

平成16年9月7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2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2回環境部会議事録

1. 開催日時 平成16年9月7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
岡田 光正	広島大学大学院教授
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
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学短期大学部教授

4. 会議次第
 - ① 部会長の選任について 4
 - ② 今後の港湾環境政策の基本的な方向について 4
 - ③ その他 23

5. 議会経過

開 会

環境整備計画室長

交通政策審議会第8条による定足数に達してございますので、ただ今から、交通政策審議会港湾分科会第2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、大変お忙しい中をご出席頂き、誠にありがとうございます。

まず、最初にお手元の資料の確認をさせていただきます。資料は、議事次第、委員名簿（資料－1）、配席図、そのほか説明資料2として「今後の港湾環境政策の基本的な方向（中間報告骨子案）」、資料3として「参考資料～港湾環境の課題と今後の港湾環境政策の方向性～」をお配りしてあると思います。

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います。

次に、本部会の部会長を務めておりました須田委員でございますが、7月9日に開催された港湾分科会を最後に、交通政策審議会の委員、及び港湾分科会長、本部会長を御退任されました。

須田分科会長は、当審議会の前身であります港湾審議会の時代から計画部会長を、そして交通政策審議会となつてからは港湾分科会長を、8年の長きに渡り務めて頂いておりました。

よって、会議次第にもございます通り、後ほど委員の皆様方には改めまして、部会長の選任をお願いしたいと思います。

なお、須田先生の御後任として、黒田委員が交通政策審議会の委員に御就任されました。

また、今回から新たに2名の委員の方に本部会にご参加頂くこととなりましたので、ご紹介したいと思います。

－事務局から佐藤委員、山内委員の紹介がなされた。－

それでは、議事に入ります前に、今回、新たに委員が加わりましたので、部会の運営方法について改めてご確認させて頂きたいと思えます。

これまで港湾分科会では、分科会運営規則第8条によりまして、会議については報道関係者に限り公開し、また、議事録をホームページに公開してまいりました。本部会も分科会と同様に、議事を公開することにつきまして、前回の第1回環境部会で各委員にご了解頂きましたので宜しくお願い致します。

議 事

①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、黒田委員が部会長に選任された。－

環境整備計画室長

それでは、以降の議事を黒田新部会長にお願い致したいと存じます。宜しくお願い致します。

②今後の港湾環境政策の基本的な方向について

部会長

ただ今、皆様方にご推薦賜りまして、部会長に選任して頂きました黒田でございます。浅学非才でございますので、大任が果たせるかどうか自信がありませんが、皆様方にご協力を賜りまして、会議を進めてまいりたいと思えます。

それでは、お手元の議事次第をご覧頂きたいのですが、早速本日の議事に入らせて頂きたいと思えます。

議事の2番でございますが、今後の港湾環境政策の基本的な方向（中間報告骨子案）について、事務局のほうから内容をご説明頂きたいと思えます。宜しくお願いします。

―事務局から今後の港湾環境政策の方向（中間報告骨子案）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。ただ今資料－２の中間報告骨子案の内容を資料－３の具体例をもとにご説明を頂きました。皆様方のご意見をお伺いしてまいりたいと思いますが、順序として、まず資料－３の各種データ、あるいは事例が出ておりますが、これに関連しまして、ご指摘、あるいはご質問がございましたらお願い致したいと思っております。宜しくお願いします。

委員

資料－３の１５ページのところで、四海域におけるCODの環境基準達成率の推移がありますが、瀬戸内海、東京湾、大阪湾というのは一定ないしは一つの傾向を持っているように見えますけれども、伊勢湾が年ごとに上がったたり下がったりしているというのは、これは環境白書を引用しておりますが、何か理由が、天候とか、あるいは条件があるということでしょうか。

環境整備計画室長

その点については、現段階として確認できておりませんので環境省に確認したい思います。

委員

環境省で総量規制等を担当させて頂いておりますので、私の方から代わりにお答えさせて頂きます。

これは確かに異様な値に見えますが、例えば環境基準値が３．０と決まっているとします。ある年はそれが２．９になり、ある年は３．１になるというごくわずかの差でポイントを達成したり達成しなかったりということが出てまいります。ですから、伊勢湾における環境基準点の選び方、これはもちろん環境保全の目標に沿うように決めているんですが、その決め方が流動しやすい場所になるとどうしてもこうなってしまうということで、水質自身がこれだけ大幅に振

れているというわけではないと考えております。

直接担当しているような、担当していないような非常に微妙な立場でございますけれども、ご参考までに挙げさせて頂きました。

部会長

ありがとうございました。

他に、資料－３に関連しまして、何かご指摘、ご質問などございませんでしょうか。

委員

資料－３の６ページについて少し確認させて頂きたいと思います。

港湾法においては、環境の保全に配慮するという言葉だけになっているために、自然環境の再生・創造等はなかなかやりにくいという理解でよろしいでしょうか。

環境整備計画室長

今の法律体系ではそういうことでございます。

委員

そういうように理解したんですが、例えば港湾をつくったときに、かつてあった、例えば干潟とか藻場はつぶさざるを得なかったわけです。ですから、大昔ってどのくらい昔かわかりませんが、大分前につくったものを今ある港湾でもう一度自然に戻そうということは、この法律の枠組みで十分実施することが可能であるような気がしますので、今のままでも自然再生はやらなければいけないという理解はできないのでしょうか。

環境整備計画室長

私どももできるだけ自然環境を良くしたいと考えており、例えば何か新しくするとき環境負荷をできるだけ少なくなるようにしようということ、それからこれまで環境負荷を与えてきたものについて、どうすればそれが除去でき

るのか、あるいは除去できなくても環境負荷の低減がもっとできるのかというところも今後ぜひ取り組んでいく必要があると考えております。しかしながら、予算制度も含めて港湾の行政を進める上での観点からそれがどうやればできるのかというのはまだ明確になっていない、もとに戻す現状の環境負荷をもっと少なくするというところについての行政的な手法がまだはっきりしていないところがございます。

それは今後の大きな課題と思っておりますが、現在の法律でほんとうに読めないかどうかというところは、現段階では十分に整理されていない部分がございます。はっきりしたお答えができないような状況でございます。

委員

全体の印象として、これからする港湾計画については環境配慮を行っていくとか、色々なことが書かれているんですが、今までやってしまったことと言うと失礼ですが、それらに対して戻そうという姿勢が見えるような、あまり見えないような感じがしたものでこういう質問をさせて頂きました。ありがとうございました。

部会長

先ほどのご質問に関連するわけですが、港湾計画と環境保全計画との相互のやりとりを示す図面が資料の何ページかにあったと思うのですが、これは必ずしもこれから開発される港湾の計画だけじゃなくて、既存の港湾の計画を改定する場合にもこういう考え方でやっていきなさいということを意味しているわけですね。

環境整備計画室長

そういうことでございます。ですから、既に港湾計画のない重要港湾というのはございませんで、全く新しく港湾計画をつくるという港はございませんで。現在ある港湾計画を改定するときに、従来は局長通達に基づき策定した環境計画を別途つくるのではなくて、港湾計画の改定の際に計画の中に、環境へどういうふうに取り組んでいくのかということ、港湾計画を改訂する際に書いて

頂こうということでございます。

部会長

13ページの港湾計画と港湾環境計画との関係を見ますと、既存の開発港湾であっても、新しい港湾計画に改訂するときには、既存の施設も含めて港湾の環境整備・保全を考えなさいということですから、既にある施設の改良等も含めた計画を立案しなさいということが含まれているように私は解釈していたのですが、それでよろしいですね。

環境整備計画室長

ご指摘の通りでございます。先程のご意見が、例えば今ある環境負荷を低減するためこれまで埋め立てていたところを海に戻す計画ができるのかという印象を受けたものですから、先ほど申し上げたような回答を致しました。例えば今ある護岸を撤去するということができなくても、できるだけ環境負荷を低減するための方策、例えば直立の護岸の構造を変更してより生物が住みやすい構造とすとか、あるいは今ある直立の壁の前に干潟、浅場を造成して環境浄化機能を付加する、あるいは生物が生息しやすいものにしていくという計画を港湾管理者の皆様が考えられていくということであれば、現在の環境負荷を低減するということはできるかと思えます。但し、もとに戻すとなると、やっぱり今ある埋立地の護岸を全部とってしまうというイメージがあったものですから、先ほどお答えしたような回答をさせて頂きました。

委員

私が申し上げているのは、今のやつをつぶすとか戻すということは一切考えてなくて、むしろ7ページに——ミティゲーションバンキングでございますね——これはあらかじめバンクに貯金するという格好ですね。私が申し上げたのは、今まで港湾をつくる時に干潟をつぶしちゃったので、その分は借りだと、要するに借金があると。借金を返すという方法はないかというバンキングの逆みたいな意味で、ちょっと申し上げたかったわけです。

環境整備計画室長

私どもそういうことについては前向きに取り組んで参りたいと考えております。別に港湾法上、それが無理だということではございません。

委員

ありがとうございました。

部会長

ほかに資料－３に関連してなにかありませんでしょうか。

委員

先ほどおっしゃった、港湾法の中での環境の保全に配慮しつつというところですが、その横にあるのは河川法なんですね。河川法と元々対峙できるものかという気がするんです。河川法のほうは自然物そのものを利水・治水以外にも一つ本来の自然の環境というふうに見ているわけですがけれども、港湾はそういうふうには考えられなくて、やはりそこに人工物が構築されて、その人工物の運営をするというのが目的なわけですね。ですから、ひよっとするとこの河川法と対峙するのではなくて、ここは道路法のようなところで、やはり自然の環境の中で工作物をつくってどういうふうにか考えるかというように比較するものじゃないかなというふうに、これは印象で受けたのですが。

環境整備計画室長

ここにあります対比というのは、別に港湾法と河川法が環境なり自然に対して同じようなものであるという対比ではなくて、若干性格が違いますということで、河川法と港湾法の記述ぶりを横に並べてございます。

ですから、具体的には自然の中に何かをつくるということで、それはどちらかということと道路と似ているということは、私どももそう理解をしておりますが、ただ、先ほども先生がおっしゃったように、これまで、いわゆる借金をどう返していくのかということについては、やはり自然の中につくってきたもの、即ち港湾構造物によって環境負荷を与えていると。その負債をどれだけ少なくし

ていくのかということについては、港湾の中で対応していくことができる、あるいは対応すべきことであると考えてございます。何も河川法と同じ並びであるということをお願いしているわけではございません。

部会長

よろしいでしょうか。次の方お願い致します。

委員

同じ6 ページのところ、上の囲いの中の一番下に、環境の改善をどのレベルまで図るかという、目標の設定方法も不明確であると、書かれているのですが、この環境の目標、改善のレベルというのは非常に大事なところだと思います。やはり何らかの指標と申しますか、数値、目安など水質によっても違うと思うのですが、何か国際基準みたいなものが、今のところあるのでしょうか。

また、先ほどの標準化の中では目標の設定方法というのを、何か数値化してつくっていかうというように思っているんですか。

環境整備計画室長

多分国際基準というのは設定されておらず、各国の状況でそれぞれ個別に整理されていると私は理解しております。また、目標設定についてどのレベルまでということになりますと、一つは環境にいろんな水質なり大気の基準というものが定められておりますので、それが一つの目安ではないかというふうに考えておりますが、それらは最低限の基準でありまして、それ以外にも目標設定が必要だと考えております。そのような場合、例えば東京湾を例にとっても江戸の昔からずっといろんな人為的なことが加えられてきたわけでございまして、そのどこのレベルにまで戻すべきなのかということは私どもだけではなかなか決められません。資料にはそのような趣旨のことを書いておりますが、どういうレベルまで戻すべきかということについては、有識者の皆様のご意見を伺うべきことでもあるでしょうし、また、それぞれの港なり湾全体として港を運営している、あるいはもっと広い観点から例えば東京湾の水質なり江戸時代と

比べて変わってきたところはどこまでかというのはかなり政治的な問題でもあるでしょうし、非常に難しいというのが私どもの印象でございます、それ以上は現時点ではちょっとお答えできない状況でございます。

委員

よろしいですか。今のことに関わると思うんですけど、例えば、環境についてこういう方向の政策をとにかく取り入れることにしようと考えますよね。そうすると、各港湾では港湾計画をつくられます。当然のこととして、その計画に基づいて色々やられたことについて、政策評価とか事業評価という評価を求められますよね。そのときに、今言われたような数値目標とか、その目標を何年かの間にきちんと掲げていて、そして一定の期間の間に達成したかどうかということがものすごく重要なテーマになってきますよね。

例えば今の環境部会で、港湾環境についてある提案をするとします。そうすると、その後の段取りが実際のそれぞれの港湾の地域で取り入れられていって、どれぐらい成果が上がったかということ判断するわけですが、今の制度としては、どういう流れになっていると考えればいいんですか。

また、今回、環境部会である提案するとなると、それはどういうふうに、政策評価の判断になっていくプロセスになるのでしょうか。

環境整備計画室長

まず現時点での港湾計画に盛り込まれた事項のレビューということでございますけれども、現時点で明確に定められておりますのは、いわゆるB/Cのチェック、公共事業という観点から、例えばある岸壁を整備して費用対効果がこうなるというのをまず事前に予想する制度がありますからその時点でチェックするものとなっております。

委員

その中には、環境評価も入るんですか。生産的用途だけですよね。

環境整備計画室長

現時点ではまだ入っておりませんが、将来この港湾計画と一緒にしたときに、どういうふうな評価をするのかということがまず一つの課題になろうかと思えます。少しでもよくするのか、あるいは何%ぐらいなど、水質をどのくらい改善すべきかというのを数値的に明確にするのかというところがこれからの大きな課題であろうかと思えますし、それが明らかになれば、例えば10年後に環境に盛り込んだ計画がどこまで実現されているのか、あるいは5年後、10年後どうなっているかということをもたレビューするということになろうかと思えます。

では、どういう規定や目標を定めていくのか。例えばISO14000のように、少しずつでも改善すればいいという規定なのか、あるいは数値目標を掲げてそれを達成しなければ何点と評価するのかということも含めて、今後の大きな課題というふうに考えてございます。

委員

今回のこのとりまとめの後の「具体的な」というところの方法の改善のところの「2-2手法の改善」という中には、そういうテーマも入ると考えていいんですか。

我々の仕事はどこまでなのか、イメージだけをつくれればいいのか、それとも手法の改善で、先程、他の委員からご指摘がありました通り数値目標もそれぞれの港湾ごとにちゃんとつくって、そしてそれは何年間に達成したかどうかということの評価するところまで、環境問題についてもそこまで入れることを頭に置いたほうがいいんでしょうか。それはここで議論することなのか、ここで議論することではなく、それぞれの港湾計画のところで議論することなのかということなんかも知りたいんですけれども。

環境整備計画室長

この部会なり審議会でご提案頂いたことについて、それを具体的にどう行政に反映していくのかというのは、港湾管理者の皆様も含めたかなり大きな議論を経ないと定められない事項ではないかと思えます。とても重要な案件ですし、もし何らかの数値目標を立てるとなると、これもまた非常に大きな——ハード

ルと言うとちょっと語弊がありますけれども、行政上の様々な手続なり行為をしなければいけないということになりますので、それを具体的にどうやっていくのかということに対しては、現時点ではすぐご回答できないような状況でございます。

委員

今の委員からの発言は非常に大事なことだと思うんですけども、その後で申し上げようと思っていたのですが、具体的な数値目標まで盛り込むという前段階として、例えばモデル港湾というか、例えば「スーパー重点環境モデル港」というか、例えばここまでこういうふうにすればこういうふう環境改善のレベルがあがるというような、一つの実験というか、事例みたいなものを提案したい。そういうものの結果を踏まえて、できれば各港も、多分地方によって優先順位があるんだろうとは思いますが、何か見える形のモデル目標設定、全部ではなくて、一つ、二つ、何かできるようなことが盛り込めるという提案をさせて頂きたいと思います。

環境整備計画室長

港全体として、例えばこういう施策なりこういう工夫をして環境がどのぐらい改善されたかというのは、やはり現時点では、トータルとしては非常に難しいと思っております。

もう少し狭い範囲で、例えば防波堤をつくる時にこういう工夫をしたらこうなったという事例がありますとか、今ある施設に何か手を加えることによってこれだけ効果がありましたという事例なら色々ご提示できると思います。しかし、港全体となりますと、様々な活動がございますので、これは想像ではございますが、トータルとして評価しようとする、相当の年数がかかるのではないかと想像しております。従いまして、港全体としてのモデル港を設定するのは少し難しいのではないかと。

ただ、先ほど申し上げましたように、具体的な事例としてこういう工夫があった、それでこういう効果があったということは、整理をしてお示しできると考えてございます。

委員

今の点に関係するんですが、環境問題の場合は今日、骨子案をお示し頂いたものにも書いてありますけれども、環境の広域性というのが非常に特徴的なもので、例えば、物流という点から港湾を考えた場合は、必ず一つの港湾の整備というのが全体の物流に対してどういう位置づけかというのは位置づけられているわけですね。

それに対して環境の場合、一つの港湾で、しかもさらにその港湾の中である一部の事業をやったときに、全体とどういうふうに結びついてくるかということについては、あまり明確でない場合がたくさん出てくると思います。

しかし、それが不明確であると、なかなか一般の市民の人にとっては何のためにやっているのかというのが理解されにくいという面があるので、ここはぜひ長期的な見通しということだけでもいいわけですが、どういう方向に向かっているかということを示したいし、示さない限り、あまり環境、特に環境の中でも生物生息とか、あるいは生態系という言葉に関係するような部分については理解されないと思います。

そこで、今日の骨子案の2ページ目に、まず一番下のところに「単独の港湾管理者や港湾行政だけの取組や」云々で、「十分な施策効果が上げられない環境問題が増加している」というふうに、これは私もそのとおりだと思いますし、事務局でもそういう骨子を提案されたということなので、そういうふうに認識しているのではないかと考えております。それと、先ほどの13ページにある港湾計画の中に港湾環境計画を位置づけるというのが、若干整合しないように私は感じます。

つまり、港湾の中だけで環境をよくしますという計画をいくら立ててみても、全体の計画がよくなるというふうには、おそらく見えてこないんだと思います。それは、骨子案の5ページの③のところに「広域的かつ総合的な取組の推進」というのが掲げられていて、閉鎖性海域については一体的、広域的にとらえた環境計画の策定というのがあって、今日もご紹介がありましたように、東京湾とか、大阪湾とか、そういうものがありますので、基本的には13ページの港湾環境計画というものは策定するんでしょうけど、そのときの注意点としては

この中で私どもが考えておりますのは、環境についても港湾計画の改定の際と一緒に盛り込んで、将来の港の環境のあるべき姿、あるいはこういうふうにしていきたいという方向性を盛り込んでいくべきだという形にしようと考えてございますので、港湾計画をつくる際のいわゆる地方港湾審議会の前段においても様々な方々のご意見が盛り込まれていくのではないかと考えてございます。

委員

環境というのと直接関係ないかもしれませんが、今の他の行政との関連という意味では、例えばさっきもボートをとめるようなところがありましたけれども、ああいうのは多分漁港とか、違う行政がやっているところもたくさんあると思うんです。やはり絵をかくときに、港湾がやっているところだけで絵をかいて頂くと非常に縦割りの感じがして、同じようなものを管轄している他の機関があるわけですから、やはり全体の絵があって、それぞれがどう役割分担していくのかという絵にしていただがないと、わかりにくいと思います。

水質の問題ももちろんそうで、海という意味では、人はつながって見えていますので、あんまり行政単位でいろんな資料をつくって頂かないほうがよいのではないかなと。とりあえず全体があった上で、個々の部分ということがあるのが自然だと思うんです。

それと、ちょっと気になっていたことですが、例えば藻場を再生するとか、自然環境ということですが、使わなくなった場所を再生するほうの話ばかりで、港と人をどうやって近づけていくかという話が少ないのではないかと思います。やはり港湾は構造物をつくったわけで、それには経済的ないろんなものがあるわけですがそれをどういうふうに環境的にしていくかということがもう少しこの中に入らないといけないと思います。

前回出して頂いたのは、海の学校とか、そういうのも自然海岸で遊んでいる風景が多いですね。そういうものではなくて、やっぱり港湾と人がどうやって近づくかということで、いろんなプログラムが入っていかないと、結局はやる意味がない。やりやすいところから始めるのはいいと思うのですが、それで満足してしまったのでは、成果になっていかないのではないかと思います。その辺もう少し考えて頂いてもいいのではないかと思います。

部会長

ありがとうございます。先程他の委員がご指摘された点とも関連していると思うんですが、港湾区域内だけで完結する問題ではないのではないかと。また一方で、港湾独自にやれることもあるんじゃないかと。このインタラクションをどうするかということですね。

環境整備計画室長

先ほど先生がおっしゃいましたように、例えば水質を取り上げても当然全体が関わるわけでございまして、我々だけでできるものばかりではないというのは十分存じております。

ただ、一つの例を申し上げますと、先ほどのボートなり船をどうやって係留するかということにつきましては、これは港湾と漁港と一般海域も含めて河川と言うように、行政として3つの主体ございまして、3者協力して適正な保管を進めていこうということをやっております。それぞれの課題なり、対策について色々意見交換をしていこうと考えてございます。

それから、例えば3ページにございます港の中に色々な人が入りやすくしようということですが、これは安全性との関連では、一つは荷物を積みおろしするというのは港の大きな役割でございますので、それと色々な人が入ることと安全性の確保ということも考えながら、いくらかのゾーニングといいますか、ここは皆さんどうぞ入ってきてくださいと、ちゃんと安全を確保するような工夫をします。そのかわり、例えばここは荷役大型トラックも通るし、クレーンもあるからなかなか入れませんよ、入らないでくださいというところを明確にした上で、できるだけ多くの水際線に一般の市民の方々が入ってこれるようにするという方向で進めていきたいと思っております。

その結果というのが、まだここまでしかできておりませんよというのが、その資料-3の3ページにお示しをしております市民がアクセスできる水際線延長の割合というグラフでございまして、可能な限りこれを多くしていこうということで、パブリックアクセスというふうに私どもは呼んでおりますけれども、そういう工夫もしておるところでございますし、可能な限りそういう延長を増

やしていきたいと考えてございます。

計画課長

今、ご指摘のありました港湾区域といいますか、港湾とそれ以外の他の区域との関係で、港湾だけで環境問題を取り扱っても一面的ではないかというお話があったと思うんですが、今、環境整備計画室長が申しあげましたことに加えて、実は環境に限らず、防災の問題、あるいはそれ以外の、例えばその港湾の大きな機能の一つであります物流の問題にしましても、いわば行政区域で区切られている部分だけをこれまでは各省庁がそれぞれの所管としてさまざまな施策を講じてきているわけですが、どうもあんまり効率的にそれがうまくいっていないのではないかとご指摘を頂いております。

今、ご紹介を申しあげましたとおり、具体的には例えば放置艇対策のような問題につきましても、港湾でその対策を講ずると、これは規制をして放置艇の放置禁止区域みたいなものを設けるわけですが、それがお隣の漁港に逃げ込んでしまう、あるいは河川に逃げ込んでしまうということが起きましたり、環境の問題も特にそうですが、港湾区域の中だけでいろいろな施策を講じましても、水としてつながっておりますので、海の上に線が引かれているわけじゃございませんから、すぐお隣の河川の区域、あるいは漁港の区域では依然として環境問題が残っているということですか、実はいろんな問題がございます。

防災の問題でも、例えば津波対策というものを行政区域ごとにやっていくということが果たして効率的なのかということ、実は大いに反省をしております、関係省庁で共通の施策をつくって、例えば施設整備を行うようにしましても、先だつての豪雨、あるいは台風を伴って高潮の被害が随分出ておりますが、これも土地の上に線が引いてあるわけでもないのに各省庁で所管をしていたということがありまして、その施設整備も進捗の度合いが従来違っていたと。これは随分前から改善をされているんですが、そういったハードの政策、あるいはまたソフトの対応にしましてもバラバラであってはいけないということで、一緒にやっっていこうとなっております。

そういう共通の政策をとっていくということ、どういう形で担保するのかというところについては、例えば共通の法定の計画をつくるのか、あるいは実

質的に地元の自治体で共通の政策の計画をつくってもらうということにするのかといった実務上の問題は随分ございまして、そういうところをどういうふうにやっていくかという話を、今、関係の省庁でやってございますので、ご指摘のとおり、港湾だけにとどまっては解決できない問題がたくさんございますので、関係省庁と共通に解決できる問題、取り組むべき問題は一緒にやっていこうと私どもは考えております。

委員

先ほど、他の委員からお話がありましたが、港湾機能を持つ施設など物流景観は市民にとってなじみにくいものであるが、港湾景観のダイナミックな魅力を見せることやいかに馴染みやすいものにしていくかという視点の工夫は、市民が港を理解する上で必要だと思います。

そういった中で、資料-3の1ページ目の「景観」のところに、「都市空間と調和した港湾景観の形成」ということで挙げられております。特別な歴史的な港湾、施設の保全ということだけではなく、やはり今あるものをどう美しく見せていくのか、地域に見合った調和したものにしていくのかという視点・取り組みが必要なのではないかと考えています。

特に、この「都市空間と調和した」ということを考えると、日本の港湾景観は、港のすぐ近くに山とか丘陵とかの自然景観が借景としてございます。そうした地形条件の異なる自然景観が、日本の港湾の特徴ではないかと思えます。

各地域の個性ある魅力を活かした港づくりや個性ある美しい港湾景観というところでも、そのような地形条件の違いを踏まえて、少し書いて頂ければと思います。

また、港湾計画の中における緑地の位置づけについてです。今までは防風林とか防砂林といった、港湾の求める緑地の機能・役割が違ったように思います。これからは潤いとか憩いといった観点での緑地のあり方が求められ、機能・役割の変化が求められる社会的な情勢の中で、緑地の位置づけがこの景観の文章表現の中に加えることができないものなのかということを考えます。

それから、先ほどの話に加えて、日本の沿岸域は平地が少なく丘陵地を背後に港湾が成り立っている場合には屋上緑化について、5ページにイメージ図が

ある施設工作物の上に緑を設置するだけではなく、背後の自然と一体になった屋上緑地を整備し、そこを周遊できるような公園・遊歩道ができると豊かさを醸し出す日本の港湾空間が生まれるのではないかと思います。

それから9ページです。先ほど皆様からお話が出ているのですけれども、中間報告骨子案というところには文言としては載っていますが、「市民との連携・協働等を通じたニーズ等の把握」と書いてありますが、やはり港湾の中では、市民はもちろんですが、企業や漁業者など多様な主体、利用者の連携が求められます。

その港の港湾環境計画の目標に沿った自分たちの役割認識がなされないというものをきちんと感じて見取って頂かなければならないところで、具体化されていくと思うので、そういった点では、中間骨子案ではきちんと記載されているんですが、一方資料の図表を見てみますと、個の市民としか受けとめられないので、市民、NPO等とか、それから企業等の多様な主体がわかるような連携イメージ図というのが必要なのではないかと思った次第です。

以上です。

部会長

ありがとうございます。

環境整備計画室長

資料の1ページの中で、例えば自然景観との調和などの観点が抜けているというご指摘でございました。これは、早速そのような方向で整理をさせて頂きたいと存じます。

また、緑地が、例えばこれまで防風林、防砂林という位置づけから、潤いなり憩いという機能も非常に重視されて、あるいはそれが主体となってきているのではないかというご指摘でございまして、さらに緑地の景観の観点からも何らかの位置づけができないかというお話でございしますが、現時点でも当然潤い、憩いという観点からも緑地の整備をしております。例えば、東京、堺泉北、あるいは尼崎西宮芦屋などでも、いわゆる芝生の緑地ではなくて、木を生やしていこうと。もちろんどのぐらいの規模かというのはさまざまな条件もござい

ますけれども、木も植えていこうと。森づくりというふうに我々が呼んでおりますが、そういうこともやっております。

ですから、緑地の役割もかなり変わってきてございまして、また景観の観点からも緑をどういうふうに配置していくのか、あるいは自然景観を生かすのかというのは非常に重要な観点だと思いますので、景観の観点から緑地をどうしていくのかということもさらにどういうふうに盛り込んでいくのかというのを検討させて頂きたいと存じます。

それから、市民のほかにも、当然関係者、企業なり漁業者のほか、様々な主体があるかと思いますが、もちろんその観点も必要でございますので、それについても記述ぶりとして、市民というのか、様々な主体を並べるのかということも含めて、少し整理をさせて頂きたいと存じます。宜しくお願い致します。

委員

追加ではございますが、ユニバーサルデザインの観点というのは、この港湾環境政策の一つではないのでしょうか。これは自然環境と対応するものでありまして、港湾施設整備に当たってのユニバーサルデザインの長期ビジョンの方向性の中には入っているのですが、この港湾環境施策の中には、パブリックアクセスの整備というものは入っているのですが、ユニバーサルデザインという視点は入らないのでしょうか。

環境整備計画室長

パブリックアクセスの中には、当然皆さんどんな方でもできるだけ簡単に水際線までいけるということも、パブリックアクセスの中に我々は含めてございまして、その中でユニバーサルデザインというのを、具体的な施設を整備するときにそういうデザイン、皆さん使いやすくということでものをつくっていくという観点で盛り込んでおるつもりでございます。もし何か不足、不十分なところがございましたら、また書きぶりなど、今後の方針の中で盛り込ませて頂きたいと存じます。

部会長

ありがとうございます。

他にご意見、ご指摘ございませんでしょうか。資料－２のほうで中間報告骨子案、いわば骨子を書いてあるわけですが、特に基本理念、あるいは今後の政策の基本的な方向について、これではまずいのではないかとか、あるいはこういうことを少し織り込む必要があるんじゃないかというご意見はございませんでしょうか。

宜しくお願いします。

委員

冗談だと思って聞いてほしいんです。あんまり夢がなくて、何となくきれいにしようよという感じにしか聞こえてこないですよ。

例えば、私の義理の父親は絵かきで、いろんな国に行って絵をかくと、日本の港は寂しい、絵をかく気がしないと。何でかという、クルーザーもヨットもないから。ナポリの港だって、マルセイユだって、みんな工業港もあるにもかかわらず、ちゃんとクルーザーもあって、ある俯瞰する景観の中にいろんな絵をかきたくなる場所があるというんです。

例えば、東京湾なんかにクルーザーやヨットが入ったら邪魔だということはよくわかるんですけど、私の研究室で、15年ぐらい前に——これは怒られてしまうかもしれませんが、東京都の方に、京浜運河で品川から鶴見まで、もしヨットハーバーというかピアをつくったら何隻船が係留できるか計算したことがあるんです。驚くべき数です。そういう人たちに、ピアに係留してもらって年間50万円ぐらいお金をもらったら、その50万円で多分100億円ぐらいの収入が入って、東京湾の環境計画にお金が使えるんじゃないかと思ったことがあるんです、もう20年ぐらい前だと思いますけど。

ばかばかしいと言われて、こんなに京浜運河にたくさんの船が動いているのにそんなことできないと言われたんですけど、ほんとうに実際に京浜運河に何隻、どれぐらい船が動いているかと計算したことがあるんだろうかと思うんです。多分、天ぷら船（屋形船）とか、旅客船とか、ほんのわずかの船が行き来しているぐらいで、それは多分川崎だって京浜運河に値するところって、大して船なんか走ってないです。

もし使うことができたなら、今、特定の人だけであんまりみんなが行かないから、その必要性とか価値はわかってないけど、本当にもっともっとみんなたくさんお金を持って行って、海に出たいと思っている人がいるのに排除されている。東京湾の真ん中まで出なくていいんですよ、4級で構わない、5級で構わなくて、その近所の中で運べるだけぐらいの人たちだけでも、東京にはそういうことをやりたいと思っている人がたくさんいるんだけど、全部排除されていると思います。

港湾はもっともっと受け入れるとか、おもしろい場所だとか、たくさんの方がその場所を魅力的なもの、ただし邪魔はしないように使うような方法っていくらでもあり得ると思うんだけど、そういう方向までいかなくて、そっと水だけきれいにする方法って無理だと思うんだよね。

今、言っていることは全部冗談だと思って聞いてほしくて、今の枠を越えてくださいと思っているわけではないけど、もっともっと行ってみないと、今、どうやって使えるかということとはわからないですよ。

ほとんどがものすごい重厚長大な、日本鋼管とか、東京電力とか、東燃とか、日石というところが土地を使っている、東京湾全体でも砂浜の面積って湾全部の面積の中で何%も残っていないわけです。ほぼ全部がカミソリ護岸になってしまう。

今、キャンプしたいのに山奥の林間学校に行きたいと思っている子どもたちなんかいないんですよ。東京湾に船を浮かべて2泊したいと思っている子のほうがはるかに多いんですから。夜景を見ながら、よっぽどドキドキするんですよ。そういう時代になっているのに、ここで考えられているのは、昭和40年代に考えていた林間学校の世界の環境の話をしていて、僕らはノスタルジックにそう思うけど、現実とは全然違っているんじゃないかと思ってしょうがないんです。もっと、ガラッと変わるようなことがどうして出来ないのか。ヨットに乗れって言ったら、少なくとも三浦半島の向こう側に行けと。大島まで行くようなロングなやつで行かなきゃいけない。それはないよという感じなんです。こんなにたくさんいい環境があるのに、やっぱり大きな船には邪魔をしないけど、港湾業務にも邪魔をしないけど、そういうことができる場所はいっぱいあるんだというのを認識してもいいんじゃないかという気がするんです。それが

僕の環境論で、そういうところからお金が入ってくるからそれに見合った何かができると思うんです。

それから、今あったように、港湾地域というのは独特の環境がありますよね。働く人も特定化されているし、港湾ではどんなふうにも規制緩和したってできない。今、僕は規制改革・民間開放会議の中にいますけど、チェーンストア協会からは「何でコンビニがつかれないんだ」とものすごい批判があります。それはルールではなくて、これまでの環境ですよ。いろんな組合の問題とか、そういうことがあるからつくれないんだ、港湾行政ではないと言われているんですけど、だけど、それは何とかすることをしないとあそこに行ってお弁当を食べるのも困るような場所なんですよ。

だから、全体として、今のところ当たらずさわらずよりは、一気に思い切って違うステップというか、21世紀の港湾って違うんですよというふうに来たらいいなというのが、冗談で一言言ってみたかったものですから。

何か枠組みがちょっと違うという感じなんですよね。「市民に優しいみなど」というと、まさにそうかもしれない。ものすごくいい言葉ですよ。ここのレベルの言葉というか、「海に優しい」とか、「都市に優しい」とか、「都市に住んでいる人に優しい」とか、「市民に優しい」というのはものすごくいい言葉で、それはそーっとじゃなくて、ダイレクトにそれにつながるような何かがあるとものすごく共感を得て、みんながあっという間に力になるような気がするんです。今はそういう時代。

9.11のことがあって、テロがあって、今でもまた金網行政で、あっという間に金網ができてしまっていて、入れないところばかりつくっているわけですよ。これは東京だけじゃなくて、名古屋港がすごいということで、私たちの仲間の間ではインターネットでやり合っているんです。これはひどいから見に来いと言われてたりしているんですけど、ああいうのも、多分その地域の倉庫で働いている人たちのパートナーシップで、あんな金網にしたからといって悪いものをチェックしたりって絶対できないんですよ。そういうものではない、もっと技術的なものでチェックができるはずなんですけど、ああいうことをやって、警備保障会社が入ったら整備ができるように示せるというのも、何か方向が違うような。何か全然違うことをしているような感じがしてしょうがないです。

すいません、突然言いたくなってしまったので。何の脈絡もなく話をしてみましたが、全体としてもものすごく、つまり、都民とか市民に近い場所にあるんです。東京港湾は特にそうなので、そんなに近い場所にあって、ほとんど僕にとっては大事なレジャーゾーンです。24時間稼働していて、夜でもあいているすごいラッキーな場所で、夜中自然に触れることができるような場所で、東京で言えば、城南島の人工海浜なんて、7時になったら帰れと言われてしまうところなんです。でも、キャンプ場はものすごく機能していて、ああいふ場所とか、若洲臨海公園のキャンプ場というのはものすごい人気なんですよ。

そういう場所を川崎にもう一つつくろうとされているさっきの絵を見て感動しましたが、そういうこともすごく重要で、もっと当たり前に工業地域だと言われてる重厚長大型の産業にずっと渡されてきていたままになっているのが、産業構造がガラッと変わっているんです。そうすると、鶴見とか川崎とかというのは全く土地の利用の仕方が変わっていて、そこに船なんか走ってないんですよ。石油だってパイプラインで入れているわけだから、何にも航行に影響がない状態なので、そういうところはもっと新しくいろんな人が使えるような環境に持って行って構わないんじゃないかという気もするんです。

これは、言葉づかいとして港湾地域の産業構造が大きく変わっていて、その土地利用が大きく変わっているから、それに見合った形で一番先端のシーショアの部分についても、もっと市民が使えるような環境の計画ができないだろうかということが入ってもらおうとすごくうれしいと思います。

部会長

ありがとうございます。

委員

今、先生のおっしゃった「優しい」という言葉なんです、これが基本理念になっているので、少しこういう話を紹介したいと思うんですが、私が現役のときに、「環境に優しい文化の創造を目指して」という、ちょうどリオ・サミットに行く前のレポートづくりをしたんです。そのときに、新聞記者の方々を含めて「優しい」という言葉を使うようなら記事にもしないぞとずっと言われて

きたんです。「エコ」も「優しい」も使うなど言われたんですが、最後に哲学者の上山春平さん、あの人も委員だったので、「いや、やっぱりこだわろう」とおっしゃったんです。

それはなぜかという、これは皆さんご存じだと思うんですが、「世の中を憂（う）しと恥（やさ）しと思へども 飛び立ちかねつ 鳥にしあらねば」、これは山上憶良の歌なんです、要するに、大和言葉で言えば、「恥（やさ）し」というのは、体がやせるほどに——縮こまるといいますか、恥ずかしいという意味。それをずっとさかのぼっていけば、ある意味で環境というものに自分を照らしてみれば、どういう振る舞いをしているかということが一番初めにあるんだということから始まって、一種の鏡として環境を見ていけばいいんだからということなんです。

そういうふうに、そのところを突き抜けるというふうに言われたのと、もう一つはイノグチクミコさんに言われたんですが、20世紀には豊かさとか、いわゆる力という話だったけど、21世紀は優しさの世代だと。ということは、目標、ターゲットというものがあまりにもあり過ぎて、極大化するという言葉ではなくて、一種のバランスの中に常に置いておくということ。これは、生態系で言えば順応的管理という言葉であらわされているものと同じだと思いますけれども、そういったバランスのとり方というのは非常に知的なゲームになってしまいますとおっしゃったわけです。

その面で、「優しさ」という言葉をここでお使いになっているわけですから、私はそれはそれでいいと思いますが、以降ずっと出てくる文章なり、あるいは考え方の中にその哲学というか理念を全部入れながら言葉をおつくりになったほうがいいと思います。

たまたま環境施策の標準装備化という言葉がありますけど、僕らは装備というところどうも自衛隊の装備のような感じがしてしまうんだけど、どちらかという機械的、もしくは工学的なものかもしれません。そういった言葉とどうマッチングしていくのかということも考えて、多分今回はみんな言葉が単語で置かれているわけですが、これが次のときにはいわゆる文章になっていくという、その文章になっていくときに、さっきの先生のお話も含めてですけど、どういうふうの一つ一つの「優しい」という言葉になっていくかという

ところを慎重にして頂きたいと思います。

もう一点は、さっきから広域的、あるいはいろいろな省庁を越えてというお話がありました。多分水質汚濁という問題一つとっても、実は港湾に水質汚濁の原因があることもありますけれども、それは流域という外から流れてくる汚濁物質に対してどうするか。実は、港湾自体が浄化装置を持っているわけじゃありませんから、これは港湾行政でできるかどうかわからないと思っています。

そのときに、しかしそれをどうするのというときに、港湾のほうが、あるいは海のきれいにしたい側が上流に対して協力を叫ぶということが必要になってくるでしょうし、それから港湾及び海洋というふうに書いてある文章があります。そうしますと、港湾区域ではなくて、港湾区域から外へということも含めての視野はここに入っていると思いますけれども、そういうふうに外から、ある意味で言えば山、川——あるいは都市も含めてかもしれませんが——から港に来るもの、そして港から働きかけるもの、あるいは港から外に出るものに対して、また何かを考えるというところは、文章の中で随分イメージをしながらお書きになって頂きたいと思います。

部会長

どうもありがとうございました。

委員

同じ基本理念のところなんですけれども、環境悪化がどういう影響が出るかというのを遠い先だという認識で考えるのか、もう少し身近な、特に海洋環境というものが及ぼす影響をもう少し、今すぐではないにしても、かなり直近に見るかで随分変わってくると思うんですが、私はこの基本理念の「本来的使命であるという認識に立ち」という、「使命である」というところは非常に気に入ってはいるんですが、では、なぜどう使命なのかというところは、もしこの使命を果たせなければ何がどう悪くなっていくのかということ、やはりもう少し深く考える必要があるのではないかと思います。

たまたま先月に映画を見まして、映画のことですからどこまであれかわかり

ませんが、「デイ・アフター・トゥモロー」という映画で、それは海洋環境が悪化して、水質の変化が及ぼす温度差の中で非常に温暖化、洪水が巻き起こりまして、その洪水の後には寒冷化していくという、多少SF的だという見方もあるんですけども、これはどうもNASAの警告であるということを使う説もありまして、私も最近の台風が春から来るとか、洪水が日本も多いとか、地震が直近もあるとか、ハリケーンがフロリダに来ているとか、いろんな現象なんかを見ていると、あそこまで大層なことはないかもしれませんが、必ずしもまゆつばでもないのかなと思ったりもするんです。

つまり、「海に優しい」、「都市に優しい」、「市民に優しい」という一つの「優しい」という文学的、抽象的な一つの言葉の中で考える背景というのは、もう少し、特に海洋環境の及ぼす影響が遠い未来だという前提の中で、あえて言えば割と暢気に構える言い方なんだろうと思うんですけども、そういうとらえ方がわかりやすいとは思いますが、しかし、片一方のほうで、もう少し科学的に、それこそ最後の環境データの蓄積と技術開発の推進をもっと深めていって、こういった海洋環境というものが気象であるとか、ほかの大気にどういった影響を与えながら、放置すれば将来においてどういう悪影響を及ぼしかねないものなのかというのを、もう少し科学的なところで、いろんな説もあるかもしれませんが、押さえておく必要があると思います。

でないと、先ほども申しましたように、どのレベルまでやらなければならないのかが出てこないと思うんです。優しいという形だとそのほうがいいねということになってきますので、どのレベルまでやらなくちゃいけないのかということをはっきりさせるためには、やはりもうちょっとそここのところを突っ込まないといけないでしょうし、またその費用というか、エコノミーとの共存というか、予算をとるにしてもどのレベルまでやるのかによって随分予算も変わってくると思いますので、この理念のところは、私は科学的要素みたいなものを、今現在の段階でわかっているものを織り込むべきではないかと考えます。

部会長

ありがとうございます。では、次の委員の方をお願いします。

委員

関西は、ヨットは結構やりやすい状況にあって、新西宮ヨットハーバーに船を置いたりしているんですけど、話題になっているのは陸の人から見た環境だと思うんです。ところが海から見た環境はとっても悪いんです。海には出られるんです。でも、そこで楽しめるような環境にはないという現象があって、やっぱりまだまだ工場地帯の中に船がいて、泥船があるという状況なんです。

やはりもう一回、海的环境をほんとうに日本の国の財産として考えるのであれば、港からということだけじゃなくて、やっぱり海から見た風景をもう少し考えていかないといけないんじゃないかと思うんです。

今、埋立地などに緑地とかをいっぱいつくっていらっしゃるんですけど、じゃあ、そこにアクセスできるかという、道路からのアクセスというのが今の問題にはなっていましたけど、ほとんどのところは全く船は泊められない状況です。もちろんヨットハーバーは幾つかありますけれども、そういうのだけじゃなくて、ちょっと係留して、そこにできた緑地を楽しむというふうにはなっていないんですよ。それは今までやっぱりヨットが奢侈品であるというか、非常にぜいたく品的な扱いを受けていたのでそういうことだと思うんですけど、これから考えるときは、やっぱり海をほんとうにみんなが楽しまないとよくはならないという。「優しい」というのがあるわけですけど、これは多分すごく行政的な表現で、市民が表現するんだったら、いかに楽しい場所かということだと思うんです。

私はやっぱり港も一緒だと思うんです。港も最近あまりきれいじゃないというのは、結局は多くのところは工場地帯の延長線上でつくられたままで、人から見られることをほとんど意識されていないからだと思うんです。これからはもう少し開いて行って、見てもらって、逆にそれがほんとうに環境的な価値をちゃんと見出しているのか、みんなに対して不快感を与えないのかということの評価してもらわなければならないと思うんです。

それは、危ないということももちろんあると思うんですけど、閉じたままでは環境はよくなるので、いかに人との関係を近づけていくかということの本気になって考えていかないといけないと思います。陸側からは難しくても、逆にそれが海からだったら結構アクセスができたりして、そうすれば産業観光

みたいな新しい視点もそこで生まれてくると思うんです。今までの状況をただきれいにするというだけじゃなくて、せっかくその環境という考え方を入れることによって、おっしゃったように、新しいいろんなものが生まれてくるという。そうじゃないと、守るだけではやっぱりなかなか評価もされないと思うんです。

せっかく環境ということをはんとうに基本的なところから考えようという政策ならば、コラボレーションの中で新しいものが生みだすことができたなら非常に楽しいものになるし、市民ももちろんそこだったら参加できると思うんです。

今、堺泉北の埋め立ての話なんかも参加させて頂いているんですけど、結局お金はだれが持つんやという話になる。市民は自分たちの山を守ろうとか、海岸線を守ろうということはできるんです。だけど、行政が埋め立ててつくったものを何で守らなきゃいけないんだ、それに対してだれがお金出すんだという話にすぐ戻ってしまうんです。だから、そういうところを一つ一つちゃんと市民にとって楽しさみたいなものをつくっていかないことには参加が継続的になされることというのは非常に難しいんじゃないかと感じます。

今、この財政難ですから、国も地方もどこもお金がないわけで、知恵を絞らないといけないわけですから、せっかく環境というのはみんなが乗っていける一つのテーマなので、ぜひそこはこういう中でも工夫を凝らして入れていければと思います。

部会長

どうもありがとうございます。

ほぼ予定の時間が迫っているんですが、特に次回までに修正して頂く基本理念、あるいは政策の基本的な方向に関連しまして、何か是非ともこれはということがございましたらお願いします。

委員

資料-3の1ページ目のところに大気質とか水質・底質とあるんですが、その中のキーワードの一つで、地形というのをぜひ入れるべきではないかと思います。それは、具体的には砂浜の保全とか、それから生態系に出ていますが干

潟・藻場等ということがありますが、それは先ほどから出ている生物生息場ということもそうであるし、人間がそこを使うという意味の環境でもそうですし、景観ということでもそうですし、やはり「海に優しい」と言ったときに、地形が本来あるべき地形であるということが非常に大事な要素の一つではないかと思うので、この黄色いくくりの一つをもう一つ増やして、地形というのがあっていいのではないかと考えています。それにしたがって、骨子というか、報告書を書くときにもそういったところというのは当然入れるべきではないかということが1点です。

もう1点は、地球温暖化ということが書いてあるので、私たち委員会としては海面上昇のことを忘れてないという意味で、どこかに書いておくべきではないかと思えます。それは、海面上昇が起こるとということと、もう一つはそれに対してどういうふうに対応していくのかという、これはおそらくこの場合は具体的に議論をする場ではないと思えますので、ただそういうことは忘れていませんという意味では、何か入れておくべきではないかと思えます。

以上です。

部会長

ありがとうございました。

ほかにご意見ございませんでしょうか。

委員

骨子案フローの序論のところ、私、少し疑問かなと。(3)なんですが、「港湾環境行政の新たな改革」と書いてありますけれども、そしてその後には「港湾行政のグリーン化」というのは、これはこれでいいと思うんですけども、(3)は「港湾行政の新たな改革」、その一つに環境の問題が加わってくるというふうには考えられないのでしょうか。

いわゆる港湾、環境行政の新たな改革ではなくて、港湾行政の新たな改革であって、それがこういう基本理念で、いわゆる一つの環境問題をそこに充実させるという意味ではないのかなというのが一つと、それから最後の5ページのところですけれども、ハの2番目の丸ですが、「既存港湾施設の老朽化等によっ

て廃止・撤去する場合には、自然に戻すことも含めて検討」と書いてあります。それはそれで結構ですが、結構高度成長期に埋め立てた未利用地、未利用地だからいつか使うかもしれないとおっしゃるかもしれないけれども、そういったものの有効な利用というの、いわゆる自然に戻すことも一つの有効な利用ではないだろうかと思うわけです。

かつて、大井の野鳥公園なんかは、埋め立てたままずっと置いておいて、そこに鳥が来て、半分ずつ野鳥公園にすることにしたと。そういうことから言えば、必ずしも老朽化してもう要らないというものだけを自然に戻すのではなくて、それなりに残っているけれども、自然に戻して共存したほうがいいというものがあれば、このところにそういうことも書いて頂きたいところだと思います。

以上です。

部会長

ありがとうございます。

今のご意見に対して、事務局のほうから何かコメントありますか。

環境整備計画室長

今のご意見に限らず、さまざまなご提案なりご意見を頂戴致しました。中には我々が常々思い悩み、どうすればいいのかということもたくさんございます。次回の第3回の委員会までに、頂戴したご意見を十分踏まえながら文章の修正なり、新しく文章を加えるなり、とりまとめてまいりたいと思います。

また、個別の課題など、委員会の場以外でもいろいろとご意見を賜ることもあろうかと思っておりますので、宜しくお願い致します。

計画課長

すいません、個別な話で申しわけないんですが、追加的に申し上げたいと思うんですが、特に先程委員からご指摘を頂いた点ですが、ご指摘頂いたとおりで思っております。

特に放置艇対策で、運河の使い方ということでお話がございましたけれども、

これは例えばせんだって東京港で水際に立地するレストランが係留施設を設けて、海からレストランに出入りをしたいということを行ったところ、港湾を管理している主体である東京都が「これはだめだ」という話をされて、これは結局運河筋も産業利用だったら結局ずっと許可をしてきているわけです。そういうレストランみたいなところについての利用というのは、非常にネガティブだったということがございまして、これは最終的にはオーケーをされましたけれども、まだまだ根強く、やはり高度成長期に産業優先ということできざまな行政が運営されてきたということが残っております。

また、ご案内かもしれませんが、かつて銀座マリーナというのが浜離宮のそばにございまして、これは不法占用されていたわけですが、結局追い出してしまったわけです。これは非常に惜しいとおっしゃる方も多くて、まさしく銀座から非常に至近の距離にあって使われたマリーナでありましたが、なくなってしまったということがございました。

私ども、こういった運河筋が一番適切かと思いますが、そういう都市部の水際の再構築といいたいでしょうか、再利用といいたいでしょうか、まさしく市民に使って頂くためにどうすればいいかということを考えていると思っておりますので、貴重なご指摘だったと思います。

それから、コンビニの話がございました。これも港湾の24時間フルオープンということを私どもは一方で言っているものですから、具体的にコンビニみたいなものがないのにどうするんだという話が寄せられております。私ども、国のほうとしても禁じているつもりもなく、かつ自治体さんのほうでもそういう意識はなかったようですが、何かよく読むとどうもうまくいかないようになっているというご指摘がございまして、共済組合みたいなところで何とかならないかとか、港湾の管理者の福利厚生施設で何とかならないかみたいな話も出ておりますので、これはやはり空港も含めてコンビニは至るところに立地できるようにしているわけですから、そういった問題もやはり時代の要請に合わせてもう少し柔軟にしていけないと思っております。

最後に、保安対策の金網のご指摘がございました。これも全国で非常に強い不満が出ております。金網がよかったかどうかという問題は確かにございます。条約をそのまま履行しようとする、どうしても金網等出入りチェックが要る

ということではございます。ただ、結果として市民の方々が水辺にアクセスができなくなっているということがございますので、これは港全体としてそういう方々にもちゃんと従来と同じように、あるいは従来以上に水辺にアクセスができるような手だてを講じたいと思っております。引き続きご指導を思っております。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、予定の時間がまいりましたので、本日の部会はこれで終了させていただきますが、今日、委員各位から貴重なご意見をたくさん賜りましたので、ここで再度まとめて繰り返しません、事務局のほうで次回の骨子案提出のときには皆様のご意見を勘案した案としてまとめて頂きたいとお願い申し上げます。

それでは、本日の議事はこれで終了致しましたので、マイクは事務局のほうにお返し致します。宜しくお願いします。

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。委員長からもご指摘がございましたように、本日ご頂戴しました意見を十分に参考にさせて頂いて、次回の中間報告に向けてとりまとめ作業を進めたいと存じます。

次回、第3回の環境部会につきましては、10月下旬ごろを考えてございます。既に皆様方から予定表等を頂いておりますので、これから日程調整を進めさせて頂きたいと存じます。日程が決まり次第、また正式にご連絡をさせていただきます。

以上をもちまして本日の環境部会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

閉 会

