

東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会（第一回）

令和二年十二月二十四日（木）

於 都庁第二本庁舎三十一階特別会議室二十七

- 一 開 会
- 二 挨拶（港湾局長）
- 三 委員の紹介
- 四 部会長の選任
- 五 部会長代理の指名
- 六 議事
  - （一）東京港の長期構想について
  - （二）長期構想の基本理念と東京港の目指すべき将来像
  - （三）検討の方向性
  - （四）今後の予定

七 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	河合弘泰	
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	木戸貴文	
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
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 ―――		
港湾局長		古谷ひろみ
技監		原浩
総務部長		相田佳子
港湾経営部長		戸井崎正巳
臨海開発部長		中村昌明
港湾整備部長		山岡達也
企画担当部長		深井稔
開発調整担当部長		佐藤賢治
計画調整担当部長		藪中克一
総務部企画計理課長		伊藤正勝
港湾経営部経営課長		下羅智宏

港湾経営部振興課長

佐々木 康 隆

臨海開発部開発企画課長

宮 崎 成

港湾整備部建設調整課長

原 田 幸 定

港湾整備部計画課長

水 飼 和 典

総務部企画担当課長

山 田 健 太

## 開 会 (午前十時)

○山田企画担当課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第一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、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本来でございますと、議事進行については部長にお願い申し上げます。現在、部長が不在となっております。しばらくの間は、私が初回でございますので、現在、部長が不在となっております。しばらくの間は、私、総務部企画担当課長の山田が進行役を務めさせていただきますと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の検討部会は、所要時間一時間半程度を予定しております。新型コロナウイルス感染症対策として、ソーシャルディスタンスを確保するため、座席の配置を広く取らせていただきました。また、会議室への入室を最小限に抑えるため、傍聴者及び報道関係者は別室にてビデオ会議システムを使用して公開とさせていただきますので、御了承のほどよろしく願います。

それでは、開会に当たりまして、港湾局長の

古谷から御挨拶をさせていただきます。

## 港湾局長挨拶

○古谷港湾局長 港湾局長の古谷でございます。

一言御挨拶申し上げます。

このたび、皆様方には本当にお忙しい中、また、コロナで大変な中、当港湾審議会・検討部会委員に御就任を賜りまして、誠にありがとうございます。また、常日頃、東京港の港湾行政につきましても多大な御支援と御協力をいただいておりますことを、この場をお借りしまして、改めて厚く御礼申し上げます。

本検討部会で御審議いただく諮問事項は、御説明しておりますと思いますが、東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想についてでございます。本諮問は、東京港の港湾経営や施設・環境整備につきまして、将来の在り方を方向づける極めて重要な事項でございます。各分野を代表される皆様の御意見を賜りながら、将来にわたって物流の要としての役割を確実に果たし、利用者から選ばれ続ける東京港の姿をしっかりと描いていきたいと思っております。具体的な諮問内容につきましては、この後、事務局から御説明申し上げますので、御審議のほど、よ

ろしくお願い申し上げます。

簡単ではございますけれども、挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

○山田企画担当課長 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。

まず、お手元にごございます備付けのマイクですが、御発言の際に手前のボタンを押していただきますとマイクが赤く点灯いたしますので、その後、御発言ください。再度手前のボタンを押していただきますと赤ランプが消えますので、御発言が終わりましたらランプが消灯していることを御確認願います。

次に、お手元に配付させていただいた資料につきまして確認させていただきます。まず、会議次第、検討部会委員名簿、資料1、東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想諮問書、資料2、第一回検討部会資料、資料3、第一回検討部会データ集でございます。また、その他の資料として本日の座席表、東京港便覧を配付しております。配付資料の不足がございましたら、事務局までお申し付けください。

次に、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九名の委員が出席されております。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。

## 委員の紹介

○山田企画担当課長 続きまして、委員の紹介でございます。お手元の委員名簿に従いまして、大変僭越ではございますが、私から御紹介させていただきますと存じます。

河合弘泰委員でございます。

木戸貴文委員でございます。

柴崎隆一委員でございます。

多田正博委員でございます。

玉井和博委員でございます。

中村英夫委員でございますが、本日は所用により欠席との御連絡を受けております。

根本敏則委員でございます。

松川一裕委員でございます。

松田千恵子委員でございます。

水庭千鶴子委員でございますが、本日は所用により欠席との御連絡を受けております。

吉江宗生委員でございます。

以上で、出席委員の御紹介を終わらせていただきます。

次に、東京都側の出席者を紹介させていただきます。

きます。

港湾局長の古谷でございます。

港湾局技監の原でございます。

総務部長の相田でございます。

港湾経営部長の戸井崎でございます。

臨海開発部長の中村でございます。

港湾整備部長の山岡でございます。

企画担当部長の深井でございます。

開発調整担当部長の佐藤でございます。

計画調整担当部長の藪中でございます。

総務部企画計理課長の伊藤でございます。

港湾経営部経営課長の下羅でございます。

港湾経営部振興課長の佐々木でございます。

臨海開発部開発企画課長の宮崎でございます。

す。

港湾整備部建設調整課長の前田でございます。

港湾整備部計画課長の水飼でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

## 部会長の選任

○山田企画担当課長 それでは、お手元の会議次第に従いまして進めさせていただきます。

四、部会長の選任でございます。本学会の部

会長は、東京都港湾審議会条例第八条の第三項によりまして、部会委員の皆様の互選により選任していただくことになっております。

それでは、部会長の選任につきまして、どうか御推薦の御発言をお願いいたします。

○多田委員 日本機械輸出組合の多田でございます。部会長の選任につきまして、御提案申し上げます。部会長の選任につきまして、御提案申し上げます。

経済政策、交通経済学に精通され、豊富な知識と経験、幅広い御見識をお持ちの根本委員に、御多忙のところ、大変恐縮では存じますが、部会長に御就任をいただきますよう私から御推薦いたしたいと存じます。部会委員の皆様の御賛成をいただければ幸いです。根本委員には大変御苦勞なことではありますが、部会長への御就任をぜひお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○山田企画担当課長 ありがとうございます。ただいま多田委員から根本委員を部会長にという御提案がございましたが、皆様、いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○山田企画担当課長 それでは、異議なしということでございますので、根本委員に本部会の部会長をお願いしたいと存じます。根本委員には

大変恐れ入りますが、部会長席にお移りいただきたく存じます。それでは、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 根本でございます。皆様の御推薦をいただきましたので、部会長を引き受けさせていただきますと思います。

港湾をはじめとする基本的なインフラは、整備に非常に時間がかかります。したがって、長期を見据えた基本方針を策定しておく必要があります。実は、同じような長期構想は二〇〇三年度に策定されています。今回、十七年ぶりに策定するわけですが、十七年前、ちょうど中国がWTOに加盟した直後ですから、現在とは大きく貿易構造が違っているわけです。その意味で、計画期間二十年の長期構想の策定というのは非常に難しいということが言えます。

しかし、逆に言えば、港湾計画を正しく導くためには、そのような長期的な見通しが必要だということも言えるのではないかと思います。皆様方の御協力をいただきながら、この重責を果たしてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

## 部会長代理の指名

○根本部会長 さて、次に、部会長代理の指名でございませう。部会長の私がかに感染する可能性もありませうので、どなたかに代理を務めていただければと思つておられます。お忙しいところ恐縮でございませうけれども、河合委員に部会長代理の職をお願いしたいと存じます。河合委員、どうぞよろしくお願いいたします。

○河合委員 河合でございませう。しつかり部会長をサポートしていきたいと思ひませうので、どうぞよろしくお願いいたします。

## 議事

### (一) 東京港の長期構想について

○根本部会長 それでは、早速でございませうが、長期構想の諮問と部会の設置、部会における検討の進め方などについて、資料2の「1 東京港の長期構想について」、事務局から説明をお願いいたします。

○水飼計画課長 計画課長の水飼と申します。着座にて失礼いたします。

それでは、資料2をお開き願ひませう。三ページをお願ひいたします。1―1、長期構想検討

部会についてですが、検討の背景といたしまして、現在、東京港では、平成二十六年に策定しました第八次改訂港湾計画に基づき、港湾機能の強化を進めております。しかし、近年、東京港を取り巻く環境はこれまで以上に大きく変化しております。このため、東京港第九次改訂港湾計画の策定に向けまして、東京都港湾審議会に東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想を諮問させていただいたところでございます。東京都港湾審議会におきまして長期構想を検討部会を設置し、二〇四〇年代を見据えた長期的な視点で東京港を進化させるため、第九次改訂港湾計画の指針となる長期構想を検討いただくものでございます。

四ページをお開き願います。こちらが諮問文でございます。記載内容につきましては、資料1と同様となります。諮問理由の具体的な情勢変化といたしまして、近年、アジア貨物の更なる増加や船舶の大型化の進展など、東京港を取り巻く環境はこれまで以上に大きく変化しております。また、少子高齢化による労働力不足やAI、IoT等の情報通信技術の進化など社会情勢も変化しております。このため、港湾機能の強化とともに、デジタルトランスフォーメーションを推進するなど、物流を効率化し、生産性の高い港を実現させることが必要であり

ます。

一方、首都直下地震等の発生や頻発化・激甚化している高潮・暴風等のリスクの増大が懸念されておりますので、港湾施設の老朽化による更新需要の増加も見通した上で、災害発生時においても物流機能を維持できる強靱な港の構築に向けた取組が必要です。さらに、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーの継承、クルーズを核とした観光拠点の形成、脱炭素社会の実現など、様々な分野における取組が必要であります。このような認識の下、二〇四〇年代を見据えた長期的な視点で東京港を進化させるため、第九次改訂港湾計画の指針となる長期構想の策定を諮問するものがございます。

五ページをお開き願います。長期構想と港湾計画の関係についてでございます。まず、左の表の長期構想につきましては、定める内容といたしまして、港湾計画の改訂を行うため、長期的な視点で港湾空間のあり方を整理するものがございます。目標年次は概ね二十年後の二〇四〇年代としております。検討のスケジュールとしましては、令和二年度から令和三年度までとなります。これを改訂の指針としまして、東京港第九次改訂港湾計画につきましては、港湾計画の方針、能力、港湾施設の規模及び配置、

それから土地造成、土地利用計画等を定めます。目標年次は概ね十年後となります。検討のスケジュールは、令和四年度から令和五年度となります。各計画の関係については、下表のとおりとなります。

六ページを御覧いただきたいと思います。長期構想の検討範囲と関連計画についてでございます。港湾の関連計画としまして、一番左側に「東京都」と書いてございますが、東京都におきましては第八次改訂港湾計画、それから、今後都が策定いたします長期戦略、構造改革となります。真ん中に、京浜港の総合的な計画、右側に国土交通省で定めておりますPORT 2030、港湾の基本方針、こうしたものを踏まえまして長期構想を検討してまいりたいと思います。検討の分野は、こちらに記載しております物流、防災・維持管理、環境、観光・水辺のまちづくりの大きく四分野となります。各分野の主な検討項目は図のとおりとなります。これらを踏まえまして、第九次改訂港湾計画を策定してまいります。

七ページをお開き願います。検討の手順についてでございます。第一回検討部会の検討項目は、このブルーで示した箇所になります。一、東京港の長期構想、二、東京港の現状と課題、三、東京港を取り巻く情勢の変化と今後の見込

み、四といたしましたして、長期構想の基本理念、東京港の目指すべき将来像、検討の視点について御議論をいただければと存じます。次回以降の部会では、五、六、七と進めてまいりたいと考えてございます。

八ページを御覧いただきたいと思えます。1―6、検討の進め方(案)についてでございます。上段に港湾審議会、下段に検討部会を示してございます。部会のほうは全体で、最終報告まで八回の開催を予定しております。第一回は、先ほど御説明したとおりでございます。第二回が東京港の視察となります。第三回から第五回までを、物流を中心に御議論いただければと考えております。第三回については、外貿のコンテナ貨物、それから、その分野に関する取りまとめの方向性(素案)、第四回が外貿のうち倉庫、バン・シャーシプール、内貿のユニット貨物、フェリー貨物、第五回が主に在来貨物、物流防災、物流環境となります。第六回につきましては、防災・維持管理、ICT施工、環境、観光、水辺のまちづくり、それから、長期構想の骨子素案をこのタイミングでお出しさせていたいただきたいと考えております。それ以降、ちょうど東京二〇二〇大会の開催期間となりますので、この期間につきましては書面開催にて、長期構想の骨子案について御確認いただければと考

えております。第七回は十月を予定しておりますが、そこで中間報告（案）を御議論いただきまして、その後、港湾審議会に御報告する形を取りたいと思います。十二月にパブリックコメントを実施し、第八回の最終報告を一月に開催し、二月の港湾審議会に最終報告の答申をさせていただきます。以上でございます。

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。ただいま事務局から説明いただきました検討の対象範囲や手順、今後の検討の進め方について、御質問あるいは御意見がございましたら御発言よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいですか。それでは、御了承いただいたということ。

## （二）長期構想の基本理念と東京港の目指すべき将来像

○根本部会長 続きまして、同じ資料の中の2、長期構想の基本理念と東京港の目指すべき将来像について事務局から説明をお願いいたします。

○水飼計画課長 御説明をさせていただきます。資料十ページをお開き願います。2-1、長期構想の基本理念と東京港の目指すべき将来像

(案) についてでございます。まず、長期構想の基本理念といたしまして、「進化し続ける未来創造港湾 東京港」を考えてございます。具体的には、「人々の暮らしを支え、日本経済を牽引するダイナモとして、最先端技術の積極的な活用や港湾空間のモデルチェンジにより、常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、進化し続ける港」としてございます。

次に、東京港の目指すべき将来像(案)についてでございます。まず、物流につきましては、最先端技術を積極的に活用し、労働環境がよく高効率で生産性の高い港になっている。ユーザーに選ばれる使いやすい港に進化している。適切な機能配置と運営により、限られた港湾空間が効率的に活用されている。災害時にも物流活動を維持できる強靱な港に進化している。脱炭素社会や循環型社会の実現に港湾エリアが大きく貢献している。防災・維持管理の分野につきましても、激甚化する自然災害の脅威や将来の気候変動による平均海面水位の上昇等から、都民の生命と財産が確実に守られている。既存ストックを適切に維持管理し、将来にわたり港湾機能を発揮し続けている。環境分野につきましては、水と緑のネットワークの拡充、海域環境の保全・改善により、良好な港湾空間が創出されている。観光・水辺のまちづくり分野につ

きましては、水辺や多様な機能の集積を活かし、世界・国内各地から人々が訪れ、賑わいと活力に満ちているとさせていただきます。

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基本理念と目指すべき将来像について、ある程度同じ方向を向いて議論を行っていく必要があると思います。ただ、細かい文言などについては、議論を重ねる過程でブラッシュアップを図っていくのではないかと思いますけれども、もしこの段階でお気づきの点があれば御発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○多田委員 御説明ありがとうございます。今御説明いただいた中で、物流のところで「ユーザーに選ばれる、使いやすい港に進化している」という文言がございます。港は、陸と海をつなぐ重要な結接点であることは言うまでもないことでございますけれども、この意味というのは連結的に使いやすい港ということをおっしゃっているのか、その辺を明確にさせていただければ幸いです。

以上でございます。

○根本部会長 いかがでしょうか。

○山岡港湾整備部長 これは、効率性含めて非常

に使いやすいという意味でございまして、**連**結性等もございまずし総合的に考えてございまずので、特にこれという形での個別ということではなくて、総合的な考えだと思っております。その中に、コストも含めた話でもあり、それから、実際の港としての魅力といえますか、そういったものを含めていると思っております。

○多田委員 分かりました。

○根本部会長 どういう意味で使いやすいのか、ユーザーもたくさんいらっしゃいますので、どのユーザーに対してどういう利便性を提供していくべきなのか、この辺は具体的に検討していただく、また深掘りして行って、最終的にこの文言をどういうふうにするか、また戻ってくればいいんじゃないかなと思います。ありがとうございます。ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○松田委員 御説明ありがとうございます。長期構想の基本理念（案）というところの文言でございまずけれども、こちらを拝見していると、やはりかなり物流のところを優先したような文言になっているように思います。もちろん優先順位が高いということで、そこに異存はないのですが、その他、防災・維持管理、環境、観光など、将来像としてはほかにもございまずので、今後の協議の過程での検討で結構でござい

ますが、こういったものをどういうふうの基本理念に反映していくのかということも御検討いただけるとよろしいのかなと思います。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。今の、御意見ということでお伺いしておきたいと思えます。どうもありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

○松川委員 説明ありがとうございました。私も、長期構想の基本理念（案）の文言につきまして一つ質問がございまして、二行目のところに「港湾空間のモデルチェンジ」という文言があります。このモデルチェンジというのは、恐らく意味合いとしては、前回の長期構想、二〇〇三年に策定されたということですが、その時点で計画に盛り込んだモデル、想定したモデル、ビジョン、これから今回の長期構想では変革、いろいろな環境も変わっていますので、変革を図ることなんでしょうけど、まず、前回の長期構想のモデルがこうでしたというのを概念として共有しておいたほうが考えやすいのかなと思った次第ですので、御検討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。それでは、今後の検討の過程で、過去の基本構想をもう一

度おさらいして、我々がどういうモデルチェンジをそこで考えていくのか、確認しながら進めていくということでもよろしくお願いいたします。ほか、いかがでしょうか。

○玉井委員 御説明ありがとうございます。私は、観光という視点から少し。今、観光のこと、東京の中でやっているんですが、基本的に東京の観光というのは、ある意味、日本のショーケースの役割が非常に強いんじゃないか。そうなりますと、日本を発信するためのショーケースの一番ゲートウェイ的な港とか空港の役割って非常に大きくなってくるので、そういう視点も少し入れていただくと、もっと違った形での議論が出てくるんじゃないかなと思います。

○根本部会長 ありがとうございます。今のもコメントとしてお伺いしておきたいと思えます。実はこの後で、それぞれ物流、観光、環境とか個別のテーマで皆さんの意見を聞くチャンスがありますので、先のほうに進んでいってよろしいでしょうか。よろしいですか。

### (三) 検討の方向性

○根本部会長 それでは、この基本理念、あるいは目指すべき将来像は、今回はこの形で仮置き

するわけですけれども、また、検討が進んでいく段階で、最終的に皆さんと御相談して決めていくということにして、中身の話を少しさせていただきますきたいと思います。

まず、物流、外資コンテナの検討の視点について御意見をお願いしたいと思っっているわけですが、それでも。それでは、テーマごとに少しやっつけていきましょう。お願いいたします。

○水飼計画課長 それでは、資料を、事務局より説明させていただきたいと思えます。先ほどの資料2の十二ページをお開き願います。

まず初めに、こちらは検討の方向性という資料になります。この資料の構成について、まず御説明をさせていただきたいと思えます。3―1から3―5までありまして、各分野で同様のフォーマットで記載してございます。初めに、東京港のその分野における役割、現状と課題、情勢の変化、そして、これは社会一般でどのくらい技術が進んでいくのかというイメージ、先ほど御説明させていただきました東京港の目指すべき将来像(案)、それを踏まえまして、次回以降議論を進めてまいります検討の視点(案)という構成としてございます。こちらの資料と、もう一つ、資料3、データ集というのがお手元にあるかと思えます。この関係性について御説明をさせていただきたいと思えます。

資料3のデータ集をお開き願いたいと思います。一ページおめくりいただきまして、データ集の目次にて構成を説明させていただきたいと思っております。まず、1東京港の概要について、それぞれデータを記載してございます。2外貿コンテナについて、(1)で現状と課題のバックデータ、(2)で情勢の変化の部分についてのバックデータ、こうした形で構成してありまして、3、4、5、6と、それぞれ各分野についてこうしたデータを記載してございます。なお、右側にページ数が振ってあるかと思っております。このページ数が、先ほどの資料2の各分野の現状と課題等にリンクしてございますので、後ほど御確認いただければと思います。

まず、このデータ集では、時間の都合もございますので、1東京港の概要について簡潔に御説明をさせていただければと存じます。データ集の三ページをお開き願いたいと思います。三ページは、これまでの東京港港湾計画改訂の経緯を記載してございます。先ほどもございましたが、第七次改訂港湾計画の際に、東京港第七次改訂港湾計画の基本方針を長期構想として定めてございます。それから、第八次改訂港湾計画では京浜港の総合的な計画となつてございます。

四ページをお願いします。京浜港の総合的な

計画の概要を記載してございます。この計画におきまして、各港が担う機能等が記載してございます。東京港が担う機能といたしまして、既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路と近海航路等の拠点機能を担う。世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量共に高い港湾物流機能を担う。豊富な道路ネットワークにより、主に東北・北関東方面に対する商業港としての機能を受け持つとしてございます。

五ページをお開き願います。東京港のこれまでの造成の変遷を記載してございます。

六ページをお開き願いたいと思います。こちらが東京港第八次改訂港湾計画におけます目標貨物量と現状についてでございます。取扱貨物量のうち、コンテナ貨物につきましては、第八次改訂港湾計画の目標年次である令和一台後半につきまして、五百六十万TEUを予測しているところ、現況、令和元年、四百五十一万TEUとなっております。

七ページをお開き願いたいと思います。第八次改訂港湾計画の計画内容と現在の状況についてでございます。こちらでは、主にコンテナふ頭を記載してございます。左側にふ頭名、真ん中に第八次改訂港湾計画における対象船舶

と計画水深、それから現在の水深となっております。ここでも記載のとおり、第八次改訂港湾計画で計画はしてございますが、まだ、中防外Y3ターミナル、Z1ターミナル、L2、L3ターミナル、こちらについては未整備の状況となっております。

八ページを御覧いただきたいと思えます。第八次改訂港湾計画に基づき施設が整備された状況でございます。主な施設としまして、本年三月には、中防外Y2コンテナターミナルが供用してございます。本年六月には、臨港道路南北線が供用してございます。それから、本年九月には東京国際クルーズターミナルが開業してございます。

九ページをお開き願います。東京湾諸港の各港の特色について記載してございます。東京港につきましては生活関連物資の取扱いが多く、商業港的な性格が強いということでございます。

十ページをお開き願います。東京港の港勢、令和元年のものを示してございます。

十一ページを御覧願います。東京港の港勢のうち貨物量でございますが、取扱い貨物のうち、重量ベースになります。外貨貨物が五五%、内貨貨物が四五%となっております。外貨貨物のうちコンテナ貨物が九六%を占めており、輸

出、輸入の割合は三対七となっております。

少し資料飛びまして、十六ページをお願いいたします。「日本経済を牽引する東京港」としまして、東京港の貿易額についてでございますが、十七・三兆円となっております、名古屋港とほぼ同規模となっております。

十七ページを御覧いただきたいと思えます。東京港の現在の施設配置となっております。少し見えにくくて恐縮でございますが、東京港の西側、ちょうど第一航路と書いてございますが、第一航路沿いに、それぞれ主要な外貿コンテナターミナル、内貿ユニットロードターミナル、国際クルーズターミナル等が集積してございます。

資料のほう、お戻りいただきまして、先ほどの資料2の十二ページをお開き願います。資料2の十二ページに「現状と課題」という項目が左側でございますが、そこに、「括弧内はデータ集の頁」という記載が小さく書かれていますと思えます。その下に、例えば、十九―二十と記載しておりますのが、先ほどのデータ集のページとリンクしてございますので、必要に応じて御確認いただければと存じます。外貿コンテナの主な現状と課題について説明させていただきます。特に課題を中心に説明させていただきます。四つ目の丸になりますが、貨物

が一定の時間に集中することにより、コンテナターミナルのゲート前において交通混雑が発生している。物流に関する諸手続が一部電子化されておらず非効率である。バン・シャーシプールが港内に点在している。臨海部に倉庫が集積している一方で老朽化が進行している。こうした課題がございます。

一方、情勢の変化としまして、急速なコンテナ船の大型化、コンテナ船社間のアライアンス再編により、基幹航路の寄港地の絞り込みが進展している。生産拠点の変化に伴いアジア貨物が急激に増加している。世界のコンテナターミナルの自動化、IT化が進展している。少子高齢化が到来し、労働力不足が深刻化している。

こうしたことから、「検討の視点(案)」としまして、右下になりますが、東京港最大の課題であるコンテナターミナルゲート前の交通混雑を解消するためには、どのような取組が必要か。労働力不足が危惧される中、働きやすい港づくりを行い、港湾の生産性を向上させるためにはどのような取組が必要か。船会社による寄港地の絞り込みが激化する中、基幹航路・アジア航路等を維持・拡大するためにはどのような機能強化を図るべきか。限られた港湾空間で機能強化を果たすためには、大井・青海・品川コンテナターミナルの再編においてどのような

取組が必要か。狭隘な東京港において、道路や倉庫、バン・シャーシプール等の機能的配置を実現するためにはどのような取組が必要か、を考えてございます。

十三ページをお開き願います。こちらは、物流（内貿・在来・その他）の検討の方向性でございます。左中段の課題を中心に御説明させていただきます。貨物の集中により、ユニットロードターミナル・フェリーターミナルのヤードが不足している。時代の変化に伴い利用頻度が低下し、または利用形態が変化しているふ頭、水域が存在していること。情勢の変化といたしまして、RORO船・フェリーの大型化が進展しており、ヤードがさらに必要となっていること。トラックドライバーの不足が深刻化する中、大量輸送が可能で環境にも優しいRORO船やフェリーの重要性が高まっていること。内航船においても、最先端技術を活用した検討が進められていること。内港地区を中心に、ふ頭背後の都市化が進展していること。

このような情勢の変化等を踏まえまして、検討の視点として、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。ユニットロードターミナル・フェリーターミナルのヤード不足に対応す

るため、どのような取組が必要か、を挙げてご  
ざいます。

十四ページをお開き願います。防災・維持管  
理についての検討の方向性でございます。課題  
といたしまして、耐震強化岸壁の整備を進めて  
いるが、整備率が低く、配置に偏りがございま  
す。整備後五十年が経過した港湾施設が三割を  
占めるなど、施設の老朽化が進行しております。  
情勢の変化としまして、首都直下地震の発生の  
懸念が増大していること。台風などの自然災害  
が激甚化し、全国で想定を超えた被害が相次い  
でいる。特に堤外地のふ頭用地で浸水被害が発  
生していること。気候変動による平均海面水位  
の上昇が予測されていること。ICTを活用し  
た施工・点検技術が進化していること。新型コ  
ロナウイルスの流行など、新たな脅威が発生し  
ていること。

これらを踏まえまして、検討の視点（案）と  
して、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。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  
湾機能を将来に渡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。

十五ページを御覧いただきたいと思えます。課題としましては、一番下になりますが、旧来型の荷役機械の使用によりまして、温室効果ガスの排出があること。情勢の変化としまして、地球温暖化につながる温室効果ガスの排出をゼロにする脱炭素社会の実現に向けた取組が求められております。海運業界において、LNGや水素等の代替燃料への転換など、温室効果ガス排出削減に向けた動きが加速していること。SDGsの達成に向けた取組が進められていること、が挙げられます。

検討の視点（案）といたしまして、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。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。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。

最後に、十六ページをお開き願います。観光・水辺のまちづくり分野になります。課題といたしまして、東京国際クルーズターミナルは現在

1バースのみであり、客船の寄港ニーズに十分対応できていないこと。公共栈橋を発着する舟運船は増加しつつありますが、航路が限定的となっていること。舟運の船着場周辺における賑わいが不足していること。公共交通機関による都心とのアクセスが弱く、臨海地域内における交通手段が乏しく回遊性が低いこと。水辺へのパブリックアクセスが不十分であることが挙げられます。

情勢の変化といたしまして、二〇一九年までとなりますが、訪日外国人は増加傾向であったこと。世界的にクルーズ市場は急成長しており、東京港への寄港ニーズが高まっていること。東京二〇二〇大会のレガシーや国際展示場が積んでいること。自動運転やMaaS、パーソナルモビリティなど最先端技術の普及に伴い移動形態が多様化していること。一方、新型コロナウイルスが現在流行していることがございます。

こうした点を踏まえまして、検討の視点として、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の継承など、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。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。水辺の魅力向上、港湾の歴史や景観を生かした観光振興、水辺のまちづくりに向けてどのような取組が必要か。こうした検討の視点について御確認をいただければと存じます。

説明は以上となります。

○根本部会長　ありがとうございます。先ほど、事務局から御説明がありましたように、この検討会では、三回、四回、五回と、これから一年かけて、それぞれのテーマについて検討していくわけですけれども、本日、それぞれの分野について、右の下のほうに「検討の視点(案)」というのを掲示いただきました。この検討の視点を次回以降、資料に基づいて皆さんで議論していくということなんですけれども、今日、もしそれぞれの御専門の立場で、この検討の視点にこういうことも追加したほうがいいんじゃないかとか、あるいは、この検討の視点はこういうふうに解釈するのでこういう分析もしてほしいとか、何かそういうことでお気づきのことがあれば御意見をお寄せいただきたいと思っています。

それで、一つ一つ順番にやっていったほうがいいと思うので、まず、3-1、外貿コンテナについて、それぞれ御専門の方から、この検討の視点がどうなのかコメントいただければあ

りがたいと思いますが、いかがでしょうか。お願いいたします。

○木戸委員 木戸でございます。外航定期コンテナ船社、ターミナルのユーザーの立場というところで若干コメントさせていただきたいと思えます。長期構想ということなのですが、私どもユーザー側の立場で考えると、やはり競争力、いかにそのターミナルが、あるいは港が魅力的なものであるのか。魅力的なものとは何かというところ、そこできかにたくさん荷主さんの貨物を扱うことができるか。国交省さんも「創貨」という言葉を言われていますが、そういうところだと思えます。比較の問題ではありませんが、例えば、中国の上海一港で日本全体よりはるかに大きな貨物を扱うと。一回上海に寄ればいいじゃないですかというのが我々船会社の考え方になってくるので、これは国内ばかりではなく、海外のターミナルとの競争というところが多いと思えます。ですので、一つ御提案なんです、先ほどの基本理念の中に、やはり「競争力」という言葉を入れたほうがいいんじゃないかなと思います。まずは一つ、港として荷主であつたり船社に対しても魅力的な港であるべきである。その中に、例えば今回の現状と課題の中にもありました、ゲート前の混雑が問題になりますねと。これは、実はもう幾つか問題

になって、例えば東京港のゲートは混むので横浜に行きます、あるいは地方港に行きますと言われるお客様も多い。そこを、我々船会社は止めることができませんので、そういうところがあれば、ユーザーとしては極めて残念なところであると。

私ども船会社としまして、その港によって、どれだけ時間を短縮して停泊時間、要するに、荷役の効率化ができるかと。例えばの話なんです、私どもの会社では、全世界で年間に一万六千回ぐらいどこかの港に寄港しています。三十分延びれば、年間でもない時間になると。その分のスケジュールを戻そうと思うと、それだけ燃料をたいて、コストもかかりますし、今話題の温暖化ガスもどんどん出してしまう。そういうところを私どもやはり大きく気にしているんです。ですので、できる限り効率のいい荷役ができるということなんです、東京港という部分だけを見ますと、先ほどのデータにもございましたが、輸入が大変多い、輸出が少ない。輸入は輸入通関が必要ですので、どうしてもコンテナがターミナルに滞留しがちであると。ですので、限られたスペース、ターミナルの場所をいかに有効利用していくか。それによって、もちろんこれは松川さんの御専門分野ですが、ターミナルの荷役の活動が円滑化さ

れるか。それによって船の停泊時間が短くなれば、それはそれなりに、ユーザーであるコンテナ船社に対しては魅力的なものになるというところを考えると、どうやって限られた資産であつたり限られた場所を有効に使っていくか、それイコール競争力ということかと思えますので、私は競争力というところも一つ観点に入れて議論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。

松川さん、関連して、何かコメントございますか。

○松川委員 ありがとうございます。今、木戸委員から非常に鋭い御意見、ポイントが出たんですが、それを受けまして私が申し上げるとすると、恐らく前回の長期構想、あるいは第八次改訂港湾計画、これは京浜港の計画、つまり、国際コンテナ戦略港湾の構想にまだ東京港が入っていた時代につくられた構想に基づいて、これはデータ集の四ページに「京浜港の総合的な計画（概要）」とありまして、「各港が担う機能等」ということで、京浜三港のそれぞれの役割みたいなやつを大づかみで述べています。

それで、今回の長期構想をまとめていくに当たって、同じページの上のほうに四角く囲って、丸が三つあって、その丸の三つ目、「本計画の考

え方を継承し」とあるんですが、これ、伺いた  
いんですが、本当に継承するんでしょうか。三  
港のそれぞれの役割を意識して、それで東京港  
の長期構想をつくっていくのかと。それが非常  
に重要なスタートだと思えます。それで、今、  
木戸委員がおっしゃったように、東京港の競争  
力を高めるといふのと京浜港の競争力を高め  
るのは違うんですよね。我々、長期構想、何を  
目指していくのか、何を前提とするのかとい  
うのを確認させていただきたい。東京港の競争力  
をとにかく高めていくんだということ、東京港  
の長期構想ですから、そうあるべきだと理解し  
ますが、その理解でいいのかどうかというのが  
一つ。

あと、限られた港湾の領域とおっしゃって  
いただきましたが、これは検討部会の資料2の八  
ページの第五回の主な議題の中に、ポツ四つ目、  
「港湾と空港の共存」とあるんですが、空港の  
共存というのは羽田空港のことだと思います  
けれども、羽田空港との共存を考える上で、羽  
田空港の二十年後はどういう状態なのかとい  
うのを確認させていただきたいなど。第五滑走  
路の計画ってできているはずですよ。それを  
二十年後のビジョンの中で、我々、どのように  
捉えていくかというのを確認しておくべきか  
など。それが、港湾の空間というんですか、ど

れだけのキャパシティーというか、どれだけの物理的なエリアを想定したらいいのかというところにも関わってくると思います。木戸委員の御指摘を受けまして、私からコメントさせていただきます。

○根本部会長 ありがとうございます。京浜港と東京港をどういうふうに長期構想の中で、それをうまく概念を使い分けて計画をつくっていくのか、あるいは、羽田空港と長期構想との関係をどういうふうにするのか、これは非常に大きな問題なので、二月の第三回になりますかね、そこで御説明できるように、準備、よろしくお願いたします。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○松田委員 外資に限らないのですけれども、どこで言えばいいのか分からないので、最初に申し上げておきます。私自身は、企業の戦略事業ポートフォリオマネジメントを専門にしておりますので、その目から見ると、検討すべき点として五分野あるように見えます。そして、この五分野の事業ポートフォリオのマネジメントのように感じられます。そのときに、八ページですと、この五分野一つ一つについて議論するような予定にはなっているんですが、全体最適としてどうするんだという視点がどこで議論するのかよく分からない。実は一番大事なこ

とではないかなと思います。

当然ながら、トレードオフになる部分もありますよね。観光客が往来するので物流のトラックの利便性が損なわれる。逆に言うと、例えば、物流トラックが増大するので観光の魅力が薄れるといったようなことがあるように思います。そういった各要素の関連性をまとめて全体として議論できる機会をどこかで設けていただけるとよろしいのではないかなと思います。一番大事なのは経営資源配分だと思えますので、そこが決まっていなとなかなか全体としての長期構想という形にならないのではないかなと思います。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。非常に重要な指摘だったと思いますけれども、常にそれぞれのテーマを検討するときに、ほかとの関係を考えながらというのはもちろんあると思いますけれども、終わりのほうでもう一度そこら辺をおさらいしながら、トレードオフ関係、どういうふうに判断していくのか、それはやっぱり重要だと思えますので、そういうのをちゃんと明記するような形でスケジュール、ちょっと考えましようかね。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか、外資について。どうぞ。

○柴崎委員 柴崎です。私は専門が国際物流なので、ここでコメントする必要があるかなと思うんですけども、外貿に限らず内貿も含めてという感じで三つほど申し上げたいことがあったんですが、一つ目は実はもう既に出ているんですけども、京浜港としてどうするのかというのがあるだろうと思っていて、先ほど木戸さんから、上海港は一港で日本の全体を上回るような量だ、スケールだというお話もありましたし、東京湾内の議論がどういう経緯を経ているのか、私、あまり詳しく存じ上げてはいないんですけども、やっぱりこれぐらいの距離同士の港が連携して政策を考えていくというのは、世界的に言っても、どこでももうやっていることとですし、後戻りはできないというか、それを前提に考えたほうがいいんじゃないかなというのを思いますので、私も先ほどの御意見に同意します。

あと二つほどなんですけど、一つは、先ほどの東京港の港勢の御説明をいただいたときに、外貿のほうは計画も進んでいるし、まだキャパシティーにも、計画値までも少し余裕があるということだったんですが、内貿のほう結構、もう計画値に大分近づいていて、どちらかというとそっちのほうが、実際キャパシティー的には足りないんじゃないかなということなので、

その外貿と内貿のバランスというか、その辺が重要なかなと。どちらかという内貿の話かもしれないけれども、ということを思いました。外貿も今の計画を進めていくということが前提にはなると思うんですけど、どちらかという緊急性があるのは、内貿をどうしたらいいのかということなんじゃないかなと思います。

それから、今の点に関連して三点目なんですけれども、私は将来予測をすることで、少し事前に担当の方から御相談いただいたりもしていたんですけども、将来、どれぐらいの貨物量になるかということ、それももちろん目標値みたいなのを設定する必要は、しないと計画を立てられないのと思うんですが、どちらかというと、特にこういう、右肩上がり伸びているというよりは、伸びる年もあったり横ばいの年もあったりというような状況の中だと、一つの値だけにこだわるんじゃなくて、いろんなシナリオが考えられるよねとか、それは当たり前のことなんですけど、それに対応するためになかなか港でそれをやるのは大変なんですけれども、いろんな情勢の変化にフレキシブルに対応できるような余地をなるべく残しておくというのが、何かオプションをいろいろ持つるようしておくのが重要なことなんだろう

なと思っけていまして、ユーザーである船会社さんとかはすぐ港を替えたりもできますけど、港の側はそういうわけにいかないの、そういうわけで、用途を保留にするような場所をちゃんと確保しておくとか、あるいは、今までも多分、そういう用途の転換みたいなのは随時されていたとは思いますが。今日も、内貿のところそういう話がテーマとして上がっていると思うんですけども、なるべくそういうのをフレキシブルに情勢の変化に合わせてやっていくという意識を強く持つておかないと、ただでさえインフラは時間がかかってしまうので、そういう意識をなるべく強く持つておいたほうがいいかなと思います。それをどう表現するかは分からないんですけど、コメントさせていただきます。

○根本部会長 ありがとうございます。柴崎さんは、将来予測、お得意だと思っけてすけども、二十年後となると、なかなか現状を伸ばしていつて予測するといふ手法が使いにくい面もあると思っけてす。どういふ港にしていくのか、その見通しをつけるときに、どんな方法論がありそうですかね。

○柴崎委員 そういふいい方法があれば誰も苦勞しないといふか、正直なところ、難しいと思っけてすよね。それは、一番ありそうなのとして

は、今のトレンドとか、あるいは、最新の経済モデルみたいなものを使ってやるんですけど、それはそんなに絶対当たるとは思いません。重要な意識をちゃんと持つておくほうが重要かなと、やっているほうとしては思います。

○根本部会長 いろんな専門家の方の意見を聞きながら将来像を描いていくみたいな、そんな方法になる可能性がありますよね。

○柴崎委員 そうですね。

○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。

じゃ、お願いいたします。

○吉江委員 私は、コンテナターミナルの中の最適化に関するシミュレーションを専門にいたしております。ただ、コンテナターミナルの中といっても、ゲート前の渋滞なんかも扱ってまいります。そうしますと、シミュレーションの範囲がどんどん広がっていくんですけども、数値、シミュレーションでございますので、定量的な結果も出てきます。将来、二十年後ということになりますと、もう既にシンガポール港は十年後を見据えて、「デジタルツイン化」という言葉を出しています。具体的にどうするかという、ツールをつくっていくんですね。

デジタルツイン化して何ができるかと言

ますと、今現状動いているリアルな動きを基に、二日後とか一か月後とか数時間後のシミュレーションをぱっと回して、最適化をそのときに図るとか、貨物の、例えば荷主さんの要請にばつと応えるとか、そういうことができるわけです。デジタル化の動きというのは、船社さんもおられますからあれなんですけども、マースクさんなんかはトレードレンズといって、もう既に動かして成果を上げられております。シンガポールは、その港版をつくろうと。シンガポールの考えているのは、シンガポールの港だけじゃなくて、例えば東京港とも手を結んで、互いに情報交換ができるようにしようということとでやっております。そのときのツールとしては、常にシミュレーターが必要になってくる。これで何ができるかというと、逆に言うと、シミュレーターがあれば、たくさん港の様子がある一か所で見える。それから、将来も分かる。将来というのは、数時間後も分かるかもしれないし、一週間後が分かるかもしれない。だから、これによる差配をすることができるようになれば非常に有利であると。

今、東京湾の中の東京港の役割とか横浜港の役割というお話が出てきましたけれども、東京港に関しては、日本の中ということで考えていただきたいという気がします。その前提として、

ツールとして、そうしたデジタルツインという空間を構築して、東京がそれを概観できるセンサー機能を持つべきであると考えております。ですので、ぜひそういった観点でそれを実現するためのIoT、これはセンサーをとにかく荷役機械だけでなく港湾の施設にも入れていく。そうすると、老朽化している状況とか、その維持管理みたいなものも一遍に把握できるわけですね。そういったことをしていくと、いざというときに、ちよつとの間シフトして、貨物を他港にシフトすることも考えられます。あくまでも東京港で差配すると、そういった方向性もあるんじゃないか。他港からは反発があるかもしれないけれども、そうした思想もちよつとは盛り込んでいただけると、いわゆる情報システムの中心としての役割というものが果たしていけるんじゃないかなと思います。

○根本部会長　ありがとうございます。事務局の案の中にも「DX」という言葉が出てくるんですけども、今、非常に具体的な形で、我々、勉強しておいたほうがいい内容を教えていただきましたので、これ、ぜひ吉江委員から情報をもらって、集中的に勉強していただきたいと思えます。やっぱり港は船、あるいは貨物のことも視野に入れて、情報システムをどういうふうに港側からサポートしていくのかって、それ

がないと、これからの港としては寂しいと思うので、そういう検討をぜひ進めていきましよう。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。ほかのテーマがまだ残っているので、また、外貿のことをコメント、ほかの分野でしていただいても構いませんので、取りあえず内貿の検討の視点で、もしお気づきのことがあれば。先ほど柴崎委員からは、内貿のほうが計画が満杯になりそうだという話もありましたけれども、何かありますか。どうぞ。

○松川委員 先ほど柴崎委員の御指摘の現状の取扱いの数量を前提にすると、外貿よりも内貿のほうが逼迫してそうだという御指摘でしたけれども、内貿の今後の貨物量の増大というのは、ある程度推測可能な方法がありそうなんですか。

○柴崎委員 内貿の場合は、全体の需要というより、モーダルシフトがどれぐらい進むかとかそういうことになってくると思うので難しい側面はあると思うんですけど、やっぱり政策的に頑張れば増える可能性もあると思うので、そういうことも見越して考えたほうがいいだろうなとは思っています。

○松川委員 ありがとうございます。確かにモー

ダルシフトという観点で言うと、御指摘のとおり、内貿の東京港の受入れは数字が示すとおりなのかも分からないですね。ありがとうございます。

○柴崎委員 環境的なことを考えても、そういう方向に持っていくべきだろうとは思いますが、一般論的に言っても。それを目指して貨物の取扱いを増やしていく、あるいは受け入れ切れませんというのはせめて避けるように頑張るというのはあり得ることだろうと思います。

○根本部会長 ありがとうございます。トラックドライバーが不足して、RORO船とかフェリーに期待が高まっていますけども、東京湾でぜひそういうのを受け入れるということになっても、それは東京港の奥のほうまで来るのか、湾口のほうで受けるのかみたいな話、やっぱり経営全体でどういうふうにしていくのかというのと東京をどうするかという話と関係してくるかもしれませんね。ありがとうございます。

○柴崎委員 理想としては、外貿ターミナルと一緒にやるとか隣にあるとかそういうのが。

○根本部会長 そういう面はありますね。

○柴崎委員 大きいところだと大変だと思うんですが、小さい港だとそういうことを考えていた

りすることもあると思うので。もちろんそのほうが理想ではありますけど、なかなかそこは難しいところもあるとは思いますが。

○根本部会長 ありがとうございます。

○吉江委員 今の点で、先ほどシンガポール港と言いましたけども、シンガポール港と東京港の最大の差は、トランシップ港なのか、そうじゃないのかという。東京港はトランシップ、ほとんどないはずですね。トランシップ港の何がいか。それは、コンテナが内陸に入ってこないで、港の先で終わっちゃうことなんですね。そうすると、都市の渋滞みたいなものの影響が最小化される。そういう観点も含めて、内貿へのシフトというのは非常にいい方向に動くんじゃないか。

あと、バンプールなどが散在しているという問題もありましたけれども、こうしたものを計画的に上手に配置して、港の中で交通流を収めると。これもシミュレーションするとどうなるのかというのは分かりやすい。特に通常の一般の車両が混入してこないと、シミュレーションは非常にやりやすくなります。それで、うまく配置を考えて、内貿のシフトを促進して、港運さんの負担を下げることによって港運さんの生産性を向上して、より儲かるようにしていくということ、儲からなければ意味がないので、

港で儲けていくと。トラック会社は運転手が不足しているのでトラック会社も助かるということ、私の夢なんですけども、そういう方向性も、内貿を考える上で、単純に内貿がこれからのどのぐらい増える、減るということではなくて、もうちよつとネットワークを通じた考え方をしているのなら、よい配分、よい配置が考えられるんじゃないかと思います。

○根本部会長 すばらしいですね。ありますか。

○木戸委員 外貿なんですけど、私も外貿専門なんですけど、いろいろな日本の地方から出てくる貨物というのは内航船で積まれて、例えば東京であつたり、そういうところで本船に積み替えるということもやっている。日本に約九十近く地方港があると。各都道府県にこれだけ地方港があつて、その港を、それぞれの出身議員さんがそこに船を誘致しようと、そこで出そうというのをやられています。実際問題、その辺の貨物というのは、ほとんど日韓フェイダーとか、その辺で、中国だ、韓国だに行っちゃっているということがあつて、そういうのもつともつと東京なり京浜港に集めればというように思うんですけども、京浜港も同じターミナルで大きな船が入っている横に、ちっちゃい船はなかなか入れない。内航船はずっと待たなきゃいけない。効率が悪いのでなかなか便数が増えない。

そうすると、そこにコストの安い中国船社、韓国船社がどんどん出てきて、誰が膨らんだかというところ、釜山ですよ。阪神以西を見ますと、もうほとんど釜山です。広島辺りでも多分六割、七割は韓国に行ってしまう。神戸港に来ないです。それがだんだんとやっばり、東北であったりそういうところも含めてですけど、関東のほうに押し寄せているんだというところはあると思います。

ですので、おっしゃるとおりなんですよ。できる限り集まってくる、そういう競争力を持つという。私、冒頭で競争力と申しましたけども、そういうところでやっばり一つの港に物が集まってくるというところが、例えば船屋というユーザー側にとって見ると、極めて魅力的な港になっていくということなので、これはほとんど外貿と内貿というのは一心同体というか、表裏一体と言えらると思います。

以上です。

○根本部会長　ありがとうございます。

○柴崎委員　今のコメントに対して。阪神港だと多分、釜山との競争というのは本当に真剣に考えないといけないと思うんですが、京浜、東京の場合は、釜山によく行くのは、日本海側だと瀬戸内辺りとか九州とかだと思うので、今おっしゃられたように、少し競合している場所もある

るとは思うんですけども、東京としては、東日本というか、東北とか北海道とか、その辺が中心になるのかなとは思いますが。ちょっと簡単に。

○根本部会長　ありがとうございます。それでは、次のテーマに行つてよろしいでしょうか。次は、防災・維持管理というところでコメントをいただければと思います。特にこの検討の視点、それに関して何か御意見。

お願いいたします。

○河合委員　河合です。私の専門は、波浪とか高潮とか海の自然現象と防波堤とか護岸とか土木構造物を専門としておりますので、そういう観点から少し御提案したいと思えます。検討の視点の二つ目のところに、「気候変動による平均海面水位の上昇など」って書いてありまして、まさしく海面上昇するのは間違いないので、これはどんどん検討を進めていく必要があると思っております。この「など」というところで、多分事務局は高潮と波浪を念頭に置かれていて、それもぜひ進めるべきで、もう一步進めて、風と温度ということも頭の片隅に置いていただければと思っております。強い風が吹いてコンテナがばらばらになったりとか、そういうことも起きますし、温度が上がるといのは環境にも影響するし、我々はふだん箱物ばかり考え

ているんですけど、実は港の中で働いている方もたくさんいらっしゃいますし、観光客もやってきます。ですから、物だけじゃなくて、人に対しても風や温度がどう影響するのか。別にメインにする必要はありませんけど、そういうのも忘れないで議論していく必要があるんじゃないかなと思います。

気候変動が起きると、例えば台風のパターンが変わって船が欠航しやすくなって物流は困るといふ、そういうレベルの話もありますし、世界の経済が大きく変わって、根本的に変わってしまうということもありますよね。なので、気候変動をメインに議論していただく必要はないんですけど、時々、気候変動のことも、各分野、物流も防災も環境も、気候変動ということとをキーワードに考える時間があってもいいのかなと考えております。それがまず一つです。

もう一つは、情勢の変化のところの最初のところには首都直下地震って書いてありまして、東京都さんにとってはこれが最大の関心事というのにはよく分かって、少ない文章で書くんですけど、これを書くんですけど、南海トラフ地震が迫っていますので、日本を代表する東京港としてどんなお手伝いができるのか、そういう視点も持っていていいんじゃないかなと。

資料3で、東京港の背後圏というのが二十三

ページにあつて、地図を見ると、東北地方とのお付き合いは大分あるようなんですが、今度、南海トラフ地震が起きますと、東海地方より西なので、そういうところも注目してほしい。です。で、東京港の長期計画と言いつつも、東京港ばかり見るんじゃないかと、もうちよつと日本全体を眺めてみるのが必要で、同じ東京都さんの中でも離島も決して忘れないようにして検討していく必要があるのかなと思いました。ですので、基本はこの一枚紙に賛成しますけど、こういう観点も忘れないでいただきたいという御提案でした。

以上です。

○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。

それでは、続きまして、環境に行きたいと思えます。環境について、何か御意見ございますでしょうか。

どうぞ。

○柴崎委員　私、今年、運輸総合研究所の船舶の代替燃料の検討の委員会にも少し参加させていただいでいて、そこで、ここに書いてあるような水素とかアンモニアとか、今、LNGが始まっていると思うんですけど、そういう議論も結構あつて、御存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、日本もそうですけど、コロナから

の経済回復の起爆剤に脱炭素社会、水素社会の実現みたいなのを起爆剤にしようというのは、特にヨーロッパではそういう意識が強いという話を複数の方から伺ったりもしているので、その辺も二十年後とかいうときには絶対考慮する必要があると思うんですけども、具体的に何かというところからないんですが、今、その中で勉強しているのはバンカリングですね。東台湾の中でも検討されているとは思いますが、けれども、その辺が、もしかしたらあるかもしれないなと思います。

○根本部会長 ありがとうございます。これは、船は大きく変わっていくんですか。

○木戸委員 海運業も、世界的に温暖化ガス、海運業自体が排出する温暖化ガスが世界の二%とか三%とか言われていますが、これを二〇五〇年までに、二〇〇七年度比較で半減しなさいというのが今、ルールづくりが行われたということ、船の寿命というのは、一回竣工すると第一線で走るのが大体十五年から二十年。例えば、今日船を発注して二年後に出てくる。二〇二二年にできて、そこから二十年ということ、二〇四二年に現時点でのテクノロジーの船が走っているわけです。ということは、四、五年後から造っていく船はほとんどゼロエミッションの船を造っていかないと実際に半減させ

ることは難しいというのがあって、実は海運業も、自動車業界で今、百年に一度の大変革と言われているんですけど、それよりもっと大きな大変革と。

現時点でどの代替燃料が一番いいのか。L N Gというのが一番近いと思うんですけども、これも化石燃料由来であると。アンモニアというものもありますけど、どうやって取り扱うんだと。じゃ、究極的には水素なんだろうが、それとてまだまだ技術の確立ができてないという状況なので、恐らくこの五年ぐらいで最終的な燃料がどこに行きますよというのが見えてくると。それが見えてきた時点で、先ほど柴崎委員がおっしゃられたとおり、じゃ、海運業、あるいは来た船にどうやってその燃料を安全に安価に供給できるか。やはり供給できる港、できない港というのは出てくると思いますので、そこはやはりかなりポイントを置いて考えるべきかなと思います。

以上です。

○根本部会長 ありがとうございます。よろしいですか。

そうしましたら、続いて、観光・水辺のまちづくりに関して、何か御意見ございますか。

どうぞ。

○玉井委員 今、私、ずっとお話を聞かせていた

だいて、観光という視点で港湾を大所から議論していただくのは、長い歴史の中でも多分初めてではないのかな。実は今、現状と課題をずっと拝見させていただいて、キーワードになるのを拾ってみたなら、まず一つは大型化、IT化というものがあつて、もう一つ、老朽化と交通渋滞というキーワード、これは全てに関わってくると思うんですが、今お話をずっと聞いていまして、観光と物流というのはどうも、先ほど松田委員からお話がありました、ひよつとしたらトレードオフの関係になってしまう。

昨年、三千二百万、インバウンドがあつたんですが、実は観光庁もここまで一挙に伸びると思つてなかつたんですね、実態は。このときに、観光立国と社会との、いわゆる外部不経済みたいなものが如実に出てきてしまった。これをどうしていくかという問題、まだ解決しないうちに今回のコロナみたいになつたんですけども、実は私は、一つ重要な視点として、観光立国を標榜したのは結構なんです、世界の一番大きな観光立国はフランスなんです。仮にフランスのパリを中心に一千キロの円を描いてみます。それと同じように、東京を中心に一千キロの円を描いたときに、地図を見て何が違うか。これ、学生にもよく言うんですけど、基本的に日本は陸がないんですね。観光という視点

から見ると、日本に来るのは空と海しかない。そうすると、空港と港湾の整備をしないと、二〇二〇年、四千万を目標にしましたが、二〇三〇年、六千万という数字を示した。でも、私はこれは多分不可能だと思っていました。

というのは、フランスが最高のインバウンドがあつて、大体九千万弱だったと思いますけども、ここから陸を除くのは非常に難しいんですけど、陸を除いた実際のインバウンドの数字というのは四千万強なんです。その段階、陸を除いた空と海から一番多い国はスペインなんです。それが大体五千万前後です。そうすると、日本の三千二百万というのは、これは陸を除いた観光インバウンドを受け入れられるということから、かなりいい数字になってきているはずです。これを六千万にするということになると、現状ではほとんど不可能だと思います。空港の整備も港湾の整備もできていない。クルーズ船が十万、二十万トン級が入ってきただけで交通渋滞が起こってしまう。

そうすると、今の交通渋滞、仮に十五万トンぐらいのクルーズ船が入ってくると大体三千名くらいですから、それを全員が降りないとしても、例えばエクスカーションをやる場合に、最低でもバスは数十台から百台ぐらい必要になってくるわけですね。そういうことも考える

と、これが物流とどういうふうな、今皆さんのお話になったものと整合性を取っていくかというのとはものすごく重要な問題。観光という視点だけのインバウンドを考えると、来てほしいんですけど、それをどうやって整合させていくかというのは非常に大きな問題になってくるんじゃないかと思っています。ぜひそういう視点から、必ずしも外部不経済にならないように観光を考えていかなきゃいけないなと思っております。

以上です。

○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。  
どうぞ。

○松田委員 観光の「現状と課題」というところに、「魅力的な観光資源が集積している」とあります。確かに臨海地域全体として見ると非常に様々な魅力ある資源があるわけなのですけれども、実は私、別の東京都の部会で、もう少し臨海地域の解像度を上げて、どこに何があるのかというようなことで議論したことがあるんですけど、もう少し解像度を上げてみますと、非常にそれぞれが分散している。散乱していると言ってもいいぐらいです。下にあるように、公共機関で回遊性が非常に低い。ゆえに、若者はまだしも、もう少し高齢者になってくる

と、とてもではないけど移動ができないので、こういった魅力ある観光資源にアクセスできないというようなことがやはり大きな課題ではないかなと思います。ですので、決して集積しているという現状ではないという視点に基づいて、回遊性、あるいは新たな集積をつくるという観点から、観光については議論していくのも必要なのではないかと思います。

以上、意見です。

○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。  
どうぞ。

○柴崎委員 先ほど、物流と観光がちょっとバッティングするんじゃないかみたいなお話だったと思うんですけど、港湾計画って、御存知かもしれませんが、一般論的に言うと、だんだん物流は船が大型化していくので沖合に出たって、それで手前の使われなくなったところが観光、レクリエーションに転用するということだと思うので、それがうまくいってれば、棲み分けができますし、集積も本当はしているはずなんですけども、それがいろんな経緯で分散しちゃっているとか、そういうことだと思いません。今、難しいのは、急にクルーズ船が大型化して中まで入ってこれないというのがすごく大きな問題だとは思いますが、基本的に

はまちに近いところは観光で、物流はどんどん  
沖へということだとは思いますが。コメントです。

○根本部会長　ありがとうございます。  
どうぞ。

○吉江委員　観光が散在している話と直接は関係  
しないんですけども、私、たまに東京のコンテ  
ナターミナルを見せていただきに行くことも  
あるんですけども、非常にアクセスが悪いんで  
すよ。多分どこの港も大体、港運さんの従業員  
の方は通勤がとっても大変なんじゃないかな  
と。公共交通機関が全然なくて、たまに朝と夕  
方だけバスがあったりもするんですけども、  
そこからまた歩いて何百メートルみたいな。こ  
れは、観光船が着いたときも結局、公共交通機  
関が伸びてきてないので、どこか行くのがどう  
しようもないという感じがします。それに対し  
て、横浜港は割と、横浜港が観光資源がそれこ  
そ集中しているのかもしれないんですけども、  
ぐるぐるぐるぐる回っているバスが走ってい  
たり海上バスが走っていたりというところ  
とがあるんですね。そうすると、東京湾も海上  
バスというか、隅田川から下ってくるのはあり  
ますけれども、ふ頭間の旅客というのものもあるの  
かな。

先ほどもあつたんですけども、散在している  
シャーシプールとかそういうものを結ぶふ頭

間の道路みたいなもの、そういう交通整備がとても不足しているんじゃないかな、今までの港湾計画では足りてないんじゃないかなと。そういうのを観光の視点からバックアップするところができるんじゃないかと思った次第です。

あともう一つは、がらつと変わりますけれども、先ほど防災の話もあつたんですけども、逃げやすいかどうかというのもあると思うんです。大型化したクルーズ船、コンテナ船もそうですけれども、皆、頭から岸壁に着けます。だから、港湾計画の法線を書くときに、その後、逃げろ、港外避泊しろと言われたときに逃げやすいかどうかというのも、ぐるっと回さなきゃいけないとなると、いざというときに逃げられないと思うんですね。そういう意味でも、安全・安心ということでは、すぐ逃げられますというアピールができると思います。

○根本部会長 ありがとうございます。専門的な話。

大体お約束の時間になってきちゃったんですけども、全体を通して、何かコメント、検討の視点であればお伺いしたいですけども、よろしいですか。

#### (四) 今後の予定

○根本部会長 それでは、今お伺いしたいいろんなコメントを参考に、これから、次回以降検討を進めていきたいと思うわけですけれども、今後の予定、四番のところ、御説明をよろしくお願ひいたします。

○水飼計画課長 事務局から説明します。資料2の十八ページを御覧いただきたいと思います。第二回につきましたは東京港の視察となつてございますので、第三回の検討部会に向けました提示資料のイメージでございます。現在、以下に示しますようなデータを、資料を取りそろえまして御提示させていただくことを考えてございます。

まず、基本的なフレームとして、世界人口を含めた人口、GDP、東京港の現状としまして、航路、方面別貨物量やトランシップ量、それから、情勢の変化としまして、世界、日本における大型化の進展状況、世界、日本の各港の港湾施設の整備状況、東京港自体のふ頭施設の状況、ヤードの広さを含めた状況、荷役機械の状況と、いうことで、船等を受けるためのスペックをしっかりと確認させていただきたいと思ひます。それから、右側に移りまして、生産性の向上で、最先端技術の活用ということで、これの取組の状況、背後圏との道路を含めたネットワー

クの状況、それから、直背後、ふ頭の混雑の状況、対策の取組状況、こうした情報を含めまして、最終的に取りまとめの方向性の素案として、港湾施設の規模あるいは配置、道路ネットワーク、交通混雑への対応、最先端技術への対応等の考え方をお示しさせていただきたいと考えてございます。

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。

○松川委員 第三回の検討部会の資料なんですが、外貿コンテナ、あるいは物流の外貿については第四回の議題にもなっておりますので、事務局でもし第四回の資料はまた別途次回以降に提示していただくという御予定でしたら、できれば一緒に御提示いただいたほうが。第三回と第四回、いずれにしても関連づけて議論したほうがより効率的かと思うんですけれども、御検討いただければと思います。無理を申し上げますけれども。

○根本部会長 どうぞ。

○水飼計画課長 事務局でございます。可能な限り、データのほう、今日の議論でも関連性が非常に高いということがございましたので、取りそろえたいと思います。

○根本部会長 今日、非常に重要なコメントを幾つかいただいたと思うんですけれども、二〇〇

三年の基本構想でどういう将来像が描かれていたのか、それをやっぱり踏まえて、「モデルチェンジ」という言葉を使うわけですから、それもちよつと御紹介いただきたい。あと、京浜港全体を見てどういうふうにしていくのか、あるいは、日本全体の中でどういう役割をするのかというところから、東京港の位置づけもやっぱりしたほうがいいんじゃないかというコメントもありました。そこら辺、次回まで間に合うかどうか難しい面もありますけれども、ぜひ次回、あるいは次々回、お願いしたいと思います。

あと、港湾データ連携基盤というんですかね、これも相当勉強しないと、最新の仕組、我々が理解するのは難しいですけれども、頑張って勉強して、そういう資料も次回、あるいは次々回に提供いただきたいと思います。それでよろしいですか。それでは、本日はこれでよろしいですかね。活発な御議論どうもありがとうございます。第三回以降は、各分野の具体的な議論に入っていきたいと思えます。引き続きよろしくお願いいたします。

それでは、事務局から連絡がありましたらお願いいたします。

○山田企画担当課長　それでは、事務局から、次回の検討部会について連絡事項を申し上げます。次回の第二回検討部会は東京港の視察でござ

ございました、一月十九日に開催させていただき  
予定でございます。視察先としましては、船に  
よる海上からの東京港の御紹介や東京国際ク  
ルーズターミナル、中央防波堤外側コンテナ埠  
頭等を予定しております。詳細な御案内につ  
きましては、別途御連絡させていただきますので、  
御参加のほど、よろしくお願いいたします。

事務局からの連絡事項は以上となります。

○根本部会長 それでは、これもちまして閉会  
といたします。長時間どうもありがとうございます  
ました。

## 閉 会

(午前十一時三十九分)

— 了 —