

平成16年6月29日(火)
於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會港湾分科会第1回環境部会 議事録

交通政策審議會港湾分科会環境部会

交通政策審議会港湾分科会第1回環境部会議事録

1. 開催日時 平成16年6月29日(火)
開会 15時00分 閉会 17時00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
磯部 雅彦	東京大学大学院教授
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
岡島 成行	(社)日本環境教育フォーラム専務理事
黒川 和美	法政大学経済学部教授
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
須田 漉	八戸工業大学大学院特任教授
永田 勝也	早稲田大学理工学部教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
森野 美德	(社)日本経済研究センター研究開発部主任研究員

4. 会議次第
部会長の選任について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
今後の港湾環境政策の基本的な方向について(諮問)・・・・・・ 4
その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

5 . 議会経過

開 会

環境整備計画室長

お待たせをいたしました。定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会港湾分科会第1回環境部会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方には大変お忙しいなかご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

私、港湾局環境整備計画室の牛嶋と申します。

議事に入ります前に、まず、最初にお手元の資料の確認をさせて頂きたいと存じます。資料は、議事次第、環境部会名簿、配席図、そのほか説明資料2～6がお配りしてあると思います。

それでは、本日は第1回目の部会でございますので、ご出席の委員の皆様を事務局からご紹介申し上げます。

- 事務局から各委員の紹介がなされた。 -

環境整備計画室長

それでは、議事に先だちまして、国土交通省港湾局長の鬼頭よりご挨拶を申し上げます。

- 港湾局長から挨拶がなされた。 -

環境整備計画室長

それでは、本日の議事に入ります前に、部会の運営方法につきまして、1点ご了承いただきたい点がございますので申し上げます。情報公開関係でございます。

これまで港湾分科会におきましては、分科会運営規則第8条によりまして、この会議には報道関係者に限り公開をいたしまして、また議事録をホームページで公開してまいりました。本部会も港湾分科会と同様、議事を公開してまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

議 事

部会長の選任について

- 交通政策審議会第7条第3項の規定に基づき、委員の互選により、須田瀨委員が部会長に選任された。 -

今後の港湾環境政策の基本的な方向について（諮問）

部会長

ただいま部会長に選任されました須田でございます。委員の皆様方のご協力によりまして、当部会を進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速議題に入りたいと思っております。

議事といたしまして、「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」をご審議していただきたいと思っております。

事務局より、諮問文及び諮問理由についてご説明をお願いいたします。

- 事務局から諮問文、諮問理由及びスケジュールについて説明がなされた。 -

部会長

ありがとうございました。

諮問と今後の調査・審議スケジュールについては、ただいまの説明のとおりでございます。

続きまして、これまで港湾局が取り組んできました環境政策や環境の現状と課題等について、ご説明をお願いしたいと思います。

- 事務局から港湾の環境政策等について配布資料を基に説明がなされた。 -

部会長

どうもありがとうございました。

本日は、第1回の部会でございますので、委員の皆様全員から順番に基本的なご意見をお伺いしたいと思います。

その前に、ただいま説明いただきました資料につきまして、ご質問がございましたらどうぞお願いいたします。

それでは、皆様方、ご意見の途中でも結構でございますので、質問、不明な点など、また思い出されましたらご指摘いただければと思います。

それでは、お1人5分以内で、いろいろな基本的なご意見を頂戴いたしたいと思えます。

先ほど事務局からご説明いただきました資料 - 3の2ページ目に、3つの論点がございます。

1つは、今までご説明いただいたこういった環境政策をどう評価していただくかということです。どのように評価されるかということですね。

それから第2番目は、環境と一口に言っているんだけど、非常に広い範囲であると。何かここで抜け落ちているような環境政策はないか、あるいは、こういうふうに環境の範囲を絞っていったらいいんじゃないかとか、そういう面でご意見がいただければと思えます。

それから第3番目の論点は、これからの時代、新しい時代に向けて、港湾で取り組んでいく環境政策の非常に大事なポイント、柱、そういったようなものはどういうところにあるんだろうかというようなことを委員の皆様方から一人ずつ、5分以内でご意見を頂戴できればと思えます。

それでは、よろしくお願ひします。

委員

あんまり考え方もまとまらないかもしれませんが、また3つの論点というところに沿ったことではないかもしれませんが、私の意見を述べさせていただきます。

まず、環境なんですけれども、これはある定義だと、主体の認知するすべての事象という定義があって、要するに、主体の周りにあるものは全部であるというのが基本的な環境の定義だろうと思えます。そういう意味で定義をすると、実は環境というのは、いわゆる生態系とか、それから水がきれいだとか、空気が澄んでいるとか、そういうことだけではなくて、便利であるというのもその主体が人間だとすれば、それは環境の1つであり、さらに言えば、人間が安全に暮らせるというのも、これは人間にとっての環境そのものというふうなとらえ方はできるわけです。

ただ、どうも行政の方が環境というふうな言葉が使われると、ややもすると、生態系とか、水質とか、大気質とか、底質とか、そういったかなり狭い範囲の環境でとらえることが多いかと思えます。それは社会でもそういうとらえ方をすることが多いので、そこら辺のあたりというのは、1つは定義を明確にする必要は当然今日の論点という問いかけにもあったわけですが、それは必要だろうというふうに思っています。

そのときに、とりあえずこういう場で議論するときは、生態系を中心としたようなものについて環境の中でもかなり狭く絞ってとりあえず考えることにしようというふうにしたときに、港湾局での環境に対する考え方とか、取り組み

とか、問題意識とか、あるいは事業のときの障害とか、そんなことを考えると、今まで公害の防止をはじめとしていろいろな事業をやってこられて、それは私自身非常にたくさんのごことを精力的にやってきたというふうに評価したいと思うのですが、常に港湾局はやはり港湾の整備ということがまず第1にあるというのが、もちろん私もそう理解していますし、一般の市民の方は当然そう理解するわけで、それは、時間があんまりないので簡単に言えば、要するに、埋立をするんですね、要するに、狭い意味の環境を整備しながらも、埋立をしながら環境を壊していくんですねという認識が、やはり市民の人々の中にはあるんだと思います。

そういうことを解消しながらやっていかないと、いくら環境整備に努めていますと言っても、一方では環境を壊しているのではないかという批判があって、それは何だということが当然出てくるのだと思います。それは私は、そのところをクリアする手というのは、今日も出ていましたけれども、港湾環境計画というものをしっかりつくって、それによって港湾整備ももちろん必要なことはしていくんだけれども、それと同時に、環境計画に従って環境を考えながら整備をしていくんだと。それをすることによって、いわゆる利用とか、あるいは安全防災も含められると思いますが、そういうものとか、それと、さっき申し上げた狭い意味の環境とを一言で言えば調和させながら事業をやっているんだという、そういう理解ができるのではないかというふうに思います。

そういう意味で、今、全国の港湾に環境計画がないというのは非常に残念なことでありまして、いわゆるそういうものをつくりながら、環境というものを開発に伴ってなし崩し的にやっていくんだということではなくて、きちっと環境については計画を持って、将来展望を持ってやっていくんだということをきちっとやっていくということが大事ではないかというふうに思っています。

そのことは、非常に今、社会で言われている多くのことにつながるものがあって、先ほど出たものでは、S E Aの話が出ましたけれども、それはまさに港湾局では初めから計画段階での環境を考えるということをやっておられるし、それから、そのS E Aというのは、いわゆる環境省を中心としてよく言われる言葉でもありますし、それから、別の見方をすると、ミティゲーションという考え方がありますけれども、その中でもミティゲーションバンキングみたいな考え方に似ているかなというふうに私思っています、常に日常的に環境保全に努め、さらに保全という言葉の定義もまたいろいろあるんですが、その中でも創造するところまで含めて環境をよくしていくというようなことを日常的にやりながら、それを環境の貯金、バンキングをし、そして必要なときに開発行為をし、それはどうしても環境に対する影響を最小化しても避けられない部分があるかもしれないけれども、それは日常的な環境創造の活動でコンペントしているというような、そういう考え方で、全体としての環境レベルという

のは落とさずにやっていますという、そういう説明が必要なのではないかと私は感じています。

もう1つは、それをやるときに、実は希望から言うと、港湾区域内ではやはり環境計画というのが足りないのではないかというふうに思っています。東京湾であれば東京湾であるし、有明海であれば有明海であるしという、そういう視点が必要なのではないかと思います。以上です。

部会長

ありがとうございました。

事務局で何かご意見に対しまして補足説明等がありましたら、お願いします。

無いようでしたら、次の方ご意見をお願いします。

委員

本当に環境というものの範囲は広うございます。聞けば聞くほどいろいろな観点があると思うのですけれども、私はまず、解決すべき優先順位をつけていくことが重要であると思います。かなり安全性を脅かす悪影響が出やすいスピードの速いものが何なのか。ゆっくりそういった影響が出るものと、その環境の中でいろいろな影響が出るものがあると思うのですけれども、まず、最初に取り組まなければならないものは何なのか。ぜひまた教えてもいただきたいんですが、そういうスピードを要求するものと、ゆっくりじっくり取り組めるものとを分けて考える。そのときに国民のアンケートは重要でよく聞く必要があると思います。しかし、聞き過ぎましても、かえってわけがわからなくなってしまいます。ぜひ技術上の問題や専門家の方々のお話をよく聞きながら、優先順位をもってこの問題に取り組むべきであろうと思います。

それから、環境政策で解決されるべき問題点や環境的なテーマというものを、産業界とか、研究所とか、あるいは学会とかに投げかけてみては。何が言いたいかといいますと、エコロジー、環境ということと、エコノミーとの共存というか、そういう視点が大事なのだらうと思います。環境の技術開発を産業施策に結びつけていくという視点が必要だと思います。

先日たまたまサンヨー電気のショールームに参りましたら、洗濯石けんの要らない洗濯機というものの開発の歴史の展示コーナーがありました。もともと琵琶湖条例と申しまして、琵琶湖に石けんを流さないという規制の条例ができて、それに対してサンヨー電気がそれをどう解決するかというので、洗濯石けんの要らない洗濯機を開発していったというような歴史が書いてありました。やはり環境の高いハードルを乗り越えるために企業は一生懸命考えますし、またいろいろな技術開発というのはそういうところから多分乗り越えて、生ま

れていくんだと思いますので、ぜひそういったテーマをいろいろな研究、技術開発、産業政策に結びつけていくという、そういう視点を1つ持っていただけたらと思います。

それからもう1つだけ。お話をずっと聞いておりますと、どちらかという、日本海のほうの環境について、あまり述べられていないというか、それはおそらく直轄の管轄にないのかもしれませんが、やはり海は一体でございますので、そういったいろいろな環境とつながっています。例えば、私は京都でございますから、ちょうど平成9年のときに舞鶴のところでナホトカの例の海難事故がありました。それで、ずっと海辺にまで真っ黒い油が流れていて、みんなでひしゃくですくってという、そういうボランティアにみんなで行ったんです。そのときに先ほどの油を回収する船が太平洋にしかなかったから、なかなか回収の船が遅れて着きました。1週間か、ちょっと日にちは忘れましたが遅れました。今は新潟にももう1台あるということで、さっき安心しながら聞いておりました。要は、環境を国の管轄、都道府県の管轄というふうに分けなくて、一体型である程度環境管理というものをぜひ考えていただきたいなというふうに思います。日本海は巨大なクラゲが出たり、いろいろな環境の問題もたくさんございますので、あまりそういう話題がこちらの関東や国のほうで話題になっていないのがちょっと寂しいなというふうに思いながら聞いておりました。

それから3つ目は、先ほど冒頭でも言いましたように、やはり安全性と環境の優先順位をどうするのか。特に、緊急な安全性が要求されるものと、ゆっくり解決しても良い環境問題もあります。その安全と環境をどういうふうに共存させていくのか。そういった視点が大事なのではないかと思います。以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

今の日本海についての説明が少し足りないんじゃないかというようなお話がありました。これに対して事務局から何かございますか。

環境整備計画室長

たまたま記述が日本海について特化したものが少なかったのかもしれませんが、私ども、別に日本海が別だとか、環境の対象と考えていないとかということは全くございませんので、また色々ご説明をさせていただきたいと思えますし、様々なご意見等賜りたいと思えます。

それから、先ほど環境計画をもっと色々なところで作るべき、さらには、例えば、東京湾、大阪湾のような港が集まっているような湾全体での環境計画

等も必要ではないかというご意見をいただきました。

環境計画につきましては、このエコポートでうたっております港湾環境計画は少し理念的といえますか、港湾計画に比べますと具体的にどのような事項について検討すべきであるとか、検討手法について、具体的に記載されていない状況もございまして、比較的抽象的な表現にとどまざるを得ない、もしくは具体的な記述ができないというような状況がございます。

一方、先ほども過去の環境への取り組みへの経緯の中でもお話をいたしました通り平成11年度に港湾法改正をいたしまして、1つはこの港湾計画の中でも環境についてしっかり述べるというような位置づけがなされておりまして、一つ一つの港の中では、かなり環境に配慮した計画がつくられつつあると、まだ十分だということまでいっていないかもしれませんが、そういう状況にあるかと思えます。環境計画を別につくるのか、あるいは港湾計画の中に十分環境に配慮した計画にするのかとか、具体的な手法についてはもう少しご意見を賜りながら固めていきたいと思っております。

また、湾全体、あるいは近隣の港湾も含めた環境への配慮についての記述という点についてですが、これは確かに重要なことでございますので、これについても具体的にどうしていくのかということを考えていきたいと思えます。

ただ、現状では、費用の問題、人手の問題、それから今の港湾計画というのは個々の港湾管理者がつくる計画ということで位置づけられておりますので、個別の港湾計画の中で、例えば、隣の港、あるいは対岸の港について、いろいろなことを言いにくいシステムに、あるいは制度になっているということもございまして。

ただ、そうだから環境について特に記述しなくていいということではございませんので、環境も含めて港湾計画をどのようにつくっていくのか、あるいは環境についてどういうふうな配慮すべき事項をまとめていくのかということについて、制度的な面も含めてこれから検討していきたいというふうに考えてございます。

部会長

ありがとうございました。

それでは、次の委員の方いかがでしょうか。

委員

1番、2番、3番と順番にお話しさせていただきます。

これまでの環境政策はどうかということなんですけれども、だんだんよくなってきているというような印象を受けておりました。

私も環境問題をずっとカバーしてきた新聞記者として、20年ほど環境政策

をやってきましたけれども、そちらのほうから見てみると、やはり公共事業をやっているところは真剣に考えてくれなかったというのが1つ大きな流れがあった感じがいたします。しかし、時代の流れとともに徐々に徐々に見ていただけるようになりまして、交通政策審議会でも、例えば、社会資本整備審議会などでも、今、議論が始まっているのを聞いてみると、最初に私もいろいろなそういう審議会で話すんですけども、10年前から見ますと、全く変わった議論になっていますね。10年前はほとんど環境なんか議論もなかったような感じがしていたんですけども、最近の交通政策審議会も社会資本整備審議会も、かなり環境を取り入れているというような状況になっていると思います。

社会資本整備審議会などは、環境政策いよいよ実行のときだと、それには環境政策の実施部分の50%を占めている国土交通省が乗り出すんだというような話になっています。ですから、大分変わってきた。そのような形で皆さん、この港湾のほうも非常に熱心になってきたのではないかという気がいたします。

公共事業そのものについて、先程お話がありましたけれども、やはり港湾だけではなく、さまざまな公共事業、いろいろな形で曲がり角にあると思っております。ですので、どう評価するかというと、だんだんよくなってきているという評価の仕方をさせていただきました。

2番目なんですけど、港湾における環境施策の環境の対象ということなんですけど、これ、私、1つ若干わからない部分があるんですけども、海ですね。港湾というと、何となく港で、海というともっと大きいわけですね。先ほどちょっと他の委員の方がお触れになりましたけれども、ただ、東京湾なんていうと、港湾というイメージからはかなり違いますね。ですから、例えば、海はどうするんだ。港はいいけれども、高潮のいろいろなものやっていたりするので、港からちょっと出ている部分もあるし、それからもうちょっと言えば、沿岸海域、これ全部、どこでやるんでしょうかというようなところで、私はそういう意味では、東京湾全体を何とかしようというような話が出ているのと同時に、徐々に港湾という概念から海という概念を取り入れていただけないかというふうに思っております。

ですから、この間も冗談で、港湾局という名前がよくないからもう変えたらどうだと。海洋港湾局とか、やりにくかったら海洋部みたいなものをどこかへつくっておいて合併すればいいんじゃないかというふうに思ったりしてもいますけれども、いずれにしる、港湾という概念からどのくらい出て考えるのかということが大事かと思えます。ちょっと港湾だけだと環境の考えるときは狭苦しいんですね。考えるときに、どうしても何かぶつかりながら、枠の中でもうちょっとやってもいいというようなところがやれなくなっているような気が、皆さんの意識の中でもそういう部分が残ってしまうのではないかというところが少し気になっております。

それから、対象としてもう1つ考えておかなければいけないのは、環境の質の向上といいますが、OECDからのレポートなどでも、日本は環境、公害の対策には成功しているけれども、質の向上にはもうちょっとかかるというのは、今から十何年前ですけれども指摘されて、その後、やはり居住環境とか、いろいろな環境、住んでいる人々の環境ということの質について、いろいろ高めていかなければいけない。そういう中で海及び港の質、特に人々が楽しめるというか、そういう部分のところも少し考えたほうがいいのではないかと思います。

それから3番目、今後の港湾における取り組むべき環境政策というのは、資料-5などにも新しい課題がたくさん載っております。そして、そういう中で先ほど社会資本整備審議会の話もありましたけれども、例えば、トヨタ自動車なんかもプリウスをつくったところはまだまだ手探りだったんですけれども、現時点ではハイブリッド車は、かなりいろいろ出ておまして、トヨタの幹部の方にお聞きしても、もはや環境はトヨタのメインですということで、今まで産業界は環境はどうしてもおつき合いみたいところがありましたけれども、この10年間で完全に変わりましたというお話をしているんじゃないけれども、同じようにやはり環境というものが港湾法やいろいろな法律の中でも役所のメインの仕事の1つと位置づけられたわけですから、そういう意味で心構えみたいなものかもしれませんけれども、環境を仕事のメインの1つであるというような意識をはっきりとあらゆる政策に入れていただきたい。そういうことが大事かと思えます。

それからもう1つは、港、観光とありましたね。観光と港とモーダルシフトなんかも関係するんですけれども、もう少し市民が楽しめる行きやすい港をやはりつくったほうがいいんじゃないか。モーダルシフトなんて言っても、港のところまで行くアクセスがよくないと使いにくいわけですね。荷物ならいいけれども、人も運ぼうとするとなかなか使いにくい。

よく話すんですけれども、ボストンでも、サンフランシスコでも、ピアのところにはレストランがたくさんあって、港のほうやっぱりワシントンでもウォーターフロントが一番高かったり、港のほうに行くと、海に近いところは、日本は何となく暗いという感じですね。電気のついていないような感じがするので、そういうところを何とか楽しい港、モーダルシフト、それから観光、そういうことを考えて少し検討していただきたい。

最後に、利用の観点からもそうなんですけれども、資料-5にもありますように、自然再生と環境教育、この点などもこれから意外に需要が多いのではないかと思います。逆に言うと、この辺のところをきちっと、里山とか言いますが、里海というような概念をも含めて、自然再生及び環境教育法などをてこに、先ほど申し上げた市民との距離が近くなる港湾政策というものに使えるのではないかと。そういうことを通すことによって、先ほど他の委員の方がお

っしゃったような計画についてきちっとやることも裏腹で、近づきの気持ちを持っていただいて、それとともに港湾政策をやっていく、そういうことがいいのではないかなと思っております。以上です。

部会長

有意義なお話をいただきました。ありがとうございました。

事務局から何かありますか。

環境整備計画室長

特に2番目にお話にありました港湾の環境政策の範囲というところでございますが、ご承知のように法律上の制約等、あるいは様々な行政上の制約等がございます。港湾局が海のことなら何でもできる訳ではございませんが、当然、どなたかお話がありましたように海はつながっておりますので、この部会では、別に港の環境に限らず、海の世界、例えば、沿岸域のような環境について広くご議論を頂戴したいと思っております。もちろん我々、港で、例えば、太平洋の真ん中の話をされてもなかなか難しいと思っておりますが、海岸線に立って見える範囲ぐらいの海についてのいろいろなご議論を頂戴したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、次の委員の方いかがでしょうか。

委員

内容は今お話しされた委員の方のご意見と同じようなことなので、何をお話ししたらいいか私自身も困りますけれども、つりが好きで、ほぼ首都圏の港湾は、しかもどちらかというと港湾らしい港湾はみんな立入禁止のところを物ともせず侵入して、ここ30年間ぐらい港湾行政に戦ってきたんですけども、かつては、やっぱり怖かった。非常に怖かったのが、六甲アイランドとか、ポートアイランドとか、南港とか、横浜でもMMとか、いろいろなものができて、人が入れるところはできてきれいになったというふうに私も認識しております。さっきいろいろなお話を聞いていて。

だけど、ひどいなと思うところもいっぱいあって、例えば、東扇島の港湾地域は、車の捨てる場所になっていると思っていいでしょうね。廃車になっている車が多分50台やそこらではきかないと思います。そのことで言うと、市川塩浜も同じだと思います。三番瀬はとてもきれいにしなければいけないと言っているけれども、すぐ裏はごみ捨て場というのが僕の印象ですし、それから市

原臨海もそうだと思います。サッカーを見に行き、駐車場に車を置くんですが、車を置くところはごみ捨て場という感じのところにおかされます。それでいくと鹿島も同じですかね。鹿島の港湾地域もとても汚いと思います。

なんでこうになってしまうのかと思うぐらいで、こういうのには基本的に、今、横浜の市長の中田さんが、都市フォーラムと地域に行っているいろいろな方と話をすると、一番に出てくるのは、市民から何をしてほしいですかと、怖くない町にしてくださいと言われるんだそうです。東京都も全く同じなんだそうです。まだ町の中で怖いと言っているぐらいですから、夜の港湾地域に行ったらどれぐらい怖いか。海づり公園を用意しましたと言うけれども、7時にならないとあかないような海づり公園とか、夜7時になったら帰ってくださいという海づり公園なんです。魚がつかれ始めるというのは、つりの好きな人ならわかるけれども、朝早く行くか、夜行くかなんですよ。その時間には帰りなさいという、日向ぼっこに行くわけじゃないんだからという感じもする。今度、本当に国際的に安全なということで、テロの話や何か出てくると、金網をつくって警備保障会社がくるくる回るといって、なんか寂しい、この警備保障会社がくるくる回って金網で閉めるやつというのは、その中は絶対にきれいにならないです。今の扇島を見ればわかるように、毎日ちゃんとやっているんだけれども、ごみ捨て場になっていくわけです。

こういうのをブロークンウィンドーセオリーと言いまして、ほんの1カ所ぼつんと窓ガラスが割られたり、何かどかが傷むと、あっという間に全部悪くなってしまう。だから、ほんとうに日常的に人が出入りして、きちんと環境維持管理をし続ける、これは農村の中の耕作放棄地も全く同じだと思いますけれども、ちょっと手を加えないで目が届かないところがあった途端に、一遍に治安が悪くなってしまう、それはマンハッタンの都市の崩壊も全く同じだったと思うんですけれども、必死になってぎりぎり環境を地域の人を守っていくというのは、どうしても必要なんだけど、僕の印象では、港湾地域の管理の仕方というのは、金網と警備保障会社という感じがしてしょうがないんです。結局、人がいなくなるところでサーキット族とか、大黒埠頭はそうですし、東扇島もそうですけれども、怖くて寄れない。お台場ですらそうですよ。青海とか、ごみ捨て場になっていますし。

こういうのを何か本気になって、やっぱり全部がピカピカにきれいになって、MMみたいになって欲しいとは思わないですけれども、行って怖いと思わないような環境にできるだけ海が印象として持たれる必要はあると思います。端っこから端っこまで何もかもすることは絶対できないと僕も思いますけれども、ただやっぱり怖い場所だと思われてしまうことというのは、やっぱり港湾としては最悪で、明らかに怖いですよ。車の中で遊んでいる男の子と女の子が危ない状態になっているのをつりをしていて気がついて110番してあげるとい

うことは、今までにも10回を超えていますから、それぐらい深刻なところなんですよ。

ということはどう考えたらいいのかというんですけれども、入っていかれるぐらい、ある程度緩いことも必要なんだけど、自己責任ということも必要だと思ふし、何かほんとうにブロックウインドーセオリーを意識しながら、警備保障会社がくるくる回るタイプではなくて、地域の人とか、そこに倉庫を持っている会社の人とか、その港湾で仕事をしている人たちがみんな手伝いながら港湾環境を守るようなシステムをつくるべきなのではないかと思ふます。港湾にいる人たちがもうそのまま終わったらさっさと帰って、土日はだれもないから最悪の状態になってしまう。土日の夜というのはサーキット族のたまり場になるというのは、極めて悪い循環のような気がしてしょうがなく、大好きな場所なので、何かうまい環境保全の方策が考えられていいのではないかと、この部分がものすごく大きなウエートを占めているように思ふますけれども。

部会長

いろいろとすばらしい港湾モニターをなさっているようですね。これに対して事務局から特にございませんか。

環境整備計画室長

いや、おっしゃることは非常によくわかる点がございしますが、何分にもまだどうすればいいかというのも全くわからない状態でございしますので、今後どうすればいいのか。もちろん、テロ対策等で安全性を確保しなければいけないというまた別の命題もございしますので、そこら辺をどう調和して、港全体ができるだけ明るいきれいな場所にしていくのかということについて、いろいろと考えていきたいと思ふますので、またいろいろなご意見を賜りたいと思ふます。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、次の委員の方お願い致します。

委員

先ほどの論点の内容に沿いながら少し話をさせていただきますけれども、これまでの環境政策の評価という視点からしますと、実は事前に少しお会いしてお話を聞かせていただいて、こんなこともやっているのかということで、私自身は、そういう意味では評価をさせていただいたんですが、ただ、私を含めて、それが事前にわかってたかという話になると、これは問題があるなという気

がしておりまして、そういう意味では、市民の方々のいろいろおやりになっている内容に対する理解度という点からすると、まだ問題がありそうだ。

じゃあ、その理解がなぜ進まないんだろうかという話になってくると、ある面では、計画として、エコポートだとかということで出されたものが、実態としてほんとうに進んでいるのかという話もあるんだろうというふうに思いました。一方で、進んでいるところは大いに進んでいるんだろうと思います。

そういう意味では、もう少し普及、理解促進とインセンティブの付与とか、いろいろな点を考えていかななくてはいけないので、このエコポートの本を読ませていただいて、基本理念だとか、こういうところはしっかりしていますし、今だってきつときちとそれに当てはまる場所が多いのだろうと、若干はプラスアルファするようなどころもなきにしもあらずだと思いますけれども、そういう意味では、思想ははっきりしているんですけども、なかなかそのおりはいっていないというのが現実なんだろうと。

そういう意味で、少しこれからまた改めて見直しをしながら計画を立てられる、あるいはこういう施策の展開につながるようなレポートを出されることになるんですけども、それもやっぱり同じような扱いになっていたのではおもしろくないなという気がしますので、是非そのところはお考えいただきたい。

そういう流れの中では、もう1つやっぱりこれからの政策展開もそうなんですけれども、自己評価でどうだったのかということを見せていただくとありがたいなというふうに思っているし、それは常々これから展開する政策の中でもやっていかななくてはいけない話なんだろうというふうに思っております。

それから2番目の港湾における環境政策ということで、環境の対象をどうとらえるべきなのかということなんですが、これは今まで皆さんがいろいろお話しされていきましたので、私も同じような内容になるかと思えますけれども、違った言葉で話をさせていただければと思いますが、1つは、やっぱりこれからの港湾政策の中で環境というものをもっと主体的に取り組んでほしい、柱としてほしいという気持ちが非常に強いです。実際問題としては、その柱になるようなテーマ、先ほども市民の憩いの場だとか、親水性の問題だとか、あるいは景観の問題だとか取り上げられておりましたですが、それ以外にもリサイクルの問題とか、エネルギーの問題とか、こういう問題がかかわってくるんだろうと、これはまさに環境問題と直結したような内容になってくるのだろうというふうに思います。

そういう意味では、どちらかというと環境は副次的な、従来からも、他のところもそうなんですけど、基盤的な問題だという格好でそこに配慮するという話が出てくるんですけども、もう少しそういう意味では中心課題として取り組むテーマがきつと港湾の施策の中には入っているだろうというふうに思います。

そうした流れの中では、リサイクルポートの中でもそうだと思うんですけども

ども、結局、先ほどのお話にもあったようなことにつながるんですが、その関連する地域のまちづくりとどうつなげていくのかというのが大きな視点として私はあるんじゃないかというふうに思っております。

そうした視点も、先ほど環境アセスと、環境問題についてはまた別枠で検討しますよという話になっていたですけれども、先ほどのお答えの中にもありました本体計画の中にどう取り込んでいくのかという話のほうが私は重要なのではないかというふうに思っていますし、主体的なということは、その本体計画に入っていくのだろうというふうに思っています。

それからもう1つは、これは量的な問題で、これも月並みな言い方になるかもしれませんが、点から線、それから面へという流れで、先ほども話題になっていました沿岸の問題、海域の問題というところへ広げて考えていただきたい。市民の立場からすると、何も、私自身もはっきり定義がよくわかりませんが、港湾区域といいますが、そこだけに限られた話じゃないんじゃないかと。つながっている海の関係するような問題というのは、やっぱりどこかで考えていただきたいし、環境に対する対応をとっていただきたいというふうに思っているので、そういう意味からしますと、もう少し広範な対応というものが求められる。

そういう中には、このエコポートもそうですが、リサイクルポートもそれぞれ鉄鋼みたいなところがやっているんですけれども、その周辺の港湾とまた連携関係を組みながらやっていくというような地域連携の問題というのをもう少し積極的に取り入れていただくと、その地域の特徴を生かしながらの対応というのが分かっているのかなというふうに思っております。

それから一方で、もう少しきめ細かな対応というのにも必要になってくるのではないかというふうに思っております。その中では、過去の実績の中で少しフォローアップしていただいて、その評価をしていただいて進めるべきだというものは、もっと積極的に展開していく、あるいはそれを裾野を拡大していくような、そんなような対応が必要になってくるというふうに思っています。

それから、港湾のほうで、ちょっと先ほど申し上げたエネルギーの問題に対する対応、強いて言えば、次に出てくるCO₂問題に対する話にもつながってくるわけですが、自然エネルギーの利用だとか、いろいろ環境的に適したところもあるし、あるいは、港湾の中での問題として、特に海域を使った新エネの創造みたいな話だっているいろいろな動いていないわけではないですね。波力発電だとか、温度差発電だとか、いろいろあるわけで、そういう意味では、そういうところに対してももう少しこれから目配りしていただいてもいいのかなと。

それから、循環型社会に対する対応ですね。この中には海外向けの話も含まれるかもしれません。

そういう意味で、エネルギー問題、循環型社会の中にエネルギー問題も当然

入るのだと思いますけれども、広く言えば循環型社会でしょうか。持続発展を望めるような社会づくりに対して港湾というのはどう機能していくのかということ、これも大きな主題的なテーマではないかなというふうに思っています。

最後に、修復、回復というような視点からしますと、もう少しきつと大規模な、さっき行った回帰という点で考えていくと、計画でやらなくてはいけない話もあるのかなというふうに思っています、先ほど東京湾の話もありました。私が聞かされていたのは底質のダイオキシンの問題だとか、いろいろなことあるので、こういうものはやっぱり今の時代きちんと片づけておかななくてはいけないのではないかと。つけ回しはしないし、我々の時代に片づけるものは片づけるという姿勢で対応していかないと環境問題はなかなか解決しません。そういう点をやっていただくとありがたいなというふうに思っていますし、一方で、もう要らなくなったものをいつまでも持っている必要もないんだと思うんですよね。そういう意味で、これからは修復、回復の中には、要らなくなった施設は壊してもとへ戻すというか、もとの自然の状態に返していくというような、そういう計画というものも必要になってくるのではないかなというふうに思います。そういう流れもこの中でとらえていただけるとありがたいなというふうに考えておりました。以上です。

部会長

ありがとうございました。

それでは、次の委員の方をお願いしたいと思います。

委員

私は清水港において十数年、港湾の景観形成に取り組んでまいりました。殺風景であった産業空間を、事業者である企業、行政、市民と協働で美しいみなとづくりを行ってきました。そしてそれぞれの役割分担のもと創り上げてきた港の景観により、「美しさ」という付加価値を皆が実感することとなり、誇りと新たな賑わいと活力を生み出しました。港湾景観は、ドラマチックな海や空の大自然との調和や昼夜のコンテナクレーンの港湾荷役活動、船の往来等は、日常生活で体験しない情景を目にし、それは人々に感動を与えます。今後は、各地域の特性を活かした景観形成の取り組みが必要であると思います。

また、これまでの港湾における環境施策をどう評価するかということでは、本日いただいた資料により、日本の経済成長をいかにフォローしてきただかが港湾における環境への取り組みであったかと思います。今まで港湾は、産業に特化した空間で、一般市民が入りにくい、立ち寄りがたい、またヒューマンスケールを超えた大きさの煙突やタンク、ベルトコンベアーと産業工作物が林立するという空間でした。しかし、人に親しまれる生活機能をより、港に

求める昨今、その景観は物々しく、殺風景な景観を呈しているのが現状です。なかには危険な、威圧感を感じるタンクは「立ち退いたらよい」という話すら出てまいります。そのようなことはやはり港湾の役割、機能を理解されていないことがひとつと、そのようなタンク、ベルトコンベアーなどの施設・工作物をいかに快適な景観形成を配慮するかということが重要な課題であると思います。

産業優先に、海を埋め立てしながら進めてきた港湾空間を今後、緑地の形成、パブリックアクセスなどの景観形成の観点から、より親水性の高い憩いの場として地域の特性を活かし再編していくことが必要です。また、地球環境の保全、地域沿岸域の環境維持管理のためには、市民やNPO等、専門家の協力連携による活動、体制づくりが不可欠です。行政が行わなければならない事業もあるでしょう。しかし、生活廃水や環境美化等については、生活者への啓蒙活動を含め地域の人々の積極的な主体的な取り組みが必要になります。特に、環境の問題への取り組みは、時間的な経過が大切です。時点ごとのデータをどのように評価、分析するか、その改善についての経過等も情報公開して進めることも理解のひとつにつながると思います。

港湾における自然災害からの安全確保、水質の汚染は取り組まなければならない課題ですが、まずは環境問題への取り組みを考えると、国民一人一人の港湾機能の役割についての理解が先決かと思っております。

部会長

ありがとうございました。

温かいお言葉でございまして、港湾をよく理解してというお話だったと思います。

では、次の委員の方お願い致します。

委員

私が、これから話すようなことが議論にしているのかどうかということが終わった後、部会長、あるいは事務局からお伺いしたいと思います。

皆さん、今日、港と海洋との関係の話をされましたが、もう一つ、陸地側といますか、内陸部との関係で考えなければいけない環境問題というのがあるかと思えます。

私、昭和50年代の初めに日経の横浜に勤務しておりまして、神奈川県庁の前の通りが昔コンテナ街道と呼ばれておりまして、ちょうど本牧のコンテナ埠頭がかなり本格化して、大黒埠頭ができたころでしたが、そのころ、神奈川県庁前のコンテナ街道を何とかきれいにするために横浜港でベイブリッジをつくるという、そのベイブリッジを含む東京湾岸道路の都市計画案というものを、

原稿をかなり書いた覚えがあります。それがようやくできたというか、ようやく今までは首都高の部分しかなかったんですけども、一般国道の部分のようやくベイブリッジでできた。実に25年以上かかっています。

そういう同じ問題は、東京における海岸通りとか、むしろ大井埠頭と13号地を結ぶところの一般道部分はどうしてできていないんだろうとか、そういうところは、これはもちろん道路は道路局だからという、それまでなのかもしれないけれども、やはり内陸部の都市部側のさまざまな問題を解決するためには、その港湾エリアをどういうふうに整備していくかということは、ほかの部局とも一体となって考えていただければいいのかなと考えています。

もう少し具体的にもう1例挙げますと、例えば、横浜、川崎にまたがる鶴見とか、生麦あたりの産業道路というのは、非常に自動車公害が深刻になっている場所ですが、ここはたしか産業道路から湾岸道路につながる臨港道路の計画がおありのはずなんですね。それができると随分生麦周辺の大気汚染、排ガス問題というのは解消されるということはかねて聞いておりますが、そういう道路局と港湾局がむしろ一体となって都市部環境も、広い意味での環境問題を解決していくという取り組みが必要なのではないのかなというのが1点です。

それからもう1点は、別なところの例え話をしますが、私は北部九州を見ていまして、最初に取材に行ったのが太刀浦です。太刀浦のコンテナ埠頭をずっと見ていて、そのころ、博多港が人工島をつくり出してコンテナを始めました。その後、北九州市はご存じのように響灘を始めるわけなんですけど、あんな水深の浅い博多港を埋め立てて人工島をつかってコンテナターミナルをつかってどうするんだろうというふうにいまだに福岡に飛行機で行って博多湾を見るたびに思うんですが、何を言いたいかという、港湾管理者は、個々に実際に分かりますから、なかなか個々に見ていくと非常に対応がしやすいのかもしれませんが、例えば、北部九州だけ見れば、もう少し国の港湾行政の立場から、やはり例えば響灘に集中投資して博多湾の自然環境はそのまま守っておこうという、そういうやはり国の政策としてブロックエリア内でどういうふうに重点投資するかという、そういう観点があってもいいのかなと考えています。

したがって、1、2、3あわせて言うと、個々の政策なり対策は、極めて妥当で時代になかったものであったのかもしれませんが、もう少し体系化していく必要があるかと思えますし、それから、地域で言えば広域的に考える必要があると思えます

それから、この国土交通省の中でも、もう少し局間の連携のようなものを強化していただきたい。以上です。

部会長

ありがとうございました。

事務局の方から何かありますか。

技術参事官

まず道路の連携みたいな話なんですけれども、確かに今まで連携がなかったわけではないんですけれども、薄かったというのは事実だと思います。ただ、ありがたいことに3年前、国土交通省として一緒になりましたので、いろいろな意味で意思疎通はできてきています。

従いまして、今言われた個別の話は当然個別の話としてやりますけれども、全国的に道路との関係というのは非常によくなってきております。具体的事例というのは、ちょっと今、すぐには思いつきませんが、少なくとも今までみたいに、おまえのところは港をやっていけばいい、私は道路だけやると、そういったことはないようになってきているつもりでございます。これからもいろいろとご指摘いただければと思っております。

それともう1つ、広域連携の話なんですけれども、実は私、北九州市の港湾局長をやっておりまして、響灘をやっておりましたのですけれども、太刀浦から博多のほうにやって、それから響灘に移ったというのは、これ、1つの事例としては、響灘ができなかったこともあってそういうことになっておるんですけれども、確かに広域的に物を見ていくというのは大事ですので、例えば、スーパー中枢港湾の指定というものを今回やろうとしておりますけれども、今回は京浜と伊勢湾と大阪湾という形になっておりまして、例えば、京浜港という形で指定をしようとしております。大阪湾も阪神港という形にしておりまして、個々の、例えば東京港、横浜港、神戸港、大阪港という指定はしないつもりになっております。

と申しますのは、今、委員からお話がありました通り、やはり広域的に見なければいけないということで、国としては、東京、横浜も1つの港だということで京浜港としております。その中でどうしていったらいいかというのは、管理者間、あるいは国と相談して決めましょうという形にしたいと思っております。

そのように、我々も具体的に広域的な形で連携を努めていきたいというふうには考えております。

部会長

ありがとうございました。

時間もあまりありませんので、最後に、港湾の専門家でいらっしゃいます先生から、簡単にひとつお願いしたいと思っておりますが。

委員

時間がなさそうなので、私まで回ってこないかなと思って安心していたんですが、最後に一言だけ申し上げたいんですが、皆様方のご意見をお伺いしてまして、まず環境政策をどう評価するかという1点目ですが、これが個別の計画といたしますか、例えば、港湾環境計画は個別の港湾計画、港湾管理主体がやっている計画ということで、この法定の計画ではないので、なかなかその現実に生かされていないところがあるのではないかと。それをもう少し広域でやるとか、あるいは連携できる港湾同士で環境計画を立てた場合に、それを法的に担保できる仕組みというものを何かつくっておかないと、今後絶対実効性が上がらないのではないかと気がいたしております。

それから、環境の対象をどうとらえるべきかということに関しては、空間的な話もたくさん出てまいりました。私自身は、環境質の問題からもう少し上流にさかのぼって、環境質を左右する因子、どこまでさかのぼれるかという分析をやる必要があるのではないかと。この因子までさかのぼりますと、省庁にまたがってやらなければいけないことがいっぱい出てくるんじゃないかと。そこで先ほど来お話になっております重点施策、あるいは連携施策、これはまず局を超えていただいた連携施策がかなりあるんじゃないかと。国土交通省の中だけでもかなりできる。

それとあとは、省庁を超えなければできない施策、これがあると思いますので、その辺の仕分けも議論しておく必要があるんじゃないかなと。

あと、今後の環境政策のほうなんですけど、私はいつも思い出すキーワードとして、M I T E C、マイテックと私自身が呼んでいるんですが、Mはモニタリング、Iがインフォメーション、Tがテクノロジー、Eがエデュケーション、Cがコンセンサス。

この5つのキーワードをうまく作用させるための環境施策はどうあるべきか。むしろハードからソフト両方にわたって、この5つのキーワードをうまくバランスさせるような政策を考えていく必要があるんじゃないかなというふうに考えていますが、時間がないようですので、詳しくはまた第2回以降議論させていただきたいというふうに思います。

部会長

どうもいろいろありがとうございました。

最初は肅々のご意見をずっと述べていただいたんですが、最後は脱兎のごとくになってしまいまして、どうも司会がうまくなくて申しわけありませんでした。

まだまだ今後ともこの議論は続くと思いますので、きょう非常にいろいろと重要な意見をたくさんいただいたので、事務局で整理していただいて、さらに第2回、第3回と有意義な会合を続けていただきたいと、こういうふうに思い

ます。

それでは、足りないところは第2回以降に譲るということにさせていただいて、時間も参りましたので、本日の議事はこれで終わりたいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

では、そのようにさせていただきます。

では、事務局にお返しいたします。

環境整備計画室長

どうもありがとうございました。

本日いただきましたご意見につきましては、また今後整理をさせていただいて、次回の審議会にご説明等をさせていただきたいと存じます。

その他

環境整備計画室長

次回第2回の環境部会でございますが、8月下旬前後に開催をさせていただきたいと考えてございます。お手元に日程調整のためのアンケート用紙をお配りしてございます。本日ご記入いただけるのでしたらご記入いただいてその場に置いていただきますか、あるいはお持ち帰りいただいてファクスでも結構でございます。よろしく願いいたします。

以上をもちまして本日の環境部会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

閉 会