

平成二十五年

第八十六回

東京都港湾審議会議事録

平成二十五年十一月十九日（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
審議事項

二 報告事項
(1)東京港湾計画の軽易な変更（案）

(2)「特例港湾運営会社」の指定申請に関する報告

(3)その他

三 答 申

四 東京都副知事挨拶
五 閉 会

出席者

学識経験者

元公立大学法人首都大学東京理事長

高橋 宏

公益社団法人日本港湾協会副会長

川嶋 康 宏

日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー

橋本 弘 二

東京海洋大学大学院海洋科学技術研究科教授

苦瀬 博 仁（欠席）

東京大学大学院農学生命科学研究科教授

下村 彰 男（欠席）

明治大学農学部教授

倉本 宣（欠席）

青山学院大学経営学部教授

三村 優美子（欠席）

ジャーナリスト・環境カウンセラー

崎田 裕 子（欠席）

政策研究大学院大学特別教授

森地 茂

独立行政法人港湾空港技術研究所理事長

高橋 重 雄

港湾・海上公園利用者

一般社団法人東京港湾協会会長

鶴岡 純 一

東京倉庫協会会長

笠原 伸 次

東京港定航船主会会長

田代 誠 二

公益社団法人東京湾海難防止協会東京支部長

原 明 正

東京港湾労働組合連合会副執行委員長

都澤 秀 征

全日本海員組合関東地方支部長

増田 常 男

一般社団法人東京都レクリエーション協会副会長

丸山 正

都民公募

大北 裕 之

都民公募

六川 香 織

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（代理）

江東区長

山崎 孝 明（代理）

品川区長

濱野 健

大田区長

江戸川区長

企画担当課長

田代純子

東京都議会議員

東京都議会議員

東京都議会議員

東京都議会議員

東京都議会議員

東京都議会議員

東京都議会議員

東京都議会議員

松原忠義(代理)
多田正見(代理)

田中たけし(欠席)

神林茂(欠席)

鈴木あきまさ

三宅正彦

木内良明

畔上三和子

田中健

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

細田隆

深澤淳志(代理)

原喜信

恩田隆

井上剛志(代理)

東京都職員

副知事

港湾局長

港湾局技監

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

企画担当部長

港湾経営改革担当部長

開発調整担当部長

計画調整担当部長

安藤立美

多羅尾光睦

前田宏

岡崎義隆

笹川文夫

石原清志

石山明久

大和田元

古谷ひろみ

藏居淳

小野恭一

宮地豊

開 会 (午後二時)

○田代企画担当課長 ただいまから、第八十六回東京都港湾審議会を開催させていただきます。

委員の皆様には、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。

議事に入りますまでしばらくの間は、私、東京都港湾局総務部企画担当課長、田代が進行役を務めさせていただきますと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議会は、所要時間約一時間三十分程度を予定してございます。

なお、本審議会は公開とさせていただきますので、ご了承のほどお願いいたします。

なお、お手元にございますマイクですが、ご発言の際に手前のボタンを押していただきますと、マイクが赤く点灯いたしますので、その後お話しいただきますようお願いいたします。また、ご発言が終わりましたら、再度手前のボタンを押していただきますして、赤ランプを消していただきますようお願いいたします。

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、三十七名の委員に対しまして、委員並びに代理出席の方を含めまして三十名の委員の皆様にご出席をいただいております。よって、東京都港湾審議会条例に定められております定足数に達しておりますので、審議会が有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。

次に、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。

まず、「会議次第」、「東京都港湾審議会委員名簿」でございます。次に、審議事項資料といたしまして、諮問書の写し、資料一―「東京港湾計画資料の軽易な変更(案)」、資料一―二「東京港湾計画資料の軽易な変更(案)」、資料一―三「港湾計画の軽易な変更(案)について」、資料一―三別紙「配置変更図」でございます。

次に、報告事項といたしまして、資料二「港湾環境整備負担金部会の報告」、資料三「『特例港湾運営会社』の指定申請について」、資料四「二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会『大会概要』」でございます。

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」、「東京港便覧」を配付してございます。

配付資料の不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。

委員の紹介

○田代企画担当課長 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

高橋会長、よろしくお願いいたします。

○高橋会長 どうも皆さんこんにちは。

皆さんお忙しい中、今日はお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私もひよんなことからこの東京都港湾審議会の会長をさせていただき、これで六年目に入ります。しばらくまたおつき合いたいと思います。

それでは、前回の審議会以降、委員の方の交代がございましたので、事務局からご紹介をお願いします。よろしくごう

ぞ。

○田代企画担当課長 それでは、新たに就任いただきました委員の方々につきまして、お手元の委員名簿により、大変僥越ではございますが、私のほうから紹介をさせていただきます。名簿に星印のついていらっしゃる方が、今回から新たに就任された委員の皆様です。

まず、港湾・海上公園利用者の委員の皆様からご紹介いたします。

鶴岡純一委員でございます。

笠原伸次委員でございます。

田代誠二委員でございます。

次に、東京都議会議員の委員の皆様でございます。

三宅正彦委員でございます。

木内良明委員でございます。

畔上三和子委員でございます。

次に、関係行政機関の方々でございます。

細田隆委員でございます。

深澤淳志委員でございますが、本日は池上正春副局長が代理出席しております。

原喜信委員でございます。

井上剛志委員でございますが、本日は下田進一交通部交通規制課長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。

引き続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

副知事の安藤でございます。

港湾局長の多羅尾でございます。

港湾局技監の前田でございます。

総務部長の岡崎でございます。

港湾経営部長の笹川でございます。

臨海開発部長の石原でございます。

港湾整備部長の石山でございます。

離島港湾部長の大和田でございます。

企画担当部長の古谷でございます。

港湾経営改革担当部長の蔵居でございます。

開発調整担当部長の小野でございます。

計画調整担当部長の宮地でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

審議事項

(1) 東京港港湾計画の軽易な変更

(案)

○高橋会長 それでは、諮問事項の審議に入らせていただきたいと思います。

諮問書の写しを皆様方のお手元に資料としてお配りしてございます。

諮問事項第一点、「東京港港湾計画の軽易な変更(案)」について説明をお願いいたします。

石山港湾整備部長、よろしくお願いいたします。

○石山港湾整備部長 それでは、「港湾計画の軽易な変更(案)」について説明させていただきます。

着席して失礼させていただきます。

今回は、昨年十一月の当審議会でご報告したとおり、地域防災計画の内容を踏まえ、八次改訂に先立ちまして、早期に対応

する項目について審議していただくものとございます。

港湾計画の軽易な変更(案)につきましては、お手元の資料のうち資料一―三、資料一―三別紙というA三の資料を用いまして説明させていただきます。

それでは、資料一―三の資料の表紙をおめくりいただきたいと思ひます。

一ページでございます。

今回、港湾計画の軽易な変更としてお諮りする案件は、二点でございます。

まず、大規模地震対策施設であります緊急物資等輸送用の耐震強化岸壁の配置変更でございます。内容は、竹芝ふ頭、臨海副都心に耐震強化岸壁を計画するものでございます。

二点目として、大型船用の旅客船埠頭計画の配置変更でございます。内容は、レインボーブリッジ外側の臨海副都心に大型クルーズ客船対応の新客船ふ頭を計画するものでございます。

二ページをご覧ください。

初めに、大規模地震対策施設であります耐震強化岸壁の配置変更について説明いたします。

(一) 耐震強化岸壁の種類と整備率でございます。

耐震強化岸壁には、緊急物資等輸送対応施設と国際海上コンテナ輸送対応施設の二種類がございます。

緊急物資輸送対応施設は、発災時における緊急物資輸送及び被災者避難のための海上輸送拠点確保を目的とした施設でございます。東京港においては十二ふ頭に全二十六バースを計画しております。

国際海上コンテナ輸送対応施設は、震災直後から復旧完了に至るまで幹線貨物の輸送機能を確保し、首都圏の経済活動の停滞を回避することを目的とした施設でございます。東京港においては大井コンテナふ頭に三バース、中央防波堤外側コンテ

ナふ頭に二バースの全五バースを計画しております。

現在まで、耐震強化岸壁の整備率は四十八%となっており、全国平均よりも低い状況となっております。

今回の軽易な変更は、緊急物資等輸送用耐震強化岸壁の配置変更を行い、整備を促進させようとするものでございます。

三ページをご覧ください。

(二) 変更内容でございます。

別添の資料一―三の別紙をご覧くださいと思います。A三の縦の資料ですけれども、そのまず一ページ目でございます。

上段が日の出・竹芝でございます。左側の「現行」の図に青いラインで示してありますが、日の出ふ頭に計画している耐震強化岸壁の二バースのうち一バースを、右の図の「変更」としており、赤いラインで示しました竹芝ふ頭に一バース配置変更を行うものでございます。

次に、下段の晴海・十三号地でございますが、左側の図に青いラインで示しました晴海ふ頭に計画している耐震強化岸壁二バースのうち一バースを、右側の図のように十三号地、青海二丁目の前面水域ですが、そこに一バース配置変更するものでございます。

恐れ入りますが、資料一―三の三ページにお戻りいただきたくと思ひます。

(三) 変更理由でございます。

災害対応力強化のため、これまで着工が困難な箇所から早期に整備が可能な箇所に変更いたします。その際、緊急物資輸送のみならず、就業者や来訪者など被災者の輸送にも活用効果の高い箇所に変更するものでございます。

ただいまご説明いたしました内容を下段に表で整理しております。

日の出ふ頭、竹芝ふ頭は、それぞれ水深七・五メートル、延長百五十五メートルの耐震強化岸壁に計画を変更いたします。

また、晴海ふ頭につきまして水深十メートル、延長二百二十五メートル、十三号地（青海二丁目の前面水域）につきましては、水深十一・五メートル、延長二百四十メートルの耐震強化岸壁に計画を変更いたします。

四ページをご覧ください。

続きまして、大型船用の旅客船埠頭計画の配置変更についてご説明いたします。

（一）客船に関して東京を取り巻く状況でございます。

まず、①のクルーズ市場の拡大でございますが、世界的にクルーズ人口の急増・大衆化が進展しております。

右側に、北米クルーズマーケットの構成を示しておりますが、黄色で示す一泊一万円程度で利用できるカジュアルクラスが全体の八十五%を占める状況になっております。

このように、世界のクルーズ業界では低価格な商品を提供することで客層を広げる戦略が主流となっておりますが、日本ではクルーズ旅行は高級なイメージが定着しており、このカジュアルクラスは未開拓な市場となっております。

②のクルーズ客船の大型化でございますが、十萬総トンを超えるカジュアルクラスをターゲットとした大型クルーズ客船が世界の主流となっており、一九九〇年のゼロ隻から、二〇一二年には五十隻と増加しております。

③のアジアにおけるクルーズ市場の成長についてでございます。シンガポール、香港、上海などは、大型客船に対応可能なふ頭を既に標準装備しているところでございます。

右側にアジア・太平洋地区のクルーズ市場の動向を示しておりますが、二〇〇五年に百七万人であったクルーズ人口が、二〇〇九年には百五十万人以上に拡大しております。

また、二〇〇六年以降、大型クルーズ客船を運航するロイヤル・カリビアン・インターナショナルやコスタ・クルーズといった船会社が、アジアを拠点として運航を開始しております。日本でも二〇一二年から外国船社による発着クルーズが増加してきております。

我が国への大型客船の寄港は着実に増加しており、東京港の利用ニーズも高まっております。今年度、東京港においては、ロイヤル・カリビアン・インターナショナルの十三萬トン級の大型クルーズ客船がゴールデンウィークと九月に寄港しております。また、ロイヤル・カリビアン・インターナショナルとは相互発展に関する覚書を結び、今後も継続的に東京港を利用していただく予定となっております。

五ページをご覧ください。

（二）客船の需要に関する東京の現状でございます。

①東京港の強みでございますが、まず来訪者にとっての魅力として、陸・空の交通アクセスが充実している点、また豊富な観光資源を有している点が挙げられます。

集客の潜在能力としては、背後圏に四千万人の人口が集積している点が挙げられます。

東京港は、大型クルーズ客船の寄港地に求められるニーズを包含していると考えられます。

一方、②の東京港の課題でございますが、六・八萬総トン級を超える超大型客船の受入が困難であることです。

左下にレインボーブリッジの桁下制限を示しておりますが、五十二メートルの制限があり、それを上回る高さの船舶はレインボーブリッジを通過できない状況となっております。

右上に船舶の高さを示すエアドラフトと総トン数との関係を示しております。近年は、六・八萬総トン以上、高さ五十二メートル以上の晴海ふ頭に入港できない大型船が増加している

現状が分かります。

なお、本年、十三・七万トンの大型クルーズ船、ボイジャー・オブ・ザ・シーズが入港した際には、暫定的に大井水産物ふ頭を使用いたしましたが、平日はこのふ頭では本業の水産物の荷おろしが行われておりまして、使用できないため、東京港の受け入れ態勢には課題があるところでございます。

六ページをご覧ください。

(三) の変更内容でございます。

資料一―三別紙の二ページの図―2をあわせてご覧いただけるとありがたいと思います。縦書きのA三の資料です。

晴海ふ頭の大型旅客船用のふ頭一バス、水深十一メートル、延長三百五十メートルを、十三号地(青海二丁目の前面水域)に一バス、水深十一・五メートル、延長四百三十メートルとして配置変更するものでございます。

(四) 変更理由でございます。

晴海ふ頭はレインボーブリッジの内側のため、桁下制限五十メートルにより大型クルーズ客船が就航できない状況にあります。大型クルーズ客船の需要を確実に取り込むため、レインボーブリッジの外側へ客船ふ頭を変更するものでございます。

下段にご説明いたしました内容を表で整理してあります。

七ページをご覧ください。

新客船ふ頭計画案のイメージ図を示しております。晴海客船ふ頭からレインボーブリッジの外側、十三号地(青海二丁目の前面水域)に新客船ふ頭を配置変更した際のイメージ図でございます。

八ページをご覧くださいませうか。

(五) 旅客船埠頭計画の変更に伴う関連施設の変更でございます。

旅客船埠頭計画にあわせ、専用埠頭計画、水域施設計画、土

地造成及び土地利用計画、小型船だまり計画を変更するものでございます。各港湾計画の項目に対する変更内容を表形式で整理してあります。

恐れ入りますが、また別紙一―三の三ページをご覧ください。ればありがたいと思います。

内容については、この図面でご説明させていただきます。

まず、上段の晴海ふ頭からご説明いたします。

左側の図の①で示しております航路・泊地、②で示しております埠頭用地でございますが、晴海ふ頭の旅客船埠頭計画の配置変更に伴い廃止します。また、右側の図の③に示しますとおり、旅客船埠頭計画の配置変更後は、官庁船バースを専用埠頭として計画します。

続きまして、中段の十三号地についてご説明いたします。

左側の図の④で示しております既設のドルフィンを、新客船ふ頭整備のために撤去いたします。新規計画といたしましては、右側の図の⑤で示しております新客船ふ頭前面の航路・泊地、⑥に示しておりますエプロン・ヤード等の埠頭用地を計画いたします。

最後に、下段の小型船だまりについてご説明いたします。

左側の図の⑦で示しております小型桟橋・防波堤を、新客船ふ頭の計画に伴い、右側の図⑧に示すとおり位置の変更をいたします。なお、小型船だまり内の桟橋や撤去する専用埠頭につきましては、今後利用者の方々と十分調整の上、適切に対応してまいります。

以上、ご説明いたしました内容が港湾計画書(案)及び港湾計画資料(案)に記載されております。また、港湾計画図につきましては、港湾計画書末尾に整理しております。

以上で、「港湾計画の軽易な変更(案)」の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

○高橋会長 以上ですか。ありがとうございます。

大変膨大な壮大な計画で、これは聞いていて血沸き肉躍ると思うんですけども、皆さんのほうからいろいろ、ここを聞きたいという質問がたくさんおありだと思えますので、皆様方のご意見、ご質問などをお伺いしたいと思います。

それでは、どうぞ挙手をして。

じゃ木内さん、どうぞよろしく。

○木内委員 また新しい編成で、高橋会長のもと、審議会委員としてしっかりと指導もいただきながら頑張つてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まさに血沸き肉躍る計画の発表があつたわけでございまして、かねて私は、ボイジャー・オブ・ザ・シーズの水産物ふ頭への着岸の現場を見まして、このままこれを放置しておいたならば、東京港の国際競争力はますます後退するばかりだ、したがって新しい時代に適応できるふ頭を早急に開設すべきだと、このことを訴えてまいりました。したがって、今回ご報告のあつた軽易な変更は、軽易な変更どころではない重大な変更である、こういうふうにとめてまいりたいと思うのであります。

特に東京都の港湾局のする仕事ですから、ハード面については周到な準備と計画のもとに進められると思うんですけども、やはりどんな事業にせよ、ハードと並んでソフト面のいわゆる対応というものが常に十分でなければならぬ、このことも痛感をするわけであります。

今回の新たな客船ふ頭につきましては、外国からの船舶が着岸するふ頭であつて、多くの旅客が乗降することになります。

そこで、今日、問題提起といえますか、認識を明らかに願いたいと思うのは、例えばテロリストが船舶で密航してくる、不法に入国を図るといふことも考えられる。また、逆に客船ふ頭に

テロリストが入り込んで、船舶に乗り込んで、さらにシージャックをして乗客を人質にとつたり、船舶を爆破するようなことも十分考えられるわけでありまして、いわば港湾の安全は担保しなければいけないけれども、もし事故が起こつたならば、今度は国際的な信用性というものも著しく失墜をするわけであり

ます。

オリンピック・パラリンピック開催で東京が注目を集めている中、テロ対策などの保安対策が今喫緊の課題になると思うんですが、東京港としての対応について、その考えを明らかにしていただきたいと思ひます。

○高橋会長 ありがとうございます。

それでは、どうぞ。

○笹川港湾経営部長 港湾経営部長、笹川が答弁します。

客船ふ頭は、一度に数千人もの旅客及び乗員が乗降する場所になります。旅客に紛れて不審者が入国しないよう、水際で危機管理を行うことが大切であると認識しております。

委員のお話のように、船舶のシージャックやテロリストの密航を防ぐため、ふ頭への出入りを厳しく管理する必要があると認識しております。そのため、治安機関や港湾関係者が参画いたしますテロ対策訓練などを通じて危機管理能力を高めるとともに、客船ふ頭やそこに設置いたしますターミナルビルの建設に当たりましては、設計の段階から関係者と調整を行いまして、出入管理を着実に実施できるふ頭としていきたいというふうにご考へております。

○高橋会長 どうぞ、木内さん。

○木内委員 今お答えあつたように、設計の段階から関係者との調整を行つていくことでありますので、多くの課題に対して、どうか真剣勝負で臨んでいただきたい、こういうふうに思ひます。

今日は二問だけ聞かせていただきますが、二問目でありすが、SOLAS条約に基づく保安対策につきましては、来年七月から出入管理が強化されると聞いています。新たな客船ふ頭については、ぜひその対応も含めてテロ対策を確実に行って、安全・安心なふ頭となるようにご努力をお願いしたいと思います。

都議会でも議論をしたところなんですけれども、出入管理の強化に関しては、コンテナふ頭などの貨物のふ頭についてもその対応が大きな課題になります。国際埠頭施設に入場する際には、国が発行するPSカード等によって本人確認、所属確認、目的確認の、いわゆる三点確認を行うことが義務づけられています。国は、この三点確認を行うためのツールとして、出入管理情報システムを開発して、コンテナふ頭での使用を義務づけました。東京港においてもコンテナふ頭などについてシステムを導入することとし、現在、国や港湾関係者との調整を進めている状況である、こう聞いています。

PSカードを持っていれば、システムを利用することになって、立ち入りが必要な者か否か分かんと思うんですけども、例えばこのPSカードを持っていないドライバーは、出入管理の帳簿に所属、氏名、連絡先、あるいは立入り目的などを記入しなければなりません。トラックの出入りに時間がかかって渋滞を引き起こすようでは、物流への影響が大きい。出入管理の強化に当たって、これは東京港が抱えるいわゆる二律背反の課題である、こう言っていると思います。渋滞によって物流が滞ってはいけませんし、また同時に、事故が起きては国際信用力を失う、こういうことになるわけでありまして、この点についての見解を聞きたいと思います。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○笹川港湾経営部長 委員、ご指摘のとおり、出入管理情報システムの導入後も、PSカードを持参していない場合は出入管理簿

への記入を求めることとなりますため、ふ頭への入場に時間がかかって、渋滞を引き起こすおそれがございます。そのため、道路の渋滞を招かないよう、関係者と十分に調整をいたしまして、ふ頭での業務の実態に合った形で対策を検討してまいります。

在来ふ頭につきましては、貨物運送事業者以外はPSカードの発行対象外であるため、代替措置が必要となりますので、PSカードに準じた東京港スタッフカード等を独自に発行して対応する所存でございます。

○高橋会長 何か、はい、どうぞ。

○木内委員 ご質問ではなくて、最後の締めくくりで要望を込めて申し上げるんですが、出入管理強化に対して丁寧に対応しているということで、一定の評価をさせていただきたいと思うんです。今後も関係者の方々の声を聞いて、うまくしっかりと調整をして安全保安対策を進めてもらいたい、こう思います。

SOLAS条約の対応について、私は全国の港湾を回って、そのたびにSOLAS対応の設備等にしっかりと実は着目をしてきたわけでありですけども、フェンス、監視カメラなどの設備、警備体制も極めて重要であります。SOLAS設備についても、そろそろ更新時期が来ているとの声も聞いています。また、新客船ターミナルはもとより、各コンテナふ頭の設備のメンテナンスや警備監視体制の構築などのランニングコストも港湾管理者やふ頭の利用者が負担をしているのが実情であります。

今日は誤解を恐れずに申し上げるのでありますが、国のお立場の方もお見えでございますけれども、テロ対策は国を守るために行うものでありますから、本来は国が応分の負担をすべきだとも思います。私どもとしても、国に対して補助制度などの創設を求めてまいりますけれども、都としてもぜひ国に対して

しつかり制度創設などの要望をしてもらいたい、このことを申し上げて発言を終わります。誤解がないように申し上げます。

○高橋会長 ありがとうございます。

何かご意見。そっちはいいかな。

○笹川港湾経営部長 ありがとうございます。しつかり努めていきたいと思えます。

○高橋会長 それじゃ、畔上先生。

○畔上委員 私のほうからは、旅客船のふ頭計画についてちょっと伺って、意見を述べたいと思えます。

ここに来て、海外の船会社が日本を含む東アジアのマーケットに注目をしてきていて、日本への寄港が増えているということとは承知しております。

先日モイジャー・オブ・ザ・シーズ、これが大井ふ頭に来たときに私も試乗させていただいて、本当に超大型化しているなどというのを肌で感じたわけでございます。大手船会社がアジアクルーズの支店と母港を上海にも置いたということも、旅行会社の関係者の方に伺っております。

しかし、巨額な税金を投入して新たなふ頭整備が必要なのかどうかというのは、やはり十分な検証と、それなりの見通しが必要だというふうに思っております。

それで、三点伺いたんですが、一つは青海の大型客船ふ頭の整備のためにはどのような整備が必要で、その経費が幾らかかるのか伺います。

それから、二点目は、客船ふ頭として整備された晴海のふ頭ですね、これがどうなるのか。

それから、三点目は将来の寄港予測、これをどう見ていらっしゃるのか伺います。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○石山港湾整備部長 私のほうから、一点目と二点目の二質問に

ついてお答えさせていただきます。

新客船ふ頭の整備の内容といたしましては、審議事項でご説明させていただきましただけで、水深十一・五メートル、延長四百三十メートルの岸壁一バースと、それに伴います埠頭用地三ヘクタール、水深十一・五メートルの泊地及び航路・泊地二十六ヘクタールの整備でございます。

整備費につきましては、本審議会でも港湾計画に位置づけた後、事業化に必要な調査、検討を行い、諸条件を精査した上で整理していくこととなります。

また、二点目の晴海ふ頭の将来ということでございますが、晴海ふ頭地区は九月にオリンピック・パラリンピックの開催が決定したことに伴いまして、オリンピックの選手村として利用される予定となっております。将来の開発内容については大きく変わることが想定されるため、今後、地元区と十分調整しながら整理していくことになると考えております。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○笹川港湾経営部長 私のほうからは、三点目の将来の寄港予測についてご説明申し上げたいと思えます。

まず、クルーズの大型化・大衆化によりまして世界的にクルーズ人口が急増しておりまして、特にアジアではその傾向が顕著でございます。日本全体でのクルーズ客船の寄港回数は増加しております。昨年は初めて一千回を超えたところでございます。

なお、昨年の国内主要港の実績といたしましては、横浜が百四十二回、博多が百十二回、神戸が百十回となっております。東京港の寄港回数は二十八回でしたが、今年の見込みは四十六回と大きく伸びておりまして、レインボーブリッジをくぐれない大型客船の受け入れも既に三回に及びまして、国内外の船会社から注目を受けているところでございます。

東京が首都の玄関口として新ふ頭を整備することを表明して以降、クルーズ客船としての受入港としての期待が高まっております。今後は、強力な誘致活動を展開いたしまして、東京港の将来像も含めてPRしていくことで、現在の国内主要港以上の寄港回数を実現できるものと考えております。

○高橋会長 畔上先生、よろしいですか。

はい、どうぞ。

○畔上委員 ただいまのご説明では、決まった段階で整備の見積りを行うということなのですが、日経新聞の九月でしたか、日経新聞には整備費用が百億円以上かかるというふうに出ておりました。整備費用の見積りは示さないで、概算ですね、これも提示されずに計画変更を提案されるということ自身が私は問題があるのではないかとこのように思っております。

新規整備の先ほどご説明いただいたほかにも、今ある波よけの堤防、この撤去、それから客船ターミナルの建設などが必要になると思うんですが、例えば横浜の大桟橋のふ頭は四百六十億だったと。そして、現在進行中の沖縄の那覇港、ここでは今の段階で百六十二億というふうに出ております。

東京都の場合は、都議会のご答弁で一般会計からの支出だというお話がありました。十一月の国への要望には国に財源確保を要求しておりましたが、そういう点ではどのくらいかかるのか、これを示されない中で、莫大な税金を使つての施設整備を了解しましたとは、私はとても言えないというふうに思っております。

晴海ふ頭との関係では、地元区とお話を今後されるというお話でしたが、この間、晴海では寄港が減っている、そして開港当初は三百六十一回が、今年は四十三回と。晴海の客船ターミナルの収支がこの間ずっと赤字が続いてきたということで、客船誘致プラン、これを立てて本当にご努力されてきましたが、

それでも赤字が続いていると。今度は晴海と青海と二つの客船ふ頭を抱えることになっていきますと、ますます赤字が膨らむのではないかと心配でございます。

しかも、レインボーブリッジがぐれない大型の客船の寄港というのは、今ご説明があったように、今年は三回で、今後増える、オフアがあるんだというお話がございましたが、やっぱり私は、大型客船の観光客のニーズをもっとよく把握していかなければならないのに、拙速ではないかなというふうに思うわけです。

大型のクルーズ船が来るかどうかは、やはり港があるかどうかだけではありません。国内においても、超大型船が寄港できるようにと、先ほど申し上げました沖縄でも、それから横浜、長崎、博多でもターミナルが整備計画されて、国民の税金が投入されることになるわけですね。関東で言いますと、横浜では来年、十一万トンを超えるような超大型船が、二十二回の寄港が既に予定されていると伺っています。外国客船が続々とこれからも横浜港に来るという報道もされておりました。そして、その横浜でも、横浜ベイブリッジを通過できないこうした超大型船は、今、当面は貨物の専用岸壁に着岸されておりますけれども、それをどうするかということで、現在、改訂する港湾計画、これで多目的岸壁を検討するというので、横浜では今、まさにパブリックコメントが行われている状況であります。

そういう点では、京浜三港連携ということでもそれぞれが発展していくということになっていきますけれども、超大型の豪華客船は一度寄港したら、そんなに近いところにまた寄港するということとはあり得ないわけで、結局引つ張り合いになってしまつて、かつて各地で巨大港湾整備を進めた二の舞になってしまつてはないかという、大変そのことを私は心配しております。

そういう点では、拙速なこうした簡易な変更というのはやる

べきでないと思っております。

先ほど、大規模の地震対策施設の変更ということがありましたが、これについては賛成ですが、しかしこの大型客船のふ頭整備については反対ですので、この東京港湾計画の簡易な変更、これは不同意とさせていただきますと思います。そのことを発言させていただいて、私の発言を終わりたいと思います。

○高橋会長 何か意見あればどうぞ。

石山さん。

○石山港湾整備部長 今回の計画の内容でございますけれども、客船ふ頭につきましては、新しい計画を策定するというのではなくて、既に晴海に大型客船用ふ頭の計画がございますので、それを青海ふ頭に位置を変えろというものでございますので、今まで全く計画になかったものを新たに作ったというものではないということをご理解いただきたいと思います。

○高橋会長 はい、どうぞ。

鈴木先生。

○鈴木委員 今、畔上委員からご発言があったわけですが、けれどもやはり二〇二〇年のオリンピック・パラリンピックを目指して、東京の経済を牽引していく上で、この大型旅客船のカジュアルの八十五%のところを開拓していくというのは、非常に私は大事な考え方だというふうに思っています。そういうような意味でも、現実的にこの簡易な計画を変更していくというのは、私は非常的に射たものだというふうに思っております。

私からは、防災上の観点から二問ほど質問をさせていただきます。私から思っております。進行的、どうぞあわせてお答えをいただいております。

東京港は、国際戦略港湾を目指しているわけですが、今の説明でも分かりますように、その整備率はまだ四十八%というところで、全国の平均よりも低いということが説明からも分

かりました。

私ども自民党は、この東日本の大震災を教訓にいたしまして、国土強靱化に向けた取組の一つとしてこの港湾施設の岸壁の耐震化というものを推進をいたしました。これまでに中央防波堤の外側コンテナターミナルのY2バースや、品川や有明等の内貿ふ頭を整備促進するとともに、今年度はY3バースの事業化を実現をさせました。これによりまして、耐震強化岸壁のバース数が相当数増えることとなります。今回の審議会でも、この耐震強化岸壁の配置変更が審議事項、こういうことになっているわけですが、耐震強化岸壁を整備促進する立場から二つ伺いたいと思います。

まず、この緊急物資等輸送用の耐震強化岸壁の全計画が二十バースある中で、二バースの配置変更を今回行った理由は、早期に整備が可能な箇所に変更すること、被災者の輸送にも活用効果の高い箇所に変更とありますが、その内容をもう少し具体的に説明をいただきたいと思います。

それと、もう一つですけれども、この東京港の防災力を向上させるためには、耐震強化岸壁は必要不可欠であります。今回の取組で完結するものではないと思いますが、今後、この耐震強化岸壁の機能をさらに発揮させるためにはどのように取り組んでいくのか、この点をお伺いしたいと思います。

○高橋会長 はいどうぞ、石山さん。

○石山港湾整備部長 今回の耐震強化岸壁の配置変更の趣旨は、これまで着工が困難な箇所から早期に整備が可能な箇所に変更し、全国平均よりも整備率が低い耐震強化岸壁の整備を促進させようとするものでございます。

特に、今回は日の出ふ頭など背後の都市開発や港湾の再開発にあわせて岸壁の耐震化を図る観点から、一部をより整備を促進させることが可能な場所に変更したものでございます。

その際、東日本大震災の経験も踏まえまして、緊急物資輸送のみならず、被災者など人の輸送にも活用効果のある場所を選定することとし、就業者や来訪者の多く集まる竹芝地区と十三号地・青海地区に配置を変更することとしたものでございます。

また、次に今後の取組でございますが、今回の変更は昨年十一月に修正された地域防災計画等を早期に反映させるため対応したものでございますが、今後、八次改訂計画におきましても、耐震強化岸壁の背後に緊急物資の荷さばきや仕分け、緊急車両の駐車スペース等に必要なスペースを確保するなど、耐震岸壁の全体計画の見直しを行い、防災力の向上に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

○高橋会長 はい、どうぞ、鈴木さん。

○鈴木委員 今、答弁いただいたように、非常にこれは有効な現実的な変更案であると、このようにぜひ評価をさせていただきたいと思っております。

以上です。

○高橋会長 じゃ、三宅先生。

○三宅委員 鈴木委員が触れられたとおり、オリンピック・パラリンピックの開催が二〇二〇年に決まりました。これに伴いまして、観光客はかなり増加すると思っております。受け入れ態勢についてしっかりと取り組んでいかなければならないと思っております。そのためにも、この新客船ふ頭の整備は、単に東京港の振興のためではなく、世界中から旅行者を東京に積極的に受け入れるための必要不可欠な施設であると思っておりますが、この客船のふ頭について二つお聞きしたいと思っております。

まず一つは、大型クルーズ船は多くの乗客を乗せてくると思いますが、この多くのお客様が観光地等に行く場合、背後の道路が観光バスなどにより阻害され、交通渋滞を招くのではない

かと思われますので、その対策と、また本件について、今後どのようなスケジュールで進めていくのか伺いたいと思っております。

さらに、もう一点、耐震強化岸壁に関連してお聞きしたいんですが、首都直下地震の発生で首都東京が大きな被害を受けることにより、物流や都市の機能が低下すると思われます。その場合、東京と離島とのアクセス機能に大きな影響を与えることになると思われます。島が孤立することも考えられますが、どのように考えているのかお伺いしたいと思います。

○高橋会長 ありがとうございます。

どうぞ、石山さん。

○石山港湾整備部長 第一点目ですけれども、大型クルーズ客船の寄港によりまして、バス等が背後の道路に渋滞しないように、新客船ふ頭の中に駐車スペースを確保して、道路上にバス等が並んで渋滞が生じることのないように考えてまいりたいと思っております。

それから、二点目の新客船ふ頭整備の今後の予定でございますが、本審議会では計画に位置づけていただいた後、早期に調査を行い、整備に着手し、オリンピック・パラリンピックの開催前までに供用開始したいと考えているところでございます。

それから、次に、現在船舶により島へ貨物を輸送する施設といたしましては辰巳ふ頭がございます。二バースの耐震強化岸壁となっております。

今回の計画変更では、島とを結ぶ貨客船が着岸する竹芝ふ頭を耐震強化岸壁に位置づけました。今後、竹芝ふ頭の岸壁を耐震化することによりまして、辰巳ふ頭とあわせて、島しょ部とは貨物だけでなく人の輸送拠点が整備され、震災時においても機能を発揮することになると考えております。

以上でございます。

○高橋会長 ほかに。

はい、どうぞ。

○恩田委員 東京海上保安部長の恩田でございます。

関係委員の皆様には、日ごろより私どもの業務へのご協力等、この場をおかりしまして感謝を申し上げます。

変更案については特段の意見はありませんけれども、今後、関連の整備を実施するに際しまして、付随する事項として、航行安全対策も含めまして二点ほど意見を述べたいと思います。

まず、旅客船ふ頭の整備に伴う航行安全対策ということでございますけれども、ふ頭の整備予定地区におきましては多くの港湾利用者がいること、また船舶交通が非常に輻輳する海域でありますことから、今後関連の整備を実施するに際しましては、現在の利用者の事情等を十分配慮しつつ、旅客船ふ頭の整備が港内交通に与える影響の評価とか、海域の利用者調整とか、海上工事における航行安全対策など、もろもろの必要な措置をしっかりと対応していただきたいと思います。

二つ目は、小型船だまりの利用者の立場としてお願いでございます。

旅客船ふ頭が整備されますと、現在利用している西側防波堤の開口部、これは北側になりますけれども、これがふさがれます。動線、同船だまりの開口部が南側のみに限定されるというようなことになりまして、当部所属巡視船艇の運用等に大きな影響も出てまいります。

巡視船艇の運用につきましては、海上保安業務を実施する上で根幹をなすものでございます。今後も継続して当部の業務を円滑に実施していくには、現在の船艇基地が有しております諸機能を確実に継承、担保できるよう、工事中の業務の継続性も含めて、必要な配慮をお願いしたいと思います。なかなか海保の予算も厳しいもので、その辺も十分ご配慮をお願いしたいと思っております。

以上です。

○高橋会長 よろしいですか。

じゃ、どうぞ。

○細田委員 東京税関長の細田でございます。

この提案ありました変更自体については、特段の意見はございません。私どもとしては、この今出ました旅客船ふ頭の整備に伴う小型船だまりの移転設置につきましては、ここは税関監視艇も使っておりますので、先ほどお話にもありましたけれども、費用面を含めまして格別のご配慮をお願いしたいと思っております。

以上です。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○田中（健）委員 すみません、私も同じく旅客船のふ頭計画の配置変更について、三点質問したいと思います。

この地域は、地図で見ればわかるように、臨海副都心の地域でありまして、ちょうど東京都が進めるアジアヘッドクォーター構想やMICE構想の一端でありまして、このような計画がされることは、私としては賛成したいと思っておりますが、その中で、これはふ頭をつくるということなんで、一つ目はふ頭の管理運営はどのようにされるのかということが一点。

二点目は、先ほど交通の件で、バスターミナルの件等が出ましたが、これはちょうど寄港するところが、地図にもありますけれども、ゆりかもめの船の科学館駅前になります。

ここ船の科学館は、恐らく三・一一後、中止して、船の中を見られないようになっていくかと思うんですが、今そこ、の連携をやっていったほうがいいかとは思いますが、現状等、どのようなこれから連携を考えているのか二点目。

三点目は、先ほど小型の船だまりの話が出ましたが、この小型の船だまりに関しては、八ページにあるように、拡張及び配

置・レイアウトの変更ということで、今まで一基だったのを二基にするということであります。ちよつと私、現状がわからないのですが、利用者ですね、これ増えているからこそ二基にして、今後拡大していくという考えだと思ふんですが、今どのくらいの利用者がいて、また今後見越していくのかということ、三点目であります。

以上、三点お願いします。

○高橋会長 どうぞ。

○笹川港湾経営部長 それでは、私のほうから一点目と二点目についてお答えしたいと思います。

まず、ふ頭の管理運営に関してでございますけれども、これにつきまして、ふ頭やターミナル等の詳細が固まりましてから、十分な検討を尽くしていった上で管理運営のほうを考えていきたいというふうに思っております。

それから、交通機関との連携についてでございますが、ゆりかもめの船の科学館駅がすぐ近くにはございますけれども、そのほかにも、東京レポートセンター駅が臨海高速鉄道の駅でまた近くにございます。そういったものも含めて、今後、交通アクセス等についていろいろと検討を加えた上で、結論を出していきたいというふうに思っております。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○石山港湾整備部長 三点目のほうでございますけれども、小型船だまりにつきましては、先ほどからご意見いただいておりますように、海上保安庁さん、それから税関さん、警察さん等、官庁関係の方々の船が多く係留しております。したがって、そういうようなものが業務の支障にならないような形で、十分今後調整させていただきながらやっていきた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、田中さん。

○田中(健) 委員 ありがとうございます。

要望としては、先ほども出しましたが、この旅客船ふ頭のところは海上ルートにもなっております。大田や品川から、例えば屋形船が行くと、ちよつどこの台場のところまで行くルートにもなっておりますので、ぜひ工事も含め、また寄港が始まってからも含め、安全には十分注意、配慮を払ってもらうことだけを要望して終わりたいと思います。

以上です。

○高橋会長 よろしいですか。

ほかにご意見ございませんか。

はい、どうぞ。

○濱野委員 品川区長の濱野でございますが、いきなりの発言になります。今回のこの変更案、東京港の活性ということについて、大変にありがたい案だというふうに思っております。湾岸の基礎自治体としても大変にうれしい案でございます。

ちよつと確認といいますが、お聞きしたいのは、今の近くに、国道三百五十七号線の建設が進んでおります。この国道三百五十七号線と新しいふ頭とのアクセス上の何か配慮がなされるのか、あるいは今後の話になると思いますが、この新しいアクセスができますので、それに対する配慮をぜひお願いしたいと思いますが、現在のところ何かお考えがあればお聞きをしたいと思いますが。

○高橋会長 はい、どうぞ。

○石山港湾整備部長 今、三百五十七号線、工事中でございます。海側で千葉側から神奈川側に行く路線が二十七年予定で開通するというところでございます。それから、海側の反対側の車線は、それから発進して整備していくという状況でございます。またすぐにそれが開通するという状況ではございませんので、具体的な検討はしておりませんが、今後、東京港

全体のネットワークという視点から、交通体系については十分考えていきたいと思っております。

○濱野委員 ありがとうございます。

○高橋会長 ほかにご意見ございませんか。ご質問ございましたらどうぞ。

どうもありがとうございます。実に活発なご意見をたくさん聞かせていただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまの東京港湾計画の軽易な変更(案)、いろいろなご意見の方もありだと思えますけれども、原案を適当と認めることにしたいと存じますけれども、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、皆さんの多数のご賛成の声を承りましたので、原案を適当と認め、後ほど答申することにしたと思います。どうもありがとうございます。

なお、平成二十五年度の港湾環境整備負担金に係る負担対象工事の指定につきましては、本審議会の後に引き続き開催される負担金部会で審議したいと思っております。よろしく願っています。

この後の報告事項で昨年度の負担金部会の報告がございませけれども、本日の負担金部会の審議経過は、次回に開催される東京都港湾審議会にて報告いただく予定でございします。

報告事項

(1)第三十二回港湾環境整備負担金

部会の報告

○高橋会長 続きまして、報告事項に入らせていただきます。

第三十二回港湾環境整備負担金部会の決議事項につきましては、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の部会長を仰せつかつております川嶋でございます。

平成二十四年度の第三十二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。

平成二十四年十一月九日、港湾環境整備負担金にかかわります負担対象工事の指定につきまして、知事から当審議会に諮問がございました。

お手元の資料二、第三十二回環境整備負担金部会の報告についてをご覧いただきたいと思ひます。

表紙を一枚おめくりいただきまして、資料をご覧いただきましたと思ひます。

二枚目にございしますのが諮問書でございします。負担対象工事の指定についての諮問内容でございします。

平成二十四年度の負担対象工事は、平成二十三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わる一から八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、部会の終了後、平成二十四年十二月二十六日に告示をしております。

最後に、三ページの資料をご覧ください。

こちらが答申書でございします。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、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 ありがとうございます。

港湾環境整備負担金部会につきましては、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、ご了承賜りたいと思います。

(2)「特例港湾運営会社」の指定申請に関する報告

○高橋会長 続きまして、「特例港湾運営会社」の指定申請に関する報告でございますが、説明をお願いいたします。

蔵居港湾経営改革担当部長、よろしく申し上げます。

○蔵居港湾経営改革担当部長 蔵居でございます。

お手元の資料三について、「特例港湾運営会社」の指定申請についてご報告申し上げます。

一の概要の二段落目にありますように、港湾運営会社とは、国際戦略港湾（京浜港・阪神港）ごとに一つに限って設立される、コンテナを頭などを一体的に運営する株式会社でございます。申請に基づき国土交通大臣が指定するものでございます。ただし、当面の間、国土交通大臣は申請に基づき、戦略港湾のうち、例えば京浜三港ですとその三港ごとに一社を特例港湾運営会社とすることが可能とされております。

二の指定の主なメリットをごらんください。

特例港湾運営会社の指定を受けることによりまして、同社が行います港湾施設の建設改良等に係る無利子資金の貸し付けを受ける場合、その貸付割合が最大六割から八割に拡大するとともに、二点目にご覧いただけますように、新規に取得した荷さばき施設等に係る固定資産税等の減免といったメリットを港湾運営会

社が先取りすることが可能となります。

上段のほうに戻っていただきまして、このたび東京港埠頭株式会社社が、九月十日付で国土交通大臣宛て、特例港湾運営会社の申請を行ったところでございます。

なお、資料にございませけれども、今後、国土交通大臣による特例港湾運営会社の指定に当たっては、港湾法の規定に基づきまして、事前に港湾管理者、東京都の同意を得る必要がございます。

以上でございます。

○高橋会長 ありがとうございます。

(3)その他

○高橋会長 続きまして、その他報告事項がございましたらお願いいたします。

それでは、古谷企画担当部長、よろしく申し上げます。

○古谷企画担当部長 企画担当部長の古谷でございます。

去る九月七日に、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定されました。皆様方におかれましては、多大なご支援、ご協力を賜りまして、改めてお礼を申し上げます。

当競技大会の開催に当たりましては、臨海部に多数の会場が予定されており、競技会場によりましては今後港湾計画の変更が必要となり、審議をいただくこともあろうかと存じますので、大会の概要について簡単に説明をさせていただきます。資料の四をご覧いただきたいと思います。

本大会でございますが、会期はオリンピックが二〇二〇年七月二十四日から八月九日まで、パラリンピックが引き続き八月

二十五日から九月六日までとなっております。

実施競技につきましては、オリンピックが二十八競技、パラリンピックが二十二競技となっております。

競技会場につきましては、資料をおつけしておりますので、そちらのほうをおめくりいただいてご覧いただけますでしょうか。

本資料につきましては、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック競技大会立候補ファイルからの抜粋でございます。会場の配置を、ちよつと細くなっておりますが、示しているものでございます。

競技会場は、全体で一九六四年東京大会のレガシーが集積するヘリテッジゾーンと、未来に向けて発展いたします東京の姿を象徴する東京ベイゾーンの二つのゾーンに分けられております。真ん中のところに赤色で「OV」と書いたのがオリンピックの選手村でございます。これを中心に、約八キロ以内にほぼ大体の会場がござまっておりますという状況でございます。

競技会場は、オリンピックが全部で三十七会場で、パラリンピックはそれを使用して二十会場を使用する予定なものでございますが、うち三十一会場が都内の会場になっております。そういうコンパクトな大会の予定でございます。

続きまして、次ページの東京ベイゾーン、臨海部に関係した部分についての競技会場と選手村について、簡単に説明させていただきますと思います。

東京ベイゾーンには、都内三十一競技会場のうち、二十一会場が配置される予定となっております。先ほども申し上げましたように、「OV」と書いてあるのが選手村でございます。この図面上では左上に配置されております。これが晴海の選手村になっております。

それから、簡単に、時間も限られておりますので、海上施設

を中心にご説明を申し上げますと、下の部分で、中央防波堤内側と外側の間で十九番と書いてあるところがあるんですけども、ちよつとわかりづらいと思うんですが、そのところは海の森水上競技場としてポート・カヌー競技の会場となっております。

続きまして、その右上のところが、若洲海浜公園南側の二十一番と記載されているところで、こちらのほうは若洲オリンピックマリナーナとして、セーリング競技用のマリナーナとなっております。

そういった海上施設とあわせて、そのほか陸上施設として、東京ベイゾーンの陸上における競技場として、バレーボールとか体操など十八会場が計画されております。

なお、競技会場につきましては、仮設会場と恒久的な会場の二種類がございまして、詳細は国際オリンピック委員会（IOC）などと協議しながら、今後検討していくこととなります。

関係する皆様には随時ご報告を行ってまいりたいと思っておりますので、今後、会場の整備や開催期間中には皆様方にご不便、ご迷惑をおかけすることもあるかと存じますが、何とぞご理解、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

説明は、雑駁でございますが、以上でございます。

○高橋会長 ありがとうございます。

ただいまの報告につきまして、何かご質問、ご意見がございましたらどうぞ。

非常に精密な調査研究をいただいておりますので、感謝にたえません。どうもありがとうございます。

ほかにご質問はございませんか。

○高橋会長 どうぞ。

○都澤委員 一言言わせてください。

東京港湾労働組合の都澤と申します。

今、第八次の港湾整備計画の策定が討議されていると思うんです。この中で討議して検討していただきたいという要望がちょっとありますので、よろしくお願いしたいと思います。

先ほど木内委員からも、保安対策の関係で、渋滞による物流がとまっては困るという発言があったと思うんですけれども、今東京港で抱えている問題は、まさにその問題があるんです。

いわゆるコンテナ輸送車両の長時間待機問題、ゲート待ち渋滞問題というふうに私たちは言っておるんですけれども、これが大変な問題であります。

コンテナ輸送というのは、船舶による海上輸送、それから船舶から積みおろして、コンテナを陸上に積み港灣運送、それにコンテナを陸上で運ぶ陸上輸送の三つの輸送モードから成り立っていると思うんですね。ところが、この三つのうちの一つの陸上コンテナ輸送のほうで、長時間待機問題で大変な問題になっているということを私は指摘したいと思うんです。これは、経済的な損失ということもあるし、輸送の効率化を著しく阻害している問題だというふうに私は思っているわけです。

本当に現地に行けばわかると思うんですけれども、それぞれ月日とか曜日とか、ゲートによつては違うんですけれども、とにかくコンテナ車両が受付の四時半、夕方に並ぶわけです。そうすると、ゲートに入るまでが二時間、三時間、長いときは四時間も五時間もかかることがあります。ゲートに入つてコンテナを積み、積んでゲートを出るときも二時間、三時間、長いときは四時間、五時間もかかるんです。これは、今年の一月十六日、大雪が降ったときは、四時半に並んで、十一時間待った、百台の車が。だけれども、積みなかつた。この日は運賃にならなかつた。誰が責任を負うかと、こういう問題が出ているんです。

ですから、この問題については、東京の関税協会なども、貿易の円滑化の阻害要因となっているということで、改善すべき

だというふうに報告しています。警視庁東京湾岸の警察署も、渋滞は交通の安全と円滑を阻害していると、こう指摘しておりまして、道路では原則待機させないと、こういうふうに表明しているわけですね。今そういうことで対策を協議していると思うんですけれども、この間、港湾局のほうも、関係団体と渋滞解消に向けて各種の対策を講じてきました。感謝申し上げます。しかしながら、抜本的な対策がとれていないために、今日も大変な問題になっているんです、これは。

それで、この最大の原因というのは、コンテナの右肩上がりに対して、処理能力が追いついていないんです。港湾局から私は説明を聞きましたけれども、現在のヤードの処理能力は三百二十万TEUです。これに対して、コンテナは四百二十万扱っているんです。ですから、本船が入る、そうすると本船荷役中心なんです。そうすると、ゲートへの出入りの搬出入のほうは後回しになってしまふ。それがどんどん待機場からあふれて、町にどんどん一般道路に入ってくる。品川コンテナふ頭なんかは待機場がないから、二キロ、三キロ延々と続いているんです。これは、大変な問題です。

そういうようなことで、私はやっぱり貨物をどんどん東京港で増やす、これは結構なことですよ。船もどんどん来てもらう。しかし、それが第一義的になつちやつて、こうしたコンテナふ頭の混雑の問題、あるいはゲート待ち渋滞対策というのは後回しになってきたんですね。だからこんな問題になっているんです。これは本当に重大な問題です。

それで、二〇二〇年には東京オリムピックの問題が決まっています。開催するわけですが、東京港の周辺とか江東地区には選手村の建設をする。先ほどの報告にありますように、多くの競技場がどんどん建設されますと、人や車の出入りが相当混雑します。もしこの問題が解決しなかったら、東京オリ

ンピックの開催は大変な困難になりますよ、支障を来しますよ、これは。そして、今後建設も始まっていくわけですよ。どんな施設の建設が始まるわけですよ。そうすると、建設のいろいろなトラックとコンテナ車両が入り混じって、大変な渋滞にもなるんじゃないかと、こういう懸念を持っているわけですね。

ですから、私はやっぱり東京港が国際コンテナ戦略港湾と格好いいことを言って、日本一の貨物量を扱う港でありますけれども、しかしこの輸送車両の長時間待機問題を抱えている現状で、国際コンテナ戦略港湾と私は言えませんよ。恥ずかしいですよ。これを私は強調したい。ですから、やっぱりこの問題を本当に真剣に論議していただきたいというふうに思っているわけですよ。これは、輸送の効率化を阻害している問題であるし、将来的には利用者だって東京港を利用しなくなりますよ、これは。こういう問題だと思いますよ。

それから、もう一つは、コンテナ輸送業者にとっても、長時間待機で一日一回しか運行できない。運賃にならない。死活問題になっているんですよ。それから、港湾労働者でも、早朝ゲートオープンとか昼どきゲートオープンで、この渋滞に何とか協力しようということで、協力しているんですよ。だけれども、長時間労働とか、あるいは港湾の産別協定を守れない問題もある。ドライバーだって健康問題があります。それから、労働時間改善基準という、一日十三時間平均とか、十六時間以上やっちゃいかんというような基準があるんですけども、この遵守すらできないんです、守れないんです、これは。ですから、労働問題、健康問題もある。そして、社会問題にもなっているわけです。それで経済的な問題。

これだけ重大な問題を抱えているわけでありまして、私はこれまで一生懸命関係者が取り組んできたけれども、残念ながら対策は小手先だけになっちゃって、問題解決になっていないん

ですよ。したがって、ぜひ当面的な対策としては、当然車両置き場をもっといっぱいつくって一般道に出させない、そういう対策も大事。それから、違法車両の台切りシャーシ対策も、これは急がないかん。だけれども、それだけじゃ問題解決にならない。やっぱり、六時間、七時間待ってやるということは、輸送の効率が阻害されているんですよ。輸送業者も大変な問題ですよ。ですから、並びに入ってゲートから出るまでは二時間ぐらいで何とか出られると。そして、二回か三回ぐらい輸送業者が運んで、立派な経営ができるよう、そういうシステムにしないかんと思いますよ。そのためにはやっぱり抜本的な対策を検討する必要があります。

その抜本的な対策というのは、確かに中防に三年後に二バーズできますよ。だけれども、貨物も一方では増えるわけだから、やっぱり既存のコンテナヤードを広くして、もっと機械を入れて、人も増やして、本船は本船荷役、搬出は搬出荷役ができるような、これはお金もかかるし人も要するという大変な問題なんだけれども、だけれども、かなりそのぐらいの大胆なことを検討していただかないと、この問題は解決にならないと私は思っています。

そういう意味で、関係団体の努力もお願いして、今、第八次の港湾整備計画を今策定、論議していますので、その中でも十分な検討をしていただきたい、このことを強く要望して、私の発言といたします。大変興奮しましたけれども、よろしくお願いします。

○高橋会長 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

○笹川港湾経営部長 ただいま、都澤委員のほうから大変厳しいご指摘をいただいたところでございます。私も東京都といったしましても、このターミナル周辺の交通混雑問題につきまして

は大変重く受けとめているところでございます。今現在、解消に向けた努力はしているところでございますけれども、今後一層精力的に、関係機関の皆様方のご意見やご支援をいただきながら、解消に向けて取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○都澤委員 お願います。

○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。
はいどうぞ、鶴岡さん。

○鶴岡委員 東京港運協会の鶴岡でございます。

今、都澤委員からもお願いがありましたが、私も港運協会といたしましたも、この渋滞問題は非常に深刻な問題だというところで、東京都さんと、あとふ頭側さんといういろいろ取り組んではおりますが、なかなか物理的な問題も生じて、非常に厳しいと。ただ、非常にご協力いただいていることは感謝しております。

ただ、都澤委員からもございましたが、オリンピック建設に伴うさまざまな問題に関しては、東京港運協会としては、できる限り海上輸送による資材の搬入をお願いしたいと。これにより、陸路の渋滞対策等はいけると思います。

それから、あと開催中、あるいはその前後の旅客の運行にも海上運送の発想を入れていただきたい。我々の職域にかなりの競技場がありますので、大型車と一般の方との交錯が非常に危険だというふうに我々は判断しております。できるだけ陸路ではなく、海上のほうを使った輸送方法、資材、旅客についてはお願いしたいというふうに考えております。

以上でございます。

○高橋会長 ほかにご意見ございませんか。ご質問ございませんか。

どうも大変に有意義なご意見をたくさんいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、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 続きまして、諮問事項の答申に入らせていただきます。

先ほどご審議いただきました「東京港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いたしましたので、その旨を答申いたします。

会長の私から、答申書を安藤副知事にお渡し申し上げますが、準備の都合によりまして、一、二分お待ちいただきたいと思います。

それでは、答申書を副知事にお渡しする準備をいたします。

（答申書に署名）

（答申書 手交）

東京都副知事挨拶

○高橋会長 では、安藤副知事から御挨拶を賜りたいと思います。

○安藤副知事 安藤でございます。

一言御礼のご挨拶を申し上げます。

皆様におかれましては、平素から港湾行政に多大なご理解とご支援をいただきまして、改めて御礼申し上げます。

また、オリンピックにつきまして先ほど報告をさせていただきましたが、オリンピック・パラリンピックについては東京で

開催が決定をいたしました。これに関するご支援に感謝いたしますとともに、ただいまオリンピック開催に当たりましてご要請もいただきましたので、その辺は十分調整を図りながらやっていきたいなというふうに思っております。

ただいま、会長から東京港湾計画の軽易な変更の諮問につきまして、原案を適当と認める旨の答申をいただきました。

今回の変更につきましては、災害時におけます緊急物資の輸送でありますとか、被災者の避難を目的とした耐震強化岸壁について、活用効果の高い箇所に配置の変更をしているところでございます。

つい先月も伊豆大島で大きな災害がございまして、私どもは防災力強化の必要性を痛感をいたしているところでございます。万が一の災害に備えまして、東京港が災害時において救援物資の円滑な受け入れや被災者の輸送、首都圏の経済活動を迅速に回復させるという役目を十分に果たせますように、港湾機能の充実強化にスピード感を持って取り組んでまいりたいというふうに思っています。

また、今般、客船ふ頭の配置変更につきましてご承認をいただきましたが、クルーズ市場の急速な拡大がございしますので、ぜひ大型クルーズ客船の受け入れ態勢を整備し、東京港への積極的な客船誘致を図っていくつもりでございます。その際、区長さんからお話ありましたが、道路とのネットワークということも十分配慮が必要かと思われまます。

あわせて、臨海副都心の主要な案内板四十三カ所につきまして、四力国語表示の整備をいたします。また、無料ワイファイ環境の整備を進めていまして、世界中から人々をお迎えする準備を進めてまいりたいと思っております。

今回、東京港埠頭株式会社によります特例港湾運営会社の指定制申請に関してご報告を申し上げましたが、昨今、アジア諸国

が著しい躍進を遂げておりまして、寄港地の絞り込みが始まるなど、東京港は大変厳しい環境に置かれているというふうに思っております。さらなる国際競争力の強化に向けて、既存の埠頭会社が主体性を保ちつつ適切に連携し、京浜各港がそれぞれの強みを発揮できる港湾運営会社の実現に取り組んでいく必要があると、こう思っております。

今後、東京港の振興発展に、また二〇二〇年のオリンピック・パラリンピック競技大会の成功に向けまして、私ども全力を尽くしてまいる所存でございますので、委員の皆様には引き続きご理解とご支援を賜りますようお願いを申し上げます。

今日はありがとうございました。

○高橋会長 安藤副知事、ありがとうございました。

議事の終了

○高橋会長 それでは、ご列席の皆様、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、事務局から連絡事項がありましたらお願いいたします。

○田代企画担当課長 ありがとうございます。

本会終了後、引き続きまして港湾環境整備負担金部会を開催いたしますので、部会委員の皆様には大変お疲れのところ恐縮でございますが、入り口を出て向かい側にございます特別会議室二十四にお集まりいただきますようお願いいたします。

以上でございます。

○高橋会長 どうも。

それでは、皆様どうも長時間にわたってご審議賜りまして、誠にありがとうございました。

これをもって閉会いたします。
ありがとうございました。

閉 会

(午後三時二十分)

— 了 —