

## 交通政策審議会第2回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成13年11月21日(水)  
開会 10時00分 閉会 11時40分

2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室

3. 出席者氏名

氏名	役職名
尾崎 睦(代理)	(社)日本港運協会会長
坂井 淳	(社)全国漁港協会会長
白石 真澄	(株)ニッセイ基礎研究所主任研究員
杉山 武彦	一橋大学教授
須田 熈	八戸工業大学教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
常盤 文克	(社)経済団体連合会輸送委員長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
平野 裕司(代理)	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長

4. 会議次第

(1) 3港の港湾計画について

青森港

常陸那珂港及び横須賀港

(2) 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について

(3) その他

## 5 . 会議経過

### 開会

#### 分科会長

本日は議事次第にありますとおり、3つの港の港湾計画と大阪湾圏域広域処理場整備基本計画についてが審議事項となっております。議事の公開に関しましては、分科会の公開はいたしません。分科会が終了しましたら議事要旨及び会議資料をプレス発表し、また国土交通省のホームページにも掲載することとしております。また、詳細な議事録につきましても作成次第、国土交通省のホームページに掲載することとしております。

#### ( 1 ) 3港の港湾計画について

##### 青森港

港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。  
以下の質疑がなされた。

#### 委員

2つございます。1点目は要望でございます。青森港の大きな特色の1つはフェリー機能だと思います。現在のフェリー施設は30年ほど前に計画されたものではないかと思いますが、その時点でも、青森港の大きな特色あるいは機能はフェリーであったと思います。青森港に着けば「あ、いいな」と運転手さん方に思ってもらえるような計画にしようじゃないかという話であったと伺っております。

今回の計画では、新たに2.6haのターミナルを用意されることになっておりますが、せっかくこれだけスペースを確保するわけですから、これからのターミナルの模範となるような施設のレイアウトとなるようにきめ細かなご検討をお願いしたいと思います。私はこの資料の中に何かそういうものがあるのかなと思って楽しみにして見たのですが、資料には平凡な言葉しか書かれておりません。実施までに、乗船までの待ち時間や、車の流れ等に配慮したきめの細かいご検討をお願いできればと思います。

2点目は、これも青森港の特色の1つであります、雪問題についてでございます。今回の計画で、雪処理のために浜町に3.0haを工夫されたということですが、これが有効に活用されるといいなと思います。私も、以前ですが、わざわざ豪雪時に臨港道路を走ってみたことがあります。確かに大変ですね。そういう意味で、この横長の広いところで、ここ1カ所でもいいのかなという気持ちはぬぐえませんが、これがその第1歩になれば素晴らしいことだなと思います。

以上、2点でございますが、特にお答えをいただきたいというものではございませんが、きめ細かく実施していただきたいと思っております。

#### 港湾管理者

まず、フェリー埠頭についてですが、今回 2.6 ha ほど埠頭用地ということで考えておりまして、これにつきましてはサイトの的にも緑地も計画しております。

それから雪処理施設についてですが、青森市は国内有数の多雪都市でございます、平成 10 年度も累積降雪量が 10m 以上になっておりますし、昨年はもっと増えております。そのため、内陸部の 12 カ所ほどで除雪、廃雪をやっているわけですが、都市化が進んでだんだん狭くなってきますと内陸部では処理しきれませんで、その関係からやむを得ず、量として約 60% が海上投棄されております。海上投棄される雪の中にはごみなどが混入しておりまして、海洋汚染が懸念されるわけでございます。また、地域住民からも廃雪機能、適正な管理について要請されております。そういう関係から今回の計画に雪処理施設を盛り込みました。今後、実施に向けて、先生の御提案どおり、きめ細かな検討を進めていきたいと思っております。

#### 地方整備局

ちょっと補足をさせていただきますと、雪処理施設の関係につきましては県御当局でも現在いろいろな調査検討をされておりますが、我々国のレベルでも北海道開発局と東北地方整備局が共同して、こういう施設でどんな工夫をしたら廃雪した雪が環境に悪い影響を与えないか、どうやって中に溶けているいろいろなものが除去できるかという技術的な検討も含めて現在調査検討をしておりますので、県の方と協力しながら、委員がおっしゃったような方向でいいものができるように頑張っていきたいと思っております。

#### 委員

油川第 1 北防波堤と第 2 北防波堤、かなり延長が長い防波堤が計画されておりますが、反射波といいますか、そういう影響は検討されているんでしょうか。この湾は侵食海岸だと思いますので、海岸に反射波が行って決壊を起こすという心配はないのかなと感じますが、いかがでしょうか。

#### 地方整備局

御指摘のとおり、陸奥湾は高潮被害を受けたり、湾の西側のところが有名な決壊海岸であったりということございまして、現在、整備局の直轄事業で海岸事業を実施しております。今回の計画を立てるに当たりまして、まだ全般的な粗い検討でござ

ざいますが、波の影響の検討はしております。実施の段階で、いろいろな波の反射を防御する工法をどうしたらいいか、改めて検討していきたいと思っております。

分科会長

ひとつ慎重に実施していただきたいと思えます。

分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。

常陸那珂港及び横須賀港

事務局から港湾計画の説明が行われた。  
以下の質疑がなされた。

委員

最初に横須賀港の方ですが、目標年次における取扱貨物量というのは、高速フェリーの就航と一体として考えて、そのもとでこういう予測ということなのか、予測が別途先にあって、こういう予測になっているから高速フェリーの就航を考えるということなのか、どういう順序になっているのかをお伺いしたいのが1点と、「港湾の能力」のところ取扱貨物量とありますが、これは需要量であってキャパシティーとは違うのだらうと思うのですが、その点の関係を教えていただきたい。

それとの関連で常陸那珂港について見ますと、常陸那珂港の今回の変更計画では取扱貨物量、あるいは需要量といった点には特に触れられていませんが、一部変更というのが需要の見通しとどんな関係を持っているのか、説明いただきたい。

事務局

まず常陸那珂港の方からお答えしますと、今回の港湾計画の変更は岸壁のサイズの変更ということで、船型の変化に対応するものでございまして、能力、需要といったものの見直しはしておりません。

次に横須賀港の方ですが、フェリーの能力と申しますか、需要を設定しているわけですが、この変更によりフェリーの貨物量をオンさせているということで、これだけ貨物量を増やしております。それから、需要と能力という御質問ですが、「港湾の能力」については需要量を計上させていただいております。従いまして文字どおりの能力ということではございません。これからフェリーとしてこのぐらいの需要が見込まれるので、それに対応する計画を変更したという形で、能力をぎりぎり詰めていけば

これ以上の取扱ができるのかもしれませんが、目標年次におけるフェリーの取扱量の需要としてこれだけを見込んだということを「能力」という言い方で書かせていただいているということでございます。

#### 委員

そうすると横須賀港については、その次に出てくる質問は、フェリーの就航によってオンをした部分というのはリアリスティックな量であるのかという問題が当然出てくると思いますが、当然そういうふうを考えておやりになったのだらうと思いますのでそれは結構です。

ついでに一般的なことで1つ要望があるのですが、先ほどの青森港もそうでしたが、前回ももっと顕著だったと思うのですが、貨物取扱量の過去の推移というのがかなり明瞭に下降傾向をたどって現在に至っている場合であっても、結果としての予測というのはせいぜい横ばい、あるいはずっと上に上がっているというのも数多く見られるような気がしています。もちろんそれは単に過去の推移だけでなく、企業のヒアリングとか、そういうものを踏まえてきちんとなさっていらっしゃるのだらうと思いますが、私などから見ますと企業ヒアリングと過去の実績とからこうなったと言われても、企業の言っていることが本当に妥当性を持っているかどうかということまで考えると実は心配になるわけで、もちろんチェックはなさっているのだらうと思いますが、需要予測の信憑性につきましては、今いろいろなところで問われていますので、御説明いただくときにそういうことについて多少メンションをしていただければありがたいと思います。

#### 分科会長

今後とも港湾計画の審査の資料としては信憑性を十分裏づけしておいていただきたいと思います。

#### 委員

横須賀港の方ですが、モーダルシフトの推進と複合一貫輸送ということを視点に置いた取り組みだということで、港の方をそれに対応できるようにするという計画であるわけですが、幹線道路と港の間の道路はどうなるのでしょうか。結節点の重要性をずっと叫び続けているわけですが、この間で一般道路を通らないといけないわけですね。その間はどのような計画があるのでしょうか。例えば幹線道路を港までつなげてしまふとか、そういうことがなければ、そこがボトルネックになってしまって、荷物は港まで着いたけれど道路まで行かないという問題、これが私はいろいろなところの問題だと思います。ここも同じようなイメージで、道路は道路の方がやるんだ、港は港

の方がやるんだという姿が見え隠れしているのですが、御説明ください。

#### 事務局

御指摘のフェリーターミナルからインターチェンジまでの間の道路事情でございますが、現状の道路をチェックしておりまして、まず、大きい車が通れる道路になっているのかというチェックをいたしまして、最大のものとして車長 16.5mのセミトレーラーは十分に通れる道路であると。それから交通量等のチェックをいたしまして、それほど大きい問題は現状ではないということを確認しております。さらに交差点での走行について、十分であると考えております。

さらに、横浜横須賀道路については、まだ整備計画という段階ではないのですが、さらに延ばす計画がございます。フェリー埠頭に直接つながるという計画はございませんが、東京湾の港口部に道路をつくるという構想もあるわけで、馬堀地区というのがございますが、そちらの方向に向かって道路が延びて、さらにインターチェンジもできるという構想がございますので、現在ですと久里浜駅の前を通る道路を使わなければいけないという状況でございますが、横浜横須賀道路が延伸されればもう少し混雑部を通らない道路というのが確保できるのではないかと考えております。

現在のところそういう状況で、フェリー輸送にはとりあえず使える道路が確保されていると判断いたしております。

#### 事務局

もう少し全体的なお話を補足させていただきたいと思いますが、今、委員からお話のあった点については、前々から港湾の貨物を内陸にいかにスムーズに運ぶかということで、道路とのアクセスをよくするべきだという御指摘をいろいろなところでいただいております。その点については国土交通省になる前、旧建設省と旧運輸省の時代から、たしか平成9年だったと思いますが、主要な港から高速道路のインターチェンジに10分以内にアクセスできる率を高めようということで努力はしているのですが、残念ながらまだ3分の1ほどしか達成できていません。

特にフェリーとかコンテナとか、背後圏の広い貨物、言ってみれば陸上輸送の足の長い貨物についてできるだけ早くしていこうということで、いろいろ努力しております結果、中枢中核国際港湾というコンテナの主要港については9割近くまで10分でアクセスできるところまでできました。ただ、きょう御議論いただいているフェリーについては若干おくれておりまして、まだ4割ぐらいしか達成できておりません。コンテナがそういう形でかなり達成してきましたので、今度はフェリーを重点的に、道路とのアクセスを良くするような形で道路サイドとの調整を深めていきたいと思っております。

#### 委員

ぜひ今後進めていただかないと、いろいろな仕掛けをつくっても、全部そこが、いわゆるボトルネックになってしまって、せっかくの投資が十分に生かせないということになっていると思いますので、ぜひこれからの御計画の中にそういうことを御配慮いただければということで、改めて同じことをここで見せていただいたので、全然前に進んでいないなという感を一段と強めましたので、ひとつよろしく願いいたします。

#### 委員

常陸那珂港についてお伺いしたいと思います。

以前、もう四、五年前になりますか、常陸那珂港が中核港としてこれからの新しい港づくりを進めていく上で景観計画を立てた経緯がございます。コンテナクレーンの色を地域に特色のあるものにしようとか、これから建設される建物についてのレイアウトとか、そういったものを踏まえて立てた計画だったように思っております。その経過というのでしょうか、お聞かせ願えたらと思います。

#### 事務局

景観形成モデル事業というのを常陸那珂港でやっております、シンボルカラーを決めて、施設の上屋とか、倉庫とか、コンテナターミナルのゲートといったものについて色調を合わせるということを現在やっております。聞くところによりますとシンボルカラーとして黄色を決定しているということで、黄色を基調として色の統一をすることをやっていると聞いておりますので、景観形成に資するような取り組みがなされていると考えております。

#### 委員

色彩計画、もちろん港の景観では有効な景観形成に結びつくと思いますが、背後地に国立公園でしたか、ありますし、ここは産業港として活躍する港でしょうけれども、周辺環境と調和した形での港づくりが港への理解が深まるものと思っておりますので、ぜひそういった観点からもお願いしたいところでございます。

#### 委員

飛行機の上からしばしば拝見していて、ああ、ここまでできたのかなと見ているんですが、これを計画したのが五、六年前ではないかと思いますが、その時点で、こういう外海でターミナルをつくって波風に対して大丈夫だろうかという議論があった

と思うのです。それこそ縦横斜めから議論して、数値解析も行ってこの防波堤を決めた。大変苦勞された計画だと思えます。さて、その後、建設途上ですから依然としてご苦勞は続いているのだらうと思うのですが、使われ出してから、例えば波風がきつくて船が着きにくいとか、あるいは風が強くてコンテナのハンドリングが難しいといったことがないのだらうかと気になります。私は余り聞いていないのですが、現状はいかがなものでしょうか。御存じであれば教えていただきたい。

#### 事務局

まだ使い始めということもあるのかもしれませんが、そういった条件で岸壁が使えなかったとか、綱が切れたとか、そういった報告は今のところ受けておりません。

#### 委員

それなら結構なことだと思えますが、特に防波堤などは、必要なものは延伸しなければいけないとも思えますので、絶えずウォッチしていただければと思います。

分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。

#### (2) 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について

大阪湾広域臨海環境整備センターより挨拶があり、  
事務局から大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の説明が行われた。  
以下の質疑がなされた。

#### 委員

今ご説明を受けてわかったのですが、ここに2つパンフレットがございます。こちらのパンフレットで4カ所で7,400万 $m^3$ となっているものが、今回の計画で7,600万 $m^3$ にするということだと思うのですが、このパンフレットがつくられたのが2001年10月ですから、まだ1月しかたっていない。1月待てば7,600万 $m^3$ になるのに、こういうパンフレットをおつくりになっているということの意味がわかりません。これは、無駄なことではないでしょうか。新たに加わるところの御説明をされたのかもしれませんが、これ自体が、古い印刷物になるということからいけば廃棄物になるわけですね。そこはいかがでしょうか。



大阪湾広域臨海環境整備センター

御指摘の点については痛感するところでございますが、実は4つの処分場の中で大阪沖の処分場の基本計画を着工するためにどうしても先行して基本計画を変更するという作業が平成12年に伴いましたものですから、そこを先行させました。そのとき一緒にということも考えられたんですが、少し遅れてこういうことになったということについては大変申しわけなく思っている次第でございます。

委員

というよりは、2001年10月と書いてある限りは、まだ1月たってないんですね。こちらの方の印刷物は、ところが今回7,600万 $m^3$ になるとおっしゃっている。こちらのパンフレットはそうなっているわけです。計画書でも7,600万 $m^3$ と言っているのですから、これ自体が、1カ月で数字的には意味のないものになるものが印刷されたと申し上げているわけです。

大阪湾広域臨海環境整備センター

御指摘の点、今後十分注意をして、資料の作成等、無駄のないようにさせていただきますと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

委員

基本計画のときの金額だろうと思いますが、工事に要する費用の概算額はおおむね3,000億円とあります。今回、あるいは前回の基本計画変更に際してこの金額というのは変わっているのでしょうか。あるいは今までの実績はどんなふうになっているのでしょうかお伺いしたいというのが1つと、今、費用対効果がいろいろなところで問われていますが、計画の段階では、これは適当である、妥当である、あるいはそうではないという判断をして、後になって事業評価というような形で、ずっと時間が経過してから改めて費用対効果がどうであったかということ議論する形になっているような気がするのですが、考えてみると最初の計画の段階で効果と費用との見合いにおいて議論をすることが必要なんじゃないかという気がするのですが、その辺をもしお聞かせいただければありがたいと思います。

大阪湾広域臨海環境整備センター

1点目の金額3,000億円でございますが、変更はいたしておりません。現状のまま事業を続けております。

2点目の費用対効果の話につきましては、国土交通省の指導あるいは環境省の指導もございまして、現在遅まきながら費用対効果について、いかにあるべきかという議

論をして提出するようという御指導を受けているところでございます。環境コストについて今後とも勉強してまいりたいと思っておりますので、その節は御指導のほどをお願い申し上げます。

#### 分科会長

今の委員のお話は、この広域処理場の基本計画に限らず、計画一般についてのお話だと思いますが、事前に審査なりやっておられるのでしょうか、港湾計画について、その辺をちょっとお聞かせ下さい。

#### 事務局

港湾計画において新しい岸壁等、いろいろな施設を計画するときには、事前にコストベネフィット分析といいますが、費用対効果の分析はやらせていただいております。建設の際には時点が変わっていることもありまして、さらにもう一度チェックをするということをやっております。

#### 委員

そういうふうになさっているということは私も実は存じていましたし、そうだろうと思いますが、そうだとすると余計、なぜ計画を審議するときそういうことに対してメンションがないのだろうか、不思議な気がします。

#### 分科会長

今後、審査の際に、ポイントだけを出していただくということでもいいかもしれません、簡単で結構ですから、その辺も御検討ください。

#### 委員

貴重な海面を汚さないようにするためには、できる限り努力して埋立面積を小さくしていくということと、埋め立てていくところが長期にわたって利用できるように、できる限り廃棄物を出さない川下の努力がすごく重要だと思いますし、廃棄物を処理する上でのコストをいかにかけないかということがすごく重要だと思いますが、廃棄物の種類別の受入基準、共通基準といったものは世界的に見て日本の基準が厳しいといえるのでしょうか。それから、例えば中間処理をするとか、できる限り建設残土を出さないというふうに業界に対して何か、廃棄物を受け入れる側から、インセンティブを与えとか、努力目標を掲げられるとか、そうした取り組みについては今後どのようにお考えでしょうか。

大阪湾広域臨海環境整備センター

1点目の基準が厳しいかということにつきましては、厳しいという認識で結構かと思います。例えばダイオキシン対策につきましては、ヨーロッパと比べますと、1オーダーとは言いませんが、半分ぐらいの値の厳しい基準で受け入れているということでございます。

それから、廃棄物の減量化につきましては大きな社会の流れでございますが、ちなみに平成2年頃は廃棄物の29%ぐらいが最終処分場という形になっておりましたが、平成12年では20%を切るぐらいになっているということが社会の情勢になっております。我々としたしましては、当然、減量化、リサイクルをするということを前提に、どうしても処分しなければいけないものを受け入れております。それから建設残土につきましては、国土交通省が強い姿勢でリサイクルを打ち出してございまして、建設残土が、極端に我々の方に入ってなくなっています。国土交通省の明確な姿勢が建設現場に出ているということであると思っております。

委員

埋立容量は7,600万 $m^3$ と $m^3$ 単位ですが、処分料金についてはトン当たりで書いてあります。 $m^3$ 当たりのトン数換算値はどのくらいなのでしょう。

大阪湾広域臨海環境整備センター

今までの平均で申し上げますと、一般廃棄物で大体1.44、建設残土で大体1.6ぐらいの比率になっております。

委員

陸上残土と見ていいですね。

大阪湾広域臨海環境整備センター

はい。

分科会長より答申案について諮られ、

「適当である。」と答申することが了承された。

(3) その他

事務局から港湾行政の新たな取り組みの事例として、  
港湾諸手続のシングルウィンドウ化、静脈物流システム及び自然再生型事業

について説明が行われた。以下の質疑がなされた。

#### 委員

いずれも非常に結構なことなので、ぜひとも進めていただきたい。1つだけ気にかかりますことが、広域静脈物流ネットワークが日本だけでかかれているところですね。かつてスクラップを輸入して日本の製鉄が発展したこともありますし、それこそ北東アジアですか、近隣諸国にごみを出すようなことを書くと大変なことですが、心の中ではお互いに協力し合うというのを持った方がいいのかなと思いましたので。

#### 事務局

今の委員のお話ですが、かつて相当な量のスクラップが輸入されていたのですが、最近激減しまして、逆に輸出のスクラップ量がかなり増えています。年間500万トンくらい日本から近隣諸国へ輸出している現況になっております。

#### 委員

私は自然環境保全審議会で生物多様性の国家戦略という審議をしております。その中で、今は国土交通省になっているわけですから、港湾だとか、道路だとか、河川だとかいうのを越えてやっていただきたいという要望がありましたし、また、環境省、国土交通省、あるいは農水省というようなところが、再生事業についていえばお互いに調整するというか、1つの方向に向けてやらなければならないところが幾つもあると思いますから、ぜひそういうことで、港湾だけがこうだというのではない視点でいろいろとお願いしたいと思います。

#### 委員

港湾諸手続、これは遅いのが大変問題であるわけですが、例えば今までこのくらいかかったものがシングルウィンドウ化によって何時間でできますよとか、何か数字の目標を入れてくださると全体のイメージがわいてくると思います。現状がどうで、こんなふうになるんだという数量的な改善のイメージが欲しいと思います。もちろんお持ちだとは思いますが、その辺が一番大切なのではというふうに感じました。

#### 事務局

シングルウィンドウ化することによってどれぐらいの時間がどれだけになるかということはあるのですが、その他の要因も含めまして、今、輸入貨物が入ってきたときに、港頭地帯で通関手続やいろいろなことを終えて外に出るまでに、平均約3.2日くらいかかっております。それを私どもとしては平成15年度までに2日以内にしよ

うと、2日というのはヨーロッパその他の先進国の平均的な処理の数字でございますが、2日に短縮するという目標を置きましていろいろやっております。

#### 委員

一番後ろの方なので、平均がこのくらいだからこれに合わすという発想は後ろ向きだと思います。一番先に行く。2日でやるのだったら1日半でやるとか1日でやる、ということで初めて一番後のランナーの意味があると思います。どうも迫力に欠けるのですね。

#### 事務局

世界最高水準を目指して頑張りたいと思います。

#### 委員

シングルウィンドウ化は船社と致しましても是非とも早期実現をお願いしたいと考えておりますが、更に、現在マニュアルにて関係省庁に提出致しております各種申請書類等々につきましても、重複を排除した上で、一元化/廃止するなどのご検討を是非ともお願いしたいと考えております。

#### 事務局

おっしゃるとおり、そういう形で整理させてもらっていますし、無駄という怒られますが、無駄ではなかったけれども整理はする必要がございますから、そういう形で各省、調整させてもらっています。

#### 委員

1点、エコポートと書いていただいているんですが、何か具体的な目標とか、何がそろえばエコポートと呼ばれるかという指針というのはあるのでしょうか。

#### 事務局

平成6年にエコポート政策を打ち出した後、エコポートの指定港湾というルールをつくっております。計画をつくって提出していただいて、港を指定して事業を推進していくというようなシステムになっております。

#### 委員

具体的な条件を満たせばエコポートとして認定されるというわけではなくて、目指すべき方向性が整理されているということですか。

## 事務局

そうですね。今持っている条件というよりも、これからこういうふうにしたいということで目標を掲げて、それに向かって事業を進めていこう、いろいろな取り組みをしていこうという形になっております。

## 事務局

例えば、港湾空間の緑地率が現状3%を5%以上にしたいとか、そういう目標は持っております。ただ、私どもがエコポートと言っている内容は非常に多岐にわたっておりまして、自然環境等の問題もあるし、生態系の問題もありますし、人間の感情のようなものを対象とした、例えば景観や色彩の問題とかいろいろなことがございます。それぞれの港湾管理者を中心とした地域の方々が自分の港をこのようにしたいという思いで手を挙げていただいたところを指定して、モデル的にやってみようということから始めていまして、エコポートを考える会をつくっていただいて、いろいろな方々に集まって議論していただいて、港で老若男女が楽しめるということ、生物生態系を守ることをやっていき、それをまたある場で議論してつくっていくという過程が1つでございます。

それとは別に客観的な基準として、例えば砂浜が何ヘクタールあるとか、干潟がどれだけ残っているとか、緑地がどれだけあるとかというのは、できるものはどんどん技術的知見を得ながらつくっていかねばいけないと思いますが、まだそこは試行錯誤の過程でございます。

## 分科会長

今の委員のエコポート認定というのですか、そういうのもおもしろい発想だと思います。いろいろ考えていただければと思います。

## 事務局

皆様方に御理解いただくためには、委員の御提案のようなことを我々も考えてまいりたいと思っております。

## 委員

自然再生型事業ですとか、先ほどの大阪湾のお話でも出てまいりました循環型社会の構築というようなことでは、より私たち生活者に密着した課題になってくると思います。そうしたときに、多くの市民、その地域に生きる人たちを巻き込んだり、企業の方たちを巻き込んだりして展開していくことが不可欠になってくるのではないかと

思っております。先日いただいた資料の中では、海への親近感が年代が高くなれば高くなったり、海や港の環境の関心度については、「大変関心がある」という回答が85%を占めていたり、自然環境保全への市民参加については「官民、企業も一緒になって参加することが当然」というようなアンケート調査が出ております。今、生活者も考えているときに、美しい海の環境を維持し続けるための行政、市民、企業のパートナーシップということをぜひこの事業の中に、組み込んでいただきながら具現化するための努力をしていただきたいと思いますというお願いでございます。

それから、港湾計画でもそうですが、どうしても私たちは平面の議論を展開してきております。緑地率3%、もちろん3%以上、5%欲しいと思いますが、日本の港の立地している地形はそれぞれ違います。できたら港湾計画も空間的な把握ということで、港の後ろに見える背景も含めた空間計画を道路と港湾の連携という点だけではなく、地域づくりの観点からのその港のありようということで「美しい港づくり」を展開していただきたいと思いますと思っております。

分科会長

お答えは結構ですから、ぜひお願いしたいと思います。

どうでしょう、こんなところでよろしいでしょうか。

それでは、たくさんいただきました貴重なご意見を、ぜひ今後の行政の中に生かしていただければと思います。

閉会