

四日市港政策推進プラン

2009 (平成21) 年度 成果報告書



〔四日市港開港 110 周年記念式典〕

2010 (平成 22) 年 7 月
四日市港管理組合

目 次

| | ページ |
|--|-----|
| はじめに ～この報告書をご覧くださいにあたって～ | 1 |
| 1 四日市港政策推進プラン 2007～2010 四日市港政策体系一覧 .. | 2 |
| 2 政策の取組結果と目標達成状況 | 4 |
| (1) 2009 年度を振り返って | 4 |
| (2) 政策1 背後圏の産業を物流面から支え、 地域経済の進展に大きく貢献する港づくり | 5 |
| (3) 政策2 災害に強く、県民や市民の 安全・安心を支える港づくり | 6 |
| (4) 政策3 多くの県民や市民が訪れ、 身近に感じられる港づくり | 6 |
| (5) 数値目標の達成状況について | 6 |
| 3 政策・施策別の数値目標達成状況とコスト一覧 | 10 |
| 4 施策の取組・成果の概要 | 12 |
| 施策101 港湾サービスの提供と利便性向上 | 12 |
| 施策102 港湾利用の促進 | 14 |
| 施策103 港湾活動にかかる安全の確保 | 16 |
| 施策104 港湾経営基盤の充実・強化 | 18 |
| 施策201 地震・高潮・津波等災害対策の推進 | 20 |
| 施策301 環境と共生した魅力ある港空間の形成 | 22 |
| 施策302 港とふれあう機会の拡大 | 24 |
| (参考) | |
| 1 事業別の数値目標達成状況とコスト一覧 | 26 |
| 2 用語解説 | 29 |

はじめに ～この報告書をご覧くださいにあたって～

この報告書では、「四日市港政策推進プラン 2007～2010」の3年めにあたる2009（平成21）年度に取り組んだ政策推進の結果について、その主な成果などを取りまとめています。

（1）政策体系について

- ・次頁以降に示すとおり、「四日市港政策推進プラン 2007～2010」における「政策体系」は、四日市港の「めざす姿」である『地域に貢献する、なくてはならない存在としての港湾』づくりに向けて、「政策－施策－事業」の3階層で構成されています。
- ・この政策体系の各階層は、下位の階層にある取組の結果として、その目的を達成すれば、上位の階層の目的も概ね達成されるといった、それぞれ「目的」と「手段」の関係になっています。
- ・この報告書では、「政策」、「施策」を中心に、その成果等について記述しています。

（2）政策の取組・成果の概要について

- ・3つの政策ごとに、それぞれその推進にかかる取組の成果や目標達成状況等について記述しています。
- ・具体的には、政策ごとに「2009年度の取組内容」、「成果と課題」、「2010年度の取組方向」などの点について記述しています。

（3）数値目標達成状況及びコストについて

- ・数値目標については、達成の状況を、「A」、「B」、「C」の3段階の区分で評価しています。評価区分の考え方は以下のとおりです。

「A」：目標が達成できた

「B」：目標が達成できなかったが、前年度より改善した

「C」：目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

- ・「コスト」は「2009年度の事業決算見込額」と、事業実施にかかる所要時間に職員1人あたりの平均時間単価を乗じた「概算人件費」を合算して算出しています。

[計算式]

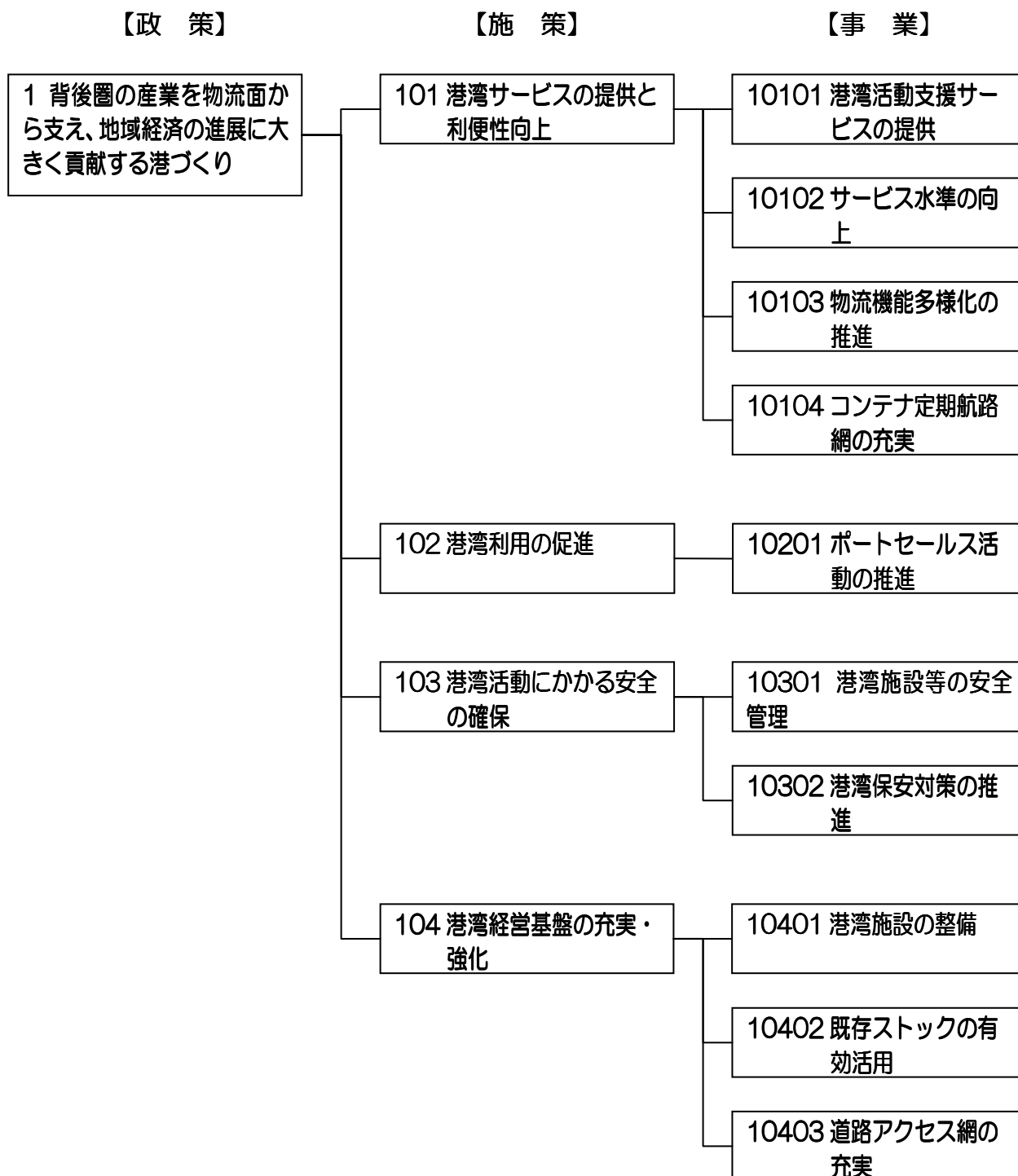
$$\text{コスト} = \text{2009年度事業決算見込額} + \text{概算人件費} \\ (\text{事業実施にかかる所要時間} \times \text{職員1人あたりの平均時間単価})$$

（4）施策の取組・成果の概要について

- ・10頁以降の「施策の取組・成果の概要」については、「Plan（企画）-Do（実施）-See（評価）」のマネジメントサイクルにより実施した、政策推進にかかる取組の結果を、それぞれの施策ごとに取りまとめています。
- ・その内容は、2009年度の取組を振り返って「2009年度における取組と成果等」及び「これからの課題等」として取りまとめるとともに、これらを踏まえて「2010年度（以降）における取組」をそれぞれ明らかにしています。

1 四日市港政策推進プラン2007～2010 四日市港政策体系一覽

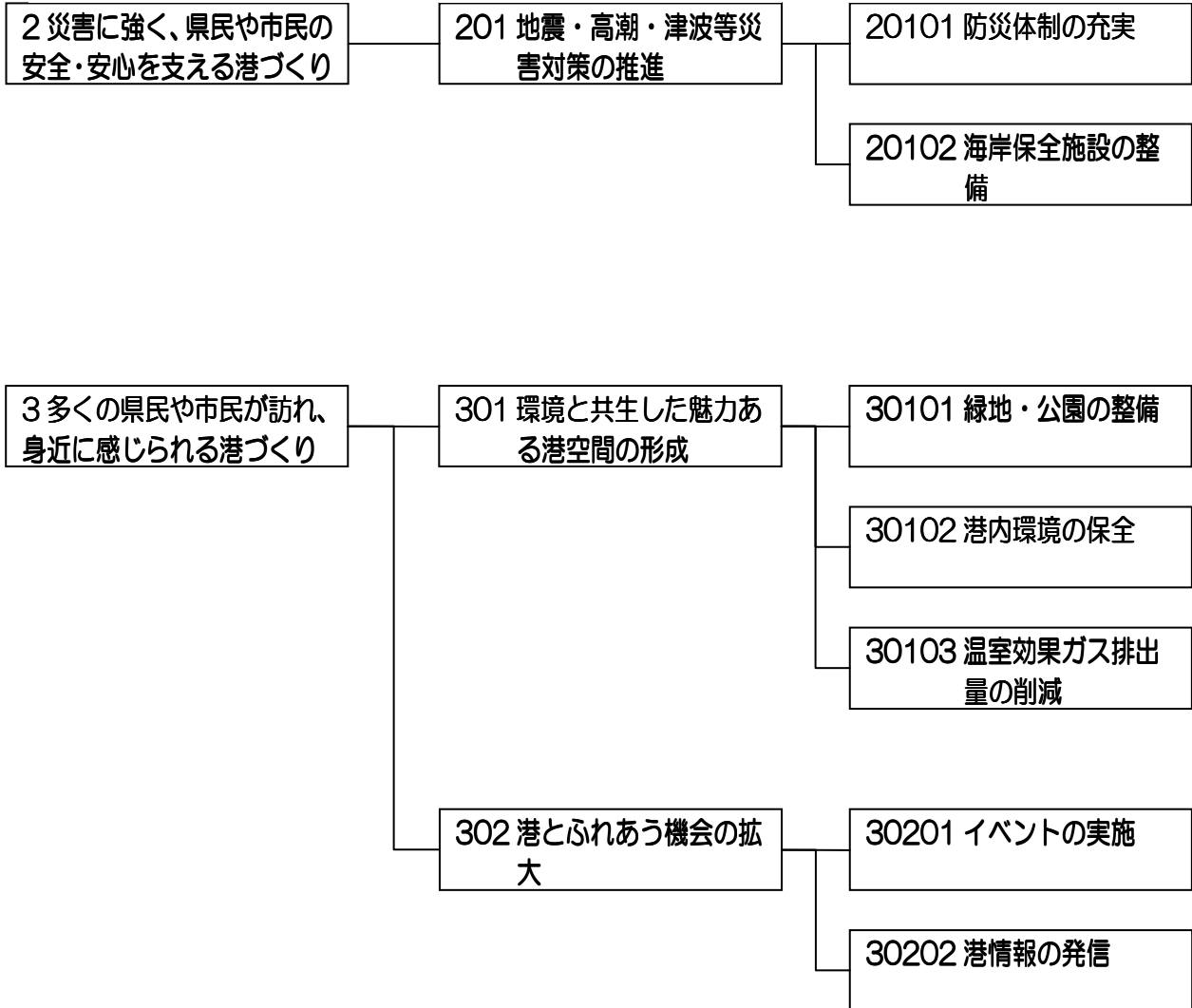
めざす姿：「地域に貢献する、なくてはならない存在としての港湾」



【政 策】

【施 策】

【事 業】



2 政策の取組結果と目標達成状況

(1) 2009 年度を振り返って

2009 年度は、国の港湾行政に大きな変化が生じた年であるとともに、四日市港管理組合においても、長期構想の策定、開港 110 周年の節目の年を迎えるなど、近年にない、大きな節目の年であったといえます。

<港湾の「選択と集中」の加速>

最も大きな動きは、国際的な港湾間の競争激化、資源獲得競争が激化する中、国がアジアの主要港湾に伍する港湾の選択と集中を目指して、国土交通省成長戦略会議の下、「国際コンテナ戦略港湾」、「国際バルク戦略港湾」施策を打ち出したことです。また、それ以外にも、重要港湾 103 港から、重点港湾（仮称）約 40 港を選定し、新規の直轄港湾整備事業の着手対象を原則これに限ることや、日本海拠点港湾を選定する動きがある等、国の港湾投資が全体として「選択」と「集中」という方向にあります。

「国際コンテナ戦略港湾」については、四日市港と名古屋港がスーパー中核港湾「伊勢湾」に指定され、これまで共に取り組んできた経緯もあり、両港が共同で「伊勢湾」として応募しており、現在、国において選定作業が進められているところです。また、「国際バルク戦略港湾」については、示された選定基準を元に、四日市港としての対応について、検討を行っているところです。

このような、港湾行政の未曾有の転換期において、四日市港は生き残りをかけて、名古屋港との連携を充実させつつ、どこにも負けない港湾サービスを提供していかなくてはなりません。

<開港から 110 周年を迎えた四日市港>

2009 年は、四日市港が 1899（明治 32）年 8 月 4 日に開港の指定を受けてから 110 年めを迎えるという節目の年であったことから、2009 年 8 月 4 日に四日市港ポートビルにおいて、開港 110 周年記念式典を開催しました。

式典では、四日市港の発展、振興に御貢献いただき、功績等が顕著である企業 21 社、団体 8 団体及び個人の方 1 名の合わせて 30 者の方々を表彰させていただき、四日市港の今後の一層の飛躍、発展の決意を新たにしたところです。

<四日市港長期構想の策定>

2009 年 8 月、平成 40 年代前半を見据えた四日市港の将来像等を示した「四

日市港長期構想」を策定しました。今後、その実現に向けて組合一丸となって取り組んでいきます。

＜新型インフルエンザの発生＞

2009年3月に「四日市港管理組合新型インフルエンザ対策行動計画」を策定した直後、メキシコや米国等で確認された新しいインフルエンザ（H1N1）が猛威を振るい始め、程なく日本にも上陸しました。

四日市港管理組合においては、行動計画に基づき、関係機関との情報交換等を行うなど、感染拡大の防止に努めたほか、冬に予想される第2波に備え、9月に組合内部の訓練や港運企業との意見交換を実施しました。結果、今回の新型インフルエンザが弱毒性だったこともあり、四日市港において、大きな影響はありませんでした。海の玄関口である四日市港管理組合の責任として、今後も関係機関と連携した対策をしっかりと遂行していきます。

（2）政策1 背後圏の産業を物流面から支え、地域経済の進展に大きく貢献する港づくり

「背後圏の産業を物流面から支え、地域経済の進展に大きく貢献する港づくり」を実現するために、良質な港湾サービスを提供するための取組を進めました。

具体的には、物流コストの縮減や航路増加による利便性の向上を実現するため、「グリーン物流促進補助制度」の普及・活用に努めたほか、ポートセールスなどを通じた官民協働の集荷対策や航路誘致等に取り組みました。また、四日市港で提供される港湾サービスを充実させるために、港湾施設にかかる利用調整、保安対策、安全対策を実施しました。さらに、霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル（W80号ふ頭用地）の供用を開始し、四日市港のコンテナ取扱能力を大幅に向上させるなど、施設整備にも取り組みました。

このように、四日市港を利用いただく皆様へのサービスの充実に取り組んできましたが、非常に厳しい経済状況が続く中、政策1の目標である「四日市港における総取扱貨物量」の一定量の確保については、原油、LNG（液化天然ガス）等エネルギー貨物の輸入の減少、完成自動車の輸出が減少するなど、全体では前年から9.3%の減少となり、達成できませんでした。

また、前年まで10年連続で過去最高を更新してきた外貿コンテナ貨物取扱量についても残念ながら減少に転じました。さらに、今年3月には、基幹航路である北米西岸航路が休止となっています。しかし、5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港）のコンテナ貨物の取扱が平均で約14%の減少と大幅に落ち込む中、約6%の減少にとどめることができたのは、グリーン物流促進補助制度をはじめ、

四日市港におけるサービスが評価されたことが大きいと考えています。

経済状況は徐々に改善の兆しを見せており、今後、より多くの荷主企業に四日市港をご利用いただけるよう、港湾コストの縮減やニーズに合致した港湾サービスの提供に取り組んでいく必要があります。

そのため、港湾コストの縮減取組を継続するとともに、官民協働して新規航路の誘致や既存航路の維持、ポートセールスによる集荷の拡大に取り組みます。また、「グリーン物流促進補助制度」をさらに利用しやすいものとするなどして、荷主企業のCO₂削減にかかる取組への支援を行う一方で、四日市港の利用促進にもつなげる取組を行っていきます。

さらに、岸壁の改良や補修、泊地の浚渫、維持管理計画の策定など、基盤施設の整備も着実に進めていきます。

(3) 政策2 災害に強く、県民や市民の安全・安心を支える港づくり

「災害に強く、県民や市民の安全・安心を支える港づくり」を実現するために、海岸保全施設の整備や維持管理、地域との協働による防災体制の充実を進めました。

その結果、四日市港における災害対策の不備などが原因で背後の地域住民が被災した事例はなく、政策2の目標である「災害により地域住民等が被災した件数0件」を達成し、背後地域の住民の安全・安心の確保に貢献できました。

今後も、海岸保全施設の機能を維持するため、点検、補修を行うとともに、護岸の補強対策による耐震性能向上を進めるほか、港の防災体制をより一層充実させるための訓練を実施するなど、安全・安心への備えを充実・強化させていきます。

(4) 政策3 多くの県民や市民が訪れ、身近に感じられる港づくり

「多くの県民や市民が訪れ、身近に感じられる港づくり」を実現するため、環境にやさしい港づくりと港にふれあう機会の拡大に努めました。

四日市港が環境と共生した、魅力ある空間となるよう、緑地・公園の維持管理、定期的なパトロールを実施したほか、荷役作業等の港湾活動に伴い発生するCO₂の削減に向けた、港運企業との意見交換の場の設置、排出量実態把握基礎調査などに取り組みました。

また、多くの県民・市民に港に親しんでいただくため、「四日市港まつり」やイベントの内容を充実させるとともに、県内外の小中学校等に対して社会見学・遠足での四日市港利用の働きかけと受入れに取り組んだほか、四日市港のことをより多くの方々に知っていただくため、「四日市みなと講座Ⅱ」を開講しました。

その結果、多くの県民、市民の方々に四日市港を訪れていただきましたが、「四日市港で行われる諸活動への参加者数」に関しては、イベント時の悪天候や新型インフルエンザの流行による社会見学のカンセルなどにより、目標値は達成できませんでした。今後さらに魅力あるイベントの企画や各種の広報媒体を活用した港情報の発信を強化するとともに、多様な主体と協働して、もっと港のことを知っていただくための取組や港とふれあう機会の増大に努めます。

また、緑地・公園の適正な維持管理を引き続き行うほか、緑地・公園のネットワーク化をはかり、アメニティ機能の向上を図ります。さらに、県、市、コンビニエント企業や港運企業等と連携をしながら、CO₂削減の取組など環境にやさしいみなと・四日市港づくりを推進します。

(5) 数値目標の達成状況について

昨年度の政策、施策、事業すべての数値目標の達成状況をまとめると、以下のとおりとなります。

なお、詳細については 10～11 頁（政策、施策）、26～28 頁（事業）に記載いたしております。

| | 政策目標 | 施策目標 | 事業目標 |
|------|------|-------------|-------------|
| 政策 1 | C | A:2 B:0 C:2 | A:5 B:0 C:4 |
| 政策 2 | A | A:1 B:0 C:0 | A:2 B:0 C:0 |
| 政策 3 | C | A:0 B:1 C:1 | A:4 B:0 C:1 |

A：目標が達成できた

B：目標が達成できなかったが、前年度より改善した

C：目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

各々の政策の数値目標の達成状況については以下のとおりです。

| 政策・施策 | 目標項目 | 2009 年度 目標値 | 2009 年度 実績値 | 達成 状況 |
|--|----------------------------|----------------|----------------|----------|
| 政策 1 背後圏の産業を物流面から 支え、地域経済の進展に大きく 貢献する港づくり | 四日市港における総取扱貨物量 (1～12 月) | 65,592 千トン | 57,007 千トン | C |

政策 1 については、一昨年秋のリーマンショック以降の厳しい経済状況の中で、コンテナ、バルク共に貨物の取扱量が伸びなかったことが主な要因と考えています。

| 政策・施策 | 目標項目 | 2009年度 目標値 | 2009年度 実績値 | 達成 状況 |
|----------------------------------|-------------------|---------------|---------------|----------|
| 政策2 災害に強く、県民や市民の安全・安心を支える港づくり | 災害により地域住民等が被災した件数 | 0 件 | 0 件 | A |

政策2については、海岸保全施設の整備や維持管理、地域との協働による防災体制の充実を進めたほか、台風、地震等による津波発生時の防潮扉の閉鎖も適切に行われた結果、背後の地域住民が被災した事例はありませんでした。今後も、安全・安心への備えを充実・強化させていきます。

| 政策・施策 | 目標項目 | 2009年度 目標値 | 2009年度 実績値 | 達成 状況 |
|---------------------------------|--------------------|---------------|---------------|----------|
| 政策3 多くの県民や市民が訪れ、身近に感じられる港づくり | 四日市港で行われる諸活動への参加者数 | 90,000 人 | 84,512 人 | C |

政策3については、親しまれる港づくりの一環として、集客数を掲げている数値目標において、イベント時の悪天候や新型インフルエンザの流行による社会見学のキャンセルなどが影響し、目標に達しませんでした。

3 政策・施策別の数値目標達成状況とコスト一覧

政策及び施策の数値目標（実績値、目標値及び達成状況）とコストの一覧です。
 なお、事業の数値目標については、巻末の参考「1 事業別の数値目標達成状況とコスト一覧」に掲載しています。

◎数値目標達成状況の評価基準

- A**：目標が達成できた
B：目標が達成できなかったが、前年度より改善した
C：目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

| 政策・施策 | 数 値 目 標 | | | | | | コスト 2009年度 (千円) |
|---|---|----------------|----------------|----------------|----------|----------------|-----------------------|
| | 目標項目 | 2008年度 実績値 | 2009年度 | | | 2010年度 目標値 | |
| | | | 目標値 | 実績値 | 達成 状況 | | |
| 政策1 背後圏の産業 を物流面から 支え、地域経 済の進展に大 きく貢献する 港づくり | 四日市港にお ける総取扱貨物 量 (1～12月) | 62,865 千トン | 65,592 千トン | 57,007 千トン | C | 67,308 千トン | 3,765,455 |
| 施策101 港湾サービスの 提供と利便 性向上 | 港湾サービスの 提供にかかるユ ーザーの満足度 | 88% | 88% | 72% | C | 92% | 332,443 |
| 施策102 港湾利用の促 進 | 四日市港にお ける外資コンテナ 貨物の取扱量 (1～12月) | 166,492 TEU | 175,000 TEU | 156,524 TEU | C | 184,000 TEU | 61,436 |
| 施策103 港湾活動にか かる安全の確 保 | 四日市港にお ける事故・事件の発 生件数 | 0件 | 0件 | 0件 | A | 0件 | 235,356 |
| 施策104 港湾経営基盤 の充実・強化 | 公共の陸域施設 の供用面積 | 134.21 ha | 141.69 ha | 142.15 ha | A | 143.99 ha | 3,136,221 |

| 政策・施策 | 数 値 目 標 | | | | | | コスト |
|--|-------------------------------------|---------------|-------------|-------------|----------|---------------|----------------|
| | 目標項目 | 2008年度 実績値 | 2009年度 | | | 2010年度 目標値 | 2009年度 (千円) |
| | | | 目標値 | 実績値 | 達成 状況 | | |
| 政策2 災害に強く、 県民や市民の 安全・安心を 支える港づく り | 災害により地域 住民等が被災し た件数 | 0件 | 0件 | 0件 | A | 0件 | 477,832 |
| 施策 201 地震・高潮・ 津波等災害対 策の推進 | 災害により地域 住民等が被災し た件数 | 0件 | 0件 | 0件 | A | 0件 | 477,832 |
| 政策3 多くの県民や 市民が訪れ、 身近に感じら れる港づくり | 四日市港で行わ れる諸活動への 参加者数 | 86,989 人 | 90,000 人 | 84,512 人 | C | 95,000 人 | 156,490 |
| 施策 301 環境と共生し た魅力ある港 空間の形成 | 港に親しんでい ただくための施 設にかかる苦情 件数 | 7件 | 0件 | 1件 | B | 0件 | 122,565 |
| 施策 302 港とふれあう 機会の拡大 | 展望展示室の入 場者数 | 36,416 人 | 36,800 人 | 34,443 人 | C | 37,000 人 | 33,925 |

コストの端数は四捨五入で処理しています。

4 施策の取組・成果の概要

施策名 101 港湾サービスの提供と利便性向上

施策の目的

港湾ユーザーに提供される様々な港湾サービスがユーザーのニーズに応じ適切に提供されるとともに、より利便性が高く優位性のあるものとなっている という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|---------------------------|-------------------|------------|----------|---|
| 港湾サービスの提供にかかる ユーザーの満足度 | 2008年度 実績値 | 88% | 達成 状況 | C |
| | 2009年度 目標値 | 88% | | |
| | 2009年度 実績値 | 72% | | |
| | 2010年度 目標値 | 92% | | |

達成状況の説明：目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

【目標項目の説明】

- ・港運企業や船社などの港湾ユーザーへのアンケート調査で、四日市港の港湾サービスの提供について「満足」または「やや満足」と回答したユーザーの割合。

2009年度における取組と成果等

- 港湾ユーザーが荷主企業に対して安価で良質な物流サービスの提供ができるよう支援を行いました。港運企業に対しては、港湾荷役作業の効率的実施のためのニーズに応じた荷さばき地の提供とともに、企業間の利用調整を行いました。船社に対しては、ニーズに応じた船席指定及びひき船配船等の船舶の入出港支援サービスに努めました。これら海陸に渡る支援活動により、港湾活動が安全・効率的に行われました。
- コンテナ物流の国際競争力の強化を目指すため、港湾ユーザーと協力して、コンテナにかかる船舶関連費用などの港湾コストの縮減に取り組みましたが、厳しい経済状況の中、コンテナ貨物取扱量が減少したことなどもあり、2008年度に比べ港湾コストは若干増加しました。
- 霞ヶ浦北ふ頭 W80 号コンテナターミナルの整備完了（2010年4月から全面供用開始）に伴い、コンテナ取扱能力が大幅に向上しました。また、ターミナルゲートオープン時間の延長（モデル事業）によりコンテナターミナルの利便性が向上しています。
- 荷主企業に対する一層の利便性の向上を図るため、船社訪問などの航路誘致活動

を行いました。北米航路と東南アジア航路で2サービスが休止になったものの、東南アジア航路については2010年度からの航路復活が確実なものとなったほか、タイ航路及び海峡地航路で船型の大型化が図られ、一層安定したサービスが提供されています。

- これらの港湾サービスの提供や利便性の向上に取り組んできましたが、残念ながら、ユーザーの満足度については、目標を達成することができませんでした。

これからの課題等

- 港湾業務の効率化、高度化を一層推進するため、ユーザーのニーズに応じたきめ細かなサービスを提供することが求められます。
- モーダルシフトなど荷主企業の物流におけるCO₂削減の取組に対応できる港湾サービスが求められるようになっていきます。
- 優位性、利便性を一層高め、港として更なる競争力を付けていくためには、港湾コストの縮減を進めるとともに、荷主企業のニーズに適切に対応しながら、航路の維持、充実に引き続き取り組む必要があります。
- 航路サービス便数が全国的に減少傾向にあり、当港においても同様の傾向となっています。しかしながら、集荷だけでは取扱量拡大に限界があり、航路サービスの充実が求められています。

2010年度（以降）における取組

- 港湾ユーザーの荷役作業や船舶の活動等が安全かつ効率的に行われるよう、引き続き、荷さばき施設の運用や、船席指定、ひき船配船等の各種支援をニーズに応じ適切に提供します。
- 港湾コストの縮減については、港湾ユーザーと連携しながら、取扱量増大によるスケールメリットの創出等に取り組めます。また、ターミナルゲートの弾力的な運用などを働きかけていきます。
- 荷主企業等が取り組む環境負荷の削減に向けたモーダルシフト等の取組に対して、的確に答えることができるよう、港湾施設の運営を行います。
- 航路の維持安定には集荷拡大が不可欠であることから、港運企業や船社とも連携しながら、取扱量増大に取り組めます。また、現在の航路誘致補助制度の対象航路を拡大し、荷主企業からニーズの高い、北米航路及び中国（華北・華中）航路の戦略的な誘致に努めます。
- これらの取組を進め、四日市港をより使い勝手の良い港としていくことで、ユーザーの満足度が向上するよう努力していきます。

施策名

102 港湾利用の促進

施策の目的

四日市港の背後圏に立地する荷主企業の多くが四日市港を利用している という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|----------------------|-------------------|-------------------|----------|---|
| 四日市港における外貿コンテナ貨物の取扱量 | 2008年度 実績値 | 166,492TEU | 達成 状況 | C |
| | 2009年度 目標値 | 175,000TEU | | |
| | 2009年度 実績値 | 156,524TEU | | |
| | 2010年度 目標値 | 184,000TEU | | |

達成状況の説明：目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

【目標項目の説明】

- ・四日市港において1年間（1月～12月）に取り扱った外貿コンテナ貨物の量。（20フィートコンテナに換算したコンテナの個数）

2009年度における取組と成果等

- 荷主企業に四日市港利用を促すために、県内はもとより、滋賀県、東京、大阪、香港など各地で四日市港セミナーを開催しました。
- セミナーの開催にあわせ、企業の個別訪問を行い、四日市港利用を直接働きかけました。
- 2008年度に「四日市港グリーン物流促進補助制度」を創設し、同制度を活用したモーダルシフトや最寄港利用の提案を行うなど、取扱貨物拡大に向けグリーン物流を意識したポートセールス活動を展開しました。ちなみに、昨年度は、背後圏に事業所等を有する荷主企業から、46件（モーダルシフト事業0件、最寄港利用事業46件）の応募がありました。
- グリーン物流促進補助制度の周知を目的として、12月に松阪市において、2月に滋賀県甲賀市において、それぞれ説明会を開催しました。
- 背後圏で食品をはじめとする関連貨物を扱う荷主企業との連携を図り、「四日市港活用研究会」を立ち上げました。研究会は4回開催し、四日市港の利用に向け、課題を明確にしたうえで、取組の方向性を議論しました。
- これらの取組の結果、目標は達成できなかったものの、2009年の外貿コンテナ

貨物取扱量は、5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の各港）が平均で約14%の減少と大幅に落ち込む中、約6%の減少にとどまることができました。

これからの課題等

- 目標とする取扱量には、いまだ到達していないため、直接貨物を担う港運企業や船社との協力・連携の下、県、市や商工会議所などとも連携を図りながら、一層の集荷拡大を図っていくことが必要です。
- 最寄港利用が環境面での貢献はもとより経済合理性も有することを強力にアピールし、「四日市港グリーン物流促進補助制度」の活用をからめてのポートセールスをより積極的に展開していくことが必要です。
- 他県の港に比べて、県内貨物の四日市港利用率が低い状況（2008年28.8%）にあることから、県内貨物の集荷拡大を図っていく必要があります。また、多くの潜在貨物を有する滋賀県における集荷拡大にもより積極的に取り組んでいく必要があります（滋賀県貨物の四日市港利用率：2008年9.5%）。

2010年度（以降）における取組

- 四日市港セミナーや四日市港説明会を県、市や商工会議所と連携を図りながら実施するとともに企業の個別訪問などを戦略的に展開することにより、2010年の外貿コンテナ取扱貨物量の目標達成と2009年度に達成できなかった過去最高値の達成を目指します。
- 「四日市港利用グリーン物流促進補助制度」の2年間の制度運用を踏まえ、荷主企業がより活用しやすいよう制度を改正するとともに、同制度を引き続き利用促進の核として位置づけ、県内外への積極的な周知活動を行い取扱貨物の拡大につなげます。また、同制度の補助事業実施企業を丁寧にサポートする中で、得られた貨物情報や航路ニーズを分析し、新規航路の誘致につなげていきます。
- 一昨年の新名神高速道路の開通などを踏まえ、引き続き滋賀県を重点地域として説明会を開催します。
- 「四日市港活用研究会」において、四日市港利用に向けた課題の調査研究に引き続き取り組み、貨物の獲得につなげていきます。
- 新たに貿易を始めようとする企業や、小口の貨物を輸出しようとする企業等、四日市港の潜在顧客との間で貿易ノウハウの提供や意見交換を行うなど、個々の荷主企業のニーズに対応できるきめ細かなサービス提供に努めます。

施策名

103 港湾活動にかかる安全の確保

施策の目的

港湾物流における活動環境がその安全性において高いレベルを保っている という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|--------------------|-------------------|-----------|------|---|
| 四日市港における事故・事件の発生件数 | 2008年度 実績値 | 0件 | 達成状況 | A |
| | 2009年度 目標値 | 0件 | | |
| | 2009年度 実績値 | 0件 | | |
| | 2010年度 目標値 | 0件 | | |

達成状況の説明：目標が達成できた

【目標項目の説明】

- ・四日市港の安全対策や保安対策の不備などにより、四日市港内において事故や事件が発生した件数。

2009年度における取組と成果等

- 港湾施設等の安全管理については、第2・第3航路の自主通航調整、巡視等による事故防止措置や沈没船の発生を抑止、港内巡視船「かもめ」による浅所・海底異物等の調査・対応、交通安全啓発活動、暴走行為・海中転落事故防止のためのゲート開閉等を実施することにより、港湾施設の利用にかかる安全性を維持しました。
- 港内のごみ収集、処理、啓発活動などの清港活動を推進することで、船舶航行や物流活動の安全性及び良好な環境を維持しました。
- プレジャーボート等放置艇の所有者に対して啓発活動を行うことにより、港内交通や地域住民の周辺環境に悪影響を与えないようにしました。
- 港湾保安対策については、国際ふ頭施設の利用形態に応じた出入管理の実施、保安設備・保安規程の整備、保守点検などにより、国際ふ頭施設及び国際水域施設への不審者・不審車輛等の侵入を防止するなど保安の確保を行いました。
- 四日市港保安委員会の開催による意見交換や情報共有を行い、連携の強化を図りました。また、関係機関の連携による迅速かつ的確な対応ができるよう、テロ対策合同訓練（情報伝達訓練：26 機関参加・実働訓練：7 機関参加）を実施しました。

これからの課題等

- 港湾施設等の安全管理については、沈没船発生未然防止や限られた財源の中での港湾施設の老朽化、維持補修等への対応が必要です。
- 清港活動として、ごみの不法投棄の防止やごみの発生量を減らすための取組が必要です。
- プレジャーボート等放置艇の対策については、適切なけい留場所に関する検討が必要です。
- 港湾保安対策については、継続した出入管理の実施、保安設備の整備・保守点検などにより、国際ふ頭施設及び国際水域施設への不審者・不審車輛等の侵入を防止し保安の確保を維持していくことが必要です。
- 四日市港保安委員会等における関係機関の情報共有を一層図るとともに、訓練結果を踏まえ、連携の実効性をより高めることが必要です。

2010年度（以降）における取組

- 港湾ユーザーが、港湾施設等で安全に船舶運航や荷役活動等を行うことができるよう、本年度も第2・第3航路の自主通航調整、巡視等による事故防止措置や沈没船の発生抑制、港内巡視船「かもめ」による浅所、海底異物等の調査・対応、交通安全啓発活動、暴走行為・海中転落事故防止のためのゲート開閉等に取り組みます。
- 船舶航行や物流活動の安全性を確保するため、引き続き不法投棄されたごみの収集や、啓発活動を定期的に行う等の清港活動に取り組みます。
- 港内交通の安全性を確保するため、プレジャーボート等放置艇のけい留場所について、検討を進めます。
- 港湾保安対策については、国際港湾施設の安全性を高いレベルで維持していくため、昨年度に引き続き、国際ふ頭施設及び国際水域施設の保安の確保を行います。
- 海上保安部・警察等の関係各機関で構成する四日市港保安委員会を活用し、各種情報を共有するとともに、保安の向上と出入管理の強化を図るための連携・協力等について協議・調整を行います。また、緊急事態に対して適切に対応するため、関係機関合同による情報伝達訓練及び実動訓練を実施します。

施策名

104 港湾経営基盤の充実・強化

施策の目的

港湾経営における基盤が港湾ユーザーのニーズに適切に対応できるよう十分に整備され、最適な状態で維持される という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|--------------|-------------------|-----------------|----------|---|
| 公共の陸域施設の供用面積 | 2008年度 実績値 | 134.21ha | 達成 状況 | A |
| | 2009年度 目標値 | 141.69ha | | |
| | 2009年度 実績値 | 142.15ha | | |
| | 2010年度 目標値 | 143.99ha | | |

達成状況の説明：目標が達成できなかったが、前年度より改善した

【目標項目の説明】

- ・四日市港の公共の陸域（けい留施設、臨港道路、荷さばき施設、保管施設等）の供用面積の和。

2009年度における取組と成果等

- 港湾施設の整備については、コンテナ船の大型化や物流需要の増加などに対応するため、2006年に一部を供用開始した霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル（80号岸壁ふ頭用地）について、整備を完了し、今年度4月から全面供用を開始しました。
- 四日市地区では、危険性、緊急性あるいは使用頻度を勘案し、第2埠頭8号岸壁基部エプロンの構造調査を実施しました。また第3ふ頭15号岸壁の改修や第1航路の浚渫などを実施しました。
- 港湾施設の効率的な利用のために、四日市地区の荷さばき施設について利用者と調整し、既存施設の有効的な活用方法を検討しました。
- 霞4号幹線については、事業主体である国と協力し、地元説明会の開催や関係行政機関との協議などを進めました。

これからの課題等

- 東海・東南海地震の切迫性が指摘されるなか、市街地に近い四日市地区において、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁の整備が必要です。
- 港湾施設の老朽化が進んでおり、維持補修を計画的に取り組む必要があります。

- 既存港湾施設の効率的な利用には、霞ヶ浦地区及び四日市地区の荷さばき地等における既存利用貨物の再配置を行うために発生する移転費用の抑制や、利用者側への過度なコスト増につながらないように配慮する必要があります。
- 霞4号幹線については、関係行政機関等との調整及び協議を継続し、地元の理解を得ながら事業を推進していく必要があります。

2010年度（以降）における取組

- 四日市地区第3ふ頭15号岸壁において、耐震強化岸壁の整備を進めます。
- 泊地の浚渫を実施するほか、岸壁及び物揚場で老朽化した施設については維持管理計画を策定して、計画的に改修・維持補修を行っていきます。特に、昨年度構造調査を行った第2ふ頭8号岸壁基部のエプロンについては、老朽化が著しく、早期の補修が必要との判断から、補修工事を実施します。
- 上屋等については、2008年度に実施した耐震診断の結果をもとに、対象施設の「耐震性維持（安全性確保）及び長寿命化（機能維持）」の双方の観点から、各棟についての施工の適否及び優先順位の調査・検討を行ったうえ、順次、設計・施工を行います。また、物揚場の石積については、景観に配慮した修復を行います。
- 上屋等の中で、特に対応に緊急性を要する簡易上屋については、ユーザーニーズの重視（荷さばき効率の維持・向上）及びコスト縮減等の観点から総合的に判断した結果、撤去のうえ、跡地を荷さばき地として整備を行います。
- 港湾施設がより有効に利用されるために、霞ヶ浦地区及び四日市地区の荷さばき地等を有効に利用できるよう調整し、ユーザーのニーズに柔軟に対応していきます。
- 霞4号幹線については、事業主体である国と協力し、地元説明会の開催や関係行政機関との協議を引き続き行います。

施策名

201 地震・高潮・津波等災害対策の推進

施策の目的

地震・高潮・津波など災害への対応が、背後地域の住民の生命・財産を確実に守ることができるものとなっている という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|-------------------|------------|----|------|---|
| 災害により地域住民等が被災した件数 | 2008年度 実績値 | 0件 | 達成状況 | A |
| | 2009年度 目標値 | 0件 | | |
| | 2009年度 実績値 | 0件 | | |
| | 2010年度 目標値 | 0件 | | |

達成状況の説明：目標が達成できた

【目標項目の説明】

- ・四日市港における災害（地震・高潮・津波）対策の不備などが原因で、四日市港の背後の地域住民等が被災した件数。

2009年度における取組と成果等

- 防災体制の充実を図るため、四日市港管理組合防災体制要綱等の改訂や防災研修を実施しました。また、適切な防災活動を実施できるよう、職員に対し防災訓練を実施し、より効率的な体制へ見直しを行いました。
- 「津波発生時等における防潮扉及び樋門の開閉作業に関する協定」（以下、津波協定）の対象となる全ての防潮扉について、自治会・企業と締結をしていますが、更に他の企業とも締結を進め、津波協定の実効性を高めました。また、地域住民の方々に防潮扉操作説明会を開催し、津波協定の実効性と防災意識の向上に努めました。
- 「地震・津波・風水害等の緊急時における調査・災害応急工事に関する協定」などの災害時の協定（以下、災害協定）について、訓練を行い、その連絡体制を確認しました。
- 防潮扉については、台風18号の襲来（10月7日）及びチリ中部沿岸地震発生に伴う津波警報発令時（2月28日）の二度閉鎖しました。いずれも滞りなく閉鎖は完了し、直接的な被害等はありませんでした。
- 海岸保全施設については、護岸の耐震機能を向上させるため、富田港地区で護岸の補強対策を推進しました。併せて、点検・維持補修を行うことにより施設機能の保持を図りました。また、防潮扉6門の壁化を進めました。

これからの課題等

- 見直した管理組合の防災体制が機能するか、今後も検証していく必要があります。
- 地域の防災力向上を図るため、「津波協定」を締結した自治会・企業などと更なる連携が必要です。
- チリ中部沿岸地震発生に伴う一連の対応の中で、防潮扉の閉鎖作業にあたって、海側にいる方々の避難・誘導に時間を要しました。
- 海岸保全施設については、老朽化が進んでおり、大規模地震に備え、海岸保全施設の耐震性能を向上させるよう、できるだけ早く護岸の補強対策を進めていく必要があります。また、浸水被害防止のためには、開口部を閉鎖する防潮扉の壁化が最善策ですが、壁化を進めるためには、利用者・住民の理解と協力が不可欠です。

2010年度（以降）における取組

- 見直した管理組合の防災体制が機能するか訓練を通じ検証します。また、防災体制の充実を図るために、防災研修を実施します。
- 地域住民の防災意識の向上を図るため、防潮扉操作説明会、四日市みなとまつり等の機会を捉えて、四日市港防災マップなどを利用した防災の啓発活動に努めます。また、「津波協定」を締結している自治会・企業と、連携した訓練を実施します。
- 災害協定について、その実効性を維持するために、締結している団体と連携した訓練を実施します。
- 海岸保全施設については、耐震性能を向上させるため、護岸の補強対策の推進、施設の点検、補修を行います。また、防潮扉については、関係者との協議を進め、壁化を行います。
- 緊急時の物資輸送や災害復興活動を支えるため、市街地に近い四日市地区において緊急物資輸送用岸壁等の防災拠点の整備を進めます。

施策名

301 環境と共生した魅力ある港空間の形成

施策の目的

四日市港を訪れ親しんでいただくための施設や場所が、県民・市民にとってより魅力あるものとなっている という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|-------------------------|-------------------|-----------|------|---|
| 港に親しんでいただくための施設にかかる苦情件数 | 2008年度 実績値 | 7件 | 達成状況 | B |
| | 2009年度 目標値 | 0件 | | |
| | 2009年度 実績値 | 1件 | | |
| | 2010年度 目標値 | 0件 | | |

達成状況の説明：目標が達成できなかったが、前年度より改善した

【目標項目の説明】

- ・緑地・公園など、四日市港に親しんでいただくための施設に対して、快適でないことを理由に県民・市民のみさんから寄せられた苦情の件数。

2009年度における取組と成果等

- 緑地・公園については、県民・市民が憩い、くつろいでもらえる施設とするため、芝刈りや剪定等その維持管理に努め、定期的なパトロールも実施しました。しかしながら、2009年度においては、富双緑地において騒音に対する苦情が1件あり、目標達成ができませんでした。
- なお、寄せられた苦情に対しては、快適な利用確保のため、速やかに地元自治会と原因者との話し合いの場を設け、再発防止のための措置を講じました。
- 港の水環境については、石原地区及び霞ヶ浦北ふ頭埋立事業にかかる環境調査及び定期的な水質調査等を実施するとともに、その結果についてホームページ等により情報の提供に努めました。
- ISO14001 環境マネジメントシステムのもと、「四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画」を策定し、燃料や電気使用量等の削減に努めてきましたが、2009年度には新たに第2次実行計画を策定しました。2009年度の実績は基準年度の2007年度と比較し、温室効果ガス排出量(CO₂換算値)を4.2%(目標値:2.0%)削減しました。
- 荷役作業等の港湾活動に伴い発生するCO₂の削減に向け、港運企業との意見交換の場を設置したほか、排出量実態把握基礎調査を実施しました。

これからの課題等

- 緑地・公園をいつも適切、快適に維持するためには、よりきめの細かい対応が不可欠であり、引き続き定期的に高い頻度でのパトロールの実施及び点検等が必要と考えられます。
- また、朝明地区から霞ヶ浦地区には、緑地や公園が点在していることから、公園のアメニティ機能向上のため、ネットワーク機能（回廊性、連続性）を高めることが必要です。
- 環境にやさしいみなど・四日市港の実現に向け、これからの環境への取組は、管理組合だけでなく、県民・市民、県、市、直背後のコンビナート企業、そして港運企業等とこれまで以上に連携・協働していく必要があります。
- 引き続き ISO14001 環境マネジメントシステムのもと、「四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画（第2次）」に基づき、温室効果ガス排出量の削減に取り組む必要があります。

2010年度（以降）における取組

- 緑地・公園について、県民・市民がこれまで以上に安全に憩い、くつろげるよう、危険箇所や不具合箇所がないかなどを点検するため、多様な主体とも連携しながらきめの細かい、より効果的なパトロールを行います。
- また、点在する緑地や公園を一体的、連続的に利用していただけるよう、緑地・公園のネットワーク化を図り、アメニティ機能の向上を図ります。
- 埋立事業にかかる環境監視や定期的な水質調査等を引き続き実施するとともに、県、市、コンビナート企業や港運企業等と連携をしながら CO₂ 削減の取組など環境にやさしいみなど・四日市港づくりを推進します。

施策名 302 港とふれあう機会の拡大

施策の目的

県民・市民にとっての四日市港とのふれあいがより多くの機会において実現している という状態にします。

施策の数値目標と達成状況

| | | | | |
|------------|-------------------|----------------|----------|---|
| 展望展示室の入場者数 | 2008年度 実績値 | 36,416人 | 達成 状況 | C |
| | 2009年度 目標値 | 36,800人 | | |
| | 2009年度 実績値 | 34,443人 | | |
| | 2010年度 目標値 | 37,000人 | | |

達成状況の説明：目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

【目標項目の説明】

・ポートビル展望展示室「うみてらす 14」への年間の延べ入場者数。

2009年度における取組と成果等

- 多くの県民・市民に港に親しんでいただくため、「四日市港まつり」を実施したほか、四季のイベント（「花火大会見学会」「クリスマスコンサート」「初日の出を見る会」など）の開催に加え、四日市港開港110周年記念事業や観光連盟と連携した産業観光スタンプラリーへの参加、みなとの博物館ネットワーク・フォーラムが主催する巡回パネル展への参加などにより、多くの県民・市民に来港していただきました。
- 展望展示室については、憩いの場の提供や教育機能等を促進するため、社会見学・遠足の受入れの充実（県内外の小中学校等127校（8,476人）が入場）やイベント開催に合わせた無料開放、開館時間延長など、来館者増に努めましたが、夏場の天候不順や新型インフルエンザの流行による社会見学のキャンセルなどにより、目標達成には至りませんでした。
- 四日市港の魅力や役割などを知っていただくため、「四日市港ニュース」の配布やホームページの充実、生活情報誌及び報道機関への情報提供等広報活動の充実を努めました。
- 四日市港の歴史やしぐみ、産業や物流における役割などについて、港のことをより一層知っていただくため、「四日市みなと講座Ⅱ」を企業、団体等と連携して、

開講しました。また、三重大学と共同で、旧港周辺（四日市地区）を中心に「親しまれる港づくりワークショップ」を開催し、四日市地区の魅力を発見するとともに、その魅力を活かす「親しまれる港になるための100のアイデア」が参加者から提案されました。

これからの課題等

- 四日市港の魅力や役割について、県民・市民にもっと知ってもらうため、学習機会の提供などに加えて、魅力のあるイベントの企画や情報発信の工夫が必要です。
- 小中学生をはじめとする見学者のニーズに応じたプログラムの充実強化を行い、四日市港を魅力ある見学コースにする必要があります。
- 憩いの場としての公園・緑地や旧港周辺の歴史景観や文化遺産をもっと活用する必要があります。
- 港の様々な資源を活用するための取組を行政主導でなく、多様な主体と連携して展開していく必要があります。

2010年度（以降）における取組

- 展望展示室においては、コンビナートの夜景などを観賞しながら多くの県民・市民にくつろいでいただけるよう、ドリンクスペースを設けたところであり、2010年度から開館時間延長を従来の土曜日に、日曜・祝日（7～11月）も追加し、展望展示室の入場者増加を図ります。
- 普段見ることのできない荷役作業の様子や港に関係のある企業を間近で見られる「四日市みなと講座Ⅲ」を実施するとともに、語り部講演会を通じて港の案内人を養成し、多くの県民・市民に港のことをもっと知ってもらうための取組を行います。
- 昨年度に引き続き三重大学と共同で、旧港周辺を中心に親しまれる港づくりを進めるために「ワークショップ」を開催し、県民・市民、行政など多様な主体と協働して、散策会や実地での検証を行いながら、親しまれる港づくりに向けた取組を行います。
- 四日市港の施設の魅力やイベント情報などについて、従来から行っているホームページ掲載や四日市港ニュース、展望展示室パンフレット、イベント案内などをショッピングセンター、地区市民センター等に設置依頼するとともに、「四日市みなと講座」の受講生やワークショップ参加者の協力を得て、口コミ情報の拡大などによる効果的な情報提供、情報発信に努めます。

(参考) 1 事業別の数値目標達成状況とコスト一覧

◎数値目標達成状況の評価基準

A: 目標が達成できた

B: 目標が達成できなかったが、前年度より改善した

C: 目標が達成できず、かつ前年度の水準にも達しなかった

| 事業 | 数 値 目 標 | | | | | | コスト 2009年度 (千円) |
|------------------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------|----------------|-----------------------|
| | 目標項目 | 2008年度 実績値 | 2009年度 | | | 2010年度 目標値 | |
| | | | 目標値 | 実績値 | 達成 状況 | | |
| 10101 港湾活動支援サービスの提供 | 港湾活動支援サービスにかかる苦情件数 | 0件 | 0件 | 0件 | A | 0件 | 247,105 |
| 10102 サービス水準の向上 | 港湾利用コストの削減率 | 5.2% | 8% | 4.3% | C | 14% | 21,715 |
| 10103 物流機能多様化の推進 | 港湾関連用地への先端的な物流施設の誘致件数 | 0件 | 0件 | 0件 | — | 1件 | 15,770 |
| 10104 コンテナ定期航路網の充実 | 外資コンテナ定期航路サービス数 | 17 サービス | 18 サービス | 15 サービス | C | 20 サービス | 47,853 |
| 10201 ポートセールス活動の推進 | 四日市港における外資コンテナ貨物の取扱量(1~12月) | 166,492 TEU | 175,000 TEU | 156,524 TEU | C | 184,000 TEU | 61,436 |

| 事業 | 数 値 目 標 | | | | | | コスト |
|-------------------------|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------|---------------|----------------|
| | 目標項目 | 2008年度 実績値 | 2009年度 | | | 2010年度 目標値 | 2009年度 (千円) |
| | | | 目標値 | 実績値 | 達成 状況 | | |
| 10301 港湾施設等 の安全管理 | 港湾施設の管理に起因した港湾活動の安全上の影響発生件数 | 0件 | 0件 | 0件 | A | 0件 | 101,326 |
| 10302 港湾保安対策の推進 | 港湾施設・船舶に対する危害行為の発生件数 | 0件 | 0件 | 0件 | A | 0件 | 134,030 |
| 10401 港湾施設の整備 | 接岸可能貨物船舶のトン数 | 504,900 トン | 504,900 トン | 504,900 トン | A | 504,900 トン | 2,374,511 |
| 10402 既存ストックの有効利用 | 港湾施設の利用率 | 81% | 81% | 80% | C | 81% | 830 |
| 10403 道路アクセス網の充実 | 県内各方面及び滋賀方面から四日市港へのアクセス時間の短縮時間 | 44分 | 44分 | 44分 | A | 44分 | 760,880 |

| 事業 | 数 値 目 標 | | | | | | コスト |
|-------------------------------|-----------------------------------|---------------|---------------|-------------|----------|---------------|----------------|
| | 目標項目 | 2008年度 実績値 | 2009年度 | | | 2010年度 目標値 | 2009年度 (千円) |
| | | | 目標値 | 実績値 | 達成 状況 | | |
| 20101 防災体制の 充実 | 防潮扉等の開 閉目標時刻ま での開閉完了 率 | 100% | 100% | 100% | A | 100% | 6,954 |
| 20102 海岸保全施 設の整備 | 護岸の改修率 | 75% | 78% | 78% | A | 81% | 470,878 |
| 30101 緑地・公園 の整備 | 緑地・公園の適 正維持率 | 100% | 100% | 100% | A | 100% | 81,863 |
| 30102 港内環境の 保全 | 四日市港の水 域における CODの平均値 | 3.1mg/l | 3.1mg/l 以下 | 3.1mg/l | A | 3.1mg/l 以下 | 39,279 |
| 30103 温室効果ガ ス排出量の 削減 | 温室効果ガス の排出量 | 1,383 トン | 1,387 トン | 1,336 トン | A | 1,386 トン | 1,423 |
| 30201 イベントの 実施 | イベント参加 者数 | 11,668 人 | 11,800 人 | 10,272 人 | C | 11,800 人 | 7,943 |
| 30202 港情報の発 信 | ホームページ におけるイベ ント情報等掲 載件数 | 37 件 | 40 件 | 40 件 | A | 45 件 | 25,982 |

コストの端数は四捨五入で処理しています。

(参考) 2 用語解説

う

上屋 (うわや)

海上輸送貨物の荷さばきや中継作業のために、これを一時保管するための建物で、岸壁、物揚場等のけい留施設の近くに設置される。構造的には倉庫に類似しているが、荷さばきを本来の目的としており、保管を本来の目的とする倉庫とは機能的に異なる。

お

温室効果ガス (おんしつこうがす)

二酸化炭素 (CO₂)、メタン、一酸化二窒素、フロン等のガスのこと。

これらのガスは温室のガラスと同じように太陽からの日射エネルギーをほぼ完全に通過させ、地表から放射させる熱 (赤外線) を吸収し、熱が地球の外に出て行くのを防ぐ性質がある。そのなかで二酸化炭素は産業革命以後、急激にその排出量が増え、それに伴って大気中の二酸化炭素濃度も大きくなり、温室効果ガスの中で地球温暖化に最も大きな影響力がある。

か

海岸保全施設 (かいはんほぜんしせつ)

海岸法により定義されている、海岸保全区域内にある、堤防、突堤、護岸、胸壁 (波浪飛沫を防ぎ、又は危険防止等の目的をもって護岸、堤防あるいは防波堤の上部に設ける壁のこと) その他、海水の侵入又は海水による浸食を防止するための施設のこと。

外貿コンテナ定期航路サービス (がいぼうこんてなていきこうろさーびす)

外国との貿易を行うため、経路や寄港地、寄港スケジュールを定めて船会社がコンテナ輸送を行うサービスのこと。

き

基幹航路

北米、欧州、豪州航路など国際海上輸送の基幹となる航路のこと。四日市港管理組合では、日本とアメリカ大陸または日本とスエズ運河以西の地域を直接接続する航路を基幹航路と定義している。

く

グリーン物流 (ぐりーんぶつりゅう)

物流分野における環境負荷低減活動のこと。

け

けい留（けいりゅう）

岸壁等に船舶をつなぐこと。けい留施設には岸壁、物揚場、さん橋、浮さん橋、船揚場などがある。

こ

港運企業（こううんきぎょう）

港湾において荷役、水上輸送などの海陸運送の転換に関する事業（港湾運送事業）を行う企業のこと。

航路（こうろ）

航路は船舶が安全に航行できるように港則法で定められた水路水域で、航路を航行する船舶の優先権が認められている。四日市港の航路は、現在第一航路、第二航路、第三航路及び午起（うまおこし）航路の4航路。

港湾施設（こうわんしせつ）

港湾法により定義されている港湾の利用又は管理に必要な施設のこと。航路、泊地などの水域施設、防波堤、水門、護岸などの外郭施設、岸壁などのけい留施設、上屋などの荷さばき施設など。港湾管理者が管理するものであるか、国、地方公共団体、私人が所有又は管理するものであるかを問わない。

護岸（ごがん）

ふ頭のけい船岸以外の水際線に設け、その主目的として波浪による陸岸の侵食及び水圧による陸岸の崩壊を防止するための構築物のこと。

国際コンテナ戦略港湾（こくさいこんてなせんりやくこうわん）

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、選定することとした港湾のことで、国土交通省成長戦略会議のもとに「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」が設置され、検討が行われている。応募者は伊勢湾（四日市港、名古屋港）のほか、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、阪神港（神戸港、大阪港）、北部九州港湾（博多港、北九州港）の4港湾。

国際水域施設（こくさいすいいきしせつ）

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」第2条第4項に規定する、国際航海船舶の停泊の用に供する泊地その他の水域施設のこと。

国際バルク戦略港湾（こくさいばるくせんりやくこうわん）

我が国の産業及び国民生活に欠かせない物資である資源・エネルギー・食糧等の国際バルク貨物の世界的な獲得競争が進展しているなか、大型船による一括大量輸送を行う港湾の「選択」と「集中」によりこれら物資の安価かつ安定的な輸送を実現するため、選定することとした港湾のことで、国土交通省成長戦略会議のもとに「国際バルク戦略

港湾検討委員会」が設置され、検討が行われている。対象は穀物（トウモロコシ、大豆）、鉄鉱石、石炭の3品目で、8月3日が計画書（目論見）の締め切りとなっている。

国際ふ頭施設（こくさいふとうしせつ）

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」第2条第3項に規定する、国際航海船舶のけい留の用に供する岸壁その他のけい留施設（当該けい留施設に付帯して、貨物の積込み若しくは取りおろしのための荷さばきの用に供する施設又は旅客の乗下船の用に供する施設等を含む。）のこと。

コンテナターミナル

コンテナ運送方式における海上輸送と陸上輸送の接点であって、港頭に位置し本船荷役をはじめ、コンテナの蔵置、コンテナならびにコンテナ荷物の授受、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設をもった地域のこと。

し

浚渫（しゅんせつ）

航路、泊地などを建設、整備したり土砂の採取又は土地の造成のために海底などを掘ることをいう。この目的で造られた船を浚渫船という。

す

スーパー中枢港湾

国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分科会の答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」（2002年11月29日）において提案された、国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾のこと。

近隣アジア主要港の近年の躍進によって相対的な地位が低下している我が国のコンテナ港湾の国際競争力を重点的に強化するため、実験的、先導的な施策の展開を官民連携の下で行うことにより、アジア主要港湾を凌ぐコスト、サービスの実現を図ることとしており、伊勢湾（四日市港、名古屋港）、京浜港（東京港、横浜港）、阪神港（神戸港、大阪港）が指定されている。

せ

船社（せんしゃ）

船会社のこと。

船席（せんせき）

バース（港内で荷役、旅客の乗降などを行うための岸壁、さん橋、ブイ、ドルフィン等の施設で船舶をつなぐ場所のこと）に船舶をけい留するための割り当て（場所）のこと。

に

荷役（にやく）

船舶への貨物の積込み若しくは船舶からの貨物の取りおろし行為のこと。

は

泊地（はくち）

船舶が安全に停泊し、円滑な操船及び荷役をするための水面のこと。そのため静穏でかつ十分な広さの水面及び水深を確保する必要があり、また、海底地質は、錨がかりに適しているところが望ましい。

ひ

ひき船（ひきぶね）

大型の船舶が岸壁、ブイなどのけい留施設に離れいする場合、自力では出来ないので大型の船舶が安全に離れいできるように押したり、引いたりして活動する船（＝タグボート）のこと。四日市港には、管理者直営船ちとせ丸と民間ひき船3隻、合計4隻が常駐している。

樋門（ひもん）

四日市港には、管理者直営船ちとせ丸と民間ひき船3隻、合計4隻が常駐している。防潮堤などで囲まれた区域の内外の通水のために、堤防を切り開いて設けられたゲートのこと。水門と比して一般に船舶通行のできない小規模のものをいう。

ふ

プレジャーボート

行動的な海洋性レクリエーションに使用される舟艇の総称。エンジンボート（ユーティリティーボート、フィッシングボート、モーターボートなど）、ヨット（デインギーヨット、クルーザーヨット）、手こぎ艇（ローボート、カヌーなど）に分類される。

ほ

防潮扉（ぼうちょうとびら）

胸壁（波浪飛沫を防ぎ、又は危険防止等の目的をもって護岸、堤防あるいは防波堤の上部に設ける壁のこと）などで囲まれた区域の内外の交通のために、胸壁を切り開いて設けられたゲートのこと。

ポートセールス

船舶・貨物を誘致し、港湾の利用促進を図るためのPR活動のこと。港間競争の激化により各港ともこの種の活動に力を入れている。

も

モーダルシフト

トラック中心の輸送形態から鉄道・船舶を多用した輸送形態に切り換えること。

物揚場（ものあげば）

小型船や、はしけを対象として設けられたけい船岸を物揚場という。一般に水深が4.5m未満のけい留施設の通称名である。

よ

四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画（よっかいちこうかんりくみあいちきゅうおんだんかたいさくじっこうけいかく）

四日市港管理組合の諸活動により排出される温室効果ガスの削減を図るため、「地球温暖化対策の推進に関する法律」第8条に基づき、四日市港管理組合が策定した実行計画のこと。第2次実行計画は2009年度に策定されている。

四日市港管理組合防災体制要綱

（よっかいちこうかんりくみあいぼうさいたいせいようこう）

高潮や津波等各種自然災害の発生時に四日市港管理組合職員が迅速に対応できるように、災害対策本部の設置や職員の配備体制等を定めた要綱のこと。

四日市港保安委員会（よっかいちこうほあんいいんかい）

四日市港における保安の向上、入出管理の強化を目的に、2004年5月に設置された委員会で、関係する行政機関と民間団体（全25機関）で構成される。

り

臨港道路（りんこうどうろ）

港湾において交通を確保し、主要道路と連絡して貨物、車輛の移動の円滑化を図るための臨港交通施設（道路）のこと。

C

COD（シーオーディー）

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となる。環境基準では、湖沼及び海域で類型によりあてはめる。

I

ISO14001環境マネジメントシステム

（あいえずおーいちまんよんせんいちかんきょうまねじめんとしすてむ）

国際規格「ISO14001」に基づき、PDCAサイクル（Plan：環境方針・計画、Do：

実施・運用、Check：点検・是正措置、Action：経営層による見直し）を繰り返すことで、組織が環境に与える影響を継続的に軽減していくための仕組みのこと。

「ISO14001」は、企業等の自主的、継続的な環境保全活動を外部に対して透明性を持って展開することを求め、その活動状況を第三者が評価するという考え方に基づいている。

T

TEU（ていーいーゆー）(Twenty-Foot Equivalent Units)

コンテナの本数を 20 フィート・コンテナに換算した場合の単位のこと。

コンテナ個数を計算するとき、コンテナの単純合計個数で表示するよりも 20 フィート・コンテナを 1 とし、40 フィート・コンテナを 2 として計算したほうが実態を適切に把握することができるので、通常 TEU 換算で計算表示する。