

四日市港長期構想 (第二次案)

平成20年11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)

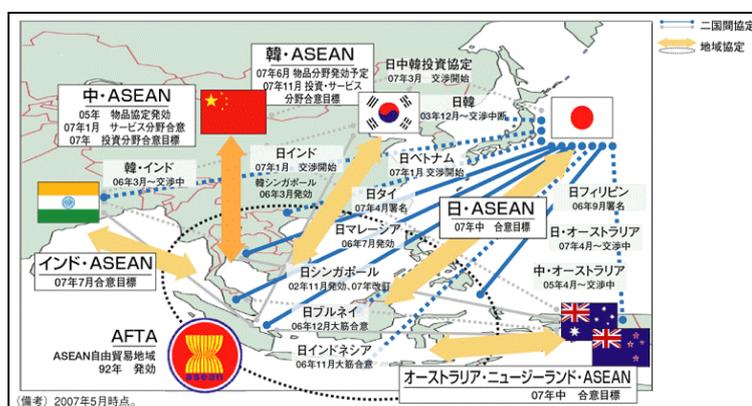


図1.1 東アジアにおける経済連携の動き(2007年5月)
(「2007年版通商白書」経済産業省)

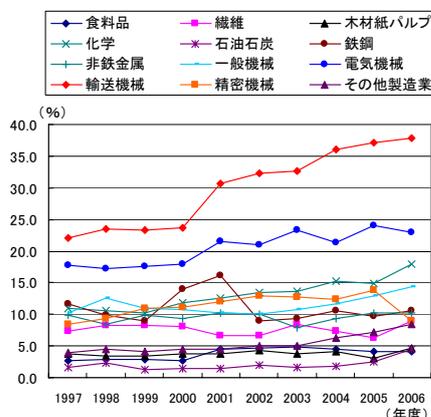


図1.2 業種別海外生産比率の推移
(「海外事業活動基本調査」経済産業省)

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。

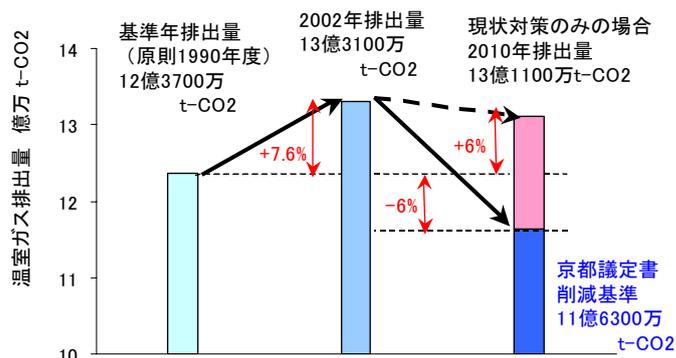


図 1.3 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量 (「京都議定書目標達成計画」H17.4 地球温暖化対策推進本部)

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。

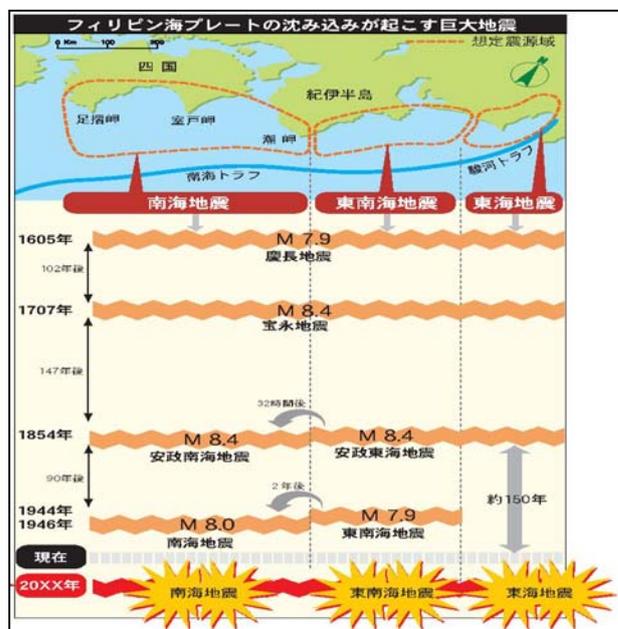


図 1.4 今後30年以内の発生が予想される大規模地震 (「三重県防災ハンドブック」三重県)

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）

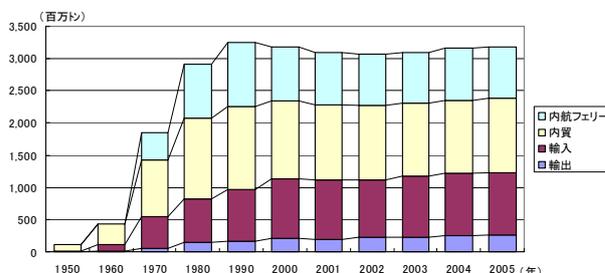


図 1.5 我が国の港湾取扱貨物量の推移
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

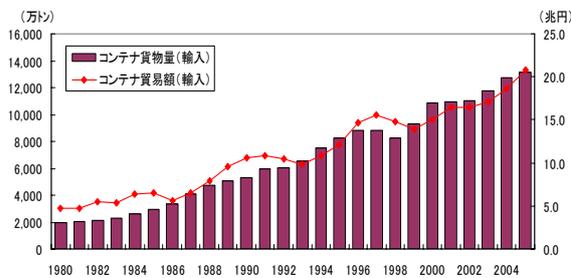
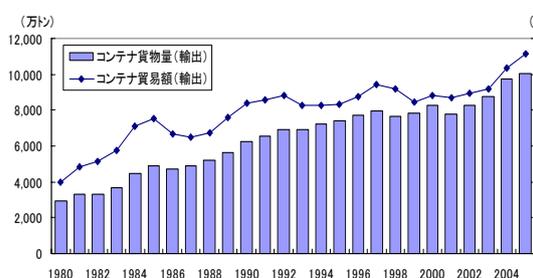


図 1.6 我が国の外貿コンテナ貨物量及び外貿コンテナ貿易額の推移（輸出・輸入）
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

～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、東アジアにおける我が国港湾の地位は相対的に低下しています。

～コンテナ船の大型化の進展～

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

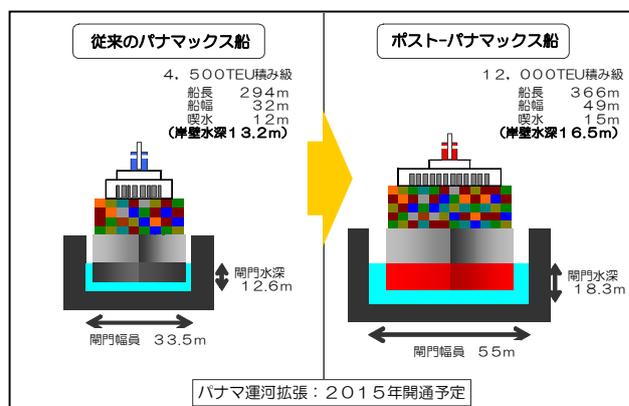


図 1.7 ポストパナマックス船の概要

～基幹航路集約の進展～

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

～我が国港湾の相対的地位低下への対応～

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

～バルク船の大型化やバルク貨物拠点整備の動き～

船舶の大型化は、バルクキャリアでも進んでいます。

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

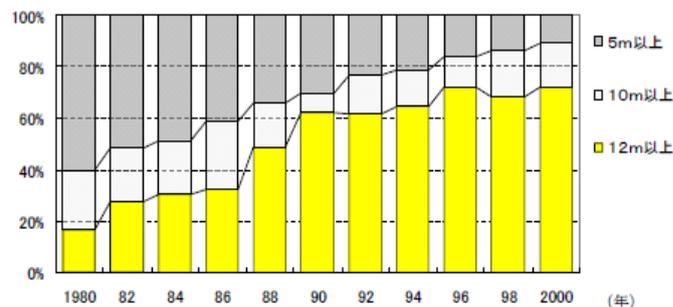


図 1.8 バルク船の喫水動向
(国土交通省資料)

産業

～製造業の国内回帰と臨海部への立地の進展～

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

交流

～現有資産を最大限に活かしたみなとまちづくりの進展～

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

環境

～循環型社会形成に向けた静脈物流の進展～

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

～CO₂ 排出量削減に向けたモーダルシフトの推進～

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

～自然環境の再生・創造～

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

安全安心

～港湾における防災への取組と物流セキュリティ強化～

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

参画と協働

～効率的な港湾の管理運営と魅力的な港づくり～

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

1-3. 中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化

○四日市港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。

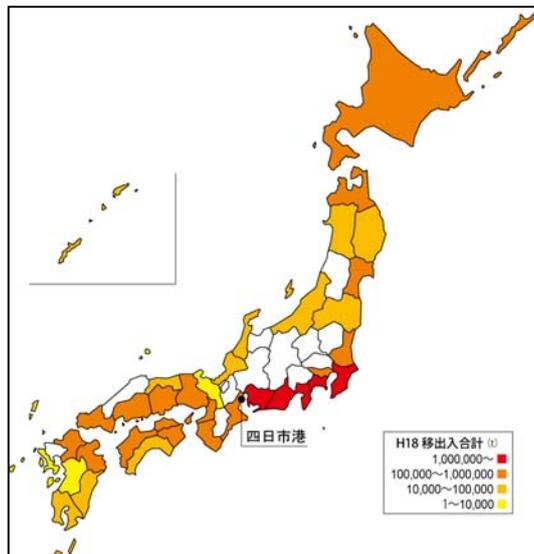


図 1.9 海上移出入貨物分布図
(四日市港統計年報 2006 より)

○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、外貿コンテナ貨物を想定した場合、四日市港からの輸送コスト（時間費用、走行費用、通行料金により算出）が最小となる圏域（四日市港利用優位圏）は、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	107,885
三重県	5,777	1,868	107,885
2次背後地域計	19,803	10,788	560,943
愛知県	5,164	7,297	437,263
岐阜県	10,621	2,104	55,280
滋賀県	4,017	1,387	68,400
合計	25,579	12,656	668,828
全国	377,923	127,770	3,148,346



図 1.10 四日市港利用優位圏
(四日市港外貿コンテナ貨物流動調査より)

● 背後圏もさらなる少子高齢化が進展

将来推計人口は 2010 年までは増加、以降は減少傾向と推計されており、さらなる少子高齢化が進展すると予測されます。(図 1.11)

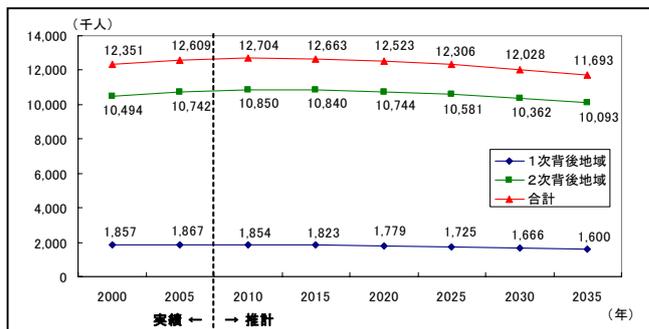


図 1.11 背後圏の将来人口推計
(国立社会保障・人口問題研究所資料)

● 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。

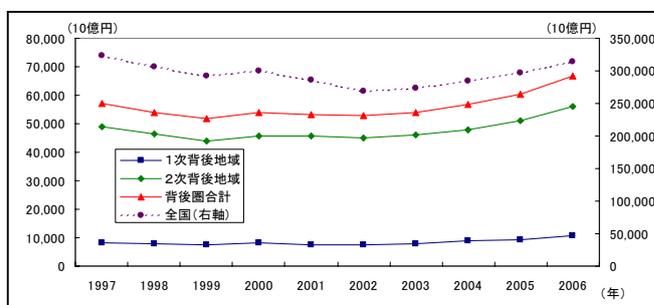


図 1.12 背後圏の製造品出荷額の推移
(「工業統計」経済産業省)

● 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。

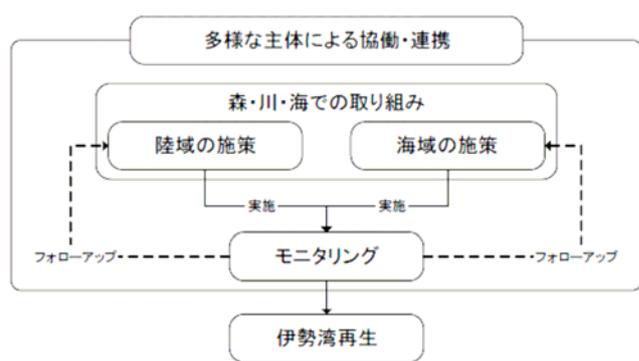


図 1.14 背後圏道路網整備の動き

● 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。

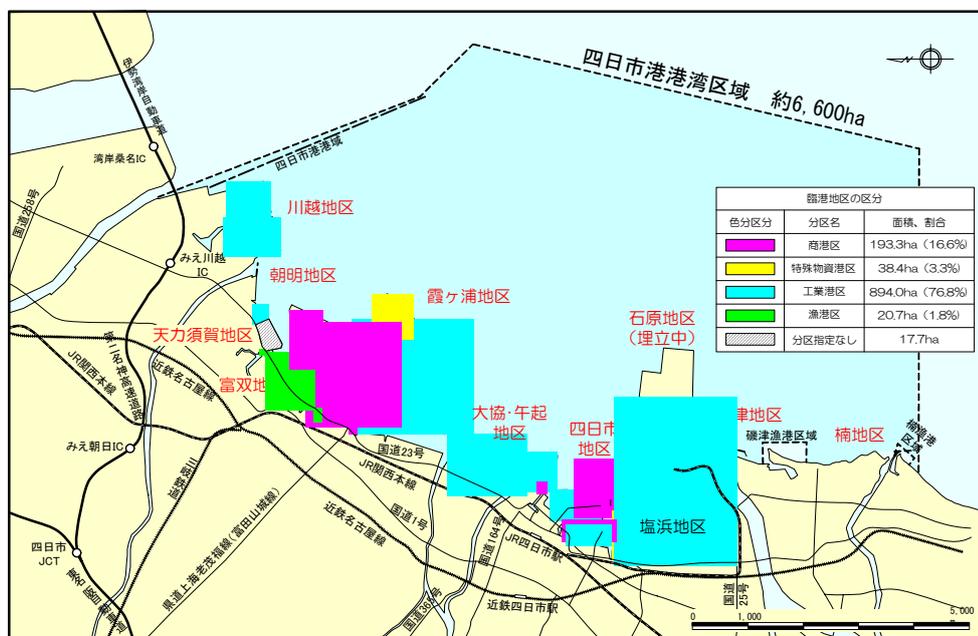


図 2.3 四日市港の概要

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 3.4、3.5)

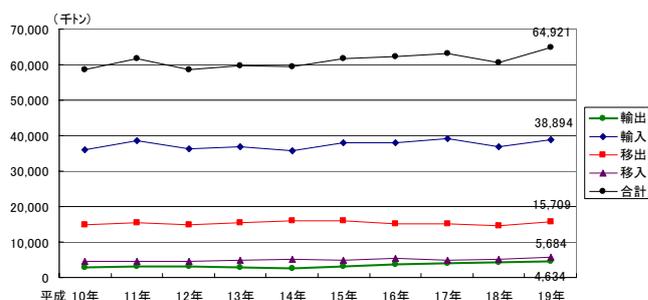


図 2.4 四日市港の取扱貨物量の推移

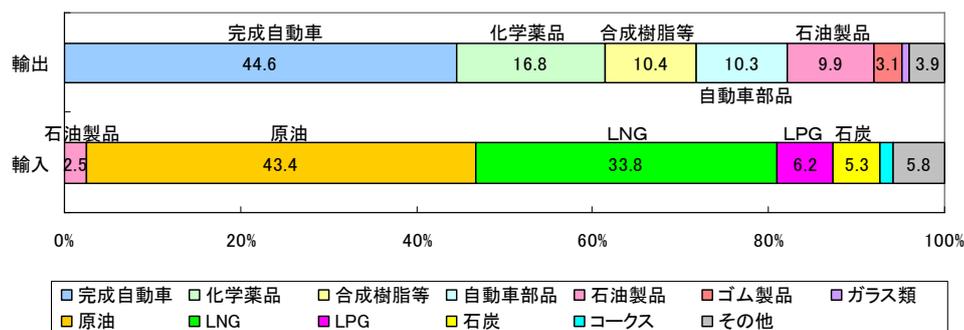


図 2.5 輸出入貨物の品目別割合 (H19)

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。

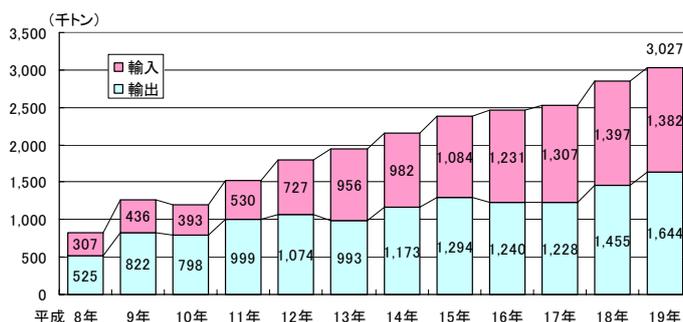


図 2.6 四日市港の外貨コンテナ貨物量の推移

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

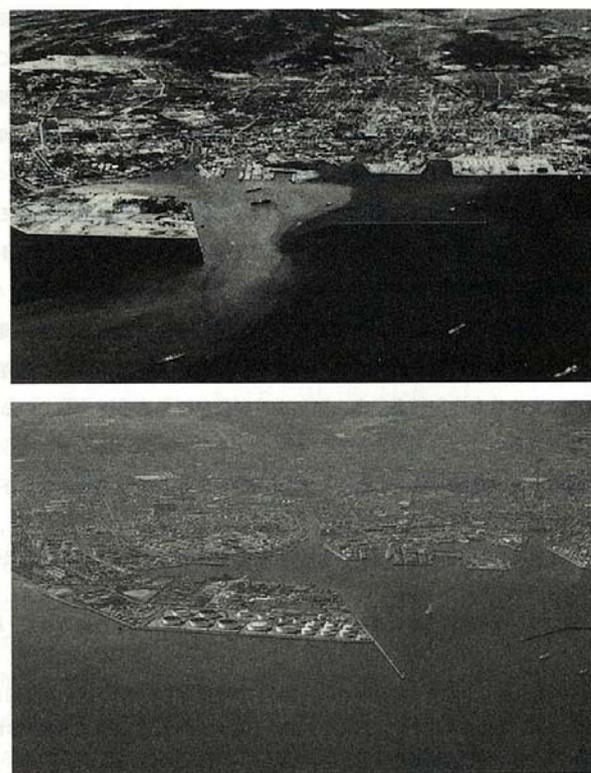


図 2.7 水質浄化事業の対策前（昭和45年）と対策後（昭和59年）

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。

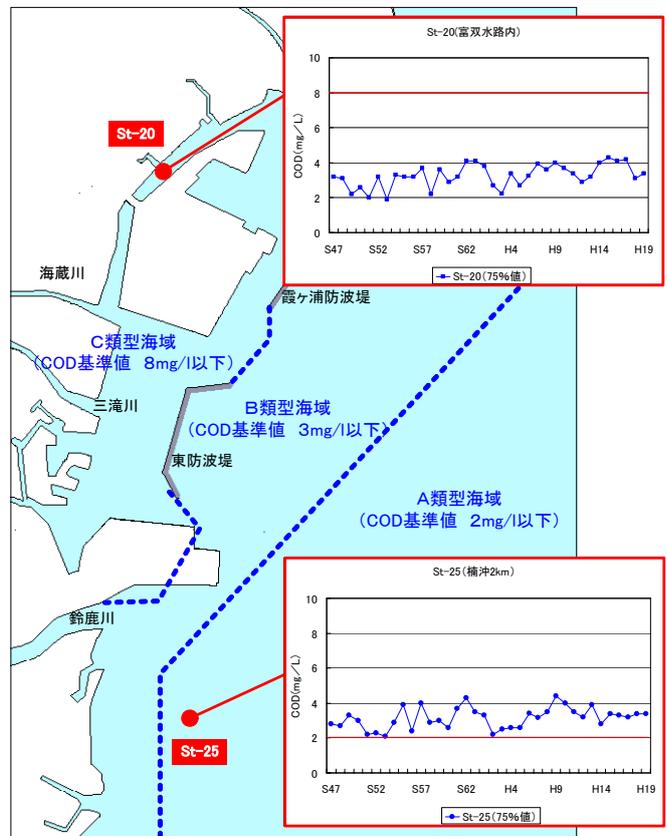


図 2.13 四日市港の水質の推移

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。

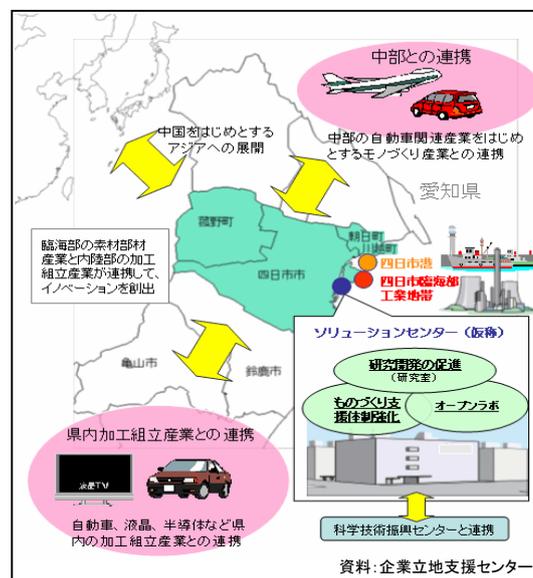


図 2.19 四日市地区(三泗地域)
「地域産業活性化計画」の概要

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。

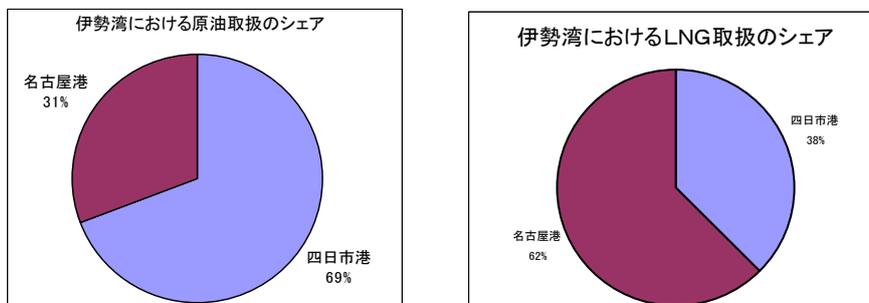


図 2.20 伊勢湾における原油、LNG 取扱の割合

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。

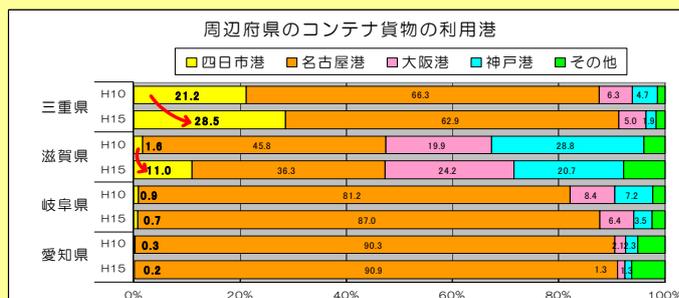


図 2.22 四日市港背後圏のコンテナ利用港湾割合 (H15)

(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。

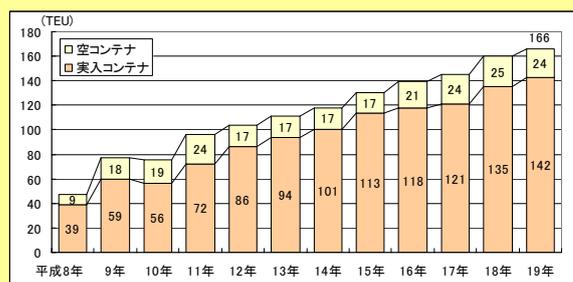


図 2.23 外貿コンテナ取扱個数の推移

(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樞港湾に指定され、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。

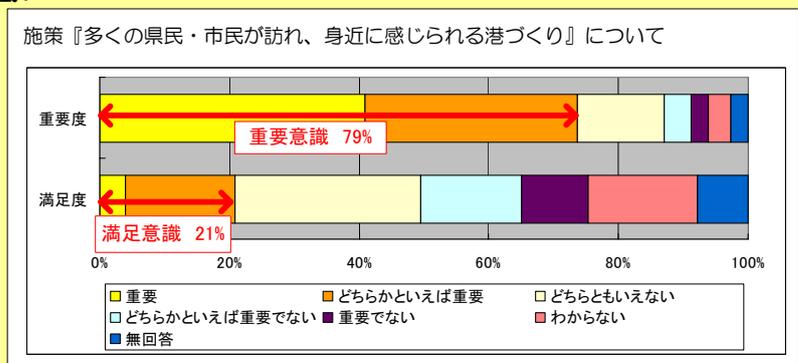


図 2.26 市民アンケートの結果

(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4.6)

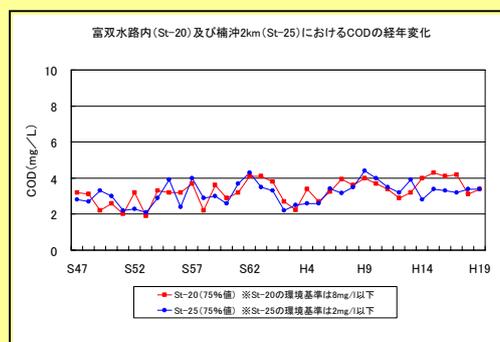


図 2.27 CODの経年変化

(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4.7)



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。

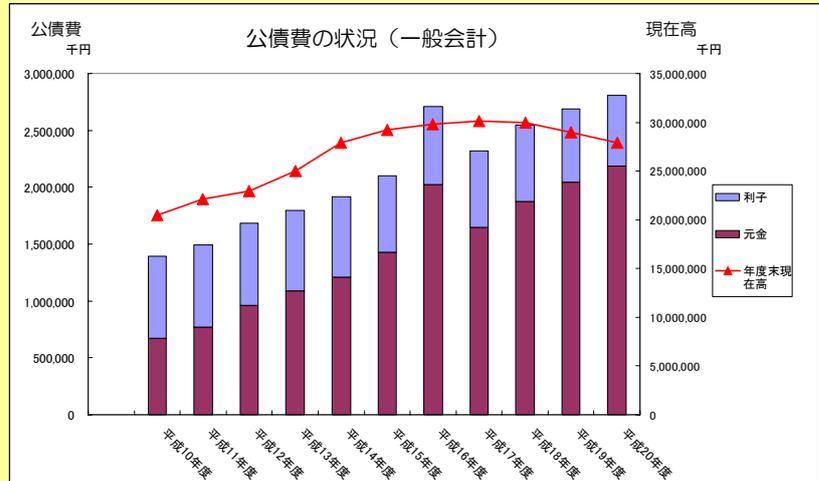


図 2.29 公債費（一般会計）の推移と見込み

(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

これまでに整理した社会経済を取り巻く情勢変化などから、四日市港に対する今後の要請として、下記の17項目が抽出されます。これからの四日市港は、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。

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

3-2. 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。

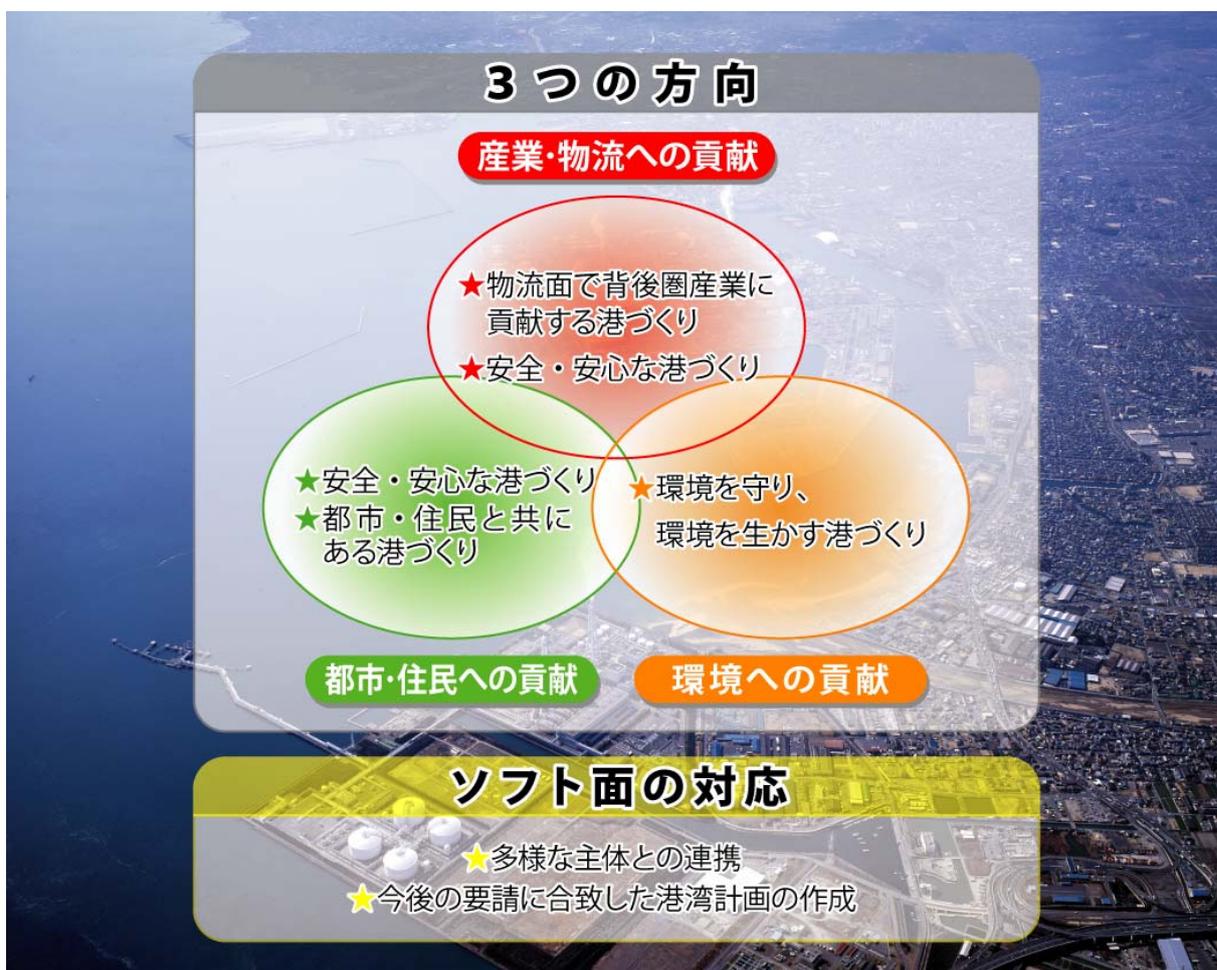


図 3.1 四日市港の将来像を考える方向

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

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

また、四日市港は、少なくなったものの、海、干潟、砂浜、樹木などの自然があり、いろいろな生物が息づき、多様な植物が存在していることから、多くの地域住民が、その環境に憩いを求めて港を訪れています。

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」を目指し、多くの人たちから地域にとって欠かせない重要な存在であると評価されるためには、「産業・物流への貢献」、「都市・住民への貢献」、「環境にやさしい」という3つの方向を重ね合わせながら、その将来像を考えることが不可欠です。

とりわけ、産業・物流への貢献という観点では、近年の経済活動等の広域化に伴い、広域的な対応が必要な課題も増加していることなどから、「伊勢湾のスーパー中枢港湾」としての役割と課題解決を踏まえながら、四日市港のコアコンピタンスを最大限に生かした四日市港の将来像を描く必要があります。

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

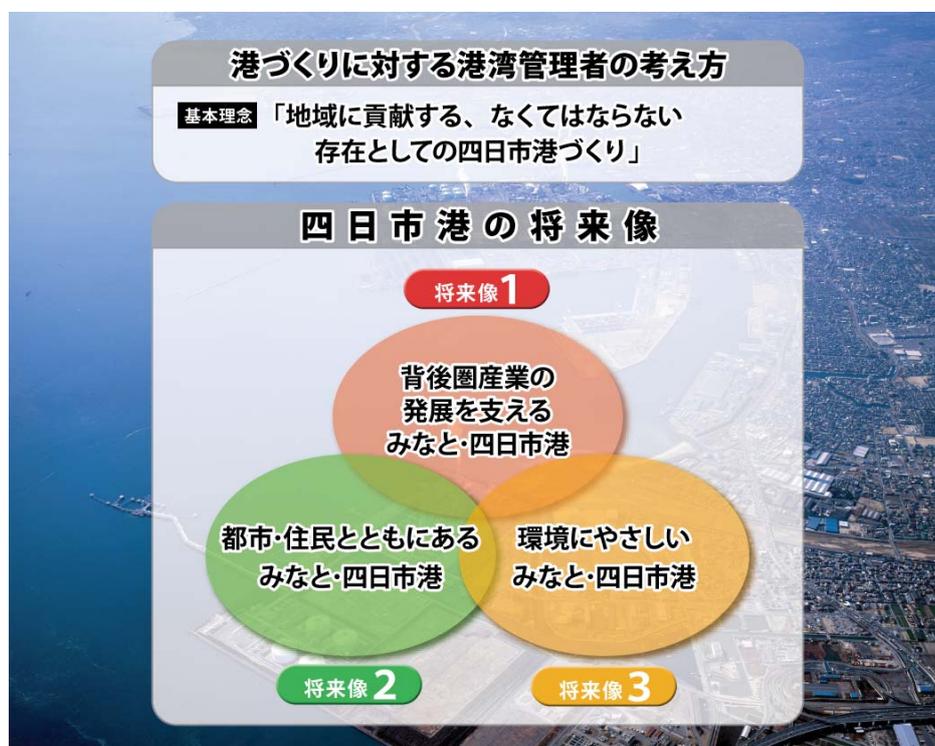


図 4.1 四日市港の将来像

将来像 1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港

四日市港は、「伊勢湾のスーパー中枢港湾」として、名古屋港とともに日本の国際競争力を強化するための一翼を担う役割が求められています。また、四日市港の臨海部には「エネルギー資源取扱機能の集積」、港の背後には「知識集約型部品・部材および加工組立産業の集積」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。加えて、これら産業が持続的に発展可能な産業構造となっていることを考えると、地域のため四日市港はこれら産業の発展を物流面からしっかりと支えていくことが求められています。

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」として機能し、そこでは高度な港湾活動が行われている。四日市港の霞ヶ浦地区北埠頭では次世代の高規格コンテナターミナルが整備され、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、そして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四日市港との連携が充実し、四日市港の利用が産業物流に関するCO₂の削減に効果があるとの評価を多くの企業から得ている。

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

施設の維持管理が行き届き、またテロ等を未然に防止するための保安対策も充実していることで、常に船が安全に入出港できるなど、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、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、海からの災害から住民の暮らしの安全・安心をしっかりと守る港づくりが求められています。また、港の自然、歴史、文化が大切にされ、広く住民の方に愛され親しまれるまちづくりと連携した港づくりが求められています。

実現したい四日市港の姿(案)

① 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、地震・津波・高潮などの自然災害から人々の暮らしをしっかりと守っている。

☆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、四日市港が災害復興活動の拠点として機能できる。

☆人々が安心して立ち寄れる港

港におけるテロ対策や防犯対策が充実し、人々が安心して立ち寄れる“明るい港”になっている。

② 人々が憩い、楽しむことができる四日市港、そして独特のみなと文化が形成されている四日市港

実現イメージ

多くの人々が、そこ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、色々なイベントが開催されることで四日市港を訪れている。人々が集まることで、そこには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、四日市港が住民の方の誇りとなっている。

③ 都市と共に活性化し、住民が元気になる四日市港

実現イメージ

港の中では、多様な人たちの参画と協働により、広く市民活動が行われている。また、まちづくりの関係者と連携しながら、“みなとづくり”が活発に検討・取り組まれている。

将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港

四日市港がこれからも持続的に発展を続けていくためには、いかに環境と共生した港湾活動が展開できるか、また港湾活動を通じて地域環境や地球環境の改善にどれだけ貢献できるかということが非常に重要であると考えています。

そのために、環境にやさしい港湾活動をより一層取組むとともに、残された自然環境の積極的な保全や貴重な生物生息空間の保全・創出、さらには地球環境問題への積極的対応など、人や生き物にやさしい、環境にやさしい港づくりが求められています。

実現したい四日市港の姿(案)

① 自然とふれあえる四日市港

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、そこには誰もが近寄れて、憩い、そして楽しむことができる。また、緑地、浅場など人にも生き物にもやさしい空間が所々に確保されていて、人、生き物すべてがその恩恵に浴することができるようになっている。

☆伊勢湾再生に向けた多様な主体との連携

伊勢湾再生行動計画等に基づく多様な主体との連携の結果、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、清潔で美しく、魅力ある四日市港になっている。

③ 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低廉な港湾物流を実現するため、コンテナターミナルにおけるハード・ソフト両面の施策についてその高度化・高質化(IT化、自動化)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は、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」の早期実現に努めます。また、四日市港と名古屋港との「一港化(一体化)」につきましては、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～

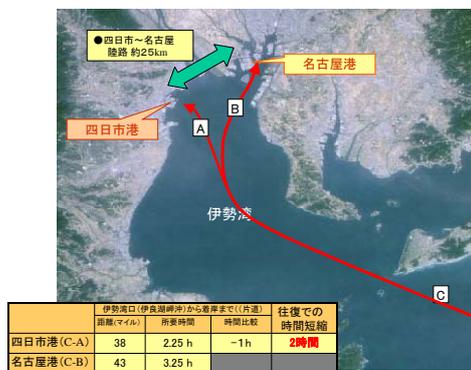
(keyword)

- ✓ 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

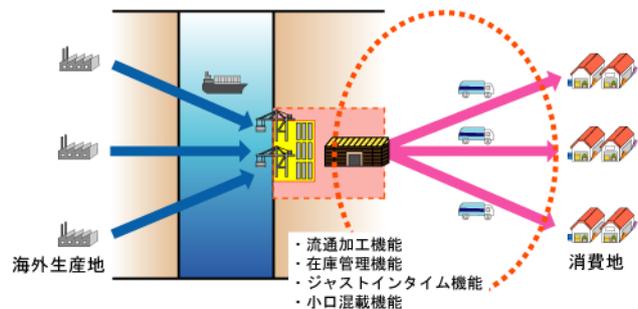
取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

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



～湾口に近い四日市港の地理的ポテンシャル～



～港湾空間におけるロジスティクス機能のイメージ～

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

取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

- 臨海部産業の物流の効率化に伴って大型化するバルク船やタンカー・LNG船に対応し、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22・23号岸壁で荷役中のバルク船～



～中部電力川越火力発電所棧橋に係留しているLNG船～

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

取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

- 背後圏の荷主企業や物流事業者においては、地球環境問題に対応した環境に優しい物流システムの構築が必要であり、内航海運の活用や地理的特性をいかしたシー&レールに代表される鉄道の活用など、グリーン物流を促進する。



～内航自動車船～



～鉄道に近接する
四日市港～

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



～霞ヶ浦南埠頭に接岸する
バルク船、自動車船、コンテナ船～

(keyword)

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

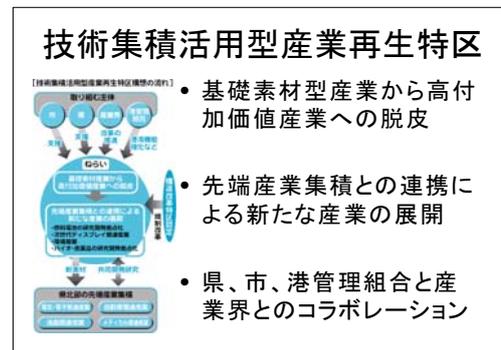
取組(案)1-① 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

背後圏産業の活性化に対する支援

- 四日市コンビナートの高度化への取組を支援していく。



～四日市コンビナート～



～技術集積活用型産業再生特区の取組～

- 現在、埋立中の石原地区(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～

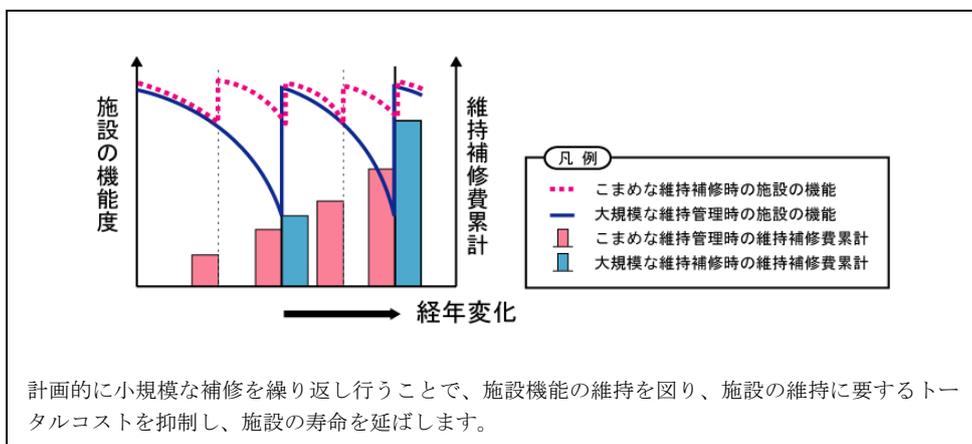
(keyword)

- ✓ 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、ポー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)

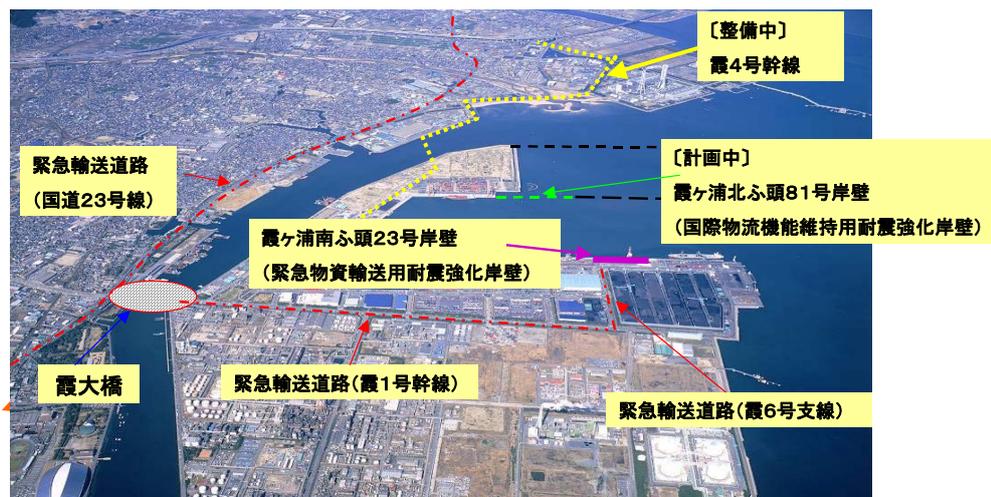
(keyword)

- ✓ 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、震ヶ浦北埠頭80号岸壁に連続する震ヶ浦北埠頭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。
- 震ヶ浦地区のリダンダンシーを確保するため、震4号幹線の整備を進める。



～防災対策推進の方向性～

(keyword)

- ✓ 震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 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

災害復興活動への支援

治安対策の推進

取組(案)2-② みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

地域への情報発信、情報共有の促進、観光振興の促進

取組(案)2-③ まちづくりと一体となった港づくり

四日市市と連携した「みなとまちづくり」の推進

参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

取組(案)2-① 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

- 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

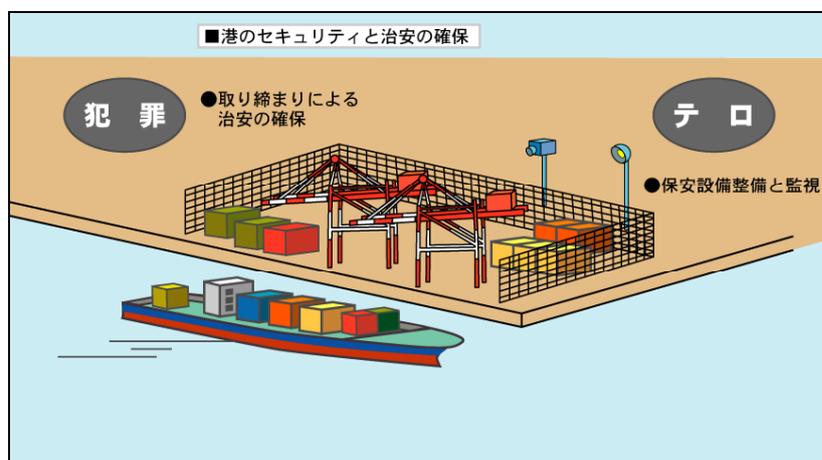
- 市街地に近い四日市地区で緊急物資輸送用岸壁等の防災拠点を整備し、また、霞ヶ浦地区においては、霞 4 号幹線や耐震強化岸壁の整備推進することにより、緊急時の物資輸送の確保や、災害時の復興活動を支える。
- 東海・東南海地震等や大型台風等の大規模災害時には、復興活動に資するため港湾空間を有効に利活用し、復興活動を支える。
- 海上保安庁などの国の機関や、県、市の関係機関と連携し、復興活動を支える。

- (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)2-① 暮らしの安全・安心を守る港づくり

治安対策の推進

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



～港のセキュリティと治安確保のイメージ～



～テロ対策合同訓練～

(keyword) ✓ テロ防止など、港湾における治安・保安対策の必要性、高まり

取組(案)2-② みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

- **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。



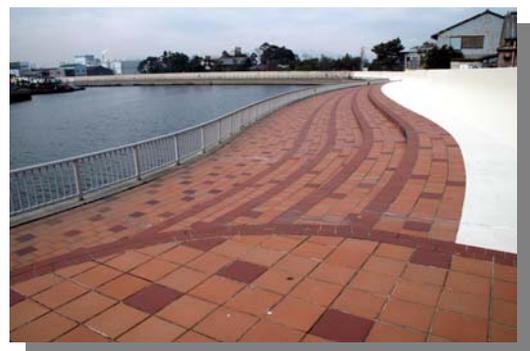
～朝明地区～



～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、定期発行物の「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 まちづくりと一体となった港づくり

四日市市と連携した「みなとまちづくり」の推進

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

参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

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



～多様な主体との連携のイメージ～

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

将来像3 環境にやさしいみなと・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、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、野鳥が飛来する緑地を整備するなど、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あたっては、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ふ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。



清掃船の活動状況



県と市民によるアマモの種まき実験
(「海蔵川探検隊・うみくら」HPより)



啓発活動(環境学習)の状況



コンブによる水質浄化実験
(国土交通省四日市港湾事務所)

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

取組(案)3-② 美しく、魅力ある港づくり

良好な港湾空間の保全・創出

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



旧港西防波堤（右）と潮吹き防波堤（奥）



末広橋梁

～四日市港にある重要文化財～



四日市港国際物流センター



四日市コンテナ検査センター

～色彩に配慮した事例～

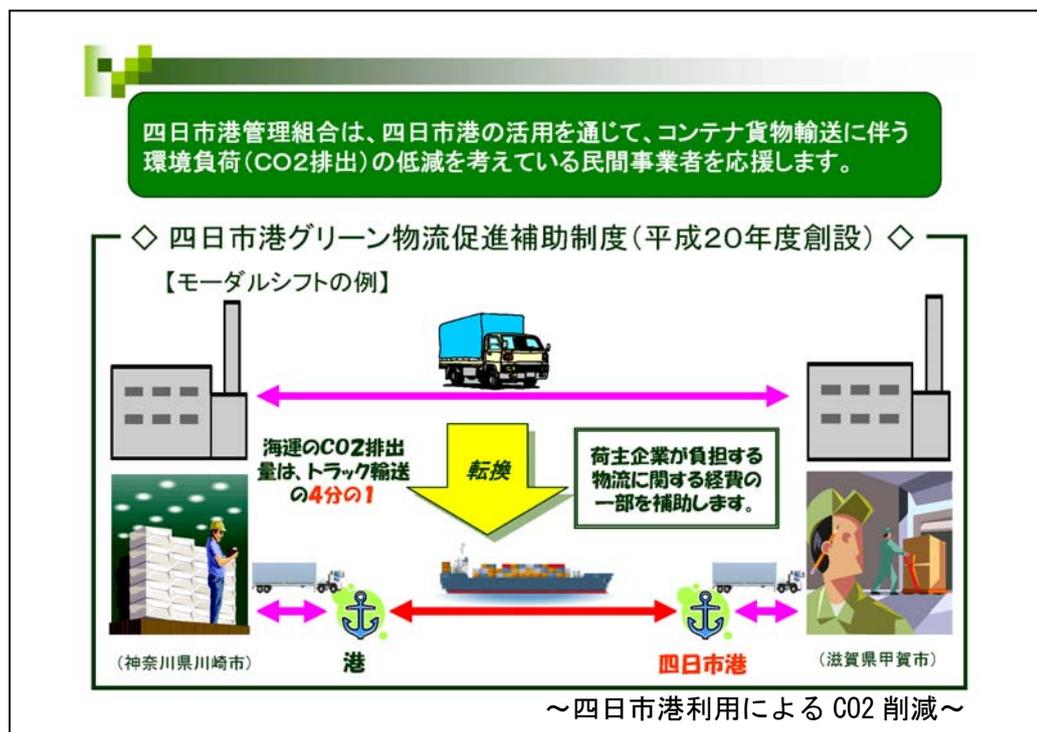
(keyword)

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

取組(案)3-③ 地球にやさしい港づくり

地球環境問題(CO₂等削減)への対応

- CO₂ 削減を荷主企業の強いニーズと捉え、四日市港においてインセンティブの導入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。
- 縣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

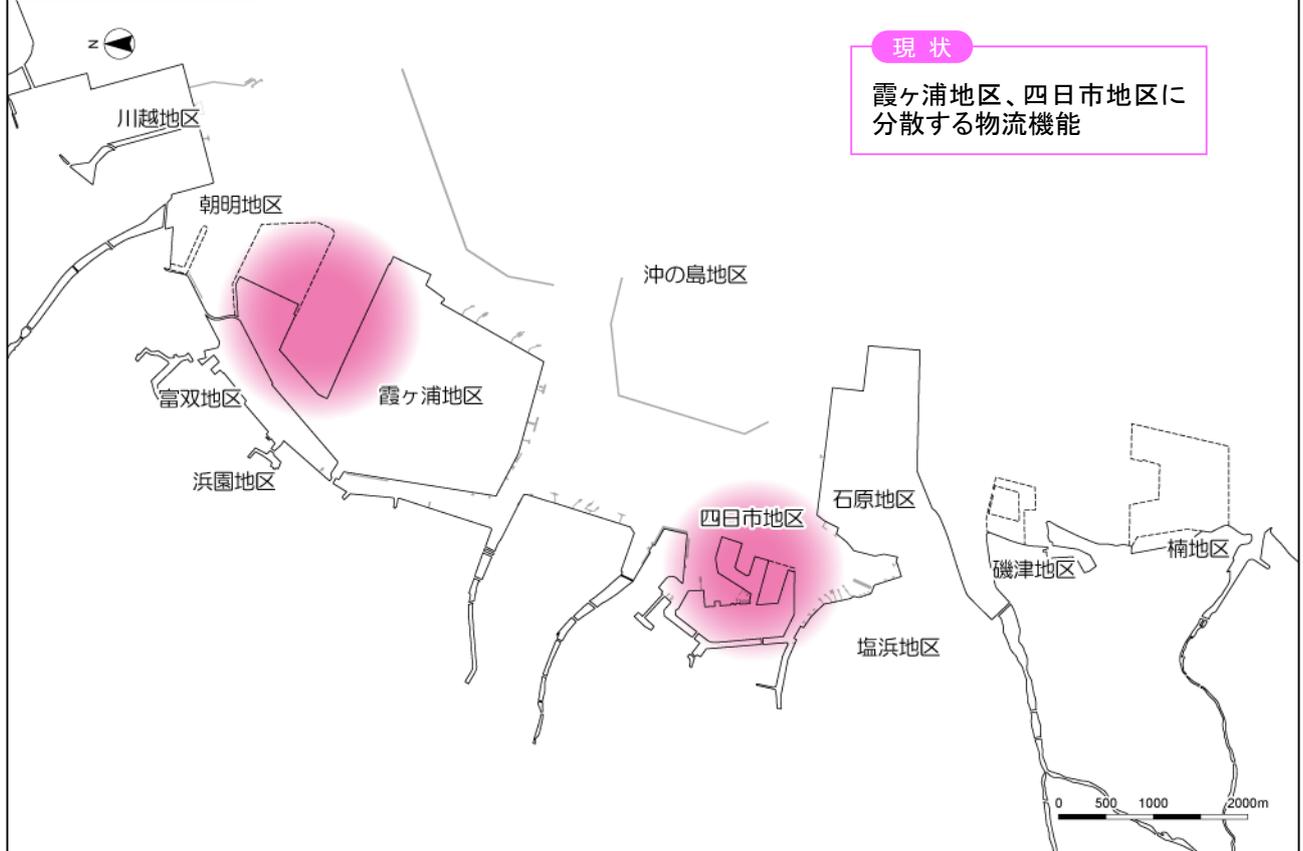
4-3. 空間利用ゾーニング

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

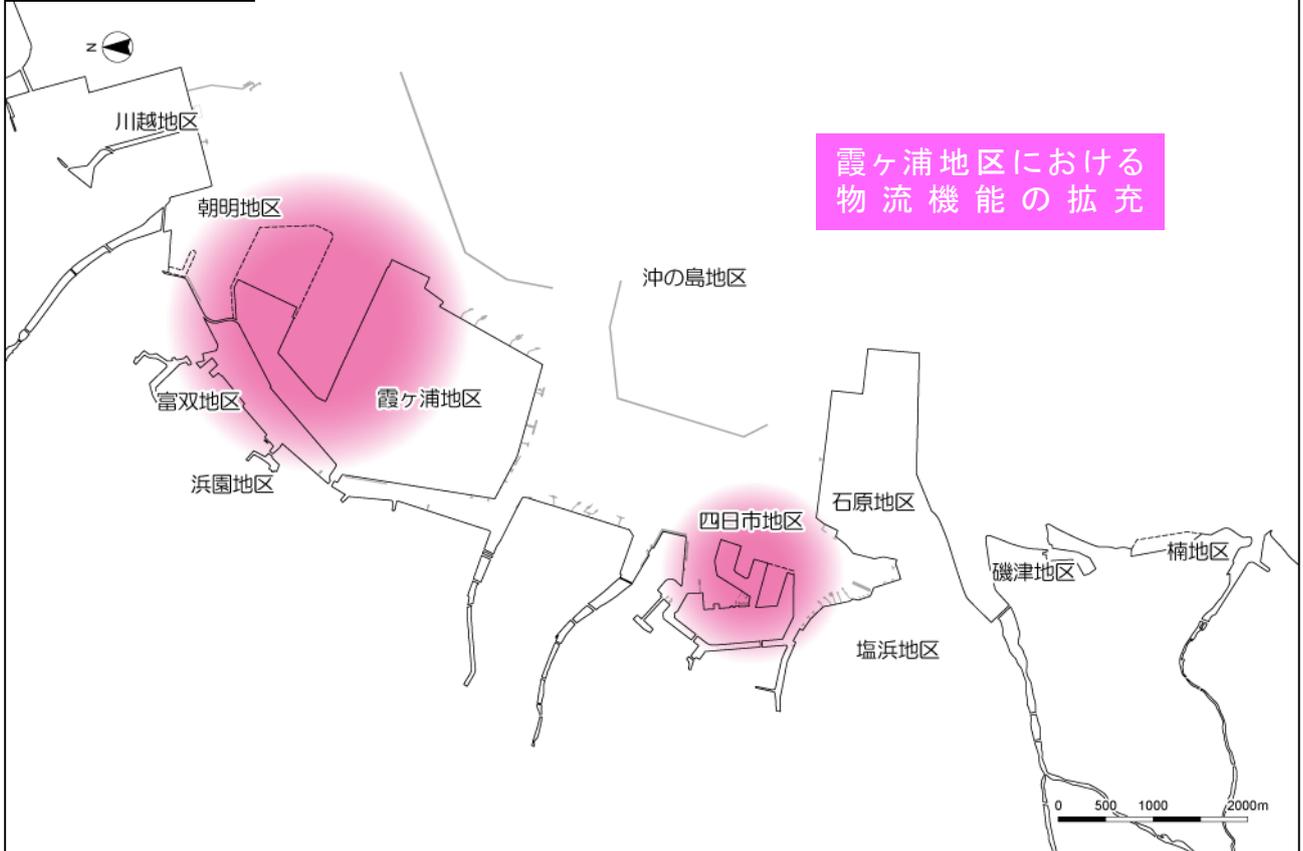
そのためには、機能の混在や危険事象が発現することがないように、ゾーニング、エリア分けの考え方を基本とし、その取組を進めることが大切です。

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

物流機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

将来的には霞ヶ浦地区の物流機能を拡充していく。

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

【地区別の主な取組】

霞ヶ浦地区

四日市港の物流拠点として、機能の充実強化を図る。

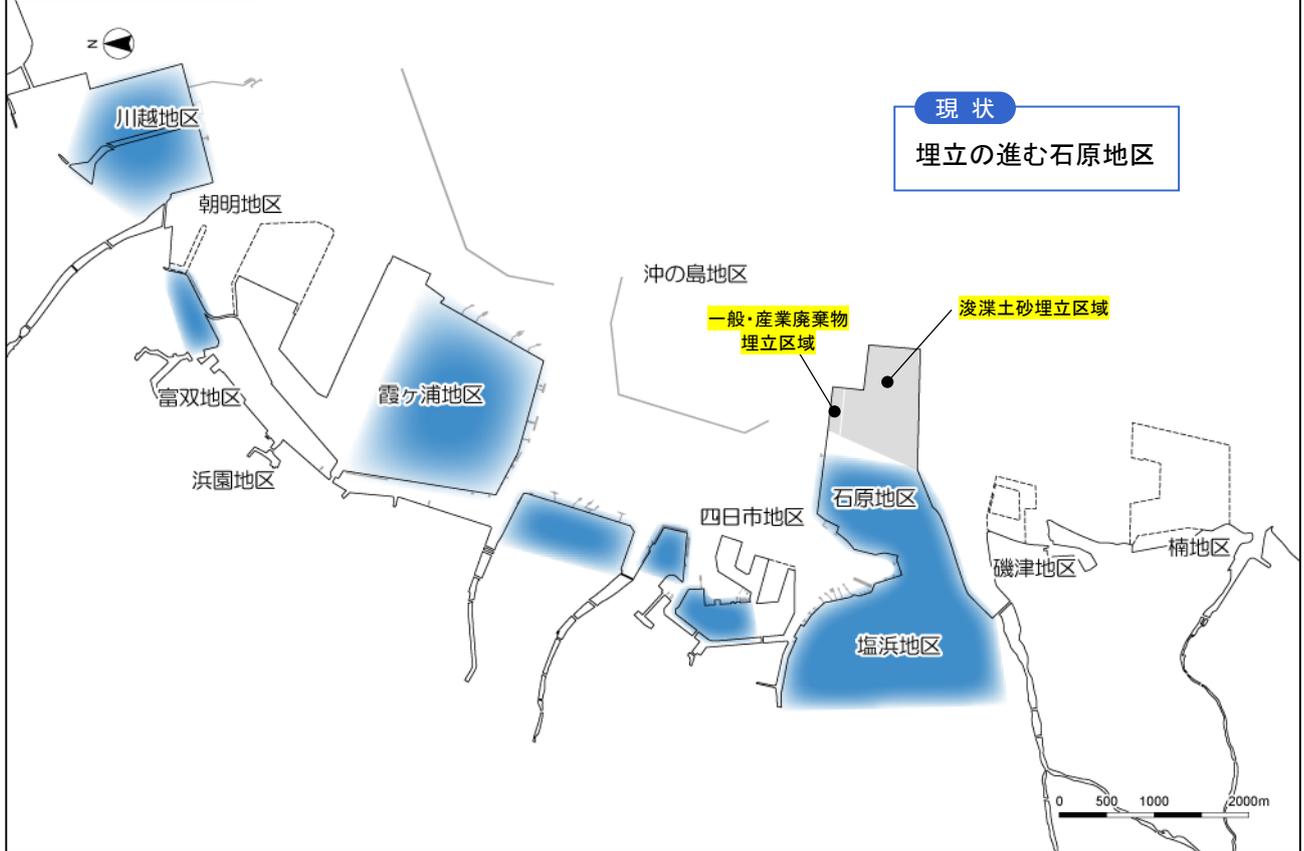
- ・ スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化
- ・ アジア域内物流への対応
- ・ バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化
- ・ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

四日市地区

内貿及びバルクを中心に企業ニーズに対応した物流機能を維持する。

- ・ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供
- ・ バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

産業機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

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

現状の産業用地については、将来的にも産業用地として維持するとともに、現在埋立が進む石原地区（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）

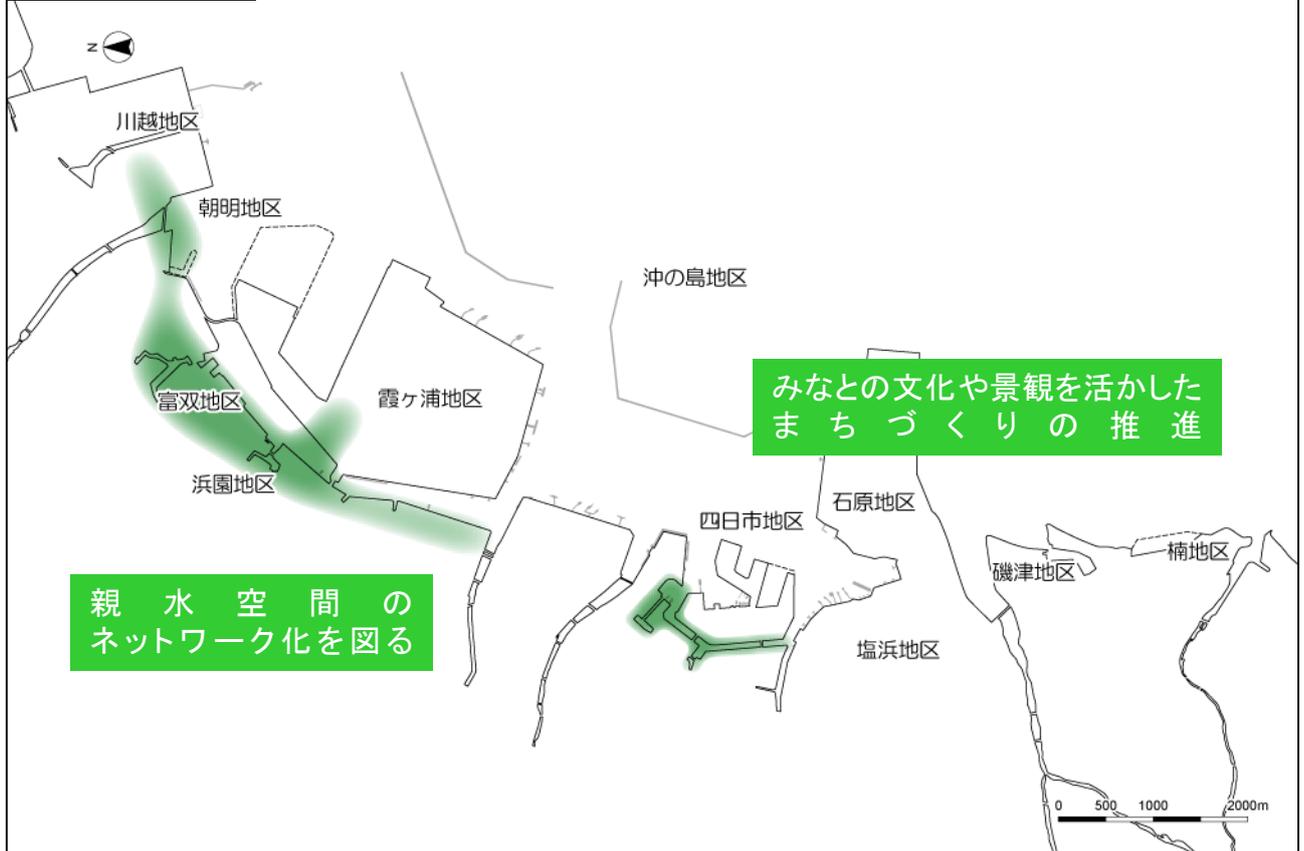
新たな産業空間として活用する。

- ・ 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



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

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

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

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

【地区別の主な取組】

川越地区～霞ヶ浦地区

親水空間のネットワーク化により空間としての魅力を向上させる。

- ・ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

四日市地区

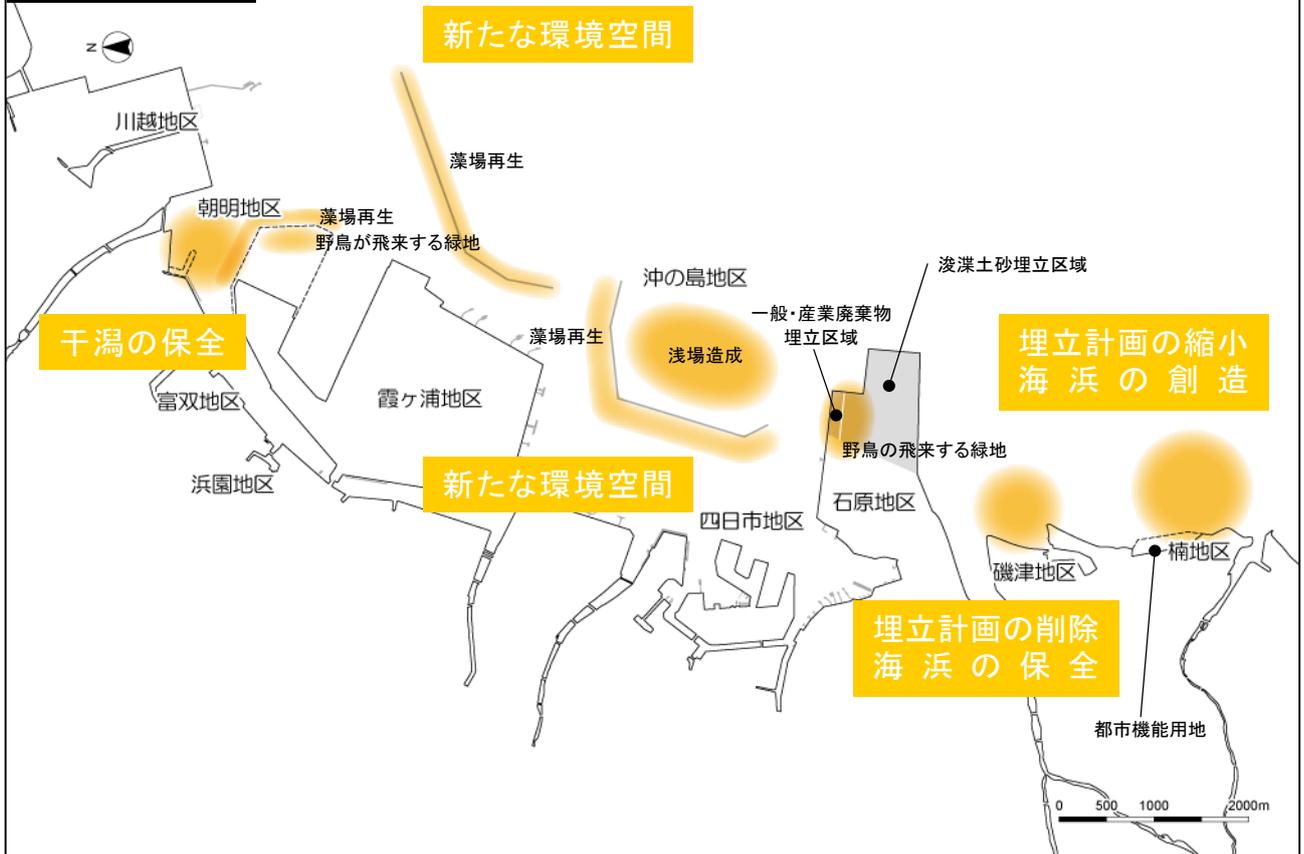
みなとの文化や景観を活かした交流空間を形成する。

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

環境機能の現況



ゾーニングの考え方



【空間利用の考え方】

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

楠・磯津地区に残る自然海浜、朝明地区における干潟は、次世代に継承すべく保全していきます。また、石原地区（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。

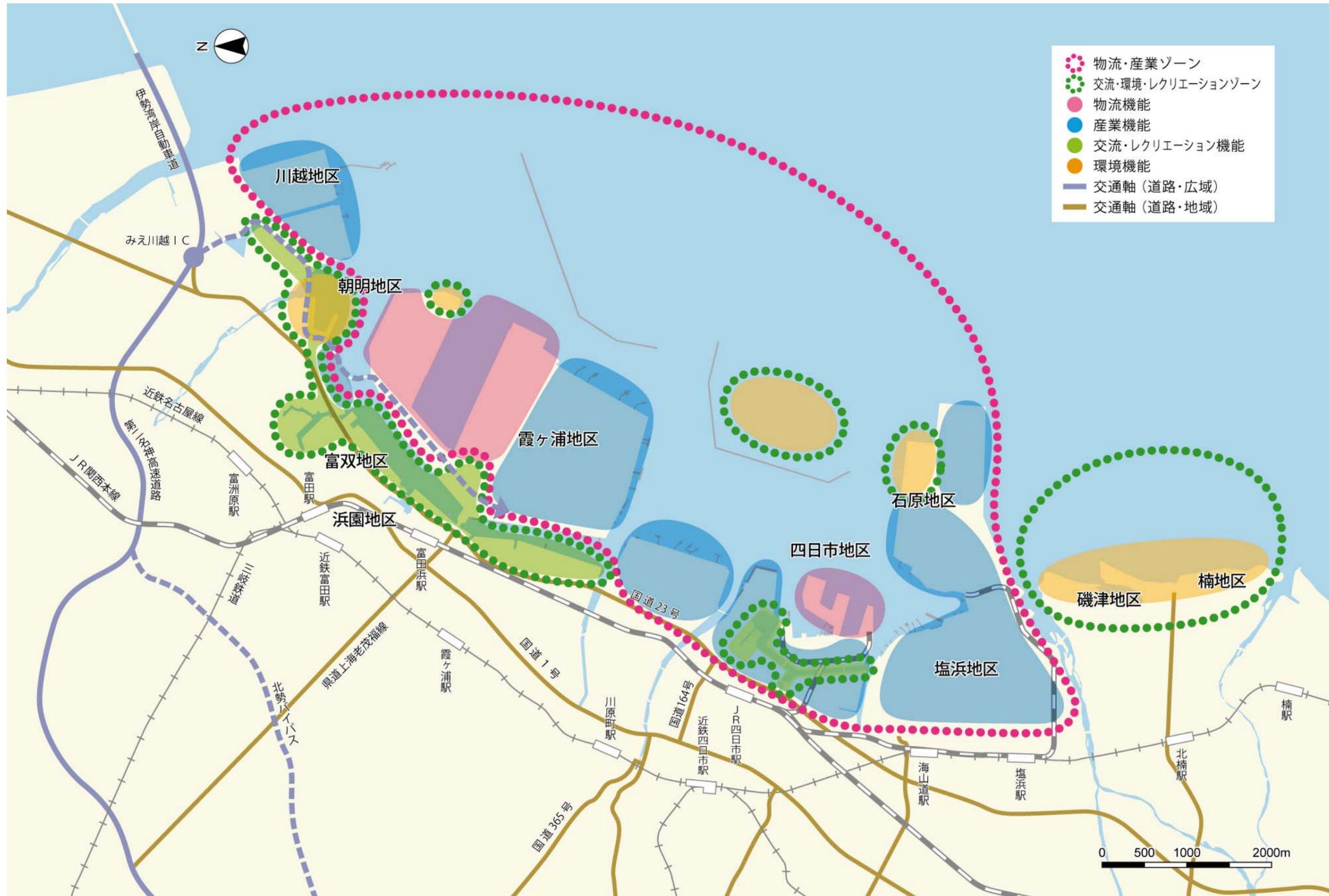
- ・ 都市機能用地を残し埋立計画を縮小し、海浜の保全・創造

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）

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



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（第二次案）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、現時点では具体性が見えない取組まで、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。

資料No.2

第3回 みなと環境部会・
物流まちづくり部会

港湾計画の方向性

平成 20 年 11 月
四日市港管理組合

— 目 次 —

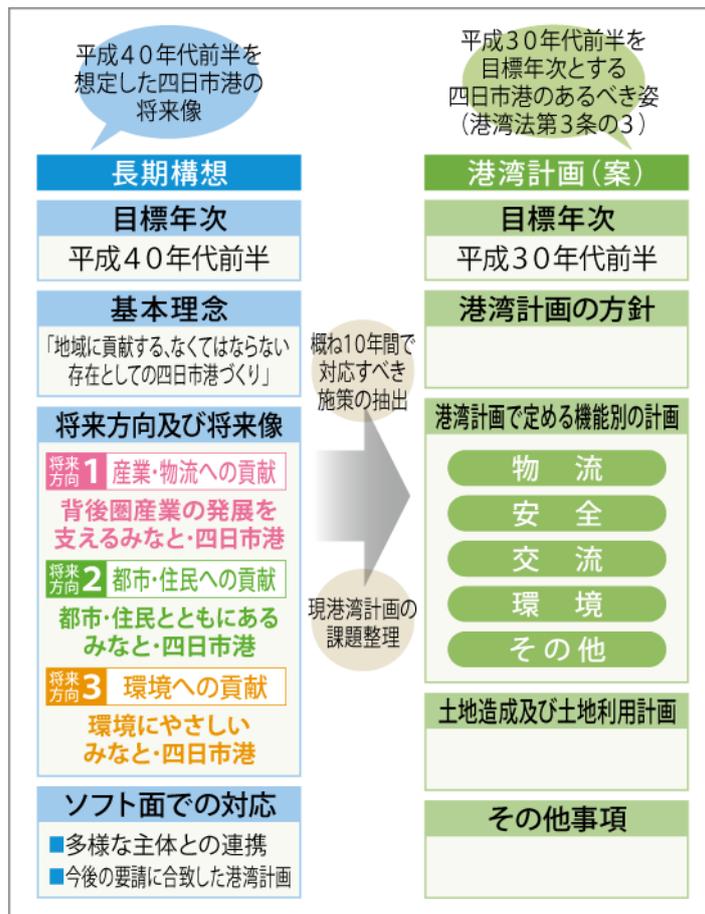
1. 長期構想と港湾計画	1
2. 港湾計画の方向性	4

1. 長期構想と港湾計画

港湾計画を策定するには、港湾計画の計画期間である概ね10年を超えて、長期的視点(20年)から空間利用の方向を想定し、それに従って、概ね10年後に必要な施設計画(港湾計画)を考えることが望ましいと考えています。

このようなことから、平成30年代前半を目標年次とする港湾計画を策定するために、平成40年代前半を想定した四日市港長期構想を検討したところです。

これから検討する港湾計画は、先に検討した長期構想から概ね10年間で対応すべき内容を抽出したものとなります。



参考：港湾計画とは

- ・港湾計画は、港湾法第3条の3第1項において、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する計画」として位置づけられるとともに、重要港湾の港湾管理者が定めることを義務付けられている。
- ・港湾計画は、基本計画としての性格を有し、港湾という空間についての長期的な開発、利用及び保全の基本的な姿を描いたいわゆるマスタープランであり、将来における港湾空間のあるべき姿を実現することを目標とする港湾の整備、管理運営のための指針となるものである。

● 港湾計画書の構成

「港湾計画」で定めるべき事項は、「港湾法施行令」第 1 条の 4 項に下記のとおり、既定されています。

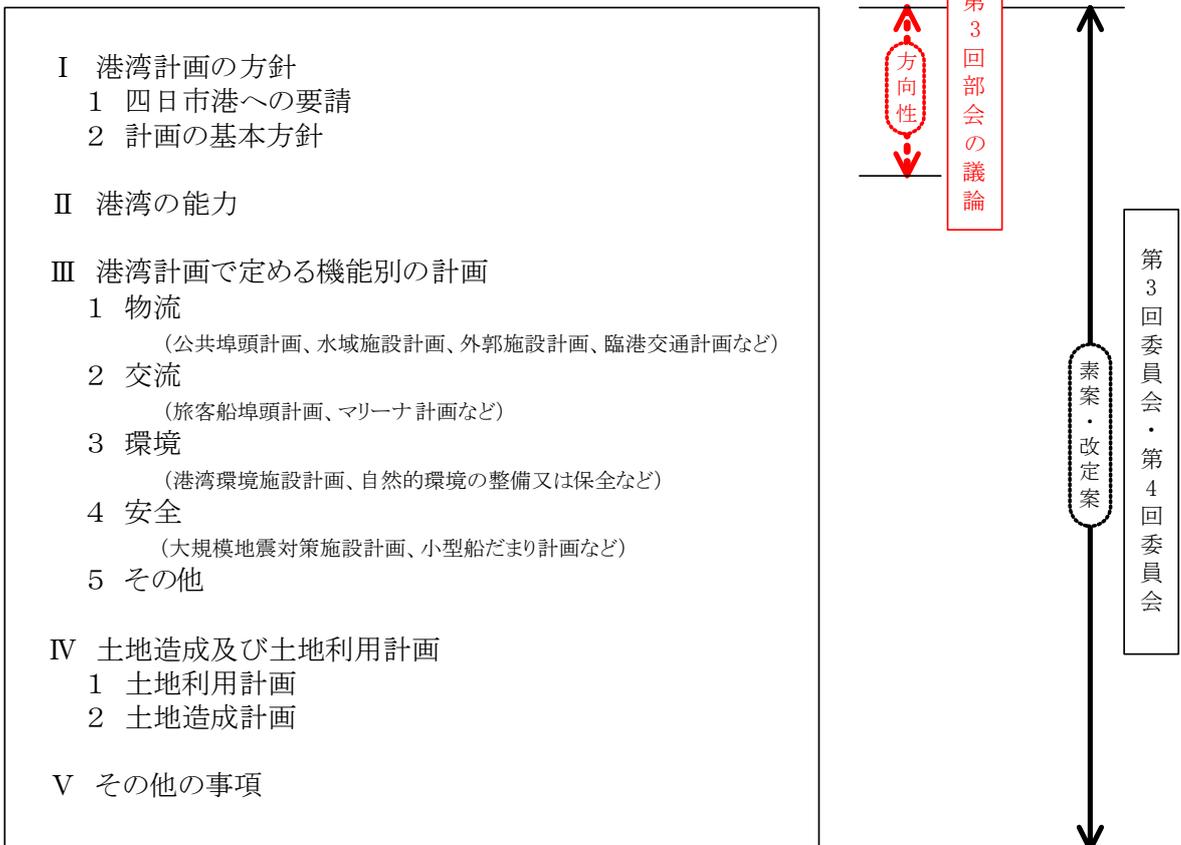
港湾計画で定めるべき事項(港湾法施行令第1条の四)

- ・ 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- ・ 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項
- ・ 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
- ・ 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
- ・ その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

これらを踏まえると、これから作成する港湾計画書の構成は、一般的に下記のとおりとなっています。

第 3 回部会においては、このうち、港湾計画を作成する上での、基本的な方向性をご議論いただくものです。

港湾計画書の構成

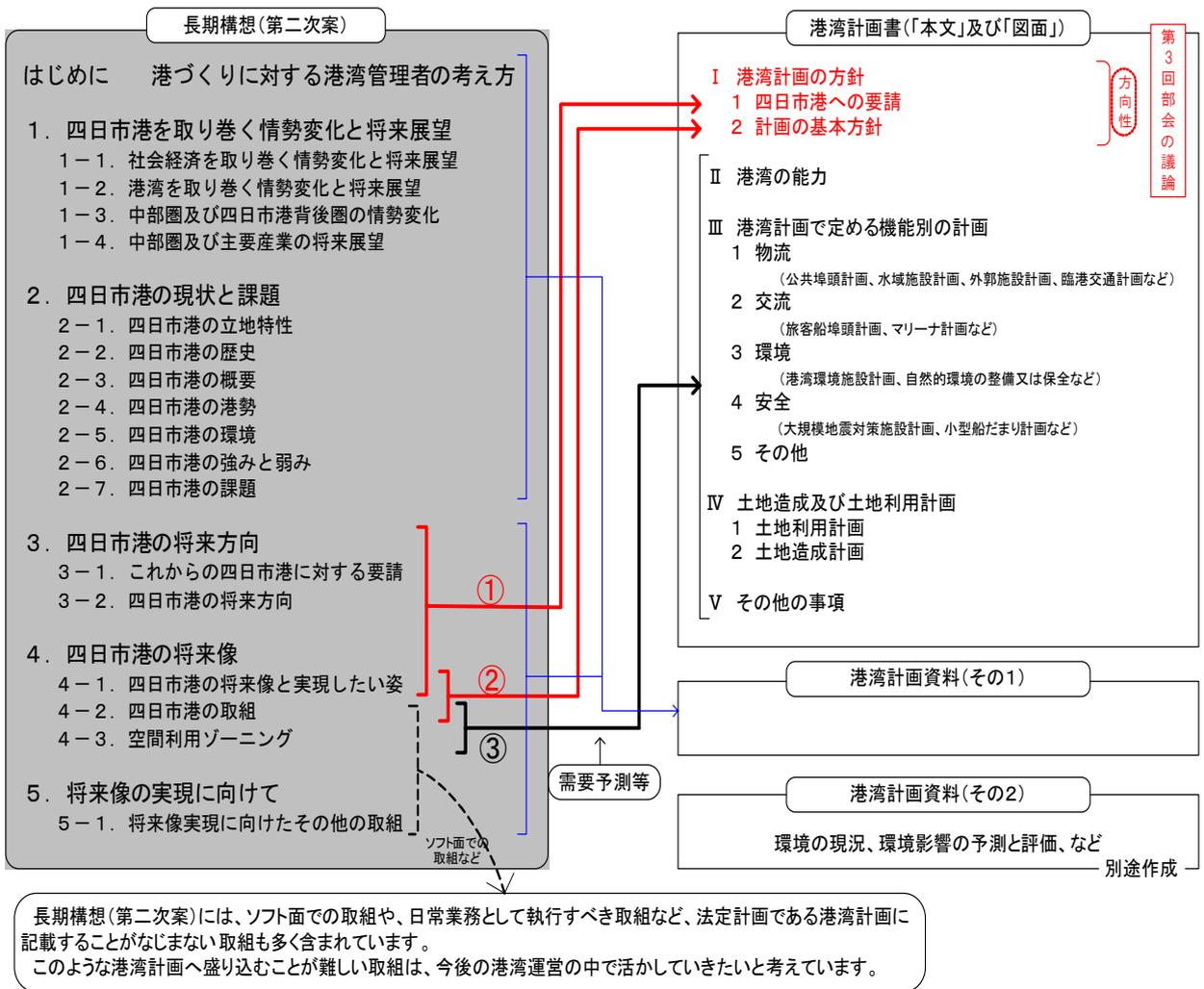


港湾計画書作成ガイドラインより

● 長期構想(第二次案)から港湾計画への抽出について

長期構想(第二次案)の内容は、下記のとおり港湾計画へ抽出していきたいと考えています。

- ① 長期構想(第二次案)の第3章「四日市港の将来方向」から第4章の1「四日市港の将来像と実現したい姿」の内容をもとに、港湾計画書における「四日市港への要請」の内容を検討する。
- ② 長期構想(第二次案)の第4章の1「四日市港の将来像と実現したい姿」及び第4章の2「四日市港の取組」の内容の中から、概ね10年間で対応すべき内容を踏まえ、港湾計画書における「計画の基本方針」を検討する。
- ③ 長期構想(第二次案)の第4章の2「四日市港の取組」、第4章の3「空間利用ゾーニング」の中のハードの取組を中心に、それぞれの需要予測を行った上で、港湾計画書の「港湾の能力」以降の内容として検討する。

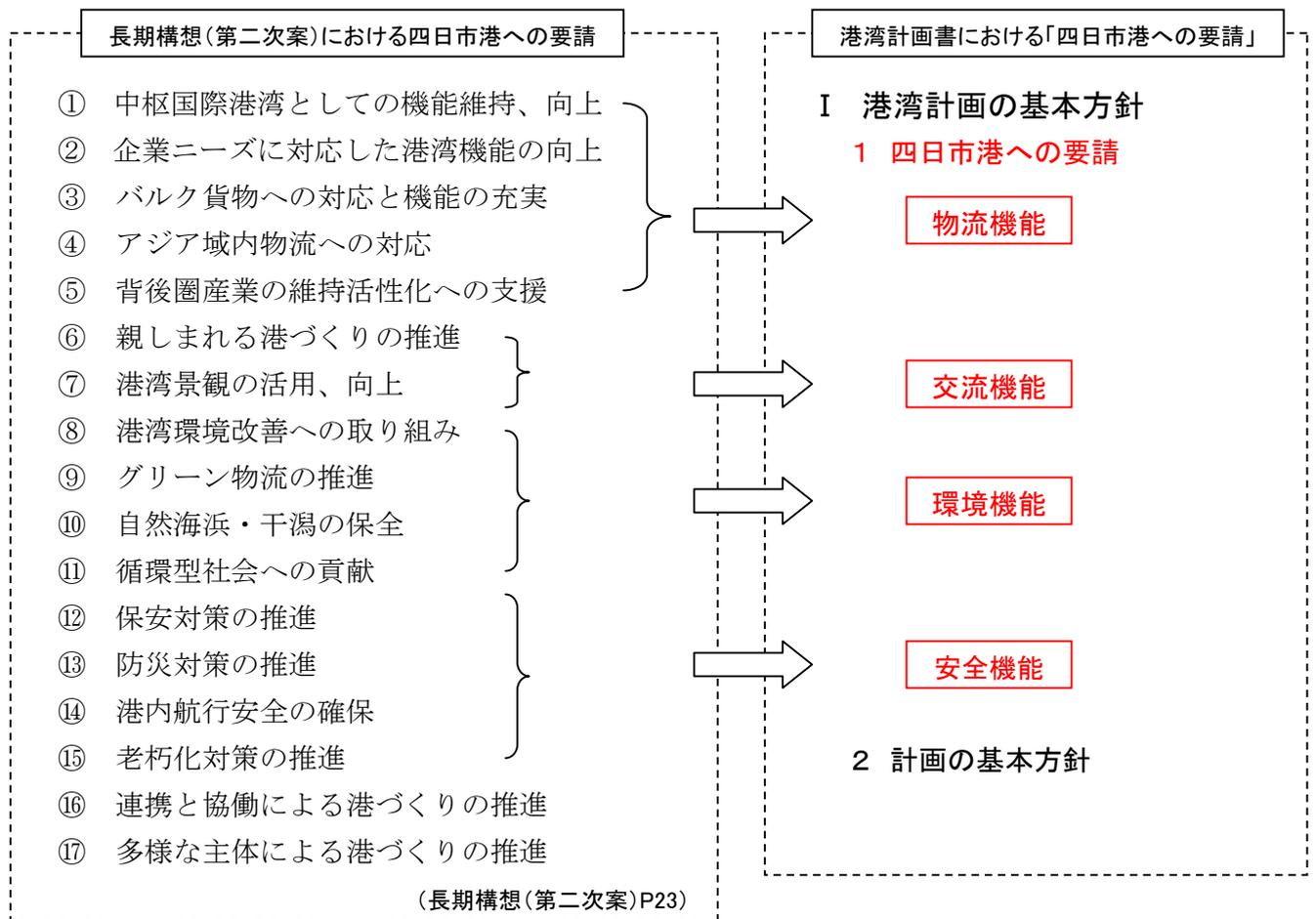


2. 港湾計画の方向性

港湾計画書に記載する「港湾計画の方針」は、「四日市港への要請」と「計画の基本方針」に区分されます。それぞれについて、長期構想（第二次案）をもとに、以下のとおり検討していきたい。

【四日市港への要請】

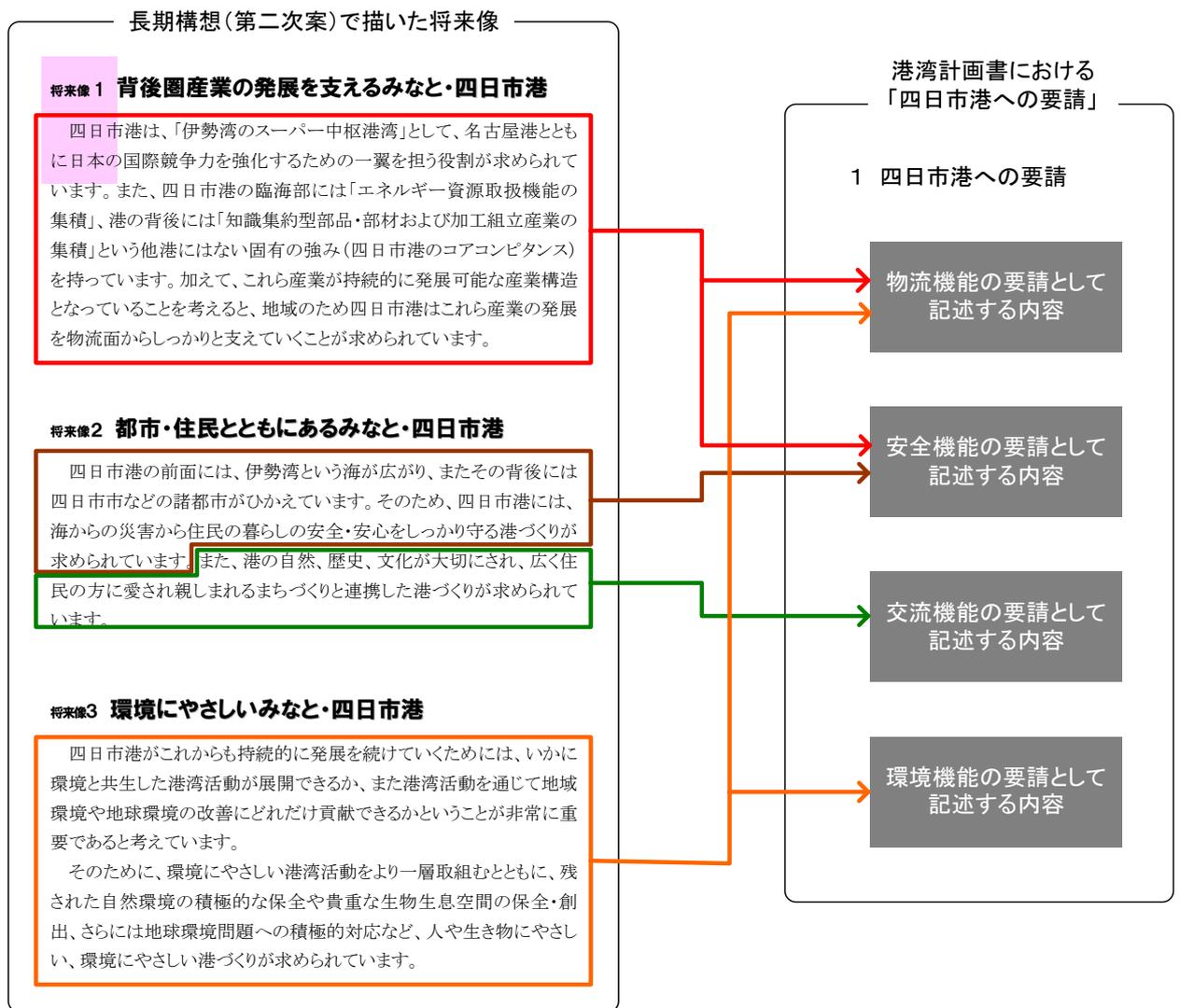
港湾計画書に記載する「四日市港への要請」は、長期構想（第二次案）の第3章「四日市港の将来方向」、及び第4章「四日市港の将来像」の中の、4-1「四日市港の将来像と実現したい姿」で記載された内容から、概ね10年間に対応すべき課題や取組を意識し、作成します。この際には、長期構想（第二次案）で取りまとめた17個の要請は、下記のとおり、物流、安全、交流、環境の4つの機能別に整理されます。



なお、「⑯連携と協働による港づくりの推進」と「⑰多様な主体による港づくりの推進」については、4つの機能毎に整理されます。

長期構想（第二次案）では、「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」という 3 つの将来像を描きました。

港湾計画書では、機能別に四日市港への要請を述べる必要があります。長期構想で描いた将来像をもとに、下記のとおり、機能別の要請（物流、安全、交流、環境の別）に整理していきたいと考えています。



(長期構想(第二次案)P26~28)

【計画の基本方針】

港湾計画書に記載する「計画の基本方針」は、長期構想（第二次案）の第4章「四日市港の将来像」の中の4-1「四日市港の将来像と実現したい姿」及び4-2「四日市港の取組」の中から、港湾計画の目標年次である概ね10年後までに対応すべき内容を、物流、安全、交流、環境の各機能別に抽出します。

当資料では、長期構想（第二次案）で掲げた内容を、下記の区分により分類しました。

区 分	
<ul style="list-style-type: none">○ 機能別の方針を考える上で、内容の全てが、反映できるもの△ 機能別の方針を考える上で、内容の一部が、反映されるもの (反映できない部分は、二重線で表現する)▲ 概ね10年後を目標年次とする港湾計画に位置付けるには、今後更なる検討や具体化が必要と思われるもの— 港湾計画に記載することがなじまないもの(ソフト面の取組など)	} →
<ul style="list-style-type: none">□ 他の法令等で規定され取り組まれるなど、港湾計画に記載されないが、日常的に取り組むべき事項	

これらを中心に港湾計画の「計画の基本方針」を機能別に検討していく

(※)

上記の区分は、既に取り組んでいるもの、需要が明確であり、又要請が高く実現に向け検討が進んでいるもの及び港湾管理者として政策的に取り組んでいくものは、港湾計画の目標年次である概ね10年間に対応すべき取組として、判断する。

(参考)「港湾計画」の「基本方針への適合」

「港湾計画」、港湾法の規定により、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(以下、「基本方針」という。)に適合する必要があります。

「基本方針」は国土交通大臣が定めるものであり、その役割は、①国の港湾行政の指針、②個別の港湾計画を策定する際の基準とされています。

● 計画の基本方針【物流】を考える上で、反映を検討する内容

長期構想(第二次案)における「実現したい四日市港の姿(案)」	反映検討の区分
<p>将来像1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港</p> <p>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</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆伊勢湾スーパー中枢港湾の一翼を担う国際貿易港 【長期構想(第二次案)P26】</p> <p>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」として機能し、そこでは高度な港湾活動が行われている。四日市港の霞ヶ浦地区北埠頭では次世代の高規格コンテナターミナルが整備され、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。</p> <hr/> <p>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</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆背後圏産業を支える総合港湾 【長期構想(第二次案)P26】</p> <p>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、そしてこれら産業の発展に大きく貢献している。</p> <p>☆低炭素社会を支える港湾 【長期構想(第二次案)P26】</p> <p>環境にやさしい内航海運や鉄道輸送と四日市港との連携が充実し、四日市港の利用が産業物流に関するCO₂の削減に効果があるとの評価を多くの企業から得ている。</p> <p>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</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆安全・安心な港湾 【長期構想(第二次案)P26】</p> <p>施設の維持管理が行き届き、またテロ等を未然に防止するための保安対策も充実していることで、常に船が安全に入出港できるなど、利用者が安心して利用できる港になっている。</p> <p>大規模地震等の災害が発生した場合にも、物流機能が確保される災害に強い港になっている。 《再掲》</p>	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>《安全機能で記載》</p>
<p>将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港</p> <p>③ 地球にやさしい四日市港</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆四日市港における低炭素社会の実現 【長期構想(第二次案)P28】</p> <p>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。 《再掲》</p>	<p>《環境機能で記載》</p>

長期構想(第二次案)における取組	反映検討の区分
<p>スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化 【長期構想(第二次案)P30】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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低廉な港湾物流を実現するため、コンテナターミナルにおけるハード・ソフト両面の施策についてその高度化・高質化(IT化、自動化)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、<u>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</u>によって※1、四日市港と背後圏域とのアクセス向上に努める。 ■ 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は、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」の早期実現に努めます。また、四日市港と名古屋港との「一港化(一体化)」につきましては、関係機関と十分連携・協議しながら議論していく。 	<p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">△ □(※1)</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">—</p>
<p>アジア域内物流への対応 【長期構想(第二次案)P31】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 今後も増大が予想されるアジア域内物流に対応し、四日市港の地理的特性を活かした、高速、低コスト、多頻度、高品質のサービスを提供する。 ■ アジアの地域間連携の進展に伴い今後とも背後圏の中小企業にいたるまで交易が活発となることが予想されることから、港湾空間における流通加工・在庫管理・ジャストインタイム・小口混載等に対応したロジスティクス機能の強化を促進する。 	<p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">○</p>
<p>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 【(第二次案)P32】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	<p style="text-align: center;">○</p>

長期構想(第二次案)における取組	反映検討の区分
<p>企業ニーズに対応した港湾サービスの提供 【長期構想(第二次案)P33】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 背後圏の荷主企業や物流事業者においては、地球環境問題に対応した環境に優しい物流システムの構築が必要であり、内航海運の活用や地理的特性をいかしたシー&レールに代表される鉄道の活用など、グリーン物流を促進する。 ■ 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。 	<p>△</p> <p>○</p>
<p>背後圏産業の活性化に対する支援 【長期構想(第二次案)P34】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 四日市コンビナートの高度化への取組を支援していく。 ■ 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。 ※《土地造成及び土地利用計画に関連》 	<p>○</p> <p>▲</p>
<p>港湾施設の計画的な維持管理 【長期構想(第二次案)P35】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 <p>《再掲》</p>	<p>《安全機能で記載》</p>
<p>港湾のセキュリティ強化と保安の確保 【長期構想(第二次案)P36】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 <p>《再掲》</p>	<p>《安全機能で記載》</p>
<p>船舶航行安全の確保 【長期構想(第二次案)P37】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。※1 ■ 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。 <p>《再掲》</p> <p>《再掲》</p>	<p>《安全機能で記載》</p>

長期構想(第二次案)における取組	反映検討 の区分
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 《再掲》 	《交流機能 で記載》
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 《再掲》 	《安全機能 で記載》
<p>災害時における物流機能の確保 【長期構想(第二次案)P38】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 《再掲》 ■ 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。 《再掲》 ■ 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。 《再掲》 	《安全機能で記載》
<p>地球環境問題(CO2等削減)への対応 【長期構想(第二次案)P49】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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活かしたシー&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。 《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。 《再掲》 ■ 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。 《再掲》 	《環境機能で記載》
<p>循環型社会への貢献 【長期構想(第二次案)P50】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 《再掲》 	《環境機能 で記載》
<p>地域の環境保全に貢献 【長期構想(第二次案)P50】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 《再掲》 	《環境機能 で記載》

【物流機能】機能別の方針に記述する内容のイメージ(キーワード)

- ・ **次世代高規格コンテナターミナルの形成**
- ・ **臨港交通体系の充実**
- ・ **ロジスティクス機能の充実**
- ・ **バルク貨物輸送拠点の形成**
- ・ **港湾施設利用の集約と再編**
- ・ **モーダルシフトの推進(内貿機能の充実)**

● **計画の基本方針【安全】** を考える上で、反映を検討する内容

長期構想(第二次案)における「実現したい四日市港の姿(案)」	反映検討 の区分
<p>将来像1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港</p> <p>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</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆安全・安心な港湾 【長期構想(第二次案)P26】</p> <p>施設の維持管理が行き届き、またテロ等を未然に防止するための保安対策も充実していることで、常に船が安全に入出港できるなど、利用者が安心して利用できる港になっている。</p> <p>大規模地震等の災害が発生した場合にも、物流機能が確保される災害に強い港になっている。</p>	○
<p>将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港</p> <p>① 住民の暮らしを守ってくれる、頼もしい四日市港</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆自然災害から住民を守る 【長期構想(第二次案)P27】</p> <p>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、地震・津波・高潮などの自然災害から人々の暮らしをしっかりと守っている。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>☆災害時の救援、復興の拠点港湾 【長期構想(第二次案)P27】</p> <p>大規模災害時にも港湾機能が確保され、四日市港が災害復興活動の拠点として機能できる。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>☆人々が安心して立ち寄れる港 【長期構想(第二次案)P27】</p> <p>港におけるテロ対策や防犯対策が充実し、人々が安心して立ち寄れる“明るい港”になっている。</p>	□ ○ ○

長期構想(第二次案)における取組	反映検討の区分
<p>港湾施設の計画的な維持管理 【長期構想(第二次案)P35】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	—
<p>港湾のセキュリティ強化と保安の確保 【長期構想(第二次案)P36】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	□
<p>船舶航行安全の確保 【長期構想(第二次案)P37】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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、<u>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。</u>※1 ■ 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。 《再掲》 ■ 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。 	<p>○</p> <p>— (※1)</p> <p>《交流機能》 で記載</p> <p>—</p>
<p>災害時における物流機能の確保 【長期構想(第二次案)P38】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	<p>○</p> <p>—</p> <p>○</p>

長期構想(第二次案)における取組	反映検討 の区分
<p>防災対策の推進 【長期構想(第二次案)P40】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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を図れるようにする。 — ■ 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。 □ 	
<p>災害復興活動への支援 【長期構想(第二次案)P40】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ○ 《再掲》 ■ 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。 □ 	
<p>治安対策の推進 【長期構想(第二次案)P41】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ等に対応した港のセキュリティの確保に努めるとともに、不法投棄や車両放置、不法入国等の犯罪に対して、警察や海上保安庁等と連携したパトロール、取り締まり等により、治安の維持に努める。 □ ■ 照明設備等の増設や住民・企業等のコラボレーションにより、みなとの中の防犯対策に取り組む。 — 	

【安全機能】機能別の方針に記述する内容のイメージ(キーワード)

- ・ 耐震強化岸壁の確保
- ・ 物資輸送ルート of 確保
- ・ 港内航行安全の確保

● **計画の基本方針【交流】を考る上で、反映を検討する内容**

長期構想(第二次案)における「実現したい四日市港の姿(案)」	反映検討 の区分
<p>将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港</p> <p>② 人々が憩い、楽しむことができる四日市港、そして独特のみなと文化が形成されている四日市港</p> <p style="text-align: right;">【長期構想(第二次案)P27】</p> <p>実現イメージ</p> <p>多くの人々が、そこ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、色々なイベントが開催されることで四日市港を訪れている。人々が集まることで、そこには四日市港特有の文化が醸成され、このこと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、四日市港が県民・市民の誇りとなっている。</p>	○
<p>③ 都市と共に活性化し、住民が元気になる四日市港</p> <p style="text-align: right;">【長期構想(第二次案)P27】</p> <p>実現イメージ</p> <p>港の中では、多様な人たちの参画と協働により、広く市民活動が行われている。また、まちづくりの関係者と連携しながら、“みなとづくり”が活発に検討・取り組まれている。</p>	—

長期構想(第二次案)における取組	反映検討の区分
<p>人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進 【長期構想(第二次案)P42】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	<p>○</p> <p>○</p> <p>—</p>
<p>地域への情報発信、情報共有の促進、観光振興の促進 【(第二次案)P43】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 「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。 	<p>—</p> <p>○</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>
<p>四日市市と連携した「みなとまちづくり」の推進 【長期構想(第二次案)P44】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 四日市地区では、四日市市が進めようとしているJR四日市駅から旧港・千歳地区にいたる地域での「港を活かしたまちづくり」と連携した、「みなとまちづくり」を進める。 	<p>—</p>
<p>参画と協働による「みなとまちづくり」の推進 【長期構想(第二次案)P44】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	<p>—</p> <p>—</p>
<p>船舶航行安全の確保 【長期構想(第二次案)P37】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 	<p>○</p>

【交流機能】機能別の方針に記述する内容のイメージ(キーワード)

- ・ 既存緑地の質の向上と新しい緑地の整備
- ・ 親水空間のネットワーク化
- ・ ソフト面からの賑わいづくり
- ・ まちづくりと連携したみなどづくり(千歳運河沿い)
- ・ 海洋性レクリエーション需要への対応

● **計画の基本方針【環境】を考える上で、反映を検討する内容**

長期構想(第二次案)における「実現したい四日市港の姿(案)」	反映検討 の区分
<p>将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港</p> <p>① 自然とふれあえる四日市港</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆人や生き物にやさしい四日市港 【長期構想(第二次案)P28】</p> <p>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、そこには誰もが近寄れて、憩い、そして楽しむことができる。また、緑地、浅場など人にも生き物にもやさしい空間が所々に確保されていて、人、生き物すべてがその恩恵に浴することができるようになっている。</p>	○
<p>☆伊勢湾再生に向けた多様な主体との連携 長期構想(第二次案)P28】</p> <p>伊勢湾再生行動計画等に基づく多様な主体との連携の結果、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。</p>	○
<p>② 美しく、魅力ある四日市港 【長期構想(第二次案)P28】</p> <p>実現イメージ</p> <p>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、清潔で美しく、魅力ある四日市港になっている。</p>	○
<p>③ 地球にやさしい四日市港</p> <p>実現イメージ</p> <p>☆四日市港における低炭素社会の実現 【長期構想(第二次案)P28】</p> <p>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。</p>	○

長期構想(第二次案)における取組	反映検討の区分
<p>自然海浜・干潟の保全 【長期構想(第二次案)P46】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 楠・磯津地区や朝明地区に残る自然海浜、自然干潟等、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、野鳥が飛来する緑地を整備するなど、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あたっては、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。 	<p>○</p> <p>○</p> <p>—</p>
<p>伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善 【長期構想(第二次案)P47】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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ふ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。 	<p>○</p> <p>○</p> <p>—</p> <p>—</p>
<p>良好な港湾空間の保全・創出 【長期構想(第二次案)P48】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 四日市港に今も残る歴史的遺産や文化遺産、ならびに貴重な港湾景観を次世代に継承すべく保全する。 ■ 港湾における良好な景観づくりのために、周囲と調和した色彩計画を推進する。 ■ 公園、緑地等における清掃活動においては、ボランティアなど多様な主体との連携を図る。 	<p>○</p> <p>—</p> <p>—</p>

長期構想(第二次案)における取組	反映検討 の区分
<p>地球環境問題(CO₂等削減)への対応 【長期構想(第二次案)P49】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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活かしたシー&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。 ■ 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の吸収に貢献する緑化の取組を進める。 ■ 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。 	<p style="text-align: center;">△</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">○</p>
<p>循環型社会への貢献 【長期構想(第二次案)P50】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ※《土地造成及び土地利用計画に関連》 	<p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">▲</p>
<p>地域の環境保全に貢献 【長期構想(第二次案)P50】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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。 ■ 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。 	<p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">○</p> <p style="text-align: center;">—</p>

【環境機能】 機能別の方針に記述する内容のイメージ(キーワード)

- ・ **自然干潟、海浜の保全**
- ・ **鳥が飛来する緑地の整備**
- ・ **自然環境豊かな港湾空間の形成(伊勢湾再生)**
- ・ **良好な港湾空間の保全・形成**
- ・ **グリーン物流の促進**
- ・ **地域環境の改善に貢献**

付 属 資 料

付属資料一 参考事例(苫小牧港の港湾計画書の事例)

I 港湾計画の方針

1 苫小牧港への要請

苫小牧港は、北海道南西部太平洋岸に位置し、西港区と東港区からなる、海岸線延長約24km、港湾区域約14,300haの広大な水域を有する港湾である。

西港区は昭和38年4月、東港区は昭和55年10月にそれぞれ供用を開始し、以来、北海道の流通拠点として重要な役割を果たし、昭和56年5月に特定重要港湾に指定された。

今日の苫小牧港は、札幌圏を中心に北海道全域に及ぶ背後圏を抱え、北米や東アジア、東南アジア等を結ぶ外貿定期コンテナ船や外国貨物船が寄港する国際貿易港であるとともに、東京港や大阪港をはじめとする国内主要港とを結ぶ、国内最多の内航定期航路を有する国内拠点港として、北海道はもとより我が国の経済及び国民の生活に大きく寄与してきた。

平成17年における港湾取扱貨物量は、約1億800万トンであり、北海道全体の港湾取扱貨物量の約半分を取扱っている。

一方、本港を取り巻く状況は、近年大きく変化しており、中国をはじめとする東アジア地域の急速な発展により、今後、これら地域とのさらなる交易の活発化が期待されており、増大する外貿コンテナ貨物に対応するため、外貿コンテナ貨物の取扱機能の強化を図る必要がある。

内貿貨物においては、フェリーやRORO船により輸送される内貿ユ

ユニット貨物の増大と船舶の大型化の進展により、背後用地の狭隘化、係留施設延長の不足等の問題が生じており、内貿ユニット貨物の取扱機能の強化が求められている。

近年、臨海部にリサイクル企業が進出してきており、循環型社会の実現に向けたリサイクルポートとしての機能強化や北海道の産業競争力を支えるため、輸送コスト低減に向けたバルク船の大型化に対応する機能強化が求められている。

これらは、苫小牧東部地域に立地する産業機能に対応するためにも求められている。

本港では物流機能及び産業機能の整備が中心に行われてきたことから、市民等のための交流空間が十分に確保されてこなかった。このため、国内の主要港湾との定期フェリー航路が就航していることや、新千歳空港や北海道の中心都市である札幌市に近いことなど、交通の要衝に位置する優位性を生かした交流・観光拠点の確保が求められている。

また、本港は我が国の国際海上コンテナ輸送を担う中核国際港湾と位置付けられ、国内屈指の流通港湾であり、その中でも北海道経済と北海道民の生活を支える港湾として大きな役割を担っていることから、大規模地震発生時における緊急物資輸送及び物流機能の維持に対応する必要がある。近年、発生している地震災害にかんがみ、本港においても早期にこれらに対応した機能確保が求められている。

2 港湾計画の方針

広域的な物流需要に対応した流通港湾の形成を通じて「発展するアジア経済圏に北海道を組み込む“要となるみなと”」を目指すため、平成30年代前半を目標年次として、以下の方針の下、港湾計画を改訂する。

(1)【物流】国際・国内輸送ネットワーク拠点としての機能強化

- ①外貿コンテナ貨物の増大への対応と効率的な荷役のため、外貿コンテナ埠頭を東港区へ集約し、取扱機能の強化を図る。
- ②内貿ユニット貨物に関わる物流サービス水準の向上を図るため、西港区の内貿ユニットロードターミナル機能の再編と東港区への機能展開による強化を図る。
- ③循環型社会の実現及び産業競争力の強化に対応するため、東港区にバルクバースを配置し機能強化を図る。
- ④港湾と背後地域との円滑な交通を確保するため、港内の交通体系の向上を図るための臨港交通機能を確保する。
- ⑤港内における船舶の安全な航行、停泊や係留、さらには安定した荷役作業を行うため、港内静穏度を確保するとともに長周期波対策を図る。

(2)【交流・環境】交流、観光の拠点づくりと住民参加による快適な「みなとまちづくり」・良好な港湾環境づくり

- ①海・陸・空が近接したポテンシャルを活かし、市民をはじめ市内外からの来訪者が「港」・「海」にふれあい、憩い、また、賑わえる快

適な港湾空間を創出する。

- ②港や海辺を活用したイベント等を通じて、多くの人々が交流し、港への理解を深める市民参加型の交流拠点づくりを推進する。
- ③浚渫土砂を適正に処分する海面処分場を確保するとともに、環境と共生するみなとづくりに取り組んでいく。

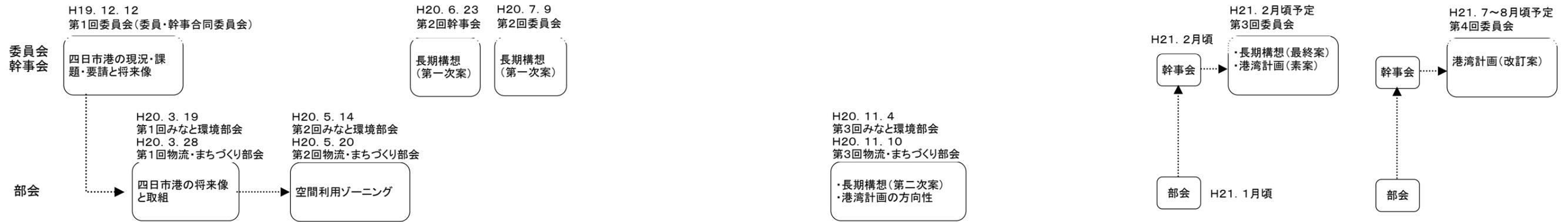
(3)【安全】安全・安心で信頼性の高い港湾空間の形成

- ①大規模地震等の発生時において、緊急物資等の輸送機能や、経済活動を維持する物流機能を確保するため、大規模地震対策を推進する。
- ②安全で安心なポートサービス体制を確保するとともに、漁船等の安全かつ効率的な利用を図るため、小型船だまり機能の強化を図る。

以上の方針のもと、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する。

- ①東港区弁天地区南部及び浜厚真地区東部は、物流関連ゾーンとする。
- ②東港区柏原地区北部、静川地区東部、弁天地区東部、浜厚真地区西部は、生産ゾーン及びエネルギー関連ゾーンとする。
- ③東港区勇払浜地区は、交流拠点ゾーンとする。
- ④西港区汐見地区及び本港地区北部は、船だまり・水産関連ゾーン及び交流拠点ゾーンとする。
- ⑤西港区本港地区及び真古舞地区北西部、東部、勇払地区東部は、物流関連ゾーンとする。

長期構想検討委員会



長期構想及び港湾計画検討の経過及び予定

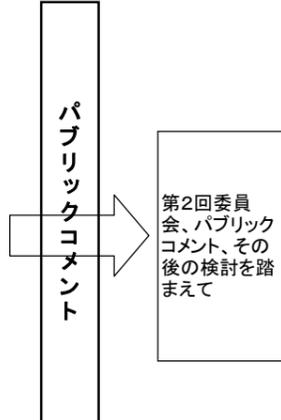
「四日市港の現況・課題・要請と将来像」

1. 港づくりに対する港湾管理者の考え方
2. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望
 - 2-1. 社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望
 - 2-2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望
 - 2-3. 四日市港背後圏の情勢変化
3. 四日市港に対する今後の要請
4. 四日市港の現状
 - 4-1. 四日市港の立地特性
 - 4-2. 四日市港の歴史
 - 4-3. 四日市港の概要
 - 4-4. 四日市港の港勢
5. 四日市港の強みと弱み
6. 四日市港の課題
7. 四日市港の将来を考える方向

「四日市港長期構想(第一次案)」

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

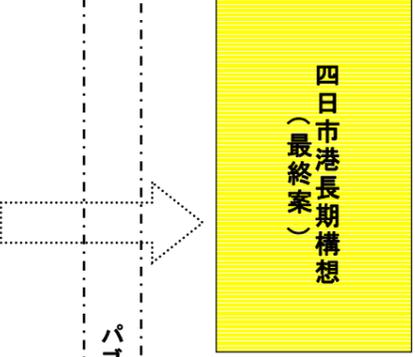
パブリックコメント
・意見募集期間
H20. 8. 11～9. 10
・説明会
H20. 8. 20



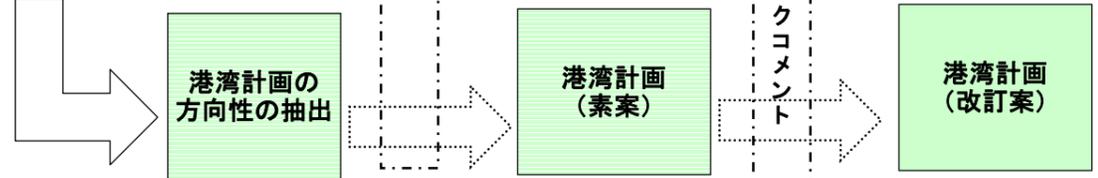
「四日市港長期構想(第二次案)」

- はじめに
～港づくりに対する港湾管理者の考え方～
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
 - 1-2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望
 - 1-3. 中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化
 - 1-4. 中部圏及び主要産業の将来展望
 2. 四日市港の現状と課題
 - 2-1. 四日市港の立地特性
 - 2-2. 四日市港の歴史
 - 2-3. 四日市港の概要
 - 2-4. 四日市港の港勢
 - 2-5. 四日市港の環境
 - 2-6. 四日市港の強みと弱み
 - 2-7. 四日市港の課題
 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
 - 3-2. 四日市港の将来方向
 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
 - 4-2. 四日市港の取組
 - 4-3. 空間利用ゾーニング
 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

11月下旬



3月頃



長期構想（第二次案）部会資料の作成にあたって

1. 第2回四日市港長期構想検討委員会でのご意見

第2回委員会で頂いた主なご意見とその対応は、下記のとおりです。

- ・ 将来像を導き出すプロセスがわかりにくい。結論に至るプロセスを明確にしてほしい。
（全体構成を修正した）
- ・ 将来を考える3つの方向は、互いに関連しているため、重なる部分があっても良いのではないか。（第一次案で反映済み）
- ・ この案では、必要な取組は網羅的に取りまとめられているが、わくわくする夢の部分がない。第二次案では、そういう部分をもっと出してほしい。（実現したい四日市港の姿を作成：P26～28）

2. 長期構想（第一次案）に対するパブリックコメントで寄せられたご意見

パブリックコメントで寄せられた16件のご意見を踏まえ、第二次案の部会資料を作成しました。

なお、第二次案の部会資料にパブリックコメントで寄せられた意見を反映したところは、次ページのとおりです。

番号	意見の概要（要約）	意見を反映したい箇所
1	<p>平成30年代前半は、地球温暖化対策、東海・東南海地震対策が実行されなければならない時期にあたる。</p> <p>地域住民の民生を第一義にして経済発展を図るのには難しい問題が山積している。そのひとつが霞4号線建設問題である。約八年前に行われた四日市港管理組合の地域住民に対する「アンケート調査」は、委託業者に丸投げの形で行われた。今回のアンケートはその轍を踏まないようにして欲しい。</p> <p>「はじめに四号線ありき」ではなく、JRによるコンテナの鉄道輸送や陸上案を再検討されてはいかがか。</p> <p>環境保全と云っても一旦破壊された自然の回復は困難であり、各地で見られる「人工砂浜」のように多大の費用を用いても、なお失敗する例が多い。伊勢湾の酸欠水塊によって多くの魚や貝類が死滅しており、根源的な解決策を講じないと伊勢湾が死の海になる。</p>	P46,P47
2	<p>高松海岸は、一部の利用者の心無い行為で①ゴミ捨て場となっている。また、霞埠頭埋め立てにより潮の流れの変化と朝明川からの流石土砂の堆積が年々増し、②干潟本来の働きの低下が懸念されている。健全な干潟保全を今後の課題として①②の定期的な改善維持策を具体的に組み込んでほしい。</p> <p>①二酸化炭素削減への対応としてモーダルシフトの推進と言いながら霞4号幹線の整備。②霞4号幹線はリダンダンシー確保の為と言いながら、全長4km以上、全て高架で成り立つ非常に危険な道路が災害時の物流機能確保になるのか。①②とも矛盾している。霞4号幹線は短距離か白紙にする見直しが必要と考える。</p>	P46
3	<p>四日市港の「将来」を考える上では「過去」の歴史を振り返ることが不可欠と考える。</p> <p>「自然干潟の保全」とはいうまでもなく〔高松干潟〕を指す。朝明川河口に残る約500㎡にわたる砂浜は貴重な自然環境として人々に親しまれている。潮干狩りに適したバーベキューに興じる光景も見られる。さらに人間のみでなく多くの野鳥が飛来し産卵もしてすみかとしている。保存を推進するグループもあり活発な清掃活動も行われている。所在地は隣の川越町でありますが高松市にとって重要な環境空間である。従って、単に「保全」をうたうだけでなくそのための予算措置を講じ積極的な具体策を講じてほしい。</p>	P13 P46

	<p>霞 4 号幹線が高松干潟の背後を通過することから騒音・大気汚染が発生し野鳥の生息を妨害する恐れがある。これは「貴重な干潟の保全」と相反する計画ではないか。名四国道の渋滞緩和もいわれているが最も渋滞するのは以南の霞から午起周辺であり、この計画では却って拍車をかけることが予想される。</p> <p>このため、4 号幹線計画の廃止を強く要望する。</p>	
	<p>石原地区は、厳密には二つの区分に分かれるはずである。一つは、産業機能（つまり工場用地）であり主として浚渫土砂で埋立られた区域、他方は、産業廃棄物の処分場になっている。この事実は具体的に「一次案」で示すほうが親切である。</p>	P54,P58
	<p>石原地区における、工場用地の拡大と緑地確保について「二次案」では詳細に具体的に提示してもらいたい。いっそのこと、埋立地はなんら手を加えず放置し、野鳥が飛来し生息するかつ人間が足を踏み込まない聖域として保存されていくのがよい。</p>	P46 P34 P50
	<p>楠地区には吉崎海岸と呼ばれる美しい砂浜が残っている。遠浅でないので海水浴こそ禁止であるが、浜ヒルガオが咲いたりウミガメが産卵したりしている。もともとこの地は三重郡楠町であったのを四日市市が市町村合併により獲得した唯一の砂浜であるから、何を置いても保存しなければならない。</p> <p>しかし、楠地区には、9.7ha の都市機能用地（北勢沿岸流域下水道南部処理区の処理場拡張用地）の存在がある。このことは8月20日の説明会で明確に触れられていなかったもので、改めて表明してもらう必要があると思う。</p> <p>管理組合が安易に埋立を許可することなく、今一度拡張計画を見直すべく提案をしてほしい。</p>	P46 P58,P59
	<p>どうか広い視野のもと「環境機能」を全面に強調した「四日市港長期構想」を作り上げてほしいと重ねて要望する。</p>	
4	<p>既存の公共施設の有効活用と機能改善を図るため、老朽化が進む岸壁、荷捌き地、上屋、荷役機械、その他附帯施設等の保守・改修を計画的に進めるとともに、スペース不足の解消と作業効率の向上を図るべきである。</p>	P35
	<p>コンテナ貨物の取扱量増大やコンテナ船の大型化への対応と大規模震災時の海上輸送機能を確保するために、北埠頭（W81・82）を早期に整備すべきである。</p>	P30 P38
	<p>四日市港への交通アクセス改善のため霞 4 号幹線の整備を促進するとともに、臨港地区間の交通円滑化を図るため、霞地区から南方向へ向かう湾岸道路の整備を検討すべきである。</p>	P30

	<p>客船を活用した港づくりや観光振興への取組が他港で広がりを見せるなか、四日市港においても客船を活用した「親しまれる港づくり」への取組を進め、客船入港時に優先的に使用できる貨物船との併用バースや附帯施設などの整備を検討すべきである。</p>	P43
	<p>災害発生時における港湾労働者の安全確保と緊急物流機能の維持のため、港湾施設（上屋、岸壁、防潮扉等）の改修や耐震化を図ること。</p>	P35
	<p>今後の四日市港の強みとして環境への取組を積極的に推進するため、アクセス道路の渋滞解消、モーダルシフトへの支援（内航海運利用やシー&レール等）、静脈物流の促進などの環境に配慮した施策および整備を進めるべきである。</p>	P30 P33 P49,P50
5	<p>高松干潟を現状保存すること。楠町合併に伴って四日市市になった干潟も保存すること。</p> <p>現在においては環境優先は世界的なコンセンサスとなっているので干潟保存は最優先されるべきと考える。</p>	P46
	<p>海岸沿線にサイクリングコースやジョギングコースやウォーキングコースを整備すること。高い利用が可能となるコース設計の検討および利用促進の事業を行うこと。</p>	P42
	<p>現在の緩衝地帯としての緑地とは発想を異にする、直接的には住民のためではなく、鳥や昆虫や植物のための緑地区域を創造すること。</p>	P46

6	<p>伊勢湾全体が、死の臭いがする。大至急渚を回復し、油やヘドロを除去し、魚貝が産卵する海底にすることだ。そのために下記の対策が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海水浴ができる浜辺を回復する。 ・白砂青松の海岸を回復する。 ・散歩できる浜を回復する。 ・船は、浅い海底には接岸しない。沖合バースに着く。 ・大きな船は海底をこすりつけ、ヘドロを巻き上げて、海を汚す。沖合で停泊する。 ・うなぎや鮎、ハマグリや蜆が多く住める渚や河口として保護し、生物の多い優秀な環境のポートとする。ハーバーとする。 ・渚を回復し、魚介の豊かな海を回復する港にする。 ・吉崎海岸や磯津海岸を埋立しないこと。 ・高松海岸を豊かな河口にすること。 ・知事や市長、社長や市民、管理組合の役員や職員が泳げるポートとする。海は、21世紀最大の資源のある場所だ。汚すべからず。きれいにしよう。 <p>海の臭いを回復し、健康を回復する場所にする。環境を劣化させないこと</p>	P9 P46 P47
	<p>市民との対話を継続すること。「市民対話室」の設置、第三者懇談会の設置、市民と管理組合との公開の対話集会を開くなど。</p>	
7	<p>現在、京浜港である東京港、横浜港、川崎港では、港則法及び関税法上の「一開港」となっており、寄港船舶の税負担が大幅に軽減されているが、残念ながら四日市港と名古屋港においては、「伊勢湾港」として「一開港化」への取り組みは成果を上げていない。</p> <p>港湾の活性化に寄与する効果があることから、名古屋港との「一開港化」を目指すことを明記するべきである。</p>	P30

	<p>伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会で継続して検討されている「一開港化」については当面の取り組みと言えるが、中長期的には名古屋港との「一港化（一体化）」が検討されるべきで、その具体化のための検討体制について構想を明記すべきである。</p> <p>まずは直近の課題として、プロパー職員の比率を段階的に上げる必要がある。約3年で港管理組合から移動し元の職場に戻る県市派遣の職員が、管理組合職員の三分の二を超えている状況では、港湾運営の専門的な能力を持つ人材は育たない。</p> <p>名古屋港管理組合のように、99%を超える職員がプロパー職員である状況と比較すると、「一港化（一体化）」に向けた取り組みのために、四日市港管理組合のプロパー職員比率を年々増加させるための対応は直ちに打ち組む必要がある。</p> <p>その上で、現在の名古屋港と四日市港の機能をどのように分担して補完しあうのか、更には一体的な運営をどのように実現するのか、そしてそもそも日本の太平洋岸の三つのスーパー中枢港湾の中で「伊勢湾港」がどのように役割が期待されているのか検討されるべきである。</p>	P61
	<p>本長期構想にも記載されている通り、2015年にはパナマ運河の拡張工事が完了することもあり、コンテナ船は大型化してきているのが世界の流れである。そのため今後、港に求められるものは深い航路と岸壁である。</p> <p>日本初の自動化コンテナターミナルとして日本最大級の規模である飛島エリアと四日市港との役割分担のあり方や、伊勢湾スーパー中枢港湾としての四日市港にも水深16mでの霞ヶ浦北埠頭81号岸壁整備の必要性について前向きに検討することを明記すべきである。</p>	P30
	<p>名古屋港と四日市港を結ぶ広域エリアには、愛知県と都市的土地利用計画の策定に向けて協議が始まっている木曾岬干拓事業用地が存在するが、キャンプ場や野外体験広場などの親水性エリアと土地利用計画が立案されていない残りの土地利用について、将来構想を立案するための検討体制について明記すべきである。</p>	P61
8	<p>住民を地域主体の中心におくという観点を貫いてほしい。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ほしい。</p>	
	<p>第二次案では、まず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改めてほしい。したがって、例えば、わずかに残されている自然の海岸（楠、磯津地区）や干潟（朝明地区）等の保存が最優先されるべきは言うまでもない。この観点から、霞4号幹線や人工の海浜公園計画などは中止してほしい。</p>	P28

	<p>コンビナート災害が生じた場合、港を訪れる人々や港周辺に住む市民にとっての安全・安心を確保するために、四日市港としての具体的で総合的な対策のプランを示してほしい。</p>	P40
	<p>第一次案とそのパブリックコメントをできるだけ広く市民・県民の目に届くように公開し、大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて、地域にとってなくてはならない豊かな四日市港づくりの活力ある合意形成を図ってほしい。</p>	
9	<p>81号、82号岸壁、CT及び物流施設の全てを耐震機能・免震機能を具備したものととして、万一名港直下の被災時には素速くコンテナ荷役の代替能力を発揮すべきもの。</p>	
	<p>四港のコンテナ個数増を目指して、県内の海岸よりの企業、工業用地をねらい四港への集荷可能なコンテナを、陸送でなく海上輸送し、伊勢湾内のハブ港四日市港を目指すことを提案する。</p> <p>必要な内貿コンテナ船は、直営かチャーターか、費用対効果次第ですが、津・松阪港と鳥羽港さらに冷凍ものでは42号線走行の保冷車よりも内貿伊勢湾専用+尾鷲港のコンテナ集荷船の方が、23号線の緩和とCO2減少に役立ちませんか。</p>	
	<p>欧州の某港湾では導入されているが、荷役、特にコンテナ船に特化したもので、人工衛星GPSと接岸位置インプットそして補助的にTVによる調整、その他の最新技術を駆使して、名港に負けない特色、スピード化、正確性、省力化を向上できる日本初の無人化CT構想を提案する。</p>	P30
	<p>老朽化している一・二号地の岸壁・上屋は、思い切った財政出動も考慮して、補修・修理・土地利用転換が必要ではないか。</p> <p>上記は、石化コンビナート内及び岸壁・堤防も同様であり、大規模地震があれば、使用不能とならないか。</p>	
	<p>親しまれる四日市港づくりに向けて、四日市市都市計画にも関係するが、上部都市構造物・道路・鉄道を現状維持し、新しい幹線を半地下式に造設して、有効活用してはどうか。(一例：JR四日市駅の駅舎を半分にして、JR東海・旅客・JR貨物の地上設備はそのままに出来て、数m以上掘り込んで半地下式の直線道路を建設する。)</p>	
	<p>親しまれる港づくりに向けて、遊覧船の再就航を検討してはどうか。</p>	
	<p>霞地区はコンテナゾーン、四日市地区(2号地)は緑化し港市場を開き、千歳運河にはゴンドラが就航すれば素敵な誇りにできる港になると思う。</p>	
10	<p>自然海浜・干潟の保全を断言し、積極的に取り組んでいこうとしている計画の中で、その破壊されることを前提とした朝明地区の人工干潟の取り組みはまったく矛盾している。</p> <p>また、人工干潟の問題点、課題については、いろんところで指摘され</p>	

	ている。考慮の上、再検討してほしい。	
1 1	<p>取組3-①には、「高松干潟の保全」が掲げられているが、霞4号幹線はそれを破壊する役割を果たすことになる。環境重視の立場から「霞4号幹線」計画の廃止を強く求める。</p> <p>また、高松海岸に関しては、「4号幹線計画」の廃止と連結させながらその保全計画を強力に推し進めるとともに、その予算措置をとること。</p>	
	<p>朝明地区の人工海浜計画は、現存する高松干潟にとって海流が遮られ、却って海の汚染も拡大する。野鳥や魚介にとっても環境の変化で住みにくくなることは明白である。干潟はこのまま保全しておくのが最適である。このような計画は4号幹線ともどもはっきりと撤回してほしい。</p>	
	<p>「石原地区」では三田処分場のみが対象になっている。ここはいわゆる産業廃棄物の処分場であるが、具体的にどのようなかたちで「緑の創造」をはかるのか、将来像は見えてこない。しかも、この地に一般市民が辿り着くのは容易ではなく、まさに図面上の発想としか思えない。さらに隣接する広大な埋立地は「新産業空間として活用」とされており、ここでも相互の矛盾が感じられる。環境重視から言えば、新たな工場立地は考えず「自然のまま」に保存することを提案する。</p>	<p>P46 P54,55 P58,59 P34,P50</p>
	<p>楠地区においては、港の管理組合が埋立計画の削除・縮小を掲げながら実際には、県によって別の計画（三重県の北勢沿岸流域下水道（南部処理区）の処理場用地の拡張）の埋立が同じ場所で行われることになる。</p> <p>今一度、この部分についての説明会を開催し市民の納得の得られるようにしてもらいたい。それまではこの処理場拡張のための埋立計画に対し、管理組合は許可を出すべきではないと考える。</p>	
1 2	<p>霞4号幹線については、人口の急速な減少で本当に必要なのか疑問である。将来にツケを残さないためにも、住民も建設反対している霞4号線は建設反対である。災害時に高架の道路が機能するのか。阪神大震災しかりである。騒音、振動、排気ガスなどで住民や干潟の生き物の生活環境が脅かされる。夜も照明がつくことによって光害が発生し、絶滅危惧種のウミガメが産卵に来なくなる。</p>	
	<p>高松干潟は北勢地域に残された唯一の干潟である。今後開発が進まないように法律、条例等で保全の手立てを打つべきである。</p>	P46
	<p>自然環境破壊につながるこれ以上の埋立は止めるべきである。当然、吉崎海岸の埋立計画は案どおり中止にしてほしい。</p>	

	<p>今年、霞北埠頭埋立地で絶滅危惧種セイタカシギの繁殖が県内で初めて確認された。他にも絶滅危惧種であるシロチドリ（県鳥）、コアジサシ、コチドリの繁殖が見られた。この空間をバードサンクチュアリとして保存してほしい。</p> <p>同時に、石原地区の埋立地も鳥類の産卵や休憩場所として次の世代に残してほしい。</p>	P46,P34 P50
	<p>地先にリサイクル産業を誘致することは、県民の目が行き届かず、産業廃棄物を海に垂れ流すことが懸念される。</p>	
	<p>海の森を形成する海藻や海草は水質改善、CO₂の吸収、生き物のゆりかごとして無くてはならないものである。海の森再生に全力を尽くしてほしい。海の森再生に予算を組み込んで、再生場所も具体的に提示してほしい。多様な主体と協働でやろう。</p>	P47
	<p>光合成はCO₂を吸収し、太陽光を使って地球のすべての生物を支えている。年々増加するCO₂を減らす方法は今のところ光合成しかない。よって、無機質な工業地帯にもっと木を植えるべきである。工場敷地の1割以上の緑化を提案する。</p> <p>また、太陽電池の活用も盛り込んでほしい。</p>	P49
1 3	<p>第1航路西側及び午起航路西側全水域（大型船舶の係留施設を有するバース前面を含む）の水深を12メートルに増深する。（小型船舶のための岸壁水深を除く）大型貨物船等、12メートル水深の確保により、潮高が十分であれば、12メートルまでの喫水の船舶の入出港が可能となり、一回の輸送量が増加する。</p> <p>午起航路を泊地に変更する。</p> <p>午起航路の東側浅所には、浅所を示す灯浮標を設置する。</p> <p>これにより、第1航路及び第2航路を利用する船舶の航行の自由度が増加し、船舶管制の制限が大きく緩和される。</p> <p>但し、K9バースに係留する大型LNG船、大型LPG船等については、船型（及び喫水）の関係から第2航路からの入港及び出港することが必要である。</p>	P37
	<p>レーダー、AIS情報、VHFを活用した沖合い及び港内水域の動静監視、指導及び必要な情報提供を実施する体制を確立する。</p>	P37
1 4	<p>四日市港へのアクセスの充実実現（4号幹線の南進道路実現）</p>	P30
	<p>四日市地区（旧港）での産業観光開発の促進</p>	P43、P48

1 5	<p>四日市港に対して持つイメージについて述べる。</p> <p>市民が四日市港に親しみを持つようにすることは、現状では無理だと思う。気軽に行けない、行きたくない場所である。よっぽど魅力的なもの・ことが無いと、わざわざ足を向けたくない場所というイメージがあるというのが正直な意見である。</p>	
	<p>3つの方向性「産業・物流への貢献」「都市・住民への貢献」「環境への貢献」の、全ての実現計画には無理が有ると感じられる。</p> <p>3つの方向性のうち、「都市・住民への貢献」「環境への貢献」のみを選択するか、「産業・物流への貢献」のみを選択することになる。いずれにせよ、構想した産業が四日市市の財政を豊かにすることをデータを持って示し、構想内容を具体的に確立し、市民に分かりやすい形で情報開示することが必要と思う。その際に、各ステイクホルダーが受ける利点と不利益点を洗い出し、包括的な判断を段階的過程を踏んで行ってほしい。</p> <p>3つの方向性を保つのであれば、最低限、空間利用のゾーニングについて再考してほしい。例えば、空間利用ゾーニング重複部分について、各ゾーンでの3つの方向性の優先順位を示してほしい。</p>	
	<p>わざわざ空気の悪いところに運動場所をつくることだけは避けてほしい。</p>	
	<p>石原地区における新たな産業空間の形成（リサイクル産業等の立地）について、詳細な説明を加筆していただきたい。</p>	<p>P46 P34 P50</p>
	<p>「環境にやさしい」とか「地球温暖化対策の強化」という表記は、活動内容が曖昧になるので、具体的な表現を工夫してほしい。これらも重要なことは理解できるが、まずは「地域住民に迷惑がかからない」「公害0」を掲げた構想を重んじてほしい。足元の地域住民に厳しい環境を置き去りに、環境にやさしいと言われても説得力が無いので、いずれの構想も「公害0を立証する正確なデータ情報公開」を確立した環境で進展させてほしい。</p>	<p>P49,P50</p>
1 6	<p>自然海岸の場合、今より悪い環境になるような計画は、一切描かないようにしてほしい。</p> <p>この構想にある吉崎海岸の「埋立計画の削除」については、大いに賛成する。できれば縮小も削除にしてほしい。</p> <p>高松海岸の、まさに環境破壊としかいえない「干潟の上に人工の海浜公園計画」をこの機会に削除してほしい。</p>	<p>P46</p>
	<p>石原地区には野鳥などの楽園を作ってほしい。</p> <p>人が介入できない場所で、でも遠くからバードウォッチングできるような。</p>	<p>P46</p>

	<p>いまだに地元や、市民、自然保護団体に根強い反対のある、「臨港道路かすみ4号幹線」の橋脚が、発見されたアカウミガメの産卵場所のすぐ近くに建つ。どう考えても「環境破壊計画」だと思う。</p> <p>また、道路のカーブが急すぎて、危険だという指摘もある。</p> <p>白紙撤回が望ましいが、無理なら海岸近くを避けてほしい。そんな計画に、私たちの税金を使ってほしくない。</p> <p>自然復元のためなら大いに結構だが・・・</p>	
	<p>計画を立てたから従いなさいでは、問題や反発が起きるばかりである。</p> <p>よい港作りのためなら、計画段階で市民や自然保護団体を入れてほしい。</p>	
	<p>これからの時代、まず環境に負荷を与えないことを意識して、計画しないと後々大変なことになると思う。</p>	

整理番号 1

『20年後の四日市港の在り方についての提言』

- ① 地球全体の観点から、CO₂ほかのガスによる地球温暖化現象は、人類存亡の危機と呼ばれている。また、東海・東南海地震は、21世紀前半には必ず起きると予測されている。平成30年代前半は、これらへの対策が実行されねばならぬ時期にあたる。
- ② 四日市港は明治年代後期から昭和10年頃までは木綿や羊毛の原材料輸入と羊毛製品の輸出で地域の民生に大きく寄与していた。敗戦後から昭和30年代頃までは「白砂青松」の美しい海岸線が存在していたが、四日市港周辺の石油コンビナートの出現により経済的繁栄とひきかえに「四日市喘息」に代表される公害問題で全日本に悪評が定着した。
- ③ 地域住民の民生を第一義にして経済発展を図るのには難しい問題が山積している。そのひとつが霞4号線建設問題である。約八年前に行われた四日市港管理組合の地域住民に対する「アンケート調査」は、委託業者に丸投げの形で行われた。今回のアンケートはその轍を踏まないようにして欲しい。過日、「国交省四日市工事事務所」と「高松干潟を守ろう会」有志との懇談会が行われ、私たちは、いま発表されている建設計画について種々の提言をしたが、今もなお確たる回答は得られていない。国民の税金をもって建設されようとしているのであり、「はじめに四号線ありき」ではなく、JRによるコンテナの鉄道輸送や陸上案を再検討されてはいかがか。
- ④ 環境保全と云っても一旦破壊された自然の回復は困難であり、各地でみられる「人工砂浜」のように多大の費用を用いても、なお失敗する例が多い。伊勢湾の酸欠水塊によって多くの魚や貝類が死滅しており、根源的な解決策を講じないと伊勢湾が死の海になる。

整理番号 2

概要版 P10 高松海岸は四季を通して訪れる人が多く、写真のように春先の潮干狩り時期は大変な賑わいをします。しかし、一部の利用者の心無い行為で①ゴミ捨て場となっています。また、霞埠頭埋め立てにより潮の流れの変化と朝明川からの流石土砂の堆積が年々増し、②干潟本来の働きの低下が懸念されています。健全な干潟保全を今後の課題として①②の定期的な改善維持策を具体的に組み込んで下さい。P8, 12 ①二酸化炭素削減への対応としてモーダルシフトの推進と言いながら霞4号幹線の整備。②霞4号幹線はリダンダンシー確保の為と言いながら、全長4km以上、全て高架で成り立つ非常に危険な道路が災害時の物流機能確保になるのでしょうか。①②とも矛盾しています。霞4号幹線は短距離が白紙にする見直しが必要と考えます。

整理番号 3

四日市港長期構想（第一次案）に対する意見書

はじめに

私は昭和20年9月に生まれ間もなく63歳になろうとする「鈴鹿市民」です。学生時代と就職間もない頃を除いてほぼ50年を、この鈴鹿市で暮らしています。除いた10数年の中で昭和44年から5年間は桑名市で、さらに4年間は四日市市で暮らした経験をもっています。こうした生活体験をとおして今日の四日市港を取り巻く環境、とりわけ伊勢湾の歴史

と現状に深い憂慮の感をいだき、このたび貴組合より出された「四日市港長期構想（第一次案）」（以下「一次案」と略記）に対し、一言意見を述べさせていただきます。

伊勢湾海岸線をめぐる風景について

我が生誕の昭和20年9月といえば敗戦直後であり、国土は至るところ戦火に破壊され絶望的荒廃を強いられていました。四日市市は海軍燃料廠を中心に市街の大半が犠牲となったわけですが、私の生まれた鈴鹿市は海軍施設（飛行場・工廠）が存在しながらも四日市ほどの爆撃被害を受けずにすんだようです。のちの両市における工場立地の特徴を考える時、あるいは海岸線の変貌を比べる時、何やら因縁めいたものを感じさせられます。

私の生まれ育った地域は昭和29年に合併されるまでは「河芸郡」に属し、現在の鈴鹿市西南部に位置して亀山市にも近く「中の川」上流域の河岸にあります。従って幼少期の伊勢湾ははるか彼方の存在であり、西山と呼ばれる古墳跡の高台に登った折り目にする遠くでキラキラ光る波の瀬は、たやすくは届かない異郷のような存在でした。従って、年に一度、父の操る自転車に乗せられて鼓ヶ浦海水浴場に遊ぶことは、川泳ぎが主流だった私にとって何よりもの楽しみであったわけです。サラサラとした砂浜と遠浅の海辺は、やはり50年後の現代とは異質の輝きを放っていたように記憶しています。すぐ北には現存する千代崎海水浴場があり、四日市にもまた「水のきれいな」と形容される「午起」「富田浜」の海水浴場があったのです。

21世紀に入った現在も鈴鹿以南の津・松阪には海水浴場が人々の憩いの場として存在します。つまりこの伊勢湾岸は美しい水と砂浜を有する文字通り「白砂青松」、人間と自然が融合し尊重しあって過ごしてきました。またこの美しい海岸線は豊富な「海の幸」をもたらし、生物たちの揺籃であると同時に人間の生活に潤いをもたらしてくれたのです。近くに魚屋のなかった幼少期、海岸地域から自転車に乗った行商の魚屋さんが週に一度回ってきてくれて、トンボしびを流し場で鮮やかに裁いたりしてくれたものでした。

鈴鹿以南に残った海岸線がなぜ、四日市では消えてしまったのでしょうか。JR「富田浜」駅から名四国道の間に残る松並木は一体何を見、何を考えているのでしょうか。今、貴組合の「一次案」を読むとき、まずこうした歴史に全く触れられていないことに愕然とし、寂しい想いを抱かざるをえません。外国貿易の拠点として「特定重要港湾」に、さらに平成16年には「スーパー中樞港湾」に指定されており、工場群にとっての重大な工業港である事実を否定されるものではありません。しかし、砂浜を含めた海は港だけが、あるいは工場群だけが占有できるわけではないはずです。

一般に「海はみんなのもの」との認識があります。誰もが自由に泳ぎ自由に魚介を獲ってもいいはずの自然環境でした。それが何時の頃からか海は行政の管理下に置かれるようになりました。四日市でいえば「四日市港管理組合」であり、漁業者には漁業権が与えられことになりました。さらに一般的に言えば、港の管理組合は「海を守る」のが仕事であろうと受け取るのが普通ではないでしょうか。少なくとも私はこの組合の存在を知ったときは、そのように理解したのです。しかし、そのような理解が全く誤ったものであると気付いたのは20歳を越えてからのことでした。

「埋立事業」のもたらしたもの

学生時代には三重県を離れ就職して北勢地区に勤務し始めたのは昭和44年。通勤電車の停車駅でかいだ、いわゆる「タマネギの腐ったような臭い」に驚きましたが、時あたかも

「四日市公害裁判」が進行中でありその悪臭は塩浜の工場群からもたらされてのものと知らされます。そしてその多くの工場群が伊勢湾海面を埋め立てることによって存在し、その事業主体が「四日市港管理組合」であることに、気付いていくわけでした。

そもそも四日市海域の埋立は戦前から始まっており、海軍燃料廠や石原産業も遡れば「海」でありました。このことは『四日市市史』や『四日市港開港百年史』に詳しいので省きますが、四日市市100年の歴史とは海を埋め立て砂浜をコンクリートに変えていく歴史でもあったといえましょう。港を「管理」するとはどういうことなのか、「海辺で遊ぶ」権利をもった住民とはかけ離れた価値観が、工業優先—自然破壊への道をたどらせたのではないのでしょうか。

四日市港は江戸時代既に拠点港として重要な位置にあり、稲葉三右衛門の改修工事を経て明治32年の開港場指定以来、さらにその役割は大きくなり今日に至っています。そして、四日市市は港を港としてのみに留めずその用途を一層強化すべく周辺海域に工場を誘致していきます。そのためには当然の帰結のようにして海面埋立が推進されていくことになったのでしょう。

昭和10年代に入って当時の市長は塩浜地区に埋立地を拡大すると共に企業誘致のため全国を駆け回ります。特に、現在多くの問題が露見している石原産業は市長自ら懇願をして迎えたと伝えられています。戦局が激しくなるとこれらは軍需工場としての指定を受け、後に設立される海軍燃料廠や内陸部の陸軍製絨廠と合わせて重要な軍事都市となっていきます。四日市港あるいは伊勢湾の「不幸」はこの頃に始まったと思います。

そして、戦後の燃料廠跡地払い下げをめぐる企業の争奪合戦ののち、塩浜コンビナートは形成されているのは誰もが知るところです。しかし、四日市海岸部の埋め立てはそこにとどまらず、さらに北部へと拡大されていきました。

昭和36年には午起海岸に69万㎡の埋め立てが完成し2年後には第2コンビナートとして稼働開始。既に塩浜地区の大気汚染が顕著になり伊勢湾の異臭魚が問題になっていました。昭和42年には第3コンビナートを誘致するため霞ヶ浦地先の埋め立て計画を四日市市議会で決定します。半年後には四日市公害訴訟が提起されるほど公害問題が住民を苦しめている状況の中で、反対意見を封じての「強行採決」でありました。

埋立地は第1次が昭和45年に完成127万㎡に及び、第2次と合わせて昭和47年に本格的稼働を開始しています。この時点で伊勢湾の四日市市に沿う海岸線は砂浜を奪われ無機質な工場群とコンクリートの堤防へと変貌を遂げたのです。海水浴場を奪われた子供達には緑地内にプールが与えられ、目の前の海を見ながら泳ぐという皮肉な場面が展開されるようになったのです。

四日市港の将来像を考える

前段が少し長くなりすぎましたが、四日市港の「将来」を考える上では「過去」の歴史を振り返ることが不可欠と考えるからです。

「第一次案」に関しては、〔5-4〕「空間利用ゾーニング」に絞って意見を述べさせていただきます。「物流機能」「産業機能」「交流機能」「環境機能」とありますが、論点を「環境機能」に限定した場合、【空間利用の考え方】及び【地区別の主な課題】につきまして基本的には支持をする立場です。「環境空間の保全」と「新たな環境空間の創造」は前述した如く四日市海域の歴史と未来を考えると、欠くことのできない視点であるからです。

次に各地区別の取組について述べさせていただきます。

◎ 朝明地区

「自然干潟の保全」とはいうまでもなく〔高松干潟〕を指します。朝明川河口に残る約500㍍にわたる砂浜は貴重な自然環境として人々に親しまれています。潮干狩りに適したバーベキューに興じる光景も見られます。さらに人間のみでなく多くの野鳥が飛来し産卵もして住みかとしています。保存を推進するグループもあり活発な清掃活動も行われています。所在地は隣の川越町ですが四日市にとって重要な環境空間なのです。従って、単に「保全」をうたうだけでなくそのための予算措置を講じ積極的な具体策を講じていって欲しいと思います。

そして、この地域には「一次案」では「物流機能」で触れられていますが「臨港道路4号線」の問題があります。この道路が高松干潟の背後を通過することから騒音・大気汚染が発生し野鳥の生息を妨害する恐れがあります。これは「貴重な干潟の保全」と相反する計画ではないでしょうか。名四国道の渋滞緩和もいわれていますが最も渋滞するのは以南の霞から午起周辺であり、この計画では却って拍車をかけることが予想されます。

また「一次案」34ページには「霞ヶ浦地区のリダンダンシーを確保するため」とあります、「代理機能」の意のつもりでしょうが、「余分なもの」との解釈もできます。理解に苦しむようなカタカナ語の使用は差し控えていただきたいものです。

いずれにしろ高松干潟の保全には大賛成ですし、そのための予算措置と4号幹線計画の廃止を強く要望します。

◎ 石原地区

石原産業地先の海面には既に広大な埋立地が出現しています。『四日市港要覧』（以下『要覧』と略記）では「海面処分用地」（85.6㍍）となっていますが、厳密には二つの区分に分かれるはずですが、面積の詳細が掴めませんが南東（外洋）側の大部分（約4分の3）は産業機能（つまり工場立地）のためのものであり、主として浚せつ土で埋め立てられています。が港側の4分の1は産業廃棄物の処分場となっています。この事実は具体的に「一次案」で示すほうが親切です。

さて、「一次案」では石原地区に「緑の創造」が盛り込まれています。その言葉自体に何ら異論はありません。しかし、前述の区分から見れば場所としては産廃処分地（三田最終処分場）にあたります。いったいどのような「緑」の「創造」が可能なのでしょう。もし緑地が出来上がったとしてもここへ到着するには石原産業敷地内を通るか、海から船に乗ってでもしなければ不可能です。さらに産業機能のための埋立地にも緑地の確保は必要になってくるはずですが、一切触れられていません。工場用地の拡大と緑地確保について「二次案」では精細に具体的に提示してもらいたいものです。いっそのこと、埋立地はなんら手を加えず放置し、野鳥が飛来し生息するかつ人間が足を踏み込まない聖域として保存されていくのがいいのかもしれない。

◎ 楠・磯津地区

「貴重な自然海浜を保存」とあり、「埋立計画は削除・縮小」と掲げられています。これほど嬉しいことはありません。全面的に賛成するものです。磯津地区については『要覧』でみるところ磯津漁港の移転のように思われますが現在地で何ら問題はなく、計画自体に必要な性がないわけですから「廃止」は当然のことでしょう。ただ楠地区については少し詳しくチェックする必要があります。

「一次案」ではおおまかにゾーニングで示されているだけですが、この地区には四日市港管理組合の管轄外の施設と埋立計画があります。『要覧』を対照すると一次案で「削除・縮

小」の対象になっているのは「海面処分用地」「交流厚生用地」合わせて約80万㎡です。現在もこの埋立計画は存在しているわけですから、絶対に「廃止」の方針を貫いて欲しいと思います。すぐ北側には吉崎海岸と呼ばれる美しい砂浜が残っています。遠浅でないので海水浴こそ禁止ですが、浜ヒルガオが咲いたりウミガメが産卵したりします。もともとこの地は三重郡楠町であったのを四日市市が市町村合併により獲得した唯一の砂浜ですから、何を置いても保存しなければなりません。

しかし『要覧』を詳細に検討するとこの用地と護岸堤防の間に9.7㎡の「都市機能用地」があります。実はこの部分は吉崎地区に既存する「北勢流域下水道南部処理区」の拡張用地なのです。管轄は三重県県土整備部ということになります。つまり、事業主の異なる二つの埋立地が接しており一般住民にはなかなか区別のつきにくい場所です。このことは8月20日の説明会で明確に触れられていませんので、改めて表明していただく必要があろうかと思っています。

下水処理場の拡張計画は既に許可はおいており、現段階は「埋め立て計画の許可申請」が管理組合に出され半年くらいで許可がなされるという状態です。来年の春くらいにはこの部分の埋め立て工事が開始されることなり、「一次案」に示された「削除・縮小」との矛盾を市民は感じるようになります。計画の「縦覧」はなされたとのことですが、一体どれだけの市民が確認することができたのでしょうか。管理組合が安易に埋め立て許可をすることなく、今一度拡張計画を見直すべく提案をしていただきたいと思います。

おわりに

鈴鹿市に住む住民にとって四日市は伊勢湾の上流域にあたります。木曾三川や朝明・海蔵・三滝の河川からもたらされた豊かな水は南下し鈴鹿沖合を通過して太平洋へと注ぎます。四日市港あるいは四日市海域の環境保全は伊勢湾を取り巻く広大な地域に影響を与えます。もっと大きくいえば太平洋を通じて全人類の生活に関わりがあるわけです。どうか、そうした広い視野のもと「環境機能」を全面に強調した「四日市港長期構想」を作り上げていただきたいと思います。重ねて要望いたします。

整理番号4

四日市港長期構想への意見について

長期構想第1次案に示された3つの方向性、「産業・物流への貢献」「都市・住民への貢献」「環境への貢献」について、以下の意見を提出します。

(1) 産業・物流への貢献

- ①既存の公共施設の有効活用と機能改善を図るため、老朽化が進む岸壁、荷捌き地、上屋、荷役機械、その他附帯施設等の保守・改修を計画的に進めるとともに、スペース不足の解消と作業効率の向上を図るべきである。
- ②コンテナ貨物の取扱量増大やコンテナ船の大型化への対応と大規模震災時の海上輸送機能を確保するために、北埠頭(W81・82)を早期に整備すべきである。
- ③四日市港への交通アクセス改善のため霞4号幹線の整備を促進するとともに、臨港地区間の交通円滑化を図るため、霞地区から南方向へ向かう湾岸道路の整備を検討すべきで

ある。

(2) 都市・住民への貢献

- ①客船を活用した港づくりや観光振興への取り組みが他港で広がりを見せるなか、四日市港においても客船を活用した「親しまれる港づくり」への取り組みを進め、客船入港時に優先的に使用できる貨物船との併用バースや附帯施設などの整備を検討すべきである。
- ②災害発生時における港湾労働者の安全確保と緊急物流機能の維持のため、港湾施設（上屋、岸壁、防潮扉等）の改修や耐震化を図ること。

(3) 環境への貢献

- ①今後の四日市港の強みとして環境への取り組みを積極的に推進するため、アクセス道路の渋滞解消、モーダルシフトへの支援（内航海運利用やシー&レール等）、静脈物流の促進などの環境に配慮した施策および整備を進めるべきである。

整理番号5

四日市港長期構想パブリックコメントです。

以下の項目を提案いたします。それぞれの項目に提案理由を添付しました。

- 高松干潟を現状保存すること。楠町合併に伴って四日市市になった干潟も保存すること。

提案理由⇒コンクリートで固められた海岸線の中で唯一残っている自然はとても貴重です。21世紀は20世紀に人類が作ってしまった負の遺産を清算する世紀と位置つけられます。もし、高松干潟がたとえば道路整備の犠牲になるならばわれわれは過去の過ちを繰り返すこととなります。確かに過去の世紀においては、開発と自然を二元対立的にとらえたこともありましたが、現在においては環境優先は世界的なコンセンサスとなっていますので干潟保存は最優先されるべきと考えます。

- 海岸沿線にサイクリングコースやジョギングコースやウォーキングコースを整備すること。高い利用が可能となるコース設計の検討および利用促進の事業をおこなうこと。

提案理由⇒すでに砂浜部分をほぼ失ってしまっているコンクリート海岸線をかつての白砂青松のような景観に復元することは膨大な経費を必要とするので、少なくとも現実的な議論にはならないと思います。また、管理組合が設定する立ち入り禁止区域も多く市民が「海辺」に親しむ状況にはなっていません。そこで、防潮堤と海の間には一定のスペースが確保されている区域に関して、上記コースの整備をすれば、比較的低い投資で市民の憩いの場が整備されます。

- 現在の緩衝地帯としての緑地とは発想をこととする、直接的には住民のためでなく、鳥や昆虫や植物のための緑地区域を創造すること。設計コンセプトとしては、鳥や昆虫や植物のために適するものとする。

提案理由⇒対象の用地としては、コンビナート関連企業の協力のもとで企業敷地、タンクヤードの管理に支障のない空き用地、用途が未決定で緑地に転用できる埋立地、三田処分場など将来の産業廃棄物埋立完了地などなどを提案します。一般的に市民が行き来できない区域で構わないので実現性は高いと思う。市民が直接目にできなくとも広義的に生態系がより近自然になることの意味は大きいと考えます。

以上です。

整理番号6

港拡張経過についての提言

1・現状分析

- 1, 1 日本を代表する河川があつて、伊勢の魚は江戸の時代から、重宝されていた。美味しい魚とハマグリがあつた。
- 1, 2 港が四日市と名古屋に作られ、臭い魚となって東京ではダメと成つた。打撃が大きかつた。其の後、改善・回復はできていないままだ。
- 1, 3 伊勢湾全体が、死の臭いがする。大至急渚を回復し、油やヘドロを除去し、魚貝が産卵する海底にすることだ。

2・対策

- 2, 1 海水浴ができる浜辺を回復する。
- 2, 2 白砂青松の海岸を回復する。
- 2, 3 散歩できる浜を回復する。
- 2, 4 船は、浅い海岸には接岸しない。沖合いのバースに着く。
- 2, 5 大きな船は海底をこすりつけ、ヘドロを巻き上げて、海を汚す。沖合いで停泊する。
- 2, 6 うなぎや鮎、ハマグリや蜆が多くすめる渚や河口として保護し、生物の多い優秀な環境のポートとする。ハーバーとする。
- 2, 7 渚を回復し、魚介の豊かな海を回復する港にする。
- 2, 8 吉崎海岸や磯津海岸を埋め立てしないこと。四日市としての渚がなくなってしまう。親和海岸がなくなる。将来、浜を回復するには、巨額の税金がかかる。この無知は、今なくしたい。子々孫々にお詫びすることは、したくない。
- 2, 9 高松海岸を豊かな河口にすること。
- 2, 10 知事や市長、社長や市民、管理組合の役員や職員が泳げるポートとする。

3・市民と対話の継続

- 3, 1 海は特定の市民の所有物ではない。
- 3, 2 ポートと関係ない市民の利益を害しないこと。

- 3, 3 市民との日常の対話ができる「市民対話室」を、設置する。
 - 3, 4 重要事項を検討する市民と NPO などが入った、第 3 者懇談会を設置すること。
 - 3, 5 市民に開かれた管理組合になるため、年間 3 回程度の公開の対話集会を開く。
- 4・海は、21 世紀最大の資源のある場所だ。汚すべからず。きれいにしよう。
海の臭いを回復し、健康を回復する場所にする。環境を劣化させないこと
- 5・「四日市再生・公害市民塾」は、生物の生息環境や資源保護と再生のために、活発に意見を今後とも申し上げます。

整理番号 7

四日市港長期構想（第一次案）への意見

四日市港は、名古屋港とともにスーパー中枢港湾指定を受けた港湾として、グローバル化する港湾競争の中で、世界の主要な港湾と対等に競い合える国際競争力を強化していくことが求められている。今回の長期構想（案）では、そのための具体的な取組が明記される必要があると考える。

1. 伊勢湾港として「一開港化」を目指すことを明記すべきである

四日市港は、2004 年に名古屋港と共にスーパー中枢港湾に指定された。このことは国際競争力を強化するため、名古屋港とともに「伊勢湾港」として整備・発展することが前提となっているものと理解しているが、本長期構想（案）では、数行「名古屋港との連携が必要である」と記載されているのみである。

現在、京浜港である東京港、横浜港、川崎港では、港則法及び関税法上の「一開港」となっており、寄港船舶の税負担が大幅に軽減されているが、残念ながら四日市港と名古屋港においては、「伊勢湾港」として「一開港化」への取り組みは成果を上げていない。

港湾の活性化に寄与する効果があることから、名古屋港との「一開港化」を目指すことを明記すべきである。

2. 名古屋港との一体化に向け、港湾の運営主体のあり方について構想を明記すべきである

伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会で継続して検討されている「一開港化」については当面の取り組みと言えるが、中長期的には名古屋港との「一港化（一体化）」が検討されるべきで、その具体化のための検討体制について構想を明記すべきである。

まずは直近の課題として、プロパー職員の比率を段階的に上げる必要があるだろう。約 3 年で港管理組合から移動し元の職場に戻る県市派遣の職員が、管理組合職員の三分の二を超えている状況では、港湾運営の専門的な能力を持つ人材は育たない。

名古屋港管理組合のように、99%を超える職員がプロパー職員である状況と比較する

と、「一港化（一体化）」に向けた取り組みのために、四日市港管理組合のプロパー職員比率を年々増加させるための対応は直ちに取り組む必要がある。

その上で、現在の名古屋港と四日市港の機能をどのように分担して補完しあうのか、更には一体的な運営をどのように実現するのか、そしてそもそも日本の太平洋岸の三つのスーパー中枢港湾の中で「伊勢湾港」がどのように役割が期待されているのか検討されるべきである。

3. 大型化するコンテナ船への対応や伊勢湾港エリアの具体的課題について明記すべきである

本長期構想にも記載されている通り、2015年にはパナマ運河の拡張工事が完了することもあり、コンテナ船は大型化してきているのが世界の流れである。そのため今後、港に求められるものは深い航路と岸壁である。

日本初の自動化コンテナターミナルとして日本最大級の規模である飛島エリアと四日市港との役割分担のあり方や、伊勢湾スーパー中枢港湾としての四日市港にも水深16mでの霞ヶ浦北埠頭81号岸壁整備の必要性について前向きに検討することを明記すべきである。

また、名古屋港と四日市港を結ぶ広域エリアには、愛知県と都市的土地利用計画の策定に向けて協議が始まっている木曾岬干拓事業用地が存在するが、キャンプ場や野外体験広場などの親水性エリアと土地利用計画が立案されていない残りの土地利用について、将来構想を立案するための検討体制について明記すべきである。

整理番号8

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～

1. はじめに

このたび、四日市港管理組合によって「四日市港長期構想(第一次案)」(以下第一次案と略す)が提出されました。その基本理念は「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。これ自体はかなり普遍的な命題と思われませんが、ここで問題になってくるのは、地域にどのような貢献をすることによって、なくてはならない四日市港になるのかということでしょう。第一次案では、

- ① 産業・物流への貢献
- ② 都市・住民への貢献
- ③ 環境への貢献

という3つの方向からその将来像が検討されています。しかし、これらは統一されることなく個別に互いに他と関係なく提案されています。また現実の問題に対して、なぜこのようになったのかという分析もほとんどなされていないように見受けられます。そこで一見「四日市港」という打ち出の小槌があって、それを振れば「産業・物流」や「都市・住民」や「環境」のそれぞれの分野毎にバラバラに好みのプランが出てくるかのような印象を受けます。

しかしながら、むしろ実際にはそう簡単にはいきません。例えば、最近議論された霞4号

幹線のルート選び一つ取ってみても容易に分かるように、産業や物流の拡張を図ろうとすればにたちまち環境や住民生活に影響が現れ利害が衝突する場合が多々生じる、というのが現実の姿ではないでしょうか。ですから、この①、②、③をどのような構想で統一するかということこそがまさに問われていると思います。

そして実は第一次案では、形式こそ①、②、③とそれぞれ独立に並列的に述べられてはいますが、実質は①を中心に従来型の経済拡張路線の延長上でまとめるという方向が打ち出されているようにみえます。このことは、各章立てのトップに①に関わる内容がきて(因みに将来像1.は「背後圏産業の発展を支える四日市港の実現」、まず企業ありきというスタイルをとっていること、さらには最後にかかげられた空間利用ゾーニングの図では視覚的にも四日市港の8割から9割以上が①に関わった利用と見えること、などからも見て取れます。

果たしてこれでよいのでしょうか。私には、戦後の四日市の歴史を見ても、また人類が現在直面している環境問題の課題の重大性に照らしても、これは時代の流れに逆行し、今後に極めて重大な禍根を残す方向ではないかと思えます。そこでここでは基本的な考え方を中心に、私の見解と要望を以下に略記してみたいと思います。

2. 主体は誰か

実は「地域に貢献」と言うときの地域、つまり四日市港が貢献する対象としての地域の主体は誰かがまず問われなければならないでしょう。というのは、参考文献1にも詳述されているように、戦後四日市では「外来型開発」が、公害を初めとするさまざまな社会的損失を発生させてきたという事実があるからです。ここで言う「外来型開発」とは、「大企業や公共事業の誘致に、地域の運命を預けるような開発」を指します。つまりここには、地域の内発的な開発が中心になっておらず、したがって主体が充分には育っていないのです。

この点に関して、第一次案の「4. 四日市港の課題」の課題3を見ると「みなとが住民から遠い存在である」ことが市民アンケートからも指摘されています。つまり意識の上ですでに、そこに住む住民は港の主人ではなくなってきたこととなります。したがってまた、市民の自主的組織である「四日市みなとサポーター」も、この10年間に68名から11名に会員が減少したと指摘されるような状況がうまれるのではないのでしょうか。

ところが、このような重要な指摘がなされながら、その原因がどこから来るかと深く問われることもなく、課題5では「多様な主体との連携が充分でない」と言って、住民、企業、町、市、県などをあたかも同列の主体として並列的に記述し、これらの主体と港との関わりが希薄化していると記されています。しかし、もともと地域住民がいなければ企業も行政も存在しえないのであり、その意味からいっても地域住民こそ真の主体を成すものでしょう。このような本来のあり方からすれば、企業も行政も住民の生活を豊かに支えるために存在する以外の何ものでもありえないはずで

しかるに企業や行政を住民と同列に持ち出して議論することは、住民主体という意識の希薄さの現われであり、このことは四日市港長期構想検討委員会の中に、地域住民の代表が一人もいないということにも如実に示されています。これでは、誰のための何のための長期構想なのか首をかきげたくなります。地域住民こそがまずは、この委員会の必須の構成メンバーではないのでしょうか。

要望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。

3. 地球環境の現状からみたととき、今後の四日市はどうあるべきか

第一次案に出てくる上記③の「環境への貢献」という表現には何か違和感を覚えます。というのは、環境というものは人間の生命や社会以前にすでに、これらの存在の大前提として与えられているものであり、「環境を守る」「環境を利用する」「環境を破壊する」或いは「環境にやさしい」という表現はあっても、「産業・物流」や「都市・住民」に対すると同じような使い方で「環境に対する貢献」という表現は考えにくいからです。我々の生命そのものが、まさに環境の中から生まれてきたのであって、本質的には、我々はただ「環境によって生かされている」としか言い様がありません。

ところが、地下資源(とりわけ石油)を中心とした大量生産、大量消費、大量廃棄物の現代文明によって地球規模の環境破壊が進み、近年温暖化をはじめとした人類史的な危機の様相が出現してきたことはすでに世界の常識になりつつあります(参考文献2)。いま我々の生命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り、我々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。いま真に必要なことは、20世紀型の産業開発の流れを早急に食い止め、修正するよう人類の英知を結集することです。EUのいくつかの国や地方では、すでにこの方向で動き出しています(例えば、石油化学コンビナート中心の地域を100年かけて元の湿地帯に復元するというプロジェクトに取り組んでいるイタリアのラヴェンナ)。

そこで第一次案をみると、確かに環境問題を扱ってはいますが、それは単に三つの項目①、②、③の最後にくる要素としての扱いになっています。しかし上で見たように、環境は理論的にいってもベースとしてまず最初に掲げなければならない要素であり、また現実問題としても人類存続のための緊急の最重要課題です。まさに「命あつての物種」です。

要望2. 第二次案では、まず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改めて頂きたい。したがって例えば、わずかに残されている自然の海岸(楠、磯津地区)や干潟(朝明地区)等の保存が最優先されるべきは言うまでもない。この観点から、霞4号幹線や人工の海浜公園計画などは中止して頂きたい。

4. 差し迫る災害発生危険性の危険性にどう対応するのか

第一次案では、将来像2「都市・住民とともにある四日市港の実現」の取り組みの最初に「暮らしの安全・安心を守る港づくり」をおき、防災対策の推進が掲げられています。しかし、現在最も関心度が高い東南海・南海地震に関しては、津波災害に言及しているだけで、コンビナート災害については一言もふれられていないことには奇異の念を抱かざるをえません。

文献1の「もともと災害を受けやすい臨海部の脆弱地盤の低湿地帯に、石油精製や石油化学など大量の可燃性危険物を擁するコンビナート企業が多数集積し、しかも、住民の居住地に近接して住工が混在して密住するという、災害が発生しやすく、発災すると被害が巨大化しやすい、特有の災害環境が形成されてしまった」(pp167~168)という指摘に待つまでも無く、楠町の巨大なタンクヤードの側で暮らしている私たち磯津地区の住民にとっては、コンビナート災害について考えると気の休まる日は1日ありません。この点からも、地域の安全・安心の危機を最も切実に感じている住民代表が長期構想検討委員会の構成メンバーに

なっていないことが致命的であるように思われます。

なお、将来像2に出てくる他の文化財やアメニティに関する取り組みも、日ごろの安全・安心が充分確保されて初めて功を奏するものでしょう。

要望3. コンビナート災害が生じた場合に、港を訪れる人々や港周辺に住む市民にとっての安全・安心を確保するために、四日市港としての具体的で総合的な対策のプランを示して頂きたい。

5. 各地域に大小さまざまな市民集会の開催を

かけがえのない有限の港である四日市港はのっぴきならない歴史を背負って、ここにひとつしかないのです。しかも、この地域に生きる人々もまたかけがえのない生命を背負って、いまを生きているわけです。この両者の出会いを、「なくてはならない存在としての港づくり」にどれほど結実させ得るかが、まさに問われていることでしょう。そしてどのような出会いにするかを選ぶのも主体である住民のはずです。

ところが現在このようなプランが提出されていることすら知らない住民、市民、県民は多いと思います。私自身、友人からのEメールではじめて知りました。第一次案は今回パブリックコメントを受けて、第二次案の作成に向かい、最終案は来年度3月ごろに提案となっていますが、住民のほとんどが何も知らない間に、平成30年代、40年代を規制する港湾計画の決定がなされるということがあってはならないと思います。この間に(場合によっては期日も延長して)できるだけ多くの市民、県民を巻き込んだ議論を進める必要があると思います。

自分達とその孫子が住み訪れる未来の港の決定に参加してゆくことによって初めて、責任を持って港をになう主体としての生き生きした住民意識も育ってゆくのではないのでしょうか。さらには結局そのような意識の開発こそが「みなとが住民に近い存在となる」ための第一歩ではないのでしょうか。

要望4. 第一次案とそのパブリックコメントをできるだけ広く市民・県民の目に届くように公開し、大小さまざまな市民集会を開催し、十分な討論を通じて、地域にとってなくてはならない豊かな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。

参考文献

1. 『環境再生のまちづくり——四日市から考える政策提言——』(宮本憲一、2008年)ミネルヴァ書房
2. 『破局——人類は生き残れるか——』(粟屋かよ子、2007年)海鳴社

整理番号9

地域に貢献する、なくてはならない四日市港づくりに関する考察について

先日、日本海事新聞の紙面にも地域市民からも意見募集中とありましたので、プレスを信じて素人で恥ずかしいですが、私の愛する四日市港の発展のため、一筆お許しください。

四日市港管理組合のホームページ全文と、関係業界新聞紙を読みました。

構想案中の名古屋港との比較で、四日市港の能力の強みと弱みは真に的を得ているものと感じました。

全文が長くなりましたが、これより素人の私見ではありますが考察を列記したいと存じます。

伊勢湾のスーパー中樞港湾としての四日市港と名古屋港に関する考察

①霞北埠頭の近未来 81号82号のコンテナ専用岸壁他について計画では代替機能不十分。岸壁・CTおよび物流施設の全てを耐震機能・免震機能を具備したものととして、万一各港直下の被災時には素速くコンテナ荷役の代替能力を発揮すべきもの。

(ア) 2バースとも耐震強化岸壁とする。

(イ) 2バースとも免震ガントリークレーンを設置する。

(ウ) 2バースのCT・物流センター等も耐震免震構造とする。

(エ) 臨港道路の液状化の防止工法に努める。

その他、東南海地震等への防災強化。

②伊勢湾内のハブ港四日市港

四港のコンテナ個数増を目指して、県内の海岸よりの企業、工業用地をねらい四港への集荷可能なコンテナを、陸送でなく海上輸送する。

必要な内貿コンテナ船は、直営かチャーターか、費用対効果次第ですが。

津・松阪港と鳥羽港さらに冷凍ものでは42号線走行の保冷車よりも内貿伊勢湾専用+尾鷲港のコンテナ集荷船の方が、23号線の緩和とCO2減少に役立ちませんか。

伊勢湾内のミニチュアな発想ですが、一考の余地はありませんか。

③日本初の無人化CT構想

欧州の某港湾では導入されていますが、荷役、特にコンテナ船に特化したもので、人工衛星GPSと接岸位置インプットそして補助的にTVによる調整、その他の最新技術を駆使して、名港に負けない特色、スピード化、正確性、省力化を向上できます。

以上、耐震・免震と費用対効果と温暖化防止を、SPA中プランの発展私案として列記致しました。

老朽化している一・二号地の再開発について考察

現状の一・二号地の岸壁・上屋の一部は、かなり危険な位に老朽化している。将来になるでしょうが思い切った財政出動も考慮して、補修・修理・土地利用転換が必要ではないでしょうか。

上記は、石化コンビナート内および岸壁・堤防も同様であり、大規模地震等あれば、四日市港は、原油港となり使用不能になりはしませんか。

親しまれる四日市港づくりに向けて

①四日市市都市計画にも関係しますが、上部都市構造物・道路・鉄道を現状維持し、新しい幹線を半地下式に造設して有効活用を企画する。

一例

J R 四日市駅の駅舎を半分にして、J R 東海・旅客・J R 貨物の地上設備はそのままに出て、数m以上掘り込んで半地下式の直線道路を建設する。

つまり、J R 線をくぐり 2 3 号線をくぐり、2 号地（千歳町）へ直線で進入できます。（米国の L A 港のアラメダ回廊のショート版です）

②遊覧船の再就航について

四港に見合った親水性の方法に是非とも推薦いたします。

歴史的には数十年前、竹下総理による「ふるさと創生一億円」にまで遡ります。四日市市消防船「あさかぜ」を改造して、初代「いなば」誕生し、その後新船「いなば 2」になり、Y P S に業務委託。その後のドタバタ劇は周知のとおりです。

私は両方の「いなば」に数百回乗船しました。時にはモンゴルから四日市へやってきた駐在員に英語で四港の自慢話を致しました。

学校の社会見学・ポートセールス・遊覧に使えて、港まちを誇りに出来ます。

素人が、思いついた事ばかり列記致しまして恐縮に存じます。

四日市港が姉妹港シドニー港のように、コンテナゾーンは、霞商港ゾーン。

シドニー港のサーキュラーキーエリア（オペラハウスのある一帯の緑地帯）のミニゾーンが四日市地区（2 号地）が緑化され、港市場や、千歳運河にゴンドラが就航すれば、素敵な誇りにできる港になると存じます。（1 0 0 年位は未来でしょうか）

最後に、来年平成 2 1 年は四港開港 1 1 0 周年にあたり、全国では 1 1 0 周年記念行事を実施した港もあります。四港におかれましては、管理組合・県・市とも特段行事計画は無しとの事を伺っております。

せめてボランティアの私共位は 1 1 0 周年写真冊子「南十字星～忘れえぬ豪州航路と四日市港」のコンセプトで作成前の写真選別中です。

どうか、市民・県民が心から誇りに思える四日市港の実現に期待致しております。

整理番号 10

第1次案7P「現港湾計画における霞ヶ浦地区北埠頭完成イメージ図」の中に記載されている人工干潟について、意見を述べさせていただきます。

概要版の中には、人工干潟という文句、内容は記載されていませんが、説明会の中で、人工干潟の構想を明言されました。

自然海浜・干潟の保全を断言し、積極的に取り組んでいこうとしている計画の中で、その破壊されることを前提とした人工干潟の取り組みはまったく矛盾しています。

又人工干潟の問題点、課題についてはいろんなところで指摘されています。ぜひ語考慮の上、再検討をお願いします。

<http://www005.upp.so-net.ne.jp/sanbanze/sanban65.html>

<http://www005.upp.so-net.ne.jp/sanbanze/jinkohigata.html>

整理番号 11

四日市港長期構想（第一次案）に対する意見

今般、四日市港管理組合より出されました「四日市港長期構想（第一次案）」につきまして、以下のように意見を述べさせていただきます。

なお、私たち「公害市民塾」は1997（平成9）年発足以来、四日市公害に深い関心を持ち定期的に会合で学習を深めると共に、調査・記録活動なども続けてきています。そうした観点から特に「5、四日市港の将来像」に対して簡潔にまとめたいと思います。

(1) 「5-1、四日市港の将来方向」及び「5-2、四日市港の将来像」について
いずれも「産業・物流」「都市・住民」「環境」の三つの方向が示されています。このこと自体に異論はありませんが、現実には「産業・物流」が主となり、後者とりわけ「環境」がなおざりにされています。後段の「ゾーニング」にも提示されています「干潟」「生物」「植物」等々の「自然」をいかにして守り育てていくのか、具体策が必要となってきます。その意味で以下の「取組」に焦点を絞っていきましょう。

(2) 「5-3、四日市港の取組」について

取組（案）1の①②が「産業・物流」、2の①②③が「都市・住民」、3の①②③が「環境」と、それぞれ整理されていると思います。これらは相互に繋がりがあっているので個別に論ずることは無理があります。ここでは「都市・住民」「環境」の視点から「産業・物流」のあり方を考える立場で意見を述べさせていただきます。

1、まず気になりますのは「霞4号幹線」です。この道路は川越インターチェンジと湾岸及び新名神道路とを結び、霞ヶ浦埠頭に引き込む幹線として計画されています。「物流機能の確保」のためとしています。この計画地の直下に「高松干潟」があり野鳥が生息するなど貴重な自然環境として残されています。これまでもいくつかの自然保護グループなどから4号幹線道路の廃止が訴えられているのはご承知のことでしょう。

取組3の①には「高松干潟の保全」が掲げられておりながら、この4号幹線はそれを破壊する役割を果たすこととなります。環境重視の立場から「霞4号幹線」計画の廃止を強く求めます。

2, 3-① 「自然とふれあえる港づくり」(42頁)における「自然海浜・干潟の保全」の3項目はすばらしい提案だと感動しています。高松海岸・吉崎海岸を「貴重な自然」として「次世代に継承」という姿勢には敬意を表したいと思います。特に高松海岸に関しましては前述の如く「4号幹線計画」の廃止と連結させながらその保全計画を強力に推し進めていただくようお願いします。

(3)「5-4, 空間利用」ゾーニング」について

次に貴組合発行の「平成19年度四日市港要覧」を参照しながら、「空間利用のゾーニング」(54頁)について検討します

- 「朝明地区」に関しましては前述したように「高松干潟」の完全保全とそのため予算措置をとること、及び「4号幹線道路」計画の廃止を要望します。

さらにこの一次案には見られないのですが、貴組合発行(2007/6)の冊子『PORT OF YOKKAICHI 四日市港2007→2008』の18頁に掲載されているイラストについての意見です。高松干潟と対面するようなかたちで砂浜と緑の樹木(らしきもの)がみられます。詳しい説明がつけられていませんがおそらく「人工海浜」構想でしょう。4号幹線道路とセットかと思われませんが説明がなされていないのは不可解です。

いずれにしてもこのような「人工海浜」は現存する高松干潟にとって海流が遮られ、却って海の汚染が拡大します。野鳥や魚介にとっても環境の変化で住みにくくなることは明白です。干潟はこのまま保全しておくのが最適です。このような計画は4号幹線ともどもはっきりと撤回して下さい。

- 「磯津地区」はあらたに磯津漁港を移転するようなかたちになっていて、この必要性は全く認められないところから「埋立計画の削除」は妥当だと思います。
- 「石原地区」では三田処分場のみが対象になっています。ここはいわゆる産業廃棄物の処分場ですが、具体的にどのようなかたちで「緑の創造」をはかるのか、将来像は見えてきません。しかもこの地に一般市民が辿り着くのは容易ではなく、まさに凶面上の発想としか思えません。さらに隣接する広大な埋立地は「新産業空間として活用」とされており、ここでも相互の矛盾が感じられます。環境重視からいえばあらたな工場立地は考えず「自然のまま」に保存することを提案します。
- 「楠地区」にも約80畝に及ぶ埋立計画があり「一次案」におけるこの計画の「削除」を全面的に支持します。これ以上の海面埋立は絶対に反対です。しかし、この計画水面に隣接して9.7畝の「都市機能用地」埋め立て計画地があります。これは三重県北勢流域下水道南部処理区の拡張用地として確保されており、事業主の三重県県土整備部から埋め立て申請が貴組合に出されていると聞いています。

責任主体が異なるからでしょうか、先日の貴組合主催の説明会では触れられておりません。また一般市民にとってはなかなか知ることのできない中身です。港の管理組合が埋立計画の削除・縮小を掲げながら実際には、県によって別の計画の埋め立てが同じ場所で行われることとなります。文字通り「お役所仕事」の一語に尽きます。

今一度、この部分についての説明会を開催し市民の納得の得られるようにしてもらいたいと思います。それまではこの処理場拡張のための埋立計画に対し、貴組合は許可を出す

べきではないと考えます。

以上、四日市港の長期計画につきまして「環境」を重視する立場からいくつかの意見を述べさせていただきます。じっくりとご考察いただき、自然と人間がとけ合えるような環境作りに邁進し「二次案」に反映させて下さいますようお願い致します。

整理番号 1 2

・P34 将来像 1 背後圏産業の発展を支える四日市港の実現 取組 1 - ②物流の安全安心

④災害時における物流機能の確保

霞 4 号線については、人口の急速な減少で本当に必要なのか疑問です。将来にツケを残さないためにも、住民も建設反対している霞 4 号線は建設反対です。災害時に高架の道路が機能するのでしょうか。阪神大震災しかりです。騒音、振動、排気ガスなどで住民や干潟の生き物の生活環境が脅かされます。夜も照明がつくことによって光害が発生し、絶滅危惧種のウミガメが産卵に来なくなります。

・P42 将来像 3 環境にやさしい四日市港の実現 取組 3 - ①自然とふれあえる港づくり

①自然海岸・干潟の保全

干潟や浅海は自然の浄化槽として内湾の富栄養化を押さえる働きを持ちます。干潟や浅海の浄化作用は人工の下水道施設とは異なり、そこにすむ生き物や植物が、水中から窒素、リンを取り除き、それを使って生物生産を同時進行させるという点で大切です。高松干潟は北勢地域に残された唯一の干潟です。今後開発が進まないように法律、条令等で保全の手立てを打つべきです。

自然環境破壊につながるこれ以上の埋め立ては止めるべきです。当然、吉崎海岸の埋め立て計画は案どおり中止にしてください。今年、霞北埠頭埋立地で絶滅危惧種セイタカシギの繁殖が県内で初めて確認されました。他にも絶滅危惧種であるシロチドリ(県鳥)、コアジサシ、コチドリの繁殖が見られました。この空間をバードサンクチュアリとして保存してください。同時に石原地区の埋立地も鳥類の産卵や休息場所として次の世代に残してください。地先にリサイクル産業を誘致することは、県民の目が行き届かず、産業廃棄物を海に垂れ流すことが懸念されます。このことは過去の事件で学習したではありませんか。

②伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

海の森を形成する海藻や海草は水質改善、CO₂の吸収、生き物のゆりかごとしてなくてはならないものです。海の森再生に全力を尽くしてください。海の森再生に予算を組み込んで、再生場所も具体的に提示してください。多様な主体と協働でやりましょう。絵に描いたモチにならないように、自然保護団体は熱いまなざしで注目しています。

・P45 将来像 3 環境にやさしい四日市港の実現 取組 3 - ③地球にやさしい港づくり

①地球環境問題(CO₂等削減)への対応

光合成はCO₂を吸収し、太陽光を使って地球のすべての生物を支えています。年々増加するCO₂を減らす方法は今のところ光合成しかありません。よって無機質な工業地帯にもっと木を植えるべきです。工場敷地に、敷地の1割以上の緑化を提案します。各工場のCO₂排出量を換算するだけの木が植えられたら理想ですが。植栽する木については、もともとあった自

然植生を考慮して選ぶ必要があります。生態学的な環境保全林「ふるさとの森作り」を長年提唱されている、横浜国立大学環境科学センター長の宮脇昭氏にご指導願うのが良いと思います。イオングループの植樹活動も宮脇氏の指導の下に行われています。また、太陽電池の活用についても盛り込んでください。

整理番号 13

四日市港長期構想（第一次案）に対する意見について

1. 最近の海上交通の環境、状況の変化
 - 1) 環境保全のための
 - ・タンカーの船底損傷による海洋汚染防止のためのダブルハル化等に伴う、船舶の大型化（船舶の全長及び幅の増加）
 - ・船舶の更なる輸送効率を上げ、CO₂排出を削減するための船舶の大型化、喫水の増加、荷役の効率化等
 - ・船舶の安全、効率運航のための船舶設備の見直し、航路、水域の船舶管制、警戒船の配備等各種安全対策等
 - 2) 生活維持、向上のための食料、衣類、原料等の輸出入の増加
 - ・船腹数の世界的増加、全世界との輸送網と共に、国内輸送との連携網が緻密に拡大
 - 3) 船舶AIS装備の設置拡大、AIS、電子機器の各種活用
2. 最近の問題点等
 - 1) 水深不十分によるバースの変更、荷役途中での沖だし
 - 2) 土砂堆積による水深の減少、航路幅の減少、入港、出港船舶の喫水制限、入出港時間の制限等
 - 3) 船舶の大型化及び船腹の増加に伴う、錨泊地の制約
 - 4) 船舶の大型化（長さ、幅）に伴う既存の航路及び制限された水域における航行操船並びに既存岸壁・棧橋における着岸、着棧操船の難度の増加等
 - ・特に、第1航路から午越航路へ進入する全長200～250mの船舶においては、極めて慎重な操船且つ緊張を要する水域です。（必要な航路幅は航路の長さ、変針の有無等航路の状況により異なりますが、航路の幅は船舶の長さが一般的に必要と言われています。）
 - 5) 各船社から船型大型化等船型変更要請に対する海技上の検討要請の増加
3. 具体的提案事項

上記の1.及び2.を踏まえ、より良い港湾に向け次の事項を提案します。

 - 1) 第1航路西側及び午起航路西側全水域（大型船舶の係留施設を有するバース前面を含む）の水深を12メートルに増深する。（小型船舶のための岸壁水深を除く）大型貨物船等、12メートル水深の確保により、潮高が十分であれば、12メートルまでの喫水の船舶の入出港が可能となり、一回の輸送量が増加する。
 - 2) 上記1)により、午起航路を泊地に変更する。

午起航路の東側浅所には、浅所を示す灯浮標を設置する。

 - ・これにより、第1航路及び第2航路を利用する船舶の航行の自由度が増加し、船舶管

制の制限が大きく緩和される。

- ・ 但し、K9バースに係留する大型LNG船、大型LPG船等については、船型（及び喫水）の関係から第2航路からの入港及び出港することが必要である。

3) レーダー、AIS情報、VHFを活用した沖合い及び港内水域の動静監視、指導及び必要な情報提供を実施する体制を確立する。

4. 最後に

現在並びに将来の社会経済及び環境問題を見通し、より良い港湾への一層の発展を切に願っております。

以上

整理番号14

1. 四日市港へのアクセスの充実実現（4号幹線の南進道路実現）
2. 四日市地区（旧港）での産業観光開発の促進

整備番号15

全体を通しての意見

まず、四日市港に対して持つイメージについて述べさせていただきます。

四日市港は自分の居住地域から近距離に位置するにも関わらず、小さい頃から浜遊びをした記憶が有りません。港の方に行くと臭く、23号線はいつもトラックがたくさん通っていて、あの通りを子供が越えることは危険だということで、両親から禁止されていました。周りの市民の感想を聞いてみても同様で、市民が四日市港に親しみを持つようにすることは、現状では無理だと思います。気軽に行けない、行きたくない場所です。よっぽど魅力的なもの・ことが無いと、わざわざ足を向けたくない場所というイメージがあるというのが正直な意見です。

第一次構想案に目を通しての率直な意見を述べさせていただきます。

3つの方向性の内、「産業・物流への貢献」を削除し、「都市・住民への貢献」「環境への貢献」の2点のみを計画して欲しいです。端的に言えば、四日市から工場機能を全て無くして欲しいです。工場誘致の前の湾岸状態を取り戻してほしいです。四日市市の財政状況は赤字と聞いています。工場群企業が市の財政面に恩恵をもたらさず、産業の立て直しのための処方箋に今回の案のような大幅な「産業・物流への貢献」改革を必要とするなら、膨大な資金・時間・労力を注がずに全体排除を英断してほしいです。本物の「公害事例資料」として工場設備だけを残して、四日市港湾岸全てを貴重な学習の場に変えることで、全国・海外に発信していけるような環境都市作りを目指す方が、街の持続的発展と社会的価値を産むと思います。県内には伊勢神宮をはじめ、東海地方にも観光地は多々あります。公害と環境を考える街として、観光地域の中でも、特色と訪問意義ある箇所の一つとして、多くの人に訪ねて来てもらえる地域であるヨッカイチを目指した方が良いと思います。四日市市を支える産業を化学工業から観光・教育へと転換することを、是非検討に入れて下さい。

ここまでの、理想論であり本音です。現実化との乖離は承知の上で、一案申し入れました。

もう一つは、上記と比較して幾分か現実味のある視点からの意見です。3つの方向性「産業・物流への貢献」「都市・住民への貢献」「環境への貢献」の、全ての実現計画には無理があると感じられます。四日市港はレジャー施設を目的に設立されたのではないので、本来の

目的の「産業・物流への貢献」に集中していくべきだと思います。無理に「都市・住民への貢献」を方向性に盛り込まなくてもいいと思います。社会的使命である「環境への貢献」でさえ四日市市では存在しているのか疑問視される状態なので、3つの方向性達成は欲張り過ぎだと思います。他の工業地帯においてはこれら3つの方向性全ての成功が可能かもしれませんが、少なくとも四日市市ではこれまでの歴史を振り返ってみても無理ではないかと思われれます。開発のマップを見ても、3つの構想地域が重複している部分が多く見られますが、その中身を見ると両立するようには考えられません。

先に述べた理想論の場合には、3つの方向性のうち、「都市・住民への貢献」「環境への貢献」のみを選択することになります。もう一つの現実味ある視点からの意見の場合には、「産業・物流への貢献」のみを選択することになります。いずれにせよ、構想した産業が四日市市の財政を豊かにすることをデータを持って示し、構想内容を具体的に確立し、市民に分かりやすい形で情報開示して頂くことが必要と思います。その際に、各ステイクホルダーが受ける利点と不利益点を洗い出し、包括的な判断を段階的過程を踏んでおこなっていくようお願いいたします。

以上意見は受け入れられず、このまま3つの方向性を保つのであれば、最低限、空間利用のゾーニングについて再考して欲しいです。例えば、空間利用ゾーニング重複部分について、各ゾーンでの3つの方向性の優先順位を示してください。

「都市・住民への貢献」「環境への貢献」方向性について配慮してほしい事柄

① わざわざ空気の悪いところに運動場所を作ることだけは避けてほしいです。人工的に作った湾岸緑地より、内陸山側で運動する方があらゆる点で自然な人の流れです。緑地公園で毎週ジョギングしていますが、日によってとても臭く、喉が痛くなります。健康のために運動をしているのですが、呼吸によって何か有害物質が体内に入ってしまうのではないかと不安です。運動場所に適しているとは考えられません。子供連れの場合にも、敬遠したいです。

② 特に懸念する事項について詳細な説明を加筆依頼する部分。以下は構想案からの抜粋です。

5-4. 空間利用ゾーニング

・産業機能の現況→ゾーニングの考え方

[石原地区における新たな産業空間の形成]

・・・リサイクル産業等の立地

・環境機能の現況→ゾーニングの考え方

[石原地区における新たな産業空間の形成]

・・・石原地区に緑の創造 リサイクル産業等の立地

とありますが、不安です。リサイクル産業というと、処理未解決のフェロシルトとアイアンクレーがここで処理されるのではないかと考えてしまいます。加えて、場所を同じくして石原地区を緑化するということですが、放射能廃棄物の表面に施すのであれば、緑化に労力を払っても、そこに行きたい市民は居ないと思います。このような誤解を与えないためにも、

詳細な計画と企業からの誓約内容を用意する必要が非常に重要だと感じられます。むしろ、緑化するお金が有るなら四日市港地域内に投棄されている含放射能物質を適切に処理するお金に回してほしいです。

③ 「環境にやさしい」とか「地球温暖化対策の強化」という表記は、活動内容が曖昧になるので、具体的な表現を工夫してほしいです。これらも重要なことは理解できますが、まずは「地域住民に迷惑がかからない」「公害0」を掲げた構想を重んじてほしいです。足元の地域住民に厳しい環境を置き去りに、環境にやさしいと言われても説得力が無いので、いずれの構想も「公害0を立証する正確なデータ情報公開」を確立した環境で進展させてほしいです。また、そのような実感が市民の認識に至らないことには、港へふらりと遊びに行くことは出来ないと思います。

整理番号16

私は、知り合いの男性（77）や義母（83）からよく昔の四日市の海の様子を聞くことがあります。

四日市の浜は、白砂青松の海水浴場として名高く、娯楽施設も充実し霞ヶ浦はたこの噴水が人気で、それはそれは大勢の人でにぎわっていたと。

富田浜は空気がとてもきれいで、サナトリウムが建ち、静養のための場所だったこと。

まだ海が汚染されていない頃、
家の前の海岸で採ったばかりの、ハマグリ、アサリ、カキ、魚などおいしい海の幸が食卓に並び、（戦前戦後の食糧難の時も助けられたとか・・・）
そして潮風にあたる。
今でも丈夫で、健康なのはそのおかげだとおっしゃいます。

ああなんともうらやましい。とても豊かな海だったんだ。今とぜんぜん違うなあ・・・

昔は、海は庶民のものという感じですが、残念ながら今の四日市の海辺は・・・
行けない、行きたくない場所になっています。
それは、市民アンケート結果にも現れています。

わずかに残った自然海岸（吉崎・高松）にはウミガメがやってきます。

ここで生まれたウミガメは、メキシコ周辺の海で育ち、約10年後産卵のために生まれ故郷の海岸に戻ってくるといわれています。

しかし来る度に、埋め立て等で環境が変わっていたり、海が汚染されたのでは戻りたくても戻れなくて、どこかへ行くか、迷っているうちに死んでしまうかもしれません。

- 自然海岸の場合、今より悪い環境になるような計画は、一切描かないようにしていただきたいです。
 - この構想にある吉崎海岸の「埋め立て計画の削除」については大いに賛成いたします。できれば縮小も削除にしてください。
 - 石原地区には野鳥などの楽園を作ってください。
人が介入できない場所で、でも遠くからバードウォッチングできるような。
 - 高松海岸の、まさに環境破壊としかいえない「干潟の上に人工の海浜公園計画」をこの機会に削除してください。
 - いまだに地元や、市民、自然保護団体に根強い反対のある、「臨港道路かすみ4号幹線」の橋脚が、発見されたアカウミガメの産卵場所のすぐ近くに建ちます。
どう考えても「環境破壊計画」だと思います。
また道路のカーブが急すぎて、危険だという指摘もあります。
白紙撤回が望ましいですが、無理なら海岸近くを避けていただきたいのです。
 - そんな計画に、私たちの税金を使ってほしくありません。
自然復元のためなら大いに結構ですが・・・
 - 計画を立てたから従いなさいでは、問題や反発が起きるばかりです。
よい港作りのためなら、計画段階で市民や自然保護団体を入れてください。
 - これからの時代、まず環境に負荷を与えないことを意識して、
計画しないと後々大変なことになると思います。
以上です。
- どうぞよろしく申し上げます。