

四日市港長期構想 (最終案)

平成21年3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.	四日市港の現状と課題	11
2-1.	四日市港の立地特性	11
2-2.	四日市港の歴史	11
2-3.	四日市港の概要	12
2-4.	四日市港の港勢	12
2-5.	四日市港の環境	13
2-6.	四日市港の強みと弱み	16
2-7.	四日市港の課題	19
3.	四日市港の将来方向	23
3-1.	これからの四日市港に対する要請	23
3-2.	四日市港の将来方向	24
4.	四日市港の将来像	25
4-1.	四日市港の将来像と実現したい姿	25
4-2.	四日市港の取組	29
4-3.	空間利用ゾーニング	51
5.	将来像の実現に向けて	61
5-1.	将来像実現に向けたその他の取組	61

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)

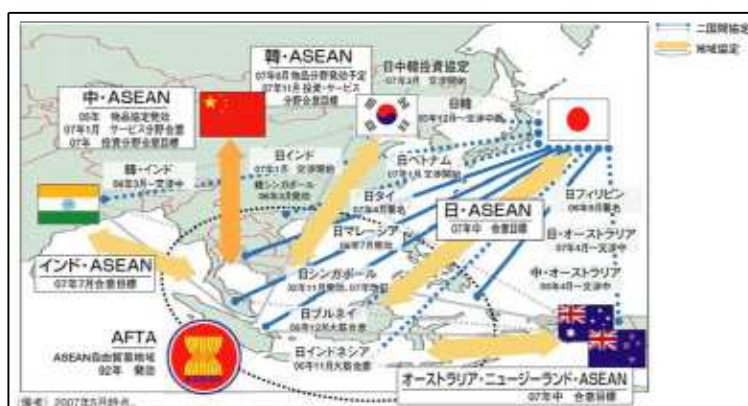


図1.1 東アジアにおける経済連携の動き(2007年5月)
(「2007年版通商白書」経済産業省)

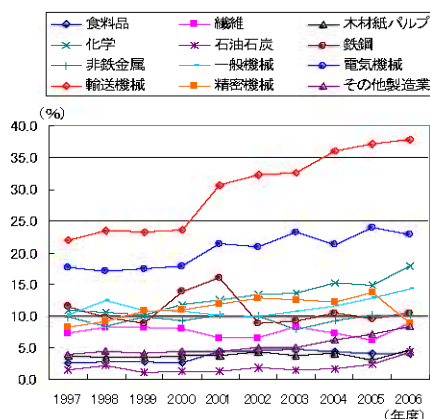


図1.2 業種別海外生産比率の推移
(「海外事業活動基本調査」経済産業省)

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。

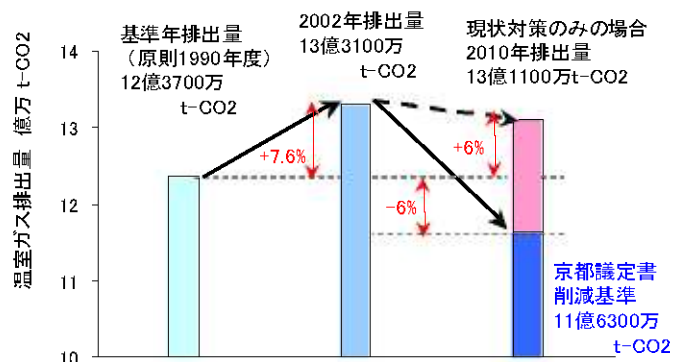


図 1.3 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量 (「京都議定書目標達成計画」H17.4 地球温暖化対策推進本部)

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。

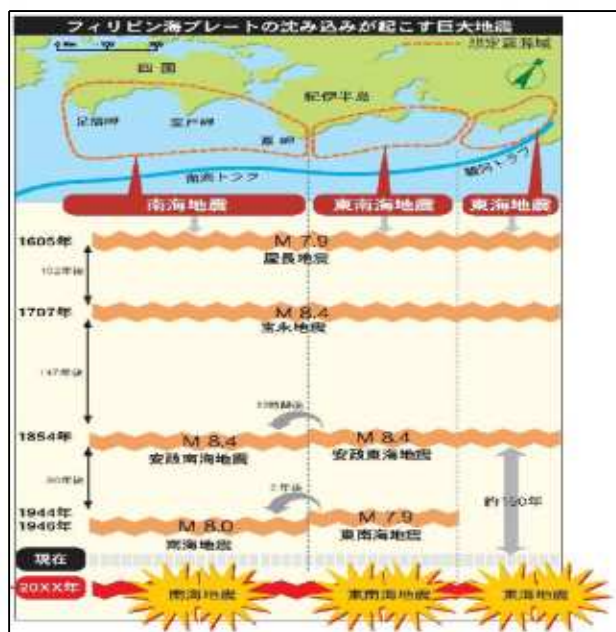


図 1.4 今後30年以内の発生が予想される大規模地震 (「三重県防災ハンドブック」三重県)

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）

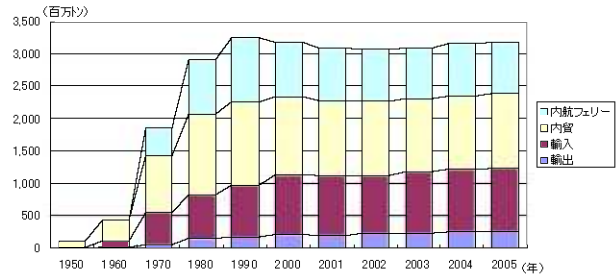


図 1.5 我が国の港湾取扱貨物量の推移
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

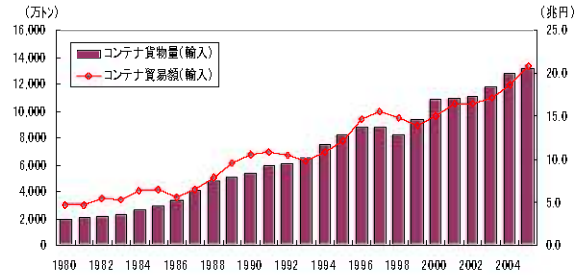
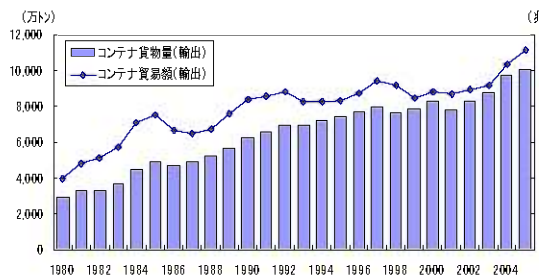


図 1.6 我が国の外貿コンテナ貨物量及び外貿コンテナ貿易額の推移（輸出・輸入）
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

～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、東アジアにおけるわ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。

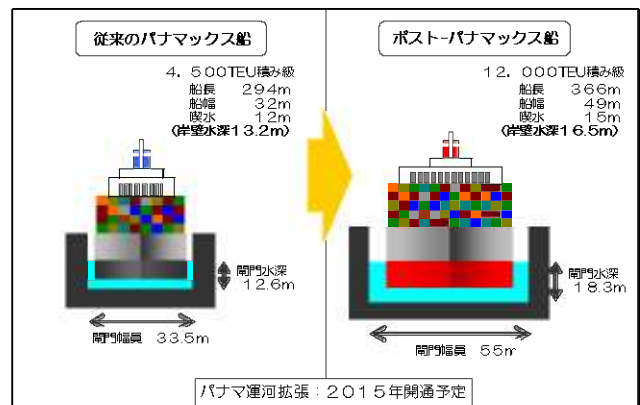


図 1.7 ポストパナマックス船の概要

～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。

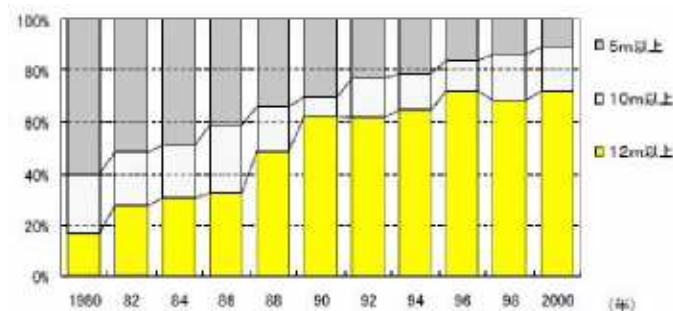


図 1.8 バルク船の喫水動向
(国土交通省資料)

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SOLA S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

○四日市港を經由する貨物の流動範囲

四日市港は、伊勢湾に位置し、名古屋港や三河港などとともに、成長著しい中部圏の産業を支えています。

四日市港の輸出入貨物は、四日市港の背後地域を中心とする貨物ですが、四日市港の海上移出入貨物においては、四日市港の背後地域のみにとどまらず、全国の港を經由し、さらに広い範囲に運ばれています。

このように、四日市港は中部圏のみならず、広域的な物流の拠点として大きな役割を担っています。



図 1.9 海上移出入貨物分布図
(四日市港統計年報 2006 より)

○四日市港の背後圏について

港湾計画を考える上では、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、背後圏において、四日市港を介する物流の及ぼす範囲として、例えば、外貨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、図 1.10 に示すとおり非常に広範囲に及んでいます。

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	107,835
三重県	5,777	1,868	107,835
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 1.10 四日市港利用優位圏
(四日市港外貨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 1.11)

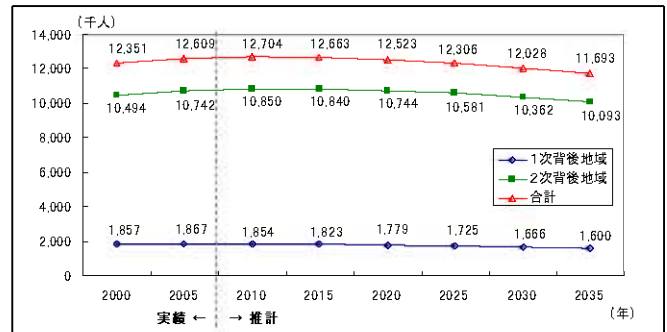


図 1.11 背後圏の将来人口推計
(国立社会保障・人口問題研究所資料)

● 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 1.12)

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。

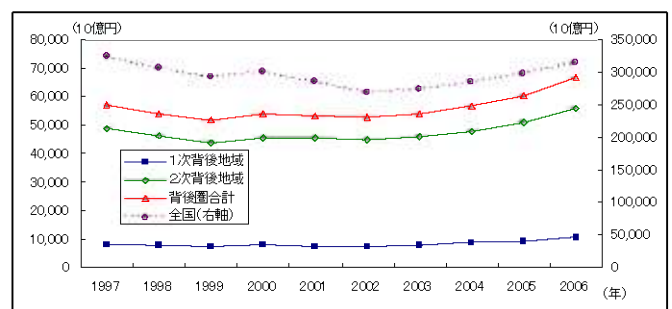


図 1.12 背後圏の製造品出荷額の推移
(「工業統計」経済産業省)

● 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 1.13 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 1.14 背後圏道路網整備の動き

● 伊勢湾再生の動き

伊勢湾（三河湾を含む）の良好な環境の実現を目指し、国、県、市や港湾管理者で構成する「伊勢湾再生推進会議」（平成 18 年 2 月設置）において、「伊勢湾再生行動計画」が平成 19 年 3 月に策定されています。

目標達成に向けた施策の実施にあたっては伊勢湾流域圏の産官学と沿岸及び流域の人々、NPO 等の多様な主体が協働・連携して推進していくこととなっています。



- ・「陸域の施策」とは主に森・川の施策
- ・「海域の施策」とは主に海の施策

図 1.15 施策の実施方針イメージ

● 「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。

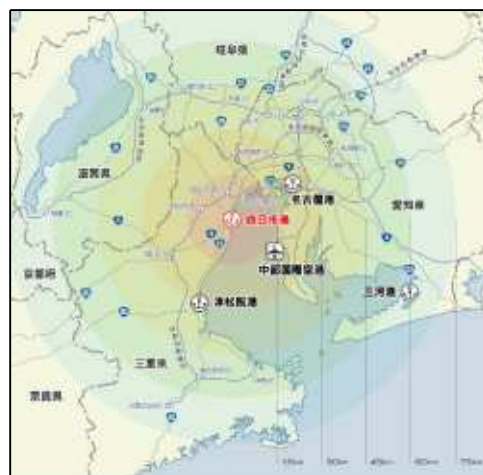


図 2.1 四日市港の位置

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、臨港地区内の分区分は工業港区が臨港地区全体の 76.8%を占めています。

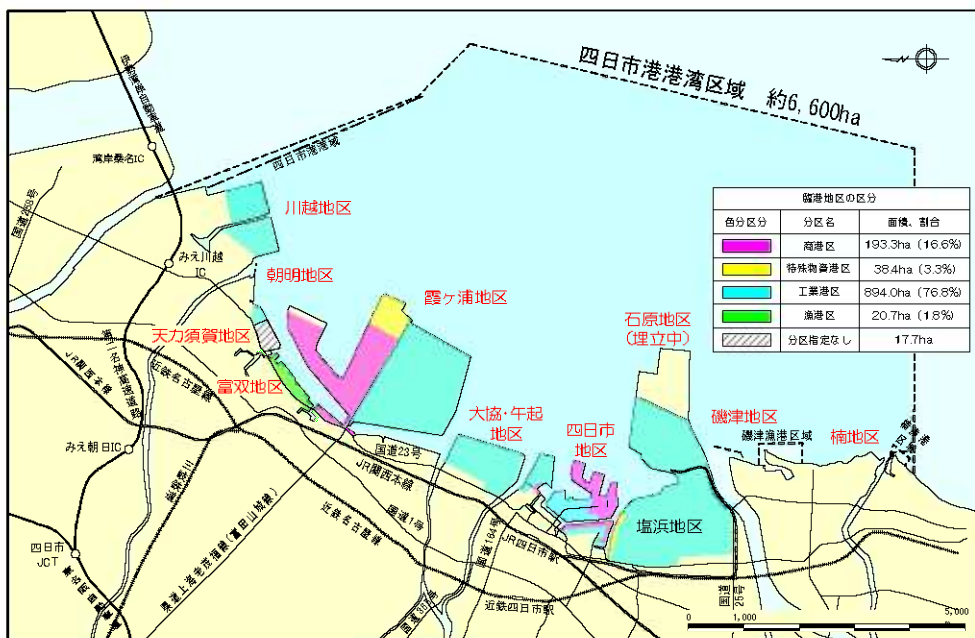


図 2.3 四日市港の概要

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)

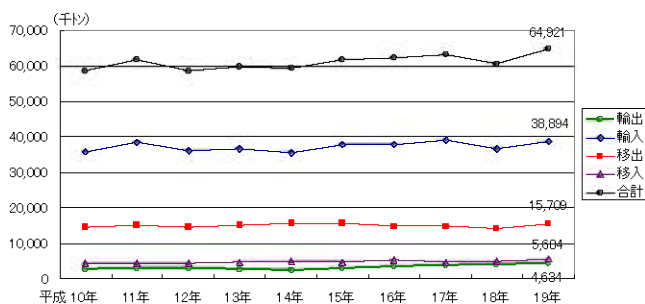


図 2.4 四日市港の取扱貨物量の推移

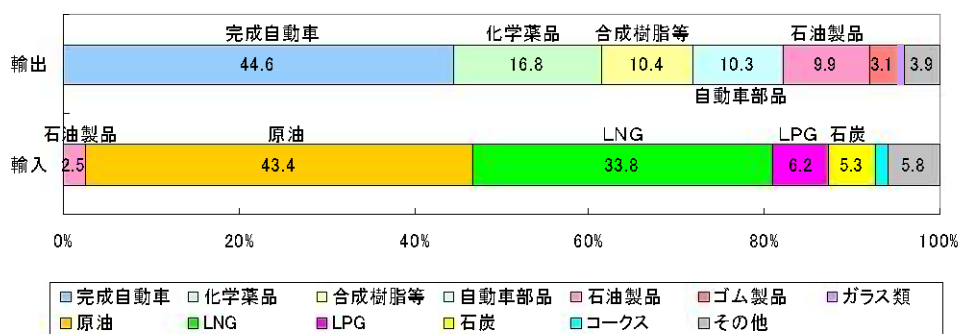


図 2.5 輸出入貨物の品目別割合 (H19)

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。

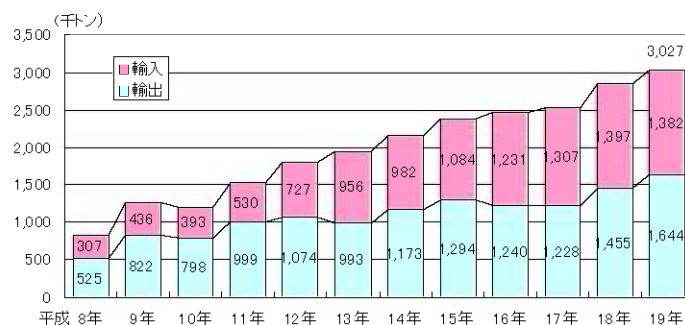


図 2.6 四日市港の外貨コンテナ貨物量の推移

2-5. 四日市港の環境

四日市港では、戦後の高度経済成長期に、急速な工業港化が進み、国の「石油化学第1期計画」に基づく海軍燃料廠跡地の払い下げを契機に全国初となる石油化学コンビナート（第1コンビナート）が昭和34年から本格的に操業を開始しました。

その後、「石油化学第2期計画」により午起地区が埋め立てられ、第2コンビナートが昭和38年から本格的に操業を開始するとともに、昭和47年には公害の経験も踏まえて出島方式で、対岸には緩衝緑地も備えた第3コンビナートが操業を開始しました。

その一方で、急激な重化学工業化の進展は、大気汚染・水質汚濁などの産業公害を発生させる原因となるとともに、大規模埋立事業に伴う自然環境の破壊などが大きな問題となりました。そこで、四日市港においても、水質汚濁、大気汚染、地盤沈下などの公害問題を克服するため、港湾環境の整備が急務となりました。

こうした中、三重県や四日市市では国に先駆けた健康被害者救済などの公害対策を実施するとともに、8次にわたる公害防止計画に基づき、自治体、企業が力を合わせて下水処理施設、公園・緑地の整備や公害防止設備の開発・導入などに積極的に取り組んできました。

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も取り組み、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、他方では、モータリゼーションの進展の中で自動車が急速に普及し、排ガス公害を引き起こし、「光化学スモッグ」というまったく新しい問題などが発生しました。

昭和60年代に入ると、人々の生活水準がより一層向上し、港湾においても物流や生産の場だけでなく、ゆとりある生活の観点から、親水性の高い緑地の整備や景観の保全、歴史的



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）

施設の保存が求められるようになり、環境への取組も積極的に進められてきました。

なお、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く改善しましたが、CODなどの生活環境項目に関わる水質については、生活排水による影響も大きく、加えて伊勢湾という閉鎖性水域であることから、赤潮なども発生しています。そこで、かつての豊かな伊勢湾を取り戻す取組として、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3月)され、人と森・川・海の連携による様々な取組が開始されています。

したがって、今後の四日市港の将来像を考えるにあたっては、今までの四日市公害を始めとする様々な経験を十分踏まえながら、次の世代に残せるような豊かな港づくりに向けた取組をしていかなければならないと認識しています。

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



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。

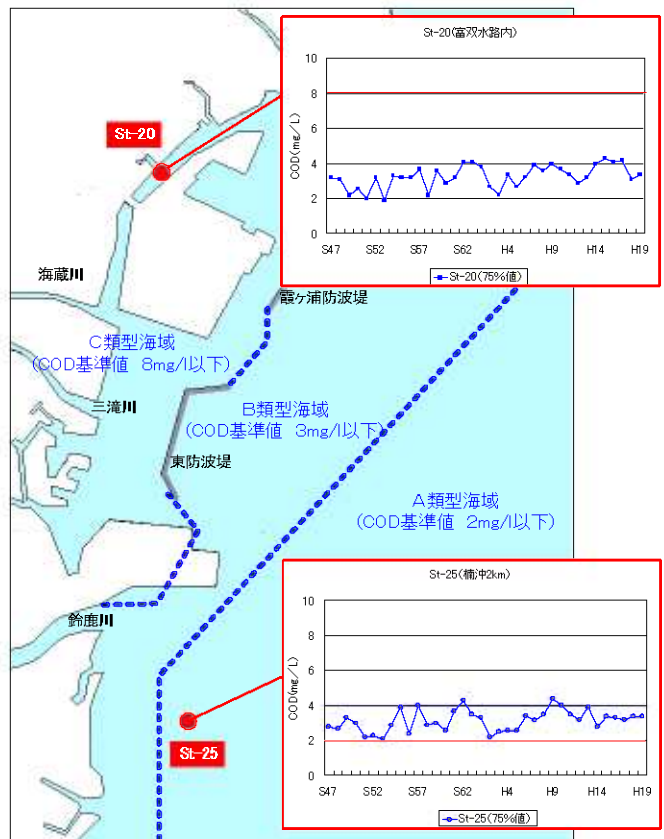


図 2.13 四日市港の水質の推移

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 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、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 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が訪れています。



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。



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。

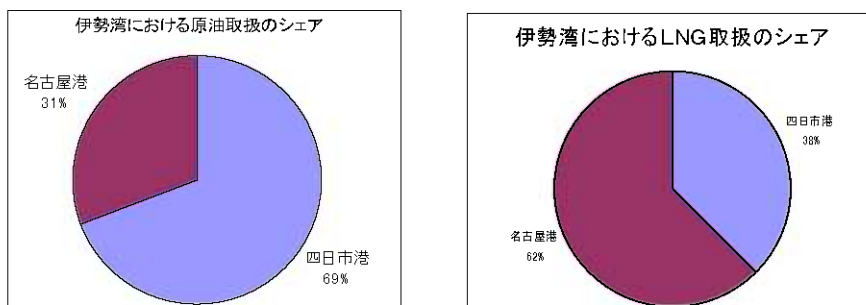


図 2.20 伊勢湾における原油、LNG 取扱の割合

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。

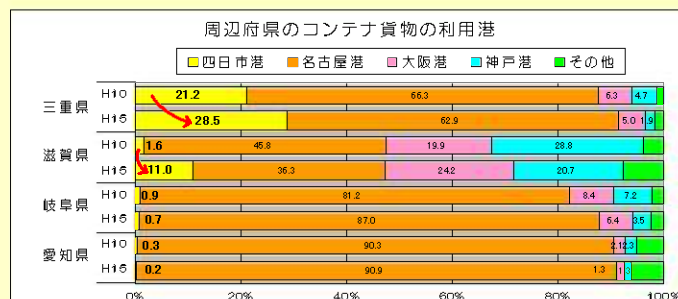


図 2.22 四日市港背後圏のコンテナ利用港湾割合 (H15)

(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。

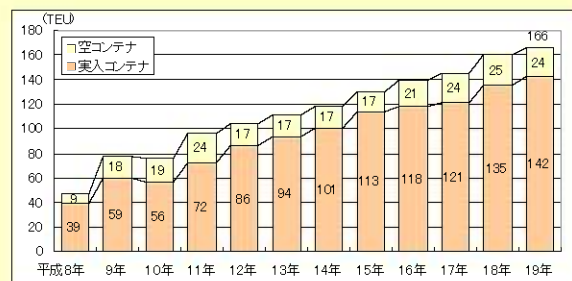


図 2.23 外貿コンテナ取扱個数の推移

(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。

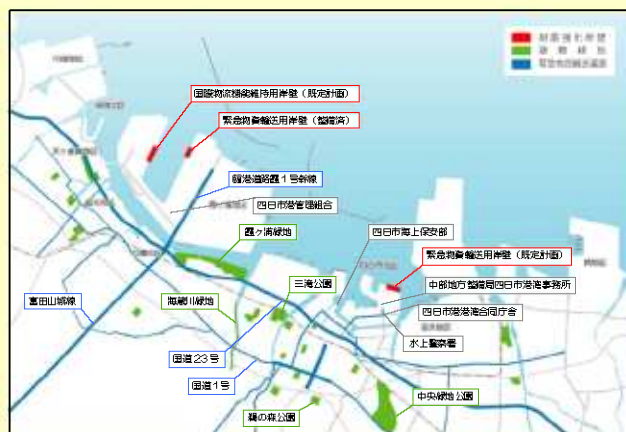


図 2.25 現計画における大規模地震対策施設計画

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。

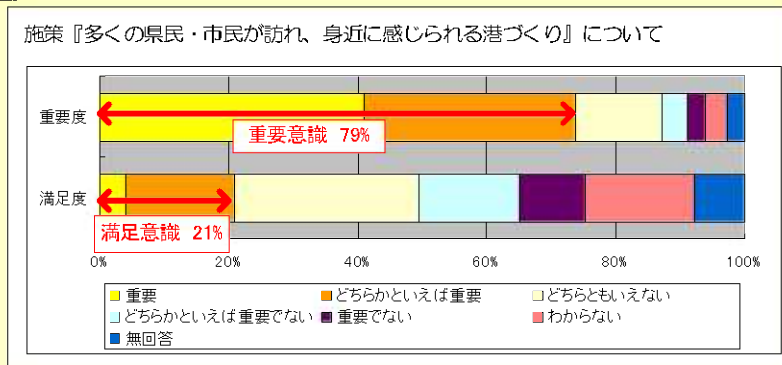


図 2.26 市民アンケートの結果

(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) 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。

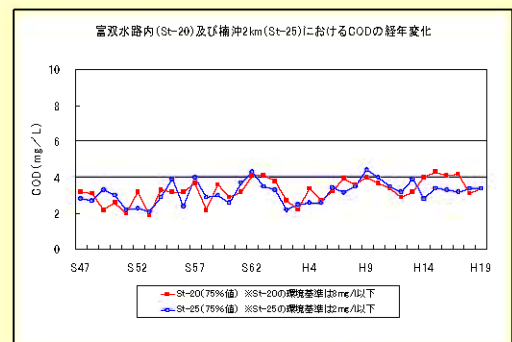


図 2.27 CODの経年変化

(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。

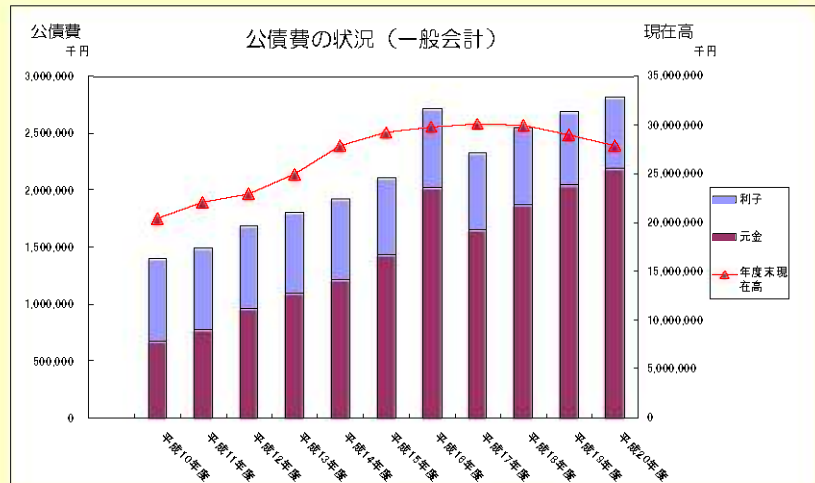


図 2.29 公債費（一般会計）の推移と見込み

(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。



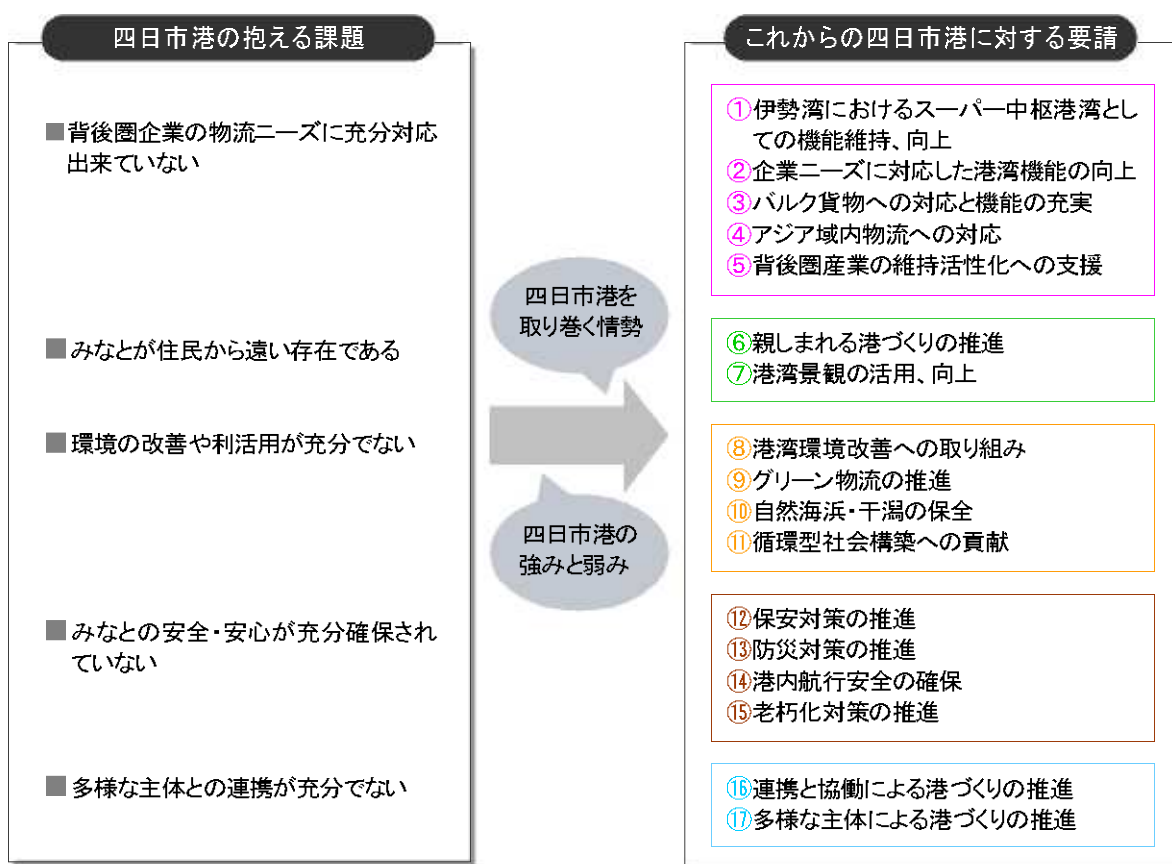
図 2.30 埋立による交流拠点計画（四日市地区 2 号地）

3. 四日市港の将来方向

3-1. これからの四日市港に対する要請

これまで述べてきた四日市港を取り巻く情勢変化や四日市港の強みと弱み、さらには四日市港が抱える課題などから、これからの四日市港に対する要請として、下記の17項目が挙げられます。

これからの四日市港には、これら17項目の要請に適切に対応していくことが求められています。



3-2. 四日市港の将来方向

3-1により導き出された17項目の要請は、大きく「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つの方向に区分されます。

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。

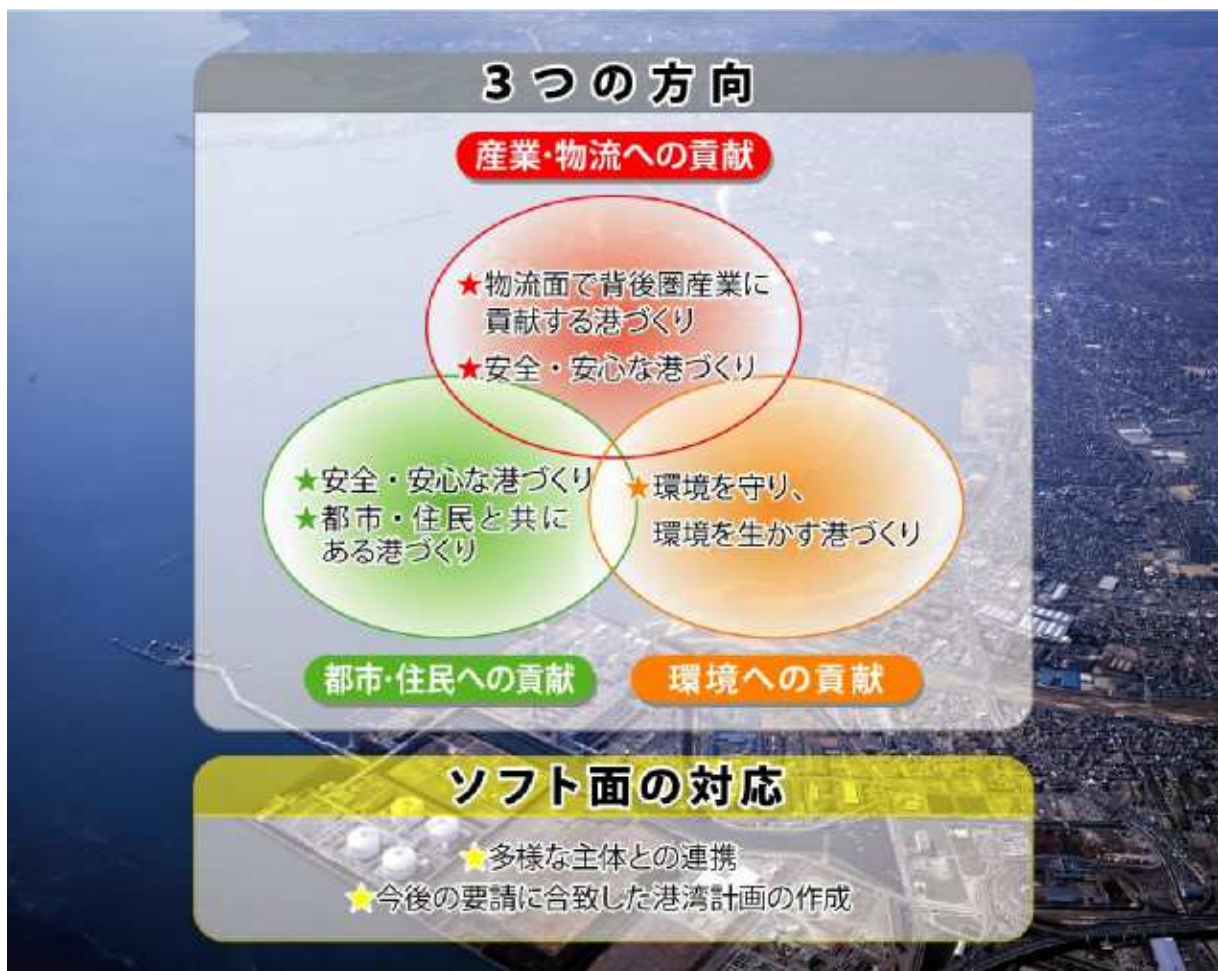


図 3.1 四日市港の将来像を考える方向

4. 四日市港の将来像

4-1. 四日市港の将来像と実現したい姿

四日市港が基本理念とする、「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」をめざすためには、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献の3つの方向をもとに明確なビジョンを導き出す必要があります。このため、概ね20年後の四日市港のビジョンとして3つの将来像を描きました。

将来像1「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」

中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たし、多くの荷主企業から頼りにされ、信頼され、どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心なみなと。

将来像2「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」

人々が憩い、楽しむことができ、都市と共に活性化し、住民を元気にし、住民の暮らしを守ってくれる、頼もしいみなと。

将来像3「環境にやさしいみなと・四日市港」

自然とふれあえ、人と生き物にやさしく、美しく、魅力があり、地域の環境や地球環境の改善にしっかり取り組んでいる、地球にやさしいみなと。

特に、環境問題がますます多様化、グローバル化するなか、環境への取組がこれからの四日市港の港湾機能そのものを大きく支える力になるように考えていきます。

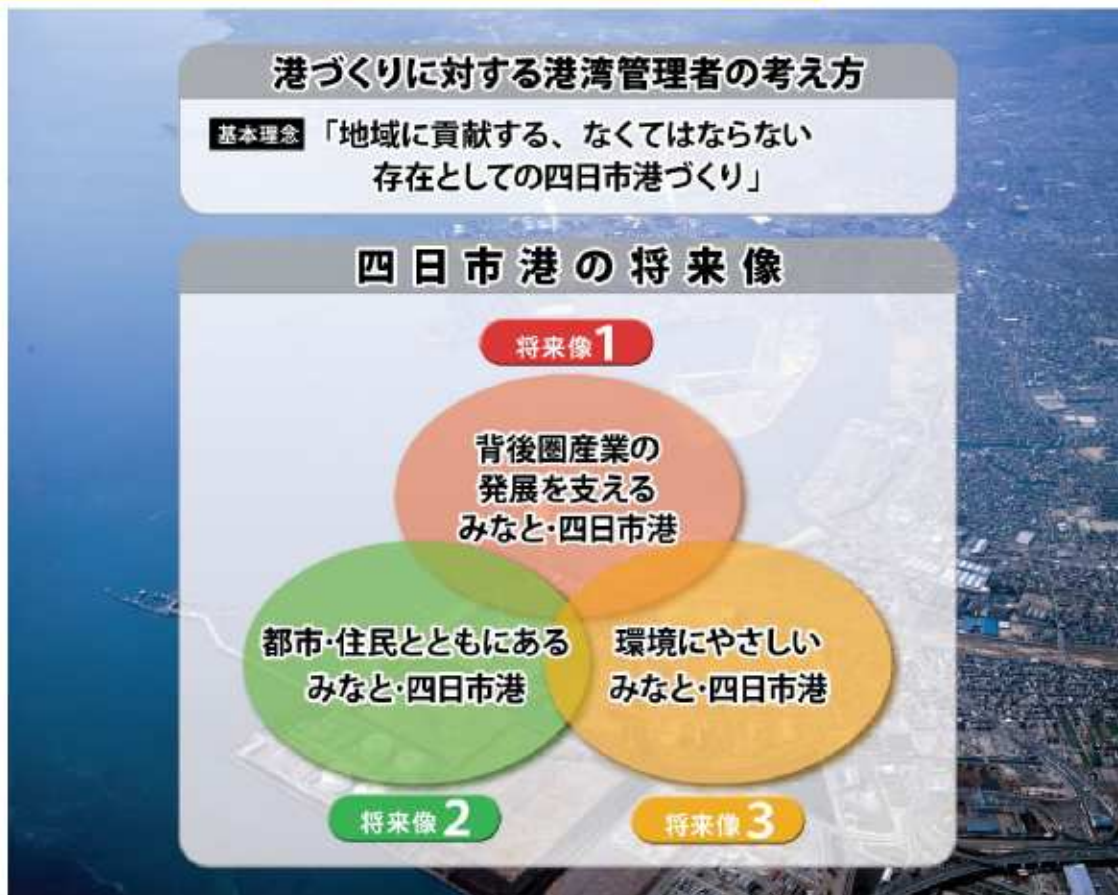


図 4.1 四日市港の将来像

将来像 1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港

四日市港には、「伊勢湾のスーパー中枢港湾」として、名古屋港とともに、物流面からの支援を通じてわが国産業、とりわけ中部圏に立地するものづくり産業の国際競争力を強化するという重要な役割が課せられています。また、四日市港は、直背後の臨海部には「エネルギー資源取扱機能の集積」が、さらにその背後には「知識集約型部品・部材および加工組立産業の集積」があるという他港にはない固有の強み(四日市港のコアコンピタンス)を持っています。地域社会の持続的な発展のため、四日市港にはこれら背後圏産業の発展を物流面からしっかり支えていくことが強く求められています。

こうしたことから、「将来像1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」の20年後の実現したい姿を次のとおり考えました。

実現したい四日市港の姿(案)

① 中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たす四日市港

実現イメージ

☆伊勢湾スーパー中枢港湾の一翼を担う国際貿易港

四日市港と名古屋港は、緊密な連携のもと、「伊勢湾のスーパー中枢港湾」としてしっかり機能し、企業ニーズに対応した効率的な港湾サービスが提供されている。

② 多くの荷主企業から頼りにされ、信頼されている四日市港

実現イメージ

☆背後圏産業を支える総合港湾

臨海部に位置するエネルギー産業、素材・部材産業の原材料輸入などに、また、背後圏に位置する部材・部品産業、加工組立産業の製品出荷などの物流拠点として多くの企業から頼りにされ、四日市港はこれら産業の発展に大きく貢献している。

☆低炭素社会を支える港湾

環境にやさしい内航海運や鉄道輸送との連携が充実していることから、四日市港はその利用により、産業物流に関するCO₂の削減に大きく貢献している。

③ どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心な四日市港

実現イメージ

☆安全・安心な港湾

常に船が安全に入出港でき、四日市港は利用者が安心して利用できる港になっている。大規模地震等の災害が発生した場合にも、四日市港は物流機能が確保される災害に強い港になっている。

将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港

四日市港の前面には、伊勢湾という海が広がり、またその背後には四日市市などの諸都市がひかえています。そのため、四日市港には、海からの災害から都市・住民の暮らしをしっかりと守るという大事な役割があります。また、港は背後のまちやそこに住む住民と海とを結ぶ貴重な空間に位置することから、これら都市・住民と決して無縁であってはならず、いろいろな関わりのなかで発展・成長していくものと考えています。

四日市港には、住民の安全・安心を確実に守るための港づくりとともに、広く住民に愛され、親しまれ、そしてまちづくりと連携した港づくりが求められています。

こうしたことから、「将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港」の20年後の実現したい姿を次のとおり考えました。

実現したい四日市港の姿(案)

① 人々が憩い、楽しむことができる四日市港

実現イメージ

☆多くの人々が訪れ、憩い、楽しめる港

港へのアクセスが改善され、多くの人々が、四日市港にある自然や歴史遺産、そして景観などの憩いや潤いを求め、また、いろいろなイベントが開催されることで、四日市港を訪れている。

☆港の文化が醸成し、住民の誇りとなる港

人々が集まることで、そこには歴史ある四日市港特有の文化が醸成され、このことによって四日市港の魅力が一層深まり、広く知れ渡ることになり、四日市港が住民の誇りとなっている。

② 都市と共に活性化し、住民を元気にしてくれる四日市港

実現イメージ

まちづくりの関係者と連携し、“みなとづくり”が活発に検討・取り組まれている。

③ 住民の暮らしを守ってくれる、頼もしい四日市港

実現イメージ

☆自然災害から住民を守る

海岸保全施設の整備や、住民・企業・関係機関との協働による防災対策の徹底により、人々の暮らしは、地震・津波・高潮などの自然災害からしっかりと守られている。

☆災害時の救援、復興の拠点港湾

大規模災害時にも港湾機能が確保され、四日市港が災害時の救援・復興活動の拠点として機能している。

将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港

四日市港が、今後、地域に貢献する、なくてはならない存在として、その重要な役割を担っていくためには、環境と共生し豊かなみなとの環境を次世代に継承することによって、持続可能な発展を遂げていく必要があります。そのためには、港の関係者が一丸となって、港全体としてますます多様化・複雑化する環境問題に対応していこうとする、また、これまでに失われた自然環境を少しでも取り戻そうとする、さらには港の機能・活動に可能な限り環境配慮を取り込んでいこうとする姿勢やそのための努力が欠かせません。

四日市港には、高度な物流機能の発揮とともに、関係者の協働による、「ふつうの港」から自然環境と共生し、地域や地球の環境に貢献する「環境にやさしいみなと」への変革が求められています。

こうしたことから、「将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港」の20年後の実現したい姿を次のとおり考えました。

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、人と生き物にやさしい四日市港

実現イメージ

☆人や生き物にやさしい四日市港

自然のままの手つかずの干潟や海浜などの自然が残っていて、そこでは誰もが容易に自然と触れ合うことができ、憩い、楽しむことができる。また、緑地や浅場など多種多様な動植物の生育空間が所々に確保されていて、四日市港は人・生き物すべてにやさしい港になっている。

☆四日市港内の水質や底質の改善

伊勢湾再生行動計画等に基づく多様な主体との連携した取組の結果、四日市港港内の水質や底質が今より格段に改善されている。

② 美しく、魅力ある四日市港

実現イメージ

臨海部の特色ある港湾景観が保全されている。また、周辺環境と調和した良好な港湾景観を形成するための取組が進み、四日市港は清潔で美しく、魅力ある港になっている。

③ 地域の環境や地球環境の改善にしっかり取り組んでいる、地球にやさしい四日市港

実現イメージ

☆四日市港における低炭素社会の実現

内航海運の活用などグリーン物流の推進によるCO₂排出量の削減、四日市港利用による陸送距離の短縮など物流の効率化によるCO₂排出量の削減、港湾区域内における荷役などに伴うCO₂排出量の削減が進み、四日市港は低炭素社会の実現に大きく貢献している。

4-2. 四日市港の取組

将来像 1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港

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

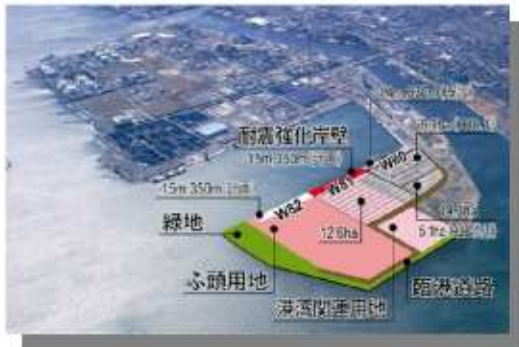
船舶航行安全の確保

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

- 増大するコンテナ貨物の取扱需要に対応するため、現行の霞ヶ浦北埠頭80号岸壁コンテナターミナルに連続する次世代高規格コンテナターミナルの整備を推進する。
- スピーディでシームレスかつ環境への負荷が少ない港湾物流を実現するため、コンテナターミナルにおいてハード・ソフト両面で高度化(IT化、自動化)、低炭素化(ハイブリッド化)等を進める。
- 臨港道路霞4号幹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、新名神、東海環状自動車道、四日市インターアクセス道路などの背後高規格道路網の整備促進を働きかけることによって、四日市港と背後圏域とのアクセス向上と周辺道路の渋滞解消に努める。
- 港湾サービス水準の向上という背後圏企業のニーズに応えるため、基幹航路をはじめとする多方面航路の維持・拡充に努める。
- *伊勢湾におけるスーパー中樞港湾が、中部圏のものづくり産業を支える物流拠点として確実に機能するために、名古屋港や中部国際空港との連携をこれまで以上に進めるとともに、寄港コストの縮減や手続きの簡素化につながる「一開港化」の早期実現に努める。また、四日市港と名古屋港との「一港化(一体化)」については、関係機関と十分連携・協議しながら議論していく。



～現行港湾計画における霞ヶ浦地区
北埠頭完成イメージ～



～現行港湾計画における
霞4号幹線完成イメージ写真～

(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

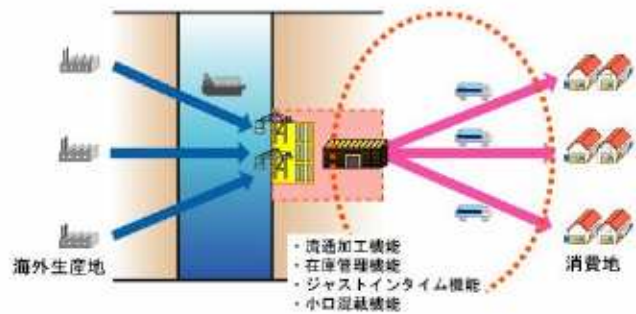
取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

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、**低環境負荷**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、岸壁、荷捌き地、上屋などの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、低炭素社会の構築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～



～鉄道輸送～

- 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

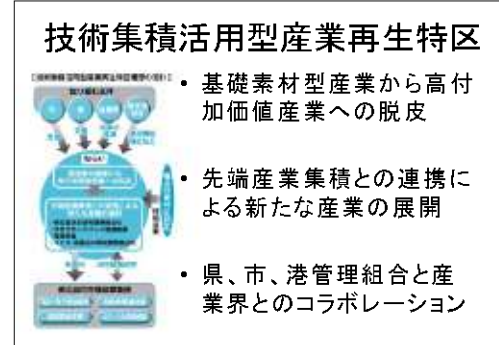
取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

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(浚渫土砂埋立区域)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～

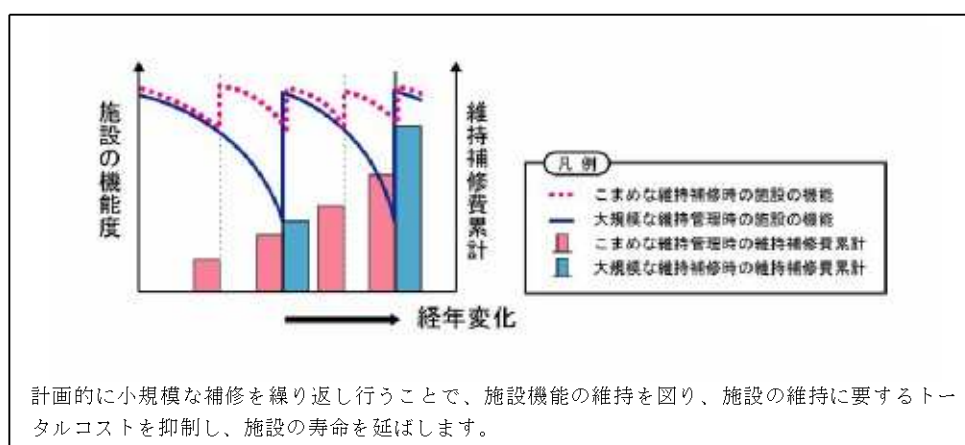
(keyword)

- ✓ 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(岸壁、荷捌き地、上屋等)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・修繕や耐震化などの改良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岸壁、航路、泊地等港湾施設の適切な整備を推進するとともに、港湾利用者や関係機関と十分連携・調整しながらより安全で効率的な港内航行実現に向けた措置の実践に努める。
- 船舶の安全な航行を常に確保するため、航路・泊地等における水深の維持・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。
- 四日市港における、ポトラジオ等による入出港情報の提供等を行うとともに、レーダーやAIS(船舶自動識別装置)情報等を活用した船舶情報の提供・監視システムの構築について、関係機関と十分連携・調整しながら、その研究を進める。



～船舶情報管理室～



～行き交うコンテナ船～



～ハーバーインフォメーションシステム～
(HIS)

(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、霞ヶ浦北埠頭80号岸壁に連続する霞ヶ浦北埠頭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・住民とともにあるみなと・四日市港

取組(案)2-① まちづくりと一体となった港づくり

人々が憩う、港の拠点づくり

参画と協働による「みなとまちづくり」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、観光振興の促進

取組(案)2-③ 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)2-① まちづくりと一体となった港づくり

人が憩う、港の拠点づくり

- 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」と連携して、千歳運河や第一埠頭を拠点とする「みなとまちづくり」を進める。
- 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とから、このような港湾景観を最大限活用した「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

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

- ウォーキングコースを整備するなど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やCO₂吸収源の拡大を図る。
- 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、観光振興の促進

- 「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。



- 船舶を活用した港らしさを感じる観光振興策を企業や関係機関等と連携して取り組む。

- 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 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

- 津波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。
- 東海・東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。
- コンビナート企業及び関係機関と連携し、コンビナート災害を未然に防止するとともに、災害発生時にも迅速に対応できるように体制を整える。



～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。
- 東海・東南海地震等や大型台風等の大規模災害時には、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)2-③ 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。(再掲)
- 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

将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港

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

循環型社会構築への貢献

地域の環境保全に貢献

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・磯津地区や朝明地区に残る自然海浜、自然干潟等における生態系を維持するとともに、貴重な自然を次世代に継承すべく関係者と連携して管理、保全する。
- 干潟や砂浜等の管理、保全及び新たな浅場の造成、野鳥等が飛来する緑地を整備するなど、生物多様性の保全に向け、海域部と陸域部が調和した多様な生物生息空間を有する複合的な自然環境の創造に関係者と連携して取り組む。
- このような取組を進めるに当たっては、河川や海岸の管理者等との連携を図るとともに、産学官の協力による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

- 伊勢湾再生行動計画に基づき、多様な主体と連携して海域環境の改善に努める。
- 港湾環境の改善に向け、汚泥の浚渫除去や北埠頭外周護岸や防波堤において藻場(コンブ、アマモ等)の再生を図るなど水質改善・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。
- 船舶の安全な航行を常に確保するため、航路・泊地等における水深の維持・確保や漂流物の除去を行う。(再掲)



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、並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～

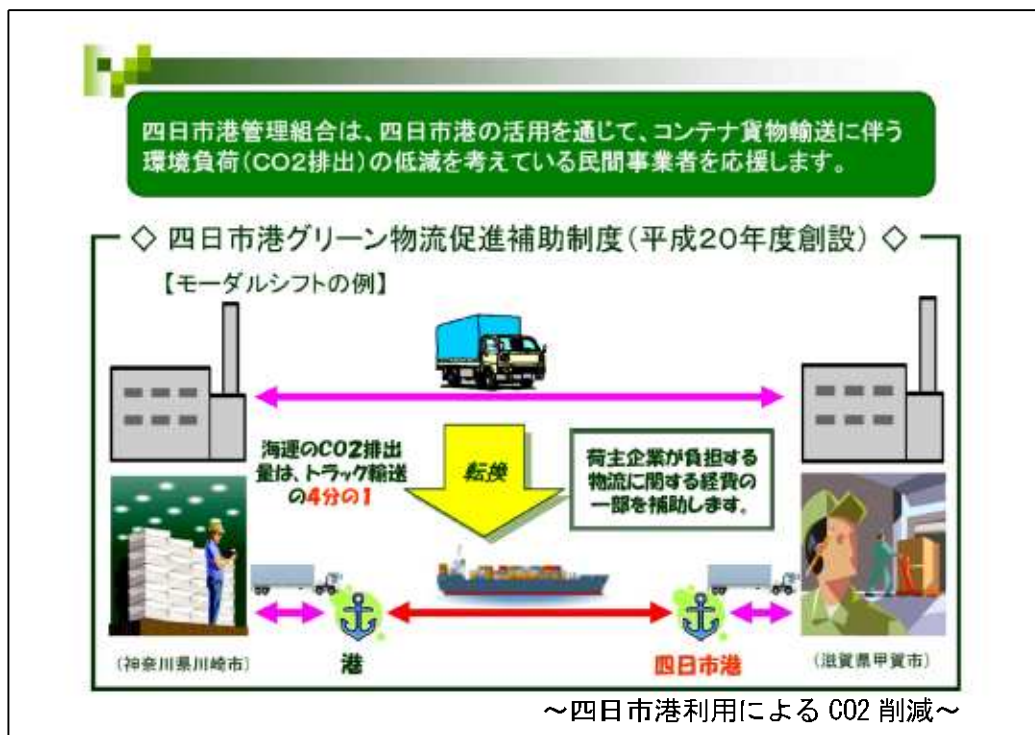
(keyword)

- ✓ 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及び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。(一部再掲)
- 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。
- CO₂ の削減に貢献する緑化等の取組を進める。
- 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

循環型社会の構築への貢献

- 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(浚渫土砂埋立区域)は、将来的には、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していく中で、循環型社会の構築に貢献するリサイクル産業[※]等の立地可能性について検討を進める。

※リサイクル産業:循環資源(廃棄物等のうち、金属くず等の有用なもの)を取り扱い、静脈物流ネットワークの構築を図る。



循環資源(金属くず)の取扱

地域の環境保全に貢献

- 港湾の開発によるみなとの環境を悪化を防止するため、環境に配慮した施設整備や保全のための取組を進める。
- 臨港交通体系の充実などにより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。
- 放置艇やプレジャーボート等の小型船舶を適正に配置させ、港内環境と周辺に居住する住民の良好な生活環境の保全を図る。(一部再掲)
- 県市町が主体となって進める環境行政が四日市港内で推進されるように協力する。

(keyword) ✓ 静脈物流需要の高まり
✓ 石原地区の土地利用

4-3. 空間利用ゾーニング

四日市港は、陸域約 1164ha、海域約 6600ha の広大な区域です。

この空間において四日市港の3つの将来像を実現していくためには、陸域と海域における効率的・効果的な空間利用が必要とされます。

そこで、四日市港の陸域と海域の現在の姿に、3つの将来像を重ね合わせた空間利用を考えると、次の4つの機能に区分できます。

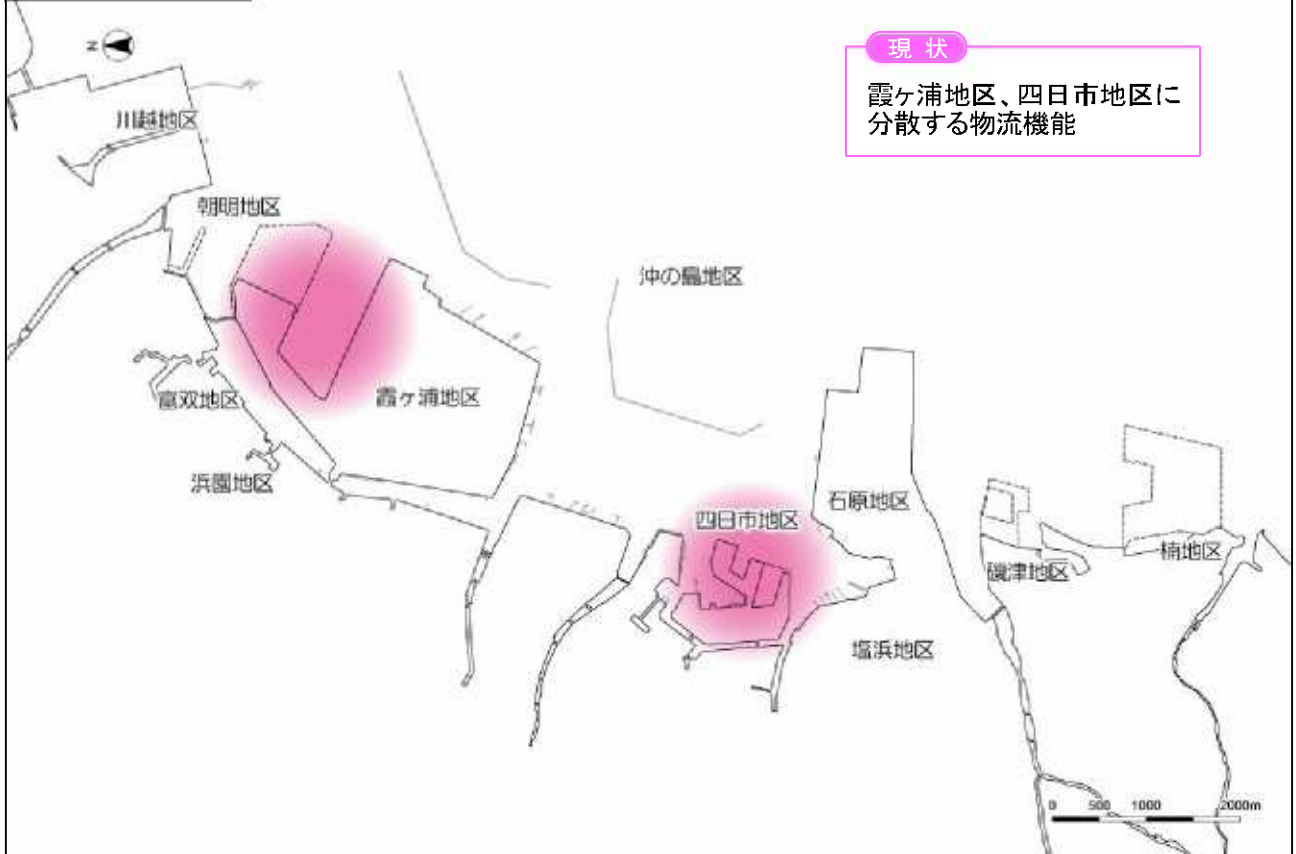
- ・ 物流・・・産業圏産業を物流面で支えるための物流拠点としての港の機能
- ・ 産業・・・臨海部産業を創造し、維持していくための産業空間としての港の機能
- ・ 交流・・・人々が憩い活動できる空間としての港の機能
- ・ 環境・・・環境を保全し、活かしていくための空間としての港の機能

こうした4つの機能を空間的に区分したものを「エリア」として表現しました。

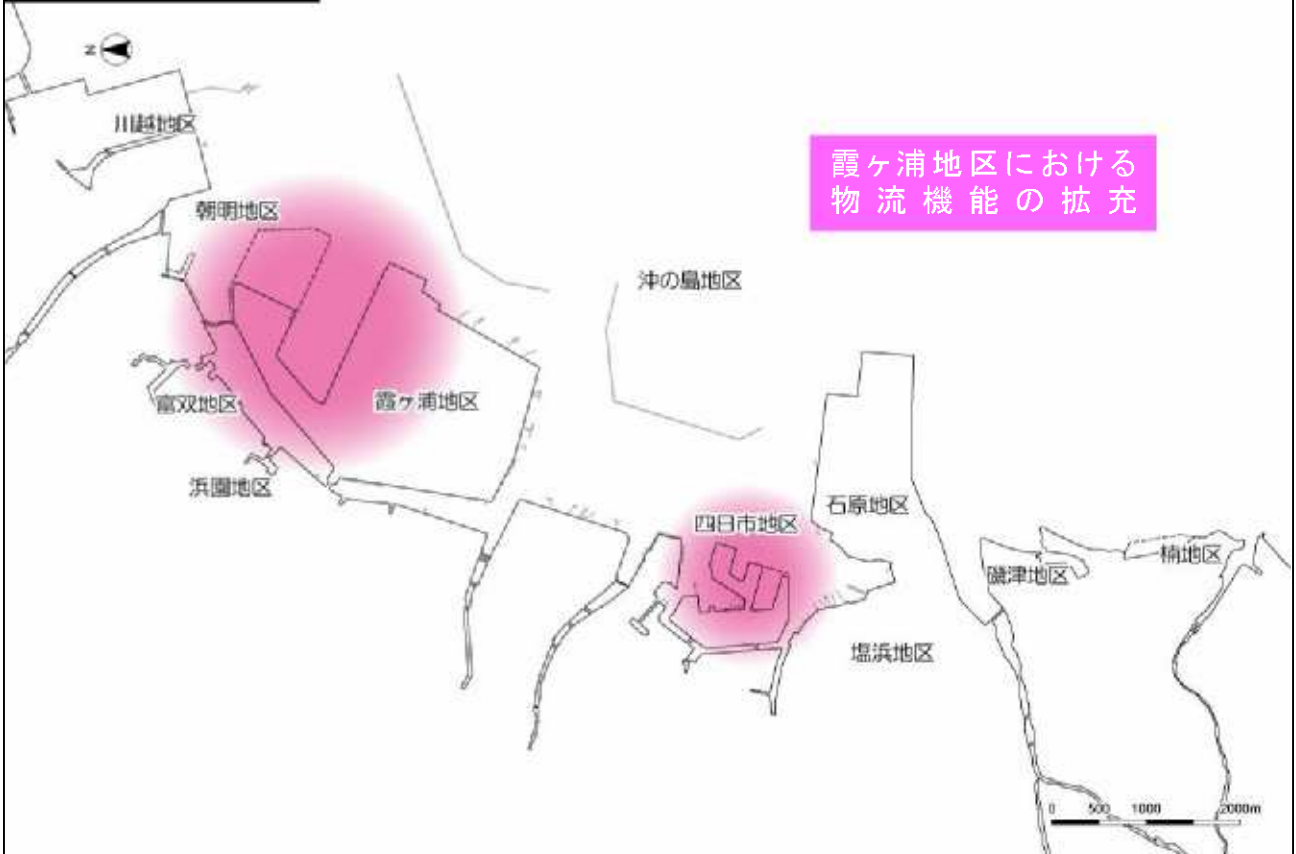
さらに、「産業・物流」、「交流・環境」という大きなくくりとなる空間利用を「ゾーン」として表示しました。

「エリア」区分、「ゾーン」区分は、その機能を明らかにするため、重複しない形で表しています。

物流機能の現況



物流機能展開の考え方



【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



産業機能展開の考え方



【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（浚渫土砂埋立区域）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(浚渫土砂埋立区域)

新たな産業空間として活用する。

- ・ 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
- ・ 将来的には、循環型社会の構築に貢献するリサイクル産業等の立地可能性の検討

交流機能の現況



交流機能展開の考え方



【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

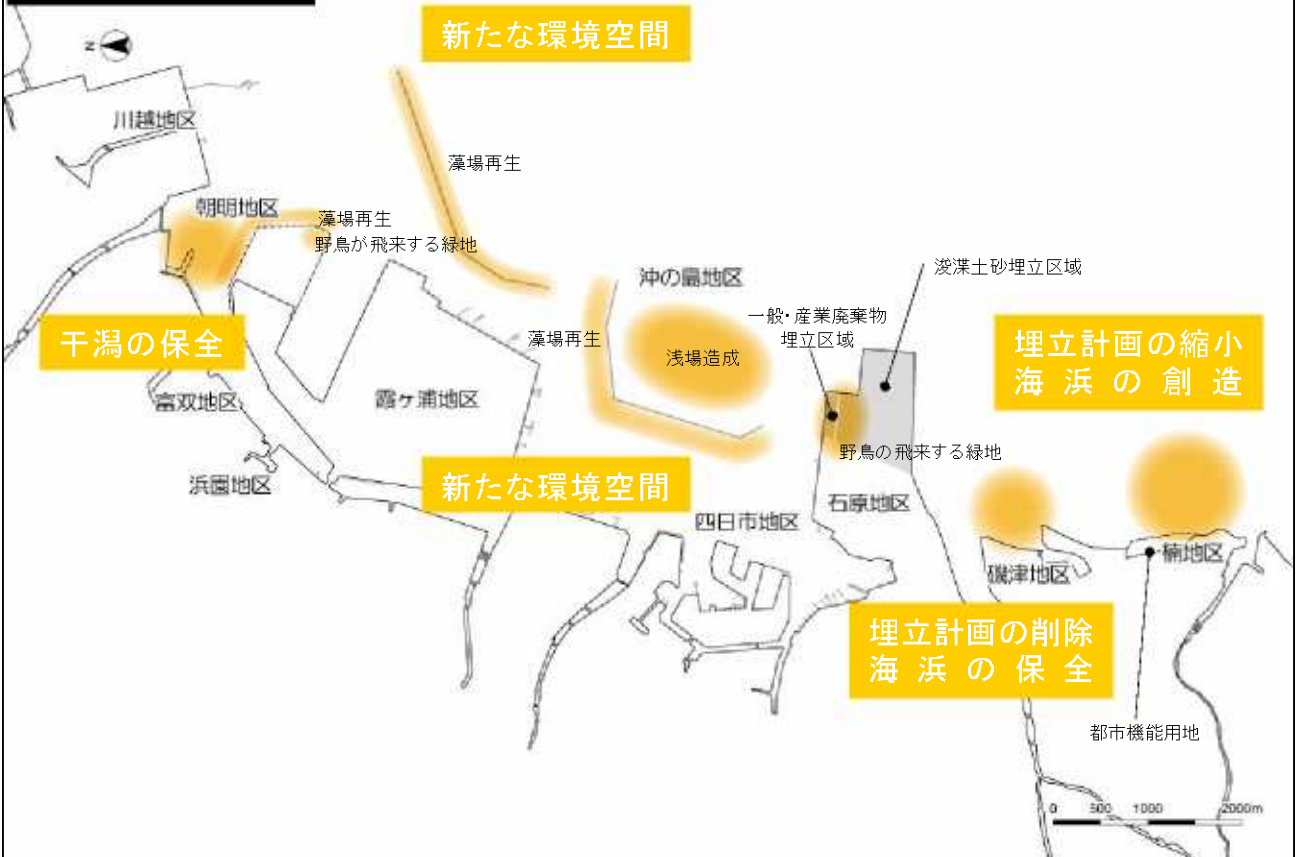
みなとの文化や景観を活かした交流空間を形成する。

- ・ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進
- ・ 人々が憩う、港の拠点づくり
- ・ 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



環境機能展開の考え方



【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（一般・産業廃棄物埋立区域）や霞ヶ浦地区北埠頭の最先端に位置する緑地では、新たな環境空間（野鳥等が飛来する緑地）の形成を図ります。

また、沖の島地区に浅場造成を図ります。

【地区別の主な取組】

朝明地区

貴重な干潟を保全する。

- ・ 自然干潟の管理・保全

霞ヶ浦地区

新たな環境空間を創造する。

- ・ 野鳥等が飛来する緑地（北埠頭最先端緑地）
- ・ 藻場（北ふ頭埋立護岸）

石原地区（一般・廃棄物埋立区域）

新たな環境空間を創造する。

- ・ 野鳥等が飛来する緑地

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

沖の島地区

新たな環境空間を創造する。

- ・ 浅場造成

楠地区

貴重な自然海浜を保全・創造する。

- ・ 都市機能用地を残し埋立計画を縮小し、海浜の保全・創造

磯津地区

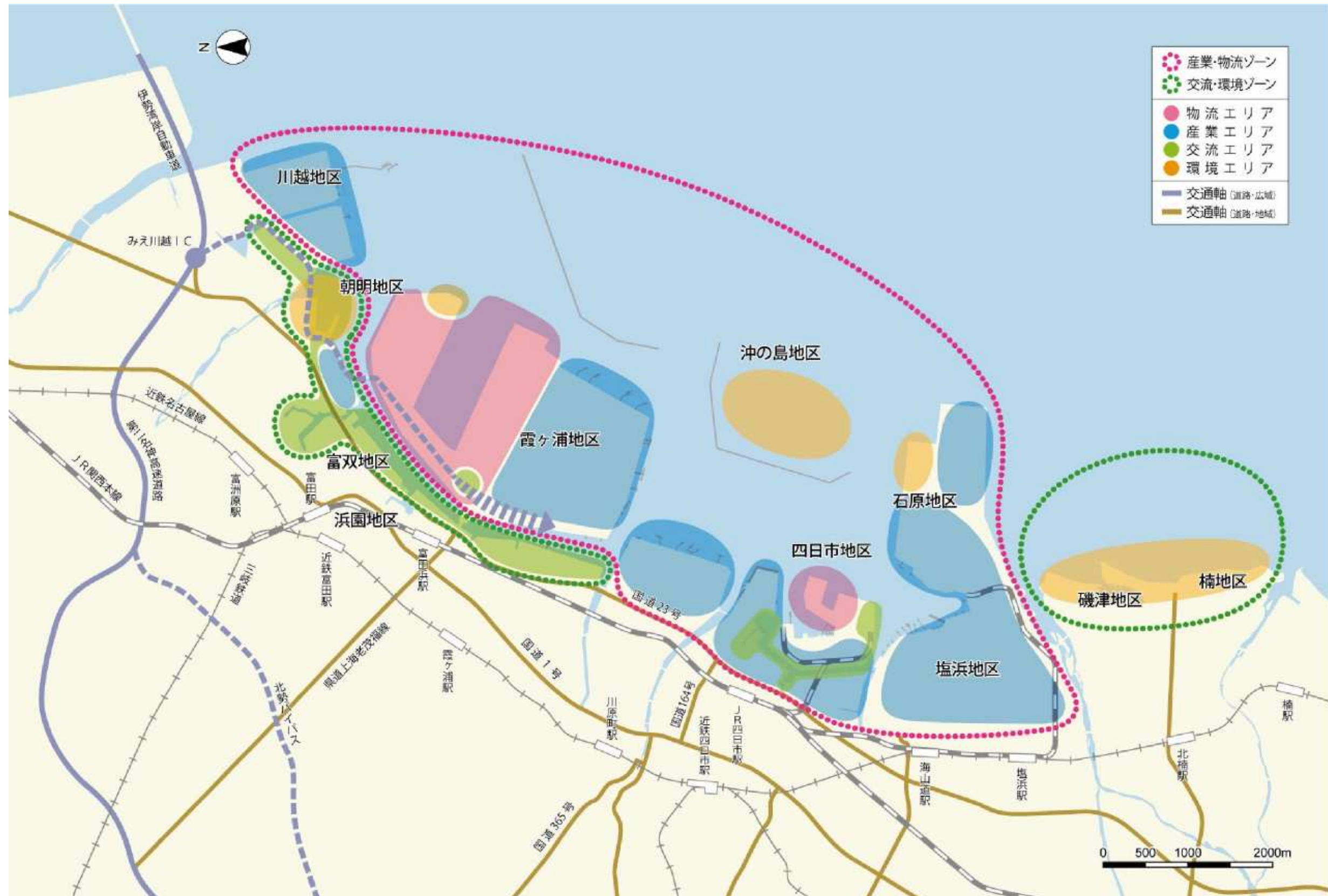
貴重な自然海浜を保全する。

- ・ 自然海浜の保全（埋立計画は削除）

空間利用ゾーニング

「産業・物流ゾーン」は、霞ヶ浦地区、四日市地区及び既存のコンビナート企業用地等を中心とする海側の空間となります。この空間は、主として物流機能や産業機能の拡充をめざし取組を進める空間ですが、四日市地区では重要文化財や千歳運河沿いの景観を活用した産業と密接に関係する交流機能を展開するなど、この中においても必要な限りの交流機能や環境機能の拡充をめざした取組を進めたいと考えています。

一方、「交流・環境ゾーン」は、今も自然海浜が残る磯津地区や楠地区、貴重な干潟が残る朝明地区から富双地区、浜園地区、霞ヶ浦地区に至る一連の水際線の空間であり、主として交流機能や環境機能の拡充をめざした取組を進める空間となります。



5. 将来像の実現に向けて

5-1. 将来像実現に向けたその他の取組

四日市港管理組合は、港湾法（昭和25年法律第218号）の規定による港湾管理者の業務を行うために三重県と四日市市により設立された一部事務組合であり、業務内容は「四日市港の利用促進を図るとともに、適正で効率的な管理運営を行うこと」に限られています。行政的に見れば、港湾法による四日市港管理組合の管轄空間は、水域としての港湾区域、陸域としての臨港地区、港湾区域・臨港地区の周辺の空間としての港湾隣接区域となっています。

しかし、今回作成した概ね20年後を想定した四日市港長期構想で掲げた内容は、港湾空間にとどまらない幅広い取組であり、また、時間的にも、短期的な対応が必要な取組から長期的な視点でもって対応すべき取組まで幅広く含まれています。

このようなことから、3つの将来像を実現するためには、これまでに整理した取組に加え、次に示す取組も必要となります。

連携と協働の仕組みづくり

- 三つの将来像を実現するためには、民間と行政の適切な役割分担のもと、住民、NPOなどの市民団体、企業、関係行政機関など多様な主体が参画できるよう、連携・協働の仕組みづくりを検討する。

将来像の実現に向けた体制づくり

- 今後、港湾の国際競争力強化が一層求められる中で、名古屋港との更なる連携強化を進める必要があります。このためには、より高度で専門的な港湾運営やそのための望ましい港湾管理のあり方などを検討していく必要があります。こうした議論を進めるため、専門的な能力を持った人材育成に努める。
- 限られた経営資源のなかで社会情勢の様々な変化に対して迅速かつ的確に対応できる人材の育成に努める。

多くの人の理解に基づく港づくり

- 四日市港管理組合の進める取組を積極的に周知し、住民、企業、港湾利用者などのニーズや意見をしっかり把握し、多くの人の理解のもとに、取組を進める。
- 施策や事業を進めるにあたっては、常に費用対効果を検証するとともに、継続的な取組の評価や、状況変化等による取組の見直しに留意する。

四日市港港湾計画（素案）

（H21.3.10 現在）

平成21年3月
四日市港管理組合

—目 次—

1. 港湾計画改訂の方針	1
2. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用	4
3. 機能別の計画	7

1. 港湾計画改訂の方針

四日市港長期構想で描かれた3つの将来像「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」、「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」、「環境にやさしいみなと・四日市港」の実現に向けて、平成30年代前半を目標年次とする港湾計画の中に、概ねこれからの10年間の間に、港湾管理者自らが、さらには関係者と連携・協働しながら着手したい、あるいは成果を挙げたいと考える取組を具体的に位置づけるため、港湾計画が求める物流、安全、交流、環境の4つの分野別に、下記方針のもと、既定港湾計画を改訂します。

【物流】

- **スーパー中枢港湾としての機能の充実・強化**
 - 増大するコンテナ貨物の取扱需要に対応するため、現行の霞ヶ浦北埠頭 80 号岸壁コンテナターミナルに連続する次世代高規格コンテナターミナルの形成を図ります。
 - 臨港道路霞 4 号幹線の整備を図るなど、臨港交通体系を充実します。
- **アジア域内物流への対応**
 - 今後増加するアジア域内物流に対応するため、霞ヶ浦北埠頭の港湾関連用地を中心としたエリアで、ロジスティクス機能の強化に努めます。
- **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**
 - 霞ヶ浦南埠頭において、バルク貨物輸送の効率化・拠点化を図ります。
- **企業ニーズに対応した港湾サービスの提供**
 - 四日市地区及び霞ヶ浦地区において、物流を効率化するため、港湾施設利用の集約と再編を図ります。
 - 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に向けて、内航海運の活用や鉄道の活用など、グリーン物流の促進に努めます。

【安全】

- **港湾施設の計画的な維持管理**
 - 老朽化した港湾施設の確実な更新を進めます。
 - 港湾施設の計画的・効率的な維持・修繕に努めるとともに、耐震化などの改良を進めます。
- **船舶航行安全の確保**
 - 船舶の大型化に対応した岸壁、航路、泊地等港湾施設の適切な整備を進めます。
 - 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、港内航行安全の確保に努めます。
- **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、霞ヶ浦地区及び四日市地区において耐震強化岸壁を新たに整備します。
 - 霞ヶ浦地区のリダンダンシーを確保するため、臨港道路霞 4 号幹線の整備を進めます。
- **災害復興活動への支援**
 - 緊急時の物資輸送や災害復興活動を支えるため、市街地に近い四日市地区において緊急物資輸送用岸壁等の防災拠点を新たに整備します。
 - 東海・東南海地震などの大規模災害時には、災害復興活動に資するため港湾空間を有効に利活用し、復興活動を支えます。

【交流】

- **人が憩う、港の拠点づくり**
 - 四日市地区では、四日市市をはじめ多様な主体との協働により、千歳運河や第一埠頭を拠点とする交流空間の形成を図ります。
- **人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進**
 - 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりを推進するため、既存緑地の質を高めるとともに、新しい港湾緑地の整備を進めます。
 - 港湾空間の魅力を向上させるため、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のネットワーク化を図ります。
- **みなと観光の振興**
 - 港湾景観や船舶を活用した港らしさを感じる観光振興に努めます。

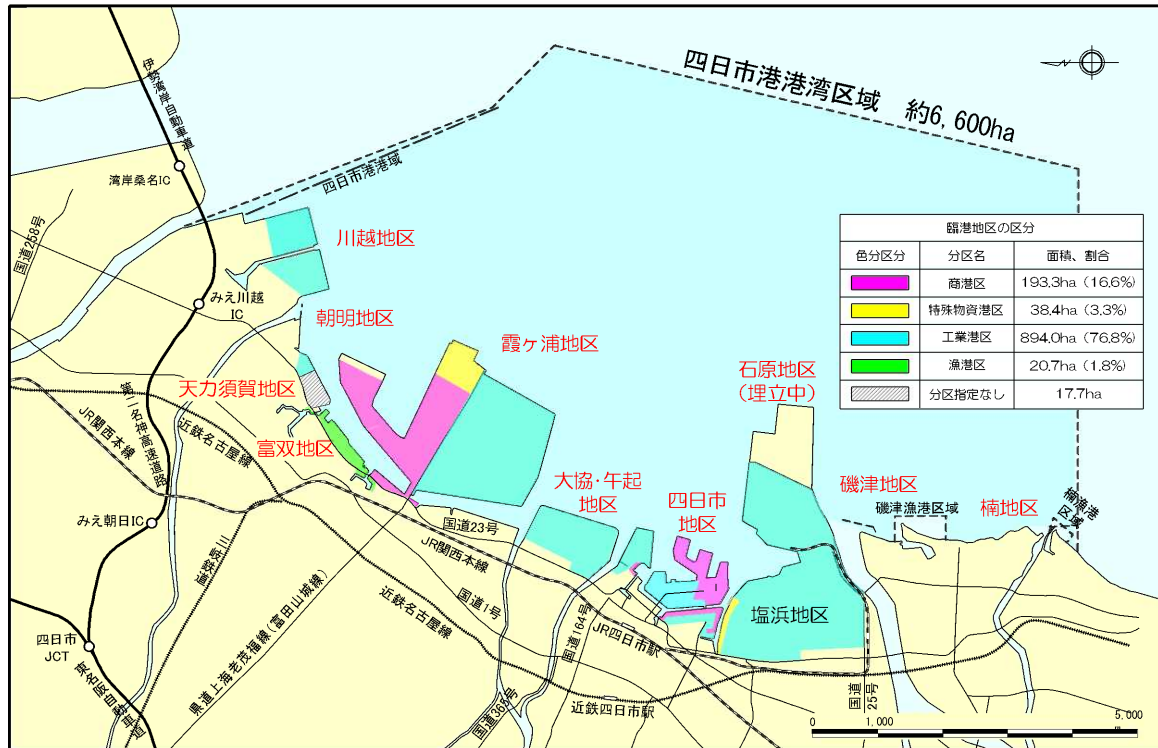
【環境】

- **自然海浜・干潟の保全**
 - 生態系の維持や生物多様性の確保のため、自然海浜や自然干潟の保全を図ります。
 - 石原地区の一般・産業廃棄物埋立区域を中心とするエリアなどにおいて、野鳥等が飛来する緑地を新たに整備します。
- **伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善**
 - 自然環境豊かな港湾空間の形成のため、港内で藻場の再生を図るなど、海域環境の改善に努めます。
- **良好な港湾空間の保全・創出**
 - 四日市地区では、美しく魅力ある港湾空間を創出するため、多様な主体と連携しながら歴史的遺産や文化遺産、並びに貴重な港湾景観の保全を図ります。
- **地球環境問題(CO₂等削減)への対応**
 - 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に向けて、内航海運の活用や鉄道の活用など、グリーン物流の促進に努めます。(再掲)
 - 港内において、CO₂の吸収につながる緑地空間を確保するとともに、港湾運送事業者との連携のもと、港湾活動に伴い発生するCO₂の削減に努めます。
- **循環型社会構築への貢献**
 - 再生利用を目的として使用済み製品等の収集・運搬をする静脈物流を促進させるため、金属くず等の循環資源の取扱機能の確保を図ります。
- **地域の環境保全に貢献**
 - 港湾の開発によるみなとの環境の悪化を防止するため、環境に配慮した施設整備や保全のための取組を進めます。
 - 臨港交通体系の充実などにより、周辺道路の渋滞解消や騒音・振動、大気環境の改善に努めます。

2. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

(1) 港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は図に示すとおり、港湾区域約 6,600ha、陸域約 1,164ha とします。

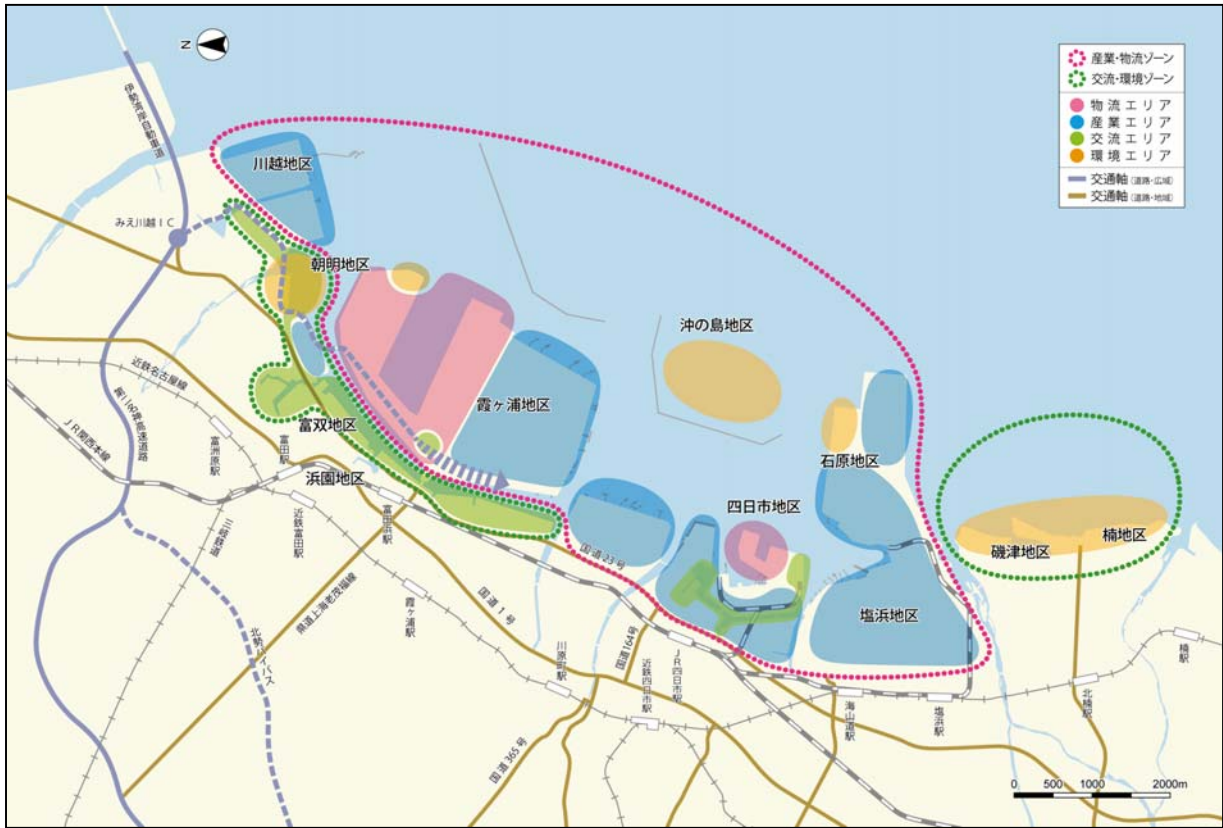


港湾計画の範囲

(2) 港湾空間利用ゾーニング

物流・交流・環境・安全の多様な機能を適正に配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用します。

- ①霞ヶ浦地区南埠頭及び北埠頭は、外貿コンテナと外貿バルクの取扱いを中心とした外貿機能の拠点として、物流関連ゾーンとする。
- ②四日市地区は、内貿バルクの取扱いを中心とした内貿機能の拠点として物流関連ゾーンとする。一方、千歳運河沿いを中心に交流拠点ゾーンを形成する。
- ③川越地区、天カ須賀地区、霞ヶ浦工業用地、四日市地区大協・午起及び塩浜地区は生産ゾーンとする。
- ④富双地区、浜園地区は緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑤朝明地区、霞ヶ浦地区北ふ頭先端部、磯津地区及び楠地区は環境保全ゾーンとする。
- ⑥石原地区は、一般・産業廃棄物埋立区域は環境保全ゾーン、浚渫土砂埋立区域は廃棄物処理ゾーンとする。
- ⑦楠地区の埋立区域は都市機能ゾーンとする。
- ⑧沖の島地区は留保ゾーンとする。



四日市港長期構想ゾーニング



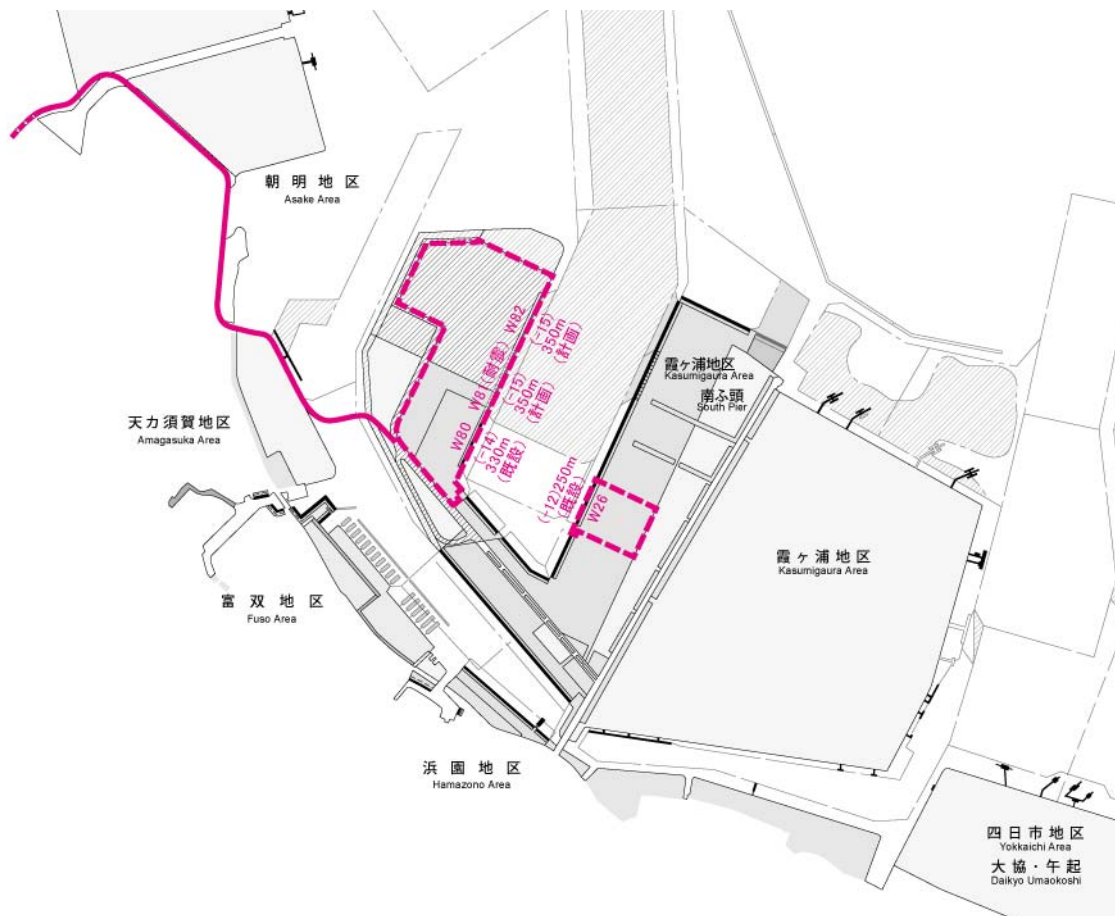
四日市港港湾計画ゾーニング

3. 機能別の計画

【物流】

■ スーパー中枢港湾としての機能の充実・強化 (公共埠頭計画、臨港交通施設計画、土地利用計画)

- 増大するコンテナ貨物の取扱需要に対応するため、現行の霞ヶ浦北埠頭 80 号岸壁コンテナターミナルに連続する次世代高規格コンテナターミナルの形成を図ります。
- 臨港道路霞 4 号幹線の整備を図るなど、臨港交通体系を充実します。



【環境の視点から】

- ・背後圏のコンテナ貨物を最寄港である四日市港で取扱うことは、陸上輸送にかかるCO₂排出量の削減に大きく寄与します。
- ・コンテナターミナルの荷役機械を省エネルギー化することは、荷役作業等の港湾活動に伴うCO₂排出量の削減に大きく寄与します。
- ・周辺道路の渋滞を解消することは、地域の環境改善に貢献します。
- ・霞ヶ浦北埠頭外周護岸等の整備において、生態系にも配慮した構造形式を採用することは、自然環境の保全・創造に貢献します。

【参考資料】

○貨物需要見通し

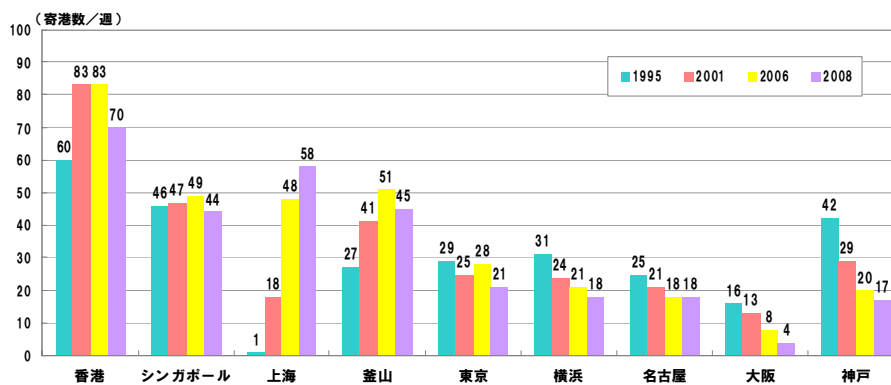
- ・背後圏からのコンテナ貨物の伸びや他港からの利用転換貨物の見通しをヒアリング調査したところ、目標年次（平成30年代前半）における四日市港のコンテナ貨物の推計値は、既定計画と同程度となる見通しです。

○背後圏産業の状況

- ・四日市港の背後圏には、臨海部コンビナートの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ます。
- ・これらの産業は、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ます。
- ・平成18年度の三重県の製造品出荷額等は10兆7880億円であり、全国9位の高い水準となっています。

○基幹航路維持の必要性

- ・国際海上コンテナ輸送は、基幹航路における船舶の大型化と寄港地の集約化が進んでいます。
- ・現在の四日市港における基幹航路の就航状況は、北米航路が週一便です。
- ・基幹航路の減少は、国際海上コンテナ輸送における輸送時間や輸送コストの増加につながり、背後圏産業の国際競争力の低下が懸念されます。

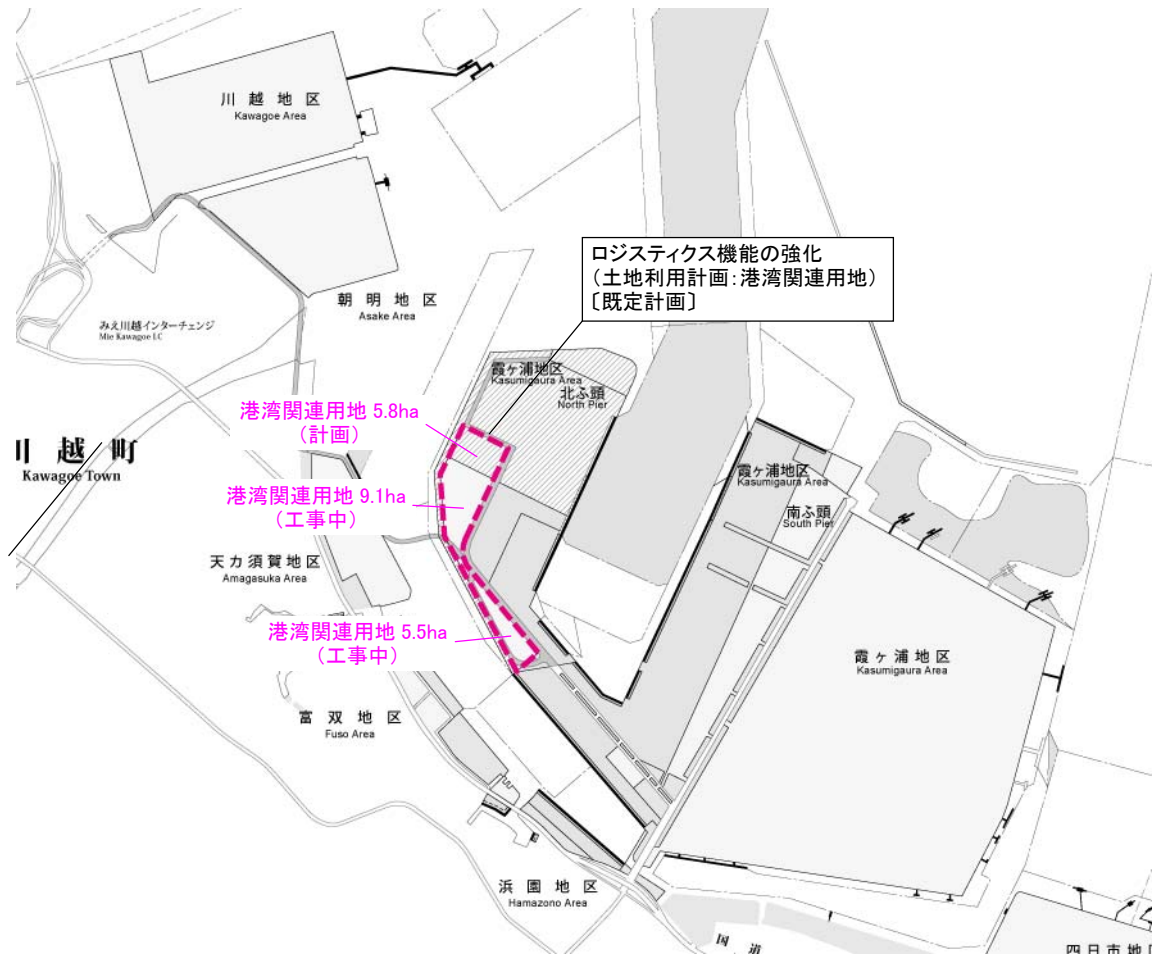


各港への基幹航路の寄港数

■ アジア域内物流への対応

(土地利用計画)

- ▶ 今後増加するアジア域内物流に対応するため、霞ヶ浦北埠頭の港湾関連用地を中心としたエリアで、ロジスティクス機能の強化に努めます。

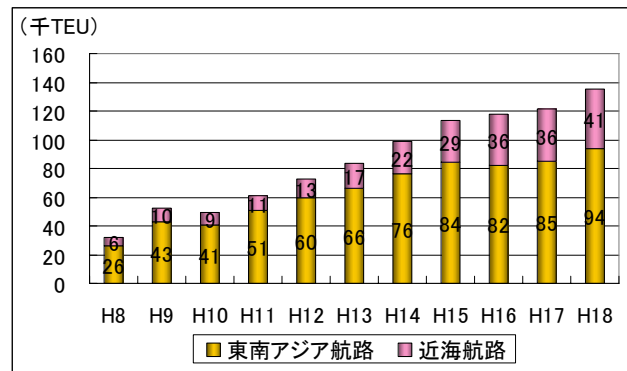


【環境の視点から】

- ・ 背後圏のコンテナ貨物を最寄港である四日市港で取扱うことは、陸上輸送にかかるCO₂排出量の削減に大きく寄与します。
- ・ 荷主ニーズに適切に対応したロジスティクス機能を拡充するための取組は、効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築に貢献します。

【参考資料】

- ・ 経済のグローバル化が進み、東アジア地域が急成長する中で、製造業企業を中心に国際水平分業が一層進展しています。
- ・ このような情勢変化の中、荷主企業は国際水平分業を支える高度なサプライチェーンを構築するため、荷捌き、流通加工、在庫管理等のロジスティクス機能の最適化を求めています。
- ・ 三重県の輸出コンテナ貨物の輸出で約6割が、輸入で約8割が中国・近海・東南アジア方面の貨物となっています。(平成15年全国輸出入コンテナ貨物流動調査)



東南アジア・近海航路実入りコンテナ個数の推移

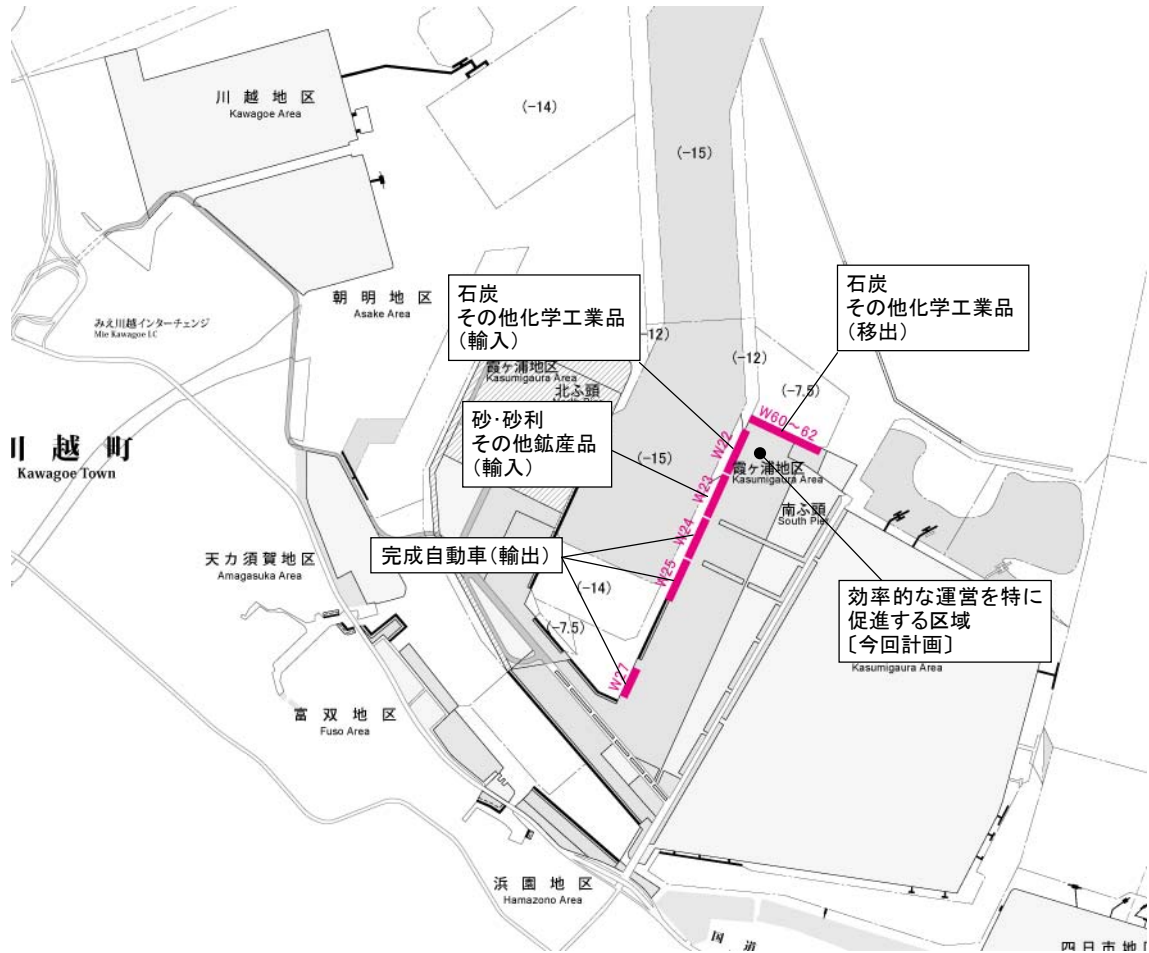


霞ヶ浦地区北埠頭(港湾関連用地)

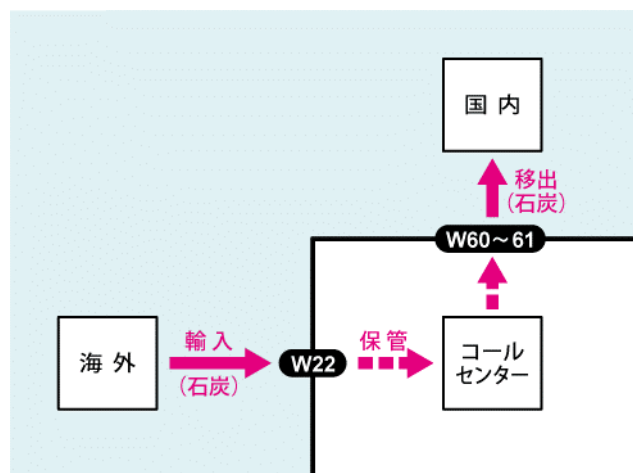
■ バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

(公共埠頭計画等)

➤ 霞ヶ浦南埠頭において、バルク貨物輸送の効率化・拠点化を図ります。



霞ヶ浦地区におけるバルク貨物の輸送パターンの現状



【環境の視点から】

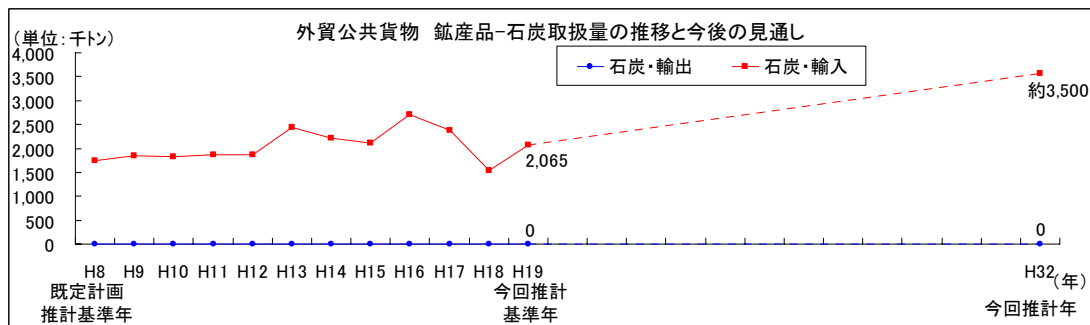
- ・船舶の大型化等に適切に対応した港湾整備を進めることは、貨物の一括大量輸送を可能とし、海上輸送にかかるCO₂排出量の削減に大きく寄与します。
- ・高能率な荷役機械や十分な面積の荷捌き地を備えるなどバルク貨物輸送の拠点化を図ることは、バルク貨物輸送の効率化を促進し、より環境負荷の小さな輸送サービスを実現します。

【参考資料】

○貨物需要見通し

〈石炭〉

- ・企業の発電用燃料としての燃料転換や船舶の大型化などによる-14m岸壁を有する四日市港への利用港湾の転換により、取扱貨物量は増加する見通しです。



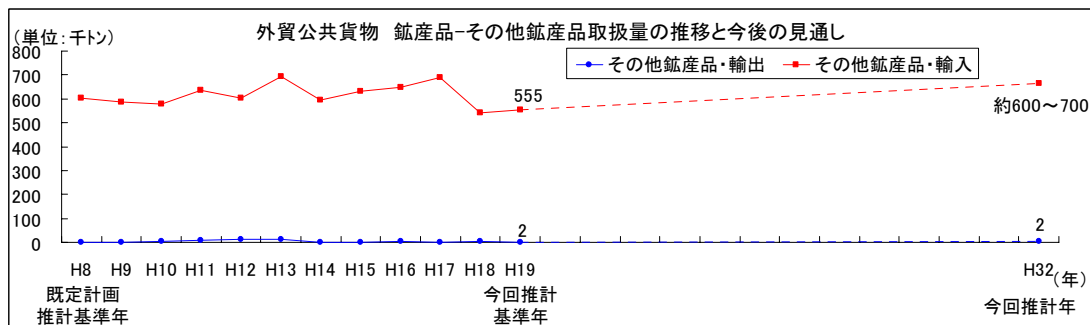
貨物量の見通し (石炭)

〈その他鉱産品〉

- ・コンビナート企業の原材料輸入として、今後も現状と同程度の取扱が続く見通しです。

（企業ヒアリングより）

- 若干生産量は落ちているが、10年後においてはH18実績程度の生産量を想定している。(化学関連企業)
- ここ数年は国内需要が好調である。今後は海外需要も増加すると考えており、輸出入量は増加傾向が続くと考えている。(化学関連企業)



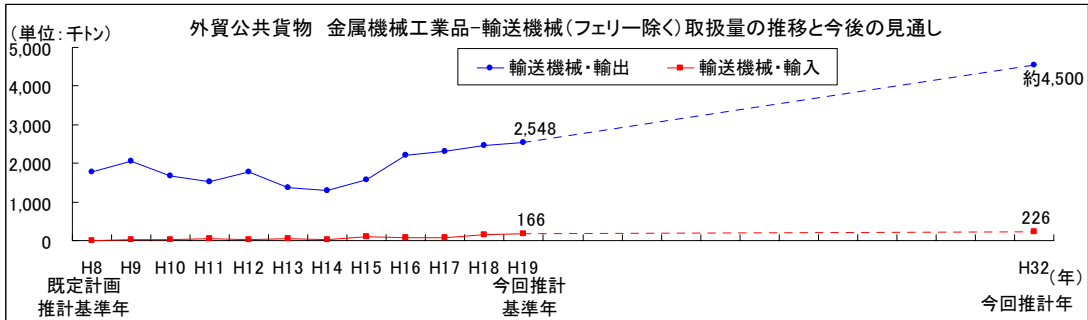
取扱貨物量の見通し (その他鉱産品)

〈輸送機械〉

・世界的な景気後退により、生産量は減少しているが、長期的には増加する見通しです。

企業ヒアリングより

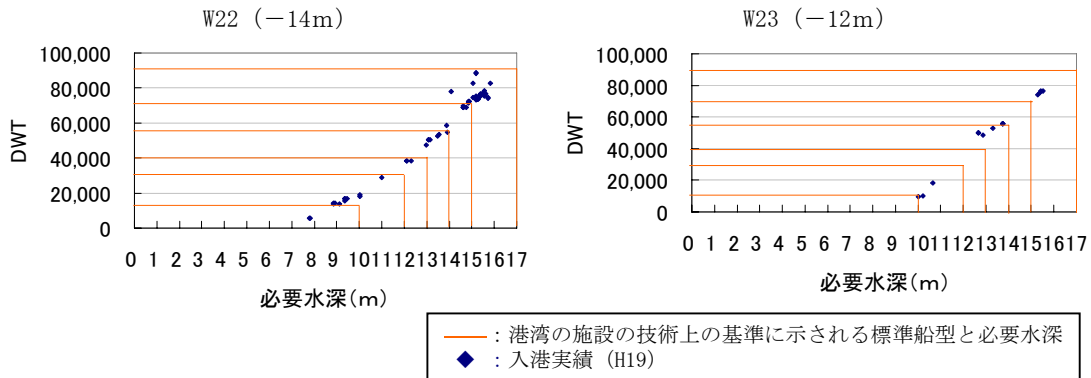
- 世界的な景気の低迷により、ここ1~2年は減少すると思われるが、このような状況の中でも、ユーザーから求められる製品を開発し、生産や販売戦略を模索しながら輸出量を増加させたい。(自動車関連企業)
- このところの世界経済情勢から、生産調整(減少)を実施しており、現時点では今後10年後の想定であれば、現状程度ではないか。(自動車関連企業)
- この秋から主力製品は減産となっているが、将来的には自動車メーカーの動向にもよるが、生産量を増加させたいと考えている。(自動車関連企業)



取扱貨物量の見通し(輸送機械)

○船舶動向

・バルクキャリアの大型化は顕著であり、W22(-14m)・W23(-12m)では足切り船舶が存在するため、増深による効率化が必要です。



外航船の船型別係留状況

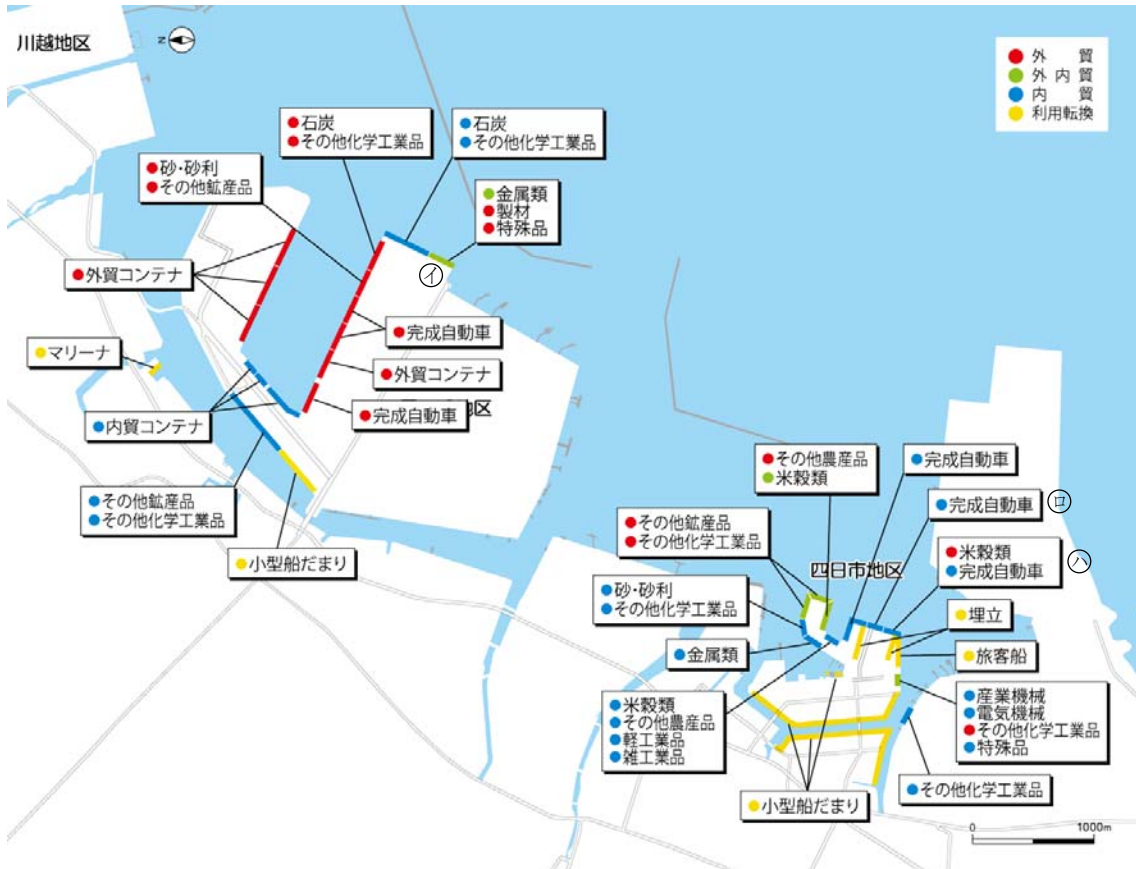


W22・23の荷役状況

■ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

(公共埠頭計画)

- ▶ 四日市地区及び霞ヶ浦地区において、物流を効率化するため、港湾施設利用の集約と再編を図ります。
- ▶ 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に向けて、内航海運の活用や鉄道を活用など、グリーン物流の促進に努めます。



公共埠頭利用計画方針（案）

方針	内容
①品目による施設利用の集約と再編	四日市地区で混在する内外貨貨物については、内貨バラ貨物を中心に四日市地区第3埠頭に、また、それに伴い完成自動車を1~2埠頭間で取扱うなど、品目による施設利用の集約と再編を進める。
②外貨貨物の霞ヶ浦地区へのシフト	霞ヶ浦地区の施設整備に伴い、現在四日市地区で取扱っているその他鉱産品等の一部の貨物取扱を霞ヶ浦地区にシフトする。
③増大する貨物への対応	石炭（輸入・移出）、完成自動車（移出・移入）など、今後増大が見込まれる貨物に適切に対応するため、新たに公共岸壁を計画する。

新規公共埠頭計画（案）

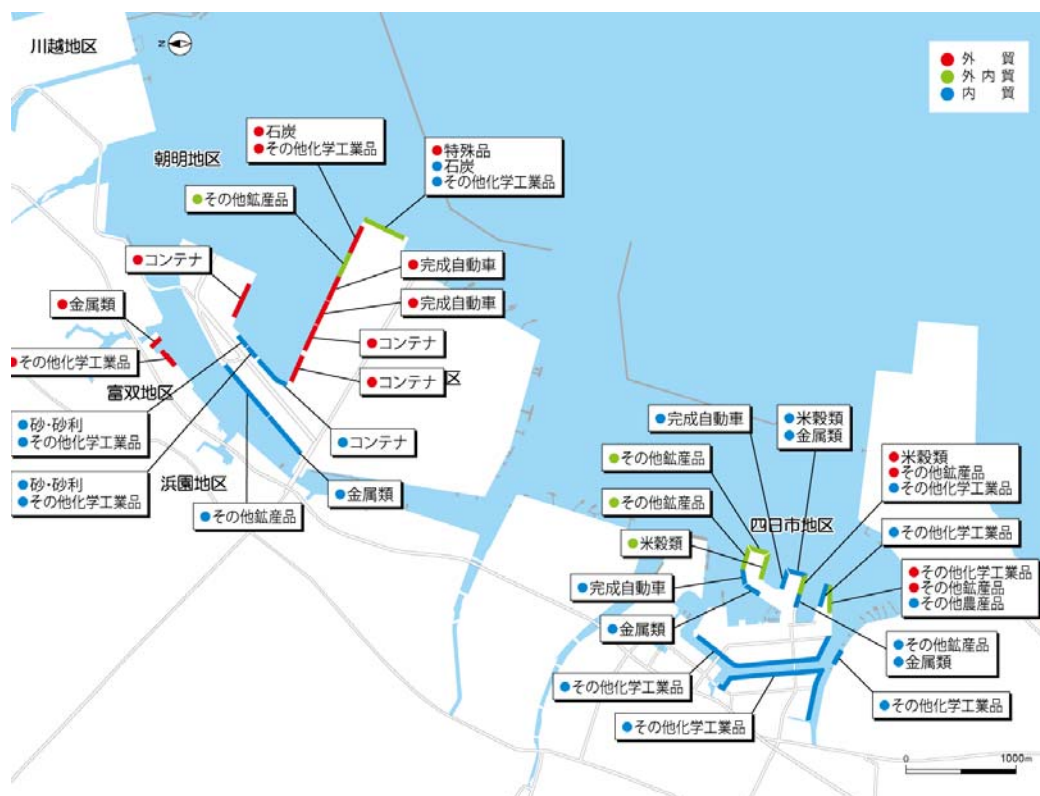
地区	規模		計画理由
	水深	延長	
㊦ 霞ヶ浦地区	-7.5	130m	増加が見込まれる石炭・コークスの取扱や新規に取り扱いが見込まれる金属類等の輸入に対応するため、貨物取扱の再編を図るとともに、新規岸壁を計画する。
㊧ 四日市地区	-7.0	170m	完成自動車の国内輸送の増加に伴い、四日市地区で分散する完成自動車の国内向け拠点として新たに岸壁を整備することで、集約を図る。
㊨	-10.0	170m	

【環境の視点から】

- ・港湾機能を再編し、港湾物流の効率化を図ることは、貨物輸送にかかるCO₂の削減に寄与します。
- ・モーダルシフトに対応した港湾機能を整備することは、エネルギー効率が高く環境負荷が少ない内航海運や鉄道輸送との接続を円滑化し、グリーン物流を促進します。
- ・循環資源の取扱に適切に対応することは、循環型社会の構築に寄与します。

【参考資料】

- ・物流のより一層の効率化を図るため、霞ヶ浦地区の施設整備に伴い、将来的には物流機能を霞ヶ浦地区へシフトすることが必要です。
- ・企業ニーズに柔軟に対応するとともに、貨物取扱の混在等による非効率な事象を解決するため、取扱品目による集約など、それぞれ貨物特性に応じた施設利用の再編が必要です。
- ・石炭（輸入・移出）、完成自動車など増大が見込まれる貨物への対応が必要です。



埠頭別貨物取扱状況（H19）

【安全】

■ 港湾施設の計画的な維持管理

(大規模地震対策施設計画)

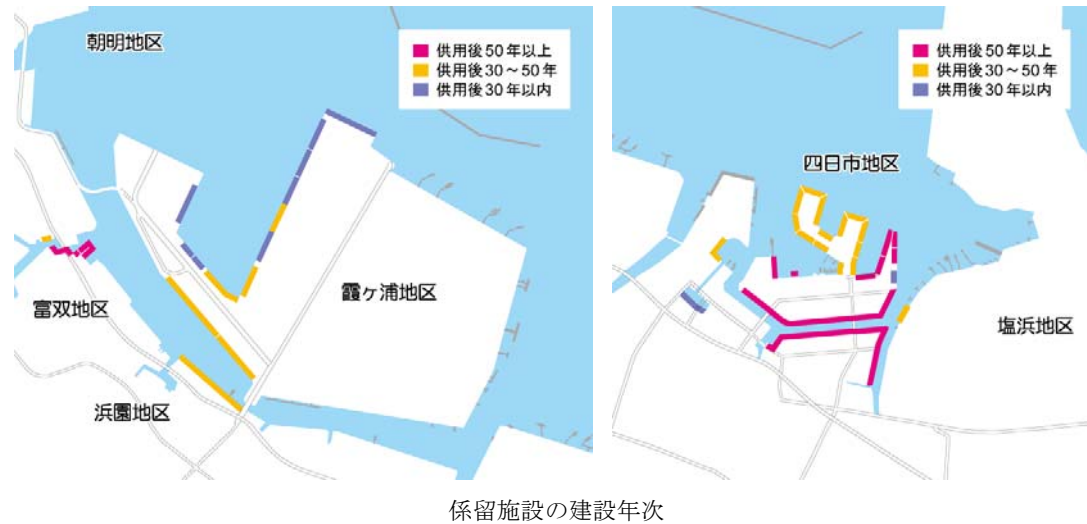
- 老朽化した港湾施設の確実な更新を進めます。
- アセットマネジメントの概念を取り入れた計画的・効率的な維持管理を行います。
- 港湾施設の計画的・効率的な維持・修繕に努めるとともに、既存施設の耐震化（コスト削減）などの改良を進めます。

【環境の視点から】

- ・港湾施設が劣化する前に予防的措置を講じて、長寿命化を進めることは、維持管理コストの最小化を図るとともに、建設資材等の縮減を図ることとなります。
- ・適切な維持管理は、既存ストックを最大限に活用することを可能とし、新たな開発を抑制します。

【参考資料】

- ・これまで整備された港湾施設の老朽化が順次進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれます。

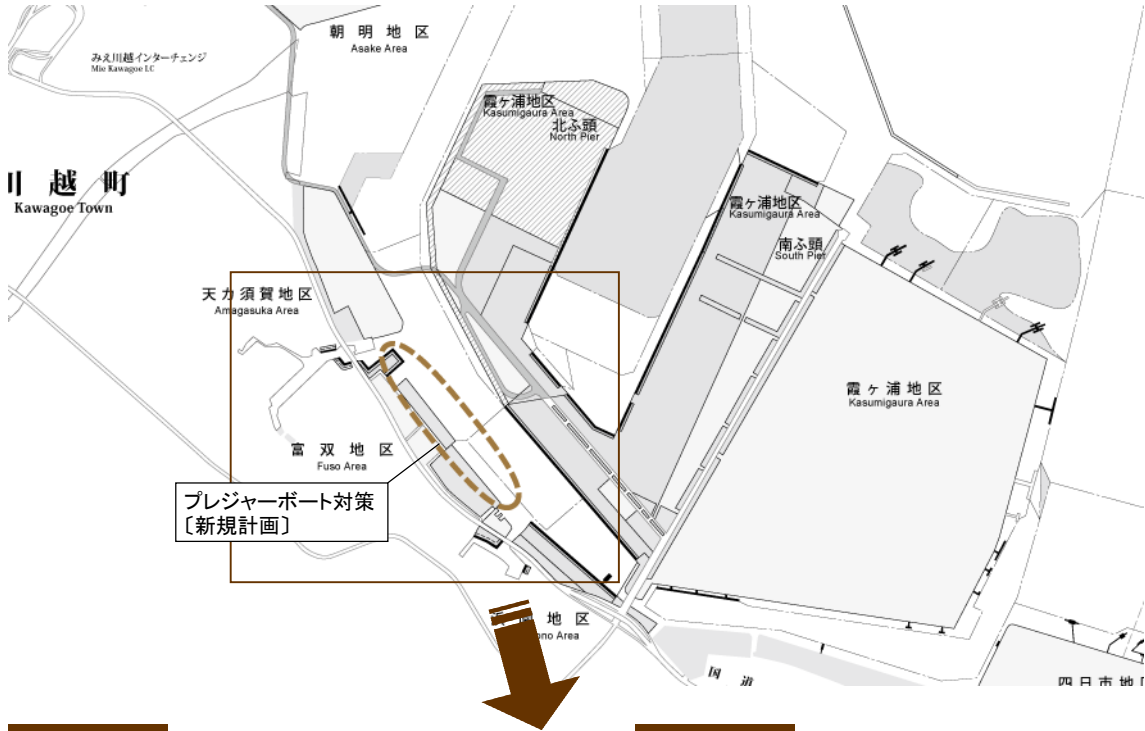


■ 船舶航行安全の確保

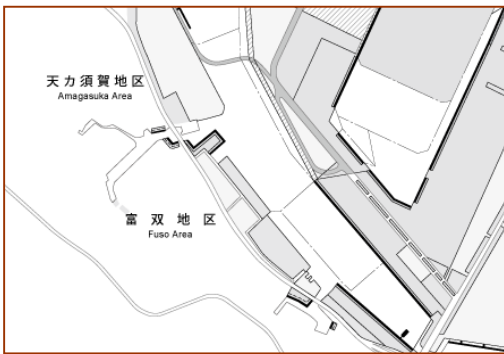
(水域施設計画、小型船だまり計画、マリーナ計画)

- ▶ 船舶の大型化に対応した岸壁、航路、泊地等港湾施設の適切な整備を進めます。
- ▶ 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、港内航行安全の確保に努めます。

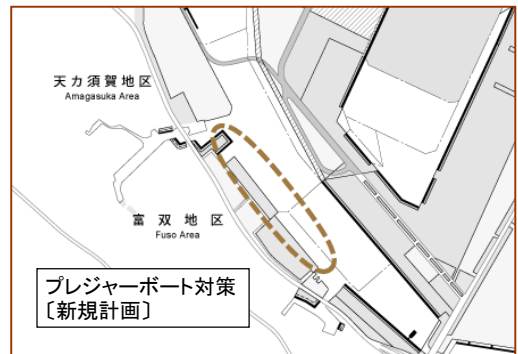
[プレジャーボート]



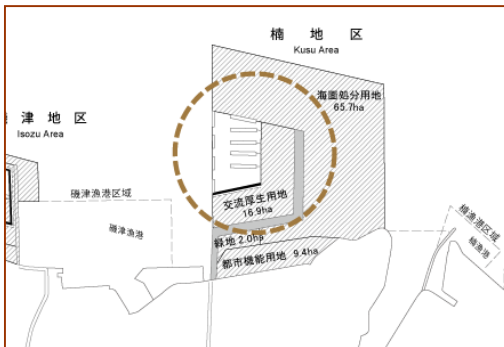
既定計画



今回計画



既定計画



今回計画



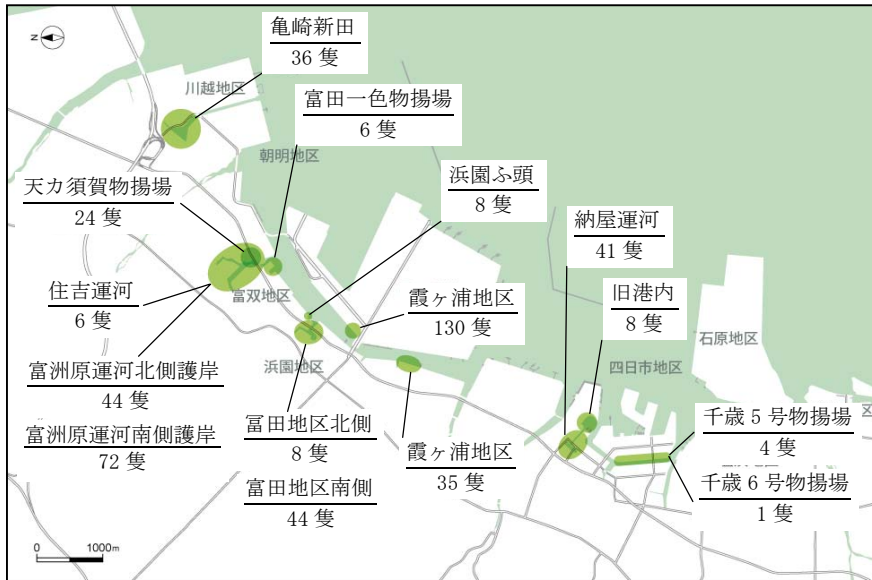
【環境の視点から】

- ・船舶の航行安全を確保することは、海難事故等による海域環境の汚染を防止し、水質の保全に寄与します。
- ・小型船舶を適切に収容できるような施設を整備するとともに、あわせて、小型船舶の放置を規制するなどの小型船舶への対応や、沈廃船や放置座礁船への適切な対応を実施することは、良好な港湾環境の保全に貢献します。

【参考資料】

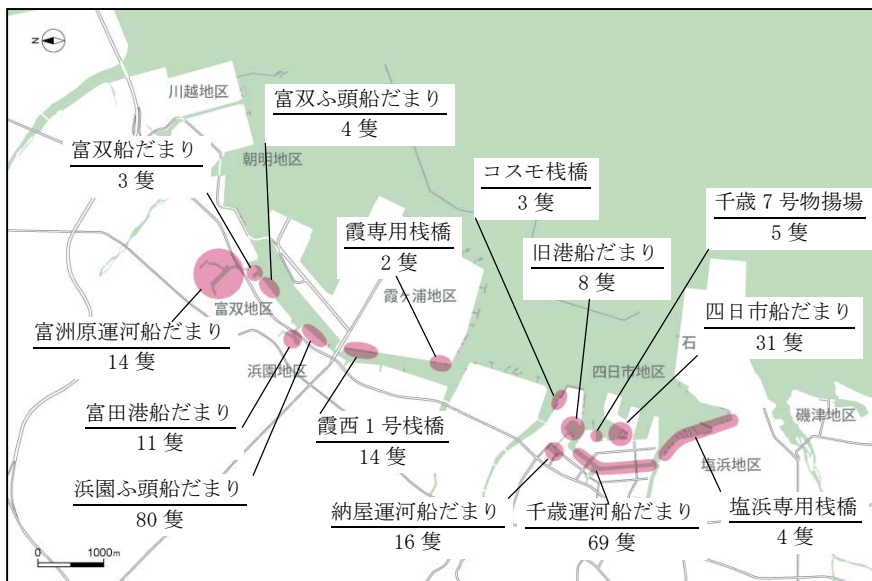
- ・海洋性レクリエーション需要に適切に対応するとともに、港内の船舶航行の安全性を確保する必要があります。
- ・プレジャーボートの将来隻数は、四日市港の傾向及び近年の情勢を考慮し、現状程度の約 500 隻で推移する見通しです。

(参考) 現状におけるプレジャーボートの分布 ～分散係留されている～



- ・小型船の将来隻数は、所有者へのアンケート調査より、現状と同程度で推移する見通しです。

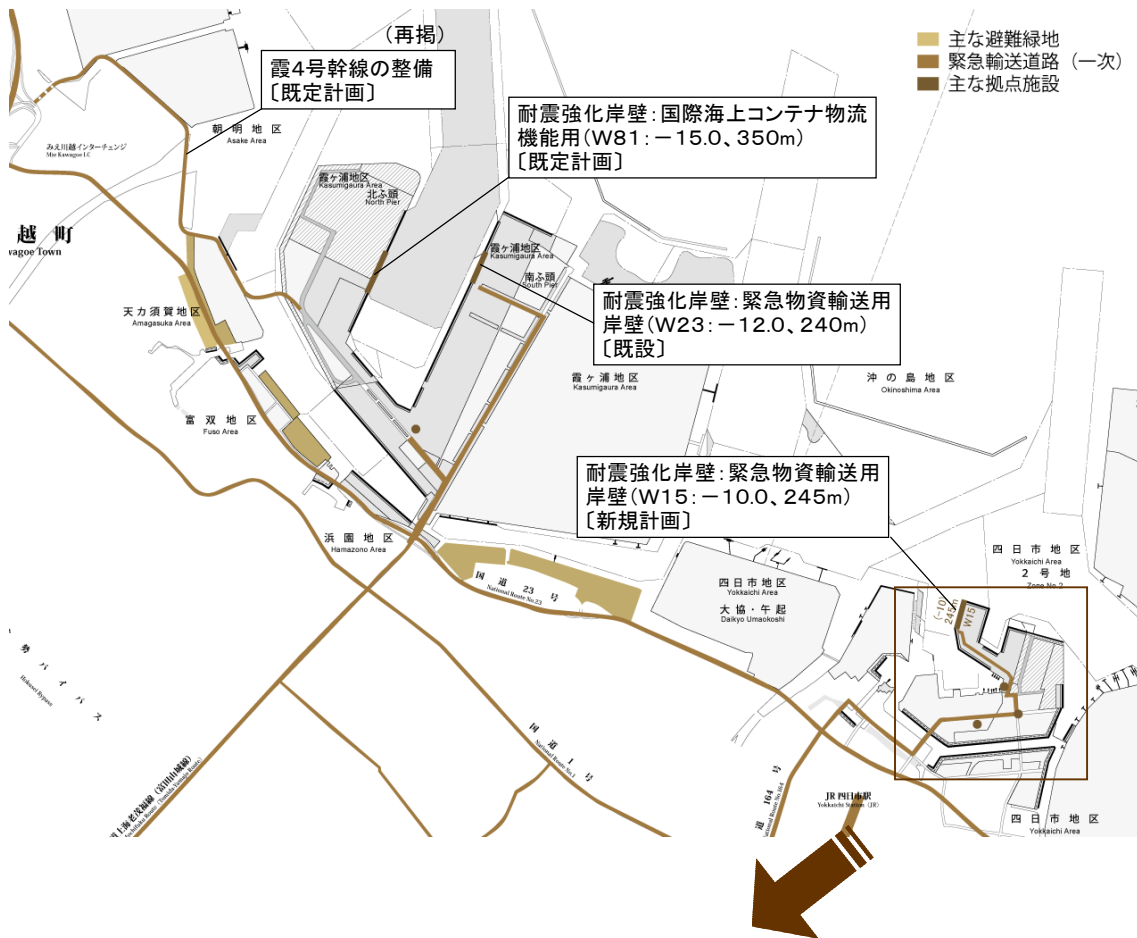
(参考) 現状における小型船の分布



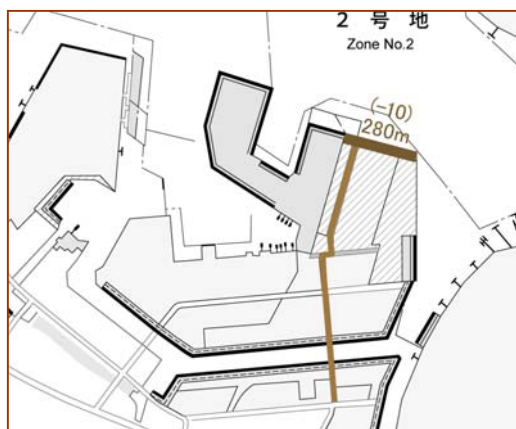
■ 災害時における物流機能の確保

(大規模地震対策施設計画)

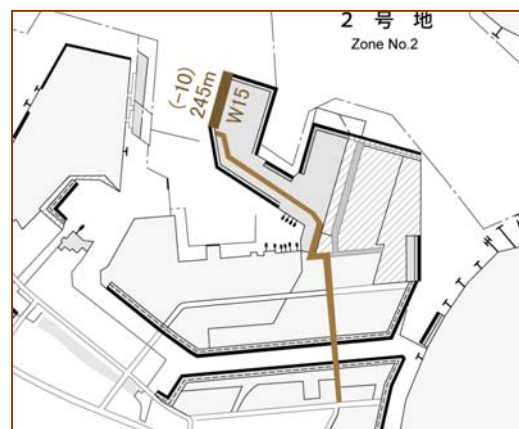
- 災害発生時においても物流機能を維持するために、霞ヶ浦地区及び四日市地区において耐震強化岸壁を新たに整備します。
- 霞ヶ浦地区へのアクセスのリダンダンシーを確保するため、臨港道路霞4号幹線の整備を進めます。



既定計画



今回計画



大規模地震対策施設計画（案）

地区		施設名	水深 (m)	バース 数	延長 (m)	備考	
霞ヶ浦地区	南ふ頭	霞ヶ浦南ふ頭 23号岸壁	-12	1	240	緊急物資 輸送用岸壁	既設
	北ふ頭	霞ヶ浦南ふ頭 81号岸壁	-15	1	350	幹線貨物 輸送用岸壁	既定計画
四日市地区		第3埠頭 15号岸壁	-10	1	245	緊急物資 輸送用岸壁	今回計画

【参考資料】

- ・四日市港では、概ね半径 10 km圏内の緊急物資量を担うことが求められており、そのためには 384m の耐震強化岸壁が必要となります。（臨海部防災拠点マニュアル）
- ・しかし、現在、四日市港に整備されている耐震強化岸壁は霞ヶ浦地区に 1 バース（240m）のみとなっており、更なる耐震強化岸壁の整備が期待されています。
- ・W15 は液状化対策を実施中であり、引き続き耐震化を図ることで、早期かつ経済的な整備が可能となります。



緊急物資輸送量の背後圏

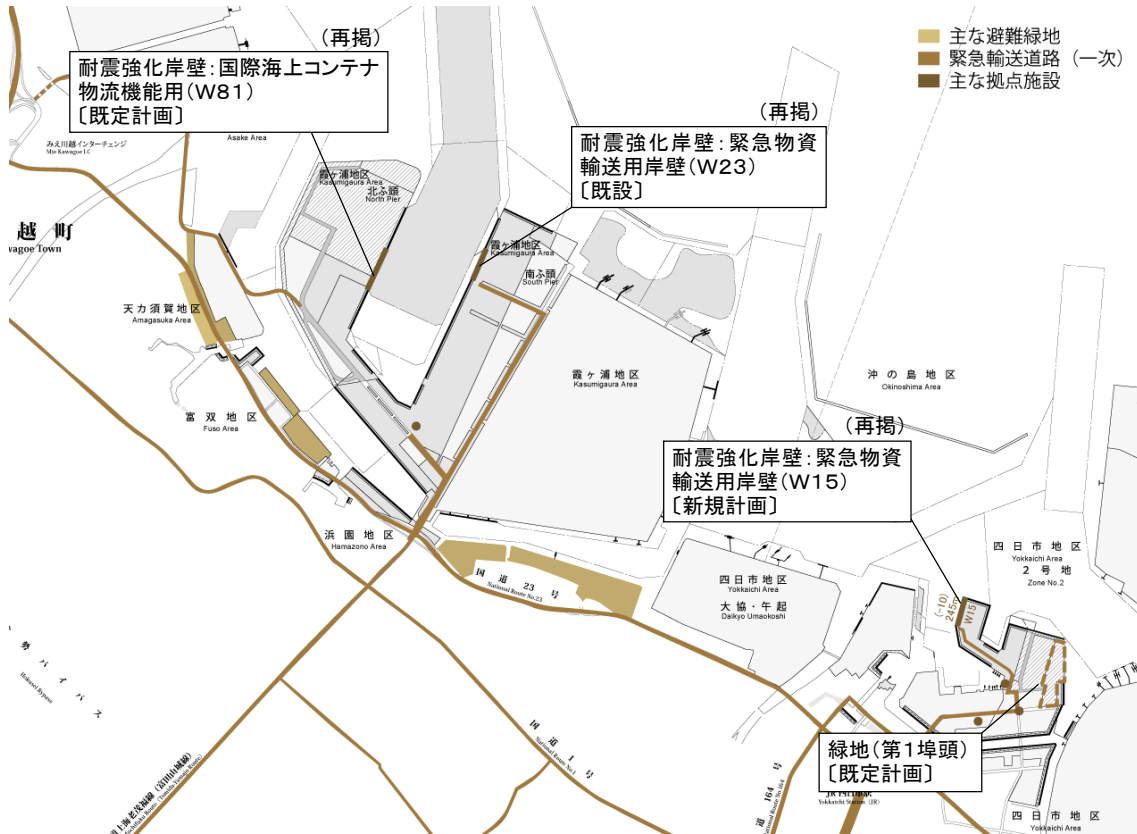
（参考）臨海部防災拠点マニュアルを基にした四日市港における耐震強化岸壁必要延長

①	背後圏人口 (港湾から 概ね10km圏内)	四日市市	307,684人	H20.10.1現在
		桑名市	141,279人	
		朝日町	8,783人	
		川越町	13,649人	
②	被災率		0.3	臨海部防災拠点マニュアル
③	港湾分担率		0.1	臨海部防災拠点マニュアル
④	港湾分担被災人口		14,142	①×②×③
⑤	一人当たり緊急物資量		40kg/人・日	臨海部防災拠点マニュアル
⑥	緊急物資量		566t/日	④×⑤
⑦	1バースあたり岸壁取扱能		250t/日・バース	臨海部防災拠点マニュアル
⑧	耐震岸壁必要整備量		2.26バース	⑥÷⑦
⑨	1バースあたり岸壁延長		170m	臨海部防災拠点マニュアル
⑩	必要岸壁延長		384m	⑧×⑨

■ 災害復興活動への支援

(大規模地震対策施設計画)

- 緊急時の物資輸送や災害復興活動を支えるため、市街地に近い四日市地区において緊急物資輸送用岸壁等の防災拠点を新たに整備します。(再掲)
- 東海・東南海地震などの大規模災害時には、災害復興活動に資するため緑地等のオープンスペースを有効に利活用し、復興活動を支えます。



【参考資料】

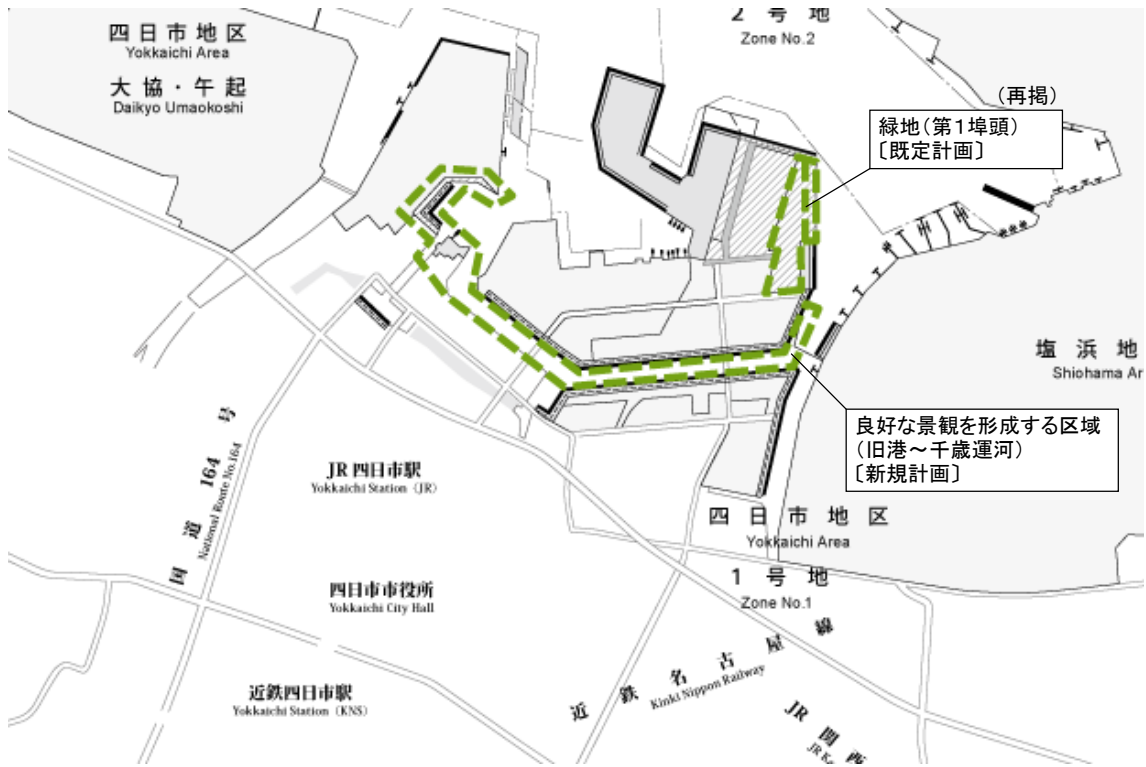
- ・災害時の救援、救護、復旧活動等を支援するため、耐震強化岸壁とあわせ、可能な限りのオープンスペースが必要となります。
- ・四日市地区への耐震バースの整備と連携し、既定計画における緑地を災害時の支援拠点として位置づける必要があります。

【交流】

■ 人が憩う、港の拠点づくり

(港湾環境整備施設計画、良好な景観を形成する区域)

- 四日市地区では、四日市市をはじめ多様な主体との協働により、千歳運河や第一埠頭を拠点とする交流空間の形成を図るとともに、港湾景観を活用した「みなとまちづくり」を進めます。



【環境の視点から】

- ・緑地を整備することは、CO₂吸収源の拡大に貢献します。
- ・千歳運河周辺の歴史的資源や港湾景観を保全し、また活用することは、美しく、魅力ある港づくりに貢献します。

【参考資料】

- ・四日市市のまちづくりと整合した、魅力あるみなとづくりが求められています。
- ・潮吹き防波堤や末広橋梁などの重要文化財や千歳運河沿いの港湾景観を活用した交流空間を形成するため、緑地を計画します。
- ・潮吹き防波堤、末広橋梁は「近代化産業遺産群」に認定されました。(平成20年度 経済産業省)



潮吹き防波堤



末広橋梁

■ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

(港湾環境整備施設計画)

- 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりを推進するため、既存緑地の質を高めるとともに、新しい港湾緑地の整備を進めます。
- 港湾空間の魅力を向上させるため、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のネットワーク化を図ります。



港湾環境整備施設計画（案）

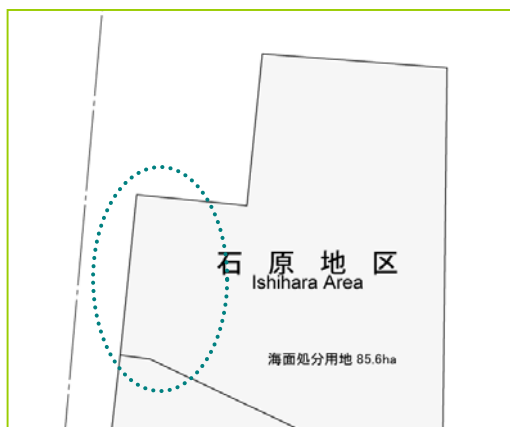
既定計画



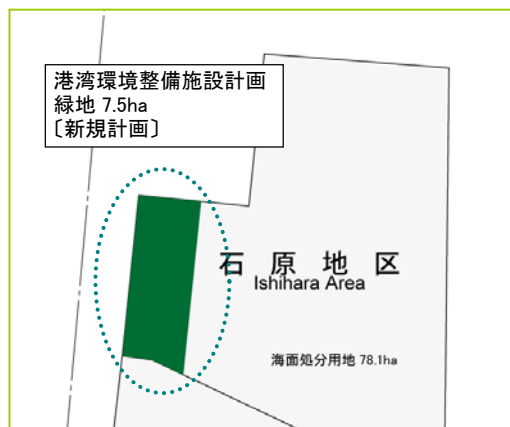
今回計画



既定計画



今回計画



【環境の視点から】

- ・緑地を整備することは、CO₂吸収源の拡大に貢献します。
- ・野鳥等が飛来する緑地を整備することは、生物多様性の保全に大きく寄与します。

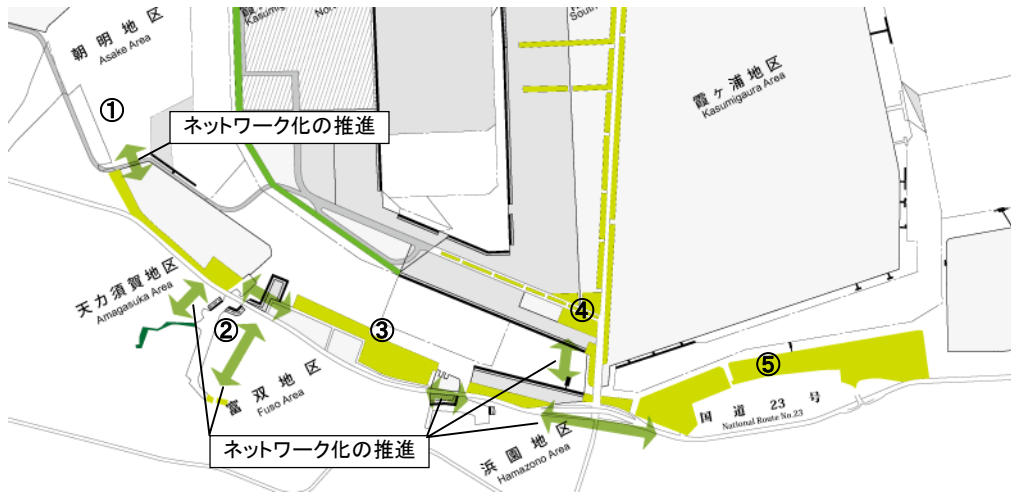
【参考資料】

- ・それぞれの緑地にデザインを統一した案内看板を設置するなど、緑地ネットワーク形成への取組を進めています。



案内看板の例

・整備が完了した富双緑地や既存の緑地と、住吉緑地等の新たな緑地の整備により、浜園地区から富双地区、天カ須賀地区、朝明地区、さらには川越地区にかけて、港湾の緑地ネットワークを形成します。



①高松干潟



④霞港公園とポートビル



②富洲原港地区の海岸遊歩道



④シドニー港公園と霞港公園



③富双緑地



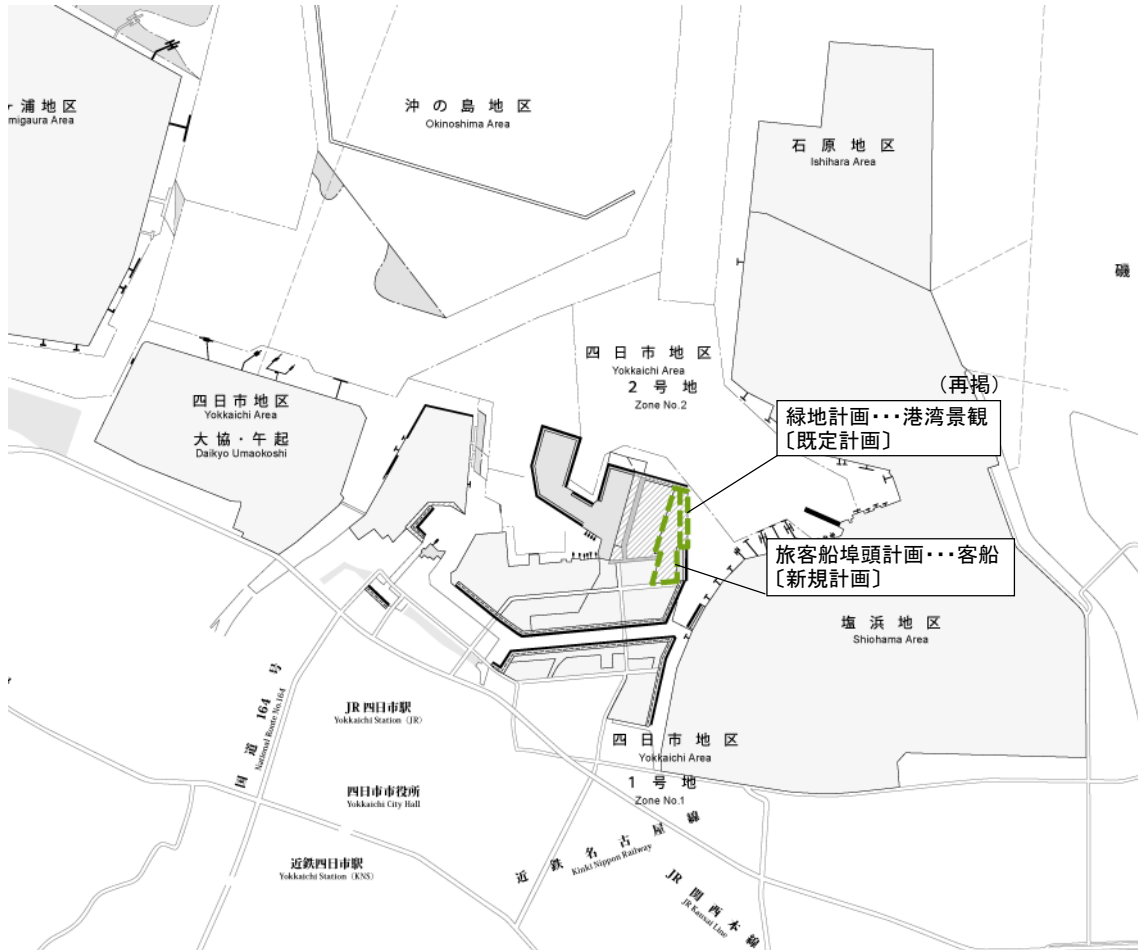
⑤霞ヶ浦緑地



■ みなと観光の振興

(旅客船埠頭計画、港湾環境整備施設計画)

➤ 港湾景観や船舶を活用した港らしさを感じる観光振興に努めます。



【参考資料】

- ・現況では主に霞ヶ浦地区へ旅客船が入港していますが、貨物取扱との調整が必要な状況にあります。



自動車船と飛鳥Ⅱ（霞ヶ浦地区南埠頭）

- ・近年は、「飛鳥Ⅱ」などの大型旅客船が入港しており、旅客船バースと背後地が一体的に利用できる施設が必要です。
- ・従来からの伊勢観光に加え、最近では、新名神高速道路（亀山JCT～草津田上IC）の開通と相まって、関東方面から京都方面への観光需要も高まりつつあります。
- ・近年は、官民一体となった国内クルーズの市場拡大や海外クルーズの招請事業も活性化しています。四日市港においても、客船誘致の活動が活発化しており、クルーズ需要は高まりを見せつつあります。

主な入港旅客船

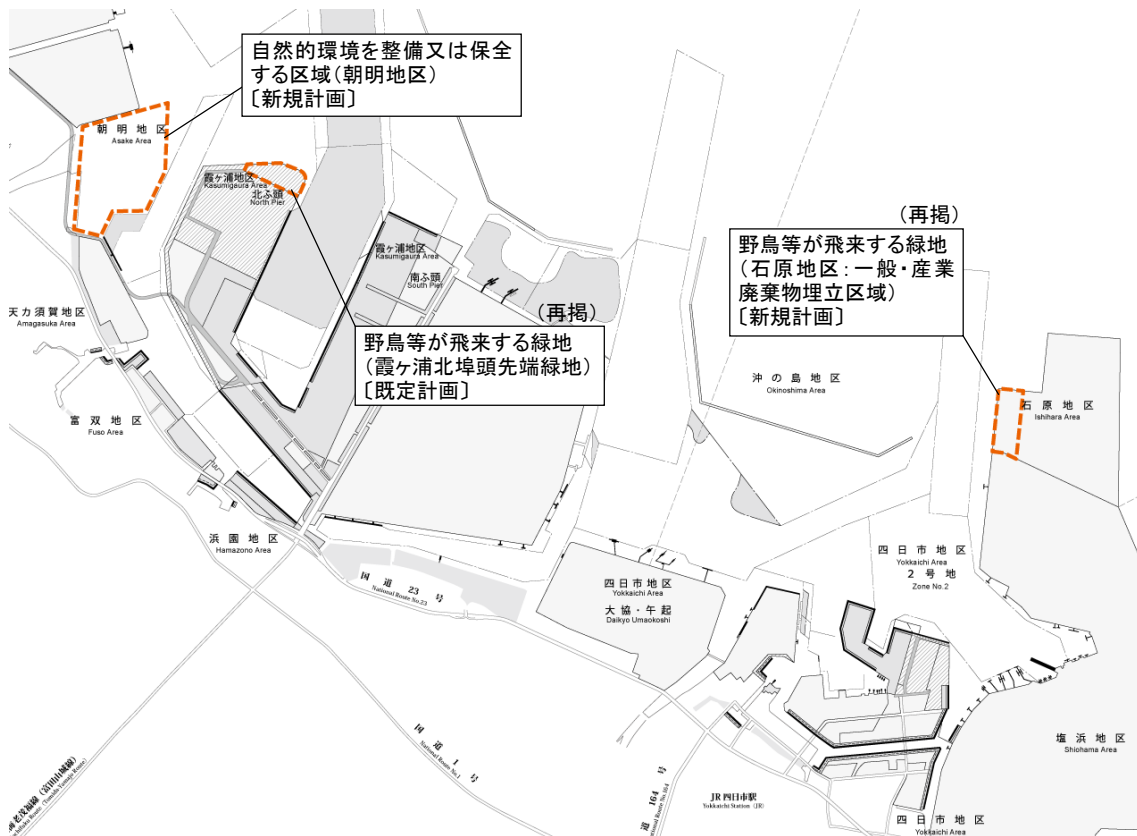
入港年月	船名	総トン数 (GT)	全長 (m)	船幅 (m)	喫水 (m)	船種
H10.10	おりえんとびーなす	21,884	175	24	6.5	客船
H10.7	鳥羽丸	2,056	40	8	2.8	フェリー
H10.8	にっぽん丸	21,903	166.6	24	6.6	客船
H11.7	鳥羽丸	2,056	40	8	2.8	フェリー
H11.8	平成1	245				客船
H11.8	鳥羽丸	2,056	40	8	2.8	フェリー
H12.5	ふじ丸	23,340	167	24	6.5	客船
H12.7	鳥羽丸	2,056	40	8	2.8	フェリー
H12.12	にっぽん丸	21,903	166.6	24	6.6	客船
H13.6	ふじ丸	23,340	167	24	6.5	客船
H13.7	鳥羽丸	2,056	40	8	2.8	フェリー
H13.11	飛鳥	28,856	193	24.7	6.7	客船
H13.12	飛鳥	28,856	193	24.7	6.7	客船
H14.7	鳥羽丸	2,399	40	8	2.8	フェリー
H14.8	ふじ丸	23,340	167	24	6.5	客船
H14.11	飛鳥	28,856	193	24.7	6.7	客船
H14.12	にっぽん丸	21,903	166.6	24	6.6	客船
H15.3	飛鳥	28,856	193	24.7	6.7	客船
H15.8	ふじ丸	23,340	167	24	6.5	客船
H15.11	飛鳥	28,856	193	24.7	6.7	客船
H16.12	にっぽん丸	21,903	166.6	24	6.6	客船
H18.6	飛鳥Ⅱ	50,142	241	29.6	7.5	客船
H18.12	にっぽん丸	21,903	166.6	24	6.6	客船
H20.1	飛鳥Ⅱ	50,142	241	29.6	7.5	客船
H20.11	飛鳥Ⅱ	50,142	241	29.6	7.5	客船

【環境】

■ 自然海浜・干潟の保全

(港湾環境整備施設計画、自然的環境を整備又は保全する区域)

- 生態系の維持や生物多様性の確保のため、自然海浜や自然干潟の保全を図ります。
- 石原地区の一般・産業廃棄物埋立区域を中心とするエリアなどにおいて、野鳥等が飛来する緑地を新たに整備します。



【参考資料】

- ・朝明地区の残された自然干潟は今後積極的に保存し次世代に継承することが必要です。
- ・また四日市港では長期構想を踏まえ、今後とも積極的に環境創造を進めます。



高松干潟

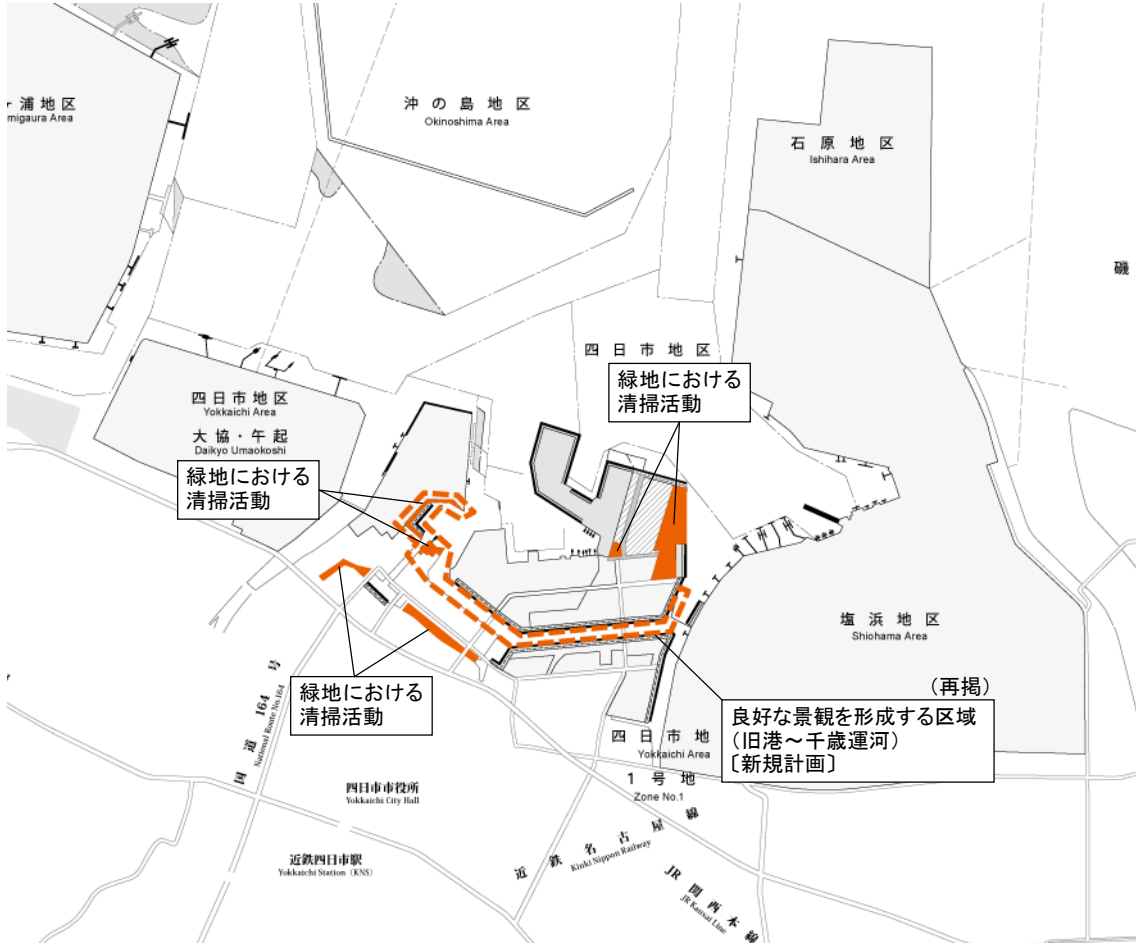


楠・磯津地区 (吉崎海岸)

■ 良好な港湾空間の保全・創出

(港湾環境整備施設計画、良好な景観を形成する区域)

- 四日市地区では、美しく魅力ある港湾空間を創出するため、多様な主体と連携しながら歴史的遺産や文化遺産、並びに貴重な港湾景観の保全を図ります。
- 良好な港湾景観を形成するため、四日市港色彩計画を推進します。
- ボランティアなど多様な主体との連携により、清掃活動を進めます。



【参考資料】

・四日市地区にある歴史的遺産や文化遺産、並びに貴重な港湾景観は今後積極的に保存し次世代に継承する必要があります。



波止改築記念碑

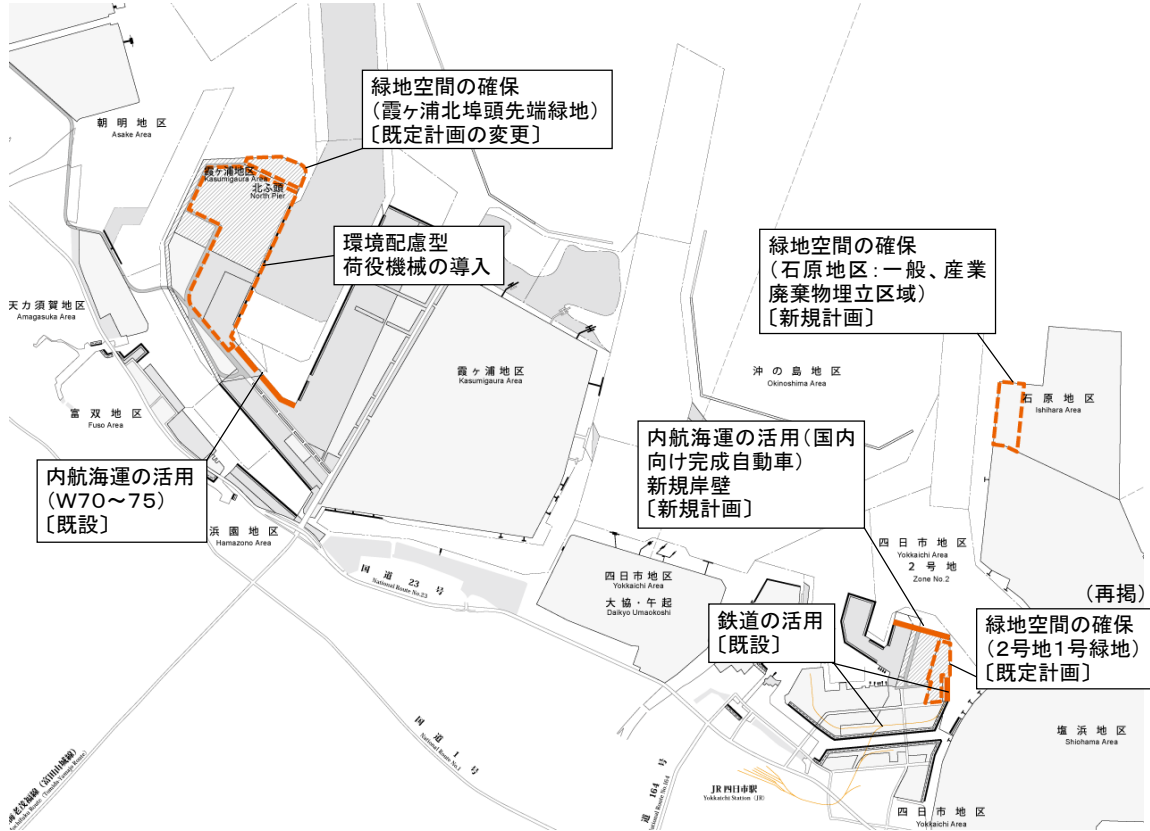


千歳運河沿いの倉庫群

■ 地球環境問題（CO₂等削減）への対応

（公共埠頭計画、港湾環境整備施設計画）

- 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に向けて、内航海運の活用や鉄道の活用など、グリーン物流の促進に努めます。（再掲）
- 港内において、CO₂の吸収につながる緑地空間を確保するとともに、港湾運送事業者との連携のもと、港湾活動に伴い発生するCO₂の削減に努めます。



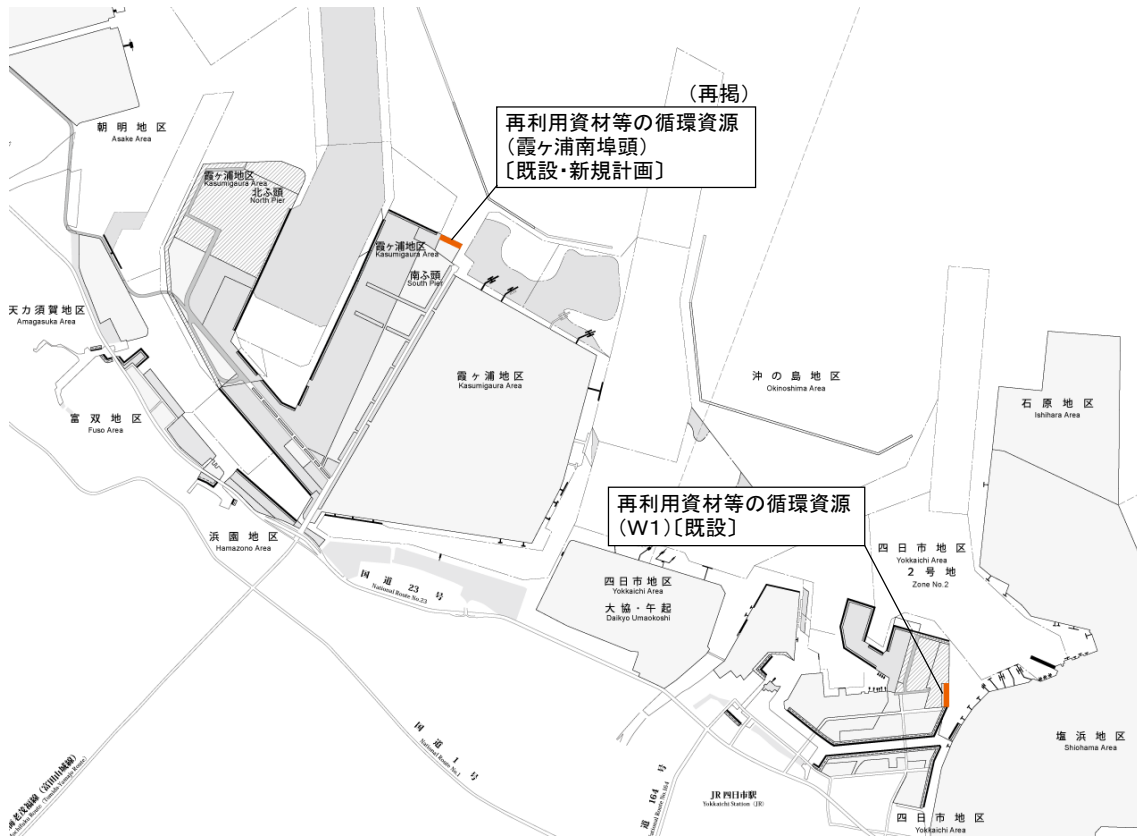
【参考資料】

- ・船舶・鉄道等の環境にやさしい輸送モードへの転換は四日市港でも今後重視すべき施策です。
- ・グリーン物流の拠点として明示することは今後の環境問題への対応として重要です。

■ 循環型社会構築への貢献

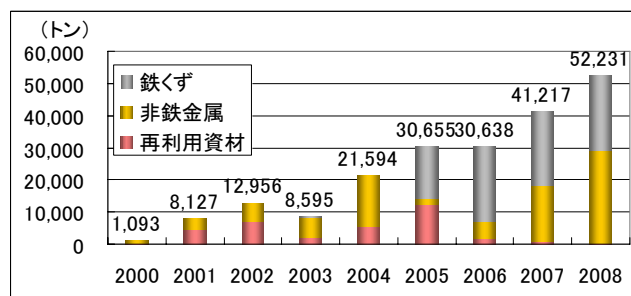
(公共埠頭計画)

- 再生利用を目的として使用済み製品等の収集・運搬をする静脈物流を促進させるため、金属くず等の循環資源の取扱機能の確保に取り組みます。



【参考資料】

・金属くずなどの循環資源は四日市港でも増加しており、これらの取扱を可能とする新規岸壁が必要で
す。



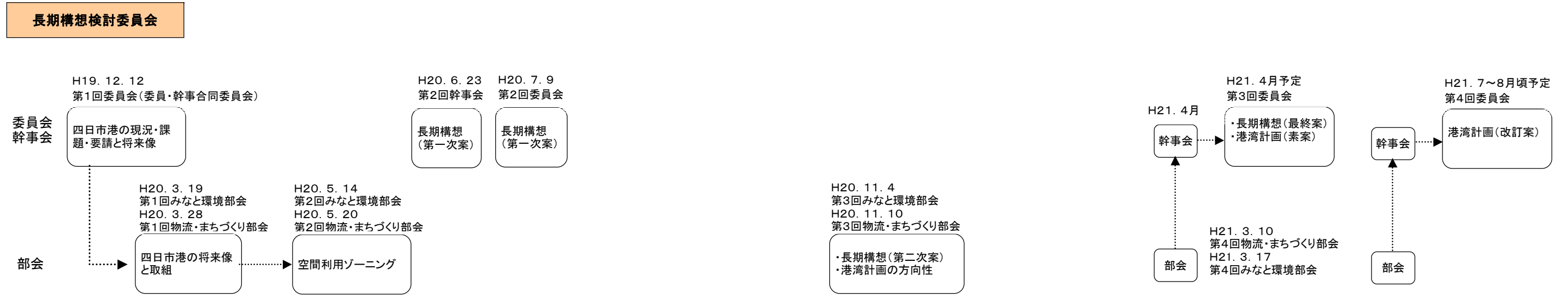
循環型資源取扱量の推移 (輸移出入合計)

■ 地域の環境保全に貢献

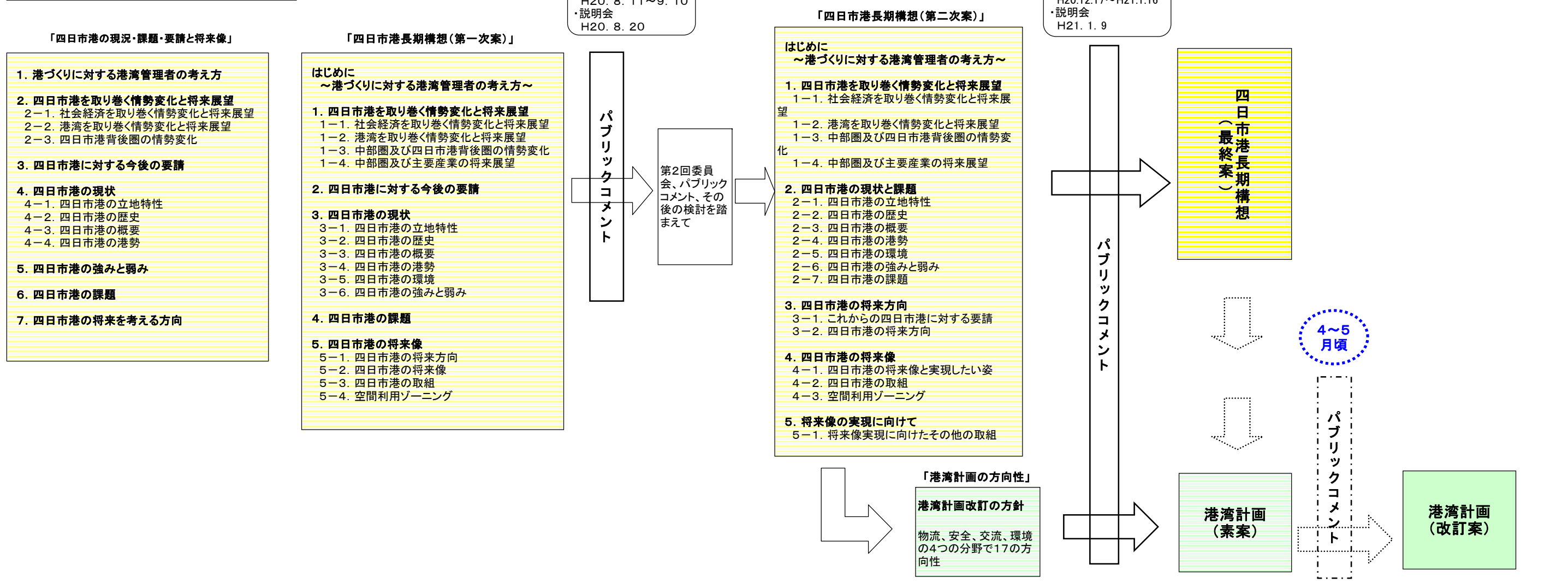
(臨港道路施設計画、港湾環境整備施設計画)

- 港湾の開発によるみなとの環境の悪化を防止するため、環境に配慮した施設計画、構造形式の採用による施設整備や保全のための取組を進めます。
- 国道 23 号の負荷を軽減する新たな臨港道路の検討など、臨港交通体系の充実により、周辺道路の渋滞解消や騒音・振動、大気環境の改善に努めます。
- プレジャーボート等の小型船舶を適正に配置させ、港内環境と周辺地域の良好な生活環境の保全を図ります。

参考資料1 資料検討の経緯と今後の予定



長期構想及び港湾計画検討の経過及び予定



「長期構想(第二次案)」及び「港湾計画の方向性」に対するパブリックコメントで寄せられたご意見

意見募集期間：平成20年12月17日～平成21年1月16日

(説明会：平成21年1月9日)

意見件数：13件

整理番号1

四日市長期構想について私なりの考えを送ります。御一読下さいませ。

私も四日市ヨットクラブは、半世紀に及び四日市港、伊勢湾など活動基点にしてきました。しかし今のマリンスポーツの視点から見れば設備、整備等から見れば四日市港と言うフィールドがあるにもかかわらず数段遅れていると考える。他府県に有るように商業港の中にヨットハーバーをつくりその中に憩いのスペースを作っては、如何でしょうか、我がヨットクラブでもクリスマスイルミネーションやスポーツ少年団と協賛して親子ふれあい体験乗船等々活動しております。

管理港組合の管理地である中に一般マリーナがあり以前の経緯からの事を考えても倫理上納得出来ず今回の長期計画の中で一企業の移転やそれらにたいする配慮からの発展計画ならば格好だけのアクションにすぎないのでは・・

現在、ヨットクラブもNPO法人になり四日市港を愛する民間団体を活用するべきでは、無いでしょうか。意見交換会等にも活用していただきたい。

では、宜しく御願います。

整理番号2

将来の四日市港のありたい姿は、物流 製造と云った産業の中に スポーツや、観光と云った市民の憩いの場が、不可欠だと思います。今後この様な環境面を充実して地域に貢献していく必要が有ると考えます。

資源の乏しい日本は、海外から原材料を輸入し、加工、製造して、製品として輸出したり、或いは海外からの製品を輸入して経済が成り立っています。鉄鉱石を輸入して製鉄所で鉄鋼に加工したり鋼板を加工して自動車になり、原油を精製して、ガソリンあるいは、石油化学工業品に生まれ変わったりしています。もう少し身近なところでは、私たちが、毎日食する食料品も海外からの依存が大きくこれらの物流を担っているのは、大型船舶であり、物流の拠点 四日市港は、まさに産業の中心だと思います。又、コンビナート、原油精製、火力発電等 立地条件の良い四日市港の周辺には、数多くの企業が進出し、日本経済を支えています。この様に産業は、発達している様に感じられます。

四日市港周辺は、この様な大きな産業が、有りますが、一方、市民の憩いの場でも有ります。周辺には、霞ヶ浦運動公園があり、公式野球場、サッカー場、武道場と云った施設

が有り、スポーツも盛んに行われています。それに四日市ドームがあり、スポーツ以外にも各種催し物や、公演会等行われています。

その近くには、四日市ヨットクラブ（通称 Y Y C）と、N P O法人 霞ヶ浦スポーツクラブ（通称 K S C）等有り、身近にマリンスポーツを楽しむことが出来ます。歴史も古く約半世紀も続いて来た伝統的なクラブです。ハーバーは、夜になると、対岸のコンビナートの照明と停泊しているヨットとのコンストラクションが最高でデートスポットにもなっています。Y Y Cの活動も活発で、年2回市内スポーツ少年団と協賛してヨットの体験乗船会も毎回150人以上参加され盛大に開催されてテレビや新聞でも取り上げられリピーターも多いと聞きました。

クラブ員のメンバーも様々で、公務員、サラリーマン、自営業、リタイヤされた方、色々なメンバーで構成され日々の活動はお互い助け合い精神で運営されていると聞きました。一般的には、ヨットは庶民のスポーツではなく、お金持ちの遊びで馴染めないと思われていますが、そんな事は、無いと思います。特に Y Y Cの運営は、営利目的はなくクラブ員中心で活動しています。経費も安く押さえる事が出来て、どなたでも気軽に参加出来るそうです。

有る一定の企業を支援するのではなく、この様な庶民的なY Y Cも四日市港の中に有り、まさに地域に貢献出来て、市民の憩いの場でも有ると思います。四日市市は、この様な活動している団体をさらに支援していかなければいけないと思います。

隣接する鈴鹿市においては、自動車産業を中心とした、モータースポーツの都市、亀山市においては、歴史ある文化の都市、四日市の特色として、港を中心とした物流、産業の都市、その様に見合って発展する為に四日市ヨットクラブの存在は、大きいと思う。

整理番号3

「環境の取り扱い方について」

- ① 3つの将来像の中で言われている環境の取り扱い方がそれぞれ違うと思うのですが（同一の場所もありますが）、この違いは計画の中身が違うから違いがあるのか教えていただきたいと思います。将来像は違っても、それぞれの将来像が言われている環境対策・計画はすべて重要で実行していただきたいと思います。
- ② 3つの将来像を含めた大きな将来像を計画にスケジュールを含めて作っていただきたいと思います。
- ③ コンビナート災害について、具体的な考え方を示してほしい。

整理番号4

「20年後の四日市港をイメージできるように」

いろいろと制約があると思いますが、活発に議論するために「20年後に四日市港をこのようにしたい」ということがわかるようにしていただければと思います。

- ① 現時点の社会、経済、産業（ex 自動車 etc）の状況をコメントしておく必要がある。

- ② 20年後は名港と一港化しているだろう。それをふまえて（表に出さなくても良い）、大型船は四日市港で受持つ考えを打出せないか。
- ③ 土捨場を何処にするか示す必要がある。

整理番号5

「四日市港長期構想(第二次案)に対して～自然との共生と住民主体の形成が鍵～」

はじめに

私は第一次案に対するコメント「四日市港長期構想(第一次案)に対する見解と要望～真の「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」をめざして～」において4点要望しました。

それを略記すれば

- ① 住民を地域主体の中心におくという観点を貫いて頂きたい。そして四日市港長期構想検討委員会の中に地域住民代表も加えて頂きたい。
- ② 自然環境の再生を最重要課題に位置づけ、そこから住民の暮らしと文化、産業の育成を進めるよう発想を転換して頂きたい。
- ③ コンビナート災害に対する具体的で総合的なプランを提示して頂きたい。
- ④ 大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて、四日市港づくりの活力ある合意形成をはかって頂きたい。

というものです。

このうち、③のコンビナート災害に関しては、第二次案では項目としてあげられたので、今後はそれがどのような形で具体化されるかに、注意を払っていきたいと思います。その他については、個別にはいくつか取り上げられ進展もありますが、基本路線は第一次案と変わりません。そしてそこには大きな二つの問題があると私は思っています。それは自然との共生と地域住民の主体形成という課題です。

自然との共生を基本にすえた発想への転換を現在われわれは人類史上未曾有の危機的時代に生きています。その原因は、地下資源(とりわけ石油)を中心とした大量生産、大量消費、大量廃棄物というこれまでのスタイルの産業活動にあります。これによって地球温暖化、生物多様性の消滅などを始めとした地球規模の環境破壊が進行しています。例えば過去60万年の間、炭酸ガスの濃度は200から300ppmの間に留まっていたましたが、産業革命以降、とりわけこの50年で、380ppmにも跳ね上がってきたのです。つまり、いま我々の生命そのもの、そしてその上の社会そのものを保障してくれていた地球の自然環境が修復不能なまでに人間によって崩壊しつつあるのです。われわれの社会自体が持続可能かどうか問われ始めているのです。いまは、社会の経済活動の枠組みそのものを考え直す必要があります。

第一次案、第二次案とも、確かに「地球温暖化対策の一層の強化」(p.3)という項目はありますが、この問題を20世紀型産業との関係で、また地球環境破壊の全体構造の中で位置

づけることもなく、さらにはとりわけ四日市石油化学コンビナートではどうなのかという分析もなく、したがって、その後で出てくる「循環型社会形成」(p.5)などという言葉も何ら具体的なリアリティーがありません。そして基本的には、四日市港の背後圏産業は拡大傾向にあり、四日市コンビナート高度化への取り組みが進められている(p.8)と結論づけ、これをまず前提として、全体の構成が成されているように見えます。

しかしこのような、従来型の産業活動の無批判な拡張路線は自殺行為ではないでしょうか。現在、アメリカに端を発した世界金融危機は、間接的に、このことを示していると思われまます。こういう時期には、原点にもどって方針を立てる必要があります。つまり、人間がまずは生物であり、自然の一部としてしか生きられないことを認めるべきです。すると、四日市港長期構想の組み立ても、まず産業から始めるのではなく、自然との共生を出发点とし、そこから住民の暮らしや文化、産業の育成を進めるという風に、発想を逆転する必要があると思います。

これが単なる理想論ではなく、現実に国内や海外で各種の試みがなされていること、さらにはそのような発想の転換なしには、人類存続すら危うい状況にわれわれは追い詰められていることを銘記すべきです。これは困難なことかもしれませんが、一たびこの発想の転換を実現することができれば、われわれの前には無限に豊かな町づくり、港づくりの可能性が開けてくると思います。(例：イタリアのラヴェンナでは、石油化学コンビナートから元の湿地帯への復元事業を100年計画で実施中)

住民主体の形成を促す合意形成を

第二次案では最後に「5. 将来像の実現に向けて」(61ページ)という項が新たに追加され、「三つの将来像実現のための住民、市民団体、企業、行政の連携・協働の仕組みづくり」が強調されています。むろんここでベースになるのは住民でしょう。さらに第二次案でも踏襲された基本理念「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」における「地域」とは、まずは地域住民のことであって、企業や行政ではありえないはずでです。ところが四日市港長期構想検討委員会の中に地域住民代表が入っていません。

私は、このことを第一次案に対するパブリックコメントで指摘しましたが、それに対してはネット上で「住民の皆様には、パブリックコメントを通じて・・・長期構想・・・を定めることとしております」なる文書解答しかありません。しかもパブリックコメントの扱いそのものが基本的に、検討委員会が気に入るものだけが採用されるという一方通行であって、ダイナミックな対話形式になっていません。これでは、地域住民、市民が港づくりに主体的に参加することもできず、第二次案にも出てくる課題「みなとが住民から遠い存在である」(p.20)は一向に解決しないのではないのでしょうか。

私がもう一つ要望した「大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて港づくりの活力ある合意形成」こそ現在求められているものではないかと思えます。主人公は住民・市民であって、行政でも企業でもないはずでです。この住民・市民一人ひとりが、自分達にとって「なくてはならない存在としての四日市港づくり」の中心として現実に具体的に参加することが極めて重要であり、そのための一つの方法として「大小さまざまな市民

集会」を提案してみました。少々発散するとしても、このようなプロセスによって初めて、四日市港を自分達に身近な港として実感できるようになるのではないのでしょうか。(例：1995年水俣市は、市内各区を二巡して座談会を持ち「水俣市の町づくりについて」なる小論文を公募し、その中から市の総合計画を策定する委員を選考)

現代のような、極めて危機的で、先行きの見極めにくい状況であればなおさらのこと、過去の延長線上の発想による早計は危険であり、ここはじっくりと住民・市民に呼びかけて、その活力や英知を引き出し、明日の港づくりへとつなげてゆくことはできないものではないでしょうか。

整理番号 6

「臨港道路霞4号幹線の整備について（要望）」

臨海道路霞4号線の建設計画について廃止を強く要望します。

少子高齢化と人口減社会が確実に到来します。昨年末アメリカに端を発した金融危機は、「トヨタショック」を生み、日本経済を引っ張って来た輸出産業が不況の波に飲み込まれました。四日市港港湾計画の見直しがあつて当然です。今後の日本は内需拡大、地産地消、農水産物を中心にすえた経済に転換する時期が来たといえます。

大切な自然を破壊してまで霞4号線を造る必要はありません。あるものを利用すべきです。国は日照権を理由に勝手にルート変更をしてきたようですが、住民と徹底して議論をするべきです。

整理番号 7

我が国は、昨年のサブプライムの問題が浮上したのに伴い、百年に1度と言われる大不況に突入しております。自動車の販売数、生産台数も大幅に縮小され、先の見えない状況になっております。

そうした中で、数十年前に計画された多くの事業の見直しが必要であると思われれます。中でも通行量の増大を前提とした霞4号幹線の建設は真っ先に見直しされるべき事業であります。

再度、調査を実施して、事業の見直しを求めます。大切な税金を無駄に使って、無用となってしまうかねない道路を造るのはいかがなものかと思ひます。

御組合の大いなる御勇断を切に求めます。

よろしくお願ひします。

整理番号 8

前回のアンケート調査に対して私の意見を述べましたが、いくらかでもお役に立ってでしょうか？改めての調査への回答は基本的には変わっておりません。

○一年もたたぬうちに世界的な経済恐慌が全世界に波及し、昨年よりも今年の方が日本経済全体への影響がより深刻になるのは必至の状態です。一年前には右肩上がりに輸出、

輸入ともに増大して大型コンテナの輸送のために霞 4 号幹線の建設を要望する輸送関係者の声は「大」でありました。現在は背後圏企業からの出荷量は激減しているのではありませんか？

- 国交省は直轄工事として霞 4 号線工事を強行しようとする姿勢でしたが防潮堤に沿っての建設は地盤的にもカーブの多い地形的にも無理がありすぎます。「道路建設は聖域である」としてきた国交省も少なくとも四、五年間は凍結するのであろうと推測しております。
- 前回の調査の折り、「第七代伊藤平次郎」が地域社会の人々の働き場をつくろうとして人手を多く要するタオル製造のために「三重織布 K.K」を立ちあげ、大正時代から昭和初期には「宮内庁御用達」になるほどの高品質のタオルや別珍を織っていたことを誌しました。大規模の製造業ではなく小資本による事業ではありましたが地域の振興には寄与しました。彼は長い間富洲原町の町会議員として同町上下水道の建設にも積極的に尽くしております。平成 14 年に彼の生涯を誌した小冊子を「私家本」としてつくりましたので同封します。物事の発想が私利私欲でなく、人々の福祉のためであり、これは浄土真宗の仏教徒として育ったことが大きく影響しております。平成年間初期には四日市市の教育委員会から社会科の副読本としてその生涯の概要が紹介されております。
- 私は昨秋からの契約社員、期間労働者、派遣労働者への「首切り」を法的には「合法的」とする経営者たちの対応に対して怒りを覚えています。いくら株主の配当を優先するとか、相当程度の利潤の蓄積がなければ会社経営は成り立たないと主張しますが本来会社はローヤルティ（忠誠心）をもつ社員工員がなければ健全な発展は望めません。
- 今日、「モラルハザード」（倫理崩壊）が甚しいと言われますが、リーダー的な立場にある人々が己れの利より、社員、工員を尊しとして対応する心構えがなければこの苦境を乗り越えるのは難しいと考えます。
- 国交省の四日市港湾事務所が四日市大学の教授指導をうけながら、四日市港周辺の海水浄化のためにコンブを用いての実験を始めているのは貴重なことと考えます。コンブのような寒流系の海藻よりも暖流系の（アマモのような）海藻の方が効果が大きいかもしれません。環境保全と、新たな建設とは両立しにくいと言われますが、四日市港が未来に向けて両立を図りながら、その未来像を画こうとされるのには敬意を覚えます。
- 各種委員会が開かれますが、委員の方々だけがすぐれたお考えをおもちなのではなく、各地に志をもつよい意見をもつ人々が多くおられます。委員会の「傍聴者は発言不可」と言うのでは、十分に民意をきいたとは言えないと思います。もっと現地にあつて種々の想いをもつ人の発言を尊重されてはいかがでしょうか？

私は川越町に居住する男性です。「高松干潟を守ろう会」の会員です。「四日市喘息」の悪名で有名になってしまった四日市港が、かつてのように民生にとって欠くべからざる働きをするようになるのを熱望しております。あまりにも問題の多い企業に対して、もっと強い態度で臨むことは出来ないのでしょうか。

はじめに

私たち、当会は次世代に豊かな自然を継承するために、生態系を始めとする生物の多様性を保護し、持続的な社会を目指すこととする。(理念)と、会員相互の連絡、連携をはかり資質の向上と自然保護思想の普及、啓発に努めることを目的とする。を持って当会の活動、運営をしています。

臨港道路霞 4 号幹線の整備建設中止の検討をお願いします。

1) 1992 年に策定した港湾計画に霞 4 号幹線の建設が盛り込まれました。1998 年 5 月の新聞紙上で港湾計画の霞 4 号幹線ルート変更の記事を読み、始めてこの道路計画を知りました。総工事費 700 億円から 470 億円という 230 億円の大幅工事費削減のためのルート変更で、高松海岸に広がる干潟を縦断するルートに決まりました。

2) 臨港道路霞 4 号幹線の建設目的は四日市港の背後地とのアクセスが国道 23 号線一本しかなく、慢性的に混雑している国道 23 号線の交通量を緩和させる道路と、第二名神(現在 伊勢湾岸自動車道川越インター)との連絡で広域交通アクセスをスムーズに運行できるための臨港道路と発表されました。

1) 2) より、2008 年 12 月 20 日(土)『霞 4 号幹線ルート変更を検討』を新聞各社の報道で、また、知りました。度重なる検討をしつつ二転三転するルート変更、1992 年の計画に盛り込まれてから 16 年が経ちます。その都度、見直しされても一行にまとまらない。もう時代と社会情勢の流れに沿わない、時間が経つにつれ必要性が無くなってきたと考えます。策定された当時は渋滞緩和だけの迂回路扱いが、現在では防災面を前面に出しています。が、リダンダンシーの確保は霞 4 号幹線には当てはまらない。全長 4 km 以上、全部橋脚で成り立ち、海岸沿いに走る道路が霞埠頭の安全安心に繋がるとは考えられないからです。また、地球環境問題(CO2 等削減)への対応、この項目は是非とも実現に向けて早急に取り組んでいただきたいところですが、その努力は霞 4 号幹線には効かないところ

です。
長期構想(第二次)の P 23 において 17 項目の『10 自然海浜、干潟の保全』、P 28 『環境にやさしいみなど、四日市港』と、一次案の意見が取り入れられていると思います。また P 41 の高松海岸の写真はまさしく人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進にぴったりと思います。この風景はいつまでも続く風景にしなければなりません。この砂浜に霞 4 号幹線が建設されれば、長期構想の考えは絵に描いた餅になってしまいます。16 年前の計画見直し、検討をお願いします。臨港道路霞 4 号幹線の建設中止の決断をされますようお願いいたします。

最後に第 3 回物流・まちづくり部会議事録より『使える施設をつくるというよりも、仕組みに合わせて必要なものを施設整備するという視点をそのまま持っていただきたい』同感です。

ありがとうございました。

「四日市港の将来像、“環境にやさしいみなど・四日市港”としての内容の不足」

歴史認識の不足

「2-5、四日市港の環境」で、四日市の臨海部に石油化学コンビナートが勝手に進出してきて、行政がその公害対策に追われたように思わせる内容があるが、コンビナートが来るといふから海岸を埋め立てていったのではなく、先行的に埋め立てておいて工場を誘致したのである。そして、公害で市民が苦しんでいる最中にもそれは続けられたのだから、行政が住民と共に被害者であるような記述には疑問を感じる。

四日市公害裁判の判決にあるように、行政は加害者のひとりなのである。正確に認識をすべきで、それを表すべきである。

「環境にやさしいみなど・四日市港」の内容の不足

その内容としてふさわしいものは、本来あるべき自然に戻すことである。

それに対し、高松干潟や吉崎海岸の保全や港内の水質改善、二酸化炭素排出の削減などが挙げられている。その方向性が悪いわけではないが、内容が不足している。

まず、多くの市民が望むものとして、貴重な海の自然が存在していることである。干潟や海浜を残すとあるが、どちらも霞四号線や下水道処理場建設で多くの自然を失う計画である。これのどこが環境にやさしい計画なのであろうか。

四日市の「公害」は現在も続いている。それは認識していると思うが、その一つが、工場などによる「海岸の独占」であることを考えて欲しい。

四日市港にはほとんど自然な海岸が残っておらず、公害をできるだけ減らすには、コンビナートが建つ埋立地などの人工的な海岸を減らしていく必要がある。しかし、構想では反対に埋立地を経済発展のために拡大するとある。この姿勢を見るだけで、「環境」がただの飾りであることがわかる。

経済発展優先の港湾政策は、必ず「四日市公害」の被害を拡大する。市民の快適な生活に欠かせない「自然」を軽視する四日市に、公害のイメージを払拭する日は来ない。

楠町海岸の埋め立て計画継続の理由の明記

環境にやさしいみなどづくりのために「自然海浜の保全」を謳っているにも関わらず、自然海浜が増えるどころか、楠町吉崎海岸のおよそ半分が消滅する計画である。

構想には「都市機能用地の造成予定」としか書かれておらず、更に「埋立計画の縮小」とある。しかし「縮小」の前の計画で、過剰な自然海浜の埋立計画を立てておいて、そこから縮小したところで何の解決にもなっていない。確実に自然海浜は減少しているのである。

2009年1月9日の四日市港構想第二次案の説明会での質問の回答では、この都市機能用地の造成を削除できないのは、「既に計画が進んでいるから」ということであった。この都市機能用地の造成は、県の事業である流域下水道の終末処理場の拡張であるが、用地は四日市港管理組合の管轄である。四日市港の長期構想を考えるに当たって、長期的な計画である下水道と四日市港の長期的な計画は、両方を合わせて考えるべきではないのか。

また、この「都市機能用地の造成」にあたり、四日市管理組合と国土交通大臣に認可の申請が出されており、同じく先日の説明会において、四日市管理組合は「現在審査中」との回答であった。しかし、審査が終わってないにも関わらず「造成予定」とするのは、その審査が骨抜きであると言っているのと同じではないか。

この「都市機能用地の造成」について、本当に必要であるのか慎重に審査すること。そして、もしそれが回避できないのならば、四日市の貴重な自然海浜を埋め立てるのであるから、「なぜ回避できないのか」市民が聞いて納得できる回答を求める。

以上、四日市の海岸を愛する者の一人として、四日市港長期構想第二次案に対する意見を提出させていただきます。

整理番号 1 1

ウォーターフロントにおけるレクリエーション活動についての要望

近年、余暇活動の活発化、多様化が進む中で海洋性レクリエーションに対する国民の関心は非常に高まっているが、その普及は欧米諸国に比べて著しく立ち遅れており、マリーナをはじめとするウォーターフロントにおける基盤施設の整備水準も低い。そして我が国のプレジャーボートの隻数は、現在約 25 万隻と推定されているが、国民 1 人当たりのプレジャーボート隻数はフランスの 6 分の 1、アメリカ合衆国の 23 分の 1 とその普及は著しく遅れている。この最大の要因は、保管施設の整備の遅れであり、これがプレジャーボートの普及を阻む一方で、放置艇の増加をもたらし、港湾の秩序や美観の確保にも大きな問題を生ぜしめている。

そこで NPO 法人四日市ヨットクラブを活用してウォーターフロントの機能を活性化し、市民に質の高いレジャー空間を増設し提供してほしい。

ウォーターフロントにおけるレクリエーション活動の充実の多様化を図るため、魚釣り棧橋、人工海浜、霞地区から富双地区までの散歩コース、親水護岸等親水性に富む港湾施設等の整備をしてほしい。

民間活力を活用することにより、フィッシャーマンズワフ、ウォーターフロント・プロムナード等海とのふれあい、食事、イベント等を楽しむことのできる施設を整備してほしい。

休日に港湾等を海洋性レクリエーション活動に開放する措置として、港において、港域を小型ヨット、セールボード、手漕ぎボート等に開放するボート天国を試行してほしい。以上よろしくお願いします。

整理番号 1 2

霞 4 号幹線については、いまだ根強い川越町民の反対もあります。

唯一残った自然海岸の景観保全を望むのは四日市市民の大多数を占めると思います。

日照権もそうですが、粉塵、排ガスの雨が高松海岸や住民の上に降り注ぐのです。事故も心配です。

どう考えても無理のあるこの計画は、今一度ゼロに戻し（環境検討委員会でもゼロ案が

ありましたが何故か、うやむやになったのが残念です。)むしろ、コンクリートをはがして四日市港の自然を取り戻すための長期構想を打ち立てていただきたいです。

吉崎海岸の埋め立てもしかり。

保全とは名ばかりでは?と思ってしまうのも仕方がないではありませんか?

環境ジャーナリストの枝廣淳子さんも、2010年愛知県名古屋市でCOP10(生物多様性条約第10回締約会議)が開かれることを受けて、「生物多様性」とは、多様である事力を大事にする。取り戻すということ。

これまで、人間があまりにも、越境して他の生物のところに入り込んでしまっていた。

多様性を取り戻そうとしたら、撤退する動きになる。

ドイツの取り組みである『コンクリートをはがして30年かけて元の川に戻した』とかは、新しい技になる。

これまで、特に行政は、作ることを計画し、前に進む事が得意で、途中で考えを変えてやめるとか、元に戻す事は習っていないし、やってきてもない、評価もされない。

これからはそういうことを、やっていくような作法、技、知恵を身につけないといけない。

「生物多様性」というのはおそらく、そのための大きなきっかけとなると思う。

と述べておられました。

藻場づくりに関しては期待しております。

私は、硬いイメージだけでなく、もっと親しめる愛を感じられる港になってほしい。港を好きになりたい。

NPO,NGOが協力できる、参加できる港作りをしてください。

よろしくお願いします。

整理番号13

「計画の一部見直しを」

「第一次案」の際の提出した意見書の内容がいくつか反映されていることについては評価できる。具体的には

将来像3の取組(3-1)「自然とふれあえる港づくり」において

- 貴重な自然を次世代に継承すべく関係者と連携して管理・保全する
- 野鳥等が飛来する緑地を整備する
- 複合的な自然環境の創造に関係者と連携して取り組む

また、「空間利用ゾーニング」において

- 朝明地区－自然干潟の管理・保全
- 霞ヶ浦地区－野鳥等が飛来する緑地 藻場
- 石原地区－野鳥等が飛来する緑地
- 磯津地区－自然海浜の保全 (埋立計画の削除)
- 楠地区－埋立計画の縮小、海浜の保全・創造

さらに、「5, 将来像の実現に向けて」として新たに項を起し「連携と協働の仕組みづくり」の方向性を示したこと。具体的に

○ 民間と行政の適切な役割分担

○ 住民、NPOなどの市民団体、企業、関係行政団体など多様な主体が参画できるよう等々、特に_____（下線付き）部分において、環境優先、市民参加の姿勢が表記されたことは喜ばしいことであり高く評価したい。今後の四日市港湾計画に大いに生かして言って欲しいものである。

しかしながら、納得できない部分もいくつか残されている。

● 一つは、朝明地区の「臨港道路霞4号幹線の整備促進」である。

この建設予定地は高松干潟に近接しており、かねてから生息する野鳥等生物への悪影響が指摘され自然保護団体から強い反対の意見が伝えられている。干潟の「保全」をうたうのであれば、霞4号幹線計画は削除されて当然というべきものである。

● もう一つは楠地区の「都市機能用地を残し」という記述である。北勢流域下水南部処理センター用地の拡張に関わる県の事業である。海面埋立は最終許認可は港管理組合・国土交通省にある。今一度埋立拡張の必要性の有無・是非の再検討を行うべきである。

急な認可は絶対にやめるべきである。