

平成18年6月19日
交通政策審議会
港湾分科会
第7回環境部会

資料 - 2

港湾環境施策の進捗状況と今後の展開

港湾行政のグリーン化
今後の港湾環境政策の基本的な方向
(交通政策審議会答申、平成17年3月)
フォローアップ

国土交通省港湾局

- . 港湾行政のグリーン化（交通政策審議会答申）
- . 実現に向けた具体的施策
の進捗状況と今後の展開
- . 重点的に取り組みを進める分野

・ 港湾行政のグリーン化

(交通政策審議会答申)

港湾行政のグリーン化の趣旨

ますます多様化する環境問題に適切に対応していくとともに、過去に劣化・喪失してきた自然環境を少しでも取り戻し、港湾のあらゆる機能に環境配慮を取り込んでいくことが不可欠

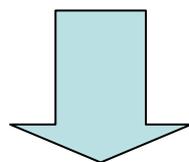
港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出は、車の両輪

～ 基本理念 ～

1. 自然環境に優しく美しいみなとへ
2. 都市と地球の環境に貢献するみなとへ
3. 市民とともに歩むみなとへ

港湾環境政策の基本的な方向

1. 良好な環境の積極的な保全・再生・創出
2. 多様化する環境問題への対応
3. 環境施策の実施手法の見直し・充実



港湾行政のグリーン化
の実現に向けた具体的施策

・ 実現に向けた具体的施策
進捗状況と今後の展開

実現に向けた具体的施策の進捗状況と今後の展開

実現に向けた具体的施策	進捗状況	今後の展開
(施策1) 良好な環境の積極的な保全・再生・創出		
(1)劣化・喪失した自然環境の再生・創出		
①干潟・海浜・藻場等の保全・再生・創出	<p>社会資本整備重点計画における干潟の回復に係る目標の達成に向けて、平成18年3月末までに、全国54箇所(29港、4湾)において干潟・藻場等の保全・再生事業を実施。うち、32箇所において整備済み。</p>	<p>地域内で発生する浚渫土砂だけでは、干潟・浅場の造成及び深掘跡の埋戻しに要する土量を確保することが困難であるため、広域的に浚渫土砂等を需給調整・品質調整するシステムを構築するための検討を行うとともに、リサイクル材等の活用により覆砂材の確保を図る。</p>
②深掘跡の埋戻しによる青潮等の対策	<p>国土交通省及び愛知県の連携により、三河港において、約320万³mの深掘跡の埋戻しを実施中。また、平成17年5月、中央環境審議会答申「第6次水質総量規制の在り方について」の中において、その必要性が記載された。</p>	<p>深掘跡の埋戻しに必要な用材を確保するために、上記の浚渫土砂等の需給調整・品質調整システムの構築及びリサイクル材等の活用について検討する。</p>
③一般海域における清掃・水質改善	<p>海洋環境の保全のため、浮遊ゴミや油を回収する機能を有する環境整備船を全国に11隻配備し、平成13年度から17年度の5年間に浮遊ゴミを約35,000³m、油を約4,600³m回収しているが、広い海域における効率的な浮遊ゴミの回収が課題となっている。</p>	<p>海洋短波レーダや海象情報を活用した潮目予測やゴミの漂流追跡等の技術開発を推進し、効率的な浮遊ゴミの回収を図る。また、環境整備船及び海洋短波レーダにより得たモニタリング結果を海域環境データベースの充実化に活用する。</p>
④ダイオキシン類等の底質改善	<p>港湾においてダイオキシン類を含む底質汚泥の存在が確認されている中、平成18年3月末現在、伏木富山港、千葉港、東京港、大阪港、田子の浦港及び水俣港の6港において、港湾公害防止対策事業による底質改善を実施。</p>	<p>汚泥の処分場の確保が困難であり、効率的・経済的な処理工法が確立されていないため、これまで関係機関が個別に策定した技術指針や最新の処理技術等を踏まえ、「港湾における底質ダイオキシン類対策技術指針」を改定し、より安全、的確かつ低コストな底質ダイオキシン類対策を推進する。</p>
⑤バラスト水等による外来生物対策	<p>「バラスト水及び沈殿物の管制及び管理のための国際条約」(バラスト水条約)が平成16年2月に採択され、日本、韓国及びドイツの民間事業者が、船舶に搭載するバラスト水処理装置の開発を進めている。 また、国際海事機関(IMO)において条約の国際発効に向け、処理装置の具体的な試験方法等を定めるガイドラインを検討。</p>	<p>平成18年度を目途として、バラスト水等の受け入れ施設に関するガイドラインが採択される予定であることから、処理装置の技術開発及び国際的な動向を踏まえ、港湾におけるバラスト水等の受入体制の在り方について検討する。</p>

実現に向けた具体的施策の進捗状況と今後の展開

実現に向けた具体的施策	進捗状況	今後の展開
(2)市民のにぎわいの場となる美しいみなどの実現		
①良好な港湾景観の形成	<p>平成17年3月末現在、歴史的港湾環境創造事業により、日奈久港及び油津港において、歴史的資源を活用した港湾整備事業を実施中。また、港湾景観形成モデル事業の承認港である青森港、伏木富山港、宇野港、鹿児島港及び平良港において、良好な景観を形成する港湾整備事業を実施中。</p> <p>平成17年3月、「港湾景観形成ガイドライン」を策定した他、港湾計画において必要に応じ「良好な景観を形成する区域」を位置づけ。</p>	<p>港湾景観形成に携わる幅広い関係者を対象に、「港湾景観形成ガイドライン」を普及するとともに、歴史的・文化的な地域の景観資源を活用しつつ、ハード施策（視点場となる施設の整備）とソフト施策（景観資源の保存・活用）を両輪とする景観形成施策を推進する。</p>
②市民への水際線の開放	<p>公共水域等の活用や市民への開放を目的とした地域の取り組みを支援する水域活用プロジェクトを平成17年度より開始し、東京港の運河において、防災船着場を市民に開放する社会実験を実施し、運河を有効かつ安全に利用するためのルールづくり等を検討。</p>	<p>平成18年度においても、既存ストック及び公共水域の有効活用を図る観点から、地域の特性に応じた水域活用プロジェクトを他港において実施予定。</p>
③緑地整備における水域の利活用	<p>港湾緑地の整備にあたり、必要に応じて水域を活用したプロムナード、ビジター棧橋、水域にアクセス出来る斜路や階段護岸等を整備。</p>	<p>緑地と水域の一体的な活用に向けて、緑地前面水域における水質改善や水辺へのアクセスの向上を図る施設整備を推進する。</p>
④ゴミ、自動車等の投棄対策	<p>港湾法改正により、陸域（臨港地区、港湾隣接地域等）における船舶及び自動車等の放置等に対する規制と監督処分に係る制度を整備。</p>	<p>港湾管理者が放置等禁止区域を指定する際に参考となるガイドラインを作成し、放置等禁止区域に係る制度の適正な運用を図る。</p>
⑤放置艇対策	<p>「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両輪とした対策を推進中。平成17年度末までに、120港湾において放置等禁止区域が指定され、ポートパーク等の簡易な係留・保管施設が全国55箇所で開催中。</p>	<p>水域と陸域にわたる放置等禁止区域の指定を促進するとともに、ポートパーク等や、船舶航行等に支障の無い水域の小型船保管場所としての活用により、係留・保管能力の確保を図る。</p>
(3)民間事業者等との連携による環境整備		
①民間事業者等の施設等の利用転換の促進	<p>北九州港、東播磨港等において、パブリックアクセス事業により民間用地の利用転換を図り、遊歩道等を整備している。</p>	<p>引き続き、民間用地の利用転換により、緑道、プロムナード、遊歩道等の整備を推進する。</p>
②民間事業者等の資金の活用による環境整備の推進	<p>平成18年度、港湾法の改正により、補助事業のみならず直轄事業においても港湾環境整備負担金制度を適用可能とするよう措置。</p> <p>また、堺泉北港においては、階段護岸及びプロムナード等の機能を早期に発現させるため、先ず民間企業が整備費用を負担し、後に港湾管理者が当該企業に立替費用を返済している。</p>	<p>港湾環境整備負担金制度の適切に運用するとともに、SCR（企業の社会的責任）の考え方により、良好な環境の保全・再生・創出に取り組む民間事業者等が、社会的に評価される仕組みなどについて検討する。</p>
③緑地への収益施設の導入	<p>収益施設の導入については、都市公園の規定も参考にしつつ、緑地の特性・用途に配慮しながら促進を図っている。紋別港、秋田港、東京港、横浜港、鳥取港、高松港、三角港及び長崎港等において、レストラン、喫茶店、売店等の収益施設が導入されている。</p>	<p>より多くの市民による緑地の利用を促進し、にぎわいのある港湾空間を創出するために、緑地への収益施設の導入を促進する。</p>
④緑地等の整備や管理への多様な主体の参加	<p>平成18年9月に指定管理者制度の導入を図る改正地方自治法が全面施行する予定であることから、港湾緑地やポートパーク等においても、当該制度の導入が進んでいる。この他、市民参画を中心とするボランティアサポート制度等の導入が進んでいる。</p>	<p>緑地等の管理に指定管理者制度やボランティア等の導入を促進し、施設の用途や利用状況に応じて、適切に管理費用の低減や施設の高度利用を図る。</p>

実現に向けた具体的施策の進捗状況と今後の展開

実現に向けた具体的施策	進捗状況	今後の展開
(施策2) 多様化する環境問題への対応		
(1) 地球温暖化対策及び大気汚染対策		
① 接岸中の船舶のアイドリングストップ	平成18年3月、IMOにおいて陸電接続方式の規格標準化が議論される等、船舶版アイドリングストップに対する国際的な関心が高まる中、日本では平成17年度より本施策の実施によるCO ₂ 排出量の削減効果等について調査を実施。また、平成18年度には環境省との連携の下、東京港において陸電接続に関する現地実験を実施予定。	設備の規格に関する国際標準化等、国際的な動向を踏まえつつ、陸電供給の運用や施設整備に関する手引書を作成するとともに、事業主体や費用分担等、船舶版アイドリングストップの導入を図るための仕組み作りを検討する。
② 埠頭内における排出ガス対策	平成18年4月より特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(オフロード法)が一部施行され、同年10月より、公道を走行しない特殊自動車の使用者に対する排出ガスに係る規制措置が実施されることとなる予定。	平成18年10月より公道を走行しない特殊自動車の使用者に対する排出ガス規制措置が実施され、埠頭内における排出ガス対策が本格的に行われる。
③ 石油類の積出港湾におけるVOC対策	平成16年5月の大気汚染防止法改正により、塗装、印刷等の指定業種に対するVOC規制が開始。平成17年度、港湾におけるVOC放出量や、港湾域の大気環境等を考慮し、VOCの放出を規制すべき港湾の指定に関する考え方を整理。	港湾毎に、船舶から排出されるVOCの量を把握するとともに、排出ガス処理施設の在り方を検討し、国際動向を踏まえながら規制港湾指定の検討を継続する。
④ 物流の効率化による環境負荷の軽減	国際海上コンテナターミナルの整備、多目的国際ターミナルの整備及び複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備を行うとともに、各モード間の連携を深めるインフラ整備等を実施中。	左記の整備を推進するとともに、鉄道積替施設の整備、内航フィーダー輸送の利用促進等、モード間の円滑な接続を図る施策を推進し、物流の効率化によるCO ₂ 排出量の抑制を図っていく。
⑤ 二酸化炭素の吸収源対策、ヒートアイランド対策	堺泉北港(共生の森構想)及び尼崎西宮芦屋港(尼崎21世紀の森構想)において、海面処分場跡地等を活用した大規模な緑地を整備中。	東京港においても、中央防波堤内側における大規模な緑地(海の森(仮称)構想)に着手。公共だけでなく民間事業者による緑地の整備を、長期的な構想・計画のもとに促進する。
⑥ 自然エネルギーの積極的な導入	潮力・波力発電は現在研究段階であり導入目標等は設定されていない。風力発電については新エネルギー導入大綱(平成10年閣議決定)により、平成22年までの全国的な導入目標として3,000MWが設定されている。これに対し、平成17年12月末の風力発電の実績は1,040MW、この内港湾空間は約96MWであり、今後目標達成に向け、港湾空間を含めて風力発電の立地要請が増えることが予想される。	今後見込まれる風力発電の立地要請の増加に対応するため、港湾管理者において立地要請の審査が適正かつ円滑に行われるよう、ガイドライン等の資料の充実を図る。

実現に向けた具体的施策の進捗状況と今後の展開

実現に向けた具体的施策	進捗状況	今後の展開
(2) 循環型社会の形成		
① リサイクルポートの形成	リサイクルポートの形成に資する港湾施設の整備促進に加え、平成17年度より民間事業者による循環資源の積替え・保管施設整備に対する国庫補助制度を創設し、循環資源の効率的な取組への支援を推進している。	循環資源の国内輸送を促進させるため、リサイクルポート間の連携強化や、背後のエコタウン等と一体となった、物流ネットワークの充実強化を図る。
② 適切で効率的な静脈物流の構築	リサイクルポートを活用した循環資源の広域利用を推進するために、港湾施設を利用する上での運用ルールや、港湾管理条例等の緩和策等の検討を進めている。	中国をはじめとした東アジアの経済発展に伴う、循環資源の需要増大に対応するため、国際静脈物流ターミナルの拠点化と効率化を推進し、国際循環資源の品質確保と情報管理による低廉で信頼性の確保された国際静脈物流ネットワークの構築を図る。
③ 廃棄物海面処分場の延命化及び早期安定化	現在、海面処分場の整備を東京港、川崎港等、全国29港で実施しており、廃棄物処分場の延命化対策を東京港、熊本港等で実施中。 なお、一般廃棄物が海面処分場で最終処分される割合は、全国で23%、近畿圏で60%、首都圏（東京都）では91%となっている（平成15年度）。	一般廃棄物等の処分計画にあわせて計画的に海面処分場の整備を推進するとともに、廃棄物の減容化、リサイクルの推進、処分場の延命化策等の実施による、海面処分場の残余容量、残余年数の拡大を図る。
(3) 防災に寄与する環境整備	大規模地震発災後の首都圏一円の緊急物資輸送のコントロール機能を担う基幹的広域防災拠点を、川崎港において整備中（平成19年度完成予定）。	都市再生プロジェクト第一次決定（平成13年6月）を踏まえ、大阪圏においても基幹的広域防災拠点の必要性等について検討する。

実現に向けた具体的施策の進捗状況と今後の展開

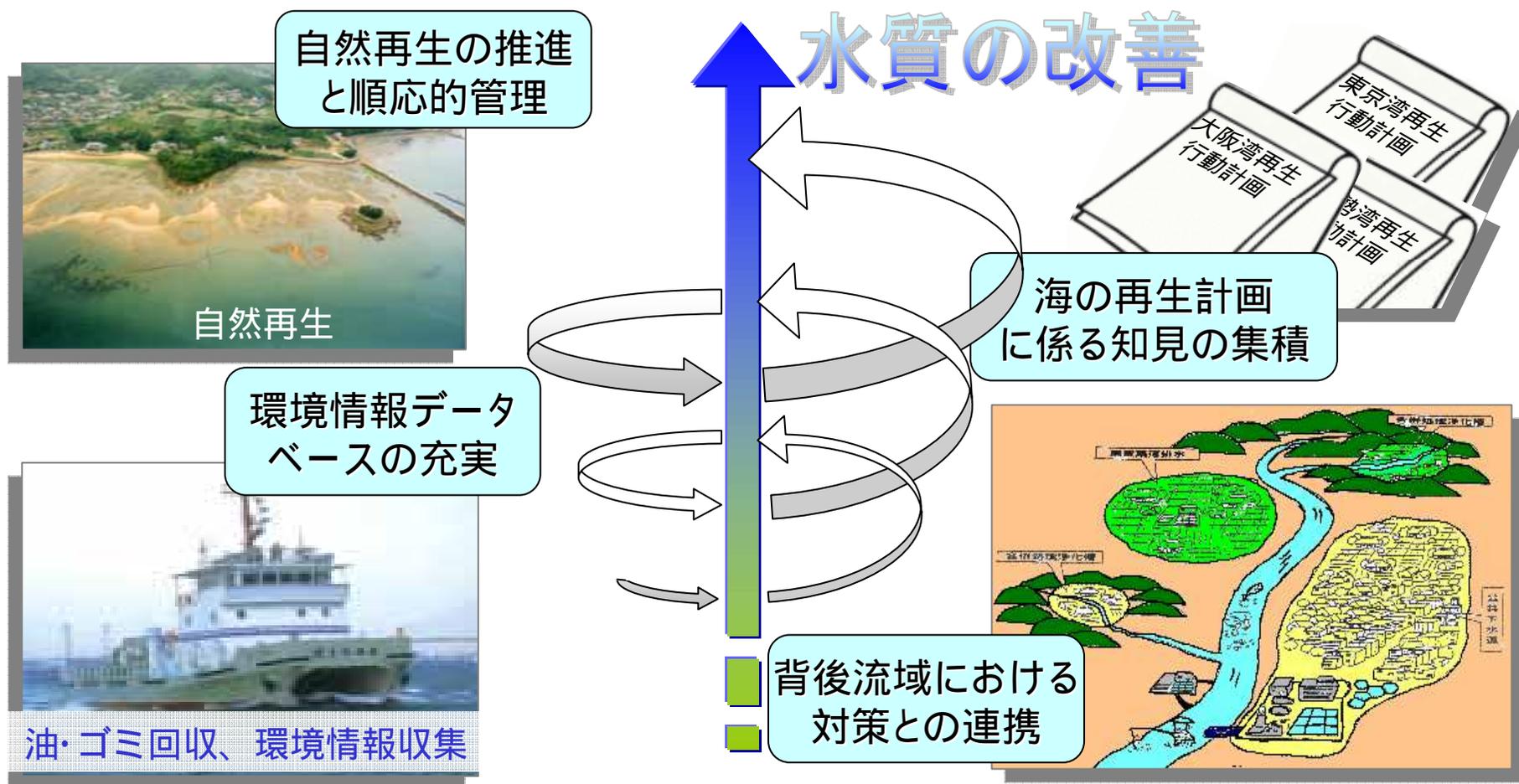
実現に向けた具体的施策	進捗状況	今後の展開
(施策3) 環境施策の実施手法の見直し・充実		
(1)ビジョンを共有する計画づくり等の推進		
①沿岸域の総合的な環境保全	国土交通省において、海洋・沿岸域政策の総合的推進を図るため、施策の総合化を検討中。	海洋・沿岸域政策の具体的な仕組みの構築に向け、関係者が有機的に連携して推進する。
②港湾の連携による環境対策	関係省庁・港湾管理者等との連携の下、東京湾及び大阪湾において、海の再生プロジェクトを推進中。また、伊勢湾及び広島湾において再生推進会議を設置し、行動計画を策定予定。	東京湾及び大阪湾においては、再生行動計画の中間評価を実施する。また、「海の再生全国大会」を開催し、関係者への啓蒙・普及、情報共有を図るとともに、他の閉鎖性海域においても同様のプロジェクトを展開する。
③港湾計画における環境保全の充実	東京港等7港の港湾計画改訂(平成18年2月)にあたり、自然的環境を整備又は保全する区域、良好な景観を形成する区域を設定する等、港湾計画における環境に係る記載を充実。	港湾計画の改訂にあたっては、引き続き、環境に係る内容の充実化・自然的環境を整備又は保全する区域等を適切に設定。
(2)あらゆる段階における環境配慮の標準化		
①港湾の施設の設計、施工、維持・管理の際の環境配慮	港湾の施設の技術上の基準の改正にあたり、港湾の施設に海浜を追加するとともに、環境配慮等を盛り込むことを検討中。	同基準の改正を踏まえ、環境配慮の標準化を推進していく。
②順応的管理手法の標準化	自然環境及び生物の種類毎に、順応的管理の手順を解説する「順応的管理のための実践手法ハンドブック(仮称)」を策定中。	市民やNPO等の協働・参画のもと、順応的管理手法の普及・標準化を図り、効果的な自然環境の保全・再生・創出を図る。
③海洋環境の定常的な調査	東京湾、大阪湾、伊勢湾、有明・八代海及び東北沿岸域において、当該海域の環境データを統括的に収集・蓄積・解析・公表する環境情報センターの運用を開始。また、東京湾、大阪湾、伊勢湾及び有明・八代海において、海域表層の潮流を広範囲に観測する海洋短波レーダーを設置。	他の海域においても環境情報センターを展開するとともに、港湾管理者及びNPO等との連携により、定常的に環境データを収集・共有する体制の強化を図る。
④港湾環境の利用の促進	平成17年度、全国各地において「海辺の自然学校」、「海辺の達人養成講座」を、それぞれ62件、7件実施。また、「里浜づくり」を推進するとともに、「みなとオアシス」、「みなとまちづくり」を、それぞれ15箇所、60港で実施中(平成17年度末現在)。	港湾環境が幅広い主体による多種多様な活動の場として活用されるよう、環境教育等に資するより質の高い拠点整備と、ソフト施策の充実を図る。

重点的に取り組みを進める分野

1. 閉鎖性海域の水質改善
2. みなとや海辺を市民の手に
3. 美しいみなとづくり
4. 循環型社会の形成
5. 国際的な環境問題への対応

1. 閉鎖性海域の水質改善

自然再生の推進、「海の再生」に係る知見の活用、環境情報データベースの充実、背後流域との連携及び技術開発等により、閉鎖性海域の水質改善に向けた総合的な取り組みを推進する。



(1) 全国「海の再生」の展開

沿岸域の総合的な環境保全の実現に向けた課題等について関係機関と連携して検討を行っていく必要がある。

三大湾のように、閉鎖性海域に複数の港湾が連担して立地しているような場合は、各港湾が連携し、計画的かつ総合的に環境改善を推進していくことが重要である。

答申抜粋

全国海の再生プロジェクト

関係部局、自治体等が一体となり、全国の閉鎖性海域の環境改善のための行動計画（ベイルネッサンス計画）を海域毎に策定し、総合的な施策を推進



【進捗状況】

東京湾及び大阪湾において、引き続き、海の再生プロジェクトを推進
伊勢湾及び広島湾においても推進会議を立ち上げ、行動計画の策定に向けて検討中



【今後の展開】

東京湾及び大阪湾の再生行動計画に関する中間評価を実施予定
「海の再生全国大会」を開催し、関係者への啓蒙・普及、情報共有を図る
他の閉鎖性海域においても、同様の再生プロジェクトを展開



(2) 海域環境データベースの構築

水質改善や生態系ネットワークに配慮した自然環境の保全・再生・創出等を計画的かつ効率的に実施するためには、定常的な環境データの収集・蓄積・解析・公表が不可欠である。

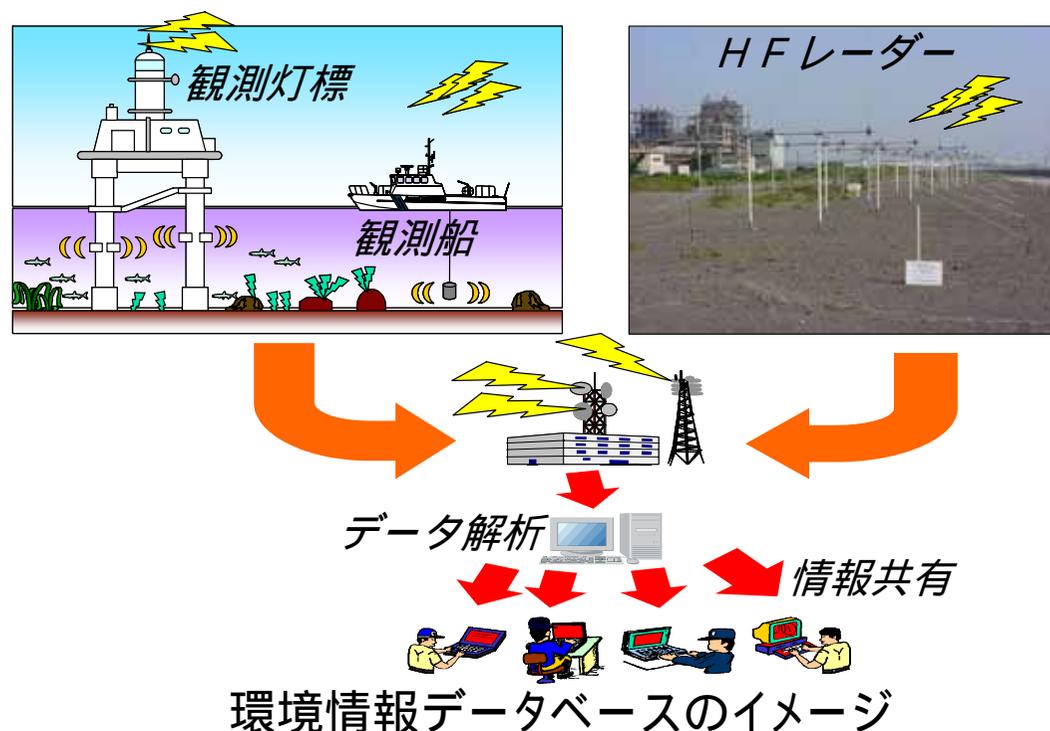
このため、国は、閉鎖性海域毎に国や港湾管理者等が有する環境データを統括的に収集・蓄積・解析・公表するデータベースを構築するとともに、港湾管理者等との連携により定常的に環境データを収集・共有する体制の強化を図る必要がある。

答申抜粋

【進捗状況】

各海域において、行政機関、研究所及び民間等の多様な主体が環境データを広く共有することができる環境情報センターを運用中

- ・東京湾(平成15年度運用開始)
- ・大阪湾(平成16年度運用開始)
- ・伊勢湾(平成17年度運用開始)
- ・有明・八代海(平成17年度運用開始)
- ・東北沿岸域(平成18年度運用開始)



【進捗状況】

表層の流れ(流向・流速)を広範囲にわたり連続的に観測する海洋短波レーダーを陸上に設置し、環境情報データベースにて公開している

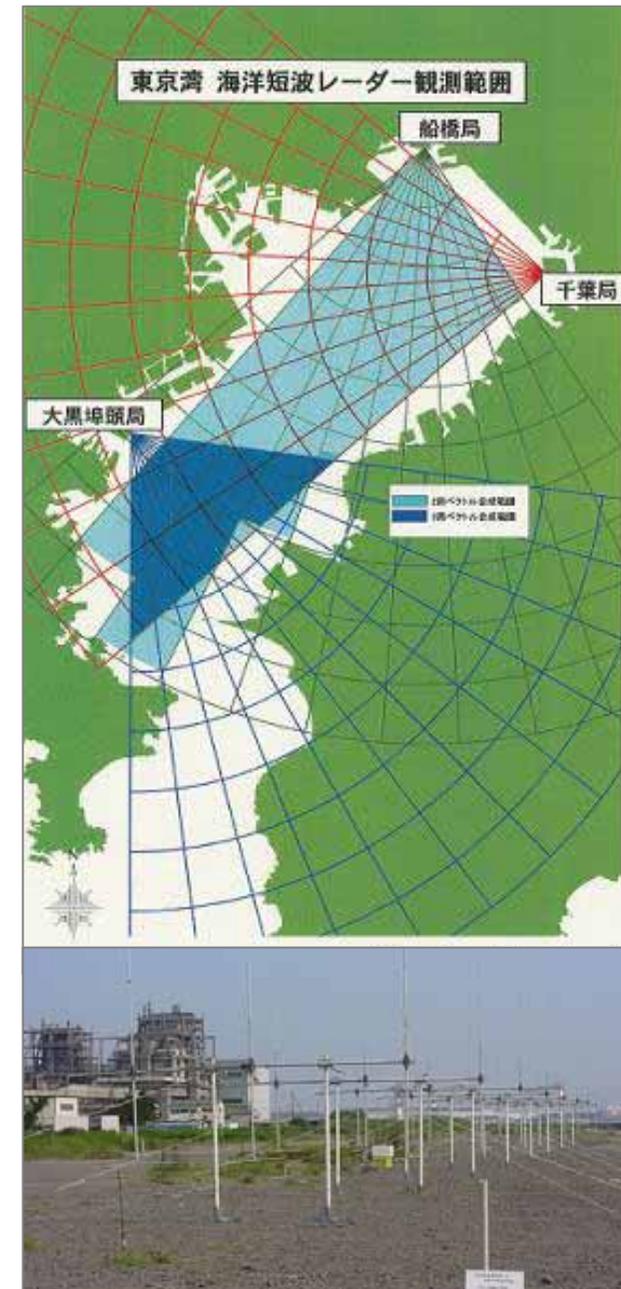
平成17年度末までに、東京湾、大阪湾、伊勢湾および有明・八代海において設置済み

【今後の展開】

他の海域への環境情報センターの展開
NPO等との連携も含め、定常的に環境データを収集・共有する体制の強化

環境情報データベースの充実化

潮流予測や浮遊ゴミの漂流追跡等の技術開発を推進し、効率的なゴミの回収を図る



海洋短波レーダーの観測範囲と設置状況
(東京湾)

(3) 自然環境の順応的管理手法の標準化

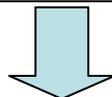
干潟・海浜・藻場等の自然環境の保全・再生・創出を図る事業においては、自然環境の不確実性や合意形成の重要性を考慮し、事業完了後の供用段階においてもモニタリングを継続的に実施し、その結果をフィードバックさせていく順応的管理が不可欠である。

答申抜粋

【進捗状況】

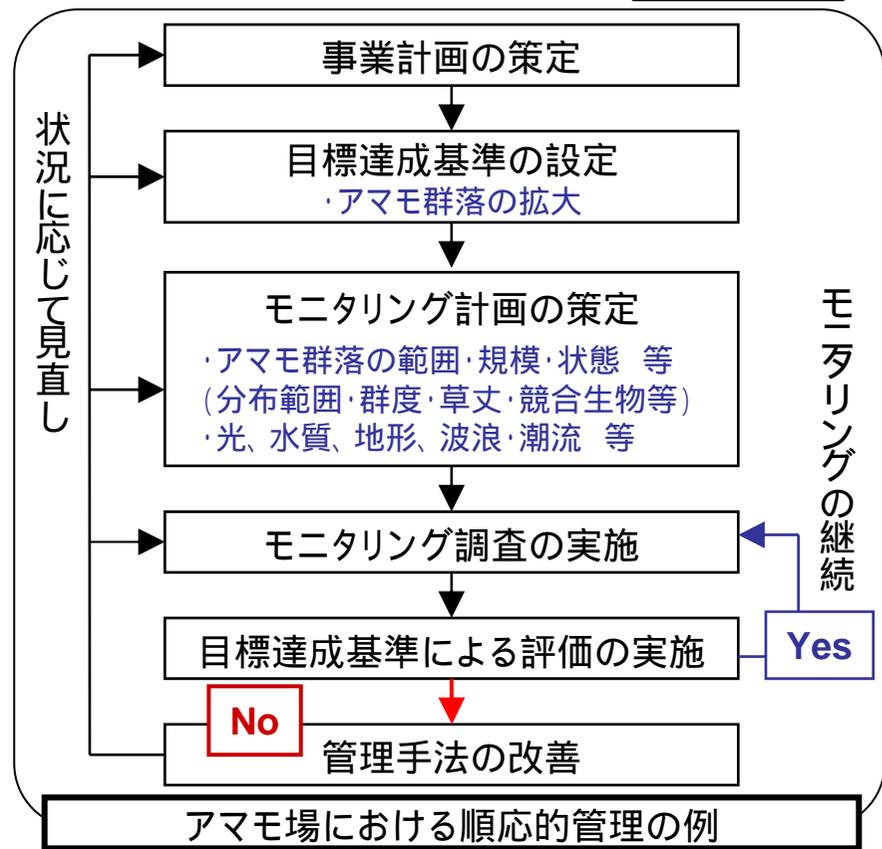
「順応的管理のための実践手法ハンドブック(仮称)」を策定予定

自然環境及び生物の種類毎に、順応的管理の手順を解説



【今後の展開】

順応的管理による効果的な自然再生
順応的管理手法の普及・標準化
市民やNPO等の協働・参画のもと順応的管理を実施する仕組みづくり



現在の課題

航路浚渫等の港湾工事から発生する良質な浚渫土砂だけでは、社会資本整備重点計画における干潟の再生目標を達成するとともに、大規模な深掘跡の埋戻しを推進することが困難な状況となっている。

【全国の海域に存在する深掘跡】

東京湾の例

湾奥部に点在する深掘跡の容量合計

= 約 10,000万m³

大阪湾の例

湾内に点在する深掘跡の容量合計

= 約 2,000万m³

(国土交通省港湾局推計)

【代表的な浚渫土量の推計値】

全国の港湾等で発生する浚渫土砂

= 約 2,600 万m³ (年平均)

東京湾中ノ瀬航路の浚渫土砂発生量

= 約 80 万m³ (平成17-19年度累計)

三河湾中山水道航路の浚渫土砂発生量

= 約 620万m³ (平成10-16年度累計)

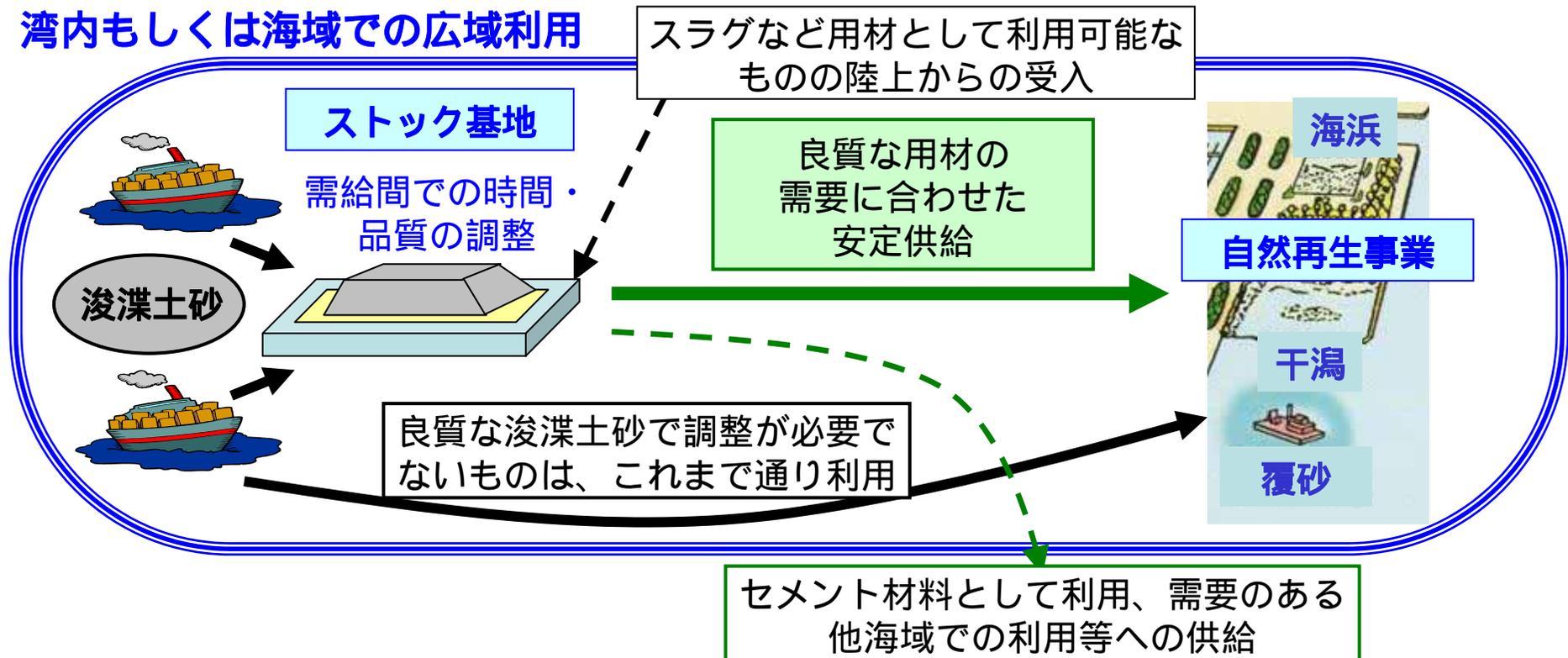
(国土交通省港湾局推計)

地域内で発生する浚渫土砂のみでは覆砂材の確保が困難

広域的な浚渫土砂の有効活用

これまで主に臨海部の土地造成に活用されてきた浚渫土砂等を、干潟・浅場の造成及び深掘跡の埋戻しに有効活用するため、広域的に浚渫土砂等を需給調整・品質調整するためのシステムを構築する。

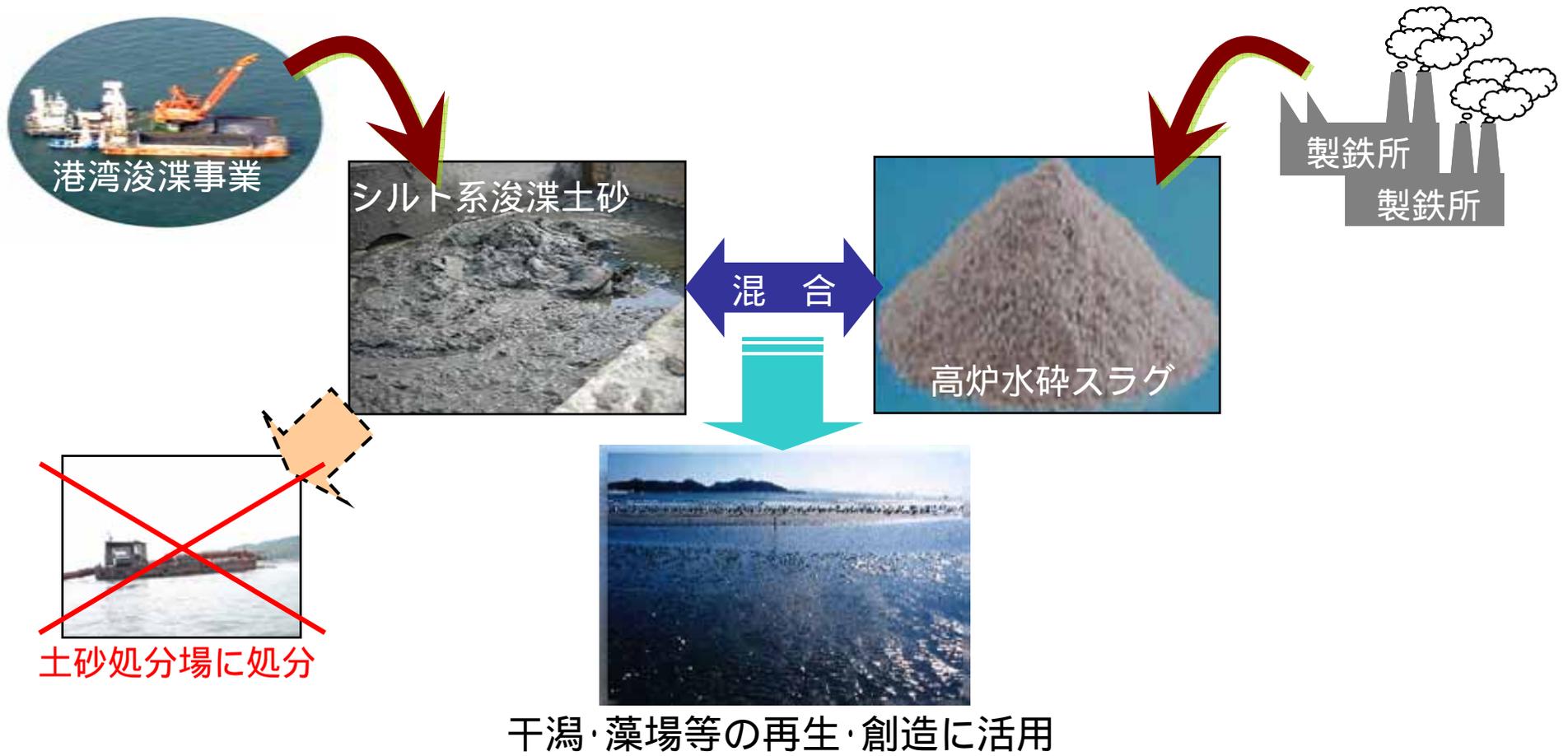
湾内もしくは海域での広域利用



浚渫土砂等の需給調整・品質調整システムのイメージ

覆砂材の確保

港湾工事から発生する浚渫土砂の高次処理及びリサイクル材の活用等により、干潟等の再生及び深掘跡の埋戻しに必要な覆砂材を確保する。



今後の展開

広域的な浚渫土砂の有効活用及び覆砂材の確保

- ・深掘跡の位置、形状、容量に関する全国的な実態の把握
- ・浚渫土砂の広域的、中長期的な需給バランスの把握
- ・浚渫土砂等の品質改良技術の開発
- ・浚渫土砂等のストック場の確保
- ・需給調整システムの管理・運営方策
- ・国、港湾管理者、民間事業者等の連携体制の確立
- ・環境影響評価、費用便益分析
- ・リサイクル材の活用技術の開発

平成18年度
より検討開始

廃棄物による海洋汚染の防止に関する条約(ロンドン条約)対応

- ・平成18年3月に国際発効したロンドン条約96年議定書を踏まえ、平成19年4月、改正海洋汚染防止法が施行され、浚渫土砂の海洋投入処分に関する規制が強化されるため、「浚渫土砂の有効利用及び海洋投入に関する技術指針」を策定し、港湾関係者への周知徹底を図る。

2. みなとや海辺を市民の手に

港湾環境に関する将来ビジョンの共有、市民への水際線の解放、多様な主体の参画、港湾環境の利用促進、運河の利活用等を通して、市民に開放されたみなとづくりを推進する。



(1) 市民への水際線の開放

海を臨む水際線は魅力的な空間であるため、市民が水際線まで来て、港の景観を楽しむことができるよう、ユニバーサルデザインの導入にも配慮しつつ、開放される水際線延長の拡大を目指す港づくりに取り組む必要がある。

答申抜粋

【進捗状況】

公共水域等の活用や市民への開放を目的とした地域の取り組みを支援する水域活用プロジェクトを平成17年度より開始

東京港の運河において、防災船着場を市民に開放する社会実験を実施

社会実験を通じ、運河を有効かつ安全に利用するためのルールづくり等を検討

【今後の展開】

他港においても、地域の特性に応じた水域活用プロジェクトを実施



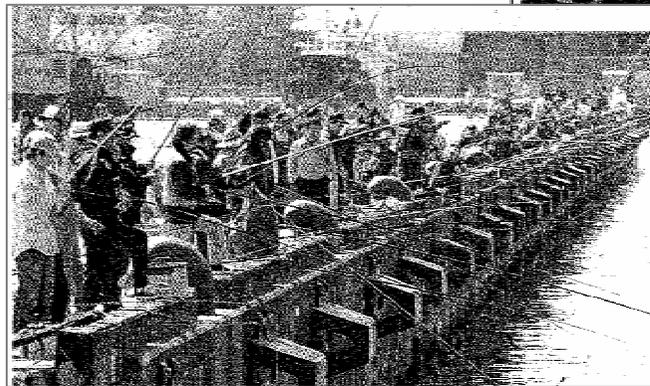
常時は閉鎖されている運河の防災船着場を市民に開放する社会実験(東京港)



大分港住吉地区にて、GW期間中の平成18年5月3日から7日までの5日間、SOLAS対応岸壁を一般開放した事例



平成18年5月3日
合同新聞



限定開放大分5号地にきわ
釣果もどっさり

GW思い出残し...

お土産抱え
古里あとに
交通機関混雑

大分県大分市住吉地区の住吉地区岸壁が、GW期間中の平成18年5月3日から7日までの5日間、SOLAS対応岸壁を一般開放した。この期間中は、釣りや散歩を楽しむ市民が数多く訪れた。釣り客からは、アジやササギ、アサギなど、釣果も豊富に上がった。岸壁の開放は、地元漁業の振興と、市民の憩いの場を提供する目的で行われた。開放期間中は、地元漁協のスタッフが現場を巡回し、釣り客の安全確保と、釣りルールの説明を行った。また、釣り客からは、地元産の新鮮な魚介類を購入する者も多かった。開放期間中は、大分市在住の市民を中心に、釣り客が数多く訪れた。釣り客からは、アジやササギ、アサギなど、釣果も豊富に上がった。岸壁の開放は、地元漁業の振興と、市民の憩いの場を提供する目的で行われた。開放期間中は、地元漁協のスタッフが現場を巡回し、釣り客の安全確保と、釣りルールの説明を行った。また、釣り客からは、地元産の新鮮な魚介類を購入する者も多かった。

(2) 緑地等の整備や管理への多様な主体の参加

緑地等の計画、整備及び管理を港湾管理者だけでなく、近隣の市町村や市民等の参加により実施する手法について検討する必要がある。

答申抜粋

【進捗状況 ～ 指定管理者制度～】

- ・地方自治法の改正による指定管理者制度の創設(平成15年9月)
- ・改正地方自治法の全面施行(公の施設は直営管理か指定管理者制度に)(平成18年9月)

民間の例

元気の森公園(伏木富山港)

指定管理者: 民間企業による共同事業体
指定期間: 平成17年11月～平成21年3月
面積: 約3.1ha
主な施設: 広場、パークゴルフ場 等



元気の森公園(伏木富山港)

市町村の例

港湾環境整備施設・津久見港青江地区

指定管理者: 津久見市
指定期間: 平成18年4月～平成21年3月
面積: 約2.9ha
主な施設: 休憩舎、野外ステージ、駐車場 等

NPOの例

東播磨港小型船舶係留施設(ボートパーク)

指定管理者: NPO法人兵庫県の水域の秩序ある利用を進める会
指定期間: 平成18年4月～平成21年3月
施設規模: 収容能力 984隻
法人の構成: 民間マリナー、販売業者、漁業協同組合

【進捗状況 ～ その他の管理形態～】

市民等の参加を促進する行政の取り組み事例

長崎県「県民参加の地域づくり」制度

対 象：県が管理する港湾、道路、河川、海岸等

内 容：港湾等の清掃・美化活動に取り組む団体を登録し、その活動に対する支援を行う

登録団体：長崎港等8港を対象に11団体が登録（平成18年5月現在）

市民団体等の自主的な取り組みへのサポート

実施主体：NPO法人東京港グリーンボランティア

対 象：東京港野鳥公園

内 容：NPO法人による自主的な清掃
や自然観察活動に対し、管理者が支援



【今後の展開】

今後も緑地等の管理に指定管理者制度やボランティア等の導入を促進し、用途や利用状況に応じて、適切に管理費用の低減や施設の高度利用を図る

(3) 港湾環境の利用の促進

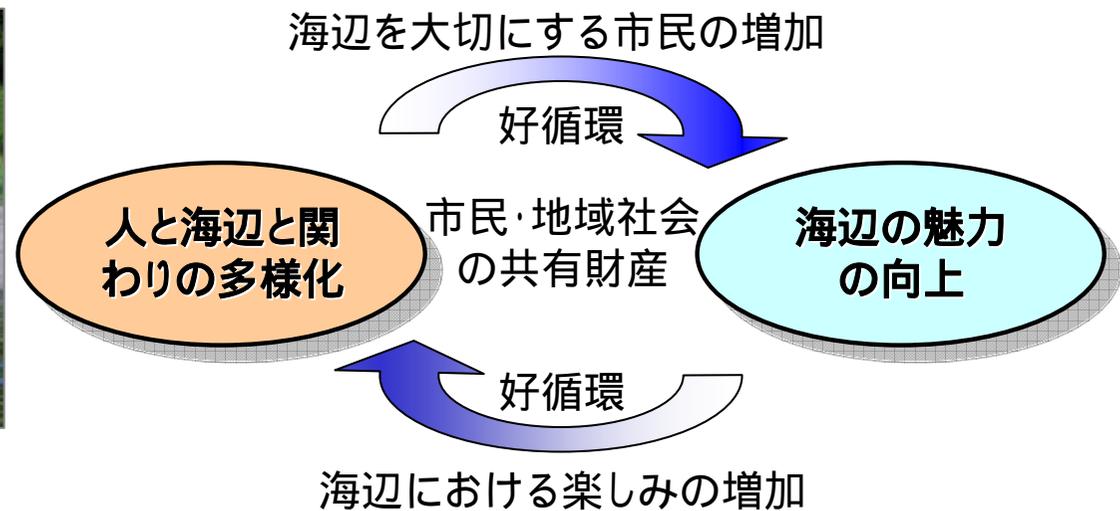
港湾は、自然体験・環境教育、総合学習、観光、レクリエーション等の多様な活動の場として高いポテンシャルを有しており、地域振興や青少年の健全な育成等に貢献している。

そのため、港湾が、このような多様な活動の場としてますます活用されるよう、良好な環境の保全・再生・創出を積極的に推進するとともに、NPO等活動団体のネットワークの構築を通じて、安全面や教育内容等のレベルアップを支援していく必要がある。

答申抜粋



港湾における自然体験活動



海辺の自然学校

全国62件(平成17年度実績)

みなとの良好な自然環境を活かし、児童や親子を対象に、自治体や教育機関、NPO等の地域の主体と連携を図りながら実施する自然体験プログラム

海辺の達人養成講座

○ 全国7件(平成17年度実績)

海辺で楽しく安全に活動するための十分な知識と技量を兼ね備えた指導者を養成するため、自治体や教育機関、NPO等と連携しながら、18歳以上を対象に実施するセミナー

里浜づくり

▲ 「里浜づくりのみちしるべ」(平成18年3月)の中で、先行的な取り組みとして全国31箇所を紹介

現在や今後の海辺と人々とのつながりを考え、現代の暮らしに合う形で海辺を蘇らせる運動や取り組み

みなとオアシス

◆ 全国15箇所登録(平成17年度末現在)

みなとの資源を活用した地域活性化を目指す取り組みに対して、市町村長等の申請を受け、活動の拠点となる地区を地方整備局長が登録し、各種支援を講じるもの

みなとまちづくり

★ 全国60港で実施中(平成17年度末現在)

みなとの既存ストックを市民の立場から再評価するとともに、観光産業等の地域産業や海に開かれた特性等の「みなと」の資源を最大限に活用し、市民の合意の下で美しく活力ある「みなと」空間を形成する取り組み



海辺の環境教育

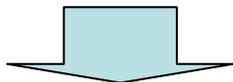
環境教育推進法の制定(平成15年7月)、持続可能な開発のための教育(ESD)の10年実施計画の策定(平成18年3月)等、環境教育の必要性が増している中、港や海辺の環境を活用した環境教育・自然体験活動を促進する。

【現在の課題】

市民と海のつながりの希薄性
個々の主体間の情報交換・交流の不足
十分な知識・技能を兼ね備えた指導者の不足
危険を伴う海辺の活動に対する安全対策
万が一の事故に備えたバックアップ体制

【今後の展開】

環境教育等に資するより質の高い拠点整備
港湾環境を有効活用するソフト施策の充実



豊かな環境の次世代への継承
持続可能な港湾の発展

海辺の活動を推進する個人・団体により構成される全国ネットワーク団体

利用者の声を反映



多様な主体との連携・協働

(4) 防災に寄与する環境整備

通常時は環境目的で利用しつつ、災害発生時には複数の都道府県のための災害救援・復旧の拠点施設となる緑地の整備については、国が積極的に関与していくことが必要である。

答申抜粋

【進捗状況】

川崎港東扇島地区において、基幹的広域防災拠点を国の直轄事業により整備中(平成19年度完成予定)

大規模地震発災後の東京湾内港湾の応急復旧支援と緊急物資の集積・配分を円滑に実施することを目指し、関係各機関や民間団体等と広域的な連携・協働体制を構築中

【今後の展開】

大規模地震発災後「緊急物資輸送」や「国際物流の機能維持」、「帰宅困難者対策」といった課題に対して、港湾がその機能を確保していくために、「みなとのBCP(事業継続計画)」を関係者との連携・協働により作成するとともに、平時から訓練等を実施

大阪圏においても基幹的広域防災拠点の必要性等について検討



川崎港基幹的広域防災拠点のイメージ

(5) 運河の利活用

運河は、平常時には物流・人流、観光及び地域交流の海上ネットワークとして機能し、災害時には緊急物資輸送や内陸部への緊急交通手段等として活用される重要な既存ストックであることから、ソフト施策とハード施策を両輪にしながら、その利活用を進める。

平常時

- ・物流、人流機能
- ・遊覧船クルーズ
- ・イベント等



運河



災害時

- ・緊急物資輸送
- ・帰宅困難者等の避難経路の確保
- ・事業継続計画(BCP)への活用

みなとオアシス制度による支援
・ノウハウ等の提供
・HPによるPR 等



- ・係留施設や緑地等の整備
- ・水質改善（覆砂、汚泥浚渫等）

3.美しいみなとづくり

港湾施設や自然環境等が共存する港湾特有の景観を活かし、美しいみなとづくりを推進する。

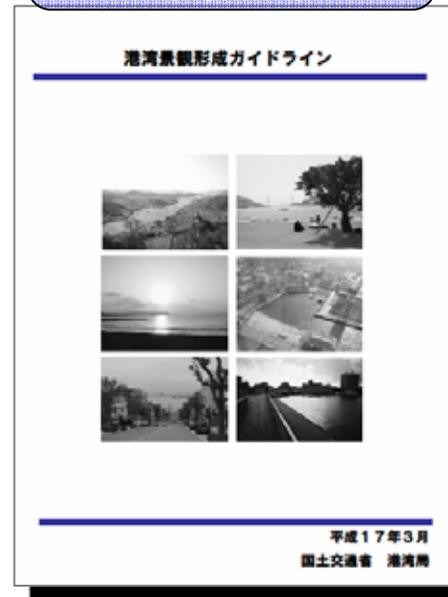


海側からの景観



歴史的資源の
保全・活用

港湾景観形成 ガイドライン



放置艇対策



港湾施設の 色彩計画



(1) 良好な港湾景観の形成

港湾計画の策定段階から港湾施設の整備に至るまで、自然景観との調和を図りつつ、陸側だけでなく海からの景観にも配慮した、美しく魅力あるみなとの空間を創出していく必要がある。

答申要約

【進捗状況】

平成18年3月末までに、全国13港・15地区において歴史的港湾環境創造事業を実施。また、全国13港において港湾景観形成モデル事業を承認

平成16年度以降、全国12港において景観形成事業推進費による事業又は調査を実施

平成17年3月に「港湾景観形成ガイドライン」を策定

平成18年1月に「海岸景観形成ガイドライン」を策定

東京港、清水港、佐世保港、徳島小松島港の港湾計画に「良好な景観を形成する区域」を位置づけ

【港湾景観形成ガイドラインの特徴】

1. 港湾景観の現状評価手法

- ・視対象(景観資源)の抽出
- ・「視対象」を視認する「視点場」の抽出
- ・総合的な港湾景観の魅力・課題の整理

2. 港湾景観の形成方策

- ・空間スケールに応じた景観形成計画
- ・事業実施までのアクションプラン
- ・景観形成方策の事例紹介

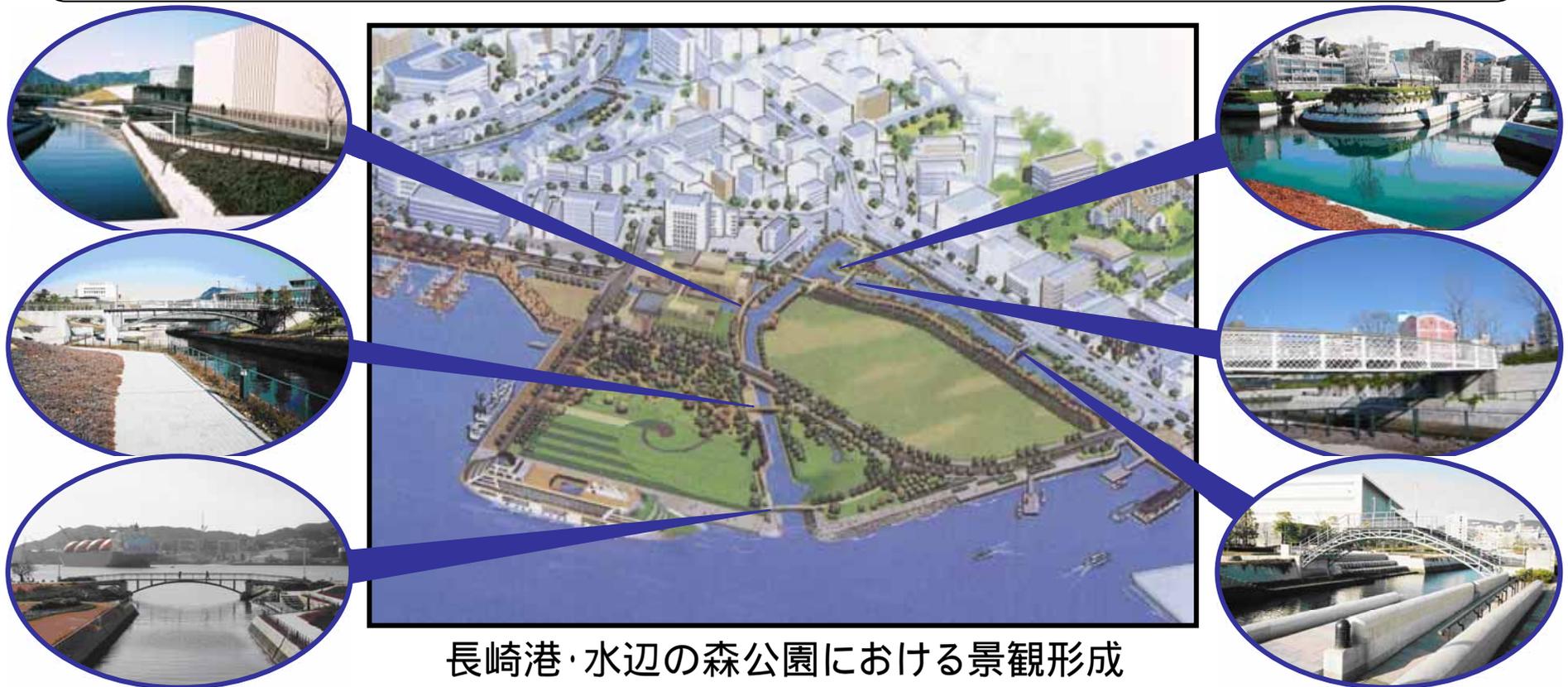
3. 景観形成の体制づくり

- ・多様な主体の役割分担と連携方策

良好な港湾景観の形成事例（長崎港）

【景観形成の主な経緯】

- 昭和61年 「ナガサキ・アーバンル・ネッサンス2001構想(NUR)」を策定(長崎県)
- 平成元年 「大地の広場」、「水の庭園」、「水辺のプロムナード」を港湾環境整備事業により整備開始(至平成15年度)
- 平成 4年 「水辺のプロムナード検討委員会」設置(至平成11年)
- 平成 8年 出島・常磐地区を「港湾景観形成モデル事業」に承認(運輸省港湾局長)
- 平成12年 「環長崎港アーバンデザインシステム(NUDs)」設置(長崎県知事)



長崎港・水辺の森公園における景観形成

今後の展開

景観形成ガイドラインの普及

- ・港湾管理者、海岸管理者をはじめとする関係者に対する普及・啓発の推進
- ・ガイドラインを活用した港湾景観形成計画づくりの推進

港湾景観に配慮した土地利用・施設配置

- ・港湾計画における良好な景観を形成する区域の位置づけの促進

ハード施策とソフト施策を両輪とする景観形成

- ・港湾景観の「視点場」である緑地、遊歩道等の整備、アクセスの向上
- ・地元関係者との連携の推進、イベントの実施
- ・地域の歴史、文化の象徴となる景観資源の保全・活用

(2) 放置艇対策の推進

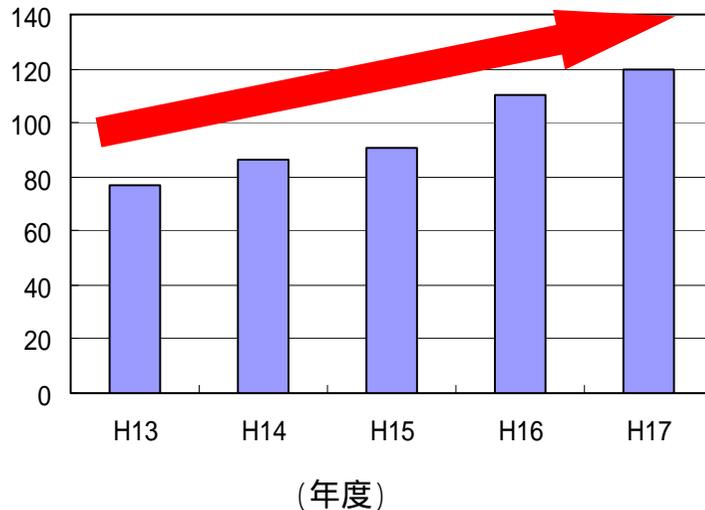
放置艇は、景観上好ましくないだけでなく、船舶航行の阻害要因となるとともに、津波や高潮時には背後地の被害を増幅させる要因になるなど港湾の適正な管理を行っていく上で問題があり、対策を進める必要がある。

答申抜粋

【これまでの取り組み】

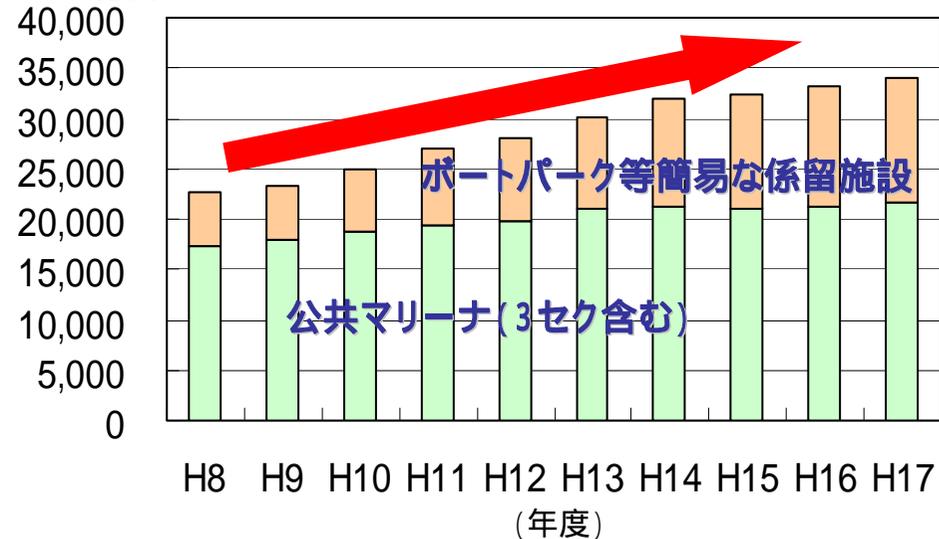
放置艇対策の柱は、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」

港数



放置等禁止区域の指定港数の推移

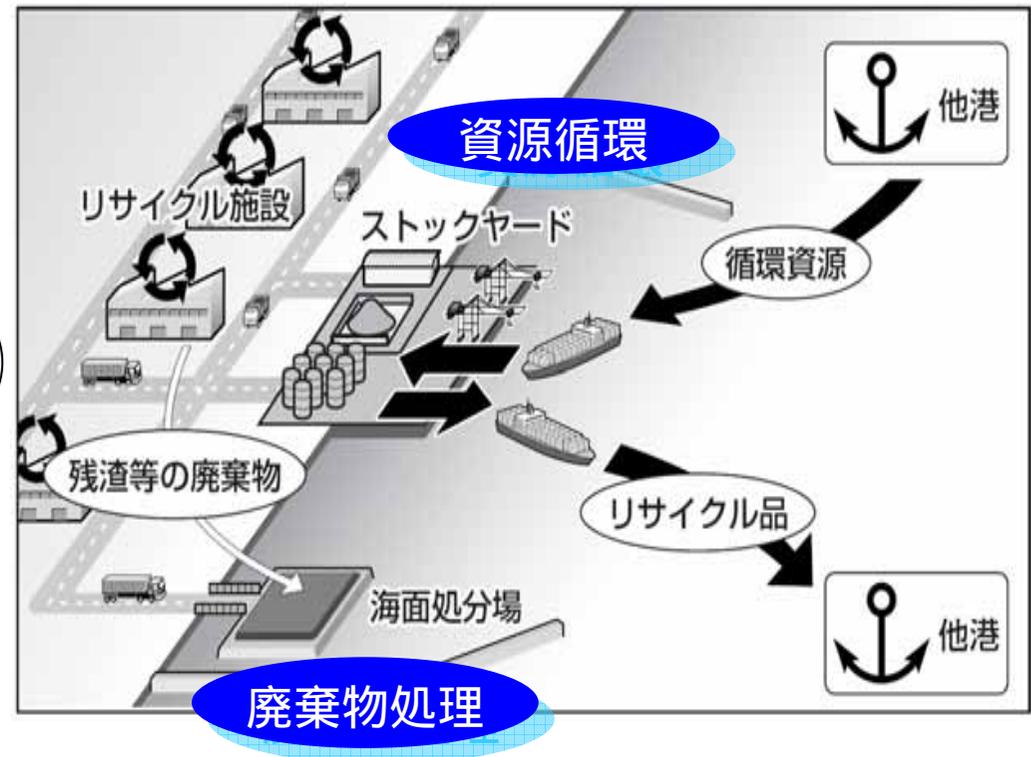
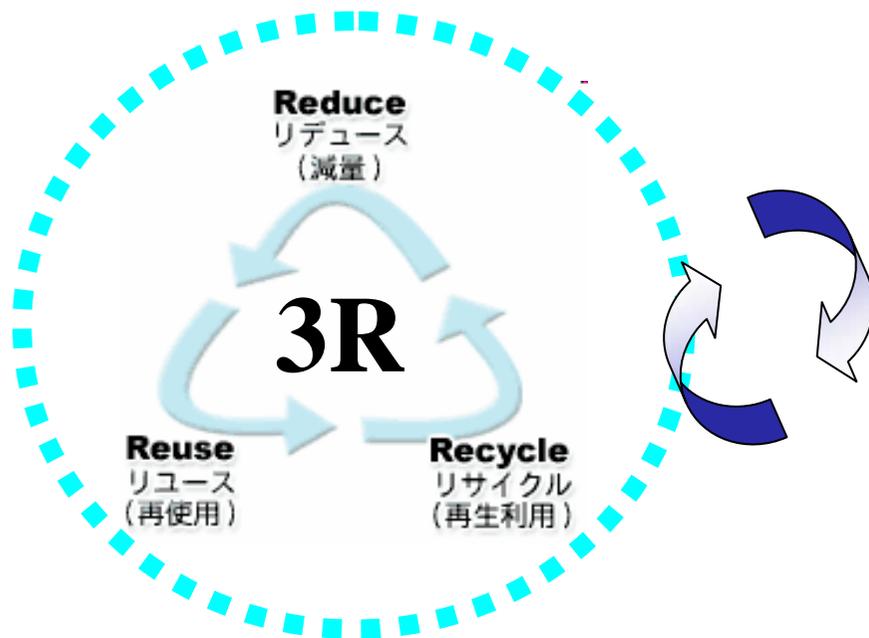
収容可能隻数



マリーナ等の収容能力の推移

4. 循環型社会の形成

循環型社会を形成するため、廃棄物の発生量を抑制し、廃棄物を再使用、再利用する3R(リデュース、リユース、リサイクル)の取り組みを進める。最終残渣は、海面最終処分場の整備等により、適正かつ安心な廃棄物処理を図る



(1) リサイクルポートの展開

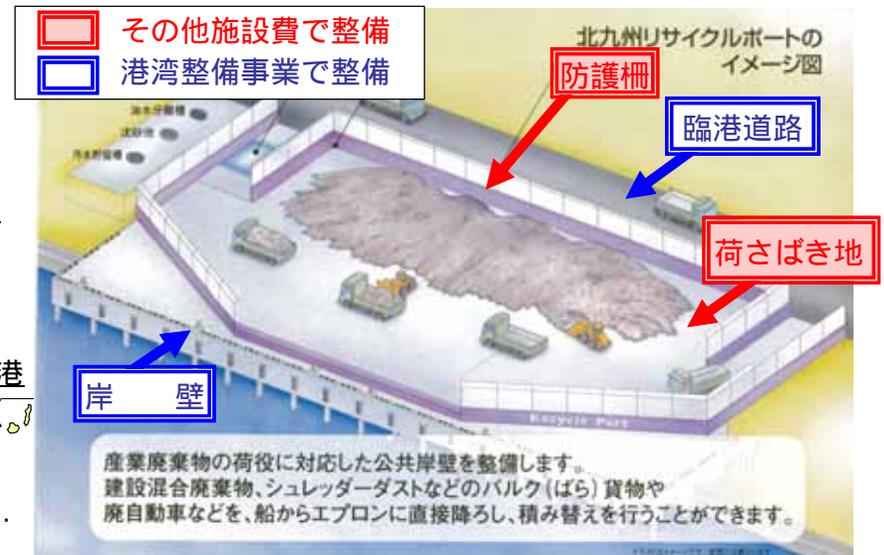
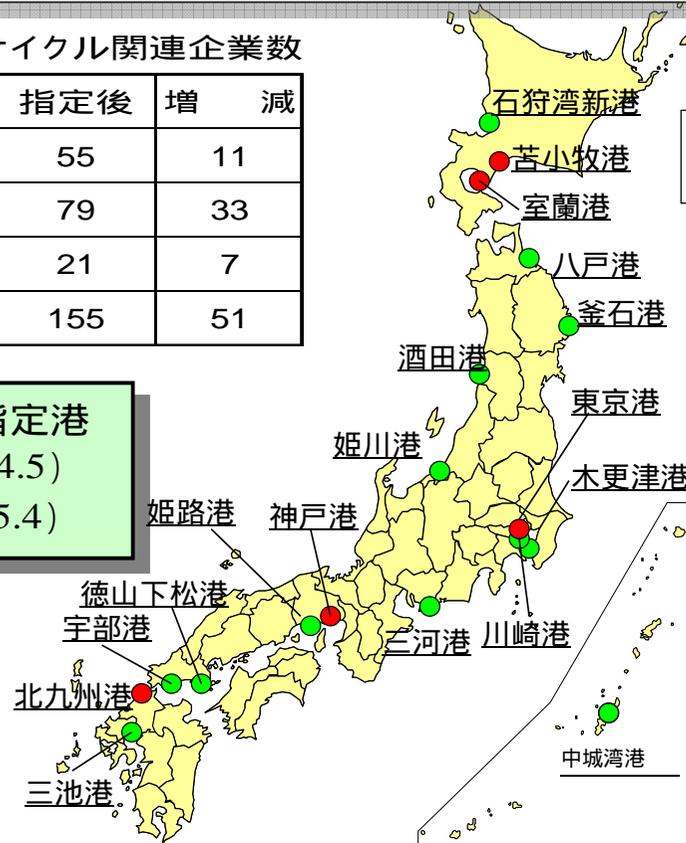
循環資源は通常の貨物と比較して運賃負担力が小さいため、円滑な静脈物流を実現するためには、低廉に輸送できるよう、大量一括輸送するための保管機能を増大させる必要がある。また、循環資源は、廃棄物としての性格を持つため、周辺環境等への影響を及ぼさず適切に輸送できるよう、十分な環境対策をとる必要がある。

答申抜粋

RP18港背後のリサイクル関連企業数

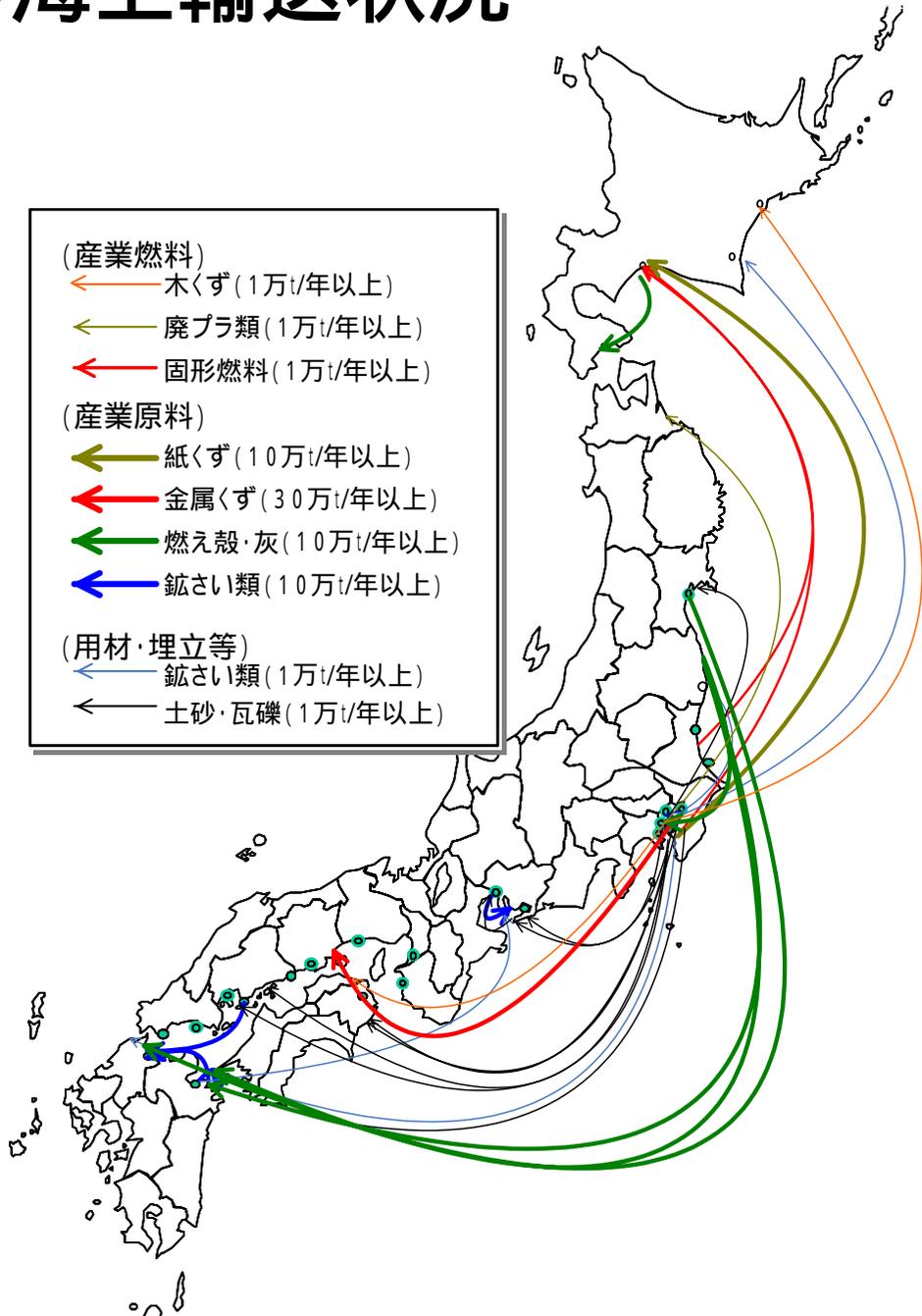
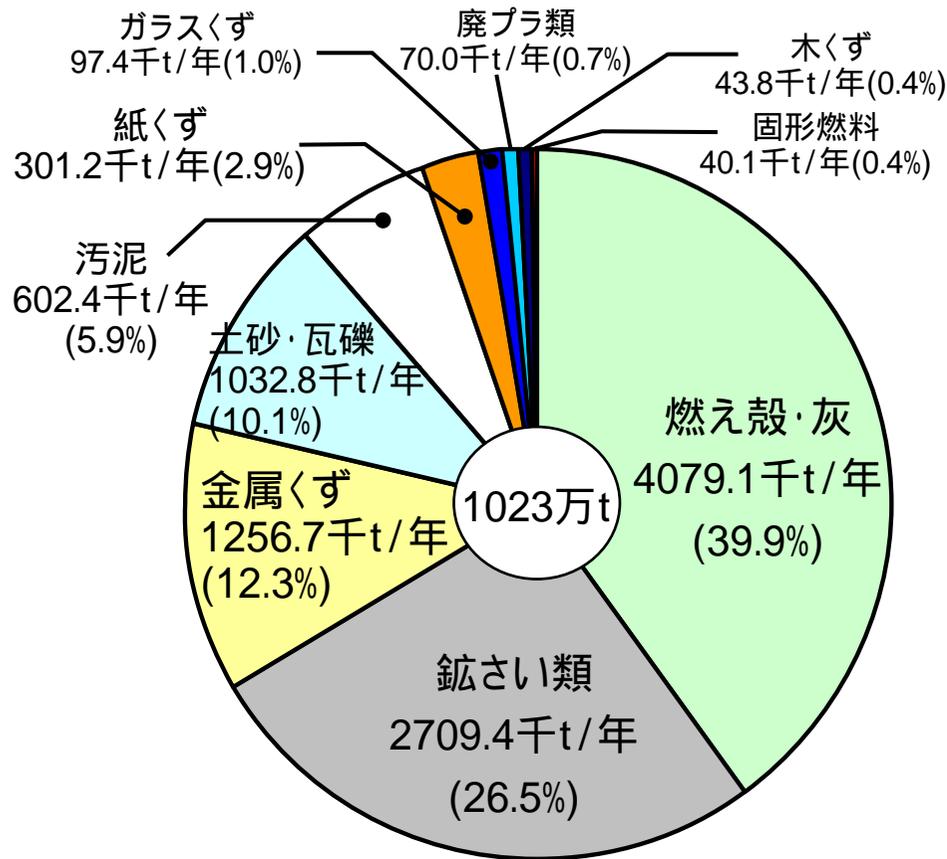
	指定前	指定後	増	減
製造業	44	55	11	
リサイクル業	46	79	33	
その他	14	21	7	
合計	104	155	51	

リサイクルポート指定港
 ● 1次指定港 (H14.5)
 ● 2次指定港 (H15.4)



リサイクルポート専用岸壁の整備イメージ
 (北九州港の例)

国内における循環資源の海上輸送状況



循環資源海上輸送実績 (平成16年度)

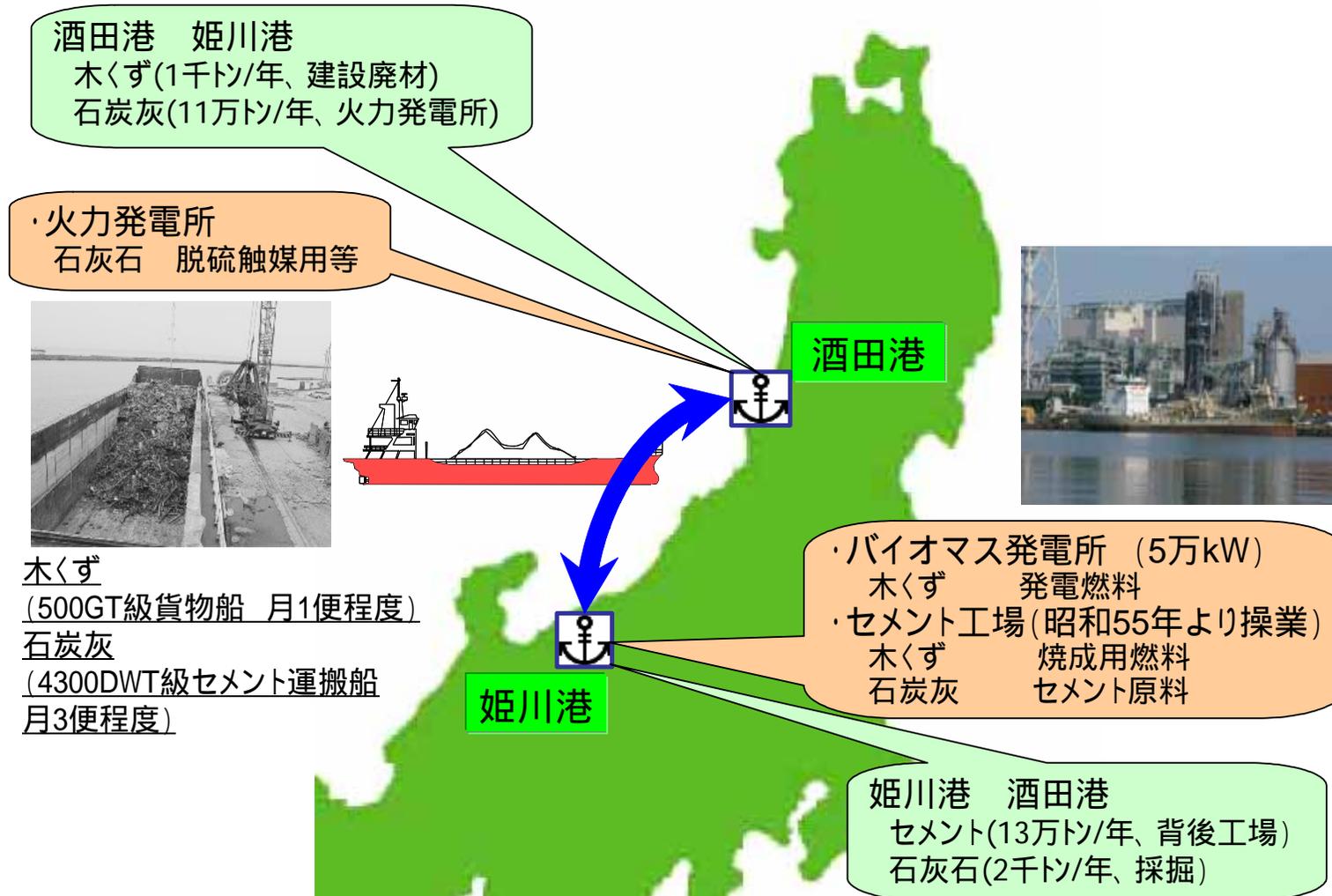
調査方法

- ・調査船会社数 238社
- ・回答船会社数 54社 (22.7%)

出典: リサイクルポート推進協議会 産業・ビジネス部会 調査データより

リサイクルポートである酒田港と姫川港の間において、循環資源とリサイクル製品の資源循環の環が形成されて、港湾背後のリサイクル企業と一体となった、効率的な循環資源の物流ネットワークが構築されている。

リサイクルポート間の輸送(例)



リサイクルポートの今後の展開

循環資源の国内輸送促進策

- ・廃棄物の適正処理と港湾物流機能発揮との調和を図る方策の検討
- ・港湾管理運用ルールの改善、統一化に向けた検討
- ・エコタウンなどと一体となったりサイクルポート間の物流ネットワークの充実強化

循環資源の建設資材としての活用促進

- ・工事用資材として港湾施設等の築造に活用(地盤改良材,ケーソン中詰材,埋立材等)
- ・自然再生資材としての活用(浅場・干潟造成、深掘跡対策)

国際的な循環資源物流への対応

(2) 国際静脈物流ネットワークの構築

近年、中国をはじめとするアジア諸国との経済活動における分業が急速に進行しており、循環資源の国際循環も増大すると見込まれる。そのため、低廉・円滑で信頼性の高い国際静脈物流ネットワークの構築について検討していく必要がある。

答申抜粋

【背景】

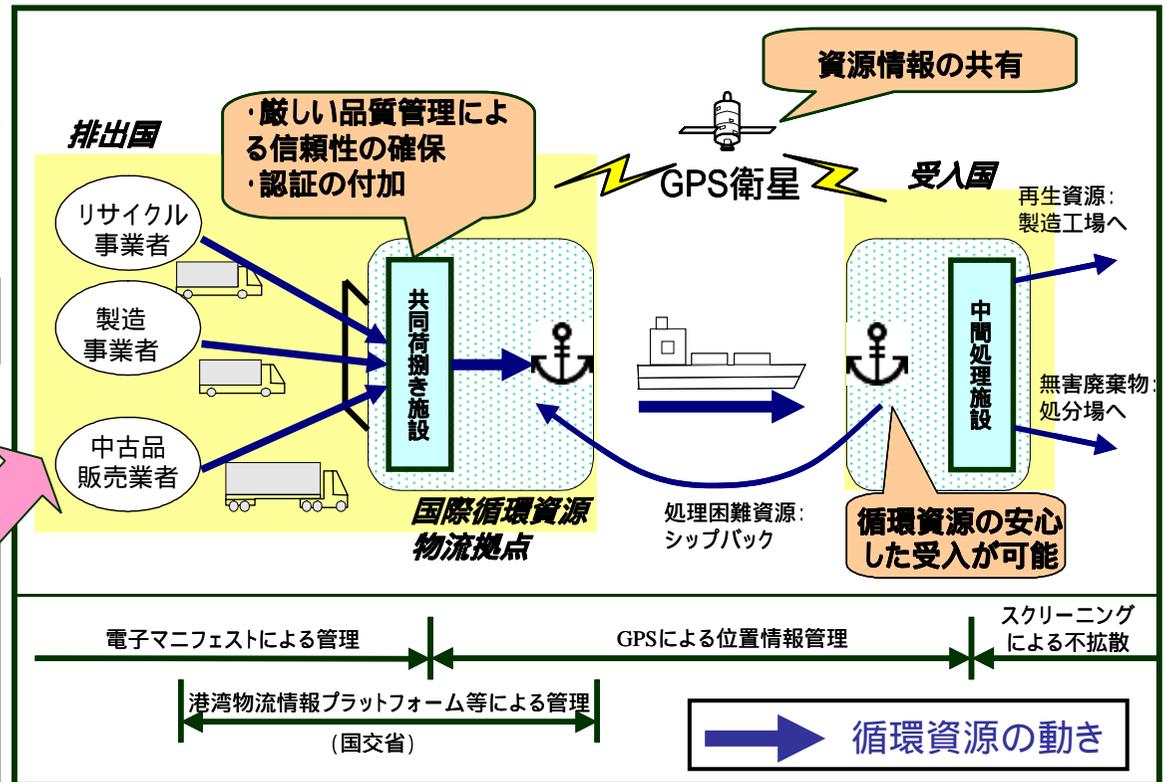
国際的な循環資源の移動に伴う環境汚染を防止しつつ、国際的な循環型社会形成のため、循環資源のより一層の適正処理が求められている。

【課題】

国際循環資源の適正処理と円滑で効率的な物流の実現

【施策】

国際静脈物流システムの構築
 国際循環資源のゲートとなるリサイクルポートにおいて
 積替機能の効率化
 輸出事業者の共同荷捌き施設の設置
 品質管理の強化
 関係省庁との連携によるゲート入出チェックや港湾物流情報プラットフォームとの連動によるトレーサビリティの向上等

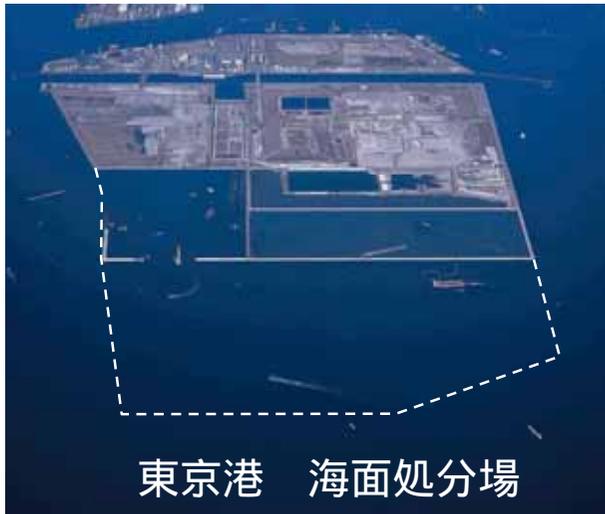


国際静脈物流システムのイメージ

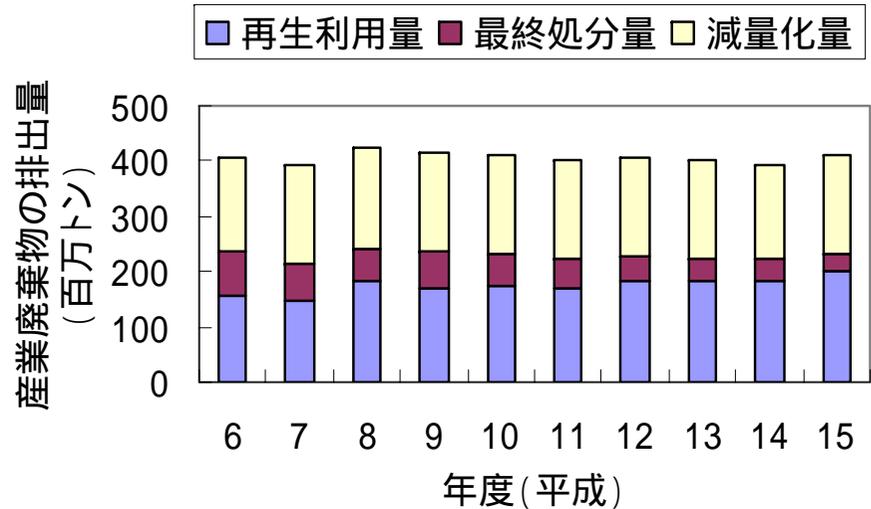
(3) 計画的な海面処分場の整備

【廃棄物の最終処分の状況】

資源有効利用促進法(平成13年)、家電リサイクル法(平成15年)等の各種リサイクル法の施行に伴い、3Rの取組が進展し、産業廃棄物の総排出量は大きな変化はないが、最終処分量は減少傾向にある。一般廃棄物についても、総排出量に変化は見られないが、減容化の進展により、最終処分量は減少傾向にある。

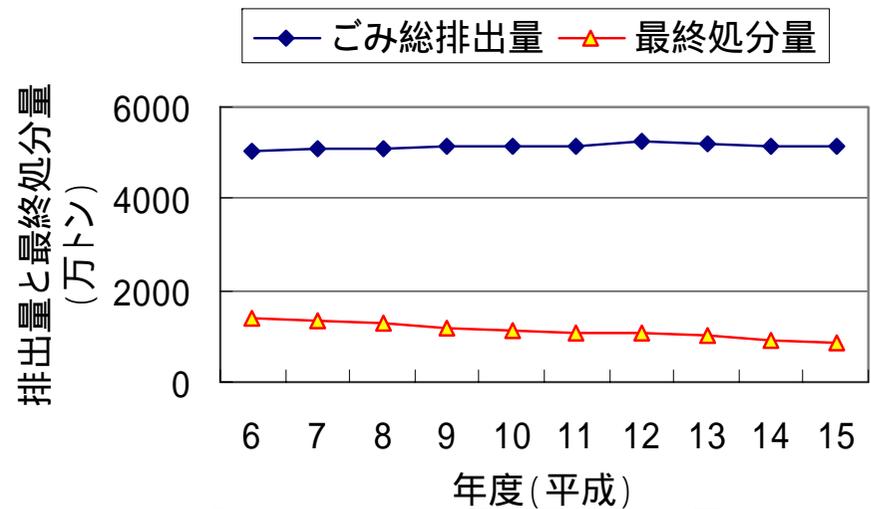


東京港 海面処分場



産業廃棄物の再生利用量、最終処分量

出典: 環境省



一般廃棄物の排出量と最終処分量

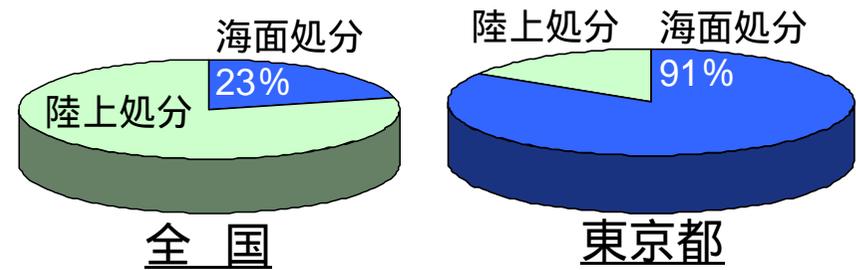
出典: 環境省

【海面処分場の現状】

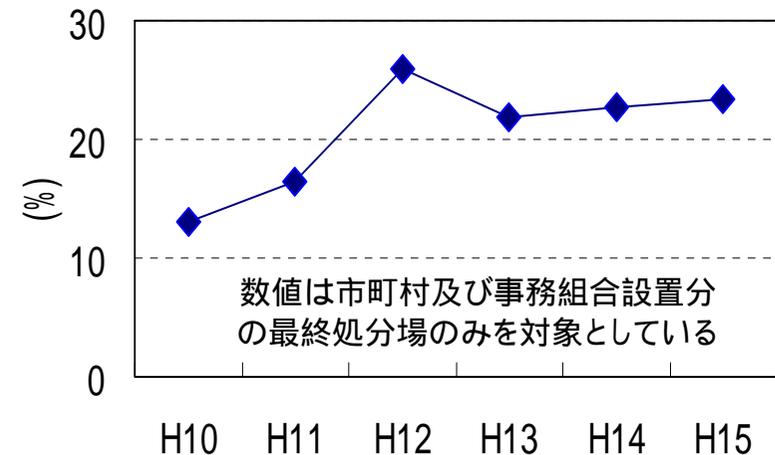
全国では一般廃棄物の23%、大都市圏の近畿圏では60%、首都圏(東京都)では91%が海面処分場で最終処分されている。

最終処分場(陸上を含む)の残余年数は、一般廃棄物は約13年、産業廃棄物は約6年と引き続き厳しい状況となっている。

内陸部における最終処分場の新規立地の困難性から、海面処分場での最終処分への依存は高く、港湾において計画的な整備が必要とされている。



一般廃棄物の海面・陸上別処分比率
(平成15年度)



一般廃棄物の海面処分比率(全国)の推移

出典:環境省資料より国土交通省港湾局作成

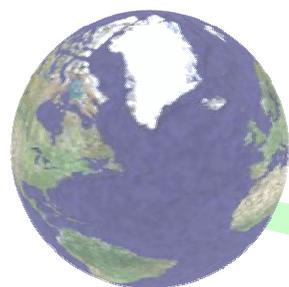
【今後の展開】

一般廃棄物等の処分計画にあわせて計画的に海面処分場の整備を推進する
廃棄物の減容化、リサイクルの推進等により、海面処分場の延命化を図る

5. 国際的な環境問題への対応

地球温暖化に伴う気候変動や海面上昇、船舶起源の大気汚染、海洋汚染の防止、船舶のバラスト水等を介した海洋生物の越境移動等、環境問題のグローバル化が進展する中、国際的な枠組みの下で、港湾における環境対策が求められている。

気圏、水圏、地圏の三圏に接する港湾においては、地球上の資源の有限性を認識しつつ、国際的な環境問題に対し、海洋環境のみならず大気環境の分野についても、港湾の機能や空間等を活用した対策を積極的に講じていく必要がある。



(1) 地球温暖化対策及び大気汚染対策

港湾に係留中の船舶のアイドリングストップを可能とするよう、船舶に電力を供給するシステムを港湾側に構築する必要がある。

答申抜粋

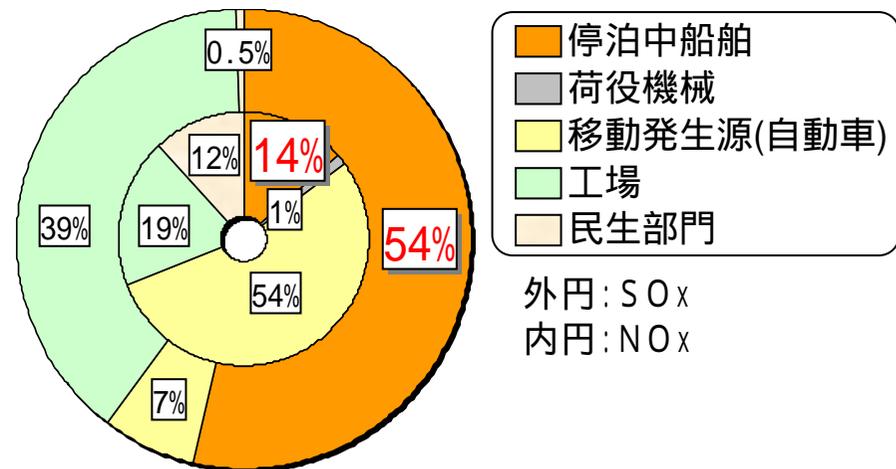
【状 況】

京都議定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定)に船舶版アイドリングストップを位置づけ

平成16年6月、ロサンゼルス港では、接岸中船舶のアイドリングストップを導入

平成17年9月、ロサンゼルス港が、国際的な環境対策のひとつとして、「環太平洋港大気保全連合」の設立を提案

平成18年3月にロンドンで開催されたIMO海洋環境保護委員会において、船舶版アイドリングストップの必要性や接続方式の国際標準化等を議論



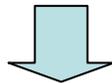
東京港内及び沿岸6区における大気汚染物質の排出量推計結果割合

出展: 東京都環境局の調査(平成17年3月)を基に作成

船舶版アイドリングストップの現地実験

【進捗状況】

平成18・19年度に東京港竹芝ふ頭において、環境省と連携の下、現地実験を実施し、陸上電力供給施設の整備や運用に関する手引書(案)を策定予定



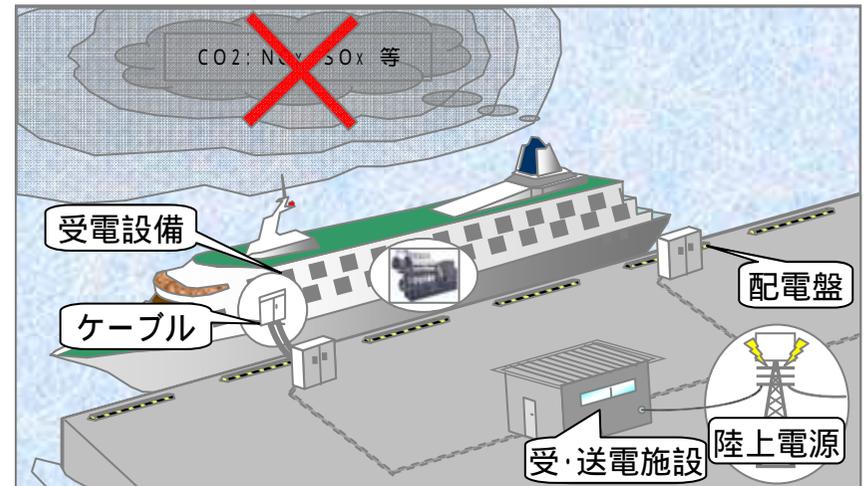
【今後の展開】

設備の規格に関する国際標準化等、国際的な動向を踏まえつつ、事業主体や費用分担等、船舶版アイドリングストップの導入を図るための仕組みづくりを検討する

日本国内の全内航船がアイドリングストップを実施した場合のCO₂削減効果
= 100万トン/年(東京ドーム約400個分)
(国土交通省港湾局試算)



対象船舶: 貨客船「さるびあ丸」(東海汽船株所有)



接岸中船舶のアイドリングストップイメージ

(2) 石油類の積出港湾におけるVOC 対策

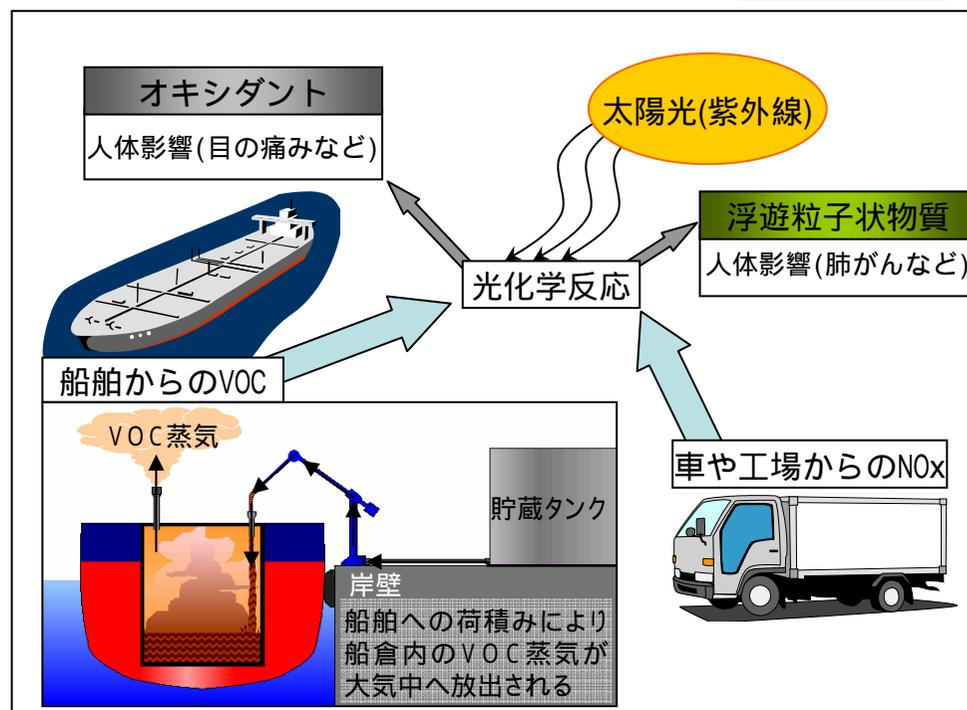
「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」の改正により規定されたVOC対策を実行していくため、今後、放出規制港湾の指定や港湾における排出ガス処理施設の整備を進めていく必要がある。

答申抜粋

【状 況】

船舶からの排出ガスによる大気汚染の防止を対象としたマルポール条約附属書（平成16年5月国際発効）を受けた海洋汚染防止法が平成17年5月より施行

VOCの大気排出量を平成12年度の排出量を基準にして、平成22年度までに3割程度削減することを目標とする大気汚染防止法が平成18年4月より施行



船舶からのVOC放出と健康被害の概念図

VOC:ベンゼン、トルエン、キシレン等の揮発性有機化合物の略称(Volatile Organic Compounds)。その一部が人体へ影響を及ぼすほか、光化学反応により発ガン性物質である浮遊粒子状物質を生成する。

【進捗状況】

平成17年5月に「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」を改正し、「排出ガスの処理（第十二条第二項）」を港湾計画の計画事項として新たに追加

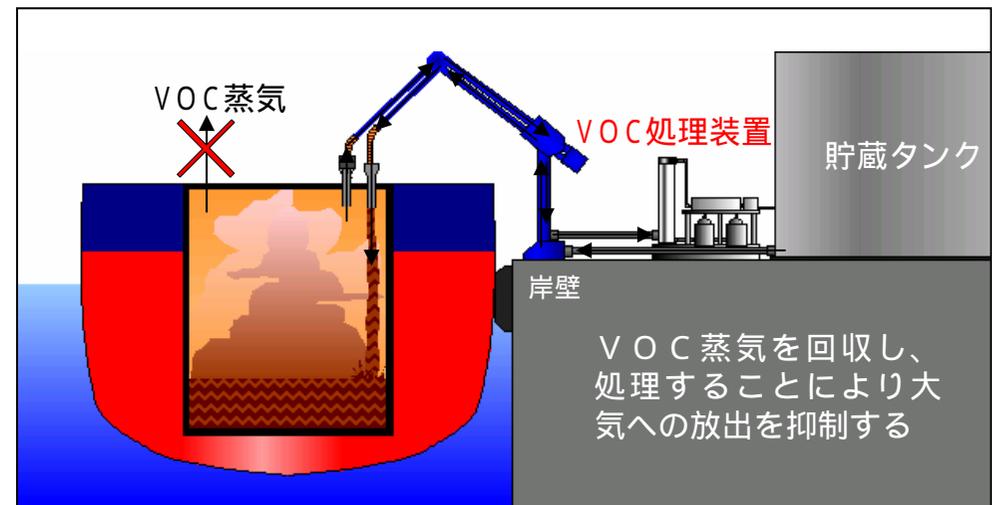
平成17年度に、学識経験者、関係者等からなる検討委員会を設置し、「揮発性物質放出規制港湾の指定のための基準」を策定するための考え方を整理

【今後の展開】

VOC放出規制港湾の指定について検討を行っていく

船舶からのVOCの大気排出量などの状況を把握して、処理施設のあり方などを検討していく

規制港湾の港湾計画おける、必要に応じた排出ガス処理施設の整備等の位置づけ



船舶からのVOC放出規制の概念図

(3) 海洋汚染防除に関する国際協力の推進

NOWPAP(北西太平洋地域海行動計画)において海洋汚染の防止、対応の観点から、日本、韓国、中国、ロシア間の協力体制を構築しており、平成18年5月に第1回NOWPAP油防除訓練として、サハリンで日露合同油防除総合訓練を実施。港湾局では、大型浚渫兼油回収船「白山」を初めて海外派遣し、海上保安庁及びロシア関係機関とともに共同油防除作業を行い、国際協力の取組みを推進する。

訓練概要

日時:平成18年5月11日

場所:ロシア連邦サハリン州コルサコフ沖

参加機関・勢力

(日本側)

国土交通省港湾局

・大型浚渫兼油回収船「白山」

海上保安庁

・巡視船「そうや」「えりも」他

(ロシア側)

非常事態省 海洋汚染・海難救助庁等

・油回収船3隻、監視・救出ヘリ 他

* 中国もオブザーバ参加



大型浚渫兼油回収船「白山」



舷側油回収機