

平成14年 6月24日（月）

於・11階特別會議室

交通政策審議會港灣分科會  
第3回環境・安全等部會議事録

国土交通省港灣局

## 目 次

1 . 開 会 .....	2
1 . 審 議	
「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 ）臨海部における災害対策について .....	2
（ 2 ）みなとまちづくりの推進について .....	8
（ 3 ）中間報告（案）及びアウトカム目標（案）について .....	14
1 . 閉 会 .....	18

## 開 会

管理課長

それでは、ただいより交通政策審議会港湾分科会第3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、大変お忙しい中を御出席賜りましてありがとうございます。

まず最初に資料の確認でございます。お手元に資料の一覧がお配りしてございます。恐縮でございますが、足りないものがございましたら事務局までお申しつけくださるようお願いいたします。

委員の出席でございますが、本日は杉山委員、瀬田委員におかれましては所用のため御欠席ということでございます。よろしくお願いいたします。

それでは部会長、本日の議事につきましてよろしくお願いいたします。

部会長

委員の皆様方、おはようございます。きょうは最終回ということでございますが、今まで何回となく足をお運びいただきまして、本当に感謝申し上げます。きょうは最終回でございますので、それに向けて皆さん方の御意見を頂戴したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

### 「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（継続）

#### （1）臨海部における災害対策について

部会長

それでは、「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ということが審議の議題でございますが、本日は、先ほど申しましたように最終回ということで、今まで議論の足りない部分をやってはどうかなということで、大まかに分けて2つの論点を用意しております。1つは臨海部における災害対策についてということで、これは資料1でございます。非常に重要なことではございますが、前回までは余り深く立ち入っておらないので、それをやっていただきたいと。それから、第2番目の論点は資料2のみなとまちづくりの推進ということでございます。これについてももうちょっと論議を深めていただきたいということでございます。そして最後に、非常に難しいとは思いますが、アウトカム目標のさらに詳しい案が出ておりますので、それを御議論いただくと。この3つがきょうの論点かと思えます。

それでは順次事務局から説明していただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

海岸・防災課長

資料1について御説明いたします。臨海部における災害対策ということで2つの項目を、少し詳しく作ってございます。

1番目は、1ページをあけていただきますと、地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能の確保という点について考え方をまとめております。

2ページ目に臨海部防災拠点機能の確保の全体の構成を書いております。まず、港湾の防災とはどういうふうを考えているかという点をまとめております。それから平成7年に起きた阪神淡路大震災

の教訓を得て、港湾の防災はどうだったかというのをまとめております。さらにその反省を受けて国と港湾管理者の防災面における役割分担がどうあるべきかということもまとめております。

3 ページを開いていただければと思います。港湾の防災は、国民の暮らしや背後の企業活動の維持を目的としております。港湾の防災が非常に影響が広域化してきているという点を踏まえ、港湾の果たす機能を3つ掲げております。広域的な物流の観点、幹線貨物輸送機能の確保という観点で港湾が機能を果たすべきではないか。そのほかに被災を受けた背後市の緊急物資、避難民等の輸送機能に役割を果たすべきではないか。さらには全体的に臨海部における防災拠点としての機能、こういった防災面での役割があるのではないかと考えております。このために必要な施策として、ハード面での役割、あるいはソフト面での役割があるのではないかと考えております。

4 ページは、平成7年の1月に起きました阪神淡路大震災における神戸港の状況でございます。右のグラフにも書いてありますように、被災直後、186 あった岸壁のうち9バースしか使えるものがなかったという状況でございます。ただ、そのうちの被災が軽微なものについては、およそ1カ月で100近い係留施設が復旧して利用可能な状況になっております。

こうした中で神戸港が阪神淡路大震災の時点で果たした役割が4ページの下の方の中に書いてございます。陸上交通が麻痺した中で、緊急物資の輸送であるとか、復旧関係の工事関係者等の支援の各活動拠点というような役割を果たしております。そのほかに震災後の市街地から発生します大量のがれきの受け入れ場所といった役割も果たしております。

5 ページは、阪神淡路大震災を振り返って問題点とその原因をまとめております。問題点としては、被災直後に港湾管理者であります自治体が業務が急増し、港湾管理者機能が著しく低下しておったのではないかと反省をしております。膨大な非常時業務が発生しており、被災状況の把握が十分でなかったとか、情報の伝達、意思疎通が阻害されたというような問題が発生しております。緊急物資の輸送の面では、大量輸送システムという面に影響が出ております。コンテナ埠頭が多数甚大な被害を受けた、また復旧に長期間を要したということで、広域的な物流ネットワークの機能が障害を受けております。国内の各産業の工場ラインが物資の供給が途絶えて停止するとか、海外の企業まで経済活動に支障を及ぼしたというような影響が出ております。

こうした問題点を引き起こした原因を見ますと、下の段に書いてありますように、港湾法における防災の位置づけが明確化されていないからではないかという意識を持っております。現行の港湾法は、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図ると書いてございますが、「防災」という項目については明確に記述されておられません。重大な災害時における国と港湾管理者の役割が必ずしも明確に整理されている状況ではございません。そうした中で非常時の危機管理体制が必ずしも十分ではなかったのではないかと反省をいたしております。それから防災関連施設の計画的な整備というものも不十分だったのではないかと反省をしております。

6 ページに、大規模地震に対しての最近の情勢をまとめてございます。国際港湾等の被害がもたらす影響が相当広範囲に及び、被害額が相当大規模になるという問題を抱えております。また、昨年開かれた中央防災会議に諮問されましたが、東海地震はいつ起きてもおかしくないという状況になっております。新たな東海地震の対策強化地域が、ことし愛知県、三重県の一部で指定をされておりますし、東海地震に引き続いて東南海、南海道地震も起きる可能性が高いということで、これから検討に入るような状況になっております。

そういう中で、7ページに港湾の防災における国と管理者の役割分担についてどう考えているかというのをまとめております。地域の災害については、1次的には地方自治体であります港湾管理者の責務

となっておりますが、国は下に書いているような2つの役割を持っているのではないかと考えております。1つは、国際的・全国的な視点で行う広域的な物流の海上輸送ネットワーク機能の維持という面で国は責務を持っているのではないかと考えております。もう1つは災害時の対応として、災害があった場合の一時的な対応者は市町村でございますが、市町村で対応できないものは都道府県で、都道府県で対応できないものは最終的には国が一定の役割を果たす必要があるのではないかと考えております。

8ページに臨海部防災拠点の整備のイメージをまとめてございます。都市の臨海部にあり、広いスペースを確保しやすい港湾において、ここに書いておりますように耐震強化岸壁、浮体式防災基地といったものの整備、あるいは緑地等の広場の整備を通じて緊急時の防災拠点を整備していく必要があるのではないかと考えております。

9ページに臨海部防災拠点の基本施設であります耐震強化岸壁の整備の状況がまとめてございます。これは平成7年の阪神淡路大震災の約1年後に港湾局として「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」というのをまとめましたが、その整備計画の実施状況をまとめたものでございます。耐震強化岸壁は、緊急物資輸送と国際海上コンテナ輸送ということで、コンテナパースとそのほかの岸壁という形で計画をして、平成14年3月時点でこういった整備状況でございます。緊急物資輸送で37%の整備率、国際海上コンテナ輸送で55%の整備率といった状況になっております。ただ、下の図を見ていただきますと地域別に相当のばらつきがございます。具体的には、東海地震が予想されております静岡県等では70%ぐらいの整備率になっております。東京湾、大阪湾、伊勢湾でほぼ60%という整備水準でございます。その反面、貨物需要の伸びがそれほど見込めない地方地域では整備のおくれが目立ってきているという状況でございます。

10ページ、11ページに防災対策のソフト関係の整備の考え方をまとめてございます。1つは港湾防災情報の情報システムの整備を進めていこうと考えております。10ページに書いておりますように、地方整備局を中心として各港に配置されております工事事務所で、それぞれの地域の大規模な被災に対して関係行政機関と情報を取り合って、港湾管理者あるいは港湾の利用者、背後の住民まで情報を提供できるような防災情報システムをつくり上げていく必要があるだろうと考えております。なお、地方整備局の右に掲げております「各種情報のデータベース化」というのはこれからの業務でございます。危機管理システムというのは、一部、港湾施設の中で国有港湾施設、直轄の港湾施設については既にでき上がっております。各施設を電子情報化して、被災時に緊急点検をして利用の可否を早急に打ち出していき、あるいは復旧工法、復旧のコストをシステム化しております。こうしたシステムを使って防災のソフトの対策を進めていこうと考えております。

11ページは今のシステム概念図をまとめたもので、常時から必要な情報を集めてデータベース化して、非常時の緊急点検を行って関係者に情報提供等を実施していくことが必要だろうと考えているところでございます。

12ページから海岸防災関係の施策として臨海部の生命・財産を守る防災・災害対策がまとめてございます。

13ページに全体の考え方が書いてございます。最初に港湾における海岸行政の目的というのをまとめて、その中から海岸の防災対策の考え方に移りまして、以下、ハード、ソフト、あるいは長期的な海岸の対応といったものをまとめております。

14ページは、港湾における海岸行政の目的の1つ目、防護関係でございます。高潮・津波・地震水害から臨海部の都市を守るということで海岸防災事業を進めております。14ページの左にありますのが東京港海岸の概要で、青色の線が外部護岸といわれております防潮堤でございます。この防潮堤で都市と

港が区画されているという構成でございます。第一線の外部護岸の背後に緑色で運河筋に内部護岸というのが、同じく海岸として整備が進められております。実は外部護岸の防潮堤は昭和 39 年の伊勢湾台風の直後に防護レベルを設定しまして整備を進めてきたところでございます。おおむね 15 年程度で概成してきておりまして、昭和 40 年代には第一線の外部護岸が概成してきているという状況でございます。その後、50 年代以降は内部護岸の環境整備化、バリアフリー化、あるいは耐震補強化といったものを進めてきておりますし、埋立地の中に臨海副都心等人的の住むところを囲う防潮ラインを 50 年代以降整備をしてきているというのが現状でございます。

東京港でいきますと、真ん中に書いてありますように、いわゆるゼロ・メートル地帯、満潮面より低い地域がピンクで書いておりますが、相当広範囲にわたっております。さらに東京港の防護ラインは伊勢湾台風級が来たときに守れるようにということで、満潮面より 3 m 高い防護ラインを設定しておりますが、もしこれがないとブルーの地域まで浸水するという状況になっております。右に書いております水門とか内部護岸といったもので背後の都市を守っているというのが都市の海岸の整備の概要でございます。

15 ページに、港湾における海岸行政の目的：2 ということでまとめておりますが、1999 年に海岸法を四十数年ぶりに大改正しまして、それまで防護一辺倒でありました海岸法を改正して、環境及び利用といった面の整備を法目的につけ加えました。この海岸法の改正を受け、海岸 4 省庁と言っておりますが、海岸を担当しております関係省庁で共同で、ここに書いてありますように「美しく、安全で、いきいきした海岸」と、防護・環境・利用が調和した海岸整備を進めるという施策を進めております。15 ページの写真は香川県の津田港海岸の事例で、整備前はコンクリートの壁に消波ブロックを置いた海岸線でしたが、面的防護といった工法でバリアフリーの、非常に利用しやすい、環境のすぐれた海岸に改造しているところでございます。各地でこういう整備を今後進めていこうと考えているところでございます。

16 ページに臨海部の生命・財産を守る海岸防災対策の基本的な考え方ということで、最近の海岸防災事業の考え方をまとめております。ハード整備はこれまでもやってきたわけですが、今後とも整備の必要箇所があるわけですが、施設整備にはお金と時間がかかります。一方、最近の温暖化とか異常気象といった状況の中で、災害は待ってくれないという中で、災害を少しでも減らしていく、被災を最小化していくという観点から、ソフト対策をつけ加えるという考え方で進めようというのが最近の海岸防災対策の考え方でございます。

17 ページにそのうちのハード面の対策をまとめております。「平成の大改修」と名づけてもう 2 年目に入っておりますが、先ほど申し上げましたように伊勢湾台風が昭和 34 年でございます。緊急整備をしてから既に 40 年経過するものが相当出始めております。伊勢湾では 40 年を経過した海岸高潮堤防が 80% に及ぶというような状況になっており、施設の老朽化が懸念されておまして、点検を進めてきております。そうした点検の中から、機械系統といいますか、鉄でできた分野、水門であるとか、陸閘といいまして、陸上の道路等の切れ間を緊急時にふさぐ鉄の扉でございますが、こういった鉄でできたところの機能の老朽化が著しいという状況になっております。こうした施設の防護上の弱点を緊急に手を入れていくという考え方で「平成の大改修」と銘打って大都市圏で進めようというのがこの考え方でございます。こういった水門は、40 年前につくられておりますので耐震設計が十分にできておりません。また液状化対策等もとられておりません。水門の機械系の更新にあわせて、IT 化をしまして集中管理、遠隔操作等の高度化を図っていこうというのが最近の改修の特徴でございます。

次に海岸のソフト面の対応を書いてございます。

18 ページはソフト面の対策の中で、ハザードマップが必要なわけですが、ハザードマップのベースとなる海岸保全施設の情報データベースをこれからつくっていかうと考えております。

19 ページは、その情報データベースを使って危険度の高い地域のハザードマップを作成していかうという考え方で、今年からハザードマップ作成の技術開発をスタートさせたところでございます。

20 ページは少し長期的な課題でございまして、地球温暖化に伴う海面水位の上昇にかかわる対応の考え方をまとめております。昨年の4月にIPCCが第3次の報告書を出しておりますが、その中では今後100年の間に多くて88cmほど海面が上昇するという予測が出されております。こうしたことを受けて長期的あるいは中期的な対応をどうとるべきか検討をしているところでございます。現在、中ほどの四角に書いておりますように、港湾空港技術研究所や各整備局の事務所で潮位観測を既に七、八年続けているところでございますが、詳細な海面上昇のデータがとれるモニタリングを続けております。こうした情報を集めて海面上昇の状況を把握して対策を事前に立てていかうという動きを開始しているところでございます。

21 ページは沿岸域の財産と環境を守る油汚染対策ということで、実は先月、ようやく3船目の新潟港の白山が配備されました。平成12年には北九州港の海翔丸が配備されておまして、これまでありました名古屋港の清龍丸と合わせて3船体制が一応でき上がったということで、日本の各海域のほとんどが1日圏内で油対策がとれるという状況になっております。この大型の浚渫兼油回収船の機能アップを今後とも図っていかうというのが最後でございまして。

防災関係は以上でございまして。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、1つずつやっていきたいと思っております。ただいまの災害対策を中心に御質疑をお願いしたいと思います。別に順序立てなくても結構でございますのでお願いしたいと思います。

委員

3ページについて、港湾の防災、物流の拠点ということであればこういうことで良いと思っております。しかし、港湾の中にはそこに住んでいる生活者もたくさんおられますし、生活者とか生産活動とか、そういうものを救うということも重要なことだと思うんですね。例えば、阪神淡路の震災のときに、ちょうどノリの時期だったものですから、ノリがとれなければ彼らの収入がなくなるものですから、小さい漁港を全部、安全だと思われるところに何パーズでもいいからすぐ復旧させたわけですね。それで大体ノリの生産とかそういうものが維持できたということと、そういうところによその県の漁船で援助物資がいっぱい入ってきたということもありますので、どこかにそういう視点を入れていただければなと感じます。

部会長

ありがとうございました。直接生活者、こういうものを入れるところがありましたらひとつお願いしたいと思います。御検討いただきたいと思っております。

私から1つ質問なのですが、21ページの重油流出事故に対する防除体制の強化ということで、3船体制で大体日本国じゅう1日でカバーできるようになったとおっしゃったわけですが、東北とか北海道の方、特に太平洋岸の方が必ずしもそうじゃないんじゃないかなと思ったんですが、その辺はどうなるんでしょう。

環境・技術課長

お答えいたします。

我々が今正式に言っていますのは、48時間以内に到達します、ただ、主なところが1日で行けるよう

になるということで、厳密に言いますと 48 時間以内でございます。なぜ東北、北海道の方が手薄なのかと申しますと、船を維持するのに乗組員が 30 人ぐらい必要になりますので、浚渫兼油回収船になっております。ふだんは浚渫をやって、事故が起こったときだけ油回収に従事する。今、新潟港の信濃川下流の浚渫が常時あります。それから下関の関門海峡の浚渫が常にございます。それから名古屋港のところはかなり規模の大きな浚渫がございまして、浚渫のあるところに油回収船が配備されているという形になっておりますので、結果的に東北とか北海道が手薄になっているという状況でございます。

部会長

そういう事情がもちろんおありになるのでしょうか、私から見ると、特に東京湾なんていうのは、24 時間待っているのじゃ大変かなという気もするのですが、東京湾というのは閉鎖湾ですし、大丈夫なのですか。もしそういう事故が起きたら。

港湾局長

油流出のときの体制ですが、保安庁と連携してやるということで、東北、北海道は、保安庁の方で巡視船に積める油回収装置の配備というのを全国で行って行っていて、この 3 隻だけでやるということではなくて、3 隻と保安庁の船で全国をカバーすることになっています。

もう 1 つ、東京湾内につきましては、保安庁の船もございますし、内湾用の油回収船を関東地方整備局が配備をしておりますし、今までの油流出の例でも、まずそれらの船が出動してという体制をとっております。あくまで浚渫兼油回収船の配備で、これが到達できる範囲が全国出動後 48 時間以内になりましたということで、全体としてはそれなりの対応はとられてきていると考えていただいて間違いはないんじゃないかと思えます。

委員

美しい海岸線をつくることに関して、15 ページの香川県の例のように、今まで消波ブロックで構築されていたところに美しい海岸線を形成するという取り組みに対しては大変すばらしい海岸線ができると思うんですが、17 ページの、40 年経っているので老朽化が進んでいて大改修をしなければならないというようなときも、その地域に合わせた景観的な配慮をぜひお願いしたいと思えます。それから、14 ページに水門にお魚の絵がかいてある写真がありますが、これからの公共空間のデザインのあり方については、水門等に稚拙な絵をかくというようなことは考えていかなければならないと言われておりますので、こういったところに使う写真はよりいいものを使っていただくようお願いしたいと思えます。以上です。

海岸・防災課長

今、東京港などでは、先ほど御説明しましたように港と都市の境界に防潮堤がずっとできております。昭和 34 年の伊勢湾台風の際に防災水準を高めて整備をしたと御説明しましたが、実はあのラインが 40 年前の港の形でございます。40 年間でその外側に港がどんどん展開してきたというのが東京港、大阪港等の事例でございます。そうした中で第一線の防潮堤が、当時のお金のない時代、今もないのですが、景観等に配慮できなかった施設でできておまして、14 ページに書いてございますが、確かに水門は絵をかいただけでごまかしのなんですが、内部護岸等は、その下にありますが、非常にきれいなバリアフリーの施設に順次衣替えをしてきているという状況でございます。バリアフリーにするだけでなく、護岸の構造も、最近ではカニ護岸とか、生態系にも配慮した工夫をしながら海岸施設の整備をしていこうという形で進めておりますので、これから委員が御指摘のような方向で整備が進められると思っております。

委員

2点御質問です。

防災のところで、港湾には港湾管理者の中で防災担当者というものを置いているのかどうか、私は内閣府の「今後の地震対策のあり方に関する検討会」に入れていただいている、実際の防災計画などについてもいろいろ勉強させていただいているのですが、こうした組織に防災を担当する人がいるかどうかによって、そこで働く人の防災への意識というのも全然違ってまいりますし、マニュアルがあったとしても、マニュアルの内容を把握しているかどうか、マニュアルの熟知度も違ってきていると思うんですね。港湾の中で防災担当者がいて、それが実際の防災担当者とどれだけ連携しているとか、マニュアルがあって、それは単に地震が起きたときに広域的にかつ機動的にというあいまいなことが書いてあるのではなくて、時間スケジュールに沿ってだれが何をやるかという具体的な行動を示しているかどうか、またそのマニュアルに基づいてロールプレイング、役割分担を想定した訓練活動が行われているかどうか、そうした実態はどのようになっているのでしょうか。

海岸・防災課長

海岸管理者の中で防災担当者を抱えているのは大港湾の一部でございます。一番充実しておりますのは東京港で、水門関係を取り扱う担当者が常駐しております。各水門の近くに住居を指定して常駐して、24時間体制で対応しているというのが東京港の事例でございますが、そのほかはそれほど充実しておりません。大港湾は、少ない人数ですが防災担当者を持っておりますが、そのほかはほとんど通常の行政事務を担当している者が災害時にマニュアルに沿った対応をするという体制になっております。ただ、昨今大規模な震災等が予測されるということで、防災訓練等は最近力を入れてやり始めておりますし、訓練の中で緊急事態に対するロールプレイング訓練というようなものも始めておりますが、海岸管理者の中での体制というのは今御説明したような状況になっております。

部会長

それでは、この点については中間報告の中でまた御相談することにしましょう。

それでは、先に進ませていただきます。

## (2) みなとまちづくりの推進について

部会長

次は資料2のみなとまちづくりの推進について、お願いしたいと思います。

開発課長

それでは、資料2のみなとまちづくりの推進について御説明申し上げます。なお、このみなとまちづくりにつきましては、第二回部会までの議論の中で本文の文章表現のかたさとか、わかりにくいとか、今回大分書き直しておりますので、恐縮でございますが資料3の27ページ以降を御参照していただきながら御説明をさせていただきたいと思っております。

27ページに、みなとまちづくりの推進ということで、我が国沿岸の津々浦々の大小の「みなと」の活動というのは、当然のことながら、それぞれの地域の方々の雇用の確保とか、生活の安定とか、地域経済の発展に大きく寄与してまいったわけでございます。同時に、「みなと」につきましては昔からいろいろな形で人々の生活空間の中に溶け込んでいたということで、親しまれ愛されつつ発展してきたわけでございますが、残念ながら近代化、物流・産業活動の展開の過程で人々がみなとから遠ざかってしまった、そうならざるを得なかったという地域も数多く見受けられるわけです。しかしながら近年、この部会あるいは分科会全体でもそうですが、いろいろ御指摘がありますように物流・産業活動の低迷によ

りそれぞれの港で利用度が低下した空間というのがございまして、地域あるいは市民の方々から、みなとと海について、昔楽しんだ空間を新しい形で美しくよみがえらせることによって地域の活性化と自分たちの生活空間の向上を図りたいというさまざまな要請が寄せられているわけでございます。

このような中で、地域がそれぞれ個性ある発展を将来世代にわたり着実に伝承するためには、1つは市民の視点からもう一度みなとを見直してみるというような活動を通じてその地域でのみなとのあるべき姿を考えていただくということを考えておりまして、資料2の2ページ目でございますが、シビル・ポートということを生世紀港湾ビジョンでもお示したわけですが、港というのはさまざまな利用者があるわけですが、究極の港の市民というのはタックス・ペイヤーである企業と国民ですが、企業サイドの具体的な活動をしている主体は何かということと船でありましたり、働く人々でありましたり、そこを利用する荷主等の利用者でありまして、ある意味では今の港というのはこういうところが主体となって港の規模及び配置が議論されてきているわけでございます。

一方、市民サイド、下の欄でございますが、これは来訪市民、港湾に来る一般の市民の方々、その背後の住民・市民の方々、それから港で楽しむ、あるいは港から海に繰り出すということで市民の船としてのプレジャーボート、あるいは今さまざまな船がございまして、小さな船ということで海のサイクリングカーと書いてございます。そういう具体的な港のサービスを提供するお客様ということで、真ん中の欄の方々を想定して議論をずっと続けてきたわけですが、みなとまちづくりについては下の方の住民・市民の皆さんの目からということで、右側に検討事項例と書いてございますが、港の総点検をそれぞれの地域でしていただきながら、検討に加わった方々、行政ばかりではなく住民・市民、それからNPOの方々がすべて参加するというところでございます。その港の中でどういう空間を求めるか、どういうサービスを求めるか議論をしていく中で、ではこういう形でいこうという合意形成をしていく。それがチャーターという、約定みたいな感じですが、そういう形で最初のコンセンサスをその過程で得ること、それから港のさまざまなシティズンとの共働作業による、当然のことながら港ではいろいろな産業とか物流の活動も続けられるわけですが、それらを効率的にしつつ、なおかつ市民のためのみなとづくりというのを検討していく。こうした中でユニバーサル・デザイン、ユニバーサル・デザインはさまざまな定義がございまして、一般にはバリアフリーから始まってすべての人に優しいとか使いやすいということでございますが、ここではもう1つ、健全とか安全というような感じで、市民の皆さんがそこに行って気持ちよく過ごせる空間というような感じで考えておりますが、ユニバーサル・デザインを導入しながらウォーターフロントの魅力を再生して、ウォーターフロントからみなとまちを変えていこうと、そういうことを考えております。これが27ページの枠の中に書いてございます。

4ページは、みなとまちづくりのプランをつくらうと提案しております。真ん中に「検討」と書いてありますが、ちょっとかたいフローになっておりますが、さまざまな地域を代表する方が集まっていたいて、みなとまちづくりの将来構想を語り合い、さらには自分たちでみなとまちをつくるんだということで合意形成をした上で具体的な実行計画をつくっていく、そういったものを「みなとまちづくりプラン」という形で策定していただく。それに対して国として必要な支援ということで、情報提供、場所の提供、人材の派遣、アドバイザー的なものの派遣、あくまでも国のスタンスは地域の活動の支援しようということでございます。それから、検討に加わった方々が具体的にプランに従ってアクション・プログラムとして実行していこうとしたときに、実は個々の主体、管理者・関係市町村、NPO、それから関係事業者と書いてございますが、必要な事業をある意味では民間活力を使いながら、あるいは地域住民の方々がNPOとして参画するというのもあるかもしれませんが、こういう方々の共働作業でやっていこうと。そういった場合の国の支援というのは整備等の現在までの枠組み、あるいは今後議論の

中で必要となってくる枠組みを導入していきたいと思っております。当然、やりながらもう一度チェックをするということで、自己評価・構想の見直しということを考えておりました、こちら辺を全体としてみなとまちづくり総合支援として私どもが考えたいと思っております。

さらにそれを考える切り口として4つの切り口を考えておりました、これが資料2の3ページ、地域の個性的な発展を支えるみなとまちづくりとして、1つは地域の生活と産業を支える活力ある空間の形成、活力ある港ということでございます。資料3の27ページに若干書いてございますが、みなとについては今後とも産業の展開が期待されているところもございますし、一方で、特に離島などはそうだと思いますが、定期航路等の海上交通の確保を引き続きしないといけません。そのためのさまざまな施策が要求される。さらにはみなとを利用する船の観点に着目しますと、離島の高齢者をケアするための福祉船ですとか、行楽のための屋形船とか、レストランとか、遊覧船など、さまざまな船の利用が広がっているということで、多様化するニーズに適切に対応するために、1つは海上交通確保の観点から静穏度の確保、船が通るところ、航路や泊地における静けさを保つということでございます。それから、船も大型化しますので、それへの対応ということと、貨物とか人が行き交うターミナル機能を確保するというところがございます。

なお、資料2の5ページ目でございますが、そういう船あるいは活動のイメージを写真で載せております。まちの産業を支えるみなとということで、全国津々浦々、船が入ってきて貨物の出し入れをする、背後の工場が原材料あるいは製品を搬出するというところで、チップ、木材、建設機械、離島の物資を御紹介しておりますが、こういうような船の安全性のため、あるいは荷役の安全性のため必要な措置をするというのが1点目の切り口でございます。

それから、資料3の28ページの上の方ですが、豊かで親しみやすいという切り口でございます。みなとは市民とか住民にとって「庭の海」と、聞きなれない言葉が書いてございますが、これは庭のような静かな空間、みなとの水の中に繰り出して遊ぶというイメージも含んでいるものでございます。あるいは庭から海を眺めるということもこの言葉から出てくるかなということ、あえて書かせていただきましたが、水と触れ合い、美しい空気や潮の香りを楽しみ、船の汽笛や波音を聞くというような憩いの空間となるようなウォーターフロントが望まれております。その施策といたしまして、緑地・遊歩道の整備、道路とのアクセスという今まで御説明してまいりましたようなパブリックアクセスの確保、向上と、もう1つ、「海の辺の路」という言い方をしておりますが、これは広い水域をぐるっと囲むウォーターフロントトレールを意味しております、1つのみなとだけではなくて、湾域全体のみなとが連携しながら、あるいは通過する港湾区域がないところがございまして、都市との連携もしながら、例えばサイクリングロード的なものというイメージを持っておりますが、広域で一体的に水際線をめぐることができる「海の辺の路」を実現する方向を目指すべきはないかと思っております。これによりまして人々が海に出て、海は自分たちばかりのものじゃないということもおわかりいただけるのかなと、その中でいろいろ活動が出てくるのかなと思っております。

資料2の6ページの写真は横須賀港ということで、港の中をぐるっと回ることができる10,000mのブルムナードというのに着手しております。こういう動きを全体に及ぼしていくということでございます。

3点目が地域の個性を活かした美しく文化性に富んだみなとということで、みなとに存在する歴史的建造物や港湾施設は、そのみなと固有の資産であり、その歴史性や風土性を十分考慮した上で、地域の、ある意味では文化の語り部として将来に継承していくということで、資料2の7ページに「歴史のある空間」のイメージ、現実に保存されていたり活用されている施設を書いてありますが、こういうところを活用しながらみなとと海を体験し、学習する場として、みなとを積極的に活用するとか、みなとから

眺めることのできる海や山とか太陽、日の出、日の入りがございます。自然ばかりではなく、港に行き交う船やヨット、それからみなとの活動、ガントリークレーンの非常に躍動的な動きがございますが、そういうものを借景として利用しながら、みなとの景観というのをもう一度美しく潤いのあるものにしていこう、それによりまして文化的な生活ができるようにしようという切り口でございます。

最後に海洋性レクリエーションや観光を核にしたみなとということで、1つはプレジャーボート、前の節までは放置艇という形で書いておりますが、市民の皆さんがみなと、海に親しんでいただくために使う手段でございます。ただ所持する方々の所得レベルあるいは希望レベルがございまして、24時間セキュリティの守られた保管をしてほしいとか、いやいや、そんなのはなくてもつなげるだけでいいとか、さまざまなサービスレベルを要求されておりますし、現在、高齢者・障害者を含む幅広い人々が船に乗りたいという声も大きく聞こえております。そういう方々が海に触れ合える船と施設が必要になってまいります。また、もう1つは観光という切り口でございますが、みなとが有する景観や雰囲気とか、地域の特産、味覚を味わうということだけでなく、みなとの歴史を知り、地域特有の文化を体験できるということが期待をされておりますし、一方、国際観光振興というクルーズネットワークの航路も最近数多くできております。そういう外から来る方々と地域住民との交流の場とか、ふだんは地域住民の方々、あるいは市民の皆さんが楽しめる空間ということでみなとのターミナルの活用が考えられます。

これが、資料2の8ページに、みなとまち情報の発信と住民の皆さんとの交流の場となるような「海路」ステーション、海から来訪する方々と背後の住民の皆さん、市民の皆さんとの交流の場として、あるいは情報交換の場としての「海路」ステーションのイメージを書いてございますが、こういう交流の中から新しい地域資源の発掘、住民の皆さんから見たら何の変哲もないものであります。外から来た方々から見れば非常にすばらしい資源が発掘され、それが新しい観光産業の核になるということが期待されております。こういうための施策を展開するということで文章を書き直しております。

なお、本日こういうお話をいたしましてコメント、アドバイスをいただきたいと思っておりますのは、資料2の1ページに、「みなとまちづくりの推進」ということで、従前も御意見をお聞きしたところでございますが、こういう方向性、地域重視、個々のみなとの個性の活用といったものをもう少し突き詰めるにはどうしたらいいか、あるいは「みなとまちづくり」の実現性を高めるためのシステムということで、資料2の2ページの図にございましたように、国、港湾管理者、住民、NPOというさまざまなステークホルダーの方々が参画して計画づくりをやりますが、それぞれの役割分担、計画づくりから将来の管理、運営、利用にわたっての役割分担のあり方についての現時点での考え方の整理がどうあるべきかとか、あるいはプランづくりからの5W1Hの可能な限りの明示とか、できることからやる、とにかくやってみるといところで社会実験的な要素も今回含めて提案しておりますが、そういうものの妥当性とか、プランの評価とフィードバックの柔軟性とか、みなとまちづくり総合支援ということで、さまざまなことをこれからやらないといけません、そういうときに求められるものは何か、さらには、特に観光ということで地域の今後のあるべき姿、観光というのはいろいろなところで今議論されておりますが、みなとまちの観光資源って一体何だろうかと。私どもが今まで御提示したものの以外にどんなものがあるか。

それから住民が暮らしやすい「みなとまち」は美しい「みなとまち」で、観光客も訪れたいということではないだろうか。逆に、一番最後のところは書き過ぎかもしれませんが、地域振興のための観光客を最初から優先した「みなとまち」づくりもあり得るのではとございますが、こういう切り口で見たらどうだろうかとということで御紹介させていただいております。

以上、最後の整理のポイントにつきましては、いろいろアドバイスをいただきたいということであえ

て書かせていただきました。説明は以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

大分書き込んでいただいているようでございますが、いかがでしょうか。どんなところからでも結構ですから御発言をお願いします。

私から1つ質問ですが、これは何か法的な裏づけというか、港湾分科会というのが一方であって、港湾計画を法的にきちっと決められているんですが、都市計画の方でもマスタープランというものが法的に決められているんですが、こちらの方は法的な支援というのはどうなるんでしょうか。やり方としては。

開発課長

2つございまして、1つは計画としての位置づけ、こういう議論の中で出てきたもので、しかも整備するものがハードのもの、港湾施設であれば、重要港湾であります。港湾計画という形で位置づけられるものもありますし、もう一方で最初から、港湾計画をつくる段階で、こういう運動展開を地域の方々にやっていただいたものを計画の中に位置づけているというやり方があるかと思えます。これは今後具体的なものを入れ込む。なお、港湾計画の基本方針の中には、住民サイドの、例えば緑地とかさまざまなものにつきましては計画段階から住民の意見を聞いて、「参画を得て」と書いてございます。それとドッキングさせるような形で考えております。

もう1つ、具体的な整備のメニューでございますが、現在は港湾整備事業としていろいろ議論をしております。緑地とか護岸とか、そういう組み合わせでまずウォーターフロントから変えるということがベースとしてあります。今後の個々のみなどでの議論を踏まえてメニューを拡大化するなり、方法化するなり考えていかなければいけない。これは今後の課題でございます。

委員

資料2の1ページの「みなとまちづくりの推進」における整理のポイントというところですが、資料3の30ページの「21世紀型港湾行政への改革」という中に書いてあることなんですが、みなとまちづくりを進めていくためには既存のストックをうまく活用するという、それから港湾にどういう規制があるかわかりませんが、規制緩和というような視点を入れておいた方がいいんじゃないかなと思えます。

開発課長

ありがとうございました。

実は、資料2の2ページに「シティズンの目から見た港の総点検」と書いてございますのは、港の資産の棚卸しと申しますが、既存ストックの中で使えるもの、あるいは陳腐化して使えないものをもう1回チェックをしよう、使えるものは徹底的に使おうという視点で書いているつもりでございます。

それから規制緩和の話でございますが、これは若干踏み越えた発言になるかもしれませんが、総点検の中で目の前の海、水域ですね、水面をもう少し楽しく活用できるのではないかという話が必ず出てくると思いますので、そこら辺は今までのシステムとどういうふうに関係させるかというのは私も課題として考えております。

委員

先ほど、資料1の10ページに「港湾防災情報等の流れ」というイメージ図の中で各工事事務所の役割というのが明確に位置づけられています。しかし、資料2の4ページの「みなとまちづくりの推進フロー（案）」と書かれている中で、プランを策定したりするところは学識経験者、港湾管理者、関係市

町村、関係事業者、NPOと書かれています。現実的イメージから考えると、地域づくりに対しても情報を持たれている工事事務所が、地域間の連携をとりながら果たしていく役割が大きく、もう少し明確に記載してもよろしいのではないかと思います。どうしても港というのは管理者主体になっていますので、国が今後、国際競争力、港間連携という視点を含めてどういうふうに関わるのか必要だと思います。例えば静岡ですと清水港湾工事事務所が国全体の中でも、県のなかの下田も御前崎でも、連携を見ながら地域のあり方を把握されているので、事務所の役割をこの中に明確に書かれた方が良いと思います。国がどう関与していくのかということが各地域において皆さんにイメージとして把握できるのではないかと考えております。

部会長

いかがでしょう。清水なんか特に、工事事務所が一生懸命やっておられるんですが、ここでは関係事業者の中に入るんじゃないかという感じはいたしますが、一方では余り国が関与していくのはというのもあるでしょうし、その辺、どう考えればいいんですか。

開発課長

ありがとうございます。事務所の活動を高く評価していただきまして感謝申し上げます。

若干手前みそになりますので、書くのを躊躇した部分がございますが、当然こういう活動を地域の方々が積極的にやっていただく前提条件としてみなとに地域の皆さんにお出でいただくところから始めることが必要な地域もございますので、事務所なり管理者、港湾管理者と新しく組んでという行政側のパートナーシップでやらないといけないと考えておりますので、考えさせていただきたいと思います。図の中に入れることは可能だと思いますが、本文の中には入れられるかどうかあろうかと思っておりますので、今後こういう図を対外的に使いますときに、委員が言われたようなことを念頭に置いて作り直して説明させていただきたいと思います。

委員

シビル・ポート、これは新世紀港湾ビジョンでもうたっておりますし、地域に密着したみなとづくりということで、文面の中でもかなり産業とか物流の部分も加えられてきているんですが、市民のみなどは憩いとか楽しみの空間だけではなく、物流、産業も含めた上での地域のみなとでなければならない、そういった視点において、事務所の役割というのはどういうことかと申しますと、大所高所からというのでしょうか、全国の港湾を見渡した上で、地域主体になるのではなく全体のバランスをとる役割というのが私はあると思います。県ではない、国全体としてこのみなとがどうあるべきかということをお存じの事務所が関与していくというみなとまちづくりでないといけない、地域住民の声ばかりではなく、情報とか知識とかいろいろなことを適切にアドバイスするのも事務所の大事な役割ではないかと考えております。

開発課長

平成元年からだったと思いますが、ウォーターフロント相談窓口ですとか、今度は総合学習の観点もありまして海とみなとの相談窓口をつくりましていろいろ活動をしております。実際、住民の皆さんにいろいろなお話をするのも直轄の事務所で体験させていただきましたが、そういったものを全国的にきちっとやるということで御理解いただければと思います。

部会長

なかなか難しいところはありますけど、御検討いただければいいんじゃないでしょうか。国が余り都道府県を超えて行っちゃうと問題もあろうかとは思いますが、そういう非常に心強い御発言もありましたので、その辺、どういうふうに表示するのか考えてください。

よろしいでしょうか。

### (3) 中間報告(案)及びアウトカム目標(案)について

企画調査室長

それでは、中間報告(案)と、あわせてアウトカム目標(案)について御説明をさせていただきます。

まず資料3でございます。前回までの部会でいろいろな問題につきまして御意見を賜っております。今回の中間報告(案)ではそういった御意見を踏まえて大きく変更あるいは追加をさせていただいたところがございますので、そういうポイントを中心に御紹介を申し上げたいと思います。

目次をお開きいただきたいのですが、目次は一部順番の入れかえ、用語の変更などがございしますが、本文の方でまとめて御説明をしたいと思います。

4ページをごらんいただきますと「はじめに」でございます。ここの内容は変わっておりません。ただ、5ページ以下でも同様でございますが、タイトルをゴシックにし、本文を明朝体にするというような、いわばプレゼンテーションの工夫をさせていただいているということでございます。

ページをめくっていただきまして、港湾をめぐる現状と課題の章でございます。最初に経済社会の変化。この辺の変更はございませんが、その次の港湾の歴史的役割と直面する課題というところでは、小項目として の物流の効率化から7ページのみなとまちづくりまで、前回までの案ではパラレルに書いてありましたものを構成を変えて今回御提案申し上げているということでございます。

また、5ページの港湾の歴史的役割と直面する課題の前文の部分ですが、「文明・文化の窓口であった港湾は」というような表現ですとか、国と地域、官と民のパートナーシップのもとで、地域づくりの核として港湾が貢献してきたというようなことを書き込んでおります。

以下、 のところで若干の追加変更をしております。原案では「港湾間競争の対応」と書いてございましたが、問題をはっきりさせるということで「国際港湾間競争への対応」といたしまして、真ん中から下ぐらいのパラグラフですが、港湾コストの上昇というものがより直接的に国民の生活水準に影響をもたらすというような事柄を追加いたしております。

、 は用語の統一などを行っております。5番と6番が、目次とも関係してきますが、入れかえた形になっております。先ほど来、議論がございましたように、「みなとまちづくり」という部分を総合的な政策を考える部分といたしましたので、防災・安全といういわば港湾の機能のパーツのところを上に持ってきまして、みなとまちづくりを最後に持ってきたということでございます。6番のみなとまちづくりというところの中にも、先ほど委員から御指摘がありましたように、産業の空間ということを「地場産業の展開」というようなフレーズを用いながら書き込んでおります。

8ページは、体裁の整理に近うございますが、「国民とともに歩む行政を目指して」というのを本文の流れに沿って先に持ってきて、「広域的な視点」「新たな港湾政策」というのを後に整理をしたということでございます。

次に港湾政策の展開というところでございます。1番の物流関係の記述、それから、大分後になりますが、18ページの産業競争力の向上に資する空間の提供、この部分は物流・産業部会の方で御審議をいただくということですので、ここでは20ページの循環型社会の構築など環境問題への対応の部分から御紹介を申し上げたいと思います。

環境問題への対応のところは、内容の大きな変更はございません。ただプレゼンテーションの仕方としてよりわかりやすくという御意見もございましたので、施策をまとめて四角で囲んで表現をする、あ

るいは文字の工夫といったことを行っております。ただ、(1)の静脈物流システムの構築の部分でも、議論の流れは変わっておりませんが、内容的に書き込んだ部分が幾つかございます。例えば20ページのリサイクルポートの形成促進のための施策等のところで、3番目に他の産業から発生する副産物についての情報交換システムの開発を推進というようなことを書き込んでおりますし、22ページの自然環境の積極的な保全・再生・創造の部分では、前文の最後の方に「港湾の環境がよくなっていくことを市民が実感できることを目指す必要がある」と、これは後ほどアウトカムの目標のところでも説明申し上げますが、こういった表現を本文の中にも入れ込んだということでございます。また、同じ22ページで四角で囲んだ部分がございますが、最初の項目ですが、「事業の効果をモニタリングしその結果を事業に反映させる順応的管理手法を積極的に導入」というようなことも新たに書き込んでおります。以下、基本的な変更はございません。

24ページの安全で安心な地域づくりという部分は、先ほど申し上げましたとおり、みなとまちづくりと順番を入れかえて記述をしております。先ほど御説明を申し上げましたが、本文の中では(1)の前文の最後の方に「ナショナルセキュリティの確保等の観点から国が一定の責任を果たす必要がある」ということで、国の責任ということをごきりとうたっております。先ほどの議論の中で港湾管理者におきます防災担当者の設置という御意見がございましたが、本文の中では明確に記述をしておりますので、どういう表現で入れ込めばいいか、検討したいと思っております。(2)、(3)のところは基本的な変更はございません。(4) 放置艇対策も同様でございます。

27ページのみなとまちづくりの推進の部分は先ほど資料2の説明とあわせてごらんいただけたかと思っております。若干細かく申し上げますと、27ページの頭の部分で「地域の資源や一次製品の加工・輸送の拠点」というような表現とか「エネルギー受入の基地」というような表現を前文の部分に入れ込んでございます。それから「みなとまちづくり」の推進に向けた施策という四角で囲んだ部分は第二回部会の資料1では最後にございましたが、全体としてみなとまちづくりをどうやっていくかという問題を扱っている部分でございますので、これを最初に持ってきてあります。

以下、項目に分けて議論をしていくということですが、28ページの頭の部分、地域の生活、産業を支えるための施策、これは新たに書き加えております。それぞれの項目についてより詳細に、わかりやすく表現をするということを行っております。29ページまで同様でございます。「国際観光振興にも資するクルーズネットワーク」ということで、「国際観光振興」ということを用語として用いる工夫をしております。以上が港湾政策の展開の章でございます。

30ページからの21世紀型港湾行政への改革の部分もこの部会で御議論をいただいておりますので御紹介を申し上げたいと思っております。ここでは大きく2点変更がございます。1つは既存ストックの活用ということをご長期計画のあり方の見直しの一部分として記述をしておりますが、より本質的な問題ではないかという御指摘もございましたので、新たに項目を起こしまして31ページの(4)に詳しく記述をいたしております。もう1つは国と地方のパートナーシップということで、これもいろいろ御意見を賜りましたので、33ページの(6)に項目を起こしまして記述をしております。

既存ストックの活用の部分は、いろいろなことを書いてございますが、1つは、今後施設の維持修繕費が膨大になっていくのではないかということで、32ページの一番上のパラグラフですが、具体的な数字を挙げて記述をしております。そういう状況を踏まえ、適切かつ計画的な改良工事を効率的・効果的に進めていく必要があるということをご言ひまして、この項目の最後でございますが、「島国日本の生命線となる国際・国内の基幹的な海上輸送ネットワークの機能維持・向上を図り、効率的かつ安定的輸送サービスを提供することは国としても重要な責務である」というふうにごいたひまして、「根幹的な港湾

施設については国が維持修繕・更新を行う必要がある」と明確に記述をいたしております。

もう1つの国と地方のパートナーシップの充実というところでございますが、国と港湾管理者がともに協力し合って、港湾を地域づくりの核として充実させていこうということを書き込んでございます。

以上が中間報告の部分でございますが、続けてアウトカムの方を御説明を申し上げたいと思います。資料4にまとめてございます。

資料4の1ページから2ページには物流・産業分野がございます。3ページから環境・安全等の分野について記述をしております。前回、海域の水質あるいは底質の改善という施策をアウトカム、またアウトカムの指標としてきちんと表現すべきではないかという御意見がございました。今回、3ページの一番下の部分ですが、ニーズとして「より豊かに」ということで、施策として「海域環境の改善」ということを入れまして、アウトカムとしては「海がきれいになったという実感」というような表現をしております。これを市民アンケートにより把握をしていこうということでございます。

この指標を含めまして、いただきました御意見を参考により洗練された指標ができないか検討を進めていきたいと考えております。このアウトカム目標、とりあえず(案)として御提示している部分、今申し上げた海域環境の改善の部分以外については用語の統一等を図ったということでございます。以上です。

部会長

ありがとうございました。

それでは、中間報告(案)、アウトカム目標も含めまして御議論をいただきたいと思います。どうぞお願いします。

私から2つ意見を申し上げたいと思いますが、1つは国と地方のパートナーシップの充実、非常に大事なことなわけです。特に委員が、みなとまちづくりについては国の工事事務所の役割が非常に大きいとおっしゃっていただいているわけです。パートナーシップの充実ということもあるわけですが、先ほど法的な裏づけと言ったんですが、それほど強いものでなくても、みなとまちづくりについて工事事務所が果たす役割的なものを少し入れておいた方がいいんじゃないかなという気はするんですね。新しく力を入れているものですから。その辺、少し御検討をいただければと思います。

それから、さっき御説明があったと思うんですが、満足度だとか、アンケート調査とか、そういうものでアウトカムを評価するというのもあるのですが、どうも漠然とし過ぎて、もうちょっと定量的な評価指標がないものかなと思っておりますので、その辺も御検討をいただければと思います。今すぐでなくても、難しい話ですから。

計画課長

1点目の御意見について、先ほど委員からもお話がありました件ですが、27ページの中ほどからちょっと下に枠囲みで、ハード・ソフト施策の連携により、港湾管理者等々がパートナーシップを発揮してと書いてありますが、これはある意味ではみなとまちづくり全般にもかかわる話でありましょうし、まちづくり、みなとまちづくりという問題に対してだれが中心になって計画なり実施を引っ張っていくのかということが大変重要で、そここのところがあやふやだと計画が計画だけで終わってしまうというようなことも過去に我々の反省としてもあります。そういうことで、今申し上げたくだりを少し前の方に持っていくことと、あわせて国といいますが、地元の事務所の役割みたいなことも書くことによって明確化を図っていければと思いますので、そんなことで少し文章の工夫をしてみたいと思います。

環境整備計画室長

2点目のアウトカムでございますが、今回、海域環境の改善ということで「海がきれいになったとい

う実感」というのを挙げさせていただいたのですが、第二回部会でもいろいろ御指摘いただきまして検討はしたのでございますが、例えば三河湾というのは典型的な事例で、私ども古くから相当力を入れて底質改善を行ってきた海域でございます。この海域におきましては、覆土なりをやったところと周辺とを比べますとかなり生態の数がふえている、あるいは覆土をやった直下のところではDOがかなり大きくなって、改善されているとか、改めて稚貝を入れたアサリの生存率が高いとか、こういう成果があらわれているわけですが、全国的に定量的な指標をどうやって出すのかというところが非常に難しい部分がありまして、私どもが水質改善対策としてできるものは有機汚泥等の除去ないし覆土といった事業になるわけですが、それで直ちにCOD等の指標が改善されるというものでもないという状況でございますが、さりとてアンケートだけでアウトカムとしてあらわしていくのもいろいろ問題があるという御指摘でございますので、いま一度、もう少し定量的なものができないか検討させていただければと思います。

委員

アウトカムについてですが、アンケート調査をするということについて、先ほど部会長がおっしゃられたこと、私も同様に思います。私は県で環境アセスメントの委員をしています。以前は大規模な開発行為に対して、配慮事項を事業者に通知をしたわけです。ですが、法が変わりまして、それぞれの担当分野から、例えば生物とか、水質とか、公害の分野の先生方もいらっしゃるんですが、当該地に対する環境予測とその結果を事業者に対して指示し、事業者がその評価方法で影響評価調査を行ってきて、その結果に対して又こちらから意見をするというような形で、環境を保全するということの具体的アセスを行ってきているのではないかなと思います。絶対値とか、何パーセントという数字だけではなく、そういったシステムでもよろしいのではないかなと前回から考えています。具体的によりよくするためのアウトカムのシステムをつくることも1つの方法ではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

環境整備計画室長

ありがとうございます。それも含めて検討させていただきたいと思います。

部会長

よろしくをお願いします。

いかがでしょうか。ございませんでしょうか。

それでは、特にないようでございますので、今日の御意見につきましては、事務局の方でこういう表現に直して入れたいとか、具体的に御検討いただいて最終案にさせていただければと思っております。

それでよろしいでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

部会長

どうも長い間、皆さん方には本当にお忙しいところに来ていただいて、御検討いただいて、感謝しております。この次の港湾分科会で環境・安全部会の最終案を報告することになるかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

こんなところでよろしいですか。

どうもありがとうございました。それではマイクをお返しします。

管理課長

どうもありがとうございました。

それでは、本部会は今回が最終回ということでございますので、港湾局長より一言ごあいさつを申し上げます。

港湾局長

本日はお忙しい中、朝早くからありがとうございました。今、須田先生からお話がありましたが、3月29日に分科会に諮問をさせていただきまして、3カ月弱という短い期間で環境・安全等について中身の濃い議論をしていただきました。また、きょうも安全で安心、あるいはみなとまちづくりということで、港湾の持っているいろいろな役割、広い面があるかと思いますが、広い視点からの御意見をいただきまして、大変ありがとうございました。

今お話がありましており、本日の夕刻に物流・産業部会が開かれることになっております。7月12日の第4回港湾分科会で、両方の部会をあわせて、いただいた御意見をできるだけ反映をさせたいと思っております。そこで最終になるかと思いますが、よろしく願いいたします。それまでできるだけきっちりとしたものにしたいと思っております。その間、いろいろ御指導を得るかと思いますが、よろしく願いします。

本日はどうもありがとうございました。

管理課長

どうもありがとうございました。

以上で第3回環境・安全等部会を終わらせていただきます。なお、第4回の港湾分科会につきましては、局長からも申し上げましたが、7月12日、13時30分から開催を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

どうも本日はありがとうございました。

閉 会