

四日市港長期構想検討委員会（第1回委員・幹事合同委員会） 議事概要

平成19年12月12日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、お見えになっていない委員の方が1人おられますが、ただいまより、四日市港長期構想検討委員会第1回委員・幹事合同委員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。本日の委員会は公開で行われますことをご了承願います。

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、小野寺と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

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、出席者名簿、会則、資料1、2、3、パワーポイント原稿、ポートオブ四日市、四日市港町絵図でございます。不足等はありませんでしょうか。

次に、ここで、主催者を代表いたしまして、四日市港管理組合、佐藤副管理者様よりごあいさつをいただきます。よろしくお願いいたします。

【副管理者】 四日市港管理組合副管理者の佐藤でございます。

四日市港長期構想検討委員会第1回委員・幹事合同委員会が開催されるに当たり、港湾管理者を代表いたしまして、一言ごあいさつを申し上げます。

皆様におかれましては、このたび四日市港長期構想検討委員会の委員及び幹事にご就任をいただき、また、本日は、公私ともご多忙の中、本委員会にご参集を賜りまして厚く御礼を申し上げます。また、常日ごろ、四日市港の整備並びに利用促進にご理解、ご尽力を賜っておりますことに対しまして、心より感謝を申し上げます。

四日市港におきましては、平成10年7月に改定をされました、平成20年代前半を目標年次といたします現港湾計画に基づき、これまで港湾整備が進められてまいりました。その結果、四日市港の現況につきましては、後ほど事務局から説明をさせていただきますが、特に外国貿易のコンテナ貨物につきまして、その取扱量の増大やコンテナ航路、サービスの増加、これが堅調であるなど、これまでのところ港勢は順調な推移を示しており、地域経済の発展や住民生活の向上に少なからず貢献できてきたのではないかと自負しているところでございます。

加えて、平成16年7月でございますが、名古屋港とともに伊勢湾中枢港湾に指定をされ、今や我が国を代表するナショナルポートの一翼を担う港として大きな期待が寄せられております。

しかしながら、四日市港を取り巻く諸環境や社会経済情勢は港湾計画策定時点から大きく変化をし、また、四日市港に求められる要請も多様化している状況の中、引き続き四日市港が地域や県民、市民のお役に立つためには、四日市港に課せられた、あるいはこれから課せられるであろう諸課題に対応した新しい港湾計画の策定が強く求められております。

新しい港湾計画は平成30年代前半を目標とした計画とする予定でございますが、大局的かつ長期的な視点に立った新しい港湾計画を策定するためには、それを超える将来時点の四日市港のあるべき姿、これをできるだけ見通して、その方向に合った港湾計画を策定することが必要であると考えております。

そこで、まずは、平成40年代前半を見通した長期構想を委員の皆様のご指導をいただきながら作成をしまいたいと考えておりますので、本委員会におきましては、いろいろな立場からの貴重なご意見やご提案を賜りたく、よろしくお願いを申し上げます。

最後に、本来でありますれば、委員の皆様には事前に資料を送付した上でご議論いただくべきところでしたが、私どもの対応のまずさにより、当日となったことを心からおわび申し上げまして、私のあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

次に、委員、幹事の皆様方をご紹介申し上げます。ただいまごらんいただきありがとうございます。次第を1枚めくっていただきますと、出席者名簿をしたため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。

社団法人日本港湾協会会長、栢原。

【委員】 栢原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 独立行政法人港湾空港技術研究所顧問、小和田様。

【委員】 小和田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 みなとづくり女性ネットワーク、四日市大学教授、谷岡様。

【委員】 谷岡経津子と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】 三重大学准教授、木村様。

- 【委員】 木村です。よろしく申し上げます。
- 【事務局】 岡山大学准教授、津守様。
- 【委員】 津守です。よろしく申し上げます。
- 【事務局】 本田技研工業株式会社生産本部生販物流部製品物流室長、渡辺様。
- 【委員】 渡辺です。よろしく申し上げます。
- 【事務局】 四日市港利用促進協議会会長、小菅様。
- 【委員】 小菅です。よろしく申し上げます。
- 【事務局】 四日市港運協会会長、小林様代理、坂上様。
- 【委員】 坂上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 名古屋港海運協会会長、萩野様。
- 【委員】 萩野でございます。よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 財団法人三重県産業支援センター理事長、石垣様。
- 【委員】 石垣です。よろしく。
- 【事務局】 四日市商工会議所専務理事、北川様。
- 【委員】 北川でございます。よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 コミレスネットこらぼ屋代表、海山様。
- 【委員】 海山です。よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 四日市青年会議所理事長、菊池様。
- 【委員】 菊池です。よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 四日市市経営企画部部長、武内様。
- 【委員】 武内でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官、大脇様。
- 【委員】 大脇でございます。よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 国土交通省中部地方整備局港湾空港部部長、宮本様。
- 【委員】 宮本でございます。よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 四日市港管理組合副管理者、佐藤様。
- 【委員】 よろしくお願ひいたします。
- 【事務局】 次に、幹事の皆様をご紹介いたします。
- 三重県政策部政策企画分野交通・資源政策監、辻様。
- 【幹事】 辻でございます。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 三重県四日市建設事務所所長、宇佐美様。

【幹事】 宇佐美でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市市経営企画部参事、柴田様。

【幹事】 柴田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 国土交通省港湾局計画課課長補佐、森様代理、杉田様。

【幹事】 杉田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾計画課課長、森橋様代理、玉石様。

【幹事】 玉石でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所所長、丸岡様。

【幹事】 丸岡でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 四日市港管理組合経営企画部部長、小林様。

【幹事】 よろしく願い申し上げます。

【事務局】 では、先に進ませていただきますが、委員名簿の次に、1枚紙で四日市港長期構想検討委員会会則というペーパーがあるかと思えます。ごらんいただきたいと思えます。本委員会を運営するに当たりまして、その必要事項を記載したものでございます。第1条に趣旨、第2条に目的を書いてございます。こちらにありますように、長期的視点に立った四日市港の長期整備構想や港湾計画案を検討することを目的とするということで、先ほど佐藤副管理者様からごあいさつをちょうだいした内容でございます。

第3条、第4条に組織、委員長という欄がございます。詳細は、逐条読みを省略させていただきますが、内容は以下のとおりでございます。この中で、少し先走りますが、委員の皆様方につきましては、この会則にのっとりまして委員にご就任いただいたということでございます。

次に、第8条、幹事会、第9条、部会を規定してございます。それから、事務局は私どもが四日市港管理組合様と連絡調整を行った上、日本港湾協会のほうに置かせていただくことになっています。本会則で本委員会を運営してまいりたいと思えますが、ご異議等ございましたらお諮りしたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

【事務局】 ありがとうございます。

では、本会則にのっとりまして、先に進ませていただきます。

では、4番目にあります委員長の選出を行いたいと思います。先ほどごらんいただきましたように、第3条第2項に、「委員長は委員が互選する。」、第8条第3項に、「幹事長は幹事の互選による。」ということにさせていただいておりますが、どなたかご推挙、自薦、他薦を含めましてありましたらお願いしたいと思います。ございませんでしょうか。

では、事務局のほうで、委員長に、社団法人日本港湾協会会長、栢原を充てたいと思いますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」と言う者あり)

【事務局】 ありがとうございます。

では、栢原委員に委員長をよろしくお願ひしたいと思います。

委員長、あいさつをよろしくお願ひいたします。

【委員長】 大変重要な委員会ではありますが、委員長を務めさせていただきたいと思ひます。

先ほど副管の佐藤様からお話ございましたけれども、平成40年代前半の四日市港のあるべき姿を皆様のお知恵を拝借しながらまとめていくというのがこの委員会の役割ということでございます。

現在、港間の競争が大変厳しくなっています。特に、名古屋のような大変な勢いで伸びている大港湾の近傍にある港が今後どういう役割を果たしていくかということは大変難しい問題でありますけれども、明確にしていけないと港の将来の姿がかけないということだと考えています。

同時に、また、市民、県民の理解がなければ、港の整備あるいは港の働きというものも円滑にいかない。かつては、港町何々ということで市民、県民も自然にバックアップをしてくださっていたのが、最近は代表的な港湾都市ですらそういうことがあまり期待できなくなっている。そういう中で、市民、県民の皆様が港がどういう役割を果たしているかということを理解していただきながら港を整備していく、あるいは利用振興していくということは大変重要なことではないか。そのために、長期構想の中で、どのような知恵が、工夫ができるのかということも課題ではないかと思っています。

回数が非常に限られていますけれども、貴重な機会でありますので、どうか委員の皆様、忌憚のないご意見を自由にご発言いただいて、いい計画がまとめられればと思っておりますので、よろしくご協力くださいますようお願いをして、委員長としてのあいさつにさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、委員長代理の指名を行いたいと思います。会則第4条第2項に、委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指名した者が職務を代行するとありますが、栢原委員長、いかがいたしましょうか。

【委員長】 大変ご面倒をおかけすることになるかと思いますが、できるだけそういうことがないようにしたいと思います。委員長代理には、四日市港についてほんとうにお詳しい四日市港利用促進協議会会長の小菅様をお願いをしたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 小菅委員、いかがでしょうか。

【委員（委員長代理）】 大変行き届かないと思いますが、一生懸命やらせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、本日は第1回の幹事会でもありますので、幹事長の選出を行いたいと思います。会則第8条第3項に、「幹事長は幹事の互選による。」ということにさせていただいておりますが、どなたかご推挙、自薦、他薦を含めましてありましたらお願いしたいと思います。

では、事務局のほうで用意させていただいておりますのは、幹事長に、三重県政策部交通・資源政策監、辻様をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

（「異議なし」と言う者あり）

【事務局】 ありがとうございます。

では、辻幹事に幹事長をよろしくお願いしたいと思います。

それでは、以降の議事進行を委員長である栢原委員長をお願いしたいと思います。それでは、栢原委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】 お手元の議事次第に従って議事を進めさせていただきたいと思います。

大変簡単になっていますが、資料を説明していただいて、その後、討議ということになっています。今日は第1回目ですので、あらかじめ委員の皆様をお願いしたいと思います。できるだけ多くの委員の方々からご意見をいただくことが次の第2回目に向けての作業に大変有効である、役立つと思いますので、子供じみていて大変失礼かと思いますが、資料説明が終わりましたら、委員に順次ご発言をいただきたいと思います。

ただ、委員が非常に多くおられまして、また時間が限られていますので、まず最初に、

行政関係の委員の方を恐縮ですが外させていただきたいと思います。時間ができましたら行政関係の方の意見も順次お伺いするという事で、武内様から順次、海山様、石垣様という形で全員のご意見を伺いたいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

それでは、資料の説明をよろしくお願ひします。

【事務局】 港湾協会の堀川でございます。私、資料1のほうを説明させていただきます。

資料1では、委員会の進め方とスケジュールについてでございます。

1ページ目、検討の背景と目的でございますが、先ほど佐藤副管理者のほうから、あるいは委員長からのあいさつにもございました内容でございますので、省略をさせていただきます。

2ページ目に、委員会の構成ということでございます。これも会則の中で、幹事会あるいは部会を設けるということをお認めいただきました。委員会の下に2つの、物流・まちづくり部会、みなと環境部会というそれぞれ専門的な部会を設けまして、そこで審議した結果を委員会に上げるという形式でございます。幹事会は行政関係者での構成でございますが、行政関係の機関からの調整協議あるいは検討というものを中間的にしていただくという形をとらせていただきたいと思います。

次に、3ページ、これは委員会名簿、委員会、幹事会の方でございますが、先ほどご紹介をいたしましたので省略いたします。この方たちの中から、4ページに示してございます2つの部会の方たちを選出させていただいております。四日市の方々を中心に選出をさせていただきます。

最後に、5ページ目でございますが、スケジュールについて簡単にご説明申し上げます。

3回の委員会を本日を含めまして考えております。それに伴いまして、幹事会も委員会の前に行うと、あるいは部会もそれに合わせて行うということになるかと思ひます。本年度は、本日1回ということでございまして、これからご説明がございませけれども、現状の課題、要請の整理、長期構想における将来目標の設定等々のご説明を申し上げ、議論をしていただきます。また、現在の港湾計画の検証についても少し行いたいと思ひます。2回目は来年の6月を予定しておりまして、長期構想の決定をその場でいたしたいと思ひますし、港湾計画の素案についても俎上にのせたいと思ひます。最終回が21年の3月、再来年の3月、来年度の最後と考えておりまして、港湾計画案をここで決定していきたいということでございます。

資料1の説明は以上でございます。

【委員長】 ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等がございますか。スケジュール等についてご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それから、先ほど私、申し上げるのを間違えました。幹事の方を外してと、こういう意味であります。大変恐縮ですが、幹事の方で後ほどご意見があればお伺いしたいと思います。

それでは、次の資料をお願いします。

【事務局】 それでは、資料2のほうで、四日市港の現況、課題、要請と将来像につきまして、パワーポイントのほうを用いまして概要を説明させていただきます。ちょっと会場の都合で委員さんの背後からの説明ということで、申しわけございませんが失礼いたします。私、四日市港の平手と申します。よろしくお願いいたします。

本日の説明でございますけれども、まず初めに、港づくりに対します港湾管理者の考え方、これを説明させていただいた後、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望、それから今後の要請、四日市港の現状、四日市港の強みと弱み、課題、そして四日市港の将来を考える方向という順序で説明させていただきたいと思っております。

まず、港づくりに対する港湾管理者の考え方でございます。資料2では、1ページのほうに細かく記載させていただいております。

港湾管理者としまして、今回、四日市港の将来像を検討するにつきましては、地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり、これを目指して推進したいというのが基本的な考え方でございます。

次に、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望について説明させていただきます。資料2のほうでは3ページからとなります。

まず、社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望についてでございます。この中では、人口、経済、産業、物流、交流、環境、安全安心、官と民、国と地方の関係という8つの項目について検討いたしました。主なこととして、画面のほうには4項目を示させていただいております。このうち産業面では、多くの企業がアジア等の海外に生産拠点を移したことにより、国際水平分業の一層の進展が展望されているのではないかと考えております。

また、環境の面では、京都議定書の発効などによる地球温暖化対策の一層の強化が展望されております。とりわけ、昨今、新聞で載っておるかと思うんですけれども、現在バリで開催されております国連の気候変動枠組み条約の第13回の会議におきましてさらなる

取り組みが展開されようとしておりますので、この辺にも注目していきたいと思っております。

次に、港湾を取り巻く情勢変化と将来展望についてでございます。ここでは、物流、産業、交流、環境、安全安心、参画と協働の6項目について検討いたしております。主なこととして、画面2は4項目を示させていただきました。このうち物流面では、輸送コスト低減を目的とした船舶大型化がますます進み、それに伴い、基幹航路集約化の進展が展望されております。また、環境の面では、環境負荷の低減を目的としたモーダルシフトの推進などが展望されております。

次に、四日市港の背後圏の情勢変化についてでございます。この中では、特に資料2の26ページのほうに図を示しておりますけれども、新名神高速道路亀山 草津間が来年2月23日に開通するなど、背後圏道路網の整備が進んでおりまして、四日市港へのアクセスが向上するという新たな動きが見られております。

次に、四日市港に対する今後の要請について説明させていただきたいと思っております。資料2では27ページからとなっております。

これまで説明しました社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望、それから港湾を取り巻く情勢変化と将来展望、四日市港背後圏の情勢変化から、これからの四日市港に対する要請というものを考えさせていただきました。その結果、四日市港管理組合が考える四日市港に対する今後の要請といたしまして、例えば、中枢国際港湾としての機能維持、向上でありますとか、親しまれる港づくりの推進、港湾環境改善への取り組み、防災対策の推進、多様な主体による港づくりの推進など、画面のとおり12点を考えさせていただきました。

次に、四日市港の現状について簡単に説明させていただきたいと思っております。資料2のほうでは28ページからとなります。

これは四日市港の位置を示させていただきました。この図にありますように、伊勢湾の湾奥にございまして、三重県の北部に位置しております。名古屋港とは約20キロという形で、非常に近い位置関係にあることがごらんいただけるかと思っております。

次に、四日市港の主な歴史を説明させていただきたいと思っております。

四日市港は、江戸時代には天領として、陸路、海路の要衝でございました。その後、明治時代に、稲葉三右衛門さんが築港に着手されまして、近代港湾への礎を築いたのが始めとされております。大正時代に1号地、2号地の埋め立て、昭和初期から終戦まで商業港から工業港への転換がなされました。昭和40年代ころまでにはコンビナートが立地し、

さらに工業港化が進んでまいっております。

こうした変遷を経まして、近年におきましては、平成16年に名古屋港とともに伊勢湾のスーパー中樞港湾に指定され、翌17年、指定特定重要港湾に指定されたところでございます。なお、今年で開港後108年を迎えているという現状でございます。

四日市港の形成の経緯ということで、今、画面に示しておりますような順番で四日市港が広がっていったということでございます。

それでは、四日市港の現状につきまして、地区別に北からごらんいただきたいと思えます。

まず、ここが川越地区というところでございまして、中部電力の川越火力発電所が立地いたしております。

ここが霞ヶ浦地区でございまして、北側がコンテナ等の物流基地になっておりまして、南側がコンビナート企業が立地しているという状況でございます。

こちらは、午起・大協地区でございまして、こちらもコンビナート企業が立地しているという状況でございます。

こちらは四日市地区でございます。先ほど船から見ていただきましたが、物流基地として公共埠頭が活発に利用されている状況があります。

こちらは、塩浜地区、それから石原地区でございます。こちらもコンビナート企業が立地しております。石原地区の先端のほうはちょっとまだ造成中という形で、埋め立てを行っている土地がここがございます。

最後に、磯津地区、楠地区でございます。こちらは、海岸堤防の前にまだ海浜が残されている状況が見えていただけかと思えます。

次に、四日市港の港勢について説明させていただきます。

貿易額では、平成18年度は過去最高という状況でございます。取扱貨物量でございますけれども、近年、おおむね6,000万トン前後で推移しているという状況でございます。それから、主要な取扱貨物でございますけれども、輸出は本田さん中心の完成自動車がおおむね5割を示しております。輸入は原油、LNGなどになっております。コンテナにつきましては、8年連続過去最高を記録しておりますけれども、約16万TEUを取り扱っており、全国では11位の規模となっております。

こちらの資料は、港勢のうちコンテナに着目しまして、近接する名古屋港と比較した資料でございます。見ていただいたら一目でわかりますように、大きな差があることがうか

がえます。

次に、四日市港の将来像を検討するに当たりまして参考としていただくために、管理組合が考えています四日市港の強み、弱みについて説明させていただきたいと思います。

強み、弱みの詳細、細かい内容につきましては、資料2、42ページのほうに添付しておりますけれども、私どもといたしましては、画面に書いてありますように、伊勢湾口から近い、あるいは、先ほど申しましたように、交通アクセスが着々と整備されてきているなどの強みとともに、まだまだコンテナ定期航路が少ないなどの弱みがあるのではないかと考えておるところでございます。

それでは、四日市港の課題について説明させていただきたいと思います。資料2では44ページからとなります。

これまでに整理させていただきました四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望、四日市港に対する今後の要請、それから四日市港の現状、四日市港の強み、弱みから、現在の四日市港では、画面に示すような6点が課題として浮かび上がってくるのではないかと考えております。

それでは、課題について個別に説明させていただきたいと思います。

1点目の課題が、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進についてでございます。問題点につきましては、画面に示した3点があろうかなと思っております。

1つ目でございますけれども、県内コンテナ貨物の四日市港利用率が28.5%ということでございます。このグラフでございますけれども、県内コンテナ貨物の利用港湾を示したのですが、ごらんのように、ピンクで示しているところが四日市港の利用ということでございます。28.5%にとどまっております。逆に、水色で示している部分62.9%が、名古屋港へ流れているという状況でございます。四日市港の利用率をさらに高めていかなければいけないと考えておるところでございます。

2つ目でございますけれども、平成18年のコンテナ取扱量、8年連続で伸びてはおりますが、16万TEUという状況であるということでございます。この数値でございますけれども、現港湾計画では80万TEUという目標を掲げておりますので、まだまだ一層の取り組みが必要であると考えているところでございます。

3つ目でございますけれども、名古屋港との連携の強化が必要であるということでございます。名古屋港と四日市港のコンテナターミナルの比較を出させていただきました。平成16年に名古屋港とともにスーパー中枢港湾に指定されましたが、まだまだ両港には大

きな差がございます。このような大きな差のある中、スーパー中枢港湾としての役割を果たしていくためには、やはり両港が連携していくことが求められているのではないかと考えております。

次に、課題の2点目、安全・安心で利便性の高い港づくりの推進ということでございます。問題点として3点挙げさせていただきました。

1つ目でございますけれども、やはり老朽化する港湾施設が多いということでございます。これは写真でご紹介させていただいていますように、かなり老朽化が見られるところが多くなっておりまして、対応が必要な施設も出てきております。

2つ目でございますけれども、港湾施設及び海岸保全施設の耐震化が望まれているということでございます。この写真は、港湾施設の関係で、四日市地区の航空写真でございますけれども、現港湾計画でこの箇所に耐震強化岸壁の計画がございます。昨今、特に東海・東南海等の地震等の大規模地震の切迫性が伝えられておりますので、早急な整備が望まれているという状況でございます。

次に、海岸保全施設の耐震化についてでございますけれども、画面に示しております赤い箇所が四日市港管理組合の管理する海外保全施設となっております。画面で見ただけでわかりますように、市街地がすぐ背後に広がっておりまして、早急な耐震化が望まれているところでございます。

3つ目の問題点ということで、港湾施設が利用者の要請に十分こたえられる状況になっていないということでございます。画面のほうで、公共埠頭の位置図を示させていただきました。今日、現場見学していただいた方は見ていただきましたけれども、霞ヶ浦地区のほうでコンテナ等、自動車等を扱っております。それから、四日市地区のほうでいろんなばら物貨物等を扱っておりますけれども、これが2つに分かれているという状況を見ていただけたかと思えます。また、公共で管理する土地というものが利用可能空間に余裕がない状況となっております。土地利用も固定的、占有的な傾向が見られます。このため、取扱品目によるバースの相互利用というものが難しく、利用者の要請に十分こたえられる状況になっていないというのが見受けられます。

次に、課題の3点目といたしまして、都市・住民とともにある港づくりの推進ということでございます。問題点として4点お示ししております。

1点目でございますけれども、港を訪れた住民の満足意識が低いということでございます。四日市港管理組合では、毎年、市民アンケートをやらせていただいております。その

結果、多くの県民、市民が訪れ、身近に感じられる港づくりという施策を持っておりますけれども、その施策に対する重要意識は79%と非常に高い結果となっておりますけれども、満足度を見ますと28%にとどまっているという状況がございます。

問題点の2つ目でございますけれども、国道23号とJR関西本線によって市街地と港が分断されているということでございます。先ほども現場見学で見ていただいた方はわかりかとは思いますが、四日市港と中心市街地の間には、国道23号、先ほど申しましたように、6万台を超える交通量がある23号線がありますし、JR関西本線が平面で走っているということがございます。こうした形で分断されている状況がございます関係で、港を住民の皆様から遠ざけている一因になっているのではないかと考えております。

問題点の3つ目でございますけれども、先ほど歴史でも説明しましたように、工業港的色彩が強いということでございます。こちらは土地利用の状況を示した図でございますけれども、画面に示す青色の部分が工業用地でございます。このように、国道23号から港側というものは、ほとんどが工業用地としての利用が大きくなっているという状況が見られます。

問題点の4つ目でございますけれども、緑地、公園の利用者がまだまだ少ないということでございます。これはポートビルのほうから撮らせていただいた霞港公園の写真でございます。公園、緑地の利用者は、写真にもありますように、社会見学でありますとか遠足、そういったものにちょっと限定的に利用されている形で、一般利用者が少ない状況があります。

次に、課題の4点目ということで、環境を守り、環境を生かす港づくりの推進ということでございます。問題点につきましては、画面にお示した3点を考えさせていただいております。

1つ目でございますけれども、CO₂削減に関する優位性が生かされていないということでございます。このグラフのほうは四日市港のCO₂削減に関する優位性を試算したものでございます。現在、名古屋港など他港で取り扱われています三重県内コンテナ貨物を最寄り港であります四日市港で取り扱うと仮定した場合、CO₂換算でございますけれども、年間で約1万3,000トンの削減になるという試算をいたしております。

2つ目でございますけれども、水質の状況がまだまだ改善されていないということでございます。このグラフのほうは、楠沖の2キロメートルの地点での水質データを経年変化のグラフで示させていただきました。四日市港におきます環境基準を達成している地点と

いうのもありますけれども、このように、地点によっては依然として水質の状況が改善されていない状況もありまして、水質の改善に向けた取り組みが必要な状況でございます。

問題点の3つ目でございます。歴史的な景観が生かされていないということでございます。こちらは四日市地区の写真でございます。先ほど現場見学していただいた方には見ていただきましたけれども、末広橋梁でありますとか潮吹き防波堤ということで、国の重要文化財の指定を受けております。このような歴史的景観がありますが、住民の認知度が低く、良好な景観資源が十分に生かされていない状況があるのではないかと考えております。

次に、課題の5点目でございます。多様な主体と連携した港づくりの推進ということでございます。問題点につきましては、4点お示ししております。

1つ目が、四日市港管理組合の問題でございますけれども、厳しい財政運営状況であるということでございます。一般会計におけます公債費を示しておりますが、年々増加いたしております、厳しい財政運営になってきているという状況があります。

あと3つ、住民等の連携でありますとか、それから企業とのかかわりとか、あるいは県、市、町とのかかわりが希薄化している、こんなことが言えるのではないかと考えております。

例えば、住民との連携についてでございますけれども、四日市港にかかわりのある住民団体として、四日市みなとサポーターというものが組織されておりましたり、近年では、住民による防潮扉の操作訓練という形で、実際、いざというときには住民の方が操作していただくということも続けております。こういった形で動きは出ておりますけれども、まだまだ弱い状況でございます。今後、このような住民でありますとか企業、県、市、町などの多様な主体との連携がより重要になってくるのではないかと考えております。

最後に、今後の要請に合致した港湾計画の作成という課題でございます。問題点といたしましては、長期間未整備の施設計画があるということでございます。現在の港湾計画におきましては、この図に示したように、四日市地区の第1埠頭と第2埠頭の間を埋め立てまして、交流拠点計画を位置づけておりますが、長期間未整備のままとなっております。このような計画でございますけれども、ほかにも、例えば楠地区でありますとか磯津地区にもございます。これらの計画につきましては、これまでの経緯も踏まえまして、今後の要請に合致した計画へと見直す必要があるのではないかと考えております。

以上、四日市港の課題を6点説明させていただきました。これらの課題を一つ一つ解決いたしまして、その上で将来像を検討していく必要があると考えているところでございま

す。

最後に、四日市港の将来を考える方向について説明させていただきたいと思います。

まず、今日の説明の内容をちょっとおさらいという形になります。最初に、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、これからの港づくりに対する港湾管理者の考え方としたいということを説明させていただきました。その上で、四日市港を取り巻く情勢変化や将来展望から四日市港に対する今後の要請を考え、さらに、四日市港の現状や強み、弱みなどから6つの課題を浮かび上がらせました。

そこで、四日市港の将来像を検討するに当たって、この6つの課題につきまして私どものほうで整理させていただきますと、産業、物流への貢献でありますとか、都市、住民への貢献、環境への貢献という3つの方向が出てくるのではないかと考えました。

第1に、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりと、安全・安心で利便性の高い港づくりといった課題につきまして、産業、物流への貢献という方向で整理できるのではないかと考えました。第2に、安全・安心で利便性の高い港づくり、都市、住民とともにある港づくりといった課題から、都市、住民への貢献という方向で整理できるのではないかと考えました。第3に、環境を守り、環境を生かす港づくりといった環境への貢献という方向。大きくこの3つの方向で整理できるのではないかと考えたところでございます。

また、さらに、これら3つの方向で四日市港の将来を考える際におきましては、課題として挙げました多様な主体との連携でありますとか、今後の要請に合致した港湾計画の作成といったソフト面での対応についても十分踏まえることが重要ではないかと考えたところでございます。

本日のご議論につきまして、このような方向、このような視点で将来像についてご意見を言っていただければ幸いと考えております。

以上で、資料2のほうの概要説明とさせていただきます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

また、委員の皆様、お聞き取りをいただきましてありがとうございました。

それでは、ただいまから討議に入らせていただきたいと思います。いただいている時間は5時15分までということで、1時間15分ございますが、回答などをいただくことを考えまして、特に1人何分ということあまり申し上げたくないんですが、15人の方がおられますので、3分から4分ぐらいで一人ずつご発言をいただければと思います。

それでは、よろしく申し上げます。

【委員】

行政側、特に四日市港管理組合を構成しております三重県と四日市市という立場でございますので、どういう意見を申していいかというのは非常に複雑なんですけれども、四日市港といいますのは、四日市市が発展する中で過去から非常に大きな役割というものの、先ほど紹介していただきましたように、四日市の産業、財政面、いろんな部分で非常に大きな貢献をいただけてきたということでございます。今後も、スーパー中樞港湾という位置づけの中で、そういう面でさらに物流面での拡大というものを1つ大きな柱にしていって、地域、経済の貢献というものでは、非常にその辺をこの計画のほうで期待をさせていただいておるとのことでございます。

ただし、最後のほうにもご紹介がありましたように、市としてもかなりの財政的な負担というものが生じてきますので、それを見据える中で、やはり取り扱いの貨物というものについて十分な確保を図っていただくような計画をしていっていただきたいなという思いでございます。

それから、四日市市という立場で言わせていただきますと、これも紹介がありましたように、市民にとっても非常に愛着が強いという港でございますので、やはり市民が憩える場と、親しめる場という形の港にしていきたいということをこの計画のほうに盛り込んでいただきたいということを、要望のような形になりますけれども、私からの意見とさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、お願いいたします。

【委員】 NPOでコミュニティーレストランをやっております。こういったまちづくり、地域づくりの仕事に本業としてもう10年近く携わっております。現在、ばんこの里会館の中に、ワンデイシェフシステムという日が変わりシェフのシステムで運営するコミュニティーレストランをやっています。

今回、こういう形でお声かけをいただきましたのは、やはりこの課題3でしょうか、都市、住民とともにある港づくりの推進という中で、まちづくり、地域づくり、市民の目線でいろんな構想を見させていただいて、何かご協力できることがあればとは思いますが、ただ、私自身も中心市街地でずっと生活しておりますが、生まれもそうなんですけれども、だから、子供のころも港というのは時々遊びに行く程度だったんですが、距離的には非常に近いのに意識の上ではかなり遠い、そういう感じがしています。

現在、四日市市さんのほうも、JRの四日市駅を中心に活性化のことを考えておられるんですが、そちらのほうにもちょっとかかわっておりまして、そのあたりと港をつなげていく、どういうふうにつなげるかということも方向性をいろいろ探っていきたいなと思っています。そういう市民としていろいろご発言もさせていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】

実は、3月まで県の農水商工部長をやっておりまして、三重県の産業を元気にせなあかんと一生懸命いろんな企業誘致等に取り組んできました。

今、この資料をさらっと見させていただきました。読み込んでいないものであまり詳しいことは言えないんですけども、私の感想を少しお話しさせていただきます。

まず、副管から、2030年という話を言われた、あるいは40年という話があったと思う。これは少なくとも20年から30年先の話です。

まず1点目は、今ここに説明されたことの課題ももっともでしょう。産業、物流、環境、人づくり、まちづくり、安全安心、全部網羅されていると私は思っております。言われることはもっともだと思うんですが、あえて言わせていただきますが、あまり変わりばえせんなというのが本音のところであります。

実は、20年先には多分高速道路もついて、広域化が進んで、あるいは、20年先にこの地域の産業構造を見たら、輸送機械やら電機機械やら化学も今どんどん新しく生まれ変わっていますから、多分この地域は産業としては生き残っていると思っています。中国、インドにも決して負けないと思っているんですけども、そういう意味で言うと、四日市港の位置づけというのは大変大きなものがあると僕は思っています。

その上であえて言わせていただきますならば、これは、今日、大脇港湾計画審査官もいますので、港湾、日本の国、港湾全体の話になると思うんですけども、例えば、今から30年先といたら、2040年といたら、日本の国は約1億の人口になるわけですね、少子高齢化という話の中で、供給面、産業の面ですべて制約が出てくるんだろうと思っています。それが港湾というものにどういう影響、どういう評価をしていくんだろうなと1つと思っています。

あえて言いますならば、これから10年は多分人口は徐々に減っていきます。10年先ぐらいからがぱっと大幅に減る時代が来るわけです。今、はっきり言いますと、これは今

後10年間は、残された10年という位置づけを国はしていると思うんです。この10年を次世代につなげていくためにどうやっていくんだという思いの中で、港湾をどうとらまえていくんだらうと1つ思っています。

2点目でありますけれども、僕は、これから経済のマーケットの中心は、中国、インドに確実にいくと思っています。東アジアへいきます。ただでさえ、今、港湾の港勢の流れが、シンガポールから上海から香港から、圧倒的に日本の港湾が低位にだんだん甘んじてくるようになったという状況の中で、四日市港というのをほんとうにどういう形で位置づけをしていくんだらうという思いがします。

3つ目です。これは行政の立場というわけではありませんけど、やっぱり財政的な面で制約が多分出てくるんだらうと。四日市港は何をしていくんだ、あれもこれもということが出来るんだらうかと。あれもこれもじゃなくて、あれかこれかで、これは四日市港がやらないかんだらうという部分と、これはよその港湾にゆだねてもいいんじゃないかという部分がやっぱりどこかに出てくるんじゃないかという思いがしています。その行き着く先は、多分広域連携だと思っています。例えば、四日市港があって、名古屋港があって、衣浦があって、環伊勢湾口の中で四日市港がほんとうにどういう機能を果たしていくんだというところが明確に出てきていないんじゃないか。要するに、四日市港がオンリーワンである部分は何なんだという部分がもう少しあってもいいんじゃないか。要するに、めり張りをつけてくれという思いがしています。

あえて2点注文させてもらいますが、私は産業の部分だけしかお話ししていませんが、産業の部分の中で、課題で、1つは、三重県のヒンターランドの荷物の四日市港通過が28.5とありました。名古屋港が60.0。これは何を意味しておるのかなと。要するに、名古屋港に行っておることがまずいと言いたいのか、そのために四日市港のコンテナ埠頭をもっと整備せないかんとおるのか。何であえて言ったかということ、3つ目のところに、これから名古屋港とどんどん連携していきましょうやと書いてあるじゃないですか。この辺の違いというのが僕はどう見ても、どういうふうに整理してこれをなされているのかという、1点、それを聞きたいと思っています。

それと、もう一つは、僕は四日市港の強みというのは商港だけではないと思っています。バルク、やっぱりそういう四日市港ならではの機能というのがあると思うのでありますけれども、そういうものについてあまり触れられていない。要するに、港湾については商港のコンテナ化を図ることだけが四日市港なのかという思いが若干しています。

時間が長くなるとあれですもので、また時間があればお話しさせていただきたいと思えますけれども、ちょっとそんな気がしました。

【委員長】 ありがとうございます。

ご質問もありますが、もう少しご意見を伺ってから、まとめて事務局のほうから答えていただきたいと思えます。

【委員】

私ども四日市港運協会は9社の業者から成り立っております、日夜、四日市港におけます貨物取扱増加を目指しているところでございますけれども、少しこの資料から拾った数字を述べさせていただきますと、先ほどコンテナの数が16万TEUというお話がございました。本年はまだ10月までの統計しか出ておりませんが、空コンテナを入れまして、多分18万TEUぐらいになろうかと思えます。

それから、我々は、実際、四日市港で揚げ積みをするコンテナとともに、お隣にいらっしゃいます例えば本田さんのご商品は、結構名古屋で船積みされておられるわけですが、四日市港のコンテナヤードで一たん受けさせていただきまして、名古屋港、四日市港に本船が寄港しないがために名古屋港で積載されておる、こういう貨物も含めると21万TEUぐらいまで今年度は伸びるであろうと予測をいたしております。

それから、また、今の石垣さんのほうからも触れられましたばら物につきましても、今日見ていただきました22番岸壁、これは石炭中心でございますけれども、270万トンの取り扱いがございますし、それから、その隣の23番、これは耐震バースになっておりますけれども、ここの取り扱いが50万トン、それから本田さんの外航車両が本年度は20万台、来年、再来年は30万台、40万台に増量されるという情報もお聞きいたします。

こんな状況の中で、外航車両の船積みにつきましては、今年の8月からワンバース増加されましてツーバース体制になりましたけれども、ばら物を取り扱う22番、23番の岸壁の水深がやはり浅い。瀬取りをして入らなさいいけない。あるいは、中部電力さんの碧南とこの四日市は補完港ということで、中部電力さんは100万トン使っていただいておりますけれども、やはりパナマックス満船状態では入ってこられない状態でございます。

そういうことから考えますと、中長期的に、22番、23番の岸壁を延長あるいは増深をしていただきたいというのが我々港湾業者の思いでございますし、また、千歳地区の2号地でございますけれども、平成4年に策定されました港湾計画、いわゆる交流ゾーンで

ございますけれども、ここはバブルのときに計画されたものでございまして、やはりここも千歳地区の従来の貨物を中心とした港湾機能で使っていきたいという考えをいたしております。

以上が港運協会からのお話でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

引き続きまして、お願いいたします。

【委員】 私は本田技研の人間でございまして、この委員会に出席をさせていただいておりますのは、産業界を代表しているわけでもなく、なぜか一私企業の人間として出席をさせていただいております。

三重県に工場生産現場がございまして、三重県での生産現場がある工場として同じ三重県の港湾を使わせていただいているということで、運命共同体と思っている次第であります。

今日、パワーポイントをいきなり見せていただきましてコメントを言えというのは、一私企業の人間でありますので、なかなか本田の立場で物を申す場でもないとは存じておりますので、ちょっと当たりさわりのないことを言わせていただくと、72ページにございます、3つの方向でこれから考えていくという、産業物流への貢献、それから都市、市民への貢献、環境への貢献というアプローチはこれで間違っていないんだろうとは思いますが。

しかしながら、1つはインダストリアルであり、1つはコモンであって、四日市港は一体どちらを目指すのであるかと。現状、今、パワーポイントを見せていただくと、インダストリアル性が非常に強い港であるというのを感じる中で、コモンのこともやはり考えながらいくのか、両方を見ながらいくのか、バランスをとりながらいくのか、1つどちらかに力点を置くのかというのはこの場で決めるのか、また、管理組合さんのほうでお決めになるのか、よくお考えになったほうがいいのかと存じます。

それから、2点目でございますが、ちょっとこのパワーポイントを見ていささか驚いたのは、現状、私の前の坂上さんのご説明でもあったように、コンテナが16万TEUの取り扱い、もしくは、今年、20万TEUで80万TEUを目指すというのは一体これはどういうことであるかというのがよく理解できません。私企業ではあり得ない数字が出ているということで、この辺もこの委員会で再検討するのか、そういうことはしないのかよくわかりませんが、ちょっと驚いた次第であります。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】

先ほどの四日市港の現状についてパワーポイントを拝見して、それで特に印象に残ったのが、市民に対するアンケートで満足度が低いということですね。市民の認知度が非常に低いというのが問題であるということ伺いました。市民には港内で働いている人も多いのに何でかなとも考えるんですけども、私は大学では海の生き物の生態学を専門にしていますので、その立場からちょっとご意見を言わせていただきます。今の市民感情の満足度ということで、いろいろなニーズがあると思うんです。アミューズメント施設をつくってほしいとか、憩いの場が欲しいとかというのもあるんですけども、今の時代の流れからいって、環境へどれくらい配慮しているかというのがやっぱり満足度と、よくやっているなという印象にかなりつながってくるんじゃないのかなと考えます。

環境の問題として、水質改善ができていないとか、そういうご報告もありましたけれども、そういう点に関しては、排水負荷の問題とか、そういうのが非常にあると思うんですけども、それ以外にも市民の方にわかっていただく、そういう目に見える環境の配慮というのがこれからは非常に重要になってくるんじゃないのかなと考えます。

具体的には、今、最後のほうにパワーポイントの写真にも出ていましたけれども、吉崎海岸とか、そういうところの砂浜とか、それに付随する環境の植物資源の保全ということと、さらにそれを市民の方にわかっていただくという努力が必要だと思います。それから、今はもう完全に港湾施設になっている区域の中で、自然再生をする。そういう姿勢とか努力というのがあると、皆さんにも理解されやすいのではないかなと思います。

私は海の生き物の中でも特に外国から来る生き物の研究をしまして、それで、ドックに行ったりとか、港湾の生物を調べたりとか、そういう港の施設に行く機会も多いんですけども、その中で、日本の港湾の中に自然環境、緑地帯とかそういうものをつくられているところはあるんですけども、自然環境をそのままサンクチュアリ的に再生しようとかという姿勢が見える港は、今のところ、私は不勉強であるのかもしれないんですけども、国内ではほとんど存在しないという現状があります。だから、そういう観点というのをもし四日市港が明確にこれからされれば、そういうのはほかの港との差別化になるのかなとも考えます。今、ちょっと見せていただいたところではこんなところですよ。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 数点、感じたことなどを申し上げたいと思います。

まず、管理組合のご説明の中で、ちょっと言及が少なかったかな、しかし非常に大事なことだと思うことの1つは、四日市港というのはコンビナートの形成をはじめとして、とにかく長い間、工業港としての非常に強い性格と特徴を持って生きてきた港なわけです。それだけに、我が国の産業構造の転換、変化などによっていろいろな盛衰をたどってきたわけではありますけれども、私も知識は十分ありませんけれども、ごく最近、我が国の製造業に活気が戻り始めてきた。これは一時的に途上国にいろいろな理由によって進出した製造業がまたいろいろな理由によって我が国に戻ってきたということとか、いろいろな要因があるようではございますけれども、日本における製造業の復権のような現象が起こりつつある様相でございます。ぜひ四日市港の将来を考えるとときには、その辺をしっかりと勉強して、そして、製造業、それからエネルギー関連業でしょうね、四日市港においてどういうものが今後成立し、発展が見込まれ、したがって、港湾としてそれに対してどのように対応する必要があるかというところを検討していただきたいと思います。

それから、この四日市港の現況・課題・要請と将来像の冊子に沿って二、三点申し上げますけれども、6つの角度から問題点を明らかにして課題を整理しているというところ自身にはあまり異存はありませんけれども、例えば、45ページをお開きいただきたいと思います。

6 1、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進。問題点が3つ書かれております。タイトルで「物流面で背後圏産業に貢献する」とありますけれども、背後圏というものを非常に広く考え、場合によっては日本全部だと見れば、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりは非常に正しいことだと思いますが、ひょっとして背後圏というものを狭くとらえているようでありますと、四日市港の物流機能を論ずるときに、少し把握のし間違いをするかもしれないと思います。

それから、同じ6-1で名古屋港との連携の強化が必要であるというのは、現状において物流機能面での名古屋港と四日市港の差は非常に大きいわけですが、これを単純に名古屋港との連携の強化をして四日市港の物流機能を考えようというのは、ひょっとするとちょっと安易な考え方もかもしれない。まずは、切磋琢磨して、四日市港のほうが名古屋港よりもメリットがあり、伸びそうな物流機能は何かということを真剣に考えた上で、はやりの言葉で競争と共存でしょうか、共存のほうは連携の強化でいいんでしょうけど、

競争的に四日市港が優位に立てるものは何かということもしっかり考える必要があると思います。

もう一点だけ申し上げます。62ですが、49ページです。安全・安心で利便性の高い港づくりの推進。これはまとめ方に別に文句を言うわけではありませんけれども、安全・安心ということと利便性というものを1つにとらえることは、必ずしも適当でないかもしれないと思います。無関係ではないと思いますけれども。と申しますのは、特に東海地域にある四日市港ということを考えてますますそうなわけですけれども、地震、津波、あるいは伊勢湾台風でいろいろ被害を受けた、四日市自身の被害は私はあまり知りませんが、伊勢湾としてはいろいろな被害を受けているわけで、高潮を含めて、安全・安心というものをしっかり1本の検討の柱として考える必要があるでしょうし、そういう意味で、利便性というものとあわせてとらえると、その辺の問題意識の鮮明さがちょっと欠けるようにも思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

皆様のご協力で非常に順調に進んでいますが、今まで複数の方から疑問あるいはご意見が出た点について、事務局あるいは四日市港管理組合のほうから少しお考えをお伺いできればと思います。これは先ほどからも出ていましたけれども、16万TEUということについての港湾管理者としての評価。先ほどのご説明では私もちょっと気にかかりましたが、80万TEUの目標に対して16万TEUであるから一層の取り組みが必要だと整理されました。一層の取り組み、努力をすればこれは伸びるということなんでしょうか。そういうふうにとらえるのか、そうではないととらえるかによって随分対応が変わってくるのではないかと。

それから、もう一つは、四日市港の利用率28.5%を高めていくことが背後圏の物流産業に貢献することになるんだという解釈と、名古屋港等と連携をしていくという考え方。一方で追いつき追いつこうとして、一方で連携するという。連携している姿が今のような形だとも考えられるので、その辺どう評価をしておられるのか。同時に、先ほど渡辺委員からございました、目標80万TEUについて少しご説明をいただいたほうが混乱がないかと思しますので、よろしく申し上げます。

【事務局】 まず最初に、三重県内の四日市港利用率が28%余りという話です。それは当然、四日市港の航路数でありますとか、いろんな貨物の取り扱いのいろんな形での中

から、やはりどうしても名古屋港のほうが便数が多いという形で、いろんな形で、県内産業にとっては逆に名古屋港を利用するほうが、商売上といたしますか、物流面では優位性があるということで使われているというところはあるかと思えます。

ただ、先ほどちょっとCO₂の話もさせていただきましたけれども、環境面からいくと、やはり近いところを使っていたほうが優位性もあるというところも考えておりました、そういった面をアピールしながら、もう少し四日市港が優位性を強調して使われるような形に持っていかなくちゃいけないと思っております。ただ、荷主さんにとってみれば、環境のことを考えなければ名古屋港のほうが優位だということ、これは現実としてあるかと思っております。

それから、16万TEUの評価でございますけれども、先ほどお示しましたように、少しずつでありますけれども8年連続で昨今伸ばしております、それなりに管理者といったしましても、いろんな形でのポートセールスの効果があらわれてきているのかなという実態は持っておりますけれども、先ほど言いましたように、目標の80万TEUというのは、四日市港の背後圏という形でちょっと小和田委員からも言われましたけれども、四日市港のほうが距離的に近いという意味で背後圏という形でとらえたときに、その中の貨物量をすべて四日市港に持ってきていただいたほうが環境面では優位だという形でのとらえ方の中で、それをすべて集めて、さらに今後の伸びを計算すると80万、一番最大に見ると80万という形で目標設定をスーパー中樞港湾に指定される段階でさせていただいた経緯がございます、目標を立てたのがつい最近でございますけれども、かなり崇高な目標を立てたなという気はいたしております。ですので、すぐさま80万という話ではないかと思うんですけれども、毎年伸びておる形をもう少し続けていく中で、数字としてはもっと上げていきたいということを思っております。

【委員長】 80万の意味は、スーパー中樞港湾の指定を受けたときの数字がということで、現在の港湾計画ということではないわけですね。

【事務局】 そのときに港湾計画の改定をいたしまして、80万という数字を港湾計画に置いております。

【委員長】 崇高なおっしゃいましたが、ある意味では可能性最大値みたいなものですね。

先ほどご意見をいただいた方、よろしいでしょうか。

【委員】 製造業問題なんかがあった。

【委員長】　そうですね。製造業の問題について。これは、四日市港は工業港として育ってきて我が国の産業をリードしてきた港なわけですが、最近の我が国の製造業の復権というか国内回帰という問題について、四日市周辺での動きというのは何かあるのでしょうか。

【委員】　私が3月までやっていましたので、あえて三重県のヒンターランドの産業構造をお話ししますと、三重県は製造業出荷額が約10兆7,000億です。今、全国で東京に次いで10位です。多分東京を抜くと思うんですが、相当な伸びで伸びています。今日、本田さんがみえますけれども、輸送関連が30%ぐらいです。あと、電気機械。例えば、特に東芝、シャープの液晶とか富士通、こういうIT関係と電気機械関係で25ぐらいですね。あと、こちらの化学関係ですね、この辺とかは15ぐらいで、合わせて3つで大体60%ぐらいいきます。

何が言いたいかというと、多くの企業が中国、フィリピン、ベトナムに大分出ております。大きな企業が出ておるんですけども、基本的な付加価値の高い知識集約的な産業については三重県に残っています。例えば、東芝のモバイルとか富士通の半導体の関係とか液晶の関係は一切外へ出しませんし、例えば、コンビナートなんか、今、石化事業から相当撤退していますので、三重県はまさしくファインケミカル化が進んでいます。これは高度部材と言いますが、要するに、軽くて強度な新素材のほうに今転換しています。これは実は国のほうも、この四日市港のコンビナートのルネサンスという感じを持っていると思うんですが、この部分については、まさしく新しいクラスターとして位置づけをしています。ですから、私はあえて言いますと、20年先でも決してこのヒンターランドがつぶれることはないと言いましたのは、あえて言いますならば、三重県のヒンターランドについては、まさしく将来、銭もうけができて、中国やインドは少なくとも追いついてこられないという部分を醸成しているということだと思っています。そんなところが三重県の特に北勢地域の強みだと思っています。

【委員長】　今おっしゃったとおりだと思いますが、背後圏の勢いと四日市港が語る勢いとの間に非常にギャップを感じますね。そんなことはないのでしょうか。

【委員】　実は私も四日市港におりましたもので大変言いにくいんですが、僕はエネルギーはエネルギーでも大変強いんだと思っています。さきほど、言われましたように、工業港としてもこの港は相当なポテンシャルを持っていると思っています。エネルギーについても、やっぱりここでなければならぬという部分が僕はあると思っています。その中で、

今回あえて僕がちょっとお話しさせていただいたのは、さっきコンテナ、コンテナと全部出てきて、そういう四日市港の総合港湾としての機能というのはどこへ行ったのかなという気がして、あえて苦言を言わせてもらったということがございますもので、私はコンテナは大事だと思っています。愛知県、名古屋港に競争して、私も県の人間で、四日市港の権益を名古屋港と大いにけんかしていた人間ですので、負けたくないというのが本音です。名古屋港が何じゃという気がしておるんですけれども、あえて言いますならば、コンテナだけかなという感じはちょっとしています。

【委員長】 ありがとうございます。

先ほどコンテナの説明のときに、両港に大きな差があるということを説明されましたけど、私も全く同感で、量的に並ぶことがほんとうに四日市港の果たすべき役割かなという印象を持ちました。

またご意見があれば伺いたいと思いますが、続けて、各委員のご意見を伺いたいと思います。

【委員】

先ほどからコンテナの件がいろいろ出ていたわけでございますけれども、私も同じような感想を持っておりました。三重県において28.5%、それが名古屋においては三重県からの輸出量、コンテナ量が62.9%。これはまだまだ四日市港としては営業面で努力してもらうことが必要であろうと強く感じたわけでございますけれども、今、会長様のほうから数量だけが問題でないという専門的なご意見もいただきました。ああ、そうかなと思ってみたりしております。

ただ、環境負荷という点に関しましては、やはり名古屋港へ運ぶよりは四日市港で荷詰めしていただきたいというのが、これからの環境配慮としての日本圏の役割かなと思ったりしております。これからは、それこそ近代的に見た場合は、中国であるとかアジア系の輸出ということが四日市港が背負っている将来的な問題。そういう点の視野を広げていただきたいなと思うわけでございます。

ただ、それこそ、今日は長期構想計画の委員会でございますが、30年、40年たったときにこの四日市港がどうなるかと考えたときに、私は、見通しとしては、横ばいか下降という非常に厳しい現状の把握をしております。それは石垣委員がおっしゃったように、人口減少ということがあります。人口減少に伴いまして、工業化が停滞していくだろう。ただ、今、何回も繰り返しますけれども、東南アジア、中国への視野をどのようにこの三

重県として成立させていくかという問題が起こってくるんじゃないかと思っております。

基幹航路集約化の中での確立した位置づけということで、将来的には、ぜひスーパー中
枢港湾としての中部圏、物づくり圏としての、将来的には、30年たっておりましたら三
重県も愛知県も岐阜県もなくなって州になっているという、中部州になっているという感
覚でおるわけでございますので、そのときに一緒に共存共栄というか連携というか、連携
どころじゃない、一体化で考える時代が来るのではないかと。四日市港という名称もなくな
ってしまうんじゃないか。だけど、ちょっとそれは今の状況では悲しいから、長期構想計
画の中では考えないでおこう。やっぱり四日市港は四日市港としてのアイデンティティー
と、四日市らしさという特色性を出していただきたいと思うわけでございます。

1年ぶりに私はお船に乗せていただきまして、非常に緑地も整備されてきたな、そして
造成地も活力あるなということを考えた一方の中で、ネットワークみなとづくりでほかの
県の港も見せてもらう中で、諸外国なんかと比べると、ほんとうに海が汚いという。これ
は排水の関係でしょうか、そこら辺がやはり環境日本としてこれから考えていただかなけ
ればいけないな、一緒に考えないといけないなという意味を強く持ったわけでございます。

それから、公害のトンネルは抜けたと言いながらも、一方では公害のイメージがまだ残
っていて、緑地等に集う子供たちの数がまだ少ないんじゃないかと。全体的なイメージと
してやはり工業的色彩が強くて、人が気持ちよくいやされるという空間にまだまだなっ
ていない。これから発展的にそうなってほしいなという思いが強くなるわけでございます。
安心安全はよくできていても、活力も今日は感じたんですけども、堅実であるなど。そ
の一方で、明るさ、今日の天候もちょっと暗かったかもしれませんが、明るさに欠けるなど。
そういう点で、もう少し住民が集えるようなまちづくり。それこそ23号線から遊離して
いる四日市港でございますけれども、うれしいことにはJRの鉄道と非常に近いところ
にあるという利便性もありますから、もうやっぺらっぺらのかわかりませんが、
四日市ですから、この四日市の港湾の近くで4日の日に市を立てていただきたいと思う
んです。そして、それは地産地消でもよろしいですし、食育でもよろしいですし、花火に
終わらないような、若者を巻き込んだ音楽のツアーでもよろしいですし、手づくりで、N
POを中心としたお金のかからない、かけない、そして明るい港づくりができたらいいな
ということをお考えのわけでございます。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。大変楽しいアイデアも入れていただきました。

【委員】 私は専門が物流で、特に港湾が専門なので、その立場からお話しさせていただきます。

何人かの委員からお話がありましたが、読んでいて一番わかりづらいのは、四日市港のコアコンピタンスがどこにあるのかというのが特定されていないという点ですね。途中で、お金がないからいろんなことができませんよという話と、名古屋港と連携しなきゃいけないよという話があるわけですから、限られた経営資源の中でどういう機能を集積させるのかというのを名古屋港と比較しながら明確にしていくということがやっぱり必要だろうと思います。その場合に、何を集積させるのかという場合には、やはり背後圏の産業特性に対応させないと、産業がなくて港だけあってもしょうがないということになります。

そう考えますと、貨物の種類に応じた形で機能集積を図るということになります。それも優先順位をつけてです。その貨物の種類という場合に、先ほどからバルクの話が出てきていますけれども、やっぱり四日市港というのは工業港ですから、バルクカーゴをきちんと扱える港であるというのが大前提になると思います。その上で、在来貨物とかRORO船の貨物とか自動車輸送するための船とか、そういったもの及びコンテナがあるだろう。しかも、そのコンテナ貨物も、今日いただいた資料の39ページのところにありますけれども、輸出貨物のかなりの部分がコンテナ関係ですね。ということは、コンテナ貨物というとか何か商業港のイメージがしますけれども、四日市港ではコンテナに入っているものの多くは工業港のものだということですから、コンテナ貨物だからどんな貨物でも扱えますよという話ではなくて、そういう個別具体的な貨物の種類に対応したコンテナ物流の仕組みを入れていくということを書き込んでおかないと、どこかと連携するといっても、ポイントが絞り込めません。

名古屋なんかでも、言うならばトヨタ対応でターミナルをつくっているわけです。、名古屋でもやっているのですから、四日市でも当然やらんといかんだらうということですね。そういう強みをはっきりさせた上で、強みをベースにして連携が図れるという話になると思います。つまり、うちのところはこれが強いけれども、弱いところはほかのところアウトソーシングしますよという書き方にならないとおかしいだらうということです。もちろん、そうした場合に、アウトソーシングしてみんなが喜ぶよという話じゃないでしょうから、そこでの調整は難しくなると思いますけれども、しかし、一方で、お金がなくて名古屋港みたいなどころがあるというわけですから、無駄を省かないかと、それとともに利便性の向上を図らないかとというわけですから、やはりコアコンピタンスの特定

と、それに応じたピンポイントでの機能集積が必要ですね。できたら、それを段階を追った形で表現していただいたほうがわかりやすいのかなと思います。

それと、この長期構想というのは20年後とかそういう話になっていますけれども、別にぶち壊すために言っているわけではなくて、二、三年とか、3年とか5年ぐらいを乗り切っていけないと20年先もないだろうと私は思うわけです。民間の人は当然そう思っておられると思います。整備中心の話になっていますから20年先という話が出てくるんでしょうけれども、そこにつなげるまでのソフトの仕組みというものをどう考えるのかという、そののところをもっと盛り込むべきかと思います。もう少し言い方をかえますと、整備をするということ自体がソフトの機能を集積させるインセンティブになるという仕方を考えていかないと、20年後は要らんものをつくってしもうたということになりかねないわけです。その点、20年後なんだけれども、今のある産業集積を維持する、あるいは強めるためにどういう仕組みが必要なのか、その仕組みをもっと生かすためにはどういう施設が必要なのかという順番でぜひ考えていただきたいと思います。

あと、最後に、ほかの目標が、住民とか環境とかというのがありますが、こういふのは当然必要なんでしょうけれども、相互の関係が何かよくわからないので、それもはっきりさせていただきたいなと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】

港というのは、港だけありまして、やはりアクセスがよくないと使っていただけないわけでありますので。四日市港は幸い背後にいいアクセスがたくさん集まってきておりますが、今後、そういうアクセスのほうの改善とかいうことにつきましても、4号幹線なんかも今つくっていただいておりますし、今日も見学をさせていただいたんですが、そういうアクセスの促進ということもあわせてこういう計画の中に織り込んでいただいているのではないかなと思っています。

それから、先ほど来、工業港とそれからコンテナでありますとか、そういうお話が出ておりますが、ここにたくさんある港湾に原料を供給して、そして、その製品が出てくるのをまたコンテナで扱うとか、また、いろいろなケミカルタンカーとかそういうので出ていくのを扱うということになるわけでありますから、工業港とそういうコンテナの問題とは1つの裏腹になっておりまして、やはりバランスをとって両方を見ていかなきゃいけな

いんじゃないかなと思います。

それから、先ほど、コンテナの取扱高が28%ぐらいしかないというご指摘がございましたが、これは私も長年そのシェアを上げるべく努力をしてきたわけですが、まだここまでしか来ていませんので大変残念だなと思っておりますが、実は昨年、香港の船会社に寄港をお願いに行きまして、そして、この周辺で生産される貨物の28%ぐらいしかまだ扱っていないんだという話をしましたら、向こうの集荷の責任者が、28%ということは、今後伸ばす可能性が大変あるんだと、だから寄港しましょうと、こう言ってくれまして、これはうれしかったですね。だから、そういうふうを受けとめてくれる方もあるわけです。ですから、今後、これは伸ばせる可能性があるわけですから、28%しかやっていないのかというふうじゃなくて、今後伸ばせるんだとひとつ受けとめていただいでご声援を賜りたいと、かように思っております。

それから、もう一つ、エネルギー港湾としてもここは非常に重要なわけでありますから、エネルギー港湾としての、今、いろいろ完成度が非常に高いわけですが、いろいろな面で新しいエネルギーのことを考えて、考え直していく必要があるんじゃないかなと思います。例えば、石油なんかからLNGなんかへのシフトが今後あると思いますので、LNGなんかは今、お使いになるところが入れられて、そのの棧橋でやるわけですが、今後はやはり集約的に入れて、それを小分けして出すという事態も考えられるわけでありますから、そういうことも考えていく必要があるのではないかなと感じております。

それから、もう一つ、環境の点であります、四日市港は公害のときにいろいろご批判を賜ったわけですが、行政の方々とか、それからまた企業のほうのご努力で、水質だとか大気ともに非常によくなっておるわけですが、水質なんかはほんとうに顕著に改善をされておまして、水質汚濁防止協会というのがあったんですが、私、会長をさせていただいておったんですが、もうよくなったので必要がないということで解散をするような点にまでよくなってきております。ですから、そういうことは非常にいいことなんですが、そういう企業から放出されますものがよくなっているんですが、やはり一般的なものが流れ込んでくるといって水質汚濁はまだあるわけでございまして、殊に、いろいろなごみ、流木等は台風でもありますと大変なものでございまして、流木等は船舶の航行にも非常に危険が及ぶわけでありますから、こういうのが出てきたときには早急に撤去をするとか、そういうことも必要なわけでありまして、そういうシステムを今後もっと考えていく必要があるのではないかなと思っております。

時間が超過したかもわかりませんので、この辺で。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】

決して名古屋港だけのことを考えているわけではありませんが、今日、いろいろお話をお伺いしまして、それから、また、委員の皆さんからいろんなご指摘が今まで出ていますけれども、そういう意味では、一番最初に石垣さんがおっしゃられて、この人、よくわかっていてかなり感銘を受けたんですけれども。

1つは、産業港、今日拝見しましたけれども、中電さんもLNG、大きな火力発電所、それから石炭も入ってきている、そのほかにもインダストリアルなバースがたくさんあるというところは、これは20年後どういうふうになっているのかなという意味で、極めて具体的に、産業構造、もしくはその会社さんがどう変わるかわかりませんが、残るものは残る、残らないものは残らない、変わるものは変わるということで、いわゆる海際、バース際のところがかなり変わってくると思うんですけれども、それをしっかり離さないように、そのお客さんをしっかり離さないように対策をおとりになれたらいいと思います。特にインダストリアルの場合には一朝一夕にできない。規模が大きくなると、それに伴って船も大きくなる、大きな船が入らないと、そこにはもう供給はしないということが極めて安易になっていくと思いますので、その辺はほんとうに5年先、10年先じゃなくて、どっしり腰をお据えになられて、個別産業ごとにお考えになられればいいと思います。20年先に輸出がインダストリアルとしてあるのかどうかというのはわかりませんが、少なくともその部分はむげにはいけない。

そういう意味では、例えば、本田さんのご出荷の場所も極めて少ない。ほんとうに申しわけないですけれども、名古屋も同じことが起こっているんですけれども、ちゃんとした港に場所を用意していかないと、輸出量が限定されたり、生産で制約を受けてほかの港へ持って行く、ひいては、もうここの港はだめだよということにもなりかねないので、その辺はインダストリアル、こう言ってはちょっと申しわけないんですけど、ありがたさみたいなものをよくかみしめながら港をおつくりになられるのがいいのではないかと思います。

それから、次にコンテナですけれども、名古屋港も一緒なんですよ。ヒンターランドが充実していて物づくりが強いので、これから毎年7%ずつ出荷が増えるから、5年たっ

たらこれだけの量になるぞ。5年たってそれだけの量を扱えるような場所を言ってみいと、長期的に。それを言わなくして、10%伸びる、20%伸びる。どこに置くのということを考えないと数字だけが歩いちゃうということになると思いますので、そのところはもう少しお考えいただきたいなと思います。

そのボリュームを前提にした話もそうなんですけれども、直近、船会社の油の値段が高騰しております、それに伴って船社経済はこれからかなり痛みが出てくると思います。この傾向は、そう簡単に1年、2年で収れんしていくようなものではないのかなとも思いますし、お客様のご要請、それから世界環境でかなり競争が厳しいということもありまして、船を大型化してコストを下げていくということに、基幹航路においてはかなりそういう傾向が強くなってきています。その中で、船会社さんによるんですけれども、よその船会社さんと一緒にタッグを組んで世界的に基幹航路の運営をするということになれば、日本船だけで組むのではなくて、日本船と日本以外の会社の船とでタッグを組んでやるということになってくると思うんです。今、荷動きを見ていますと、中国からの荷動きというのはこれから先も相当増えていくと。どういうことかといえば、例えば、8,000個積みみの船を中国に持っていったら埋まっちゃう。それも、ひょっとしたら上海1港でこれから埋まっちゃうかもわからない。そういう状況の中で、特に外国の船会社の人は、どうして日本で3つも4つも港がないといけないの。だって、中国でも2つだよ。日本で荷動きがそんなにないのに、たかだか7%しか荷動きが増えないところにどうして3港も寄らないといけないのという話になっていくという意味では、ここにお書きになられている大型化の話も、港湾の地位の話も、それから基幹航路の集約の話も、まさにそのとおりだと思います。

そういう前提の中で、じゃ、四日市港はどういうふうにするのかな、どういうふうにしていったらいいのかなということについては、例えば、基幹航路の船を長期的に呼び込みたいのであれば、より具体的にこういうことをやっていこうということをご提示なさる。ほかに、例えば名古屋港との比較においてという意味では、名古屋ってどこが弱いんだっけというのを、徹底的にその弱さというのをお客様にお聞きになられて、僕たち、そうじゃないもんねという差別化を図っていくということをお考えになられたらいかかと思えます。具体的に船社に対して、だって、お客さん、ここのほうが使いやすいと言っているんだもんということをご指摘にならないと、どうして大きな船を寄らないといけないのという話に安易になっていきますし、そこで話が終わっちゃうので、そういうことにならな

いように。その点については、僕、名古屋も必ずしも強いところばかりじゃないと思っているんですけども、そういう意味では名古屋でも結構わーわー言わせていただいているんですけども、そのところをお考えになられれば、そこで初めて名古屋との連携という話についても具体的なアイデアもしくは提案が出てくるのではないかと思います。その点、よろしく願いいたします。

以上でございます。よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 私、商工会議所という経済団体の活動の中でいろいろ申し上げたいと思うんですが、まず、私ども、産業基盤の整備という中で、先ほどからもお話が出ておりましたけれども、企業活動をちゃんとやれていくようなそういう環境整備ということが必要だということで、特に四日市港の北埠頭のほうの81岸。これは先ほどの計画の中では、80万TEUは多いじゃないかというお話もございましたけれども、そこまでいくかは別といたしまして、荷主の方々に使いやすいといいますか、また、船社サイドでも使っていただくようなそういう港づくりをぜひしていただきたいということで運動を展開しております。

それと同時に、アクセスの問題なんです。これも会議所といたしましては、新名神とか、あるいは東海環状とか、それと国道1号線のバイパス、23号のバイパスということで、北勢バイパスの早期建設ということで運動を展開いたしております。これは現実に、今の23号線、あるいは1号線、それから東名阪等の利用状況を見ましても、特に東名阪のほうは土日は渋滞ということが慢性化しております。そういう面では、今後、来年の2月23日ですか、新名神が栗東から亀山までつながれる。そういう面では、将来的には東海環状も入っていくということになりますと、特に冬季においては、関ヶ原とかあのあたりが、米原が豪雪地帯ですので、雪が降ると国道1号へ流れる車が非常に多いんですね。これがさらに輪をかけるんじゃないかなと。だから、そのために周りの道路の整備をしないとパンクするんじゃないかということを思っておりますので、この計画の中に入れられるかどうかは別にいたしまして、ちょっとお話がありましたように、アクセスというものをもう少し強化するようなことを考えていただきたいと思っています。それは港だけじゃなくして環境面においても非常に周辺住民に対しましていろいろと問題がございますので、その点、計画の中に練り込んでいただきたいと。

それから、四日市港と名古屋を比較するわけではありませんけれども、四日市港の優位

性というのは、僕は、鉄道が近くを走っているということも1つあるかと思っています。それと、今の地球温暖化の問題等においても、CO₂の削減がさらに厳しくなると。その場合には、工場関係とかあるいは物流関係にもかなり厳しい規制を求められるのかなという感じがいたしておりますので。これは四日市港としては、そういう面ではグリーン物流ということ、今、正直言いまして、シーアンドレールの実験をやっております。その結果が出ましたらまた報告はさせていただきますけれども、そういう面で、少し環境面でとらえた場合でも、四日市港の整備、特にシーアンドレールとか、それに伴う施設整備というものをこの計画の中に組み込んでいただく必要があるのかなと、そのように思っております。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 私ども四日市青年会議所は、まちづくりという面でお話しさせていただきます。

私どもも、みなとづくり委員会というのが数年前までありました。これは言っても変わらないので廃止をさせていただいた経緯がございます。問題点の、住民との連携が薄いというのは、これはまさにその姿勢のあらわれであったのかなと。今回このような委員会ができたことは、大変進歩してうれしいかなと思っております。

市民の目線で見ますと、商業港としての役割というのが非常に重要ですし、もうからなければ続けていけないという、我々も商売をしていますので、そのように思います。ただ、地域的には、双方一緒のところであまりよくいくなのかなという思いがあります。地域の住民の方が利用できる場所は、旧千歳の地区なのか、霞の道路のあたりなのか、あの辺はすみ分けをしていかなければならないのかなと思っております。

また、商業港の名古屋港と言われてはいますが、トヨタを中心とした愛知県経済圏と本田様がみえる鈴鹿圏の中で、道路のアクセスというのが関係しているのかなという、私はこれは一般市民としての疑問がございます。東名阪の東インターから真っすぐ延びた霞を利用しやすい道路がある園と、伊勢湾岸が川越で終わっている、この相互関係というのが物流に関係するのかなという、これは一般市民としての疑問がございます。

あと、環境のほうの部会に入っておりますので、環境をどこまで目指してやっていくのか。水質がよくなればいいのかという観点なのか、突拍子、意味がないかもわかりませ

んけど、昔、泳げた四日市港、高松、あの辺を目指していくのか、その辺の目標がきちっと明確にビジョンをしないと、あの辺に存在する企業の方もなかなか迷われるのではないかなという気がいたします。

あと、そういった組織が行うべきこと、また、市民の人たち一人一人が想像して何かをやろうとしたときに、何かをできる制度をつくることも、これはコストが要らない、市民に親しまれる港づくりになろうかなと思いますので、一度ご検討いただければと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 先ほどからずっとご意見を伺っておりまして、皆様がおっしゃっていることは非常にごもつともなことが多いなと思っています。四日市港につきまして、1つは物流という観点でいきますと、冒頭、スライドでもご説明ありましたが、地域に貢献するとお話がありました。先ほどもご意見がありましたけれども、地域といっても、私どもが見ている地域というのは多分もうちょっと広いイメージかなと。名古屋港もそうですけれども、かなり広い範囲からの貨物を取り扱っているという面からいきますと、単に四日市だけ、単に三重県だけという視点ではなくて、もう少し広い観点での物流というのが動いている1つの拠点だなと見ております。

そういう観点から、先ほど来からお話がありましたように、1つは道路とか、それから鉄道という可能性もございますが、そういうアクセスというのは非常に重要なポイントになってくるだろうと思っております。今すぐいろんなことができるということではないかもしれませんが、せつかくの長期、いろんなご意見がありますが、チャンスがあればこういうことをぜひ入れるんだという意気込みのプランの中に入れていただければと思っております。

それから、石垣委員からもいろんなお話がありました。産業構造とか広域連携とかいう話もございました。四日市港というのを見ますと、1つは、コンテナに代表されるような物流とありますが、商業的な物流の拠点ということもありますが、やはりバルク、今日見せていただきましたも、ほんとうに北からずっと南まで、LNGから始まりまして石炭から、それから特にコンビナート群では石油製品あるいは化学製品、そういったものが非常に特徴的な港であります。船もかなり大型化しているというのもございますし、それから、これはちょっと推測でありますけれども、化学製品といってもいろんな種類があるも

のですから、かなり小分けをして国内の物流にも随分回っているんじゃないかなと思います。

したがって、そういうことを何かうまく支えられるようなことというのをぜひ考えていただくとありがたいなと思いますし、また、想像以上に南のほうの四日市地区につきましてもかなり物が動いているなというイメージが、実は、今日見せていただく前と後ではちょっと違った感触を持ちました。これは最近の臨海部でのいろんな産業がちょっと活性化を呈しているということとも無縁ではないのかなと思います。そういった点をぜひよくご検討いただければありがたいなと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 資料も拝見いたしまして、ある意味で大変きっちりと整理されているなという気持ちでございます。また、各委員のお話を聞いておりますと、言わなければならないことはどなたかがおっしゃるということございまして、それぞれ大変重要なご指摘をされているなと思いました。

それでもあえて申し上げますと、これからの作業の話になろうかと思いますが、情勢を客観的に分析して、それをどうするんだといったような論調になっておるかと思いますが、やはり港のあり方というのは、一方では、地域とかあるいは港湾管理者さんの意思が大事だと思います。どなたかが選択と集中だとおっしゃいましたが、未来がこうなるからこうなっちゃうじゃなくて、我々はこういう港づくり、あるいはこういう地域づくりのために港をこのようにするんだという意味というものを明確にされる。そういった中で、何もしないというのも1つの意思ではありますが、地域をどうしたいから港をこうありたいという意思に基づいて行っていく。やっぱりみずから切り開くということが必要なのではないのかな。とりわけて、港は港湾管理者制度でございます。地域あるいは県、そういったところの意識の問題は大変重要ではないのかなと思います。

一方で、四日市港は特定重要港湾でございますし、スーパー中枢港湾、国にとっても大変に重要な港でございます。繰り返しになりますが、スパ中は80万トンTEUでございますが、伊勢湾スーパー中枢港湾として名古屋港と足し合わせますと、大体想定のとおり実は数は推移してございますし、地域の貨物の22%ですか、3分の1以下ということでございますので、16万を大体4倍、5倍いたしますと50万と、こういうことになるわ

けでありますので、そのあたり、80万TEUの意味合いをどういうふうに見るかということではありますが、いずれにいたしましても、先ほどもございました、レールが大変近い。これは名古屋港にはない特徴でございます。ぜひその辺のご活用を考えればいいのかなど。私どもも勉強に参加しておりますし、特にコンテナだけの問題じゃなくて、危険物というのはレールで運んだほうがいいのかということもあるようでございます。つまり、これはJR貨物から見れば、お客さんはコンテナだけじゃないと。それに、地勢的にいいと、実は伊勢湾と日本海とが一番距離が短い。資料でも少し触れられておりましたが、やはり日本海に展開するような太平洋側の結節点として四日市というのは考えられるのではないのかな。

それと、もう一つ、名古屋港ばかりが繁盛しているということではありますが、実は、名古屋なんかも見ておきますと、大きな貿易の中心というのはコンテナと自動車なんです。むしろ自動車のほうが多いぐらいでございます。どちらも非常に大きなヤードスペースを必要といたします。名古屋のほうは、はっきり言ってオーバーフローぎみで、スペースが足りないという状況でございます。これ以上どういうふうに扱うのかなと、非常にやりくりが大変だということでもありますので、伊勢湾全体で見たときの四日市港、名古屋港で見れば、四日市港ももっとちゃんとした役割を果たしてもらわないと、非常に元気な中部と言われておりますので、それに対する港のキャパとしてはまだ足りないのではないのかなと、こういったような印象も持ちます。だから、役割分担、個別に見るのがありますが、中部圏全体の港湾機能として見たときには、既に空間容量的にはかなり厳しい状態にあると、そういった認識を持ったほうがいいのかないのかなと思います。

当然ながら、産業港としての港湾、20年後、30年後にどうなるのかでございますが、今、現にある企業が20年後、30年後どうするかということをもまず考えればいい話でございますので、その辺、各社さんのご意向なり、産業の展望なり、しっかりと聞けばかなりわかるのではないのかなと思います。

関連いたしまして、四日市を見ますと、いつも関東の川崎を頭に描くわけでございます。いろんな公害の問題もそうでございますけれども、工業港でありまして、それから、都市再生でいろいろと土地の使い方が変わったりしてございます。ああいったあたりも参考になるのではないのかな。

最後に、もう既にご指摘がございましたが、私ども、幾つか新しいプロジェクト、国としても取り組んでありまして、1つは、多分初めて申し上げるかもわかりませんが、新幹

線のレールからこれからまくら木が大量に出るようであります。向こう何十年にわたって何万本と出るようでありまして、そのリサイクルの拠点として実は四日市が非常に使いやすいかなど。汚いものじゃございませんので、いろいろな使い方ができる可能性が高いので、その勉強を始めておりまして、そこから海に出す拠点として四日市を考えてもいいのかなということを考えてございます。

それと、もう一点だけ申し上げますと、伊勢湾再生というものに私ども取り組んでおりまして、先ほどご指摘がありましたように、1つには干潟の再生等々を湾内でやっていこうということではありますが、もう一つは港のサンクチュアリ化、これは先に言われちゃったのでありますが、ぜひそんなことも進めてまいりたいなと国としては思っております。以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

幹事の方は今日は特に指名をさせていただきますでしたが、このことは聞いておきたいということがございましたら、どうぞ。辻幹事長、よろしいですか。

【幹事長】 はい。

【委員長】 ありがとうございます。

皆様のご協力で大変スムーズに進んでというか、まだまとめにもう少し時間が必要なんですけど、ちょうど15分になっておりますので、とりあえずまとめをさせていただいて、それでは不十分であるということであればご意見をお伺いしたいと思います。大変具体的に皆様からご意見をいただきまして、今後の作業が非常にやりやすくなったのではないかと思います。感謝をしております。

これから作業をするときに、最終的な報告書の中にどうしても盛り込んでいただきたいというか、その第1章といいますか、前提として皆様がおっしゃっていただいたのは、物づくり中部圏の将来像というものをまず描く。これはたまたま今、国土形成計画が来年3月にも全国計画が決まって、それからブロック計画の作業が始まる、既にもう始まっていると思いますので、それが大変参考になるのではないかと思います。そして、それが必要とする港湾機能を明らかにし、それを名古屋港とどのように分担していくのかということを確認にして全体の話を進めるべきであるということが皆様のご趣旨ではなかったかと思っております。その場合に、幾つかの配慮事項をいろいろいただきました。

まず、視点として、四日市港の強みを明確にして、それに基づいて判断をしていく。逆に、名古屋港の弱みは何なのかということを考えるという視点も重要である。

2番目に、空間的制約を十分考える。

3番目に、サポートする関連インフラ。特に、道路について必要なものを同時に明らかにしていく。

4番目に、受け入れている機能を1つのステージで書くのではなくて、20年計画であれば段階的に考えていく必要がある。

最後に、全体として、港湾管理者として、あるいは三重県として、あるいは四日市市として、何を実現しようというのかという意味を明確にする必要があるということではなかったと思います。

実は、今まとめて、資料の構成についてというのを拝見すると、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望、四日市港に対する今後の要請、強みと弱み、四日市港の将来を考える方向と、課題としては全部並んでいるような感じがいたしますが、今日のご意見は、そういうところがまず第1段階として最初のフェースシートみたいにあって、その中から個別の部品の議論をすべきではないかということではなかったかと思います。

なお、大変失礼をしましたが、今日ご欠席の委員からご意見をいただいております、現状の分析として、市民にとって四日市港が身近な存在ではない。それは、巨大なコンビナートと一体となった産業物流の施設であって、市民の施設ではない。もし今後市民に親しまれる港づくりを進めていくためには、魅力的な仕組みの開発や実施をだれがやるのかという主体の問題とあわせて抜本的に改善を図る必要があるということで、具体的な対応策として2つの例を挙げていただいております。例としてお断りになっておられますが、市民向け学習プログラムの開発、運営、それから、地域団体と連携した安全安心の港づくりといったことであります。今後、部会でこの松井委員の意見も十分に組み入れて検討していただければと思います。

以上のまとめで、何かこの点は加えるべきだということがございましたらご発言いただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、時間も参っておりますので、第1回目の討論はここまでにさせていただきたいと思います。大変貴重な意見を具体的にそれぞれ述べていただきました。しかも、ほとんど時間を守っていただきましてありがとうございます。感謝を申し上げて、マイクを事務局のほうにお返ししたいと思います。

【事務局】 本日は、長時間にわたりましてありがとうございます。いただきましたご意見につきましては、これから事務局において作業いたしまして、次回開催のご案内を

させていただきたいと思います。次回は来年の6月ごろの開催を予定しております。また、物流・まちづくり部会及びみなと環境部会を年度内に発足させていただきたいと考えております。日程につきましては改めて調整させていただきます。本日の資料は大変多くなりましたので、お荷物になるようでしたら、事務局のほうより、後日、郵送にて送付いたしますので、郵送をご希望される方は資料を封筒に入れていただき、そのまま机の上に置いておいてください。

それでは、これもちまして、四日市港長期構想検討委員会第1回委員・幹事合同委員会を終了いたします。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