

四日市港長期構想
(第一次案)

平成 20 年 8 月
四日市港管理組合

—目 次—

はじめに	港づくりに対する港湾管理者の考え方	1
1.	四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望	2
1-1.	社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望	2
1-2.	港湾を取り巻く情勢変化と将来展望	4
1-3.	中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化	7
1-4.	中部圏及び主要産業の将来展望	9
2.	四日市港に対する今後の要請	10
3.	四日市港の現状	11
3-1.	四日市港の立地特性	11
3-2.	四日市港の歴史	11
3-3.	四日市港の概要	12
3-4.	四日市港の港勢	12
3-5.	四日市港の環境	13
3-6.	四日市港の強みと弱み	15
4.	四日市港の課題	18
5.	四日市港の将来像	22
5-1.	四日市港の将来方向	22
5-2.	四日市港の将来像	24
5-3.	四日市港の取組	25
5-4.	空間利用ゾーニング	47

はじめに ～ 港づくりに対する港湾管理者の考え方 ～

【基本理念】

「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」

四日市港管理組合では、港湾の経営を適切かつ効果的にマネジメントするためのツールとして、平成16年度以降、「四日市港政策推進プラン」を策定し、これに基づき政策推進を図ってきたところですが、当該プランにおける政策推進の方向性が、この「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」となっています。

この考え方、方向性は、四日市港としてこれからも限りなく追求していかなければならない目標であり、まさに長期構想の作成にふさわしいと判断し、その基本理念としています。



1. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

1-1. 社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望

人口 ～将来的にさらなる少子高齢化が進展～

我が国の人口は、2004年の1億2,779万人をピークに減少に転じており、将来的に人口は減少し続け、生産年齢人口の減少や更なる少子高齢化が進展するものと予測されています。

経済 ～東アジアの地域間連携の進展と巨大な経済圏が形成される～

経済は、今後、益々グローバル化が進展し、東アジアではFTA(自由貿易協定)やEPA(経済連携協定)等の地域間連携が進み、巨大な経済圏が形成されつつあります。(図 1.1)

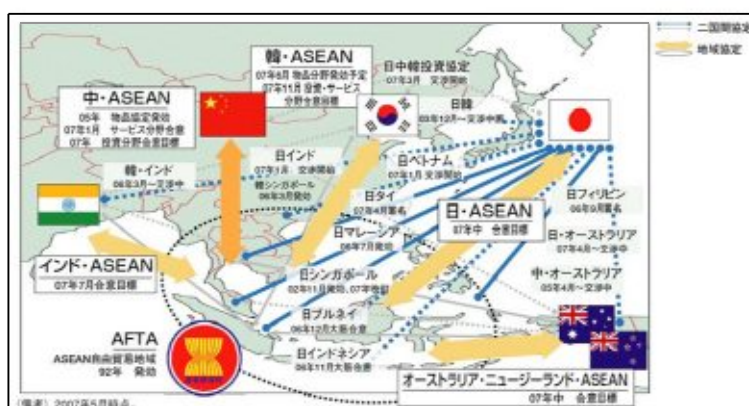


図 1.1 東アジアにおける経済連携の動き(2007年5月)
(「2007年版通商白書」経済産業省)

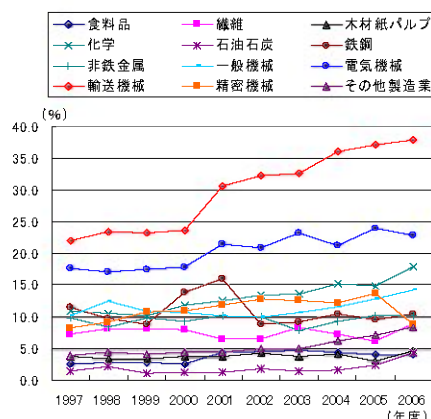


図 1.2 業種別海外生産比率の推移
(「海外事業活動基本調査」経済産業省)

産業 ～国際分業の一層の進展～

アジア域内を中心とする世界各地において経済連携が進み、多くの企業が生産コストの低いアジア等海外に生産拠点を展開したことにより、国際分業化が進んでいます。(図 1.2)

物流 ～経済社会の変化や構造改革の進展への対応が要求される～

企業における原材料の調達、製造、流通、販売という、生産から最終需要(消費)にいたる商品供給の流れを、国境を越えて一体的に管理するグローバルなSCM(サプライチェーンマネジメント)等の新しい経営方式の導入が増えたことから、速達性や定時性を要求される貨物が増加しています。

交流 ～余暇活動の拡大と観光振興の推進～

生涯可処分時間(一生のうちで自由に活動できる時間の総和)の増加に伴い余暇活動が拡大しています。

環境 ～地球温暖化対策の一層の強化～

二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスによる地球温暖化は、気候の変化や海面の上昇を通じて自然環境や人間社会に深刻な影響を及ぼす恐れがあるとの認識から、地球温暖化対策に地球規模で取り組むことが重要な課題となっています。

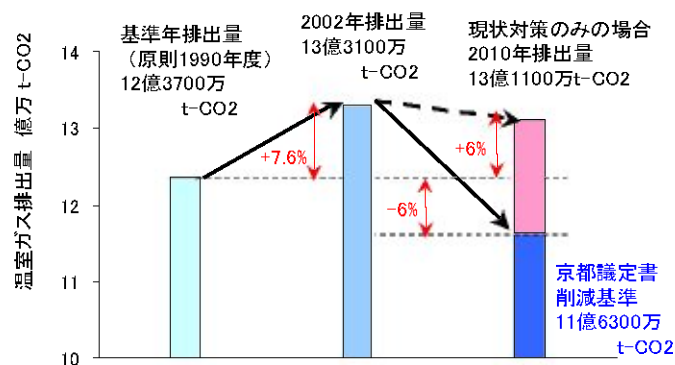


図 1.3 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量 (「京都議定書目標達成計画」H17.4 地球温暖化対策推進本部)

安全安心 ～地震対策の一層の強化～

今後30年間の間に非常に高い確率で発生が予測される東海・東南海及び南海地震に対する対策として、2002年に「東南海・南海地震に係わる地震防災対策の推進に関する特別措置法」が制定され、防災への取り組みが進められています。

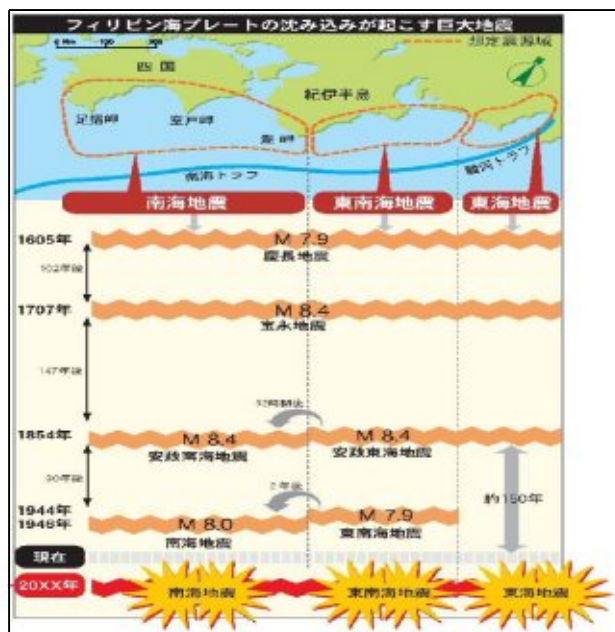


図 1.4 今後30年以内の発生が予想される大規模地震 (「三重県防災ハンドブック」三重県)

安全安心 ～保安対策の一層の強化～

米国同時多発テロ以降、物流セキュリティ強化に向けた対策が世界的に強化されています。

官と民、国と地方の関係 ～都道府県を越えた新たなブロック化の進展～

1999年以降、いわゆる「平成の大合併」が進められ、市町村数は大幅に減少しています。また、都道府県については、地方制度調査会が「道州制のあり方に関する答申」(2006年2月28日)において、広域自治体改革は、①都道府県制度に関する問題への対応に留まらず、②国のかたちの見直しに関わる改革、として位置づけ、その具体策としては道州制の導入が適当、との内容を答申しています。

1-2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望

物流

～我が国の港湾取扱貨物量は外貿コンテナ貨物を中心に今後も増加が見込まれる～

我が国の港湾取扱貨物量は、全体では近年、ほぼ横ばい程度で推移しています。（図 1.5）

しかし、外貿コンテナ貨物量については、堅調に増加しています。（図 1.6）

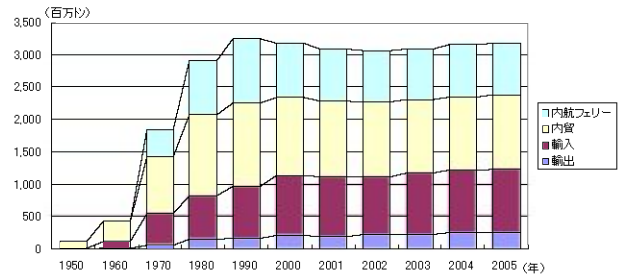


図 1.5 我が国の港湾取扱貨物量の推移
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

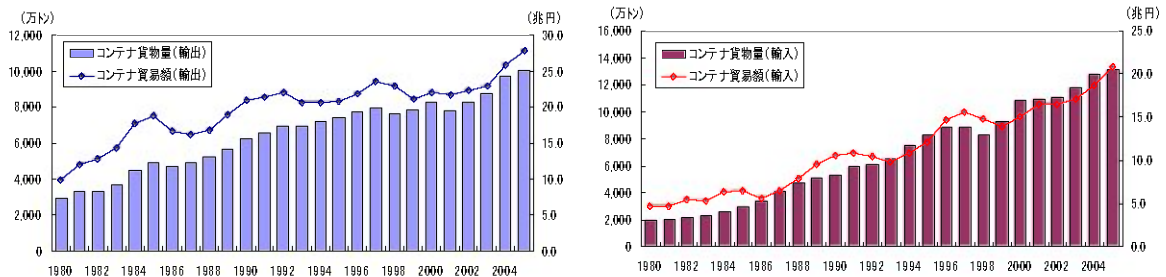


図 1.6 我が国の外貿コンテナ貨物量及び外貿コンテナ貿易額の推移（輸出・輸入）
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

～東アジアの港湾の躍進によるわが国港湾の相対的な地位低下～

中国の上海港、深圳港など東アジア主要港湾のコンテナ取扱量は急増しており、結果として、東アジアにおける我が国港湾の地位は相対的に低下しています。

～コンテナ船の大型化の進展～

コンテナ船は、コンテナの積載量を増やすことによる単位あたりの輸送コストを低減させる目的で大型化が進んでいます。また、2015年には、パナマ運河の拡張工事が完了する見込みであり、これによりパナマ運河は12,000TEU級のポストパナマックスの通行が可能となります。

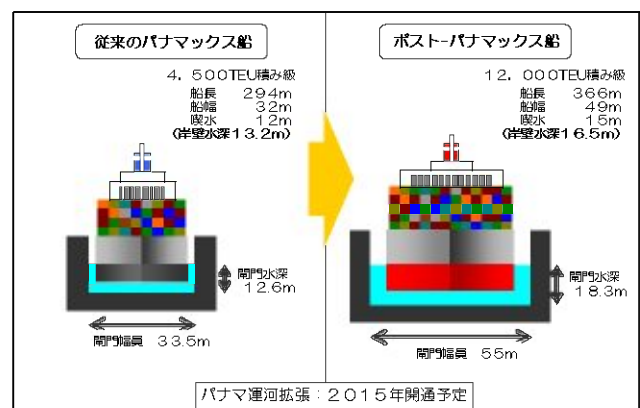


図 1.7 ポストパナマックス船の概要

～基幹航路集約の進展～

超大型コンテナ船の出現により、効率化や輸送コスト低減のため、コンテナ定期航路の寄港地が集約される動きにあり、我が国の大水深バースのない港湾などにおいては、基幹航路（欧州・北米航路）の寄港地ループから抜港されるケースが見られ、わが国港湾の基幹航路の寄港便数は減少しています。

～我が国港湾の相対的地位低下への対応～

我が国コンテナ港湾の相対的な地位低下への対応として、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現により国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となったスーパー中枢港湾プロジェクトを推進しています。

～バルク船の大型化やバルク貨物拠点整備の動き～

船舶の大型化は、バルクキャリアでも進んでいます。

また、バルクターミナルの運用を効率よくするため、既存ストックを活用した公共埠頭の専用貸しに向けた制度改正の動きも見られます。

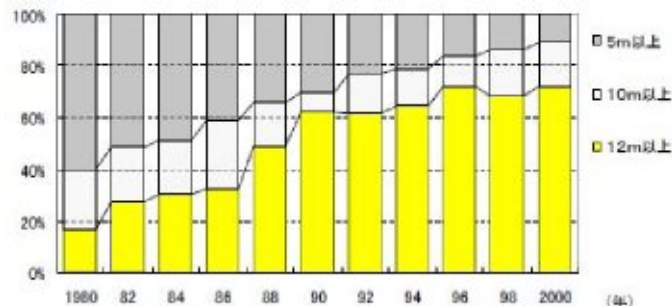


図 1.8 バルク船の喫水動向
(国土交通省資料)

産業

～製造業の国内回帰と臨海部への立地の進展～

近年、製造業の国内回帰が進展しています。そのような中で、アクセスに優れ、既にインフラが整備されている臨海部が新たな産業立地空間として脚光を浴びています。

交流

～現有資産を最大限に活かしたみなとまちづくりの進展～

港の観光産業などの地域産業、海に開かれた港の特性など「みなと」の資産を最大限に活用した「みなとまちづくり」が推進されています。

環境

～循環型社会形成に向けた静脈物流の進展～

循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、広域的なりサイクル施設の集中立地と岸壁、ストックヤード等の静脈物流基盤の一体的整備を展開し、循環資源の収集・輸送・処理の総合静脈物流拠点の形成を進める取組が進められています。

～CO₂ 排出量削減に向けたモーダルシフトの推進～

物流部門からの二酸化炭素排出量を削減させるための取組の一つとして、トラックによる幹線貨物輸送を、「地球に優しく、大量輸送が可能な、海運または鉄道に転換」するモーダルシフトの取組が進められています。

～自然環境の再生・創造～

「美しい国づくり政策大綱」を受けて、港湾においても良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造のため、干潟・藻場の再生、大規模緑地の創造、砂浜の復元、閉鎖性水域における水質改善の取組が進められています。

安全安心

～港湾における防災への取組と物流セキュリティ強化～

大規模地震発生時に港湾に求められる機能を強化する施策が推進されており、港湾における防災への取組が進められています。また、外貨貨物を取り扱う国際ターミナルにおいては改正SOLAS条約に対応した保安対策を強化し、海上輸送信頼性確保のため取組が進められています。

参画と協働

～効率的な港湾の管理運営と魅力的な港づくり～

住民、企業、NPO、専門家などさまざまな主体が、港湾の管理運営に参画する機会を拡大することにより、計画策定や施設等の維持管理および運営といったさまざまな場面で効果的に民間の知識、知恵、活力が活用され、限られた財政的・人的資源の中で、既存ストックを最大限に有効活用し、創意工夫を発揮しながら効率的な港湾の管理運営や魅力的な港づくりを進める動きがあります。

1-3. 中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化

○四日市港の背後圏について

四日市港は成長著しい中部圏に位置しています。

四日市港の将来を考える上では、三重県を一次背後圏、愛知県・岐阜県・滋賀県を二次背後圏として、捉えています。

また、四日市港を介する物流の及ぼす範囲として、例えば、外貿コンテナ貨物を想定した場合、四日市港からの輸送コスト（時間費用、走行費用、通行料金により算出）が最小となる圏域（四日市港利用優位圏）は、非常に広範囲に及んでいます。（図 1.9 参照）

表 1.1 背後圏の状況

背後圏	面積 (km ²)	人口 (千人) (平成18年)	製造品出荷額等 (億円)平成18年
1次背後地域計	5,777	1,868	107,885
三重県	5,777	1,868	107,885
2次背後地域計	19,803	10,788	560,943
愛知県	5,164	7,297	437,263
岐阜県	10,621	2,104	55,280
滋賀県	4,017	1,387	68,400
合計	25,579	12,656	668,828
全国	377,923	127,770	3,148,346

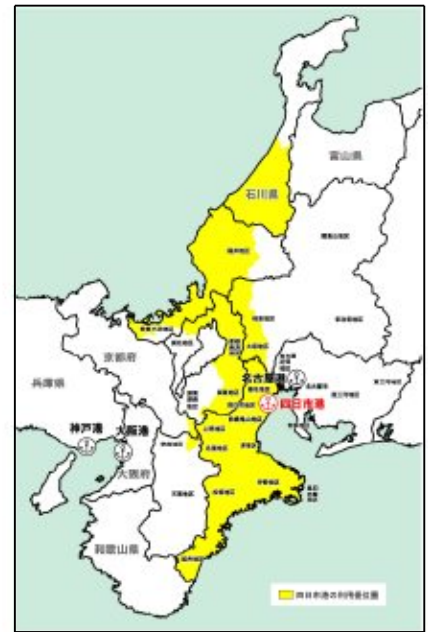


図 1.9 四日市港利用優位圏
(四日市港外貿コンテナ貨物流動調査より)

●背後圏もさらなる少子高齢化が進展

将来推計人口は 2010 年までは増加、以降は減少傾向と推計されており、さらなる少子高齢化が進展すると予測されます。（図 1.10）

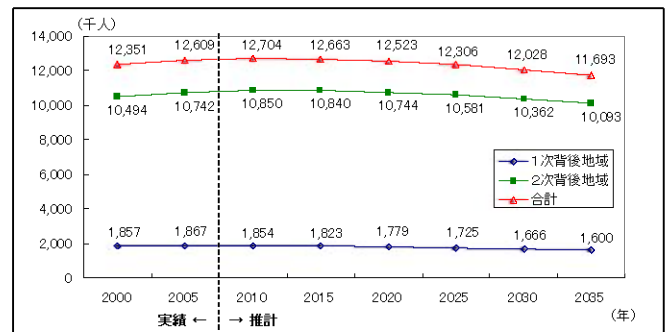


図 1.10 背後圏の将来人口推計
(国立社会保障・人口問題研究所資料)

●背後圏産業は拡大傾向

製造品出荷額等の推移は、若干の増減はあるものの基本的に増加傾向で推移しています。（図 1.11）

また、工場立地動向は、2002 年までは減少傾向で推移していましたが、以降は増加に転じています。

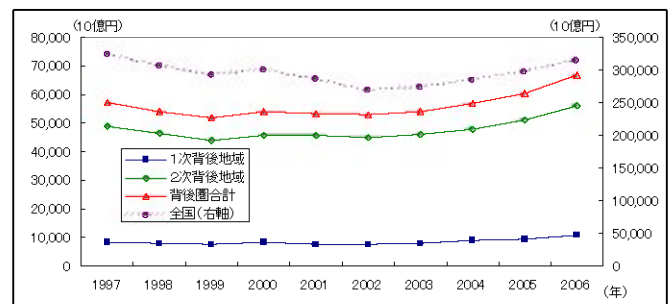


図 1.11 背後圏の製造品出荷額の推移
(「工業統計」経済産業省)

●臨海部における産業再生・産業活性化の動き

四日市港臨海部は、平成 15 年 4 月に、臨海部工業地帯の基礎素材型産業から高付加価値産業への脱皮と先端産業集積との連携による新たな産業の展開を目指した「技術集積活用型産業再生特区」の認定を受けています。

更に、平成 19 年 7 月には、「三泗地域 地域産業活性化基本計画」が国の同意を受け、高度部材イノベーションセンターが設置されるなど、四日市コンビナート高度化への取組が進められています。



図 1.12 四日市コンビナート

●背後圏における新たな動き

四日市港とその周辺地域は、東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されています。

●背後圏道路網の整備の動き

背後圏の道路網は、整備される動きにあり、今後背後圏から四日市港へのアクセスは、飛躍的に向上することが見込まれています。



図 1.13 背後圏道路網整備の動き

●「新しい時代の公」「文化力」など県・市・町の考えを取り入れた港づくり

県民しあわせプラン（三重県：目標年次 25 年）においては、「文化力」に基づく政策を、「新しい時代の公」の視点で展開することとなっています。

1-4. 中部圏及び主要産業の将来展望

国土形成計画における中部圏の将来像

平成 20 年 7 月 4 日に閣議決定された国土形成計画（全国計画）や、現在検討中である中部圏広域地方計画では、中部圏の目指すべき姿としての将来像は、ものづくりを基軸とした産業の持続的発展を通じ、「都市力・地域力の向上」を図り、「日本のまんなか」から「世界のまんなか」を目指す、と描かれています。

背後圏主要産業の動向と将来展望

四日市港の将来を考える上では、背後圏の主要産業の動向や将来展望を十分踏まえることが重要です。そこで、今回、四日市港と関係の深い主要産業として、下記の産業を抽出し、その検討を行いました。

表 1.2 背後圏主要産業の動向と将来展望
（四日市港管理組合ヒアリングより）

産業名	将来展望及び四日市港が果たすべき役割
エネルギー産業 （石油）	四日市コンビナートに立地する石油精製企業は、今後とも国内需要を賄う拠点として、或いは、海上輸送の拠点となり、四日市港の重要性は非常に高く、より一層の安全性・効率性の確保に努めなければならない。
エネルギー産業 （電力・ガス）	四日市港に立地する電力・ガス企業は、今後も引き続き、背後圏の生活や産業を支える貴重なエネルギー供給の役割を担うことから、一括大量輸送によるコスト削減を目的とする大型 LNG 船の安全な航行を支援する必要がある。
自動車産業	完成自動車の海外輸出は今後とも増加が見込まれる。国内輸送においても、CO ₂ 削減の観点から陸上輸送から海上輸送への転換など輸送手段の最適化に取り組んでいることから、物流を支える重要なインフラとして、四日市港の物流機能を充実させる必要がある。
化学産業	将来見通しは現状維持であることから、原料をバルクとして輸入し、コンテナ等で四日市港より輸出する物流の形態は変わらないことから、競争力強化をさらに進めるため、サービス向上、コスト低減に努める必要がある。
日用品産業	日用品を扱う企業は時間・コストを重んじた港湾選択を行っていることから、企業ニーズに合致した航路サービス、港湾サービスの提供やアクセス道路の整備を進める必要がある。
ガラス産業	生産拠点の海外移転に伴い、海外生産によるガラス製品を国内需要に対応して受け入れる機能が港湾に求められており、企業の必要とする航路サービス、港湾サービスを提供していく必要がある。
工作機械産業	工作機械の輸出は今後も増加が予想され、名古屋港との適正な役割分担の下、今後も増加する貨物量に対応していく必要がある。

2. 四日市港に対する今後の要請

これまでに整理した社会経済を取り巻く情勢変化などから、四日市港に対する今後の要請として、下記の17項目が抽出されます。

- ① 中枢国際港湾としての機能維持、向上
- ② 企業ニーズに対応した港湾機能の向上
- ③ バルク貨物への対応と機能の充実
- ④ アジア域内物流への対応
- ⑤ 背後圏産業の維持活性化への支援
- ⑥ 親しまれる港づくりの推進
- ⑦ 港湾景観の活用、向上
- ⑧ 港湾環境改善への取り組み
- ⑨ グリーン物流の推進
- ⑩ 自然海浜・干潟の保全
- ⑪ 循環型社会への貢献
- ⑫ 保安対策の推進
- ⑬ 防災対策の推進
- ⑭ 港内航行安全の確保
- ⑮ 老朽化対策の推進
- ⑯ 連携と協働による港づくりの推進
- ⑰ 多様な主体による港づくりの推進

3. 四日市港の現状

3-1. 四日市港の立地特性

四日市港は、日本列島の中央部、伊勢湾北西部に位置しています。

四日市港から自動車で2時間の圏内には、三重県内の人口の約90%が居住し、製造品の約90%が生産されています（工業出荷額ベース）。

また、近隣県からのアクセスも容易で、岐阜県南部や滋賀県の琵琶湖東岸地方からは2時間以内、金沢からは高速道路を利用して約3時間の距離にあります。

四日市港の霞ヶ浦地区と東名阪自動車道とは、富田山城線（通称）により最短距離で結ばれています。



図 3.1 四日市港の位置

3-2. 四日市港の歴史

四日市港は、古くから大和、伊勢、尾張、美濃との陸上交通の要路にあたり、徳川時代には、江戸と京都との水陸連絡地点となり、伊勢湾随一の物資集散港として発達してきました。

その後、1854年に発生した安政の大地震や数次の高潮被害により港の機能が著しく損なわれたため、それを憂えた先覚者稲葉三右衛門は、私財を投じて築港工事に着手し、現在の四日市港の基礎が築かれました。

明治32年（1899）8月4日に開港場の指定を受けた四日市港は、主に羊毛、綿花の輸入港として栄え、昭和27年（1952）には、外国貿易上、特に重要な港として特定重要港湾に指定されています。

昭和30年代前半には、日本で最初の石油化学コンビナートが塩浜地区に誕生し、代表的な工業港として発展してきました。

更に昭和40年代からは、コンテナ貨物の取扱を開始し、現在では、四日市港は中部圏における代表的な国際貿易港として、また、我が国有数の石油化学コンビナート等を擁するエネルギー供給基地として重要な役割を担っています。



図 3.2 昭和7年オーストラリアからの羊毛第一船（上）及び平成19年北米航路コンテナ船（下）

3-3. 四日市港の概要

四日市港は、港湾区域約 6,600ha、陸域の臨港地区は約 1,164ha と広大な港湾空間を有しています。また、臨港地区内の区分は工業港区が臨港地区全体の 76.8%を占めています。

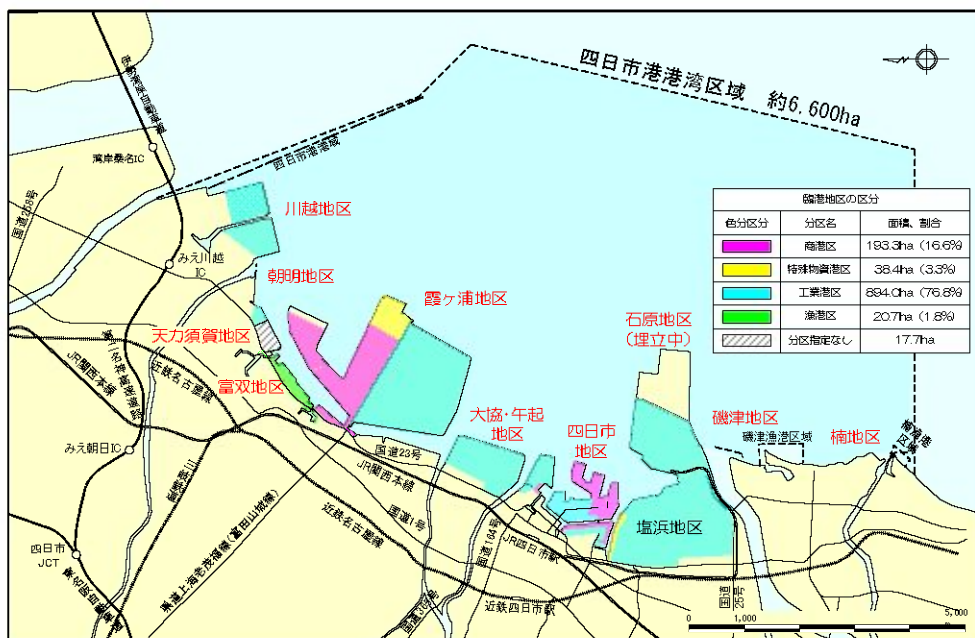


図 3.3 四日市港の概要

3-4. 四日市港の港勢

四日市港の取扱貨物量は、過去 10 カ年 60,000 千トン前後のほぼ横ばいで推移しており、輸出では完成自動車、輸入では原油、移出では石油製品、移入では化学薬品の取扱量が多くなっています。

(図 3.4、3.5)

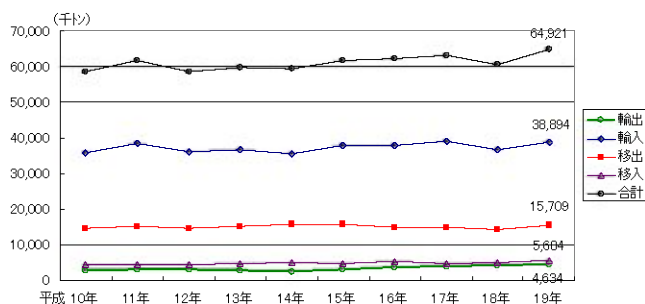


図 3.4 四日市港の取扱貨物量の推移

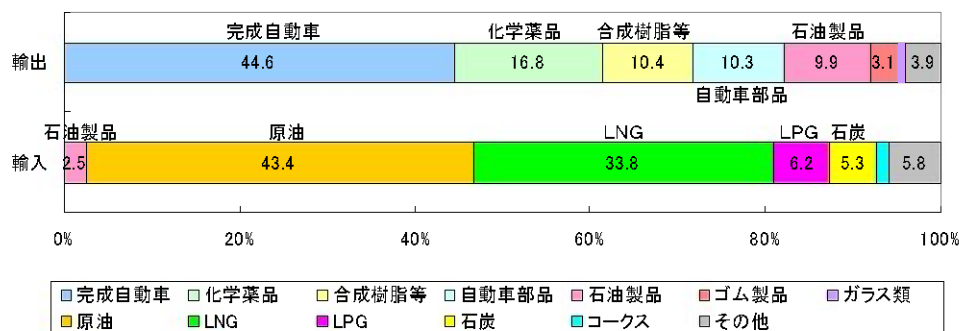


図 3.5 輸出入貨物の品目別割合 (H19)

また、外貨コンテナ貨物量については、近年堅調に増加しており、9年連続で過去最高を記録しています。

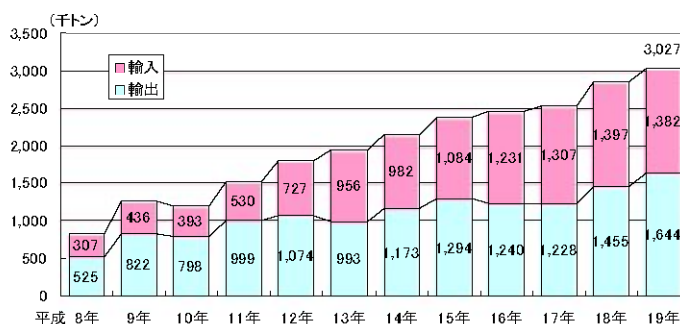


図 3.6 四日市港の外貨コンテナ貨物量の推移

3-5. 四日市港の環境

自然環境

四日市港には、朝明地区、磯津地区、楠地区に、自然の海浜が残っています。



図 3.7 朝明地区 (高松海岸)



図 3.8 楠地区 (吉崎海岸)

港湾景観

四日市港には、様々な景観資源があります。全体的には、石油化学コンビナートや港湾物流施設に代表される典型的な工業港としての景観を呈していますが、一方では、四日市地区にある潮吹き防波堤や末広橋梁などの歴史的建造物の景観、ポートビル、四日市ドームといった特徴的な建築物や、自然豊かな海浜・干潟など、多彩な景観要素が存在しています。



図 3.9 霞ヶ浦地区の景観



図 3.10 ポートビル



図 3.11 四日市港の主な景観資源 等

海域環境

四日市港の水質について、観測開始当初から現在までほぼ同じ地点で計測している 2 地点についての推移をみると、St-25 地点はほぼ横ばいで推移しているものの、St-20 地点においては最近 10 年上昇傾向にあります。

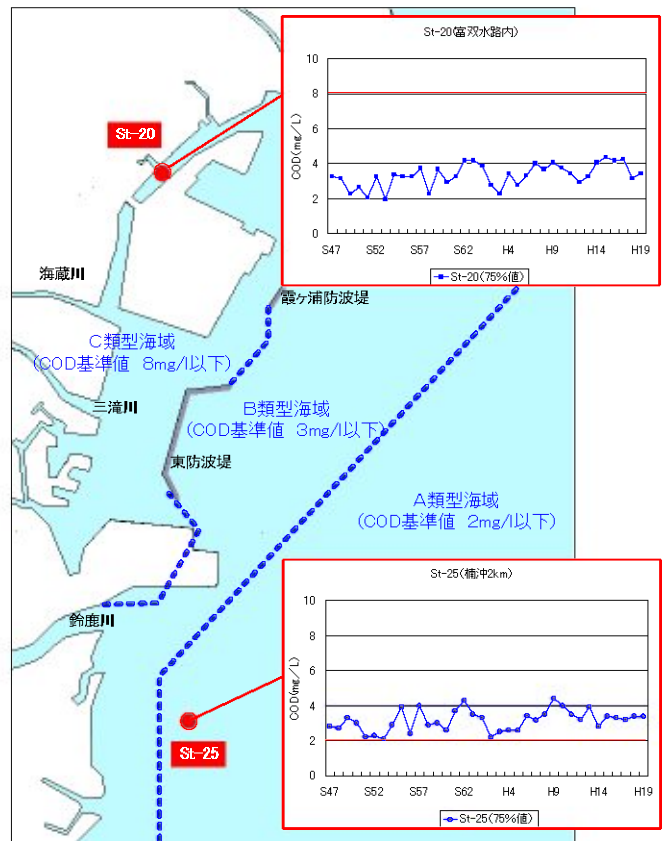


図 3.12 四日市港の水質の推移

(参考1)「COD」(シーオーディー)とは

水中の有機物を酸化剤で分解する際に、消費される酸化剤の量を酸素量に換算したもので、水質の有機物による汚濁状況を測る指標です。CODの値が小さくなるほど、汚濁の程度も小さくなります。

(参考2)「類型」とは

海域における環境基準値は、その利用目的等により類型分けされて定められています。四日市港では、A類型～C類型までの3種類に区分されており、それぞれの区域の基準値については図のとおりです。

3-6. 四日市港の強み・弱み

特筆すべき強み

①湾口に近い地理的ポテンシャルを有すること

四日市港は、名古屋港に比べ、伊勢湾口に近く、伊勢湾口から着岸までの船舶航行時間は、往復で2時間の差があります。

②背後からの交通アクセスが向上の動き

平成20年2月23日には、新名神高速道路草津田上IC～亀山JCT間約50kmが開通し、滋賀県西南部から四日市港へのアクセスは飛躍的に向上しました。今後も背後圏道路網の整備は進み、より一層のアクセス向上が見込まれています。



図 3.13 新名神高速道路 開通区間

③官民一体でのポートセールス

四日市港では、平成15年に組織された「四日市港利用促進協議会」で、官民一体となった集荷促進事業、航路対策事業に取り組んでいます。

④四日市港では、荷主ニーズに応じたリードタイムの柔軟対応が可能(コンテナ)

四日市港の埠頭地区では、名古屋港に比べ、空間的余裕があることから、コンテナの取扱においては、荷主ニーズに応じたリードタイムの柔軟対応が比較的可能です。

⑤名古屋港に比べ水域施設・港湾施設に余裕があること

四日市港は、地理的特性から、名古屋港と比べ、水域施設・港湾施設に空間的余裕があり、また、将来的な沖合展開の可能性においても優位です。

⑥鉄道が港の近くを通っていること

四日市港は、JR関西線と近接した位置関係にあります。また、四日市地区では古くから鉄道が活用されています。

⑦歴史的資産が残されていること

重要文化財の指定を受けている「潮吹き防波堤」や「末広橋梁」など、多くの歴史的資産が残されています。



図 3.14 潮吹き防波堤 (重要文化財)



図 3.15 末広橋梁 (重要文化財)

⑧磯津・楠地区に自然海浜、朝明地区に干潟が残っていること

磯津・楠地区には、自然豊かな自然海浜が残っています。朝明地区には、朝明川河口に広大な干潟が形成され、潮干狩りなどに多くの人が訪れています。



図 3.16 磯津・楠地区



図 3.17 朝明地区

⑨四日市港の背後には、多くの産業が集積している

港のすぐ背後には、臨海部コンビナートが形成されており、石油化学を核とした素材・部材産業が立地し、さらに概ね一時間圏内には半導体・液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組立産業が集積しています。さらに、これら産業は研究開発機能の集積も進んでいる。

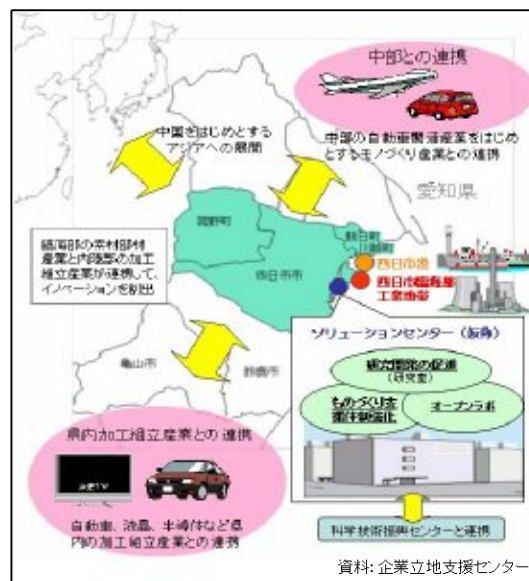


図 3.18 四日市地区(三泗地域)

「地域産業活性化計画」の概要

資料: 企業立地支援センター

⑩伊勢湾を代表するエネルギー供給基地である。

四日市港におけるエネルギー資源の取扱の伊勢湾に占める割合は、原油で約7割、LNGで約4割を占めている。このように四日市港は、伊勢湾を代表するエネルギー供給基地となっており、エネルギー資源取扱機能の集積が進んでいる。

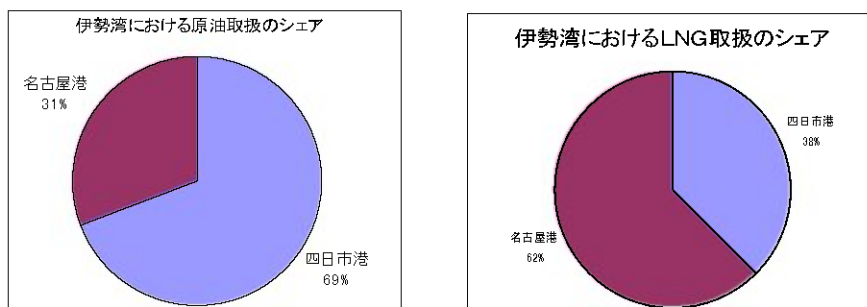


図 3.19 伊勢湾における原油、LNG 取扱の割合

特筆すべき弱み

①航路サービスが、名古屋港と比較して、格段に劣ること

四日市港のコンテナ定期航路サービス数は、名古屋港と比べ格段に劣っている状況です。

②名古屋港と近接していること

取扱貨物量全国一を誇る躍進著しい名古屋港が 20km 圏内に位置し、非常に近接した位置関係にあります。

③新たなコンテナターミナルの整備には、埋立が必要である

今後のコンテナターミナル整備には、大規模な海面埋立が必要なことから、その整備に多大な費用と年月を要します。



図 3.20 コンテナターミナル建設予定海域

④港湾施設の老朽化が進んでいる

四日市地区を中心に、港湾施設の老朽化が進んでいます。

⑤霞地区に通じる公共交通機関がない

霞地区に通じる公共交通機関が無く、港が市民から遠ざかっている一因となっています。

四日市港が持つ他港にない固有の強み

先に整理した特筆すべき強みや弱みから、四日市港が持つ他港にない固有の強み（コアコンピタンス）は、下記の3点であると考えました。

- (1) 伊勢湾を代表するエネルギー供給基地（石油製品・LNG・石炭等）としてすでに確固たる地位を確保していること。また、LNGの供給では企業間連携が進み、中部圏はもとより近畿圏への供給基地としても大きな役割を果たしつつあること。
- (2) 港のすぐ背後には、臨海部コンビナートが形成されており、石油化学を核とした素材・部材産業が立地し、さらに概ね1時間圏内の地域には半導体・液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組立産業が集積していること。
- (3) これらの背後産業は研究開発機能の集積も進んでおり、製品の高付加価値化、産業のイノベーションが進められており、長期的にみても国内を拠点に国際競争力が維持できるだけのポテンシャルを有していること。

4. 四日市港の課題

現在、四日市港の抱える課題を、下記の6点に整理しました。

課題1 背後圏企業の物流ニーズに充分対応出来ていない

(1) 県内コンテナ貨物の四日市港利用率が28.5%である

三重県や滋賀県を中心に四日市港利用率は増加しており、三重県では平成10年の21.2%から平成15年は28.5%へ、滋賀県では1.6%から11.0%へと上昇していますが、依然として低い利用率です。

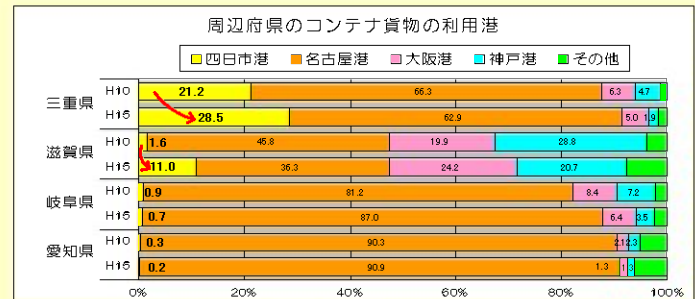


図 4.1 四日市港背後圏のコンテナ利用港割合 (H15) (「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省)

(2) 平成19年のコンテナ取扱貨物量は16.6万 TEU である

四日市港の外貿コンテナ貨物量は、堅調な伸びを示しており、平成19年には165,959TEUを取り扱うなど、ここ10年間で約3倍を超える伸びです。しかしながら、現港湾計画におけるコンテナ取扱の目標値が80.5万TEUであることや、三重県内の貨物の大半が名古屋港利用であることを考えるとより一層の取組が必要です。

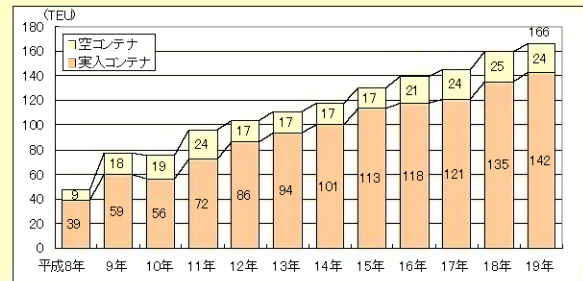


図 4.2 外貿コンテナ取扱個数の推移

(3) 名古屋港との連携の強化が必要である

四日市港は平成16年7月に名古屋港とともに伊勢湾のスーパー中枢港湾に指定され、平成17年7月には指定特定重要港湾に指定されましたが、両港には大きな差があります。このような大きな差のなか、今後とも、両港は連携していくことが求められています。

(4) 港湾施設が利用者の要請に充分応えられる状況になっていない

四日市港の公共ふ頭は四日市地区と霞ヶ浦地区に分かれています。また、公共で管理する土地は、利用可能空間に余裕のない状況となっており土地利用も固定的・占有的傾向です。このため、取扱品目の相互利用が難しく、利用者の要請に充分応えられる状況になっていません。

近年、バルクキャリアの大型化や一度に大量の貨物を輸送するといった物流のコスト低減や効率化に伴い、四日市港へ入港する船舶も大型化していますが、バース水深等の能力が入港船舶に対応していない状況となっています。

課題2 みなとの安全・安心が充分確保されていない

(1) 老朽化する港湾施設が多い

四日市地区の港湾施設はその大半が昭和 30 年代に築造されており、老朽化が顕著です。物揚場等では一部崩壊している施設もあり、早急な対応が必要な状況にあります。



図 4.3 老朽化の状況

(2) 港湾施設及び海岸保全施設の耐震化が望まれている

東海・東南海地震等の大規模地震の切迫性が伝えられている中、市街地に近い、四日市地区において、耐震強化岸壁の整備が望まれています。

四日市港管理組合が管理する海岸保全施設は大半が昭和 34 年の伊勢湾台風による災害後築造され、50 年近くが経過している状況にあり、大規模地震が懸念される中、背後地区の住民・企業を守るため、早急な耐震化が要請されています。

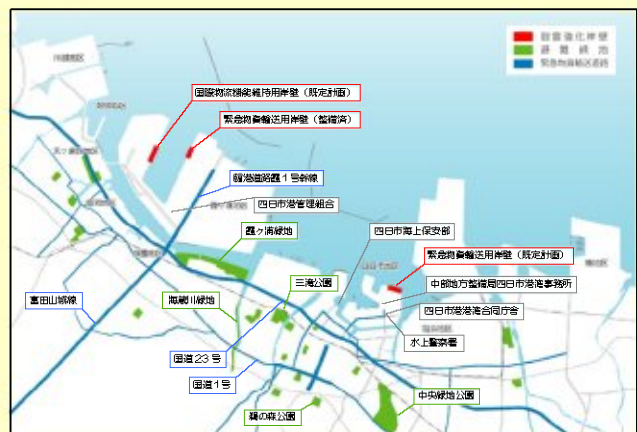


図 4.4 現計画における大規模地震対策施設計画

課題3 みなとが住民から遠い存在である

(1) 港を訪れた住民の満足意識が低い

四日市港管理組合において、2005 年度から毎年度実施している、四日市港に関する市民アンケートでは、「多くの県民や市民が訪れ、身近に感じられる港づくり」という施策について、重要意識は 79% と高いが、満足意識は 21% と低い状況にあります。

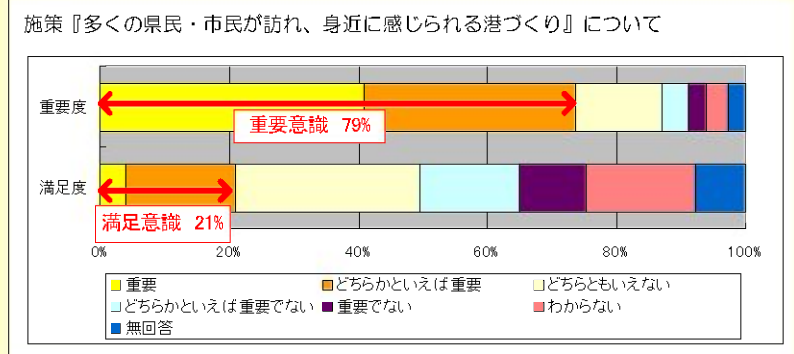


図 4.5 市民アンケートの結果

(2) 国道23号とJR関西本線によって市街地と港が分断されている

四日市港と中心市街地は、国道23号やJR関西本線によって分断された状態となっており、これが県民・市民と港を遠ざけている一因になっているものと推察されます。なお国道23号の大型車混入率は高く、県民・市民にとって横断し難い状況となっています。

(3) 工業港的色彩が強い

四日市港は、多くが工業用地として利用されており、工業港的色彩が強い港湾であると言えます。

(4) 緑地・公園の利用者が少ない

四日市港では霞ヶ浦地区周辺に比較的多くの公園・緑地が整備されていますが、利用者が少ない現状です。

課題4 環境の改善や利活用が充分でない

(1) CO₂削減に関する優位性が生かされていない

背後圏企業が最寄りの港である四日市港を利用することは、陸上輸送にかかるCO₂削減の観点からの優位性があるが、現時点においては、このような優位性が生かされていない状況です。

(2) 水質の状況は改善されていない

四日市港管理組合では昭和47年から水質調査を実施していますが、CODの値は、ほぼ横ばい、あるいは最近10年悪化傾向にあり、依然として水質の改善は進んでいません。(図4.6)

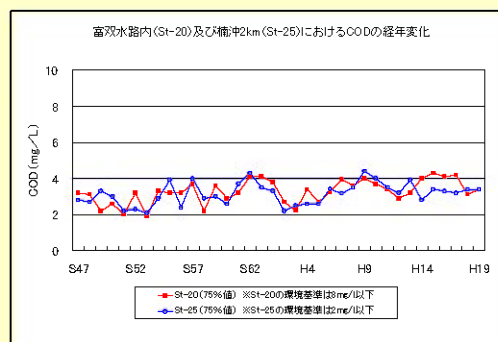


図4.6 CODの経年変化

(3) 歴史的景観が生かされていない

四日市地区の旧港及びその周辺には歴史資産があり、四日市地区に存在する潮吹き防波堤や末広橋梁は重要文化財に指定されています。また、千歳運河周辺においては、倉庫群・石積み護岸等、風情ある景観を形成しているが、現状において住民の認知度は低く、良好な景観資源が十分に生かされていない状況にあります。(図4.7)



図4.7 千歳運河沿いの倉庫群

課題5 多様な主体との連携が充分でない

(1) 厳しい財政運営である

四日市港管理組合の公債費は増加を続けており、平成 23 年度にはピークを向かえる見込みとなっています。公債費の増高は政策的・投資的経費の抑制につながり、港湾運営においても、経費節減や事業の選択と集中をより一層図る必要に迫られています。

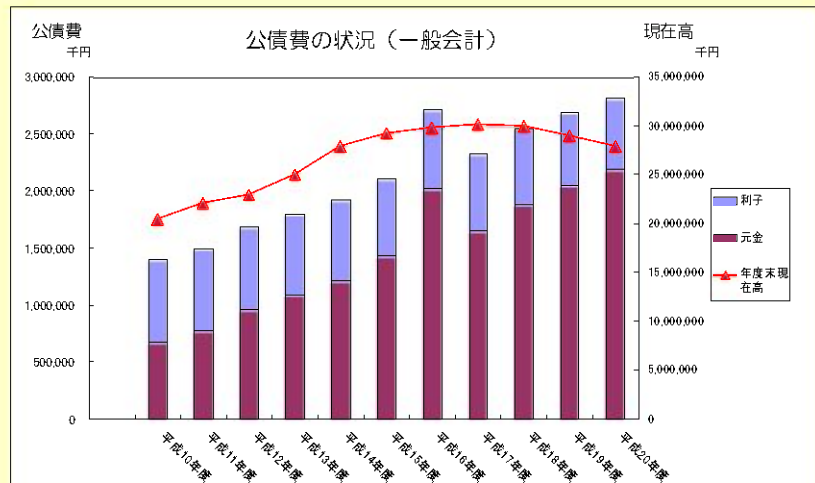


図 4.8 公債費（一般会計）の推移と見込み

(2) 住民との連携が弱い

(3) 企業との関わりが希薄化している

(4) 県、市、町との関わりが希薄化している

平成 11 年に開港 100 周年を迎える四日市港を市民の手で祝おうとの趣旨で、四日市港管理組合の呼びかけに応えた人達の自主的な集まりである「四日市みなとサポーター」が組織されています。しかしながら平成 10 年には 68 名いた会員は、現在 11 名に減少している状況であり、四日市港管理組合と住民との関わりは年々希薄化しています。

課題6 今後の要請に合致した港湾計画が必要である

(1) 長期間未整備の施設計画がある

港湾計画に位置づけられていながら、整備に全く進捗のない施設計画が存在しています。これらの計画は、これまでの経緯を踏まえ、今後の要請に合致した計画へ見直す必要があります。



図 4.9 埋立による交流拠点計画（四日市地区 2 号地）

5. 四日市港の将来像

5-1. 四日市港の将来方向

以上に整理した課題・要請等をもとに、四日市港の長期構想を考える上では、「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つの方向性を念頭に置きます。

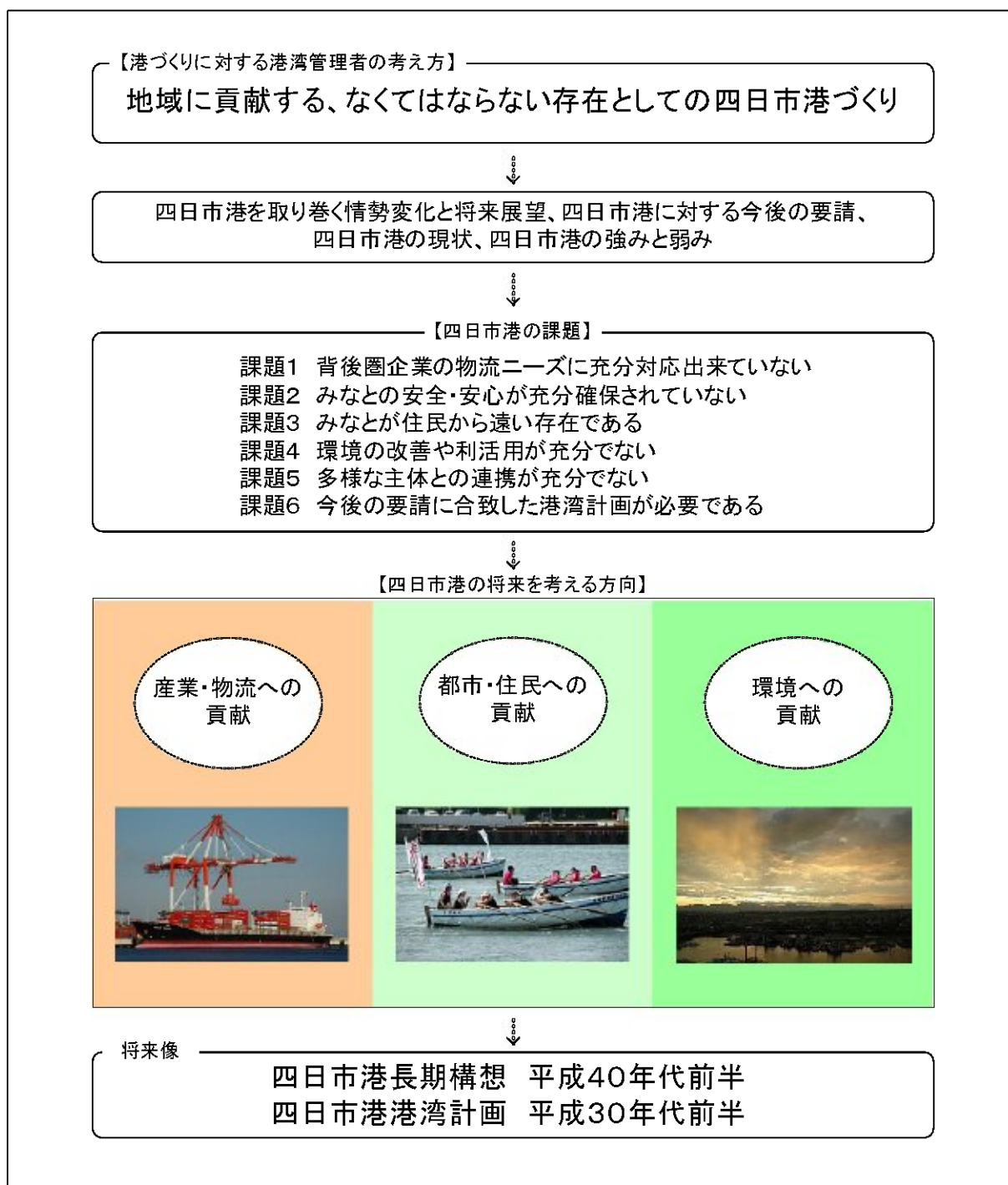


図 5.1 四日市港の将来像の検討フロー

さらに、これら3つの方向で四日市港の将来を考える際には、「多様な主体との連携」や「今後の要請に合致した港湾計画の作成」というソフト面の対応についても、十分踏まえることが重要であると考えます。

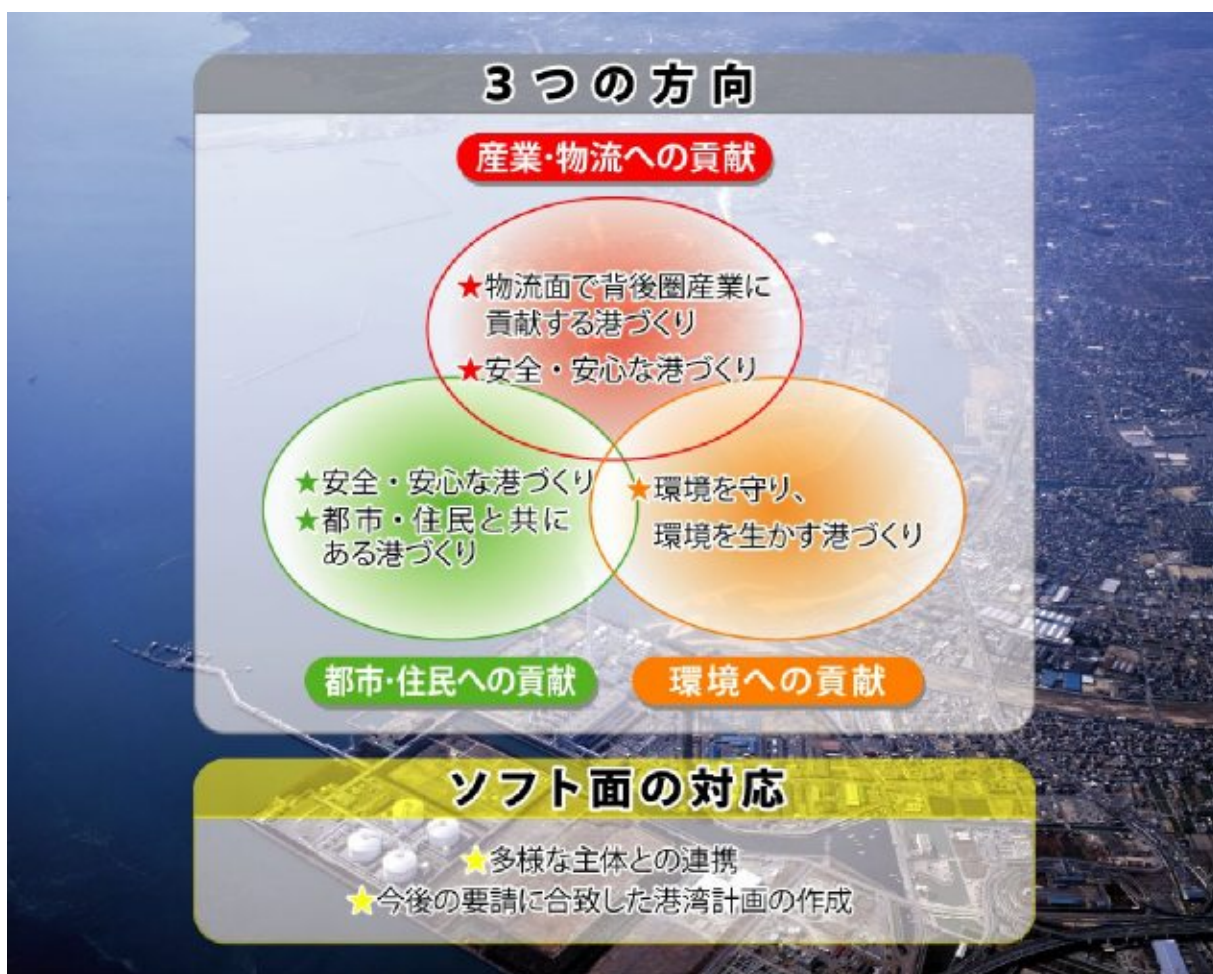


図 5.2 四日市港の将来像を考える方向

5-2 四日市港の将来像

四日市港は、四日市市と川越町という二つの都市の前面に位置しています。港の背後には、これら都市住民の生活があり、港を経由した物資はこの二つの都市にとどまらず、三重県全体やさらに広域の地域を行き交い、それによって産業活動も活発に行われています。

また、港には、海、干潟、砂浜、樹木などの自然があり、いろいろな生物が息づき、多様な植物が存在しています。そして、そのような環境に憩いを求めて多くの人々が港を訪れています。

四日市港が、しっかりその役目を果たし、多くの人たちから地域にとって欠かせない重要な存在であると評価されるためには、「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つの方向からその将来像を考えることが不可欠です。

とりわけ、産業・物流への貢献という観点では、近年の経済活動等の広域化に伴い、広域的な対応が必要な課題も増加していることなどから、伊勢湾全体としての課題解決を念頭に置きつつ、四日市港のコアコンピタンスを最大限に生かした四日市港の将来像を描く必要があります。

このようなことも踏まえ、3つの方向別に、概ね20年後の四日市港の姿として、どのような姿を目指し、何を実現したいかを考え、それに合致する3つの将来像を考えました。

【将来像1】

背後圏産業の発展を支える四日市港の実現



【将来像2】

都市・住民とともにある四日市港の実現



【将来像3】

環境にやさしい四日市港の実現



5-3. 四日市港の取組

四日市港では、3つの将来像について、それぞれ実現したい四日市港の姿(案)と取組(案)を考えました。

将来像 1 背後圏産業の発展を支える四日市港の実現

これまで整理した「エネルギー資源取扱機能の集積」、「背後における知識集約化の進んだ産業集積」という四日市港のコアコンピタンスは、現時点におけるエネルギー関連企業の集積状況や、背後産業が持続的に発展可能な産業構造であることを踏まえると、将来にわたり続いていくものと考えられます。

このコアコンピタンスを今後とも最大限に生かしつつ、関係企業のニーズにきめ細かに対応できる港づくりを進めます。

実現したい四日市港の姿(案)

① 多くの荷主企業から頼りにされている四日市港

→ 四日市港は、背後圏の荷主企業の最寄り港として、また、スーパー中樞港湾として、三重県を中心とする背後圏産業を物流面から支え、さらに伊勢湾を代表するエネルギー供給基地として、背後圏産業の一層の発展に貢献している。

② 安全・安心な物流機能が確保されている四日市港

→ 港湾機能や港湾施設が平常時から計画的かつ適切な維持管理が行われ、大規模地震等の自然災害やテロ等が発生した場合でも物流機能が確保される。

取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化

アジア域内物流への対応

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

企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

背後圏産業の活性化に対する支援

取組(案)1-② 物流の安全・安心を支える港づくり

港湾施設の計画的な維持管理

港湾のセキュリティ強化と保安の確保

船舶航行安全の確保

災害時における物流機能の確保

取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化

- 背後圏産業の競争力を支えるため、既定計画に位置付けがある霞ヶ浦地区北ふ頭コンテナターミナルの整備を推進するなど、港湾の施設水準を向上させるとともに、コンテナターミナルの高度化・高質化を図り、スピーディでシームレスかつ低廉な港湾物流を実現する。
- 臨港道路霞4号線の整備促進や南方面への道路を検討するなど、臨港交通体系の充実を図ると共に、背後の道路網整備※を促進し、四日市港と背後圏とのアクセス向上を実現する。
- 背後圏産業の荷主ニーズに対応し、基幹航路を始めとする多方面航路の維持・拡充を図り、港湾サービス水準を向上させる。
- 中部圏のものづくり産業を支える物流拠点として、名古屋港・中部国際空港との連携を強化し、伊勢湾全体の物流機能の向上に貢献する。



～現行港湾計画における
霞ヶ浦地区北埠頭完成イメージ図～



～現行港湾計画における
霞4号幹線完成イメージ写真～

※整備促進が必要な背後道路の例

新名神高速道路、東海環状自動車道、国道1号北勢バイパス、国道23号中勢バイパスなど

(keyword)

- ✓ 中部圏ものづくり産業の集積、背後圏産業の物流拠点
- ✓ 四日市港のスーパー中樞港湾としての機能確保
- ✓ 伊勢湾としての港湾機能確保の要請の高まり

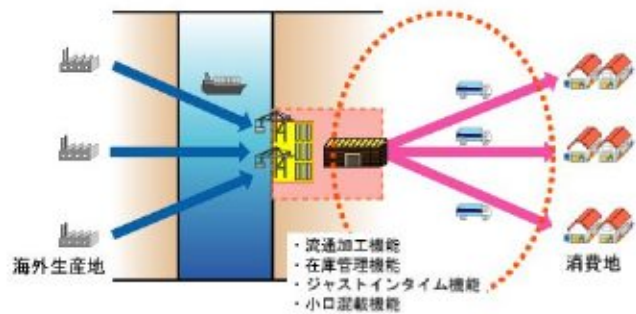
取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

アジア域内物流への対応

- 今後も増大が予想されるアジア域内物流に対応し、四日市港の地理的特性を活かした、高速、低コスト、多頻度、高品質のサービスを提供する。
- アジアの地域間連携の進展に伴い今後とも背後圏の中小企業にいたるまで交易が活発となることが予想されることから、港湾空間における流通加工・在庫管理・ジャストインタイム・小口混載等に対応したロジスティクス機能の強化を促進する。



～湾口に近い四日市港の地理的ポテンシャル～



～港湾空間におけるロジスティクス機能のイメージ

- (keyword)
- ✓ 背後圏と東アジアの交易拡大による物流量の増加
 - ✓ 国際分業の進展に伴う中間材の流動増

取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

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

- 臨海部産業の物流の効率化に伴って大型化するバルク船やタンカー・LNG船に対応し、既存施設の改良や港湾施設を整備するなど、港湾機能の拡充を図り、効率的な産業物流の実現を図る。



～霞ヶ浦南埠頭2・23号岸壁で荷役中のバルク船～



～中部電力川越火力発電所棧橋に係留しているLNG船～

- (keyword)
- ✓ バルクキャリアの大型化
 - ✓ バルク貨物拠点整備の要請の高まり

取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

- 背後圏の荷主企業や物流事業者においては、地球環境問題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いかしたシー&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。



～内航自動車船～



～鉄道に近接する
四日市港～

- 企業ニーズに対応した物流機能を構築するため、品目による施設利用の集約等、施設の改良と施設利用の再編を進める。



～霞ヶ浦南埠頭に接岸する
バルク船、自動車船、コンテナ船～

(keyword)

- ✓ 港湾施設の利便性向上の必要性
- ✓ 多様化する物流ニーズへの対応
- ✓ 鉄道が港の近くを通っている

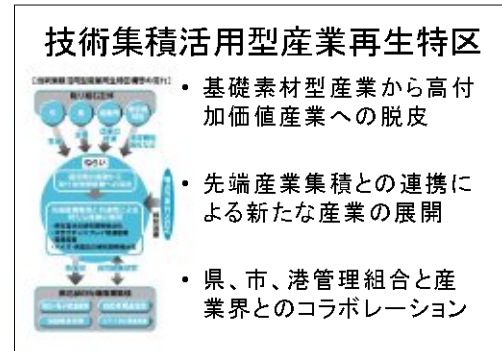
取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

背後圏産業の活性化に対する支援

- 四日市コンビナートの高度化への取組を支援していく。



～四日市コンビナート～



～技術集積活用型産業再生特区の取組～

- 現在、埋立中の石原地区は、将来的には、背後圏企業の成長を支援するための産業空間として活用していく。



～石原地区～

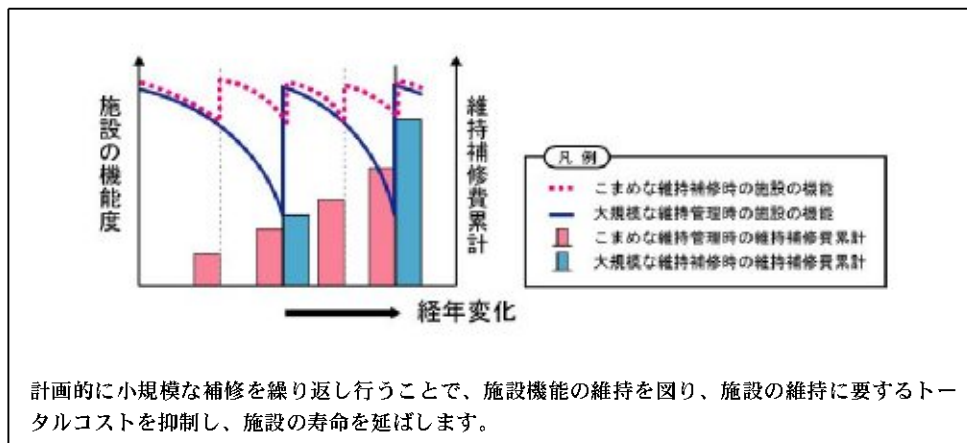
(keyword)

- ✓ 四日市コンビナート高度化の動き
- ✓ 石原地区における新たな土地の形成
- ✓ 背後圏企業の活性化への支援

取組(案)1-② 物流の安全・安心を支える港づくり

港湾施設の計画的な維持管理

- 老朽化した施設の確実な更新を進めると共に、今後順次発生するであろう施設の劣化に伴うサービス水準の低下と、更新に伴う財政負担の急激な増加を回避するため、アセットマネジメントの概念を取り入れ、計画的・効率的な維持・修繕を実施するとともに、計画段階から維持管理に配慮した設計に取り組む。



～アセットマネジメントのイメージ～

- (keyword)
- ✓ 老朽化する港湾施設の増大
 - ✓ 港湾施設の機能性・安全性の確保
 - ✓ 施設の長寿命化の必要性
 - ✓ 維持管理費の縮減

取組(案)1-② 物流の安全・安心を支える港づくり

港湾のセキュリティ強化と保安の確保

- 国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ等に対応した港のセキュリティの確保に努めるとともに、不法投棄や車両放置、不法入国等の犯罪に対して、警察や海上保安庁等と連携したパトロール、取り締まり等により、港の保安確保に努める。



～SOLAS条約によるフェンス～



～監視カメラ～

(keyword)

✓ 港湾における防災対策・保安対策の要請の高まり

取組(案)1-② 物流の安全・安心を支える港づくり

船舶航行安全の確保

- 船舶の大型化に対応した整備の推進とポトラジオ等による入出港情報の提供等を行い、航行安全の確保に努める。
- 船舶の安全な航行を確保するため、航路・泊地等における水深の確保や漂流物の除去を行う。
- プレジャーボート等の小型船舶を適正に配置させるなど、港内の航行安全確保に努める。



～船舶情報管理室～



～ハーバーインフォメーションシステム～
(HIS)



～行き交うコンテナ船～

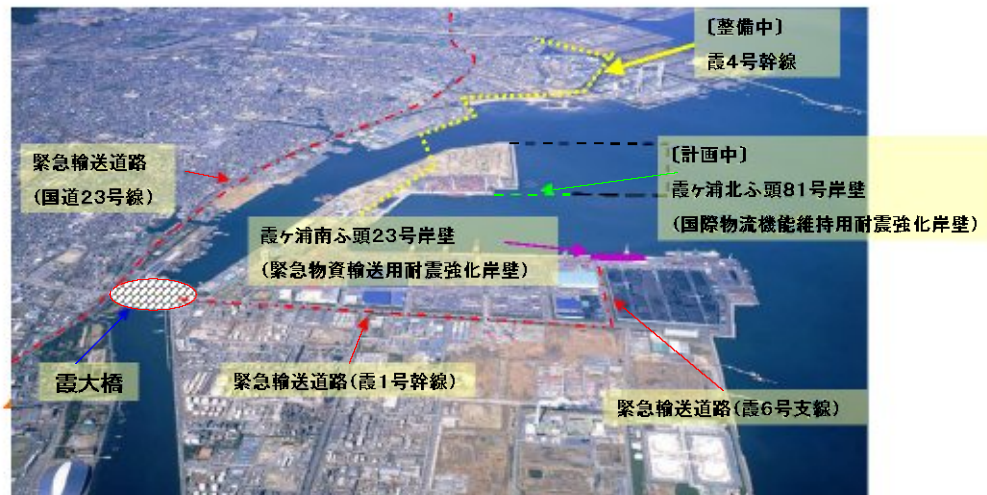
(keyword)

- ✓ 安全な航行体系の確保
- ✓ 小型船舶の適正収容の必要性

取組(案)1-② 物流の安全・安心を支える港づくり

災害時における物流機能の確保

- 災害発生時においても、物流機能を維持するために、既定計画において位置づけのある 81号耐震強化岸壁や四日市地区の耐震強化岸壁の整備を推進し、背後圏の経済活動を支える。
- 中部圏のものづくり産業を支える物流拠点として、災害時の伊勢湾の国際物流機能を維持するため、名古屋港との補完体制を拡充していく。
- 霞ヶ浦地区のリダンダンシーを確保するため、霞4号幹線の整備を進める。



～防災対策推進の方向性～

(keyword)

- ✓ 霞ヶ浦地区南埠頭で緊急物資輸送用耐震強化岸壁を整備済み
- ✓ 国際物流機能維持用岸壁(W81)は、未整備
- ✓ 四日市地区の耐震強化岸壁は、未整備
- ✓ 港湾における防災対策・保安対策の要請の高まり
- ✓ 伊勢湾としての物流機能確保の必要性

将来像2 都市・住民とともにある四日市港の実現

四日市港は、住民のアメニティ豊かな暮らしに貢献する施策を積極的に実施していくことにより、広く住民に愛され親しまれる港の実現を目指します。また、暮らしの安全・安心を守るため、必要な防災対策等を進めます。

実現したい四日市港の姿(案)

① 住民の暮らしを守る、頼もしい四日市港

→ 四日市港は、地震・津波・高潮などの自然災害から、人々の暮らしを守っている。

② みなと文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる、四日市港

→ 四日市港は、人々が安全かつ気軽に立ち寄れて、憩い、楽しめる、身近な存在となっている。

③ 都市と共に活性化し、住民が元気になる四日市港

→ 四日市港で、都市的な活動が、参画と協働により、広く展開されている。

取組(案)2-① 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

災害復興活動への支援

治安対策の推進

取組(案)2-② みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

地域への情報発信、情報共有の促進

取組(案)2-③ まちづくりと一体となった港づくり

四日市市と連携した「みなとまちづくり」の推進

参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

取組(案)2-① 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

- 地震や高潮から背後地を守るため、海岸保全施設の機能拡充を図る。
- 東南海・南海地震等の地震発生時の津波に対して、背後市町や住民・企業と協働し、防潮扉の閉鎖を行い人命・財産を守るとともに、避難訓練を実施することで災害発生時における迅速な対応が図れるようにする。
- 港湾利用者や港湾来訪者に対する津波情報伝達システムの構築、注意喚起看板の設置、高台・建物等の緊急避難場所の確保、水門等の遠隔操作等の導入などを進める。
- 海上保安庁などの国の機関や、県、市の関係機関と連携し、防災対策を推進する。



～防潮扉の閉鎖に関する説明風景～

- (keyword)
- ✓ 伊勢湾台風等高潮被害の経験、高潮災害の危険性
 - ✓ 地震・津波災害の切迫性
 - ✓ 港湾における防災対策・保安対策の要請の高まり

災害復興活動への支援

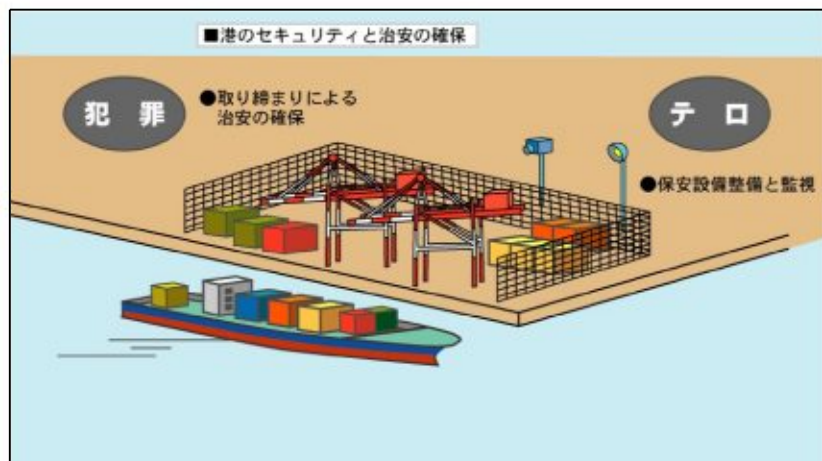
- 市街地に近い四日市地区で緊急物資輸送用岸壁等の防災拠点を整備し、また、霞ヶ浦地区においては、霞 4 号幹線や耐震強化岸壁の整備推進することにより、緊急時の物資輸送の確保や、災害時の復興活動を支える。
- 災害時には、復興活動に資するため港湾空間を有効に利活用し、復興活動を支える。
- 海上保安庁などの国の機関や、県、市の関係機関と連携し、復興活動を支える。

- (keyword)
- ✓ 四日市地区の耐震強化岸壁は、未整備
 - ✓ 地震災害の切迫性

取組(案)2-① 暮らしの安全・安心を守る港づくり

治安対策の推進

- 国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ等に対応した港のセキュリティの確保に努めるとともに、不法投棄や車両放置、不法入国等の犯罪に対して、警察や海上保安庁等と連携したパトロール、取り締まり等により、治安の維持に努める。
- 照明設備等の増設や住民・企業等のコラボレーションにより、みなとの中の防犯対策に取り組む。



～港のセキュリティと治安確保のイメージ～



～テロ対策合同訓練～

(keyword)

✓ テロ防止など、港湾における治安・保安対策の必要性、高まり

取組(案)2-② みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

- 既存緑地の質を高めたり、新しい緑地を整備するなど、アメニティ機能の充実を図る。
- 朝明地区から霞ヶ浦地区にかけて点在する緑地などの親水空間をネットワーク化することにより、魅力を向上させ、人々に親しまれる港づくりを推進する。
- 人々がみなとへ安全かつ快適に行き来できるように、アプローチの改善に向けた取組を推進する。



～朝明地区～



～ポートビルとシドニー港公園～



～富田地区と富双緑地を結ぶ歩道橋～



～千歳地区プロムナード～

(keyword) ✓ 憩いの場、親しみの場としての港湾空間の必要性

取組(案)2-② みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

地域への情報発信、情報共有の促進

- 「四日市港まつり」などのイベントやホームページ、定期刊行物の「四日市港ニュース」、各種パンフレットを活用し、人々と港の触れ合いの機会を創出し、親しまれる港づくりを推進する。また、これら活動を通じて、地域と情報共有し、連携を強化していく。

- 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」、更には「潮吹き防波堤」など、レトロな風景が広がっている。このような景観の持つ価値を積極的に意味づけ、活用しながら、一層価値を高めていく。



- 四日市港の歴史や文化、港そのものの役割・機能について、理解を深めるための機会を提供していくなど産業観光に取り組む。



- 石油化学コンビナートの夜景や港湾活動など、すばらしい景観資源を有効活用し、四日市港の持つ魅力を広く発信する。



- (keyword)
- ✓ 重要文化財、コンビナートなど、景観資源の存在
 - ✓ 港湾景観の価値の高まり

取組(案)2-③ まちづくりと一体となった港づくり

四日市市と連携した「みなとまちづくり」の推進

- 四日市地区では、四日市市が進めようとしているJR四日市駅から旧港・千歳地区にいたる地域での「港を活かしたまちづくり」と連携した、「みなとまちづくり」を進める。

参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

- 行政、住民、NPOなどの市民団体、企業など多様な主体との協働により、港の資源を活かしたまちづくりを実現する。
- 港湾空間における遊休施設などを、市民活動の場として提供していく。



～多様な主体との連携のイメージ

(keyword)

- ✓ みなとにおける「まちづくり」の要請
- ✓ 港湾空間内における遊休施設の存在

将来像3 環境にやさしい四日市港の実現

四日市港は、残された自然環境や貴重な港湾景観を積極的に保全し、また、近年著しく顕在化してきた地球環境問題への対応に積極的に取り組むことにより、環境と共生した、環境にやさしい港の実現をめざします。

実現したい四日市港の姿(案)

① 自然とふれあえる四日市港

→“ひと”や“いきもの”にやさしいみなどを目指して、港湾環境の改善を進め、残された貴重な自然環境の保全している。

② 美しく、魅力ある四日市港

→四日市港に残る貴重な景観を保全するとともに、周囲と調和した色彩計画が進められている。

③ 地球にやさしい四日市港

→“地球”にやさしいみなどを目指して、地球温暖化に対応するため CO₂ 削減への取組を推進し、循環型社会形成に貢献するため静脈物流を推進している。

取組(案)3-① 自然とふれあえる港づくり

自然海浜・干潟の保全

伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

取組(案)3-② 美しく、魅力ある港づくり

良好な港湾空間の保全・創出

取組(案)3-③ 地球にやさしい港づくり

地球環境問題(CO₂等削減)への対応

循環型社会への貢献

取組(案)3-① 自然とふれあえる港づくり

自然海浜・干潟の保全

- 楠・磯津地区に残る自然海浜、朝明地区の自然干潟等、貴重な自然を次世代に継承すべく保全する。
- 干潟や浅場、砂浜等、多様な生物生息空間を確保するとともに、野鳥が飛来し、人も憩える緑地を整備するなど、海域部と陸域部が連携した複合的な自然環境の創造に取り組む。
- このような取組を進めるにあたっては、産官学の連携のもと実証実験やモニタリング等を実施し、効果的な施策展開を図る。



朝明地区（高松海岸）



楠・磯津地区（吉崎海岸）

- (keyword)
- ✓ 朝明地区、楠・磯津地区に残された自然海浜
 - ✓ 自然環境再生・創造の需要の高まり

取組(案)3-① 自然とふれあえる港づくり

伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

- 港湾環境の改善に向け、汚泥の浚渫除去や藻場(コンブ、アマモ等)の再生などによる水質改善・底質改善の取組を進める。
- 海域環境の現状や改善のための取組を広く周知するなど啓発活動に努め、多様な主体の各種取組への参画意欲の醸成を図る。
- 清掃船による浮遊ゴミ等の回収を進めるとともに、美化運動についてボランティアなど多様な主体との連携を図る。



清掃船の活動状況



県と市民によるアマモの種まき実験
(「海蔵川探検隊・うみくら」HPより)



啓発活動(環境学習)の状況



コンブによる水質浄化実験
(国土交通省四日市港湾事務所)

- (keyword)
- ✓ 自然環境再生・創造の需要の高まり
 - ✓ 環境問題への関心の高まり

取組(案)3-② 美しく、魅力ある港づくり

良好な港湾空間の保全・創出

- 四日市港に今も残る歴史的遺産や文化遺産、ならびに貴重な港湾景観を次世代に継承すべく保全する。
- 港湾における良好な景観づくりのために、周囲と調和した色彩計画を推進する。
- 公園、緑地等における清掃活動においては、ボランティアなど多様な主体との連携を図る。



旧港西防波堤（右）と潮吹き防波堤（奥）



末広橋梁

～四日市港にある重要文化財～



四日市港国際物流センター



四日市コンテナ検査センター

～色彩に配慮した事例～

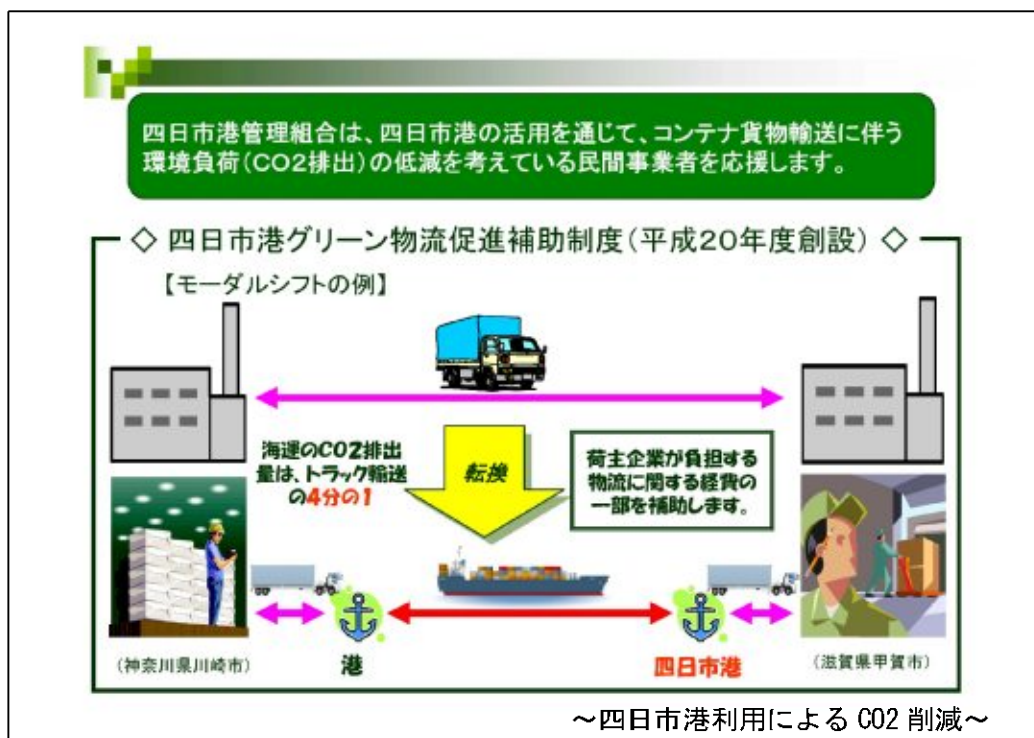
(keyword)

- ✓ 自然環境再生・創造の需要の高まり
- ✓ 現有資産を活かしたみなとまちづくりの需要の高まり

取組(案)3-③ 地球にやさしい港づくり

地球環境問題(CO₂等削減)への対応

- CO₂ 削減を荷主企業の強いニーズと捉え、四日市港においてインセンティブの導入や港湾機能の向上等に取り組むなど、グリーン物流を促進する。
- グリーン物流の一環として、四日市港を積極的に利用することがCO₂削減に大きく貢献できる手段であることを広くアピールする。
- 荷役作業などの港湾活動に伴い発生するCO₂等の削減を進める。
- 周辺道路の渋滞解消に努め、大気環境の改善や騒音・振動への対応を進める。



(keyword)

- ✓ 鉄道と四日市港の近接した位置関係
- ✓ 物流におけるCO₂削減の取組
- ✓ 道路ネットワークの充実・新名神の開通(広がる背後圏)

取組(案)3-③ 地球にやさしい港づくり

循環型社会への貢献

- 循環(リサイクル)資源の取扱機能・能力の向上を図り、静脈物流への取組を推進する。
- 石原地区における将来的なリサイクル産業等の立地可能性の検討を進める。



循環資源（金属くず）の取扱

- (keyword)
- ✓ 静脈物流需要の高まり
 - ✓ 石原地区の土地利用

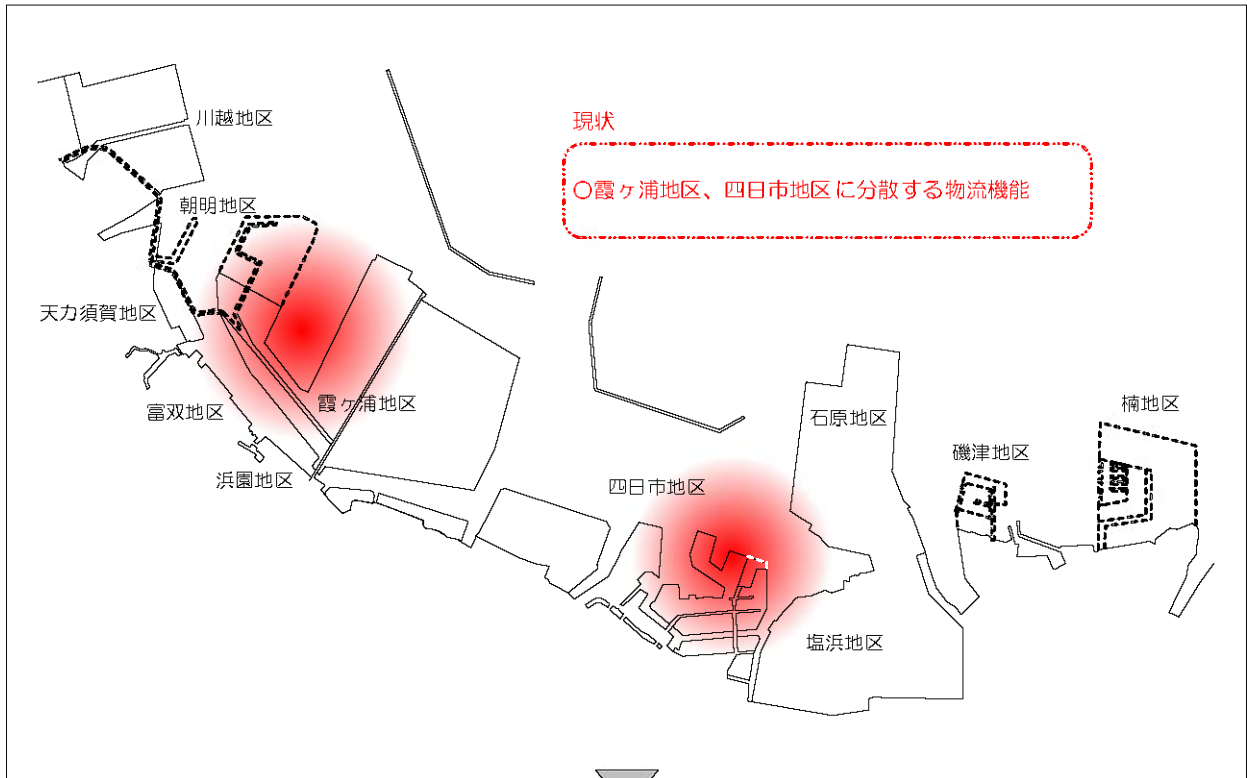
5-4. 空間利用ゾーニング

これまで整理した四日市港の将来像を実現するための取組は、港湾空間を中心とし、内陸部とも密接な関わりを持ちながら展開されていくこととなります。また、それらの取組は、互いに関連し、バランスを取りながら総合的に進めていく必要があります。

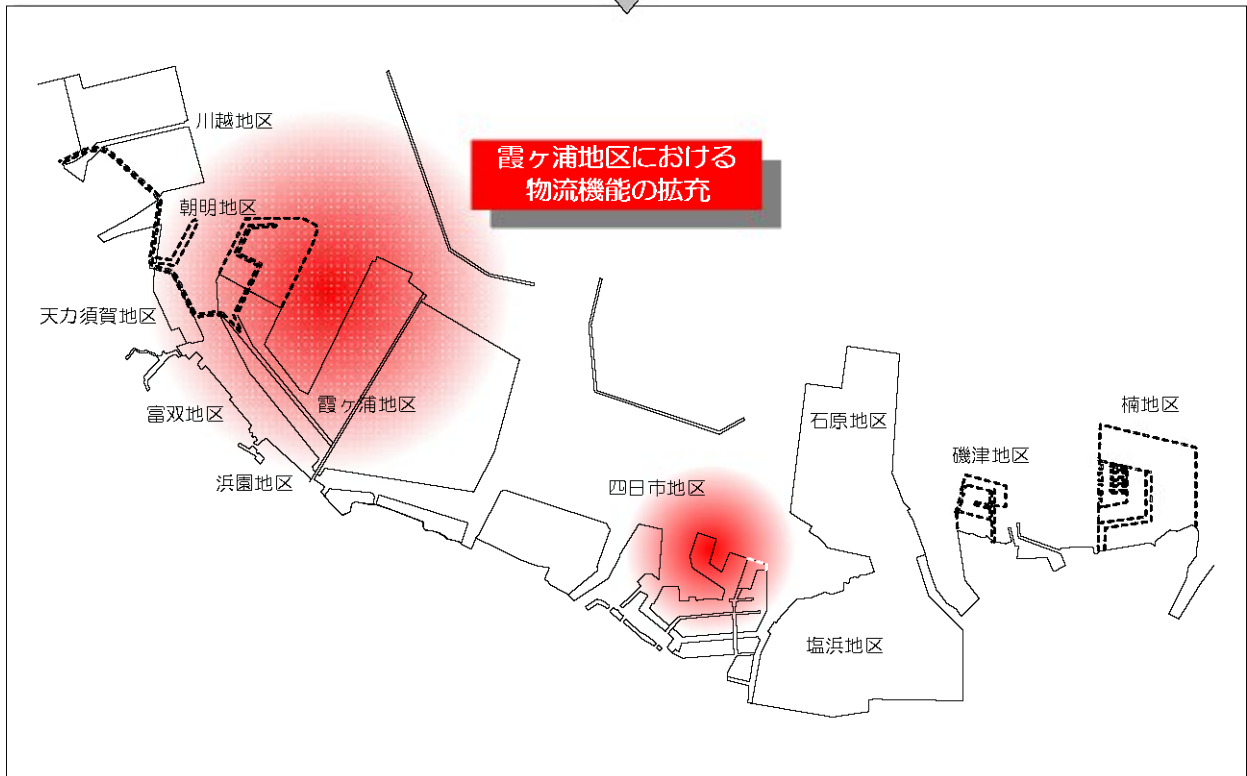
そのためには、機能の混在や危険事象が発現することがないように、ゾーニング、エリア分けの考え方を基本とし、その取組を進めることが大切です。

そこで、将来像実現のための臨海部の空間利用の考え方を、「物流」、「産業」、「交流」、「環境」の機能別に整理しました。

物流機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

将来的には霞ヶ浦地区の物流機能を拡充していく。

霞ヶ浦地区は、臨港道路霞 4 号幹線の整備推進により今後さらに背後圏からの広域アクセスが向上し、物流拠点としてのポテンシャルが高まる地区です。スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化を目指す上で、将来的には霞ヶ浦地区の物流機能の拡充を図ります。

【地区別の主な取組】

霞ヶ浦地区

四日市港の物流拠点として、機能の充実強化を図る。

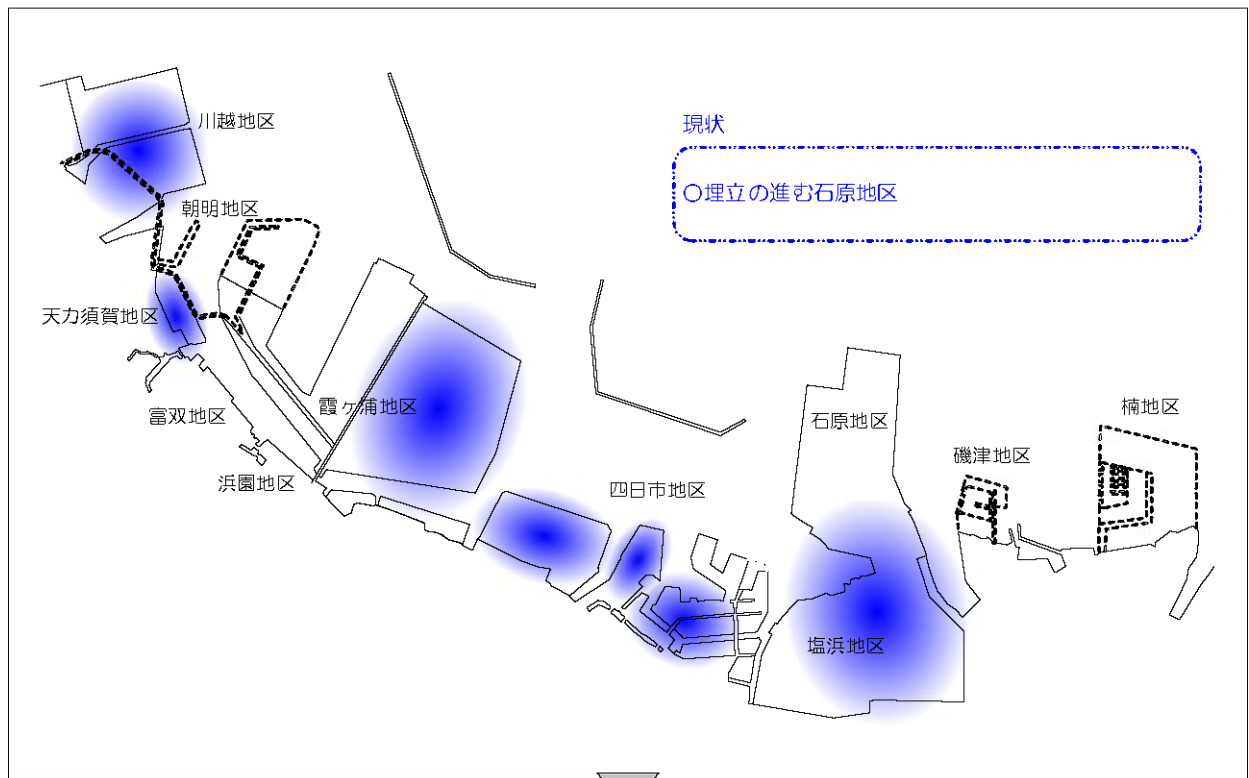
- ・ スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化
- ・ アジア域内物流への対応
- ・ バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化
- ・ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

四日市地区

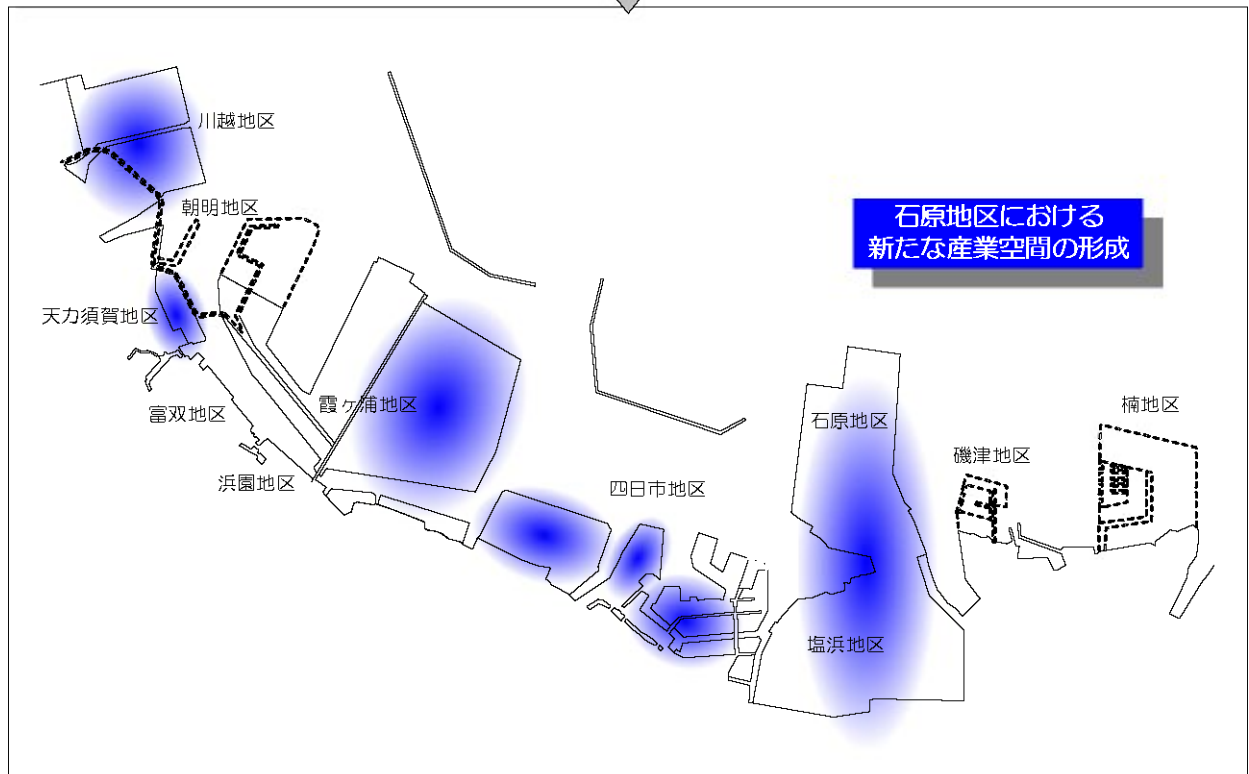
内貿及びバルクを中心に企業ニーズに対応した物流機能を維持する。

- ・ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供
- ・ 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

産業機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

現状の産業用地を維持するとともに、現在埋立が進む石原地区で新たな産業空間を形成する。

現状の産業用地については、将来的にも産業用地として維持するとともに、現在埋立が進む石原地区は、新たな産業空間としての活用を検討していきます。

【地区別の主な取組】

既存の産業用地

産業の維持・高度化への取組を支援する。

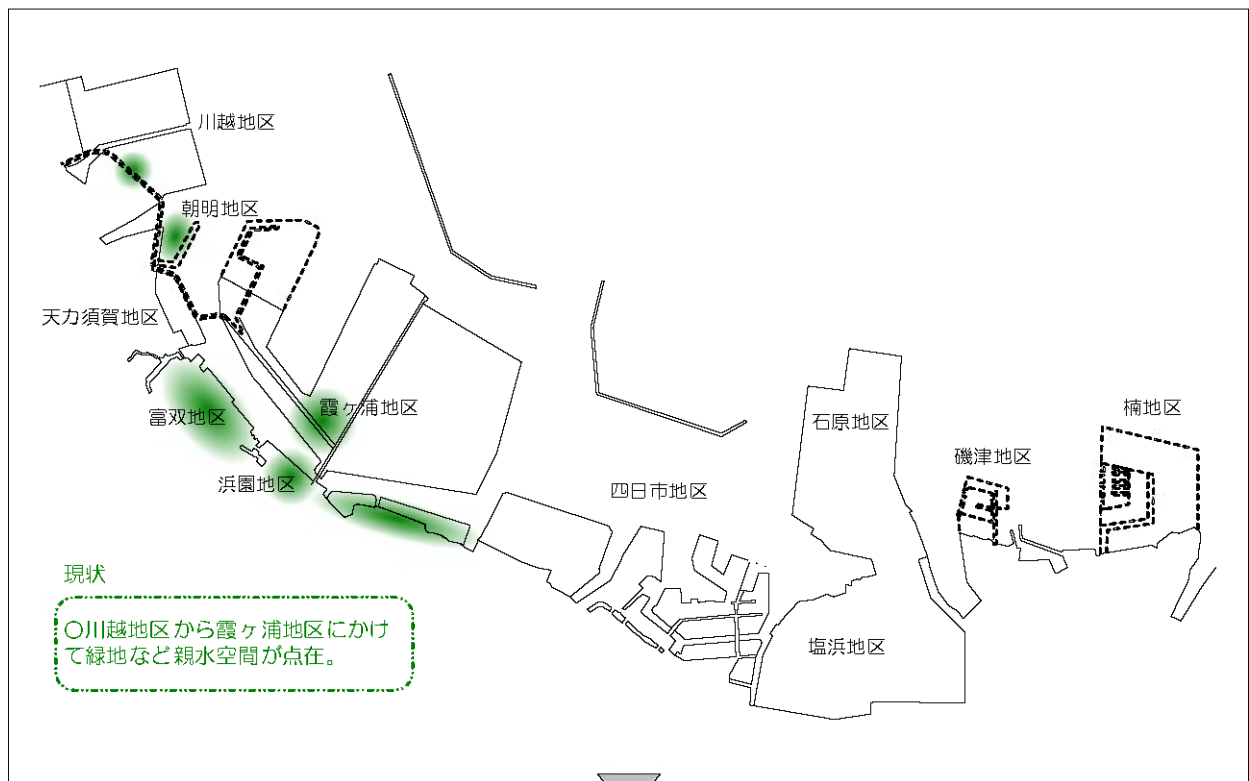
- ・ 四日市コンビナートの高度化への取組を支援

石原地区

新産業空間として活用する。

- ・ 背後圏産業の成長を支援するための産業空間として活用
- ・ 将来的なリサイクル産業等の立地可能性の検討

交流機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

現況で点在する親水空間のネットワーク化を図るとともに、四日市地区ではみなと文化や景観を活かした交流空間を形成する。

川越地区から霞ヶ浦地区にかけては、水際線沿いに高松干潟、富双緑地、霞ヶ浦緑地など、親水空間が点在しています。これらを、相互に連続性を持たせ、ネットワーク化することにより、水際線の空間全体としての魅力を向上させます。

また、四日市地区においては、みなとの文化や景観を活かした交流空間の形成を図ります。

【地区別の主な取組】

川越地区～霞ヶ浦地区

親水空間のネットワーク化により空間としての魅力を向上させる。

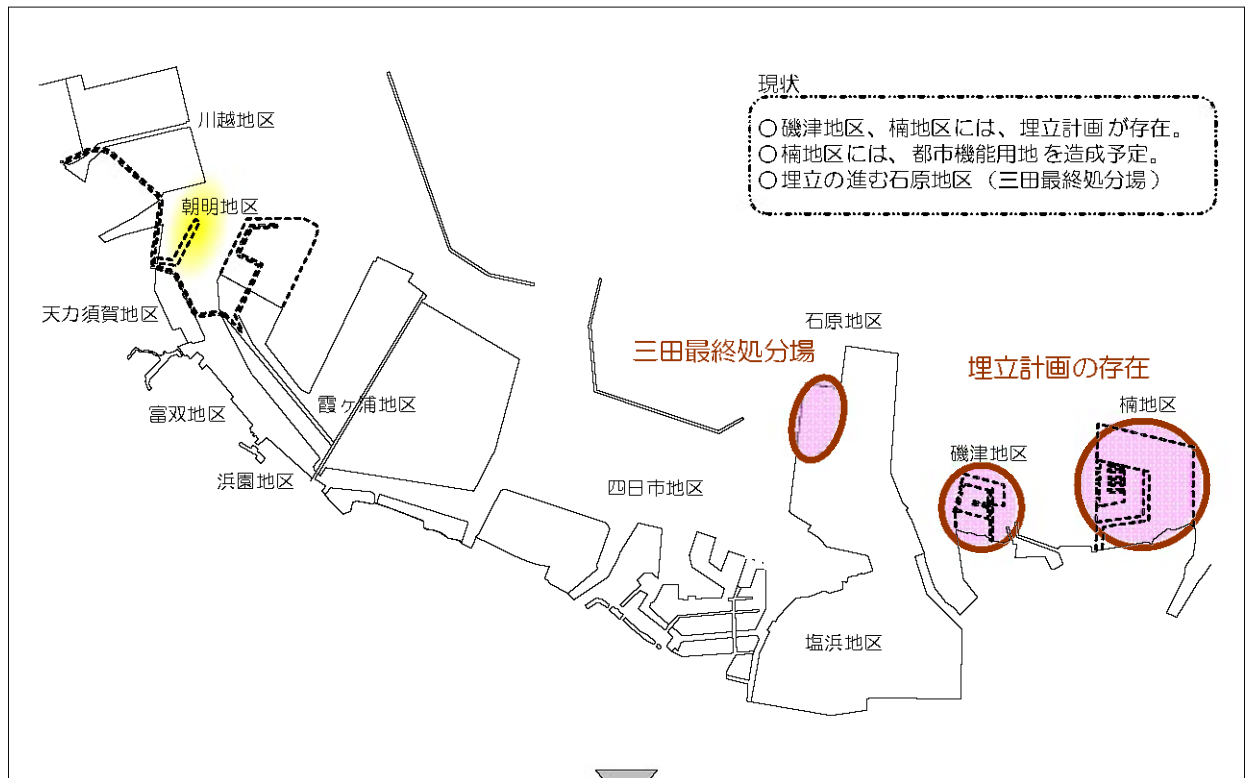
- ・ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

四日市地区

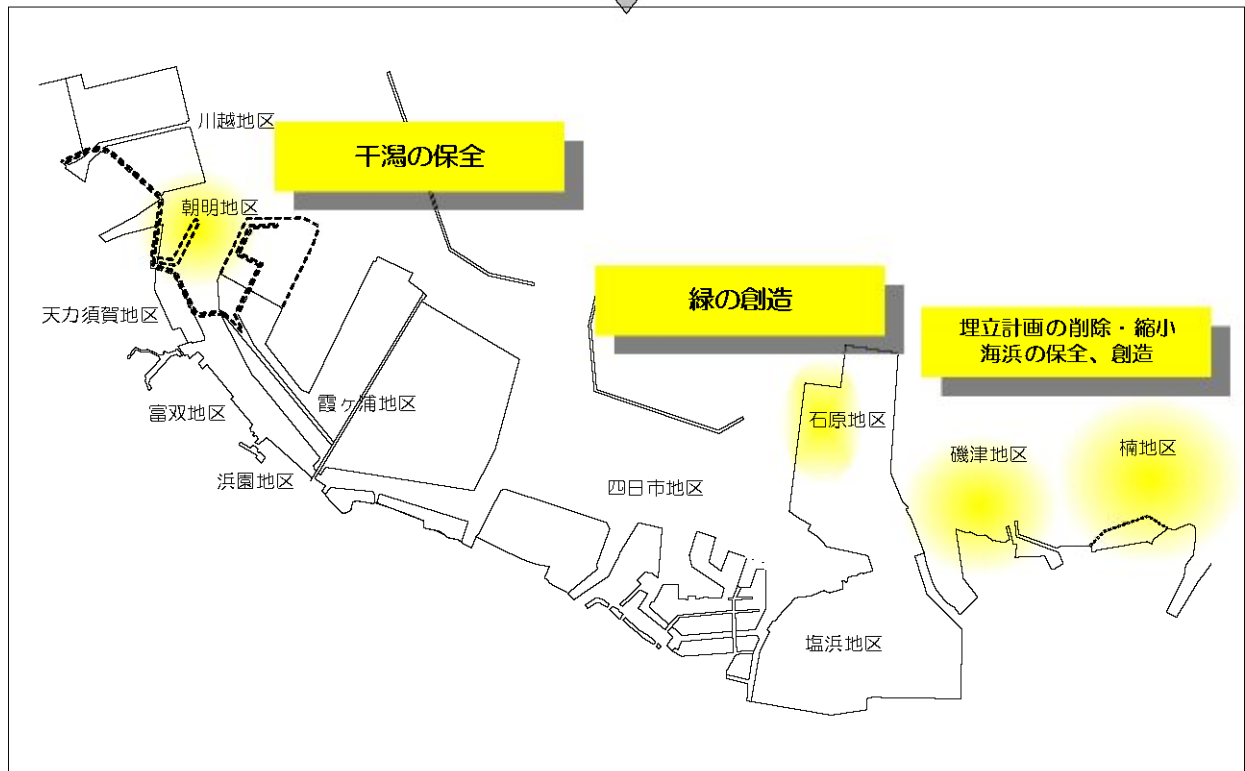
みなとの文化や景観を活かした交流空間を形成する。

- ・ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進
- ・ 四日市市と連携した「みなとまちづくり」の推進
- ・ 参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

環境機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

現況における環境空間を保全するとともに石原地区において新たな環境空間を創造する。

楠・磯津地区に残る自然海浜、朝明地区における干潟は、次世代に継承すべく保全していきます。また、石原地区の一部では、新たな環境空間の形成を図ります。

【地区別の主な取組】

朝明地区

貴重な干潟を保全する。

- ・ 自然干潟の保全

石原地区

新たな環境空間を創造する。

- ・ 緑の創造

四日市地区

貴重な港湾景観を保全する。

- ・ 良好な港湾空間の保全・創出

楠・磯津地区

貴重な自然海浜を保全する。

- ・ 自然海浜の保全（埋立計画は削除・縮小）

四日市港の将来像の実現に向けた空間利用ゾーニングは、これまで検討した機能別のゾーニングを多層的に重ね合わせたものとなります。また、それぞれの将来像実現に向けた取組は、港湾空間の中で相互に関わりを持ちながら展開されることとなります。このため、その空間で代表される取組を踏まえ、空間利用ゾーニングとして表現しました。

