「四日市港戦略計画2019～2022」（案）に対するパブリックコメントへの対応状況

１　意見募集期間
　平成30年12月20日（木）～平成31年１月21日（月）

２　意見数
　15人の方々から31件の意見をいただきました。

３　意見の内容と対応状況
　①意見を反映したもの

<table>
<tr><th>番号</th><th>該当ページ</th><th>関係する
政策・施策・事業</th><th>意見・提案</th><th>対応状況（詳細、理由）</th></tr>
<tr><td>1</td><td>P16</td><td>政策１
施策102
事業10201</td><td>公共桟橋の耐震化
霞コンテナふ頭、中部コールセンターW22号等の桟橋は耐震化されていません。大震災により桟橋・ガントリークレーン等が崩落した場合、操業不能に陥り、輸出入コンテナ(200千TEU/年)、バルクカーゴの取扱いが出来なくなります。</td><td rowspan="2">霞ヶ浦南埠頭22号岸壁を耐震化する計画はありませんが、四日市港にはコンテナを取り扱うことのできる耐震強化岸壁はありません。南海トラフ地震の発生確率が、今後30年間で70～80%とされている中、四日市港管理組合としては、災害時のコンテナ物流機能を確保するためにも、耐震強化岸壁の整備は非常に重要であると考えています。
このため、霞ヶ浦北埠頭81号岸壁について、今後関係者と協議・調整を行いながら事業化に向けた具体的な検討を進めていくこととから、霞ヶ浦地区の混雑解消とコンテナターミナルの効率化という視点だけでなく、災害時のコンテナ物流機能の確保という視点からも、ご意見を反映し、事業10201の主な取組内容①の記述を修正しました。</td></tr>
<tr><td>2</td><td>P16</td><td>政策１
施策102
事業10201</td><td>四日市港には霞ヶ浦地区の南埠頭23号岸壁と四日市地区の第３埠頭15号岸壁の２岸壁が耐震強化岸壁として整備されており、災害時には救援物資の受入等に活用されるものと思います。
一方で、四日市港でコンテナを取り扱っている霞ヶ浦地区の南埠頭26号岸壁、同27号岸壁、北埠頭80号岸壁はどれも耐震強化岸壁ではありません。これでは災害時に通常の物流（コンテナ）が滞ってしまう恐れがあると思います。
次期戦略計画では、霞ヶ浦地区の混雑解消とコンテナターミナルの効率化という視点から霞ヶ浦地区の北埠頭81号岸壁の整備を検討するとのことですが、災害時のコンテナ物流の停滞を防ぐためにも、この耐震強化岸壁の整備が必要であるのではないでしょうか。</td></tr>
<tr><td>3</td><td>P18

P29

P38</td><td>政策１
施策102
事業10202
政策２
施策202
事業20202
政策３
施策301
事業30102</td><td>霞ヶ浦南埠頭24号岸壁の予防保全事業において、事業20202①の記述を見ると、係留施設（防舷材・係船柱）を改修することが大型客船の受入のみを目的としているように受け取れる。
しかしながら、現状、同岸壁を主に利用しているのは貨物船であり、既存の利用者にとって利用しやすくなるような視点で事業を行っていただきたいと思います。</td><td>霞ヶ浦南埠頭24号岸壁は築造後30年以上が経過し、老朽化が進んでおり、今後も安全な荷役を行うため、機能回復を図る予防保全事業を行います。その予防保全事業内において、岸壁の補修を行うとともに、係留施設（係船柱、防舷材）の改修を行います。
係留施設の改修については、対象を大型客船に限定しているものではなく、貨物船を含む大型船舶全般に対応できるようにすることを目的としています。また、霞ヶ浦南埠頭24号岸壁の予防保全事業では、既存の港湾利用者に引き続き良好な港湾施設を提供できるよう、岸壁の改修も行いますので、これらの点がより明確となるよう、ご意見を反映し、事業10202の主な取組内容①及び事業30102の主な取組内容③の記述を修正しました。</td></tr>
<tr><td>4</td><td>P35</td><td>政策３
施策301
事業30101</td><td>昨年の台風の影響でコンテナが流出して問題となった神戸港の事例があったので、四日市港でも同様の問題が起きないか心配しています。次期戦略計画では、「港湾事業者等に対して貨物等の流出対策を促します。」と記載がありますが、四日市港管理組合も港湾管理者として、主体的に取り組んでいくべきではないかと考えます。</td><td>現在、コンテナターミナルは民間事業者に運営を委託しており、具体的な高潮時のコンテナ流出対策については、コンテナヤード内の空と実入りコンテナの配置を工夫する等運用面での対応が中心になっていると認識しています。
流出対策を含む高潮対策については、国において、港湾の特性を踏まえた高潮対策に関するガイドライン「港湾の堤外地における高潮リスク低減方策ガイドライン」を平成30年3月に策定していますが、平成30年の台風21号により大阪湾で大きな被害が発生したことを受け、新たな対策の検討を進める「中部の港湾における高潮・暴風対策検討委員会」に四日市港管理組合も参画し、対応策を検討しているところです。
今後はこれらの実情・取組みを踏まえ、コンテナ流出対策について民間事業者や国等関係機関と連携して取り組んでいきます。
こうした点がより明確となるよう、ご意見を反映し、事業30101の主な取組内容④の記述を修正しました。</td></tr>
</table>

②意見を参考にしたもの等

番号	該当ページ	関係する 政策・施策・事業	意見・提案	対応状況（詳細、理由）
5	P3	戦略計画の実施にあたって 2　変化への柔軟な対応	P3　2変化への柔軟な対応 「国等の政策転換等、計画期間中に大きな状況変化があった際には」とありますが、例えばどんな変化があった時に、計画本体についても見直しを行うのか、説明して下さい。	港湾をとりまく情勢の変化に対応するため、国等による政策転換等が行われ、戦略計画の内容を変更する必要が生じた場合には、中間時点における見直しにこだわることなく、必要に応じて見直しを行うことを想定しています。
6	P12	政策1 施策101 事業10101	事業10101での目標値を外貿コンテナ取扱個数250,000TEUと設定しており、これは現行の四日市港戦略計画2015～2018においても目指しているが、達成できていない。次期戦略計画ではぜひとも目標を達成して、全国の港湾の中で四日市港の存在感を高めてほしいと思います。	外貿コンテナ取扱個数は、港の規模を示す指標として国においても採用していることから、目標値として設定しています。四日市港の外貿コンテナ取扱個数は2年連続で過去最高を更新し、2018年に205,547TEUを記録しました。 現行の戦略計画でも同じ目標値を掲げ、取組を進めてきた結果、2015年を底に、年々増加してきましたが、達成は困難な状況です。 次期戦略計画では目標の25万TEUを達成できるよう、四日市港と背後圏を結ぶ道路整備の進展に伴う利便性の向上を活かし、インセンティブ制度等も活用しながら、官民一体となって取り組んでいきます。
7	P14	政策1 施策101 事業10102	平成30年に大型船舶が霞W22号岸壁や霞W26号岸壁のガントリークレーンに衝突する事故がありました。事故により港湾施設が毀損すれば、復旧までの間、物流機能が低下し、復旧には長い期間や多額の費用が必要となります。今後こういった事故が起こることのないよう、船舶の入出港時の安全管理にしっかりと取り組んで頂くようお願いします。	船舶の入出港にかかる安全管理については、事業10102①「港湾活動支援サービスの提供」に位置づけており、船会社に対して適切な船席指定を行うとともに、ひき船サービス等の各種サービスを適切に提供していきます。 今回の事故を受け、関係機関に対し、船舶の入出港が安全かつ効率的に行われるよう依頼したところであり、また、機会をとらえて船会社に対して安全航行を依頼しています。こうした取組により、今後も船舶航行の安全確保に取り組んでいきます。
8	P14	政策1 施策101 事業10102	コンテナ搬入に関する要望です。 荷役受付（搬入・札掛け）時間をフレキシブルに対応していただきたい。例えば、東京港、横浜港では、受付時間の前倒しや延長が行われているようです。特に繁忙期は、開始時間を8：30→7：30、終了時間を16：30→17：00にする等、状況を見てフレキシブルな対応がなされているようです。 また、東京港、横浜港では本船が遅れても危険物貨物の搬入日は変わりませんが、四日市港では入港が遅れると搬入日も自動的に変更されるので、その場合は四日市港内の物流業者で一時保管する等の無駄なコストが発生しています。 コンテナヤードのサービス改善をご検討いただきたい。	四日市港のコンテナターミナルの運営については、民間事業者が行っており、ゲートオープン時間については、平日・土曜日では8:30～16:30（昼休憩は除く）、日曜日は終日クローズとなっています。 一方で、ターミナルを運営する事業者からは、荷主企業からの要望があれば、平日・土曜日であれば20:00までの搬出入に対応するなど、可能な限り弾力的な対応が行われていると聞いています。 いただいたご意見については、コンテナターミナルを運営する事業者など関係者と共有します。
9	P14	政策1 施策101 事業10102	コンテナ搬入に関する要望です。 四日市港では、危険物貨物はカット日にヤードに搬入することになっていますが、その日に合わせてバンニング作業をする必要があり、数量が多いと作業制約の問題からバンニング作業をコストのかかる外部に委託せざるを得ません。 例えば、名古屋港のように事前搬入（2-3日前）ができるようにしていただけると作業繰りが楽になりますので、ご検討ください。	四日市港のコンテナターミナルの運営については、民間事業者が行っており、危険物貨物のコンテナターミナルへの前倒し搬入は、コンテナターミナル内の危険物蔵置スペースの状況及びターミナル内の保管にかかる費用対効果などの観点から、現状では対応が困難と考えられますが、今後、コンテナ貨物の取扱いの増加が見込まれる中で、いただいたご意見については、コンテナターミナルを運営する事業者など関係者と共有します。

番号	該当ページ	関係する政策・施策・事業	意見・提案	対応状況（詳細、理由）
10	P14	政策1 施策101 事業10102	四日市港のコールセンターの改善に関する要望になります。 昨年は、12月にアンローダーの定修が2基同時に行われたことに加えて、コンベア破損により3週間入船できない期間が発生しています。その際は石炭繰りに大変苦慮しましたが、このように安心して利用できない状況のため不要な在庫を持たざるを得ない状況になっています。 一方で、石炭の保管費用、荷役費が他港と比べて料金が割高で条件も悪いように感じています。四日市地区には他に保管場所がないので利用させて頂いていますが、弊社の他事業所地域と比べるとコスト面、サービス面で見劣りがしており、ぜひ改善をお願いしたい。	四日市港のコールセンターの運営については、民間事業者が行っており、保管費用、荷役費が他港と比べて割高であり、他事業所地域に比べコスト面、サービス面で見劣りがしているというご意見については、保管事業者及び港湾運送事業者等と共有します。
11	P14	政策1 施策101 事業10102	四日市港のコールセンターの改善に関する要望になります。 国際貿易港を標榜する四日市港において、日曜休日荷役の追加費用が高いこと、年末年始の荷役停止期間が他港に比べて長期間で、荷役停止期間中の荷役実施時の追加費用が高いことにより、配船の柔軟性を阻害し、且つ石炭を使用するにあたってのコスト的競争力を低下させていると感じています。 また、電力会社等大規模ユーザーを抱えるに当たり、荷捌き場の能力 and/or 荷捌き要因の不足により、揚炭待ちなどのリスクも高まっていると感じます。 四日市地区ユーザーの競争力維持の為にも改善を頂きたく、宜しくお願い申し上げます。	荷役料金については、港湾運送事業者が設定しており、日曜休日荷役の追加費用が高いことなどが要因で、コスト競争力を低下させているというご意見について、保管事業者や港湾運送事業者と共有します。 また、荷さばき場能力の不足による揚炭待ちなどのリスクが高まっている点については、今後の課題として、その対応について検討していきます。
12	P14 P41	政策1 施策102 事業10102 政策3 施策302 事業30201	P14②モーダルシフトの促進、P41④環境負荷低減に向けたモーダルシフトの促進 平成30年12月18日（火）全員協議会の資料1「港湾整備推進調査特別委員会の提言への対応について」では「陸上輸送から海上輸送への切り替え」について企業への働きかけを強めていきます」と回答されていますが、具体的にどのように働きかけを強めていくのか説明して下さい。	陸上輸送においては、トラックドライバー不足や排ガスによる環境負荷等の課題がある中、海上輸送は、陸上輸送に比べ、大量輸送や環境負荷低減等のメリットがあることから、四日市港管理組合としても、さらなるモーダルシフトを進めていく必要があると考えています。 そのため、荷主企業の訪問や四日市港セミナー等を活用した情報収集やニーズ把握に努め、船会社に対して航路開設等の働きかけを行うとともに、荷主企業に対して陸上輸送から海上輸送への転換を提案するなどの働きかけを行っていきます。
13	P14 P41	政策1 施策102 事業10102 政策3 施策302 事業30201	行政による海上輸送・鉄道輸送へのモーダルシフトを更に推進する環境の整備 将来トラック乗務員の確保がさらに困難になることは必定であり、原料・製品を陸上輸送に頼るメーカー企業の存立が危うくなります。 CO2の削減は企業が社会的責任を果たすために不可欠の課題となっています。このため、モーダルシフトを推進できる環境の整備が必要です。	
14	P14	政策1 施策101 事業10102	2020年に開始される船舶の排出ガス規制強化に伴いLNGを燃料とする船舶の導入に向けた動きが進む中、LNGバンカリング拠点の形成が遅れており世界的課題となっています。 日本は世界トップのLNG輸入国であり、その中でも四日市港は有数のLNG輸入港であるという強みを活かして、ぜひともLNGバンカリング拠点として世界にアピールしていってもらいたい。	平成30年度に国の「LNGバンカリング拠点形成事業」において、「伊勢湾・三河湾LNGバンカリング事業」が採択され、2020年にLNG燃料供給船が中部地区で稼働する予定です。これに加え、事業10102③に位置づけているとおり、四日市港がLNG燃料船等に対して入港料の減免措置を導入することで、LNG燃料船の寄港を促すことができると考えています。 LNG燃料船という、より環境にやさしい船舶にもいち早く対応することで、四日市港が船会社等からさらに選ばれる港となるよう取り組んでいきます。
15	P15	政策1 施策102	輸送効率化 船舶の大型化に対応した桟橋前面および航路の増水深化。 既に計画にある霞W23号および第三航路増水深計画の早期着工を要望します。	霞ヶ浦南埠頭23号岸壁は水深12m、延長240mの耐震強化岸壁として供用しており、塩、オイルコークス等のバルク貨物を取り扱っています。四日市港港湾計画では、バルク貨物輸送船舶の大型化や輸送効率化を踏まえ、水深14m、延長280mに能力を増強することとしています。 また、第三航路については、現行水深14mとなっており、港湾計画では水深16mの計画となっていますが、港湾整備には多額の費用が必要となるため、今後の課題と考えています。

番号	該当ページ	関係する 政策・施策・事業	意見・提案	対応状況（詳細、理由）
16	P16	政策１ 施策102 事業10201	倉庫施設の拡充 四日市港のコンテナ取扱い量に見合うCY及び倉庫施設が、霞島内に不足しています。	霞ヶ浦地区南ふ頭は、完成自動車やバルク貨物の取扱量の増加により大変混雑しており、用地不足の解消が喫緊の課題となっています。このため、港湾計画に位置づけている霞ヶ浦北ふ頭の拡張が行われれば、この課題を解決するとともに効率的なコンテナ物流を実現することができると考えています。 そのため、関係者と協議・調整を行うなど、事業化に向けた具体的な検討を進めていきます。
17	P17	政策１ 施策102 事業10201	現状、バルク貨物用のアンローダーは22号岸壁に石炭用、23号岸壁にその他バルク用が独立して設置されており、どちらかが故障した場合に、他方が代替の役割を果たすことができない。 昨年の事故でコンテナクレーンが故障したことも踏まえ、リスクヘッジの観点から、今後予定されている23号岸壁のアンローダーの改修に合わせて、22号岸壁、23号岸壁のアンローダーを両岸壁で共用できるようレールを延長するなどの対策が必要ではないかと考えます。	事業10201③「バルク貨物への対応能力の強化」において、霞ヶ浦南埠頭23号岸壁の荷役機械であるアンローダーの改修を行うこととしています。 22号岸壁と23号岸壁のアンローダーの相互乗り入れにつきましては、両岸壁の構造が異なることや荷役方式が異なること等の課題もあることから、対応することが可能かどうかも含め検討します。 いただいたご意見については、荷役機械の使用者と情報共有させていただきます。
18	P19	政策１ 施策102 事業10202	近年、トラックドライバーの不足により陸上貨物輸送の状況は厳しさを増しており、海上輸送へのモーダルシフトの重要性が高まっている。一方で海上輸送においても危険物ばら積船の老朽化と、比較的浅い喫水で運用できる小型船が減少している。そんな中、豪雨による河川からの土砂流入により、三滝川や海蔵川河口周辺の桟橋や航路の水深に影響が出ている。一企業では桟橋や航路の浚渫に対応するには浚渫土の処理先の確保などハードルが高い。是非、戦略的に取り組みをして頂きたい。	四日市港管理組合では、公共岸壁及びこれに関連した航路・泊地が、河川等からの堆積土砂により、入出港する船舶の航行安全性に影響を与えないよう、適宜、水深の把握に努め、浚渫を必要とする浅所箇所については、優先順位を決定したうえで、維持浚渫工事を行うなど適切な水深管理に取り組んでいるところです。今後も引き続き適正な水深管理に努めていきます。 なお、四日市港の港湾区域内から出た企業の浚渫土砂については、平成29年度から石原地区の海面処分用地において、浚渫土砂の受入を行っています。
19	P20	政策２	親しまれる港づくりを１つの政策として、「政策２　人流を創出する港づくり」として、特に四日市地区を交流空間の中心と位置づけたことはとても良いことだと思います。四日市市民として、四日市地区が賑わうことは大変喜ばしいので、ぜひとも取組を全力で進めていってほしいです。	四日市港長期構想では、「人々が憩い、楽しむことができる四日市港」や「都市とともに活性化し、住民を元気にしてくれる四日市港」を実現したい四日市港の姿として掲げています。それらを実現するため、「人流を創出する港づくり」を３つの政策の１つとして位置づけました。 この政策において、四日市地区での賑わいの創出のきっかけづくりとなるよう、可能な限り、客船や艦船を四日市地区で受け入れることや、これまで霞ヶ浦地区で行ってきた四日市港まつりを開港120周年である2019年は四日市地区で開催することなど、市街地に近い四日市地区を交流空間の中心として賑わいの創出に取り組んでいきます。
20	P25	政策２ 施策201 事業20101	P25③ポートビルを拠点とした交流機会の創出 現在カフェとして利用されている12階部分について、今までどのような有効活用策を検討されてきたのか、明らかにして下さい。	12階部分については、平成11年のポートビル開業時に事業者を公募し、一部休日を除く毎日８時30分から17時を営業時間としたレストランとして、平成11年８月にオープンしたものの、平日はもとより、特に土曜日、日曜日の利用者が少なかったことから、半年ほどで営業不振が深刻となり、平成14年３月に事業者が撤退しました。 その後、新たな事業者を公募し、平成14年８月からレストランを再開しました。14階の展望展示室とタイアップした、土曜日の夜間営業の試行など、利用者数の増加を図るための取組を行いましたが、大きな効果は得られず、平成22年度からは平日の昼食時のみの営業となり、平成26年３月に事業者が撤退しました。 それから１年間にわたり事業者の公募を行い、地域の事業者への勧誘等も行いましたが、応募に至った事業者はありませんでした。 平成27年10月からは、港で働く勤労者の福利厚生を目的とした一般財団法人　四日市港湾福利厚生協会の運営により、休憩所、カフェラウンジ及びミーティングルームを備えた「Cafe　port12」がオープン（営業時間：平日の10時～17時）し、現在に至っています。

番号	該当ページ	関係する政策・施策・事業	意見・提案	対応状況（詳細、理由）
21	P25	政策２ 施策201 事業20101	情報発信の手段としてSNSは大変有効だと思います。四日市港の夜景はとても綺麗だし、港ならではの風景はインスタ映えすると思うので、どんどんPRしたほうがいいと思います。また、静止画だけではなく、働く港の姿や四日市港の紹介動画をYouTubeにアップしてみたりと様々なツールを活用してみてはいかがでしょうか。	現在、四日市港管理組合ではFacebookやInstagramに、港ならではの風景やイベント等のお知らせを掲載し、情報提供に努めています。また、YouTubeへの新たな動画のアップロードについては、今後検討していきます。 また、SNSの活用を事業20101⑤「情報発信・PRの強化」に位置づけており、既存のサービスをより効果的に活用するとともに、また新たなサービスが開始されればその活用をいち早く検討するなど、積極的に情報発信に取り組んでいきます。
22	P26	政策２ 施策201 事業20102	港湾の安全確保 霞島内に入港するクルーズ船と貨物船の貨客動線の分離。 霞島内には大型物流車両が通行しており、乗船客、見物客との交通事故の危険性大。 霞W24.25号桟橋は、本来、産業用途でありクルーズ船誘致には既存インフラでの対応はリスクが大きいと懸念されます。	四日市港の客船の受入において、貨客動線の分離の必要性については四日市港管理組合としても認識しているところです。 また、四日市地区を交流空間の中心とし、賑わいの創出という観点からも、客船の受入を四日市地区で行っていきます。 現在の四日市港への外国客船の寄港状況からみますと、客船専用の岸壁を整備することは困難であり、四日市地区で受け入れられない大型の外国客船については、引き続き霞ヶ浦南埠頭24号岸壁で受け入れていくこととなりますが、受入は、原則、港湾荷役のない日曜日とします。日曜日以外に大型の客船を受け入れる場合には、客船は沖に錨泊し、小型の船で乗船客を四日市地区の岸壁へ運ぶ方法も提案していきます。 今後も客船受入に際しては、両地区とも港湾活動に支障がないよう、港湾利用者等と十分に調整を図りながら取り組んでいきます。
23	P28	政策２ 施策202 事業20201	鉄道橋を核に古い倉庫群、石積護岸など往時の姿を忠実に残してこそ価値が創出されるものと考えます。従って、緑地護岸化は不要と思料します。 親しまれる空間をつくり誘客を図ることには賛同致しますが、「港湾」は繋船施設、荷役施設としての役割が最も重視されるべきであります。 緑地「護岸」化計画との事でありますが、「護岸」には繋船することができません。艀や食油船の往来が無くたったとはいえ、現在も小型汽艇、台船の繋船ならびに避難先として重要な役割を果たしているところであり、物揚場として維持されることが望ましいと考えます。 また、緑地化するとなると不特定多数の者の往来が見込まれる事から、尾上町で実施されているように水際へ柵が設置されるものと思われます。計画策定に当たっては景観やレクリエーション機能への配慮とあわせて、荷役作業や船舶繋留に対して十分配慮をお願い致します。	千歳運河沿いの現在整備を実施している物揚場護岸は、築造後約60年が経過し、老朽化が進んでいることや、物揚場としての利用が少なくなっていることから、稲葉翁記念公園から第一埠頭の緑地（計画）をつなぐ園路として利用転換するため、四日市港港湾計画に緑地として位置づけ、護岸改修もあわせた緑地整備を進めているところです。 また、四日市地区の千歳運河沿いには多くの歴史的な産業遺産が残っており、その中でも重要文化財に指定されている末広橋梁が架かり、運河沿いの倉庫群と相まってレトロな景観が形成されています。この景観を活かし、親水性のある、人々が集い憩える港湾空間の創出を図るため、親しまれる港づくりに向けた交流空間を充実させる事業として位置づけ整備に取り組んでいます。 整備にあたっては、景観に配慮し護岸の一部を石張とし、一方で台風襲来時における作業船等の避難先として、係留できるよう配慮します。また、転落防止柵も設置する予定ですが、所々に階段を設けることで、係留した船からの動線も確保します。 いただいたご意見のように、引き続き整備に対して景観やレクリエーション機能への配慮するとともに、船舶係留についても配慮していきます。
24	P37	政策３ 施策301 事業30102	海岸保全施設の整備についての要望です。 「四日市港戦略計画2019～2022（案）」P37にも記載頂いておりますが、コンビナートを防護する塩浜・石原地区の海岸保全施設の耐震・耐津波対策にかかる国の直轄事業化に向けた所管官庁への働きかけについては、引き続き積極的に要望活動を行って頂きたく、何卒よろしくお願い致します。	塩浜・石原地区の海岸保全施設の現状及び重要性については認識しており、事業30102①「海岸保全施設の整備」に位置づけています。 塩浜・石原地区の海岸保全施設の耐震・耐津波対策については、次期戦略計画の記述にもあるとおり、膨大な事業費と高度な技術力が必要となることから、国の直轄事業化に向けて引き続きしっかりと取り組んでいきます。
25	P42	政策３ 施策302 事業30202	P42②新たな環境空間の形成 埋立中の石原地区の一部における「環境に配慮した土地利用」の意味がわからないので説明して下さい。	石原地区の一般･産業廃棄物埋立区域は、平成21年に策定した四日市港長期構想の空間ゾーニングにおいて、環境ゾーンとして野鳥等が飛来する緑地の形成を図るものと位置づけています。

番号	該当ページ	関係する 政策・施策・事業	意見・提案	対応状況（詳細、理由）
26	―	―	四日市港管理組合議会の港湾整備推進調査特別委員会提言（平成30年3月29日）、全員協議会や一般質問時の議員の意見をどのように四日市港戦略計画2019～2022（案）に反映されたのか、具体例を示して説明して下さい。	四日市港管理組合議会の港湾整備推進調査特別委員会からいただいた提言内容への対応については、別紙のとおりです。 四日市港管理組合議会の全員協議会や一般質問でいただいた意見の反映については、例えば以下の通り対応しています。 LNGバンカリングは四日市港の強みであり、前面に打ち出してほしいとの意見に対しましては、港湾活動の向上と環境負荷低減の観点から、事業10102③「LNGバンカリング体制の構築」及び事業30201④「環境負荷低減のためのLNGバンカリングの推進」を記載しています。 また、千歳運河の末広橋梁周辺のトイレ整備についての要望に対しましては、事業20201②「四日市地区の人流の創出」において、ニーズを把握し、トイレや駐車場の整備について、場所や規模も含めて具体的に検討を行うことについて記載しています。 その他には、シドニー港公園のトイレの洋式化についての要望に対しましては、事業20201③「賑わいを創出する緑地・公園の適切な維持管理」において、緑地・公園内の陳腐化した屋外トイレの更新についての検討を行うことについて記載しています。
27	―	―	客船や艦船の誘致に向けて諸施設の整備が進められ、計画の各所に浚渫や岸壁整備を行う旨が見受けられますが、これらの整備を行う作業船について一切言及がありませんので計画案への追加を求めます。 現在、霞四号幹線の完成により大型の起重機船は橋梁下を通過できなくなったことから、浜園埠頭他より第一・第二埠頭間及び太平洋セメント裏へ移転を余儀なくされています。 当地は台風時期には影響をまともに受ける立地であり、その都度17号岸壁や霞ケ浦北埠頭裏（谷口石油沖）その他へ避難行動をとっている現状があります。 特殊用途の船種であるが故に一般の自航船の如く防波堤外で錨泊することもできません。このような状況では他の港へ基地を移す事業者が現れることもあり得ます。在港の作業船が減少すれば航路啓開や緊急工事の必要が生じた際等には影響を及ぼします。 前述の作業に従事する非常に公益性の高い船種でありますから静穏かつ整備・荷役作業が容易な繋留場所の確保を強く要望致します。	作業船は、港湾の建設、施設の維持・老朽化対策、災害復旧に重要な役割を果たしており、四日市港にとってなくてはならない存在であると認識しています。 四日市港管理組合は、このような認識のもと、作業船の待機場所（基地）として、浜園地区の岸壁を中心に港内の係留施設を提供しています。 このような中、一部の背高の作業船については、霞4号幹線（橋梁部）の整備に伴い、橋梁の下を安全に通過することに支障が生じる事態となりましたが、前記認識のもと、代替場所として、既利用者と調整のうえ、四日市地区の第1埠頭・第2埠頭間の岸壁（W6）を確保・提供しています。さらに、W6は波浪の影響を受けやすい環境にあることから、W17等を、既利用者と調整のうえ、台風時の避泊地として確保・提供しています。 ご要望の「戦略計画における作業船についての言及」については、改めての記述はございませんが、同計画における政策体系に示す港湾施設の整備・維持管理や災害時の復旧体制等の取組を支えるものとして、重要であると考えています。 また、確保をご要望の係留場所は、前記の背高の作業船に対応した待機用の係留場所であると認識していますが、本件については、係留場所に係る、通年ベースでの貨物船や客船の利用需要や、台風時の港内における船舶の避泊需要との調整を踏まえて対応していきます。
28	―	―	第一、第二、第三航路が別々の運営管理となっています。特に第二航路を利用する3,000GT以上の船舶は特定会社で運用されている協議会への入会が条件（費用負担有り）となっているため、不定期船舶の航行は困難となっています。	第二航路については、第三航路とともに、出入港する船舶航行の安全の確保と効率的運航を図ることを目的に、「第二航路・第三航路出入航船舶連絡調整協議会」が関係者により組織され自主航行調整を行っています。 ご意見をいただいた第二航路の背後には危険物を取り扱う施設があり、安全面の配慮が必要不可欠であるため、その運用については、航路内で総トン数3,000トン以上の大型船舶が、総トン数500トン以上の船舶と行き会わないよう、この協議会が関係船舶の航行調整を行っており、今後もこうした調整は必要であると考えています。
29	―	―	四日市港関連の情報提供についての要望です。 台風、雪などによる港のクローズ情報をリアルタイムで知りたいのですが、そのような利用者が必要とする情報を四日市港のホームページに掲示していただきたい。例えば名古屋港のホームページでは、入港予定、クローズ情報等が掲示されるため、荷役や搬入作業の段取りが組みやすくなっています。ホームページに各種情報の充実をお願いしたいと思います。	港（コンテナターミナル）のクローズ情報については、コンテナ物流情報サービス（Colins）により、ゲートクローズ、ゲートオープン時間、コンテナヤード搬入出可否情報を提供していますので、ご確認ください。 なお、入港船の情報については、四日市港管理組合のホームページに「船席表」を掲載していますのでご覧ください。

番号	該当ページ	関係する 政策・施策・事業	意見・提案	対応状況（詳細、理由）
30	—	—	四日市港戦略計画2019～2022（案）に対して、意見をいただいた四日市港関係団体名を明らかにして下さい。	今回のパブリックコメントを実施するにあたり、ご意見を提出した個人又は法人の氏名・名称等を公表する旨を明示していないため、公表は差し控えさせていただきます。
31	—	—	鳥羽港改修工事に係る公文書改ざん事件は、県民として、非常にショックだった。同様の事件が四日市港改修工事において発生しないことを強く望んでいる。四日市港戦略計画の事業を実施していく職員のコンプライアンスの日常化に向けた取組を明らかにして下さい。	四日市港管理組合では、平成25年度に「四日市港管理組合職員倫理憲章」を定め、職員の使命感や倫理観の向上や、コンプライアンスを常に意識した職場づくりに取り組んでいます。その取組の一環として、各所属で年2回以上、コンプライアンス・ミーティングを実施し、コンプライアンスに関する事例等について所属長と職員が議論を行うとともに、各所属で出された意見を共有しています。また、今年度は、公文書に関する内部研修を実施し、鳥羽港改修工事の事例を取り上げながら、改めて適正な公文書管理等について職員の意識向上を図ったところです。 今後も、引き続き、コンプライアンスを常に意識した業務の推進に取り組んでいきます。