

港湾整備推進調査特別委員会の調査報告について

令和7年3月28日

四日市港管理組合議会
議長 野口 正 様

港湾整備推進調査特別委員会
委員長 樋口 龍馬

本委員会に付託の事項について、四日市港管理組合議会会議規則第63条の規定により、下記のとおり調査結果を報告します。

記

- 1 付託事項
『新たな「四日市港長期構想」を含む四日市港の将来像について』
 - 2 調査の経過及び結果
別紙「港湾整備推進調査特別委員会調査報告書」のとおり
-

港湾整備推進調査特別委員会調査報告書

第1 先進港湾（敦賀港・舞鶴港）調査について

1 調査の経過・事項など

(1) 調査実施日

令和6年8月8日（木）敦賀港

令和6年8月9日（金）舞鶴港

(2) 調査事項など

敦賀港： (1) 敦賀港の概要
(2) 敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
(3) 敦賀港ふ頭再編計画
(4) みなとの賑わいづくり
(5) その他（港内見学）

舞鶴港： (1) 舞鶴港の概要
(2) 舞鶴国際ふ頭 国際物流基盤の整備について
(3) 臨港道路の整備について
(4) 舞鶴港のクルーズ船の受け入れについて
(5) 港を活かしたまちづくりの取組について
(6) その他（港内見学）

2 敦賀港の調査概要

説明者（敬称略）

国土交通省	北陸地方整備局	敦賀港湾事務所	坂井所長
	同	企画調整課	渡辺課長
	同		中村港湾利用調査官

(1) 敦賀港の概要

ア．概要

敦賀港は、日本海を挟み北東アジア諸国と対峙する位置にあり、対岸貿易はもとより、関西・中京地域と北海道を結ぶ国内物流の大動脈として重要な役割を担っている。

昭和38年に港湾計画を策定し計画に基づいた港湾施設の整備に取り組み、近代的港湾としての面目を一新した結果、北海道小樽港間の定期カーフェリー就航（同45年）、韓国釜山港間の定期コンテナ船の就航（平成2年）、中国大連港間の定期コンテナ船就航（同9年）、北海道苫小牧港間の定期RORO船の就航（同14年）、中国上海港間の定期コンテナ船の就航（同17年）、韓国釜山港間の国際定期RORO船の就航（同22年）など、環日本海時代に対応した流通港湾として、重要な役割を担っている。

近年、石炭火力等のエネルギー基地としての一層の発展や、地域住民が港や海に親しめる賑わい空間の創出、安全かつ、健全な海洋性レクリエーション活動の場の確保など、多様な要請が寄せられ、昭和52年、平成4年に港湾計画の改訂を行ない、鞍山地区において新港整備計画を策定し、さらに両地区を結ぶ臨港トンネルも開通した。

平成22年10月には、新港地区に整備を進めてきた鞍山南国際物流ターミナルが完成し、本格供用を開始し、平成28年3月から、近年の貨物の増加によるふ頭用地の不足を解消するため、鞍山南国際ターミナルの拡張に着手し、平成29年4月には鞍山南岸壁延伸整備が直轄事業として採択された。

年間取扱貨物量は約1,600万トン余りで、石炭、コンテナ貨物や国内のフェリー貨物、RORO船貨物等が中心。これらの貨物の安全で効率的な物流を支えるため、また、さらなる貨物量の増加に対応するため、国土交通省北陸地方整備局および福井県では鞍山南地区に大水深岸壁（-14m）を中心とする国際物流ターミナルの施設整備及び港内の静穏度向上のための防波堤整備に取り組んでいる。

イ. 敦賀港の港勢（令和3年）

・入港隻数	290隻(外航のみの数)
・取扱貨物量	1,674万トン
・取扱コンテナ貨物量	79,232TEU



【敦賀港調査時提供資料】

(2) 敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

○事業目的：敦賀港鞠山南地区において、複合一貫輸送ターミナルを整備し、内航RORO船（敦賀一博多航路）の大型化に対応するとともに、ユニットロード貨物の取り扱いを鞠山南地区に集約し、ふ頭再編を行うことで、地域産業の競争力強化を図る。また、耐震強化岸壁として整備することにより、サプライチェーンの強靱化、災害対応力の強化を図る。

○事業概要：総事業費 185億

事業期間 令和5年度～令和9年度（予定）

整備内容 岸壁（水深9m）（耐震）220m [直轄事業]

ふ頭用地 4.8ha [福井県事業]



【敦賀港調査時提供資料】

(3) 敦賀港ふ頭再編計画

- 金ヶ崎地区における内航RORO船（博多航路）のリプレースに伴う大型化への対応、ケミカル船の滞船解消のため、鞠山南地区に新規岸壁を整備し、リプレース後のRORO船（博多航路）を移転。
- 蓬萊・桜地区を利用している船舶を金ヶ崎地区に移転し、蓬萊・桜地区は不荷役とすることで、維持管理コストの縮減を図る。
- 狭隘な川崎・松栄地区を利用している外航RORO船を鞠山南地区に移転。ふ頭再編により効率的な運用を図る。



【敦賀港調査時提供資料】

(4) みなとの賑わいづくり

ア. 敦賀港における賑わい創出に向けた利用転換

- 川崎・松栄地区の県有倉庫を利用する敦賀海陸運輸(株)は、川崎・松栄地区の今後のクルーズ船専用ふ頭への利用転換を見越して、鞠山南地区用地を福井県より令和4年10月に買収し、新たに自社倉庫を建設し機能移転する。
- 令和4年6月、第三セクターの港都つるがが、令和6年北陸新幹線金沢敦賀間開業を見据え、蓬萊・桜地区の歴史的倉庫群を生かしたりノベーションまちづくりの実践型ワークショップを行い、活用策の立案を行った。

イ. みなとオアシス敦賀の施設と賑わい

(みなとオアシス敦賀 登録：平成19年3月)



みなとオアシス敦賀

 登録：平成19年3月
 場所：福井県敦賀市（敦賀港）

国際的な歴史ロマンただよる人道の港 敦賀

・「欧亜国際連絡列車」開通により、日本とヨーロッパとの架け橋の役割を果たした国際港・敦賀港は、ポーランド孤児や杉原千畝の発給した「命のビザ」を手にしたユダヤ人難民が上陸し、心温まる歴史ロマンが生まれた人道の港でもあります。
 ・みなとオアシス敦賀には日本三大松原の1つ「気比の松原」や水際に親しめる憩いの広場「金ヶ崎緑地」があり、海の青、松や芝の緑の美しさは、人々を魅了します。



凡例（みなとオアシスの機能）

- 交通・林道（在任・観光用）
- 交通・林道（カール・スウェーデン）
- ◇ 交通・林道（その他の施設等）
- ▲ 遊歩道
- 公園・緑地
- 施設・教育

【代表施設】
 金ヶ崎緑地金ヶ崎緑地
 人道の港 敦賀ムゼウム
 ●▲▽

敦賀赤レンガ倉庫
 ●▲▽

さらめきみなと閣
 ●▲

旧敦賀港駅舎（敦賀鉄道資料館）
 ●▲▽

川崎松栄岸壁
 ●

気比の松原（海水浴場）
 ●▲

【みなとオアシス敦賀の施設と賑わい】

旧敦賀港駅舎（敦賀鉄道資料館）



明治期、シベリア鉄道を經由してヨーロッパ諸国と結ばれていた欧亜国際連絡列車の発着駅を再現した建物で、鉄道の歴史や敦賀港の歴史などを紹介しています。

気比の松原



日本三大松原の1つ「気比の松原」は、白砂青松の海水浴場として人気が高く、ウォーキングに最適な遊歩道も整備され、人々の憩いの場となっています。

赤レンガ倉庫



「敦賀赤レンガ倉庫」は、外国人技師の設計により石油貯蔵庫として1905年に建てられた建物です。2015年には、敦賀の明治後期から昭和初期の街並みを再現した日本最大級の鉄道と港のジオラマ館やレストランを併設した商業施設としてリニューアルオープン、港の賑わいを創出する施設として利用されています。

【敦賀港調査時提供資料】

(5) 調査にかかる議員からの主な質疑

（敦賀港鞠山南地区複合一貫輸送ターミナル整備事業）

- 国直轄事業だが、予算について県との負担割合はどうか
- ⇒標準的な重要港湾の比率で他所と変わらない。国55%、県45%の負担。

（RORO船やフェリーを活用するモーダルシフトの課題）

- 今までの評価や、なかなか進まない課題についてはどうか。
- ⇒RORO船は、平成31年4月に博多からのルートが復活し、それまでは北海道苫小牧からのルートしかない時期があったが、九州と北海道を結んだ。RORO船は北海道からの農産物が一番多くて、敦賀から北海道に行く貨物は7割しかなく、3割程の空きがある。九州方面は、中国地方での災害で鉄道貨物が寸断された際にう回路として復活し週6便あったが、物流が少なく、現在3便に半減している。
- 物流を増やしていく働きかけや仕掛けづくりは行っているか。また、利用に関する補助制度はどうか。
- ⇒働きかけというか、こうした輸送ルートもあると認知してもらうのが一つ。災害で急に港が使えなくなるリスクがある中で、全量でなくても1割でいいので敦賀港を使ってくれませんか、それを10社集めれば

ば同じで、そういう形での働きかけも一つの策かと思う。

港湾管理者（福井県）が、トラック業者、荷主に対して地道に営業しており、補助制度は福井県のもので、金額の設定に係る根拠は当方では不明。それなりに引き合いがあり設定した予算は消化し、多少金額も拡充していると聞いている。

○敦賀港と四日市港は近い位置関係にあり、背後圏も重なるところがある。日本全体として、内貿、外貿ともにモーダルシフトやトラック輸送事業者等の労働問題のある中、国としては、海運事業をもっと盛んにしていこうという方針なのか。

⇒モーダルシフトに関しては、昨年度策定された国の戦略として、貨物量2倍を目標にしている。フェリー、RORO船の大型化が進んでいるのでそのスピードに合わせて、取扱量の確保をインフラ整備と合わせながら倍増に近づけていく。エリア毎には背後圏の取り合いになる懸念があるが、基本的には出荷に関しては都道府県の範囲を超えて強引に奪うことのないように、港湾計画を立てる際の貨物量推計を設定する。海なし県（滋賀県）には明確な基準がないので、ある程度管理者の努力で増やす余地はあるが、国としては過度な競争は求めたくないの、バランスを取りながら施策を進めるのが現実的かと思う。

（鉄道と連携したモーダルシフトの将来的な展望や推進）

○「欧亜国際連絡列車」によって敦賀がヨーロッパへの玄関口であり、海を挟んで鉄道とつながっていたそうだが、金ヶ崎地区まで旧鉄道の線がきて、将来的にはJR線とモーダルシフトを結ぶというような構想はないのか。

⇒既にJR貨物の敦賀港線は廃線になっており、一部線路も撤去され、鉄道としての利用は困難。将来的には市の公園、賑わいの場としていくことを検討中である。観光中心に考えている。

○敦賀港ではJR貨物輸送への切替は行っていないのか。

⇒福井市にも貨物ターミナルがあるので、敦賀港から陸送してJRに荷物を載せれば遠隔地まで輸送はできるかと。臨港鉄道として、JR線で海側の区域まで行けるのが、秋田と新潟。そこに関してはコンテナ輸送にJR貨物のサービスが使える。その連携は、敦賀には足りていない部分である。

○福井県や敦賀市は鉄道輸送をやろうと考えているのか。

⇒県はそこまでは考えていないかもしれない。鉄道貨物の管理はしていないので、それと結び付けるという発想がない。参考に配布した民間企業のニュースリリースでは、自社の取組を組み合わせるサービス

提供だからできるということ。

(みなとの賑わいづくり)

○赤レンガ倉庫が2015年にリニューアルされたそうだが、リニューアル前と比して人流が増えたなど変化はあったか。

⇒倉庫が博物館、レストラン等になっており、休日など親子連れなどが敦賀市内だけでなく、滋賀・京都からも来て集客は増えているようだ。

(港のDX化について)

○DX化はどのようなところで進んでいるか。

⇒一番進んでいるのはコンテナだが、国全体の施策としての「次世代高規格ユニットロードターミナル」形成に向けて、敦賀港のROROターミナルでシャーシー管理の自動化などの実証や、これまでのRORR船での自動係留装置の実証を踏まえ、他の船においても検討をするなど、さらに事業を進めていく。

(能登半島地震の影響)

○地震の被害、航路への影響などあったか。

⇒福井県には大きな被害なし。敦賀港も被害なし。福井港では液状化が少しあったが、港の機能に影響なし。航路への影響もなかった。

(高潮対策について)

○高潮対策として岸壁の嵩上げを行うのか。

⇒干満差も少なく、現状では高潮対策という意味での嵩上げはしない。

(港湾脱炭素化推進に向けて)

○港湾脱炭素化推進計画については、モーダルシフトの中で行なわれるのか、港湾運営の中でさらに高い指標を設けるのか。

⇒敦賀港は計画策定にまで至っていない。低炭素化に向けては港を利用している企業の燃料低下の取組として、コンテナクレーン、PRGがハイブリット型で、石油燃料だけでなく燃料電池対応で進めている。背後に北陸電力、石炭火力発電があるが燃料転嫁していく方針ではある。アンモニアなど組み合わせながら低炭素化の計画を進めている。

○再生可能エネルギーについてはどうか。

⇒太陽光発電とか再生可能エネルギーまではない。

○港で使用する電力は石炭か。

⇒多いのは石炭。船舶燃料のLNG化への対応については、敦賀は背後地に平らな土地が少ないのが弱点としてあり、LNG供給するためのタンクの土地が取りにくいという課題もある。

(浚渫について)

○浚渫の頻度はどれくらいか。

- ⇒港自体の維持浚渫はほとんどやっていない。河川から流入する土砂のない港で、小さな川の河口でたまに行く程度。去年はやっていない。
- 日本海側と太平洋側の違いということではなく、あくまで河川の特徴によるのか。
- ⇒一級河川がなく、二級河川の笙の川は流域面積が小さく土砂も流れてこない。リアス式海岸が多い福井県の嶺南地域。山と谷が入り組み、谷底がすぐ近くにあり、両側が山、自然水深が10～15mあるといった地形の特殊性でもある。



【敦賀港写真】

3 舞鶴港の調査概要

説明者（敬称略）

京都府港湾局

同

同 商工労働観光部

港湾企画課

経済交流課

秋田副局長

吉岡課長

山口参事

(1) 舞鶴港の概要

ア. 概要

舞鶴港は本州の日本海沿岸が南に入り組んだ若狭湾西部の舞鶴湾にあり、外海に対して入り江になっている。平均水深20m、湾の出入り口は約700mと狭く、「みずなぎ」と呼ばれるほど湾内は極めて静穏である。またその地形から湾内の干満差もほとんどなく（最大でも30cm）、また四方を400m程度の山々に囲まれるなどし、冬場の日本海側港湾でも強風・荒天を避けることのできる天然の良港として知られている。

旧日本海軍が舞鶴を鎮守府設置の地としたのも港湾を囲む山々に永久要塞を建設することで艦艇の安全を図り、またロシアや朝鮮半島からの脅威に対して日本海側の防衛力強化を図ったものである。

現在の港湾自体は江戸時代の1700年代より活発に利用されてきた。現在も京阪神を背後圏におさめる物流拠点である。なお港湾自体は大きく分けて東港と西港に分けられる。詳細は後述する。

2005年（平成17年）には共同通信社と全国地方新聞社連合会が企画・編集した「地域を元気にした港50選」のひとつに選ばれている。

イ. 舞鶴港の港勢（令和3年）

・入港隻数	376隻(外航のみの数)
・取扱貨物量	1,124万トン
・取扱コンテナ貨物量	16,227TEU

(2) 舞鶴国際ふ頭 国際物流基盤の整備について

- 令和3年度から舞鶴国際ふ頭Ⅱ期整備及び岸壁（第2バース）整備に着手。第2バース+Ⅱ期整備で約12haのふ頭を造成することで、貨物取扱能力の向上や企業立地用地を確保する。



【舞鶴港調査時提供資料】

(3) 臨港道路の整備について

- 臨港道路 和田下福井線（京都府 補助事業）が令和5年11月に供用を開始した。

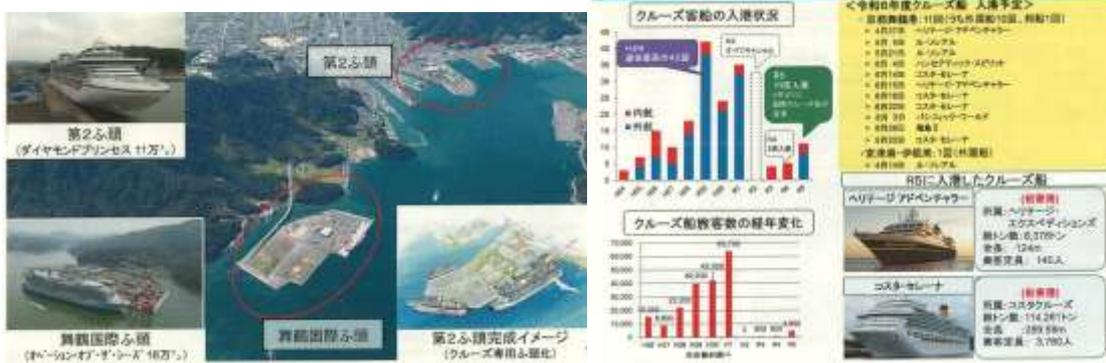


【舞鶴港調査時提供資料】

(4) 舞鶴港のクルーズ船の受け入れについて

- 舞鶴港では、第2ふ頭で11万トン以下のクルーズ船を受け入れている。
- 13万トン以下のクルーズ船は国際ふ頭では受け入れているが、世界

最大の22万トンが第2ふ頭供用後には可能となる。



【舞鶴港調査時提供資料】

(5) 港を活かしたまちづくりの取組について

○みなとオアシス京都舞鶴港うみとびら

令和4年10月15日にみなとオアシスに登録(全国で156カ所目)
 登録日には、登録記念イベント開催(来場者2,500人)。翌年度から「京都舞鶴ベイサイドフェスタ」として、令和5年度は10月21日(土)に、第八管区海上保安本部のブルーフェスタと同日開催(来場者2,000人)。

京都舞鶴港のみなとオアシス登録

令和2年11月に連絡会議、令和4年7月に運営協議会を設立し、10月15日に「みなとオアシス京都舞鶴うみとびら」としてみなとオアシスに登録(全国で156箇所目)

国土地理院地図(電子国土Web) (<http://maps.gsi.go.jp>)をもとに国土交通省作成

【基本情報】	
設置者	舞鶴市
運営者	みなとオアシス京都舞鶴うみとびら運営協議会
所在港湾	舞鶴港【重要港湾】
港湾管理者	京都府

●代表施設
→京都舞鶴港 うみとびら

○構成施設
→大野辺緑地
舞鶴港とれとれセンター
西舞鶴4商店街
西市民プラザ
田辺城資料館
舞鶴公園

Phase1
「みなと」周辺を充実
Phase2
街中へ展開

【舞鶴港周辺で行われている主なイベント】

京都舞鶴港 うみとびら

大野辺緑地

田辺城祭り

ちappa祭り

【舞鶴港調査時提供資料】

○大規模音楽フェス

舞鶴港第3ふ頭にて開催。令和5年度来場者数は15,000人超。

○「ちゃった花火大会」港の東西地区で一年毎に交互開催。



【舞鶴港調査時提供資料】

(6) 調査にかかる議員からの主な質疑

(クルーズ船について)

○クルーズ船の客は京都方面まで行くのか。日本人か外国人か。
 ⇒確かに京都もあるが、この周辺、例えば天橋立、舟屋群で有名な伊根などに結構行っている。舞鶴市内でも赤レンガ遺構、引き上げ記念館などへのツアーも多くなっている。客は日本人も外国人も両方。

○港の深さはどれくらい。
 ⇒メインで使っている第2ふ頭でマイナス9.5m。国際埠頭は14mだが、クルーズ船は喫水がないようで、第2ふ頭は、マイナス10mで整備されれば16万トン級クルーズ船の受け入れが可能。

○敦賀港とは隣同士だか、何か連携しているのか。
 ⇒敦賀は北陸なので客も違うようだ。舞鶴は近畿ということで、関西広域連合として、鳥取県の境港と連携している。

(BCPへの対応)

○BCPの説明の中で、何かあったときのバックアップ港湾という話があったが、今、具体的にあるのか。
 ⇒姫路港をメインにしていた企業が、台風で瀬戸内海の橋脚にぶつかり通行できなくなったことを目の当たりにして、港が一つだと貨物の取り扱いが止まることを実感し、舞鶴港も使うようにシフトした例がある。最近そういう視点での問い合わせも多いので、補助金を準備して営業している。

○バックアップ港湾として、他港湾と災害協定等を結ぶことはあるか。
 ⇒実際にはまだない。ただ、日本海側の港は基本的に同じことを考えていて、民間レベルでは今後に備えての勉強会が始まりかけている。

(南海トラフ地震臨時情報について)

- 昨日（8月8日）の地震により南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表され、太平洋側の流通網が一週間ストップする状況。政府からの指示は何かあるか。
- ⇒今のところはない。しかし、今実際に施設として受け入れ体制が組めるか、舞鶴港の施設は地震に対して大丈夫か、改めて点検しろという話は京都府の中で出ている。
- どのようにどの量を受け入れるのか、危機管理として必要だと思うので、また教えてほしい。

(能登半島地震の影響など)

- 能登半島地震の際に行ったことや課題はあったか。
- ⇒特になし。自衛隊は救援支援物資を運んだが海底が隆起していて船が近づけなかった。海図が使えず、次に測量船が行った。

(港に親しむイベント)

- イベントを通じて海に親しんでくれる人が増えることはとても大切。客は、舞鶴市近辺からか、京都、近隣県から来るのか。
- ⇒ターゲットとしては遠い方がよい。京阪神辺りからJRで来てもらえるとありがたい。駐車場も完備しており、大規模音楽フェスでは、駐車場付きチケットを売り出している。

(放置艇対策)

- 放置艇の状況はどうか、対策は。
- ⇒放置艇について調べてはいるが、実際の取り締まりは海上保安庁。管理者が放置艇を対策するなら、係船できるところを今後つくっていかなければならない。広島県が係船可能場所を確保して成功したとのことで、一昨年、勉強に行った。

(臨港道路について)

- 臨港道路について、規模や、企業の評価、整備の難しさはどうか。
- ⇒320m区間供用に10億円程度。橋があり海が近く軟弱地盤で地盤改良したので割高だった。トンネルがあり、トンネルは国直轄で、トンネル以外は補助事業。降雪量多く、高速道路なら24時間体制で対応するが、管理者の除雪は1日1回。ポートセールスの際、雪が降ればすぐに除雪すると聞いたのにと企業から言われる。

(関係者との連携)

- 海上保安庁、国土交通省、自衛隊との連携は。
- ⇒たまにテロリストを追い詰める訓練を一緒にする。米国艦船が来るときは海上保安庁に情報がくる。反対市民もまだみえる。

(CNP計画について)

○CNP計画は策定したのか。

⇒計画はまだない。関西電力がCO₂を出しているので、「構想」としてまとめていて、今後民間企業がいよいよ取り組むとなれば計画にする。国のCNP取組みのための補助メニューができて、金額が見合えば企業に取り組むと思う。

(鉄道貨物輸送との連携について)

○舞鶴港での鉄道輸送と船上輸送の連携は。

⇒鉄道はない。



【舞鶴港写真】

第2 委員会での調査について

1 調査の経過・事項など

(1) 調査実施日

令和6年 9月19日(木) 於：委員会室
令和6年10月16日(水) 於：委員会室
令和6年10月17日(木) 於：委員会室
令和6年12月 3日(火) 於：委員会室

(2) 調査事項

『新たな「四日市港長期構想」を含む四日市港の将来像について』

1 「四日市港長期構想」

(1) 政策の柱Ⅰ 背後圏産業の持続的な成長を支える港づくりについて

- ① 国際拠点港湾としての機能の充実・強化
- ② 四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進
- ③ 国内複合一貫輸送網の構築
- ④ 背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供
- ⑤ 臨港交通体系の充実・強化
- ⑥ クルーズ船誘致による背後圏観光産業の振興

(2) 政策の柱Ⅱ 「魅力にあふれ、人々が交流する港づくり」について

- ① 親しまれる港づくり
- ② まちづくりと一体となって賑わいを創出する港づくり

2 四日市港管理組合の計画

- (1) 次世代育成のための四日市港管理組合特定事業主行動計画
- (2) 四日市港管理組合職員障がい者活躍推進計画
- (3) 四日市港港湾脱炭素化推進計画

2 調査の概要

四日市港を取り巻く社会情勢については、2050年カーボンニュートラルの実現や、気候変動により激甚化・頻発化する自然災害の発生、デジタル社会の急速な進展、RCEPの発効など国際情勢を踏まえたサプライチェーンの変化、少子高齢化と生産年齢人口の減少による労働力不足の問題などが

ある。

それらに的確に対応するため、四日市港においては、令和4年度に「四日市港戦略計画2023～2026」「四日市港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」「四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画（第5次）」を策定した。令和5年度には「四日市港港湾脱炭素化推進計画」の作成、そして、概ね30年後を見据えた新たな「四日市港長期構想」の策定を行い、取組を進めているところである。

このような状況を踏まえ、昨年度に策定した新たな「四日市港長期構想」を中心として、また、合わせて現在取組中の計画の一部について、委員会として、港湾管理者である四日市港管理組合が、四日市港の更なる発展に向けて担うべき役割や、主体的に取り組むべき事業等について調査を行った。

3 『新たな「四日市港長期構想」を含む四日市港の将来像について』

(1) 「四日市港長期構想」

◎ 政策の柱Ⅰ 背後圏産業の持続的な成長を支える港づくり

(物流・産業への貢献)

施策1 国際拠点港湾としての機能の充実・強化

【現在の取組状況】

- [1] 霞ヶ浦地区北ふ頭81号耐震強化岸壁及び背後ふ頭用地の整備は、令和8年度に岸壁の一部先行利用開始、令和12年度の全面供用開始に向けて整備を進めている。コンテナターミナルの施設配置計画等については現在調整中。
- [2] DXについては、関係者で話し合いの場を設けて、取組方針等検討中。
- [3] 脱炭素化の取組については、令和6年3月に「四日市港港湾脱炭素化推進計画」を作成し、脱炭素化に係る取組の一部を「港湾脱炭素化促進事業」と位置づけて、実施主体を明記して取組を推進している。既に、港湾運送事業者がハイブリッド型ホイールローダーや電動フォークリフト等の荷役機械を、倉庫事業者等がLED照明を導入している。
- [4] 令和5年度に新規航路開設が1件実現。(寄港地は、シンガポール、マレーシア、フィリピン)

令和5年度に四日市港の利用優位圏内で四日市港の利用率が低い、特に集荷に注力すべき重点エリア（滋賀県と岐阜県）にて、荷主企業に対して説明会を開催した。船会社に対する「定期コンテナ船寄港誘致事業補助金」「船会社集荷促進事業補助金」、荷主企業に対する「荷主企業四

日市港利用支援事業補助金」について、令和6年4月から、内航・内貿も補助対象とするよう拡充。

- [5] コンテナターミナル周辺の土地利用に係る背後圏産業のニーズについて、情報収集を行っている。
- [6] 湾内の他の国際拠点港湾等との取組については、伊勢湾連携として四日市港と名古屋港の利用促進を図るため、港湾運営会社と両港の港湾管理者の三者で共同のポートセールスを行っている。

施策2 四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進

【現在の取組状況】

- [1] 脱炭素化の取組については、令和6年3月に「四日市港港湾脱炭素化推進計画」を作成し、脱炭素化に係る取組の一部を「港湾脱炭素化促進事業」と位置づけて、実施主体を明記して取組を推進している。既に、港湾運送事業者がハイブリッド型ホイールローダーや電動フォークリフト等の荷役機械を、倉庫事業者等がLED照明を導入している。
- [2] 「四日市コンビナートカーボンニュートラル化推進委員会」及び「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」への参画、「四日市港港湾脱炭素化推進協議会」等の開催により、水素・アンモニア等の需要予測やケミカルリサイクル等について情報収集、水素・アンモニア等の拠点化について意見交換を行っている。
- [3] 霞ヶ浦地区の沖合に新たな産業空間を確保することと、石原地区においても脱炭素化に資する活用に向けて取組を進める方針を示し、脱炭素化推進地区の指定には、未利用地の活用に向けて、関係機関と連携しながら制度の見直しに向けた取組を行っている。

カーボンニュートラルに向けた取組としては、臨港地区内に立地する企業等の検討状況を注視し、関係機関との連携を図っている。
- [4] 企業等との連携、中部圏、伊勢湾といった広域的な連携については、「四日市コンビナートカーボンニュートラル化推進委員会」「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」への参画を通じて、水素・アンモニア等の拠点化等について意見交換している。

施策3 国内複合一貫輸送網の構築

【現在の取組状況】

令和4、5年度に「四日市港を活用したモーダルシフト推進検討会」を開催し、四日市港利用企業等のモーダルシフトへの取組や現状の課題等について確認、意見交換し、企業訪問時等にニーズの情報収集に努めた。令

和6年4月から内航コンテナ定期航路及び内貿コンテナ貨物を新たに補助対象に加えて、官民一体でのモーダルシフトの促進に取り組んでいる。

施策4 背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供

【現在の取組状況】

- [1] バルク貨物や完成自動車の取扱いの増加への対応は、荷さばき地の利用者間調整を行うとともに、今後さらなる貨物の増加を見据えた対策として、引き続き企業と情報交換しながら検討を行っていく予定。
- [2] サイバーポートの導入に向けた検討・調整に当たり、国が実施している説明会に参加し情報収集するとともに、管理組合内のシステムの改修を含めた検討を進めている。

施策5 臨港交通体系の充実・強化

【現在の取組状況】

- [1] アクセスの整備促進について関係者と連携を図って必要な予算確保をするよう国等へ働きかけを行っている。

施策6 クルーズ船誘致による背後圏観光産業の振興

【現在の取組状況】

- [1] 管理組合も参画する「四日市港客船誘致協議会」では、「三重県クルーズ振興連携協議会」等と共同で、ファミトリップやクルーズ旅行の魅力や特徴を紹介する「クルーズセミナー in 四日市」、「ツーリズムEXPO大阪」へ出展し、四日市周辺を中心とした三重県の見どころ、観光情報を紹介し、官民一体の誘致活動を行っている。
- [2] クルーズ船寄港時には、船内見学会や歓迎イベント等を行っている。
- [3] クルーズ船の受入れに当たっては、荷役等の港湾活動と十分調整を図る必要があり、関係者との調整を密に行っている。

◎ 政策の柱Ⅱ 魅力にあふれ、人々が交流する港づくり（交流の創出）

施策1 「親しまれる港づくり」

【現在の取組状況】

- [1] 霞ヶ浦地区及びその周辺にある4カ所の緑地は主にグラウンドゴルフや社会見学の昼食場所等として利用されている。ホームページでの情報の掲載に加え「四日市港公園MAP」を作成し、配布している。適切に施設の維持管理も実施していく。

- [2] ポートビルの展望展示室「うみてらす14」は、県内、近隣県の学校の社会見学の場として多く利用されている。令和5年度は社会見学に114校、6,382人来場した。展示施設の見直しや機能の充実に向けて取り組んでいる。
- [3] 工場夜景目当ての入場者も多く、近年増加傾向にある。夜間の入場者は、令和5年度の実績で2万1,992人。眺望のPR、星空観覧会、クリスマスコンサートの開催、交流機会の提供に今後も取り組む。
- [4] プレジャーボート等の小型船舶のけい留保管場所の確保及び適切な運営について、小型船舶のけい留保管場所については、当面は、現在のけい留保管施設が適正に利用されるように、日常の巡視のほか船舶所有者に対して適切な船舶管理を呼びかける。現在の港湾計画にけい留保管施設の新設が位置づけられているが、整備に多額の費用が必要であるということと、その費用分は使用料に反映させることが避けられないため、現時点では整備着手のめどは立っていない。
- [5] クルーズ船の誘致は四日市港客船誘致協議会で各種取り組んでいる。クルーズ船が寄港したときには、船内見学会や歓迎イベント等を行っている。クルーズ船の受入れに当たっては、荷役等の港湾活動との調整が必要なため、関係者との調整を綿密に行っていく。
- [6] 県民・市民への情報発信については、広報誌、ホームページ等の掲載に加えて、SNSにて継続的に行っている。関係機関や団体等との連携による情報発信、いわゆるコラボでも積極的に進めていく。来訪者の口コミ、SNSによる情報発信についても効果が上がるように、より効果的な発信方法について、引き続き検討していく。

施策2 「まちづくりと一体となって、賑わいを創出する港づくり」

【現在の取組状況】

- [1] 千歳運河周辺において、遊休化・老朽化した港湾施設等の親水護岸や緑地への利用転換を進めるということについては、現在、景観に配慮した緑地護岸整備を順次進めている。
- [2] 四日市地区でのにぎわい拠点の形成については、千歳運河周辺を含む四日市地区のにぎわいの創出を目的とした「四日市みなとまちづくり協議会」にて、関係機関や団体等と連携し、にぎわい拠点となる空間の活用方法や、それらを結ぶ歩行空間の整備方針等を検討中である。その一環として、BAURAミーティング等のイベント開催により、みなとまちづくりへの機運醸成を図っている。

[3] 四日市地区におけるイベントの開催は、「四日市港まつり」に加え「まちあるき」や「四日市港写真講座」を実施し、四日市地区の魅力に触れる機会を提供している。特に令和5年度の「秋のまちあるき」は、JRのさわやかウォーキングや2023東海・北陸B-1グランプリ in 四日市と協力・連携し、同日開催による相乗効果が確認されたので、今後も引き続き、関係者と連携を図る。

(2) 「四日市港管理組合の計画」

① 次世代育成のための四日市港管理組合特定事業主行動計画

計画期間：令和2年4月～7年3月末までの5年間

目安とする指標とその状況：

○男性職員の育児休業取得率

令和6年度の目標値が100%、令和5年度実績値 125%

○育児休業取得者の男性の中で合計1カ月以上取得した職員

令和6年度の目標値が60%、令和5年度実績値 100%

② 四日市港管理組合職員障がい者活躍推進計画

計画期間：令和2年4月～7年3月末までの5年間

計画目標とその状況：

○実雇用障害者数(6月1日時点)

令和6年度目標値 法定雇用障害者数(2名)以上

令和6年度実績値 3.5名

○定着状況(常勤職員の1年未満の離職者及び非常勤職員の6カ月未満の離職者数)

令和6年度の目標値 常勤職員：1年未満の離職なし

非常勤職員：6カ月未満の離職なし

令和6年度の実績値 常勤職員： 0名

非常勤職員： [現時点]

③ 四日市港港湾脱炭素化推進計画

改正港湾法(令和4年12月施行)に基づき、四日市港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画を踏まえ、CNP形成を推進するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素・アンモニア等の受け入れ環境の整備等、官民の連携による港湾における脱炭素化に向けた具体的な取組を定めた計画で、令和6年3月に作成したもの。

○計画を推進するにあたっての課題(2点)

- 課題① 「港湾脱炭素化促進事業」の追加及び「港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想」の具現化
課題② 水素・アンモニア等の輸入供給拠点の形成

4 議員からの主な意見

(1) 政策の柱Ⅱ 魅力にあふれ、人々が交流する港づくり（交流の創出）

【施策1 国際拠点港湾としての機能の充実・強化】

(内貿)

- 令和6年4月から新たに内航コンテナ定期航路及び内貿コンテナ貨物を補助対象に入れるなど、内貿に力を入れているとのことだが、半年ほど経っているが何か変化はあったか。
⇒新規航路の開設には至ってはいないが、荷主企業向け補助金（内貿）で1件申請があった。他にも1件相談を受けている。

(規制見直し)

- コンテナターミナル周辺の土地利用規制の見直しとあるが、具体的に今こういう規制があつてこういう不便があるというような具体事例があるのか。また、この規制は、国法律や県の条例で規制されているのではなくて、四日市港で独自に規制しているのか。
⇒臨港地区内においては、港湾法に基づき、分区条例を定めて分区内の構築物規制を行っている。このたび、港湾法の一部改正により、港湾管理者が定める脱炭素化推進地区においては、規制の緩和ができることとなり、現在、商港区において、原則、建設が禁止されている危険物倉庫の建設が可能となるよう分区条例の改正に向け準備を進めている。なお、今のところ具体的な事例はない。
○過去に保税区内の緩和という話が特別委員会であつたと思うが、今は議論されているのかいないのか。
⇒関税法での指定運用のため、具体的なものは把握していないし、そういった規制緩和を行ったとは特に聞いていない。
○過去の特別委員会の報告書も見ながら、四日市港でも調べてみてほしい。

(カーボンニュートラル)

- カーボンニュートラルの概念がはつきりしているのかなと感じている。企業等が何をしてノーカーボンにしているかなど、よくわからない。国の問題ではあるが、理念がはつきりしていないように思う。明確にこうすればいいというものがあるものなのか。カーボンニュートラルについては進め方を明確にはできにくい部分があり、なかなか難しいだろうとは思いますが、

頑張ってもらいたい。

⇒カーボンニュートラルに向けた企業の動きについては、まだまだ検討している段階。具体的にはなかなか出てこないと思うが、各企業もかなり力を入れていく取組であるということで、情報収集しながら注視していきたい。

(DX)

○海外（シンガポール、韓国、オランダ）でもDX化が推進されているが、四日市港の中長期的な目標の進行表などはあるのか

⇒目標進捗表や計画表というようなものは現状ない。

○物流のDX、コンテナターミナルのAIの活用とは、具体的な取組を教えてください。企業と四日市港と共用はできるのか。

⇒一体化になったときにどういうことをしていけばいいのかは、引き続き検討しているところである。

(土地利用)

○半導体部品について、四日市港は今新しいエリアを作るのは難しいと思うが、どの辺りを考えているか教えてください。

⇒三角地を脱炭素化推進地区に指定する予定なので、そのあたりを検討している。

○水素、アンモニアも、三角地に置く予定か。もっと広い場所が必要なのではないのか。企業から要望はないのか。要望があった場合に管理組合の構想はあるのか。

⇒企業からは具体的な要望はないが、まずは制度を作っていくことが大事ということで考えている。

霞ヶ浦沖と石原を考えているが、企業に聞き取りを行ったところ、現段階ではどんな規模のものができるかなどわからないというところ。

○三角地は半導体デバイスが今後増えていくことを想定した場合、狭くはないのか。どこか他の用地の確保を考えているのか。

⇒要望があることはわかっているので早急に検討しようと考えている。

○まずは三角地の開発というのが大事だと思うし、今後、場所を広げていくことも、対応として必要だとわかった。

(海外航路)

○近海・東南アジア航路へのニーズが潜在・顕在を含めて高いが、実際には航路を減らしているのはコロナの影響が多少あるのかと思う。ポートセールスをターゲットを絞って、東南アジアに対して戦略的に経年的にやっていくことが重要だと思うがどうか。

⇒海外からの知名度はかなり低いという認識があるので、粘り強く継続的にPRする必要がある。特定の場所に集中するのではなくいろいろな国

で年度年度でやっていければと考えている。また、ニーズの高い地域や国に重点的にPRすることで、四日市港への輸入貨物を増やすなどにつなげていきたい。

(四日市港の強み)

- 四日市港の強みは、道路ネットワークが整備され、これからますます可能性が高まるという部分と、現状は大阪とか名古屋とか神戸よりもスムーズな搬入搬出ができるというところと、独自の補助制度が（これがどれだけ競争力が高いのか現状よくわからないが）さらに競争性を高めたりしながら、滋賀県とか県内であったりとか、ひょっとしたら福井の南のほうの一部であったりとか、大阪より優位性が高いという部分にターゲットを絞っていくというのは、検討の余地があるか。
- ⇒四日市港だからこそ小回りが利く部分もある。ターミナルへの搬出入も非常にスムーズで、大きな港と比べると短い時間で済む。短時間で済むとドライバーの拘束時間が短くなり、まさに2024年問題での視点からのPRをもっとしなければならない。アクセス面では、今後、東海環状自動車道の全線開通も控えており、機をとらえて的確にPRし利用者を増やしたい。
- 開通してからセールスしても遅いので、道路ネットワークの優位性と効用性を利用促進協議会とともに民間事業者へアプローチしていただきたい。

(港湾管理)

- 東京湾や伊勢湾、大阪湾などといった国際戦略上、重要な港湾における港湾管理は、地方自治体ではなくて国直轄で行うべきと考えるが、国ではどのような検討がされているのか。
- ⇒国際戦略上、国は、国際基幹航路の寄港の可能性が高い港に対しての重点的な投資が必要として、東京、横浜、川崎、大阪、神戸の5港を国際コンテナ戦略港湾として位置づけ、重点的な投資を行っているところである。特に国際海上コンテナ物流を取り巻く大きな環境変化を踏まえて、現在の国際戦略港湾の施策についてもさらなる施策が必要ということで令和6年2月に国土交通省の委員会で令和6年度からおおむね5年間で取り組むべき方向性が取りまとめられたところで、現在、具体的にどのような施策を行っていくかということを経済交通省で検討している状況である。
- 2月から始まった新たな方向性の議論でも直轄化についてはないのか。
- ⇒「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会最終取りまとめ」では、国際戦略港湾の枠組み自体を大きく変えるわけではなく、追加的

に取るべき施策が取りまとめられた。

- 国直轄のほうがいろいろと充実ができるのではと思うのだが、議論されることがあればまた教えてほしい。
- ⇒今の国際戦略港湾になった段階で、港湾運営会社という概念が導入され、国際コンテナに係る施設を管理する民間会社を設立し、マネジメントしていくという仕組みになった。その運営会社に対して国からの支援等があり、今は港湾運営会社を通じて競争力を高めているというのが現状である

【施策2 四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進】

- CCSについて、今どのような状況まで進んでいるのか、今後何か試験的なことが行われていくのか、今後の見通しはどうか。
- ⇒今後これから伊勢湾でも検討していく。これは民間の取組なので、その情報をキャッチしながら機会を逃さずに本格的に協議を始めていきたいが、まだ選定されていないため詳しい内容はわかっていないが、情報をキャッチして検討を進めていきたいと思う。
- 再エネの問題等もあるので、ぜひ、取り組めるように進めてほしい。

【施策の3 国内複合一貫輸送網の構築】

(モーダルシフト)

- モーダルシフトを促進していくことで、ほかの港との競合の度合いが顕著になるのか。官民一体で促進に取り組んでいるとのことだが手応えとしてどういう感じなのか、まだ取り組んで間もないが、あれば教えてほしい。
- ⇒競合については特段ないが、陸上輸送がどれだけシフトしていくかというところである。企業に変化があるかを聞いているが、荷主企業は今様子見状態であり特段大きな動きはないとのこと。官民での取組も様子見状態であり、特段大きな動きはない。
- 様子見の時期であるということは、今まさにチャンスかなと思うので、しっかりとお願いしたい。
- モーダルシフトについて、各地域の産業を把握して戦略的にしているのか、企業の要望に合わせているのか、そのあたり調査して戦略を描いたりしていないのか。
- ⇒戦略的にはではないが、港湾運送事業者も含めて、協議、議論しているところ。

(集積場所)

- 四日市港にはなかなか場所がないと思うが、貨物の増加等による集積場所について、拡充していく予定はあるのか。81号岸壁の完成で再編を進める予定か。
- ⇒81号岸壁ができれば運用が変わるので、そのあたりで再編に取り組んでいく。関係事業者にも周知し、再編に取り組みましょうとさせてもらっている。
- 81号岸壁の完成で再編成すると思うが、国へ働きかけてもう少し予算を取ってこられると、四日市港の利用状況も変わっていくと思う。

【施策5 臨港交通体系の充実・強化】

- 臨港交通体系について、南北延伸の道路、霞4号幹線の延伸について、かなり時間のかかるものと思うが、どこから着手していこうとしているのか。
- ⇒南伸道路については、霞ヶ浦地区から四日市地区の臨港部を走ることによって、春先から夏、秋も継続中だが、各企業にアンケートを取りながら、視察をして、現状や居住地区配置換えの計画があるか、南側へ延伸する道路の必要性など説明しながら、現在企業を個別訪問している状況。

【施策6 クルーズ船誘致による背後圏観光産業の振興】

- クルーズ船の受け入れについて、今年の予定はどうか。
- ⇒現時点で寄港予定は把握していない。
- ぱしふいっくびいなすのクルーズ事業撤退の影響かと思うが、後継のクルーズ船との連携までは管理組合としては把握していないか。
- ⇒ぱしふいっくびいなすがクルーズ事業撤退となったことによって、今まで寄港していた分が減っている。別のクルーズ船社で後継の船を準備しているという情報があるので、四日市港でも受け入れられるように事前の調査を適切に行いたい。
- 四日市を知ってもらうことはすごくいいことだと思っはいるのだが、クルーズ船が来ると貨物船の調整が生じ、計画的な部分でかなり影響もあると思う。港としてはあまり得にはならないとも聞くが、経済効果はあるのか。
- ⇒港自体の収入が大幅に増えるということはないが、観光地など背後圏への経済波及効果があり、港に親しむ機会や賑わいの創出につながるなど、クルーズ船の受入は意義があると思う。
- 霞ヶ浦地区は、物流の中心として機能が集まっており、活発に物流が動

いているためクルーズ船受入の調整は難しい。一方、四日市地区は、霞ヶ浦地区と比べると受入を調整できる可能性があり、岸壁の長さなどハード面の状態を考えながら、港湾運送事業者等の活動への影響をなるべく最小限でとどめられるよう調整を図っている。

今後クルーズ船の誘致活動の中で魅力的な観光スポットも合わせてプロモーションしていく。四日市市の見どころも含めて魅力的な観光地としてPRをしていくという取組が大事と感じている。

○クルーズ船はオファーをかけて来てもらうものなのか、四日市で停泊したいという相手方の希望なのか。

⇒四日市港では、粘り強くPRしないと寄港はなかなか実現しない。魅力的な観光地も併せてPRしないと寄港が実現しないため、官民で組織している四日市港客船誘致協議会と連携して展示会等でPR活動に取り組んでいる。

(2) 政策の柱Ⅱ 魅力にあふれ、人々が交流する港づくり（交流の創出）

【施策1 親しまれる海づくり】

（展望展示室など）

○冬場でないと夜景が見られない。ポートビルの開館時間を例えば午後9時まで延ばすとかはできないのか。

⇒展望展示室（うみてらす14）は現在も、土日祝日に限られているが午後9時まで開いている。それ自体があまり知られていないのではないかと感じており、今後しっかりPRしていきたい。

○展望展示室（うみてらす14）に来た人がお茶でもできる場所があったらいいと思う。今の時代のニーズにあったものが何かできたらいいのではないかと思う。

⇒カフェポート12は設備が古くなっていて機器を更新しないと使えない状態である。

（インスタグラム）

○SNSによる情報発信について、「うみてらす14」のインスタグラム発信方法について聞きたい。

⇒職員自らが発信しており、若い職員も含めて日頃のいいなと感じる風景を投稿している。インスタグラムフォトコンテストも期間を決めて行っている。

○お堅い感じがするので、四日市の高校生や大学生などとコラボするとか発信できる方（インフルエンサー）に委託されるなど何か手だてがあれば、もっと色々な方にアピールできるのではないかと感じたので提案し

たい。

【施策2 まちづくりと一体となって、賑わいを創出する港づくり】

(BAURAミーティング)

○BAURAミーティングについて、第1回目のシンポジウムは参加者が多くはなかったがとても良い内容だった。SUP体験などいろいろありすごく面白くて、結構楽しめた。もっと四日市港に親しめるように。市民の皆さんとも話をすれば要望が上がると思う。機運を上げていくためにも、BAURAミーティングのバージョンアップにも取り組んでいただきたい。

⇒BAURAミーティングには、まちづくりの実験的なイベントの側面があり、毎回アンケートを実施している。第1回のシンポジウムが好評だったということをまちづくり協議会と話をしていきたい。

(賑わいの拠点)

○四日市の中心市街地ではバスタを中心に回遊性をつくっていかうと取り組んでいる。JRまでで途切れるのではなく、千歳の魅力をどのように発信するかは重要。いきなりPark-PFIのように店舗でという状況ではないと思うが、今既にあるものを活用しながらなど、何か案はあるのか。

⇒四日市の中心市街地中央通りの再編との連携が一番考えている。港の中の動線を整備しながら三つほどの拠点をイメージし、将来的には店舗の出店できる場が作れればと考えている。今イメージしているのは、高砂、稲葉の稲葉翁記念公園の周辺と末広橋梁付近、納屋防災緑地辺りである。

○四日市市では、JR四日市駅から四日市港四日市地区への自由通路が完成すると、それを自転車程度のものが押せるような強度の橋を南納屋公園までつなごうかという話があり、四日市港だけで考えても仕方ないが歩行者及び自転車の安全な動線を考えないと達成しがたいのかなと思う。

【四日市港管理組合職員障がい者活躍推進計画】

○障がい者雇用で、目標達成できなかった場合はどうなるのか。

⇒計画達成に向けてどうするかという話が出てくるが、特に罰則はない。

○管理組合のプロパー職員について、障がい者の採用はこの4年間で進んでいるのか。それとも以前と変わらず県・市からの割愛採用者なのか。

⇒正規職員は県・市からの割愛採用者である。

○プロパー職員の採用について、障がい者の募集の要綱は整備しているのか。

⇒行政事務支援員については障がい者枠での募集・採用をしているが、プロパー職員については現状はできていない。

○障がい者の募集の仕組み、応募された場合の対応については、今後検討すべきではないかと思うので、要望したい。

【次世代育成のための四日市港管理組合特定事業主行動計画】

○男性職員の育児休業取得率が100%以上で、目標達成しているのは素晴らしい。男性職員が多い職場だけに非常に重要なことだが、取得による業務のしわ寄せ等にはどのように対応しているのか。

⇒期間によるが、短期間であれば会計年度任用職員を入れたりして対応する。今は所属の中で話し合っただけでなるべく全員でカバーする形でやっている。

○100%取得を継続していくためには、職員のマインドだけでは長続きしないのではないかと。カバーする職員がなるべく負担にならないようにマネジメントを考えていただきたい。

○キャリア形成に係る人事とはどのようなことをしているのか。

⇒人事ヒアリングの時にどういう方向に進みたいか、子育てなども含めて考えを話してもらい対話して、その人のキャリアが積めるような人事の取組をしているということである。

○職場内などの人間関係等の相談というのはあるか。精神的なサポートも行って、より働きやすい職場づくりを目指してほしい。

⇒何かあれば、所属長との期首面談であったりそれに限らず随時話を聞く対応を取っている。

【四日市港港湾脱炭素化推進計画】

○脱炭素計画の目標達成ができなかった場合はどうなるのか。

⇒特に罰則はないが、計画の中で企業名が明記されているので、お願いベースだがしっかり推進していく。

○水素・アンモニア等の輸入供給拠点の形成として、2030年以降に見込まれる水素の需要エリアというのが四日市港で、それが四日市港の新たな土地造成計画と関連してくるという理解でよいか。

⇒将来を見据えて検討をしていく中で、現状、具体的な企業までは決まっておらず、具体的な事業計画はないが、将来の構想として拠点化するためには施設を置くための土地が必要だというコンセンサスを今後位置

づけていきたい。

○脱炭素を推進するために用地を確保するというところまでしか決まってない。拠点になるために何をそこに整備していくのかは企業側が関連してくるので、まだ全くこちらでは決められてないという認識でいいのか。

⇒将来の投資の話でもあり、なかなか企業からの情報が出てこないというのが現状である。

○水素・アンモニアサプライチェーンのイメージ案を図で示してもらったが、四日市港としては何か弱いと感じる。後背企業への影響は愛知に依存している感じがする。これから四日市港として水素やアンモニアの生成の部分はどうつくっていくのか、民間のことなので管理組合としての発信はなかなか難しいかもしれないが、コンビナート企業の遊休用地も空いていると思うので、そういう働きかけができないのかなと思う。

○特に会議体の中で、経済産業省などから、民間企業の申出がない限りは、例えば四日市市でこれぐらい、三重県側ではこれぐらい水素・アンモニアの算出をお願いしますという割り当てのようなものはないのか。

⇒実際に割り当てというのはない。民間事業者の事業による。

その中でも、一事業者だけが考えているわけではなく、例えば連携できるところがあるとか、四日市全体で何かできるきっかけがあれば、それを結びつけるのが管理組合としてできる役割なのかなとも考えている。

○本来は県が主導を取るべきかと思うが、もう少し積極的な水素・アンモニアの誘致をすべきではないか。管理組合としては言いにくいかもしれないが、四日市港港湾脱炭素化推進協議会があるので、計画の実現性のためには、企業努力をお願いするかたちで提案は出来るのではないかと思うがいかがか。

⇒協議会の場であったり、現在取り組んでいる港湾計画の策定作業において、働きかけは引き続きやっていきたいと思っている。管理組合だけでなく、三重県も含めて連携して取り組んでいきたい。

○いろいろな形での取り組み方があると思うので、お願いしたい。

○四日市港港湾脱炭素化推進協議会の中に金融機関が入っているが実際に金融的な動きはこの協議会の中ではあるのか。

⇒企業への資金面のお手伝いを期待して参加してもらっている。実際、具体的な取組はまだ上がっていないが、水面下では脱炭素化に向けて

の検討は聞いているので、期待も込めて引き続き参加を働きかけていきたい。

- 特に日本政策投資銀行の役割は結構大きいと思う。国の補助制度とか経産省等の補助金とかがもしあれば活用し、金融機関がそこに歩調を合わせて投資をしてもらうのが必要かと思う。金融機関にもう少し動いてもらえるような取組を、情報を取ってきていただくようお願いしたい。
- 伊勢湾、三河湾の藻場でコウナゴが減っていると聞いているが、水素・アンモニアの拠点づくりに土地造成を行う際には漁業組合の意見は聞くのか。
- ⇒実際に埋立てを計画する際には、港湾計画での位置づけがあり、四日市港港湾審議会に諮るが、審議会には漁業協同組合の関係者も入っており、事業に対して検討してもらう。
- 環境の問題であるのに、逆に環境を壊していくみたいなことになりかねないのではと常に危惧している。日本の漁業はここだけではないが、一緒に漁業環境を守ってほしいという要望である。

第3 調査のまとめ

社会経済活動に大きな影響を及ぼしたコロナ禍に関しては、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置づけが第5類に移行し、感染防止対策による社会活動や、内外経済に与える影響等が徐々に緩和されてきている。

しかしながら、令和6年1月1日の能登半島での地震の発生や、不安定な国際情勢や為替相場等の複合的な要因によるエネルギー価格の高騰、原材料の価格高騰・供給不安など、社会情勢は安定しているとは言い難い状況である。

四日市港の港勢に関しては、外貿コンテナ取扱個数はコロナ禍で1年が過ぎた令和2年は約17万5千TEU、令和3年は約18万TEU、令和4年は約17万3千TEU、令和5年は約16万7千TEUとなっており、コロナ禍前の平成30年・令和元年に記録した20万TEU超の水準までにはまだ戻ってきていない現状が続いている。

四日市港においては、令和4年度に「四日市港戦略計画2023～2026」「四日市港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」「四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画（第5次）」を策定した。令和5年度には「四日市港港湾脱炭素化推進計画」の作成、そして、概ね30年後を見据えた新たな「四日市港長期構想」の策定を行ったところである。

今回、委員会の調査テーマを『新たな「四日市港長期構想」を含む四日市港の将来像について』と選定し、この機会に、あらためて四日市港を取り巻く社会情勢の変化や、四日市港の強み・弱みなどを踏まえ、様々な観点から四日市港の目指す将来像について調査を行うこととして、当局より、「四日市港長期構想概要版」や取組の状況をまとめた資料等により報告を受け、質疑を行うなど調査を実施した。

今後、「四日市港長期構想」を踏まえ、概ね10年から15年後の港湾の能力、港湾施設の規模と配置、港湾の環境の整備と保全等の事項を定める「港湾計画」の改訂を行っていくに当たっては、今回の調査の過程で述べられた委員の意見等も十分に参考にされたい。

当局におかれては、「四日市港長期構想」で掲げる四日市港の目指す将来像実現に向けた様々な取組を通じて港勢の更なる拡大に繋げるとともに、今後も、社会情勢の変化に的確に対応しながら「四日市港長期構想」の基本理念でもある「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」を目指し、鋭意取り組んでいただくことを、強く望むものである。

令和6年度港湾整備推進調査特別委員会委員名簿

令和6年度に四日市港管理組合議会の港湾整備推進調査特別委員会に属し、調査研究・提言を行った委員は下記のとおりである。

委員長	樋口龍馬
副委員長	芳野正英
委員	川口円
委員	諸岡覚
委員	谷川孝栄
委員	松浦慶子
委員	笹井絹予
委員	中川雅晶
委員	野口正