

平成20年10月9日(木)

於：金融庁(中央合同庁舎7号館)9階共用会議室 - 1

## 交通政策審議会第32回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

## 交通政策審議会第32回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成20年10月9日(木)  
開会 14時00分 閉会 15時00分

2. 開催場所 金融庁(中央合同庁舎7号館)9階共用会議室 - 1

3. 出席委員氏名

氏名	役職名
赤木 聰之	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
白石 真澄	関西大学教授
東 恵子	東海大学教授
丸山 和博	(社)日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長
森地 茂	政策研究大学院大学教授

4. 会議次第

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針  
について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2  
・答申(案)について  
防災・保全部会の審議状況について・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 それでは定刻に近づきましたので、ただいまから、交通政策審議会第32回港湾分科会を開催いたします。

私は、事務局を務めさせていただいております港湾局総務課長の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

まずはじめに、新たにご就任いただきました赤木委員に本日出席いただいておりますので、ご紹介申し上げます。よろしくお願いいたします。

【委員】 赤木でございます。

【総務課長】 本日は委員13名中、10名の出席予定になっておりますが、白石委員が遅れていらっしゃるのご連絡をいただいております。現時点で9名の出席となっておりますので、交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数7人に達しております。また、社団法人日本港運協会会長の尾崎委員がご欠席ですので、物流の専門家として、日本港運協会の久保副会長にご出席をいただいております。

次にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をとじたものがございます。もし、お手元がないものがございましたら、お申しつけいただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、本日本日予定しております議事に入りたいと思います。分科会長、司会進行お願いいたします。

【分科会長】 それでは、議事に入らせていただきます。まず本日の議事の1番目でございますが、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の答申案についてご審議をお願いしたいと思います。

この基本方針につきましては、7月4日の分科会でご審議を賜りました後、各委員からのご意見やご指摘を賜りました。その後、先月9月にパブリックコメントを実施していただきまして、そのときに国民からいろいろな意見を賜りました。本日の案につきましては、これらの意見を踏まえた上で修正されたものだご承知してございます。それでは早速でございますが、事務局より説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 事務局をいたしております、港湾計画審査官の小平田でございます。基本方針の関係の資料といたしまして、7種類用意いたしております。資料1、資料1-1、

資料1 - 2、資料1 - 3と、参考資料が3種類でございますが、このうち資料1が、本日交通政策審議会において答申をしていただきたいたいと考えている事務局案でございます。本日は、7月4日以降の経緯を中心に説明させていただきたいと思っておりますので、資料1 - 1のスケジュールと、資料1 - 2のパブリックコメント等におけるご意見と対応について説明をさせていただきたいと思っております。

まず資料1 - 1でございます。基本方針変更のスケジュールでございますが、前回7月4日、第31回港湾分科会で基本方針の素案につきましてご審議いただきました。その後、この素案につきまして、分科会長のアドバイス等もいただきまして、重複する箇所等につきまして精査をいたしました。さらに海上保安庁、あるいは海事局、道路局という関係部局と調整いたしまして、国土交通省としての案ということで8月には関係行政機関、他省庁でございますが、それと港湾管理者への意見照会を行ったところでございます。それを受けまして、9月にはホームページ上での意見募集ということでございまして、今回事務局案ということになったわけでございます。

本日ご審議いただきまして、その後、交通政策審議会から答申をいただくことができましたらば、関係行政機関の長への協議、あるいは港湾管理者への協議ということで、港湾法に基づく手続を行ってまいりたいと思っております。

続きまして、資料1 - 2がパブリックコメント等におけるご意見と対応ということでございます。4つ書いてございます。

「港湾分科会委員のご意見と対応」ということで、まず1ページ、2ページをお開きいただきたいと思います。分科会の委員のご意見ということで、前回の7月4日の港湾分科会のご意見と、それから個別の意見交換ということで、パブリックコメントの前に個別に意見交換をさせていただいたもの、両方あわせておりますが、個別の意見交換の部分でご説明させていただきますと、まず2番でございます。「港湾を核としたシームレスな物流網の形成」という中で、インターモーダルは鉄道と船だけではないと。飛行機との連携も十分考えられるのではないかとございまして、該当する部分に、右のほうで書いてございます、「航空との連携の促進」という文言を加えさせていただきたいと思っております。

それから3番目でございます。「臨海部の産業立地・活動環境の向上」という箇所でございますけれども、こちらのほうにバルクを対象とした産業しか記載されていないということで、高機能ロジスティクス関連機能の集積の必要性に関する記述が必要ではないかとございまして。これも同じく対応のところ、「産業活動を支える」といったようなこと

で記述を加えております。

それから5番目でございます。出入管理システムについて、利用者にコスト負担を求めることがないようにしてほしいということでございますが、文言として「関係者と十分に調整を図りつつ、」という言葉を加えております。

飛ばさせていただきます、10番でございます。中部地域において、北陸地域と中部地域を結ぶ縦貫自動車道による地域間連携に関する記述を盛り込むべきであるというご意見いただきました。これにつきましては、「日本海側と太平洋側を結ぶ幹線道路網の活用により、両地域の連携を進める。その際、内陸部の産業集積との連携を考慮する。」という文言を追加しております。

11番目でございます。中部地域にはすぐれた観光資源があると。この観光資源と港湾との連携を盛り込むべきであるというご意見に対しまして、右のとおり追加しているところでございます。一応、ご意見につきましては、全て修正するという方向で対応しておりますが、ご確認をいただければと思います。

続きまして、3ページから「パブリックコメントでの意見と対応」ということで、説明をさせていただきたいと思います。期間につきましては、9月10日から9月19日までの10日間。方法といたしましては、電子政府の総合窓口、これは政府全体のホームページでございます。それと国土交通省のホームページの2カ所で掲載いたしております。これらにつきましては、なかなか一般の方に見ていただく機会も少ないと思いますので、専門誌による情報提供ですとか、あるいは地方整備局、港湾管理者から関係する利用者、NPO、それから関係する市町村に対しての情報提供を行っていただいております。その結果、回答数としては30でございます、分野別の内訳といたしましては、右のグラフのとおりでございます、物流が最も多く、その次が環境、3番目といたしまして港湾空間といった順番になっております。また、回答をいただいた方で分類いたしますと、会社員が16名、NPOが7名、市民団体7名ということになっております。

個別のご意見につきましてでございますが、順番、それから該当箇所、主な意見の概要、対応案ということで、該当箇所のページ数につきましては、資料1-3の新旧対照表のページを示しております。

まず1番目でございます。主な意見のところでございますが、バルク系につきまして、天然ガスの輸送についても重要ではないかということで、ご指摘を踏まえて対応したいと考えています。

それから、2番目でございますが、国際フェリー・RORO船の航路拡充についてCIQ  
手続の迅速化、あるいはトレーラー・トラックの相互乗り入れ等について関係省庁との検討、  
連携について明記したほうがいいのではないかとございまして、総論的な部分と  
いたしましては、「港湾を核としたシームレスな物流網の形成」という中で記述をいたして  
おりますが、相互乗り入れにつきましては、個別の問題といたしまして、シャーシに関する  
安全基準等の相違、あるいは民間管理コストの増加等の懸念が判明してございまして、今後調  
査を進めていくこととしております。

それから、3番目でございます。複合一貫輸送につきまして、道路輸送、鉄道行政との連  
携を強化すべきというご意見でございまして、こちらにつきましても「シームレスな物流網  
の形成」の中に道路、鉄道との連携、あるいは関係省庁との連携というものを書いてござい  
ます。

4番目でございます。複合一貫輸送の拠点につきまして、拠点の整備を重点的に行う必要  
があるのではないかとございまして、個別の中では書いてございませぬけれども、  
「投資の効率化」という部分で「港湾の開発に当たっては、地域の要請や貨物需要の動向等  
を的確に把握し、港湾相互間の機能分担や施設の拠点化を進める等効率的な施設整備を行  
う。」と記載されております。

5番目でございます。会社員の方でございますが、進出企業のニーズに合わせた的確な施  
設の整備というものが必要ではないかとございまして、右に書いてございましてと  
あり、修正後のところを見ていただければと思いますが、「企業立地等に対応した」という  
文言を加えております。

6番目につきましては、EDI等の話でございますけれども、こちらについては既に書い  
てあるということでお答えしたいと思っております。

7番目でございます。「船舶航行等の安全の確保と効率性の向上」という部分で、「高速  
化」、「大型化」と書いてございまして、燃料高騰等で「高速化」は時代に適合しない。「高  
速化」は外すべきではないかとございまして、これに対する回答案といたしまして、  
燃料高騰等を考慮いたしまして、複合一貫輸送の部分ではすべて「高速化」を外してありま  
すけれども、ご指摘の箇所につきましては、安全の確保という観点でございまして、船舶  
の大型化と高速化を勘案する必要があるという文言は引き続き残したいと考えております。  
それから、長周期波の対応につきましては、既に書いてございまして部分ですけれども、これ  
に基づいて着実に進めていきたいという回答をしたいと思っております。

それから、8番目でございます。外航、内航を問わずにSOLA S対応並みの整備が必要であるというご意見でございますが、これにつきましては、現在国際海事機関におきまして、内航船を含むSOLA S非対象船舶の保安対策に関する国際的な議論が進められているところでございます。今後はこの動向を見ながら、適切に対応をしていきたいという回答でございます。

9番目でございますが、港湾相互間の連携強化、あるいは湾内は同一の行政区分とするといったようなご意見でございますが、今回、連携についてはかなり強化した書きぶりをしておりまして、三大湾の港湾、あるいは関東地域における京浜3港の一体の港湾としての取り組みに関して記述をしているということでご理解いただきたいと思っております。

次のページでございます。5ページでございますが、10番目、港湾取扱貨物の見直しについても見直すべきということでございます。これにつきましては、コンテナ貨物流動調査を5年に1回実施しておりますけれども、今年度、来月に実施いたしまして、春には解析結果がまとまると思っておりますので、最新のデータを踏まえながら需要推計の見直しをしていきたいという回答にしたいと思っております。

11番目でございます。開発保全航路の部分でございますけれども、既存の港湾の安全性、効率性に問題がないかの見直しのほうが先ではないかということでございますが、これにつきましては別の場所を書いてあるということで回答したいと思っております。

それから12番目、13番目、14番目は、「災害に強い港湾の構築」ということで共通する話題ではないかと思っておりますが、高層住宅の防災、河川行政と連携した舟運計画の策定、14番目が賛同するご意見ということでございますけれども、それぞれ記載場所について対応案の中で書いてあるとおりでございます。

続きまして、15番目から20番目が共通する事項でございますけれども、市民団体の方からいただいたご意見でございます。閉鎖性の湾内におきまして富栄養化の原因になっている栄養塩、窒素ですとか、あるいはリンでございますが、回収ということを盛り込むべきではないかということで、共通する事項でございますが6カ所にご意見をいただいております。全体のバランス等もございまして、最終的には特に現実的な部分ということで16番目、それから19番目。19番目は技術開発の部分でございますが、2カ所につきまして、「生物による栄養塩類の回収等」という言葉を入れております。

続きまして7ページでございます。21番でございますが、環境保全の観点からも国交省はモーダルシフト政策を再度、強力に推進すべきということでございますが、今回の基本方

針の中で、現行の基本方針にはございません「地球温暖化対策」というものを新たに設けておまして、海上輸送、鉄道輸送への利用転換について明記しているところでございます。

22番目でございます。循環資源については、積替保管施設等のハードも必要だけれども、それ以上に現在、現実的な障害となっているのは、各港湾管理者（自治体）によって見解が異なっていること、あるいは複雑な手続であるということでございますので、その点の改善が必要であるというご意見でございます。これにつきましては、既に「海上輸送の特性を活かした循環資源輸送に関する制度の構築に向けて、民間企業や地方公共団体等の関係者と連携しつつ検討を進める」ということを書いておりますので、この中で港湾管理者間の手続等も含めて検討するというところで回答したいと思っております。

続きまして23番目から25番目は、共通する港湾空間の中に施設を盛り込んでいただきたいといった趣旨のご意見でございます。まず23番目、海水浴については対応案という中で書いております。

それから、24番目はビーチスポーツ等の活動の場の提供につきましては、賛同意見と考えておまして、対応としては、「今後はその実現に向けて取り組む所存です」ということでございます。

25番目は子供の海洋教育施設の整備ということでございまして、「小型船の係留・保管施設や海洋教育のための施設」ということで、赤い部分を追加していただいております。

続きまして、26番目から28番目。共通するということで考えておりますが、いずれも市民参加を含めたまちづくり展開を望むとか、あるいは港湾区域の都市的利用に伴って発生する社会影響等について事前に予測評価する仕組みが必要であるとか、あるいは一般市民、とりわけ水辺空間の活性化などの公益活動、舟遊を目的とする市民活動への配慮ということでございまして、それぞれ市民、NPO参加というような部分、該当する箇所についてどこに書いてあるかということをお答えしたいと思っております。

29番目でございます。直接基本方針の話と関係のない話ではないかと思っておりますが、港湾事業の実施に当たっては、関係ユーザーによる事業の再確認をする機会を持ってからすべきというご意見でございまして、これにつきましては基本方針の「投資の効率化」、それから「透明性の向上」、「地域との連携」の中に、「地域の要請、貨物需要の動向の的確な把握」ですとか、あるいは「費用対効果分析」等のことを書いてございますので、これに基づいて適切に対応してまいりたいということでございます。

30番目でございますが、今回の基本方針には賛同するというご意見の一方で、個別の港

湾について利用者の実情を常に最新の状態で把握できるような情報交換の場、あるいはヒアリングの機会を増やしていただきたいということでございまして、右のほうに青い部分で書いてありますが、長期構想の検討の段階から、市民、NPO等多様な主体の参画を得て、意向を十分に把握する等、重要であると考えておりますという対応でございます。

以上がパブコメでの意見と対応でございます。対応につきましては港湾分科会終了後、明日以降になりますけれども、ホームページで回答をしたいと考えております。

続きまして9ページ、10ページでございますが、「港湾管理者の意見と対応」ということでございます。期間につきましては8月12日から8月28日までの約3週間でございます。最終的な意見、質問ということで109問ございました。そのうち最終的に残ったものが表に掲載されている6つでございますけれども、代表的なものとしたしまして、まず1番目でございますが、スパ中等という言葉の「等」という意味かということでございます。実は現行の基本方針の中では、中枢・中核国際港湾という表現をしているものに対して、今回スーパー中枢港湾等という言葉を使っておりますので、この「等」の定義でございますが、私どもといたしましては、基幹航路につきましては、スパ中を中心としてコンテナ取扱貨物の集積を図っているところでございますので、ご指摘のスーパー中枢港湾等の「等」につきましては、基幹航路を有する港湾という回答で一応ご了解いただいております。

それから、2番目、3番目は文言等の修正でございますので、省略させていただきまして、4番目でございますが、今回京浜3港が一体となって、管理・運営の改善の取り組みを進めるという言葉を加えておりますけれども、これにつきましては、港湾管理者のほうから管理・運営の改善まで踏み込む必要があるのかと、あるいは理由は何かということでご質問がございました。これに対しては、京浜3港が一体として港湾サービスを提供することが可能となるように管理・運営の改善を図ることが必要であるということで、回答いたしましてご了解をいただいているところでございます。

続きまして、次のページ、「関係省庁の意見と対応」ということで、11ページでございます。まず1番目でございます。貿易手続改革プログラム改訂案には、港湾の深夜早朝利用の推進としてコンテナ、ヤード、ゲートの時間外の有効活用が盛り込まれているけれども、基本方針にも盛り込むべきではないかということでございまして、対応のところを書いてございますが、港湾利用、サービス等についての協議会の設置や活用、港湾利用者のニーズを十分把握しつつ、関係者と連携して港湾における良好な労働環境の確保に配慮しつつ、十分な荷役時間、稼働時間の確保等に努めるという表現が書いてあるということでご了解をいた

だいております。

それから、2番目から6番目は環境に関する部分でございますが、まず2番目でございます。生態系という言葉を使っておりましたけれども、生物多様性の保存という表現に改めるべきということでございまして、理由といたしましては、生物多様性とは生態系の多様性、種の多様性及び遺伝子の多様性の3つのレベルだということでございますが、政府としての海洋基本計画の中でも生物多様性という言葉が使われておりますので、ご指摘を踏まえて修文をいたしております。

3番目でございますが、CO<sub>2</sub>の吸収源対策ということで、藻場については国際的にオーソライズされていないのではないかというご指摘がございました。そのため修正として、CO<sub>2</sub>の吸収源対策としての緑地の整備と、藻場の保全・造成というのを分けて書き分けることにいたしました。

4番目につきましては、循環資源の受け入れについての客観的な記述のみにすべきであるというご意見でございまして、それに基づいて修正をいたしております。

5番目が港湾機能高度化施設整備事業につきましてでございますけれども、これについては所定のルールに基づき適正な管理が図られているものと考えているという回答でございました。

6番目がフェニックス計画以降の取り組みについてでございますが、港湾管理者が費用を負担して廃棄物埋立護岸を建設する方針と解してよいかということでございまして、私どもは現在の事実のみを答えております。関係者が検討を開始したところであると聞いておりますという事実関係を回答いたしまして、ご了解いただいております。

7番目は、今回の基本方針によって、港湾管理者の業務が増えるのではないかとということで、複数の箇所でご意見いただいておりますが、いずれについても負担は増えることはありませんし、現行の港湾計画を直ちに変更するということは想定していないという回答をいたしております。

こういうパブリックコメント等におけるご意見と対応を踏まえて、特に説明は省略をさせていただきたいと思っておりますが、資料1-3で新旧対照表をあらわしてございまして、パブコメ等に関する意見は変更理由等の中で青い字で書いてある部分でございます。

以上、スケジュール、パブコメ等の意見について説明をさせていただきまして、資料1の説明のかわりとさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【分科会長】 はい、どうもありがとうございました。ただいま前回の7月4日に提出い

ただきました案以降の各種ご意見を入れ込んだ修正の基本方針案をご説明いただきました。主な修正点をご説明いただいたのですが、このような対応を盛り込んだということで、この基本方針案にご異議はございませんでしょうか。特にご意見ございましたらお願いしたいと思います。はい。

【委員】 内容ではなくて、今後の取り扱いについて1点だけ要望を申し上げたいと思うのですが。こういう基本方針が、法令上の形で存在しているということは非常にすばらしいことで、これをホームページなどでPRすることは、もちろん重要なことは言うまでもないところだと思うのですが。私、見間違いでなければと思うのですが、こういう法令に基づく基本方針と、それからこの審議会、分科会で議論された国際競争力の答申や、地震とか環境の答申、これが国交省の場合にはばらばらにホームページ上で掲載されてるのではないかと思うのですが。実際にはもろもろの答申を踏まえて、この法令上の基本方針ができていますので、その辺のリンクをもう少し強めたらよろしいのではないかという感じがしますし、ほかの省庁なんかであれば、法改正と並べてその根拠となっている答申が掲載されていることもありますから。それはもちろん形式が違うので、一長一短あるとは思いますが、その辺のリンクをもう少し徹底していただければという要望を申し上げたいと思います。

【分科会長】 はい。ありがとうございます。事務局のほうから特に補足がありましたら。

【港湾計画審査官】 ご指摘の内容につきましては、できるだけわかりやすい形で関係を整理していきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ほかにご意見ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。今日説明いただきました基本方針の案につきましては、ご異議がないようですので、本答申案をもって私のほうから交通政策審議会にご報告を申し上げたいと思いますので、よろしくご承知おきいただきたいと思います。

それでは「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の案に関する審議はこれで終了させていただきます。一たん議事が終わりましたので、進行を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」について、ご審議ありがとうございます。本日答申をいただいたということに関しまして、ここで港湾局長の須野原より一言ご挨拶をさせていただきます。

【港湾局長】 港湾局長の須野原でございます。本日は、「港湾の開発、利用及び保全並

びに開発保全航路の開発に関する基本方針」につきまして、この5月の諮問以来、3回にわたりまして港湾分科会でご審議いただきまして、本日交通政策審議会への答申案を取りまとめていただきました。黒田分科会長をはじめとしまして、各委員の皆様におかれましては、この場をおかりまして御礼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。今後、各省、あるいは港湾管理者への協議の手続を行った上で、なるべく早く国土交通大臣告示を行ってまいりたいと思っております。基本方針につきましては、ご承知のとおり我が国の港湾行政の指針であるとともに、各港湾管理者が策定いたします港湾計画の適合基準という2つの面を持っておりますので、新たな基本方針に基づきまして、今後とも港湾行政を的確に進めてまいりたいと思っております。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【総務課長】 それでは、次の議事に移らせていただきます。分科会長、司会進行よろしくをお願いいたします。

【分科会長】 はい。それでは、本日の議事の2番目のほうに移りたいと思います。「防災・保全部会の審議状況について」ということで、部会で審議を重ねていただいておりますが、その報告を事務局よりお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長の小野でございます。

お手元に資料2がございます。資料2「地球温暖化に起因する気候変化に対する港湾政策のあり方 中間報告」という紙と、資料2 - 1、2 - 2と連番の振ってある資料があと2部ございまして、3部ございます。この資料に基づいてご説明申し上げたいと思っております。

この防災・保全部会の検討につきましては国際・環境課と、それから海岸・防災課のほうでいろいろと作業させていただいておりますけれども、時間の都合上、私のほうからまとめてご説明申し上げたいと存じます。

まず資料2の中間報告の紙でございます。ページをめくっていただきますと目次がございます。全体の構成ですが、「基本的認識」とそれから2.にございます「港湾政策の基本方向」、3が「適応策に関する具体的施策」、4が「緩和策に関する具体的施策」とこういう構成になっておりまして、一番最後に用語集がございます。非常に言葉が複雑ですので用語集をつけたと、こういうことでございます。大部ですので、資料2 - 1と2 - 2を見ていただきながらご説明申し上げたいと思っております。

まず資料2 - 2の横長のパワーポイントの資料をあけていただきたいと思います。裏の「港湾分科会 防災・保全部会について」というところに防災・保全部会の委員の先生方のお名

前がございます。その下に、現在までの検討状況と今後の予定について説明書きがございません。

資料2 - 1の縦長の紙でございます。3枚紙ですが、これをごらんいただきたいと存じます。まず、今冒頭申しました全体の構成の最初の部分、「基本的認識」ですけれども、ここでは気候変化や、それによってどのような影響が港湾周辺に及ぶか、ということをもとめたものでございます。(1)にございます気候変化とその影響でございますが、最初のポツのついた覧にございますように、IPCC第4次評価報告書では、気候システムの温暖化、これを疑う余地なしと位置づけています。2つ目のポツでは、近年の台風、海面水位、波浪等の観測結果からも、我が国の沿岸域において構造物などに作用する外力が強大化しつつあるあるという認識を持つことができると、このようにまとめてございます。

(2)ですけれども、それでは港湾及びその背後地への影響いかんということです。最初のポツでは、高潮・高波による被害が激甚化する可能性が極めて大きいということでまとめてございます。一方で2つ目のポツですけれども、海岸保全施設の老朽化、これが進行しておりまして、今後高潮浸水被害の深刻化、頻度の増大、海岸侵食のさらなる進行、港湾機能への支障などが発生する可能性があるということで、中長期的な視点に立った的確な対応が重要であるということを示してございます。

(3)では、地球温暖化防止対策の現状ということにして、最初のポツにありますように、2010年には、1990年比でCO<sub>2</sub>総排出量が、世界中で40.6%増加するという見込みが示されていることを受け、2つ目のポツでございますけれども、温室効果ガスの排出削減につきましても、例えば気候変動枠組条約締約国会合など、いろいろな国際機関を中心にした検討が進行しておりまして、我が国でも、低炭素社会づくり行動計画に基づいて、2050年までに温室効果ガス排出量を60%～80%削減という目標を掲げているという事実を述べてございます。4つ目のポツの部分では、我が国の港湾周辺におきましても、いろいろな活動によってCO<sub>2</sub>が排出されておりまして、省エネ化の促進ですとか、環境負荷の小さい輸送経路の選択などを効果的に進めることによって、大きな排出削減効果が期待できるという認識を示しております。

2.の港湾政策の基本的な方向ですが、ここではどういう理念に基づいて、どういう取り組みを目指すべきかということを示しております。(1)の「基本理念」ですが、IPCC報告書によりまして、適応策と緩和策を組み合わせることで気候変化のリスクを大きく低減することが可能であるとの位置づけがあります。従って2つ目のポツで、その際、港湾政策におい

ても、適応策と緩和策を組み合わせた総合的な政策が不可欠であるという理念を述べております。

( 2 ) は適応策への取り組みの基本的な方向です。人口や資産が集積するという港湾背後地の特徴に着目して、そういう地域における災害リスクを軽減し、港湾活動の維持を目標とすべきであるということでございます。1 ページめくっていただきまして、2 ページ目の一番上のポツですが、従って本報告におきましては、背後地の重要度に応じた防護水準を設定すべきであるとか、防護水準を超えた超過外力へはどう対応していくべきであるとか、戦略的な施策の展開や他分野との連携が重要であるといった考え方に基づいた取り組みを提示すべきであるというようにまとめてございます。

( 3 ) ですが、こちらは緩和策の取り組みの方向です。最初のポツでございますが、緩和策については、まず、港湾は海陸を結ぶ物流の結節点であることから、港湾及び国内全体の温室効果ガス排出削減に貢献することが可能であるという認識を示しています。2 つ目のポツですけれども、このようなことから、港湾における緩和策では、港湾機能を維持しつつ、港湾の諸活動から発生する温室効果ガスをいかに抑制するか、環境負荷が小さい海上輸送の特色を我が国の経済システムの中にどうやって活用していくか、港湾に立地する臨海部産業の協力と連携を進めていく、といった観点からの取り組みが重要であると位置づけております。3 つ目のポツですけれども、政策の枠組みといたしまして、国及び港湾管理者が、関係主体とともに連携しながら進めていくということが有効であるということです。4 つ目のポツでは、本中間報告においては、荷主や物流事業者が、適切な港湾や輸送経路がうまく選択できるような環境を整備すべきである、それから2 つ目の部分ですけれども、新しい技術の開発・普及が必要、多様な主体の取り組みに対して国等が支援していくべき、また、国際的な動向の把握であるとか、我が国からの国際貢献といったことが、緩和策の大きな柱になるということを記述しています。

3 . ですけれども、適応策に関する具体的な施策を述べています。まず、( 1 ) では今後CO<sub>2</sub>の排出削減を進めていっても中長期的には海面上昇が避けられないという認識のもとに、海面水位の上昇等に対応した柔軟な防護能力の向上が必要であるということで、その上昇を織り込んだ防護能力の向上策をハード、ソフト両面から総合的に展開すべきであるということ述べています。

( 2 ) では高潮等が発生したときの災害リスクを軽減していくための予防的措置を講じておくべきだということ述べております。特に、防護ラインの外側のように守り切れないと

ころについて、迅速な人等の避難、いろいろな物の流出防止策、上屋や倉庫といった重要施設のかさ上げ等の対策を推進すべきであるとまとめています。

(3)では災害時の対応能力を向上をすべきであるということで、ポツのところに書いてありますように、初動体制をいかに強化するか。それから、港湾機能の早期回復をいかに図っていくか。間接被害を軽減するための広域的な代替輸送ルートの確保、防護システムそのものの粘り強さをいかに高めていくか、といった方策を促進すべきであると述べております。

これらの中長期的な取り組みの中で特に先行して取り組むべき施策を(4)に記述しております。上から順に3つ、1つは海面水位上昇の状況等を総合的かつ広域的にモニタリングすべきであるということ、それから海岸施設の構造物の現状と過去の履歴等についてデータベース化を進めていくこと、また、こういったものにも立脚しながら災害リスクを的確に評価していく手法を確立しようということ、こういったことを生かして4つ目のポツですけれども、これまでに実施してきた津波対策、高潮対策、老朽化対策といった政策メニューを重点的かつ効率的に推進すべきであると、このようなまとめをしております。それから一番下のポツですけれども、このようなどちらかといったハード中心の施策にあわせて、災害情報の提供ですとか、ハザードマップの普及、住民の啓発等のソフト施策を効果的に展開して、地域の防災力を向上させるべきであると、このようなまとめです。3ページですけれども、一番最後に、構造物に作用する外力をいかに軽減していくかといったこととか、整備コストを低減するための研究開発などが非常に重要であるということを示してございます。

それから4は緩和策に関する具体的な施策です。(1)にありますように、環境負荷が低い物流システムを構築するのが重要であるというような提言です。最初のポツにありますのは、荷主等が環境負荷の小さい海上輸送を選択しやすい環境を整備していこうと。2つ目のポツにございますのは、モーダルシフトを促進していくと。3つ目は非効率な空荷輸送などとか、交錯輸送を削減するためにインランドデポを整備し、活用していくこと。4つ目のポツは、空コンテナの内航船輸送への転換。最後のポツは、循環資源の取り扱いについても海上輸送を活用していくこと。このようなことを提言の内容にしております。

(2)ですけれども、港湾活動そのものから出る温室効果ガスの排出削減策です。港湾とかターミナル周辺における渋滞対策としてA I S等を活用しようということ。それから、2つ目は岸壁に接岸している船舶、これは重油をたいておりますが、このアイドリングをやめもらうために陸上から電力を供給することが重要であるということ。3つ目のポツですけれども、再生可能な太陽光発電等を港湾においても利用促進していくこと。4つ目では荷役

機械も多量のCO<sub>2</sub>を排出しますので、省エネルギー化を進めようということです。

(3)は港湾におけるCO<sub>2</sub>の吸収源を拡大しようということとして、緑地ですとか、藻場、こういったものを保全し、整備していこうということです。それから、内陸部のヒートアイランド化が進んでいる関係で、港湾は「風の道」になり得るということで、都市のための「風の道」の形成に向けて、港湾における緑地の配置及び整備を推進するということを述べています。

(4)は、臨海部の産業間でうまく連携しながらCO<sub>2</sub>を削減していくための策として、こういった目標に一致協力して取り組むための協議会の設置を提言しております。それからもう一つ、民間企業等のこういった取り組みに対して、国等が協力し、支援していこうということです。

一番最後の(5)ですけれども、港湾管理者を中心として、今申し上げましたような緩和策を適切に、着実に実施していくための総合的な温室効果ガス排出削減計画を策定し、推進しようということで、国は温室効果ガスの排出状況のデータですとか、削減効果をどのくらい発揮できるかという分析ツールを提供する。それから、国内外の先駆的な事例の調査し、そういう情報を提供する等々のことによって、環境整備を図っていこうということで提言をしております。主な内容は以上です。

若干時間をいただきまして、横長の資料2-2からいくつかデータをご紹介します。まず2ページです。右下に小さい字でページ数が打ってありますけれども、「気候変化とその影響に関する知見」という資料の中で、一番上にIPCC第4次評価報告書の平均海面水位上昇のシナリオが書いてあります。右側の囲みの中をご覧くださいのですけれども、平均気温が1.8度上昇する。これは、地球規模で環境の保全と経済の発展が両立し得た場合という楽観的なシナリオの場合で1.8度。これが化石エネルギー源を重視し、高い経済成長を追求するという現状トレンドのシナリオの場合は約4.0度の上昇。楽観的なシナリオの場合でも平均海面水位上昇が18センチから38センチ。悲観的なシナリオの場合は26センチから59センチという海面上昇があり得るといった報告が紹介されております。

ページをめくっていただきますと、3ページには海岸施設の、海岸堤防や護岸の老朽化の度合いが載っております。ページ上の右側に老朽化した護岸の写真が載せてあります。左側のグラフをご覧くださいと、横軸に年度、これは整備年度です。縦軸に整備延長が示されておりますが、昭和35年以前に整備されたものが、4,000キロあります。40年以前、大体昭和30年代までで整備されたものが、全体の6割を占めており、いわば6割の施設が

非常に古くなっているという実態がありまして、こういったものの改修を今後うまく進めていかなければいけないという問題意識です。

4 ページにありますのは、地球温暖化防止対策の現状で、我が国の運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量のグラフです。2001年から2006年にかけて若干排出量が減っております。2010年目標までに、CO<sub>2</sub>換算の重量で現在は2億5,400万トンから400万トン減らしたいということです。400万トンという数字ですが、もう1ページめくっていただきますと、それでは港湾はどうなのかという試算がございます。これは東京港における排出量の概略の試算です。上段の左から、停泊中の船舶からのCO<sub>2</sub>排出量。これが、コンテナ船が年間5万トン、バラ積み船やフェリーが11万トン等々、荷役機械から3万トン、ゲート待ちの車両から1万トンと、このような試算がなされています。それから、コンテナ貨物の背後圏輸送によるCO<sub>2</sub>排出量。これが年間40万トンで、非常に大きい。こういったことで、直接東京港の港湾活動に由来するCO<sub>2</sub>排出量は、ざっと年間60万トンということです。それから、この下の参考というところにありますのは、港湾周辺臨海部における企業活動から出てくるCO<sub>2</sub>で、これがあわせて90万トン。全部で150万トンです。これを何割削減できるかということですが、いずれにしろ、全体で運輸部門で400万トンを削減したい中で、オーダー的に見て港湾がそれなりに貢献できそうであるということが示されており、先ほど申しましたような緩和策の重要性がわかっていただけだと思うわけです。以上です。ありがとうございました。

【分科会長】 はい、どうもありがとうございました。それでは、ただいま防災・保全部会でご検討いただいております内容を、かいつまんでご説明いただいたのですが、これに関連しましてご意見等賜りたいと思います。

防災・保全部会の、ほぼ分科会への答申をしていただく段階までにまとまってきております内容でございますが、さらに抜けている点とか、あるいは今の段階で理解が難しい、これは修正すべきではないかというようなこと、ご意見がございましたら、お願いいたしたいと思います。はい、どうぞ。

【委員】 中間報告なので、まだこれからいろいろなことがあるのかと聞いていたのですが、もう最終的だとすると、14ページのかさ上げの話は、かさ上げが重要だというのはそうですが、日本中大変なことで、いったいどういう時点になったら具体的に何をやるのか、やらないとしたら、いや、特別なところについては何とかやるのか。何かないと、重要ですねと言っても、あまり実態として意味があると思えないですね。もしこれが地球環境でいる

いる問題がありますが、世界的には海水面の上昇の話が一番重要で、一部の国はそれについても、いろいろなことをやっているってというような話もございますが、この国はいったいどうするのかという話が、あんまりクリアじゃないなというような印象でございます。すぐ今埋め立てるところ、全部あと何十センチ上げるというような話は、多分ないのでしょね。だとすると、いざ、だんだん危なくなってきたら、どういう段階では何をするかとか、原子力発電所とか、何か大都市の周りとか特別なところだけは何とかするか、何かあるのかなというのが第1点でございます。

それからもう1点は、地球温暖化ですからこの主題ではないかもわかりませんが、たまたま前段のところに海岸浸食の話があって、海岸・防災課長もご承知のとおりで科学技術基本計画の中に土砂管理で、ダムに土砂がたまり、山では土砂流出を抑えて、一方で、海では土砂が流れてこないため浸食が進んでいる。これらを一貫して何とかしましょうという話が、今回の科学技術基本計画の1つの社会インフラの中の重要テーマに挙げられております。それから、国土形成計画にもその手のことが書いてございます。ここには問題だけ書いて後ろには何にもないので、多分このテーマではないからだと理解をしますが、どこかでは当然港湾のご管轄の海岸についても、何らかお考えいただくことが大変重要かなとこんなことを思っています。以上でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございました。先生から2点ご指摘いただいたのですが、事務局のほうで何か答弁ございますか。はい、どうぞ。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。ちょっとはしりましたので、説明不足がございました。まず、今回の中間報告ですけれども、先ほど冒頭見ていただきました、横長の資料2-2の最初のページの下段にあります「防災・保全部会の検討状況及び今後の予定」に今後の進め方が項目、時系列を追って並べてあります。今回第4回部会までで中間報告(案)に関する審議をしていただきましたので、その検討状況をご報告申し上げております。これからパブコメ等をかけた上で、再度部会を開いていただいて、ブラッシュアップしていただくというプロセスがございます。最終的には、できれば来年の3月には分科会にもう一度最終案としてご報告申し上げ、ご審議いただきたいと、このように思っている状況です。

それから、ちょっと雑駁なご説明で申しわけございませんでしたが、まずかさ上げの考え方ですけれども、問題意識としては、堤防の外の部分で守り切れないところにいろいろな一般の住民の住まいや、港湾の施設、特に港湾施設は大半が外に出ているものですから、こう

いったものに焦点を当てた書きぶりになっておりまして、先生が今ご指摘になったように、何でもかんでもかさ上げするわけにはいかないと思います。港湾機能が多少の高潮の後でも円滑に継続できるように、重要構造物について、もしくは基幹的な道路等についてかさ上げを図っていったらどうかというような方面の方向性と、もう1つは中長期的というような書き方で14ページに記述してありますけれども、臨海部における土地利用の再編などの機会をとらえながら、防護ラインの再構築とあわせて、高潮等の災害リスクの低い土地利用に変えていくといった地区全体のかさ上げの考え方が出てくるのではないかなと思っており、そういうものを込めた書きぶりにしております。今のご意見を勘案しながらもう少し書きぶりを検討したいと思います。

それから、浸食については、おっしゃるように海面水位が上昇いたしますと、今までに守っていたところと違う、さらに高いところに波が当たり海岸浸食が厳しいものになるといった問題意識を持ってございまして、その点につきましても、まず全国の海岸状況の把握ですとか、それからそれに合わせ海岸防護施設の機能を適宜更新していくという考え方を持っております、そういったものをうまく読めるように更に工夫していきたいと存じます。以上でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。先生、今のような対応でよろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかに、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 「緩和策に関する具体的施策」のところの、これでいきますと3ページのところ、あるいはこの2-2の一番最後のところもそうなのですが、分科会での議論の中で、再生可能エネルギーのところなのですが、もう少し、これでは再生可能エネルギーの利用というところにわりと重点を置いて書かれているのですが、分科会の議論のときには、もちろん利用という面もあるわけですが、もう少し研究開発を進めると、港湾において例えば波動であるとか、何か温度差を使ったエネルギーであるとか、まだまだ再生可能エネルギーの可能性というのはもう少し改良、あるいは港湾エリアあるいは海洋の中でもっとあるから、そういったものをもう少し研究開発していくべきではないかということにも、もう少し話が及んでいたと思いますので、今、可能な利用促進というだけではなくて、その

技術開発というところをもう少し、この本文の中でも少し書いて……。20ページあたりだ  
と思うのですけれども、ちょっとそのあたりも入れていただきたいと思います。

【分科会長】 はい。

【国際・環境課長】 国際・環境課長の福田でございますが、ご指摘のようにこれまでの  
部会で、そのところは随分議論が集中したところで、さらに充実を図りたいと思いますけ  
れども、ちょっと今日の説明は時間がなくてあれだったのですが、本文のほうに先生のご指  
摘のところの、いわゆる港というのは太陽光発電や、風力発電など、そういうものが実は立  
地しやすい環境にあるので、それを利用促進するということが一つの観点なのですけれど、  
それとは別に、たしか3回目の部会だったかに、やはり波力ですとか、海洋の温度差など、  
いろいろな海にもその素質があるわけであって、そういうものを生かしたものをより主体的  
に検討するような、研究開発を進めるような、そういう方向の議論もあったものですから、  
その辺のところもちょっとまだ、さらに充実したいとは思っているのですけれども、その視点もあ  
わせて促進していくことが重要と。とりあえずそのようなまとめにさせていただいておりま  
す。さらに検討したいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。ただいまの委員のご指摘は原案文の20ペ  
ージの の下3行目あたりに、新たな再生可能エネルギーについても実用化を目指した研究  
開発を促進していくことが重要であると併記は一応してございますが、さらに書きぶりにつ  
いてはご検討いただきたいと思います。

ほかにご質問、ご意見等ございますでしょうか。特にこれ以上はございませんでしょうか。  
はい、ありがとうございます。中間報告に関連しまして、これ以上の特段のご意見、ご質問  
はないようでございますので、一応この議事につきましては終了させていただきたいと思  
います。それでは以上で本日の議事は終了しましたので、進行は事務局のほうにお返しいた  
します。

【総務課長】 はい。本日はご審議どうもありがとうございました。次回の港湾分科会の  
開催につきましてでございますが、11月20日の木曜日の午後に予定してございます。詳  
細につきましては、追ってご連絡させていただきますのでよろしく願いいたします。

それでは以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。ありがとうご  
ざいました。

了