

四日市港長期構想検討委員会（第4回物流・まちづくり部会）議事概要

平成21年3月10日

【事務局】 それでは、定刻よりちょっと前でございますけれども、委員の皆様、お集まりでございますので、ただいまから第4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。

それでは、本日配付させていただいております資料についてご確認をお願いいたします。まず、議事次第、それと、まちづくり部会委員名簿、そして、配席表、次に、資料1といたしまして、「四日市港長期構想（最終案）」、資料2といたしまして「四日市港港湾計画（素案）」、そして、参考資料といたしましてA3判のちょっと大きな紙でございますが、「資料検討の経緯と今後の予定」、参考資料の2といたしまして「長期構想（第二次案）及び港湾計画の方向性に対するパブリックコメントで寄せられたご意見」、以上でございますが、過不足等はございませんでしょうか。

それでは、ここで、四日市港管理組合よりごあいさつをいただきます。よろしく願いいたします。

【事務局】 どうも、おはようございます。3月という何かとお忙しい時期にお集まりいただきましてほんとうにありがとうございます。

この部会も、ちょうど去年の3月から始まりましたので、約1年ということで、今回が4回目でございます。ちょうど3回目は、長期構想第二次案というものを議論していただきまして、その後、パブリックコメント、それから、説明会をさせていただきまして、またさらに修正を加えております。それから、今回は10年後の四日市港の施設等をあらわします港湾計画のほうもたたき台というものを議論していただきたいというふうに考えております。

港のほうですが、やっぱり世界同時不況の影響を受けまして昨年の数値ですが、総取扱貨物量はマイナス3.2%、コンテナの取扱量は、これは皆様に頑張っていただきまして0.3%増えておりまして過去10年連続して過去最高という数字になっております。しかしながら、やっぱり今年に入りましてからは、コンテナのほうは、1月は10%弱減っ

ております、去年の1月に比べまして。また、2月になりましたら20%以上減るとい
ような形になっておりまして大変厳しい状況でございます。こういう厳しい状況だからこ
そしっかりとした計画が必要だと思われまますので、本日は皆様方、忌憚のないご意見と活
発なご議論のほうをよろしくお願い申し上げます。本日はどうもよろしくお願い申し上げ
ます。

【事務局】 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
ております議事次第の次のページを1枚めくっていただきますと委員の名簿をつけさせてい
ただいております。順不同でご用意させていただいておりますが、恐縮でございます。本
名簿に沿いましてご紹介申し上げます。岡山大学准教授、津守部会長でございます。

【部会長】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市大学、NPO法人市民社会研究所教授、松井委員でございます。

【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】 四日市港運協会の副会長を仰せつかっております坂上でございます。どうぞ
よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 四日市商工会議所専務理事、奈須委員でございます。

【委員】 おはようございます。よろしく申し上げます。

【事務局】 コミレスネットこらぼ屋代表、海山委員でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市市経営企画部部長、武内委員でございます。

【委員】 武内でございます。よろしくお願いいたします。

【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】 よろしく申し上げます。

【事務局】 川越町企画情報課長、城田委員でございます。

【委員】 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えます。津守部会長、よろしくお願いいたします。

【部会長】 先ほど部長からもお話がありましたように、景気が悪くなっておるとい
うことです。とりわけ今回の景気の悪さというのは、物流事業者さんにお話を聞いています

と、どこでも同じ答えが返ってくるんですが、急にきて全面的に貨物がなくなるという、そういう意味では非常に特殊な景気後退だということです。そういう状況の中で長期構想を策定して港湾計画の改訂を行うということです、今までどおりのような形でそういう作業をやっていくというのはやっぱりふさわしくないだろうということになります。つまり、今まで議論を重ねてきたわけですが、この議論の延長線上というだけではなくて、こういう新しい事態にどう対応するのかという視点を盛り込んだ形で追加的なご意見を活発にいただきたいというふうに思っています。

とりわけ今回の景気後退ということは、当然危機なわけですが、よくあちこちでだれもが言っていますように、危機をチャンスに変えなあかんということなんでしょうから、今まで四日市港が果たしてきた役割、あるいは四日市港がなし遂げてきた成長といったものが、今までの当たり前の上でそういうことがなされてきたわけですが、今回の景気後退というのはそういった当たり前が当たり前じゃないかもしれないということを教えてくれているわけでしょうから、今までの四日市港の役割とか、成長のシステムの中でどうしても維持せないかんものを変えていかなあかんものというのを明確にしながら今回の作業を追加的にやっていきたいと思っておりますので、ぜひ活発な議論を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、以降の議事進行は部会長にお願いしたいと思います。それでは、部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 今日検討していただくのは、長期構想の最終案と港湾計画の素案の2つです。

まず、長期構想の最終案のほうから事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】

資料の説明に入ります前に参考資料1、A3横でございますが、こちらで全体の流れを毎回提示させていただいておりますが、ご説明させていただきたいと思っております。

本日の部会は、第4回でございます。前回は昨年11月に行いまして、昨年度の11月におきましては、四日市港長期構想第二次案、あと港湾計画の方向性というものをご議論いただいております。ペーパーの右半分でございますが、前回の11月のご議論を踏まえてパブリックコメント、これを昨年末から1月にかけて行いました。その中では説明会というものも開催いたしております。パブリックコメントでちょうだいいたしましたご

意見を踏まえまして、第二次案から今回四日市港長期構想につきましては最終案をご提示させていただきます。

あと、港湾計画の方向性につきましては、今回パブリックコメントを受けまして「港湾計画（素案）」という形でご提示させていただきます。

本日の部会が3月10日、1週間後の3月17日にみなと環境部会も開催いたします。そこでちょうどしたご議論を踏まえまして4月になりまして幹事会を経て、4月20日を予定しておりますが、第3回委員会にかけさせていただきたいと思います。その後、委員会を経まして港湾計画につきましては、もう一度パブリックコメントをかけていくという流れになります。

以上、簡単でございますが、参考資料のほうで全体の経過をご説明させていただきました。

【事務局】 それでは、長期構想最終案、資料ナンバー1のほう、こちらのほうの説明をさせていただきます。

今回の長期構想最終案ですけれども、先ほど説明させていただきましたパブリックコメントを12月17日から1月16日まで1カ月実施しました。このときに寄せられた意見というのを踏まえて修正した内容となっております。ですので、今日は修正事項を中心に説明をさせていただきたいと思います。

まず、13ページでございます。黄色で着色してある箇所が修正事項という形になっております。「2—5、四日市港の環境」というところでございます。パブリックコメントでは、いただいた意見なんですけれども、第二次案では、環境、特に公害問題に関する歴史認識が不足しているのではないかと、そういうご意見をいただきました。この意見につきましては、先ほど既にお配りさせていただいています参考資料2のほうのほうに今回いただいたパブコメの意見をすべて載せておりますけれども、これの10番に該当するということになります。

少し意見の内容を紹介させていただきますと、第二次案では、四日市港の臨海部に石油化学コンビナートが勝手に進出してきて行政が公害対策に追われたように思わせる内容があるが、コンビナートができるから海岸を埋め立てたのではなく先行的に埋め立てておいて工場を誘致していった、そういう側面もあるのではないかとというご意見でございます。

このような意見を踏まえまして、四日市港の環境というところの記述をより詳しくするという形で修正を加えたものとなっております。修正した文章ですけれども、「四日市港

では、戦後の高度経済成長期に急速な工業化が進み国の石油化学第1期計画に基づく海軍燃料廠跡地の払い下げを契機に全国初となる石油化学コンビナートが昭和34年から本格的に創業を開始しました。その後、第2期計画により午起地区が埋め立てられ第2コンビナートが昭和38年から本格的に創業を開始するとともに、昭和47年には公害の経験も踏まえて出島方式で対岸には緩衝緑地も備えた第3コンビナート、霞地区のコンビナートですけれども、これが創業を開始した。その一方で急激な重化学工業化の進展は大気汚染、水質汚濁など、産業公害を発生させる原因となるとともに、大規模埋め立て事業に伴う自然環境の破壊など、大きな問題となりました。そこで、四日市港においても水質汚濁、大気汚染、地盤沈下などの公害問題を克服するため港湾環境の整備が急務となりました。こうした中、三重県や四日市港では、国に先駆けた健康被害者救済などの公害対策を実施するとともに、8次にわたる公害防止計画に基づき自治体、企業が力を合わせて下水処理施設、公園、緑地の整備、公害防止設備の開発、導入など、積極的に取り組んできました。」というふうにしております。

さらに、「また、四日市港では、水銀や油分を含む汚泥の浚渫など、人の健康に直接影響する環境問題にも取り組み、水質汚濁防止法などの環境法令の規制と相まって現在では水質汚濁や異臭魚の問題は当時とは比べものにならないほど改善しました。しかし、他方では、モータリゼーションの進展の中で自動車は急速に普及し排ガス公害を引き起こし、光化学スモッグという全く新しい問題も発生しました。」というふうにしております。

さらに、14ページでございます。伊勢湾再生の取り組みを述べた後の最後の3行ですけれども、「したがいまして、今後の四日市港の将来像を考えるに当たっては今までの四日市公害をはじめとするさまざまな経験を十分踏まえながら次の世代に残せるような豊かな港づくりに向けて取り組みをしていかなければならないと認識しています。」、このように修正を加えております。

続きまして、少し飛びまして、25ページ。四日市港の将来像というところです。ここでもパブリックコメントでは、自然との共生を基本に据えた発想への転換をしてはどうかという内容のご意見をいただいております。これは、参考資料2では、3ページですけれども、整理番号5番の意見の内容となっております。この中で関係するところを読ませていただきますと、参考資料2の4ページの2段落目、「しかし、このような」というところから3行目ですかね、「こういう時期には原点に戻って方針を立てる必要があります。つまり、人間はまず生き物であり自然の一部としてしか生きられないことを認めるべきで

す。すると、四日市港の長期構想の組み立てもまず産業から始めるのではなく自然との共生を出発点としてそこから住民の暮らしや文化、産業の育成を進めるというふうに発想を転換する必要があると思います。」、このような意見をいただいております。このページですけれども、この意見を受けて少し記述なりを修正したということになっております。

四日市港が基本理念とする地域に貢献しなくてはならない存在としての四日市港づくりを目指すためには、産業、物流への貢献、都市、住民への貢献、環境への貢献の3つの方向をもとに明確なビジョンを導き出す必要があります。このため、おおむね20年後の四日市港のビジョンとして3つの将来像を描きました。

将来像1、背後圏産業の発展を支えるみなと、四日市港。これの中身ですけれども、中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たし、多くの荷主企業から頼りにされ、信頼され、かつどんなときでも物流機能が確実に確保される、そういう安全、安心な港ということをイメージしております。

将来像の2、都市、住民とともにあるみなと、四日市港。人々が憩い、楽しむことができ、都市とともに活性化し、住民を元気にし、住民の暮らしを守ってくれる頼もしい港ということでございます。

将来像の3が環境に優しいみなと、四日市港。自然と触れ合え、人と生き物に優しく、美しく魅力があり地域の環境や地球環境の改善にしっかり取り組んでいる地球に優しい港、そういうふうに書いております。

最後の2行ですけれども、「特に環境問題がますます多様化、グローバル化する中で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となるよう考えていきます。」というふうに書いております。このような観点でこれ以降の取り組みについても環境の視点というのを追加した修正を行っております。

それでは、どこの取り組みを修正したかということなんですけれども、それを説明させていただきます。

まず、30ページ、背後圏産業を支えるみなと、四日市港の中の1点目なんですけれども、スーパー中枢港湾としての機能の充実、強化ということについてですけれども、これのぼつの2点目です、スピーディーでシームレスかつ環境への負荷の少ない港湾物流を実現するためコンテナターミナルにおいてハード、ソフト両面で高度化、低炭素化（ハイブリッド化）等を進めるという環境の視点を追加しております。

それと、続く3点目ですけれども、背後とのアクセスの向上や背後道路の整備促進に関

する取り組みになりますけれども、ここについても四日市港と背後圏域とのアクセス向上と周辺道路の渋滞解消に努める、そういうふうに地球環境問題に対応するという観点での視点を追加して記述しております。

続きまして、31ページ、アジア域内物流への対応ということです。これも1点目ですけれども、高速、低コスト、多頻度、低環境負荷のサービスを提供するというで地球環境問題に対応するという視点からの記述を追加しております。

続きまして、33ページ、企業ニーズに対応した港湾サービスの提供ということです。ここでも地球環境問題に対応するという環境の視点からの記述を追加したということで、「背後圏の荷主企業や物流事業者においては低炭素社会の構築に対応した環境に優しい物流システムの構築が必要であり」というふうに記述を変更しております。

続きまして、40ページでございます。ここは、将来像の2、都市、住民とともにあるみなと、四日市港というところの中身になります。人が憩う港の拠点づくりということですけれども、ここも良好な港湾空間を保全、創出するという環境の視点からの見直しを行いまして記述内容を変えております。千歳運河周辺には、重要文化財に指定されている末広橋梁、さらには潮吹き防波堤など、レトロな風景が広がっていることからこのような港湾景観を最大限活用したみなとまちづくりを進めるというふうにしております。

続きまして、隣の41ページでございます。ここは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ことですが、ここでも同じような視点で、緑地の整備についてですけれども、CO₂の吸収源の拡大という側面を記述しております。

以上が第2回パブリックコメントで寄せられた意見を受けて修正した内容の長期構想最終案という形になります。

以上で資料ナンバー1の説明を終わらせていただきます。

【部会長】 じゃ、長期構想の修正点というのを今説明していただいたわけなんですけれども、この長期構想の最終案についてご意見のある方はご発言をいただきたいと思えます。とりあえず自由にご発言ください。

【委員】 ただいま修正点をご説明はいただいたんですけれども、パブリックコメントは1月にかけてやられてということで幾つかあるんですが、その中を踏まえてこういう形でまとめられたということなんですけれども、これ以外にパブリックコメントはいろんな意見が出ておるんですけれども、その辺の取り扱いはどうされるのか、これを踏まえてすべて入っているのかということ、各論でいっちゃ霞4号幹線の状況云々というようなことも

あるし。例えば、整理番号4番のところについては、2ページなんですけれども、現時点の社会経済状況というような部分については状況もかなり変動しているような、先ほど部長の説明があったんですけれども、そういう状況を踏まえてこのままこういう形でいくのかどうかというようなところ。それと、繰り返しになりますけど、パブリックコメントのそれぞれに対する回答というものはどういう扱いをされるのかということをお聞きしたいと思います。

【事務局】 パブコメのことなんですけれども、参考資料2というところで今回12月17日から1月16日まで実施したものでいただいたご意見を書いています。これは意見が13件ございました。この長期構想二次案のパブコメなんですけれども、実はその前に一次案についてパブリックコメントをやっておりまして、今回は、これは2回目ということになっております。二次案は、一次案のパブコメの結果を踏まえてつくった、そのときに反映されなかった意見というのは今回のパブコメでも出てきております。そういう意味で今回いただいた意見の中で長期構想として反映できる部分を考えまして今回修正を加えたというのが今日出しています最終案という形になっておりまして、これ以外のものについては、例えば、港湾計画を検討する中で反映されていくものとか、そういったものもございますので、そういうところを引き続き検討して4月に予定しています委員会で長期構想の最終案と港湾計画の素案というのを出す予定していますので、それと合わせてどこが反映できてどれが反映できなかったのかというのをパブコメの回答として返していきたいというふうに考えております。

【部会長】 よろしいですか。ほかの方、何かありませんか。

今ちょうど今の景気後退への対応についてどういう追加的な記述があるのかというお話をされましたけれども、こういったことを書くべきだとかいう何か具体的なお提案があれば。

【委員】 先ほどご説明があったように、具体的には港湾計画の中でどういう今の状況を踏まえて整備を持っていくのかなというところへつながっていくのかなと思うんですけれども、前段のほうにそれぞれ資料がありますよね。例えば、4ページなり、1—2なんかにしますと、外貿コンテナ貨物を中心に今後も増加が見込まれるという今までのトレンドの中での説明なりがあるわけなんですけれども、現状を踏まえたという形になると、その辺がどうなのかなという思いもあって、このままの表現でいいのかなと。事業的な部分については了解しておるんですよ、港湾計画でどういうふうを持っていくかということに

ついては。ただ、ずっと作業してきた出発の段階と今の段階とかなり経済状況なんかは変わっているよなというところでのこのままの想定でいいのかなという思いで発言をさせていただきました。

【部会長】 どうですか、事務局は。

【事務局】 言われましたように、確かに出発した時点と今回ということで非常に急激な変化がございましたので、そのあたりすべてが対応できているわけではないかと思うんですけれども、これから最終案に向けて最新の情報なりを反映して見直すべきは見直していきたいというふうに考えております。

【部会長】 逆に委員の方々から今のお話、景気後退という状況に関してこういった点を載せるべきだというようなご意見があれば出していただきたいんですけれども。

【委員】 ちょっと難しいですね。今の大幅な景気後退が全く私らは先のことは予測できませんので、この港の長期構想に反映できるかどうか私は疑問に思いますけどね。その辺はあまりそれにとらわれてもどうかと思いますし、長いトレンドの中ではすべてそれがまた吸収されていくかもしれませんのでね、ある意味で。何て言ってもいいのか扱いかねますわ、私の中では。

【委員】 この不況と申しますのは、今後長期にわたるものではないというふうに考えております。やはり、いろんな波がございまして、人間が生きていくため、あるいは生活していくためには物が動く、これは当然の話でございまして、9月以前の状態でいつ戻るかはいろんな見方があるとは思いますが、この不況はそんなに長期にわたるものではない、したがって、港湾計画におきましても、10年先に考えられることはどんどんどんどんやっていっていただきたいというふうに思います。

以上です。

【委員】 現在の経済情勢を100年に1度の大きな問題とか、いろいろ言われていますけれども、それを即この長期構想の中に盛り込むというのはなかなか難しいのではないかと考えておるんですけれども。具体的に前半部分で今までのトレンドで解析していただいていますし、別紙2にも将来の需要予測等も検討していただいていると思うんですけれども、なかなか昨年来からの状況を盛り込むのは難しいのではないかなと。そういう意味で具体的な状況を盛り込むということにはなかなかできないんじゃないかと考えていますけれども。

【委員】 私も急激な経済の減退、衰弱によってどのように対応するかというのが世界

各国でいろんな議論を呼んでやっておるわけでございますので、この港さんの思いは将来に向けてこういうふうなことをやっていきたいと思って理想を掲げて一生懸命に目標に向かってやろうとしておりますので、このような状態の中で計画をされるのがいいかと思えますけれども、そういう考え方でおります。

【部会長】 基本的には今回の景気後退という要素を大きく半減させる必要はないという形ですかね、皆さんは。

【委員】 反映させる必要はないかどうかの判断を今ここでぱつと言われてどうやっと言うのはなかなか私たちは委員で来ていますんですけども、なかなかこれは難しい問題です。ただ、四日市港がどうあるべきかという一番基本に立った時点で言って今の状態で進むのはいいではないかという考え方で申し上げさせていただきました。

【部会長】 わかりました。この点については、なかなかそういう意味では判断が難しいという面もありますし、それと、どこまで何を反映させることができるのかということについて、今おっしゃったように、即答できるような問題ではありませんので、とりあえず事務局と話し合って検討させていただきたいと思えます。現実には、最初にお話ししましたように、今までのトレンドで見ていい部分と見ちゃあかんという部分とが出てくると思えますので、その辺を整理して反映させたいなというふうに思っています。

じゃ、次にまちづくりの視点から今回の長期構想最終案について何かコメントがございませんでしょうか。

【委員】 パブリックコメントに2回もかけていますし、見ていただいているという観点からあまり変えないほうがいいのかなと、まずは基本的にはそう思います。

この間の出ているご意見がほとんど市民の視点でやってほしいという感じが多かったと思います。それは、ずっとこの間話し合ってきたことでもありますし、それについては既に盛り込んであるというふうに私は考えますので、今回環境のことが主に変えられていますけれども、それ以外はこのままでいいと基本的に私はそういうふうに考えています。

【委員】 景気後退がどういうふうに今後推移していくのかその辺は全く私にもわかりませんし、それがこの港の構想にどのように反映するべきか、あるいはどういうふうこういう港の活動といいますか、そういうものに反映してくるのかというのは全くわからない状態なんですけど、まちづくりという観点で長期構想の最終案、これを見たときに確かにパブリックコメントで環境のことは、これは時代の趨勢といいますか、形でいろいろなご意見をいただいているので、こういった形でCO₂のことであるとか、そういうことを盛

り込んでいくということは必要なと思います。

あとは、実際にこれを見る側として見たときに実際にこれはどういう形でまちづくりが現実化していくのかというのは何か想像しにくいというのが、それは率直な感想として持っています。でも、具体的なことを盛り込むものでもないのかなと思って、その辺が何かもう少し何とかならないかなという感じは受けているんですが。実際に港でという場所を使って何か起こしていくというときに、ほんとうにここに書いたようなことが実現していけるのかなというのはかなり想像しがたいなど。何かそのあたりがもっと具体的に響くような表現とか、そんなようなのが欲しいなというのはこれを見ていて思います。

【部会長】 現実化するプロセスがイメージしにくいということなんですね。

【委員】 いろいろ挙げてはいるんですけども、実際にそれにはいろんな財源も必要です。だから、ほんとうに今までもいろいろこういう構想案があって多分まちづくり的な要素、あるいは港をそういう親しめるということにしてきているけど、一向に変わっていないというのがあって、やはり、ほんとうにそういう動きにつながるようなことが盛り込まれていたら。多分こういう長期構想って一般市民の人ってほとんど目につくことがないのかなと、私も実際今回こういう委員にさせていただいてほんとうにちゃんと目を通したという状況なので、何か遠いところのような感じで一般の人には受け取られる、もちろんこれが産業界とか、そういう方だけのためのものであれば、それでもいいのかなと思うんですが、やはり、こういう市民に親しまれるというようなことが盛り込まれる以上は、もっと市民の人がこれに興味を引くような、そういう内容でこの部分だけでももう一度練り直していただいてもいいのかなというような気はしています。

【部会長】 具体的にはここに書いてあることが現実化するための仕組みとか、主体というのが見えていないというお話と書きっぷりがちょっとわかりづらいという話と、その辺なんですか。

【委員】 例えば、どういうアクションプランという部分で、こういった何か委員会をつくとか、次にどういうふうにアクションを起こしていくのかというあたりがちょっとでも感じられるような内容であってほしいなというふうには思います。

【部会長】 その辺、どうですか。もちろん、長期構想の中にもものすごく具体的なことを書くというのは難しいのかもわかりませんが、一般論としてこんな仕組みを次は考えていますよみたいに書き込めるのかどうか。どうですか。

【事務局】 今の委員のご指摘に関連しまして、冒頭説明させていただいていますが、こ

の長期構想が20年後をイメージした大きな方向という形で3つの将来像を位置づけておりますけれども、市民に親しまれる港づくりにつきましては、記述にちょっとご指摘がありました。40ページなんかに書いてありまして、その中で住民、あるいはNPO、企業、地元の市、町、そして、港湾管理者が参画と協働で多様なまちづくり、魅力をつくっていくという打ち出しを明確にしております。具体的には、例えば、先ほどご指摘いただきました。どういう場をつくるのかということにつきましては、これはハードの計画だけではございませんので、別途来年度に向けまして、例えば、千歳地区についてどういうふうなまちづくりが必要になるかと書いてありますけれども、末広橋梁とか、潮吹き堤防がございますので、そのあたりをもう少し市民に認識していただくような取り組みも別途予算のほうでは位置づけを始めておりまして四日市市が進めているまちづくりと自治体としては連携しながらいろんな方にその辺をわかっていただくような働きかけとともにやっていきたいということで。ご指摘のように、身になるのかということか、具体的な動きがないということについては反省すべき点がございますので、具体的な動きが皆さんにわかるようなことは、この長期構想に位置づけたものに関しては特にわかりやすい形で進めてまいりたいというふうに思っておりますので、ご理解いただきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。やはり、市民が参画して初めてできることなので、ここあたりはすごく重要なことかなと思います。幾らここで話して、あるいは一部の者がやってもこれは絶対実現しない話なので、いかに市民の方が自分らも加わろうとか、一肌脱ごうかみたいな気持ちになってもらえるようなものができるといいかなと思います。

【部会長】 そういう意味では長期構想の中に個別具体的な細かいことは書けないんでしょうけれども、例えば、ホームページとか、そういったところで今度はこんなことをやるけど、これは長期計画の中にこういう形で位置づけられているんだよというようなことを周知していくという形で具体化していくということになるのかなと思いますね。

ほかに何かございませんでしょうか。

【委員】 先ほどの景気のことですけれども、何を盛り込んで見直すべきなのかどうかというのはよくわからないんですけれども、例えば、8ページの上から2つ目の黒丸の背後圏産業拡大計画というようなあたりの現状の書き方とか、そういうところは多少修正が要るのかなというふうな、これは少なくとも書き方をちょこっと変えておいたほうがいいのかと、これは思いますので、気のついたところということで申させていただきます。

【部会長】 変に楽観的に考えておるよみたいに誤解されないような形で書いておかな

いとですね。

ほかに何かお気づきの点はございませんか。

私のほうから、先ほどの事前の打ち合わせのときにお話ししていた点を1点お話ししておきます。

基本的には、港の役割というのは、要は港だけで完結するものじゃなくて貨物あって何ぼの話なわけですね。ですから、貨物の輸送需要を発生させる産業の振興というのが大前提にあるということになります。ですので、県とか市の産業振興策と四日市港の役割というのはどうリンクしているのかということについてより明確に書いていく必要があるだろうというふうに考えています。これは、先ほど来出ています今回の景気後退という状況の中でぜひもう一度確認しておくべき点だろうと私は思っているんですね。つまり、港をものすごく利便性の高いものにしたとしても貨物がなかったらすかたんになってしまうということですので、やはり、貨物が増えるということが根っこにあって、それをうまく扱えるサービス業として港運があるという、そういう位置づけというのをより明確にする必要があるだろうと。

そうしますと、書きっぷりがどうしてもどこの港もそうなんですが、コンテナ貨物を中心に書きがちなんですけれども、もともと工業港としての四日市港という性格からするとさまざまな貨物を扱いますよという、その中にコンテナもあるよという位置づけに本来はなるべきなんだろうなというふうに思っています。もちろん、コンテナを軽視するというわけではなくて、逆に言いますと、ここの四日市で扱われているコンテナ貨物というのはいわゆる雑貨というよりも工業製品が中に詰められているというケースが多いわけですから、今まで在来貨物として扱われていたものがコンテナ化したということなので、根っこにある産業振興ということを見ると、いろんな貨物を扱いますよということより強調しておく。それで、貨物をつくり出せるんですよということをアピールするということ。が今の状況の中では必要なかなと思っていますので、その点もまた事務局と話し合いながら変えていきたいと思っています。ご了承いただければと思います。

じゃ、今の最終案について補足説明は何かありますか。

【事務局】 特にありません。

【部会長】 じゃ、次、港湾計画の素案のほうの説明をお願いします。

【事務局】 それでは、資料ナンバー2、「港湾計画（素案）平成21年3月10日現在」と書いておりますけど、こちらのほうの説明をさせていただきます。

まず、1 ページ、港湾計画改訂の方針ということでございます。この中では、長期構想で描かれた3つの将来像、背後圏産業を支えるみなと、四日市港、都市、市民とともにあるみなと、環境に優しいみなと、これ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おおむねこれからの10年間の間に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について具体的に位置づけるというふうにしております。

2 ページでございます。4つの分野別に改訂の方針というのを整理しております。

まず、2 ページ、物流ですけれども、スーパー中枢港湾としての機能の充実、強化という長期構想で議論した取り組みを踏まえまして港湾計画改訂の方針ということで2点ほど書いております。1点目が、現行の霞ヶ浦北埠頭と80号コンテナターミナルに連続する次世代高規格コンテナターミナルの形成を図る。2点目が、臨港道路霞4号幹線を整備することです。

次は、アジア域内物流への対応という長期構想の取り組みからですけれども、この中では、霞ヶ浦北埠頭の港湾関連用地を中心とするエリアでロジスティクス機能の強化に努めるということを書いております。

バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実、強化というところですが、この中からは霞ヶ浦南埠頭でバルク貨物輸送の効率化、拠点化を図るとしております。

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からは、港湾施設利用の集約と再編、内航海運や鉄道の活用など、グリーン物流を促進するというのを挙げております。

次、安全です。港湾施設の計画的な維持管理という取り組みからですけれども、港湾計画改訂の方針として老朽化した港湾施設の確実な更新、計画的な維持、修繕、耐震化などの改良を進めるというのを挙げております。

船舶航行安全の確保というところからは、方針として船舶の大型化に対応した港湾施設の適切な整備とプレジャーボート等小型船の適正配置というのを挙げております。

災害時における物流機能の確保というところからは、長期構想としては、耐震強化岸壁の整備と臨港道路霞4号幹線の整備を挙げております。

災害復興活動への支援というところからは、内容的には先ほどの耐震補強岸壁と重複しますけれども、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の整備とか、あるいは港湾空間の有効活用というのを挙げております。

続きまして、3ページ、交流機能です。人が憩う港の拠点づくりということですが、この長期構想の取り組みからは四日市地区において多様な主体との協働による千歳運河第1埠頭を拠点とする交流空間の形成を図るということを挙げております。

人に親しまれるアメニティー豊かな港づくりの推進ですが、こちらからは既存緑地の質の向上と新しい緑地の整備、朝明地区から霞ヶ浦地区にかけての点在する緑地などの親水空間のネットワーク化というのを挙げております。

最後、港観光の振興というところからは、港湾景観や船舶を活用した港らしさを感じることで観光振興に努めるということを挙げております。

続きまして、4ページでございます。港湾計画の範囲ということで、具体的に施設計画を描く範囲を示しておりますが、この4ページに示す港湾区域、水域のほう6,600ヘクタール、それと、陸域の着色してある部分ですが、臨港地区1,164ヘクタール、今この範囲が港湾計画を描く範囲となります。

次に、5ページ、その範囲の港湾空間のゾーニングということになります。ゾーニングにつきましては、次の6ページに長期構想と対比する形で示しております。上のほうが長期構想でご議論いただいたゾーニングという形、下のほうが港湾計画で具体的に施設計画を書く上でのゾーニングという形で長期構想のゾーニングを踏まえてより細分化したという形になっております。

続きまして、7ページからが機能別の計画ということになります。

まず、7ページが物流の1点目ですが、スーパー中枢港湾としての機能の充実、強化ということです。これは、港湾計画としては公共埠頭計画とか、臨港交通施設計画として記述されていくということになります。内容につきましては、図面に示しておりますが、既定計画と同じく北埠頭の80号から82号岸壁、それと南埠頭の26号岸壁をコンテナの取扱岸壁として、さらにその背後一体を効率的な運営を特に推進する区域という形で位置づけていきたいと考えております。臨港交通施設計画としては、霞4号幹線の計画を位置づけ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。二重線の四角い四角の中ですが、環境の視点からという記述を加えております。これは、長期構想の議論でもいろいろ検討いただいたんですが、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ご議論をしていただきました。そのような観点からこの取り組みが環境の視点でどういうものなのかということを整理し資料としてつけ加えて記述して

いるというものでございます。

ここでは、「この取り組みを環境の視点から見ると」ということで、4点ほど言えるのではないかと整理しています。1点目が、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で陸上輸送にかかるCO₂排出量が大きく削減される。2点目がコンテナターミナルの荷役機械を省エネルギー化するというので、荷役作業などの港湾活動に伴い発生するCO₂の排出量の削減に大きく寄与するという事です。3点目が、周辺道路の渋滞解消ということで地域の環境改善に貢献するという事でございます。4点目が、霞ヶ浦北埠頭の外周護岸など、新たな港湾整備において生態系にも配慮した構造形式を採用するという事で自然環境の保全、創造に貢献するという事を挙げております。環境の視点からはこのように言えるのではないかと整理をしております。

その下、参考資料ということで、貨物需要などの見通しについて書いております。まず、コンテナ貨物の需要見通しですけれども、企業ヒアリングを実施しておりますが、その結果からは平成30年代前半のコンテナ貨物の推計値というのは既定計画と同程度になるのではないかと見通しを持っております。

次に、四日市港の背後圏の産業の状況ということですが、これは、長期構想のご議論でもあったんですけれども、四日市港の背後圏には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、それと、おおむね1時間圏内には半導体、液晶などの部材産業、さらに、電機、情報とか自動車という加工組み立て産業が集積している。それらの産業は互いに研究開発機能が進んでいて将来にわたり高付加価値製品をつくるということで国際競争力が維持できるだけのポテンシャルを有している、そういう産業が集積しているという状況にございます。

それと、基幹航路維持の必要性ということですが、基幹航路は就航しない、寄港しないということで国際海上コンテナ輸送における輸送時間とか、輸送コストの増加につながる、しいては背後圏産業の国際競争力の低下につながりかねないということが懸念されているという状況にございます。

続きまして、9ページ、アジア域内物流への対応ということです。これに対応する港湾計画としまして、図面に示す北埠頭の港湾関連用地、これを位置づけていきたいと考えております。この港湾関連用地を活用してロジスティクス機能の強化に取り組んでいきたい、そのように考えております。

続きまして、10ページ、これも環境の視点からということですが、環境の視点

から見た1点目が背後圏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CO₂排出量の削減。それと、2点目は荷主ニーズに適切に対応したロジスティクス機能を拡充するという取り組みですけれども、効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築にも役立つのではないかとこのように考えております。

それと、参考資料として掲載していますのは、製造業企業を中心として国際水平分業が進展している、そのような情勢変化の中で荷主企業がサプライチェーンマネジメントというのをより重要視し、ロジスティクス機能の最適化を求めているという、そういうことを記述しております。それで、写真については、北埠頭の造成中の港湾関連用地でございます。

続きまして、11ページでございます。ここでは、バルク貨物とエネルギー供給への機能と充実、強化ということですが、これに対応する港湾計画としましては、霞ヶ浦地区南埠頭を中心にバルク貨物輸送の効率化、拠点化を図るよう計画をしていきたいと考えています。まず、22号岸壁ですが、W22と書いてあるところですが、さらに輸入石炭の国内輸送向けの払い出し岸壁として隣接する60から62号をというふうにしております。この区域は、輸入石炭の中継備蓄基地としてコールセンターも立地しておりますので、こういったところは効率的な運営を特に促進する区域として計画していければというふうに現時点では考えております。さらに、22号岸壁については、その他鉱産品などのバルク貨物、それと、24号、25号、27号、こちらについては、将来的には完成自動車の輸送拠点ということで計画できればというふうに考えております。

続きまして、12ページをお開きください。まず、環境の視点からということですが、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が可能となります。そういうことで海上輸送にかかるCO₂排出量の削減に寄与する。それと、高能率な荷さばき機械を備えるということでバルク貨物輸送の効率化が促進され、その結果として環境負荷の小さな輸送サービスが実現されるというふうに考えております。

参考資料としては、貨物需要の見通しを示しております。まず、石炭についてですが、企業の発電用の燃料ということで、石炭への燃料転換、あるいは石炭輸送船の大型化に伴ってマイナス14メートル岸壁を有する四日市港を経由して輸送されてくるという形態が今後増えるというふうに見込んでおりますので、このようなことから将来的には増加するものであるというふうに考えております。

その下、その他鉱産品ですが、これについては引き続きコンビナート企業の原材

料として輸入されるということで現状と同程度の輸入が続くのではというふうに考えております。

それと、13ページでございます。輸送機械でございます。これは長期構想のときの議論でもありましたけれども、輸送機械については貨物量としては自動車産業の動向に大きく影響されるということでございます。昨年度からの急激な景気後退により現時点では減産の動きにありますけれども、長期的に見た場合には回復し、増加するのではないかとという見通しを持っております。

それと、その下、船舶動向ということですが、現時点での22号、23号岸壁、こちらへの入港実績をグラフであらわしておりますけれども、大体水深ぎりぎりの状態で入港しているという非常に大型化が進んでいる状況でございます。

続きまして、14ページでございます。企業ニーズに対応した港湾サービスの提供についてということでございます。ここでは、公共埠頭計画の考え方の基本となる将来の公共埠頭利用計画の案を示しております。

まず、将来の利用計画の方針ということで、ページの下の方ですけれども、3点ほどにまとめております。1点目が、品目による施設利用の集約と再編ということでございます。これは、特に四日市地区で混在する内貿、外貿貨物について、内貿のばら貨物を第3埠頭で、それに伴い現在2埠頭、3埠頭で取り扱っている内貿完成自動車を1、2埠頭間の埋立地で取り扱うなど、品目による施設利用の集約と再編を図っていかなくてはどうかということです。2点目が、外貿貨物の霞ヶ浦地区へのシフトということでございます。これは、霞ヶ浦地区が順次施設整備されていくということで、それに伴って現在第3埠頭で取り扱っているその他鉱産品の一部を霞ヶ浦地区へシフトしてはどうかというふうに考えております。3点目が、増大する貨物への対応ということで現時点では石炭の輸入と輸出、完成自動車の輸出入、こういった今後増大が見込まれる貨物に適切に対応していく、こういう方針を持って計画をしております。

15ページですけれども、こういった内容から貨物の利用計画を考えまして新たに新規の公共埠頭計画ということで15ページの上の方にあるイ、ロ、ハとあるんですけれども、イ、ロ、ハというのは14ページの図面の中に場所を示しておりますけれども、埠頭計画を計画していきたいと考えております。

まず、イですけれども、霞ヶ浦地区の先端部に水深7.5メートル、延長130メートルのバースを計画しております。これは、増加が見込まれる石炭、コークス、新規に取り

扱いが見込まれる金属類、輸入に対応するために取扱貨物の再編を図った結果必要となる施設でございます。

ロとハにつきましては、四日市地区の1、2埠頭間に計画されている埋立地の前面岸壁ということで、既定計画では旅客船バースとして位置づけていましたけれども、今回は増大する貨物への対応ということで完成自動車の取り扱いバースとして位置づけていってはどうかというふうに考えております。

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物流を効率化することで貨物輸送にかかるCO₂の削減、それとモーダルシフトに対応した港湾施設を整備する、エネルギー効率がよく、環境負荷が少ない内航海運や鉄道との接続が円滑化することでグリーン物流が促進されるということ、あと、循環資源の取り扱いについては、循環型社会の構築に寄与するというふうに考えております。

続きまして、16ページ、こちらからが安全という形になります。まず、港湾施設の適切な維持管理ということですが、老朽化した港湾施設の確実な更新であるとか、アセットマネジメントの概念を取り入れた維持管理ということで、これはハード面の計画ではございませんが、ソフト面の計画として港湾計画書に記述していければというふうに考えております。この取り組みも環境の視点からですが、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当然維持管理コストは最小化が図れるということとともに、環境の視点からは建設資材等の縮減も図れるのではないかと、それと、適切な維持管理というのは既存ストックを最大限活用することを可能としますので、そういった観点から新たな開発を抑制するという2点が言えるのではないかとこのように整理しております。

続きまして、17ページ、船舶航行安全の確保ということでございます。まず、プレジャーボート対策ということで既定計画では楠地区にマリーナ計画を位置づけておりましたが、今回の案ではこれを削除し富双緑地の前面の水域で新規にプレジャーボート対策を位置づけたいというふうに考えております。

続きまして、18ページ、こちらは、作業船などの小型船だまりでございます。既定計画では、磯津地区に位置づけておりましたが、これを削除して港内の既存の岸壁を有効活用するような形で適正配置する方向で考えたいというふうに考えております。

続きまして、19ページ、環境の視点からということですが、2点整理しております。1点目が海難事故防止ということで海域環境の汚染を防止する、水質の保全に寄与

するというところでございます。2点目が沈没船とか、放置座礁船への適切な対応を実施するというところで良好な港湾環境を保全する、こういうことが言えるのではないかとこのように考えております。

続きまして、20ページでございます。災害時における物流機能の確保ということですが、港湾計画では、これは大規模地震対策施設計画ということで位置づけられることとなります。既定計画では、下のほうに書いておりますけれども、四日市地区の1、2埠頭間に計画していた耐震強化岸壁ですけれども、地震が切迫するという中で少しでも早く整備を完了させたいという観点から現在液状化対策事業工事を実施しておりますけれども、15号岸壁というところがございます。こちらに新たに耐震強化岸壁として位置づけて引き続き耐震工事を実施していったらどうかというふうに考えております。

21ページでございます。参考資料ということで掲載しておりますけれども、臨海部防災拠点マニュアルというマニュアルに基づいて四日市港における耐震強化岸壁の必要延長を記載しております。四日市港では、おおむね、これに示しています半径10キロぐらいの範囲の緊急物資量を担うということにされていまして、そのためには四日市港には384メートルの耐震強化岸壁が必要だと。現在できておりますのは、23号岸壁の240メートルということになっておりますので、引き続き整備が必要な状況にあります。

続きまして、22ページ、災害復興活動への支援ということでございます。これは、先ほどの20ページの大規模地震対策計画と連携したオープンスペースについて取りまとめております。耐震強化岸壁とあわせて可能な限り港湾のオープンスペースを有効活用し災害復興活動を支えていかなければならないというふうに考えております。こういった観点で第1埠頭に計画しています緑地についても有事の際には災害復興活動の拠点として活用できるのではないかとこのように考えております。

続きまして、23ページ、こちらからは交流という形になります。人が憩う港の拠点づくりということで、四日市地区ですけれども、千歳運河や第1埠頭を拠点とする交流空間の形成を図る、特色ある港湾景観を活用したみなとまちづくりを進めたいというふうに考えております。ソフト面の取り組みというのも多くなるんですけれども、港湾計画としては港湾環境整備施設計画、それと景観を保全するという観点で両方の景観を形成する区域の指定ということで位置づけていきたいというふうに考えております。環境の視点からはですけれども、緑地を整備することでCO₂の吸収源の拡大ということが挙げられると思います。それと、景観を保全することで美しく魅力ある港づくりに貢献する

というふうを考えております。参考資料としましては、平成20年度ですけれども、経産省のほうで近代化産業遺産群に潮吹き防波堤、末広橋梁が認定されたということを記述しております。

続きまして、24ページでございます。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す。これは、港湾計画としては、これも港湾環境整備施設計画として緑地を位置づけることになります。

まずは、25ページ、新規の緑地についてですけれども、25ページで既定計画と今回計画というふうに対比して示しておりますけれども、上のほうは天ヶ須賀地区でございます。現在、入り江のようになっているところがあるんですけれども、住吉運河と呼ばれる水域なんですけれども、周辺護岸の老朽化が著しく、また、水域の利用というのはない状態でございます。夏場には、アオサなどが異常発生するということで悪臭の問題なども発生しております。こういったことから地域の住民からも対策が求められているという状況でございます。このような中、長期構想でも議論していただきました緑地のネットワーク、そういうところにも資するというのでこの水域に緑地を計画したいというふうを考えております。

それと、下のほう、石原地区ですけれども、管理型の廃棄物処分場跡地7.5ヘクタールあるんですけれども、こちらについても野鳥が飛来するというコンセプトの緑地を計画していきたいと考えております。この取り組みの環境の視点からということですが、緑地の整備ということでCO₂吸収源の拡大、それと、石原地区ですけれども、野鳥等が飛来する緑地という形で内容を考えておりますので、生物多様性の保全という形に考えております。参考資料として、現在ネットワーク化ということで取り組みを進めておりますけれども、25ページの下のほうに案内看板の例というふうに示していますが、それぞれの緑地にデザインを統一した案内看板を設置する、こういうことを進めている状況でございます。

26ページでございます。これは、ネットワーク化ということでイメージを示しております。写真では、丸の1番から5番まで、それぞれ1番が高松干潟、2番が富洲原港の遊歩道、これは緑地ではございません、海岸の遊歩道になっております、このように遊歩道が整備されております、3番は富双緑地です。こういった形で必ずしもすべてが港湾施設ではございませんけれども、親水空間をネットワーク化するという取り組みを引き続き進めていきたいと考えています。

続きまして、27ページが港観光の振興ということで、船舶を活用した港らしさを感じる観光振興策ということで港湾計画には第1埠頭の緑地、それとともに旅客船埠頭計画という形で位置づけたいと考えております。

28ページですけれども、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。この写真のように、これは霞ヶ浦地区に入港している状況ですけれども、貨物の取り扱いとの調整の中、入港している、そういう状況になっております。需要につきましては、特に近年ですけれども、新名神高速道路が開通したということもあって従来からの伊勢観光に加えて京都方面への観光需要の高まりがあるということでございます。

以上が交流、以下が環境ということで、資料の説明としては以上で終わらせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

今回の素案というのは一応細かいことじゃなくて、こういう方向でやっていきたいという、そういう内容になっていますので、細かい数字とかはあんまり落とし込んでいないということです。

この素案についてご意見を伺いたいと思いますので、どうぞ自由にご発言ください。

【委員】 「四日市港の港湾計画（素案）」の14ページ、15ページのところでございますが、特に14ページのところで四日市地区の第1埠頭、第2埠頭を埋め立てて品目による施設利用の集約と再編を進めるということになっておりますが、第1埠頭は長期構想計画の随所に出てまいります、やっぱり港湾の景観を最大限活用するというような観点から第1埠頭につきましては、親水性豊かな場所に持っていく。

私は、他港へあんまり行ったことがないんですけれども、視察した中での、例えば門司港、レトロ調に、これは現岸壁をすべて旧岸壁といいますか、古い岸壁を残してうまく配置されておるわけですね。それから、あるいは北海道の小樽港等々、ああいうイメージで第1埠頭を計画していただけたらどうかと。

それから、第2埠頭につきましては、まだまだ物流施設として有用である。

それから、第1埠頭、第2埠頭、これは特に内航自動車をイメージしておられると思うんですが、既に内航自動車の積み出し施設につきましては、一昨年あるいは昨年から本田さんの要請がございまして千歳地区、四日市地区での整備を管理組合さんを主にしてまいりましたし、それで、私どもがお聞きしております27万台、あるいは30万台体制も現状の施設でカバーできるのではないかというふうに思います。

それから、また第1埠頭、第2埠頭を埋め立てるということになりますと、当然公共投資が出てまいろうかと思しますので、私ども港湾業者といたしましては、それに優先するプライオリティーのある公共投資のほうからやっぱりやっていていただきたいというふうな考え方を持っております。

以上でございます。

【部会長】 第1埠頭、第2埠頭のところの埋め立てはせんほうがあええと言ったらおかしいけれども、そんなに優先順位は高くないということですね。というか、内航船で自動車を運ぶ場合に別にここを埋め立てんでもええよという、そういうことなんですね。だから、必要ないという。

【委員】 特に内航車両と申しますのは、外航車両と違いまして生産できたものはどんどん内航船で移動できる。あるいは、最悪のケースは、ホンダさん、あるいは将来トヨタ車体さんも眼中に入ってくるかもわかりませんが、やはり港のほかでもいろんなモータープールを用意されておられるわけですね、この波動性に基つきまして。そういうところを逃げ道に使われるということから考えましても整備していただきました四日市地区での内航船の積み出し施設で私どもは十分だと考えますし、また、荷役能力につきましても、港湾業者は今、船内業者は2社でございますけれども、十分対応させていただけるというふうなことでございます。

【部会長】 内航で運ばない自動車というのは、そういう意味では公共地区にそれほど大きなモータープールは必要ないのでということなんですね。ということなんですけれども、どうです。

【事務局】 少し補足説明をさせていただきます。

1埠頭の緑地といいますか、親しまれるという観点で港湾景観を活用してという長期構想の議論を随分させていただいたところなんですけれども、それについて23ページで今の素案の内容を少し補足説明させていただくんですけれども、23ページを見ていただくと一番よくわかりよいのかなと思うんですけれども、現状の1埠頭については、緑地として、今の上屋がありますけれども、そういったところを利用転換していきたいというふうな考えております。

これは埋立にはなっておりますけれども、平成4年に計画された埋立でございまして、こちらについてはすぐに埋め立てるといのはなかなか、事実できませんもので、緑地についてはできるところからでもできるんじゃないかなという、現状の地形のままでできる

のではないかなというふうに考えております。

それと、これを埋め立てしない場合ということなんですけれども、貨物をどこでどう取り扱うのかという観点で14ページ、15ページで将来の貨物の利用計画というのを示しておりますけれども、今現在この計画では1、2埠頭間で完成自動車をとということになっておりますけれども、このあたりがほかのところで取り扱うことになってくるのではないかなということで、そのあたりも含めて、ここをどうするのかということに関してはこの貨物の将来の1、2埠頭間の利用も踏まえて見直しを検討しなければいけないのかなというふうには考えております。

【部会長】 とりあえずは実情に合わせた形で再検討したいということなんですかね、埋めるのか埋めないのかということを含めて。

【事務局】 1、2埠頭間の埋め立てにつきましては、1埠頭、2埠頭が老朽化もしておるといようなことですので、先ほど言いました増大する貨物への対応とか、緊急時における緊急物資の保管場所というような形でのオープン的なスペースの箇所も必要というふうに検討してこのような形で計画をしております。

特に老朽化対策につきましては、このまま埋めないままですと老朽化ということで対策が必要になりますし、埋め立てることによってその部分が解消できるというようにして埋め立て経費との比較というのもやっぴいかならんというふうに思っておりますので、そういった点を比較検討した上で検討していきたいというふうに思っております。

特に四日市地区につきましては、第1コンビナート等のバルク貨物はこちらのほうで依然として扱っぴいかならんというようにもございますので、そういったものと完成自動車の分離というようにもございますので、その点も踏まえて総合的に検討していきたいというふうに考えております。

以上です。

【委員】 この案の計画は4回目で初めて出していただいたと思いますので、まだまだこういう計画が周知されておらないというところもございますから、港湾を利用させていただくお客様方のご意見、あるいは港湾を取り巻くいろんな業界、協会等々ございますので、ご意見を幅広く聞いていただければというふうに思います。

【委員】 千歳地区の第1、第2埠頭の埋め立ての件なんですけど、たしかこの委員会といいますか、この構想のあれで最初のころに千歳地区で使わなくなった部分が出てくるのであれば市民が親しめるということで1ゾーンをそういうふうにしていってはどうかと

いう提案なんかが出ていたと思うんですけど、まさに自分としては、埋め立てる部分なんかにそういうところを入れていってほしいなと思っているし、果たしてほんとうに物流というか、こういう貨物が増大していくのかというのもほんとうにそうかなという気もありますし、だから、もう少しこの辺はもう一度検討し直す必要があるのかなというふうに思います。

【部会長】 物流の面からとまちづくりの面から両方からもう少し幅広に検討していただければと思います。

ほかに何かございませんか。

【委員】 冒頭に景気云々のお話をさせてもらったんですけども、やっぱり今ここに挙がっているようなコンテナ、それから貨物の動向ということについては、貨物なんかでも19年が基準年というような形でそれが過去のトレンドで延ばしているような状況、だから、そういうものを含めて、例えば、81号なり、大きな埋め立てということをやっぺいかならんわけなんですけど、そういうものについては集計なりシミュレーションというようなものはほんとうにきっちりやって説明ができ得るものなのかどうかというものについては、そういうことも示していただけたのかなと。例えば、これは8ページに書いてあるんですけども、コンテナ貨物の推計値は既定計画と同程度になるというふうな形で単純にその記述だけでこういう整備計画に行くと。

私も決してこれは足を引っ張るつもりで発言をしていないんです。ただ、説明責任の中でやっぱりそういうことについてはきっちり整理をされていくべきなんやろうなという思い、それから、今各委員さんがおっしゃったんですけども、今回これを初めて出されて個々に言うといろんなところでのご質問とかというのがあるわけなんですけれども、これを聞いてここで意見を出してというようなことになるのかなり厳しいところがあるんですけども、その辺については、例えば具体的な質問というような形を改めてさせていただいて委員会なり、協議会までにそういうことを返事なり、考え方をいただけるというようなことをいただけるのかどうかということについては、ここであんまり時間をとってやらせていただいてもちょっと難しいのかなと思いますので、その点もあわせてお願いをしたいというふうに思います。

【部会長】 じゃ、とりあえず、まず今日見てさっところをあせよ、そうせいと言うのも厳しいわなど。だから、ちゃんと意見を言う場というか、意見を言う機会とそれに対して回答してくれるのかどうかについて、まずどうですかということですよ。

【事務局】 こういった形でいきなりというのでは確かに難しいと思いますので、意見をいただきまして委員会までどういう形で考えておるかというようなことは示させていただきたいというふうに思います。

【部会長】 具体的にどういう形でここはこんなすべきやないかという意見を吸い上げられるのかというのを示していただけると。

どなたに注文をつけりゃいいのかなということですよ。

【事務局】 事務局のほうへ言っていただければというふうに思いますので。

【部会長】 いつぐらいまでに言えばいいですかね。

【事務局】 今月中ぐらいにというふうに思います。

【部会長】 だそうです。それにこれはこうすべきじゃないかということに関する回答というのは個別にメールか何かで返ってくるという、そんな感じになるんですかね。

【事務局】 そういった形でメールか何かで返させていただくというふうな形で対応したいというふうに思います。

【部会長】 そうです。それと、もう一つのシミュレーションの話、これはちょっと難しいと思うんですけど、どうします。

【事務局】 貨物につきましては、基本的には企業ヒアリングを昨年来から実施しております。そういった中で積み上げたものを次の港湾計画の貨物量というふうにしていきたいというふうに考えておりますけれども、やっぱり不況の影響といいますか、急激な状況変化という中で必要に応じてその時点時点で最新の情報を企業さんからいただくような形で反映したものを新しい港湾計画の貨物量にしていきたいというふうには考えております。

【委員】 さっきも申したんですけど、決して足を引っ張ってやめておけと言うつもりはないんですが、ただ、こういうグラフなんかも資料をいただくと19年基準年というような形で20、21というような形になっていくと過去のトレンドだけで引っ張ってあるわけなんですけれども、現状はそれはかなり乖離しておるわけですよ、状況の中で。冒頭に委員長にまとめてもろうたんやけれども、それに対して管理組合なり、県、市なんかも含めてどういう考え方を持って対応していった目標、こういうものに達成を目指していくんやという何か1つ単純なこういうグラフだけではちょっと今の情勢の中ではこれでやっていきますわというのは非常に厳しいんじゃないかなという思いがしますので、その辺は工夫をいただきたいと。

【部会長】 おっしゃるとおりだと思いますので、工夫をしていきたいと思います。何

をぬかしとんねんみたいな形にならんようにやっていきたいと思っております。

ほかに何かご意見はございませんか。

【委員】 交流に関連するところですけども、この計画に挙がっているものというのはほとんどこれはハードだと思うんですね。おそらくハードと伴ってこの領域というのは結構ソフトといいますか、仕組みだとか、どういうふうにつくっていくのかというような感じの、ソフトのほう結構市民の方も関心があったりするかと思っておりますけれども、ソフトというものは計画の中の位置づけというのはどういうふうになるのかということをお聞きしたいことと、それから、もう一つは、こちらの先ほど議論しました長期構想の中にも出てくる産業観光というのがあります。産業観光というのがこの計画の中でいま一つ位置づけがよくわからないというか、史跡に指定されたところとか、そういうことはわかるんですけども、産業観光というものがこちらの先ほどの構想に位置づけられたものとしての意味合いとしてこちらのほうの計画にどう位置づけられているのかというところがよくわかりにくい、こういうふうに思っておりますので、そこら辺はどうお考えなのか聞かせていただきたいと思っております。

【部会長】 とりあえず、ソフト施策というのは中心になるけど、それがどう位置づけられているのかということと産業観光がどう位置づけられているのかということとして、お答えをください。

【事務局】 港湾計画といいますか、従来は完全にハードの整備というか、計画がすべてだったんですけども、近年ではソフト的な内容も文章というか、文言として盛り込まれているような感じもありますので、そういう面で特に交流とか、あるいは環境、そういったところはハードの計画とあわせてソフトの計画というのがないとやっぱりなかなか実現しないというところもございまして、ハードにつながるようなソフト、あるいは、ソフトにつながるようなハードという感じで計画を盛り込んでいきたいというふうには考えております。

【委員】 そういう意味ですと、そこにハードというのは図があったりしてある程度わかるんですけども、ソフトというのはほとんど、例えば、住民と多様な主体の協働とか、漠然としたものはありますけれども、それがどういう計画なのかというのはほとんどよくわからないんじゃないかなと思うんですが。

【部会長】 この辺はどうなんですかね。港湾計画という仕組みそのものがもともとハード中心になっていますので、書きっぷりがどうしても無味乾燥というか、おもしろいと

いう形になっちゃうんですけれども、どうです。

【事務局】 皆さん十分ご承知だと思うんですが、再度確認なんですが、長期構想が大體20年後の四日市港周辺を含めたあるべき姿をご議論いただいた。港湾計画は10年間ぐらいをめどに、松井委員がおっしゃったように、岸壁をつくったり、いろんなそういう施設を計画するという役割になっておりますので、どうしてもソフトな面で長期構想ではっきり打ち出していただいたことについては施設計画という面ではこぼれ落ちていくということになります。ただ、長期構想前段でまずご議論をいただいていますので、先ほどの海山委員の話にもありましたが、それを運用していく形で参画と協働という言葉だけじゃなくて具体的な取り組みについては別途予算で反映させたり関係の人の協議の組織をつくったりという形でやらせていただきたいというふうに思っています。

それから、景気の話に連動して先ほど来いろいろご意見をいただいている荷物の量の推計なんかも、このあたりにつきましては大きな傾向の中で、例えば、港湾計画であれば、既に位置づけられておる、例えば、81号とか82号というふうな岸壁について、それを今回の計画でスクラップしたりビルドしたりということではなくて今回新たにつくるもの、あるいは外すものについて港湾計画で位置づけるということで、別途具体的な事業については、先ほどご指摘いただいたように、貨物量推計については企業ヒアリングとか、いろんな経済指標を使って別途これは事業をやる場合には、例えば81号についても推計調査を今やっております、それをどういうふうな形でやるかということは非常に長期にわたり財政負担が生じることについてはそれぞれの税金がもともになる部分についてはご理解いただけるようなシミュレーションのもとにやっていくということで、いろんな事業をやる場合と計画の場合と長期構想とそれぞれ役割が違うということの中でこういうふうな記述をさせていただいているといことをご理解いただきたいというふうに思います。

【部会長】 逆に申しますと、まちづくりでこういう仕組みを実現するためにこんな施設とかハードが必要やないかということをおっしゃっていただけるとそれを落とし込めるんじゃないかと思えます。

【委員】 こういった計画をいろいろ見ていて、特にまちづくりとか、その部分において非常にそれだけが浮き上がっているというか、何か地に足がついていない、特にね、感じがするのがずっと気になったんですけど、これはやはり産業的な活動というのは50年以上の歴史があって、蓄積があってそれなりのソフトで動いているわけですね。でも、実はまちづくり的なところというのは全くほんとうにまだゼロに近い、果てしなく近い状

態なので、実は全くソフトも何もないわけで、例えば、朝明地区からの緑地をネットワーク化ということですか。これは、なんのためにネットワーク化するのか、本来人が歩いていないような緑地をどうネットワークするのかということ、これもほんとうに全然イメージがわいてこないんですよ。ネットワークしてどうするんだと。まず、そこに人が行くような何かソフトをつくり出していかないと、そういう緑地だけネットワークしたって意味がないなということだと思えますね。だから、その部分において、多分まちづくりの分野は全くソフトの蓄積がないという状況なので余計計画を見てもぴんとこないのかなと、そんなふうな気がしているので、やはり、人が足を運ぶような何か仕組みというのを考えていくことが大事かな。それをここへ盛り込むのかどうかというのは私も判断が付きませんが、何かもう少し工夫が要るのかなと思います。

【部会長】 長期構想というのは、先ほど藤井次長もおっしゃったように、20年間のタイムスパンで考えるということと、もう一つは、ある種変な意味じゃなくて、こんなになつたらいいなという理想を盛り込むということになるかと思えますね。港湾計画というのはぎりぎり現実と合わせた形のものを落とし込むということになるんですけども、20年後の夢と10年以内の現実というものをつなぐものが見えないので、浮いちゃっているなという話になるかと思えますよね。その辺、こういう状態にしたいからこういう仕組みが必要で、そういう仕組みが動くためにはこういう施設とかハードが必要ですという、何かそんなふうになればわかりやすいと思えますけど、そういうのはどんなふうにして書くんですかね。どうなんです。

【事務局】 実際先ほどから話をされていますように、長期構想とか港湾計画というのはそういう夢であったり、それから、港湾計画は法定計画でそういう格好になりますので、実際先ほど藤井が申しましたように、具体的な話というのは予算も伴ってという形になります。ですので、ソフト面とかにつきましては、四日市港も4年サイクルで政策推進プランという形でまたそれを予算も若干連動させた形でのより具体化したプランというのをつくって動いていますので、今は2010年までの政策推進プランで動いていますけれども、また次の推進プランを使うときには長期構想をもとにそれを4年間でより具体化できるものをそこにまた落とし込んでいくという形になって、そこで先ほど松井先生やら海山さんが言われたような形のもうちょっとソフト面も含めた具体化というのが20年、あるいは10年の計画の中で、そのうちのさらに4年なら4年の短期といいますか、計画の中でやれるものをもうちょっと具体化して、落とし込んでいくときにもうちょっと表現ができる

のかなという気はいたしております。

【委員】 私は、この港湾計画を見せられてなかなかいいできかなと全体として思っております。ただ、今皆さんにご意見をいただいておりますように、私の感じではこの港湾計画そのものはなかなかすばらしい計画になっておりますが、どうしても財源が問題になって、私の感じでは、管理組合さんには失礼なんです、実財源がほとんど持ち合わせが少ないわけですね、実財源、自分のところで能力的に判断できるのは少ないと。要するに、県あるいは市の財政によるところが大きいわけですね。毎年毎年予算折衝があるわけですが、その辺をどういうふうに産むかということもにらむのと、それから、数量的にもある程度港湾計画のときから後々お金の数量的なところも動かしていく必要があると。それと、そういった面で財源的な裏づけが当然背景にないと絵にかいたもちになりますので、まずそれがどういうふうに判断できるかなと。実際は5年先10年先の時代はほとんど見通せないと思います、今の時代は。ですから、どうしても従前の港湾計画ですと、先の抽象的なことで終わる。今回はかなり踏み込んでもらってあって私はすばらしいと思うんですけど、ただ、その裏づけのものがどういうふう担保できるかなというのは今のまちづくりの観点、第1埠頭のところはかなり私は説明を聞かせていただいてここまで、50年まではあんまり語られなかったんですが、やっとこの時代に市民の方々の憩いのあるということを意識された。私が最初にここで委員で出してもらったときに私が申し上げたことがあるんですが、要するにまちづくりって港のほうでも言われるんですが、行政の縄張り争いで市も、あるいは県も、あるいは管理組合もそれぞれあまり手を出してこないところの地域なんです、この港の区域中は。まちづくりと言いながらね。管理組合さんがこんなすべてまちづくりができるわけがありませんし、機能的にもそういう行政の役割を担っていませんので、だから、その辺でまず1ページの改訂の方針のところでのこの10年の間に港湾管理者みずからが、さらには関係者と云々とあるわけです。この辺の煮詰めをやはりただ言葉ではなしにせめて四、五年先まではある程度見通せると思いますもので、まずその辺で財政的なこととか、それから、県とか市とどういうまちづくりができるかを議論していただいてここに反映させていっていただかないと、港側だけで何かしてもちょっとどうかと思っていますので、その辺のところをもう少し補っていただくのがいいかなと私はそうやって思っています。

以上です。

【部会長】 その点については先ほどの産業振興策もそうなんですけれども、県とか市

のそういった計画とかありますよね、まちづくりも含めてですよ、そういったものとうまいこと突き合わせて記述すべきなんだろうと思います。今おっしゃったように、港だけ切り離して考えるんじゃなくて全体の中で港を位置づけるという逆の発想でまとめておくとわかりにくいということですね。

【委員】 まちづくりというような意味でいきますと、四日市市と連携というのは一緒になってやっていかならんということはあるんですけども、先ほど来出ております行政、住民、NPOなんかの市民団体の方々、企業の方々と一体になってやっていくという中で両次長のお話の中では戦略プランとか予算というふうな形での回答をいただいておりますけれども、やっぱりそれを行く前にどうやってプランなり予算に反映するかというところでどうやって意見を吸い上げていただくかというような仕組みというのかな、やっぱりそれは1つ抜けてしまうのと違うかな。単純に従来型の予算でぼんとつきましたということじゃなくて、やっぱりここまでの構想なりの流れでいくと、そういう形で何らかの形をとった中でそういう方向性を見出すという場は要るんじゃないかなという思いがあるんですけども、その辺はどうお考えなんでしょうか。

【事務局】 まちづくりとの一体というような観点では、都市計画の方とかと一緒に、例えば、千歳地区であそこの運河をどういった形で活用していくかというようなことにつきまして、勉強会という形でやらせてもろうていますし、その中でほかの港でそういう交付金制度がございますので、そういったものをどういった形で活用できるかというようなことについてもこういう長期構想、港湾計画とまた別に現実的なお話として協議をしていきたいというふうに思いますし、先ほどの予算の裏づけというようなこともありますけれども、港湾計画としては将来10年後の港湾空間をどういうふうに活用していくかというようなことを目標年次におけるどういうような形を計画していくかというようなことを検討しております個別の、例えば、先ほど話がありましたように、81号岸壁はどういった形で事業費になっていくかというようなことはまた個別の検討というような形で事業費等については検討していきたいというふうに思います。

以上です。

【委員】 市と意見交換なり協議というのは十分いただいておりますというふうに思っておりますけれども、市民も含めた協働というような形を長期構想でうたっておるわけですよ。そういうものについてはどういう形で仕組みとして考えていかれるのかということについてどうなんですか。例えば、そういう意見を聞く場、懇談会的な懇話会的な場な

んかをつくられて予算なりプランに反映していくとか、そういう思いを持ってみえるのかどうかということはいかがですか。

【事務局】 そういった会場で順次といいますか、市民の方々に声をかけて一緒に入っただけのような形をどういった形でしていけばいいのかというような、例えば、ワークショップ的に開催するとか、そんなことができないかというようなこともこれまでの検討に加えて一緒に考えていきたいというふうに思っております。

【委員】 今回昨年四日市111周年のイベントが全市的にありまして、それで、JR周辺でいろいろプロデュースをさせていただいて、若い人たちを中心にかなりの人たちをJR周辺のイベントに巻き込んだんですね。それで、今年に入りましてからそのメンバーというか、中心的なメンバーたちに港で何かやれないかということをご提案しまして、それで、もしいい場所があるのなら何かやりたいみたいな動きが出ましたので、今回管理組合さんのほうにそのことをお話しさせていただいて、非常に前向きに検討はしていただいたんですが、それだけのイベントをやる場合にはやっぱりそれだけの資金も必要になってくるので、その財源はどうですかということをお聞きしたんですけど、やはり、この部分についてはちょっと予算はということなんですね。それで、実はこういうまちづくり、特に人が今ほとんど行かない港に人が行くようにするというは単に単発的なイベントをばんと打ち上げ花火みたいにやっても絶対無理だと思うんですね。やはり、ある程度、長期まで行かなくても、人をどういうふうに巻き込んでいくかということを計画的に進めていかないと多分無理だと思うんですよ。

やはり、自分もこの委員会に参加しましてから港へどうやって人を流し込むというか、持っていくかということをお自分の中でも計画的に組み立てているわけなんですね。それで、動き出していざ次の段階に行こうといったときにもう財源がないですというふうになってしまうと実はやる気をなくす部分もあって、ほんとうに継続しながらそういうことはやっでいかないと流れはつくれないと思うんですね。だから、そのあたりを何とかもう少し港を埋め立てるぐらいのお金が、もちろん出どころは違うんでしょうけど、あるのであれば、そういったことにももう少し予算がつくようなふうにしてほしいなと思います。

【部会長】 生きた金の使い方を効果的にやっていただきたいということなんだろうけど、お役所はなかなか難しいですよ。こっちからこっちへ金を移すとかね。そもそも管理組合さんだけではなくて県さんとか市さんなんかとそれこそ連携して使えるお金をかき集める形でやっていただかないと多分難しいと思うので、ぜひそういう情報交換の場、

行政の中での情報交換の場と、あとNPOと市民との間の情報交換の場と両方ですね。

【委員】 どうしてもいろんな話を持っていったりとかするときはその部署内だけでどうしてもとまっちゃうんですよね。だから、その部分をもう少し横に広げていただくような、そうすればもっと財源もいろんなものが多分あるでしょうし、そのあたりの横の風通しをもう少しよくしていただきたいなとは思っています。

【事務局】 今回の件に関連して公園をどう使えば使いやすいのかというふうな庁内の検討を今もやっているのは事実なんですが、1つ、やはり、さっきワークショップのことを申しあげましたけれども、具体的にはやはり千歳地区あたりを人が来るような魅力のあるものにしようということを具体的に当然管理組合と住民の皆さんと市民団体の皆さん、あるいは企業の皆さん、そして、地元の四日市市も入れてワークショップをやろうということは新しい年度では考えています。そういう取り組みの中でいろんな連携というのを模索する中で、例えば財源的な形で市民がやる場合の支援策というのは現に四日市市も数年やっているメニューがあるわけですし、そういうものも活用しながら、あるいは県も「美し国」のいろんな企画をしておるわけですから、そういうこととのジョイントということも当然管理組合も積極的にかかわる中でいろんなメニューをその中で見出ししていくということもワークショップの1つの目的にもなると思いますので、ここの港については臨港地区と港湾区域については四日市港管理組合が一応所管していますけれども、あわせてそれは地元の自治体、あるいは県の区域でもあるわけですから、先ほど部会長がおっしゃったように、縦割りじゃなくって十分行政同士の連携もしながら住民の皆さんもそういうふうなマルチな目で自治体とつき合っていただくということでやっていくことによって新たなものが出てくるのかなというふうに思っております。

【部会長】 逆に言いますと、こういった長期構想を策定して港湾計画を改訂していくとそれを実現していくというプロセスの中でそういう仕組みを具体化していただけるとこういう作業をやっている意味が、よそ者の私なんかでもよかったなと思うということですね。

ほかに何かございますか。

大体時間も大分来ましたので、私のほうからも1つ言っておきたいことがあるんですが、先ほど今までの当たり前が当たり前やなくなるという話をしましたけれども、その1つの例というのが、やっぱり欧米市場の比重が今後中長期的に見ますと落ちていくということだと思っておりますね。アジアといっても広い意味でのユーラシアが巨大市場になっていく

だろうというのは中長期的にはだれも認識していると思うんですよ。

具体的には、今まで東アジアの中で中国がものすごくでかくなりますよという話でしたけれども、東アジアにとどまるんじゃなくてインドとかイランとか中近東、あるいはロシアといった広域でのユーラシアという空間が発展地域になっていって市場を拡大させていくという、そういう状況になっていくわけで、そういう意味で海で隔たれた欧米というところとつながっていくことによって今まで日本、四日市もそうなんですけれども、は発展してきたわけですが、そうじゃなくってユーラシア大陸とどうつき合っていくのかということが非常に大きな問題になってきているわけですね。そうした際に四日市港がそういうユーラシアとのつき合いを密にするためにどう役に立つのかというふうに考えていかざるを得ないわけなんです、8ページが一番下の「基幹航路維持の必要性」とありますけれども、もちろん基幹航路というのは欧米基幹航路のことなんですけれども、これも必要なだけけれども、実は身近なアジア域内物流への対応のほうの比重がより今までよりもでかくなると考えるべきなんです。だから、基幹航路が減っているからあきまへんという書きっぷりよりも、どっちかという、アジア域内航路でも船舶の大型化が当然進んでいますから、アジア域内の物流に対応しようと思うとそれなりの大型船が入ってこれるような港にしとかなあかんねという話になってくるというふうに書いたほうが説得的かもしれないですね。

ただ、ここは悩ましいところで、ユーラシアの時代になってくると太平洋側にある四日市はやっぱり不利なんです。この前秋田に行ってきたんですけれども、秋田なんかもシーアンドレールでポストーチヌイ港を結ぶという実験をやっていたりします。もっと言いますと、博多なんかはそれをねらっておるわけですね、博多とか門司は。ああいったところは1日というか、数時間で釜山とつながっていますので、大陸とのつながりということで考えると地理的な優勢がものすごく強いんですね。そういったところとは違うんだけど、四日市の港はこんなことができますよというのはどうやって言ったらええのかなという、私自身がなかなか思いつかないんです、まだ。その点が何とか出せばええなというふうに思っておるわけです。

特にシーアンドレールというのは1年2年ではとても何にもならないと思うんですけれども、10年単位でいいますと、ユーラシアを横断する幹線鉄道になります。これは、インドとか中国とかイランとか、そういうのも全部つながっていくと思うんですね。そうしますと、太平洋側にはなくて日本海側にある港のほうが発揮して、そこでシーア

ンドレールの仕組みができちゃうとですよ、産業立地上の四日市の優位性というのはそれだけ相対的に落ちるということになります。それにどう対応するのかというそういう視点が必要かなど。先ほど言いました今までとは違いますよという状況というのの1つの大きなポイントはそこにあるというふうに思いますので、その点また事務局と話し合いながら内容を詰めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

あと、何かありますか。言い足りないとか。ございません。

ほんなら事務局のほうで何か補足説明はありますでしょうか。

【事務局】 先ほど今回のご意見をいただくというふうにお話しさせていただきましたけれども、3月末というふうに言いましたけど、今後の対応も含めて検討せなあきませんので、できるだけ早くご意見をいただけますればというふうに思います。よろしくお願いします。

【部会長】 じゃ、こんなところで。後はお返しします。

【事務局】 どうも本日は長時間にわたりましてご議論いただき、ありがとうございますしました。

今後の進め方につきましては、先ほど部会長からもいろいろコメントをいただいておりますし、次回の委員会に向けての作業をさせていただくことといたします。第3回の委員会は4月20日に開催をさせていただきます。

ということで、それでは、これもちまして、第4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。どうも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