

平成18年6月19日（月）

於：国土交通省特別會議室（中央合同庁舎第3号館11階）

交通政策審議會港湾分科会第7回環境部会 議事録

交通政策審議會港湾分科会環境部会

交通政策審議会港湾分科会第7回環境部会議事録

1. 開催日時 平成18年6月19日(月)
開会 13時30分 閉会 15時30分
2. 開催場所 国土交通省特別会議室(中央合同庁舎3号館11階)
3. 出席者氏名

氏名	役職名
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
黒川 和美	法政大学経済学部教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
白石 真澄	東洋大学経済学部教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
永田 勝也	早稲田大学理工学部教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
細田 衛士	慶應義塾大学経済学部教授
森野 美徳	都市ジャーナリスト・日経広告研究所主席研究員

4. 会議次第
 - ① 交通政策審議会答申「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」(平成十七年三月二十九日)を踏まえた環境施策の進捗状況について
 - ② 当面の環境分野における政策展開の方向性について 3
 - ③ その他 22

5. 議会経過

開 会

環境整備計画室長

それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会港湾分科会第7回環境部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中をご出席いただき、まことにありがとうございます。私は、港湾局環境整備計画室長の森川と申します。よろしくお願いたします。座らせていただいて進行させていただきます。

本日は、委員13名中過半数となります7名の委員の皆様方に現在ご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条により定足数に達してございます。なお、東委員、黒川委員については間もなくお見えになるという連絡をいただいております。磯部委員、岡島委員、岡田委員、山内委員は所用のために欠席とのご連絡をいただいております。

それでは、まず、議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、順に会議次第、委員名簿として資料-1、配席図とつけてございます。資料-2といたしまして「港湾環境施策の進捗状況と今後の展開」、また参考資料といたしまして冊子の「港湾行政のグリーン化」、昨年3月に取りまとめていただいたものをお配りしてございます。もし不足がございましたら、お申し出いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

昨年3月の部会から1年以上経過しております。ここで改めて本日ご出席の委員の方々をご紹介させていただきます。

—事務局から各委員の紹介がなされた。—

環境整備計画室長

それでは、議事に入りたいと思っておりますので、これ以後の進行を黒田部会長にお願いいたします。

議 事

- ① 交通政策審議会答申「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」（平成十七年三月二十九日）を踏まえた環境施策の進捗状況について
- ② 当面の環境分野における政策展開の方向性について

部会長

それでは、早速本日の議題のほうに入らせていただきたいと思います。

委員の皆様方におかれましては、当部会の進行方よろしくご協力のほどお願い申し上げたいと思います。

本日は、お手元の議事次第にありますように案件が3件ございます。①の交通政策審議会答申「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」は、先ほどご説明ございましたように、昨年3月に審議会より答申をさせていただきました。これに関しまして、その後の審議会答申に基づいた環境施策の進捗状況について、さらにまた②の案件でございますが、当面の環境分野における政策展開の方向性について、主にこの2点を審議いただきたいと思います。

審議は、議題①、②の資料をあわせてご説明していただいた後にご意見をお伺いし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。

それでは、事務局のほうから資料のご説明をよろしくお願いいたします。

—事務局から配付資料を基に説明がなされた。—

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました資料に関連しまして、委員の皆様方からご意見をお願いいたしたいと思います。よろしくお願いいたします。

委員

よろしいでしょうか。放置艇対策のところでお伺いしたいんですが、港湾法が何年前かに改正されて、暫定係留区域をつくってそこに持っていくということをされていると思うんです。指定港数が増えていることから見ると、水域の管理者が、一生懸命やっているなと思うんですが、実際の放置艇の数といいますか、それが減ったという明らかな何か、数としての裏づけがもしありましたら教えていただきたいと思います。いかがでございましょうか。

部会長

今、説明いただける資料ありますか。

廃棄物対策企画官

すいません、ちょっと調べて後ほどお答えいたします。

委員

わかりました。

部会長

それでは、今のご質問に関連しまして、わかり次第ご説明いただくということでお願いいたしたいと思います。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

委員

よろしいでしょうか。今の話ともちよっと関係するんですが、進捗状況の評価、あるいは目標設定みたいなところで、前からもおわかりになっていたと思うんですけど、少し具体的な数値、例えばいろいろなイベントをやられたときの参加者の数とか、そういうものをきちんと積み上げて、目標とするような方向にどんどん近づいているんだということを示す、そういうことを積極的に対応していただいたほうがいいのかなと思ひまして。全国的には、こういう施策を展開したときの評価についてももう少し、なかなか難しいんでしょうけど、定量的なものを把握し、それを公表するような方向性、その中で、じゃ、どういうものが評価軸としてとれるのかというようなところもひとつ、いろいろやられている中で研究していただいたほうがいいかなという気がするんですよ。

それから、そういう中で、参加していただいた方に対するフォローアップみたいなものも積極的に展開されると、先ほども指導者の問題とかいろんなことを言われていましたんですが、もう一段また進んだ形でそういうものが育成に役立つような形で取り組めるのかなと思ひて、全般的に進捗は一生懸命そちらでも進められ、進んでいるなという認識は持つんですけども、一方で、今申し上げたようなところを詰めていただくともっとわかりやすい形で一般の人たちにも伝わるのかなと思ひていますので、よろしくお願ひします。

部会長

ありがとうございます。

全般の政策効果を判定するためのアウトカム指標は、国土交通省全体でそういう検討をなされている組織があったような気がしたんですけど、あれは社会資本整備審議会の一部の部会でやられていたんでしょうかね。現状についてちょっとお話いただけたらありがたいんですが。

環境整備計画室長

政策の評価について、昔でいうとアウトプットといいますか、それをアウトカムに転換しようということで、国土交通省全体で20なる政策目標、117の業績指標というのを持っております。港湾局関係は20指標ありまして、毎年チェックアップをしているという状況でございます。

また、その中で社会資本整備の重点計画の指標を兼ねるものがございます。これについても港湾関係、あるいは環境関係でも、例えば干潟等の再生であるとか、青潮の発生期間の短縮、こういったものを具体的な目標を掲げて毎年チェックをしているという状況でございます。

委員ご指摘のもう少しわかりやすい評価が必要ではないかというのはまことにおっしゃるとおりでして、しかしながら、非常に港湾環境というのは私どもでもできるところも少ない面もあって、

なかなか施策を具体的に評価しづらいというのもあります。また、たくさん人が来たらいいのかという議論もありますし、またいろいろな取組が各港で展開はされていますので、基本的にそれぞれの港の目標なりを管理者なりでしっかり持っていただいて、それを評価していただく。あるいはそれを全国的に見て、こういう問題があるという分析等を行ってよりよいものにしていきたい。あとは、実際にいろいろなイベント等に参加していただいた皆様方については、例えば先ほど東京の運河での社会実験のお話がありましたけれども、細かくいろいろなアンケートでありますとか、自由意見を書いていただきまして、こういったもののいろいろな弊害であるとか、あるいはいいところ等をまた押さえてございます。そういった声、あるいは自然体験学習等も直轄の事務所等が中心になってやっておりますけれども、その場においてもいろんな参加者の声も聞いておりますし、また全国的な組織等でそういったものも束ねて、今後の方向性等について定めていきたいと、こう考えてございます。

部会長

ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

委員

ちょっとこの文章のことで伺いたいんですけども、この覆土、ですから（４）の深掘がありまして、現在の課題というその次のページですね。この中に「航路浚渫等の港湾工事から発生する良質な浚渫土砂だけでは、社会資本整備重点計画における干潟の再生目標を達成するとともに、大規模な深掘跡の埋戻しを推進することは困難な状況となっている」というのは、再生目標を達成することと、深掘の埋め戻しを推進する、その両方が困難だということを書いていらっしゃるのでしょうか。

廃棄物対策企画官

趣旨といたしましては、干潟の再生目標を達成するための浚渫土砂の確保、それから大規模な深掘の埋め戻しを達成するというものを加えた上で、両方を行うには困難な状況になっているという意味で書いてございます。

部会長

よろしいでしょうか、おわかりになりましたでしょうか。

ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

委員

じゃ、もう一点。リサイクルポートの展開のところで、1つ質問がございまして。

確かに酒田港などの循環資源の取扱量を見ますと、リサイクルポート指定前後でかなり伸びがあって、効果が出ているかなと思うんですけど、私も少し港湾のことを研究しておりますけれど、わりと物が集まらない、循環資源が集まらないという状況がございまして。というのは、それもいろんな理由があるんですけど、例えば集まる玉ですね、玉の経路というのがそうは簡単には変わりませんのですぐには物が集まらないとか、トラックがあまりにも今、安過ぎるというこ

とで、それから帰り荷があるかどうかでも当然変わってきます。

そういうことも含めてなかなか玉を集めるのは難しいんですが、例えば川崎、東京もそうですが、北九州などの場合はエコタウンの指定も一緒に受けているわけですね。そういう他省庁と連携してリサイクル、エコタウンのあるところはそれと協力しながらリサイクルポートを進めていこうという、そういう努力は多分あると思うんですが、今ご説明がなかったもので、その辺はどのように考えてられているかということをご説明いただければなと思います。

多分船を使うということは、循環資源をそんなに急いで配送しなくてもいいとか、それからあと、船の建造コストを考えるとまた違うんですが、船がある限りCO₂のエミッションも多分違うと思うんですね。少なくなる。その辺の環境コストを考えた場合にも、私はもっと海運の物流を使うべきである、特に循環資源には使うべきであると思っているので、もう少し積極的にされたいかがかなと思っています。

以上です。

廃棄物対策企画官

先生おっしゃるとおり、エコタウンと他省庁との連携といったことにつきまして積極的に進めていきたいと考えております。

具体的に言いますと、リサイクルポートを18港指定してございますけれども、背後圏といいますが、同じ市町村なり背後圏におけるエコタウン指定地域というのは実は18港中14港ございまして、そういったエコタウンにおけるリサイクル企業につきましても各港ごとにそれぞれでやっておりますので、港によってはエコタウンにおけるリサイクル企業からの循環資源を海上輸送に回すということを計画として考えているところもございまして、あまり考えてないこともあったりして、そこはまだ具体的にどういう連携をしていくかという施策がまだない状態。ただ視野には皆さん入れているという状態で推移してきてございます。

ですから、きょうの資料には実はリサイクルポートの今後の展開という中に、そういった連携をもっと進めていこうということで、エコタウンみたいなものを意識したネットワークの充実強化といったものを図っていきたいということで。まだ、先生が言うように具体的にどうするのというところが今お示しはできないにしても、今後それを検討してやっていきたいということでございます。

あと、先ほど放置艇対策の件でご質問があった件で、どうなっているかというのを調べますと、これ、平成8年と14年ですから最新ではございませんけれども、過去の調査結果からいきますと、全国の放置艇というのは実は、港湾、漁港、河川全部ひっくるめて平成8年に13万8,000隻あったものが13万4,000隻。少しですけども、4,000隻ほど減っているという状況の中で、港湾区域といいますが港湾のエリアの中ではどうなっているかという、6万隻から7万隻と実は若干増えている。全体としては河川、漁港含めて少し減っているのに、港湾区域内でちょっと増えているというような状況でございます。実績ベースとしてです。

部会長

ありがとうございます。今限られたデータですけど、これについてさらにコメントございますか。

委員

全国でいうと微減で、港湾区域内で若干増えているという、ちょっと私もなぜかなという、よくわからないので。先ほどの資料でいいますと、放置艇等禁止区域の指定港数は増えているということで、これを見ると管理者が的確に動いているなど思うんですけども、にもかかわらず放置艇が増えているというのはちょっと私には理解できないので、ごめんなさい、また何か詳しい理由、情報があったらぜひお教えいただければと思います。

環境整備計画室長

今の点に関して、統計が14年ということで最新のではないということ、なかなか今プレジャーボート、そんなに売れてないという状況もございます。また、この施策が最近のものということもありまして、特徴としてはこういうソフト、ハード、両方とも取組をさせていただいた港についてはかなりよく収容率と申しますか、上がっていますし、そういったところをしていないところは依然としてそのままだということで、港湾管理者の取り組みの熱意によってかなり放置艇が解決されているところ、解決されていないところ、そういうまばらが出てきております。今回、陸も含めて指定ができるということになってございますので、いいところの事例を参考にしながら全国的によりよい放置艇等の対策をしていきたいと思っております。ご承知のように圧倒的に受け入れる要素が少ない面もありますので、その他の静穏な海域であるとか、もう少しいろんな角度から検討が必要かなと思っておりますし、また今年度新たに3省庁連携として放置艇の実態を調査して、それを踏まえて根本的にどうしていくかという検討をしたいと考えてございます。

部会長

ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問。お願いします。

委員

全体を通じまして、平成17年の港湾環境政策の答申を受けて、色々と動き出しているんだなと感じました。なかなかすぐに環境の問題というのは結果が出ないと思っておりますけれども、息の長い形でずっと持続してやり続けていくことがやはり大事なんだろうと思っております。

以前に、私、ご提案いたしましたイドリングストップの現地実験も始まっているようなのですが、まだ途上かもしれませんが、どんな形で進行しているのかお聞きしたい点です。

それから、国際協力というところで、一番最後のところで、ロシアとは海洋油防除で合同でいろいろ訓練とかもなさっておられるんですが、これは前に例の重油大型タンカーのこともあってロシアなのかかもしれませんが、ほかのロシア以外の例えば近隣の韓国ですとか、中国もオブザーバー参加と書いてあるんですが、ほかの国ともこういった取組をされているのでしょうか。

また、海は全世界つながっているわけですから、ぜひ日本として国際的な海の環境問題に対して積極的に参加して、それから協力をいただいているのかどうかというのもお聞きしたいところです。

それから、もう一つだけ、最後に、東京湾の再生プロジェクトというのは平成18年に中間評価が出ると表の中にあっただけなんですけれども、まだ平成18年で出ていないのかかもしれませんが、東京湾が結構全国に先立ってわりあい進んでいるようなので、この中間評価の行方というか、もし何か方向性が出てきているのであれば教えていただきたいと思っております。

廃棄物対策企画官

1点目と最後にございましたアイドリングストップの実験内容についてということにつきましては、今年度東京港竹芝埠頭で、資料にも写真を載せたかと思えますけれども、貨客船のサルビア丸というものを使って実際の陸上電力供給といったものやってみようということで計画してございます。こういった貨客船を使うということ自体は旅客もいるし、貨物も扱うということで、いろんな船にも応用がきくのかなということで計画をしております、国交省だけでなく環境省とも連携の上でやるということにしております。

ただ、まだ具体的な時期とか、陸上電力を供給するには単純に電源ケーブルを持ってきてつけるというんじゃなくて、船側にも受けるための改造工事をしてもらうとか、そういったことも必要になってくるので、船側のスケジュールであるとか、改造の内容であるとか、そういったものを調整した上で進めていきたいという状況になっています。ですから、その結果を踏まえて、今年と来年と2カ年継続してやっていくことにしております。今言える範囲はそのぐらいでございます。

それから、国際協力関係、できればどなたかと思っておりますけれども、最後の東京湾再生の中間評価につきましては今年9月に評価を行うということで準備を進めているところでございます。以上でございます。

部会長

ありがとうございます。

委員

今のちょっと絡んで、いいですか。アイドリングは結局は今年、年内実験なさるんですか。じゃなくて、もう実質的には進んでいくんですか。今準備中ということですか。

廃棄物対策企画官

現在その準備を進めていて、今年度と来年度2カ年かけてやるという予定にしております。

委員

実験をなさると。はい、わかりました。

部会長

今、委員から2点目がロシア以外の近隣国との汚染対策との連携は考えているのかというようなご質問があったと思いますが、これに関連して。

環境・技術課長

今回、連休明けにサハリン沖でやらせていただいたものは、ここに書いてございますNOWP APという北西太平洋地域での海の行動計画の一環ということで、日本政府全体でいいますと海上保安庁が窓口になってやってきているものでして、私どもはそれに対して大型浚渫兼油回収船の参加という形で協力させていただいたということでございます。サハリン沖で最近いろいろと

海洋開発、エネルギー開発が進んでおりますので、そういったことを見越しての訓練でございます。

中国もオブザーバーで参加ということで、まさにオブザーバーでございまして、船の上から担当者が見学をしておったという程度でございまして、船なりその他の資材を持ってきたというわけではございません。基本的にロシアと日本の海上保安庁と私どもの船が中心になってやっただと。

それから、ほかのところとどうかということにつきましては、これは第1回でこういった実地の訓練をやったばかりでございまして、残念ながら次の共同訓練等についてはまだスケジュールに乗っておりません。最初に申しましたように、海上保安庁等その窓口になっているところが積極的に動いていかれるようであれば、私どもも協力していくというような状況でございます。

部会長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

委員

そうすると、ほかのこれ以外のところでの国際的な対応というのも積極的にいろいろ取り組んで、日本が参加いただいているのでしょうかというのはいかがでしょうか。

環境整備計画室長

環境に限らずという点でよろしいのでございましょうか。海洋関係ということですか。

委員

はい、海洋関係。

環境整備計画室長

先ほどIMOという言葉が出ましたけれども、そういった国際的な会議には当方も参加しておりますし、そういったところは組織だっているいろいろな海域においてこういった海洋関係の取り組みをしていると思います。

特に、また、これは環境とは離れますけれども、東南アジアでの海上の取り締まりであるとか、あるいはそれに絡んで保安関係の話等、そういったものも積極的に取り組もうとしております。国土交通省として今、省全体として「国土交通省海洋・沿岸域政策大綱」を検討しております、近々発表できるやに聞いております。そういった中でもこういった国際間での海洋関係の取り組み等を整理して、積極的に押し進めていくというような取りまとめを行っているやに聞いてございます。

部会長

ありがとうございます。

委員

防災に寄与する環境整備のところ、ここには基幹的広域防災拠点で、国の直轄事業でという例が出ているんですけども、この防災のためにということで、もうちょっと小規模なやつも、

僕が見たことがあるのは葉山港に港湾の環境整備事業と、防災のときのために船でいろんな荷物がおろせるというような、そういう施設が整備されていて、それは普通の港湾よりも頑丈な構築物になっていますという説明を伺ったんですけども、こういうものっていうのはきっとボトルネックがあるようなところにつくられたら困るんじゃないかという気がするんですよ。

例えばここの東扇島のケースというのは、東扇島の一番先端のところで、もしこういうものをつくるんだったら例えば川崎フェリー港とか、川崎港のところを頑丈にすればいいんじゃないかとかって思ってしまうんですけど、ここに新たに公園的なものと、それから広域的な基幹のをつくるということは、この島にとっての入口というのは湾岸道路の出入口と、それからこの東扇島に行く川崎の町の中から来る1本のトンネルで、両方も、つまりわざわざ広域的に道路を使わないで海を通すということを考えると、道路が危ないかもしれないということを前提にしてこういう災害対応を考えているんじゃないかって想像するんですけど、つくったところはどう考えても、もし道路がトンネルで何らかの被害を受けてしまったら、ここに置いても何もできないんじゃないかという気がするんですよ。だから、できたら埋め立て地で橋とかトンネルをクリアしなければならないところではなくて、もうちょっと内陸でそういう必要のない、例えば川崎のフェリー港のほうを頑丈にするほうがいいんじゃないかとかって思ってしまうんですけど、この広域基幹的というものをつくる時の条件というのはどういうふうになっているのかとか、それから、都道府県単位でつくられているもう少し小規模な港湾の環境整備と防災拠点というのと、この広域的っていうのは制度的にどんな違いがあるのかっていうことを少し教えていただきたいと思えます。

部会長

よろしく申し上げます。

災害対策室長

災害対策室長、戸谷でございます。ご説明させていただきます。

ただいま先生からご指摘いただいた点でございますが、第1点目の全国的な対策としては、耐震強化岸壁です。前回のこの委員会でご説明いたしました、全国336カ所計画して整備を進めており、緊急時に緊急物資等の輸送を確保する体制を整えているところです。

一方で、先ほどご説明のあった東扇島の基幹的広域防災拠点には約16ヘクタールの平地があるということが非常に重要なメリットです。耐震強化岸壁の背後は一般的にこのような広大な平地はありませんので、緊急時に緊急物資輸送を自衛隊や警察や地方自治体と連携していくというのがなかなか難しいのですが、東扇島緑地は極力上物をつくらずに平坦にしておいて、いざというときは緑地から防災拠点に使用目的を変えるという今までにない画期的な防災拠点です。

第3に、先ほどお話がありました、発災時の東扇島へのアクセスについては、現在のところ川崎港海底トンネルと扇島大橋の2つがありますが、これら幹線交通路が寸断された場合のアクセス手段については私どもも危惧をしております。将来的にどのように川崎市と東扇島を結ぶネットワークを強化していくべきか検討しているところです。それからもう一つ考えておりますのは、被災地への緊急物資等の輸送については、陸上交通のみならず、小型船などを用いて海から海へという可能性はないかということ。つまり、東扇島には広域からいろいろな荷物が入ってきますので、それを防災拠点で分配して、小型船などで東京湾、あるいは運河を使って各地域に持

っていけないかということです。

現在は、基幹的広域防災拠点平成19年度までに完成を目指していますが、局所的な地震災害、あるいは津波も伴うような地震災害など、いくつかの想定される災害について広域防災拠点の使い方が変わると考えられますので、いろいろとシミュレーションして、的確にこのエリアが使えるようにしていきたいと思っております。

それから、もう一つは、内閣府の有明の丘と連携をとって、全国から協力を得られた物資などをどこにどのタイミングで搬送するかなど指示・命令系統の中で運用していく必要があります、この東扇島の緑地を東京湾全体として使えるようにするため、港湾管理者、地方自治体、国土交通省の関東地方整備局が一緒になって首都圏港湾連携推進協議会を既に昨年度末につくって、その運用方策、マネージメントについて検討しているところであります。また、必要に応じては茨城県などからの協力をどうやって得ていったらいいかということで、広域的に使える方法を考えていきたいと思っております。

部会長

ありがとうございました。ほかにありましたら、よろしくをお願いします。

委員

これはお願いになるのかもしれませんが、今回の文でいえば「美しいみなとづくり」といいますか、あるいは「港湾行政のグリーン化」という話だったわけですがけれども、港に限らず、これは書き出しのところには3圏の境界というふうになっていますね、陸、海、それから空。したがって、美しい国土というものの中で果たされている美しい港づくりだと考えているわけです。

美しい国土といったときに、美観という一つの風景の見方、あるいは風景の管理の仕方と、そのための技術、素材ということで、私は、ここにも書いてありますけれども、海の側からいろいろ風景を見るとということも書いてあるわけですがけれども、いわゆる消波ブロックというものの醜悪というか、これ、必要だからそういうふうになっているんですけども、それをなるべく使わない、あるいは消波ブロックにもっと美観、美的なセンスが加わるということがあり得るのかどうか。

それは単に港湾という、今までは台所と考えたかもしれませんが、ここの中でずっと議論してこられている中は必ずしも港湾は今までのいわゆる臨海開発地帯という台所だけではなくて、それもすばらしい住まいであると考えて構築してこられたわけですから、まず港湾の中で、もう一つ私が申し上げたいのは、かつての建設海岸あり、農水海岸があり、それから港湾の海岸があったとしても、この技術を一番持っていらっしゃるのはどうも港湾技術の方々、いわゆる海と陸の関係の技術をお持ちの方々が率先して、そういう美しい国土、美しい風景のためにいろんなことをされる実験、あるいはその挑戦をされることによって、海岸線すべてが3万何キロになるんでしょうか、あるいは37万平方キロと言われている国土の景観に寄与するというようなところを今度は一歩踏み出していただければなと思っております。

ここまでは環境という面でのある意味で答申をされ、そのフォローアップをしていらっしゃるわけですがけれども、もう一歩踏み出せば美しい国土、景観づくりにどれだけのことを果たされるかということを私は期待してみたいと思っております。

部会長

ありがとうございます。今の点に……。

環境整備計画室長

ただいまの質問の前に、先ほどの指摘でご説明が漏れているところがあったので、追加をさせていただきたいと思います。

先ほどの大きなところは別に、小さなところの港湾環境整備と、防災の面からお尋ねがあったと思います。広域的なものに比べまして、それぞれの地域、地域で地震がきても壊れないような耐震強化岸壁の整備とともに、それを活動するためには後ろでストックヤードといいますか、オープンスペースが要ると。それに合わせたような形で緑地等を整備してございます。通常時は市民の皆さんに楽しんでいただけるような緑地を、いざというときには災害対策用に使うでありますとか、あるいは津波とか高潮等来た際、緑地は平場が多いのでなかなか逃げ場がないというのもございまして、少し高台をつかって、港に来た人がより安心して避難ができるような仕組みとか、そういった取り組みもやっております。

部会長

ありがとうございます。

廃棄物対策企画官

消波ブロックの件でございますけれども、消波ブロック自体を使わないとか、設計を見直すとかっていう、まだまだそういうのがすぐできるという状況ではないのかなとは思っております。というのは、消波ブロック自体を景観設計するというよりは、その地区なり、地域なりの景観を設計して、それにあった構造物を整備するというのが景観配慮であろうと考えております。今ご指摘のあるような見た目どうしても見苦しいとか、あまり見栄えが良くないというところも多少あるかと思っております。そういったところでも港湾の機能上可能であれば、景観に配慮してつくり変えるとか、あるいは新規につくるときにはそういったことを配慮して整備をしていくということは十分配慮していきたいと思っておりますし、場合によっては消波ブロックじゃなくて新しい構造物としての消波機能を持った護岸であるとか、構造自体を緩傾斜にするとか、あるいは砂浜等による親水空間的なもので消波するとかいうことが可能な部分についてはそういったものも配慮していくということで消していくことはできる。

ただ、現状おそらく消波ブロックで巻かれているところというのが、港湾の機能上その消波がどうしても必要であるということで消波構造になっていると。ですから、例えば泊地の前面であるとか、あるいはどうしても小型船が、船だまりがあつてそこに進入波を防ぐとかっていう事情があつてのことが多いかと思っておりますので、そういったところはそこだけを見て改良事業をするというのはなかなか難しい面があるのかなと思っておりますけれども、ただその地区のある一定の大規模な改良のときとか、そういったときに新しい工法なり、景観に配慮した計画の策定によって景観を守れるような施設づくりといったものは、今回言っている美しいみなとづくりの考え方の中に盛り込んでいるつもりでございまして、そういった形で進めてまいりたいと思っております。

部会長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

委員

はい。

部会長

ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

委員

よろしいでしょうか。国際協力のところで、いろんな条約に対する対応の話とか、先ほども油回収の話出てきましたが、ここで全般的に考えているような港湾の環境に対する配慮といえますか、環境を一つの機軸に据えたような対応、こういう分野で直接的に何か海外との連携を図るとか、特に東南アジアだとか、わりと日本と近いところの国との間での協力関係とか、そういうのがもう少し見えてくるとおもしろい結果になるのかな。これ、先ほどだと1と2の環境分野の政策展開の方向性というのも一つの議題なんで、もう少しそうした積極的な環境問題への対応の国際的な場面での活動をぜひやっていただけるとありがたいかな。

それから、もう一つ、そうした流れの中で、国際静脈物流の問題、これも非常に重要な話として取り上げておられるわけですが、基本的には、この文章の中にも出てきますように循環資源を出していこうという発想なんで、あまり「静脈物流」というのは、将来はまた別としても、当面のところであまり使わないほうがいい言葉かなという気もしているんですね。何か誤解を与えるような言葉なんで。循環物流なり何なりということでは言われているまんまの形で使っていたらいいと思うんですが、国際の場ではね、そちらのほうがいいのかという気がしております。

それから、関連する話からすると、離島の問題、これからどんどん循環をやってくると、私もちょっと関係しているところがあるんですが、離島で人口が減って行って、そこで廃棄物処理施設はつくらないと、そういう流れの中でできるだけ効率化していく方法論というものもあるんだろうと思いますんで、そういう意味じゃ、港湾を活用しながら船舶輸送を含めもうちょっと高度な形、効率的な形での日本の中での廃棄物対応みたいなものも一つのテーマとして出していただけると、またその中からのアイデアもほかにも通用するものがあるかなと思っています。

以上、3点。

部会長

ありがとうございます。今の件について事務局のほうから何か。

廃棄物対策企画官

国際静脈の「静脈」という言葉につきましては、先生ご指摘のとおり、海外に出すものが「静脈」といういわゆる廃棄物ですよみたいな言い方をというご指摘かと思います。これについてはご指摘を踏まえて、少し表現の仕方なりをまた検討してまいりたいと思っていますし、今までもそういった議論もいろいろあるんですが、「静脈物流」という言葉自体が定着しちゃっているところもあって、そこ、ここに出てきているという面もございますが、これからの施策展開を考えていく

中でまた検討してまいりたいと思っておりますし、それから、離島における静脈といいますかりサイクル関係のシステムということ、ご指摘がございまして、これもリサイクルポートを立ち上げるときいろいろと検討していただいた中に、離島というのはその島の中だけでは処理できないということから必然的に海上輸送に頼ってというところがあるということも検討してございますので、国内的な先ほどの輸送促進といったものの検討の中でも離島といったものを少し頭に入れてといいますか、おそらくいろんなところで活用はできると思っておりますので、前向きに検討してまいりたいと思っております。

部会長

ありがとうございます。

環境整備計画室長

1点目の国際的な問題の取り組みということで、具体的にも非常に難しいかなというような感じを受けておりますけれども、これ、よく見てみると今まではごく常識的というか、要するに船が来て、自分で発電機をたいてそこでとまっていると、あるいはその石油の積み下ろし等するときにガスが出ていくといったものが、地球規模から見てやはり問題があるということで、それを先に進めていこうということの取り組みでございます。

船ですので次の寄港といいますか、ネットワークを組んでいるわけでございまして、負荷的に考えれば日本等取り組みを進めるという方向ではございますけれども、振興著しい中国であるとか、韓国、その他等についても非常に負荷的にはこれは大きい問題ではないかと思っております。やはり世界的なといいますか、国際的な枠組みをしっかりとつくって、そこに多くの人に参加してもらおうという取り組みを、私どもだけが関係ではございませんので、ほかの関係者ともども取り組んでいくのかなと、こう思っております。

部会長

ありがとうございます。ほかにご意見。よろしく申し上げます。

委員

きょうのご説明を伺って、港湾に限らず持続可能な社会の構築のための基本理念に多様な主体との参画による、共有したビジョンのもとでの仕組みづくりが必要であることは各項目でうたわれています。しかし、内容によって仕組みづくりは異なってくるものであると思います。環境に対する評価、環境がどれほどに良好になったかという基準づくりが大切であり、その取り組みを一律に「多様な主体」という言葉で表現するのは具体性にかけてのものになると思います。

特に港湾環境は、多様な利害による主体の集合環境といえるでしょう。そのなかでの環境政策の取り組み、特に多様な主体のあり方はそれぞれの事例によって違います。環境改善に向けて、具体的な数値を上げていただく仕組みづくりのモデルを紹介していただくことが特に重要ではないかと思っております。

また、先ほどお話をしました美しい国土ということを考えますと、私も港を含む沿岸域の環境づくりは課題であり、日本の国の魅力を引き立たせるものでしょう。世界に開かれた国際物流としてのSOLAS条約と市民に開かれたみなとづくりは、港への利用についての理解を深め、賢

い利用をすることが不可欠でしょう。また、港湾利用を考えると、臨港地区のみで計画するのではなく、都市部との関係、連携を大きく視野にいれていくことが必要です。

特に、環境計画、景観計画をたて、現在の土地利用の計画の上位計画と位置づけて進めることは、この後の地域づくりには不可欠で、各港湾により一層の付加価値をつけることになるでしょう。

とびきり美しい施設をつくることよりも、地域の自然環境条件にあわせた土地利用と機能がみななどの魅力・ポテンシャルになってくると思います。

また昨今、各港湾計画を策定する際に景観計画ゾーンを位置づける港が出てまいりました。緑地、市民に開かれた水際線、ユニバーサルデザイン、景観計画のあり方はユーザーである市民のニーズをきちんと捉えて具体的に進めていただければと思います。よろしく願いいたします。

部会長

ありがとうございます。今のご意見に対して、事務局から何かございますか。

環境整備計画室長

1点目の持続可能な開発、あるいは維持のために多様な参画づくりが必要だというご指摘でございます。私どもも説明の端々に判で押したように「多様な参画」という言葉を使っております。実際のところ、計画の策定から整備、あるいは維持管理とそれぞれのステージがあって、そこで関係者がたくさんおられるということで、説明の中でも「順応的管理」という言葉がございましたけれども、こういったシステム自体が今不確実で、非定常であって、開放的だということもあって、今の時点いろいろ取り組みながら考えていって、そこでまたどういう形がいいのかというのを詰めていきたい、検討していきたいと思っております。

また、美しい国土づくりについては、国土形成計画等でも麗しさといいますか、これは何かというと、地域において人の営みと生態系が健全な状態で調和しているなど、国土の総合的な質の高さではないかというご指摘もございますし、また景観等についてはやはりその地域が今まで育んできた各種資源の総合体といいますか風土、そういつてとらえていくのではないかと考えています。

ご指摘のとおり都市と港湾というゾーンが違うといいますか、見方によればそれぞれが包含しているような概念でございますので、都市といいますか、地域の取り組みを港湾としてどのように受けとめていくか、それが港湾計画、あるいは景観を重視するゾーンであるとか、あるいは港の港湾景観計画という形になるか、あるいは一連の条例といいますか、そういった全体の景観に対する取り組みの中に含まれていることになる。港、港の状況によってどのように景観が取り扱われていくかは異なってくるとは思いますけれども、景観法も制定されて1年たっておりますし、全体の中で港湾としては貴重なポテンシャル、あるいは人を引きつける魅力、一緒かもしれないんですけど、ありますので、そういったものが生かされる港づくり等をやっていきたいと考えてございます。

部会長

ありがとうございます。

委員

先ほどお話ししたことに加えますが、おおよそ10年の将来計画を見据えた港湾計画を策定するときに、是非、景観形成重点ゾーンの位置づけを指導・助言することは、国・県・市の役割であると思います。現在各地域では、その地域のよりよさを磨き、お互いに競争が始まった時代です。個性ある地域づくり、港を活かした地域づくりを行うためには、他と違う『個』の特性への評価があり、それを市民に提供、指し示すことは「美しい国づくり」に有効なことであると思います。

環境整備計画室長

冒頭の説明の中にありましたけれども、港湾と海岸についての景観形成ガイドラインというのをつくってございまして、これは景観が、法律もできたということで、国土交通省全体でインフラ整備についてそれぞれの分野で景観形成デザインマニュアルをつくって、これを範にして進めていきたいと思いますという取り組みがあります。また、景観形成事業推進費ということで、景観の調査でありますとか、特定の景観について整備といいますか検討して事業を進めていくものもございまして、これも港湾において積極的に活用してございます。また、港湾においては橋であるとかトンネル、大規模構造物等もございまして、それぞれ施設整備に当たっては景観に与えるインパクト等も大きいので、個別の整備に当たっては十分考慮して整備をしているという状況でございます。

部会長

ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問……。よろしく申し上げます。

委員

2点ほど申し上げたいと思います。先ほど来ちょっと話題になっています消波ブロックにつきましても、私、今、美しい景観をつくる会というところの事務方をやっております、醜い景観というの、悪い景観70景というのをホームページ上で発表しています。その中に、多分これは北陸のほうだろうと思うんですが、消波ブロックのある海岸がありますので、こういうところでやり玉に上がっているということをおひとつご認識いただきたいというのが一つと、それから、先日、1カ月ぐらい前ですか、あるところで、新潟の海岸が消波ブロックで昔は非常に、散歩していてもまず目に入ったんだけど、そこを随分修景したという話を聞きまして、それがたしかいろいろある賞でも評価されたんじゃないかなと。そういう改善の事例など、少し具体的にご説明いただければなと思います。それが1つです。

それから、全然別の話題なんですけど、先ほど来の昔掘った深掘跡ですね。これ、先ほど質問されていましたが、今出るものの浚渫土砂とかそういうものではどうにも埋めきれないということのようです。それでスラグとかそういったものを混合してまた使えないかとお考えのようなんですけど、例えば製鉄所が近いところにあるからこういうふうに加工作ればいいのかと思うんですけど、あとの処理が必要なんだろうけど、例えば持て余しているものでいうと下水汚泥というのがありますよね、下水処理場の。ああいったものを少し処理した後使えないかとか、ちょっと閉鎖性水域には当てはまらないんですけど、一番困っているのは、土砂が余っているのは山の中のダムですね。そのまま運ぶというのは難しいでしょうけど、今黒部のダムで少し土砂

をはき出すような実験を始めていますけど、そういうような形でうまく自然にできるようなダムとか、堰とか、そういった運用の仕方とうまく、距離的に難しいんですけど、何かそういうところのものを活用するようなことを、いずれにしろ決定的な打開策って出てこないんでしょうから、ロングスパンでもいいですから少し大局的にお考えになったらどうかなと思いました。すぐ答えをいただかなくても結構ですんで、話を聞きながらそんなことを思いました。

以上です。

部会長

ありがとうございます。事務局のほうから。よろしく。

災害対策室長

1点目の海岸と消波ブロックの件でございます。委員ご指摘のように、全国でかなり具体的な取り組みが起きつつあると思います。別府港等でも突堤の被覆ブロックを自然石に置きかえていくとか、いろいろな取り組みがございます。いずれにいたしましても、これは、先ほどもございましたように、地域の方々とともにどうやって、港や海岸だけじゃなくて地域全体としていいたたずまいにしていこうかという、そういう機運が持ちあがらなくなかなかうまく進まないことだと思います。そのため、よい事例は評価をしていただき、また先ほどもございましたように、若干問題があるものもちゃんと皆さん方に示していくことにより、よりよい海岸空間が創造できるようにしていきたいと思っております。具体的にどこでどういう取り組みをしているのかということは、今すぐ多くの事例をご説明することできませんので、改めて委員にご説明させていただきたいと思っております。

以上です。

部会長

ありがとうございます。深掘りの、最初の件はどうですか。

環境整備計画室長

冒頭ご説明をいたしましたけども、浚渫土量と深掘りの跡がかなりミスマッチといたしますか、入れ物が大きくて入るものが少ないというのがある意味悩みの種で、今後のほんとうの課題だなと思っております。委員ご指摘のように、いろんなリサイクル材、スラグをはじめあるわけでございますし、それぞれ特性等もありますし、その海域に入れる経済合理性といたしますか、いろんな要素を考える中で、ほんとうに海まで持ってくるのか。ダムの堆砂については全国的に結構中部とか東北、関東が多くて、その他はそうでもないというようなことにもなっておりますので、少しいろいろ研究をさせていただきたい。入れるものがなくなったからやめるというのではなくて継続的に長い目で見て、深掘りの跡になるのか、干潟の造成になるのか、そういった水質改善の取り組みを目に見える形で評価もしながら進めていきたいと考えておまして、いろいろと今後検討していきたいと考えております。

部会長

ありがとうございました。ほかにご意見、ご質問等はございますでしょうか。よろしくお願

します。

委員

消波ブロックにしても、深掘の跡にしても、ある昔の、旧建設省時代のOBで、ソ連邦が崩壊したころ、旧ソ連の戦車をみんな二束三文で買い取ってきて、それを全部埋めればそれが漁礁にもなるしちょうどいいんじゃないかということ、いまだに酒の、酔っぱらって半分冗談で言う人がいるんですけど、申し上げたいのは、非常に息のある大切な仕事なんで、しかもこういうふうにならざるを得ないわけですから、やっぱりあらゆる可能性というものを少しご検討なさったほうがいいのかなということをお願いいたします。

部会長

ありがとうございます。

部会長

ありがとうございます。

深掘りの件についてはいろんな材料の使い方も他部局との連携のもとでお考えいただきたいというご要請でございますので、よろしくご検討のほどお願いしたいと思います。

ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

委員

先日放映され、鬼頭局長が出演されました「中川運河の活用、再生」の番組をみました。運河の活用を歴史、親水性、水辺の利用、ユニバーサルデザイン、緑地の問題として運河空間を総合的環境としてとらまえることが必要だと思います。公共事業に対しては事業評価制度、景観形成の指標の作成がされていますが、市民の目線で運河や水辺、港の空間の総合評価、基準作りが行われると、その利用や活用、よさも理解され、中長期的な取り組みがなされ、市民・企業などの協力・協働の意識が芽生え、役割も明確になり、積極的な取り組みも行われるのではないかと思います。

部会長

ありがとうございます。今の件について、事務局から何かありますか。

環境整備計画室長

冒頭、東京湾での取り組みのご紹介ありましたが、あれは一つのモデルケースでありまして、今年もほかの海域で予定してございます。そういった検討の中で、先生ご指摘のこれをだれの中からどう評価していくのかという、そういった面も含めて利用促進のガイドラインというのを作りまして、それを実際のいろんなプロジェクトに当てはめて、さらにそれをブラッシュアップしていくというような取り組みで、より広範な人のご意見、あるいはご参画を得てできるような形でやっていきたいと思っています。

ご指摘のとおり、確かに運河というのはある意味ほんとうに周辺の人たちのコミュニティーの

造成の場であり、より水に触れるほんとうにいい空間だと思いますので、今後とも災害時等も重要な役割を担うと考えられますので、積極的に活用を図っていきたいと考えてございます。

部会長

今の意見に関連して、例えば一つの国がやる政策として運河再生とか、運河の利活用特定プロジェクトみたいなことで指定制度みたいなのはできないですか。財政的な政策支援も含めて。そういう政策は難しいですか。

環境整備計画室長

いわゆるプロジェクトを指定する冠事業というのは、冠をつければできないことはないわけですが、実際にものを動かすのにどういう仕組みづくりがいいのかというのをよく検討して、それに伴う支援策等を検討して、私どもだけでは決められない面もありますので、予算要求等もにらんで検討していきたいと考えています。またもう一方では、いわゆるこういうまちづくりに対して従来の補助といいますか、公共主導型でなくてそこに住んでいる人たちが主役でまちづくりをやっていく。その中に景観があり、あるいは運河があると。こういう取り組みもありますので、そういったまちづくりとしての全体のパッケージとしてこういった取り組みをしていくとか、それぞれケース・バイ・ケースだと思いますけれども、その実情に応じてどのような支援ができるのか検討していきたいと考えています。

技術参事官

部会長みずからいろいろなご提案をいただいたんで、特に今東京の運河、鬼頭局長は名古屋の運河ですけども、東京の運河とかいろいろなところで注目されておりますんで、来年とは言いませんけれども、これからの一つの課題とさせていただきます。

部会長

すみません。

港湾局長

現実的にはそういうプロジェクトを仕組んで、全体をどうしていくのかというのをみんなで考えるというのは非常にいい手法だと私個人的には考えます。

先生言われたように、多分最終的にこの運河全体をどうもっていくのか、そのレベルをどこまでにするのかというのを最初に考えるのは非常に重要だと、この間のシンポジウムでも随分先生方が異口同音に言われていたのはそういう観点で、そのためにまず人の目に触れるというか、人間でもそうですけど、皆さんに見られているときれいにしようみたいなところがどうしても出てくるんで、実際にここで書いてあるのは利活用をどうするかということが書いてありますが、これはまさに手段で、最終的にどうもっていくのかというのをみんなで考えて、そこからどう使っていくのかというのを考えるというほうが最終的にうまく市民の合意が得られるような感じがいたします。まさにシンポジウムに出てそういう感じを私自身も持ちました。

計画課長

今、予算という話が出ましたので、計画課長ですが、運河ということに限ってはいないんですが、実は平成19年度の予算から、できれば従来の港湾管理者への財政的な支援ということに加えて、港が存する地元の市町村についてもいろいろ支援をしていこうということを今考えております。

そういう検討の中で、実は運河を核として地域整備といいましょうか、委員おっしゃっておられるような景観に配慮したような緑地の整備ですとか、プロムナードをつくるみたいなそういう話から含めていろいろ材料が挙がっておりますので、そういうときに、部会長おっしゃっておられましたように、何か指定をするというようなことを含めて、それがあつた種のフレームアップにつながるという、あるいは地域の人たちの関心を呼ぶという側面もあろうかと思っておりますので、具体的な19年度以降の政策形成、予算措置ということと関連をさせた上で検討していきたいと思っております。

部会長

大変心強いご返答いただきました。ありがとうございます。何卒よろしく願いたいと思います。

ほかに。

委員

ちょっとすみません、確認だけなんですけど。先ほどご説明のあつた部分よりも前のほうに、それぞれの施策の進捗状況と今後の展開というのが書いてありますよね。読んでみると、今後の展開については、かなり長期の話と短期のものが入りまじって書かれているような気がするんですが、少し整理していただいて、さっきの目標の話なんかも含めてなんですけど、いつ、どういう形でそれを実現していくのか、あるいは政策展開をどうしていくのかという話、もうちょっとわかりやすくタイムテーブルが見えるような格好で示していただけませんか。

それから、ちょっと今の話とも共通するのかもしれませんが、埠頭内の排ガス対策、これ、アイドリングストップの話じゃなくて、排ガス対策でオフロード車の今度は規制がかかりますと。それが入ってきますというんですけど、ちょっと私も絡んでいたんですけど、大分前からトンネル工事のときに使う建機から出発しているんですけど、建設機械については、国土交通省で認定制度をやっているかなり厳しい基準値をクリアするようなものを積極的に活用していってもらい、民間も波及していきますよという流れのことをやっていて、私、どのくらいのウエートをこの埠頭内の、そういう意味じゃ、特殊自動車も排ガス分でもっているのかというのを知りませんのであれですが、積極的な施策展開みたいな話も少し考えていただいたほうがいいのかなと。

今私が見ているのは、ページが振っていないんですが、施策2の「多様化する環境問題の対応」というところなんですけど、そこの部分の書き方を見ると、いや、法律ができましたから、それにあわせてこうなってくるでしょうという話なんですけど、もしウエートが高いようでしたら今みたいな施策、もっと前からやっておくべきだったし、そういう方策もほかのところでも実現していったらいいな。

その流れで見えていくと、一番下に自然エネルギーの積極的導入というのが出てくるんですけど、これも今後の展開の中には、いや、そういうものも要請が増えるだろうから、今からガイドラインの整備をしていきますよという書き方になっているんですけど、どっちかっていうと、こういう

ところでもっと積極的に自然エネルギーの活用を図っていくというんだったら、ガイドラインの整備を先に進めながら、そうしたものの導入促進を図らせるようなそういう方策になってくるのかなと思っていて、書き方なんかを見ていると受け身的な、消極的な印象を受けるところが多いものですから、今回は別なんですけど、何か考えていただいたほうがいいかなと思いますが。

部会長

ありがとうございます。後ろのほうに出てきている重点的取り組み分野だけではなくて、ほかのいろんな必要施策の中で政策が進展できるような、ある意味でのロードマップ的なものはできないのかというようなご意見だと思いますが、これについてはいかがでしょうか。

環境整備計画室長

今回1年余りを経過してこのような作業をしたわけでございます。その中で31の施策を改めてこうやって並べてみると、先生ご指摘のようにやはり取り組みがおくれているところ、一生懸命やっているところと濃淡あるなど。その濃淡がいいのかどうかという議論はまたあろうかと思えます。私どもとしては、限られたマンパワーということは言いわけでしかすぎませんので、やはりいただいた31の施策について、ご指摘のとおり、現状今何が求められるのかというのを明確にした上でこの進捗状況、今後の展開等をまとめていきたいと考えてございます。

部会長

ありがとうございます。あとご意見は特にないでしょうか。

予定の時間が迫っておりますので、もう少しこれ以上ご意見ないようでしたら、1と2の審議事項はこれでもって終了させていただきたいと思えます。

本日たくさんのご意見を賜りました。きょうのご意見は7月6日に港湾分科会において報告させていただきたいと考えております。なお、報告する内容につきましては、きょう皆さんからいただいたご意見を私メモしておりますので、私のほうに任せていただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

部会長

ありがとうございます。

③ その他

部会長

それでは、最後の審議事項、その他でございますが、事務局のほうからございましたらよろしくお願いいたしたいと思います。

廃棄物対策企画官

今後の環境部会の予定についてご連絡申し上げたいと思います。

次期社会資本整備重点整備計画というのが平成20年度にスタートする予定となっております。環境部会につきましては、物流分野等の検討状況も踏まえまして平成19年度以降開催し、重点計画に盛り込むべき施策についてご審議いただきたいと考えてございます。

部会長

ありがとうございました。今後のスケジュールの件についてご報告いただきました。

それでは、本日の議事案件、これで全部終了いたしましたので、第7回の環境部会、終了させていただきたいと思います。

大変重要なご意見賜りましてありがとうございました。

環境整備計画室長

熱心なご審議まことにありがとうございました。

本日のご審議、ご議論を踏まえまして、今後重点的に取り組むべき分野を中心に港湾環境政策のさらなる充実を図っていきたいと考えておりますので、引き続きご指導のほどよろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —