

平成 22 年 10 月 25 日 公営企業会計決算特別委員会第 1 分科会（港湾局）

○小林委員 私の方からは、港湾事業会計の品川内貿ふ頭におけるユニットロードターミナルの整備について何点かお伺いをさせていただきます。

東京港は、北海道から九州、沖縄の国内各港と広く結ばれております。北海道からは主に新聞紙として使われるロール紙が輸送され、また東京港からは北海道に向けて販売用の自動車が集められるなど、全国を結ぶ国内海上輸送拠点として重要な役割を果たしております。

歴史をひもといてみましても、物資の輸送の中心は海の輸送であります。その拠点となる港の存在と発展が、歴史を織りなしてきたともいえるのではないかというふうに思います。

今日においても、東京港と国内各港を結ぶ内航海運は、都民生活を支える不可欠の要素であります。

内航海運については荷役効率の高いローロー船の大型化が進んでいると聞いておりますけれども、平成二十年度の公営企業会計決算特別委員会におきまして、我が党の伊藤興一議員が、このユニットロードターミナルの役割と整備の目的について質問をさせていただきました。

当局の方からは、ローロー船を出入りするトレーラーがふ頭をスムーズに走行するための広いヤードの確保や、船の大型化に対応してユニットロードターミナルの整備を進めているとのことでしたが、平成二十一年度決算では、この品川ふ頭にユニットロードターミナル施設の整備費が計上されておりますが、まず初めに、この品川ふ頭でどのような課題があったのかをお伺いさせていただきます。

○小宮港湾経営部長 品川内貿ふ頭は、昭和四十年ごろに整備されまして、もともと在来貨物船の貨物をクレーンや人力で荷役するのに適したふ頭でございます。そのため、上屋と水際までの幅が狭く、シャシーに貨物を積んだままローロー船を出入りするトレーラーの円滑な走行に必要なスペースを確保できないという課題がございます。

また、船積み前に、貨物であります完成自動車を仮置きしておくスペースをまとめて確保できず、上屋周辺の通路や野積み場に完成自動車を分散して置かざるを得ませんでした。

そのため、トレーラーが走行するためのふ頭内の通路が船積み前の完成自動車によって狭まることでの安全性や、完成自動車の積み込みに手間を要するなどの課題がございました。

○小林委員 安全性、それから利便性という点について課題があるというご答弁でございましたが、ことし三月に新上屋の建築工事の第一期が完成したようでありますけれども、この第一期工事における整備内容、また整備によって、先ほどのご答弁にありました安全性、利便性という課題に対して、どのように対応したのかをお伺いさせていただきます。

○小宮港湾経営部長 第一期工事では、既存の老朽化した上屋の建てかえに際しまして、

新上屋を岸壁から陸側にセットバックして建てるとともに、岸壁を海側に前出しすることで、上屋から水際までの距離を約五十メートル確保いたしました。これにより、ローロー船を出入りするトレーラーがふ頭内で安全に切り回しするためのスペースを十分に確保することができました。

また、新上屋の屋上には、船積み前の完成自動車を一時保管するための専用スペースを、乗用車で換算しまして四百四十台分確保いたしました。このスペースを確保したことで、船積み前の上屋周辺における混雑を緩和するとともに、完成自動車を屋上スペースにまとめて置くことで、効率的な荷役に寄与することができました。

今後、平成二十三年度の完成を目指して第二期工事を進めることとしておりまして、第一期工事分と合わせて、新上屋の屋上にトータルで乗用車七百六十台分の専用スペースを確保してまいります。

こうしたユニットロードターミナルの整備を通じまして、限られたふ頭用地の中から、円滑な荷役に必要なスペースを確保していきたいと考えております。

○**小林委員** 第一期のこの工事によりまして、安全性また利便性という課題について一定の効果が得られたというご答弁でございましたけれども、ふ頭機能の向上は、この東京港が、国内海上輸送拠点として、また物流のかなめとして、その使命と役割を十分に発揮していくためにも重要なことであります。

第一期の工事で、この課題に対する対応が一步前進したというふうに思いますけれども、平成二十三年度の完成を目指した第二期工事についても、輸送革新の動向や荷役ニーズに対応した着実な整備をぜひともお願いしたいというふうに思います。

また、ふ頭整備に当たっては、物流の円滑化という最大の役割を果たしていくために、ふ頭機能の向上ということはもちろんでございますけれども、都が進める施策に当たってはあらゆる面において、環境という視点、配慮が求められていると思います。

品川ふ頭ユニットロードターミナルの整備に当たりまして、この環境という面に対しては、どのような工夫、また配慮がなされているのかをお伺いさせていただきます。

○**小宮港湾経営部長** ただいま小林委員がご指摘されましたように、ふ頭整備を進める上で、環境面への配慮も大切なことと考えております。

新上屋の整備に当たっては、屋上や壁面の限られたスペースを活用して緑化を行っております。屋上等の緑化のために植えた植物に対しまして、雨水を集めて自動的に水まきできる施設を設けました。

また、新上屋の屋上に太陽光発電設備を設けております。第一期工事では百キロワットの発電能力を確保しており、第二期とあわせまして、トータルで二百キロワットを発電できる計画としております。

都としては引き続き、環境面に配慮した港づくりの取り組みを進めてまいります。

○**小林委員** ありがとうございます。

私、今回この質問をさせていただくに当たりまして、改めて東京港の歴史というものを

確認いたしました。そうしましたら、この東京港の歴史、明徳三年、一三九二年、実に室町時代でありますけれども、この室町時代に、この品川湊というものが相当数の出入港船や問丸の活動などで活況を呈していたという記録から始まっておりました。そして江戸時代には、東京港の前身であります江戸湊が、物資の流通拠点として近世海運史における重要な役割を果たしてきていたというふうにございました。

都民生活はもとより、これからの日本全体の発展を考えていったときも、東京港が内貿拠点港としての役割を十二分に発揮し、歴史にその存在と役割を刻印していくとの強い決意で整備に取り組んでいくことが重要ではないかというふうに思います。

引き続き、東京港のさらなる発展における万全の努力をお願いいたしまして、私の質問を終わります。