

## 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 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。

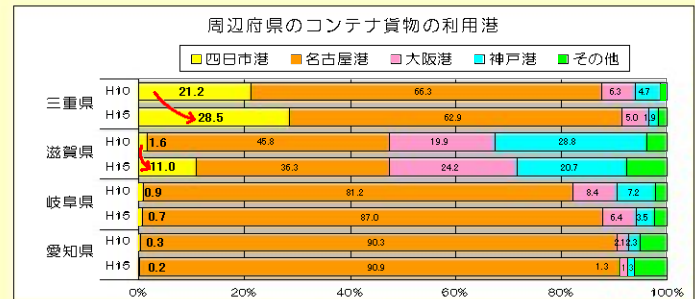


図 4.1 四日市港背後圏のコンテナ利用港割合 (H15) (「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省)

#### (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。

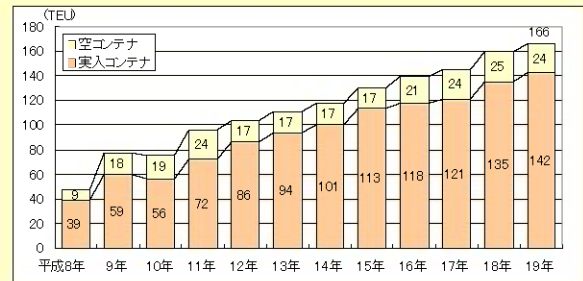


図 4.2 外貿コンテナ取扱個数の推移

#### (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。

## 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 4.3 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。

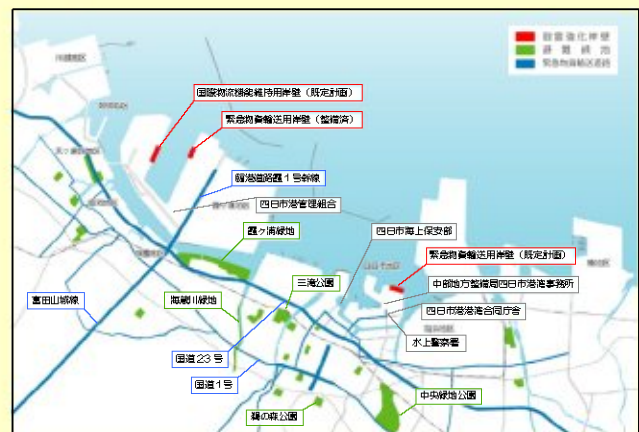


図 4.4 現計画における大規模地震対策施設計画

## 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。

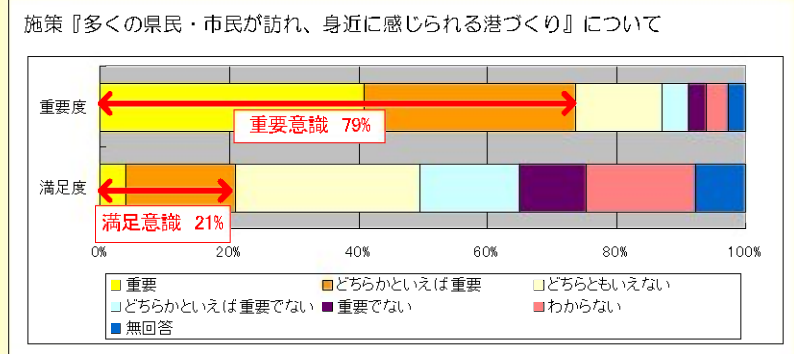


図 4.5 市民アンケートの結果

## (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) 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)

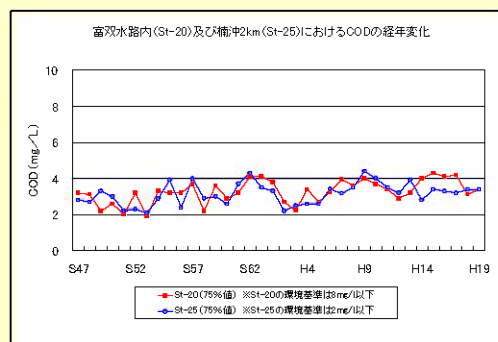


図4.6 CODの経年変化

#### (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。

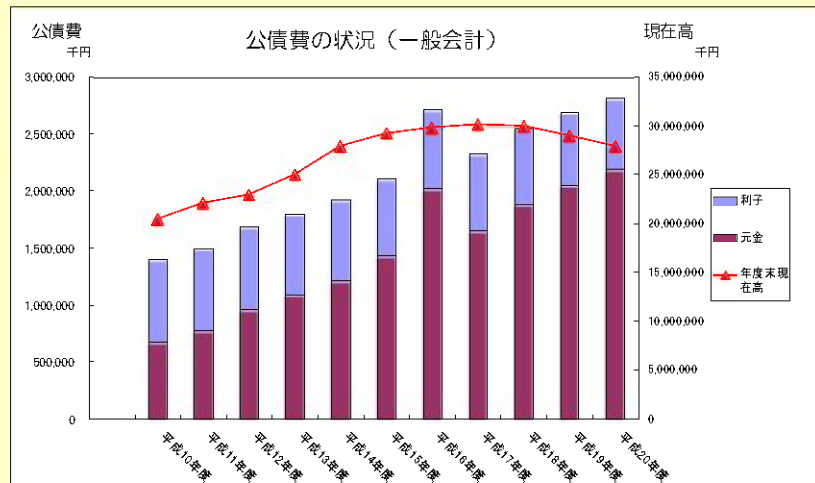


図 4.8 公債費（一般会計）の推移と見込み

### (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 4.9 埋立による交流拠点計画（四日市地区 2 号地）