

平成14年6月10日（月）

於・4階特別會議室

交通政策審議會港灣分科會
第2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、「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（継続）	
（１）中間報告素案について	2
（２）アウトカム目標（案）について	23
一、閉会	36

開 会

管理課長

交通政策審議会令第8条によります定足数に達してございますので、ただいまから、交通政策審議会港湾分科会第2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、大変お忙しい中御出席賜りまして、まことにありがとうございます。

まず、本日の資料の確認でございますが、お手元に資料一覧をお配りしてございます。もし足りないものがございましたら、事務局の方にお申し出をいただければと思います。よろしゅうございますでしょうか、足りてございますでしょうか。

本日の委員の先生方でございますが、杉山委員が所用のため御欠席でございますが、それ以外の委員の皆様方、全員御出席でございます。よろしく願いたいします。

それでは部会長、本日の議事につきましてよろしく願いたいします。

部会長

どうも皆様、おはようございます。朝早くからお集まりいただきまして、ありがとうございます。よろしく御審議のほど、お願い申し上げます。

「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（継続）

（1）中間報告素案について

部会長

皆様のお手元にあります資料によりまして、審議を進めていきたいと思っております。

諮問事項に関する環境・安全等部門の内容につきまして、第1回環境・安全等部会ではいろいろと皆様方に御検討いただきましたけれども、これらの御意見を踏まえまして、きょう素案が出てまいっております。

この中間報告素案につきまして、事務局からまず御説明をお願いしたいと思います。

企画調査室長

それでは、資料の説明をさせていただきます。

私、港湾局計画課企画調査室長の林田でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

本日、資料が2つございまして、お手元に資料1、中間報告素案というものと、資料2、アウトカム目標（案）としたものがございます。最初に、中間報告素案を御説明申し上げたいと思います。

この中間報告素案でございますが、これは本日この文書につきまして御審議をいただきまして、次回の部会に諮らせていただきます。その後、7月に開催予定の港湾分科会におきまして、中間報告ということで取りまとめをお願いすることになるかと思っております。

また、アウトカム目標の方は答申の素案そのものということではございませんで、中間報告

を取りまとめいただく際に、あわせて御意見を頂戴するという位置づけでございます。

それでは、中間報告素案について御説明を申し上げます。ページを繰っていただきますと、2ページから3ページに目次がございます。この目次に書いてありますの「はじめに」という部分、それからの港湾をめぐる現状と課題という部分につきましては、今回の部会で初めて御提案を申し上げている部分でございます。

の港湾政策の展開という部分は、前回の部会で政策案として御提案申し上げ、御審議を賜ったものを文章化したものでございます。

最後のの21世紀型港湾行政への改革につきましては、第一回部会で「港湾政策を実施する上での横断的な重要事項」と題して、御提案申し上げておりました内容に大きく追加をいたしまして、長期計画の見直しなど港湾行政の改革そのものについて、さらに御提案をさせて頂いたというものでございます。

それでは資料の説明に入らせていただきますが、委員の先生方におかれましては、お手数ではございましたが事前にお読みいただいておりますこと、また全体のボリュームも相当多くなっておりますことから、説明は簡略に行いたいと考えております。

まず、4ページをごらんいただきたいと思います。ここでは港湾政策に関しまして、ここ数年の間に取りまとめられました平成11年12月の港湾審議会答申、平成12年12月の新世紀港湾ビジョンについて触れました後、新たな港湾政策が必要となったこと、そして、その政策は何よりもまず、ソフト面の対策を充実させるべきものであることを述べております。

次に、港湾をめぐる現状と課題と題しまして、我が国をめぐる社会経済の変化が最初にございます。続けて、港湾の歴史的役割について述べた後、物流の効率化ということで、中国を中心としますアジア諸国との水平分業や、我が国産業の空洞化の進行、あるいは衣料品・家電製品、野菜、魚介類等々をはじめといたしますアジアからの輸入の増加といった現象について述べまして、さらに国際物流の効率化を推進することが、国家の安全保障上の重要な課題であり、また高コスト構造の是正などを通じた、全体効率的な物流システム構築の実現が求められているということを述べております。

続けて、アジア域内における国際的な港湾間競争への対応、さらに産業競争力の強化、地域経済の活性化、産業の再生について触れましてから、循環型社会の実現や環境に優しい交通体系の構築という環境問題、さらに個性を生かしたみなとまちづくり、あるいはまた次のページでございますが、地震や高潮・津波対策という防災・安全の問題に触れております。

さらに、財政制約への対応ということで、ソフト対策の強化や既存ストックの有効活用の必要性を言っております。

さらに、広域的な視点ということで、港湾同士の連携や広域的な行政が求められていることを述べております。

最後に、「国民とともに歩む行政を目指して」という見出しで、アカウントビリティの向上、住民参加型行政の充実、民間投資の積極的活用などの導入ということと、本中間報告の意義を述べさせていただいております。

以上が、港湾の現状と課題でございます。

次に8ページから、大分長くなっておりますが20ページまでが港湾政策の展開ということで、さまざまな具体的な施策を記述しております。このうち8ページから14ページまでは、本日夜開かれます第二回物流・産業部会で御審議いただく部分でございますが、本部会での御審議の参考にさせていただくということでお配りしております。従いまして、本部会では15ページから御審議をいただくことになろうかと思っております。

15ページをお開き頂ければと思っております。最初の「循環型社会の構築など環境問題への対応」というところは、第一回部会でお示ししました政策案につきまして頂戴いたしました御意見などを参考にさせていただき、ほぼそのまま文章化をしておりますが、(1)の静脈物流システムの構築の部分に、新たに公共事業のリサイクル化の推進という施策を書き込んでおります。港湾の開発などに伴い発生します浚渫土砂の有効利用、総合的な建設副産物対策の推進ということをやっております。

それ以外の部分をざっとごらんいただきますと、第一回部会でお示ししました政策案でもかなり詳しく述べさせて頂いておりましたので、そういった内容のものを書き下したという形になってございます。

17ページからのみなとまちづくりの推進につきましては、第一回部会でお示しした政策案ではどちらかといいますと、生活やレクリエーション空間を形成していくんだということを中心に提案をしておりました。今回はより総合的にみなとまちというものをとらえまして、地域における産業の振興、地域経済の活性化というようなことを、観光産業や水産業といった具体的な産業名を出しながら大きく前面に出した上で、さらに海上交通が住民の日々の交通手段であるということですか、港が地場の資源や一次産品を消費地へ輸送するための拠点となっていることなど、地域の果たす港湾の重要な役割に大きくページを割いてございます。

19ページからの安全で安心な地域づくりは、前回の部会でお示しをいたしました政策案を文章化したものとなっております。ご覧頂ければと存じます。

21ページから24ページまでは、21世紀型港湾行政への改革ということで、最初に港湾行政の改革と題しまして幾つか項目を掲げてございます。最初の「長期計画のあり方の見直し」という部分は、第一回部会で御紹介いたしました、国土交通省としての公共事業関係長期計画にかかわる見直しの基本的方向に盛り込まれておりました項目に加えまして、その他の事項にかかわる改革として、パブリックインボルブメント、あるいはローリング、計画の見直しといったことを述べております。

今申し上げました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は、お手元にお配りしております参考資料1、これは第一回環境・安全等部会資料の抜粋でございますが、この最後にお付けをしております。

文章に戻っていただきまして、 から まではアウトカム目標の重視、既存ストックの有効活用、ハード・ソフト施策の戦略的組み合わせ、コスト縮減、事業のスピードアップ、民間資本・能力の活用という各項目につきまして、それぞれの施策の意義、背景、内容などを記述してございます。

さらに、22ページの(2)以下でございますが、事業間の連携、投資の重点化、港湾整備事

業の透明性・効率性等の向上、港湾に関する情報の蓄積と開示といった項目を御提案申し上げております。

これらの項目は、先ほど御説明を申し上げました「港湾政策の展開」の各政策において、いわば横断的な事柄として触れてまいった項目でございます。ここで改めて港湾行政の改革の重要な柱ということで、取り上げさせていただいた次第でございます。

23 ページの真ん中ぐらいから 24 ページにかけまして、広域的、国際的な視点からの港湾行政の展開ということで記述をしております。

(1) 港湾行政への広域的な観点の導入と、(2) 沿岸域の総合的管理という 2 つの項目につきましては、第一回部会で政策案として御提示申し上げた部分に入っていたものの文章化を図っております。

(3) の、港湾政策のさらなる国際的な展開という部分は、今回新しく書き加えたものでございます。ここに書いてありますとおり、例えば国際的な展開ということで申し上げますと、港湾行政の場合には従来、いわゆる O D A の分野、経済協力が主たる活動の分野でございましたけれども、近年の人、モノ、情報のグローバル化の進展、あるいはアジア地域の港湾の発展を考えますと、もっと幅広く国際的な情報のやりとり、日本から情報を発信するということが、あるいは諸外国の港湾にかかわります情報を収集し、分析し、それをまた発信していくということがさらに必要となってきたということで、そういった施策を講じていきたいということを述べております。

以上で、中間報告素案の説明を終わらせていただきます。どうも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。

膨大な資料ですけれども効率よく御審議いただくために、全体構成、それから目次の大きいと、あと、そして最後のとあるようでございますので、その順番にまずやっていって、そして最後にアウトカム目標というものがあるようでございますので、それを皆さんで少し御意見を述べていただくということにしてよろしいでしょうか。こういうことで進めたいと思います。

よろしいようですので、最初に全体の構成のあたりはいかがでしょうか。全体の構成について、このようなことで素案を立てていってよろしいでしょうか。この辺、御意見もしございましたらお願いしたいと思います。

何か特に変わったこと、落ちていることとかございませんでしょうか。いかがでしょう。全体の構成はこんな構成立てでよろしいでしょうか。

もしございましたらまた後で、いつでも結構でございますからおっしゃっていただいてもよろしいかと思っておりますので、次に進めさせていただきます。

次は「はじめに」というのと、港湾をめぐる現状と課題ということで、と という章立てになっておりますけれども、この目次のとあたりについて、ひとつ御議論をお願いしたいと思います。

「はじめに」という中では、アジア諸国、中国等々の成長ということ、それから公共事業の

あり方論を、こういったようなことで問題になっているということがいろいろ書いてあるよう
でございます。 の方は港湾をめぐる現状と課題ということで、皆さん御承知のあたりかとも
思いますけれども、いかがでしょうか。

委員

全体に関する事なので、ここで申し上げるべきかどうかという迷いもあるんですが、事前
に拝見してきょうまた再度拝見した全体的な印象を、まずひとつ申し上げたいと思います。

今求められていることを総ざらいすることはすごく重要で、非常によく整理をしていただ
いていると思うんですけども、平成 15 年度を初年度として、これから 5 カ年でやっていくべ
き重要なポイント、非常にうまく整理をしていただいているんですが、ここで一番重要なこと
は何なのか。「はじめに」のところ、ソフト施策とストック活用といったことをうたってい
ただいているんですけども、じゃあ、ここに並べて整理していただいている中で、どのよう
なところが一番強調して言われたいことなのかということが、読む側にわかるような組み立てに
なっていなければいけないということが一点なんです。

多分それには、この内容を今後精査をして頂いて、見せ方の工夫ということをやっていく段
階で、またさらにいいものになっていくと思いますけれども、そうした観点で申し上げるなら
ば、5 ページ以降の港湾をめぐる現状と課題のところでも、社会経済の変化がこうあるから、
港湾の歴史的な役割が今どういうふうに求められていて、その中で物流の効率化とか諸外国の
港湾に対する競争力の強化とか、地域経済を活性化するためにということで、ここに書かれた
項目の 1、2、3 以降というのが、すべて並列ではないと思うんです。

変化がある中で、今、港湾がどういうふうな課題を抱えているのかという流れがわかるよう
な工夫が、ひとつ必要ではないかなと思います。

特に、ソフト施策とストック活用が重要であると言われながら、後半の部分にここの課題が、
具体的な施策としてどう落ちていくのかというつながりが見えにくいような気がいたします。
それが全体的な印象です。各論に関してはまた後ほど、その部分で申し上げたいと思います。

以上です。

部会長

ありがとうございました。何か事務局の方で、その辺、今後一工夫するというようなことは
ございますか。

計画課長

お答えをいたします。

委員御指摘のとおり、全体をざっと書いてありますので少しメリハリが効いていないという
感じが、正直言ってございます。これについては今後プレゼンテーションも含めて、どんな形
でまとめていくかということについて、また御相談をさせていただきながら工夫をしていき
たいと思います。

委員

港湾の歴史的役割等を考えたときに、港がどういうものだったか。多分、文化というものを
吸収するといいますか、文明の入り口であったということがあるのだろうと思うんです。

今、空港と港湾とありますけれども、いいものばかりが入ってきたかどうかというふうに少し考えてみたいと思うんです。例えば伝染病、今で言えば口蹄疫病のようなものが入ってくるかもしれない。これは皆さんの所管ではないかもしれないけれども、検疫が十分になされているかどうか。

あるいは、いいものだけが外へ出ていっているかといえば、そうであるかどうかも怪しいところがあるとすれば、これはいろいろな物資の中でも麻薬がそうだということがあるかどうかわかりませんが、そういうチェックされるべきものが、当然港の役割として、機能として持っていなきゃならないということが、あんまり書いてないのじゃないかなという気がしてきました。

港の役割、港湾の役割という中には、何せいいものも悪いものも入ってくるのできる場所であり、それをうまくふるい分けることが必要だと思います。

環境省にいと、いわゆるワシントン条約という、絶滅の恐れのある動植物の輸出入に関する条約がありますけれども、そういったときにも十分にそれがチェックされているかどうか。これは港湾の持っている皆さんの世界ではないかもしれないけれども、港でしかある意味でチェックできない。港ではないところから入ってくるというのは、それは密輸になるでしょうけれども、そうじゃないゲートというか窓口で、そういったことの十分な調整といいますか、検閲を含めたものがなされるべきだというようなことが、港の持っている意義としてあるのではないかなと思いますが、それはいかがでしょうか。

部会長

ありがとうございます。

確かにいろいろ国際化、国際化と格好いいことだけを言うんだけれども、その陰では今おっしゃったような麻薬とか犯罪とか、いろいろ生じるんだよと。その辺、しっかりした対策を立てないといかんですよという話はよく聞くのですけれども。

そのあたり、「防災と安全」の安全の中には全然入ってませんね、委員がおっしゃったような話は。この辺どうでしょうか。少しは何か書いておいた方がいいんじゃないでしょうか。

計画課長

この5ページのところは、幾分さらっとならしか書いてありませんが、我々の問題意識としてはどこまで含めるかは別にして、先ほども御説明をいたしました19ページからのセキュリティの確保というところで、どこまでを対象にするかという話がありますが、昨年事故を契機にして、こういう点についても目を向けていかなければいけないということで、改めてこの辺について問題意識を我々として持って、さらに施策を講じていこうという気持ちでございます。

部会長

ではまた後で出てくるということでもございますので、ただいまの御意見も頂戴しておくことにしておきたいと思っております。

その他、いかがでしょうか。

ではまた先に進んで、後で何かお気づきの点がございましたらまたおっしゃっていただくとして、次に、第 3 章の港湾政策の展開に入っていきたいと思っております。最初に1、2とあります

のは、専ら物流的なお話がずっと書いてあるようでございますので、本部会は環境関係の部会でございますので、15 ページ、3 . 循環型社会の構築など環境問題への対応と、次の4 . みなとまちづくりの推進、そして5 . 安全で安心な地域づくりを御議論頂くこととなります。

それでは3、4、5と、ひとつ皆様の御意見を頂戴したいと思います。まず、3から入っていきましょか。そして次に4に入って最後に5と。おおよその順番はそんなところでいきたいと思ひます。

じゃあ、3ぐらいからどうぞ御意見を。御質問も結構でございます。

委員

第一回部会で伺ったときに、いわゆる静脈物流という考え方で、古紙、鉄、廃プラスチックというお話をさせていただきましたけれども、静脈物流というときには資源というふうに限定していいんですか。あるいは廃棄物も含めて、静脈物流というふうに考えるのか。

なぜかといいますと、先ほど少し嫌なものも輸出するんじゃないかといったのは、フィリピンに古紙に紛れているんなものが入っていたというのがあって、産業廃棄物じゃないですけどまた戻ってきましたよね。ああいうことが、やっぱり港というツールを通して行われているわけですから、そこで資源であるのならば、これは一つの静脈物流、だけでも廃棄物と称しているもの、あるいは家電でもリサイクルだとかなんか言っていますが、結構家電の中で言えばフロンガスがどうなっているかということがあるにもかかわらず、不法に輸出されることがありますよね。そういうものも、静脈物流というふうここに書いてある中に、含まれてしまうのかどうかというところが少し気になったものですから。

環境整備計画室長

国際静脈物流で言っておりますのは、あくまでも循環資源でございます。この間ちょっと御説明しましたように、古紙につきましては特に段ボールの需要が中国を初め非常に高まっておりますということから、我が国で回収率が高まっております古紙を活用しようという話でございます。

廃プラスチック等につきましては、これまた中国の具体的な例で申しますと、ビデオテープのケースなんかは世界の生産でございます、こういう廃プラスチックを活用してつくっていくということでございます。

私どもの考えておりますのは、あくまでも循環資源の活用という観点からとらまえております。

委員

廃棄物処理法では、廃棄物であれば国内において生じた廃棄物は、なるべく国内において適正に処理されなければならないという国内処理の原則がありますね。

私は伺ったのは、今おっしゃった3つの、これは事例かもしれませんが、これは廃棄物ではなくて、資源だから輸出をするという世界だと。しかし廃棄物についてはそう安直に、輸出というより、廃棄物は向こうにお金を出して引き取ってもらおうというものになるんでしょうから、少し性格が違ふと考えています。

環境整備計画室長

委員御承知のとおりバーゼル条約がございますので、廃棄物をそのまま国外に持ち出して取引するということは禁じられておりますので、あくまでも循環資源という形でございます。

部会長

今、委員がおっしゃったような疑問は、だれにでも湧くと思うんです。何かそういうあたりの仕分けというかな、少し説明しておく必要もあるんじゃないでしょうか。

委員

環境のことで申すならば、16ページの(3)が自然環境の保全・再生・創造等なのですが、下のほうに「また、港湾内の良好な水底質環境の保全のため、水底質に係る環境基準等の動向を踏まえつつ、今後の云々」とありますが、資料の方にはいわゆる港湾といいますが、水質というものがどうなっているかというデータはあんまり入ってないですね。

港というときに2つあるかなと思うのは、底質というのは流れ込んできたものがあったり、それから20年ぐらい前ですと、PCBは既に日本では国内の使用は禁じられていたけれども、外国船籍の船がそれを塗っていたとか、あるいは船にいろんな貝だとか何かが付着しないように有機すずをつけるので塗装するということがあると、港でそういうことをすれば、当然港の中のどこかが汚れるといいますが、溜まってくるということがありますから、そういったことが一体今どうなっているのか私はあまり知りません。かつて20年ぐらい前そういうチェックをする部署にいたことがあったものですから、そういう港湾でやりましたけど、今はどうなっているのか全く分からない。

それから、これは後で出てきますけれども、いわゆる港がもっと市民にも親しみのあるものということは、やはり水がよくなっているといいますが、水質がきれいであるということがあると思うんです。そういうときに、どのぐらいの目標にしていくのかということ、今がどうなっていて、それをどのぐらい港湾がきれいなものを目指すのかというのはここに書いてありますから、これが具体的にどんなものか知りたいと思うんです。

底質の方は、逆に魚を釣ったりして、帰ってそれを食べるかもしれないというときに、汚染されていない魚ということになるんだらうと思うのですが、もう一つは見た目で見えているかどうかというのは、CODなりSSなりというところで見られるのでしょうか。そういうことが環境面として気になるので、データもあって目標が示されればいいんじゃないかなという気がします。

環境整備計画室長

16ページの御指摘部分の上4行に書いておりますが、私ども実は東京湾の再生をやっていこうということで、現在推進会議等を設けて積極的な取り組みを始めたところでございます。これは閉鎖性海域全般にわたって、こういう取り組みを今後展開していこうということでございます。

今、具体的に、じゃあどういう施策を講じていくかということが、この会議の中で詰めておる最中でございます。いずれにしましても、私どもだけでこれができる話じゃございませんので、関係機関協力のもとに、連携してやっていきたいと考えております。

委員御指摘の、現況等のデータにつきましては整理してまとめていきたいと考えております。

部会長

今、委員が特におっしゃったのは、船舶の塗料というものはどこでどういう法律でどうなっているのか、あるいは水質基準というのは環境基準として決まっているんでしょうけども、そのあたりをちょっと御説明いただきたい。

環境整備計画室長

有機スズは船舶塗料としては使用禁止になっております。

開発課長

2年程前に関係省庁の皆さんと一緒に、港湾内の底泥の中に含まれる有機塩素系化合物のたぐいのものを実態調査いたしました。

港によりましてトリブチルスズがまだ残留しているのが認められていますが、だからその部分をどうするかという議論にまで至っておりません。

ただし、今ほど申し上げましたように、日本国内ではトリブチルスズの利用は禁止されておりますので、若干昔の造船所の近辺に高いところがあったというのは認められてはいますが、それ自身が問題であるというのは、関係者が集まったときにも議論はなされませんでした。そういう個々の港で問題になりそうなところの実態調査をやっておりまして、その都度公表はいたしております。

部会長

水質基準はきちっと守っているんでしょうね。

審議官

PCBについては、国際的に使用を禁止するという事で条約が採択されました。ただしまだ、施行には至っておりません。確度の問題がございますので。

それから一般的な水質の保護という観点からは、海洋船防止条約等で、船舶からの投機は禁止されていますから、そこで基本的な条件が担保されていると考えられていいと思います。

あと、港湾内は港湾管理者がそれぞれ対応しているという理解だと思えます。

環境整備計画室長

水質CODで申しますと、東京湾内はA、B、C類型が指定されておるわけでございまして、C類型の方は環境基準が守られております。

いろんな取り組みをこれまでやってきてはありますが、なかなか抜本的改善には至っていないという状況でございまして、今般先ほど申しましたような取り組みの中で、より良好なものにしていこうという考えでおります。

部会長

いかがでしょうか。今のようなことでよろしいですか。

何かこの辺あたりをもう少し分かり易く書いていただいた方が、これを見た人は理解できるんじゃないかと思えます。ちょっと分かりにくいですよ、今の委員の御質問にあるようなあたりですね。みんな理解できるように、少し文章を考えていただけますか。

委員

関連してよろしいですか。

17 ページのみなとまちづくりというのは、じゃあ何だろうと私なりに考えてみると、今、委員がおっしゃったように、水が安全で子供が例えば飲んでも大丈夫とか、落っこちても命だけは守られる。要するに、安全が確保されているということだと思います。漁業基地があったり、荷物の積みおろしが国内外からされていて、働いている姿がそこにあるということや、既に使われなくなった港であれば、産業遺産として今までの歴史がきちんとそこでわかるということ。地元のとれたての干物とか海産物が売られていて、訪れる人にとってすごく買物の拠点として魅力的であるということとか、ボストンやサンフランシスコのように、水際でおいしいとれたての魚介類が味わえるとか、色々なことがあると思うんです。

そういうのはすべてハードだけではなく、そこにソフトをどういうふうに込めていくかということだと思いますが、ここに書かれてある内容というのは、ほぼアクセスの確保とか空間の確保とかウォーターフロントの形成ということで、すべてハードが重視されていると思うんです。ぜひ、そこもみなとまちづくりって何だろう、わくわくするような港って何だろうということがわかるように、ハードとソフトをどういうふうに連携させていくのかという、ぜひ具体的にお書きいただければと思う次第でございます。

部会長

おっしゃるように、少し固い文章のような気がしますけれども、わくわくするというのはいいですね。

開発課長

お答えになってないかもしれませんが、環境もそうですが、港の空間というのが、少なくとも陸も海も健康でなければいけないというところがまず一つ、原則としてあると思うんです。その中でそれぞれの人たち、住民もそうですけれども、港の利用者の方々、これは港の市民と言ってもいいと思いますが、新世紀港湾ビジョンではシビルポートという、市民の港ということを書いておまして、主役は港を御利用いただくの方々、皆さんお客様が主役ですということで、その方々が使いやすい港、安全な港、楽しい港というのはどんなものがあるだろうかということ、みんなで考えていきたいと思いますという提案をさせて頂いています。

そうした中で、具体的な場所で実際にそこでともに運動して、そこで生活していただく方々と一緒に計画づくりをしようという提案をしているわけですが、確かに御指摘のように多少まだ固い部分があります。

ハードは、そうした皆さんとの議論の中から実は出てくるもの、老朽化して使われなくなった施設はもう一度なぎさに戻すとか、これは極論ですが、そういうところまで含めて議論をしていただいて、提案をしていただくものをきちっとハードサイドで対応できるような形で仕組みとして考えていこうというのが、みなとまちづくりの提案の背景にあるわけです。

部会長

ちょうどみなとまちづくりの御意見が出ましたので、このあたり、御質問、御質疑お願いしたいと思います。

委員

16 ページの「「森」とも呼べる大規模な緑地の整備」ということが書いてあるんですが、港

湾整備でかなり広大な緑地がつくられていると思うんですが、一つはその管理がどういうふうになっているのかというのが質問です。

それからもう一つ、多分公園計画というものもあるのだろうと思うんですけど、都市公園なんかも、今はもうつくる場所がなくなって、都市公園の方の政策として、海辺に求めているかなければいけないだろうと思うのですが、その辺と港湾緑地との関係と申しますか、つながりというか、そういうことをちょっと教えていただきたいのですが。

環境整備計画室長

昭和 48 年に港湾法を改正しまして、緑地の整備、港湾環境整備事業という形で取り組んでまいりまして、これまでに港湾管理者の方で整備した緑地が、およそ 2,500ha ぐらいになってございます。

あとでまたアウトカムの話が出てきますが、おおよそ申しますと、あと工場内の緑地等がございまして、約 7,000ha ほど港湾空間に緑地があるという状況でございますが、港湾管理者が整備したものの緑地の維持管理がなかなか良好な状態にされて、うまく管理されておるとは言いがたい状況でございまして、場所によってはつくってぺんぺん草が生えたままで、非常に利用しにくい状態になっておるところもございます。

こうしたところをうまく維持管理するために、今後は地域のボランティア活動をしている人たちや、NPOの人たちに維持管理を委託するという必要じゃないかということ、今少し議論を始めたところでございます。できるだけ利用しやすいものに維持管理していくというのは、今後の一つの大きな課題かなと思っております。

それから 2 点目でございますが、都市の方の公園の話でございます。今、一応臨海部に森とも呼べるような大規模な緑地を整備しようということで考えておりますのが、東京の中央防波堤の内側でございますが、これは約 80ha ぐらいあるわけでございます。それから大阪湾の堺の臨海部、それから尼崎西宮芦屋港の尼崎港区でございますが、こういったところで大規模な森を整備しようという検討を進めておるわけでございます。

1 つ例で申しますと、尼崎 21 世紀の森が非常に地元で壮大な構想を持っておりまして、将来的には 1,000ha の森をつくろうという話もございまして、この緑地ないし公園は、都市公園ともども一緒になって連携して整備しようということで、現在も事業を進めておるところでございます。

基本的には、臨海部の緑地の整備は港湾管理者が行っていくということでございますが、場所によってはそういった連携で、うまく効率のいい緑地整備も出てこようかと思えます。

部会長

今のようなお答えでよろしいですか。

委員

むしろ、都市公園の維持管理というのは公園サイドで植物の手入れとか掃除とかをきちっとやられているわけですね。ということは、都市公園の方で港湾と連携してというか、同じ省になったわけですから、一緒にやればうまくいんじゃないかなという感じがするんです。もうでき上がっている港湾緑地も含めてという感じがするんですが、そういうのはいかがですか。

環境整備計画室長

その点につきましては、今後勉強をしていくことになろうと思いますが、できるだけいろいろな人たちの力を借りながら、良好なものにしていきたいと考えております。

部会長

かなり重要な御指摘だと思うんですけども、今なかなか港湾行政ではできないという場面もあると思います。そういう意味では、後でもすべてに絡んでくるんでしょうけれども、何か制度の改革というのかな、そういう新しい制度の設立とか、そういうのも必要になってくるんじゃないのか。何も書いてないような感じもするんですが、いかがでしょうか。

環境整備計画室長

維持管理費が港湾管理者の単費事業になっておるということが、一つの大きな問題かと思えます。これをどう国で支援していくかということも、今後の大きな改革の一つかと思えます。

計画課長

その点について、今こちらの方でいろいろ検討してまいりまして、また改めて機会をとらえて御説明をしたいと思っております。

部会長

さっき 委員からもお話があったように、港湾施設のストックの有効利用といいますが、そういう話もみんな制度に絡んでくるわけですから、何かそのあたり、少し書いていただいた方がわかりやすいのではないかと思います。皆さんはそのおつもりでいらっしゃるのかもしれませんが。

技術参事官

ちょっと補足させていただきます。そもそも港湾の緑地というのが港湾法上制定されましたとき以来、要するに港湾というのはまちづくりということが一つの大きな話題になってきていますけども、港湾の機能といわゆる町といいますが、住んだり生活したりする部分というのは、少し離れた部分にあったというのは事実なんです。

港湾の緑地というのは、港湾で働く人たちの環境の保全だとか、あるいは環境緑地のようなものは公害防止だとか、そういう意味で位置づけられましてそういうものが出来てきた。その場合に、その維持管理費をどうするかというのは、いわゆる環境整備負担金というのを、港湾の法律の中に位置づけまして、いわば港湾を利用する方々から、それも工場なんかからそういうものを頂いて、それを緑地の維持に回すような制度も一応はつくってあるわけです。

ところが、だんだんだんだん時代が変化してまいりまして、いわゆる港の中に生活空間を取り込んでいって、一般の方々も港を楽しむ。港の中にどんどん来てください、ウォーターフロントをちゃんとやりましょうと。そして、みなとまちづくりという快適な空間をつくりましょうという意味での緑地というものの性格が、色濃くなってきた部分が出てまいりまして、そういう場合に、そういう緑地の維持管理を、いわゆる工場からとる環境整備負担金だけでできるかといったら、そういう段階でもございませんから、実態上は港湾管理者が工夫しながらやっている。しかし、港湾管理者の財源だけではとても間に合わない部分があるから、じゃあ、緑地の整備を都市公園の制度のようなものを右に見て、勉強して、それを取り込んでやればどう

いう形になるのかなという工夫をやろう。

その場合都市公園というのは、公共で負担するだけではなくて、いわゆる自治会活動なんかにおろしているんです。都市公園の、例えば公園愛護会というものをつくりまして自治会におろす。自治会活動をやった方おられるかどうかわかりませんが、愛護会というものができまして、会長以下住民がいます、実は私やったからわかっているのですが、そういうことをやっていって、掃除はちゃんと自分たちでやる、管理もやる、植木の手入れもやる。そうすると、済んだらみんなで缶ビール1杯飲むぐらいの金を市役所がくれるのです。そういうことも工夫しながら、それを使う人たちの自主的な活動に任せているという部分が随分あるんです。

ただ、それを做うときに、港というのは自治会の人たちから実は離れていまして、港の中に人は住んでないんですよ。マンションなんかが出来てくるというのもないわけではありませんが、そういうところはそういうものを工夫しながらやったらいいし、そうでないところは港で働いている人とか、あるいはボランティア、NPO、ある港には夢松原の会というのができたり、いろんなものが出来てきて、ちょっと日曜日に散歩がてら港に行って植木の手入れをしてあげましょうとか、ここは自分たちでやる場所にしてちゃんとやりましょうかということも出来ないわけじゃないですから、そういう工夫は地域の人たちの自主性に任せていくような制度もつくったらいいんじゃないかなという議論をさせて頂いています。

そういう中で、先ほど委員から御指摘があったように、都市公園と我々の緑地がどういう役割分担をするかということも、積極的に考えていきたいと思います。

部会長

港というものが、今や垣根があるわけじゃないから、物流基地としての役割ももちろん非常に大事なんですけども、それ以外の部分、やはり町と一体となった、その地域全体としての整備ということも必要なんだろうから、一工夫をひとつまずお願いしたいと思います。みなとまちづくりというのはそういうものだと思います。

委員

第一回部会の資料に比べると、港の空間整備という、港と町と一体になったみなとまちづくりということを展開して書いてあると思います。

ですが、委員からのご指摘があったとおり、まだ文章化するとどうしても固くなってしまふ。御説明では、すごくソフトの事業を考えていらっしゃるという話がありましたが、今までは産業空間だったところでみなとまちづくりをやっていくというのは、国民の理解に一番つながるところであり、また地域の活力につながる場所であると思うので、ぜひ工夫をお願いしたいということが一つです。

2点目は、地域の生活と産業を支える活力ある空間の形成についてです。港の空間の活用ということがもちろん港湾局の目標のひとつなのでしょうが、例えば、瀬戸内海で介護福祉船が島々を走って、高齢化社会に対応した医療とかケアを行っているというお話を伺います。そういった、生活を支える、高齢化社会を迎える中での新しい海の利用というんでしょうか、船の利用というようなことを、色々な立場からお書きになると、より分かりやすくなると思います。

先日、家具とか住宅の見本市を船の中にしつらえて、港ごとに回っているものを見せていた

だきました。新たな陸上でのハード整備をしなくても、海路を通してそれぞれ行き交うような港の利用というものを感じたものです。今回そういった部分も含めて、港の空間活用というだけではなく、書いていただけたらと思います。

部会長

ありがとうございました。福祉船とかあるいは商品販売船とか、具体的なものが入った方が、固くならずいいのではないかと思います。

開発課長

船の新しい活用と申しますか、いろんな船がございまして、大きな船をそういうふうに活用するケース、それから離島を回る介護船という、介護される人を運んできて陸上施設へやるのではなくて、船の中でケアをするという考え方も、かなりいろんなところでやろうということをやっています。今の例は、笠岡で先行的に始められた例ですが。

もう1つはアクセスディンギーと申しますか、船そのものの遊びをやりやすくするといいますが、使いやすい船、使いやすいプレジャーボートといったらいいんでしょうか。これはハンディキャップのある方々を対象にそういう船を開発したら、実はすごく操船しやすく、波とか風の強いときにはちょっと無理かもしれませんが、そこそこの新しい遊び方というのを教えてくれるという話でございます。

海と港と申しますか、港は市民の海の庭という感じで見れば、そういう遊ぶ空間を別途計画的に位置づけるのも必要でしょうし、あるいは利用調整ということで関係者と調整も必要かもしれませんが、そういう形で積極的に開放する、使いやすくするということも含めまして書いていますつもりではありますが、今御指摘のように、多少書き込ませて頂きます。

委員

さきほど 委員が、制度ということで少しお話をされたので、ここで2つ制度という言葉で気になるのがあって、そこを教えていただきたい。

15 ページの廃棄物の処理、フェニックス以外に多分海面処理場の延命化を図るとともに新たな制度の創設も視野に入れつつというのは、どういうことを視野に入れていらっしゃるのかが1つ。

それから、16 ページ(4)の自然エネルギーのところは、参考資料の8 ページの政策4を見ますと、自然エネルギーの利用促進という中に、港湾管理者が設置する風力発電施設への補助制度の拡充と書いてあるんですが、ここは参考資料だから必ずしもこだわりませんけれども、一体どういうことが制度の拡充になるのか教えていただきたいと思います。

環境整備計画室長

一点目の、16 ページの一番上の廃棄物の海面処分場絡みの新たな制度の創設の話でございますが、御存じのとおり産業廃棄物につきましては、現状は海面処分場の埋立護岸の補助対象の廃棄物にはなっていないわけです。平成 13 年度から公共の中間処理施設と申しますか、そういうものを経たものについては補助対象にしましょうというのを財務省と合意しまして、ようやく一歩前進したという状況でございますが、不法投棄を解消するためにも、公共の産業廃棄物に対する積極的な取り組みが必要ではなからうかと私どもは考えておるわけでございますが、

なかなかその国庫支援が難しいのが現状でございます。

そうは言いましても、膨大な量の産業廃棄物がございまして、現に海面処分場にも相当受けとめておるのが現実であります。港湾管理者の方としましても、できるだけそういうものを補助対象にぜひしてもらいたいという声が非常に高まっておりますので、何らかの制度改善を目指していきたいというのが、ここの趣旨でございます。

委員

これに関する資料はこっちにはついているんですか。これだけ読んでみると、ちょっと何だかよく分からないというときに、いわゆる本心というか本意を参考なり何なりで説明される方がいいのかなと。

環境整備計画室長

はい、わかりました。

開発課長

2点目の、参考資料1、8ページの港湾における自然エネルギーの導入の中で、風力発電施設の拡充の話が書いてございます。現在、風力発電につきましては緑地の維持管理電源、特に非常時に電源がとまった場合を想定して、これは千葉で今実際に設置をしております。

それからもう1つは、例えば閉鎖性の湾域の中でエアレーションを通して水質を改善するよくなときに、補助電源として風力発電を使っていいことにはなっていますが、一般的に港湾管理者がいろんな施設を維持管理するのに、かなりの量の電気を必要とするものですから、全体にいろんな施設にまでそういう風力発電のエネルギーを使えないか。例えば、臨港道路の照明を電源の一部ですとか、寒冷地であればエプロンといいますか、荷捌き地のロードヒーティングみたいな話ですとか、さまざまな電気を使っているところはありますので、そこら辺を少し適用範囲を広げたいと考えて、こういうふうなことを書いております。

委員

それは参考資料1の9ページの右側のところ、今おっしゃった部分はその1つに相当しますね。

開発課長

これはやれることにはなっています。まだ具体的にやっているところはありませんけれども。

委員

左側の下のデンマークの写真なんですが、港をそういう電源立地の場所に提供するといって、本当に大丈夫なんですか。

開発課長

これは防波堤の内側に広い水域があって、船舶の航行上支障がないとか、あるいは背後の住宅からかなり離れているとか、鳥の問題もあるかもしれませんが、そういうところにあっては自然エネルギーの積極的な導入という国の政策に反映できるよう、港湾のエリアも開放していきましょうという形で事例に載せさせていただいておりますので、もちろん個々のところにあっては、今申し上げたようなチェックをした上で議論されることになると思います。これは姿勢をあらわしております。

部会長

よろしいでしょうか。先ほどからたくさん出ていますが、初めて見る人はわからないと思いますから、わかりやすい表現というか、そのあたりを十分気をつけて頂きたいと思います。

それから私から1つあるんですが、今みなとまちづくりというのは、そこに住んでおられる住民サイドから見ているものが主だと思うんです。ところが私の感じでは、船に乗ってきた船員の方々、特に外国の方々とか、そういう人たちがどうやって町へアクセスしたらいいのか。非常にわかりにくいところが結構多いんですよ。だからそういう外国船員に対する配慮というかな、何かそういうこともあるんじゃないかと思いますけども、いかがでしょう。

開発課長

これは実は昔から大きな課題でございまして、港の特に大型施設が外側にいけばいくほど外国船員の方々が、昔は巷（ちまた）と言われているところにすぐに行けたのになかなか行けないとか。当然バスもありませんのでタクシーの手配をどうするか。かなり船舶代理店の方で、そこら辺はいろいろ手配をするようにしているようですが、今コンテナ船であれば特に定期性が求められておりまして、なかなかそこまでいく時間がそもそもないという問題も聞いております。

ただ、これから外国の客船とかそういう船が入ってきましたときに、船員もそうですけど、外国のお客様の皆さんへの港なり町の案内ということについては、ちょっとここは検討課題だと思っております、触れさせていただきたいと思います。

部会長

時間が大分たってきたんですけれども、その次の第 章 .21 世紀型港湾行政への改革というあたりで、ございましたらお願いしたいと思います。

委員

ここで既存ストックの活用のところについて少し本質的な話だと思うんですが、一言申し上げたいと思うんです。

今、すごく公共事業への批判が強まっています、財政的制約がある中で、既存ストックの活用はだれしも考える論調だと思うんです。人間で言えば、例えばここにいらっしゃる方も私もそうなんですけども、40 をそろそろ越えると生活習慣病とか歯が悪くなったりとか、それを適宜検診をして予防して、必要なときに必要な措置を講じていく方が重大な疾病にならずに済みますし、入院をすることもない。きちんとメンテナンスを適宜行っていくことが、トータルとしてのコストが安いんだというようなことを訴えていく必要があると思うんです。

それを考えますと、逆に前に戻ってしまうと思うんですけれども、現状と課題の中で、高度成長期以降つくられたストックがどれぐらいあって、今どれだけ維持更新が必要なんだということをお書きいただいた方がいいのではないかと。非常に縮こまってしまって、財政制約があるからストックの有効活用ということはわかるんですけれども、必要なことがあればやるべきだと思いますし、財政上の支援投資についてもしっかりやらなければいけない。しかし、それはどう納得をしてもらうかについては、高度成長期以降 30 年以上も経過して老朽化が進んでいて、その結果これを放置すると将来的に維持管理コストがどれぐらい要るんだ。そのために国

際競争力が低下しているんだということを、わかりやすく書いていく必要があると思います。

こういうことをやらないと、この間不幸なことにお亡くなりになりましたけれども、陥没事故のようなことが起こってしまって、重大な人命事故につながってしまう可能性もあるんだというようなことを、少し強調してお書きいただく。既存のものを大事に使う発想も非常に重要なんですけれども、それについて財政措置をする。しかし、それをやった結果トータルコストがこれだけ全体的に見た場合、放置するよりも低くなっていくんだということを、しっかりしたストーリーでお書きいただいた方がいいのではないかなと思います。

部会長

非常に大事な御指摘だと思うんですが、その辺の御研究はなさっているんですか。

計画課長

御指摘がありました点について、資料1の7ページに今委員お話しになったように、財政制約のことが少し表に出過ぎていまして、ライフサイクルコストという観点が、少しこの表現から抜けているという感じがします。その辺は少し文章を充実をさせていただきたいと思います。

現在維持更新費の全体事業費に占める割合は大体1割ぐらいになっておりますが、20年後ぐらい、少し試算をしてみますと、それが3割ぐらいに上がるだろうということ、そういった状況を我々として見据えて、その時点で先ほど言いましたライフサイクルコストというようなものを勘案しながら、維持更新のための制度をどんな形にしていくかということ、今検討をしております。

先ほども公園の話が少し出ましたけれども、全体の事業に対してそういう検討を今進めておりまして、改めて機会をとらえて御説明をさせていただきたいと思います。

以上です。

部会長

それじゃ、十分な御検討をお願いしたいと思います。

文章表現なんかも、もう少しわかりやすく書いていただきたいと思います。

いかがでしょうか。この第 章も含めて、また前に戻っても結構ですが、全体として何かございましたらお願いしたいと思います。

委員

参考資料1の28ページ、政策11「人と自然を支える沿岸域の総合的管理の推進」のところに、国民の要請が高い沿岸域の課題とあります。目標は『美しい国土の形成』で、その下には美しく安全で生き生きとした沿岸域の次世代への継承、良好な環境の形成、安全性の確保、多面的な利用の調和、さらに、多様な関係者の参画による空間形成とあるわけですが、資料1では、環境の部分や安全性の部分に、この「美しく」という部分がなくなってしまう。

これから海岸線などにおいて、例えば安全性を確保する場合でも、そういった試みがとられていくことを伺っております。やはり、こちらの素案の中にもそういった言葉が入ってきた方がよいのではないかと思います。

部会長

いかがでしょう。もう一回読み直していただいて。

開発課長

済みません、点検をきちっとしたつもりだったんですが。

次代のキーワードは日本の国土をいかに、どういう状態で次世代に継承するかということで、実は国土のランドデザインが平成 11 年にできたときにも議論されて、一つの大きな合意のコンセプトということで、美しい国土というふうに、庭園の島とかいろんなサブタイトルがございましたけど、そういう形でいってございまして、どの町の或いはみなとまちづくりにしても、いろんな課題について議論するにしても、健全な健康なというふうに私先ほど申し上げましたが、そういうのを感じるためには美しいという、これはなかなか評価するのは難しいのでありますが、そういう最初のコンセプトの一つとして重要なキーワードだと思っておりますので、これはぜひちゃんとした形で入れます。

部会長

「美しい」というのは、言葉としては一番大事な言葉だと思うんですね。「大きい」という台の上に「羊」というのがあるから、話によると「美しい」というのは、羊を神に捧げるということを意味しているらしいんですよ。だから言葉としては非常に重みのある言葉、ただ、我々美しいというとなんとなくこそばゆい、恥ずかしいようなところも若干ありますけれどもね。

(2) アウトカム目標素案について

部会長

では、また後で最後にもう一回振り返ってみることにして、アウトカム目標を御説明頂きますか。

企画調査室長

それでは、アウトカム目標について御説明申し上げます。お手元に配付させていただいております資料 2 でございます。

アウトカムということにつきましては、実は今、御議論頂戴いたしました中間報告素案の最後の章でございますけれども、21 ページの(1)の にアウトカム目標の重視ということを文章として書いてございます。この部分をご覧頂きたいと思いますが、ここに書いてありますように、どれだけ社会資本を整備するかということが、いわゆるアウトプットと呼ばれているものでございまして、その後の部分に書いてございますが、整備によって達成される成果が、いわゆるアウトカムと呼ばれているものかと理解をしております。

現在、社会資本の各分野でさまざまな指標が検討されております。港湾の分野でも検討を続けておりますが、本日はその検討の案ということで御提案をさせていただきまして、委員の先生方の御意見を賜りたいと考えております。

アウトカム目標(環境・安全等分野)と書いております部分をごらんいただきたいと思えます。まず分野と書いてございまして、環境問題への対応から順次、港湾行政全般というところまで書いてございます。この部分と「施策」と題しまして、リサイクルポートの形成以下順次書いてございます部分が、いわば中間報告素案の政策に対応をしているものでございます。

そういうものを前提にしまして、ニーズということで、国民の皆さんの目から見た港湾政策

に求めるものを大きくくりで表現をしております。より地球に優しく、あるいはより豊かに、あるいはまた親しみやすく、美しく、活力と潤いのあるというような書き方で記述をしてございます。そういった政策の具体的な成果の部分を、アウトカムということで整理をしてございます。

このアウトカムという部分でございますが、いろんな種類のものが、この表の中では入り交じって整理をしてございます。環境あるいは安全という分野は、港湾の行政の中でも非常に幅広い分野ということもございまして、さまざまな種類のアウトカムを検討しているわけでございます。

この中で輸送コストの低減率、これは最初の指標でございますが、こういうものですか、CO₂排出量の削減量といったようなもの。それから2ページのバリアフリー化率といったように比較的わかりやすい、理解のしやすいものから、2ページの一番最初に書いてございますが、港の満足度の向上というような、指標化がやや複雑といたしまししょうか、理解が容易ではないような部分もございます。現在までのところの案ということで、本日御審議いただければと存じます。

実はこのアウトカムの方にも、4ページ以下に、物流・産業分野の現在検討しておりますアウトカム目標、その指標化したものもお示ししてございますので、参考までにご覧頂ければと思います。

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す。

部会長

ちょっと耳なれない言葉も出てくるとは思うんですけども、とにかくこういう政策をやったらこういう成果が上がるんだということを具体的に、計量的に示すということだと思っんですけども、ご覧になって頂いて、気のついた点どうぞ、お願いしたいと思います。

委員

1ページのCO₂の削減というのがありますが、これはこういうことなんですか、いわゆる海運といいますか船で物資を輸送すれば、陸送しているよりも全体にCO₂の排出量は少なくなるということなのか、港湾という港の中でいろいろなものを動かされるといいますか省エネされるということが、このぐらいの削減になるよということをおっしゃっているのか、どちらでしょうか。

環境整備計画室長

前者でございまして、私ども港湾を核とした静脈物流拠点という構想自体が、大規模なものを拠点的に設けて、それをネットワークで結んでコストダウンを図ろうということでございまして、陸送に比べて海運の環境に優しい海上輸送が一つの大きなポイントでございまして、これによりましてCO₂を削減しようという発想でございまして。

委員

海運というよりも、海上輸送によるトータルな削減率というふうに考えていると。

ついででよろしいでしょうか。

「より豊かに」の指標ところに、干潟・藻場等の回復面積 割って書いてあるんですね。こ

の 割というのは何に対する 割なんですかというのの一つ。

そもそも保全をすべき、場合によるとミチゲーションだといってどこかで壊して、それに対して再生する方を言っているという可能性があるわけですから、そもそも保全すべきところが何割あってというふうに書くのが先じゃないのかなと思うんですが、いかがでしょうか。

環境整備計画室長

これまでに埋立とか浚渫によって消滅した干潟が約 2,000ha、藻場が約 2,800ha、合わせて約 5,000ha という状況になってございまして、これをいかに回復していくかというアウトカム目標を立てようという考え方でございます。

現在、これまでに約 300ha 回復できておりまして、これを将来アップしていこうという目標で考えております。

委員

というのは、壊された方の鎮魂歌じゃないですが、それを戻そうという話ですよ。これから壊す方は言っていないんですか。壊さないようにしようという意味というのは、こういうアウトカムには出てこないんですか。

環境整備計画室長

どうしても今後の開発に伴って失われるものが出てくれば、それはできるだけ代替措置を講じていこうと。

委員

出てくればじゃなくて、出てこないようにするということは、アウトカムにならないんですかと伺っているわけです。壊すことは壊したから、それに対する再生だけがアウトカムなのか。干潟がこれだけあって、この干潟は少なくともいろいろな港湾計画をおやりになれば1割はなくなるかもしれないというなら1割というのがある、それプラス今までに壊れてきたものに対して、どのくらい回復するかというストックに対する議論は余りないのでしょうか。これから壊れたものを足していくというのはいいけれども、引いていく話がないんですよ。

環境整備計画室長

できるだけ、既存のものは資料1の16ページの(3)の1つ目の下の括弧ですが、「良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造ということでございまして、干潟等の各種機能を評価し、生態系保全、自然の浄化能力、防災効果等の視点から、重要な干潟等については、他の公益との調和を考慮しつつ、できる限り保全するなど、環境への影響の回避、低減を図る」というのがまず大方針にとらまえている考え方でございます。

委員

だから、それには数値的なものはないわけですね。今おっしゃったのは観念なんですよ。

環境整備計画室長

はい。

委員

片一方では、再生には何割という数値的なことを言っているだけけれども、今あるストックとしての自然環境でなるべく残すけれどもと言っているところは、どのくらいを残

すということ、港湾区域の中ではおっしゃらないわけね。アウトカムというのは、そういうことを言わないものなんですね、と伺っているわけです。

企画調査室長

どういう指標をアウトカムとして掲げるか、これはなかなか難しいところがございますけれども、今委員おっしゃられましたとおり、さまざまな場所に非常に貴重な干潟・藻場等があります。そういったものについて、これは地域、場所によって随分違ってくるんだと思いますが、そういうものをどうやって残していくかということは、非常に大きな課題だと思っております。

そういう場合に、全体としてアウトカムのような指標化ができるかどうかというところがございます、Aという湾といたしましよか港で大事な、貴重な干潟・藻場がありますと、それを残していきますというようなことを我々が政策として考えた場合に、それを全国で足し上げるといいですか、合計値で面積がどれぐらいという指標をアウトカムとして出すということが、我々の政策として結びつき、あるいは政策の成果として示せるかどうかということにもつながってくるのではないかと思います。

そういう意味で、委員がおっしゃられましたとおり、干潟・藻場の重要性というものを、政策の中にももう少し書き加えたいと思っておりますし、アウトカムとしての指標化ができるかどうか検討させていただきたいと思っております。

委員

今の炭酸ガスにしても、藻場・干潟の面積にしても、今おっしゃられた数字は港湾のエリアの中の数字ですよね。国民から見ると、炭素の排出量が国全体としてどのぐらい削減されて、そのうち港湾の政策によってこのぐらい削減されるんだという言い方がないんでしょうかね。藻場・干潟も、ほかのいろんな海を所管している場所がありますので、そういう全体のうちのどのぐらいというのが、どこかに認識がないといけないんじゃないかなという感じがするんですけど。

環境整備計画室長

水産庁さんでも随分、藻場・干潟の整備をやっておられるわけですが、一応私どもでもできるものを目標として設定しようということを考えております。

先ほどCO₂の話で言いますと、国全体でどれくらい削減せなにかんという目標があるわけがございます、私どもが静脈物流で動かす部分でどれくらい寄与できるというか削減できるかの目標に立てたいと。

委員

何か国全体の目標の中のこういう部分が、はっきりしている方が分かりやすいなということです。

管理課長

ちょっと補足させていただきます。CO₂につきましては、京都議定書がこの前批准をされたということで、それに基づく法律改正もできております。国全体の削減目標についてそれぞれの分野ごとに、運輸部門でございましたり、あるいは産業部門でございましたり、あるいは

国民の生活部門といったところで、それぞれどれくらい削減をするかという一つの目標とありますが、計画というようなものは既にできておるといってごさいます。

港湾で言いますと先ほども御説明ございましたが、いわゆるモーダルシフト、トラックあるいは乗用車等々から排出されているCO₂を減らす。それを海に貨物を転換することによって、あるいは旅客を転換することによって、その分のCO₂を減らそうということ、数値目標的にも既に組み込んであるということごさいます。

部会長

今の話なんですけれども、少しこれも分かりやすくできる場所があったら、もう少し分かりやすく書いていただきたいと思います。

委員

アウトカムを求めるときに、ある施策に対する効果は、それぞれの港にいる管理者の方が把握して、それを集約した国全体としての数値をここに記載することになるのでしょうか。例えば、環境の問題とか緑地の問題とか、それぞれをトータルして何%になりましたという話になるのか。どのようなやり方をされアウトカム指標を求めるとかという質問が一つです。

二点目は、地域の特性に応じたみなとづくりを展開していこうという政策が打ち出されています。従来の産業空間だったところが、それぞれの港によって新しい個性を発揮して、極論がもしもありませんが、ある港では物流等の産業に特化して国際的に対応する港、それからある港では生活者が親しめる地域に根差した身近な港、あるところでは干潟や藻場など環境に対応した港、というように各地域でみなとづくりを行おうと思ったときに、アウトカムとして国全体の数値を示してしまうと、それぞれの港がそれをどのようにとらえ、個性ある港づくりに展開できるのかと思いました。例えば、緑化率20%とあらわされると、従来の画一的な行政の施策体質からすると、どこの港も緑化率20%というふうに考えかねないのではないのでしょうか。

個性あるみなとづくりと、アウトカム指標との関わり合いをわかりやすく表現していただきたいことと、全体的なコントロールや、評価をすることがどこの機関になるのか、どのようなシステムにするのか検討が必要ですね。

環境整備計画室長

個々で掲げております目標の率、それに基づく量は、全国の港でこれを達成しようということごさいます。個々の港がこの率ですべて満足するというよりも、もちろんできるところとなかなかできがたいところと港によってまちまちが出ようかと思うんですけども、トータルとして、結果としてこういう全国の足し上げたものが、こういうものを満足することを目標にしたいと考えております。

そういう意味では、個性あるみなとづくりという点では、やれるところはどんどんやっただけ方向になるかと思ひます。

委員

それに関連していいですか。

これ、どういうふうに進めていくかということに関連していくと思ひます。多分、それぞれの港で、人事で言えば目標管理制度ですね。うちはどういうところを目指すの、それだっ

たら緑化比率どれぐらいというふうに、それを積み上げた結果この数字があるのであれば意味があると思うんですね。

ただ、最初からこれをぼーんと出して、個人評価ではなく事業部評価になっていると思うんです、私は。それぞれのその人たちの目指すべき到達点を決めて、それを積み上げた結果、この事業部の目標管理はこれだということであるならば意味がある。しかし、事業部にそれぞれ数値が与えられて、個性をつぶして、「君、この指標で何%達成しなさい」というふうにやるのであれば、この5カ年計画に書かれているようなところと、このアウトカムの目標の使い方が若干違うかなという気がします。

もう一点なんですけれども、「産業空間の形成」で「より暮らしを豊かに」というところで、臨海部に低未利用地を少なくすることを達成していくということは、他方での目標を下げていくことにつながる。つまり、ゆとりのある空間があってそこを緑化してあると。それでは、その市民がゆとりを感じられるというような目標管理と、これは齟齬を来してしまうということもあるんです。そこら辺の矛盾はどういうふうにお考えなんですか。

環境整備計画室長

一点目の話ですが、ちょっと逆じゃないかと思うんです。今現在が大体7%の緑地率になっておりまして、もちろん港によって既に10%あるところもあれば、平均すれば7%に満たない港があるというまちまちな状態。今後は、それぞれにもっと緑地をふやしましょうよという目標を掲げるのであって、それは個々の港に7%の当てはめを一律にするというものではございません。

委員

ですよね。それは私が申し上げていることで、それぞれの港が今からどういう水準を目指していくのかというようなことがありきで、トータルとしてのアウトカム目標があるべきですよね。

環境整備計画室長

それは個別の港湾計画で、港湾管理者がどういう将来像を描いていくかということであって、その中に緑地率を、今10%であれば20%に持っていきましょうという施策を打ち出す港もあれば、それぞれの個性に応じて展開することになるかと思います。

委員

では、ここで新しくパーセンテージを決められた比率というのは、個々の港湾計画の数値目標を積み上げた、現実的な数字を織り込んだことというふうに理解していいわけですね。

環境整備計画室長

いや、今この数字を将来目標をどのくらいにするかというのは検討中なんですけども、7%をどれくらいに持っていくのが望ましいかというのは今検討中でございまして、それをどういう観点から決めるかというのは、今議論しておる最中でございます。

計画課長

ここにまとめてあるものは、それぞれの項目によって若干の色合いの違いがあります。今、環境整備計画室長が御説明した緑地のようなものであれば、現状がどういう状況になるかとい

うのは、それぞれの港の現在の姿をすべて積み上げたものをベースにして、それぞれ将来の各港はどういう計画をお持ちで、それに対して国がそれをどう応援していこうかということ織り込んで、数字を出していこうというものがございます。

例えば、リサイクルポートの形成というような、かなり国が政策的に推し進めていこうというものについては、むしろ管理者のそれぞれのお考えもありますけれども、国として相当強く意識を出した数字をここに書き込んでいこうと。

ただもう1つ、それぞれの項目によって若干これも先ほど来の議論であります、ソフトをそこにどう組み込んでいくかということも、将来の計画として関係ありますので、その辺について総合的に勘案をして、今 になっている数値を改めてお出しをしていきたいと考えています。

企画調査室長

もう少し細かいところの御説明を申し上げたいと思います。

このアウトカムの目標といたしますのが、本日御提示申し上げております通り、国土交通省港湾局として、港湾行政の中でこういった成果というものを、目標として政策の実行に当たっていきたいという趣旨でございます。

他方、全国の各港湾管理者におかれても、それぞれみずから所管する港につきまして、どういうふうな成果をそれぞれの政策の実行の結果として、成果として出していくかということを考えて頂いていると思っております。

そういう意味で、ここに御提示申し上げました指標以外にも、各港湾管理者では検討をされていると思いますけれども、私どもといたしましては、これから作業を続けていくわけですが、実際の長期計画の策定のプロセスの中で、港湾管理者の方々と意見の交換といたしましょうか、それぞれどういうアウトカムを各港湾管理者として考えておられるのか。それが全国の指標ということ考えた場合にどういうふうになっていくのかということ、相互に行き来をされるといいでしょうか、意見交換をしながらつくっていくことになるのではないかと考えております。

部会長

きょうのところはまだ皆さんに見ていただくという程度で、具体的な数値等々はこれからの港湾管理者とのやりとりの中から決めていくということですね。

委員

どうなんですか。ここにある項目が全てそういうアウトカムという数値目標を入れる。と書いてあるところを幾らにするというのは、7%の緑地率だとかいろいろおっしゃったけれども、そういうことなのか。ここから要らないよと、変な言い方をすると、むだな作業じゃないですが、お互いに無理なことを無理やりにやっているとという方のエネルギーなり、人も消耗するわけじゃないですか、そういうものがあるんじゃないかという気がするから今議論してらっしゃるので、これを全部前提にして、各港湾管理者との積み上げをして、足してみても何%になるという話をされるとしんどいんじゃないかなというのがあります。

例えば、安全で安心な地域づくりのところを見ていると、津波、高潮により安全・安心が確

保されていない人口・面積は 万人・ haと書いてあるんですね。これはどこと言われますよね。そうすると津波が来たときに、「あなたのところの何十万人かは確保されていないよ」と宣言できるんですかというのも、非常に苦しい話じゃないでしょうか。

企画調査室長

今、委員御指摘のとおりでございます。本日御提示いたしましたアウトカムの指標の案も、非常に広範囲のものをかなり網羅的に御提示を申し上げております。

もちろん、これから具体的な長期計画そのものを策定していく過程で、こういったアウトカムが一番国民の目から見てわかりやすいといいのでしょうか、政策の実行の成果というものをとらえやすいかというような議論もしていかななくてはならないと思っておりますので、結果としてその長期計画をつくる際に、これがアウトカムですというふうに対外的にお示しするものは、これが全部というふうになるとはまだ思っておりません。これは具体的な長期計画の内容にもよりますし、港湾管理者の方との意見交換の結果で、また変わってくるのではないかと考えております。

ただ、例えば港の満足度の向上のところ、先ほどもちょっと触れましたが、指標をつくるのにアンケート調査をその都度やらなくてはいけないみたいな、こういう指標がそれだけで今御指摘ありましたとおり、新たなロードというか、指標をつくるための手間がかかりますので、そういった指標ということで御提示をすることになるのか、もう少し違った指標の作り方がないのかということでは勉強をしたいと思っております。

もう1つ、津波、高潮からの安全・安心の確保という問題は、海岸・防災課の方から御説明を申し上げます。

海岸・防災課長

これは、これまでも海岸保全施設の整備水準ということで、表示をオープンにしてきております。今回の長期計画のあり方の中では、もっと明確に、どれぐらいの整備水準か、アウトカムなのかというのを示していこうと思っております。

これまでは整備をしようとする、延長がこれぐらいあって、その整備を必要とする延長の中で、どこまで達成されたかというのが整備水準という形で提示されておりましたが、非常に分かりにくいということで、今回は安全・安心が確保されていない地域の人口とか、面積を具体的に取りまとめていこうということでもあります。

さらに、防災ソフト対策とその下に書いてありますが、これからソフトのハザードマップということで、高潮、津波の浸水域を打ち出していくように考えています。そうする中で、危険情報もそれぞれの地域に提供していこうという形で考えております。

委員

これは港湾にかかわらず、海岸線というか、沿岸部全体でしょうか。

海岸・防災課長

海岸も海岸4省庁で、これとは別途にこの方向で検討を進めております。

部会長

私から1つ質問なんですけれども、港を美しくきれいにという話になりますと、水質とか底

質の基準というのが少し問題になりましたよね。この水質、底質の基準ということがまだ満足されていない。これは100%満足しなきゃいかんのだということなんでしょうけれども、この件は特に書かなくていいのですか。今何%しか満足されてないからこれを100%にするんだとか、特に必要ないんですか。

環境整備計画室長

実は、1ページの藻場・干潟のところで少しこういうものを整備することでの、水質改善目標は立てられないかということ考えたのですが、一つのある海域における干潟の浄化機能は把握はできて、それを面積に掛けて一律に評価していくには非常に問題があるということで、水質環境の改善目標というのはなかなか難しいという結論で書いておりません。

今、先生がおっしゃった、水質自体の将来の目標改善ということでございますが、これは全国いろんな場所、場所での話がありますので、なかなか書きにくいというのが現状です。

部会長

まだ環境基準を達成してない港もあるんだということをお話しなさっていたから、それならば100%基準まで達成するとか、何かそういう目標があるんじゃないですか。

環境整備計画室長

ただ、先ほども申しましたように、東京湾で言えば、主な原因といいますか、下水の処理が合流式であるというのが大きな問題で、そこも一緒になって、連携して取り組んで改善していこうというような取り組みはいいんですけども、私どもだけで達成されてない水質環境目標を達成すると言い切るには、非常に難しい面がある。

部会長

だけでも文章表現として、具体的な計量的な値は別としても、何かそういう目標値というのはあっていいような感じがするんですがね。港によってはかなり汚れているところもあるんでしょう、恐らく。難しいんですかね。御検討ください。

開発課長

済みません、先ほど来の御質問でお答えしてない部分が2つありました。

一つは、港の満足度ということでございますが、実は私どもこういうみなとまちづくりで満足度をどなたに対してお示しするのかというか、これはほかの部分とはどちらかという国として国民の皆さん全体にお伝えすべき、お約束すべき水準ということで分かりやすいですけど、恐らく個々の港の満足度ということになりますと、個々の港の空間ですとか、あるいはいろんな利便性というのを受ける受け手が、非常に多様な方がいらっちゃって、それをトータルで満足度ということでやるのがいいのか。

これはほかのインフラとはちょっと違まして、なかなか悩ましい部分があって、いわゆるアウトカム指標というのは、恐らく公共サービスの種類を明記して、それに対してお約束する品質という感じで受けとめたときに、じゃあ、お客さまの層が非常に多層な場合、どういう形でやったらいいかちょっと悩んでおります。

これ、単純にアンケート調査と書いておりますが、実は個々に一つ一つの港といいますか、全国で今3カ所ぐらいで実験的に住民の皆さん、あるいは幅広い皆さんに港の総点検と称して、

住民の目から見た、利用者の目から見た総点検ということで、同一の立場の人がどういうふうな見方をするかというのを調べておりますけれども、全体でアンケートでえいやという、全国で一本というのはなかなか難しいかなと思っている面もあります。

ところが他のインフラの部分ですと、インフラに対する満足度が出ていまして、それに対応するような形で何か出せないかということで書かせていただいております。これは今後早急に詰めます。

それから、委員からお話のありました臨海部の低未利用地の減少ということでもあります。これはどちらかというと、一般の不安を抱いていらっしゃる国民の皆さんに、臨海部で公称、民有地 5,000ha と言っておりますが、それはどの程度減少するかということをお示しすることによって、日本の元気さが多少でもわかればと。当然それは、必ずしも工業用地、他の利用、工業系、商業系に転換するばかりじゃなくて、緑地なり森なりに転換するものも含めてだと思えます。

もっと言えば、利用が決まってもいいんじゃないかという議論もきっとあると思うのですが、将来にそういう空間の利用を考える余地を残すという計画論的な考えもあると思えますけれども、今まさに、そういう低未利用地の問題があるとちまたで言われているときに、我々自身もそういうのは活性化させるためにいろんな工夫をしようとしているときに、それがどの程度活性化するのか、使われて国民の皆さんに公にいたすのかという視点で、ちょっと指標を上げさせていただいております。

じゃあ、全国全体の臨海部の空間でどうかというのはもう一つあるんですね。ただ、それは非常に大きな数字になりまして、なかなかその変化率というのは微々たるものですので、大きくわかる数字というのはこういうのが一つ、アイデアとしては上げられるのかということで上げさせていただいております。

委員

今、みなとまちづくりのところでアンケート調査の話がありましたが、「港に満足しているか」という大変平易な聞き方では市民は答えにくいのではないのでしょうか。

港湾計画を策定する中で市民に港のニーズについて意識調査のアンケートをして、計画づくりを行ったものがありました。地域のニーズ把握、3年目、5年目の目的に合わせた満足度の意識調査が不可欠になってくるのではないかと思います。

特に、港に対する地域ニーズ調査を積極的に行って1年後、3年後そのニーズの何%が達成したのかということが必要だと思います。例えば清水港では10年間色彩計画を行っておりますけれども、策定時、それから3年後、5年後、9年後と、市民及び計画実施の対象企業全社に意識調査を行っております。その調査結果をみながら計画のすすめ方も検討いたしますし、港への理解とか認識が変化して、より積極的に結果が出ています。それに従って地域活性化に対して自らがどう取り組むか、市民、企業、行政それぞれのパートナーシップという中で自分あるいは組織が何ができるかという、役割分担の意識も生まれ、何%達成できたかという数値目標に加え、よりよく港が活用されるという目標も、大事なことはないかと思います。

ですので、アンケート調査というより、意識調査ぐらいの感じで行っていただくことが望ま

しいと思います。

部会長

ありがとうございました。

どうでしょう、時間も大分経過してまいりましたけれども、今までの全体を振り返ってみていかがでしょう、何か意見を言い落としたとか、そういうことはございませんでしょうか。

きょういろいろと御意見がたくさん出ました。この中間報告の素案のあたりでも、どうも重点的なところが、何かメリハリがきいてないというお話だとか、あるいは港の安全性、セキュリティということがちょっとよく分からない表現になっている。検疫だとか麻薬だとか、その他いろいろなものがあるんじゃないかという、そういう表現も必要じゃないかというお話だとか、あるいは静脈物流にしても、廃棄物と循環資源との区別がどうも分からないとか、何か表現上少しあいまいなところがあるので、初めて見た方がこういうことがわかるような文章表現にしてほしいという要望がかなりございました。

それから、みなとまちづくりというのがひとつの今回のポイントだと思うんですが、その中でも少し文章表現が固いと。美しくとかわくわくとか、何かそういうわかりやすいような、柔らかい文章表現も入れてみたらどうだろうかという御意見もございました。

さらに、都市公園との制度的な問題、あるいは港湾ストックの維持管理についても同じなんですけれども、その辺の制度的な話ということも、どうも具体的によく分からないところもあるので、もう少し表現上を工夫していただきたいとか、いろいろございました。

それからアウトカムにつきましては、確かに考えれば考えるほどよく分からないところがありますので、今ここでどうこう申し上げることもないわけですけれども、個性化が否定されるような、全国一律というようなことはやめていただきたい。やはり個性的な港づくりが大事ですから、そういう点で一体積み上げるのか、積み上げないのか、その辺の御検討とか、アンケート調査といったってどこまでやるのか、またそれが本当に確かなのかどうか、この辺も含めて、きょうの御意見も踏まえながらさらに御検討していただいて、さらによいものとして私どもこの委員会に、また御提示いただければと思います。

大体こんなところでよろしゅうございますか。

管理課長

ありがとうございました。以上で、本日の質疑は終了ということでございます。

次回、第三回環境・安全等部会につきましては、委員の皆様方の御予定をあらかじめ聞かせていただきまして、6月24日10時、場所でございますが従前開催させていただいておりますが、11階の特別会議室で開催を予定いたしておりますので、よろしく願いをいたします。

どうもありがとうございました。

部会長

それでは委員の皆様方、御協力ありがとうございました。またよろしく願いいたします。

管理課長

どうもありがとうございました。

閉 会