

平成二十一年度

第八十一回

東京都港湾審議会議事録

日時 平成二十一年五月十二日（火）
於 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 東京都副知事挨拶
- 三 報告事項
第二十八回港湾環境整備負担金部会の報告
- 四 諮問事項
(1) 東京港湾計画の一部変更（案）
(2) 東京港湾計画の輕易な変更（案）
(3) 東京港臨港地区の分区の変更（案）
(4) 東京都海上公園計画の変更（案）
- 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

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

富士常葉大学環境防災学部教授

重川 希志依（欠席）

東京大学大学院教授

下村 彰男

明治大学農学部教授

倉本 宣

青山学院大学経営学部教授

三村 優美子（欠席）

江戸川大学社会学部教授

恵 小百合（欠席）

政策研究大学院大学教授

森地 茂（欠席）

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

東京港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

都民公募

小川 幸彦

都民公募

安 章浩

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

武井 雅昭

江東区長

山崎 孝明

品川区長

濱野 健

大田区長

松原 忠義

江戸川区長

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	馬 場 裕 子
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	大 前 忠（代理）
関東地方整備局長	菊 川 滋（代理）
関東運輸局長	福 本 秀 爾
東京海上保安部長	武留井 武 男
警視庁交通部長	瀧 澤 敬 治（代理）
東 京 都 職 員	
副知事	菅 原 秀 夫
港湾局長	斉 藤 一 美
技 監	飯 尾 豊
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	藤 原 正 久
港湾整備部長	前 田 宏
離島港湾部長	石 山 明 久
港湾経営改革担当部長	小 宮 三 夫
計画調整担当部長	成 瀬 英 治

開 会 （午後一時三十三分）

。飯田企画担当課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第八十一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、私、港湾局の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ので、よろしくお願いいたします。

大変恐縮ですが、座って進めさせていただきます。

本日の審議会でございますが、所要時間は二時間程度を予定しております。なお、審議会につきましては、公開とさせていただきますいておりますので、ご了承のほどお願いしたいと思います。それでは、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三十一名の委員の方にご出席をいただいております。定足数を超えています。

次に、お手元に配付いたしております資料について、確認のため簡単にご説明をさせていただきます。部数が多つてございますが、まず「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をお配りしております。

さらに、資料番号が振つてありますものとして、報告事項という形で資料1「港湾環境整備負担金部会の報告」、諮問事項として資料2「東京港湾計画書一部変更（案）」、資料2-1「東京港湾計画資料（その1）―一部変更―」、資料2-2「東京港湾計画資料（その2）―一部変更―」、資料2-3「東京港湾計画資料（その3）―一部変更―」、資料2-4「東京港湾計画の一部変更（案）」について（概要説明資料）で

ございます。

それから、資料3「東京港港湾計画書―軽易な変更―（案）」、「資料3」2「東京港港湾計画資料―軽易な変更―」、「資料3」3「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」について（概要説明資料）」でございます。

それから、資料4ということで、「東京港臨港地区の分区の変更（案）」でございます。

それから、資料5「東京都海上公園計画の変更（案）」でございます。

これに加えて、参考資料として本日「座席表」、「東京都港湾審議会条例」、「東京港便覧」、それから「2016年東京オリンピック・パラリンピックのリーフレット」を机上に配付させていただきました。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いただきたいと存じます。

よろしければ、高橋会長、よろしく願います。

開会

○高橋会長 皆さん、こんにちは。どうもお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。港湾審議会の高橋宏でございます。よろしく願います。

それでは、早速でございますが、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。

東京都副知事挨拶

○高橋会長 始めに、菅原副知事からご挨拶をお願い申し上げます。

す。

○菅原副知事 副知事の菅原でございます。一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、委員の先生方、連休明け早々に、本当に大変お忙しい中を、当港湾審議会にご出席を賜りまして、心から厚く厚く御礼を申し上げます。

また、平素から東京港の港湾行政に対しまして、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、改めて御礼を申し上げます。

ところで、昨年七月、当審議会から「東京港の今後の港湾経営戦略」につきまして、答申を頂きました。東京港が今後とも首都圏の生活と産業を支える物流の一大拠点であり続けるために、欧米、そしてアジアとを結ぶ基幹航路の維持と拡大、そして企業の物流戦略への対応を、ご案内のように京浜三港によります広域連携強化の推進も視野に入れまして、着実に進めていくことが極めて重要であるとのご提言を頂戴したわけでございます。

都といたしましては、その中でお示しをいただきましたコンテナ船大型化への対応、そして南北道路軸の強化などの取組につきまして検討を進めてまいりましたけれども、今回これを東京港港湾計画の一部変更（案）」といたしましてお諮りをするものでございます。

また、あわせてまして「東京港港湾計画の軽易な変更（案）」といたしまして土地利用の変更や、「臨港地区」、「海上公園計画」の変更など、全体で四件の事項につきまして諮問をさせていただきます。

「ご列席の委員の先生方には、活発なご議論をいただき、これが反映されました答申を頂戴いたしました。東京港の更なる発展につなげてまいりたいと、このように考えているところでござ

ございます。

結びにあたりまして、今後とも東京港の振興のため、より一層の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けれども、挨拶とさせていただきます。本日は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 菅原副知事、どうもありがとうございます。

新任委員の紹介

。高橋会長 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、事務局からご紹介をお願いいたします。

。飯田企画担当課長 それでは、新たに委員にご就任いただいた関係行政機関の方お二人を、お手元の委員名簿に従って、大変僥越ではございますが、私の方からご紹介させていただきますと存じます。

名簿に星印がついている方が、今回から新たに就任いただいた方でございます。

武留井武男委員でございます。

。龍澤敬治委員でございますが、本日は阪下守四郎理事官が代理出席しております。

以上で新任のご紹介を終わらせていただきます。

なお、事務局は前回と異動はございませんが、あらためて出席者のご紹介をさせていただきます。

先ほどもご挨拶申し上げました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。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

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。

諮問書 手交

。高橋会長 次に、事務局から本日の議事次第についてご説明願います。

。飯田企画担当課長 議事でございますけれども、本日は報告事項が一件、諮問事項が四件でございます。

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）」、「東京港湾計画の軽易な変更（案）」、「東京港臨港地区の分区の変更（案）」、「東京都海上公園計画の変更（案）」の四件につきまして、副知事の菅原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、よろしくお願いいたします。

（諮問書 手交）

。高橋会長 菅原副知事、ありがとうございます。ただいま知事の諮問書をお受けいたしました。諮問内容につきまして、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すので、一時中座させていただきますとのことですので、ご了承願います。

報告事項

第二十八回港湾環境整備

負担金部会の報告

○高橋会長 それでは議事次第に従いまして、報告事項に入らせていただきます。

では、第二十八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ご報告をお願いいたします。

○川嶋委員 港湾環境整備負担金部会会長を務めていただいております川嶋でございます。

平成二十年度第二十八回港湾環境整備負担金部会の審議結果について、ご報告申し上げます。

平成二十年十二月二十四日に港湾環境整備負担金に関わります負担金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。

お手元の資料「港湾環境整備負担金部会の報告」をご覧ください。ただきたいと思えます。

資料の二枚目をご覧くださいと思いますが、これが諮問書でございます。

続きまして、三枚目をご覧くださいと思います。「負担対象工事の指定について」の諮問内容でございます。平成二十年の負担対象工事は、平成十九年度に実施した工事でございます。

なお、これらの工事内容及び負担金に関わる からの各項目につきましては、東京都港湾環境整備負担金条例に基づきまして、部会終了後、平成二十一年一月二十七日に告示をしております。

最後に、四枚目をご覧くださいと思います。こちらが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、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 ご報告ありがとうございました。

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、ご了承いただきたいと思います。

では、本件、これをもちましてご了承いただいたことにさせていただきます。ありがとうございました。

諮問事項

(1) 東京港港湾計画の一部変更(案)

(2) 東京港港湾計画の軽易な変更

(案)

(3) 東京港臨港地区の分区の変更

(案)

(4) 東京都海上公園計画の変更(案)

○高橋会長 続きまして、諮問事項に入ります。

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。本日は、案件が多くございますので、「東京港湾計画の一部変更（案）」「東京港湾計画の軽易な変更（案）」「東京臨海地区の分区の変更（案）」の三件を一括して説明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っております。では、諮問事項、東京港湾計画の一部変更（案）から順に、事務局よりご説明をお願いいたします。前田港湾整備部長、お願いいたします。

○前田港湾整備部長 港湾整備部長の前田でございます。

まず、諮問事項の1でございますけれども、「東京港湾計画の一部変更（案）」につきましてご説明を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。配付資料につきましては、先ほど事務局から説明を差し上げましたとおり、資料2から資料2-4までの四編をご用意させていただきました。また、港湾計画書の本編は、専門的、技術的な記述になっておりますので、本日は、今回の計画変更の概要を取りまとめた資料2-4によりご説明させていただきます。

それでは、資料2-4、概要説明資料の表紙をおめくりいただき、一ページをご覧くださいと思います。

昨年七月に、本審議会から「東京港の今後の港湾経営戦略」につきまして答申を頂戴しているところでございますが、まずその背景となっております現在の東京港が抱える課題についてでございます。

東京港が抱える課題を施設整備の視点から捉えますと、大きく二つが挙げられます。具体的には、外貿コンテナふ頭と臨海部の交通ネットワークに関するものでございます。

まず、外貿コンテナふ頭についてでございますが、世界の海運界におきましては、コンテナ船の大型化が急速に進展してお

ります。東京港の外貿コンテナふ頭におきましては、十六メートル以上の水深を有する、いわゆる国際標準とも言われております大水深バースが不足していることでございます。現在、東京港には中央防波堤地区に三バースの新規計画がございますが、このうちの二バースについて、整備を開始した段階でありまして、大井ふ頭や青海ふ頭の既存バースにつきましては、水深が十五メートルで、躍進著しいアジアの諸港に比べますと、かなり立ち遅れている状況でございます。

このコンテナ船の大型化が世界の海運界でどのように進んでいるのか、これを資料により概観していただければと存じます。お手数ですが、三ページをご覧くださいいただければと存じます。

上のグラフは、コンテナ船の大型化の動向を示したものでございます。八千個積み以上のコンテナ船は、平成十八年度で百二十六隻でございますが、これが平成二十三年度には三百十一隻と大幅に増加する見込みとなっております。

最近、世界的な景気の低迷を受けて、建造船のキャンセル、あるいは係留等についての報道もございますけれども、既に建造発注済みの船が数多くございまして、相当数が竣工してくる見込みで、コンテナ船の大型化は必至の状況にございます。

三ページの下図は、パナマ運河の拡張前と拡張後で、航行可能な最大の船型を比較したものでございます。現在、太平洋と大西洋を結ぶ中米のパナマ運河におきまして、二〇一五年からの供用を目指しまして、運河の拡張事業が進められております。

左下は、現在のパナマ運河を航行可能なコンテナ船、いわゆるパナマックス船の船型を示したもので、船長が二百九十四メートル、満載喫水は十二メートルとなっております。

これに對しまして、右側に書いてございますが、パナマ運河拡張後において航行可能な、いわゆるポスト・パナマックス船

の船型は、船長三百六十六メートル、満載喫水は十五メートルで、拡張前に比べ格段に大型のコンテナ船の航行が可能となることから、世界の海運界におきまして、基幹航路再編の大きな契機になるものと考えられております。

四ページでございますが、太平洋側と大西洋側を結ぶパナマ運河の断面図を模式的にお示したものでございます。

パナマ運河は全長約八十キロ、二十四時間をかけてガツン湖までの最大約二十七メートルの水位差を船舶が航行していくこととなります。運河の拡張事業では、大型船の航行が可能となるような新たなアクセス航路や閘門の整備等を実施するとされております。

大変恐縮でございますが、また一ページにお戻りいただければと存じます。

次に、二点目の課題でございます臨海部の交通ネットワークについてでございます。現在の東京港において、南北方向の唯一のルートとなっております第二航路海底トンネルがございます。このトンネルでは、既に渋滞問題が深刻化しております。また、今後の中央防波堤、新海面地区におけますコンテナふ頭等の開発に伴う交通量を踏まえれば、更なる交通混雑の激化は必至という交通ネットワーク上の課題を抱えております。

第一航路海底トンネルの位置については、この資料の五ページ、臨港交通施設計画図にございます。中央に赤で表記してございます臨港道路南北線の少し左下に当たります。中央防波堤内側埋立地と青海地区を結ぶ路線でございます。お手数ですが、六ページをご覧ください。第二航路海底トンネルの現在の渋滞の発生状況をお示しております。

まず、一番上の写真でございますが、トンネルを青海地区側から中央防波堤内側地区側へ登ってくる車両の渋滞状況をお示してまいります。

中段の折れ線グラフは交通量でございます。一日当たり概ね四万台、五万台が通行しております。緑色が平日の最大交通量の推移を示したものでございます。混雑度というのが右側に書いてあるかと思えますけれども、既に一・〇を超過している状況にございます。

左下の棒グラフは、平日の一日あたりの渋滞時間を示したものでございますが、長い日ですと約四時間、平均しましても一日一時間半程度の渋滞が発生している状況がわかるかと思えます。

また、右下の折れ線グラフは、一日の交通量の推移を示したものでございますが、昼休みを挟みまして交通量のピークが確認いただけたと思います。

たびたび恐縮ではございますが、また一ページをご覧くださいいただければと存じます。

こうした課題を抱える中で、昨年七月、本審議会から、「東京港の今後の港湾経営戦略」に係る答申を頂戴しております。東京港を経営していく上での基本的な方向性として、北米、欧州等を結ぶ国際基幹航路の維持・拡大と企業の物流戦略への対応を図るべきとしております。

更に、答申におきましては、ハード・ソフト含めて幅広い観点から、様々な有用なご提言を頂戴しておりますが、ここでは今回の港湾計画一部変更に関連する主な提言の内容を整理してございます。

まず、一点目といたしまして、大井ふ頭、青海コンテナふ頭等の既存ふ頭を含めましたコンテナふ頭の充実、強化に向けた方向性でございます。八千個積みを超える国際標準の大型船にも対応した港湾施設の整備について、具体化を図るべきとの提言をいただいております。

また、先ほどご説明を差し上げました、パナマ運河の拡張後

を見据え、東京港においても、このポスト・パナマックス船への対応をすべきとの提言を頂戴しております。

そして、二点目として、臨海部全体の交通ネットワークの充実、強化に向けまして、第二航路海底トンネルの交通集中を回避するため、南北道路軸を強化すべきとの提案でございます。

以上の提言を踏まえて取りまとめました今回の東京港湾計画の一部変更（案）の主な内容を、一ページの下の方にお示ししてございます。

まず、港湾の能力でございます。これは将来の取扱貨物量でございます。重畳ベースで貨物量の推計を実施しております。具体的な推計方法は、内貿・外貿別、各品目別に過去の貨物量の推移や背後圏の人口、GDPなどの社会経済指標、荷主へのヒアリング結果、こうしたものを踏まえて行ったものでございます。

外貿貨物は既定計画に対し二％増の六千三百三十万トン、内貿貨物につきましては、既定計画に対して九％減の四千四百七十万トンと推計しております。また、外貿コンテナ貨物についてでございますが、実入コンテナの一個当たりの重量の軽量化が引き続き進展していることから、個数ベースでは既定計画の四百六十万個に対しまして、一三％増の五百二十万個と推計しております。貨物量は、昨今の世界的な景気低迷により一時的に落ち込みを示している状況もございますが、中長期的な視点から今回の貨物量推計を行ったものでございます。

次に、外貿コンテナふ頭計画についてでございますが、二ページの図面もあわせてご覧いただければと思います。

図中で、既存の大井コンテナふ頭、の青海コンテナふ頭につきまして、既定計画の岸壁水深十五メートルを、今回十五メートルへと水深計画を見直すものでございます。

の中央防波堤外側コンテナふ頭、の新海面処分場コンテナ

ふ頭につきましては、先ほどもお話ししましたポスト・パナマックス船対応といたしまして、既定計画の水深十五メートルを、今回十六メートルに見直すものでございます。

なお、ここで十五メートルというように計画水深の表記に幅を持たせた意味でございますけれども、専用バス等におけます大型船の入港の状況の変化に柔軟に対応できるよう幅を持たせた表記とさせていただきます。

次に、外内貿ふ頭計画でございますが、利用率が低下しております。大井水産物ふ頭、この絵でいきますと真ん中辺の左ぐらゐに書いてございますけれども、延長四百五十メートルのうち、二百メートルにつきまして、内航フィーダー船も接岸できる水深十一メートルの岸壁として、図中の大井多目的ふ頭として再編するものでございます。

最後に、臨港交通施設計画についてでございますが、まず南北道路のルート選定についてご説明をさせていただきます。お手数ですが、七ページをご覧くださいいただければと存じます。

南北道路のルート選定に際しましては、東京都環境影響評価条例に基づく計画段階の評価手続きの中で、十号地その二埋立地と中央防波堤内側埋立地を結ぶルート、十号地その二埋立地と中央防波堤内側埋立地を結ぶルートの二つのルート、構造につきましてはトンネル、そして橋梁の二構造、あわせて四つの複数案、この資料ではA案、D案を表示してございますけれども、これを対象に検討してまいりました。

この四案のうち、環境への影響はもとより、工事費、港湾物流機能の強化など、総合的な観点から検討した結果、フェリーターミナルが立地しております十号地その二埋立地と中央防波堤内側埋立地とを結ぶルート案が妥当と考え、本ルートを選定したものでございます。

なお、道路の構造につきましては、基本的にはトンネル構造が妥当ではないかと考えておりますけれども、工事実施時の環境に与える影響等につきまして、今後さらに検討を加えた上で、構造を決めていきたいと考えております。

以上の検討を経まして、臨港交通施設として往復四車線の臨港道路を南北線として新たに港湾計画に位置付けるものでございます。

最後に、先ほど配付資料の説明をさせていただきましたが、これについて若干触れさせていただければと思います。

ピンク色の冊子でございます資料2でございますけれども、港湾法に定める計画書の本編でございますまして、計画事項を様式に沿って記述したものでございます。

次に、資料2-2でございます。これは今回の計画の変更内容を説明するための資料でございますまして、先ほど説明した内容に加え、船舶の入港・出港時の操船の例などについて記述しております。

それから、資料2-3でございます。お手数でございますが、この資料のページと二ページをご覧くださいければと存じます。これは今回の計画変更対象施設の供用に伴います環境への影響について取りまとめたものでございまして、大気環境、水環境、土壌環境、生物・生態系、自然とのふれあいなどの項目につきまして、一定の評価を行っております。

計画変更の内容は、既存コンテナふ頭を含めました岸壁水深の見直し、それから臨海部の交通環境の改善に資する臨港道路南北線の計画などございまして、各項目の評価は記載のとおりでございます。環境への影響は軽微であると考えられます。

なお、港湾における環境への配慮、これは極めて重要な課題だと考えてございます。計画の実施に当たりましては、環境保全に十分配慮するとともに、工法・工期等について十分な検討

を行い、適切な監視体制のもとで、環境に与える影響を最小限にするよう慎重に進めてまいりたいと考えております。

説明は以上でございます。よろしくご審議いただきますようお願い申し上げます。

○高橋会長　ありがとうございます。大変立派な資料で、私もこれをじっくり拝見しまして、つくづく感心しました。非常に勢いで世の中が変わって、それに即応して東京都港湾局はよく考えて対応してくださっている。それぞれ意見、質問、おありだと思いますが、三件まとめて報告をしていただいてから、まとめて質疑応答をさせていただきたいと思います。

続きまして、「東京港湾計画の軽易な変更案」について、ご説明をお願いいたします。

○前田港湾整備部長　それでは、諮問事項の二でございます。「東京港湾計画の軽易な変更案」について、ご説明させていただきます。

恐縮でございますが、また着席して説明させていただきます。まず、港湾計画の軽易な変更とは、ということでございますけれども、港湾法第三条の三第四項の規定によりまして、本港湾審議会での審議により決定するものでございまして、今ご説明申し上げました「港湾計画の一部変更」とは異なり、国の交通政策審議会の審議を要しない比較的軽易な案件となっております。

先ほど、配付資料について事務局から資料3から資料3-3までの三編をご紹介させていただきましたが、本日は、資料3-3、概要説明資料により説明をさせていただきます。

それでは、資料3-3の表紙をおめくりいただきまして、ページをご覧ください。

内港地区におけます土地利用計画の変更（案）についてでございます。現在、豊洲地区を含みます江東区の南部地域におき

ましては、造船所の跡地、あるいは工場跡地等の都市開発などによりまして、大規模な土地利用の転換が進んでおります。このような住宅を含む都市開発により、居住人口が急増しておりまして、安全・安心な住民生活の確保に不可欠な医療施設の充実がまさに喫緊の課題となっております。

このため、豊洲・晴海開発整備計画に係る計画の見直しに対応しまして、地域の中核病院の建設に供するよう、内港地区の土地利用計画を変更するものでございます。

資料中段の航空写真による平面図は、土地利用計画の変更予定地の位置を赤でお示したものでございますが、変更予定地は、豊洲ふ頭の付根にございまして、通称「東電堀」に面した旧物揚場の跡地でございます。

この物揚場でございますが、昭和三十四年九月に供用開始され、鋼材や日用品等の一般貨物に加え、伊豆諸島等の離島貨物の基地として利活用されておりましたが、放射三十四号線（晴海通りの延伸部）それから環状二号線の橋梁の架設に伴いまして、物揚場としての機能を既に廃止したものでございます。

土地利用計画は、既定計画の交流厚生用地、四・二ヘクタールのうちの一・五ヘクタールを病院の立地が可能となるよう都市機能用地に変更するものでございます。

下段の図面は、変更後の港湾計画図をお示したものでございます。赤く着色してある部分が今回の土地利用計画の変更に当たる部分でございます。

簡単ではございますが、説明は以上でございます。よろしくご審議いただきますよう、お願い申し上げます。

。高橋会長　ありがとうございます。

続きまして、「東京港臨港地区の分区の変更（案）」について、ご説明をお願いいたします。江津港湾経営部長、よろしく願います。

。江津港湾経営部長　港湾経営部長の江津でございます。私からは資料4、「東京港臨港地区の分区の変更（案）」につきまして、ご説明を申し上げます。

着席でご説明をさせていただきます。

まず、ご説明に入ります前に臨港地区の概略につきまして、簡単に説明させていただきます。

臨港地区とは、都市計画法に定める地域地区の一つでございます。港湾管理者が一定の土地利用規制を行うことにより、港湾における諸活動の円滑化を図り、港湾の機能を確保できるようにするものでございます。

さらに、臨港地区におきましては、ふ頭で取り扱う物資の種類等に応じまして、港湾法に基づく分区を指定してございます。東京港におきましては、商港区、工業港区、保安港区など七種類の分区を設け、各分区においては東京都の条例により建設可能な構築物を制限しております。

また、これから説明をいたします豊洲五丁目地区のよう、分区指定のない、いわゆる無分区という地区もございます。これは港湾機能を維持しつつ、一般的都市機能としての利用も認める地域でございまして、都条例による構築物の建設規制のない地域でございます。

それでは、お手元の資料4に従いまして、東京港臨港地区の分区の変更（案）につきまして、ご説明をさせていただきます。

資料の一ページをお開き願います。「変更の内容」でございますが、港湾法第三十九条に基づきまして、臨港地区の分区の変更を行うものでございます。

下段の二の「変更の理由」でございますけれども、先ほど前田の方からご説明いたしましたように、港湾計画の輕易な変更によりまして土地利用計画が変更されたことに対応いたしまして、臨港地区の分区の変更を行うものでございます。

続きまして、二ページでございます。今回の審議会にお諮りをいたします臨港地区の分区の変更につきましては、現在の分区や所在地、面積、変更の理由などを一覧にしたものでございます。

最後のページの四ページの変更位置図とあわせてご覧いただきたいと思えます。

豊洲五丁目地区におきましては、地域病院の誘致・建設を行う必要性から、現在、商港区に指定している区域のうち、土地利用計画が交流厚生用地から都市機能用地へと変更される部分につきまして、四ページの水色の部分でございますけれども、この部分を分区指定なしとするものでございます。

三ページをお開き願います。臨港地区の分区ごとの面積を一覧表にしたものでございます。今回は商港区の面積が減少し、無分区、指定なしの面積が増加しておりますが、臨港地区全体の面積といたしましては、増減はございません。

なお、今後の予定でございますが、本審議会の答申をいただいた後、告示をして効力が生じることになります。

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。

以上、諮問事項三件のご説明をいただきました。大変に内容の濃い案件でございますが、皆様方のご意見、ご質問がございましたら、どうぞ。

○木内委員 港湾計画の一部変更(案)、並びに港湾計画の軽易な変更等に関する提案、四点にわたって私自身の考え方を申し上げますながらお尋ねをしたいと思います。

昨年夏の本審議会からの答申を踏まえて、今回の港湾計画の一部変更(案)が検討されてきたと認識しているわけでありまして、折しも昨年九月の米国発の金融危機を発端として

世界的な景気の低迷が続いているわけでありまして。しかし、景気低迷は永久に続くわけではございませんで、躍進著しいアジア諸港との港湾間競争に勝ち抜いていくためには、今こそ中長期的な視点から船舶の大型化への対応など、首都圏四千万人の生活と産業を支える重要な役割を担っている東京港の港湾機能の充実、強化を着実に推進していくことが重要であります。

このことは、かねてから機会あることに私も主張してきたところでありまして、その意味では、今回の一部変更(案)については、大いに評価をさせていただくものでございます。

そこで、先ほど概括的な報告があつたわけでありまして、でも、現在、東京港における船舶の大型化の状況、実態についてはどうなっているか、これをまずご報告を願いたいと思えます。

○高橋会長 ありがとうございます。では、前田部長。

○前田港湾整備部長 東京港におけます船舶の大型化の状況についてでございますけれども、東京港では、これまで最大で船長約三百四メートル、六千六百個積み的大型船が寄港しております。また、現在複数の船会社から、更なる大型船の東京港への寄港の要望が来てございます。現に、北米航路の再編に伴いまして、この五月四日から大井コンテナふ頭の六、七号バースに船長約三百二十メートル、七千五百個積み的大型船が寄港を開始してございます。この船が貨物を満載して入港いたしますと、喫水が十四・五メートルでございます。岸壁の水深としては十六メートルが必要となります。しかしながら、貨物の調整を行いまして、喫水を少し落として十三・五メートルで今現在入港しております。

なお、この北米航路への投入船の中には、船長で約三百二十メートル、先ほどから申し上げているように八千個積み的大型船も入港予定となっております。世界の海運界でコンテナ船

の大型化が確実に進展しておりまして、東京港も早急に対応を迫られている状況でございます。

○木内委員 次に、今回の一部計画（案）では、各外貿コンテナふ頭におけるコンテナ船の船型でございますけれども、今後どのように大型化していくと想定しておられるのか伺います。

○前田港湾整備部長 まず、既存の大井・青海コンテナふ頭の対象の船型でございますけれども、既定計画では船長が三百メートル、六千八百個積みの計画でございましたけど、今回の一部計画変更（案）では、この延長を三百四十メートル、それから八千八百個積みの船舶を対象にしております。

それから、中央防波堤外側と新海面処分場のコンテナふ頭の対象の船型でございますが、既定計画では船長が三百三十メートル、八千個積みを想定しておりましたけれども、今回の一部変更計画では、ポスト・パナマックス船を考慮いたしまして、延長三百六十六メートル、一万二千個積みと想定しております。

○木内委員 こうした景気低迷と言われる中でも、新たな大型船の入港の動きが出てきておりまして、コンテナ船の大型化ということは、東京港においても着実に進展しているということが今のご報告でも明らかになつたわけでありまして、また航路や泊地が十五メートルと水深が浅いことから、貨物量の調整、いわゆる喫水調整を行って入港しているということも明らかになった。

一日も早く既存の大井・青海のコンテナふ頭や第一航路や泊地等の水深計画を見直して、コンテナ船の貨物が満載でも入港できるような施設整備を実施していくことが重要であると考えます。まず、このことを申し上げておきたい。

それから、東京港の第一航路と言えば、第一回定例会予算特別委員会が先日ございましたが、我が党の同僚議員からの質疑が行われまして、その質疑の中で平成二十二年十月の供用開始

に向け、現在急ピッチで整備が進められている羽田空港のD滑走路の事業化の際、第一航路の移設や航路幅員の拡幅など、さまざまな調整が経過の中で行われてきたことが明らかになったわけであります。

このように、東京港の港湾機能の確保をしながら羽田空港の機能を拡張することには、大変な並々ならない関係者の方々の努力があつて、始めて実施可能になつたものと私は認識をしているわけでありまして、こうした中で先般、羽田空港の五本目の滑走路を国が検討していると、こういう新聞報道がありました。この報道に対しまして、関係者から、東京港の今後の発展のみならず、首都圏四千万人の生活と産業を支える東京港の機能に少なからず影響を与えるのではないかと、この危惧する多数の声が私のところにも寄せられている実態があります。

今回の五本目の滑走路整備という羽田空港の再々拡張構想については、東京港南端部における限られた水域での事業となるため、港湾機能の確保に向けた計画上、事業実施上の調整はますます困難になつてくることが予想されるわけでありまして。

今回の羽田空港の再々拡張構想については、私はくれぐれも慎重に対応すべきであると強く主張いたしまして、次の質問に移りたいと思います。

港湾計画の輕易な変更についてでありますけれども、私自身これまで臨海部を中心とした地域の医療機能の充実に尽力をしてきたところでございますけれども、先ほどの説明でも若干ございましたが、豊洲地区では都心からのアクセスの利便性、眺望に恵まれたウォーターフロントの魅力等の特性を有することから、人口が著しく急増している一方で、これにふさわしいだけの医療資源が残念ながら不足している状況となっております。

こうした中、江東区では今年の三月、今日もご出席になつておられますけれども、江東区の山崎区長が強力なリーダーシッ

ブを發揮されて、総合病院を整備する基本方針を打ち出されま
した。私自身も全く考え方を一にするものでございまして、今
賢明な推進に努力しているわけでございます。区民の医療二一
ズに対応できる中核的な役割を担う地域病院の整備は地元の悲
願と言っても過言ではないわけであります。二月、三月にか
けて私も署名運動をいたしましたけれども、なんと総合病院
の整備に向けては九万五千人の方々の署名をいただき、これを
また山崎区長や石原知事宛てに申し入れもお願いしたところで
ございます。

そこで、今回の変更(案)は、対象地となる都有地での病院
の整備を可能とするものでありまして、私としても、これを推
進する立場から、もろ手を挙げて賛成をするものでございます
が、そこで確認の意味で、まずお伺いしますけれども、今年三
月、豊洲地区のまちづくりを定めている豊洲・晴海開発整備計
画については、病院整備のための計画変更がなされています。
先ほども説明がありましたけれども、この改定内容について簡
単に、あまり時間をとっても恐縮ですから、ご報告を願いたい
と思います。

それから、もう一点だけ一緒に聞いてまいります。こうした
本案に基づいて現行計画が変更になった後、対象となる都有地
を私は速やかに江東区へ売却をすべきと考えるわけであります
けれども、この時期について、いつ頃となる見込みなのか、あ
わせて伺います。

○藤原臨海開発部長 豊洲・晴海開発整備計画の改定についてで
ございますが、先ほど来ご説明してありますように、豊洲地区
におきましては、中核的な役割を担う地域病院の整備を必要と
する地元二一ズを踏まえまして、本年三月、当計画の土地利用
フレーム、そして土地利用の一部見直したものでございます。

具体的には、公益系の教育施設等につきまして、当初学校用

地一ヘクタールを予定しておりましたが、今回の病院の用地と
して一・五ヘクタール増やしまして、医療施設も明示した上で
教育施設、医療施設として面積の変更を行ったところでござい
ます。

次に、都有地の売却についてでございますが、今後、様々な
所用の手續を速やかに進めまして、本年度第一四半期中には売
却が可能となるように努めてまいりたいと考えております。

○高橋会長 よろしゅうございますか。

鈴木先生

○鈴木委員 何点が質問させていただきたいと思います。

私は、昨年七月の本審議会において、「東京港の今後の港湾経
営戦略」の答申に関連いたしましたして、東京港における効率的な
物流を確保するために、東京港における交通ネットワークの形
成に向けた取組が必要であるという観点から発言をさせていた
だきました。今回も同様の立場から何点が意見を申し上げな
がら質問させていただきたいと思っております。

昨年の夏の審議会答申では、現時点においても南北交通の唯
一のルートとなっている第二航路海底トンネルは交通混雑が顕
著に発生しております。今後の中防地区のふ頭開発が大きく
進展した時点では、第二航路海底トンネルの交通混雑の激化が
予想されるため、南北道路軸の強化が必要との提言がなされた
わけでございます。

この重要な役割を担う南北道路について、今回具体的に、十
号地その二埋立地と中央防波堤内側地区を結ぶルートが選定を
されております。

そこで、この南北道路は昨年の本審議会答申後、どのような
経緯を経て、今回示されているルート選定に至ったのか、まず
お伺いをいたします。

○前田港湾整備部長 南北ルートの選定の経緯についてのお尋ね

でございますけれども、ルートの選定につきましては、東京都環境影響評価条例に基づく計画段階の評価手続を行なったものでございます。

先ほど、少し触れさせていただきましたが、二つのルートとトンネル・橋梁の二つをあわせて四つの複数案ごとに、環境に及ぼす影響等の必要事項を整理いたしまして、環境配慮書を作成いたしました。この環境配慮書を昨年十月末に知事に提出いたしました。その後、昨年十一月十日から三十日間にわたりまして、この環境配慮書を公示、縦覧したものでございます。

十一月の末には二度の住民説明会、それから今年、二月には事業者の意見を聞く会、都民の意見を聞く会等が開催され、三月末には東京都環境影響評価審議会でご審議を賜り、知事から審査意見書を受領して、所定の手続を完了しております。

現時点におきましては、環境への影響はもとより、病院、ビッグサイト等の沿道の土地利用を踏まえまして、これらに影響を与えないよう配慮するとともに、工事実施時の事業費や工期、さらに港湾物流機能の強化など、総合的な観点から検討した結果、十号地その二埋立地とを結ぶ案が妥当と考え、本ルートを選定したものでございます。

○鈴木委員　また、仮に南北道路がないと第二航路海底トンネルの渋滞状況は一体どのようなものなのでしょうか。当然、交通量推計結果を行っていると思いますが、将来、交通推計を含めて、わかりやすく説明をお願いしたいと思います。

○前田港湾整備部長　南北道路を整備しなかった場合の将来の渋滞状況ということでございますけれども、第二航路海底トンネルでは、現在一日当たり四万台から四万五千台程度の交通量で、既に交通混雑が顕著になっているとお話を先ほど差し上げてございます。中央防波堤等におけます今後のふ頭開発等を考慮しますと、そういった形で将来の交通量の推計を行ったところ、南

北道路が未整備の場合には、第二航路海底トンネルの交通量は一日当たり六万台程度に大幅に増えると予測されておりまして、交通混雑の激化、物流機能の麻痺は必至の状況になると考えてございます。

また、交通渋滞が深刻化いたしますと、自動車の走行速度の低下によりまして、CO₂、窒素酸化物の発生量が著しく増大しまして、環境の悪化も懸念されるところでございます。

一方で、南北道路を整備した場合でございますけれども、第二航路海底トンネルの交通量は、一日当たり三万五千台程度、また新しく今回計画いたします南北道路につきましては、一日当たり三万九千台程度となりまして、交通の分散による渋滞解消の大きな効果がある路線であるという交通量推計結果となっております。

○鈴木委員　南北道路のルート選定が環境影響評価条例に基づく計画段階の環境影響評価手続を経てルートの選定に至ったことは、今お伺いをして、よく理解をさせていただきました。

南北道路は、東京港における効率的な物流を確保する上では重要な路線であると考えますが、ただいまの説明で南北道路を整備しなければ第二航路海底トンネルの将来交通量が、現在の約四万数千台が約六万台に大幅に増加をして、渋滞の深刻化や慢性的な渋滞による大気環境の悪化も懸念されるというわけです。

この南北道路は、中央防波堤地区の今後のふ頭開発の生命線とも言える重要な路線であるため、港湾計画に是非とも位置づけた上で、早期整備に向けた準備を進めていただきたい、このように考えております。

次に、円滑な交通ネットワークを形成する上では、新規道路の整備とともに交差点改良などの物流ボトルネックの解消に向けた取組も重要であると考えております。私の地元の大田区の

国道三五七号線の京浜大橋北詰交差点の改良工事が三月の末で完了いたしました。以前に比べ道路交通が大幅に改善をしたと城南島工業連合会、あるいは大田市場を始めとする地元関係者から、早期に工事が完了したことに対して感謝の声を大変多く聞いておりますし、私自身も京浜大橋の北詰交差点を通つてみて、そのように実感を感じるところであります。

そこで、新規の道路整備のほか東京港において、これまで物流ボトルネック解消に向け、どのような取組を行ってきたのか、確認の意味を込めて伺いいたします。

○前田港湾整備部長 物流ボトルネックの解消に向けた取組についてでございますけれども、今ご指摘ございました京浜大橋の北詰交差点につきましては、臨港道路の左折のレーンを一レーン増やすという改良工事を実施しております。

ご指摘にもございましたように、平成十八年度より警視庁との設計協議を開始して、少し時間がかかりましたけれども、ようやくこの三月に竣工したものでございます。その結果、交通混雑は概ね解消されておりまして、我々としても高い整備効果が得られていると考えております。

また、同じく臨港道路と国道三五七号との結節点になります江東区の新木場地区の荒川河口橋の西詰交差点がございましたけれども、この立体化につきまして、港湾事業、道路事業の連携事業として、平成十九年度より事業を実施中でございます。

このほか、中防大橋の北詰交差点の改良事業、これは平成十九年度に完了しております。

また、城南大橋の耐震改良、それから若洲橋の架け替え工事につきましては、現在事業実施中でございます。平成二十二年に完了する運びとなっております。

今後とも物流ボトルネックの解消に向けたさまざまな取組をさらに推進していきたいと考えてございます。

○鈴木委員 このボトルネック解消に向けて、さまざまな取組を行っていることを大変評価いたしております。しかしながら、大井コンテナふ頭の背後を始め、待機レーンの設置などの取組を実施しても、なかなか渋滞の解消に至っていない箇所も、まだ残っております。引き続き、解消に向けた積極的な取組を強く要望させていただきます。私の質問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。

小竹さん、どうぞ。

○小竹委員 私も港湾計画の一部変更について伺いたいと思います。

今回はふ頭の整備と交通ネットワークの南北道路について出されているのですが、これまで外貿コンテナの貨物量については、従来は右肩上がりが増加傾向にあったわけですが、コンテナ貨物量が現在、決してそういう状況でなくなっているという状況も伺っているのですけれども、現在どういったふうになっているか、中身の実入りと空について、その傾向も含めてお答えください。

○江津港湾経営部長 コンテナ貨物の動向でございます。平成二十年のコンテナ貨物量につきましては、外貿コンテナの個数でございますが、三百七十三万TEU、過去最高を記録しております。前年比での伸び率でございますけれども、これは〇・二％と微増でございましたけれども、内貿も合わせまして四百十三万七千TEUということで、こちらも過去最高という状況になっております。

それで、実入りと空のコンテナの割合ということでございますけれども、昨年十月ぐらいから輸出の実入りコンテナ数、これが前年同月比で九％程度の落ち込みでございました。十二月には三〇％減と大きく落ち込みが出ており、輸出貨物の落ち込

みの傾向が世界同時不況の影響と兼ね合わせて、徐々に出てきているという状況でございます。

ちなみに、年が明けましてからは、一月の外貿のコンテナ取り扱い個数は二十八万一千TEUということで、対前年比九七％ということでございます。東京港は生活関連物資等の輸入の貨物がもとも多い港でございます。従いまして、輸入が入ってきたコンテナが空になって輸出をされていくという傾向は前々からあったわけでございますけれども、ここに来て、電気機械類の輸出の落ち込みというのが、傾向として現れてきているという状況でございます。

○小竹委員 続いて、今コンテナ量の取り扱いについて、昨年度は過去最高というお答えで、伸び率とすると前年と横ばい状況となるわけですが、中身という点でいうと、特に輸出の分野では実入りが大幅に減っているということ、そして空が大幅に増えているという点にも伺っております。そういう点では、これまでの外需頼みの日本経済の落ち込みがこういったところに現れてきていると思っております。実入りのコンテナの輸入については横ばいのようなわけでも、日本経済の落ち込み状況の中で、コンテナ貨物がこれまでのように、本当に増加していくのかどうかというのを、やはり今、港湾計画を検討する上でも見直が必要だと考えています。

あわせて、公共事業の見直しは今全国の大きな流れにもなっていますので、そういう点では三港連携がなされているわけですから、ふ頭の建設や整備について、それから大水深化についても、やはり従来の規定どおりに進めるのではなくて、現状を含めて見直していく必要があると思います。

もう一つ、交通ネットワークの問題として、南北道路に関わってお伺いしたいのですけれども、第二航路海底トンネルが渋滞で非常に厳しいというお話が先ほど来あるわけですから、

今、臨海二期道路の建設が若洲の方に向けて進められております。そして、東京港トンネルの一般道部分、国道三五七号線の工事も今年度着手と聞いています。これらの道路の供用開始はいつごろになるのか、そして、この二つの道路の将来交通量等については、どのぐらい予測されているのか、あわせて南北道路の総事業費についてお答えいただきたいと思います。

○前田港湾整備部長 まず、臨海道路の二期事業、それから東京港トンネルの整備時期でございますけれども、臨海道路二期事業につきましては、平成二十二年末を目途に今整備が進められています。

東京港トンネルでございますけれども、国が今整備を進めておりますが、オリンピックの立候補ファイルの中で、平成二十七年完成というような記述になってございます。

それから、それぞれの交通量についての整理ということでございますけれども、まず第二航路海底トンネルにつきましては、先ほどからお話を申し上げていきますけれども、一日当たり約四万台、四万五千台くらい、それから現状でございますけれども、国道三五七号、これは港内全般にわたってでございますけれども、一日当たり三万六千台、六万五千台、これが現状でございます。

一方、将来の予測交通量でございますけれども、第二航路海底トンネルが一日当たり三万五千台、それから指摘の臨海道路二期事業は、現状交通量はまだ整備中でございますので、将来交通量が一日当たり三万四千台、五万三千台、それから国道三五七号につきましては、一日当たり二万六千台、六万九千台と予測しております。

それから、南北道路の総事業費についてでございますけれども、南北道路につきましては、先ほどご説明差し上げましたように、今回の計画の一部変更で、ルート、それから車線数等に

ついて内容を整理させていただいております。先ほどもちょっと説明差し上げましたけれども、トンネルにするのか、あるいは橋梁にするのかということにつきましては、今後検討して決めていきたいと考えておりまして、現段階では建設費の積算は行っておりません。

○江津港湾経営部長 先ほどのご質問の中で、今後の貨物量の動向についてお話を申し上げませんでしたけれども、世界経済が低迷をしているということで、東京港における貨物、特に輸出貨物が一時減っておりますが、これはあくまでも一時的な停滞ととらえておりまして、IMFですとか世界銀行等のシンクタンクの今後の経済見通しによれば、世界各国が協調で経済対策を実施している、国も緊急経済対策を実施している。それからまた中国を始めとする新興国の経済情勢等は、底堅く推移していくということで、来年度以降、経済の回復がされていくという見込みも出ておりまして、貨物量といたしましては、今後増えていくものと見込んでおります。

○小竹委員 今、経済対策で景気は回復していくんだということですが、日本の経済そのもののあり方が今大きく問われている。これまでの外需頼みの経済のあり方から、内需を拡大していく方向が、やっぱり見直されるべき中身として出されていますから、今までのような形で状況には私ほならないと思いますので、この点については意見として言っておきたいと思えます。

先ほどの交通ネットワークの問題ですが、臨海二期道路建設については、私たち日本共産党は反対をしてきたのですけども、来年度末に供用を開始するということであると、臨海部での貨物の輸送、特に千葉方面、それから東の方へ運ぶものについては、この臨海二期道路で第二航路海底トンネルを通らないでも千葉方面へ行けるようになるという点で、交通量につ

ては当然減ると考えられます。

そして、また二〇一五年、国道三五七号線的一般道についても完成の運びになれば、今、東京トンネルが有料道路だけになっているわけで、それを迂回して第二航路海底トンネルのほうに回っているという車が直接三五七号線を通じていくということを考えますと、大幅に交通量も減っていくのではないかと思います。

そういう点では、あえて南北道路をつくらなくてもやっつけける状況ができるのではないかと考えますので、この点については意見を申し述べておきたいと思えます。

決定に際しては、意見を表明させていただきたいということをお願いして、質問を終わります。

○高橋会長 どうもありがとうございました。どうぞ。

○松原委員 いろいろお話を聞いていて、やっぱり少し言っておいたほうがいいなと思ひまして、お話をさせていただきます。

まず、貨物ヤードの話でございますが、私も前回の委員会でも言わせていただきましたけど、本当に世界のコンテナの国際競争というのはものすごい激しいものがありまして、私自身も昨年だったと思いますが、上海に行ってきました。あそこは十五バス動いているのです。日本の場合は、まだ横浜だけですよ。

それで問題なのは、こういうのをやらないとどうなるかということですが、やらないとおそらく韓国とか上海とか、そういうところに行かなければいけないという、そういう状態になって、大型船の日本に対する寄港が、ずっと減ってきていますよね。そうなるかどうかという、取りに行きますから、やっぱり生活の物価が上がって、東京港というのは、先程のお話のとおり生活関連物資が圧倒的に多いわけですから、そういう意味でも生活の物価がものすごく上がると思つのです。

そういう面からも、是非ともなるべく早くやってほしいと思っているものです。

それから、臨海部の交通ネットワークの問題ですが、特に臨海道路の今回の南北線ですが、これも今でもこういうふうな第二航路海底トンネルの混雑の様が出ていますけれども、私は、大田区の首長ですから、ご承知のとおり来年十月に羽田空港の第四滑走路ができて、再国際化ということになるわけです。そうしますと、今でも年間六千七百万人ぐらいの方が来ているというのです。おそらく、この十年間ぐらいで三千万人ぐらいの方が増えるだろうということで、九千五、六百万の人が羽田空港を利用することになります。当然、交通機関を利用してあちらこちらに行くわけでございますので、当然、高速道路とか一般道が混んでくると、こういう状態であります。

ですから、やはり臨海も、いろいろ考え方はあるでしょうけれども、インフラ整備というのは、やっていけるインフラ整備と、そうでないインフラ整備があると思うのですが、まさに私は東京でこれをするということは、生きるインフラ整備だと思っております。そういった意味で、是非やってほしいと思うのですが、我々大田区から見ますと、ものすごく混むのです。三点言わせていただきますと、交通ネットワークの問題と環境対策と埋立地の問題ですが、交通ネットワークについては、慢性的な交通渋滞が発生しております。さっき北詰の話がありまして、これはありがとございました。東海とか京浜島地区においては、やっぱりボトルネックが相変わらずあるわけでございまして、この辺を解消していただきたいということ。

それから、私の提案ですが、できれば空港で降りた人たちが、もう少しスムーズに行けるように城南島と京浜島を連絡する新たな道路を整備して、交通量の分散化を図っていただいたらどうかなという提案をさせていただきたいと思えます。

また、コンテナ関連用地として土地造成をしていくわけですが、この区域の周辺については、円滑な交通量となるようにきちつと道路整備をしていただきたいということでございます。

それから、臨海部道路から市街地への車両の流入交通量を抑制していくため、交通アクセスの方策として軌道系交通の活用等が考えられますが、私どもとしては、よく皆さん方、東京だけで考えがちなのですが、隣の横浜とか川崎がありまして、ましてや東京港の三港の連携があります。

そういうことでございますので、三五七号線のも摩川トンネルの延伸を考えてほしいなと思います。これも前回の方で言わせていただいたのですが、是非視野に入れてほしいと思います。それから、今の東京港の一般道路についても、早期整備について、さらにまた国の方に言っていたきたいと思います。

それから、環境対策ですが、先ほども報告がありました。配慮するよということですが、水域環境の保全、それから改善を図るとともに、水と緑のネットワークの拡充のために連続した緩傾斜護岸等を整備していただいて、水際線を区民に開放していただける視点を入れてほしいと。できれば区民に開放してほしい。

それから、区民に容易に埋立地を散策できるように、水辺で親しめる水と緑ということを少し強調して、歩行空間などを整備していただけたらありがたいと、こういうふうに思います。

それから、最後に埋立地の土地利用についてですが、大田区の埋立地、あるいは中央防波堤の内側、外側及び新海面処分場の土地利用の見直しについては、今日も近隣の品川区さん、江東区さん、港区さんもお見えでございますが、大田区との協議を十分に行ってほしいということを、回答は結構でございますが、一応意見として言わせていただきますので、よろしくお願いいたします。

。高橋会長 ありがとうございます。大変に貴重なご意見をいただきました。ありがとうございます。

。田中委員 時間も超過しているので、端的にお伺いしたいと思います。松原区長がおっしゃったとおりで、首都圏の四千万人の生活を守っていくためには、東京港の国際競争力をしかりつけて、メインポートとしての地位を維持していかなければいけないと思っております。そのための今回パナマ運河の拡張後を見据えたものと、パナマックス船への対応ということで今回の問題があるということですが、ちょっと素朴な疑問ですけれども、世界のコンテナ船というのは、このパナマ運河の規模に制限をされてしまうのか、そんな疑問もあるのですが、日本への基幹航路というのは、北米航路と欧州航路があつて、パナマ運河を通るのはアメリカの東海岸から来るものだけであつて、西海岸から来るものは、そういう規制もありませんし、また欧州航路ですとスエズ運河を通ってくるのだらうと思いますが、スエズ運河の規模はどうなのか、また最近ではソマリアであいつたことがあるとなれば、運河を通らずにケープタウンを通つてとなると、運河を通らずに日本へ、あるいはアジアに来るということを想定すると、ポスト・パナマックス船以上のものが将来的に世の中に、既にあるのかどうかかわりませんけれども、出てくるのかどうか。そうすると、今回この深水をメートルないし五十センチ下げるといふお話ではあります。果たしてこれで何年対応できるのか。将来的にパナマ運河を通らない、さらに巨大なコンテナ船が仮にできるとすると、さらに国際競争力をつけるためには、これだけの対応では到底対応しきれないし、ましてや先ほどお話のように、上海港などでは大変大規模な港湾が建設されているといふお話もございますので、今回の対応はどの程度の年数を、どの程度の規模までを想定されているのか。規模は出ていますが、その点だ

けお聞かせいただきたいと思ひます。

。前田港湾整備部長 まずご指摘ございましたように、今、パナマ運河を通じて運航されている航路というのは、東京を考えますと、北米東岸の航路でございます。北米西岸、それからヨーロッパ航路はパナマ運河を通らないで運航されておりますが、パナマ運河は今、拡張工事ということでございまして、百年に一度の事業だと考えております。従いまして、この運河が拡張された際には、各船会社がパナマ運河を通ることも想定して航路を再編してくると、こういう可能性もあるのではないかと考えられておりまして、そういった意味で今回このパナマ運河、ポスト・パナマックス船を視野に入れた計画の変更を行ったところでございます。

それから、どのぐらいの期間もつかが、更に大きくなるのかという話でございますけれども、少なくとも我々が中長期的にとらえている方向性としては、先ほどからお話がありましたけれども、一万二千個積みぐらいの船、こしら辺をターゲットに置いて、今現在では大型化への対応をしているということでございます。百年か、三十年かという質問はなかなか難しくてお答えできません。

あと、スエズ運河でございますけれども、基本的には今、運航されているコンテナ船の制限につながるようなものはないと思ひます。

。高橋会長 どうもありがとうございます。先ほどから都議会議員の先生方が積極的にご発言いただいて、今度は、少し民間側の委員のご意見を聞きたいと思ひます。

。石河委員 東京港で船の出入港を担当しています、水先人をやっている石河でございます。

水先人として、船の東京港の現状と、それに伴う安全確認をお尋ねしたいと思ひます。

現状といえます。先ほど前田部長が言われましたように、先週、東京港で八千TEUに近い、今よりも一周り大きいコンテナ船が初めて入りました。私は、その船に乗りまして、実際にそういう大きい船が東京港の中に入って、どういう影響を与えるかということを実際に体験してきました。

安全対策含めて、特に問題はありませんでした。特に、東京港の中は十五メートルしか水深がないのです。十五メートルでいきますと、常時入れる船が十三メートル五十センチなんですけど、たまたまそのときは一メートル余裕がありましたから、ほとんど問題はありませんでしたけど、これが毎週東京港に入ってくるようになります。非常に大きい船です。乗っていますと、横が非常に広くて、四十三メートルという今までにないような大きい船です。

一応、この船はどうして入ってきたかといえますと、先ほどから日本の経済のこともありますが、去年の暮れに結構こういう船が入ってくるというお話がありました。しかし、リーマンショックで経済がかなり落ち混んで、東京港も私たちがやっている船も二〇%ぐらい減っているのです。多分、それにあわせて貨物量も減っているんですけど、こういう大きい船が寄るのが多分なくなるのではないかと思って、実際お話はあったんですけど、なくなりました。それが急遽三月になって、先週入ってきた大きい船が急に入るようになった。

それは、私自身の考えなんですけど、船会社の航路編成がありました。今までは中国とアメリカに寄っている船が日本に寄らなかったのです。寄っても、横浜とか神戸とか名古屋と大きいところに寄っていたのですが、これがたまたま今まで沖を通っていた船が東京港に入ってくるようになったのです。東京港に入ることによって、今まで小さい船でやっていたことを効率よくやるために寄ってきたということで、先ほど小竹先生が言

われていました、経済とは若干その辺が違つと思うのです。貿易があっても、なくても、運航会社が、船が東京に寄ることによって、ほかの船を抑える、二隻でやることを一隻でやるのか、こういう運航効率を考えて寄ってきた。

そういう意味で、私も非常にびっくりしたのですけど、場合によっては、これを見習って、ほかの船会社が、また東京港に寄せる可能性があると思います。できたら、そうしていただきたいのです。そうすると、今の寄港のバース、大井とか青海は水深が深いですから、できたらこれなるべく深くしていただきたいというのと、資料2-4のところで言いますと、ポスト・パナマックス船八千個積みの船が平成十八年に八十五隻、それから平成二十三年に百九十四隻ということでありまして、今百四十〜百五十隻ぐらい世界中を走っているのではないかと思えますけど、こういう船がだんだん東京港に入ってくる可能性が非常に高いのではないかということが想像できます。

そういうことで、現実問題として毎週こういう船が入ってくるといふことで、我々も安全を期して、これから検討していかなければいけないのですけど、それが今、東京港の現状でございます。

続きまして、資料2-2の三十一ページを見ていただくと、操船例図というのがございまして、大井コンテナふ頭南側入出港ということ、入港と出港がありますけど、先週の月曜日、五月四日にこの図のとおり船が入ってきました、五日の日に下の方に船が出たわけです。無事に出たのですけど、こういう大きい船が東京港の防波堤の内側に入ってくる場合の安全対策について、港湾局でどういふふうにお考えなのか、ひとつ確認させていただいて終わりたいと思います。

。小川委員 今日東京港の一部変更の主な内容で、全面的にこういうのは是非やっていただきたいということですから、

私は前にも申し上げましたが、やっぱり国、東京都もそうですけども、国の発展にしましても、都の発展にしましても、やっぱり港ですとか空港が基本的な命だと思つたのです。私はたまたま自分の今までの経験で、八〇年、八二年、それから九二年、九六年とシンガポールにいました。シンガポール政府の港湾政策、それから空港政策を延べ六年間にわたって見てきましたけども、これは全く今のシンガポールの発展の基礎をつくつたものだと思つてゐるのです。

これは東京港と違ひまして、シンガポールは皆さんご存知のように周りが深い港なんです。ですから、今回話題になつていきますように、岸壁の水深を東京港、大変ご苦労なさつて下げて、大きな船を呼ぶつとということですけども、シンガポールはそういうことは全くなくて、そういう意味のコスト的な面が全くないわけですけども、いずれにしましても、貿易やいろいろな時代の変化によつて、多少変化はあるにしましても、やっぱり社会的な貿易の伸びというのは増加するでしょう、それに伴ひましてコンテナ化が進むというのが世界的な常識でして、これに東京都が積極的に対応するというのは、もう手を挙げて大賛成の立場です。

それで、今回ポスト・パナマックス船への対応ということもありますけども、どなたかがご質問していただきましたけども、この変更計画がどのぐらいの年月を見ているのか、私もその辺は質問したいと思ひますけども、いずれにしましても、多少の変遷はあつても、物流、外貿、内貿を含めた世界の物流は増えていくに違ひないのです。これは先行投資とどなたかがおっしゃつていましたけども、絶対的に必要な、どんな投資よりも絶対必要な投資と私は考えていまして、港の、むしろオーバー気味な港湾整備、それから、できれば空港の整備は絶対必要な施策だと思つていまして、是非これを協力に進めていただきたい。

十五メートル、十六メートルと多少水深を深くして大型船の誘導を図るつとということですけども、一番私が問題だと思ひますのは、これが積極的に進みませんと、例えば世界の主な船会社は日本を素通りしてしまうのです。例えばニューヨークからシンガポールに行つてしまふ、あるいはヨーロッパからシンガポール、それから上海あたりに行つて、北米に行つてしまふ。日本を大型船が素通りしてしまつと。東京、横浜、大阪港はそういう意味でかなりの地盤沈下が昔に比べてあるのだと思ひますけども、特にコンテナの取り扱いについては、皆さんご存知のようにシンガポールがめちやくちな実績があるわけです。これに追いつくというのは、なかなか大変だと思ひますけども、例えば上海、どなたかおっしゃつていましたけども、韓国、あるいはヨーロッパのロッテルダム、こういうものが世界的な競争の中で、自分たちの位置づけをはつきりさせるために強力な都市を回つてゐるのです。

ですから、そういう意味で東京港が今回の一部変更ということとで、わずかながら、例えば外貿が二%伸びとか、内貿が九%減るという話がありましたけども、これは近年二、三年の経済情勢の停滞ということがあると思ひますので、将来的には必ず伸びてくると思ひますので、世界的な地位を占める意味、それからアジアの中でシンガポールに負けない、上海に負けない、仁川に負けないという、そういう立場をとるといふことであれば、むしろこういう計画はもっともつとやつていただきたいというのが私の立場です。

一つそれに関連しまして質問を。この変更計画が、さつき申し上げましたように、例えば外貿は二%、それから内貿が九%減るといふことですけども、どのぐらいのスパンでお考えになつてゐるのか。今後こういうものをやる場合に、やっぱり私はもっともつとやつていただきたいという立場ですけども、見直

しも必要だと思つのです。ですから、今回の変更計画はどのくらいの期間を想定視されているのか。今後、例えば三年後とか五年後、具体的に見直しの計画があるのかどうか、それをお伺いしたいと思います。

。前田港湾整備部長　まず、この計画の目標年次についてのお尋ねだと思ひますけれども、概ね平成二十七年、二十年代の後半を目標年次にしてございます。

それから、計画の見直しについてでございますけれども、貴重な意見どうもありがとうございます。やはり計画は社会情勢の変化に柔軟に対応していくことが重要なことだと思っております。基本的には、大きな計画は、十年に一回ぐらいで見直しをしております。平成十七年に第七次改訂港湾計画を立てまして、次の見直し年次は、今、目標年次と申し上げましたけれども、概ね平成二十七年頃かと思っております。ただし、社会情勢の変化がありましたら、それに早急に対応することというのは非常に大事なことだと思ひますので、状況によりましてはその途中でも見直しをかけていきたいと考えてございます。

それから、先ほど石河委員からのお尋ねがございまして、船舶の航行安全対策の件につきまして答弁が漏れておりましたので、ここで続けてさせていただきますと思います。

コンテナ船の大型化に伴う安全対策でございますけれども、海事関係者、それから学識経験者、関係機関等で構成します委員会、今回の計画変更をいろいろな観点から議論していただきまして、東京港湾計画に係る船舶航行安全対策調査委員会を設置しまして、さまざまな検討をしていただいております。

主な内容でございますけれども、大型船が安全に航路を航行し、コンテナふ頭に接岸、出港できるかについて、風速条件等を考慮しまして、十三のケースについて操船シミュレーションの実験を実施しております。それとともに、入出港の基準の設

定、それから必要なタグボートの推力、隻数について検討を行っております。

また、ほかの船への影響につきましても、大型船に後続して入出港する船舶に対しまして必要な情報を提供すること。さらに、水域利用をする上で、関係者間で合意できる自主的な調整ルールづくりを行うこと。こういった船舶の航行安全対策を講じることによりまして、大型船の入出港操船の安全性は確保できるとの結論をいただいております。

これらの航行安全対策を確実に実施することによりまして、今後とも東京港内の航行安全の確保に万全を期してまいりたいと考えてございます。

。馬場委員　私も臨港道路南北線のことについて、一点意見というかが要望になるかと思いますが、お願いしたいと思ひます。

これは港湾審議会ですので、物流を中心に道路が考えられているというのはよくわかるのですが、私は大井ふ頭のすぐそばに住まいがありまして、今現在でも物流と区民、住民としての生活の道路というところで、いろいろ苦慮しているところですが、先日もお話を伺いましたので、土曜日だったのですが、一周りをしてきました。臨海トンネルを通って、今現在ある第二航路海底トンネルを通って、海の森の方へ行ってみたのですが、今のところは海の森へ入る道はなく、また戻って、十号地その二というところに、今まで一度も行つたことがなかったと思つて、どんな具合かと思つて行ってみたのですが、関係者以外は入れないという看板が大きく出ておりました。そのときは土曜日でしたので、車もあまりなく、小屋のような所にも人がいらつしやらなかったもので、ちょっと行つてみようということ、この道路を行ってみました。

その先から新しい道路を臨港道路南北線というのをつくるんだなと思ひながら行つてみたのですが、やはり物流のための道

路であって、そのために今までも整備をしてきたのだというのがとてもよくわかったのですが、実はそのとき思いましたのは、このまま海の森の方へ南北線が伸びてくるということであれば、先ほど大田区の松原区長がおっしゃられたように、道路はやはり都民全体の利便性、安全性、利用というのでしょうか、物流にプラスアルファで、是非そういう視点もほしいなと、実はそのとき思いました。

今回、臨港道路南北線をつくるに当たって、その辺の物流で今使われている、特に予定をされている十号地その二の物流関係の皆様のご意見とか、物流の増加等によって、私は今後この道路はつくったほうが、どうしても南北は二本あったほうがいいと私も思っておりますが、それが無駄にならないためには、物流の今後の整備とあわせてこの道路計画ができれば、都民のための道路になるような計画であってほしいと思っておりますが、そういうことを要望して、是非とも検討していただきたいと思っております。

要望と言っていて申し訳ありませんが、今回の計画のところ、十号地その二の地域の皆さん等の意見交換とか、そういう状況があったのかどうかだけ答弁いただけますでしょうか。

○前田港湾整備部長 南北線についてのお尋ねでございますけれども、先ほど計画段階アセスのご説明をさせていただきましたけれども、住民説明会を二回ほど開催してございまして、そうした中で、関連する場所の皆さんのご意見を伺っております。

それから、ご指摘にございましたように、南北線の主たる通行車両、中央防波堤地区のふ頭関連ということで、物流関連の車両が中心になるのは事実でございますけれども、それだけではなく、一般都民にとりまして、中央防波堤内側地区の、特に海の森への有用なアクセスルートの一つにもなると考えてございます。

。都澤委員 私、東京港で港湾労働組合の港湾労働者を抱えている労働組合です。

今回の大井・青海コンテナふ頭の水深十六メートルにつきましては、今日の大型船の就航ということで見るならば、大変待ち遠しいということで、私としては大いに賛成したいと、こういう立場でありますので、よろしく願います。

それから、もう一つの南北道路の問題については、いろいろ意見があります。先ほど南北道路が未整備の場合、現在一日四万四千台で、それで大変混雑していると。この第二航路海底トンネルは、混むのは当然なのです。葛西からずっと来ますから、そうすると東京港トンネル千五百円の有料を払わないといけないのです。ですから、トラック業者は海コン業者をたくさん抱えていますけれども、結局無料の一般道路があればスムーズにいくのです。いかないうちから、結局左に曲がって、第二航路海底トンネルに行ってしまうのです。だからその道路の今の状況は、そうならざるを得ないのです。したがって、この東京港トンネルが、一般道路ができればスムーズに流れると私は思っています。

それから、もう一つは、城南島からずっと臨港トンネルが今できていますけれども、それからずっと行きまして、今、臨海大橋をつくっています。これができる、これまた車の交通量や流れが相当変わります。東京都の第七次改訂港湾計画の中でも、臨海大橋で四万三千二百台の一日通行量が可能であると。それから、東京港トンネルの無料の一般道路ができますと、これが五万二千五百台、そして今の臨港トンネルが、あと一日五千台以上の余力がありますから、合わせますと十万台以上の交通量が増えるわけです。車の流れは相当変わると思います。

ですから、南北道路、これはあつた方が便利ですからいいですよ。私もあつた方がいいと思います。しかし、今日の現状の

中で、今の私の言った中で十分可能だと思います。それはなぜかといったら今いろいろ言いましたけども、港湾運送事業者あるいは海コンの業者も仕事が減って、三〇%、四〇%減ってしまつて、倒産だ、どうにもならないような経営状況です。そして、業者の皆さんも今後どうなるのかと、全く見通しがつかない状況です。

今、三百七十万の扱いといいますが、ここ二、三年ずつと横ばいなんです。おそらく今年のコンテナ扱ひ量は絶対減りますよ。だから、この改訂計画で四百六十万TEUを二〇一五年に予定していましたが、第七次改訂計画、四百六十万TEUを平成二十七年、これはちよつと今の経営状況だと非常に見通しが暗い、そういう状況です。ですから、コンテナは当然増えて欲しいし、そうしないと経営もやっていけませんので、しかし非常に今日の経済状況の中で、また日本は少子化社会です。大変な状況もあるので、かなり厳しい見方をしておりますので、私はそういう立場での意見を申し上げておきたいと思ひます。

。前田港湾整備部長 南北道路についての貴重なご意見、ありがとうございます。確かに現状でいきますと、東京港トンネルができることで、臨海トンネル、あるいは第二航路海底トンネルに迂回していた車がスムーズに国道三五七号線を通れるという状況があるのは、ご指摘のとおりでございます。

ただ、先ほどもご説明いたしましたけども、中防内、外におきまして、内貿のユニットロードターミナル、それから新たなコンテナふ頭の整備を進めていこうとございまして、こちらの開発が進みますと、十万台を超えるような車両を、さらに円滑に流していかなければならないということがございまして、そういう意味でいきますと、こつこつ開発を前提にいたしますと、やはり南北道路の必要性をご理解いただけたらと思っております。

ます。

。高橋会長 どうもありがとうございます。大変に皆さん、いい意見をたくさん出していただいて、まだまだ議論をやりたいところですけど、この辺で締めたと思います。

最後に、川嶋先生。

。川嶋委員 一昨年十二月だったと思いますけど、そのときの審議会の際、東京港の考え方というのを東京湾という、そういう中でやるアジアの各港とも匹敵するような考え方をということでお願いをしましたら、昨年七月には三港連携ということで経営戦略をおまとめいただいたということで、大きく評価をしているんですけども、今回の計画についても三港連携のそういう考え方の中で、他の港湾管理者とも調整をされて、おつくりいただいているだろつと思ひますし、そうでなければいけないだろつと思ひます。

それから、先ほどの計画の改訂のお話も出ておりましたが、十年ぐらいで次の第八次改訂をおつくりになるのだろつと思うのですけれども、三港連携という形を生かしていくためには、時期まで一緒にということをお願い上げませんが、是非相前後して調整がとれたような、そういう計画をおつくりいただくことが大変重要なことだと思いますので、よろしくお取り計らいをいただきたいと思います。

。高橋会長 どうもありがとうございます。今までにない大変に盛り上がった審議会だったと思ひます。

時間が大分押しております、この辺でまとめたいと思ひます。

ただいまの「東京港港湾計画の一部変更(案)」、「東京港港湾計画の軽易な変更(案)」、「東京港臨港地区の分区の変更(案)」の三件につきまして、原案を適当と認めることといたしたいと思ひますが、ご異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○高橋会長 小竹委員、どうぞ。ご意見は結構ですから、イエスカノーかだけ返事してくださいれば結構です。

○小竹委員 先ほども意見を申し上げましたけれども、三港連携がなされた状況の中で、東京港におけるふ頭の役割について、やはり分担をしていく必要があるという点では、港湾ふ頭の新たな開発計画や深度化についても見直しをする必要があるということ。それから、ネットワークについても先ほど来ご議論が出ていますけれども、南北道路については、やはり見直すべきだという、建設については中止をすべきだということで、私は反対を申し上げておきたいと思います。

以上です。

○高橋会長 かしこまりました。反対一票 レジスタいたしました。

それでは、原案を適当と認め、後ほど答申することいたします。

では、諮問事項の最後の一件、残っております。「東京都海上公園計画の変更（案）」について、「ご説明をお願いします。

○藤原臨海開発部長 臨海開発部長の藤原でございます。

それでは、「東京都海上公園計画の変更（案）」につきまして、ご説明申し上げます。

恐縮でございますが、着席して説明させていただきます。

お手元の資料5「東京都海上公園計画の変更（案）」をご覧ください。ただきたいと存じます。

一枚おめくりいただきますと、目次がございます。本日ご審議いただく案件は三件でございます。一 ページ目の案件位置図をご覧くださいと思います。

中央区晴海ふ頭の東側に位置する春海橋公園、それから品川区にございます京浜運河に面しました京浜運河緑道公園、さら

に大井ふ頭内のコンテナふ頭公園の既定計画変更でございます。まず、春海橋公園の既定計画の変更について、ご説明いたします。

二ページを開きいただきたいと思います。中央区晴海二丁目の防潮護岸整備につきましては、晴海二丁目土地区画整理事業との調整を踏まえまして、既に完成しておりますが、この護岸上部を海上公園として整備するため、新たに海上公園区域を追加指定するとともに、同区画整理事業区域内の既存公園の位置変更を行うものでございます。

三ページをご覧ください。今回追加いたします区域は、運河沿いの延長約六百六十メートル、幅約五十メートル、規模が一・七ヘクタールでございます。海辺の良好な環境創出を図るものでございます。

また、移転区域でございますが、晴海二丁目土地区画整理事業によりまして、この地図の上部の道路沿いに位置してありました約〇・九ヘクタールの公園用地が換地されることに伴いまして、これを廃止し、先の追加公園と連続させ、一体的に利用できるよう位置変更を行うものでございます。

防潮護岸の全景、それから四ページに航空写真もございまして、ご覧いただければと思います。

なお、春海橋公園は江東区豊洲二丁目にまたがる公園でございます。二ページにお戻りいただきますが、変更後の計画区域といたしましては、今ご説明した新たな追加公園、二・七ヘクタールを加えまして、全体で六ヘクタールとなります。

次に五ページをご覧くださいと思います。

京浜運河緑道公園の既定計画の変更についてでございます。

この運河におきまして、護岸の老朽化対策とあわせまして、景観にも配慮した緩傾斜型の防潮護岸を整備いたしました。この防潮護岸は既に開園しております京浜運河緑道公園と接してお

りまして、一体的な利用を図り、公園利用者が水と親しみ、海辺を体感できるよう、今回、護岸上部を海上公園として追加指定するものでございます。

六ページをご覧いただきたいと思います。護岸の断面、写真等が記載されております。延長約八百三十メートル、標準幅員が十五・七メートルで、面積は一・三ヘクタールほどを追加指定し、全体として変更後の計画面積は八ヘクタールとなります。七ページに航空写真がございますので、ご覧いただければと思います。

次に、八ページをご覧いただきたいと思います。

コンテナふ頭公園の既定計画の変更についてでございます。既設の公園が大井ふ頭のコンテナターミナルの一部として利用されるため、その位置を変更するものでございます。

本件は、既に東京港第七次改訂港湾計画に基づきまして、移転先用地は土地利用計画、緑地に変更済みでございます。今回コンテナターミナル整備の進捗に伴い、この決定に沿って海上公園区域の変更を行うものでございます。従いまして、全体計画面積の変更はございません。

九ページに詳細図がございますので、ご覧いただきたいと思います。

説明は以上でございます。

なお、東京都海上公園計画総括表が十ページにございますので、ご参考にしていただければと存じます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

。高橋会長 ありがとうございます。

では、ご意見、ご質問ございましたら、どうぞ。

。田中委員 前段のテーマは、いかにして東京都の国際競争力をつけるかということでありましたが、今回はある意味、国際競争力をつけることと相反するような要素も出てくるのかなとい

う思いもあるのですが、一番最後のところのコンテナふ頭公園の移転につきまして、これはまさに競争力をつけるということからコンテナ施設を増やす、それに伴って公園の位置を変えるということでありますが、これまで品川区内におきましては青空球場、野球場が三面あつたり、あるいは野外の活動広場というものがありませんが、それもコンテナヤードの増設ということから、全てなくなってしまう。ですから、国際競争力をつけることに対しては決して異を唱えるものではありませんけれども、また周辺には京浜運河緑道公園のところにもあるように、八潮パークタウンという五千戸を超える集合住宅地もすぐ近くに隣接をしていることから、是非国際競争力をつける一方で、近隣の住民のための憩いの場としての公園の確保といったものも、しっかりとこの港湾地区において確保していく、そんな視点でお取組をいただきたいと思っております。

一つ提案といいますが、先ほどのお話にもありました東京港トンネルが平成二十七年ごろに完成予定というお話もございました。品川区の区域のほんの少しではありますが、お台場地区に東八潮というところがございまして、このトンネルが開通すれば無料でトンネルを通じてお台場側に行ける。そこを出た先には、潮風公園という都立の公園がございますが、今は船の科学館がある程度で、あとは広大な敷地はあるものの公園機能はあまり利用されているような公園とはなっておりませんので、そこをある意味、ひとつ港湾地域の方々に向けての憩いの場として活用できる都市計画公園として、より具体的に活用できる、そんな公園にしていたらという思いも一つあります。

そういったことも含めまして、国際競争力をつけるための港湾機能強化には決して異を唱えませんが、一方で、そのことに伴って都市計画公園が削られてなくなってしまうという現状もありますので、是非周辺地域の住民に向けての、いわゆる憩いの

場としてのスペース確保に向けても、改めて力強くご推進をいただきますように、最後一言だけ、ご意向だけお聞かせいただきたいと思います。

○藤原臨海開発部長 いろいろとご支援のお言葉ありがとうございます。

海上公園といたしましても、現在四十四力所、総面積で約九百七十ヘクタールを計画しておりまして、これを順次整備をして、今八割強の整備が進んでいるところでございます。

今後とも港湾地域の景観の確保であるとか、あるいは都民の皆さんによりよく利用していただくために整備を進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○河村委員 一言、質問というよりお願いを申し上げたいと思います。

私は、日本荷主協会といえます貿易の荷主団体から来ておりますけれども、今現在、関係者の間で密かに心配がありますのは、北米のカナダ、アメリカのマイマイガ規制という点でございます。これは、なかなか新聞には出ていません。ところが、今年から神戸港までがマイマイガ指定港になりまして、今、日本では指定港が清水のほか、あと地方港含めて六港が指定されているのですが、この港に寄った船は、ある一定期間中、夏の期間ですが、完全に船体検査をして、不在証明書がなければアメリカに入港していけないというのです。それどころか、アメリカ、カナダは、さらに貨物検査もすると、貨物検査の証明書をつけなければ通関を認めないというような要求までしてきているのです。これは今、農水省と米国、カナダ、メキシコ側との折衝、私どももその会議に参加しておりますけど、米国、カナダ側はこの規制の方式について自分たちは押しつけないが、日本の当局でもって規制案をつくれと、こつこつことを言っているのです。なぜか、この報道は一般紙にはなかなか報道され

ません。かなり農水省が秘密裏に行っているのではないかと、思うのですけれども、ただ、もう既に日本の五十何港の港では、いろいろなトラップ調査などをつけて、東京港でもアメリカ、カナダが要求する基準に沿った形で、マイマイガがいるか、いないかの調査があるのではないかと思うのですが、「東京港、横浜にはいるんですか」と農水省に聞きますと、農水省の方は、「いや、周りの木を全部切らなければ無理ですね」と、こつこつことを個人的におっしゃるのです。

私自身、公園計画も大賛成なんですけれども、虫を退治することも同時にやりませんと、せつかく大水深港をつくっても、アメリカ行きの船がここには事実上、寄れなくなるということが起こらないように、ひとつその辺怠りなきようをお願いしたいと思って、最後に質問ですけれども、今現在、東京港ではトラップ調査の準備を始めておいででしょうか。それから、もう一つ、マイマイガがいるという認識なのでしょうか、それとも、もつけないという認識なのか、この辺についてお伺いしたいと思います。

○江津港湾経営部長 マイマイガにつきましては、東京都も問題意識を持っております。現在、樹木の剪定ですとか、消毒を春先に実施するということと対応しております。八戸港とかいろいろなところが対応に苦慮しているという話も聞いております。なお、トラップ調査については、承知しております。

○高橋会長 それでは、ただいまの「東京都海上公園計画の変更（案）」につきまして、原案を当審議会の答申といたしたいと存じますが、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、先にお諮りした三件と合わせまして、原案を適当と認める旨、答申することといたします。

答申書手交

○高橋会長 会長の私から、今日の議題に関する答申書を副知事にお渡しいたしますが、サインをするなどの準備の都合がございますので、若干お待ちくださいませ。

(答申書に署名)

○高橋会長 それでは、これから答申いたしますが、その前に当審議会の会長として、若干総括の発言をさせていただきます。

本日答申いたします四件は、今後の東京港につきまして、いずれも重要なものであります。特に、東京港湾計画の一部変更は、一昨年十二月に当審議会が諮問を受けて、昨年七月に東京港の今後の経営戦略として、今後の港湾経営の指針となるよう取りまとめた内容を踏まえて作成されたものであります。

一昨年以來、世界経済情勢など東京湾を取り巻く状況は大きく変化しております。一体これから日本の海運界、世界の海運界はどうなるのかということで、私が昔、日本郵船のコンテナリゼーションを開いた人間なものですから、是非講演をしてくれと、一月前に百五十人ほどの方を集めて、「世界定期海運の現状と将来」という題で講演しました。それに当たりまして、私も責任がありますから、徹底的に海運界の後輩たち、日本郵船の社長、会長以下みんな集めまして、徹底的に諮問しました。私は慄然たる事実を発見しまして、世界中の定期海運会社というのは依然としてまだ目が覚めていない、愚かであるということを見ました。そのことを一月前に徹底的に私は報告しました。

実は昨年、アメリカはバブル崩壊しました。これは、とにかく世界同時不況の引き金を引いたのはアメリカ、それと同時に

アメリカのフランドに踊らされて、世界中の愚かなコンテナ船社がむちゃくちゃに大型船をつくった。早い話が、二〇〇七年だけで九千個積み以上のコンテナ船を百五十隻もつくった。それから、四千個積み以上のコンテナ船の大型化というのを、とうとうと進めてきたのが二〇〇三年。今から六年前から今日に至るまで猛烈な勢いでつくった。それで、サブプライムローンがパンクしました、リーマンブラザーズが破産しました、そういうことで一斉に、今二〇〇七年に船台に乗せた四千個積み以上のコンテナ船が、なんと驚くなけれ四百五十隻、三百五十三万TEU以上あるのです。これが今一斉にキャンセルしたり、いろいろしているのです。

しかしながら、東京都の港湾計画というのは実に手堅く展開してきている。例えば、今、東京港の二〇〇八年のコンテナの扱い個数というのは四百二十七万個。世界一のコンテナの扱いをやっているのはシンガポール、これがざっと三千万TEU、それから上海で二千五百万TEU、中国だけで十番目に大きい大連という港が四百五十万個やっている。東京港が日本一大きなコンテナ港でありながら四百二十七万TEU。だけど、大きければいいというものではなくて、極めて手堅くやってきていると思います。

しかしながら、同時に世界中のコンテナ船社が大型化、大型化とわめいているわけ。だけど、本当に大型船が必要かというと、私はそんなに必要はない。今、世界の造船会社で一番大きい船の計画をやっているのは韓国の現代重工の一万三千個だそうです。現代重工の連中は理論的には一万六千個もつくれると、いうのですけど、そんな船をつくって、船会社が扱えるかどうか、私は疑問だと思います。

そういう意味で、今少なくとも東京港、これぐらいのスケールでしつかりと、しかしながら水深が十五・五メートルなけれ

ばないしは十六メートル来て大丈夫ですよと言わないと、特に欧米船社の連中というのは、東京は水深十五メートルでシヤットアウトされるのかと言つて来なくなる。これは東京港にとつては大変困つたことになる。やっぱり、実際は十五・五メートル十六メートルの水深は要らないかもしれないけれども、つくつておいて無駄はない、こつこつに私は思います。そつという意味では、今日皆さんと審議していただいた計画というのは、極めて私は妥当で、ディーセントで、むしろモデストなものではないかと考えます。そつという意味で、これからも世界の流れに一喜一憂することなく、是非東京都の発展にお力をいただきたいと思ひます。どうもありがとうございました。

それでは、ただいまから答申書を副知事にお渡し申し上げます。

(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。誠に皆様ありがとうございました。

今後の予定

○高橋会長 最後に、今後の予定を確認しておきたいと思ひますので、事務局からお願いいたします。

○飯田企画担当課長 現時点では、本年度内の具体的な審議会の開催予定は決まつてございません。

次回につきましては、開催日、詳細等が決まり次第、ご案内を申し上げますので、よろしくお願いいたします。

なお、前回から新任委員となられた方を対象といたします東京港の視察につきまして、改めまして日程を設定して実施して

いきたいと考えております。日程等が決まりましたら、ご案内申し上げますので、ご参加よろしくお願いいたします。以上でございます。

○高橋会長 どうもありがとうございました。皆様、本日はお忙しい中、長時間にわたりましてご審議賜りまして、誠にありがとうございました。これをもちまして、閉会といたします。ありがとうございました。

閉 会 (午後三時四十五分)

——了——