

今治港ビジョン・デザイン検討委員会

第一回 委員・幹事合同委員会 議事録 概要

1 日時 : 平成 25 年 2 月 28 日 (木) 午後 3 時～午後 5 時 12 分

2 場所 : 今治国際ホテル 2 階 クリスタルホール

3 出席者 :

【委員】(24 名, 順不同, 敬称は省略)

| | | |
|-------|-------|------------|
| 金近 忠彦 | 森 敏明 | 池田 弘子 |
| 柏谷 増男 | 鈴木 茂 | 村上 景一 |
| 宮内 裕治 | 赤尾 宣宏 | 本田 忠志 (代理) |
| 森 恒雄 | 丹下 貴啓 | 渡邊 小百合 |
| 南條 高輝 | 東島 義郎 | 及川 誠 |
| 延本 郁典 | 玉井 秀昌 | 杉浦 久夫 |
| 長野 和幸 | 矢野 巧 | 胡井 裕志 |
| 檜垣 達哉 | 豊嶋 博 | 阿部 宏 |

【幹事】(13 名, 順不同, 敬称は省略)

| | | |
|-------|-------|-------|
| 東平 伸 | 玉石 宗生 | 近藤 伸弥 |
| 加藤 嘉朗 | 脇水 宏 | 渡辺 英徳 |
| 渡邊 文夫 | 三品 貴裕 | 横山 正都 |
| 二宮 浩 | 大澤 篤司 | 曾我部通 |
| 北村 則男 | | |

【事務局】(12 名)

| | | |
|-------|--------|-------|
| 池田 忠継 | 片山 昌太郎 | 中濱 和人 |
| 山本 晋輔 | 重松 義文 | 細見 博也 |
| 越智 浩 | 赤瀬 貴弘 | 瀬野 敦司 |
| 廣瀬 正直 | 羽藤 寿人 | 森 論 |

4 欠席者 :

【委員】(4 名, 順不同, 敬称は省略)

| | | |
|------|-------|-------|
| 原 映子 | 森 伸一郎 | 河野 義光 |
| 石原 洋 | | |

【幹事】(1 名, 敬称は省略)

阿部 智

5 開会等

➤ 開会

➤ 港湾管理者あいさつ

(菅良二今治市長あいさつ)

➤ 委員・幹事の紹介

(委員・幹事の紹介 起立)

(紹介終了後、市長退席)

➤ 要綱の承認

委員 : 異議なし

➤ 委員長選出・あいさつ (要綱第4条第2項)

A委員 : 金近忠彦委員を推薦する。その理由は、日本港湾協会の理事、港湾政策研究所長、さらに一般社団法人国際臨海開発研究センターの幹事をされており、豊かな経験、幅広い知識、グローバルな視点をお持ちの方と推察され、本検討委員会の委員長としてふさわしい方、適任であると考えられるためである。

委員 : 異議なし。

委員長 : (あいさつ)

➤ 職務代理者の指名 (要綱第4条第3項)

委員長 : 愛媛大学名誉教授の柏谷委員を指名する。

➤ 幹事長指名・あいさつ (要綱第6条第4項)

委員長 : 国土交通省松山港湾・空港整備事務所長の東平幹事を指名する。

幹事長 : (あいさつ)

➤ 議事の公開 (要綱第10条第3項)

委員長 : 要綱第10条第3項により、議事録は原則公開とするが、皆様の自由な意見を賜りたいと考えているので、発言者の氏名については公表しないことにしてよいか。

委員 : 異議なし。

委員長 : 発言者の名前を伏せた議事録の概要版を公開することにする。

6 議事

➤ 検討目的

農水港湾部長 : (検討目的とスケジュールについて説明)

➤ 資料説明

事務局 : (資料説明)

➤ 討議

B委員 : 他港はさほど変化していないが、今治港と向かいの尾道港は、取扱貨物量が非常に少なくなってきた。フェリー貨物の影響もあるが、製造業出荷額等は他のまちと比べて引きを取っていない。もう少し突っ込んだ分析をお願いしたい。

もう1点。造船業においても高品質化が要請されてくると思われるが、野積み状態から一定の上屋や倉庫が必要ではないか。

現在のニーズだけでなく、今後の産業構造の変化に伴ってどのように対応をしなければならないか、港湾管理者で課題を明らかにしていただきたい。

事務局 : 今治港の貨物が落ち込んでいる主な原因は、内航フェリー貨物であるが、もう少し詳しく突っ込み、今後さらに分析を進めたい。

事務局 : 荷主の意見を聞きながら、対応していかなければならないと考える。

委員長 : 背後の産業構造というのはそれほど弱くないが、しまなみ海道の開通によってフェリー航路が大幅になくなった影響とのことだが、さらに調べていただきたい。また、荷主のニーズを踏まえて、今後、この計画の中でも検討されるとのこと。

C委員 : 今治港の物流・旅客の衰退は、物流体系・交通体系が変化したため。高度経済成長前は海運と鉄道が中心であったが、高度経済成長後はモーダリゼーション化+本四架橋ができたためである反面、背後に集積している産業は競争力が強いとの指摘もあった。現在、産業が持っている競争力を掘り下げて分析していただきたい。例えば、造船・タオルでの独自のブランド開発やテスト販売といった取り組み、海運や荷役事業者、税制問題、外国籍船としているので難しいが、用船料収入など。外国籍船から今治籍船にする特区の研究なども。

もう1点は、みなと再生構想。これは、観光産業のようなものを考えられていると思われるが、この地域の歴史からも様々な取り組みがなされ、多くの文化人も生んできた。最近、愛媛県がサイクリングの聖地にしようとしているが、医療観光やグリーンツーリズムといった地域ならではのテーマで取り組んでいただきたい。

委員長 : 産業競争力の回復と海運業の振興。そして、歴史や景観などの資源を活用した観光。答えられるものは、答えていただきたい。

事務局 : 地域産業については、港湾の角度からみた港湾と関係する産業をもっと掘り下げたうえで、港湾の使い方を見直していきたい。交流・観光についても港湾と関係しているところを掘り下げていくべきと考える。

D委員 : 全国の港が抱えている状況は、大体似ている。今治は、昔から港で栄え、賑わいのあった歴史があって、造船業・海運業があった。今、廃れているのは、しまなみ海道ができたため、活性化するのが難しくなっている。

賑わいとなると、どこの県でも連携・交流の言葉が出て、つぎに観光・グリーンツーリズムといった交流人口を増やそうとする。イベントには、落とし穴がある。まずは継続性。行政側が補助金を出している間イベントは続くが、それがどんどんなくなっていくとイベントはしぼんでいく。つぎに、高齢化。若い人は、ウィークデイは仕事をしていて、日曜日は家族連れで賑わうかもしれないが日常の賑わいはない。アンケートでは観光もゆとりも欲しいとするが、仕事の現場は厳しく、休みなどは取れない。ウォーターフロント的なものをしようとして何か造っても、結局人はそこに来ない、

経済が発展しないと街の人たちは潤わない。海運事業者、フェリー、造船業やその周辺にいるものづくりの人たちが、いかにタイアップできていくかっていう仕組みづくりが重要で、そういうビジョンを描きたい。

委員長 : 今後、事務局で取り組んでいただきたいといった注文と受け止める。

C委員 : どの程度、今治に外国がみえられているのか、調査していただきたい。今治の産業である造船・海運・タオルにしても、国際的なビジネスをされており、そのビジネスネットワークというのがあると思う。ビジネスツーリズムは効果が大きい。ビジネス目的で来られた方が落とすお金は、意外と大きい。こうした方たちが今治に来て、クルージングや釣りなど、今治だからこぞできる楽しみ方やレジャーがあると思うが、こうした環境を整えていけば週末や休暇で長期滞在してもらえるのではないかと。意外なものがひょっとしたら、出てくるのではないかと思っている。

委員長 : 提案部分と質問部分があったが、外国人のビジネス客について調査できるかどうか、答えられる方がいたらお願いしたい。

E委員 : 観光客の入込客数については数値があるが、外国人に対しての数値データは持っていないと認識している。これから調査できるかどうかを含めて、検討させていただきたい。

委員長 : 外国人のビジネス客に絞ってというのは難しいと思われるが、ビジネスツアー、視察で落とされるお金は重要な要素だと思う。せひ、検討していただきたい。

F 委員

： みなと再生構想は、現状を踏まえながら何とかしないといけないということで構想を立てられたと思うが、具体的な事業とそれらが有効であったかなどを評価しながら、本会に検討・反映させていければよい。地域にあった内容というものを考えていかないといけない。

もう1点。利用する個人・企業の利便性を高めていかないといけない。地域の方々が港をどのような位置付けをされ、どのように感じているか。こうして欲しいといったアンケートはあったが、地元の方が問題意識を持って動き出さないと、外からの考えだけでは継続しない。なかなか、よいものにはなっていない。

そのあたりを踏まえながら、取り組み継続してやっていくことを考えられたい。

委員長

： 地域づくりをやっていくためには、地域の方がその気になってやっていく、担い手になってやっていく。それがないと、いくらプラン立てしても絵に描いた餅になってしまうという提案と受け止める。

G 委員

： 造船所あたりの鋼材は大量に消費され規格も大きいため、道路を運ばれるようなスケールじゃなくなっている。そのため、造船所のヤードに直接入り、それが物流の取扱量に影響しているものと思われる。また、タオルはコンテナ化されず、神戸に上がりフェリーで（他港まで）運ばれ工場に届けられる。こういった経路に変更されている。

また、内航であればロットの小さなものが動いているため、富田は中途半端なんだろうと思われる。

今から90年前に四国で初めて開港したが、当時最大級である3,000トンの船舶が利用できる港湾が造られた。そうすることで、人・物が入ってくるようになり、港が栄えた。しかし、橋が架かると人は橋で流れるようになった。物はこれとは関係ないが、それぞれのヤードに入るようになった。今治市の中心市街地も自ずと寂れてくる。

我々は様々な提案を行っているが、港に関していえば、市民の憩いの場としてのウォータースタンプ開発がある。例えば、今治城のあたりから水際の再開発をして、その中にはヨットハーバーのようなものや、フレンチやイタリアンとかがあって、水際にあって楽しめるような公園としての機能やマーケットとしての機能など。他には、観光。海の貴婦人といわれる10万トンクラスの船に来てもらい、1,000～1,500人のお客さんと船員の皆様が訪れると、ここが交通・観光のポイントとなる。

この街いいな、ここに住みたいなと思えるような街にするためにも、ここへ住まう人たち、ここで生活していく人たちが稼げるようにしていかなければならないと考えている。港に対して、熱い目を注いでいる。

委員長 : ウォーターフロントの開発の話は、プレジャーボートの不法係留問題は不法であることも大事だけれども、全て追い出して発展に繋がらないこともある。一つの資源とも捉えることも大事。外国では、多くのヨットなどがあり、その人たちがお金を落とす。そして賑わいのあるウォーターフロントの街をつくっている。資源を活かした街づくりも課題といえる。

クルーズ船誘致は、10万トンクラスのものに係留できる余地があるのかどうか、この辺りの検討が必要である。

事務局 : 10万トンクラスのクルーズ船については、検討していかなければならないと考える。現時点では、非常に様々な問題も抱えている。

H委員 : 子どもが減少しており、高校を卒業し一度大学へ行かれてしまうと、こちらには帰ってこない。私が高校を卒業して帰省した際には、今治港は今治の玄関だなと感じたものだった。やはり今治の港は、今治の顔というか玄関というかたちで残していって欲しい。

現在今治は、造船・鉄鋼の産業の景気がよいが、だんだん産業が変わり今の子供たちが大きくなったときに、どのような産業が栄えどのように港が利用されているのかを考えていければと思っている。

I委員 : 年齢層によって色々なニーズがあると思うが、これから港が良くなればよいという意見をよく聞く。しかし、アンケートをすると半分以下の人しか回答しない。どうせ駄目だろう、市民のこえは通らないじゃないか、といったことで回答しないのだと思う。できれば多くの意見を吸い上げながら、この会で本当に今治市民の一人ひとりが港の発展のために考えていけるよう、この会でこえを出していきたい。

事務局 : 皆様から色々なご意見をいただき、多くの課題があることも分かった。これからも、皆様のご意見をいただきながら継続して取り組んでいきたいと思っている。

D委員 : 方法論も大事であるが、今治市民が誇りをもっている今治港であるべき、そういう落としどころが必要である。そういったときに、物語にして提案することが重要だと考える。2008年に今治市はそういったものを作成しているが、受け継がれているのだろうか。こういうこともぜひ、掘り起こして欲しい。

事務局 : 今の市役所でも、コンセプトは引き継がれている。

➤ 部会設置（要綱第7条第1項）

委員長 : 内港周辺を拠点とした賑わいまちづくり、物流強化・産業競争力の強化、防災対策この3つが大きな課題である。要綱第7条第1項の規定に基づき、内港まちづくり部会、内外貿物流部会、防災対策部会を設置して、それぞれの専門の検討を深めていくことにしてよいか。

委員 : 異議なし

6 閉会

農水港湾部長 : (あいさつ)

午後 5 時 12 分 閉会