

四日市港長期構想検討委員会（第2回物流・まちづくり部会） 議事概要

平成20年5月20日

【事務局】 それでは、定刻になりました。ただいまより第2回四日市港長期構想検討委員会の物流・まちづくり部会を開会いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、ご臨席いただきまして大変ありがとうございます。私、本日の司会進行を務めさせていただきます社団法人日本港湾協会の海野と申します。どうぞよろしくお願いたします。

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。議事次第、委員の名簿、配席表に続きまして、資料1、四日市港長期構想（素案のたたき台）、資料の2、四日市港長期構想（素案のたたき台）の「5．四日市港の将来像」、資料3といたしまして、四日市港長期構想（素案）「はじめに～四日市港の課題」、参考資料の1ということで、第1回みなと環境部会、物流・まちづくり部会での意見及び対応方針、そして参考資料の2といたしまして、A3判の少し大きな紙でございますが、長期構想検討の進捗状況及び今後の予定、一番最後に、A4判のスケジュール（変更案）という1枚紙でございます。

以上でございますが、不足等ありませんでしょうか。

なお、資料1につきましては、第1回の部会資料をお持ちいただくということでご連絡しておりますが、お忘れ等ないでしょうか。なければ、このまま進めさせていただきたいと思ます。

では、ここで、四日市港管理組合の小林部長様よりごあいさつをいただきます。

【事務局】 どうもおはようございます。四日市港管理組合の経営企画部長をやっております小林でございます。私、部長ですけれども、去年初めて港のほうに来ましたし、また、港のほうの業務もほんとうに去年初めてでありましたので、まだまだ幼児みたいな者ですので、どうぞよろしくお願いたします。

去年、四日市市の市民大学講座というのがあって、そのところで四日市港の歴史とか現在を話せということで、四日市港の百年史というのが10年ほど前に出ておりまして、それを勉強したんですけれども、港というのは四日市にとって非常に大きなものだったなという感じを改めてしたわけです。特に江戸時代、それから明治時代には、そこにお座り

の小林社長さんの会社はもうできていたわけなんですけれども、江戸時代、明治時代は、港が地域を先導してつくっていくような、港に合わせて地域をつくっていくような形になっていたことがわかりました。また、昭和の10年代ぐらいからは、それから昭和の40年代ぐらいにかけては、地域の未来をかけて港をつくっていく、地域が港をつくっていくような形になっていた。今現在、それに比べると、港というのはちょっと成熟してきているのかなという形がありまして、港が地域を支えているような、そういう時代が変わってきているのかなという感じはいたします。

そういう中で、この長期構想の検討委員会の中で3つの方向というのを打ち出していたきまして、その3つとは、1つが産業・物流への貢献、それから2番目が都市・住民への貢献、3つ目が環境への貢献という形になっておりまして、本日は、皆様方に、その具体的な方向であるとか、それから四日市港の未来のゾーニングのあり方とか、そういうものをご協議していただくということで、一番大事なところでございますので、忌憚のないご意見をいただければありがたいと思っております。

管理組合といたしましても、皆様方のご意見を受けまして、どうも管理組合というのは、皆さんと一緒にやっていく、住民の方々と一緒にやっていく、それから管理組合というのは県とか市の職員で構成されているんですが、それからプロパーの職員もいますが、なかなか県とか市の方々とのおつき合いがうまくできておりませんので、武内さんなんかには怒られていまして、まずは一杯飲みからみたいな形の部分でやっているわけですが、そういうことも非常に大事なことだという形で、今年からは、環境であるとか、親しまれる港づくりであるとかは1セクションでやるのではなく、横断的にプロジェクトチームをつくって、皆様方と一緒にやっていこうじゃないかという形をとっているところでございます。

また、環境につきましては、本田様ですね、本田の自動車なんですけれども、実は環境というのは、単に号令だけではなく、本田の完成自動車は国内のもんですけれども、埼玉でつくった車のほうも地上のトラックの輸送から船のほうに変えて千歳のほうで受けると。今までは国内は積んでいるだけでしたんですけれども、揚げというものも入ってきて、倍ぐらいの数になってくるという形もございます。また、今年からグリーン物流補助制度という形の部分をうちのほうでも考えているんですが、これは近い港、要はCO₂の削減に貢献できるようなコンテナの、例えば名古屋港から四日市港に、距離の短い四日市港に変えていただくというところに対して補助をしていこうじゃないかという形も打ち

出しているんですが、非常にたくさんの方々からの引き合いが今ございます。そういう意味では、環境というのは、もうほんとうに日常の中で実際に対応していく必要があるのではないかという形になっておりまして、皆様方のご意見というのはほんとうに非常に大切なことなんだなということがよくわかりました。

今年からは、四日市港は薫蒸施設も5月にできまして、野菜とかそういうものも対応できるようになりました。一層頑張っていきたいと思いますので、今日のご議論のほう、どうぞよろしく願いいたしたいと思います。

あいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【事務局】 どうもありがとうございました。

次に、委員の皆様方をご紹介申し上げます。ただいまごらんになっておりました議事次第を1枚めくっていただきますと、委員名簿がございます。順不同でご用意させていただいております恐縮でございますけれども、本名簿に沿いましてご紹介申し上げます。

岡山大学の津守部会長様でございます。

【部会長】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市大学の松井様でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市港運協会、小林様でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【事務局】 四日市商工会議所、北川様でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 コミレスネットこらぼ屋の海山様でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【事務局】 四日市市経営企画部、武内様でございます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【事務局】 三重県政策部の辻様でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 川越町企画情報課の城田様でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 では、引き続き、本部会の部会長でございます津守部会長よりごあいさつをいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 お忙しいところ、どうもお集まりいただきましてありがとうございます。
第1回目でも少し申し上げましたけれども、要は四日市港が何の役に立つ港であるべきか
ということをはじめに議論する場として、この部会というものをやらせていただきたいと
思っていますので、引き続きよろしく願いいたします。

今日は、第1回の検討事項をもとにして議論を進めていくわけですが、後ほど事務局の
方からお話がありますように、まずは、やっていただきたいことは、前回の部会でいろん
なご意見をいただきましたけれども、そういったご意見を反映した形で今回の資料がきち
んとできておるかどうかなどということをチェックしていただきたいという点ですね。

もう一つは、今申し上げました、四日市港が何のためにある、何の役に立つ港であるべ
きかという点について、四日市港のコンセプト、それを整理していただきたいと。特に、
この部会というのは物流とまちづくりですので、物流拠点として四日市港というのがどう
いうコンセプトを持つべきなのか。特に、あれもこれもというのものもあるんでしょうけれど
も、その辺、差別化を図っていかなくちゃいけませんから、絞り込むということを念頭に置
いて、コンセプトというのを整理していきたいと思っています。また、まちづくりについ
ても、港を活用した形で魅力のあるまちとして四日市市が成り立つためには、この四日市
港の観光資源なりをどう活用していくのか、また活用できるのかということを中心に議論
していただければというふうに思っております。

最後に、第3点目ですけれども、そういうコンセプトに沿った形でいろんな機能という
ものをここに張りつけていくという話になりますが、それをどこにどう張りつけていくの
かというゾーニング、その点について大まかなご提案というのは事務局のほうからなされ
ると思いますので、その妥当性についてご議論いただきたい。特に、物流拠点としての
ゾーニングとまちづくり拠点としてのゾーニングという2つの論点がございしますが、同時
に物流拠点とまちづくり拠点という2つのことを考えて、その両方のゾーニングがバッテ
ィングしないかどうか、つまり、整合性があるのかも含めてご検討いただければと
思いますので、よろしく願いいたします。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは、以降の議事進行を部会長でございます津守部会長のほうにお願いしたいと思
いますので、よろしく願いいたします。

【部会長】 では、今申し上げた点、3つの点にご留意いただきながら、これから事務
局の方からのご説明をとりあえず聞いていただきたいと思います。

じゃ、ご説明をお願いします。

【事務局】

私のほうからは、進捗状況等についてご説明をさせていただきたいと思います。説明は座ってさせていただきます。よろしくをお願いします。

初めに、お手元に配付されております参考資料2というA3横の1枚紙をごらんください。これで、長期構想の進捗状況、今後の予定等のご説明をさせていただきます。カラーで黄色と青の色のついておりますペーパーでございます。

初めに、左から右に時間の流れということになりますが、一番左、白の囲みのところでございます。四日市港長期構想（素案のたたき台）となっておりますが、これにつきましては、はじめにから5の項目の中で、はじめにから4につきましては前回の資料1でございます。

続きまして、資料2の部分になりますが、この5の四日市港の将来像のところ、5-1、四日市港の将来方向から5-3の四日市港の取り組みまでは、前回の部会で議論していただいたところであります。なお、いただいたご意見については、参考資料の意見及び対応方針というペーパーにまとめてございます。これらいただいたご意見につきまして、四日市港の取り組みなどに反映させていただき、それに今回は5-4として、空間利用ゾーニングの項目を追加いたしました。これがお配りさせていただいております資料2でございます。今回のこの資料2につきましては、みなと環境部会との共通の資料となっております。本部会の該当する部分についてご議論をいただくということになります。

続きまして、その右に行ってくださいまして、薄い黄色の部分でございます。四日市港長期構想（素案）としておるところでございますが、この左の素案のたたき台、資料1より主要な項目を整理いたしまして、本日配らせていただいております資料3としております。そして、本日の部会と前回5月14日に開催されております港環境部会で議論された資料2を整理して、あわせて四日市港長期構想（素案）としたいと考えております。はじめにから1から4の残りつきましては、下の空欄にしてございますけれども、四日市港長期構想（素案）資料編といたします。この素案につきまして、この後、パブリックコメント、8月ごろと11月ごろになりますけれども、2回のパブリックコメントを経て、四日市港長期構想（最終案）を完成させていきたいと考えております。また、そこから下のほうに行きまして、港湾計画を導き出し、最終的に港湾計画の改定につなげていきたいと考えております。

続きまして、今後のスケジュールについてでございますけれども、スケジュール案のペーパーをごらんいただきたいと思います。

まず、第2回の委員会につきましては、この2つの部会が終わりましたら、6月の下旬から7月中に開催される予定でございます。また、表の中で一番右でございますが、第4回委員会と記載をさせていただいております。この検討委員会、より時間をかけて議論して、長期構想あるいは港湾計画がよりいいものにしたいということで、委員会、部会をそれぞれ1回ずつ追加させていただいて、第4回までの開催としております。したがって、最後となる平成21年7月の国の交通政策審議会の予定が次の11月へ延びることになります。このスケジュールにつきましては、次回第2回の委員会で改めてご提示をいたしますので、ご了解のほどよろしく願いいたします。

それでは、資料2の詳細からにつきまして、水谷のほうから説明をさせていただきます。

【事務局】 それでは、資料2のほうの説明をさせていただきます。よろしく願いします。

それでは、資料2のほうの1ページをごらんください。

四日市港の将来像、5-1、四日市港の将来方向というところでございます。ここでは、これまでの検討のフローといったものを整理しています。まず、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というのを基本理念とする。その上で、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望、今後の要請、四日市港の現状、四日市港の強みと弱み、こういったものを整理しまして、これからは四日市港の課題といったものを導き出しました。この中では6個の課題ということで、課題の1から課題の6までを導き出したところです。それら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3つの方向、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献と3つの方向を抽出したというところでございます。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。

さらに、これら3つの方向で将来を考える際には、多様な主体との連携や今後の要請に合致した港湾計画の作成といったソフト面の対応についても十分踏まえることが重要であるという整理をさせていただいてきました。

続きまして、3ページをごらんください。

5-2、四日市港の将来像と取り組みというところです。前回の部会では、四日市港の将来方向別にそれを実現するための取り組みをテーマという形で議論していただきました。

今回は、前回の部会における議論やちょうだいいたしました意見を踏まえまして、それを
実現した四日市港の姿とそれに向けた取り組みという形で取りまとめております。この3
ページはその一覧という形になっております。詳細については、4ページ以降に取りまと
めております。

4ページをごらんください。

まず、1点目、将来像の1、背後圏産業の発展を支える四日市港の実現というところで
ございます。ここで、実現したい四日市港の姿を2つ描いております。1点目は、多くの
荷主企業から頼りにされている四日市港という姿です。これは、四日市港が背後圏の荷主
企業の最寄りの港として、またスーパー中樞港湾として、あるいは三重県を中心とする産
業を物流面から支え、さらに伊勢湾を代表するエネルギーの供給基地として、港の機能を
しっかり発揮しているという姿を描いています。次に、2点目の将来像、そのような中で、
常に安全・安心な物流機能が確保されている四日市港というのを2点目として描いており
ます。

次に、それを実現するための取り組みとして、その下に取り組み(案)の1、1
を整理しています。まず、1点目の将来像であります多くの荷主企業から頼りにされて
いる四日市港、これを実現するための取り組み(案)として1を整理しています。内
容としては5点ほど挙げております。スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化、アジ
ア域内物流への対応、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、企業ニ
ーズに対応した港湾サービスの提供、それと背後圏産業の活性化に対する支援といった取
組みを挙げております。

次に、2点目の将来像、安全・安心な物流機能が確保されている四日市港。これを実現
するための取り組みとして4点ほど挙げております。港湾施設の計画的な維持管理という
ところから災害時における物流機能の確保といった、この4点でございます。

5ページをお開きください。

5ページでは、先ほど言いました取り組みの個々の内容を示しております。まず最初の
取り組みとして、スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化という取り組みです。第1
回の部会では、下のほうに水色のところで記載しておりますけれども、意見として、81
号霞4号幹線の整備促進が必要である。2は、霞ヶ浦地区から南向きの道路の渋滞対策が
必要であるといった意見をいただいております。

このような意見を踏まえまして、取り組み(案)としてその内容を4点ほどに整理しま

した。1点目は、背後圏産業の競争力を支えるため、既定計画に位置づけのある霞ヶ浦北埠頭コンテナターミナルの整備を推進するなど、港湾の施設水準を向上させるといったこととともに、コンテナターミナルの高度化、高質化を図り、スピーディーでシームレスかつ低廉な港湾物流を実現するといった取り組みの内容です。2点目が道路の話ということで、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といったことで、臨港交通体系の充実を図ることを挙げております。3点目は、航路に関する取り組み、4点目が中部圏としての物流機能確保のため、名古屋港や中部国際空港との連携を強化するといった取り組み内容になっております。

続きまして、6ページをお開きください。

ここでは、アジア域内物流への対応ということで、アジア域内物流に対応する観点からの取り組みを整理しています。1点目の内容は、四日市港の地理的特性を生かした、高速、低コスト、多頻度、高品質なサービスを提供するといった内容、それと、2点目は、今後想定される多様な物流ニーズにこたえていくために、港湾空間における流通加工であるとか、小口混載といったロジスティクス機能を強化していくといった取り組みを推進していく内容でございます。

7ページをごらんください。

ここでは、バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の強化という取り組みでございます。ここで第1回部会では、意見をいただいておりますのは、22号、23号岸壁の増深対応が必要、エネルギー港湾としての施設整備というのも重要である。それと、投資を抑え、機能を充実させる工夫が必要である、こういった意見をいただいております。

このような意見を踏まえまして取り組み内容を整理しています。取り組み内容としては、バルク船やタンカー、LNG船などの船舶の大型化、これに対応した岸壁、航路、泊地などの既存施設の改良を進め、港湾機能の充実を図ると、そういった取り組みをしていきたいというふうに考えております。

続きまして、8ページをごらんください。

企業ニーズに対応した港湾サービスの提供という取り組みです。第1回部会では、これからは環境に配慮した計画が必要ではないかといった意見、それと内航海運の活用を検討してはどうか、社会的要請が高いグリーン物流はもっと取り組みとして強調すべきである、投資を抑え、機能を充実させる工夫が必要である、それと四日市地区と霞地区の機能分けが必要である、こういった意見をいただいております。

このような意見を踏まえまして取り組みを整理しております。1点目の取り組みは、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企業ニーズになってきているという背景から、四日市港としても、企業が取り組む鉄道や内航海運の活用などのグリーン物流に対して積極的に支援していきたいというふうに考えております。続いて、2点目の取り組みは、品目による施設利用の集約など港湾施設利用の再編を進めるといった取り組みです。

なお、グリーン物流という観点で、同じ観点の取り組みとして、環境部会のほうなんですけれども、24ページ、ちょっと飛びますけれども、地球にやさしい港づくりという取り組みの中でも整理をしております。ここでは、物流を環境面からとらえ、取り組みとして整理しているんですけれども、地球環境問題への対応という形で整理しています。取り組みの内容としては、CO₂削減を企業の強いニーズというふうにとらえ、四日市港においても、インセンティブの導入などグリーン物流を推進していくといったこととか、グリーン物流の一環として四日市港を利用することがCO₂削減に大きく貢献できる手段であるということを広くアピールする、こういった内容を議論しております。

それでは、再び戻りまして、次、9ページ、背後圏産業の活性化に対する支援という取り組みです。ここでは、第1回部会で、石原地区の土地については、近々の高速道路網整備に合わせた企業立地の需要を考えると、どう使っていくかを早期に取り組む必要があるといった意見をいただいております。

このような意見を踏まえまして取り組みを整理しました。1点目は、四日市コンビナートの高度化への取り組みを支援していくということを挙げております。ここに記載していますように、四日市コンビナートでは、基礎素材型産業から高付加価値産業への脱皮というのと、先端産業集積との連携による新たな産業の展開を2本柱に、県、市、管理組合、産業界のコラボレーションにより産業再生を図ろうという取り組みが行われております。コンビナートを支える重要なインフラとして、四日市港もこのような取り組みを支援していかなければならないというふうに考えています。2点目は、石原地区の土地利用についてです。将来的には、背後圏産業の成長を支援するための産業空間ということで活用を図っていきたいと考えています。

なお、これに関連することとして、石原地区の土地利用に関しましては、環境部会のほうなんですけれども、25ページに関連する項目を記載しております。石原地区で展開できる産業の1つということで、リサイクル産業の立地可能性の検討を進めてはというふう

にも考えております。この石原地区といいますのは、陸上からの道路アクセスというのは脆弱な状況にあります。このような条件から、展開できる産業の1つとして、陸上部の交通にあまり負荷をかけない、海を経由するリサイクル産業の立地可能性の検討を進めてはというふうにも考えております。

それでは、戻りまして、10ページ、ここからは取り組み(案)1 ということで、物流の安全・安心を支える港づくりという取り組みです。10ページは、港湾施設の計画的な維持管理という取り組みになっております。四日市港には老朽化した施設が多く存在しています。また、今後も老朽化した施設というのは確実に増えていくと。このような中で、適切に施設を維持管理していくことが大変重要になってきております。今後の維持管理に当たっては、この図にありますように、アセットマネジメントといった概念を取り入れ、計画的、効率的かつ経済的な施設の維持管理に努めていきたいというふうに考えています。

続きまして、11ページをお開きください。

港湾のセキュリティ強化と保安の確保という取り組みです。テロなどに対応した港のセキュリティの確保に努めるといった取り組み内容になっております。

次、12ページ、ここは、船舶航行安全の確保という取り組みです。ここでは、前回の部会から3つ目の取り組みを追加しております。船舶の安全な航行を確保するために、航路、泊地などにおける流木などの海上浮遊ごみといったものの清掃を行うというのを追加しております。

続きまして、13ページ、耐震強化岸壁の整備推進という取り組みです。ここでは、第1回部会で、81号耐震バースの整備促進が必要、あるいは市街地に近い四日市地区に耐震強化岸壁が必要といった意見をいただいております。

このような意見を踏まえまして、取り組みとして2点まとめております。1点目は、既定計画に位置づけのある81号耐震強化岸壁や四日市地区の耐震強化岸壁の整備を推進し、背後圏の経済活動を支えるといった内容。2点目が、災害時の伊勢湾としての国際物流機能維持の観点から、名古屋港との補完体制の拡充といったものを進めていきたいということ等を挙げております。

続きまして、14ページ、将来像の2、都市・住民とともにある四日市港の実現というところでございます。ここで実現したい四日市港の姿というのを3点ほど描いております。まず、1点目が、住民の暮らしを守る、頼もしい四日市港ということです。これは、地震、

津波、高潮などの自然災害から人々を守っている、そういう姿を描いています。2点目の姿、みなと文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる四日市港ということで、これは、人々が安全かつ気軽に立ち寄れて、憩い、楽しめる、そういう身近な存在になっている姿を描いています。最後、3点目が、都市と共に活性化し、住民が元気になる四日市港ということで、これは、港の中で都市的な活動が参画と協働により広く展開されているという、そういう姿を描いております。これらの姿を実現するための取り組みということで、下のほうに取り組み(案)の2 から までを整理しています。

15ページをお開きください。

取り組み(案)2 、暮らしの安全・安心を守る港づくりというところです。防災対策の推進と災害復興活動への支援という取り組みです。第1回部会では、先ほどの耐震強化岸壁の整備推進という取り組みとも一部重複はしますが、市街地に近い四日市地区に耐震強化岸壁が必要といった意見をいただいております。このようなことから、取り組みとして、暮らしを守る安全・安心という観点から、下のほうなんですけど、災害復興活動への支援という形で新たに取組みまとめました。内容としては、1点目は、四日市地区に耐震強化岸壁等の防災拠点を整備し、災害時の復興活動を支えるということ。それと、2点目が、災害の復興活動に資するため、災害ガラの仮置きなどに広い港湾空間を有効に活用していただきたいということを考えております。この2点に整理しております。

続きまして、16ページ、治安対策の推進という取り組みになります。ここでは、前回部会から2つ目の取り組みとして追加しております。照明設備等の増設や住民、企業等のコラボレーションにより、港の中の犯罪対策に取り組んでいきたいということを追加しております。

それと、17ページ、ここからが取り組み(案)2 、みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくりという取り組みです。まず、1点目の取り組みとして、人に親しまれるアメニティー豊かな港づくりの推進というのを挙げております。第1回部会では多くの意見をいただきました。下のほうに書いてありますけれども、市街地から緑地へのアクセスの改善が必要である、緑地間のネットワーク化が必要、公園に付加価値をつけることも必要、そのためには利用者の声を聞くことが重要である、人と車、車とトレーラーの動線を分けた港づくりが必要、緑地など施設の整備については、点ではなく線で結ぶようなことをしていただきたいといった話、それと四日市地区は行きにくさが課題である、行きやすくなるための整備が必要だといった意見をいただいております。

このような意見を踏まえまして、取り組み内容として3点ほどに取りまとめました。1点目は、既存緑地の質を高めたり、新しい緑地を整備するといったことで、アメニティー機能の拡充を図っていきたいといった取り組みです。2点目は、朝明地区から霞ヶ浦地区にかけ、点在する緑地などの親水空間をネットワーク化するといった取り組みです。それと、3点目が、人々が港へ安全かつ快適に行き来できるよう、アプローチの改善に努めていききたいということです。

それでは、18ページ、地域への情報発信、情報共有の促進という取り組みです。ここでも第1回部会で意見としていただいていますのは、市民の皆さんが港湾活動等港の姿が見られるようにすることが必要であるといったこととか、現有の観光資源をどう生かしていくのかという検討が必要である、3番目として、四日市地区の港の風景とか文化財を活用した回遊というのが必要だ、人間社会のインフラに対する港の貢献のアピールといったものが必要だといった意見をいただいております。

取り組みとして4点に整理しております。1点目は、四日市港まつりなどのイベントやホームページ、あるいは定期刊行物などで地域との情報共有、連携の強化を図っていくという内容です。2点目は、四日市地区の千歳運河とか、周辺の重要文化財など、こういったレトロな風景を生かして、このような景観の持つ価値を積極的に意味づけ、活用しながら一層価値を高めていく、そういう取り組みです。3点目が、四日市港の歴史、あるいは港そのものの役割、機能について、理解を深めるための機会といったものを積極的に提供していくという内容です。4点目が、今ある観光資源、ここではコンビナートの夜景を掲載しておりますけれども、こういった四日市港の持つ魅力というのを広く発信していく、このようなことを通じて、四日市港の魅力を高めていききたいといった取り組み内容です。

続きまして、19ページをお開きください。

取り組み(案)2、まちづくりと一体となった港づくりというところです。第1回部会では、意見として、まちづくりのために市民を先導する仕掛けや中心となるキーマンを探し出すということが重要だ、あるいは千歳運河周辺の整備については、JR四日市駅周辺の活性化の計画ともリンクした市との調整が大事だ、それと具体的な意見として、若者たちに空き倉庫を太鼓の練習場に開放するなど、港湾施設を市民に有効活用してもらうことも必要だ、計画の検討を具体的な動きにつなげることが重要だ、あるいはまちづくりはいろんな部署を横断的に動く必要がある、行政の横のつながりが大切であるといった多くの意見をいただいております。

こういった意見を踏まえまして取り組み内容を取りまとめました。1点目が、四日市市と連携したみなとまちづくりの推進という内容です。四日市地区では、四日市市が進めようとしているJR四日市駅から旧港・千歳地区に至る地域での港を生かしたまちづくりといったものと連携したまちづくりを進めていきたいという内容です。2点目が、参画と協働によるみなとまちづくりの推進という内容です。行政、住民、NPOなど市民団体、企業など多様な主体がかかわってまちづくりを進めていきたいという内容です。それと、下のほうですけれども、港湾空間における遊休施設を市民活動の場として提供していくという取り組み内容になっております。

引き続き、ゾーニングの考え方を説明させていただきたいと思います。少し飛びまして、26ページをお開きください。

5 4、空間利用ゾーニング、機能別ゾーニングの考え方というところです。まず、26ページの左のほう、赤色で示していますが、物流機能のゾーニングの考え方です。ここでは、どの地区でどのような機能を拡充していこうかということを示しています。上の図が現在の状況、下段が将来の考え方という形になっております。まず、物流機能ですけれども、現状では大きく霞ヶ浦地区と四日市地区に二極化しております。将来は、物流機能は徐々に霞ヶ浦地区にシフトしていきたいというふうに考えています。右側、青色の部分、産業機能ですけれども、石原地区では現在は埋め立てが進んでいるという状況にあります。ここにつきましては、将来は新たな産業空間ということで活用できればというふうに考えております。

めくっていただきまして、27ページ、緑の部分が交流機能ということですが、現在は、川越町の川越地区から霞ヶ浦地区にかけて緑地などの親水空間が点在しているという状況にあります。将来は、連続性を持たせ、ネットワーク化し、交流機能を高めていきたいというふうに考えております。四日市地区につきましては、港の景観を生かしたまちづくりということで、将来は徐々に交流機能を導入していきたいというふうに考えています。

続きまして、最後、黄色のところ、環境機能ですけれども、まず、川越町の朝明地区につきましては、現在、貴重な干潟が存在しています。このような貴重な環境は今後とも保全していきたいというふうに考えております。それと、石原地区につきましては、一部が管理型の廃棄物の最終処分場ということで現在活用されていますが、埋め立て後の土地利用といったものは非常に制限を受けるということになりますので、ここは、将来の土地利用については緑の創造というふうに記載しておりますけれども、環境機能を導入していっ

ではというふうに考えております。それと、楠、磯津地区につきましては、現在、港湾計画、埋立計画というのが存在しておりますが、削除、縮小し、海浜を保全する区域ということで考えていきたいというふうに書いております。

以上で資料の2を終わらせていただきます。

引き続き、資料の3のほうをざっと説明させていただきます。四日市港長期構想（素案）ということで、「はじめに～4．四日市港の課題」といった内容ですけれども、これにつきましては、これまで議論してきました資料の1から主要な項目を整理したという内容になっておりまして、基本的には、これまでの議論の資料1と同じ内容という形になっております。ざっと説明をさせていただきます。

まず、1枚めくっていただきまして、目次ということで、はじめにから4番の四日市港の課題というところまでの現在のところの内容となっております。

1ページに、はじめにということで、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という基本理念を書いております。2ページ、3ページ、ここでは、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望という中で、社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望の主要項目を整理しております。特に人口ですと、将来的には少子高齢化、人口減少といったことを整理しております。経済では、東アジアの地域間連携が進んで、巨大な経済圏が形成されるといった内容、それと3ページなんかでは、環境ということで、地球温暖化対策の一層の強化といった取り組みが進められているだろう、こういった内容を整理しています。

続きまして、4ページ、5ページ、こちらでは、1 2ということで、港湾を取り巻く情勢変化と将来展望ということ整理しております。特に物流の話の中で、東アジアの港湾の躍進による、日本港湾の相対的な地位低下の話、あるいはコンテナ船やバルク船なんかの船舶の大型化の話整理しております。

それと、6ページなどでは、CO₂排出量削減に向けたモーダルシフトの推進といった環境面の取り組みも整理しております。

7ページ以降は、1 3ということで、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います。

8ページは、上のほうですけれども、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、それと3つ目などでは、背後圏の道路網整備の動きということで、背後圏のアクセスというのは向上している、そういう状況にあるという

ことを整理しています。

9ページからは、14ということで、中部圏及び主要産業の将来展望ということです。この中では、国土形成計画に描かれる中部圏の将来像といったもの、それと、四日市港に關係の深い産業ということで抽出した産業別に、産業の動向といったものをヒアリングなどから整理しております。

そういったことを踏まえまして、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、これまで17個の今後の要請と、17個の項目を整理したところがございます。中枢国際港湾としての機能維持、向上というところから多様な主体による港づくりの推進といった17項です。

11ページからは、四日市港の現状ということで、立地特性であるとか、歴史、12ページなどでは、四日市港の港勢など、それと、四日市港の環境の現況といったものを整理しております。

15ページから、四日市港の強み、弱みを整理しています。強みとして、15ページからの特筆すべき強みということで9点ほど整理しています。特筆すべき弱みとして5点ほど挙げさせていただいております。

こういったことを踏まえまして、四日市港の課題を6点整理してきたところがございます。それが17ページから書いてあります。課題の1ということで、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進、問題点が4つあったということがございます。課題の2ということで、安全・安心な港づくりというのが18ページ、問題点としては、黄色の囲いで書いてあります2点。課題の3として、都市・住民とともにある港づくりの推進。課題の4として、19ページですけれども、環境を守り、環境を生かす港づくりの推進。最後、20ページですけれども、課題の5、多様な主体と連携した港づくりの推進。課題の6が、今後の要請に合致した港湾計画の作成、こういった課題を踏まえて将来を考えていきたいというところまで議論したところがございます。

この後につきましては、本日議論していただきます四日市港の将来像といったところを加えまして、長期構想の素案という形で取りまとめていきたいというふうに考えています。

以上で資料の2と3の説明を終わらせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、最初に申し上げましたように、まずは3点あるわけですが、1点目の資料に前回の委員会での皆さんのご意見がきちんと反映されているかどうかということについて

ご確認いただきたいと思います。何か自分の言っていることがちゃんと出てへんぞとか、きちんと反映されていないよとか、そういうのがありましたら、あるいは追加的にこういうこともどうですかというのがありましたら、おっしゃっていただければと思います。

ざっと見て、ぱっと言えと言われても難しいかもわからないですので、議論をしながら、また途中でここがおかしいよというのがありましたら、ご発言いただければと思います。

とりあえず、この部会、物流とまちづくりに分かれていきますので、まず、物流のほうから始めたいと思います。先ほど申し上げましたように、四日市港が物流拠点としてどういうコンセプトを持つべきなのかという点、この点についてご意見をまずいただきたいんですが、基本的に物流拠点としてどういう機能を持つべきかという話をする際に何がポイントになってくるかという点、取り扱う貨物の種類、それとその貨物がどこにあるのかという集荷圏の問題ですね。地域にとってなくてはならない港としての四日市港という言葉がありますが、その地域というのをどの範囲に設定するのかという点ですね。この2つがあって、それが決まると、貨物を集める、あるいは四日市港の近所で貨物をつくり出すためにはどういう仕組みが必要なのかという話になります。さらに、その仕組みをどこに配置するのかというゾーニングの話になるかと思うんですけども、まず、今言いましたように、こういった種類の貨物を主にターゲットとして、どの範囲で貨物を集めるのかということについて、どういうのが妥当なのかという点について、10年後、20年後までの間の時間、10年後、20年後先にどうなっているかということもさることながら、そこに至るまでの、今からそこまでの時間で考えて、どういうのが妥当なのかということについてご意見をいただきたいなと思います。

【委員】 それじゃ、トップバッターということで、私の考えというか、意見ということをお願いさせていただきます。

前回、私が申し上げさせていただいた意見は、やはり26ページのゾーニングというところでうまく表現していただいております。私、以前から思っておりますのは、港づくりの場合、特に四日市の場合は、旧港と新港と申しますか、古い千歳地区の港と、それから霞地区のを分けていかないといけないんじゃないかと。両方とも同じように港づくりをやっていくと、どこかのところでひずみが出るんじゃないかというのが私の基本的な思いでございます。それで、その意見というのはこちらのほうでうまく霞地区を大きくしていただいて、千歳地区を小さくしていただいておりますので、ステップ・バイ・ステップにせよ、そういった方向でお考えいただければ非常にありがたいな、こういうふうに思っ

おります。これがまず第1点でございます。

それと、第2点の先ほどの先生のご質問なんですが、まず、私、思いますのは、日本の産業構造、こういうのがどんどんと変わっているということなんですわ。それで、どういうふうに変わっているかといいますと、このコンビナートもそうですし、背後の地域の工場群、こういったところもつくっているものがまず違っているということですね。それは高付加価値の、新聞紙上でもよく言われていますように、高いものにどんどんかわっていて、一般的の汎用的な簡単にできるものはどんどんと中国とか東南アジアにかわっている、これが1つ大きな点でございます。

それと、もう一つは、生産材のほうでございまして、逆に、四日市の我々が仕事をしております中では、消費材と申しますか、日常、例えばスーパーさんとかコンビニさんで売っているものの食品を除きまして、その貨物の8割ぐらいは海外製品にかわっているということなんでございますね。そういうふうに、生産材というのは、どちらかといいますと、日本の港の構造では輸出に回りますし、消費材というのは、逆に輸入にかわってきているというふうに私は思います。そういった面から見ますと、やはり貨物というのは、生産の面も、それから消費の面もどんどん変わります。その変わっていく中で何が一番重要であり、ポイントになるかといいますと、私は人口差だと思いますわ。例えば関東圏、昔から関東圏、それから中部圏、それから関西圏というのは大阪を中心としたところなんですわ、やはりそういった人口によって、いわゆる消費材の量というのは変わってくるような気がしています。生産材の場合は逆に、今、引き続き好調な自動車なんかを中心に、あるいは電気関連、IT関連というのが中心に高付加価値になっていきまして、立地というのはいろいろ変化はしていくと思うんですが、いわゆる消費材というか、そういったものはやはり人口差によって変わってくると、こんな気がしています。

それで、この中部地区というのは、名古屋も含めまして、日本で3番目に大きな経済圏でもありますので、これが急に大幅に減少していくということはないだろうなという考えであります。ですから、結論から申しますと、生産のほうの貨物量というのは、工場のいろんな考え方、あるいは民間の考え方というのは変わっていきませんが、消費材のほうはそういったことで、一定の数量というのはこの地域では持てるんじゃないかなと、こんなふうに思っています。

それと、もう一つは、今まで道路網が随分最近整備されてきておりまして、例えば第二名神ではございませんが、今まで非常に距離が遠い、時間がかかっていたというところが

道路の整備によりまして随分近くなってきているわけですね。それはどういうことかと申しますと、今まで港の背後は四日市という観点でございましたんですが、この範囲が道路網の整備によりまして、早く言えば、北陸から滋賀県から三重県、三重県もこの北勢地区のみならず、中勢、このあたりまで随分広がっているなという感じがしています。

まとまりのない話になったかもしれませんが、1つの港というのが地域にお役に立てる港であるためには、いろんな観点がございますでしょうが、産業と物流ということから申しますと、そういったところが1つの考え方のポイントになってくるんじゃないかなと思っています。それに対するどのような機能別に港づくりをしたらいいかなという感じが私はしてあるんですけどね。

ちょっと長くなりまして、まとまりのない話になったかもしれませんが、よろしく願いいたします。

【部会長】 おっしゃるとおり、産業構造が変わっていく中で貨物の内容というのは変わっていく、特に輸出の場合は。そうした場合に、そういう貨物が変わっていく、例えばコンテナで輸出されるものも、かつてはバルクで輸出されていたものが今はコンテナだとか、という形に変わっていきますけど、そういう変化に対応できるような仕組みをつくる前提というか、そういう環境というのはどういうふうにお考えですか。

【委員】 貨物というのは、変化に対応するというのは、港の物流で申しますと、1つの大きく変わったものが海上コンテナなんですね。それで、貨物というのは、実際に目に見える、こういった貨物も、これが1つの大きなジャンルですわ。これが海上コンテナを活用してやる貨物です。それと、もう一つは、石炭とか鉱石のように、これは日本では随分原料の鉱石を輸入して変わるということは変わってきましたので、まだまだ日本にとっても中心のところ、あるいは食糧もそうですが、そういったいわゆるバルクカーゴというんですが、そういったゼネラルカーゴ、コンテナは、ゼネラルカーゴというのは一般の貨物で、それからバルクカーゴ。それからリキッド、液体物、それからLNGといった気体物というふうに、大きく分けまして貨物の種類が変わっているわけですね。それに対するどのような、いずれも日本のこの国の皆さんが生活していく上では必要なものばかりなんですよ。それをごっちゃにせずに、この第1ジャンルはどう、第2ジャンルはどう、第3ジャンルはどう、それをどのような地域で組み立てていくかということが港づくりに必要なんじゃないかなという気が私はするんですけどね。

答えになったかどうかちょっとわかりませんが。

【部会長】 おっしゃるとおりだと思います。ですから、必要な機能というのを、とりあえずは、今日は、何が必要かというのを全部集めてみて、あと20年後という話ですから、段階を追って何をどういう順番でつけていくのかという話になりますので、とりあえず必要なものを全部挙げていただくとありがたいということで、今おっしゃったとおりの話なんですね。

【委員】 その4つは必要なんじゃないかと思うんですけどね。

【部会長】 荷姿からいうとそうなりますよね。

北川さんはいかがですか。四日市港の物流機能はこうあるべきだという点については。

【委員】 今、おっしゃったことだと思って、私が管理組合におりましたときにも、やはり必然的に、リキッドカーゴとか特殊なものは別としまして、コンテナ化された。したがって、コンテナの施設がどうしても早急に整備していく必要がある。それと同時に、航路誘致とか、そういうものもあわせてやらなきゃいかんことですが、

それと、前々からここにも書いてありますように、エネルギー基地ということ考えたときに、当然ばら物の石炭とか、あるいはリキッドカーゴというLNGとか、そういうものを受け入れる施設を同時につくる必要があるのかなという気はしております。道路網の整備によって時間距離が非常に短縮されているということもありまして、今の四日市港の背後圏というのが従来よりものすごい広がっていると思うんですね。従来ですと、奈良とか滋賀県が主体だったのと、岐阜県の西濃地域とか、比較的産業の立地が集中しているところをお使いいただくのかなと。ところが、これがどんどん高速道路が整備されれば、おそらく背後は富山あたりまで十分伸ばすことができるのかな。北陸の富山とか石川、福井、西のほうは、比較的神戸港とか大阪港がある関係で伸びていくことは難しいんじゃないかと思っておりますので、それと、もう一つは、このところにも触れてありますように、グリーン物流という面からいって、鉄道を利用することによって、もっと長野とか、場合によっては新潟とか、そのあたりも営業の範囲というか、そういうのになるのではないかなと思っております。

【部会長】 集荷圏としては、多分、名古屋港とかぶると思うんですけども、その名古屋港の集荷圏の西半分ぐらいだという、そういうイメージでよろしいですかね。

【委員】 木曾三川というのは、昔から1つの大きな分かれるところになっておりまして、それは幾ら橋がかかろうとあまり変わらないような気がいたします。

【部会長】 わかりました。

ゾーニングそのものについては、霞ヶ浦地区のほうに重点を移していくというのは、これはこれで妥当だろうということですね。

【委員】 ゾーニングですけれども、当然四日市地区と2つ地区があって、霞のほうへ重点的に整備をしていくということになっているんですが、いろんなまちづくり等を考えたときに、霞地区の整備を早くしないと、今、四日市地区も現役なんですね。遊休施設があってもまだ比較的そういうものを使っているという状況ですので、できるだけ霞地区の整備を進めて、例えば四日市地区にもっとほかのものを、機能を入れていくということも必要だと思っていますし、それから、この中で見ていると、後ほどまたお話ししようかと思ったんですけれども、27ページのところにあるんですけれども、交流機能の現況と、それから環境のところ、ゾーニングの考え方として環境のほう、実は、磯津と楠の吉崎地区のところいろんな施設、例えばヨットハーバーとか、いろんなことが考えられておるんですが、その下の黄色の面を見ますと、むしろ、埋立計画の削減とか縮小、あるいは海浜の保全、創造というのは、僕は賛成するんですけれども、四日市港の、例えば霞地区のほうにおいても、基部にはプレジャーボートが結構あるわけですね。その安全と安心という面からいきますと、ほんとうにこのまま置いておいて、こちらを削除して、プレジャーボートなんかはどこへ持っていくのかなと。その受け皿として全然考えていないのは、ちょっと私はどうかな。周囲が海に囲まれている日本として、プレジャーボートというのは、まだごく一部の人しかやっていませんけれども、海に親しむという面からいきますと、プレジャーボートだけじゃなくして、それが逆に言えば観光資源にもなると思っておりますので、このところ、環境機能の現況の中で、磯津、楠地区につきましては、ちょっと従来の計画が変わるのかなと思っておりますので、このあたりはもう一度十分議論していただく必要があるのかなと思っております。

【部会長】 この点は、また後ほどまちづくりのところでも改めてさせていただきたいと思えます。

今、グリーン物流の話がありましたけれども、三重県さんとか四日市市さんでグリーン物流に対する取り組みとかというのはどんなふうになっているのか、簡単にご説明いただけますでしょうか。

【委員】 四日市市でございますけれども、これは四日市市がということではなくて、商工会議所が事務局を持っていただく中で、市も港のほうも一体となって社会実験という形を現状はやっております。1回目はやったんですけれども、その中にはいろんな問題点

というんですかね、時間の問題、それから貨物の大きさの問題、それからコストの問題等々浮き彫りになってきたところもございます。そういう点について、それを含めてまた再度実験をやっていただくという形で、そういう方向であるところでございますけれども、ただ、四日市市としては、一つ、いろんな問題を抱えている中で、貨物ヤードの移転ということ、JRの問題があるわけなんですけれども、そういう問題の中で、後ほどのまちづくりにも出てくるんですが、四日市のJR周辺、あの辺のまちづくりをどう進めるかということを含める中で、この物流の問題も絡んできます。要は、羽津地区のほうにもそういうヤードということの活用もあるわけなんですけれども、そういうことを含めた結論を今年度中に出していくという方向でありますので、その辺については、今言われたグリーン物流ということも十分意識した中で取り組んでいきたいというふうに考えておるところです。

以上です。

【部会長】 ヤードの移転というか、土地の活用ということに関しては、まちづくりのほうでまた議論させていただきたいと思っておりますけれども、グリーン物流の社会実験を行った結果、さまざまな課題が見えてきたという話ですけれども、端的に言いますとどういうことなんですか、四日市に特有の問題というのは。

【委員】 先ほども言いましたように、やはり時間が非常にかかる部分があるわけですね。連結、乗り継ぎという形で、ストレートに、例えば目的の駅までほんと1本で行けるような線路があって、それで行けるのであれば非常にいいんですけれども、どこどこに行って、何日待って、次のあれを待って、また次、乗り継いでとか、非常にその辺ではダイレクトに行く陸送よりは時間がかかる。そういう点を含めて、またコストも今の形でいけばかかる。ただ、この荷がかなりたくさん入ってきてということになれば、その辺の解消というようになるかもわかりませんし、時間の問題も、どこまで行くかという場所の問題によっては解消になるかもわかりませんし、そういうことを含めて、また改めて検証したいという形で、会議所のほうなんかともまた協力してということなんですけれども。

【委員】 一番大きな問題は、今、話したと思うんですけれども、時間が少しかかり過ぎというのが。これはなぜかといいますと、JR貨物のほうはJR東海とか旅客関係が主体で線路の利用はやられているということがありました。そのあきに入るということでございますので、旅客と同じように発着ができれば一番時間距離も随分と変わってくると思うんですが、ただ、時間が限られているということもありまして、そこへほうり込んでい

くのはなかなか難しい。だから、これを何とかしないと難しいのかなと思っています。したがって、それができれば、JR貨物のほうに対しましての支線はあると思うんですね。このあたりが一番大きな問題かなと思っています。それと、今、時間がかかり過ぎるのと、経費的にも少し割高というところがありますので、これは今のグリーン物流ということの推進のために、逆に言えば、四日市港もそういう助成制度をとっていますけれども、例えば国のほうでもそういうものに対する助成をもっとやっていけば、企業として負担のかからないような施策はやっぱり打ち出す必要があるのかなと、そのように思っておりますけど。

【部会長】 グリーン物流の社会実験というのは、JR以外では今のところやっていないんですかね。

【委員】 また物流の件でございますので、私からちょっと補足説明させていただきたいと思うんですが、グリーン物流、CO₂の削減というのは、実際7年ぐらい前から国土交通省さんがいろんな施策を出されてやってみえました。それで、大きく言いますと、長距離トラックはやめて、鉄道とそれと海上にしようというのが大きなねらいであったように思います。それで、鉄道のほうは、この四日市もいろんな実験をやっていたんですが、鉄道は鉄道の、今、5トンコンテナというので動いているんです。それで動いて、日本のいろんなところに行ったり来たりしているわけですね。それで、私どもトラック事業も以前からやっておりますのは、昔というと笑われますけど、昔は四日市から北海道、九州までも走っていました。今現在ですと、そんな遠距離にトラックが走るということは全然ございません。それどころか、もうせいぜい関東から大阪までなんですよ。それもさらに今縮小してきています。それをカバーしているのは何かといいますと、やはりJRさんの5トンコンテナ、日本全般の話ですけどね。それと、海上でいいますと、もっと大きく伸びているのが海上のルートなんですよ。それで、私ども、国内の海上コンテナを保有しているんですわ。それで、あるお客さんとタイアップしてやっているんですが、7年前100個で始めたのが、今や2,200個の保有になっています。その海上コンテナは海外ではなしに国内で行ったり来たり今しているわけですね、この四日市でもたくさん参っておりますけど。そんなふうに、グリーン物流の対応というのは、やはり鉄道は鉄道の持ち味がありますし、それから港が一番貢献できると思っているんですわ、グリーン物流には、CO₂削減には。そんなことを思いますので、今、この伸びの度合いを、私、国交省さんの中部運輸局さんにも一遍説明してほしいというのでお邪魔したこともございます

けれども、こういった港というのがいかに、グリーン物流がCO₂削減に貢献するかというをもっとアピールしてもいいんじゃないかなと思うんですけどね。鉄道は鉄道のやり方がありますし、港は港のやり方で環境にも貢献できるんじゃないかなというふうに考えておりますけどね。

【部会長】 その点、内航の実績が上がってきているということですね。もう少し効果的にPRしていただけるとよろしいかなと思うんですけどね。

【委員】 監督官庁さんにはある程度ご説明させていただいてはおるんですが、まだまだ地域社会の皆さんとか、あるいは市とか県の皆さんにはまだアピールをあまりしていませんもので。ところが、データ、実績というのは間違いなしにいつでも出ておりますので、必要があればご説明、あるいはもっとどんどんとアピールはしていきたいなというふうには思っておりますけどね。

【部会長】 何でそんなことを言っているかといいますと、内航船の船員が非常に不足しております、3年後もつのかという状況に、私、中国地方におるので、内航船主が多いので、よくそういう相談に乗ったりしていただきますので、やっぱり内航が必要なんですよという一般的な認識がないと、なかなか船員さんも来ないという。せっかくCO₂削減に役に立つと言うても、船が動かなくなっちゃうという。ですから、積極的にPRをしていただいたほうがよろしいかなという点ですね。

それと、前の本委員会でも出たんですが、名古屋港との連携という話があるんですね。その点についてはどうお考えなのか。どうですか、物流ですから。

【委員】 どうかという直接難しいんですけども、うちの市会議員の方からも、港のほうの質問で、名古屋港との一開港化という形で出ておまして、やはり1つの港という取り扱いにして、その利便性を増すという形で、物流の増加という形で、先ほど部長の当初のあいさつにありました本田のお話で、積みだけじゃなくおろすほうもとか、いろんな工夫はやってもらっておると思うんですけども、名古屋港に大半が今行っているという現状があると思うんですよ。それをいかに四日市へ持ってこれるかということの中では、一開港化ですぐ飛んでというんですかね、そういう部分で経費を安くするとかいうことも1つの手法なのかなと思いますし、どういう形をどうとったからいいかというのは私はちょっと難しいんですけども、そういうことでいろんな形のことを考えていただきたいということでは思っておるところでございます。

【部会長】 特に前の本委員会でも連携を考えなきゃいけないという話が出てきていたわ

けなんです、と同時に、ご承知の方はご承知でしょうけれども、東京湾で東京都と横浜市と川崎市が港の連携を進めるという動きが出てきていますので、当然こっちでも連携せよという話が出てくると思うんですね。その際に、実際にどこからどこまで何ができるのかということはちょっと整理しておかんとまずいかなと。次回の本委員会でどういう話ができるのかなという点がありまして。というのは、名古屋港は名古屋港でお家の事情がありますので、お家騒動というとおかしいんですけど、ターミナルが3つ、それぞれに利害関係が異なりますので、そういう中で四日市港が入って連携という話になりますから、実際どこまでできるのかということ客観的に判断して、連携策というのを考えていく必要がありますので、その点について、今後何らかの形で話が進むと思いますので、その点はご了解いただきたいということですね。おそらく、そういう意味では、私のほうから、もしかしたら、こんなのですかというのを個別に打診するかもわからないですから、よろしくをお願いします。

次に、まちづくりのほうに行きたいと思います。こちらのほうは、四日市港の魅力というか、セールスポイントというのは何なのかというのを、私は、あまりこういう情緒がない人間ですからよくわからないんですけども、特に日常生活の上での魅力とかという話と、外の人に来る観光という意味での魅力という話と大きく分けて、潜在的なものも含めてどの点がそうなのかということと、もう一つは、潜在的だったらそれを顕在化させる、あるいは既に顕在化しているものをもっと向上させる、そういうことをするためにはどういう仕組みが必要で、何が課題になっているのかという点についてまたお話ししたいんですが、いかがでしょうか。

【委員】 　ただいま部長さんから、外からと内からというのがあったんですが、見てみますと、ここにある港の文化というのが内にもあまりないような。私、もともと四日市の人間ではありませんので、来てすぐ港を紹介していただきましたけど、その後、いろんな方と会うにつけ、港があまり日常生活とは関係がないというか、そんな港文化というのがないような感じがするんです。ところが、一方、この前もちょっとお話ししたかもしれませんが、目の前に毎日あって、もう意識の底にはあるわけですね。だから、外からお客さんを迎えるより前に、みずから港の文化というのを、ここに書いてあるように、醸成とありますが、どう醸成するのかということがおそらく課題なんだろうというふうに思います。ただ、市民にとって四日市というのが非常に、よくこういうことを言う人がいます、誇りに持てないというか、外から、要するに公害のまちだとかコンビナートのまちだと、

それはいい意味じゃなくて言われることが多いから、だけど、それはむしろ逆手にとるべきところでもありますから、そのことを市民に伝えていったりする、まさに非常に重要な時期に来ているんじゃないかなというふうに思います。非常に問題になった四日市市のシンボルとしての蛸とコンビナートというのも、ぜひこれは大いにそれを使いながら、市民に広げていくための素材として使っていくべきなんじゃないかと考えています。

さっきの港の文化ですけど、もともとあったのかどうか、私はその辺がわかりません。もともとあって、それを昔、コンビナートができた歴史の中で消えていったのかどうかわかりませんが、やっぱり港というのは、この四日市の場合には非常に産業と結びついている、ここを忘れないというか、産業と結びついているところをぜひ生かした市民の港文化にしていくべきではないかというふうに私は考えております。

とりあえずそのぐらいにします。

【部会長】 ゾーニング案がありますけど、これについてはいかがですか。

【委員】 27ページのところの、これは交流のところとも環境のところとも関係があるんだろうというふうに思いますけれども、産業のところも関係あるのかな。ここに市民参加というのがどのぐらい考えられるのかということが重要かと思います。ここのゾーニング自体はほとんど異論はないのかなというふうに思います。例えば、そこの緑の創造と書いてあるところあたりも、例えば住民参加の道があるのかどうかとか、そこに市民の方がどこまでまちづくり、このゾーニングに参加できるのかとか、参加の機会がどのぐらいあるのかによって大いに違ってくると思いますので、ゾーニング自体というのは私自身はあまり異論はないというふうに思います。

【部会長】 アクセスとか回遊できるルートとか、そっちのほうの問題ということですかね。

【委員】 むしろ、具体的な手法のほうの問題かなというふうに思います。

【部会長】 海山社長、いかがですか。四日市港の魅力とか、そういったことも含めまして。

【委員】 まず、ゾーニングという部分で、千歳地区の、四日市地区の機能を霞のほうに順次移転していくという、そういう動きはあるというふうには聞いているんですが、やはり実際に具体的にまちづくりというか、そういう動きを起こしていこうと思ったときに、多分、ここ10年、20年とそういう話は出ていたと思うんですが、ほとんど形になっていない。これはなぜかなといういろいろ自分なりに現場をやっている立場から考えてみたん

ですけど、例えば千歳地区を考えた場合に、まず、住んでいる人がほとんどいないんです。住民がいない。市街地でほんとうに住民の人がいるのであれば、その人たちが何らかの形で継続してかわっていくことが、そういう形がつかれるんですけど、まず、住んでいる方がいないということが大きな問題かなと思いました。だから、少なくとも千歳地区を何らかの形でもっとまちづくりというか、そういう市民が親しめる機能をあそこにつくっていくというのであれば、まず、機能の移転、これをどんなふうに進めていくのかということをはっきり示していく必要があるかなと。そういうことが示されれば、多分、具体的な10年ぐらいのまちづくりの計画というのを立て始めることができるのかなと。まず、そこに立っていく必要があるのかなと。

だから、そのあたりのゾーニングにおいても、ほんとうにどんな形で進めていくのかということを示していただけるとこちらにも具体的に動けるのかなと。まちづくりなんていうのは、実は動き出しというのは全然お金をかけずともいろんなことができるんですね。例えば、みんなでその場を歩いて回ってみるとか。そういうことが、やるにしても、市あるいは港管理組合の、どういうふうはこのあたりを整備していくのかということが示されれば、ある程度の目的を持って動き出せると思うんですね。だから、そのあたりのことが、まちづくりという意味において、あそこを活用して、市民の人たちが何かやっていくという上では、それがものすごく、そういうものが欲しいなというのを感じました。やはり具体的にやる上においては、まず、継続的に機能するコーディネート機関というか、そういう組織というか、団体が絶対必要だろうというふうに思います。言ってみれば、プロデューサーみたいなものですね。プロデュースをする。ここには事務局というのが、やはり継続的に立ち上げられている必要があるかなと。そのための場所、拠点ですね。

もう一つは、活動の場、言ってみれば、ステージみたいなもの、これをどう整備するか。そこには大道具さんもあれば小道具さんもあるみたいな感じで、そういうことが一緒に協議されていくということですね。もう一つが、そこでいろいろ活躍していただくキャストですよね。これは、市民、住民の方だと思うんですよ。こういう人たちをどうやって発掘していくかという、そういう住民参加の仕組みづくりみたいなことをやらないとだめだろう。住んでいる方がいないので、やっぱり何か目的を持って港へやってくるという人たちをつくり出さないと、多分、人は集まってこないし、そういったまちづくりの形は動かないんじゃないかなと、そんなふうに、この港というある種特殊な場所を考えて、実際に具体的にまちづくりを興していくという上で、今言った、要するにプロデューサー、それか

らステージ、キャスト、これをどうやって引っ張ってくるか、どうやってつくり上げるかということがほんとうに具体的な話として始まらないと、また全然何も形にならなかったということになるのかなというふうに思っています。

【部会長】 ありがとうございます。

その点について、どういうまちづくりにするのかという基本的な方針というのはどんなのになっているのか。これはだれに聞けばいいんですか。四日市市さんになるんですかね。

【委員】 ちょっとお答えになるかどうかわからないんですけども、おっしゃった港というものが市民の誇りに思わないというところからお話をと思うんですが、四日市がこれまで発展してきたという中では、やっぱり港の重要性、港がなくてはここまでこなかったと、そういう面では、産業の発展とか経済の貢献という意味では非常に大きな意味があるというふうに思っております。それをいかに市民の方にお知らせをしていないかということについては問題があるのかなと思うんですけども、そういう面でいったときに、逆にそうすると、親しまれるという観点の部分がどうなんだと。今も10年、20年前からこういう話があって。確かに四日市港もそうだと思うんですけども、四日市市としても、周りから親しまれる港づくり、港を含めたまちづくりと、いかに市民の方々が港に集まってきていただいて、そこで楽しんでいただけるかという方向での施策というものをずっと打ってきてはおるんですけども、なかなかそれが実を結ばないというんですかね、今おっしゃったいろんな部分での仕掛けなり考え方が足りないのかなという形で思っております。

今後、当然四日市市の総合計画という中には港というものが非常に重要な位置づけを持ってありますし、この長期構想委員会、今回策定していただく計画、こういうものについても、この港、特に四日市市と連携したあり方という形でまとめていただいております。あとは、今言われたプロデューサーとかステージとおっしゃったような形の具体的な取り組みについてどうしていくかという部分、これを、これからの話になってくるのかなと思うんですけども、構想のゾーンとか考え方というのは、私はこういう考え方で、あとはこの計画なり港湾計画なりつくっていく段階で、どういうふうに今の具体的なイメージを持ってやっていくのかなというところ、それについては、四日市港だけじゃなくて、四日市市も同じような形の総合計画の位置づけという意味では、十分連携をとっていきながらやっていきたいと、相対的な考え方はそういうふうに思っております。

以上です。

【部会長】 三重県さんのほうは何かあるんですか。こういったところをどうするとかですね。

【委員】 県としては、特段この部分はございません。それで、前回の委員会でもありましたように、都市・住民とともにある四日市港の実現ということで、かなり地域の市民に愛される港という将来像を強く打ち出していると思うんですけども、やはり現実には、市民から見て、四日市港はかなりまだまだ遠ざけられているというか、というのは、一番大きいのは23号線ですよね。あれで完全に分断されているようなイメージがある。それから、JRがある、近鉄がある。要するに、南北に分断されておって、市民がなかなか港に足を運べないんじゃないかと。私なんか、仕事として今携わっていますので港へ来る機会が多くなりましたけれども、それまではせいぜい四日市ドームにイベントがあれば足を運ぶ程度なんですよね。港の中まではとても入っていかない。どうしたらいいかという、やはりゾーニングの中で物流は霞に移していくとなれば、旧港の千歳地区を市民の足が向くような施設がいいのではないかなと。そのためには、四日市市さんで今取り組んでおられると思うんですけども、近鉄四日市駅からJR四日市駅、そして港を結ぶような新しい交通体系ですよね、そういう検討、その中でまちづくりも一体となって検討していただけたらと思うんですけども。港だけいうと、例えば、さっきの北川委員さんもありましたように、ヨットだとかプレジャーボートだとか、そういう市民の方々が利用するものがこの四日市の港のどこに係留されているのか、私、ちょっと存じ上げないんですけども、今、どの辺に。それが磯津地区や楠地区の将来計画の中に、そういう計画があるんですけども、それは今回のゾーニングの中でも自然景観の保全みたいな形で計画、現在ある計画を見直していこうということなんですけれども、そういった意味で、市民のヨットだとかプレジャーボートの係留を千歳地区というんですか、そこでできれば、そこで市民は当然足を向けるだろうし、そこに、前から私も言っていますように、商業的な地区ですよね。例えばシーフードレストランがあって、そこにショッピングモールがあってということになれば、もっと市民と一体となった港になってくるんじゃないかと思っておるんですけども。

もう一点言えば、産業港としての四日市港は、当然いろんな物流の絵をかけるんですけども、商業港としての四日市港としてももっと考える必要があるのではないかな。もう一つ例を言いますと、例えば、豪華客船の飛鳥が寄港して、そこから三重県内を観光するような、そういうときに四日市港のどこに接岸するのかなと。それから、2年ほど前です

か、海洋調査船の地球号が来ましたが、そういうときも定期的にどこへ接岸、そういう施設も要るのではないかなと思っておるんですけども。

すみません、部会長の最初の質問の答えになっていませんけれども。

【委員】 神戸港とか横浜港に比較しますと、港の成熟度からいきますともう全然違いますし、それと同時に、神戸なんか、毎日港を見ながら市民の方が生活していると。我々のほうでは、船に乗って見ますとほんとうにわかるんですけども、まちは全然見えませんよね。市内の大きな建物でも位置によっては全然見えない。だから、この四日市港は港町でありながら、市民になかなか理解されないのはそのあたりに1つあるのかなと思っています。

それと、会議所の取り組みとしては、産業観光という面で、これは港そのものも産業の1つの施設としてとらえておりますけれども、子供さんとか、あるいは会員の方々に対して、年に数回ですけども、そういう産業観光という形で今の千歳のほうへ、例えばはね上げ橋がございますので、それを見てもらうとか、あるいは旧港のほうへ案内すると。それもコースの1つとして選んでやっていますけれども、ほんとうはもっと、皆さんがおっしゃったように、もう少しあの地域の整備をしないと、こんないいものがあるけれども、なかなか来れないと。正直言って、石積みが崩れているところもありますし、そういう面では人を寄せつけないような今の状況になっていますので、これ、できるだけそういう面では、人を集めるための仕掛けをやっぱり考えてもらう必要があるのかなという気はいたします。

だから、運河なんかは、正直言って、四日市港地域が霞に移っていけば、大型船とかそういうのがあまり入らないのでしたら、あの地域をヨットハーバーとして、そういう人集めのできるような施設ができるんじゃないかと思っておりますので、その前提となるのが、やっぱり霞地区を早急に整備していかないかということはあるかと思っています。

【委員】 先ほどのご意見とちょっとよく似たところがあるんですが、私、旧港と新港とを分けるということが一番基本にあるわけですが、新港のほうは、やはり物流のほうで展開していきたいし、旧港のほうは、『産業観光100選』という本があるんですけど、北川専務はよくご存じでしょうけど、JRの前社長だった津田さんが書かれたご本なんですわ。それで、その中にはいろんなまちづくり、あるいは観光という言葉になっていますが、市民の方に親しまれるためにはどうしたらいいかということがたくさんいろいろ書いてございます。それで、私もこの本を読みまして、やっぱり四日市というのが産業観光と

いいですか、それには港と結びつけて何か発掘できないかなということを考えておったわけです。それには先ほどの話の機能がある程度分けて、それで旧港のほうは古いいろんなものをどうやってまた発掘して、あるいはつくりかえてやっていくかということが一番市民の方、地域の方にも親しまれるまちづくりというか、港づくりにもつながるんじゃないかなということをおっしゃって、最近、産業観光という言葉、あるいは国交省さんの三重県の新しい支局長さんも随分そういった考え方に力を入れてみえるようですし、国交省さんもそのような考えが随分あるようでございますので、日本の国としても、やはりそういう面をこれから大事にして生かしていくのが大事なんじゃないかなという気がしています。

それで、先ほどの、その場合に名古屋港の連携ということもおっしゃられましたが、やはり日本の国はたくさん法律があるんですね。法律がございまして、例えば、こういうことをやったらいい、ああいうことをやったらいいという場合に、どうしてもそここのところがまた壁になるという場合もございますので、基本的にこういうふうにやっついこういう場合に、またそういった点のお願いを先生にもさせていただきたいなという気はいたしておるんですけどね。理屈からいうと、こういうのは当然じゃないかということではなかなかできないという場合がございますので、またよろしくお願いいいたします。

【委員】 産業観光と、先ほどゾーニングの件で、これでいいと基本的に思っているんですけど、今の27ページのところのゾーニングですと、この緑のところ、千歳地区というのと、それから、あと、緑地のネットワークになっています。確かにこういうところを整備していくことは大事だと思いますけれど、四日市港の本来の一番中心である物流だとか、そういうものを学ぶという、交流という言葉はふさわしくないからゾーニングとしてはあまり問題ないかと思っているんですが、そういう本来の機能を学ぶという歴史だけではなくて、現在の四日市港の本来の機能を市民の方が学ぶという発想というか、これ、本文の中にありましたので私はあえて申してないんですけども、ゾーニングには多分出てこないんですよね。そこは一度確認させていただきたいと思います。

【津守部会長】 先ほど来出ておりますけれども、港が市民の人たちにとってちょっと遠い存在だと。それはおそらく、先ほど北川専務が神戸とか横浜とおっしゃいましたが、横浜は市民が親しむ港になっているんですね、山下公園を中心に。だけど、神戸は全然なっていないんですね。というのは、どんどん港というのは外に出していきますので、人が住まない空間になっちゃうんですね。コンテナターミナルというのはまさにそういうとこ

ろです。こちらの場合、工業港ですから、工業地帯にもともと人は住んでいないんですね。ですから、親しみにくいという状況があるので、海山社長がおっしゃったように、そこを利活用するという話になると、人を集める仕組みを入れていかないと、やっぱりみんな親しまないと、だれも来ないという、そうなっちゃうのかなと思うわけですね。そういう意味では、先ほど複数の方がおっしゃっていましたがけれども、例えばプレジャーボート、磯津地区とか楠地区ですか、ここをやめるといふのやったら、そこに係留されるようなやつを千歳地区に持ってくるとか、そういう考え方、そういう意味で、これもゾーニングですわね。仕組みのゾーニングというのが必要になってくるのかなというふうに思いますね。その辺、四日市市さんも、とりあえずは港をまちづくりの中でどう位置づけるかという基本的な方針というのはまだお持ちでないというふうに理解してよろしいんですかね。どうです？

【委員】 基本的な方針と言われますのは、やはり親しまれる港という意味では、従来からそういう計画の中へは十分うたってきてやってきております。その中で1つ大きな問題、先ほど県のほうからも言われましたけれども、交通網の関係ですね。行きにくい港という意味では、近鉄からJRまで道路がそこでとまっている。それを港まで1本で行けるような形にするという大きな課題があったんですけども、それは一たん凍結するような形になって、方向性は今年改めて正式な形でどういう方向、それを含めて四日市のJR周辺のまちづくり、港のまちづくりという方向を打ち出そうという考え方で1点はあります。それと、今までは漠然といろんな意味で、港に集まって人が来て、そこで楽しんでいただいていることはあるんですけども、今日いろいろお話を聞いている中では、やはり何のためにそういう集めるのかと、今お話があったような話で、単に歴史を学ぶのか、港のそういうものをどうやって学習するのか。どういう意味合いを持って、ただ港に来たらいいということじゃなくて、そういうことについてもうちょっと四日市市としても真剣に考えて、どういう意味の施策に展開するのかなということ、その辺は感じたところなんですけれども、ただ、全然そういうことじゃなくて、従来からそういう計画の中では、親しまれるということは1つの大きな柱としては持っておりますので、それだけご理解をいただきたいと思います。

【部会長】 今おっしゃったように、今までもあるということなんですが、これは、私、きのう、博多から来たんですけども、今日、後で神戸へ行きますけど、両方の市役所とも親しまれる港という、どこも言うわけですね。先ほどおっしゃったように、継続的にコー

ディネートする仕組みがないと結局かけ声倒れになっているというのが現状かなと、どこ
のまちも。ということですし、失礼な言い方になるかもわからないですけども、やっぱり
行政のサイドからすると、こういう施設がないといけない、こういう道路がないといけ
ないという、そっちのほうから入っていきがちになるのかもしれないですが、金をかけん
でもやろうと思ったらすぐできることはいっぱいあるということなんですね。そっちのほ
うの、金をかけないソフトでどういう仕組みをつくっていくのかというところで、市とか
県とか町の方がどうかかわっていくのかというのを制度的に保障していただきたいとい
うのが1つですね。

それと同時に、千歳地区とかそれぞれの地区にどういう機能を持たせるのかという方針、
その辺もやはり明確にしていく必要があるのかなと。かなじゃなくて、しなきゃ民間がつ
いていきませんので、それは明確にしていきたいなという点ですね。その点について、
この部会でどこまで掘り下げて議論できるのかというか、提案できるのかというはある
かと思いますけれども、ある程度の提案は具体的にできればええなと思っていますので、
あと、四日市市さんとか三重県さんとか川越町さんがそれをどういうふうにご参考にな
されるのかというのはまた別になるのかもしれないけれども、ぜひ前向きといたら官
僚用語になっちゃいますけれども、きちんとお考えいただければということですね。その
点については、どういう機能を持たせるのかということについては、まだ今のところ明確
になっていないということでしょうから、今後明確にしていきましょねということですよ。

このゾーニングの中で、川越町さんのところも、これは南のほうになるんですかね、北
なんですか。北のほうがあるわけなんですね。こういうゾーニングのあり方と、こちら、
潮干狩りでにぎわっているという話ですけども、そういう場所というものをより利活用
するためにはどういう課題があるのかということに関して、少しお話しいただけますか。

【委員】 私、川越の役場の職員なんですけれども、この四日市の港の範囲の中で北に
位置するわけなんですけれども、この干潟というのは、先生もご存じのように、ただほっ
ぱってあって干潟があるだけ。それでも、今、潮干狩りのシーズンで、愛知県、岐阜県か
ら、私はそのすぐ近くに住んでおるもんで車を見ますと、半数以上が県外。それから、
駐車場もなく、堤防にざーっと詰めて何もせんでも寄ってくる。そういう干潟に対して魅
力があるのかなと思いつつながら、私も十何年来行ったことがないんですけども、それと、
そこには訪れて使われる人が、非常にマナーがええのか悪いのかわかりませんが、
ゴミの問題、利用者のいろんな問題、トイレもないんです。朝明川の北側の総合運動場に

トイレがあるだけで、そういう状態で何も無い状態でも人が集まってくると。ということは、これは市民としては、人々が何を思って何をしたいんやということのを的確に把握すれば、子供を連れて自然に遊ばせて、その中で弁当を食べてというごく普通のことが今の魅力みたいなもので、そういうことを踏まえると、道があるからというやなしに、私のところも道、23号線がございまして、寄ってもらえるようなセールスポイント、ポイントポイントで何が魅力なんやということを探りながらやったらええかなと、私は思いますし、それと、ゾーニングの考え方の中で、緑のネットワーク化を図るということが書いてございますけれども、あと、人のネットワークも必要やないかと思っておりますので、その辺はどうかということではちょっと思っております。

以上ですけれども。

【部会長】 人のネットワークというのは、具体的にどうイメージすればいいです？

【委員】 この川越地区から霞ヶ浦地区まで、緑を張りつけるという計画もあるんですけども、そこへ人が寄って何かをするという人づくりの中も緑にプラスして入れていただいたらどうかと思っておりますので提案させていただきました。

【部会長】 ほっぽらかしておいても人がいっぱい集まって来よるとい話なんですけど、そういう意味ではおいしいネタなわけですね。そのおいしいネタというのを川越町さんとしてはどう活用されようとされておるんですかね。

【委員】 今の状態では、非常に地元の私たち住民は、駐車の問題とか、堤防、堤塘が狭いもので、なかなか地元の者としてはありがたくない、集まってきてもらう。そういうものの解消について、行政もある土地の中で、限られた空間の中で何とかしやないかなということ、最近、徐々に川越町のほうもいろんなことを動き出してやろうかなと。駐車場の問題、トイレの問題、いろんなものがありますけれども、正直言いますと、堤防敷から海側に民有地がございまして、なかなか勝手に町もいるえませんので、その辺のことも踏まえて、どのように今後持っていってええかということも視野に入れて考えておりますので、そういういつ実を結ぶかわかりませんが、今、初めの一步を歩き出したということでございます。

【部会長】 まちづくりというのは、人が集まるまちになってもらわんと困るわなという話で、集まりやすいという、そういう機能をどこにどう持たせるのか、それをどうつないでいくのかということでしょうから、前回申し上げましたように、ほっぽらかしておく日本は少子化になって人口が減ってきますけれども、みんな一律に人口が減っていくん

やなくて、減るところはがんと減って、そのままというか、増えるところがごく一部あって、維持されるところがごく一部あるという、そういう形になるんでしょうから、そういう意味では、がんと減るところにならんようにするためには、やっぱり魅力が必要だということになるかと思います。そういう意味でも、このまちづくりというのは非常に重要になってきますし、またそういう人が集まらないことには産業も興らないわけですから、そこは相互作用的なものかなということですね。

あと、もう5分もなくなっていまいましたので、ちょっと言い足りひんとか、言わせろということがありましたらどうぞ。

【委員】 千歳地区のことになるんですが、今、四日市市のほうでJRの駅舎、あの周辺の活性化ということで、いろいろ動いているということで、私も相談を受けているんですが、それで今年は111周年ということで、全市的というか、いろんな部署がそれぞれ取り組みをされるということで、JRの駅周辺の活性化という意味でも、中心市街地とともに何かやれたらというお話をちょっと聞いているんですね。それで、うちも何らかの形でJRの駅周辺のイベントといいますか、111周年の取り組みにかかわろうというふうには思っているんですけど、やはりJRの駅と港というのは一体というふうに考えていきたいし、せっかくそういう場が設けられるのであれば、港としてもそこで何かアピールするような形でかかわることができるんじゃないかなと。それは、このまちづくり部会ですか、こちらのほうが何らかの形でブースを出すような形でもできますし、それと、もう一つは、港は住民がほとんどいないということで、やはり企業、コンビナートを初めいろんな企業の方たちは利用者という形で、これはまちづくりなり活性化に何か寄与していただくというのが筋じゃないかなというふうには実は思っていて、これは企業の地域貢献、社会貢献という意味でも、そういうイベントに、自分のところの企業活動もありますし、CSRもありますし、そういった部分でのことをブースとして出していただくとか、そういう形で何か港を活性化させようという、周りにかかわる人たちの意識づけをするような形でその111周年のイベントを利用してはどうかなと、そんなふうにちょっと考えたりはしているんですけど。

【部会長】 そういうイベントというのを効果的に活用していくというのは1つの手ですね。松井先生もそういう講座が何か持たれると聞いていますけれども、どういうものなんですかね。

【委員】 この計画をつくっていくのは、やっぱり血肉をつける必要があるかなという

ふうに思いまして、せっかくこういうことも係りましたし、この産業だとか自然だとか、あるいは歴史的なところとかを市民の方に広く見てもらうようなチャンスをつくろうと思って、今年初めてそういう市民向け講座を取り組みます。こちらの港のほうに非常に協力していただきまして、大体計画がまとまりつつあるということで、こういうのを継続していく第一歩にして、あと、言ったからにはそこで説明していただける方も欲しいし、そういう説明していただくような方もこれから増えていけばいいでしょうし、そういうことが一步一步進む第一歩にしていく、そういうことが必要かなということで、ソフトづくりには協力し合うということが非常に大事なことかと思っておりますので、ということでございます。

【部会長】　　こういう松井先生の試みなんかをつなげていくような、そういう仕組みと組織というのをどうやってつくっていくのかというのが、まちづくりにとってみたら、10年後、20年後じゃなくて、そこにつなげるまでの間の対応かなというふうに思いますので、ぜひ管理組合さんだけではなくて、県さんもそうですし、市さんも町さんも、4者で連携してお考えいただけるとありがたいかなと思います。

ちょうど12時になりましたので、あと、今日のお話の内容というのは、また事務局の方に取りまとめていただきますが、同時に議論のし足りないところも多々ありますので、その点についてはまた個別にお話を伺いに行くとしたいと思います。その際にご対応いただければと思います。そして、掘り下げた形で原案をつくっていきたいと思っておりますので、これからもよろしく願いいたします。

では、部会そのものはこれでお返しします。

【事務局】　　どうもありがとうございました。

本日は、長時間にわたりまして、熱心なご議論ありがとうございました。本日いただきましたご意見等につきましては、これから事務局のほうで作業いたしまして、第2回委員会の開催のご連絡をまたさせていただきたいと思っております。

第2回委員会につきましては、6月下旬もしくは7月中には開催を予定させていただきたいと思っておりますので、また開催に当たりましてはご案内をさせていただきたいと思っております。

第3回のこの物流・まちづくり部会につきましては、10月ごろを予定してございますので、その際にまたよろしく願いいたします。この部会の日程につきましても、改めて調整させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、これをもちまして、第2回四日市港長期構想検討委員会の物流・まちづくり部会、これにて閉会いたしたいと思います。本日は大変ありがとうございました。お疲れさまでございました。

文責：四日市港管理組合 整備課