

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 —

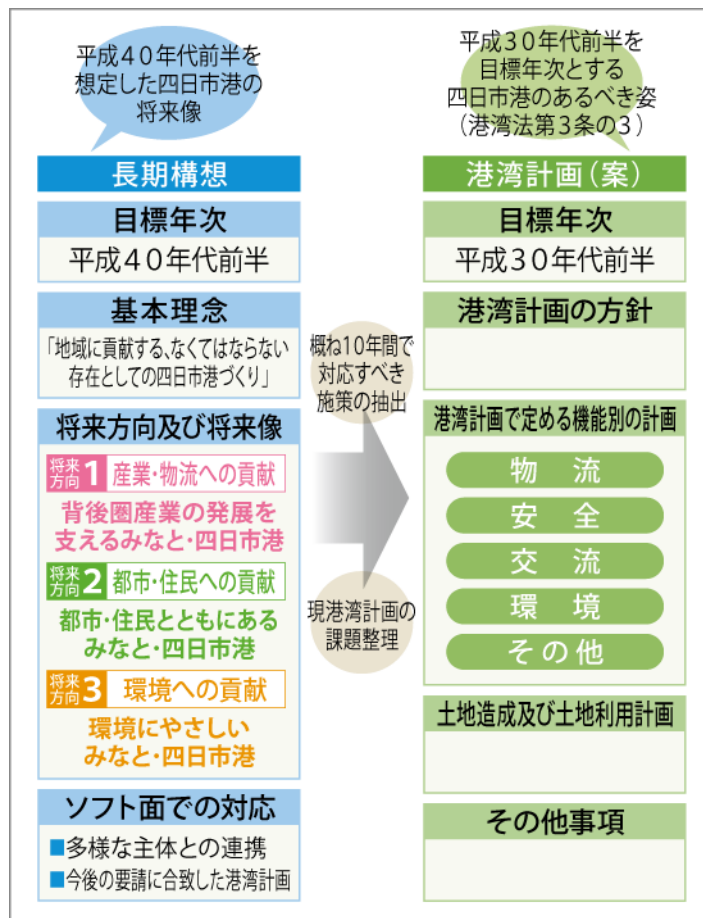
1. 長期構想と港湾計画	1
2. 港湾計画の方向性	4

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。

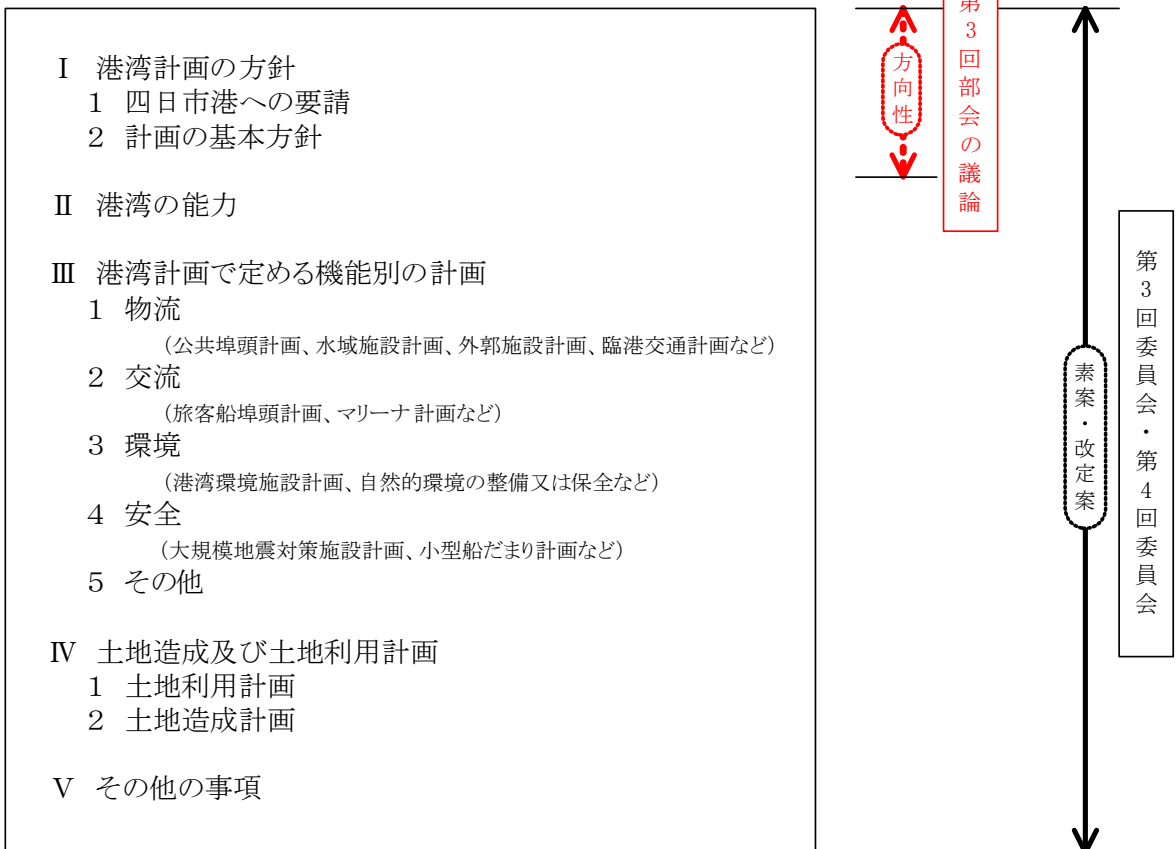
港湾計画で定めるべき事項(港湾法施行令第1条の四)

- ・ 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

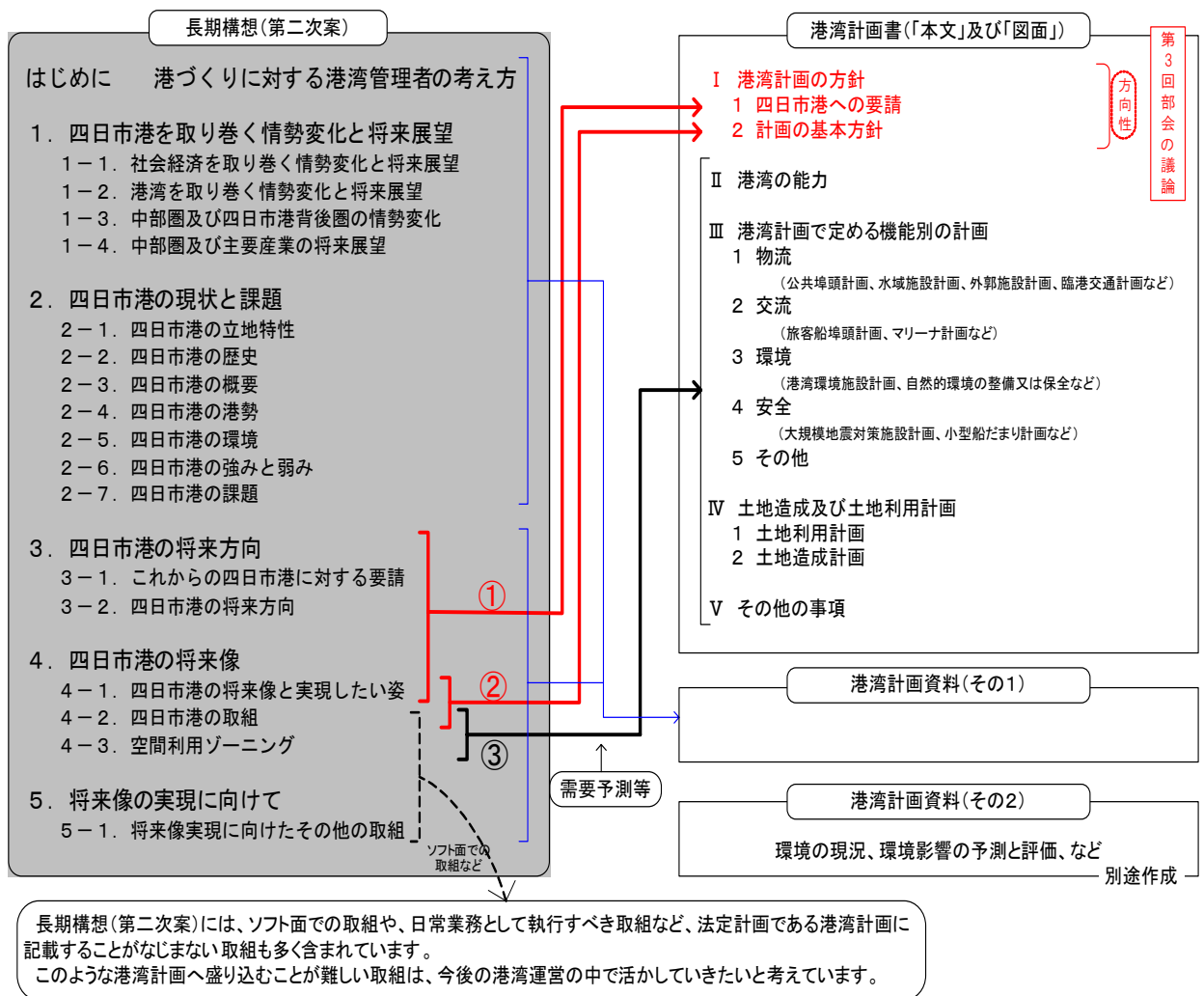


港湾計画書作成ガイドラインより

● 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。

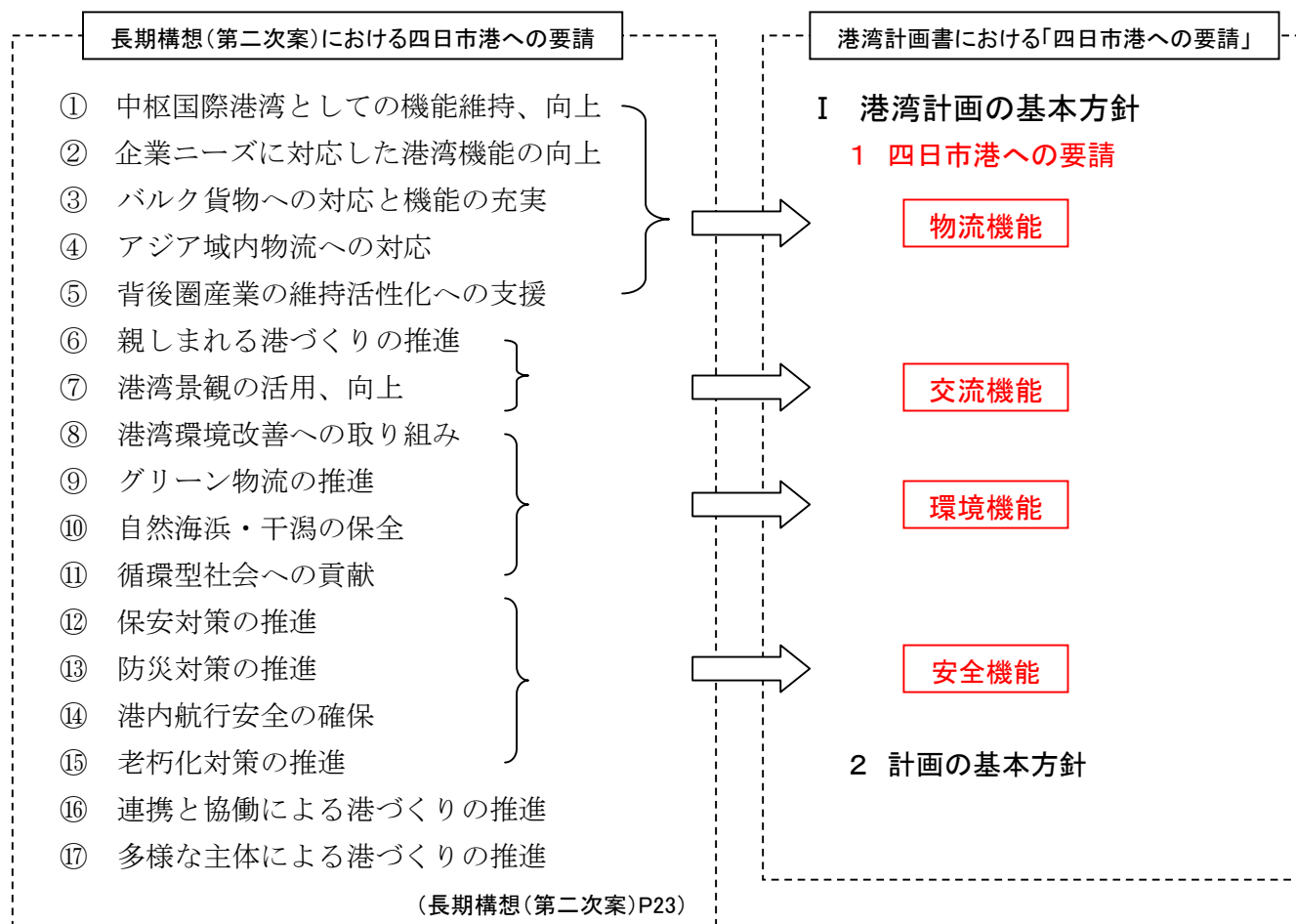


2. 港湾計画の方向性

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】

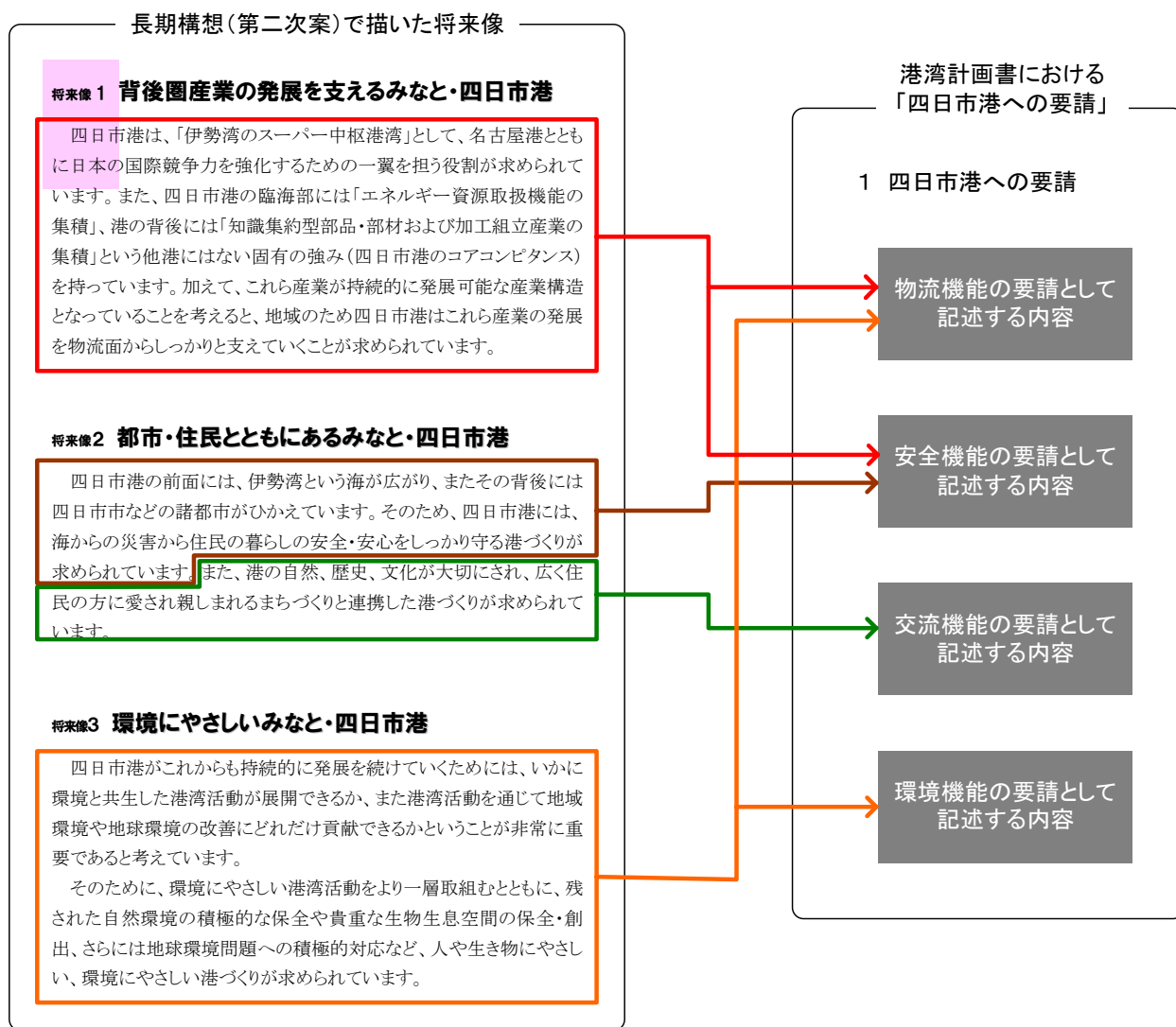
港湾計画書に記載する「四日市港への要請」は、長期構想（第二次案）の第3章「四日市港の将来方向」、及び第4章「四日市港の将来像」の中の、4-1「四日市港の将来像と実現したい姿」で記載された内容から、概ね10年間に対応すべき課題や取組を意識し、作成します。この際には、長期構想（第二次案）で取りまとめた17個の要請は、下記のとおり、物流、安全、交流、環境の4つの機能別に整理されます。



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>—</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>△</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>○</p> <p>○</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>○</p> <p>▲</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>○</p> <p>○</p> <p>—</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。