

平成二十一年度各会計決算特別委員会第三分科会

速記録第六号

平成二十二年十月二十九日(金曜日)

○田中委員 本日は、港湾の質問ということでさせていただきたいと思います。特に、この決算説明書に書いてある単独事業、なかなか港湾の仕事、また内容というのが、私もですが、皆さんわからない人が多いと思いますので、今回、単独の事業で幾つか事業を行っているということで、一つ一つ、基本的なことが多くなってしまいましたが、質問させていただきたいと思います。

まず、四一ページについて三つ質問させていただきたいと思うんですが、一つ、この中で、内港地区の再開発ということで、東京ヘリポートターミナルビル整備ということが載っております。当初の予算は三億六千万円、そして今回の決算は二億三千万円、これは、客船ターミナルの改修がなかったということで説明を受けましたが、このヘリポートというのは、港湾局が管理そして運営をしているということで、私自身も余りこれまで、明確に意識したり、発言してこなかったものですから、基本的なことでも幾つか伺いたいと思います。

まず、この東京ヘリポートの位置づけまた設立の経緯について伺います。

○小宮港湾経営部長 ヘリポートは、航空法上、一般にだれもが利用できる公共用ヘリポートと設置者が認めた者が利用できる非公共用ヘリポートに分類されております。東京ヘリポートは、公共用ヘリポートに位置づけられております。

また、当ヘリポートは、昭和三十九年六月に、東京オリンピックの開催に合わせまして、江東区辰巳に都営のヘリポートとして開港されました。その後、昭和四十七年六月に現在の新木場の地に移転しまして、途中拡張工事なども経まして、現在までさまざまな方々に利用されております。

○田中委員 今、公共用、非公共用ということで説明がありましたが、このような公共用、このヘリポートは公共用ということですが、公共用ヘリポートというのは全国にどのくらいあるのか教えてください。

○小宮港湾経営部長 公共用ヘリポートとしては、静岡、神戸、大阪の舞洲など、全国に二十カ所ございます。

○田中委員 二十カ所あるということではありますが、この東京ヘリポートにおいては、直近の平成二十一年度の着陸回数というのはどのくらいあるんでしょうか。また二十カ所、幾つか挙げていただきましたが、同様に他のヘリポートはどのくらい利用されているんでしょうか。

○小宮港湾経営部長 東京ヘリポートの着陸回数は、平成二十一年度の実績としまして、年間約一万二千回でございます。また、他の公共用ヘリポートで年間着陸回数の多いヘリポートとしては、大阪の舞洲ヘリポートで年間約三千回、静岡ヘリポートで年間約二千回、神戸ヘリポートで年間約一千回と聞いております。それらと比べまして、東京ヘリポートの着陸回数は群を抜いておるかと思えます。

○田中委員 着陸回数、群を抜いているということではございましたが、多いことというのはその数の中でわかりましたが、その目的はどのような目的で、どういう方が着陸したりまた使っているのか、そしてその役割というものを改めて伺います。

○小宮港湾経営部長 平成二十一年度の着陸の目的と割合ですが、報道取材で二三%、警察活動で一四%、消防活動で九%などで、公共目的でほぼ半数を占めております。その他、遊覧で九%、空輸で八%などがございます。その目的を見ますと、都民の生活を支えるために、当ヘリポートが重要な役割を担っているものと考えております。

○田中委員 回数またヘリポートの概要というものについては、今の基本的な説明でわかりました。

では、具体的にこの決算の内容についてお尋ねをしたいと思います。この決算説明書の中にはターミナルビルの整備とありますが、どのような内容でしょうか。

○小宮港湾経営部長 ヘリポート設置者であります都は、利用者に常に良好な状態で、また、安全に施設を提供する役割を担っておりまして、その観点から現在、ターミナルビルの整備を進めております。

以前のターミナルビルは昭和四十七年に設置されたものでございまして、かなり老朽化が進んでおりました。また、国が全国的に地方空港及びヘリポートにおける運航状況等の情報提供業務から撤退することに伴いまして、都が国にかわってこの業務を行うための新たな施設を整備する必要が生じました。

これらのことから、平成二十一年度に新しいターミナルビルの建築工事に着手したところでございまして、二十二年度末に完成予定でございます。

○田中委員 同じく、この経営の内容の方を見ていきたいと思いますが、この決算書の中の説明を見ますと、この東京ヘリポートに係る収入というのは、約一億八千万円となっております。着陸料またターミナルの使用料であります。また一方、管理運営費というのは約一億六

千万の支出である。この限りにおいては、収入が支出を若干上回っているということがわかるんですが、このことは過去五年くらいにおいても同様にこのような傾向なのか伺います。

○小宮港湾経営部長 過去五年間の決算におきましても、東京ヘリポートに係る収入が支出を各年度ともに上回っております。

具体的には、収入についてはおおむね二億円弱で推移してまいりました。また、支出につきましては、五年間を平均しますと約七千万円でございますが、平成二十年度から、先ほど申し上げました情報提供業務に係る経費が増加したため、今後はおおむね一億五千万円前後で推移していくことが想定されております。

さきに答弁しました利用目的にかんがみましても、非常に高い公共性を有しながらもこうした良好な決算状況であることは、施設として有効に利用されているものと考えられまして、今後も適切に管理運営してまいります。

○田中委員 今の説明だけだと、人数も多くまた公共用にも使われていて、大変に、そういう意味では役割を果たしていると思うんですが、時を同じくして、ちょうど羽田空港が国際化をして、ちょうどその年にヘリポートのターミナルも、設立当初から初めて、四十年ぶりに改築をされるということでもあります。

私、ちょっとこれ目についたんで質問をして、ずっと局とやりとりさせてもらって、ヘリポートのいろんな資料もいただいたんですが、これが説明資料だということでもらったのは、平成九年が最新でありまして、それ以降なかなかその改定がなされていないということでもありますし、先ほど回数が一万二千回ということで、多いということで胸を張っておられましたけど、ピーク時はこの数字を見る限り四万九千回、これ発着ですから半分にしても二万五千とピークより現在半分しか使っていないんですね。そういう意味でありますと、そのヘリポートは、もちろん公共用の大きな役割を担ってはいるんですが、資源としてまだまだ使えるんじゃないか、もっと可能性があるんじゃないかということで、今回は質問させてもらいました。

これまでがどうしても報道用そして災害ということで、利用について検討もなされていないし、これまで、立地がいいですから赤字にならずにやってきたというのも聞きましたが、ぜひこの機会に、このパンフレットも、恐らく新しいターミナルができるということできつくり直すということでしょうから、ぜひ利用のさらなる発展、もしくは有効利用というものを考えていただきたいと思ひ、要望して、次の質問に移りたいと思ひます。

その決算の中でもう一つ見ますと、中には、港湾施設の予防保全計画というのが入っております。これ現状調査ということで、これも大きく三千二百万円の調査が入っているわけです。

どうしても東京港といいますと、これまで京浜港の国際戦略港湾に選ばれることということが主でありまして、委員会の中でもその議論がずっと続いてまいりました。しかし、この東京港の施設の多くが建設から三十年ないしは四十年がたち、老朽化が進んでおり、今後一斉に補修または更新時を迎えると聞いております。京浜港が国際戦略港湾に選ばれても、このよう

な補修また管理がこれから大きな負担になってくるというのでは、これから心もとないということでありまして、この東京湾の機能を損なわないために、維持そして更新を適切に進めることが重要になってくると思っております。

まず、確認の意味で伺いますが、東京港の港湾施設というのはいつごろ整備をされて、また、現在その施設はどのような状況にありますでしょうか。

○前田港湾整備部長 東京港の港湾施設につきましては、関東大震災を契機に本格的に整備が開始され、高度成長期にはコンテナリゼーションの進展に対応して、品川、大井、青海コンテナふ頭などが整備されてきました。

現在、建設後既に四十年以上を経過した施設が全体の四割でございまして、さらに十年後には六割以上と、大幅に増加してまいります。施設の老朽化が著しく進行し、今後一斉に更新時期を迎えることになり、維持更新への適切な対応が課題となっております。

○田中委員 東京湾の施設が三十年ないし四十年ということで、大変老朽化をしていることと、またその更新の時期が近づいているということ、今、説明を受けました。

その中で、この老朽化施設を整備するために、ここに書いてある予防保全という考えですか、という管理手法を新たに取り入れ検討しているということですが、そこで、この新たな管理手法について、具体的な内容、またその効果を伺います。

○前田港湾整備部長 従来は施設の老朽化がかなり進行し、問題が生じてから対策を行う、いわゆる事後保全的な管理手法がとられてきました。こうした手法の場合、維持管理コストが大幅に増大し、短期的に集中するため、財源の確保が大きな課題となります。

そこで、これらの課題を解決するために新たな手法として導入されたのが、この予防保全型管理でございます。この手法は、劣化が進行する前にあらかじめ補修を行うもので、まず施設の点検を確実に実施して、劣化の予測を行った上で、最も経済的な補修を計画的に行うことで、ライフサイクルコストの縮減、維持更新費用の平準化、施設の長寿命化などを図るものでございます。岸壁などの係留施設における試算では、従来の管理手法に比べまして、今後五十年間の維持管理費の合計額が、およそ四分の一に縮減できると見込まれております。

○田中委員 この社会資本といえる施設が、適切に維持管理を行えば長期にわたって正常に使用が可能と、いわれてみれば当たり前なんですが、どうしても行政の施設というのはつくってそのままというか、壊れるまで使い、また新しくするために建てかえるということが、この港湾でもずっとその手法がとられてきたということでもありますから、その四分の一に縮減というのが明確にどのくらいの額でというのが出れば、とても皆さんにもわかりやすいんですが、なかなかこれは、モデルとして使って四分の一、額は出ないということでもありますので、ぜひ、この手法が有効だということを私も知りませんでしたので、広くアピールしていただければと思っ

ております。この港湾施設の予防保全型管理という、導入に向けて、これまでどのような取り組みを過去に行ってきたのか伺います。

○前田港湾整備部長 港湾局では、港湾施設の予防保全計画の策定に向け、平成十七年度から調査を開始し、岸壁などの係留施設、防潮堤などの海岸保全施設、道路橋梁施設など港湾の主要な施設に関する計画を平成二十年度に策定し、現在この計画に基づき維持管理を進めております。その後、対象施設を順次拡大して調査を進め、これまでに埋立護岸、人道橋につきましても予防保全計画を策定いたしました。

平成二十一年度の調査では、新交通「ゆりかもめ」それからレインボーブリッジにつきましても、点検記録、補修履歴などの基礎的資料を整理するとともに、劣化予測手法などについて検討いたしました。

○田中委員 十七年から進めているということで、もうかれこれ五年をかけてやっているということでもあります。ほとんどの港湾の施設がその手法によって、今、予防という考えを入れているということではありますが、残りどのくらい、最後になるんですが、今後、まだやっていない施設、また建物、橋梁、そしてそれに対してのこれからの取り組み、今後のこの予防保全という考え方の取り組みについて伺います。

○前田港湾整備部長 今後は新交通「ゆりかもめ」それからレインボーブリッジなどにつきましても劣化予測を実施し、ライフサイクルコストの最適化を図り、予防保全計画を策定する予定で、平成二十三年度には、東京港の施設全般に関する予防保全計画の策定を完了する予定でございます。

また、これまで蓄積してきた施設台帳、点検記録、補修履歴などの基礎資料のデータベース化に現在取り組んでおります。今後の予防保全計画の更新にあわせまして、各施設管理者の日常管理にも利用できるシステム開発を行っていく予定でございます。

この予防保全型の管理手法でございますが、まだ開発されたばかりでございます。発展途上にあります。今後新たな劣化調査技術、それから、コンピューターを活用したデータ解析技術の開発などに積極的に取り組み、不断に見直しを図りながら、計画的な管理を進めていきたいと考えております。

○田中委員 この話をずっとこの質疑の間で聞いていますと、東京都が独自につくって新しい技術を取り入れて、今進めているということではありますが、東京都が独自といえば、複式簿記を取り入れて、東京の資産をすべて財務諸表の中に落とし込んで、そこに減価償却の考えも入れて管理していく、もしくは公表していくということを、今東京はずっと、これも東京独自で取り組んでいるかと思えます。

私はそれとリンクというか、せつかく港湾をこのようにして、耐久年数、またそれからの補修保全を長年にわたって管理を、今データベース化しているというんで、それとリンクできないか

ということで、ずっと議論を調整の間もさせてもらってきました。

これ全然、まだお互いがそれぞれ進んでいる道であって、一つは管理会計で一つはアセットマネジメントだということで、これ違うということではありますが、ぜひ、両方せつかくやっていて、特に港湾局が独自にこれはやっているという事業でありますので、その有効な利用とか、可能性があるんじゃないかと思うんですが、そこを、部長に一言、可能性についていただければ。

○前田港湾整備部長 今、アセットマネジメントに関するご質問だということでございますが、施設の保有する各種の価値を便益という形で資産換算しますが、その経年変化をとらえて、計画的な事業対策を検討する手法というふうに考えておりますが、この考え方には、客観的な資産の数値化に相当の仮定が必要になると思っております。公共施設の場合、その効果ですね、ベネフィットをどう資産としてとらえていくかという部分に、やはり大きな、たくさんの仮定が必要になりまして、公共施設への適用には今、まだ少し課題があるというふうに考えております。

しかし、いずれにしましても、非常に重要な概念であると思っております。これから取り組み、検討していくべき課題であるというふうに考えております。

○田中委員 ありがとうございます。ぜひとも検討していただければと思っております。

最後になります。最後は、この単独項目の中の、東京湾における水辺空間の魅力向上ということについてお聞きをさせていただきたいと思えます。

この水辺空間魅力向上なんですけど、これは平成十八年に、東京の水辺空間の魅力向上に関する全体構想というのができておりまして、これに基づいて今、それぞれ進めているということでもあります。その中でも特に、舟運のネットワーク、また水辺のにぎわい、また水辺景観と三つを特に重点として行っているということで、水辺環境を整えていこうと進めているんだと思えます。

今回その中でも、東京の景観というものを検討するためにこの調査を実施したということですが、まず景観というと、どうしても運河とか主要な河川ということが今までイメージされたわけですが、今回、湾ということで景観について調査したということでもあります。どのような検討が行われたのか伺います。

○前田港湾整備部長 東京港では、首都圏のゲートウエーとして魅力ある景観づくりを行うことが、重要な課題であるというふうに考えております。特に中央防波堤地区は東京港の玄関口であり、羽田空港に近接することから、その景観は、観光客などの多くの来訪者にまず首都東京を印象づける重要な役割を果たすこととなります。このため、東京港第七次改訂港湾計画におきまして、中央防波堤地区を良好な景観を形成する区域と位置づけ検討を進めてまいりました。

具体的には、平成二十年度に国内外の港の先進事例などの基礎調査、平成二十一年度に

船舶や航空機の視点からの現地調査などを行い、景観形成の基本となる景観ガイドラインの策定に向けた検討を進めてまいりました。

○田中委員 今回の景観、中央防波堤ということで、埋立地、またその前には海の森があって、あの地区かと思うんですが、中央防波堤、今までどちらかという、景観というよりも、埋め立てとまた整備の方が重点に置かれていたと思います。そこをどのように、ある意味景観、そして観光に結びつけていけるのかというのは楽しみであるわけでありますが、同時に羽田空港、今いってもらいました、再拡張された隣のところでありまして、飛んで、下を見て、今は真っ暗でありますが、そこが景観としてきれいになると思うと、どのようになるのかなと。ぜひこの、まだ報告書の方をつくっているということでありますが、できたら見せていただきたいと思うんですね。

その中で今、つくっているのは、この景観のガイドラインをこの中で策定しているということですが、このガイドラインの策定に向けて今後の取り組み、また予定について伺います。

○前田港湾整備部長 景観ガイドラインは、中央防波堤地区の施設整備に対して一定程度の誘導を行うことによりまして、良好な景観形成を図ることを目的としております。

このため、今年度はこれまでの検討を踏まえまして、船舶や航空機などの視点に配慮しながら、コンテナクレーンや倉庫などの景観誘導の対象となる施設、色彩などの検討を行い、景観ガイドラインの実効性を担保する方策も含めまして、具体的な内容を取りまとめる予定でございます。

来年度には、専門家や港湾関係者などから、幅広い意見、議論を踏まえまして、実効性の高いガイドラインを策定することとしております。今後とも中央防波堤地区の開発にあわせまして、着実に取り組んでいきたいと考えております。

○田中委員 一方、中央防波堤のところは、今、その工事が進んでいるのは、先ほどの東京ヘリポートの方につながるわけでありますが、若洲とつながる橋梁であります東京港の臨海大橋の整備も同時に進んでいることでもあります。本橋梁というのは、レインボーブリッジのある大きな橋ということ、私、昨年経済・港湾委員会でありましたので、説明を受けました。また完成後には、大きな東京のシンボルとしても利用、また発展できるんじゃないかということも聞きました。

今回、一つは景観を整えるということでありますが、橋もつながっているわけでありまして、全体的な景観をつくるという意味では、この橋においても、橋の景観というかどうか難しいわけでありますが、一般の人が見ても、あそこ海上バスもこれから通るといいますし、私もあそこを下を船で通らせてもらいましたが、これから航路としても利用がされるんじゃないかと思えます。さらには先ほどもいいました羽田空港が、おり立つとき、または出発するときちょうど見えるところでもありますし、そこから新しい東京タワーの方も見えることではありますが、こ

の橋梁を整備する上で、景観的にはどのように配慮して、また関係性を持って進めてきたんでしょうか。

○前田港湾整備部長 仮称東京港臨海大橋の景観につきましては、環境工学や照明デザインなどの専門家による委員会を設置し検討を進めてまいりました。

本橋梁のデザインは、港の景観として特徴的なコンテナクレーンをイメージしたものでございまして、国際コンテナ港湾である東京港の玄関口にふさわしいデザインを採用しております。また、その施工におきましては、ボルトを使わずに全断面を溶接する手法を用いております。さらに、色彩は海の森や若洲海浜公園などの緑、広大な空や海と調和するパープルブルーを採用するとともに、夜間にはライトアップを行い、本橋梁の持つ美しさやスケール感といった個性を生かす工夫を行っております。

○田中委員 今、中央防波堤また臨海大橋の件についての景観ということでお聞きしました。臨海大橋においてはライトアップをしたりして、レインボーブリッジに負けない橋としてぜひ整備をしていただきたいと思うんですが、最後に、一部のことを聞きましたが、全体像としてこの東京湾の景観をどう考えていくかということについてお聞きしたいと思います。

といいますのも、今いいましたように中央防波堤地区また臨海大橋も今整備していることありますが、全体的に調和がとれていないと景観としては美しくありませんし、世界じゅうから人が来たときに誇れるような地域となりません。

この景観という意味では、全国で一番進んでいるのはというか、取り組んでいるのは清水の港まちづくりということで、みなと色彩計画というのを立ててこれまで取り組んできたというのを勉強させていただきました。これは、しかも十年かかってこれまで取り組んで、十年かかって八〇%ぐらいということで、大変時間がかかる、これは工場の煙突から、それからコンテナから、またターミナルからすべてを統一したイメージの色でつくってこうということで進んでいるということでもあります。

そこで、このような例も踏まえて、東京港の景観形成について、全体的な将来像というものについてはどのようなものを目指すのか伺います。

○前田港湾整備部長 東京港ではこれまでも、緑豊かな海上公園や、水辺と調和したレインボーブリッジなど、魅力ある景観づくりに努めてまいりました。その結果、お台場などの水辺を中心とした観光スポットでは、クルーズ船や屋形船が人気を博しており、多くの都民の方々や観光客が集い、にぎわいや憩いの場が創出されております。

また、羽田空港の国際化に伴う来訪者の増加や、水辺の観光振興の観点から、航空機や船舶からの景観の重要性も、今後ますます高まっていくと考えております。

大型船の入出港や林立するコンテナクレーンなど、港湾施設のダイナミズムを生かした魅力ある景観づくりを行うことが重要と考えておりまして、今後は、景観ガイドラインを契機に、

東京港のより広い範囲で景観づくりに取り組み、全体的に調和のとれた、魅力ある景観の形成に努めてまいります。

○田中委員 ぜひ頼みたいんです。私も地元大田区でありまして、空港にもよく行きますし、また船に乗って、自分の周りが多いんですが、走っても、どうしてもコンテナ船のところは、船も全速力であそこをぐり抜けて、余り景観として今のところはおもしろくないというか、きれいでないんで、通ってしまい、遊覧船にしても、あそこからどうしてもお台場に行って夜を過ごしたり、あそこで時間を過ごしたりするんですね。ですので、今回、特にこの中央防波堤を含む地域を、景観を中心として整備を進めていくということでもありますので、ぜひ、通りが観光として、また、海外の人が見ても美しいといえるような景観にしていきたいと思います。

最後に、この清水港の理念が、景観が十年、風景が百年、風土が千年ということで、この景観をつくっていくには、大変に世代をわたってつくっていかないと、そのよさが出てこないということを最後に、締めを書いてありました。ぜひ、そのくらいの意気込みで、この東京港についての景観作成、また取り組みについても進めていっていただきたいと要望しまして、質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。