

パブリックコメントの結果概要

資料2

1. 期間 1月16日(金)～2月14日(土)

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において公示
上記について、地方整備局等から関係者へ情報提供を実施

3. 回答数 12(右図「意見内容に関する分野別構成比」参照)

意見内容に関する分野別構成比



No	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方(案)
1	P6 1.(2) ③港湾機能への支障	「更に、わが国の臨海部には高度な技術に立脚した基幹的な産業が集積している」とあるが、スケール感を明示する表現を追記してはどうか。	ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 旧:更に、 <u>わが国の臨海部には高度な技術に立脚した基幹的な産業が集積していること</u> から、 新:更に、 <u>我が国の臨海部の市町村は全国の工業出荷額の45%を占め、また</u> 高度な技術に立脚した基幹的な産業が集積していることから、
2	P9 2.(2) ①適応策の目標	適応策の目標について、例えば当面の目標(5年後)、中期の目標(30年後)、長期の目標(90年後;22世紀末)に分類して掲げてはどうか。	ご意見にありました、当面の目標、中期の目標、長期の目標については具体的施策を実施する観点からの目標であると認識していますが、趣旨を明確化するため「P15 3.(4)特に先行して取り組む施策」において、ご意見を踏まえ、以下のとおり修正いたします。 旧: <u>適応策のうち</u> 緊急性を有する以下に掲げる施策については、概ね5年程度の間 に先行して実施することが必要である。 新: <u>上記の(1)～(3)について掲げた適応策は、中長期的な観点から着実な推進を図っていく必要があるが、このうち</u> 緊急性を有する以下に掲げる施策については、概ね5年程度の間 に先行して実施することが必要である。

No	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方(案)
3	P13 2. (3)③ ア) 荷主や輸送事業者等の適切な港湾及び輸送経路の選択を促す環境整備	「国際貨物輸送量の増大や原燃料の高騰を受け、……地球温暖化防止の重要性に対する認識のもと、温室効果ガス排出原単位の大きい陸上輸送を抑制し、貨物の生産消費地に適した港湾選択が行えるような拠点配置を進めることが重要である」とあるが、誰が何の「拠点配置を進めることが重要」か意味が不明である。	<p>原文で主語を明示していない箇所については国が主語となっておりますが、ご意見を踏まえ、主語を明確化するため以下のとおり修正いたします。</p> <p>旧: 荷主や物流事業者が、地球温暖化防止の重要性に対する認識のもと、温室効果ガス排出原単位の大きい陸上輸送を抑制し、貨物の生産消費地に適した港湾選択が行えるような拠点配置を進めることが重要である。</p> <p>新: 荷主や物流事業者において、地球温暖化防止の重要性に対する認識のもと、温室効果ガス排出原単位の大きい陸上輸送を抑制し、貨物の生産消費地に適した港湾選択が行われるよう、港湾機能の拠点的な配置を進めることが重要である。</p>
4	P14 3. (2) 高潮等発生時の災害リスク軽減のための予防的措置	「このため海外の事例も参考にしつつ防護ラインの外側の施設について上屋や倉庫の嵩上げ等の構造的な対応や利用上の工夫等による浸水被害の軽減策を検討する必要がある。」とあるが、海外の具体事例とはどのようなものか。	米国ルイジアナ州において、湾岸沿いの建物に高潮を考慮して高床式住宅を施工する基準が適用されている事例等。このような事例を今後更に詳細に検討して我が国の施策に活かしていきます。

No	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方(案)
5	P15 3. (3)災害時対応能力の向上	<p>「3. 適応策に関する具体的施策 (3)災害時対応能力の向上」において、埠頭内労働者や港来訪者の津波避難対策に触れてはどうか。</p> <p>具体的には</p> <p>①公共上屋の耐震化、緊急地震速報等のソフト対策の活用、減災対策等の検討・検証を実施し、不足箇所には、新規の避難施設や避難経路案内板の設置等を図る。</p> <p>②埠頭内等で耐震性のある建物を把握し、既存の外階段の利用や、新規に避難用外階段等の設置を図る。</p> <p>③上記の2項目を有効に機能させるため、突発的な地震・津波対策として、関係者との連携を図りつつ、「埠頭内等避難誘導計画」を策定する。</p> <p>といったことが考えられる。</p>	<p>本答申(案)は地球温暖化に起因する気候変化に対する港湾政策のあり方を取りまとめた物であるため、津波避難対策を直接取り扱うことはいたしません。高潮発生時の防潮ライン外側の避難対策に関しても重要なご示唆を頂いたと考えています。</p> <p>そこで、特に先行して取り組む施策として「P17 3. (4)⑤ソフト施策の充実・強化」において、ご意見を踏まえ、以下のとおり修正いたします。</p> <p>旧:地球温暖化に起因する台風の強大化や海面水位の上昇は、防護ライン内側の浸水リスクを確実に高めるものであり、既存の堤防等の老朽化等が急速に進んでいる現状に鑑みると、これらのハード面での防護能力の強化を図る一方で、港湾における事業者や背後地における住民が自ら又は協力し災害に備え迅速に避難するためのソフト施策を一層充実することが求められている。</p> <p>このため、災害リスク軽減の観点から、港湾施設を活用した避難場所や避難路の整備などのハード施策とあわせて、多様な通信手段を活用した災害情報の提供及び津波・高潮ハザードマップの普及促進のためのツールの提供、港湾関係者や企業等が組織する協議会の場を活用して防災教育、訓練の充実等の住民の啓発活動を展開し、国民の理解と協力を得ることに加え、民間企業等との連携により、地域における防災力の更なる向上を総合的に推進することが重要である。</p> <p>新:地球温暖化に起因する台風の強大化や海面水位の上昇は、防護ライン内側・外側を問わず浸水リスクを確実に高めるものである。既存の堤防等の老朽化等が急速に進んでいる現状に鑑みると、これらのハード面での防護能力の強化を図る一方で、港湾における事業者や背後地における住民が自ら又は協力し災害に備え迅速に避難するためのソフト施策を一層充実することが求められている。</p> <p>このため、災害リスク軽減の観点から、港湾施設を活用した避難場所や避難路及び案内板の整備などのハード施策とあわせて、多様な通信手段を活用した災害情報の提供及び津波・高潮ハザードマップの普及促進のためのツールの提供、港湾関係者や企業等が組織する協議会の場を活用した防災教育、訓練の充実等の住民の啓発活動の展開、国民の理解と協力を得ることに加え、民間企業等と連携した避難計画の策定等により、地域における防災力の更なる向上を総合的に推進することが重要である。</p>

No	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方(案)
6	P19 4. (1) ④港湾間のコンテナ横持ち輸送のモード転換の促進	<p>答申(案)表現は、単なる空コンテナの横持ちにとどまらずモーダルシフトの概念まで含まれるように読めるので以下のように修正してはどうか。</p> <p>旧: 今後も、内航海運によるコンテナ横持ち輸送の効率性やコスト面についての課題や解決策を検討し、コンテナの内航船輸送への転換を進めていく必要がある。</p> <p>新: 今後も、<u>効率性やコスト面についての課題や解決策を検討し、港湾間のコンテナ横持ち輸送の内航海運への転換を進めていく必要がある。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ、以下の通り修正いたします。</p> <p>旧: 今後も、内航海運によるコンテナ横持ち輸送の効率性やコスト面についての課題や解決策を検討し、コンテナの内航船輸送への転換を進めていく必要がある。</p> <p>新: 今後も、<u>港湾間のコンテナ横持ち輸送について、効率性やコスト面の課題や解決策を検討し、</u>内航海運への転換を進めていく必要がある。</p>
7	P19 4. (2) 港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減	<p>港湾は巨大化し、古い地区から新しい地区まで各地区が点在しており地区間輸送によりエネルギーを多く消費している。消費エネルギーを最小化するという観点から、港湾をコンパクトにする施策の展開を期待する。</p>	<p>消費エネルギーを最小化するという観点については、緩和策に関する具体的施策において、港湾機能の拠点的な配置と強化による陸上輸送の短縮や、臨海部の産業間の連携について記載しているところであり、ご意見の趣旨に沿った施策を今後実施してまいります。</p>
8	P21 4. (3) 港湾におけるCO2の吸収源拡大等の施策の推進	<p>赤潮は、CO2を吸収する最も効率のよいシステムであり、これによる汚泥を封じ込めることにより、海域の環境も改善されると思慮する。</p>	<p>閉鎖性海域の富栄養化により発生する赤潮については、水中生物に甚大な影響を及ぼすことから、CO2を吸収するシステムとすることは困難であり、引き続き閉鎖性海域における水質改善を行ってまいります。</p>

No	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方(案)
9	P21 4. (3)港湾におけるCO2の吸収源拡大等の施策の推進	「廃棄物海面最終処分場跡地の活用」という項目を追加してはどうか。	<p>頂いたご意見の主旨は再生可能エネルギーの設置空間としての廃棄物海面処分場の活用と思われるので、「P20 4. (2)③再生可能エネルギーの利活用推進」において、ご意見を踏まえ、以下のとおり修正いたします。</p> <p>旧:特に洋上や臨海部は、太陽光発電や風力発電に必要な設備設置に際し立地上の制約が少ないこと等から、港湾は再生可能エネルギーの利活用を積極的に図ることができる優位な環境にあり、これまでにこのような設備が多く設置された実績がある。今後も、エネルギー行政や臨海部に立地する企業等と連携し、太陽光発電その他の再生可能エネルギーの利活用促進を図っていくことが重要である。</p> <p>新:特に洋上や臨海部は、太陽光発電や風力発電に必要な設備設置に際し立地上の制約が少ないことや、廃棄物海面処分場跡地が存在すること等から、港湾は再生可能エネルギーの利活用を積極的に図ることができる優位な環境にあり、これまでにこのような設備が多く設置された実績がある。今後も、エネルギー行政や臨海部に立地する企業等と連携し、太陽光発電その他の再生可能エネルギーの利活用促進を図っていくことが重要である。</p>
10	P21 4. (3) ①緑地・藻場の整備促進	CO2の吸収源拡大のためには、従来から行われている緑地・藻場の保全・整備に加えて、海藻類の繁殖を促進する環境護岸の造成、整備や海浜植物の植栽による海浜緑地の整備も行うべきである。	<p>環境護岸や海浜緑地も、藻場と同様に適切な管理によりCO2吸収効果が期待される施設であることから、ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>旧:こうした緑地は温室効果ガスの吸収源対策としても位置づけられる。また、藻場については適切な管理により、温室効果ガスの吸収が期待されるものであり、CO2の吸収メカニズム等の研究を進めていくことも重要である。こうした取り組みを進めながら、CO2の吸収効果の高い緑地の整備や藻場の保全・造成・管理を進めていく必要がある。</p> <p>新:こうした緑地は温室効果ガスの吸収源対策としても位置づけられる。また、藻場については適切な管理により、温室効果ガスの吸収が期待されるものであり、CO2の吸収メカニズム等の研究を進めていくことも重要である。こうした取り組みを進めながら、CO2の吸収効果の高い緑地の整備や藻場の保全・造成・管理、及び藻場等の生息域となる港湾構造物の生物共生型への転換を進めていく必要がある。</p>

No	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方(案)
11	P21 4. (3) ②ヒートアイランド対策の推進	「風の道」において「運河等水路」を活用できないか。	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>旧:このため、港湾における緑地等には海からの「風の道」の入り口として位置づけられる施設もあり、内陸部のヒートアイランド対策とも連携し、こうした緑地の配置を検討するとともに、整備を進めていく必要がある。</p> <p>新:このため、港湾における運河や緑地等には海からの「風の道」の入り口として位置づけられる施設もあり、内陸部のヒートアイランド対策とも連携し、こうした緑地の配置を検討するとともに、整備を進めていく必要がある。</p>
12	P21 4. (4)臨海部の産業間の連携等の推進	再生可能エネルギーの導入率の向上にあたっては、電力事業者の買取りに依存しない新たなシステムの構築が必要である。臨海部は、電力の大口利用者や公共ターミナルなど政策的に先導出来る施設も存在することから、再生可能エネルギーによる社会をリードする地区になりうるものとする。また風力発電などの生産適地であり、再生可能エネルギーの地産地消費の適地でもある。再生可能エネルギーを利用するコミュニティを臨海部で先導する施策の展開を期待する。	現在、一部のコンテナターミナルでは、ゲート屋根に太陽光発電を設置し、ターミナル内の使用電力に活用する事例や、管理者が港湾緑地に風力発電を設置し、緑地で使用する電力に活用する事例も存在しています。今後こういった臨海部における再生可能エネルギーの利活用が一層促進されるよう、エネルギー行政と連携し、今後も港湾における導入促進方策を検討してまいりたいと考えております。