

四日市港長期構想検討委員会（第3回物流・まちづくり部会） 議事概要

平成20年11月10日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより第3回四日市港長期構想検討委員会物流・まちづくり部会を開会いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しい中をご臨席賜りましてまことにありがとうございます。私、本日の司会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。よろしくお願ひいたします。

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、名簿、配席表、そして、資料1といたしまして「四日市港長期構想（第二次案）」、資料2といたしまして「港湾計画の方向性」、そして、参考資料といたしまして、A3の横長の紙でございますが、「資料検討の経緯と今後の予定」という1枚紙、そして、参考資料の2といたしまして「長期構想（第二次案）部会資料の作成にあたって」というのと、これの附属資料といたしまして「整理番号1」と書いたA4の縦でとめてございます資料でございます。以上でございますが、不足等、ありませんでしょうか。

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たいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 どうも、四日市港管理組合の小林でございます。本日はどうも、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

皆様方の部会、これで3回目になるんですが、2回の部会を経まして、長期構想の第一次案というのをまとめさせていただきました。そのときの検討委員会のところでは、夢がないのではないかというような話とか、それから、四日市港の特色をもっと出したほうが良いというようなご意見をいただきました。それから、8月から9月にかけてパブリックコメントを募集いたしまして、16人の方々からご意見いただきまして、項目は63項目にわたってたくさんのご意見をいただきました。今回、事務局としてはできるだけそのパブリックコメントのご意見等も反映させながら案をつくり上げたところでございますが、まだまだというところもございますので、本日、第二次案に向けてご議論のほう、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、最近の傾向でございますが、あまり明るい話はございませんでして、例のサ

ブプライムローンに端を発した世界的な経済的な動向というのは四日市港にも影響を及ぼしておりまして、入港船舶数、それから貨物の取扱数、それにコンテナの扱い数も少し減りぎみにあるという形でございます。今年はあと2カ月ほどになっておりますので、この2カ月間、何とか頑張りたいというふうに考えております。

一方では、今年4月にグリーン物流の促進補助制度というのを立ち上げまして、これは、例えば遠いところの距離、名古屋港とか、そういうところに持っていった貨物を四日市港のような近いところに転換していただく、二酸化炭素を少しでも少なくしていただくような方々に対してインセンティブを設けるという補助制度なんですけれども、これは我々が思っていた以上に反響がございまして、多くの企業の方々からこの制度に賛同していただくようなことがありました。やっぱり環境というのは物流面においても大切にしていかななくてはいけないのではないかとこののを改めて思ってきたところでございます。また、霞のコンビナートの企業様たちとも、いろいろ環境の活動なんかもやっていて、環境だけではなく、これを何とか物流面のほうにも結びつけていくような、そんなようなことをしていきたいと、これからも考えております。

本日は、ほんとうに大事な時期にかかっておりますので、どうぞ何とぞよろしくご議論のほどお願い申し上げます。

【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。ただいまごらんいただいております次第のところを1枚めくっていただきますと、委員名簿をつけさせていただきます。順不同でご用意させていただきますが、恐縮でございます。本名簿に沿いましてご紹介申し上げます。

岡山大学准教授で部会長を務めていただいております津守部会長でございます。

【部会長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 四日市大学教授、NPO法人市民社会研究所の代表理事でございます松井委員でございます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【事務局】 四日市港運協会会長、小林委員でございますが、本日は代理で坂上様においでいただいております。

【委員】 坂上でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【事務局】 続きまして、四日市商工会議所専務理事でございます奈須委員でございます。

す。

【委員】 どうも、おくれまして済みません、奈須でございます。

【事務局】 コミレスネットこらぼ屋代表の海山委員でございます。

【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部長、武内委員ですが、本日は代理で吉田様においていただいております。

【委員】 吉田でございます。よろしく願いします。

【事務局】 三重県政策部交通・資源政策監、辻委員でございます。

【委員】 よろしく願いします。

【事務局】 川越町企画情報課長、城田委員でございます。

【委員】 城田でございます。よろしく願いいたします。

【事務局】 では、引き続きまして、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っております。津守部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 別にあいさつというほどのことはいないですけれども、パブリックコメントを受けた形で手を入れた資料と前回の委員会が出たご意見をまた勘案して修正した資料に今日はなっているということなんですけれども、ただ、前回出たコメントや今回のパブリックコメントで出ている意見なんかをどれぐらい反映できるのかということが今日の委員会でやらなきゃいけないところでしょうから、その点をぜひお考えいただいて忌憚のない意見をいただきたいんですけれども、特にどういう点かといいますと、1つは、わくわくどきどきというのがこの前出ていましたけど、四日市港の役割は何なのという、その辺をもう少し明確にするということからこうすべきじゃないかというご意見をいただきたいという点ですね。

それと同時に、何でそんなことを考えないかのかというと、今までみたいに、港があったら荷物が来るという、そういうご時世ではなくて、ほっぽらかしておいたら荷物が来んようになるかもしれんという、そういう時代ですので、つまり、そういう危機意識を反映させた形の内容にはならないかんだろうということですね。とりわけ、前回も多少言いましたけれども、言わなかったかもしれませんが、成長する地域がユーラシア大陸のほうにどんどん移っていっておると。日本にとっては西側にあるわけですね。従来はアメリカとひつつく形で日本は発展してきたので、東側の港というのはそれだけ有利だったわけですけれども、今後は西側の港が地理的には有利になるという状況になってきているとい

う中で、四日市港は東側にありますから、そういう発展するユーラシアとどうつながっていくのかということを考えて上でこうすべきじゃないかという、その点の話をいただくとありがたいということです。

と同時に、そういう危機意識とそれをベースにした形でこういう役割を持つべきだというお話をさらに進めて、じゃ、それを具体化するためにはどういう仕組みが必要で、どういう施設が必要で、それを動かすどういう人材が必要なのかという話になってきます。その点についても、つまり、具体的に、仕組みと施設とその担い手という、そこについてもコメントをいただければというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

【事務局】 どうもありがとうございました。

では、以降の議事進行につきましては、部会長にお願いしたいと思います。では、部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 それでは、今から事務局のほうから資料の説明をお願いしてもらいますけれども、今日、資料が2つありますので、資料のナンバー1の長期構想の第二次案とナンバー2の港湾計画の方向性と2つありますので、まず第二次案のほうの説明からよろしく願いいたします。

【事務局】

第二次案に入ります前に、恐れ入ります、お手元の参考資料をちょっとお開きいただきたいと思います。第3回部会参考資料の1と参考資料の2でございます。ここで、資料の検討の経緯と今後の予定を、冒頭、ごく簡単に振り返らせていただきます。ご説明させていただきます。

参考資料の1でございますけれども、「資料検討の経緯と今後の予定」でございます。真ん中のあたり、長期構想の第一次案から第二次案に向けてのフローのところをごらんください。

左のほうの第一次案につきましては、7月の第2回委員会でご意見をちょうだいしまして、その後8月11日から1カ月間パブリックコメントを行い、また、説明会というものも開催いたしまして、パブリックコメントのご意見を含めまして検討を行いまして、本日の第二次案のご提案をさせていただきます。なお、一次案と二次案の目次、黄色い囲みの中を少し見比べていただきますと構成が若干変わってございますが、これは、将来像を導き出すプロセスがわかりにくいとの前回第2回委員会での指摘もございましたので、修

正をかせさせていただきます。今回はまず、この四日市港長期構想（第二次案）をもとにご意見をいただきたいと思います。

また、長期構想は平成40年代前半を想定したものですけれども、平成30年代前半を目標とした港湾計画を策定するためには、フローの下の方にも書いてございますけれども、長期構想の中からおおむね10年間で対応すべき内容を抽出する必要がございます、今回は港湾計画をこの長期構想からどのように抽出するのかといったところもご検討、ご意見をいただきたいと思います。

これらのご意見と、先週みなと環境部会が開催されてございますけれども、その中でごちょうだいたしましたご意見を踏まえまして、第二次案と港湾計画の方向性案を修正いたしましたして、11月の下旬ごろに第2回目のパブリックコメントを行いたいと思っております。その後、委員会等に関して、上段の方の委員会のスケジュールのところにもありますように、第2回目のパブコメの後に、来年の1月に第4回の部会、2月に幹事会を経て、さらに2月に第3回の委員会といたしたいと思います。その第3回の委員会で、長期構想の最終案、あと、港湾計画の素案をお示ししたいと思います。

次に、参考資料2をごらんください。

これは「長期構想（第二次案）部会資料の作成にあたって」というものでございますが、1、前回の長期構想検討委員会で委員の皆様からごちょうだいたした意見、簡単に書いてございますけれども、それと、2なんですけれども、「長期構想（第一次案）に対するパブリックコメントで寄せられたご意見」ということで、16件のご意見をちょうだいたしておりますが、その裏、2ページ目以降にその16件を記載させていただいております。

以上、参考資料1、2について冒頭説明をさせていただきました。

続きまして、第二次案につきましてご説明をさせていただきます。

【事務局】 それでは、資料の1、四日市港長期構想（第二次案）のほうの説明に入らせていただきます。

まず、めくっていただきまして目次です。こちらは、先ほどの説明にもございましたけれども、目次の構成を変えております。四日市港に対する要請、この目次で見ますと3-1に配置しておりますけれども、これが第一次案では現状と課題認識の前に来ておりました。これが、第二次案では、課題認識、2-7、四日市港の課題といったものの後に配置しております。こうしたことにより、現状と課題から導き出される今後の要請という位置づけがより明確になったのではないかというふうに考えております。目次のほう、構成は

変えておりますけれども、中身についての変更はございません。

続きまして、資料のほう、中身のほうですけれども、第一次案から変更のあった点を中心に説明させていただきたいと思えます。

まず、7ページをごらんください。

ここは、1—3、「中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化」というところです。新たに黄色で塗ってあるところが今回追加したところ、変更したところという形になっております。四日市港を経由する貨物の流動範囲といったものを追加しております。図1. 9の海上移出入貨物分布図、これもあわせて追加をしておるということです。これは、四日市港の背後圏を考える中で、利用優位圏として、これまで、下に示している図1. 10、こちらを示しておりましたけれども、四日市港を経由する貨物は全国へ運ばれており、より広域的な視点から四日市港の重要性を示す資料として整理できたのではないかというふうに考えております。

続きまして、9ページをお開きください。「伊勢湾再生の動き」というところです。パブリックコメントで環境に関する意見を非常に多くいただきました。このため、この長期構想二次案のほうでは環境に関する取り組みというのを再考しておりますけれども、こういったところを踏まえまして、背後圏の情勢変化ということで、伊勢湾再生推進会議の内容を整理したということでございます。この資料にも示しておりますが、伊勢湾再生については、国、伊勢湾を流域とする県、市、町など、伊勢湾再生の総合的な施策として伊勢湾再生行動計画を策定して、上流から伊勢湾までの全体の取り組みということで、各関係機関が連携して豊かな伊勢湾の再生に取り組んでいるというところでございます。

続きまして、11ページから「四日市港の現状と課題」というところの中の13ページ、2—5、「四日市港の環境」というところです。これは、第一次案でも「四日市港の環境」という項目はございましたが、パブリックコメントでいただいた意見ということで、四日市港の将来を考えるには、四日市港の場合、過去の歴史、つまり公害に関すること、こういったことは欠かせないのではないかというご意見をいただいております。こういった意見を踏まえて、公害の歴史、行政の対応、それと公害問題の教訓、環境問題の変遷、こういったことに関して整理をして追加したというところでございます。これが13ページから14ページにかけての黄色のところでございます。

続きまして、23ページまで飛んでいただきます。こちらは黄色では塗ってはいませんが、「四日市港の将来方向」ということで、第一次案では第2章で整理をして

おったところですが、こちらでは第3章で現状を整理した上で、将来方向ということで17個の要請を整理させていただいたところです。

続きまして、24ページ、「3つの方向」という図がございます。図3.1。第一次案では3つの方向を示す輪がそれぞれ独立した輪であったわけですがけれども、これも第2回の委員会で、この3つの方向というのは互いに関連した内容を有しているということで、輪を少し重複させたほうがよりイメージが適切ではないかという、そういったご意見を踏まえて修正したものでございます。

続きまして、25ページ、「四日市港の将来像」、その中の4-1、「四日市港の将来像と実現したい姿」ということです。これは文章を改めております。3つの将来像を考える上で、環境の視点というのと四日市港の強みの視点を追加したということで、少し文章を修正させていただいております。

さらに、26ページから28ページにかけて、将来別に、なかなか将来像のイメージがわからないということもございましたので、将来像の実現イメージというものを追加しております。その後、29ページからがそれぞれの取り組みという形で、少し資料を整理し直しております。

まず、この部会で議論いただきます将来像の1と将来像の2、26ページ、27ページですがけれども、これについて順に説明をさせていただきたいと思っております。

まず、将来像1の具体的なイメージということで、将来像1、背後圏産業の発展を支える四日市港。その中で、具体的に実現したい四日市港の姿として描いたのは3点ほどございます。

まず1点目が、「中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たす四日市港」。この具体的な姿として、「伊勢湾スーパー中枢港湾の一翼を担う国際貿易港」、こういう姿を描いております。これは、この下に書いてございますけれども、四日市港と名古屋港が綿密な連携のもと、スーパー中枢港湾として機能しているという、そういう姿を描いております。

2点目が、「多くの荷主企業から頼りにされ、信頼されている四日市港」と。これの具体的なイメージとしては2点ほど描いております。1点目、上の星印ですけど、「背後圏産業を支える総合港湾」、2点目が、下のほう、「低炭素社会を支える港湾」という形になっております。

まず、1点目の「背後圏産業を支える総合港湾」ということですがけれども、四日市港の

臨海部には、エネルギー産業、素材・部材産業が立地しております。さらに、少し離れたところ、背後には、部材・部品、加工組み立て産業、こういった多くの産業が立地している。こういった産業の物流拠点として多くの企業から頼りにされ、また、それら産業に大きく貢献している、そういう姿を描いている。これが1点目の姿です。

2点目が「低炭素社会を支える港湾」ということで、これは、環境に優しい内航海運とか鉄道輸送、こういったものと四日市港との連携が充実しているという姿を描いております。四日市港を利用することで産業物流に関するCO₂の削減に効果があるという評価を多くの企業から得られている、そういう状態になっていると実現イメージを描いております。

3点目が、「どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心な四日市港」という姿を描いております。これは、施設の維持管理、あるいはテロの未然防止などの保安対策、それとか大規模地震などのときでも物流機能がきちっと確保される、そういう災害とかそういった安全・安心に強いという港ということを描いております。

続きまして、27ページが将来像の2、都市・住民とともにある四日市港ということになります。

この中で実現したい四日市港の姿ということで、1点目が「住民の暮らしを守ってくれる、頼もしい四日市港」ということで、実現イメージを3点ほど描いております。

1点目が自然災害ということですが、これは、海岸保全施設、堤防とか防潮堤、そういった海岸保全施設の整備や、あるいは防災対策の徹底ということで、地震・津波・高潮などの自然災害からきちっと人々の暮らしを守っている、安全な暮らしを守っているということを描いております。2点目が災害時の救援、復興の拠点となる港湾ということですが、これは、先ほどの安全・安心のところと少しダブるんですけども、大規模災害時にも港湾機能がきちっと確保され、また、災害復興活動の拠点として機能できている、そういう状態を示しております。3点目が人々が安心して立ち寄れるということで、特に港の中でのテロとか防犯対策、こういったものが充実していて、人々が安心して立ち寄れる、そういう港になっているというのを描いております。

次、2番目の姿が、「人々が憩い、楽しむことができる四日市港、そして独特のみなと文化が形成されている四日市港」ということです。ここでは、四日市港にある自然とか、あとは歴史遺産あるいは港湾景観、こういったものに人々が憩いや潤いを求め、いろいろな、またイベントとかそういったものが四日市港で開催されている、そういうことで人々

が四日市港に集まり、そこでは独特の文化が醸成され、四日市港の魅力が一層深まる、そういう姿を描いております。結果、四日市港は人々の誇りとなっている、そういう姿を描いている。

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、港の中でいろんな方の参画と協働により広く市民活動が展開されている、また、まちづくりと連携しながら港づくりというのが活発に検討、取り組まれている、そういう状態を描いております。

続きまして、29ページからが「四日市港の取組」ということです。

まず、30ページ、ここでも黄色で変わったところを書いてあります。

まず、「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。

パブリックコメントですけれども、コンテナ貨物の増大やコンテナ船の大型化に対する対応が必要であるとか、そのためには霞北埠頭に81号、82号岸壁の整備が必要であるという意見をいただいております。こういった意見を踏まえて、第一次案では1点目と2点目の取り組みを一くくりに扱っていましたが、第二次案で、1点目が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整備ということ、そして、2点目がターミナルの高度化・高速化という2点に区分をしております。

それと、3つ目のぼつですけれども、パブリックコメントでいただいた意見としまして、アクセス道路の渋滞解消などが必要である、そういった意見をいただいております。こういったところを踏まえて、背後道路網に関する取り組みの表現を少し修正したというところでございます。

それと、最後、5点目のぼつですけれども、こちら、一開港化については第2回委員会でもこれに取り組んではどうかというような意見をいただいております。また、パブリックコメントでも、港湾の活性化に寄与する可能性があることから名古屋港との一体化を目指すことを明記すべきである、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て、5点目の取り組みを新規に追加させていただきました。「伊勢湾におけるスーパー中枢港湾が、中部圏ものづくり産業を支える物流拠点として確実に機能するためには、名古屋港や中部国際空港との連携をこれまで以上に進めるとともに、寄港コストの縮減や手続きの簡素化につながる『一開港化』の早期実現に努めます。」と。また、四日市港と名古屋港との一港化については関係機関と十分連携・協議しながら議論していくというふうにしております。

続きまして、32ページ、バルク貨物とエネルギー供給への対応というところでございます。この中でも、第一次案では既存施設の改良を図るという形にしておったんですけれども、パブリックコメントの意見を踏まえて、具体的な港湾施設ということで、「岸壁、荷捌き地、上屋などの」というところを追加させていただいております。

続きまして、34ページでございます。これもパブリックコメントでいただいた意見ですけれども、石原地区の土地利用に関して、石原地区がしゅんせつ土砂の埋立区域と産業廃棄物等の最終処分場に分かれているというのが現状なんですけれども、これがこの長期構想の中で明確に示されていないというご意見をいただきましたので、そこを明確にしております。

続きまして、35ページです。35ページも、パブリックコメントでは、老朽化が進む岸壁、荷さばき地、上屋、荷役機械、そういったものの保守、改修を定期的に進めるべきであるとか、港湾労働者の安全確保のためにも上屋などの港湾施設の耐震化を進めるべきである、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て、取り組みのほうを少し修正しております。

続きまして、37ページ、「船舶航行安全の確保」というところでございます。これもパブリックコメントの意見を踏まえて取り組みを見直しております。この37ページにある4点に整理をし直しております。1点目が船舶の大型化に対応した水域施設などの適切な整備とより安全で効率的な港内航行安全に向けた措置の実践に努めるということ。2点目が航路などの水深の維持・確保、漂流物の除去。3点目は変わりございません。4点目が船舶に対する適切な情報提供に関する取り組み。そういったところに整理をし直したというところでございます。

続きまして、2点目の将来像。将来像2のほうのところです。

40ページ、「暮らしの安全・安心を守る港づくり」というところですが、これもパブリックコメントで、東海・東南海地震、あるいは津波、大型台風等の大規模災害に関する記述がないというような意見をいただいております。そういったところに対応して具体的に書いております。それと、コンビナート災害に関しても、四日市港の場合、記述すべきではないかということ、パブリックコメントで意見をいただいております。したがって、5点目の「コンビナート企業及び関係機関と連携し、コンビナート災害を未然に防止するとともに、災害発生時にも迅速に対応できるように体制を整える。」という取り組みを新たに追加させていただきました。

続きまして、42ページをごらんください。親しまれる港づくりに関する取り組みですが、これもパブリックコメントで、既存緑地の高質化の取り組みとして、ウォーキングコースやサイクリングコースの整備をしてはどうかという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、少し例示として追加をさせていただきました。

続きまして、43ページ、「取組（案）2―②」のところですが。これもパブリックコメントの意見を受けてのことですけれども、親しまれる港づくりに向けて、客船が優先的に利用できるバースの整備、あるいは、四日市地区における遊覧船や運河地区におけるゴンドラなど、港らしさを感じることでできる観光振興策の促進、こういったパブリックコメントの意見がありました。こういったところを踏まえて、4点目の「船舶を活用した港らしさを感じる観光振興策を企業や関係機関等と連携して取り組む。」というものを追加させていただきます。

続きまして、45ページからは環境に関する取り組みでございます。51ページからが空間利用ゾーニングという形で、物流機能は52ページから、こちらについては変更はございません。54ページ、55ページ、産業機能、こちらについては、石原地区の土地利用に関する事で、区域を明確にしたということでございます。56、57ページ、交流機能については変更はございません。

58、59ページが環境機能でございます。こちらについては、パブリックコメントで多くの意見をいただいております、変更点も多くございます。第一次案と比べますと、水域での浅場や藻場の造成といったものを盛り込んだり、鳥が飛来する緑地というものをイメージしておったり、より環境に配慮した考え方という形にさせていただいております。

こういったものをあわせまして、60ページの1枚のゾーニング図という形で、4つの機能を重ね合わせて作成したものが60ページのゾーニング図という形になります。

最後ですけれども、61ページ、「将来像の実現に向けて」というところを追加しております。これまで整理させていただいた取り組みというのは、四日市港管理組合の管轄する空間を超えた幅広い取り組みであり、また、その取り組みも、短期的な対応が必要なものから長期的に対応すべきもの、あるいは現時点では具体性が見えないものと、非常に幅広く含まれております。四日市港長期構想で目指す3つの将来像というのを実現するためには、これまで整理した取り組みに加えて、ここにある3つの取り組み、1点目が連携と協働の仕組みづくり、そして、2点目が将来像の実現に向けた体制づくり、そして、3点目が多くの人の理解に基づく港づくり、こういう3つの取り組みもあわせて必要ではない

かということで、最後にこの61ページの「将来像の実現に向けて」というところを追加させていただいたところです。

以上、簡単ではございますが、第二次案における修正箇所の説明を終わらせていただきます。

【部会長】 どうもありがとうございます。

じゃ、とりあえず最初に、委員の皆さんに、一言だか二言だかわからないですけども、コメントを一人一人いただきたいと思います。それをいただいた上で、ちょっと論点を絞ってまた適切な方にコメントをいただくというふうにしたいと思います。

【委員】 パブリックコメントって随分環境にたくさん意見が出たんだなということを感じました。それから、私の関心分野であります、人々が、集い、憩い楽しめる港づくりというところにつきましても、非常に的確なご意見が出ているかなと思ひまして、今さっきも説明がありましたように、例えば船舶の利用というふうな観光のことを書いていただいでいて、ちょうど私どもも今年、なやプラザという市民活動センターの指定管理を受けている関係で、そちらの独自事業として、こちらの四日市港管理組合さんにご協力いただきまして、市民向けの観光コースをやってみました。3回コースでやってみるところでしたけれども、1回ちょっと台風が重なってしまったものですから、既に1回やって明日2回目をやります。

まず、ここで言いますと43ページのちょうど重要文化財のあたりのところも、ほとんど皆さん知られませんでした。四日市にこういうところがあるのかということを知ったという方ばかりで、それも、こういう四日市港が重要文化財に指定されているということをもっと知らなかったということでもございました。

それから、明日、港を海から見るというコースをご案内していただくことになっておりますが、これが非常に好評でして、1回目はいいからこの港だけでも参加したいという方が多くて、ただし、これは20人が限度ということでしたので、お断りした方もあるということでもございます。ですから、船舶を利用したというのをどういうふうにするか、具体的なことはともかくといたしまして、おそらく非常に人気があるんだろうというふうに思っています。

あと、観光のことにつきまして、文化だとか船舶だとかということが分断されず、もう少し全般的に一体としてこれに取り組むべきじゃないかと思っておりますが、後からまたコメントさせていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 パブリックコメントをほとんど入れていただいたということなのでございますが、パブリックコメントをなされた方は、業界の大ベテランの方、あるいはプロの方もいらっしゃるでしょうし、そうではない方もいらっしゃると思います。そういう意味では、16のパブリックコメントを平等に、第二次案ということで入れていただきましたが、これをもう少し進めるに当たっては、今後は平等から公平と、あるいは港の利用価値といたしますか、そういうのをもう少し変わった観点から見ていく必要もあるんじゃないかというふうな気がいたします。

以上でございます。

【委員】 パブリックコメントの内容をいろいろ見させていただいて、やはり環境のことに関してのコメントが多いなという印象は受けました。ただ、参加された皆さんの顔ぶれというか、どういう方が参加されたのかということにもよるのかとは思いますが、でも、やはり、環境、そのあたりでないと一般市民にとって港というものがあまり意識されていないのかなという、そんな感じを受けています。やはり、どういう形で一般の人の意識の上に港というものを上らせていくかということが、特にまちづくりに参画していただくという上でもすごく重要なのかなというふうには感じています。

私も今、JR四日市駅周辺のいろんな活性化ということでいろいろかかわっているんですが、JR四日市駅と港というのは比較的距離的にも近いので、やっぱりこのあたりは一体として考えていきたいなと思っています。今回、市政111周年のほうでも、JR駅周辺でちょっとイベントを今回初めて、あの辺でやるのは初めてなんですけど、やってみまして、ある程度の人が集まってくれました。だから、何か一体感を持たせて港のほうにも親んでもらえるようなことを興していくのが重要なのかなと、そんなふうに思っていますので、そのあたりのことがもう少し具体的に盛り込めるといいのかなと思います。そのあたりもまた、もし時間があればご検討いただければと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 3回目の部会になるわけですけれども、港の将来像を議論するとき、その港がどのような姿になっていくかという議論をする、そのときの1つの見方として、扱っている貨物の量ですとか、船の入っている量ですとか、この資料で言いますと資料1の12、13ページあたりに港の港勢という形で押さえていただいておりますけれども、

先ほど、管理組合さんのあいさつにもありましたように、非常に現実厳しくなってきたというか、日本の経済だけでなく世界の経済すべてを取り巻くものが厳しくなってきた、長期構想で議論するときの状況がどういうふうになっているかというのは、確かに需要予測というのは難しいとは思いますが、今までは、13ページにありますように、ある意味では四日市港もまだまだ右肩上がり、港の勢いというのがまだまだ伸びていく、そういう共通認識のもとで議論なされておったと思うんですけども、現状の経済情勢を踏まえて、あと、残る部会の中で、非常に難しいとは思いますが、そのところの物流はどうなっているかというふうな議論をしておかないと、この部会としてはちょっと難しいとは思いますが、議論が足りないんじゃないかなという気持ちがございますので、ひとつよろしく願いいたします。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 私、これで3回の部会に出席させていただいて、この部会の物流・まちづくりのテーマなんですけれども、この長期構想の中の基本理念に「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」、港づくりということで、これについては、ここに書かれております、まず、港を利用してもらわなあかんのや、次に、安心して安全でなければならない港なんや、それと、3点目に、自然と触れ合いながら、人々がどういふふうに集まって楽しめる港が大事なんや、そういう必要性の中で、例えば物流面での背後圏産業の発展に貢献するまちづくり、港づくりと、それから、安心・安全については、暮らしの安全、それから安心を守る港づくり、海上輸送の拠点、また、災害復興の支援の拠点と、それから、自然と触れ合いにつきましては、港の文化が醸成し、人々が憩い楽しめる港づくり、観光振興の促進等々、これを踏まえて、最後に書いてございます、61ページにございます将来像の実現に向けて3点、連携と協働の仕組み、それから将来像の実現の体制づくり、多くの人の理解に基づく港づくりと、こういうことで、私、隣の川越におるわけでございますけれども、そういうふうなことからいって、計画のまとめ方が非常に、初めに比べて簡潔になってきたなど。これからまだ細かいことについては詰めてもらわんらんこともありますが、私は、これでいいかなと、かように思っておりますのでよろしく願いいたします。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 私は環境のほうも出させていただいておりまして、そのときにもちょっと触

れさせていただいたんですが、今、委員が言われるように、前回と比べて、委員会であるとか、パブリックコメント、ここでの意見を十分反映されて構成されて、非常にわかりやすくというか、具体的なイメージがつかめるようになったなということだと思っております。

やはり、当然港というのは、先ほども出たように物流が中心ではあると思いますけれども、やはり1つ、その地域というか、住民側から考えれば当然、先ほども出ましたように、知らない方、あるいは、近づけないということではないんですが、やはりまだまだ十分に認知されていないというところもありますし、そういう意味では、どういう形で近づけられるとか、近い形のものができるか、それは、環境であったり、自然であったり、交流であったり、あるいは場合によっては物流そのものであったりするのかもわかりませんが、そういうところも重要なことだと思っております。

それから、これは長期構想の基本的な方向性ということですが、具体的にはまだ、先ほども触れていただいたような港湾計画改訂というところ、あるいはそれにはのっからないような施策もあると思いますけれども、そういうものが見えてくるとさらに具体的なイメージ、方向性がはっきりしてくるのかなというふうな感想を持っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 私は初めてこの委員会に参加させていただきます。よろしくお願いします。

この港を利用する事業者としての視点からいろいろ私のところなりに意見をまとめて、実は去る9月に、四日市港の港湾計画改訂に関する意見提案書ということで、産業界としてこの港をどうしてほしいかという視点で意見をまとめて、既に管理組合さんには提案しておりますが、どうしても事業というふうから見ますと、この四日市港が今後さらに国際競争力を備えた利用しやすい港として整備していただきたいと、こういうふうに尽きるわけですが、私のほうでは、産業界ということでございますので、例えば二、三申し上げますと、千歳地区の整備でありますとか、あるいは霞地区についての整備、これも多々ありますが、詳しいことは省略しますが、それから、これまでの長期の構想の中でもまだまだ実施されていない整備、未整備計画といいますか、そういった形の整備促進とか、そういった形のことを提案してまいりました。

そして、集約的には、特に今後の四日市港については、まずやはり環境問題への取り組みということでございますが、私のところのほうの環境問題については多少視点が違うかもしれません。今後の四日市港の強みとして環境への取り組みを積極的に推進するため、

アクセス道路の渋滞解消とか、モーダルシフトへの支援、あるいは静脈物流の促進などの環境に配慮した、そういう整備計画ということで、いわゆる自然環境とは若干違うような形の提案かもしれません。そういった環境問題の取り組みと、それから、やはり港というのはどうしてもハードを中心にとらえていかざるを得ないところがありまして、財政の厳しい状況でありますけれども、これまでも営々と築かれてきたこの力を、さらに港湾の施設整備、あるいは機能改善に取り組んでいただきたいと思いますし、それから、これも既にもう言い古した言葉で、なかなかこれがどの程度実現されているか評価しづらいところがあるんですが、いわゆる市民に親しまれるべき港づくりの取り組みという視点において、いろいろ行政区の縄張りあるいは制約があるかと思えますけれども、この辺のところ断片的にしか見えていないところがありまして、今後この3点目の市民に親しまれる港づくりの取り組みについても、どうしたらいいかという具体的な提案をしていただくといいなと思っております。

それから、もう一つ、いわゆる分区規制といいますか、そういった形のいろんな規制の見直しも、この時代、非常に変化の激しい時代になっておりますので、前からやっておる古いルールをいつまでも引きずるのではなく、ある程度このまちの姿に合った形で、古い規制があれば見直していただく、そういった形も長期構想の中にはやはり入れていただければと。

幾つか申し上げましたけど、そんなことを感じております。以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

今、1周したわけですがけれども、今1周した中で、何か事務局のほうで、いや、それはこうやでとかなんとか、そういうのがありましたらどうぞ。

それでは、物流とまちづくりの2つの柱がこの部会にはあるわけでした、それぞれに簡単にまた皆さんにコメントしていただいて、最後にその2つをどうすり合わせるのかということを考えていただくということになると思います。

まず、物流のほうなんですけれども、四日市港はこういう機能を持つべきだということに関してどうお考えなのか、それを持たせるためにはどういう施設と仕組みと人材が必要なのかという点について少しお話しただけませんかでしょうか。

【委員】 四日市港、私が知るのは40年前からでございますが、40年前からずっと見てまいりますと、過去、現在、未来と考えるのが従来の手法でいくと正しいのかなという気がいたします。経験的に言いますと、千歳から霞へシフトしつつあるわけでございます

す。これは当然、千歳地区、従来の四日市港でございますけれども、非常に現在の物流をこなすためのハードが不足をしておるということで、これは随分以前に霞のほうに機能を移転、集約してきていただいております。現状の取り扱いをこなすには、ようやく現状の中でよりベターなものを管理組合さんあるいは我々業界のほうでつくらせていただいております。それから、商業港としての機能の最重要なところはコンテナ化だと思われまします。

そのコンテナ化に向かって、今、小林部長のほうからいろいろご説明がございました。V9は達成しましたが、V10は非常に厳しいというご意見もございました。これは単年度を考えるとそうではございますが、やはりヒンターランドには、少し古い資料でございますけれども80万TEUのものがあるんだと。ましてや、滋賀県は潜在的な成長力からいけば全国ナンバーワンだというふうなことも言われましております。まだまだコンテナ貨物が増えていくと。今、私どもが名古屋港へお預けをしてある貨物を四日市港に返していただく、四日市港で取り組んでいくということでございます。これは、スーパー中樞港湾の1,000メートルの連続するバースということを考えますと、81番、82番、特に81番の早期着手を願うところでございます。

それから、最近の内航コンテナ、これが非常に増えてきております。いろいろ石油化学業界が考案された特殊コンテナを使われまして、いわゆる25キロ帯からバルクコンテナ化、これはもう全国的に石化メーカーさんが試行されておりますけれども、その中心になるのが四日市港でございます。現に四日市港では、そのコンテナが半年ごとに幾何級数的とは言いませんけれども、かなり増えてきておる。これは今後も、10年間、あるいは15年間のレンジで見ると増量していく。

それから、一方、工業港としての機能、これは、いわゆる石炭あるいは原料塩、霞埠頭で行っておる業務でございますけれども、この辺につきましては、四日市港の優位性、既に名古屋港がギブアップとは言いませんけれども、四日市港の優位性を認めておる岸壁22番、岸壁23番でございます。これをより強固なものにしていただければと思っております。それから、まだまだ中小の船舶で、千歳地区で受け入れております原材料もございます。これも工業港としての要素もあるところでございますけれども、やはり中小の船舶を受け入れる施設としてはまだまだ重要なところもございまして、一方、老朽化をしていろんな諸施設の再整備をしていただきたいところもございまして、その辺につきましては、

経済ベースで、やはり価値があるというものに対して整備をしていていただきたいというふうな感じがいたします。

大体そんなところでございますけれども。

【部会長】 ありがとうございます。

ちょっと確認させていただきたいんですが、霞の81番の早期着工というのがスーパー中枢の話で出てきていますよね。一方で、工業港としての役割というのも名古屋港との関係では迫ってきていると。商業港としては霞も含めてコンテナ貨物がそれなりに増えておると。内航も増えておるということですね。そうした中で、優先順位をつけるとしたらどういうふうになります。

【委員】 優先順位というのは非常に難しゅうございまして、その点につきましては、非常に今コメントしづらいところでございます。

【部会長】 何でそんなことを聞いているかという、ご理解いただけるとは思いますけれども、金もないご時世で、一遍に何もかもやるというのは無理でしょうから、一番効果的に何をやっていくのかと。

【委員】 ただ、今、私が先ほど申し上げましたヒンターランド、ノット・オンリー三重県バット・オルソー近隣県、要するに港を持たれていない県の国際物流をどういうふうに取り組んでいくかということから考えますと、やはりコンテナ貨物、いわゆる81番の早期着工、この辺が非常にプライオリティーが上に来るのではなかろうかというふうに考えます。

【部会長】 コンテナ貨物の取り扱いがやはり重要であるということですね。

この点について、追加するコメント、ありますか。

【委員】 私のほうも基本的に施設整備が非常に大事だと思っています、産業界の立場としましては。やはり、81号岸壁も去年から私のほうを挙げて県さんのところへ陳情に行っていますので、同じようなレベルだと思っていますので、やはりそれが一番大きいかなと、将来計画の中でも一番位置づけが大きいかなと、81番岸壁の整備というのは思っていますので。

【部会長】 別に水を差すつもりは全くないんですけど、先ほどもお話がありましたように、経済状況がどうなるのかという問題があって、その中でずっと右肩上がり貨物が伸びていくのかどうかということをもっと検証しなきゃいけないという点があります。

同時に、おっしゃるように後背地が広いと。内陸圏があるということはあるんですけど

ども、同時に、例えば滋賀県というのは、名古屋も大阪も神戸もねらっているという、そういう県でもありますので、私は神戸も大阪もよく行くので、滋賀県はうちの背後圏ですよと両方言いますので、そうなる则何か滋賀県も大したものだなという感じもしまして、その辺も勘案しながら整備を進めていかないと現実的ではないだろうと思いますので、需要予測とそういう施設及び事業者の供給能力というものを、四日市一港だけではなくて、近隣あるいは競合する港を勘案しながらカウントさせていただきたいというふうに思います。そうでないと需給バランスがとれなくなることもあり得ますので。

それと、シー・アンド・レールの話がちょこちょこ出てきていますけれども、その点はあまり盛り込まなくても大丈夫なんですかね。どうなんですか。

【委員】 そのこのところは、私どもは、シー・アンド・レール、類似句で、シーは入っておりませんがレール化、要するにコンテナ貨物の鉄道輸送、鉄道利用というところでまず押さえていただいて、一緒のことですよね、コンテナ貨物をレール化、鉄道輸送するというのとシー・アンド・レールと。ですから、ここには確かに鉄道化、鉄道利用ということで、もしあれでしたら組み込み、入れていただければいいと思いますけれども。

【部会長】 何でそんなことを言っているかという、名古屋港がやっていますよね、トライアルで。ポストチヌイと結ぶ形でシベリア鉄道を使ってサクトペテルブルクまで運ぶという、そういうことをやっていますけれども、名古屋と連携しながらも競争しなきゃいけないという話になると、シー・アンド・レール、もともとバルクカーゴなんかではやられているということで、コンテナというのもありかなと。ただ、そのときにちょっと気になるのは、どうやって接続するのかなと。その辺、どうお考えなんですかね。どうです、海とJR駅の間をどうつなぐのか。

【委員】 現在のJRの貨物は四日市の駅近くでやられておりますが、あそこから現在の四日市港にできるだけ近いところに移設をしていただくというような案が今後。もちろん、水面下ではそういうお話はいっぱいあったんでしょうし、今も当然残っておると思いますけれども、いろんな遊休の土地だとか、そういうところで現在の霞に近いところに。霞の中までレールを持ってくるというのは非常に非現実的でございますから、より近くに鉄道基地を設けていただいて霞との間でピストン輸送をするということが比較的現実的ではないのかというふうに考えます。

【部会長】 時間があまりなくなってきたので、物流についてはほかの委員の方から、今までの話の中で、こういった点をつけ加えてくれとかこういったところは除いてくれとか、

何かありましたら。

じゃ、次、まちづくりのほうに移りたいと思いますけれども、やっぱりまちづくりのほうも港が認知されていないというお話の中で、どういう仕組みが必要で、それを動かすための最低限の施設というのはどんなものなのかということのを盛り込んでいかないかと思うんですね。その辺については、いかがですか。

【委員】 私、この前の体験、自分自身も実際に港に行ってみると、行ってみると、四日市というのはやっぱり港でもっているというか、港が四日市の中心なんだなという感じを受けるわけです。ところが、日常生活で全く切り離されているがために、四日市の売りという、何となく港というふうに入っってこないというのが今の現状ではないかというふうに思います。

ですから、例えばここに産業観光というふうに書いてありますけれども、産業観光というのと何も重要文化財だけではなくて、今ある産業、これまでも議論いただいていますけれども、スーパー中核港であるとか、今ここで行われている産業そのものが、もう少し市民がせっかく行われている生のこのすばらしい資源というものが体感できるような仕組みというのがやっぱり必要というふうにつくづく感じておまして、私の大学でも港湾政策なり港湾の関係の授業があるんですけども、非常に人気がないというか、知らないからその意味がわからないというふうに思います。

それは、教えている先生は当然わかっていらっしゃるんですけども、学生も行っておりませんから、ここのポートタワーにちょっと来たりということは今年の新入生から始めたんですけども、そもそも足を運ぶチャンスがなくて、さっき言った文化の面はもちろんなんですけれども、四日市、このまちを支えている産業面としての四日市港というものを四日市市民が実感していないというところがやっぱり一番大きな課題ではないかというふうに思います。

ですから、何となく観光を今ここに書かれているのがちょっと矮小化されている感じがして、重要文化財ですとか夜の景観とか、確かにそうなんだけれども、実は明日、私、ちょっと参加できないかもしれませんが、海から見るのも実際の産業の一端を見せてもらいたいというふうに思っているわけで、そこを見るような、これ、施設ではなくて、施設も必要なことがあるのかもしれませんが、せっかく先ほど、最初の説明の中で3つの方向で重なり合いがあるということなので、その重なり合いの部分をもう少し、観光なり、市民のアクセスなり、学習の場、子供の学習の場であれ、大人の学習の場として活用する

ような仕掛けが要るのではないかというふうに思います。

【部会長】 ありがとうございます。

観光というのを、ありきたりの観光じゃなくて、観光ネタというのを、もっと視野を広く……。

【委員】 市民は簡単にアクセスできないわけですね。産業というのは、やっぱりそれはお仕事だろうというふうに思うわけですから、お仕事の分野に勝手に足を運ぶ、踏み入れることはやっぱり遠慮しますし、何となく排除されているところもありますので。やっぱり安全面もありますでしょうし、企業秘密の面もありますでしょう。だから、そのところをうまく整理していただくことで、市民がもう少しアクセスするような部分というか、もっと全体として見えるような形が必要なのではないかというふうに私は思っております。

【部会長】 港は改正 SOLAS 条約なんかで入れるところがいっぱいできてしまいましたので、ますます遠くなっているかもわからないですね。

【委員】 だから、とにかく 23 号線もありまして、住民そのものが見ていると、23 号線、ちょっと向こう住民の人たちはすごく、特に高齢者は買い物も実は行けなくて、今日も聞いたらそこに移動販売の魚屋さんが来ているらしいですね。過疎地のような感じのところですね。だから、住民そのものも今度は港側に住んでいる方がこっちの港じゃない側のほうに行きづらくなっているというふうになっていて、過疎地というか、お互いに何か行きづらい条件になってきている。危ないですし、高齢者にしてみれば。だから、これが現状かなというふうに思いますので、大いに市民が、さっき言いましたように、それはさっきの住んでいる方にしてみればそういうことなんですけれども、産業のありようを体感できる、産業として体感できるようにしていくべきではないかというふうに思います。

【部会長】 ありがとうございました。

【委員】 今回、物流・まちづくり部会ということでいろいろ議論を進めているわけなんですけど、この物流ということとまちづくりということって性格的に違うんですね。その辺の違いというのをずっと感じてはきているんですが、例えば物流とかそういう話になると、これは非常に、外的条件というか、そういうものが強く影響を与えてくると思うんですね。あるいは他港との競争みたいなこともありますし、当然、経済状況というのも非常に構想の中で大きく左右するようなことになってくるんですが、このまちづくりというのは、もちろんそういう条件も当然かかわってはきますが、どちらかというとな発的な要素を形にしていけるような分野だと思うんですね。だから、そのあたりで整理していく必要

もあるのかなというのにはちょっと感じています。

例えば、港というのは、ずっとお話にも出ているように、千歳のほうはかなり機能が小さくなってきて、いろんな遊休スペースみたいなものも生み出そうと思えば生み出せるのかなという感じがしているんですね。今回、JR周辺でいろいろイベントを企画して、かなり若い方たちがたくさんかかわっていただいたんですが、やはりそういう人たちというのは場を求めているという部分があります。港に例えばそういうスペースがあるのであれば、そこで何か自分たちの自己表現の場とか、何かやってみたいという場としての魅力というのは、つくり出そうと思えばつくり出せるのかなというふうには感じているんですね。

ですから、特にまちづくり的な部分において、構想だけではなかなかまちづくりというのは動き出さないの、具体的な何か、ほんとうに今すぐにできるようなことを盛り込んでいく、そういうことができればいいかなというのは、ずっと実は、これに参加していて、ちょっと物流という部分とまちづくりという部分の性格の違いというのを感じていましたので、何かそのあたりをいろいろ検討できればいいかなと思います。

【部会長】 重なるところもあるけど、やっぱりちょっと違うところがありますね、物流とまちづくりという。

ただ、おっしゃるように、例えば、重なり合わせていこうと思うと遊休地とか、そういった、港というのは基本的に空間ですから、そこの中へ、余ったところとか、そういうのを場としてどうまちづくりに活用していくのか、また、先ほど委員からお話がありましたように、まちとどうアクセスするのか、その辺がうまいこと考えられたらええんやけどなというふうには思うんですけどね。

【委員】 やっぱり、23号線、あそこでもってすごくいろんなものが切れてしまっているんですね。このあたりというのは、JRから西側と、それから港と、そのあたりの何かギャップみたいなものを生んでいるのかなと思うので、そのあたり。だから、やはりいろんなところが協力して、こちらにも協働と参画ですか、そういう意味で、何か港のこういった活性化というか、まちづくりでもいいんですけど、その辺の協働を推進するような集まりみたいな、協議会でもいいんですけど、そういうものを立ち上げるということも考えてもいいのかなと思っています。

【部会長】 ありがとうございます。

あんまり時間がなくなってきたわけですね。

今の2議案について、ほかに何かご意見のある方がいらっしゃったらどうぞ。時間がな

いといっても遠慮されなくても結構です。

では、物流のほうは、需要予測というか、今後の経済状況というのを勘案しながら、どういう施設、どういう機能が求められていて、どういう施設を提供すべきなのかということと及びその施設を使った形でどういう仕組みをつくるべきなのかということ、工業港としての性格と商業港としての性格、両方考えながら、外航だけでなく内航も含めて、また、鉄道も含めて、もう一度、ちょっと再整理させていただきたいと思います。

まちづくりのほうについては、観光をもうちょっと広くとらえるということ及び港の空間をどうまちづくりとして活用していくのか、分離している港とそれ以外の地域とをどうつなげていくのか、そういうことを進めていく、つまりつなげていくということを進めていく担い手をどうやって組織として考えるのか、その辺を検討させていただきたいというふうに思います。

続きまして、次の港湾計画のほう、港湾計画の方向性、よろしく申し上げます。

【事務局】 それでは、次のテーマ、港湾計画の方向性ということで、資料のナンバー2をご用意ください。

まず、1ページをお開きください。

長期構想検討委員会の最終目標は、長期構想の策定というのはもちろんのことですけれども、港湾計画の案を作成するということが最終的な目標となっております。これまで、第二次案もそうなんですけれども、この1ページに示す左側、20年先を想定した長期構想というのを検討してまいりました。これは、最終目標であるおおむね10年先の港湾計画を作成するための前提となる長期構想という形でこれを検討してきたということでございます。この長期構想の中には3つの将来像を描いた、さらに、さまざまなその実現に向けた取り組みを盛り込んだということでございます。これから検討しようとしている港湾計画というものは、港湾法に規定される法定計画ということで、おおむね10年先の施設計画ということで、港湾の整備とか管理運営の指針となるような、そういったものでございます。

したがって、この港湾計画というのは、これまで検討してきた長期構想の中からおおむね10年間で対応すべき施策とか、そういったものを、施設計画などを中心に抽出していく、そういう形で作業をしていきたいと考えております。

その作業の方法ですけれども、次、2ページからがその内容になっております。

まず、港湾計画には何を定めるかということ、2ページで示しております。これは港湾

法で決められておまして、上段の四角のほうにぼつで5点ほど、保全の方針であるとか、貨物の取扱能力とか、あと、それに応じた水域施設とか係留施設、岸壁とか、そういったものの規模とか配置、さらには環境の整備、保全に関するようなもの、そういったもの、こういったものを決めなければならないというふうに決められております。

そちらの港湾計画書の中身なんですけれども、それが下のほうに書かれております。第1章から5章までの構成になっております。今回のこの部会の中では、第1章の港湾計画の方針というところを中心にご議論をいただきたいと思っております。

続きまして、3ページ、こちらは長期構想の第二次案から港湾計画への抽出の方法を示しております。

下のほうの四角でフローが書いてありますけれども、まず、赤い①で書いたところ、四日市港の将来方向と四日市港の将来像、これをもとに港湾計画書の港湾計画の方針の中の四日市港への要請というところを作成していきたいと考えております。

さらに、長期構想第二次案の4-1と4-2、これをもとに計画の基本方針というところをつくっていきたいというふうに考えております。

その下、③のところ、これにつきましては、先ほどから少し話もありましたけれども、需要予測というのを踏まえて、具体的な港湾の能力とかそれに応じた施設の計画というものを今後検討していきたいというふうに考えております。

港湾計画というのは法定計画で書くべきことがあらかじめおおむね決められているというところもございまして、港湾計画に記載することがなじまない取り組みというのも幾つかあると思います。そういったものについては今後の港湾運営の中で生かしていくというような形の整理をさせていただきたいと思っております。さらに、長期構想の中で第1章、第2章などで整理をした青い矢印のところ、こちらについては、反映できるものについては港湾計画資料のその1という形で、計画書の本冊とは別の資料として反映されていく、そういう形になります。

続きまして、4ページ、「港湾計画の方向性」ということで、港湾計画書に記載する港湾計画の方針ですけれども、これは、四日市港への要請というところと計画の基本方針、その2つを書くことになっております。

まず、その1点目が四日市港への要請というところですが、4ページに説明してあります長期構想の中では17個の要請を整理させていただきました。これは、港湾計画ではそれぞれが、物流と交流、環境、安全と4つの機能別の要請にくくられてくるというこ

とになります。

5 ページ、左側に長期構想で描いた3つの将来像を示しております。それが右のほうの港湾計画書における四日市港への要請ということでのどのように反映されていくのかというのを示しております。まず、港湾計画書の物流機能の要請は、長期構想の中で議論した将来像の1と将来像の3、環境のところでも環境に優しい物流というところを少し議論しておりますので、このあたりをもとに記述していく。安全機能につきましては、将来像の1の中の安全・安心な物流というところと、都市・住民という中の暮らしの安全、こういったところ記述していく。交流については、都市・住民の中の親しまれるというところを記述する。環境につきましては、環境に優しいということで将来像の3を中心に記述していく。そういう整理をしていきたいと考えています。

続きまして、6 ページ、「計画の基本方針」ということをございます。ここでは、長期構想における将来像と実現したい姿及び各取り組み案の中から、港湾計画の目標年次であるおおむね10年後までに対応すべき内容を中心に、物流、安全、交流、環境と、4つの機能別に抽出をしていきたいというふうに考えております。

抽出に当たっての考え方は、中段で「区分という」フローを示しておりますけれども、5つに区分しております。すべてが反映できるもの、それと一部が反映できるもの、それと、おおむね10年後という目標年次を考えますと港湾計画に位置づけるためにはさらなる検討とか具体化が必要だというもの、それと、4点目が港湾計画に記載することがなじまないソフト面の取り組みなど、それと、四角で書いていますが、他の法令等とか計画、こういったもので進められるということで、港湾計画には記載されないけれども日常的に進められていくもの、そういう5つに区分して、このうちの、すべてや一部が反映できる、こういったものについて中心に、港湾計画の「計画の基本方針」というところを整理していきたいというふうに考えております。

この判断基準につきましては、下で米印で示しておりますけれども、既に取り組んでいるものとか、需要や要請があり実現に向けて検討が進められているもの、あるいは今後の港湾運営において政策的に取り組むべきもの、こういったものを中心に抽出したというふうに考えております。

続きまして、7 ページからが機能別の抽出の整理をした表になっております。

まずは、7 ページでは、物流機能について反映を検討した資料でございます。表の左側に長期構想の第二次案の記述、そして右側に反映区分ということで記号を書いております。

将来像の1については①、②がそれぞれ反映されてくる。3番、「どんな時でも」というところと、その下、黄色の「地球にやさしい四日市港」、これについてはそれぞれ安全機能なり環境機能で記載していくという形にしていきたいと考えております。

続きまして、8ページが物流に関する取り組みでございます。取り組みについては、まず、上から3つ目、南方向への道路を検討するというところはまだまだ具体化が必要なのかなというふうに考えております。背後道路網の取り組みでございますけれども、これも港湾以外の道路行政での取り組みという形になりますのでこういった表現にしております。航路サービスの話、それと一開港化の話については記載がなじまないものという形で整理をしております。

続きまして、9ページ、シー・アンド・レールに関する取り組みについては、まだまだ具体化が必要なのかなということで、三角という形にしております。それと、中段、背後圏産業の活性化に対する支援ということの2つ目ですけれども、石原地区の産業空間としての活用も、当面は現状と同じく海面処分用地という形で活用をしていきたいと考えていますので、黒い三角という形の表現をしております。以降は安全機能なりで記載をしていくふうに考えております。

こういうことを踏まえまして、11ページ、物流機能で機能別の方針というのを作成、これからしていくわけですけれども、その内容をイメージしたキーワードを6点ほど挙げております。「次世代高規格コンテナターミナルの形成」、「臨港交通体系の充実」、「ロジスティクス機能の充実」、「バルク貨物輸送拠点の形成」、「港湾施設利用の集約と再編」、そして「モーダルシフトの推進」、こういうことをキーワードにつくっていきたいというふうに考えております。

続きまして、12ページ、安全機能でございます。こちらについては、自然災害から守るという取り組み、これについては海岸法などで進められるということで四角の表現をしております。

13ページがその取り組みでございます。取り組みとしては、多くが日常的に行うものとかその他の法律などで取り組まれるということで、港湾計画への反映というのは、港内航行安全の確保、それと災害時における物流機能の確保、それと災害復興活動への支援、こういったものが反映されるのではないかとというふうに考えております。

そういったことを踏まえまして、15ページ、安全機能で記述するキーワードということで、3点ほど、「耐震強化岸壁の確保」、「物資輸送ルートの確保」、「港内航行安全の確

保」、こういう3点について記述をしていったらどうかということを整理しております。

さらに、16ページは3つ目、交流機能でございます。都市とともに活性化し、住民が元気になるという実現イメージは、ソフト面の対応が主ということになりますので、なじまないというふうな判断をさせていただきました。

さらに、17ページ、取り組みのほうですけれども、港湾計画というのはハードの施設計画が中心ということで、今回議論をした緑地の整備などというのを中心に港湾計画へは反映されてくるという形になります。

そういったことを踏まえまして、最後、18ページですけれども、キーワードとしましては5点ほど、「既存緑地の質の向上と新しい緑地の整備」、「親水空間のネットワーク化」、「ソフト面からの賑わいづくり」、「まちづくりと連携したみなとづくり」、それと「海洋性レクリエーション需要への対応」、こういう5点でもって方針をつくっていきたいというふうに考えております。

それと、最後、少し飛びまして23ページから、実際の港湾計画の事例について添付しております。少し港湾計画書のイメージがわきづらいのではないかとということで、24ページから、これは苫小牧港の例ですけれども、港湾計画、その一部の、最初の部分の4ページほどを抜粋しております。

まず、24ページ、25ページでは、港湾計画の基本方針という形で、これは、港への要請、過去からの歴史とか概要、それとこういった要請があるということ整理している。26ページ、27ページが港湾計画の方針ということで、この中ではそれぞれ、物流、交流、環境、安全と、機能別にどういったものを充実していくのか、強化していくのかということ列記していると。こういう形で、港湾計画書は最終的に取りまとめる形になるという形です。こちらについても議論の参考にしていただければというふうに思います。

以上、簡単ではございますけれども資料2の説明とさせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

港湾計画になると長期構想と違って多少無味乾燥みたいになっちゃうもので、施設整備の計画ですから、位置づけとしては、港湾計画というか、長期構想でこんなことをしたいよというのを実現するためにはこんな整備が10年間で必要ですねという、そういう理解でいいんですよね。

3ページのところの図のところにありますように、下のほうに「需要予測等」と書いてありますけれども、一応需要予測をするということですね。ちゃんとしましょうね。昔は

よく、需要予測といって、背後圏をいっぱいにとって、日本各港全部合わせると日本の何倍の面積になるかわからんぐらいの需要予測をやっていましたけれども、そういうのではなくて、シナリオをつくって、この範囲の中で、例えば何%以上とれたらこれぐらいになるやろうとか、一番高い場合は何%とれて、一番低い場合は何%とれて、ほんなら何TEUぐらいになるとか、そういうシナリオを3つか4つぐらいつくって示していただくと、わかりやすいと思います。

では、この点について、また各委員からコメントをいただきたいと思います。

【委員】 おっしゃったようにかなり無味乾燥になりますので、私の分野から言えばやっぱりこのぐらいになるのかなという感じで読ませてもらいましたが、特に今、積極的な意見はございません。

【委員】 1点入れていただきたいところがございまして、9ページの一番上、「企業ニーズに対応した港湾サービスの提供」というところで、「地理的特性をいかしたシー&レールに代表される鉄道の活用」、ここはあまりなじまないなということでございしましたが、ここに、内航海運の活用や鉄道利用など、グリーン物流を促進するという、鉄道利用というところを少し、これをぜひ入れていただきたいというふうに思います。

【部会長】 それは実態にも即している面がありますからですね。

【委員】 特にございません。済みません。

【委員】 私が最初にお願いしたようなところが次回出てきそうと思っておりますので、楽しみにしておりますのでよろしくお願いします。

【委員】 今、第二次案の長期構想を受けて、港湾計画書と、計画に移るわけなんですけれども、今、言われたように、どのようにこれから計画をやっていくのかというのは私も非常に楽しみやし、隣の町から見てどういう港湾計画の中でどうやって進むのかなというのも興味があるところですので、次のときは期待しておりますので、よろしくお願いします。

【委員】 先ほど無味乾燥という言葉が出ましたが、私も行政側におるもので、こういうキーワードを見せてもらうと逆にそちらのほうがわかりやすいかなというイメージも持つんですが、4つの機能のキーワードを見せていただいても、私としては特段ないと。これでいいのではないかなという感想です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 私もあまり十分今まで出ていませんので詳しくは述べにくいんですけども、

四日市港はスーパー中枢港湾ということで名古屋港と一体でということになっているんですけども、その辺のところ、名古屋港はかなり図体が大きいわけですからなかなか一緒にはなりにくいということで、私はやっぱり四日市港ならではの、ここにちょっとなじまないかもしれませんが、四日市港はいろんな処理が早いとか、要するにスピーディー、それから扱いやすい、使いやすい、そういうふうな視点の考え方がどこかに入っているのかどうかあれですけども、もう少しその辺、努力目標としてとっておくべきやないかと。

やはり、大きいだけがいいということやなしに、小さいけれどもいろんな面ではすぐれている、使いやすい、そういった形のもの何かということで、その辺のことも今後の競争していく中では必要であって、どういうところにそういう私が言っているのが出てくるのか、ちょっと私も今あれなんですけど、さっきからずっとその辺を思っていたところですので、四日市港の優位性を伸ばしていくという、そういう意味の考え方が大事かなと思っていますので、その辺、また何かの表現できることであればお願いしたいと思っています。

【部会長】 その点については、前の本委員会でも小さいおちょこでいいおちょこになるうとか、小さくてもきらりと光るとか、そういう港になってほしいという意見は出てまして、最初私が申し上げましたどういう役割を果たすのというのはそういうことを意味していますので、おっしゃるとおり、どちらかというこれは長期構想のほうに入れる形になりますね、港湾計画というよりも。

基本的に港湾計画の方向性についてはこれでいいというか、まだ方向性ですから、これからどういうふうにつくっていくのこののを見たいということだと思います。

あと、別に事務局のほうから補足説明というのはないですか。

【事務局】 鉄道の活用に関しましては、9ページですけども、これに関しましては、先ほどもお話の中でありましたように、バルク貨物等につきましては既に鉄道を利用されておるといような地理的な特性もございますので、鉄道の活用など、グリーン物流を促進するといような形で修正という方向で内部で検討していきたいというふうに思います。

【部会長】 ありがとうございます。

大体意見は出尽くしたということだと思いますのでまとめに入りたいと思います。

今日ご意見いただいた上で、それをもとにして修正をしたものを栢原委員長のほうにも見せに行くということになるかと思います。その上でパブリックコメントを実施するということになっています。

また、今日、この委員会が終わって4時から谷岡部会長と打ち合わせをしますので、それで全体の案の整理をするということになると思います。同時に、私自身も多少、ここはこうしたほうがいいんじゃないのかなというのが幾つかありますので、その辺は事務局のほうに伝えさせていただいて、まだもう少し手が入るかなというふうに思っています。ただ、これはまだ二次案であって最終案じゃないですので、とりあえず今度のパブリックコメントまでにどこまで修正が入るのかというのはちょっとよくわかりませんが、これがパブリックコメント案のベースになるだろうとご理解ください。

そういう意味では、特に最初に申し上げましたように、発展する地域とひつつく通路としての結節点として港は機能しますので、発展する地域がユーラシアに広がっていったらそことどうつながるといふ仕組みをつくるのといふところが何かうまいことあわせないかなと。ただあわすだけだったら机上の空論になりますので、そういうものをつくることを誘導するような長期構想であり、また、港湾計画にどうすれば仕上がるのかなといふことをもう少し工夫させていただければと思います。そのことは同時に、おそらくシー・アンド・レールも含めた形でなっていくと思いますから、CO₂削減等の環境対応の物流という話にもつながっていくと思いますので、四日市港の1つの目玉になり得るかもわからないということですが。

物流のほうはそれでそうなんですけれども、まちづくりのほうは、先ほどからお話がありましたように、分離している地域をどう融合するのといふ、そこについて少し知恵を絞らせていただければといふふうに思っています。こちらのほうは長期構想のほうにどこまでのせられるかわかりませんが、できる限りのせたいと思いますが、やはり組織的な対応を盛り込むという形にできればといふふうに思っています。

じゃ、何か、あと全体で事務局のほうから追加する件がありますでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。

長期構想のほうですが、何か長期構想から港湾計画という施設計画のような形、10年単位の施設計画みたいな形のところに行っちゃいますと、委員のほうからはがっかりしたような感じのあれになってくるようなことだと思うんですけども、我々、長期構想に書かれたもの、これ、全部が自分たち管理組合のほうでやっていくというものではないんですけども、でも、ここの部分で書いたものといふ具体的な取り組み方向とかそういうものについては、やっぱり政策推進プランって我々も持っていますので、そこの中にのせてきっちりやっていきたいと思っておりますし、今日いただいた二次案の中で直せるのか、そこら

辺まで時間があるのかというのもありますけれども、産業のありようを体験できるような、そういうような本来の意味での産業観光とか、それから、まちづくりであればその協働を推進していくようなことの立ち上げとか、そういうことをとても大事だと思いますし、特にそういう部分というのは、この管理組合ってどっちかというところと港湾管理者と言ったほうがいいのか、ハード面ばかり、施設面だけを、ここで言うと施設計画だけをやってきたようなところがありますので、そこら辺のところはきっちりやっていきたいと思っております。

それから、施設計画につきましても、ゾーニングなんかについてもこれからもう少し、いろいろデータとかを出してくる中で、例えば、委員のほうからありましたけれども、四日市地区のほうというのは物流から交流のほうに移っていくんじゃないかということもございましたので、その辺も、今ゾーニングをやっているやつよりももう少し大きく交流のほうが出てきたりとか、そういうこともあると思いますので、そこら辺も頑張っていきたいと思っております。

それから、港湾計画ですが、今の港湾計画、平成7年ぐらいから、施設は書いてあるんですけども全く何もしていなかったというような形のやつも結構多くの施設でございますので、このあたりについても、今度ほんとうに心を入れかえまして、この10年間できっちりとできるようなもの、そういうものについてやっていきたいというか、そういうものをちゃんと書き込んでいきたいというふうな形で思っておりますので、また引き続きご指導のほう、よろしくお願ひしたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

おっしゃるとおりですね。ハードの施設をつくってもソフトの機能が上に乗っからなかったら遊休施設になってしまいますので、使える施設をつくるというよりも、仕組みに合わせて必要なものを施設整備するという視点をそのまま持っていただきたい。いいことをお聞きしましたので、ぜひそうしていただきたいと思っております。

じゃ、事務局のほうにマイクをお返ししますのでよろしくお願ひします。

【事務局】 本日は長時間にわたりましてご議論いただきまして大変ありがとうございました。

今後の進め方につきましては先ほど部会長のほうからご説明がありましたとおりでございますのでそのように進めさせていただきたいというふうに思っております。なお、今後の部会、委員会においてですが、第4回部会を1月、そして第3回委員会を2月に予定さ

せていただきたいというふうに思っております。日程につきましては改めて調整させていただきます。

それでは、これをもちまして、第3回四日市港長期構想検討委員会物流・まちづくり部会を終了いたします。本日は大変皆様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