

## 四日市港長期構想（素案）

「はじめに～4.四日市港の課題」

平成20年5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	社会経済情勢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	四日市港に対する今後の要請	10
3	四日市港の現状	11
3 - 1	四日市港の立地特性	11
3 - 2	四日市港の歴史	11
3 - 3	四日市港の概要	12
3 - 4	四日市港の港勢	12
3 - 5	四日市港の環境	13
3 - 6	四日市港の強みと弱み	15
4	四日市港の課題	17

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)

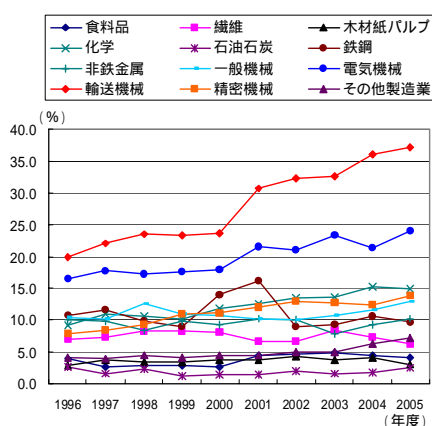


図 1.2 業種別海外生産比率の推移  
(「海外事業活動基本調査」経済産業省)

### 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 ~

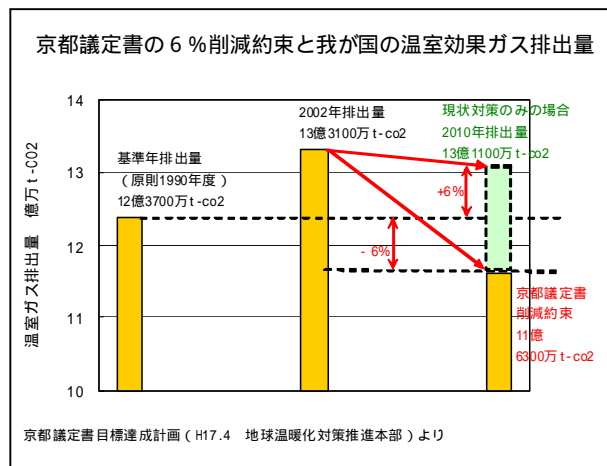
企業における原材料の調達、製造、流通、販売という、生産から最終需要(消費)にいたる商品供給の流れを、国境を越えて一体的に管理するグローバルなSCM(サプライチェーンマネジメント)等の新しい経営方式の導入が増えたことから、速達性や定時性を要求される貨物が増加しています。

### 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。



**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。

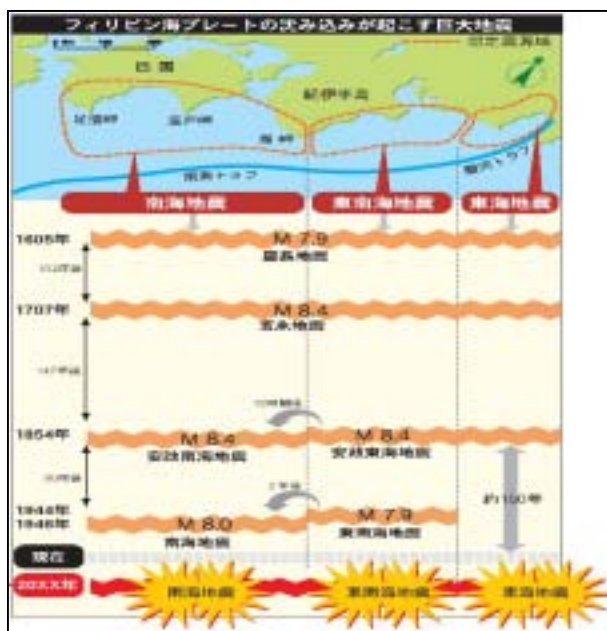


図 1.3  
今後30年以内の発生が予想される大規模地震  
（「三重県防災ハンドブック」三重県）

**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 1.4）

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 1.5）

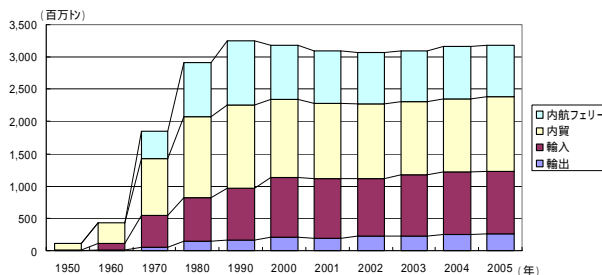


図 1.4 我が国の港湾取扱貨物量の推移  
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

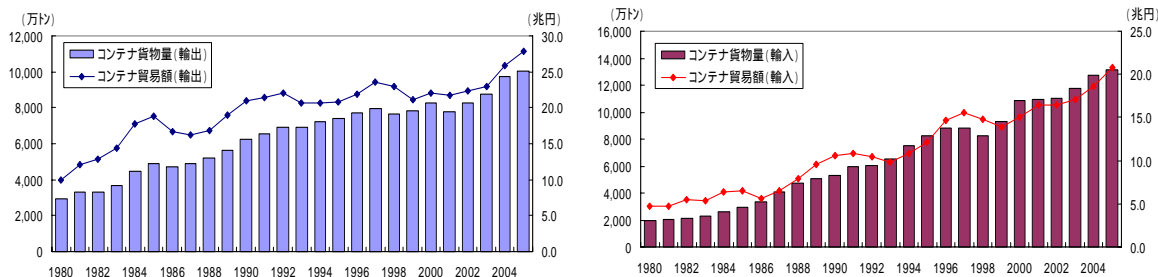


図 1.5 我が国の外貿コンテナ貨物量及び外貿コンテナ貿易額の推移（輸出・輸入）  
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

～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。

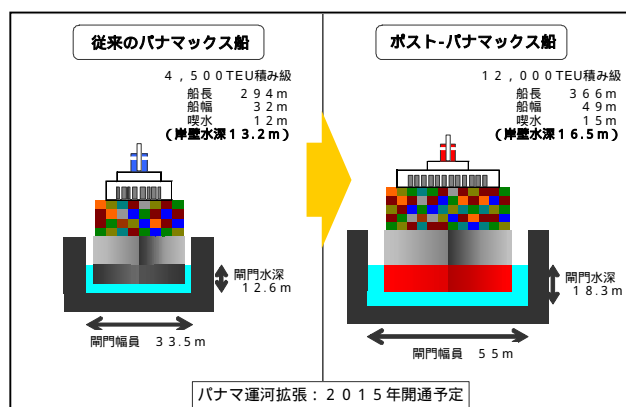


図 1.5 ポストパナマックス船の概要

### ～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。

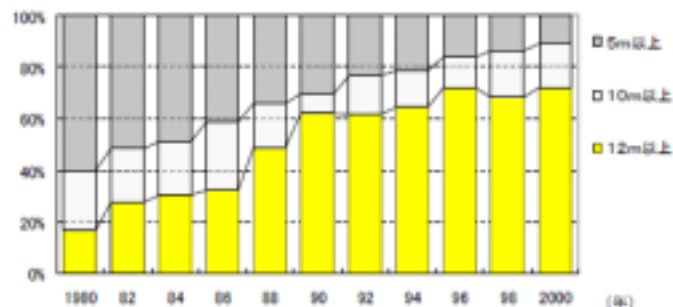


図1.6 バルク船の喫水動向  
(国土交通省資料)

## 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

#### 四日市港の背後圏について

四日市港は成長著しい中部圏に位置しています。

四日市港の将来を考える上では、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、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、非常に広範囲に及んでいます。（図 1.7 参照）

背後圏	面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (千人) (平成17年)	製造品出荷額等 (億円)平成17年
1次背後地域計	5,777	1,867	94,581
三重県	5,777	1,867	94,581
2次背後地域計	19,803	10,742	509,862
愛知県	5,164	7,255	395,140
岐阜県	10,621	2,107	50,880
滋賀県	4,017	1,380	63,842
合計	25,579	12,609	604,443
全国	377,915	127,768	2,962,418

資料:面積・人口 = 国勢調査、製造品出荷額等(4人以上の事業所) = 工業統計  
表 1.1 背後圏の状況



図 1.7 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 1.8）

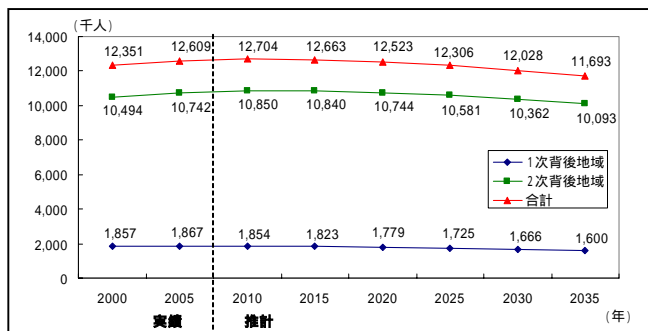


図 1.8 背後圏の将来人口推計  
(国立社会保障・人口問題研究所資料)

#### 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 1.9）

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。

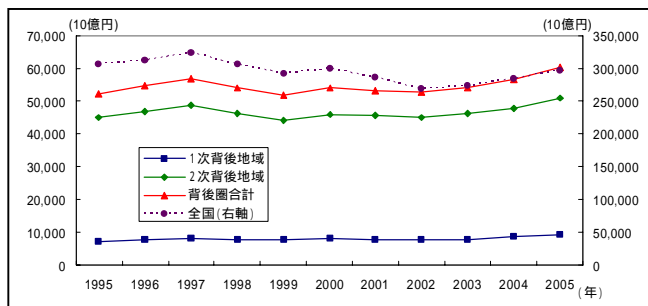


図 1.9 背後圏の製造品出荷額の推移  
(「工業統計」経済産業省)

### 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構想、四日市コンビナート高度化への取り組みが進められています。



図 1.10 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 1.11 背後圏道路網整備の動き

### 「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 2 月 13 日に答申された国土形成計画（全国計画）（案）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。

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)	四日市港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、Co2 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。

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)

## 2. 四日市港に対する今後の要請

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。

- 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 . 四日市港の現状

#### 3 - 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 3.1 四日市港の位置

#### 3 - 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 3.2 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）

### 3 - 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。

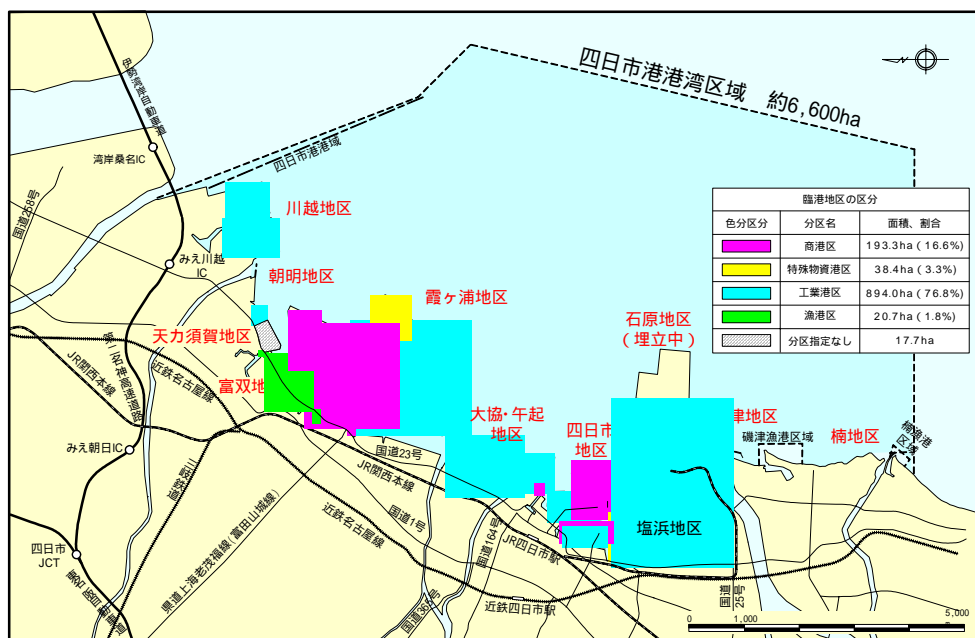


図 3.3 四日市港の概要

### 3 - 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)

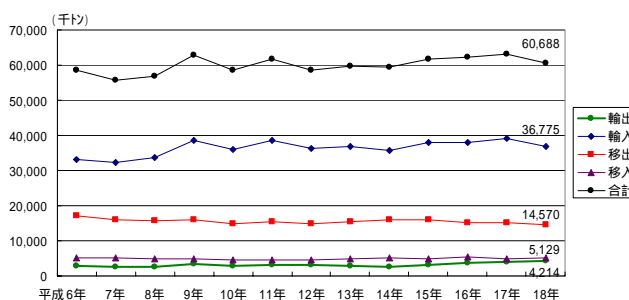


図 3.4 四日市港の取扱貨物量の推移

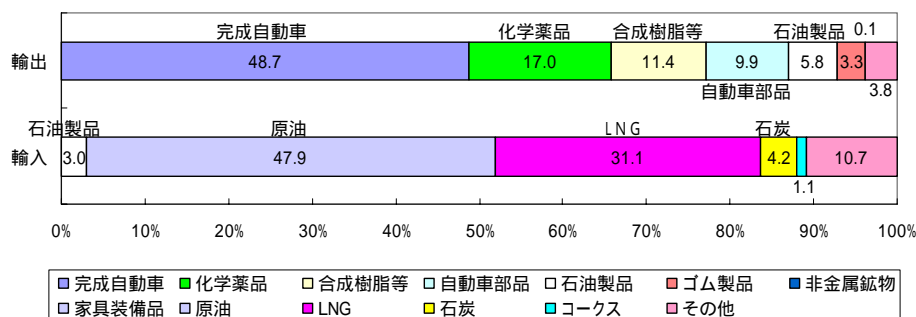


図 3.5 輸出入貨物の品目別割合 (H18)

また、外貿コンテナ貨物量については、近年堅調に増加しており、8年連続で過去最高を記録しています。

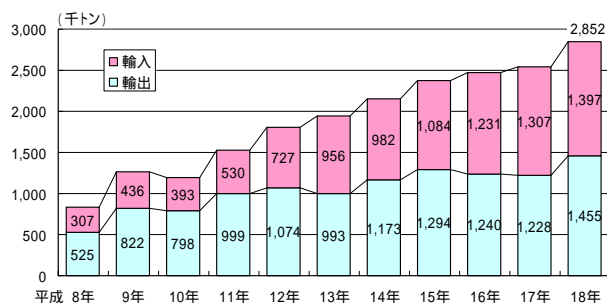


図 3.6 四日市港の外貿コンテナ貨物量の推移

### 3 - 5 . 四日市港の環境

#### 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 3.7 朝明地区（高松海岸）



図 3.8 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 3.9 霞ヶ浦地区の景観



図 3.10 ポートビル



図 3.11 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。

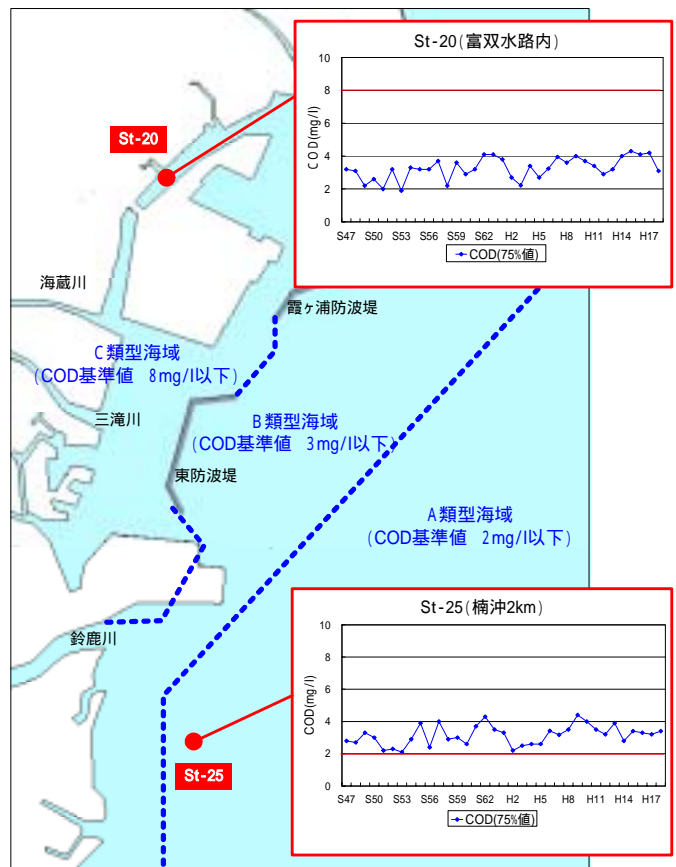


図 3.12 四日市港の水質の推移



### 3 - 6 . 四日市港の強み・弱み

#### 特筆すべき強み

##### 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。

##### 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 3.13 新名神高速道路 開通区間

##### 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。

##### 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。

##### 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。

##### 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る。また、四日市地区では古くから鉄道が活用されています。

##### 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 3.14 潮吹き防波堤 (重要文化財)



図 3.15 末広橋梁 (重要文化財)

### 磯津・楠地区に自然海浜、朝明地区に干潟が残っていること

磯津・楠地区には、自然豊かな自然海浜が残っています。朝明地区には、朝明川河口に広大な干潟が形成され、潮干狩りなどに多くの人が訪れています。



図 3.16 磯津・楠地区



図 3.17 朝明地区

### 四日市港の背後圏には、多くの企業が集積している

三重県には、北勢地方を中心に、多くの産業が集積しています。  
(製造品出荷額全国 10 位)

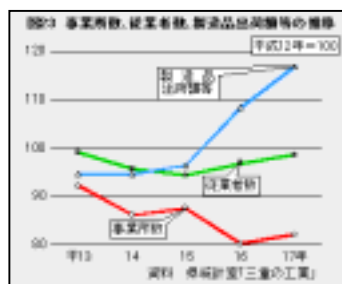


図 3.18 H17 工業統計結果

## 特筆すべき弱み

### 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。

### 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。

### 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 3.19 コンテナターミナル建設予定海域

### 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。

### 霞地区に通じる公共交通機関がない

霞地区に通じる公共交通機関が無く、港が市民から遠ざかっている一因となっています。

## 4. 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 物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進

#### (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。

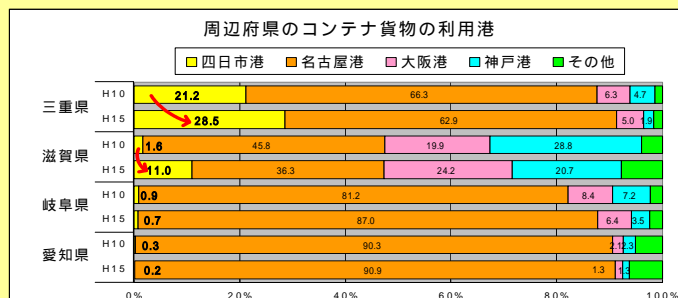


図 4.1 四日市港背後圏のコンテナ利用港湾割合(H15) (「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省)

#### (2) 平成18年のコンテナ取扱貨物量は16万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18年には160,055TEU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。

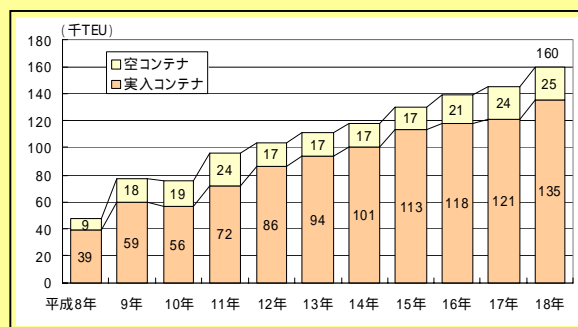


図 4.2 外貿コンテナ取扱個数の推移

#### (3) 名古屋港との連携の強化が必要である

四日市港は平成16年7月に名古屋港とともに伊勢湾のスーパー中枢港湾に指定され、平成17年7月には指定特定重要港湾に指定されましたが、両港には大きな差があります。このような大きな差のなか、今後とも、両港は連携していくことが求められています。

#### (4) 港湾施設が利用者の要請に充分応えられる状況になっていない

四日市港の公共ふ頭は四日市地区と霞ヶ浦地区に分かれています。また、公共で管理する土地は、利用可能空間に余裕のない状況となっており土地利用も固定的・占有的傾向です。このため、取扱品目の相互利用が難しく、利用者の要請に充分応えられる状況になっていません。

近年、バルクキャリアの大型化や一度に大量の貨物を輸送するといった物流のコスト低減や効率化に伴い、四日市港へ入港する船舶も大型化していますが、バース水深等の能力が入港船舶に対応していない状況となっています。



## (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 環境を守り、環境を生かす港づくりの推進

#### (1) CO<sub>2</sub>削減に関する優位性が生かされていない

背後圏企業が最寄りの港である四日市港を利用することは、陸上輸送にかかるCO<sub>2</sub>削減の観点からの優位性があるが、現時点においては、このような優位性が生かされていない状況です。

#### (2) 水質の状況は改善されていない

四日市港管理組合では昭和47年から水質調査を実施していますが、CODの値は、ほぼ横ばい、あるいは最近10年悪化傾向にあり、依然として水質の改善は進んでいません。(図4.6)

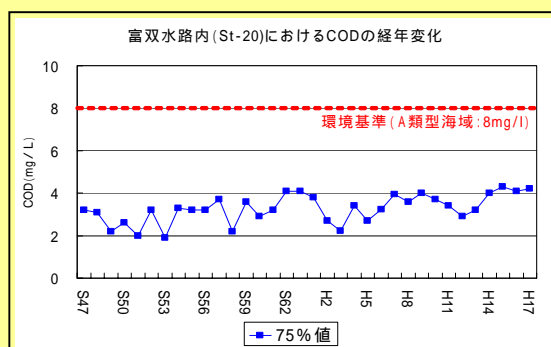


図4.6 CODの経年変化

#### (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4.7 千歳運河沿いの倉庫群

## 課題5 多様な主体と連携した港づくりの推進

### (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。

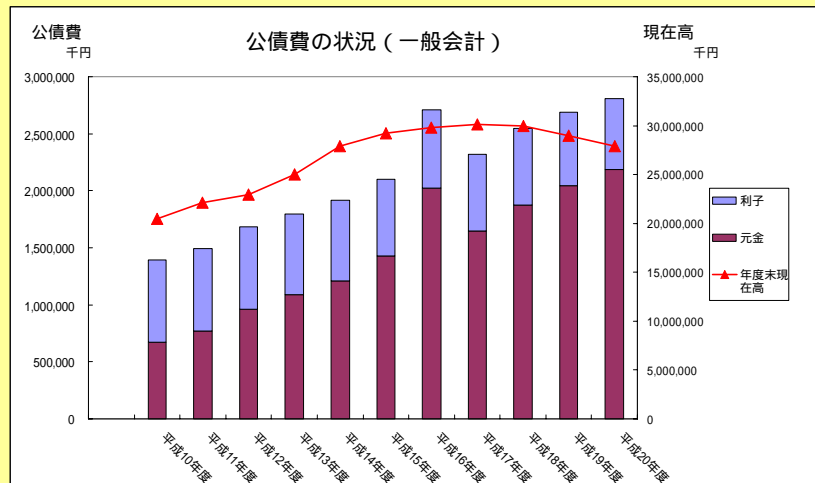


図 4.8 公債費（一般会計）の推移と見込み

### (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の作成

### (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 4.9 埋立による交流拠点計画（四日市地区2号地）