

平成14年 5月13日（月）

於・11階特別會議室

交通政策審議會港灣分科會
第1回環境・安全等部會議事録

国土交通省港灣局

目 次

一、開 会	1
一、港湾局長挨拶	1
一、「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、 循環型社会の構築などを通じてよりよい暮らしを実現する港湾政策のあり方」 に関する環境・安全等部門の検討について.....	2
一、閉 会	3 2

開 会

管理課長

お待たせいたしました。それでは、交通政策審議会令第8条による定足数を満たしておりますので、ただいまから交通政策審議会港湾分科会第1回環境・安全等部会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方には大変お忙しい中を御出席賜りまして、まことにありがとうございます。私、港湾局管理課長の福本と申します。部会長に引き継ぐまでの間、よろしく願います。

最初に資料の確認でございます。もし不足のものがございましたら、事務局の方に御連絡いただければ、お届けをいたしますので、よろしく願います。

それでは、本日御出席の委員の方を御紹介申し上げます。

須田部会長でございます。

坂井委員でございます。

瀬田委員でございます。

東委員でございます。

また、本日、白石委員、杉山委員におかれましては、所用のため御欠席とのことでございます。

港湾局長挨拶

管理課長

それでは、議事に先立ちまして港湾局長より御挨拶を申し上げます。

港湾局長

港湾局長の川島でございます。

本日は、大変お忙しい中、本部会のために御参集いただきまして、感謝申し上げます。

去る3月29日の港湾分科会における決定に従いまして、環境・安全等の本部会におきましては、今後の港湾政策のあり方のうち、環境及び安全などにかかわる諸問題につきまして御審議をいただきたいと思いますと考えております。

港湾は、陸と海の結節点としまして、円滑な交通や物流を可能とするためのさまざまな機能を期待される反面、海という大きな資源に国民が触れることのできる生活・産業の空

間、さらにはまちづくりそのものの一端を担う場としても、さまざまな期待が寄せられています。環境問題や安全・安心、さらにレジャーなどの憩いや景観といった生活の豊かさに関わります、まことに多様な分野へ国民が強い関心を抱くようになっております。また、地域住民やNPOの皆様も活発に活動をしておられる中で、海と人との豊かな触れ合いを可能とする港湾空間が、どのように国民の期待に応えることができるのか、我々の想定を超えるさまざまな可能性があるかと考えております。このような点につきまして御示唆あるいは御意見をいただければと考えております。

また、本部会と並行して物流・産業部会で議論を始めていただいておりますが、本部会におきましては、環境や安全といった分野にあわせて、物流・産業等全体を踏まえた面での横断的な課題、例えば国土交通省として既存ストックの有効活用とか、あるいは地域住民・NPO参画といった点を模索しておるわけですが、そういう課題につきましても御審議をお願いしたいと考えております。何とぞよろしく御審議のほどをお願い申し上げます。

管理課長

ありがとうございました。

本部会の運営方針につきましては、審議、配付資料、議事録、いずれも公開をすることが、3月29日に開催されました第3回港湾分科会において決定されております。よろしく願いいたします。また、本日は参考といたしまして前回分科会の資料のうち関連部分を資料4としてお手元に配付させていただいておりますので、御参照くださいますようお願いいたします。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしく願いいたします。

「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」
に関する環境・安全等部門の検討について

部会長

部会長を務めさせていただきます須田でございます。不慣れな点が多々あるかと思いますが、委員の皆様方におかれましては、どうぞ御協力のほどをお願い申し上げます。よろしく願いします。

それでは、諮問のありました「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再

生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」に関する環境・安全等部門の検討について、審議に入らせていただきます。

まず、事務局から審議内容の説明をお願いします。

企画調査室長

それでは、お配りしております資料に基づきまして説明をさせていただきます。私、港湾局計画課企画調査室の林田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、お手元の資料の性格を簡単に御説明申し上げますと、資料1は政策案ということで、本日御議論いただきます政策の案につきまして私どもから提示をさせていただいております。資料2はこれらの政策の内容あるいは背景などを説明したものでございます。資料3は長期計画に関する国土交通省としての考え方を示したものでございます。資料4は、先ほど管理課長より御説明申し上げましたとおり、3月29日の分科会でお配りをしたものの抜粋でございます。

最初に資料3の御説明を申し上げたいと思います。ページをめくっていただきますと、「公共事業関係長期計画のあり方の見直しに関する基本的考え方」と題してございます。最初に、各事業分野別長期計画案の策定に際して省として統一的な方針を設定しようということで、5項目にわたって設定をしてございます。こういった考え方で長期計画を考えていこうということでございます。その長期計画の実現に当たりまして、体制を整備しようということで、3番目に書いてございますように、国土交通大臣をヘッドといたしました「公共事業関係長期計画改革推進本部」を設けて、横断的な政策課題の設定、計画フレームの調整等、各計画相互間の整合性を確保していこうということでございます。

さらに、長期計画の内容の見直しといたしまして、次のページに色刷りの資料がございまして。この中に「公共事業改革に沿った計画内容の見直し」ということで5項目挙げてございます。これらを見直しの内容は本日御提示しております政策案の中でも触れております。「アウトカム目標の重視」につきましては次回の部会で御提示申し上げたいと考えております。以上が資料3でございます。

続けて説明をさせていただきます。「資料1 政策案」と題したものをご覧いただきたいと思います。まず全体の構成を申し上げます。最初に環境関係で2ページございます。さらに、「みなとまちづくりの推進」が1ページございます。さらに、「安全で安心な地域づくり」ということで、防災関係中心でございますが、2ページございます。最後に、私どもがいろいろ御提案申し上げております政策、これは物流・産業部会で議論をしてい

ただいているものを含めてですが、これらの政策に共通いたします横断的な事項を改めて整理したものでございます。

まず、「循環型社会の構築など環境問題への対応」でございます。この中も、最初に静脈物流システムの構築ということをお願いしまして、2番目に廃棄物処理対策の推進、3番目に自然環境の積極的な保全・再生・創造、最後に港湾における自然エネルギーの導入ということを政策案としてお示ししてございます。

静脈物流システムの構築といたしましては、まずリサイクルポートの形成を進めること、特に特定の区域を設定いたしまして、循環資源の取り扱いや処理のより一層の推進、あるいは静脈産業の立地支援が可能となる仕組みについて実現を図りたいと考えております。また、特に再生資源の商品としての国際競争力を確保するという事も視野に入れまして、国際静脈物流システム構築を図っていききたいということも考えております。

廃棄物処理対策といたしましては、広域廃棄物処分場の整備、いわゆるフェニックス計画の可能性を検討するとともに、産業廃棄物の海面処分場における受け入れを考えていきたいということでございます。

次に、「自然環境の積極的な保全・再生・創造」というテーマにつきましては、その実現の方法といたしまして、地域住民あるいはNPOの方々との連携を図っていくこと、さらに、次のページですが、環境学習、自然体験活動を支援する仕組みの構築や、海域環境情報センターのようなものを設置してさまざまな情報を提供するなど、ソフト政策が非常に重要であると認識をしております。

最後に、地球温暖化問題などに対応するために、風力発電施設の立地の促進、あるいはまた波力エネルギーの実用化といったことも考えていきたいと思っております。

次に、2番目の「みなとまちづくりの推進」でございます。海に開かれ、市街地に近接している臨海部の特性を活かしまして、地域の個性的な発展を支えていきたいと考えております。このためには、ハード・ソフト施策の両方をあわせ持ちました「みなとまちづくり計画」を国と地域がパートナーシップを発揮してつくっていくこと、これが第一に重要であろうと考えております。さらに、その計画の実現に向けて総合的な支援措置を講ずることを考えております。さらにまた、「みなとまちづくり」の一環といたしまして、パブリックアクセスの推進等によって美しいウォーターフロントを形成していくこと、あるいはまたユニバーサル・デザインを取り入れたマリーナ等の整備、快適で利便性の高い旅客輸送拠点の形成などを図っていくということを具体的な施策として考えております。

次に、「安全で安心な地域づくり」のための政策といたしまして、まず第1に地震等災害時における物流・防災拠点機能の確保ということをやっております。2番目に臨海部の生命・財産を守る防災・災害対策、3番目に港湾のセキュリティの確保、最後に放置艇対策を掲げてございます。特にここでは防災対策における国と地方の役割分担を明確化していくことが重要であると認識しております。具体的には、最初の物流・防災拠点機能の確保ですけれども、その中でも特に広域的観点から必要な防災対策につきましては、国が骨格となる防災施設の整備方針を確立し、広域防災拠点の計画的整備を進めることが重要であろうと考えております。さらにまた、防災体制の確立や防災対応情報通信システムの構築など、ソフト面での施策が大切であると認識をしております。

(2)の臨海部の生命・財産を守る防災・災害対策についても同様でございます。ハード・ソフト一体となった総合的高潮・津波等防災体制の確立ということをやっております。この中でも、情報システムの構築、あるいは高潮・津波ハザードマップの作成といったことを具体的施策として考えております。具体的施策の7-4は、中身がやや異なっておりますが、広い意味での防災・災害対策ということで、油汚染対策としての大型浚渫兼油回収船による体制の確立ということをやっております。

(3)は港湾のセキュリティ確保ですが、この問題は近年大きな政策課題となりつつあるものでございます。特に港湾の24時間フルオープン化が進んでまいりますと、ますます重要となってくる問題かと考えております。私ども、関係省庁ともしっかり連携をいたしまして、適切な港湾の利用を図りながら、セキュリティの確保に努めてまいりたいと考えております。

次に放置艇対策でございます。ここでは小型船舶の放置等禁止区域の指定、あるいは保管場所の確保を図ることによりまして、港湾における多様な活動が安全に行われるよう、対応していきたいと考えております。

最後に、港湾政策を実現する上での横断的な重要事項でございます。港湾行政全般にわたる政策を掲げたものでございます。

港湾間の広域的な連携とは、例えば国際海上コンテナ輸送への対応、あるいは廃棄物の広域処分、広域的な防災対策等につきまして、各港湾の役割あるいは主要施設の整備のあり方などを地域別の基本方針としてまとめまして、国と港湾管理者が参画いたします協議会等を活用しつつ調整していくという考えでございます。

2番目が沿岸域の総合的管理の推進でございます。さまざまな機能が複合的に存在して

おります沿岸域におきまして、国と地方、行政と市民の連携により、総合的管理を進めていくということでございます。

3番目が既存ストックの有効活用でございます。近年の財政制約の中ですますます重要となってきました。既存ストックの有効活用を我々も真剣に図っていくということでございます。

4番目が環境問題のところ、既に申し上げておりますが、行政全般にわたりまして住民・NPO等にしっかりと主体的に参画をしていただき、みなとづくり、海辺づくりを進めていくということでございます。

5番目が建設コストの縮減でございます。これにつきましては、私ども、既にさまざまな局面で取り組んでいる課題でございますが、今後、なお一層の努力を続けていくべき課題であると考えております。

最後に、港湾が、よりコストが安く、より速く、さらに安全で信頼性の高いサービスを提供していくために必要となる技術開発の推進を政策として掲げてございます。

以上が政策案の説明でございますが、続きまして、資料2に従って、その政策の内容、背景をざっと御説明申し上げたいと思います。

ページをあけていただきますと、最初に目次がございます。

1ページは、本日の部会で御議論いただく政策案につきまして、港湾に求められる機能という視点で大きく整理をしたものでございます。

2ページ以降は「循環型社会の構築など環境問題への対応」について説明をしております。3ページから5ページにかけて静脈物流システムの構築が必要とされる背景・内容を説明しております。

また、4ページでは、リサイクル特区につきまして、経済財政諮問会議での有識者議員提出の資料から抜粋をいたしまして、そのイメージを御紹介しております。リサイクル特区につきましては、全体として産業という目でとらえておりまして、リサイクル特区が産業再生特区の一環であるという考え方をしております。

5ページでは、鉄くずなどの循環資源の輸出量が、中国あるいは台湾向けなどに大きく伸びているということをお紹介しております。

6ページは、データが若干古くなっていますが、廃棄物最終処分場の残余年数など、その逼迫している状況を説明しております。

7ページは、自然環境の保全・再生・創造という政策の背景、あるいはその具体的施策

のイメージでございます。下の方に写真あるいはイメージ図でお示しをしております。

8ページは、港湾における自然エネルギー導入の内容とその背景となります政策の新エネルギー政策を簡単に御紹介しております。

9ページは、風力発電施設を港湾に導入した場合のイメージでございます。

10ページからは「みなとまちづくりの推進」について御説明を申し上げます。

11ページではその具体的施策をもう一度4項目に取りまとめてございます。

12ページでは、政策案で御説明申し上げました国と地域のパートナーシップによります計画づくりのおよその枠組みを御紹介しております。右の方に書いてございますように、地域の方々が計画の策定あるいは計画の実施に至るまで主体的に参画をしていただくということでございます。

13ページは、みなとまちづくりを推進するための総合的な支援措置といたしまして、私どもで現在検討しております「ウォーターフロントリノベーション事業」、これを考えました背景あるいはその内容を簡単に紹介をしております。

14ページは、みなとまちづくりの事例でございます。

15ページ、16ページは、港のパブリックアクセスの推進という政策の背景及びその具体的なイメージを示してございます。従来、「総合的港湾空間をめざして」ということでさまざまな施策をとってまいりましたが、私どもが実施いたしました市民へのアンケート等では、まだまだ不足している、港になかなか近づけないといった回答が寄せられております。これからは、このパブリックアクセスの推進を通じて、ウォーターフロントが市民に親しまれるようになっていかなければならないと考えております。

17ページは、海洋性レクリエーション環境の整備について説明をしております。

18ページは、クルーズネットワーク形成のイメージでございます。テーマを持ったクルーズを考えていこうということでございます。

19ページからは「安全で安心な地域づくり」ですが、まず20ページでは、阪神・淡路大震災による被害額などに触れながら、災害時に港湾が果たすべき機能を整理いたしました。

21ページは広域防災拠点のイメージでございます。

22ページは、ハード・ソフト一体となった総合的高潮・津波等防災体制の確立の内容を御紹介しております。特に、右の方をごらんいただきますように、ソフト面の対策として、こういったハザードマップの作成を促進したいと考えております。

23ページは、まだ記憶に新しいナホトカ号の油流出事故に対応いたしました、流出油防

除体制強化の要請に応えるための大型浚渫兼油回収船の建造・配備という施策を御紹介しております。

24ページ、25ページは、港湾のセキュリティ対策の必要性及びその内容を御説明しております。IMOなどにおける国際的なセキュリティ対策の議論を踏まえまして、海上保安庁、警察庁、税関など関係機関とも十分な連携を図って、具体的な対策を講じていきたいということでございます。

最後に、港湾政策を実施する上での横断的な重要事項でございます。

27ページは、広域的な連携施策の紹介でございます。

28ページから30ページは、沿岸域の総合的管理につきまして、その目標、具体的方策をお示ししますとともに、沿岸域の概念、沿岸域に関する計画のイメージを御紹介しております。

31ページと32ページには、住民やNPOの方々に参加していただく体制での、みなとづくり、海辺づくりにつきまして、その目標、施策の内容、具体的方策、さらにその事例を御紹介しております。

33ページ以下は、これからの議論の中で必要に応じ参照していただきたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

部会長

どうもありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、これから御審議をいただくわけですが、時間は一応18時半ぐらいまでと考えておりますので、よろしく願いいたします。内容がかなり広範囲にわたっておりますが、今の御説明をお聞きしますと、四つの章に分かれていますと思います。ですから、この四つの章立てに従って、一つずつ皆様方の御意見を頂戴したいと思います。つまり、第1番目は「循環型社会の構築など環境問題への対応」、第2番目が「みなとまちづくりの推進」、第3番目が「安全で安心な地域づくり」、そして最後に「港湾政策を実施する上での横断的な重要事項」、こういう順番で進めさせていただいてよろしゅうございますか。

それでは、この順番で議論を進めさせていただきます。

まず第1番目、「循環型社会の構築など環境問題への対応」の部分につきまして御質問、御意見がございましたら、どうぞお願いいたします。

それでは、皮切りに、私から説明していただきたいと思うようなことを質問いたします。国際静脈物流システムということですが、中古自動車を外国に大量に持っているとか、そういう話はよく聞くわけでございます。今の御説明では古紙や鉄くずといったものが国際静脈物流になるのだというお話ですが、そのあたりをもう少し具体的に説明していただくとよろしいのですが。

環境整備計画室長

それでは国際静脈物流について御説明させていただきます。資料2の5ページをお開きいただきたいと思えます。左下にグラフがございますが、鉄くずのところを見ていただきますと、2001年で輸出量として550万トンぐらいになっております。これが2002年の見通しでは600万トン、2005年には650万トンになるかという話でございます。かつては我が国は鉄くずの輸入国でございまして、それが今や輸出国に変わってきている。それから、その左側の古紙ですが、2000年に40万トン近い。これが一気に、2001年には150万トン、2002年には200万トンという見通しでございます。また、一番左は廃プラスチックですが、2000年には30万トンという状況でございます。

右下に図がございますが、鉄スクラップにつきましては、日本からも輸出されていますが、米国からも、280万トンという数字が入っていますように、対アジア向けの輸出が行われておりまして、トータルでは対アジアには1,420万トンもの鉄くずが入っているという状況でございます。米国では、4万トンクラスの船を使ってアジアの方に輸出しているとのことでございます。これまで我が国では原材料を輸入して製品を輸出するという形で来たわけですが、最近は雑貨の輸入も増えているわけでございます。ただ、バラ貨物の輸出は今まで経験したことのない話でございまして、そういったバラ貨物の輸出のターミナルが現在必要とされているということでございます。したがって、中段に書いておりますように、世界水準の国際静脈物流ターミナルを充実し、そのターミナルを拠点化して物流コストの低減を図ることが今求められているような状況でございます。

部会長

分かりました。そうすると、これはそういう各港に手を挙げさせるのですか。それとも国の方でここでいいからと決めるのですか。どちらですか。

環境整備計画室長

資料1の「政策案」(1)、「リサイクルポートの形成」のところにありますように、国内の静脈物流拠点につきましては、今年の3月に各港湾管理者から国内の静脈物流拠点

としての整備計画を出していただきまして、現在、一次選定を検討している最中でございます。国際静脈物流ターミナルにおきましても、これら国内の静脈物流拠点と一体となって集約・拠点化していく必要があると思いますが、これを動かしていくには、単に港湾のハードの面だけではなくソフト面もいろいろ支障となる面がありますので、港湾管理者ともども受け入れ意欲も十分評価しながら拠点的なところに対応していくということでございますので、国の施策と港湾管理者の思いを調整しながら対処していくことになるかと思っております。

部会長

分かりました。資源としては、廃プラと古紙と鉄くずになっていますが、その他、古タイヤなどもあるのではないかという感じもするのですが、どうでしょう。

環境整備計画室長

ここでは量的に大きいものを代表的に掲載しておりますが、これからいろいろなものが出てこようかと思っております。ただ、バーゼル条約により、廃棄物では困りますので有価物を対象にしていくわけですが、中古製品としては、自動車、テレビ、エアコンなどもかなり出ていくのではないかと考えております。

部会長

分かりました。

委員

こういう資料を見せられて、これについてと言われてもなかなか難しいのですけれども、資料2の5ページの表を見る限り、例えば古紙は、1997年から突然増えて出していますけれども、それまでの間はあまり輸出をしなかったということですか。それから1998年は非常に高いけれども、その次の年は低い。港湾が2010年とか2020年という長期計画をおとりになるときに、こういうものが果たしてどうなるのかという予測ですね。

それから、廃プラスチックにしても、どんどんとプラスチック製品をつかって、それを国内で使い古して廃棄物にして、それをよそに持っていくということでもいいのでしょうか、ということになると、本来はどの位のものが国で生産されることが望ましいのか。あるいは、循環型社会として国の中でそういうものが再生され再利用されることがどうなっているのかということがあった上で、なお東南アジアに行くのならば東南アジアに行くべき量が出てくるということではないのでしょうか。

それから、鉄くずは、2001年は数字が実数ではないから、こうなっているのかもしま

せんけれども、日本の産業構造がある意味で製造業を少なくしていつているときに、余りの鉄くずがどんどん出るという状況を想定して2020年などの将来計画に持ち込みをされているのか。その辺、国内でどのようになっているかという予測が今日の資料だけでは見られないわけですが、そこはどのようにお考えなのでしょうか。

環境整備計画室長

古紙の話で申しますと、中国や台湾からアパレルや食料品が段ボールに入れられて日本にどんどん輸出されている。その段ボールは回収されないまま、一方的な通行になっている。今、中国ではそういった段ボールの需要が非常に増えています。もちろん日本国内で古紙の回収をして製紙工場で再利用されているという実態がありますが、それとあわせてかなりの発生量が出ていますので、それは有効資源として国際静脈物流という形で活用していくべきかな、と思ってございます。古紙については、特に平成9年から数十万トンのオーダーになって、平成13年から100万トン以上の量に拡大してきておりまして、業界の方々の話では、これは今後もかなり大幅に伸びていくというふうに聞いております。輸出は具体的にはコンテナ詰めされて出されているわけですが、バンニングするヤードと申しますか、建屋を持った場所がなくて困っているということですので、我々としても、今、それにふさわしいものをどう手当てできるのかということで検討している最中でございます。

それから、鉄くずの話ですが、我が国の粗鋼生産が、現在、高炉で7,000万トン、電炉で3,000万トンの計1億トンの生産を行っているかと思えます。平成10年の鉄鋼の備蓄量が約12億トンということになっておりまして、リサイクル法施行による供給の圧力とか、あるいは電気炉の粗鋼生産量が減少することでの供給過剰が起こっている中で、蓄積量がどんどんたまっているという状況でございます。特に間近な話として、オリンピック開催で中国向け輸出が急拡大する可能性がありまして、本日の資料4の37ページに状況を示してございます。

部会長

古紙は台湾が非常に多いですね。これは何か特別な理由があるのですか。

環境整備計画室長

多いのは中国、台湾ともどもと聞いておりますが、詳しい分析はまだしておりません。

委員

鉄のスクラップは、今はそうですが、その供給過剰を修正するといえますか、バランス

をとることは、10年、20年先には無理なので、こういう傾向が続くということをおっしゃっているわけですか。

企画調査室長

鉄スクラップは先進国で生じてくるわけですがけれども、鉄スクラップのもとになっていますのは、基本的に自動車と、それからビルの解体工事によって鉄筋が大量に生じてくるわけございまして、そういうものが大宗の鉄スクラップになっていると伺っております。先ほど説明申し上げましたとおり、アメリカがかなりの輸出国になっているというのは、アメリカが先進国で、車を廃車にする、あるいはビルを壊したときに大量のスクラップが生じるということございまして。日本もかつては壊すよりも製造する方の量が多かったわけですがけれども、経済・社会がこのように成熟してまいりますと、むしろ壊してスクラップになる量が相対的に多くなっていくということが一つあると伺っております。

もう一つは、従来は国内で電炉メーカーに鉄スクラップが供給されていたわけですがけれども、委員が御指摘のとおり、日本の場合、粗鋼生産量が全体として基本的に低減しておりますので、電炉メーカー、電炉業界につきましても、需要としてスクラップの量が減る傾向にあるわけございまして。そうしますと、国内で生じてくるスクラップの量は、リサイクル問題等もございまして、傾向としては増えていく。需要先である電炉メーカーの使用量がそんなに増えていかないわけですので、結果として輸出に回るといふふうに見られているようございまして。

委員

リサイクルポートが静脈物流ということになると、廃材とは言わないかもしれませんが、もともとリサイクルの材料が発生するのは大都市が圧倒的に多いだろうと思うのです。そうすると、リサイクルポートみたいなものは、大都市周辺、そういうところに立地すると考えていいわけですか。

それから、コンテナを取り扱う港湾とリサイクルポートというのは、同じような物流で、重なってくるというふうにも考えてもいいのですか。

環境整備計画室長

量的には確かに大都市が多いわけですがけれども、今回港湾管理者から整備計画が提出されているのが25港、これは全国に分布しております。同じような店構えではなくて、自動車のリサイクルを得意にする港とか、廃家電の処理・リサイクルを得意とする港みたいなものがある、それらをネットワークで効率よくコストダウンしてリサイクルしていき

い。こういう姿を理想像と考えておりました、そういう意味では大都市だけに偏った話ではなくて全国的な分布になると思います。

委員

ということは、言い方が悪いかもしれませんが、大都市から地方に輸送して、そこで再生して、また資源化するというふうに考えていいのですか。

環境整備計画室長

そうですね。最終的な理想像としては、動脈物流の裏に静脈物流が乗せられて動くのが一番望ましい形かと思います。

委員

それは一番いいのしょうけれども、そういうものが起こりそうもないような感じがするのですが。

環境整備計画室長

輸送技術の問題がありますが。

部会長

物流・産業部会の方で特区という制度が考えられるのではないかという話がありましたが、この静脈物流はその特区とも関係しているわけですね。

環境整備計画室長

資料2の4ページでございますが、リサイクル特区のようなものを考えていきたい、実は、廃棄物の処理に関しては処理業者が積み替え・保管場所を確保しなければならないという要件になっているとか、港湾管理条例で廃棄物はできるだけ避けるといったことを決めている管理者も多くございますので、リサイクル特区においては、それらをスムーズに行えるように、港湾管理者が積み替え・保管場所を確保したり、あるいは条例を改正して、円滑な静脈物流の確保に向けた取り組みをしてもらえるような特区を設ける必要があるのかなと考えております。

部会長

データによりますと、こういうものは既に5～6年前から扱っているわけですね。

環境整備計画室長

はい。

部会長

そうすると、今特別困っている課題とか、そういうものがあるから、将来ますます増え

た場合にはその課題が大きくなっていくということなのではないでしょうか。今も既に取り扱っているわけですね。

環境整備計画室長

今は扱える物を扱っているという形かと思うのですが、御存じのとおり、産業廃棄物の運搬・処理に関しては各都道府県知事の許可を得ないとだめですし、一般廃棄物に至っては3,000余りの市町村のうち必要なだけ許可を得なければならない。しかも、それが廃棄物の種類ごとにということで、不法投棄等に対応するために厳しい状況になっているのが現状でございます。

委員

沈廃船とかグラスファイバーのボートなどの処理が非常に困っているわけです。それも、量がちゃんと集まらなくて、要するに港湾とか漁港のあちこちに散在しているわけです。そういうものもリサイクルポートで何か計画されておられますか。

環境整備計画室長

F R P 船につきましては、処理・処分といいますか、リサイクルといいますか、切り刻み方の大きさを運搬と処理にいろいろ問題が出てきますので、海事局の方で具体的にどういう形でやるのが一番よいのか、また拠点整備は全国で何カ所要なのかといった検討を進めている最中でございます。

委員

よろしくをお願いします。

委員

資料2の4ページで、リサイクルポートということが計画されています。これからこのような港湾ならではの新産業が計画されることは必要なことだと思います。先ほど国が地方自治体の管理者にその港を募っているというご説明がありました。このことについては、管理者が決め、進めるのではなく、港の将来計画として地域住民の理解を得ながらすすめていただきたいと思います。今まで、特に港が産業に特化し市民の理解を得にくい環境でしたので、このような新しい試みに対しては理解を得るような方法で進めていただくようお願いしたいと思います。

もう一つは、廃棄物のところでございます。海面処分場の延命化対策と書かれていますが、この廃棄物の問題は、廃棄物が出たから港が受け入れるということではなく、国民のライフスタイルをどう考えて頂くかということが最大の課題であり、ゴミを再資源化し、

廃棄物を極力少なくしていくという努力がまずは前提ではないかと思うのです。先日の港湾分科会で大阪湾のフェニックス計画のなかで、短期間の間にその受け入れが広域的に拡がった資料がお示しされました。また、港湾の環境を考えると干潟の保全などで水際線などの確保にかかわる問題が生じています。そのようなことを考えますと、これは港湾局だけの政策の問題では対応できないような課題に思えます。そのようなところの御説明いただけたらと思います。

環境整備計画室長

1点目のコンセンサスの話でございますが、その代表となるのが北九州市であり、北九州港かと思えます。かつては公害都市として洞海湾をはじめ海が非常に汚染されて苦しんだ町ですけれども、これが見事に克服しまして、今や洞海湾も非常にきれいな水質になってございます。そういった過去の経緯から、北九州市は市長をはじめとして環境問題への取り組みが非常に積極的でございます。今、響灘に自動車のリサイクル、家電のリサイクルをはじめ、総合的なものができつつあるわけでございます。

そういう意味で、内陸での最終処分場の確保がなかなか逼迫している中で、海への依存がだんだん高まってきている状況でございますが、いずれにしても、これは循環型社会の構築ということで全省庁的に取り組まれる話かと思えます。ただ、そのようにリデュース、リユース、リサイクルをしても、なおかつ処分しなければならない最終残渣が発生する。そういったものを受けとめていくということで、廃棄物海面処分場延命化策だけを講じて、どんどん野放しに受けていくというつもりはございません。そういった努力がなされて、なおかつやむを得ないものを受けとめていくというのが基本スタンスでございます。世の中全般の動きに対しては、もっとそういう面を強化してもらおうよう、環境省をはじめ各省にお願いしていく話かと思えます。

委員

他の省でもそうですけれども、生活スタイルを変えることがとても大事だと思いますので、そういったところで申し上げているつもりです。

部会長

よろしいでしょうか。そのような取り組みで行っていただくということだと思います。

それから、一つ質問です。産業廃棄物を受け入れることをやろうということですが、私がお聞きしている範囲では、国土交通省の方では広域処分場をおつくりになって建設残土等を受け入れているということですが、産業廃棄物との関係は現在どうなっているのです

ようか。

環境整備計画室長

廃棄物埋立護岸をつくる際に、あらかじめどういうものを入れるかということで、補助対象になるもの、ならないものという仕分けをきちんとしているわけですが、産業廃棄物については基本的に補助対象から外れている。ただ、平成13年度から、公共が関与し管理・運営されている産業廃棄物の中間処理施設により減量化、無害化された廃棄物、溶融スラグ等については補助対象にしましょうということで、一步前進しております。

さらに、その取組みを進展させるべく、静脈物流基盤として、廃棄物の保管ヤードの補助対象化の要求をしたわけですが、この要求は認められなかった経緯がございます。ただ、一方で、産業廃棄物は企業の責任だとばかり言っても、処理できなければ不法投棄等がはびこってしまう状況ですので、ある程度の縛りをつけた中で公共サイドもきちっと支援していくという仕組みをつくらないといけないかなと思っております。

部会長

建設残土というのは産業廃棄物ではないんですね。

環境整備計画室長

産業廃棄物ではありません。

部会長

こういうものが大量に出るのは大都会ですね。そして、今、産業廃棄物なんかは地方へ持って行って捨てているわけですが、責任は大都会側にあるわけですね。だから、それを受け入れるところに、例えば財政的措置を考えてあげるとか、そういう積極的なソフト面での新しい考え方ということは考えられないのでしょうか。

環境整備計画室長

委員も御承知のとおり、平成5年度からスーパーフェニックスの広域資源活用護岸の補助対象化が認められております。首都圏から出される建設残土は平成6年度から今までの累計で700万立方メートルほど出しております。北は石巻から西は広島あたりまで運んでおります。これは、建設残土が発生して、陸上で処理するのと同じ料金で処理できるものということで、発生側で運搬賃まで見ておられまして、大体広島あたりまでは無料で運んでいるという状況でございます。ただ、それも最近はだんだん苦しくなっておりまして、受け入れ側で少し負担してもらえないだろうかという声が発生側の方に出ております。スーパーフェニックスを取り巻く環境も平成6年にスタートした当時と比べて大分変わって

きておりますので、見直しが必要かなと思っております。

部会長

ぜひよい知恵を出していただいて、うまくいくようにしてもらいたいと思います。

委員

もう一度教えていただきたいのですが、今、建設残土は産業廃棄物ではないとおっしゃいましたね。すると、残土は一般廃棄物になるんですか。例えば、ビルの工事をやる時、地下をつくるために穴を掘りますね。そうすると残土が出ますね。この残土は何になるのでしょうか。

環境整備計画室長

残土は廃棄物ではないですね。

委員

廃棄物ではない。石巻まで運ぶのは土ではないということですか。

環境整備計画室長

広域資源ということで運んでおります。

委員

つまり、廃棄物ではなくて、残土は資源だということで運ばれるわけですね。

環境整備計画室長

はい。

委員

以前、大阪湾のフェニックスのときに、埋立の際に土を入れる比率はどのくらいですかと伺ったのですが、やはり土が入っているわけですね。それは何なのでしょう。廃棄物ではないわけですか。

環境整備計画室長

違います。大阪フェニックスでは一般廃棄物と産業廃棄物と陸上残土と浚渫土砂が入っているわけです。

委員

陸上残土として捨てているわけですね。

環境整備計画室長

はい。

委員

その陸上残土は、地固めをすると変ですが、フェニックスのときにも必要なわけですね。

環境整備計画室長

地固めをするために必要な分もありますけれども、一応陸上で発生した分は、そこで処分するという位置づけにもなっています。

委員

それは、ここで言う延命化、いわゆる土を海に入れることを必要とするか、あるいは、必要としないで、それは別のところで資源として使えばいいということになりますね。

環境整備計画室長

ええ。

委員

ここで、産業廃棄物の最終処分場として公的な関与を増大するというのは、土のことは全く頭の中にないということですね。

環境整備計画室長

念頭にあるのは廃棄物でございます。

部会長

それでは、時間の関係もありますので、次の第2章にまいりまして、「みなとまちづくりの推進」のところで御意見をちょうだいしたいと思います。

委員

一つ教えていただきたいのです。この中に「港湾」という言葉と「沿岸域」という言葉がよく出てきますが、「沿岸域」というのは、港湾区域にかかわらず、もっと広いところのことまで指して言われる言葉なのでしょうか。あるいは港湾区域の中の臨海部という言い方が正しいのでしょうか。つまり、臨海部と港湾区域の関係を教えていただきたいのです。

開発課長

一番わかりやすいのは、資料2の30ページをごらんいただきたいと思います。私どもが考えておりますのは、港湾区域というのは港湾の活動する一つのエリアですけれども、そこに関係するさまざまな環境要因あるいは利用要因がある部分の全体を含めて沿岸域だと。影響のやりとりがあるものですね。30ページでは、一つは環境面の話、それから「総合的な土砂管理等」というのが書いてあります。これは、一つ一つの場所はそれぞれの地域で

選んでいただくということだと思いますが、それを越えた範囲で、つまり、現在、港湾区域内は、重要港湾であれば港湾計画という一つの計画づくりをやってますし、海岸は海岸保全計画ということでやってます。それをエリアとしてひっくるめたような形で、30ページに書いてありますような、環境面、安全面、利用面の調整と維持のためのルールづくりをみんなで議論するべき時期ではないでしょうか。それぞれの省庁、特に国土庁が沿岸域圏の総合管理というものを先般の21世紀の国土のグランドデザインのときに打ち出しましたが、ああいうところで議論になっているものを、具体的にそれぞれのところでやってみてはどうでしょうか。国土交通省で言いますと、国土交通省の関係する部署が集まって、今、沿岸域総合管理の研究会を具体的に始めていますので、そういうものを受けた形で具体的なフィールドで皆さんで考えていただく。そして、より健康で健全な環境の中で私どもの生活なり生産なり消費ができるようにしていこうと。これは、ある意味で新しい提案です。今までもいろいろ言われていたのですけれども、具体的にやってみませんか、という提案をしているわけです。具体的な計画の中身や計画の作り方は今後議論をしていかなければいけないと思いますけれども、そういう内容のものでございます。

委員

昔で言う建設海岸と港湾区域の運輸海岸、そういうものが一体となって「沿岸域」というふうに、用途なり何なりで、そう呼ぼうということですね。

開発課長

そう考えるべき時代であろうということです。

委員

それで、「臨海部」というのはどうなのですか。

開発課長

「臨海部」は、沿岸の海の活動と陸の活動がそれぞれどこまでの範囲をするかというのがありますが、「沿岸域」の中にはその臨海部も含めています。絵の中に書いてありますが、さまざまな活動から出てくる環境等がありますので、そういうものを入れて議論をしていかなければいけないという意味を持っています。

委員

資料4の28ページには「臨海部低未利用地」とありますが、この臨海部というのは、港湾区域でなく、今おっしゃった部分で言えば、いわゆる沿岸域の中というふうに見ていいのですか。

開発課長

資料4は資料の性質が違っておまして、先般の分科会に出した資料の抜粋でございます。28ページは、私どもの問題提起として、現在臨海部として例えば工業地帯としてつくったものが、ある意味では役目を果たして低未利用地化している、それを新しい時代に向けてどういう形で利用転換をしていくか。先ほどのリサイクルポートではありませんが、新しい産業と物流活動、それから生活の空間として生まれ変わらせることができるかという問題提起でございまして、現在どれくらいあるだろうかと調べたものでは民間の所有地で約5,000ヘクタールだと、そういう提案であります。

先ほどの「沿岸域」は、この民間所有地も当然含みますが、それぞれのエリアでどれだけ含むかを考えていただいて議論をしていただければいい、5,000ヘクタール全部を沿岸域の中で議論するという事ではないということです。

委員

資料4の31ページの「臨海部」も、港湾区域の中でということですか。

開発課長

これは私どもができる範囲での提案ということで、3月29日の分科会でお出ししたもののイメージです。しかし、防災等に関しましては、私どもの実際にタッチするエリア以外でもこういうものが当然あってしかるべきだということです。

委員

質問なのですが、港湾計画を立てるときに非常に難しいのは、全体の沿岸域の利用計画といたしますか、ここは自然海岸として残しておく、ここは水産関係だとか、こういうものの調整は非常に難しいのが普通ですね。そうすると、今回はそういう調整を先にやろうというところまで考えておられるのですか。

開発課長

港湾計画の基本方針を平成12年12月につくりましたときに、港湾計画の中でも、部長がおっしゃいましたような、ここは残すものだということをはっきり明示しようということをやりたいまして、新しい港湾計画はそのような形にしようと思っております。港湾計画の場合、ある意味では重要港湾の港湾施設の規模や配置がメインになりますが、資料2の30ページに書いてあるような部分をメインに議論するのは難しいので、それぞれの地域でと。

さらに申し上げますと、こういう提案をいたしましたのは、一昨年、次世代港湾ビジョンということでいろいろ議論をしましたときに、地域の皆さん、市民の皆さん、国民の皆

さんが、沿岸域の環境問題とか、いろいろ問題意識を持っておられる。資料2の41ページをお開きいただきたいと思いますが、これは一般の国民の皆さんのニーズ調査の結果で、沿岸域総合管理研究会で新たにやったものですが、これを見ても海辺の自然環境とか海岸漂着物とか、市民がどういう形で近づけるのかと、そういう問題意識を持っておられますので、こういうものも含めて沿岸域の環境計画の中で議論ができるような形で提案をさせていただいたと思っております。

ですから、これは全く新しい、かなり広い範囲の提案ですので、国土交通省の中で、国土計画局も入りましたから、国土のランドデザインのときの議論も踏まえて、いろいろ意見調整しながら提案していきたいと思っております。

委員

もう一つ、要望です。この「みなとまちづくり」というのは、ここの中に歴史的建造物の保全といったことも考えながら美しく文化性に富んだ空間の形成を図ると書いてあるのですが、建造物の保全だけではないだろうと思うのです。その港の歴史性、そういうもの全体を考えながら、その港の個性づくり、ウォーターフロントの個性づくりを行っていくものだと思います。ですから、そういう表現にしていただければと思います。建造物だけではないということです。

開発課長

わかりました。

私どもが今回「みなとまちづくり」という形で御提案させていただいたのは、港湾計画という施設計画での議論はありますが、住民に身近な風景やインフラ、そういうものを住民の皆さんと一緒に計画して、つくって、維持していく。それは次世代に継承するということになると思いますが、それぞれのみなとまちの歴史等、どういうものが守られてきたのかということも議論しながら、自分たちの世代から次の世代にどういうものをきちんとつくっていくか。ただし、それも自分たちの世代が楽しいものでないといけないだろう、健康な状態でないといけないだろう。そういうことを皆さんに考えていただくということで、ちょっと違った切り口での提案になりますけれども、ある意味では社会実験的に、きちんとした法定計画ではありませんが、私どもとしてはアドバイスしかできないかもしれませんが、ややこしいときにはコーディネーターとして港湾管理者が出てくるかもしれませんが、そういう形でやっていくべき時代に入っているという認識のもとに、こういう提案をさせていただいたわけです。

委員

歴史性と同時に、風土性ということがよく言われていますね。だから、個性的なみなとまちづくりをするには、その歴史性や風土性という言葉を入れた方がいいのではないのでしょうか。その辺は、委員が御専門かもしれないのですが、どうでしょう。

委員

御説明を伺うと、ソフト重視の政策と地域を尊重したご説明に伺えますが、この文面では、単体・単体の整備イメージが強く表現されているように思います。今、開発課長がご説明されたことは、これからのみなとまちづくりにはとても重要なことだと思います。今までの全てのウォーターフロント整備が、特に地域の特性や個性を活かしきれたとはいえない整備ではなかったか、という点などを踏まえると、これからは地域の皆さんに愛されたみなとづくり、まちと一体となったみなとづくりを行うと点を強調していただくと魅力的な政策になるのではないかと考えております。

それから、みなとまちづくりは、先ほどお話も出ましたが、港湾区域と都市との間に見えない境界線があり、利用、法等の面から地域づくりとしてはなかなか一体として計画できなかったことがクリアされるというお話なのでしょうか。

開発課長

実は私ども、60年代からポートルネッサンス調査から事業にということで、さまざまなところで市民の皆さんにも入っていただきながら、自分たちの港の歴史から始まって、どういう形で再生していくかという議論をさせていただいております。実際うまくいったところと話だけで終わったところがあるわけですが、うまくいったところは、その地域の方々が真剣に議論に加わっていただいて、計画づくりから、実際の整備するときもその後の維持も、自分たちが使う空間だということでやっていただきましたので、そういうものを見ながら、こういう提案が今回できるかと思えます。

それから、都市との関係ですが、住んでおられる方々は当然そういうエリアの区別はございませんから、その方々の提案ということでまず話を進めたらいいと思うのです。国土交通省ということになりましたし、地方整備局でも一体的にやるように動いていますので、本当にやらなければいけないことが地域の皆さんと一緒にいい形で描けるか。

私どもが一つ考えていますのは、最初から絵を描くのではなくて、この町、その中の水辺の空間をどうするのかというコンセンサスをまずつくっていただく。ここであえてウォーターフロント整備事業と書いてあるのは、水際線から変えていこう、水際線が変わるこ

とによって皆さんの意識も変えていけるのではないかとということです。こういう水際線ができるのだったら、後ろもこういう形で地域として使えるではないかと。これは、海岸事業も含めて既にいろいろなところで階段護岸をつくりましたが、その後の土地利用がどんどん楽しいもの、人がたくさん集まるという意味での都市的なものになりつつありますので、そうした中で地域の皆さんにもいいビジネスのチャンスが提供できるようなプログラムをつくっていただけたらいいかなと思っています。ただ単に絵を描いて、それをやるということではなく、その中で自分たちが生活できる過程をつくっていくという思いも少しあるわけです。なかなか具体例がお示しできないのが残念ですが、そういうことを考えております。

委員

国の政策として「国民のよりよい暮らしを実現するための港湾政策」ということですが、港を取り巻くエリアは国、県、市、民間が管理するところと輻輳しています。

開発課長のご説明を伺うと、計画づくりのプロセスを重視していきたいということですが、この文面を読ませていただきますと、空間整備ということで書かれています。美しい、使いやすいみなとづくりとは、次世代への豊かさを育むことと是非進めていただきたいのですが、国、県、市と民間の調整は、その計画が具体的な空間を形成していくことになるのでしょうか。

開発課長

その点については、資料2の12ページをごらんいただきたいと思います。12ページは非常にかたい表現になっていますが、仮称ですが、「みなとまちづくり計画」の策定に当たって、地域のいろいろな皆さんが計画策定に参画する中で、エリアを越えて議論をして頂く。管理をするから、それは使ってだめということではなく、管理はいろいろな人がしていますけれども、一体的に利用するという物の見方ができるのではないかと思います。今まではそういう形になっていないところがあるかもしれませんが、そのための枠組みとして、まず地域でそういうプランをつくってやっていきたいと思います。

委員

小さい港湾がたくさんありますね。新しい長期計画の中では、そういうところがどういうふうになり捨てられないで生き残っていくかということが興味津々としているところがあるのですが、そういう中で「みなとまちづくり」ということが考えられているのかなという感じがするのです。

一つは、資料2の11ページを見ていても、言葉で抜けているのではないかと思うのは、そこに住んでいる人たちの生活とか、もう一つは、水産か漁業かは分かりませんが、そういうものが小さいみなとまちのキーワードではないかというふうに感じますので、そういうものをうまく組み立てていただきたいと思います。

開発課長

資料2の34ページをご覧頂きたいのですが、地域の個性的な港とはどういうイメージかということを一昨年の新世紀港湾ビジョンのときに議論させて頂きました。先ほどおっしゃいましたような地域の資産としての漁業や観光など、いろいろ楽しいことができる、さらには港から地域の町が発達したこともあるでしょうけれども、そういうところが一つずつ自分たちで考えて、こういう形にしたい、こういうみなとまちにしたい、それをこういうプログラムでやりたいというものを活かせるような政策展開をしていくべきではないかと思っています。当然のことながら、水産業、漁業も一つの地域資源であり、地域の魅力の一つだと理解しておりますので、「みなとまちづくり」の中にそういうソフトの演出、味覚の新しい演出まで含めて、どういう形でうまくやれるかというのは、それぞれ地域で提案をしてほしいというメッセージを込めております。

港湾局長

委員の皆様が言われているように、ここは非常に大事なところだと思っております。

誰がみなとまちづくりを進めていくかということですが、旧運輸省の港湾審議会の時代にお示しいただいたように、大きな地方分権の流れの中で国の役割と地方の役割をはっきりさせていくべきだということだと思います。そのときにありましたのは、全国あるいは地域ブロック、こういう中で効率的・効果的な港湾機能の配置、これは国がある程度の方針を示すべきだということ。それから、国際・国内の海上ネットワークの拠点としての施設整備については、必要最小限のものは国がやるべきだということ。もう一つ大きな柱として、多様性に富んだ国土づくりを実現していくために、港湾の整備・管理システムは地域の主体的取り組みを支援・強化するようなものにしていくということで、要するに、地域づくりは地域主体だということをはっきり御指摘頂いているかと思っています。

今回のみなとまちづくりにつきましても、基本は、地域の活力を支える、あるいは個性ある地域づくりというのは、地方公共団体あるいは地域住民の方が自ら取り組んでおられることで、そういう方々にどういう形で主体的に取り組んでいただくか、国として支援するところはどこがあるのかということをございますので、その辺についてさら

に議論を深めていただきたいと思います。例えば、我々の気持ちとしては、計画の策定段階から実施まで、地元市町村、あるいは民間の団体、それからものによってはNPOの方々の参画を得てやっていく形、取り組み方の形としてどういうものがあるのか、そういうことをこの中で出していただければというふうに期待しています。

それから、これは単体的なものではなくて、そもそも地域づくりというものがあって、そのために必要なところがあればこういうウォーターフロントもあるだろうと考えていますので、全体の概念がもう少し広いものになればいいなと、その中で水産業の町もあるでしょうし、観光の町もあるだろうと思うのですけれども、この辺が一つの大きな柱として必要ではないかと考えております。

ぜひ御指導を頂きたいと思っています。

委員

非常にソフトな感じで、イメージを地域にあわせていこうというお考えだと思うのです。その分はわかるのですが、資料2の34ページを見ると、中はせっかくやさしくても、「歴史、ロマンが実感できる港湾」というふうに、最後は鎧を着てしまうんです。多分新エネルギーの拠点になるということでは「港湾」かもしれないと思うのですが、もう一つ、「若者が集う」という場合は「みなと」ぐらいでないといけないのではないかと。これをお出しになると、地域の人たちは全部「港湾」という鎧の中でしか対応ができなくなるのではないかとこのように見えるんです。「港湾」と「みなと」はどこが違うのかと言われるかもしれませんが、機能的なこととその地域で共通のイメージを持つものが、分けるという意味ではありませんけれども、混在しているのが港湾の今の方針ですよとおっしゃるのなら、ここの中の幾つかは「みなと」でいい字句が結構あると思うのです。

部会長

どうもありがとうございました。ひらがなの「みなと」をもう少し入れた方がいいね。これは確かに堅過ぎる。

委員

先ほど、資料2の30ページで「沿岸域」という言葉がありましたけれども、一つ一つの港湾とか、そういうエリアにとらわれずに、地区といいますか、地域といいますか、もうちょっと広い範囲で物を考えてはどうかと思います。従来の各省との縄張りとか、そういうものを横につなげていく時代になっているのではないかとこの感じがしますので、局長が言われたように、いろいろなものにとらわれずに、各省の制度はそのまま利用して、連

携をとってやっていくような手法がいいのではないかというふうに感じております。

部会長

ありがとうございます。

それでは、「みなとまちづくりの推進」についてはまた後で伺うことにして、時間の関係もありますので先へ進ませていただきます。3番目に「安全で安心な地域づくり」のところをお願いしたいと思います。全体が終わってから、また振り返ってお話をいただければと思います。

委員

資料1の6ページに「保管場所確保の義務化」とありますが、これは例えば自動車と言う車庫証明みたいなものを必ずとりなさいとか、そういう制度的な面も入るのでしょうか。

環境整備計画室長

放置艇問題に関しましては、私ども、平成12年3月に港湾法を一部改正して放置禁止区域の指定等の制度を設けておりますし、さらに平成13年6月には小型船舶の登録等に関する法律ができております。実はこのときにも、保管を義務づけるような制度を設けたいと思ったのですが、まだ収容能力が圧倒的に不足している現状でありまして、義務づけても係留保管するところがないという状況下では、まだだめだという話でございます。現在、放置禁止区域等の指定を行いつつ、保管場所の拡大を図りながら、やがては保管場所の義務化をするようなものにつなげていく必要があるかなと認識しております。

部会長

いかがでしょうか。それでは、最後まで進んで、また振り返って皆さんの総合的な御意見をお聞かせいただくことといたしまして、4番目の「港湾施策を実施する上での横断的な重要事項」のところに入ってみたいと思います。

皮切りに私から質問させていただきますが、二つありまして、一つは、資料1の7ページに「港湾間の広域的な連携」とありますけれども、機能の種類によっていろいろ連携の仕方が違うと思うのです。こういう考え方は国土計画あたりでは広域圏の設定等があったと思うのですが、今回も、広域港湾といいますが、そういうものの設定は考えておられるのでしょうか。まずそれが第1点です。

第2点は、同じ7ページに「既存ストックの有効活用」とありまして、「機能的に利用者の要請に合致しなくなった施設について」という表現がありますが、この辺の基準はお作りになるのか、ならないのか。基準がないと、ちょっとあいまいで、難しいのではない

かと思いますが。

以上の2点についてお伺いします。

計画課長

第1点目の御質問については、先ほどもちょっと触れましたが、資料2の27ページをごらんいただきたいと思います。一昨年の港湾法の改正に伴いまして、基本的なところについては基本方針の変更ということで、国土交通大臣の告示、当時は運輸大臣の告示でございましたが、そういうものを示してございます。それをさらに、具体的な項目について、それぞれ広域的な連携を具体的内容として定めていこうと思っています。今、部会長のおっしゃられた広域港湾というところまで行くかどうか、これは今後の議論ですけれども、少なくとも基本的なところについては国がある程度イニシアティブをとりながら基本的な考え方を取りまとめ、例えば東京湾なら東京湾で関係の港湾管理者の入った場が既に設けられておりますので、そういう場も活用して全体の調整を進めていきたいと思っています。

2点目の既存ストックの活用につきまして、どういう基準にするかは、それぞれの機能によって違う面もございますので、これからの課題ではありますが、何らかの基準を作成できればと思っています。そういう基準をつくることによって、スクラップをしたり他用途に転用したりということが港湾管理者サイドでもかなり取り組みやすくなるという感じがいたしております。

以上です。

部会長

ありがとうございました。

先ほど来、いろいろと他省庁にまたがる問題等があったわけですが、そういうものは政策11の「沿岸域の総合的管理の推進」に含まれていると考えてよろしいわけですね。

開発課長

大体含まれると思いますが、御承知のように、例えば東京湾なら東京湾再生計画がございます。資料4の39ページをごらんいただきますと、「東京湾蘇生プロジェクト」とございますが、これは全省庁挙げて取り組んでいるという形で、蘇生という一つの目標に向かって動き始めているものもございます。ですから、先ほどの沿岸域の管理計画もありましたけれども、いろいろな動きの中でそれを一緒にしてもいいし、それはそちらの方で全体で検討して、その結果を前提に議論するのもいいということで、そこら辺は臨機応変に考えてみたいと思っています。

部会長

もし4番目も特に御意見がないようでありましたら、全体を通じて言い残した部分をおっしゃっていただければと思います。

委員

「よりよい暮らしを実現する港湾政策のあり方」の環境・安全等部会の検討としては本日のご説明を伺うと、ソフト政策も充実され、そのプロセスも解りやすくしていきたいという主旨は大賛成です。特にこの分野は国民への理解、参加、協力を得なければ具体的な施策が展開しないと思いますので、求める方向性という点でのわかりやすさを環境・安全等部会のテーマを設定してもよろしいのではないかと思います。今までは美しく使いやすい港を目指して、それに加えて、豊かさ「より豊かな生活をみなとから」というような。海や海岸線などの自然環境や、計画される「みなとまちづくり」が地域の活力を与える源になってくると思いますので、全体を通した副題みたいなものがあつた方が理解しやすくなるのではないのでしょうか。

施策一つ一つが単独で見えてしまうと予算どりの形にしか見えなくなるとも思いますので、この施策によって港がどういう豊かな環境づくりができるのかということを最初に打ち出していただいて、その政策としてこういうものがありますという形の方が理解を得られやすいのではないかと考えております。そしてこの一つ一つの施策が生きてくるのではないか、地域と港が一体となった地域づくり、活力あり魅力あるみなとづくりができてくるのではないかと考えています。

それから、港湾というと、沿岸域の港、都市周辺がどうしてもテーマになってまいりませけれども、港の利用という場合、港が無い県も、港を利用するエリアですね。本当はそういう方々へも港への理解を深めていただきたいと考えております。特に日本は海の国で、港を大事にしていかなければ、これからの国際競争力や経済性もあり得ないのではないかと考えていますので、港だけにとらわれずに、もう少し総合的に国全体で考えていただければと考えております。

部会長

事務局の方で何かコメントはございますか。おっしゃるところを汲んでいただいて、文章表現その他適切な所にご意見を入れていただければと思います。

開発課長

ありがとうございました。まさしく私ども、今模索している最中でして、どのように提

示をしたら国民の広範な御理解がいただけるか。海が元気だったときは日本も元気だった、港が元気だったときは日本も元気だった、それぐらいの話を本当は数字でお示しできればと思っているのですが。

実は、次回にはアウトカムということですが、私ども、この「みなとまちづくり」ではシビルポートということを行っているわけです。市民と企業、船、荷主、いろいろな形で分かれる方々に、市民でも、山の方といいますか、港の無い地域の方々もいらっしゃるわけですから、どういう形で港のサービスを提供できるかというところまで本当は行かないといけないのですが、やっと始めたばかりで頭を悩ませているところでございます。

話がちょっと脱線するかもしれませんが、この4月から、総合学習の関係で、山の方々も含めて日本全体、港が何をしているかということをお知らせしようと、港に来ていただいて、港のある町の小学生との交流の中で日本全体を考えていただくようなプログラムを密やかに考えていますので、そういったものを活かしながら、小学生が来たら親も一緒に来てみんなで考えるという中で、元気の出る日本を港からつくっていったらと思っておりますので、引き続き御指導をお願いしたいと思います。

計画課長

議論として順序が逆になっているかもしれませんが、本来は委員がおっしゃられたように骨太の考え方といいますか、哲学といいますか、理念があって、それから個別の政策なり具体的な施策に入っていくべきかもしれませんが、今回はむしろ素材の方から先に議論をしていただいたので今のような御感想をお持ちになったのかもしれませんが、次回以降は、今日の御意見も踏まえて、そういった部分についても充実をさせていきたいと考えます。

委員

物流関係の施策も含めて、どのぐらいの数の港湾が整備されるのかということが皆さんの関心の強いところではないかと思えます。事業量をどうやって示すかというのは難しいでしょうけれども、こういう港が何カ所ぐらい、こういう港が何カ所ぐらいというものが非常に興味あるところだと思えますので、そういうものを、全部明らかにせよというのは難しいのしょうけれども、わかりやすく、オープンにさせていただきたいという感じがするのですが、いかがでしょうか。

計画課長

最終的にどういう形で整理をさせていただけるかというところはあるかもしれませんが、例えば今回の長期計画の中では、アウトカムを設定して、それを実現するために、どのぐら

いの投資額、どのぐらいの場所で事業をしていくか、少なくとも事務的な整理としては何らかの形で出していきたいと思っています。

部会長

港のことについては皆さんよく御存じだろうと思っている方が多いのではないかと思います。案外知らないのです。私も、地方港湾審議会などに出ています。いろいろと御意見を聞くと、その審議会の議員の先生たちからも、港で何を扱って、それがどういう効果を地域に与えているかということが、どうもはっきりわからないのです。そして、「あっ、そうだったの」というような話もあるわけです。

卑近な例では、私が住んで、今大学に行っている青森県の下北半島には、鶏を育成したり、豚を飼ったり、いろいろなファームがあるのです。そういうファームの経済成長といえますか、昨年に比べて付加価値の伸び率、所得の伸び率がすごいのです。県で1番や2番というのはそういうところ。それで不思議だなと思っていたら、案の定、それは八戸港を利用して飼料を安く購入することができるようになったので、こういうふうには付加価値が上がったのです。こういう話を聞いたりすると、なるほどと思うわけです。みんなはそういうことを知らないわけです。だから、港湾局サイドも港のそういうPRをもっときちんと、わかりやすくやっていただくと、計画を立てる際にも支援を受けやすいということになるのではないのでしょうか。これは蛇足ですが。

委員

非常にソフトな話で申し上げるならば、港の魅力とは何かと私が思うと、ゆったりした時間なのです。その時間は、場合によると夕日になる時間でもある。交通で言えば、空港も鉄道もみんな慌ただしいわけですが、そういう中で、ポオーツという汽笛と、長くある所に佇んでおられる時間というものが強調されればいいのだけれども、この資料を見ても、やはり空間でしかないと思うのです。

私は港で関心があるのは、大阪の天保山で夕日が沈むのをたくさんの市民がサントリー館のところで見ていますね。それから、港ではありませんけれども、宍道湖に夕日が沈むのを島根県立美術館で見て、しかもその美術館は日没から30分で閉館をする。決して6時とか7時ではなく、自然の夕日が落ちてから30分後に閉館しますよというふうに自然の時間に対応している。そういうことが港のイメージ、あるいは港でいろいろなものをおつくりになるときに対応できると、市民・一般の人、旅人も含めて、港というものがもっと、いわゆる工業的なもの、あるいは物流というものはそれなりにあるかもしれませんけれど

も、それによって「景観」と書いてあるものが生きてくるのではないかと思います。

部会長

ありがとうございました。

先生方からいろいろ御意見を頂戴しましたので、これらの御意見もいかしていただきながら、次回にはまた新しい資料をつくっていただければと思います。

先生方、今日はこんなところでよろしゅうございますか。それでは、今日はこのぐらいにして、第2回部会に向けて、今日の意見をもとにいろいろ御検討していただきたいと思います。それでは、お返しいたします。

管理課長

先生方、大変貴重な御意見を賜りまして、どうもありがとうございました。以上で第1回環境・安全等部会を終わりたいと存じます。

なお、第2回環境・安全等部会につきましては、委員の皆様方の御予定を頂戴いたしました結果、6月10日、10時より開催を予定いたしておりますので、よろしく願いいたします。

本日は大変お忙しい中、どうもありがとうございました。

委員

今度は何をされるのですか。

企画調査室長

今日、御提示申し上げました政策案につきましていろいろ御意見を頂戴しましたので、次回はそういった御意見をもとに文章化を少し図りたいと思っております。それが一つでございます。

もう一つは、議論の中でも申し上げましたけれども、アウトカムというものを、完全に決めたという形にはなりません。私どもで今考えておりますアウトカムの指標、こういうものを考えておりますということで御提示申し上げて、これについての御意見を賜るといのが基本的な考えでございます。

管理課長

それでは、どうもありがとうございました。

閉 会