

## 四日市港長期構想検討委員会（第2回委員会）議事概要

平成20年7月9日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより、四日市港長期構想検討委員会第2回委員会を開会いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しい中ご臨席賜りまして、まことにありがとうございます。議事に入りますまで、日本港湾協会の西出が進行を務めさせていただきます。

また、事務局ではクールビズを実施しております。会議室の設定温度も高目でございます。どうか委員の皆さんも上着を脱いでいただき、議事のほうを進めていただければと思います。

それでは、本日配付させていただいております資料についてご確認をお願いいたします。まず、議事次第、名簿、配席表、資料1、四日市港長期構想第1次案、資料2、四日市港長期構想資料編、参考資料1、委員名簿及び検討スケジュール、参考資料2、資料検討の経緯と今後の予定、参考資料3、第1回委員会での意見及び対応表でございます。不足等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

では、ここで、四日市港管理組合の佐藤副管理者様よりごあいさつをいただきたいと思っております。

【委員】 四日市港管理組合副管理者の佐藤でございます。

第2回四日市港長期構想検討委員会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

栢原委員長をはじめ、委員の皆様におかれましては、本日はほんとうにお忙しい中、第2回委員会にご参集をいただきましてまことにありがとうございます。また、昨年12月の第1回委員会では、四日市港の長期構想に関しまして貴重なご意見を多々ちょうだいいたしましたこと、改めて御礼を申し上げます。さらに、第1回委員会以降でございますけれども、熱心かつ真剣な議論をいただきまして、本日、机の上でございます資料、長期構想第1次案をおまとめいただいた津守部会長をはじめとする物流・まちづくり部会の委員の皆様、そして、谷岡部会長をはじめとするみなと環境部会の委員の皆様に対しまして、衷心より感謝を申し上げます。

さて、最近の四日市港の状況について少しご報告をさせていただきたいと存じます。

昨年、平成19年でございます、港勢、港の勢いでございますけれども、おかげさまで、年間総貨物取扱量及び外国貿易に関するコンテナ取扱個数とも過去最高の取扱量を記録いたしました。特に外国貿易のコンテナ取扱個数につきましては、9年連続過去最高を記録いたしましたところでございます。

しかしながら、最近の原油価格の高騰や原材料の世界的な需給逼迫などの影響がじわじわと影響し始めたようでございまして、今年に入りまして、これまでの貨物量の累計でございますけれども、年間総貨物取扱量及び外国貿易に関する実入りのコンテナ取扱個数でございますが、両方とも半年間の累計でございますけれども、昨年に比べてわずかに減といった状況でありまして、取り巻く情勢の厳しさというものを日々感じているところでございます。

一方、今年度より、四日市港利用を通じて環境負荷の低減を図ろうとする荷主企業さんを応援しようということで、グリーン物流促進補助制度を創設いたしましたところ、30社近くの応募がございました。企業さんにおけるCO<sub>2</sub>削減等の環境貢献に係る取り組みの真剣さ、これを改めて再認識させられているところでございます。

なお、この長期構想でございますが、パブリックコメントという形で一般の方々からもご意見をお聞きしようと考えております。本日ご審議いただきます第1次案に対する委員の皆様のご意見をもとに、修正したものを1回目のパブリックコメントにかけたいと思っております。また、第1回委員会におけるご意見等への対応、これは後ほどまたご説明をさせていただこうと思っておりますが、その中で、特に四日市港管理組合としての基本的な考え等について問われました事項につきまして、後ほど私たちの見解として改めて説明をさせていただきますので、これにつきましてもご意見のほどよろしくお願いを申し上げます。

最後に、委員の皆様のますますのご活躍とご健勝を祈念いたしまして、私のあいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いをいたします。

【事務局】 次に、委員の皆様方をご紹介申し上げます。一番上の議事次第の次に委員名簿をつけさせていただいております。順不同でご用意させていただいておりますが、恐縮でございます。

本検討委員会の委員長を務めていただいております社団法人日本港湾協会会長、栢原様。

【委員長】 栢原でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、本委員会のみなと環境部会の部会長を務めていただいております。

ますみなとまちづくり女性ネットワーク・四日市大学教授、谷岡様。

【委員】 谷岡です。よろしくお願いします。

【事務局】 同じく、本委員会の物流・まちづくり部会の部会長を務めていただいております岡山大学准教授、津守様でございます。

【委員】 津守です。よろしくお願いします。

【事務局】 次に、独立行政法人港湾空港技術研究所顧問、小和田様。

【委員】 小和田でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 三重大学准教授、木村様。

【委員】 木村です。よろしくお願いします。

【事務局】 四日市港運協会会長、小林様の代理で森様。

【森委員】 森でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 名古屋海運協会会長、上島様の代理で本田様。

【委員】 本田でございます。

【事務局】 本田技研工業株式会社生産本部生販物流部製品物流室室長、鎌田様の代理で倉田様。

【委員】 倉田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市港利用促進協議会会長、小菅様。

【委員】 小菅でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 四日市商工会議所専務理事、北川様。

【委員】 北川でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 財団法人三重県産業支援センター理事長、石垣様。

【委員】 どうも石垣です。

【事務局】 コミレスネットこらぼ屋代表、海山様。

【委員】 海山でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市青年会議所理事長、児玉様。

【委員】 児玉でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 三重県政策部部長、坂野様の代理で館様。

【委員】 館でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 四日市市経営企画部部長、武内様の代理で吉田様。

【委員】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 川越町総務部部長、山下様。

【委員】 山下でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 国土交通省中部地方整備局港湾空港部部長、宮本様。

【委員】 宮本でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市港管理組合副管理者、佐藤様。

【委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 また、今回からオブザーバーとしてですが、適時議論に参加していただくため、国土交通省港湾局港湾計画審査官、小平田様に来ていただいております。

【オブザーバー】 小平田です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 では、引き続き、本委員会の委員長であります栢原委員長よりごあいさつをいただきたいと思います。栢原委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】 先ほど事務局のほうからもございましたけれども、大変お忙しく、また暑い中を委員会にお集まりをいただきましてありがとうございます。

後ほど事務局のほうから説明があろうかと思いますが、この委員会、予定をしておりました委員会の回数を1回増やしまして、じっくり議論をしようということはこの1回から2回の間を決めていただきました。通常は3回ほどで、せっかく委員になっていただいても、十分意が尽くせないまま終わってしまうということが時々ございますけれども、回数を増やしても四日市の将来についてしっかりしたものをまとめたいという佐藤副管をはじめとする四日市港管理組合の姿勢に大変感謝をしたいと思います。そういうことでありますので、委員の皆様も忌憚のないご意見をお寄せいただきまして、いい計画ができるようにご協力をいただければとお願いを申し上げまして、開会のあいさつといたします。よろしくお願いいたします。

【事務局】 委員長、ありがとうございました。

それでは、早速ですが議事に入りたいと思います。この後の議事進行は栢原委員長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員長】 それでは、まず、事務局よりスケジュールの変更と資料検討経過と今後の予定について説明をお願いいたします。

【事務局】 では、委員会のスケジュールの変更についてご説明申し上げます。

資料の右上の四角に参考資料1と書かれているものがございます。委員名簿及び検討スケジュールと書かれている資料でございます。1ページ、2ページ目が平成20年7月現

在の委員会の名簿となっています。前回の第1回の委員会と4名の委員の方が変更となっています。名古屋海運協会の上島委員が7月1日付、本田技研の鎌田委員が4月1日付、四日市青年会議所の児玉委員が5月から、三重県の坂野委員が4月1日付でそれぞれ交代されていますので、ご紹介させていただきました。

次に3ページ目をごらんください。A3判の用紙ですが、委員会の検討スケジュールの資料となっております。先ほど委員長のほうからもお話がありましたけれども、当初は、平成19年度、20年度の2カ年で合計3回の委員会をもって、上段の青い部分の平成40年代前半を想定した長期構想と中段の緑の部分の平成30年代を想定した港湾計画改訂案をまとめる予定でありました。しかし、第1回委員会での活発なご意見を踏まえ、事務局で十分な検討を進めるために、この資料の下段にありますように、委員会開催数を1回追加し、合計4回としております。検討期間ですが、平成19年から21年の3カ年と変更させていただきたいと思っております。また、部会につきましても、3回の開催予定であったところを2回追加し、5回に変更させていただきたいと思っております。また、資料の右下のところになりますが、四日市港の地方港湾審議会の予定ですが、平成21年5月でしたが9月に変更と、あと、国の交通政策審議会港湾分科会の予定が平成21年7月から11月に変更されることとなります。

以上です。よろしく申し上げます。

【事務局】 続きまして、参考資料2をごらんください。

参考資料2の上のほうに長期構想検討委員会、下のほうに長期構想及び港湾計画検討の経過及び予定という形で記載しております。まず、19年12月12日に第1回の委員会を開催させていただきまして、委員・幹事合同会議で開催させていただきました。そのときの資料といたしましては、下段のほうにありますように、港づくりに対する港湾管理者の考え方、それから四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望、四日市港に対する今後の要請、四日市港の現状、四日市港の強みと弱み、四日市港の課題、四日市港の将来を考える方向という7つの項目について説明させていただきました。この7番目の項目の中で、将来を考える3つの方向ということで、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献という3つの方向を示させていただきまして、さまざまな観点からご意見をいただいたところでございます。

その後、上の段に戻りまして、3月には第1回のみなと環境部会、物流・まちづくり部会を開催しまして、これらの3つの方向のもとに四日市港の将来像と取り組みについてご

議論をしていただきました。さらに、5月には2回目のそれぞれの部会を開催しまして、これらの検討に加えまして空間利用ゾーニングについてご議論していただいたところでございます。

これらの第1回目の委員会でのご意見、これらの2回の部会でのご意見を反映した形で、事務局のほうで四日市港長期構想の第1次案としてまとめさせていただいたものが今回の資料でございます。項目といたしましては、真ん中の欄でございます。初めに、港づくりに対する港湾管理者の考え方から始まりまして、先ほどと同じような形で記載させてもらっていきまして、5番目に四日市港の将来像ということで、5-1から5-4までを記載しております。特にこの5番につきまして、四日市港の将来像についてご議論していただければというふうに考えております。

その後、8月にはパブリックコメントをかせさせていただきますまして、右のほうにありますけれども、10月ごろに開催予定の第3回の部会におきまして、パブリックコメントのご意見、本日のご意見等を踏まえまして2次案を作成し、2次案についてご議論していただきたいというふうに考えております。そのうち、今後10年間で取り組むべき港湾計画の方向性についても議論していただければというふうに考えております。

その後、11月にはパブリックコメントをかせさせていただきますまして、21年の2月には第3回目の委員会ということで、四日市港長期構想の最終案について、それと港湾計画の素案について、第3回目の次回委員会でご議論していただければなというふうに考えています。その後、特に港湾計画の素案につきましては、3月ごろにパブリックコメントをかせさせていただきますまして、来年7月から8月に開催予定の第4回委員会におきまして港湾計画の改定案についてご議論していただければというふうに考えております。

以上が、資料の検討経緯と今後の予定でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ただいま事務局から説明のありましたスケジュールの変更及び資料検討の経過及び今後の予定の説明について、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。またあれば、後ほど伺いいたします。

それでは、続きまして、昨年12月の第1回委員会以降ご議論いただきましたみなと環境部会、谷岡部会長様と物流・まちづくり部会、津守部会長様からそれぞれの部会での検討状況についてご報告をお願いします。

最初に、みなと環境部会の谷岡部会長、お願いします。

【委員】 それでは、座ったままで失礼いたしたいと思います。

私たちみなと環境部会の概要報告要旨でございます。

まず最初に開催日でございますが、委員会の部会、全員出席のもと、第1回は平成20年3月19日、第2回は5月14日に開催いたしました。

検討対象でございますが、四日市港の将来像のうち、都市・住民とともにある四日市港及び環境に優しい四日市港を実現するために必要な取り組みや、空間利用ゾーニングについて親しまれる港づくりや環境を生かした港づくりの観点から私たちは議論をいたしたわけでございます。

検討内容でございますが、第1回部会では、四日市港の現状認識に始まりまして、そして、将来像を実現するために必要な取り組みについて議論いたしました。特に、親しまれる港づくりのために、既存緑地等の高質化、質の高い既存緑地でございます。それから、ネットワーク化によるアメニティー機能の向上の必要性や、環境に貢献する港づくりのために自然環境の保全の必要性について議論いたしました。第2回部会でございますが、第1回部会での議論をもとにいたしまして、より具体的な取り組み内容について議論をいたしたわけでございます。そして、機能別に空間利用ゾーニングについての議論をいたしたわけでございます。

検討結果といたしまして、まず、将来像を実現するために必要な取り組みについて整理いたしました。主なものとして、港地域へのアプローチや緑地、公園間とのつながりなどの改善をしたらどうか。機能向上のための取り組みを整備が必要ではないか。これは取組案2 に反映いたしましたわけでございます。反映していただいたと言うほうが正しいかもわかりません。2番目、既存資源、文化財、景観、遊休施設等の有効活用による港活性化の取り組みでございます。これは取組案2 、2 に反映していただきました。3番目、NPOやボランティアなど多様な主体との連携や、港文化や歴史などの情報発信による港のイメージアップの取り組みでございます。これは取組案2 に反映していただきました。4番目といたしまして、既定計画の見直しなどによる自然環境保全の取り組みでございますが、取組案3 に反映していただきました。5番目といたしまして、グリーン物流、先ほどもごあいさつの中にございましたが、グリーン物流の促進などによるCO<sub>2</sub>削減のための取り組みでございます。これは取組案3 に反映していただきました。

次に、空間利用ゾーンについてでございますが、1番として、港を訪れる人の安全を考慮した機能、すなわち人々の交流機能と産業物流機能の配置が必要であるということにな

りました。これは空間利用ゾーニングに反映していただきました。2番目といたしまして、自然環境の保全には既定計画も見直しも検討する必要がある、環境機能に反映してほしい、また整備の際には生態系への影響を考慮した機能を配置する必要があると委員会で確認いたしました。

そして、その他の意見として、ぜひ今後検討を深めてもらいたいものとしまして、バードサンクチュアリの実現でございます。よく言われますのには、バードサンクチュアリは野鳥を主とした野生生物が安心して生息できる、ここでは港を指すというふうに思っております。そして、四日市地区の活性化、特にJR四日市駅周辺の活性化との連携ということを今後深めてもらいたいと思っています。

以上で報告を終わります。

【委員長】 ありがとうございます。ご質問、ご意見は後ほどまたお伺いすることにして、引き続きまして、物流・まちづくり部会、津守部会長からご報告をお願いします。

【委員】 物流・まちづくり部会での検討結果というのは、また後ほど事務局のほうからご説明があると思いますが、資料の1ですか、21ページ以降の将来像の1と2のところに載っているものです。物流・まちづくり部会というのは、物流とまちづくりと2つに分かれていますので、それぞれについてお話しさせていただきます。

物流の面につきましては、当たり前のことですが、物流機能を強めようという話なんですけども、基本的にどういうコンセプトになるかといいますと、背後圏の産業を支える、括弧つきですけども、コンパクトな総合港という形になるだろうと思います。というのはどういうことかといいますと、コンテナ貨物の取り扱いが当然のことながら、非コンテナ貨物、車両とかバルクとか在来とかいった貨物の取り扱いが多いというのが四日市港の1つの特徴ですし、お隣の名古屋港もそういった貨物の取り扱いがある。もちろん、同じものを取り扱っているのじゃなくて、それぞれに取り扱うものが若干異なるという状況になっていますので、非コンテナ貨物も含めた形で、物づくり港湾として機能強化を図っていくという形になると思います。

この名古屋港との関係という点につきましては、既にスーパー中枢港湾として指定されている四日市港なわけですけども、名古屋港と一体で伊勢湾として指定されています。

もともと伊勢湾のスーパー中枢港湾の指定というのはものづくり港湾という形で指定されていますので、非コンテナ貨物に関しては、名古屋港と取り扱う貨物というのを役割分担する形でものづくりに貢献していくという、そういう機能強化の道を図っていくと同時に



に、機能の重複をなるべく排除して効率的な港湾の利用及び港湾運営ができるようにしていくという方向を考えておることが物流機能の強化の内容になります。もちろん、今後どういった機能を強化していくのかという際の優先順位のつけ方というのは、また議論していかなくちゃいけないということになると思います。

もう一点、まちづくりに関して言いますと、先ほど谷岡先生からお話があったこととかなり重複するわけですが、1つはやはり港というものを日常生活とどう連結するのかという点と、もう一つは潜在的な観光資源というのをどう顕在化させるのかというその2つです。この2つとも今後の日本の少子化というものをにらんだ場合に、四日市及び三重県がその少子化によるダメージをより少なくするために必要なものになってくるだろうと思われます。特に工業地帯であるこの東海地方において、人手不足の問題というのがこれから顕在化してくるといえるのは目に見えているわけですが、そういったものを回避あるいは緩和するためには、人が集まるまちにならないといけないうわけで、単に物流機能を強化するというのが、狭い意味ではなくて、きちんと働く人も確保するという意味でのまちづくりが必要になってくるだろうという面と、もう一つは、もともとある観光資源というものをどううまく活用していくのかという点については、やはり環境部会と同じように、アクセスをどうするのか、どうネットワーク化していくのかということが今後の課題として挙げられているということです。

ただ、今回の報告書というか資料の中では盛り込めなかった点について、1つ加えさせていたきたい点があります。それは何かといえますと、ソフトの施策というのがあまり盛り込めなかったという点です。これは別に盛り込まなかったんじゃなくて、うまいこと盛り込むためにはどうしたらいいのかというのを今後検討しようということで、まだ盛り込んでいないということです。

といいますのも、前にも申し上げましたように、ハードの整備というのは必要な限りにおいて進めるというのはあるとは思いますが、ハードの整備に引きずられる形で長期構想がつくられるのではなくて、機能集積するために何が必要であって、そのためにハードとソフトの組み合わせがどうあるべきかということが本来あるべき姿であろうと思いますので、そのソフトの仕組みというものを今後長期構想のほうにぜひ盛り込んでいきたいという点と、もう一つは、ハードの供用というのが何年後になるかよくわからないという状況の中で、それまでにどうつなぐのかという仕組みの点も考えておく必要があるということから、次回の委員会までには、ソフトの仕組みも盛り込んだ長期構想というものにして

いきたいというふうに考えております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。部会の報告をいただきましたが、今日ご欠席の松井委員から意見のメモが出ていまして、かなり部会の報告と関連をしていますので、あわせてご紹介をさせていただきます。

最初に、2回連続で欠席のおわびがございます。

意見として、1、四日市港長期構想を具体化し、四日市港を市民とともにあるものにするためには、多くの市民を巻き込む力を持つ適当な市民側のパートナー 市民への広がり期待するためには有力メンバーがいる組織であることが望ましい を定め、事業の計画、実施、評価の各過程で協議したり意見をもらうシステムを持つことが効果的ではないか。2番目に、四日市港の対外的な知名度はコンビナートと相まって全国的に極めて高く、まさに四日市市の顔である。産業観光としてのポテンシャルの高さは、伊勢志摩の歴史・自然観光とセットにすれば全国から人が呼べる。特に修学旅行などを呼べるものと思われ、市民と一体となって港を盛り立てることで大きな可能性があると思う。3番目に、長期構想のパブリックコメントは港を市民に知らせる好機ととらえ、パブリックコメント説明会や意見交換会をする場を設けるとよいと考える。私もそのために人集めには協力する用意があるという意見が松井委員から出ておりますので、ご紹介をさせていただきます。

ただいまの両部会のご報告、松井委員からのコメント等に関しまして、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

それでは、ご意見、ご質問がないようですので、また後ほど具体的検討の中でご意見を伺うことにしまして、事務局のほうから四日市港長期構想の第1次案について説明をお願いいたします。

【委員】 委員長、済みません、発言がちょっとおくれましたけれども。

両部会の検討状況についてご説明をいただきました。それが本日のこの審議とどう関係しているかということ、ちょっと形式的かもしれませんが、整理をしていただきたいんですが、こういうことでよろしいんですかね。両部会は固有の役割を果たすために設置されて、今おっしゃられたようなことについて検討をしましたと。あるいは、なお検討中のものもあるようですけど。それが、この委員会に、幹事会を含めてかもしれませんが、逐次両部会の審議結果が反映されて、今日段階でも反映されたものがあるし、3回以降にもさらに部会での審議が進んでいくと、また3回目の委員会などの資料に反映され

ていく、そういうふうに理解しておけばいいんですかね。

【委員長】 ありがとうございます。私からでもいいんですけど、事務局から何かございますか。

先ほどの谷岡部会長のご報告を伺っていて、順序を逆にしたほうがよかったのかなという感じもちょっといたしましたが、この資料1の24ページ以降でしょうか、それぞれの部会での指摘を受けて、こう取り組みますとまとまっていると解釈したんですけど、それでよろしいでしょうか。

【委員】 おっしゃるとおりでいいと思います。逐一、部会の検討行程、なおかつ検討工程を資料に反映して、その一番最新版が今日ここのお手元に配付されているというご理解で結構かと思います。

【委員長】 よろしいでしょうか。

ほかにございますか。

それでは、資料1の説明をお願いいたします。

【委員】(佐藤副管理者) また、順番が逆かと委員長に怒られるかもしれませんが、私からちょっと資料説明の前にお話を申し上げたいことがあります。

お手元の参考資料3とそれから参考資料3の別紙というのがあるかと思いますが、参考資料3は後ほどまた事務局からお話があると思いますが、第1回の委員会で出た意見を今回の資料に反映しますとか、あるいは今後検討いたしますとか、その意見への対応の状況を記したものでございます。

その中で、私、あいさつの中でも言いましたけれども、管理組合の考え方とかそういうものを問われたことに関して、この参考資料3の中では、私たちの見解をお示ししますという対応案が書かれているかと思います。私からはこの内容について、この別紙に基づきまして、5つの項目なんですけれども、お話をさせていただきたいと思います。参考資料3の別紙をごらんになっていただきたいと思います。

まず1つ目なんですけど、四日市港のコアコンピタンスとは何かということに関しまして、私たちは、その下に書いてございますけれども、3つの中身なんですけれども、1つはまず、伊勢湾を代表するエネルギー供給基地として既に確固たる地位、これはLNGも含めてでございますけれども、確保していることが1点。それから、港のすぐ背後に臨海部コンビナートが形成されている。石油化学を核とした素材・部材産業が立地していること。さらに、おおむね1時間圏内の地域には半導体、液晶などの部材・部品産業、電機、情報

や自動車などの加工組み立て産業が集積しているというこの立地の環境。実は、この背後産業でございますが、研究開発機能の集積も進んでおり、実際問題として、製品の高付加価値化だとか産業のイノベーションが進められているわけございまして、長期的に見ても、国内を拠点に国際競争力が維持できるだけのポテンシャルを持っていると。この立地環境といえますか、これこそが四日市港のコアコンピタンスではないかというふうに考えております。

次の2ページ目に行きまして、四日市港利用率が28.5という数字の意味ということをお問われたわけでございます。28.5という数字自体は、平成15年度に実施された全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果でございますけれども、実は、その調査の中では2倍以上に当たる約63%の荷主企業さんが名古屋港を利用しているということが出ていますけれども、私ども特に注目というか、非常に気になりますのは、名古屋港と比べて航路先や就航頻度などのサービス水準に関しまして、それほど基幹航路よりは差はないと考えられる中国・近海・東南アジア航路に関しても、三重県内の荷主企業さん、輸入の約53%、輸出では約47%が名古屋港を利用していると。

この要因でございますけれども、商慣習もあるでしょうし、名古屋港さんのスケールメリット、これの大きさによるコスト差、いろんな経費の差などが考えられるわけでございますけれども、私ども企業ヒアリングを行いまして、一方で企業さん、できれば環境問題等のこともこれあり、コストもこれあり、最寄り港として四日市港を利用したいんだという声も多く聞いております。

そういう意味からいうと、私たちとしては、もっともっと四日市港のサービス水準、これを改善することによって、このような企業のお役に立てるんじゃないかと考えてございまして、現状の28.5%という数字はもっと高くなってよい数字だと思っております。その結果、必要となるコンテナ貨物輸送のための施設整備につきましても、ほんとうにしっかりした需要見通しのもと、これから適切に確保していきたいと考えております。

3つ目のご質問にお答えいたします。将来像あるいは将来方向ということに関して、3つの方向を出しているけれども、これはどれかに重点を置くのか、あるいはバランスをとってやるのかということでございますが、四日市港が地域にとって欠かせない重要な存在であると評価されるためには、3つの方向からその将来像を考えることが不可欠だと考えてございまして、バランスをとりながら総合的に進めたい。ただ一方で、いろんな困ることが起きないように、ゾーニングだとかエリア分けの考え方を基本として、しっかりと取り

組み内容を検討していきたい、いかなければいけないというふうに考えております。

4つ目でございますが、名古屋港との役割の分担についてという質問でございますが、「私たちの見解」のところを読ませていただきますと、国土形成計画や現在検討されています中部圏広域地方計画では、中部圏の将来像というのは、世界をリードする産業、技術のイノベーション圏と描かれておりまして、港湾は中部圏のものづくり産業を支える国際物流拠点として大きな役割が期待されると。このような情勢のもと、名古屋港と四日市港、同じ伊勢湾に位置する港として、適切な役割を分担しながら連携または相互に補完して、中部圏の産業を支えていかなければならないというふうに考えております。

その中で、四日市港でございますが、先ほど申し上げましたコアコンピタンスを生かした物流拠点としての役割を發揮することがまず大事ではないか。それと並行的にといいいますか、コンテナ貨物に関して言いますと、名古屋港との分担、これは今後いろんな形で分担内容が明確になってくると思いますが、今のところ私どもとしては、中部圏の西側圏域、あるいは近畿圏、北陸圏の一部の貨物を取り扱う中枢港湾としての役割になるのかなと思っておりますが、これはこれでまた今後、関係機関と検討が必要かなと思っております。

最後、5つ目でございます。背後圏を小さくとり過ぎているんじゃないのというご質問にお答えしたものでございます。四日市港利用優位圏という図表が載っています。確かにこれにつきましては、外貿コンテナ貨物についての圏域、トータルコストが最小となる圏域を示したもので、これがすべて四日市港の背後圏であるというふうにとらえられるのは間違いだと思っております。ここにも書いていますが、もっと広域的に運ばれている貨物はたくさんあるわけでございます。そういう意味では、表記についてもう少し考えなければいけないということで、実は今回の第1次案でも直っていません。第2次案に向けて直していきたいというふうに考えております。ご指摘ありがとうございます。

以上、私のほうからはこの考え方ということを説明させていただきました。ありがとうございました。

【事務局】 それでは、続きまして、資料のナンバー1、四日市港長期構想第1次案、こちらのほうについて説明をさせていただきます。

まず、めくっていただきまして、目次というところ、長期構想第1次案の構成を示しております。こういった第1章から5章までという構成になっております。

1ページのほうでは、基本理念ということで、「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」、これを基本理念にしていきたいというふうを書いておりま

す。

続きまして、2ページをお開きください。2ページからが四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望ということで、まず、社会経済を取り巻く情勢変化について展望しております。この中では、人口、将来的には人口減少、少子高齢化の進展ということを展開しております。経済については、東アジアとの地域間連携の進展に伴い巨大な経済圏が形成されるといったことで、産業面として国際水平分業が一層進むであろうといったことが展望されております。また、3ページですけれども、一番上のほう、環境というところ、地球温暖化対策の一層の強化といったものが展望されておる。安全・安心というところでは、地震対策の一層の強化といったことが言われております。

続きまして、4ページ、1 2、港湾を取り巻く情勢変化と将来展望ということを整理しております。物流ということで、東アジア港湾がコンテナ取扱量を急激に伸ばした結果、結果的に日本港湾の地位が相対的に低下しているといった話、コンテナ船やバルク船の大型化の話といったことを展望しております。5ページの下のほうでは、環境という形で、循環型社会形成に向けて静脈物流の進展といった動き、さらには、6ページ一番上のところですけれども、CO<sub>2</sub>排出量削減に向けたモーダルシフトの推進、こういった運輸部門におけるCO<sub>2</sub>削減というのが大きな課題になっていることを整理しております。

7ページからは、中部圏及び四日市港の背後圏の情勢変化ということで整理をしております。中でも特徴的なところとしまして、8ページ一番上のところですが、臨海部における産業再生、産業活性化の動きということで、四日市コンビナートの動きを書いております。これまでの基礎素材型産業から高付加価値産業へという構造の転換、動きです。さらに中段のところ、背後圏道路網整備の動きということで、図1.13に示していますように、新名神高速道路などの開通によって、四日市港へのアクセス、陸上のアクセスといったものが便利になってきているという動きがございます。

9ページでは、中部圏及び主要産業の将来展望ということで、まず、国土形成計画における中部圏の将来像というのを整理しております。次に、四日市港に関係の深い主要産業ということで、表1.2に示しておりますけれども、企業ヒアリングなどを行いまして、エネルギー、自動車、化学、こういった主要産業についてその動向と将来を展望したところでございます。

このような検討を踏まえまして、10ページなんですけれども、四日市港に対する今後の要請ということで、10ページにあります から まで、17個の要請という形で整理

をさせていただきました。

さらに、11ページからが四日市港の現状ということで、14ページにわたり、歴史であるとか港勢、環境といったことについて整理をしております。

15ページをごらんください。四日市港の強みと弱みということで少し整理をしております。

特筆すべき強みということで、9点ほど整理をさせていただきました。中でも主なところとしまして、15ページの、背後からの交通アクセスが向上の動きにあるといったこと、あるいは、鉄道が港の近くを通っている、あるいは、1ページめくっていただきまして、16ページ、自然の海浜、干潟が残っている、それと、四日市港の背後には多くの企業の集積がある、こういったことが特筆すべき強みではなからうかと考えております。

一方、弱みといたしますのは、16ページ下のほうに示していますが、名古屋港と比較して航路サービスが格段に劣るといったこと、そういった名古屋港が近くにある、こういったことが弱みではなからうかというふうに考えております。

17ページからが四日市港の課題ということで整理をしております。課題は全部で6点ほど整理をしました。

17ページ、まず課題の1点目ですけれども、背後圏企業の物流ニーズに十分対応できていない課題でございます。課題の背景にある問題としまして(1)から(4)、県内コンテナ貨物の四日市港利用率が28.5%であるといったことから、4番、港湾施設が利用者の要請に十分こたえられる状況になっていない、こういう問題があるということでございます。

課題の2つ目は、18ページ、港の安全・安心が十分確保されていない、老朽化する港湾施設が多いとか港湾施設の耐震化が望まれている、こういった問題点がございます。

課題の3点目が、港は住民から遠い存在である、満足意識が低い、あるいは国道23号とJR関西本線によって市街地と港が分断されている、工業港的な色彩が強い、こういった問題点がございます。

課題の4点目は、環境の改善や利活用が十分でないということで、CO<sub>2</sub>削減に関する優位性が生かされていないとか水質の改善が進んでいない、こういうところの問題点はございます。

20ページ、課題の5点目が多様な主体との連携が十分でない、課題の6点目が今後の

要請に合致した港湾計画が必要である、こういったところが課題だという整理をしました。

21ページからは四日市港の将来像という形で、先ほど整理をした6点の課題、これらの課題を踏まえまして四日市港の将来を考える方向ということで、図5.1の中段にございます3つの方向、これで考えてはどうかという整理をしたところでございます。

さらに、22ページ、下の図5.2の黄色のところですが、ソフト面の対応ということで、こういったことを十分踏まえる必要があるという整理をしております。

そうした上で、四日市港の将来像というのを23ページから描いております。先ほど説明しました3つの方向別に3つの将来像というのを描いております。将来像の1点目として背後圏産業の発展を支える四日市港の実現、2つ目が都市・住民とともにある四日市港の実現、3点目が環境に優しい四日市港の実現、こういう将来像を描いております。

1枚めくっていただきまして、24ページ、四日市港の取り組みというところでございます。将来像別に実現したい四日市港の姿というのを描きまして、それに対する必要な取り組みということを整理しております。背後圏産業の発展を支える四日市港の実現という中では、実現したい四日市港の姿を2点ほど描いております。1番目として多くの荷主企業から頼りにされている四日市港、2点目が安全・安心な物流機能が確保されている四日市港の姿を描いております。

そのための必要な取り組みとして、取組案の1と1を整理したということになっております。

まず、25ページ、取組案1ですけれども、1点目としてスーパー中枢港湾としての機能の充実・強化という取り組みでございます。内容としましては、ピンク色のポツの4点ほどに取りまとめております。1点目がコンテナターミナルの整備促進、あるいはコンテナターミナルの高度化、高質化を図るということで、スピーディーでシームレスな低廉な港湾物流を実現するといったことでございます。2点目が背後の道路に関する取り組みでございます。臨港道路霞4号幹線、あるいは霞地区から南方向への道路を検討する、こういうことで臨港交通体系の充実を図っていきたいということでございます。3点目が航路の維持・拡充、4点目が中部圏の物流拠点ということで、名古屋港、中部国際空港との連携強化といったことを挙げております。

続きまして、26ページがアジア域内物流への対応ということになっております。内容として2点、1点目が四日市港の地理的特性を生かした、高速、低コスト、多頻度、高品質なサービスの提供、2点目が、今後想定される多様な物流ニーズにこたえていくため、



港湾空間での流通加工、小口混載といったロジスティックス機能の強化といったことを挙げております。

27ページがバルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化ということでございます。バルク船の大型化に対応した施設整備、施設の改良といったことを挙げております。

続きまして、28ページ、こちらは企業ニーズに対応した港湾サービスの提供ということで、1点目の取り組みはグリーン物流の促進ということについて挙げております。地球環境問題に対応した環境に優しい物流システムの構築といったものが大きな社会的要請になってきている、こういう背景から、企業が取り組む鉄道や内航海運といったグリーン物流に対して積極的に支援をしていきたいということを書いております。既存の施設の集約と再編といったことを下のほうで記載しております。

続きまして、29ページ、背後圏産業の活性化に対する支援ということで、取り組みを2点ほどまとめております。1点目が四日市コンビナート高度化への取り組みを支援といった形で書いております。2点目が、写真では石原地区の航空写真を示しておりますけど、現在埋め立てが進んでいる石原地区は、将来的には産業空間として活用していったことを整理しております。

続きまして、30ページでございます。ここからが取組案1ということになります。物流の安全・安心ということです。1点目が港湾施設の計画的な維持管理ということで、アセットマネジメントの概念を取り入れた計画的、効率的な維持管理に努める必要がある。

続きまして、31ページが港湾のセキュリティ強化と保安の確保といったことでございます。SOLA S条約に基づき、テロなどに対応した港湾のセキュリティの確保に努めるといったことになっております。

32ページ、船舶航行安全の確保という取り組みでございます。内容として3点まとめております。1点目がポトラジオ等による入出港情報の適切な提供、2点目が船舶の安全な航行を確保するための水域の海上浮遊ごみなどの清掃、3点目がプレジャーボートなど小型船舶を適正に配置させる、こういうふうに整理しております。

33ページが災害時における物流機能の確保ということでございます。取り組みとして3点にまとめております。1点目が耐震強化岸壁の整備、2点目が、伊勢湾ということで、伊勢湾の国際物流機能維持という観点で名古屋港との補完体制、それと3点目が背後へのアクセスの確保ということで、霞4号幹線の整備といったものを取り組みとして整理をし

ております。

続きまして、34ページからが2つ目の将来像、都市・住民とともにある四日市港の実現ということでございます。実現したい四日市港の姿ということで、3点ほど描いております。黄色で示しているところがそれになります。

35ページからがその個々の取り組みということで、防災対策の推進と災害復興活動への支援ということ。防災対策の推進ということでは、海岸保全施設の整備、災害復興活動への支援ということでは、防災拠点や港湾空間の有効活用といったものを挙げております。

36ページでは治安対策ということで整理をしております。港の中での治安、防犯対策でございます。

37ページからが人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりということで、3点ほど取り組みを挙げております。1点目が既存の緑地の質を高めるといった取り組み、2点目が今ある緑地、点在する親水空間をネットワーク化する、3点目がアプローチの改善といったことになっております。

続きまして、38ページ、地域への情報発信、情報共有の促進ということで、内容を4点ほどに取りまとめております。1点目がイベントなどによる地域との情報共有、連携の強化、2点目が重要文化財やこういった写真で示していますようなレトロな風景、こういったものの活用、3点目が四日市港の歴史や文化、役割、こういったものを知ってもらう取り組みをする、4点目が今ある観光資源、こういったものを有効に活用するというところで、広く発信していくことです。

39ページがまちづくりと一体となった港づくりの推進ということで、四日市市と連携したまちづくりの推進ということと、参画と協働による「みなとまちづくり」の推進ということを挙げております。四日市地区では四日市市と連携しながら進めていきたいといった話、さらには、行政、住民、NPOなどの市民団体、こういった多様な主体がかかわって進めていきたいといったことを整理しております。

続きまして、40ページ、将来像の3つ目、環境に優しい四日市港の実現ということで、ここでも3つの姿を描いたということでございます。黄色のところはその姿になります。

1点目の取り組みとして、41ページ、自然海浜・干潟の保全ということで、こちらの写真にありますような今現在残っている自然海浜といったものを保全していきたいといった取り組みでございます。

42ページが伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善ということで、海域環境とか水質の

改善、こういったものについて取り組んでいきたいという内容を整理しております。

43ページは美しく魅力ある港づくりということで、良好な港湾空間の保全・創出といったことを挙げております。上の写真は四日市地区の写真ですけれども、こういった文化財であるとか港湾景観といったものを保全していきたい。下の写真は霞地区の建物の写真ですけれども、このように周囲と調和した景観づくりということで色彩計画を進めていきたいということを整理しております。

44ページは地球に優しい港づくりということで、地球環境問題に対応したCO<sub>2</sub>削減の取り組みを支援していきたいということを整理しています。

45ページが取り組みの最後になります。循環型社会への貢献ということで、循環資源の取扱機能の拡充、それと石原地区の土地利用についてですけれども、将来的にはリサイクル産業の立地可能性の検討を進めていってはどうかというふうに考えております。

次に、46ページからは空間利用ゾーニングという形で整理をしております。機能別に整理をしております。

47ページが物流機能、現状でこのように分散する物流機能を将来的には霞ヶ浦地区で大きく拡充していきたいと考えております。

49ページは産業機能、石原地区ですけれども、新たな産業空間の形成という形で進めていきたいと考えています。

51ページが交流機能ということで、1点目が左のほう、緑のところ、川越から霞ヶ浦地区にかけて点在する緑地などをネットワーク化していきたい。四日市地区では、港の文化や景観を生かしたまちづくりを推進していきたいということでございます。

最後、53ページが環境機能ということで、干潟を保全していきたい。それと、石原地区ですけど、三田の最終処分場、管理型の最終処分場でございますので、緑の創造、緑地的に利用していきたい。それと、楠、磯津地区については埋立計画があるんですけれども、削除・縮小の方向で海浜を保全、創造していきたいというふうに考えております。

これらの図を1枚のゾーニングという形で表現したのが55ページのゾーニング図という形になります。この中では、ピンクの点線で囲っているところ、こちらが主に物流・産業のゾーン、緑の点線のところ交流・環境・レクリエーションゾーンという形で整理をしております。

以上が資料の1の内容になっております。

続きまして、資料の2ですけれども、こちらは先ほど説明させていただきました資料の

1のところの四日市港の課題というところまでをさらに詳しく取りまとめた資料でございます。本日の議論に際し、適宜活用していただければというふうに考えております。

以上で資料の説明を終わらせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。説明する資料は以上ですね。

約1時間ほど議論の時間を残していただきましたので、皆様からご意見、ご質問をお受けしたいと思います。どうぞ今回は自由にご発言ください。はい、どうぞ。

【委員】 口火切りをさせていただきます。非常に事務局がご苦労されて、思いつく施策が全部載っているなという感じがいたしまして、おそらくこれからはこの重みづけとかをされるんだろうなと思います。

その中で、一つ、二つばかり気になることをご意見申し上げたいと思いますが、まず22ページの3つの方向というのがあるんですが、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献、これは輪が離れているんですよ。僕は少し重なるんじゃないのかなという気持ちを実は持っておりまして、例えばどういうことかと申し上げますと、もう一点申し上げたかったのは、実は産業への貢献の中で、ぜひ、臨海部産業が今後高度化する際に重要なことというのは、実は空間の価値を高めて維持しなきゃいかんと。要するに、土地の値段が高ければそこは高度利用がなされるんです。もしそうでなければ、土壤のそういった改善費用とかなんかよりも空間の価値が安いと、その土地は事実上資産として価値が見出せないの、他の先行的なそういった臨海工業地帯の事例でいくと、やはりアクセスをよくするとか周辺環境を整備するというのは、むしろ空間の価値を維持して高めるという方向がございまして、地域にとってもそれは必要なことだと思うんです。そういった場合は、実は、産業・物流への貢献と環境への貢献と言っている、やることはこの2つに重なるという部分がきっとあるように思います。そういった意味合いもありますし、安全・安心もかぶるような要素がありますし、3つ完全に独立したものではないのかなという気がいたしますので、その辺をまたご検討賜ればと。

先ほど申し上げましたように、産業の部分では、こういった形でか、要するに産業が高度化するということは、同時にその空間の価値が高められていないとこれは相乗的にはなされないと。安い土地で価値のない土地は高度化されずに捨てられると、こういうことでありますから、何かそういった概念をどこかに入れておければ読み取れるかなと思いつながら読んでいたんですが。

それと、一番最後、これは私どもも今霞4号幹線をやらせていただいておりますが、最

後の55ページの臨港道路、南に延ばすというふうな気持ちだけがあらわれた矢印が、これはしかも色のぐあいでもちょっとわかりづらいんです。もっと気持ちよく南のほうにずっと延ばしてはいかがかなと。何か矢印だけがちょろっと霞地区のところに見えまして、ゾーニングのマークと似たような絵なもので、ちょっとわかりづらいのでありますけれども、やっぱり臨海部にもう一本きっちりとした南北動線をつくるというような意思が、これはまた地域でご議論してお決めになればいい話ですが。

先ほど申し上げましたように、臨海部が産業構造を高度化する際に最も重視されるのは、大抵の場合実は道路アクセスなんですね。道路アクセスがいいとその周辺の土地の価値というのは全く変わったものになりまして、それがまた地域をよくしていくと。川崎なんかそういうふうな議論が随分されたように記憶しておりますので、できればそうされたらいいのではないのかなということで、またご議論、ちょっとこそくに矢印だけについているのが、言葉遣いが悪くて申しわけございません、ちょっとこそくかなという気がいたしました。

あとは、私ども中部地方整備局で最近どういことを言っているかという話を簡単に申し上げますと、港づくり、当然幾つかの分野がございますが、わかりやすいものの言い方は、何しろものづくり産業で大変元気な中部地域であるから、私どもの基本政策は、荷主さんが、産業が最も直近の港をちゃんと使えるようにすることだと、これは国の責務であると、こういうような言い方をしております。バルクは当然そうであります。ただし、コンテナについては、基幹航路の集荷力がないと航路維持ができないところについては、ある程度選択と集中を行う、拠点化を図らなければできない。要するに、新幹線の駅はバス停のようにいっぱいはいつくりませんよと。そのほうがわかりやすいのかなと思って最近はそのような言い方をしてございまして。

四日市については少なくとももっと頑張っていたかかないといけないなど。名古屋港にかなり流れておりまして、これが四日市を使っていたかさえすれば荷主さんもハッピーになりますし、港湾分野でどうやったらCO<sub>2</sub>削減に貢献できるかなと思ったら、やっぱりこれが一番大きいんですね。要するに産業界の競争力維持にも役立つし、CO<sub>2</sub>削減にも役立つので、ぜひ名古屋港との連携とか分担を考えるのは基幹航路の貨物の分野であって、そのあたりは少し議論すればいいんだと思いますが、それはかなり頑張っていたいで、28.5%でございますか、やっぱり7割、8割は地元の貨物は四日市で扱うんだという決意を持っていただくことと、資料の順序で、背後圏の話を書いた後に道路ネットワ

ークの話があるんです。ほんとうは道路の整備がどんどん今進んでおりますので、四日市港が優位になる地域がどんどん広がっているんですね。だから、むしろ道路ネットワークは将来こうなったら、実は四日市港を使うのが一番便利な背後圏というのはこのくらい広がるんだよというふうな流れでむしろ資料をつくられたほうがいいのではないのかなと思います。

口火切りが長くなり過ぎました。以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 済みません、私、今日4時20分から所用がありまして、途中で退席させていただきます。それで、私の思いを少しお話しさせていただきたいと思っています。

まず、今回、第1次案をいただきまして読ませていただきました。今、宮本委員も言われましたように、基本的に言うと、取り組みについてはすべて網羅されていると思います。どこをとっても、これはどうだ、バルクはどうだ、エネルギーどうだと言われたら全部すべて書いてあるということで、そつなくまとまっているなという気はしています。ですから、僕は取り組みについてはあまり触れるつもりはありません。

あえて言うと、ぱっと読んだときに、20年先に四日市港はこんなになるんだというわくわくした、躍動感ある夢を持って読めたかということ、まだまだこれからだろうなという気がしました。第2次案を出すときには、そういうところをもっと出してほしいなという思いがしました。今の時代から見れば当然こういう政策が出てくるんだと思いますけども、20年先を考えたら、もっと世の中が変わっているだろうと思います。そういうときに四日市港はどうあるべきだという思いが私は若干しました。それがまず1点です。

2点目は、あえて言いますと、実は、このページ数で言いますと、23ページをあけていただけますか。僕は大変大きな書きぶりだと思っているんです。四日市港の将来像の中でこの3つのコンセプトでまとめていくということは了解していますが、文章の中の下から4行目に「さらに」と書いてある部分です。近年の経済活動の広域化に伴って広域的な対応が必要な課題が増加していることなどから、伊勢湾全体としての課題解決を念頭に置く必要がありますということでもあります。実は、今まで四日市港の港湾計画を知る限りにおいては、どっちかという四日市港というのは、名古屋港に対峙するという形で四日市港をとらまえてきたと思っています。ちょっと飛びますけど、この潮流の中には道州制も書いてあるわけです。道州制をここまでよく書かれたなと僕は思っていますけれども、道州制を広域的な触れ方をしてくるこういう文章を引っ張ってきている。要するに、環伊勢

湾港として四日市港を見ていくよという思いの中で、その文章が端々に出てくるわけです。こういうところについて、僕は画期的な報告書だと思っています。

例えば、伊勢湾全体を考えながら名古屋港と連携をしていく、あるいは防災のところには、名古屋港と補完関係を結んでいくということなどは明確に3点ぐらい出てくると思います。しかし、今、言われましたけれども、これは副管も後で名古屋港との住み分けという話をされましたが、僕はこれについては基本的には了とするんですけども、よほど四日市港の存在感、コアコンピタンス、そういうところをきちんと整理していないといけないと思います。これだけ名古屋港と四日市港の大きな格差がある中で、伊勢湾の中で四日市港というのをどう位置づけていくのか、埋没していかないかという思いが僕はしています。ですから、これから四日市港のグランドデザインをもう一回整理するときに、環伊勢湾の中で存在感のある四日市港というのをもっと明確に出していく必要があるというふうに思っています。「さらに」と書いてありますけど、ちょっと僕はその辺が気になります。それだけ四日市港も努力しないとイケないとわかっていますけれども、そういう思いがしています。

そして、もう一つ、潮流のほうですけど、1つ欠けている部分があると思っています。実は、これからの港湾の中で日本国内の港湾の競争が、名古屋港だけでなくもっと厳しくなると思っています。それは僕は太平洋岸と日本海岸だと思っています。はっきり言いますと、例えば、今、コンテナの大きな世界1周航路がありますが、どうやって走っているか。シンガポールから台湾の基隆に行って、香港に行って、青島やら上海に行って、釜山に行って、その船が今、日本海を走って、オホーツク海と青森の間の大間のマグロの上を通過して太平洋へ出て行く、そういうコンテナ航路の流れがあるわけですね。

ということは、太平洋岸の港は、今までお日さんが当たってすべてよかったんだという時代が、まさしくロシア、中国、韓国、あるいは新潟、富山とかそういうところ、環日本海になったときには大きな流れが変わってくる。そういう話も少なくとも潮流の中に入れておかないと、その辺で見ておかないと太平洋岸の港だったらいつでもオーケーなんだという話が変わってくるというところは、やっぱり港湾としてきちんと押さえておく必要があると僕は思っています。

ほかに細かいことはまたペーパーで出させていただきますけれども、特に広域性という面については、四日市港が埋没しないようにきちんと位置づけをしてほしい、そう思っています。これは私の思いです。

【委員長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【委員】 今、委員からお話がございまして、私も全く同感なんです。この報告書、ほんとうによくつくっていただいてありまして、もう申し上げるところもないと思うんですが、ちょっと感じましたところを申しますと、名古屋と四日市の違いとかいろいろ話が出ておるんですけど、この四日市のようにスーパー中樞港湾でありますけれども、ほかのそういうスーパー中樞港湾も圧倒的にみんな四日市よりも大きいわけですし、こういう港がどうしてかということをやっぱり考えていかなきゃいけないわけなんです。やはり環境に優しいということで、CO<sub>2</sub>の問題なんか挙げていただいておりますのは、私はこれはすばらしいと思います。

ちょっと外国の例ですけれども、ベルギーにアントワープという港がございまして、これは内陸の顔の港なんです。ホンダさんの基地があると思っておりますが、私も一度見に行ったことがあるんですけど、ここの掲げている目標が全く四日市のものと似ていますのですね。そうして、環境に優しいとかこういうことを、それから、ここは大きなコンテナ船が入ってこないわけですから、バージで運ぶということをやったとすれば、やはりここへ来て、どんどん石油の値段が上がってヨーロッパはああいうトラックのストライキなんかも起こるようなことになってきておるわけですので、バージのほうへどんどんと貨物が変わりまして、確かここ二、三年で6倍以上のコンテナ貨物が集まるようになっておるのではないかと思います。

ですから、四日市もこういう環境に優しいというこれは非常に重視して、1つの売りということによっていく必要があるのではないかと思いますし、そしてまた、単にトラックの走る距離が近いということだけじゃなしに、今後は内航海運、今回ちょっと内航海運のことは出ていなかったかと思いますが、こういうのをどういうふうに重視していくかということもちょっとやっていく必要があるのではないかなというふうに思っております。

それから、その次に、都市と市民とともにあるということで、いろいろ親水性のある市民に親しまれる港ということのあれなんです。これは霞地区にもほかの地区にもいろいろな施設をつくっていただいたりしておるわけですが、シドニー港公園のそばだとかこういうところにつくっていただいております。率直に申しまして、あまり人が来ていないですね。ですから、やはり人が来やすくということになりますと、四日市の旧港近辺でありますとか、何かそういうところになるのではないかと。



ですから、最近こういうSOLA S条約とかテロ対策とかいろんなことでありますとか、そういうことからいきますと、やはりそういう市民の親しく出入りするところと、それから市民にレジューというような意味で港に来ていただくということと、やはりセパレートする必要があるんじゃないかと。ですから、どこもこれもやはり市民に来ていただくというふうに考えたらいかんのかなというふうに思っております。

それから、これは大変小さいあれなんですけども、ずっと40ページとかそんなところの最後に、「背景」と書いて要約が書いていただいているんですね。例えば、44ページ、背景、鉄道と四日市港の近接した位置関係。これは要約していただいて大変いいんですが、背景と下に括弧して英語でキーワードと書いてあるんですが、背景とキーワードとはちょっと、英語と、ちょっと訳としてもあれですし、背景というよりむしろこれはキーワードですね。ちょっと見直していただいたほうがいいのではないかと。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

【委員】 ほかの委員もおっしゃられましたように、四日市港の将来をどういうふうにしたいかということについては、非常に広範に触れているという意味で、結論的な点はあまり異存がありませんけれども、このレポートの中のゴールに至る途中の思考のプロセスというようなことについて少し申し上げたいと思うんですけれども。

例えば、本日のこの第1次案のペーパーの目次を開いていただきますと非常に端的にわかるんだと思いますけれども、1番で四日市港を取り巻く情勢変化と将来設計、いろいろ内外の情勢を見て、そして、2の四日市港に対する今後の要請があって、次に四日市港の現状が述べられていて、その次に四日市港の課題が出て、5の結論部分に至るわけですが、例えば2の四日市港に対する今後の要請というのは17項目で整理をされているわけですが、これが1の四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望から出てくるのか、必ずしもそこからだけ出てくるわけでもないのか、どうなんだろうとか。それから、同じようなことが4番の四日市港の課題、これは6点挙げておられますけれども、これはその前の四日市港の現状をいろいろな角度から見た結果、四日市港の課題はこのように6つあるんだというふうに言っておられるのか、文章のほう見ますと、必ずしも自動的にそういうつながりがあるわけでもなさそうです。

というようなことで、第5章ではとにかくいろいろなことが基本的に適切に表現されて

いると思いますけれども、そこに至る思考の流れ、論理の展開が少しわかりにくいところがあるかなと。これは本質論ではないかもしれませんが、どなたにもこの結論に至るプロセスがよく理解できるような適切なまとめ方が必要ではないかと思ひます。

それから、前回は申し上げた話の延長線になりますけれども、私は、四日市港の将来像を描くに当たって依然として非常に重要な要素は、この港頭地区に展開している、工業、エネルギー産業が、新規の立地を含めてですけど、今後も四日市港の港湾機能の中核を担うであろうし、それが現状に比べてさらにどういふふう発展、新しい展開を遂げていくのかということ十二分に港湾計画までに検討していただきたいわけなんです、本日の段階までではその検討はまだ十分行われていなくて、今後の重要な課題としてお考へになっているのかどうかといったところをちょっと教えていただきたいと思ひます。

以上です。

【委員長】 よろしいですか。それでは、臨海部産業の今後の動向を今後どう扱っていくのか。ヒアリングをするとか、何か事務局のほうから回答いただけますか。

【事務局】 臨海部産業についてですけれども、この資料編の資料ナンバー2のほうで少しこれまでもヒアリングを行いまして整理しております。この中では、41ページをお開きください。この中で、四日市港に関連する主要産業の将来展望と四日市港が果たすべき役割という形で整理をしております。四日市港に係る主要な産業という形で、41ページの中段のほうにありますエネルギー産業から工作機械産業という形、これは図1.4.5の現在の海上出入貨物、あるいは42ページですけれども、三重県北勢地域の製品出荷額、こういったところから、こういう産業が関係が深いのではなからうかという形で抽出をしております。そういった産業に対しまして、43ページ以降に各産業別に整理をしたというところでございます。

整理としましては、例えばエネルギー産業ですと、43ページで国内現状の動向、それと世界的な展望というところを資料から整理した上で、46ページの4番、企業ヒアリングをもとにした背後圏企業の動向及び四日市港の果たすべき役割という形で整理をしております。各産業別にこういった整理をした上で、それらを取りまとめていきたいということでございます。最終的には64ページ、各産業別に整理をしたものを模式的に、四日市港の果たすべき役割としてこういったものがあるのだろうかという形で今現在は整理をしております。

【委員長】 こういうマクロの分析は極めて重要だし、それを港湾管理者が認識して港

湾計画をつくることは重要だけれど、こういうものと個別に立地している企業の動向とが必ずしも一致しないということはよくありますよね。今後そういうもののヒアリングの計画があるかどうかということについてはどうですか。

【事務局】 資料の整理なんですけれども、マクロ的ないろいろ報告書などで言われている大きな展望と、あと、実際にヒアリングから各臨海部の企業さんが具体的にどうということ考えておられるのかといった話を聞き取った結果というのをこの資料の中の4番というところで整理しております。それについては、例えば46ページの企業ヒアリングをもとにした背後圏企業の動向及び四日市港が果たすべき役割ということで、石油関連の企業であれば、昭和四日市石油さんとコスモ石油さん、この2つのところへお邪魔をしているような動向を聞きとったと。その上で、四日市港がどういった役割を果たしていったらいいのかといったものを少し整理させていただいたという今のところの資料整理になっております。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 企業ヒアリングは、この段階までにそれなりのことをおやりになったというのは今のご説明でわかりましたけれども、最終的には、港湾計画上、いろいろ貨物量を推計するというような実務もあるわけですけど、そういう意味では、悉皆調査とまでは言わないのかもしれませんが、主立った企業の話聞いて動向を調べるだけではなくて、いろいろな企業が業態を転換したり新しいものにどんどん切りかわったりして、そこにまた新しい港湾の利用が出てきたりということは全国的にはままよく見られることなわけで、そういったことをできるだけ企業の意向を細やかに管理者が把握されて、それが適切に港湾計画に反映されるようにするというのが理想というか望ましいわけで、その辺についてどのくらい詳細に企業ヒアリングをされるつもりなのか、あるいは既にして、ごくエッセンスだけが今日ここに表現されているというのか、その辺を、ちょっとしつこいようですけど。

【委員】 実は、単費でちょっと調査をやっておりまして、その一環としてヒアリングを実施しておりますけれども、今後港湾計画をつくるに当たっては、さらにそれをもっと詳しくというか、あんまり詳しくやると企業さんに嫌われるんですけれども、私どもの把握し切れない、あるいはもうちょっと知りたいことをさらにもう一回聞くというような形で、港湾計画策定に当たって、今お話が出たように貨物量を決めていかなきゃいけませんから、それはまたそれでやっていきたい。ただ、今現在でも、調査の中である程度しっかりした

ヒアリングは行っておるつもりです。ただ、企業様に言わせると、20年後はねという話はどこからも出てきますけども、どうでしょう、5年、あるいは10年ぐらいまでは、まあまあある程度お話をなさってくださいましたので、そういう意味ではある程度データを持っています。

それで、少なくとも、先ほど来からお話ししているように、私どもの港、四日市のこの臨海工業地帯、あるいはその1時間圏、ここら辺の企業がすべてですから、そこはしっかりと私どもとしては把握をしたい、姿を広く皆さんにお示ししたいというふうに考えております。もうちょっとお時間をいただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。立地している企業のヒアリングというのは、多分港湾計画の最初の第一歩で極めて重要なことだと思いますから、既におやりになっている、限界があるのは皆重々承知していると思っていますので、限界がありますけれども、それは基本動作として必要なことではないかと思っています。

残りの時間が30分を切りましたので、今までお伺いしている意見、どうも私なりに解釈すると共通をしているのではないかというふうに思いますので、少しまとめさせていただいて、引き続き議論をしていただければと思います。

私も感じたことですが、四日市の今回の港湾計画というのは大変網羅的によくまとまっているという意見もございましたが、正面から何か攻め過ぎているのではないかという感じがするんですね、四日市は実は異なる性格を持った2つの課題を持っている。1つは何かというと、普遍的な課題です。まちづくりとかアメニティとか耐震強化とか安全とか、また交通流とか交流とか、どの港でもきちっとやっておかなければいけない問題があって、それはここに大変きめ細やかに挙げていただいていますから、それを計画の中にきちっと位置づけていけばいいと思います。どうもそれを眺めていてもぴんとこないというか、言葉はちょっと不適切かもしれませんが、迫力がないのは何かというと、もう一つの大きな課題、四日市港の存立にかかわる課題というものが明確にされていないのではないかと。

何を申し上げたいかということ、正面から攻めていますけれども、名古屋港という巨大な機能が近距離にあって、ともすれば四日市港の存在はかすみがちになる中で、一体今後どういう戦略で四日市港はその機能を、というか存在意義を明確にしていくかということ、これは全く別の課題として整理する必要があるのではないかと。例えば、利用優位圏というようなものを距離ではかっても全く意味がない。それから、言葉を返すようで恐縮ですが、近傍の企業は全部四日市を使うなどということを書いてみても意味がない。多分、荷

主のほうは四日市と名古屋港を2つの港としては意識していない。そういう中で、荷主が期待する役割を洗い出してそれに特化していく。企業で言えば、かつてはシェア争いをやっていたナンバーワンを争う時代から今はオンリーワンというふうに攻め方を変えているわけですから、こういう四日市のように非常に特殊な、あるいは厳しい環境の中にある港についても、やっぱり何でオンリーワンをねらうのかということがなければ、すべての政策が何か迫力に欠けてくるのではないかと。

ですから、繰り返しになりますけれども、拳がっている課題、普遍的な課題については、それはそれとしてきちっとやっていただく。もう一つの存立にかかわる課題、逆に言えば戦略というものをどういうふうに絞っていくのか。そのときに、先ほど津守部会長からまとめていただいた中で、なるほどと思ったんですけれども、まず目標を明確にして、それを実現するためのハードとソフトの施策をはっきりと書き分けていくことが必要ではないかというご報告がありましたけれど、まさにそういうことではないか。四日市がオンリーワンとして生き残っていくために何をするかということを決めて、それを実現するためのハードとソフトの課題を今後も明確にしていくということが必要なのではないかということが一つです。今までのご意見は多分そういうことではないのかなと。

もう一つは、個別の話になるんですけれども、20年後にやっぱりこうなるのかという生き生きとした、あるいはわくわくするようなものというのは何なんだ。今のもちろん生き残るための戦略ということも必要、生き残るというのは失礼な言い方かもしれませんが、それぐらい厳しくとらえて、そういうことと、もう一つは、例えば水質基準を達成していない港なんて今あるんですかというようなときに、わかったと、10年後、20年後に水質基準を達成しようじゃないかということ、そういうことを言うことが一つですね。

それから、もう一つは、サミットに迎合するわけではありませんけど、この計画でCO<sub>2</sub>をこれだけ削減しますという目標をはっきり書いたらいい。だから、四日市港を使うとそれにちゃんと協力をしてもらいますよということをやったりこれからすべての港湾計画は書いていったらいいんじゃないか。この計画を実現すると、従来の延長線上から比べてこれだけのCO<sub>2</sub>が削減できるよということを何か最後にコメントすると、これから随分港湾計画の意味も変わってくる。四日市がまず最初にそれを試算してもらおうというのはどうだろうか。そういう具体的な何かアイデアで、わくわくするものというのをつくっていく必要があるのではないかとこのように思います。

ちょっとこれは私のかなり思いも入ったあれですので、まとめ役よりひっかき回してい

るかもしれません。ご意見をぜひ伺いたいと思います。

はい、どうぞ。

【委員】 委員長がおっしゃるように、今回の資料の内容はあまりわくわくしないと思います。この点はほかの方もおっしゃっていましたが。そういう意味では、私が担当したほうの部会のことに関して言いますと、私のけちな個性が反映して、あんまりわくわくしなくなっちゃった面があるのかなという気がします。

というのも、いろんな制約の中でコンパクトな港である四日市港をどう強めていくのかということを議論していくと、どうしても地味な話になっちゃうということで、しかも、20年後ということを考えるというのは非常に重要なことなんでしょうが、同時に2年後どうなっているかわからんというようなご時世ですので、ついついそっちのほうに現実的な話に流れてしまっていると。特に私なんかはそういう傾向がありますので、そっちのほうに行っちゃったという面と、もう一つは網羅的であるということが問題であるということでしょう。要は、たくさん並べてあるけど、何がやりたいのかというお話なんですけど、当面、現時点では考えなければいけないことを並べたということだご理解いただけるとありがたいなと思います。

優先順位をつけるというのはこれからなんですけども、ただ難しいのは、優先順位をつけなきゃいけないわけなんですけど、四日市規模の港で優先順位をつけてこの機能だと特定していくというのは、明記するということが自体がなかなか難しい面もあるということもご理解いただきたいなと思います。というのは、どこの企業かというのがすぐわかってしまうからです。そういう形で書けるのかどうか。既にある程度どこがポイントかというのはわかっているんですけども、それがわかるようには書けないという面もございます。

委員長がおっしゃったように、今の港湾間競争という話というのは、名古屋港があって四日市港があるというのではなくて、伊勢湾の中で船会社及び荷主がどのターミナルを選ぶかというターミナル間競争ですので、私はそういう意味では、港湾管理者の間での競争はそれはそれとしてあるけども、実質的には民間企業の競争というのはターミナル間競争になっているということでしょうから、やはり四日市港がどうやって生き残っていくのかというのは、四日市港を使っておられる物流事業者さん、そちらの戦略と当然オーバーラップしますので、その辺も何かははっきり書くということが非常に難しいなというところがあります。ですから、優先順位をつけなきゃいけないんですけども、優先順位のつけ方というのがどうしてもちょっとオブラートがかかったような形になるかもわからないという

こともご理解いただければありがたいと思います。

とりあえず以上です。

【委員長】 委員長が議論に加わっちゃいかんのかなかもしれませんが、現実的な話になってしまう、地味な話になってしまうというのは、僕は多分、実情を考えたらそうなるので、そうではなくするためには、これまでの流れと違う戦略がまずはっきりして、そのもとで政策を考えないと、やっぱり現実に足を引っ張られたものになっちゃうんじゃないでしょうか。だから、切り返すんだと、こうやって四日市港は生きていくんだという戦略があれば、すべての物の考え方はプラス面に変わっていくんじゃないかと思うんですけど、どうでしょう。

【委員】 だから、そのところが、現実をきちんと調べ上げた上で、どう切り返すかという次の段階だと思うんですね。だから、まだ今のところは現実をきちんと押さえましょうという段階なので、また、そのアイデアがきちんと出るかどうかかわからないんですけどね。ですから、もう少し待っていただきたいなということです。

【委員長】 いや、先生を責めているわけじゃありません、別に。

【委員】 いやいや、私も責められているつもりはありませんけど。

【委員長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 我々の団体には船社も多く、船社としての意見ということで、四日市港の港湾計画なのですが、最近、東京、川崎、横浜、或は神戸、尼崎、大阪というふうに大きな一開港化しています。船社としては出来る限り経費を抑えたいと考えており、「将来的に、四日市、名古屋、更に三河を含めた一開港化をする」ことが必要と考えます。

それと、もう一つは、コンペティターとしての四日市港と名古屋港が説明されていますが、現在の名古屋港も多くの問題を抱えています。それら問題を調査・解析し、お互い補完する計画が非常に魅力的です。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。大変貴重なヒントになります。

ほかにございますか。はい、どうぞ。

【委員】 先ほどの多くのご意見では、何かワクワク感がないというふうなご意見なんですけれども、私は三重大で海洋生物についてずっと研究や調査をしていて、それで、今回つくられたこの計画で、今まで干潟の埋め立ての計画があったのを縮小とか削減されるというふうに考えられているのは、私にとっては非常に画期的でワクワク感があるところ

だと思えます。

先ほど委員長のほうから、数値目標というのを考えられたほうがいいというふうに言われていたんですけども、水質とかCO<sub>2</sub>というのももちろんあると思うんですが、問題は、ここで住んでいる人たちの関心が非常に低いというのが非常に問題だと思うんですね。こういうふうな環境に配慮しているという将来構想というのを効果的にもっと市民の方にわかっていただくというふうなアピール、そういうのをすることによって、もっと関心度を上げることができるのではないのかなというふうに思えます。そのための方法としては、開発計画の削減や縮小のような環境の配慮、子供にもわかりやすいこういうふうな環境の配慮というのは非常にいい方法ではないのかなと思えます。

産業的な点ではかなりお金がかかることが多いと思うんですけども、今回は、つくるものをなくすという点では、非常にコスト的には減ってくると思うので、そして、でもコストを減らすだけじゃなくて、ここではこういうことをしましたというふうなアピールにもうちょっと力を入れて、それでそういうのが明確にわかるようにするといいいんじゃないのかなというふうに私の立場からは非常に思えます。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 私は産業政策をずっと県でやってきましたもので、あえてお話ししますと、ラーメンのどんぶりがありますね。あれをシンガポールとか基隆とか香港とか、こう考えてもらったらいいわけですね。そうなってくると多分名古屋港というのは、ラーメンのどんぶりとは違いますよ。あれから比べると普通のカツどんを食うぐらいのどんぶりかなと思ってるわけです。そうなってくると、四日市港は陶器の茶わんかな、いや、多分酒飲みのおちょこぐらいかなと思ってるわけですよ。わかります？ ラーメンのどんぶりがぼんぼん並んでおる中で、伊勢湾の中に片方でカツどんを食うどんぶりがあって、うちはおちょこぐらいのものかなと思ってるわけですよ。

ですから、おちょこが生きていくにはどうしたらいいのかといたら、僕はきらっと光るおちょこであってほしいわけです。おちょこがカツどんのどんぶりとけんかしても大変やと思っております。コンテナを今からどんどん整備していけると、それは多分財政は無理でしょう。そうなったときには、おちょこが生きていくのはどうしたらいいのか。僕はこれは中小企業の生き方の一緒かと思っております。やっぱり小回りがきいて、あそこ行った



らこれが、これならというオンリーワンものを四日市が出していかないと、この大きな世界的な港湾の流れの中で埋没していくというふうに思うておるわけです。

私はどんぶり論の話をするつもりはありませんけども、要は、ラーメンのどんぶりとかツどんのどんぶりとおちょこと、これからアジアの中での世界的流れで動いていくという中で、このおちょこがどうやって生きていくかというのを僕は真剣に考えるべきやというふうに思っています。えらい発想が貧困な話をしましたけど、私はそう思っています。

【委員長】 はい、どうぞ。

【委員】 いい例えだなと思って聞いていたんですけど、じゃ、四日市港のおちょこって何だろうって考えたときに、私、リサイクル物流というのをぜひ提案したいんですね。ほんとうにきのうもちょうどテレビで今のサミットと同じ次元でやっていたんですけども、やはり産業廃棄物がいっぱい出るんだと。例えばペットボトル1つとってみても、それを細かく粉碎することによって、そしてまた新しい段ボール産業が生まれたり、そういうリサイクル産業が非常に今、東南アジア、特に中国、それからインドを中心として需要が高いんだと。そのおちょこ発想からしたら、やはりこれからはCO<sub>2</sub>削減という意味において、リサイクル産業も1つの切り口かなと。名古屋港じゃない四日市港からこれが荷揚げされたり、世界へ広がっていくというのも1つのアイデアかなというふうに考えております。

2つ目としましては、私たちの環境部会、84ページでございますけども、これは資料編の厚いほうでございます。このような、どのように例えば水質が浄化されているかというものも、やはり文章だけでなくグラフで記載してほしいという委員の要望に基づいて事務局側のほうが作成していただいた。こういうのは説得力があるので、大変いい効果を示しているなというふうに喜んでおるわけでございます。

やはりこれからは、環境がいかにかマイナスでなくプラスの経済効果を、生み出すかという視点が大事であるというふうに思っております。そういう意味におきまして、これはでき上がりますのが平成21年7月、8月が最終稿になると思うんですけども、今おっしゃいましたように、企業ヒアリングが、資料は2005年度でとまっていたりする部分がたくさんこの資料編にありますので、やはりこのようなものは非常に生の資料でございますから、随時新しいデータに編さんしていただいて、でき上がるときには出していただきたいというので、2点ぐらい申し上げました。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

おちょこかどんぶりかという話がありますけれども、四日市港も多機能ですから、ある部分はどんぶりとおちょこかもしれないし、ある部分はどんぶり同士かもしれない。そのおちょこになってしまうイメージがまず第一に問題なので、だからこそ戦略が必要だと言っているのです。ぜひそこもお考えいただきたいと思います。山形県に酒田という港ありますけど、四日市に比べればはるかに小さい。企業も立地しない、困っているんだけど、リサイクルポートに指定されたためにものすごく張り切って、それに関連してリサイクル産業が出てきたりしているんですね。だからオンリーワンでも何でもいい、自分たちはこれでいけるんだというものが1つ核にあれば動き始めると思っています。

ほかにご意見はございますでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 そういうキャパシティーとかなんかの違いはありますでしょうけども、やっぱり質の問題なんかも取り上げていかないといけないでしょうね。スペシャリティーが何かということはやっぱり質の問題でありますから、先ほど来のお話はそういうことではないかというふうに思っておりますが、どういう特色を出すかということだと思います。

それから、先ほど、環境のあれで水質の問題とかそういうのが出ましたので、私、この水質汚濁協会とか、それから港をきれいにする清港会 これはNPO法人なんですけど、この会長をやらせていただいておりますので、ちょっと感じておりますのですが、港の企業なんかは、いろいろご協力いただいて、だんだん排出とか、そういうことはきれいに少なくなってきたと思うんですよ。だけど、四日市港の水質は、ここにも統計が出ておりますけれども、非常によくきておるのではないかと思います。

ところが、これ、伊勢湾全体として、海のない市町村なんかにもそういう考えを普及するというか、PRすることが非常に重要だと思うんですね。ちょっと表現がきついかわかりませんが、何かお精霊流しですとか灯籠流しとかをやられますね。そうすると、非常に古い良い伝統文化だということで、NHKなんかも取り上げるわけですよ。ところが、これがみんな海に流れてきて、清港会はこういうのもきれいにしておるわけですよ。いいことだという、あるいは伝統文化ということではいいことなんですけども、やはり海なんかをそういうふうに汚染しているあれでありますし、それから、山の木なんかを最近のように手入れしていないと、倒木が起きると、大雨が降るとみんな海に流れてくるわけですね。ところが、海が汚れているのはみんな企業だというふうな非常に短絡的なあれがありまして、その辺も私はちょっとPR不足なんじゃないかなと、考え方を教えていただ

かないといけないんじゃないかと思っておるような次第です。ですから、そういうようなことも今後アピールしていったらいいかなというふうに思っております。

【委員長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 きらりと光るとか質の問題とか、当然あるわけなんですけども、きらりと光るのか、質を高めるのか、高いのかというのは置いておいて、どちらにしてもソフトの仕組みの充実がないことにはどうにもならんわけなんです、ハードがあっても。ですから、ぜひ了解していただきたいことは、ハードをきちんと動かすソフトの機能の充実が必要なんだという点、これがなかなか港湾計画にのせにくいので議論しにくいところがあるかもわからないんですけども、ぜひそのところを長期構想の中ではのせるというふうにお考えいただきたいということと、そのソフトをはぐくむ仕組みというのが当然必要になってきますので、それものつけていただきたいということと、仕組みというのは当然それは担う組織が必要になってきます。それは、物流もまちづくりも環境も、今日は3つ論点が出ましたが、3つとも必要なわけですね。そういう組織というのを、官民連携した形での継続的な組織づくりということも含めてお考えいただきたい。そうしないと、なかなか現実的な長期構想にならないですね。動かす人がわからないということになりますから、ただの作文としての報告書になっちゃうということになりかねない。ぜひそういうのを盛り込むということをご了解いただきたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。ほかにまだご意見があろうかと思いますが、お約束の時間になりましたので、そろそろ議論を閉じたいと思いますが、私からもお願いをしたいんですけども、長期構想委員会というのは最終的には港湾計画なものですから、どこの委員会でもジレンマみたいなものがあります。港湾管理者のほうは、そのままできるだけ港湾計画に使えるような報告書をつくりたいというふうに思いますし、委員のほうは、港湾計画は港湾計画としてもっと、今、津守委員からありましたように、ソフトの仕組みとか港湾計画の対象になっていないようなアピールの仕方とか、そういうことも含めてほしいという意見がいつもすれ違ってしまいます。

私はぜひ事務局にお願いしたいのは、長期構想がしっかりできていれば、そこから港湾計画を抽出していくのは、優秀なスタッフをお持ちの四日市港管理組合であれば一晩ぐらいでできると思って、長期構想をちゃんとつくっておけば将来ものすごく役立ちますから、長期構想はできるだけ幅広く、港湾計画にあまり縛られないでまとめていただきたい。そういう方向で今日各委員から非常に有益なご意見をいただきましたので、そのことを考

えながら次回の作業に備えていただきたいと思います。

冒頭にごさいましたように、今回の意見を少し加味してパブリックコメントを実施します。そして部会を開いていただいて、次回の委員会にまた資料を出していただくという手順になっていると思いますが、その間の作業は事務局、それから両部会長と私にご一任をいただければと思います。よろしくお願い申し上げます。

ほかにあるかと思いますが、時間ですので、ここで議論を閉じさせていただきます。事務局のほうにマイクをお返しします。

【事務局】 では、本日は長時間にわたりましてありがとうございました。いただきましたご意見につきましては、これから事務局において取りまとめ、8月にパブリックコメントを実施し、第3回部会を10月ごろ、第4回部会を来年1月ごろ開催し、2月に予定されている第3回委員会につなげていきたいと思っています。また、これらの作業を進める上で、委員長にご報告し、ご意見をいただいて作業を進めていきたいと思っています。日程調整につきましては、後日改めてまたご連絡させていただきたいと思っています。

最後に事務連絡でございますが、謝金、交通費など支給のある方は、お手元に口座確認の用紙をお配りしておりますので、後日ご記入の上、返送していただければと思います。

それでは、これをもちまして四日市港長期構想検討委員会第2回委員会を終了いたします。皆様ありがとうございました。

文責：四日市港管理組合 整備課