

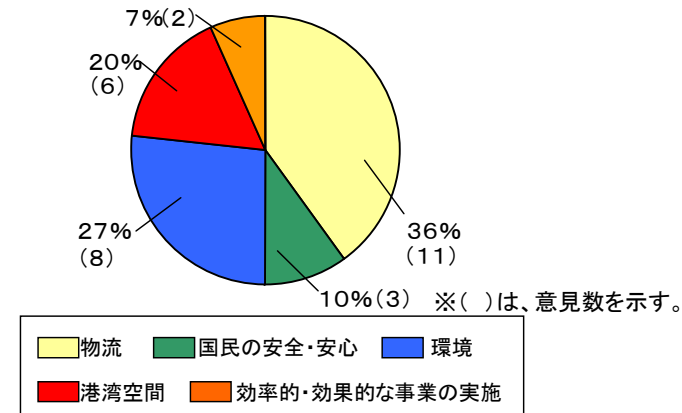
「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

1. 期間 9月10日(水)～9月19日(金)
2. 方法 電子政府の総合窓口(e-GOV)ホームページ、国土交通省ホームページ

上記について、専門誌による紹介及び地方整備局から利用者、NPO等への情報提供

3. 回答数 30 (図1 意見内容に関する分野別構成比)

図1 意見内容に関する分野別構成比



該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方
1 I編1章(1) ②バルク貨物等の輸送の強化	我が国はエネルギー資源に恵まれず、一次エネルギー自給率は4%しかない。そして、我が国は四方を海洋に囲まれる島国であることから、その大部分のエネルギーを海上輸送による輸入に依存するしかない。 したがって、我が国の国際競争力を高める策の一つとして、エネルギーのゲートウェイとしての港湾機能を高めることが効果的と考えられる。その観点から、 今回変更された「②バルク貨物等の輸送の強化」に賛同する。 なお、引き続いて、以下を要望する。 石油・石炭に次ぐ基幹エネルギーである 天然ガスの輸送についても、同様の措置が図られてもよいのではないか。 天然ガスは、石油・石炭より環境負荷が小さいエネルギー体であり、その利用がさらに広まることが地球環境保護にもつながるため、我が国として好ましいことと考えている。(会社員)	ご指摘のとおり、エネルギーの安全保障及び地球環境問題の観点からも天然ガスは重要であると考えていることから、下記のとおり天然ガスに関する記述を追記いたします。 (修正前) 石油、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、 (修正後) 石油、 天然ガス 、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、
2 I編1章(1) ③複合一貫輸送網の強化	今後の 国際フェリー・ROROの航路拡充に向けて、CIQ手続の迅速化と、トレーラ・トラックの相互乗り入れ等について、関係省庁との検討、連携 につき明記された方が良いと思料する。(会社員)	ご意見頂いた内容のうち、 相互乗り入れについては、期待される効果とともにシャーシに関する安全基準等の相違や民間管理コストの増加等の懸念が判明しており、今後、さらに調査をしていくこととしております。 また、CIQ手続の迅速化も含め、シームレスな物流の重要性は認識しており、今回の基本方針において、 I1(1)⑥「港湾を核としたシームレスな物流網の形成」(P8)で、「港湾を核とした国内外をつなぐシームレスな物流網の形成により、貨物の発地から着地までのサプライチェーン全体での物流の高度化が重要である。このため、～について関係機関と連携して取り組む」 ことを明記しています。
3 II編 4章複合一貫輸送網の拠点	複合一貫輸送網の拠点を考える為にも港湾行政は 道路輸送・鉄道行政との連携を強化 すべき。 その場合は海上輸送が国内モーダルシフトの切り札でもあり、それを支える港湾の重要性をアピールすべき。(会社員)	複合一貫輸送拠点の配置にあたっては、関係機関と連携して道路や鉄道等との円滑な接続を進めることが重要であると考えており、基本方針では、 第I編1(1)⑥(P8)に「港湾を核としたシームレスな物流網の形成」として、道路、鉄道との連携 を記載しています。 また、港湾局としても、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送へのモーダルシフトは重要な施策と考えており、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル等の整備を推進しているところです。今後とも、モーダルシフトに資する国内物流拠点の整備を進めて参ります。

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方
4	Ⅱ編 4章複合一貫輸送網の拠点	貨物の発生集中状況にあわせた拠点の「集約」や「再配置」を行い、その集約された 拠点の整備を重点的に行う必要がある と思料する。(会社員)	「複合一貫輸送網の拠点」では、「集約」、「再配置」も含めた配置の考え方について記述しているものです。 投資の効率化については、I 5 (1)②「投資の効率化」(P25)の中で、「 港湾の開発に当たっては、地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、港湾相互間の機能分担や施設の拠点化を進める等効率的な施設整備を行う。 」と記述しています。
5	I編1章 (2)臨海部の産業立地・活動環境の向上	臨海部への産業立地においては、 進出企業のニーズ(各施設や整備時期)にあわせた適確な施設の整備 、特に地方の港湾へ進出する企業として、企業の活動を促進するためには航路の充実、施設の整備、安全の確保などが必要である。(会社員)	ご指摘を踏まえて、以下の通り修文いたします。 (修正前) 「このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による・・・」 (修正後) 「このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や 企業立地等に対応した港湾施設の整備 、臨海部の有効活用・再編による・・・」
6	Ⅱ編港湾施設の拠点的な配置と能力の強化	港湾の機能強化にはEDI等のソフト面の強化で港湾諸手続きのスピード化、簡素化も必要である。(会社員)	ご意見のとおり、港湾機能の強化においても港湾諸手続きのスピード化、簡素化は重要であると考えております。基本方針では、第I編1(3)③「 港湾における情報化の推進 」(P11)において、 港湾行政手続の統一化・簡素化等による利便性の向上を促進する旨 を明記しているところであります。
7	I編1章(3) ④船舶航行等の安全の確保と効率性の向上	燃料高騰等で「高速化」は時代に適合しない。「 高速化 」は外して「大型化」に特化した記述で足りるのではないかと思料する。 また、長周期波への対策については、安全性確保の点から早急な対応を望む所である。(会社員)	燃料高騰等を考慮して、複合一貫輸送に関する記述については、今回「高速化」を削除しております。ただし、ご指摘の箇所は安全の確保という観点で記載しているところであり、 船舶の安全の確保のためには、船舶の大型化と高速化を勘案する必要 があるため、記載しているところです。 長周期波については、記載のとおり、「 所要の荷役稼働率と安全性を確保するため、防波堤等の整備や係留方法の改善等を総合的に行う。 」を着実に進めます。
8	I編2章④港湾保安対策の推進	一定条件を満たす港湾に関しては外航、内航問わずSOLAS対応並みの整備が必要と思料する。(会社員)	港湾局としては、港湾保安対策の重要性を十分認識しており、既に多数の旅客が利用する内航旅客(フェリー)ターミナルについては、保安設備の支援を行っています。 また、現在、 国際海事機関(IMO)において、内航船を含むSOLAS非対象船舶の保安対策に関する国際的な議論が進められており、その議論に積極的に参画しているところ です。今後、 国際的な動向を踏まえつつ、ご指摘の点も含め港湾保安対策を充実し、我が国港湾の信頼性向上に努めて参りたい と考えております。
9	V編港湾相互間の連携の確保	港湾相互間の連携強化 というか 同一湾内は同一の行政区分とする 事で自治体間の軋轢を無くし迅速で有効な方針を作成を期待する。(会社員)	港湾相互間の連携強化は第V編の前文(P49)で「 三大湾の港湾についての密接な連携が不可欠 」と記述するとともに、第V編2③「 関東地域 」(P55)に、 京浜3港の一体の港湾としての取組みに関して記述している など、港湾局としても国際競争力強化の観点から重要な施策であると考えております。今後ともより一層、 港湾相互間の連携強化につきましては、国としても積極的に支援して参りたい と考えております。

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方
10	Ⅱ編 1章港湾取扱貨物の見直し	港湾取扱貨物の見直しについても見直すべき。(会社員)	需要推計は、最新の「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果に基づき行うことが望ましいと考えておりますが、「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」は、今秋本調査を実施し、来春を目処に解析を終了する予定です。 来春の調査結果や、貨物量の今後の動向を踏まえ、需要推計の見直しを検討したいと考えております。 なお、今回、取扱貨物量の実績と基本方針で示す需要推計を検証しましたところ、実績値は需要推計のハイケース近傍で推移している状況です。
11	Ⅲ編海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路	海上交通の安全性、効率性のためには、新たな航路の開発よりも既存の港湾の安全性、効率性に問題がないかの見直しが重要ではないか。(会社員)	ご指摘の箇所につきましては、開発保全航路について明記しております。既存の港湾の安全性等につきましては、第Ⅰ編1(3)④船舶航行等の安全の確保と効率性の向上に記述しているところです。 ご指摘のとおり、港湾及び関連航路における船舶の安全で円滑な航行の確保に向けて、今後ともより一層取り組んで参りたいと考えております。
12	Ⅰ編2章 ①災害に強い港湾の構築	近年、高層マンションが多数建築されている。「災害に強い港湾の構築」に関して、高層住宅の防災についての記述が欲しい。(NPO)	基本方針の記述のとおり、臨港地区内や近隣の住民の皆様様に「避難地としてもご利用頂ける緑地の整備」(P13)等の取り組みを通じて、災害に強い港湾の構築を推進することとしています。
13	Ⅰ編2章 ①災害に強い港湾の構築	「首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立」について、災害時の物資輸送は河川区域も利用されることから、河川行政と連携した災害時舟運計画を策定されたい。(NPO)	基幹的広域防災拠点の整備と適切な運用体制の確立につきましては、港湾局としても重要な施策であると考えております。ご指摘の河川舟運の利用については、東京湾臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画(平成16年1月 首都圏広域防災拠点整備協議会)にも「河川輸送等への中継地域」と明記されています。基本方針に記述のある「基幹的広域防災拠点の運用体制の確立」にあたっては、多様な関係者との連携が重要であることから、今後とも河川管理者も含め、関係者と協働して取り組みを進めることとしています。
14	Ⅰ編2章 ①災害に強い港湾の構築	近年、比較的大きな地震の発生頻度が高まっており、国民の防災に対する関心が高まっていると思われる。その中で、「災害に強い港湾の構築」の項目に、「耐震強化岸壁などの整備」という個別設備対応のレベルから、「防災拠点として耐震強化岸壁や港湾緑地を一体的に整備する」という統合した対応のレベルに進んだことに賛同する。さらに、今回、このような統合整備されたものを効率的に運用できるよう、事業継続計画(BCP)を策定していき、万が一の災害時には早期に物流機能を回復することが示されている。我が国の防災レベルが一步一步進化していくことで、国民の安全・安心がより確保されていくものと感じている。(会社員)	災害に強い港湾の構築については、港湾局としても重要な施策と考えており、基本方針の記述のとおり、耐震強化岸壁や港湾緑地の一体的整備や事業継続計画(BCP)の策定についての取り組みを推進することとしております。

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方
15	I編5章 (2)技術開発の推進と成果の活用	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) 特に、港湾における情報化や荷役の高速化等輸送の効率化を進める技術、CO2の排出量削減や<u>海域環境の改善</u>に資する技術、浚渫土砂の再利用等リサイクルの推進や港湾施設の建設・維持管理コストの削減に資する技術について、重点的に取り組む。</p> <p>(修正案) 特に、港湾における情報化や荷役の高速化等輸送の効率化を進める技術、CO2の排出量削減や<u>富栄養化海域での海域からの栄養塩の回収等</u>に資する技術、浚渫土砂の再利用等リサイクルの推進や港湾施設の建設・維持管理コストの削減に資する技術について、重点的に取り組む。</p>	<p>栄養塩の回収等による海域環境の改善については、第IV編1④に「背後地域の経済活動や市民生活を源とする流入負荷が集中し、蓄積しやすい。また、長年にわたって海底に堆積した汚泥から、栄養塩類等が溶出することによって、港湾の水域における環境悪化を招いている場合がある。このため、海底に堆積する汚泥を浚渫して除去する等により、海洋汚染の防止や水質環境の改善に取り組む」と記述しており、その重要性は認識しているところです。</p> <p>しかし、ご指摘の箇所については、港湾全体の技術開発項目について記述している部分であり、個別具体の項目を記述する箇所ではないため、<u>ご指摘の内容につきましては「第IV編3③先導的な環境保全技術の開発」の中で記述することとします。</u></p>
16	IV編1章 ②失われた自然環境の回復と新たな環境の創造	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) さらに、港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避、低減するとともに、環境の創造に資するように、海水浄化能力の向上や<u>海水交換</u>を可能とする、生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。</p> <p>(修正案) さらに、港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避、低減するとともに、環境の創造に資するように、海水浄化能力の向上や<u>海水交換、海域からの富栄養の回収</u>を可能とする、生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、以下の通り修文致します。</p> <p>(修正前) 環境の創造に資するように、海水浄化能力の向上や海水交換を可能とする、</p> <p>(修正後) 環境の創造に資するように、<u>生物による栄養塩類の回収等</u>海水浄化能力の向上や<u>港内の水質の悪化を防止するための</u>海水交換を可能とする、</p>
17	IV編1章 ④底質浄化等による海域環境の改善	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) また、港湾及びその周辺海域における<u>ゴミや油</u>の回収等により、海域環境の改善や海洋汚染の拡散防止に貢献する。</p> <p>(修正案) また、港湾及びその周辺海域における<u>ゴミや油、栄養塩</u>の回収等により、海域環境の改善や海洋汚染の拡散防止に貢献する。</p>	<p>ご指摘の通り栄養塩の回収については海域環境の保全のうえで重要と考えておりますが、この箇所は清掃船による浮遊ゴミ、油の回収について記述している部分でありますので、原案通りとしたいと思います。なお、<u>栄養塩の回収については、他の箇所に記述することで対応したいと考えております。</u></p>
18	IV編2章 ②循環型社会の形成	<p>下記のとおり文章を追加する。(市民団体)</p> <p>(原案) また、大都市圏において、廃棄物を長期的、安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺自治体、関係機関、民間事業者が連携し、広域的な観点から対応する。</p> <p>(修正案) また、大都市圏において、廃棄物を長期的、安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺自治体、関係機関、民間事業者が連携し、<u>広域的な観点から対応する。さらに陸と海との栄養塩の循環促進の観点から海域からの栄養塩の回収に努める。</u></p>	<p>ご指摘の通り栄養塩の回収については海域環境の保全のうえで重要と考えておりますが、この箇所は廃棄物の広域的な処理の必要性を記述している部分でありますので、原案通りとしたいと思います。なお、<u>栄養塩の回収については、他の箇所に記述することで対応したいと考えております。</u></p>
19	IV編3章 ③先導的な環境保全技術の開発	<p>下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体)</p> <p>(原案) 環境の保全をより効果的かつ着実に進めるため、特に<u>生態系の評価や回復等</u>に関する先導的な技術開発を進める。</p> <p>(修正案) 環境の保全をより効果的かつ着実に進めるため、特に<u>生態系の評価や回復、海域からの栄養塩の回収等</u>に関する先導的な技術開発を進める。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、以下のとおり修文致します。</p> <p>(修正前) 特に生態系の評価や回復等に関する先導的な技術開発を進める。</p> <p>(修正後) 特に生態系の評価や回復、<u>生物を利用した栄養塩類の回収等</u>に関する先導的な技術開発を進める。</p>

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方
20	V編1章 ②自然的な観点からの連携	下記のとおり、下線部を修正すべき。(市民団体) (原案) このため、自然環境の有限性を認識し、関係する港湾が連携して残された良好な自然環境をできる限り維持するとともに、関係機関と連携しつつ、陸域からの負荷の低減に努め、湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置を計画的に進める。 (修正案) このため、自然環境の有限性を認識し、関係する港湾が連携して残された良好な自然環境をできる限り維持するとともに、関係機関と連携しつつ、陸域からの負荷の低減、 <u>海域からの栄養塩の回収</u> に努め、湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置を計画的に進める。	ご指摘の通り栄養塩の回収については海域環境の保全のうえで重要と考えておりますが、ご指摘の内容については「湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置」に含まれているため、原案通りとしたいと思います。
21		環境保全の観点からも国交省はモーダルシフト政策を再度、強力に推進すべき。(会社員)	港湾局としても、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送へのモーダルシフトは重要な施策と考えており、複合一貫輸送に対応した内貨ターミナル等の整備を推進しているところです。今後とも、モーダルシフトに資する国内物流拠点の整備を進めて参ります。基本方針では今回、IV編2①「地球温暖化対策」を新たに設け、海上輸送、鉄道輸送への利用転換について明記しております。
22	IV編2章 ②循環型社会の形成	循環資源の活用においては、港湾付近における蔵置、積替え保管施設は勿論必要な整備であるが、それ以上に現実的な障害となっているのは、各港湾管理者(自治体)によって見解が異なる事、また複雑な手続きであるので、その点の改善が必要である。(会社員)	「海上輸送の特性を活かした循環資源輸送に関する制度の構築に向けて、民間企業や地方自治体等の関係者と連携しつつ検討を進める」の部分については、管理者間の手続き等も含めて検討する意味で記載しております。
23	I編4章 ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 I編4章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成	最近の港湾整備で人工海浜が多く整備されているのは喜ばしい。人工海浜は陸と海の接する部分であり、子供たちが泳げる場所としたい。下記のとおり、下線部を追加すべき。(市民団体) ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 このため、海の自然や港の魅力に触れ合い、快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備や <u>海水浴を始めとする</u> ビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 さらに、市町村やNP0等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりや海浜を利用した <u>海水浴を始めとする</u> ビーチスポーツ等多様な活動を支援する。	ご指摘を踏まえて、以下のとおり修正いたします。 (修正前) ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成 ～快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備やビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。 (修正後) ～快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備や <u>海水浴</u> 、ビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。 (修正前) ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 さらに、市町村やNP0等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりや海浜を利用したビーチスポーツ等多様な活動を支援する。 (修正前) さらに、市町村やNP0等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりや海浜を利用した <u>海水浴</u> 、ビーチスポーツ等多様な活動を支援する。
24	I編4章 ②美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成	港湾空間を形成する上で、第I編4②「快適に利用できる親水緑地、広場、海浜等の整備やビーチスポーツ等の活動の場の提供」は必須。推進を期待したい。(NPO)	「快適に利用できる親水緑地、広場、海浜等の整備やビーチスポーツ等の活動の場の提供」につきましては、港湾局としても重要な施策と考えており、基本方針でも記載したところです。今後はその実現に向けて取り組む所存です。
25	I編4章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成	オーシャンインスティテュートのサマーキャンプのような子供達に海洋性レクリエーションを体験する機会を与える必要がある。観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間において、 <u>子供の海洋教育施設を整備</u> して欲しい。(NPO)	ご指摘を踏まえ、以下のとおり修正いたします。 (修正前) 「また、～海洋性レクリエーション活動を支え、地域の交流拠点ともなる小型船舶の係留・保管施設の整備を進めるとともに、～」に修正いたします。 (修正後) 「また、～海洋性レクリエーション活動を支え、地域の交流拠点ともなる小型船舶の係留・保管施設や <u>海洋教育のための施設</u> の整備を進めるとともに、～」

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

	該当箇所	頂いたご意見	国土交通省の考え方
26	I 編4章 ③観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成	(今回記載している)「まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する」について、是非、実現させて欲しい。 そのために、港湾区域内の都市的利用が進む地域については、徐々にまちづくり活動を行なう市民が増えつつあるので、既存の都市計画的手法を応用しつつ、 市民参加を含めたまちづくり展開 を望む。(NPO)	まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成することにつきましては、港湾局としても重要な施策と考えており、今後ともより一層、推進して参りたいと考えております。 基本方針では第I編4②(P18)において、「～交流機能の向上や市街地との調和を図りつつ、市民、NPO等の主体的な参画も得て、～港湾空間を形成する。」とされています。
27	I 編4章 ⑤港湾空間の再編	「その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する」について、港湾の開発は既存市街地と比べて、大規模となる傾向となるため、 港湾区域の都市的利用(商業施設・住宅等の立地)に伴って発生する社会的影響等 (大規模商業施設等の開発による既存の小規模商店街等の衰退)について、 事前に予測評価する仕組み が必要。(NPO)	港湾空間の再編を進める際には、第I編5⑤地域との連携に、「 構想・計画段階から地元地方公共団体、港湾利用者、市民、NPO等多様な主体の参画を得て、その意向を十分把握する等、地域と連携する。 」と記載しています。 港湾の長期構想を検討する際には、学識経験者、関係機関、地域住民等を委員とした長期構想委員会等を開催するなど、自然環境面、経済面、地域社会面等様々な観点から計画に係る検討を実施しているところです。今後とも、このような取組みを通して、都市化に伴う諸方面の影響等様々な分野における影響の把握により一層努めて参りたいと考えています。
28	I 編1章(3) ②港湾の効率的な運営	今後の港湾の都市化とともに、市民団体等の船舶利用を考慮する必要がある。「港湾の利用実態に即したきめ細かな施設使用料の設定」について、物流関係者のみならず、 一般市民とリわけ水辺空間の活性化などの公益的活動(舟遊など)を目的とする市民団体等への配慮をお願いしたい。 こうした活動に対して、使用料だけでなく、使用方法の配慮(他の交通機関との共存、使用可能な設備等の確保など)が必要と思われるが、港湾の一般市民の解放を視野に入れた利用実態を考慮されたい。(NPO)	NPO等の市民団体による水辺空間の活性化につきましては、港湾局としても重要な施策と考えており、地域の特色を活かしたみなとまちづくりを支援しているところです。基本方針では、 第I編5⑧(P28)に、既存ストック有効活用の観点から、市民、NPO等の要請を踏まえつつ、利用転換していくこと としています。
29		港湾事業の実施にあたっては関係ユーザーによる事業の再確認をする機会を持つてからとすべき。(会社員)	港湾事業の実施にあたっては、関係ユーザーの要請や意向を把握し、事業実施に反映させることは、港湾局としても重要であるとと考えております。基本方針では、 第1編5(1)②投資の効率化(P25) (地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、～効率的な施設整備を行う。)、 ③透明性の向上(P26) (事業の実施に当たって、費用対効果分析をはじめ～透明性を向上させる。)、 ⑤地域との連携(P26) (事業の各段階における関係ユーザーの参画)に記載しており、これらに基づき、適切に対応して参ります。
30	I 編5章(1) ⑤地域との連携	今回の基本方針には賛同する。なお、 個別の港湾については利用者の実情を常に最新の状態で把握できるような情報交換の場の開催や、ヒヤリングの機会を増やしていただき、短期、中期、長期それぞれのスパンでの計画を組み上げていただきたい。 (会社員)	ご指摘のような最新の状態で把握できるような情報交換の場につきましては、 第I編5(1)⑤地域との連携(P26) に記載されておりますように、事業の実施にあたっては 構想・計画段階から地元地方公共団体、港湾利用者、市民、NPO等多様な主体の参画を得て、その意向を十分把握する等、地域と連携してまちづくりを進めていくことは重要である と考えております。 今後とも、港湾の長期構想の検討の際には、学識経験者、関係機関、地域住民等を委員とした長期構想委員会等の開催や、港湾計画の中でも港湾利用者、市民等の意向を反映させる等の取組みを通して、より一層利用者の実情の把握に努めて参りたいと考えております。