

平成十五年度

第七十一回

東京都港湾審議会速記録

日時 平成十五年十一月六日(木曜日)
於 東京都庭園美術館

新館 大ホール

次第

- 一 開 会
- 二 諮問事項
中央防波堤内側海の森(仮称)構想について
- 三 報告事項
第二十二回港湾環境整備負担金部会報告について
東京港第七次改訂港湾計画の基本方針について
(基本方針検討部会中間報告)
- 四 局長挨拶
- 五 閉 会

出席者

学識経験を有する者

- 社団法人経済同友会副代表幹事・専務理事
三菱鉱石輸送株式会社常務取締役
- 社団法人日本港湾協会理事
富士常葉大学環境防災学部助教
千葉大学園芸学部教授
- 東京農工大学農学部教授
青山学院大学経営学部教授
江戸川大学社会学部教授
- 江川川大学社会学部教授
前・財団法人東京動物園協会常任理事
前・財団法人東京動物園協会常任理事
- 社団法人東京港運協会会長
東京倉庫協会会長
東京港定航船主会会長
東京湾海難防止協会東京支部長
東京港湾労働組合協議会副議長
全日本海員組合関東地方支部長
東京都釣魚連合会会長
- 都民公募
都民公募
- 都民公募
港湾区域に隣接する特別区の区長
- 中央区長
港区長
江東区長
品川区長
大田区長
江戸川区長
- 渡邊 正太郎
上東野 治男
坂井 順行
重川 希志依
田代 順孝
福嶋 司(欠席)
三村 優美子
惠 小百合(欠席)
森地 茂
山田 元一
鶴岡 元秀
伊藤 幸治
犬塚 研哉
村田 貴
都澤 秀征
藤澤 洋二(欠席)
吉田 米豊
南 博
木川 り子
矢田 美英(代理)
原田 敬美(代理)
室橋 昭
高橋 久二
西野 善雄
多田 正見(欠席)

東京都議会の議員

東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員
東京都議会議員

関係行政機関の職員

東京税関長
関東地方整備局長
関東運輸局次長
東京海上保安部長
警視庁交通部長

臨時委員

横浜国立大学教授
日本郵船株式会社
東京大学大学院教授
東京工業大学大学院教授
(財)港湾空間高度化環境研究センター審議役
安田倉庫株式会社常務取締役
ジャーナリスト
三井物産株式会社 運輸・物流本部運輸物流統括部部长

東京都職員

立石晴康(欠席)	港湾局長	成田浩
佐藤裕彦(欠席)	技 監	高野一男
大山均	総務部長	浅倉義信
藤井一	港湾経営部長	片岡貞行
和田宗春	臨海開発部長	高松 巖
丸茂勇夫	港湾整備部長	樋口和行
大西由紀子	開発調整担当部長	萩原 豊吉
森信茂樹(代理)	計画調整担当部長	松井 創
渡辺和足(代理)	参事(物流企画担当)	新田洋平
野竹和夫	参事(環境対策担当)	安藤 哲士
佐藤清志	企画課長	岡崎 義隆
渡邊晃(代理)	計画課長	石山 明久
来生新(欠席)	副参事(計画調整担当)	大和田 元
青山正裕(欠席)		
家田仁(欠席)		
中井検裕(欠席)		
中浜昭人		
藤本隆生		
森野美德		
横山博史		

開 会 (午前十時二分)

岡崎企画課長 お待たせいたしました。定刻を過ぎましたが、ただいまから第七十一回東京都港湾審議会を開催させていただきます。委員の皆様には雨の中、またお忙しいところ、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私は、企画課長の岡崎と申します。

議事に入ります前に、本日の委員の出席状況でございますけれども、ただいま基本方針検討部会の委員並びに代理出席の方を含めまして、計三十三名の委員の方に現時点でご出席いただいておりますので、定足数を超過しております。

お手元に配付させていただきました資料でございますけれども、会議次第に続きまして、資料1が中央防波堤内側海の森(仮称)構想の諮問文とその説明資料でございます。資料1・2が「参考資料」。1・3が専門部会の委員の名簿(案)でございます。

資料2が「港湾環境整備負担金部会の報告」でございます。資料3が「東京港第七次改訂港湾計画の基本方針中間報告」の概要でございます。資料3・2が本文となります。

それに人事異動等に伴います新たな委員名簿と本日の座席表でございます。

また、この会場を管理している東京都歴史文化財団さんの好意で、隣接の庭園美術館の入場券をちよつだいしてございます。ご都合がよろしければ、こちらになつてくださいます。

なお、本審議会は公開とさせていただきます。

それでは、渡邊会長、ごつぞよろしくお願ひ申し上げます。

諮問事項の説明、審議

中央防波堤内側

海の森(仮称)構想について

渡邊会長 おはようございます。本日のこの会議は十一時四十分を目安に会議を進めてまいりますので、よろしくご協力のほどお願い申し上げます。

まず初めに、諮問を受けます中央防波堤内側海の森構想につきまして、事務局からご説明をお願い申し上げます。

高松臨海開発部長 臨海開発部長の高松でございます。中央防波堤内側海の森(仮称)の構想につきまして説明申し上げます。

この海上公園の名称でございますけれども、仮称でございますが、海の森といふふうに我々言っておりますので、「こ」では海の森と表現させていただきたいと思っております。

この海の森の予定地は、東京港の中央に位置いたしました。面積が約八十八ヘクタール。昭和四十八年から六十一年まで、区部で発生いたしました一般ごみで埋め立てた土地でございます。資料1、それから参考資料として書いてございますが、資料1・2に基づきまして説明をさせていただきますので、あわせてこちらいただければと思っております。

さきの海上公園審議会答申、今後の海上公園のあり方において、この海の森に關しても十分にご議論いただいた上で、自然再生、都民等との協働といった基本的な方向を示していただきましたけれども、今回はその後の海の森の整備に向けまして、専門的にご意見をいただくために、構想の策定を当審議会

にお諮りするものだと思います。

まず資料1をごらんいただきたいと思えます。諮問の内容でございしますが、この海の森の構想を策定するに当たり、どのような公園にするかという公園計画とあわせて都民、企業等との協働など新しい事業の仕組みはどうするかという、いわばハードとソフトの両面においてご意見を伺ってまいりたいと考えております。

答申の時期でございしますが、平成十七年三月ごろまでに答申をいただければというふうに思っております。

このたび諮問をいたします背景について、ご説明を申し上げますと思います。

第一に、この海の森に対しましては、都議会を初め、提案、質疑をいただき、市民や都民や企業などさまざまな要望や協力または参加の申し出が多数寄せられております。その中では早期着工が強く望まれているというふうに言われております。

第二でございしますが、平成十三年十二月、内閣の都市再生本部による都市再生プロジェクト第二次決定におきまして、この中央防波堤内側に大規模な森を整備することが挙げられております。都といたしましても、国のプロジェクトと整合性を図りながら進めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

第三には、後ほどご説明を申し上げます東京港第七次改訂港湾計画の基本方針の中間報告、さらに先月十四日に東京都都市計画審議会から答申をいただきました「東京らしいみどりをつくる新戦略」などにおきましても、東京の「水と緑のネットワーク」を拡充するとともに、隣接区市と連携いたしまして、「海辺の回廊」を形成する必要があるなど、提案が示されております。海の森はこの拠点として位置づけられており、構想の実現化に向けた取り組みを進める必要があるというふうに考えてお

ります。

第四に、昨年四月に城南島と中央防波堤外側埋立地とを結び臨海トンネルが開通いたしました。さらに平成二十二年には臨海道路の完成が予定されているということなど、当地域への交通アクセスが改善される見通しが立つようになりました。このような状況を踏まえまして、海の森構想を策定することとしたわけでございます。

続きまして、構想策定の基本方針として三点挙げてございします。資料1の二枚目をごらんいただきたいと存じます。

一つには自然再生の取り組みを進める。二つには都民、企業等との協働による新しい事業の進め方を構築する。さらに三つ目には、活気ある個性的な公園づくりを進めるといたしております。これらにつきましては、今後のご審議の参考といたしまして、資料の三枚目に挙げさせていただきました検討の視点とあわせてご説明させていただきます。

まず、海上公園計画に關しましては三点上げてございします。

第一に自然再生の取り組み方でございしますが、広域的な水と緑のネットワーク、臨海部における海辺の回廊などを形成するための拠点といたしまして、多様な生物の生育の確保、あるいはヒートアイランド現象の緩和への寄与、自然との触れ合いの場の拡大などを図っていく必要があると考えております。そのためにこの海の森を具体的にどのような自然再生の取り組み方で進めるのか、十分に検討していくことが重要であるというふうに考えております。

さらに海の森の計画地は、いわゆる一般ごみと建設発生土より埋め立てられた土地でございまして、潮風の影響が大きいなど、特殊な環境にあるため、自然再生を進める上でも、緑化方法、その手法などを十分に検討する必要があるというふうに考えております。

第二に、東京の新たなシンボルを形成するという視点でござい
ます。海の森の計画地は東京港の中央部に位置することとせよ、
羽田に離着陸いたします、飛行機の航空路の真下にあります、
海と空の玄関口と言える場所でございます。

また、完成いたしますと、東京二十三区内におきましては最
大級の公園となることなど、東京のランドマークとして新たな
シンボルとなるような公園づくり、公園とすることが望まれる
というふうに考えております。

第三に、活気ある個性的な公園づくりを進める必要があると
いう視点でございます。先ほど申しましたように、臨海道路が
全線開通いたしましても、まだ鉄道などの公共交通機関からは
遠くにあります、一般利用の方々がおいでになりにくい場所
であることは事実でございます。そのため、自然再生の取り組
みと調和を保ちながら、他の公園との機能分担、あるいは個性
的な魅力ある公園づくりなど、いかに公園として活性化を図っ
ていくか、そして多くの方々に利用していただくということが
大きな課題になるつかと考えております。

次に、新しい事業の進め方に関しましては、第一に都民、企
業等との協働による事業の進め方を構築していく必要があると
考えております。公園で木の手入れをしたいとか、あるいは森
をつくる手伝いをしたいなど、都民の方々やあるいは企業の要
望や協力の申し出がいろいろと寄せられておるところでござい
ます。海の森はこういった要望にこたえられる場所ではないか
というふうに考えております。

都民の方々が整備や管理に参加することを通じまして、公園
への愛着が醸成されることを期待しているわけでございます。
この海の森を舞台にして、例えばトンゲリから苗木をつくり、
それをみんなで植えて育てるなど、都民や企業の方々が参加す
る場面がいろいろと想定もできます。時間をかけて公園づくり

を進め、大人から子供へ、次世代へと次々に伝えられていくよ
うな、そういう公園づくりというものを目指したい。そのため
にも、持続的な協働の取り組み方、仕組みを構築することが大
切であるというふうに考えております。

第二の視点でございますが、先ほど申しましたように、公園
づくりが長期にわたるといことから、整備・完成されるまで
に時間がかかる区域が出てくると思います。そのような場所を
整備するまでに、ほったらかしにするのではなく、有効に活用
いたしまして、その後への整備やあり方に役立つような方策を
あわせて検討できれば、より一層望ましいものができるんでは
ないかというふうに考えております。

さまざま申し上げましたが、このような視点から、海の森の
構想を策定いたしてまいりたいと存じておりますが、委員の皆
様にはいろいろな角度から、視点から、専門的な意見を幅広
くいただいて、ご審議の上、答申をいただきたいというふうに
存じております。

以上、簡単でございますが、中央防波堤内側海の森構想の諮
問事項の説明にさせていただきます。ありがとうございます。
渡邊会長 ありがとうございます。ただいま説明がありました
た海の森構想の検討につきましては、専門的な見地から十分に
時間をかけて、慎重に議論する必要があると考えます。

したがって、専門部会を設置して検討を重ね、本審議会
に報告していただき、答申することが適当と考えますが、いか
がでございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

渡邊会長 ありがとうございます。本件の諮問事項につきま
しては、部会を設置いたしました。検討してまいることといた
します。

部会の委員につきましては、東京都港湾審議会条例第八条の

第二項に、「部会は会長の指名した本審議会の委員及び臨時委員をもって組織する」となっております。

この規定によりまして、私会長のほうから指名させていただきますかと思えます。皆様、お手元の資料1・3をごらんください。

本審議会の委員から福嶋委員、田代委員、恵委員、山田委員、吉田委員にお願いしたいと存じます。

さらに、外部から社団法人経済同友会常務理事安生氏、社団法人日本環境教育フォーラム専務理事岡島氏、明治大学農学部教授輿水氏、特定非営利活動法人NPO birth事務局長佐藤氏、日本野鳥の会参事下重氏、日本大学理工学部教授横内氏でございます。

以上の委員の方々に、「検討をお願いしたいと思えます。

本件は当甲議会に統合前の海上公園審議会の答申の中で提言したものでございますので、その際の議論等を十分に踏まえまして、「検討いただくことを私からお願ひして、今回特に意見がなければ、時間の都合もございまして、次の報告事項に入りたいと存じます。よろしくございませうか。

室橋委員 意見というよりも、ちょっと申し上げておかなきゃならんことございまして、「承知おきいただきたいと思っておりますが、また専門部会の審議の中で取り上げていただければという気持ちで、ちょっと発言させていただきます。この中防の内側の帰属の問題でございますが、「承知だと思えますけれども、まだ帰属が決まっておりますんで、そして先般、港、中央、品川三区が帰属の問題についてその主張を取り下げて、当面は江東区と大田区が帰属を主張して、これが今いろいろ話し合い、あるいは最終的には東京都の調停ということになる可能性が強いという状況でございます。

そこで、港、品川、中央が権利放棄といえますか、帰属を主

張しないかわりに、中防内側の土地利用について、できるだけ三区の区民の共通の施設としてスポーツ、あるいはそれに関連した施設をぜひ欲しいと。実現してほしいという要望が附帯事項として付されております、したがって今後の検討の中で帰属問題に絡むこの三区の主張、あるいはまた五区の意向を十分酌んで、区民の状況を酌んで、そして審議していただきたい。これをご意見として申し上げておきたいと思えます。

以上です。

渡邊会長 済みませんけれども、会場が広くて、暗いものですから、発言の際には、お名前をお願いしたいと思います。

室橋委員 申しわけありません。江東区長の室橋です。どうぞよろしく。

渡邊会長 ありがとうございます。

これは都側としてはよろしくございませうか。

高松臨海開発部長 それも含めまして、先ほど申しましたように、都民に利用される公園ということも一方であるわけでございますので、また個性的な公園というものもあります。ですから、そういうものも含めまして、この審議の中で検討事項とさせていただきますたいというふうに思っております。

渡邊会長 それじゃ、承知いたしました。

ほかにご意見がなければ、次に進ませていただきたいと思います。

報告事項

第二十二回港湾環境整備

負担金部会報告について

渡邊会長 次に、第二十二回港湾環境整備負担金部会の報告について、坂井部会長にご報告をいただきたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

坂井委員 港湾環境整備負担金の部会長を仰せつかっております坂井でございます。平成十四年度の港湾環境整備負担金部会の審議の結果につきまして、ご報告を申し上げたいと思います。

これは去る、といましても少し前でございますが、平成十四年十一月二十六日に港湾環境整備負担金に係る負担対象工事の指定につきまして、知事から当審議会に諮問がございました。お手元の、恐れ入りますが、資料の「港湾環境整備負担金部会の報告」という冊子がございますが、それを、ごらんいただきたいと思っております。

一 ページを開いていただきますと、これは知事からの諮問書でございます。

それから、次の二ページは、負担対象工事の指定についての諮問の申身でありまして、詳しいことは省略いたします。

それから、その次の最後のページでございますが、負担工事は平成十三年度に全部実施したものでございまして、 からは各項目が表の中にございますけれども、これに基づきまして部会終了後に、平成十五年一月十五日に告示をさせていただいております。その告示の内容は資料の最後の三ページをごらんいただきますと、答申書になっておりまして、部会で慎重な審議の結果、東京都港湾審議会条例八条の二に基づきまして、原案を適当とする旨答申をさせていただきましたので、報告をいたしたいと思っております。ごともありがとうございます。

渡邊会長 ご報告ありがとうございます。

港湾環境整備負担金につきましては、東京都港湾審議会条例の規定によりまして、部会の決議をもって審議会の決議とする

ということになっておりますので、ご了承願います。

東京港第七次改訂港湾計画 の基本方針について

渡邊会長 それでは、次の議題であります東京港第七次改訂港湾計画の基本方針につきまして、ご審議していただきますけれども、昨年十二月、部会に検討と案の作成をお願いしていただいた経過がございます。このほど中間報告がまとまりましたので、森地部会長にご報告をお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いたします。

森地委員 基本方針検討部会の部会長の森地でございます。東京港第七次改訂港湾計画の基本方針の案を取りまとめましたので、中間報告をさせていただきます。

私からはこれまでの検討経過と執筆に当たったの考え方を説明させていただきます、詳細につきましては、事務局から説明していただくことにしたいと思います。

本検討部会は今年の一月以降、計九回開催し、東京港の外貿、内貿機能や背後の港湾物流ネットワーク、東京ベイエリア等各分野ごとに詳細な検討を重ねてまいりました。

特に、港湾事業や物流に係る方々から直接意見を伺う場を設けるなど、できるだけ現場のご意見や実態を踏まえるように留意いたしました。

ご案内のとおり、世界の企業が生産拠点をアジアへ移転させており、アジア諸国との貿易が非常に活発化しております。その結果、世界的な港湾競争においては、中国を初めとするアジア諸港の躍進が著しく、将来的には基幹航路の東京港への奇

港数の減少も危惧されております。

こうした状況の中で、東京港の国際競争力を高め、首都圏の物流革新、改革をリードするメインポートとしての地位を保持していくためには、釜山港に比べて一・六倍とも言われる港湾コストの高さや長い港湾通過時間、ＥＴ化のおくれなどの課題の改善に向けて、港湾物流を大胆に革新していくことが求められております。

また、サプライチェーンマネジメントなど、企業の物流改革が急速に進展していますが、これにこたえ得る港にしていく必要があります。

こうした情勢のもと、今回の基本方針案では、貨物量の増加を背景にスケールメリットを追求しながら、港湾コストを三割下げたことを大きな目標として、ソフト面から重点的に取り組むべき方策をお示しいたしました。

また、ハード面の対策については、厳しい都財政を踏まえ、新設ではなく、既存施設をできる限り活用するように心がけております。

なお、今後貨物需要の伸びにあわせて、新規にふ頭整備が必要となる場合には、民間活力を生かせる新たな整備方式を検討していくこととしております。

さらに物流を東京港だけで考えるのではなく、周辺港との連携や背後圏との輸送も含めて、広域的、総合的な視点でとらえるようにし、そうした観点から物流のボトルネック解消や倉庫等の臨海部になければならない機能についても検討いたしました。

また、羽田空港の再拡張につきましては、港湾機能との共存を図るとともに、景観などにも配慮するよういたしました。

今回提言させていただいたさまざまな取り組みを通じて、首都圏はかりでなく、我が国全体の物流改革を早期に実現するこ

と、その先鞭を東京港が担うべきだという意気込みを示したつもりであります。

次に、東京ベイエリアについてですが、周辺では六本木、汐留、品川など大規模再開発が続々と進行し、地域間競争が激化しております。そうした中で、都市再生のリーディングエリアとして高いポテンシャルを持つこの地域は、水辺の魅力を生かしながら、空港、港湾と一体となった地域の競争力を高めていくことが重要であります。

また、その結果もたらされる経済効果によって、都市の価値魅力上昇のサイクルを導いていく視点も必要であり、そうした観点から検討していくべきであることをお示しいたしました。

また、これまでの都市・港湾両機能の調和や環境の保全・回復などへの取り組みに加え、運河の活性化や観光資源の開拓など、新たな視点からの提案も盛り込むようにいたしました。

今後のスケジュールにつきましては、本日の本審議会での委員の皆様のご意見を踏まえ、都民の意見を聴取した上で、再度基本方針検討部会で審議し、来年一月末ごろ本港湾審議会に最終報告をしたいと考えております。

簡単でございますが、私からの報告は以上にとどめまして、事務局からももう少し詳細な内容につきまして、ご説明をお願いいたします。

樋口港湾整備部長 事務局の港湾整備部長の樋口でございます。それでは、部会長に引き続きまして、内容説明をさせていただきますと思います。

資料でございますが、資料3、A3の一枚もののペーパーでございますが、「東京港第七次改訂港湾計画の基本方針」中間報告（「と」のつもの）、A4の冊子、資料3・2になります。また、「東京港第七次改訂港湾計画の基本方針」の二つの資料でございます。説明については、A4の冊子の本文になります。

うでさせていただきたいと思えます。

それでは、このA4冊子、一枚をめぐっていただきますと、「基本方針の答申に当たって」ということで、背景及び答申の位置づけをお示ししてございます。この答申に当たっての一番下の段にございますが、本答申の期間、あるいは位置づけが書いてございますが、本答申についてはおおむね二十年後を目指すとしておりまして、この答申に基づいて、次期港湾計画を策定する指針とするというように書いてございます。

なお、この答申につきましては、私どもで今年度予定しております新アクションプランだとか、来年度に策定を予定しております総合物流ビジョンなどの指針になるものがございます。

二枚おめぐりいただきたいと思えます。二ページにわたります、目次を記載してございます。この目次の部分で、全体の構成をご説明させていただきたいと思えますが、東京港革新の要請でございます。この東京港の革新では、東京港の果たしている役割、東京港をめぐる諸条件についてお示ししてございます。

が物流拠点東京港の革新でございます、述べられたさまざまな課題に対して、物流拠点としての東京港の今後のあり方をお示しいただいたものでございます。

が活力と魅力あふれるベイエリアの形成でございます、同じく述べられましたさまざまな課題に対して、今後のベイエリアのあり方をお示しいただきました。

が基本方針の実現に向けてでございます、の内容を実現する上で留意すべき点をお示しいただいております。

それと付属資料でございますが、関連する図表、それから諮問文、検討経過などをお示ししてございます。

次のページをおめぐりいただきますと、一ページ目でございますが、東京港革新の要請でございます、先ほど申し上げ

げましたように、東京港の果たしている役割、東京港をめぐる最近の状況などをお示ししてございまして、一ページから五ページに記載がございます。

まず、1の首都圏の生活と産業を支える東京港では、東京港の取り扱い外貿貨物の特徴としては、生活関連物資が非常に多いということ。それから、首都圏全体に幅広く東京港がかかわりを持っているということから、首都圏の生活・産業を支えているといったようなことが記述されてございます。

中段から下の「また」以下にちよつと記述がございますが、東京港では輸入コンテナ貨物の九割が背後圏である首都圏全体で使われていること。それとその下にございますが、輸出についても八割が首都圏から出荷されているということ、東京港が首都圏全体で大きな役割を果たしているというようにことが記載されてございます。

2がアジア諸港の躍進でございますが、一ページの下段から二ページ、三ページにかけての記載でございますが、東京港の相対的地位の低下ということで、シンガポールなど、アジア諸港のコンテナ取り扱い量の急激な増加、あるいは東京港の相対的地位の低下による基幹航路減への危惧といったように、それから、番で、先ほども部長から話してございましたが、東京港の港湾コストが高かったような記述、それとそれの次ににつきましては、物流のグローバル化ということで、生産拠点の移転などにより物流のグローバル化が進展しているというようにことが記述されております。

次の三ページ目にまいりますと、3の物流革新の動向でございますが、外貿についてはコンテナ船が大型化する傾向にあるというように、現在八千TEUの船も登場しているというように、最近の報道によりますと、もっとも大型の船も建造されているといったような話もござ

います。

また、内航海運における貨物のユニット化によるRORO船利用増大や、船の大型化、それから木材、水産関係のふ頭の利用低下、それから物流改革が進む中での高機能物流倉庫の不足や、港湾区域の背後における道路のボトルネック解消の必要性などを記述してございます。

次が、五ページ目でございますが、都市再生のリーディングエリアでございます。この中には、まちづくりを支える場としての東京港の役割、それから六本木、汐留などの大規模開発の進展に伴う地域間競争の激化、それからベイエリアにおける土地利用に対する変化、またベイエリアへの都民の期待さらには東京の再生を牽引する役割などについて、お示しがされております。

次が、六ページ目でございますが、物流拠点東京港の革新でございます。述べた課題への、今後の物流拠点としての東京港のあり方が記載されてございまして、この六ページから七ページ目にかけて、全体の本章のまとめになります。三項目の目標、それぞれ七項目の具体的な取り組みが記載してございます。

まず、六ページ目の目標1でございますがサービスアップ・コストダウン、アジア諸港の対向するコストダウン、リードタイムの短縮、内航海運の革新への対応を行い、メインポートを堅持することとしております。

目標2でございますが、その下でございまして、物流の変革にこたえるロジスティクス拠点としての役割を果たすことや、物流全体の効率化のために、広域的交通ネットワークの構築などが必要としてございます。

六ページの一等下になります。物流の広域連携では、七ページ上段にかけて、東京湾内の各港はユーザーの意向に対

応する中で、適切に競争し、一方で広域的に連携できる共通の港湾サービスの提供を図ることが必要としてございます。

次に、七ページの囲みの中の具体的な取り組みでございますが、七項目ございまして、この1から4までについてはサービスアップ・コストダウンにかかわるものでございまして、1は港湾使用料のインセンティブ制度の導入や規制緩和などによる港湾コストの三割低減、2は三百六十五日二十四時間フルオープンだとか、エー化の推進による手続の短縮などによりまして、貨物取り引きを、二・四日というのが現在かかっている時間でございまして、それを一日に短縮するといった内容でございます。

3は東京港の危機管理体制の充実でございます。

4は既存ふ頭の機能強化、新たな整備手法の提案などがされてございます。

5と6につきましては、高機能物流拠点に関するものでございまして、5は中央防波堤外側埋立地における新たなロジスティクス拠点の形成、6は物流のボトルネック解消を記述してございます。

7は広域連携に関するものでございまして、京浜三港の連携施策の推進、それから総合物流ビジョンの策定といったことがお示しされております。

これらの内容の詳細が七ページから十八ページに記述させていただきます。ただ、主な点だけ補正させていただきます。コンテナ貨物量の予測として、七ページの下段から八ページにかけて記述がございまして、おおむね十年後の外貿コンテナ貨物量を三百五十万TEUを目標に施策を展開していくというふうにしております。

九ページをお開き願います。今申し上げましたコンテナ貨物量の増加に対する考え方でございますが、ここに簡単な図がこ

ございますが、真ん中のコンテナターミナル増強プラン、それと
その下の図で説明しますと、基本的に既存の施設を最大限生
かすというところで、上の第一段階でございますが、まず増加す
るコンテナに対しては既存施設、さまざまな機能強化を図って
対応していく。それで、最近アジア貨物が非常に増えているわ
けでございますが、そうしたアジアからのコンテナ船の大型化
の動向などを踏まえて、さらに必要な施設を整備していくとい
ったような考え方を九ページの図でお示してございます。

次に、十二ページをお開きいただきたいと思えます。4の下
でございますが、新たな高機能物流拠点の形成の前の段のところ
に記載がございますように、高機能物流拠点の形成としては、
中央防波堤外側の埋立地西側地区、これにつきまして、大井・
青海と連携し、東京港の物流の中心を担うエリアとして活用を
図るべきであるとしておりまして、十四ページの上にイメージ
図を記載してございますが、具体的なイメージとしては高機能
倉庫、冷凍冷蔵倉庫、バン・シャーシプールの配置などとも
に新たな発想として、みなとの駅の構想も示してございます。

次に十六ページをお開きいただきたいと思えます。先ほど来
話が出ていたポトルネックの話でございますが、この現状を示
してございまして、上の図でございますが、ちょっと小さく
見づらいでございますが、大変申しわけありませんが、例で申し
上げますと、真ん中の右側のちょっと淡い緑色の部分、首都高
の中央環状線でございますが、この路線、東北道あるいは常磐
道につながる重要な路線でございますが、現在特殊車両の通行
指定がされていないため、背高のコンテナ車両が通過できない
というような状況でございますし、左側のほうの環七、環八に
についても同じような状況が、コンテナ物流車両を迂回せ
ざるを得ないというような状況にもなっております。

こうしたことで、東京港の国際競争力を高めるには、広域的

に物流の効率化を図るべきであり、こうした陸上部のポトルネ
ックの解消が必要としてございます。

次に、十七ページをお開きいただきたいと思えます。総合
物流ビジョンの策定とございますが、物流関係者で、物流効率
化に向けて、さまざまな取り組みが行われているということ
でございますが、今後さらに港湾を含めたトータルな物流最適化
には、首都圏物流を効率化する指針として、総合物流ビジョン
の作成が必要としております。

次に、十九ページをお開きください。活力と魅力あふれ
るベイエリアの形成でございますが、首都東京のリーディング
エリアとなるこの地域では、特有の魅力、可能性を生かして、
調和のとれた複合市街地を形成することし、戦略的な都市経
営の視点の必要性なども示しております。

全体のとめとして、この十九ページと二十ページにお示し
しておりますので、ここでご説明させていただきますが、まず
目標の1でございます。都市機能と港湾機能の調和とございま
して、臨海道路を境に陸側を都市機能、海側を港湾機能に住み
分けることや、運河の利用、都市防災力の向上などが主な内容
でございます。

目標の2、環境の保全・回復でございますが、水と緑のネッ
トワークの構築、多様な水生生物の生育環境の形成、循環型社
会の構築などがその内容でございます。

二十ページの目標3でございますが、都市活動と人々の交流
を支える交通網の整備でございます。ベイエリアにおける交通
網の充実・強化などがその内容でございます。目標の4は羽
田空港との共存でございます。

二十ページの囲まれた内容が具体的な取り組みということで、
六項目を示してございまして、1と2が都市機能と港湾機能の
調和に関するものでございまして、1では職・住の機能が複合

をした魅力的な開発の促進、埋立地におけるニーズの変化に対応した土地利用をお示ししてございます。2は水辺の魅力を高めるための新たな運河ルネッサンスの展開などを示してございます。

3と4は、環境の保全・回復に関するものでございまして、3は大規模な海上公園海の森の整備、浅場の造成などでございます。4は静脈物流ネットワークのための広域的リサイクルに関する積出施設整備などがお示しされてございます。

5は交通網の整備に関するものでございまして、環状二号线整備、放射三十四号线整備、ゆりかもめの延伸などがございます。

6でございますが、羽田再拡張事業への対応としての共存に関するものでございまして、第一航路の拡幅による対面航行化、安全な屈曲角度、現行の船舶が航行可能な高さを確保するという内容でございます。

二十一ページ以降、二十九ページまでが活力と魅力あふれるベイエリアの目標、具体的な取り組みの詳細を示してございまして、何点が補足させていただきますと、まず二十一ページをお開きいただきたいと思いますが、機能別ゾーン図ということ、今申し上げた内容が東京港の中でどんなふうに配置されるかといったようなことをお示ししてございますが、真ん中の左から右に黒い線が、ちょっと細くて見づらくございますが、湾岸道路でございます。湾岸道路の外側を中心に都市機能のゾーン、それから海側につきましては物流ゾーンを設けるというようなことで、この物流ゾーンを囲むように、緑環境ゾーンを配置するというようなことを基本的な考え方にしてございます。

次に、二十四ページをお願いいたします。この下でございますが、新しい考え方として、水辺の賑わい・魅力づくりの中に運河ルネッサンス構想というのをお示しました。舟運利用の

低下した運河などにおいて、新たな発想で規制緩和など行つて利用・整備を進めていくといった内容でございます。

次に、二十六ページをお開き願います。2、自然環境の保全・回復でございます。この水と緑のネットワークの拡充では、この緑の軸の延伸とヒートアイランド現象の緩和の一等下の文にございますが、水と緑のネットワークを拡充し、景観にもすぐれ、都民に親しまれる港としていくとともに、隣接区市と連携し、東京湾全体を視野に入れて、海辺の回廊の形成を進めるべきであると。先ほどの諮問にございましたが、そのような考え方を記載してございます。

それと、新たな海上公園への転換ということで、ここにお示した五つの項目の取り組みを進めることが重要であるとしてございます。

さらに、この生物にやさしい水辺空間の創出ということではこの文の「また」以下にあります。新海面処分場前面の海域に浅場を造成し、東京湾全体の生態系とつながりを視野に入れながら、これまで整備してきた干潟、浅場などのネットワーク化を図り、多様な水生生物の生息が可能な空間を創出していかなければならない」としてあります。

二十七ページをお開きください。今申し上げたものをイメージした図面を上に掲げてございまして、全体的に水と緑のネットワーク、それから浅場・海浜、公園・緑地の具体的配置のイメージをお示ししてございます。

次に、二十九ページをお開きください。5、羽田空港との共存でございますが、港湾と空港との共存として、航路機能確保などのほか、景観、周辺機能への配慮の必要性といったことが示されております。

次に、三十ページをお開きください。この基本方針の実現に向けてということで、三十ページ、三十一ページにお示して

でございますが、でお示した施策を推進するための留意事項を整理したものがございまして、五項目でございます。

1でございますが、広域的課題解決に向けた実効性ある連携は、施策実現に向け、既存の枠組みにとらわれず、国も巻き込んだ首都圏八都府市の連携の必要性などをお示してございます。

2の港湾経営の将来像の検討では、港湾経営の将来像の検討に当たって、さまざまな可能性を関係者や国などを巻き込んで検討すべきしております。

三十ページの下から三十一ページにかけてでございますが、ユーザーの立場に立った規制緩和と慣行改善では、港湾事業を取り巻く厳しい環境の中で、規制緩和、慣行改善については、これまでの取り組みにとどまらず、一層の大胆な取り組みが必要であるとしております。

三十一ページの4でございますが、民間ポテンシャルの誘引・誘導というところで、民間ポテンシャルを最大限に引き出すために、企業活動に関する規制緩和、都市基盤整備、行政分野の民間への開放などをお示してございます。

5の行政の説明責任と効率的な事業展開では、都民や利用者の意見を積極的に取り入れること。それとNPOも含めた参加の仕組みづくり、計画には目標値を明確に示すとともに、状況変化を踏まえた見直しを行うこと。アセットマネジメントを取り入れることなどが示されております。

続きまして、三十四ページ以降が付属資料でございますが、三十四ページから三十六ページにかけて付属資料の目次がございますので、あらあらの説明だけさせていただきますかと思いますが、三十七ページから六十二ページにかけては図表でございます。各章ごとの関連するものを整理して記載してございます。六十三ページから六十六ページにかけてでございますが、

基本方針の検討をお願いした際の諮問文でございます。

また、六十七ページでございますが、基本方針検討部会の検討経過をお示してございまして、七十回の東京都港湾審議会で諮問いただきました。それ第一回から第九回まで、最後は十五年十月十五日でございますが、この中間報告案を経て、きょうの審議会までの経過が記載されてございます。

以上、簡単でございますが、内容の説明にさせていただきますと思います。どうもありがとうございます。

渡邊会長 どうもありがとうございます。

ただいまの報告、森地部会長及び各部会委員の皆様には、ここまで大変よい取りまとめをしていただきまして、厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

それでは、ただいまより今の説明につきまして、皆様方からご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

これに当たってのいろいろな質疑は都側及び今おつくりいただいた部会長初め、部会の委員の方々にも適宜答弁をお願い申し上げます。ありがとうございます。

なお、質問と答弁は、時間の関係で簡潔にお願い申し上げます。

それでは、皆様からご意見をどうぞ。済みません。先ほど言いましたように、最初にお名前をお願い申し上げます。

室橋委員 江東区長の室橋でございます。三点お伺いいたします。

第一点目は、二十四ページの新木場地区などの問題ですが、世紀の大移転と言われている木場移転が行われましたのが昭和四十年代から五十年代。経済状況の変化によって、全く様相を一変しております。ここに書いてありますように、木材関連産業に純化した地区であったはずなのに、木材産業以外の物流や業務、商業が入ってまいりまして、全く虫食い状態でございます。

まして、これをこのまま放置してはごうもならんとはいって、東京都でも臨港地区や用途地区の変更で弾力的な対応を図ってくれているところでございます。

しかし、抜本的な対策が打たれておりませんで、どんどん浸食されて、全くどうにも手がつけられないような状態になりつつある。早急に抜本的な対策を立てていただきたいと思つんですが、この文章でいきますと、どうもその辺のところの強調が足りないのではないかというような気がするんですが、その点が第一点。

それから、第二点目は、最終処分場の有効利用、これは二十八ページでございますけれども、新海面処分場があと何年もつのか、現時点で教えていただきたいと思つんですが、さらに今の新海面処分場以後の埋立処分場の確保はまず無理だろうというのが定説でございます。その後どうするか。これは大問題だと思つんですが、これはあまり問題が大き過ぎて、取り組むのに、それはちょっと我々の生きている時代の問題じゃないということと先送りということでございますが、しかしこれはいずれにしても、どうかしなければならんという大変大きな問題だと思つんですが、この点について、第七次計画ではその辺のところは触れなくていいんだらうか。触れておくべきじゃないだらうかというふうに思つんですが、これが第一点です。

それから、第三点目は、これは前に私も質問したことがあるんですが、いまだにわけがわからないような状態になっている。それは十号その一の南側、ここは住友金属と川鉄と新日鉄三社の企業が独占、占拠しているわけですが、これはもちろん私有地でありましょう。これは昭和三十年代でしようか、四十年代の初めでしようか、東京都が金に困って、何とか買ってほしいということと売った土地だということに聞いておりませぬけれども、現状はどうなっているのか、それがわけわからな

いんですね。

そしてまた、東京都もこの企業に対して、どうすべきかということ働きかけていないし、企業自体も、東京都に何かしてほしいというアタックも全然ない。それから、土地は江東区に所属しているわけでございますけれども、区としても何だかわけがわからないような状態で、お化けみたいなと言ったら申しわけないんですけれども、実際のことを言つて、全然接触がない。現状が全然わからない。将来計画も全くない。何をやっていんだらうという、私には疑問があります。この点についてやっぱり、もつそろそろこれを現状どうなっているのか、どうすべきなのか、企業はどういうふうなことを考えているのか。東京都はそれに対して、どうアタックして、都市機能として、これは図面でいくと物流機能になっていますが、物流としてどうするのか、あるいは背中合わせになっている有明の都市機能との関連をどうするのか。

企業のほうは、値上がりするのを待っているという状況のような気もないでもないんですが、その辺のところ、どうなのか。もうちょっとはっきりしておくべきじゃないだらうか。全く不可解と言わざるを得ないんですが、その点いかがですか。

渡邊会長 そうです。

樋口港湾整備部長 港湾整備部長の樋口でございます。新木場の話でございますが、確かに区長おっしゃるように、今私どもも、あまりいい状況といいますが、憂慮すべき事態があるというふうに。

ただ、非常にこれは江東区さんからの話は私もいろいろ聞いておりますし、日ごろから江東区さんは私どもとコミュニケーションをよくさせていたでいて、いろいろな調整をさせていただいておりますので、その辺は十分承知しておるつもりです。しかしながら、これを全面展開すると非常に地権者が細分化

されたりとかということがあって、江東区さんもただ全体的には区の計画の中でのいろいろなことをお考えになつておられると聞いておりますので、なるだけ早くいろいろな調整をさせていただいて、あそここの場所は区長ご存じのとおり、非常にポテンシャルの高い、駅の周辺でございますし、そういう意味では、今後非常な魅力ある場所でございますという相談をしながら工夫ができればというふうに思っております。

それと、最終処分場の話でございますが平成十五年一月に、私も埋立処分計画を見直しをさせていただきました。これは江東区さんにも説明させていただいたところでございます。十四年から二十八年の計画でございます。この間四千万立米ほどの廃棄物を処分するというふうに考えてございまして、大体内間二百五十万から三百万。新海面処分場は約一億二千万ございまして、相当の埋め立てが可能だと思っております。その後につきましては、今私も、区長がおっしゃるように、それから先ごつするんだという非常に大きな課題もございまして、少しでも延命化していくというふうなことで、環境局のほうでは、これは二三区さんといろいろと協力をさせていただきながら、調整をしながら、少しでも延命化するための策を立てておりますので、その後二十八年以降、改めてその状況を見ながら、検討していくということで、大変申しわけないんですが、具体的に何年というのは難しゅうございまして、大体そのころでも、五、六千万だと残ると思いますが、なるだけ延命化して、区長のおっしゃるように、東京都の最後の処分場でございますので、活用していきたいというふうに考えておるところでございます。

それと、鉄鋼ふ頭の話でございますが、この計画の中で、湾岸より外側は物流ゾーンとして考えているということで、私もはめそここのころは民間岸壁でございますが、岸壁があつて、

ああいう場所というのは貴重な物流のための空間でございます。何とか活用したいというふうに思っております。しかしながら民間の今の景気動向の中で、今区長のおっしゃるような状態になっていると、私も不本意な点がございまして。

今後ともこの計画の趣旨を踏まえながら、関係者と調整の上適切な利用ができるように、いろいろと工夫していきたいと思っておりますので、ひとつよろしくお願いいたします。

渡邊会長 それじゃ、今の専門部会の方、よろしゅうございませうか。

今、聞いていて、何か多少奥歯にもの挟まる言い方があるので、これは一回、後半のところではつきりできるものはなるだけ、やっぱりきちつと考えていく、取り組んでいくということにさせてもらいたいと思えます。

それじゃ、どうぞ。

丸茂委員 都議会の丸茂です。東京港は、物流機能としても大変重要な機能を果たしておりますし、それから水辺空間としても大変貴重なところだといふふうに考えております。先ほども海の森公園等、環境に配慮した計画、大いに進めていただいたと思っておりますが、港湾機能の関係で、これまでモーターシフト、東京都が今ディーゼル車対策等、自動車排気ガスによる環境対策に取り組んでおりますけれども、トラック輸送だけじゃなくて、船舶を活用して物流を機能させていくということで、環境にやさしい物流のあり方、その中で東京港が物流の面でもモーターシフトでどの程度貢献できるのか。その方向に一部取り組んでいるという報道も接しているんですが、以前ベイエリアを含めて、モーターシフトの問題、かなり文言でも記載されていたんですが、ちょっと見た関係ではボトルネック等は書かれてはいるんですが、物流の今後のあり方を含めて、加えていただけとありがたいなというふうに思っております。

それから、羽田空港の関係ですが、私は大田区選出の議員として、羽田の再拡張そのものが、成田空港の住み分け問題を含めて、検討課題が多々あるというふうに考えております。特に今度の再拡張の滑走路の方向が、第一航路の船と交差する形で離着陸がやられる。現在は同じ平行で、B滑走路がありますけれども、ここがもつほとんど着陸専用でしか使っていません。時々離陸には使っていますけれども。

そういう第一航路の安全、それから多摩川河口と東京湾を結ぶ小型船舶もかなり通行しておりまして、そういう港湾機能との安全問題、それから多摩川河口、アサリ等水生生物も豊富なところでして、水生物の環境問題を含めて、検討が必要ではないかと。

それから、やっぱり何よりも航空機そのものの安全問題で、今でもかなり過密化で運行されている、そういうことをもろもろ含めますと、やっぱり東京港の今後のあり方を含めて、十分検討がされなければいけない課題だというふうに考えておりますので、その二点を特に強調しておきたいと思っております。よろしくお願いたします。

渡邊会長 それじゃ、都側からまず、モーターシフトと羽田空港の二つの問題について。

片岡港湾経営部長 港湾経営部長の片岡でございます。それでは、私のほうからモーターシフトの問題について申し上げます。かと存じます。

この報告書の三ページで内航海運における輸送革新という部分がございますけれども、当然この辺、国内輸送においても内航海運を振興していくということは、これはモーターシフトをにらんでの部分当然含まれておるわけでございます。

さらに具体的な例といたしましては、北海道と東京を結びます高速フェリーが就航いたしましたので、一日で結べるようになり

まして、宅急便がシフトをしてきているというふうなこともございます。

それから、直近の例では、九州と東京を結ぶ大型RORO船の路線、これは上海との国際便との接続もにらんでというような便が就航いたしております。

この辺を進めていく上で、この報告の中で一番大事なことはキーワードとしても使われておりますが、サービスアップとコストダウンというふうな形で、モーターシフトを進めていくべきだというふうな考え方でできているものというふうにご覧いただけます。

渡邊会長 ところで。

樋口港湾整備部長 港湾整備部長の樋口でございます。羽田空港の関係についてお答えをしたいと思います。この二十九ページをちょっとお開きいただきますと基本的な考え方がお示しされてございます。上から三行目のところで、「港湾機能の確保のためには」云々というところで、「第一航路において、拡幅による対面航行化、船舶航行に安全な屈曲角度、現行の船舶が航行可能な高さの確保などが必要である」というふうなことにして、これは現在私どもは国のほうで調整をして、基本的には合意はされているというふうなところがございます。

また、その下のほうに「また」というところがござりますが、「再拡張事業により、周辺環境と景観などを損なわないための配慮も必要である」というふうなこともお示しいただきましたので、これに沿って適切に対応していきたいと思っております。

羽田の現在の空港の横には、私どもが整備した貴重な浅場が七キロにわたって展開してございますので、そういうものも含めて、貴重な水辺空間を確保するために、いろいろ努力していきたいというふうにご覧いただけます。

渡邊会長 ありがとうございます。よろしくご存じますか。
特にモーダルシフトもずっとやってきて、進んでいるのか進んでいないのか、あるいは進んでいないとすると、何がいわば限界があって進まないのか。

それから、モーダルシフトも北海道とか、そういう遠くの地域とごく近い地域と、いろいろ分けて考えられると思いますので、この残された時間でそういう点ももう少しはっきりしていただければ、お答えになるんじゃないかと思えますんで、よろしくどうぞお願いいたします。

それじゃ、次の方。大勢のご質問があると思えますので、できれば一問。どうしてもというときは二問というところで、ひとつ次の循環をお待ちいただければと思います。どうぞ。

大西委員 生活者ネットワークの都議会議員の大西と申します。この中間報告を拝見して、革新、改革、再生などの言葉がちりばめられているものの、全体としては、やはり行政だからかもしれないませんが、過去を反省せず、その延長に将来を見ているような気がしてなりません。

二十年前ぐらい前、ちょうどバブル経済期に差しかかる時期に、港湾地区にかかるウォーターフロントの開発がもてはやされました。東京の臨海副都心、そして横浜のみなどみらい21、千葉の幕張新都心が競い合うようにして開発され、バラ色の未来が描かれました。しかし、結果はバブル経済が崩壊したこともあり、それぞれ厳しい試練に、今立たされています。

その理由の一つは、やはりよくも悪くも、港湾や背後地の開発がお互いの協調を十分に行わずに、過度な競争に走ったからだと指摘されています。

少子化、高齢化が進むこれからの時期、ちょうど二十年の未来ですよね。その真っただ中だと思っんです。そういう意味では、そう遠い昔でないこれらのことを反省し、そこから教訓を

学ぶことは重要なのではないかと、やっぱりこれを見ていて思いました。

それから、私はこの中間報告を拝見していて、これから最終報告に向けて、特に東京が川崎、横浜、さらに千葉の港湾管理者に呼びかけて、港湾管理の一体化を図り、東京湾の広域に広がる港湾施設の効果的な活用、重点的な活用を図ってはいかがでしょうか。

これは、前の審議会のときも、どういふふうに周りのところ呼びかけていらっしやいますかというところを質問したこともありますが、ちょっとそのあれが見られていないなと思えました。

東京都は既にメガロポリス都市構想で一都三県の一体化と呼びかけました。すぐにはうまくいかなかったんですけども、最近では神奈川県知事がむしろ積極的に一都三県の合体を提起しているようです。この点はともかくとして、港湾というもともと一体性のある施設については、ぜひ港湾管理者の全体を検討していただきたいと思えます。

ご存じのように、ニューヨークにはニューヨーク・ニュージヤージー・ポートオーストリアーがあり、多角的な経営を行い、成果を上げているとも聞いております。こうした例も参考にしながら、無用な競争をやめ、協調、重点化を基本とした共存共栄策を最終報告に向けて検討していただきたいということを見として述べさせていただきたいと思えます。

以上です。
渡邊会長 今のご意見というふうに承っていますが、何か都側で今までの歴史を踏まえて。

大西委員 千葉とかそういうところの呼びかけをどうするのかということ、ちょっと聞いておきたいと思えます。
渡邊会長 それじゃ、特に三つの都と県の、いわば連携、呼び

かけ、こういふことについてのお考え、よろしくご感想。

新田参事 物流企画担当参事の福田でございます。港湾間の連携のお話でございますが、中間報告の十七ページに広域港湾連携の推進ということで少し記載が出てございますが、今ご指摘のありましたような、港湾間の連携を強めることで港湾機能をより効果的に発揮していくという視点から、私も、今までほとんどなかった東京湾内の港湾の連携の芽が、現在徐々に出てきております。

とりわけ、スーパー中枢港湾の指定に向けました取り組みの中で、横浜港、さらに川崎港といったところと、これまでになり話し合いの場を、重ねて機会を持ってきておりまして、例えば港湾間の横持ち輸送の問題、あるいは主要手続の統一化の問題ですとか、あるいは地震発生時の港湾施設、耐震ハースの相互利用といったような、さまざまな問題について取り組んできているところがございます。徐々にこういった取り組みをさらに密度を強めていくといったことで、将来の港湾のあり方といったものに結びつけていきたいなというふうに考えております。

ご理解いただければと思います。

大西委員 確かに十七ページと三十ページにちょっと載っておりますが、もっと開発をとるといふことは、その視点を忘れないでいただきたいと思えます。

渡邊会長 特に、こういふものの基本方針が出た後に、一回三つの関係者が集まって勉強会をやりながら、プロジェクトをつくっていくとか、そういうことも積極的にやるということが、やっぱり全体的な地方自治というものを充実させていくんじゃないかというふうに思いますので、そういうことの検討も含めてひとつお願いしたいと思います。ご感想。

和田委員 十二ページの危機管理体制の強化にかかわるんです

が、ちょうど六年ほど前に油流出事故がありまして、そのときに油回収船を五日ぐらいかかって名古屋のほうから東京湾に持ってきたということがありました。

それから反省をして、東京都独自の回収船の用意もあるわけですが、一方で関東の大震災などが言われる中で、東京湾、東京港の安全管理、危機管理という問題も忘れてならないポイントだろうと思っております。

そこで、今大西委員のほうから話がありましたけれども、大気については東京都と関係自治体があるいろいろな協調をしております。しかし、水、すなわち東京湾の水の流れとか、物流及び船の流れについては、まだまだ横の連携ができていないというふうに思っております。

そのところは欠けた視点であって、空気というと石原さんのペットボトルに象徴されるとおり、あれで相当インパクトがあって、国も動き始めるというようなことがありましたけれども、こちらに釣りの代表者の方も都民の代表者もいらっしゃいますけれども、どちらかというとお静かな方が多いせいなのでしょうが、水、東京湾の中であっちはこっち流れていくものについての安全管理や、あるいは水質管理というようなものも、大気汚染と同じような形で重要ではないかと私も思っております。

そこで、危機管理体制の中で、とりわけ油流出についてのもう少し突っ込んだ形での指摘がここで欲しいかなということと、それから関連する東京都初め自治体の連携、場合によっては、東京湾の水質の条例を関係自治体が共通で確認をしようとか、そういう具体的な形での東京湾の湾岸に対する将来的な計画などもぜひ盛り込んでほしいかなというふうに強く思っています。渡邊会長 それじゃ、これはいわば東京湾の安全管理といいますが、これは一つ今の指摘の点で、もう一回精査していただ

くといつこと、考えていきたいと思ひます。

次、ほかにごなたかございますか。今の問題、何かお答えあれば。

安藤参事 環境対策担当参事の安藤でございます。水に関しましては、環境面で八都府市の水質の合同の調査等を実施しております。それから港湾に関しましては、現在東京湾全体としての海岸保全基本計画を策定中でございます。そういった面で一都二県の連携をとつて、東京湾をきれいにしていくというような動きがございます。

それから、油につきましては、国の設備、それから各県の油回収船との連携をとつて、事故に対応するような体制を整えている現状でございます。

渡邊会長 今、例えば隅田川から東京湾の中の水質のデータといますか、きれいになっていくといふふうに、隅田川を見ても何でも皆さん言われるわけですが、そのデータと何かは公開されているわけですね。

安藤参事 データについても公開されております。それから、十月のテレビなんかにも出ておるんですが、台場ですとか、葛西の臨海公園、それから羽田の浅場で、冬になるとアユの稚魚が出るといつことで、非常にきれいになっております。

昭和四十五年からはかつているんですが、四十五年から五十年代にだんだんきれいになりまして、今大体横ばいでございますが、だんだん、徐々にでございますが、きれいになってきております。

渡邊会長 もっとそつといつのは都民の認識に広がっていくといつこともぜひ必要だと思ひますので、広報とか何かももう少し考えられるといひんじやないかなといふふうに思ひますね。

それじゃ、次にどなたかございませんか。

都澤委員 東京港湾労働組の都澤と申します。港の三割削減とい

う問題でいろいろと出されておるんですけども、この三割削減の中で、コストの一番高いのが、資料を見ますと、港湾荷役料金。四十二ページの中にありますように、日本の港の港湾荷役料金は非常に高いといふふうにグラフで出ておるわけでありまして。港湾荷役料金の七割から八割方は港湾労働者の賃金なんですけれども、これはおそらく為替レートの関係でなつたと思つておられるけれども、決して日本の港湾労働者が高いといふことじゃありませんので、このところの三割削減といふような問題を私たちは非常に危惧しておりますので、ここをひとつ理解願ひたいと思つておられます。

それから、三百六十五日二十四時間といつのが盛んに書かれておるんですけども、二年前ですが、私もも日曜日とか、年末年始は休みであつたんですけども、今の国際競争の中でコンテナがベルトコンベアーの中で流れている中で、日本だけがこつこつ状況でいますとおかれてしまつたといふことで、港はすべて営業しようといふ中で、三百六十四日二十四時間といふことで、一月一日の元旦だけはせめて休日によつたといふことで労使で苦渋の選択、あるいは歴史的含意といふふうに言われておりますように、なつたわけでありまして。

そつこつ意味で、ずっと一貫して書いてあるのが三百六十五日となつておられますけれども、これは組合の立場ですけれども、労使ですけれども、三百六十四日といふことで、ここにはつきりひとつ言つてもらひたい。

これは釜山でも三百六十四日アメリカのほうへ行きますと、クリスマスとかいろいろなところで完全に休んでいるんですね。三百五十七日とかそつこつところも結構あるんですよ。日本だけがあつておるといふわけじゃなくて。

そつこつ意味で、ここを三百六十五日といつのを三百六十四日といつことで、せめて一月一日くらいは港湾労働者、きちつ

と休日についてほしいということがありますので、この文章的なものはひとつ、今後そういう立場でご理解願いたい。

それから、もう一つはスーパー中樞港湾の話が出されました。これはこと中にはおそらく選定されるでしょう。来年の七月ごろには実験開始というところで動いているようであります。これもおそらく東京港、横浜港などは指定されると思つたんですけども、「この指定されるのはおそらくターミナルなんですよね。そうすると、東京では大井か青海か、おそらく青海になると思つたんですけども、このターミナルが三割コストを削減ということになれば、じゃ、ほかのターミナルはどうなのかということ、結局全体がこの安いほうに向いてしまつたということはあるし、あるいはこのスーパー中樞港湾で指定されますと、おそらくターミナルの一体的運営という問題があるんですよ。一体的運営ですから、おそらく事業者の協業化とか、共同化とか、こういう問題にも発展しかねない。そういう点ではこれらの三割削減の問題あるいはスーパー中樞港湾との関係ではやはり事業者の育成とか、あるいは雇用対策の問題もいろいろと入れているところに入れたらいいなと思つています。

また、私たちは三百六十四日二十四時間でフルオープンに踏み切つたんですけれども、本来だったら三交代とか、こういう就労体制をきちつと確立した上でやるつもりであつただけけれども、そういうことはとても難しい。難しいというよりも、まず先に三百六十四日やつてしまつていふふうにしたわけです。

したがって、港湾労働者の交替制とか、いろんな労働条件は何一つまだ決まつていないんですね。そういう中で今、進めてられております。

私たちとしては、交替制を導入して、そして二十四時間フルオープンにやる、そういう点では港湾施設のコンテナヤードの

既存施設を最大限活用するという話もありましたけれども、当然そういうことで交替制を導入して、ターミナルを集約する。今でも効率的運営で見ますと、おそらく五〇%のターミナルは余るんじゃないかと。フル稼働で三交代制でやれば、そんなふうに考えています。

そういうことからすると、新しい高規格のコンテナヤードというのは、この辺はどうなのかという問題も議論が出ておりますので、この点も慎重な検討を、ひとつお願いしたいということをお願いしておきます。

渡邊会長 わかりました。今の指摘に対して、いかがでしょうか。

片岡港湾経営部長 港湾経営部長でございますが、先ほど料金の件でお話ございましたので、少し資料の補足等をさせていただきます。

港湾料金の比較の中で釜山の一・六倍というようなことが言われておりまして、それが表にあらわれておるわけでございませけれども、かなりのウエートを、取り扱い量が多いという部分もこれは一つの要素として、一個当たりの単価に反映しているという点がございませ。

私ども、その取り扱い量を増やし、コストを削減していくためにどうすればいいのかというふうなことで取り組んでいく必要があるのかなというふうに考えております。

ただ、そのためには管理者としてできることをやらなくちゃいけないというところで、管理者サイドもいろいろインセンティブなども検討してございますし、当然事業者さんにもいろんな知恵を絞り、国際競争力をつけて、荷物自体が増えていくという世界をつくっていかねければ、東京港の将来はないんじゃないだろうかという危機感のもとにこの中間のまとめができてくるものというふうに考えてございます。

それから、三百六十五日二十四時間の問題につきましては、専門部会の中でも議論がございまして、三百六十四日というのが厳密に正確であるというふうなお話も出てございますが、三百六十四日ですと対外的なアピールをする上で非常にわかりづらい面もございまして、スローガンの書かれておるといふことで、三百六十五日二十四時間という表現になっておるといふ状況でございます。

あと、この内容のさらに具体化というふうなことにしましては、基本方針をいただきまして、この基本方針の具体的な計画化ということにつきまして、新アクションプランというふうな形で、行政機関、あるいは労働者団体の代表の方々、業界の代表の方々等も入ってご議論いただきまして、今回いただいた提言を新アクションプランとしてまとめたいという、このように考えておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

渡邊会長、ご意見ですか、ご質問ですか。今に対して。それじゃ、どうぞ。

上東野委員、三菱鉱石輸送に勤めています上東野でございます。私は日本荷主協会を代表して来ておりまして、長年荷主の立場で物流を見てまいりましたけれども、今、荷物が増えるということでもコストダウンするということお話もいたしましたけれども、四ページのコンテナの貨物取り扱いを見ますと、東京港二百五十万ぐらいのTEUだと思えますけれども、先ほど三百六十万TEUぐらいを目標という形でお話がありましたけれども、これは五割増になるんですね。五割アップがどういう根拠でなっているのがちょっとわかりづらいんです。

なぜかと申しますと、日本は少子化で人口が増えない。それから、企業も東南アジアに行っちゃっている。輸入の生活物資が増えてくるということだと思っただけでも、私は長年物

流に携わってしまして、東京港とは言わずに、地方港は取り扱い高がこれだけ増えるんだということで大規模な開発をして、結果的には荷物が増えない。むだな投資をしまつたということで、税金のむだ遣いをしてるわけですよ。ですから、数量がこれだけ上がるという根拠というのが一番問題じゃないかと思っただけです。

それから、先ほどからご質問のあったコストダウンということにしまして、数量が増えなきゃコストダウンできないということもございまして、数量の根拠ともう少し精査して、数量をどう設定するかということを確認してみたいと思います。よろしくお願ひします。

樋口港湾整備部長、港湾整備部長の樋口でございます。今の数量の話でございますが、これも部会の中でいろいろ議論がございまして、七ページと八ページ、先ほどちょっと見ましたが、記載がございまして、これまでの東京港、実は約二百八十万ぐらいでございますが、それからどうなるのか、ほんとに伸びるのかという議論がございましたが、シミュレーションなどをして、三百五十万ぐらいになるだろうというふうにご考えて。

これは十年後、逆にもっと、今おっしゃったように、日本全体での話と、それと東京港の話と違いますと、東京港は非常に伸びておりまして、今年度も実は中間の数字のまとめが出ましたが、一〇〇程度伸びているということ、今年度、これは可能性としてございまして、場合によっては約三百万、日本で初めて三百万を超えるぐらいいきそうな状況になっております。そういう中で見ると、十年後二百五十万というのは、先ほど言ったコスト削減を努力していくという面もありますけれども、おおむね妥当だと考えておりますが、これについて私どもは、全体の話の中で、これから説明責任というところの記述で、ちょっとページはあれですが、状況を見ながら、これから

つくった後も、すぐに例えば岸壁整備するとかということではなくて、その状況を見ながら対応していくということを考えておりますので、そういうことも含めて、この数字でいきたいというふうに考えております。

渡邊会長 それじゃ、この問題は、第一に競争力を高めるという意味において、トータルのコストとか、あるいはリードタイムで一日で船が出ていけるようにするとか、そういうことを一つの大きなキーになっておりますので、今お二人の委員の方から質問がありました点も少し詰めて、やっぱり納得がいくようなベースというものを、きちっと残された期間の中で詰めさせていきたいと思います。

競争力がつけば、今の二百八十万が三百万になり、三百五十万に、そういう条件が整っていけばなると。規模が、扱ひ量が増えれば、またコストが減るといふ好循環を期待しているんだと思いますけれども、そういう点ももうちょっとやっぱり納得がいくような検討をしていけば、ご理解いただけるか、あるいはそれがどう見ても不可能なことなのか。その辺一回議論させていきたいと思います。

どうぞ。

石山計画課長 計画課長の石山でございます。今の予測の件について、少し専門部会での討論を踏まえまして、補足をさせていただきます。

資料の九ページに図がございますけれども、その一番上なんですけれども、実線のところがございます。現状のところ、黄色い吹き出しで平成十四年度二百七十八万という数字がございます。これが東京港の今の取り扱ひ量でございます。

それが自然推移という形で、基本的な、何もしない状況でいけばどのくらいになるかというところ、大体十年後で三百万ちょっと超えるくらいかという非常に抑えた形で、横ばいの数字に抑

えております。

それを三割コストを下げっていく、サービスアップしていく、そういうようなことで五十万くらい増やしていく。それで三百五十万という数字を目標という形で、一応セットしたということでございます。

基本的に今の状況を見ますと、東京港の場合はかなり首都圏の集積という中で、ほかの港と違って非常に伸びが高くなっております。そういう中でも現状を踏まえた中で、そのままいけばそんなに増えないだろう。コストを下げることによって上げていくよというような目標で、この数値を一応セットしたというのが検討部会の中の議論でありました。

以上でございます。

渡邊会長 その経過はわかりましたけれども、もう一回あれいたします。

それじゃ、どなたか。どうぞ。

渡辺委員(代理山田) 関東地方整備局の山田でございます。

二点、ちょっとお願いというか、ご意見を申し上げたいと思います。

一つは港湾間の連携ということで、先ほどもお話が出ておりましたけれども、スーパー中核港湾の育成等に当たりましたが、各港の適切な機能分担が必要ですし、きょうご説明があった中間報告の中で、高機能の物流空間形成であるとか、あるいは高機能の物流倉庫の不足といったお話がありましたけれども、こういったことも川崎、あるいは横浜港といった隣接する港湾と連携を図りながら、適切な役割分担のもとに、効率的な物流機能、あるいは高度なロジスティクス機能というのを構築していくことが大切であると思えます。

それからもう一つ、そういった連携を進める上で、臨海部の交通ネットワークについても同様でございます。この中に羽

田地区と東京港臨海道路を連絡する新規路線の検討、そういったものの必要性なども記述されてございましたけれども、当方としても東京・横浜間の広域交通ネットワークの構築というのは非常に重要だということふうに考えているところでありまして、関係する地方自治体と一緒に検討を行っていききたいということふうに考えております。

それから、もう一点が、危機管理体制の強化ということで、先ほど油流出の対策の話がございましたけれども、もう一つSOLA S条約というのが来年の七月に発効します。そのための必要なソフト面、ハード面、両面での緊急な対応というのが必要になりますので、その辺も引き続きご協力をお願いしたいという二点を申し上げたいと思います。

渡邊会長 それじゃ、どなたがお次。

山田委員 山田でございます。昭和二十八年の後半だと思えますけれども、私、最近東京湾の映像が映っているドキュメンタリーの十六ミリフィルムを見たことがあるんですが、そのときに非常にびょうびょうと広がるような広大な干潟の映像が映っているので驚きまして、そういうものがやはり東京湾全体をきれいにしていたんだなということを改めて感じました。

子供のころに家族に連れられて、潮干狩りなに行った写真が私、行った記憶はないんですが、写真は残っているんです。そういう生活がやっぱり都民にあったわけでありまして。

東京港の発展のためには、やはり都民を味方につけるということが非常に重要だと思えますが、都民に水辺だとか海浜、あるいは港湾に関心を持ってもらうことが非常に重要であります。そのことはよく皆さん、ご存じだろうと思いますが、そのために、やはり第一に水質でありますし、第二番目に、どうやって水に近づけるかということだと思っております。

運河ルネッサンス構想ということなので、今回も出ており

ますけれども、二十年間の基本方針という大変先を見た話でもありますので、もう少し市民の生活レベルから見た水辺文化とか、あるいは海浜文化の創造、そういったような視点をもっと強く持っていたらたということふうに思っていて、要望を申し上げます。

渡邊会長 ありがとうございます。この点はいかがでしょうか。樋口港湾整備部長 港湾整備部長の樋口でございます。最初、今度は浅場だとかという話でございますが、先ほどもお話ししましたが、羽田沖の浅場を初め、それから葛西の辺も含めて、失われたものを取り戻すのはなかなか難しゅうございますが、東京港の中で、浅場、干潟を相当つくってまいりました。

今後ともまた引き続き、いろいろ工夫してまいりたいと思えますし、また水に親しむという運河ルネッサンス、これはなるだけ早く私ども手をつけたいということで、実はことしからもう既にできるところはということ、いろいろ民間の方と調整して、水に近づけるような工夫というのを始めております。今後も引き続き、そういう意味では努力していきたいということに考えているところです。

渡邊会長 それじゃ、まだいろいろご意見、ご質問なり、問題点のご指摘はあると思えますけれども、ちょっと時間の関係で皆さんからのいろいろなご意見に対して、部会長の森地さんからいろいろコメントをいただきたいと思えます。

森地委員 大変貴重なご意見ありがとうございます。実は、きょう、ご指摘いただいたほとんどのこと、一、二抜けていたこともございますが、ほとんどのことは部会で相当突っ込んだ議論をしております。

資料がものすごく膨大に用意をさせていただいて、各部会の委員からの要求に応じて、事務局で新たな分析とか、先ほどの需要予測なんかモデルをつくり直して計算をし直すとか、こう

いうことをやっておりますが、余りに膨大な資料なもので、その中から抜粋をしてここに付けさせていただいておりますので、若干おわかりにくかったかもわかりません。

ただ、基本的には皆様のご意見と部会の中での意見とこのはほとんど一致していて、成果としてここにまとまっております。

ただ、申し上げておきたいことは、アジアの港湾の取り合いというよりも、日本が一体これからどうなるのかということについて、相当危機感を持って取り組まなきゃいけないときに、港湾の関係者の中の意見調整、これは県の間であったり、区であったり、利用者であったり、いろんな方々がいらつしやいます。その意見調整を非常に詰まる場面が多つていいます。そういうところを何とかしなくないのかというのが部会の中でも大変な議論でございました。

そういう中で、今までから見ると、相当踏み込んだことを書いてございます。冒頭申しましたように、ご意見もすまじうたいをして、「ここまでは何とかという格好で来たものでございます。ただ、いろいろご意見もございましたので、引き続き部会のほうで、きょうのご意見を踏まえて、検討をさせていただきます」と思います。

それから、モーターシフトの話とか、羽田の話もございまして、現実にもーターシフトは相当、九十年代のいろんな合理化の段階の中で進んでございます。ただこれも鉄道にしろ、港湾にしろ、ボトルネックがあつて、いろいろ問題がございます。

一例だけ挙げますと、情報化が極端におくれております。これは中央官庁でも随分ご尽力をされて、重要な課題で、各官庁連携したような格好になってございますが、一番のボトルネックは荷主さんも含めた民間の調整でございます。

そんなこともございますので、ぜひきょうのご意見に追加し

て、さらに関係の方々も一段踏み込んだ努力をしていただく。そういうことをお願い申し上げたいと思います。

どうも大変失礼いたしました。

渡邊会長 それじゃ、どうもありがとうございます。きょう四十分強でございますけれども、皆さんからご意見をちょうだいいたしました。

考えますのに、こういう前向きな計画、つまり特に一つ競争力という問題は、こういうことが強化されることによって、やっぱり都、あるいはその周辺に住んでおる生活者にとって、非常にプラスになる。

また競争力がなかったら、働く場を失うわけですから、雇用という面からも競争力というのはついていかなきゃ、雇用が確保できない。いろいろそういうものはありますし、一、二で分けて、二のほうはかなり、そこに住む人たちの環境といえますか、それがひいては、都全体のいわば価値を上げる。価値を上げることはやっぱり都民に投資能力とか、あるいは富というものの恩恵をもたらすわけでありまして、方向性としては全部間違っていない。

ご指摘の点も網羅されていますけれども、やはりいろいろこういうことについての考えが少し欠けているのではないかと、文章上の問題も含めてありますので、引き続き、ご面倒ですけれども、基本方針検討部会の皆様には本日の各委員からいただいたご意見や、またこれから行います都民の意見なども十分踏まえまして、さらなるご検討を加えた結果、次回の審議会にご報告をさせていただきたいと思っております。

多少個人的な意見ですけれども、レストランで言えば、多分立派なメニューはできたわけですけれども、それを食べて本当においしいのかどうか。あるいは幾らで食べられるのか。そういう価格表とか、そういうものはここでは入っていないわけ

でございますので、こういう問題を今後どういうふうにご考えていくのかというごこともあわせて、ひとつ検討をさせていただきたいと思えます。

それでは、これをもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。どうもありがとうございました。

局長挨拶

最後に局長さんからご挨拶をいただく予定でございます。どうぞよろしく。

成田港湾局長 東京都港湾局長の成田でございます。最後に一言お礼のご挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、本日は大変お忙しい中、長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、ほんとうにありがとうございます。また、貴重な意見をたくさんお寄せいただきまして、ありがとうございます。私ども、それを十分受けとめて、今後取り組んでいきたいと思えます。

実は、先週私ども東京都港湾局と東京港の関係する事業の皆さんのポートセールスに、韓国の釜山港、それから中国の天津港、上海港、そこに行つてまいりました。それぞれの港は、今日の躍進するアジア経済のダイナミズムのもとに、新たなコンテナターミナルの整備であるとか、あるいは積極的な貨物の誘致策を展開しております。

こうしたアジアの取り組みを目の当たりにしますと、きょうの基本方針の中間報告の中でございました東京港の国際競争力を強めて、日本のメインポートとしての地位を固めていく。このためにも、ソフト、ハード両面にわたつて、大胆な構造改革といえますが、改革に取り組まなきゃいけないというのを、現

地で、これは単に私だけではなく、一緒に行つた皆さんも共通だったと思えますが、その認識を新たにいたしました。この基本方針の内容が、そういう意味では、自分の体で感じられたと思っております。

今回は、東京港の革新ということで、数々のご示唆をいただいております。これにつきましては、まだ最終答申をいただくまで時間がございますが、先ほど会長からもご示唆もいただきました。その最終答申の前には、例えばアクションプランの策定等々の中で、その具体化をぜひとも図つてまいりたいと考えております。

また、この東京港は首都圏の物流と生活の拠点でございます。ここであえて首都圏と申しますのは、今までは一都三県三十三万人の港であつたわけですが、今日の東京港の実勢を見ますと、その周りの茨城、それから栃木、群馬等々、首都圏四千万人の生活と産業の、物流の拠点になつていくという認識でございます。

そういうことで、ぜひこれからもう一つした東京港の改革、前進のために委員の皆様方のご支援をお願いしたいと思います。また、中央防波堤内側の海の森構想につきましても、ぜひ専門的な見地からご意見等をお寄せいただければと思えます。

以上、簡単ではございますが、本日はどうもありがとうございました。

渡邊会長 どうもありがとうございました。
それでは、最後に次回の審議会日程の確認をしておきたいと思えます。

事務局、どうぞご説明ください。

岡崎企画課長 次回の予定でございますけれども、詳細日程はまだ決定してございませんが、おおむね年明けまして一月の末基本方針の最終答申を主な議題とする審議会を開催したい

と存じます。詳細は恐縮ですが、追ってご連絡という形にさせていただきます。よろしくお願いいたします。

渡邊会長 では、本日は長時間にわたりましてご審議いただきまして、まこと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。どうもご苦労さまでした。

閉会（午前十一時四十六分）

了