

平成20年5月23日(金)

於：国土交通省4階特別會議室

交通政策審議會第30回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第30回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成20年5月23日(金)
開会 11時00分 閉会 12時10分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)4階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
丸山 和博	(社)日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長
森地 茂	政策研究大学院大学教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第
港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針
について(諮問) 2

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。ただいまより交通政策審議会第30回港湾分科会を開催いたします。事務局を務めさせていただいております港湾総務課長岸本でございます。

本日は、委員13名中、現時点で9名、後ほど黒川先生ご出席の予定でございます。いずれにいたしましても、審議会議令第8条の規定の定足数に達しております。

次に、お手元の資料をご確認いただきたいと思います。議事次第、委員名簿、配席図、議事資料といったものをお配りしております。

それでは、本日予定しております議事に入ります。分科会長、進行のほうをよろしく願います。

【分科会長】 おはようございます。それでは、早速議事に入らせていただきます。

まず港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の小平田と申します。よろしく願います。

まず資料1、諮問文及び諮問理由につきましてご説明をさせていただきたいと思います。

1ページめくっていただきまして、諮問第65号 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針についてでございます。

諮問理由でございますが、「港湾法第3条の2第4項の規定に基づき、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更に関し、貴審議会の意見を伺いたく諮問するものである」ということでございます。

最後の別紙でございますが、諮問理由といたしまして簡単に申し上げますと、今年の4月に「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」に関する答申をいただいたところでございますし、また、平成17年に防災分野、環境分野及び維持・管理分野におきまして、それぞれ政策の方向性等に関する答申をいただいたところでございます。

こういったものを基本方針の中に盛り込む必要があるということございまして、ご審議をお願いしたところでございます。よろしく願います。

続きまして、今回変更しようとする中身等につきましてご提案申し上げたいという資料でございますが、資料2をごらんいただきたいと思います。

まず1ページでございます。基本方針でございますが、参考資料1ということで港湾法の

抜粋がございますので、そちらと対比しながら見ていただければと思いますが、基本方針でございまして、港湾法第3条の2第1項の規定で、国土交通大臣が定める方針でございます。

基本方針の役割として2つ考えております。まず1つ目が、港湾法第3条の2第1項の規定に基づきます国の港湾行政の指針、もう1つが、港湾管理者が策定する個別の港湾計画を策定する際の基準ということでございます。こちらは港湾法第3条の3第6項に規定されております。

次が基本方針に定める事項ということでございまして、こちらも港湾法第3条の2第2項に規定されておまして、5つの項目からなっております。

具体的に基本方針と申しますのを、参考資料の2ということでおつけていたしております。簡単にご説明させていただきますと、目次をお開きいただきたいと思いますが、5つの項目からなっております。まず今後の港湾の進むべき方向、港湾機能の拠点的な配置と能力の強化、3番目が開発保全航路に関するものでございます。4番目が良好な港湾環境の形成、5番目が港湾相互間の連携の確保ということでございます。必要に応じてご参照いただければと思います。

本資料に戻りまして、基本方針の変更経緯、2ページでございますが、ご説明をさせていただきます。

まず基本方針でございますけれども、昭和49年に初めて基本方針が策定されたところでございます。当時、港湾法の中で港湾計画を港湾管理者が定めるということになっておりましたが、国が審査する際の基準がないということで、国会で審議をいたしまして、港湾法の改正を行って、基本計画の策定という規定を設けたものでございます。それを受けて基本方針というものが初めて策定されたということでございます。

その後、昭和60年に長期政策「21世紀への港湾」を策定いたしまして、昭和62年に基本方針の中身を一部変更した。それから、平成8年も同じく長期政策を受けまして、基本方針の中身を変更いたしたわけでございますが、その際に中枢・中核国際港湾というものが位置づけられたわけでございます。

それから3回目の改正、平成12年に行っておりますが、港湾法を改正いたしまして、基本方針の規定内容に環境保全、港湾間の連携といったものを追加いたしまして、基本方針を変更いたしております。先ほどご説明いたしました平成16年の基本方針は5章構成になっておりますが、平成12年に初めて5つの章で構成されるという変更になったものでございます。また、その際にコンテナ貨物量の見通しも明らかにいたしております。

最後が平成16年でございまして、先ほど見ていただきました参考資料2は平成16年の

ものでございますが、この中でスーパー中枢港湾あるいは保安対策、静脈物流といった新規施策を追加いたしております。

3ページをめくっていただきたいと思いますが、今回なぜ基本方針の変更をするかという必要性でございますが、現行のものが平成16年10月に基本方針ということで告示いたしておりますが、現在に至るまでに地震に強い、あるいは港湾環境政策の基本的な方向、安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方、最近の国際競争力強化といった4つの交通政策審議会からの答申をいただいているところでございます。

また加えまして、現在、気候変動に対する港湾政策のあり方についてということで、部会を設けて審議中でございます。こういったものを踏まえまして、可能なものにつきましては基本方針の中に入れたいということでございまして、変更をお願いするものでございます。

最終的には平成20年10月に基本方針の告示という予定を考えております。

続きまして4ページ目でございます。今回、基本方針の主な方針ということでございまして、各答申の中で位置づけられました政策、施策のうち、特に現在の基本方針の中で十分に読み込めていないものにつきまして、追加等を行っていききたいと、私どもの事務局として考えているものを列挙しております。

まず物流に関しましては、臨海部産業エリアの形成、2点目が臨海部物流拠点の形成、安全・安心に関するものとしたしましては、基幹的広域防災拠点の整備と運用対策の確立ということでございまして、現在の基本方針の中では、整備という部分までは入っておりまして、運用体制の確立という部分につきましては記述がないということで、今回入れたいと考えております。2番目が港湾の事業継続計画、いわゆるBCPというものでございますが、こういったものを策定していく必要があるのではないかということでございます。

それから環境という側面で見ますと、港湾における温室効果ガス削減の推進ということで、2つの視点、1つは、施設整備等によって温室効果ガスを削減していこうと。もう1つの視点が、物流効率化を通じた温室効果ガスの削減ということで考えております。

最後はテクニカルな話になりますが、整備・維持管理ということで、土木施設、港湾施設の設計に当たります性能規定化による建設費用の縮減ですとか、あるいはでき上がったものに対して、維持管理計画の策定によってライフサイクルコストの最小化を図っていくというものでございます。

それぞれにつきまして、次のページ以降、詳細に説明させていただきたいと思っております。

5ページでございます。まず物流の関係で、臨海部産業エリアの形成ということでございます。目的といたしましては、バルク貨物を取り扱う大型の多目的国際埠頭の機能を高度化

することによりまして、産業物流を効率化し、地域の産業の活性化・立地促進を図るということを目的にいたしております。具体的な施策でございますが、民間による一体的な埠頭運営を行うとともに、隣接する産業との連携強化によりまして、産業物流の効率化を図る臨海部産業エリアというものを指定していきたいということでございます。

対象となります埠頭でございますが、まずは重要港湾であること、それから、主としてバルク貨物を取り扱う岸壁の水深がマイナス14メートル以上の埠頭であること、3番目が、背後に十分な用地が確保されているということを要件といたしております。

施策の具体的な内容といたしましては、民間事業者による効率的な埠頭運営ということで、公共的な利用を確保しつつも、民間事業者による一体的な埠頭運営が可能となるようなもの、それから、民間事業者による高能率貨物取扱支援施設につかまして一定の助成を行うといったことでございます。それから、埠頭と隣接地域の一体的な活用、臨海部産業の立地の促進といったものも具体的な施策として考えています。

右の方に事例がございますが、徳山下松港の事例でございます。徳山下松港では複数の石炭を取り扱う荷主様がいらっしやいまして、従来ですとそれぞれ物流を単独で行っていたということでございますが、今般、産業エリアを指定いたしまして、エリアは青い線で囲んである部分でございますけれども、この中で港湾関連用地は貯炭場ということになりますが、岸壁と公共埠頭を、複数の荷主様の出資によって設立される運営会社に対しまして、一体的に貸し付けるという制度でございます。それによって運営事業者のほうで効率的な物流を行うことができますので、全体としての物流の効率化につながっていくのではないかと考えております。

2ページ目、こちらはコンテナ版でございますが、臨海部物流拠点（ロジスティックセンター）の形成ということでございます。目的といたしましては、コンテナターミナルの隣接地域に高度な物流施設の集積を行い、コンテナターミナルの機能の一層の強化を図るということでございます。

施策といたしましては、赤い部分でございますけれども、赤い範囲で囲んである臨海部物流拠点というものを設定いたしまして、この中でコンテナターミナルですとか、RORO船・フェリーのターミナルと、背後の民間施設等を高度で一体的に活用できるということを目指してございます。

施策といたしましては、臨港道路等のインフラをしっかりと整備していこうとか、あるいは共同デポ等の整備に対して助成、補助を出していくとか、あるいは民間物流施設の立地につきましても融資面で優遇していくとか、そういった施策を考えてございます。

事例でございますが、平成20年度、今年度でございますけれども、大阪港、神戸港、博多港で具体的に動き出すということを考えております。東京港、横浜港等につきましても、整備局、港湾管理者等からなる検討体制を構築して、臨海部物流拠点の形成に向けた検討を開始していきたいということで考えております。

7ページをご覧くださいと思います。安全・安心の中で、基幹的広域防災拠点の整備と運用体制の確立ということでございます。先ほど申し上げましたように、現在の基本方針の中では、運用体制の確立という部分が明確になっていないということでございまして、今回の基本方針の中で位置づけたいと思います。

目的といたしまして、首都圏直下型地震の非常災害時に迅速かつ効果的な応急復旧活動を展開することを可能とし、被害を最小限にしたいということでございます。

施策といたしましては、基幹的広域防災拠点を首都圏、京阪神都市圏に整備するというところでございます。加えまして、国による災害時の運用体制を構築していくということでございまして、事例といたしまして、川崎港と堺泉北港の事例がございまして、

川崎港につきましては、昨年度、整備を完了いたしております、現在、運用体制につきまして、今後国会で審議をしていただくということでございますが、法律が可決された暁には、実際に供用開始という動きになっていくということで考えております。

堺泉北港の堺2区地区でございますが、今年度から整備に着手するという予定でございます。

続きまして8ページ、港湾の事業継続計画の策定ということでございます。右側の参考ということに書いてございますが、平常時は港はいろいろな機関が連携することによってうまく機能いたしておりますが、災害が発生いたしますと、情報網が寸断されて、それぞれの機能もダメージを受けるといった事態が想定されるわけでございまして、そのために施策に書いてございますBCP、事業継続計画というものでございますが、これを関係者間で策定する必要があるのではないかと考えております。

概念図を見ていただきますと、BCPができますと、点線の部分、ない場合には実線ということでございますが、港湾活動の再開というものが迅速になっていく。サービスレベルも早い段階で立ち上がっていくということで考えております。

9ページが事例ということで、関東地方整備局で平成18年度と19年度に関係者間で委員会をつくりましてご議論いただいております。19年度末の段階で港湾のBCPの骨格、目標ですとか実施方針といったものが関係者間で合意されたところでございまして、今後、目標達成の具体的な方策、ルール等の検討を進めていきたいと考えております。

続きまして10ページ目でございますが、環境関係でございます。港湾の関係ということではなくて、参考ということでつけさせていただいています。京都議定書ですとか、あるいはそれに対する閣議決定の話、IPPCの予測、改正省エネ法等について記載させていただいております。ご参照いただければ幸いに存じます。

11ページ目でございます。環境という観点で、港湾における温室効果ガスの削減の推進ということで考えております。

この施策といたしましては2つ、11ページ、12ページにわたっておりますが、まず11ページの方は、コンテナターミナル内におきまして、船舶版のアイドリングストップですとか、荷役機械のハイブリッド化、荷役効率化による混雑緩和、それから、各種エネルギー施策の活用によりまして、環境負荷を軽減していきたいというものでございます。

対しまして12ページの方が、港湾にはいろいろな貨物、港湾を通過する物流があるわけでございますが、その通過する物流につきまして、トラックだけではなくて、船舶ですとか、あるいは鉄道といったものを活用する、あるいは共同デポ等を整備していくといったことを考えております。

13ページ、整備・維持管理でございますが、ハードの話になってしまいますが、まず新しく構造物をつくる時の設計方法として、従来ですと仕様規定ということでございましたが、これを性能規定化していくということで建設費用を縮減していきたいというものと、それから、維持管理計画の策定等によるライフサイクルコストの最小化という2つを考えております。

事例といたしましては、下のほうに書いてあるとおりでございますが、従来の設計法に比べまして、設計者の自由な発想に基づくことが可能になりますので、建設コストの削減が期待できるというものでございます。

ライフサイクルにつきましては、通常、土木構造物は50年程度の耐用年数でございますが、維持管理計画の策定と、それに基づいて定期的に点検あるいは維持管理を行うことによりまして、50年の寿命を60年、70年といった形で長寿命化していけるのではないかと考えてございます。

最後になりますが、14ページで今後のスケジュールということで記載させていただいております。まず今回、交通政策審議会に諮問させていただき、港湾分科会で付託を受けたわけでございますが、本日のご意見等も踏まえながら、文書の形で案文をつくり、それを6月頃ホームページ上で意見募集を行っていきたくと考えております。それを踏まえて、港湾分科会のほうで基本方針案をお示ししてご審議いただき、なおかつ交通政策審議会からの答申

をいただきたいと考えております。最終的には、法律に基づいた手続等を踏まえまして、10月頃に告示を行う予定となっております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました資料及び関連資料に関しまして、ご意見をお伺いしたいと思います。どこからでも、よろしく願いいたします。ご質問でも結構ですが、ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 13ページの維持管理計画は、基本方針が定められると、すべての港でこういうことをやることになるのですか。何か義務付けみたいなことになるのですか。あるいは港湾計画を改定するときこういうのもつくるということになるのですか。

【技術企画課長】 技術企画課長でございますけれども、義務付けということにはならないのですけれども、実は去年の4月に省令を改正いたしまして、港湾の施設の技術基準対象施設、防波堤とか岸壁とか、ほとんどの港湾施設と考えていただいて結構ですけれども、これについては維持管理計画等に基づき適切に維持されるということで規定しておりまして、義務付けとはなっておりません。

ただ基本的にこの計画に基づいて適切なアセットマネジメントをしていただきたいということで、そのためのマニュアルとか手引きといったものは既に用意してございますし、また、いわゆるそういった専門性を発揮できるような資格といったものも今年度中につくるということで、そういった動きを応援する。さらには予算的にも今年度、補助制度を設けておりまして、港湾管理者さんがそういった計画をつくるときの財政的な支援もするという形で、我々としては応援していきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にございませんでしょうか。はい、お願いします。

【委員】 11ページあるいは12ページの港湾における温室効果ガス削減のところなのですが、今、ちょうどG8を前に、洞爺湖サミットに日本として排出量の取引制度を盛り込むかどうかというのは、まだ日本としては態度を決めていないところがあるのですけれども、もし将来こういった排出量というものの取り引きが始まったときに、ここに載っているようなアイドリングストップであるとか、荷役機械のハイブリッド化とか、約40%削減になっているのですが、こういったものは将来的にはそういった取引制度の中に乗っていけるようなものとして位置づけられておられるかどうか。というのは、私自身もその取引制度が具

体的にどういうものを対象に、また今後、日本でどう進められていくのか、というのがまだ全部見えているわけではないのですけれども、港湾においてもそういったことも視野にこれから入れていかなければならない時代になってきていると思いますので、今の段階の見解で結構でございますので、ご質問させていただきます。

【国際・環境課長】 国際・環境課長の福田ですけれども、排出権の取り引きについては、ヨーロッパで実際に先行して実行されているということがあるのですけれども、国内では今、そのところがまさにホットな話題でありまして、どのようにしていくのか議論がなされているところで、今の段階ではまだ業界ごと、あるいは産業分野ごとに自主的な削減の目標をつくられて、それを実行されているということだと思いますけれども、今後いろいろな具体的な動きが出てきて、あるいは業界ごとに数値目標が示され、そしてまた事業者ごとに目標が具体化されるということも想定はされると思います。

ただこの中では、まだそこまでのことを言っているわけではありませんので、見通しも難しいので、従来からいわゆる物流の効率化ということで港湾局はいろいろな施策をやってきているのですけれども、そういう施策と環境負荷を低減するということが両立するものもかなり多いし、物流の効率化をそれほど損なわずに環境負荷を低減するというものも数多くあるかと思っております、そういうことを具体的に1つの方向として、この方針の中では位置付けていく。今の段階ではそのような対応になるかと思えます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご質問、ご意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 12ページですけれども、下の方の事例の中で、臨港道路とインフラの整備というところがございますけれども、これは港湾だけ、もしくは港湾地区だけに限定された基本方針だったかどうか、ちょっと僕も記憶がないのですけれども、せっかく国土交通省ということでもありますので、かつて建設と港湾というのは一体として考えていくという話もいろいろあったと思いますので、記載の仕方をどういう形にするかはともかくとして、臨港道路だけに限らず、港湾へのアクセスだとか、そういう問題をここに入れていただければ、もっとよくなるのではないかとということで、意見として一言言わせていただきます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【国際・環境課長】 今日の午後からもその辺のところの審議をいただくわけですが、今日のこの資料はかなり港湾のエリアの中と外というところにしておりますけれども、先生ご指摘のように、貨物の生産消費地と港の距離が短くなれば、これは非常にその効果も大きい

と思われまして、その辺のスタディーも具体的に今しているところなのですけれども、ご指摘の点も踏まえて、どのような対応ができるか考えてまいりたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご質問、ご意見ございませんか。

私のほうから2点ほどお聞きしたいのですが、各港湾管理者あるいは湾別だと思のですが、BCPプランを作成するということと、先ほどのご説明では、特に東京湾の基幹的防災拠点の運用については今、審議中だということですが、東京湾の各港別BCPプランと基幹的広域防災拠点の相互の運用の仕方というのは、どういう絡みになるのでしょうか。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。

まず基幹的広域防災拠点の運用といいますのは、実際にその場所をどうやって使いますかということ、緊急物資輸送を念頭に置いてつくりましょうということでございます。今おっしゃられた話の中で、非常に狭い範囲の運用、いわゆる施設をどうやって維持していつて、それから緊急災害が起こったときにどういう対応をそのエリアでするかということ、まず決めましょうというのが1点でございます。

BCPの話とは当然連動する話になってございまして、BCPの中でも他機関との連携をする場合、さらに当然、海上物流の中に緊急物資輸送をのせるという点に関しては、必ず民間事業者との協力が必要になりますので、そこら辺を今回の基本方針の中でBCPをつくっていきましょうという点が1点。

それから、緊急物資輸送以外に通常行われている港湾の海上物流がとまりますので、それをできるだけ早く復帰するという計画をつくるBCPというのが、今回のBCPをつくるという点でございます。ですから、基幹的広域防災拠点はどちらかという緊急物資輸送を念頭に置いて、実際に災害が発生したときにどう動かすかという比較的局所的な話がメインになってございます。

以上でございます。

【分科会長】 実際の運用では、かなりシミュレーションしていないと難しくなるのがあるなと思っているのですけどね。

【海岸・防災課長】 はい。我々もそう思っております、先ほどの説明にもありましたけれども、国土交通省自体がBCPをつくったのが今年の10月ぐらいということになってございまして、やっと我々が自らの建物と人員をどういうふうな緊急時に使うかというのを決めた。それをもとにそれぞれの部門がさらに他機関、それから、民間事業者さんとの関係

を構築していきましょうというのが今の状況でございます、それを今回の基本方針の中で一歩踏み出させていただくという、第一歩の部分とご理解いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

あともう1点、12ページの港湾における温室効果ガス削減の推進の施策の中に、鉄道輸送へのシフトという大変重要な事項ですが、これは鉄道局との連携施策みたいな臨港港湾の引き込み、臨港鉄道ですか。こういうことを考えるということは頭にはないのでしょうか。

【計画課長】 計画課長の難波でございます。

これについては考えがないわけではないのですが、鉄道の貨物駅が港の中まで入っていないところが多いです、なかなか難しいというところではございます。ただ、例えば今、横浜でやっておりますけれども、これはコンテナターミナルのすぐ横に鉄道駅がありますので、この間の積み替えをいかに迅速にやるかということでやっております。

ただ残念ながら、間に道路が入っていますので、引き込むとその道路を遮断しますので、そちらの問題が出てくるのでどうするかということで、そちらについては中長期的な課題として今、検討をしております。繰り返しになりますけれども、とりあえずはすぐ近くにある駅にいかに安いコストで積みかえができるかということを検討しております。

それから例えば東京の大井ですけれども、大井のコンテナターミナルのすぐ背後にJR貨物の大きな基地があります。これもやはり間に道路が入っておりますので、これとの間をどうするかということで、これについては昨年度からJR貨物と一緒に社会実験をやって、また積み替えの円滑化ということでやっております。

ただ、やはり先生のご指摘のような理想的な引き込みを入れるということまでは、まだ至らないというところであります。中長期的な課題として検討しているという状況でございます。

【分科会長】 私は何らかの形で臨港鉄道の復活を支援するような制度ができれば、考えるところが出てくるのではないかなと思っているのですが、またそれも少し長期な話なのかもしれませんけれども、検討に値することではないかなと考えてございます。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 6ページの民間物流施設の立地の支援というのは、多分もともとの用地の所有関係が輻輳しているところにやらなきゃいけないというケースが多いのではないかと思います。この立地の支援というのは具体的にはどういうことがイメージできるのでしょうか。

【振興課長】 振興課長の梅山です。今、ここで具体的にすぐにやっておりますのは、民間都市開発推進機構を通じまして、低利の融資、資金を供給するとか、あるいは最近はこちら

いう走行系のものをSPCをつくって立地していくという形が非常に多いので、そういうところに対して同じく民間都市開発推進機構から出資をすとか、今現在は既にそういう形で応援をするということしております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見は。先生。

【委員】 今日の議題の中で、環境問題に対して新たに委員会が組まれて議論されているということなのですが、都市部の中においてもCO₂の削減ということは大きな課題になっております。そういった中でこちらの今までの港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の中では、海域環境における環境創造、干潟をつくったりというお話になっておりますけれども、産業空間といいましょうか、埋め立てをしたりとか、私たちが今使っている、そういった港湾空間の中でのCO₂削減という取り組みもぜひ進めたいと思っております。それは先ほど鉄道の問題もありましたけれども、やはり大変な危機になってきていると思っております。

1つのこととして、地域で活動しているところで思いますことは、例えば市町村で緑地計画をします。そうしたときに、港湾空間というのは港湾領域ということでなかなか計画を練りにくいのですけれども、例えば今、お話にもありましたけれども、遊休地の民間の活用ということもあると思うのですけれども、暫定的に緑地にしてCO₂の削減を図るとか、暫定という言葉はいいかわからないのですけれども、あいている期間、緑地にして、少しでもCO₂の削減の取り組みをするような空間利用、要するに空きっぱなし、それから工場企業に対しても、そういったことを支援するような取り組みというのでしょうか、ぜひ環境を保全する、干潟をつくるというだけではなく、積極的にCO₂削減の方向に向けて港湾局の施策を進めていただきたいということが1つです。

それから国際物流の強化ということで、スーパー中枢港湾の展開や、港湾取扱貨物量の見直しということで、大変具体的な数値が示されております。これとともにというのでしょうか、これに対比して、そういったそれぞれの港の機能が違った活用をされてきているというのでしょうか、ちょっとうまく言えないのですけれども、物流とか、今までの港湾のそういったところではない港が多々出てきているように思われます。

そういったときに、地域との港の活用ということで、前文ではかなり美しくうたわれているのですけれども、具体的な方向というか、地域において、都市における港の活用の展開ということで、文章としては地域との連携ということでうたわれているのですけれども、もう

少し港を新たに、将来どう進めるかということの港の方向性が変わってきたところに対しての、具体的な施策ということが必要なのではないかと考えている次第です。

それから、最後のところに港湾の連携ということで、各地域における港湾相互間の連携、というところが、北海道から沖縄まで書かれているのですが、かなり地域によっては物流に特化していたりとか、あるところでは観光ネットワークを進めたりというような表記がされているわけですが、先ほど申し上げましたように、これから物流だけではない観光産業などのクルージング展開などを行うときは、地域を超えた連携ということが大きな課題になってくるかと思っておりますので、そういった点でこの辺の見直しをぜひしていただければと考えている次第です。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

国際・環境課長、お願いします。

【国際・環境課長】 1点目の緑地等の話ですけれども、港の活動から発生する温室効果ガスの量を減らすということと、先生ご指摘のように、緑地のようなもので温室効果ガスを吸収するという、同じような効果があると思っておりますが、緑地のそのときの吸収の効果というか、量というか、そのあたりがどれくらいになるのか、そういうところも1つ検討のポイントだと思っております。

それから、港湾のあいている土地において、暫定的に緑化等を行ってはどうかというご提案ですけれども、温室効果ガスという点だけ言えば、そのほかにもうまく土地を利用しながら、物流の効率化を図るというような手だてもありますので、そういう観点での土地利用とどう比較検証していくかということがあろうかと思っております。いずれにしろ土地利用というのはいろいろな材料をもとに検討されるべきものかなと思っております。

1つ目は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【計画課長】 それでは、2つ目と3つ目の点について、計画課長の難波でございますが、いろいろな企業があって、いろいろな方々との連携、それから、地域に応じたきめ細かいやり方というのが大事だというご指摘だと思います。例えば運河プロジェクトというのをやっておりますけれども、これは運河を地域の方々が大事にしようという気持ちがあるときに、協議会などをつくっていただいて、プランをつくって、それを支援するとか、あるいはまちづくりファンドというので、まちづくりをしようというときに、ファンドをつくって、それを支援するという形とか、今、いろいろなメニューが出てきております。

先生ご指摘のように、地域に合ったきめ細かい、それから、地域の方が港を愛してくれるというような形の取り組みが大事だと思っておりますので、我々はかなりの施策メニューを持っておりますから、そのメニューがうまく使われる形で、そういった取り組みが進展するようにやっていきたいと思っておりますし、またいろいろなご指導をいただきたいと思っております。

それから、港湾相互間の連携の点でございますが、ご指摘のとおり、例えば東京湾の東京、横浜、川崎3港の連携というような、コンテナの関系の物流関係の連携のような形もありますし、もっと地域の観光関係での連携というのもあると思っております。そういういろいろな連携の形を踏まえて柔軟な取り組みができるように、いろいろな制度も考えていきたいと思っておりますし、もちろん今回は基本方針の議論ですから、基本方針の中に盛り込めるようにしていきたいと思っております。

例えばですけれども、最近、クルーズに関していろいろな取り組みが出てきております。クルーズの場合は、港に着いて、その場所だけの観光ではなくて、かなり中まで入っていくケースがあります。

例えば茨城で大洗というのがありますけれども、今、日光と連携をしてクルーズ船を呼べないかなど、そういう検討もしておりますので、そういった取り組みを支援するようなこともやっていきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 1つ要望があるのですが、現行の基本方針、平成16年ですね。わずか4年前なのですが、実はこれの環境保全のところを見ると、温暖化なんて1つもないのですね。まさに隔世の感があると思うのです。

今回は、温暖化については現在審議が始まったところ、それが当然今度の基本方針の中に盛り込まれると聞いているのですが、先ほども委員からお話がありましたが、ぜひそのときに配慮してほしいのは、例えば現行の基本方針の中で書かれている自然環境の保全ですとか、緑地ですとか、これはCO₂対策からすれば、ストレートとかフックではなくてジャブみたいなものなのです。でもかなり重要なものですから、それは今度の基本方針を書く中、温暖化をかなり強めると思うのですが、ジャブみたいな、これは実はかなり後で効いてくるわけですから、そういうことの大切さをぜひ今度の中にも盛り込んでいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうからコメントはございますか。どうぞ。

【国際・環境課長】 わかりました。十分ご指示を踏まえて検討したいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

他にご質問、ご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 前回申し上げたことと重複して恐縮なのですが、きょうのご説明のかなりの部分は、前回までの国際競争力の議論の中でご紹介されていたことでもあると思いますので、私としてはこういう話をできるだけ迅速にまとめて、できれば前回のような国際競争力の答申とこういった答申とがうまくローテーションとしてリンクするような、そういうシステムをつくっていただければ一番ありがたいと思います。

そうはいつでも2段階全部やらなきゃいけないというわけではないと思いますが、極力そういうローテーションを組んでいただいて、迅速な手続を進めていただきたいということが1つと、それからもう1つは、内容的に、正直的なところ、この港湾法に基づく基本方針というのは、かなり凝縮した内容でわかりにくいところもあると思いますので、前回国際競争力の答申あたりを参考にして、できるだけ具体的な内容を盛り込むように努力していただきたいということが2点目でございます。

それから3点目、これはおそらく私の不勉強が原因なのだと思うのですが、ここで使われている港湾という言葉が、かなりイメージが様々なものが混在しているということはあるかと思えます。

私の理解だと、今回の答申の対象になっている港湾の開発保全云々というのは、かなり広い意味での港湾ですね。港湾に関するもろもろの活動が行われる空間という意味で、港湾施設などよりもはるかに広い概念だと理解しておりますが、その辺の言葉の使い分けをもう少しわかりやすく、あるいは項目立てしていただくとか、どの範囲が問題になっているのかをもう少し明確にさせていただくほうがよろしいかという感じがいたしました。

先ほど来問題になっている環境というのは、まさに一番広い対象を念頭に置いているはずでございます。そこで使われていたかどうかは定かではないのですが、おそらく港湾空間というのが一番広い概念だとは思いますが、そのあたりの概念をできるだけ使っていただいて、議論の対象となっている範囲がわかりやすくなるように工夫していただきたいと思えます。

以上、要望でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうから。計画課長。

【計画課長】 まず、1点目はスピード感を持ってということでございますので、これは

急いでやりたいと思います。

それから2番目につきましては、わかりやすく具体的にということですので、これにつきましても積極的にといいますか、しっかりやっていきたいということでございます。

それから3番目の港湾の範囲のことでございますが、港湾の管理運営といいますと、港湾空間という物理的な空間の管理の問題と、それからもう1つは、例えば機能に着目して、物流機能という面でどう管理運営していくかという、2つに大きく分かれるわけですが、そういった面で広がりがあるかというところがあると思っております。

しかも港湾空間といっても、例えば港湾区域だけで話が終わるのではなくて、例えば東京湾の水環境となってくると、接続していますので、全体をどうするんだという話もありますから、そういった面でどういうふうにとらえていくかというのは難しいところがあるわけですが、先ほども別のご指摘がありましたように、狭い範囲ではあまりとらえられないようにというご指摘もありましたので、そういったご意見を踏まえてどういうふうに取り組んでいくか、しっかり考えていきたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

他に。はい、どうぞ。

【委員】 それぞれの施策の項目については全く異義がありませんので、これは粛々と進めていただいたら良いと思うのですが、基本方針を4年～5年おきぐらいに改定するこのタイミングで、基本的な施策に対する国の役割の抜本的な姿勢の転換を、もう少し盛り込んでいただきたいと考えております。

資料を読ませていただきましたが、あいまいな表現で書かれていると思うところがあります。例えば、各港湾管理者がそれぞれの目的に応じて独自の開発計画をつくっていることが、日本全体としては非常に非効率になっているのが実態であると認識しておりまして、もう少し国の立場から、限られた資源を効率的に使って、国全体のバランスを管理しながら港湾の開発を進めていく姿勢を盛り込んでいただくべきではないかと思っております。我々からも具体的な文言について提案をさせていただきたいと思いますが、国土交通省にはその趣旨をご理解いただきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

今のは大変重要な指摘だと思うのですが、事務局のほうから何かコメントはございますか。

【計画課長】 大変重要なご指摘だと思いますし、国ももっとしっかりやるべきだという

ご指摘でもあろうかと思えます。

前回の国際競争力の関係の答申をいただいたわけですが、そのときにもやはりその部分が大事だということになっておりましたが、十分書ききれなかったところがございますので、スピード感を持って議論を深めて、そのあたりについてもきっちり取り組んでいくということにしたいと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。先生。

【委員】 これまでに出ている議論で、最初は分科会長が先ほど言われた鉄道利用のことなわけですが、港湾地域で考えると臨港鉄道ということになるのだと思うわけですが、世界の趨勢からすると、道路で貨物輸送をするというのはできるだけ減らして、それ以外の手法に頼っていったCO₂を削減するというのは当たり前の流れになっていて、ところが今、日本の港湾物流を中心にした物流のことを考えると、それはそうだけれどもなかなかできないという、ある種ややあきらめに近いような環境の中にいますよね。

でもどうしても世界の流れにきちんとついていこうとすると、港湾のところから鉄道分野やその他の分野にプレッシャーをかけていかないと、なかなか前に進まない。あっという間に5年ぐらい経ってしまう。そのときには世界からおいていかれているということが起こってしまうというのは、多分会長の不安というか、だから、こういうときに誰かが強いことを言っておかなければいけないというだけで、つまり国策としてはもっと何らかの形で鉄道を活用できるような形の港湾物流の話というのを確立しておかなければいけないのではないかというのは、皆さん共通に認識されていると思うのですね。

ただやわらかく書かれているので、そこのところをもう少し、ほんとうに時間を区切ってでも、本気になって計画を立てる体制があるべきだということと、もう1つ、港湾空間の中で、今回、環境はCO₂の話が中心になっていますけれども、東京オリンピックを目指すときは、お台場でトライアスロンをやることになっているのですね。

どうやって泳ぐのかと心配するぐらいですけれども、結局、港湾空間の空間管理というのは港湾地域になるわけですが、その背後にある再生水の利用などの再生水の話というのは、下水道の話です。多分お台場などインナーハーバーでこういうスポーツをやろうということは、これから2016年のときのオリンピックにそういうことができるような水質をとすることをイメージしているわけで、そういう水質、これも少し高い水準なわけですが、本気になって港湾の空間管理者としての役割として、手段は持たないのです。ただ周りの人たちに流れ込んでくる水の水質に関して、一定のコントロールをするということではできなければいけないのだとすると、ここでもやはり水質に関してかなり厳しく、他の分

野の人たちに要求するということが必要になってくる。

港湾というのは入り口だったり出口だったりするところだけを扱っていて、内側の大事な部分のところは他の事業者というか、縦割行政だというと他のところの人が担っていることになるのですけれども、それをきちんとコントロールするのは出入り口のところの仕事だという感じがするので、それについては意識をしていただいて、対応ができれば。でないと、いつまでもたってもその部分を、みんな必要だとわかっていても動き出さないということになるのではないかという気がしていますということで、会長を後押しするという感じですが、つくづくそう思いますということで、あえてしゃべってみました。

【計画課長】 鉄道についてはほんとうに大事だと思っております。危機感も持っております。それから、荷主の方々の要望も極めて強いということで、ぜひ取り組んでいきたいと思っております。

関東地方整備局を中心に、JR貨物と随分話をしております。残念ながらJR貨物の輸送能力がまだ十分でないというところですので、やろうと思うと、そのダイヤの割り当てなど、そういう根本的なところからやらないといけないので、そういうところから今、解きほぐしているというところではあります。

その際に、港湾は港湾で投資するので、じゃ、JR貨物さん、すべてお願いしますというのではなくて、先ほど積み替えのことがありましたけれども、あれは鉄道の積み替え基地に港湾の予算で整備をするというふうにやっておりますので、より港湾の中だけにとらわれないうでやれるようなことをやっていきたいと思っております。

それから2番目の水質については、これもほんとうに重要なことで、東京湾の水質、魚が食べられるというのも非常に大事だと思っておりますけれども、泳げるということですね。東京オリンピックの前に、横浜で、来年だと思っておりますけれども、トライアスロンの国際大会が予定されたりしていますので、そこで泳げないとお話にならないので、そういう面ではみんなそこで泳げるようにしようということで頑張っております。

たまたまですけれども、先週、東京湾の環境をよくするために行動する会、これは民間の団体ですけれども、出口のところだけではなくて、流域全体で東京湾をよくしようという運動を広げていこうじゃないかということで、その出口の方々が結束をして呼びかけていくという運動が始まりましたので、市民あるいは企業の方を中心に始まったのですけれども、そういう方々とうまく連携をして、より大きな取り組みになるようにやっていきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

予定の時間を少しオーバーしているのですが、最後にまだご発言されていない方はいらっしゃいますか。これだけは言っておきたいということがございましたら、いいですか。

どうもありがとうございました。予定の時間を5分ばかりオーバーしましたが、本日の第30回の港湾分科会をこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

【総務課長】 それでは、本日の基本方針についての活発なご審議、ありがとうございました。

次回は31回の分科会になりますけれども、あらかじめお知らせ申し上げますように、7月4日金曜日の10時半を予定しておりますので、よろしく願いいたします。会場につきましては改めてご連絡させていただきます。

以上をもちまして分科会を閉会させていただきます。大変ありがとうございました。

了