参議院議員

朝日　健太郎

東京都選挙区

～東京港視察レポート～

2017.5

1　東京港の全体像

東京都民の生活を支える物流の要、東京港の視察をしました。東京港の特徴は外貿コンテナ（外国との貿易を行うコンテナ）の取り扱い量が、425万TEU※（1TEU＝20フィートコンテナ）と日本一であることです。

横浜港や名古屋港と比べると、鉄工所や化学工場などが立地する生産の港というよりは、首都圏の生活やサービス業が使用する物品を輸入し、関東平野全体からの産品が集積し輸出される、物流港としての役割が大きくなっています。

物流の港 東京港（大井埠頭と東京貨物ターミナル）

産業の港 川崎港（JFEスチール東日本製鉄）

また昨今はウォーターフロントとして、景色・環境から生まれる価値が大きくなっています。例えばお台場地区の「都市部＋海岸という特異な景色」・「都市を縫いレインボーブリッジを新交通ゆりかもめで駆け抜ける体験」は外国人観光客を惹きつけています。さらに近年、高層マンションの林立が進み都心部に近い生活の場としての活用も進んでいます。

そして2020年東京オリンピック・パラリンピック（以下、2020東京オリパラ）に向けて選手村や有明アリーナといった施設の整備、環状2号線の整備と豊洲市場への移転、開催後レガシーとしての活用戦略といった、2020東京オリパラに絡むトピックもあります。

今、東京港では、物流・環境・生活という3つの要素を進化させ、また2020東京オリパラを安全に開催し後に活かす、この課題のために様々な事業が行われています。

2．中央防波堤外側地区整備事業

（1）整備事業の意義

東京港の埋立地といえば「お台場」で、その向こうには東京湾が広がっているというイメージを持っている方も多いと思いますが、実はその先に中央防波堤という巨大な埋立地が建造されています。

手前に羽田空港の新滑走路、奥にお台場・レインボーブリッジと東京都心部、間にある海を埋め立てているところが中央防波堤外側・内側埋立地

これは元来、中央防波堤という名の通り、東京の街を津波から守るための防波堤でした。昭和48年から防波堤の内側、昭和52年から外側を埋め立ててゆく形で、ゴミの焼却灰等で土地が造成されていきました。

この中央防波堤に既存の東京港のコンテナターミナルを再編し、移転・拡張を国の事業として行っています。なぜ今この事業・政策が必要とされるのか。それは、港湾間の国際競争を生き抜き日本・東京の生活を守るのに必要だからです。

港湾の国際競争とは何かというと、海運会社の運営する北米航路・欧米航路といった路線を増やし、物流の拠点としての地位を確保する競争です。現在、上海や釜山といった港が、たくさんの航路を集め物流の拠点となる「ハブ港湾」というコンセプトで拡大と高機能化で争っています。

たくさんの航路が集まれば積み替えなどが1カ所で済み、物流コストが下がると共に、そのハブ港湾を有する都市・国は世界中に海運アクセスが出来ることになり利便性が高まります。

本レポートの冒頭で東京港のコンテナ取り扱い量が日本一の425万TEUと述べましたが、上海は約3600万TEU、釜山は約2000万TEUと、東京を圧倒しています。

この流れは進行中で、いま世界の主要港はハブ港湾戦略をとることで、東京以上の速度で成長しています。もちろん東京港は世界最大の東京都市圏3600万人を後背地として持つ『実需』の港であり、単純な「ハブ港湾」戦略はとれません。しかし、『実需』400～500万TEU程度の港ですと、主要な航路の寄港地から外れてしまう可能性があります。

そうなると、東京の物流コストは上がります。上海や釜山といったハブ港湾を経由しないと荷物がやりとりできなくなるからです。結果、国際競争力が下がると共に、生活物資が値上がるというダブルパンチが東京を襲います。

東京を豊かな生活ができる幸せな街にする。そのためにも東京港を整備し海運航路に選ばれる都市であり続けなければならない。この決意の政策・事業化が中央防波堤のコンテナターミナルの整備であると言えます。

（2）コンテナターミナルの整備

中央防波堤外側埋立地に深さ16mの港を整備しています。これは積載数が1万～2万TEUと大型化している現代のコンテナ船に対応する、世界標準の港となります。ここに大井や品川にある既存のコンテナ埠頭の一部を移転させます。

左下の海沿いの白い部分が整備される岸壁の一部

海上からの視察

（3）臨港道路(南北線)の整備

船が大型になればなるほど、停泊時に多くのコンテナ積み下ろしが発生します。これをスムーズに、またウォーターフロントとしての環境価値を破壊しないように行うために、道路の整備が必要になります。

この中央防波堤への道路としては2012年に開通した東京ゲートブリッジが有名ですが、今整備している臨港道路(南北線)は東京港フェリーターミナルを経由して、東京ビックサイト近くに接続します。これが整備されると北関東への高速道路アクセスがスムーズになります。

沈設する前の沈埋函上にて

建設中の臨港道路(南北線)。奥に見えるのが中央防波堤内側埋立地

3．2020東京オリパラと東京港

2020東京オリパラにおいて、東京港は14の会場、選手村、メディアセンターを有しています。これはどういうことかというと、選手・VIPを始めとする世界中の人々が訪れ、世界30億人以上[1]の人々がメディアを通じて東京港の景色を見るという事になります。

このメディア露出は上手く活用すれば東京の競争力向上に繋がります。例えば北海道の洞爺湖は平成20年のサミットを契機に外国人を受け入れる体制を整備し、サミットの露出を活かして各国の観光業界にアプローチすることで、外国人観光客にとっての定番観光地へと成長しました。[2]

人気の観光コンテンツ、レインボーブリッジと花火

東京は世界的に有名な都市ではありますが、観光資源開発・発掘が進んでおらず、京都・広島・東北といった周辺地域への経由地としてしか機能していない側面があります。2020東京オリパラに向けてまだまだ空き地が目立つ東京港の整備が進むことで、世界を代表するウォーターフロント開発として観光資源へと脱皮できる可能性があります。

お台場海浜公園で開催される都市型ビーチスポーツイベント埋立地

これには札幌の事例が参考になります。札幌は1972年の冬季五輪以来の施設・イメージを大事にして「冬季スポーツの大都市」というポジションを獲得しています。先日の2017年冬季アジア大会といった数多くの冬季スポーツ大会の招致を成功させていると共に、サッポロテイネといった本格的なスキーコースを都市部に有することで、世界のスキーファンを魅了する都市になっています。

2020東京オリパラで東京港地区はビーチバレー、カヌー、トライアスロンといった屋外水辺競技が開催されます。世界の大都市で中心部が海に面している都市は少なく、都市部でこういった競技が出来るというのは差別化に繋がります。

このためには既存のお台場などと相乗効果を生むような全体デザインが必要になりますが、現状はハードウェアの整備で精一杯といった風に感じます。この全体デザイン部分については、これから議論・構想していかねばなりません。

4．東京港と防災

東京ビックサイトに隣接する有明地区にある、東京臨海広域防災公園（そなエリア東京） は、首都圏直下型地震など大規模災害の際に「災害現地対策本部」を設置する場所となっています。 これは広域支援部隊等のベースキャンプの必要性や、物流コントロールセンターとの連携といった、阪神大震災などの教訓を活かして整備された施設です。

---

[1] テレビ視聴者30億人以上　みずほフィナンシャルグループリサーチ＆コンサルティングユニット（2017.2.9）「2020東京オリンピック・パラリンピックの経済効果～ポスト五輪を見据えたレガシーとしてのスポーツ産業の成長に向けて～<https://www.mizuho-fg.co.jp/company/activity/onethinktank/pdf/vol008.pdf>2017.5.18アクセス

[2] 平成２７年度訪日外国人宿泊客延数261,234人、平成１９年度訪日外国人宿泊客延数111,656人　「北海道観光入込客数調査報告書」<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/irikomi.htm>2017.5.18アクセス

埋立地に対策本部を置くのが不思議に感じられるかも知れませんが、東京は東京湾の奥に位置し比較的津波には強い一方、改善はされているものの伝統的に木造家屋が多く関東大震災・東京大空襲の時のように火災に弱い都市となっています。そして首都直下型地震に備えて強固に設計されている臨海地域は東日本大震災の際にも東京港はほぼ無傷でした。

東京臨海広域防災公園と被災時の拠点病院機能を有する有明病院

日本のGDPが約500兆円、東京都市圏のGDPが約160兆円、東京都のGDPが約100兆円と言われています。災害に耐え抜く東京であり続けることが、日本経済全体を守ることに繋がっています。東京港はその拠点としての能力を維持し続けなければなりません。

以上

朝日健太郎事務所作成　2017年5月

ご意見・ご質問等いつでもご連絡ください！

参議院議員　朝日健太郎事務所

〒100-8962東京都千代田区永田町2-1-1参議院議員会館620号室

ＴＥＬ　03-6550-0620　ＦＡＸ　03-6551-0620