

四日市港長期構想検討委員会（第4回みなと環境部会）議事概要

平成21年3月17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4回四日市港長期構想検討委員会みなと環境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、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、そして、次に出席者名簿、配席表ということでございます。

次に、資料1といたしまして「四日市港長期構想（最終案）」、資料の2といたしまして「四日市港港湾計画（素案）」、そして、参考資料の1といたしまして、A3版のちょっと大きな1枚紙でございますが、「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」という、以上が手元にいつているかと思えますけれども、過不足等ございませんでしょうか。

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たいと思えます。どうぞよろしくをお願いいたします。

【事務局】

どうもおはようございます。お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

この部会も、昨年の3月からですので、もう4回目という形になります。その3回目から4回目に向かいます。またパブリックコメント、それから、説明会を行って、かなりやっぱり環境関係のご意見が多かったという形になっております。

今回は、長期構想の最終案という形でパブリックコメント等も含めまして、こちらのほうでまた、手直ししたものを議論していただくとともに、港湾計画の素案というものも一緒に出させていただきました。

実は、港湾計画の素案のほうは少し工夫も凝らしまして、環境はとても大事な話であるので、例えば、港湾計画は単なる施設計画みたいな形だったんですけども、今回、ソフトの部分もかなり書き込むとともに、それから、もう一点、例えば、物流面においても環境のところはどういう配慮をしたらいいのかとか、そういうようなことも書き込ま

せていただきました。

一方では、この港の港勢と申しますか、勢いと申しますか、やはりリーマン・ショック以降かなり物流面では悪くなっておりまして、昨年の統計ですが、総取扱貨物量はやっぱり3.2%ほど減っております。それから、コンテナの貨物量は、これは皆様に頑張ってもらったこともありまして0.3%増えております。

ただ、今年に入りまして、コンテナ貨物量で申しますと前年の1月に比べて10%減、それから2月は27%減という大きな降下をしております。

厳しい状況でございますけれども、一方では環境系、それから、景観等を含めたまちづくり系、そういうものにつきましては、予算のほうでももう既に、この長期構想でいろいろご議論をいただいたことを実際に移していこうということで、予算化もいろいろ進めているところでございます。

また、今年の2月6日には、既に重要文化財になっておりました潮吹き防波堤と、それから末広橋梁、この2つが経済産業省から近代化産業遺産というものに認定されたということもございます。

どうぞ、本日は忌憚のないご意見をいただきまして、よりよい長期構想、よりよい港湾計画になるように、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 どうもありがとうございました。

次に、委員の皆様方をご紹介申し上げます。

ただいまごらんいただいております次第を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。

みなとづくり女性ネットワーク、四日市大学教授、谷岡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】 三重大学准教授の木村委員でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市青年会議所直前理事長の児玉委員ですが、本日は欠席でございます。

三重県政策部長、渡邊委員でございますが、本日は代理で館様においでいただいております。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 川越町総務部長、山下委員でございます。

【委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 四日市市経営企画部政策課参事課長の吉田委員でございます。

【委員】 吉田でございます。よろしく申し上げます。

【事務局】 では、引き続き、本部会の部会長でございます谷岡部会長よりごあいさつをいただきたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

【部会長】 皆さん、おはようございます。

この四日市港長期構想計画も、本日第4回で最終でございます。港湾計画につきましても、2回目の素案でございます。その2点につきまして皆さんにご審議していただくわけでございますが、私が大変うれしく思っておりますのは、この私たちのみなと環境部会が非常に重きを置いていただきまして、今回の計画の背骨の部分というふうに感じております。

それでは、皆さん方の忌憚のない意見を伺いたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは、以降の議事進行を部会長でございます谷岡部会長のほうにお願いしたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

【部会長】 まず、事務局より資料説明をお願いいたします。

本日の議題は、四日市港長期構想（最終案）と四日市港港湾計画（素案）の2つがありますので、まず、四日市港長期構想（最終案）についてお願いしたいと思います。

【事務局】

それでは、参考資料1のほうをご覧くださいませでしょうか。

今までの流れを少し、説明いたします。

参考資料1、点線のところの上、真ん中のところをご覧くださいませでしょうか。前回、第3回のみなと環境部会、昨年11月4日と、物流まちづくり部会、11月10日に開催されまして、そのとき、長期構想第2次案と港湾計画の方向性をお示しさせていただきました、議論していただいたところです。その後、下のところへ行っていただきますと、昨年12月17日から今年1月16日までパブリックコメントをさせていただきました。そして、今年1月9日に説明会を開かせていただきまして、皆様からの意見をちょうだいしまして、今回の一番右のところ、黄色ですね、四日市港の長期構想（最終案）、それと、港湾計画の素案を今回ご議論していただくことになります。

それと、もう少し上を見ていただきますと、そこも4月10日にこの部会を経まして、物流まちづくり部会は先週の3月10日に開かれましたけれども、この両部会の後、4月10日に幹事会、それから、4月20日に第3回の委員会というふうに進めてまいりたいと思います。

それでは、今回、まず四日市港長期構想の最終案を、担当のほうから説明をいたします。よろしく願いいたします。

【事務局】

では、資料1、四日市港長期構想（最終案）のほうのご説明をさせていただきます。

四日市港長期構想（最終案）ですけれども、先ほど大矢知のほうからもご説明させていただいたとおり、昨年11月に開催しましたみなと環境部会、物流まちづくり部会でのご意見を受けまして作成した第二次案について、パブリックコメントと説明会をさせていただいております。そうした中、寄せられたご意見を踏まえまして修正したものというふうになっております。今回は、その修正事項を中心にご説明させていただきたいと思います。

まず、修正事項の第1点目ですけれども、長期構想（最終案）13ページのほうをご覧ください。黄色く色が塗ってある部分がございます。2-5、四日市港の環境でございます。今回実施いたしましたパブリックコメントでは、環境、特に、公害問題に関する歴史認識が不足しているというご意見をいただいております。対象となるパブリックコメントといたしましては、参考資料の2のほうの8ページ、整理番号としては10番でございますけれども、こちらのほうに全文を掲載しております。

要約いたしますと、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、行政がその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いうご意見でございます。

このようなご意見を受けまして、修正を加えたものとなっております。ちょっと読ませていただきますと、「四日市港では、戦後の高度経済成長期に急速な工業港化が進み、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、第1コンビナートが昭和34年から本格的に操業を開始しました。その後、石油化学第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年から本格的に操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コンビナートを操業を開始しました。」というところ

で、コンビナート形成の経緯を記述しております。

続きまして、「その一方で、急激な重化学工業化の進展は大気汚染、水質汚濁の産業公害を発生させる原因となるとともに、大規模事業に伴う自然環境の破壊などが大きな問題となりました。そこで、四日市港においては、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、三重県や四日市市では、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、緑地の整備や公害防止設備の開発、導入などに積極的に取り組んできました。」というところで、公害発生の際緯とそれに対する関係者の対応を記述しております。

続いて、「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などが発生しました。」というところでは、コンビナートによる公害以外の公害についても記述を加えております。

最後に14ページでございますけれども、「したがいまして、今後の四日市港の将来を考えるに当たっては、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た取組をしていかなければならない、と認識しています。」というところで、四日市港管理組合としての考え方、つまり、港づくりにおける環境の視点の必要性についてを記述しております。

続きまして、25ページ、四日市港の将来像でございます。パブリックコメントとしましては、参考資料2の3ページ、整理番号5でございます。意見の内容といたしましては、もう一ページめくっていただいて、4ページの「しかし、このような」という段落のところの3行目の最後からですが、
「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。」というような内容のご意見でございます。このページの内容は、こうした意見を受けて修正したものとなっております。読ませていただきますと、「四日市港が基本理念とする、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、環境への貢献という3つの方向で明確なビジョンを導き出す必要があります、そのためにおおむね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。これは、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、どんなときでも物流機能が確実に確保され、安全、安心な港ということでございます。

将来像 2、都市、住民とともにあるみなと、四日市港。これは、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、四日市港ということでございます。

将来像 3、環境に優しいみなと、四日市港。これは、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」ということでございます。

そして最後に、「特に環境問題がますます多様化、グローバル化する中で、環境への取組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。」というふうに修正しております。つまり、単なる環境の取組ということではなく、産業、物流、交流といった、港本来の機能にも環境ということをベースにおいて考えることが、今後の港の発展には欠かすことができないということを記述しております。

このような観点で、これ以降の取組案につきましても、すべての取組を再度見直しまして、環境の視点というのを追加した修正を行っております。

まず、30ページでございます。スーパー中枢港湾としての機能の充実、強化についてです。2点目として、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、低炭素化等を進めると、環境の視点を追加しております。3点目、背後圏とのアクセスの向上や背後道路の整備促進に関する取組ですけれども、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と、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についてです。ここについても、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、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ころでございます。

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についてでございます。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て、「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、内航海運の活用や地理的特性を活かしたシーアンドレールに

代表される鉄道の活用など、グリーン物流を促進する。」と記述を修正してございます。

続きまして、40ページでございます。人が憩う、港の拠点づくりについてです。良好な港湾空間を保全するという環境の視点から、記述内容を見直しております。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ふふうにしております。

続きまして、41ページ、人に親しまれるアメニティー豊かな港づくりの推進についてです。ここでも、地球問題に対応するという環境の視点から記述内容を見直しております。ウォーキングコースを整備するなど既存緑地の質を高めたり、新しい緑地を整備するなどアメニティー機能の充実や、CO₂吸収源の拡大を図るといふふうにしております。

続いて、環境への貢献に関する取組の部分ですけれども、産業、物流への貢献や、都市、住民への貢献におけるすべての取組について環境の視点から再度見直し、環境に貢献する取組について、再掲という形で環境への貢献の部分にも掲載しております。

これについては、47ページでございます。伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善についてです。こちらの5点目ですけれども、船舶の安全な航行を常に確保するため、航路、泊地等における水深の維持、確保や漂流物の除去を行うとしております。これは、港内航行の安全を確保することで船舶の事故による海域環境の汚染を未然防止できるとともに、漂流物の除去については港湾景観の保全にも寄与するものであるといふふうを考えております。

最後に50ページでございます。地域の環境保全に貢献というところでございます。3点目に、放置艇やプレジャーボート等の小型船舶を適正に配置させ、港内環境と周辺に居住する住民の良好な生活環境を保全するとしています。つまりは、違法係留等によって、港湾景観が損なわれていたり、そうした違法に係留されている船舶による騒音や排気ガスによる悪臭に対応するため、マリーナを整備することによって、地域の環境保全に貢献できるのではないかといふふうを考えております。

以上が、第2回のパブリックコメントで寄せられた意見を受けまして修正した内容となっております。簡単ではございますが、以上で説明のほう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。

それでは、まず、四日市港長期構想（最終案）についてご意見をいただきたいと思っております。お願いいたします。

【委員】 13ページの四日市港の環境のところで、公害関係のことでかなり修正が加えられているんですけども、パブリックコメントのほうでもあったと思うんですが、このリライトされたほうではその事実を述べるということで書かれていたんですけども、この直されたほうを見ましても、パブコメで指摘されたように、主体として国とか、三重県が埋め立てたとか、そういうものを進めたということについてははっきりと読み取ることができない文章だと思いますので、そういうところを、ちょっとどうかなというふうには思うんですけども、いかがでしょうか。

【部会長】 それでは、後から答えていただくことにして、他の委員さんはございませんか。

それでは、ご質問に関して補足説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 それでは、13ページの、今のご指摘でございますが、まず、第1コンビナートにつきましては、港湾の埋め立てということはこの段階ではやっておりませんので、石油化学コンビナートをつくるという石油化学第1期計画に基づいて海軍燃料廠の跡地の民間企業の払い下げを契機にコンビナートがまずできたと、その後の2期計画による午起地区というのは、こちらにつきましては、もう港湾としての新たな埋め立てということが読み取れるような表現にしておりますし、第3コンビナートにつきましても、公害の経験を踏まえて、出島方式で対岸には緩衝緑地も備えた第3コンビナートという形で港湾を整備していったという形の記述を、客観的な状況も踏まえて、させていただいたということでございます。これは、ほんとうに四日市港としてこういう取組をやったという主体的な、この港湾計画に基づく前段となる長期構想として記述をさせていただいたということでご理解いただきたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

【委員】 事前の説明のときにもそういうようなお話をいただきまして、大体ご説明はわかるんですけども、でも、何ていうか、ちゃんと主語が書いていないとか、だれだれがしましたというふうな感じでは書いていないので、読めばそういうふうに読めるんですけども、でも、パブコメに沿ってされるということだったら、そうしたらそういうふうな主語的なことをしっかり書いたほうがいいかなというふうに思ったんですけども。

【部会長】 事務局。

【事務局】 表現的に主語がちょっと隠されているというようなことも感じられますの

で、その辺、文章をもう一度見直して、手直しするところはしていくべきだと思っています。

【事務局】 これの1ページ目に、とにかく基本理念で「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」ということで、四日市港管理組合ではこういう形で取り組んでますというところから始まっておりまして、今の13ページにつきましても、厳密に言いますと、例えば、第3コンビナートのコンビナート部分につきましては、当時、開発事業団のほうで土地をつくってやっていたという経緯もございます。ただ、そのことよりも、今回の港湾計画に基づく、この長期構想というのは、四日市港という港湾区域と臨港地区がどのような経緯で形成されて、今後どういうふうにしていくのかということ、あくまでも、この策定主体では四日市港管理組合というふうになっておりますので、そのあたりでご理解をいただけるということを前提に記述を起こしておるということで、再度ご理解をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【部会長】 委員、いかがでございますか。

【委員】 それじゃ、説明をもし求められたら、そのようにお答えされたらいいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。そういう意味において、主語があるというふうな理解をしていただきたいということでございます。

それでは、他の意見をいただきたいと思います。

それでは、次に進めさせていただきます。

四日市港港湾計画（素案）について事務局より資料説明をお願いいたします。

【事務局】 では、続きまして四日市港港湾計画（素案）のほう、資料としては資料ナンバー2でございます。こちらのほうのご説明をさせていただきたいと思います。

今回お示しする港湾計画（素案）は、4月20日に開催予定の第3回長期構想検討委員会へお示しさせていただく長期構想（素案）のたたき台というふうになっております。ご存じのとおり、港湾計画は施設整備に関する計画書となっておりますので、ソフト的な取組は除外されてまいりますけれども、この中ではたたき台ということで、あえて記述しておりますのでご了承ください。

では、1ページ、港湾計画改訂の方針でございます。四日市港長期構想で描かれた3つの将来像、「背後圏産業を支えるみなと・四日市港」、「都市・住民とともにあるみなと・

四日市港」、「環境にやさしいみなと・四日市港」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、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組を具体的に位置づけるため、港湾計画が求める、物流、安全、交流、環境の4つの分野別に方針を立てて、既定港湾計画を改訂するというふうにしております。

それでは、4つの分野別に改訂の方針を説明させていただきたいと思います。2ページをごらんください。

まず、物流の分野です。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組を踏まえまして、港湾計画改訂の方針として増大するコンテナ貨物の取り扱い需要に対応するため、現行の霞ヶ浦北埠頭80号岸壁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。臨港道路霞4号幹線の整備を図るなど、臨港交通体系を充実しますということをして上げております。アジア域内物流への対応という長期構想の取組からは、霞ヶ浦北埠頭の港湾関連用地を中心としたエリアで、ロジスティクス機能の強化に努めるということをして上げております。バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実、強化という長期構想の取り組み取組からは、霞ヶ浦南埠頭で、バルク貨物輸送の効率化、拠点化を図るということをして上げています。企業ニーズに対応した港湾サービスの提供という長期構想の取組からは、港湾施設利用の集約と再編、内航海運や鉄道の利用など、グリーン物流の促進ということをして上げております。

続きまして、安全機能についてです。港湾施設の計画的な維持管理という長期構想の取組を踏まえまして、港湾計画改訂の方針としまして、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ことをして上げております。船舶航行安全の確保という長期構想の取組を踏まえまして、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の小型船舶の適正配置を上げております。災害時における物流機能の確保という長期構想の取組を踏まえまして、耐震強化岸壁の整備と臨港道路霞4号幹線の整備を上げております。災害復興活動への支援という取組からは、内容的には重複しますが、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の整備や港湾空間の有効活用というのを上げております。

続きまして、3ページ、交流機能についてです。人が憩う、港の拠点づくりという長期構想の取組からは、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や第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して上げております。人に親しまれるアメニ

ティー豊かな港づくりの推進という長期構想の取組からは、既定緑地の質の向上と新しい緑地の整備、朝明から霞ヶ浦地区にかけてのネットワーク化というものを上げております。みなと観光の振興からは、港湾景観や船舶を活用した港らしさを感じることでできる観光振興に努めるということをして上げております。

最後に、環境機能についてです。自然海浜、干潟の保全という長期構想の取組からは、自然海浜の保全や野鳥の飛来する公園の整備というものを上げております。伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善という長期構想の取組からは、港内における藻場の再生などによる海域環境の改善というものを上げております。良好な港湾空間の保全、創出という長期構想の取組からは、四日市地区における歴史的遺産等を含めた港湾景観の保全というものを上げております。地球環境問題への対応という長期構想の取組からは、内航海運や鉄道の活用といったグリーン物流の促進、荷役活動に伴い発生するCO₂の削減というものを上げております。循環型社会構築への貢献という長期構想の取組からは、金属くず等の循環資源の取り扱い機能の確保についてを上げております。地域の環境保全に貢献という長期構想の取組からは、港湾整備に当たっての環境配慮や周辺道路の渋滞解消というものを上げております。

続きまして、4ページでございます。港湾計画の範囲としまして、具体的に施設計画を描く範囲を示しております。この4ページに示す港湾区域6,600ヘクタールと、陸域の臨港地区1,164ヘクタールがその範囲となっております。

次に、5ページからがその港湾空間のゾーニングとなっております。もう一ページめくっていただきますと、長期構想との比較となっておりますので、そちらを見ていただければわかりやすいかと思っております。この港湾空間の中で、物流、安全、交流、環境の多様な機能を適正に配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成するためにゾーニングを区分しております。霞ヶ浦地区南埠頭と北埠頭は、外貿コンテナと外貿バルクの取り扱いを中心とした外貿機能の拠点として物流関連ゾーンとしています。四日市地区は、内貿バルクの取り扱いを中心とした内貿機能の拠点としての物流関連ゾーンとして、一方、千歳運河を中心に交流拠点ゾーンを形成するとしています。川越地区、天カ須賀、霞ヶ浦工業用地、四日市地区大協、午起及び塩浜地区は生産ゾーンとしております。富双地区、浜園地区は緑地レクリエーションゾーンとしております。朝明地区、霞ヶ浦北埠頭先端部、磯津地区及び楠地区は環境保全ゾーンとしております。石原地区は一般廃棄物や産業廃棄物の埋め立て埋立区域は環境保全ゾーン、浚渫土砂埋め立て埋立区域は廃棄物処理ゾーン

としております。楠地区の埋め立て埋立区域は都市機能ゾーンとしております。沖の島地区は留保ゾーンとしております。

続きまして、7ページからが機能別の計画となっております。今回、みなと環境部会ということで、交流機能と環境機能を中心にご説明させていただきたいと思っておりますけれども、環境への取組が、これからの四日市港の港湾機能そのものを大きく支える力になるということが非常に大切なことであるということ、先ほど長期構想の最終案の将来像でもご説明させていただきました。そのような観点から、この取組が環境の視点でどうなのかということ整理し、資料につけ加えて記述しておりますので、一部をご説明させていただきたいと思っております。

まず、7ページ、物流機能の1点目についてです。スーパー中枢港湾としての機能の充実、強化です。港湾計画としては、その横に括弧書きで示していますように、公共埠頭計画や臨港交通施設計画として記述されることとなっております。内容につきましては、既定計画と同じ、北埠頭80号から82号岸壁、南埠頭の26号岸壁をコンテナ取り扱い岸壁として、さらに、その背後一帯を効率的な運営を特に推進する区域として位置づけたいというふうに考えております。また、臨港交通施設計画として、臨港道路霞4号幹線の計画を位置づけたいと考えています。

そこで、8ページには四角い囲いの中で、環境の視点からという記述を加えております。ここでは、この取組を環境の視点から見ると、次の4点が言えるのではないかというふうに整理しております。1点目は、背後圏のコンテナ貨物を最寄港である四日市港で取り扱うことは陸上輸送にかかるCO₂排出の削減に大きく寄与するという。2点目は、コンテナターミナルの荷役機械を省エネルギー化することで、荷役作業などの港湾活動に伴い発生するCO₂排出量の削減に大きく寄与するという。3点目は、周辺道路の渋滞を解消することで地域の環境改善に貢献するという。4点目は、新たな施設整備に当たり、生態系にも配慮した構造形式を採用することにより自然環境の保全、創造にも貢献するというです。環境の視点からは、このように、物流、安全、交流機能の取組ごとに可能な限り記述しております。

それでは、23ページ以降の交流機能についてご説明させていただきたいと思っております。

まず、23ページ、人が憩う、港の拠点づくりでございます。四日市地区では、四日市市とも連携しながら千歳運河や第1埠頭を拠点とする交流空間の形成を図り、また、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考えています。ソフト面の取組が

中心となってまいりますけれども、港湾計画としては、港湾環境整備施設計画、良好な景観を形成する区域の指定として位置づけたいというふうに考えております。環境の視点からは、緑地を整備するということはCO₂の吸収源の拡大につながる。千歳運河周辺の歴史的資源や港湾景観を保全し、活用することは、美しく、魅力ある港づくりに貢献するというふうに考えております。参考資料として、先ほど部長のほうからご説明させていただきましたように、潮吹き防波堤と末広橋梁が、経済産業省が選定した近代化産業遺産群に認定されておりますということで資料のほうをつけさせていただきます。

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です。港湾計画においては、港湾環境整備施設計画として緑地を位置づけることとってくるかと思えます。

25ページに、今回の改訂で新規に計画する緑地を示しております。まず、天カ須賀地区でございますが、現在入り江のようになっているところがございます。住吉運河といわれるこの水域ですが、周辺護岸の老朽化が著しく、また、水域の利用はない状況で、夏場にはアオサの異常発生により悪臭が発生するなど、地域の住民からも対策が求められているような状況となっております。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化にも資することから、この水域に緑地を計画したいと考えております。

また、石原地区でございますけれども、管理型の最終処分場の跡地の約7.5ヘクタールにつきましては、野鳥が飛来するというバードサンクチュアリーを想定したものでございますけれども、そういった緑地を計画したいというふうに考えております。この取組は、環境の視点からは、緑地の整備やCO₂の吸収源の拡大につながるということ、野鳥が飛来する緑地を整備するということは生物多様性の保全に大きく寄与するというふうにも考えております。また、参考資料では、現在進めております緑地のネットワーク化の取組として、市とも連携しておりますけれども、デザイン感を統一した案内看板の設置を進めておりまして、この事例として記載をしております。

26ページでございます。こちらについては、緑地のネットワーク化のイメージを示しています。高松海岸から富洲原港地区、富双緑地、浜園、ポートビル周辺、霞ヶ浦緑地と、必ずしも港湾緑地とは限りませんが、このような親水空間のネットワーク化を進めたいというふうに考えております。

27ページは、みなと観光の振興でございます。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埠頭に緑地とともに旅客船埠頭計画を位置づけ

たいというふうに考えております。

28ページには、参考として現在の旅客船の入港状況を記載しております。このような写真の中では、大型旅客船は霞ヶ浦地区、ちょっとここから見えるところがございますけれども、入港しておりまして、貨物の取り扱いとの調整をしながらの係留というふうになっております。また、近年には特に、新名神高速道路が開通したこともございまして、従来からの伊勢観光に加えて京都方面への観光需要も高まっているというふうに聞いております。

続きまして、29ページの環境機能についてです。まず、自然海浜、干潟の保全についてでございます。ここでは、朝明地区に広がる自然海浜、干潟を保全するために自然的環境を整備、又は保全する区域としての位置づけというのを考えております。また、北埠頭先端や石原地区においてはバードサンクチュアリーを想定した緑地を位置づけたいとして、港湾計画としては港湾環境整備施設としての位置づけになるかというふうに思っております。

次に、30ページでございます。伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善です。海域環境の改善に資するために、北埠頭外周護岸や霞防波堤、さらには東防波堤周辺を藻場の再生場所というふうに考えております。また、陸域も含めた港湾区域内全域において、多様な主体との連携による浮遊ごみの回収や清掃活動というのを実施していくというふうにも考えております。参考資料のほうでは、先月の2月28日に四日市港内で実施した、アマモ苗の移植会や清掃活動時の写真というのを掲載しております。

続きまして、31ページ、良好な港湾空間の保全、創出です。四日市地区では、旧港から千歳運河周辺を、潮吹き防波堤や末広橋梁といった重要文化財やレトロな風景を保全するため良好な景観を形成する区域として位置づけ、貴重な港湾景観の保全を図るとともに、そのための清掃活動に取り組むこととしています。参考資料では、重要文化財である波止改築記念碑と千歳運河の石積み護岸や周辺の倉庫群の写真を掲載してございます。

続きまして、32ページです。地球環境問題への対応についてです。ここでは、霞ヶ浦地区、W70から75号岸壁コンテナターミナルや、四日市地区1、2埠頭間の新規岸壁における内港海運の活用、また、四日市地区での鉄道輸送の活用など、グリーン物流促進への対応、さらにはCO₂吸収源としての緑地の整備や、霞ヶ浦地区北埠頭コンテナターミナルにおける環境配慮型荷役機械の導入による港湾活動に伴い発生するCO₂の削減に努める、というふうにしております。港湾計画としましては、公共埠頭計画や港湾環境整

備施設計画というふうになってくるかと思っております。

32ページ、循環型社会構築への貢献でございます。四日市港では金属くず等の循環資源の取り扱いが、下の参考資料にも示しておりますとおり、2000年以降順調に伸びております。こうした循環資源にも対応できるよう取り扱い機能の確保に取り組むため、公共埠頭計画に位置づけることとしています。

最後に、34ページ、地域の環境保全に貢献です。ここではソフト面での対応がメインになってくるかと思えますけれども、港湾の開発により港内環境を悪化させないために、環境に配慮した設計や構造形式の採用、また、臨港交通体系の充実による渋滞解消、さらにはマリーナ整備による良好な生活環境の保全というものを上げております。

以上で簡単でございますけれども、資料2の説明を終わらせていただきたいというふうに思います。

【部会長】 ありがとうございます。物流、安全、交流、環境の機能別の取組は、すべて環境を視点に再度見直してもらっているという事務局のご説明がございました。

それでは、各委員の皆様からご発言をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

【委員】 24ページのところの、人に親しまれるアメニティー豊かな港づくりの推進のところ、親水空間のネットワーク化を図りますということが書かれているんですけども、具体的に、そのネットワーク化というのはどういうことをするということなのか。

【部会長】 それでは他の委員の方のご意見をいただいてから、事務局からご説明いただきたいと思っております。

ないようでございますから、事務局から24ページのネットワーク化、その点について補足説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 24ページの図面のほうをご覧くださいますと、緑色が3つの区分になっておりますけれども、一番薄い緑色の部分については既設の緑地や公園でございます。こういったものが天カ須賀地区から富双地区、浜園地区、ちょっと見にくいですが霞ヶ浦地区まで点在しているというか、緑地はつながったような形ではあるんですけども、実際、それぞれがつながったような形では現在なっておりませんでして、それぞれの緑地を利用されている方もいるんですけども、そういった緑地相互間での活用というのが今あまり積極的にされていないというふうに考えておまして、それぞれの緑地を、とりあ

えずは今回考えているのは案内看板の設置ですけれども、今後歩道の整備であるとか、緑地へのアプローチをもう少ししやすくするというような整備も計画としてはございます。そういったことをすることによって、もう少し緑地間の行き来というのをしやすくして、いろんな方にそれぞれの緑地を活用していただきたいということでネットワーク化というものを上げております。

【部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。ご理解いただいたようでございます。

他の意見ございませんか。お願いいたします。

【委員】 じゃ、何点か確認させていただきます。

6 ページの下の港湾計画ゾーニングの中の、石原地先のところの先ほどの説明の中で、処分場の跡地は環境、いわゆる緑地として活用するというんですか、その隣の廃棄物処理ゾーンというのは、これはいわゆる静脈産業をというイメージでとらえていいのかという、この意味合いはちょっと教えていただきたいのと、それから、もう一つは環境保全ということで、楠、磯津地区、これは積極的に海浜を保全することなんですけれども、それはそれで非常に結構なことなんですけど、いわゆる漁港があり、それから、海岸保全施設が聞くとところによると県の管理になっているということで、そういう意味合いからいうと、港湾計画の中では保全という形ですけれども、そこを積極的に、ここで環境創造を努めますということになるんですけれども、実際に管理組合さんとしてそういう積極的な保全事業というか、そういうことができるのかということになれば難しいかなと思うんですよね。そういう意味からいうと、逆に、今回の計画の意味としては、計画上はおおむね10年、ここでは埋め立てとか、いわゆる開発的なことは行わないと、ある意味規制的な意味合い、そういう意味で保全をするというふうな理解でいいのかという、この2つをまずお願いします。

【事務局】 まず、1点目ですけれども、石原地区について環境保全ゾーンとしておりますのが、ご指摘のとおり、野鳥が飛来する緑地ということで考えておるゾーンでございます。廃棄物処理ゾーンというのは、現在も浚渫土砂の埋立区域としておりまして、引き続き、この港湾計画の範囲内では浚渫土砂の埋立区域として活用していくというふうでございます。長期構想のほうでは、静脈物流を促進する区域としても検討していくというふうに考えておりますけれども、今回の港湾計画の範囲内では浚渫土砂の埋立場所という位置づけでございます。

もう一点の楠、磯津地区につきましても、ご指摘のとおり、今回、朝明地区については自然的環境を整備又は、保全する区域というふうに位置づけしておりますけれども、楠、磯津についてはそういった位置づけというのをしておりません。それは、おっしゃられたとおり港湾の管理者、漁港区域があつたりとか、県管理の施設整備が進められていたり、都市機能用地の埋め立てがあるということから、今回位置づけというのとはしておりませんが、港湾計画の中で、今後埋立等位置づけないということで保全を図っていきたいというふうに考えております。

【部会長】 委員。

【委員】 そうしたら、6ページの、こういう表現でしか、廃棄物処理ゾーンという表現しかできないですかね。何かちょっと誤解しそうな感じだもので、今の説明でよくわかるんですけど、ちょっとそういうのが気になりましたということだけ。

【事務局】 これは、多分法令の中で使われている用語かなと、浚渫土砂自体も廃棄物という扱いになっておりますので、廃棄物処理ゾーンというふうな表現になっているかと思えます。

【部会長】 ご理解いただいたようでございます。

他の委員さん、いかがでございますか。

それでは、補足説明も、もう必要ないですね。大丈夫ですか。

非常に早い進行でございますが、十分ご発言をいただいたというふうに理解しております。これで閉めたいと思うわけでございますが、本日いただいた意見をご検討いただきまして、4月20日に開催されます第3回委員会、四日市港長期構想計画（最終案）と四日市港港湾計画（素案）に諮りたいと思っておりますので、それによろしゅうございましょうか。ありがとうございました。

それでは、事務局にマイクをお渡しいたします。

【事務局】 どうも本日は長時間ご議論いただきましてありがとうございました。今後の進め方につきましては、ただいま谷岡部会長からお話があつたとおり、本日のご意見を踏まえまして次回の委員会のほうに諮らせていただきたいというふうに思っております。第3回の委員会は4月20日に開催をさせていただくということでございます。

それでは、これをもちまして第4回四日市港長期構想委員会みなと環境部会を終了いたします。皆様、大変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