

平成18年7月6日（木）

於：国土交通省11階特別会議室

## 交通政策審議会第18回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会



## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 ただいまより、交通政策審議会第18回港湾分科会を開催いたします。私は、当分科会の事務局を務めております、港湾局総務課長の内波でございます。よろしくお願ひいたします。

まず初めに、佐藤委員がご退任されまして、新たに上村委員がご就任され、本日もご出席いただいております。ご紹介申し上げますとともに、よろしくお願ひいたします。

【委員】 上村でございます。どうぞよろしくお願ひします。

【総務課長】 ありがとうございます。

本日は、委員13名のうち9名の方のご出席を予定しております。また、尾崎委員、白石委員、瀬田委員、平野委員は所用のためご欠席という連絡をいただいております、尾崎委員の欠席に伴いまして、川崎さんにご出席いただいております。

まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は束ねてございますが、議事次第、委員名簿、本日の配席図、それから、次回以降の分科会の日程調整に関します連絡事項をつけてございまして、議事の資料といたしまして、資料1から4まで、綴じたものがございます。資料1には1から2まで、資料2には1から5まで、資料3には1から3までの枝番の資料をつけてございます。以上、お手元の資料は大丈夫でございましょうか。

よろしければ、これで進めたいと思います。

それでは、本日予定しております議事に入ります。今後は、黒田分科会長に司会進行をお願ひいたします。

【分科会長】 それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

議事の1番目でございます。平成18年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について審議を行いたいと思います。事務局から資料のご説明をお願ひいたします。

【民間連携推進室長】 港湾局振興課の植田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、平成18年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）につきましてご説明したいと思います。本件につきましては、岸壁などの公共事業と一体的に整備しております埠頭の整備、並びにその背後地にあります臨海部の土地造成事業の資金調達を円滑にする

ために、港湾整備促進法に基づきまして、会計年度毎にこういった計画を策定し、閣議決定しているものでございます。

資料といたしましては、資料1-1と資料1-2という2種類を用意させていただいております。1-1が、いわゆる閣議決定される基本計画（案）でございまして、1-2がその説明資料となっております。本日は、説明資料で説明させていただければと思っております。

それでは、資料1-2の1ページ、表紙をめくっていただきますと、「港湾整備のしくみ」と書いたペーパーがございまして、最初に、ここで基本計画の対象といたします特定港湾施設整備事業がどういったものなのかを簡単にご紹介させていただきたいと思っております。1ページの図は、港湾を横断的に切った断面図とさせていただければいいですけれども、このうちの青く塗っている部分、防波堤並びに岸壁がございまして、これが公共事業ということで国費を入れて事業をしているところでございまして、岸壁の背後地の赤い部分がございまして、ここの埠頭用地の造成並びにコンテナ等を扱う荷役機械、またコンテナの荷物を荷さばきする上屋といったものを整備するオレンジの部分、港湾機能施設整備事業と言っております。さらに、その背後地の工業用地あるいは物流施設が配置されたりといったところの土地を造成する事業として臨海部土地造成事業ということで、緑色で塗った部分の事業がございまして。

この2つの事業をあわせまして特定港湾施設整備事業と称しており、この事業につきましては、上に「起債事業」と書いておりますけれども、国費を投入して整備する事業ではなくて、港湾管理者が公営企業債を発行いたしまして、自ら資金を調達して事業を行うものでございます。本日の計画は、ここの起債事業にかかる部分について、全国的に今年度実施する事業を取りまとめたものでございます。

2ページ目が、今言った赤い部分と緑色の部分を実際の写真で見たものでございます。右上の写真が千葉中央埠頭で、先ほどの1ページでいうところの埠頭用地に当たるものでございます。右下に船が着いておりますけれども、その横に赤いクレーンがございまして、これがコンテナをおろしたりするガントリークレーンでございまして、その後ろに広大な土地がありますが、コンテナ等を置いておくためのコンテナヤードとして使っている場所でございます。また、建物で、「CFS（上屋）」と書いておりますが、コンテナに荷物を詰めたり、あるいは逆にコンテナの荷物を荷さばきして配送したりする施設でございまして、これらの集合体が埠頭用地の部分でございまして、港湾機能施設整備事業ということで、ここの施設使用料で借りた資金を返済していくといった事業になっております。

下は、岡山の水島港でございますけれども、赤く着色した部分が、埠頭の背後にあります臨海部の土地の埋め立て部分でございます。工業用地とか物流関連の倉庫といった施設が配置されるところでございます。この赤い部分につきましては分譲いたしまして、分譲益で資金を返済していくといった事業スキームとなっております。

3ページからは、今年度の起債事業のポイントでございますが、基本的には岸壁等の公共事業の重点事項と合致した配分となっております。

1つ目は、スーパー中樞港湾ということで、物流改革の推進を進めておりますけれども、そのうちの1つの、大阪港の夢洲と呼ばれているところでございます。「C-12 400m」と書いておりますけれども、現在、ここに公共の岸壁をつくることになっておりまして、背後地の埠頭用地の整備を起債事業で実施するといったものでございます。

4ページ目が、地域の経済再生への支援の事例です。多目的国際ターミナルプロジェクトということで、これは福島県の小名浜港の事例でございますけれども、電力会社の燃料に使用す石炭を扱うための埠頭用地の造成を進めているものでございます。

5ページ目でございます。現在、港湾局におきましては、耐震強化岸壁の整備を促進しております。この写真でいきますと、左側の部分のやや幅の広い、まだふたがかかっておりませんが、コンクリートの網目状のものが見えます。こういった幅の広い耐震強化岸壁を整備し、その背後地の埠頭の整備をあわせて行うものでございます。地震のときには、ここを拠点としてさまざまな緊急物資の輸送を進めるというものでございます。

6ページ目でございます。観光立国への貢献並びに地域再生への取り組みということで、鹿児島港の事例でございますが、旅客ターミナルを整備し、その背後地に文化交流施設の促進を図れるような用地を造成しようといった事業でございます。

ちょっと飛びますけれども、9ページをご覧いただきたいのですが、これらの事業につきまして、今年度、全国の港湾を集計いたしましたものがこの表でございます。平成18年度におきましては、港湾機能施設整備事業、いわゆる埠頭の部分の事業費といたしまして333億6,100万ということで、対前年度比1.09、また、その背後地、臨海部土地造成事業といたしまして225億3,900万ということで、合わせて559億円程度の事業を今回の基本計画で計上したいということでございます。

10ページは、近年の起債事業の動向を示しております。上の青線のグラフは公共事業でございます。公共事業も徐々に予算を削減されまして減少傾向でございますが、それと合わせるように、下の赤並びに緑の起債事業につきましても減少してきている状況でございます。特に臨海部の土地を新たに造成するといったものにつきましては、土地需要等も

昔ほどでないということもありまして、減少傾向にあるということでございます。

11ページでございます。今回の起債事業の配分の状況と岸壁等の公共事業の配分の状況等がどんな関係になっているのかを示したものでございまして、表の一番右側の「港湾整備事業」と書いている部分が公共事業でございます。真ん中の欄の「港湾機能施設整備事業」が起債事業の部分でございまして、基本的に、重点的な項目に対するそれぞれの配分につきましては、ほぼ同じような形で配分がなされていることがおわかりいただけるのかなと思います。

以上が基本計画でございまして、資料1-1のほうは、今説明してまいりました事業費につきまして、それぞれの港と、事業費を計上したものでございます。

最後になりますが、7ページにお戻りいただきまして、今まで説明してきた事業はすべて、最初に申し上げましたように、国費が入ったものではなくて、公営企業債を港湾管理者が発行いたしまして資金を調達することになっております。しかしながら、整備している施設そのものは港湾の根幹的な施設であるため、資金調達に当たりまして政府資金を充当すべく港湾整備促進法が整備されてございまして、これに基づく基本計画を閣議決定することによって政府資金の確保を図っていくのが目的でございます。

右下に、港湾以外の水道とか下水道、ほかの公営事業と比較しておりますけれども、他の公営事業に比べまして、政府資金の充当率は、港湾が非常に高く、基本的に7割から8割ぐらいは政府資金で充当できております。

次の8ページが、手続上の流れでございます。各港湾管理者から要望が上がってきたものを、国土交通省で取りまとめを行いまして、本日の交通政策審議会にお諮りし、その結果を閣議にかけて承認してもらおう。承認してもらいますと、総務省、財務省、郵政公社等に斡旋いたしまして、政府資金の充当をよろしく願いますという流れになります。本日お諮りしておりますのは、この手続でいきますと③並びに④という部分に該当するということでございます。

以上、起債事業に関します説明でございます。よろしくご審議をお願いいたします。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました、平成18年度の特設港湾施設整備事業基本計画（案）につきまして、ご意見、ご質問がございましたらご発言のほど、よろしくお願いいたします。

特にご意見、ご発言ございませんでしょうか。どうぞ。

**【委員】** 18年度計画で、伸び率が大幅に違うのですけれども、これは特別何かある

のですか。9ページの対前年度比が0.77、3.09とか。

【民間連携推進室長】 上屋とか荷役機械、埠頭用地でございますか。荷役機械につきましては、ちょうど18年度に新規で着工するところが数カ所出てまいりまして、その関係で極端に伸びております。基本的には、公共事業自体が1.0よりやや下ぐらいで推移しておりますので、埠頭用地等につきましてはほぼ同じ1ぐらいで推移しているということでございます。荷役機械につきましては、それぞれの港ごとに、荷物の量等によりましてガントリークレーンを新たに設置するタイミングとかが重なる時期がございますので、たまたま18年度は特に荷役機械が伸びたということでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員】 8ページの、港湾整備促進法の概念図のところですが、⑨で「政府等はそれぞれの資金の運用の可能な範囲内において融通するように努めなければならない」という表現になっているのですが、非常に抽象的な表現でもあると思うのですが、これは、融通するように努めて、だめな場合もあるのか。それと、この後に、日本郵政公社民営化に伴い、平成19年から削除されるということですが、この関係と、郵政公社が外れたときには、今度は総務省、財務省だけの資金運用からの融通になるのか。最後に、総務省、財務省以外のところからの資金というのは、これからの促進法の中で考えていくようなことでもあるのかということ、⑨に絡んでもう少し教えていただければと思うのです。

【民間連携推進室長】 促進法上は、いわゆる努力義務規定みたいな形になっておりますけれども、実際のところは、先ほどのグラフでお示しましたように、政府資金が大体7割から8割ぐらい入っております。それ以外に、公営企業金融公庫がございまして、そこからの資金の投入が約15%あります。あと民間資金からが、残り数%から最大10%ぐらいということですが、実際問題といたしまして、政府資金がだめですということで、やむなく公庫並びに民間から借りているといった事態は起こっていないと聞いております。民間から借りているのは、港湾管理者と地元の民間金融機関との関係において、政府資金と同等の条件で借りられる場合はそういったところから借りているということであり、規定上は努力義務規定ですが、実態として準備できなかったということで困っているということは、今のところは起こっていないと聞いております。

それと、今後の政策金融等の見直しの話についてでございますけれども、その中におきましても、政策資金縮小の方向ということでございますが、国際競争力に資するものに関

しては引き続き政府資金の対象にしていくということもございますので、当然、港湾につきましては国際競争力の要であると理解しておりまして、そういったところから、従前どおり政府資金の確保をお願いしてまいりたいと考えております。

【委員】 もう一つだけ。運用利率は、政府の場合はどれぐらいになるのですか。

【民間連携推進室長】 利率につきましては、昨年までは非常に安くて、1%台であったのですが、今年の5月になりましてやや上がり、政府資金は2.2%の金利となっております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

もしないようでしたら、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申。平成18年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）については、適当である。という答申でよろしゅうございましょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議はないようですので、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

それでは、次の議題でございますが、我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方について、事務局から資料のご説明をお願いいたしたいと思っております。

【企画調査室長】 港湾局の計画課企画調査室長をしております高橋です。よろしくお願ひします。

お手元の資料の番号で申し上げますと、「2-1」と書いたものからご説明したいと思っております。本港湾分科会に新たに諮問されました内容について、ご説明したいと思っております。資料2-1を1枚めくっていただきますと、今般、諮問ということで、我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方ということで、ご審議をお願いしたいと思っております。

諮問の内容、諮問理由についてご説明いたします。次のページを見ていただきますと、別紙ということで、諮問理由をつけております。読み上げさせていただきます。

「近年、我が国を取り巻く貿易構造は大きく変化しており、特に、中国をはじめとするアジア地域の経済成長は著しく、世界における生産拠点、また市場としてさらに発展することが見込まれる。今後、我が国とアジア地域の経済交流はますます拡大し、アジア域内物流が準国内物流化する中で、相互依存関係が深まることが予想される。



こうした情勢に対応するため、港湾政策においては、我が国港湾の国際競争力を強化しつつ、スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現が求められている。

一方、近年の景気回復等に伴う産業立地の国内回帰、物流の高度化等に対応した臨海部空間の効果的かつ効率的な活用も求められている。

以上の認識を踏まえ、日本経済の活性化とより豊かな国民生活の実現に向けて、今後の港湾の整備、管理及び運営のあり方について取りまとめることとしたく、貴審議会に諮問するものである」。

次のページを見ていただきますと、交通政策審議会より当港湾分科会に付託されておりますので、この諮問についてご審議をお願いしたいと考えております。

では、次に内容について、資料2-2以降でご説明いたします。まず、資料2-2の1ページ目をご覧くださいませでしょうか。「港湾の長期政策の検討について」ということで、1枚にまとめております。港湾の長期政策の中では、大きく柱を4つ立てておりまして、左側に書かれている、物流・産業、防災、港湾環境、整備・維持管理システム、この4つになっております。

このうち下の3つにつきましては、昨年、いずれも交通政策審議会において答申をいただいております。例えば防災につきましては、地震に強い港湾のあり方ということで、災害復旧、被災地域における物流拠点、津波災害といったことについて、昨年3月22日に答申をいただいております。

また、下から2番目の港湾環境につきましては、今後の港湾環境政策の基本的な方向についてということで、同様に昨年3月に、自然環境の保全、再生、創出とか環境問題への対応といったものを、まとめて答申をいただいているところです。

また、一番下になりますが、整備・維持管理システムということで、これも昨年12月に、例えば技術基準の性能規定化等ということで、それに対応したシステムの整備といったことで答申をいただいております。

このうち、例えば最後の、技術基準の性能規定化等につきましては、今年の5月17日に海上物流基盤強化法ということで法律を公布させていただいております、その中で手当てしているものです。

こういった4つの柱のうち、残りましたのが一番上の物流・産業の部分で、今般これにつきまして、中心にご審議していただいて、港湾の長期政策を取りまとめていきたいと考えているものです。これについては、どういう視点があるかといいますと、上の黄色い箱

の中に、主な視点ということで4つ掲げております。

1つは、スーパー中枢港湾政策の充実・深化ということで、平成22年を目標に、スーパー中枢港湾政策を進めているところですが、これについて、さらに充実・深化するための施策についてご審議していただきたいと考えているものです。

また、2番目につきましては、東アジア地域、特に中国を中心としてかなり大きな経済の変化が見られるということで、アジア経済の一体化をにらんで、スピーディーでシームレスな物流ネットワークを実現していこうということで、例えば高速国際間輸送サービスということで、中国や韓国にRORO船なりフェリーの輸送がかなり活発化しているとか、または中国を中心としてホットデリバリーサービスというものが出てきております。そういったものをにらんで、今後の政策についてご審議願いたいと考えているものです。

3番目は、我が国の基幹産業、総重量で見ますと貨物の8割をバルク貨物が占めているということで、そういった貨物に注目して、今後の施策についてご審議をお願いしたいと考えているものです。特に最近は、リサイクル関係のバルク貨物というものが出てきたり、また中国経済等の影響もあり、船舶がかなり大型化してきております。そういったものに対応して、どのように整備を進めていくのか、このあたりについてご審議をお願いしたいと考えているものです。

4番目は、臨海部の土地利用のあり方についてです。国際水平分業や、生産拠点等が海外から国内に回帰するような動きが最近出てきております。そういったものに合わせて臨海部の土地のあり方、今後どのように施策を展開したらいいのか、ご審議をお願いしたいと考えているものです。

次のページを見ていただきますと、検討スケジュールということでまとめております。「港湾の長期政策の検討スケジュール（案）」ということで、本日、諮問を受けていただきまして、これについて、来年の6月ごろに中間報告をまとめ、さらに20年の冒頭に、港湾の長期政策を取りまとめていくということで考えているものです。

また、交通政策審議会と社会資本整備審議会の合同の計画部会のほうで重点計画の取りまとめが行われております。最終的には平成20年をめどに閣議決定となっておりますが、こちらのほうに必要な部分については適宜反映するというように考えております。

なお、事前に先生方にご説明に伺った際には、重点計画に向けて港湾の政策をまとめるというようにもお話をいたしました。港湾の政策については、重点計画だけではなくて、もっと幅広い意見もいろいろいただいた方がいいだろうということもあわせて、重点計画だけではなく広くご意見を頂き、またご審議をお願いできればと考えております。

資料2-3に、今回の諮問に至りました背景についてまとめておりますので、ご説明いたします。資料2-3「港湾行政をめぐる現状について」を見ていただければと思いますが、1ページは、世界の海上コンテナの荷動量をまとめたものです。世界の中で、アジアを中心として、例えばアジア-欧州、アジア域内、アジア-北米のそれぞれで、かなりコンテナの荷動量が伸びているということをまとめております。

2ページを見ていただきますと、アジアの港湾におけるコンテナ取扱貨物量を歴年で見たと推移を表しております。これを見ましても、アジアの港湾の取扱量が非常に伸びていると言えると思います。

3ページを見ていただきますと、コンテナターミナルを、諸外国と比べた場合はどうかということで比較したものになっております。右下に横浜港を入れておりますが、同様のスケールで表しますと、日本の横浜港は非常にコンテナターミナルの規模が小さい。面積が小さい。それに比べて諸外国はかなり大きいというのが分かると思います。

こういったコンテナターミナルがかなり小さいという状況下で、国際競争力をどう確保していくかということで、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進しているところです。それにつきましてまとめたものが、4ページになります。例えばこの中で新しい政策としては、下の方に「埠頭公社改革」「法律改正〔H18～〕」と書いてありますが、今般の海上物流基盤強化法の中で、埠頭公社の民営化等も法律的な措置をしているところです。それ以外にも、鉄道積替施設等、またロジスティクスハブ等といったところについても、法律改正を含め予算措置をしているところです。

5ページを見ていただきますと、スーパー中枢港湾として指定を受けているもののロードマップを示しているものです。平成22年の目標に向けて、ここにあるような、オペレーターの設立、さらに認定・運営を開始していきたいということをまとめているものです。

6ページは、ちょっと視点を変えまして、中国貿易についてまとめたものです。日本と中国との貿易量で見ますと、左側の丸グラフを見ていただきますとお分かり頂けるように、2004年から2年連続して米国を抜いている。中国と香港を合わせますと20.4%になりますので、今、日本の貿易のナンバーワンの取扱国は中国、香港になるというものです。6ページのグラフは、それを歴年で表したものになります。

中国貿易の増えている背景としまして、我が国の製造業等が中国へ進出して、主要部材等を中国に輸出する、さらにその最終製品を日本に輸入するという動きが出てきております。そういったものをまとめましたのが7ページで、上のほうに箱が2つありますが、1つは、現地法人の数を製造業で見た場合、1.4倍に伸びておりますし、輸出額で見ても2

倍以上に伸びている状況になっております。

8ページを見ていただきますと、中国・韓国との間に新たな物流形態、物流システムが現れているものをまとめているものです。特に中国については、港に到着したら即日引き渡すサービスである、ホットデリバリーサービスの利用が進んでいるというもの、それから中国、韓国については、国際フェリー、国際RORO航路を利用して、そのまま高速で国際一貫輸送が行われているという事例を表しているものです。

9ページは、バルク貨物の状況についてまとめているものです。近年は、新しいバルク貨物ということで、鉄くずとか古紙といったリサイクル関係の貨物が現れてきております。また、こういったものを取り扱うニーズもかなり出てきております。下の方を見ていただきますと、世界のバルクキャリアの船型の動向を表しておりますが、輸送効率を高めるために、貨物船についても大型化されてきている状況になっております。

10ページをご覧くださいと、臨海部の土地の動向についてまとめたものです。右上の箱を見ていただきますと、生産業が国内シフトしているのが顕著になってきているということが見られます。これは、近年の景気回復とか、産業自体が外国から日本に戻ってきていることがありますが、その結果、臨海部でまとまった大きさの土地を利用したいという企業が増えてきております。

11ページを見ていただきますと、国内の産業立地動向をまとめたものになっております。左上を見ていただきますと、2002年、3年、4年ということで新規工場の立地件数をまとめたものですが、かなり増えております。また、ブロックごとに見ますと、棒グラフで表したようになりますが、例えば右のほうを見ていただきますと、下が東海地域で、かなり伸びておりまして、右の方では、南東北もかなり大きな伸びを示しております。

そこで、12ページを見ていただきますと、臨海部の土地流動化について、どういう変化が起こっているかをまとめたものになっております。左上を見ていただきますと、土地市場がかなり変わってきているということで、景気回復等があつて土地を利用したい。ただ利用については、所有一辺倒から、賃貸・借地をしたいということで、そういった企業が非常に増えてきております。その結果、臨海部の土地についても、所有と利用を分離していくべきだろうと考えているものです。

以上が現状についてですが、一方、政府関係でもいろいろな動きがございます。それにつきまして、資料2-4にまとめております。「港湾行政を取り巻く状況について」ということで、1ページに、総合物流施策大綱について、これは昨年11月に閣議決定したものです。この中では大きく3つ出ております。1つは、東アジア域内の物流を準国内物

流ととらえて国際競争力をつけていく必要があるというのですが、一方、京都議定書等の環境問題、それからテロを契機としたセキュリティ対策といったものも同時に行っていく必要があるということで、効率的な物流システムを目指すべきであるということでまとめられております。

2ページは、経済成長戦略大綱についてまとめたものです。これは、今年の6月に経済財政諮問会議が開かれておりまして、その中で議論されております。この中では、主に、一番上の「第1. 国際競争力の強化」ということで、我が国の国際競争力の強化をするためにいろいろな提案がされております。1つは、「ハード・ソフトの物流インフラを、官民がスピード感をもって戦略的・重点的に整備する」という中で、「アジアワイドのシームレスな物流圏」ということで、例えばここにありますような、アジア地域における電子タグを利用促進しよう、また、輸入手続の標準化・電子化を進めよう、さらに、広域物流ルートの整備といったことが出ておりまして、官民挙げて国際物流競争力パートナーシップを構築しようということをおっしゃっております。

このあたりは、アジア地域の経済統合を念頭に置いて今後の施策を展開していこうということでもまとめられているものです。

その他、地域・中小企業の活性化、それから、生産性向上のための5つの制度インフラということで、ヒト、モノ、カネ、ワザ、チエの中のモノの部分については、スパ中政策とか、ここにありますようなロジスティクス、ITSの活用といったものが中に入っております。

次の3ページにつきましては、特別会計の統合に向けてということで、行政改革の一環として進められているものについてまとめているものです。箱が3つありますが、それぞれ、財政制度審議会、行政改革の重要方針を受けて、今年の6月2日に、一番下に書かれている行政改革推進法が通っております。道路整備、治水特会、港湾整備、空港整備、都市開発資金融通の5つの特別会計について、20年度までに統合するという動きがございます。

次の4ページを見ていただきますと、経済財政運営と構造改革に関する基本方針ということで、骨太の方針になります。例えば上の「第2章」と書いた部分については、経済成長戦略大綱を推進する。一方で、「第3章」と書いてありますのは、歳出・歳入一体改革を含めて、こういったことにも取り組むということで書かれているものです。

こういった政府の状況も踏まえながら、ご審議をお願いしたいと思っております。

なお、一番最後に、資料2-5ということで1枚紙をつけておりますので、こちらをご

覧いただきたいのですが、この諮問についての審議体制とスケジュールについてです。

審議に当たりまして、当分科会の委員の方々に、さらにITとか品質管理、政策金融、流通とかマスコミなどの新たな委員の方に入っていて、ご審議をお願いしたいと思っております。また、その中で、製造業とか流通業などの事業者の方からもヒアリングを考えております。今、内々に打診しておりますが、新たな委員の方、それからヒアリング予定の方については、分科会長の方に、一任していただければと考えております。

また、検討のスケジュールにつきましては、本日の諮問の後、9月に実質的な第1回の審議をお願いしたいと考えておまして、その後、必要に応じて開催して、来年の前半に中間報告、さらに同年度中に答申をお願いしたいと考えております。

説明は以上です。よろしく申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいま資料2-2から2-5まで、ご説明いただきましたが、これに関連しましてご意見等を賜りたいと思います。ご質問等も併せまして、ありましたらご発言をお願いしたいと思います。

【委員】 資料2-2の1ページを拝見しておまして、この諮問と答申の位置づけに関して確認させていただきたいのですけれども、物流・産業、防災、環境、整備・維持管理システムという4つの項目が挙がっておりますけれども、タイトルだけ見ますと、黄色で囲っていただいた、今回の「今後の港湾政策のあり方」というのは、残り3つ以外のもは全部含んでいるという理解のようにも見えるのですが、もちろん視点は4つ、限定されておりますけれども、概念的には、下の3つを除いたすべてを、黄色の「今後の港湾政策のあり方」でくくっておられるのかどうか。それが質問でございます。

逆に言えば、仮にこの4つを並べていくのであれば、タイトルのつけ方をもう少し何とかならないのかなという感じがしておまして、それはすなわち、今回の諮問の題名としては、国際競争力の強化という目的に着目したものです。それに対して、これまでに出された防災等は、地震とか環境、港湾施設といった形で分野がはっきり限定されているんですけれども、今回の黄色の枠の諮問というのは、国際競争力の強化という目的に着目した港湾政策すべてだというふうに読めなくもないですが、その辺を確認させていただきたいと思っております。

それから、もう一つの確認ですが、先ほどのお話ですと、社会資本の重点計画に関するもの以外についても幅広くというお話でしたが、例えばこの審議会でも議論になっております、港湾の開発に関する基本方針といったものにも影響があるのかどうか。場合によっ

ではその基本方針を修正するような話になるのかどうか。

その2点を確認させていただきたいと思います。

**【企画調査室長】** まず、1点目につきましては、今回の審議のテーマにつきましては、ここにありますような物流・産業を中心に考えております。したがって、特に国際競争力の強化を図る観点から、いろいろご審議をお願いしたいと考えておりますが、その中には、例えば防災とか環境、維持管理といったことにもかかわる部分も出てくるかと考えております。その部分については当然、中に含めてご審議していただければと考えておりますし、それから下の3つについては、特にテーマを絞って、その部分については方針を出しておりますけれども、国際競争力という観点から見ると、また違う角度から見るということになりますので、その点については、当分科会の中でご審議させていただきたいと考えております。

また、次の2ページに書いております重点計画につきまして、現在は平成15年10月にまとめたものになっておりますけれども、そういった内容だけではなくて、いろいろな角度のものもあるということで、ご審議をお願いしたいと考えております。そういった中では、先ほどの開発に対しての基本方針等についても関係する議論があると思いますので、そこは自由にご議論していただければと考えております。

**【計画課長】** 今申し上げたとおりですが、最初の方のご質問でありました、物流・産業ということにくっつけた今回の審議事項としては、基本的には防災、港湾環境、整備・維持管理システム以外のものはすべて含まれるということでございまして、今申し上げたのは、防災以下の3つの項目であっても、国際競争力ということで関連する部分があれば、もちろん触れていただいて結構ですと申し上げたかったということでもあります。

**【委員】** ありがとうございます。

**【分科会長】** よろしいでしょうか。ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

**【委員】** 資料2-3の11ページですけれども、これは産業の立地動向をあらわしているのですが、貨物の動きとは別ですけれども、今後、こういう立地動向から見て、SPA中以外の地方港湾なり、地方の重要港湾も伸びていくということで解釈して、先読みかもしれませんが、よろしいのかなという気がして、質問させていただきます。

**【企画調査室長】** 11ページの「国内の産業立地動向」につきましては、今こういうデータが出てきておりますけれども、これに伴って実際に貨物の動きがどうなるかということは、実はあまりはつきり捉えられていない状況にあります。ただ、いずれにしても製造業が立地すれば、それに伴って物流が発生するというのは十分考えられることですので、

その点、現在進めています港湾局の政策にも、今後いろいろと影響はあると思っています。また、これ自体によって土地に対する需要がかなり変化してきておりますので、臨海部の土地政策を今後どのように進めるかについてもまた変化があるのではないかと推測しております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

【委員】 2-4の2ページ、「「経済成長戦略大綱」について」の中の「第1. 国際競争力の強化」で、競争力の強化についてすばらしい構想が書いてあるのですが、「官民挙げての「国際物流競争力パートナーシップ」を構築する」ということですが、これが一番大事だろうと私も思うのです。身近なところで、例えば通関業務などは国交省と財務省が関係してきますね。そういったものが今以上にきちとなされるのですか。それとも、それはもう十分期待できるので、こういった大きな方針が出れば大丈夫だということでしょうか。

ちょっと変な質問で申しわけないですけども、実務サイドから見ると、こういうこともお願いしておきたい気もしますものですから、要望した次第です。

【企画調査室長】 これにつきましては、2ページに3つばかり挙げておりますが、アジア地域の経済がEUのように一体化するだろうというのを前提に置いて、かなり議論されております。そういった中で、ワーキンググループがそれぞれ、ここにある3つに加えて、さらに人材育成という面も含めて、4つ立ち上がろうとしておりまして、国土交通省の港湾局のほうでも、そういった中に参画して議論を進めようとしているところです。

この点につきまして、例えばアジア地域内の輸出入手続等も標準化なり電子化をどんどん進めていくべきではないかという議論もされておりますし、さらに、ここにありますような電子タグの利用促進ということで、この点についても、アジア域内での実証モデル事業をやって、実際にどのようなようになるのか、進めていこうという動きも出てきております。

したがって、その点については、今年度内にロードマップを作成して、具体的に進めていこうということで、今、他省庁等も含めて進めておりますので、次回以降にご報告できると思っています。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 ほかに。どうぞ、お願いします。

【委員】 今のご発言に関連してですが、諮問理由の下から3行目から一つのパラグラ



フになっているわけですが、「以上の認識を踏まえ」云々と書いてあって、下から2行目に、「今後の港湾の整備、管理及び運営のあり方」と書いていますね。私は、この「管理及び運営のあり方」というところにある種の関心を持っているのですが、今回のテーマが、国際競争力強化という一つの大事な目的を掲げているわけなので、そういう観点から、管理及び運営のあり方に一つのメスを入れようということだと僕は理解したいわけです。そういうことから、よく言われる港湾の管理、運営につけ加えて、あるいは、先ほど委員が言われた、手続とかそういったシームレスの方からメスを入れられるのだらうと、このように理解して諮問書を読んでいたのですが、そういうことでよろしいでしょうか。

【企画調査室長】 「港湾の整備、管理及び運営のあり方」と書いておりますが、幅広く、国際競争力のためには、ここに関係すること以外でも、先ほどのようなこともご審議していただければと考えています。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 他にご意見、ご質問ございませんでしょうか。

【委員】 経済成長戦略大綱のことなので、港湾局の話ではないですが、基本的に、我が国の国際競争力と言ったときに、日本産業の競争力と地域の競争力は別ものですね。通産省時代にそれを全く合体して議論しておられたのが、数年前から、直接投資を受け入れる競争力というコンセプトを白書の中でも書かれているのですが、これを見ていますと、再び「産業競争力を支える」云々となるわけですね。少なくともアメリカとかヨーロッパが、80年代にすごい不況のときに、そこを割り切って、どこの企業でも来てくれて雇用を生み、所得を生んだら、それは良いことだという風に変わったと私自身は理解しているのですが、日本はそのところをあいまいにしたまま来ていて、それがいろいろなことをやっても、どうもあまりクリアにならない一つの理由かなという気がいたします。それが1点です。

どうということかという、例えば経済成長戦略大綱をそのまま受けるというのではなくて、港湾のいろいろな用地も、当然のことながら海外のいろいろな人たちが来ても良いし、特に重厚長大型の施設を海外の資本と一緒にやっていくなどという話は、鉄鋼業界の大きな話と別に、航路毎とかいろいろな産業毎に起こり得る余地はあるけれども、必ずしもそういうことを後押しするような政策をとっていなかったような気がしています。国土形成計画とか全総のときにも、一生懸命そういうことを申し上げるのですが、なかなかすっきりしなくて、海外の資本が来たら国内の競争相手は困るという話がすぐ出てきてし

まう。そこをすっきりしないと、本気でこの国の地域競争力は強くないのではないかなど、こんなことを思っただけの1点でございます。

もう1点は、これも何度か申し上げていることですが、港の用地について、船で来たものだけを相手にするという話は何とかやめたほうがいいのではないかと。トラックで来ようが飛行機で来ようが、物流拠点としての意味合いが非常に強い、例えば羽田の貨物用地は、新たに国際線のところができると思いますが、夜中が開放されたときにあんな用地で足りるとはだれも思っていないと思うのです。そうすると当然、隣接する川崎港の用地とか、神奈川口の用地が非常に大きな財産になるはずで、それを船と割り切った途端に非常に戦略が狭くなってしまうのではないかなど、こんなことを気にしています。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。先生のご指摘について、事務局の方から何かございますか。

【企画調査室長】 最初の方の、産業の競争力と地域の競争力ということですが、1つは、今、私どもが進めていますスーパー中枢港湾政策は、貨物に注目しておりますので、日本発着の貨物がいかにローコストでスピーディーに運ばれるかという観点でやっているものです。そういった意味では、地域の競争力にもつながるものかなということでも今回もまとめておりますが、今回の方針の中では、産業がスムーズにあって、さらに物流がうまくいくのを前提にしておりますけれども、結果的には地域の振興にもつながるのではないかとこの観点で進めているものです。この点については、今後のご議論をお願いしたいと考えています。

2点目の、土地の問題についてですが、臨海部に立地する企業は、船で来る貨物を想定して立地希望を出しているとは限りませんので、当然、陸上の貨物等もあって、結果的に臨海部に立地したいという動向もあると思っております。例えば港湾貨物を直接扱う企業でなくても、それを加工したものを受けるというような関連している企業もあり得ますので、そこは幅広くとらえたいと考えています。

【振興課長】 振興課長でございます。今の2点目の話ですけれども、室長がお答えしたとおりですが、当然、港湾の用途だけではなくて、都市のバックヤードといった意味からも、用地は提供できるような形になっておりますが、予算制度とかを含めまして、港湾、海上物流を主体にした制度になっておりますので、そういう機能を政策的に港に誘導するというシステムは弱いのではないかと考えております。そういったことも含めて、この中でいろいろご議論いただければと考えているところでございます。追加でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。国土交通省の中の国際物流施策推進本部も、必

ずしも船のカーゴだけを相手にしていなくて、エアカーゴも含めて、もう少し総合的な国際戦略という視点で推進しておられますので、ここで議論する中身は、先ほど先生がご指摘されましたように、広い視野からご議論いただいて、その中で港湾政策として何が具現化できるかという着地場所を見つけていきたいと思っておりますので、そういう視点のご議論をお願いいたしたいと思っております。

ほかに、どうぞ。

【委員】 先ほど委員がおっしゃった国際物流競争力パートナーシップは、経済財政諮問会議で言われている国際物流競争力パートナーシップ会議のことですね。括弧書きに、資料でいいますと2-4の4ページの1番は、今、国土交通省と経済産業省でそういう会議をつくるというご計画があるやに聞いております。多分そのことだろうと思うのですが、この国際物流競争力パートナーシップ会議に、ぜひ国交省と経産省プラス、やはり財務省が入らないと、本当に国際競争力を持った形で港湾政策を進められないと思っております。財務省でも先日、田中直毅先生が中心になってとりまとまれた報告書も出ておりましたが、やはりまだ実体をもう少ししっかりと踏まえて、政策を練る必要があるというふうに、それを読んで思いました。

この問題は、日数、リードタイムをいかに短くするか、コストをいかに下げていくかというのは、特別トン税だけではなくて、船会社に対する課税の仕方とか、いろいろな税金のことも絡んできます。ぜひ財務省も含んだ総合的なものにしていただきたい。それから、国際物流競争力パートナーシップ会議と港湾分科会のやりとりもぜひ密にさせていただきたいと要望いたします。

もう1点ですけれども、資料2-2の1ページに、「地震に強い港湾のあり方」、「防災」というふうになって、平成17年に答申もしていらっしゃるのですが、これからも引き続きやっていかなければいけないところがあると思うのです。昨日から、例の北朝鮮のミサイルで海上はかなり緊張の度合いが高く、特に日本海などは緊張していると思うので、ここで「防衛」とは書けないけれども、あくまで「防災」というふうにしか、表ではなかなか打ち出しにくいだろうと思うのですけれども、裏コンセプトというのはおかしいですが、実際には防災、地震といいながら、防衛というところにもらみながら、やはり緊急事態ということについて、いろいろな形で考えていかなければならないと思っております。

また、こういったことが勃発しますと、当然、物流・産業にも綿密にかかわってまいりますので、この4つが相互に関連していく、それぞれのジャンルがそれぞれに進むところと、それぞれのジャンルが個々に相関関係で関連し合うところもあわせて、これからの審

議の事項に加えていただきたいと要望いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

特に前半のことについては、事務局の方から何かございますでしょうか。

【企画調査室長】 パートナーシップについては、まだ正式には名称が確定しておりませんので、会議という名前がつくのか、別の名前がつくのか、今は調整段階になっております。ただ、どこの省庁が入ってするのかということになりますと、経済成長、国際競争力という観点からいけば財務省も当然関連してきますので、事務局のほうは経産省がやっておりますが、今いろいろなところに声をかけて、これからメンバーも決まって形が確定すると考えています。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

本日を契機として、先ほどのスケジュール表でご説明いただきましたように、今後この中身を次第に詰めていって、港湾の長期政策を確立したいということでございます。本件に関連しましては、先ほどご説明がございましたように、委員の追加あるいは関係する事業者等からのヒアリングも予定されているということでございますので、ただいまいただきましたご意見も参考にしながら、次回の分科会でさらに詰めた議論をさせていただきたいと思っております。

一応そういうことで、議事②については今後の課題として詰めさせていただきたいということで、終了させていただきたいと思っております。

それでは、審議事項の③で、港湾計画についての審議に移りたいと思っております。本日は、改訂の案件が2件ございます。一部変更の案件が1件でございます。関係者の方々が着席されるまで、少しお待ちいただきたいと思います。

(関係者入室・着席)

【分科会長】 それでは再開したいと思います。

まず、酒田港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官をしております古市でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、酒田港の計画についてご審議いただきますが、それに先立ちまして、関係者の皆さんをご紹介しますと思います。

まず東北地方整備局から、成瀬副局長、赤司港湾空港部長、浅輪酒田港湾事務所長、正岡港湾計画課長でございます。

それから、港湾管理者であります山形県にお越しいただいております、池田土木部長で

ございます。それから、鈴木交通政策課空港港湾室長でございます。

それでは、お手元の資料3-1を中心にご説明したいと思います。左手の奥のスクリーンにも同じものが出ておりますので、ご参考にしていただければと思います。

まず、表紙をご覧いただきたいと思いますが、酒田港は山形県にございまして、最上川の河口に位置しております。古くは北前船の西回り航路の寄港地として栄えてまいりまして、昭和26年に重要港湾に、最近では平成15年にリサイクルポートという位置づけをいただいております。化学薬品あるいは石油製品、木材加工の関係の企業が立地し、さらに火力発電所が立地してございまして、山形県の電力需要の半分を超える部分を供給していると聞いております。また、さまざまな航路で申しますと、中国の黒龍江省との間で、不定期でございますけれども東方水上シルクロードという航路が開かれ、また平成7年に、韓国の釜山港との間で国際定期コンテナ航路が開通しております。

1ページおめくりいただきまして、酒田港の港湾計画の方針でございます。大きく4つ、物流、交流・環境、そして安全という機能の中で、合わせて6つの方針をお示ししております。この6つの方針にそれぞれ基づきまして、計画の個別の部分をご紹介したいと思います。

3ページの物流機能でございますけれども、貨物特性に対応した効率的な輸送を確保するという点でございます。こちらの写真に示しておりますのは、外港地区から北港地区にかけてのところでございますけれども、最初に少しお話ししましたが、リサイクルポートの指定を受けておりますこちらでは、石炭火力発電所で出ます石炭灰、脱硫装置で使う石灰石、あるいは、写真に出ておりますけれども、木材加工から出てくる木くずなど、リサイクル関係の貨物の出入りが最近増えてきているところでございます。

もう一つは、写真右上にRORO船が写っておりますが、近年、モーダルシフトの進展もありまして、日本海側では、北海道の苫小牧、小樽から、秋田、新潟、敦賀、舞鶴と航路が結ばれております。現在のところ、酒田にはまだ航路がありませんけれども、道路網の整備の進展に伴いまして、将来、寄港の可能性が出てきているということで、RORO関係を今回の計画の中に位置づけております。

この2つにつきましては、写真の右下に赤く四角で囲っておりますように、宮海埠頭6号岸壁がリサイクル関係、宮海埠頭7号岸壁はRORO関係のバースとして、今回新たに計画を位置付けております。

それから、表紙にちょっと出ておりました写真で、白い粉体の山が埠頭に写っておりますけれども、工業原料に当たる原塩を輸入しております。あるいは穀物についても、実は

大型船がなかなか入れないということで別の港から2次輸送しているところでありまして、そういうものに対応するために、図の中で左側になりますけれども、高砂埠頭1号岸壁で、大型船に対応してダイレクト輸送がそれぞれできるようにということを、今回の位置付けに入れております。

4ページ、同じ物流機能ですけれども、港の静穏度の確保という観点でございます。こちらでは、右下の表にありますように、荷役障害とかロープの切断、あるいは入出港の障害が起こっております。特に長周期波の問題でロープの切断などがあったり、写真の中で、第二北防波堤のちょうど真ん中辺が切れておりますが、長い防波堤ですので、船通しというところで防波堤をあけております。そこから入ってくるうねりなどで入港、出港が障害を受けることが現在起こっております。そういうことに対応するために、写真の中でいいますと左側、第二北防波堤、南防波堤の青で示している部分は、既定計画でも定めておりますけれども、防波堤の延伸を改めて位置づけております。

それから、船通し部から入ってくるうねりに対する対策として、第二北防波堤ハネ部を150メートルほど延伸することを今回位置づけております。特にこのような静穏度の確保というのは、コンテナ船とかRORO船のような定期船の定時性を保つためにも、非常に重要な機能になっております。

5ページでございますが、物流機能の中でも、臨港交通体系の強化ということでございます。2ページ前にもご紹介しました、北港地区の、リサイクル関係の貨物を扱う、あるいはROROに対応する岸壁のところでございますが、内部の道路を、赤の線で示しましたように、少し内陸側に移設するような形で今回、道路網を計画し直しております。特にここは遊休地もございますので、新しい企業の立地を促進することも含めて、道路をつかえる計画にいたしております。

次の6ページをご覧くださいと思います。交流・環境という機能で、親水空間の確保ということでございます。多くの緑地を今回も位置付けておりますが、特に赤い丸で囲んだ部分が、今回の新たな計画での位置付けになります。ちょうど真ん中辺でございます外港緑地(1)、古湊埠頭緑地、宮海埠頭緑地、これらについては、後でまたご紹介しますが、耐震強化岸壁に隣接したところに位置付けて、いざというときの物資補給、あるいはオープンスペースで活用することを考えております。

それから、左側の本港地区、最上川の河口部に当たるところでございますが、こちらについても緑地を位置付けております。特に、左下の赤い点線で囲っておりますところを「良好な景観を形成する区域」という位置付けにいたしております。この地域からは、日本海

側に40キロほど離れたところに飛島という離島がございます、そこへの定期航路が出ているところで、旅客船ターミナルを中心ににぎわいが見られるところでございますので、それを中心に良好な景観を形成する区域ということで、特にここの地域を指定するものがございます。

7ページで、機能は安全についてでございます。小型船だまりの確保でございますけれども、真ん中の下の写真にありますように、港湾、漁港、あるいは河川も含めて、山形県内にまだ300隻以上の放置艇があるとされておりまして、それらの受け入れ先としての小型船だまりを今回も計画しておりますが、特に、左側に赤い丸で囲んでおります袖岡船だまりを小型船の収容できる場所にしたいと考えています。現在ここは作業船等が入っておりますので、図面の右側の北港地区に作業船を集約していく方向でございます。

最後の8ページでございますが、同じ安全の機能のうち、防災機能の拡充でございます。先ほども申し上げましたが、耐震強化岸壁について位置づけるものがございます。特に右下の宮海2号については既設ということで耐震強化岸壁ができ上がっておりますが、左側、高砂第1号岸壁について、今回、耐震の機能を持たせることを計画しております。そして、先ほど申し上げました隣接する緑地につきましては、いざというときには耐震強化岸壁とあわせた機能を期待しているところでございます。

酒田港の計画については、ご説明は以上でございます。

続きまして、東北地方整備局のほうから、地元でありました地方港湾審議会での審議の概要についてのご説明をお願いしたいと思います。

**【東北地方整備局】** 東北地方整備局でございます。地方港湾審議会についてご報告申し上げます。

山形県地方港湾審議会は4月26日に開催されております。物流機能の強化、放置艇対策を中心にご意見をいただいております。物流機能の強化につきましては、リサイクルポートに指定されたことを機に、リサイクル関連企業の立地が進んでおります。これに伴いまして、リサイクル関連コンテナ貨物の取扱量も順調に増加しておりまして、酒田港全体の取扱貨物量も、平成17年に過去最高を記録しております。港勢は順調に伸長していると判断していただきました。

こうした状況を踏まえて、今後さらなる増加が見込まれるリサイクル関連貨物への対応や内貿ユニットロード輸送の展開に対応した機能の充実への期待が示されました。また、放置艇対策につきましては、現在、山形県内に約300隻程度のプレジャーボートが放置されているということでございます。こうした状況を踏まえまして、放置艇対策として、

本港地区へのプレジャーボートの適切な収容への期待が出されておりました。また、これにあわせて、市民が憩うことができるように、海洋性レクリエーション機能と親水機能の強化への期待が示されました。

審議の結果、本計画に対し、異議なく、全員一致で妥当であるという答申がなされたことをここにご報告申し上げます。

なお、酒田港におきましては、安定した荷役環境を提供するための港内の静穏度の向上及び、港外から進入するうねりに対応するため、航行の安全確保などが強く要請されているところがございます。我々東北地方整備局といたしましても、静穏度の早期確保、航行安全の確保のため、引き続き港湾整備に取り組むとともに、市民の親しみやすい港湾空間の形成についても積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました酒田港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問がございましたらご発言をお願いいたしますと思います。

**【委員】** 放置艇のことですけれども、ここに出てきている絵を見ると、とてもすてきなところで、これがだれかの邪魔になっているのだったら、いけないことかもしれないという感じはするのですが、東京の港湾とか横浜の港湾と状況が一緒なら、放置艇ということで、いけないのかもしれないけれども、幾つかの場所に関してはあえてそうしなくても、きちんと管理して今のような景観が維持できるほうが、よほど自然にマッチしていて、いように僕には見えるのですが、確かに、とんでもないところに放置する人がいて、こういうふうに整序して並んでいるところがあったとして、そういうものがあるからどこかにみんな埋め込まなければいけないという感覚になって、施設をつくらなければいけないとはあまり思わない。

この背後地がもっと住居に近くて、みんなが使いやすいところだったら、酒田の近辺などは、あえてこういうところがあるということで地域の魅力を売り出すほうがいいのではないかという気もしたりするのですが、オールジャパンのパターンに従って、どこかの枠の中に300隻を全部入れなければならないということになるのか。

僕は何も知らないからこんなことを言っているのかもしれないけれど、ここはとても整序されてきれいなところで、使いやすい人が使って、しかし、ちゃんと管理費を払って、自分たちで管理できるようにすればいいことかもしれないと思うのですが、ものすごく邪魔なことなのでしょうか。



【港湾計画審査官】 まず、考え方について、こちらから。あと、地元の状況は山形県からお願いしたいと思います。

先生がご指摘のとおり、7ページの下の写真は河川ということで、港というよりも、川の場合は、治水上の問題もあって、洪水時等にこれが流されたときは非常に問題になると思います。それはやはり、しかるべき係留をする必要があると思っています。

ただ、先生のおっしゃるように、無理に施設をつくって押し込むかという話で申しますと、実はこの中で、船だまりの整備を幾つか入れておりましたが、7ページをご覧くださいますと、左のあたりに「大浜船だまり（工事中）」と、細長い水域があると思います。例えばこういう水域は、実はほとんど施設をつくることなく、簡易な係留施設だけできれいにモーターボートを入れているような場所がございまして、こういう場所をなるべく活用して、新しい施設をつくらないで簡易に受け入れるということは、実はそれぞれやっております。

港によっては、人工島の裏側に当たるような静穏な水域でもそういうことをやっているところもございまして、必ずしも新しい施設をつくってというのではなくて、なるべく既存施設を使って、有効な水面を使ってという対応をしているところでございます。

あと地元の状況で、ありましたらお願いいたします。

【山形県】 山形県でございます。酒田港は、地図でご覧になれるように、最上川、それから二級河川の新井田川とか豊川、こういうものが入っております。どちらかというところの河川のほうにかなり入っていて、洪水時の障害になるということがございます。それから、ここにプレジャーボートスポットというので、料金を取って係留させているんですけども、そういうものとの、港湾の秩序といいますか、片方はただでつなげていて、片方は高い金を払っているというのもよろしくない。あと、場合によっては船の航行の障害になるところもある。

確かに関東とか大きいところほどではございませんけれども、そういう情勢から、こういうふうな施設を利用して、秩序正しく入ってもらおうという考えでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは、ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

【委員】 参考として伺いたいのですが、このたびの酒田港の港湾計画の中に、良好な景観形成をするゾーンとありますが、このゾーニングはどのように決められたのですか。

【港湾計画審査官】 先ほどご説明申し上げましたが、資料の表紙をご覧くださいます

と上に3枚写真がございます。ちょうど角のところ、離島、飛島へ定期船が出ているところで、6ページ左下の赤い点線で囲ったところの右側が、旅客船ターミナルがあるところとございます。旅客船ターミナルに隣接して、博物館のようなものから新鮮な魚を売るところという、にぎわいのスペースが現在もあります。それを中心にして、ここの部分を特に良好な景観を形成したい。

この場合、旅客船ターミナルから左側に向かっての対岸に、ちょうど日和山という小高い山があって、ライトアップをするような灯台があったりして、非常にいい景観があると聞いております。それを活用するところとして、既ににぎわいの拠点があるここを選んで、良好な景観を形成することにしたいと考えております。

地元の方で、特にお話があればと思いますが。

**【東北地方整備局】** 先ほど審査官からも説明がございましたが、このエリアには最近、「夢の倶楽」という博物館と物販施設が複合したようなものと、「海鮮市場」という飲食施設が立地しまして、これによって観光客が非常に増えております。それまで100万程度の観光客だったのですが、今はそれが250万から、酒田市が合併して300万と非常に増えていまして、このエリアについては、観光客が周遊するルート及び観光客の景観スポットといったことを念頭に置いて設定したものでございます。

**【分科会長】** 先生、よろしいでしょうか。

**【委員】** 博物館、ターミナルなど、人の集まる交流拠点を中心にゾーニングすることは理解できるのですが、そのような交流拠点から対岸までは200メートルもなく、交流拠点に集まった人からは対岸がよく見えます。ひょうたん型の線引きでくくられていますが、対岸全体をも景観形成ゾーンにくくられた方が、人の集まる酒田港の、人の集まる交流拠点としての水際の景観が形成できるのではないかと思いますので質問させていただきました。

**【山形県】** この地区は、図面でいきますと、右側の方は観光乗船のバースになっております。それから、先ほど地方整備局でおっしゃいましたように、海鮮市場とかで非常ににぎやかなところ、それで、ひょうたん形の部分が緑地としてある程度整備できている。それに対して、対岸の方はまだ整備できていませんので、特にひょうたんの先の方に、釣りもできるような親水空間をつくりたい、そういうものを計画したいということで、こういう形になっているところとございます。

**【分科会長】** 先生、ご納得いただけましたか。

**【委員】** 港湾計画は、将来計画なので、見るべき環境として整ってきているのでした

ら、見える範囲の港湾景観を形成するというところで、将来性を考えたゾーニングに進められた方がよいと思います。人が利用する場所だけでなく、港湾を見せるというのも港を理解する、活用することにつながると思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご質問、あるいはご意見ございませんでしょうか。

酒田港の計画について、これ以上ご意見、ご質問がないようでしたら、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申、酒田港。国土交通大臣に提出された酒田港の港湾計画については、適当である。という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議はないようですので、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

東北地方整備局、山形県の皆様、遠いところ、どうもお疲れさまでした。ありがとうございました。

(関係者退室)

(関係者入室・着席)

【分科会長】 それでは、関係者に着席いただきましたので、引き続きまして、水島港の港湾計画について、ご審議を賜りたいと思います。

事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 引き続きまして、水島港の港湾計画についてご説明申し上げます。

まず初めに、関係者をご紹介します。

中国地方整備局から、岸本港湾空港部長、中村港湾計画課長、益留宇野港湾事務所長にお越しいただいております。

それから、港湾管理者であります岡山県からは、渡辺港湾課長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料3-2に基づきまして、水島港の港湾計画の改訂についてご紹介したいと思います。やはり表紙の写真をご覧いただきたいと思いますが、水島港は、岡山県の中部、そして瀬戸内海のちょうど中央部に位置している港でございます。真ん中に高梁川を挟みまして、右手東側が水島地区、左手が玉島地区に分かれております。特に水島地区におきましては鉄鋼、石油精製、石油化学、自動車製造業と非常に多様な産業が立地して、水島臨海工業地帯を形成している港でございます。

一方、高梁川を挟みまして左側、西側の玉島地区につきましては、一般の公共貨物を扱う機能を持っておりまして、下の写真にありますけれども、特に最近では国際コンテナ貨物の取り扱いが非常に好調で、伸びているところでございます。

2ページをご覧いただきたいと思います。港湾計画改訂の方針についてでございますが、やはり物流、交流・環境、安全という4つの機能で、ここでは合わせて5つの基本方針をお示ししております。この5つの基本方針に基づきまして、それぞれ個別の計画をご紹介したいと思います。

3ページをご覧いただきたいと思います。まず、物流機能についてでございます。コンテナ貨物等の取扱機能の強化でございますが、先ほど申しました高梁川の西側にあります玉島地区、特に公共の貨物を扱う地区でございますが、手前に玉島ハーバーアイランドという人工島形式で港湾がございます。現在は外貿コンテナが、右手、左手と2カ所に分かれて取り扱われておりますが、効率的に扱うために、右手のほうに集約することを考えております。特にコンテナ貨物が伸びているということ、それから、韓国、中国だけでなく東南アジアまでの航路が伸びてきているということで、比較的大型の岸壁が必要な港であるということでございます。

また、写真の中に矢印が2つ入っておりますが、上の矢印の根元に白っぽい建物がご覧いただけるとと思いますが、こちらが穀物のサイロでございます。こちらの港は大型の穀物船がなかなか直接入れないということで、ほかの港からの2次輸送に頼っている部分がございます。穀物船が大型で、1次輸送で直接入ってこられるようにということをおわせて、右下のほうで、岸壁12メートルを今回位置づけております。

ただし、これにつきましては既定計画でも位置づけておりまして、再度、改めて確認したものでございます。

なお、左側の外貿コンテナを右に移してしまった残りの部分については、特にこの地域では、北米、ヨーロッパへの輸出・輸入のコンテナ貨物については大阪、神戸へフィーダー輸送してというのに頼っておりますので、内貿コンテナ、それから、後でまた出てまいりますけれども、リサイクル関係の貨物が増えてきておりますので、これらをここで扱うことにいたしております。

4ページで、物流機能についての2番目でございます。完成自動車等の取扱機能の強化でございます。真ん中に3つある写真の左手をご覧いただきまして、赤い丸で囲んでおります、水島地区の中に西公共埠頭がございます、ここで主に自動車産業が、こちらで製造しました自動車を、外国への輸出、それから国内での移出、あるいはほかの地域から日

本車の移入を行っているところでございます。

水深9メートルの岸壁で国内移出入、水深10メートルの岸壁で外国への輸出という扱いをしております。この埠頭はいずれも築後30年以上経っておりまして、かなり老朽化しているということ、それから、特に輸出用の自動車専用船がかなり大きく、長くなってきており、3枚の写真の右手をご覧くださいますと、バースからちょっと先頭がはみ出てしまうぐらいの長さになっております。このように非常に窮屈になっておりますので、下の真ん中の写真のように、こちらの埠頭につきましては外国貿易用に特化し、一方、国内の移出、移入用については、先ほどの玉島ハーバーアイランドのつけ根の玉島埠頭に移すという、利用の再編を行うものでございます。

外国貿易に特化する部分につきましては、老朽化したものの改良とあわせて水深を11メートルに増深する。右側にも書いてございますが、それにあわせて耐震強化岸壁とすることを今回の計画で位置づけております。

5ページでございます。物流機能について、3番目で、臨港交通体系の強化でございます。先ほど申しましたように、水島地区と玉島地区が高梁川で2つに分断されている。特に公共貨物を扱う玉島地区と生産機能が集積している水島地区の間で、車での輸送が、川の上流まで、霞橋あるいは水玉ブリッジという2つの橋まで迂回して移動しなければいけない状況になっております。右上の霞橋の写真にありますように、一般の交通でも結構渋滞しているというところに大型の貨物車両が混在してくる。特に途中の住宅地のそばでは騒音、振動の問題等が指摘されておりまして、このような大型の貨物車両はなるべく埠頭から直接埠頭に、一般車両、一般交通とは分離して通れるようにしてほしいという要望が非常に強うございますので、図中の赤く太い矢印になっておりますところを、臨港道路ということで、橋梁形式で2つの埠頭をつなぐことを今回位置づけております。

次の6ページをご覧くださいと思います。環境・交流機能でございます。

先ほどもご紹介しました玉島ハーバーアイランドの地区でございますが、最初に起債事業の議論がありましたもののまさに事例でございますけれども、工場や物流施設などが立地できる土地をここで造成しておりまして、既に造成済みの赤で囲ったところについては、現在ほぼ6割の売却が進んでおります。最近特に立地が非常に好調と聞いておりまして、造成中のところも含めて、特にこの地域ではリサイクル関係産業の立地要望が強くなってきております。

そんな中で、一番手前のところ、「リサイクル企業の進出意向に対応した用地確保」ということで、土地利用を、こちらを工業用地ということで、環境産業の立地空間を確保す

るということに今回の計画で位置づけております。

次の7ページをご覧くださいと思います。こちらにつきましても、耐震強化岸壁の整備を今回の計画の中に位置づけております。現在、左手の玉島地区に、既設で水深5メートルの耐震強化岸壁が1つございます。今回の位置づけでは、玉島ハーバーアイランドの中に水深12メートル、ここを耐震強化岸壁として位置づけ、それからもう一つ、右側になりますが、水島地区の水深11メートルの岸壁も今回、耐震強化岸壁として位置づけることにしています。当然のことながら、両方の埠頭を結びます臨港道路についても耐震対応の橋梁になってまいります。

水島港についての説明は以上でございます。

続きまして、中国地方整備局より、地元での地方港湾審議会の審議の概要について、ご報告をお願いいたします。

【中国地方整備局】 中国地方整備局の岸本でございます。それでは、地方港湾審議会での審議の概要につきまして、ご報告させていただきます。

去る5月11日に開催されました第10回岡山県地方港湾審議会水島港部会におきまして、本計画が審議され、物流機能の再編、拡充・強化、効率的な土地利用の推進を中心に議論されたところでございます。

まず、物流機能の再編、拡充・強化につきましては、水島港が、日本でも有数の重化学コンビナートである水島臨海工業地帯を抱え、多数の企業が立地しており、港と一体となって発展してきている経緯を踏まえ、公共埠頭、臨港道路等の整備に強い期待が寄せられました。

次に、効率的な土地利用の推進につきましては、航路整備により発生するしゅんせつ土砂を土地造成の用材として有効に活用し、造成後には工業用地、緑地等として利用を図ることについて議論がなされました。

水島港は、平成15年4月、特定重要港湾に昇格され、今後とも多様な産業が立地する、我が国屈指の臨海工業地帯の玄関口として、また西日本一の港湾取扱貨物量を誇る我が国有数の工業港として、地域の活力と市民への潤いを与える場としての役割が期待されております。

中国地方整備局といたしましても、背後圏の産業の国際競争力の強化と港湾における快適な環境の創出等につながる施設整備を早期に実現するため、積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました水島港の港湾計画に関連しまして、ご質問とご意見を賜りたいと思います。

【委員】 教えていただきたいのですが、非常にダイナミックに土地利用を変えて、集約して、立派なお仕事だと思うのですが、普通難しい、サイロを移すとか使っていた人を移すために、何か特別なことをされたのでしょうか。どうしてこういうことが可能になったのか伺いたいです。

【港湾計画審査官】 まず3ページについて、上の矢印の根元のサイロですが、実は先生ご指摘のとおり、こういう固定施設、民間の施設を移設するのは非常に難しいです。今回は、サイロは移設いたしません。ただし、大型船が12メートルの岸壁に着いたところで、普通のアンローダーからベルトコンベヤーではなくて、下で車で受けてサイロまで移動するというのを、この場合は行うことにいたしております。そういう荷役形態を使っても大型船のほうが有利であると判断されているようです。

それから4ページの、特に自動車を扱うほうにつきましては、特に固定施設がございませんので、単純な利用形態の変更ですので、ほとんど問題なく動いていただけるということでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

それでは、特にこれ以上ご意見、ご質問がないようでございますので、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申、水島港。国土交通大臣に提出された水島港の港湾計画については、適当であるという答申でよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議はないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきます。

中国地方整備局、岡山県の皆様、大変お疲れさまでした。ありがとうございました。

(関係者退室)

【分科会長】 引き続きまして、一部変更の案件といたしまして、木更津港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いいたしたいと思います。

【港湾計画審査官】 それでは、港湾計画の最後、木更津港の一部変更について、お手元の資料3-3でご説明させていただきます。

木更津港でございますが、東京湾の東側の南部に位置しておりまして、実はこの写真よりももっと広い範囲が木更津港でございます。写真より下に向かって、南のほうに日本最大の鉄鋼メーカーがございまして、それが木更津港の中心的な役割を果たしております。さらに、LNGの発電所なども木更津港の中にはあります。

今回は、写真の中で赤く色を塗っております築地地区について、現在、特に利用されていない未利用地でございますが、土地利用の変更をお諮りするものでございます。

次のページをご覧いただきたいと思っております。地元の木更津市におきまして、平成16年に、みなと木更津再生構想をつくられております。先ほど色をつけておりました築地地区とJRの木更津駅前を一体的に地元の再生に結びつけようという計画でございます。これにあわせまして、土地の所有者であります日本最大の鉄鋼メーカーが、先ほどの赤い色をつけておりました約41ヘクタールの土地につきまして、大規模商業施設を導入したいということで、土地利用を、下の対比のところでございますが、工業用地から都市機能用地ということで、大規模商業施設の立地を可能にする土地利用の変更でございます。

こちらの内容については、簡単でございますが、以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまの木更津港の一部変更につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

特にご意見、ご質問等ございませんようですから、答申案についてお諮り申し上げたいと思っております。

答申、木更津港。国土交通大臣に提出された木更津港の港湾計画については、適当であるという答申案でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。ご異議がないようでございますから、答申案のとおりとさせていただきます。

それでは、本日の議事の4番目でございます。第7回環境部会について、事務局からご報告をお願いいたします。

**【廃棄物対策企画官】** 環境整備計画室で廃棄物対策企画官をしております春日井でございます。よろしく申し上げます。

資料-4「交通政策審議会港湾分科会第7回環境部会について」の中身について、ご報告させていただきます。

表紙をめくっていただきますと、最初のページでございますが、交通政策審議会答申、



「今後の港湾環境政策の基本的な方向について」につきましては、ご存じのとおり、平成16年6月に諮問があり、その後、環境部会における計6回の審議を経まして、平成17年3月に答申をいただいたところでございます。その後1年余りが経過しておりますので、去る6月19日に環境部会を開催しまして、答申を踏まえた港湾環境政策の進捗状況をご報告させていただくとともに、今後重点的に取り組むべき分野についてご議論いただきました。

めくっていただきまして、そのときの資料をまとめたものでございます。第7回環境部会における議論のポイントでございます。答申で位置づけました31の具体的施策がございます。部会では、その進捗状況と今後の対応のあり方についてご説明するとともに、全体の施策を進める中で、重点的に取り組みを進める分野について、5つの分野を選定し、これらの分野を重点的に取り組むことにより、より効率的に施策の進捗を図ることについて、ご説明いたしました。

次をめくっていただきますと、その5つの分野にいただいた主な意見が記してございます。対応について、右側に矢印で書いてございますが、これらの意見を含みまして、31の施策とともに、重点的な分野を含めて、今後とも環境部会の答申を含めた施策について、鋭意進めていく所存でございます。意見をいただき、これらの施策の進捗につきましては、平成19年度も予定されております環境部会でフォローアップいたしまして、この港湾分科会にもご報告させていただく所存でございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

環境部会からのフォローアップの結果についてご報告いただきましたが、これに関連しまして、ご意見とご質問ございましたらご発言をお願いいたします。

**【委員】** 1点教えていただきたいのですが、4の(2)「国際循環資源物流ネットワークの構築」とありますね。これは非常に大事なことだと私も思っております。そこでご質問したいことは、例えば電気製品でもう使われなくなったものとか、廃棄物と言うかどうかは別として、そういうものを海外に出すような場合、出してはいけないもの、例えば危険なものとか、注射針というのは論外としても、やはり出してはいけないものは出してはいけないと思うのですが、そういうもののチェックはどこでされるのでしょうか。

**【廃棄物対策企画官】** 国際循環資源の物流ネットワークを、この部分の中では構築していくという形で、施策を進めているところでございます。そのために、国際循環資源の物流拠点、港の荷さばき地の背後にそういう荷さばき施設を整備するような施策を進

めているところでもございます。また、出す貨物の品質管理は、経産省さんとも共同で、そういうものの品質管理をするような、チェック体制やトレーサビリティの確保などの施策を今後進めていくという形で、検討しているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかに。どうぞ。

【委員】 2つ教えてほしいのですが、リサイクルポートで、いろいろなリサイクル工場等の施設に関する情報をデータベース化しているのか。これが第1点。

それと関連して、内陸部に立地しているものと臨海部に立地しているものが、どういうものはどちらに立地しているのかがデータとしてわかっているのか、あるいはそういう分析ができる可能性があるのかというのが2番目です。

3番目は、閉鎖性海域の水質改善ですが、先ほどの資料で、港湾の予算が減少しているときに、そろそろ、こういうところはこれぐらいにきれいにするという長期計画を立てたほうがいいのではないかと思いますのですが、昔から、下水処理場がないとだめですとか、川の方がどうか、洪水時には流れてきますとか、だから覆土ですという話があって、あまり積極的ではないように感じているのですが、逆に、日本橋とかお堀の、あの臭いを見ていると、ああいうところを、どこかのタイミングでしゅんせつしなければならぬと思っています。

そういうことと一緒に、港湾のところで処理するときに、こうやったらとか、具体的なプロジェクトを幾つかイメージして、しかも、例えば気仙沼はかつて汚かったのが今わりあいきれいになっているとか、そういうのを見ていて、あそこあそこはこれぐらいの時間できれいにしたいとか、何かプランを持っていた方がいいのではないかと思いますのですが、まだそんな時期ではないでしょうかというのが3番目の質問です。

【環境整備計画室長】 環境整備計画室長でございます。最初のリサイクルポートにつきましては、ご承知のように、平成14年、15年で全国18港を指定して、広域的な静脈物流という観点から取り組んでいる状況でございます。その中で、廃棄物といいますか、循環資源がどう動いていくかというデータにつきましては、1つは港湾統計、あるいは流動のものがあるわけですが、廃棄物に特化して細かい統計はなかなか手に入らないというのがありまして、リサイクルポートを推進するに当たって、推進協議会という組織を官民でつくってまして、その中で、実際に従事されている方々にアンケートをとって、どういうものが動いていますかという、具体的なリサイクルポートの資源の動きについては調べてございまして、推進協議会のホームページでも公表しようということにしています。

しかしながら、なかなか細かいところは、公式的な統計としては追いきにくい面があるので、そういったものの分析も踏まえて、どういう形で取り組んでいくのがいいのか、検討していきたいと思っております。

それと、閉鎖性海域の目標設定の話でございますけれども、実は当日のご議論でも、こういった環境施策については、もう少し具体的な目標を明示して積極的に取り組むべしというご指摘もございまして、私どもは東京湾とか大阪湾の再生計画等で具体的にやっておりますけれども、特に海域の水質に関しては、具体的に効果の把握、あるいは投資の問題、関係者の連携等々、非常に多くの問題がございますので、今の段階で、具体的にどのぐらいやります、水質がどうなりますというのは、かなり難しい状況かなと思っております。

なお、干潟等については、2割を3割に復元可能なものについては戻すというような設定もしてございますけれども、これもある程度、この5年間で投資が可能な量を見ながらつくっているところもございまして、なかなか目標設定型の施策のコントロールはしにくいと思っておりますけれども、当日の部会でもご指摘がございましたように、実際にやった例もございまして、そういったものも踏まえながら、可能なところは設定して、取り組んでいくべきだろうと考えております。

**【委員】**       ありがとうございます。

**【計画課長】**     計画課長ですけれども、今の最後の論点ですが、4年ほど前に今の社会資本整備重点計画をつくる時に、いろいろな施策について成果目標を定めて、それを指標化しようという議論をしたときに、まさしく今、委員がおっしゃいましたように、環境について、いろいろなことが言われておりますが、赤潮の発生率をどのように押さえるかといったようなことを、指標化しようという議論がございました。実は私ども、久里浜にある研究所なども含めまして相当議論しましたが、環境整備計画室長が説明しましたとおり、担当のレベルからすると、皆さん大体の方が指標化は無理だとおっしゃって、内部的に非常に難儀をしたことがございます。

実は一度、指標を4年前につくって、それを実証的に確かめてみようということで、内々の指標はつくってあるのです。ただ、それが結局、海の中で、具体的には海水が動いてしまうということがあって、施策との因果関係がどうしても科学的に、学問的といいたまうか、実証できないということがあって、世の中に出して、その目標として指標を掲げることができていない状態にございます。

ただ、そのころからの議論でも、環境についても、いろいろなところでの様々な問題について、やはり定量的に、科学的に説明できないと、いろいろな施策を講じることができ

ないのではないかとということもあって、今の閉鎖性水域の問題のみならず環境全般について、指標化をきちっと図っていこうと、その後も努力しております、できるだけ早い時期に、施策と指標の具体的な改善効果みたいなものを表すことができるようにしていきたいと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 他にご意見、ご質問ございませんでしょうか。

【委員】 環境ではなくて。最近私は、品確法（公共工事の品質確保の促進に関する法律）で方々の委員会に引っ張り出されるのですが、ぜひ海の仕事で、品質確保する、いわゆる指標化を頑張ってもらいたいということが要望としてありますので、漁港とか港湾とか、全部、旧建設省の指標でどんどん評価されていくというのが、今は試行段階としてあるのですが、要望として、是非お願いしたいと思っております。港湾局さんが頑張らないと漁港も頑張れないみたいですので、よろしくをお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。計画課長さんも、内部では指標化に努力しているということでございますので、引き続き客観的指標の確立を目指して努力していただきたいと思えます。

あと、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、第7回環境部会の報告についてはこれで終了させていただきます。

以上をもちまして、本日の議事は全部終了いたしました。あとは、マイクを事務局にお返しいたしますので、報告等ございましたら、よろしくお願いいたします。

【総務課長】 長時間のご審議、誠にありがとうございます。議題の②でご説明しましたとおり、港湾分科会につきましては、今後、港湾政策のあり方のご審議ということで、次回は9月、次々回は11月を予定してございます。今日ご出席の先生方は皆様お忙しい方ばかりでございますし、また今後、臨時委員等の追加もあるということで、日程調整はできるだけ万全を期したいと考えております。

誠に恐縮でございますが、それぞれお手元に日程調整のための用紙がございますので、それにご記入いただきまして、事務局の方にご返送いただければありがたいと考えております。よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして本日の港湾分科会は閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —