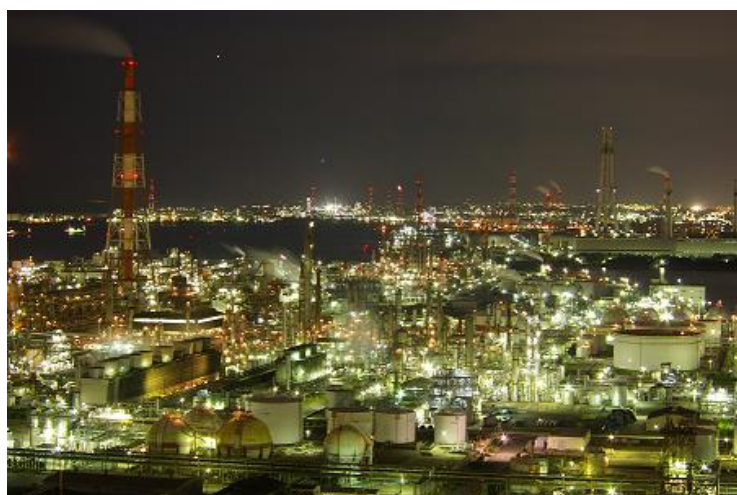


# 四日市港政策推進プラン

## 2010 (平成22) 年度 成果報告書



「うみてらす 14」から眺めるコンビナート夜景

2011 (平成 23) 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) 2007～2010 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 .....	6
(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 .....	7
(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 .....	8
(5) 数値目標の達成状況について .....	8
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4年目にあたる2010（平成22）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るとともに、4年間の総括を行っています。

### （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4年間の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「4年間の取組内容」、「成果と課題」、「2011年度以降の取組方向」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「2010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]

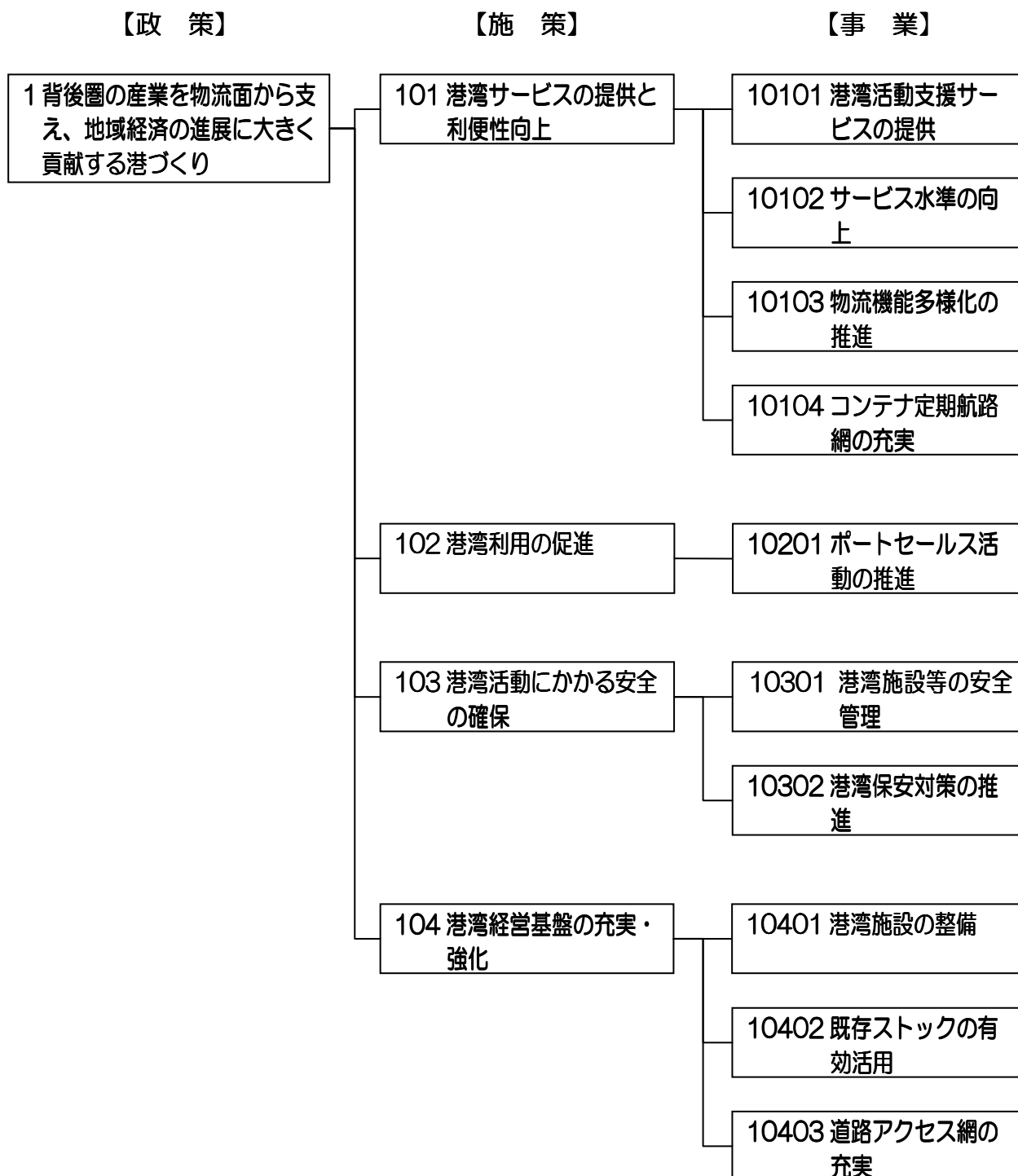
$$\text{コスト} = \text{2010年度事業決算見込額} + \text{概算人件費} \\ (\text{事業実施にかかる所要時間} \times \text{職員1人あたりの平均時間単価})$$

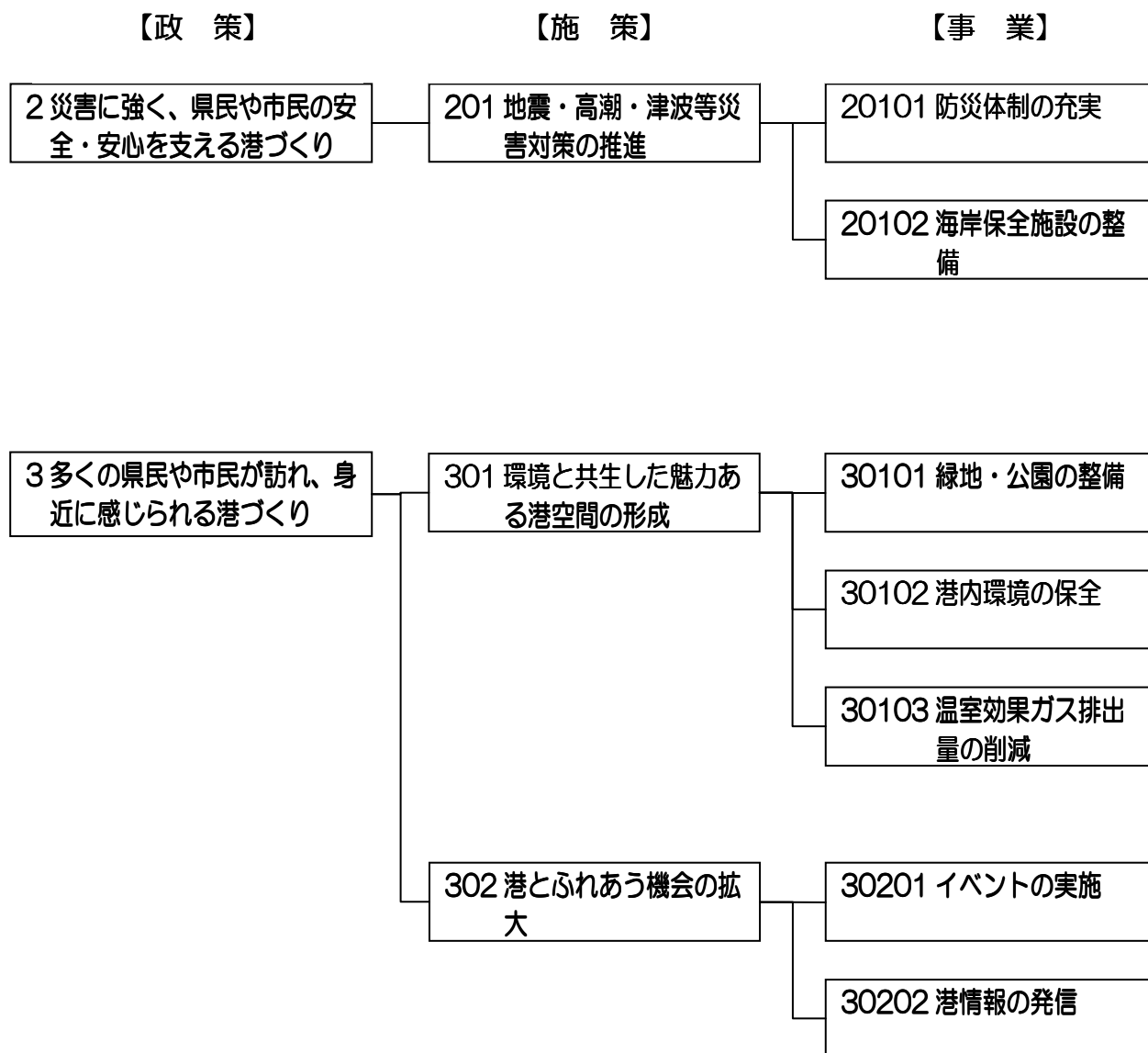
### （4） 施策の取組・成果の概要について

- ・12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、2010年度の取組を振り返って「2010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「2011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」





## 2 政策の取組結果と目標達成状況

### (1) 2007～2010 年度を振り返って

政策推進プランの計画期間である 2007～2010 年度は、国による港湾の「選択」と「集中」が進められるなど、港湾行政が大きな転換を迎えるとともに、東日本大震災や新型インフルエンザの発生により、防災・危機管理対策の重要性がより一層強く認識された 4 年間であります。

四日市港管理組合においても、長期構想の策定、港湾計画の改訂、国際コンテナ戦略港湾への応募など、大きな節目を迎えた 4 年間であったといえます。

#### <「四日市港長期構想」の策定及び「四日市港港湾計画」の改訂>

従前の「四日市港港湾計画」は、その内容の多くが位置付けされてから相当年数を経過し、社会経済情勢や港湾への要請の大きな変化に対応した改訂の検討を要する時期を迎えていました。

港湾計画の改訂にあたっては、その計画期間（概ね 10～15 年）を超える長期的な視点から、港湾の利用に関する方向や土地利用の方向を検討することが望ましいとの考えのもと、2007 年度に「四日市港長期構想検討委員会」を設置し、検討を重ね、2009 年 8 月、「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」を基本理念とし、平成 40 年代前半を想定した四日市港の 3 つの将来像を掲げた「四日市港長期構想」を策定しました。

また、この長期構想を踏まえ、2011 年 4 月、目標年次を平成 30 年代前半とし、四日市港に必要な施設等を各機能別に位置づけた港湾計画の改訂を行ったところです。

今後は、長期構想及び港湾計画で明確にした将来像の実現に向け、長期構想のアクションプランである四日市港戦略計画 2011～2014 などを活用し、管理組合が一丸となって取り組んでまいります。

#### <港湾の「選択」と「集中」>

国際的な港湾間競争や資源獲得競争が激化する中、国は、アジアの主要港と遜色のない高水準のサービスの提供を目指すため、「国際コンテナ戦略港湾」、「国際バルク戦略港湾」の選定を行うなど、港湾投資の「選択」と「集中」を進める方向にあります。

四日市港は、名古屋港と共にスーパー中枢港湾「伊勢湾」に選定され、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「国際コンテナ戦略港

湾」に応募しましたが、国土交通省は、2010年8月6日、「国際コンテナ戦略港湾」として阪神港と京浜港を選定し、伊勢湾は次点という結果に終わりました。

2011年4月1日に施行された改正港湾法は、「国際コンテナ戦略港湾」に選定された港湾（京浜港、阪神港）を、港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」と位置付け、それ以外の特定重要港湾を「国際拠点港湾」に改めたことから、四日市港は、「国際拠点港湾」となりました。

### ＜伊勢湾連携の取組＞

伊勢湾は、「国際コンテナ戦略港湾」には選定されなかったものの、今後も、わが国経済の発展に大きく貢献してきた中部地域の世界的なものづくり産業や、今後成長が見込まれる航空機、半導体とそれらを支える高付加価値型素材・部材産業を物流面から支えていかなければなりません。そのためには、「伊勢湾(名古屋港及び四日市港)の国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書」で提案した施策を着実に推進するとともに、伊勢湾の特徴であるバルク貨物や完成自動車も含めた総合港湾としての「国際産業ハブ港」を目指した取組を進める必要があります。

四日市港と名古屋港は、これまで、伊勢湾スーパー中枢港湾として連携した取組を進めてきましたが、「国際産業ハブ港」の実現に向け、一港化を視野に入れて連携施策を確実に進めるため、名古屋港管理組合、中部地方整備局、地元経済団体等とともに、新たな検討組織として、「伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会」を発展的に再構築し、2010年9月30日、「伊勢湾連携協議会」を設立したところです。

「伊勢湾連携協議会」では、関係者間で相互に協力を行い、港湾コストの低減や港湾サービスの向上、貨物集荷の促進、港湾経営の民営化などについて、具体的な連携施策を進め、可能なものから着実に推進し、わが国の経済と産業の成長を牽引する「国際産業ハブ港」の実現に向けて、スピード感を持って取り組むこととしています。

このように、国際的な港湾間競争の激化やそれを受けた国による港湾の「選択」と「集中」という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。

### ＜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、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。

## ＜東日本大震災の発生＞

2011年3月11日、宮城県牡鹿半島沖を震源として発生した東北地方太平洋沖地震は、日本の観測史上最大のマグニチュード9.0を記録し、この地震により、場所によっては波高10メートル以上、最大遡上高40.5mにもものぼる大津波が発生し、東北地方の太平洋沿岸部に壊滅的な被害をもたらしました。

四日市港管理組合では、直ちに災害対策本部を設置し、管理する防潮扉や水門を全て閉鎖するとともに、船舶を港外へ避難させるなど、地域住民や物流の安全対策に取り組みました。四日市港では震度3、最大津波高50cmであり、被害は生じませんでした。

この未曾有の大災害を受け、国は、今後の地震動等の推定・被害想定のある方や地震・津波対策の方向性の検討を始めており、これを受けて防災基本計画や東海・東南海・南海地震対策の見直しが行われるものと考えられます。また、三重県においても独自に津波浸水予測調査を実施し、緊急地震対策行動計画を策定することとしています。

四日市港管理組合では、こうした国等の動向を注視し、背後地域の住民や港湾利用者等の安全・安心を確保するため、ハード・ソフトの両面で必要な対策を講じるとともに、直ちに着手できる防災・危機管理対策に取り組んでいきます。

## （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、スケールメリットを生かした物流コストの縮減や航路サービスの充実など利便性の向上による低コストで良質な港湾サービスの提供を目指し、セミナー開催など官民協働での集荷対策や航路誘致に取り組みました。

また、四日市港の利用を促進し、環境負荷の低減を図ろうとする荷主企業に対して支援を行うため、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ってきました。

さらに、港湾活動にかかる安全を確保するため、第2・第3航路の自主航行調整、浅所・海底異物等の調査・対応など、港湾施設等の安全を管理するとともに、



国際ふ頭施設及び国際水域施設への不審者等の侵入防止に取り組みました。

港湾施設については、2008年10月、コンテナくん蒸施設の整備を行い、2010年4月には、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）の全面供用を開始し、四日市港のコンテナ取扱能力が大幅に向上した他、ターミナルゲートオープン時間の延長など、利便性の向上に努めました。

このような取組を行ってきましたが、政策1の目標である「四日市港における総取扱貨物量」については、原油等エネルギー貨物の輸入、完成自動車の輸出が減少するなど、目標を達成することはできませんでした。

一方で、外資コンテナ貨物取扱量については、2008年9月のリーマン・ブラザーズの破綻に端を発する世界的な金融危機の影響により2009年は減少に転じたものの、2010年には過去最高となる170,561TEUを記録しました。

今後、東日本大震災による四日市港への影響が懸念されるようですが、引き続き迅速な情報収集と的確な港湾サービスの提供により、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取り組む必要があります。

また、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むほか、「グリーン物流促進補助制度」をより効果的なものとするよう検討するなど、四日市港の利用促進につなが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るとともに、引き続き港湾活動における安全の確保に取り組んでまいります。

### **(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。

また、東日本大震災を踏まえた地震・津波高の想定の見直しなど、国等の動向に注視し、必要な対応を講じるとともに、すぐに取りかけられる対策を行っていかねばなりません。

#### (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」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。

環境にやさしい港づくりとしては、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CO<sub>2</sub>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。

港にふれあう機会の拡大については、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」の実施に加え、2010年度には散策イベント「秋のみなとフェスタ」を開催しました。また、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け入れに取り組んだほか、2008年度からは、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」を実施するなど、多様な主体の参画のもと様々なイベント等に取り組みました。

このような取組の結果、政策3の目標値である「四日市港で行われる諸活動への参加者数」については、政策推進プラン策定時点に比べて2割近く増加し、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、目標値にはわずかに届きませんでした。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、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など、アメニティ機能の向上を図ります。さらに、県、市、コンビナート企業や港運企業等と連携をしながら、CO<sub>2</sub>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

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）に記載しております。

	政策目標	施策目標	事業目標
政策1	B	A:1 B:2 C:1	A:4 B:1 C:5
政策2	A	A:1 B:0 C:0	A:1 B:1 C:0
政策3	B	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	目標項目	2010年度 目標値	2010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)	67,308 千トン	58,830 千トン	B

政策1については、低コストで良質な港湾サービスの提供を目指し、官民協働での集荷対策や航路誘致に取り組んできました。その結果、リーマンショックなどによる厳しい経済情勢にありながらも、2010年には外貿コンテナ貨物の取扱量が初めて17万TEUを突破し、過去最高を記録するなど、一定の成果を収めることができました。しかしながら、エネルギー貨物の輸入、完成自動車の輸出の減少などにより、目標達成には至りませんでした。

政 策	目標項目	2010年度 目標値	2010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、計画期間を通して背後地域の住民が被災した事例はありませんでした。

政 策	目標項目	2010年度 目標値	2010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	95,000 人	92,317 人	B

政策3については、多様な主体との協働によるイベントの開催や港情報の発信に努め、着実に実績を伸ばしてきました。2010年度においても、「秋のみなとフェスタ」など新しい取組を実施した結果、前年度より多くの県民・市民に港で行われる諸活動へ参加していただきましたが、目標達成には至りませんでした。

### 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 2010年度 (千円)
	目標項目	2009年度 実績値	2010年度			
			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）	57,007 千トン	67,308 千トン	58,830 千トン	<b>B</b>	1,864,207
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	72%	92%	83%	<b>B</b>	301,831
施策102 港湾利用の促進	四日市港における外貿コンテナ貨物の取扱量（1～12月）	156,524 TEU	184,000 TEU	170,561 TEU	<b>B</b>	69,794
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	<b>A</b>	222,594
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	142.15 ha	143.99 ha	141.43 ha	<b>C</b>	1,269,988

政策・施策	数 値 目 標					コスト
	目標項目	2009年度 実績値	2010年度			
			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	561,655
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	561,655
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	84,512 人	95,000 人	92,317 人	B	140,038
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	1件	0件	2件	C	106,937
施策 302 港とふれあう機会 の拡大	展望展示室の入 場者数	34,443 人	37,000 人	36,317 人	B	33,102

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	2009年度 実績値	72%	達成 状況	B
	2010年度 目標値	92%		
	2010年度 実績値	83%		

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】

- ・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。

#### 2010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。これら海陸にわたる支援活動により、港湾活動が安全・効率的に行われました。
- 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。2010年度は、年度当初にベトナム・インドネシア等航路が新たに寄港するとともに、既存航路についても寄港地がベトナム、マレーシアまで延航されるなど航路サービスが拡充され、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

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CO<sub>2</sub>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、港湾コストの削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。

#### 2011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。【戦略計画 事業 10102 へ】
- 荷主企業等の生産・出荷体制の効率化や陸上運送事業者の配車効率向上に関するニーズに対応するため、四日市港コンテナターミナルにおけるゲートオープン時間拡大モデル事業が引き続き実施されるよう、国に働きかけていきます。【戦略計画 事業 10102 へ】
- 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 대응することができるよう、港湾施設の運営を行います。【戦略計画 事業 10102 へ】
- 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、航路誘致補助制度を活用し、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。【戦略計画 事業 10101 へ】

## 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	2009年度 実績値	156,524TEU	達成状況	B
	2010年度 目標値	184,000TEU		
	2010年度 実績値	170,561TEU		

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）

### 2010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、東京、大阪、中国（天津）など各地で四日市港セミナーを開催しました。また、東京で開催された「国際物流総合展 2010」に出展しました。
- 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。2010年度は、背後圏に事業所等を有する荷主企業から、77件（モーダルシフト等事業0件、最寄港利用事業77件）の応募がありました。
- 四日市港の利便性について主に未利用荷主に説明し、利用を働きかけることを目的として、7月に滋賀県米原市において、10月に伊賀市において、それぞれ説明会を開催しました。
- セミナー開催や他機関の開催するイベントへの参画、企業経営層の来港時など様々な機会を捉え、四日市港利用の働きかけを行いました。



- これらの取組の結果、目標は達成できなかったものの、2010年の外貿コンテナ貨物取扱量は、初めて17万TEUを突破し過去最高を達成す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、直接貨物を取り扱っている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アピールするなど、荷主企業の視点に立った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%）。

### 2011年度（以降）における取組

- 県内外において四日市港セミナーや四日市港説明会を県、市、商工会議所等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、外貿コンテナ取扱貨物量の過去最高値の更新を目指します。【戦略計画 事業10101へ】
- 「四日市港利用グリーン物流促進補助制度」を引き続き利用促進のツールの一つと位置づけ、最寄港利用によるCO<sub>2</sub>排出量削減やコスト削減への働きかけを行うことで、取扱貨物の拡大につなげるとともに、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、新規航路誘致につなげていきます。【戦略計画 事業10101へ】
- 新たに貿易を始めようとする企業等、四日市港の潜在顧客に対し、積極的な情報提供を行うなど、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。【戦略計画 事業10101へ】

## 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	2009年度 実績値	0件	達成状況	A
	2010年度 目標値	0件		
	2010年度 実績値	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。

### 2010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行うことで、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。特に、豪雨等の影響による河川からの流木等大量の流出ごみについて、適正に対応しました。
- 港湾計画を改訂し、プレジャーボートの収容施設を富双地区に位置付けました。また、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。
- 国際ふ頭施設及び国際水域施設の港湾保安対策については、出入管理の実施、保安設備・保安規程の整備、保守点検など、不審者等の侵入の防止に取り組み、保安を確保しました。
- 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、沈廃船発生の未然防止や限られた財源の中での港湾施設の老朽化に伴う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河川から流出する流木等を含めた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、「放置等禁止区域の設定」や「収容施設」についての検討が必要です。
- 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を確保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。

## 2011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廃船の発生抑制、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。【戦略計画 事業 10202 へ】
- 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めます。また、河川からの流出ごみ等については、三重県が海岸漂着物対策の推進を目的として設置した「海岸漂着物対策推進協議会」等に参画して、河川流域の関係者等と発生源の抑制などについて検討していきます。【戦略計画 事業 10202 へ】
- 港内交通の安全性を確保するため、「放置等禁止区域の設定」や「プレジャーボート収容施設」について検討していきます。【戦略計画 事業 10202 へ】
- 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を確保します。【戦略計画 事業 10203 へ】
- 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。【戦略計画 事業 10203 へ】

## 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	2009年度 実績値	142.15ha	達成 状況	C
	2010年度 目標値	143.99ha		
	2010年度 実績値	141.43ha		

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。

### 2010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、2010年4月から全面供用を開始しました。
- 霞4号幹線については、天力須賀工業団地前の橋梁下部工、富双水路内の橋梁防衝工等が進められるとともに、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。
- 四日市地区では、老朽化が著しく、早期の補修が必要な、第2埠頭8号岸壁基部エプロンの補修工事を実施しました。また第1航路の浚渫などを実施しました。
- ユーザーニーズ（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のうえ、四日市地区の簡易上屋を撤去し、跡地を荷さばき地として整備・供用しました。

### 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、維持補修に計画的に取り組む必要があります。
- 港湾施設の効率的な利用を図るため、利用者の移転費用と利便性向上を勘案し、荷さばき地等における貨物配置の調整を進める必要があります。
- 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、事業主体である国と連携して事業を推進していく必要があります。

#### 2011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。【戦略計画 事業 20202 へ】
- 泊地の浚渫を実施するほか、老朽化した岸壁及び物揚場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。【戦略計画 事業 10201、事業 20202 へ】
- 上屋等については、2008年度に実施した耐震診断と、これを踏まえて「耐震性維持（安全性確保）及び長寿命化（機能維持）」の観点から2010年度に取りまとめた改修計画をもとに、四日市地区F上屋〔旧庁舎〕から、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。【戦略計画 事業 10201 へ】
- 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。【戦略計画 事業 10102 へ】
- 霞4号幹線については、平成20年台後半の供用開始を目指して事業の促進を働きかけるとともに、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。【戦略計画 事業 10103 へ】

## 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	2009年度 実績値	0件	達成状況	A
	2010年度 目標値	0件		
	2010年度 実績値	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。

### 2010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、訓練を実施しました。また、「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」に基づき訓練を行いました。
- 四日市港管理組合が管理する防潮扉について、「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」といいます。）を、自治会・企業と締結をしていますが、新たに他の企業2者とも締結し、締結先は計35者となりました。さらに、地域住民の方々を対象に防潮扉操作説明会を2回開催し、津波協定の実効性を高めました。
- 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。
- 全ての防潮扉等について点検を実施し、12箇所の補修を行いました。
- 東日本大震災の発生時には、直ちに災害対策本部を設置し、管理する防潮扉や水門を全て閉鎖するとともに、船舶を港外へ避難させるなど、地域住民や物流の安全対策に取り組んだ結果、四日市港において被害は生じませんでした。



## これからの課題等

- 高潮・津波等の災害発生時には、迅速・確実に防潮扉を閉鎖するため、出動する職員のスキルを向上させる必要があります。
- 「津波協定」を締結した自治会・企業などが津波発生時に迅速・確実に防潮扉を閉鎖できることが必要です。
- 災害復旧活動を支援するため、災害協定の実効性を維持していく必要があります。
- 高潮、津波によるコンテナなどの流出防止対策が必要です。
- 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。
- 東日本大震災を受けた地震・津波高の想定の見直しなど、国等の動向を注視し、ハード・ソフト両面における必要な対策を講じる必要があります。

## 2011年度（以降）における取組

- 訓練の実施により出動する職員のスキルを向上させ、迅速・確実な防潮扉の閉鎖に努めます。【戦略計画 事業 20201 へ】
- 防災体制が、災害時にその機能を十分に発揮できるものとなるよう、「津波協定」を締結した自治会・企業等の防災活動の実効性と防災意識の向上に努めます。【戦略計画 事業 20201 へ】
- 災害復旧活動を支援する災害協定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。【戦略計画 事業 20202 へ】
- 災害発生時に、海岸保全施設が確実に機能するよう、老朽化した防潮扉等の維持補修を進めます。【戦略計画 事業 20201 へ】
- 港湾ユーザーなど関係者と連携し、高潮、津波によるコンテナなどの流出防止対策を検討していきます。【戦略計画 事業 20201 へ】
- 海岸保全施設については、護岸の補強対策を推進し、耐震性能を向上させます。また、施設の点検、補修により海岸保全の機能を維持します。【戦略計画 事業 20201 へ】
- 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第3埠頭 15号岸壁の整備を進めます。【戦略計画 事業 20202 へ】
- 東日本大震災を受けた国等の動向を注視し、必要な対策を講じるとともに、津波・高潮等に対する避難対策について、共助の観点から、霞地区の関係企業、行政機関との間で連携を進めます。【戦略計画 事業 10203、事業 20201 へ】

## 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	2009年度 実績値	1件	達成状況	C
	2010年度 目標値	0件		
	2010年度 実績値	2件		

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】

- ・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・市民のみならずから寄せられた苦情の件数。

### 2010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、2010年度においては、浜園緑地における、他の県民・市民の快適な利用を妨げる利用に対する苦情が2件あり、目標は達成できませんでした。なお、寄せられた苦情のうち、原因者が特定できたものに対しては、原因者と話し合いの上で適切に対応し、緑地の快適な利用を確保しました。
- 港湾環境の改善に向けた取り組みとして、エコクルーズやアマモの育種会などの港湾に関する環境意識の啓発活動を実施しました。また、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。
- 「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、燃料や電気使用量等の削減に努めた結果、2010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（CO<sub>2</sub>換算値）を2.2%（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CO<sub>2</sub>の削減に向け、港運企業との意見交換を実施し、2009年度に実施した排出量実態把握基礎調査の結果を共有しました。



## これからの課題等

- 緑地・公園を適切、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ます。
- また、朝明地区から霞ヶ浦地区の緑地・公園は点在していることから、アメニティ機能向上に向けて、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。
- 港湾環境の保全に向け、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「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、管理組合自らの事務・事業から発生する温室効果ガス排出量の削減に努めるほか、港湾関係者と連携し、港湾活動に伴う温室効果ガスの削減に取り組む必要があります。

## 2011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の有無を点検するため、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。【戦略計画 事業 20102 へ】
- また、点在する緑地・公園を一体的、連続的に利用していただけるよう、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。【戦略計画 事業 20102 へ】
- 四日市港の環境改善のため、定期的な水質調査を引き続き実施して結果を公表するほか、背後地域の住民との連携を推進するため、啓発活動に取り組みます。【戦略計画 事業 30102 へ】
- 県、市や港湾に立地する事業者と連携しながら、温室効果ガスの削減など四日市港の環境負荷軽減に取り組み、環境にやさしいみなと・四日市港づくりを推進します。【戦略計画 事業 30202 へ】

## 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	2009年度 実績値	34,443 人	達成 状況	B
	2010年度 目標値	37,000 人		
	2010年度 実績値	36,317 人		

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】

- ・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。

### 2010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」「こにゅうどうくんがやってくる」など）の開催に加え、三重県観光連盟と連携した産業観光スタンプラリーへの参加等により、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、従来の土曜日に加え日曜・祝日（7月～11月）を開館時間延長日とし、夜景観賞などに対応しました。また、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 141 校 8,977 人が入場）やイベント開催に合わせた無料開放など、来館者増に努めました。が、わずかに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に努めました。
- 四日市港の歴史やしくみ、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」を企業、関係機関等と連携して開講しました。また、2009年度に引き続き、三重大学と共同して、「親しまれる港づくりワークショップ」を開催し、「四日市旧港まち歩きマップ」を作成したほ

か、散策イベント「秋のみなとフェスタ」を社会実験として開催しました。

### これからの課題等

- 四日市港の魅力や役割について、より多くの県民・市民に知っていただくため、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。
- 港の様々な資源を活用するための取組を、多様な主体と連携して展開していく必要があります

### 2011年度（以降）における取組

- 展望展示室においては、多くの県民・市民にくつろいでいただけるよう、ドリンクスペースの設置・充実を行ったところであり、2011年度は土曜日と金曜日（7月～11月）を開館時間延長日とすることで、展望展示室の入場者増加を図ります。  
【戦略計画 事業 20103 へ】
- 受講生に好評の「四日市みなと講座」を継続するとともに、港の語り部（案内人）を養成し、より多くの県民・市民に港のことを知っていただくための取組を行います。【戦略計画 事業 20101 へ】
- 長年、市民に親しまれている「四日市港まつり」の開催に加え、「秋のみなとフェスタ」を2011年度も引き続き県民・市民、企業、行政など多様な主体と協働して開催します。【戦略計画 事業 20101 へ】
- 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」の受講生などの協力を得て、口コミによる情報の拡大など、効果的な情報提供、情報発信に努めます。【戦略計画 事業 20103 へ】

## (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 2010年度 (千円)
	目標項目	2009年度 実績値	2010年度			
			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	<b>A</b>	236,821
10102 サービス水準の向上	港湾利用コストの削減率	4.3%	14%	4.2%	<b>C</b>	47,891
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	1件	0件	<b>C</b>	2,586
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	15 サービス	20 サービス	13 サービス	<b>C</b>	14,533
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)	156,524 TEU	184,000 TEU	170,561 TEU	<b>B</b>	69,794

事業	数 値 目 標					コスト
	目標項目	2009年度 実績値	2010年度			2010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	108,965
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	113,629
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	494,900 トン	C	813,068
10402 既存ストックの有効利用	港湾施設の利用率	80%	81%	77%	C	862
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	456,058

事業	数 値 目 標					コスト
	目標項目	2009年度 実績値	2010年度			
			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%	<b>A</b>	7,141
20102 海岸保全施 設の整備	護岸の改修率	78%	81%	79%	<b>B</b>	554,514
30101 緑地・公園 の整備	緑地・公園の適 正維持率	100%	100%	100%	<b>A</b>	70,108
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	3.2mg/l	<b>C</b>	34,372
30103 温室効果ガ ス排出量の 削減	温室効果ガス の排出量	1,336 トン	1,386 トン	1,364 トン	<b>A</b>	2,457
30201 イベントの 実施	イベント参加 者数	10,272 人	11,800 人	12,276 人	<b>A</b>	8,111
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	40 件	45 件	45 件	<b>A</b>	24,991

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 (CO<sub>2</sub>)、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 (きかんこうろ)

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した港湾のこと。国土交通省成長戦略会議のもとに設置された「国際コンテナ戦略港湾検討委員会において検討が行われた結果、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、阪神港（神戸港、大阪港）が選定された。

### 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。対象は穀物（トウモロコシ、大豆）、鉄鉱石、石炭の3品目。国土交通省成長戦略会議のもとに設置された「国際バルク戦略港湾検討委員会」



において検討が行われ、10港が選定された。

### **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

### **スーパー中樞港湾（すーぱーちゅうすうこうわん）**

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）が指定された。

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）

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で、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（ユーターティボート、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 (Chemical Oxygen Demand)

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 (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。