

平成16年5月28日(金)

於：国土交通省4階特別會議室

## 交通政策審議會第10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10回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成16年5月28日(金)  
開会 10時00分 閉会 12時00分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)4階特別会議室
3. 出席者氏名

| 氏名    | 役職名                     |
|-------|-------------------------|
| 池淵 浩介 | 中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長 |
| 坂井 淳  | (社)全国漁港漁場協会会長           |
| 須田 熙  | 八戸工業大学大学院教授             |
| 瀬田 信哉 | (財)国立公園協会理事長            |
| 東 恵子  | 東海大学短期大学部教授             |
| 平野 裕司 | (社)日本船主協会港湾物流委員会委員長     |
| 森地 茂  | 政策研究大学院大学教授             |

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の変更について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
  - 地震に強い港湾のあり方について(諮問)・・・・・・・・・・ 18
  - その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

## 5. 議会経過

### 開 会

管理課長

それでは、定刻になりました。ただいまから交通政策審議会第10回港湾分科会を開催いたします。

本日7名の委員のご出席をいただいております。定足数を満足しております。なお、尾崎委員、黒田委員、白石委員は、所用のためご欠席という連絡をいただいております。

また、尾崎委員の欠席に伴いまして、社団法人国際港湾貨物流通協会の川崎副会長にご出席いただいております。

それでは、まずお手元の資料のご確認をさせていただきます。

資料は議事次第、委員名簿、配席図、それから議事資料といたしましては資料1から3までございます。その中で枝番がございまして、資料1-1から1-3まで、それから資料2-1、2-2、それと資料2-参考、それと資料3という構成になっております。

それでは、議事に入りたいと思いますので、以下の進行は須田分科会長、よろしく申し上げます。

### 議 事

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

分科会長

皆さん、おはようございます。本日は議事次第にございますように、『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』、それと『地震に強い港湾のあり方』が審議事項となっております。

それでは、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』についてご審議をお願いしたいと思います。事務局よりご説明をお願いいたします。

港湾計画審査官

よろしく申し上げます。

それでは、港湾の開発利用等の基本方針（案）について、今回原案を説明させていただきますけれども、次回、7月開催予定の港湾分科会において、改め

て審議の上、答申いただく予定となっております。

それでは、お手元の資料 1 - 1 をごらんください。

まず、1 ページを開いていただきまして、基本方針（案）の主な変更内容を整理させていただいております。背景の色が赤の項目が今回新たに追加する 4 項目でございまして、スーパー中核港湾プロジェクトの推進、港湾を核とした静脈物流システムの構築、港湾保安対策等の推進、港湾施設の適正な維持管理と計画的な更新でございます。背景が青色の項目は従来から項目立てしているものでございますけれども、今回記述を充実させていただいている項目でございます。

次の 2 ページを開いていただきまして、以降で具体的な変更内容を、主として赤色の新規に追加する項目を中心に説明させていただきます。

赤色の新規項目の 1 項目はスーパー中核港湾プロジェクトの推進等でございます。基本方針（案）の本文を抜粋いたしております。下線部分が現在の基本方針と変更している部分を示しております。ここではすべて新規に追加の内容となっております。

その内容につきましては、港湾におけるサービス水準の向上、時間の短縮化、あるいは港湾コストの低減、こういうことを図ることを目標とした構造改革モデル港湾プロジェクトと位置づけまして、その取り組みを推進することとしております。

さらに下段の といたしまして、内航フィーダーによる中核国際港湾と地域の港湾との連携強化の考え方を追加いたしております。

続きまして次のページ、地域の経済・産業の活性化等につきましては、青色でなっております記述を充実させた項目でございます。ここでは、従来型の石油や貨物等といったバルク貨物の輸送について記述した箇所でございます。

ポイントは具体的には、下から 2 つ目のパラグラフ、このため、産業構造の転換に伴い進展する生産拠点の再編・集約化、あるいは船舶の大型化等に適切に対応し、より質の高い輸送サービスを提供するということが 1 点でございます。下から 2 行目にお示しいたしますように、機能が低下した既存施設の集約化による機能更新等を支援するというような旨を記載しております。

次の 4 ページをお願いいたします。引き続き地域の経済・産業の活性化等につきまして、3 点目といたしまして、対アジアとの水平分業、コンテナ化の進展によって増加する地域を発着とするコンテナ貨物への適切な対応ということが求められているということでございます。今後地域を発着地とする対アジア諸国との間の国際海上コンテナ貨物の増大が見込まれておりますので、こうした状況に適切に対応できるよう、中核・中核国際港湾との内航フィーダー輸送等による連携強化に努めつつ、コンテナを取り扱う旨を記載しております。

5 ページでございます。ここは赤い色になっておりまして、新規項目の2 項目目でございます。港湾を拠点とした静脈物流網の形成でございます。いわゆるリサイクルへの取り組みでございます。

下から2 つ目のパラグラフ、「港湾では、大量輸送によりコストの低廉化が可能である」等々の記述がございますけれども、大量輸送によるコストの低廉化が可能である海上輸送の活用ができるという点。それから、用地等の確保が容易である、こういった港湾の特性を生かした静脈物流システムの構築というところが第1 ポイントでございます。

それから、最後のパラグラフで、「また、鉄スクラップ等の循環資源については」というところがございますけれども、国際的な観点での活用が図られることが重要であり、それに寄与するためのターミナルの拠点化、集約化の必要性を記載しております。

次のページをお願いいたします。港湾におけるパブリックアクセスの向上及び良好な景観形成といたしまして、上に書いております3 点について補強しております。

1 点目が港のパブリックアクセスの向上への取り組み。2 点目が港湾における景観形成の計画的な取り組み。3 点目がみなとまちづくりの推進でございます。

今回は景観関連法が国会に提出されておりまして、港湾におきましても、港湾全体の良好な景観形成に配慮しながら、計画的に良好な港湾の景観の形成を図る旨をそれぞれ追加記載しております。

7 ページでございますが、港湾の大規模地震対策の拡充でございます。中ほどの(略)の次の「さらに、防波堤には」というパラグラフでございますけれども、防波堤の計画の策定に当たっては、必要に応じて津波等に対する被害の防止・軽減効果についても考慮するという点について述べております。

その下のパラグラフでございますが、「また、港内の人々の安全を」というところがございますが、ハザードマップの作成支援等のソフト対策により被害の防止・軽減を図るということを述べております。さらに一番下の部分でございますけれども、首都圏等において広域的な災害対応を迅速に展開するための基幹的広域防災拠点を整備する旨を記載しております。

3 つ目の新規項目は、港湾保安対策等の推進でございます。港湾における海上人命安全条約(SOLA S 条約)に基づく保安対策の推進及び関係機関との連携強化による水際線対策の徹底というポイントでございます。

国際海上輸送システムの信頼性、安全性の向上のため、海上人命安全条約に基づく保安対策を推進するという点、また国際組織犯罪等に適切に対処するため、関係機関等との連携強化し、水際対策の徹底を図るという旨を記載して

おります。

引き続き、次のページをお願いいたします。新規項目といたしましては最後の4つ目でございますけれども、港湾施設の適正な維持管理と計画的な更新でございます。港湾施設の適正な維持管理といたしまして、港湾施設が劣化する前に定期的な点検、予備的措置等により所要の機能が発揮できるよう適切な維持管理に努める旨を記載しております。

2点目の更新投資への適切な対応と既存施設の有効活用でございますけれども、今後更新投資が増大することを踏まえまして、計画的に更新、あるいは改良を行う旨を記載しております。

続きまして、10ページ目でございます。海上輸送の効率性、信頼性、安全性の確保への対応ということで3点挙げております。1点目が長周期波等を起因とする荷役障害への対応強化でございます。うねりや長周期波等に起因する荷役障害の対応強化を図り、荷役の稼働率を確保するという視点を記載しております。

2つ目でございますが、本文のほうでは中ほどの 港湾における情報化の推進というところでございますけれども、港湾行政手続の電子化、ワンストップサービス化等を進めてきておりますけれども、こういうものを促進することとともに港湾の物流関係者間の情報交換、あるいは共有化を可能とする港湾情報プラットフォームの構築に向けた取り組みを進める旨を記載しております。

一番下の小型船舶等の避難機能の確保といたしまして、重要港湾及び地方港湾と、それを補完する避難港それぞれの避難機能を適正に配置するという従来の考え方を記載しております。

最後の11ページでございます。透明性・公平性の確保等への対応ということで、1点目が事業の構想段階からの住民参加という観点から、港湾の事業の透明性の向上を図る観点から、構想段階から住民参加を図って意見の把握に努め、また地域の多様なニーズにかなう港湾の開発、利用等を図る観点から、住民、あるいはNPOといった方々も含めて、地域の方との連携を図るという旨を記載しております。

以上が、基本方針(案)の内容の主な変更点でございます。

引き続きまして、資料1-3の基本方針の資料でございます。これが基本方針の全文でございます。右側が現行で左側が改正案ということになっておりまして、今、主なポイントの説明させていただきました。

この資料の35ページでございます。今回の変更の2点目の港湾取扱貨物量の見通しを示してございます。

ここでは国際海上コンテナ輸送量及び内貿複合一貫輸送の量につきまして、

2015年及び2020年の見通しを示しております。基本方針におきまして、こういう貨物量の見通しの数字を示しておりますのは、今後それぞれの港湾で個々具体の港湾計画を策定する際のマクロの目安としていただくというためにお示ししたものでございます。

なお今回、左側のほうでございますが、前回と異なりまして、幅を持った記述とさせていただきます。これは経済社会の不確実性を考慮するとともに、スーパー中樞港湾政策と、こういうものの効果を考慮するため、ハイケースとローケースという2つのケースを設定させていただきまして推計したものでございます。

それでは、詳細は資料1 - 2に基づきましてご説明させていただきたいと思っております。資料1 - 2の港湾取扱貨物量の見通しの試算結果についてという資料でございます。1ページめくっていただきますと、社会経済フレーム等の設定というページでございます。

まず今回、先ほど申し上げましたように、ハイケースとローケースの2つのケースを設定したということでございます。このページの一番下のところを見ていただきたいのですが、中樞国際港湾の港湾のサービス水準の向上の有無ということで、ハイケースの基本的な考えでございますけれども、サービス水準が向上したと。スーパー中樞港湾政策等でサービス水準を向上して、日本の国際競争力を向上させようということで、時間や料金にかかわるサービスを上げていこうということをやっております。モデル上では、港湾のコストを3割低減として表現させていただいております。それから、ローケースというのは、サービス水準は現状程度ということで設定させていただいております。

それから、一番上のところでございますけれども、GDPの成長率に関しましては、基本的には政府としての各種の経済見通しや、中長期の見通し、そういう数字を利用させていただいております。ハイケースで1～2%内。それからローケースで1%未満という、ここに示すような値を使わせていただいております。

また人口につきましては、人口問題研究所の中位推計値で、ポイントは2006年で人口がピークに達し、その後は徐々に減少するという推計になっております。

また為替レートにつきましては、現在の為替110円というような水準を軸に、90円、あるいは130円といろいろなケースで検討しております。ここでは結果的にハイケースでは90円、ローケースでは130円となっているということを記載させていただいております。

それでは、2ページでございますが、ここは需要予測の具体的手法をまとめさせていただきます。モデル自体は前回も使いました、我が国を中心と

する貿易の状況を想定する貿易モデルという手法について行っております。

対象の国及び地域は前回14でございましたけれども、今回はオーストラリア、カナダを加えて16カ国ということで検討しております。

貿易の状況を予測するわけでございますけれども、中ほどに右側に競争型モデル、左側に非競争型モデルというものがございます。基本的には価格競争によって貿易の構造が決定されるということに基づき、競争型モデルで行っております。

一部必ずしも価格のみでは決定されない、例えば農水産品だとか、エネルギー関連、こういうものは別途推計して、各国間の貿易の取引状況を金額ベースで推計しております。これは重量ベース、あるいはそれからコンテナのベースへと換算いたしまして、我が国と各国間のコンテナの流動量、これを品目別に推計しております。

下のほうに港湾選択モデルということで、そのように我が国と各国間のコンテナ流動量を品目別に出ましたものを港湾背後のコンテナの発生集中状況、貨物の生産消費地と港湾までの輸送コスト、あるいは航路の成立条件と、こういうものを勘案いたしまして、どういう経路で運ばれるかということ予測して、その集大成として我が国の港湾の取扱貨物量というものを予測いたしております。

なお、今回は我が国の発着の貨物に加えまして、東アジアと北米間の流動コンテナ貨物を対象にトランシップモデルを用いまして、我が国港湾におけるトランシップ貨物量についても推計いたしまして加えております。

次のページをお願いいたします。推計の結果でございます。赤色がハイケースで、水色の三角がローケースで、左側が総合計でございます。2001年に1,250という実績になっておりますが、これは1,250万TEU/年の取扱量でございます。それが2015年には2,000万から2,300万TEU、2020年には2,200万から2,600万TEUというようなコンテナの進展が続くという予測をしております。2015年までにつきましては、年平均伸び率は4%程度で推移するということでございます。

中身の分析につきましては、次の4ページをお開きください。ここでは中核国際港湾、中核国際港湾、あるいは地方港湾の計という港湾別の2015年の推計結果のTEUベースの取扱量が左、そのシェアの割合というのを右で整理させていただいております。

まず左の整理でございますけれども、一番左側が2001年の実績。中ほどが2015年のローケースの予測で2,000万TEU。右側がハイケースの予測。まず全体の量で2015年の予測2,000万TEUと2,300万TEU、ローケースとハイケースで300万TEUほどの差が出ております。一番上の



茶色の100と書いておられますのが地方港湾の計。その下の赤茶になっております150と書いておられますのが、中核港湾の計でございます。そこがローケース、ハイケースほとんど同じということでございますから、ローケースとハイケースの差の300万TEUというのは、ほとんど中枢国際港湾で取り扱っている差ということになっております。

これは先ほどご説明した経済成長率が相対的にハイケースのほうが高いということ以外に、中枢国際港湾での他国のトランシップを取り扱うという貨物が増加していること。それから、日本発着で海外をフィーダーする貨物が再び我が国経由に一部取り戻しているというようなことなどから、我が国の中枢国際港湾の国際競争力が強化されている。特にハイケースはそういう結果を示しているということでございます。

なお、ここは50万TEUという単位でお示ししているのです、例えば地方港湾は100となっておりますけれども、オーダーとしては同じだということで、計算の結果は少し小さい数字は変わってきております。

右側のシェアでございますけれども、中ほどのローケースを見ますと、ほぼ2001年の実績と同様という結果が出ております。例えば上の2つ、地方港湾の計と中核港湾の計を見ますと、実績では12.2%。ローケースでは12.5%と、ほぼ同様でございますけれども、ハイケースでは4.4と6.5の計ということで10.9%となっております。逆には、このシェアは落ちている。逆に中枢国際港湾のシェアが増えて、集中度が高まっているというようなマクロの結果が出ております。

次のページに移らせていただきます。内貿複合一貫輸送の需要予測のフローでございます。予測の方法は前回と同様の4段階推定法と言われるものを用いております。データは最新の2000年の物流センサスという純流動ベースにさせていただきます。推計の手順は、一番左の中ほどにございますけれども、第1に国内準流動の予測と全体の国内純流動量を予測いたしまして、2番目には地域ごとの経済社会フレームによって、地域別の貨物の発生・集中量を予測する。第3点目に2000年の物流センサスをおおむね再現できるモデルで地域間の貨物純流動量を予測し、一番右側でございますけれども、第4に代表機関別純流動OD表を予測する。

それから、輸送機関別の総流動予測に整理し、そのうち内貿ユニットロード貨物の総流動の予測を取り出しているということでございます。

結果を次のページでご説明させていただきます。内貿複合一貫輸送、具体的にはフェリー、RORO船、コンテナ船、これの集合体でございます。フェリー、内貿UL（ユニットロード）の水色系の軸は左側の軸になっておりまして、RORO船とコンテナの茶色赤系統の軸は右側になっております。

大きな特徴といたしまして、1997年から2000年ぐらいまで大きく全体の量が変化しております。これは本四架橋が順次整備されていった関係で、短い距離のフェリーの貨物量というのは大幅に減る、あるいは休止されるというようなことで、構造的な変化が起こっているところでございます。

マクロといたしましては、RORO船が近年増加傾向にございまして、今後とも伸びると。それからコンテナは横ばい基調。フェリーにつきましては少し伸びていくというような予測になっております。

以上、簡単でございますけれども、コンテナ貨物の量的な推算結果についてご説明させていただきました。この基本方針（案）につきましては、この分科会でご審議いただくほか、広く一般の方々からも意見をちょうだいしたいと思っております。

以上でございます。

#### 分科会長

ありがとうございました。

それでは、ご説明のありました基本方針の変更につきまして、ご意見、ご質問をどなたからでも結構でございますので、どうぞご発言をお願いいたします。

#### 委員

資料1 - 3のところ、現行が（略）になっていて、改正案のところずっと全文書いてありますが、（略）というのは左側のところと同じことがここに書かれていたと考えてよろしいのでしょうか。

#### 港湾計画審査官

そうでございます。

#### 委員

もう1点、この資料1 - 3のところ、20ページの5に、かつては「国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点」と書いてあって、「国土の均衡ある」というふうに一番初めに線が引かれていますが、左側ではそれが「地域の個性ある」というふうに変わっています。

ご説明の中で、例えば外貿のフレームをお聞きしていると、最終的には資料1 - 2の2ページの一番下の、国全体として最小化する港湾・ルートを選択となれば、必ずしも地域のというよりも、海上交通の相当大きいのはやっぱり国土の均衡ある発展といえますか、そういうところがあるのを、あえて消して「地域の」というふうに、方向転換かどうかわかりませんが、思想とい

いますか、背景を教えてくださいなと思います。

#### 港湾計画審査官

ここは国土政策と申しますか、国土交通省の基本方針と申し上げますか。いろいろな、港湾だけではなくて全体の国土政策、この辺が従来国土の均衡ある発展ということの基本ベースにやってきたわけですが、近年原点のベースはそういうものがあるのですが、より地域のそれぞれの風土、歴史、個性を踏まえた展開が必要であろうということで、全体のポリシーが地域の個性ある発展を進めていこうというふうにある意味でシフトされております。

そういうバックグラウンドも踏まえまして、海上交通網に目を転じますと、いわゆる国際的な競争をしていくような中枢港湾と言われるような港以外の地域は全然そういうのとは無縁かということそうでもなくて、巨大なコンテナ船というものは対象ではないけれども、コンテナという貨物は地域からも発生してくると。そういうことで、例えばフィーダー輸送というようなものに対応するような港の施設も地域で整備していけばよいというような、地域毎の違いというものをより明確にして、現実的な対応を政策立案して対応していくという考え方をより明確にしたということでございます。

#### 分科会長

よろしゅうございますか。

それでは、どうぞ、ほかの方、お願いしたいと思います。

#### 委員

資料1 - 2の3ページの、国際海上コンテナの全国値というグラフがありますね。輸出のほうが輸入よりも少ない。2001年は600と650になっています。これが将来とも同じような傾向で伸びています。最終的には1,250と1,300ですが、これの根拠はあるのでしょうか。入れかわるとか、そういうことはあるのでしょうか。

#### 港湾計画審査官

2点、構造的にあると思いますが、まず1点目は日本の貿易構造自体が輸出と輸入、どう展開していくかという大変大きな経済上の課題かと思います。日本全体の輸出入、それは海上コンテナでございますから、そういう荷姿で運ぶものについて輸出と輸入の構造がどうなるか。

ここは結果から申しますと、今の大きなフレームはこのまま続くだろうと。割合とか少し変わっていつているところはありますが、過去の変遷を見ますと、

かつてコンテナは輸出のほうが多くて、それからここ10年前ぐらいから輸入が急激に増えまして、逆転して、今は輸入のほうが多くなっていると。

実際は、右で見ますと、この600と650という差以上に輸入のほうが多くなっております。これは実はコンテナの取扱量なので、空コンテナの取扱いもここに含まれております。そういう意味で非常に薄まった形で、かなり差ができてはどうしても箱が需要と供給が合っていないといけないので、2点目としては、この表の記述が空コンテナも含まれたもので表記しておりますので、実際の構造を空コンテナも入れた形で整理するので非常にバランスのとれたような形で類推されている。

なお、輸出と輸入の右のバランスはまだ開いていく傾向にございますので、そういう傾向はこの予測の中に、予測として抜本的に構造ががらりと変わるとか、そういうことにはなっておりません。

#### 分科会長

どうぞ、そのほかお願いしたいと思います。

#### 委員

一般的なお話をさせていただきたいと思いますが、基本的には平成12年に策定されたものが16年、今回どういうふうに変更するのかというところが中心になろうかと思えます。港湾計画ですから、荷動きの予測が中心になると思いますが、これにつきましては、いろいろな要素をかなり現実的な部分を含めて入れられておられるのではないかなと思います。

しかし、予想はあくまでも予想ですので、今後どういうふうに変化するかということに対して機敏に対応していくということが必要であろうと思えます。

その点に関しまして、申し上げたいと思います。この資料1-3の16ページの上のほうに、12年に予測されたものと今回予測されたものと、2015年で個数がどうなるのかというところは共通した部分だと思えますけれども、おおむね同じような数字予測をされているというふうに理解しております。

これに対して、実感としてはこんなに増えるのかなという感じはかなり持っておりますけれども、予測は予測ですので、これだけ十分いろいろな要素をお入れになってやられているわけですから、それに基づいていろいろ計画をされていくということだと思えます。

しかし、12ページにございまして、これに基づいて効果的な事業の実施と申しますか、これについても変更点が幾つかございます。老朽施設の集約とか、整備とかいろいろございますけれども、13ページに書いてある、透明性の向上で、現行も変更もそうですけれども、あくまでも事業の実施に当たっての費

用対効果の事業評価をして、これに対して透明性、広くパブリックに発表しますということが書いてありますが、実施されて経年、何年かたったものがほんとうに費用対効果でどうであったのか。こういうものも実は必要なんじゃないかなと思います。

実施に当たっての事業評価のみならず、何年か経った後の過去の事業評価を次の変更、20年ぐらいにやられるのかもわかりませんが、そういうものを織り込んだ形で振り返ってみてどうだったのかということも必要ではないかと思います。そのように変化に対して謙虚に、機敏に対応していくということが必要だと思います。

以上です。

分科会長

何かございますか。

港湾計画審査官

ご指摘ありがとうございます。趣旨をよく踏まえて、機敏な対応、それから事業の事前の評価だけでなく、事後の評価につきましても、政策の事後評価ということでもう一部始めておりまして、順次拡大していく方向でございますので、今のご指摘も踏まえまして、前広に対応していきたいと思います。

また、数字予測ですが、ご指摘のあった16ページ、2015年、前回、右側でございますけれども、2,200万TEU。今回は幅広にしたということもありまして、2,000万から2,300万TEU。

前回の3月の審議会のときに、先ほどの事後評価ではございませんが、この2,200万TEUといったときからもう五、六年たっております、当時の予測に対してどういう傾向でいっているかと申しますと、今現在はわりと予測に近い形でいっている。ただ、今回の予測で同じように伸ばしたわけではなくて、やはり一部厳しい面もございますので、幅の高いほうが結果として前回の予測に近いような形になっております。若干細かいところでございますけれども、そういうところは日々検討しながらやっていっております。今ご指摘のあるところは十分踏まえてやっていきたいと思っております。

以上でございます。

分科会長

よろしいでしょうか。どうぞ、そのほかの方、ございましたらお願いいたします。

## 委員

確認ですが、資料1 - 2の3ページの輸出と輸入とを足した数字が輸出入計と合っていないのは丸めてあるのかどうかということが1点でございます。

それからもう一つは、ハイケース、ローケースといったときに、為替レートの円高か円安かというハイとロー、それと輸出入に対する感度は違いますし、経済成長とも関連していて、経済成長が高いと当然円高に向うというようなことがあります。しかも実質経済成長率が経年で動いているように為替レートは動かしていませんから、あまりきっちりやっても意味がないと思うんですが、基本的に何がハイで何がローで、単に足し合わせたものかどうか。それから、理屈はどのようになっているのかを示してください。

## 港湾計画審査官

1点目の輸出入の計でございますが、ここは数字を丸めて表記させていただいている関係でございます。

それから、2点目の具体的には資料1 - 2の1ページのハイケースとローケースの定義の中で、経済成長率はここに書いてあるような前提条件としてセットしました。為替レートのところはハイケースで90円、110円、130円、ローケースについてもこの3ケース、90円、110円、130円といろいろなものをやりました。その中で、一番貿易量があったのがハイケースの場合には90円。ローケースの場合には一番貿易量が少なかったのが130円だったという、ここは結果でございます。また、ご指摘も踏まえて、もうちょっと整理はしておきたいと思えます。

## 分科会長

よろしゅうございますか。

それでは、そのほかの方、どうぞ。

## 委員

最終的なのは7月ですので、そのときまでにご検討いただければ結構で、今は特にお答えは結構でございます。19ページの で国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾のプロジェクトの推進というのがあります。このが一致するのは、16ページの2、国際海上コンテナ輸送網の拠点ということですから、そして まで中樞、中核、地方と何となんとはなしにランキング的になっております。そういう流れからいうと、 はちょっと違和感を覚えます。

しかし、そのことはこのままで結構ですが、要は中身なんです。ここに書いてあります は、10行近い文章になっておりますけれども、項目的には3つ

の項目が包含されています。

最初のセンテンスは、我が国の港湾は相対的に地位を低下させておりますと。その機能強化を図って、国際競争力の向上を図ることが課題になっております。そして3つめのセンテンスとして、構造改革モデル港湾のプロジェクトを行いますということで、課題意識と1つの目標と、そのための手段が手際よく文章で書かれていると思うんです。

過去に港湾政策の長期ビジョンというのをこの場で議論し、そこでスーパー中枢港湾が取り上げられ、それはこの文章に反映されているだろうと思います。

ただ、違和感を覚えますのは、このため以下に、コストの3割低減とリードタイムの短縮、この2つが書いてありますね。このことはもとより否定するわけではないですが、数年前、港湾政策の長期構想を議論したときには、これのみならず、これからサプライチェーンマネジメントの時代になって、港湾もまたターミナルも、ただ単なる積みかえではなくて、ロジスティクスセンターといいですか、そういうものを築き上げていこうという、もっと大きなビジョンがあったと思います。

コストの3割低減とかリードタイム短縮、これはもちろん重要ですが、これだけではなかったと思います。ターミナルをコストセンターからプロフィットセンターに変える、コンセプトの問題です。そういうことが書かれているはずでございました。

のこれは非常に大事なので、ここに書いてあります港湾構造改革モデル港湾プロジェクトを推進する。これは非常に意義のある項目だと思っておりますが、コストだけ下げればいいという時代じゃないと思います。先進国の港湾はもっと付加価値の高い、ロジスティクスパークをもあわせ持ったものがこれからのターミナルだろうという議論をしたと思います。そういうことから、今日ここで答えは結構でございますけれども、ここは1つのポイントかとも思いますので、まだ時間もありますので、次回までにご検討をお願いいたします。

以上です。

分科会長

今の委員のご意見、また持ち帰ってご検討いただければよろしいと思います。この次までにご検討してください。

そのほかございますでしょうか。それではどうぞ。

委員

これは国土交通省のこういったものについては皆同じというお話が先ほどご説明の中にありましたが、新しいものが市民から住民に変わっていますが、市

民から住民に変わっているというのは、これはどういったことから変わっているのですか。

#### 港湾計画審査官

ここでは、今回NPOというのを新規に追加させていただきました。市民という定義自体という問題もありますが、今回は住民及びNPOというような概念で市民活動なども含めて、今まで市民ということで関係者及び市民とか、こういう概念で成立していたものを関係者及びNPO、住民と、こういう概念に整理し直したということでございます。

#### 委員

NPOは住民のグループだけではなく、全国のNPOもございます。そういったことでは住んでいる人というようなことで住民というのでしょうか。別に住民でも何か意味があればよろしいのですが、住民というよりも市民のほうがシビルソサイエティー（市民社会）の意味を持つように思います。住民というと、地元に着したというような気持ちはわかりますが、変更した理由というのをお聞かせ願えればと思った次第でございます。

それと9ページです。右側が現行で、左側が改正案ということですが、右側の一番上の下線部「良好な景観形成にも配慮しつつ整備する」が左側では「良好な景観形成にも配慮しつつ」が消去されておりますが、今回の基本方針の変更の内容について、かなり景観形成の取り組みというようなことをうたっている中で、文言として削除した理由はなぜでしょうか。

それと3点目。8ページです。やはり改正案の中で上から7行目、「その際、人が散策できる動線を貨物の動線との分離に配慮して確保するとともに」というものは現行のものにも記載されておりますが、今回の基本方針の一部変更ということの中に、先ほどスーパー中樞港湾のお話ですとか、「国際競争力に対応した物流産業の拠点としてのみならず、それから地域に着した「地域の資産を生かしたみなとを拠点にした地域づくり」というような点からの港の空間のあり方がうたわれています。そうしたときに「人が散策できる動線を貨物の動線との分離に配慮して確保するとともに」という、港が貨物の動線とともに散策だけできるだけではなくて、にぎわいとか生活の憩うというよりも活動の場になってくる空間にならなければならないと思います。

7月1日にSOLASが施行される中で、特に物流と生活機能のゾーニングが必要だと思っておりますが、SOLASの文章ではうたわれていないので少し明確に書かれたほうがいいのではないのでしょうか。

立ち入り禁止の空間と、それから「みなとに人を寄せる」というような政策



もある中で、活用していかなきゃならない港の空間もあるので、明確に記載したほうが良いのではないかと思います。

#### 港湾計画審査官

1点目でございますが、まず事実関係としては、今まで市民という概念でまとめていたところを、今回は住民とNPOという概念に置きかえたということでございます。

その趣旨は、市民という中に市民活動やそこに住んでいて意見を言う人、いろいろな立場のものを1つの概念で言うておりましたが、その中で従来、市民活動と言われるようなものが一歩進んで、NPOなどの組織的なもので行動しております。あるいは社会的にいろいろな位置を占めるということで、その部分はNPOという表現にして、それとの対比で残った部分を住民という形で表現したのが事実関係でございます。

ですから、市民という概念があったものをNPOと、その他住民という概念の2つであらわしたということで我々は整理しましたが、先生のご指摘は、言葉の持っている意味が随分違うというご指摘だと思いますので、その辺はいろいろなお気づきになった点を、ご意見いただき、次回までに整理させていただきます。

それから2点目の景観についてですが、今まで景観というところは、8ページの下のほう、地域の活力を支える物流、産業空間の形成の中の小項目の中に、景観にも配慮しつつということでした。今回は、7ページの下のほうで、「2地域の自立の基盤となる港湾空間の創造」「(1)活力と潤いのあるみなとまちづくりの推進」、それで総論として、「美しく・文化性に富んだ、親しまれるみなとの形成」という全体を述べるところの、8ページの上のほうでございますけれども、下線部「港湾全体の良好な景観形成にも配慮しつつ必要に応じて区域を設定し、総合的かつ計画的に良好な港湾の景観の形成を図る」ということで、体系的に全体を網羅したような形で整理させていただきました。

それから3点目は、委員のご趣旨は、みなとの空間に一方では一般の人も入って楽しい空間をつくっていかう、一方では国際的なSOLAS対応だとか、厳格な安全を確保する空間がある。こういうところをきっちり分けて対応するというようなことの方ををはっきり整理して書いたほうが良いというご指摘ですね。

#### 委員

そちらが記載されないと、8ページに「人が散策できる動線を」、その部分で読み取らなければならないということですね。もっとほんとうは厳格になっ

てきているので、ここの文言とかは分かりやすくするべきです。

港湾計画審査官

わかりました。趣旨はご指摘のとおり、我々もそこは厳格に、ここだけじゃなくて、全体を通じて整理したいと思います。ありがとうございました。

分科会長

そのほか。

委員

今の8ページですが、マリーナというのをポートパークというふうに名前を変えているのは、どういう考えでしょうか。

港湾計画審査官

ここはポートパーク等という形に、代表を何に選ぶかということで、具体的にはマリーナというしっかりしたクラブハウスもあってという1パッケージ総合的な施設群と、ポートパークというのは簡易な水域を中心にコストがあまりかからない船置き場のようなもので、最近力を入れて政策的に進めております。多分新たにマリーナで整備されて確保されている部分より圧倒的にポートパークということで確保されていくことが大きいので、代表例をこれに置きかえたとご理解ください。

分科会長

よろしいでしょうか。

それではないようでございますので、最後に2点。これは答える必要はありません。

1つは14ページの維持管理のところですが、上のほうの4行目ぐらいには「供用後は国及び港湾管理者が連携して」とありますが、これは供用後ですね。それなら、さらに下のほうの のところに、「需要の見通し等を踏まえて、計画的に更新改良する」とか、あるいは「改良・修繕を行う」とありますが、こういうのは国と港湾管理者は連携するとは書いてないですね。どのような考えなのか、この次までに教えてください。

それから、もう1つはRORO船とかフェリーで、例えば今後、地球環境面から、少しでも貨物を船のほうにシフトするとか、それから高速道路は大型トラックは90キロ以上出してはいけないなどの法律も一方では出来てきているということになると、何か地球環境的な温暖化に対する影響とか何か政策的に

やることによって船舶にシフトさせるという方向があると思います。

そういうものが入っていないような感じがします。入れているのか。それから、どうやって入れればいいのか。いろいろ難しい問題はあろうかと思いますが、考えておいてください。

本日は、中間報告でございますので、7月9日に港湾分科会がありまして、その際に修正案が出てきまして、それを討論するということになっております。ご意見や修正がある場合は6月4日までに事務局へご提出いただければと思います。よろしく申し上げます。

## 地震に強い港湾のあり方について

分科会長

次の議題に入りたいと思います。

次の議題は、『地震に強い港湾のあり方について』ということでご審議をお願いしたいと思います。

事務局より諮問理由及び内容についてご説明をお願いいたします。

災害対策室長

諮問内容につきまして、ご説明させていただきます。

まず、諮問理由を読み上げさせていただきたいと思いますが、お手元の資料2-1のほうに諮問文と諮問理由がございますので、その資料を1ページあけていただきまして、諮問理由でございます。

### 【諮問理由】

平成8年12月に「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」を策定し、耐震強化岸壁の整備等、地震対策を進めてきた。しかしながら、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の切迫性等、諸情勢が変化していることから、港湾における大規模地震対策のあり方を見直す必要がある。ということでございます。

続きまして、地震に強い港湾のあり方についてご説明いたします。お手元の資料の2-2のほうに、今回は諮問ということでございますので、まず現状と課題というものを説明させていただきたいと思います。

1ページをあけていただきまして、これまで港湾における大規模地震対策の経緯がどうであったということをまずまとめさせていただいております。

まず、昭和59年の8月に港湾における大規模地震対策施設の整備構想というのが公表されまして、それ以来大規模地震対策を行ってきているところでございますが、平成7年には阪神・淡路大震災という大変大きな地震がございまして、これを受けまして、平成8年12月に港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針というものをまとめております。

これにつきましては、お手元の資料の中に、資料2 - 参考というものがあるかと思いますが、こちらのほうを参考までにお配りしております。

現在、この基本方針に基づきまして整備が行われているわけですが、近年さまざまな地震が起きております。また大規模地震の切迫性ということで、東海地震の対策大綱が決定されたりとか、東南海・南海地震、あるいは日本海溝・千島海溝の海溝型地震に関する特別措置法が成立しているということで、大規模地震の切迫性が高まっているわけでございます。

そういう中で、先ほどの基本方針に基づきまして整備を進めているわけですが、実際港湾における大規模地震対策のおくれを後ほど少し詳しく説明いたしますが、対策の遅れについては会計検査院等からもご指摘を受けております。今回こういった諸情勢の変化を受けて、大規模地震対策の見直しが必要だということでございます。

2ページ目でございますが、大規模地震の切迫性ということで、まず左側の表で、これまでに公表されましたさまざまな地震の発生確率というものをまとめておりますが、ここに掲げておりますように、東海地震をはじめとして、大規模地震の発生確率が大変高いものになっているという状況でございます。

例えばその中でも、右側のほうに図を示しておりますが、東南海・南海地震、これはおおむね100年から150年の間隔で発生しているようでございますが、この震度分布等を見ましても、港湾の位置します臨海部等におきまして、震度6強といったような大変強い地震動が予測されているということでございます。

そういう地震に対して、現在大規模地震対策の現状がどうなっているのかというのを少しまとめたものでございます。これは大規模地震対策施設の中で、1つ大きな柱でございます、耐震強化岸壁の整備を進めておりますが、その整備状況を示したものであります。

下の図の左のほうに表をまとめておりますが、緊急物資輸送に対応するための耐震強化岸壁の整備を基本方針に基づいて進めておりますが、その基本方針の中では、おおむね2010年を目途ということで、計画数として336というバース数を計画しておりますが、平成16年3月現在をみてみますと、整備中のものも入れても、整備率が約5割にとどまっているという状況でございます。

もう少し詳しく日本全国の様子を見てみますと、ここに地図を掲げておりませんが、実際地震の切迫性が高まっているということで、赤い部分で示したのが特定観測地域という地域、それから青い二重線で示しているのが観測強化地域でございますが、これらの地域に位置します重要港湾以上の港湾の整備状況を示したものであります。

例えば北海道道東部というところの釧路港というところに白抜きの四角が2つあると思いますけれども、これは釧路港では2つの耐震強化岸壁が計画されておりますが、実際にはまだ整備されていない。それに対して、根室港は緑でかいておりますけれども、これは実際に整備されているということを示したものでございます。

ざっと見ていただきましてわかりますように、赤い文字が耐震強化岸壁が未整備の港湾ということで、日本全国にまだ18の港で整備されていないということ。それから、例えば広島県の辺を見ていただきますと、伊予灘及び日向灘というところがございますが、広島港を中心として、かなりの部分で未整備の地域があり、空白地域的なものもあるということで、大変地域的に偏っているといったようなこともございます。

なお、この地図は耐震強化岸壁のうち、緊急物資輸送対応のものをまとめたものでございまして、後ほど説明いたしますが、国際海上コンテナに対応する岸壁についても耐震強化岸壁をやっておりますが、そのデータは入っておりませんので、見にくい点があるかと思っておりますけれども、その点につきましてはお許しいただきたいと思っております。

続きまして、4ページ目でございますが、こういう現状があって、今回のあり方について、どういう視点が必要かをまとめております。

これにつきましては、4ページの右下のほうに書いておりますけれども、港湾の防災に関する研究会というのが、昨年本分科会の委員も務めていただいております黒田先生に座長を務めていただきまして提言をいただいております。それをもとに今回検討を進めていこうと考えております。

その提言の中では、港湾における防災上の目的というものをこれまでの地震の教訓等からまとめていただきまして、港湾の防災の機能を4つに分類して提示しております。この右に書いておりますけれども、ゲートウェイ機能、バイパス機能、スペース機能、セーフティー機能という4つの機能でございます。

それぞれの機能について少し詳しく説明させていただきますが、次の5ページ目がまずゲートウェイ機能というものでございます。このゲートウェイ機能というものについては、2つの観点がございます。1つはいわゆる緊急物資輸送をするためのゲートウェイということで、ある地域が地震を受けて、被害を受けた場合に、例えば道路、あるいは鉄道といったものが大変被害を受けてい

る、あるいは渋滞、寸断されているといったような場合に海からの緊急物資輸送に対応するための機能があるだろうということが1つでございます。

それからもう1つは、図の中の下のほうに書いておりますけれども、基幹的な航路に関する国際物流の機能についてもきちんと耐震対策を考えておく必要があるということでございます。地震が起きますと、経済生産活動が大変被害を受けて、すぐには物流という観点で港を使わないということがあるかもしれませんが、そういったものが復旧したときに、港湾という物流拠点が使えないということになると大変影響が大きいということもございまして、こういった国際海上コンテナといったようなものに対しても、きちんとゲートウェイ機能を確保しておくということです。

それから、2つ目がバイパス機能でございます。次のページでございますが、これも2つの観点がございます。まず最初はイメージのほうに書いておりますけれども、具体的に神戸港なんかをかなり意識して書いておりますけれども、ある物流が被災港を通して運搬されていたものが、そこが地震を受けて被害を受けたということで、実際に被災していない港湾を使って海外へ輸出されていくといったようなもの。そういう意味でのバイパス機能が1つでございます。

それからもう1つは、イメージのほうに書いていますけれども、それまで陸上交通を通して運搬されていたものを被災地をバイパスするという意味で、港湾を通した海上輸送をするという意味でのバイパス機能があるかというふうに思います。

それから3つ目が、スペース機能でございます。これにつきましては、図で示しておりますけれども、鉄道とか道路といった他の交通モードにない大変広大な空間が利用できる可能性があるということで、瓦れき処分場ということで、積み出し基地と受け入れというようなものも可能でしょうし、仮設住宅ですとか、ホテルシップが停泊するようなスペース、あるいは緊急物資のための保管基地といった、ある意味では防災拠点的な働きもすることが可能だろうという機能がございます。

今、3つご説明申し上げましたが、もう一つ、先ほどの4ページに戻っていただきまして、一番下にセーフティー機能というのを書いておりますが、これは今回詳しく説明しておりませんが、いわゆる津波に対して港湾、あるいは背後地を守るという機能でございますが、この点につきましては別途委員会を設けまして、今もう少し勉強をしておりますので、その結果がいろいろまとまり次第、またこちらのほうにも適宜ご相談させていただきたいと思っております。

今回このあり方の検討の中ではゲートウェイ機能、バイパス機能、スペース機能という、いわゆる地震の揺れによって発生するような災害に対する機能という観点で諮問したいと考えております。

最後、8ページに今後の検討の方向性ということで、これも先ほどの防災の研究会の中でいろいろご指摘いただいたものでございますが、先ほどの機能別の課題について簡単にまとめたものでございます。

まず、ゲートウェイ機能でございますが、先ほどご説明申し上げましたように、耐震強化岸壁の整備は大変おこなわれているということで、そこで実際どういう理由があるかについて少しまとめておりますが、1つには防災といった観点で事業を積極的に評価して取り組む仕組みがないということで、実際に事業を進めるときには、事業評価を行います。その中では防災の観点が評価しにくいような仕組みになっているのではないかというようなこと。

それから、整備コストが高いということで、耐震強化岸壁にいたしますと、約1.4~1.5倍の工事費がかかるわけでございますが、そういったものの整備に対しましても、通常の岸壁と事業方式は一緒ということで、国の負担の考え方が同じようなことでやっているということ。それから、先ほど地図にございましたけれども、地域によって防災に対する問題意識に大きな差が見られるといったような課題があるかと思えます。

それから背後地域とのアクセスの確保ということで、これは例えば耐震強化岸壁は整備したわけですが、それと実際の背後地を結ぶ臨港道路といったような周辺施設の耐震化が実際には進んでなくて、ゲートウェイという観点から見ると、少しまだ機能が足りないのではないかとといったところもあるという課題がございます。

それから、ソフトと書いておりますけれども、先ほど国際コンテナターミナルについては耐震強化岸壁を進めているということで、今、約3割を目標ということで整備を進めておりますけれども、実際被害を受けたときにターミナルの運営をどうするか。生き残った岸壁をどうやってお互い融通し合いながら最大限利用していくかということについて、なかなか運営について十分検討が進んでいないといったような状況もあります。

それから、実際その施設がうまく使えるかどうかといったことの情報把握、伝達するような体制がなかなか構築されないといったような問題があります。

バイパス機能につきましては、他のモードや地域からの旅客・貨物情報に関する港湾間の連携が不十分であることで、港湾間の連携については幾つか連携の構想というものが実際、今現在進めておりますけれども、具体的な取り組みはなかなか行われていないといったような状況であります。

スペース機能についてでありますけれども、スペース機能そのものの確保が不十分であるということ。あるいはそれを実際どう使っていくかといった利用計画も十分に検討されていないということで、例えば耐震強化岸壁という岸壁とスペースが1つの組み合わせになって、緊急物資輸送が行われるわけです。

けれども、耐震強化岸壁はその整備する計画はありますが、こういうスペース機能の計画があるのは実際には半分ぐらいしかないといったような状況。ある意味でスペース機能から考えると、少し不具合があるような状況もあるということです。

こういったような課題をもとに、右側が検討すべき内容ということで書いてありますが、きょう少しお話等いただきまして、今後案を考えていきたいというふうに思っております。

最後、9ページ、スケジュール(案)ということで、今日はこういった現状と課題ということをご報告させていただきまして、以降素案審議、答申ということで審議いただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。

分科会長

ありがとうございました。それではどうぞ、委員の方々からご意見をちょうだいしたいと思います。

質問ですが、瓦れきを港湾の広い空間に入れるということは大いにあり得ると思いますが、この瓦れきというのは何に当たるのでしょうか。廃棄物か、建設残土でしょうか。また、どういう分類になるのでしょうか。これは後で教えてください。

どうぞ、そのほかございませんでしょうか。

実はこの問題につきましても、7月9日に先ほどの議題と一緒に、もう1回修正案について検討いただいて、11月に取りまとめということになるようでございます。

もし、何かご意見がございましたら、事務局のほうに委員の方々から直接提出してください。よろしゅうございますか。

その他

分科会長

次の議題に移っていききたいと思います。その他ということでございますが、事務局からご報告をお願いします。

環境整備計画室長

お手元にお配りさせていただいております資料3でございます。

港湾分科会環境部会の設置についてでございます。前回の港湾分科会におき



まして、分科会の下に環境部会を設置いたしました。その必要性等についてご説明をさせていただきまして、ご了解いただいたところでございますが、環境部会の委員につきましては、規定上港湾分科会長が指名するということになってございまして、前回の分科会では須田分科会長に一任ということでご了解いただいたところでございます。

本日は環境部会の委員がお手元の資料のとおり13名決定をいたしましたので、そのことについてご報告をさせていただきます。

お名前の後ろに印がついてございますが、この方は港湾分科会の委員と兼ねていただくということでございますので、印のついた方以外について少しご紹介をさせていただきたいと思っております。

磯部委員は海岸工学あるいは沿岸環境学のご専門でございまして、科学技術審議会など、あるいは千葉県の子三番瀬の再生委員会などの委員も歴任されていらっしゃいます。そのような観点も含めまして、沿岸環境の専門家としての立場を中心に、さまざまなご意見をちょうだいしたいと考えてございます。

上村委員は倉庫会社の社長、あるいは京都全日空ホテルの監査役など経済界で活躍されていらっしゃる方でございます。そのような立場も踏まえまして、例えば港湾を舞台とした観光振興、地域振興などを中心にご意見を賜りたいと考えております。

岡島委員は環境問題の専門記者として活躍されておまして、現在自然体験活動、子供たちが自然を学ぶことによって、日本、あるいは地球の環境についていろいろ勉強していこうというようなことを中心に活動されていらっしゃいますし、また千葉県の三番瀬の再生検討円卓会の座長としても活躍をされた方でいらっしゃいます。そのような観点から港湾の環境につきましても、ご意見を賜りたいと考えてございます。

岡田先生は環境保全、あるいは環境動態解析の専門家でいらっしゃいまして、中央環境審議会など、あるいは有明海、八代海の総合調査評価委員会などの委員を歴任されていらっしゃいます。沿岸域の自然環境の保全、再生、あるいは有害物質対策などについて意見をちょうだいしたいと考えてございます。

黒川先生は公共経済学のご専門でいらっしゃいます。財政制度審議会の委員などを歴任されていらっしゃいます。東京都でも環境関係の委員をなされているということでございまして、公共経済学の観点を中心に港湾環境政策のあり方についてご意見を賜りたいと考えてございます。

永田先生は廃棄物、リサイクル対策など、環境工学のご専門でいらっしゃいます。中央環境審議会の委員なども務められていらっしゃいますけれども、現在港湾局で推進しておりますリサイクルポートにつきましても、主に工学的な観点を中心にご意見を賜っているところでございまして、環境部会におきまし

ても、循環型社会の形成のためのご意見を中心として、ご指導を賜りたいと考えております。

細田先生は我が国の環境経済学の第一人者ということで、長年環境経済学を専攻されてまいりました。現在中央環境審議会の委員として活躍されておりますけれども、環境と経済といった観点を中心にご意見を賜りたいと思っております。

最後になりますが、森野委員でいらっしゃいます。日本経済新聞の記者を経まして、現在都市政策、あるいは地域経済を専門分野とした研究をなされていらっしゃいます。このような観点から都市政策を社会情勢から見た港湾環境政策に対するご意見をちょうだいしたいと考えてございます。

以上でございます。

なお、第1回目の環境部会は6月下旬を目途に、現在さまざまな手続を行っているところでございます。

それから前回の分科会でこの環境部会、さまざまな港湾の環境についてご検討いただくこととあわせて、まず最初にエコポートと申しております平成6年に決めました新たな港湾環境政策でございます。このことにつきまして、まず初めにこの見直しについてご検討いただきたいとご説明したところでございますけれども、この港湾環境政策の見直しにつきましては、交通政策審議会に諮問をさせていただいて、環境部会でご審議賜りたいというふうに考えてございます。これにつきましても、現在手続を行っているところでございます。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。いかがでしょうか。委員の皆様方、ただいまのご報告にご質問ございましたら、お願いしたいと思います。

特にないようでございますので、本日の審議はすべて終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。

管理課長

どうも長時間、ありがとうございました。それでは、次回でございますが、第11回港湾分科会、7月9日金曜日午前10時からということで予定をいたしておりますので、ご出席方よろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。

閉 会