

港湾整備推進調査特別委員会の調査報告について

令和6年3月28日

四日市港管理組合議会  
議長 小島 智子 様

港湾整備推進調査特別委員会  
委員長 諸岡 覚

本委員会に付託の事項について、四日市港管理組合議会会議規則第63条の規定により、下記のとおり調査結果を報告します。

記

- 1 付託事項  
四日市港の将来像について
  - 2 調査の経過及び結果  
別紙「港湾整備推進調査特別委員会調査報告書」のとおり
-

## 第 1 先進港湾（広島港・姫路港）調査について

### 1 調査の経過・事項など

#### (1) 調査実施日

令和 5 年 1 1 月 2 0 日（月）広島港

令和 5 年 1 1 月 2 1 日（火）姫路港

#### (2) 調査事項など

広島港： (1) 広島港の概要  
(2) 広島港の機能強化に向けた取組（物流・産業）  
(3) 広島港の機能強化に向けた取組（交流）  
(4) 広島港の機能強化に向けた取組（高潮・津波対策）  
(5) 広島港のモーダルシフトの取組

姫路港： (1) 姫路港の概要  
(2) 姫路港の国際物流ターミナル整備事業  
(3) 姫路港の旅客ターミナルエリア再編整備事業  
(4) 姫路港のひょうごインフラメンテナンス 1 0 箇年

### 2 広島港の調査概要

説明者（敬称略）

広島県広島港湾振興事務所 田口所長

同 田中次長

同 事務調整特別班 花田参事

#### (1) 広島港の概要

ア．概要

広島港の歴史は、約 8 0 0 年前、年貢の運搬用の船運が太田川河口付近に集まったことに始まる。しかし、広島港が港としての機能を備えたのは、明治 2 2 年、千田県令により宇品築港が完成した時で、これによって、近代港湾としての第一歩を踏み出した。

広島港は阪神と九州のほぼ中央に位置し、中国山脈を源とする太田川の河口デルタに形成された中国地方の中心的な都市広島市を中心

に、西は廿日市から東は安芸郡海田町・坂町に広がる港である。

広島港には国内外を問わず、コンテナ船や完成自動車運搬船、液化天然ガスを運ぶLNG船等、様々な貨物を積んだ船が行き来しています。多くのフェリー、高速船が瀬戸内海の各地と海上交通網を形成しており、さらには、国内外の大型クルーズ客船も多数寄港している。

広島港は中四国経済圏の物流の拠点であるとともに、人・物・情報の国際交流拠点として、広島都市圏の発展に寄与している。

#### イ. 広島港の港勢（令和2年）

- ・入港隻数 42,320隻
- ・取扱貨物量 1,157万トン
- ・取扱コンテナ貨物量 24万2,767TEU

### (2) 広島港の機能強化に向けた取組（物流・産業）

#### ア. 広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業等

- 整備目的：コンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、岸壁の延伸を行い、ターミナル機能の強化を図るとともに、ターミナル背後地の土地造成を行い、物流用地を確保する。
- 事業内容：岸壁ガントリークレーン、土地造成、臨港道路  
下図は完成イメージ図等



【広島港調査時提供資料】

イ. 広島港海田地区（海田コンテナターミナル）

- 現在、韓国へ週 2 便、阪神港へ週 8 便（国際フィーダー）の定期コンテナ航路が就航している。
- 主に、海外の生産拠点への自動車部品（KD（KnockDown）貨物）や海外の販売店へのサービスパーツの出荷拠点として利用されている。



【広島港調査時提供資料】

ウ. 広島港五日市地区 道路（橋梁）

- 整備目的：広島西部都市圏の交通渋滞緩和及び港湾関連物流の需要の増大に対応した物流効率化、輸送コストの低減を図るために、本路線の 4 車線化整備を行う。

○事業内容

I 期

内容：工事延長 L = 1.6 km 新八幡川橋 L = 0.3 km  
平面部 L = 1.3 km

期間：平成 24 年度～平成 28 年度

II 期

内容：工事延長 L = 1.3 km 広島はつかいち大橋  
L = 0.8 km  
平面部 L = 0.5 km

期間：平成28年度～



【広島港調査時提供資料】

### (3) 広島港の機能強化に向けた取組（交流）

ア. 広島港宇品地区 宇品デポルトピアの魅力ある港空間づくり

- 整備目的：優れた景観と波止場の雰囲気を持つ広島港宇品中央地区において、魅力ある港空間の形成を図るため、利用率の低い港湾上屋等の利用転換を行い、民間事業者のノウハウを生かした賑わい施設として活用する。
- 事業内容：港湾施設利用転換、海岸保全施設整備



【広島港調査時提供資料】



イ. 広島港宇品地区 クルーズ施設整備

- 整備目的：ラグジュアリー・プレミアムクラスのクルーズ客船の寄港に相応しい環境整備を行うことで、ブランド力を向上させる。
- 事業内容：クルーズターミナル、岸壁延伸



【広島港調査時提供資料】

ウ. 広島港宇品地区 観光振興事業

- 整備目的：広島海の玄関口である宇品旅客ターミナルにおいて、ボーディングブリッジなど観光客等が快適に利用できる環境を整備する。
- 事業内容：ボーディングブリッジ、洋式トイレ、無料Wi-Fi、多言語案内標識



【広島港調査時提供資料】

#### (4) 広島港の機能強化に向けた取組（高潮・津波対策）

##### ア. 海岸保全施設の整備

- 整備目的：津波・高潮・波浪等の災害、海岸侵食などからの対策。
- 事業内容：護岸及び堤防の改良。



【広島港調査時提供資料】

##### イ. 高潮・津波対策の取組

- 整備目的：台風時の高潮による越水対策。瀬戸内海に面しているため、南海トラフ地震時に発生する津波による影響は軽微。
- 整備内容：高潮浸水想定区域の公表等。



【広島港調査時提供資料】



## (5) 広島港のモーダルシフトの取組

### ア. 海上輸送のガイドライン

海上輸送の特徴をPR

**特徴①** 【物流コストの低減】  
 ●海上輸送はトラックや鉄道輸送に比べ、一度に大量の貨物を運ぶことが可能です。輸送ロットを大きくすることで物流コストの削減が期待できます。

**特徴②** 【定時性の確保】  
 ●全国の主要都市間でフェリー、RORO船、コンテナ船が定期運航を行っており、定時性が確保されます。

**特徴③** 【リスク分散による物流機能の継続】  
 ●海上輸送を利用しておくことで、いざというときの物流網のバックアップルートの確保につながります。

**特徴④** 【環境負荷・ドライバー負担の軽減】  
 ●フェリー、RORO船、コンテナ船などの海上輸送は、トラックによる陸上輸送に比べ、エネルギー消費が低く、二酸化炭素(CO2)の排出量も少ない、環境に優しい輸送モードです。  
 ●海上輸送を利用することで、トラックドライバーの負担が軽減され、働き方改革にもつながります。

-37

【広島港調査時提供資料】

### イ. 海上輸送のガイドライン②

具体的航路網を提示

**内航（内航RORO船）**  
 内航RORO船航路図  
 東海5-000 RORO船の船でトラックや1シーターが船倉に乗り込み、貨物を積出したまま運送できる貨物専用船。

**内航（内航コンテナ船）**  
 内航コンテナ船航路図  
 2000トン級以上のコンテナ船が運送する専用船

【広島港調査時提供資料】



## (6) 調査にかかる議員からの主な質疑

### (機能強化に向けた取組(物流・産業)について)

- 自動車部品の倉庫で部品のまま出荷と聞いたが、自動車会社の方で他国と折衝したのか。港として航路を築いた上でなのか、成り立ちを教えてほしい。韓国や中国で、釜山などは入国する前に部品だけ入れて、港で組み立てて、国策で関税をかけていない。
- ⇒マツダの工場やサプライヤーという部品を作るメーカーが、倉庫で部品を詰めるパターンがある。なおかつ、パーツセンターで詰めるパターンもある。そういったスタイルが先にありきだと思う。

### (高潮対策について)

- 水位が満潮になると4m上がる。このハード対策のほかに、地震による津波対策が見受けられなかった。どのくらいの水位を予想しているか。その対策はどうしているのか。
- ⇒広島港は、四日市港のように、太平洋に面していないので、潮位差は4m前後あるが、津波の到達は南海トラフ地震で200分かかる。津波でも1mぐらいしかあがらない。津波より高潮対策が主。瀬戸内海なので、10m、20mの津波対策は必要ない。
- 高潮対策について、国が地球温暖化等異常気象で台風の巨大化により試算を見直している。広島県としては、総合的な対策を検討しているか。
- ⇒ある程度、国の指針が固まれば、それに伴って、基準を適宜見直していく。過去も(平成10年)そのように対応している。今の時点で対応したものはない。計画に基づいて、県の港振興プラン、整備計画の中で見直しに基づいて整備していくようにしている。

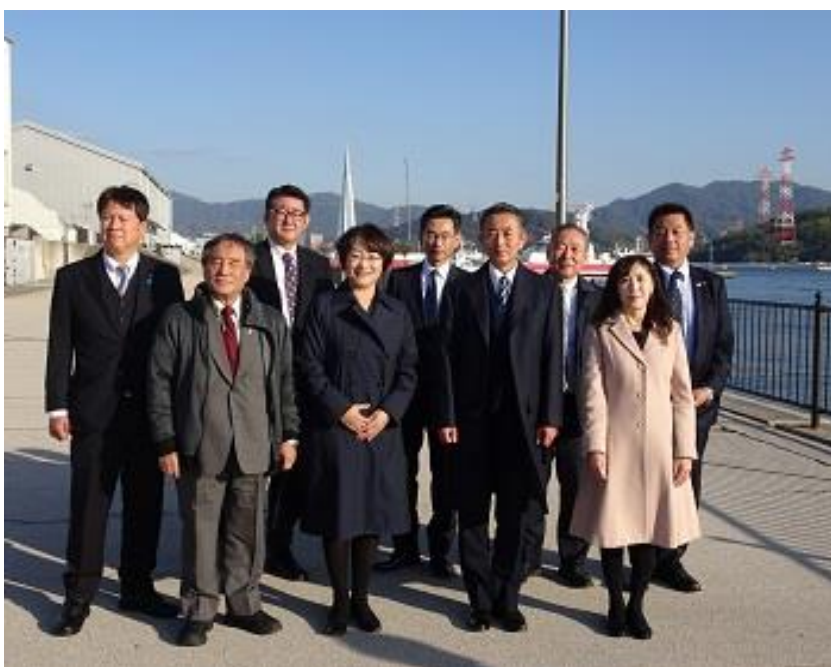
### (クルーズ船について)

- 四日市港と違い、広島港はクルーズ船誘致を大規模に行っている。イメージ図を見て、費用対効果について、投資効果をどのように見積もっているのか。
- ⇒事業採択するときに見積もっているはずである。経済波及効果を広島大の教授に算出してもらっている。
- 広島港はインバウンドも含めて豪華客船が着岸でき、広島は有名な指折りの街を抱えているので、観光客が楽しめるエリアだと思う。その辺のプランは作成してあるのか。
- ⇒広島市役所で、おもてなしの組織を作っている。県も参画しているが、受け入れ態勢を準備している。
- ポートセールスはどこが担当しているのか。

⇒県庁にポートセールス担当というのがある。港湾管理センターにコンテナチームがあって、そこでも営業活動をしている。

**(モーダルシフトの取組について)**

○モーダルシフトの取組について、RORO船も紹介してもらったところであるが、現在航路があるということか、今後取り組んでいくのか。  
⇒ガイドラインに示している航路はすでにある。新規の航路は県の方で取り組んでいるが、なかなか難しいと思われる。



**【広島港写真】**

### 3 姫路港の調査概要

説明者（敬称略）

兵庫県中播磨県民センター姫路港管理事務所 福永所長  
同 島津副所長

#### (1) 姫路港の概要

##### ア. 概要

姫路港は瀬戸内海の東部、播磨地域の中央部の姫路市臨海部に位置する国際拠点港湾で、港湾区域は、東西18kmにわたり、面積約7,700haを有しており、隣接する重要港湾東播磨港とともに、工業港として、我が国の経済に重要な役割を果たしている。

昭和33年、通産省の鉱工業整備地帯として播磨地区が指定されたのに伴い、その中心港として港湾整備5箇年計画（昭和33～37年）に基づき、飾磨地区の10m岸壁、広畑地区の航路浚渫、網干地区の防波堤、航路浚渫等の工事に着手し、昭和42年6月、播磨地区の中樞をなす港湾として、特定重要港湾に指定され、現在の姫路港の形態を整えた。

平成29年における本港の取扱貨物量は化学工業品、金属機械工業品、鉱産品を中心に外貿2,118万トン、内貿1,340万トン、合計3,458万トンである。

近年、本港を取り巻く情勢は大きく変化しており、バルク貨物船の大型化や製造業の国内回帰が進展し、少子高齢化や東京への一極集中等に対し、地域の活力を維持する地域創生の推進が求められている。

このため、姫路港がこれからも地域を牽引する港としての役割を果たしていくため、「物流・産業」「交流・生活」「自然・環境」「安全・安心」の4つの機能が融合した活気ある港の実現を目指し、令和10年代半ばを目標年次として令和元年7月に姫路港港湾計画を改訂した。

##### イ. 港勢（令和2年）

・入港隻数	26,331隻
・取扱貨物量	3,139万トン
・取扱コンテナ貨物量	16,405TEU



## (2) 姫路港の国際物流ターミナル整備事業

### ア. 広畑地区 国際物流ターミナル整備事業

製鉄所が廃炉となったため、工業用地として分譲。貨物の増加が予想される。概要は以下のとおり。

### 姫路港広畑地区の概要

○公共岸壁では、年間約6万トンの非金属鉱物・鋼材等を取扱い。  
 ○専用岸壁では、日本製鉄の貨物のほか、年間約50万トンの原塩を取扱い。  
 ○日本製鉄(株)により、広大な工業用分譲地が整備され、企業誘致を実施中。

**非金属鉱物・鋼材等**  
使用船舶: 5万DWT級(最大)

**原塩**  
使用船舶: 5.2万DWT級(最大)

番号	企業名	主な製品	備考
①	日本製鉄㈱広畑製作所	高炉用板(自動車、機械部品など)	
②	三菱電機㈱広畑工場	自動車部品	2016年新工場稼働
③	吉野石 産 業	産業用石膏ボード	
④	ダイハツディーゼル機器㈱	船舶用大型発電エンジン	2019年工場稼働
⑤	㈱ 広 畑	工業炉	2019年工場稼働
⑥	ダイセル㈱	合成樹脂製品	2012年施設増強
⑦	㈱ガスアンドパワー	バイオマス発電	2023年発電開始
⑧	-	-	分譲予定地

周辺への立地企業(予定含む)

## 事業の概要

### 【事業の目的】

姫路港において、貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するとともに、円滑な陸上輸送を確保するため、岸壁や臨港道路の整備等、国際物流ターミナルの整備を行う。

### 【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁(水深14m)、航路・泊地(水深14m)、泊地(水深14m)、臨港道路、ふ頭用地
- ・事業期間：令和3年度～令和12年度
- ・総事業費：270億円(うち港湾整備事業費255億円)



### 【整備スケジュール】

項目名	施設名	面積(㎡)	単位	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
岸壁	岸壁(水深14m)	240	m										
	航路・泊地(水深14m)	7.2	ha										
	泊地(水深14m)	1.2	ha										
	臨港道路	1.8	km										
用地	ふ頭用地	1.7	km										
	その他	5.9	ha										



【姫路港調査時提供資料】

### (3) 姫路港の旅客ターミナルエリア再編整備事業

#### ○現状と課題

##### ア ポートセンタービル関係

ポートセンタービルは昭和50年建設。旧耐震基準の建物で老朽化。

ポートセンタービル前の時間貸駐車場が繁忙期に不足。

家島及び小豆島行のフェリー待機スペースが不足。

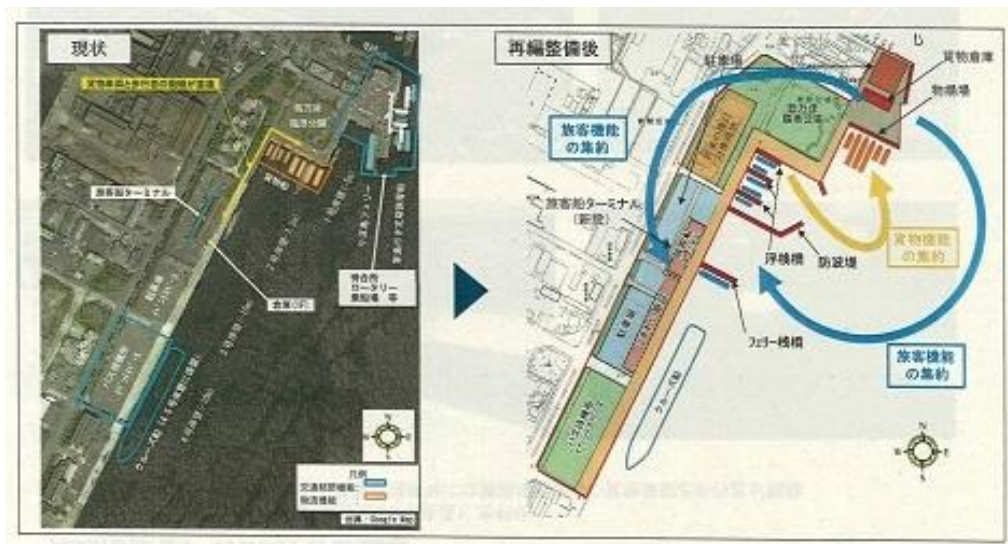
家島からの定期船利用者が通勤のため利用する月極駐車場が船着き場から遠く、駐車台数も少ない。

##### イ 旅客船ターミナル関係

旅客船ターミナルは、昭和63年建設で老朽化。

1Fは貨物用倉庫として利用。クルーズ船寄港時には物揚げ場等からの貨物車両と歩行者が輻輳

- 事業の目的：旅客機能を集約し、貨物と旅客の効率的な機能配置を行うことで、利便性・快適性の向上とターミナルの活性化によるにぎわい創出を図る。



【姫路港調査時提供資料】

下図は再編整備事業のイメージ



【姫路港調査時提供資料】

#### (4) 姫路港のひょうごインフラメンテナンス10箇年

- 目的：兵庫県管理の社会基盤施設の多くは高度経済成長期以降に建設されており、今後、大量の施設が築50年を迎える。このため、平成26年度から「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に着手し、施設の安全性の確保はもとより、総コストの低減と予算の平準化を図り、計画的・効率的な老朽化対策を進めている。  
5年後ごとに、最新の点検結果・これまでの対策実施状況を踏まえて計画の見直しを行っている。

#### (5) 調査にかかる議員からの主な質疑 (旅客ターミナル再編整備事業)

- クルーズ船は全長最大何mまで姫路港に入港できるのか。  
⇒航路の問題があり、港の入口部分の幅が240mしかない。全長240m以上のクルーズ船が入港すると、港に入ってから港内で旋回可能でないといけない。クルーズ船が自力で港内を安全に旋回できるか船ごとにチェックをかけている。
- ダイヤモンドプリンセスは全長290mだが姫路港に入港できるのか。



⇒ダイヤモンドプリンセスは入港できる。今度、全長約300mの船が入港する。最近の船は性能が違う。自力で横移動が可能である。

○クルーズ船の出航は夜の9時半以降入港、朝の6時半までに帰港との説明だったが、夜中から早朝までに入出港をとということか。

⇒そういう条件を課したうえで、大型クルーズ船を受け入れている。

○クルーズ船が来た時に、降りてきたお客は、姫路城が人気スポットだと思うが、あとは神戸などよそにも行くことがあるのか。

⇒クルーズ船の寄港地で何が重要視されるのかということ、そのエリアにあるキラコンテナが何なのかということがよく言われる。姫路港に行く、姫路城がわずか7km先にある。非常に時間的に短縮した距離にある。姫路城はマストで行く。その後、大きな寺院や50km北に行く、生野銀山、金物の街、そろばんの街、お酒もある。

#### (国際物流ターミナル整備事業)

○住宅と工場を分けるための緑地がある。その緑地に沿って高規格道路を設置する。それによって、工場で生産されたものは即、高速道路で運べる。緑地がなくなることに対して、住民の意見はどうだったのか。

⇒緑地が全てなくなるところまではいかない。緑地は結構幅が広い。高規格道路と言っても、4車線の道路となるが、高架になるので全部がつぶれるわけではない。緑地の上に高規格道路が走っているイメージである。

○日本製鉄の跡地を分譲したところには7つの企業が入っている。8番目がまだ空いていると聞いたが、自動車部品関連が多いのか。

⇒自動車部品が多いというよりも、海を使う、船で原材料を運んでくる業者が原則。まったく岸壁を使わない企業はNG。立地は遠慮していただいている。岸壁で原材料を輸入し、近辺で製造し、船なりトラックなりで製品を出荷する企業に来ていただくことを原則としている。

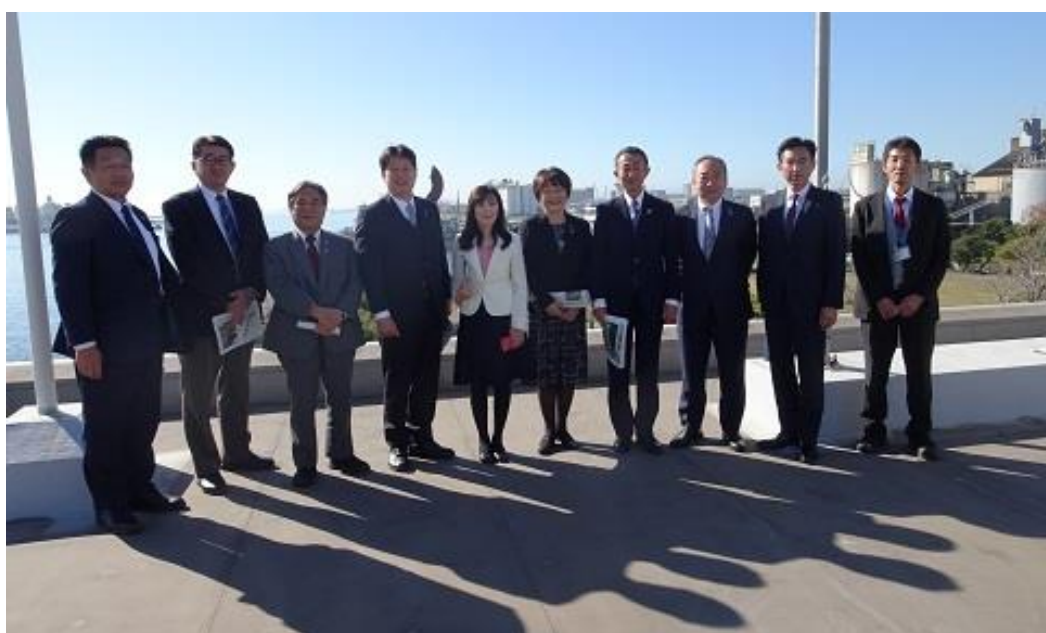
#### (ひょうごインフラメンテナンス10箇年)

○メンテナンス計画を大体の金額ではなく、しっかり予算を入れている。県と市と連携しないとできないと思うが、計画の見直しはあるのか。見直しは毎年なのか。

⇒県の施設がすべてなので、県の予算である。すべての計画で10か年計画になっている。5年おきに見直す。今、令和元年から令和10年の計画だが、今見直し作業中である。次は令和6年から令和15年の10か年計画を作る予定をしている。5年ごとに計画の見直しをかけている。

○老朽化に対して、思い切った予算建てをしている理由は。

⇒兵庫県は老朽化について力が入っており、兵庫県が構築したシステムでは、すべての台帳が電子化されている。施設の構造図、竣工時期、補修記録など、誰が見ても全てわかるようになっている。兵庫県の自慢になると思うが、他県より先駆けたシステムを構築している。



**【姫路港写真】**

## 第2 委員会での調査について

### 1 調査の経過・事項など

#### (1) 調査実施日

令和5年10月27日（金）於：委員会室

令和5年12月 5日（火）於：委員会室

#### (2) 調査事項

四日市港の将来像について

### 2 調査の概要

四日市港を取り巻く社会情勢については、2050年カーボンニュートラルの実現や、気候変動により激甚化・頻発化する自然災害の発生、デジタル社会の急速な進展、RCEPの発効など国際情勢を踏まえたサプライチェーンの変化、少子高齢化と生産年齢人口の減少による労働力不足の問題など、現行の四日市港長期構想を策定した平成21（2009）年当時から、大きく変化しており、四日市港の更なる発展に向けて、的確にそれらの変化に対応した取組を実施していく必要がある。

四日市港においては、昨年度「四日市港戦略計画2023～2026」「四日市港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」「四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画（第5次）」を策定するとともに、今年度、CNP形成計画に代わる法定計画「港湾脱炭素化推進計画」の作成や、概ね30年後を見据えた新たな「四日市港長期構想」の策定を予定しているなど、四日市港を取り巻く社会情勢の変化に対応した各種計画の作成等を進めている。

このような状況を踏まえ、委員会として、港湾管理者である四日市港管理組合として、四日市港の更なる発展に向けて担うべき役割や、主体的に取り組むべき事業等について調査を行った。



### 3 四日市港の将来像について

#### (1) 四日市港の現状について

##### ①【四日市港のアクセス条件】

- ◆四日市港は日本列島の中央に位置し、中部、近畿、北陸の結節点に近接しており、古くから海陸輸送の結節点として役割を果たしてきた。
- ◆阪神～中京間の陸上輸送においては、新名神高速道路等の開通により、四日市市を經由する新名神・東名阪ルートが主軸となっており、海陸輸送の結節点としての四日市港のポテンシャルがさらに高まってきている。

##### ②【四日市港の土地利用状況】

- ◆霞ヶ浦地区では、コンテナ貨物や完成自動車、石炭等を、四日市地区では、穀物、金属鉱等を取り扱っている。
- ◆川越地区はLNG火力発電、四日市地区（大協・午起）・塩浜地区は石油化学コンビナートとして利用されている。

##### ③【四日市港の主要立地企業】

- ◆四日市港にはエネルギー関連企業をはじめ、多くの企業が集積している。

##### ④【四日市港のエネルギー拠点としての役割】

- ◆四日市港は、原油及びLNGの輸入においてそれぞれ全国の約1割を占めており、また、天然ガスや都市ガスの供給網を有するなど、我が国のエネルギー供給拠点として重要な役割を担っている。
- ◆石炭についても、輸入石炭を衣浦港に移出する等、石炭輸入・供給拠点としての機能を担っている。

##### ⑤【四日市コンビナートの役割】

- ◆四日市コンビナートは、石油精製能力やサプライチェーン網羅性で上位に位置するなど、国内でも有数の製造拠点であり、立地についても一定の優位性を有している。

##### ⑥【四日市港の背後の主な利用企業】

- ◆四日市港はコンテナ、完成自動車、石油化学・エネルギー関連の荷主が利用する港湾であり、利用荷主は三重県を中心に広く分布している。

##### ⑦【四日市港の港湾取扱貨物量】

- ◆四日市港の総取扱貨物量は、近年は新型コロナウイルス感染症の影響等に

より若干落ち込んでいるものの、概ね6,000万トン前後で推移している。うち、外貿取扱貨物が6～7割、内貿貨物が3～4割である。

- ◆2022年の主要品種をみると、輸出貨物は化学薬品、自動車部品、石油関連が約7割を占める。輸入貨物は原油、LNG、石炭の上位3品目が全体の約8割を占める。
- ◆移出貨物は、その他の石油、重油、揮発油などの化学工業品が約6割で、次いで完成自動車、石炭、セメントが多い。移入貨物は揮発油、重油、化学薬品などの化学工業品が約7割で、次いで完成自動車、LPG、その他の石油が多い。

#### ⑧【四日市港の外貿コンテナ個数】

- ◆四日市港の外貿コンテナ個数の推移をみると、2000年から増加傾向にあり、2018年、2019年には20万TEU超を達成、輸出コンテナが輸入コンテナに比べてやや多くなっている。
- ◆航路別外貿コンテナ個数の推移をみると、中国航路は減少傾向であるのに対し、東南アジア航路は2014年以降増加傾向であり、2022年の個数は14万3千TEUと外貿コンテナの82.6%を占めている。

#### ⑨【四日市港の完成自動車取扱量】

- ◆完成自動車の取扱量は近年220万トン前後で推移している。うち移出が6割強で、移入、輸出がそれぞれ2割弱である。
- ◆移出は近年は横ばい傾向、移入は減少傾向、輸出は増加傾向である。今後完成自動車等の取扱量が伸びることも想定される。
- ◆移出の方面別では、関東向け（千葉港）が約6割。輸出は、主に欧州向け。

#### ⑩【四日市港のバルク貨物取扱量】

- ◆完成自動車を除くバルク貨物の取扱量は、2015年をピークにやや減少傾向であり、このうち約1割が公共、9割が専用岸壁の取扱いである。
- ◆公共岸壁では石炭が最も多く約6割を占め、専用岸壁では原油、LNG、揮発油が大半を占めている。
- ◆バイオマス発電燃料となる木材チップを2019年より輸入を開始し、以後年間12～15万トンを輸入している。

#### ⑪【四日市港のクルーズ船寄港実績】

- ◆四日市港において、クルーズ船は2018年度に12隻寄港しており、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年以降、2023年7月

現在まで、外国クルーズ船の寄港はないものの、国内クルーズ船は度々寄港している。

- ◆四日市商工会議所を事務局とした四日市港客船誘致協議会に参画し、クルーズ船の誘致活動に協力している。

#### ⑫【四日市港の観光資源、親水空間】

- ◆四日市港には、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る。また、誰でも利用できる公園・緑地が整備されている。コンビナートの工場夜景も産業観光として人気を博している。

#### ⑬【四日市港のみなとまちづくり】

- ◆令和3年11月、四日市地区みなとまちの将来像を「モノ・ヒトがともに集う出会い・憩い・賑わいのみなとまち～新たな“よっかいち庭浦”の実現～」と定めた「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」を策定。
- ◆「人に寄り添い、訪れる人をもてなす『みなとまち新たな“よっかいち庭浦”』」を目指して、6つのプロジェクトと2つの継続的な取組を掲げ、四日市みなとまちづくり協議会を中心にイベント等を開催し、みなとまちづくりの取組を進めている。

#### ⑭【四日市港の災害に対する脆弱性】

- ◆四日市港の背後地は低地が多いこともあり、南海トラフ地震等大規模地震発生時の津波による浸水や、大型台風時の高潮による浸水が危惧される。

#### ⑮【四日市港の地震・津波、高潮対策】

- ◆耐震強化岸壁は、緊急物資用を2バース整備済み（W23、W15）。幹線貨物輸送用を整備中（W81）。
- ◆津波・高潮等の災害から背後地を守るための海岸保全施設は、その多くが整備から50年以上が経過している。

#### ⑯【四日市港の港湾BCP】

- ◆大規模災害発生時（地震・津波、台風・暴風）における早期の港湾機能回復を図るために、関係者が連携して的確に対応するために共有しておくべき目標が行動・協力体制を定めた、「四日市港港湾機能継続計画（四日市港BCP）」を策定している。

### ⑰【四日市港の物流の安全・安心、治安対策等】

- ◆物流の安全・安心を支える港づくりとして、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に取り組んでいる。
- ◆また、不法投棄やプレジャーボート等の放置艇、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、治安の維持に努めている。イベント開催時等には、適切な交通誘導の実施等来街者の安全確保に取り組んでいる。

### ⑱【四日市港の港湾の脱炭素化の取組（CNP形成計画）】

- ◆令和5年3月に、「四日市港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定した。
- ◆本計画では、四日市港の脱炭素化に向け、港湾区域及び臨港地区はもとより、四日市港を利用する荷主企業や港湾運送事業者、船会社など、民間企業等を含む港湾地域全体を対象とし、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等の具体的な取組、ロードマップについて定めている。

### ⑲【四日市港の自然環境】

- ◆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る。
- ◆朝明地区（高松海岸）では、県民・市民の方々が、身近な自然や生き物とふれあい、生物多様性への理解を深めるため、平成21年度より「四日市港いきもの観察会」を開催。令和2年度からは、霞4号幹線の桁下に整備した「環境学習施設」を活用し、干潟の役割や高松海岸に生息する生物の学習会も同時開催している。

### ⑳【四日市港の海域環境】

- ◆四日市港における水質・底質の汚濁状況を監視するため、港湾区域内（5ヶ所）で定期的実施している。
- ◆CODについては、防波堤内4ヶ所は環境基準を達成し、防波堤外の1ヶ所は環境基準をわずかに超過。その他の項目については、近年、ほとんどの年で環境基準を達成している。

## (2) 上位計画、関連計画

### ①【国の上位計画、関連計画】

- ◆四日市港長期構想の策定にあたっては、国等の港湾政策、及びカーボンニ



ニュートラル政策や海域環境政策における港湾への要請を踏まえることが必要である。

## ②【県、市の上位計画、関連計画】

◆四日市港の長期構想策定にあたっては、三重県及び四日市市の総合計画や環境計画、地域防災計画等における四日市港への要請を踏まえることが必要である。

## (3) 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

### ①【2050年カーボンニュートラルへの動き】

- ◆令和2年10月、政府は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、同年12月、日本全体の取組として「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。
- ◆2030年度までに温室効果ガスの排出を46%削減（2013年比）し、2050年の脱炭素社会の実現に向けて、産業構造と社会経済の変革を進めていくこととしている。

### ②【災害の激甚化・頻発化】

- ◆令和4年1月に国の地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した長期評価において、南海トラフ沿いの大規模地震（M8～M9クラス）が今後40年以内に発生する確率は、前年の「80～90%」から「90%程度」に引き上げられた。
- ◆平成30年台風21号や、令和元年の房総半島台風、東日本台風をはじめ、港湾における台風被害が激甚化・頻発化している。  
気候変動により、今後さらに平均海面水位の上昇に加え、台風等による高潮や波浪の増大などが懸念される。

### ③【デジタル化社会進展】

- ◆我が国が目指す未来社会として、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会として「Society 5.0」が提唱されている。Society 5.0ではIoTで全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報が共有され、新たな価値を生み出すことが可能となる。
- ◆物流面においても、少子高齢化に伴う労働力不足への対応や、カーボンニュートラル社会の実現に向けた温室効果ガスの排出削減の対応策の1つと

して、国は、物流DXの推進を掲げている。(例、フィジカルインターネット)。

- ◆港湾分野では、国において、民間事業者間のコンテナ物流手続を電子化することで業務を効率化し生産性向上を実現するプラットフォームとして「Cyber Port」の取組が進められている。また、コンテナターミナルにおいて、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保する「AIターミナル」の実現を目指した取組が進められている。

#### ④【アジア域内の経済連携強化】

- ◆我が国は2023年3月現在50カ国との間で21の経済連携協定を署名・発行済み。
- ◆2022年1月には、ASEAN10カ国、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランドの15カ国が参加する「地域的な包括的経済連携（RCEP）協定」が発効。また、日本は、中国・韓国とは初の経済連携協定の締結となった。
- ◆世界全体のGDP、貿易総額、人口の約3割を占めるRCEP発効により、今後、アジア地域内の貿易・投資の促進及びサプライチェーンの効率化が期待される。

#### ⑤【サプライチェーンの多元化・強靱化】

- ◆新型コロナウイルス感染症により、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの混乱が発生した。加えて、直近の地政学的リスクや経済安全保障上のリスクの高まり、サプライチェーンの多元化強靱化の必要性が強く認識されている。
- ◆サプライチェーンの多元化・強靱化に向け、調達・生産・販売拠点の分散化や、調達・生産の日本国内への回帰、代替輸送手段の確保等が進むとみられる。

#### ⑥【四日市港利用優位圏】

- ◆大阪港、名古屋港利用と比べて、四日市港を利用することで陸上輸送コストが最小となる地域を四日市港利用優位圏とみると、利用優位圏は三重県内のみならず、滋賀県・岐阜県・福井県・石川県・京都府・奈良県和歌山県の一部に及んでいる。

#### ⑦【将来的な労働力不足】

- ◆物流産業においては、少子高齢化と生産年齢人口の減少により労働力不足が問題となるなか、さらに2024年度からトラックドライバーに対

して、時間外労働の上限規制が適用されることとなっており、トラックドライバーの労働需給はさらに逼迫する恐れがある。

◆港湾労働者においても、将来的な労働力不足が懸念されている。

#### ⑧【国際クルーズの再興】

◆令和5年3月31日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」では、持続可能な形での観光立国の復活に向けて、基本的な方針の1つとしてインバウンド回復戦略を掲げている。

◆同計画では、インバウンド回復に向けた受入環境の整備として、新型コロナウイルス感染症の影響により運航を停止していた国際クルーズの受入れを令和5年から再開するとともに、クルーズ再興にかかる新たな目標値を設定しており、令和7年には、旅客数ではコロナ前のピーク水準にまで回復させることを目指し、取組を進めるとしている。

#### ⑨【三重県内での北勢地域の位置づけ】

◆三重県の北勢地域でみると、製造品出荷額等は県の7割強を占めている。

◆その中でも、四日市市は、製造品出荷額等で三重県全体の約27%（2020年）、年間商品販売額で約26%（2020年）を占める等、県下の産業地である。

#### ⑩【人口減・少子高齢化】

◆四日市市、三重県、四日市港利用優位圏における人口動向及び将来人口推計をみると、いずれも人口減の傾向にある。2045年の2020年に対する比率は、四日市市で約92%、三重県で約81%、四日市港利用優位圏で約83%である。

◆高齢化率も年々高まる傾向にあり、2045年には、四日市市で約34%、三重県で約37%、四日市港利用優位圏で約38%と予測されており、人口減とともに高齢化による生産年齢人口の減少が見込まれている。

#### ⑪【背後圏の経済動向】

◆国内総生産及び三重県の県内総生産の推移をみると、コロナ禍前後で多少の違いはあるものの、傾向として、全国と三重県は2018年度までほぼ同様の傾向を示している。

◆産業構造（2020年度）でみると、三重県は第2次産業の割合が高い点特徴的である。

#### ⑫【背後圏の産業動向】

- ◆四日市市、三重県、四日市港利用優位圏における製造品出荷額等の推移をみると、四日市市、三重県は概ね横ばい、四日市港利用優位圏は増加傾向にあったが近年はコロナ禍の影響等により微減している。
- ◆製造品出荷額の内訳をみると、四日市市は、政府を挙げて国内投資の更なる拡大等に取り組んでいる半導体を含む電子デバイス等が約4割を占めており、次いで、化学工業、石油製品等が大きな割合を占めている。なお、三重県及び四日市港利用優位圏は、輸送用機械製造業をはじめ多くの産業で構成されている。

#### ⑬【四日市コンビナートCN化】

- ◆将来の四日市コンビナートのあるべき姿や方向性を打ち出していくための検討の場が必要との認識から、令和4年3月に「四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けた検討委員会」が設置され、四日市コンビナートが目指す将来像であるグランドデザイン等が令和5年3月に発表された。
- ◆四日市コンビナートのカーボンニュートラル実現、産業基盤としての持続的な維持・発展に向け、官民一体となって取組をさらに進めることとしており、令和5年7月には、「四日市コンビナートのカーボンニュートラル化推進委員会」が新たに設置された。

#### ⑭【中部圏での水素・アンモニアの活用】

- ◆中部圏での自治体や経済団体等が一体となり、2022年2月に「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」が設立され、2023年3月に「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」が策定された。
- ◆中部圏（岐阜県、愛知県、三重県）では、2050年までにカーボンニュートラルを実現するため、新たなエネルギー資源として期待されている水素とアンモニアの需要と供給を一体的かつ大規模に創出し、世界に先駆けて広域な社会実装を目指すとしている。

#### ⑮【道路インフラ整備】

- ◆新名神高速道路が開通し、令和8（2026）年度には東海環状自動車道の全線開通が予定されるなど、高速道路ネットワークの整備とともに国道23号中勢バイパスや、国道1号北勢バイパスなどの幹線道路整備も進められており、四日市港周辺のさらなる物流効率の向上や、新たな企業の立地に伴う貨物量の増加が見込まれる。



#### (4) 四日市港の課題

##### ①【物流・産業①コンテナ】

- ◆ R C E P 発効やサプライチェーンの多元化等、今後も増加が予想される東南アジア航路をはじめとするコンテナ船の大型化への対応が望まれる（現状では水深－14m級岸壁は1バースのみ）。
- ◆ また、サプライチェーン強靱化に向け、大規模災害時にも物流機能が維持される耐震強化岸壁の早急な整備が望まれる（現状では、コンテナ対応の耐震強化岸壁は無し）。
- ◆ 現状のコンテナターミナルは霞ヶ浦地区北ふ頭・南ふ頭の2ヶ所に分かれており、物流効率化やターミナルの効率的運用（A Iターミナル等）の観点からは、コンテナターミナルの集約化が望まれる。

##### ②【物流・産業②完成自動車】

- ◆ 背後圏の自動車メーカーにおける国内・国際生産体制変更に伴い、今後想定される四日市港での完成自動車の取扱量の変化に対応したモータープール等の更なる確保が望まれる。

##### ③【物流・産業③内航RORO・フェリー】

- ◆ 2024年問題やグリーン物流を背景に、四日市港における内航RORO・フェリーへのモーダルシフト需要が現時点でも顕在化しつつあり、今後は更に需要増が予想されるため、内航RORO等の機能確保が望まれる（現状では内航RORO・フェリー機能は無し）。
- ◆ 内航RORO機能確保にあたっては、継続的に使用できる岸壁、荷捌き地、野積み場（シャーシ置き場）が必要となることから、内航RORO用等の施設確保が望まれる（現状では継続的に使用可能な空きバース、空きヤード等は無し）。

##### ④【物流・産業④バルク貨物】

- ◆ 従来より取扱量の多い石炭、鉄鋼、原塩に加え、バイオマス発電燃料等新たな貨物の増加への対応が望まれる。
- ◆ また、今後、背後圏産業のカーボンニュートラル（CN）推進により将来的に石炭需要が減少する可能性がある一方、脱炭素エネルギーである水素アンモニア等の代替燃料の増加や、マテリアルリサイクルCN関連の新規事業創出等により、新たな貨物の増加の可能性もあり、背後圏産業のCN化動向に応じた貨物需要への柔軟な対応が望まれる。

#### ⑤【物流・産業⑤コンビナートCN化】

- ◆コンビナートのCN化の取組は、現状の化石燃料の施設は使いつつ、徐々に転換していく必要があるため、現在使っている土地の他に、新たな事業を展開する用地の確保が望まれる（四日市港では現状で大規模な低未利用地が無く、新たな事業展開用地が不足）。
- ◆将来的に、四日市コンビナート及び四日市港が水素・アンモニア等の輸入・製造・供給拠点として機能していくことも期待されており、拠点化に必要な港湾インフラの整備が望まれる（大規模用地が必要となるが、そのような土地は無い）。
- ◆また、SAF製造やケミカルリサイクル等の新規事業を進めるうえでは、原材料を広域から調達する必要があるため、新規事業用地として想定される石原地区を含めたコンビナート地区における円滑な広域アクセスの確保が望まれる（現状では、霞ヶ浦地区南ふ頭～塩浜・石原地区の交通渋滞が激しく、石原地区への移動に時間を要する）。

#### ⑥【物流・産業⑥道路交通】

- ◆今後の東海環状自動車道等の高規格道路網整備による沿道での新規工場立地等も含めた港湾貨物量の増大や、港湾地区での内航RORO等の機能確保、背後企業のCN関連新規事業等、新たな港湾貨物の発生に対応した道路ネットワークの整備が望まれる（特に、南側からの港への道路アクセスが弱い）。
- ◆なお、従来より、四日市臨海部では国道23号等の交通渋滞が問題となっており、港湾交通・産業交通の定時性確保に向けては、交通需要量に応じた道路整備が望まれる（平成30年4月の霞4号幹線開通により、霞ヶ浦地区北ふ頭以北の渋滞は解消されたが、霞ヶ浦地区南ふ頭～塩浜・石原地区間は依然として交通渋滞が激しい）。

#### ⑦【物流・産業⑦航路の維持・管理】

- ◆四日市港には、朝明川をはじめとしたさまざまな河川が流れ込んでいるため、港湾区域内における適切な水深管理の取組が望まれる。
- ◆現在、物流機能維持のために必要となる航路浚渫等の浚渫土砂を、石原地区の海面処分用地で受け入れており、今後も浚渫土砂等の処分用地の確保が望まれる。

#### ⑧【物流・産業⑧クルーズ】

- ◆我が国では、新型コロナウイルス感染症の影響により運航停止されてい

た国際クルーズが、2023年3月以降本格的な運航を再開しており、四日市港においても受入れ環境の確保が望まれる（現在はクルーズ船の受入れ可能岸壁等は四日市地区を基本とし、四日市地区に着岸できない大型クルーズ船は霞ヶ浦地区南ふ頭または沖泊で受入れ）。

- ◆大型クルーズ船寄港は、曜日を限定して実施しており、霞ヶ浦地区南ふ頭における物流機能への影響をできるだけ最小限にする対応が望まれる。

#### ⑨【交流①みなとまちづくり・賑わい創出】

- ◆四日市港の賑わい創出に向け、四日市地区を対象に、官民が連携して「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」（令和3年11月）を策定しており、「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」に基づく取組の更なる推進が望まれる（現在、四日市みなとまちづくり協議会を中心に各種イベント開催等の取組が進められている）。
- ◆同プランにあわせて、四日市地区の一部の遊休化・老朽化した港湾施設等の利用転換が望まれる（現状では、物流機能の中心が霞ヶ浦地区にシフトしつつあり、四日市地区では、遊休化・老朽化が進む一部施設の有効活用が課題）。

#### ⑩【交流②親しまれる港】

- ◆従来より、四日市港の親水空間と市街地は、鉄道や道路により分断されており、人々に港が知られていない状況にある。四日市港が都市・住民とともにあるためには、港の歴史や役割、地域との関わり等について、より多くの県民・市民に理解してもらうことや、緑地・公園等の積極的な利用促進を図ることが望まれる。
- ◆四日市港への来港者数は、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり、令和2年度は約8万人（開港120周年である令和元年度は約16万人）となっており、来港者数の回復と拡大が望まれる。

#### ⑪【防災・安全①港湾施設の強靱化】

- ◆港湾施設の多くは高度経済成長期の昭和40年代までに建設されておりその多くが供用から50年以上が経過している。特に、四日市地区において老朽化が進んでいる。

#### ⑫【防災・安全②海岸保全施設の強靱化】

- ◆四日市港の海岸保全施設の多くは、整備から50年以上が経過しており、老朽化が進んでいる。また、昨今の災害の激甚化・頻発化や発生確率が

高まる南海トラフ地震等を踏まえ、護岸等の早急な耐震・耐津波・耐高潮性能の確保が望まれる。

#### ⑬【環境①地球温暖化対策】

- ◆気候変動等に対応するため、国内外の脱炭素社会の実現に向けた動きが加速しており、四日市港においても、港湾地域全体の温室効果ガス削減への取組が望まれる。

#### ⑭【環境②藻場・干潟】

- ◆現長期構想では、良好な自然環境の再生・創造や生物多様性の保全等に向けて、藻場の再生や、干潟の保全、浅場の造成等の施策を掲げており、引き続き、藻場・干潟等の海域環境の保全・再生・創出が望まれる。
- ◆加えて、SDGsやESG投資に世界の関心が集まる中、CO<sub>2</sub>の吸収源としての藻場・干潟等が注目されており（ブルーカーボンとしての環境価値）、四日市港においてもブルーカーボンを活用した港の価値創出が望まれる。

### (5) 四日市港の特筆すべき強味

#### ①【地理的ポテンシャルを有し、背後からの交通アクセスが飛躍的に向上しており、今後もさらなる向上が見込まれること】

- ◆新名神高速道路等の開通により阪神～中京間の陸上輸送は四日市を経由する新名神・東名阪ルートが主軸となってきたおり、近畿圏・首都圏間の物流をモーダルシフトするうえで、海上輸送の結節点としてのポテンシャルが高まってきている。さらに、令和8年度には東海環状自動車の全線開通の予定。国道23号中勢バイパスや国道1号北勢バイパスの幹線道路整備も進められている。

#### ②【四日市港の背後には、多くの産業が集積していること】

- ◆港のすぐ背後には臨海部コンビナートが形成され、石油化学を核とした素材・部材産業が立地。概ね1時間圏内には電子・半導体関連の部材・部品産業、自動車や産業機械等の加工組立産業等が集積する等、県下の産業地を抱えている。

#### ③【我が国を代表するエネルギーの輸入・供給拠点であること】

- ◆四日市港は、原油及びLNGの輸入においてそれぞれ全国の約1割を占めており、我が国のエネルギーの輸入・供給拠点として重要な役割を担っており、他にも天然ガスや都市ガスの供給網や、石炭の輸入・供給拠点といった機能を有している。

④【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る。

⑤【四日市市の中心市街地から四日市地区へのアクセスが改善されつつあること】

◆JR四日市駅から四日市地区をつなぐ自由通路の整備の検討など、四日市市の中心市街地から四日市地区へのアクセスを含めた開発が進められており、四日市港のにぎわい創出に向けた取組と四日市市等のみならずまちづくりに向けた取組の時期が一致している。

⑥【磯津・楠地区や朝明地区など、豊かな自然も残っていること】

◆磯津・楠地区には、自然豊かな自然海浜が残っている。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々が訪れている。

(6) 四日市港の特筆すべき弱み

①【工業用地に低未利用地等が少ない】

◆臨海部のカーボンニュートラル化の取組は、現状の化石燃料の施設は使いつつ徐々に次世代エネルギーへ転換していく必要があるため現在使用している土地の他に新たな事業展開用地や輸入・保管用地等の確保が必要である。四日市港の工業用地においては、これまで企業の活発な設備投資等により高度な土地利用がなされており、このことは四日市港の強みとなっている一方で、カーボンニュートラル化等の大きな産業構造の転換期にあっては、新たな事業展開用地が少ないことは弱みになりかねない。

②【臨海部の道路混雑が激しく、南北の連絡が弱いこと】

◆臨海部の国道23号等の道路混雑・渋滞により、物流交通・産業交通の定時性が低下している。特に、霞ヶ浦地区～塩浜・石原地区にかけての道路混雑が激しく、港へのアクセスや港の南北方向の移動に時間がかかる。

③【内航RORO船や外航クルーズ船の需要に対応できる、公共施設（岸壁・荷捌き地等）の余裕がないこと】

◆内航RORO船や外航クルーズ船を新たに受け入れるためには、船型に対応した岸壁や、一定規模の背後の荷捌き地が必要となるが、四日市港では現状でそのような公共施設の空きが無い。



④【海岸保全施設や港湾施設の老朽化が進んでいるとともに、海岸保全施設は耐震・耐津波・耐高潮対策が進んでいないこと】

◆四日市港の背後地は低地が多いこともあり、南海トラフ地震等大規模地震発生時の津波による浸水や、大型台風時の高潮による浸水が危惧されるが、四日市地区を中心に、海岸保全施設及び港湾施設の老朽化が進んでおり、海岸保全施設については耐震化等が十分に行われていない。

(7) 四日市港の将来像の実現に向けた取組について

I 新たな「四日市港長期構想」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」

II 将来像の実現に向けた取組

①背後圏産業の持続的な成長を支える港づくり(物流・産業への貢献)

- ・国際拠点港湾としての機能の充実・強化
- ・四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進
- ・国内複合一貫輸送網の構築
- ・背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供
- ・臨港交通体系の充実・強化
- ・クルーズ船誘致による背後圏産業の振興

②魅力にあふれ、人々が交流する港づくり(交流の創出)

- ・親しまれる港づくり
- ・まちづくりと一体となって、賑わいを創出する港づくり

③住民・産業を守る港づくり(安全・安心の確保)

- ・背後地を守る防災機能の充実・強化
- ・港湾施設の機能の維持・強靱化
- ・港湾活動の安全性の確保
- ・災害復旧・復興活動への対応

④自然とヒト・モノが共生する港づくり(環境の保全)

- ・自然海浜・干潟、水環境の保全
- ・良好な港湾空間の創出
- ・地球にやさしい港づくり

(8) 議員からの主な意見

【工業用地の再整備の計画について】

- 四日市港の特筆すべき弱みの中で工業用地を高度利用しているため、空きがないということが弱みとなっているとあるが、防災安全面での港湾の岸

壁の閉鎖中の施設が34%ある。これは空きがあるが閉鎖しているから使用していないということか。再整備の計画というものはあるのか。

⇒港湾施設で使われていない部分は四日市地区の岸壁の方の施設があまり使用されておらず、閉鎖もしている。

今船舶自体、大型化が進んでおり、霞地区の大水深バースの方に貨物がシフトし、霞地区の方の施設の利用は空きがない状況となっている。

低未利用の施設は四日市地区の方が多く、まちづくりのニーズも別途あるので、利用転換を図っていく。

### 【内向RORO・フェリーにかかるトラック業界からの需要及び整備時期の見極めについて】

○物流・産業、内航RORO・フェリーについて、フェリーを利用することでトラック輸送の運転手が休息する時間ができるとあるが、トラック業界から需要はあるのか。

⇒需要はあると思っている。荷物を集めるのはトラック業界であるが、港湾側としては船社を想定し、昨年、船社も入った検討会をした。検討会の中でいくつかの船社からは興味を示していただいた。

ただ、いざ船社も船を集めるとなると当然設備投資が大変な額となるので、需要はしっかり見極めるということで、船社の方で検討いただいている。港湾側としても対応していかなければならない。

○改めて内航RORO・フェリーの体制を現実化していくにしても労働基準の働き方改革について、輸送に際してフェリーで休息と言いながら労働時間の拘束は長くなってしまう。もしできるとすれば四日市港としても、近畿や関西の背後圏からの需要が見込まれると思われるので、具体的に夢があるプランにさせていただけるとありがたい。

○内航RORO・フェリーに関連して、今ものすごく企業の動きが早く、希望を聞いてから整備をするのでは乗り遅れてしまう。本当に早くレスポンスできることが大事だと思うので、その辺りの見極めは難しいと思うがどうか。

⇒船が利用したいと言ってから施設を作るようでは遅い。本来であれば、ある程度施設に余裕を持たせておいて、利用するとなった場合に余裕部分を使用させるとするのがベスト。しかしながら、四日市港はそういった状態になっておらず、そこが弱みである。しっかり改善していかなければと思う。

○自動車保管場所も一緒に、どうやって確保していくかというプロセスをできるだけ早く明らかにしていけないといけない。構想は分かるし、強みや

弱みは分かるが具体案をどうするかが長期構想において大切だと思う。

### 【クルーズ船の誘致にかかる施設整備について】

○四日市港の強みと弱みの交流の部分について、歴史的資産の「潮吹き防波堤」や「末広橋梁」を活用して、今でもある一定の効果は出ていると思うが、親しまれる港づくりの中で、JR四日市駅の自由通路を作る将来的な計画があり、四日市市と四日市港が同じ方向を向いて整備を施策的に進めていかないと、今ある資源だけではなかなか人流をこれ以上生み出すことは難しいと思う。

例えばクルーズ船の誘致にしても、視察に行くと旅客ターミナルが設置されているところが多く、物流と人流が分けて整備されている。港湾の中でしっかり安全性を保ちながら、駐車場も整備され、確保されている。四日市港はまだまだそこまで至っていないが、どのように考えているのか。

⇒現状、みなとまちづくりということで四日市地区に賑わい拠点として、第1埠頭に緑地を計画している。港湾計画でもそうだが、現状においてまだ従来の埠頭用地としての利用がされている。今後、自由通路等々で四日市地区に人が来ることにより、物流と人流の動線をしっかり確保しつつ、第1埠頭の緑地、千歳の人流動線を確保しつつ、人流がこれらに安全に行けるように配慮・誘導して四日市地区で人流としての賑わい拠点を作っていく。

クルーズ船が着けるような施設を元々港まちづくりにあるように実現していけるよう、長期構想でもそういったコンセプトで、今後の港湾計画でも進めていきたい。

### 【港湾道路計画について】

○港湾計画の交通軸の説明の中で、交通軸の経路が△と○で描かれているが、港湾計画よりも東側に伸びている交通軸があった。現状、霞4号幹線が完成しても未だに交通渋滞は解消されていない。また、先日、中勢バイパスが開通したものの平面交差があり、交通渋滞が発生している。

そういった現状があるので、四日市周辺においては北勢バイパスが期待されているところであるが、港湾計画にある港湾道路計画自体も進めていく必要があると思うがどうか。

⇒当然、問題意識は持っている。この道路交通の図でなぜ渋滞が発生し、港湾物流に影響が出ているのか、分かりやすいように変えた。そういった問題意識を共有し、同時にそれを解消すべく、今回の長期構想でも記載したところである。

今後の港湾計画を策定していく取り組みの中で、どのような形で記載するか、しっかりと検討していきたい。

### 【船のハイブリッド化について】

- 自動車であれば、今後電気・水素へと変わっていくが、船のハイブリッド化は5年、10年後、どうなっていくのか。
- ⇒ハイブリッド化は自動車と同じで、例えば発電機で電気を起こして、その電力でプロペラを回して推進するのがハイブリッド化。現在、船の業界で脱炭素化で一番多いのはLNG船。LNG焚きのものと、普通の石油関係の重油や軽油をあわせて焚いているデュアルヒューエルエンジンという両方使えるエンジンが日本では主流となっている。ただし、このエンジンについても化石燃料のため、二酸化炭素は少ないが出てしまうということで、世界的にはアンモニアや水素で駆動するようなエンジンを開発中である。日本はまだそこまで至っておらず、実証実験程度に留まっている。世界はアンモニアや水素に向けて動いているが日本においてはLNGが主流になっている。

### 【カーボンニュートラルにおける石炭の取り扱いについて】

- 四日市港の貨物の取扱いの総量の説明の中で、石炭をたくさんバルクで扱っているがCO<sub>2</sub>をゼロにしようとする、石炭の扱いが限りなく減ってしまうと思うがその辺りの見通しや、そうなった場合の考えはあるのか。
- ⇒四日市港は石炭を多く扱っているが半分は愛知県の碧南火力発電所行きである。火力発電所でもアンモニアとの混焼の実験を始めているので、今後は石炭を減らしてCO<sub>2</sub>を減らしていくことになると思うが、もう半分の石炭は三重県側の工場等への供給。その部分も石炭から切り替わるまでのビジョンは描けていない。方向としてはそういう方向だが、今後最終的にどうなるのかというところは状況を注視していく必要があると思っている

### 【浚渫土の埋め立て場所にかかるビジョンについて】

- 霞埠頭沖に浚渫土の埋め立ての場所が明示され、工業用地、普通用地となっている。具体的なビジョンがあるのか。  
また説明の図を見るとシドニー通りからまっすぐ伸びるような形になっているが、橋梁で接続するルートなのか。
- ⇒四日市港の位置図の霞沖に二つの○を記載した背景は強味・弱みを整理する際に四日市港の企業から、今後脱炭素化を進めていくと空き地がないとの声があった。当然、今の石油関係の施設は使いつつ、徐々に新エネルギー

一関連の新しい施設を作っていくことになると思うが、現在使用しているところを減らしていく形でないと変わらない。新しく事業を展開する用地が必要である。四日市コンビナートカーボンニュートラル化推進委員会でも、四日市港管理組合が呼ばれる時は、新たな用地確保の件である。前々から言われているのは石原の土砂処分地を使用したいと言われている。そうすると土砂処分地がなくなるので、別途他の場所に土砂処分用地を確保する必要がある。そのため、霞沖を今回の長期構想で図示した。当然、工業用地として使用するのであれば、そこに至る道路が必要なため図の中で交通軸として記載した。現在の長期構想としてはこの形で記載するが、将来どうしていくかは港湾計画の検討の中で、実現に向けた検討を進めていく。



### 第3 調査のまとめ

社会経済活動に大きな影響を及ぼしたコロナ禍に関し、昨年5月に新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置づけが第5類に移行し、感染防止対策による社会活動や、内外経済に与える影響等が徐々にではあるが緩和されてきている。

しかしながら、四日市港の港勢に関しては、外貿コンテナ取扱個数はコロナ禍で1年が過ぎた令和2年は約17万5千TEU、令和3年は約18万TEU、令和4年は約17万3千TEU、令和5年は約16万7千TEUとなっており、コロナ禍前の平成30年・令和元年に記録した20万TEU超の水準までには戻ってきていないのが現状となっている。

四日市港を今後も着実に発展させ、いかに四日市港を次世代に継承していくかを考えるにあたり、今回、管理組合当局において、今年度、概ね30年後を見据えた新たな「四日市港長期構想」を策定予定でもあることから、委員会の調査テーマを「四日市港の将来像について」に選定し、この機会に、四日市港を取り巻く社会情勢の変化や、四日市港の強み・弱みなどを踏まえ、様々な観点から四日市港の目指す将来像について調査を行うこととして、当局より、四日市港長期構想検討委員会資料「四日市港の現状と状況の変化について」、「四日市港の課題と将来像について」等により報告を受け、質疑を行うなど調査を実施した。

2050年カーボンニュートラルの実現や港湾DXをはじめ、港湾施設の再編・活用・整備等に取り組むことによるモーダルシフトの促進、背後圏とのアクセス向上や周辺道路の渋滞に左右されない貨物輸送の定時制・即時性の確保に向けた臨港道路体系の南北軸の強化、気候変動により頻発化・激甚化が想定される高潮等の自然災害から背後地の住民や企業の産業活動を守る海岸保全施設の強靱化、官民連携して取り組む客船の誘致活動や「四日市みなとまちづくりプラン」の取組、四日市地区における、遊休化・老朽化した港湾施設等の親水護岸や緑地への利用転換といった親しみや賑わい創出の港づくりなど、新たな「四日市港長期構想」における四日市港の将来像を実現するために取り組む具体的な施策について、今回の調査の過程で述べられた委員の意見等も踏まえながら、着実に取り組んでいく必要がある。

当局におかれては、「背後圏産業の持続的な成長を支えるみなと」「魅力にあふれ、人々が交流するみなと」「住民・産業を守るみなと」「自然とヒト・モノが共生するみなと」という、新たな「四日市港長期構想」で掲げる四日市港の目指す将来像実現に向けた様々な取組を通じて港勢の更なる拡大に繋がるとともに、今後も、社会情勢の変化に的確に対応しながら、背後圏産業

のニーズにも機動的に対応した取組を行うこと等により、新たな「四日市港長期構想」の基本理念でもある「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、鋭意取り組んでいただくことを、強く望むものである。

### 令和5年度港湾整備推進調査特別委員会委員名簿

令和5年度に四日市港管理組合議会の港湾整備推進調査特別委員会に属し、調査研究・提言を行った委員は下記のとおりである。

委員長	諸岡	覚
副委員長	山崎	博
委員	川口	円
委員	樋口	博己
委員	森	康哲
委員	笹井	絹予
委員	小島	智子
委員	東	豊
委員	野口	正