

四日市港港湾計画の改訂案について

平成 23 年 2 月 1 日
四日市港管理組合

—目 次—

1. 港湾計画改訂の方針…………… 1
2. 港湾計画で定める機能別の主な施設計画…………… 4

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つの分野別に必要な港湾施設等を計画するものとする。



(四日市港への要請)

四日市港は伊勢湾奥部に位置し、古くから伊勢湾地域の海陸交通の要衝として地域の産業、経済発展に大きく貢献してきた。石油化学を中心とした工業集積が進み、現在では三重県を中心とした中部圏及び近畿圏の一部を背後地域に抱える外内貿貨物の物流拠点として港勢の拡大を続けており、平成16年(2004年)7月には名古屋港と共に伊勢湾スーパー中枢港湾に指定され、平成17年(2005年)7月には指定特定重要港湾に指定された。

本港の取扱貨物量は平成21年において、外貿3,925万トン(うちコンテナ289万トン(16万TEU))、内貿1,775万トン、合計5,701万トンに達している。特に近年では、外貿コンテナ貨物の取扱が急速に伸びており、近海航路や東南アジア航路を中心に、各国との定期航路網も充実・発展してきている。

本港の背後圏域は、産業の技術集積が大きい地域であり、今後も、研究開発機能の充実による産業構造の高度化、さらには高速交通ネットワークの整備に伴い、産業技術の中核として、ますます発展することが期待されている。

一方、経済のグローバル化の進展等により、今後の地域経済社会の発展のためには、物流コストの低減や速達性、定時性の確保による国際経済競争力の強化が最も重要な課題の一つとなっている。

これに対応するため、本港においては伊勢湾地域における諸港湾との適切な機能分担のもと、外内貿を含めたバルク取扱機能及び外貿コンテナ取扱機能の拡充を図る必要がある。また、近年、環境問題はますます多様化・グローバル化し、港湾分野においても地球温暖

化防止などへの対応が求められている。このような中、四日市港への環境に関する要請は、自然環境の保全、再生、創出だけにとどまらず、低炭素社会の実現に貢献する物流機能の構築にも及んでいる。

さらには、生活に関するニーズの多様化等により、市民に親しまれるみなとづくりや安心・安全の確保など、みなととしてのこれら諸機能の拡充も求められている。

(計画の基本方針)

四日市港が「地域に貢献する、なくてはならない存在」となることを基本理念として、長期構想で描いた3つの将来像の実現に向け、平成30年代前半を目標年次として、港湾計画を改訂する。

今回の改訂では、背後圏産業の国際競争力維持・強化を物流面から一層支援するため、コンテナ物流の高度化・効率化を図る取組を進めるとともに、伊勢湾の特徴であるバルク貨物や完成自動車も含めた総合港湾としての「国際産業ハブ港」の実現を目指す。目標年次における取扱貨物量は、約68百万トン、うち外貿コンテナ貨物量は40万TEU程度と見込んでいる。

港湾計画の方針は、以下のとおりである。

- 1) 産業港湾としての機能の強化を図るため、次のことに取り組む。
 - コンテナ貨物の取扱いの集約化を行い、効率的な貨物取扱いの実現を図る。
 - バルク貨物輸送における船舶の大型化に対応するため、外貿バルク貨物取扱機能の強化を図る。
 - 効率的な完成自動車輸送の実現のため、外内貿貨物の取扱機能の集約化を図る。
- 2) みなとの文化や景観を活かし、親水性のある、人々が集い、憩える港湾空間の創出を図る。
- 3) 四日市港内に残された貴重な自然環境を次世代に継承するため、干潟等を保全する。
- 4) 大規模地震発生時における経済活動を支え、また、災害時における物資の緊急輸送等に供するため、大規模地震対策の強化を図る。
- 5) 港湾と背後地域との連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。

(空間利用)

物流・安全・交流・環境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、四日市港長期構想で描いた空間利用ゾーニングを踏まえ、港湾空間を以下のように利用する。

- 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、霞ヶ浦地区北埠頭先端部は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑤朝明地区、磯津地区及び楠地区は環境保全ゾーンとする。
- ⑥石原地区の一般・産業廃棄物埋立区域は緑地レクリエーションゾーン、その他の区域は浚渫土砂の埋立を想定した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。



四日市港港湾計画ゾーニング

2. 港湾計画で定める機能別の主な施設計画

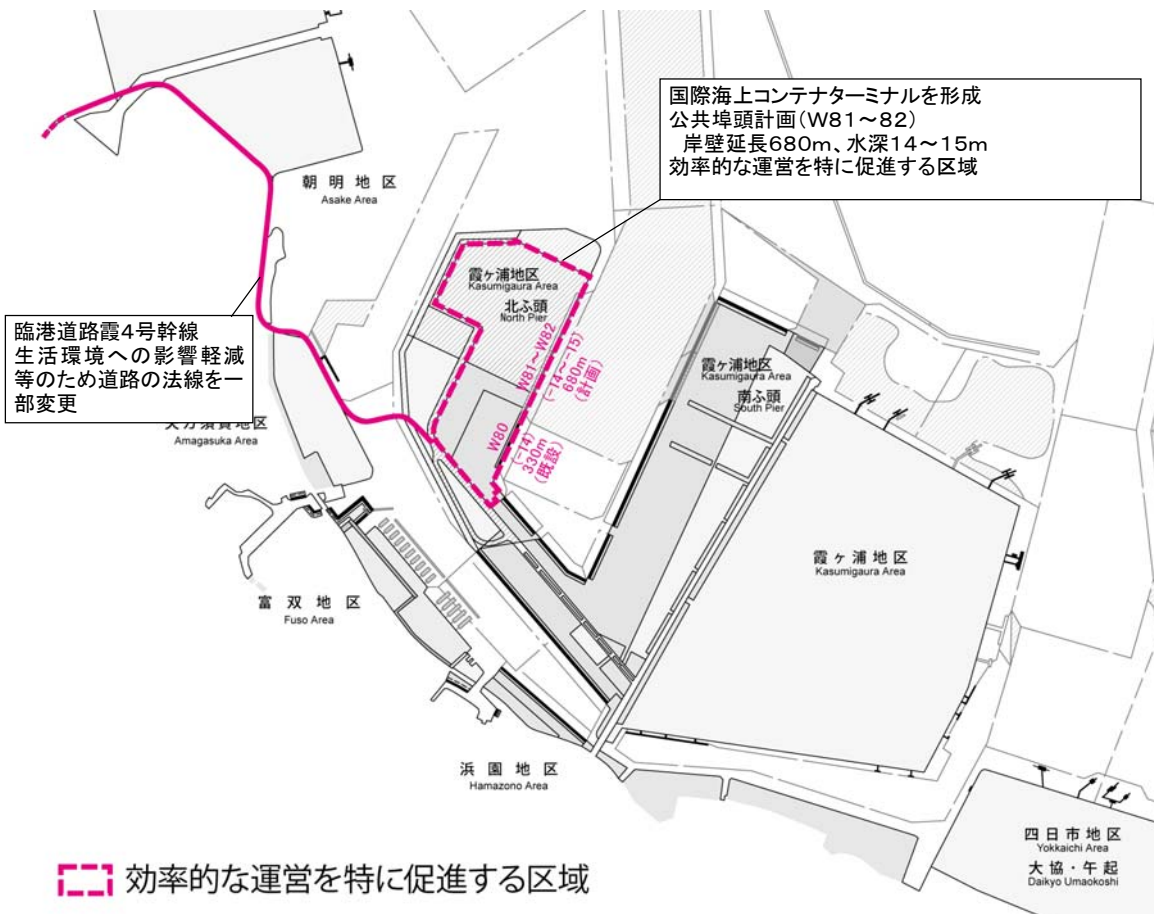
【物流】

- 国際海上コンテナターミナルの機能の充実・強化
(公共埠頭計画、臨港交通施設計画、土地利用計画)

参考 【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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国際海上コンテナターミナルの整備を推進する。
- 臨港道路霞 4 号幹線の整備促進や南方向への道路を検討するなど臨港交通体系を充実させる。

【港湾計画における主な施設計画等】



【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】

○コンテナ貨物需要

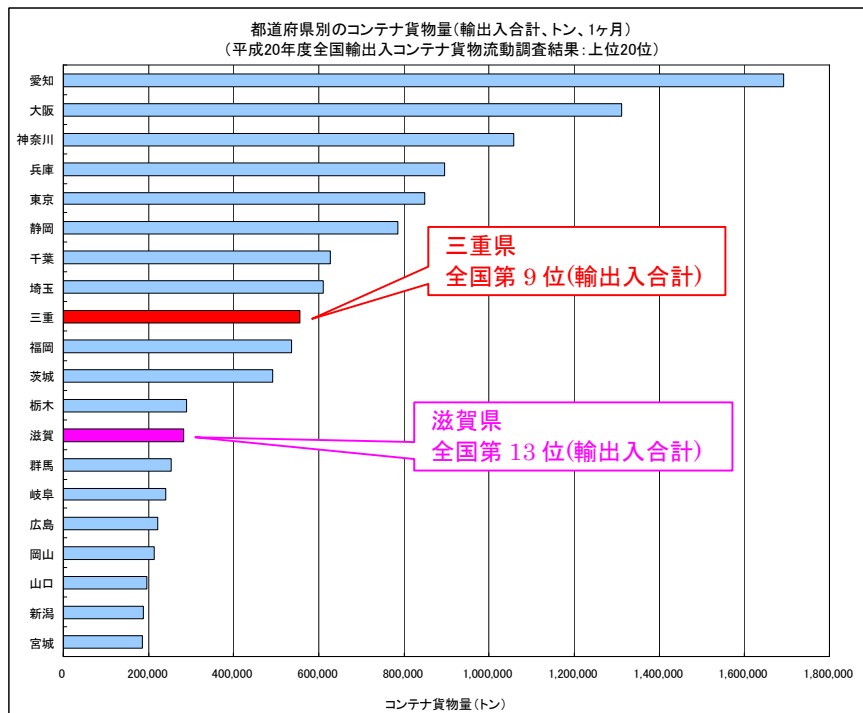
- ・三重県（北米・近海・東南アジア）、滋賀県（近海・東南アジア）を対象に、荷主の四日市港利用意向や四日市港の集荷対策を踏まえ、40万TEU程度のコンテナ貨物の取扱いを見込んでいます。

○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20年度の三重県の製造品出荷額等は11兆7451億円であり、全国9位の高い水準となっています。

○背後圏域のコンテナ貨物量

- ・四日市港の背後圏の平成20年度のコンテナ貨物量（輸出入合計）をみると、三重県が555千トン（全国第9位）、滋賀県が284千トン（全国第13位）と高い水準となっている。

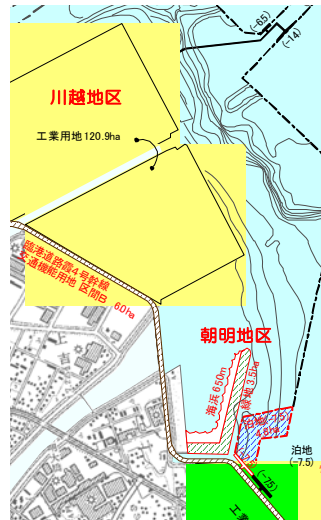


都道府県別のコンテナ貨物量

○臨港道路霞4号幹線道路計画の変更

- ・干潟等の自然環境との共存を目指しつつ、臨港道路周辺の生活環境への影響軽減と通行車両の走行安全性の向上を図るため、高松海岸～新田水路に至る区間の道路線形の変更案と環境面の影響について、事業主体である国で検討され、その結果を踏まえ道路計画（道路線形）を変更することにしました。
- ・なお、これらの検討経緯及び検討結果については、「平成22年度 四日市港臨港道路霞4号幹線事業実施に伴う懇談会（※）」においても、変更案の環境への影響は軽微であるとされています。

(参考図)



(既定計画)



(今回計画案)

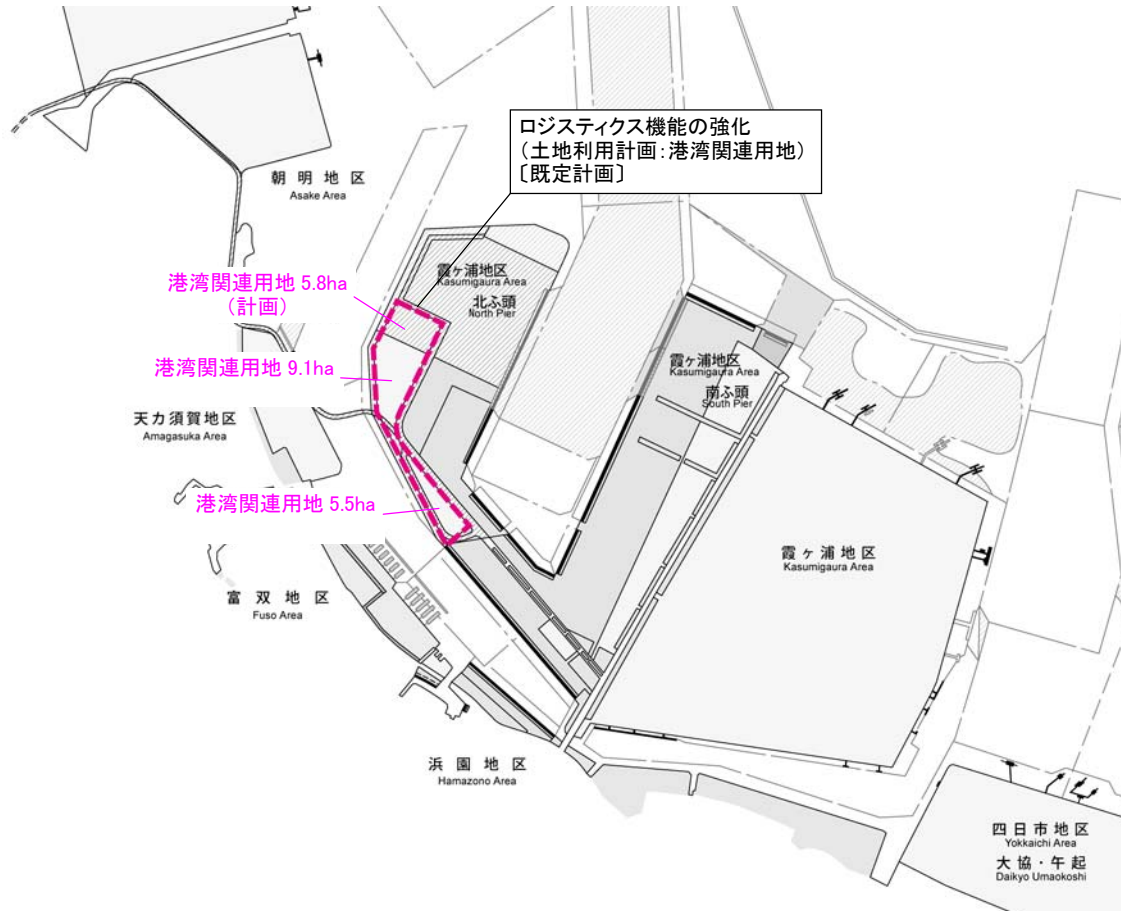
※ 事業実施に伴い、事業主体である国土交通省が、平成18年度に設置した、有識者、関係行政機関等により組織される懇談会

■ アジア域内物流への対応 (土地利用計画)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- ▶ 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。

【港湾計画における主な施設計画等】

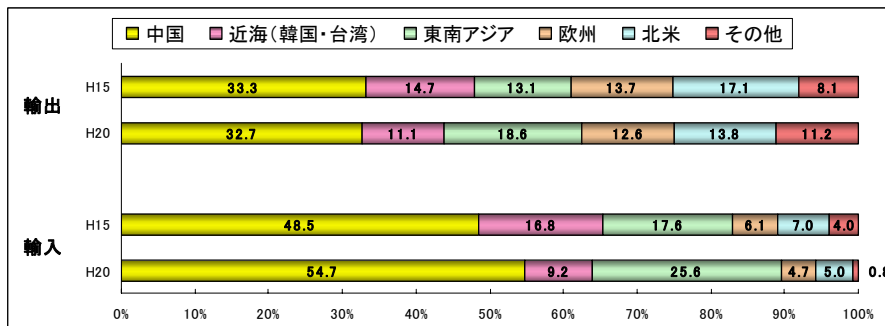


【環境の視点から】

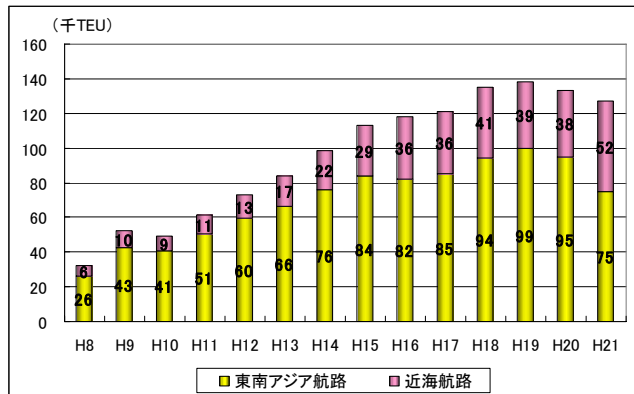
- ・背後圏のコンテナ貨物を最寄港である四日市港で取扱うことは、陸上輸送にかかるCO₂排出量の削減に大きく寄与します。
- ・荷主ニーズに適切に対応したロジスティクス機能を拡充するための取組は、効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築に貢献します。

【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。
- ・三重県を発着とするコンテナ貨物のうち輸出で62.4%が、輸入で89.4%が中国・近海・東南アジア方面の貨物となっています。(平成20年四日市港外貿コンテナ貨物流動調査)



四日市港における航路別の貨物量割合



四日市港における東南アジア・近海航路実入りコンテナ個数の推移



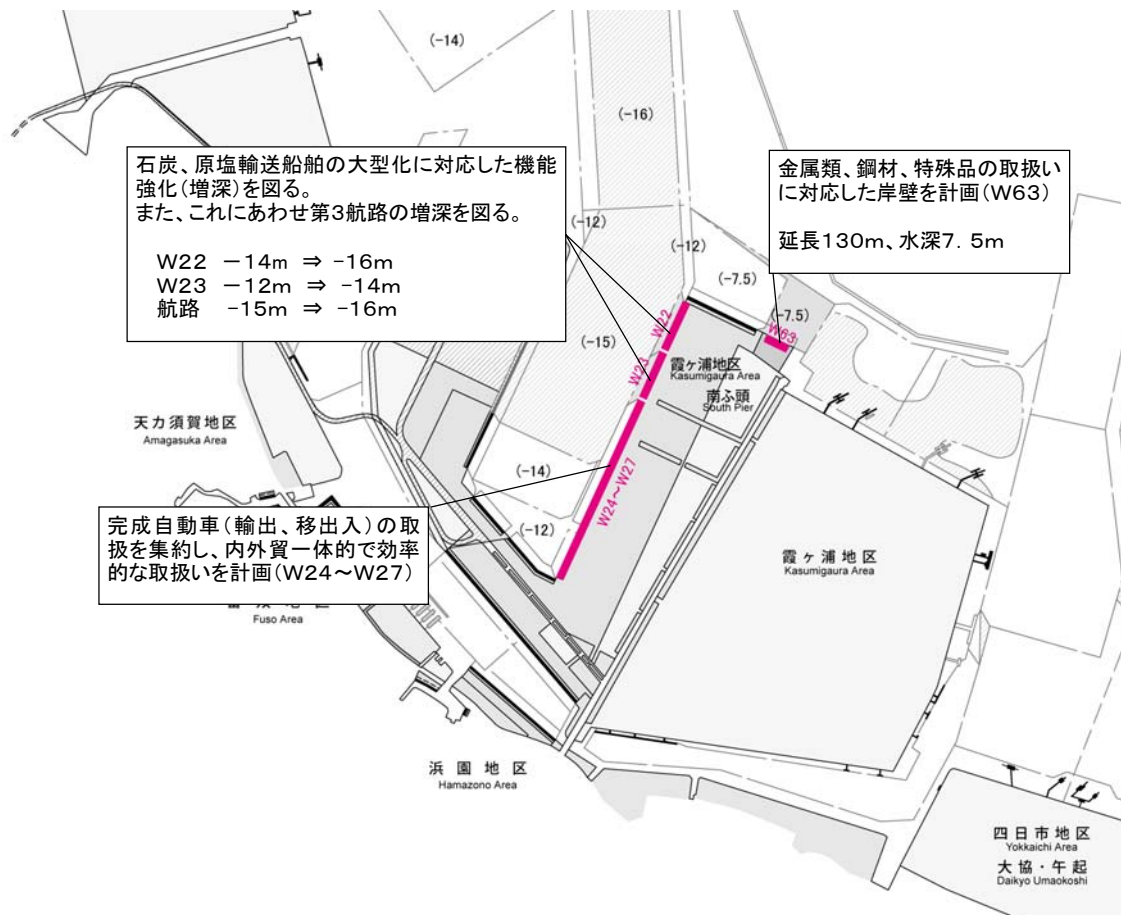
霞ヶ浦地区北埠頭(港湾関連用地)

■ 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、水域施設計画)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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等に対応し、岸壁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。

【港湾計画における主な施設計画等】



【環境の視点から】

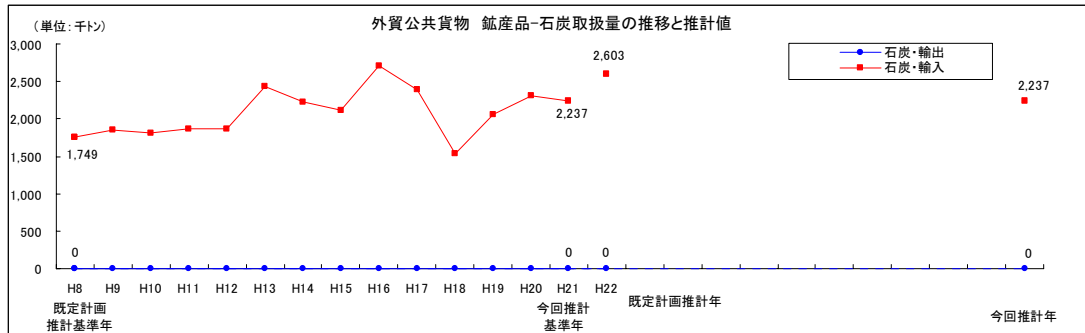
- ・船舶の大型化等に適切に対応した港湾整備を進めることは、貨物の一括大量輸送を可能とし、海上輸送にかかるCO₂排出量の削減に大きく寄与します。
- ・高能率な荷役機械や十分な面積の荷捌き地を備えるなどバルク貨物輸送の拠点化を図ることは、バルク貨物輸送の効率化を促進し、より環境負荷の小さな輸送サービスを実現します。

【参考資料】

○貨物需要見通し

〈石炭〉

- ・主要荷主及び中部コールセンター等へのヒアリングによれば、石炭の輸入は今後も現状維持で推移する見通しであり、今回推計では現状維持とする。

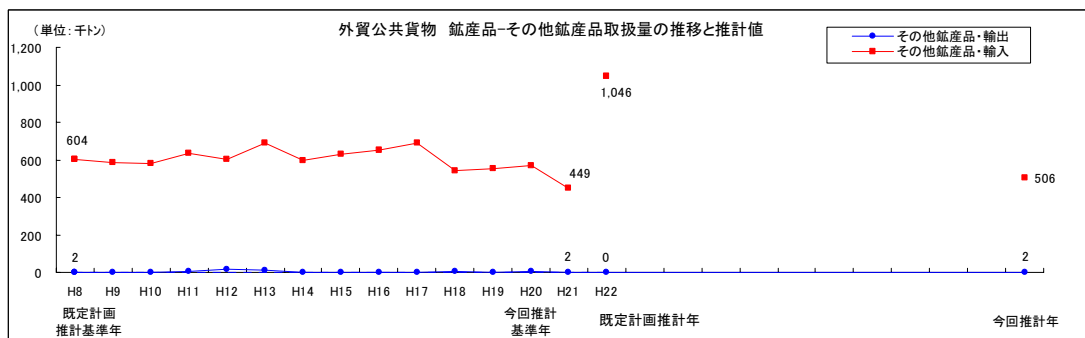


取扱貨物量の見通し (石炭)

〈その他鉱産品〉

- ・コンビナート企業の原材料輸入として、今後も直近5年と同程度の取扱が続く見通しです。

〔 企業ヒアリングより
 数年後にプラントを更新する予定であり、将来的にも現状程度の輸入量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)

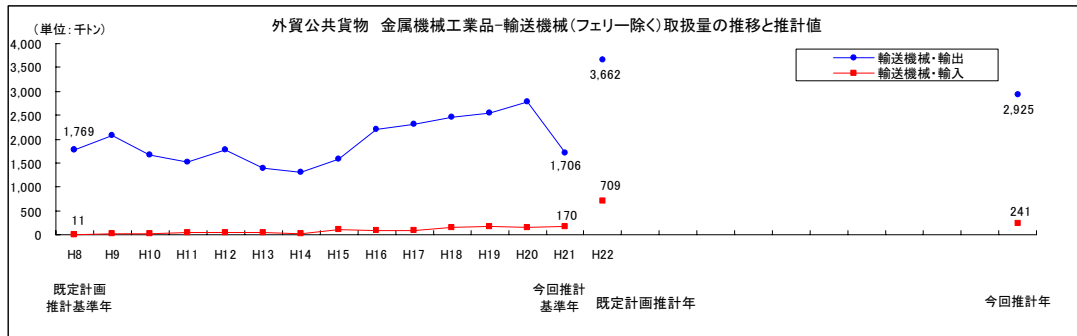
※今回推計年で示す値は、既存荷主貨物の将来貨物量である。

〈輸送機械〉

・H21の取扱量は世界的な景気後退の影響を受け、一時的に大きく減少した。今年度に入り、自動車関連貨物の取扱量は回復傾向が見られる。

企業ヒアリングより

- 当面の国内での自動車生産台数は、100万台程度である。将来的にも現状維持程度に推移する見直し。(自動車メーカー)
- 現時点では海外へ大きく生産をシフトする計画はない。雇用を確保する観点からも国内生産を維持したい。(自動車メーカー)



取扱貨物量の見通し(輸送機械) ※今回推計年で示す値は、既存荷主貨物の将来貨物量である。



W22・23の荷役状況

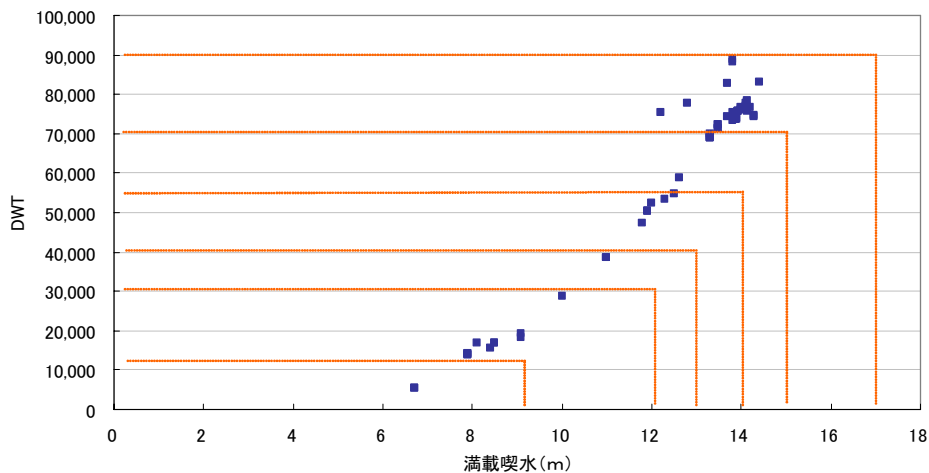


完成自動車の荷役状況

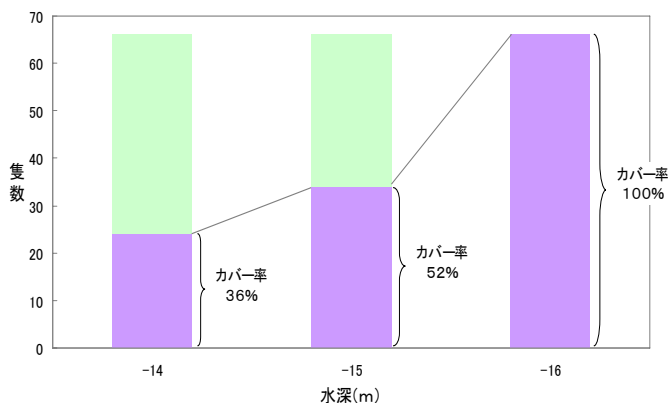
○W22 入港船舶の状況

輸入 石炭 [入港隻数は、年間66隻(2007年実績)]

現状は、70,000~90,000DWT級の大型船舶の割合が非常に高く、満載喫水はW22の水深(14m)と同程度の入港船舶が増えており、入港時に余裕水深を確保する必要があることから潮待ちが発生している。



W22は現状で14m水深であるが、係留船舶の船型から検証すると、適正に係留できる船舶は全体の4割弱しかカバーできていない。現在の入港船舶全てを適正に係留させるためには、16mの水深が必要となる。



W22 岸壁水深と適正係留カバー率

○今回計画における W22 計画諸元

〔計画する岸壁 (W22) の主要諸元〕

種 類	載貨重量ト数(トン)	ハースの長さ(m)	ハースの水深(m)
貨物船	80,000	310	16.0

港湾の施設の技術上の基準・同解説 対象船舶をより

〔対象船舶の主要諸元〕

今回計画では対象船舶として以下の2つを検討する。

① 港湾の施設の技術上の基準・同解説

種 類	載貨重量ト数(トン)	全長(m)	垂線間長(m)	型幅(m)	満載喫水(m)
貨物船	80,000	242	230.5	35.5	14.4

② 四日市港に入港実績のある幅広浅喫水型の大型船舶

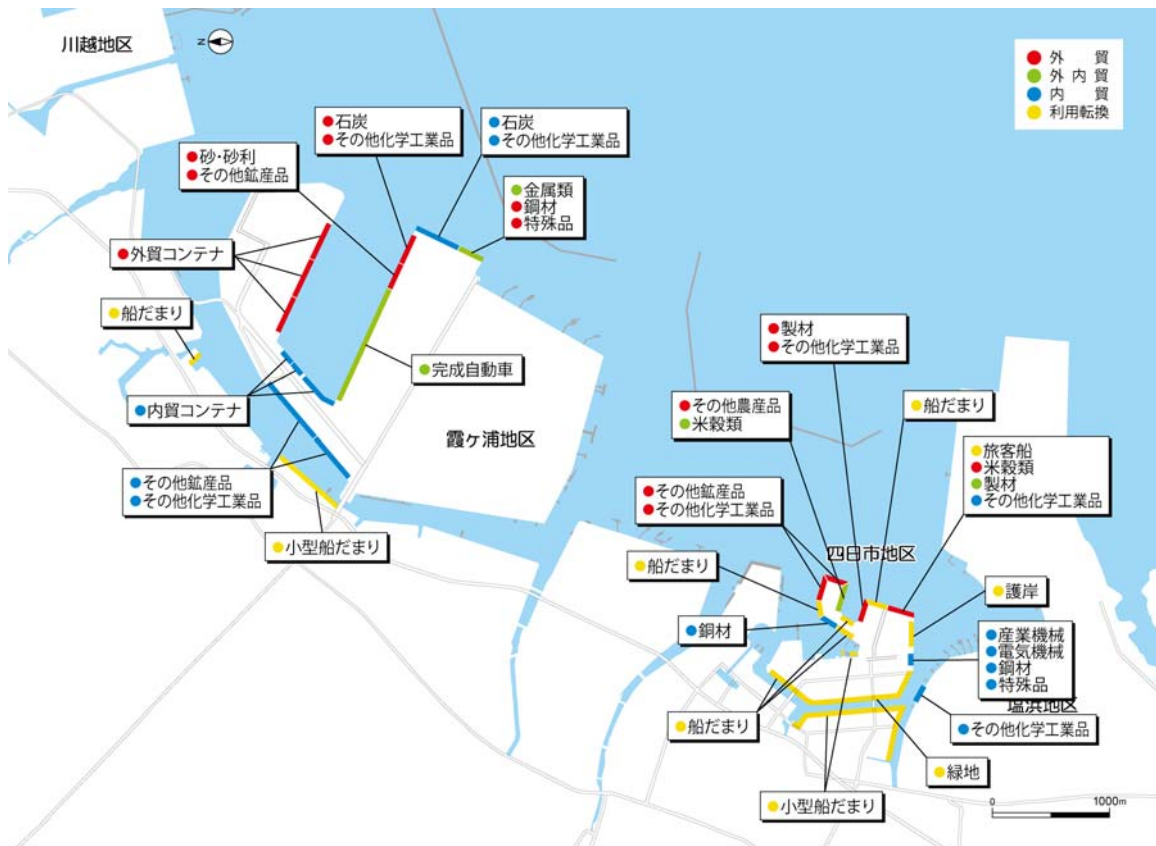
船名	全長	全幅	載貨重量	その他
七海	234.88m	38.00m	93,549 トン	喫水 14.225m
新山陽丸	235.00m	43.00m	91,439 トン	

■ 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)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- ▶ 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。

【港湾計画における主な施設計画等】



公共埠頭利用計画方針（案）

方針	内容
① コンテナ貨物の北ふ頭への集約	コンテナ貨物の効率的な取扱いを実現するため、将来的には、コンテナ貨物を霞ヶ浦北ふ頭に集約し、国際海上コンテナターミナルの形成を図る。(W 8 0～8 2)
② 完成自動車の南ふ頭での集約	現状では、分散して取扱われている輸出及び移出入完成自動車の取扱いを霞ヶ浦南ふ頭に集約し、外内貿が一体となった効率的な取扱いを実現する。(W 2 4～2 7)
③ バルク貨物取扱機能の増強	石炭、原塩輸送船舶の大型化に対応した機能強化を図る。(W 2 2～2 3)

新規公共埠頭計画（案）

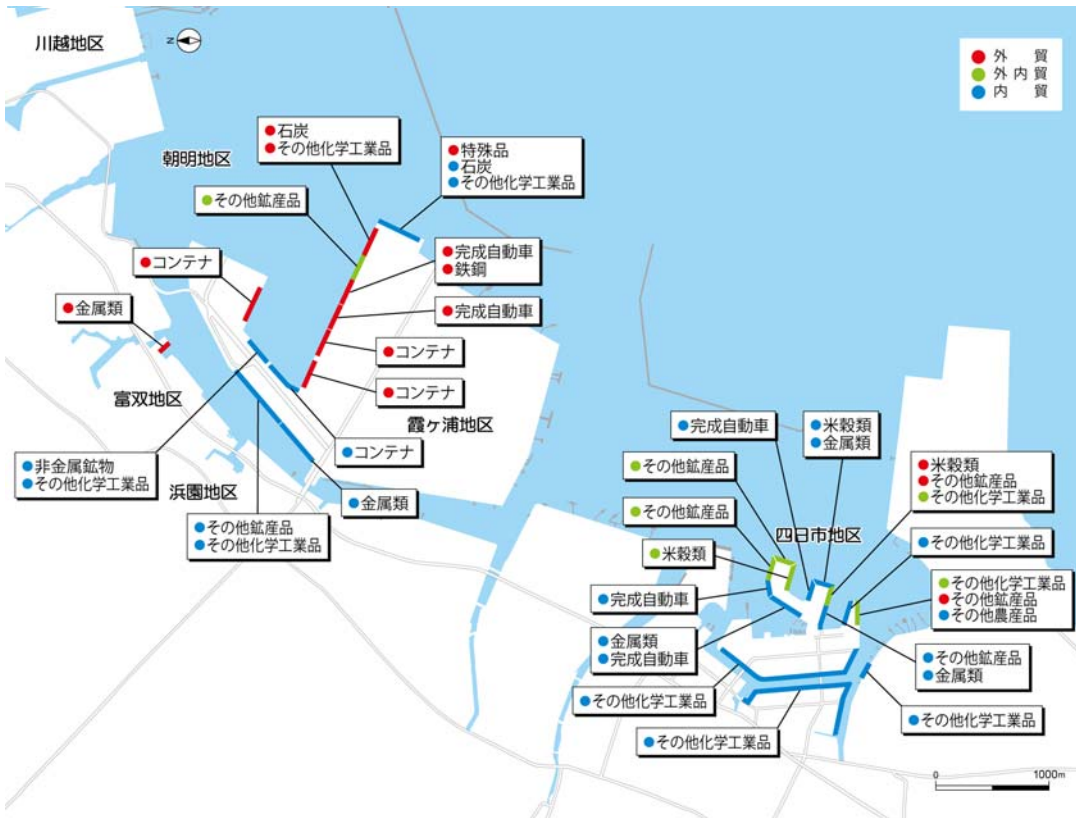
地区	規模		計画理由
	水深	延長	
① 霞ヶ浦地区	-7.5	130m	今後増加が見込まれる金属類の輸入等に対応するため、貨物取扱の再編を図るとともに、新規岸壁を計画する。

【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。
- ・循環資源の取扱い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）、完成自動車など主要な貨物の効率的な取扱いに向けた対応が必要です。



埠頭別の主な貨物取扱状況（H21）

【安全】

■ 港湾施設の計画的な維持管理

参考【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

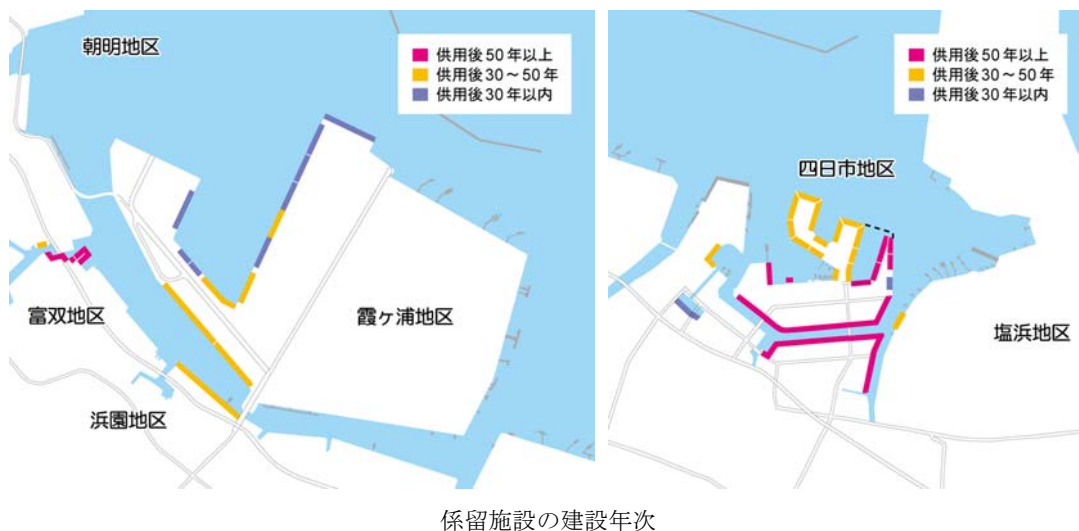
- 老朽化した港湾施設の確実な更新を進める。
- 施設の劣化に伴うサービス水準の低下と、更新に伴う財政負担の急激な増加を回避するため、計画段階から維持管理に配慮した設計に取り組む、或いは、計画的・効率的な維持修繕を実施するなど、アセットマネジメントの概念を取り入れた維持管理手法を導入する。

【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と考えられます。

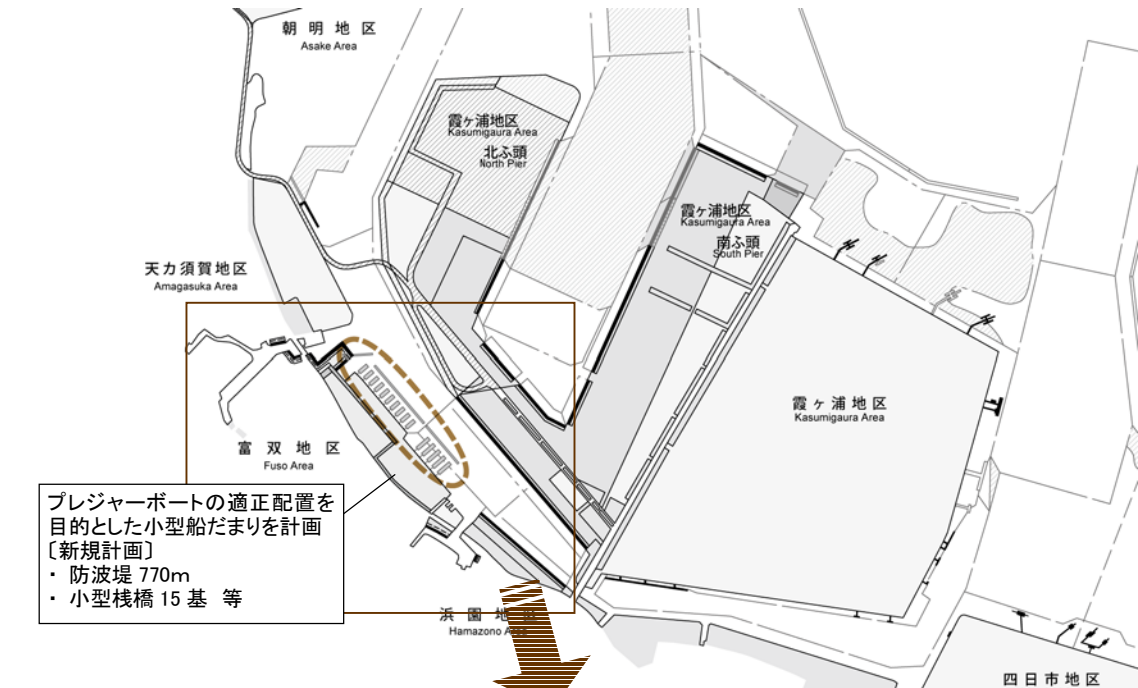


■ 船舶航行安全の確保
 (小型船だまり計画、外郭施設計画)

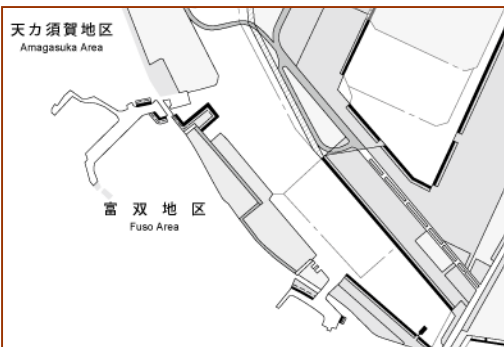
参考【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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。
- 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る。

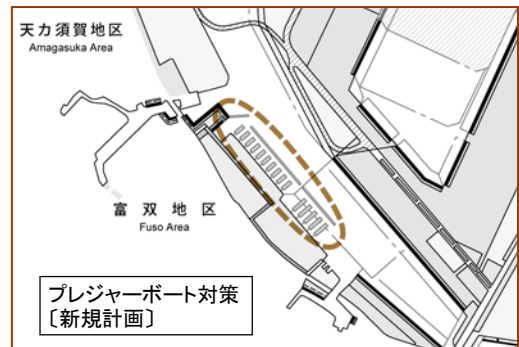
【港湾計画における主な施設計画等】



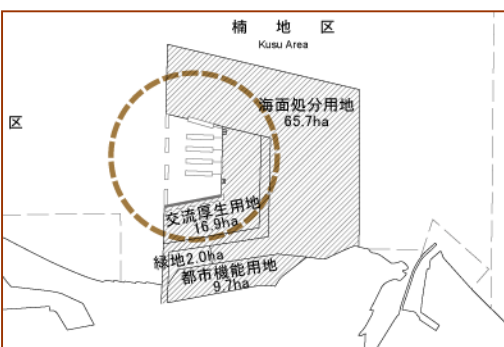
既定計画



今回計画



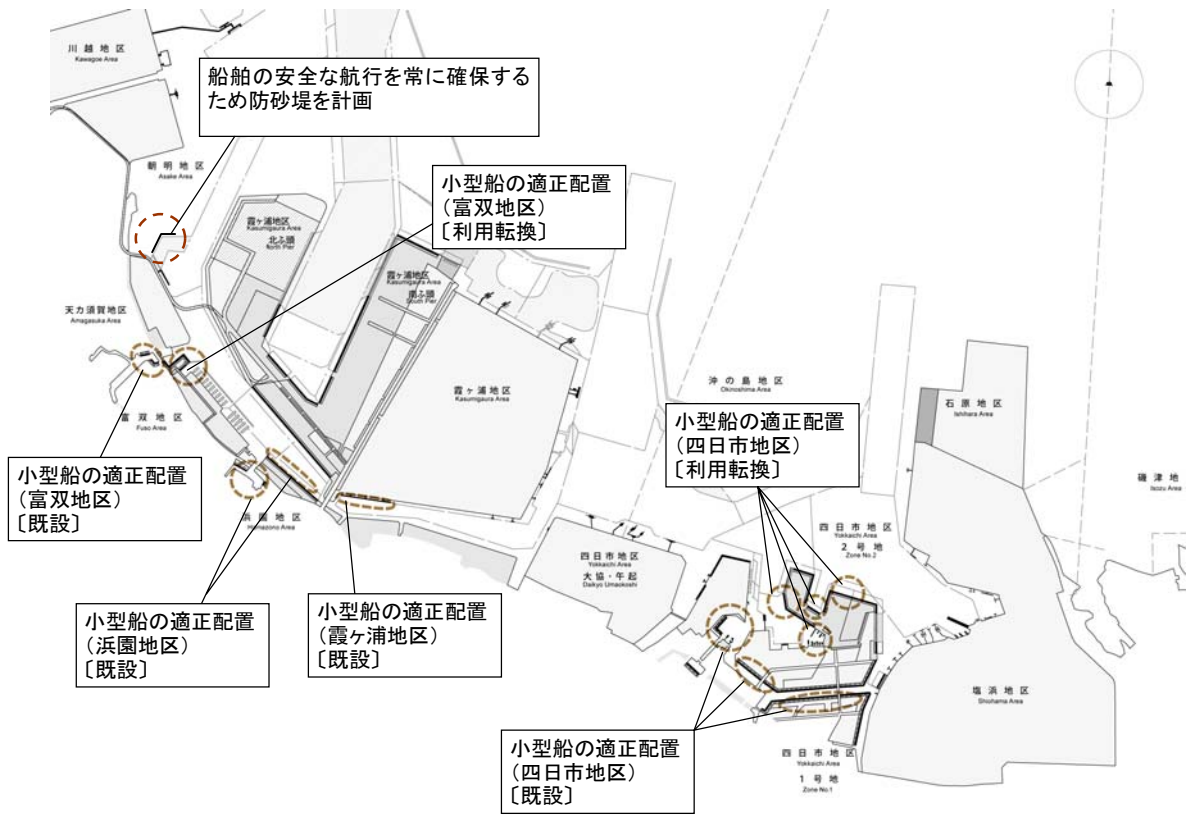
既定計画



今回計画



【港湾計画における主な施設計画等】



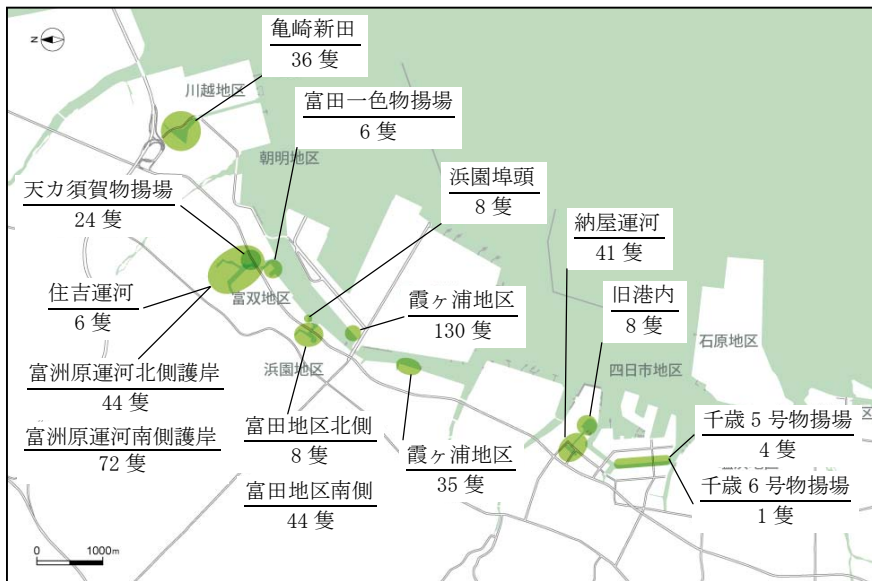
【環境の視点から】

- ・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、沈没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】

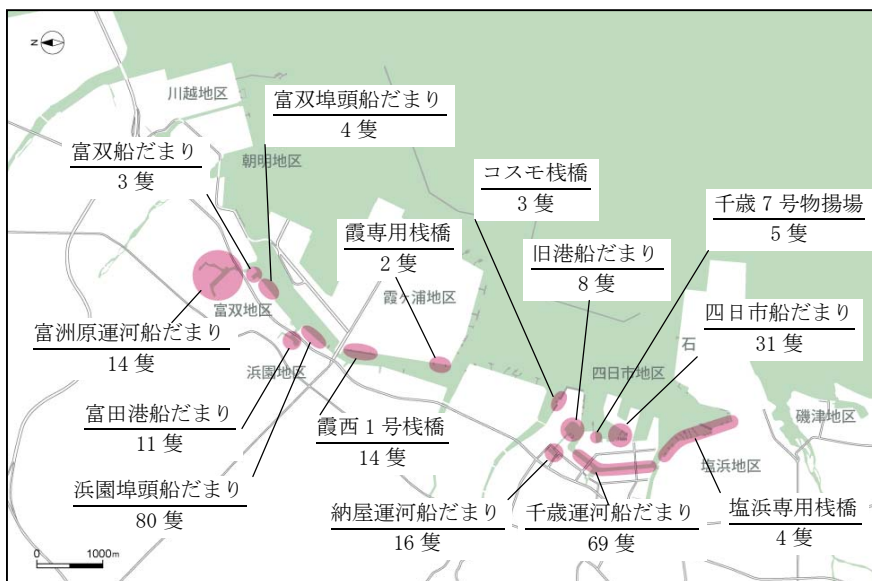
- ・海洋性レクリエーション需要に適切に対応するとともに、港内の船舶航行の安全性を確保する必要があります。
- ・プレジャーボートの将来隻数は、四日市港の傾向及び近年の情勢を考慮し、現状程度の約 500 隻で推移する見通しです。

(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

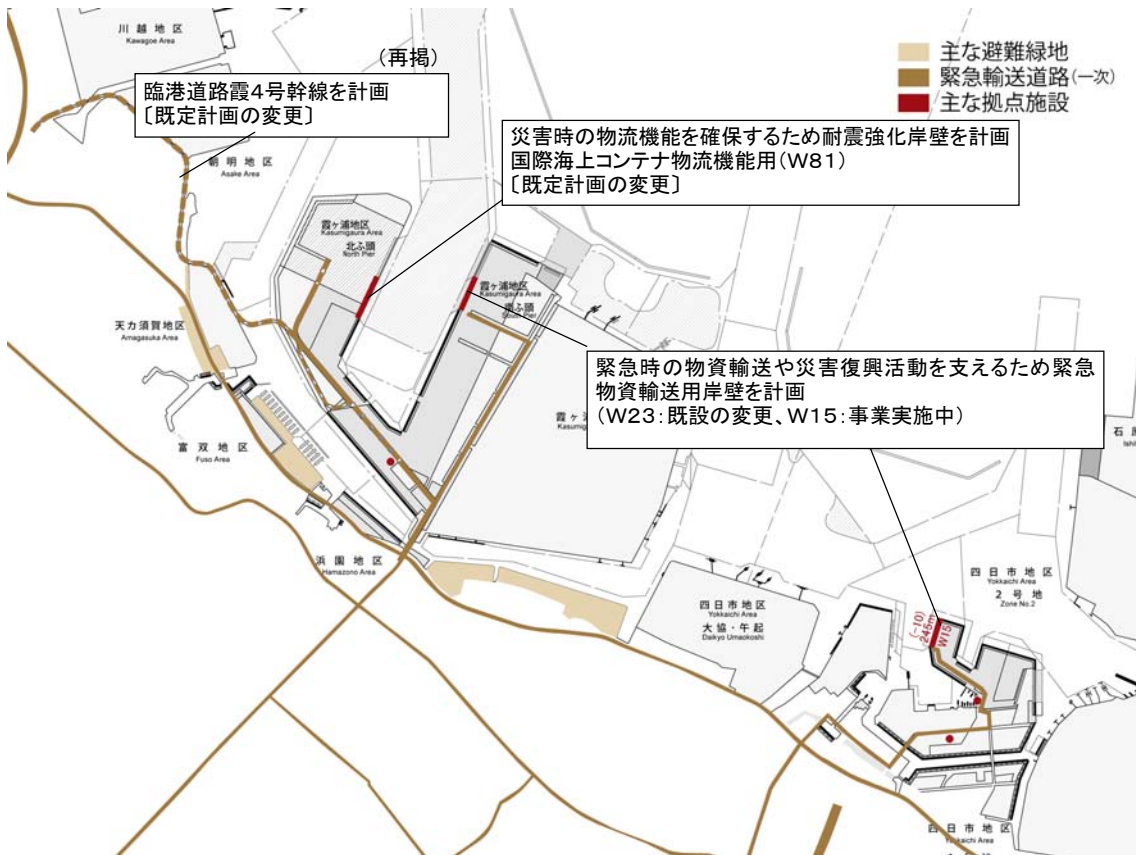


■ 災害時における物流機能の確保
 (大規模地震対策施設計画)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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の整備を推進する。
- 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る。

【港湾計画における主な施設計画等】



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 (-14)	1	240 (280)	緊急物資 輸送用岸壁	既設の 変更計画
	北ふ頭	霞ヶ浦南ふ頭 81号岸壁	-15～ -14m	1	350～ 330	幹線貨物 輸送用岸壁	既定計画の 変更計画
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	既定計画

【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。
- ・また、市街地に近い四日市地区においても、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の整備が急がれています。（W15、事業実施中）



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

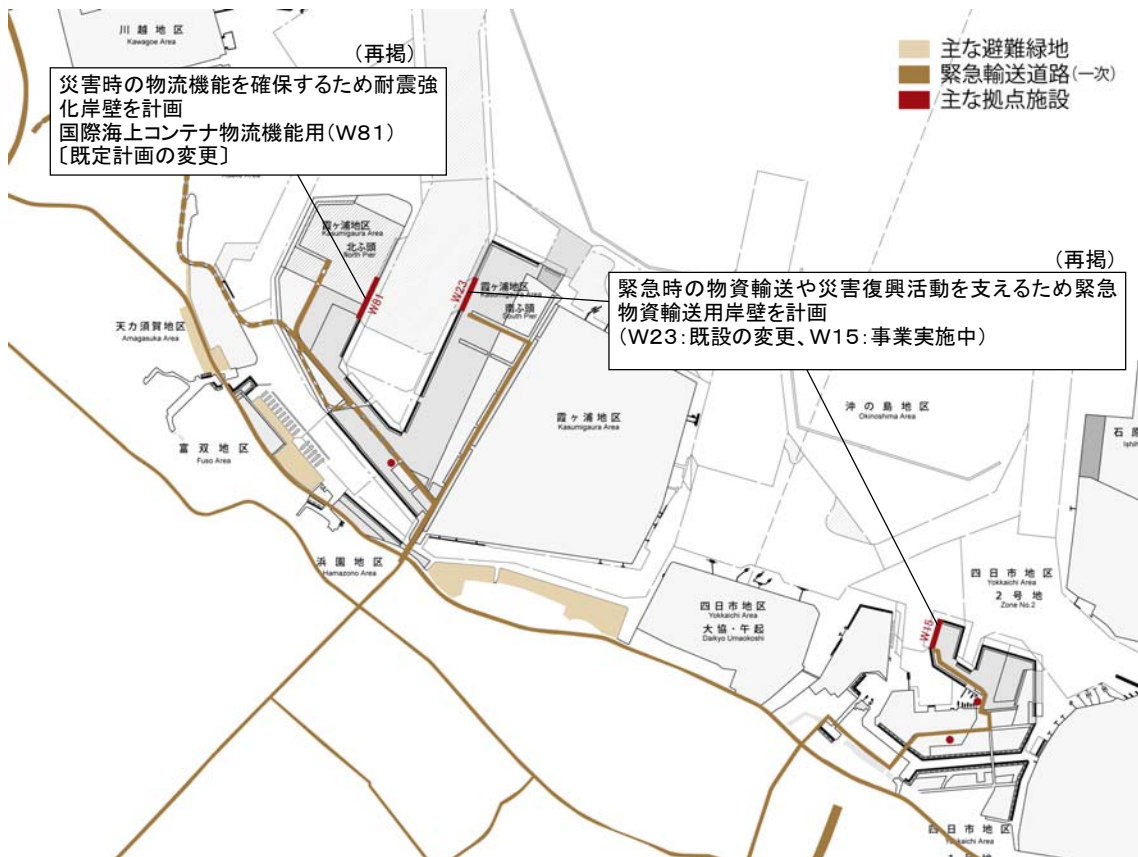
①	背後圏人口 (港湾から 概ね10km圏内)	四日市市	307,684人	H20.10.1現在
		桑名市	141,279人	
		朝日町	8,783人	
		川越町	13,649人	
②	被災率	0.3	臨海部防災拠点マニュアル	
③	港湾分担率	0.1	臨海部防災拠点マニュアル	
④	港湾分担被災人口	14,142	①×②×③	
⑤	一人当たり緊急物資量	40kg/人・日	臨海部防災拠点マニュアル	
⑥	緊急物資量	566t/日	④×⑤	
⑦	1バースあたり岸壁取扱能	250t/日・バース	臨海部防災拠点マニュアル	
⑧	耐震岸壁必要整備量	2.26バース	⑥÷⑦	
⑨	1バースあたり岸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

参考【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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、災害復興活動に資するための港湾空間を有効に利活用し、復興活動を支える。

【港湾計画における主な施設計画等】



【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】

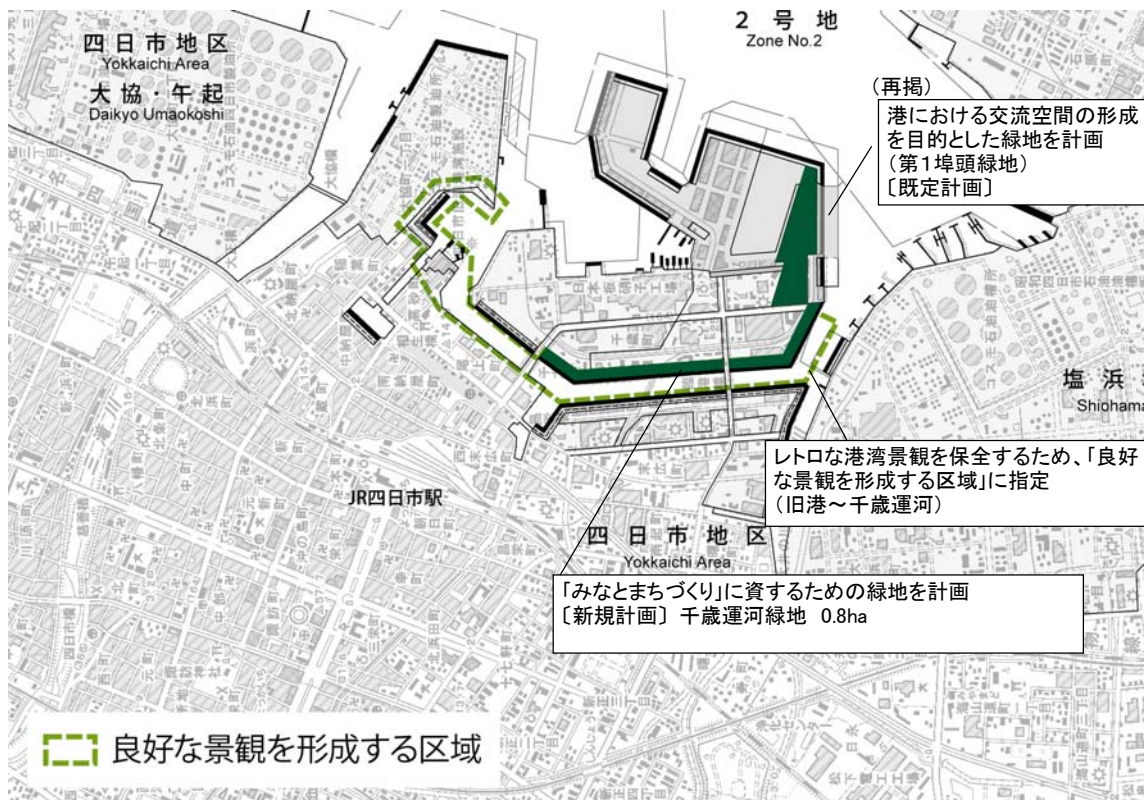
■ 人が憩う、港の拠点づくり

(港湾環境整備施設計画、良好な景観を形成する区域)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- ▶ 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」、さらには、「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。

【港湾計画における主な施設計画等】



【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

- ・四日市港管理組合と三重大学との共同研究により、H21より四日市地区を対象に、「親しまれる四日市港づくりのためのワークショップ」が展開されています。
- ・H22.10.3には、ワークショップで提案されたアイデアの社会実験として、「秋のみなとフェスタ2010～四日市旧港再発見～」が実施されました。(秋の四日市祭と同日開催)

(H22.10.3 企画内容)

- ・港の散策
- ・講演会・成果報告会
- ・港に関する展示
- ・作業船内部展示
- ・体験クルーズ
- ・オープンカフェ・フードコート
- ・レンタサイクル
- ・臨時駐車場



秋のみなとフェスタ2010
(作業船見学会)

- ・H22.11.10には、第7回美しい中部のみなとまちづくりフォーラムが四日市で開催され、「四日市港の魅力再発見！～人が集い賑わうみなとまちづくり～」と題して議論されるなど、親しまれる港づくりの気運が高まりつつあります。
- ・四日市市総合計画(2011～2020)では、以下のとおり記載されています。

- ・物流機能の一大拠点である四日市港は、市民にとっても貴重な水辺空間であり、重要文化財に指定されている末広橋梁や潮吹き防波堤などの資産を有することから、商業施設などが立地でき、また企業活動が活発化できるよう、四日市港管理組合、市民などと連携しながら、四日市地区における分区規制の検討など、港と一体となったまちづくりを推進します。
- ・臨港地区に点在する緑地を活用した親水空間のネットワーク化やポートビル展望施設の利用促進を図るとともに、港湾の夜景や荷役作業、重要文化財及び近代化産業遺産に指定されている「末広橋梁」や「潮吹き防波堤」などの港湾景観を産業観光資源として活用し、自転車を生かしたまちづくりと組み合わせて、例えばJR四日市駅からの周遊コースを設定したり、駅に港の紹介看板を設置するなど、市民に親しまれる港づくりを進めます。

■ 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)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

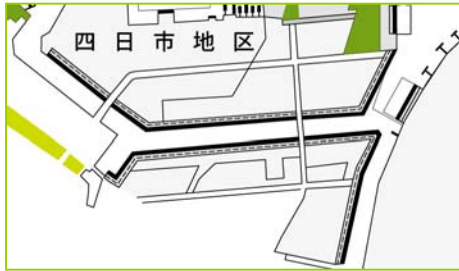
- 既存緑地の質を高めたり、新しい緑地を整備するなど、アメニティ機能の充実やCO₂吸収源の拡大を図る。
- 海洋性レクリエーション活動を支えるため、プレジャーボート等の小型船が適正に配置できるような環境を整備する。

【港湾計画における主な施設計画等】



港湾環境整備施設計画（案）

既定計画



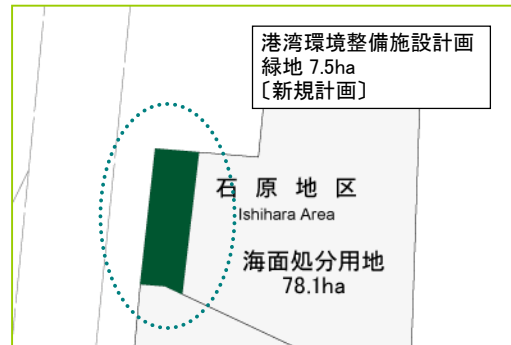
今回計画



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。

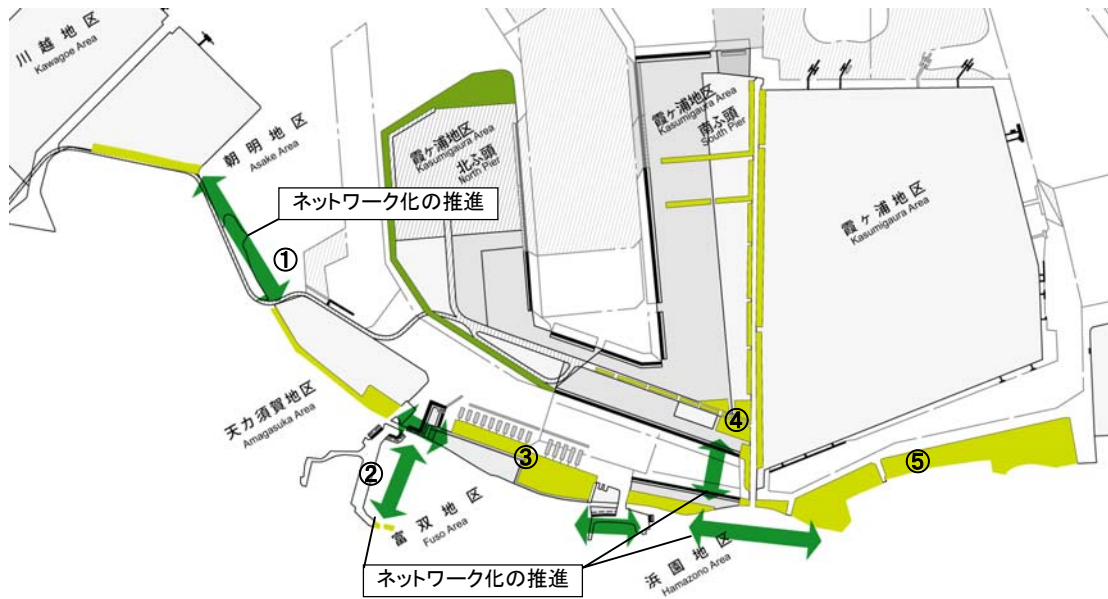
【参考資料】

- ・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を相互に連携させ、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

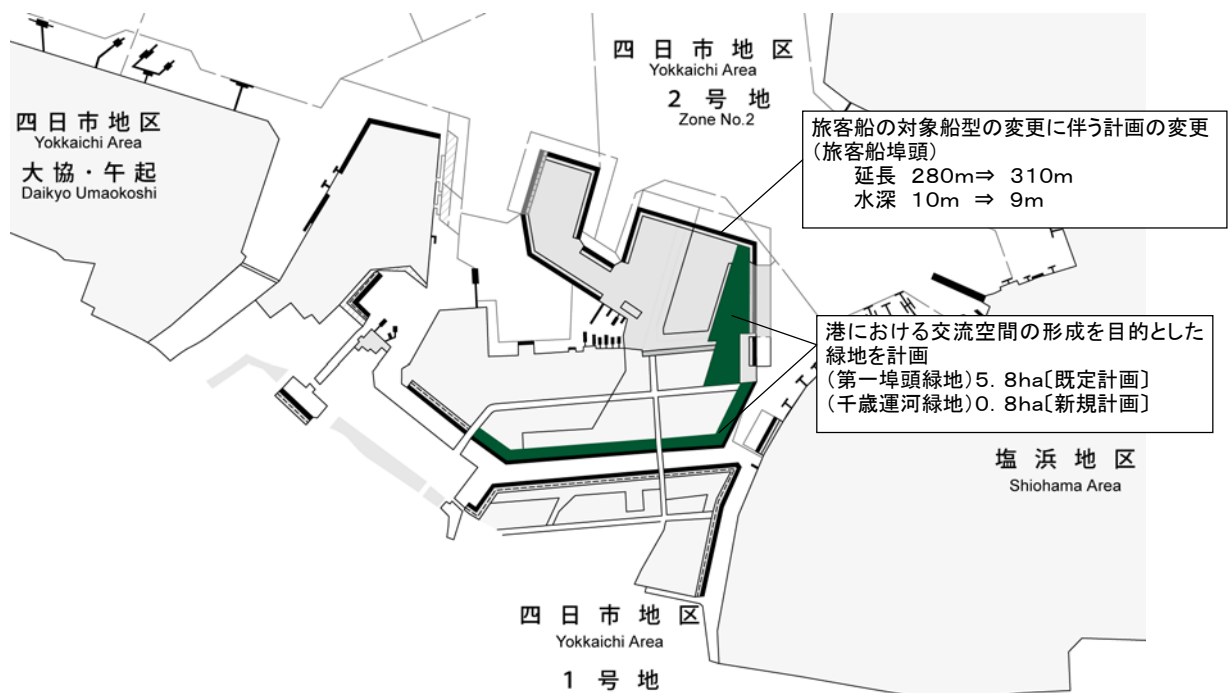


■ 観光振興の促進
(旅客船埠頭計画、港湾環境整備施設計画)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- ▶ 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。

【港湾計画における主な施設計画等】



【参考資料】



諏訪太鼓による客船歓迎イベント



うみてらす14 (ポートビル14F)



みなとまつり (体験クルーズ)



花火大会

【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。



四日市港から車で2時間圏内

【環境】

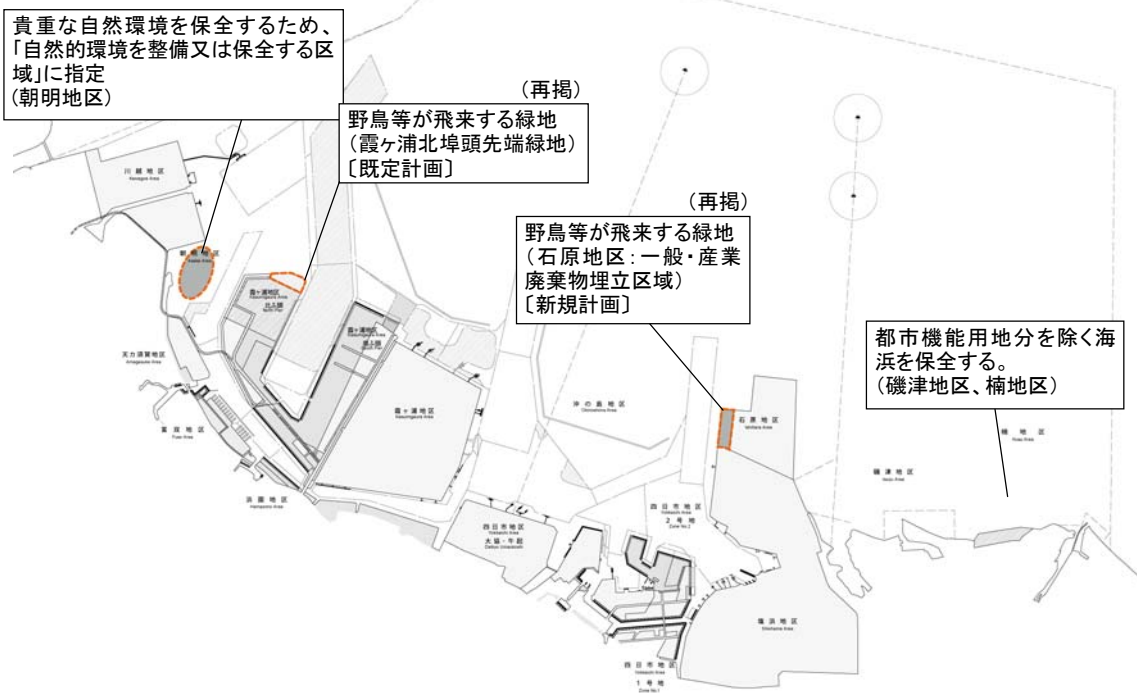
■ 自然海浜・干潟の保全

(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)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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自然海浜、自然干潟を保全する。
- 野鳥等が飛来する緑地整備など、生物多様性に富んだ自然環境の創造に取り組む。

【港湾計画における主な施設計画等】



【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。



朝明地区 (高松干潟)



楠・磯津地区 (吉崎海岸)

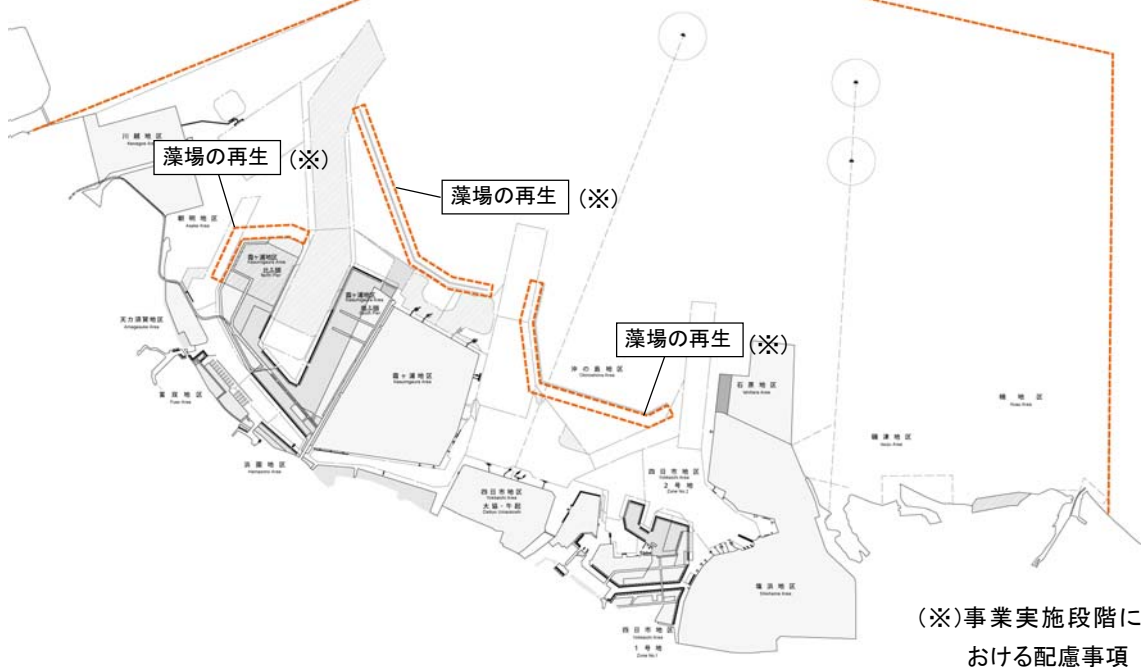
- ・H10 改訂計画で位置付けられていた磯津地区の埋立計画 (小型船だまり等) は、H22.2 に軽易な変更にて、削除しました。

■ 伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

参考【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- ▶ 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。
- ▶ 海域環境を保全するため、清掃船による浮遊ゴミ等の回収を進めます。
- ▶ ボランティアなど多様な主体との連携により、美化運動を進めます。

【港湾計画における主な施設計画等】



【参考資料】

- ・ 四日市港内米洗川河口付近で、アマモの苗の移植会を実施しました。(H21. 2. 28)
- ・ 伊勢湾再生行動計画に基づき、「伊勢湾 森・川・海のクリーンアップ作戦」(清掃活動)を実施しました。(H20. 6. 26, 27)



藻場再生の取組 (米洗川河口部でのアマモ移植)



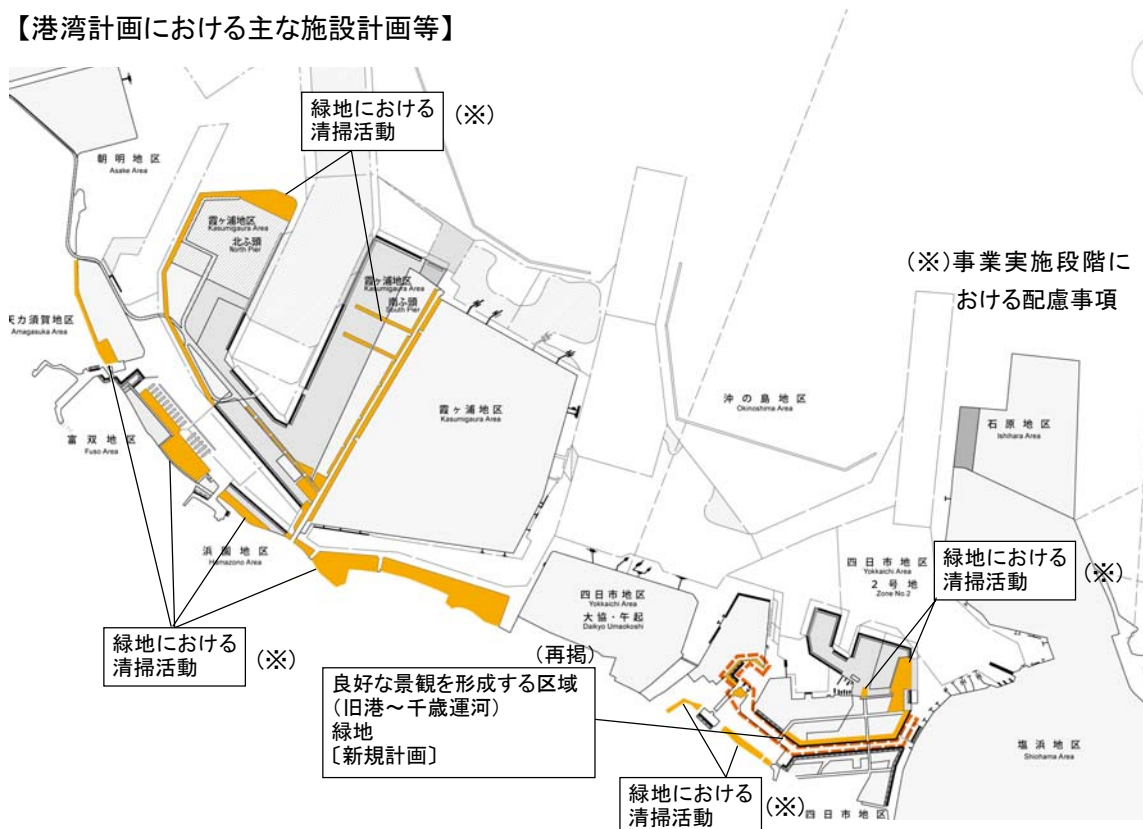
多様な主体の連携による清掃活動 (海蔵川河口部)

■ 良好な港湾空間の保全・創出
(良好な景観を形成する区域)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- ▶ 四日市地区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とともに、多くの人々が楽しめるような観光資源としても保全する。

【港湾計画における主な施設計画等】



【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ことが必要です。



波止改築記念碑



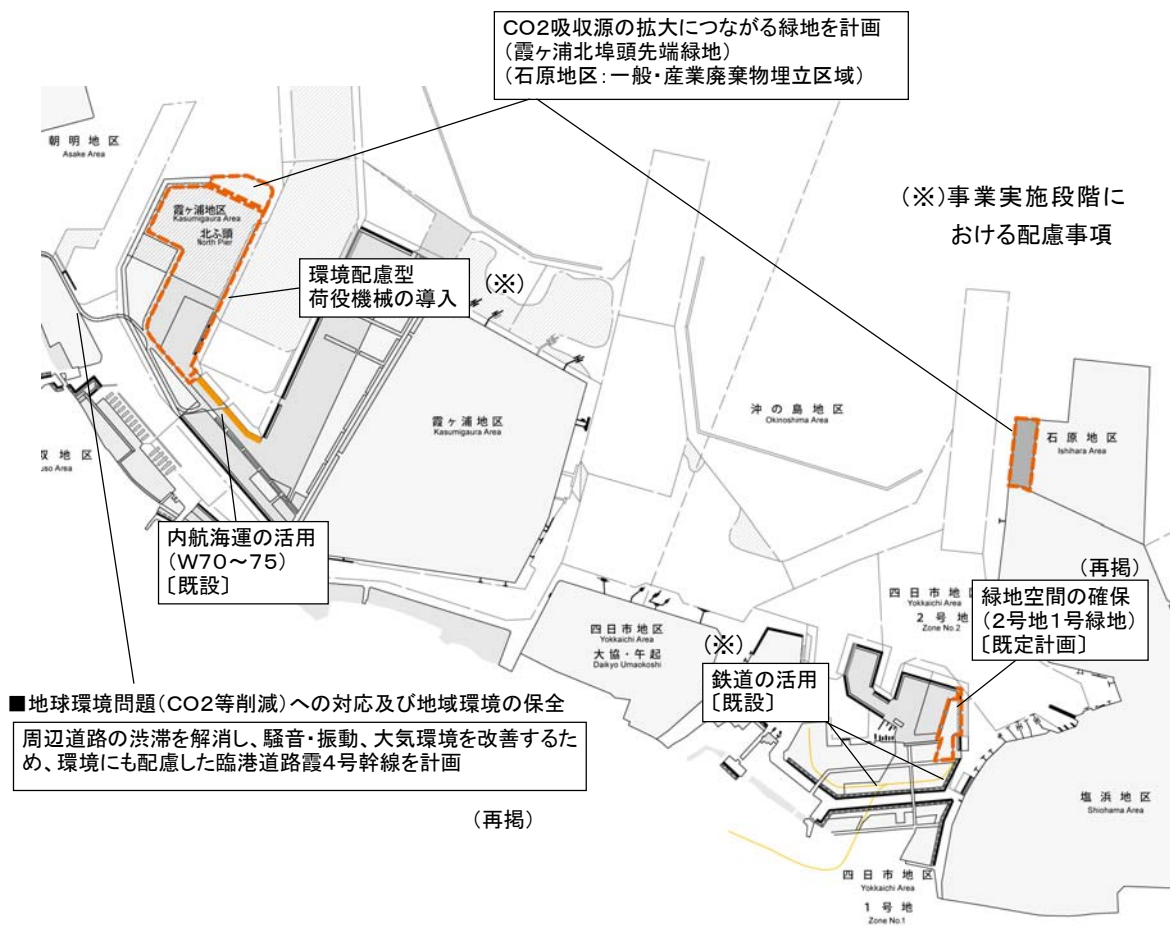
千歳運河沿いの倉庫群

■ 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）

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 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。
- CO₂の削減に貢献する緑地等の取組を進める。

【港湾計画における主な施設計画等】



【参考資料】

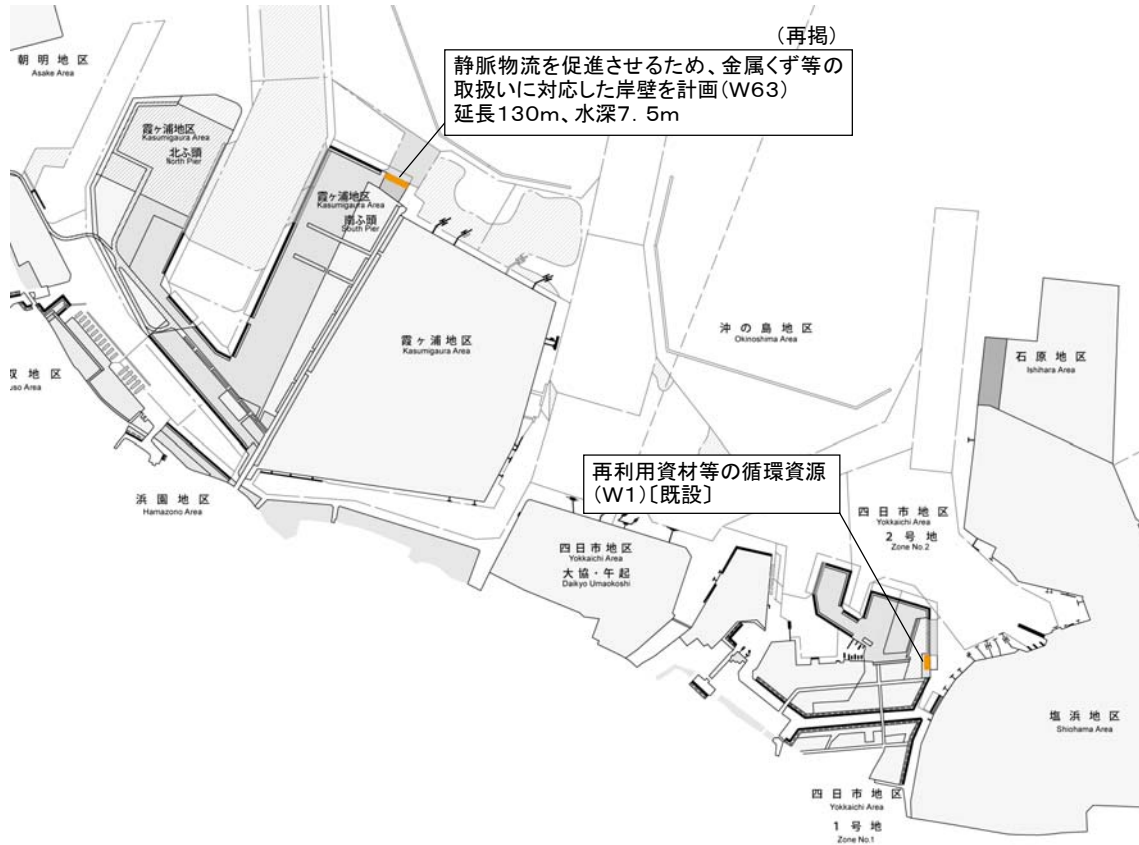
- ・船舶・鉄道等の環境にやさしい輸送モードへの転換は四日市港でも今後重視すべき施策です。
- ・四日市港管理組合では、背後圏の荷主企業のCO₂削減を支援し、更には四日市港の利用促進を図るため、「グリーン物流促進補助事業」を実施しています。

■ 循環型社会構築への貢献
 (公共埠頭計画)

【参考】【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

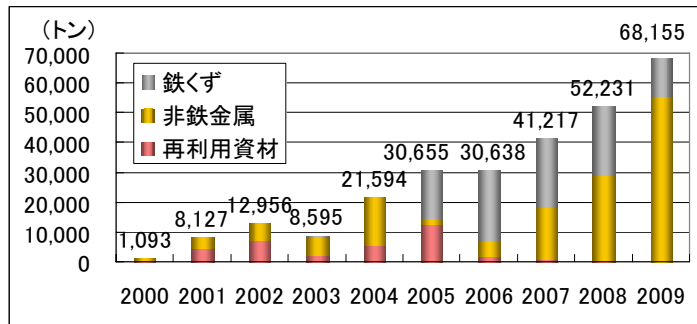
- ▶ 循環（リサイクル）資源の取扱機能・能力の向上を図り、静脈物流への取組を推進する。

【港湾計画における主な施設計画等】



【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、既存貨物と調整しながら、これら貨物を効率的に取扱う必要があります。



循環型資源取扱量の推移（輸移出入合計）

■ 地域環境の保全

(臨港交通施設計画、小型船だまり計画)

参考【長期構想を踏まえた計画改訂の前提となる考え方】

- 開発によってみなとの環境が悪化しないようにするため、生物多様性の確保をはじめとして、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。

【港湾計画における主な施設計画等】

