

平成十五年度

第七十二回

東京都港湾審議会議事録

日時 平成十六年二月十八日(水曜日)  
於 東京都庁第一本庁舎二階ホール

次第

- 一 開 会
- 二 報告事項
  - 第二十二回港湾環境整備負担金部会の報告
- 三 諮問事項
  - (一) 現行計画の変更等
    - ・港湾計画の一部変更
    - ・港湾計画の軽易な変更
    - ・臨港地区の分区の変更
    - ・港湾隣接地域の指定及び解除
  - (二) 東京港第七次改訂港湾計画の基本方針
- 四 答申書手交
- 五 副知事挨拶
- 六 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    | 渡邊 正太郎     |
| 三菱鉱石輸送株式会社常務取締役   | 上東野 治男     |
| 社団法人日本港湾協会理事      | 坂井 順行      |
| 富士常葉大学環境防災学部助教授   | 重川 希志依(欠席) |
| 千葉大学園芸学部教授        | 田代 順孝(欠席)  |
| 東京農工大学農学部教授       | 福嶋 司       |
| 青山学院大学経営学部教授      | 三村 優美子     |
| 江戸川大学社会学部教授       | 恵 小百合(欠席)  |
| 東京大学大学院工学系研究科教授   | 森地 茂       |
| 前・財団法人東京動物園協会常任理事 | 山田 元一      |
| 港湾・海上公園利用者        | 鶴岡 元秀      |
| 社団法人東京港運協会会長      | 伊藤 幸治      |
| 東京倉庫協会会長          | 犬塚 研哉      |
| 東京港定航船主会会長        | 村田 貴       |
| 東京湾海難防止協会東京支部長    | 都澤 秀征      |
| 東京港湾労働組合協議会副議長    | 藤澤 洋二      |
| 全日本海員組合関東地方支部長    | 吉田 米豊      |
| 東京都釣魚連合会会長        | 南 博        |
| 都民公募              | 木川 りり子     |
| 都民公募              |            |
| 港湾区域に隣接する特別区の区長   |            |
| 中央区長              | 矢田 美英(代理)  |
| 港区長               | 原田 敬美(欠席)  |
| 江東区長              | 室橋 昭(欠席)   |
| 品川区長              | 高橋 久二(欠席)  |
| 大田区長              | 西野 善雄      |

江戸川区長

東京都議会議員

多田正見(欠席)

副知事

東京都職員

東京都議会議員

立石晴康

港湾局長

濱渦武生

東京都議会議員

佐藤裕彦

技監

成田浩

東京都議会議員

大山均

総務部長

高野一男

東京都議会議員

藤井一

港湾経営部長

浅倉義信

東京都議会議員

和田宗春

臨海開発部長

片岡貞行

東京都議会議員

丸茂勇夫

港湾整備部長

高松巖

東京都議会議員

大西由起子(欠席)

離島港湾部長

樋口和行

関係行政機関の職員

東京税関長

森信茂樹(代理)

開発調整担当部長

萩原豊吉

関東地方整備局長

渡辺和足(代理)

計画調整担当部長

松井創

関東運輸局次長

野竹和夫

参事(物流企画担当)

新田洋平

東京海上保安部長

佐藤清志

参事(環境対策担当)

安藤哲士

警視庁交通部長

渡邊晃(代理)

参事(総務課長事務取扱)

多羅尾光睦

基本方針検討部会委員

日本郵船株式会社取締役

青山正裕(欠席)

東京大学大学院教授

家田仁(欠席)

横浜国立大学教授

来生新(欠席)

東京工業大学大学院教授

中井検裕(欠席)

財団法人港湾空間高度化環境研究センター審議役

中浜昭人

安田倉庫株式会社常務取締役

藤本隆生

ジャーナリスト

森野美德

三井物産株式会社運輸・物流本部運輸物流総括部部长

横山博史(欠席)

## 開 会 (午前十時三十分)

○岡崎企画課長 おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第七十二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、お忙しいところご出席いただきまして、ありがとうございます。

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が、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三十名の委員の方にご出席いただいております。定足数を超えています。

なお、本日は、副知事の濱渦が出席の予定となっておりますが、所用のため、会議の途中から同席させていただきます。ご了承願います。

お手元に配付いたしました資料をご説明いたします。

まず、会議次第、その下に資料1、これが「港湾環境整備負担金部会の報告」でございます。

資料2、これが「東京港湾計画の一部変更(案)」(資料2-2)がその「資料編」でございます。

資料3、「東京港湾計画の軽易な変更(案)」(資料3-2)がその「資料編」でございます。

資料4が、「東京港臨港地区の分区の変更(案)」でございます。

資料5が、「東京港港湾隣接地域の指定及び解除(案)」でございます。

資料6が、資料2から5までの「現行計画の変更等」に関する本日の説明資料でございます。

資料7が、「東京港第七次改訂港湾計画の基本方針の最終報告」でございます。

資料7-2、こちらが「都民意見の募集」、資料7-3が説明資料、資料7-4が「審議会等意見対応表」でございます。

それに、ばらばらとした紙ですが、現行計画の変更等の諮問書が四通、委員名簿、それと本日の座席表を置かせていただきました。

また、このたび、大井コンテナふ頭再整備が完了いたしました。本年一月より全七パースで供用開始いたしております。そのご案内及び記念品を机上に置かせていただきました。

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、どうぞよろしくお願いいたします。

渡邊会長 皆様、おはようございます。本日は、十一時四十分を目安に会議を進めてまいりますので、ご協力をお願い申し上げます。

## 報告事項

渡邊会長 まず初めに、第二十三回港湾環境整備負担金部会につきまして坂井部会長にご報告をいただきたいと存じます。よろしくどうぞ。

坂井委員 おはようございます。それでは、私のほうから、環境整備負担金のことにつきまして報告をさせていただきますと思います。

平成十五年度の港湾環境整備負担金部会の審議結果についてご報告を申し上げます。

「案内のように、この負担金につきましては十一月六日の対象工事の指定につきまして知事のほうから諮問がございまして恐れ入りますが、お手元の資料1というのを開き願いたいと思います。」環境整備負担金部会の報告」というのがありますが、

まず二ページをごらんいただきたいと思います。諮問書でございます。これは十一月六日に知事のほうからいただいたものでございます。

それから、二ページをごらんいただきたいと思います。二ページは、対象工事の指定をまずさせていただいたもので、諮問の内容でございます。これは、平成十五年度の負担金の対象となる工事というのが十四年度に実施した工事の一覧といひましようか、そういうものであります。からの各項目につきまして、条例に基づきまして、部会終了後、平成十五年十二月十五日に告示をいたしております。

三ページをちょっとお聞き願いたいと思います。三ページは、答申書でございます。当部会で慎重な審議をいたしました結果、東京港湾審議会条例第八条の二に基づきまして、原案を適当であるという旨の答申をいたしましたので、ご報告を申し上げたいと思います。

毎年同じようなパターンで恐縮でございますが、以上でございます。ありがとうございます。

渡邊会長 坂井部会長のご報告ありがとうございます。東京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、「了承をお願い申し上げます」ということだと思います。

## 諮問事項

### (一) 現行計画の変更等

渡邊会長 それでは次に、諮問事項の審議に入らせていただきます。

ます。

まず、現行の港湾計画の一部変更等につきまして、事務局から説明をお願い申し上げます。

樋口港湾整備部長 おはようございます。港湾整備部長の樋口でございます。事務局のほうからご説明をさせていただきたいと思っております。

諮問事項(一)につきましては、現行計画の変更ということ、私のほうからは全体の概要あるいは大井ふ頭その一地区、中央防波堤内側地区、十号地その一地区の三件の変更についてご説明させていただきまして、他の案件につきましては、片岡港湾経営部長からご説明申し上げたいと思っております。

今回諮問させていただきました現行計画の変更等につきましては、港湾計画の一部変更、港湾計画の軽易な変更、臨港地区の分区の変更、港湾隣接地域の指定・解除の四件でございます。お手元の資料2から5まで先ほど事務局のほうから説明ございましたが、それぞれの諮問書、計画書などとなっております。

本諮問案の説明につきましては、資料6の「現行計画の変更等説明資料」で概要を説明させていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

これから先、大変恐縮ですが、着席でご説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。

資料6の一ページをお開き願います。先ほど申し上げました四件の諮問案件の変更内容を一覧表にしたものでございます。上から、港湾計画の一部変更が一件、港湾計画の軽易な変更が四件、臨港地区の分区の変更が二件、それに港湾隣接地域の指定・解除が一件、計九件でございます。そのうち、十一号地、十五号地の二件につきましては、港湾計画の軽易な変更と臨港地区の分区の変更が同じ場所で重複しておりますので、箇所数としては七カ所になります。

二ページをお開きください。ここには、東京港の平面図に今回の変更箇所を赤色で表示してございます。先ほどご説明した表と対比した表示をさせていただいておりますので、説明に合わせてご覧いただければと思います。

それでは、個別の説明に入らせていただきたいと思いますが、箇所ごとに説明をさせていただきますので、よろしくお願いたします。

まず、三ページでございます。

大井ふ頭における補助二十八号線の臨港道路への位置づけでございます。場所はこの図にございますように、大井ふ頭の背後、西側になりますが、幅員五十メートル、延長が四・六キロほどございますが、本件につきましては港湾計画の一部変更ということをお願いをしております。ご案内かと思えますが、一部変更について若干触れさせていただきますと、一部変更というのは規模が大きくて、かつ重要な計画の変更ということで、例えば水深十二メートル以上の国際コンテナターミナルやそれに関連する事項などというふうになってございまして、これらの事項を変更する場合は、港湾法により、地方港湾審議会でご審議いただいた後に国土交通大臣に提出して、国の交通政策審議会でご審議いただき決定することになってございます。本件につきましては、大井コンテナふ頭が十五メートル水深のバースでございますので、水深十二メートル以上の国際コンテナターミナル関連として一部変更のご審議をいたたくものでございます。この二十八号線でございますが、湾岸線国道三百五十七号、環七へのアクセス道路として多くのコンテナ車両や港湾関係車両が利用してございまして、現在この道路は、コンテナ車両、通過する一般車両がふくそつして大変交通渋滞をしております。港湾管理者としてこの交通渋滞を解決するため、交差点改良やコンテナ車両の専用レーン化によりコンテナ

車両と一般車両を分離しまして交通の変化を図るというようなことを考えてございます。そのため、この交通対策を港湾管理者みずからが実施するというようなことを考えてございまして、その他道路から臨港道路に位置つけることが必要になったというところで変更を行うものでございます。概要だとか変更内容位置はお示したとおりでございます。

次に四ページをお開き願います。

本件は、図にございますように、中央防波堤内側埋立地の第一航路海底トンネル西側の地区になりますが、この場所における取扱貨物の変更でございます。港湾計画の軽易な変更でございます。ご案内かと思えますが、港湾計画の軽易な変更というのは、一部変更に定めない軽易な内容の変更ということで、地方港湾審議会でご審議いただいて決定するものでございまして、決定後、交通大臣に送付をし、手続が完了することになるものでございます。

このふ頭は、現在の第六次改訂港湾計画におきまして鉄鋼を取り扱つ専用ふ頭として位置づけられたものでございますが、近年の経済環境の変化に伴って鉄鋼の取り扱いが非常に減少している。東京港での取り扱いが減少しているということがございますので、一方で、東京港につきましては首都圏四千万の産業あるいは生活を支える商業港ということで、食料、衣料品の生活関連物資の取扱量が非常に増加してございます。今後もこれらの物資の取扱量がまだ伸びてくるものと予測されております。この需要に合わせて、この取扱貨物を内貿鉄鋼から外貿雑貨に変更するものでございます。この変更内容にございまして、取扱貨物のみの変更というふうにご考えてございます。

続きまして、五ページをお開き願います。

十号地その一地区、その他道路を臨港道路に位置つけるものでございまして、これも港湾計画の軽易な変更の案件でございます。

ます。本道路は、図にございますように、臨海副都心の有明地区に位置し、国際展示場のビッグサイトの隣接する場所でございます。この道路は、港湾物流を円滑にして臨海部と都市部を結びアクセスの向上を図るため計画したものでございまして、国道三百五十七号、放射二十四号あるいは臨海副都心の青海地区と有明地区を結ぶ有明縦貫道路などと接続する道路でございますが、この道路整備を促進するために、その他道路から臨海道路に位置つけていくということもございまして、

現行計画の変更等のうち三方所に関する私からの説明は以上でございます。他の案件につきまして引き続き片岡港湾経営部長からご説明を申し上げます。

片岡港湾経営部長 港湾経営部長の片岡でございます。次からは、臨海地区の分区と港湾隣接地域に関するものでございますので、私のほうから説明をさせていただきます。座りまして失礼いたします。

「ご承知の方々が多い中、恐縮でございますが、まず、臨海地区及び分区の概略について申し上げます。

東京港は首都圏四千万人の生活と産業を支える一大拠点といたしまして、上屋、倉庫あるいは流通加工センター等も立地して、一体となつて活発な事業活動が行われております。臨海地区は、港湾計画による土地利用計画を確保いたしまして、その地区に適した事業所の立地あるいは事業活動の実現を目的として、都市計画法に基づきまして都知事が国土交通大臣の認可を受けて指定しているものでございます。

次に、臨海地区の分区でございますけれども、臨海地区内で取り扱う貨物等の種類に応じまして目的別に分区を定めて、各分区に応じた建築物を規制いたしております。東京港では、商港区、特殊物資港区、工業港区、漁港区、保安港区、マリーナ港区、修景厚生港区の七つの分区がございまして、

それでは、本題に入らせていただきます。

六ページをごらんいただきたいと存じます。臨海地区の分区の変更及び港湾計画の軽易な変更で、場所は十一号地、東雲の建材ふ頭でございます。

3の変更位置図をごらんいただきたいと存じますが、図面の中ほど、黒く表示した箇所が本件地でございます。その東側の特殊物資港区と書いてありますが、この東側とともに石灰、その他大量のばらもの貨物や鉄鋼などの単一貨物を取り扱わせるといふ目的の特殊物資港区という形であわせて指定されるものでございます。なお、本件の西側は都有地で、一般の貨物等を取り扱う商港区に指定されております。本件地の東側はセメント関係の事業を継続いたしますことから特殊物資港区のままでございますが、活用が困難となっておりますこの黒く塗りました箇所は、隣接する分区と同じく商港区に特殊物資港区から変更しようというものでございます。

概略、状況等を含めまして少しご説明を加えさせていただきます。この東西の特殊物資港区につきましては、昭和五十四年にセメントステーションといたしまして集中立地を図るために、この業界、公共事業をはじめといたしまして全国的なセメント需要が減退いたしました。国内の事業環境が変わり、業界再編・事業集約が進んでおります。そのため、施設・事業用地が遊休化しておりまして、本件地については今後の事業拡大や同種事業者による開発が見込めない状況となっております。

一方、この地域につきましては、湾岸道路に近接いたしまして都心部へのアクセスも至便ということから、物流施設の立地要望がございます。したがって、経済状況の変化を踏まえて新たな物流ニーズに対応できるように、隣接する商港区と同一の分区に特殊物資港区から変更しようとするものでございます。

また、あわせて、セメント業を前提として前面に予定しておりましたドルフィン一基の設置計画は取りやめるといつてもでございます。

続きまして、七ページをお開きいただきたいと存じます。前ページと同様に臨港地区の分区の変更及び港湾計画の軽易な変更で、場所は江東区若洲十五号地でございます。

3の変更位置図をこらんいたしたいと思います。若洲海浜公園の西側になりますが、黒く塗りつぶしてございます箇所が本件地でございます。現在、商港区でございますが、これを島しよで発生いたします廃棄物処理施設の立地が可能となる工業港区に変更しようとするものでございます。

また、あわせて、本件地前面にございます護岸につきまして、記載のとおり千D/W級、水深四・五メートル、岸壁一バース、延長百六十メートルの専用ふ頭として現在ございます護岸を位置づけようと、計画上の位置づけを行おうとするものでございます。

概略についても少し説明を続けさせていただきます。この背景でございますが、平成十三年の四月より特定家庭用機器再商品化法、いわゆる家電リサイクル法でございますが、これが完全施行されております。これはエアコン・テレビ・冷蔵庫・洗濯機の四品目を対象としたものでございますが、家庭から排出される廃棄物につきましては、島しよにおいては島内でのリサイクルを進める施設がございませんことから、東京港まで船で搬送して都内及び近県の施設において処理しているという実態がございます。廃自動車につきましても同様でございます。都としましては、島しよのこういった廃家電あるいは廃自動車を受け入れて、その場で処理し、再資源化をし、再び船で搬出することが環境面からも好ましいという考え方のもとに検討いたしました。今回の変更予定地につきましては、船が接岸でき

ます水深あるいは背後地との関係、地域性などから見て最適といつふうにご考えております。この用地を活用いたしまして処理施設が建設できるようにするために、現在の商港区から工業港区への分区変更を行おうとするものでございます。

なお、本件地のうちの西側の地区には、臨海副都心の有明北地区の開発に伴いまして移転いたしました廃棄物処理施設が現在立地してございますが、あわせて今回の変更対象地としていつとするものでございます。

八ページをお開き願いたいと存じます。臨港地区の分区の変更でございます。場所は大井ふ頭その二の城南島でございます。先ほど六ページの案件で説明申し上げました十一号地と同様に、本件地もセメント関係の事業所の立地を図るために特殊物資港区という指定をした箇所でございます。

位置図をこらんいたしたいと思います。細長く黒く塗りつぶした箇所が本件地でございます。北側半分は既にセメント関係事業者に処分をいたしてございます。南側半分が処分予定地で、現在、都有地でございます。セメント業の状況につきましては先ほど説明を申し上げたとおりでございますが、この地区でも大変厳しい状況でございます。

まず、北側のセメント関係事業者は、需要の低迷や企業集約等によりまして土地の有効利用が図れないということ。空地のままとなっております。南側につきましても、今後、セメント関係事業者による開発が見込めないということ。あわせて一般貨物の取り扱いができるよう商港区への変更を行おうとするものでございます。

引き続き九ページをこらんいたしたいと思います。最後でございます。場所は品川区東大井二丁目に位置します勝島運河でございます。

港湾隣接地域と申しますのは、ご案内と存じますが、港湾区域または港湾区域に隣接いたします地域の保全を目的といたしまして港湾区域の直背後地に指定する地域でございます。メートルを限度といたしまして必要な範囲を指定していただきます。指定を受けた地域につきましては、護岸や堤防あるいは岸壁の施設を保護するために構築物の重量制限などを行うということになってございます。

それでは、中身でございますが、3の位置図をこちらにいたしたいと思いますが、図の真ん中に表示してございます黒の斜線部分を新たに港湾隣接地域として指定すると同時に、縦長でコの字型になってございます部分、この部分の港湾隣接地域を解除しようというものでございます。本件の概要でございますが、勝島運河の一部でございますコの字型の今回港湾隣接地域を解除しようという部分の前面の水域につきまして、下水道局がポンプ場及び雨水の貯留池を設置することによって埋め立てを行いました。このため、従来の港湾隣接地域の指定を解除いたしますと同時に、あわせて、造成された土地の水際線から内陸部に向けて新たな港湾隣接地域の指定を行おうというものでございます。

説明は以上でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

渡邊会長 ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、いろいろ経済環境の構造変化に対応しての計画変更でございますけれども、ご意見、ご質問をお伺いしたいと思っております。

それでは、ご意見がございませんようございますので、次に、この計画案の変更についてお諮りしたいと思っております。港湾計画の一部変更及び軽易な変更、臨海地区の分区の変更、港湾隣接地域の指定及び解除につきましては、原案を適当と認

めることといたしたいと存じますが、ご異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

渡邊会長 ありがとうございます。それでは、原案を適当と認める旨、答申いたしたいと思っております。

## （二）東京港第七次改訂

### 港湾計画の基本方針

渡邊会長 それでは、続きまして、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審議いたしたいと思っております。

本件につきましては、昨年十一月、当審議会におきまして中間報告がなされました。委員の皆様からは多数のご意見をいただいたところでございます。このほど最終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いたします。

森地委員 森地でございます。資料7 4まででございますが、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、ご報告申し上げます。座って失礼いたします。

昨年十一月に中間まとめを公表して以来、おかげさまで、従来のない大変具体的で問題点を直視した基本方針であると、各方面からご支持をいただいたと考えております。その後、一月二十一日に最終の部会を開きまして、中間報告の際の審議会でのご意見、都民からいただいたご意見なども踏まえ、修正すべき点について検討し、本報告を作成いたしました。私から概要を説明し、詳細については事務局から説明させていただきます。

まず、基本的考え方でございますが、昨今の産業・貿易構造

の著しい変化を受けて、東京港をはじめ日本を取り巻く世界の情勢は大きく変化していること、このため、「コスト、スピード」の点から危機感を持って取り組み、東京港から日本の物流を改革するという気概で東京港の整備・運営に取り組みべきだとしております。また、港湾の施設整備に加えてソフト面からも取り組みを行うとともに、周辺港との連携や背後圏への輸送強化など物流をネットワークとしてとらえ、従来にない幅広い視点から本報告を取りまとめております。

前回の審議会における論点は大きく三つあったと思います。

第一は、将来貨物量がほんとうにそこまで増加するかというご意見。第二は、船舶へのモーダルシフトを推進するために具体的に取り組みを示すべきであるというご意見。第三は、三百六十五日二十四時間フルオープンという表現や、港湾コストなど港湾サービスについて記述が踏み込み過ぎているのではないかと、そういうご意見もいただいております。

以上について部会で改めて検討いたしました。

第一の将来の貨物量については、サービスアップ・コストダウン施策を実施した場合、首都圏の安定した人口動態や我が国の輸入依存度の高まりなどを背景として、目標貨物量三百五十万TEUまで増加することは確実であるとの推計を改めて確認しております。その検証として、アジアの諸港も入れたコンテナ貨物流動のシミュレーションを実施しております。

第二のモーダルシフトにつきましては、中・長距離輸送区間で推進の余地があり、一層の規制緩和を働きかけることなどによりコスト競争力をつけることが促進のかぎであるとの結論を得、その趣旨の記述を追加いたしました。

第三の港湾サービスについては、部会でもいろいろと議論になったところでございます。港湾事業者を取り巻く現状をかんがみれば、やや踏み込み過ぎではというご意見もございましたが、

我が国の物流の危機という現実を見過すべきではないというご意見も多く、一部脚注をつけるなど誤解のないように表記した上で、最終報告は中間報告と同様の記述とさせていただきます。

また、都民からも大変多くのご意見をいただきました。主な意見は、自然環境や港の景観を向上させるべきであるとするもの、臨海副都心などにおいて賑わいあふれるまちづくりの推進を求めるものなどでございます。前回審議会でいただいたものと同様の意見が多く寄せられておりますが、これらの意見について、その趣旨を生かし、最終報告に反映させていただきました。なお、これら以外にも各界から多くの意見を賜り、必要なものについて十分検討の上、取り入れ、本報告書を作成しております。

昨年一月に検討部会を発足させて以来、部会の皆様には延べ十回、丸一年じっくり時間をかけ、各委員のご専門のお立場から東京港並びにベイエリアの将来像について真摯にご議論をいただけてきました。基本方針策定のための臨時委員をはじめ、部会の委員の皆様には大変なご協力をいただいたことを改めて感謝を申し上げます、私の最終報告とさせていただきます。

以下、事務局から詳細なご説明をお願いいたします。樋口港湾整備部長 それでは、部会長に引き続きまして事務局のほうからご説明を申し上げたいと思います。恐縮ですが、着席で説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく願っています。

部会長からもご説明がございましたが、基本方針に関する資料としては、資料7が「東京港第七次改訂港湾計画基本方針最終報告」の本文でございます。資料7 2が都民意見の集計結果でございます。資料7 3は、資料というふうになってございますが、先ほども話ございましたが、コンテナ貨物量推計

の説明資料、それからモデルシフトに関する資料でございます。資料7 4は審議会等意見と最終報告訂正に関する対応表でございます。以上に基づきまして説明申し上げたいと思います。

まず、先ほどもお話ございましたが、中間報告以降の経緯でございますが、これにつきましては中間報告の内容を議会、港湾局のホームページ、マスコミなどに公表するとともに、都民見学会、アンケート調査などを幅広く行いまして意見の募集を行いました。その後、審議会、都民意見などを踏まえて修正すべき点について検討いただき、先ほどもございましたが、一月二十一日に開催の基本方針検討部会におきまして最終報告として本報告を作成したものでございます。

主な修正内容でございますが、先ほどもございましたが、前審議会における二点、それと都民意見の中で特に書き込みが足りなかった自然環境・景観などについて追記補正をしたり、あるいは、わかりにくい表現などについて見直しをさせていただきました。修正内容の主な点につきましては、本文に沿って改めて概要を説明させていただきますので、その中で触れさせていただきたいと思っております。

それでは、資料7の最終報告をお開きください。

まず、本文の表紙から一枚めくっていただきますと、「基本方針の報告に当たって」でございます。ここでは、答申に当たったの背景及び答申の位置づけをお示ししてございます。期間としては、本文の最後になります。概ね二十年後を目標としております。この答申の提言内容は、次期港湾計画に反映するほか、今年度に策定する新アクシオンプラン、来年度に策定を予定しております総合物流ビジョンにも反映することとしておりまして、新アクシオンプランにつきましては、昨年十二月に中間報告を作成・公表しておりまして、本年度末には最終報告

を作成する予定でございます。また、総合物流ビジョンの作成につきましては、十六年度における都の重点事業として位置づけられておりまして、取り組むことになってございます。

中間報告以降の報告に当たった部分の訂正でございますが、先ほど各部長からお話ございましたが、幅広く物流に取り組むということをベースにしたという意味を含めまして、この本文の文末にあります「首都圏全体ひいては日本の物流改革」以降の部分について追加記述をさせていただきます。

次のページをおめくりいただきたいと思っております。二ページにわたりまして目次をお示ししてございます。

全体の構成をここで説明させていただきますが、全体は四章から成っております。中間報告と同様でございますが、「東京港革新の要請」では、東京港の果たしている役割、東京港をめぐる諸状況についてでございます。「物流拠点東京港の革新」は、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。「活力と魅力あふれるベイエリアの形成」では同じく、述べられ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。「基本方針の実現に向けて」では、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。

中間報告以降、この目次の中で修正した内容につきましては表現の見直しを行ったところがございまして、例えば、「都市機能と港湾機能の秩序ある共存」ところでは書いてございますが、中間報告では「都市機能と港湾機能の調和」というような記述になってございました。

一ページをお開き願いたいと思っております。「東京港革新の要請」でございます。一ページから五ページにかけては、東京港の果たしている役割、東京港をめぐる最近の諸状況などをお

示してまいります。

1の「首都圏の生活と産業を支える東京港」では、東京港の取り扱う外貨貨物の特徴として、生活関連物資が多いこと、首都圏全体に幅広くかわり、首都圏の生活あるいは産業を支えていることなどが記述されております。

2の「アジア諸港の躍進」でございますが、一ページから三ページにかけて、シンガポールなどのアジア諸港のコンテナ取扱量の急激な増加あるいは東京港の相対的な地位の低下による基幹航路が減少するのではないかとといったことへの危惧、また、東京港の港湾コストがアジア諸港に比べて高いこと、アジアの生産拠点の移転などによる経済のグローバル化などを記述しております。

三ページ目の「物流革新の動向」でございますが、二ページから四ページにかけて記述がございまして、外貿についてはコンテナ船が大型化する傾向にあり、八千TEU以上の船も登場していること、内航海運における貨物のユニット化によるRORO船の利用増大や船の大型化、あるいは、木材・水産関係のふ頭の利用低下、物流改革が進む中で高機能物流倉庫の不足あるいは港湾区域の背後における道路のボトルネックの問題などが生じているといったようなことが記述されております。

五ページを「ごらんいただきたい」と思いますが、4の「都市再生のリーディングエリア」でございますが、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、ベイエリアにおける土地事情に関する変化、ベイエリアへの都民の期待などについて記述しております。

中間報告以降の一章に関する訂正でございますが、文章の修正と脚注の追加でございまして、例えば三ページ目をお開きいただきますと、下に脚注の中に「ユニット化」と書いてござい

分を追加して、全体をわかりやすくしてまいります。

それと、四ページ目の「背高コンテナ」という記述でございますが、文章の説明をわかりやすくするためにここで追加をいたしてまいります。なお、この背高コンテナの説明の中で「車両制限令の一般的制限値三・八m」というふうに記述してございますが、今年の三月一日から指定道路を通行する車両については最高限度を四・一メートルとできる旨の法改正が行われる予定であるということになってございます。ただ、最高限度が変わっても、これは具体的に道路が指定されないと機能を発揮しないということがございますので、今後、必要な道路の指定について積極的に取り組んでまいりたいと考えております。本文を作成した後にそうした状況がございましたので、補足をさせていただきます。

六ページを「ごらんいただきたい」と思いますが、物流拠点東京港の革新」でございます。

六ページから七ページにかけてが本章のまとめになる部分でございまして、我が国の物流の生命線でございます東京港における基幹航路の確保などに向けて、サービスアップ・コストダウン、高機能物流拠点の形成、物流の広域連携の三項目を目標に、七ページにございます内容を主な取り組みとして行おうというものでございまして、まず、六ページのサービスアップ・コストダウンでございますが、アジア諸港に対抗するコストダウン、リードタイムの短縮、内航海運の革新への対応などを行って、メインポートを堅持することとしております。目標2の高機能物流拠点の形成では、物流の変革にこたえるロジスティクス機能としての役割を果たす。また、物流全体の効率化のために広域的交通ネットワーク構築などが必要としてございます。七ページをお開き願いたいと思えます。目標3、物流の広域連携でございますが、七ページの上段にございますように、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などとしてございます。具体的な取り組みにつきましては、七ページの枠囲みの部分に記載をしてございます。

これらの詳細な内容は八ページ目から十八ページに記述させていただきますました。主な点を補足させていただきますと、まず八ページ目の部分でございまして、コンテナ貨物量予測の部分から五行目以降に記載してございまして、概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こととしております。先ほど部長からご説明がございましたが、貨物量予測につきましてはシミュレーション結果などを踏まえて改めて検討部会で確認いただくとともに、次の九ページをこらんだきたいと思っておりますが、九ページの図の修正を行いまして、過去の実績を記述して、過去の実績と予測したもとの比較がわかるようにということで、全体的にわかりやすく整理をさせていただきます。

十三ページをお開き願いたいと思っております。十三ページ、高機能物流拠点の形成でございまして、「(1)新たな高機能物流拠点の形成」の冒頭に、中央防波堤外側埋立地の西側地区は、大井・青梅地区と連たんし、物流の中心を担うエリアとして活用を図るべきとしてございまして、具体のイメージは、十四ページに図がございまして、高機能倉庫、冷凍・冷蔵倉庫、バン・シャーシー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お示ししてございます。

十七ページでございまして。十七ページの「(2)総合物流ビジョンの策定」でございまして、物流関係者で物流効率化に向けたさまざまな取り組みが行われているが、港湾も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策定が必要としてございます。先ほど申し上げま

したが、東京都におきましては、十六年度の重点課題として総合物流ビジョンの策定に取り組むこととしてございます。

一章の主な訂正でございまして、審議会意見に基づく文章・図表の訂正、表現の見直しに基づく文言修正などございまして、先ほども若干説明いたしました。改めまして説明しますと、九ページの先ほどの図表でございまして、東京港の国際競争力強化シナリオのコンテナ量の推計の中で、過去の実績を加えてわかりやすくしたというところがございまして。

また、十ページ目の下段でございまして、これも委員長からご説明いただきましたが、誤解を避けるというふうなことで、三百六十五日二十四時間フルオープン化につきましては注を設けて趣旨を説明したところでございます。

また、十四ページの高機能物流拠点の図でございまして、この上段に整備期間を記述させていただきました。

次に、十九ページをお開き願いたいと思っております。「活力と魅力あふれるベイエリアの形成」でございまして。

首都東京再生のリーディングエリアとなるこの地域では、東京の魅力、可能性を生かし、調和のとれた複合市街地を形成すること、戦略的な都市経営の視点的必要性などをお示ししてございまして、全体のまとめとして、目標と主な具体の取り組みを十九ページから二十ページ目にお示ししてございます。

十九ページでございまして、目標1は、都市機能と港湾機能の秩序ある共存でございまして、湾岸道路を境にして、陸側を都市機能、海側を港湾機能にすみ分けることや、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して。目標2は、環境の保全・回復でございまして、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して。二十ページをこらんださい。目標3は、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して、

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4は、羽田空港との共存でございます。

次に、具体的な取り組みでございますが、二十ページ目の囲みの中に記載してございまして、このうち4につきましては、先ほどこれも委員長からご説明がございましたが、環境負荷を軽減するため、モーターシフトの推進、道路ネットワークの強化ということで、審議会意見を踏まえ追加したものでございます。

二十一ページから三十ページ目まで、活力と魅力あふれるベイエリアの目標、具体的取り組みの詳細をお示ししております、何点かご説明をさせていただきますと、二十一ページをお開きください。機能別のゾーン配置イメージをお示したものでございまして、全体の配置がどのようになっているかということをおイメージするのにわかりやすいと思っておりますが、湾岸道路の外側の中心部に物流ゾーン、陸側に都市開発ゾーン、物流ゾーンを包み込むようにみどり・環境ゾーンを配置してございます。

次に、二十四ページをお開き願いたいと思っております。「(4)水辺の賑わい・魅力づくり」でございますが、最初に「運河ルネッサンス構想」と書いてございまして、舟運利用の低下した運河などにおきまして、新たな発想で規制緩和などを行って利用整備あるいは観光などについて力を入れていきたいというふうにご考えてございまして、この運河ルネッサンスにつきましても平成十六年度東京都の重点事業として取り組むことになってございます。

次に、三十ページをお開き願いたいと思っております。5の「羽田空港との共存」でございますが、国において今いろいろ検討がされているところでございますが、港湾と空港の共存として航路機能確保などのほか、景観、周辺環境への配慮の必要性が示

されてございます。

三章に関する訂正でございますが、途中で申し上げましたが審議会意見、都民意見に基づく修正、表現の見直しなどを行いついて、例えば十九ページのところを「ごらんいただきたいと思っておりますが、十九ページ目の初めから七行目以下の「さらに、この水域を含む空間は」というところがございまして、これについては、生物環境に関する記述として都民意見を踏まえて追加したものでございます。

次に、二十ページ目の枠の中、先ほど申し上げましたが、4のところでございますが、これも審議会意見を踏まえて追加の記述をさせていただきます。

二十二ページを「ごらんください」。「臨海副都心開発」のところの五行目でございますが、「今後は」以下の五行、それと二十五ページ目の「観光まちづくり」の中の六行目、「とりわけ臨海副都心では」というところ以下の四行でございますが、これにつきましては、都民意見の中で、東京港を身近なものにしてほしい、あるいは東京の顔となるような地域にしてほしいというふうな要望がございまして、それを踏まえて追加記述をしたものでございます。

次に、三十一ページをお開き願いたいと思っております。「基本方針の実現に向けて」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まとめたものでございます。

五項目ございまして、1の「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は、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としてございます。

三十一ページの下段から三十二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ございます。

4の「民間ポテンシャルの誘引・誘導」でございますが、民間の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、NPOを含めた参加の仕組みづくり、それから、計画には目標値を明確に示すとともに、状況変化をとら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ございます。

四章に関する修正でございますが、表現の見直しによる修正でございます。例えば三十一ページ目の七行目でございますが、「その進捗管理と事後評価を行うことにより、今後の施策に反映されたい」ということで、進捗管理、事後評価を行うべきだという部分について追加記述を行ってございます。

次に、三十六ページをお開き願いたいと思います。付属資料に関する目次でございますが、簡単に資料の概要を説明させていただきます。

三十九ページから六十八ページ目にかけては、各章と関連する図表などをまとめてございます。

都民意見募集に関する資料、後はご説明いたしますが、六十七、六十八ページに追加をしてございます。

六十九ページから七十二ページにかけてが、この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、七十三ページにつきましては、基本方針検討部会の検

討経過をまとめた資料でございます。

七十四ページは基本方針検討部会の委員の方々の名簿でございます。

以上が本文に関する説明でございます。引き続き資料の説明をさせていただきます。

まず、資料7-2、「都民意見の募集（概要）」をあらためていただきたいと思っております。

資料7-2は「都民意見の募集（概要）」でございます。ページが振ってございせんが上の二枚が概要でございます。以降にアンケート集計結果の詳細の資料が載せてございます。

まず、1の「募集方法と募集状況」でございますが、期間は十一月十三日から十一月十日までの四週間でございます。先ほど申し上げましたが、中間報告を公表するとともに、ホームページや都民情報ルームなどでアンケート調査を行い、あるいは、みなとづくりツアーと名づけました都民見学会による意見募集などを行いました。特にみなとづくりツアーについては、港湾計画をする際に初めての試みとして行いまして、多数の応募をいただきました。好天にも恵まれ、非常に好評で、「こうした機会があればぜひまた参加したい」ということで、多くの都民の方から大変喜んでいただきました。その実施の際には東京港を理解した上で意見をいただくというふうなことで、東京港について初めてあらんになるような方も多ございましたので、水上バスやみなと館での東京港見学を行って、基本方針のプレゼンテーションなども行わせていただきました。その上でアンケートをとらせていただきました。

アンケート結果でございますが、2の「調査結果」のところでございますように、選択式のアンケートと、それから自由記述式のアンケートを行ってございまして、まず選択式の部分でございますが、港湾機能については、「東京港にこれからも生活

を支える役割が必要と考える「人が九七%というところ」でございます。まして、これは、初めて東京港を「ごらん」になって、ガントリークレーンの様子を見たり、たくさん荷物が行き交っているというような状況を見て、そのとき説明の中で、例えば日本に来る力二の量はほとんどが東京港に入ってくるだとか、そういうような話をさせていただきました。都民の方が、知らなかったことがわかって、東京港って必要なんだなというふうなことで、そういうご理解をいただいたものというふうに思っております。また、東京港の魅力づくりについては、「公園の整備」、「干潟・浅場などの環境づくり」、「運河の活用」など、自然環境を意識した回答が非常に多かったです。また、東京港が力を入れていることについては、「自然やリサイクル」が七割、「観光」、「防災」、「物流」がそれぞれ五割程度の意見でございます。

次をおめくりいただきますと、自由意見の内容をお示して「ございます」。左の円グラフがまとめでございます。自然環境の保全など環境に関するものが非常に多くなっています。二一%、港湾機能の必要性など港湾に関するものが一七%、交通機能など都市施設に関するものが一六%、基本方針の取り組みなど基本方針関係が一二%となっております。これはまとめ方として、自由意見というところでいろんな意見がある中で概ねの傾向を整理したもので、後ろのほうに資料がございますので、それぞれの意見について詳細に記述してございますので、もしよければ後ほど「ごらん」いただければと思います。

この都民意見の反映でございますが、物流関係については相当書き込みをさせていただきましたが、水質改善だとか景観の向上だとか臨海副都心の賑わいのあるまちづくりなどに関しては少し書き込みが不足していたかなというふうなことで、書き込みをさせていただきました。先ほどベイエリアの項で補足の

説明をした内容でございます。

以上が都民意見に関する説明でございます。続きまして、資料7-3を「ごらん」いただきたいと思えます。資料7-3の1ページから3ページが外貿コンテナコストの推計に関する資料でございます。四、五ページがモーダルシフトの説明に関する資料でございます。

まず、資料7-3の2ページを「ごらん」いただきたいと思えます。この「外貿コンテナ貨物量の推移と推計」という表の左側の黒四角が実績でございます。経年どれだけ外貿コンテナ貨物が入ってきたかということをお示ししてございまして、線が引いてございますが、実績に合わせた近似の線を上書き込んでございます。その際の経済成長率が、これは実績でございます。下に書いてございますように、一九八〇年代の平均が四・一%、以降二〇〇〇年までが一・四%でございます。中央から右にかけてのひし形がGDP相関をした場合のマクロ推計でございます。概ね十年後の外貿コンテナ貨物量は、図のように、右側寄りに書いてありますが、三百八万TEUと推定いたしました。

下段にこの際の国の経済成長率予測を記載してございまして、一九九〇年代と同様の一・五%程度というふうにご覧いただけます。経済成長率、それから過去のトレンドから比較しますと、それと加えて、首都圏における人口の変化が国全体よりも非常に小さいというふうなことで先ほど部会長から説明がありました。この推計値がそんな高い設定ではないというふうなことがご理解いただけると思えます。概ね十年後の外貿コンテナ個数の目標値として先ほど三百五十万個と申し上げましたが、この三百八万個にサービスアップ・コストダウンによる増加を見込んで三百五十万個としたものでございます。

次に、三ページを「ごらん」いただきたいと思えます。三ページ

は非常に概略の図でございますが、国土技術総合政策研究所のモデルを使いまして、スーパー中核港湾対応を東京都で行った場合どうなるかといったようなことでシミュレーションを行ったものでございます。

この図の下の線がベース貨物推計需要量と書いてありますが、これが先ほどのGDP相関の線でございます。それにスーパー中核港湾対応の施策をしてサービスアップ・コストダウンをした場合どのくらい増えるかというふうな予測でございますが、二〇〇〇年を以て、概ね一〇％アップするということになります。ここで考えまして、三百八十万個をベースにしまして十年後ですが、三百四十数万になります。三百五十万程度は妥当であるというふうなことで確認をしたところでございます。

次に、モータルソフトのご説明をさせていただきたいと思いますが、四ページをごらんいただきたいと思います。先ほど説明をさせていただきましたが、中・長距離でモータルソフトを考えていきたいというふうな記述の根拠でございます。

四ページの左の国内貨物輸送量の推移というところがございしますが、概ね貨物量としては六十五億トン程度で横ばいでございますが、その右側に自動車・海運・鉄道の距離別のシェアを記述してございまして、船につきましては三百キロを超える当たりから増加するというふうな傾向がございまして、これはコストの関係が主な要因でございます。

その下に五百キロ以上の海運貨物輸送量について経年の変化を示してございしますが、トラックが千百万トンから千五百万トン、船につきましては二千二百万トン台で推移しているというふうな堅調な動きをしております。この図表から考えて、大体三百キロ、五百キロ以上のもについてモータルソフトを考えていくべきだということになります。先ほどのような記述をさせていただきます。

次の五ページ目に参りますと、左側に日本地図がかいてございますが、東京港から五百キロ以上の範囲を色づけしてございます。この範囲のところをモータルソフトを考えていきたいというふうなことで考えてございます。

続きまして、資料7-4でございますが、これについては先ほど訂正内容について逐一説明申し上げましたので、最終対比表でございますが、後ほどごらんいただきたいと思います。

基本方針最終報告の説明は以上でございます。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す。ただいま森地部会長並びに部会委員の皆様には最終報告を取りまとめていただきましたが、大変厚く御礼申し上げます。

それでは、以上の報告につきまして、ご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。いかがでございますでしょうか。どうぞ、申しわけありません、大勢なものですから、お名前だけ最初に

渡辺委員（代理藤田） 関東地方整備局の藤田と申します。委員の渡辺の代理で出席させていただいておりますが、港湾空港部長でございます。以降、座ってお話をさせていただきます。

意見として二つございます。それから、一つ最後に質問をさせていただきます。と存じますけれども、まず、意見でございます。

先ほども資料の説明の中に出てまいりましたけれども、国のほうでスーパー中核港湾というのを推進してあるところがございます。十五年の三月に東京港と横浜港、関東圏でございますけれども、候補として選定をされておりまして、それ以降、両港の間で連携をするという方向でいろいろ規制プログラムをつくって提出させていただいてきているところがございます。このスーパー中核港湾につきましては、十五年度の末に指定をするということで種々検討作業が進められているところで

「ございまして、スーパー中樞港湾の育成に当たりましては、各港ごとの適切な機能分担などを踏まえた連携施策を推進することが重要であると考えているところでございます。それから、これは東京都さんも入った場で首都圏港湾の基本構想というのを平成十四年の三月に取りまとめをしております、この中でも、「各港が相互に連携を図り、広域的な港湾として一体的かつ効率的に機能を発揮することが重要である」というふうに記述しているところがございます。本日答申をされます基本方針をもとに、こういった港湾間の連携につきましても配慮をいただきたいと思います、港湾計画の改訂作業に向けて取り組んでいただければと思つ次第でございます。

二点目、本日の基本方針の中で物流対策が日本の産業を支え、また、国際競争力の向上に資する重要な政策課題との認識をされておられました。この点につきましては、国といたしましても物流の効率化は非常に重要な課題だという認識をしております。ところでございまして、スーパー中樞港湾の育成施策とともに、平成十三年の七月に閣議決定をされました新総合物流施策大綱こういった政策の着実な実施に取り組んでいくところでございします。今回の基本方針で提唱されました物流の効率化に向けての施策の実現、これは関係行政機関とも連携をさせていただくことで早期に的確な対応が図れるのではないかと考えている次第でございます。

それから、最後に一つ質問させていただきます。今回の基本方針でございますけれども、十四号地の水面貯木場、それから十二号地の水面貯木場並びに木材の投下泊地というんでしょうか、ここににつきまして具体的な方向性がないのではないかなど、いっふうに感じております。特に十一号地の水面貯木場と木材投下泊地につきましては、東京港の中で残されました数少ない利用可能な水域だろつというふうに考えておりますけれども、

この管理者としてどのように考えておられるのか。一点についてお伺いできればと思ひます。

以上でございます。

渡邊会長 どうもありがとうございます。二点のご意見に関して、そのまま意見として拝聴させていただきました。三番目の質問で、貯木場ですか、それについてお答えいただきますようか。

高野技監 技監の高野でございます。

木材の関係につきましては、ご案内のように原木の輸入が大幅に減っております、例えば新木場につきましては、まちな形態が変わってきているということは部会でもいろいろと議論になりまして、そのまちなくりにどうするかという議論になったわけでございますけれども、中にも記述がありますように、基本的には、地域でのまちなくりに対する考え方は、将来の方向が定まるのをやはり少し時間を持って見るのが必要ではないかというふうな趣旨がありまして、具体的な記述に至っていないというのが現状でございます。

渡邊会長 これはいろいろ審議の過程でも問題意識がありましたので、今後の実践的課題を含めながら検討させていただくということで、答申案にはこの答申をそのまま生かしたいと思ひますけれども、そういう意識をひとつ今後持っていきたいと、いっふうに思ひますので、よろしくござい。

ほかにごなたかございませうか。

それでは、中間報告におきましてもかなり突っ込んで議論いただきましたし、先ほどの報告のよつに、その際、中間報告を審議します審議会並びに都民からのいろいろな声も十分反映して最終案をおつくりいただいたといつことでございます。ありがとうございます。

それでは、ご意見がほかありませんでしたら、お諮りを申

したいと思いません。東京港第七次改訂港湾計画の基本方針につきましては、基本方針検討部会の最終報告を当審議会の答申といたしたいと思えますけれども、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

渡邊会長 どうもありがとうございます。それでは、この最終報告を当審議会の答申とさせていただきます。

## 答申書手交

渡邊会長 会長の私から答申書を副知事にお渡ししたいと思えますが、準備の都合によりまして、しばらくお待ちいただきたいと思えます。

それでは、大変お待たせいたしました。会長として、ただいまの答申につきまして発言させていただきます。

本日の答申は、平成十四年に海上公園審議会と統合し、新たな港湾審議会が発足した際、二十年後を目指して東京港が取り組むべき施策の基本方針を示してほしいとの諮問に対しまして、私どもの考え方を示したものでございます。

検討に当たりましては、関係事業者から直接ヒアリングを行い、現場の生の声をお伺いするなど、経済の実態に即した、地に足のついた議論となるよう心がけてまいりました。

その上で、首都圏四千万人の生活者へのいわば源であります首都圏物流の基幹的なインフラであります東京港が、世界的視野で物流の効率化を進めている我が国の企業の期待に対して、どこをたえていくべきかを検討いたしました。

とりわけ、ユーザーの立場に立ちました規制緩和と慣行改善については、委員の間でも最も議論の多かった分野でございますが、我が国の物流改革を一步でも進めたいという立場から、

やや突っ込んだ記述もさせていただきます。

また、東京ベイエリアにつきましては、生活圈としての都市機能と、それを支える生活物資の供給基地であります港湾機能の秩序ある共存を目指しまして、環境にも十分配慮しながら、都市としての「東京」の価値と魅力を上昇させるさまざまな施策を提言しております。

当検討に当たりました森地部会長ほか部会委員の皆様のご努力に改めて敬意を表するとともに、この提言書にもありますように、この実現に向けて都の皆様方に一層の努力をお願い申し上げます。

当提言は、当初の意図どおり、大変意欲的で、しかも具体的な基本方針になっておりますが、それに対しまして財政的にどう実現していくかという一つの財政的問題、また、どういつ時系列で実現していくかという工程表、こういうことがあって初めて実現ができるわけでありまして、その点のご努力をお願い申し上げます。

それでは、答申書を副知事にお渡ししたいと思えます。

(答申書手交)

## 副知事挨拶

渡邊会長 それでは、ここで濱渦副知事からご挨拶をいただきたいと思えます。よろしくどうぞお願いいたします。

濱渦副知事 ご紹介いただきました副知事の濱渦でございます。議員運営委員会がございましたので、遅参してまいりました。お許しください。

ただいま渡邊会長から、意欲的で具体的な「東京港第七次改訂港湾計画の基本方針」につきまして答申をちょうだいいたし

ました。渡邊会長、また、森地部会長をはじめ委員の皆様方には、ご多忙の中、一年もの長きにわたりまして熱心に「審議を賜りましたことを厚く御礼申し上げます。

おかげさまで、東京港ではコンテナ貨物取扱量の増加が続いております。大井コンテナふ頭の再整備や臨海道路の整備などを着実に東京都は進めてまいりました。しかしながら、世界の企業が生産拠点をアジアに移し、物流のグローバル化が進展する中、他のアジアの諸港との激しい競争にさらされている東京港は、かつてない厳しい局面を迎えているように感じます。

東京港が今後とも今以上の地位を堅持していくためには、関係者がほんとうに危機感を共有して、官民を挙げて思い切った構造改革を断行することが不可欠でございます。コスト面の国際競争力を高めるとともに、一番重要なのは、会長のお話もございましたが、ユーザーの期待にこたえることではないかと思えますし、質の高いサービスを提供できる港へと変革をしていかなければならないと思えます。また、物流を東京港だけで考えるのではなく、東京湾周辺港との連携や首都圏全体の物流ネットワークを視野に入れて、広域的にとらえていくことが重要であると思います。

都といたしましては、早速に提言の内容を検討いたしまして、速やかに実現できるように頑張りたいと思います。

ご列席の委員の皆様には、これまで御尽力をいただきましたことを重ねてお礼を申し上げますと同時に、今後ともさらなるお力添えを賜りますようお願いを申し上げます。私からお礼の言葉といたします。ありがとうございます。

渡邊会長 ごつもありがとうございました。

それでは、最後に次回の予定を確認しておきたいと思っておりますので、事務局よりお願い申し上げます。

岡崎企画課長 事務局からご案内いたします。

次回でございますが、現在、当審議会の海の森検討部会で検討しております中央防波堤内側の「海の森」につきまして、本年の秋ごろ中間報告に至るといふふうに伺っております。開催日等、詳細が決まり次第、案内申し上げますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

渡邊会長 それでは、長時間にわたりご審議いただきまして、まことにありがとうございます。これをもちまして本日の審議会を閉会とさせていただきます。ごつもありがとうございます。

## 閉 会 (午前十一時四十三分)

了