

平成21年2月26日

**【総務課長】** それでは、定刻より若干早い時間でありませけれども、皆様、委員の方おそろいでございますので、ただいまより交通政策審議会港湾分科会第5回防災・保全部会を開会させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、事務局で総務課長を務めさせていただいております、鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、定員11名中8名の委員の方々にご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項の規定の定足数に達しております。なお、磯部委員、北沢委員、重川委員につきましては、所用のためご欠席という連絡をいただいております。

それでは、資料の確認をさせていただきたいと思っております。お手元に配付いたしております資料でございますが、幾つかございます。議事次第、配席図、委員名簿のほか、資料1、2、3、及び参考資料の1、2がございます。漏れている資料がございましたら、お申しつけいただきますようお願いいたします。

よろしゅうございましょうか。また、本日の所要時間につきまして、1時間30分程度を見込んでおりますので、よろしくお願いいたしますと思っております。

それでは議事に入りたいと思っております。ここからは、黒田部会長に司会進行をお願いいたします。

**【部会長】** それでは早速でございますが、本日の議事に入らせていただきたいと思います。本部会は、今回で都合5回になりますが、過去、「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」について審議を賜ってまいりました。本日は、事務局から提案いたします答申案の最終案として、ご審議をいただきたいと思います。本日の審議の結果、皆様に答申案がご了解いただけましたならば、港湾分科会長を通じて交通政策審議会会長に報告させていただき、国土交通大臣への答申としたいという手はずで考えてございます。

それでは早速でございますが、答申案につきまして、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長の小野と申します。答申案のご審議に当たりまして、まず、前回の第4回部会以降の経緯を若干ご説明申し上げます。

昨年9月18日に開催されました第4回防災・保全部会のご審議を踏まえまして、昨年10月9日に開催されました第32回港湾分科会において、事務局のほうから中間報告をさせていただきました。

その後、今年度の予算内示状況でございますとか、答申として公表したときのわかりやすさなども勘案いたしまして、若干の修正を行った上で、今年の1月16日から2月14日にかけて、30日間ではありますが、国土交通省のホームページなどで意見募集を、いわゆるパブリックコメントをいただいたというところでございます。

本日の部会では、こういったパブリックコメントの状況等も勘案した、中間報告からの変更点を中心に、資料1及び資料2を用いてご説明させていただきたいと存じます。

まず、資料1をごらんいただきたいと存じます。表紙でございます。右上に囲みで書いてございますが、黒地に赤書きが、パブリックコメントに先立って行った時点修正や形式的な修正でございます。それから、黄色地のものですが、これはパブリックコメントの結果を踏まえて修正したというふうな色分けになってございます。

早速ですけれども、まずタイトルをごらん下さい。地球温暖化に起因する気候変化、変動に対する港湾政策のあり方と、「変化」が「変動」に変わっています。本答申案の地球温暖化に関する用語というのは、これまで、平成19年11月30日付で文部科学省等4省庁より公表されました、IPCC第4次評価報告書の政策決定者向け要約、仮訳ですが、仮訳に基づいて用語を統一してきたという経緯があり、今週、確定訳が公表されまして、若干文言が変わりました。そういう意味では、クライメートチェンジが気候変動ということで統一されましたものですから、「気候変化」はすべて「気候変動」に変わっているといた変更が幾つかございます。

それでは、答申案を開いていただきまして、まず、1ページ、2ページは目次です。もう1ページめくっていただきますと、「はじめに」というところがございます。本文のページ数は下に通し番号で、1ページと打ってございます。

7行目に、「2007年」とありで、「昨年」という表現が消えております。「昨年」を「2007年」に修正をしてあります。また、その1行上に、小さいのでわかりにくいですが、「温室効果ガス」の横に、赤字で「1」と打ってございます。このように脚注を追加いたしまして、温室効果ガスでございますと、ページ下に脚注がありますが、「二酸

化炭素やメタンなど、太陽からの日射エネルギーを通過させ云々」という解説をそれぞれ脚注として書き込んだというのが修正の第1点目でございます。同じような脚注があちらこちらにあります。

次に中段あたりですが、「このような状況を踏まえ」以下に、これは答申文の作成の主体を、国土交通大臣より諮問されたことを受け港湾分科会に設置された防災・保全部会が行ったという、主体の明確化の修正、それから、「本中間報告」が「本答申」に変わるとい形式修正、こういったことを行っているというところです。

2ページをあけていただきますと、ここから「基本的認識」でございますが、やはり(1)の見出しが気候変動と変わっていたりするわけです。

それから、本文の4行目でございますが、これは前回少しご議論いただきましたが、ベリー・ライクリーを「かなり高い」ということにしていました。これは仮訳がそうだったのですが、「非常に高い」というのが確定訳になったものですから、変えさせていただいているということです。

それから、3ページでございます。この辺も、幾つか「てにをは」を修正しています。

5ページに飛んでいただきたいと存じます。幾つか修正がありますが、少し不明確、あいまいな言い方を、より正確な表現ぶりに直したということです。例えば5行目の「一方、海面上昇の」というくだりでは、「計画高潮位の発生確率」というのは正確ではなく、「計画高潮位を超える潮位の発生確率」がより正確であろうということで、正確さを追求した表現ぶりに直したという文でございます。

それから、6ページ2行目の修正ですが、ここは「港湾機能への支障」を記述している中で、臨海部の重要性について触れていますが、パブリックコメントで、より具体的なスケール感がわかるような書き方をすべきだというご指摘があったもので、臨海部の市町村について、「全国の工業出荷額の45%を占め」というふうなスケール感がわかるような表現ぶりを入れたということです。

それから、中段やや下に、赤字で見え消しがあります。地球規模での温室効果ガス排出削減に向けた検討状況のところですが、これらは、時点修正でして、前回の中間報告案以降に起こったことを挿入したということです。

同じような挿入、修正が、7ページにも3カ所あります。

それから、8ページにも、赤字の見え消しがあります。「アイドリング」という言葉をより正確に「船内発電」と言いかえたというような、表現ぶりの変更です。

私のほうからは専ら適応策について修正文をご説明いたしますので、恐縮ですが、14ページまでお飛びいただきたいと存じます。14ページから、適応策に関する具体的施策を書いてございます。ここでは、長期的に海面水位の上昇等に対応した柔軟な防護能力等の向上とか、(2)の災害リスク軽減のための予防的措置、(3)災害時対応能力の向上という中長期的な課題を、政策の方向性を述べておりますが、15ページの(4)特に先行して取り組む施策というところに黄色のマーキングがあります。

これも、パブリックコメントの中で、中長期的な取り組みとは分けて、当面何をすべきかということ強調して記述すべきであるというようなご指摘がありまして、この答申案文が既にそうなっているのですけれども、より明確化するために、「上記の(1)～(3)に掲げた適応策は、中長期的な観点から着実な推進を図っていく必要があるが、このうち緊急性を有する以下に掲げる施策」というような言い方をしたということです。

それから、17ページをお開きいただきたいと存じます。⑤ソフト施策の充実・強化というところでは、ここに幾つか小まめに修正があります。これもパブリックコメントですが、防護ラインより内側におけるソフト施策のみならず、例えば港ですと埠頭内の労働者とか、それから港湾への来訪者を保護する、これは防護ラインの外側で、いわゆる堤外地ですが、堤外地における避難対策などの施策、ソフト対策を追加すべきであるといったコメントがあったものですから、防護ラインの内側・外側を問わずというふうに修正した上で、避難計画の策定、それから案内板の設置といったことをつけ加えたという修正でございます。

それから、この下に、「また、緊急災害派遣隊(TEC-FORCE)の充実強化等」というくだりが2行挿入されてございます。平成21年度政府予算原案の内容に鑑みると、災害時の対応能力強化のための予算的な枠組みをいろいろと工夫して拡大しているため、今後こういったことをさらにやっていくべきだということで、つけ加えさせていただいたものです。

適応策関係は以上でございます。

それでは、緩和策の具体策につきまして、福田国際・環境課長よりお願いいたします。

**【国際・環境課長】** 福田でございます。よろしく申し上げます。

8ページの、先ほどのアイドリングというところですが、船会社の人たちから、船は車のようにアイドリングをしているのではなくて、ちゃんと発電をしているということで、そういう書き方をしてくれということで、ごもっともだと思いましたので、そのよ

うに書いています。

それから、12ページですけれども、ここも意味がわかりやすくなるようにちゃんと理由を書くということで、そういう修正をさせていただいていますし、13ページの緩和策の取り組みの方向ですけれども、最近の状況を入れて、「原燃料の高騰」というのも少し状況が変わってきたので、この辺のところはカットをする。それから、より文章がわかりやすくなるということで、パブリックコメントでも指摘をいただいでいて、そういう部分を直したという微修正であります。

少し飛びますが、18ページからが緩和策の具体的施策というところでありまして、幾つか意見をいただいております。まず、②モーダルシフトの促進というところですが、ここは、モーダルシフトの課題が、いわゆる積みかえのところを中心に述べていたんですけれども、最近の経済状況下では、内航船舶の航路ネットワークの維持ということについてもあわせて検討すべきだということで、それらを追加しております。

次に、19ページには、港湾間のコンテナ横持ち輸送のモード転換の促進ということで、ここもパブリックコメントで、もう少しわかりやすくするように文章をひっくり返したらどうかというようなご指摘がありまして、そのようにしております。

それから、20ページでありますけれども、ここも先ほどと同じように、船舶はアイドリングをしているのではない、重油による発電をしているんだということでありまして、そのように修正をし、それから、その下のほうに、外航船の電力供給についても、議論に参加をしていくというだけでは不十分という、前回このような指摘もありまして、「導入に向けた検討を進める」というように具体的に書いています。

それから、③再生可能エネルギーの利活用促進ということで、太陽光とか波力発電を入れているわけですが、特に港は立地上の制約が少なく、エネルギーリッチの適地であるということもあるんですけれども、廃棄物の海面処分場の跡地で、既に太陽光発電の計画とかがあるものですから、それをもう少し強調したらどうかということがパブリックコメントにありましたので、それを加えました。

次の21ページですが、ここは「省エネルギー型荷役機械の導入促進」というところなんですけど、ハイブリッドタイプのもはこれまでもご説明していたんですが、最近、電動化のトランスファークレーンも登場しているので、それについても新しく記述を加えたということでございます。

その下の、「緑地・藻場の整備促進」というところでは、これも黄色のパブリックコメ

ントにあったんですけれども、藻場の保全・管理に加えて、藻場が育つ港湾構造物を生物共生型に転換していくということも大事ではないかという指摘がありましたので、そのようにしました。

それから、ヒートアイランドのところでは、従来、緑地だけを述べていたんですが、運河とかこういうものも「風の道」の入り口として位置づけられるのではないかというパブリックコメントでありましたので、それを加えたということでございます。

最後に、24ページは、「おわりに」のところで、前回は中間報告の言葉になっておりましたので、今回、きちっと最終報告の結びをつけ足したということでもあります。

以上であります。

**【部会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました最終答申案文について、ご議論を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

**【委員】** 委員の佐伯でございます。特に内容についてどうこうという話でございせんが、編集上の話で申し上げますと、今回、脚注でいろいろ難しい言葉をご説明になっているのは非常によろしいというふうに、わかりやすいと思います。

その中で、私自身、港湾関係の専門ではございませんので、例えば5ページにございます、多分、非常に重要な話になるのが、「計画高潮位」という言葉がございんですが、こういった言葉についても脚注でお示し願えたらありがたいなという話と、それから、見ばえの観点から申しますと、下ではなくて、脚注を一番後ろに、付録みたいな格好でまとめてやったほうが、ひょっとしたら皆様をごらんになるときにわかりやすいかなというふうに思います。そこだけ見れば港湾にかかわるテクニカルタームもずっと入ってくるというようなところで、そういうような編集をやられたらいかがかなというふうに思っております。

簡単でございますが、以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。ただいまのご意見に対して、事務局のほうから何か答弁はございますか。

**【海岸・防災課長】** 計画高潮位は確かにわかりにくいので、これは脚注につけ加えさせていただきますと存じます。

それから、脚注が各ページの下にあるべきか、後ろにあるべきか、いろいろ議論がありますので、これは検討させていただきまして、どちらかに統一したいと思います。ありがとうございました。

【部会長】 ほかにご意見は、どうぞお願いします。

【委員】 中身に異論があるわけじゃないんですが、ちょっと言葉が変だなという箇所があります。21ページで黄色で加わったところなんですが、藻場の話です。「及び藻場等の生息域となる」とあるんですが、藻場というのは場ですから、生物そのものを言っているのではなくて、その生育するフィールドを言っているんですね。だから、もし「生息域」を使うなら、「藻類等の生育・生息域」ですか。ちなみに藻は、植物だから「生育」になるし、「生息」とは言わないんですね。その場合は、ほかに動物が入っていれば、「生育・生息域」とかにしないと言葉が合わないですね。単に「藻場等となる」と言えば一番楽な修正だと思いますが、いずれにしろ、ここのところはちょっと文章が変ですので、整合をとるようにしていただきたいと思います。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。確かにここのおかしいので、後で私と事務局のほうで検討させていただきたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 幾つかあるんですが、一番特に、できればということで検討をお願いしたい。14ページの3. 適応策に関する具体的施策の中で、「海面水位の上昇等に対応した柔軟な防護能力等の向上」という項目があって、これを私どもは何度もお話しした記憶がありますが、「かさ上げ」という言葉が入らないのかなというのが気になっているのは、例えばこの下の行に、具体的に「老朽化した」云々とある中で、2つテーマがあって、防護能力の向上と機能維持があるんですが、上のところで、例えば「かさ上げなどによる防護能力の向上」だとかいう言葉が、できたら、ここはいろいろな関係があるので難しいのかもしれないけれども、これから、例えば老朽化対策をするというのも何十年間に1回しかしないので、あるいは管理者によっては100年に1回ぐらいで、そのときに、できれば少し高くしておいて、壊れたときもちょっと直せば済むよというような観点を持ってもいいのかな。

財務省だとかいろいろな関係があつて難しいのかもしれないけれども、ここまで来たら、そんな言葉があつてもいいのかなという気がするので、これはご検討をお願いします。ほかのところでも多少具体的な例を挙げていることから比べると、こちらのほうが意味があるのかなというふうな率直な気持ちはします。

それと、言葉の話の中なんですが、今日は港研の高橋さんがいらっしゃらないので、ほんとうはいらっしゃるとよかったのかもしれないけれども、5ページ目の港湾機能への

支障というところで、上から、「想定外の高潮位が発生すると消波工が機能せず」というような言い方でいいのかどうかというのは、機能せずというか、機能するけれどもちゃんと目的を達せないというような表現なら、これは表現の問題なのですが、それは検討されたほうがいいかなという気がします。

あと、18ページ目の内陸部の貨物輸送におけるコンテナの空荷輸送削減、これはインランドデポの話が出てくるのか、インランドデポというか、これは「インランドポート」というふうに整理をされたんですか。きのう送られてきたやつは、まだ「インランドデポ」になっていましたけれども。

それと、この文章の中で、共同のインランドポートをつくるということを目的にしているのかどうかというのは、ちょっと読みにくいので、文章の整理をされたほうがいいかなという気がします。

あと、21ページ目のヒートアイランド対策の推進で、これはパブリックコメントで、「運河や緑地等には海からの「風の道」」というふうに文章を直されたのはわかるんですが、その後もまた、「こうした緑地の配置を検討する」というふうになっちゃっているのは、これは文章上ですけれども、ほかにも幾つかあったんですが、そういうのは整理をされたほうがいいかなというふうに思います。

あまりよく見られなかったので、ありませんけれども、そんなところです。よろしくお願いします。

**【部会長】** ありがとうございます。

今、幾つかの点をご指摘いただきましたが、事務局のほうから、特に追加説明はありますか。

**【海岸・防災課長】** ありがとうございます。今ご指摘いただきました、かさ上げという課題は特に地球温暖化対応上、重要なテーマだと思っております。が、現行の記述ではまだその思いが十分伝わってこないため、表現ぶりについては検討させていただきたいと思っております。ご指摘の趣旨はよく了解いたしました。

**【部会長】** ありがとうございます。次に福田課長発言願います。

**【国際・環境課長】** 最後の運河と緑地で、加えたのにちゃんと整合がとれていないというのはごもっともなので、再度、細心のチェックをしたいと思っております。

**【委員】** 細かいことで恐縮です。

**【国際・環境課長】** インランドポートのほうは、計画課長。



【計画課長】　　ここは直さないといけないです。もともとインランドポートというのは、これからやろうという施策ですから、今までインランドポートというのはありませんで、インランドデポというものしかありませんので、文章は整理をします。

デポとポートの違いは、インランドデポというのは、単なるインランドにある物流拠点のようなものですけれども、今度、インランドポートとしてやろうと思っているのは、非常に細かくなりますけれども、船会社がそこを港と同じように指定してくれるということですね。

例えば、すみません、ちょっと時間をいただくと、コンテナは船会社の持ち物なので、荷主がコンテナを使うと、必ず港に戻さないといけない。船会社が指定している港の中にあるコンテナ置き場に戻さないといけないんですけれども、そうすると今度は、それをまた使いたいという人は、例えば栃木の人がそれを使いたいという、わざわざ空のコンテナを借りに行かないといけないですね。それで、空になったコンテナを返しに行ったり、今度は借りに行ったりすると、その無駄が発生しているものですから、栃木の中に港と同じような位置づけの場所を設けて、コンテナを一々東京まで返しに行かなくて、栃木の中に返しに行ったら、次で、栃木県内で使いたいという人がコンテナをとりに行くというシステムをきっちりつくろうというものです。

そこで船会社が、デポの部分を自分の船会社の指定場所として指定しない場合はインランドデポで、インランドポートと呼ぼうと思うと、今度は船会社がそこを自分たちの指定場所として決めてくれないといけないんですね。そこに返せば船会社に返したと同じ、東京港にあるコンテナターミナルに返したのと同じですよという指定をしてもらわないといけないので、それがインランドポートになります。ちょっと細かいので、申しわけありません。

そういうインランドポートというのは、今まであまりやっていませんでしたので、これからはそういったことを、船会社ともいろいろ議論しながらつくっていききたいということですので、言葉はもう一度整理をし直します。

【委員】　　趣旨はわかりましたけれども、これはもうちょっとわかりやすくしたほうが、私も港の仕事をしていて、要するにマッチングみたいなことがされないための不効率性というのは随分ありますので、それは船会社もそうですけれども、企業だとかいろいろなどころとの調整が必要ですが、それを効率的にやるというのはこれからの課題でしょうから、せっかくそうなら、もうちょっとわかりやすくご記入されたほうがいいと思いま

す。

【部会長】 ありがとうございます。ほかに発言ございませんか。

では挙手された順番に発言をしていただきます。柴山委員のほうから。

【委員】 全体として、これまでの議論をきちんとまとめておられて、内容については異議がないのですが、3ページ目の脚注の部分で、陸棚波の解説が、もしかして少し古い理科年表などですと、陸棚波って何ものだかよくわからないときに書いたものなので、こういう解説がしてあるかもしれません。最近いろいろメカニズムがわかってきまして、正確にはこういうことだと思います。「沿岸域での長周期の波動が地球の自転及び海底地形等の影響により伝播する波」と、こう言えば、これまでに解明されたことがちゃんと含まれているということになると思います。ここは訂正していただければと思います。

そのほかについては、これで結構だと思います。

【部会長】 ありがとうございます。最新の語意解釈のほうに変更していただくということをお願いしたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。そうしたら、田中委員お願いいたします。

【委員】 まず1つが、この期で教えていただくというのは変なんですけど、3ページ目のところに、ナウファスの話が出てまいるんですが、結果が、2000年以降に最大有義波が集中しているという表現があって、それまでのところはかなり丁寧に、時系列をきちんと明示していただいているんですが、ナウファスがいつできて、いつの観測期間なんだか、つまりほかのところは長期変動に対して慎重に、きちんとデータで示していただいているんですが、ここだけふわっとあるような印象があったので、もし可能であればということでもあります。

次が、17ページ目の「ソフト施策の充実・強化」というところで、多分、私が一番かわるところだと思っています。先ほどの内外を問わずというところは、日本海中部の例を見ても、大変いいご指摘をしていただいたんじゃないかと思っています。

その中で、「このため」というところで、3つほど確認をさせていただきたいんですが、まず最初に、「災害リスクの軽減」という言葉が出てくるんですが、災害リスクというのが全体でどういう使い方をされているのか。例えば9ページに出てくるときに、どちらかという外力と確率みたいな感じで出てきていると思うんですが、これは社会的な被害を抑えるというような感じで、外力と社会のバルネラビリティ、脆弱性というもので見ているような気がするので、その辺ちょっとひっかかるかな。むしろ、「災害リスク軽

減の観点から」というのは上を受けていますので、なくてもいいのかなという気がいたしました。

それから2番目に、これもパブコメでつけ加えていただいたところで、「避難路及び案内板」となっているんですが、案内板があまりにもアバウトなので、避難経路の掲示なのか、少し具体的にさせていただいたほうがいいんじゃないかと。

3番目が、3行目に「港湾関係者や企業」という言葉が出てきます。その2行下に「民間企業」と出てくるんですね。これは使い分けが意図的になされていらっしゃるのか、もしなされていらっしゃるんだとすると、民間企業等が組織する協議会というのはとても大事な発想だと思うので、ここが浮かび上がるようにしていただくとういのか。そういう面で見ると、その段落がちょっと長いこともあって、非常に読みにくいなという印象があります。

例えば今のところで、「多様な通信手段を活用した災害情報の提供及び津波・高潮ハザードマップの普及促進のためのツールの提供」でカンマで、「港湾関係者や企業」で、次の「防災教育」カンマで、切れるのか、切れないのか、ちょっと読みにくくて、「住民の啓発活動の展開」と一度体言どめしておいて、「国民の理解と協力を得ることに加え」という受けもちょっと違和感がございます。

そういう面では一番、私の希望としては、民間企業あるいは港湾関係者、住民が協議会のようなものをつくって、地域で連携をした防災力の向上を図るべきだとまず言ってしまって、具体的に3つぐらい挙げていただいたほうが、新しさとしてはよいのではないかなという気がいたしました。

勝手なお願いを幾つかさせていただきました。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

今の田中委員のご指摘について、事務局のほうから追加のご説明はございますか。

**【海岸・防災課長】** 表現ぶりの問題点について非常に的確なご指導をいただきました。恥ずかしさに顔から火が出るような感じですか。おっしゃるとおり、ここはいろいろなものを詰め込み過ぎまして、書いているほうも若干混乱をしている部分がございますし、「災害リスクの軽減」という言葉をイージーに使っているという、どこでも張れるこう薬のような使い方をしているところもあります。おっしゃるように、確かになくてもいいと思いますので、使い方を整理します。文章全体も長く、確かに「案内板」という言葉は非常にアバウトですが、経路を示すものとか、どこまで津波、高潮が来たことがあるという目印

とか、いろいろなものを含む言い方なものですから、もっと丁寧に記述させていただきたいと存じます。一文への詰め込み過ぎを改め、文章を2つに切るなり、少し整理をさせていただきたいと思います。

大変詳細なご指導をありがとうございました。

【部会長】 技術監理室長のほうから発言どうぞ。

【技術監理室長】 3ページにございます、ナウファスの観測データなんですけれども、私どもの独立行政法人港湾空港技術研究所のほうで波浪観測データの年報という形で毎年まとめているものをもとに、この表現はまとめさせていただいたものでございますが、ご指摘の点を踏まえて、もう一度データ等を照らし合わせて、無理のない表現を検討させていただきたいと思います。

【委員】 今、ナウファスが話題に出たんですけれども、ナウファスが動き出す前から、ずっと港湾局では波浪の統計をつけています。それを見ても、やっぱり2000年以降に高波浪が集中しているのです。この件に関しては、計器の精度が上がったんじゃないかとか測点が多くなったからじゃないか、いろいろの可能性を考えてみたんですけれども、我々が今まで想定していた低気圧の動きと違う動きをする低気圧があって、観測データの精度のせいではなくて、ほんとうに波高が上がっているということが事実としてあると思いますので、その辺がぼやけないように、ほんとうにそうなんだということがわかるような表現にしていだければと思います。

【部会長】 ありがとうございます。この文は、ご指摘に沿いまして、また事務局と私のほうで検討させていただきたいと思います。

あと手を挙げていらっしゃる、上村委員の発言をお願いいたします。

【委員】 パブリックコメントの1番が、「わが国の臨海部には高度な技術に立脚した基幹的な産業が集積している」とあるが、もっとスケール感を追記、表現をとということで、「工業出荷額の45%を占め」というのを足していらっしゃるんですけれども、私は、スケール感かつ重要性ということを、このパブリックコメントはご指摘だと思うんです。例えば我が国の電力ですとか、ガスであるとかのエネルギーの施設の集積や、食料の保管地であるとか、ここはさらにもう少し書き込んでもいいので、重要であるということさら書き込んではどうかと思います。

というのは、この委員会でも何度も申し上げましたけれども、今回の気候変動による環境の問題は、単に今の港湾施設だけではなくて、その背後地も含め、そして専用岸壁も含

め、湾全体が被害をこうむったり、影響を及ぼしたり、また、それに対していろいろな適応策を打っていかねばならないというところから見ますと、ここは非常に重要なところなので、もう少し重要性を追記してはどうかということをお願いしたいと思います。

それから、それに関連してくるんですけども、そういう意味におきましては、まず、11ページのエ)のところ、これは「取り組みの方向」のところですけども、「他分野の施策との連携」ということなんです、私は、「連携」という言葉は、ある意味、非常に抽象的なところもあるので、11ページでは「連携」でいいと思うんですけども、これをもう少し、16ページの、「特に先行して取り組む施策」の1、2、3の、2の、1とか2とかのところ、連携というよりはもう少し踏み込んで、老朽化した海岸の保全施設や港湾施設の水準の把握に対しては、今からもう一步、湾全体に踏み込んだ記述が必要です。民間による専用岸壁は、ある意味、民間に任せきりのところがあるわけですから、そういうところも、非常に順調にいっていらっしゃる企業さんは自前できちっとやっていたらいいかもしれませんが、今、こういういろいろな経済事情の中では、老朽化がそのままになっている可能性もあります。そういうチェックがもう少し踏み込めるような、また啓蒙を促すようなところにまで持っていけるようにしてはどうかと思います。連携というよりは、もう一步踏み込んで、チェックができるなどという文言がこのところでうまく入るといいなと思うのです。

17ページのところでは、田中先生のご指摘もあったように、いろいろな港湾関係者、ソフト施策の充実というところでも、関係者とかが連絡、いわゆる協議会ですか、港湾関係者や企業が組織する協議会の場というところではあるんですけども、これはあくまで、どちらかという避難計画だとかそういった方面が中心だと思いますので、これをもう少し前にかけるというか、15ページの、「特に先行して取り組む施策」の具体的なところに、関連の港湾関係者や企業と一緒にやれるような施策にできるようなことに持っていっていただけないかなと思います。

最後に、もう一つは、24ページの「おわりに」というところなんですけども、ちょっとあっさりしていますね。もう少し全体、港湾政策のあり方、重複したりするかもしれませんが、終わりにここはもう一度言っておきたいというようなことを、繰り返しても記述してはどうかと思います。あまりにもあっさりし過ぎているかなという感じがします。この中でも、ぜひ具体的な施策に向け、「関係者が連携して」というところがあるんですけども、こういうところにもう1歩、2歩、踏み込むような文言が出てき

たら、次の施策にも反映されていくと思いますし、ぜひこの答申を受けて、関係者がそれぞれの持ち場の中で、自分がやれること、やらなければならないことが促されるような終わりの文章であってほしいと思います。また、港湾、グリーン・ニューディールがさらに加速して、技術開発をもっとやろうと思うようなことが喚起できるような名文を考えるのはどうかということをご提案したいと思います。

**【部会長】** ありがとうございます。幾つかの重要な点をご指摘いただきました。

特に事務局のほうから説明ございますか。よろしく申し上げます。

**【海岸・防災課長】** ありがとうございます。非常にさらっと書いているという印象は、おっしゃるとおりでして、今、委員ご指摘のように、臨海部における産業活動と水際線を海面上昇から守っていくということとは、非常に密接な関連があり、一旦防護ラインが破れると、我が国の生産中枢に大きな支障を与え、非常に大きな問題になってくるということをもっと強調し、しっかりと、官だけの問題ではなく、民だけの問題ではなく、両者が一体となって対応していかなきゃいけないという、その思いの強さをもう少しここに込めるべきだと、私も今お話を伺って感じましたので、そのように修正させていただきたいと思います。

そもそも海岸保全施設というのは、国有財産だけではなくて、民間財産も含む概念で海岸保全区域の中で一体として背後地を水害から守るという思想で海岸法ができていますから、もともとのそういうところに立ち返りながら、全体として力を合わせて守っていく、そのために何をしなきゃいけないんだということをもっと少しメッセージとして出せるように工夫をしてみますので、その辺は、また引き続きご指導いただきたいと思います。

**【部会長】** ありがとうございます。

それでは、縣委員から発言お願いいたします。

**【委員】** 全体的な書きぶりは、非常によく書かれているなという印象を持ちました。表現上の問題で、ちょっと細かいところで恐縮なんですけれども、17ページをお開きいただきたいと思います。その中の一番下の、「研究開発の推進」というところで、これは全体的に見るとこれでいいと思うんですけれども、一番最初の書き出しのところ、「既設構造物の老朽化対策が重要課題となっている状況において、将来の堤防等の嵩上げを行うための投資力を十分確保することは困難である」と言い切っちゃっているような感じがするんです。確かに老朽化対策が重要課題であり、先行すべきであろうかと思うんですが、

じゃ、堤防のかさ上げはいいのかという揚げ足を取られそうな感じもしますので、「困難である」というのをちょっとあいまいな表現にしたほうがいいのかなという気がいたしました。

それから、先ほど出ましたインランドデポとポートについてなんですけれども、これは私的には非常に重要な問題だと思っていますので、そこら辺のところの書きぶりをよろしくお願ひしたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

今の縣委員のご意見に対して、事務局から説明がありますか。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。多分これは、非常に危機意識が強いところが、「確保することは困難である」と言い切ってしまった理由でして、危機意識を出すことと、今、委員ご指摘のように、かさ上げを放棄したようにとられるような表現をすることは全く別ですので、修正を考えてみたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【部会長】 ほかにご意見はございませんでしょうか。

それでは、田中委員発言をお願いします。

【委員】 まだちょっとお時間があるようですので、2点。1つは、15ページの(3)災害時対応能力の向上の中に、2段落目、「このため」以降の4行目に、「湛水の解消」という表現が出てまいります。これはとても大事なことだと思うんですけれども、さらっと書かれていて、例えばここに「ハリケーン・カトリーナで問題になった」と一言入れるだけでも随分変わるなど。

逆に、2ページのほうにハリケーン・カトリーナの話が出てくるのですが、そこには湛水という表現が出てこないんですね。これからの気候変動の適応を考えた場合に、湛水というのはかなり大事な話だと思うので、もし可能ならば、そこをつけ加えていただければという気がいたします。

それから、しつこいようですが、先ほどの17ページのところなんですけれども、これは先ほどに比べると、こうしていただいたほうがいいかなという程度であります。TEC-FORCEの話が入ってきているんですが、その前段のほうで避難の話があって、「更に」以下で、「ハード施策の効果を確実に」ということで、ある意味これは、避難だけではございませんが、緊急時に守るという対策で、そこにTEC-FORCEが入ってくると、これは災害の、例えば湛水なんかは別でしょうけれども、比較的、復旧も含め、ちょっと後のフェーズのような気がして、やや違和感がある。逆に言うと、せめてひっく

り返していただいたほうがよいのかなという気がいたしました。

**【部会長】** ありがとうございます。17ページのところは、かなり文章を推敲し直して、私と事務局のほうで書き直させていただきたいと思います。一文自体の文章が長すぎますので、前後の意味の配置等々も含めまして、検討させていただきたいと思います。

あと、ございませんでしょうか。

特にないようでございますので、今たくさんのご指摘をちょうだいいたしました。いただいたご意見につきまして、修正すべきところ、あるいは追加記述すべきところを、私と事務局のほうで再修正させていただきたいと思います。おおむねこの内容でお認めいただくということと、私どもに修正を一任させていただくということでご了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【部会長】** ありがとうございます。それでは、そういう形で、事務局と最終案を練り上げたいと思います。

あと少し時間がございますが、配っていただきました資料3がございます。これにつきまして、最近の進捗状況のご報告でございますので、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

**【海岸・防災課長】** それでは、資料3について説明させていただきます。

その前に、非常に細かいところまでご意見をちょうだいいたしまして、ありがとうございます。事務局が本来先に気をつけておくべきところまでご指摘いただいたことについては、まことに恥じております。ありがとうございました。

それでは、資料3でございますが、私と福田課長のほうで、それぞれのトピックスについてご説明申し上げたいと存じます。

まず、表紙をめくっていただきまして1ページ目に、「港湾における地球温暖化適応策検討の論点」というペーパーがございます。これは、昨年秋にまとめていただきました中間報告を受けまして、短期的な対応、特に急ぐことについて、どんなふうに政策に結びつけていくべきであろうかということについて中で議論しておりまして、この辺から手をつけようというような作業の状況の報告です。

この1枚紙の構成ですが、1.と2.のところは、港湾における海岸の特徴は何なのか、災害リスクの増大はどういう内容なのかという、答申案文をご検討いただいた中で、ご議論いただいた内容を書いているものです。



3.の適応策として展開すべき施策の目標です。これは、今回ご議論いただきました答申のすべてを網羅するわけではないけれども、短期的に、今すぐ、新たな施策も含めて、より詳しく議論すべき内容というふうに考えて打ち立てた目標です。1つは、港湾背後地の災害、高潮リスクの軽減をどうやって図っていくか。これは、地域を守るための第一線の高潮堤などの構築を今後どうやってうまく維持していくかということをテーマにさせていただきます。

それから、目標Ⅱのほうですけれども、「国際・国内物流を担う港湾活動の維持」と書いていますが、その下の戦略にありますように、通常、港湾というのは高潮防護ラインの外側、いわゆる堤外地にあるわけで、ここは直接的には守れない。したがって、地盤高を高くするとか、災害が発生しても、それに対して可及的速やかに復旧するといった対象かなということ。このような2つのテーマについて急務は一体何なのか、どういう議論がありうるのかということを中心にまとめたものです。

4.の目標達成のための戦略と課題です。「総合的な防護能力の向上」と書いておりますけれども、今後、施策の検討上どうしているかを考えていくべきかをまとめております。議論の中では、老朽化、それから耐震性の不足ということが非常に大きな課題である。それから、仮に機能が健全と判断された施設であっても、今後、水面上昇が起こった場合、もしくは災害、外力の増大があった場合、どのように対応できるんだろうかといったところをしっかりと押さえるべきだろうとの議論をしております。

それから、薄ブルーに塗られた中の②に、「漂流物の発生」というのがあります。これは堤外地のほうの課題でもあるんですけれども、そういったところで発生した漂流物、例えば高潮に流された木材とか、コンテナとか、それから、場合によっては船とか、こういったものが防護ラインにぶつかって損傷を起こすといったこともあり得るだろう。そういう意味では、防護ラインはそういった可能性も考えて、さらに強いものにしておかなければならないということです。

このような課題がある中で、今後の限られた投資能力の中で、どのようにうまく、例えば施設の更新時に合わせて、そういった機能を強化していくかということが課題かなと考えております。

論点のところにありますように、それでは、今ある海岸保全施設の機能をフルに発揮させることによって、今後どのぐらい地球温暖化に対応していけるんだろうか、今でもある程度の余力があるんじゃないかという議論がございまして、その余力をどのぐらいと見定

めるのかということと、それから2つ目は、老朽化が進む中で、そういった施設を計画的、効率的に改良し、更新していくために、どのような手順、段取りが考えられるのかというような議論もあります。

それから、③のように、そういったことには時間がかかるので、その間、防護能力を上回るような災害に対して、どのように減災策を展開すべきか。例えば避難ということですが、常々ご指摘いただいていますように、言うは易、成すは難しでして、どのようにそういったことをうまくやっていくかということだと思います。

それから、右側の欄ですが、堤外地における、いわゆる港湾機能とか企業活動に生じる損害をどうやって最小化していくかということです。

①にありますように、まず、生命の安全確保ということで、港湾関連企業、それから港湾労働の従事者等が堤外地に取り残される可能性があるため、そういったリスクに対してどう対応するか。

それから、コンテナ、木材、自動車等の流出にどう対処するか。

それから、一旦臨海部において大きな災害が発生すると、長期的にわたって、物流機能とか生産機能がとまる。そういった経済社会的な被害の拡大に対してどう対処していくのか。

それから、いろいろと波浪や強風といったものに対して、港湾施設そのものが被害を被ったり、荷役の安全性が低下する。こういったものに対して、今後、地球温暖化という観点からどう対処していくのか。

こういったことが課題となっているというふうに認識しておりまして、それに対する論点といたしまして、まず、埠頭とか臨海部の用地がどのようなリスクにさらされているんだろうかということをしっかり見きわめる必要がある。

2つ目には、被害軽減策をいかに推進すべきかということで、避難の問題、それから、流されそうなものをどうやってうまく移動させるか、固縛し、流されないようにするか。それから、可動式の荷役機械等といったものが強風等にあおられて倒れないように、これも実際事故が起きていますが、どう対処していくのか。

それから、BCPと書いてございますけれども、事業や港湾機能が継続可能なようにどうやって事業継続計画をつくって、それを働かせていくかということもあると思います。

それから、④にございますように、基本的には防護ラインを外側に出して、より守る区域を広くすることとか、地盤高さをかさ上げすることとか、そういった抜本的な対策をどのよ

うな形でやっていくのかと、このような議論が要るのかなということでございます。

今、全体の議論をしている中身のご説明が長くなりましたけれども、2ページを見ていただきますと、「津波・高潮危機管理対策緊急事業の拡充」という資料があります。来年度予算からの拡充で、昨年2月に起こりました新潟、富山の寄り回り波災害を一つの契機として、高潮に対するソフトとハードをあわせた対策をとるための緊急事業のメニューを拡充してございます。

現在の一線防潮ラインの中には、天然の護岸だとか、自然の地形がそのまま活用されているんだけど、風化などによって弱体化しているところを局所的に補強していくメニュー、それから、寄り回り波の場合は、非常に波長の長い波が押し寄せたことによって越波量が多かったことから、一旦入った海水を一旦治めて排水するための二線堤を整備し、防御構造を二重にするようなことも、実は富山県の入善漁港では実施されており、そういったものの排水溝の整備だとか、それから、そもそもそういったことが起こる前に、住民を避難させるための観測施設、情報提供施設といったものについて、事業対象にすることとしているところです。

3ページには「海岸保全施設の現状」があります。これは老朽化の現状、老朽化が進む堤防や護岸が非常に多いという資料です。昭和30年代までに整備されたものが今あるものの6割ぐらいを占めているということで、問題は右側の図でして、非常に劣化がひどい箇所は把握しているのだけれども、全体像がよくわからないということが実は3分の2ぐらいあります。6割ある長大な海岸堤防のうち、どこが悪くなっているのか、全体として把握されていないというのは非常に問題でして、どこが一番問題なのかを的確に見きわめた上で、的確に補強していくという、このようなことが求められているということです。

下欄の図に、「余裕高」とございます。堤防の天端高さにどのぐらい余裕があつて、現状の施設についても機能をフルに発揮させれば、少しぐらい海面が上がってもどこまで対応できるのかということ进行分析してみたいと思っております。海岸施設の天端高さには、潮位に対する対応部分、波に対する対応部分と、それにプラス余裕高が含まれていますが、実は幾つかの港について調べてみたところ、余裕高がほとんどとられていないというのが現状でして、大体10センチ以下のところ、要するに端数整理程度しか余裕高をとられていないということが大半だということがわかっています。

こういったことも考えながら、一方で、現行の海岸保全施設の技術の基準上は、背後地に市街地や重要な公共施設などが存在し、非常に高度な公共性、安全性を必要とする場合

は最大1メートルまで余裕高をとられる例もあるということを紹介をしているんですけども、今までコスト最小の観点から、あまり余裕のない施設づくりをしてきたという実態を改めて、どうやって、今後、地球温暖化の影響が大きくなる中で、より長期間にわたって安全性を確保し得るような施設づくりを進めていくかということを経験していきたく、思う次第です。

それから、4ページでございますけれども、防護ライン外側について、どういう問題があるかを簡単にわかるような資料を用意いたしました。左側の「川崎港における高潮浸水想定計算の例（試算）」というのは、昨年6月23日の第3回部会においてご紹介した資料です。これはたまたま川崎ですけれども、京浜運河があり、その北側にも埋立地がありますが、実は更にその北側に防潮ラインがございます。この防潮ラインの外側、いわゆる埋め立ての工場用地はすべて堤外地です。こういったところへ非常に多数の企業、製造業ですとか、電力、ガスといったエネルギー供給関係の重要な施設がたくさん立地しています。こういったところが水につかってしまうということは一体どういう結果を生むのか、こういったところを万が一の高潮の際にも機能させていくために一体何をすべきかと、このような議論を始めているところです。

それから、右側ですが、エプロン上から台風により流出したコンテナ、北九州港の例です。空のコンテナですと、普通3段ぐらい積み上げているんですが、3段積みでも、60センチぐらい浸水すると流出してしまうようです。コンテナ以外にも伊勢湾台風のときは、多数の木材が流れ出して背後市街地に大きな被害を与えた。こういった流出・漂流物に対してどうやって対応していくのかということを経験していきたく、火急の課題として議論を始めているところなんです。

**【国際・環境課長】** 5ページからですけれども、緩和策につきましては、幾つか既に具体的に進んでいるものがございます。

5ページは、港湾サービスの向上と効率的・低炭素型の物流網の形成を目指して、左の表にありますような、モデル事業と言っていますけれども、これらを21年度から24年度にかけて実施をしていく。21年度の予算化がなされているということで、特にこの部会との関係では、先ほどもありましたけれども、内航フィーダーサービス等の充実とか鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実、あるいはインランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化、これらについて、実際にその場所、主体というものを具体的にして、これから実証実験をする、その具体的な準備を始めたということでございます。

次の6ページを見ていただきますと、これは船舶への陸上電力供給ですけれども、これもフェリーとか、右に表がありますけれども、全国の5カ所で、すべて内航船ですけれども、いわゆる陸上電力施設、図にありますように、送受電の施設を設ける。ケーブルをはわせて、分電盤、配電盤を設けて船に接続する。これをこの5カ所で、21年度に実際に設置を試みる。

そして、次のページを見ていただきますと、7ページですけれども、いろいろな効果があるだろうというふうに、計算上は、例えばCO<sub>2</sub>だと半分ぐらい減るだろうということもこれまでご報告させていただきましたし、そのほかいろいろな課題がありますので、これらの課題を、実際に現地で電力供給実験をして具体的に、その解決策を検討していくというものであります。

それから8ページですけれども、これは、赤の枠のところは計画中、あとのところは既に、黒枠は供用、青は建設ということですが、特に赤のところは規模が大きい。先ほど申し上げました、港の中にある廃棄物処分場とか、あるいは電力会社の敷地もありますけれども、こういうところを利用して、太陽光発電の計画が進められているということです。

あわせて港のほうでも、一番右端の上にありますけれども、大井のコンテナターミナルの上には、出力はまだ小さいんですけれども、太陽光パネルを設けているというような例がありまして、これをこれからも大幅に拡大をしていきたいと思っております。

次に、9ページをごらんいただきますと、これは新しい制度要求をして実現するものでございますが、21年度から、荷役機械の省エネルギータイプの、いわゆるハイブリッドタイプと言っております、これまでもご紹介しましたけれども、これについて、NEDOの支援制度を拡充して、補助率は3分の1なんですけれども、スケジュールにありますように、今年の6月から、実際に採択をして実行をしていくというものであります。

表が書いてあって、全国でトランスファークレーンというのが400機あって、ハイブリッドタイプのものも幾つか導入されているんですけれども、助成によって導入に弾みをつけたいと考えております。

その右下がフォークリフトですけれども、これを電気系のものに切りかえていく。この制度についても、同じスケジュールで認められて、実行していくという予定にしております。

次の10ページをごらんいただきますと、これは、別途技術的な調査研究をしているわけですけれども、港において、いろいろな排出源があるわけですが、その排出源ごとに温

室効果ガスを算定していくわけですが、その手法についての検討を進めています。これをマニュアルとして年度内につくって、21年度、来年度は、順次港湾ごとに排出削減計画がつけられていくように持っていきたいと思って、その準備が整いつつあります。

右のほうにあるグラフは、前回、東京の港で排出源ごとにどれくらい出るかというのをあれしましたけれども、それをグラフにするとこんな格好になります。講じるべき対策として、いろいろな対策をご議論いただきましたけれども、既に具体化しているものも、制度的支援もありますので、そういうもので、どの程度のCO<sub>2</sub>のレベルに持っていくのかということ計画をしていくというような準備を進めているというご報告です。

最後ですが、これは参考の資料ですが、毎回、排出量取引についての話が話題になりましたので、参考情報として、今、政府全体で取り組んでおります、事務局は環境省と経産省ですが、取引の試行的実施が動き出しましたので、そのご報告ということですが、昨年の12月まで募集をしまして、参加する企業が501社、運輸の関連も、航空と貨物運送関係も一部が参加をされて、24年度までやるんですが、毎年、年度ごとに目標達成についての確認をし、その制度設計上の課題を明らかにしていくというものであります。

図面にありますように、A社とB社で、B社のほうには削減に余裕がある、これをA社が購入をしていくということですが、私どもが聞いておりますところでは、欧米では国際間でやっているんですが、ここの、②国内クレジットというところがありますけれども、国内で中小企業等が行った排出削減の量を、C社からA社が購入をする。いわゆる国際間でやっていることを国内でやっていく。このことが特徴があるというふうに伺っておりますけれども、こういうことが進んでいる。

それから、京都クレジットというのは、京都議定書で認められた海外分で、今、購入をしているものでございますけれども、これらも入れて、「国内統合市場」というような呼び方をして、間もなく実際の取引が始まるというふうに伺っておりますので、この最後のやつは参考でございます。

以上で説明を終わります。

**【部会長】** ありがとうございます。

それでは、あまり時間が残されていないのですが、今ご説明いただきました進捗状況に関連しまして、ご質問等がございましたらお願いいたします。どうぞ。

**【委員】** 2枚目と3枚目を見ていてちょっと不安になったんですが、これは、この委

員会ではずっと高潮のことをやってきましたから、高潮のことを中心におっしゃっているんだと思うんですけども、津波のことが必ずしも中に入ってきていないのかなと思いました。

どういう意味かといいますと、高潮の川崎港周辺の挙動というのを検討しているのですが、東京湾北部直下型の地震で津波がどうなるのかということに関しては、今、いろいろ多くの方が検討しています。最初の印象は、初期の断層で、初期水位はせいぜい70センチから80センチですから、しかも浅いところで起こりますから、大したことないだろうと私も思っていたんですけども、実際にやってみると、湾の周りは岸壁で反射率が高く、エネルギーはどこへ行っても減衰しないし、それから細かい地形を見ていくと、運河の中では、かなり局所的に高くなります。

そうすると、老朽化の実態を調査されるときには、護岸の耐震性というのも一緒に調査していただいて、耐震性をどうやって守っていくのかというのが気になるところで、東京湾ですと江東デルタ、糀谷地区、それから鶴見川の河口地区ですね。それから帷子川もそうなんですけれども、そのところをどう東京湾北部直下型による津波に対して守っていくかということについても、もう検討されていると思うんですが、こういうところでもきちんと説明していただきたいというふうに思いました。

**【海岸・防災課長】** はい、わかりました。

**【部会長】** ありがとうございます。ほかに、ご質問も含めて、ご意見ございませんか。

よろしいでしょうか。特にご質問、ご意見がないようでございますので、以上をもちまして、本防災・保全部会のすべての審議を終了させていただきたいと思いますが、最後に、部会を終了するに当たりまして、私のほうから一言、御礼だけ申し上げたいと思います。

本日を含めまして、過去5回にわたりまして、委員の皆様方には大変ご熱心な、あるいは念入りな、さらにまた大変貴重なご意見を賜りまして、ほんとうにありがとうございます。なおかつ残っております、本日ちょうだいいたしました意見に関連しましても、最終答申案を、先ほど申し上げましたように、事務局と再度、私のほうで練り直させていただきまして、分科会のほうに答申をしたいというふうに考えてございます。

なお、先ほどの資料3の説明にもございましたが、今年9月、COP15で次期枠組みがほぼ確定するという状況でございますので、特に緩和策に関しては、マーケットのメカニズムをどう利用するかといったようなことと同時に、キャップをどう考えるかといったようなことも含めまして、私が知るところにおいては、かなり政府間の事前交渉が昨年か

ら始まっているようです。担当者の方々は大変ご苦労されているというようなことを漏れ聞いてございますが、特に港湾政策のほうにおきましては、緩和策そのものは、物流の効率化、あるいは日本の産業競争力を支援するという面でも、大変重要な政策が多く含まれておりますし、また、近々に発生するであろう地震、津波に対応する面におきましても、適応策というのはなるべく早く、ここで列挙していただいているものも含めまして、部会で提案させていただいている施策について予算化、実行していただきたいということをさらに願う次第でございます。

終わりに当たりまして、ほんとうに長い間ありがとうございました。

それでは、進行を事務局のほうにお返しいたします。

**【総務課長】** 貴重なご意見、ご審議、ほんとうにありがとうございました。ただいま部会長からのお話もございましたが、最終的な答申につきましては、文章を修正するなど、部会長とご相談させていただきまして最終的な形にしたいと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

今後のスケジュールについてでございますが、本日ご審議いただきました答申案につきましては、3月9日開催予定の港湾分科会で報告を行いまして、所定の事務手続を経て、国土交通大臣への答申とすることとしたいと存じます。

本日の会議の内容につきましてですが、後日、各委員の皆様には議事録を送付させていただきます。ご同意をいただいた上で、公開したいと思います。また、速報版という形で、ごく簡単な議事概要を、本日中に国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは最後に、閉会に当たりまして、須野原港湾局長から皆様にごあいさつ申し上げたいと思います。

**【港湾局長】** 港湾局長の須野原でございます。本日は、年度末のお忙しい中、防災・保全部会の最後の部会にご出席いただき、ほんとうにありがとうございました。一昨年の11月に港湾分科会で防災・保全部会の設置が認められてから本日まで5回ということで、委員の皆様方におかれましては、ほんとうに貴重なご意見、また、いろいろな観点からのご指摘、ありがとうございました。

地球温暖化に起因します気候変動に対する港湾政策につきましては、いずれにしても長期的にきちっと対応していかななくてはならない課題でありますし、国、港湾管理者、関係する企業の皆様も含めて、関係者が一体になって取り組む課題だと思っておりますので、1



つずつそれぞれの施策をきちっとすることによって、港湾におきましても、少しでも、地球の温暖化に起因する気候変動に対して負荷が少なくなるように努めていきたいと思っています。

これらの施策をこれから進めるに当たりましても、引き続き委員の皆様におかれましては、ご指導、ご協力をお願いいたしまして、私からの御礼と申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

**【部会長】** それでは、これをもちまして部会の最終とさせていただきたいと思います。どうも長い間ありがとうございました。

— 了 —