

平成二十年度

第八十回

東京都港湾審議会議事録

平成二十一年十二月二十四日(水)
於 都庁第二本庁舎三十一階特別会議室二十七

出席者

学識経験者

公立大学法人首都大学東京理事長

高橋 宏

(社) 日本港湾協会副会長

川嶋 康宏

(社) 日本荷主協会常務理事

河村 輝夫

東京大学大学院教授

下村 彰男

元(財) 東京都公園協会西部支社長

清水 政雄

港湾・海上公園利用者

(社) 東京港運協会会長

鶴岡 元秀

東京倉庫協会会長

鈴木 幹夫

東京港定航船主会会長

山脇 俊介

東京湾海難防止協会特別参与

石河 溥史

東京港湾労働組合協議会副議長

都澤 秀征

全日本海員組合関東地方支部長

岡本 永興

(社) 東京都レクリエーション協会副会長

丸山 正彦

都民公募

小川 幸彦

都民公募
港湾区域に隣接する特別区の区長

安 章浩

中央区 長

矢田 美英(代理)

港区 長

武井 雅昭

大田区 長

松原 忠義(代理)

江戸川区 長

多田 正見(代理)

東京都議会議員

鈴木 あきまさ

東京都議会議員

神林 茂

東京都議会議員

田中 たけし

東京都議会議員

名取 憲彦

東京都議会議員

木内 良明

東京都議会議員

小竹 ひろ子

次第

一 開 会

二 会長選任

三 会長代理指名

四 港湾環境整備負担金部会委員の指名

五 東京都副都知事挨拶

六 諮問事項

七 報告事項
東京港港湾計画の軽易な変更(案)

八 答 申

(1) 「海の森」の現況等について

(2) 京浜三港広域連携について

(3) 港湾施設等の予防保全型管理について

九 閉 会

関係行政機関の職員

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

東京都職員

副知事
港湾局長
技監
総務部長
港湾経営部長
臨海開発部長
港湾整備部長
離島港湾部長
港湾経営改革担当部長
計画調整担当部長

大前 忠(代理)
菊川 滋(代理)
福本 秀爾
友澤 博
坂口 正芳(代理)

菅原 秀夫
斉藤 一美
飯尾 豊
多羅尾 光睦
江津 定年
藤原 正久
前田 宏
石山 明久
小宮 三夫
成瀬 英治

開会 (午後一時十五分)

飯田企画担当課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第八十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、誠にありがとうございます。

本来でございますと、議事進行につきましては、会長にお願い申し上げますが、本日は新たな委員となつて初めて開かれる審議会でございますので、現在、会長が空席となっております。しばらくの間、私、港湾局総務部企画担当課長の飯田が進行役を務めさせていただきますと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

大変恐縮ですが、座つて進行させていただきます。

本日の審議会でございますが、所要時間は約一時間三十分程度を予定しております。また、本審議会は公開とさせていただきます。こちらについてもあわせてご了承のほど、お願い申し上げます。

まず、議事に入ります前に、本日の委員の出席状況をご報告申し上げます。

ただいま、委員並びに代理出席の方を含めまして二十九名の委員の方にご出席をいただいております。定足数を超えております。

次に、お手元に配付いたしました資料についてご説明申し上げます。ご説明申し上げます。

会議次第、東京都港湾審議会委員名簿と本日の審議事項の諮問書の写しがございます。

これに加えます、資料1といふことで、「東京港湾計画書 軽易な変更(案)」、資料1 2、「東京港湾計画資料」、資料1 3「港湾計画の軽易な変更(案)」について(航空燃料給

油施設の移設)でございます。

それから、報告事項の関連といたしまして、資料2といたことで「海の森」のリーフレット、それから資料2、2といたことで「海の森」における植樹の実施状況について、資料3「京浜三港広域連携について」、資料4「港湾施設等の予防保全型管理について」でございます。

これに加えますして、参考資料といたしまして、本日の座席表、東京都港湾審議会条例、東京港便覧、京浜港マップ、それから東京オリンピック・パラリンピックリーフレットを配付させていただきましたいております。配付資料の不足がございましたら、事務局までお申しつけをお願いしたいと思います。

よろしければ、お手元の会議次第に従いまして進行させていただきます。

委員紹介

飯田企画担当課長 最初に、委員のご紹介でございます。お手元の委員名簿に従って、大変僭越ではございますけれども、私のほうから紹介をさせていただきたいと存じます。ご着席のままご結構でございます。なお、名簿に星印がついていらっしゃる方が、今回から新たに審議会の委員に就任された方となっております。

それではまず、学識経験を有する皆様でございます。

高橋宏委員でございます。

川嶋康宏委員でございます。

河村輝夫委員でございます。

下村彰男委員でございます。

三村優美子委員は遅れていらっしゃいます。

清水政雄委員でございます。

なお、重川希志依委員、倉本宣委員、恵小百合委員、森地茂委員は、所用のため、ご欠席とのご連絡を受けております。

次に、港湾・海上公園利用者の皆様でございます。

鶴岡元秀委員でございます。

鈴木幹夫委員でございます。

山脇俊介委員でございます。

石河博中委員でございます。

都澤秀征委員でございます。

岡本永興委員でございます。

丸山正委員でございます。

小川幸彦委員でございます。

安章浩委員でございます。

次に、港湾区域に隣接する特別区の区長の方でございます。

中央区長、矢田美英委員でございますが、本日は新治満参事が代理出席されております。

港区長、武井雅昭委員でございます。

大田区長、松原忠義委員でございますが、本日は佐藤喜美男

まちづくり推進部長が代理出席されております。

江戸川区長、多田正見委員でございますが、本日は高崎賢一

副区長が代理で出席されております。

江東区長、山崎孝明委員、品川区長、濱野健委員は、所用の

ため、本日も欠席とのご連絡を受けております。

次に、東京都議会議員の方々でございます。

鈴木あきま委員でございます。

神林茂委員でございます。

田中たけし委員でございます。

名取憲彦委員でございます。

木内良明委員でございます。

会長選任

小竹ひろ子委員でございます。
馬場裕子委員でございますが、本日は所用のため、ご欠席との連絡を受けております。

次に、関係行政機関の方々でございます。

大前忠委員でございますが、本日は池田正文企画調整室長が代理出席されております。

菊川滋委員でございますが、本日は加賀谷俊和港湾計画課長が代理出席されております。

福本秀爾委員でございます。

友澤博委員でございます。

坂口正芳委員でございますが、本日は近澤貴司理事官が代理出席されております。

以上で、出席委員のご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。

副知事の菅原でございます。

港湾局長の斉藤でございます。

港湾同技監の飯尾でございます。

総務部長の多羅尾でございます。

港湾経営部長の江津でございます。

臨海開発部長の藤原でございます。

港湾整備部長の前田でございます。

離島港湾部長の石山でございます。

港湾経営改革担当部長の小宮でございます。

計画調整担当部長の成瀬でございます。

ご挨拶のしるしもお願ひ申し上げます。

飯田企画担当課長 それでは、引き続きまして、会長の選任に移らせていただきたいと存じます。会長につきましては、東京都港湾審議会条例第五条第二項の規定により、学識経験を有する委員の中から互選でご選任をいただくことになっております。それでは、会長の選任につきまして、どなたかご発言をお願い申し上げます。

鈴木（幹）委員 会長の選任についてご提案を申し上げます。

高橋宏委員に引き続き会長をお願いしてはどうかと存じます。

高橋委員は、グローバルな視点から、東京都のあるべき姿について助言されるなど、幅広い見識に基づき、ご活躍をされております。また、長く港湾の仕事に携わったご経験をお持ちであり、東京港に関する重要な事項を審議する当審議会の会長に適任と存じます。

高橋委員には、大変ご苦労ではございますが、引き続き会長へのご就任を、ぜひお願いしたいと存じます。

以上でございます。

飯田企画担当課長 ありがとうございます。ただいま、鈴木委員から高橋宏委員を引き続き会長にといつご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）の音あり）

飯田企画担当課長 それでは、異議なしといつご音でございますので、高橋委員に本審議会の会長をお願いしたいと存じます。

高橋委員には、大変恐れ入りますが、会長席のほうへお移りいただきますして、進行をお願いしたいと思います。

高橋会長 ただいまご紹介いただきました高橋宏でございます。

皆様のご推薦をいただきましたので、引き続き会長を引き受け

させていただきますと存じます。

港湾の仕事に長らく携わりました経験も生かしまして、また、皆様方のご協力を賜りながら、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。

それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきますと思います。

会長代理指名

高橋会長 まず、会長代理の指名でございますが、東京都港湾審議会条例第五条第四項によりまして、会長に事故があるときは、学識経験を有する委員のうちから、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理するとなっておりますので、ここで指名させていただきます。

引き続き川嶋委員をお願いしたいと存じますが、川嶋委員、よろしくお願い申し上げます。

港湾環境整備負担金部会

委員の指名

高橋会長 次に、「港湾環境整備負担金部会委員の指名」でございます。

東京都港湾審議会条例第一条第二号に、港湾環境整備負担金に関する事項が本審議会の所掌事項となっております。これにつきましては、昭和五十五年度の第三十七回東京都港湾審議会におきまして、専門部会を設置し、審議することになってござ

います。そこで、東京都港湾審議会条例第八条第二項の規定に従いまして、部会委員を指名させていただきます。

学識経験を有する委員のうちから、川嶋委員、清水委員、港湾・海上公園利用者の委員のうちから、鶴岡委員、鈴木委員、山脇委員、都澤委員、行政関係機関の委員のうちから、菊川委員、福本委員、友澤委員の九人の方々にお願いしたいと存じます。

東京都副知事挨拶

高橋会長 続きまして、菅原副知事からごあいさつがございます。よろしくお願いいたします。

菅原副知事 副知事の菅原でございます。一言ごあいさつを申し上げます。

この度、皆様方には、本当にお忙しい中、当港湾審議会委員にご就任を賜り、また、ただいま、会長として各役職をご決定賜りました。厚く御礼申し上げます。

また、常日ごろ、東京港の港湾行政につきまして多大なご支援とご協力をいただいておりますことを、この場をお借りいたしまして、心から改めて厚く御礼申し上げます。

当港湾審議会は、ご案内のように、昭和二十八年に第一回を開催して以来、五十五年の時を経まして、本日もちょうど八十回を迎えたわけでございます。これまで東京港に関する様々な重要事項につきまして、都知事の諮問に応じ、調査そして審議を賜りまして、港湾計画や海上公園計画、「海の森」の基本的な構想など、本日に多数の重要な答申を頂戴いたしました。

また、本年七月には、東京港の果たすべき役割、目指すべき方向性など、今後の東京港の港湾経営の指針となる考え方を、東

京港の今後の港湾経営戦略答申」としておまとめいただきまし
た。東京都におきましては、現在これを踏まえまして、港湾計
画の一部変更などに反映すべく、鋭意検討を進めているところ
でございます。

今期の審議会は、前回の答申をさらに深めた審議をお願いす
ることとなるなど、東京港の将来にとりまして、本当に重要な
審議会になるものと考えています。高橋会長のもとで活発なこ
議論をいただきまして、そのご提言を踏まえた行政運営を行う
ことにより、東京港をこれまで以上に発展させていきたい、こ
のように思う次第でございます。皆様方のお力添えを賜ります
よう、心からお願ひ申し上げます。簡単でございますけれども
も、挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

諮問事項

東京港港湾計画の軽易な変更（案）

高橋会長 ありがとうございます。

それでは、諮問事項の審議に入らせていただきます。

諮問書は、皆様方のお手元に資料として配付してございます。

諮問事項「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」でございます
が、事務局から説明をしていただいた後に、まとめてご意見
ご質問などをお伺いしたいと思います。

それでは、説明をお願いいたします。まず、前田港湾整備部
長よりお願いします。

前田港湾整備部長 港湾整備部長の前田でございます。本日の
諮問事項でございます「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」に
つきまして、ご説明させていただきます。

恐縮でございますが、着席をして説明させていただきます。

現在の東京港の計画でございます第七次改訂港湾計画につき
ましては、平成十七年十二月の第七十六回の当審議会におきま
して答申をいただき、平成十八年三月に公示したものでござい
ます。

今回、この計画の一部を変更する必要が生じたので、諮
問させていただきますのでございます。

港湾計画の軽易な変更でございますけれども、これは、港湾
法第二条の三第四項の規定によりまして、本東京都港湾審議会
での審議により、計画を定めるものでございまして、国の交
通政策審議会の審議を要しない軽易な案件となっております。

先ほど、事務局から配付資料についてご紹介させていただきました
ましたが、本日は、今回の計画変更の概要を取りまとめました
説明用の資料を用意させていただいております。資料番号「1」

3、恐縮でございますが、A3判一枚の資料をご覧いただき
たいと思います。

まず、今回の変更の概要でございます。東京国際空港、羽田
空港でございますが、平成十九年三月に再拡張事業に着工し、
第四番目の滑走路となりますD滑走路の平成二十二年十月の供
用開始に向けまして、現在、国土交通省により工事が進められ
ているところでございます。

この再拡張事業による航空機の発着便数の増加に伴いまして、
航空燃料の増大が見込まれることから、将来にわたり、航空燃
料の安定的な供給を図ることが課題となっております。この
ため、東京国際空港の航空燃料の輸送を行っている民間石油会
社におきまして、現在、多摩川河口部の河川区域に立地します
給油施設を、東京港の港湾区域内に移設することが必要となっ
たものでございます。

次に、二の具体的な変更内容でございますが、民間の給油施設

設を、港湾計画に専用埠頭計画として新たに位置つけるものでございます。

資料の右側上の平面図、航空写真でござりますが、こちらに既存施設の位置、それから移設の予定場所を赤い丸でお示ししてございます。また、具体的な施設計画といたしましては、船を係留するための棧橋でございませうドルフィンを二バース、水深は八メートルでございませうが、この施設を新たに計画するものでございませう。

次に、今回の港湾計画の変更理由及びその背景でございませう。現在の多摩川河口部の河川区域内にございませう既存の給油施設の周辺では、水深が三メートル程度と浅い状況になってございませう。このため、現状より大型の燃料輸送船では接岸が困難でございませう。また、台風等の出水時には、棧橋前面に土砂が堆積いたしまして、船の接岸に必要な水深の確保が困難となる事態もたびたび発生してございませう。燃料輸送船の安全かつ円滑な航行に支障が生じかねないというところでございませう。

先ほど冒頭にご説明いたしましたとおり、将来にわたり、東京国際空港の航空燃料の安定的な供給を図る必要があることから、多摩川河口部の河川区域に立地する給油施設を港湾区域内に移設するものでございませう。

詳細な移設場所でございませうけれども、資料の右下の図にお示してございませう。D滑走路近郊で、航空燃料の貯蔵施設に隣接する赤丸の部分の位置を予定してございませう。

次に、お手数ですが、資料の左下の参考欄をご覧いただければと存じませう。東京国際空港の航空燃料の需要量でございませうが、現在、年間で約百万から百六十五万キロリットルでございませう。今回の空港の再拡張に伴いまして、将来の燃料需要量は、年間二百四十万から二百六十万キロリットルに増加するだろつと予測されてございませう。また、燃料輸送用の船舶につきまして

も、現在は六百DWT級、六百五十キロリットル積みのタンカーを使用してございませうが、将来は五千DWT級、五千五百キロリットル積みのタンカーを使用する予定とのこととございませう。

以上が、今回の航空燃料給油施設の移設にかかわります港湾計画の軽易な変更(案)の概要でございませう。

次に、若干お時間をいただきたいと思います、ほかに配付させていただいてございませう資料につきまして、少し触れさせていただきますと存じませう。

まず、ピンク色の資料「東京港湾計画書(案)」というものがございませう。こちらは、港湾法に定めます計画書の本編でございませう。

表紙をおめくりいただきますと、第七次改訂港湾計画策定以降の港湾計画の一部変更の経緯を記載してございませう。

さらにページをおめくりいただきますと、「目次」、それ以降は、港湾計画におけます計画事項を様式に沿って開示してございませう。

次に、もう一冊、資料1-2「東京港湾計画資料」についてでございませう。これが今回の計画内容を説明するものでございませうが、先ほどご説明申し上げた内容に加えまして、船舶の接岸・着岸時におけます操船の例などについて記述してございませうので、後ほどご参照いただければと存じませう。

説明は以上でございませう。よろしくご審議いただけますよう、お願い申し上げます。

高橋会長、ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、皆様方からご意見、ご質問などがございましたら、お伺いしたいと思います。いかがでございませう。

小竹先生。

小竹委員、この地域は、漁業関係者の方々もいらつしやると思

うんですが、この辺を航行したりする関係者の方々への説明や合意というのはどのようになっているのかまずお伺いします。

高橋会長 はい、どうぞ。前田さん。

前田港湾整備部長 地元の関係者の方々との調整状況とのご質問でございますけれども、棧橋の設置者でございます三菱石油株式会社からの報告によりますと、東京湾遊漁船船業協同組合など、地元の屋形船関係事業団体に対しまして、今回の棧橋計画につきまして、事前の説明を複数回にわたり行っているところでございます。これまでに、関係事業団体の了解は得ていると伺っています。

今後、工事実施に当たりまして、工事着手前に、施工計画等について地元の方々々に改めて事前の説明を行い、引き続き、地元の方々の理解と協力を得るよう、都としても指導していきたいと考えています。

高橋会長 はい、どうぞ。小竹さん。

小竹委員 長い間の経緯がここにはあると関係者の方からお話を伺いました。そういう意味では、この地域で漁業に携わっているの方々への影響もあると思いますので、十分話し合いをして、合意を得るよう、この点については要望しておきたいと思えます。以上です。

高橋会長 ほかにご意見ございますか。

これは、給油施設の場所の移行だということと、これからどんどん羽田の国際化も進みますし、ジャンボジェットなんか一回滿タンにしてニューヨーク、ロンドン、パリに飛ばそうと思うと、百キロリッター、バンカーを積まなきゃいかんというふうなことになってくると、どんどん需要が増えてくるわけですね。とすると、多摩川の根っこのところにあるよりも、D滑走路のすぐそばまで持ってきて、大型オイルパーシも接岸できるところへ持ってくるというのは、私はごく自然の成り行きだと

うと思っんです。当然、周辺の漁民の人や何かとは十分話し合いをして、納得してくだやってもらいたいと思います。

これは、漁業というのは、主としてアナゴですか。

前田港湾整備部長 幾つかあるんですけども。

高橋会長 アナゴだとか、ああいうところの漁場なんだよね。前田港湾整備部長、すぐそばですと、アナゴとかアサリとかが捕れるところですよ。

高橋会長 私は当然の成り行きで、いいことだと思えます。よろしくサポートしてやっていただきたいと思います。ありがとうございます。

ほかにご意見ございませんか。よろしゅうございますか。

それでは、ただいまの「東京湾港湾計画の軽易な変更」案につきましては、原案を適当と認めることとしたいと思います。が、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

高橋会長 ありがとうございます。

それでは、原案を適当と認め、後ほど答申することとしたいと思います。以上です。

報告事項

「海の森」の現況等について

京浜三港広域連携について

港湾施設等の予防保全型管理につ

いて

高橋会長 続きまして、報告事項に入らせていただきます。

この度、当審議会の委員のおよそ五分の一の方が替わられたことでもございまして、最近の東京港及び海上公園に係る取り組みについて、事務局に報告していただきます。

『海の森』の現況等については藤原臨海開発部長から、「京浜三港広域連携については江津港湾経営部長から、「港湾施設等の予防保全型管理については」は前田港湾整備部長からそれぞれ報告願います。一括して説明いただきました後に、「質問などがあれば、まとめてお伺いしたと思います。

それでは、報告をお願いいたします。まず、藤原臨海開発部長からお願いたします。

藤原臨海開発部長 臨海開発部長の藤原でございます。『海の森』の現況等について「ご報告申し上げます。

恐縮でございますが、着席して説明させていただきますと思います。

ご存じのとおり、平成十六年二月の東京都港湾審議会におきまして、「海の森構想」について答申をいただいたところでございます。この答申におきましては、自然環境の再生を進める取り組みと、子供たちを始め、幅広い都民が世代を超えて森づくりに参加し、自然を育み、自然に触れることができるような公園づくりが必要であるとし、海の森は、海を生かし、森をつくり、人を育てる事業であるとされておりまして、

この趣旨を踏まえまして、「ごみと残土の島を緑あふれる森に生まれ変わらせ、水と緑の回廊に包まれた美しいまち東京の実現に向け、海の森は平成十九年二月に海上公園計画を決定し、整備を開始したところでございます。

まず、お手元の資料2をご覧くださいと思います。これは、海の森を幅広い都民の皆様を知っていただくために作成したリーフレットでございます。表紙には、答申でいただいた構

想平面図を載せておりますが、森を中心としながらも、青々とした樹木に囲まれ、高台からは都心を望むことができる貴重な空間が形成されるものでございます。

資料をお開きいただきたいと存じます。海の森の概要でございます。経緯、計画の概要、それから公園づくりの特徴が記載されてございます。

公園づくりに当たっての特徴を二点ほど紹介させていただきます。まず一つが、資源循環型の森づくりでございます。都内の公園や街路樹の剪定枝葉は、通常、清掃工場で燃やされ、処分されますが、これを有効活用して、海の森の土をつくっております。

右下に、リサイクルから進める土づくりが図として記載されておりませんが、剪定枝葉を集め、これを堆肥にして、さらに開発に伴う建設発生土や水道からの浄水場発生土等を混合調整して、海の森植樹のための表層土をつくっております。

二つ目は、都民、企業、NPOとが力を合わせ、森をつくることとしております。現在、十七校の小学校、企業、NPOなどで二十八団体、個人で三十九人の方に海の森に植えるための苗木を育てていただいております。また、これ以外の苗木を購入するための海の森募金も、十一月末現在で二億四千五百八十万円ほどになっております。

右上に、都民参加による植樹等のイラストやドングリからの苗木づくりなどの写真を掲載しておりますので、ご覧いただけます。

なお、このリーフレットはさまざまなイベント、例えば東京みなと祭、調布で行われる飛行場まつり、それから、臨海副都心の夏のイベントなど、機会をとらえて海の森募金案内とともに配りし、海の森のPR活動に使っております。

続きまして、平成十九年以降の植樹活動についてご報告させ

ていただきます。

資料2 2、「海の森」における植樹の実施状況についてご覧いただきたいと存じます。

左側からですが、昨年七月に海の森募金のキックオフイベントが開催されました。当日は、雨模様のあいにくのお天気でしたが、地元の小中学生が育てた苗木などで、第一回目の植樹を行いました。

本年に入りまして、五月に、この海の森プロジェクトに賛同いただいたアイルランドのロックバンド、U2のボノ氏や、ノール平和賞受賞者のマータイ氏に植樹を行っていただいたところでございます。

十月には、C40 気候変動東京会議が開催され、ロンドンなど二十四都市の市長、副市長などによる植樹が行われたところでございます。

また、十一月八日には、公募で都民、企業等呼びかけ、二千六百人による海の森植樹イベントを実施いたしました。この植樹には、オリンピックの浜口京子さん、パラリンピックの小川睦彦さんをお招きし、約〇・九ヘクタールに七千本の植樹を行っております。

この十一月の植樹イベントでは、参加された皆さんにアンケート調査を実施いたしました。そのうち、実に九〇%以上の方が、また植樹会があれば参加したいと回答されております。非常に多くの方が、海の森 緑に関心を示していることを実感したところでございます。

海の森は、現在、一ヘクタール九千本の苗木が植樹されておりますが、二十一年度には四ヘクタール、また、二十二年度、二十三年度には五ヘクタール植樹してまいります。十年後にはおおむね代々木公園に匹敵するほどの森を育ててまいりたいと考えております。

今後、整備の進展に合わせ、苗木づくりや植樹のほか、下草刈りや樹木の手入れなども重要になってまいります。このため、海の森の森づくりに意欲のある都民、企業、NPOの方々から成る海の森友の会を発足させ、これを核にいたしまして、広範な都民の皆さんに参加の輪を広げていきたいと考えております。海の森を都民や企業等の方々々と力を合わせ、緑豊かな森を育てることで、環境先進都市東京を象徴する貴重な財産として、次の世代に引き継いでまいりたいと考えております。

今後とも、審議会の皆様方にご支援を賜りますようお願いいたします。報告とさせていただきます。以上でございます。高橋会長、ありがとうございます。

続きまして、京浜三港広域連携について、江津港湾経営部長からお願いたします。

江津港湾経営部長 港湾経営部長の江津でございます。京浜三港広域連携につきまして報告をさせていただきます。

着席してご説明させていただきます。

資料3をご覧ください。京浜三港の広域連携につきましては、本年の3月にスタートいたしました。の部分でございますが、連携に至ります背景の説明でございます。アジア諸港の躍進により、我が国港湾の相対的な地位が低下しているということでございまして、一九九七年と二〇〇七年の東京、川崎、横浜の三港のコンテナの取扱量を比較しておりますが、量としては、それなりに増えておるところでございます。コンテナ取扱量の順位としては低下をしているという状況でございます。これと併せまして、北米・欧州航路等の基幹航路に就航しております船舶の寄港数が減少してきているということがございまして、一九九五年には京浜港として週六十の寄港数がございましたけれども、これが二〇〇八年には三十九の寄港数に減少しているということで、釜山港等でのトランシップ化が進展し

ているという状況がございます。

こうした状況で、基幹航路から京浜港が外されていくということになりますと、トランシップにより貨物が入ってくるということになりますけれども、コストですとか日数が余計かかるということ等で、首都圏の生活や産業に大きな影響が出るという状態が生じてまいります。

に入りますけれども、こうした基幹航路の維持拡大ということに対する危機感を東京都知事、川崎市長、横浜市長が共有いたしました。将来のポートオーソリティを視野にして、共通の政策目標を持って三港が連携を強化していくということ、本年三月二十一日に基本合意をいたしました。

地理的に見ましても、東京 横浜間というのは二十キロメートルでございまして、世界的な規模で見れば、例えばニューヨーク ニュージャージーは二十キロの範囲内にある。ロッテルダム港は四十キロという範囲の中で一つの港ということ、世界的な規模で見ると、一つの港の規模であること。また、貨物量、コンテナの取扱量を合わせますと、七百万TEUを超える取扱量になるということ、この貨物量の存在感が航路戦略にもそれなりの影響を及ぼすであろうということも背景にあり、基本合意を締結いたしました。

その際、今後具体的にどうしたことにして取り組んでいくのかということについては、以下にございます。から までの港湾コスト低減による国際競争力の強化、あるいは利用手続きの統一化、簡素化による利便性の向上、それから、京浜三港としての国内ハブ機能の強化、東京湾全体を視野に入れた合理的かつ効果的な施設及び機能の配置、そのほか、環境対策あるいは国への制度改善の要望等をしていくという、具体的な六項目の取り組みの方向性が打ち出されました。

右側に移りますけれども、基本合意以降の現在までの取り組み

みというところで、から まででございます。

第一番目は、三港の具体的な連携施策の第一弾ということ、でございます。今年の九月三日に長野県松本市において、県内の輸出入貨物関連事業者を対象にいたしまして、京浜三港利用促進のためのセミナーを開催いたしました。県内の輸出企業、荷主、地元自治体等、約百名の参加を得まして、京浜港の紹介ですとか、意見交換を行ったところでございます。その後、九月十八日に三首長会談を実施いたしました。石原都知事、阿部川崎市長、中田横浜市長の三者が一堂に会しまして、二〇二〇年でございます、主な三つの点について決定したことを申し上げます。

一つ目は、広域連携推進体制の整備ということで、広域連携に関する施策展開、共同ビジョンなど、港湾関係事業者や学識経験者などの参加を得て、そういったことに対する意見の集約をしていく組織ということ、京浜港広域連携推進会議の設置を本年十一月に行うということを決めました。併せて、具体的な広域連携事業の共同実施をしていくための組織、実務者レベルの組織ということ、京浜港経営協議会の設置も決めたところでございます。

それから、二点目の決定事項といたしまして、基本合意に基づく事業の実施ということ、三点を決めました。

一つ目は、はしけ輸送の拡大による環境対策ということ、でございます。現在、東京 横浜間コンテナ輸送は、トラックで約二十五万から三十万個のコンテナが行き来しておりますが、このトラックによる港湾間のコンテナ輸送をはしけ輸送に切り替えていくということ、でございます。現在、はしけによるコンテナ輸送というのが七万個ほどの実績を積み上げておりますけれども、これをさらに拡大していくという中で、CO₂削減等の環境対策に資していくという考えでございます。はしけの入港料を全額免除するということ、こちらにつきまして

は、本年十一月より実施をしております。

それから、三市長によるトップセールスということで、来年の二月になりますが、荷主企業本社約五百社程度を集めたポートセールスを実施していくということが決まりました。

さらに、コンテナ船入港料の一元化ということで、現在、コンテナ船は横浜に入って東京に続けて寄港するといった場合に、横浜港で入港料を支払う、東京港で更にまた入港料を支払うという形で、それぞれの港が入港料を取っておりますけれども、二つした東京、川崎、横浜の三港に連続して寄るコンテナ船もしくは二港寄りのコンテナ船の入港料を一港分にするということで、実質的な一つの港となっていくんだということを利用して、実感していただける施策ということで、来年の四月から実施することになりました。対象船舶数は約三千七百隻でございます。一億二千万円程度の港湾コストの削減につながる施策でございます。

それから、三点目の決定事項といたしまして、京浜港共同ビジョンの策定ということが決まりました。共同ビジョンの内容でございますけれども、三港の実質的一港化へのロードマップをつくっていくということで、今後の京浜港の港湾経営と整備方針に基本的な考え方を整理して策定していく。もう一点は、港湾の管理運営の一体化に向けた組織体制を検討するということで、ポートオーソリティの検討をしていくことになっております。

最後の五番目でございますが、第一回京浜港広域連携推進会議が平成二十年十一月十日に設立をされ、第一回目の会合を持ちました。委員の皆様は、学識経験者、港湾関係者、港湾管理者等二十四名でございます。後ろに別紙ということで、委員の皆様方の名簿もつけてございますけれども、本審議会の委員の方々にもお入りいただいているところでございます。

そこでの議題といたしまして、京浜港共同ビジョンについて今後どのような形をつくっていくのかということについて議論がなされました。具体的に、現況把握をして、港湾経営のあり方、整備方針の方向性等の検討を今年度から来年度にかけて実施して、平成二十一年度中には取りまとめたいということの確認がなされたところでございます。京浜港の国際競争力を強化し、基幹航路の維持拡大等を実現して、我が国産業の活性化と生活の安定を確保することを政策目標ということで定めまして、今後、ビジョンの検討を鋭意進めていくこととしております。

高橋会長 ありがとうございます。

続きまして、港湾施設等の予防保全型管理につきまして、前田さん、よろしくお願いいたします。

前田港湾整備部長 それでは、報告事項の二点目、「港湾施設等の予防保全型管理について」ご説明をさせていただきます。

着席して説明をさせていただきます。

それでは、資料4をご覧くださいと存じます。A3判一枚の資料でございます。東京都港湾局におきましては、今年度から港湾施設、海岸保全施設、道路橋梁等の施設につきまして、予防保全型と呼ばれる新しい維持管理手法を導入いたしました。今後、施設の対象範囲を広げ、海上公園施設、新交通ゆりかもめ等の施設に拡大していく予定でございます。

まず、施設管理の現状と課題というところをご覧ください。栈橋などの係留施設を例にしまして、施設が建設後どのぐらいの時間が経過しているかを示したオレンジ色の棒グラフを掲載しております。

東京港の港湾施設でございますが、多くが昭和三十年代から四十年代の高度成長期に整備されてございます。現在、建設後既に四十年以上を経過した係留施設が全体の約四一％。さらに

十年後になりますと、これが約六六%と大幅に増加してまいります。施設の老朽化が著しく進行して、今後一斉に更新時期を迎えることとなります。

棒グラフの下に、朝潮ふ頭と大井水産物ふ頭の写真が掲載されていますが、従来の管理手法は、かなり劣化が進行して、問題が生じてから対策を行う、いわゆる事後保全的な手法がとられておりました。

グラフの右側に、この事後保全型管理の問題点を二点掲げてございます。まず、維持管理費用が大幅に増加すること、それから、短期間にそれが集中して費用が必要になること、また、その費用が捻出できなければ施設の安全性も脅かされ、施設の機能低下をもたらすおそれがあること、この二点が問題になってまいります。

そこで、これらの問題を解決するために導入されましたのが、新たな管理手法でございます。予防保全型管理という手法でございます。

その下に、今後求められる管理の方向性というのがございます。こちらをご覧くださいとご覧くださいと存じます。予防保全型管理は、まず、施設の点検を確実に実施し、そして、その結果から、施設の健全度を把握し、今後どのように劣化が進むかをまず予測いたします。さらに、劣化の進行度合いとそれに対応する対策の組み合わせの中から、最も有利になるものを選択し、補修を実施していくというものでございます。

大変お手数ですが、一枚目の資料をご覧くださいと存じます。これらの管理手法につきまして、イメージをつかんでいただくために、事後保全型と予防保全型の管理を対比して説明を差し上げたいと思います。

左側に、大井水産物ふ頭を例に、事後保全型管理について記載してございます。写真は、棧橋の裏側を撮ったものでござい

ます。塩分の浸透によりまして、コンクリート中の鉄筋が錆びており、表面が赤茶色に変色しているのがご覧いただけるかと思えます。この時点では、棧橋の床版の耐力は相当低下しております。一度壊した上で、コンクリートを施工し直すという大規模な補修方法をとらざるを得ません。したがって、費用も時間もかかり、この補修をしている間、施設の利用を一時中止することも必要になってまいります。

これに対しまして、右側に竹芝ふ頭を例にして、予防保全型管理のイメージをお示ししてございます。対策前でも、錆のみ出しやコンクリートの剥離もない状況で、一見したところ、補修が必要な状況には見えません。しかし、詳細な調査を行いましたところ、さびの原因となります海水中の塩分が徐々にコンクリートにしみ込んでいることが判明いたしました。そこで、塩分が鉄筋に達する前に、電気防食、あるいは表面塗装等の対策を行うこととしたものでございます。こうした措置によりまして、棧橋コンクリートの寿命は飛躍的に伸びると考えられ、また、工事中も施設の利用を中止することなく、補修を完了したものでございます。

大変お手数ですが、また一枚目の資料にお戻りいただければと存じます。

このような予防保全型管理を導入することによりまして、一体どのような効果があるのかということを大きく二点、右側にお示ししてございます。

まず一点目ですが、コスト削減の効果でございます。係留施設を例にしまして、グラフにお示しておりますが、赤い線がこれまでの事後保全の考えで、寿命が来たらつくり直す、そういう方法で、必要となる投資額を累計したものでございます。また、青い線が、予防保全で管理して、小規模の補修を計画的に行い、施設の長寿命化を図った場合の投資額の累計値でございます。

います。

予防保全では、施設が比較的新しいうちに手を入れる必要があり、始めのうちは若干費用がかかりますが、施設の寿命が延びることから、中長期的に費用は逆転してまいります。今後五十年間のコストを考えますと、約九百九十億円が約二百三十億円と四分の一程度に削減できるものと試算しております。

二点目でございますが、投資の平準化が図れることにより、赤い色の事後保全の考え方では、施設の更新需要が集中して、ピーク時には年間百億円を超える補修工事費用が生じる計算となります。一方で、予防保全を導入することにより、資金需要の平準化が図られ、計画的な補修が可能となるといふふうに考えております。

三点目でございますが、劣化を予測し、事前に手を打つことによりまして、常に良好な状態で施設を利用できることにより、それぞれの施設にどの程度まで劣化を許容するか、施設の重要度に応じて、健全度という考え方に基いて設定をしております。

下の表にございますけれども、特に重要な施設は健全度Aを満足するように管理し、利用頻度の低い施設などには健全度Cを満足する程度の管理を行う、こつしたため張りつけた管理を実施して、投資効果の向上を目指すものでございます。

以上、予防保全型の管理について説明してまいりましたけれども、この管理手法はまだ発展途上でございます。今後新たな劣化調査技術、そして、コンピュータを活用しましたデータ解析技術等を積極的に取り組みまして、不断に見直しを図りながら、計画的な管理を今後進めていきたいと考えております。

報告は以上でございます。

高橋会長 ありがとうございます。

以上三件、報告でございます。

本日はこれだけ忙しいVIPの方がたくさん集まって、審議案件が、軽いものがたった一件、ちょっと物足りないですね。この報告案件は、私は大変に内容があると思うんです。これにつきまして、皆様それぞれ質問、意見がございましたら、どうぞ。

福本委員 関東運輸局でございます。

本日最初の港湾計画の軽易な変更にもございましたけれども、羽田の国際化をにらんで、燃料供給の関係で施設整備をさせていただくことは大変結構な話だと思っております。併せまして、先ほどの報告事項にもございましたが、京浜三港の広域連携というところで、京浜三港が有機的な連携をとって、まさにこれから、日本経済の牽引者として取り組んでいただけたということも期待をいたしておりますが、冒頭申し上げましたように、羽田の国際化は二〇一〇年ということで、もう間もなくそういう形になってまいります。航空貨物の大きな流れがまた変わってくるんだという認識を持っておりますが、併せまして、港のほうもいわばスピード感を持って、二〇一〇年というのはなかなか難しいと思いますが、この三港連携については是非、いわば小異を捨てて大同につくというふうなことで、スピード感を持ってこの連携を進めていただく。いわば、海上貨物と航空貨物と、さらには陸上貨物が一体的に連携をしていく。まさに日本の大動脈として、この京浜地区が再度羽ばたいていくと思いますか、足元経済は大変厳しゅうございますけれども、ぜひ次の十年に向けて、そういう取り組みをお願いしたいと思います。

高橋会長 ありがとうございます。全く同感でございます。

小川委員 小川と申します。

今、話が出ましたけれども、京浜三港広域連携は非常に結構なことだと思えますが、ちよつといろいろな面で私なりの意見を述べさせていただきますと思います。

私は、実は、ロンドンに五年、シンガポールに五年住んだ経験があります。特にシンガポール港の、シンガポール政府が、今お話が出ましたように、航空、それから港湾、両方を徹底的にやってきました。私も三十年間、シンガポールの港湾政策を研究してきましたけれども、現地で一九八〇年から一九九六年まで十五年間、二年から三年の間を置きまして、現地に仕事の関係で住みまして、特に港湾政策を見てきた観点からちよつと申し上げたいと思います。

今のご説明で、京浜三港の広域連携は非常に結構なことだと思えますけれども、この説明にもありましたように、国際的な地位が非常に低下しているという指摘が一つありました。これはシンガポールに限りませんけれども、コンテナのバースの絶対数、いわゆるハードの面が、東京に限りませんが、日本のどの港、横浜港なんかもそうだと思いますけれども、非常に少ないと思つんです。それが一つ、ハード面。

それから、ソフト面でいいますと、こちらでも指摘が出てきましたけれども、例えばさっきご説明がありましたように、東京港と横浜港に入るときに別々の入港料を取るか、はしけの料金がシンガポールを始め、比べると、国内は断トツに高いんです。そういうソフト面。それから、コンテナ船入港料の一元化ということも指摘されていますけれども、この面もシンガポール、香港の港と比べまして、非常にソフト面が弱いと思つてい

るんです。
そのよつなことから、ここに指摘があるように、例えば基幹航路の面でだんだん減ってきているという影響を受けて

そういう相対効果で、悪い面の効果でしようけれども、だんだん日本の港を素通りしていると。昔はニューヨークから例えばアジアに向ける場合、東京、横浜で降ろして、それを積みかえていったのが、最近逆に素通りしていつちゃう。あるいはシンガポール、香港、上海あたりは、中国の産業発展を受けて、非常に荷物量が大いものですから、アメリカ、ヨーロッパに行くのが、日本を素通りしていつちゃう。

これは、いろいろな要因があると思つんですけれども、ここに全部指摘がありますが、例えば三港、東京都知事、横浜市長、川崎市長によるトップセールスというのがありまして、五百社ぐらい招いてトップセールスをやるということは非常に結構だと思つんです。これは、国内のいろいろな港湾利用者を対象に集めるという趣旨で企画されていると思つんですけれども、私は、例えばニューヨーク、ロンドン、あるいはシンガポール、香港、その辺で、海外の大きな港湾を使う業者を集めて、トップセールスを日本国内だけじゃなくて、海外の業者も集中的に都知事先頭に出ているか、そういうセールスが必要じゃないかと思つんです。今のような、非常に経済の苦境に立つ、あるいは世界の貿易額がこれからなかなか厳しい状況を迎えると黙っていれば、なおさら荷動きが少なくなるといことが指摘されていますけれども、仮にそれが直って、また増加基調をたどつても、これは世界の主要港、例えばさっきお話がありました、たが、ロッテルダム、ロンドン、アムス、あるいはシンガポール、上海、仁川、そういう東京に近いところも遠いとるも含めまして、みんな一斉に競争しているわけですから、こういうハードの面の設備を急ぐと同時に、ソフトの面の、港湾へ入ってきた荷物が早く出ていく、あるいはコストを安くするといつようなことを全面的にしませんと、これは世界の競争に取り残されるんじゃないかという懸念を持っています。

ですから、この指摘は非常にいいと思いますけれども、一つ時間をかけるのも結構ですが、やっぱり時間との戦いという面もあると思うんです。ですから、いろいろ指摘された事項は、時間との戦いということを基本に置いて、少しでも早くやるということが必要じゃないかと思いました。

高橋会長 ありがとうございます。大変によいご意見を承りました。

皆さん、ほかにご意見がございましたらどうぞ。

神林さん。

神林委員 従前からちょっと心配していたことでございますけれども、海の森の植樹の実施計画等がございました。これを見ても、そろそろ具体的にこういふ計画が出てきたという中で、これから例えばボイスカウトの皆さんが、こういう地域を使う、あるいはオリンピック、パラリンピックもあるわけです。一言で言えば、人がたくさん集つていふことになってくると思っています。

事務局のほうにちょっとお聞きしたいんですが、特に、下がごみの山でございしますので、そういう意味では、ガスの危険性一説によれば、三十年も四十年もずっと発生し続けるんだというところも聞きまして、そういう人が集つ部分で、あるいは火気を使つたりする部分で、やはりこれからの計画の中で支障がないようにしていかなければいけないということがあるうかと思えますが、ガスの対策と、今後の見通しみたいなものをお聞かせいただければと思います。

高橋会長 はい、どうぞ。

藤原臨海開発部長 今お話がございましたように、海の森の場所はごみで埋め立てていることから、ガスの発生というのなかなか避けられないものがございます。このために、地中に管を埋めまして、ガスを集め、海の森の近隣の発電所に送って有

効活用をしてきているところでございます。

時間の経過とともに、発生するガスの量は大幅減ってきております。こうした中で、例えば植樹であるとか、植樹を行うための基盤整備であるとか、あるいは土の受け入れ、集積等、いわゆる地表面での活動については支障がない状態になってきております。ただ、今お話がございましたように、今後、キャンプ等で海の森を活用していくというふう考えた場合、海の森の中でテントを張って宿泊をしたり、あるいは火を焚いたりという場合が想定されます。そうした場合には、やはり場所を特定いたしましたして、ガスの発生状況を十分に調査した上で、必要な安全措置を講じてまいりたいと考えております。

以上でございます。

高橋会長 ありがとうございます。

ほかにどなたかご意見がございましたら、どうぞ。よろしゅうございますか。

私は、この三件はとても重要で、これを大いに進めているところのいいことだと。特に海の森のようなプロジェクトを世界中の港でやっているのは東京港だけなんです。シンガポールも香港も行ったことがありますし、ニューヨークにも四年間暮らしたことがあります。こんな美しいセットアップをして、さらに海の森をつくって空気をよくしよう、こんなプロジェクトをやっているのはいないと思つたんです。

それから、二つ目の京浜三港連携、これも私は大変にいいことだと。ただ、京浜三港連携について、江津さんたちは大変に心配しているわけで、横浜と東京でヘゲモニー争いをやらないように、ちゃんと仲よくやっていかなきゃいけない。

それから、三つ目の予防安全管理なんていうのも大変にいいことですね。これは、後になってやればやるほどお金がかかる。予防安全管理については、例えば引き当て予算みたいな

ものとか、減価償却予算みたいな、そういうものを立ててやるということを考えているんですか。それとも、必要なものはどんどんやるよ。そのたびに予算を組んで、議会で承認してもらいますよという構えですか、どういうことですか。

前田港湾整備部長 現時点でまだ発展段階というお話を先ほど差し上げましたけれども、基本的には、今までも維持管理を日常的にやってきましたので、これから維持管理の計画を見直していくということで、予算部門と話をさせていただいています。平成二十年度から予防保全型管理の予算を取っていたという事業を進めるということと、一遍にはいきまけんけれども、これから進めていくことを考えています。

高橋会長 ありがとうございます。

それでは、これでご意見も大体出尽くしたようです。これをもって報告事項を終わらせていただきます。

答 申

高橋会長 先ほどいただきました諮問事項の答申でございますが、原案を適当と認めることといたしましたので、その旨答申をいたしたいと存じます。

会長の私から、答申書を菅原副知事にお渡ししたいと思えます。すぐに準備をさせますので、若干お待ちください。

では、よろしく願います。

(答申書 手交)

高橋会長 これをもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

最後に、今後の予定を確認しておきたいと思っておりますので、事務局からお願いたします。

飯田企画担当課長 現時点では、今年度内の審議会の開催は予定しておりません。次回につきましては、開催日等、詳細が決まりましたらご案内申し上げますので、よろしく願います。なお、年が明けましたら、新任の委員の方を対象にご希望を募らせていただきまして、東京港の視察を設定させていただきたいと考えております。こちらも日程等が決まりましたらご連絡を申し上げますので、ご参加、よろしく願います。

以上でございます。

高橋会長 ありがとうございます。

本日、長時間にわたりましてご審議いただきまして、誠にありがとうございました。

世の中は大変に景気が悪くなって、巷には不況風が吹き荒れておりますけれども、私はこの港湾審議会のようなところで、こういう立派な答申が出たり、こういう報告案件があつて、活発な議論が出るということは、日本も捨てたもんじゃなく、東京も捨てたもんじゃなくと思います。大いに一つ、また来年も頑張つてやっていきたいと思えます。

それでは、皆様、どうぞいとお年をお迎えください。ありがとうございました。

閉 会

(午後二時二十五分)

了