

## 四日市港長期構想（第一次案）への意見

四日市港は、名古屋港とともにスーパー中枢港湾指定を受けた港湾として、グローバル化する港湾競争の中で、世界の主要な港湾と対等に競い合える国際競争力を強化していくことが求められている。今回の長期構想（案）では、そのための具体的な取り組みが明記される必要があると考える。

### 1. 伊勢湾港として「一開港化」を目指すことを明記すべきである

四日市港は、2004年に名古屋港と共にスーパー中枢港湾に指定された。このことは国際競争力を強化するため、名古屋港とともに「伊勢湾港」として整備・発展することが前提となっているものと理解しているが、本長期構想(案)では、数行「名古屋港との連携が必要である」と記載されているのみである。

現在、京浜港である東京港、横浜港、川崎港では、港則法及び関税法上の「一開港」となっており、寄港船舶の税負担が大幅に軽減されているが、残念ながら四日市港と名古屋港においては、「伊勢湾港」として「一開港化」への取り組みは成果を上げていない。

港湾の活性化に寄与する効果があることから、名古屋港との「一開港化」を目指すことを明記するべきである。

### 2. 名古屋港との一体化に向け、港湾の運営主体のあり方について構想を明記すべきである

伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会で継続して検討されている「一開港化」については当面の取り組みと言えるが、中長期的には名古屋港との「一港化(一体化)」が検討されるべきで、その具体化のための検討体制について構想を明記すべきである。

まずは直近の課題として、プロパー職員の比率を段階的に上げる必要がある。約3年で港管理組合から移動し元の職場に戻る県市派遣の職員が、管理組合職員の三分の二を超えている状況では、港湾運営の専門的な能力を持つ人材は育たない。

名古屋港管理組合のように、99%を越える職員がプロパー職員である状況と比較すると、「一港化(一体化)」に向けた取り組みのために、四日市港管理組合のプロパー職員比率を年々増加させるための対応は直ちに取り組む必要がある。

その上で、現在の名古屋港と四日市港の機能をどのように分担して補完しあうのか、更には一体的な運営をどのように実現するのか、そしてそもそも日本の太平洋岸の三つのス

ーパー中枢港湾の中で「伊勢湾港」がどのように役割が期待されているのか検討されるべきである。

### 3. 大型化するコンテナ船への対応や伊勢湾港エリアの具体的課題について明記すべきである

本長期構想にも記載されている通り、2015年にはパナマ運河の拡張工事が完了することもあり、コンテナ船は大型化してきているのが世界の流れである。そのため今後、港に求められるものは深い航路と岸壁である。

日本初の自動化コンテナターミナルとして日本最大級の規模である飛島エリアと四日市港との役割分担のあり方や、伊勢湾スーパー中枢港湾としての四日市港にも水深16mでの霞ヶ浦北埠頭81号岸壁整備の必要性について前向きに検討することを明記すべきである。

また、名古屋港と四日市港を結ぶ広域エリアには、愛知県と都市的土地利用計画の策定に向けて協議が始まっている木曾岬干拓事業用地が存在するが、キャンプ場や野外体験広場などの親水性エリアと土地利用計画が立案されていない残りの土地利用について、将来構想を立案するための検討体制について明記すべきである。