

パブリックコメント等におけるご意見と対応

- 港湾分科会委員のご意見と対応 1 ~ 2
- パブリックコメントでのご意見と対応 3 ~ 8
- 港湾管理者の意見と対応 9 ~ 10
- 関係省庁の意見と対応 11

港湾分科会委員のご意見と対応

○港湾分科会(7月4日)

○個別の意見交換(8月15日～9月4日)

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
1	I 編前段部 (P3)	I 編の前文で港湾空間や港湾機能の対応関係がわかるような説明を追加して頂きたい。	ご指摘を踏まえ、「限られた港湾空間において、それらの要請に基づく適正な機能配置を行うためには、調和のとれた港湾空間の形成と適正な管理が必要である。」という記述を追加した。
2	I 編 1 章(1) ⑥港湾を核としたシームレスな物流網の形成 (P8)	インターモーダルは鉄道と船だけではない。飛行機との連携も十分考えられる。	ご指摘を踏まえ、以下のように「航空との連携の促進」という記述を追加した。 「このため、港湾内輸送の円滑化はもとより、貨物自動車、鉄道等国内各輸送モードとの接続のための施設整備、航空との連携の促進、インランドデポや臨海部物流拠点の活用、ICTの活用による物流の可視化等についてについて関係機関と連携して取り組む。」
3	I 編 1 章 (2)臨海部の産業立地・活動環境の向上 (P9)	「臨海部の産業立地・活動環境の向上」については、バルクを対象とした産業しか記載されていないが、高機能ロジスティクス関連機能の集積の必要性に関する記述が必要ではないか。	ご指摘を踏まえ、「また、産業活動を支える高度なサプライチェーンを構築するため、荷捌き、流通加工、在庫管理等ロジスティクス機能を備えた物流産業の誘致・育成を進める。」という記述を追加した。
4	I 編 1 章(3) ②港湾の効率的な運営 (P11)	埠頭公社の民営化について、ターミナル管理・運営の効率化だけでは不十分。コスト低減が必要であり、明記すべき。	ご指摘を踏まえ、「～埠頭公社の民営化等によるターミナル管理・運営の効率化及びコスト低減を進めるとともに～」と修正した。
5	I 編 1 章(3) ③港湾における情報化の推進 (P11)	出入管理システムについて、コストがかかるというのでは問題である。一方的に利用者にコスト負担を求めることがないようにして欲しい。	ご指摘を踏まえ、以下のように「関係者と十分に調整を図りつつ、」という記述を追加した。 「また、関係者と十分に調整を図りつつ、国際コンテナターミナルへの人の出入りを確実かつ円滑に管理するための全国共通の出入管理システムの整備を進める。」
6	II 編 2 章 ①スーパー中枢港湾 (P32～33)	スーパー中枢港湾について、リードタイムの短縮や港湾コストの削減について触れるべきではないか。	ご指摘を踏まえ、「港湾コストの低減やリードタイムの短縮を目指すとともに、」という記述を追加した。
7	I 編 3 章 ②地球温暖化防止への対応 (P17) I 編 4 章 ④健全な都市活動への貢献 (P21)	海面処分場に関しては、「減容化」することが重要。「海面処分場により受け入れられる」、「海面処分場を確保する。」は適切ではない。	ご指摘を踏まえ、I 編 4 ④では「～海面処分場を確保する。」から「～港湾においても適切に対応する。」に修文した。なお、I 編 3 ②については、I 編 4 ④、IV 編等で重複しているため、タイトルを「地球温暖化防止への対応」とし、海面処分場についての記述を削除した。
8	I 編 4 章 ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 (P18)	I 編 4 ②について「市民の視点にたった」という表現があるが、国際的な観光といった観点で考えると、市民の立場よりも広い視点での表現が適正である。「市民の視点」はわざわざ書かなくて良いのではないか。	ご指摘を踏まえ、「市民の視点にたった景観形成に努める。」を「人々の心がなごむ景観形成に努める。」に変更した。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

港湾分科会委員のご意見と対応

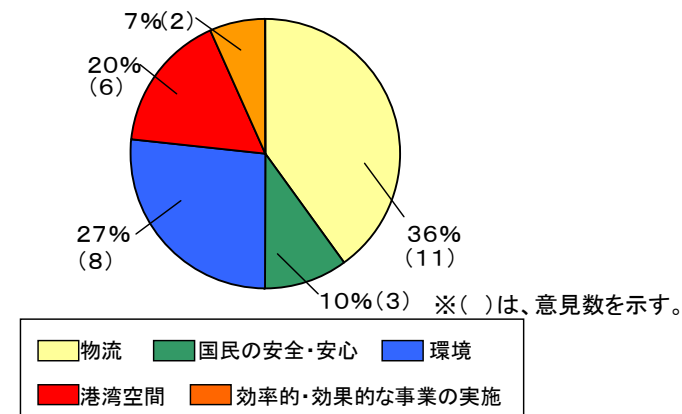
	該当箇所※	主な意見の概要	対応
9	I 編 4 章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 (P19)	「港湾空間の形成」は、都市のまちづくりと一体となって考えるべきではないか。	ご指摘を踏まえ、「まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。」という記述を追加した。
10	V 編 2 章 ⑤中部地域 (P57)	中部地域において、北陸地域と中部地域を結ぶ縦貫自動車道による地域間連携に関する記述を盛り込むべきである。	ご指摘を踏まえ、「また、日本海側と太平洋側を結ぶ幹線道路網の活用により、両地域の港湾の連携を進める。その際、内陸部の産業集積との連携を考慮する。」を追加した。
11	V 編 2 章 ⑤中部地域 (P58)	中部地域には富士山や伊勢神宮などすぐれた観光資源がある、これらの観光資源と港湾との連携を盛り込むべきである。	ご指摘を踏まえ、「観光資源と港湾との連携を進める。」を追加した。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

パブリックコメントでの意見と対応

1. 期間 9月10日(水)～9月19日(金)
2. 方法 電子政府の総合窓口(e-GOV)ホームページ、国土交通省ホームページ
上記について、専門誌による紹介及び地方整備局から利用者、NPO等への情報提供
3. 回答数 30 (図1 意見内容に関する分野別構成比)
4. 今後の対応 港湾分科会終了後にホームページ上で公表する。

図1 意見内容に関する分野別構成比



該当箇所※	主な意見の概要	対応案
1 I編1章(1) ②バルク貨物等の輸送の強化 (P5)	我が国はエネルギー資源に恵まれず、一次エネルギー自給率は4%しかない。そして、我が国は四方を海洋に囲まれる島国であることから、その大部分のエネルギーを海上輸送による輸入に依存するしかない。 したがって、我が国の国際競争力を高める策の一つとして、エネルギーのゲートウェイとしての港湾機能を高めることが効果的と考えられる。その観点から、 今回変更された「②バルク貨物等の輸送の強化」に賛同する。 なお、引き続いて、以下を要望する。 石油・石炭に次ぐ基幹エネルギーである 天然ガスの輸送についても、同様の措置が図られてもよいのではないか。 天然ガスは、石油・石炭より環境負荷が小さいエネルギー一体であり、その利用がさらに広まることが地球環境保護にもつながるため、我が国として好ましいことと考えている。(会社員)	ご指摘のとおり、エネルギーの安全保障及び地球環境問題の観点からも天然ガスは重要であると考えていることから、下記のとおり天然ガスに関する記述を追記いたします。 (修正前) 石油、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、 (修正後) 石油、 天然ガス 、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、
2 I編1章(1) ③複合一貫輸送網の強化 (P6)	今後の 国際フェリー・ROROの航路拡充に向けて、CIQ手続の迅速化と、トレーラ・トラックの相互乗り入れ等について、関係省庁との検討、連携 につき明記された方が良いと思料する。(会社員)	ご意見頂いた内容のうち、 相互乗り入れについては、期待される効果とともにシャーシに関する安全基準等の相違や民間管理コストの増加等の懸念が判明しており、今後、さらに調査をしていくこととしております。 また、CIQ手続の迅速化も含め、シームレスな物流の重要性は認識しており、今回の基本方針において、 I 1 (1)⑥「港湾を核としたシームレスな物流網の形成」(P8)で、「港湾を核とした国内外をつなぐシームレスな物流網の形成により、貨物の発地から着地までのサプライチェーン全体での物流の高度化が重要である。このため、～について関係機関と連携して取り組む」 ことを明記しています。
3 II編 4章複合一貫輸送網の拠点 (P37)	複合一貫輸送網の拠点を考える為にも港湾行政は 道路輸送・鉄道行政との連携を強化 すべき。 その場合は海上輸送が国内モーダルシフトの切り札でもあり、それを支える港湾の重要性をアピールすべき。(会社員)	複合一貫輸送拠点の配置にあたっては、関係機関と連携して道路や鉄道等との円滑な接続を進めることが重要であると考えており、基本方針では、 第I編1(1)⑥(P8)に「港湾を核としたシームレスな物流網の形成」として、道路、鉄道との連携 を記載しています。 また、港湾局としても、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送へのモーダルシフトは重要な施策と考えており、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の整備を推進しているところです。今後とも、モーダルシフトに資する国内物流拠点の整備を進めて参ります。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

パブリックコメントでの意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応案
4	Ⅱ編 4章複合一貫輸送網の拠点 (P37)	貨物の発生集中状況にあわせた拠点の「集約」や「再配置」を行い、その集約された 拠点の整備を重点的に行う必要がある と料する。(会社員)	「複合一貫輸送網の拠点」では、「集約」、「再配置」も含めた配置の考え方について記述しているものです。 投資の効率化については、I 5 (1)②「投資の効率化」(P25)の中で、「 港湾の開発に当たっては、地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、港湾相互間の機能分担や施設の拠点化を進める等効率的な施設整備を行う。 」と記述しています。
5	I 編1章 (2)臨海部の産業立地・活動環境の向上(P9)	臨海部への産業立地においては、 進出企業のニーズ(各施設や整備時期)にあわせた適確な施設の整備 、特に地方の港湾へ進出する企業として、企業の活動を促進するためには航路の充実、施設の整備、安全の確保などが必要である。(会社員)	ご指摘を踏まえて、以下の通り修文いたします。 (修正前) 「このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による・・・」 (修正後) 「このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や 企業立地等に対応した港湾施設の整備 、臨海部の有効活用・再編による・・・」
6	Ⅱ編港湾施設の拠点的な配置と能力の強化(P30)	港湾の機能強化にはEDI等のソフト面の強化で港湾諸手続きのスピード化、簡素化も必要である。(会社員)	ご意見のとおり、港湾機能の強化においても港湾諸手続きのスピード化、簡素化は重要であると考えております。基本方針では、第I編1(3)③「 港湾における情報化の推進 」(P11)において、 港湾行政手続の統一化・簡素化等による利便性の向上を促進する旨 を明記しているところであります。
7	I 編1章(3) ④船舶航行等の安全の確保と効率性の向上(P12)	燃料高騰等で「高速化」は時代に適合しない。「 高速化 」は外して「大型化」に特化した記述で足りるのではないかと料する。 また、長周期波への対策については、安全性確保の点から早急な対応を望む所である。(会社員)	燃料高騰等を考慮して、複合一貫輸送に関する記述については、今回「高速化」を削除しております。ただし、ご指摘の箇所は安全の確保という観点で記載しているところであり、 船舶の安全の確保のためには、船舶の大型化と高速化を勘案する必要 があるため、記載しているところです。 長周期波については、記載のとおり、「 所要の荷役稼働率と安全性を確保するため、防波堤等の整備や係留方法の改善等を総合的に行う。 」を着実に進めます。
8	I 編2章④港湾保安対策の推進(P16)	一定条件を満たす港湾に関しては外航、内航問わずSOLAS対応並みの整備が必要と料する。(会社員)	港湾局としては、港湾保安対策の重要性を十分認識しており、既に多数の旅客が利用する内航旅客(フェリー)ターミナルについては、保安設備の支援を行っています。 また、現在、 国際海事機関(IMO)において、内航船を含むSOLAS非対象船舶の保安対策に関する国際的な議論が進められており、その議論に積極的に参画しているところ です。今後、 国際的な動向を踏まえつつ、ご指摘の点も含め港湾保安対策を充実し、我が国港湾の信頼性向上に努めて参りたい と考えております。
9	V編港湾相互間の連携の確保(P49~)	港湾相互間の連携強化 というか 同一湾内は同一の行政区分とする 事で自治体間の軋轢を無くし迅速で有効な方針を作成を期待する。(会社員)	港湾相互間の連携強化は第V編の前文(P49)で「 三大湾の港湾についての密接な連携が不可欠 」と記述するとともに、第V編2③「 関東地域 」(P55)に、 京浜3港の一体の港湾としての取組みに関して記述している など、港湾局としても国際競争力強化の観点から重要な施策であると考えております。今後ともより一層、 港湾相互間の連携強化につきましても、国としても積極的に支援して参りたい と考えております。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

パブリックコメントでの意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応案
10	Ⅱ編 1章港湾取扱貨物の見直し (P30)	港湾取扱貨物の見直しについても見直すべき。(会社員)	需要推計は、最新の「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果に基づき行うことが望ましいと考えておりますが、「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」は、今秋本調査を実施し、来春を目処に解析を終了する予定です。 来春の調査結果や、貨物量の今後の動向を踏まえ、需要推計の見直しを検討したいと考えております。 なお、今回、取扱貨物量の実績と基本方針で示す需要推計を検証しましたところ、実績値は需要推計のハイケース近傍で推移している状況です。
11	Ⅲ編海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路 (P40)	海上交通の安全性、効率性のためには、新たな航路の開発よりも既存の港湾の安全性、効率性に問題がないかの見直しが重要ではないか。(会社員)	ご指摘の箇所につきましては、開発保全航路について明記しております。既存の港湾の安全性等につきましては、第Ⅰ編1(3)④船舶航行等の安全の確保と効率性の向上に記述しているところです。 ご指摘のとおり、港湾及び関連航路における船舶の安全で円滑な航行の確保に向けて、今後ともより一層取り組んで参りたいと考えております。
12	Ⅰ編2章 ①災害に強い港湾の構築 (P13)	近年、高層マンションが多数建築されている。「災害に強い港湾の構築」に関して、高層住宅の防災についての記述が欲しい。(NPO)	基本方針の記述のとおり、臨港地区内や近隣の住民の皆様様に「避難地としてもご利用頂ける緑地の整備」(P13)等の取り組みを通じて、災害に強い港湾の構築を推進することとしています。
13	Ⅰ編2章 ①災害に強い港湾の構築 (P13)	「首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立」について、災害時の物資輸送は河川区域も利用されることから、河川行政と連携した災害時舟運計画を策定されたい。(NPO)	基幹的広域防災拠点の整備と適切な運用体制の確立につきましては、港湾局としても重要な施策であると考えております。ご指摘の河川舟運の利用については、東京湾臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画(平成16年1月 首都圏広域防災拠点整備協議会)にも「河川輸送等への中継地域」と明記されています。基本方針に記述のある「基幹的広域防災拠点の運用体制の確立」にあたっては、多様な関係者との連携が重要であることから、今後とも河川管理者も含め、関係者と協働して取り組みを進めることとしています。
14	Ⅰ編2章 ①災害に強い港湾の構築 (P13)	近年、比較的大きな地震の発生頻度が高まっており、国民の防災に対する関心が高まっていると思われる。 その中で、「災害に強い港湾の構築」の項目に、「耐震強化岸壁などの整備」という個別設備対応のレベルから、「防災拠点として耐震強化岸壁や港湾緑地を一体的に整備する」という統合した対応のレベルに進んだことに賛同する。 さらに、今回、このような統合整備されたものを効率的に運用できるよう、事業継続計画(BCP)を策定していき、万が一の災害時には早期に物流機能を回復することが示されている。我が国の防災レベルが一步一步進化していくことで、国民の安全・安心がより確保されていくものと感じている。(会社員)	災害に強い港湾の構築については、港湾局としても重要な施策と考えており、基本方針の記述のとおり、耐震強化岸壁や港湾緑地の一体的整備や事業継続計画(BCP)の策定についての取り組みを推進することとしています。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

パブリックコメントでの意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応案
15	I 編5章 (2)技術開発の推進と成果の活用(P29)	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) 特に、港湾における情報化や荷役の高速化等輸送の効率化を進める技術、CO2の排出量削減や<u>海域環境の改善</u>に資する技術、浚渫土砂の再利用等リサイクルの推進や港湾施設の建設・維持管理コストの削減に資する技術について、重点的に取り組む。</p> <p>(修正案) 特に、港湾における情報化や荷役の高速化等輸送の効率化を進める技術、CO2の排出量削減や<u>富栄養化海域での海域からの栄養塩の回収等</u>に資する技術、浚渫土砂の再利用等リサイクルの推進や港湾施設の建設・維持管理コストの削減に資する技術について、重点的に取り組む。</p>	<p>栄養塩の回収等による海域環境の改善については、第IV編1④に「背後地域の経済活動や市民生活を源とする流入負荷が集中し、蓄積しやすい。また、長年にわたって海底に堆積した汚泥から、栄養塩類等が溶出することによって、港湾の水域における環境悪化を招いている場合がある。このため、海底に堆積する汚泥を浚渫して除去する等により、海洋汚染の防止や水質環境の改善に取り組む」と記述しており、その重要性は認識しているところです。</p> <p>しかし、ご指摘の箇所については、港湾全体の技術開発項目について記述している部分であり、個別具体の項目を記述する箇所ではないため、ご指摘の内容につきましては「第IV編3③先導的な環境保全技術の開発」の中で記述することとします。</p>
16	IV編1章 ②失われた自然環境の回復と新たな環境の創造(P43)	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) さらに、港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避、低減するとともに、環境の創造に資するように、海水浄化能力の向上や<u>海水交換</u>を可能とする、生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。</p> <p>(修正案) さらに、港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避、低減するとともに、環境の創造に資するように、海水浄化能力の向上や<u>海水交換、海域からの富栄養の回収</u>を可能とする、生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、以下の通り修文致します。</p> <p>(修正前) 環境の創造に資するように、海水浄化能力の向上や海水交換を可能とする、</p> <p>(修正後) 環境の創造に資するように、生物による栄養塩類の回収等海水浄化能力の向上や港内の水質の悪化を防止するための海水交換を可能とする、</p>
17	IV編1章 ④底質浄化等による海域環境の改善(P44)	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) また、港湾及びその周辺海域における<u>ゴミや油</u>の回収等により、海域環境の改善や海洋汚染の拡散防止に貢献する。</p> <p>(修正案) また、港湾及びその周辺海域における<u>ゴミや油、栄養塩</u>の回収等により、海域環境の改善や海洋汚染の拡散防止に貢献する。</p>	<p>ご指摘の通り栄養塩の回収については海域環境の保全のうえで重要と考えておりますが、この箇所は清掃船による浮遊ゴミ、油の回収について記述している部分でありますので、原案通りとしたいと思います。なお、栄養塩の回収については、他の箇所に記述することで対応したいと考えております。</p>
18	IV編2章 ②循環型社会の形成(P46)	<p>下記のとおり文章を追加する。(市民団体)</p> <p>(原案) また、大都市圏において、廃棄物を長期的、安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺自治体、関係機関、民間事業者が連携し、広域的な観点から対応する。</p> <p>(修正案) また、大都市圏において、廃棄物を長期的、安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺自治体、関係機関、民間事業者が連携し、広域的な観点から対応する。さらに陸と海との栄養塩の循環促進の観点から海域からの栄養塩の回収に努める。</p>	<p>ご指摘の通り栄養塩の回収については海域環境の保全のうえで重要と考えておりますが、この箇所は廃棄物の広域的な処理の必要性を記述している部分でありますので、原案通りとしたいと思います。なお、栄養塩の回収については、他の箇所に記述することで対応したいと考えております。</p>
19	IV編3章 ③先導的な環境保全技術の開発(P47)	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) 環境の保全をより効果的かつ着実に進めるため、特に生態系の評価や回復等に関する先導的な技術開発を進める。</p> <p>(修正案) 環境の保全をより効果的かつ着実に進めるため、特に生態系の評価や回復、海域からの栄養塩の回収等に関する先導的な技術開発を進める。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、以下のとおり修文致します。</p> <p>(修正前) 特に生態系の評価や回復等に関する先導的な技術開発を進める。</p> <p>(修正後) 特に生態系の評価や回復、生物を利用した栄養塩類の回収等に関する先導的な技術開発を進める。</p>

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

パブリックコメントでの意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応案
20	V編1章 ②自然的な観点からの連携 (P51)	下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体) (原案) このため、自然環境の有限性を認識し、関係する港湾が連携して残された良好な自然環境をできる限り維持するとともに、関係機関と連携しつつ、 <u>陸域からの負荷の低減</u> に努め、湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置を計画的に進める。 (修正案) このため、自然環境の有限性を認識し、関係する港湾が連携して残された良好な自然環境をできる限り維持するとともに、関係機関と連携しつつ、 <u>陸域からの負荷の低減、海域からの栄養塩の回収</u> に努め、湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置を計画的に進める。	ご指摘の通り栄養塩の回収については海域環境の保全のうえで重要と考えておりますが、 <u>ご指摘の内容については「湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置」に含まれているため、原案通りとしたい</u> と思います。
21		環境保全の観点からも国交省はモーダルシフト政策を再度、強力に推進すべき。(会社員)	港湾局としても、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送へのモーダルシフトは重要な施策と考えており、複合一貫輸送に対応した内貨ターミナル等の整備を推進しているところです。今後とも、モーダルシフトに資する国内物流拠点の整備を進めて参ります。 <u>基本方針では今回、IV編2①「地球温暖化対策」を新たに設け、海上輸送、鉄道輸送への利用転換について明記</u> しております。
22	IV編2章 ②循環型社会の形成 (P46)	循環資源の活用においては、港湾付近における蔵置、積替え保管施設は勿論必要な整備であるが、それ以上に <u>現実的な障害となっているのは、各港湾管理者(自治体)によって見解が異なる事、また複雑な手続きであるので、その点の改善が必要</u> である。(会社員)	「 <u>海上輸送の特性を活かした循環資源輸送に関する制度の構築に向けて、民間企業や地方自治体等の関係者と連携しつつ検討を進める</u> 」の部分については、管理者間の手続き等も含めて検討する意味で記載しております。
23	I編4章 ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 (P18) I編4章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 (P19)	最近の港湾整備で人工海浜が多く整備されているのは喜ばしい。人工海浜は陸と海の接する部分であり、子供たちが泳げる場所としたい。下記のとおり、下線部を追加すべき。(市民団体) ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 このため、海の自然や港の魅力に触れ合い、快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備や <u>海水浴を始めとする</u> ビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 さらに、市町村やNP0等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりや海浜を利用した <u>海水浴を始めとする</u> ビーチスポーツ等多様な活動を支援する。	ご指摘を踏まえて、以下のとおり修正いたします。 (修正前) ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 ～快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備やビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。 (修正後) ～快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備や <u>海水浴</u> 、ビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。 (修正前) ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 さらに、市町村やNP0等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりや海浜を利用したビーチスポーツ等多様な活動を支援する。 (修正前) さらに、市町村やNP0等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりや海浜を利用した <u>海水浴</u> 、ビーチスポーツ等多様な活動を支援する。
24	I編4章 ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 (P18)	港湾空間を形成する上で、第I編4②「快適に利用できる親水緑地、広場、海浜等の整備やビーチスポーツ等の活動の場の提供」は必須。推進を期待したい。(NPO)	「 <u>快適に利用できる親水緑地、広場、海浜等の整備やビーチスポーツ等の活動の場の提供</u> 」につきましては、港湾局としても重要な施策と考えており、基本方針でも記載したところです。今後はその実現に向けて取り組む所存です。
25	I編4章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 (P19)	オーシャンインスティテュートのサマーキャンプのような子供達に海洋性レクリエーションを体験する機会を与える必要がある。観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間において、 <u>子供の海洋教育施設を整備</u> して欲しい。(NPO)	ご指摘を踏まえ、以下のとおり修正いたします。 (修正前) 「また、～海洋性レクリエーション活動を支え、地域の交流拠点ともなる小型船舶の係留・保管施設の整備を進めるとともに、～」に修正いたします。 (修正後) 「また、～海洋性レクリエーション活動を支え、地域の交流拠点ともなる小型船舶の係留・保管施設や <u>海洋教育のための施設</u> の整備を進めるとともに、～」

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

パブリックコメントでの意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応案
26	I 編4章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 (P19)	(今回記載している)「まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する」について、是非、実現させて欲しい。 そのために、港湾区域内の都市的利用が進む地域については、徐々にまちづくり活動を行なう市民が増えつつあるので、既存の都市計画的手法を応用しつつ、 市民参加を含めたまちづくり展開 を望む。(NPO)	まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成することにつきましては、港湾局としても重要な施策と考えており、今後ともより一層、推進して参りたいと考えております。 基本方針では 第I編4②(P18) において、「～交流機能の向上や市街地との調和を図りつつ、市民、NPO等の主体的な参画も得て、～港湾空間を形成する。」としています。
27	I 編4章 ⑤港湾空間の再編(P21)	「その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する」について、港湾の開発は既存市街地と比べて、大規模となる傾向となるため、 港湾区域の都市的利用(商業施設・住宅等の立地)に伴って発生する社会的影響等 (大規模商業施設等の開発による既存の小規模商店街等の衰退)について、 事前に予測評価する仕組み が必要。(NPO)	港湾空間の再編を進める際には、第I編5⑤地域との連携に、「 構想・計画段階から地元地方公共団体、港湾利用者、市民、NPO等多様な主体の参画を得て、その意向を十分把握する等、地域と連携する。 」と記載しています。 港湾の長期構想を検討する際には、学識経験者、関係機関、地域住民等を委員とした長期構想委員会等を開催するなど、自然環境面、経済面、地域社会面等様々な観点から計画に係る検討を実施しているところです。今後とも、このような取組みを通して、都市化に伴う諸方面の影響等様々な分野における影響の把握により一層努めて参りたいと考えています。
28	I 編1章(3) ②港湾の効率的な運営(P11)	今後の港湾の都市化とともに、市民団体等の船舶利用を考慮する必要がある。「港湾の利用実態に即したきめ細かな施設使用料の設定」について、物流関係者のみならず、 一般市民とりわけ水辺空間の活性化などの公益的活動(舟遊など)を目的とする市民団体等への配慮をお願いしたい。 こうした活動に対して、使用料だけでなく、使用方法の配慮(他の交通機関との共存、使用可能な設備等の確保など)が必要と思われるが、港湾の一般市民の解放を視野に入れた利用実態を考慮されたい。(NPO)	NPO等の市民団体による水辺空間の活性化につきましては、港湾局としても重要な施策と考えており、地域の特色を活かしたみなとまちづくりを支援しているところです。基本方針では、 第I編5⑧(P28) に、 既存ストック有効活用の観点から、市民、NPO等の要請を踏まえつつ、利用転換していくこと としています。
29		港湾事業の実施にあたっては関係ユーザーによる事業の再確認をする機会を持つてからとすべき。(会社員)	港湾事業の実施にあたっては、関係ユーザーの要請や意向を把握し、事業実施に反映させることは、港湾局としても重要であるとと考えております。基本方針では、 第1編5(1)②投資の効率化(P25) (地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、～効率的な施設整備を行う。)、 ③透明性の向上(P26) (事業の実施に当たって、費用対効果分析をはじめ～透明性を向上させる。)、 ⑤地域との連携(P26) (事業の各段階における関係ユーザーの参画)に記載しており、これらに基づき、適切に対応して参ります。
30	I 編5章(1) ⑤地域との連携(P13)	今回の基本方針には賛同する。なお、 個別の港湾については利用者の実情を常に最新の状態で把握できるような情報交換の場の開催や、ヒヤリングの機会を増やしていただき、短期、中期、長期それぞれのスパンでの計画を組み上げていただきたい。 (会社員)	ご指摘のような最新の状態で把握できるような情報交換の場につきましては、 第I編5(1)⑤地域との連携(P26) に記載されておりますように、事業の実施にあたっては 構想・計画段階から地元地方公共団体、港湾利用者、市民、NPO等多様な主体の参画を得て、その意向を十分把握する等、地域と連携してまちづくりを進めていくことは重要である と考えております。 今後とも、港湾の長期構想の検討の際には、学識経験者、関係機関、地域住民等を委員とした長期構想委員会等の開催や、港湾計画の中でも港湾利用者、市民等の意向を反映させる等の取組みを通して、より一層利用者の実情の把握に努めて参りたいと考えております。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

港湾管理者の意見と対応

1. 期間 8月12日(火)～8月28日(木)

2. 今後の予定 交通政策審議会後に法定協議予定

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
1	II編 2章国際海上コンテナ輸送網の拠点 (P31～32)	「このため、寄港地の集約が進んでいる基幹航路のコンテナについては、コンテナ取扱機能の集積したスーパー中枢港湾等において取り扱うとともに、比較的少ない貨物量で定期航路が成立するアジア諸国等とのコンテナ輸送については、中枢・中核国際港湾とそれ以外の港湾が適切に機能分担し取り扱う。」この「等」には中枢・中核国際港湾が入るものと解釈してよろしいか。	欧州・北米基幹航路において高質な輸送サービスを維持・確保するため、スーパー中枢港湾を中心としてコンテナ取扱機能の集積を図っているところ。ご指摘のスーパー中枢港湾等の「等」については、 基幹航路を有する港湾を想定 している。
2	II編2章 ①スーパー中枢港湾 (P32～33)	スーパー中枢港湾施策の目標である、コスト縮減とリードタイム短縮と、内航フィーダー輸送の充実との関連性（因果関係）をご教示頂きたい。	内航フィーダー輸送を充実させ、スーパー中枢港湾に貨物を集約させることで、スケールメリットによるコスト縮減効果が期待できると考えているが、ご指摘のとおり、因果関係があいまいであることから、本文を以下のとおり修正する。 (修正前) スーパー中枢港湾においては、 港湾コストの低減やリードタイムの短縮を目標として 、内航フィーダー輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実させるとともに、多様な港湾サービスを確保する。 (修正後) スーパー中枢港湾においては、 港湾コストの低減やリードタイムの短縮を目指すとともに 、内航フィーダー輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実等をはじめとした多様な港湾サービスを確保する。
3	II編2章 ②中枢国際港湾 (P33)	現行の「また、埠頭が一体となって効率的に利用できるように、～港湾におけるコスト・サービス水準の国際競争力の確保を図る。」から、改正案の「また、コンテナターミナルの能力を最大限活かすため、～コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点を形成する。」と修正する際に、「港湾におけるコスト・サービス水準の国際競争力の確保を図る。」という表現が削除されているが、改正案においても記載すべきである。	ご指摘のとおり「港湾におけるコスト・サービス水準の国際競争力の確保を図る。」という旨を以下のとおり追加する。 「中枢国際港湾においては、国際海上コンテナ輸送網の拠点としての機能を保持し、 港湾におけるコスト・サービス水準を向上させることを通じて 、我が国港湾の国際競争力を確保するため、コンテナ専用の岸壁等を備えるとともに、国際海上コンテナ船と内航フィーダー輸送との円滑な接続を確保する。」
4	V編2章 ③関東地域 (P55)	「京浜港3港が一体となり港湾サービスを提供することによって、十分な頻度の基幹航路を維持することが可能となる。このため、コンテナの集荷力の向上や港湾コストの削減等により、京浜港におけるコンテナ取扱機能強化するとともに、 一体の港湾としてのサービスが提供できるように管理・運営の改善の取組みを進める。 」という部分において、基本方針の中で、 管理・運営の改善にまでふみこむ理由 を教えてください。	国際海上コンテナについては、アジア諸国の港湾での取扱いが急増するなかで、我が国港湾の相対的地位が低下し、我が国港湾への基幹航路の寄港便数も減少しているところ。このような状況を踏まえ、入港料の一元化、港湾諸手続の統一化・簡素化等、 京浜港3港が一体として港湾サービスを提供することが可能となるよう、管理・運営の改善を図ることが必要であると考えている。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

港湾管理者の意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
5	別表2国際海上コンテナ貨物量の見通し (P65)	<p>「(別表2)国際海上コンテナ貨物量の見通し」によると「その他」は現状(2006年)103万TEUに対し、見通し(2015年)100万TEUとなっている。一方、地域においては、コンテナの取扱貨物量を増加させようと、中国、韓国などを訪問し、ポートセールスを行っており、港湾計画においても、今後の貨物量増加を見込んでいる。</p> <p>地域におけるこうした取組みや計画策定は、各地域での個別の状況により進められるべきものであり、基本方針で示す、我が国全体の港湾取扱貨物量とは、直接結び付けられるものではないと考えてよいか。</p>	<p>ご指摘のとおり、地域における取組については各地域での個別の状況を踏まえ進められるべきものであるが、港湾計画の策定にあたっては、港湾法に規定されているように「基本方針と適合しなければならない」とされており、各地域の貨物量についても、我が国全体の港湾取扱貨物量と整合を図る必要がある。</p>
6	Ⅱ編7章大規模地震対策施設 (P39)	<p>国際コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備の目標値であった「約3割」という数値が削除されたが、今後は、各港湾管理者が港の実状に合わせ、必要と考える岸壁を耐震強化岸壁として位置づけていくと考えてよいか。</p>	<p>基本方針では、基本的に個別施策や事業の目標値を記述していない。このため、当該目標値も削除したもの。なお、目標値自体がなくなったわけではないため、従来どおりこの数値を念頭に整備を進めることとご理解頂きたい。</p>

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

関係省庁の意見と対応

1. 期間 第1回 8月12日(火)～9月2日(火)
最終 9月29日(月)～10月1日(水)

2. 今後の予定 交通政策審議会後に法定協議予定

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
1	I 編1章(3) ①港湾サービスの向上のための協働体制の構築(P10)	貿易手続改革プログラム改訂案には、港湾の深夜早朝利用の推進として、CYゲートの時間外の有効活用が盛り込まれているところ。基本方針にも盛り込むべきではないか。	今回の基本方針変更案の中では、I 編1章(3)①において、下記のとおり記載している。 「輸送の効率性や利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、 港湾利用やサービス向上についての協議会等の設置や活用を通じて、港湾利用者のニーズを十分把握するとともに、関係者と連携して、港湾における良好な労働環境の確保に配慮しつつ、荷役の効率化、十分な稼働時間の確保等に努める。 」
2	I 編3章 ①良好な自然環境の積極的な保全(P16)	生物多様性条約では、生物多様性とは生態系の多様性、種の多様性及び遺伝子の多用性の3つのレベルでの多様性があるとされており、「生態系との共生」という表現では、種の多様性及び遺伝子の多用性に対する配慮が含まれないと考えるため、「生物多様性の保存」という表現にすべきである。	ご指摘を踏まえ、以下のとおり修正する。 (修正前) 「そのため、港湾における環境を良好な状態に維持、回復、創造し、生態系との共生にも配慮しつつ、～環境の保全を総合的かつ計画的に進めて、良好な港湾環境を形成する。」 (修正後) 「そのため、港湾における環境を良好な状態に維持、回復、創造し、 生物多様性の保全 にも配慮しつつ、～環境の保全を総合的かつ計画的に進めて、良好な港湾環境を形成する。」
3	IV 編2章 ①地球温暖化防止対策(P46)	「低炭素社会づくり行動計画」において、低炭素社会づくりに向けた取組みとして、藻場・干潟の整備は記載されている。しかし、気候変動枠組み条約では、CO2の吸収源対策として藻場は明確に位置づけられていない。また、京都議定書では、人為的な行為による吸収量に着目しており、藻場等のほとんど自然に吸収しているものは、吸収源として位置付けられないこととなっている。それらを踏まえ、その旨を明確にすべきである。	ご指摘を踏まえ、以下のとおり修正する。 (修正前) 「さらに、CO2の吸収源対策として、緑地の整備や藻場の保全・造成を進める。」 (修正後) 「さらに、 CO2の吸収源対策 として、緑地の整備を進める。また、 適切な管理等によりCO2の吸収効果が期待される藻場の保全・造成 を進める。」
4	I 編1章(1) ④健全な都市活動への貢献(P7)	「循環資源の受け入れが求められる」と「国際分業とそれに伴う循環資源の国際物流が進展しつつある。」との因果関係が不明確。「国際物流が進展しつつある。」が「循環資源の貿易量が増大している。」という事実を指すのであれば、客観的事実のみを記述すべきである。	ご指摘を踏まえ、「 循環資源の貿易量が増加している 」という客観的事実のみを記載するよう修正する。
5	IV 編2章 ②循環型社会の形成(P46)	「港湾機能高度化施設整備事業(循環資源取扱支援施設)」において、港湾における需給調整機能や集約機能の拡大に伴い、循環資源への異物混入など不適正な輸出入のリスクも増大すると考えられる。拠点港の機能検討を行う上で、効率性・円滑化の観点のみならず、不適正な輸出入を防止し、循環資源を適正に管理するための措置について、貴省の考えをご教示いただきたい。	廃棄物の輸出入に関しては、「廃棄物処理法」や「特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律」等の循環資源の取り扱いに関する所定のルールに基づき適正な管理が図られるものと考えている。
6	V 編2章 ⑥近畿地域(P58～60)	近畿圏においては、大阪湾フェニックス計画に基づく4海面処分場における埋立処分終了後も、現在の広域臨海環境整備センター法に基づき、港湾管理者が費用を負担して廃棄物埋立護岸を建設する方針と解してよいか。	神戸沖及び大阪沖の両処分場における埋立が終了して以降の近畿圏における廃棄物処分については、各関係者が検討を開始したところと聞いており、具体的な整備手法や関係者の役割等については、今後の各関係者の検討・調整によるものと考えている。
7		今回の基本方針の改正により、港湾管理者である地方公共団体が現行の港湾計画を変更する必要があるのか。また、それに伴い、港湾管理者である地方公共団体の事務が増加することになるのか。	今回の基本方針の変更により、港湾管理者が現行の港湾計画を変更することは想定していない。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。