

平成17年1月31日（月）

於：国土交通省11階特別會議室

# 交通政策審議會港湾分科会第5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5回環境部会議事録

1. 開催日時           平成17年1月31日（月）  
                          開会 13時00分 閉会16時00分
  
2. 開催場所           国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室
  
3. 出席者氏名

氏 名	役 職 名
磯部 雅彦	東京大学大学院教授
上村 多恵子	（社）京都経済同友会常任幹事
岡田 光正	広島大学大学院工学研究科長・工学部長
黒川 和美	法政大学経済学部教授
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
佐藤 友美子	（株）サントリー不易流行研究所部長
白石 真澄	東洋大学経済学部助教授
瀬田 信哉	（財）国立公園協会理事長
東 惠子	東海大学短期大学部教授
森野 美徳	（社）日本経済研究センター研究開発部主任研究員

4. 会議次第
  - ① 関係者ヒアリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
  
  - ② 今後の港湾環境政策の基本的な方向について・・・・・・・・・・ 13
  
  - ③ その他                   ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32

## 5. 議会経過

### 開 会

環境整備計画室長

ただいまから、交通政策審議会港湾分科会第5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を頂きまして、まことにありがとうございます。

本日、委員の皆様のうち、岡島先生、永田先生、細田先生、山内先生は、それぞれ所用のためご欠席というご連絡を頂いております。

また、上村先生と森野先生は、若干おそくなられるというご連絡を頂いております。

それでは、議事に入ります前に、お手元の資料を確認させていただきます。資料といたしまして、まず、1枚紙でございますが、会議次第、次が委員名簿、配席図、そのほか関係者ヒアリング資料といたしまして、最初に右肩に資料-2とございますが、広島県ヒアリング資料、それから次が資料-3、太平洋セメントのヒアリング資料、資料-4、オーシャンファミリーの海野さんのヒアリング資料、それから資料-5といたしまして、これまでの審議会の経緯、今後のスケジュール、資料-6が今後の港湾環境政策の基本的な方向について（事務局案）、資料-7、今後の港湾環境政策の基本的な方向について（事務局案）説明資料、以上でございます。

なお、本日は1時から4時ということで、委員会の時間、ご案内させて頂いておりますけれども、できれば3時半ごろまでに終了したいということもございますので、委員の皆様方のご協力をお願いいたします。

それでは、以下の進行を黒田部会長にお願いいたします。よろしく申し上げます。

#### ① 関係者ヒアリング

部会長

それでは、早速、議事に入りたいと思いますので、よろしく申し上げます。

す。

本日は、議事次第にございますように、前半の約1時間10分を関係者ヒアリングをさせて頂くという予定でございます。最初に、広島県の空港港湾局の佐藤様、その次に、太平洋セメント株式会社の北村様、最後にオーシャンファミリー海洋自然体験センターの海野様、合計お三方から、各団体の環境にかかわる取り組みや課題についてご報告頂く予定でございます。

また、後半では、事務局が作成いたしました今後の港湾環境政策の基本的な方向について、委員の皆様からご審議を頂く予定にしております。

それでは、早速でございますが、関係者ヒアリングのトップバッターとして、広島県の土木建築部空港港湾局長、佐藤孝夫様から、港湾管理者の立場から環境への取り組み、課題につきましてご説明をお願いいたしたいと思っております。ご発表は約20分程度お願いしてございますが、その後5分ほど質疑にあてたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、佐藤様、どうぞよろしく申し上げます。

#### 広島県

－広島県土木建築部空港港湾局長 佐藤氏から配布資料（資料－2）を基に説明がなされた。－

#### 部会長

ありがとうございました。

それでは、今の佐藤さんのお話の中でご質問等がございましたら、挙手をお願いしたいと思います。

#### 委員

最初の部分でご説明頂いた広島県の環境基本計画と、それから広島県の港湾環境施策との関係は、どういうことで整理されているのか、教えて頂けたらと思います。

広島県

一応、広島県環境基本計画の中では、港湾部分ではなくて、道路とか地球環境ですとか、そういったことを全体的に大きな枠で決めております。その中で、港湾独自の問題もありますので、港湾環境基本計画の中に港湾環境施策がございますけれども、港湾独自のものもあるという感じの位置づけでございます。

委員

県の環境基本計画という中には、港湾という言葉であるとかあるいはゾーニングということであるとか、そういった要素というのは入っているものなんですか。

広島県

はい。そういうのも入っております。

委員

5のところで、我が国初の国立公園というふうになっているのは当然なんですけれども、広島県の内陸部といいますか島嶼ではないところで、しかも港湾区域で自然海岸といいますか、になっているところって、どのくらいあるんでしょうか。

委員

内陸部というか本土部側と言ったほうがいいですね、で、自然海岸と、よく半自然海岸と人口海岸というふうに言いますが。

広島県

その分類みたいな割合ですね。ちょっと今、手元にありませんけれども、まだまだ自然海岸のほうが多いと思いますが。

委員

それは港湾区域の中にも相当量あるということですか。

## 広島県

はい。港湾区域の中にもあります。この小さな地方港湾の中には、島の中の1カ所が港湾になっているだけで、あとのところは自然海岸が残ったりしておりますので、そういったところにも人家が集積しておりますので、そういったところの前面だけは何とか護岸をつくっておりますが、簡易なものということで、今回、昨年、台風16号、18号と引き続きありましたが、そういったところは大きな被害も受けているところでございます。

## 委員

1つ目に、その砂利の採取の禁止の話なんですが、かつてはものすごく需要が強くて、どちらかというとも供給が不足して、海の砂利をとらなければいけなかったと伺っているんですけど、最近はまだ全然需給関係が違って、砂利は価格もつかなくて困っているという話も一方で聞くんですけど、禁止する条件、経済環境というのは十分整っているんじゃないかと思っているんですが、その認識は当たっているのかどうか、地域によって違うのか、ちょっと教えて頂きたい。

## 広島県

今回、砂、砂利の前面禁止にしたのは平成10年でございますので、今現在もう6年前になります。そのときは、20年かけて、先ほどのように禁止しましたが、瀬戸内海の水産資源の保全みたいなところが大きな要素としてあったと思います。海水が濁ったとかそういう話ではなくて、やっぱり水産資源への影響、それから先ほどの、言われるがままに許認可をしてしまったというところもありますので、全体的な何か統一した視点があって許可をしているという形ではなくて、後追いになっていたということから、自然環境保全、それからそもそもの海砂自身がだんだん枯渇して、取り合いになってきて、許可量以上に違法に採取する方が多くなってきたものですから、52年から、これはだめだということで、検討しました。今現在の砂、砂利の市況とかという話とはまた別な時点での、環境面からの対策というふうに考えて頂いたほうがいいと思

います、広島県のこの事例は。

部会長

ほかに質問があるかもしれませんが、予定しておりました時間が少しオーバーしておりますので、これで広島県の質疑を打ち切らせて頂きたいと思います。

佐藤さん、どうもありがとうございました。

部会長

それでは、次に移らせて頂きたいと思います。

次は、太平洋セメント株式会社の取締役常務執行役員の北村様から、民間事業者の立場から港湾におけるリサイクル事業の取り組み、課題について、ご説明を頂きたいと思います。

太平洋セメント株式会社

－太平洋セメント株式会社取締役常務執行役員北村氏から配布資料（資料－3）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、今の北村さんのお話の中で、ご質問等がございましたらお願いします。

委員

貴重なお話をして頂き、ありがとうございました。

不勉強ですので、1点教えて頂きたいんですけども、国内でセメント需要が伸び悩みで、一方でアジア、中国の需要が世界の中の6割を占めていると。また、片や廃棄物を使ったセメント産業が環境にとっていいというお話はすぐわかりまして、そのために国内で静脈物流などをきちんとやっていくべきだというお話はわかるんですが、そもそも、これから建設市場が特にアジア、中

国で伸びていくとしましたら、日本でつくったセメントを国外に出していくという前提だと思うんですけども、価格競争力として、国内でつくったセメントというのと、当然中国でつくったものが競争していくことになると思うんですけど、その競争力という面ではどうなんでしょうか。

#### 太平洋セメント株式会社

セメントというのは何回か申し上げたと思うんですけども、非常に地場的な要素が多い。それと、運賃負担力のない製品なんですね。先ほど、中国、アジアの伸びがすごいということを上申しましたけれども、中国あたりではやっぱり欧米資本、あるいは日本、私どももそうですけれども、何社かやっぱり向こうで製造販売するような体制になっています。いつか、かなり日本から輸出というのがあったんですけども、最近是非常に運賃競争力がないものですから、現地生産がずっと伸びているというような状況でございます。ちょっと資料で説明を忘れたんですけど、各地でやっぱり輸出と輸入、これはもう本当に微々たるものなんですね。大体现地生産、現地需要というのが原則みたいになっております。

ですから、グローバル化というのは、中国等でこれから環境事業と、今まだ中国あたりはそこまで行っていないので、私どもも向こうで使えば資源となるようなものをこれから持っていくような状況になってくるんじゃないかと思っ、そこら辺の整備をお願いしたいということを上申しましたつもりです。

#### 部会長

ありがとうございます。

ほかにご質問等ございませんでしょうか。

#### 委員

先ほど要望のところ、陸運との円滑な連携というのがございましたが、今はあまりうまくいっていないという前提に立っておられると思います。陸送では、セメントの特殊車で運ばれると思いますが、港湾で積みかえるときに、どういった点が一番円滑にいかない、もしくはお困りなのでしょうか。

太平洋セメント株式会社

ちょっと途中で申しあげましたけれども、陸運コンテナと海運コンテナで、その共同規格が大分違うもんですから、それは、海運のほうが厳しかったのかな、陸運のやつをそのまま乗っていけないと、そこで積みかえなきゃいかんというような事態があるようなので、そこら辺をそれぞれどっちでも使えるような体系をお願いしたいということを述べさせて頂いたと思います。

委員

そのまま行けるようなということですね。

太平洋セメント株式会社

色々やっぱり公共埠頭等を使うと、廃棄物に限らないと思いますけれども、非常に色々許認可等、手続が面倒な面がありまして、どうしてもそういった陸運との関係がスムーズにいけない面があるんじゃないかということで、ちょっと要望として申しあげたわけです。

委員

それともう1つは、それでリサイクルポート自体やっぱり少ないというのが問題となっているのでしょうか。

太平洋セメント株式会社

やっぱりそれもあると思います。

部会長

どうもありがとうございました。

まだご質問はあるかもしれませんが、予定の時間が大分過ぎておりますので、北村さんとの質疑はこれで打ち切らせて頂きたいと思います。

どうも、北村さん、ありがとうございました。

部会長

それでは、最後になりましたが、オーシャンファミリー海洋自然体験センター代表の海野義明様から、民間団体の立場から市民への自然体験活動や環境教育活動の取り組み、課題について、ご説明頂きたいと思います。

海野様、大変申しわけございませんが、15分程度でお話を賜りたいと思いますので、よろしくをお願いします。

オーシャンファミリー海洋自然体験センター

ーオーシャンファミリー海洋自然体験センター代表海野氏から配布資料（資料ー4）を基に説明がなされた。ー

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの海野さんのお話に関連しましてご質問がございましたら、挙手をお願いいたします。

委員

大変貴重なお話、ありがとうございました。自然体験学習の場合、陸上でしたら練習できると思うんですけど、やっぱり海というのになるとかなり季節が限られてしまうのではないかなと思うんですけど、通年の活動というのは、先ほどこちょっと冬にも冬のいいところがあるとおっしゃいましたけど、そういうものがあるのかということ。それから、例えばそれを職業としてインタープリターをする場合に、やはりこのまた季節の問題とかが出てくると思うんですが、そのあたりがどうなっているのかということ。もう1つ、全国区の協議会をつくらうということをおっしゃっていましたが、今も日本全国にこういう活動は広がっているのかどうか、その3点をお聞きしたいんですが。

オーシャンファミリー海洋自然体験センター

通年の活動についてですが、やはり海というイメージが夏と思われるとおり、活動は夏に集中しています。ですが、自然があり生物がいる限り、海辺は

季節に応じていろいろな自然体験活動ができます。特に冬はいろいろな漂着物が、強い季節風によって打ちあがってくるので、漂着物観察やビーチコーミング（漂着物収集など）に適しています。また、海藻類は主に冬から春に成長しますので、打ちあがった海藻の観察をしたり、そこから生物の多様性を学んだりすることができます。春は一年で日中一番良く潮が引くようになりますから、磯遊びには特に良い季節です。海辺の山歩きなど高台から海全体を眺める、特に冬は空気が澄んできれいですから、気持ちの良い海をゆったり眺めることもよいものです。このように、海の活動は夏に偏重しますが、季節ごとの楽しみがあります。

次に、インタープリター、指導者についてですけれども、プロで、それ専門で年間を通して生活しているという人は少ないです。海の活動はやはり夏偏重だけあって、夏は海で指導に当たっているが、冬は雪山でスキーなどの指導者をしている、渡り鳥のような生活の人も多いです。しかし、できればその地域に根ざし、年間をとおして海を楽しませてあげられるような取り組みが必要ではないかと思っています。良い実例ができれば、他の地域でも同様に展開できるよう、全国的な連絡協議会等で連携をとっていく必要があるのではないかと考えております。

全国的な海辺の自然体験活動の状況ですが、やはり南のほうが多く、北のほうが少なくなっています。加え、都市中心で、関東地方近隣が一番多く、次が関西圏というふうになっております。また、旅行先としての、沖縄にはたくさん海辺の体験活動があります。気候が温暖なため海での活動期間が長く、オーバーユースの問題も出てきております。

部会長

ほかにご質問ございませんでしょうか。

委員

大変興味深いお話、ありがとうございました。

今、こういう、おっしゃるような活動に携わる子供たちの数は、だんだん増えていると考えていいのか。例えばスキー人口が減っているとか、そういうア

ウトドアに関する逆の情報も聞いておりますので、その傾向と比較するといかがでしょうか。

それから、だんだん増えてほしいと思っているんですが、その増やす場合に、そもそもその施設なり場、海とかその関連する港湾でもいいんですが、その施設が少ないのが問題なのか、それとも指導者がなかなか養成できないのが問題なのか、何が増やす場合のネックになっているのか、その辺のお考えを教えてください。

#### オーシャンファミリー海洋自然体験センター

指導者の養成か施設かどちらの問題かですが、両方とも同時に必要です。しかし、どちらがより必要かというところ、指導者です。今の子供の多くはひとり遊びばかりで、人と人がつながる関係が欠落しています。この人間性の基本が必要だと思いますので、やはり指導者育成がまず第一にあるべきと考えます。

それから、海の活動をしている場や人が増えているのか減っているのかということですが。昭和40年代までは全国各地に臨海学校がありました。都会などの海のない地域の子供でも、海辺に行って海を体験するという学習施設です。昭和40年代以降、安全管理の問題、経済的に施設が運営管理できなくなったりで、ほとんどなくなってしまいました。その後核家族化、都市型の生活形態により、海だけでなく、自然体験の接点は大変減ってしまいました。

今意外と自然体験に要望のある年代は、実はシルバー世代です。それはなぜかというところ、その世代の方々は自然の中で楽しい経験をもっているからなのです。今の子ども達のちょうど親の世代からテレビゲームが流行しました。その結果、自然体験が大幅に減ってきました。今の子ども達の親自体が自然体験の必要性とか価値を見失うてしまっていますので、これはよほど積極的に展開しないと、将来大変なことになるのではないかと危惧しております。

それから、海の自然体験に参加する子どもの増減ですが。陸上の活動はこれまでさまざまに展開され、成熟してきていると考えます。ですから、次に新たな刺激、新たな視点を求めて、海のほうに徐々に向かいだしてきているところです。高額なマリレジャーとしては衰退しましたが、自然体験としては徐々に増える傾向にあるのではないかと考えています。ただし、まだこの分野の必

要性は都会偏重だと思います。

部会長

どうもありがとうございました。

## ② 今後の港湾環境政策の基本的な方向について

それでは、本日の議事の2番目に移らせて頂きたいと思います。今後の港湾環境政策の基本的な方向についてということで、事務局のほうから原案をご説明、よろしく願いいたします。

廃棄物対策企画官

－事務局から今後の港湾環境政策の方向（事務局案）について、配布資料を基に説明がなされた。－

部会長

ありがとうございました。

先ほどご説明がございましたように、今日は基本的な方向についての案のうち、第4章を主に議論して頂きたい。3章までにつきましては、過去数回議論させて頂いておりますので、今日は4章を重点的に議論して頂きたいということで、今ご説明がございました4章に関連してご意見、ご質問を賜りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

委員

一言お尋ねしたいと思うんですけども、21ページで防災に寄与する環境整備のところなんですけど、ここはこの間やっぱり津波がありましてから津波に対する懸念というのが高まっているような気がするんですね。ここでは、災害発生時に利用者が退避できるような高場を施設内に設置するということを書いて頂いていて、それが津波への配慮かなというふうに思うんですけども、やはり災害が持続的に、例えば新潟の地震などもそうなんですけれども、一時避難が少し長期化するようなこととかがあるケースが出てくると思うんです。そ

のときに、今の港の状況というのは、例えば二次的な地震の余震がどれぐらいありますよとか、津波の危険性はないですとか、これからどういう行動をとったらいいのかという情報がそこでとれるようになっているのかどうか、少しそこを教えて頂きたいと思うんですが。

#### 海岸・防災課長

今お尋ねの件ですけれども、まさに今、一方の港湾分科会の防災のほうの分科会のほうで、港湾内の、今まで海岸堤防がありまして、それから後ろというのは基本的に防護されているという形なんです、それも前面の、その港の中の対策、それについて今どうしていくかと、さらに今後、安全を図っていかなければならないんじゃないかということを検討しておりまして、今後まさに、今まで地震の切迫性という観点からそれに対して対応を検討してきたわけですけれども、まさに年末のスマトラ地震、大津波を契機として、さらに充実を図っていこうということで、今、盛んに検討をやっています。

事前にできているところはありますが、すべてができているかということ、個々にはまだ十分ではない面があります。さらに、防災という観点は、いわゆる地方自治といいますか、市町村長さん方の力というものを十分に活用しなければなりませんので、地域防災計画とか、そこらとも連携をとった形で、港湾、港の中の防災対策について、さらに充実を図っていこうと今検討しているところでございます。

#### 部会長

ほかにご意見、ご質問、ございませんでしょうか。

#### 委員

ちょっと小さなことから申し上げますけれども、15ページにある、いわゆる砂をとったり何かをしていくというときのことなんですね。青潮なんかを抑えるために砂をとったりというか、今までは浚渫の土砂だけを入れているということで説明されましたけれども、これからもっとできれば外のものといいますか、その際にちょっと私のほうも海の生態学者に聞いてみたんですが、いわ

ゆるほかのところから持ってくるものというのは、やっぱり土砂といってもそこに色々な生物がいたりすると、それが生態系との軋轢があるかどうか。これは全部がそうかどうかわからないけれども、そういうことを十分に配慮しておくべきだろうということでしたので、今までの浚渫というのは、ある意味でそれをのけて、そこに問題があるかもしれないけれども、それを除去してこっちのほうへ移すということですが、今度はちょっと違うところから持ってくる可能性がありますから、そういうことも十分に考えたほうがいいよというのが1つ。

それから、今日は4章の話ですから、3章には戻らないつもりで申し上げますけれども、場合によるとそれはまた3章のほうにも帰ってくるかもしれないということは、この前もお話をされていたと思いますが、例えばこの22ページの②のところ、もしくはその前のページの①のところもそうですけれども、水環境の改善といったときには、やっぱりその汚染物質といいますか水質の汚濁というようなことが多いと、それは上流域からかかってくるわけですね。ですから、港湾だけが対応できるものではないということと、22ページの上から3行目を見ますと、国は主な閉鎖性水域について云々というふうに言って、それから「各港湾管理者が」というふうに分けておられる。その「国」というのは、どうも港湾局サイドとしか読めないんですね。というのは、片一方では「各港湾管理者」というふうに対比していらっしゃるから、そういうことになると思うんですが、多分、「国は」というのは、もっと広い分野で、あるいは港湾管理者だけじゃなくて地方自治体というふうに見るところが、この文書の中にまだ幾つかあるかもしれないというふうに私は思います。瀬戸内海環境保全計画なんかですと、いわゆる海に接しているところだけではなくて、内陸部の市町村も含めて、瀬戸内の関係する計画の対象地域になるわけですね。そういうふうに考えて頂くと、若干その辺のところを精査されると、今度は3章のほうにも戻ってくるところがあるかもしれません。その辺のところは、もう一度お書きになって、4章をお書きになり、また3章へ戻るときに留意して頂きたいなというふうに思います。

廃棄物対策企画官

1点目の、深掘り跡を埋め戻すときの材料の話ですけれども、おっしゃるとおり、浚渫土砂であれば海の中のものを海に持っていただけなんですけど、よそから持ってきた材料となると、仮に溶質試験などをして環境上問題がないといっても、なかなかまだ微妙な問題がございますし、もう少し環境上の影響がないかきちっと技術開発も必要ですので、ここは慎重に考えていきたいと思っています。

それから、2点目の連携のところですが、この22ページの港湾の連携と書いていますのは、例えば東京湾の中に6つの重要港湾がございますが、その環境というのは、一つ一つの港湾で考えるんじゃなくて、全体的に考える必要があるというふうなことで、そこについては、今でも港湾の基本方針というのを国土交通省でつくっておきまして、そういう意味で、国がその閉鎖性海域の6つの港についての環境の考え方を提示していくというつもりで書いてございます。

ただ、委員がおっしゃったように、上流から流れてくるとか河川との問題とか、色々ありまして、全部これは港湾局でやれる話ではありませんので、そこは広く連携をして進めていきたいと思っています。

部会長

ありがとうございます。

ほかにご意見、あるいはご質問でも結構ですが。

委員

この4章の中に、港湾の競争条件がゆがめられるというのが何カ所か出てまいりますよね。もちろん、この環境というものを整備していく中で、誰がどのように負担をするのかその結果どれほどの効果が発生するか、またそれによって競争条件がゆがめられるか否かなど、環境問題ならではの難しいところがありますが、あえてやはりこのような形で記載した方が宜しいのでしょうか？。それとも競争条件がゆがめられるということを特筆しないで、こういう環境を積極的に促進していくところがむしろいい結果になる、いい評価を得られるというのが最近の風潮です。ですから、あえてやはりそういうふう書いていった

ほうがいいのか、いかないほうがいいのかというふうに少し思いました。

もう1つですが、この3章の基本的な方向を受けて、具体的施策というふうにつないでいくわけですが、3章を踏まえて4章が記載されているということで、大体網羅されているのでしょうか。

#### 廃棄物対策企画官

1点目ですけど、「競争条件がゆがめられない」の、ちょっと表現はまだ考えないといけないかもしれませんが、環境について施策を進めていこうとすると、やはりコスト増になるというようなことがあります。せっかく日本の今港湾の競争力を高めようとしているのに、環境をよくするとかえってコスト負担になってしまいます。あるいは、港同士で環境対策にまじめに取り組むとそこだけコスト増になる、それだったらやらないほうがいいのかというようなことも起こってきますから、そういうことのないようにというようなことで、競争条件をゆがめないというふうに書きました。

対策としては、一律義務化して、もう全員やるようにするか、あるいは先導的に取り組むところについては何か補助とか財政的な支援をしてコスト増につながらないように、そしてそれを広げていくというようなやり方かなと思っていて、先ほど書いていましたアイドリングストップのものについては、ちょっと実験的に広げていくというようなことを考えたいなと思っています。

それから、2点目の、3章と4章の関係につきましては、とりあえず3回目の環境部会までで3章を完成させて、その後4章の施策を書いていますので、ちょっとつながりの悪いところもありまして、ちょっと一部は直しているんですけど、もう一度、4章が固まってきましたら、振り返って全体をストーリーが通るように修正したいと思っています。

#### 委員

ぜひ、こういった環境に配慮した整備をしていくところが、何か非常に高い評価が社会的にも受けるんだというような傾向に持っていく。高く評価されるという意味での競争条件には、非常に勝っていけるということを訴える。コストだけではないところでの評価というのをぜひ書き込んで頂ければ良いという

ふうに思います。

部会長

ありがとうございます。

委員

2点ほどあるんですけども、環境教育のことを23ページの最後のところに書いて頂いているんですけど、これ、まだかなり消極的だと思うんですね。環境の場として使うというレベルだと思うんですけど、その海の環境はやっぱり港湾でやる部分が非常に大きいのではないかと思いますので、やっぱり環境の場として港湾を使っていくんだと、そこでやるんだというのが施策の中に要るのではないかというふうに思うんですね。ただ、よその人が言ってきたら使わせるというレベルではなくて、先ほどのお話にもありましたけど、やっぱり海を知らない、楽しまない、海がきれいにならないという、それは確かだと思いますので、もうちょっと積極的に港湾という場を環境でいかに使っていくかという話が要るのではないかと、1つ思います。

もう1つなんですけれども、市民参加を促すようなことで、17ページのところの④に、「整備や管理への多様な主体の参加」というふうに書いてあるんですけど、これを市民サイドで見ますと、決まったことでの整備とか管理をやらされるのかというイメージになってしまうと思うんですね。なので、もう活用するという時点から、やっぱり市民の参加というものを促すというか、一緒にやるというようなスタイルの書きぶりにしないと、少し、地域でやっている人にとっては、非常にあんまり感じのよくない表現になっているのではないかと思います。そこら辺も、最初から一緒に入ってやっていくんだという、役割分担であって、上下関係ではないという、その辺を少し書き方を変えて頂いたほうがいいのではないかというふうに思いました。

以上です。

部会長

ありがとうございます。

今の点で、事務局のほうから何かお答えのあることはありますか。

#### 廃棄物対策企画官

最初にご説明に入る前に申し上げましたが、第4章は我々がこれからやっていく施策をイメージして、それから出発して書いたものですから、そういう環境教育を応援していくとか、もう今でもやればできるといのはあまり書いていなかったんですが、もう一度、いろんなパートナーシップとかそういうものについて、書けることをもう少し充実させたいと思います。

#### 委員

2点、確認みたいなものになるんですが、1つは、22ページ目の一番下の「海洋環境の定常的な調査」というのがあります。最初のところに、「三大湾、有明海等」といきなりなってますが、三大湾というと、瀬戸内海は入る、入らないかというと、なかなか入らないことになりますね。それは意図して除いたのか、それとも一般的に言えば瀬戸内海はやはり脆弱性を有する海域ですので、入れておいて頂いたほうが誤解が少ないのではないかと思います。別の意図があれば、結構です。

その後、環境データの収集とか、それから蓄積、公表が実施をされていないと書かれているんですが、これは港湾管理者がする環境データの収集ですね。例えば、港湾区域においても、公共水域の常時監視みたいな形で、各自治体が今までやってきて、それは公表しているわけですね、その辺のところと矛盾がないように。それに加えて、別の目的で港湾管理者がデータを収集・管理するというスタンスだったら、それはそれで結構です。ただ、妙にダブると、多分総務庁あたりからむだだとか、また言われそうになるだろうと思いますし。後ろのほうに、例えば「環境情報センターを構築して」云々というところも、仕分けを明確に、あえてしなかったんだったら、それはそれでもいいかもしれませんが、少し意識してご検討頂いたほうが安全かなというふうに思います。これは確認です。

それが1つと、あとはちょっと細かいと言えば細かいかもしれませんが、14ページのところで、まず①のところで「干潟や海浜等の再生」というふうに

書いています。前段のほうでは、「干潟や藻場」という言葉が入っていたんですが、この辺から干潟にわりと特化している書き方になっているのが、若干気になります。

それは、入れて頂ければそれはそれで済むことですが、同じように、今度は16ページ。関連して、「緑地整備」というのがあるんですが、この「緑地」の意味が、よく読めばいいかなとは思いますが。というのは、水域を効果的に取り入れた緑地整備、この中には、例えば塩性湿地のような、干潟のさらに陸側にある植生帯、藻場とっているのは干潟のさらに海側にある植生帯ですね。その辺に連続している部分を意識して書かれているようにも見えますが、ちょっとなかなかそう見えないようなところもあるので、その辺のところは少しご検討頂いたほうがいいのかと思います。ご承知のように、例えば沖縄の例ですと、陸地系の植生も海と一体化するように、一応検討されているというふうに、私は理解していますので。

部会長

ありがとうございました。

何点かご指摘頂きましたが、これに関連して事務局のほうから何か回答ございますか。

廃棄物対策企画官

まず最初の瀬戸内海はどうかというと、閉鎖性海域で含んでいますので、三大湾と有明海だけ書いていますけど、ちょっとここは表現を直したいと思います。

それから、データのところにつきましては、ここでの気持ちは、港湾管理者が工事の時や計画のときにたまたまとったデータをネットワーク化することなんですけど、ほかのデータとのすみ分けで問題ないように、ちょっと表現を改めたいと思います。

それから、あと、海浜とか藻場とか、それから湿地とかのところについては、言葉をもう一度全体を精査したいと思います。

それから、16ページの緑地整備における水域というのは、ここはどちらか

というと、人が楽しめるための緑地のほうを意識して書いているものですから、あまり湿地などは考えていなかったんですが、ちょっとそこも含めてもう一度考えたいと思います。

部会長

ありがとうございます。

ほかにご意見、ご指摘ございませんでしょうか。

委員

今の緑地のところですが、埋め立ても緑地と書かれています。緑地という記載ですと豊かな潤いのある緑地を想像するのですが、緑地の配置と、防災機能、レクリエーション機能、景観機能、環境保全機能、緑地の4つの機能を明記した方がよいと思います。

市民とかNPOの連携ということが書かれていますけども、港湾には物流をはじめとした多様な職種の港湾企業が共存するなかで、環境計画・環境管理計画は一つの方向性を生み出す指針になると思います。

相互理解とか協力を生み出す施策というんでしょうか、次の世代をつなぐための港湾活力と持続的な環境を形成するというバランスをとるような観点で書いて頂けたらと思っています。

廃棄物対策企画官

1点目の緑地、いろんな種類がございますから、それで内容が合うように、整理したいと思います。

それから2点目ですけど、例えば港湾計画だとか、港湾計画の中の環境部分というのは、やはり一つの目標というか、そこにおられるいろんな民間の企業なんかの人も含めて、こういう方向にしていこうというビジョンというか、看板として意味があると思いますから、そのような点について協力していくというような内容のことを、どこかに盛り込みたいと思います。

部会長

ありがとうございます。次の委員のかたお願いします。

## 委員

船のアイドリングをなくそうというのは、そのとおりだと思うし、それから、陸上の側のほうのいろんな施設も、ディーゼルエンジンや何かを少し排気ガスを出さないものに変えましょうということは、具体的に書いてあるんですけど、僕は後半で一番感じるのは、多分港湾地域って倉庫がいっぱいあって、朝の時間に早くスムーズに行こうとするから、たくさんの大型トラックとかコンテナ車が路上に駐車して、つまり仕事を始めるのを待っている。これは、夏は夏でエアコンディショナーをつけっ放しでアイドリングをしているんですよ。それから冬は冬で、暖房でアイドリングをしているんですよ。前もってアイドリングをしているトラックのために、港湾地域の排気ガスって、もう最悪なんですよ。これは行ったことがある人はすぐわかることだと思うんです。こういうのを普通にとめておいて、運転手さんたちが気持ちよく集まれるような場所があれば、こういうふうにならないんじゃないかっていう気がするんですよ。

これは、多分港湾地区の施設も、いろんな倉庫や何かいっぱい施設をつくっていらっしゃるんですけど、相互に何か仲よしで共通の施設を持っていたりする雰囲気もないですし、コンビニをどう設備するかみたいなこともずっと話題になったりしましたが、そういう何かみんなが共通に使える場所があれば、何かみんながトラックでアイドリングしている理由はなくなるような気がするんですよ。これが全部どこでもそうなっているのか、十分にもう準備ができている場所もあるのか、私は理解できないんですけど、多分船でこんなに一生懸命そろそろやらなければいけないということになってきたら、大量に大型トラックがアイドリングしていて、路上に駐車している港湾に近い地域のことを考えると、それについて、きちんと何か計画的に地域でどういうふうに対処するというような議論がされてもいいんじゃないかというのが、ここの文章を聞きながら感じたことですね。

それから、今のように、港湾地域で、環境の問題として港湾行政としてやらなければいけない問題というのがはっきりしているというか、今のケースと、それからもう1つは静脈産業としての土地利用としての港湾施設の話ですけど、

そのこと全体で、もうとにかく一に港湾管理者がものすごく重たい責任で早速やらなければいけない仕事と、それから夢を持って長期にわたってやらなきゃいけない仕事というのは、もう少しクリアカットに分けて、違うテーマで、こっちは喫緊で、こっちは中・長期に、しかもたくさんの人に参加してもらわなければいけないわけだから、何かここでいっぱいいろんな項目を書いても、そう簡単に動き出さないという。それは全部当然そのとおりだと思いつつも、動かないだろうなと思ってしまいますよね。一番の感覚というのは、港湾にアクセスしなれていないいろんな様々な方たちに、そこで水際環境を即楽しんでくださいというためには、ものすごく段取りが要りそうですね。

だから、ここの目的を書く少し前の段階で、今日のNPOの団体や何かのお話もそうだったんですけれども、何か港湾管理者という部分、それは地方自治体の港湾の管理に当たっている方と、国が全体として考えるところと、それから一般的に水際環境にアクセスすると、もっといろんな効果を得られると想像していらっしゃる方を、何か近づけるような。その段取りがあるか、無理やりイベントをするのか、僕はよくわかりませんが、今のまんまだと、何かちょっと距離が遠いまま、だから遠い夢で、ずっと20年前も言っていたけど今も言っていて、20年後も言っていそうな感じになるようなことが書かれてしまう傾向にあるんじゃないかと思います。全然、中身については、とっても新鮮で格好いいことが書いてあるので、そのとおりだと思うんですけど、どうやったら一歩前に進んだ実感を得られるのかなというのが、何か感覚になりました。

抽象的な発言で申しわけないんですけど、一番大きいポイントは、業務上、港湾管理者がきちっと早速にやらなければいけない環境の、特にCO<sub>2</sub>に関連するものとか、それから遊休の土地利用を静脈産業に有効活用するような、こういうテーマの話はとにかく真剣に考えなければいけないことで、すごく重たい責任で、後ろに延ばせないようなテーマだと思うんですけど、それと本当に水際環境にかかわるといえるか環境論の話とは、ちょっと何か違って、重さも――重さが違うという後の方がずっと大事だと僕は思うんですけど、だけど、すごい何かニュアンスとか次元が違うような気がしていて、何かうまく書き分けられれば良いなというふうに思いました。

部会長

ありがとうございます。

今ご指摘された点は大変重要な点だと思いますが、事務局のほうで回答等ありますでしょうか。

廃棄物対策企画官

おっしゃるとおり、第4章は色々施策を書いていますけど、これは予算措置が必要で、こうやってやれば行政の仕組みに乗せてできるなというものと、それからにぎわいづくりだとか地元の方とのパートナーシップとかいうのは、一つの運動ですから、予算がついても動かない、物の考え方みたいなことで、そういうちょっと異質なものが2種類混ざっているんですけども、ちょっと書き分けられるか。両方が入っているのが港湾の環境の施策の方向ではあると思うんですけど、少し違いがわかるようにしたいと。

委員

何か感覚として、これまではとにかくイベントをやって、来てほしいときには「来てよ」って。だけど、そうじゃないときは、「業務地域だから来ないでよ」という感じになっていたところを、どちらかというとなんか何らかの形で場所を上手に区割りするから、ちゃんと役割分担をして使ってよという世界にいったのか、何かそのステップの違いがちょっと僕には見えなくて。だから、新たなステップになったと。

必ずその港湾地域というのは、市民がいろんな形で活動できるような場を提供しているので、もっと積極的にアクセスできるような交通手段をつくるのか、インフラを整備するのか、あるいは共通に港湾地域について多くの人たちがそこで何かをするための場が整備されることをステップにするのか、何か間にあるステップが見えないんですよね。だから、突然言われてもという感じがするんじゃないか。ずっと邪魔だと言われてきた立場にある釣り人からすると、何かそんなに急に言われたって変わらないよと、逃げ腰になっていますし、なかなか。今回そういうふうじゃなくて、前向きにいろんな環境のことに多くの

人が関与してもよろしいという感じになっているのは、どういうものとして受けとめたらいいのかなというのが、何となくストンと落ちないんですけどね。どうすればいいんですかね。

部会長

確かに、アクセシビリティとかアメニティとか親水性というのは、もう何十年も言われていることですけど、じゃあ今回と今までと何が違うんだと。どっかの前進があるのかと言われると、そこの書きぶりがあまりないんじゃないかと。

委員

そんな意地悪なことを言っているんじゃないくて、もっと何か工夫があって、「ああ、そうなんだ」とみんながうなずけるような感覚になっていけばいいんですけど。それだけのことだと思いますけど。

部会長

ありがとうございます。これについては、ちょっと事務局のほうでまたもう一度、私も含めて議論させて頂きたいと思いますが、ほかに今日の第4章に関連するご意見、あるいはご指摘、ございませんでしょうか。

委員

21ページに、下の施策の3の①に海岸侵食のことを書いて頂いたんですが、これはどうもありがとうございました。

それで、もうちょっと手を加えたほうがいいのではないかなということが1点だけありまして、「海岸侵食による地形変化が著しく」、「環境面からは流形を含めた土砂の適切な管理が課題となっている」というような、「流形」ということが環境面から見るととても大事だということを入れたらいいんじゃないかと思います。つまり、そうでないと、ここは防災で、単に海岸侵食を防がなくちゃいけないというような読み方もされてしまいますので、ここは環境を議論

しているときに、流形によって底生生物が違い、それによって生態系が違ってくることが特にこの面では大事なところなので、そんな言葉を1つ入れたほうがいいのではないかと思いました。

ちなみに、「海岸浸食」の「浸」という字はサンズイで、これはマスコミなどではこう使われているんですが、学術用語辞典では人偏の「侵食」になっていますので、それをお願いしたいと思います。

それから、今のご意見にも関係するんですが、私の気持ちとしては、22ページの③に、「計画段階からの環境保全の充実」という項目があって、そこがこの第4章全体に書いてある具体的な施策を取りまとめて、全体として環境をどう持っていきたいのかという説明責任を果たすところとして、非常に重要なところではないかというふうに思っています、それがないと、ただ何か思いついたことをやっているだけという、悪い言い方をすると、そういうふうにもとらえられやすいので、特にここに書いてあります最後のほうですが、目指すべき将来像、環境保全の方針、必要な環境施策等の記述を充実していくことが必要であるということを、真摯にというか、取り組んで頂きたいという、あるいは取り組むという姿勢が出るような表現にして頂くと、ありがたいかなというふうに思います。

その上で、次のページの⑥に「順応的管理手法の標準化」ということがありますが、計画を立てたとしても、環境の問題の場合は、そこにも書いてありますが、不確実性等があって、手直しが必要なことも生じてくるので、順応的管理が必要であるし、さらにそのことは発展して、合意形成などをやっていかななくてはいけないということですから、そこら辺の構造がよく見えるようにして頂くと、レポートが出たときに理解されやすいというふうに私は思っています。その上で、色々な具体的な施策というものがたくさん出てきて、これを合わせてこんなによくしていきますというようなものとして、少なくとも私は理解をしたいというふうに思っています。

以上です。

部会長

ありがとうございます。

今の先生のご意見で、何か事務局のほうからありますか。

#### 廃棄物対策企画官

事前にご説明したときもご意見頂いて、ちょっと対応できていないところもあるんですが、計画の重要性については、3章のところでも書いているんですけど、少し3章と4章とでまだつながっていないところもありますから、もう一度全体をさかのぼって、強調しておきたいと思います。

#### 部会長

21ページの例の土砂管理のところ、今ご指摘がありました環境面からは流形に配慮するということが非常に重要なので、それを記載してほしいということですので、この点はちょっと文章をまた修正させて頂きたいと思います。

#### 委員

今のご意見は、私も本当同意見です。22ページの③の「港湾環境において市民との合意形成を図る」というところですが、港湾関連の企業の方たちとの合意形成も図れることとして、位置づけられるのではないかと思いますので加えて頂きたいと思っています。

それから、海野さんのご発表のなかにありました自然環境教育について、それを体験する港湾の利点が書かれておりますが、この環境教育に適応した港という中には、水域環境が良いなど様々な要素があると思います。「港湾」という言葉で一括にされていることで、どこの港でもできるという誤解が生じないでしょうか。自然環境体験学習ができる環境条件について「港湾」というより「みなと」とした方が、よろしいのではないのでしょうか。

#### 廃棄物対策企画官

1点目の計画、これは市民との合意形成は書きましたけど、港湾関係者、港湾の利用者も当然ですので、それはわかるように書いておきたいと思います。

それから、2点目の環境学習ですけど、海野さんのお話もそのとおりで、あ

これは港だけじゃなくて、海一般の場合もありますし、どこの港湾でもできることではないかもしれませんが、環境学習はどこの港でもできないかもしれませんが、ああいういろんな活動と港がパートナーシップを組んで、ソフトを支援していくという考え方は、それぞれの港ごとにいろんなやり方であると思いますから、環境学習だけではないですから、そういう意味で、利用と連携していくということは考え方としてやっていきたいなと思います。

#### 委員

環境学習の場の考え方としては、次世代の方たちが環境を学習するのによりよいことだと思っています。ただ、「港湾」と言うと、誤解が多いのではないかと思います。それぞれの港によって機能や条件が違うように思います。

#### 委員

私、さっき、自然環境とかそういうものの学習にということを行いましたけど、神戸のほうで、港の学習、それは随分いろんなところでやられていると思いますけど、子供たちを船に乗せて、何カ所かの港に行ったときに、水質の違いとかそういうものを色々、自分たちでテーマを見つけてやったような事例の発表を聞いたことがありまして、それは必ずしもきれいな美しい自然ということではなくても、逆に今の状況を知るとか、それから地域と港の関係を知るとか、そういう意味では、子供たちは随分色々学習したようなので、それぞれ本当に先ほどおっしゃったように、地域に合わせた環境教育のプログラムというのは、十分に可能なのではないかなと。逆に言えば、それぞれの地域でどういふことが出てくるかというぐらいの誘導策があってもいいのではないかなというふうに思いました。

#### 委員

総合学習の中で環境教育の場という点ではわかりませんが

部会長

ありがとうございます。

海野さんが「港湾」と書いておられるのは、いわば港湾法上の港湾だけではないと思いますので、一般の方が港という意味で「港湾」という形を使っているから、いろんなケースを含んでいると思いますね。

あとご意見、ございませんでしょうか。

委員

「環境整備の財源の多様化」という、17ページの(3)のところですが、そういう何か財源の多様化というよりも、もう少し環境整備の促進には、民間活用の多様化といいますか、やり方は色々あると思うんです。単に民間が負担をするというだけではなくて、環境整備していくために、例えばもう少し、そういった投資に対して特別償却ができるだとか、損金計上ができるだとかというのは、民間にとってのインセンティブには非常にやっぱりなるわけですし、この(3)は、もう少し膨らませて、単にその財源のところだけを言うのではなしに、財源の問題と、それともう少しそういったものが促進されていきやすい民間促進の制度を整えていくというような点もあるのではないかと思います。

それから、3章のところ、民間の技術開発を促進していくというようなことも書かれているんですけども、この例えば技術促進に対してのもう少し技術開発の共同開発をするようだとか、あるいは技術開発に対して損金計上ができるだとか、そこまで具体的に踏み込まなくてもよいですが、それらを視野に置いた書き方で、財源だけではない、もう少し総合的に民間投資を促すような記載にしたほうが良いと思います。

要は、エコロジーとそのエコノミーが必ずしも競争条件をゆがめるというようなことだけではなくて、エコロジーとエコノミーは共存するんだという前提に立って、進めていったほうがよいと思います。

廃棄物対策企画官

財源の多様化というと、何かお金集めみたいになってしまいますから、例えば民間企業に対する税制なんかのインセンティブとか、そういうものもあると

思いますから、少し広くなるように、書き改めたいと思います。

部会長

ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

委員

先ほど、先生がストーンと落ちないという話をされていましたが、これは多分、1章の、今日のペーパーでいうと6ページの、新たな課題、従来の施策の限界から環境問題の多様化から新たな港湾環境政策まで、それから第2章の基本事例にしても、第3章の初めのほうで、環境問題についても、保全、再生、創出という3つの柱を掲げていながら、第4章の施策のところにくると、ほとんど保全の対策にというか、そういう書きぶりに、保全と整備ということ、環境整備という、その2つの言葉で何か大半の施策を語ろうとしているところに、若干違和感があると思うんですね。

ですから、もう少し、10ページでいう保全、再生、創出という、こういうところを個々の施策の中に、多分気持ちとしては盛り込もうとしているのでしょうけれども、時間がなくて十分そこら辺が文章として反映されていないんじゃないかなと思うんですけど。そこを少し、私も物を書いている人間だからわかるんですけど、締め切りで最初のときって、ちょっと今ひとつで、ちょっと冷静になって見直してみると、もう少し全体をならしておさまりのいい表現になってくると思うんですね、4章についても。そういうことをお考え頂きたいと思います。それが本質的な話です。

もう1つ、瑣末な話かもしれませんが、財源調達で色々議論がありました、先日、長崎に行きまして、長崎の浜辺の丘公園というんですかね、港に面したところに公園があって、そこに非常にいいデザインのレストランができていまして、このレストラン自体は公設民営で建物を港湾管理者が建てて、その運営を民間の人に任せるんですけど、そのレストランは客の入りが悪かったり、売り上げが上がらなかったら、そのテナントをかえるというんですね。ですから、単なる民間事業者の資金の活用というだけではなくて、そういうふうのレストランを運営する民間の事業者を入れかえるというような、港湾管理者側が

どういうふうなそういうふうな経営マインドを持ってくるかということが、この環境整備の財源をきちっと確保していくためにも重要なことかなと思います。ちょっとこれは非常に細かい話の具体例ですが。

以上です。

摘で、何か事務局のほうからございますか。

廃棄物対策企画官

次回、第6回に向けて、もう一度3章以降、以前から通して、通るストーリーで書き直したいと思います。

部会長

ありがとうございます。

ほぼ予定の時間が近づいておりますが、ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、本日提出頂きました事務局案を、今日のご意見を踏まえまして、事務局のほうで修正して頂きたいと思いますが、皆様のご意見をできるだけ生かせる形で、再度修正をして頂きたいと思います。

先ほどご説明がございましたように、パブリックコメントがすぐ直後に待ち構えておりますので、事務局と私のほうで最終的なチェックをさせて頂くということで、最終案につきましてはご一任頂けますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

部会長

ありがとうございます。

それでは、事務局のほうと私のほうで修正したものをパブリックコメントにかけさせて頂きたいと思います。ありがとうございます。

それでは、本日の議事、その他ございましたら、マイクをお返しいたしますので、よろしく願いいたします。

### ③その他

環境整備計画室長

どうもありがとうございました。

特にその他ございませんが、次回、第6回の環境部会につきましては、既に色々と調整をさせて頂きまして、3月29日火曜日10時から、この会議室で開催をさせて頂きたいと考えております。年度末の大変お忙しい時期とは存じますけれども、ぜひご出席を賜りますよう、お願いいたします。

以上をもちまして、本日の環境部会を閉会とさせて頂きます。どうもありがとうございました。

— 了 —