

四日市港長期構想検討委員会（第3回委員会） 議事概要

平成21年4月20日

【事務局】 皆様、お待たせをいたしました。定刻にはもう少しほど時間がございますが、少しおくれる方を除きまして、ご出席の方、おそろいのようにございますので、ただいまより、四日市港長期構想検討委員会、第3回の委員会でございますが、開会をいたしたいと思います。

委員の皆様方には、大変お忙しい中ご臨席を賜りまして、まことにありがとうございます。

それでは、最初に配付資料の確認から始めさせていただきたいと思います。お手元に、議事次第、委員名簿、それから配席表と、それから、資料でございますけれども、資料1、資料2、2種類の資料がございます。そのほか、参考資料ということで、少し大きな判の1枚紙と、もう一部、参考資料2でございますが、この2種類の参考資料が用意してございます。ご不足等ございましたら、事務局のほうにお知らせいただければと思います。

続きまして、本委員会でございますけれども、公開とさせていただいております。傍聴者の方にもご入場していただいているということでございます。ここで傍聴者の皆様方にちょっと注意事項を申し上げます。傍聴者の皆様方におかれましては、受付で傍聴要領をお配りしております。傍聴要領に従っていただくよう、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、ここで、四日市港管理組合よりごあいさつをいただきます。

【委員】

第3回四日市港長期構想検討委員会の開催に当たり、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本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、津守部会長、谷岡部会長をはじめとする部会委員の皆様には、本日提出されております資料の取りまとめにご尽力をいただきましたこと、重ねて感謝を申し上げます。

最近の四日市港の状況についてご報告をさせていただきます。

昨年秋以降の世界同時不況の影響、四日市港におきましても顕著でございまして、外貿

コンテナ貨物の取扱個数でございますが、昨年2008年はそれでも関係者全員の頑張りの結果、わずか0.3%ではありますが、前年よりも伸びまして、10年連続過去最高の扱い量を記録することができました。しかしながら、今年に入りましてからでございますけれども、データの都合上、空のコンテナを含まない、中身が入っている実入りのコンテナだけの個数でございますけれども、1月が前年の同期に比べまして10%、2月が27%、3月は少し持ち直しまして12%とそれぞれ減少しまして、結果、3カ月間の総コンテナ個数でございますが、昨年の同期に比べまして約16%も減少しております。日々、私、状況の厳しさを痛感しているところでございます。

しかしながら、ここで落ち込んではいけません。四日市港を利用いただいているお客様のほうこそ、今、大変なご苦勞をされているわけでございます。管理組合といたしましては、このようなときだからこそ、これまで四日市港をご利用いただいていたお客様の信頼を裏切らず、しっかりとその期待にこたえる、そういう取り組みを行っていかうことで、職員一同、気を引き締めているところでございます。

さて、本日は、物流・まちづくり及びみなと環境、両部会での議論等を経ました四日市港長期構想の最終案並びに四日市港港湾計画素案の中身につきまして、ご議論をお願いいたしたいと存じます。このうち、長期構想に関する委員会議論、今日が最後ということになります。実現可能性の高い適正な港湾計画策定のためにも、しっかりとした中身の濃い長期的な指針が必要である、不可欠であるというふうに認識をしております。どうぞ委員の皆様方の忌憚のないご意見、活発なご議論をちょうだいいたしたく、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

最後に委員の皆様方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】 佐藤副管理者、ありがとうございました。

それでは、報道機関の方もおいででございますけれども、写真撮影が必要であればこのタイミングでお願いしたいと思いますが、必要があればどうぞ。

次に、委員の皆様方のご紹介でございますけれども、ただいま資料の確認のところでも申し上げました委員名簿をごらんいただければと思います。ただ、異動等によりおかわりになっている方もいらっしゃいますので、その方々のみご紹介を申し上げたいと思います。

まず、四日市商工会議所専務理事、奈須様でございますが、本日は代理で伊藤様においでいただいております。

【委員】 伊藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、三重県政策部部長、小林様でございますが、本日は代理で辻様においでいただいております。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 続きまして、四日市市政策推進部長、藤井様でございます。

【委員】 藤井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 次に、川越町総務部部長、城田様でございますが、本日は代理で東様においでいただいております。

【委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、国土交通省中部地方整備局港湾空港部部長、田邊様でございます。

【委員】 田邊でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、引き続きまして、栢原委員長より一言ごあいさつをいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【委員長】 3回目の長期構想委員会に、委員の皆様、お忙しい中お集まりをいただきましてありがとうございます。先ほど四日市港管理組合の佐藤副管理者から大変丁寧なごあいさつをいただきましたが、それぞれの部会長、それから部会の皆様、委員の皆様、今まで今日の委員会資料に向けていろいろ調整に当たっていただき、委員長として感謝を申し上げます。

先ほどお話がございましたように、前回委員会を開いたときにはまさか景気がこれほど悪化をするということは全く予想もしておりませんでした。右肩上がりとは言いませんけれども、安定的な成長を続けていくものということを前提に議論をしていたように思いますが、これだけ経済が不安定な時期になると、大変長期構想は難しいというふうな感じをいたします。しかし、同時に、かつて港湾の仕事が始めたときに先輩から教えられたことを思い出しますが、長期構想とか港湾計画というのは一体何のためにつくるのかということをお教えされたときに、港湾を利用する人たちに将来の港湾機能はこういう形になるのだという情報提供をして安心して利用していただけるということが1つの目的である、それから、もう一つは、港湾の機能の拡充に合わせて必要な設備投資があれば、その設備投資のガイドラインに、民間がなされる設備投資のガイドラインに当たるのだということ、そして、もう一つは、本来の役割として、長期的にこの限られた空間をどのように使って

いくかということを引きつと明らかにし、それを守っていくことだということをお教えられたことを今思い起こしておりました。そういう意味で、長期構想の重要性というのはこの不安定なときこそ大切なのではないかというふうに思います。

今日は、今までご議論いただきました結果をまとめた長期構想の最終委員会に当たります。また、この長期構想の中から港湾法に定められました10年ほど先を見越した港湾計画の案をつくり出していくわけでありますが、その素案も加えて説明をいただくということになっています。どうか、委員の皆様、忌憚のないご意見を伺えますようお願いを申し上げます。あさつとさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局】 委員長、どうもありがとうございました。

それでは、早速でございますが、議事に入りたいと思います。議事進行は栢原委員長にお願いをいたします。よろしくお願ひいたします。

【委員長】 今日の予定はお手元の議事次第にありますように長期構想の議論であります。最初に資料説明をしていただいて、その後意見交換をしたいと思ひます。4時まで2時間の予定をしておりますので、よろしく申し上げます。

まず、事務局より、参考資料1、資料検討の経緯と今後の予定、参考資料2、第2回パブリックコメントへの対応について、説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは説明させていただきます。

まず、参考資料1、このカラー刷りのA3判の資料をごらんください。まず、この長期構想検討委員会につきましては、平成19年12月12日に第1回の委員会を幹事会と合同で開催させていただきました。その中では、四日市港の現況と課題、要請と将来像という中身についてご議論をいただきました。その中では、コンテナばかりでなく、四日市港が工業港として発展してきたというような経緯も踏まえて、コンテナ以外の貨物についても総合的な港湾としての機能が重要というようなご意見もいただいております。

その後、2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、四日市港の将来像について議論をいただきました。その後、組合内での議論も踏まえまして、ここにありますように、20年7月9日に第2回の委員会を開催しました。その中では、四日市港長期構想の第一次案ということで、下の欄にありますけれども、「はじめに」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、四日市港の課題、四日市港の将来像などについて議論をいただきました。その中では、必要な取り組みは網羅的に取りまとめられておりますけれども、わくわくするような夢のよ

うな部分がないというようなご指摘とか、将来像を導き出すようなプロセスがわかりにくいというようなご指摘もいただいたところでございます。

その後、8月から9月にかけてパブリックコメントを開催しまして、下の段ですけれども、その中では、8月20日には説明会も開催しております。主な意見といたしましては、物流機能や環境面に関するご意見など、16件のパブリックコメントについての意見をいただいております。

その後、全体の構成を見直すとともに、第2回委員会でのご意見あるいはパブリックコメントでのご意見を踏まえまして長期構想の第二次案を作成しまして、それと、港湾計画の方向性についても作成をいたしまして、20年11月にはみなと環境部会、物流・まちづくり部会を開催いたしました。

その後、20年の12月から1月にかけてはパブリックコメントを実施しまして、本年1月には説明会もその中であわせて実施しております。

これらのご意見を踏まえまして、本年3月には、みなと環境部会、物流・まちづくり部会、両部会の議論を踏まえまして、本日、長期構想の最終案と港湾計画の素案について、作成してきております。後で説明させていただきます。

その後、これらにつきまして3回目のパブリックコメントを実施するとともに、四日市港の素案につきまして今後内部でさらに検討しまして、関係機関とも協議しながら検討を進めていきたいというふうに考えております。

その後、次の委員会につきましては、右上にありますように、この秋に予定しております第4回の委員会におきまして、港湾計画の改訂案について報告しましてご議論をいただきたいというようなことで今後進めていきたいというふうに考えております。

続きまして、参考資料の2についてですけれども、2回目のパブリックコメントで寄せられたご意見でございます。

20年12月17日から21年1月16日までの募集期間で、その中では、21年1月9日には説明会を開催しております。

意見の数としては13件いただいております。主な意見といたしましては、プレジャーボート対策に関するものが3件、環境に関する将来像についてのご意見を3件、経済情勢の変化等現状認識についてのご意見、それから、臨港道路霞4号幹線の計画に関するご意見を6件ほどいただいております。本日の資料説明の中で反映できるものは反映させてもらっておりますし、その他のご意見につきましても、本日の委員会でのご意見、ご議論

を踏まえまして、ご意見の対応につきまして、後日公表していきたいというふうに考えております。

参考資料1と参考資料2についての説明としては以上です。よろしくお願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの参考資料1、参考資料2についての説明について、ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。また後ほど、関連をしたらどうぞその時点でご質問を出していただきたいと思います。

先に進ませていただきますが、昨年11月の第3回部会及び今年3月に第4回部会を開催して、部会のほうで議論をしていただいておりますので、みなと環境部会谷岡部会長と物流・まちづくり部会津守部会長から部会での検討状況についてご報告をお願いいたします。

まず最初に、みなと環境部会の谷岡部会長からお願いいたします。

【委員】 それでは、説明いたします。

みなと環境部会での発言要旨でございます。

1番、長期構想計画についてでございますけれども、みなと環境部会では、将来像「環境にやさしいみなと・四日市港」の実現に向けた、環境面での取り組みについて議論いたしました。

その中で、朝明地区や楠・磯津地区の自然海浜の保全や石原地区の緑地整備を期待しているというふうな意見が出ました。地球環境問題についても、四日市港は県内物流の利用傾向に非常に向上的であり、大きく貢献できる可能性を持っているという意見が出ました。

昨年8月から9月にかけて、そして、12月から1月にかけての2回のパブリックコメントを実施いたしまして、環境についての多くの意見をいただきました。いただきました意見につきましては、可能な限り長期構想に反映したつもりでございます。

楠の都市機能用地、下水道処理場の埋め立てであったり霞4号幹線の整備につきましては反対意見を多くいただいたわけでございます。しかし、これらの意見につきましては、現時点では、いずれも必要な施設であるために、長期構想計画から削除することはできないと部会として判断いたしました。

反映できたもので特筆すべきことは、環境の取り組みが港湾機能そのものを大きく支える力としていくとしたところでございます。これまでの産業、物流を中心とした海づくり

に加えて、環境面にも重点を置いた港づくりとなった部分でございます。こうしたことから、環境以外の取り組みの中でも、産業、物流の面にも環境を視点を考えているという点でございます。環境の視点を前面に打ち出せたことは大変うれしく思っております。

2番目、港湾計画素案についてでございますが、長期構想を受けて物流機能などにおいても環境の視点で考えられている点でございます。環境についてはソフト面の取り組みが多くございますが、素案の中では環境機能としてそれらも取り入れられている部分でございます。こうした取り組みが長期構想で掲げた将来像「環境にやさしいみなと・四日市港」の実現に向けては必要であると考えます。

ソフト的な取り組みにつきましては、港湾計画の性格上、最終的には本編に記載されない部分もあると思うわけでございますが、少しでも多くの取り組みが港湾計画資料のほうに反映されるよう期待しているわけでございます。

技術的な部分に関しましては、今後事務方での協議調整を十分重ねていただきまして、長期構想を実現するための港湾計画を作成していただきたいと考えます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

引き続きまして、津守部会長からお願いいたします。

【委員】 長期構想と港湾計画、両方まとめてお話しさせていただきます。

大きく分けますと2点課題がありました。1つは、物流のところ特にそうだったわけですけれども、四日市港の特色をどう出すのかという点、もう一つはソフトの施策とその担い手との関連とをどう出すのか、こちらはまちづくりのところ主に出てきたことであります。この2点についてどういう対応をしたのかということをお話しさせていただきたいと思っております。

1点目の特色を出すという点ですけれども、もともと港湾の役割というのは地元産業の振興及び地元生活の充実のためにあるということ——これ、当たり前のことなんですけれども——なわけですけれども、その前者、つまり地元産業の振興ということに関していいますと、「総合港湾」という言葉で典型的に象徴的に出ていますように、コンテナに限定せずバルク貨物も含めたさまざまな貨物を取り扱えるということを積極的に位置づけていったという形をとっております。

また、生活との関連でいいますと、環境に配慮したという点、及び現在の経済情勢あるいは傾向的な今後の経済動向を勘案して、現状に合わない施設については見直しをしてい

くという形をとったと。

というわけで、現在の地元産業の動向及び生活の動向を踏まえた上で、持続的な発展ができるような内容に極力しようとしたということです。

ただ、そういうふうにしますと、地域の実情とか経済動向に合わせた形での構想にするとうとう地味になっちゃうということで、きらりと光るおちょこじゃなくなったかもわからないという点があります。そういう面では、もう少し内航とか鉄道の活用について、もっと積極的に盛り込めればよかったんでしょうけれども、その点については私自身の調整能力の低さからうまく盛り込めていないという点があります。

一方、まちづくりのほうについては、一応ソフト施策及びソフト施策の担い手であるNPOなんかとも関連づけができる文章を差し込んであるという形になっています。ただ、この点も全然わからん人が見るとよくわからんという形になっていて、その点、どうしてももともとが港湾計画という整備行政にかかわる文章の内容になっていますので、その辺、もう一工夫が必要だったのかもわかりませんが、とにかく、とりあえずはほかの計画、施策との関連を別の形で明らかにするという形で全体的に長期構想及び港湾計画がソフトの施策とどうかかわっているのかということがわかるようにしていくということで一応合意したということです。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

この結果は、長期構想、港湾計画素案にそれぞれ反映されておりますので、その中でご議論いただければと思います。

本日の議論をしていただく長期構想最終案と四日市港港湾計画素案の2つに進めさせていただきます。長期構想の中からおおむね10年程度を見込んだ港湾計画ということですが、関連をしておりますので一括して事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料の1、長期構想の最終案のほうから説明をさせていただきます。説明の途中で資料の2についても随時説明を加えていきたいと思っております。

まず、この長期構想の最終案ですけれども、パブコメの意見、それと、これまで開催した部会、それと、4月には行政の中でも幹事会を実施しております。そういった意見や議論を踏まえてつくったものであるということで、どう変わってきたかというのをあわせて説明させていただきたいと思っております。

まず、1ページをごらんください。文章のところで黄色く着色しているところが今回の

変更点ということになっております。

まず、1 ページでは、基本理念として、「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」、このようにしたいということを書いております。今回は、この上で、特にこれから重点的に取り組んでいきたいことということで、パブリックコメントとか部会の議論を経まして、環境についてもこれからはこの長期構想でも3つの将来像のうちの1つというような形で3本柱の1つとして位置づけてしっかり取り組みたいというふうに考えておりますので、そういった趣旨から加えた文章でございます。「環境問題がますます多様化、グローバル化し、港湾分野においても地球温暖化防止などへの対応が求められるなか、環境への取組が、自然環境の保全・再生・創出にとどまらず、四日市港の港湾機能そのものを大きく支える力となるように考えていかなければなりません。このような考えのもと、四日市港管理組合は、低炭素社会の実現に向けて、これまでの「産業・物流を中心とした港づくり」や「親しまれる港づくり」に加え、地域の環境や地球環境の改善に取り組む『環境に重点を置いた港づくりや港の運営』にも、これからしっかりと取り組んでいきたいと考えています。」、このようにつけ加えております。

続きまして、2 ページ、3 ページでございます。

こちらは、「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述べております。この中では、人口の少子高齢化とか経済のグローバル化、環境面では地球温暖化防止対策の一層の強化、安全安心面では地震対策の強化、こういったことを述べております。

続きまして、4 ページ、5 ページ、「1—2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望」というところです。こちら、1 点目は、黄色く着色してありますけれども、これまでの部会の中でも、昨年秋以降の景気後退についても、この長期構想においてもそれを考慮した書き方にすべきではないかというような議論をされております。そういった意見や議論を受けて修正した内容となっております。我が国の港湾取扱貨物量は全体としては微増で推移すると見込まれると、このようにしております。これは、先ほど第1章で、国内的には人口減少とか高齢化社会の到来ということで、国内市場の高成長というのは非常に難しい状況ですけれども、経済のグローバル化の進展や東アジアの急成長により、我が国とアジア地域の経済交流は今後ますます拡大し相互依存関係が深まることが見込まれる、こういったことから今後の取扱貨物量は全体として微増で推移するというふうにさせていただきました。

続きまして、7ページからが1―3ということで、「中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化」というところでございます。

この中で修正した点は8ページでございます。景気後退に関する事なんですけれども、背後圏産業の状況ですけれども、これまでの資料ではここは背後圏産業は拡大傾向というふうに記述しておりました。これにつきましては、景気後退ということ踏まえまして、背後圏産業の製造品出荷額等の推移は、これまで増加傾向で推移してきましたが、昨今の経済情勢の急変により、背後圏産業を取り巻く状況も厳しさを増しているという形に修正を加えております。

続きまして、10ページ、「1―4. 中部圏及び主要産業の将来展望」というところでございます。

ここの下の表1. 2、主要産業の動向と将来展望というところですが、管理組合が実施したヒアリングなどに基づいて動向とか将来展望を記述した内容のものなんですけれども、この中で、特に自動車産業と工作機械産業に関する記述を修正しております。これも、景気後退後、昨年12月ごろに再度、主要な企業さんにヒアリングを行いまして、その聞いたことを踏まえて修正をした内容となっております。自動車産業については、「世界的な景気後退により、ここ1～2年の生産量は減少すると考えられるが、長期的には増加が見込まれる。」という形に修正をしております。工作機械産業についても、「取り巻く環境は、世界的な景気後退により、ここ1～2年は厳しさを増すと考えられるが、長期的には工作機械の輸出は増加が予想される。」という形で修正を加えております。

続きまして、11ページからが四日市港の現状と課題というところでございます。

この中で修正を加えたのは、13ページ、「四日市港の環境」というところでございます。これは、パブリックコメントの意見を受けて修正した内容のものでございます。

パブリックコメントの意見についても紹介をさせていただきたく思いますので、お手元の参考資料の2をご用意願えますか。参考資料の2の8ページ、整理番号の10というふうに書いております。「四日市港の将来像、“環境にやさしいみなと・四日市港”としての内容の不足」という中のご意見の1点目、「歴史認識の不足」ということで、「四日市港の臨海部に石油化学コンビナートが勝手に進出してきて、行政がその公害対策に追われたように思わせる内容があるが、コンビナートが来るというから海岸を埋め立てていったのではなく、先行的に埋め立てておいて工場を誘致したのである。そして、公害で市民が苦しんでいる最中にもそれは続けられたのだから、行政が住民と共に被害者であるような記述

には疑問を感じる。)、こういった意見、ご指摘をいただいております。

この意見を踏まえまして、少し環境の書きぶりを修正しております。まず、最初の2段落、「四日市港では、」というところから「その後、」という、そののところですけれども、ここについては、四日市港のコンビナートの形成の経緯、第1コンビナートから順次第3コンビナートへと形成されてきたわけですけれども、その形成の経緯を述べたと。そして、その後、「その一方で、」という段落なんですけれども、ここでは、公害の発生状況、さらに次の段階からは県や市などの関係者の公害の対応とコンビナート公害以外の公害についても記述を加えております。そういった記述の後に、14ページ、次のページですけれども、「したがって、」というところで「今後の四日市港の将来像を考えるにあたっては、今までの四日市公害を始めとする様々な経験を十分踏まえながら、次の世代に残せるような豊かな港づくりに向けた取組をしていかなければならない」と、こういった形で取りまとめたところです。

続きまして、16ページからが四日市港の強みと弱みということで、これは第二次案のところから整理をしているところですが、18ページのほうでは、強みと弱みを踏まえて、「四日市港が持つ他港にない固有の強み」ということで、3点ほど整理を加えております。

19ページからは、「四日市港の課題」ということで、この中でも、これも二次案から同じ内容なんですけれども、課題を6点に整理したということで、19ページの課題1から22ページの課題6「今後の要請に合致した港湾計画が必要である」と、こういった四日市港の課題があるという整理をしております。

その上で、23ページですけれども、「これからの四日市港に対する要請」ということで、四日市港の抱える課題と取り巻く情勢、あるいは四日市港の強みや弱み、こういったものを踏まえて、これからの四日市港に対する要請ということで、23ページの右のほうの17個の要請を抽出したということになっております。

24ページですけれども、将来を考えるに当たっては、そういった要請にこたえるために3つの方向で考えてはどうかという整理をさせていただいております。

続きまして、25ページ、「4. 四日市港の将来像」というところですが、これもパブリックコメントを受けた修正というふうになっております。

パブリックコメント、先ほどの参考資料2の4ページ、これは、3ページの整理番号5、「四日市港長期構想（第二次案）に対して」ということで、「自然との共生と住民主体の

形成が鍵」、こういった意見の中の一部ですけれども、4ページの上から8行目、「しかしこのような、従来型の産業活動の無批判な拡張路線は自殺行為ではないでしょうか。現在、アメリカに端を発した世界金融危機は、間接的に、このことを示していると思われま。こういう時期には、原点にもどって方針を立てる必要があります。つまり、人間がまずは生物であり、自然の一部としてしか生きられないことを認めるべきです。すると、四日市港長期構想の組み立ても、まず産業から始めるのではなく、自然との共生を出発点とし、そこから住民の暮らしや文化、産業の育成を進めるという風に、発想を転換する必要があると思います。」、こういった意見を受けております。こういった意見を受けて、将来像について、管理組合として考え方を整理しまして、その上で記述の内容について修正をしたということでございます。

長期構想の25ページですけれども、まず、将来像ということで、「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」を目指すために3つの方向で明確なビジョンを導き出す必要があるということで、このために、20年後の四日市港のビジョンということで、将来像の1から3、「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」、「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」、「環境にやさしいみなと・四日市港」、この3つの将来像をまず描いたということです。その後、最後の2行ですけれども、「特に、環境問題がますます多様化、グローバル化するなか、環境への取組がこれからの四日市港の港湾機能そのものを大きく支える力になるように考えていきます。」というふうにしております。このように、将来像1、2を考える中でも環境の取り組みというのが非常に大切だという形でしております。

これ以降の内容についても、このような趣旨から環境の視点で修正を行っております。

続きまして、26ページから28ページにかけてはそれぞれの将来像の具体的な実現したい姿という形で描いております。

29ページからがそれを実現するための取り組みという形です。29ページの取り組みのところからは資料の2の港湾計画素案とかなり重複する部分もございますので、こちらあわせて説明をさせていただきたいと思っております。

まず、長期構想の30ページ、「スーパー中枢港湾としての機能の充実・強化」というところです。

ここで修正した点ですけれども、2点目の四角、スピーディーでシームレスかつ環境への負荷が少ない港湾物流を実現するため、コンテナターミナルにおいて、ハード・ソフト

両面での高度化、低炭素化を進めるという形で、環境の視点で修正をしたところでございます。それと、3点目、背後とのアクセス向上や背後道路の整備促進に関する取り組みですけれども、ここでも、四日市港と背後圏域とのアクセス向上と周辺道路の渋滞解消に努めるという形で、地球環境問題に対応するという観点の環境の視点からの記述を追加しております。

これに対する港湾計画の素案ですけれども、資料の2をごらんください。

この資料の2は、長期構想をもとに、港湾計画の目標年次である平成30年代前半までの10年間に取り組みたいような内容というのを素案という形で取りまとめた資料でございますが、この中の7ページ、港湾計画では公共埠頭計画とか臨港交通施設計画として位置づけられるのですけれども、7ページに示しますように、霞ヶ浦北埠頭において、次世代高規格コンテナターミナルの形成を図るということ、それと、臨港道路霞4号幹線の整備を図るなど、臨港交通体系の充実を図るということを位置づけたいというふうに考えております。

それと、この資料の中では、1枚めくっていただきまして8ページこちらのほうでも、参考という形なんですけれども、上のほうですけれども、「環境の視点から」ということで、このスーパー中枢港湾としてという取り組みが環境の視点から見てどういった意義、意味があるのかというのを環境の視点から記述しております。またこれも参考にさせていただければと思います。

続きまして、長期構想に戻っていただきまして、長期構想のほうの31ページ、ピンクのところ「アジア域内物流への対応」というところですが、こちらでも、地球環境問題に対応するという観点で、低環境負荷のサービスを提供するという形で整理しております。港湾計画素案のほう、資料の2ですけれども、2のほうは9ページ、霞ヶ浦北埠頭の港湾関連用地を中心とするエリアでロジスティクス機能の評価に努めるという形で整理しております。

続きまして、長期構想のほうは32ページ、「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」というところです。こちらについては、長期構想のほうの修正はございません。港湾計画の素案につきましては、11ページでございます。霞ヶ浦の南埠頭、こちらで、バルク貨物の効率化、拠点化というのを図っていきたいということにしております。

続きまして、長期構想のほうでは33ページ、「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、こちらについても地球環境問題に対応するという環境の視点からの記述を追加しております。「背後圏の荷主企業や物流事業者においては、低炭素社会の構築に対応した環境に優しい物流システムの構築が必要であり、」ということにしております。港湾計画の素案につきましては、14ページでございます。公共埠頭計画という形での位置づけになるかと思うんですけれども、四日市地区及び霞ヶ浦地区において、物流の効率化を図るという観点から、港湾施設利用の集約と再編を図るという形にしております。

続きまして、長期構想のほうでは34ページ、「背後圏産業の活性化に対する支援」というところでございます。この中では、取り組みとして、コンビナート高度化への取り組みを支援していくという取り組み、それと、下のほうですけれども、埋め立て中の石原地区、しゅんせつ土砂の埋立区域は、将来的には背後圏企業の成長を支援するための産業空間として活用していくという形にしております。こちらのほうは修正はございませんけれども、港湾計画のほうでは、素案の、資料2のほうですけれども、6ページ、ゾーニングの図をかいております。この中で、今回、石原地区のしゅんせつ土砂埋立区域ですけれども、今回の港湾計画の目標年次までの期間中は引き続き、しゅんせつ土砂の受け入れ用地という形で活用していきたいというふうに考えております。このため、このゾーニングでは、下のほうが港湾計画のゾーニングの案なんですけれども、しゅんせつ土砂処分用地としての廃棄物処理ゾーンという形で位置づけたいというふうに考えております。

続きまして、長期構想のほうに戻っていただきまして、35ページが「港湾施設の計画的な維持管理」ということです。ここでは、老朽化した港湾施設の計画的、効率的な維持管理を進めていくということを取りまとめております。素案のほう、資料の2ですけれども、こちらでは、16ページ、既に老朽化した施設が四日市港には多く存在するというような観点で、この10年間でも長期構想と同じような取り組みを進めていきたいと内容を書いております。

長期構想に戻っていただきまして、36ページ、「港湾のセキュリティ強化と保安の確保」ということ、ここでは、テロとか不法入国、こういった港の保安の確保に関する取り組みを記載しております。

長期構想のほう、37ページは「船舶航行安全の確保」ということで、こちら長期構想のほうでは修正はございません。

港湾計画の素案のほうですけれども、資料2の17ページ、茶色いところすけれども、

プレジャーボートとか作業船などの小型船舶を適正に收容するための計画という形で、参考図という形で表現しておりますけれども、プレジャーボートにつきましては、17ページの下のほうですけれども、左に既定計画というふうにございます。楠の地区に大規模な埋め立てを計画しておりました。これを下水道の都市機能用地だけを残して削除するという形で、そのかわりにどこで收容するのかということですが、上のほう、富双地区の前面水域で收容していきたいというふうにございます。

素案のほうの18ページ、1枚めくっていただきまして、小型船だまりについてですけれども、今の現在の計画では磯津地区に埋め立てて船だまりをつくるという計画になっております。これも削除して既存の今ある係留施設などで收容を対応していきたいと、このように素案の上では考えております。

続きまして、長期構想に戻っていただきまして、38ページ、「災害時における港湾機能の確保」ということにございます。長期構想のほうは修正はございません。港湾計画素案のほうですけれども、20ページに大規模地震対策施設計画としての素案を書いております。今現在四日市港には霞ヶ浦地区の南埠頭に耐震強化岸壁が1バース整備されております。引き続き将来的には、霞ヶ浦地区の北埠頭、それと四日市地区に計画をしていきたいというふうにございます。特に四日市地区ですけれども、下のほうに既定計画、今回計画というふうにございますけれども、現在の港湾計画の上では第1埠頭と第2埠頭の間を埋めて、その先端に配置する、つくるという計画になっております。地震が切迫するという中、早期に整備できないという課題にございます。このため、今回、案ですけれども、右のほうに「W15」というふうにございます。3埠頭の15号岸壁、こちらが現在、液状化対策を進めているんですけれども、引き続き耐震化を行うということで、早期に、かつ経済的に耐震強化岸壁の整備が可能だということですので、こちらに変更していきたいというふうにございます。

続きまして、長期構想のほうでは39ページ、ここからが将来像の2「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」というところです。

まず、40ページにございます。「人が憩う、港の拠点づくり」というところですが、こちらについても、良好な港湾空間を保全創出するという環境の視点から、2つ目の取り組みを、少し記述内容を修正したというところ。

それと、下の「参画と協働による「みなとまちづくり」の推進」というところですが、これも、3月の第4回部会で、まちづくりに関するこの長期構想の取り組みが具体

的にどのように実現化していくのか非常にわかりにくい、イメージしにくいという指摘をいただいております。こういったことで、ここの下にポンチ絵のような図をつけておりますけれども、これを修正しております。

これは、四日市港管理組合で今現在、「みなと講座」と称しまして、より多くの人たちに四日市港の魅力とか役割、施設のすばらしさを知っていただいて、さらにそれを広めていただく、そういう人を育てていきたい、そういう趣旨でみなと講座というのを開いております。その中には、港にかかわりのあるいろんな方を講師に招いて、座学とか現場見学をしながらやっている、そういう取り組みでございます。それと、今年ですけれども、ワークショップという形で、多くの人たちが港を訪れたいと思えるような環境整備をするということを目的に、旧港施設とか、そういった散策ポイントを示したマップとか案内板、こういったものをワークショップでつくっていききたい、そういうことを考えておりまして、こういうみなと講座とかワークショップといった取り組みを通じて、今現在は距離がある港と市街地を結びつけるような、そういった取り組みをしていきたいということで、新たにイメージ図をつくりました。

港湾計画の素案のほう、資料の2のほうですけれども、こちらでは23ページになります。交流機能として位置づけられます。四日市地区では千歳運河や第1埠頭を拠点とする交流空間の形成を図りますということ、それと、みなと講座など、港の理解者を増やす取り組みやワークショップを立ち上げ、港と市街地をつなぐ担い手や組織を育成するなど、四日市市をはじめ多様な主体との協働によりみなとまちづくりを進めますということを挙げております。

続きまして、長期構想のほうに戻っていただきまして、41ページ、「人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進」ということですが、これも地球環境問題に対応するということで、環境の視点からの記述を見直しております。緑地の整備ということで、CO₂の吸収源の拡大を図るという形で修正を加えております。港湾計画素案のほうは25ページからになります。これも上のほうの四角ですが、これも「アメニティ豊かな港づくりを推進するため、コンサート会場等多目的に活用するなど、既存緑地の質を高めるとともに、新しい港湾緑地の整備を進めます。」という形にしております。それと、もう一点、朝明地区から霞ヶ浦地区にかけて、緑地等の親水空間のネットワーク化を図るということを記述していきたいと考えております。

続きまして、長期構想のほうでは42ページをごらんいただきたいと思います。「地域

への情報発信・情報共有の促進、観光振興の促進」というところです。ここでは、情報発信とか港湾景観の活用、あるいは産業観光、それとか船舶を活用した観光振興など、こういったソフト面の取り組みを中心に記述しておるところでございます。これに関係する港湾計画の素案ということでは、28ページ、みなと観光の振興という形で取りまとめております。「港湾景観や船舶を活用した港らしさを感じる観光振興に努めます。」ということ、それと2点目が、「霞ヶ浦地区では、ポートビルを拠点とした産業観光への積極的な対応を図ります。」、ということ、それと、3点目が、「四日市港の魅力を発信するため、港まつりや四季のイベントを通じたみなと観光の振興に努めます。」、こういったことについて考えていきたいと思っております。

長期構想に戻りまして、43ページからは「防災対策の推進」、「災害復興活動への支援」という形になっております。さらに、44ページは「治安対策の推進」、これも再掲の内容となっております。

45ページからが3つ目の将来像「環境にやさしいみなと・四日市港」でございます。

まず、1点目、46ページ、「自然海浜・干潟の保全」というところです。長期構想は修正はございません。港湾計画の素案ですけれども、これに関係するところとして、31ページをごらんください。まず、朝明地区を対象と考えておりますけれども、自然的環境を整備または保全する区域という形で干潟保全を図っていきたくと考えております。また、石原地区の一般・産業廃棄物埋立区域では野鳥が飛来するような緑地を計画していきたい、このように考えております。

続きまして、長期構想は47ページ、「伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善」ということですが、これも、3点目ですが、港内の水質の保全という観点からですが、これも、「航路・泊地等における水深の維持・確保や漂流物の除去を行う。」という、不法係留等による油の流出防止という海域環境の改善の観点からの再掲をしております。港湾計画素案のほうでは32ページ、防波堤等で藻場の再生を図り、海域環境の改善に努めるということを書いております。

続きまして、長期構想のほうでは48ページをごらんください。「良好な港湾空間の保全・創出」ということです。長期構想のほうで修正はございません。港湾計画のほうでは33ページ、素案のほうでは33ページ、港内全域の取り組みではございますけれども、港湾景観の保全、色彩計画の推進、清掃活動、こういったことを考えております。

続きまして、長期構想では49ページ、「地球環境問題（CO2等削減）への対応」と

いうところです。これは二次案から修正を加えております。二次案に対して、もう少し一歩踏み込んだような内容として書いたというふうになっております。最寄り港である四日市港を利用することが陸上輸送に係るCO₂排出量の削減につながるということで加えております。「四日市港の利用率向上によるCO₂削減の取組を進める。」という形で、新たに記述を加えたところがございます。港湾計画の素案では34ページになります。まず、1点目が、港内においてもCO₂の吸収につながる緑地空間の確保に努めるということ、それと、港湾運送事業者との連携のもと、港湾活動に伴い発生するCO₂の削減にも努めるということ。それと、2点目が、最寄り港利用によるCO₂排出量削減に向け、県内貨物の四日市港利用率向上のための取り組みを進めるというふうにしております。

続きまして、長期構想では50ページ、「循環型社会の構築への貢献」ということです。こちらについては特に修正はございません。その下の「地域の環境保全に貢献」というところですが、これも海域環境改善の観点からプレジャーボートに関する取り組みを再掲で記述しております。港湾計画の素案のほうでは35ページ、36ページという形で、35ページが循環資源の取り扱いに関すること、それと、36ページが地域の環境保全に関することを記述しております。

その次、ここからは長期構想、資料1だけですけれども、資料1の51ページからが「空間利用ゾーニング」という形で、物流、産業、交流、環境の4つの機能別にゾーニングを検討したというのが52ページから順次続いております。

4つの機能別に検討したものを1枚の図に重ね合わせるという形で、60ページですけれども、1枚のゾーニング図という形で表現をしております。大きくピンクの丸い点線で囲んだ物流・産業ゾーン、それと、緑の丸い点線で囲んだ交流・環境ゾーン、こういう大きな2つに区分をしております。それぞれのゾーンの中で、物流、産業、交流、環境という4つのエリアを機能別に配置したという形のゾーニング図としております。

最後、61ページです。「将来像の実現に向けて」ということで、これまでに整理した取り組みに加えて将来像の実現に向けて必要な取り組みということで3点ほど整理をしております。これの1点目が連携と協働の仕組みづくりというもの、それと、2点目が将来像の実現に向けた体制づくりということ、それと、3点目が多くの人の理解に基づく港づくりということです。この3点目の2つ目なんですけれども、これも今回修正を行っております。社会経済などの急激な情勢変化に対応するという加えた文章でございます。「施策や事業を進めるにあたっては、常に費用対効果を検証するとともに、継続的な取組

の評価や、社会経済などの急激な状況変化等による取組の見直しに留意する。」という形で修正を加えております。

以上が資料の1と資料の2の内容説明とさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。

以上が、今日、最終的な議論になります長期構想、それから、次回もう一回ございませうけれども、港湾計画の素案の考え方についての説明でありました。

1時間ほど時間が残っております。ぜひご自由にご意見をお述べください。

委員の皆様も遠慮しておられるので口火を切らせていただきますけれども、委員長として事前に説明を受けているので、今さらそんなことを言うなと怒られそうなんですけれども、長期構想の25ページの図をあけていただけますか。ここに「四日市港の将来像と実現したい姿」というのが書いてあって、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献の3つが書いてあって、その一つ一つは地域になくてはならない港を実現するために必要なんだろうと思いますけれども、これを図として書くときに下のような図になるんですかねというのが説明を聞きながらちょっと疑問になったんですね。

何が問題かという環境の扱い方です。環境問題の港湾計画の中での変化を考えてみると、最初に配慮事項として扱われた時代があったと思うんですね。環境に配慮しつつ港湾機能を整備していこうと。それから、次に環境政策というのが1つの独立した分野になって、緑地をつくろうとかなぎさをつくろうとか、港湾計画の中の1つの政策になった。配慮事項から積極的な政策になったのは前進だと思うんですけれども、この図はその段階なんじゃないかなと。

今、環境問題は、政策の1つなんだろうか。そうではなくて、すべてをコントロールする大目標みたいなものではないのか。例えば、温暖化ガスを削減するために、四日市港の利用率をもっと上げましょうという目標は、「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」と「環境にやさしいみなと・四日市港」の重なり部分に出てくる政策ではなくて、環境というベースの上に港の機能があり、生活の機能がありということなのではないかなと考える訳です。そうすると、こういうふうに3つが少しずつ重なっているという図ではなくて、大きなお盆の上に次のお盆があって、その上にまたお盆があってという、塔でもいいんですけれども、そんなものなのじゃないかなと。

そのように環境問題を考えると、いろんなことが港湾計画としてまた出てくる。既に計画に全部盛り込まれているんですけれども、1つずつの位置づけが非常に明確になるので

はないかなど。コンテナの負担率を上げましょうということもそうだし、フェリーの利用率を上げましょうというのもそうだし、埠頭内の活動から出てくるCO₂を削減しようというのもみんな、環境への貢献という、1つの大目標として生まれてくる政策なのではないかなど考えます。内容について変更する必要はないんだけど、この3つの機能というのはこういう書き方をするものかなど。多分、副管は理解していただけると思うんですけども、どうでしょうかね。

例えば僕が今主張しているのは、社会資本整備が非常に厳しい世にあって、必要だからつくと我々は繰り返し言っているけれどもそうではなくて、必要なのはもちろんだけど、そのもう一つの価値として、我が国が発生するCO₂を半減するようなインフラ整備計画をつくる、交通渋滞を解消するとか港をもっと利用しやすくして沿岸輸送を発達させるとか、そういう形で、我が国のインフラが貢献できるCO₂削減をこういう形で実現するという社会資本整備計画をつくったらいいじゃないかと思っているんです。そういう意味からも、これはすべてを支配する目標なのではないかなど思い始めましたけど、いかがでしょうか。画期的な計画になりますなんて自分で言ったりして。

【委員】 委員長といいますか、わかっちゃったかなという感じでとらえていたんですが、実はうちの中でも議論がありました。この重なり合うところは何だろうという議論の中で、やっぱり確かに同じような並びになるのかという議論はおっしゃるとおりありました。ただし、書くとしたら、この白いところ、さっき委員長はお盆と言いましたけれども、このベースに環境があって、その上に、産業・物流とかまちづくりとか、そういうものがある意味では乗っているイメージかなと思うんですけども、まず、将来像というか、この四日市港を将来こういうふうな港にしたいという、したい気持ちが先行しましてというか、ぜひ皆さんに伝えたいという思いでこの3つ、特に環境にも力を入れますよ、まちづくりにも力を入れますよ、それと今までどおり背後圏の産業を支える、この3つをこれから強力に推し進めますよということを言いたいということでこの3つという三角形にこだわったところがございます。

おっしゃる意味は十分に理解できますし、先ほど港湾計画の素案の中でごらんいただいたと思いますが、環境の視点からという点で、すべてある意味では環境の面から見て、どういうふうな環境に影響を及ぼす、あるいは環境から影響を受けるものだろうかということで考えておりますので、思いは同じなのですが、この3つという1つの主張、これを先行させた嫌いがあります。どうぞ、委員の先生方、十分に議論いただければまた最終案に

向けて考えたいと思いますので、よろしくご議論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。

【委員】 今、委員長がおっしゃったことは、私、個人的には8割ぐらい肯定をするという実感なんですけれども、難しいのは、依然として環境と環境以外の施策とが相互に矛盾的な関係に立つということがないわけじゃないと思うんですね、世の中すべて、四日市港の開発整備においてもしかり。したがって、委員長のおっしゃることがほんとうにそうか、ここの参画しておられる委員の全員かどうかはあれかもしれませんが、大多数が承認するためにはもうちょっと時間をかけた議論が要るんだと思うんですね。私は最初に申し上げましたが8割方肯定的な感じを持っていますけれども、例えば四日市港が引き続き、産業、エネルギー関係の立地を必要に応じて相当それなりにやっていかなければならないとすれば、できるだけ海面、海浜を自然のままに残しなさいというものととの間に厳密な意味でのトレードオフの関係がある、ないわけではない、矛盾の関係がないわけではないという議論がやっぱり残ってくるんだと思いますので、基本的に抵抗感は少ないんですけれども、それをこういうところでオーソライズするためにはもう少し議論が要る、時間かかるのかなという率直な印象です。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 四日市港が将来にわたって存在感のある港でいこうと思うと、やっぱり環境というものに対しては基本的な視点を置いていかざるを得ないという思いはしています。多分、この書きぶりの中に僕も思ったんですけど、いろんな書き方があるんですね。要するに今ある自然海岸をそのまま保全しておいたらええやないかという部分も、これ、環境配慮だと思います。そして、片方で、今、物流インフラの中で出してきたおるCO₂、低炭素社会において、循環型社会の中でこういうのを少しでも少なくしていくという1つの取り組みもあるんだと思っています。ですから、環境という中に大変幅広く包含させていると思います。これから四日市港が発展していくためには環境と成長を両立させることが必要でまず同軸の中でとらまえないかん、全く相反するものであってはいけないという思いを僕はしています。

そういう面でいうと、今回の計画については、まず環境というのをベースに置いて、四日市港がこれから生きていく上で環境というものを十分に配慮して、その上でいろんなことをやっていくんだよという思いの中でとらまえたということについては1つ評価できるんじゃないかと僕は思っています。

さらに、言うならば、例えばこれからのインフラについて、私は産業担当委員で出てきていますのであえて言うならば、もっと環境について取り組むんだったら、例えば四日市港は太陽光発電を考えたらどうでしょうか、まさしく今、低炭素社会において、四日市港は、今回これから補正予算で相当たくさん出てくるんですけども、太陽光発電を全面的に各倉庫の上に全部置いていくとか、そういう取り組みだってもっとできるんじゃないかという思いは片方でしています。

あくまでやっぱり四日市港の成長と環境配慮というのは同軸にあって、それがまさしく相反する、ベクトルが反対であるという思いの中でこの計画を見るというようなことはできないというふうに思っています。

【委員長】 ほかにご意見はございますか。

どうぞ。

【委員】 環境に関する研究者という立場から言わせていただきますと、委員長さん、よく言っていたという感じで聞かせていただきました。今回の最終案で、初めのところで環境問題ということを中心に取込むということを書き加えられていますし、その点でもベースとして環境に配慮するということ、姿勢として見せるのもすごくいいことじゃないのかなと思います。実際、今回のCO₂削減などの修正点が、ほとんどの場所で見加えられていることからそういう姿勢というのがあらわれてきているんじゃないのかなと考えます。

【委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 先ほど環境というお話が出ましたので、私ども、業といたしまして、環境というののとらえ方というのを2つ私は持っております。

まず、1つは、業として、港なくして日本の国の環境対策は成り立たない。それはなぜかと申しますと、長距離のCO₂、これを削減していくのは、やはり海上輸送。こういったものは絶対必要なものだと思います。それも1つの環境に対する大きな動きであろうかと思えます。

それと、もう一つは、やはり自然環境と申しますか、きれいな空間、あるいはゾーニング、そういったものを大切にしていくのも環境の対策であろうかと思えます。

ですから、環境という言葉だけで申しますと何もなくてそのまま残すのが環境かなという感じもいたしますが、そればかりで、日本の国、あるいは四日市の港、あるいは地

域の皆さん、いろんところが成り立たないんじゃないかなという気もいたします。ですから、そういったところのバランスを考えさせていただきますと、やはりこういった3つの、これの大きさの重なりぐあいは別といたしまして、1つのこういうような考え方というのは、やはり港の基本的なところに必要なのではなからうかなと、こんな感じがいたしますので、意見になったかどうかわかりませんが、ちょっと申し上げたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 環境のお話がございまして、私も全く同感なのでございますが、それで、先ほど私、拝見してございまして、資料ナンバー2のほうの31ページに楠の磯津地区の吉崎海岸のあれが出ておりますんですが、ですから、その横の高松干潟とか、そういうのでいろいろ環境に配慮して、この長期構想でこういうのを復元するといいますか、前のような状況に戻されるのは、これは大変結構なことで敬意を表しますが、一口にこういうのを白砂青松と申しますけれども、砂のほうは戻していただいたんですけれども青松のほうはございませんので、やはり植樹とか、そういうこともあわせてお考えをいただけたらいいのではないかなと。写真は現況でございますので無理ですけれども、やはり植樹なんかをいたしまして、そういう白砂青松にという1つの目標を立ててもいいのではないかなと思います。既に今度の計画ではヨットハーバーなんかも考えておられるわけでございますが、そういう周辺には、やはり木でありますとか、何か人が寄れるような潤いも考えていただきたいと思います。

それに、今度の新規計画で第1埠頭のほうに旅客船のターミナルをというのが出ておりますが、これは大変今まで市民から要望が出ておりましたところでございますので、こういうのを上げていただいたのは大変結構なことだというふうに思います。

それから、道路とかそういうことなんかで、パブリックコメントの中で、少子化とかいろんなことで今後そういうのは要らないんじゃないかとか、物量的に増えないんじゃないかというようなコメントがあるわけですが、これはちょっと言いにくい議論なんです。日本、少子化して何しても国全体を支えていくということから見ますと、人口がやはり東京、名古屋、大阪という3大圏に集中をしてきて、そして、そこで生産をしている活動していくという方向は今後も変わらないではないかと思えます。ですから、そのほかの地方には大変申しわけないわけですが、ここはそういう3大都市圏に入っておるわけですから、そういう生産活動、そういったことで、今後も効率化をして日本を支えていく地帯になるんだということで考える必要があるのではないかと、そういう

ふうに思います。パブリックコメントはそういう点の観点がないのではないかなというふうにも思って拝見をしたような次第でございます。

それから、長期構想の一番最後の60ページにゾーニングの大きい図面があるのでございますが、これの霞ヶ浦地区の真ん中に何か大きい矢印が点々として出ておりますんですが、これは何でしょうか。ちょっとわかりにくいところなんですがお尋ねをいたしたいと思います。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

幾つかご質問が含まれていますので事務局のほうから回答をいただけますか。

【事務局】 先ほど質問がありました60ページの矢印、点々が何なのかということなんですけれども、30ページ、「スーパー中枢港湾としての機能の充実・強化」という取り組みを整理させていただいたんですけれども、この中の3点目の取り組みということで、「臨港道路霞4号幹線の整備促進や南方向への道路を検討するなど臨港交通体系の充実を図ると共に」というふうに記述をさせていただいております。これは、霞から北に向かっては臨港道路霞4号幹線の整備を進めているという状況ですけれども、南のほう、四日市地区に向かっては23号線が非常に渋滞するというので長期的な課題ではないかという認識をしまして、こういったことで長期的にはこちらのほうにも道路を検討する必要があるということを少しゾーニングの中に表現させていただいたものです。

【委員】 大変この計画はいろんなことを考えられていろんな話が出ていると思うんですが、従前から大きく変わったというところがありますよね。例えば計画の中の20ページの1号埠頭と千歳の2号の間を埋め立てるという話がこの中で計画を見直すよとか、例えば楠のマリーナ、あるいは磯津の船だまりかな、こういうところが大きく中身が変わってきていますよね。この辺については、これは、要するに何を言いたいかという、この委員会が承認すれば、これ、そっくりこの方向でいくんですか。この後、こういう計画を出されて、地元調整とかいろんなものに入られるんですかね。

要するに今回計画が大きく変わっている部分、さらっといかれたもので、あえて私も言わんでおこうと思ったんですけど、後で、問題になってもいかんですね。要するに前の計画から相当大きく変わった部分がありますよね。こういうところについては今後どういふふうに進められるのかという話です。

もう一点は実を言うと、私は産業政策をやっています。正直言いまして、100年に1

度といわれるくらい、大変経済が悪化しています。そのため、これから未来に投資ということで、21世紀型のインフラ投資がこれから大きく出てまいるわけです。その中で特に今回国のほうが出してくるのがスーパー中枢港湾の整備促進なんです。機能強化というのが相当大きく出てくるんですけども、この辺のところは、これからいろんな調整が進むんだと思いますけれども、その辺も配慮されてこの計画をつくられておるのかどうかお伺いします。

以上2点です。

【事務局】 事務局ですけれども、まず、今後の予定といいますか、本日お示しさせていただいておりますのは素案ということで、私どもで考えておるあくまで素案という形のものでございます。今後、関係機関との協議とか、そういったものを経ながら、具体的に港湾計画の改訂案に向けて検討を加えていきたいというふうに考えております。

それから、スーパー中枢港湾の機能強化に関するご意見ですけれども、港湾計画の素案のほうでは7ページのほうに書かせてもらっておりますけれども、「スーパー中枢港湾としての機能の充実・強化」というようなことで、増大するコンテナ貨物の取扱需要に対応するため、現行の80号岸壁に接続する次世代コンテナターミナルの形成を図りますというふうな形で、私ども、現在のところ考えておりますけれども、これにつきましても今後関係機関との協議をした上で具体的に検討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】 私は四日市港を応援したつもりで言うておるんです。要は今日国の方もおみえになってますもんで、これからいろんな協議をなされるんだと思いますけれども、今回スーパー中枢港湾の中では国の大きな予算が出てくるんですね。その中では、例えば名古屋港については、コンテナ埠頭が2つ、2バースできるとか、いろんな話もう既にあるわけです。ですから、私は、四日市港について、スーパー中枢港湾としての位置づけをきちんとしたものがなけなあかんという思いがしておりますもんで、私は四日市港をサポートする立場であえて言わせていただきました、決して嫌みで言うたわけやありませんので、よろしく。

【栢原委員長】 前半の回答が気になりますけど、寝た子を起こすようなことになっちゃうのかな、1号埠頭、2号埠頭の間の埋め立てをやめたことについては今後調整が可能であるような回答だったけど、そういうことなんですか。この素案というのは今の港湾管理組合の意思をあらわしているのではないんですか。なぜそういうふうにしたかという説

明がないんですよ。なぜ長期構想に今まで入っていた間の埋め立てをやめたのかというこの説明がないので、ちょっと唐突な感じがするんだと思います。

【事務局】 現行の港湾計画では1、2埠頭間を埋め立てるという形で、長期構想につきましてもこのような形で考えております。ただし、おおむね10年を見据えた港湾計画におきましては、早急にすぐにはできるとかというようなことも検討しました。そうしたところ、やっぱり第2埠頭においては現在も貨物を取り扱う需要もございますし、第1埠頭につきましては緑地という形での整備というのは可能ですけれども、そういうふうに、岸壁としての需要、それと、これをもともとの計画では埋め立てる計画で計画しておいたわけですけれども、今後の維持していく費用等を踏まえても、やはり現在の機能のまま埋め立てないほうが有利というようなことも加味いたしまして、今回、このような形で計画を変えさせてもらっております。

そういったことが私どもが考えている現在の考え方でして、今後これについては協議していきたいというふうに考えております。

【委員長】 60ページの図では埋め立てているんですよね。だから、埋め立てることも長期構想の中ではあるけど、当面10年の計画では今の利用状況から見て埋め立てる計画にはしないということの理解でよろしいですか。

【事務局】 はい、そういうことです。

【委員長】 そういうことですが、よろしいでしょうか。

【委員】 よくわかっておるんですけどあえて。こういうものに問題意識を持っているよという形を示しておかないと、委員会として何かそうですかとさらっと進んでいきそうでちょっと気になったもので。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 もう一点だけ。僕、気になっておることは、全体を見て、しゅんせつというのがあまり触れられていないんですね。私が四日市港にいたときにはいろんな計画の中でもどこからどこまでしゅんせつすると、いろんな話があったと思うんですが。船舶が大変大型化してきています。パナマックスなんか相当また大きくなるんです。その中でいくと、四日市港というのは、対応、多分できないんだらうと思います。大水深港湾にこれからどうしていくかということも片方ではあるんですけど、今なんか、例えば石炭船なんか、満潮になるまで外で待っておるような状況であると思うんですね、そんなところなんかを見て、しゅんせつとか、あまりここのところ、触れていないなと僕は気にしておるんです。

さらりと一言、航路の何とかと書いてありますけれども、その辺のところは計画の中には出てくるのかなと思います。

【事務局】 先ほどの航路の関係ですけれども、現在のところは、先ほども言いましたけれども、石原地区のほうでしゅんせつ土砂を港湾計画の上では埋めていくということを考えておりますし、60ページにありますけれども、沖の島地区におきましては、今後は留保ゾーンというようなことで、ここも将来的には考えていきたいというようなところでございます。以上です。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 先ほどの環境にもつながる話なんですけど、40ページ、こちらで、港についてどうしていこうかと一体となった港づくりというところを出していただいています。それで、新しく、住民の方、地元市町村、それから港湾管理者、企業、NPO、こういった皆さん方で新しい港づくりをしていこうという意味が随分、これ、入れていただいていると思うんです。それで、私ども、港づくりのいろんなお話をさせていただいていた中で、やはり環境、きれいな景観、こういったものは残していきたいということを申し上げてまいりました。そして、物流という機能は、やはり古いところでまたそれをやるというよりも、大きなところ、新しいところで。簡単に申しますと、旧港はできるだけいい景観を残して、それで、霞のほうで新しい物流の取り組みをやっていききたい。これが、私ども、業と申しますか、そういったところではそんなご意見を今まで申し上げさせていただいたつもりです。ですから、逆に、物流と、いわゆる市民の皆様が親しまれる港、これを全く一緒にするのはどうかなという感じがいたしておりましたので、こういったご意見を今回入れていただけたんじゃないかなと、このように考えております。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 楠地区とか磯津地区にもともと大規模な埋め立て計画があったわけですがけれども、それらを削除したり縮小したりという点では非常に、今回の計画、環境的な面から評価できると思っています。しかし、楠地区には都市機能用地ということで埋立計画があり、それから、朝明地区では4号幹線の建設というのが今進められているというのがあります。これらの地域では保全計画もされているんですけれども、一方でそういうふうな建設計画もあります。それから、先ほど言われていたように、どうしても船が入るためにしゅんせつしなきゃいけないということもあると思います。

私の個人的な意見では埋め立て計画や幹線の建設には反対ですが、建設と、それから自

然保全というのは、先ほど言われましたけど、どうしてもトレードオフの関係にあって、どうしても両方は並び立たないというのはあると思います。特に、しゅんせつの場合だと、掘れたことで貧酸素水塊が発生するとか、そういう問題も起きてきますので、今残っている建設計画についても、十分生物多様性とか保全に配慮した、そういうふうな進め方というのをいつも気にしていただきたいなというふうに考えています。どうぞ、それをよろしくお願いします。できれば、だから、建設計画に関しても環境保全の配慮をするということを入れていただきたいと思っています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

今のようなご意見、全くそのとおりなんですけれども、港湾計画ぐらい、あるいは港湾事業ぐらい積極的に環境政策を取り入れてそれに対応することをやってきた分野はないんじゃないかなと思うんですけども、それがいつまでも配慮事項だったり一政策項目になっているというのが何となく歯がゆい思いが僕はあるんですよね、最初の意見に戻るんですけども。

環境のために貢献する港湾計画というのを大前提にして、その中で、当然トレードオフの関係はあるんですけども、それは慎重に判断した上で、必要なものはつくっていくということを選ばざるを得ない。だけれども、それは配慮事項ではなくて一番ベースに置いたけれどもこれは選ばざるを得ないということと配慮事項で選んでやるんだということとは基本的に何か違うような感じがするわけです。

何を申し上げたいかという、頭にずっとあるのは、北九州港ってかつては公害の港ですごかったんですよね。七色の煙、七色の水などと言われていたんですけど、今はそのイメージを逆手にとって、その公害の港をここまできれいにしました、最先端の環境技術の港ですとって北九は売り出しているわけですね。あの売り出し方はものすごい見事だと思うわけ。

四日市港も、かつては公害の港として並び称されたようなところで、そこが今の地球環境時代に環境を配慮事項や一政策ではなくて大前提として港湾計画をつくりましたというのはすごいアピール力があるし、この計画案は、新たにそのために政策を加えるとか、そのために今回計画をしているところを削除するという必要はもうないと僕は思っているんですけども、どう組み立てるか、どう世の中にアピールするかという意味で、何かそういうものやってみると一つ一つの政策が光るのではないかな、理解もしてもらえるので

はないかなという思いが非常に強いんですね。

【委員】 環境みなと部会の会長としては発言しなくてはならないなと思って発言するわけでございます。

私たち部会では、物流であろうと産業であろうと、環境を背骨に置いてすべて考えてきたわけです。そういうことで、今回反映されて大変うれしいなと思っている部分はあるんです。

ただ、それこそ委員長様がおっしゃいましたように、25ページ、24ページを見直しますと、これ、一政策になっているなど。もう一度最初のスタートに戻るようでございますけれども、背骨でございますから、木であれば木の根っこの部分のところへ「環境にやさしいみなと・四日市港」を持ってきてもらえないかな、この図式ぐらいは変えてもらえないかな、24ページ、25ページ、それは大変な作業ではなさそうに思いますので。

もう一度、ちょっとくどいようでございますけど、私たちせっかくそうやって言いながら、この1ページのところが非常に、「これから特に重点的に取り組んでいきたいこと」、これは気がつきませんと、委員長のほうからご指摘いただいて、これを一番最初の「はじめに」という項目に入れていただいた。うれしく思うんですけども、どうですか、その部分のところ。

【委員】 先ほども言いましたけれども、全く賛成です。

【委員】 一言だけお話しさせてください。私ども、1ページ目に、「これから特に重点的に取り組んでいきたいこと」を書いたことは、小さく言いますと荷役かもしれませんが、物流機能一つとりまして、これから環境面でいろんなことを配慮しなければ、ある意味では、ほかの場所、ほかのところへ、その機能を環境面でよく考えたところにお客様が行っちゃいまして、いわゆる港湾そのもの、物流機能そのものが環境に配慮しないことによって必要なくなる。そういう時代がもう今そろそろ来ているんですけども、そういう意味からいうと、効率性だとか、そういうことだけではもう生きていけないとか、やっていけない、そういう認識に立って、環境と一緒に考えていこうという意味で記させていただきました。

そういう意味では、これから、私ども、考えの中、ベースとして環境面を考えていこうということなんですけど、環境が大前提であるというふうになりますと、先ほど来から話が出ているトレードオフの関係に関してどういうふうに対処するか、その方針、方向がちょ

と違うんじゃないかなという気もいたします。ある意味ではトレードオフを避けようと。そこら辺、教えてください。

【委員長】 僕に先ほどのような思いをさせたのはこの1ページの記述なんです。ここまで書いてくださったわけ、黄色いところ。この順序を置きかえるべきではないかということなんです。このような考え方のもと、四日市港管理組合は、地域の環境や地球環境の改善に取り組む環境に重点を置いた港づくりや港の運営を基礎に置いて、産業や物流を中心とした港づくりや親しまれる港づくりを進めていくということなのではないかなと、ここに書いてあることは。

ところがですよ、後ろに書いてあるのは何となく配慮事項になって、さらに一番気になるのは、ゾーニングの一番最初に書いてある言葉はそれを否定するようなことになっているんです。51ページ2行目に、「この空間において四日市港の3つの将来像を実現していくためには、陸域と海域における効率的・効果的な空間利用が必要とされます。」というのは、完全に、これ、使い分けの思想ですよ。せつかく一番最初にこういうことを目標に港をつくり管理運営していきますと言っているが、ここでは、ここは環境に配慮する、ここは物流に使います、ここは産業に使いますというような従来の発想になっちゃっているということが非常に惜しいというふうに僕は思うんです。

やっぱり1ページ目が正しい姿勢であって、それを全部に反映して政策はつくってきたんだから、空間もそうすべき、ここの書き方は簡単な話で直せばいいんだと思うんだけど。

【委員】 ベースですね。基礎にということですね。

【委員長】 そう。この赤字で加えたところが非常に素晴らしいと思いますよね。地域環境、地球環境の改善に取り組む、「にも」じゃないな。

という思いです。いや、あまり言い過ぎると計画できなくなったりすると困る。

【委員】 環境についていろいろご意見を聞かせていただきましたが、事務局から説明ありましたけど、14ページの記述なんです。ここのところに、3行ですが、「次の世代に残せるような豊かな港づくりに向けた取組」というふうな記述をしております、こういうことがもう少し前面に出るように全体のトーンを合わせることで、やはり第三者に対しても説得力があるのかなというふうに思っております。こういうきっちりとした記述もありますので、全体にその辺でトーンを合わせていただければもう少しわかりやすいのかなというふうに感想を持ちました。

それとともに、私は市の立場といたしまして、やはり非常に前向きな記述をしていただ

いております長期構想のほうの40ページの記述に関連いたしまして、みなと講座とかワークショップで親しまれる港づくりに向けた多様な取り組みをしていただいているので、例えば57ページの「空間利用の考え方」にもし可能であれば、「四日市地区においては、みなとの文化や景観を活かした交流空間の形成を図ります。」というところに、これは市のほうとして今まで意見を申し上げていなかったという面で反省はあるんですが、やはり臨港地区ですと、都市サイドとしましてはなかなか土地利用については手が出せないというふうな感じになっておりますので、その中の分区の見直しなどについても検討を図るといような記述が追加していただけるのであれば、四日市市も平成23年度からの新たな総合計画の策定の準備を今年からやりますが、市民の皆様のソフトな取り組みだけではなくて、臨海部の、特に旧港の千歳地区の運河沿いにつきましても、新たな魅力の空間として創出していく場合には、次なる展開に向けての可能性というものも出てきますので、都市サイドとしましても次の検討に向けて意欲を持ってやれるのかなというふうに思っております。このあたりについて、再度ご検討いただければありがたいなと思っております。

先ほどの環境も含めまして、市としましても、管理組合の組織団体の一員であるだけではなくて、背後の都市としてしっかりとした取り組みを今後、港の取り組みと連動してやっていきたいと思っておりますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 別にあれなんですけど、環境というのを基盤にしてまとめるというんやったらそれはそれですっきりさせたほうがいいだろうというふうに思ひます。その際に、先ほどから出ていますように、CO₂削減を進める上で物流がどういふ役割を果たせるのかという話と、無駄な整備をしないという形で自然を破壊しないという形と、青松をもとに戻そうとかいふお話がありましたけども、自然の回復という形で環境に配慮しようという3つぐらいあるんだらうなというふうに思ひんですが、その中で私が担当したのは最初の2つだと思ひるので言わせていただきますと、1つ目はやはり、最初申し上げましたように、内航とか鉄道とかをどう活用するかという話になるかと思ひます。それは単に環境に配慮したというだけやなくて、港というのはいふか、物流業というのはいふか、基本的にはネットワーク業なので、ほかの港あるいはほかのポイントとどう結びつけるのか、そのネットワークをどれだけ充実させるのかということがまさにビジネスになっていくと。それが環境改善につながる、CO₂削減につながるということだと非常にいいなという話になると思ひん

ですね。

ただ、その点、非常に日本の場合難しいのは、国内輸送のコストがやはり高いという点です。これは別にだから日本は効率が悪いというんじゃなくて、東アジアの中で日本はやっぱり人件費が一番高い国である、あるいは土地代が一番高い国なので、どうしても絶対的な価格が上がらざるを得ない。そういう中で国内輸送の効率化というのはある程度限界があると。そういうことも踏まえた上でそういう国内の物流ネットワークを充実させるということを考えていくというのであれば、私はそれはいいことだろうなというふうに思います。

ただ、このことはおそらく整備計画の中に落とし込むことは難しいんだろうなと。あくまでもこれはソフトの施策になりますのでなかなか話しにくいなとさっきから感じていたわけですけども。

と同時に、副管がおっしゃったように、環境対応ができていない港は使わないよという荷主なんかとか船会社なんかが出てくる可能性は十分あるわけですね。荷主というのはそこにはもう立地しないよと、特に荷主さんのほうでCO₂削減が強制力を持ってきていますのでそういう動きが出てくるのかもしれない。

ただ、難しいのは、じゃ、物流面でCO₂削減をどこまでできるのかと。現実的にいうと、やっぱりトラックを少なくするとか、そういう話になってくると思うんですけども、先ほど申しあげましたように、内航とか鉄道という形での輸送というのはものすごく大規模にやるというのは限界があります。もしもそれが簡単にできるんだったら今ごろ神戸なんかあんなに落ち込んでいませんので、遠隔地からもっと貨物を集めているはずですから。

だから、そここのところ、アピールはしなきゃいけないけれども現実も厳しいよというのはやはりわきまえておかなきゃいけないのかなということです。

それと、もう一つの整備の話ですが、これは、こういう整備も必要なかったらやめますよというのをきちんともう少しアピールするように書けばええのかなということと、そここのところ、難しいですけど、それこそスパ中をどういうふうに進めていくかということも含めて、ほんとうは議論するともものすごくしんどくなるなと。だから黙っていたんですけどですね。だから、その辺の載せ方というのはこれまた工夫が必要だなというふうに思っています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 今の環境の取り扱いの件でございますけれども、1つ提案をさせていただきたいんですが、長期構想の最終案、県民市民の皆様方、相当期待もしていますし、公表はしたいと思っております。それで、委員会は第4回は今年の秋ぐらいを計画しているわけでございますので、申しわけありませんが委員会はそのためには開きませんが、委員長ともまたお話ししながらある1つの考え方をまとめて、委員さんのところへお伺いして了解を得ますので、その委員さんの了解を得た時点で公表という段取りにさせていただきたいと思いますがいかがでございましょうか。その場合、書きぶりにつきましては、私は環境がすべてでは決してないと思っております、環境をベースに港湾計画をしっかりと考えていくという方向でまとめたいなと思っております。いかがでございましょうか。よろしくお願ひします。

【委員長】 ありがとうございます。

最後に申し上げようと思っていたのであれですが、その前に委員。

【委員】 私の立場というのはおそらく、将来像の2にある都市、特に住民とともにあるというところの立場から参加させていただいていると考えています。

これまでの部会の議論もそうでしたけれども、この構想にしても計画にしましても、基本的にはハードの整備からということで、ソフトの部分というのは、付随はもちろんいたしますけれども、計画あるいは構想からはかなり抑えられた形で書かれているというふうに思っております、それで、ゾーニングについても当然そういう形で書かれていますので、先ほどの構想の24ページ、25ページあたりの図から考えてみると、ソフトの面からいきますと、環境だけではなく、都市・住民というのもほんとうは重なり合う、この根底にあるところもあるというふうに私は考えています。ただ、それを言ってしまうと書き切れないのでこういうふうに整理されているというふうに理解しているところもありまして、ですから、そういう意味で、もちろん環境の重要さとか、話を聞いて一番背骨とか根底にあるということは非常によく理解できますし、ただ、例えばここの色分けにしましても、なぜ環境が緑じゃなくて都市・住民のところは緑なのかということ、多分、都市・住民のところはグリーンゾーンがあるからですね。だから、そういうのもそれを反映しているんだろうというふうに考えてございまして、この計画の性格というのがどうなのかというところをちょっと考えてみたいかなと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

委員、ご意見、ございますか。

【委員】 ありがとうございます。

一番最初からいろいろ参加をさせていただいておりますけれども、人が集うとか環境、時代の流れに沿ってよくお考えいただいて、すばらしくいいものになりつつあるのではないのかなというふうに、私は個人的には思っております。

ただ、1つだけ、市民の人が使うという形になる場合の点在した港の文化だとか、こういう入り口なんかが、この10年、長期の間にどこまでまとめられるのかなというのが、しますよというふうには書いてあるんですけども、それが現実可能なのかなというところがいまいまだ弱いのかなというふうに思います。これだけばらばらしているとしようがないのかなとも思うんですけども、その辺のまとめ方を、もうちょっと長い目で見たときの方向性が見えるというか、こういうふうになりますよというのがもう少し具体例があるといいのかなと思っておりますけれども、現状としてはこれでいいかなというふうに思っています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

委員、いかがですか。

【委員】 私どもは、港の海側からのユーザー、まさしく港湾物流に携わっている者です。この長期構想は、環境問題にも視点がおよんでおり、大変すばらしく思います。将来像は「この様な港なんだろうな。」と、容易に想像できます。

ただ、ユーザーの視点では、「港の機能は高度で利便性の高いほうが良い。」と素直に思っています。

それと、非常に気になる点があります。他港の計画を見ても思うのですが、新港地区の中に「市民と交流の場」が作られている、作ろうとしている点です。「親みなど」との思想、それは市民と港を時間的にも、空間的にも近づけようとしているのは理解できますが、例えば同じ港地区の道路を、コンテナシャーシーなどと一般乗用車が同時に走行する。これは非常に危険な事であると思います。港湾設備と親みなど施設は、「アクセスが交差ししない」など明確に分離（棲み分け）されるべきと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 環境に配慮したというような1ページ目の文言で非常にすばらしい書き方だと思っております。ただ、コスト面から考えますと、果たして効率的な部分でどういう形

になるのかなというのがちょっと見えにくいのかなというのが実感でございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 環境の議論がありましたけど、その部分については栢原委員長のお考えに私は基本的に賛成です。やはりもう10年も20年も前から環境というのは深刻な状況がわかっているながら、経済優先というか、そういう形でどうしても端へ追いやられてきたような状況があって、しかし、ここに来て、やはり企業、もともと企業というのは多分環境問題と向かい合うと自己矛盾を中に秘めている、なかなかわかかっていてもやれないというような状況だったのが、ちょっと変わってきたなど。これからは環境に対する取り組みをやらないと生き残っていけないような、そういうことも視野に入れて、おそらく企業も変わらざるを得ない状況になっていると。その中で、港の計画、長期構想、こういったことを考えるときに、環境を前面に押し出すというよりは、そのベースに持っていくような構想の立て方というのは戦略的にもすごく意味があるんじゃないかなと、そんなふうに感じました。

あと、市民サイドとして港というのは、すごく市民の意識の中から遊離しているような気がするんですね。特に若い世代はそうだと思うんですが、港のことを何か考えたりとか、あんまり意識の上に上らないと。まずそういった市民の意識の中に港というものをもう少し入れ込んでいくような、何かそういう働きかけもすごく必要なのかなと、そんなことを感じました。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 私も部会にも参加して議論させていただいた部分はあるんですけども、今の環境だけとらまえても非常に難しい点はあると思います。つまり、磯津ですとか楠の計画が変更になっている部分においても、港としての当初計画にあった部分を見直した、その結果として、自然海浜の保全、干潟の復元みたいな形で環境につながっている部分はあるわけですけども、どちらが目的かという、やっぱり目的は港湾計画を見直したというのが現実だと思います。それで、行政間では行政同士の幹事会でも議論をしておりますし、県は県としまして、港の計画、長期構想にしる港湾計画にしる、県の関係各部ともいろいろ意見交換して情報共有しているところでもございますけれども、やはりこういう計画が市民なり県民なりから受け入れられるというのが、今後、ある意味では私も課題だと

認識しているところです。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにご意見はございますでしょうか。

【委員】 今日環境をベースにいろいろと議論がなされてきたんですが、私どものほうから言いますと、国際競争力の確保ですとか、あるいは強化という観点も、港湾をこれから考えていく上で非常に重要な視点ではないかというふうに思っております。今日の長期構想の中でもきちっと書いていただいているんですが、例えばスーパー中樞港湾の話にしる、あるいはバルク船の大型化についても、この長期構想の中できちっとやっということが示されております。そういったところにつきましては今後とも積極的に対応していただけるように、ぜひお願いをしておきたいと思っております。

それから、臨港道路の南進化についても検討を進めていくということでございますけれども、こういったものについてもぜひ議論を進めていただければと思っております。

それと、今回の長期構想が、この後、港湾計画という形になっていくわけですが、今後さらにその実施に向けての話というのが個々出てきてこの長期構想の内容が港湾計画という形になっていくんだと思うんですが、これまで四日市港管理組合さんが一生懸命私どもを含めて調整をしてきていただいております。ぜひとも港湾計画に向けて、さらにこれまで以上に私どもを含めて関係者間で合意がとれていくようお願いしたいと思います。十分な時間をもって調整をしていただければ大変ありがたいと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

まとめは、先ほど副管のほうで提案をしていただいたあれですが、長期構想を公表することになっていまして、直ちにということでしたけれども、少し検討の後に今日の意見を踏まえて修正をして皆様にご紹介をした後にしたいと。そのときに、基本姿勢としては、副管の言葉をそのまま復唱すれば、環境がすべてとはしたくないということがありました。

【委員】 したくないとは言いません。すべてとは思わないと。

【委員長】 わかりました。失礼しました。

ということで、少し事務局と私のほうにお任せをいただければと思っております。

それから、幾つかソフトの問題が出て、それは港湾計画だから仕方がないと、こういう

ことでもありましたけれども、港湾計画はもう法定計画でなかなか踏み込めませんし、谷岡部会長がおっしゃったように、参考資料にでも載せてくださいという、そういうことだと思いますが、長期構想には書くことができますので、今日ご意見があったようなことはできるだけその部分に反映をさせていきたいというふうに思っています。

私自身が土俵に上がってしまったために大変皆さんに申しわけないと思いますが、ほかに意見がなければこれで議論を終わらせていただきます。

【委員】 ごく手短かに申し上げたいんですが、最後の話にも大いに関係があると思いますが、今回の一連の作業というのは、長期構想をつくり、それを下敷きに港湾計画をつくるという、基本的な関係はそうだと思いますけれども、その意識が強過ぎるあまり、長期構想そのものが非常に精密で、逆に言うと、その熱意とか、あるいは重点をどこに置かとか、ほんとうに言いたいことが書けないと。それは次の港湾計画をあまりに意識し過ぎた長期構想をつくろうとしているからにほかならないと思うんですね。したがって、今日、副管がおっしゃいましたように、これから今日の意見を踏まえて、長期構想、多少見直しをされるというわけでしょうから、そのときに、港湾計画につながるんだということに緻密な長期構想をつくるということを少し放棄されたいかがと思います。

【委員長】 ありがとうございます。大変貴重な意見と思います。

政策を書くときに前後に遠慮がちな表現が入っているような部分がちょっとあって、それは多分そういう配慮から出てきたのではないかというふうに思います。

パブリックコメントでも大変具体的な意見を幾つか言っていました。プレジャーボートの整備の問題も、単にプレジャーボートだけではなくて、それにイルミネーションをつけて市民の港のにぎわいをあらわしてはどうかという提案も魅力的だと思いますし、それは、今回の計画の中であるプレジャーボートスポットのような形の集約の中で、利用の仕方として可能なんだろうというふうに思います。

大変丁寧にパブリックコメントもやっていただき、部会でも検討していただき、私は先ほど来申し上げていますが、中身として何か変えることはないと思いますが、化粧ぶりというか、表にどうあらわすかというところで少し検討させていただければと思います。

それじゃ、事務局のほうにお返しします。

【事務局】 委員長、ありがとうございます。また、本日、長時間にわたりまして貴重なご意見を賜り、委員の皆様方に大変感謝申し上げます。ありがとうございます。

今後の進め方につきましては、ただいま委員長からご説明があったとおりでございます。

また、第4回の委員会につきましては本年7月から8月ごろを予定しておりますけれども、詳細な日程につきましては改めて調整をさせていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

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3回委員会を終了いたします。皆様、大変ありがとうございました。

— 了 —

文責:四日市港管理組合整備課