

四日市港長期構想と港湾計画(案)の 検討に向けて

平成19年12月12日

四日市港管理組合

1. 検討の背景と目的 ～長期構想と港湾計画検討の必要性～

特定重要港湾の四日市港は、中部圏における代表的な国際貿易港として、また石油化学コンビナートを有するエネルギー供給基地として重要な役割を担っている。さらには、背後圏域で製造される完成自動車などの製品輸送に大きくかかわるほか、近年では中国、東南アジア等の近海航路を中心とする外貿コンテナ貨物の伸びも著しく、コンテナ物流港湾としても着実に発展している。このような中、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、我が国を代表するナショナルポートの一翼を担う港として大きな役割を期待されるようになっている。

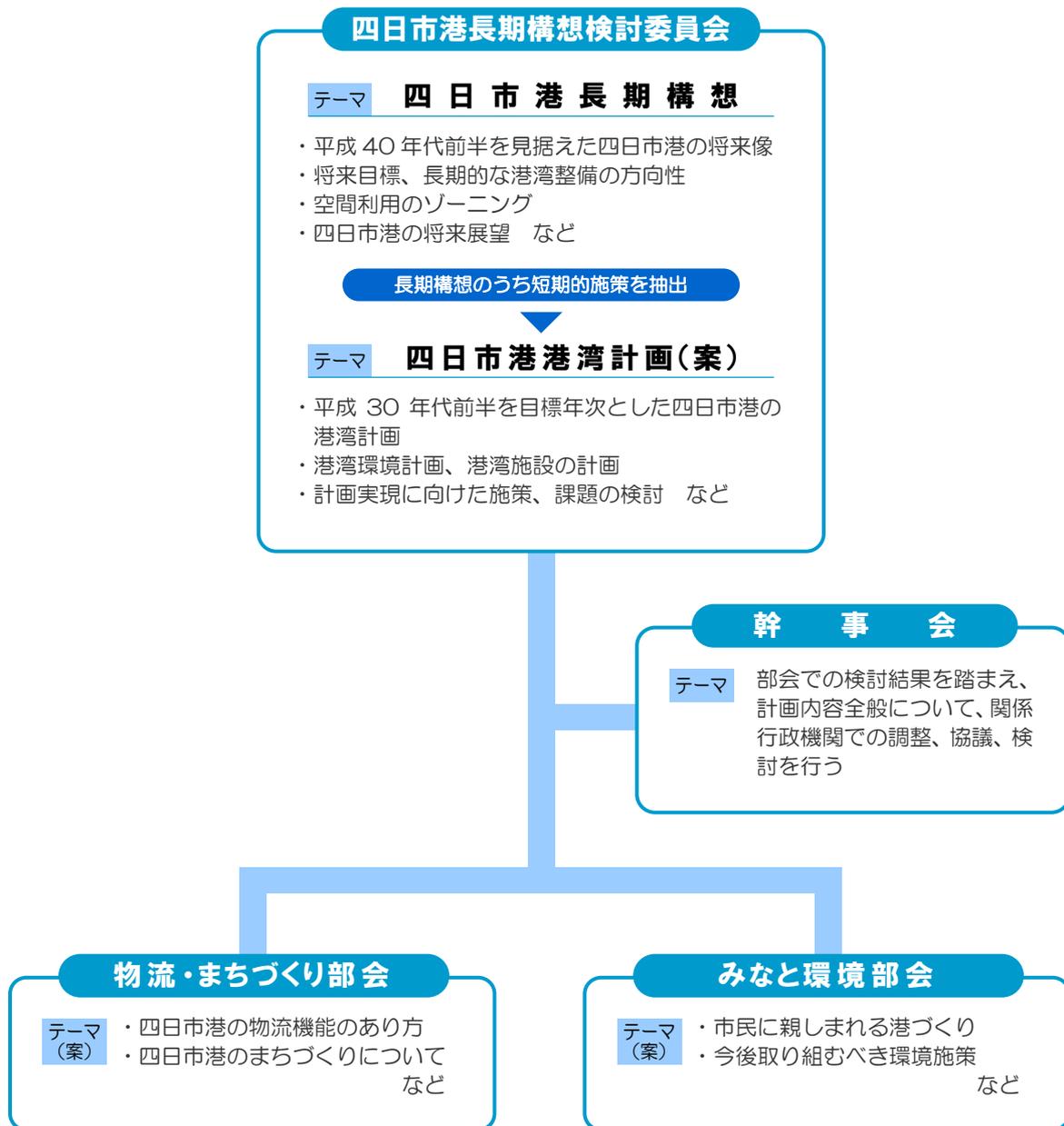
近年、少子高齢化のさらなる進展、経済のグローバル化、中国やインド等の著しい経済成長、国際水平分業の進展、地球温暖化対策への要請等、四日市港を取り巻く社会情勢は大きく変化しているとともに、港を賑わいや地域振興の拠点、災害時の防災拠点として活用したいという要請が大きくなってきている。

本検討では、このような背景と動きをもとに平成 10 年 7 月に改訂された現港湾計画を見直し、平成 30 年代前半を目標年次とした新しい港湾計画案を検討するものである。

検討にあたっては学識経験者や港湾関係者等からなる「**四日市港長期構想検討委員会**」を設置し、議論をいただくとともに、パブリックコメントを実施し、四日市港に対する幅広い意見の把握に努めながら、平成 40 年代前半を想定した四日市港長期構想を作成しこれに基づき新しい港湾計画案を作成するものである。

2. 四日市港長期構想検討委員会の概要

2-1. 委員会と幹事会及び部会の関係について



2-2. 委員名簿

◎委員会 20名

(敬称略・順不同)

所 属	役 職	氏 名
(社) 日本港湾協会	会長	栢原 英郎
独立行政法人港湾空港技術研究所	顧問	小和田 亮
みなとづくり女性ネットワーク (四日市大学)	(教授)	谷岡 経津子
四日市大学 (NPO 法人市民社会研究所)	教授 (代表理事)	松井 真理子
三重大学	准教授	木村 妙子
岡山大学	准教授	津守 貴之
本田技研工業(株)生産本部	生販物流部 製品物流室室長	渡辺 浩一
四日市港利用促進協議会	会長	小菅 弘正
四日市港運協会	会長	小林 長久
名古屋海運協会	会長	萩野 聖
財団法人三重県産業支援センター	理事長	石垣 英一
四日市商工会議所	専務理事	北川 利美
コミレスネット こらぼ屋	代表	海山 裕之
四日市青年会議所	理事長	菊池 雄一
三重県政策部	部長	戸神 範雄
四日市市経営企画部	部長	武内 彦司
川越町総務部	部長	山下 健次
国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	大脇 崇
国土交通省中部地方整備局港湾空港部	部長	宮本 卓次郎
四日市港管理組合	副管理者	佐藤 清

○幹事会 8名

(敬称略・順不同)

所 属	役 職	氏 名
三重県政策部	交通・資源政策監	辻 英典
三重県四日市建設事務所	所長	宇佐美 辰夫
四日市市経営企画部	参事	柴田 鋼三
川越町総務部企画情報課	課長	城田 政幸
国土交通省港湾局計画課	課長補佐	森 信哉
国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾計画課	課長	森橋 真
国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所	所長	丸岡 初
四日市港管理組合経営企画部	部長	小林 清人

○物流・まちづくり部会 8名

(敬称略・順不同)

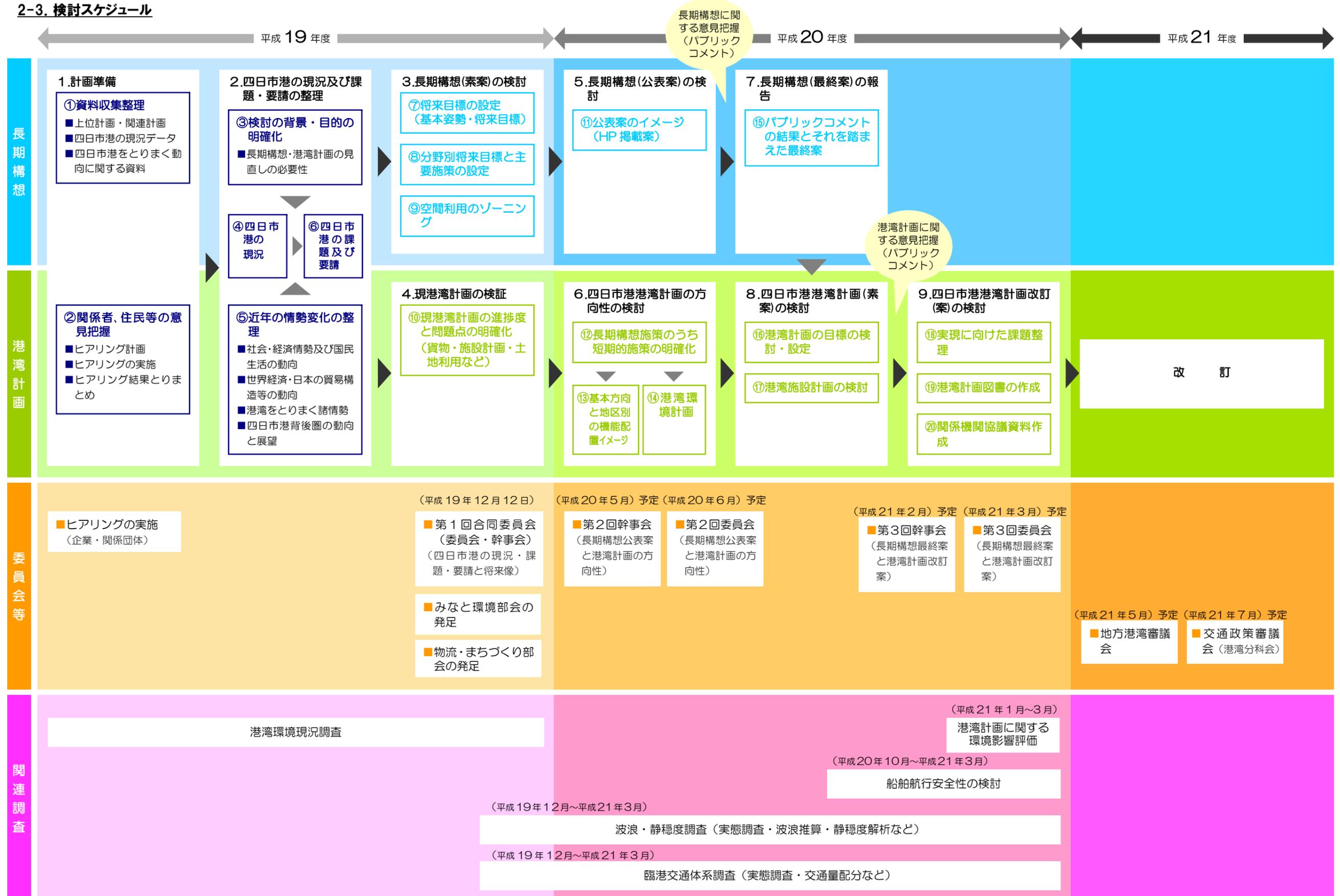
所 属	役 職	氏 名
四日市大学 (NPO 法人市民社会研究所)	教授 (代表理事)	松井 真理子
岡山大学	准教授	津守 貴之
四日市港運協会	会長	小林 長久
四日市商工会議所	専務理事	北川 利美
コミレスネット こらぼ屋	代表	海山 裕之
四日市市経営企画部	部長	武内 彦司
三重県政策部	交通・資源政策監	辻 英典
川越町総務部企画情報課	課長	城田 政幸

○みなと環境部会 6名

(敬称略・順不同)

所 属	役 職	氏 名
みなとづくり女性ネットワーク (四日市大学)	(教授)	谷岡 経津子
三重大学	准教授	木村 妙子
四日市青年会議所	理事長	菊池 雄一
三重県政策部	部長	戸神 範雄
川越町総務部	部長	山下 健次
四日市市経営企画部	参事	柴田 鋼三

2-3. 検討スケジュール



四日市港の現況・課題・要請と将来像

平成 19 年 12 月 12 日

四日市港管理組合

目次

1. 港づくりに対する港湾管理者の考え方	1
2. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望	3
2-1. 社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望	3
2-2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望	14
2-3. 四日市港背後圏の情勢変化	22
3. 四日市港に対する今後の要請	27
4. 四日市港の現状	28
4-1. 四日市港の立地特性	28
4-2. 四日市港の歴史	29
4-3. 四日市港の概要	31
4-4. 四日市港の港勢	38
5. 四日市港の強みと弱み	42
6. 四日市港の課題	44
6-1. 物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進	45
6-2. 安全・安心で利便性の高い港づくりの推進	49
6-3. 都市・住民と共にある港づくりの推進	56
6-4. 環境を守り、環境を生かす港づくりの推進	60
6-5. 多様な主体と連携した港づくりの推進	66
6-6. 今後の要請に合致した港湾計画の作成	69
7. 四日市港の将来を考える方向	71

1. 港づくりに対する港湾管理者の考え方

四日市港管理組合は、平成 15 年に「四日市港のあり方検討委員会」を設置し、そのなかで四日市港のめざすべき姿や四日市港管理組合のあり方について検討してもらい、平成 16 年 3 月、当該委員会から提言を頂いたところである。

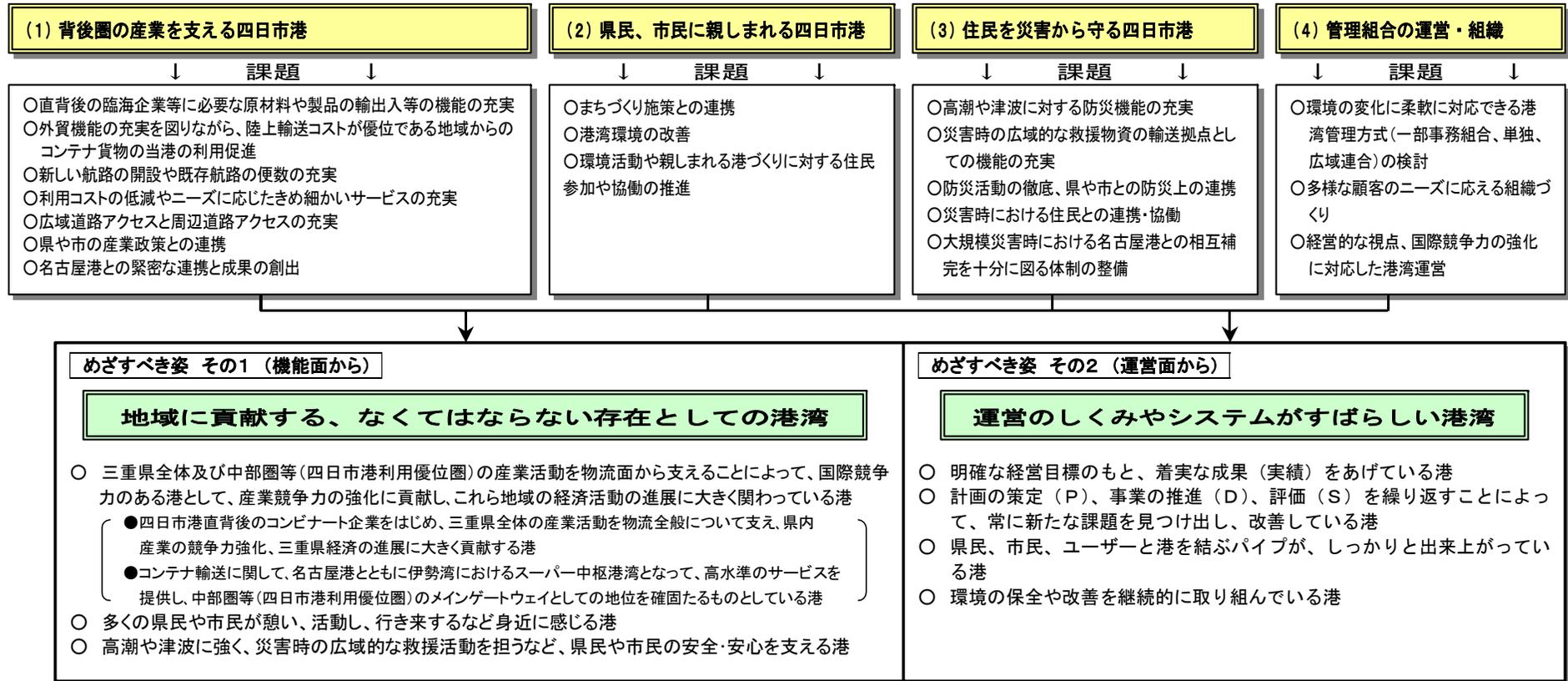
この中で、四日市港のめざすべき姿は、機能面にあたっては「地域に貢献する、なくてはならない存在としての港湾」とされ、運営面にあたっては「運営のしくみやシステムがすばらしい港湾」とされた。

港湾管理者として、今回、四日市港の将来像を検討するに際しては、「**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、これからの港づくりを推進したいというのが、基本的な考え方である。

【港づくりに対する港湾管理者の考え方】

**「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」
を目指す！**

参考資料：四日市港のあり方検討委員会の提言（要旨）

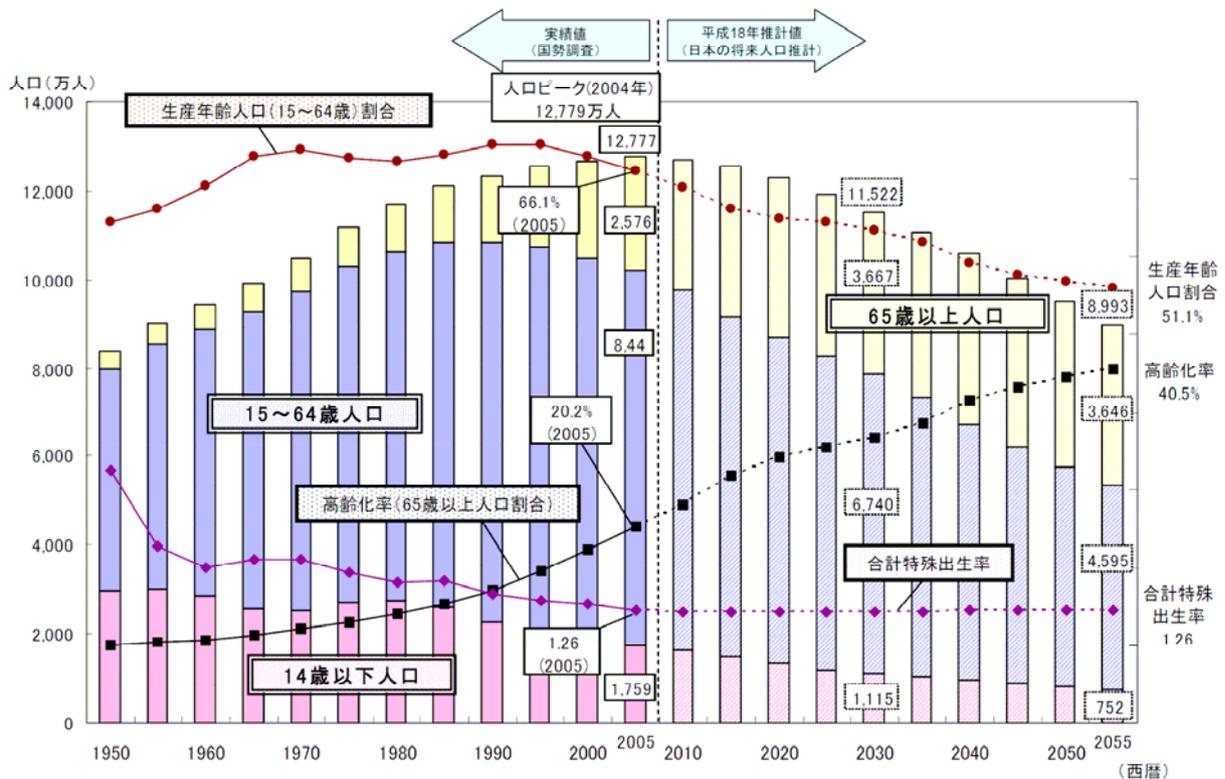


2. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

2-1. 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～

- ・わが国の人口は、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、さらなる少子高齢化が進展するものと予測されている。

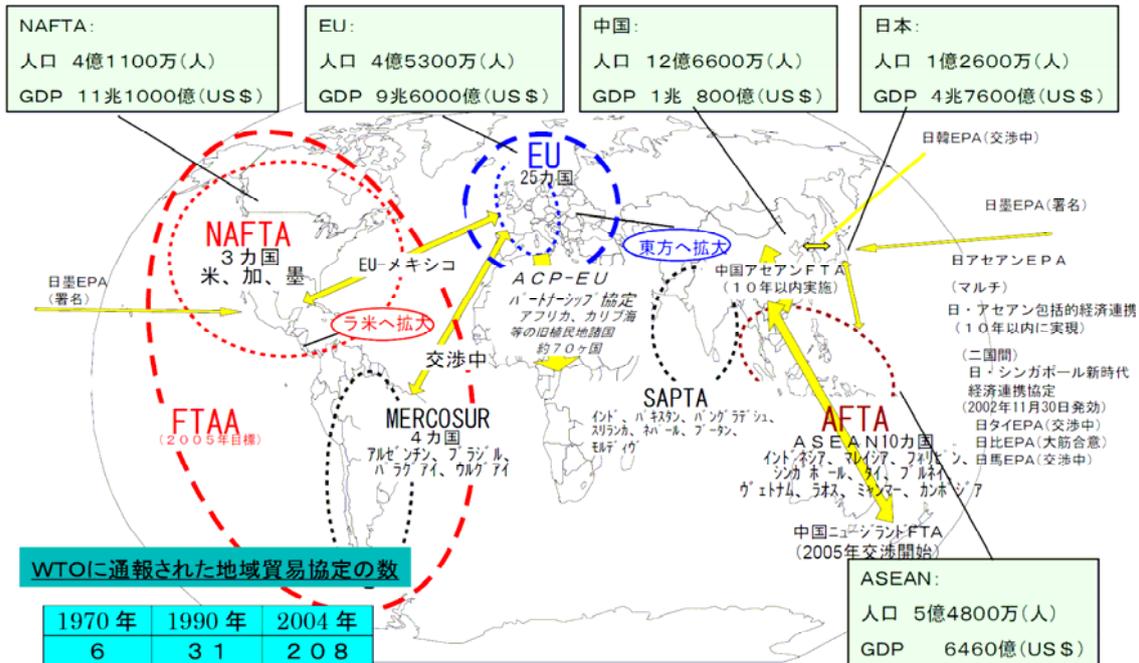


資料：2005年までは総務省統計局「国勢調査」、2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月統計）中位推計」

図 2.1.1 わが国の人口推移と将来推計

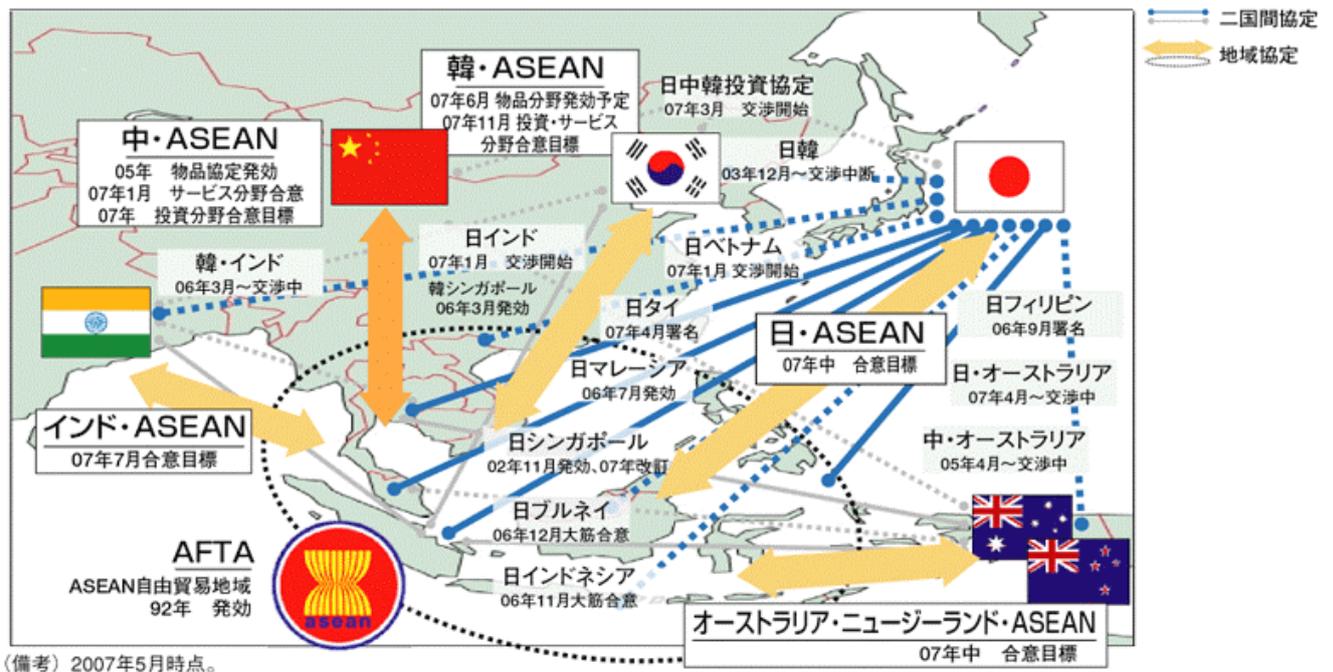
○経済 ～東アジアの地域間連携の進展と巨大な経済圏が形成される～

- ・ 経済のグローバル化が進展する中で、東アジアではFTA（自由貿易協定）やEPA（経済連携協定）等の地域間経済連携が進み、巨大な経済圏が形成される。



資料：経済産業省

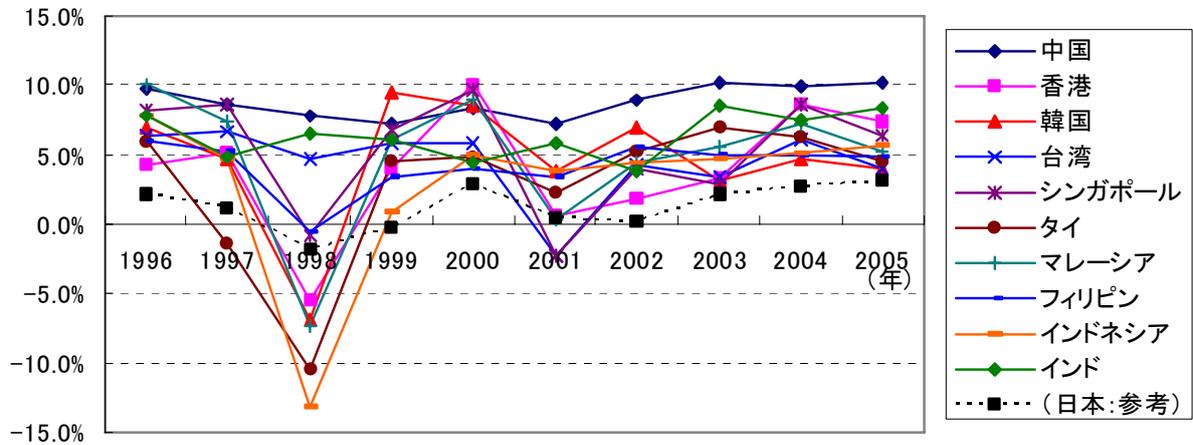
図 2.1.2 世界の主要な地域貿易協定の動き



資料：「2007年版通商白書」経済産業省

図 2.1.3 東アジアにおける経済連携の動き（2007年5月時点）

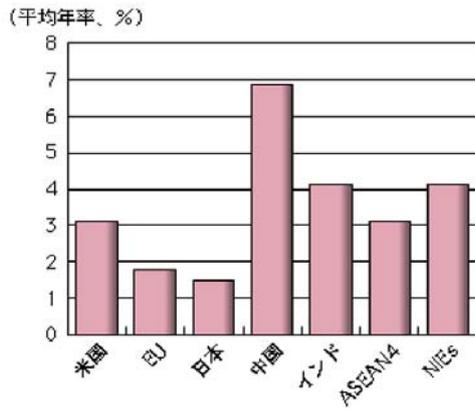
- ・ 中国は特に経済成長が著しく東アジアでもトップの勢いを保持している。また I T 関連の技術力が高いインドも近年成長が著しい。



資料：「世界の統計 2007」総務省

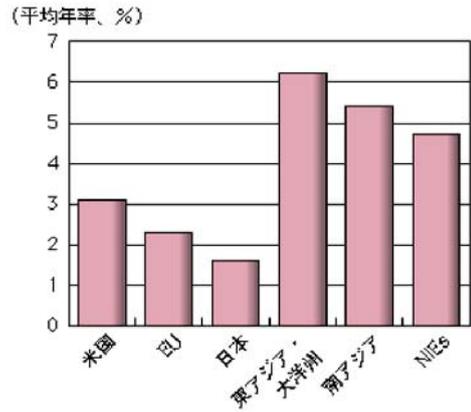
図 2.1.4 東アジアの実質 GDP 成長率の推移

- ・ 図 2.1.5 に今後の世界各地域の経済成長の見通しを示すが、今後とも中国を始めとする東アジアの著しい成長が見込まれている。



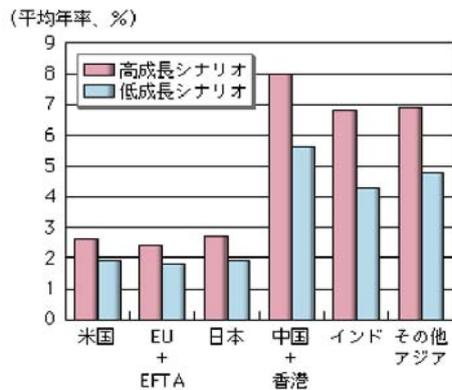
資料：内閣府

図 2.1.5 (1) 内閣府による成長率見通し (2003~2030)



資料：内閣府

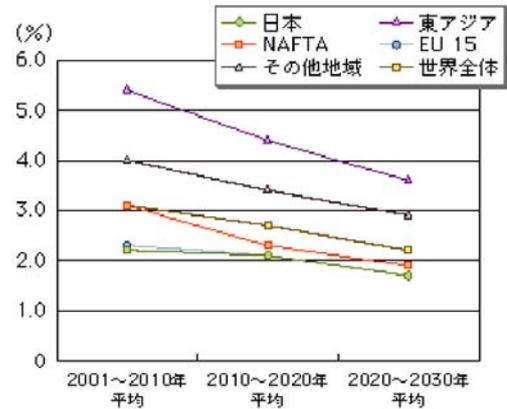
図 2.1.5 (2) 世界銀行による成長率見通し (2003~2015)



(備考) 1. 1992年基準購買力平価に基づく年平均成長率。
2. 高成長シナリオとは貿易・投資の自由化と規制改革が持続的に進展するケース。低成長シナリオとはこうした取組が進展しないケース。

資料：内閣府

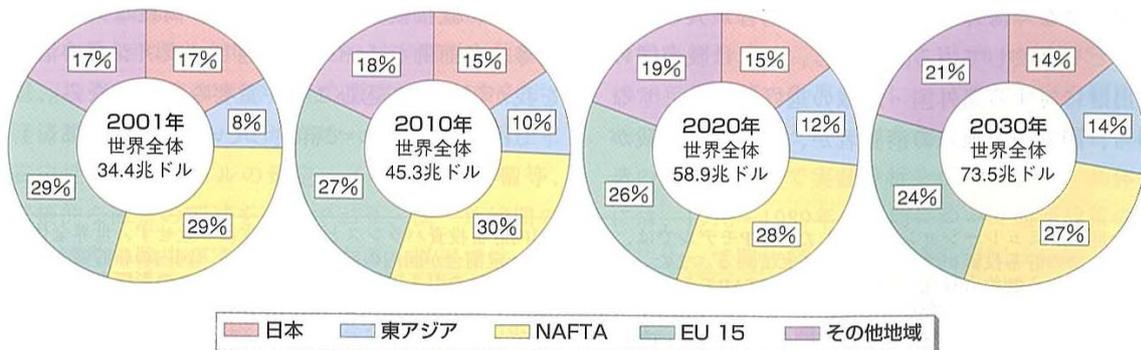
図 2.1.5 (3) OECDによる成長率見通し (1995~2020)



(備考) 1. GTAPモデルによるシミュレーション結果。
2. ここでの東アジアの範囲は、中国、香港、台湾、韓国、シンガポール、タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア。
(資料) 経済産業省作成。

資料：経済産業省

図 2.1.5 (4) 世界各地域の実質 GDP 成長率 長期シミュレーション



(備考) 1. GTAPモデルによるシミュレーション結果。
2. ここでの東アジアの範囲は、中国、香港、台湾、韓国、シンガポール、タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア。
(資料) 経済産業省作成。

資料：経済産業省

図 2.1.5 (5) 世界各地域の実質 GDP シェア長期シミュレーション

○産業 ～国際水平分業の一層の進展～

- ・わが国の産業構造の変化を産業別就業者数の構成変化により見ると、第1次産業のシェアは一貫して低下し、第2次産業も1995年以降シェアが縮小に転じている。これらに代わって、第3次産業（とりわけサービス業）はそのシェアを拡大させてきている。
- ・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、円高に伴い輸出における海外市場での競争力が低下し、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移したことにより、国際水平分業化が進んでいる。

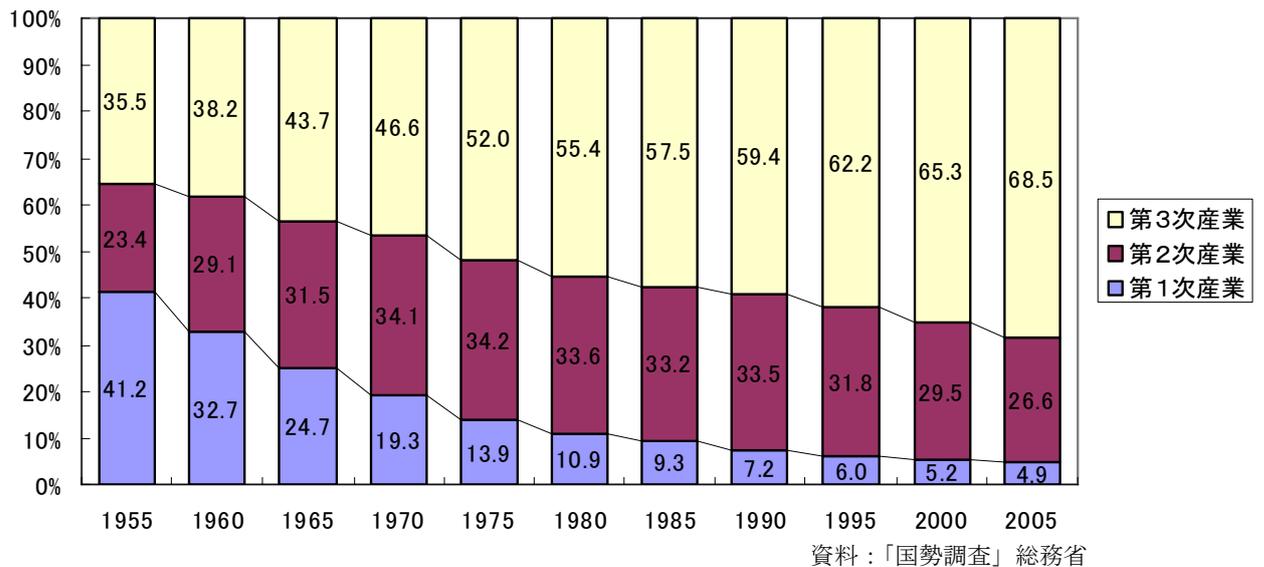


図 2.1.6 産業3部門別就業者数割合の推移

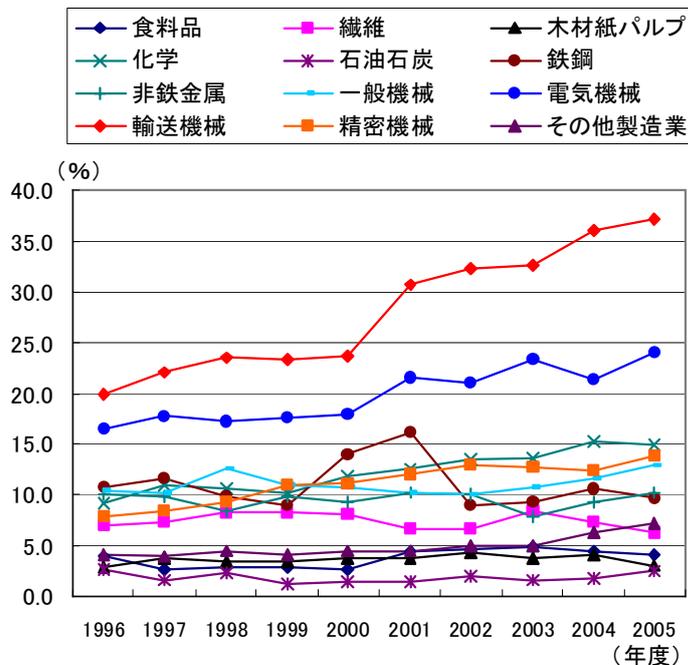
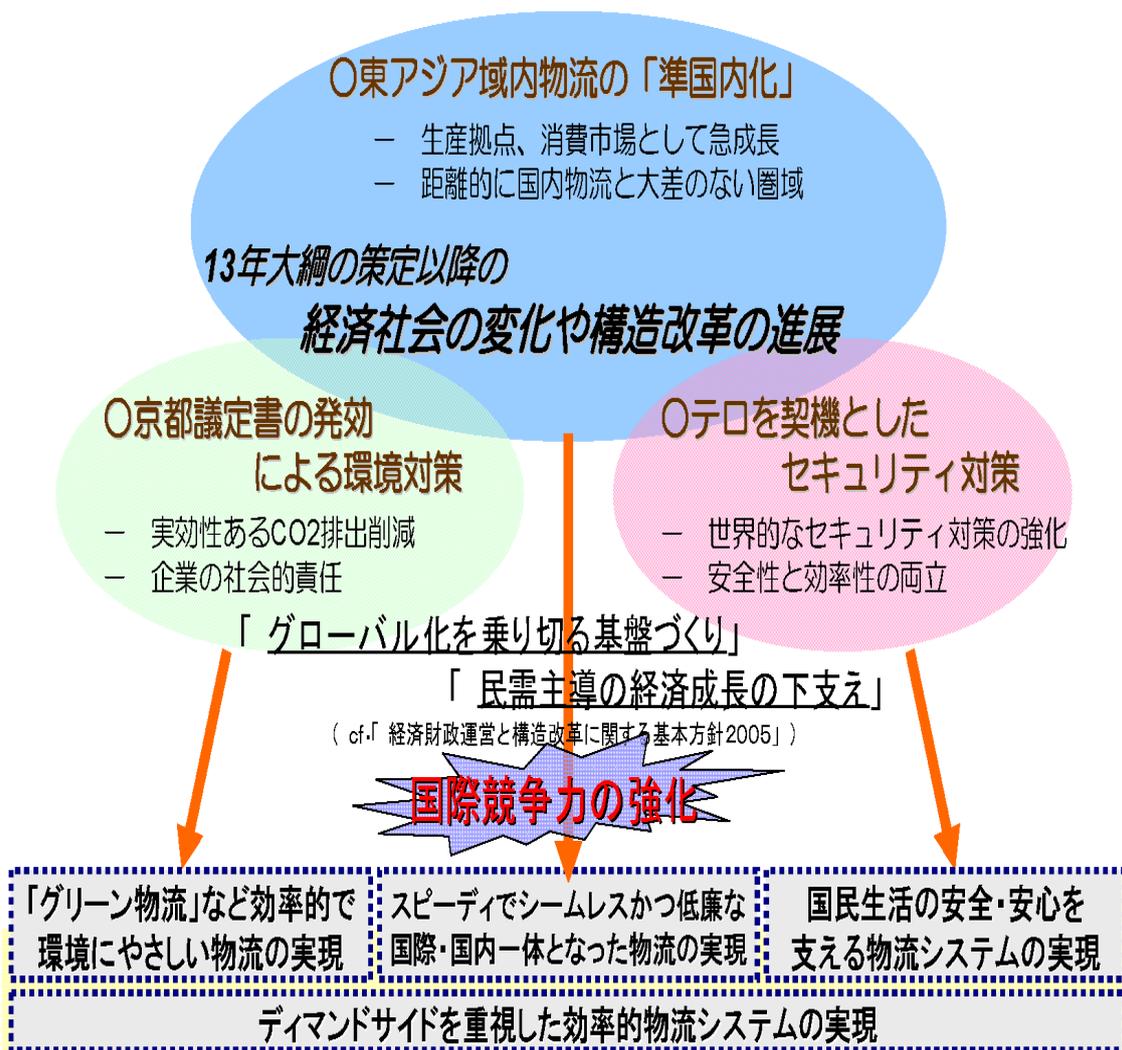


図 2.1.7 業種別海外生産比率の推移

○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る。
- ・ わが国の物流をめぐる情勢の変化に対応した迅速かつ適確な物流施策の推進のため、今後推進すべき物流施策の基本的方向性等を定めた「総合物流施策大綱(2005-2009)」が平成17年11月に閣議決定された。



資料：国土交通省

図 2.1.8 総合物流施策大綱（2005-2009）の概要

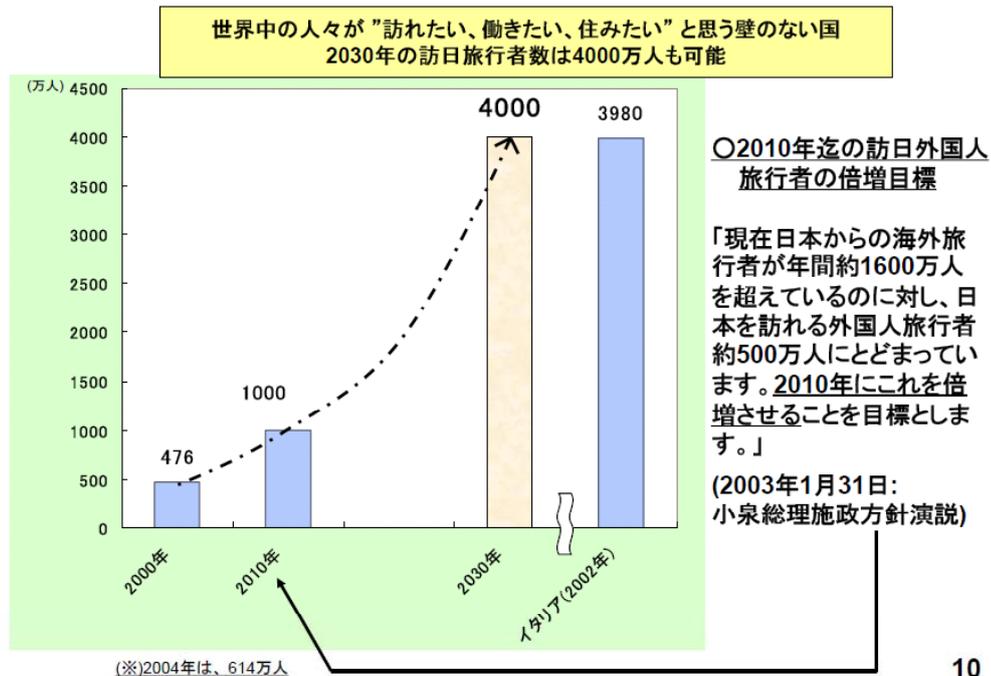
○交流 ～余暇活動の拡大と観光振興の推進～

- ・ 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る。可処分時間の増加により拡大する余暇活動の潜在需要上位2位は、「海外旅行」か「国内観光旅行（避暑、避寒、温泉等）」となっている。
- ・ これまで、日本人の海外旅行者数は年間約1,600万人に上るが、外国から日本に来る旅行者数はその25%程度の500万人程度であった。こうしたことから、政府は観光振興政策“ビジット・ジャパン・キャンペーン”を掲げ、2010年には訪日外国旅行者数1,000万人を実現することを目標に様々な取り組みを行っている。
- ・ 経済財政諮問会議「日本21世紀ビジョン」では、2030年に外国人旅行者が約4,000万人に達する可能性があるとしている。
- ・ 一方、近年は中部国際空港を利用して訪日する外国人旅行者も増加している。

順位	全体	%	男性全体	%	女性全体	%	団塊の世代	%	高齢者	%
1	海外旅行	36.9	海外旅行	35.8	海外旅行	37.9	海外旅行	34.0	国内旅行	12.8
2	国内旅行	21.8	国内旅行	22.5	国内旅行	21.1	国内旅行	20.3	海外旅行	6.1
3	ピクニック等	9.6	オートキャンプ	9.0	陶芸	11.4	ピクニック等	13.3	催し物、博覧会	6.1
4	陶芸	8.9	スポーツ観戦	8.6	ピクニック	10.8	陶芸	11.5	ピクニック等	5.1
5	音楽会等	8.8	音楽会等	8.5	水泳	10.7	絵画、彫刻	10.9	水泳	4.1
6	オートキャンプ	8.6	ピクニック等	8.3	観劇	9.7	水泳	10.2	登山	4.1
7	観劇	8.2	スキー	8.2	料理	9.6	音楽会等	8.9	絵画、彫刻	2.6
8	スキー	8.0	登山	7.8	音楽会	8.9	観劇	8.5	演劇鑑賞	2.6
9	料理	7.6	釣り	7.4	オートキャンプ	8.2	料理	7.6	麻雀	2.5
10	水泳	7.3	絵画、彫刻	6.9	スキー	7.8	パソコン	7.2	スポーツ観戦	2.1

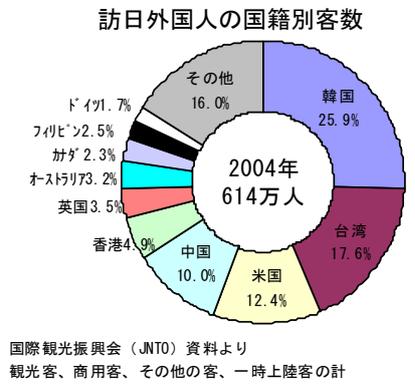
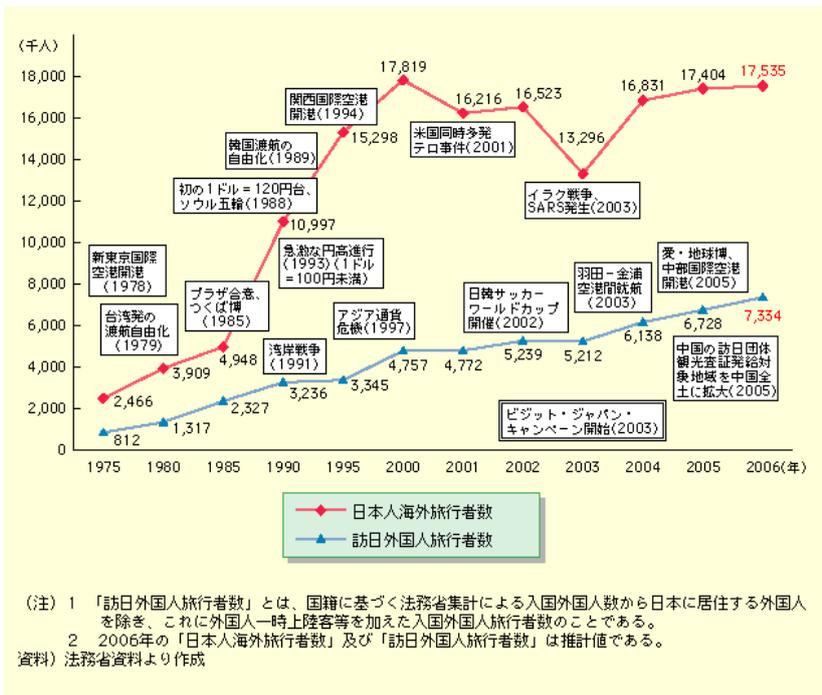
資料：「レジャー白書2004」（財）社会経済生産性本部より経済産業省が試算

図 2.1.9 レジャー・余暇活動の潜在需要



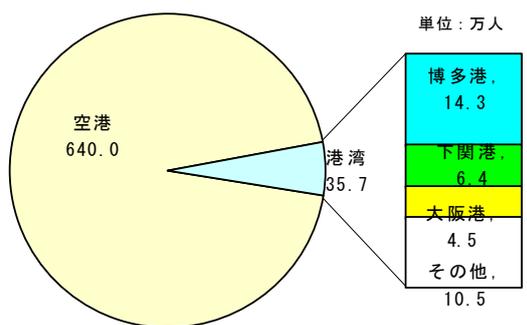
資料：「日本21世紀ビジョン」に関する専門調査会「日本21世紀ビジョン」（2005年4月）

図 2.1.10 訪日外国人旅行者の見通し



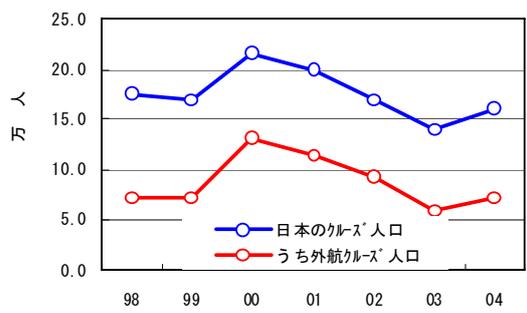
資料：国土交通白書（2007）

図 2.1.11 訪日外国人客の概要



作成：国際観光振興機構 (JNTO) / 出典：法務局
 法務省による正規入国者数であり、国際観光振興機構 (JNTO) による訪日外客数とは一致しない

図 2.1.12 外国人正規入国者の入国港 (2004)



※クルーズ人口とは、内外航クルーズによる日本人乗客数で、船内1泊以上を対象とし、日帰りはクルーズは除く。
 (社) 日本外航客船協会調べ

図 2.1.13 日本のクルーズ人口と外航クルーズ利用者数

○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る。
- ・ 京都議定書において、我が国は2010年度を目途に温室効果ガスの排出量を1990年比で6%削減することとなっている。しかし、運輸部門、民生部門の排出量は2002年度で、それぞれ1990年度比+20%、+33%と大幅に増加しており、これらの分野での対策の強化が急務となっている。このため、省エネ法を改正し、運輸分野と住宅・建築物分野の省エネ対策の強化を図ることとしている。

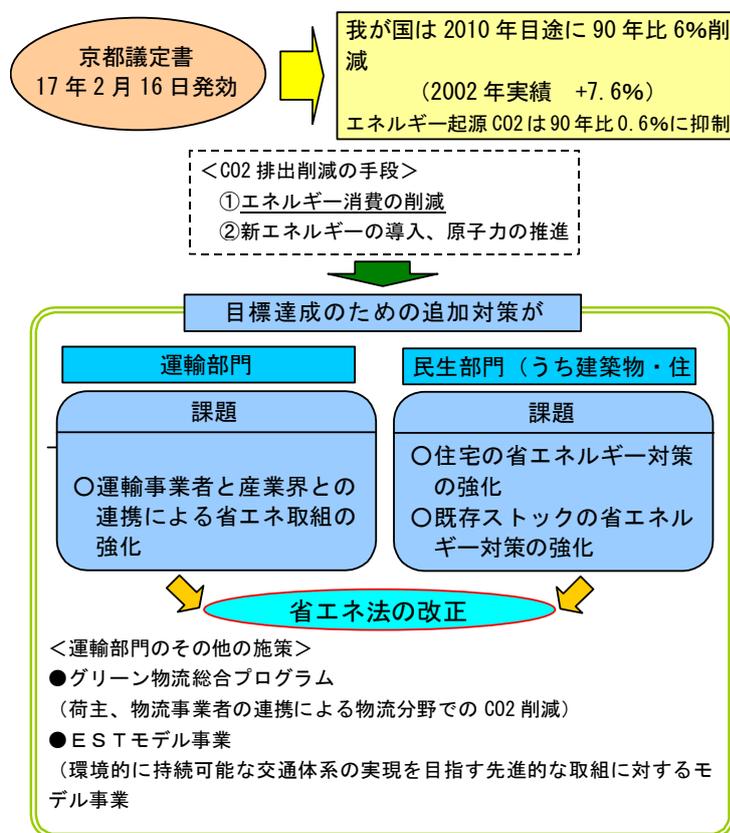
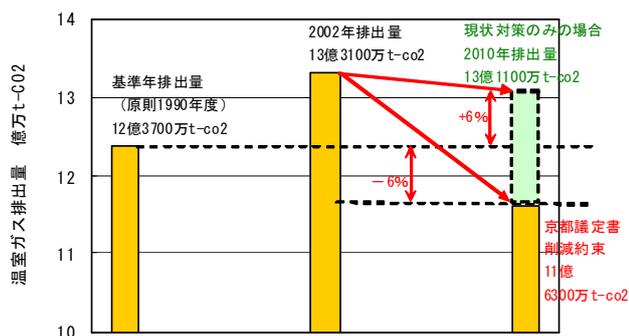


図 2.1.14 省エネ法改正の流れ

京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量



【地球温暖化対策への最近の取り組み事例】

- 「ポスト京都」
- 2050年に温室ガス半減
- COP13 議長案を提示
- (2007年12月9日 中日新聞記事より)

国連気候変動枠組み条約の第13回締約国会議(COP13)は八日、ポスト京都議定書に向けた共同議長案が提示された。先進国が2020年までに1990年比で25-40%の温室効果ガスを削減すること、全体で2050年までに2000年比で50%以下の排出抑制を掲げている。

○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地震としては、東海・東南海及び南海地震があり、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、防災への取組が進められている。

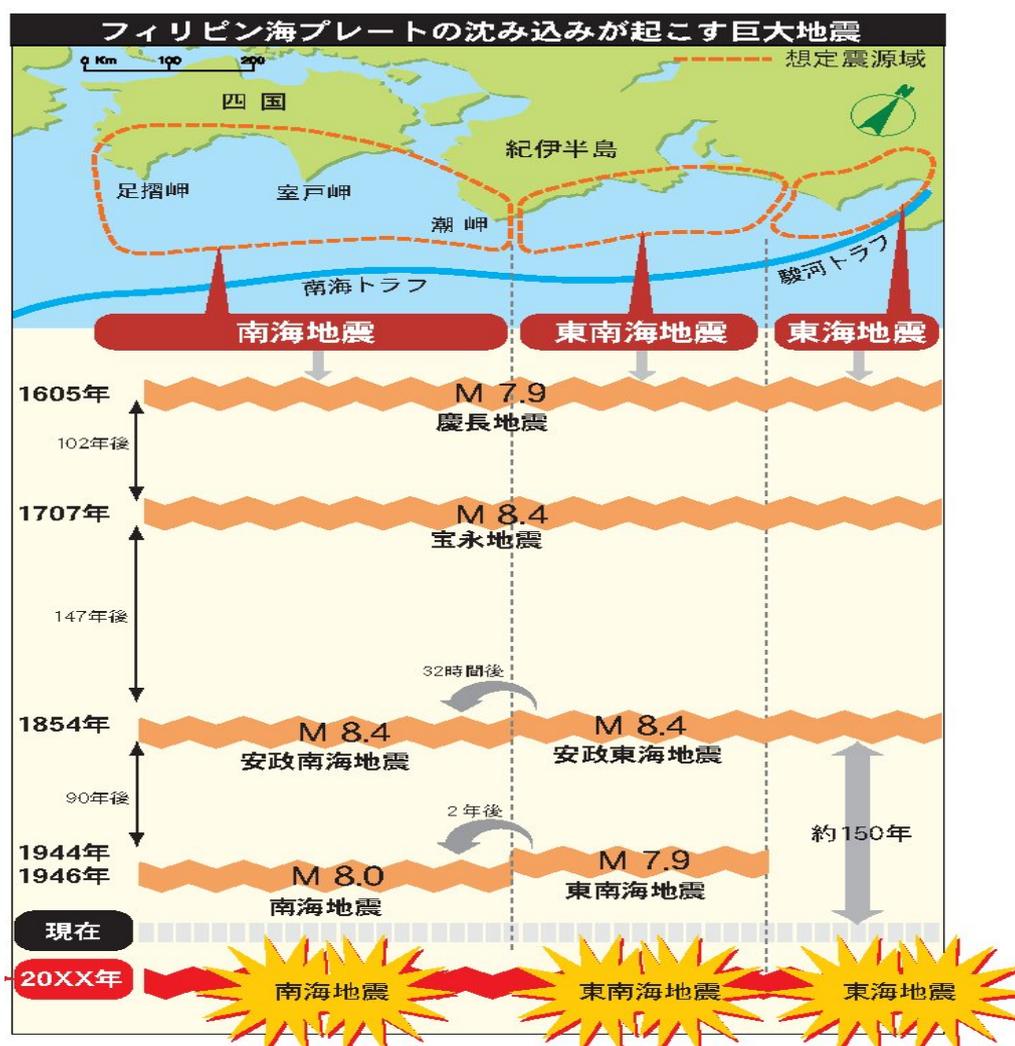


図 2. 1. 15 今後 30 年以内の発生が予想される大規模地震

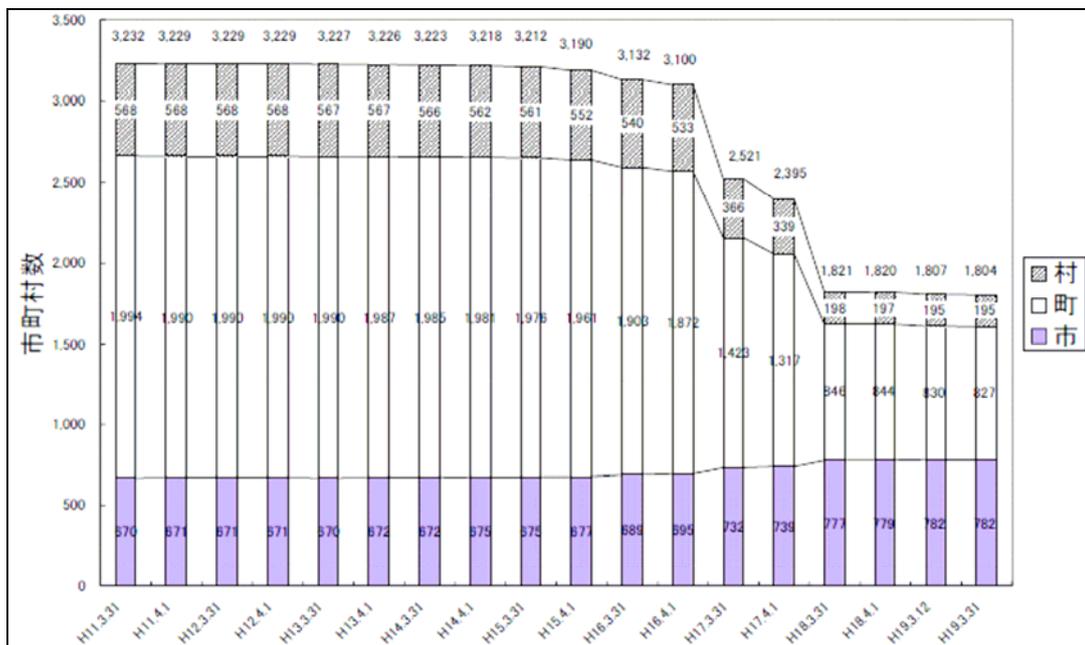
出典 三重県地震防災ガイドブック

～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る。

○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～

- ・ 情報社会に対応した新たな政策形成や実施のスタイルが築かれ、住民や企業、NPO、専門家等の参画を通じて社会の課題解決に資する価値が創発され、実施されるようになる。
- ・ 地方分権の推進、少子高齢化の進展、広域的な行政需要の増大等を背景として、市町村の財政基盤の強化や行政サービスの充実等を図るため、1999年（平成11年）以降、二度の法改正を通じて、いわゆる「平成の大合併」が進められ、市町村数は1999年3月31日の3,232から2007年（平成19年）3月31日には1,804（予定）まで減少する。
- ・ 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とどまらず、②国のかたちの見直しにかか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、との内容を答申した。
- ・ 都道府県を越えた広域ブロックは、その地域の資源を最大限に生かした特色ある地域戦略を描くことにより、諸機能について東京に過度に依存しない自立的な圏域を形成する国土構造への転換が求められる。



資料：総務省ホームページ

図 2.1.16 市町村数の推移

2-2. 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～

- ・ わ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るが、外貿コンテナの取扱量は堅調に増加している。
- ・ 国土交通省の試算によると、外貿コンテナ貨物量は2015年までで年平均伸び率4%程度と高い伸び率で予測されている。内貿貨物においても、内貿複合一貫輸送（内航フェリー、内貿ユニットロード、RORO 船等）の伸び率は大きいと予測されている。

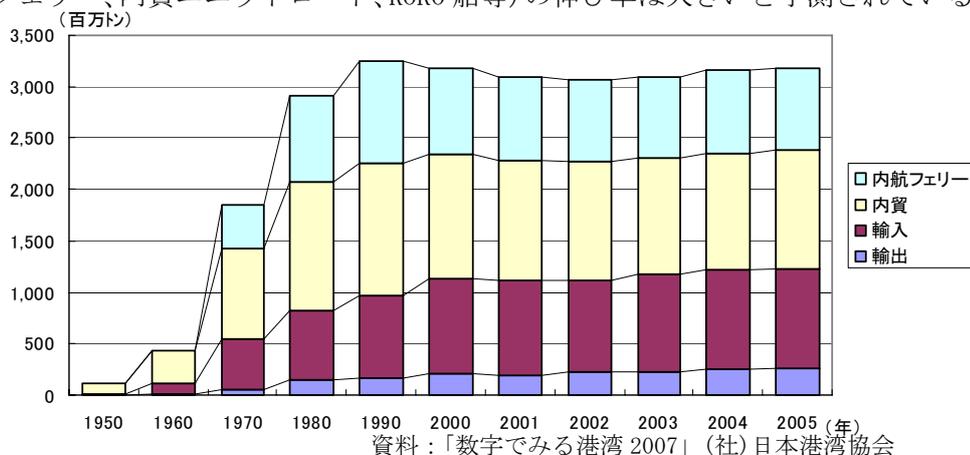


図 2.2.1 わが国の港湾取扱貨物量の推移

表 2.2.1 港湾取扱貨物量の見通し

	現状 (2001年 ^(注1))	見通し	
		2015年	2020年
国際海上コンテナ	1億9135万フレイトトン	2億8000～ 3億0000万フレイトトン	3億0000～ 3億3000万フレイトトン
	1247万TEU	2000～2300万TEU	2200～2600万TEU
内貿複合一貫輸送	9億501万フレイトトン	11億3000～ 11億7000万フレイトトン	11億4000～ 11億9000万フレイトトン

(注1) 国際海上コンテナは我が国港湾の競争力が強化された場合を上限值としている。

(注2) 内貿複合一貫輸送の現状は2000年の値である。

資料：「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(2004年10月)

表 2.2.2 国際海上コンテナ貨物量の見通し

(単位:万TEU)

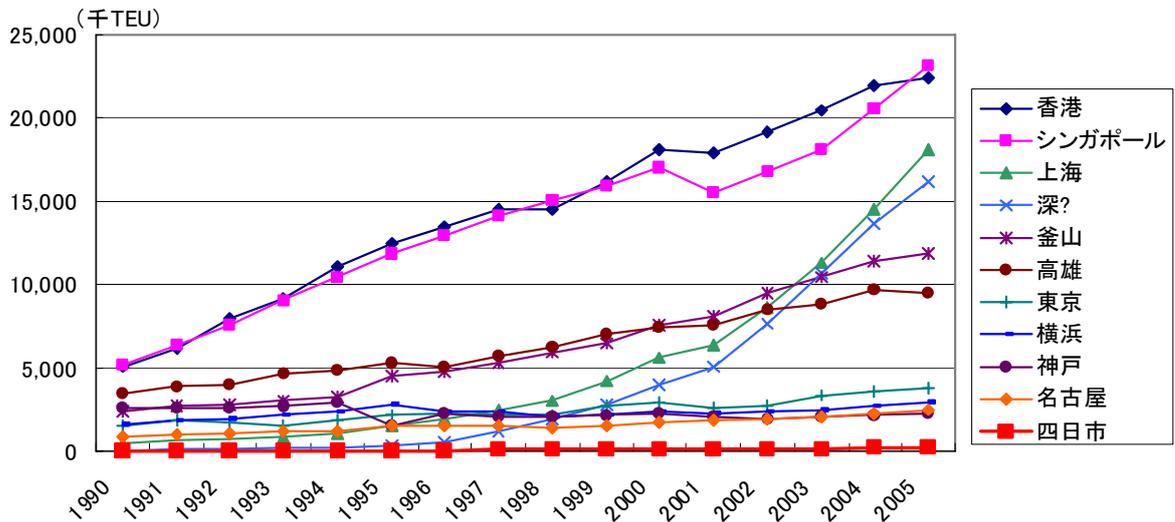
	現状 (2001年)	見通し (2015年)	参考値 (2006年)
中核国際港湾合計	1,096	1,750～2,050	1,444
東京湾	490	800～900	671
伊勢湾	185	300～350	267
大阪湾	331	500～600	391
北部九州	90	150～200	115
中核国際港湾合計	83	150	116
その他	68	100	104
総合計	1,247	2,000～2,300	1,664

(注) 各地域の港湾の国際競争力の強化が順調に進んだ場合を上限值としている。

資料：「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(2004年10月)

～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～

- かつてアジアのハブ港であった神戸港は、トランシップ貨物量が減少し、ハブ港としての地位は日本以外の東アジアの港湾へ移っている。中国の上海港、深圳港など東アジアの港湾のコンテナ取扱量は急増し、わが国港湾の地位は相対的に低下している。



資料：「国際輸送ハンドブック」(株)オーシャンコマース

図 2.2.2 東アジア主要港のコンテナ個数の推移

表 2.2.3 コンテナ取扱量による港湾ランキングの推移

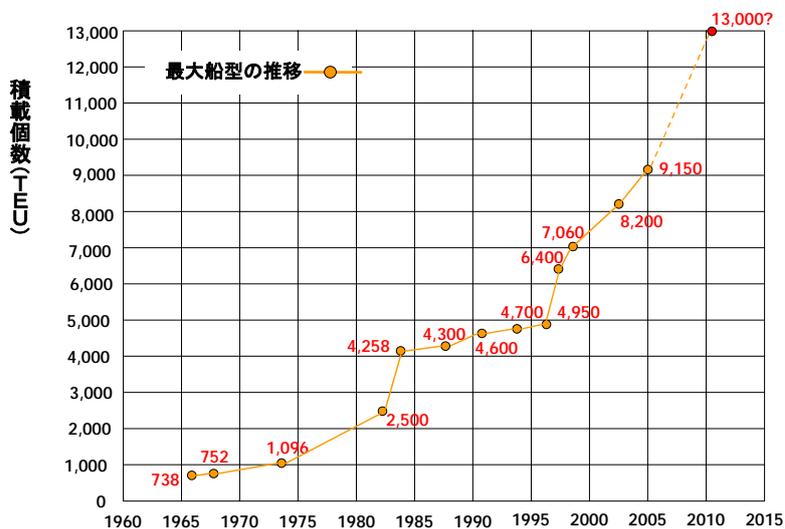
順位	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年(千TEU/前年比%)
1	ニューヨーク/ニューヨーク	ロッテルダム	シンガポール	香港	香港	シンガポール(23,200/12.6)
2	ロッテルダム	ニューヨーク/ニューヨーク	香港	シンガポール	シンガポール	香港(22,427/2.0)
3	香港	香港	ロッテルダム	高雄	釜山	上海(18,084/24.2)
4	神戸	高雄	高雄	ロッテルダム	高雄	深圳(16,197/18.7)
5	高雄	神戸	神戸	釜山	ロッテルダム	釜山(11,840/3.6)
6	シンガポール	シンガポール	釜山	ハンブルグ	上海	高雄(9,470/-2.5)
7	サンファン	ロングビーチ	ロサンゼルス	横浜	ロサンゼルス	ロッテルダム(9,300/12.3)
8	ロングビーチ	アントワープ	ハンブルグ	ロサンゼルス	ロングビーチ	ハンブルグ(8,087/15.5)
9	ハンブルグ	横浜	ニューヨーク/ニューヨーク	ロングビーチ	ハンブルグ	デュバイ(7,619/18.5)
10	オークランド	ハンブルグ	基隆	アントワープ	アントワープ	ロサンゼルス(7,486/2.2)
12位	横浜	14位 東京	11位 横浜	12位 東京	16位 東京	20位 東京(3,815/6.7)
18位	東京		12位 東京	17位 神戸	20位 横浜	27位 横浜(2,873/5.7)

注) は、わが国港湾

資料：「国際輸送ハンドブック」(株)オーシャンコマース

～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おり、特に、欧州航路において、航行距離が長く寄港地が多いことから、他航路と比べ大型コンテナ船の投入傾向が高い。



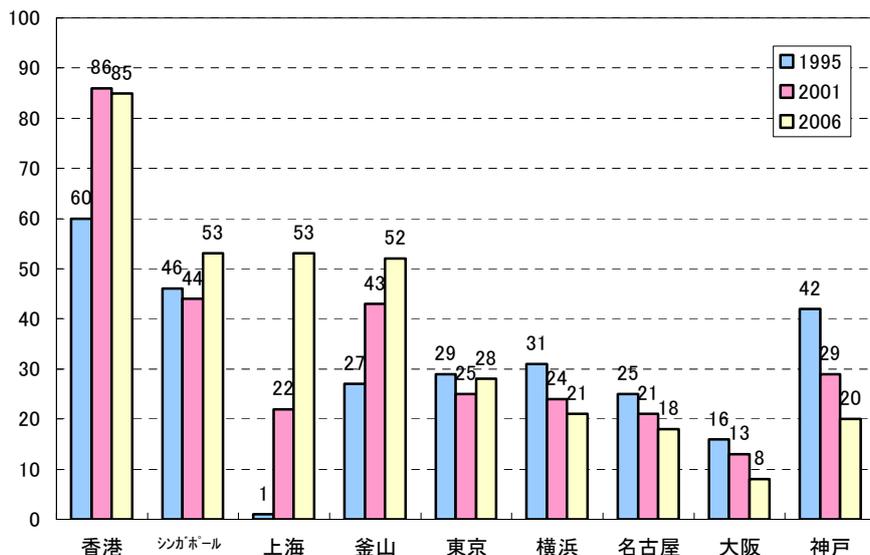
資料：海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」

図 2.2.3 コンテナ船の大型化の推移と今後の動向

～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寄港地集約の動きがあり、大水深バースのないわが国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る。

寄港数/週

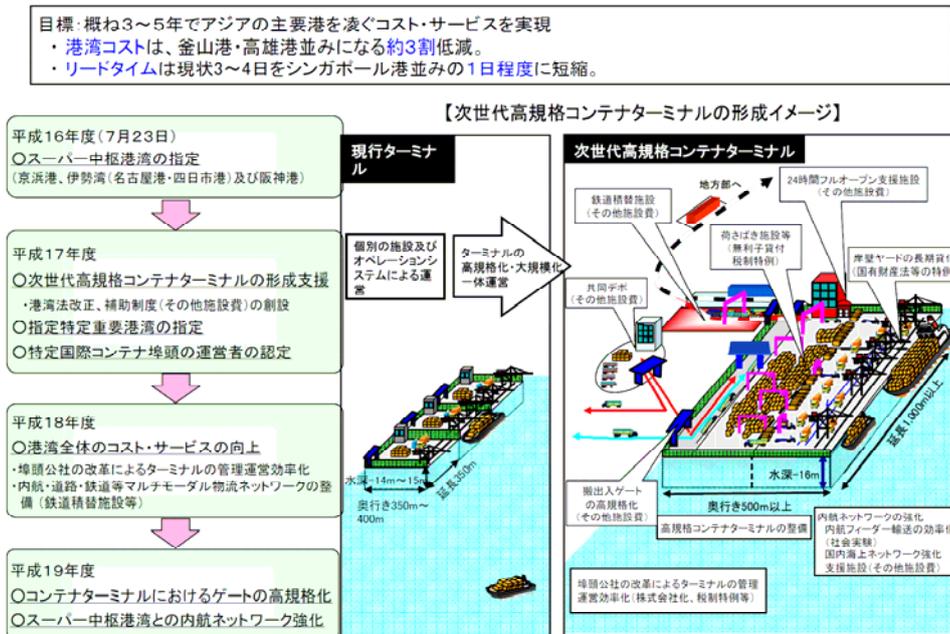


資料：「港湾の長期政策策定にあたっての論点整理」（2006年9月28日）

図 2.2.4 わが国港湾とアジア主要港との基幹航路（欧州・北米航路）寄港便数の比較

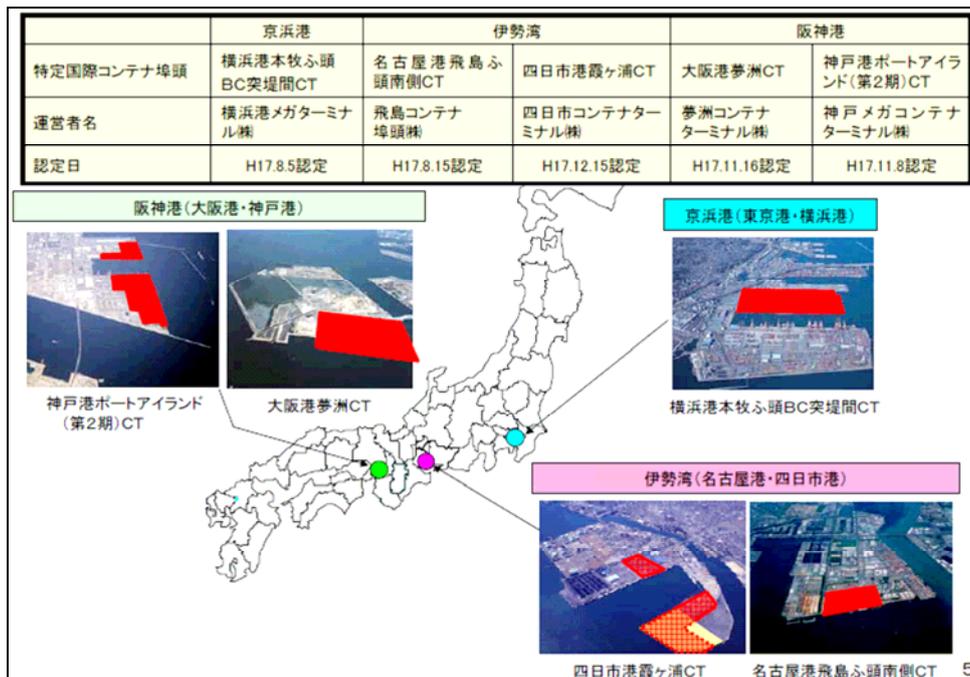
～我が国港湾の相対的地位低下への対応～

- わが国港湾の相対的な地位低下への対応として、スーパー中枢港湾プロジェクトが推進されている。スーパー中枢港湾プロジェクトとは、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総合的な施策を強力に推進する動きである。



資料：「スーパー中枢港湾プロジェクトについて」(2007年2月22日)

図 2.2.5 スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

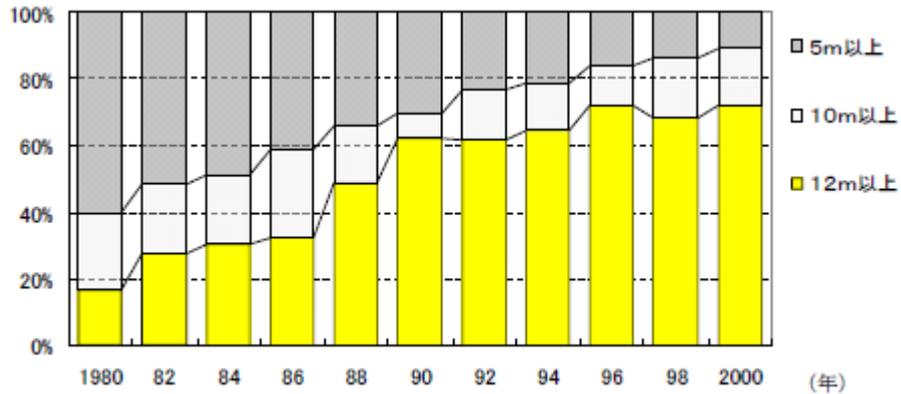


資料：国土交通省(2007年11月)

図 2.2.6 特定国際コンテナ埠頭の指定状況

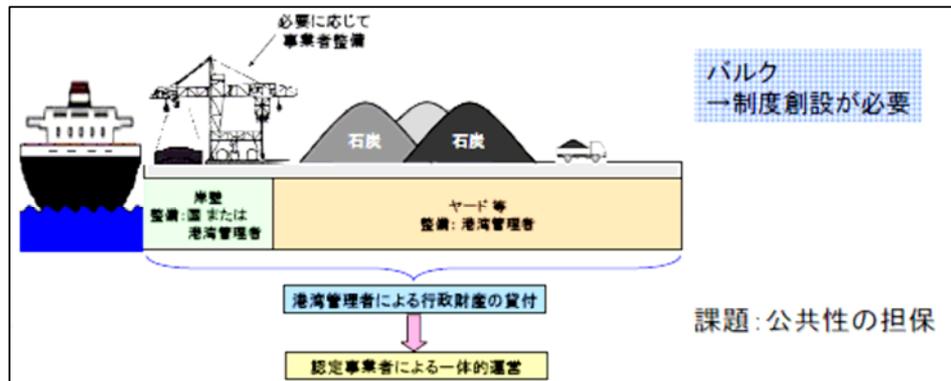
～バルク貨物拠点整備の動き～

- 船舶の大型化はコンテナ船のみでなく、バルクキャリアも大型化が進んでいる。2000年時点で喫水12m以上の船舶が7割を占めている。



資料：日本船主協会のデータをもとに国土交通省作成
 図 2.2.7 バルク船の喫水動向

- 一方、完成自動車やバラ貨物等のバルク貨物拠点の整備による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る。



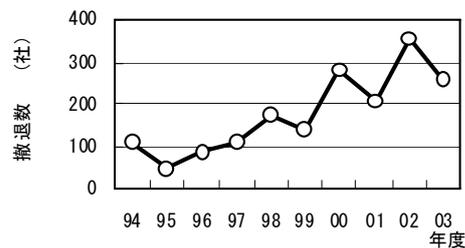
資料：国土交通省

図 2.2.8 公共埠頭の専用貸しのイメージ

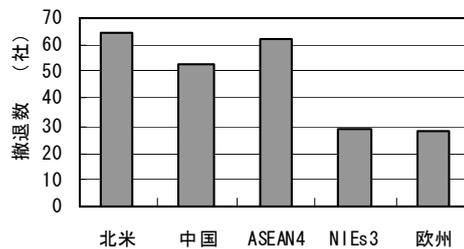
○産業 ～製造業の国内回帰と臨海部への立地の進展～

- ・ 日本には技術力が高い裾野産業も集積しており世界各地で需要が高まっている高付加価値製品を迅速に生産し市場シェアを獲得できること、日本に残っている研究開発機能と生産機能を一体的に確保して市場ニーズの変化に迅速に対応した販売機会の損失を回避すること、さらには日本の高い技術の海外流出防止などの理由から近年製造業の国内回帰が進展している。
- ・ またアクセスに優れ、既にインフラが整備されていることから臨海部の低未利用地が新たな産業立地空間として脚光を浴びている。

撤退現地法人数の推移（製造業）



地域別の撤退現地法人数
(2003年度) 製造業



資料：海外事業活動調査結果（経済産業省）

図 2.2.9 我が国の製造業の現地撤退の状況

【近年における臨海部への製造業立地事例】

シャープ堺工場起工式 液晶パネル・太陽電池を生産へ (2007年12月01日 朝日新聞記事より)

液晶テレビ用パネル・太陽電池工場では世界最大規模となるシャープの堺工場の建設が1日、本格的に始まった。いずれも09年度中に稼働する予定だ。堺市で開かれた起工式には、関係者約50人が出席し、工事の安全と地域経済の活性化を祈願した。

堺工場の広さは、阪神甲子園球場の32個分に相当する約127万平方メートル。工場では、縦横約3メートルの世界最大のガラス基板から42、57、65型の大型液晶パネルを量産する。液晶と同じ原料を使う薄膜型太陽電池の生産量は年間1千メガワットに達する見通し。

敷地内には、関西電力や大日本印刷、凸版印刷などの液晶、太陽電池関連メーカーが生産拠点を設ける予定。シャープの片山幹雄社長は起工式で「環境にやさしい21世紀型コンビナートを実現したい」と抱負を述べた。

シャープは当初、自社だけで1千～2千人の配置を見込んでおり、新規雇用も検討している。



尼崎西宮芦屋港（松下PDP工場：2005.12開所）



○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～

- ・ みなと空間の賑わい創出の一貫として、地域の個性ある発展を将来にわたり着実に進めるため、みなとの資産を住民・市民の立場から再評価するとともに、観光産業などの地域産業、海に開かれた特性など「みなと」の資産を最大限に活用して、市民の合意の下で美しく活力のある「みなと」空間を形成する「みなとまちづくり」が推進されている。
- ・ さらに、みなと・海岸を活用して、地域内外の人が交流することができる“賑わい交流拠点”をつくりだす「みなとオアシス」が推進されており、2006年度よりその効果をより広域的なものとするため、全国での制度化が推進されている。

○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、特に総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）において、広域的なリ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として、リサイクルポートの指定を行っている。

～CO2 排出量削減に向けたさらなる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り組みのひとつとして、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を推進しており、特に長距離雑貨貨物の輸送については、海運・鉄道の比率を現在の40%から2010年に約50%に向上させることを目標としている。
- ・ さらなるモーダルシフト推進のため、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれた国内輸送ターミナルの整備等を行うことにより、環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用を促進する。

～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り組みが進められている。

○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～

- ・ 大規模地震の発生が各地で切迫しており、大規模地震発生時に港湾に求められる機能は多く、それらの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り組みが促進されている。
- ・ 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

おり、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り組みが進められている。

○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～

- ・ 国土交通省港湾局は平成 15 年 8 月に「港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定した。港湾においても構想段階において住民等の理解の促進及び合意形成を図ることが明文化されている。
- ・ 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る。

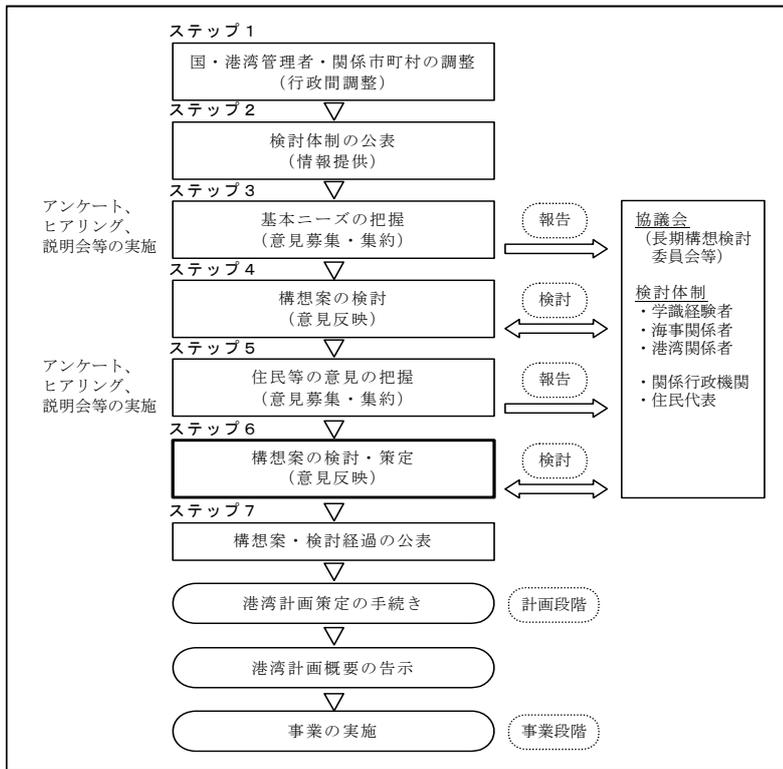


図 2.2.10 住民参加のガイドラインの一般的なフロー

出典:港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン(平成 15 年 8 月, 国土交通省港湾局)

2-3. 四日市港背後圏の情勢変化

○背後圏について

四日市港は成長著しい中部圏に位置し、また背後圏もあらゆる活力向上策を検討している。四日市港がこれらのインパクトをどのように受け止めるか、また背後圏の将来像実現の向け、果たすべき役割は大きい。

なお、ここでは背後圏として、現港湾計画に準じて第1次背後圏として三重県・第2次背後圏として愛知県・岐阜県・滋賀県をデータ上考慮している（図2.3.1）。また直背後圏としては三重県・四日市市・川越町としている。



資料：四日市港港湾計画資料（その1）

図 2.3.1 現港湾計画における四日市港背後圏

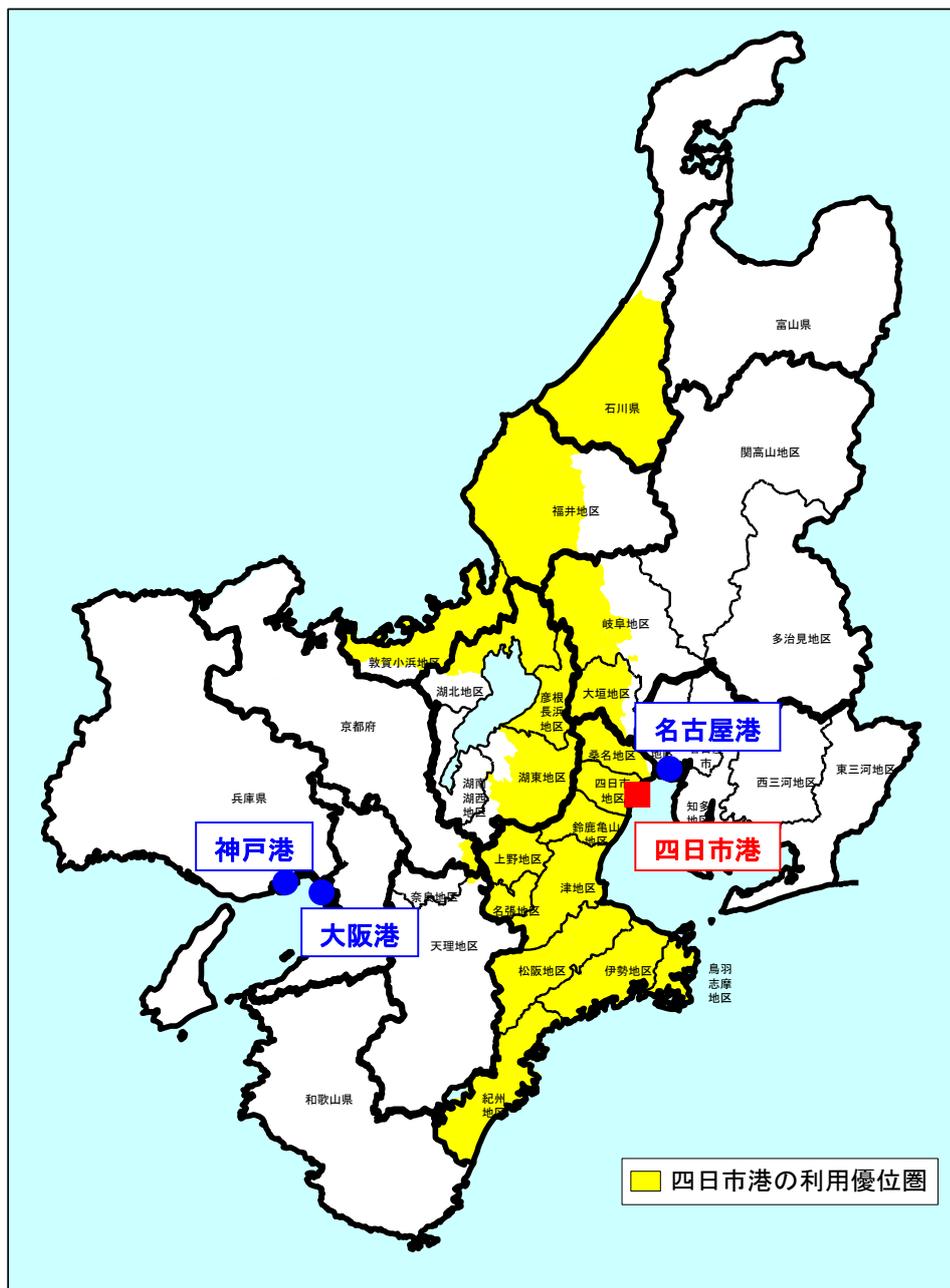
表 2.3.1 現港湾計画における四日市港背後圏の現況

背後圏	面積 (km ²)	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

○四日市港利用優位圏について

外貿コンテナ貨物を想定した四日市港利用優位圏を図 2.3.2 に示している。この地域は、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）が最小となる圏域である。

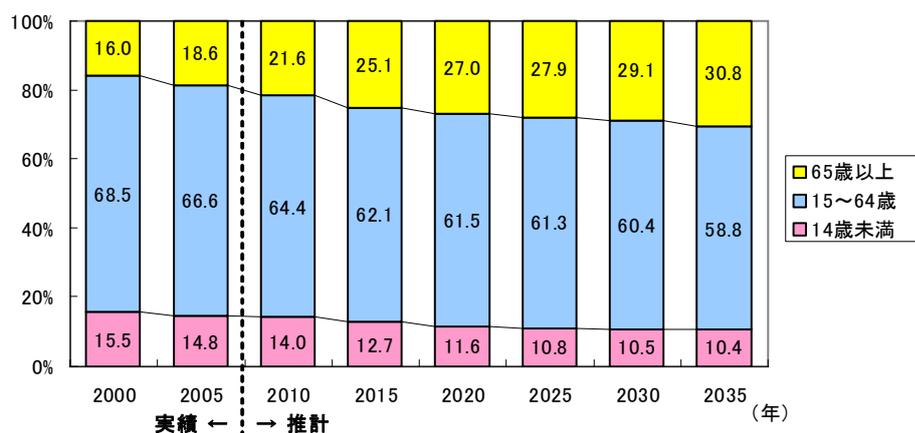


資料：四日市港外貿コンテナ流動調査

図 2.3.2 四日市港利用優位圏

● 背後圏もさらなる少子高齢化が進展

- ・ 1次背後地域である三重県の人口は微増の伸び、2次背後地域の人口は愛知県や滋賀県で大きく増加
- ・ 2005年の高齢化率（65歳以上割合）は18.6%、生産年齢人口割合（15～64歳の割合）は66.6%
- ・ 将来推計人口は2010年までは増加、以降は減少傾向と推計
- ・ さらなる少子高齢化の進展

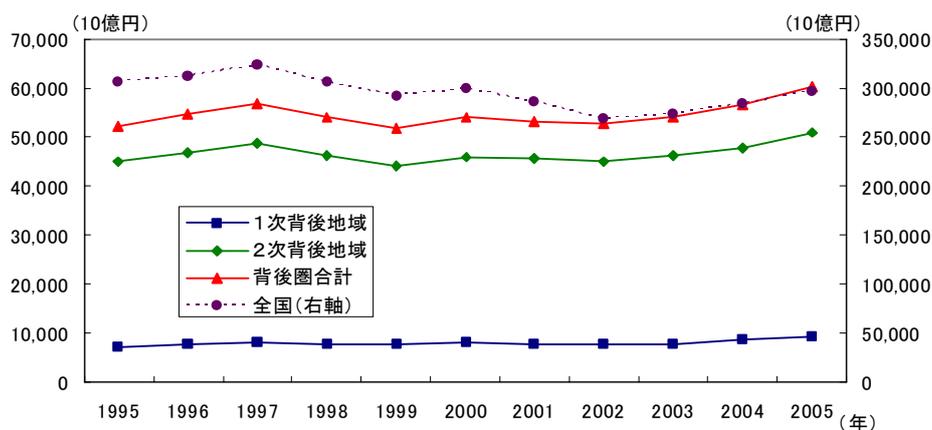


資料：「日本の都道府県別将来推計人口（2007年5月推計）」国立社会保障・人口問題研究所

図 2.3.3 背後圏の将来推計人口（年齢構成）

● 背後圏産業は拡大傾向

- ・ 第3次産業のシェアの拡大
- ・ 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
- ・ 工場立地動向は、2002年までは減少傾向で推移、以降は増加



資料：「工業統計」経済産業省

図 2.3.4 背後圏の製造品出荷額等の推移

●臨海部における産業再生・産業活性化の動き

- ・「三泗地域 地域産業活性化基本計画」の認定

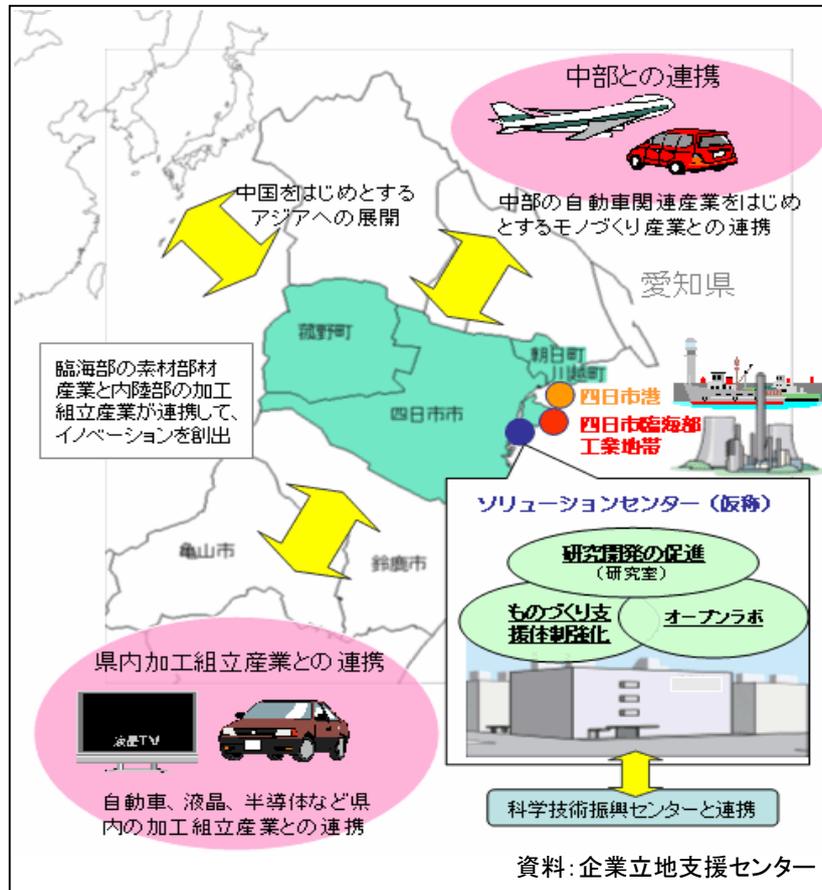
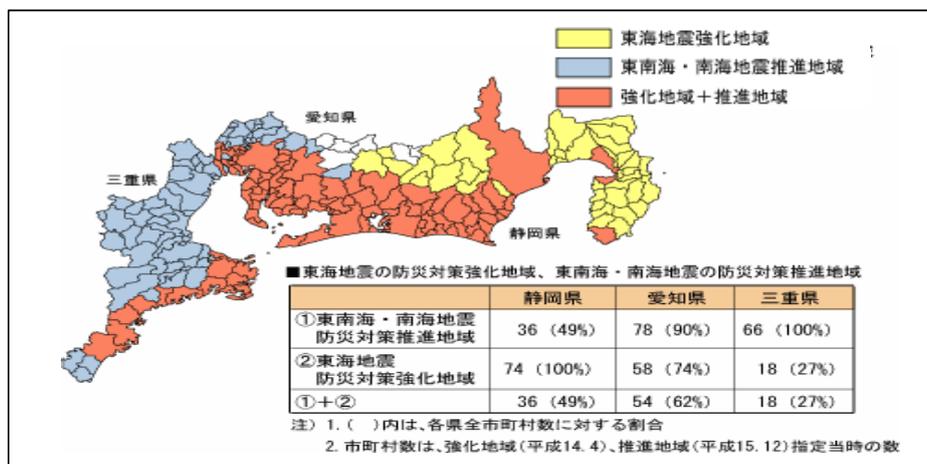


図 2.3.5 四日市地域（三泗地域）「地域産業活性化計画」の概要

●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

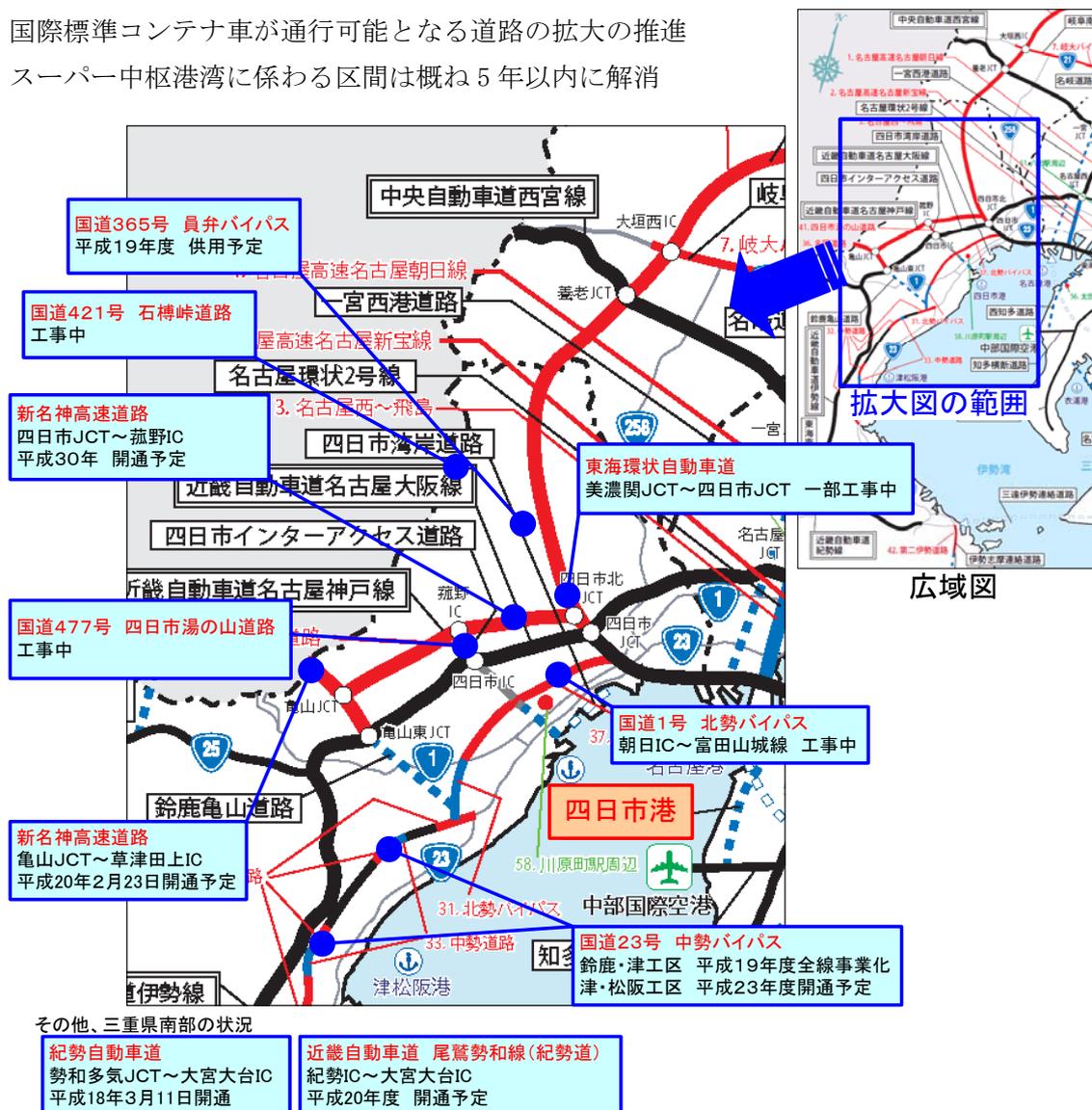


資料：中部地方整備局HP

図 2.3.6 東南海・南海地震防災対策推進地域

●背後圏道路網の整備の動き

- ・国際標準コンテナ車が通行可能となる道路の拡大の推進
- ・スーパー中核港湾に係わる区間は概ね5年以内に解消



資料:「道路整備中期ビジョン(案)」国土交通省(2006年6月)

図 2.3.7 背後圏道路網の整備状況

●「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

- ①「県民しあわせプラン」(目標年次:平成25年)
 - ・基本理念「みえけん愛を育む“しあわせ創造県”」を「県民が主役となって築く」
 - ・「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
- ②「四日市市総合計画」(目標年次:平成22年)
 - ・都市像「人と文化と自然を育む活気あふれる港まち四日市」
- ③「川越町総合計画」(目標年次:平成22年)
 - ・基本理念「かわごえのしあわせづくり」

3. 四日市港に対する今後の要請

以上に整理した情勢変化の内容をもとに、四日市港に対する今後の要請を整理すると下図のとおりである。

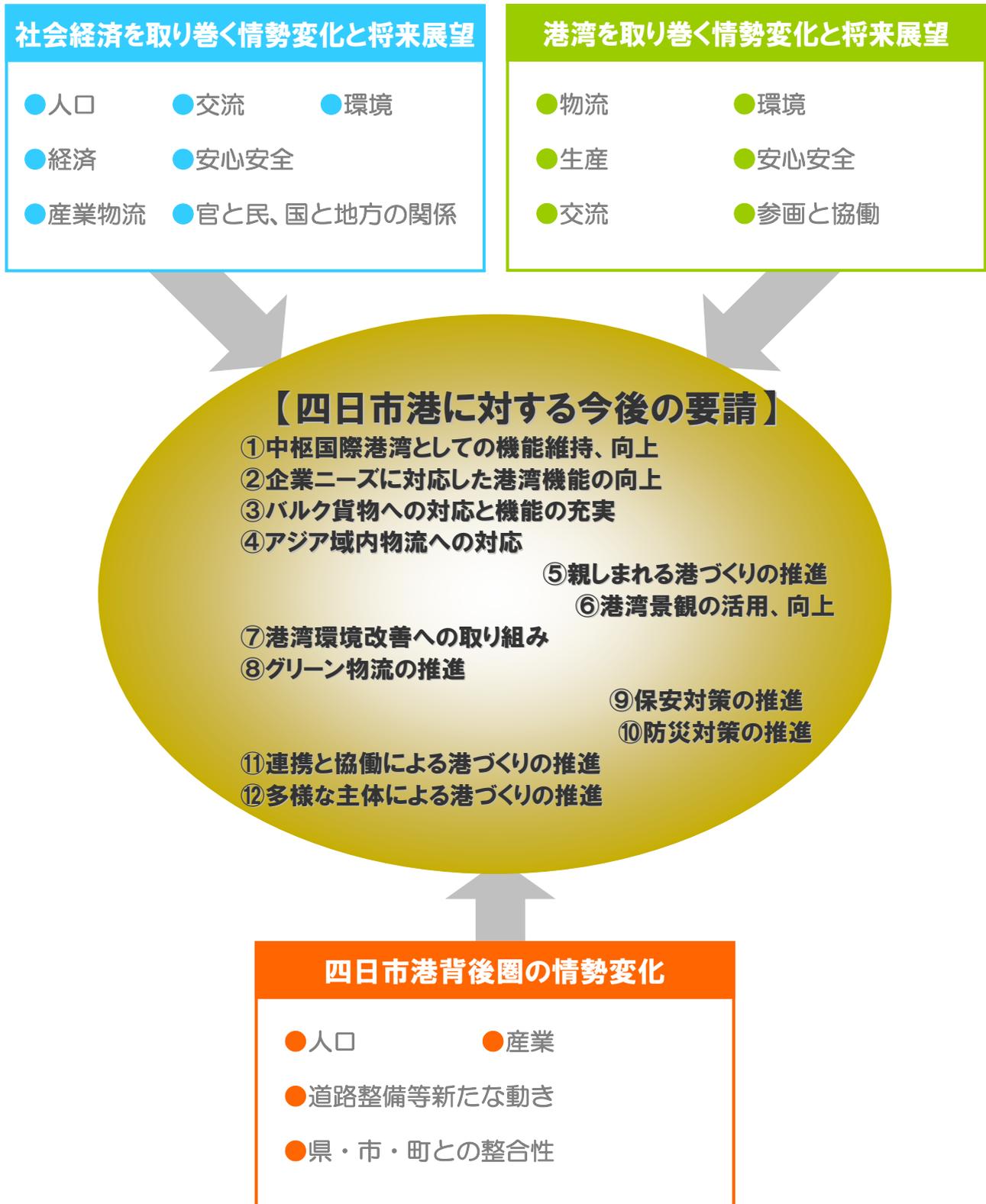


図 3.1 四日市港に対する今後の要請

4. 四日市港の現状

4-1. 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する。取扱貨物量全国一を誇る躍進著しい名古屋港が 20km 圏内に立地しており、非常に近接した位置関係となっている。

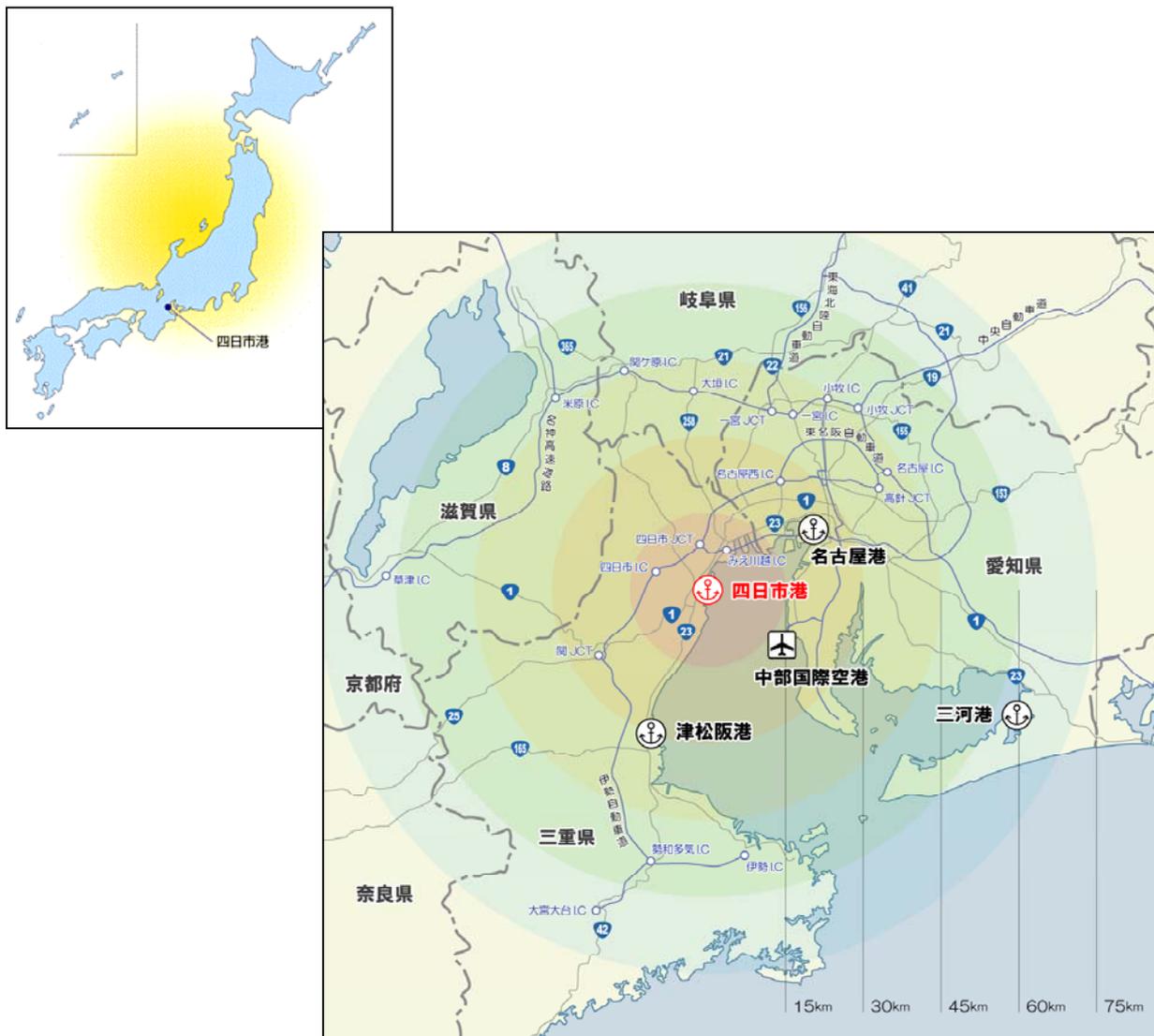


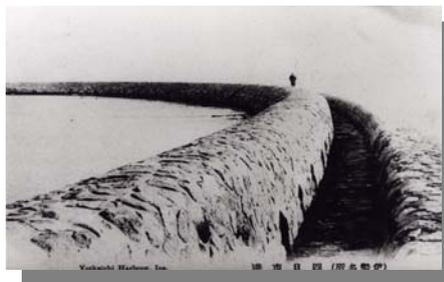
図 4.1.1 四日市港の立地特性

4-2. 四日市港の歴史

○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た。

安政年間、当地に大地震が起り、港に接続する昌栄新田の堤防が決潰し港口が閉塞され、船の出入、荷役の困難をきたし、他港へ転泊する船舶が続出し、運輸を業とするものの死活問題となった。これを憂えた土地の先覚者稲葉三右衛門は波止場の築造及び土地造成のため、明治6年私財を投じて起工、幾多の困難を克服して、明治17年に現在の旧港を完成し、四日市港発展の基礎が築かれた。



【潮吹き防波堤】

○開港と発展

明治8年に三菱汽船会社が伊勢湾と京浜地区を結ぶ定期航路を開設し、この地を拠点地を選び港勢の発展を促し、明治22年には特別輸出港、明治30年に特別輸入港、明治32年に開港場、さらに明治34年には第2種重要港湾に指定された。



【2号地埋立後の四日市港】

また、大正6年に第1号埋立地（現末広町）、大正14年に第2号埋立地（現千歳町）、昭和3年に第3号埋立地（現石原町）も各々完成した。更に昭和4年には第2期修築工事として第1ふ頭を中心とする整備事業に着手、昭和11年に完成して近代港湾としての形態を整えた。

特に紡績工業は三重県の中軸として発達し、このため四日市港はその原料である羊毛・綿花の代表的な輸入港として知られるようになった。さらに臨海地帯の近代工業化への努力が払われ、昭和14年から15年にかけて、大協町、午起地区及び塩浜地区に相次いで用地の造成が行われ、石油化学工場等の進出により、四日市港が工業港としても発展する確固たる基礎を築いた。



【昭和7年 オーストラリアから羊毛第一船】

○四日市港の発展

第2次世界大戦後、いち早く羊毛・綿花の輸入港として特色を取り戻し、さらには臨海部諸工場の生産充実に伴い年々港勢は目覚ましい発展をとげた。一方、それまでは主として三重県が四日市港の管理・運営を行ってきたが、港湾法の制定によって、昭和27年には三重県が正式に港湾管理者となり、同時に特定重要港湾に指定された。また、第2海軍燃料廠の跡地に第1石油コンビナート、昭和36年には午起用地造成事業が完成し第2石油コンビナートが形成されるに至り、発展する港勢に対応するため、港湾整備事業が進められた。昭和41年4月それまで港湾管理者であった三重県と、四日市市で地方自治法に基づき一部事務組合として四日市港管理組合が設立され、四日市港の管理・運営を行うことになった。



【第二コンビナート】

一方、今後の発展に備え、昭和46年3月に港湾区域の拡張を行い、昭和51年には霞ヶ浦地区の諸施設の管理、運営を行うため、霞ふ頭事務所が開設された。



【埋立中の霞ヶ浦ふ頭】

また、昭和46年(1971年)に四日市港コンテナ埠頭(株)が設立され、昭和48年(1973年)には霞ヶ浦地区のコンテナ専用ふ頭が完成し、国際海上輸送の基軸となるコンテナ輸送の基礎が築かれた。

平成4年(1992年)には概ね平成12年(2000年)を目標とする港湾計画を策定し、貿易構造の変化、輸送革新の進展に対処する港湾機能の拡充、快適な港湾を創出するための港湾の環境整備及び本港背後地の都市環境問題の解決に資するための港湾空間の提供等に対する要請に対応してきた。

以上のような、港湾計画に基づき整備を進めた結果、平成7年(1995年)には国際コンテナ港湾機能を有する重量物岸壁(霞ヶ浦南ふ頭26号岸壁)が完成した。更に、霞ヶ浦地区北ふ頭の土地造成、災害時の緊急輸送等に対応する耐震強化岸壁(霞ヶ浦南ふ頭23号岸壁)の整備を行ってきた。

平成16年(2004年)7月には名古屋港とともにスーパー中枢港湾に指定され、平成17年(2005年)7月には「指定特定重要港湾」に指定、現在、中部圏有数の中枢港湾として機能している。



【H19 北ふ頭81号岸壁 北米航路コンテナ船】

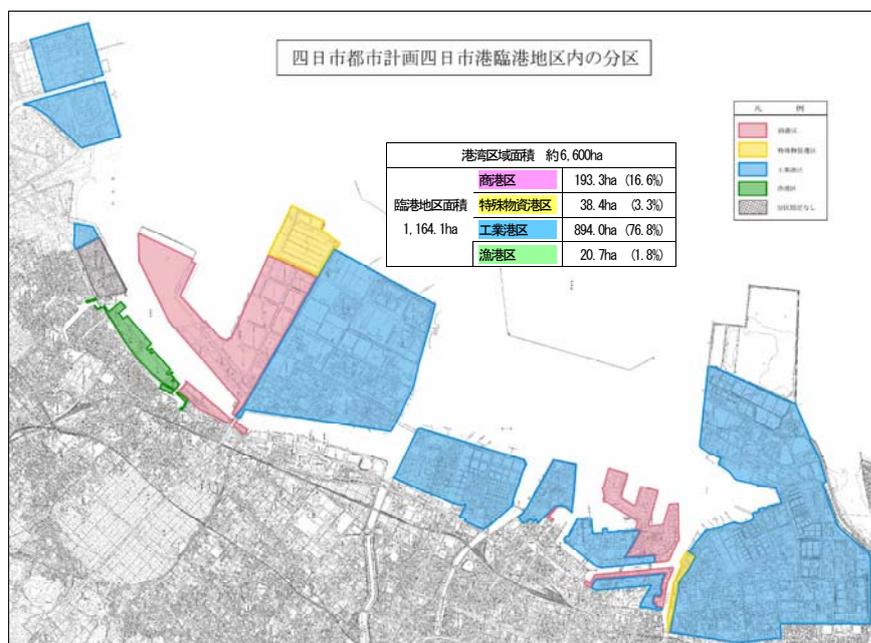
4-3. 四日市港の概要

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る（図 4.3.1）。また、臨港地区内の分区は工業港区が臨港地区全体の 76.8%を占めている。



資料：四日市港管理組合

図 4.3.1 四日市港の港湾区域



資料：四日市港管理組合

図 4.3.2 四日市港の臨港地区

四日市港の発祥は、四日市地区となっており、明治6年に着工された。その後、石原地区、午起地区、大協地区などが相次いで造成され、コンビナート群が形成された。また、同じ時期に川越地区も造成されている。霞ヶ浦地区は、昭和43年から埋立工事に着工し、現在に至っているところである。



	明治	昭和													平成					
	6	3	28	30	32	37	39	41	42	43	44	46	51	53	57	58	63	2	6	7
塩浜地区		← 石原町、三田町 →																		
四日市地区		← 1、2、3号地 →		← 第2、第3ふ頭 →							← 大協町他 →									
霞ヶ浦地区		← 午起、富双 →		← 霞ヶ浦緑地 →		← 霞ヶ浦南ふ頭 (I期) →					← 富双緑地 →			← 霞ヶ浦南ふ頭 (II、III期) →			← 霞ヶ浦南ふ頭 (IV期) →		← 霞ヶ浦北ふ頭 →	
川越地区		← 川越地区 →																		

資料：四日市港管理組合

図 4.3.3 形成の経緯

地区別の概要は、次のとおりである。

川越地区は、中部電力火力発電所が立地している。またその南側の天カ須賀地区は工業用地として利用されている。

霞ヶ浦地区（昭和43年着工）は、北側が物流基地として輸出自動車やコンテナ貨物を取扱っており、四日市港における物流拠点となっている他、南側はコンビナート企業が立地している。さらに午起・大脇地区はコンビナート企業が立地している。

四日市地区は四日市港発祥の地であり、現在も物流基地として企業の原材料等を取扱っており、活発な利用状況にある（明治6年着工）。

さらに塩浜・石原地区についてもコンビナート企業が立地している。

磯津地区・楠地区については、現時点では自然海岸が広がっている。



図 4.3.4 川越地区の現状



図 4.3.5 霞ヶ浦地区の現状



図 4.3.6 四日市地区の現状



図 4.3.7 塩浜地区の現状



図 4.3.8 石原地区の現状



図 4.3.9 午起地区の現状



図 4.3.10 大協地区の現状



図 4.3.11 楠地区の現状



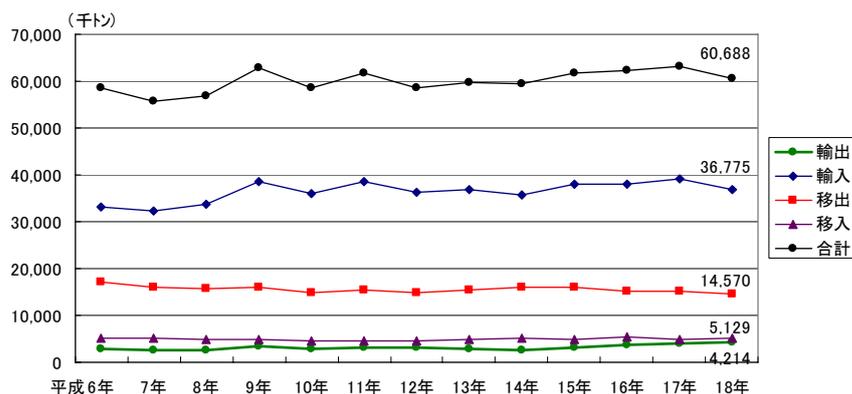
図 4.3.12 磯津地区の現状

4-4. 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い。

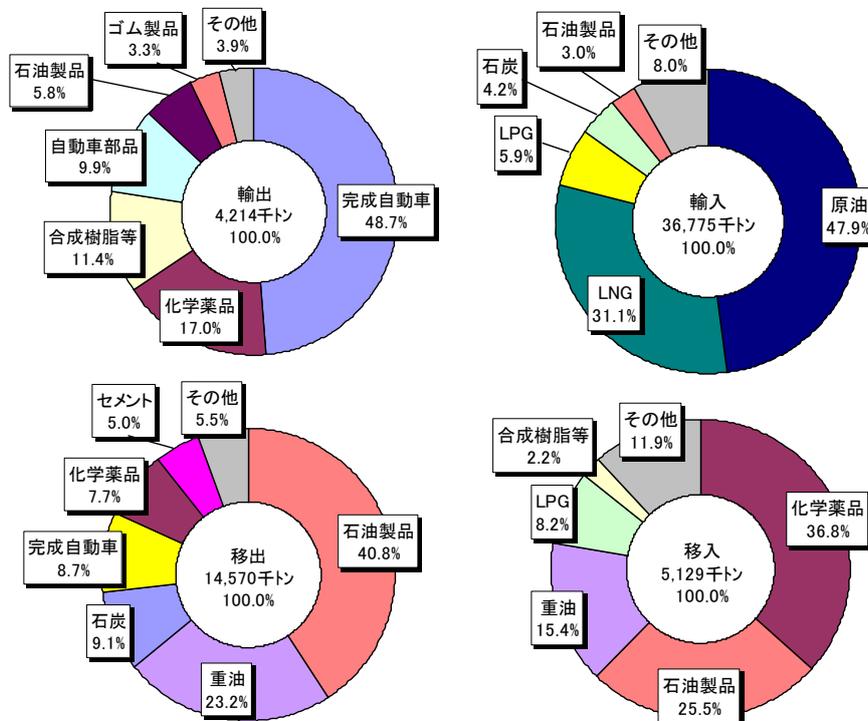
外貿コンテナ貨物量は8年連続で過去最高を記録しており、特に東南アジア、中国航路の増加が著しい。

貿易額は平成15年以降増加傾向で推移しており、平成18年は過去最高の26,835億円を記録している。



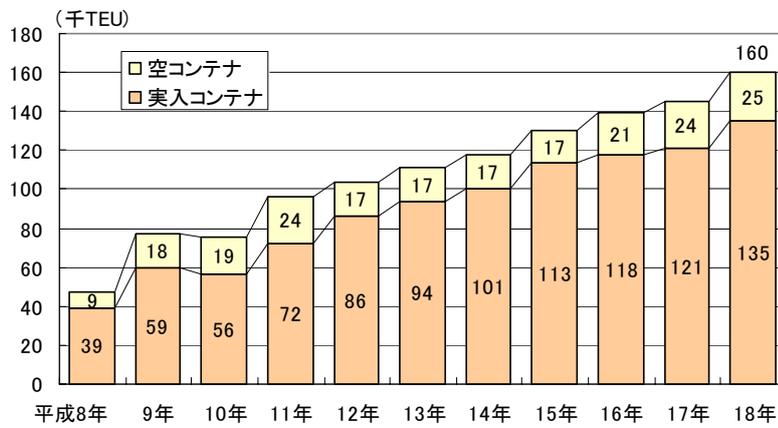
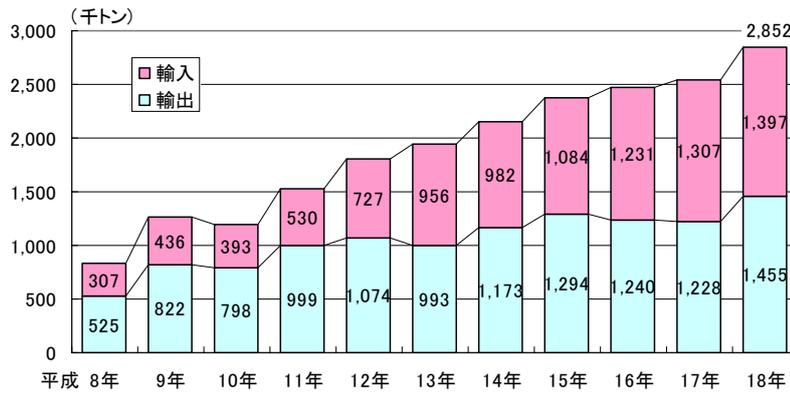
資料：「四日市港統計年報（各年）」四日市港管理組合

図 4.4.1 四日市港の取扱貨物量の推移



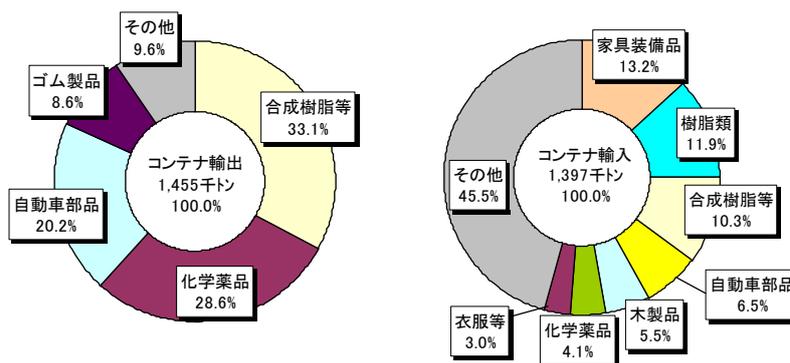
資料：「四日市港統計年報」四日市港管理組合

図 4.4.2 四日市港の品目別取扱割合（平成18年）



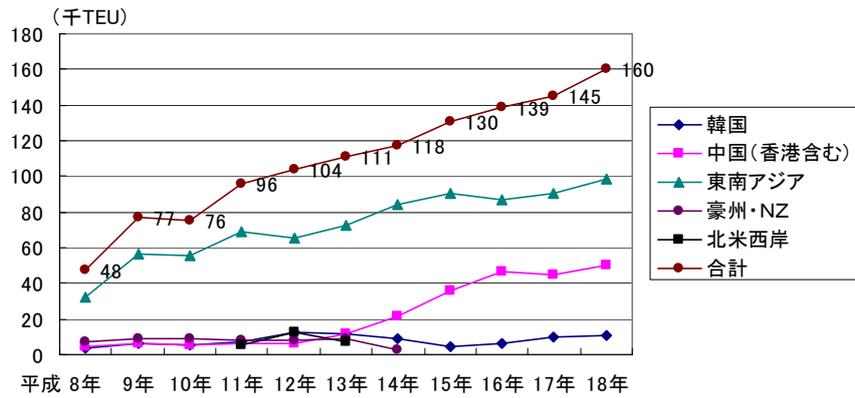
資料：「四日市港統計年報（各年）」四日市港管理組合

図 4.4.3 四日市港の外貿コンテナ貨物量の推移



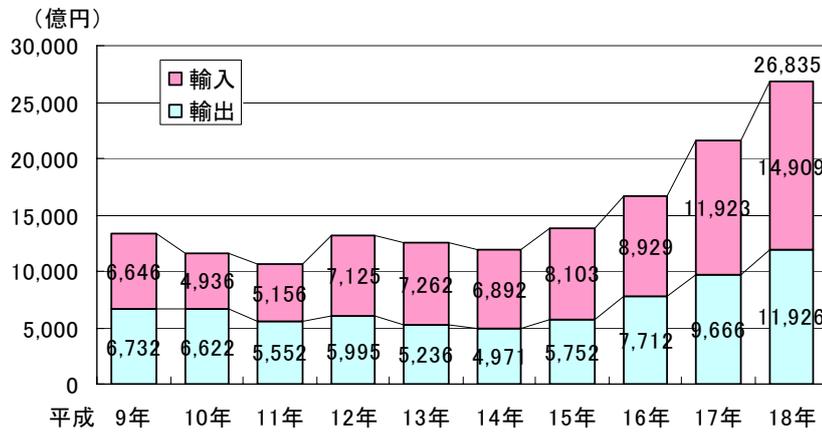
資料：「四日市港統計年報」四日市港管理組合

図 4.4.4 四日市港の外貿コンテナ品目別取扱割合（平成18年）



資料：「四日市港統計年報（各年）」四日市港管理組合

図 4.4.5 航路別外貿コンテナ取扱個数の推移（空コン含む）



資料：名古屋税関

図 4.4.6 四日市港の貿易額の推移

一方、以下に近接する名古屋港との港勢比較を示すが、近年四日市港が急速に成長しつつも、港湾の規模において名古屋港とは大きな差がある状況である。

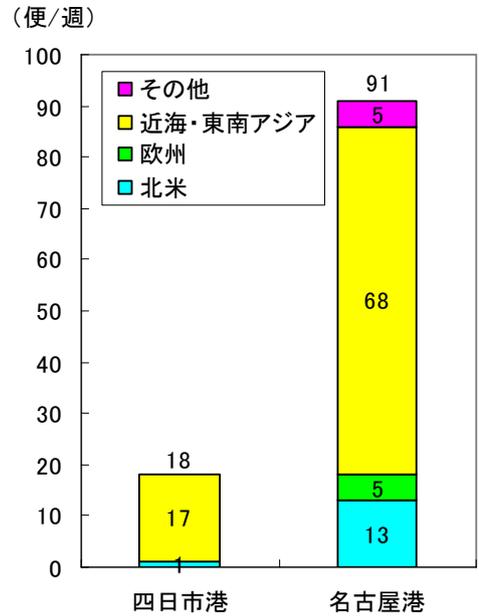


図 4.4.7 コンテナ定期航路サービス数 (H19)

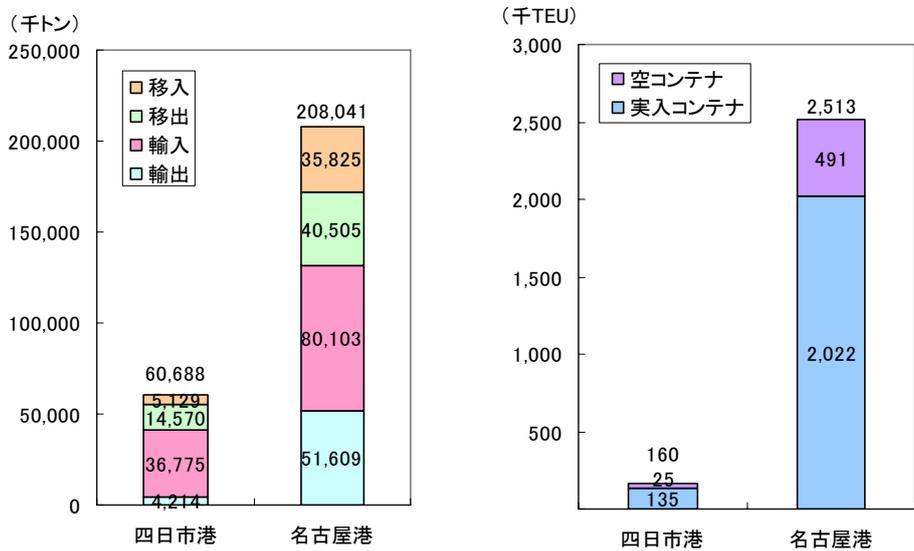


図 4.4.8 取扱貨物量 (H18) と外貿コンテナ個数 (H18)

資料：四日市港管理組合・名古屋港管理組合

5. 四日市港の強みと弱み

四日市港の将来像を検討にするにあたり、四日市港の強み、弱みを以下のとおり整理した。

①四日市港の強み

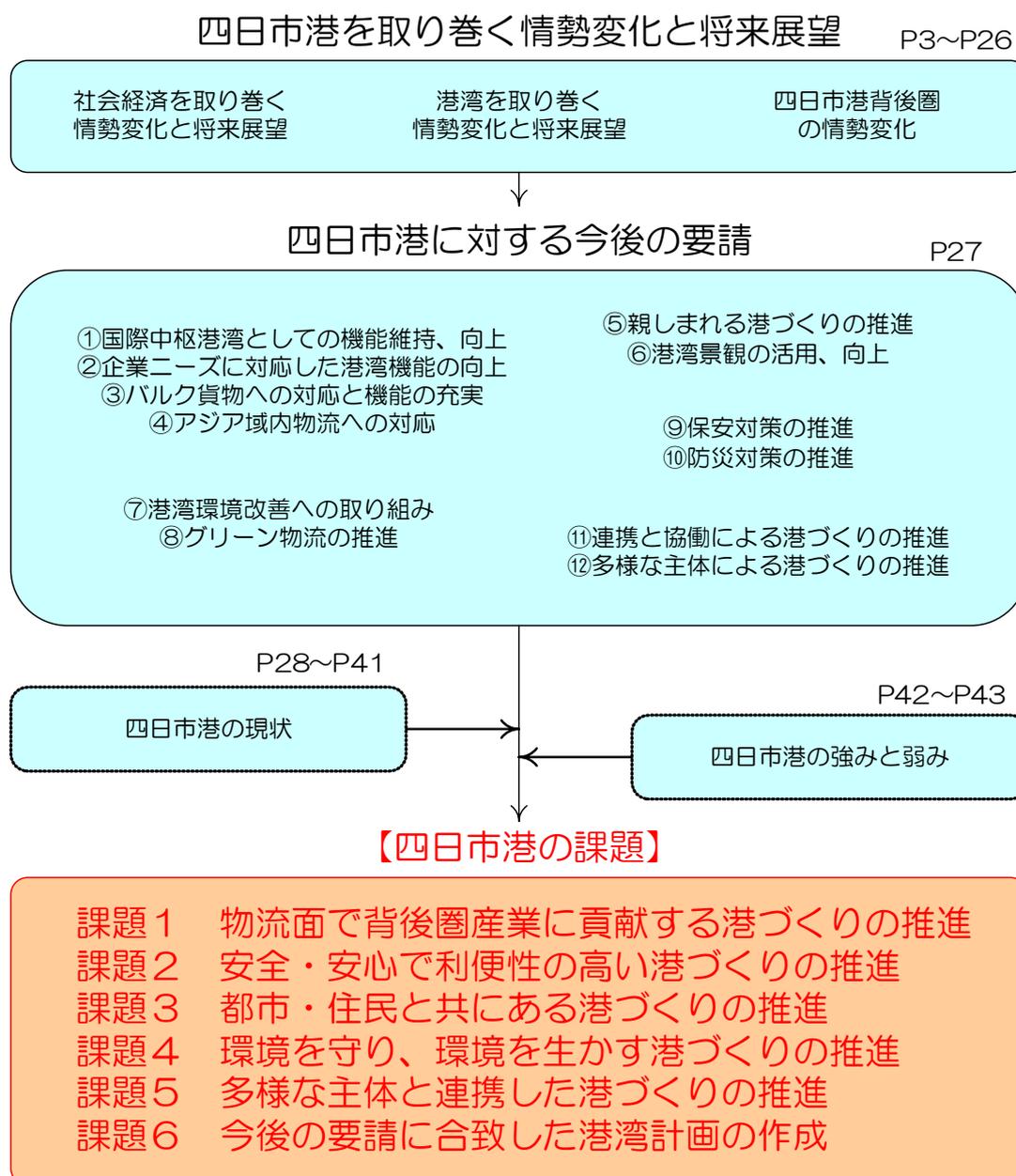
四日市港の強み	
全般	S01 湾口に近く、また水域施設に十分な余裕があるなど、船舶にとっての利便性を有している。
	S02 背後圏企業にとっては一番近い最寄港である。(輸送時間が短い、輸送コストが安価、CO2の削減につながる)
	S03 大川がないことから、航路、泊地の浚業土の発生は比較的少量である。
物流面	S04 CT内で長期蔵置貨物を取り扱うことが可能であり、荷主に対してある程度の柔軟な対応が可能。
	S05 ゲート前の混雑はほとんど無い。(往復に要する時間が短い、CO2の削減につながる)
	S06 鉄道が港の近くを通っている。
	S07 港との交通アクセスが着々と整備されてきている。
	S08 官民一体となったポートセールスにより、集荷の促進、新規航路の誘致、既設航路の維持・強化などに取り組んでいる。
安全安心	S09 防潮扉の開閉の大部分を企業に委属しており、また、津波に関しては自治会とも協定を締結し、浸水被害への備えが充実している。
	S10 伊勢湾内は外洋に面していないので津波の影響を受けにくい。
	S11 台風・地震等緊急時の水門開閉作業が本部(四日市港ポートビル)より可能になり、安全かつ早急な対応ができるようになる。
	S12 富双緑地内に緊急時の臨時ヘリスポットがある。
人流面	S13 重要文化財に指定されている末広橋梁や潮吹き防波堤をはじめ、歴史的景観が残されている。
	S14 臨港地区に緑が多い。
	S15 歴史的経緯(稲葉翁)もあり、特に四日市市民は四日市港に対し愛着を持っている。
	S16 臨港地区内に中部国際空港へのアクセス船がある。

②四日市港の弱み

四日市港の弱み		
全般	W01	県内には工場、支店など企業の出先機能の立地、配置が多く、本社へのお伺いを経なければ色々な面で協力が得にくい。
	W02	ローカルポートであり、知名度が低いことから、特に輸出入港の指定の際に選択肢として上らないことによる機会の損失がある。
	W03	臨海部における工業用地の造成など、従来は密接であった産業面における県や市との関係が希薄化してきている。
	W04	スーパー中枢港湾に関する取組が進められているが、貨物をどのように両港に配分するかといった名古屋港との役割分担に結びついていない。
	W05	公害問題の記憶がある、コンビナート地帯が普段の生活に直接関わらないなど、住民がコンビナート地帯に対して距離を感じている。
物流面	W06	貨物量が安定していない既存航路を維持するためには相当の労力がある。
	W07	航路サービスに関して、基幹航路が1サービスしか就航していないことをはじめ、航路数が限られていることから、他港で積み替える必要が生じるなど、荷主のニーズに即応できない。
	W08	小口貨物への対応が十分ではない。
	W09	動物検疫に関して、検査日が決められており、通関済み貨物であってもCT外へ搬出できない。
	W10	新たな岸壁・CT整備には、埋立から行う必要があるため、多額の経費と長い期間を要する。
	W11	CTの運営について、今後、さらなる集荷の拡大を図っていくうえで、効率的な空間利用を進めていく必要がある。
	W12	荷主など関係者からの問い合わせに対しては、その都度、電話やFAX、メールといった従来どおりの対応を行っている。 また、ターミナルオペレーターは、港湾物流のIT化に対して消極的である。
	W13	物流ニーズの多様化に対応できる高機能を有する荷捌施設がない。
W14	海岸保全施設の耐震性を向上させる必要がある。また、四日市地区において、港湾施設の老朽化が進んでいる。	
安全安心	W15	防潮扉が多い。
人流面	W16	物流や人流の中心が霞地区へ移ってきているなかで、十分な公共交通機関が整備されていない。(JR富田浜駅からは徒歩で15分かかり列車の本数も少ない。また、比較的列車の本数が多い近鉄富田駅は徒歩で30分かかる。)
	W17	臨港地区に店舗や観光の目玉となる娯楽施設などの集客施設がなく、親しみが薄いため親水性を連想しにくい。
	W18	緑地や産業遺産が点在した状態にあり、物流ゾーンと動線が区分されていない。
運営面	W19	プロパー職員が少なく、県市職員の在職期間が短いため、港湾のスペシャリストが少なく、また、対外的なパイプの維持やノウハウの継承も難しい。
	W20	県市職員が多く、県市との連携が容易な状態にあるものの、具体的な連携が進んでいない。

6. 四日市港の課題

これまでに整理した「四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望」、「四日市港に対する今後の要請」、「四日市港の現状」、「四日市港の強みと弱み」から、現在の四日市港では、下記の6点が課題として浮かび上がる。



6-1. 物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進

課題1 物流面で背後圏産業に貢献する港づくりの推進

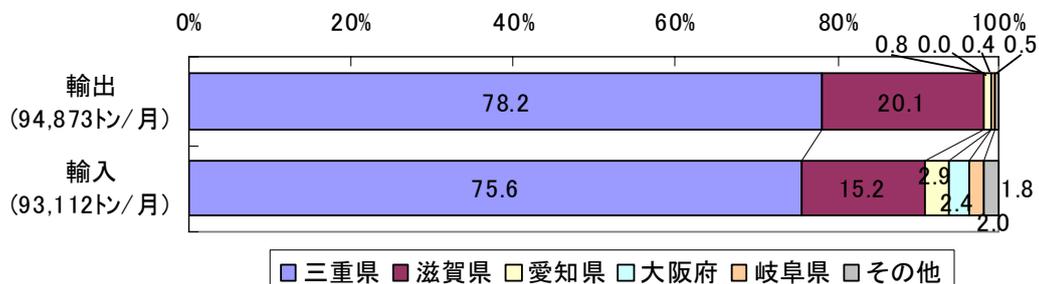
問題点

- (1) 県内コンテナ貨物の四日市港利用率が28.5%である
- (2) 平成18年のコンテナ取扱貨物量は16万 TEU である
- (3) 名古屋港との連携の強化が必要である

(1) 県内コンテナ貨物の四日市港利用率が28.5%である

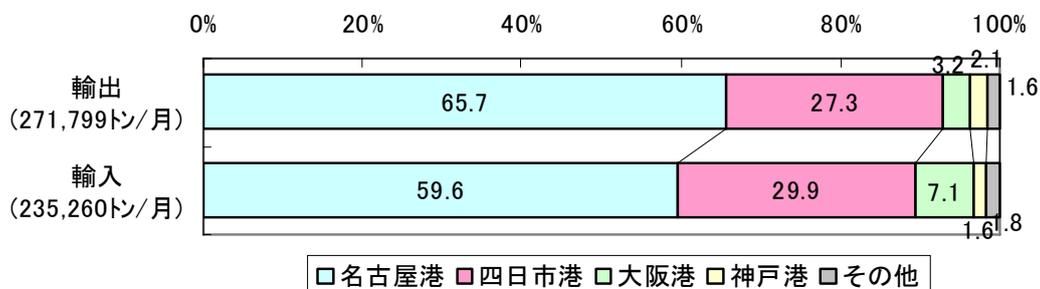
外貿コンテナ貨物のみで見ると、四日市港利用の8割弱は三重県で生産・消費される貨物であるが、三重県で生産・消費される貨物の6割前後は名古屋港を利用しており、四日市港利用は3割弱と低い利用率となっている。

一方、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%へと上昇している。しかしながら依然として低い利用率である。



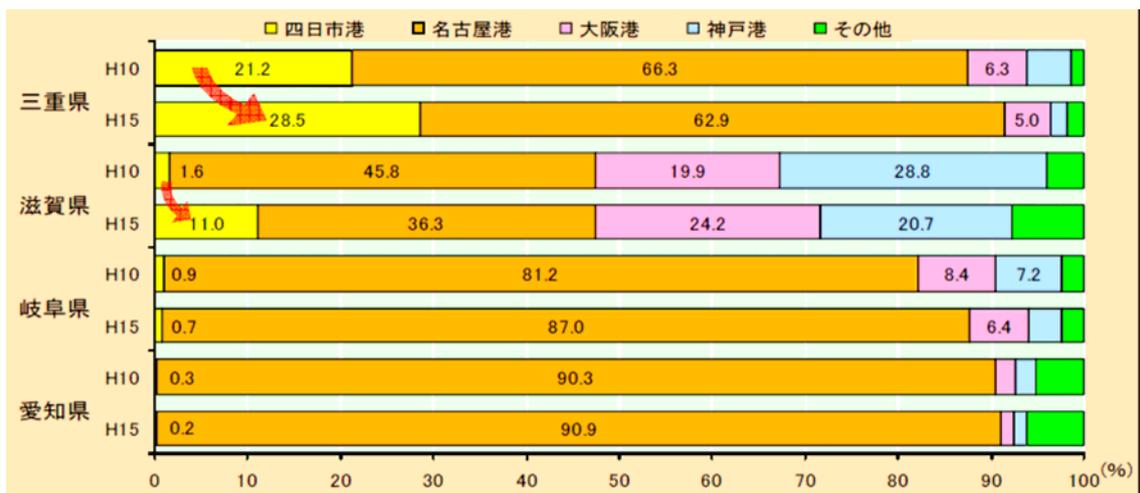
資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成15年）」国土交通省

図 6.1.1 四日市港利用コンテナの生産地・消費地（平成15年）



資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査（平成15年）」国土交通省

図 6.1.2 三重県を生産地・消費地とする外貿コンテナの利用港湾（平成15年）



資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省

図 6.1.3 四日市港背後圏のコンテナ利用港湾割合（平成 15 年）

(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、下図に示すとおり堅調な伸びを示している。平成 18 年には 160,055 TEU を取り扱うなど、ここ 10 年間で約 3 倍を超える伸びである。

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あると言える。

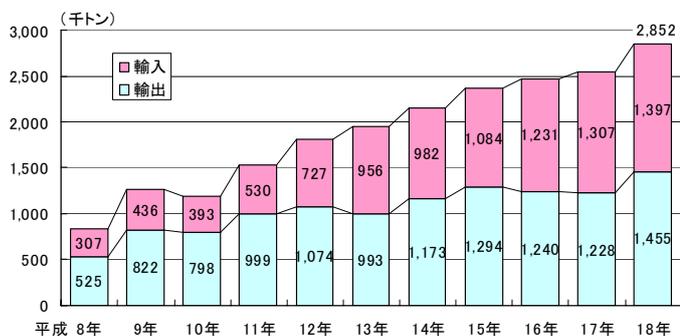
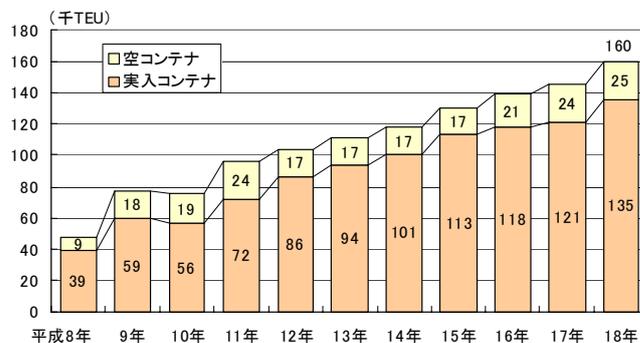


図 6.1.4 外貿コンテナ貨物量の推移



資料：「四日市港統計年報（各年）」四日市港管理組合

図 6.1.5 外貿コンテナ取扱個数の推移

参考 現港湾計画における目標値(H17.7 一部変更)
外貿コンテナ貨物量 14,763 千トン(80.5万 TEU)

(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た。

名古屋港ともに作成した伊勢湾スーパー中枢港湾育成プログラム（平成 16 年 7 月作成、平成 17 年 10 月改正）を実現するために、両港の関係者で構成する伊勢湾スーパー中枢港湾連携推進協議会を組織して、取り組んでいる状況にある。

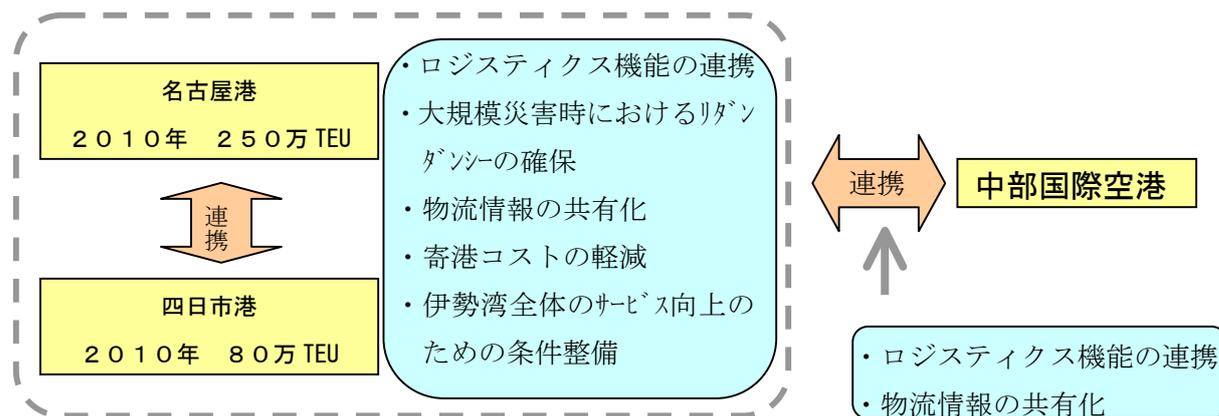


図 6.1.6 伊勢湾スーパー中枢港湾育成プログラム広域連携の概要

(取組事例)

○ 共同デポの整備

名古屋港と四日市港間のコンテナ横持ち輸送にかかる非効率な片荷輸送の削減、道路渋滞及びゲート混雑を緩和し、輸送コストの低減を図るために、両港に整備している。



図 6.1.7 名古屋港と四日市港の共同デポ

○ 補完的に港湾施設利用が可能となる体制の構築

- ・ 協定の締結（平成18年3月1日）
国土交通省中部地方整備局、名古屋港管理組合、四日市港管理組合の三者にて、大規模地震等の災害時における港湾施設の相互利用を図るため協定を締結。
- ・ 災害時コンテナ物流連絡調整会議を設立（平成18年10月）
協定に基づき、名古屋港・四日市港それぞれにおいて、コンテナターミナル運営会社、業界団体、関係行政機関、港湾管理者等で構成する会議を設立。災害時における連絡調整を迅速に行い、国際コンテナ物流の可能な限りの維持を図る。
- ・ 訓練の実施
協定の締結を受け、平成18年11月27日（月）に訓練を実施。

（コンテナターミナルの比較）

四日市港と名古屋港のコンテナターミナルの比較を表6.1.1に示す。四日市港・名古屋港は平成16年にスーパー中枢港湾に指定されたが、このように両港には大きな差がある。

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。

表 6.1.1 四日市港と名古屋港のコンテナターミナルの比較

	四日市港	名古屋港
岸壁数	2	13
航路数	18	91
ターミナル面積	約18ha	約136ha
コンテナ取扱量(H18)	約16万TEU	約251万TEU

資料：PORT OF NAGOYA 2007/2008

PORT OF YOKKAICHI 2007/2008

6-2. 安全・安心で利便性の高い港づくりの推進

課題2 安全・安心で利便性の高い港づくりの推進

問題点

- (1) 老朽化する港湾施設が多い
- (2) 港湾施設及び海岸保全施設の耐震化が望まれている
- (3) 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

(1) 老朽化する港湾施設が多い

四日市地区では、現状でも活発な港湾施設の利用がなされている（図 6.2.5 参照）。一方で、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、老朽化が顕著である。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る。

なお、施設別の老朽化の状況を以下の整理する。

【物揚場】



崩壊した石積構造の物揚場

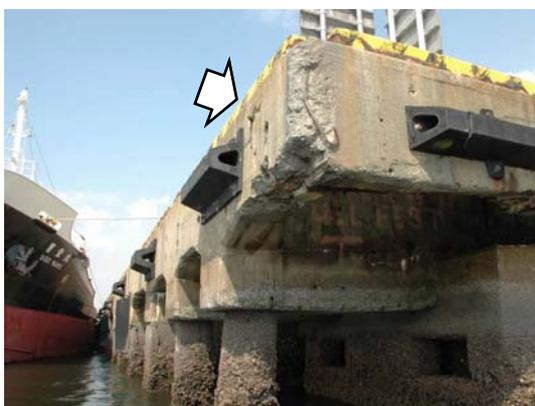


事故防止のため立入制限した物揚場

図 6.2.1 物揚場の老朽化の状況

- ①ほとんどが建設後 40 年以上を経過している。
- ②22 施設 4,019mのうち 11 施設 1,239mに立入制限措置を講じている。
- ③現在は小型船舶の待機場所及び台風時の避難場所としての利用が中心となっている。
- ④千歳運河の物揚場は石積み構造である。

【岸壁】



コーナーのエプロン下部



エプロン下部（コンクリートが剥離）

図 6.2.2 岸壁の老朽化の状況

- ①老朽化が著しい状況にある。
- ②老朽化調査（H15）において、22 岸壁中、緊急または早期に対応が必要とされた岸壁は 16 岸壁（73%）。
- ③現在、W 1（H17～H19）、W 1 5（H17～H22）の 2 つの岸壁について、改修工事を行っている。

【上屋】



C 上屋（屋根の錆びによる痛みが著しい）



D 上屋（築造年S32）

図 6.2.3 上屋の老朽化の状況

- ①稼働率は、ほとんどの上屋で 100%ある。
- ②港湾労働者の人命及び荷主の貨物保持の観点から、早急な耐震化の対応が必要となっている。

(2) 港湾施設及び海岸保全施設の耐震化が望まれている

○港湾施設

現港湾計画（H10.7）における大規模地震対策施設計画は次のとおりである。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る。

表 6.2.1 大規模地震対策施設計画

地区名		水深	バース数	延長	備考	
霞ヶ浦地区	北ふ頭	-15m	1	350m	国際物流機能維持用岸壁	既定計画
	南ふ頭	-12m	1	240m	緊急物資輸送用岸壁	整備済
四日市地区		-10m	1	280m	緊急物資輸送用岸壁	既定計画

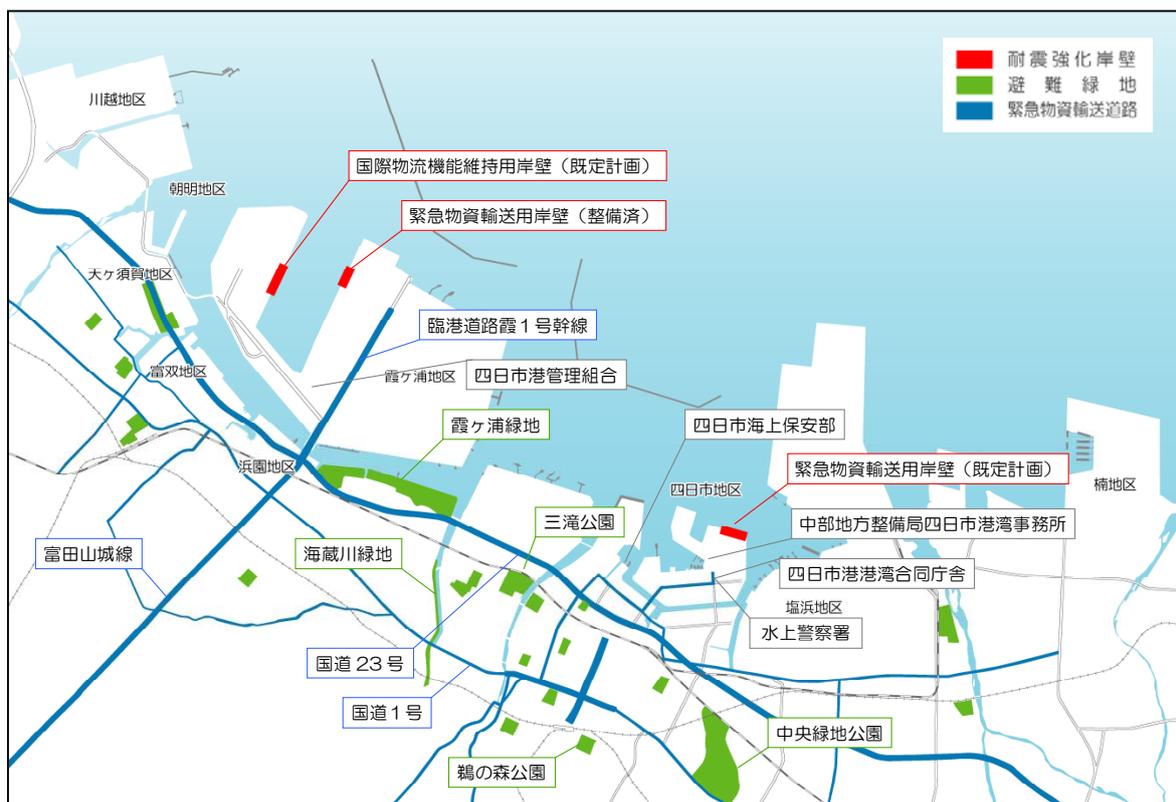


図 6.2.6

現計画における大規模地震対策施設計画

○海岸施設

四日市港管理組合が管理する海岸保全施設は下図に示すとおり総延長 21.9km に及ぶ。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・企業を護るため、早急な耐震化が要請されている。

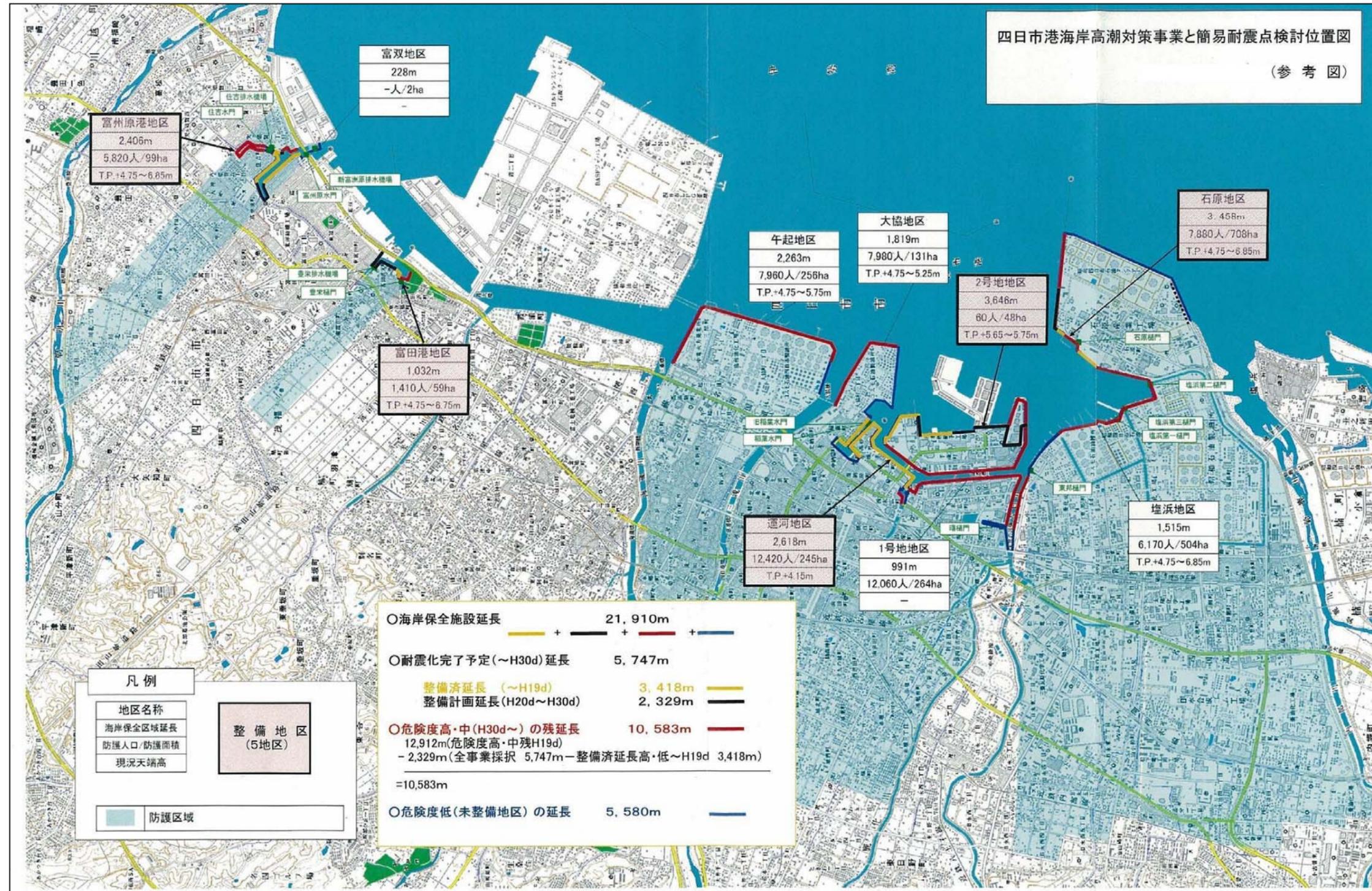


図 6.2.7 四日市港の海岸保全施設と耐震点検結果

(3) 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の利用状況を以下に示す。

図 6.2.8 に示すとおり、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る。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・占有的傾向である。

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ない。



図 6.2.8 公共ふ頭の位置関係と利用水準



図 6.2.9 霞ヶ浦地区



図 6.2.10 四日市地区

霞地区港湾施設図

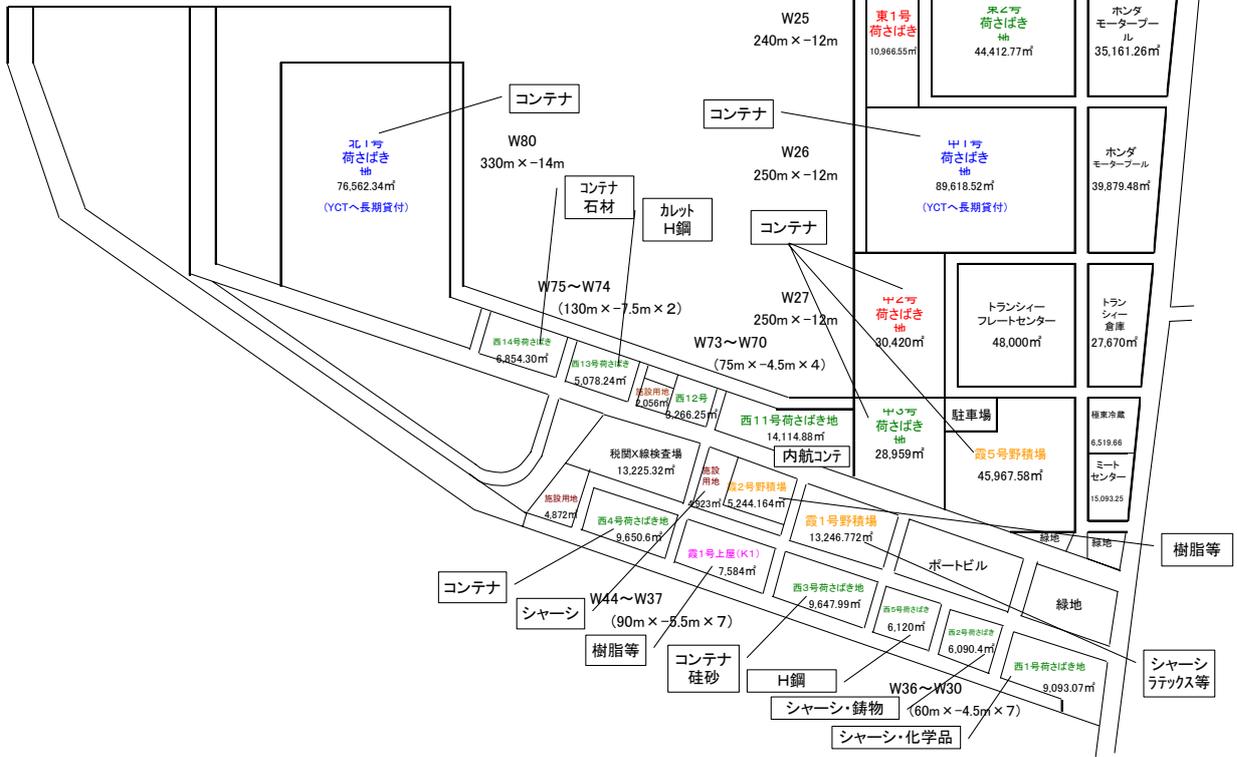


図 6. 2. 11 霞ヶ浦地区の土地利用の状況 (H19. 11)

6-3. 都市・住民と共にある港づくりの推進

課題3 都市・住民と共にある港づくりの推進

問題点

- (1) 港を訪れた住民の満足意識が低い
- (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
- (3) 工業港的色彩が強い
- (4) 緑地・公園の利用者が少ない

(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は、2005年度から2007年度にかけて四日市港に関する市民アンケートを実施している。「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は、8割程度が重要と回答しているが、不満足割合が満足割合を上回っている状況にある。また四日市港にかかる好感度は、4割程度に過ぎない。

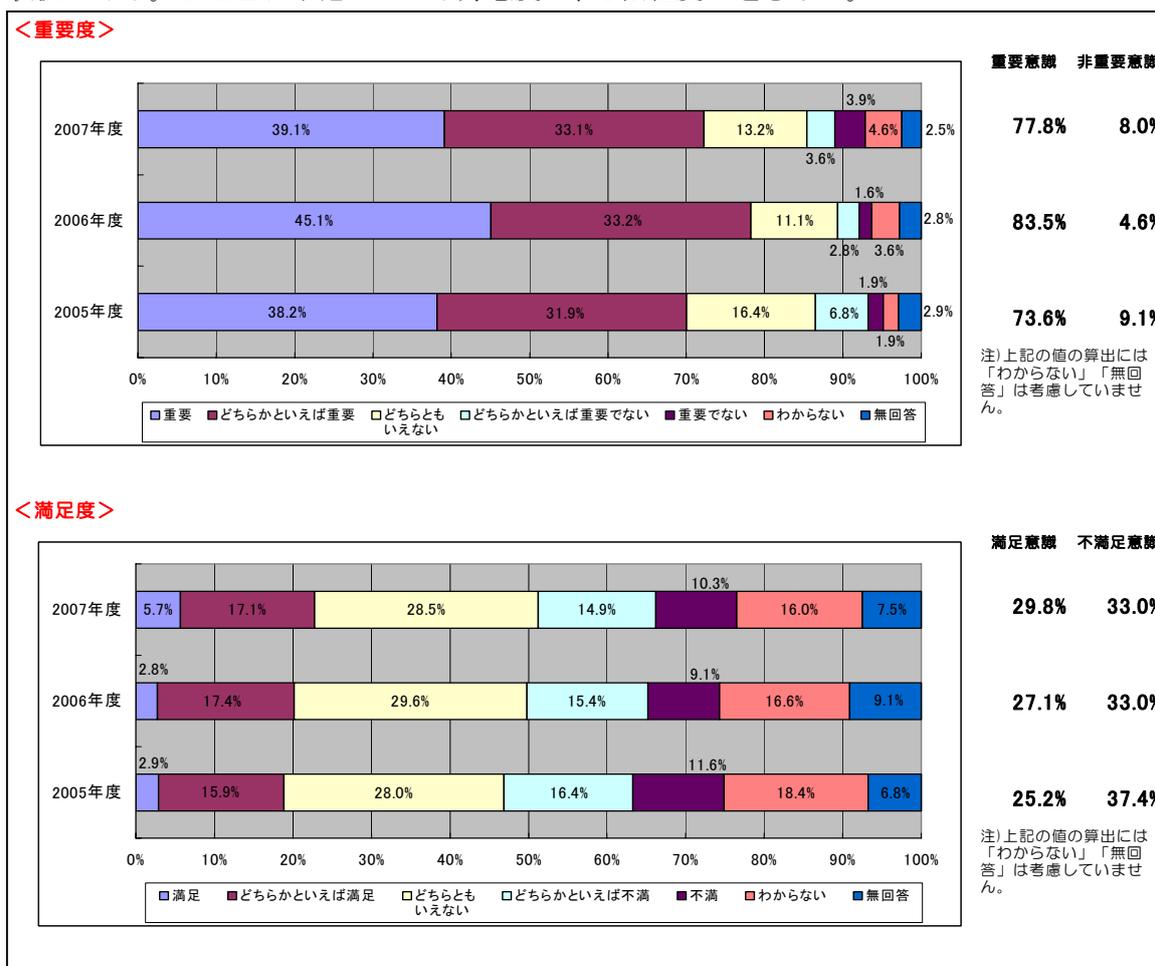
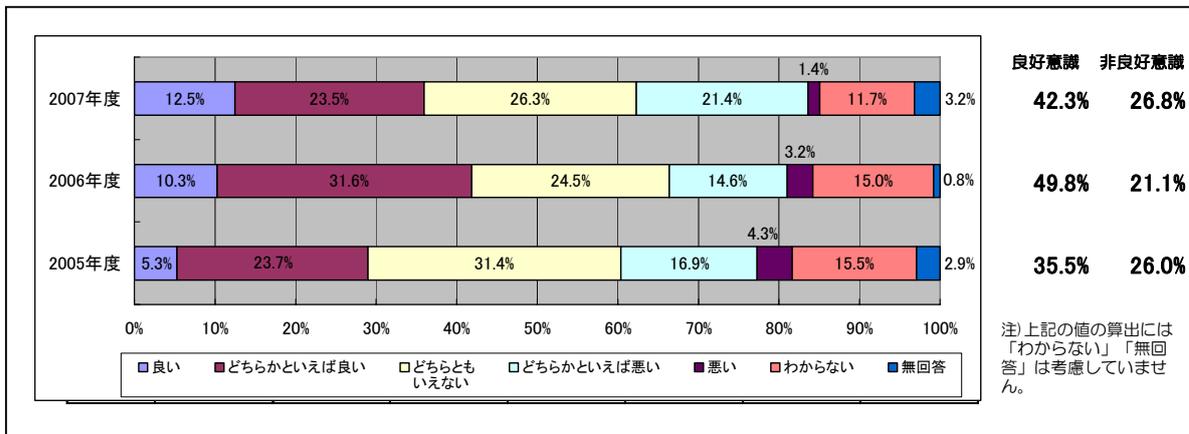


図 6.3.1 「多くの県民や市民が訪れ、身近に感じられる港づくり」に関する市民アンケート結果

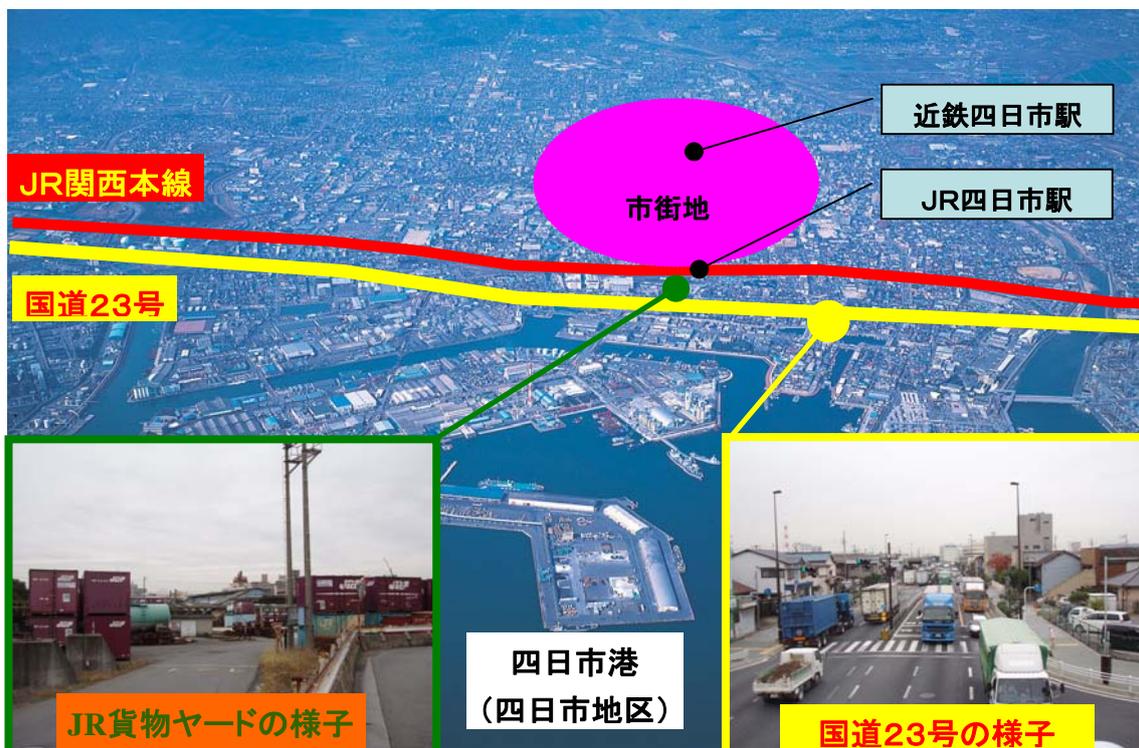


資料：四日市港管理組合

図 6.3.2 「四日市港への好感度」に関する市民アンケート結果

(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る。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る。



6.3.3 港湾と市街地を分断する国道23号

(3) 工業港的色彩が強い

四日市港の土地利用の状況を下図に示す。下図に見られるとおり、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ことがわかる。

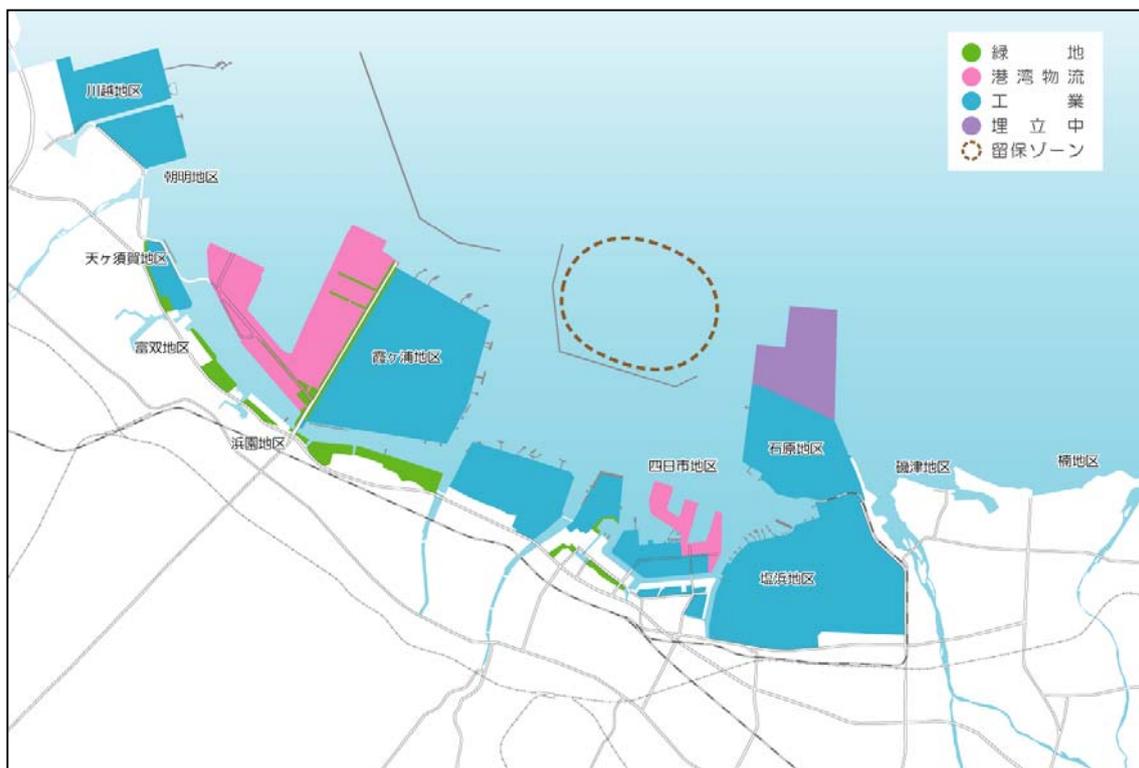


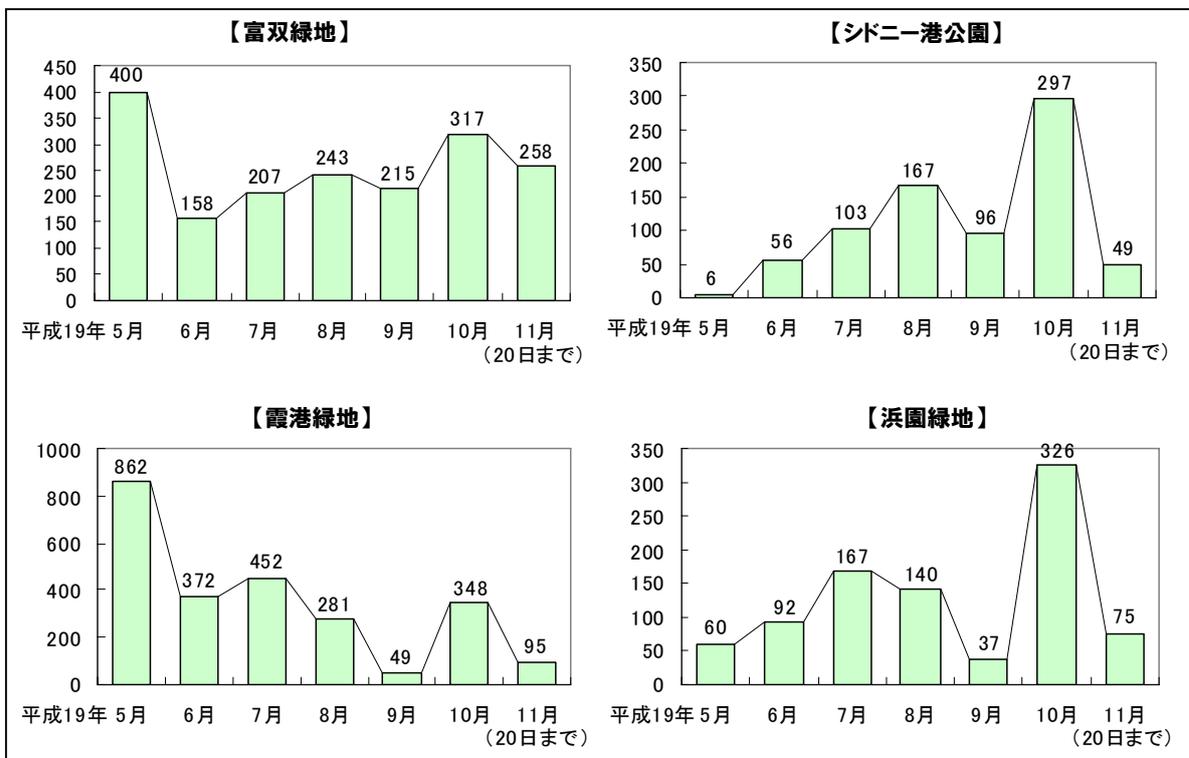
図 6.3.4 四日市港の土地利用の状況

(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る。しかしながら、現状における利用者が少ない状況である。



図 6.3.5 四日市港における港湾緑地の分布



※毎日11時・14時に観測(土日・祝日を除く)

資料：四日市港管理組合調査

図 6.3.6 四日市港における公園・緑地の利用者数(平常時)

6-4. 環境を守り、環境を生かす港づくりの推進

課題4 環境を守り、環境を生かす港づくりの推進

問題点

- (1) CO₂ 削減に関する優位性が生かされていない
- (2) 水質の状況は改善されていない
- (3) 歴史的景観が生かされていない

(1) CO₂ 削減に関する優位性が生かされていない

現在他港で取り扱われている三重県内コンテナ貨物を、最寄りの港である四日市港で取り扱うと仮定した場合、陸上輸送距離が低減されることから、CO₂に換算すると、年間で約1万3千トンのCO₂が削減できるとの試算結果となる。これは、森林約2,000haの吸収量に相当する量である（ナゴヤドーム400個分の広さ）。

このように、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CO₂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ある。

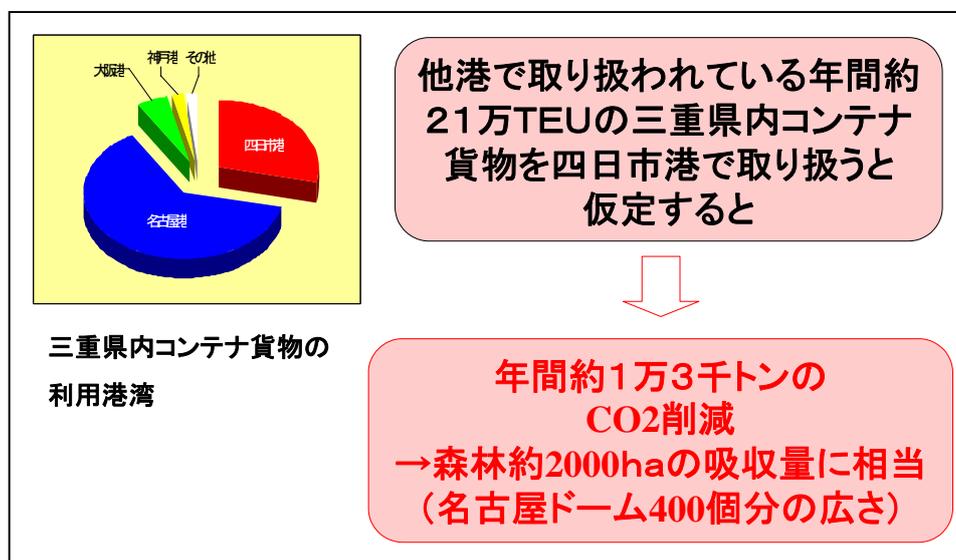


図 6.4.1 背後圏企業の四日市港利用による CO₂ 削減効果

参考 背後圏企業の四日市港利用によるCO2削減効果の計算例

●他港(名古屋・大阪)で取り扱われている年間約20万6千TEUの三重県内コンテナ貨物

	名古屋港 取扱量 (トン)	名古屋港 までの距離 (km)	四日市港 までの距離 (km)	距離差 (km)	CO2発生量 (t-CO2)
桑名	65,787	16.7	11.4	5.3	728.025
四日市	87,003	22.8	6.5	16.3	2961.095
鈴鹿・亀山	68,070	45.6	29.3	16.3	2316.722
伊賀	33,173	80.1	63.8	16.3	1129.023
名張	1,235	97.6	81.3	16.3	42.032
津	18,393	53.1	36.8	16.3	625.995
松坂	10,316	69.5	53.2	16.3	351.099
伊勢	34,440	95.4	79.1	16.3	1172.145
鳥羽志摩	203	145.9	129.6	16.3	6.909
紀州	151	189.9	173.6	16.3	5.139
合計	318,771				9338.184

	大阪港 取扱量 (トン)	大阪港 までの距離 (km)	四日市港 までの距離 (km)	距離差 (km)	CO2発生量 (t-CO2)
桑名	24	166	11.4	154.6	7.747
四日市	4,502	149.9	6.5	143.4	1347.985
鈴鹿・亀山	1,939	130.5	29.3	101.2	409.722
伊賀	11,501	94.3	63.8	30.5	732.43
名張	2,807	106.9	81.3	25.6	150.042
津	715	153.6	36.8	116.8	174.373
松坂	2,292	170	53.2	116.8	558.969
伊勢	528	195.9	79.1	116.8	128.768
鳥羽志摩	227	246.4	129.6	116.8	55.36
紀州	151	290.4	173.6	116.8	241.196
合計	24,686				3806.592

$$318,771(\text{トン}) + 25,524(\text{トン}) \times 12(\text{ヶ月}) \div 20(\text{トン}) = 206,577(\text{TEU})$$

●年間約1万3千トンのCO2削減

$$9,338.184(\text{t-CO}_2) + 3,806.592(\text{t-CO}_2) = 13,144.776(\text{t-CO}_2)$$

●森林約2,000haの吸収量の原単位

※森林(杉50年物)の吸収量=1haあたり6.5(t-CO₂)と仮定する

$$13,144(\text{t-CO}_2) \div 6.5(\text{t-CO}_2) \div 2 = 2,022\text{ha}$$

●名古屋ドーム400個以上

※名古屋ドームの建築面積=48,169(m²)

$$20,000,000(\text{m}^2) \div 48,169(\text{m}^2) = 415\text{個}$$

●各地から港までの貨物輸送によって排出されるCO₂量

※週1TEUを1年間(52週)陸送するものとして算出

$$20(\text{トン}) \times 52(\text{週}) \times \text{陸送距離}(\text{km}) \times 174(\text{g-CO}_2) \times 1/1,000,000 = \text{CO}_2\text{排出量}$$

(2) 水質の状況は改善されていない

四日市港の水質については、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る。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（楠沖）はほぼ横ばいで推移しているものの依然として改善は進んでおらず、St-20地点においては最近10年悪化傾向にある。

一方、平成19年度からスタートした「伊勢湾再生行動計画」においても水質・底質の改善に向けた取り組みが示されており、今後四日市港においてもより積極的な海域環境の改善に向けた取り組みが必要な状況にある。

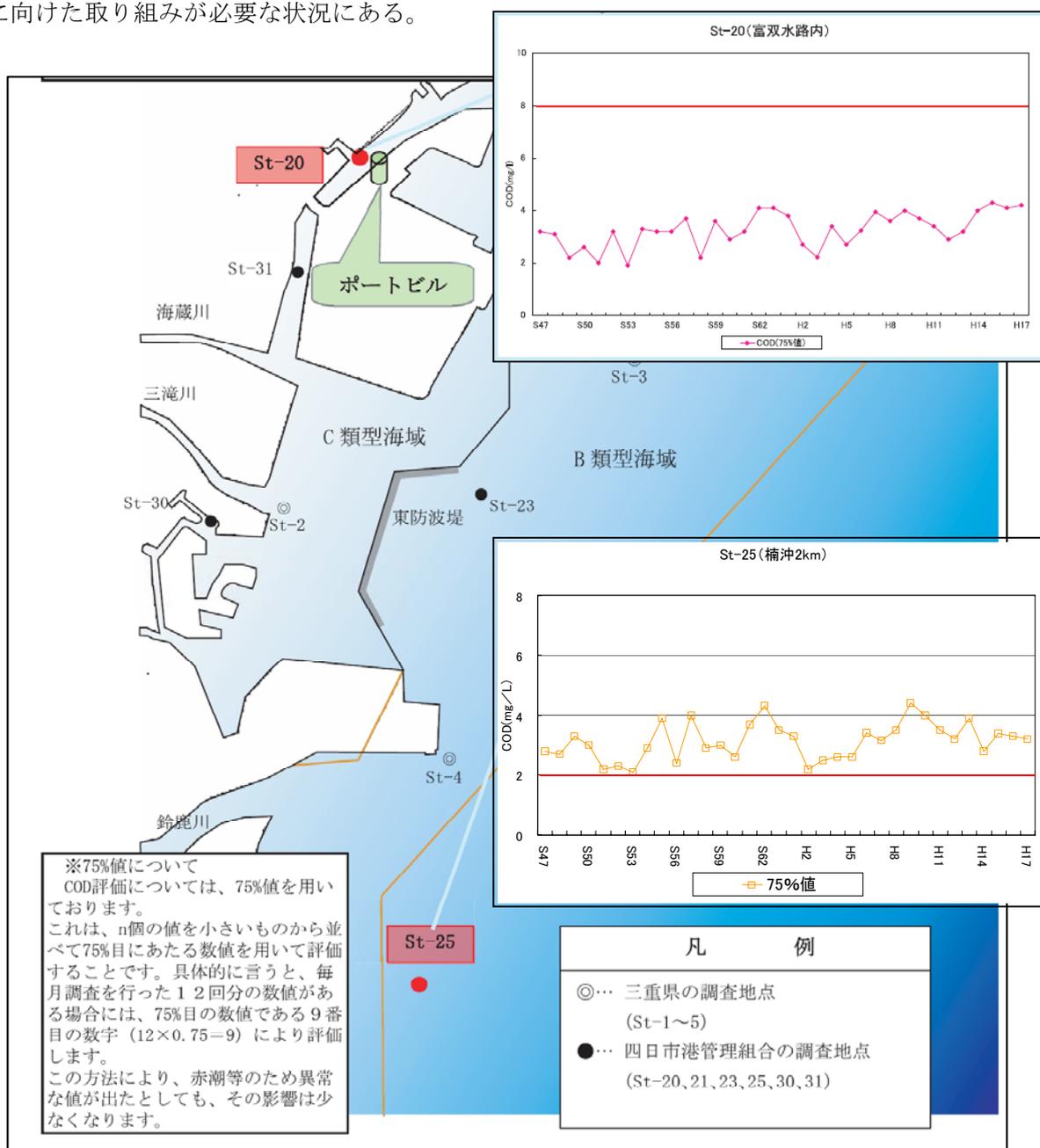
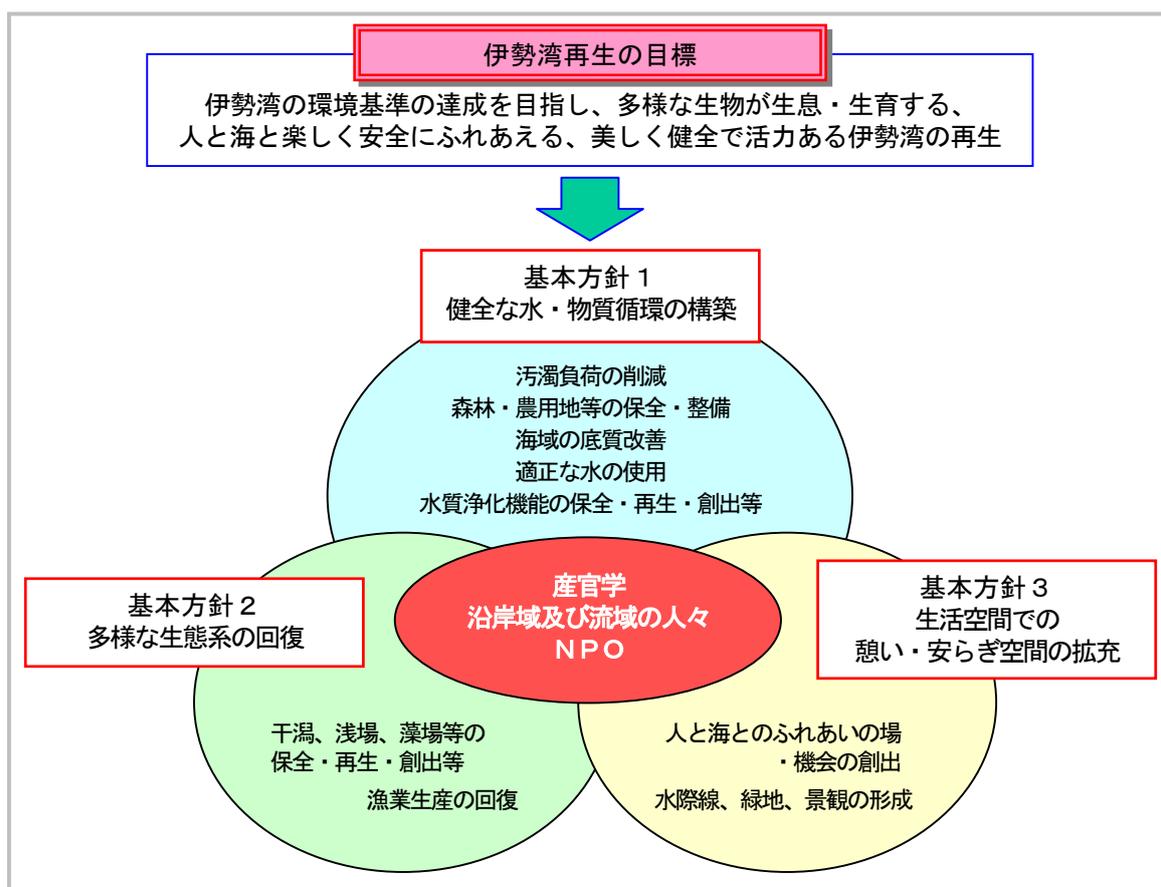


図 6.4.2 四日市港の水質

参考 伊勢湾再生行動計画の概要

閉鎖性水域である伊勢湾（三河湾含む）の再生のため、伊勢湾とその流域における森、川、海、都市それぞれの取り組みにより、健全な水・物質循環を取り戻し、水質及び生態系の改善・回復を図るとともに、水辺、海辺における人と水とのふれあいの機会を促進するため、「伊勢湾再生行動計画」が平成19年3月に策定され、伊勢湾再生に向けた取組を進めている。



(3) 歴史的景観が活かされていない

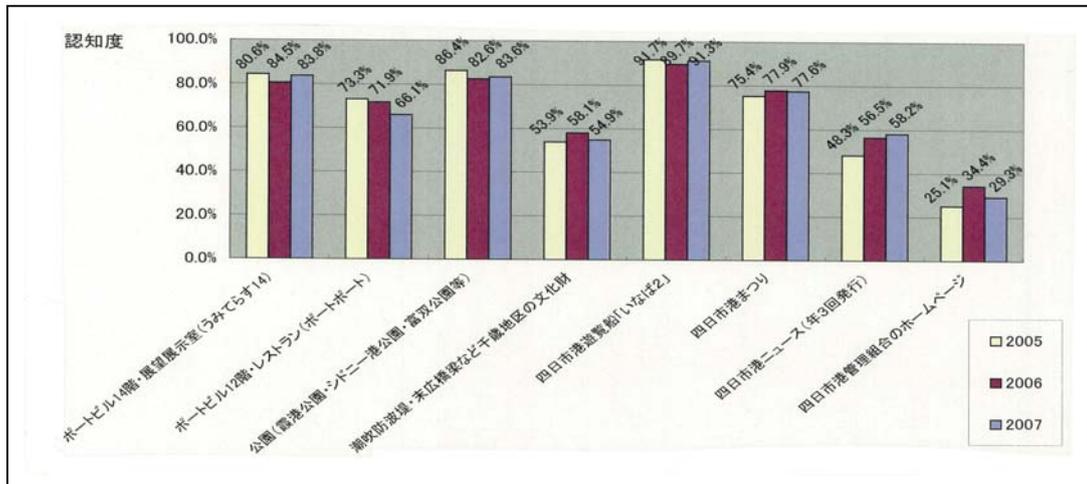
四日市地区の旧港及びその周辺には歴史資産があり、四日市地区に存在する潮吹き防波堤や末広橋梁は重要文化財に指定されている。また千歳運河周辺においては、倉庫群・石積み護岸等、風情ある景観を形成しているが、現状において住民の認知度は低く、良好な景観資源が十分に活かされていない状況にある。



図 6. 4. 3 四日市地区の歴史的資源の分布



図 6. 4. 4 四日市地区の歴史的資源



*認知度は、行ったことがある（または、乗ったことがある、よく読んでいる、よくアクセスする）及び知っている程度と回答した割合。

図 6.4.5 歴史的資源に対する認知度の低さ（市民アンケート結果）

6-5. 多様な主体と連携した港づくりの推進

課題5 多様な主体と連携した港づくりの推進

問題点

- (1) 厳しい財政運営である
- (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

(1) 厳しい財政運営である

①一般会計

公債費は、平成10年度当時と比較すると、平成19年度には約27億円と倍増に近い伸びを示している。さらに今後も増加し、平成23年度には約31億円となりピークを向かえる見込みとなっている。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る。

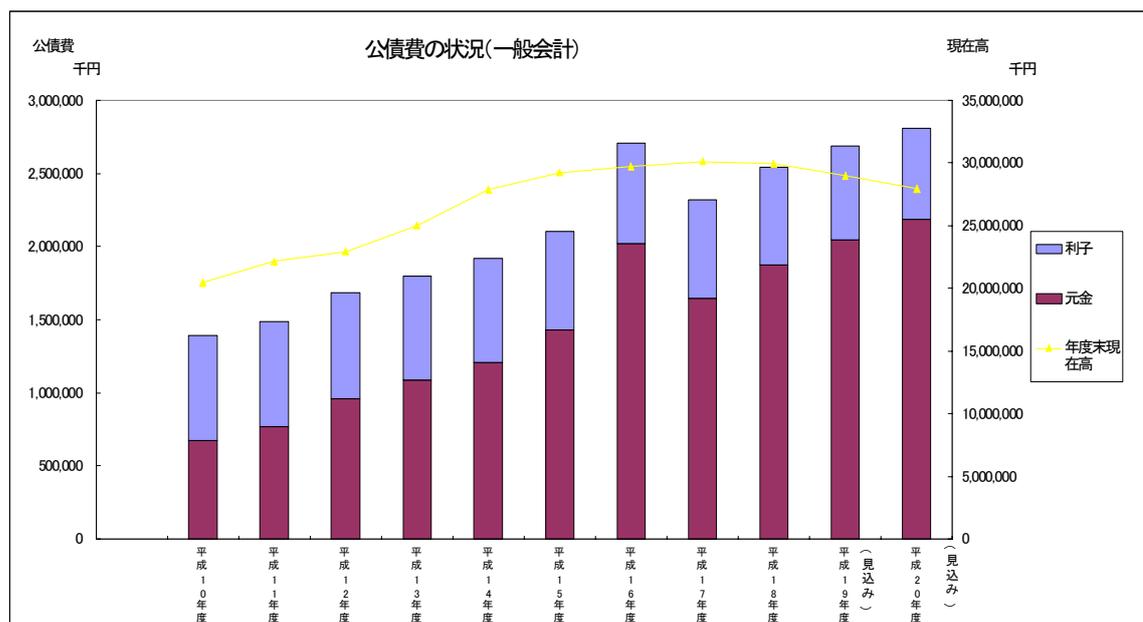


図 6.5.1 公債費（一般会計）の推移と見込み

②港湾整備事業特別会計

公債費については、北ふ頭コンテナターミナル整備事業のピークが過ぎていることから、平成18年度の約20億円をピークに今後徐々に減少している。

港湾整備事業基金は、過去の埋立造成事業の売却益を積み立てたものあり、残高は平成6年度約86億円あったものが、特別会計の事業量に応じて取り崩しを行ったことにより平成

20年度見込みでは約50億円に減少している。

基金については、今後の大規模プロジェクト事業や施設の突発的に生じる大規模改修に対応するために一定規模の残高の確保が必要な状況である。

港湾整備事業特別会計は、独立採算を原則としているため、現状では施設使用料や基金の活用などにより独立採算が維持されているが、今後の大規模なプロジェクトや施設改修など実施は、個々の事業の財政収支を見極めたうえでの慎重な判断が必要である。

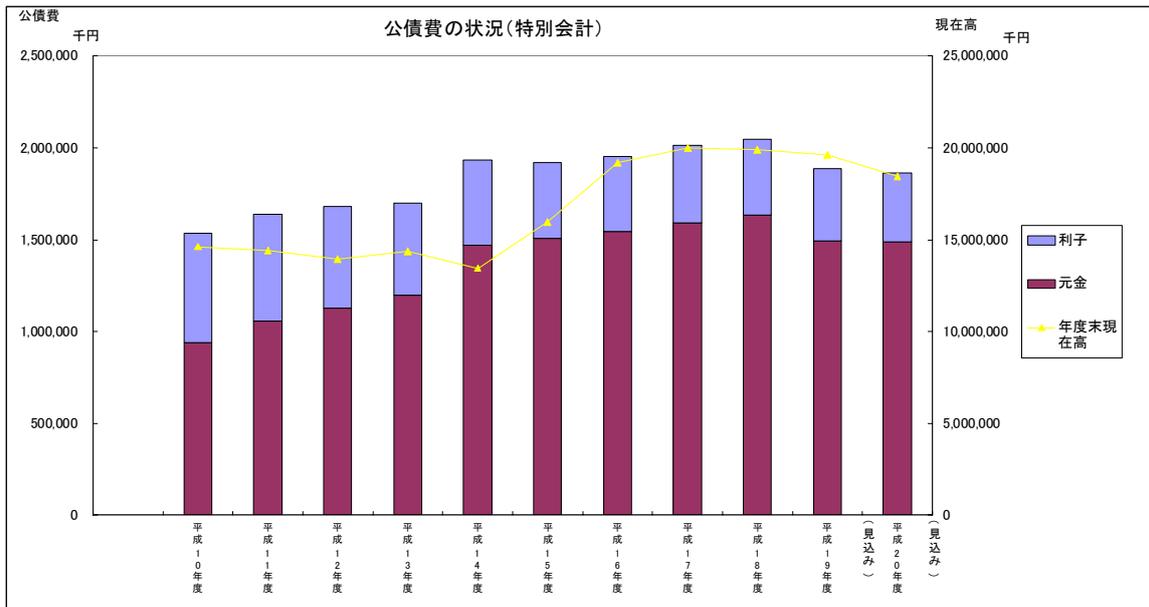


図 6.5.2 公債費（特別会計）の推移と見込み

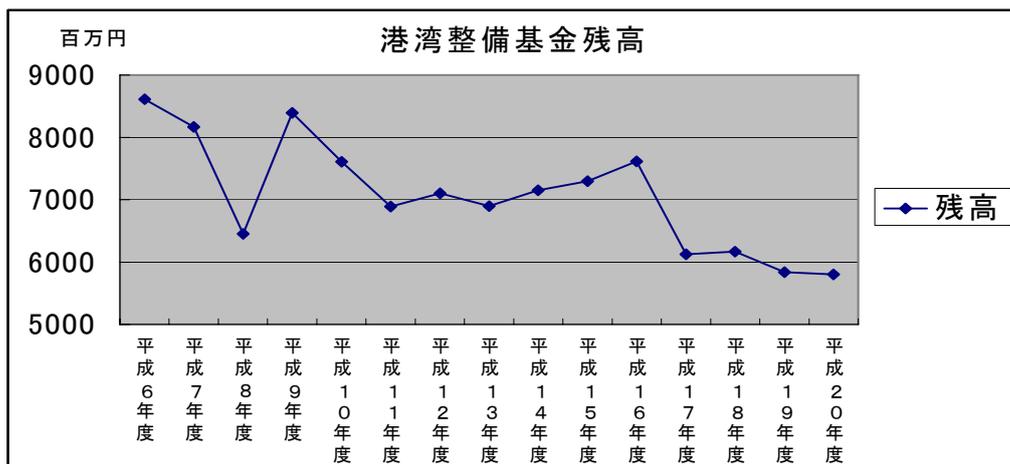


図 6.5.3 港湾整備基金の残高

(2) ～ (4) 住民との連携が弱い、企業との関わりが希薄化している、県、市、町との関わりが希薄化している

①「四日市みなとサポーター」の事例

四日市港に関わりのある住民主体では、「四日市みなとサポーター」が組織されている。これは平成 11 年に開港 100 周年を迎えた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。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る。

このように、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る。

【みなとサポーターの活動状況】

- ・ 四日市港まつり（行事協力、露店出店）
- ・ ポートビルから初日の出を見る会（案内、誘導）
- ・ 春休み、夏休みエコクルーズ（案内）
- ・ ポートビルに訪れたお客さんの了解を得て、適宜港湾施設の案内、入港中船舶の説明

②「住民による防潮扉操作」の事例

四日市港管理組合においては、高潮・津波等の災害発生が予想される時の防潮扉等の開閉が迅速かつ正確に行われるよう企業、地元自治会との連携を強化するとともに、防潮扉操作訓練、実動訓練を実施し、開閉にかかる実効性を高めている。

年に 1 回、地元自治会の防災訓練の日に、四日市港管理組合職員による防潮扉操作説明を実施しており、今後とも周辺住民の生命・財産を守るために継続していく予定である。

③まとめ

四日市港との関わりが、年々希薄化しているなか、安全・安心、環境など、さまざまな側面で住民、企業、関係行政機関を支える役割を担うことが求められている。このような役割を果たすためには、多様な主体と連携をしながら、これからの港づくりに取り組んでいく必要である。

6-6. 今後の要請に合致した港湾計画の作成

課題 今後の要請に合致した港湾計画の作成

問題点

(1) 長期間未整備の施設計画がある

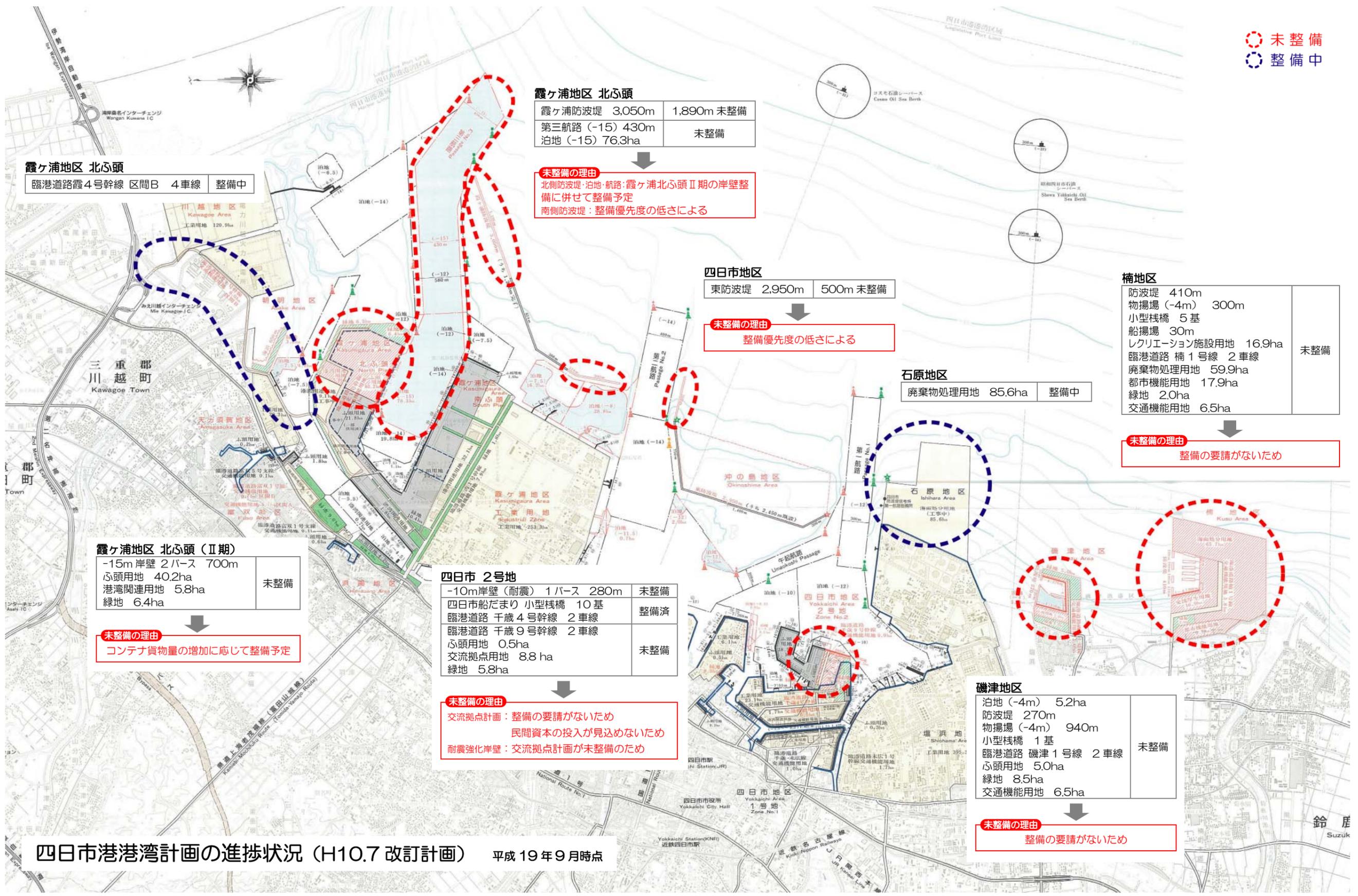
(1) 長期間未整備の施設計画がある

次頁に現港湾計画（H10.7）の検証結果を示す。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する。これらは、「整備の要請がない」状況ではあるが、その多くが平成4年の改訂計画で位置づけられたものであり、その頃からすでに15年が経過し、その間の社会経済情勢の変化から実現に至らないものである。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る。

～「埋立による交流拠点計画（四日市地区2号地）」～



○ 未整備
○ 整備中



霞ヶ浦地区 北心頭
臨港道路霞4号幹線 区間B 4車線 整備中

霞ヶ浦地区 北心頭
霞ヶ浦防波堤 3,050m 1,890m 未整備
第三航路 (-15) 430m 未整備
泊地 (-15) 76.3ha 未整備

未整備の理由
北側防波堤・泊地・航路：霞ヶ浦北心頭Ⅱ期の岸壁整備に併せて整備予定
南側防波堤：整備優先度の低さによる

四日市地区
東防波堤 2,950m 500m 未整備

未整備の理由
整備優先度の低さによる

楠地区
防波堤 410m
物揚場 (-4m) 300m
小型栈橋 5基
船揚場 30m
レクリエーション施設用地 16.9ha
臨港道路 楠1号線 2車線
廃棄物処理用地 59.9ha
都市機能用地 17.9ha
緑地 2.0ha
交通機能用地 6.5ha 未整備

未整備の理由
整備の要請がないため

石原地区
廃棄物処理用地 85.6ha 整備中

霞ヶ浦地区 北心頭 (Ⅱ期)
-15m 岸壁 2バース 700m
心頭用地 40.2ha
港湾関連用地 5.8ha
緑地 6.4ha 未整備

未整備の理由
コンテナ貨物量の増加に応じて整備予定

四日市 2号地
-10m岸壁 (耐震) 1バース 280m 未整備
四日市船だまり 小型栈橋 10基 整備済
臨港道路 千歳4号幹線 2車線
臨港道路 千歳9号幹線 2車線
心頭用地 0.5ha
交流拠点用地 8.8ha
緑地 5.8ha 未整備

未整備の理由
交流拠点計画：整備の要請がないため
民間資本の投入が見込めないため
耐震強化岸壁：交流拠点計画が未整備のため

磯津地区
泊地 (-4m) 5.2ha
防波堤 270m
物揚場 (-4m) 940m
小型栈橋 1基
臨港道路 磯津1号線 2車線
心頭用地 5.0ha
緑地 8.5ha
交通機能用地 6.5ha 未整備

未整備の理由
整備の要請がないため

四日市港港湾計画の進捗状況 (H10.7 改訂計画) 平成 19年 9月時点

7. 四日市港の将来を考える方向

これまで説明してきた課題を整理すると、四日市港の将来を考える上では、「産業・物流への貢献」、「都市・住民への貢献」、「環境への貢献」という3つの方向が抽出されると考えられる。



図 7.1 四日市港の将来像の検討フロー

さらに、これら3つの方向で四日市港の将来を考える際には、「多様な主体との連携」や「今後の要請に合致した港湾計画の作成」というソフト面の対応についても、十分踏まえることが重要であると考えます。

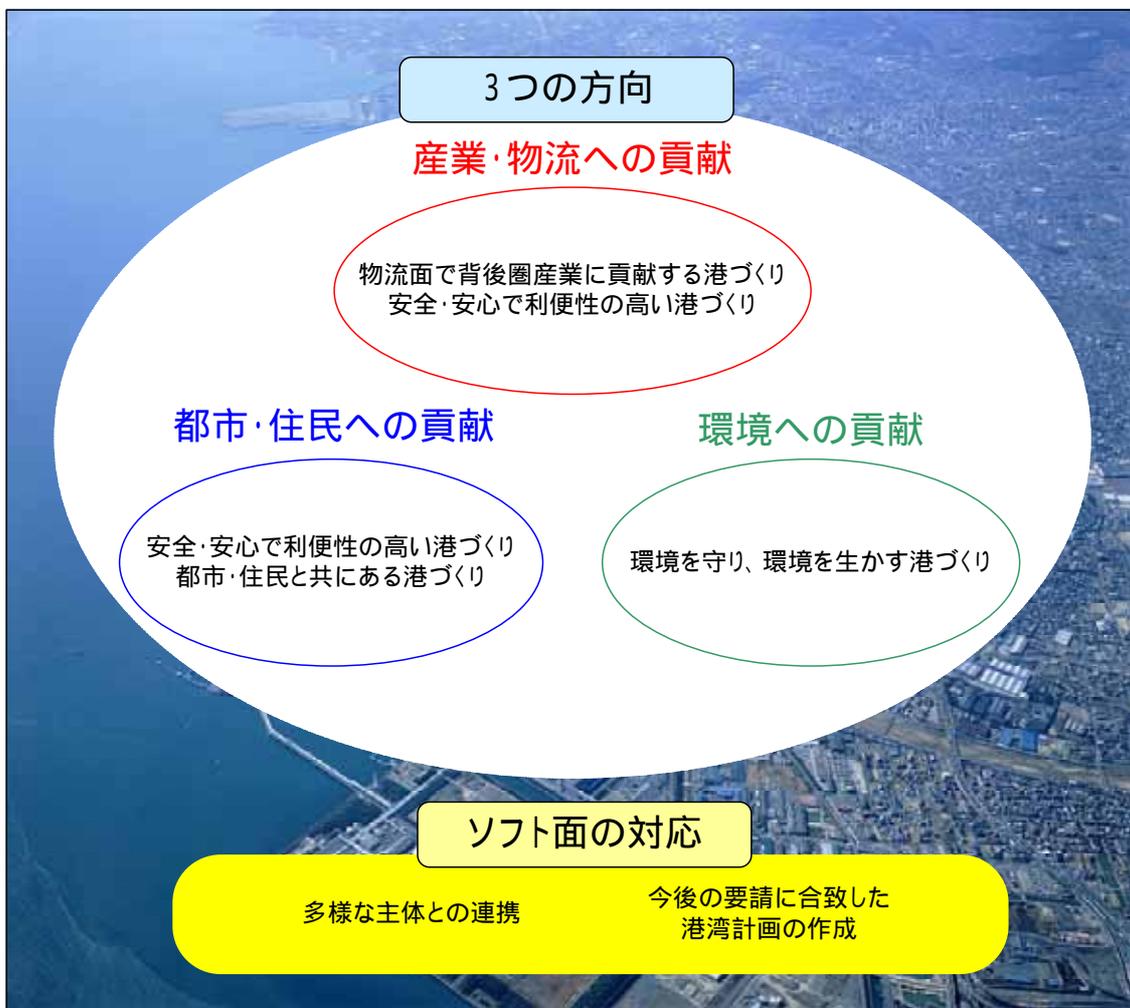


図 7.2 四日市港の将来像を考える方向