

平成十九年度

第七十八回

東京都港湾審議会議事録

日時 平成十九年十二月二十一日(金)
於 東京都庁第二本庁舎三十一階 特別会議室二十七

次第

- 一 開 会
- 二 東京都副都知事挨拶
- 三 諮問事項
東京港湾計画の一部変更(案)
東京港湾隣接地域の指定及び解除(案)
東京港の今後の港湾経営戦略について
- 四 報告事項
第二十六回港湾環境整備負担金部会の報告
- 五 答 申
- 六 閉 会

出席者

学識経験者

公立大学法人首都大学東京理事長

三菱鉱石輸送(株)常勤監査役

(社)日本港湾協会副会長

富士常葉大学環境防災学部教授

千葉大学園芸学部教授

東京農工大学大学院教授

青山学院大学経営学部教授

江戸川大学社会学部教授

政策研究大学院大学教授

前(財)東京都公園協会西部支社長

港湾・海上公園利用者

(社)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東地方支部長

(社)東京都レクリエーション協会副会長

都民公募

都民公募

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

者

高橋 宏

上東野 治男(欠席)

川嶋 康宏

重川 希志依(欠席)

田代 順孝(欠席)

福嶋 司

三村 優美子

惠 小百合

森地 茂(欠席)

清水 政雄

鶴岡 元秀

鈴木 幹夫

水澤 秀樹

石河 溥史

都澤 秀征(代理)

中澤 政光

丸山 正

中島 俊夫

平石 真紀

矢田 美英(代理)

武井 雅昭

山崎 孝明

濱野 健(欠席)

松原 忠義

多田 正見(代理)

東京都議会議員	
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	大沢 昇
東京都議会議員	木内 良明
東京都議会議員	小竹 ひろ子
関係行政機関の職員	
東京税関長	浜田 恵造
関東地方整備局長	北橋 建治（代理）
関東運輸局長	安原 敬裕（代理）
東京海上保安部長	西口 政文
警視庁交通部長	松本 治男（代理）
東京都職員	
副知事	菅原 秀夫
港湾局長	斉藤 一美
技監	尾田 俊雄
総務部長	多羅尾 光睦
港湾経営部長	江津 定年
臨海開発部長	小林 敏雄
港湾整備部長	飯尾 豊
離島港湾部長	石山 明久
計画調整担当部長	山本 浩
港湾経営改革担当部長	小宮 三夫

開 会 （午後二時〇二分）

○蔵居企画課長 それでは、定刻を過ぎましたので、ただいまから第七十八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をいただきまして、まことにありがとうございます。

議事に入りますまで、しばらくの間は、私、総務部企画課長の蔵居が進行役を務めさせていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

本日の審議会は、所要時間約二時間半程度を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、本審議会は公開とさせていただきます。こちらについてでもあわせてご了承のほどよろしく願います。

議事に入ります前に、本日の委員の出席状況を報告申し上げます。

ただいま委員並びに代理の出席の方を含めまして三十一人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確認させていただきます。

席上に、会議次第、東京都港湾審議会委員名簿と、その次につづてあります本日の会の各審議事項についての諮問書の写しでございます。

資料1としまして、「東京港湾計画書一部変更（案）」でございます。それと資料1-2、資料1-3の冊子がございます。

続きまして資料2としまして、「東京港湾隣接地域の指定及び解除（案）」でございます。3点目、資料3の「東京港の今後の港湾経営戦略についての諮問事項の説明」と、資料3-2と

しましてその概要、さらには資料3―3としまして「東京港図」、さらに資料3―4としまして資料集でございます。続きまして、資料4の港湾環境整備負担金部会の報告資料でございます。

本日はこれに加えて、参考資料として、本日の座席表、東京都港湾審議会条例、並びに東京港便覧を配付しております。

また、東京オリンピックの招致のパンフレットもお手元に配付させていただいておりますので、後ほどお読みいただきたいと思います。

配付資料の不足がございましたら、事務局までお申し出いただきたいと思います。

また、きょうは会場が大変狭いこともございまして、質疑の際は着席したままで結構でございますので、よろしくご承知おきください。

それでは、これからの議事進行については、高橋会長によるしくお願いいたします。

○高橋会長 皆さん、こんにちは。会長の高橋宏でございます。

去年からこの港湾審議会の会長をやれということでやらせていただいております。現在、首都大学東京の理事長をしておりますが、その前に日本郵船という会社に三十九年おりまして、東京港の皆さんには大変にお世話になりました。これからよろしくお願いいたします。

それでは、早速、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。

最初に菅原副知事からあいさつをお願いいたします。

東京都副都知事挨拶

○菅原副知事 ただいまご紹介しました副知事の菅原でございます。

まず、一言あいさつを申し上げたいと思います。

本日は、委員の先生方、大変お忙しい中を、この港湾審議会にご出席を賜りまして、心から御礼を申し上げたいと思う次第でございます。

また常日ごろ、東京港の港湾行政に対しまして、多大なるご支援、そしてまたご協力を賜りまして、この場をおかりいたしました。改めて心から厚く厚く御礼を申し上げる次第でございます。

東京都では、本審議会でご答申をいただきまして、平成十八年三月に公示をいたしましたけれども、第七次の改訂港湾計画に基づきまして、現在、東京港の国際競争力の強化に向けましてさまざまな取り組みを展開しているところでございます。

しかしながら、ご案内のよつに、中国をはじめいたしますアジアの貨物が非常に近年、急増しておりまして、全世界的にも船舶の大型化が進むなど、第七次改訂港湾計画策定時の予想をはるかに上回る早さで、東京港を取り巻く環境が目まぐるしく変化をしているところでございます。

こうした中で、今後も東京港が首都圏の生活、そしてまた産業を支える物流の一大拠点であり続けるためには、さらなる国際競争力強化に向けた取り組みを着実に進めていくことが、極めて重要であると考え、次第でございます。

東京都といたしましては、今後、東京港の果たすべき役割、そして目指すべき方向性など、東京港の港湾経営の指針となる考え方につきまして取りまとめをいたたく、本日、当審議会に東京港の今後の港湾経営戦略につきましてお諮りをするほか、フェリーふ頭の施設計画の変更など、あわせて三件の事項につきまして諮問をさせていただく次第でございます。

委員の先生方におかれましては、活発なご審議を賜りまして、貴重なご意見をお聞かせいただけますように、心からお願いを

申し上げる次第でございます。

結びに当たりまして、今後とも東京港の振興そしてまた発展のため、お力添えを賜りますように、心からお願いを申し上げます。簡単ではございますが、私からのあいさつとさせていただきます。本日はまことにありがとうございます。

○高橋会長 菅原副知事、どうもありがとうございます。

それでは、続きまして、本日は前回の審議会以降、委員の交代がございましたので、事務局からご紹介申し上げます。

○蔵居企画課長 それでは、私のほうから新しい委員にご就任いただいた方々を、お手元の委員名簿に従いまして、大変僥越でございますが、私のほうから紹介させていただきたいと存じます。ご着席のままで結構でございます。

なお、名簿に星印がついている方が、今回から新たに就任された方でございます。

では、港湾・海上公園利用者の皆様からご紹介いたします。

鈴木幹夫委員でございます。

続きまして、水澤秀樹委員でございます。

続きまして、石河博史委員でございます。

次に、港湾隣接区域に隣接する特別区の区長の方でございます。

江東区長の山崎孝明委員でございます。

太田区長の松原忠義委員でございます。

次に、東京都議会議員の方でございます。

鈴木あきまさ委員でございます。

田中たけし委員でございます。

次に、関係行政機関の方々でございます。

浜田恵造委員でございます。

北橋建治委員でございますが、本日佐藤浩孝副局長が代理で出席されております。

続きまして、安原敬裕委員でございますが、本日は寺西達弥次長が代理出席されております。

続きまして、松本治男委員でございますが、本日は伊平良裕理事官が代理出席しております。

以上で新たに就任いただいた委員のご紹介を終わらせていただきます。

なお、事務局にも異動がございましたので、改めてご紹介させていただきます。

改めて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。

港湾局技監の尾田でございます。

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。

臨海開発部長の小林でございます。今、ちょっと中座をしております。失礼いたしました。

続きまして、港湾整備部長の飯尾でございます。

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山本でございます。

どうぞよろしく願いたします。

以上で紹介を終わらせていただきます。

○高橋会長 ありがとうございます。

次に、事務局から本日の議事次第につきまして説明願います。

○蔵居企画課長 議事次第は、諮問事項三件、報告事項一件でございます。なお、議事に先立ちまして、本日お諮り申し上げます東京港湾計画の一部変更（案）並びに東京港湾隣接地域の指定解除（案）、さらには東京港の今後の港湾経営戦略についての三件については、菅原副知事から高橋会長に諮問書をお渡

ししたいと存じます。

それでは、会長、副知事、よろしく願ひいたします。

(諮問書 手文)

○高橋会長 ただいま知事の諮問書を確かにお受けいたしました。諮問内容につきましては、委員の皆様方のお手元に資料として配付してございます。

なお、副知事は所用がございまして、これで退席させていただきますので、よろしくご了承をお願いいたします。副知事、どうもありがとうございました。

諮問事項の審議

東京港港湾計画の一部変更(案)

東京港港湾隣接地域の

指定及び解除(案)

○高橋会長 それでは、議事次第に従いまして、諮問事項の審議に入らせていただきます。

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、まず「東京港港湾計画の一部変更(案)」、「東京港港湾隣接地域の指定及び解除(案)」の二件について、まとめて事務局から説明をお願いいたします。

○飯尾港湾整備部長 それでは、東京港港湾計画の一部変更(案)につきましてご説明を申し上げます。

東京港港湾計画につきましては、平成十七年十二月の第七十

六回東京都港湾審議会におきまして、諮問答申をいただきまして、第七次改訂計画を平成十八年三月に公示したところでございますが、今回、この計画につきまして、一部変更を諮問するものでございます。

お手元に配付いたしましたピンク色の資料1が、港湾法に定めます港湾計画書でございます。また、資料1のやはりピンク色でございますが、この港湾計画の資料編でございます。計画内容の詳細をお示ししております。

なお、一部変更の内容につきましては、よりわかりやすく説明できるようにということで、A4のものでございますが、資料1-3をご用意いたしました。「東京港港湾計画の一部変更(案) 説明資料」でございます。こちらによりましてご説明をさせていただきます。

資料1-3のページをお開きください。今回の一部変更でございますけれども、十号地その二にございますフェリーふ頭の変更でございます。

もう一枚おめくりいただきますと、二ページに位置図を示してございまして、赤い線でかいてございまして、枠で示してございまして、その位置が位置でございまして、

大変恐縮です。一ページにお戻りいただきたいと思います。

まず、1の概要でございます。東京港は、首都圏の生産品や消費物資の輸送拠点といたしまして、北は北海道、南は四国・九州など、地方の主要港と定期航路で結ばれておりまして、これによりまして、首都圏の産業活動や市民生活を支える重要な役割を果たしております。

特にこうした船舶輸送におきましては、今回のフェリー、あるいは別にローリー船というタイプの船がございまして、けれどもいわゆるシャーシに乗せました貨物をそのまま船に乗せて輸送するという方式が急速に拡大しつつございまして、国内向けの

船舶輸送に占める割合も急増傾向にございます。

東京港におきましては、これまで十号地その二や十五号地品川ふ頭で、このような船舶の大型化に対応いたしまして港湾計画を変更してきたところでございますけれども、こうしたフェリー、ローロー船を運航する船会社におきましては、スケールメリットを生かしまして輸送を効率化するということから、全国的に船舶を大型化する傾向がございます。

こうした傾向の一環としましては、このフェリーふ頭を利用してありますオーシャン東九フェリーにつきましても、船舶の老朽化による更新に合わせまして、船舶を大型化するということになったものでございます。

変更項目でございます。

このような船舶の大型化に対応いたしますため、フェリーふ頭の岸壁の延長を、一番上の四角に書いてございますけれども、現在二百三十八メートルであるところを二百七十メートルに変更するものでございます。

再び二ページをお開きいただければと存じます。先ほどの位置図でございますけれども、右側のほうにフェリー（南）と書いてございますけれども、こちらが新しく計画をしようとしておりますフェリーふ頭になってございます。岸壁の延長のみの変更でございます、深さのマイナス八・五メートルにつきましては変更しないというものでございます。

この延長に伴いまして、左側の囲みに書いてございます、隣接いたします物資の補給岸壁でございますが、これは主に研究所ですとか訓練所が所有しております観測船、練習船の物資補給のための岸壁でございますが、これを二百五十三メートルから百九十五メートルに縮小するものでございます。

また、このフェリーふ頭につきましては、首都直下地震等の大規模震災時にも緊急の救援物資輸送を確保できるようにと

いうことで、第七次改訂港湾計画におきまして、耐震強化岸壁として位置づけられておりまして、もともと耐震化を図るべく抜本的なつくりかえを計画していたものでございますけれども、今回の岸壁の延長に合わせまして、これを前倒しをして実施していくということとしたものでございます。

この変更に伴いまして、港湾計画ではほかに大規模地震対策施設計画、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設、及び土地造成及び土地利用計画についてもあわせて変更するものでございます。

次に、三ページをお開きいただきたいと思います。4の水域施設計画変更概要でございますけれども、港内におけます航路泊地は、港湾法上の港湾施設といたしまして定義されております。計画事項、計画図に記載しているところでございます。しかし、その表記が全国の各港におきまして統一されていないかったということから、その運用に混乱を来していたところでございます。

このたび国土交通省から港湾計画図の表記を、この三ページの一番下に具体的な区域の設定方法と書いてございますが、このような航路泊地を明確にした上で、統一的に表記をするようにという指導がございまして、従来「泊地」と表記していたものを「航路泊地」として表記し直すというものでございます。

なお、表記の変更につきましては、今回は一部変更を行う周辺区域のみとさせていただきます、順次変更時あるいは改訂時期に合わせて変更を行っていきたくと考えてございます。

今回の一部変更につきましては、港湾法の定めによりまして、本地方港湾審議会、この審議会でございますが、この審議会でご審議いただきました後、国土交通大臣に提出いたしまして、国の交通政策審議会でご審議いただき決定するという段取りになってございますので、ご了承願います。

説明は以上です。よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

○江津港湾経営部長 港湾経営部長の江津でございます。私のほうからは東京港湾隣接地の指定及び解除（案）につきましてご説明申し上げます。

資料2でございますが、内容の説明に入ります前に、港湾隣接地の概略につきまして、簡単に説明をさせていただきます。港湾隣接地とは港湾法に定める制度でございます。水域である港湾区域及びその背後地の保全を目的といたしまして、港湾区域背後の陸域に港湾管理者が指定をするものでございまして、水際線から百メートルを限度として、必要な範囲を指定することになっております。

指定を受けました地域では、護岸や堤防、岸壁等の施設を保護するために、構築物の重量制限などの規制を受けることとなります。

それでは、お手元の資料2に従いまして、東京港湾隣接地の指定及び解除（案）につきましてご説明させていただきます。

おそれ入りますが、資料の二ページをごらんいただきたいと思っております。今回の対象地区で晴海地区及び中央防波堤外側埋立地その一地区につきまして、地図に示してございます。それぞれ下段のほうにその拡大図を付してございますが、赤く表示をした部分が新規に指定する地域、緑色で指定を表示いたしました部分が指定を解除する地域、青く表示をいたしました部分につきましては既に指定をした地域でございます。

まず晴海地区につきましてでございますが、これまで水際から十五メートルの範囲で指定をしておりましたが、その前面が埋め立てられるとともに、防潮護岸が本年九月にその一部が整備されました。そこで新たに埋立造成された区域に港湾隣接地

域を指定するとともに、埋立により港湾区域に隣接しなくなった区域の指定を解除するものでございます。

新たに指定をいたします範囲でございますが、延長は二百メートル、奥行きは、既に指定済みの地域同様、護岸の構造等を考慮して五十メートルとするものでございます。

また中央防波堤外側埋立地その一地区につきましては、平成十七年四月に竣工いたしました埋立地の一部に、新たに港湾隣接地域を指定するものでございます。指定の範囲につきましては、延長千五百メートル、奥行きは、既に指定済みの地域と同様、護岸構造等を考慮し二十メートルとするものでございます。

資料の一ページのほうにお戻りいただきたいと思います。1の指定及び解除の内容でございますが、港湾法第三十七条第一項に規定されております港湾隣接地域を、ただいまご説明いたしましたとおり指定、解除するものでございます。

2の指定及び解除の理由でございますが、新たに造成された港湾区域に隣接する土地に港湾隣接地域を指定するとともに、港湾区域に隣接しなくなった地域については指定を解除するものでございます。あわせて指定及び解除をする箇所を記載してございます。

以上をもちまして説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

○高橋会長 ありがとうございます。

諮問事項二件の説明が終わりました。

これから質疑に入りたいと思います。委員の皆様、ご質問、ご意見がございましたら、どうぞご遠慮なくご発言をお願いいたします。順番にどちらから入っていただいても結構です。

よろしゅうございますか。大体今の説明はクリアカットだと思いますので、本件、よろしければお諮りいたします。

ただいまの東京港湾計画の一部変更及び東京港湾隣接地の指定及び解除（案）につきまして、原案を適当と認めることにいたしました存じますが、ご異議ございませんか。

（「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、原案を適当と認める旨答申することにしたしたいと思います。

東京港の今後の港湾経営 戦略について

○高橋会長　次の諮問事項に移ります。

それでは、東京港の今後の港湾経営戦略につきまして、事務局から説明をお願いいたします。飯尾港湾整備部長、お願いします。

○飯尾港湾整備部長　それでは、東京港の今後の港湾経営戦略についてご説明をさせていただきます。諮問、それから諮問の背景等につきましてのご説明を、ちょっと長くなりますので、座ってご説明させていただきます。

資料3に「諮問事項の説明」というペーパーがございます。

諮問ですので、朗読をさせていただきますけれども、諮問の事項をご理解いただきたいということで、資料3-2、青とピンクで表のようなものになったものでございますが、ごちらのほうに諮問事項の骨子をまとめさせていただきますました。

それから資料3-3でございます。地図でございますけれども、東京港図の中に関係の施設につきまして、着色したものを配付させていただいてございますので、あわせてごらんいただければ存じます。

それでは、諮問事項につきまして朗読をさせていただきます。

諮問事項　東京港の今後の港湾経営戦略について。諮問の趣旨及び諮問事項の説明。

1. 諮問の趣旨

今日の東京港は、首都圏四千万人の住民生活と産業活動を支えるメインポートとして重要な役割を担うとともに、年間四千万人の来訪者で賑わう臨海副都心をはじめとした東京の臨海地域の多彩な街づくりに貢献するなど、多様な役割を果たしている。

こうした東京港の整備は、平成十七年度に策定した第七次改訂港湾計画に基づき推進しているところである。

(2)しかし、東京港の物流機能分野の将来増については、昨今の物流動向が、第七次改訂港湾計画の取りまとめ以降、大きな変化を見せていることから、再検証が必要な状況となっている。例えば近年、海運業界ではスケールメリットを生かした経済性追求の結果、さらなるコンテナ船の大型化が図られる一方、パナマ運河の拡張計画もあり、その流れは従来の想定を超えるものとなりつつある。

また、成長著しい中国をはじめとするアジア諸国との輸出入の伸びに加え、高度な技術を要する自動車・精密機器・電機関連製品や部品の輸出入が順調に推移するとともに、貨物輸送の小口化等も見られるなど、港湾貨物量の動向に変化が見られる。

一ページおめくりください。

(3)このように港湾を取り巻く状況が日々急速に変化する中、東京港の対応が遅れるならば、基幹航路の超大型船の寄港は困難となり、大規模な港湾整備を進めているアジア諸国からのフイダー輸送に依存することになりかねない。そうなれば、輸送コストやリードタイムの増大による直接的な物流経費や間接

的な在庫経費の増加など、首都圏経済は、多大な損失を被るおそれがある。

また、このまま取扱貨物量が計画を上回り、適切な対応を急れば、臨海部全体の交通混雑を助長する結果を招きかねない状況にある。

(4)そこで、今後の東京港における港湾物流施設整備に際しては、アジア地域との貿易の一層の拡大の可能性や、世界的なコンテナ船の大型化に対応したふ頭施設の整備・再編のあり方等を検討する必要がある。

また、首都圏三環状道路整備の進捗に伴い、首都圏や東日本において営まれる物流の効率化が進展すると見込まれる中、内陸部も包括する物流体系も視野に入れた首都圏ゲートウェイのあり方も再検証していく必要がある。

さらに、貨物量の増加が見込まれる中、臨海部全体の交通円滑化に向けた道路ネットワークのあり方にもついても、再検証を行う必要がある。

こつした諸課題に対応していくため、東京港の役割を踏まえた、今後の港湾経営戦略について諮問するものである。

2・諮問事項の説明

港湾を取り巻く諸情勢が急速に変化する中、東京港が首都圏のメインポートとしての地位を維持し、発展させていくため、以下の項目等の検討をもとに、東京港の港湾経営戦略について取りまとめるよう諮問する。

(1)東京港を取り巻く経済情勢の変化（現状分析）

企業立地の国内回帰など、東京港を取り巻く産業構造の変化、道路ネットワークの拡大による物流圏の拡大、

物流構造の変化(サプライチェーンマネジメントの進展など)首都圏経済・貨物量の動向

(2)大井・青海の既存ふ頭を含めたコンテナふ頭整備のあり方

コンテナ船の大型化に対応したふ頭機能のあり方についての基本的な方向。

(3)臨海部全体の交通円滑化を視野に入れた道路ネットワークのあり方。

今後の貨物量の動向に対応し、臨海部全体での交通円滑化に向けた道路ネットワークのあり方の基本的な方向。

(4)東京港の役割を踏まえた港湾経営の方向性

東京港埠頭公社の民営化を契機とする、港湾コストの更なる低減、一層のサービス向上。

自治体の多様な行政施策（都市機能と物流機能とを調和する施策、住民生活やものづくりなどの産業活動を支える関連施策等）の特性を踏まえつつ、東京港全体の総合力を高めるような戦略的な港湾経営の指針。

以上が諮問の事項でございます。

続きまして、お手元に資料3ー4、A4の横版のものでございますけれども、この資料に基づきまして、今回の諮問にかかわりますコンテナ物流を中心にしたご説明をさせていただきますと存じます。

一枚おめくりいただきまして一ページでございます。なおページは、奇数番号につきましては右下に、偶数番号につきましては右の上にP1、P2という形で示してございますので、よろしく願います。

一ページでございますが、世界の海上コンテナ物流と日本のシェアでございます。

アジアを中心といたします主な航路といたしまして、国際基幹航路でございます北米航路、青い矢印で二千七百万と書いてございます北米航路、欧州航路、一千三百万と、ちょっとグニョグニョとした青い矢印でございますが、欧州航路と、それからアジア域内の輸送になりますアジア航路がございます。

これらで世界全体のコンテナ物流 上に茶色で書いてございますが、八千八百二十万TEUのうちの五六%を占めております。また、白い囲みで書いてございますけれども、アジア航路のうちで六三%につきましては、日本を発着するコンテナとなっております。

一ページおめくりいただきまして二ページでございます。次に、国内に目を向けまして、「国内主要港のコンテナ取扱個数の推移」でございます。ページの振り方が、私の持っているものとお手元にお配りしたもので違っておりまして、大変恐縮でございますが、ご勘弁をいただきたいと思います。すべて右の下に書いてあるということでございます。

二ページが国内に目を向けました「国内主要港のコンテナ取扱個数の推移」でございます。東京港でございますけれども、一九九一年には百五十一万TEUと我が国三位の取扱個数であったものが、首都圏の需要を背景に順調に取扱個数を伸ばしまして、昨年は三百七十万TEUとなっております。

東京、横浜を合わせた京浜港の占める割合が非常に大きくなってございまして、また増えてきております。

東京港の昨年の伸びが鈍化したしておりまして、横浜港の昨年の伸びが上がってきてございますけれども、東京港の取扱容量が限度に近づいているのではないかと危惧しているところがございます。

おめくりいただきまして三ページでございます。次に、東京港の性格を見ますために、「東京港諸港の特色」というものを円グラフで示してございます。

東京港は、食品等の生活関連物資を六〇%も扱います都市の生活や産業に密着した商業港の特徴を強く示してございます。川崎港と千葉港につきましては、専用ふ頭を多く持ちまして工業港の性格を、横浜港につきましては、商業、工業両方の性格

を持つなど、立地・特性に応じた特性をそれぞれ有してございます。

東京港の多摩地区では大変工業が盛んでございますが、例えばこの地区の工業関連の物資は横浜港で扱われることが多いというふうに、一定の役割の分担が行われております。

一ページおめくりをいただきまして四ページでございます。

東京港で取り扱います外貿コンテナ貨物の背後圏を示した円グラフでございます。

輸出入とも、東京港で扱う貨物につきましては、首都圏、関東圏を背後地としておりまして、とりわけ輸出では東京以外の関東地方の占める割合が大きくなっております。今後、南東北地方など、集配エリアの拡大が必要でございまして、この十七日には郡山でポートセールズを実施したところでございます。

一枚おめくりいただきまして五ページでございます。既にいろいろな方からこのことについては指摘されているところがございますけれども、日本の港湾の総体的地域の低下とその影響をこれから見てみたいと考えておりまして、この表でございますけれども、日本の主要港のコンテナ取扱量は、この中に載っていますのは大体十五年程度でございますけれども、海外諸港に比べて大きく地位を低下させているというものでございます。昨年では東京港だけが二十三位とかわるうじて二十位以内になっているということでございます。一方で中国の諸港が急速に順位を上げてきております。

一方で取扱量を見ますと、シンガポールがこの十五年間で四倍弱、釜山が五倍弱ということで、爆発的に取扱量を伸ばしているのに対しまして、東京は大体二倍強程度でございますので、アジア発着の貨物量が増加している中で、相対的に地位を低下させているということがわかるかなと考えております。

アジアの各港では積み替え、いわゆるトランシップによりま

して取扱量を増やしておりまして、東京港のような後背地を持つて、その貨物を中心に扱つメインポートという性格とは一概に比較はできませんけれども、競争力の低下、集荷力の低下にはさまざまな問題があるだろうと考えてございます。

一枚おめくりいただきまして六ページでございます。その最も大きな問題点でございますけれども、先ほどご説明した北米航路ですとか欧州航路といったいわゆる基幹航路におけます、日本に寄港いたします航路数の低下ということが問題点として挙げられるだろうということでお示ししております。

ここ十年間でございますけれども、アジアの基幹航路数が八十から百三十五と急増してございますけれども、一番下に青くなっているところが東京港でございます。東京港は二十三から二十と微減でございますけれども、えんじ色を加えました日本全体で見ますと、五十四から三十七と大幅に減少しているところでございます。世界の海運の中で、日本を通過、日本抜港が進んできている様子がうかがえると考えております。

一枚おめくりいただきまして七ページでございます。この基幹航路数が減るということと表裏一体的に、日本におけるフィーダー貨物が増加しております。フィーダー貨物というのは、例えば欧州からのコンテナが直接日本まで来ずに、香港ですとか上海などで小型のアジア航路線に積み替えられて日本まで到着するという、こういうものをフィーダー貨物といつてございます。

一九九三年でございますが、ほぼ一〇〇%が日本への直行便で運ばれておりましたものが、一昨年では、欧州航路を中心にいたしました。全国では一五・四%、東京港でも八・八%がフィーダー貨物に変わってきているという様子でございます。

一枚おめくりいただきまして八ページでございます。フィーダー輸送の問題点を具体的にお示したものでございます。一

例として欧州から香港経由で東京に来る場合を挙げてございます。

欧州航路のコンテナを本船の直行便で輸送いたしますと、上に書いてございますとおり、二十六日かかるところでございますけれども、香港で積み替えてフィーダー輸送いたしますと、香港の積み替えに一日、香港から東京間は船型が小さくなりますので、速度も遅くなるということで、一日余計にかかります。都合二日間全体で余計にかかるということになります。金額ベースでいきますと、輸送コストで約一・三から一・六倍となると試算されてございます。

日本に基幹航路が寄港しないということになりますと、生活物資のコスト高を招くほか、企業などの立地優位性なども懸念されるところでございます。東京港におきまして、アジア諸港との競争力を強化いたしまして、基幹航路を維持することということが必要だと考えております。

一枚おめくりいただきまして九ページでございます。次に、世界的なコンテナ船の大型化の状況についてご説明いたします。世界的な海上コンテナ貨物の増加と輸送効率の向上に対します要請から、コンテナ船の大型化が予想を超えるスピードで進んでおります。

パナマ運河でございます。右側にパナマ運河の現状と将来のものを図示してございますけれども、二〇一五年の運河拡張に向けてまして、本年事業に着手したところでございます。

左のグラフでございますけれども、船舶の発注状況から二〇一一年の超大型船、ここでは八千TEU積み級以上のものを超大型船と呼んでおりますが、八千TEU積み以上の船の隻数を示してございます。

黄色の八千TEU型のコンテナ船が国際基幹航路の標準規格となっていくと考えられまして、この船型ですと、必要な岸壁

水深が十六メートルということになります。現在、大井ふ頭、青海ふ頭が水深十五メートルまででございますので、世界標準には対応できなくなると考えております。

また本年、中央防波堤の外側地区で水深十六メートルの岸壁整備に着手したところでございますけれども、そのポストパナマックス船と書いてございますような二万二千TEU積み級ということになりますと、十六メートルを超えるような岸壁水深が必要になってくるという状況になってございます。

一枚おめくりいただきまして十ページでございます。それは、こういう船舶の大型化にどのように東アジアの諸港が対応しようとしているのかを示した図でございます。ここでちょうど真ん中のところぐらいにかいてございますのが上海でございます。そして、上海洋山港におきましては、現在、五バースあるところを、今後十年間ぐらいで、水深十六メートル以上のバースを五十二バースまで増やすという計画を持っております。

それから、我が国と非常に競争関係になると考えております韓国の釜山港でございますけれども、ここにつきましては、現在、三バースのものを三十バースに増やすという計画を持っているということでございまして、東アジアの諸港が水深深化に取り組んでいる中、我が国の港湾、それぞれ書いてございまして、けれども、横浜が一番多くて五バースの計画でございまして、我が国港湾の取り組みがおくれていると言わざるを得ないだろうと考えております。

標準配備されました超大型船に対応できないということになりますと、当然国際基幹航路が物理的に寄港できなくなりますので、船の大型化、パナマ運河の拡張によって、アジアからパナマ運河を通して、また欧州など、こういう大きな国際基幹航路の再編というのが見込まれます中で、東京港においても大型化への対応が必須であろうと考えております。

一枚おめくりいただきまして十一ページでございます。続きましてコンテナ貨物量の予想を超えた増加につきましてご説明をさせていただきます。

グラフの赤い点線でございますけれども、これが第七次改訂港湾の推計を直線で示したものでございます。先ほどご説明しましたとおり、この青の棒グラフが実数でございますけれども、実際の取扱量が計画値を上回っております。このままのペースで推移いたしますと、第七次改訂港湾計画の推計値を大幅に上回る可能性があると考えております。今後、増加の要因等を詳細に分析する必要があると考えているところでございます。

一枚おめくりいただきまして十二ページでございます。そのような要因を今後分析していこうと考えてございますけれども、その一つといたしまして、相手国別コンテナ貨物量の推移を示してございます。このグラフからわかりますとおり、貨物量の増加が中国との取引の増加によるものということがわかりますかと思えます。

今後はベトナムなどの東南アジアやインドなどの取引が増加する可能性もございまして、さまざまな要因を考慮して、貨物量を今後推計していきたいと考えております。

最後でございますけれども、一枚おめくりいただきまして十三ページでございます。臨海部の交通ネットワークにつきましてご説明させていただきます。

お示しいたしましたこの図でございますけれども、これは第七次改訂港湾計画で推計いたしました交通量を示しております。左の白い囲み二つ目のところ、第二航路海底トンネルと書いた囲みがございまして、この推計値でございますけれども、臨海道路の二期事業というのをやっております。それから現在、首都高速のみが開通しております東京港トンネルの一般部というのが、完成することを前提にしてこれは計算をして

「ございますけれども、それでも二〇一五年の推計で、混雑率、ちよつと黄土色っぽいところで一・一四と書いてございますけれども、大変な混雑というものが予測されているところでございます。

現行計画より貨物量の増加が見込まれるということから、また三環状道路の整備が進んでいくことから、広域的な道路ネットワークですとか、羽田空港の再拡張、国際化による交通量の発生にも留意をする必要がございます。そんな中で臨海部全体の交通円滑化を視野に入れました、道路ネットワークのあり方の再検討が必要だと考えております。

以上、諮問の背景についてご説明をさせていただきました。私からの説明は以上でございます。どうもありがとうございます。

○高橋会長 ありがとうございます。

ただいま諮問事項についてご説明いただきました。都知事からの諮問事項を承っておりますと、当然、時代の流れに沿った妥当な諮問ではないかと思ひます。

それから、今後の経営戦略についてのこの資料3・4なんかを見ますと、四十年前にコンテナ船が日本に入ってきましたときから私は日本郵船の担当をやっております、三十七年前には日経新書で『コンテナ時代』という本を書きました。それがコンテナの啓蒙書だと言われた。その時代から今は全く隔世の感で、世の中は大変に変わっているなと思ひます。事実を見ていると、ぼやぼやしていると、日本は何もしないでいると、中国や韓国に取り込まれちゃうぞと思ひます。

本件につきまして、十分ご審議いただきたいと思ひますけれども、本諮問事項につきましては、大変僭越ではございますが、この場でやるにはちよつと荷が重いのと思ひますので、私のほうから委員の皆様提案させていただきたいと思ひます。

本件は専門的な見地から審議が必要でございますので、これはテーマごとに専門的かつ十分な議論が必要ではないかと考えます。また、これまでの東京港の基本方針につきましては、この審議会におきまして、部会を設置して審議を行うということをやつてまいりましたので、従前と同様に、本件につきまして専門部会を設置して審議、それで答申を掲げるといったことが妥当ではないかと思ひますが、いかがでございましょうか、お諮りしたいと思ひます。はい、どうぞ。

○小竹委員 専門部会を設けるのは必要かなと思ひんですが、ぜひこの専門部会については公開していただきたいということと、専門部会で議論されてそのまま審議会というの、非常に審議会としても議論をする必要があるかなと思ひますので、その点では、この審議会で専門家や鑑定の方々のお話を伺つということもやつていただきたいと思ひます。

例えば国だとか、東京港に関連する港の関係者の方々とか、海運業者や港湾労働者だとか、港湾の関係の方々のお話を伺つた上で、この審議会で共通認識に立つて審議をする必要があると思ひますので、専門部会の公開とあわせてお願いをしておきたいと思ひます。

○高橋会長 わかりました。今のご意見は専門部会、意見が出たらそのまま知事に答申するということではなくて、この審議会の皆さんに中間答申はこういうふうに進んでいるよということを聞かせて、審議委員の皆さんも納得の上でエンドースして出してほしいということですね。

いかがですか。どうぞ、多羅尾さん。

○多羅尾総務部長 専門部会の公開が非公開かという問題でございますが、この件につきましては、その都度、部会長が部会に諮りながら決定していただくというのが適当かと思ひます。ただ専門部会については、その性格上、テーマによりまし

て、自由で率直な意見交換も必要だと思いますので、二ついう場合には非公開というのもあり得るのではないかと考えております。

それから、専門家の方々のお話を二つことでもございましたけれども、ごらんのとおり、本審議会はこれだけ各方面から代表の方に出てきていただいておりますので、専門部会で議論されたことをこちらの本委員会でご審議ということでもよろしいのではないかと考えております。

○高橋会長 木内委員。

○木内委員 私も今、多羅尾総務部長のご説明に賛成でございます。部会等を経て、専門分野の意見の交換が行われたわけでございます。齟齬は来してはなかったわけでございます。したがって、公開、非公開についての扱いは、今、総務部長が言われるとおりでよいと思います。

もう一つ、今、小竹委員のほうからお話ございましたが、専門分野といいますが、この港湾審議会がそれぞれの立場からの専門家のメンバーによって構成されておりますので、同じく総務部長のご趣旨に賛成であります。

○高橋会長 ほかにご意見ございますか。

○小竹委員 確かに専門分野の皆さんにご参加いただいているというのは私も承知しているんですが、ぜひそういう分野の方々のお話をこの公開の場所でも伺うことも含めて、やっぱり委員のメンバーが共通認識に立っていくことというのは大事だと思いますので、ぜひその点については検討いただきたいと思います。

それと部会でそれぞれ公開、非公開という決定をということですが、部会が開かれて、そのときに公開となっても一般の方々が公開になったとしても参加できないということにもなりかねませんので、原則として公開ということでも、どうし

てもこれは非公開となるのであれば、それはそのときに検討いただくという形にさせていただいたほうが、専門部会でどういう議論がされているかというのを知るといって点では、大事だと思いますので、ぜひよろしく願います。

○高橋会長 どうぞ、木内委員。

○木内委員 私は何度も申し上げるように、小竹委員の意見に反対であります。総務部長の立場に立つものでありますが、相対する意見が今出ましたので、公平なご判断を高橋会長に二任申し上げたいと思います。

○高橋会長 今、小竹委員のご意見はよくわかるんですが、このマターはそんなにポリティカルなイシューじゃないんですよ。将来、東京港が大変なコンペティションにさらされている中で、どういふふうに発展していくのが最善であるかという、その思いでこの審議会が集まっているわけですから、そんなに何か政治的な意図でひん曲がったような意見が出てくるようなものじゃないと思っんです。

したがって、これは専門家の委員、きょうこれからノミネーションさせていただきますけれども、その方々を、また事務局及び皆さんでよく考えて、この人に任せるならば妥当な意見が出てくるだろうということで、ご信頼申し上げた委員さんにお願するわけでございますので、いい議論をやっていただきまして、最終的に知事に答申するときには、これは審議会です。こういう意見書が出ましたから皆さんにお諮りいたしますというところで、またそれぞれ、これはちょっと悲観的過ぎるかと、これはちょっと事実に基づかない、オブティミスティックな意見だというふうなご意見があれば、それはその場でどんどん発言していただいて、軌道修正することもあり得ると思っんです。

したがって、ここは今、木内委員が言われたように、専

門委員にこれだけのディスカッションがあったということをし
っかり含んでもらって答申してもらいたい、こういつことでい
かがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○高橋会長 はい、ありがとうございます。それでは、そういう
ことで進めさせていただきたいと思えます。

続きまして、部会の委員についてでございますが、審議事項
が専門的になりますので、学識経験者から部会の委員の指名と、
臨時委員を委嘱する必要があると考えます。

東京港湾審議会条例第八条第二項によりますと、部会会長
が指名した委員及び知事の委嘱する臨時委員をもって組織す
るとなっておりますので、本審議会からは、経済、運営、物流
三分野に詳しい上遠野委員、三村委員、森地委員を指名したい
と思えます。

また臨時委員につきましては、後日、私から三名の委員を指
名させていただこうと存じます。なお臨時委員につきましては、
後日、その指名結果を委員の皆様にも事務局から報告させていた
だくということと考えておりますが、よろしゅうございますで
しょうか。

（「異議なし」の声あり）

○高橋会長 よろしゅうございます。今の三委員の皆様、ご苦
労様ですが、よろしく願っています。

それでは、本件諮問事項につきましては、今後そのように進
めさせていただきたいと存じます。

本日は、この場において委員の方々からご意見を多数いただ
きたいと思えます。

それでは、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言をお願
いたします。はい、どうぞ。

○鈴木委員 自民党の鈴木あきまさでございます。若干の意見と

要望をさせていただきたいと思っております。

今の事務局側からのご説明で、国際競争力に勝つということが
港湾経営戦略のキーワードであるうかと考えておりますが、
そのためには港湾の整備の充実強化は喫緊の課題である、こん
なふうに考えます。

そこで、我が党、都議会自由民主党の港湾空港振興議員連盟
では、高島なおき会長名で先週の十二月十日に石原慎太郎東京
都知事あてに、港湾整備についての要望を提出させていただい
たところでございます。

さらに第四回定例都議会の代表質問におきまして、この要望
書を踏まえて、我が党の川井政調会長が、船舶大型化など世界
の潮流を踏まえた東京港の新たな経営戦略の策定について、知
事の所見をお伺いしましたところ、知事からは年内に港湾審議
会に諮問するということで、経営戦略の策定に着手すると、こ
んな答弁があったわけでございます。

このような経緯がある中で、東京港の今後の港湾経営戦略が、
本審議会で深く議論されて、東京港の港湾整備の充実強化に向
けた取り組みが早急に実現されることを強く要望いたします。

特に、本会議等々でも質問が出ましたが、大井コンテナふ頭
などの背後道路の渋滞対策について一言申し上げておきたいと
思います。

現在、東京港の主力ふ頭である大井ふ頭の背後道路では、コ
ンテナ貨物の引き取りがまさにピークになっている夕方や繁忙
期には、大きな交通渋滞が発生しております。現在の交通渋滞
の解消に向けて、早急に対策を講じていただくとともに、今後、
貨物量の増加に対応した既存のコンテナふ頭整備のあり方を見
直していくならば、こうしたコンテナ車両の増加に対応した対
策を十分に進めていただきたい、このように考えております。

さらにふ頭背後の道路にとどまらず、コンテナ貨物量の増加

に対応して、東京港の骨格となる道路網の再検証も必要であると考えております。

例えば臨海道路二期工事は、現在、平成二十二年度を目途に整備中ですが、国道三百五十七号線、湾岸道路ですが、これは東京港トンネルや多摩川トンネルで一般国道部分が寸断されております。それが城南臨海部が渋滞する大きな原因ともなっております。

そこで、こうした骨格となる道路網の早期の整備促進、そして臨海道路と湾岸道路との交差点部分の交通円滑化対策が必要不可欠と考えております。また現在、南北方向の道路は、青海循環道路のトンネルが一本しかございません。こうした南北方向の道路も含めて、計画している道路ネットワークだけでほんとうに十分なのかどうか、十分に検証をしていく必要があると考えております。

以上、東京港の今後の港湾経営戦略に関連しての意見と要望とさせていただきます。

○高橋会長 ありがとうございます。

江津さん、どうぞ。

○江津港湾経営部長 ただいま委員のほうから大井の道路渋滞のお話が出ましたので、少しお答えをさせていただきたいと思っております。

委員ご指摘のように、ここ年末に向けてまして貨物が増えてまいりまして、大きな交通渋滞を時間帯によって起こしてございます。大井の道路渋滞に対しましては、私も現在でございます道路の中にコンテナ専用レーンを設置いたしまして、一般車両と区分けをするともに、ターミナルへの専用引込線をつくったりという工夫をして実施をしてきたところでございます。

そのほかウェブカメラを設置いたしまして渋滞情報を提供するということや、空のバンプール置き場をターミナルから外

に出して、コンテナ車の数の分散を図ったりもいたしているところでございますが、それに加えまして、現状はゲートオープン時間を延長するといったことですか、新たな引込動線をつくるといった作業に着手しております。

今後のコンテナ貨物の増加につきましては、現在の第七次改訂港湾計画に基づきます背後用地を活用したヤードの拡張のほか、ターミナルの中への荷役機械の追加投入によるターミナルの処理機能の向上や、進入ルートを改善するなど、私どももターミナル事業者が連携いたしまして、渋滞解消に向けた取り組みに努めてまいりたいと考えております。

○高橋会長 ありがとうございます。鈴木さん、大変にいいご意見ありがとうございます。

実は私は議長としてここに座っておりますけれども、その前現実に行っているときに、大変に大井のコンテナふ頭の後の道路が渋滞して、私自身が東京都に文句を言いに来たことがあります。そういうことで事態はよくわかつています。

どうぞ。

○松原委員 大田区の区長でございますが、私のほうからちょっと要望をさせていただきたいと思っております。

港湾のほうのこちらの問題については異議がないんですが、実は大田区はボストンのすぐそばにありますセーラム市というところと姉妹都市をしております。

そこは昔は大変栄えた港でございました。しかし、やはり大型船が来ないために大変過疎地になつたという代表的なところでございます。非常に閑静な静かなのどかな田舎のまちなみという感じが今しておりますけれども、それはそれで大変なんです。が、やはり東京という立地条件から言いますと、特に世界の特にアジアの動きを見ていると、とても今のままでは、東京はおろか日本が沈没してしまうことに非常に危機感を持ってお

ります。

そういつことで、こちらの計画については賛成をいたしていただくと思いますが、私も大田区にとりましては、三年後に空港の第四滑走路をつくりまして、十一万便が増えてまいります。そうしますという、そのうち国際線が今のところは三万便が予定されておりますが、貨物と人の出入りということで、大変交通渋滞が、今でもものすごく込んでおりますのに、大変な思いでございまして、そして、今のお話を聞いていますという、二〇一五年推計値でございしますが、私どものほうは三年後にはもうその問題が出てしまうということでございまして、あわせてその辺のことを考えていただきながら、強力に速やかに進めていかないと、とてもじゃないけれども、対応し切れないのではないかと。

そういつことで、過日、石原知事が国の福田総理に対して三百五十七のご提言をいただいたということは大変ありがたいなと思っておりますが、これは挙げてやっていかなければならないと同時に、現存の高速道路なんかもありますが、特に神奈川から東京に入ってくるところは、今、三百円ですが、ああいうところの値段も下げて、そういう道路を有効に使っていただけるところとか、今の平和島の辺でもえらく込んでおります。品川区さんも非常に込んでいるところがございまして、こういう道路網の整備を、審議していく過程の中で特に強くお願いしていきたいと思えます。

それからあわせて、島と島を連携していけば新しい道路になるかもしれませんが、そういう新しい道路も含めて考えていただいて、やっていただければありがたいと思えます。

ただこの二〇一五年の推計ですから、二〇一五年までにこういう問題が解決するのかどうか、その辺をお尋ねしたいんですが、どういつ計画で進めていくのか、計画だけで終わってとは

てもじゃないですけども、我々としてはと思ってありますので、お答えいただきたいと思います。

○高橋会長　ありがとうございます。

はい、どうぞ。

○飯尾港湾整備部長　第七次改訂の港湾計画、二〇一五年の推計をしてございまして、このときにも臨海部の交通が結構大変だろうということで、これへの取り組みも一部始めております。当然臨海道路といいますが、ちょうど国道三百五十七号線のバイパスになりますけれども、この臨海道路につきましても、二〇一〇年度の完成を目指しまして整備をしているところでございますし、先ほど鈴木委員からお話のございました荒川の河口部の三百五十七号線とこの臨海道路との交差点につきましても、立体交差化を国のほうにもお願いいたしまして、事業に着手できるようになったとございします。

またこちらの大田区側と申しましょうが、三百五十七号線とこの臨海道路が大田区側でちょうど交差するところ、こちらの資料3-3という図面を見ていただきますと、国道三百五十七号線が薄紫の線ですと出てございますけれども、緑の線が東京港の臨海道路でございまして、これがこう延びてきたところ、小さな字で大変恐縮なんです、下に京浜六区京浜島と書いてございまして、ここから運河を渡ったところで交差をするようになっていきますけれども、この交差点につきましても、第七次の改訂港湾計画でいきますと、非常に混雑があるだろうというところで、ここにつきましては、交差点の改良をするということで、平成二十年度に事業をしたいということで、現在、関係の機関と鋭意調整をさせていただいているところでございます。この改良によりまして、臨海二期ですとか羽田から出てくる貨物については、一応は対応できるのではないかと、いつづつには考えてございます。ただこの国道三百五十七号線、湾岸道

路ですけれども、ここは本来ですと、首都高速道路のほかに、いわゆる交差点のない、信号のない非常に高規格な道路と、それから交差点を持っていて信号のあるような、実は全部で三種類の道路で構成されることになっているわけですが、現在そのうち二種類しかできていない。

東京港トンネルのところは二種類しかできていないわけですが、けれども、こういうものの完成ということになりますと、今言われたような立体交差化も進んでくるということですので、ぜひとも三百五十七号線、湾岸線の完成形への取り組みについて、国に対しても引き続きお願いしていききたいと思っております。また、先ほどの京浜島の北側の交差点につきまして、私どものやりました対策の効果というものを見定めながら、場合によってはこの立体交差をちよつと前倒しをしていただくとか、そんなことをお願いしなければいけないと思っております。

いずれにしても、今回の交通網の検討の中で、どのような交通量の推計になるのか見定めた上で、いろいろな対策を講じていきたいと考えてございます。

○高橋会長 大田区長さん、いかがですか。よろしゅうございますか。はい、どうぞ。

○松原委員 計画そのものはやっぱりやらなければならぬという必要性を認めながら、私どもとしてみれば、区民、都民の方々とき交通渋滞と、それによりまして、私も大田区だけではなくて、東京都内全体に言えることでございますので、その辺のことは十分見極めながら進めていってほしい。やっぱりできるところは、緊急的なところは緊急的なところで、そして新しい道路もこれだけで足りるのかどうかという危惧を非常に私は持っております。そういった意味で、新しいものがここでできるならば新しい道路網も少し視野に入れてほしいと思います。それから航路の問題なんですが、航路そのものも、大型船が

入ってくると、東京湾そのものの航路のあり方も非常に出てくるんじゃないかなと思います。そういった意味で、今はこれは議論する場ではないと思いますからこれ以上言いませんが、十分今後の審議の中で検討していただければありがたいということ、答弁は要りませんから。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○斉藤港湾局長 港湾局長でございます。鈴木委員、松原委員、大変具体的に貴重なご提言ありがとうございます。

おっしゃるとおり、バースをつくり、船を引いてきても、貨物が内陸に流れないことには、商業港であります東京港の機能を果たせないというのはおっしゃるとおりでございます。背後の交通網等の整備、それから背後のヤード等の整備についての危機感というのはかなり強く持っております。そこは港湾局全力を挙げて力を出していきたいと考えています。

また、石原都知事と首相とのこの間の会談の際に出ました項目の中にも、三百五十七号線の整備促進みたいなことが入っておりますので、ただ私どもとしては、松原委員おっしゃるように、単なる東京港だけじゃなくて、東京港の整備促進が、首都圏ないしは日本全体を引っ張っていく、そういう意味合いをきちつと国に訴えて、一港の問題ということじゃなくて、日本全体の問題ということで強く訴えていきたいと考えてございますので、ご支援のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○高橋会長 じゃ、川嶋さん、どうぞ。

○川嶋会長代理 資料の3・4に基づきまして、懇切丁寧に説明をいただきましてありがとうございます。問題点というのが非常に浮き彫りにされているのではないかと思いますけれども、実はきょうのご説明にございました韓国の光陽、釜山にちよつと用がございまして、先月訪ねたわけでございますけれども、

彼らはいとも簡単にここに三十バスつくるんですよと説明をしてくれるわけです。光陽も三十バス、釜山も三十バスということを言っておりましたけれども、残念ながら我が国においては、昨日、平成二十年度の予算内示があつたわけでございますけれども、十バスとか五バスとかいう数もままならないという状況なわけでございます。

そういう中で、これから経営戦略をご検討になるときにお願いがあるんですが、その一つは、まずそういう非常に大きなたぐさんのバスをつくることが不可能な場合に、東京湾の中の東京港ということだと思ひますので、ぜひ特定重要港湾、ほかにも四港ございしますので、そういったところの連携ということも含めてご検討いただいた上で、何もトランシップを多くするということが目的ではございませぬけれども、やはり日本の国に合つた外航航路というのを確保していくための港というのが必要だと思ひますので、ご検討いただきたいというのが一つ、それからもう一つは、韓国の三十バスのうちの幾つかが完成したときには、大統領みずからそこに行つて竣工式をされてゐるわけなんですね。それぐらいの力の人れようというのが違つうようなところがございまして、先ほど大田区長さんが日本が危ないとおっしゃったんですけれども、部会の報告の中で、ほんとに日本が危ないということがわかるような部会のレポートをまとめていただければと思ひます。よろしく願ひいたします。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

ほかにご意見ございましたらどうぞ、小竹さん。

○小竹委員 先ほど資料のご説明をいただいて、アジアとの貿易コンテナの問題などについて、相対的地位の低下などのご説明がありましたけれども、確かにこの表で見比べても、東京と比べると、アジア諸港の取扱量というのは、ほんとにすごいも

のがあるなと思ひます。量の上でも、それからもう一つは人件費という点でも、果たしてアジアとの勝負ということが可能なんだろうかという疑問を私は抱いています。

そういう意味では、国交省のほうにも話を聞きに行つたりしたんですけれども、量の上でアジアとやり合つというのは、非常に難しいと国交省も言つていました。東京港のよさをその中でどう示していくかが問題なのではないかなと、私も話を聞いて感じてきたところなんです、その点が一点。

それからもう一つは、やはり東京港の大井とか青海ふ頭を深くするというのがほんとうに必要なのかどうかという点では、東京湾内の横浜港や、ここにもありますけれども、川崎港とか、そういうところとの共同をしていかないと、常に大型船対応ということでどんどん航路を拡張していくというのはやはり限界があると思ひますので、その辺では東京湾内での港の連携ということをきちんと検討した上に立つての検討が必要なのではないかなと思ひています。

大井や青海も、それと中防は当然今、十六メートルの水深でやつてゐるわけですから、大井や青海も同じようにするということになると、当然東京湾内の航路の確保というのが非常に大変な問題になつていくんじゃないかと思ひています。

大型船がすれ違つということや、船が停泊したら、そこで回転するというスペースも確保しなければならぬと言われておりますので、そういう点で果たして東京湾内であれだけ船が多い中で、安全性を確保するといった点などについてもどうなのかという点の検討が必要なのではないかと思ひています。

港が大型化されれば、当然、先ほどからも議論がありますけれども、背後地の問題とか、交通だとか、そういう問題が出てきて、今でもこれだけ交通渋滞が深刻な状況ですから、そういう面で港の問題とあわせて検討していくという点では、これ

以上道路を増やしていくということは、今の世界の流れからすると、CO2を削減するという点からいっても、道路を活用するというのは限界にきているのではないかなと思うんですね。そういう点では、やはり船による輸送、それとも一つは鉄道などモーダルシフトを検討していく時期にきているのではないかなと思いますので、こういう問題等についても検討いただきたいと思います。

あわせてもう一つ、東京港の戦略の中に、第七次改訂のころでも出されているんですけども、コストの三割削減というのが言われてきていますが、このコストを減らすということは、港に働いている方々の人件費のところに大きなしわ寄せがいくのではないかなと考えています。

三百六十五日、二十四時間フルオープンということで、實際上、それが行われてくる中で、外国の港にもそういうのが港湾労働者のところに影響が及んでいるとも聞いておりますので、そういう問題や、またコストの削減ということなどで、倉庫作業などに日雇い派遣が生まれていると伺っています。

先日、東京新聞にも報道されて、倉庫作業をしていた日雇い労働者が労災事故になったということも報道されてしまったので、こういった点では、派遣労働は港湾運送業については禁止されているという点でも、コストの削減ということが、そういう港で働く港湾労働者のところに影響が出るようなことになりかねない問題ですので、こういった点でも、東京港がどうあるべきなのかということや、ぜひご検討いただいた上での答申にしたいなと思います。

○高橋会長　ありがとうございます。

はい、どうぞ、江津さん。

○江津港湾経営部長　小竹委員のほうからご意見がございました。点の第一点目につきまして、私のほうからお答えさせていただきます。

きたいと思います。

東京港の使命でございますけれども、東京港の使命というのは、首都圏四千万人の生活と産業を支えると、こういったことが東京港の使命でございます。この使命を全うしていくためにどうすればいいのかということでございます。

量でアジアと競つのは得策でないというお話がございましたけれども、東京港は特段トランシップの港も目指していくというものではございませんで、先ほど飯尾港湾整備部長のほうからもお話をいたしましたように、船舶の大型化が進む中で、北米ですとかヨーロッパからの基幹航路をどのように維持していくのかということが一つのポイントになっておりまして、現在建造されております八千個以上の大型コンテナ船は、欧州航路ですとか北米航路という基幹航路に投入されているということでございます。

そういった八千個以上の船舶が入れるのは、現在のところ横浜港しかございませんで、計画の上でそういう大型船が入港できるという計画がないと、世界の船社の航路戦略からも外れていってしまうということでございます。

そういったことで、先ほどフィーダー輸送になったときの日数ですとかコストの増加ということも、資料3-4のほうで説明いたしましたけれども、そういうことを防ぐ意味からも、大型船への対応というのは避けて通れないと考えているところでございます。

○高橋会長　はい、どうぞ。

○飯尾港湾整備部長　今の江津部長のご説明に続きまして、道路のほうですとか、船舶の安全についてちょっとご説明させていただきます。と思っています。

当然横浜、川崎、東京の京浜港で今後、さらに連携を強めて機能の分担というものを考えていかなければいけないだろうと

は考えておりますけれども、ちょっとこの資料3-4の四ページを見ていただきたいんですけども、東京港に入っております貨物、輸入のほうですけれども、特に東京都の区部での消費が非常に多くなっております、あるいは埼玉なんかもそうですけれども、必ずしも生活消費物資を横浜で分担して、基幹が横浜に行くから横浜で揚げればいいということではなくて、横浜から東京への横持ち輸送が出てございますので、この陸上の輸送になったときに、こういうものの輸送によります環境への影響などを考えますと、やはり消費物資などにつきましては東京まで、ちょっと湾の奥まで入ってきますけれども、東京に揚げるということは非常に重要なことになってくるんだらうと考えておまして、このような貨物が現実の問題として非常に増えてきているという状況がございますので、これを放置するということになりますと、当然道路の混雑が激しくなりますので、ご案内のとおり、道路の混雑が激しくなれば走行速度が落ちまして、当然CO2の排出量なども増えてくるということでございますので、道路につきましては、環境の面を考えましても、適切な対応をとっていく必要があるらうと考えてございます。どのような形でというのは、今後検討をしていきたいと思っております。

それから、船舶の航行の安全でございますが、これも当然のことでございます。船舶の航行の安全が図れまさんと、港内で何らかのことがございますと、大変に重要な港ですので、重要な影響が出てしまつということになります。

船舶の航行の安全につきましては、関係の諸機関の皆様方の協力を得まして、十分な安全がとられるような措置をあわせて考えていきたいと考えております。

○高橋会長 貴重なご意見をありがとうございます。

あとは皆さん、こちらの委員の方々、何かご意見がございま

したらどうぞ。どうぞ、石河委員。

○石河委員 私は東京湾海難防止協会で、仕事は水先人をやっております石河といいます。

私は四十年前、東京港に初めてコンテナ船が入ったときの航海士をやっております、高橋会長と一緒に仕事をした仲間です。

今、この話を聞いて隔世の感がするんですけども、四十年前を振り返ってみますと、東京は横浜に先立ってコンテナ化を始めたんですね。横浜が在来船というか、普通の船でやっているときに、東京は思い切ってコンテナを始めたわけです。

ところが今になると、横浜は既に大型のコンテナ船に対応しているんですね。東京はこれから計画して実行しようかなという段階なので、見方を変えますと、立場が逆になっているんですね。いかに横浜の後を追うかということなので、私は東京都の対応が非常にまずかったんじゃないかと思っているんですね。ですから、もしこれを実行するなら、早急にやらないと非常にまずいことになります。東京の位置は横浜に比べて、港の奥から行きますと二時間余計にかかるんですね。また出るのも二時間余計にかかりますから、地の利としてはあまりよくないんですけれども、ただ非常にいいことは、人口がたくさんいるんですね。ですから、四千万人を抱えている後背地を控えて、やはり私は大きい船でやったほうがものすごく効率がいいと思います。

湾の中でも東京港の青海とか大井は、もう既にいっぱいなんです。こういう大きい船を入れるというのは、たくさん荷物を揚げるんですね。またたくさん荷物を積むんです。そのためには、ヤードといいますか、後背地をものすごくたくさんスペースが要りますし、非常に大きな交通の渋滞を起します。だから、改めてやるには、やはり新しいところしかもうない

思っんですね。世界中どこを見ても、こういう大きな船をつくるには、新しい、非常に遠いところにつくっておりますから、私としてはこういう場所は中央防波堤しかない。

ですけど、やはり青海とか大井にこういう大きな船を持ってくるても、非常に危険なことは危険なんですけれども、まず揚げる場所がないというのが現実問題なんです。何千個もコンテナを一遍に揚げるわけですから。ですから、やはり中央防波堤の外に、広い土地に大きな大区画状の土地をつくる必要があると思っんですけども、やはりこういう島になりますから、より交通の便が悪いと思いますので、この辺を十分対応を考えていただかないと、せつかくつくったんですけれども、今度渋滞が起こるといふことになると思います。

そういうことです。こういふところは二十四時間の対応が、夜中を使ってもそういう交通のアクセスをつくっていかないと、うまく機能しないのではないかと思いますけれども、私はこういうことをこれからもし進めるなら、横浜の動きを十分見ながら早急に対応して、なるべく早くならないと、ちよつとスタートが遅いという感じがしておりますので、港灣局さんのほうに頑張っていたきたいと思います。

以上です。

○高橋会長　ありがとうございます。

ほかにご意見ございますか。はい、どうぞ。

○武井委員　港区の区長の武井でございます。

私の区には竹芝ふ頭、日の出ふ頭、芝浦ふ頭、また品川ふ頭とあるわけですから、先ほど交通網の関係では幹線等のことが話題になったかと思いますが、今申し上げましたようなそつしたふ頭から直接内陸部に向かうには、運河が幾つも通っておりまして、必ず橋を通らないと物資が内陸に行かないといふことになっておりまして、ただその橋も、かけてから大分年

数がたっておりまして、震災等に備えての落橋防止でありますとか、あるいは橋のかけかえということが大変大きな課題になっております。

ただこの橋のかけかえについても、流通を阻害しないような技術的な問題でありますとか、財政負担の問題など、今、これは地元の区の負担になっておりますので、そつしたのも大変大きな負担になっております。

ぜひこの東京港という全体の機能というものを考えるときに、それぞれの地元の自治体の役割なども含めまして、そつした取り組みに対する技術的な、あるいは財政的な支援という仕組みも考えていただければと思っております。

意見として述べさせていただきます。

○高橋会長　ありがとうございます。

ほかにご意見ございませんか。

大変に貴重なご意見をたくさんいただきまして、まことにありがとうございます。

例えば資料3-4の十ページなんかを見ますと、大水深パースを韓国の釜山なんかは三パースから三十パースに増やす。光陽が六から二十七に増やす。ちよつとけたたまし過ぎるんじゃないかなと私は思います。

それに比べると、東京港は〇から三に増やす。横浜が三から五に増やす。これだけ大きな物流を抱えているところで、これは大変にモデスだと思っんです。私はちよつと抑え過ぎではないかなと思っづらいんですね。

これが多いのか少ないのか、これはほんとうにもうちよつとこのデータを突っ込んでいただいて、この専門委員の審議員の方々にディスカッションしていただきまして、答申していただければと思います。

一目ぱつと見ますと、この同じ3-4の五ページか何かに

釜山の扱い量と東京港の扱い量、釜山の扱い量が千二百万TEU、東京港の扱い量が400万TEU、大体三倍なんですね。そうすると、我が東京港が横浜と東京と合わせまして五パスしか増えない。韓国の場合は釜山と光陽と合わせて、何と驚くのか、五十七パスつくりまうと言っているわけですよ。これはどっちが妥当なのかなんかはよく検討してもらった方がいいと思う。

釜山なんかはやり過ぎだと思っし、上海なんかだつて、今、五パスあるのを五十二に増やすと言っているけれども、ほんとうにやれるのかなという感じがします。

こういうことも含めて、諮問委員会の皆さんに徹底的に議論をして討議していただくということで、大体きょうはこれで議論がかなり出尽くしたと思いますので、これから諮問委員会の皆さん、大変ご苦勞様でございますが、きょうは大変こういういいご意見が出ましたことを踏まえて、答申書をつくってもらいたい。

またもう一つ、今、港区長さん、大田区長さんからご意見がありましたように、道路交通の問題というのは、これはなかなか古くて新しい問題なんですよ。これをやっていく上には、東京都港湾局はこうしたい、港湾審議會はこうしたいといつても、今度相手が国土交通省はなかなか押しても動かないということであれば、これは豪腕な石原都知事を、後から足で飛ばしてもいいからけんかをさせるとか、いろいろ手はあると思うんですね。

とにかく我々は東京港というのはこうあるべきだという思いのたけを精いっぱい盛り込んだ答申書をつくってぶつけていきたいと、かように考えております。どうもありがとうございます。

それでは、このようにございまして、部会の委員の皆様

には、来年夏ごろまでに答申案の取りまとめをお願いしたいと思います。よろしくお願いしたいと思います。

報告事項

第二十六回港湾環境整備 負担金部会の報告

○高橋会長 続きまして次の議事に移ります。

報告事項といたしまして、第二十六回港湾環境整備負担金部会の決議事項につきまして、部会長の川嶋委員から報告をお願いいたします。

○川嶋会長代理 港湾環境整備負担金の部会長を仰せつかっております川嶋でございます。座って報告をさせていただきますと思います。

平成十八年度の第二十六回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。

平成十八年十二月二十二日に、港湾環境整備負担金にかかります負担対象工事の指定につきまして、知事から当審議會に諮問がございました。お手元の資料4「港湾環境整備負担金部会の報告」をごらんいただきたいと思います。

まず一ページでございますが、一ページがその諮問内容でございます。

次に、二ページをごらんいただきたいと思います。負担対象工事の指定についての諮問内容でございます。平成十八年度の負担対象工事は、平成十七年度に実施した工事でございます。工事内容及び負担金にかかります からの各項目につきましては、港湾環境整備負担金条例に基づきまして、部会終了後、

平成十九年一月十一日に告示をしております。

最後に三ページでございますが、三ページは答申書でございます。部会におきまして、慎重に審議を行いました結果、東京都港湾審議会条例第八条の二に基づきまして、原案を適当とする旨を答申いたしましたので、ご報告いたします。

以上でございます。

○高橋会長 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、ご了承をお願いしたいと思います。よろしくでございますか。

（「異議なし」の声あり）

○高橋会長 ありがとうございます。

答 申

○高橋会長 それでは、会長の私から、きょうの議題に関する答申書を一括して港湾局長をお渡しいたしますけれども、準備をお願いしたいと思います。

（答申書 手交）

○高橋会長 それでは、最後になりますが、新たに就任された港湾局長、斉藤さんからごあいさつをいただきたいと思っております。よろしく願います。

○斉藤港湾局長 先日の二十六日付で東京都港湾局長に着任いたしました斉藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様方とともにより使いやすい東京港づくりのために努力を傾注していくまいる所存でございますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

当審議会の最後に当たりまして、一言御礼のごあいさつをさせていただきます。

本日、ご諮問申し上げました東京港港湾計画の一部変更並びに東京港港湾隣接地域の指定及び解除につきまして、ただいま高橋会長から原案を適当と認める旨の答申をいただきました。まことにありがとうございます。

また、東京港の今後の港湾経営戦略につきまして、先ほど来、ご熱心なご意見、ご議論をいただきましてありがとうございます。した。本日のご意見等をしっかりと受けとめまして、今後の議論の糧としていきたいと考えてございます。

今後は、本日いただきました貴重なご意見を十分に踏まえた上で、私ども事務局といたしましては、さらに資料の収集充実に努めまして、専門部会の審議、さらには次回の本審議会で委員の皆様にご議論を深めていただけるように努めてまいりますので、よろしく願います。

委員の皆様におかれましては、最終報告に向けてご検討いただき、ご意見をちょうだいするものと存じますが、さらなるお力添えを賜りますようお願い申し上げます。私からのごあいさつといたします。本日はどうもありがとうございます。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

東京港の最大の役割というのは物流だと思っんですね。それから、今、資料3-4ですところなんですけれども、東京港というのは、着実にコンテナリゼーションが始まってから右肩上がりにずっと上がってきております。それに比べて、神戸と横浜は、神戸は特に激減をして低迷しているということですね。横浜も東京港の背中が見えないくらい離れていたと思っただけなんですけれども、完全に横浜港を東京港は抜き去っている。これは東京都港湾局の皆さんはじめ、きょうここに列席の皆様方の絶大なご支援のおかげでここまで来た。

それに比べてちょっとお向かいの中国や韓国やその他は、物流がちょっと増え過ぎている。これは我々の努力が足りないということよりも、世界経済のもののつくりの流れの変化だと思うんですね。

それからもう一つは、日本のマニユファクチャーがどんどんチープレーバーを求めて中国や韓国に進出していった。そのあたりもやっぱりあると思うんですね。

しかしながら、それにもかかわらずすっかり東京周辺には四千万人の人間が生きている。日本国中では一億二千七百万人の民族がいる。それがちゃんと生活物資を輸入して生きていかなければいかん。その物流をちゃんと支えているものは、やっぱりコンテナ輸送であろうと思います。

それから、工業をどんどん進行するには、工業用資材をどんどん輸入してくれている川崎港や、千葉港や、いろいろなところの協力もやっていかなければならん。

そういうことを含めまして、東京都の港としては、やるべきことをしっかりとやって、世界に負けない東京港をつくってきたいと、かように考えております。どうぞひとつ皆様方、よろしくご支援のほどをお願いしたいと思います。

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。まことにありがとうございました。

最後に、今後の予定を確認しておきたいと思いますので、事務局からご説明をお願いします。

○蔵居企画課長 現時点では、本審議会の今年開催は予定しておりません。次回の本審議会につきましては、開催日等、詳細がかたまり次第、ご案内を申し上げる予定でございます。よろしくお願いたします。

なお、本日は発足が決まりました東京港の今後の港湾経営戦略にかかる専門部会の開催につきましては、部会の委員となら

れた方々に別途ご案内申し上げます。
以上でございます。

○高橋会長 どうもありがとうございます。

皆様 どうも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。委員の皆さん、大変に白熱した議論をしていただきまして、大変に勉強になりました。これをちゃんと議事録に盛り込みまして、審議委員の皆様方にもお渡しをして、しっかりとした答申書をつくっていただきたいと思います。ます。

またそれができたら、この審議会で皆さん方にお諮りしまして、それぞれ皆さんの腹感ないご意見をいただきまして、それをもって答申をしたいと、かように考えております。

それでは皆さん、どうぞいいお年をお迎えください。まことにありがとうございました。

閉 会 （午後三時四十八分）

——了——