

平成16年11月9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3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3回環境部会議事録

1. 開催日時           平成16年11月9日（火）  
                          開会 10時00分 閉会12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理事長
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
佐藤 友美子	（株）サントリー不易流行研究所部長
白石 真澄	東洋大学経済学部助教授
瀬田 信哉	（財）国立公園協会理事長
永田 勝也	早稲田大学理工学部教授
東 惠子	東海大学短期大学部教授
森野 美徳	（社）日本経済研究センター研究開発部主任研究員
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第
  - ① 今後の港湾環境政策の基本的な方向について・・・・・・・・・・ 4
  - ② 関係者ヒアリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
  - ③ その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

## 5. 議会経過

### 開 会

環境整備計画室長

それでは定刻となりましたので、ただいまから、交通政策審議会港湾分科会第3回環境部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中をご出席いただき、誠にありがとうございます。本日は現時点で、10名の委員にご出席を頂いておまして、交通政策審議会第8条によります定足数に達してございます。なお、岡田委員は所用のためご欠席というご連絡を頂いております。また、岡島委員につきましては、1時間程遅れて、ご出席頂ける旨のご連絡を頂いております。

それでは、議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

資料としましては、議事次第、委員名簿（資料－1）、配席図、そのほか資料－2として「今後の港湾環境政策の基本的な方向（第1章から第3章までの素案）」及び「参考資料」、資料－3として「調査・審議のスケジュール」をお配りしております。

また、本日は、後半に「関係者ヒアリング」としまして、環境に関わる関係者の方々から各団体の取り組み等につきまして、ご報告をお願いしております。それらの資料としまして、資料－4「東京都ヒアリング資料」、資料－5「世界自然保護基金ジャパンヒアリング資料」をお配りしております。

もし足りないものがございましたら、お申し出頂きたいと思っております。宜しいでしょうか。

それでは、議事に入りたいと思っておりますので、以下の進行を黒田部会長、宜しくお願い致します。

## ①今後の港湾環境政策の基本的な方向について

部会長

皆さん、おはようございます。早朝からご出席賜りましてありがとうございます。

それでは、早速、議事次第に従いまして、議事に入らせて頂きたいと思えます。

まず、本日の議事は、「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」の審議と、先ほどご紹介ございましたように、東京都の方と世界自然保護基金ジャパン(WWF J)の方からお話を承る機会をつくって頂きました。

まず、1番目の港湾環境政策の基本的な方向について、事務局から素案を説明して頂きまして、議論してまいりたいと思えますので、事務局の方から、ご説明をよろしくお願いいたします。

事務局

－事務局から今後の港湾環境政策の方向（第1章から第3章までの素案）について、配布資料を基に説明がなされた。－

部会長

ありがとうございました。事務局のご努力によって、随分わかりやすく総括的にまとめて頂いたように思います。今ご説明頂いた1章から3章までの素案につきまして、ご議論、あるいはご意見を賜りたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

委員

よろしいでしょうか。私から口火を切りますけれども、前回、まず最初に「港湾の環境とは」というふうを書いて、定義していらっしゃるの、それはそれでいいんですけれども、「港湾環境」という言葉と「港湾の環境」という言葉は、どっちが的確かなというのを少し読んでいて考えました。「の」を入れていけば、それでいいのか。あるいは、もうここで「港湾環境」、それというのは、港湾環

境政策の見直しと、こう言っていらっしゃるんだから、「港湾環境」というふう  
に限定した用語を使うということも1つかなというふうに思ったのが1つ。

それから、いずれにしろ、8ページにある基本理念というところで、いろい  
ろな問題点、課題を1つに集約して、それからその次の基本的な方向なり施策  
にというふうに書いてあるというふうに私は理解するわけですがけれども、前回  
は、自然に優しい、あるいは地域に優しいというふうに、優しいが3つあった  
のを1つにして、振り分けられたと。これはこれで結構だと思いますけれども、  
前回申し上げた「優しい」という言葉が持っているのは覚悟してくださいよと  
いうことで、言葉あるいは従来にあるものの言葉の積み直しといったら言い方  
がおかしいかもしれない。積みかえではなくて、ある意味で、今までになかつ  
たものの重い物を背負うというようなことが言葉の中にあられて、言葉とい  
いますか、施策なりにあらわれる必要があるんじゃないかということをお申し上  
げたと思うんです。

その際にも、最後に申し上げたのは、ここにも書いてありますけれども、こ  
れは11ページの廃止段階というところで、この言葉自体はそう変わってない  
と思うんですけれども、これをよく読んでみると、当たり前なことだというふ  
うに思うんです。老朽化したり陳腐化して機能がないもの、あるいは遊休化し  
ている施設。じゃあ、ほっといて、いわゆる自然再生創出の場でなければどう  
しておくんですかという話ですから、当然これはやるべきことであって、これ  
自体は、方向を変えたというふうには私は思えないわけです。ただ、前回のと  
きは、「港湾施設のライフサイクル」というのではなくて、タイトルは「港湾政  
策の」というふうになってたかな。ですから、本来の港湾計画というもののと  
きには、いろいろなものを埋立てることも含めて考えられて、その中の港湾行  
政で、港湾の施設になるものというので、今、老朽化したものについておっし  
ゃっているんだろうと思うんですけれども、そもそも港湾計画の中で埋め立て  
られて遊休化しているか、今は使っていないというようなものについては、計  
画上、これをどういうふうに使われるのかが私はわからないんです。

というのは、そういう中で、幾分、これは自然の側に戻そうといたしますか、  
自然の側のエリアにしよう。あるいは、高度利用することによって、埋立ては  
したけれども、自然に戻すことができる。その例として大井の野鳥公園の例を

お話ししたと思うんですけども、そういった港湾計画と施設との間。したがって、港湾管理者がもう持ってないかもしれない土地ですよ。企業局が持っているとか、そういうところも本来は港湾計画としてやってこられたわけでありますから、これについてどういうふうにするかというコメント、メンションがどこかにあっていいんじゃないかと。それは自然に優しいとか海に優しいという出発点ではないかというふうに私は思いました。

## 委員

大分よくなって——大分よくなってという言い方は失礼かもしれませんが。十分書き込まれているのかなと思うんですけども、ただ、以前にもお話を伺ったときに、私あまり注目していなかったのかもしれませんが、先ほどもちょっと話題になった書き出しの「港湾の環境とは」というのは、ちょっと違和感を覚えるなど。例えば、ここであるものを取り巻く周りの状況というんですけども、これはあるものというのは、港湾のことを言われているというようなイメージがずっと流れてくるんですけども、あるものを取り巻く環境、状況というのは、その周辺という話になってきちゃうんですけども、あるものが、例えばこれは地球であってみたり、あるいは都市であってみたりしたら、このあるものを取り巻く状況というのは相当変わってくる。そういう意味では、相変わらずこれは港湾の副次的な位置づけといいますか、周辺の問題という捉え方ぐらいでしか環境というのが位置づけられていないという気がするんですよ。なぜここで環境が問題なのか。今申し上げたような周辺としての問題点というのはもちろんあります。ただ、現在さまざまな形で問題になっているのは、やはりもう少し主題としての環境というのが問題になっているんじゃないかなと。

そういう中で、港湾がどう役割を果たしていくのか。あるいはどういうふうに港湾というものを考えていくのかというのが問われているんじゃないかなと思ひまして、そういう意味では、ところどころではそういう書き方もあるんですけども、全体的なトーンが相変わらずの副次的な位置づけというのが主体になっているような印象を受けております。何かもうちょっと、その辺のところはきちっと書いて、その意識をはっきり文章の中でも出して頂いて

ほうがいいのかなど。それこそ、第1の機能、主体的な機能は物流だとか人流だとか、そういうものをメインにしているということは、それはそれではっきりしているんだと思いますけれども、第2の役割とか、第3の役割という点が、もう1つ、昨今では注目されている話になってくるし、その中には環境という視点というのが相当ウエートが高くなってきていることから、ここでこういう検討もされているのかなと思いますので、その辺のところを少し何か配慮する必要がありそうだなと思って聞いていましたが。

以上です。

## 委員

9ページのところの新しい基本的な方向のところですがけれども、(1)番で、多様化する環境問題への対応。それに対応して、じゃあ何するかというと、「環境施策を充実し」というふうにあっさり書いてあるんですけども、やっぱりここは大きく方向転換をするということで、単なる充実ではないという気がします。そのため、問いに対する答えが何もないまま出ているという、そういう印象がちょっと強いなと思うので、少し反省した問題点として意識したところをまとめて書いて、方向転換をしていくんだという感じを出したほうがいいのかと思いました。

それから、次のページの10ページの(3)なんですけれども、「理想とする環境像を一致させること自体が困難である」と言い切ってしまうわけですが、やはりこの環境のエコポートの次の段階にするというので、かなり環境のイメージというものが共有化する形で出始めているというか、リードするものであるはずなのではないかという気がするんです。なので、ここで先にエクスキューズしてしまって、困難であると言ってしまうと、そこからなかなか進みづらいものがあるので、逆にもっとそういう環境全体を考えたときに、国土交通省としてはというか、国としては、よりよきものにリードするためにこれから議論していくんだという方向性がないと、何のための議論なんだろうかということになってしまうのではないかと思います。そこを少し、表現の問題なのかもしれませんが、もう少し考えたほうがいい。

それともう1つ。12ページの⑥番の「投資の効率化」という言葉が突然出

てくるのですけれども、非常にこれも、なかなか難しい問題で、確かにむだなことをする必要もないし、最後のほうには、もちろん優先度を明確にしてというようなことを書いてくださっているんですけれども、かなりこれは効果・効率で計れない問題がほとんどだと思うので、例えば、非常に長期的な視点で見たときの何かそういう視点をちゃんと入れていくとか、少し幅を持たせた表現でないと、ここに例えばお金を使っていくときの効果・効率という、なかなか出にくいのではないか。そのために何か少し縛りというか、もう少し広らせておいたほうがいいのではないかなと思います。

その3点をちょっと見せて頂いて感じました。以上です。

#### 部会長

ありがとうございます。事務局のほうで、メモは整理しておいて頂きたいんですが、私はちょっとフォローアップできてない部分がありますので、よろしくお願ひいたしたいと思います。じゃあ、次の方お願いします。

#### 委員

取りまとめをして頂きまして、どうもありがとうございました。私も3点、手短かに申し上げたいと思いますが、12ページの「環境データの蓄積と技術開発の促進」のところで、環境データの蓄積を図っていく必要があるというふうにお書き頂いているんですけれども、これは蓄積と適宜必要な部分においては、わかりやすく公表するという一文をつけて頂いたほうがいいのではないかなと思います。このわかりやすく公表していくことが、港湾における環境行政がどこまで進んでいるかという国民的な理解につながると思いますし、その後段に書いて頂いている投資の効率化をする上でも、これは納得しやすい材料になると思いますし、国と地方、そして住民がそれぞれの主体が役割分担をする上でも納得が得られるのではないかと思いますので、細かなことですが、公表があるのとないのと少し違うのではないかなと思います。

今、委員がおっしゃいましたが、投資の効率化についても、優先度を明確化ということなんですが、この答申の中で、最も国が考えるべき優先度とは何なのかということ、少しここにも文言として書いて頂いたほうが、非常にほかの



部分に比べまして文章量が少ないと思いますので、読む側にわかりやすいと思います。

3点目。国と地方の役割分担でございますが、今、三位一体の議論をされておりますけれども、地方が主体的にやるんだけれども、地方も非常に財政状況が厳しい。こういうところで財政的な措置をどうするのかとか、スキームについて書かなくてもいいのか。これは少しそちらにボールを投げさせて頂いて、ご検討頂きたく存じます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございます。

委員

短めに言います。2点ありまして、今皆さんがおっしゃったようなことと似ているかもしれませんが、1点は書き方だと思うんですけども、環境がなかなか表に出てこないような印象を受けるということだと思います。そういうことで、例えば、11ページのところに、「広域かつ総合的に対策を講じる」というのがありますけれども、こんなような姿勢をもうちょっと前に持ってくれば違うんじゃないかなという気がいたします。港湾という言葉の響きから、ある特定の地域に閉じこもっているという印象を、みんな受けてしまうので、そういう港湾という言葉を持つ響きからもうちょっと広げる意味で、幅広くやっていたらいいところを少し出せば、先ほど来、幾つか出ているようなことも少しは緩和できるのではないかと。おそらく皆さんが一生懸命なされて、こうやって、ここまでやってきたんだけど、それを全然知らない人、港湾の外から見ると、それがなかなか伝わりにくいということがあるのではないかと思います。

もう1点は、2ページにある、海岸線の4分の1を占めているということは、ほとんどこれは国民は知らないと思うんです。専門家の方は知っていると思いますが、港でいうと、あのコンクリートが固まった、あそこだけを港と国民は思っている。こういったところに多少、海、自然海岸も随分あるんだと

か、何かそういったようなことを簡単に触れておくといいのではないか。海岸線の4分の1といっても、これは専門家が見ればわかりますけれども、普通の人は、「え、何で？」というような感じになると思うんです。ですから、そういったようなところを、ちょっと書き方の部分で工夫されれば、今言っていたような環境がもうちょっと前に出てきている印象がないというようなご意見というようなことも、おそらく皆さんが努力されているものが文面に出てくるときに、若干トーンが落ちてしまうということがあるんじゃないかなという気がしますので、書き方の点などについて配慮したらいかがかと思います。

以上です。

部会長

ありがとうございます。かなり重要な意見もたくさん頂いているわけですが、事務局のほうで確認しておきたいんですが、ヒアリングをお願いしておりますので、全般の議論は何時ごろまでに打ち切っておけばよろしいですかね。

事務局

11時ごろを目処にお願い致します。

部会長

わかりました。素案に関連してご意見をもう少し賜りたいと思いますので、よろしくお願ひします。

委員

港湾環境という非常に広範囲な問題で、なかなか整理が難しいところだと思いますので、どこまでほんとうにやるのか、できるのかというようなところを、おそらく迷いながら、ある程度こういう、先ほどからのお話で、トーンがちょっと副次的な印象があるというように意見が多かったと思うんですけれども、こういう表現にならざるを得ないところが、問題が問題だけにあるのかなというふうにも思います。ただ、港湾環境という方向の重要性ということに関しては、非常にしっかりと方向を指し示しているという意味において、意味がある

と思います。

ただ、私もちょっと1つだけ、これはこういう表現じゃないほうがいいんじゃないかなというところがあります。13ページの国際的枠組みのところなんですけれども、環境問題への対応には、こういう国際的枠組みの中で国が責務を果たす必要があるという、こういう後追いつ的な、国際的なことに対して責務を果たすというような、やはり要請されてというよりも、むしろもう少し国際的な枠組みの中で、もう少し主体的に国際協調しながら解決するという方向が必要なのではないかというふうなトーンにぜひ変えていって、むしろISOでもそうですけれども、今、世界の、いわゆるいろいろなデファクトスタンダードで、どんどん我々は後追いつになっているんですけれども、むしろ日本が、その港湾環境に関しては、そういうデファクトをつくっていくぐらいの、そういう意気込みを示して頂けたらおもしろいんじゃないかなと思いました。

以上でございます。

部会長

ありがとうございます。それでは、次の委員をお願いします。

委員

3点申し上げます。1点は、副次的というご意見が出ましたけれども、私は、2ページに出ている「港湾の環境とは」というところで、「広義に解釈し」という、まさに狭い意味の生物であるとか、生態系であるとかというような環境も含まれた、港湾の環境の中に含まれているということで、そこに副次的ではなくて、まさにそのものであるというふうにとらえているというところがこの大きな趣旨かなと思いますので、その趣旨に沿って全体を見て頂ければ、それはいいのではないかというふうに思います。

それから、2点目ですが、6ページの真ん中あたりに、「徐々に自然環境の場を喪失してきたことは認めざるを得ない」という、「徐々に」という意味ですが、これは多くの人の合意形成とかということを考えると、部分的には、この「徐々に」というのを、例えば「なし崩し的に」とか、それから「蓄積効果である」とか、そういうふうに読む人がいると思います。

それに対して、大事なことは何かというと、それはなし崩しではなくて、計画的に環境のことを考えますということがとても大事なことで、そのために、10ページの真ん中あたりの、「このため」というパラグラフがありますが、非常に長い5行にわたる文がありますが、これの何を議論するのか、何を検討するのかという目的語がなくて、それを「広域的・総合的に検討する」というところを、例えば、「環境計画を検討する」とか、「環境の計画を検討する」とか、そういった言葉に直してやれば、「徐々に」という言葉をなし崩しというのではないというふうな理解が得られるのではないかと思います。

それから、先ほど出た環境データの件ですが、これは修文する必要はないと思いますが、とても大事なことは、こここそ連携が大事なところで、データですから、港湾局のデータだけででき上がるわけではないので、皆さんで協力してデータをとる。例えば、水質データにしても、今のところは、例えば環境省でとっておられるのが1カ月に一遍とか、2カ月に一遍とかという頻度ですが、水質は、やはり内湾を考えると、週に一遍はデータが欲しいと私は思いますし、そういう意味で、もっともっとデータを蓄積して、現状を理解することが必要なので、ここはそういう意味だということを議事録に残して頂きたいと思います。

以上です。

部会長

ありがとうございました。ちょうど予定の時間が参ったんですが、最後の方よろしくをお願いします。

委員

2点だけ。先ほどの投資の効率化の話が12ページにございますが、要するにこの場合、環境問題に対する効率化ということだと思っんです。お金を使うことについての効率化だと思っんです。投資だけではないと思っんです。やはり投資だけではなくて、運営とか、いろいろな面での効率化ということが求められると思っんです。私の発想で言えば、マネジメントといひますか、投資も含めたマネジメント。その中で投資も非常に重要だといふふうにとらえた

ほうがよろしいのではないかというのが1点目の指摘です。

それから、2点目なんですけれども、8ページの第2章、(3)のところに「市民等とともに歩むみなとへ」というのがありますが、これはもしかしたら、いろいろな議論の中で「市民等」という言葉が出てきたのかもしれませんが、もしそうだとしたら申しわけないんですが、「市民等」という言葉があまり通常の日本語としてこなれていないと思うんです。役所のこういう文章で、「等」で何を読むって、よく勘ぐったり何かする、そのたぐいになる可能性があるので、できたら考え直して頂きたいなと思います。

以上です。

#### 部会長

どうもありがとうございました。あと、ご意見ございましたでしょうか。今日、素案について重要なお意見をたくさん頂きました。今まとめる時間がございませんので、また後ほど事務局のほうとご相談させて頂きまして、次回には皆様方のご批判に耐えられるような素案に努力して積み上げていきたいと考えてございます。

それでは、次の議事に移らせて頂く前に事務局の方でなにかございますでしょうか。

#### 事務局

ちょっと時間がないんですが、重要なお意見を頂きましたので、幾つかご説明させて頂きたいと思いますが、まず自然に戻すというところについてご意見を頂きました。おっしゃるとおりで、ここの文章が書いてあるところも、例えば港湾施設で古くなった栈橋とか、そういうものだと、老朽化したら撤去するというのは、もう極めて当たり前のことですから、それだけのことなんですけれども、主に問題になりますのは埋め立てた後の土地だと思います。

それで、例えばヨーロッパのオランダとかデンマークなんかだと、農地のために干拓したところを、また海の潮を入れて干潟をつくったりというようなことをやっております、ああいうのを見ると、すごいなと思うんですが、じゃあ日本でできるかということ、土地につきましては、やっぱり私有財産ですから、

そう簡単に海に戻せないというところもあります。今、部分的にですけれども、港湾管理者の土地になっているところの一部について、緑地であるけれども、海の水を引き入れたような緑地をつくるというようなことを少し幾つかのところでやり始めていまして、大々的にやっていくということは無理かと思えますけれども、自然環境に戻すということも視野に入れて一歩ずつ進めていきたいと思えます。

それから、「港湾の環境」のところなんですけれども、この2ページの港湾の環境というところで、「周りを取り巻く」と書いてあるんですけれども、じゃあ何が真ん中にあるのかというと、物流活動とか産業活動とか、そういうものが港湾の主人公であって、その周りを取り巻いている場のことを港湾の環境だというふうにここでは書いているつもりです。

それで、9ページですけれども、ここも悩みながら書いたところなんですけれども、9ページの(2)で、良好な環境の再生・創出というところで、認識としては、やっぱり港湾の第1番目の役割は、物流とか人流とか、交通基盤です。これが港湾の活動の主人公で、これが第1ですと書いたんですけれども、その認識の上で、しかし今のように環境の制約も非常に大きくなってくると、物流のことだけ考えていては、港湾がサステイナブルにやっていけないと。やはり環境のことを考え、環境と共生しなければならない。そういうことで、港湾の開発利用と環境保全を車の両輪として、第1の車輪は物流かもしれないけれども、第2の車輪が環境の保全で、この2つがセットになって、車の車輪になっていくんだと。その両方に港湾行政が責任を持っていくんだという思いで、この9ページのあたりとかを書きましたので、環境が副次的、第2番目であることは確かだと思うんですけれども、その第2番目の役割をしっかりと主張していきたいなという思いで書いてございます。

それから、多様化する環境施策への対応というところについては、ちょっと第3章では確かに少ないんですけれども、これから第4章で具体的な施策を書き込んでいきますと、この多様化する問題の対応というところが非常にメインになってくると思えますので、最終的な姿を見て、またご意見頂きたいと思えます。

それから、やっぱり環境が表に出ないというのは、主人公が物流活動で、環

境がその第2番目だということなんですから、その第2番目の役割について、もう少し表に書くような書き方で工夫をしたいと思います。

それから、国際的な枠組みというところについては、これも日本が積極的にリードするんだというようなことをしっかり書いていきたいと思います。

また、「なし崩し」にとか、そういうことにならないように、もう少し文章を調整をして、正確なものにつくり上げたいと思います。

以上、お答えできてない部分もごさいますけれども、以上でございませう。

#### 部会長

ありがとうございます。まだ少し私の意見をつけ加えらしたら、12ページの議論が出ました投資の効率化というのが、環境施策の実施手法の見直しの中に必要かどうかですね。環境施策の実施手法の見直しと充実の中で、こうする、ああするということを書き、環境施策の方向性を書いていっているわけですが、投資の効率化というのは、言わずもがなのことかなと。なぜわざわざここへほうり込む必要があるのかなという気がしないでもないなという気がいたしました。委員のご意見を伺ってから、そのことにふと思いが至ったんですが、この点もちよつと検討して頂きたいと思います。

あと、素案に関連しまして、ご意見、その他ございませうでしょうか。

#### 委員

よろしいでしょうか。もう時間が迫っているのです。

ご説明頂いたんですけれども、私、決して納得しているわけじゃないのでね。そういう意味では、何ていうんでしょうか。受け身的なんだと思うんですよ。環境のとらえ方がね。何かもうちよつと港湾として、少し考え方を広げていくと、もっと貢献できる部分があるんじゃないかなと思ひながら考えていますので、ちよつとその辺のところを、少しこのままでというのでは不満だなと。

#### 委員

私も、港湾空間の機能はやはり物流、生活、産業という三本柱になってくると思います。8ページの基本理念ですが、その3番目、「市民とともに歩むみな

とへ」と書いてありますその意味は、今まで同様市民にとって港が貢献できることは、憩いの場ということだけではなくて、時代や社会が変わることで、地域再開発や地域経済活性化の源になる場所になるという視点で書かれていないと思います。港湾の水辺環境をすこし享受できるような文言であって、積極的にどう使っていくかとかという、例えば、地域の拠点になって港湾が経済効果を担う自然環境を有する港湾は、地域の人々に原風景となり、心の源にもなるというような点では書かれていません。港湾の環境政策がフォローアップとして、ぜひもう少し積極的な取り組みを組み込んでの港湾環境施策でよいのかと思います。また景観三法のこと等を入れて頂いて、美しい港湾、魅力ある港湾景観を強調しながら港湾環境施策を進めていく必要があると思っております。

部会長

ありがとうございます。ほかにないでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、次の議題のほうに移らせて頂きたいと思います。関係者のヒアリングということで、まず東京都港湾局の田中さんからお話を伺うということで、時間は30分程度でお話を伺って、もし質疑応答がございましたら、5、6分充てたいと思いますので、よろしく願いいたします。

## ② 関係者ヒアリング

東京都

－東京都港湾局港湾整備部長田中氏から配布資料（資料－4 東京都ヒアリング資料）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。折角でございますので、もしご質問かコメント等がございましたら、お願いいたしたいと思います。

委員



長くなるかもしれませんが、ちょっと4点ほどお伺いしたいんですけど、まずこれまでの計画の見直しを図られるということなんですけど、その評価というのはどういう形でやられているんでしょうか。定量的な評価を含め、いろいろやっぺいらっしやるんだろーと思ひますけれども、ちょっとそれが見えなひなど。逆に言うひ、これからの計画にそれをどうつなげられたのかなというところもお伺ひしたいところで、これが2点目で、その中では、先ほど申し上げたような目標も定量的な目標設定をしながら、それをまた、そういう意味では年次計画的なものに落とし込んだりし、またそれを説明する方法論として、市民の方にわかりやすく、どの程度まで今来ているんだというような、そういう意味では従来の計画の立て方と、今回のやり方というのは、少しその辺では変わっているのかなという気もしますので、その辺のところでは何かお話を伺わせて頂ければと。

それから、これもこれまでと今後の話になるんですけど、港湾区域というものは、前回と今回では地域のとり方みたいなものは変わっているんでしょうか、どうかというような話です。ちょっとそれをお伺ひさせて頂きたい。

それから、先ほどとも絡むんですけど、市民の参加とか、あるいは市民への情報提供、コミュニケーションのあり方みたいなものをどういうふうにお考えになっていらっしやるのかなと。その4点というか3点についてお話を願ひします。

## 東京都

こういう環境計画におきましても、定量的で、かつ年次計画を明確にしたものにしていくことが基本的な姿だと思ひますが、現時点では、今後策定する計画の中で、どこまでそこら辺を定量的に、そして行動計画として明確にするかにつきましても、まだ今後の検討課題となっているところでございます。

それから、これまでの環境計画実施に対する評価でございますが、各区とか、あるいはいろいろな市民からの意見などを踏まえて、今回改定していくことで、とりたてて、前回について事細かく定量的な分析を行った上で、こんな改定に臨んでいるということでは必ずしもないのが実態です。

それから、港湾区域のとり方につきましては、変更してございませぬ。全く

同じでございます。

それから、市民等の参加とか情報交換ということですが、可能な限り、東京都においては情報公開ということで、こういった委員会であるとか、検討成果、あるいは環境に関するデータは、環境省を含めて測定したデータなどは基本的にすべて公表しております。それから、先ほどご説明した運河の再生に向けた運河ルネッサンスなどにつきましても、これは地元と連携しなければいけないということで、地元の商店会であるとか、観光協会であるとか、NPOさんであるとか、地元の人だとか、そういった方と一緒に参加して、検討会をつくり、皆さんとともに、そういった運河づくりなんかは検討しておるところでございます。

部会長

ほかにご質問とかあろうかと思いますが、もうひとつお願いいたします。

委員

実は私、この東京都の港湾計画、基本方針をつくるのに参画していたものですから、ちょっと補足的に申し上げますと、今、環境だけに限ったから、従前の計画に対しての評価という話があったんですが、そうじゃなくて、先ほど冒頭にご説明があったように、東京都の機能そのものは非常に、連続6年、7年、港湾が全国一と、急速に増えていて、それにどう対応するかという切り口からこの改定をしているということで、ちょっと環境だけの評価でなくても、機能そのものを抜本的に見直さなければいけないという点が1つあるかと思います。

それから、最後の都民の参加については、これは中間報告ができた段階で公表して、都民を実際に船に乗せて、東京港を見てもらって、そういうことも含めて、パブリックコメントを幾つも寄せてもらって、それをもとに最終的な方針をまとめると、そういう経過をとっていますので、国土交通省のパブリックコメントをやっていますけれども、我々の今の作業についても同じような形式で、国民から意見を聴取していったらいいのかなと思います。

以上です。

部会長

どうもありがとうございました。ほかにご質問等がなければ、時間もございますので、次の方にお話を伺うことにいたしたいと思います。田中さん、どうもありがとうございました。

それでは、次に自然保護基金の花輪さんにお話を承りたいと思います。花輪さん、どうぞよろしく願いいたします。

世界自然保護基金ジャパン

－世界自然保護基金ジャパン自然保護室 花輪氏から配布資料（資料－3 世界自然保護基金ジャパンヒアリング資料）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。それでは、わずかな時間しか残されていませんが、折角の機会を利用して、ご質問等がございましたらお願いいたしたいと思いますが。

花輪さん、私から1つだけお聞きしたいんですが、不勉強で申しわけございませんが、ラムサール条約の中で、統合的沿岸域管理の概念があるわけですが、その場合にマネジメントする対象範囲は、空間的に何か定義されているんですか。

世界自然保護基金ジャパン

原則とガイドラインということで、私のレジュメの中に、非常に簡単にだけ示してあります。3ページですね。この中で、ほんとうに簡単に原則、ガイドラインが示されているわけで、これをもとに、それぞれの地域でもって、どのやり方がいいのかを地域で考えていくということがおそらく大事になるんだろうと思います。国家単位になりますが、その国家のもとで、それぞれの自治体なり何なりで最初から利害関係者を含めて、何をどうしようかを進めていく。そういうことになるんだろうと思います。あまり詳しいところまでは書いてはないんですが。比較的抽象的な書き方をされていますので。

部会長

そうですか。ありがとうございます。

委員

ラムサール条約が登録湿地の議員連盟というのがあると聞きましたけれども、どうしてそういう国会議員の先生方がこれに関心があつて、しかもそういう議員連盟までできたのか、ご存じなら教えて頂きたいんですが。

世界自然保護基金ジャパン

最初のきっかけは、幾つかの地域で、湿地にかかわる開発が急速に行われて、地元の方々がそれに対する反対運動を行ったり、あるいは国際社会といいますか、ラムサール条約事務局からも、その開発に対する懸念の手紙が環境大臣に出されたり、そういったことが比較的にここ数年間続いていますので、重要な湿地に関しては何とか保全ができないかということで、超党派の国会議員の方々が、重要な湿地についてラムサール登録地にしていくことを促進するため、国会議員の議連をつくったという背景だと伺っています。

それから、これには先ほど申し上げましたラムサール登録地の倍増という決議がありまして、それを日本も進めていく。それを応援していくという意味合いが非常に強いというふうにも伺っています。

委員

質問よろしいでしょうか。

私もちょっと勉強不足なんですが、この世界自然保護基金ジャパンの沿革といますか、組織だとか、あるいは運営方法とか、成り立ちとか、少しお聞かせ頂ければと思うんですけど。

世界自然保護基金ジャパン

WWF ジャパン自体は、まだ30年程度の非常に短い歴史の団体なんですが、現在、会員の方と寄附金等をお寄せ頂いてくれる方、合わせてサポーターと呼

んでいますが、サポーターの方が大体5万人ほどおられます。収入は、その方々の会費、寄附金。それから法人会員——会社の会員ですね。それから会社等からの寄附、WWF自体の販売事業等によって、年間5億から8億ぐらいの予算規模で運営しています。

理事会、評議委員会があつて、そこが意思決定機関になる。そのもとで事務局、現在50名ほどスタッフがおりますが、そこで各種プロジェクトを実行していくという形になっております。

#### 部会長

ほかにまだご質問等があるかもしれませんが、時間が参りましたので、一応これで花輪さんのお話を伺う時間は終了させて頂きたいと思います。花輪さん、どうもありがとうございました。

それでは、本日の議事は一応終了いたしましたので、事務局に、その他事項ご報告がございましたら、お願いいたしたいと思います

#### 環境整備計画室長

どうもありがとうございました。連絡事項でございますけれども、次回第4回の環境部会は、既にご連絡をさせて頂いておりますが、12月8日、水曜日、10時から、この会議室で開催する予定でございます。議事等につきましては、先ほどご説明をしました資料-3にあるとおりでございます。また、第5回目につきましても、委員の皆様方のご都合を聞かせて頂きまして、取りまとめました。結果的には1月31日の午後、13時から15時までということで日程をセットさせて頂きたいと存じます。

以上をもちまして、本日の環境部会を閉会とさせて頂きます。どうもありがとうございました。

— 了 —