

## 2. 四日市港の現状と課題

### 2-1. 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 2.1 四日市港の位置

### 2-2. 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 2.2 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）

## 2-3. 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。

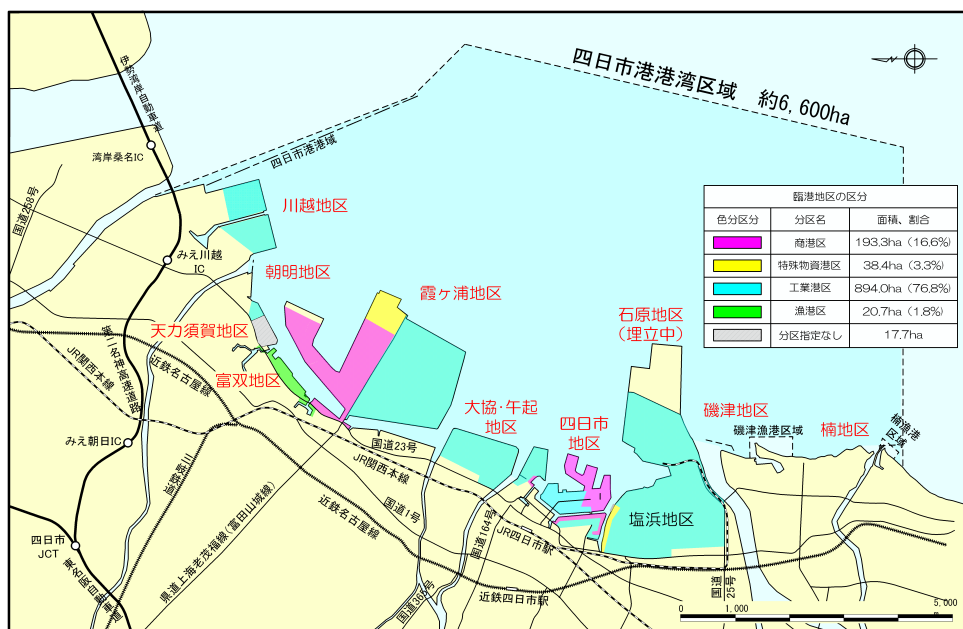


図 2.3 四日市港の概要

## 2-4. 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 2.4、2.5)

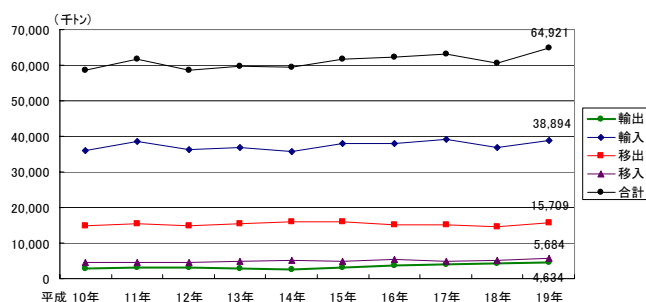


図 2.4 四日市港の取扱貨物量の推移

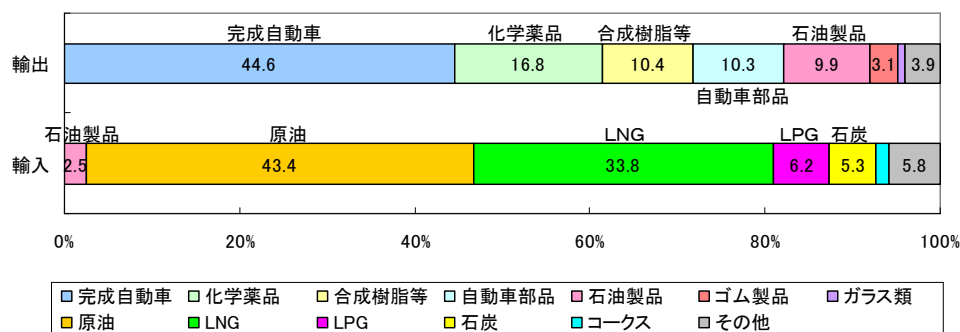


図 2.5 輸出入貨物の品目別割合 (H19)

また、外貿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。

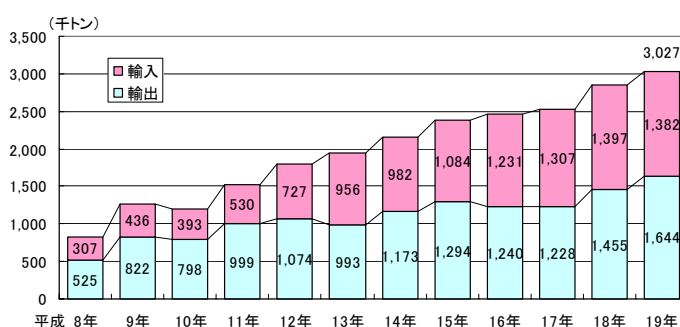


図 2.6 四日市港の外貿コンテナ貨物量の推移

## 2-5. 四日市港の環境

四日市市臨海部には、昭和10年代から40年代にかけて現在の石油化学コンビナートの中核をなす企業が相次いで進出してきました。

また、こうした企業の進出に対応するため港湾の整備と併せて臨海部の埋立が行われ、このとき自然環境の多くが失われることとなりました。

それに合わせるように水質汚濁や異臭魚の出現など高度経済成長に伴う公害問題が地域の大きな問題となり、港湾行政における環境への取組は公害対策から始まりました。

三重県や四日市市による国に先駆けた公害対策の実施や各企業の公害防止設備の開発・導入など、また四日市港では水銀や油分を含む汚泥の浚渫など、人の健康に直接影響する環境問題に取り組み、水質汚濁防止法などの環境法令の規制と相まって、現在では、水質汚濁や異臭魚の問題は当時と比べものにならないほど改善しました。

しかしながら、その間に払われた地域住民の犠牲は大きく、この事実を厳粛に受け止め、貴重な教訓にしなければならないと認識しています。

昭和60年代には、好景気により人々の生活水準が向上し、港湾においても物流や生産の場のみならず、ゆとりある生活への要求から、親水性の高い緑地の整備や景観の保全、歴史的施設の保存が求められるようになり、公害対策ばかりではない環境への取組も進められて



図 2.7 水質浄化事業の対策前（昭和 45 年）と対策後（昭和 59 年）

きました。

水環境については、工場・事業場からの排水規制等により人の健康に直接関わる公害問題は著しい改善を見ましたが、CODなどの生活環境項目などに関わる水質については、生活排水による負荷や伊勢湾という閉鎖性水域である特性から赤潮や苦潮(青潮)の発生などもあり、必ずしも良好な状況ではありません。そこで、豊かな伊勢湾を取り戻そうとする取組として、国や伊勢湾を流域とする県、市などにより「伊勢湾再生行動計画」が策定(平成19年)され、様々な取組が開始されています。

## 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 2.8 朝明地区 (高松海岸)



図 2.9 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 2.10 霞ヶ浦地区の景観



図 2.11 ポートビル





図 2.12 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。

**(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。

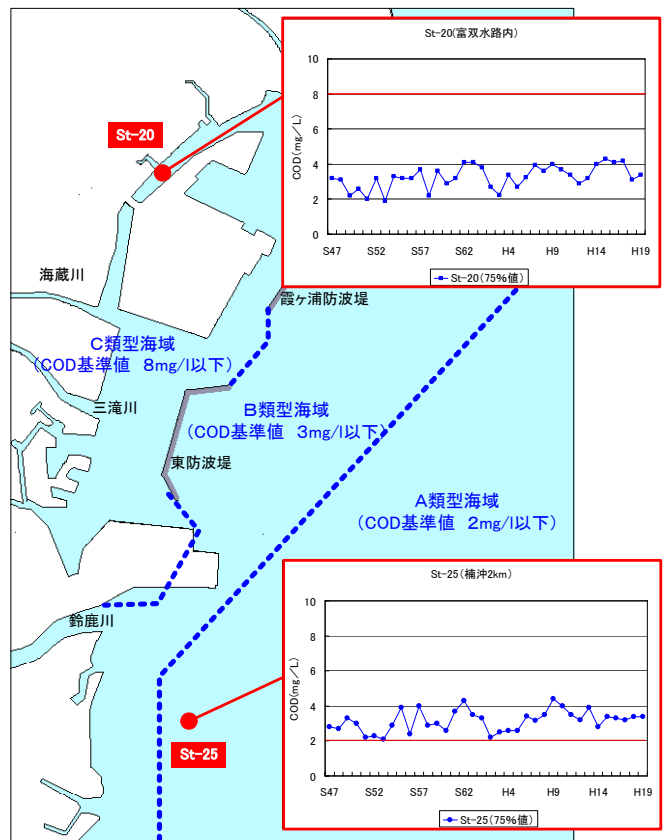


図 2.13 四日市港の水質の推移

## 2-6. 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 I C～亀山 J C T 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 2.14 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、J R 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 2.15 潮吹き防波堤 (重要文化財)



図 2.16 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を訪れています。



図 2.17 磯津・楠地区



図 2.18 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ます。

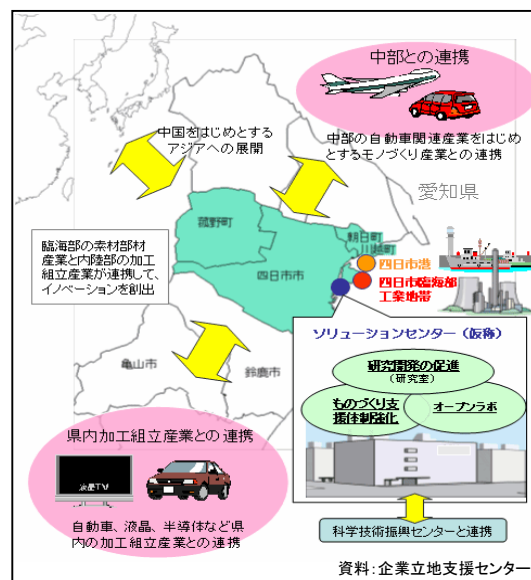


図 2.19 四日市地区(三泗地域)

「地域産業活性化計画」の概要

**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割を占めています。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ます。

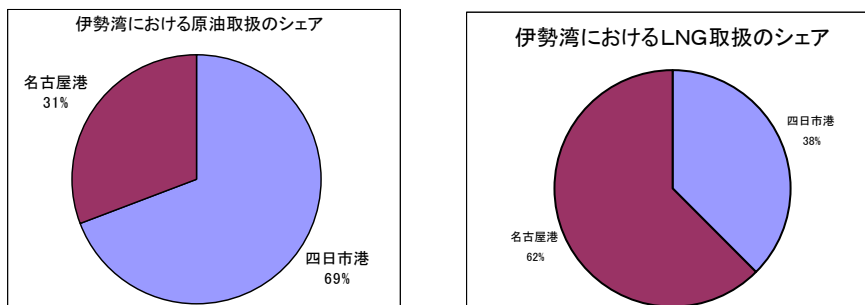


図 2.20 伊勢湾における原油、LNG 取扱の割合

## 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 2.21 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震地区に通じる公共交通機関がない

震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化が進められており、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。



## 2-7. 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。

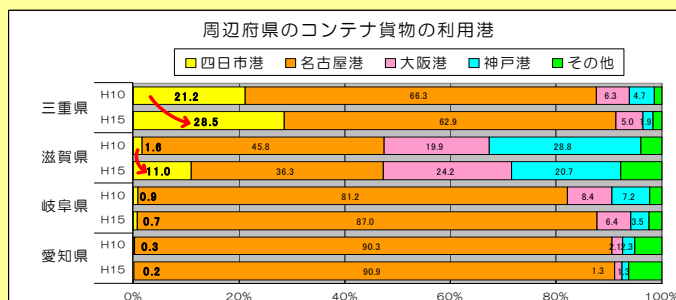


図 2.22 四日市港背後圏のコンテナ利用港湾割合 (H15)

#### (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。

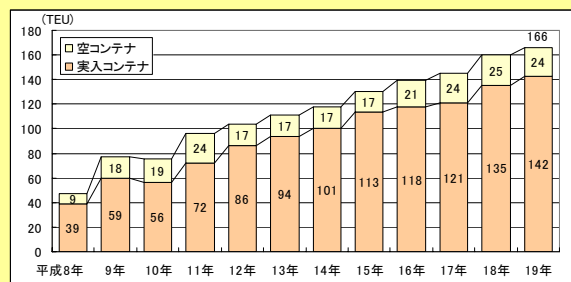


図 2.23 外貿コンテナ取扱個数の推移

#### (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 2.24 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 2.25 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。

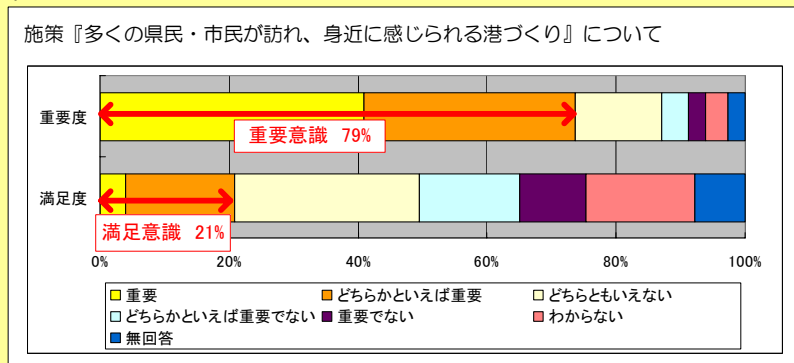


図 2.26 市民アンケートの結果

## (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) CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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。

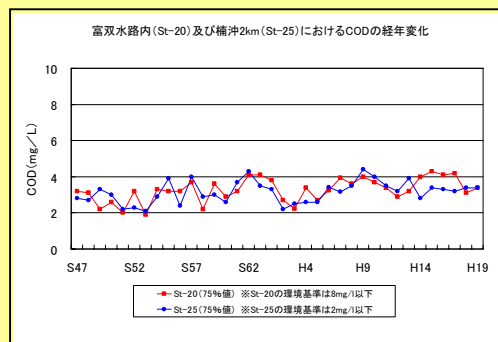


図 2.27 CODの経年変化

#### (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 2.28 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。

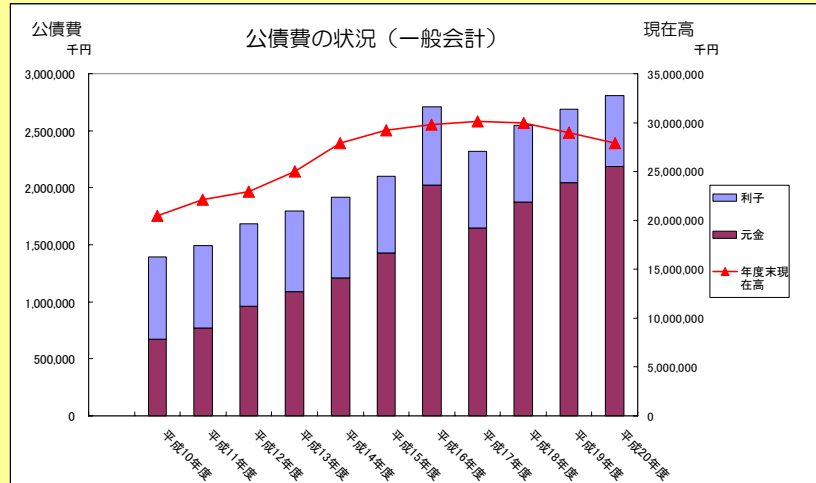


図 2.29 公債費（一般会計）の推移と見込み

### (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 2.30 埋立による交流拠点計画（四日市地区 2 号地）