

四日市港長期構想検討委員会（第1回物流・まちづくり部会）議事概要

平成20年3月28日

【事務局】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより第1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。議事次第、名簿、配席表がホチキスどめになったものが1つございます。資料ナンバー1、四日市港長期構想（事務局たたき台）というものがございます。資料ナンバー2、四日市港の将来像について、参考資料1といたしまして、四日市港長期構想検討委員会第1回部会資料の位置づけ、参考資料2、第1回委員会での主な意見及び対応方針、四日市港要覧でございます。不足等ございませんでしょうか。

それでは、ここで、四日市港管理組合経営企画部の平手様よりごあいさつをちょうだいいただきます。よろしく願いいたします。

【事務局】 どうも委員の皆様、こんにちは。経営企画の次長をしております平手と申します。よろしく願いいたします。

本日は、ほんとうに年度末のぎりぎりというお忙しい時期にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。とりわけ、津守委員には遠方から来ていただいたということで、ほんとうにお世話をおかけいたします。

昨年12月に開催いたしました第1回の長期構想検討委員会におきまして、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望、それから四日市港に対する要請、あるいは四日市港の現状や強みと弱み、それから導き出されます四日市港の課題と将来方向につきまして、ご議論をいただきまして、活発かつ有意義なご意見を多数いただいたところでございます。

その結果、産業・物流への貢献、あるいは都市・住民への貢献、それから環境への貢献という3つの視点でもって、四日市港の将来方向を検討する必要があるのではないかとという形で示していただいたのではないかとというふうに考えております。

こうしましたことから、長期構想の将来像につきましては、先ほど言いました3つの将来方向をベースにテーマを設定いたしまして、本日の物流・まちづくり部会でありまして、先般開催いたしましたみなと環境部会で、具体的にそのテーマについてご議論いただ

きまして、その結果を第2回の委員会のほうへ反映していきたいなというふうに考えているところでございます。

このため、本日の物流・まちづくり部会におきましては、3つの将来方向のうちの産業・物流への貢献という面と都市・住民への貢献という面につきましてご議論をお願いしたいというふうに考えていますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

さて、最近の四日市港のちょっとした情報だけトピックス的にお話しさせていただきたいと思ひます。

まず、平成19年度の年間の総取扱貨物量でございますけれども、完成自動車などの輸出が好調であったということもございまして、対前年比7%増で約6,500万トンということで、四日市港としては初めて過去最高という形になっております。また、外貿コンテナの取扱個数も自動車部品でありますとか、化学薬品の輸出が好調でございました。これも対前年比3.7%増ということで、16万6,000TEUとなりました。これも9年連続で過去最高ということを記録いたしております。

それから、四日市港の周辺の企業のご関係でございますけれども、特に北勢地域の産業が活発でございまして、コンビナート企業でいえば三菱マテリアルさんでありますとか、あるいはホンダ技研の子会社であります八千代工業さん、そして東芝などで、工場の増設が発表されるということもございまして、引き続き好調な様相を示しているのかなというふうに思っております。

こんな中、四日市港といたしましても、平成20年度の主要施策という中で、特に新名神の開通という状況もございましたものですから、滋賀県方面への集荷の強化をやっていくでありますとか、グリーン物流の促進補助制度というもの創設いたしまして、四日市港利用によってCO₂を削減していただけるという企業には一定の支援をしたいということもやらせていただくことにいたしております。

以上、簡単にご紹介させていただきました。本日はよろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございます。

【事務局】 次に、委員の皆様方をご紹介申し上げます。次第を1枚めくっていただきますと、委員の方の名簿をつけさせていただいてございます。順不同でご用意させていただいております。恐縮でございます。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、津守様。

【委員】 津守です。よろしくお願ひします。

【事務局】 四日市大学教授、NPO法人市民社会研究所代表理事、松井様。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市港運協会会長、小林様。

【委員】 小林でございます。よろしくお願いいいたします。

【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。よろしく申し上げます。

【事務局】 コミネスネットこらぼ屋代表、海山様。ちょっとおくられているよう
ございます。

四日市市経営企画部部長、武内様。本日は代理で吉田様がお見えになっています。

【委員】 吉田でございます。よろしく申し上げます。

【事務局】 三重県政策部交通・資源政策監、辻様。

【委員】 辻でございます。よろしく申し上げます。

【事務局】 川越町企画情報課課長、城田様。

【委員】 城田でございます。よろしく申し上げます。

では、次に、部会長の選出をお願いしたいと思います。

四日市港長期構想検討委員会会則第9条に、部会長は部会委員の互選ということに
させていただきます。どなたか、ご推挙、自薦等を含めましてございましたら
お願いしたいと思います。

では、事務局から、岡山大学准教授、津守様をご推薦したいと思います
が、いかが
ござい
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。

それでは、津守委員を部会長に選出することとしたいと思います。

津守部会長、ごあいさつよろしくお願いいいたします。

【部会長】 座ってやらせていただきます。

この部会では、物流・まちづくりということで、産業をどうやって四日市港が支えてい
くのか、それと生活をどうやって四日市港が支えていくのかという、その2つのポイント
を議論するということになっています。ご承知のとおり、日本を取り巻く社会環境という
か、世界情勢というのはだんだん厳しくなっている中で、四日市あるいは三重県、あ
るいは日本の産業集積というものを、今後、維持強化していかなきゃいけない、そのため

に四日市港はどういう役割を果たせるのか、そういう視点で1つはご議論いただきたいなと思っております。同時に、産業集積を図る前提というのは、当然のことながら、人が集まらないといけないわけで、特に日本は、今後、少子化で人口減少をしていくということになりますので、きちんと人も集まるまちづくりに港、四日市がどういう役割を果たせるのかという点も議論いただきたいというふうに考えております。

この2つの論点、簡単に言いますと、企業からも人からも選ばれる四日市というまちをどうやってつくるのかという際に、港の役割をどう位置づけるかというお話なんですけども、その点について、まともな議論をしてまとめていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【事務局】 それでは、以降の議事進行を部会長である津守部会長にお願いしたいと思います。部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 今申しましたように、産業と生活を支える港として四日市港はどうあるべきなのかということを議論していくということになりますが、今回は初回ですので、今言いました2つの機能を考える際に、基本的にどういう視点を持つべきなのか、あるいはどういう方向で考えるべきなのかということについて今日は議論して、可能ならば整理していきたいというふうに思っております。

とりあえず、事務局のほうでご用意いただいている資料のほうをご説明していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【事務局】 まず、この参考資料1というカラー刷りのA3の資料につきまして、今回の部会資料の位置づけと資料構成について説明させていただきたいと思っております。

まず、左の上のところに、前回、12月に開催しました第1回長期構想検討委員会の資料構成というのがございますけども、こちらにつきましてちょっと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という形で整理させていただきまして、その中から、四日市港に対する今後の要請ということで12項の今後の要請というのを課題として抽出いたしました。それらの中で、四日市港の現状、それと四日市港の強み・弱みというのを踏まえまして、6つの四日市港の課題というものを抽出させていただきました。物流面で背後圏産業に貢献する港づくりから、今後の要請に合致した港湾計画の作成という6つの課題を、資料を整理させていただきました。それらの課題を克服して将来像を考えていくということが必要かと思っておりますけども、それを考えていく上での方向として3つの

視点、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献という3つの視点、それと、これらを行っていく上でのソフト面の対応ということで多様な主体との連携、今後の要請に合致した港湾計画の作成という点も踏まえながら、検討していく必要があるという形で整理させていただきました。

それと、これらにつきまして各委員さんからたくさんの意見をいただきました。それと、今回につきましては、企業ヒアリングというのをさらに追加調査として行ってありまして、それらを踏まえて真ん中のところにピンクの点線で囲ってありますけども、第1回長期構想検討委員会の意見等を踏まえた資料構成と修正という形で掲げさせてもっております。

変更しました主な点を説明させていただきますと、赤のところを追加になっております。この右、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望という点では、中部圏というのを加えてさせてもっています。前回の委員会では、将来像を描く上では、まず、物づくり中部圏の将来像を描く、さらにその際には国土形成計画が参考になるとのご意見をいただきました。そういうことを踏まえまして、中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化という形で追加させてもらっております。

先ほど12個の今後の要請というふうに説明させていただきましたけども、それは委員さんの意見、あるいは私どもでの検討の中で5つの点を追加させてもらっております。トータル17個になっております。赤のところは背後圏産業の維持活性化への支援という点、それと、自然海岸、干潟への保全、循環型社会への貢献、港内航行安全の確保、老朽化対策の推進という、この5つの点を追加して今後の要請としたいというふうに考えております。

これらを踏まえまして、それと、四日市港の現状、強み・弱みを踏まえまして、四日市港の課題という点で、この赤書きのような形で修正させてもらっております。これにつきましては、左のほうに課題2で安全で利便性の高い港づくりというふうに前回はしてありましたけども、委員会の場で、やはり安心・安全という面がこの利便性というふうと同じになっていると不明確になるというご意見も踏まえまして、課題2といたしましては、安全・安心な港づくりという形で単独で挙げさせてもらいまして、利便性の向上という観点につきましては、課題1、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりという形で整理させていただきました。

続きまして、これらの課題を踏まえまして、考える3つの方向という形でさせてもらいまして、その次に資料ナンバー1、長期構想素案のたたき台というふうになっております

けども、真ん中の緑囲いのところですよ。緑囲いのところが素案のたたき台という形で、それをまとめさせていただいたのが、この資料ナンバー1という形で整理しております。

その中では、まず、はじめにから始まりまして、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、四日市港の現状という形で整理しまして、四日市港の課題と、それで赤書きのところでは四日市港の将来像というところで、5-1から3-1について赤書きのところがありますけども、こちらにつきまして今回ご議論いただきたいというふうに考えております。この点につきましては、右の欄に資料ナンバー2という形で四日市港の将来像、これにつきましては、この冊子になってはいますが、資料ナンバー2という形でまとめております。

この資料ナンバー2の構成ですけども、先ほども言いました3つの方向、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献という3つの方向を四日市港として目指したいというふうに考えておまして、その中で取り組むべき課題というものの方向を四日市将来方向1といたしまして産業・物流への貢献、将来方向2としまして都市・住民への貢献、将来方向3としまして環境への貢献という形で考えております。

これらの中で、特にまず、第1番目の産業・物流への貢献という点では、テーマといたしまして、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりに向けてというテーマ、それと安全・安心な物流機能の確保に向けてという2つのテーマについてご議論いただければというふうに思います。

それと、2つ目の都市・住民への貢献という点では、テーマ、暮らしを守る安全・安心な港づくりに向けてというテーマでご議論いただければと思います。もう一つのテーマといたしましては、都市・住民とともに港づくりに向けてというテーマを考えております。それと、今回の物流・まちづくり部会の前に開催しましたみなと環境部会での議論になっておいたテーマですけども、環境への貢献という点では、主に環境を生かす港づくりに向けてというテーマで考えていただきたいというふうに思います。

今回の港まちづくり部会につきましては、この青の囲いで囲ってありますけども、物流・まちづくり部会という形で、このような点についてご議論していただきたいというふうに考えております。今後の展開といたしましては、これらの内容をフィードバックという形で、赤のところでは将来像をまとめた上で四日市港の将来、長期構想の素案をつくりまして、第2回の幹事会、第2回の委員会をへまして、長期構想の素案という形にした上でパブリックコメントをかけていきたいというふうに考えております。

その後のスケジュールといたしましては、黄緑のところを書いてありますけども、前回の委員会では3回の委員会というふうに提案はさせてもらっておりますけども、皆さんのご意見の場をできるだけお聞きしたいということで4回の開催という形で、次回委員会に提案していきたいというふうに考えております。

こういった形で、今回の資料の説明を資料構成という形で説明させていただきました。あと、資料1、2について詳しく説明させていただきます。

【事務局】 それでは、資料ナンバー1のほうを説明させていただきます。

まず、分厚いほうの資料、資料ナンバー1というふうになっております。こちらのほうから説明をさせていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして、目次というところがございます。これは先ほどまで説明させていただいたところの内容になっておりまして、はじめにというところが1ページ、それと、そこから1、2、3という形で5 1四日市港の将来を方向、1 2 1ページという、このあたりのところをまとめておるのが資料ナンバー1というところがございます。

資料1につきましては、先ほど説明しましたように、前回、1 2月の委員会で提案させていただいたやつを再度そのものを調査とか、委員会の意見を反映して修正しておるといったことになっておりまして、今日の説明としましては、前回出した資料からの変更となったところ、あるいは修正したところ、追加調査したところ、そういうところを中心に説明していきたいと思っております。

まず、四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望というところの中なんですけども、8ページをごらん下さい。

ここでは、アジア域内物流ということで整理をしております。前回資料において若干整理不足であったということで今回整理しております。特に日本と中国との物のやりとりというのが増えておるといのが、この図1 . 1 . 8あるいは1 . 1 . 9からうかがうことができるということです。

続きまして、港湾を取り巻く情勢変化という中で、1 7ページをお開きください。

第1回委員会の意見で、今後の船舶の大型化について対応すべきであろうという意見が出されておりました。そのあたりの補足、動向を調査しております。下のほうの図1 . 2 . 4、コンテナ船の竣工隻数の推移ということで整理をしていますが、特にこの青とか水色で示したところ、大きさが8,000TEU以上の船ということになっておりますけど、こういったものが多くつくられる傾向になってきている。このような大型船という

のは、基幹航路と呼ばれるような北米と欧州、アジアを結ぶような航路に投入されるということで、一度にたくさんの荷物を載せる必要があるということから、19ページ、1枚めくっていただきまして、図1.2.6に示しておりますけど、寄港地を集約するという傾向がございますので、日本の港湾への寄港数というのが減少してきているという状況にあります。それと、隣の18ページなんですけども、下のほうにパナマ運河拡張2015年、開通予定というふうに書いてありますけど、拡張されるということで、今後ますますこういった大型船というのが割合としては増えてくるんであろうというふうに展望をしております。

続きまして、1枚めくっていただきまして、21ページ、同様にコンテナ船だけじゃなくてバルクを運ぶ船の動向を整理しております。同じような傾向で大型化が進展するというふうに想定されておりますけれども、この写真にありますように、幅広で水深の浅い日本の港湾に対応するために船の幅を広げて、喫水を浅くするといった船も近年では登場してきているという状況でございます。

続きまして、25ページをお開きください。

上から2つ目、CO₂排出量削減に向けたさらなるモーダルシフトの推進という形で書いてありますけど、この四角の枠囲いの中です。物流でのCO₂削減評価国際基準策定というふうになっております。国土交通省では製品の流通過程で発生したCO₂というのを目に見える形で評価して、総排出量の削減につなげようという取り組みを始めようとしているということです。このように、今後ますます環境負荷軽減の社会的要請の動きといったものが強まるのではないかとというふうに整理をしております。

続きまして、四日市港の背後圏の情勢変化ということで、30、31ページに少し整理をしております。

臨海部における産業再生・産業活性化の動きということで、四日市コンビナートの動きを整理しております。特に、31ページの上のほうの囲いなんですけれども、最近の話題として、四日市に高度部材研究拠点イノベーションセンター開設というふうになります。3月9日だったんですけれども、三重県、四日市市、産業支援センターが出資して、三菱化学四日市事業所内に高度部材の研究拠点であるイノベーションセンターというのが開設されたということで、こういう高度部材への転換の取り組みが始まったということがございます。

続きまして、34ページをごらんください。

1 回目の委員長総括意見であります国土形成計画について取りまとめております。1 4 で中部圏及び主要産業の将来展望ということです。3 4 ページ、3 5 ページに国土形成計画の全国計画というのを整理しております。続いて、3 6 ページ、3 7 ページで、これ、まだ議論の途中段階であるんですけども、中部圏の広域地方計画というものを整理しております。この中で中部圏というのはどういうふうに描かれているかということなんですけれども、上から4行目ぐらいの中部圏の目指すべき姿として描かれている将来像は、物づくりを基軸とした産業の持続的発展を通じ、都市力・地域力の向上を図り、日本の真ん中から世界の真ん中を目指すというふうに描かれておる、今議論をされておるという状況です。

そういった将来像実現に向けた計画の基本方針ということで、3 7 ページの図1.4.3のほうに、第2章、活力というところなんですけども、世界の物づくりの中心地としての産業競争力の強化というふうに挙げられております。さらに、これに向けた具体的な方策ということで、下の図1.4.3、4に書いてありますけれども、物流ネットワークの充実といったことが議論されておるというところでございます。

3 8 ページには、国土形成計画とか、先ほどの中部圏広域地方計画から描かれる中部圏の将来像といったものから、四日市港の将来を考える上でこういったものを考慮しなければならないかというところを示しております。丸のところはその内容になります。

3 9 ページ以降、1 4 2ということで、背後圏の主要産業の動向と将来展望ということで整理をしております。まず、(1)としまして、今後成長が期待できる産業分野というのはこういったところなんだろうという整理をしております。これについては、表1.4.1に、今後成長を期待できる産業分野ということで、大きく7つの分野、先端的分野と市場ニーズというふうになりますけど、太陽電池とか情報家電、ロボット、こういった7つの分野が、これは新産業創造戦略とか、三重県の総合計画の上では抽出されておるとい状況です。港湾としては、こういった新規産業の需要が明確になるという時点では、新規産業の受け皿としての臨海部での用地の確保というのを考えていく必要があるのではないかと考えています。

1枚めくっていただきまして、40ページ、三重県の北勢地域の産業振興の動向なんですけども、ここでは、北勢地域の企業とか大学で構成される北勢地域経済振興会議というのがあるんですけども、そちらのほうの資料から添付をしております。この北勢地域というのは、四日市コンビナートの石油化学を核とした素材産業であるとか、半導体、電子

部品などの部材産業、電機、情報、自動車関連の完成品組み立て産業、こういった産業がある地区に集積しているという特徴がございます。この資料の中では、そういった産業の振興方策として、特に四日市港に関係することとしましては、国際競争力の維持強化を図る観点から港湾などのインフラの整備というのが引き続き重要である。四日市港を中心とした物流の一層の効率化、高速化というのが必要であるというふうに書かれております。

それと、41ページ、もう少し具体的に産業別にといいところで、産業別の将来展望をしております。四日市港に関連する主要な産業として、この図1.4.5四日市港の今現在取り扱っている海上出入り貨物であるとか、あるいは42ページ、図1.4.6、三重県北勢地域の製造品出荷割合、こういったところから、四日市港に関連する主要な産業ということで、41ページにあります1)から6)まで、エネルギー産業から機械工作産業、こういったところを抽出させていただきました。これについてちょっと説明をさせていただきます。

まず、43ページ、主要産業の1つ目としてエネルギー産業です。四日市港の最大の輸入品目というのは原油というふうになっております。原油の石油精製業の将来展望というのをまず見ております。

44ページをごらんください。

四日市港は伊勢湾のところにあるんですけども、コスモ石油と昭和四日市石油さん、こちらの製油所が2カ所ございます。

45ページの表1.4.2に伊勢湾における製油所の概要というのを示しておりますけど、伊勢湾のシェアということで、四日市港、この昭和四日市石油さんとコスモ石油さんを合わせると69.5%ということで、約7割を占めている。中部圏にとっては非常に重要な石油生産の拠点というふうになっておることがうかがえます。それと、石油精製に関する世界的な市場の展望というのをその下でしております。世界展望ということで、特に中国の経済成長に伴うエネルギー需要の増大で2030年のアジアのエネルギー需要は2000年比で2倍以上になるというふうに想定されております。このように、海外では石油需要というのは世界的に伸びていくだろうというふうに言われております。

次、46ページ、国内ではどうなのかという話ですけども、3番、我が国産業の展望ということで、我が国の石油製品の供給体制というのは、今後も製品の供給安定性とか供給効率性、さらには品質確保の観点から国内で石油精製をするということを軸にした消費地精製方式というのが最も望ましいのではないかといいように言われております。

企業ヒアリングも実際に行いました。その中での意見としまして、四日市港というのは世界の中での日本の位置、あるいは四日市港の位置というのを考えますと、今後海外の需要が大きく増加するといったことが想定された場合に、中東から原油を輸入して北米なんかの第3国へ輸出するという形態が想定されるのであれば、太平洋側に位置する四日市港の位置というのは非常に優位性が高いのではないかという意見もいただいております。

このような展望の中、四日市港が果たすべき役割というのは、ますます大型化する船舶の安全な航行の確保であるとか、石油製品の国内発送の拠点ということで円滑な国内輸送を確保する必要がありますので、臨海部のアクセスの向上といったことが言われるのではないかというふうに思っております。

続きまして、47ページ、エネルギー産業として電力、ガスというところの将来展望をしております。これにつきましては、49ページに、四日市港にある発電所なりLNG基地を示しております。四日市港には2つの発電所がございます、これも発電というのはLNGの輸入になっております。発電燃料であるLNGの輸入についても、船舶の大型化が進んでいるといったことが挙げられます。中部電力の川越火力発電所のLNG栈橋などにつきましても、こういった船舶の大型化に対応して準備を進めているというふうに聞いております。

このようなことから、四日市港というのは今後ともエネルギー供給の重要な基地であると、そういった重要な役割を担っておりますので、大型化するLNG船などへの対応というのが非常に重要になってくるのであろうという展望をしております。

続きまして、52ページをお開きください。

四日市港の主要な取扱貨物として完成自動車というのもございます。これは、四日市市の隣にある鈴鹿市のホンダ技研工業鈴鹿製作所で製作されたものであります。自動車関係の部品のコンテナ貨物というのも多くあるということで、自動車産業についての将来展望をしております。今言われておりますのは、国内市場というのは既に成熟化が進んでおるということで、今後も横ばいであろうというふうに言われておりますけれども、海外に目を転じますと、長期的にはBRICSと言われるような新興諸国を中心に海外事情というのは拡大傾向にあるというふうに考えられます。

このような中、企業ヒアリングからは53ページのほうになるんですけども、今後とも海外需要の堅調な伸びとしたものを背景に完成自動車、自動車部品の輸出という当面好調であろうということを聞いております。

こういったことから、四日市港に求められる役割ということで考えますと、基幹航路をはじめとする多方面へのコンテナ航路の拡充であるとか、完成自動車の取り扱いが増えるということで、モータープール用地などの確保、こういったものをやっていかなきゃいけないというふうに考えております。

続きまして、55ページ、化学産業の将来展望でございます。

四日市港には、57ページにも書いてあるんですけども、大規模な石油化学コンビナートということで、大きく三菱化学のコンビナート、それと霞ヶ浦地区の東ソーコンビナートというのがございます。

その前の56ページに、世界市場の展望と国内産業の展望というふうに整理しておりますけど、世界市場の展望という意味で、経済産業省の展望なんですけれども、2011年までの間なんですけども、エチレン系の誘導品の伸びというのは年平均4.1%というふうに言われておまして、供給はそれを上回る4.4の供給ということで、供給が上回っておって、競争というのは激化するという展望がされております。一方、国内産業の展望としては、技術的に優位性のある誘導品については、川下製品の海外展開に伴って、同様にアジアに移転するのではないかと、それと量的拡大で競う汎用品なんかは安い材料、労働力を求めて中東諸国へといった動きもあるということです。

じゃ、国内ではということなんですけれども、液晶ディスプレイや半導体の材料になるような無機性の化学品、こういったものが国内で生産として残っていくであろうというふうに言われております。ヒアリングからも同様のことが確認されておまして、四日市コンビナートの各社さんとも製品の高付加価値化というのを進めているところです。高付加価値製品というのは、従来製品と比べて比較的高価であるものの、重量も小さいという傾向にありますので、そこから発生する物量としては、今より大幅に増えるというのは想定しづらいなんですけども、従来からの製品製造というのも堅調な海外需要の伸びに対応すべく、今後も継続されるというふうに聞いておりますので、こういった取り組みを物流面から支える基本的なインフラとしての四日市港の役割というのは引き続き重要だというふうに認識しております。

続きまして、58ページから日用品、さらに60ページ、ガラス類、62ページ、工作機械産業という形でそれぞれ将来の展望をしております。

最後に、65ページ、今回、ヒアリングを企業さんに行ったんですけども、物流に係るCO₂削減に関する意見というのが非常に多く把握することができましたので、それら

について表 1 . 4 . 2 8 で示しております。例えば一番上ですと、CO₂削減に関しては改正省エネルギー法の指定により、特定荷主になっており、鉄道や内航船利用によるモーダルシフトを推進しているとか、2つ目のポツですと、四日市港を利用するに当たっては、輸送によるCO₂削減効果が期待できることと、輸送コストが大きなポイントとなるということ、3つ目なんかですと、リードタイムの問題があり、現実的に利用可能かどうか検討中である、こういった多くの意見が出されておまして、物流に係るCO₂削減への取り組みの意識の高さというのがうかがい知ることができました。

続きまして、67ページ、今回、先ほどまで説明した将来展望とか、第1回の委員会での意見などを踏まえて、要請のほうを17項に整理し直したというところがございます。増えたのは、5番、10番、11番、14番、15番といったところが前回から増えておるといところです。

次、四日市港の現状というところなんですけれども、前回資料から大きく変わってはおりませんが、86ページをごらんください。

前回は示しておりましたけれども、四日市港の強みということで、ここに特筆すべき強みであろうというのを9点ほど整理しました。86ページから89ページにかけて9点ほど整理しております。主なものとしては、86ページの 背後からの交通アクセスが向上の動きということで、昨日も新名神高速道路が開通したということで、背後圏の道路網というのはますます便利になってきたということが挙げられるかと思えます。それと、88ページなんかでは、鉄道が港の近くを通っている であるとか、 歴史的資産が残されているという、それと89ページに、四日市港の背後圏には多くの企業が集積しているということで、産業集積が非常に高いということも特筆すべき強みとして考えられるのではないかと。

一方、弱みはというところで、91ページに整理をしております。これも前回一たんは示させていただいたんですけども、特筆すべき弱みということで5点ほど挙げております。航路の話、名古屋港と近接している、あるいは新たなコンテナターミナルをつくるには、海上埋め立てということが必要なので、費用と年月がかかるといったことというものを挙げております。

続きまして、四日市港の課題ということで、93ページをお開きください。

課題1ということで、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進ということなんですけど、前回までは問題点として(1)から(3)までだったんですけども、(4)港

湾施設が利用者の要請に十分答えられる状況になっていないという課題については、今回この物流面での問題点という形で整理をし直しております。

続きまして、99ページでございます。

大型船への対応ということで、前回、委員会では、22号、23号岸壁といったところの大型船へ対応が必要だという意見をいただいております。22号、23号岸壁の船舶の入港実績を調査して取りまとめております。図4.1.10がそれに当たります。このように非常に大型船が最近は入ってきているという状況です。

それと、続きまして、105ページです。

伊勢湾台風の被害ということで、前回、伊勢湾台風なんかの大きな災害を受けているということで、安全・安心面での観点がちょっとという話がございます、そういったところを資料として整理しております。写真にありますのは、四日市港の北の端であります川越町の亀崎海岸の被害状況といったことで、こういうふうに大きな被害を受けたということでございます。それと、下のほうの表ですけれども、伊勢湾沿岸における1メートル以上の高潮の発生回数ということで、このようになっておまして、おおむね5年に1回程度の割合で偏差1メートル以上の高潮というのが発生していることがうかがえます。

こういった資料の整理をしまして、122ページ、3つの方向という形で取りまとめております。

引き続き、資料ナンバー2のほうを続けて説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1枚めくっていただきまして、A3横長のページになります。四日市港の将来像の概要という形で示しております。上の細かい部分が先ほどまで説明させていただいた資料1で整理した部分を取りまとめたところ、下の大きなところが今回新たにご議論いただきたい四日市港の将来像という形になっております。これまで検討した将来像を考える3つの方向ということで、それぞれ色分けをしておりますけど、ピンク色の部分が将来方向の1、産業・物流への貢献という形、それと緑が都市・住民への貢献、オレンジが環境への貢献、こういうことでそれぞれテーマを設けてご議論をいただきたいということでございます。

それでは、この部会で主に議論していただきたいところについて説明をさせていただきます。まず、テーマの1ということで、1ページのほうをお開きください。

将来像として背後圏産業の成長を支える四日市港の実現というふうに掲げております。テーマの1点目として、物流面で背後圏産業に貢献する港づくりに向けてというテーマを

設定しております。現在、四日市港は、背後圏産業の物流拠点として、あるいは伊勢湾を代表するエネルギーの供給基地ということで非常に重要な役割を担っております。今後のこれらの活動を支える拠点として、より一層の港湾機能の強化拡充というのを求められている。このような中の、これを実現するための取り組みとして、下の矢印ですけど、港湾機能の強化と利便性の向上を目指してという取り組み、それと背後圏産業の維持活性化への支援と新産業空間の提供、こういった取り組みの方向が必要ではないかというふうに考えました。

それと、テーマの2点目として、安全・安心な物流機能の確保に向けてということですけども、そういう観点では、この下の矢印、災害時の物流機能を維持するためにといったことから、一番最後の船舶の航行安全確保するためにという、この4点の取り組みの方向が必要ではないかというふうに考えております。

それぞれの詳細なところについて説明をさせていただきます。2ページです。港湾機能の強化と利便性の向上を目指してというところです。

まず、1点目です。中枢国際港湾としての機能維持向上という取り組みですけども、四日市港の背後圏というのは非常に多くの産業が集積していると、また、これらの産業についてもこれから持続的に発展していこうという将来展望をしておりますが、このような背景の中で、これら産業の国際競争力を支えるという観点から、四日市港が物流拠点としての役割というのは非常に大きなものだ、ここで、取り組みの1点目なんですけれども、ピンク色のポツの1つ目なんですけども、港湾の施設水準の向上ということを挙げております。現在、四日市港の霞ヶ浦地区の北埠頭では80号岸壁まで供用しております。今後も、その先にある現港湾計画の位置づけにあるコンテナターミナルを整備するといったことで、施設水準を向上させて、コンテナターミナルの高度化、高質化を図り、スピーディーでシームレスな港湾物流というのを実現していく必要があるということを考えております。

それと、2点目です。背後圏とのアクセスを強化する必要があるということです。現在も、この北埠頭と第2名神みえ川越インターを結ぶ臨港道路霞4号幹線といった道路の整備を進めておりますが、今後もこのような取り組みを進め、背後圏と四日市港のアクセスを向上させる必要があるということをうたっております。

次に、3点目です。多方面の航路を充実させる必要があるということをうたっております。現在は、基幹航路ということで北米航路が週1便就航しておりますけども、背後圏の

産業競争力を支えるという観点から、基幹航路をはじめとする多方面への航路というのを拡充していく必要があるというふうに考えています。

最後に、4点目です。この中部圏は、日本の物づくり産業の中心であるということから、少し広域的な役割ということで、伊勢湾としての物流機能の向上に向けて、名古屋港や中部国際空港との連携あるいは補完関係といったものを構築する必要があるということを考えております。

次、アジア域内物流への対応ということなんですけれども、近年、特に中国をはじめとするアジア域内の交易というのは活発化している、そういう背景の中で、四日市港としても、今後増えるであろうアジア域内物流に対応した港湾整備というのが必要だというふうに考えています。安く、早くという物流のニーズという観点から、高速、低コストなサービス、あるいは少量多頻度な物流ニーズに答えるために小口貨物への対応といったものを実現していく必要があるのではないかと考えています。

続きまして、3ページ、企業ニーズに対応した港湾施設の向上という取り組みの方向ですが、近年、荷主企業さんや物流事業者さんの物流ニーズといったものも多様化しており、先ほど、資料ナンバー1のほうで説明させていただきましたが、物流におけるCO₂削減への取り組み、モーダルシフトなんかが大きな課題になってきているということが挙げられます。このような企業の動きに対してもシー・アンド・レールの活用であるとか、内航海運による国内輸送などの複合一貫輸送といったモーダルシフトへの動きを支援する必要があるのではないかと考えております。

2点目として、現在の港湾施設利用の再編という観点で、現在でも限られた港湾空間の中で、多くの種類の貨物を取り扱っております。一部では、非効率な状況を余儀なくされている状況がございます。先ほども課題として、四日市港は利用者ニーズに十分答えられる状況になっていないということを説明させていただきましたが、今後、それぞれの貨物が取扱量を変化させるという中で、利用者ニーズに柔軟に対応した港湾施設の再編といったものが必要だというふうに考えております。

それと、4点目のバルク貨物への対応と機能の充実という取り組みの方向なんですけれども、四日市港は、重要な伊勢湾のエネルギー基地だ、あるいは臨海部には港湾と一体となった四日市コンビナートや石油精製の拠点が立地しているということが挙げられます。このような中で、四日市港では、特に貨物としては、住民の暮らしに直結するような電力がありませんとか、ガソリン、こういった生活上欠かせないようなバルクの貨物を取り扱って

おります。例えば石炭であるとか、LNG、原油などがこのようなものに当たります。それと、背後圏企業の原料ということで、これも欠かせないものとして、工業塩とか鉱産品、こういったバルク貨物を多く取り扱っております。今後も、これらの活動を支える港湾として、船舶の大型化が進んでいるという状況を踏まえ、そういった対応が必要であるというふうに考えております。

続きまして、4ページ、背後圏産業の維持活性化への支援という取り組みの方向ですが、昨今のコンビナート高度化の動きから、今後、製品の高付加価値化が進むというお話を先ほどさせていただきましたが、結果として、物量としては大幅に増加するということは見込めないんですけれども、製品の国際競争力を支えるという観点から、今後も物流拠点としての四日市港の役割というのは大きいというふうに考えております。そのための物流機能をこれまでどおり維持していく、あるいは拡充していくという必要があるというふうに考えております。

それと、2点目は、現在埋立中で、まだ土地としてはできていないんですけれども、石原地区の土地利用についてうたっております。将来的には、背後圏企業の成長を支援するための産業空間として利用していくのが望ましいのではないかと今回整理しております。

続きまして、5ページ、安全・安心な物流機能の確保に向けてという2つ目のテーマです。防災対策の推進ということを挙げております。具体的には、耐震強化岸壁の話に記載しております。現在、四日市港では、霞ヶ浦地区の23号岸壁は緊急物資輸送用の耐震強化岸壁として整備されております。それと、計画として残っておるのが81号岸壁というのがあるんですけれども、これはコンテナの耐震強化岸壁として残っている。それと、四日市地区には耐震強化岸壁が1つあるんですけれども、これも未整備のままになっている。地震の切迫性が言われている中で、こういうものをこれからも整備していく必要があるのではないかとこのことをうたっております。

6ページ、老朽化対策推進ということです。

背景としては、港湾施設の老朽化が進んでいる課題があります。また、多くの施設が高度成長期につくられたということで、近い将来、一斉に更新の時期を迎えようとしている。これから、限られた予算の中で、こういった施設を適切に維持管理していくためには、アセットマネジメントといった考え方を取り入れる必要があるというふうに考えております。

次、7ページ、保安対策の推進という取り組みですけれど、背景として2001年9月の

アメリカの同時多発テロの、これを契機に国際的な保安対策の強化というのが求められるようになってきたということです。今後も、こういった保安対策というのは一層充実していく必要があるということをおたっております。

8ページ、港内航行安全の確保ということです。最近、海難事故なんか非常に報道されておりますけど、今後も増えるであろう港内の航行船舶に対して海難事故防止の観点から安全な航行体系というのを確保していく必要がある。この中では、プレジャーボートなんかの小型船の適正収容というのも重要な課題であるというふうに認識しております。

続きまして将来像2、都市・住民とともにある四日市港の実現ということです。

9ページからになります。テーマとしては2点、1点目が暮らしを守るというテーマ。2点目は、都市・住民とともにあるというテーマになっております。10ページ、まずは暮らしを守るというほうなんですけれども、防災対策の推進ということをお挙げております。伊勢湾台風の被害、あるいは東海・東南海地震の切迫性という中で、住民の暮らしを守るという観点から地震高潮対策などの海岸保全施設の整備、機能拡充というのが必要だと、今後はその整備のみならず、運用面においても、この写真にありますように、住民、企業の方々と連携、協働して行うといったソフト面の対応は必要だというふうに認識しております。

11ページは、暮らしを守る、テロの未然防止という観点での治安対策をお挙げております。

12ページ、都市・住民とともにある港づくりに向けてということです。まず、1点目が人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進ということです。現在、霞ヶ浦地区から朝明地区にかけて緑地なんか点状しているような状況で、こういったものをネットワーク化して臨海部の魅力を創出していこうということをお1点目に書いております。特にこの中では、川越町にございます朝明地区の高松海岸のところが北勢地方唯一の砂浜海岸ということで、干潮時には広大な干潟が広がって多くの方が潮干狩りなんか訪れている場所である、それと、このポートビルのある周辺の浜園地区なんかは、中部国際空港へのアクセスターミナルができた、あるいはポートビルなどに年間を通じて多くの方が訪れているということで、こういった多くの方が訪れている朝明地区、浜園地区を拠点に緑地を結びネットワーク化して、魅力を高める取り組みというのが必要ではないかというふうに考えております。

また、今後は、こういったハードの整備だけではなく、ソフト面の対策として、四日市

港のよさがあまり知られていないような状況がありますので、例えば四日市港まつりなどのイベントを積極的に開催するであるとか、ホームページ、パンフレットなどの活用といったことで、四日市港の持つよさをPRするというのが大事ではないか、それとポートビルにおいても、例年、多くの小学生が社会見学に、あるいは遠足に訪れております。このような教育活動の一環として積極的に活用することで、四日市港の理解を深めるといったことも必要ではないかというふうに考えております。

次に、最後ですけど、港湾景観の活用向上ということを挙げております。

四日市地区には、千歳運河であるとか、潮吹き防波堤あるいは末広橋梁といった非常に古いレトロな風情のある風景というのが広がっております。このような景観の持つ価値を積極的に意味づけ、活用しながら一層価値を高めるといった取り組みが必要ではないかと、このように港の風景の価値を高めることで、人々が港に足を運ぶきっかけができればというふうにも考えております。

こういった取り組みの中には、今現在、四日市市さんのほうで、JR四日市駅の活性化策というのを検討しているというふうに聞いておりますけど、こういったところとも連携しながら取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

それと、2点目、霞ヶ浦地区なんかの石油化学コンビナートの景観といったもの、特に夜景などはすばらしい景観ということになっておりまして、こういったものを四日市港の景観資源というふうに位置づけてPRしていくことで、その魅力を創出していきたいというふうに考えております。

以上で資料ナンバー1と資料ナンバー2の説明を終わらせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

今日は最初の部会ということで、皆さんにコメントをいただきたいと思うんですが、とりあえずは、この2つの素案のたたき台というやつと将来像というやつですね、ここで、四日市港に関する現状認識とそれを踏まえた今後の方向というのは一応事務局案として提示されたわけですが、まだ体系的に再整理していかなきゃいけないというのは言うまでもないわけなんですね。ただ、体系的に再整理をするという前に、今日提示された事務局案について、ここはちょっと認識がおかしいんじゃないかとか、ここはこうしたほうがいいんじゃないかというコメントをいただきたいと思います。よろしくお願いします。

【委員】 私は、やっていることの関係から物流はほとんど体験がありません。都市住民との関係でお話ができるかと思うんですけれども、周辺の方々、いろいろお話をしてい

ると、四日市港というのは大変大きな存在だし、四日市というまちの非常に重要な部分になっているということはもちろんわかっているんだけど、非常に生活から離れているというか、感覚的にも別物といいますか、日常の暮らしから遠い存在であるという感じなんですよ。

一方で、私、2001年に四日市に参りましたけれど、その四日市港を使ってまちづくりをしていこうという動きはそのころもありました。ありまして、私に来てすぐそのことを紹介していただきまして、案内もしていただいたんですけど、そういう動きがなかなか続かないというか、そんな感じがしております。ですから、今ここに書かれているようなことが形になって進んでいくための仕組みといいますか、推進役といいますか、その推進役を確固としたものを形づくるということが多分要るんだろうなということを感じながら見させていただいておりました。

先ほど、特に将来像のところといいますか、ご説明していただいた中に、都市・住民とともにあるとか、例えば具体的なことで言いますと、先ほどのご紹介をいただいた将来像の12ページのところのネットワーク化とかありますけれども、ネットワーク化あるいは意味づけ、いろいろ言葉としてはありますけれども、これをどのようにネットワーク化するのか、要するにネットワーク化を具体的にどうネットワーク化するのかとか、それから、例えばポートビルへの社会見学ということは、まことにこれも大事なことだと思いますけれども、そういう1点といいますか、子供さんたちでこの建物に来ていただくだけではなくて、より面として広い受け入れというか、非常に遠いところをどう結びつけるか、だから、どうご紹介するかというところの方法といいますか、具体的な仕組みよりもその方法がもう少し具体化されていく必要があるかなという感じがしております。

ただし、すべて細かく書くわけにはいかないでしょうから、その具体化のことが今後の課題かなというふうに考えて聞かせていただきました。

【部会長】 ありがとうございます。

やらないかんことはわかっておるけど、それがうまいことってない、その理由のところをもう少し掘り下げて検討する必要があるということですね。

逆に、そういう港をもとにしたまちづくりがうまいこといかない理由というのはどんなところがあるというふうにお考えですか。

【委員】 どうなんでしょうね。私もここに直接かかわったことがあまりないんですが、見ていますと、推進役がおられるんだけど、それが続いていくための、民間である場合

に続けていくための仕組み、行政との連携の仕組みがないとか、それから、また行政自身が連続性がないとか、例えばですけど、ある取り組みがあったら、1年なら1年が終わって、それをもとに次どうつなげるかという形の仕組みがないような感じが見えますけれども、これはまだ中に入って見たわけではないので、継続する仕組みというのがなかなかないのかなということ、それから、民の場合に、どこが中心となるかとかいうあたりのこともなかなかはっきりしないとか、いろいろあっていいと思いますけど、いろんなところがあっていいとは思いますが、その人たちが活性化するための仕組みというか、これも欠けているのかなという感じがしております。

【部会長】 わかりました。ありがとうございます。

【委員】 いろいろ事務局から資料をいただきまして、どうもご苦労さまでした。

この資料をさっき拝見させていただいておまして、私ども、港運協会という組織でございまして、港で働いているいろんな企業、これの集まった組織でございます。それで、一番初めに拝見させていただきましたときに、毎日仕事をしておまして、老朽化した状態でございますね、何カ所も写真で撮っていただいておりますが、そういったところが非常に目につくということが、大きなことが1つございます。

それで、これからどういうふうに港づくりを進めていくのかということになるわけですが、私、協会の意見をまとめているわけではございませんが、やはり先ほどの問題点が2つ出されてございます。産業・物流への貢献と都市・住民への貢献と2つあるわけですが、これを私自身の考えとしては、この霞の地区と千歳の地区と両方を両方の地区でやっているというのは非常に、先ほどお話がありましたように、予算の関係とかいろんなことがございまして難しいだろうなと思います。ですから、そういったところをまず整理していただいて、一度大きなプランというのを出させていただいたらどうかなというふうに思います。

つまり、四日市の港で一口に、先ほどおっしゃられていましたように、なかなかわかりにくいところがあると思うんですよね。この霞の港と、それから千歳の港では、やっていること、あるいは地域に貢献していること、産業の各企業さんへの貢献、こういったところもまるで違うと思いますので、やはりこれからは、いわゆる港のあり方、これを機能別にある程度進める必要があるんじゃないかなというのが先ほど老朽化設備の写真を見せていただきまして感じた次第なんですけど。これがまず第1点です。機能分けというか、そういった点が1つです。

それと、もう一点は、港の人間社会に対する貢献というのは、なかなか一般の方にはわからないということがあるんですね。簡単に言いますと、あちらに中部電力さんの発電所のLNGの発電所がございます。こちらには、もともとの重油での発電所があったり、あるいは石炭を運んでいく発電所が碧南にはあったりするわけですね。電気でもそうなので、あるいはガスもそうですし、今、人間社会のインフラに港がどのように役に立っているかということが、もう一度アピールを皆さんにさせていただける方法はないものかなというふうに今思っています。

単に今、電気、ガスのことだけ申しましたけど、それ以外にも日本の産業が、しょせん日本という国は加工貿易の国ですから、海外から物を入れて、それに付加価値をつけて、自動車になろうと、石油化学になろうと、何であろうと出して、それで外貨を稼いで、またいろいろなものを買ってという循環でやっておるわけですから、そういったところが狂ってくれば、どういうふうに社会になるかということを知りやすく一度何か、行政さんも一緒になりまして、皆さんにわかっていただけるようなあれができないかなということは今思っているんですけどね。

私、その2点だけちょっと、先ほど事務局の方々からのご説明をお聞きして感じた次第です。

【部会長】　ゾーニングの話というのは第2回の部会でやるということになるんですね。ただ、おっしゃるとおり、四日市港といっても、どこか1カ所に固まっておるわけではなくてあちこちに散らばっていて、それぞれに機能が分かれているわけでしょうから、その間の役割分担を明確にして、もっと集約化を図るなり何なりして、使い勝手をよくしていくということは当然必要であろうと思います。

また、日本で港の位置づけというのは一般の人にはあんまり認識されていませんので、その点もおっしゃったように、石炭がとまったら電力がとまるかもわからんよとか、そういう話なんか、特にこれからはかなりシビアになってきますので、そういうPRの仕組みとか、そういうのも検討していくことは必要だろうとは思いますが、ありがとうございます。

【委員】　2ページのところに、港湾機能の強化と利便性の向上を目指してということで、2点目の霞ヶ浦地区北埠頭云々というのが書いてありますけども、正直言って、前にも申し上げたかも知れませんが、霞地区が1橋なんですよね、橋が1本だと、そのために何か起こったときの対応として非常に問題があるんじゃないかなと。したがって、その霞4号というのをもうちょっと早くしないと、予算はつけてもらっておりますけども、

実際いろんな問題があってなかなか進捗しないというのが1つ大きな問題だと思っておりますので、このあたりの整備促進ということを積極的にやっていただく必要があるのかな。

それと、次のページのところにバルク化云々というのがございます。これは、実際にこの資料を見ていると、年々船舶が大型化している、これ、コスト削減ということにつながると思うんですけども、現実には22岸なり23号岸壁に、なかなか大型化しているために満潮を待ってという沖待ちをしているわけですね、そういうことで、今の四日市港全体から見たら、エネルギー港湾というのが非常に大きな売りものなんですよ、それがための施設整備が全然なされていないと。これはやはり早期にというか、そのあたりのこの計画の中でも短期の計画の中に入れて整備をしていく必要があるのかなと思っております。そのあたりちょっと強調するような形で書いていただけないかなと思っております。

それと、もう一つは、シー・アンド・レールということで、私もグリーン物流ということで、商工会議所と港運の皆さん方とか四日市港管理組合さんとの協力を得て、社会実験をやっています。確かに将来的に見ますと、CO₂削減というのは非常に大きな問題と認識しておりますので、それぞれ企業別にそういう負荷の軽減ということが、ノルマがかかってくるんですよ。そういう面ですと、物流港湾業者ももちろんそうなんですけども、メーカー側にとっても、道中製品を運ぶのもCO₂の削減につながってくると。そういう面では、やはり四日市港の1つの特徴としてグリーン物流をもう少し強調するような形で、これはグリーン物流を強調していただくということで、鉄道が近くにあるということも1つありますけども、もう一つは、四日市のまちづくりの中にでもこれをやることによって、例えば国鉄の四日市駅の周辺にいわゆる貨物ヤードがあるわけですね、コンテナヤードとか、それをいっそこちらに移すことによって、別のところに移すことによって空地ができて、さらにまちづくりも生かされるという点もありますので、ぜひこのあたりを強力に推進する必要があるのかなと思っております。

それと、石原地区に土地がつくってあります。現実には汚泥造成の一部はまだ残っていませんけども、これをどうするかということを経期的問題なのか、今現状を見ますと、四日市市内に工場用地がどれだけあるかといいますと、コンビナートの関係ですとスクラップ・アンド・ビルドで結構土地が余っていると思います。ただ、内陸においてはほとんど敷地がないんですよ。今申し上げたように、新名神が開通し、なおかつ将来的には東海環状とか、そういう基幹道路が整備されますと、当然そのあたりに企業が立地するということもありますので、このあたりと石原地先の土地の問題、これをあわせてどう使っていくか

という問題を今のうちにやらないと、土地をつくるのでも最低10年はかかるんですね。今は企業のそんな要望にこたえられて、今のところ四日市は全然できないと思います。そういう面では、こんな大変大きな問題として取り組んでいただく必要があるのかなと思っています。

それと、耐震バース、今の4号幹線とも絡むことですが、81岸にコンテナ対応の耐震バースをつくと、4号幹線も早くしなきゃならんのですが、それと同時に、81岸の耐震バース、こういう整備促進はもっと早くやっていただきたい。これ、スーパー中核港湾の指定の要件として、大水深の岸壁を少なくとも延長1,000メートルとスリーバースということが条件づけられておりますけども、これを早くしないと、ほかにも出てきますけど、名古屋との連携とか全くできませんよ、実際、行かれたら、四日市のほうにそういう受け入れのあれがなければ、完全に神戸港と同じようにほかへ飛んでいくという可能性がありますので、これは名古屋港との連携という面からおきまして、やはりこれは協力を推進していく必要があるのかなと、そのように思っています。

それと、もう一つ観光について、これは前からやっているんですけども、港づくりが非常にお金がかかる、そういう面では、市民の理解を得る、逆に言えば、市民に対しても懇いとか、そういうものは提供していく必要があると思っていますので、これは市もやっていますし、私ども商工会議所もやっていますけど、産業観光という意味で、いろいろと船舶だって観光資源なんですよ、だから、そういうものをもっと子供だけじゃなくして大人も引っ張っていく、そういうシステムとか、あるいは我々が中心になってそれを推進していくというものはやっていくべきだと思っていますし、それと、先ほど言われましたように、やっぱりゾーンを分ける、どこでも市民を入れるんだというんじゃなくして、結構、四日市区にはいい資源があるんですよ。そういうものをどう生かすかというのが、物流だけじゃなくして、観光という面に視点を入れて、特に四日市地域は一回そういう検討をする必要があるのかなと思っています。そのあたりがいろいろ観光資源あるよというんじゃなくして、これをどう生かしていくかということ、あのあたり一体の再開発を含めて考えていただく必要があるのかなと、そういうふうに思っています。

【部会長】 1つお尋ねしたいんですけど、シー・アンド・レールの社会実験ですが、こんなことを言うと何かぶち壊したいで申しわけないんですけど、大抵どこもえらい金がかかって、うまいことってへんという、また、レールはJR貨物さんがやられるんですけども、スケジュールの調整とスペースの確保でなかなかやっかいなのが現状ですよ。

ですから、トラックで輸送するというのをレールに切りかえるほうがええということにはわかっているんですけども、利便性とコストから考えると、どこまで広がるのだろうかというのは、ちょっと私は疑問にありまして、それだと、例えばヒアリングの中にもありましたけども、内航に切りかえるとか、そっちのほうがまだ可能性があるのかなと思っておるんですけど、その辺はどうなんですか。

【委員】 実は、社会実験の中で問題になっているのは、先生がおっしゃるように、JR貨物のキャパの問題、スペースの問題ですよね。けども、この周辺の企業の動きを見ていると、もちろん内航船に切りかえるという方法もありますけども、鉄道需要というのは結構増えているんですよ。例えば我々のほうですとJSRさんとか、あるいはホンダさんもそうですし、それからシャープさんもそういう動きが出てきています。トヨタも現実にやっているんですよ。そういう面では、CO₂削減がものすごい大きな問題だと思っています。ただ、工場の中でいんなあれをしたって、それはもう達成できないと。だから、すべてのところでやるんだったら、これもやはり鉄道に載せかえるという1つの社会的な要請があると思うんですよ。だから、問題はそのキャパの問題です、スペースの問題です。これはJR東海のレールを使うということもあって時間が限られています。そのあたりが問題がありますけども、経費的にはそんなに変わらないと思っていますし、逆に言えば、CO₂削減のために助成金を出してもいいと思うんですよ、切りかえることによってね。だから、企業とか港運業者にとっては比較的メリットが出てくるような、乗りかえさせることによって逆にメリットが出るような方法を施策として考えていく必要があるのかなと思っています。

【部会長】 もちろん、私もそんなことするなと言っているんじゃない、それも1つだけども、幾つかのメニューの中の1つという位置づけになるのかなということです。

【委員】 以前、高速艇で、例えば四日市港を夕方の7時に出て、翌朝、東京港なりに着くと、それで一時そういう高速船による貨物輸送をやる計画がありましたよね。実際、四日市港の中でも、これは郵船さんとやったことがある。やるという計画のもとにいろいろ考えたことがあります。それもやはりCO₂削減ですよ、それと運転手の安全対策として、普通ですと下りの人と2人乗らなきゃならない、それも必要でないということで考えたことがある。ただこれは非常にコストがかかるんですよ。だから、1ノットスピードアップするためには億の金がかかるということもあって、結果的には断念したという経緯があります。これもやっぱり、むしろ、社会的な例として国のほうでもっとそのあたり

は、結果的には失敗に終わったわけですね、ほかでやっていましたけども、それがだめだったということもあります。現に四日市港でもそれを考えたことがあります。だから、大量にあくものであまり時間はしないものであれば、今、先生のおっしゃるように、内航船でいくのも1つの方法かと思います。

【委員】　ちょっと補足させていただきますと、さっきのシー・アンド・レールの件なんですが、例えば海外の外貿のコンテナ、あちらに見えているような、ああいうものがシー・アンド・レールの対象に即しようと思っても、できるだけ近い港で、船会社さんも荷主さんも上げ積みしますから、ここからまたあのコンテナを東北へ持っていくとか、そういうのはなかなか難しいと。ところが、今変わってきておりますのは、国内の貨物なんですよ。国内の貨物も、今、バルクコンテナとか、例えば国内にいろんな工場があって港があるわけです。その間をつないで、それですべてがその地域で消費されるわけじゃないんですよ。そこからまた再び、例えば関東へ行くとか、あるいは北陸方面へ行くとか、いろんなケースが出てくるんです。その場合には、やっぱりそういう活用というのは随分最近使われてきています。それにもスペースもありますし、例えばトップリフターといいまして、そのコンテナごとちゃんと積めるような設備も、出し手と受け手というところになってまいりますので、ある程度のレンジのある計画でもってやらないと、今やったから即それが効果が出るということではないと思うんですが、先ほどおっしゃられているようなことは、CO₂削減という大きな命題がまずございますので、そのための1つの手段として、絶えず念頭に置いてやっていく必要があるかと思います。ですから、一番初めに申しましたように、外貿のコンテナというよりも国内のコンテナ貨物、国内の生産物を国内で輸送するという観点で見られたら少し変わってくると思うんですけどね。今、港でやると、どうしても海外品というか、輸出入品というイメージが強いんじゃないかという気がするんですが、そんなことはございませんか。

【部会長】　私自身は、基本的に内貨という意味で考えていますので、実際に20フィートのコンテナを運ぼうと思ったら、低床で、JRの車両でないとできませんので、あれも都合よくそれがどうかどうかが問題になってきますので、まあ、そういうことです。もちろん排除しているわけではございません。

【委員】　多分、私はまちづくりということで、そういう観点からお声をかけていただいたと思うんですが、この四日市市のほうとJRの周辺の活性化で、JRの特に駅舎をうまく活用して、そういった活性化につなげられないかということですと相談を受け

ているんですね。

それで、ご提案ができるようなこともいろいろあるんですが、今回、その流れでこの港地区、これをどうつなげるかということで、お話、ご説明もちょっといただいたんですが、実際、すごく港まちという四日市はもちろんそういうふうに自分も思っていますし、港も小さいころはよく遊びに行ったりはしたんですけど、ここのところ、とんと行ってなかったの、久しぶりに、実は先週、千歳地区の港へちょっと行ってきたんですけど、実際すごく行きにくい、車でも入ってもただっ広いだけで、どこを走ったらいいのかなというの、ちょっとわからないような状況で、多分、市民の方があそこへ何かふらっと行くということとはまずないなというのを感じましたね。

それで、千歳地区、JRの四日市駅とつないでいくとしたら、やはりもう少し行きやすい何か、少なくとも車でももう少し入って行って、どういうふうには回れるのかぐらいの何かそういう整備からまず必要かなということと、それと、いろいろまちづくりをここ10年ぐらい、いろんなことにかかわってやってきましたけど、実際問題、まちづくりには人が集まってくるというか、いろんな人がかかわらなきゃいけないんですね。でも、ほとんどお金にはならない活動なので、どうやってインセンティブを生み出すかということがものすごく難しく、そのあたりのことがおもしろい仕組みができないと、なかなか港に人を呼び込むというのは難しいなあというのを感じました。

だから、その辺を、今回この部会に参加させていただくときに、もし何か具体的なまちづくりのアイデアとか、そういうものが出た場合は、それが実現に向かうような具体的な動きにはつながるのかというご質問をさせていただいたんですね、実際、今、現場を持っていろいろやっていますので、なかなか、今日もちょっとおくれて申しわけございませんでしたけど、コミュニティーレストランというのをやっていて、お昼どきちょっと忙しかつたので、そういう状況でこの港のほうにかかわらせていただくときに、具体的な動きにつながっていかないと、ほんとうにもうひとつ気持ちに乗らないなという部分があるんですね。ですから、そのあたりをちょっと今日は確認をさせていただきたいなと思いついて、もし、おそらく私がかかわるとしたら千歳地区ですよ。あの地域をほんとうに市民に親しまれる港として何か整備していくということで、そこにどうしても経済的なものが必要な場合に、そういったことが用意される可能性があるのかということを実は今日は確認をしたいなと思ったんですね。ただ計画だけつくって、それで終わりというのであればちょっと寂しいなという気がしますので、そのあたりのことも実は今日はお聞きしたか

ったなということです。

実際問題、JRのほうは予算がついて、JRさんの協力もあれば進めていこうという段階まできていますので、これはおそらく早ければ来年度から、来年の4月あたりから具体的な動きが起きるような話は聞いていますので、それと関連づけていくのであれば、ここ1年ぐらいの間にどうやって動くのかということを決めていかなきゃいけないのかなと自分の中ではちょっと考えていますので、そういったときに、まちづくり、あるいはいろんな基盤整備のためにそういった財源が必要というときはどうなるんでしょうかということをご確認させていただきたい。

【部会長】　ここで議論しても、結局何もせんかったというたら、何のためにしとんねんということになりますから、私が大丈夫ですなんて言えませんので、その点はどうなんですかね、事務局のほうは。

【事務局】　すぐ即一、二年という話には、なかなかそれはならないだろうと思っています。特にJRから千歳までの間、おっしゃったように、なかなか、かなりの距離がありますし、この間、議会でも出たんですけども、やはり途中の道が、港が管理しているところというのはほんとうに港の中に入っただけで、それまでの間は、例えば国管理の国道であったり、あるいは市道であったりとかいう感じで、管理者がばらばらというところが一番問題になってくるのかなと思うんですよね。直接港が管理しておるのであれば、じゃ、どうしようということで港だけの計画で何とかなっていくということもあるんですけども、そうでもないということもありますので、やはり、ここでいただいた意見で構想といいますか、長期的にこういうふうにしていこうというイメージができた中で、おのおのが管理している部分でどういうふうにしていこうかというのを、その部分でまず具体化していくという話になっていこうかなと思っています。

組合のほうとしては、直接港の中の部分で、そういう方向に結びつけていくために何をするのかというのを今度の構想の中で出た意見をもとにして港湾計画という形で反映しまして、それが10年後目標にしますので、その中で何をできるかというのを少しずつ考えていくという形になっております。

ですから、即、来年度予算で予算がつくのかという話ではないのかとは思いますが、少しでも、少しずつそれに向けてある自分ところが管理している中で、そういう方向へ向けて少しずつ予算をつけて、ハード面ならハード面で整理していくということになろうかなというふうに思っています。

【部会長】 その点、最後にちょっとお話ししようかと思っただけなんですけども、今ついでに言わせていただきますが、今回のこういう構想をつくって、長期構想ですから10年とか20年とかという話ですね。要は、10年か20年後先にこんなことができますよという話なんですよね。けども、実際には我々は今生きていますので、今日、明日、何ができるのというところに対するある一定の回答も必要なのかなと私は思っていて、実際は、ハードができるまでの間、ソフト面でどう、代替できる工夫をしていくのか、その辺もできれば僕は議論したいなと思っています。

例えば道を整備するとかいう話になると、これ、来年すぐとかいう話にならないと思うんですよね。けども、そうではなくて、今日もこちらに来る前に千歳地区を見せていただいたんですけども、おっしゃるとおり、あれはちょっとよそから来た人は入れませんね。あんなところ、全然わからないですね。だから、ああいうのをわかりやすいような標識をつくるとか、そういう、まず何ができるのかということから始めていくと。ただ、その際に、先ほどおっしゃったように、継続的にできないというのは、自分たちはこういうことができる、自分たちはこういうことできるというのを持ち寄ってきて、何とか進めていくということをやっけていかなきゃいけないんでしょうけども、そのところをコーディネートする主体がなかなか出てこないからなのかなと、その辺の音頭取りというのも考えていく必要があるのかもしれないと思います。

私もここに住んでおるわけやないので、どなたがそういうことをされるのがふさわしいのかということとはよくわかりませんが、それも含めてずっと議論させていただければと思います。

【委員】 それと、もう一つ、特に管理組合の方にもお願いしたいのは、今もおっしゃったように、道路の問題とか、四日市市も含め市のいろんな部署とのいろんな連携をとっていかなきゃいけないということが出てくると思うんですよね、よくあるのは、その部分で立ち消えちゃうようなことがよくあって、我々は現場で動いていると、そういういろんな部署間の横断的にいろいろ動いていかなきゃいけないんですけど、意外と縦割りとよく言われるように、その部分の壁で、ついこの間まで進んでいた話がぼんと消えちゃうとか、そういうこともよくあるので、やはりその部分は、特にこういうまちづくりの活動をしている団体とか、市民の部分がつないでいけると思いますので、ぜひ前向きに検討してやっていけたらいいかなと。

それと、10年後というのは私は想像が付きません。5年でも怪しいなという気がする

ので、その辺はちょっと。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 今、各委員さんからご発言いただいています、先ほどおっしゃっていただいた行政間の連携という部分もありますし、事務局から言われた道路に関していえば、市あるいは管理組合との連携、これは非常に重要なことで、実は今回、この長期構想ということにつきましても、現実には管理組合さんをお願いして、管理組合さんのほうから市のほうの都市計画まちづくり担当と担当者レベルでワークショップということで現地を見ようということをやっています、それで、今後もこういう形できちんと継続してやっていきたい。

これは、行政のまず入り口であると、そういうところへ住民の方に入っていただくなり、あるいはその発展形として千歳地区の立地されている企業さんも含めた形でやっていければいいという考えを持っていますし、そういう意味では、私どものほうも、市のほうも22年までが総合計画ですので、管理組合さんと同じように総合計画をつくっていく必要があります。ここまで具体的な話にはならないかもわかりませんが、1つの考え方として、やはりこの港のほうの長期構想なり港湾計画と整合をとっていくような形で、そういう意味でも、やはりまずはお互いに共通の対象をきちんと見て、四日市としてどうか、まちづくりでどうとらえていくか、管理組合さんとして、港づくりとしてどうとらえていくか、これをきちんと整合をとっていくことを今以上にやっていくような工夫をしたいと思っています。

今回の部会の資料も非常に膨大な情報と資料をいただいて、うまく整理して言えない部分もあるんですけども、いろいろ課題、あるいは企業さんへのヒアリングというのを聞かせてもらって、今回の資料ナンバー2でいう方向性というのはこうなのかなという、記述としてはおおむねこうなのかなという印象を持っています。

それから、その中で、先ほども北川委員さんからも出たように、グリーン物流というCO₂削減という抑制という意味で、いろいろデータの中でいけば、三重県内で四日市港利用者3割であるとか、あるいはその問題として名古屋港に比べ内貿の航路の数が問題ということを課題として挙げられていますけれども、そういう意味でいうと、CO₂抑制という観点からいけば、当然陸上輸送の部分を少しでも減らして、メリットのある港からと、海上輸送へということですので、もう少しその辺を強調して記述されたらどうかなという

気は感想として持ったところです。

それから、防災対策の推進ということでは、一緒の立場で申し上げさせていただくと、現在の港湾計画では、第1埠頭と第2埠頭の埋め立てをして、いわゆる交流拠点として、その先に耐震岸壁という計画だったと思うんですけども、この時代に非常に膨大な投資というのは非常に難しい状況だと。当然市もそうですし、現状を考えれば難しいと思います。

ただ、市の立場から言わせていただければ、今後どういう港湾計画になるかということはあるんですが、やはり千歳地区というのは中心市街地に非常に近い場所ですので、防災機能としての位置づけというのは市からも要望させていただきたいなという点がございませう。

それから、まちづくりでいえば、千歳地区のとらえ方というのは、先ほどからも言われてみえたとおり、私自身もそういう印象を持っています。そういう意味で、先ほどのような取り組みできちんと絵として、あるいは計画として取り組みの方法をおさえていきたいなと思うし、1つには、先ほどの現港湾計画でいう膨大な投資ということではなくて、私も一市民として見たときに、港へふらっと行くときに、前の環境のところでも言わせてもらったんですけども、現状の港の風景とといいますか、現状の風景とか、その作業とか、あるいは船がついているとか、いわゆるそれが装置として、風景の装置としてあって、それでいいのではないかなと。大きな投資というのはない、ただ、もっと近づきやすいような、先ほど言われたような案内であるとか、あるいは道路の問題も環境部会で出ましたし、歩道がないとか、あるいは当然これは荷役と非常に難しい部分もあるんですけども、何か安全に少し回れるような、そういう意味で、あるいはもう一つ、千歳地区には非常に文化財もありますし、何かそういう回遊的なことが現状の中でうまくつくればいいなという考えを持っています。

以上です。

【部会長】 おっしゃるとおり、財政的に非常に厳しい中で巨額の投資をしていくというのはちょっと難しいでしょうから、そこを金を使わずに頭をどれだけ使えるかという話になるのかと思いますね。とりあえず、四日市市さんとしては連携してやっていきたいということですので、非常に心強い言葉と受け取っております。

【委員】 四日市港の将来像を検討するということで、この事務局の資料を非常によく整っているなと思っております。それで、その将来像を議論する中で、私はどうしても先

ほどから目の前の光景が焼きついているというか、先ほどもお話がありましたように、80号岸壁の続きの81号、それから霞4号の橋脚が見えておりますし、高松海岸というのがさっきからずっとありまして、どうしてもその将来像を検討するまでに、当面の課題といたしますか、そういうのはまずどうしていくかということを考えているところでございます。そして、やはり将来像の計画をつくるんですから、今の先ほどからありましたように、この資料もたくさん、環境に大分ペーパーを割いていただいておりますように、環境に配慮した計画というのが必要なんじゃないかと、そういう意味で、ここにもありますように、高松海岸なり吉崎海岸、このように干潟の保全というふうに書いていただいておりますけれども、そうすると、当然、将来計画もある程度方向性が出てくるんじゃないかと。つまり、吉崎海岸にも将来計画の港の計画もありますので、そういうのもこれから議論していただくといえますか、議論の対象になってくるんじゃないか。今、干潟というのが非常に貴重ですので、保全よりも三重県の場合は復元という時代に入っていて、真珠養殖の英虞湾ではもう復元しているという、そういう段階でもあります。

話をもとに戻しますけれども、そういう意味で、環境とCO₂削減、そういう地球温暖化防止という今の時代の中での港計画というのもありますので、グリーン物流で、管理組合では20年度から新しい事業としてグリーン物流の、端的に言うと、名古屋まで行ってあったトラック便を四日市港へトラック便が来ていただいたら、当然CO₂、その分、輸送距離が短くなりますので、そういう会社には荷物に対してちょっと補助金を上乘せしましょうよというインセンティブの予算なんですけれども、そういうのがあります。

先ほどからも議論がありましたように、どうしてもトラック便から鉄道輸送というか、シー・アンド・レールの取り組み、物流については専門的な議論が進んでいけると思われますけれども、まちづくりはどうしても、先ほどから意見がありましたように、港だけではなく、大きな意味で四日市市、全体の中での港まちづくりというのが当然関係ありますので、先ほどのシー・アンド・レールと四日市さんでも今検討されるというふうに、この間、新聞でも見かけたんですが、近鉄の四日市駅とJRの四日市を結ぶ、それから、もうちょっと新しい鉄道計画、それをシー・アンド・レールの千歳の部分と一体になって、先ほど委員からも言われたように、あの地域のまちづくり、要するに人がそこへ集まってくるような港づくりといたしますか、それは大事なのかなと思っています。

私も個人的に、昔、海王丸という帆船が来たときに子供を連れていったんですけれども、道に迷いまして、入るところを迷いまして、信用をなくしてしまったという苦い思い出が

ありまして、やはりもう少し港はわかりやすくというか、だれでも行ける、歩いてでも行けるプロムナードがあって、それから港づくりの担当の方には怒られるかわかりませんが、そこでショッピングもできるというのがまちづくりの一環のこれからの港じゃないのかなと個人的には思っているんですけども。

【部会長】 わかりました。ありがとうございます。

【委員】 私は、川越の役場の職員で、そこに役場が見えるんですよ。私の机から見ると、ここのポートビルが一番ぼっと上がって見えるんです。その中で、私も高松干潟のところから約5分ぐらいのところのうちがあって、小さいときは、夏やと毎日のように遊んでおった干潟なんですけれども、今は全然、この20年ぐらい行ったことがないんです。それと、こういう委員を仰せつかっているんなことで、私、干潟からずっと歩いて、ここの昔の三重造船の跡地までずっと歩いて、また帰って、約1時間20分ぐらい歩くんですよ。その中で、私、土日と昼間、時間があるときは歩くんですけども、まず、干潟、潮干狩りに来るのは大体多いときで1,000人から2,000人、それから、この間の休みのときは200人ぐらい、ざっと歩きながら数えたんですけど、200人ぐらい。それから、ここの富洲原の漁港からこっちへ来るところを見ると、高校生が走ったり、犬の散歩で約100人ぐらいがざらざらっとおるような感じで、これを見ますと、釣りをしておる方もみえますし、そういうことからいくと、拠点が、さっきもありますように、ネットワーク化になっていないんですね。ぼんぼんぼんと。そしたら、例えば潮干狩りに来た、潮干狩りして帰って終わり、そやなしに、散歩もしてもうたり、いろんな意味でつながりをしながらまちをつくったらどうかというのと、それと、私、横浜とか神戸の港も行ったんですけども、同じところには点在していないんですけども、先ほど言われましたように、ショッピングモールがあったり、いろんな意味で理想はありますけれども、そういうふうに人を集める、ただつくってきなさいよという感じやもんで、これからは点やなしに線で結ぶようなことをしていただいたらどうかと思って、今日はいろんなところを歩いたり見たりして、ちょっと勉強させてもらって、私の意見を述べさせていただきました。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

実際、私は観光のことは全くわからないんですけども、観光のほうで一般的に言われているのは、ピンポイントでいくんじゃなくて、回遊できる、そういう仕組みがないと人は来ないよという話なので、おっしゃるとおり、回遊できるルートをつくっていくというの

が必要になってくるかと思います。それをつくろうと思うと、またそれぞれの拠点の間でいろんな事業をなさっておられる方々の間の連携というのが前提にあるかと思うので、そういうのをまとめるような仕組みがまた必要になってくるということかと思います。

いろいろとお話が出てきたわけなんですけども、とりあえず物流は物流でいろんな機能があるので、それぞれの機能に合わせた形で手当てをしていかなきゃいかんと。あるいは、場所の再編というものを、集約、再編ということも考えていかないかんとということ。それと、連動させる形で、観光を中心としたまちづくりの拠点もあわせて整備というか、どこに集約させるのか、どういう形でそこをつなぐことができるのかということを考えていかなきゃいけないということなんだろうと思います。

その中で、できれば環境というものを意識した形で、物流も観光も計画というものを組み直していければということだと思いますので、とりあえず物流機能とまちづくりの機能をどういう形でつくっていくのか、それをやろうと思ったらどういう課題があるのかということ整理すると、何年後という話、何年後にそういう施設ができるのかという話と、その施設ができるまでの間、どういう形で手当てするのかという話、その辺をまた事務局のほうで練っていただきたいというふうに思います。

何か事務局のほうで追加的に説明するようなことはありますでしょうか、今までの皆さんのお話を伺っていて。

【事務局】 ネットワークの話が出ていまして、これは、実は私どもの議会のほうからも同じような意見が出ていまして、ところどころに、特にこっちのほうですけど、組合のやっている公園と、市がつくっている霞ヶ浦緑地があって、じゃ、その間、どういう連携をとっているんだということ、個別個別にやっていたりとかという形があって、いろんな議会からもそういうネットワークの話が出ました。先ほど委員からも、高松干潟からも一緒につないだらどうだというご意見をいただいたんですけども、当面、組合としては、まずできることからしなきゃ、連携という形になるのかと思いますので、今、今年予算からやり出したんですけども、市の霞ヶ浦緑地のほうで、市の公園のほうで案内板をつくるという話がありましたので、私ども一緒にやりましょうと、自分のところの案内の看板だけだったら、結局、向こうは向こう、こっちはこっちになってしまいますので、一緒のわかる地図をつくって、霞ヶ浦緑地からこちらのポートビルまでわかる図面をつけてお互いつけ合いっこして、さらに詳しいのでその中身を紹介するような形にしましょうというように、今年連携をとりまして、市のほうも今年からだと思うんですけども、組合のほう

も今年から来年度予算でそちらの市のほうの公園の紹介もしながらやっていくと、一緒に霞ヶ浦緑地に来ていただいた方には、散歩でこちらまで来ていただけて、また戻っていただけるといった形にしましょうということをまず初めの一步だなということでやり出しています。

そんなような形で、ネットワーク化に向けては、やはりできることから少しずつというところ、目に見える、直接のほんとうに、例えば23号の歩道、みんなで整備するわけにはいきませんし、どういう形で結びつけるかというのはいろんな問題があるかと思うんですけど、組合の守備範囲の中でできることから少しずつあれして、特に案内看板でしたら点で示して、あとは現行の歩道なりを使って来ていただくということもできますので、その辺の面は、一、二年の段階としてやっていく中で、先ほど言われましたように、長期的にはその間をもうちょっと雰囲気をよくしてつないでいくということも必要かなというふうに考えています。

【委員】 特に、四日市地区の産業観光とか、デ・レーケの防潮堤とか、はね上げ橋とか、いろんなもの、歴史的にも非常に価値のあるものがあるんですよね。管理組合で、この計画に出ているかどうかわかりませんが、ポートルネッサンス21という計画をつくった覚えがあるんですよ。あの地区を、例えば四日市は万古のまちですので、陶器のまちですので、あのあたりに若い人が来て、焼き物を焼くとか、再開発事業の中でそういうことを考えたらどうだろうかということもやった記憶があるんですよね。あれは結構もう一回見直す必要があるのかなという気はいたします。特に四日市地区について。

それと、もう一つは、あのあたりでそういう事業を展開しようと思いますと、霞地区の北埠頭を早く整備して、結局まだ向こうは生きているんですよね。だから、逆に言えば、そういうものに使うんだったら、こちらの整備を進めて、あいたところをそういう活用をしていくというのも1つの方法かと思っていますので、そういうことがひとつ必要かなと思います。

それと、もう一つは、道路の問題ですけれども、我々、おそらくこの港湾計画が、今の計画ができたときかどうか、ちょっと僕、記憶がないんですけども、東防波堤を使って海岸線を通って、4号幹線でこれを抜けてきて、海側を、沖ノ島の埋立計画がございまして、そこへつなく。さらに石原地先へつないで、磯津から国道1号、いわゆる堤防沿いを使わずと逃げていくという道。今現状は、四日市は、1号線と23号は渋滞したくってしまいますから、それを1つの逃げ道として、そういうことも考えられないのかな。これは将来

の構想としてそういうものを位置づけてもらったらどうなのかなと。以前にもそういう、当時の運輸省か建設省のどちらかでそういう構想を持っていたと思うんですよ。それがいずれにしても消えてしまったから、将来的にはそういうものも構想の中と、それから沖ノ島の開発を進める、これは今のいろいろな港湾施設を整備していく中で、航路白地のしゅんせつをやったときの捨て場がないと思うんですよ。そういうところに埋立地を新たに作るという計画があるわけですから、それを少しでも早くしていくのも1つの方法かなという気がします。

それと、もう一つは、役割分担ですよ。公がどこまでやるのか、それから業者の人たちがどこまでやるのか。この全体計画をやっていく場合に、そういう役割というのを明確化していく必要があるのかなと。ここまでは官でやりますよという形で、これはすべて官がやるような計画になるとちょっと困ると思うんですよ。だから、お互いに民でもやれるものはやりましょうという、そういう役割分担というのはやっぱりどこかでうたってもらったほうがいいかもわからないですね。全体計画をまとめる中で、連携とか書いてあるそのあたりに入っているのかどうか。5番目に入っていますよね。いろんな主体との連携、そのあたりで触れてもらうのかどうかわかりませんが、そのあたりはぼんと前面に出したほうがいいのと違うんでしょうかね。

【部会長】　　そういう意味では、計画をつくってそれを実行していかなきゃいけないわけなので、実行する際の主体、それがだれなのかというところで役割分担というのは出てくるということだと思います。

事務局のほうはいいですか？　何かあとはないですか。

【事務局】　　事務局からは特にはないです。

【部会長】　　まだ言っておきたいということはありませんか？

じゃ、簡単にまとめます。

先ほど申し上げましたように、それぞれの機能をどういうふうどこに張りつけていくのかということを検討しなきゃいけないわけですね。その張りつけていく中で、だれが何を担うのかということを含めて、また、先ほど言いましたように、長期にわたってこういう方向で行くけども、10年後に整備が完了するとしたら、それまでの間どうするのかという仕組みを考えておいて、それを進めるための役割分担を中に盛り込んでいくという形で計画を組み立てていくということになると思います。

また、整備を進めるということに関しましては、整備することができれば、それにこし

たことはないんですけども、先ほども出てきましたが、港の整備というのは非常にお金がかかるわけです。お金がかかって国がお金を全部出してくれるわけではなくて、自治体のほうが、管理組合のほうでかぶらないかん面がたくさん出てくると、そうしますと、大体起債事業でやりますので、要は借金でやるということになりますので、費用対効果というのが厳しく見ていく必要があるだろうと思います。

先ほどまちづくりが必要だという話がありましたけども、たくさんつくっちゃって借金だらけになって、税金が上がったとかいう話になると何の魅力もなくなっちゃうということになりますので、そういう本末転倒したような話にならないように、なるべく投資はおさえて、機能は充実させると、そのための工夫を考えていく必要が当面はあるんじゃないかなと思います。国交省の人にしてみたらおもしろいかもわからないですけど、基本的にはそうだと私は思っていますので、そういう形で無駄のないような形でまとめていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

じゃ、今日はこれで事務局のほうにお返しいたします。

【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した。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、次回の開催のご案内をさせていただきます。日程は改めて調整させていただきます。

それでは、これをもちまして第1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。皆様方、どうも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