画・改訂（案）の説明をお願いいたします。よろしくお願いします。

○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。

それでは、審議事項（一）、東京港港湾計画・改訂（案）の内容につきまして、御説明をさせていただきます。着座にて失礼いたします。

まず資料について御説明させていただきます。資料一、東京港港湾計画・改訂（案）のフォルダーをお開き願います。フォルダーをお開きいただきますと、ファイル名がそれぞれ記載されております。諮問書 東京港港湾計画・改訂（案）、資料一―一 パブリックコメントの結果と対応（案）から、資料一―五（別紙）、港湾計画図（案）、それから、参考資料一―一、一―二までの九つのファイルが添付されております。

本件は、港湾法の規定に基づき、東京港港湾

計画・改訂（案）について諮問を行うものでございます。

まず、資料一一のファイルをお開き願います。

東京港第九次改訂港湾計画（中間報告）に関するパブリックコメントの結果と対応（案）でござります。

一 意見募集の期間は、令和五年六月七日から七月六日までの三十日間、二 意見提出をされた方の総数は三十三者、提出意見の総数は六十一件でございました。三 御意見の概要につきましては、表形式にて整理しております。表の左から通し番号、御意見の概要、見解・対応、それから本フォルダー内の資料一一二の東京港第九次改訂港湾計画説明資料（案）におけます当該箇所のページ番号を記載しております。

なお、御意見については、「物流」、「防災・維持管理」、「環境」、「観光・水辺のまちづくり」の四つの柱でくくっております。

また、六十一件の御意見のうち、重複している内容につきましては、同様としておりますので、表では五十四番までとなっております。このうち、本日は主な御意見について紹介させていただきます。

「物流」に関する御意見は、左側の通し番号の一番から二十番までとなっております。この

うち、一番から二ページの三番は、貨物量の見通しに関する御意見となっております、本計画での記載内容などを踏まえ、見解・対応を示しております。以降の御意見につきましても、同様の形で整理しております。

三ページの四番から四ページの十一番は、コンテナターミナルの機能強化についての御意見となっております、このうち四番から八番は、主に本計画における取組の推進を期待する御意見となっております。十番は、十五号地コンテナ埠頭計画を今回削除することにつきまして、BCPのためにも計画の削除はすべきでないという御意見でございます。これについては、近年、コンテナ船の大型化が急激に進展しているため、大水深が確保できる新海面処分場コンテナ埠頭の機能を拡充することにより、コンテナ船の大型化への対応を図っていくという見解を示しております。

五ページの十二番と十三番は、最先端技術の活用について本計画における取組の推進を期待する御意見となっております。

十四番と十五番は、モーターシフトへの対応について、本計画における中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭の計画は時機を得たものであり、取組を進めていくべきという御意見でございます。

六ページの十六番から二十番は、物流に関するその他の御意見となっております。

次に、「防災・維持管理」に関する御意見は、七ページの二十一番と二十二番でございます。

二十一番は、防潮堤の嵩上げや耐震性の高い港の実現についての御意見となっております。

次に、「環境」に関する御意見は、二十三番から二十五番でございます。脱炭素化に向けた取組の推進を期待する御意見となっております。

次に、「観光・水辺のまちづくり」に関する御意見は、八ページの二十六番から四十番でございます。このうち二十六番から三十五番は、水辺のさらなる魅力向上に関する御意見となっております。

この中の二十六番ですが、海洋文化発展のため、物流に関する船舶のほか、多様な船舶が安心して寄港できるように、検討を求めるとの御意見がございました。

これを踏まえまして、多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するためには、安全面の確保も重要であることから、見解・対応欄の下線の箇所のとおり、「円滑かつ安全な」という記述を追加しております。

十一ページの三十六番から十二ページの四十番は、水上交通（舟運）による回遊性の向上に関する御意見となっております。いずれも舟

運の活性化を期待する御意見となっております。

最後に、十三ページの四十一番から五十四番は、「その他」の御意見となっております。

この中で、四十八番ですが、港の仕事の魅力発信や、港湾計画の理解促進の手段として、オンライン現場見学を盛り込んでほしいという御意見がございました。

これを踏まえまして、オンライン現場見学についても、港の仕事のPRに資する取組であるため、見解・対応欄の下線の箇所のとおり、「オンライン現場見学会」という記述を追加しております。

パブリックコメントの結果と対応（案）についての説明は以上でございます。

続きまして、東京港第九次改訂港湾計画の最終案について御説明いたします。タブレット端末、画面左上の「戻る」を押していただき、先ほどの九つのファイルが表示されている画面にお戻り願います。この画面にて、資料の構成について、御説明をさせていただきます。

まず、資料一―二東京港第九次改訂港湾計画説明資料（案）及び資料一―三東京港第九次改訂港湾計画概要版（案）でございます。これは本計画につきまして、都民等の皆様に分かりやすく御理解いただくための説明資料及び

その概要の最終案であり、本計画の策定以降も本計画をPRしていく上で引き続き活用していくこととしております。

続いて、資料一―四 東京港第九次改訂港湾計画新旧対応表（案）は、本日の最終案におきまして中間報告からの変更点がございまして、その主なものを一覧表で整理したのになります。

また、資料一―五 東京港港湾計画書・改訂（案）及び資料一―五（別紙）港湾計画図（案）は、法定計画としての港湾計画書の案及びそれに含まれる港湾計画図の案になります。これらは、国の所定の記載方法に沿いまして、国土交通省とも十分な意見交換を経て作成しております。資料一―二と内容が合致しておりますので、本日は説明を省略させていただきます。

なお、参考資料一―一及び参考資料一―二につきましては、港湾計画を策定するに当たりまして、検討した内容について別途資料として取りまとめたものとなっております。

港湾計画として定める事項につきましては、先ほどの資料一―五の港湾計画書において記載されることとなります。

本日は、主に資料一―四 東京港第九次改訂港湾計画新旧対応表（案）によりまして、中間報告からの主な変更点及び変更理由を中心に

御説明をさせていただきたいと思えます。

それでは、資料一―四のファイルをお開き願います。

表の左側に本文ページという欄がございますが、これは資料一―二の説明資料及び一―三の概要版におけます当該箇所ページ番号となっております。

中間報告からは、大きく三点の変更点がございます。

一点目は、港湾計画の方針などにおけます航路に関する記載の変更になります。新旧対応表の一ページ、通し番号の一番から三番がそれに該当します。

二点目は、港湾施設の規模及び配置計画のうち、外内貿コンテナ埠頭の変更になります。新旧対応表の二ページ、四番から六番がそれに該当します。

三点目は、先ほど御説明しましたパブリックコメントに対応した記載の変更、その他、細かな文言の修正等になります。

まず、航路に関する部分になりますが、表の一番を御覧願います。説明資料の八ページにおいて、東京港の課題や情勢変化の記述がございます。その部分の変更になります。表の（旧）中間報告欄に記載のとおり、中間報告では、「東京港への国際基幹航路の寄港を維持・拡大する

ためには、国際フェイダー輸送等を活用した集貨による貨物量の確保とともに、船舶の大型化に対応した施設整備が求められる」としておりました。これを表の左側の（新）九次改訂（案）に記載の最終案では、基幹航路の寄港を「維持・拡大する」を「維持」といたします。

次に、二番を御覧願います。説明資料十四ページの港湾計画の方針におきまして、先ほどと同様の変更を行うとともに、「増加する東南アジア航路への対応」を追記いたしております。

三番を御覧願います。説明資料十五ページ及び二十一ページにコンテナ埠頭の機能強化の記載がございますので、その部分も同様に変更しております。

これら一番から三番につきまして、表右側の変更理由の欄を御覧願います。

まず、東南アジア航路については、東京港においては、近年、中国から東南アジア地域への生産拠点の南下等に伴いまして、東南アジア航路の貨物量が急激に増加していることから、この貨物需要や船舶の大型化への対応を図ってまいります。増加する東南アジア航路の貨物にしっかりと対応していくことをさらに打ち出す形といたしました。

次に、国際基幹航路については、船舶の大型化等に伴いまして、近年、航路数が減少してお

り、当面は寄港数を貨物量が過去最大年のときの寄港数に回復させていくこととしまして、これを「維持」といたしました。

続きまして、表の二ページ四番を御覧願います。港湾施設の規模及び配置計画の変更でございませう。新海面処分場コンテナ埠頭においてZ0、Z2の水深及びZ2の岸壁延長を変更いたします。

中間報告の欄を御覧願います。中間報告では、新海面Z0、Z2の水深をマイナス十六メートルからマイナス十六・五メートル、延長をZ0が三百メートル、Z2が百五十メートルとし、合わせて四百五十メートルとしておりました。これを最終案では、Z0及びZ2の水深をマイナス十五メートルからマイナス十六メートルに変更するとともに、Z2の延長を百五十メートルほど延伸いたしましたして、三百メートルいたします。

また、中間報告では、青海コンテナ埠頭の一部増深として、A2バースの水深をマイナス十五メートルからマイナス十六メートルに増深するとしておりましたが、最終案ではこれを既設のマイナス十五メートルといたします。九次改訂（案）の欄では、既定計画である、A3、A4バースの増深計画を記載しております。

四番の変更理由の欄を御覧願います。新海面

Z0、Z2につきましては、主に東南アジア航路における貨物需要の増大への対応を図ることといたしまして、同航路の大型船に対応した水深・延長とするため、Z2の延長を三百メートルに延伸することといたします。

また、このZ0、Z2における東南アジア航路への対応を強化したことに伴いまして、青海A2においては、現在の機能を維持することといたしました。

なお、青海コンテナ埠頭におけます今後の増加する東南アジア航路への対応につきましては、既定計画の中で対応してまいります。

続いて、五番及び六番は、四番の変更に伴う図面の変更になります。このファイルの中に別紙をつけておりますので、二ページほど画面をスクロールしていただきまして、右肩に別紙とございます、その一ページ目を御覧願います。

右側の中間報告の欄の図の新海面処分場コンテナの囲みの部分を御覧願います。図が小さくてもし見えにくい場合には、タブレット端末の画面を適宜調整願います。

中間報告では、Z0、Z2の水深を既定計画のZ1と同じマイナス十六メートルからマイナス十六・五メートルとしておりました。このため、Z0からZ2までの三バースを赤字で記載したとおり、八百七十メートルとしておりま

した。八百七十メートルの内訳としましては、Z0が三百メートル、Z1が四百二十メートル、Z2が百五十メートルでございます。

これを、左側の九次改訂（案）では、Z0、Z2の水深をマイナス十五メートルからマイナス十六メートルに変更するとともに、Z0からZ2の岸壁の延長をそれぞれ表記する形としております。

また、中間報告では、中央防波堤外側コンテナ埠頭Y2から新海面Z2まで「延長千六百七十メートル（Y2からZ2連続バース）」としておりましたが、これを九次改訂（案）では、Z2の延長を百五十メートルから三百メートルへと百五十メートル延伸したことに伴いまして、「延長千八百二十メートル（Y2からZ2大水深連続バース）」といたします。なお、奥行きについては、五百メートルで変更はございません。

次に、中間報告の欄の青海コンテナの囲み部分を御覧願います。

中間報告では、A2バースの増深を計画しておりましたが、最終案においては、A2に関してはマイナス十五メートル「既設」と表記され、A3からA4の増深の既定計画を記載しております。

次に、別紙の次のページ、二ページ目を御覧

願います。

水域施設計画の変更になります。ただいま御説明しましたZ0、Z2、A2の岸壁水深等の変更に伴う泊地等の水深の変更になります。また、新たな箇所としまして、九次改訂（案）の欄の中央防波堤外側Y1バースの航路・泊地の北側を、安全性を高めるために一部拡張することとし、マイナスメートル〔利用状況を踏まえ変更〕としております。

最後に、パブリックコメントに対応した記載の変更でございます。

二ページ手前の新旧対応表の三ページをお開き願います。

七番と八番につきましては、先ほど御説明したとおり、パブリックコメントでいただいた御意見に対応した変更を行うものになります。

中間報告からの主な変更点の御説明は以上となります。

恐縮ですが、再度画面左上の「戻る」を押していただき、資料――二東京港第九次改訂港湾計画説明資料（案）をお開き願います。

この説明資料及び概要版につきましては、本計画の策定以降も本計画をPRしていく上で引き続き活用していくことを想定しております。このため、中間報告時と比較しまして、より多くの皆様の目に留めていただくよう、見や

すさ等を向上させております。

一例を御紹介しますと、表紙を御覧願います。中間報告時と比較しまして、レイアウト等に工夫を加えております。

次に、大きく進んで四十五ページをお願いいたします。なお、画面下の白丸を右側に移動させていただきますと、ページ数も移動することとなりますので、御活用いただければと思います。

第九次改訂港湾計画に基づきます東京港の将来イメージのパス図を追加しております。

最後に、五十二ページの裏表紙を御覧願います。東京港の美しい夜景の写真を掲載しております。

なお、ただいま御説明した変更点のほか、中間報告時から細かな文言の修正等を行っておりますが、本日は説明を割愛させていただきます。

審議事項(一)、東京港港湾計画「改訂」(案)の説明は以上となります。よろしく御審議いただきますようお願い申し上げます。

○内藤会長 水飼部長、ありがとうございます。ここで事務局より、東京港港湾計画「改訂」(案)に関する関係区との協議調整状況について報告をお願いいたします。

○石渡企画担当課長 東京港港湾計画「改訂」(案)に関する関係区との協議調整状況でござ

いますけれども、臨港六区の中央区、港区、江東区、品川区、大田区、それから江戸川区からは、御了承をいただいております。

以上でございます。

○内藤会長 ありがとうございます。ただいまの御説明につきまして、皆様方から御意見、御質問等をお伺いしたいと思っております。御発言の前には、お名前をお願いいたします。また、御発言は簡潔にお願いいたします。

それでは、大脇委員、お願いいたします。

○大脇委員 日本港湾協会の大脇と申します。港湾計画の調査検討委員会のほうを仰せつかっておりましたので、一言コメントをさせていただきます。と思います。

本日御説明いただきました内容は、御説明のとおり、パブリックコメントの御意見を反映するとともに、東南アジア航路のコンテナ貨物が非常に拡大しているという実態を踏まえてバースウインドウ、すなわち岸壁延長を拡張したことが前回の中間報告からの主な変更点というふうになっております。

第九次の港湾計画「改訂」（案）は、本審議会にも御参画いただいております学識経験者、港湾利用者、関係行政機関の皆様を含む、皆様によって約一年間にわたる熱心な御議論の成果を取りまとめたものでございます。

この第九次改訂港湾計画に基づく港湾施設の機能強化に取り組んでいただくことによりまして、東京港がユーザーに選ばれる、より国際競争力の高い港に進化されるということを期待しております。

以上でございます。

○内藤会長 ありがとうございます。

次の方、お願いいたします。黒川委員、お願いします。

○黒川委員 どうもありがとうございます。御説
明ありがとうございます。

パブリックコメントの御意見のところで、東京港の役割とか大切さをもっとPRすべきではないかという御意見がございました。それで、こういった資料についても写真とかを入れていただいて見やすくして、非常にいいアイデアではないかと思えます。

さらに、今日頂いたようなガイドブックとか、こういった手に取って見られるものも非常に有効ではないかと思うんですけども、一点、工夫できる場所があればしていただきたいのが、多くのこういうガイドブックというものは施設そのものの説明だけになってしまっていて、どういう施設が役割とかで機能しているとか、生活等でも使われてきた、その施設を通じてどういうものが身近なところに来てい

るのかとか、そんなところまで伝えていただくとより東京港の魅力が伝わるのではないかと思いますので、今後のPRのときに工夫をしていただければと思います。よろしくお願いします。

○内藤会長 事務局、ございますか。お願いします。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼でございます。黒川委員、ありがとうございます。

PRに関しましては、これから東京都としても力を入れていきたいと考えております。そういった中で、今御指摘いただいたような視点も盛り込んでまいりたいと思います。ありがとうございます。

○内藤会長 ありがとうございます。

それでは、次に、御意見、菅野委員、お願いいたします。

○菅野委員 都議会自民党の菅野でございます。まず初めに、本日、東京港第九次改訂港湾計画の諮問案が示されたことに対して、まず関係する全ての皆様方に感謝を申し上げたいと思います。

この第九次改訂港湾計画の策定というものは、およそ三年前からスタートをして、今日この最終成果が示されたわけであります。こうし

た長きにわたる検討に関わっていただいた多くの専門家の委員の先生方や関係者の御尽力には本当にまずは敬意を示したいと思えます。

その上で、課題になっております東京港の物流面での課題、最大の課題というものは、今、国内最多のコンテナ貨物を取り扱っていることに対して、コンテナ埠頭の施設能力が大幅に不足をしていることにあると思えます。

現在のコンテナの取扱量は年間約五百万TEUであるのに対し、施設能力は約四百万TEUにとどまっていると聞いています。この機能強化というものは、本当に待ったなしの状況であると思えます。

この点で、今回の第九次改訂港湾計画の最終案においては、中間報告でもあったとおり、新海面処分場のコンテナ埠頭において、大幅な機能拡充が打ち出されて、本日の最終案によると、増加する東南アジア貨物への対応も強化されているということですので、この辺も評価したいと思えます。

また、言われておりますように来年の少子高齢化を迎える中のトラックドライバーへの時間外労働の上制限などの影響も踏まえて、ドライバー不足、こうした中でトラックから船舶へと輸送モードを転換させるモーダルシフトの進展に伴って、増加する貨物に対応するため

の内貿ふ頭についても大幅に機能強化を図る計画となっていること。計画策定後は早期の事業化をぜひ目指してもらいたいと思います。

一方、クルーズ客船の対応というものも大事だと思えます。今後の寄港ニーズの増加に対応するために、引き続き東京国際クルーズふ頭の二バス体制の計画を堅持していることは評価いたします。

本年三月に本格的に国際クルーズ船が再開して、本年の東京港へのクルーズ船の寄港数というものは本当に増えております。コロナ禍前のそれを上回る見込みと聞いています。

近年のクルーズ業界においては、客船の大型化、大衆化といった流れが進んでいる中で、クルーズ客船がもたらすインバウンド需要に確実に対応するためには、東京港においてもできるだけ早く複数バスによる客船受入れに取り組んでいただく必要があると考えます。

今回の第九次改訂港湾計画に位置づけられているこうした様々な取組は、日本経済を牽引する東京港の機能強化に必要なものがあります。これからより着実に実行していくことが非常に重要だと思えます。

そこで、今後、この本計画に基づくこれらの取組、具体的にどのような進めていくのか見解を伺いたしたいと思います。

○内藤会長 ありがとうございます。それでは、事務局、お願いいたします。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼でございます。

東京港につきましては、首都圏、ひいては日本の生活と産業を支える重要な物流拠点であるとともに、首都東京の海の玄関口としての役割も担っております。

その機能を積極的に強化していくことは、日本経済を牽引する上でも極めて重要であると認識しております。

このため、都では、東京港のコンテナ貨物量の増加に適切に対応できるよう、中央防波堤外側コンテナ埠頭におきまして、水深マイナス十メートルの岸壁を備えましたY2バース、この供用を開始するとともに、Y3バースの整備及び青海コンテナ埠頭の再編整備を進めているところでございます。

今後につきましても、引き続き国や事業者の皆様等と緊密に連携しながら、これらの整備を推進するとともに、今回の第九次改訂港湾計画に基づき、既存コンテナ埠頭の再編整備や新海面処分場コンテナ埠頭、中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭の新規整備に取り組み、さらには、DXの取組を積極的に進めることで、東京港の抜本的な機能強化を実現させてまいり

たいと考えております。

○内藤会長 菅野委員、いかがでございますでしょうか。

○菅野委員 そうですね、まずは今言ったように具体的な策に着実に計画どおり取り組んでもらいたいと思います。

それと申し上げたように、国際クルーズターミナルについても、ぜひ早急にまた複数バース化、やはり今現状を見ていますと、もし例えばバースを複数にしてもターミナルビルそのものもかなりこう、もう既に複数、超大型客船が停泊すると結構機能的に厳しいのではないかなと私なんかは考えますので、それも踏まえていろいろと計画を練っていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○内藤会長 それでは、事務局、お願いします。

○三浦港湾振興担当部長 港湾振興担当部長の三浦でございます。私のほうから、今、菅野委員からお話がありましたクルーズ船の対応についてお答えを申し上げます。

東京港につきましては、羽田、成田の両国際空港にも近く、また様々な観光地へのアクセスに優れており、クルーズ客船の寄港地としての魅力は高いと認識しております。

本年を見ましても、多くのクルーズ客船の入港が見込まれる一方で、一バースしかないこと

によるキャンセルが多く発生するなど、東京港への寄港ニーズが高い状況にございます。

都では、現在、東京国際クルーズふ頭に二バース目を整備するための当面の対応として、晴海客船ターミナル跡地に中小型クルーズ船が寄港可能な施設の整備を進めておりますけれども、大型船を含むクルーズ船の東京港への寄港ニーズに確実に対応するため、東京国際クルーズふ頭に第二バースを整備し、二隻の大型客船が同時に寄港できる体制を確保することが不可欠と考えております。

今後の東京港へのクルーズ客船の寄港状況、また、委員の御発言にもありました、いかに乗降するお客様をうまくさばっていくかということを経験を重ねつつ、東京国際クルーズふ頭のニバース化に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○内藤会長 よろしゅうございますか。

○菅野委員 はい。

○内藤会長 では次に、あぜ上委員、お願いいたします。

○あぜ上委員 都議会議員のあぜ上です。今、御説明をいただきましたけれども、私は意見だけ述べさせていただきたいと思えます。

改訂（案）では、増加する東南アジア航路に

対応して、A2の水深などふ頭整備の見直しを図ると。これは重要だというふうに思っております。同時に、海岸保全施設の耐震化対策を着実に進めるということが明記された。さらには、第二湾岸道路については計画には載せていないということ、この点については、大変重要だというふうに認識しております。

しかしながら、やはり問題点や課題点も残っているというふうに考えております。

それは、計画に向けた長期構想によりますと、貨物量のこの間の伸びは一・一倍でしたが、改訂港湾計画では、外貿で約一・三六倍に増えることを、それを想定してそれを前提に新たなZ0、Z2のふ頭整備が計画をされているということ、Z1は計画になっているわけで、それ以上、さらなる埠頭整備によって、新たな環境負荷をつくる可能性があるのではないか、また、巨額なふ頭整備費につながるのではないか、こういう心配をしております。近隣港との連携なども検討すべきだというふうに考えます。

既に、Y3が現在着工中でございますけれども、Y3、Z1は計画になっているわけで、それ以上、さらなる埠頭整備によって、新たな環境負荷をつくる可能性があるのではないか、また、巨額なふ頭整備費につながるのではないか、こういう心配をしております。近隣港との連携なども検討すべきだというふうに考えます。

また、先ほど御答弁もありませんけれども、客船ふ頭のほうなんですけれども、現状から見て、大変大な需要予測であるというふうに私は思います。そういう点では、二バースにする

ということとは拙速だと考えます。こうした点から、私は、この本件には同意いたしかねます。意見として、その点は述べさせていただきたいと思えます。

○内藤会長 ありがとうございます。意見でございますが、それでは、事務局、コメントがあればお願いします。

○水飼港湾計画担当部長 港湾計画担当部長の水飼でございます。

ただいまのあぜ上委員の御意見でございますけれども、改めて東京港につきましては、首都圏あるいは、東日本の生活と産業を支える物流拠点として、極めて重要な役割を担っております。引き続き日本経済を牽引していくためにも、港湾機能を強化していく必要があります。そのため、現在コンテナ埠頭では、施設能力を大幅に超える量の貨物を取り扱っている状況にございまして、都ではY3バースの整備や青海埠頭の再編整備等を進めているところでございます。

加えまして、世界各国との経済連携協定の発効等によりまして、今後さらに貿易が促進されると見込まれており、こうした将来の貨物需要にも適切に対応していく必要があります。

このため、今回の第九次改訂港湾計画におきまして、新海面処分場コンテナ埠頭の機能拡充

を計画し、増加する東南アジア航路についても適切に対応を図ることといたしております。

また、環境の観点からも、本計画に基づきます取組を通じまして、物流効率化を推進することと、トラックの交通混雑の緩和など、環境負荷軽減を図っていくこととしております。

○内藤会長 事務局、客船ですね、お願いします。

○三浦港湾振興担当部長 港湾振興担当部長の三浦でございます。

東京国際クルーズふ頭についてのあぜ上委員の御意見についてでございますが、先ほども述べさせていただきましたけれども、東京港は様々な観光地や国際空港へのアクセスに優れておりまして、クルーズ客船の寄港地としての魅力は高いと認識しております。

実際、東京港への本年のクルーズ客船寄港数も二〇一九年のそれを上回る見込みでございます。

今後、大型客船を含むクルーズ客船の東京港への寄港ニーズに対応していくためには、東京国際クルーズふ頭の第二バースの整備が不可欠であると考えているところでございます。

以上でございます。

○内藤会長 ありがとうございます。意見表明ということございましたので、よく考えてやっていたきたいと思います。

では、次の委員の方、お願いいたします。それでは、入江委員お願いいたします。

○入江委員 東京都議会都民ファーストの会、入江のぶこでございます。長期構想検討部会の設置以来、三年弱の長きにわたり、各分野の専門家の委員の皆様には大変熱心に御議論いただきました。改めて感謝申し上げます。

私からは今回の計画の柱の一つである観光・水辺のまちづくりに関してお伺いいたします。パブリックコメントも幾つか寄せていただいているんですけども、本計画ではクルーズ客船の寄港などによる国内外からの観光客の増加や再開発などによる新たなまちの整備が進む中、美しく快適な水辺空間を創出することが求められているとされております。

私の地元である港区でも、日の出ふ頭がございました。以前はちょっと寂しい場所でありましたけれども、港湾局と民間事業者がともに連携していただいて、Hi・NODEと呼ばれる小型船ターミナルが二〇二〇年に開業いたしました。

Hi・NODEからはレインボーブリッジやお台場を眺めながら、おいしいお食事や音楽などを楽しめる施設で、海を身近に感じられる場所として人気のスポットとなっております。水辺空間のにぎわい向上に大きくつながっ

ていると考えております。

こうした東京港のすばらしい眺望や食、芸術文化、エンターテインメントなどを活用した取組は、都民のウェルビーイングの向上や、そして、インバウンドの需要が回復する中での旅行者の誘致、さらには、ナイトタイムエコノミーを推進する上で、今後ますます重要になっていくと考えておりますし、多くの都民の方からこれに関しまして、御意見をいただいております。

そこで、今回の第九次改訂港湾計画の策定後は、水辺空間の魅力向上やにぎわい創出に資する取組をさらに強力に進めていくべきだと考えておりますが、見解を伺いたいと思います。

○内藤会長 ありがとうございます。それでは、事務局、お願いいたします。

○村田港湾整備部長 港湾整備部長の村田でございます。

東京が誇る貴重な水辺空間を生かし、さらなる魅力の向上や民間開発などと連携したにぎわい創出に取り組んでいくことは都民の生活の充実や今後の観光振興を図る上で重要であると認識しております。

このため、都は水上バスや小型観光船などが多く発着する日の出ふ頭において、民間事業者と連携し、港の風景を楽しむレストランや芝生広場、オープンデッキを兼ね備えた新たな小

型船ターミナル、Hi・NOD Eを開業させたところであり、ふ頭のにぎわいの創出に大きく貢献しております。

また、海上公園におきましても、民間事業者の柔軟な発想と企画力を取り入れた新たなにぎわい拠点の整備に取り組んでいるところをごさいます。昨年度、晴海ふ頭公園におきましては、ワーキングスペースなどを併設したカフェを設置いたしました。今後は、有明親水海浜公園において、マリンスポーツの拠点となる施設の整備を着実に進めてまいります。

加えて、運河部におきましては、イベントなどの実施に当たり、水域占用許可の規制緩和を行い、地域が主体となった取組を支援する運河ルネサンスを進めております。この仕組みを活用することで、水上レストランなどの整備が可能となるとともに、マルシェ、水辺の映画祭や船上ライブなどのエンターテインメントを取り入れたイベントが開催されるなど、地域の活性化に大きく貢献しております。

現在、東京港内の複数の地区におきまして、それぞれの地域の特色を生かした運河ルネサンスの取組が展開されているところであり、引き続き民間開発などと連携いたしまして、水辺空間の魅力向上やにぎわい創出に取り組んでまいります。

○内藤会長 入江委員、いかがでございますか。

○入江委員 都と民間が一体となりまして、新たな取組を進めていただいているということはよく分かりました。

臨海部は、「水の都」東京にとって欠くことができない大変魅力的な場所でございます。都民、そしてインバウンドの観光客など、あらゆる人々にとって、エンターテインメントの場としてふさわしく、また多くのポテンシャルを備えていると思います。

ぜひ引き続き、積極的に民間事業者と連携しまして、水辺の魅力を高める取組を進めていただきたいと思います。お願い申し上げます。ありがとうございます。

○内藤会長 ありがとうございます。

次の委員の方、それでは、伊藤委員、よろしくお願いします。

○伊藤委員 都議会公明党の伊藤こういちでございます。

まずは、本日の第九次改訂港湾計画の諮問に当たりまして、長きにわたって関係する各分野の委員の皆様から大変な御尽力をいただいて、その成果が実ったことを改めて、この場をお借りいたしました。感謝、御礼申し上げます。います。本当にありがとうございます。

さて、今年は関東大震災から百年という節目

の年でございます。そこで、今回、この第九次改訂の港湾計画を防災の観点から見てまいりますと、Z0、Z2、X6、X7の四つのバースの耐震強化岸壁が新たに位置づけられています。私は阪神・淡路大震災の被害を直接現地で見た経験から、いつか必ず来る首都直下地震への対策強化は極めて重要だと考えております。

また、東日本大震災の教訓からも、とりわけ港は災害時の経済活動の維持や緊急物資の受入れに不可欠な拠点であり、その機能は確実に維持されなければならないと考えております。その点からも、今回の耐震強化岸壁の計画の拡充について、高く評価をしたいというふうに思います。

一方で、同じく防災の柱の中には、地球温暖化に伴う海面水位の上昇に対応した防潮堤のかさ上げについても位置づけられておりまして、我が会派といたしましても、これまで気候変動対策の重要性を訴えてきたことから、これについても改めて評価をしたいというふうに思います。

今後は、都民の生活、都民の安全安心を守るために、今回の新しい港湾計画に基づく取組を着実に推進していくことが重要だと考えております。

そこで伺いたいと思いますけれども、都は今
回策定する第九次改訂港湾計画に基づいて、大
規模地震や気候変動に伴う平均海面水位の上
昇に対して、どのように取り組んでいくのか、
見解を伺いたいと思います。

○内藤会長 ありがとうございます。

それでは、事務局、お願いいたします。

○村田港湾整備部長 港湾整備部長の村田でござ
います。

第九次改訂港湾計画に基づく今後の耐震強
化岸壁の整備についてでございますが、まず現
在事業中の中央防波堤外側コンテナ埠頭、Y3
バースの整備を着実に推進してまいります。ま
た、その他の未整備の箇所につきましても、引
き続き第九次改訂港湾計画において整備箇所
として位置づけ、ふ頭の再編整備を行う際に併
せて整備するなどの方向で関係者との調整を
進めていくとともに、今回、新たに計画するX
6、X7などの整備も図ってまいります。

なお、耐震強化岸壁を整備する際には、コン
テナ船から積卸しするためのクレーンにつき
ましても免震構造にしてまいります。

次に、防潮堤の嵩上げについてでございます
が、都はこれまでも高潮、津波などから都民の
生活と財産を確実に守るため、海岸保全施設の
整備事業を着実に進めてまいりました。

今後の気候変動に伴う海面水位の上昇などにつきましては、防潮堤の高さが不足する地区から順次かさ上げを実施してまいります。

まずは今後十年間で、品川区や大田区の京浜運河沿いなどの防潮堤約二十四キロメートルにつきまして着手してまいります。都はこれらの取組により、大規模地震や気候変動に確実に対応できる強靱な港づくりを進めてまいります。

○内藤会長 伊藤委員、よろしゅうございますか。

○伊藤委員 ありがとうございます。現在、供用中の岸壁を耐震強化岸壁に造り替えたり、あるいはまた、防潮堤の高さを高くしていくということでもありますけれども、港湾利用者や住民などの合意形成も必要であって、困難を伴うこともあると思いますけれども、迫り来る首都直下地震や気候変動によって激甚化する高潮等の災害に備えて、本計画をしっかりと着実に前に進めながら、そして、強靱な東京港を実現していただくことを期待いたしまして、発言を終わります。

○内藤会長 ありがとうございます。ほかに。

阿部委員、お願いいたします。

○阿部委員 都議会立憲民主党の阿部祐美子と申します。様々な御検討の中で、こうした計画がまとまったこと、まずは敬意を表したいと思

ます。また、今回出されたこの計画も非常に見やすくカラー版になっていて、こうしたことを通して、港や港の機能に対する関心を深めていただくということもとてもいいことだと思えます。あわせて、都民の港に対する愛着というものも、しっかりと育んでいただければと思っております。

さて、内容についてなんですけれども、中間報告から答申案にかけて幾つかの大きな変更点もありました。特に、「国際基幹航路の維持・拡大」という表現が「維持や増加する東南アジア航路への対応」という表現に変わり、また、これに対応する形で新海面処分場コンテナ埠頭の水深が十五から十六メートルへと幾つかの箇所で見直しをされております。

こうした変更は、かなりこの計画の中でも根幹をなすものであって、中間報告から答申案に至る中でこの変更に至る検討プロセスについて御説明をいただければと思います。

また、船舶が大型化する中で、この十年間の計画の中で、十六から十六・五メートルというものが十五から十六メートルに変更されたというところで、その十年間で再びその深い水深が必要になって、再び工事が必要になることが起きないのか、そうしたことについてもお考えを教えてください。

あと一点なんですけれども、先ほども少しお話が出ました高潮対策ですが、防潮堤も東京港の中で順次整備が進んでいると認識をしております。

ただ、その一方で、やはり運河沿いの民地などが取り残されがちだというふうに見ておりますけれども、ぜひ再開発などの機会を捉えて、機能向上を図っていただきたいと思えます。これは要望ではありますが、もしお考えがあれば、教えていただければと思います。

以上です。

○内藤会長 ありがとうございます。

それでは、事務局、お願いいたします。

○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。

それでは、私のほうから二点、先に水深の件につきまして、御説明させていただければと存じます。

まず、世界の海運業界におきましては、スケールメリットによります輸送コストの削減あるいは環境負荷軽減などを図るために、現在、コンテナ船の大型化が急激に進展しております。

東南アジア航路におきましては、日本企業の海外拠点の拡大などに伴いまして、近年、貨物量が急激に増加しております。そのため、コン

テナ船の大型化が今後も進むと予測されております。

具体的には、現在、最大で五千T E U級のコンテナ船が東京港に寄港しておりますが、今後、東南アジア航路につきましても、最大六千から七千T E U級の船の寄港ニーズが高まるものと見込まれております。

一方、北米航路につきましては、現在、最大で約一万T E U級のコンテナ船が寄港している状況でございます。今後は一万四千T E U級の船の寄港ニーズが高まると見込まれております。

こうしたことから、現時点では、東南アジア航路のコンテナ船が北米航路並みまで大型化する可能性は低いものと考えておりますが、ただし、港湾計画につきましては、計画期間がおむね十年と非常に長い期間となりますので、情勢変化の把握、これを適宜行ってまいりたいと考えております。

続きまして、二点目の検討のプロセスということでございますけれども、こちらにつきましては、計画の内容につきまして、最終案の取りまとめに際しまして、都としても繰り返し精査のほうを進めてまいりました。

それから、その過程におきまして、様々な関係機関との意見交換も行ってまいりました。そ

の中で今回の変更に至ったという形になります。

以上でございます。

○内藤会長 よろしく申し上げます。事務局から返答お願いします。

○村田港湾整備部長 港湾整備部の村田でございます。

海岸保全施設の整備についての御質問ですが、委員のおっしゃるところは、内部護岸の特に整備についてだと思われます。内部護岸につきましては、やはり防潮堤などと比べまして、整備率が八〇%と若干低い状況でございます。今後とも、まず背後の住民の方と十分調整をしながら整備を進めるとともに民間開発などとも歩調を合わせながら進めていきたいと思っております。

以上でございます。

○内藤会長 阿部委員、よろしゅうございますか。

○阿部委員 結構です。ありがとうございます。

○内藤会長 ありがとうございます。

皆様から多くの御意見をいただきましたが、時間の都合もございますので、あとお一人とさせていただきます。思っております。

それでは、甲斐田委員、よろしく願いいたします。

○甲斐田委員 ありがとうございます。初めに、

前回も申し上げたことですが、港を選択するというのは、生産財の発生、アジアが増えているのも積む貨物があるということだと思います。同時に、やっぱり港のコストが高いというのは、国際競争力を阻害するということになると考えております。

したがって、我が国港湾において、効率的な物流を再構築する。それによって、港湾物流のコストが削減されて、港の国際競争力につながると考えております。

そのためには、民間企業の創意工夫、それと新たな取組、加えて、関係官庁がその政策目的に照らしながら、国際競争力向上に資するような対応を検討される。そういうことが今、我が国の港湾に求められているのではないかと考えます。

そこで、それらを踏まえますと、港湾計画は、主として、ハード整備の計画であると思えますが、同時に物流の効率化を含めて、ソフト面での取組を追求することでも、非常に重要であると考えております。

そこで、説明資料の十五ページ、一、「物流」世界とつながるリーディングポートの第二インデントの第一行の後ろのほうに、コンテナターミナルの一体利用による限られたヤードスペースの最適化などという記述がございます。

このコンテナターミナルの「一体利用による」とは、まさにそういった東京港の国際競争力を高めるため、官民の工夫の上に立ったソフト面の取組によって、ターミナル全体の荷役等を効率化するという意味で理解していいのかというのを、改めて一体利用についての意図を確認したいと思います。よろしく願います。

○内藤会長 ありがとうございます。事務局より回答をお願いします。

○野平港湾経営部長 港湾経営部長の野平でございます。御質問ありがとうございます。

東京港の機能強化を図るためには、御指摘のとおりハード整備に加えて、ソフトの面での取組も重要であると認識しております。

説明資料十五ページに示している一体利用でございますが、これは隣接するコンテナターミナルを一体的に利用することで、岸壁やヤードなどの施設を効率的に利用する取組でございます。こうした取組は、ソフト面で東京港の機能強化を図っていく取組の一例でございますが、引き続き、東京港を利用する船会社や港湾運送事業者の皆様方と一丸となって、東京港の機能強化に取り組んでまいります。

○内藤会長 ありがとうございます。甲斐田委員、よろしゅうございますか。

○甲斐田委員 結構です。ありがとうございます。

引き続き、よろしく願います。

○内藤会長 ありがとうございます。

もう一名、先ほどお手を挙げていただきました木下委員、お願いいたします。

○木下委員 東京海上保安部の木下と申します。よろしく願います。

今回の港湾計画の改訂により、東京港の将来を見据え、各種見直しを行われるとともに、ふ頭機能の拡充が計画されておりまして、今後は、より一層、限られた海域の中で船舶の大型化にも対応していかなければなりません。その点におきまして、工事中はもとより、完成後の運用におきまして、より一層の安全対策と、それから海域の利用者の調整が必要となってくると思いますので、この点につきまして、引き続き、御配慮いただきたいと思います。

以上です。

○内藤会長 ありがとうございます。御意見だと思いますが、もし事務局よりコメントがあればお願いいたします。お願いします。

○村田港湾整備部長 港湾整備部の村田でございます。

ただいまいただいた御意見につきまして、これまで工事をを行うに当たって、工事のための船舶航行安全委員会なども開いて、安全対策の徹底をしております。今後も、ふ頭の拡充

ということでございますので、それに伴う航路等の混雑等が、考えられますので、これについてもしっかりと対応していききたいと思っております。ありがとうございます。

○内藤会長 ありがとうございます。

おおむね意見も出尽くしたと思います。それでは。

○鶴岡委員 すみません。甲斐田さんに御質問したいんですが、港湾コストのというのはどういう意味でしょうか。我々事業者としてお聞きしたいんですけども。港湾コストが高いという。

○甲斐田委員 私、そういう経済面の専門家ではございませんが、国交省なんかでいろいろプレゼンされている資料を拝見しますと、港の競争力を高めるためには、日本の港湾は高いと。それが、事業者という問題ではなくって、あくまでそういう説明がありまして、逆に事業者の皆さんは、いろいろ工夫しながらコストを下げる。それが、全体の物流のコストを下げていって、最終的に港の競争力が高まっていくのかなというところで、私はそういうコメントをさせていただきます。

○鶴岡委員 本当に申し訳ないんですけども、何年前かの資料には確かにございました。今の一般常識で、港の国際競争力はない、日本の港はコストが高いというのはもう、かなり昔の話で

す。それだけは御認識いただきたい。

正直言って、日本の港が高いから日本に寄らないではないです。もう日本の港に荷物が来ないから来ないんです。これだけは、委員の皆さんにも誤解のないように申し上げておきます。もう、今、組合の方も一緒にいますけども、決して港湾の賃金及びコストが高いということはございません。それによって東京に荷物が来ないということもございません。それだけは、今日は意見を言うのはやめようと思いましたが、でも、本当に誤解だと思えます。それだけ御認識いただければ結構です。

○甲斐田委員　ありがとうございます。私、賃金について云々と申し上げているわけじゃございません。一番最初に申し上げたのは、まず、船が寄るには、生産財の発生、つまり積む貨物がないと船は来ませんという話をいたしました。さらに、いろんな国交省の御発表によると、コストが競争力を妨げていると。であれば、業界の皆さんが一生懸命工夫されているのは、私もその業界におりましたので、よく承知しております。それを、それぞれの工夫を、例えば関係省庁がそれぞれの政策目的を逸脱しない、つまりそれぞれの政策はそれぞれ合理的な理由があつて、我が国を守るためとかいろんな理由があると思います。その政策目的を考えながら

港の皆さんが工夫されていること、それを何とか助けるようなことを進めていくことによつて、トータルでコストが下がるのではないかというのが私の意見でございました。

じゃ、具体的に何が高いんだと言われても、私はあくまで国交省の発表を見て申し上げており、鶴岡委員のおっしゃる貨物がないからというの、私は全くのアグリーです。おっしゃるとおりだと思います。

そのためには、東京港に貨物を集める必要があると思うんです。だから、前回の委員会で申し上げたように、東北の貨物をもつとなぜ東京に持ってこないんだとか、そういうのが論点であると思います。それは、いろんな関係者の皆さんが御努力されることによって、東京港がよくなっていくと思いますので、発生財について御指摘のあったこと、本当にありがとうございます。ました。

○鶴岡委員 とんでもないです。すみません。

○内藤会長 ありがとうございます。

時間も押してまいりましたので、そろそろ審議事項のほうに移りたいと思います。

東京港港湾計画・改訂・(案)は、原案をもつて本審議会の答申としたいと存じますが、御異議はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○内藤会長 ありがとうございます。それでは、原案を適当と認めるものとし、答申することといたします。

(二) 東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除(案)

○内藤会長 続きまして、東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除(案)の説明をお願いいたします。お願いします。

○野平港湾経営部長 港湾経営部長の野平でございます。審議事項(二)、東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除(案)について御説明をさせていただきます。大変恐縮ではございますが、着座にて説明させていただきます。

資料につきましては、資料二のフォルダーの中に収納されております。フォルダーを開いていただきまして、資料二、東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除(案)についてを御覧願います。

本件で御説明いたします臨港地区は、港湾における諸活動が円滑に行われるよう、支障となる行為の規制を行うために指定するものでございます。

まず、一、指定及び解除の概要、二、指定及び解除の理由でございますが、都市計画法等に基づき、港湾計画の土地利用計画等に対応し、東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除を行うものでございます。本審議会の後に、東京都都市計画審議会等の議を経て正式に決定されることとなっております。

次に、三、指定及び解除箇所についてでございますが、資料に記載のとおり、中央防波堤内側地区と中央防波堤外側地区で新規指定を行い、臨海副都心の青海地区と有明地区で指定解除をいたします。詳細は、後ほど御説明いたします。

続きまして、二ページを御覧ください。四、指定の内容について御説明させていただきます。上段の表は、新たに臨港地区に指定する範囲について、地区ごとに分区、所在、面積、指定理由等を記載したものでございまして、下段に対応する位置図、詳細図を記しております。中央防波堤内側地区では、図面のピンク色で表示している箇所について、内貿ふ頭用地等として利用するため、四十二ヘクタールを商港区に指定いたします。

図面の紫の格子の箇所は、石炭等のいわゆるばら物を扱うばら物ふ頭等の用地として利用するため、十五・七ヘクタールを特殊物資港区

に指定いたします。

緑色の箇所は、海の森公園の予定地でございますが、海上公園用地として利用するため、九十・七ヘクタールを修景厚生港区に指定いたします。

次に、中央防波堤外側地区でございますが、ピンク色の箇所について、外貿コンテナふ頭用地等として利用するため、百十四・七ヘクタールを商港区に指定いたします。

続きまして、三ページを御覧ください。五、解除の内容について御説明させていただきます。上段の表で、解除する範囲について、地区ごとに現在の分区や所在、面積等を記載し、下段に対応する位置図、詳細図を記しております。

解除する箇所は、現在、青海地区のテレコムセンタービルや有明地区の東京ビッグサイトの敷地などとして利用されており、都市的な利用状況を踏まえた今回の港湾計画における土地利用計画の変更等に合わせて、臨港地区の指定を解除するものでございます。

最後に、四ページを御覧ください。六、臨港地区区分別面積増減表について御説明させていただきます。東京港の臨港地区の既指定面積は、表の下段に記載のとおり、千四十八・九ヘクタールでございますが、今回の指定と解除によりまして、千二百五十七・一ヘクタールにな

ります。

以上、簡単ではございますが、東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨港地区の解除（案）について御説明申し上げます。よろしく御審議いただきますようお願い申し上げます。

○内藤会長 野平部長、ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、皆様方から御意見、御質問等をお伺いしたいと思えます。御発言の前には、お名前をお願いいたします。また、御発言は簡潔にお願いいたします。どうぞ、御発言のある方、お願いします。あぜ上委員、お願いします。

○あぜ上委員 都議会議員のあぜ上です。意見を述べさせていただきたいと思うんですが、私も現場を見てきましたが、青海地区の臨港地区の指定解除、これは、土地利用計画の変更によるもので、既に整備されております合同庁舎、それからテレコムセンター、これについては分かるんですが、今空き地となっております用地は、都市機能用地に変更するということになりまして、将来的に何らかの開発に組み込まれる、そういった可能性があつて、私としては賛成いたしかねるということであります。そのことを一言申し上げておきたいと思えます。意見ですので、お答えは結構です。

○内藤会長 そうですか。ありがとうございます。

た。それでは、事務局、何かあればお願いします。

○野平港湾経営部長 すみません。お答えは結構ということなんですけど、一言だけ私も申し上げさせていただければと思います。

臨港地区は、港湾の管理運営を円滑に行うため、水域である港湾区域と一体として機能すべき陸域として指定されるものでございます。港湾管理者は、臨港地区におきまして建設または改築する構築物の用途の制限などの規制を実施しております。

青海地区につきまして今回解除する場所ですが、今回の港湾計画の改訂によりまして、土地利用計画を都市機能用地に変更しております。計画上、港湾区域と一体として機能すべき陸域ではなくなるため、今回、臨港地区を解除することといたしたいと思っております。

以上です。

○内藤会長 ありがとうございます。御意見と
いうことでございました。

ほかに御意見はございますでしょうか。

特にないようでございますので、それでは、
答申についてお諮りをしたいと思います。

東京港臨港地区及び同分区の指定並びに臨
港地区の解除（案）は、原案をもって本審議会
の答申としたいと存じますが、御異議ございま

せんか。

（「異議なし」の声あり）

○内藤会長　ありがとうございます。それでは、原案を適当と認めるものとし、答申することといたします。

（三）東京都海上公園計画の変更（案）

○内藤会長　続いて、三番目の案件でございますが、東京都海上公園計画の変更（案）の説明をお願いいたします。よろしく願います。

○松本臨海開発部長　臨海開発部長の松本でございます。審議事項（三）、東京都海上公園計画の変更（案）について御説明いたします。恐縮ですが、着座にて御説明申し上げます。

海上公園計画の変更は、東京都海上公園条例第六条第三項に基づきまして、東京都港湾審議会の意見をお聞きすることとなっております。今回御審議いただくものでございます。御審議いただく内容を取りまとめました資料三により御説明いたします。

一ページ目を御覧ください。今回、海上公園計画の変更対象となる春海橋公園の位置は、図に示しておりますとおりでございます。

二ページ目を御覧ください。春海橋公園の計

画変更について御説明いたします。この公園は、江東区豊洲二丁目にまたがる計画面積二・四ヘクタールの公園でございます。当該公園に隣接する旧晴海鉄道橋につきまして、耐震化及び遊歩道化の整備を行い、当該公園との一体的な利用をすることにより、水辺の歩行者ネットワークの形成が図られるよう、旧晴海鉄道橋及び中央区晴海側の橋詰部を追加指定するものでございます。

今回拡張いたしますのは、上段の図の赤枠の部分、〇・一ヘクタールでございます。この拡張によりまして、この公園の計画区域は、陸域が二・〇ヘクタール、水域が〇・五ヘクタール、合計二・五ヘクタールとなります。

なお、三ページ目に、今回の変更を踏まえまして海上公園全体の計画面積等をお示ししております。

以上で、審議事項(三)、東京都海上公園計画の変更(案)についての説明を終わります。よろしく御審議賜りますようお願いいたします。

○内藤会長 松本部長、ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、御意見、御質問等をお伺いしたいと思います。御発言の前にはお名前、また、発言は簡潔にお願いいたします。それでは、よろしく願います。よろしゅうございますか。

特にないようでございます。

それでは、答申についてお諮りいたします。
東京都海上公園計画の変更（案）は、原案をも
つて本審議会の答申としたいと存じます。御異
議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○内藤会長 ありがとうございます。それでは、
原案を適当と認めるものとし、答申することと
いたします。

答申書手交

○内藤会長 三件全てにつきまして、原案が適当
であると認められましたので、会長の私から、
答申書を松川局長にお渡しいたしますが、準備
の都合によりまして、しばらくお待ちください。

○石渡企画担当課長 報道の皆様、答申書手交に
つきましては、撮影可能でございますので、御
用意をお願いいたします。

○内藤会長 本日諮問された東京港港湾計画・改
訂（案）、東京港臨港地区及び同分区の指定並
びに臨港地区の解除（案）、東京都海上公園計画
の変更（案）については、原案を適当と認め、
答申いたします。

令和五年九月十一日、東京都港湾審議会会長、

内藤忠顕。

よろしく願います。

(答申書 手交)

港湾局長挨拶

○内藤会長 それでは、松川局長から御挨拶をいただきますと思います。よろしく願います。

○松川港湾局長 改めまして、港湾局長の松川でございます。一言御挨拶申し上げたいと存じます。

ただいま内藤会長から、東京港港湾計画・改訂・をはじめまして、三件の審議事項について、原案を適当と認める旨の答申をいただきました。委員の皆様方には、大変お忙しい中、御審議を賜りまして、誠にありがとうございました。

特に、今回御答申いただきました東京港港湾計画・改訂・につきましては、各分野を代表される多くの皆様から、長期間にわたりまして、大変熱心に御議論いただきましたこと、改めて厚く御礼申し上げます。

今後は、新たな港湾計画を基に、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、AI等の最先端技術の積極的な活用など、世界とつながるリーディングポートとしての東京

港の実現に向けて取組を進めてまいります。

また、災害時において、物流機能を維持できる強靱な港の構築や、東京港における脱炭素化、さらには水辺の魅力向上に向けて、防災・維持管理、環境、観光・水辺のまちづくりという観点からも取組を強化してまいります。

なお、事業実施に当たりましては、引き続き、関係者の皆様と協議を重ねつつ、スピーディーに取り組んでまいります。

今後も、東京港のさらなる発展に、全力を尽くしてまいります。

御列席の委員の皆様には、引き続き、御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、私の御挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

○内藤会長 ありがとうございます。

これをもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。委員の皆様には、長時間にわたり御審議いただきまして、誠にありがとうございました。これをもちまして、閉会とさせていただきます。お疲れさまでした。

閉 会 (午後二時五十四分)

— 了 —