

四日市港長期構想検討委員会（第4回委員会） 議事概要

平成23年2月1日

【事務局】 それでは、皆様おそろいですので、始めさせていただきたいと思います。ただいまより四日市港長期構想検討委員会第4回委員会を開会いたします。委員の皆様方には、お忙しい中、ご臨席を賜り、まことにありがとうございます。まず初めに、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。

お手元に議事次第、委員名簿、配席表、そして、資料1、四日市港港湾計画の改訂案について、参考資料1、資料検討の経緯、四日市港長期構想概要版。

不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ここで、四日市港管理組合の副管理者よりごあいさつをいただきたいと思えます。よろしく申し上げます。

【副管理者】 管理組合の副管理者、石垣でございます。

今日は、第4回の四日市港長期構想委員会の開催に当たりまして、大変お忙しいところ、また、お寒い中、ご出席を賜りまして厚く御礼を申し上げます。栢原委員長様をはじめ、委員の皆様におかれましては、大変平素お世話になっておりますこと、改めて御礼を申し上げたいと思います。

一言ごあいさつを申し上げます。

その前に、大変私ごとで恐縮でありますけれども、昨年5月に急遽、5月3日という中途半端なときに、私、この四日市港の副管理者に就任をいたしました。実は、それまでは、ここにおみえになります皆様方と一緒に四日市港長期構想検討委員会の委員でありましたんですけれども、何か言いたいことを言っておったもので、そのツケが回ってまいりまして、急遽、副管理者に行けということになりまして、やらせてもらうことになりました。こういう立場で今日は参加させていただくと、これはどういう縁かなというような思いがしております。どうかよろしく願いをいたします。

港湾計画、今日、皆様にご確認いただく形でご報告をさせていただくわけでございますけれども、少し、昨年の経緯といたしますか、ちょっとおさらいをさせていただきたいと思っております。

まず、現在の港湾計画というのが平成10年に改訂をいたしました。ちょうど10年以上経過をしたわけでございますけれども、この現在の港湾計画の目標年次であります平成20年代前半を迎えたということにまずなるわけであります。このため、社会経済情勢を大きく変わってきておりますもので、新たな港湾計画を作成するということから、平成19年、今から3年前より、この四日市港長期構想検討委員会を発足いたしまして、四日市港の長期構想を作成するということを開始したわけであります。

そして、皆様方の熱心なご議論を賜りながら、約2年前でありますけれども、平成21年4月の第3回委員会におきまして、思い出していただくと2年前になりますけれども、長期構想の最終案と、それと同時に、新しい港湾計画の素案を提示させていただきました。長期構想につきましては、その後のその他のご意見を踏まえまして、平成21年8月に公表をいたしました。こういう形で冊子としてご報告をさせていただいたということになります。

その後、即、港湾計画の策定を進めていくかということになっておったわけではありますが、ご承知のとおり、平成20年、その年の10月に国際コンテナ戦略港湾の選定という構想が国土交通省から出されました。要は、日本の港がシンガポールやら釜山やら香港に負けておってはあかんと。国際競争力を高めるために、選択と集中ということで、拠点港湾を位置づけしようということになったわけであります。そういうことが突如出てまいりまして、私ども、港湾計画につきましても、その動向を見定めた上で策定したほうがいいということになりまして、作業を中断いたしました。

去年の8月であります。約1年かかって国のほうの選定作業がそれなりに進みました。国際コンテナ戦略港湾選定につきましては、残念ながら、私ども、名古屋港と伊勢湾として応募したのでありますけれども、ご高承のとおり、京浜、東京、川崎、横浜、そして、阪神ですね、大阪と神戸、この5港が拠点港湾に決まったと。私どもは次点ということで、そういう結果になったわけではありますが、国際コンテナ戦略港湾については一応整理ができたということから、改めて港湾計画の策定作業を今年の10月ごろからスタートをいたしました。

基本は、前回、2年前にお出しをさせていただきました、委員会でご議論をいただきました港湾計画素案に基づきまして、関係機関との調整を行って港湾計画の改訂を取りまとめ、本日もご説明をさせていただくことになったわけであります。特に国、国土交通省との調整等、あるいは港湾関係者、利用者への聞き取りや、期間をあけたことに伴う状況の変

化等により若干の修正はございますが、基本は皆様に策定いただいた長期構想の考え方を踏襲し、私どもは十分反映をさせていただいているものと理解をさせていただいております。今回提案をさせていただく最終案でございますけれども、その内容については、この場で改めてご確認をいただきたいと思っております。

今後の日程でありますけれども、本日の長期構想検討委員会の後、この港湾計画書の改訂案を2月16日に四日市港地方港湾審議会に諮り、その後、4月上旬の国の交通政策審議会を経て、新しい港湾計画を公示する予定でございます。

ただいまから港湾計画の改訂案について概要を説明させていただきますので、よろしくご確認のほどお願いをしたいと思います。

少し話が長くなりましたけれども、おさらいということで、改めてお話をさせていただきました。どうか本日はよろしくお願いたします。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、委員の皆様方のご紹介でありますけれども、お配りしてございます委員名簿、また、配席表をごらんになっていただきたいと思っております。なお、平成21年4月の第3回の委員会以後、異動などによりおかわりになっている方がございますので、その皆様方のみご紹介を申し上げます。

名古屋海運協会会長、小澤様。

【委員】 小澤でございます。よろしくお願いたします。

【事務局】 財団法人三重県産業支援センター理事長、福井様。

【委員】 福井でございます。どうぞよろしくお願いたします。

【事務局】 四日市青年会議所直前理事長、石井様。

【委員】 石井です。よろしくお願いたします。

【事務局】 国土交通省中部地方整備局港湾空港部長、春日井様。

【委員】 春日井でございます。よろしくお願いたします。

【事務局】 そして、ただいまごあいさついただきました四日市港管理組合副管理者、石垣様。

【委員】 どうも石垣です。よろしくお願いたします。

【事務局】 それでは、引き続きまして、委員長の栢原よりごあいさつをお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【栢原委員長】 委員長を仰せつかっております栢原でございます。

今日は、皆様お忙しい中、四日市港の委員会のためにお集まりをいただきましてありがとうございました。

先ほど石垣副管理者のほうから、大変丁寧にこの経緯についてご説明がありました。特に、2年前に基本的な構想と港湾計画の最終案をお示しして以来、休止期間があったわけであり、事前に説明を伺うところから感じますと、この間に落ちつくところに落ちついたもの、まだまだ議論の尽きないものと様々な状況にあると思います。議論の尽きないものというのは、議論が未熟だということではなくて、周辺状況が変わるために、今、何とも議論ができないということも含まれています。しかし、法律で港湾計画を定めることが決まっている以上、その計画がなければなりませんし、また、すべてが明らかになって完全な計画をつくらなければ前に進まないということでもないと思います。この2年間、言葉は不適切かもしれませんが、本省のさまざまな政策の変化によって、四日市港の港湾計画が、ある意味では翻弄されてきたという印象を私は持っておりまして、少し状況の落ち着いてきたここでやはりある程度の方向を決めて、その計画に基づいて四日市港の整備を進めていく、その中で柔軟に対応していくことがどうしても必要だろうと考えます。今のままでは、地図のないままに先に進まなければいけないというような状況ですので、ぜひそこをきちっとしていきたいと思っています。

今日、説明をさせていただいて、皆様からまたいろいろ意見がおりかと思っておりますけれども、それを踏まえて港湾計画をまとめたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】 ありがとうございました。

それでは、早速ですが、議事に入りたいと思います。この後の進行は栢原委員長にお願いをいたしたいと思っております。よろしく申し上げます。

【委員長】 それでは、まず、事務局より、参考資料1、資料検討の経過、経緯について説明をお願いいたします。

【事務局】

まず、参考資料1、このカラー刷りのA4判の資料をごらんいただきたいと思っております。長期構想検討委員会におけます長期構想及び港湾計画の検討の経緯を、左側から時系列に整理をさせていただいております。これまで、平成19年12月から2回のパブリックコメントや説明会を行いながら、委員会を3回、それから、環境部会、物流・まちづくり部会の両部会を4回開催させていただき、熱心にご議論をいただいております。長期構想につきましても、お手元の下段の上のほうにあるんですけども、長期構想及び港湾計画検

討の経緯という形で、黄色の枠があると思いますけれども、そちらのほうで整理をさせていただきます。

まず、長期構想につきましては、もう一つ、資料といたしましてグリーンの概要版でございますけれども、そちらのほうを最終的に反映させておりますけれども、この検討委員会でご議論いただきました内容を踏まえまして、先ほどご紹介いたしました緑色の四日市港の長期構想という形で、今回これは概要版でございますけれども、取りまとめをさせていただきます。この四日市港長期構想をまとめるに当たりましては、前回の第3回の委員会においてお示ししました四日市港長期構想最終案をベースに、前回の委員会ですべて熱心にご議論いただきました環境への取り組みを、全体を考える上での基礎としてとらえるべきというような意見をもとに、栢原会長ともご相談をさせていただきまして、事務局で最終案をまとめたものでございます。

また、港湾計画につきましては、本委員会、ないし港環境部会、物流・まちづくり部会で案をお示ししながら作業を進めてきておまして、前回、平成21年4月の長期構想検討委員会でお示しさせていただきました関係機関などと協議をしながら作業を進めておりましたが、先ほど副管理者のほうから、詳しい経緯をあいさつの中で述べさせていただきましたけれども、平成21年10月に国から国際戦略港湾選定の構想が打ち出されまして、その選定の動向を見きわめる必要があるというような考え方から、それ以降の作業を中断しておりました。また、四日市港も名古屋港とともに伊勢湾として平成22年3月に国際コンテナ戦略港湾に応募しましたが、平成22年8月に国際コンテナ戦略港湾の選定で次点にはなりましたが、そういうことで一定の整理がつきましてので、港湾計画改訂作業も再開しております。

しかし、1年半程度作業を中断しておりました間に、前回のお示しいたしました素案を検討したときに比べまして大きく社会・経済状況が変化しましたので、港湾計画改訂作業の根拠となります需要予測等の見直しを行いまして、それに伴う施設計画の見直しを、関係機関との協議を行うなどしながら、前回お示しした素案の内容を見直し、本日お示しする港湾計画改訂案を作成しております。この港湾計画改訂案は、当然でございますけれども、四日市港長期構想を踏まえ作成しておりますので、後ほど担当から説明いたしますけれども、港湾計画に反映した長期構想の内容を含め、説明をさせていただきます。

参考資料の説明といたしましては、簡単でございますけれども、以上でございます。よろしくお願いたします。

【委員長】 ありがとうございます。

ただいま説明のありました参考資料1、資料検討の経緯について、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

それでは、後ほどまた振り返ることもあるかと思いますが、次に本日ご議論いただく資料につきまして、ご説明をさせていただきます。

本日ご議論をいただきますのは、四日市港港湾計画の改訂案についてとなっております。四日市港港湾計画の改訂案についての資料につきまして、事務局から説明を願います。

【事務局】 それでは、四日市港港湾計画の改訂案についてということで、資料のほうは資料ナンバー1と右肩に振ってある冊子でございます。

まず、1ページをごらんください。港湾計画改訂の方針というところでございます。

四日市港長期構想で描かれた3つの将来像、ここでは「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」、そして、「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」、それと、「環境にやさしいみなと・四日市港」、この3つの将来像の実現に向けて、平成30年代前半を目標年次とする港湾計画の中に、これから10年間の間で港湾管理者みずからが、さらには関係者と連携、協働しながら着手したい、あるいは成果を上げたいと考える取り組みを具体的に位置づけるということで、港湾計画の求める物流、安全、交流、環境の4つの分野別に必要な港湾施設等を計画するとしております。

今回の港湾計画で考える四日市港への要請というところですが、それについて説明をさせていただきます。

1ページの下から9行目あたりでございます。四日市港の背後地域の説明なんですけれども、四日市港、本港の背後圏域は産業の技術集積の大きい地域であり、今後も研究開発機能の充実による産業構造の高度化、さらには高速ネットワークの整備に伴い、産業技術の中核としてますます発展することが期待されている、こういう地域でございます。背後圏産業においては、経済のグローバル化の進展等により、今後の地域経済社会の発展のためには、物流コストの低減、速達性、定時性の確保による国際競争力の強化が最も重要な課題の1つとなっている、そういう状況にあります。

このため、四日市港においてはどういうことが必要であるかということですが、外内貿を含めたバルク取扱機能及び外国コンテナの機能の拡充を図る必要がある、そのように考えております。

また、環境面での対応という視点ですが、2ページをごらんください。一番上の

1行目ですけれども、四日市港への環境に関する要請は、自然環境の保全、再生、創出だけにとどまらず、低炭素社会の実現に貢献する物流機能の構築にも及んでいますと、このようにしております。さらに、生活に関するニーズの多様化ということで、市民に親しまれる港づくり、あるいは安全・安心の確保といった、こういった諸機能の拡充も求められていると。四日市港への要請としては、このように整理をしております。

次に、計画の基本方針というところがございます。4行目からです。今回の改訂では背後圏産業の国際競争力維持強化を物流面から一層支援するため、コンテナ物流の高度化、効率化を図る取り組みを進めるとともに、伊勢湾の特徴であるバルク貨物や完成自動車も含めて、総合港湾としての国際産業ハブ港の実現を目指すとしております。今回計画での目標取扱貨物量6,800万トン、うち外国コンテナ貨物量は40万TEUと見込んでおります。

具体的な港湾計画の更新ということで、その下に大きく5点上げております。まず、1点目ですけれども、産業港湾としての機能の強化を図るということで、コンテナ貨物の取り扱いの集約化を行い、効率的な貨物取り扱いの実現を図る。バルク貨物輸送における船舶の大型化に対応するため、外国バルク貨物取扱機能の強化を図る。最後が、効率的な完成自動車輸送の実現のため、内外貨物の取り扱いの集約を図るとしてあります。2点目が、港の文化や景観を生かし、親水性のある人々が集い憩える港湾空間の創出を図るということで、3点目が、四日市港内に残された貴重な自然環境を次世代に継承するため、干潟等を保全するというので、4点目が、大規模地震発生時における経済活動を支え、また、災害時における物資の緊急輸送等に供するための大規模地震対策の強化を図る。最後、5点目が、港湾と背後地域との連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図るとしてこの5点を今回の計画の具体的な方針としております。

続きまして、3ページ、こちらでは空間利用について説明をしております。基本的には長期構想で描いた空間利用ゾーニングを踏まえまして、今回の空間利用ゾーニングを考えております。この3ページの下の方の図に示すようなゾーニングとしております。

続きまして、4ページ、ここからが港湾計画で定める機能別の主な施設計画ということで、先ほどの4つの機能別に整理をしております。まず、物流ということですので、国際会場コンテナターミナルの機能の充実強化ということで、4ページ、その上段の点線囲いの中に書いてございますけれども、長期構想を踏まえた港湾計画改訂の前提となる考え方ということで、長期構想の内容を示しております。長期構想としては、増大するコン

テナ貨物の取扱需要に対応するため、霞ヶ浦北埠頭でコンテナターミナルの整備を推進するといったこと。それと、臨港道路霞4号幹線の整備促進、こういった内容を位置づけております。その下に、図面ですけれども、今回の港湾計画における主な施設計画等ということで示しております。現在、北埠頭では、80号岸壁は供用しております。今回の計画では、これに続く岸壁ということで、公共埠頭計画（W81から82）、岸壁の延長で680メートル、水深で14から15メートルという形になっており、これを位置づけていきたいと考えております。また、これにあわせて、その背後のところを効率的な運営を特に促進する区域という形で位置づけたいと考えております。それと、臨港道路霞4号幹線につきましては、生活環境への影響軽減ということで、道路の法線を一部変更するということを計画しております。

続きまして、5ページ、二重の枠囲いの中ですけれども、まず一番上に、環境の視点からというタイトルで記述している内容がございます。これは長期構想の将来像のときにご議論いただきましたけれども、環境への取り組み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ということは非常に大切であると、そういったご議論をいただきました。そういった視点で、この取り組みの環境の面から見て、どのように環境に影響を及ぼすかといったことを考え、整理したものでございます。この国際海上コンテナターミナルの機能の充実・強化という取り組みの環境の視点からということでは、主なものとして、一番上ですけれども、背後圏のコンテナ貨物を最寄り港である四日市港で取り扱うということは、陸上輸送に係るCO₂排出量の削減に大きく寄与する、こういったことが考えられるということでございます。

その下、参考資料ですけれども、まず、コンテナの貨物需要でございます。今回、三重県内の北米・近海・東南アジア方面、滋賀県の近海・東南アジア方面のコンテナを対象に、荷主企業の四日市港利用の意向と四日市港の集荷対策というのを照らして推計をしたところ、40TEU程度のコンテナ貨物の取り扱いが見込まれるということでございます。

次に、背後圏産業の状況ですけれども、四日市港の背後圏、臨海部コンビナートの石油化学を核とした素材・部材産業が立地し、さらに、おおむね1時間圏内の地域には、半導体、液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組み立て産業、こういった産業が集積している。これら産業は研究開発機能の集積も進んでいる。製品の高付加価値化、産業のイノベーション化が進められており、長期的に見ても国内を拠点に国際競争力が維持できるだけの十分なポテンシャルを有しているという状況でございます。20年

の三重県の製造品出荷額ですけれども、11兆7,000億ということで、全国9位ということで高い水準になっております。こうした背後圏から発生するコンテナ貨物の量ですけれども、平成20年度のコンテナ貨物流動調査の結果を下に示しております。四日市港の背後圏である三重県、全国で9位、滋賀県が全国で13位ということで、非常に多くのコンテナ貨物の発着があるということでございます。

続きまして、6ページをごらんください。

ここでは、臨港道路霞4号幹線の道路計画の変更について記述しております。臨港道路周辺の生活環境への影響軽減ということと通行車両の走行安全性の向上を図ると、こういうことで、高松海岸から新田水路に至る区間の道路線形の変更案と環境面での影響について、これは事業化されておりますので、事業主体である国で検討され、その結果を踏まえ、今回この計画で道路計画を変更するものです。その下に参考図ということで、既定計画の図と今回計画の図を示しておりますけれども、高松海岸部分から新田水路に至る区間で、全体的に道路を少し海側に移動するというところでございます。

続きまして、7ページ、アジア域内物流への対応ということで、長期構想を踏まえた港湾計画改訂の前提となる考え方ということで、港湾空間における流通確保、在庫管理、ジャストインタイム、小口混載等に対応したロジスティクス機能の強化を促進するということを位置づけておりました。これに対応するものとして、今回の既定計画に引き続き、霞ヶ浦北埠頭で港湾関連用地を位置づけて、これを活用したロジスティクス機能の強化に取り組みたいと考えております。

続きまして、8ページ、まず、この取り組みの環境の視点ということですけれども、コンテナ貨物を最寄り港である四日市港で取り扱うということで、陸上輸送に係るCO₂の排出量の削減、さらにはロジスティクス機能の拡充ということで、効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築に寄与することが上げられます。あと、参考資料ということで、製造業企業を中心とした国際水平分業が一層進展するといったこととか、荷主企業はサプライチェーンマネジメントをより重視し、ロジスティクス機能の最適化を求めているといったことを記述しております。

続きまして、9ページでございます。バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実強化ということです。長期構想では、臨海部産業の物流の効率化に伴って大型化するバルク船等に対応し、岸壁などの既存施設の改良や港湾施設を整備するなど、港湾機能の拡充を図り、効率的な産業物流の実現を図るとしておりました。これに対応する内容という

ことで、今回の計画では岸壁等の増進を計画しております。石炭・原塩輸送船の大型化に対応した機能強化ということで、22号岸壁を16メートルに、23号岸壁を14メートルにということで、それぞれ2メートル増深するという計画。これにあわせて、航路、第3航路ですけれども、現在の計画の15メートルですけれども、16メートルに増深すると、こういう計画をしております。また、金属類等の取り扱いに対応した岸壁ということで、南埠頭の先端部分に63号岸壁というのを計画しております。延長が130メートルで、水深が75メートルという岸壁でございます。

続きまして、10ページをごらんください。まず、環境の視点ということですが、船舶の大型化に適切に対応した港湾整備を進めるということで、貨物の一括大量輸送ということで、海上輸送に係るCO₂の排出量が大きく削減されるようになります。それと、その下、参考資料ということで、貨物の需要見通し、主要なものを示しております。まず、石炭ですけれども、これはヒアリングの結果によればということですが、当面の輸入量は現状維持で推移するという見通しですので、目標年次においても現状と同程度の取り扱いということを見込んでおります。その下がその他鉱産品ということで、これは原塩などのコンビナート企業の原材料というのが主なものですけれども、こちらも当面は現状維持ということですので、現状程度というか、直近5年の平均程度を将来見込んでいるということでございます。

11ページの上が輸送機械ということで、自動車関連の貨物ということになりますけれども、平成21年度、これは世界的な景気後退の影響ということで一時的に大きく減少しましたが、最近ではかなりの回復傾向が見られると。そうはいつても、目標年次の取扱貨物量ということでは、将来的には大きく増加することはないというふうには考えております。

11ページの下の方ですけれども、22号岸壁の入港船舶の状況ということで、2007年に入港した66隻のデータを示しております。グラフのほうで示しておりますけれども、横軸に満載の喫水、縦軸に積荷重量トン数という関係を示しておりますけれども、入港状況としましては7万トンから10万トンクラスという非常に大きな船が多くなってきている。それで、現在の14メートルという水深を超えるものが多くなってきている状況になっております。

続きまして、12ページ、こちらでは22号岸壁について、入港船舶と必要水深の関係を示しております。現在は14メートルの水深ということで、この水深では、入港船舶、先ほどの66隻のうち、36%の船舶しか適正に入港できないような状況にあります。こ

ういったことを踏まえて、今回、この計画では16メートルまで増深するという形にしております。その場合の対象船舶ということで、一番下に対象船舶の主要諸元ということで2つ書いておりますけれども、技術上の基準に基づく8万トンの貨物、あるいは四日市港に入港実績のある幅広の浅喫水型の船舶、9万3,000トンクラスですけれども、こういったものを対象船舶として想定しているということでございます。

続きまして、13ページが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す。ここでは、公共埠頭計画の考え方のもととなる将来の公共埠頭利用計画の案を示しております。方針ですけれども、13ページの下に表で書いていますけれども、3点ほど書いています。コンテナ貨物の北埠頭への集約化、完成自動車の南埠頭での集約、それと、バルク取扱機能の増強という形になります。こういった方針のもとに、将来の利用を想定するといったものが、この中段の絵になっております。

続きまして、14ページ、一番上に新規で計画する公共埠頭計画を記述しています。先ほど申しました霞ヶ浦地区の先端部分ですけれども、7.5メートルの水深の130メートルの岸壁ということで、これは増加が見込まれる金属類とか、あと、金属くずの取り扱いに対応するための施設として今回計画したものでございます。

環境の視点からということですが、港湾機能を再編し、港湾分流を効率化するということが、貨物輸送に係るCO₂排出量の削減に寄与するといったこと、あるいは最後ですけれど、循環資源の取り扱いに適切に対応するということが、循環型社会の構築にも寄与する、こういったことが上げられます。その下は現在の貨物の取扱状況でございます。

続きまして、15ページからが安全機能という形になります。まず、1点目が港湾施設の計画的な維持管理ということですが、長期構想では老朽化した港湾施設の確実な更新をします。あるいは、アセットマネジメントの概念を取り入れた維持管理手法を導入するといったことを検討しましたが、これらは施設の維持管理面での対応ということで、ソフト面の取り組みとして今後の港湾運営の中で生かしていきたいと考えております。

この取り組みの環境からの視点からということですが、港湾施設が劣化する前に予防的措置を講じて長寿命化を進めるということで、維持管理コストの最小化も図れるとともに、新たな施設を建設することと比べ、建設資材などの縮減を図れるといったことが上げられます。

続きまして、16ページ、航行安全の確保ということで、まずは、こちらではプレジャーボートの対策について取りまとめています。今回の計画では、この図面にお示ししている

ように、富双地区の前にプレジャーボートの適正配置を目的とした小型船だまりを計画しています。施設としては、防波堤770メートル、それと、小型の栈橋15基などという形になっております。プレジャーボートの対策としては、これまで楠地区にマリーナ計画を位置づけておりましたが、今回これを削除して、富双地区前を活用して船だまりを計画しているということになります。

17ページが、作業船等の小型船の適正配置を目的とした小型船だまりの計画でございます。図面に示す茶色の点線の丸ですけれども、こちらが作業船等の小型船だまりとして使用する係留施設でございます。すべて既存の施設を活用するというものになっております。

続きまして、18ページ、まず、環境の視点からということで、小型船舶を適正に使用するというので、放置艇への対応、あるいは沈廃船とか放置座礁船への適切な対応というのが可能になるということで、良好な港湾環境の保全に貢献できるということになります。その下ですけれども、プレジャーボートと大型船舶の将来の隻数を書いております。いずれも現状と同程度であり増えないという形の推計をしております。

19ページが災害時における物流機能の確保ということでございます。ここで、長期構想では、霞ヶ浦地区及び四日市地区に耐震強化岸壁を整備する、霞ヶ浦地区へのアクセスのリダンダンシーを確保するため臨港道路霞4号幹線を位置づける、こういったことを議論しました。これに対応する施設ということで、国際海上コンテナ物流機能用の耐震強化岸壁としてW81を、それと、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁としてW23、それとW15岸壁を計画すると。これらの岸壁はすべて既定計画にも位置づけられていますけれども、81号岸壁と23号岸壁につきましては、貨物とか対象船舶の変更に伴って、岸壁の延長とか水深が若干変更になるというものでございます。

20ページをごらんください。その一覧が上に書いてございます。上の表ですけれども、23号岸壁、現在12メートルですけれども、これを14メートルに増深するというので、延長も280メートルという形で計画をします。81号岸壁については、コンテナ貨物の取り扱いに関する計画が変わるということで、15から14、延長は350から330といった形に変更になります。

その下、参考資料ということで、四日市港が担う緊急物資の輸送量の範囲を示しておりますけれども、四日市港を中心に、半径10キロ圏内の緊急物資輸送量を取り扱うということになります。

21ページが災害復興活動の支援ということで、先ほどと同じ耐震強化岸壁等の計画になっております。

続きまして、22ページからは交流ということで、まず、1点目ですけれども、人が憩う港の拠点づくりということでございます。長期構想では、千歳運河や第1埠頭を拠点とするみなとまちづくりを進める、あるいは港湾景観を最大限活用したみなとまちづくりを進める、こういったことを位置づけております。今回の計画では、既定計画に引き続き、港における交流空間の形成を目的とした緑地ということで、第1埠頭に第1埠頭緑地の位置づけ、計画しております。さらにそれに加えて、新規で千歳運河沿いにみなとまちづくりに資するための緑地ということで、千歳運河緑地0.8ヘクタールというのを新たに計画をしたいと考えております。それと、これにあわせて、潮吹き防波堤、末広橋梁といった重要文化財が存在し、昔ながらの港湾景観が残っている千歳運河一帯を、良好な景観を形成する区域という形で指定をしていきたいと考えております。

23ページです。まず、参考資料ということで、その写真の下のところに書いてありますけれども、最近の取り組みを紹介しております。四日市港管理組合では、三重大学との共同研究という形ですけれども、平成21年度から、四日市地区を対象にした親しまれる港づくりのためのワークショップというのを展開しているところでございます。今年度につきましても、このワークショップでいろんな親しまれる港づくりのためのアイデアが提案されたわけですが、それを社会実験という形で一部企画して実施をしたというところでございます。それと、一番下ですけれども、四日市市の総合計画を一部抜粋して記載しております。親しまれるみなとづくりについては四日市市からの期待も大きく、新しい総合計画の中でも、このように積極的な位置づけ、取り組みというのが位置づけられているという状況にあります。

続きまして、24ページ、人に親しまれるアメニティー豊かな港づくりの推進についてということでございます。港湾計画の中では、港湾環境整備施設計画ということで、緑地を位置づけることとなります。今回の計画では2カ所、新規で計画をしております。それが25ページに書いてあります。上のほうに1カ所、1点目が四日市地区、先ほどの千歳運河沿いの緑地という形、2点目が下のほう、石原地区ですけれども、図面の左側、こちらは管理型の廃棄物処分場として今活用されていますけれども、こちらの跡地に7.5ヘクタールの緑地、野鳥等が飛来するというコンセプトのもとに計画をしていきたいと考えております。この取り組みの環境からの視点ということで、緑地整備によるCO₂吸収源

の拡大とか、あと、野鳥等が飛来する緑地を整備するという事で、生物多様性の保全と
いったことが上げられます。

あと、参考資料として載せておりますのは、緑地のネットワーク化ということを長期構
想でも言っておりましたけれども、そういったものをおこなうということで、四日市市
とも連携して、各所でデザインを統一した案内看板を設置すると。それで、相互の位置関
係がわかるような、そういった看板を設置してきた事例を載せております。

続きまして、27ページをごらんください。観光振興の促進ということですが、
長期構想では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
て取り組むとしておりました。これに対応する施設ということで、今回の計画では、第1
埠頭を緑地とするということとあわせて、1・2埠頭間の先端部に旅客船埠頭計画を位置
づけたいと考えております。今回の計画では延長が310メートル、それで、水深が9メ
ーターの岸壁を計画しております。これは総トン数で5万トンクラスの大型客船が係留で
きると、こういった施設になります。

続きまして、29ページ、参考資料ということで、現在の旅客船の入港状況を記載して
おります。現在、旅客船は、主に霞ヶ浦地区の南埠頭に入港しておりますけれども、この
写真にありますように、港湾の荷役と調整しながら入港している、そういう状況にありま
す。旅客を利用した四日市港からの観光ということですが、従来からの伊勢観光と
いうのに加えて、新名神高速道路が開通したということもあって、最近では京都方面への
観光需要というのも高まりつつあると、そういう状況でございます。

続きまして、30ページからが環境ということになります。まず、30ページが自然海
浜・干潟の保全ということで、長期構想では、貴重な自然を次世代に継承すべく、自然海
浜・自然干潟を保全するといったこと、それとか、生物多様性に富んだ自然環境の創造に
取り組むといったことを整理しております。今回の計画では、まず、朝明地区ですが、
も、貴重な自然環境を保全するための自然的環境を整備または保全するといった形に指定
するといったことを考えております。それと、右のほうですが、磯津地区・楠地区
ですが、都市機能用地を除く海浜を保全すると。それと、北埠頭と先端部や石原地
区で、野鳥等が飛来する緑地というのを計画しております。

続きまして、31ページでございます。伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善というこ
とで、長期構想では港内で藻場の再生を図るなど、海域環境の改善に努めるといったこと、
あるいは清掃船による浮遊ごみの回収、多様な主体との連携による美化運動、こういった

ことを位置づけております。この項目につきましては、ハード面の計画ということではございませんので、事業実施段階での改良事項という形で取り組んでいきたいと考えております。

続きまして、32ページ、良好な港湾景観の保全・創出というところで、長期構想では歴史的遺産や文化遺産、並びに貴重な港湾景観を次世代に継承すべく保全するとともに、多くの人を楽しめるような観光資源としても保全すると整理をしております。今回計画では、先ほども交流のところでも述べましたが、千歳運河沿いを良好な景観を形成する区域という形で位置づけるとともに、千歳運河の緑地を新規として計画をしていくという形で取り組んでいきたいと考えています。

続きまして、33ページ、地球環境問題、CO₂等削減についての対応というところで、ここではすべて再掲の内容ということになりますけれども、CO₂の吸収源の拡大につながる緑地といったものを計画しています。それと、参考資料ですけれども、ソフト面の取り組みということですが、四日市港管理組合ではCO₂削減を進めるということで、物流の効率化を通じたCO₂排出の削減を促進させるために、最寄りの港である四日市港を新たに利用し、CO₂削減に取り組もうとする荷主企業を応援するためのグリーン物流促進補助制度というのを実施しておるところでございます。

続きまして、34ページ、循環型社会への貢献というところで、長期構想では、循環資源の取扱機能・能力の向上を図り、静脈物流の取り組みを推進するといったことを位置づけています。これに対応する施設ということで、これも既に出てきておりますけれども、南埠頭の63号岸壁、こちらを、静脈物流を促進させるために、金属くず等の循環資源の取り扱いを想定した岸壁として計画をしていきたいと考えております。参考資料でも示しておりますけれども、この循環資源、四日市港での取り扱いというのは、近年非常に増加しておる状況でございます。

最後、35ページですけれども、地域環境の保全ということで、長期構想では、開発によって港の環境を悪化しないようにするための取り組みとか、あるいは臨港交通体系の充実による周辺道路の環境改善といったこと、あるいは大型船舶の適正配置による港内環境とか生活環境の保全といったものを議論しております。すべてこれも再掲という内容になりますけれども、14号幹線の計画、あるいは富双地区の小型船だまりの計画といったものを整理しております。

以上で資料の説明を終わります。

【栢原委員長】 説明ありがとうございました。また、委員の皆様には長時間お聞き取りいただきましてありがとうございます。

ただいまより、現在説明のありましたこの四日市港港湾計画の改訂案について、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。

今回は、委員会の前に部会が開かれておりませんが、従来、まちづくり部会、物流部会等でご検討をいただいております。それぞれの部会長から最初に口火を切っていただくことにします。

【委員】 それじゃ、3点。

1つは、国際産業ハブ港湾という言葉が出てきましたという点ですね。戦略港湾との絡みで出てきた言葉だという話だったんですけども、やっぱり戦略港湾とか知らん人は何のことかいなとみんな思うと思うので、どういう言葉なのかという定義を明確にしておいたほうがいいと思います。その定義を明確にしてもらった上で、じゃ、ハブ機能を集積するための施策とか施設とかレイアウトというのが中に落ち込んでいるのかどうか、その辺もはっきりさせておかないと、見た目のいい言葉が載っておるなというだけになるので、その点、書き込みが必要になるのかなと思います。この言葉を使えばですよ。使わなかったら別にいいんですけどね。ただ、その際に、ハブ機能の集積、産業ハブですか、加工なんかをするという話みたいですけど、加工なんかする場所ってどこにするのという、だれにやってもらうのという話を具体的に考えなきゃいけないので、関係する事業者の方、委員からも出ておられますので、ぜひ十分に意見を聞いていただきたいというのが1点です。

2点目は、貨物量の推計ですが、40万に減らされたというのは、それはそれで一歩前進というか、よかったなとは思いますが、40万でもおそらく過大なので、だと思いたうんですけども、この推計の仕方ってどうしているのかなということを教えていただきたいという点ですね。

それと、3点目ですが、ごあいさつの中にもありましたけれども、国の港湾政策の変化の中で振り回された面があると。今回、また港湾法の改正というのが出ていますけれども、港湾運営会社というわけのわからんものが出てきていますが、そういったものが出てきた際にまた改訂せなあかんのかどうか。その辺、港湾政策の変化というものへの対応をどう考えておられるのか。そんなもの、どうでもいいわという話なのか、運営会社というの

はほんまに何をやりたいのかさっぱりわかりませんから、どうでもいいといえればいいのかもわからないですけど、しかし、収益を上げるという話になってくるとどうでもよくなるのかなという気もしますので、その3点、対応していただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは事務局から回答をお願いします。

【事務局】 それでは、3点ご質問があったということで、後で補足なんかもあるかもしれないませんが、基本的な考え方についてご説明申し上げます。

まず、1つ目は、国際産業ハブ港湾とは何ぞやということのご質問だったかと思えますけれども、この考え方につきましては、今回、国際コンテナ戦略港湾、これの応募をするに当たりまして、伊勢湾としましては、名古屋港、四日市港が共同で伊勢湾として応募したわけでございますけれども、それを考えたときに、伊勢湾の特徴というのはどういうものかということを考えてございまして、そういう意味では、伊勢湾の背後圏である中部地域というのは、日本経済を支えて貿易黒字を生み出すような、そういう世界的な産業集積エリアであるということがございますので、その港湾としましても、引き続き当地域の産業発展を図りますとともに、そういった地域産業なんかが、いろいろ海外の流出なども懸念されるという中で、貨物の輸出入機能を担うような港湾の分野においてもしっかりサービスの向上を図っていく必要があると、こういう背景がございまして、その中で、伊勢湾としましては、輸出入のメインになっておりますコンテナ貨物、それから、あと、それ以外にも伊勢湾の特徴としましては、石炭を取り扱ったりですとか、もしくは名古屋港ですと鉄鋼なんかも膨大に扱っているわけでございますけれども、そういったバルク貨物、もしくは背後にありますような完成自動車も扱っておりますので、総合港湾としてアジアの成長を取り込んで日本の経済を牽引するような、産業地域の経済活動を支えて活性化させようと、そういう考え方のもとで、伊勢湾の背後にあります国際産業、欧米をはじめとしまして、今、生産、産業というものは非常にアジアの生産拠点なんかともつながりを持ちながら、そういう産業が非常にグローバル化しているというような、そういう状況がございまして、そういったイメージ的なものを、そういう中での中心を伊勢湾地域が目指していこうということでの、定義が、この表現がいいのかどうかというのは議論があったんですけれども、この伊勢湾地域というのが国際産業ハブ、産業のハブであろうということで、それを支える港湾という、物流面で支えていく。その物流の面で円滑化、効率化というものを図っていくということで、国際産業ハブという、地域を支える港湾を目指してい

こうという意味での国際産業ハブ港という表現を使わせていただいております。

そういう意味で、ハブ港と言っていますので、そうしますと、例えば釜山ですとか、そういった全国各地から純粹に貨物を集めて、そこから世界中へ出していくというようなイメージを思い浮かべるわけでございますけれども、この中で申し上げております国際産業ハブ港というのは、背後の産業なんかと密接に連携しながらそういったものを支えていく、産業を支える港湾を目指していこうというコンセプトでつくったものでございます。

そういう意味で、質問の中で、加工する場所とかそういったことなんかもおっしゃってありましたけれども、そういう意味では、単純に加工するだけではなくて、伊勢湾に立地しています中部地域というものが、産業を進めていく上で、いろいろと海外からいろんな物資を輸入したりですとか、製品を輸出したりという、そういった中で、名古屋・四日市港を含む伊勢湾の港湾がその役割を果たしていこうという考え方でございます。その辺につきましては、まさに今、名古屋港と四日市港で伊勢湾連携協議会というものを官民挙げて設立しております、その中で具体化というものを今図っているところでございます。

それで、続きまして、2点目でございます。貨物量を80万から40万に減らしたということで、どういう考え方、どういうふうな推計方法をやっているのかという質問かと思えます。要するに、40万TEUの推計に当たりましては、まず、四日市港としましては、伊勢湾の中でも四日市港利用優位圏と言われております、陸上輸送コストの面から相対的に有利な位置にあります三重県ですとか、滋賀県といった地域を背後圏といたしまして、その中で、実際についております航路ですとか、もしくは今後のいろいろな集荷の取り組みといったことを勘案しながら、その中で現実的に可能となり得るような貨物というものを取捨選択していく中で、これぐらいについてはしっかり四日市港で扱っていかなくちゃいけないというような貨物を選びまして、40万TEUと設定しているところでございます。

それから、3点目の港湾運営会社ですとか、そういった国の政策を踏まえて、その対応をどうするのかということでございますけれども、これにつきましては、まだ国の港湾法の改正というものがどういうふうになるのかというところの詳細がわかっていないところがありますので、その辺を踏まえながら対応については考えていきたいと思っています。

ただ、これまでも四日市港としましては、スーパー中枢港湾ということで、メガターミナルオペレーターなんかを設立して、そういったところがそういう効率化への取り組みというものをこれまでずっと進めてきたわけでございますけれども、そういった効率化を高めていく取り組みというものは引き続きやっていく必要があると認識しているところでござ

ございます。

回答になったかどうかわかりませんが。

【委員】 1点目なんですけれども、港がやるべき、果たすべき役割は、当然、後背地の産業を振興させるということですからね。先ほどのご説明だと、基本的には産業港湾だと言っているのであって、港にハブ機能を持っているとかそういう話ではないですわね。先ほどの説明だと、産業港湾ないしは工業港のことであって、こういう新しい言葉を使わないかんといいると、それはないんじゃないかなということなんです。仮に新しい言葉で産業ハブと言いたかったら、港にどういう機能を持たせるのということをきちんと言わないと上滑りになっちゃう。総合港湾で全然問題ないと思いますけど。名古屋と歩調を合わせなアカンという話になるかわからないですけども、名古屋にしても、別に港頭地区に産業ハブ、つまり、いろんな貨物を組み合わせたりするというような、工場の延長みたいな形での機能を持っているというわけではないですわね。基本的に、名古屋も四日市もそういう意味では産業港湾なんです。その点、耳に聞こえよ言葉は使ったほうがいいかもわからないですけど、私のようにつまらないことを言う人間からは突っ込まれるかもしれないという、そういうことなんです。

それと、推計のご説明も、正直言いまして、説明になっていなかったなと思います。40万って書くなど言っているんじゃないで、きちんとした根拠があるんだって書いてただいて結構なんですけれども、大体今までも、ほかの港もそうですけれども、大体過大に推計して、背後地を合わせていくと日本の何倍にもなるみたいな、そんな状況が普通なので、そんなのでいいのかなと。私も委員として加わっていますので、何も言わんでいいのかなということなんですけど。

それと、改正法案の行方によってどうなるかわからんというのはそのとおりでありまして、ということは、国会を通過した場合には、また対応した形で多少変えないかなという、そういうことなんです。と理解してよろしいんですか。

【事務局】 お話の途中で申しわけございません。

港湾計画というのは、主にハード面での例えば施設の配置計画といったものが中心となっていてまいますので、直ちに港湾法が改正されたからこれについて改正しなきゃいけないというものではないと認識しております。

【委員】 もちろんそうなんですけど、施設面では。ただ、この委員会ですって言うのは、単なる施設がどうだこうだという話じゃなくて、もともと使う人たちがおっ

てその施設があるわけですから、その使う人たちのニーズがどうあるのか。そのニーズに対応するためにはソフト機能が必要だという話なんですね。ハードの施設とソフトの機能、措置といったものをセットで書き込むという話でずっとやってきているはずなんですよ。その点の内容が変わるのかなということです。

【事務局】 これまでも長期構想をつくるに当たりましては、そういう意味では、ハードとソフトを一体的に検討して、両方の、まさに車の両輪という形で今後の港のあるべき姿というものを検討してまいりましたし、これを港湾計画に実現させる段階におきまして、その考え方は十分理解した上で検討をさせていただいております。

ただ、港湾計画という形でまとめる際には、一応、法定計画ということになっておりますので、その中で位置づけるべきものというものをピックアップしてございますので、そういう意味で、そこの部分に変更がなければ、今回改めて港湾法が改正されれば計画を改訂する必要はございませんという意味で申し上げたまででございます。先生がおっしゃられていますように、施設だけをつくれば使ってもらえるというようなものではございませんし、それをより使っていただいて、それがより効率的な港湾の運営につながって、それが背部の物流産業なんかに貢献できればと思っておりますので、今後ともそういう取り組みで進んでいきたいと思っております。

【委員長】 こういうことではないでしょうかね。港湾計画というのは、そのときの制度、あるいは運営の実態などをベースに決めざるを得ないわけですね。今後10年間どういふ変化が起こるか。明らかであれば取り組むべきですけれども、まだ明らかでなければ、それを現在の制度を前提に利用の仕方とか、あるいは貨物の規模、岸壁の規模なんかも決めなければいけないと。当然、制度が変われば、それに応じて一部変更なり何かをしてハードな部分是对応していくということで、今までもそうしてきたのではないかと思います。だから、それを待っていると決まらないということなんです。よろしいでしょうか。

それから、1番目の、僕は、津守先生のおっしゃった国際産業ハブ港湾というのは、実は四日市港のこれからの救いのヒントになっているのではないかと。これはハブという言葉が、厳密な使い方から、今や中核的とか巨大とかいう、そんな意味で非常に幅広く使われているわけですね。ですから、厳密な意味でハブということを見ると、これは何だろうねと委員がおっしゃるようになると思うんですが、僕はこういうふうに思ったんですね。従来は、工業港とか商港とか非常に単純な分類だったと。それが、非常に複雑な多機能化した港湾、広域的な港湾になってきて、今や単純な工業港とか単純な商港というの

はない。しかし、その中で四日市港は、歴史的にもやはり工業港の流れをくんでいて、では従来の工業港のままでいいかというところではなくて、冒頭の目的に書いてあるように、背後の産業の国際競争力を支える港湾だと言っている。それがまさにこのハブ港という意味で出てきたので、言葉としては、私は、「総合的産業港湾」といった意味だろうと。

総合的産業港湾というのは、考えてみると、僕はいい言葉だし、これからぜひ四日市港がリードしてコンセプトをまとめていただきたいし、そこから工業港であった港の港湾計画の新たな手法を考えていただきたいと思います。第1に原材料の輸出入があり、製品の輸出がある。それから、その産業活動から出てくるリサイクル物流みたいなものや、さらに釜山のコンテナ港のように、コンテナ港の背後には巨大なロジスティック機能のための用地を用意しているわけですね。総合的産業港湾にはそのようなものが必要だろう。さらに、総合的産業港湾に付随したコンテナ埠頭というのは必ず必要なわけです。

今、お話していて思い出したのですが、三河港が自動車産業港湾で非常に活発化したときに、あそこにコンテナ埠頭をつくりたいという要望が出てきました。ですから四日市も名古屋もあるから十分じゃないでしょうかと言ったら、コンテナ埠頭もないような港に自動車の集積はできないとヨーロッパの自動車産業から言われたと言うんですね。まさにそうだと思うんですよ。だから、総合的産業港湾にはコンテナ機能は付随しているという考え方で計画を統一していけば、僕は、説明に舌をかむようなことはないのではないかと考えます。

先ほど説明を聞いていて奇異に感じたのは、産業ハブ港や背後圏の産業の発展を支えているということとは全く独立して、コンテナのところになると、その必要理由が突然、全国どこでも通用するような「増大するコンテナ貨物の取り扱いを進めるため」と、こういう理由で書くと、やっぱり先ほどの疑問みたいに、どうやって推計しているんですか、40万にしたのはいいけれどもという話になってしまいます。国際産業ハブ港湾なのか総合的産業港湾なのかはともかくとして、ぜひそのコンセプトをまとめて、それに伴う港湾計画というのをこの中から生み出していただければ、非常におもしろいものになるんじゃないかなと思います。

いかがでしょうか、先生。

【委員】 うまくまとめていただいて。

【委員長】 いえいえ、非常に僕は興味を持ちました。国際産業ハブ港湾って確かにちょっと気になるんですよ。ハブって何だ。だけど、ハブは、僕の現役のころ、小さな地方

港湾の港の首長さんが来て、「うちの港もぜひハブの港にしてほしい」と言われて、大島の波浮の港を思い出したという記憶があるぐらい、ハブってやっぱり魅力的な言葉なんですよね。

【委員】　　今まで、ハブは、愚問かわかりませんが、港につくのですか、産業につくのですか。それは、ハブ港というシンガポールとか香港みたいなイメージを持ちますけれども、この地区が産業ハブであることは間違いありませんので、先ほどの委員長さんのお話もそうじゃないかと思うんですが。産業ハブの港であるという考え方は、これは別にいいんじゃないかなと思いますね。そして、今までもスーパー中枢港湾であったわけですが、スーパー中枢港湾を英語で言うとスーパーコアポートですね。スーパーハブポートとは言いませんね。ですから、今度は港のハブという考え方ではないのではないかということも言えるのではないんじゃないかと。だから、スーパー中枢港湾を受け継いでいくのであれば、国際産業コアポートですね。ちょっと語呂が悪いですから、やっぱりこのままで、ハブは上へつくんだということではいかがでしょうか。えらい愚問を申しまして。

【委員長】　　ありがとうございました。

【委員】　　産業ハブ港湾につきましては、この戦略港湾の議論の中で伊勢湾が次点という評価を受けたときに、では、この伊勢湾を今後どういう形で港湾の位置づけにするのかという議論の中で出てきた言葉です。名古屋港と四日市港の連携という観点の議論は現在検討中なんですけれども、その共通の概念として、この地域が物づくり産業の日本のかなりのシェアを占めている。愛知県も三重県も製造品出荷額が、特に愛知県は日本一、断トツ1位という、この地域の産業を守るために、コンテナ、バルク、自動車、小菅相談役が言われたような、そういう貨物の大層を占める部分についての産業のハブ機能、産業が日本の中のハブ機能を持っているんだという概念でハブが残った、そういう言葉が出てきたと私も理解しています。

じゃ、具体的にそれをどういうふうに定義するのかというのは、これは確かに、先生がおっしゃるとおり、これを明確化しないと、さらにそれをどういう具体的な施策に落とし込んで進めていくかというのを明確にしなきゃいけないと我々も認識しております。具体的に、やはり産業ハブであるから交通ネットワークによる背後の企業にとって安く安全にアクセスできる、立地できるような環境の提供のためのネットワークの充実とか、規制緩和や税制優遇や安価な土地などの施策、ですから、国交省だけじゃなくて、経産省とかい

ろんな産業政策の部門と連携しながらやっていく必要があるのかなと思っております。そういう中でのサービス機能の強化とか、セキュリティーとか環境対策とか、そういうある意味では総合的な産業港湾でもあり、それを産業ハブ港湾と言いかえるのか、そこら辺は今後議論して決めていきたいと思っています。

【委員長】 ありがとうございます。

これに関連して、ほかにご発言はございますか。

【委員】 四日市市役所ですが、私のところも12月に総合計画を議決いただいたんですが、その中にも国際産業ハブ港という言葉は使っています。このイメージは、四日市市としましては、やはり高速交通体系が伊勢湾岸、第二名神という形で四日市港と富田山城線で四日市東インター、そして、霞4号で三重川越インターという形で計画が着々と進んでいますので、そういうことを踏まえますと、現に東インター周辺にも総合物流センターなんかも立地済みですし、背後も含めた形で、小菅会長がおっしゃいましたように、やはり産業ハブとしてこの地でうまく使っていくことが重要であると考えています。

また、臨海部工業地帯の専用バースもかなりの集積があり、それをうまく使っていくということも含めて、総合港湾としてのすべての機能強化、機能向上ということを図っていくことが肝要です。やはり霞4号を名古屋港との重要な軸線であるというふうな見方もすればより機能が倍加するわけですので、産業をサポートする港として使っていくという意味で、国際産業ハブというのは、地元の自治体としては非常に魅力的な言葉として使えるのではないかと考えています。従って、総合計画でも産業を支える港として位置づけをしておりますので、私自身は何ら抵抗感のない言葉ではないかなと思っております。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 このハブ港湾という名称をめぐる議論、数人の方から発言がありましたけれども、ほとんどはこの言葉で言いたい産業と港湾との深い関係、そこは議論の余地がないわけでありまして、そのことをハブ港湾、ハブという名前を部分的に入れた名称で言うことが適当かどうかというだけの議論なんだろうね。私自身はハブという言葉にはやや違和感がありますけれども、中長期的により適切な名称を港湾管理者を中心に地元サイドで考えていただければ、とりあえずそれ以上のこだわりは私にはありませんけれども、他方、名古屋港との関係、あるいは国際コンテナ戦略港湾のあのときからこの言葉を一貫

して使っていて、今やこの言葉以外の言葉を外部的に非常に使いにくいという状況なのかどうか、そこだけちょっと教えてください。

【委員長】 事務局のほうでお願いします。

【事務局】 そういう意味では、今回、国際コンテナ戦略港湾の応募の際もこのコンセプトでプレゼンをしてまいりましたし、もしくは伊勢湾協議会の中でもずっとこういう表現で地域は検討してきていることもございまして、なかなかよりぴったりの言葉が出てこない、なかなかこれを変えるという状況にはないのかなと私自身は認識しております。

【委員】 管理組合の副管理者としても、これは発言せんわけにいきませんので、一言。

本音の話をしますと、名古屋港と、今回、コンテナ戦略港湾に対して、私も、次点、落ちたことに対しては大変、これだけ輸出貨物があって、産業集積をしていて、日本の国の圧倒的なコンテナのウエートの高い伊勢湾が東京湾と大阪湾に負けたということに対するじくじたる思いがあるわけです、やっぱり私どもも。正直言いますと、京浜と阪神は、どっちかという輸入港なんですよ、基本的性格は。輸入の荷物で圧倒的にある程度のボリュームはあります。私ども伊勢湾というのは、どっちかという、藤井部長も言いましたけど、背後にある産業集積をバックにした輸出主導型の産業港湾であるということで、少なくとも何らかの性格づけをしたい。ただ、コンテナだけでうちは生きておったわけじゃないですよ。完成自動車もありますよ。石炭、穀物、バルクもやりますよ。そういう総合港湾として産業を支える、サポートする港湾として適当な言葉はないかというときに、名古屋港さんとうちで浮かんだのが、国際産業港湾でよかったんですけど、そこにハブをつけたらまた格好ようになってきたもので、国際産業ハブ港湾になったわけですよ。

正直言いますと、私、ありがたいなと思って今聞いておったのは、皆さん方に、特に会長さんにコンセプトをうまくまとめてもらいまして、これをうち、もう一回コンセプトを整理し直すのにはいいなと思ってお伺いしておったんですけども、正直言いますと、ほんとう言うと、後背地にある産業が一番日本の中で集積した、その産業をサポートする港湾が伊勢湾、名古屋港であり、四日市港であるという視点がこういう形になったということ。ただ、今回落ちたことに対してじくじたるものがあって、何や、それだったら新しいものを打ち出していこうと。伊勢湾としてはこういう形で生きていくんだというものをこういう言葉にあらわしたということでもあります。これは名古屋港も一緒でありますので、ちょっと雑駁なお話になりましたが、そういうことでもあります。

【委員長】 ありがとうございます。

私自身もよくわかってきました。この国際産業ハブ港湾という言葉で表そうとしているのは国際産業ハブとしての港湾という、そういう意味なんだなと。やっぱり産業ハブというものがあって、それを支えている港湾、それに付随している港湾、それを支えている港湾というのが国際産業ハブ港湾。ハブは、前に重きを置いて言っているか、後ろに重きを置いておられるかはちょっと違うと思いますが、そういう感じだと思います。大変おもしろいし、ぜひ四日市で勉強してください。優秀な方が集まってやっておられるわけで。

【委員】 産業ハブという言葉が使われるというのは、それはそれで全然結構なんですけれども、だから、僕が言いたいのは、要はちゃんと定義をはっきりさせてくれと。基本的に港は、やっぱり背後地のためにあるんですよ。名古屋港とか四日市港というのは、横浜、神戸も輸出港ですけど、しかし、船社が主導で運営してきた港なんです。ただ、名古屋とか四日市は、こっちはどっちかという荷主とか港運が中心に運営してきた港なんです。だから、そういう性格の違いがあって、戦略の立て方も変わってくるというのは当然なんです。その際に、じゃ、産業ハブ港湾という言葉を使うんだったら、単なる産業港湾ではありませんよという、そこのところをはっきりさせてもらわないと、さっきの事務局のご説明だと全然違いがわからなかったから。

【委員長】 舌をかんでいたなと。

【委員】 よくわからないですけど、ともかくそういうことです。

【委員長】 わかりました。

【委員】 突然のご指名で、勉強しておりませんので、昔のことを思い出しながら発言させていただきます。不十分な部分は、環境部会の委員の皆様方からご意見を後でいただきたいと思いますと思います。

まず、私は、このようなものを前にいただきました。そして、今日いただきましたのはこれでございます。環境部会といたしましては、表紙にきちっとグリーンを根づかせていただいたところでございます。これは、ほんとうに環境を重点としているんだなという部分がございます。そして、今いろいろとお話が出ておりました国際産業ハブとしての港湾、これは根幹としてなすものでございますが、これからの時代、ぜひ環境を重視していただきたいというのが、私どもの部会で何度も発言がございました。そういう中で、このような図式から、これは私が今日このために持ってきた、勉強していないといっても勉強しているんです、このように持ってきた図式が、今回、このような図式に変更していただいた

わけでございます。この中には、やはり根幹として木の幹でございまして、大木のところの根っこになるところが、やはり環境に優しい港・四日市港であるというご意見を松井委員のほうからいただいたと思っております。色合いにつきましても、やはりこの前の色と中身とがマッチしないという意見が出まして、このような形に美しくしていただいたと思っております。

しかし、四日市港は、次点になりましたけど、基本的には、まさに石垣委員がおっしゃいましたように、国際産業としての、ハブとしての港湾であることには変わりございません。そういうことも私は、非常にこれからの四日市港として大切な大切な視点であり、アイデンティティーであると思っております。ただ、環境に関しましては、今日の改訂案についての中に、すべてのページに環境の視点からというところを入れていただいております。これは、ひよっとしますと、ほかの港湾ではないぐらい非常に環境に重点を置いている、その点は委員長さんにまた後で教えていただきたいんですけども、非常に重点を置いている、特色が出ているなどと思っております。

そうしまして、次は、21ページのところに、きちっと環境、自然を非常に大切にする、干潟の保全であるとか、やはり高松海岸であるとか、四日市港が置かれている状況というものきちっと列記していただきましたこと、大変うれしく思うわけでございます。いかに産業と環境がいい意味での共同して共存していくか、これからの名古屋港を中心とした伊勢湾としての四日市港の発展にあるんじゃないかと思っております。

以上でございますが、委員の皆様方からサポートをお願いしたいと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 1個お伺いしたいところがあるんですけども、31ページの藻場の再生のところ、米印で配慮事項と書いてあるのは、これはどういう意味なんですか。

【委員長】 事務局、お願いします。事業実施段階における配慮事項というところですね。

【事務局】 ここは防波堤が計画されていたりとか、あるいは霞ヶ浦の北埠頭であれば外周護岸のところになります。これ自体は防波堤とか埋立計画として港湾計画には位置づけられるわけですけども、この整備の際に、多自然型の工法とかそういったことを採用することによって、藻場とかそういったものの再生も図っていきたいということで、港湾計画としては、施設計画として位置づけられるものを事業実施段階でこういった藻場が再生されるような、そういった工法も検討していきたいという、そういう意味で配慮事項と

いう形で記述したものでございます。

【委員】 具体的には計画中だからという。

【事務局】 具体的には、計画書の中には、防波堤とか北埠頭の土地利用計画として記載されるものであって、藻場の再生ということを明記するものではありませんもので、こういう形で、配慮事項という形で注意書きをしたということでございます。

【委員】 下のところに、アマモの移植とかそういうのが書いてあるんですけども、ここの藻場の再生のその場所は、結局防波堤ということで、アマモの再生ということにはちょっと、なかなか難しいところなのかなと思うんですけども、もっと浅いところじゃないと難しいかなと思うので。別の工法で藻場再生されるのも可能だとは思いますが、今までの事例だと、こういう内湾域で藻場を生やすつもりでいろいろ入れると、そうすると、要らんものがどんどん、外来種であるとかそういうようなものがいろいろすみついてしまったりとか、実際の計画とは違う方向で、これは自然に任せるところもありますので、なかなか思うようにもいかないところがあると思うので、その辺を、私は藻場が専門ではないですけども、こういう専門の方もいらっしゃると思うので、検討してやられたほうがいいのかなどは思いました。実施の段階のところまで。

それは細かいところなんですけれども、もう一つは、産業的な面ということだと、究極的に、うまいこと効率的に利益を上げればいいということだと思うんですけども、環境という面だと、そうすると、やっぱりなかなか、いろいろないいことを計画して実施しても、実際どうなっているのかというのは、市民の方々にはなかなかわかりにくいところもあると思うんです。それで、今までの資料でつくられた市民アンケートの結果とかそういうのも、満足度とかそういうところではなかなか思うように高い評価が出ていないというところもありますので、アウトプットというのを結構、自然の環境の計画の場合にはそこまで考えて、それで計画を立てられるといいのかなと感じました。

【委員長】 ありがとうございます。

事務局、何かございますか。

先ほど、31ページの前段の回答の意味はわかるんですけども、四日市地区の前の防波堤ってほぼもう事業は終わっていますよね。霞ヶ浦のほうはこれからのところが多いんですけども、それで事業実施段階に考慮ってどういうことかなとちょっと思ったんですけども。

【事務局】 ここで藻場の再生というふうに、これまでも長期構想の議論の中でも議論

はされておるんですけど、議論のスタートというか、きっかけなんですけれども、国交省さんのほうで、このあたりで昆布の再生の実験というか、それを取り組まれておりまして、その中で、これからこのあたりでそういったことがより促進されればということで書いてあるものと、あと、これからつくっていくところについても、そういった環境配慮型の構造というのをもう一つ検討していただこうかと、そういうことで、既存のところとこれからつくるところという形で記述をしております。

【委員長】 わかりました。

【委員】 国交省の名前が出ましたので発言しますが、四日市港地区の前面の防波堤につきましては、これは地元の方々と国交省が、モバイル研究会という名称だったと思うんですけれども、防波堤がそもそもかなり老朽化しているところもありますので、将来的にはこの防波堤の改良に合わせて、防波堤背後水域を少し補強する上で浅場を造成できないかという議論がたしかされていたと思います。また、四日市港の霞埠頭の北埠頭のところでは、中部空港みたいな緩傾斜護岸にすることによって藻場の生えやすい場を提供することも考えられます。場を提供すれば、やはりその場に合わせた環境が再生されるわけですので、そういうものを検討したのがこの結果、藻場の再生という表現になったんだろうなと思っているところです。できる限り、事業の必要性の中でやれることは、環境に優しいことは我々としてはやっていきたいということの結果があらわれたと思っていただけだと思います。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 そのご返事で、昆布については、前も何回か言ったと思うんですけれども、生息域としては適していないんじゃないかなというのを言っていて、それで、目的としてはもちろんいいと思うんですけれども、やっぱり生き物なので、そこに合わせた環境をつくらないとちょっと無理かなとは思っています。

【委員】 先ほどから環境のお話が出ておりますのですが、石原地区のところに説明として書いてございますのが、廃棄物処理ゾーンとなっておりますね。廃棄物といいますと、すぐに産廃とかそういうようなイメージになりまして、海のこういうところへ産廃をほうれば何か海水に溶け出すとか、いろいろ問題も起こりますでしょうし、そういうことは実施不可能だと思いますが、これはおそらく埋め立てるために、しゅんせつ土砂でありますとか、何かをここへ埋めるというような、しゅんせつの土砂もやはり廃棄物だそうござ

いますから、そういうイメージでつけられたんじゃないかと思うんですが、普通、法的には埋め立て、しゅんせつ土砂も廃棄物なんだということは、通常概念の言葉ではなかなか理解しにくいところがございますので、そういうことを計画で出されることについて、私は異議は別になんてすけれども、やはり一般人にもっと誤解を与えないような言葉に変えていただけないかなと、そういうふうにはちょっと感じております。

【委員長】 事務局から回答をお願いします。

【事務局】 今いただいたご意見でございますけれども、ご指摘のとおり、この石原地区のところは、しゅんせつ土砂の埋め立てを想定してございまして、廃棄物処理という言葉のイメージというところがあるわけがございますけれども、ただ、現実としまして、港湾計画の改訂となりますと、いわゆる考え方として、こういう名称のゾーン分けをするよという1つ大きな統一的なガイドラインがあるものですから、そういう表現を使わざるを得なかったということをご理解いただければと思っております。

そういったことがございますので、3ページの空間利用のところでは、空間利用の⑥ということで、石原地区の先端部分のゾーン空間利用について言及しておりますけれども、これは港湾計画の計画書の中にも書かれる言葉でございますけれども、その他のところがありますけれども、その他の区域については、しゅんせつ土砂の埋め立てを想定した廃棄物処理ゾーンということで、廃棄物処理ゾーンといっても、それはしゅんせつ土砂の埋め立てに限定しているものだと、想定しているものだということの表現はさせていただこうかなと思っております。

【委員長】 私が伺うのもおかしいのですが、この表現については10年来議論している話なんですが、何に決まっているんですか、これは。前から、これでは地元説明がしにくいから名前を変えてくださいという話があるにもかかわらず、ずっとその名称を使っているのはこうしておかないと廃棄物処理護岸の事業の対象にならないとか、何か縛りがあるのですか。全く市民感覚から離れていると思うね、僕は。港湾計画改訂の指針に載っているだけ？

【事務局】 そうですね。指針の中で、ガイドラインということでまとめた中でそういう使われ方がしているということでございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ここで指針を議論をしても無駄なので、管理者や市が発表するときはどうされるかというのは、考えられたらどうですか。

【委員】 廃棄物処理という港湾行政上の術語というのはあることはあるわけですが、栢原委員長は、日本港湾協会の名誉会長という非常に高いお立場でもありますから、他方、廃棄物処理というのは法定用語というわけではありませんから、行政実務上の術語というレベルのものでありますから、会長が強く港湾当局におっしゃって、ぜひこれは改めたらいいと思いますね。

【委員長】 ほんとうですね。まだ使っているのかと。

【委員】 前、私、福岡市に出向しているときに、栢原委員長にやはり同じように長期構想でお世話になったときに、そのときも福岡市では廃棄物埋立護岸という名称を、市議会ではそういう名称は使わずに環境護岸と、そういう使い分けをしているわけですね。だから、それがあある意味で対市民に対する説明としてはバランスがいいだろうという形で使っていましたので、それはそれで説明の中で使い分ければいいんじゃないかと思うんですけども。

【委員長】 わかりました。港湾局のほうにはぜひ要望を出しておきます。

【委員】 でき上がった姿は、緑地ときれいに企業誘致の産業用地なんですよ。たまたま今、しゅんせつ土砂を入れたりしている過程の中で、こういう形で使わざるを得ないということに使っていますけれども、石原地区ができたときは緑地できれいな公園ができますし、片方では産業用地になりますので、その辺のところ、私どもも国にいろんなお話をするとき、こういう形で使わせていただいているということ。

【委員長】 そうなんですよ。気がつかないで使っているところがあるんですね。例えば砂浜がやせ細って昔の海浜がなくなった。そこにほかから砂を運んできて、養浜といいますけれども、砂浜を復元するという事業をできた砂浜を港湾事業では人工海浜というんですね。これが誤解を生んで、セメントで固めて波を起すようなばかなものをつくらないでくださいという反対意見が出た。人工海浜という言葉のイメージからするとそういうふうな誤解されてもしょうがない。やっていることは砂浜を復元するというすごいきれいな事業なんですけど、そういうそごがいろいろまだありますね。ぜひ地元では柔軟に対応していただければと思います。

この3ページのゾーン図って載るんですけど、港湾計画に。載らない？

【事務局】 港湾計画書では上の文章が載るということになります。下の図面については、港湾計画書には記載されないという形になります。

【委員長】 わかりました。

ほかにございますか。

今回で最後にして港湾計画の改訂をし、四日市港として方針を定めたいと思っておりますので、ぜひ今日にご意見を伺えればと思います。

【委員】 寝た子を起すわけではありませんが、先ほどの40万TEU問題で、これは港湾管理者を擁護する発言かと思えますけれども、この資料の5ページの下半分に、20年度のコンテナ貨物の流動調査の結果でしょうか、1カ月調査ですけれども、その上に、今回の推計の背後圏は三重県と滋賀県にすると。5ページの下の方には、コンテナ貨物の流動調査で三重県が何千トン、滋賀県が何千トンと。この辺から今回の40万TEUというのがそう無理なく導かれるのかなとも思いながらお聞きしていたんですが、そういう関係はあまりないですかね。もし推計の1つの根拠にこれになっているというのであれば、そのようにご説明していただければありがたいと思います。

最後に、もう一点ですが、今回のご説明に異存はありませんで、中長期的に管理者のほうで考えていただければなと思いますことを1つ申し上げます。

四日市港は、伝統的に工業港湾中の工業港湾として発展を遂げてきたわけですし、私なんかは、個人的には、工業港湾の力強さというものが非常に港湾の中核であっていいというか、あるべきだというふうに個人的にはずっと思ってきたわけですが、ここ2年くらいの長期構想委員会のたびに四日市港を訪れてきますと、さすがの私も、工業、企業生産活動がこれだけ稠密に行われているから仕方ないし、他方、居住地域も臨海部に押し寄せているということで、それも仕方ない理由だと思いますけれども、もう少し小ざっぱりした、小ざれいな、そして、場所によっては寂しいような空間もあるんですよね。これは、これから国際産業ハブ港湾としてますます産業をリードしていく港湾機能を持っていくわけでしょうから、反対に、一昔前ですと、工業港湾は少々汚くなくても、企業活動の活気というものがみなぎっていることこそが重要というか、そういうことだったと思いますが、少し小ざっぱり、小ざれいな、そして、何かうら寂しいという場所がところどころにあるというのは管理者もお気づきでしょうけれども、その辺を中長期的な大きな課題の1つとして、港湾計画はこれで向こう10年先のものが近々確定するわけでしょうけれども、それと並行して、そういうことも検討していただくと非常にいいのではないかなと思います。

【委員長】 何かご発言はありますか。

【委員】 40万TEUの話をし少しさっき話させてもらった、先生のほうからもいろいろなお話がありました。実は、今回の港湾計画の中で、ざっくばらんに言いますと、相当

私どもが苦勞したのはこの数字であります。皆さんご指摘のとおりだと思います。実は、SPA中のときには、私も80万という数字で来ておったわけです、今まで。正直申して、私ども、昨年度の1年間でコンテナの扱い量が17万を超えました。正直言いますと、今、史上最大なんですね。この約10年間で倍になっています。これは、裏としては、三重県にいろんな企業が張りついた、多くの企業、ヒンターランドの企業、多くの企業があるということから、こういう形で荷物も増えてきておるわけでありましてけれども、私どもは今回、その数字を自動的に伸ばすという話で行くならば、やっぱり40万じゃ大きいかなという思いがあります。ただ、そこには、私どもは、三重県に、ここに書いてあります、55万の貨物があると。滋賀県に少なくとも、これを合わせただけで80万、90万あるわけですね。それにしても、私ども、3割とってないんですよ、17万。こここのところを、少なくとも私どもは、国の物流調査の中でいくと、背後の優位圏というと、四日市港の優位圏は三重県と滋賀県なんです。福井もある程度、金沢、あの辺まではほんとう言うところに入りますけれども。優位圏でいくと、荷物は少なくともこれだけあって、今は二十七、八%に甘んじてやっているけれども、少なくともこれから四日市港の商港機能、コンテナ機能を充実させていくという上においては、ある程度の量は確保していくという思いの中でこの数字をつくっております。これは、今は正直言いますと、北米航路については、去年3月までやって、今、休止していますけれども、少なくとも中国やシンガポール、東南アジアに、近海航路だけではなく、少なくとも北米航路も何らかの形では、私ども四日市港としても取り組んでいくんですよという思いの中でこの数字をつくっています。

ですから、私は、今17万、やがて私どもは20、30万に何とかして持っていきたいと思っておりますけれども、その中で行くならば、今から十二、三年の間に40万という数字は、相当な努力目標が要りますけれども、そんなに、今までの80万という夢のような数字のことを思うと、実現性があると私どもは言っています。少なくとも私どもは、三重県と滋賀県の荷物を、今の3割もないような扱い量を少なくとも半分以上に持っていけば、当然私どもは何らかの可能性が出てくるという思いでこの40万をつくっておると。そんな感じで数字を出しておりますけれども、80万から40万に下げる、この勇気を買っていただきたいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

そろそろまとめなければいけないですが、発言をまだされていない方、特にご発言はございますでしょうか。

【委員】 しばらくこの会議はなかったんですけども、この間、市民の立場からすると、かなり大きな港に関して受けとめ方の変化があったということが一応ありまして、私どもというか、私がやったわけではなく、観光協会の方々とか多くの方々が努力なさったと思うんですが、要は港をクルーズされるという。夜間の景観を楽しむクルーズが非常にヒットしたわけですね。私どもは乗りたくても乗れなかったわけですけど、それは船が小さくて、小さいものしかなくて乗れないんだというような説明を受けております。

先ほど工業港ということで、まさに力強い工業港を楽しむという発想というのが今まであまりなかったと思うんですけども、それを逆手というよりも、もともと長期構想のほうにも夜景というところも掲げてありますし、それをまさに正面から取り上げて観光に取り上げ、しかも、これは多くの方は市外というか、県外からお見えになっていたようですけども、地元の人から見ても、まちづくりの中心となる顔である港を四日市の観光に位置づけるという1つの取り組みだったと思うので、このようなものが、今度の計画ではあまり書いてはありませんけれども、意味合いとしては入っているかと思うんですが、この計画がどういう文章になるのかちょっとわからないんですけども、そういう部分というのが動きでありましたし、もし入れること、あるいは考え方の中にそういうのが、今後も発展するために整備するというんですか、港として、外からのクルーズだとか、あるいは新しい開発というのもあるようですけど、地元の港自体のクルーズとか、そういうものの位置づけということもあるかと思いましたので、申し上げさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。

港湾計画そのものには書く部分がないかもしれませんが、この資料の27ページに観光振興の促進、施設計画ですからこういう書き方になると思いますけど、今のような港の港内の観光とか、特に産業観光という、言い出しておられるのは東海地区からですから、ぜひそういうことも考慮に入れていただければと思いますね。まさに化学コンビナートのあの夜景の美しさというのはほんとうに、見たことがない人が最近はいないんじゃないかと思えます。

ほかにどうぞ。

【委員】 今のご質問に関連して、港湾計画では、委員長おっしゃいましたように、そこまで書き込むのは難しいと思いますけれども、23ページに、私どもの総合計画の抜粋を入れていただいていますけれども、その中でも、ぼつの2番目のところには、港湾の夜景や荷役作業、重要文化財云々と書いてあります。このあたりにつきましては、総合計画

にはそれ以外に、企業サイドで工場も見せるような形も含めて、工場と連携してやりましょうという位置づけをしています。「工場萌え」という形で話題になって川崎からスタートしているんですけれども、四日市は川崎とは違った取り組みができると考えています。それから、先ほど、うら寂しいという話もありましたが、22ページの中で、千歳運河沿いについて、魅力のスポットにしていこうという位置づけをされていますけれども、その中で、特に末広町のほうで、昔、工場があって、もう更地になっているところが分区上は工業港区のままになっていまして、土地利用がなかなか進まないという所がありますので、このあたりは長期構想の中で既に、分区などの規制についての検討によって土地が流動化するようなことも記述をしておりますので、管理組合だけではなくて、都市側の四日市市も連携して、やはり千歳運河の直背後のいい場所ですので、このあたりを都市的な利用ができるような工夫は、市役所としても積極的に管理組合と一緒に考えて取り組んでいきたいと考えております。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、まだご意見は尽きないかと思っておりますけれども、お約束をしました4時が近づいておりますので、取りまとめたいと思っております。

本日説明をいただき、また、議論をいただきました四日市港港湾計画の改訂案については、細かい字句の修正等はあるかもしれませんが、基本的にこの方向で今後の港湾審議会等の手続を進めるということでご了承を賜りたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。報告書の取りまとめにつきましては、大変恐縮ですが、委員長にご一任をいただければと思います。

以上で、本日のご議論いただくことは終了いたしました。

事務局にマイクをお渡しいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

ここで、本日、最終委員会でございますので、委員会の主催者であります四日市港管理組合副管理者の石垣様よりごあいさつがございます。

【委員】 長時間にわたりまして有意義なご審議をいただきまして、ありがとうございました。

ともかく平成19年、今から4年前、ほんとうに長い間、大変皆様方には基本構想検討委員会の委員さんとして大変お世話になりました。そして、大変いろんな社会情勢が変化する中で、座長としておまとめいただきました栢原委員長様には大変厚く御礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

私どもは、正直言いますと、今回の基本構想に基づいて港湾計画をつくっています。私どもが自負しておるのは、少なくとも今回、四日市港全体を環境をベースに置いて、物流と環境と市民に親しまれる港づくりという3つのコンセプトで、みんなから大事にされる、愛される、頼りにされる港であるということをもさしくつくっていただきました。この考え方に基づきまして今後とも港湾の運営づくりを進めていきたいと思っております。

改めて、長い間お世話になりました皆様方に御礼を申し上げますとともに、どうぞ四日市港を忘れないように、いつまでも私どもは四日市港を発展、成長させていきたいと思っておりますので、絶えずいろんな場におきまして的確なご指導、ご支援をよろしくお願ひしたいと思っております。

ほんとうに長い間どうもありがとうございました。御礼を申し上げます。

【事務局】 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4回委員会を終了いたします。

なお、参考資料2の四日市港港湾計画図（案）につきましては、回収させていただきますので、机の上にそのまま置いてお帰りくださいますようよろしくお願いいたします。

本日は、どうも皆様、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