

平成16年12月8日（水）

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4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4回環境部会議事録

1. 開催日時 平成16年12月8日(水)  
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
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
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
細田 衛士	慶応義塾大学経済学部長
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

### 4. 会議次第

- ① 関係者ヒアリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ② その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

## 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4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8名の委員にご出席を頂いておりまして、交通政策審議会第8条により定足数に達してございます。

なお本日ご出席予定の細田先生は、地下鉄の事故の関係で若干おくれられるということでございます。そのほかの先生方はご欠席というご連絡をいただいております。

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、「関係者ヒアリング」の資料としまして、資料－2「ラムサール条約事務局ヒアリング資料」、資料－3「川崎市ヒアリング資料」、資料－4「日本郵船株式会社ヒアリング資料」、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 関係者ヒアリング

部会長

皆さん、おはようございます。早朝からお集まりいただきましてありがとうございます。今日はあらかじめご通知申し上げますが、お三方の関係者からご説明をいただいて、今まで我々議論してまいりました部会の中身につき

まして、再度違う観点からご精査いただいて、ご討議いただきたいと考えてございます。

まず最初ラムサール条約事務局の事務局長のDr. Peter Bridgewaterさんからプレゼンテーションいただきまして、あと皆様にご意見を賜りたいと思いますので、よろしく申し上げます。

それではDr. Peter Bridgewaterさん、よろしくお願いいたします。

ラムサール条約事務局長

ーラムサール条約事務局 事務局長 Dr. Peter Bridgewater 氏から配布資料（資料ー2ラムサール事務局ヒアリング資料）を基に説明がなされた。ー

部会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまのBridgewaterさんからのご報告の内容に関しまして、ご質問がございましたらお願いいたしたいと思いますが、日本語で挙手によりご質問をお願いいたします。

委員

どうも貴重な話をありがとうございました。

ロンドンの事例でちょっとお尋ねしたいんですが、私もあそこに行ったことがあります。そこで聞いたことは、教育的価値はもちろんのこと、周りのコンドミニアムがすごく値上がりしたと。ロンドンから近くていい場所に目の前にきれいな自然ができたものですから、大変価値が上がったと聞いております。こういうものができると新しい価値を生み出すということは、例えば日本で言いますと、東京湾なども十分考えられることではないかと思えます。

それが1点で、それについてどうかということと、ただそういうことがなかなか理解されないということも結構あるんですね。ですから、こういう事例をどのように市民に対してアピールしていくか。そこで何か事例のようなものがございましたら教えていただきたい。その2点でございます。

ラムサール事務局長

ご質問ありがとうございます。今おっしゃったことは、本当にそのとおりだと思っております。

先ほどのスライドでお示しいたしました例でありますけれども、そこでは新たな建設の開発が行われているところが写っていたと思います。このマンションですけれども、ロンドンでさえも、ここでも非常に物件の価格が高かったにもかかわらず、あっという間に売れてしまったという状況であります。

ですから、このような住宅地を開発するという一方で、そこから資金的な手だてが出て、このような地域の復元再生が図れるということが重要であります。ですから、ここは2つの要素が組み合わさってうまくいっているわけですから、そのような組み合わせが非常に重要だということでもあります。

しばしば人々は環境に対する資金というのは、ただ単に政府の責任であると考えられる傾向があるわけではありますけれども、そうではありません。この責任というのは、全地域社会が地方公共団体であろうと、あるいは政府であろうと、あるいは多国籍企業であろうと、そういったところ全体の責任だということでもありますので、パートナーシップ、その連携というものを進めていく必要があると私は考えております。

このような例はほかにもございまして、アメリカの例をお話ししたいと思いますが、ここでは多国籍企業が資金を提供いたしまして、この沿岸部の湿地帯の維持を図ったということです。その際には他の団体あるいは政府も関与していたわけです。これは大変よい例だと思っております。ですから、我々はこのような活動を奨励していかなければならないと思っております。

私どもが飲む水のメーカーでダノンという会社がございまして、このダノンという会社はラムサール条約を非常に強力的に資金的にサポートをしてくれております。ですから、地域社会に対するアウトリーチ、即ちコミュニケーション、啓蒙啓発活動というものは非常に重要だと考えておまして、その際には、その地域社会やコミュニティーがお互いに関与し合い、協力し合うということが必要であって、対立という軸で見ることは好ましくないと考えております。ですから、もっとこのような連携関係のほうに方向を定めていかなければならないと考えています。

部会長

それでは他にありませんでしょうか。

委員

大変貴重な話をどうもありがとうございました。

私は1999年の第7回の締結国会議でラムサール湿地を約2倍の数に増やすということで合意をし、そして日本の関係者もその方向で来年の2005年の第9回の会議に向けて努力をしていますけれども、中には、例えばラムサール湿地になると、漁業活動が制限されるのではないかというような心配をして反対する人たちもいます。

そこで、このラムサール条約の会議で湿地の管理の仕方というのも、1971年の段階と現在では少しずつ変わってきているように思われます。そこで将来、2005年、来年の会議の後の見通しについてお伺いしたいと思いますが、今後ラムサール湿地をどのような方向で具体的な取り組みを進めていくのか、管理を進めていくのかということをお考えかということと、それから登録湿地の数についても、2005年の後どのように増やしていくというようなお考えがあるのか、あるいは最終的なゴールはどこに置いておられるのか、そこについてお聞かせいただけたらと思います。

ラムサール事務局長

今お聞きになりました問題は大変複雑な問題であり、またそれほど複雑でない問題でもあるわけであります。おっしゃるように、1999年にはその登録湿地のターゲットの数字などが提案されました。これは皆さんの熱意でこういうふうになったわけでありますけれども、ただ単に数字だけを追って、その文脈を十分理解していないと、それはあまり賢いことではありませんし、また成熟した考え方でもないとは私は考えております。

ラムサールの登録湿地を見ておきますと、その中には規模も非常に違うものが散見されます。例えば600万ヘクタールのボツアナのアクアガンガデルタから0.13ヘクタールのインド洋にありますクリスマス島のマングローブに

至るまで、規模は様々であります。ですから、ただ単に登録地の数を増やして選んでいくということではだめだと思えます。その目的が一体何なのかということをしかりと考えなければならぬと思えます。

99年の話し合いの後、考え方というのがだんだん成熟したアプローチになってきているのではないかと考えております。ですから、ただ単に登録湿地を増やすということ以上に、その場所の保全ということもしかりと考えるべきではないということでありまして、その中でワイズユーズというものを実際に実行に移していこうということが出てきたわけでありまして、そして、その中には賢明な漁業というものも含まれてくるわけですから、漁業をしかりと推進させていくと同時に、また漁業もしかりとモニターしようではないかというアプローチになってきているわけでありまして。

カンパラの会議以降は、数を増やすだけのために増やすということではなくて、むしろもう少しクォリティー、質のほうにフォーカスを移そうというシフトが見られているわけですから、この条約のもとでのワイズユーズと保全というものを、もう少し効果的にやっていこうではないかという考えに変わってきています。

#### 部会長

それでは、最後にどなたかご質問ありますでしょうか。

#### 委員

日本では先ほどのお話の水深6メートルよりもっと深い海を埋め立てて、例えば港の施設とか、臨海型の工場とか、そのほかの都市施設をつくっています。そういった埋め立てという事業と環境というものが共存できるものなのかどうかお話いただけませんか。

#### ラムサール条約事務局長

答えはイエスでありノーであります。もちろんそれは共存が可能であるということでもありますけれども、その考え方のプロセスの中に非常にセンシティブなアプローチをとる必要があるということでもあります。ですから、ただ単に埋

め立てをするという場合には、エンジニア的なアプローチ即ち工学的なアプローチだけでやるということではなくて、工学的なアプローチにさらにソフトな環境的なアプローチを加えて修正していく必要があるのではないかと思います。そして、その埋立地にその植生をもたらして、そしてこの埋立地の一部あるいはその周辺部に、バッファのようなものを設ける必要があるのではないかと思います。これをうまく成功できる可能性はあると考えています。

我々は今後とも、今後10年、20年、50年の間で起こってくる気候変動というものを管理していかなければならないわけでありましてけれども、その中で我々はお互いを非難するのではなくて、お互いを理解し、そして正しい方向に導いていく必要があると思います。ですから、グリーンな側面を持った埋立てというものが必要になってくると思います。

部会長

どうもありがとうございました。

まだまだご意見を承りたいと思いますが、あとお二方のプレゼンテーションが残っておりますので、Bridgewater さんとのディスカッションはこれで終了とさせていただきたいと思います。Bridgewater さん、改めまして大変貴重なご講演ありがとうございました。

ラムサール条約事務局長

大変ありがとうございました。私もこれから別の会議に参加し、プレゼンテーションをしなければなりません。ですから、日本の窓口あるいは我々の事務局を通じまして、もし具体的なお質問であるとかフォローアップなどに関しまして、ある場合にはぜひともコンタクトをとっていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

部会長

それでは、引き続きまして川崎市の港湾局港湾整備部長の梅田様から港湾管理者の立場から環境への取り組み課題につきましてご講演を賜りたいと思います。お話しいただきます時間は20分程度でお願いいたします。その後10分程度の質疑応答の時間を設けたいと思います。



それでは梅田様、どうぞよろしくお願ひいたします。

#### 川崎市

－川崎市港湾局港湾整備部部長梅田氏から配布資料（資料－3 川崎市ヒアリング資料）を基に説明がなされた。－

#### 部会長

梅田部長、どうもありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に関連しまして、ご質問あるいはご意見がございましたら挙手をお願いいたしたいと思います。

#### 委員

私、自動車リサイクル法の関係やっていますが、先ほど法施行後もこの放置自動車の現状は変わらないだろうという言い方をされておりましたが、我々はそういう形で法の設計をした覚えはなくて、十分それにも機能するような、野積みも含め、不法投棄も含め、こういう状況を改善できるような形で自動車リサイクル法をつくり上げていかななくては意味ないことにもなりますし、そういう意味では、逆に法施行直前ぐらいのところ、今の12月の時点とか、あるいは本格的な施行が始まって、当面は車検で既販車についてはお金をとるという状態が続くものですから、その過程の中ではあるいは少し増加するような事態も起きるかもしれません。

ただ最終的な姿としましては、こういうものがなくなるような状況を考えているわけで、実態としても私はそうなるだろうと思っていますので、ちょっとその辺の情報は、これからの状況も見えていただくのと同時に、どういう形で制度が組み立てられているかということもご理解いただいてほしいなと思っています。

それはそれとして、先ほど、1つは色々な財政的支援措置という言い方で国のほうにお願いしていますとか、あるいはお願いしますというお話が出てきたんですけれども、そういう意味ではそれ以外の手法といいますか、もうちょっと民を活用する、あるいは市民を巻き込んでいくというような手法を組み合わせながらやられているんだろうと思いますし、やることをお考えになっていら

っしゃるし、実態としてもやっているのかもしれませんが。その辺のところの説明を少ししていただいたほうがいいのかなど。いつもパターン化しちゃって、財政的支援措置、経済的支援措置というばかりでは、聞いていてもまた同じことになりそうだなと思っています。

もう1点は、公共岸壁の市民への開放率が14.1%とかと言われていましたね。これはちょっと詳しくわからないので、色々な港湾で比較してみると大きい数字なんですか、どうなんですかという話と、あるいは目標としてはどのくらいのところをお考えになっていらっしゃるのかという話ですね。

ちょっとその前半の部分と後半の部分の2点、お話を伺いたいと思っています。

#### 川崎市

リサイクル法につきましては認識不足のところがございます、失礼いたしました。

それと不法投棄対策その他で国のほうに財政の支援をお願いするという点でございますが、当然、市といたしましても、先ほどご説明させていただきましたように、かなり東扇島地区には緑地を整備しております、市民の方々も入ってきております。したがって、市民の方々の協力も得るという手法も考えておりますし、さらには先ほど説明させていただきましたように、民間企業、利用者の協議会等も積極的に活用して、企業の方々もごみの収集あるいは不法投棄自動車の処理、処分といったものにも積極的にかかわっていただいております。

先ほど委員のほうからご指摘ございましたように、そういったことも含めまして十分今後検討していきますが、何分にもこういった財政状況の中で、ごみ対策にかかわる費用が非常に大きな額でございます。

ちなみにごみだけではなくて、公園の環境の整備等にかかっております費用が、川崎市港湾局のほうで年間8,000万円から9,000万円かかっております。環境整備負担金等のあれがありますので、実質もう少し低い額になると思いますが、予算的には1億円に近いような額の費用が出ております。こういったことから、できれば国のほうの支援もお願いしたいという趣旨でございます。

ます。

それから率でございますが、14.数%の率でございますが、これは川崎市の公共岸壁のメートル数に対して、公共が水際線を開放しているという率でございます。この辺の目標ですけれども、特に何%という目標を掲げてはおりませんが、ちなみに隣の横浜市さんの率とほぼ同じくらいと聞いております。

以上でございます。

部会長

宜しいでしょうか。次の方お願いします。

委員

緑地公園というのはもちろん災害時の防災拠点にも利用されるということだったんですけれども、商業施設の立地に制限があるのでしょうか。何が言いたいかといいますと、海岸の緑地公園は広くてよいと思いますが、そのような商業施設だとか、そういうのも全部規制をしていくと、人が行かなくなって、かえってごみ等の不法投棄をしやすくなるというように裏腹なところがあるような気が致します。これは川崎市だけでできる問題ではないと思いますが、緑地公園のもう少し弾力的な使い方ができたら、また違う様々な施策もできるのではないかなと思います。そのような意見はワークショップの中でも出なかったんでしょうか。

川崎市

当然ワークショップの中で、今後の利用の仕方につきましてもかなり色々意見が出されております。実はこの東緑地につきましても、10年以上前にさかのぼりますが、一時どういう形で公園をつくるかということをも市民アンケート等を求めながら計画を策定したことがあるんですが、その当時はかなり箱物の要求が多くて、例えば体育館をつくってくれとか、水族館をつくってくれというようなお話があったんですが、今回のワークショップの中では、自然回帰型という意見が多く、箱物の整備みたいな話は一切出てまいりませんでした。

極端な話を言いますと、臨海部にふさわしい、海が眺められて広々とした、

一言で言うと原っぱが欲しいんだというご意見がたくさん出されておりました。今後15.6ヘクタールという非常に広い用地でございますので、市民の方々を含めて、維持管理等を色々検討していかなければいけない。さらに防災拠点としての網かけもされておりますので、そういったことも十分考慮にに入れて、今後検討していかなければいけないのかなと。

それから工作物の規制でございますが、今は具体的にこういうものがいけない、ああいうものがいけないという話は特に出てきておりませんが、当然ヘリポートがあつたりいたしますので、高い建物は難しいのかなと、あるいは樹木等につきましても、ある程度の制限はされるのかなと考えております。

#### 部会長

関連しまして、私のほうから2点ばかりお尋ねしたいんですが、今の東扇島の特に東緑地は、首都圏の基幹的広域防災拠点に指定されているということで、特に内閣府の都市再生本部の都市再生プロジェクトで緊急整備ということで、平成19年度末までに直轄事業でおやりになるというご説明を伺ったんですが、関西でもこういう話が出ていまして、首都圏の基幹的な広域防災拠点だったら、関連する自治体から何らかの整備等に関する財政的負担を求める制度が必要ではないかと私は思うんですが、それを川崎市さんだけで負担するというのも納得できないなという面がありますが、この点はいかが考えていらっしゃるのでしょうかというのが第1点目のご質問です。

2番目は先ほど委員からも出ましたけれども、特に公園の利用についてかなり制限がかかるとか、あるいは先ほどご説明がありましたように、ヘリポートとして利用されることから、木の高さ制限とか、日ごろの維持管理の責任等々をどこがやればいいのか、通常の港湾緑地だったら管理者でいいと思いますが、広域防災拠点としての維持管理の仕方というのが別途あるんじゃないかと思いますが、そのあたりは川崎市さんはどう考えていらっしゃるのか。同様にまた維持管理のコストも、先ほど廃棄物のほうも入れて約1億円かかるとおっしゃっていましたが、そのあたりの負担のあり方はどうお考えになっているのか、少しお聞かせいただきたいと思います。

## 川崎市

まず1点目でございますけれども、川崎市といたしましては、港湾環境整備施設としての緑地の整備につきましては、以前から港湾計画にも位置づけておりますので、通常の直轄負担、直轄の裏負担につきましては理解をしております。しかしながら、基幹的広域防災拠点が東京湾内に整備されるということは、関係都県市にとりましても有益であると考えます。特に防災機能に特化した施設整備費といったものにつきましては、国、関係都県市が応分の負担をすることが妥当ではないかなと考えております。

また基幹的広域防災拠点としての機能をあわせ持つような今回の直轄緑地の整備というものにつきましては、できれば今まで以上に国の負担をお願いできたらなと考えております。

2点目でございますが、この緑地の維持管理につきましては、基幹的広域防災拠点の網かけもされているということもございまして、国とそのあり方につきまして検討、調整を行っております。災害時に基幹的広域防災拠点として機能を発揮することが常に求められるわけでございますので、その維持管理につきましては、当然費用負担も含めまして、国の責任で行っていただけたらと考えております。

しかしながら、現行の港湾法では国が直轄で整備いたしました港湾施設につきましては、港湾管理者に管理委託されるということが規定されておりますので、法改正を含めました新たな制度の創設をお願いできればと考えております。

## 部会長

どうもありがとうございました。

他にご質問ありますでしょうか。

## 委員

4ページの企業が水際線を開放したという大変魅力的なお話をいただいたんですけれども、その進め方というんでしょうか。もちろん企業が施設転用する中で整備を行っていったというご説明があったわけなんですけれども、川崎市さんとしてのそれに向けての取り組みということを少し教えていただければと

思っています。

川崎市

実はこの緑地につきましては、今回の環境整備緑地として指定していますのは、企業が使っていた栈橋の上部を利用しております。この栈橋はかなり堅固ものでございまして、昔は石灰を運んでいた栈橋なんですけど、これを取り壊すということではなく、そこを有効利用して、水際線の少ない川崎港で市民開放していただく。その隣に千鳥公園という公共の環境整備緑地がございますので、これと一体利用させていただくというふうに考えております。

費用負担その他でございますが、今現在、企業との話し合いの中では、基本的には企業のほうが100%もっていただけると。そのかわり市としてはその構造物の占有料を免除するという形で考えております。

部会長

よろしいでしょうか。あとはご質問ございませんでしょうか。

それでは、次の郵船さんのお話も残っておりますので、川崎市さんのほうの議論はこれで一応終了とさせていただきたいと思っております。梅田部長、どうもありがとうございました。

川崎市

どうもありがとうございました。

部会長

それでは、最後に日本郵船株式会社安全環境グループ環境マネジメントチームのチーム長をしていらっしゃる舟山様から、海運会社の立場から環境への取り組み課題につきましてご説明、あるいはご意見を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思っております。約20分程度でお話を賜って、その後10分ほど議論させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

日本郵船株式会社

－日本郵船(株)安全環境グループ 環境マネジメントチーム長舟山氏から配布資料（資料－4 日本郵船（株）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。ご質問等がある方は宜しく申し上げます。

委員

今お取り組みの色々なお話を聞かせていただきましてありがとうございます。非常に興味を持ちましたのは、ロスアンゼルス港の電源が陸上部における設備があり、日本の港にはないということに関連して、2つお聞きしたいと思えます。1つ目は、どのような発電でロスアンゼルスの場合には電源をとっているのかということです。火力、水力、原子力、ソーラーと色々ありますが、わざわざそのために設備をしているのかなというふうに、もし知っていられる範囲であれば。

もう一つは質問というよりも意見ですが、スーパー中枢港湾も国際競争力を持たなくちゃいけないということですが、こういった係留中の電源みたいなものは必須条件にこれからなってくるんだろうと思えますし、日本の港でもこういった電源設備があると、海外の船舶を含めて、全然また御社も考え方が変わってきますか。またいわゆる航路、ロジスティックの持っていき方なんかも変わってくることなんでしょうか。

日本郵船株式会社

まず、どのようにして電源をとということです。まだ電気をいただいていないのでわからないんですけども、わざわざこのためにではなくて、港に来ている普通の電源をあとはつなげるような、船に持っていけるような設備を備えるだけでできるということで、港に来ている普通に荷役なんかを使う電気、あるいはかなり大きな色々な設備もごございますので、基本的にはそういったところの供給のあれを船まで延ばそうということだけでございます。

ですからその先にあるあれは、アメリカの電力事情というのはちょっと私も

よくわかりませんが、色々な会社があるのか、何かつづれちゃった会社とかあったり、色々あるんでしょうけれども、そういう意味で普通の電気を買おうと。その中に色々なオプションがあるかもしれませんが、基本的には陸上で船のすぐ近くまで来ている電気をいただく。ただそれを幾らでいただけるのかということが課題だと思うんです。

委員

今実験船は1台持っていらっしゃるんですか。

日本郵船株式会社

1隻だけでございます。

委員

これから増やしていかれるんですか。

日本郵船株式会社

まだその辺が、例えばコスト的にどうなのかということ、これはあまりコストということを出してみますと、それよりも環境だろうというのがあるかもしれませんが、それから船というのは、グローバルにと申しあげましたけれども、先生のご質問について言えば、船というのは世界中を走りますので、例えば今、ロスアンゼルスだけがそういうことだということになりますと、あと東京といっても、そのほかの港を全部回るわけで、全部が全部それをやれば効果があるかもしれませんが、ある港だけのためにというとな非常にあれですけども、非常に効率が逆に悪いので、通し効率、それから実際にそういう装置を積んでいるということでのあれもございますので、本当に全部が全部そろえばいいんですけども、あるところだけで対応しようと思うと、今、声の大きいところに対応しちゃっているという感じで、そこが牽引になってどんどん世の中が変わればというのがそれぞれのところのあれだとは思いますが、今そういう段階ですね。

それから先ほどアラスカの例を申しましたけれども、例えばそういうことが今後ないというふうにしなきゃいけないんだと思うんですけども、去年のよ



うに電力が非常に首都圏で不足しているというときに、私どもの大きな船が入ってきて、こういうのをつけていますからお約束の電気をくださいと言っても、いやいや船に上げる電気はないですよと言われちゃってもまた困るなどということ、それからこれはどういうふうになるのかわかりませんが、一応先ほどの京都議定書のあれで、船の部分というのはちょっと別に考えましょうということと今やっているわけで、そうしたときに、例えば日本に着いたときにそういった電力をもらった場合に、その分のCO<sub>2</sub>の削減量というのは、日本の電力会社から買ったということで日本につくのか、それともその部分は船ですよとなるのか、その辺もどうなのかなという気がちょっと、これはマイナーなお話ですけども、個人的にはちょっと気になるところでございます。

#### 委員

やっぱり日本の港であると、御社としては環境に対してとてもいいことだというご認識になりますか。

#### 日本郵船株式会社

環境負荷を少なくするという意味ではそのオプションは1つあると思うんですけども、やはりそれは経済性があると思いますので、ですから、それがいいということになれば、将来的にはみんなやりましょうということであれば、先進的にやっているところについて、先ほどのようにインセンティブ——ロスアンゼルスの場合には完全にそれがございます。一緒にそういうことをやってくれるということで、それに対して相当の支援を我々はいただいておりますのでできたわけですけども、そういったまずは一歩進む人たちに対してのインセンティブというのがあって、その上で、それが実用化できるということになったときには、みんながやれるようなあれになっていまして、飛び出た人だけではコストが間違いなくかかりますので、そこが今度はコスト競争力、いわゆる企業が存続できるような状態にしていくために、みんなが横並びにやれるようなというか、コスト競争力が保てるような状態になればいいなど。

もう1つのオプションとしては、今ではきれいごととしては、あなたの会社は環境に頑張っているねということで評価していただけるわけですけども、

それで荷物があれするかというと、なかなかまだそういう世の中ではないわけで、そういったことは社会としてそういった人たちにエンカレッジできるような、こういうところには積んであげなさいよという社会の仕組みが、アメリカあたりなんかはそういうあれもトラックなんかではあるようですけれども、そういうふうになってくるといいなという気はいたします。

部会長

ほかにご質問ございますでしょうか。特にございませんか。

日本郵船株式会社

あと社会環境報告書をご参考にお配りしておりますので、またごらん頂ければと思います。

部会長

ありがとうございます。

それでは、日本郵船さんからのプレゼンテーションと議論をこれで終了させていただきたいと思います。舟山さん、どうもありがとうございました。

今日3件のプレゼンテーションをいただきまして、色々な議論が飛び交いましたが、事務局におかれましては、本日のプレゼンテーションの内容と委員からの質疑等々も踏まえまして、次回の部会までにさらにまた基本的な方向の内容を練り直していただいて、グレードアップをしていただいて、準備賜りますようお願い申し上げたいと思います。

それでは、本日の議事に関連しましてはこれで終了しましたので、マイクを事務局のほうにお返しいたします。

③その他

環境整備計画室長

どうもありがとうございました。

次回第5回の環境部会につきましては、既にご連絡をさせていただいております。

ますけれども、来年1月31日の13時から16時まで、この会議室で開催する予定でございます。

主な議事といたしましては、関係ヒアリングといたしまして、瀬戸内海に港を持たれる広島県、港でのリサイクルを積極的に行っておられます太平洋セメント、また自然体験活動をやられておりますオーシャンファミリー海洋自然体験センターの方々のご意見と、それから事務局のほうから今後の港湾環境政策の基本的な方向についてお示しさせていただきたいと存じております。

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。どうもありがとうございました。

部会長

どうもありがとうございました。御苦労さまでした。

— 了 —