

四日市港長期構想

平成 21 年 8 月
四日市港管理組合

—目 次—

はじめに	港づくりに対する港湾管理者の考え方	1
1.	四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望	2
1-1.	社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望	2
1-2.	港湾を取り巻く情勢変化と将来展望	4
1-3.	中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化	7
1-4.	中部圏及び主要産業の将来展望	10
2.	四日市港の現状と課題	11
2-1.	四日市港の立地特性	11
2-2.	四日市港の歴史	11
2-3.	四日市港の概要	12
2-4.	四日市港の港勢	12
2-5.	四日市港の環境	13
2-6.	四日市港の強み・弱み	16
2-7.	四日市港の課題	19
3.	四日市港に対する要請とその対応方向	23
3-1.	これからの四日市港に対する要請	23
3-2.	要請への対応方向	24
4.	四日市港の将来像	25
4-1.	四日市港の将来像と実現したい姿	25
4-2.	将来像実現に向けた取組	29
4-3.	空間利用ゾーニング	51
5.	将来像の実現に向けて	61
5-1.	将来像実現に向けたその他の取組	61

参考資料

はじめに ～ 港づくりに対する港湾管理者の考え方 ～

【基本理念】

「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」

四日市港管理組合では、港湾の経営を適切かつ効果的にマネジメントするためのツールとして、平成16年度以降、「四日市港政策推進プラン」を策定し、これに基づき政策推進を図ってきたところですが、当該プランにおける政策推進の方向性が、この「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」となっています。

この考え方、方向性は、四日市港としてこれからも限りなく追求していかねばならない目標であり、まさに長期構想の作成にふさわしいと判断し、その基本理念としています。

＜これから特に重点的に取り組んでいきたいこと＞

環境問題がますます多様化、グローバル化し、港湾分野においても地球温暖化防止などへの対応が求められるなか、四日市港におけるこれからの環境への取組は、自然環境の保全・再生・創出だけにとどまらず、その取組自体が四日市港の港湾機能そのものを大きく支える力になるように考えていかねばなりません。

例えば、四日市港の利用者に対して、コスト、スピードに加え、「環境貢献」を第三のサービスとして提供することを新しい力として付加することもその一つです。

このような考え方のもと、四日市港管理組合は、低炭素社会の実現等に向けて、地域の環境や地球環境の改善に積極的に取り組もうとする『環境に重点を置いた港づくりや港の運営』を港湾行政の基礎に置いて、これからも「産業・物流を支える港づくり」や「親しまれる港づくり」、「安全・安心な港づくり」にしっかりと取り組んでいきたいと考えています。



1. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

1-1. 社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望

経済 ～東アジアの地域間連携の進展と巨大な経済圏の形成～

経済は、今後、益々グローバル化が進展し、東アジアではFTA(自由貿易協定)やEPA(経済連携協定)等の地域間連携が進み、巨大な経済圏が形成されつつあります。(図 1.1)

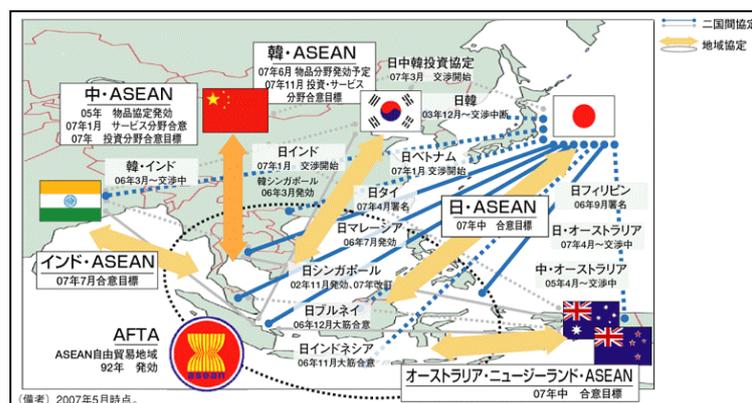


図 1.1 東アジアにおける経済連携の動き(2007年5月)
(「2007年版通商白書」経済産業省)

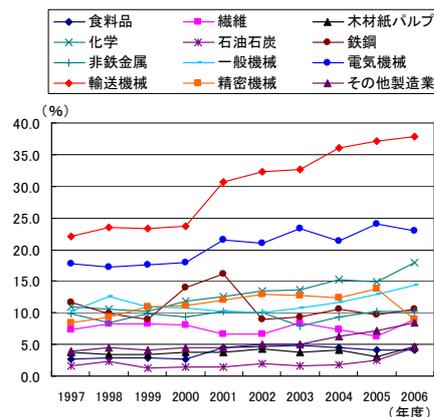


図 1.2 業種別海外生産比率の推移
(「海外事業活動基本調査」経済産業省)

産業 ～国際分業の一層の進展～

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、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展開したことにより、国際分業化が進んでいます。(図 1.2)

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ます。

人口 ～将来的に更なる少子高齢化が進展～

我が国の人口は、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更なる少子高齢化が進展するものと予測されています。

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ます。

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東海・東南海及び南海地震に対する対策として、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、防災への取り組みが進められています。

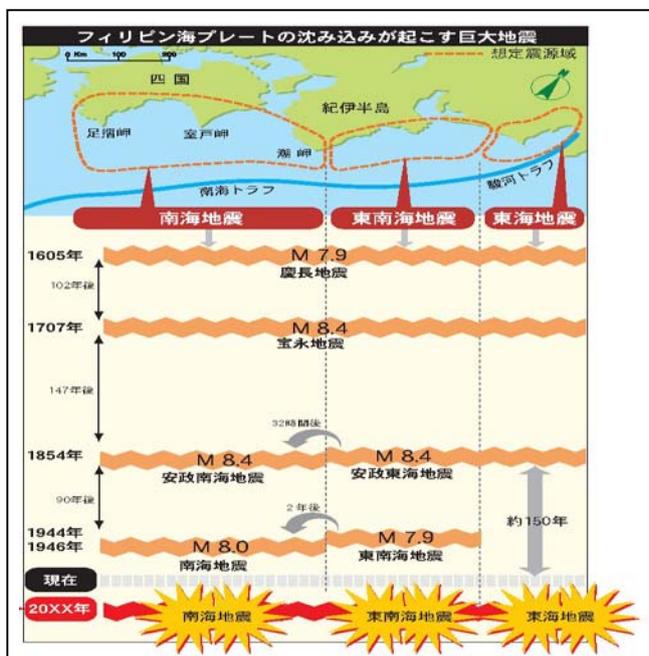


図 1.3

今後 30 年以内の発生が予想される大規模地震
 （「三重県防災ハンドブック」三重県）

安全安心 ～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ます。

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ます。

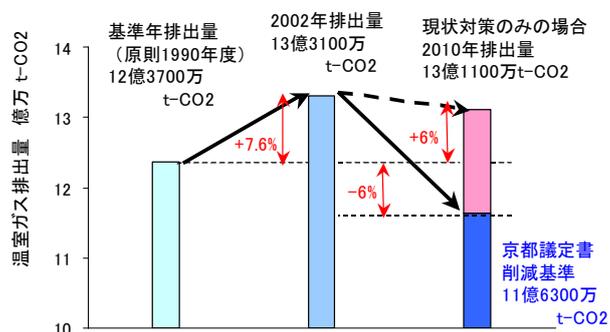


図 1.4 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量
 （「京都議定書目標達成計画」H17.4 地球温暖化対策推進本部）

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～

社会の成熟化、社会への貢献意識の高まり、価値観の多様化等により、従来行政が担ってきた範囲にとどまらない幅広い「公」の役割をNPO、企業など多様な主体が担う、新しい官と民の関係が生まれつつあります。

また、市町村の数は、1999 年以降、いわゆる「平成の大合併」が進められ、大幅に減少し、都道府県についても、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留まらず、②国のかたちの見直しに関わる改革、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、との内容を答申するなど、国と地方の関係にも大きな変化が見られます。

1-2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望

産業

～製造業の国内回帰と臨海部への立地の進展～

近年、製造業の国内回帰が進展しています。そのような中で、アクセスに優れ、既にインフラが整備されている臨海部が新たな産業立地空間として脚光を浴びています。

物流

～我が国の港湾取扱貨物量は全体としては微増で推移すると見込まれる～

我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ます。(図 1.5)

経済のグローバル化の進展や東アジアの急成長により、我が国とアジア地域の経済交流は今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることが見込まれ、今後の取扱い貨物量は、全体としては微増で推移すると見込まれます。

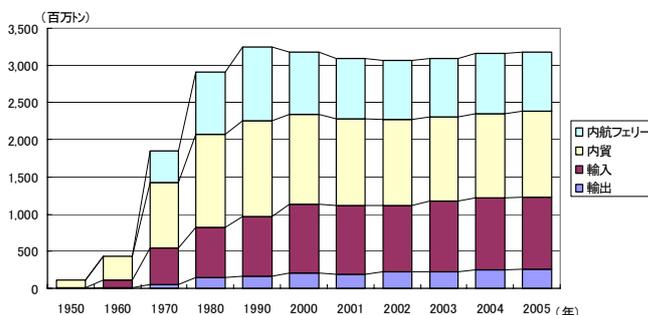


図 1.5 我が国の港湾取扱貨物量の推移
(国土交通省総合政策局情報管理部
「港湾統計(年報)」より作成)

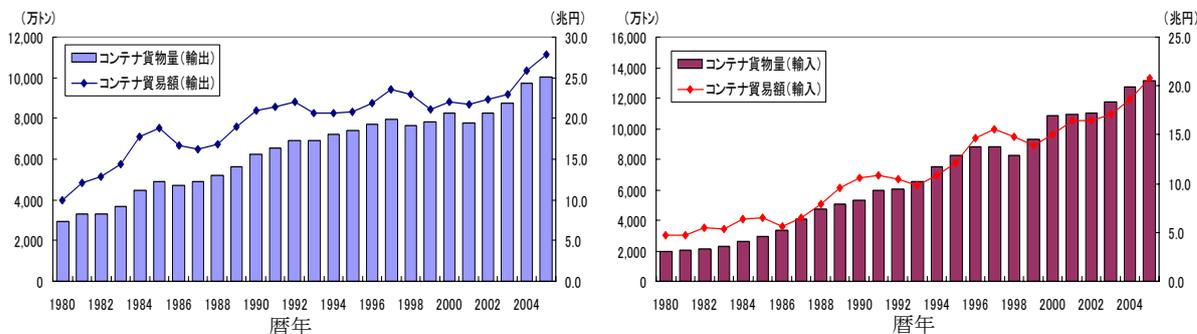


図 1.6 我が国の外貿コンテナ貨物量及び外貿コンテナ貿易額の推移(輸出・輸入)
(国土交通省港湾局調べ及び財務省関税局調べ)

(1) コンテナ貨物

～東アジアの港湾の躍進による我が国港湾の相対的な地位低下とその対応～

中国の上海港、深圳港など東アジア主要港湾のコンテナ取扱量は急増しており、結果として、東アジアにおける我が国港湾の地位は相対的に低下しています。

その対応として、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スーパー中枢港湾プロジェクトを推進しています。

～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います。また、2015年には、パナマ運河の拡張工事が完了する見込みであり、これによりパナマ運河は12,000TEU級のポストパナマックスの通行が可能となります。

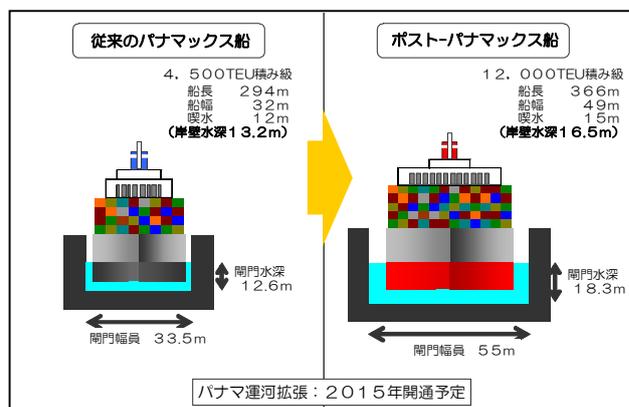


図 1.7 ポストパナマックス船の概要

～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、コンテナ定期航路の寄港地が集約される動きにあり、我が国の大水深バースのない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、我が国港湾の基幹航路の寄港便数は減少しています。

(2) バルク貨物

～バルク船の大型化～

船舶の大型化は、バルクキャリアでも進んでいます。

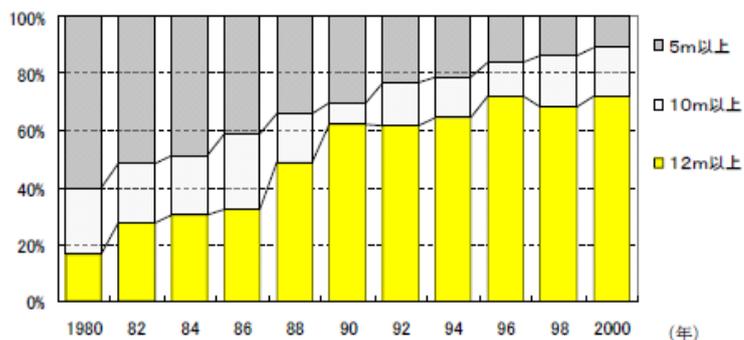


図 1.8 バルク船の喫水動向
(国土交通省資料)

～バルク貨物拠点整備の動き～

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ます。

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～

港の観光産業などの地域産業、海に開かれた港の特性など「みなと」の資産を最大限に活用した「みなとまちづくり」が推進されています。

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～

大規模地震発生時に港湾に求められる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組が進められています。また、外貨貨物を取り扱う国際ターミナルにおいては改正SOLA S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組が進められています。

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において、広域的なり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取組が進められています。

～CO₂排出量削減に向けた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組の一つとして、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の取組が進められています。

～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組が進められています。

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～

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、創意工夫を發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ります。

1-3. 中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化

○四日市港を經由する貨物の流動範囲

四日市港は、伊勢湾に位置し、名古屋港や三河港などとともに、成長著しい中部圏の産業を支えています。

四日市港の輸出入貨物は、主に四日市港の背後地域で生産・消費される貨物が中心となっており、四日市港と世界各国との間を行き交っています。

また、国内海上輸送貨物は、四日市港から各地の港を經由し、北海道から沖縄までの広い地域に運ばれています。

このように、四日市港は中部圏の輸出入の拠点として、また、国内的にも、中部圏のみならず、広域的な物流の拠点として大きな役割を担っています。

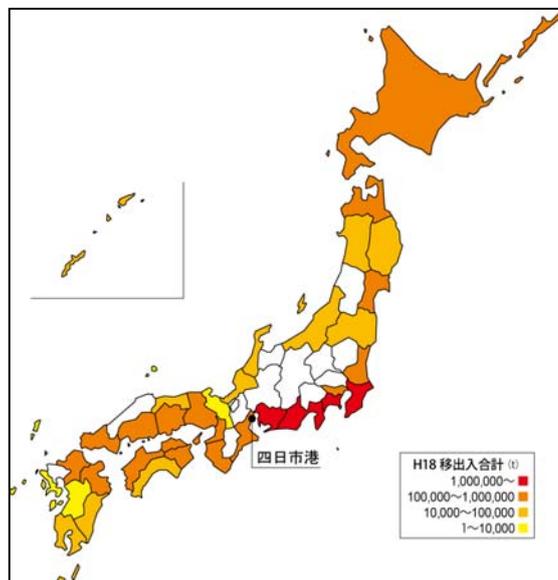


図 1.9 国内海上輸送貨物分布図
(四日市港統計年報 2006 より)

○四日市港の背後圏について

港湾計画を考える上では、三重県を一次背後圏、愛知県・岐阜県・滋賀県を二次背後圏として、捉えています。

また、背後圏において、四日市港を介する物流の及ぼす範囲として、例えば、外貿コンテナ貨物を想定した場合、他港と比較して、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（四日市港利用優位圏）は、図 1.10 に示すとおり非常に広範囲に及んでいます。

表 1.1 背後圏の状況

背後圏	面積 (km ²)	人口 (千人) (平成18年)	製造品出荷額等 (億円) 平成18年
1次背後地域計	5,777	1,868	107,885
三重県	5,777	1,868	107,885
2次背後地域計	19,803	10,788	560,943
愛知県	5,164	7,297	437,263
岐阜県	10,621	2,104	55,280
滋賀県	4,017	1,387	68,400
合計	25,579	12,656	668,828
全国	377,923	127,770	3,148,346



図 1.10 四日市港利用優位圏
(四日市港外貿コンテナ貨物流動調査より)

● 背後圏もさらなる少子高齢化が進展

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れており、さらなる少子高齢化が進展すると予測されます。(図 1.11)

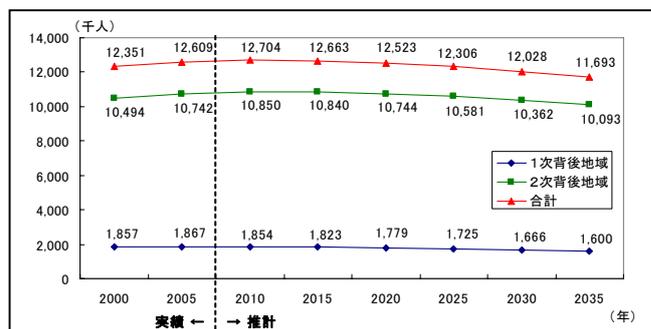


図 1.11 背後圏の将来人口推計
(国立社会保障・人口問題研究所資料)

● 背後圏産業の状況

背後圏産業の製造品出荷額等の推移は、これまで増加傾向で推移してきましたが(図 1.12)、昨今の経済情勢の急変により、背後圏産業を取り巻く環境も厳しさを増しています。

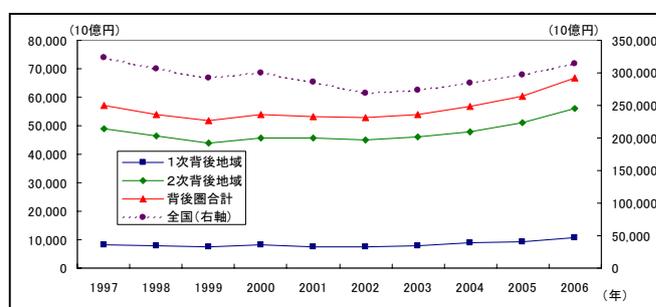


図 1.12 背後圏の製造品出荷額の推移
(「工業統計」経済産業省)

● 臨海部における産業再生・産業活性化の動き

四日市港臨海部は、平成 15 年 4 月に、臨海部工業地帯の基礎素材型産業から高付加価値産業への脱皮と先端産業集積との連携による新たな産業の展開を目指した「技術集積活用型産業再生特区」の認定を受けています。

更に、平成 19 年 7 月には、「三泗地域地域産業活性化基本計画」が国の同意を受け、高度部材イノベーションセンターが設置されるなど、四日市コンビナート高度化への取組が進められています。



図 1.13 四日市コンビナート

● 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されています。

● 背後圏道路網の整備の動き

背後圏の道路網は、整備される動きにあり、今後背後圏から四日市港へのアクセスは、飛躍的に向上することが見込まれています。



図 1.14 背後圏道路網整備の動き

● 伊勢湾再生の動き

伊勢湾（三河湾を含む）の良好な環境の実現を目指し、国、県、市や港湾管理者で構成する「伊勢湾再生推進会議」（平成 18 年 2 月設置）において、「伊勢湾再生行動計画」が平成 19 年 3 月に策定されています。

目標達成に向けた施策の実施にあたっては伊勢湾流域圏の産学官と沿岸及び流域の人々、NPO 等の多様な主体が協働・連携して推進していくこととなっています。

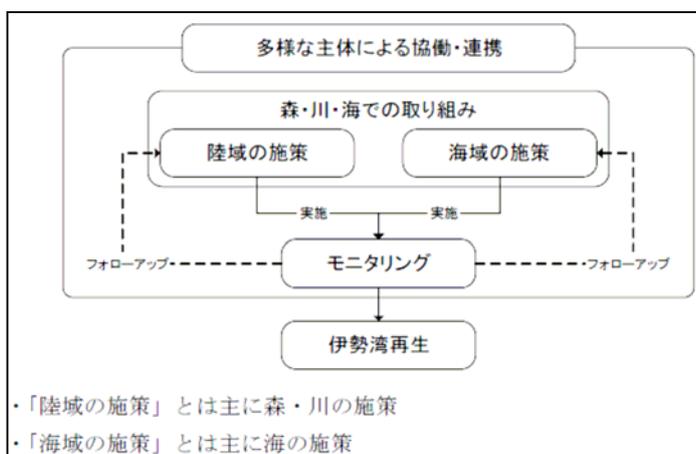


図 1.15 施策の実施方針イメージ

● 「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

県民しあわせプラン（三重県：目標年次 25 年）においては、「文化力」に基づく政策を、「新しい時代の公」の視点で展開することとなっています。

1-4. 中部圏及び主要産業の将来展望

国土形成計画における中部圏の将来像

国土形成計画（全国計画）（平成20年7月4日閣議決定）や、平成21年8月4日に公表された中部圏広域地方計画では、中部圏は「ものづくりと環境貢献で日本のまんなかから世界のまんなかへ」と飛翔し、その目指すべき将来像は、賑わいあふれる国際交流圏・多文化共生圏、世界をリードする産業・技術のイノベーション圏、人々がいきいきと、安心して暮らすことができる持続可能な環境先進圏としての姿が描かれています。

背後圏主要産業の動向と将来展望

四日市港の将来を考える上では、背後圏の主要産業の動向や将来展望を十分踏まえることが重要です。そこで、今回、四日市港と関係の深い主要産業として、下記の産業を抽出し、その検討を行いました。

表 1.2 背後圏主要産業の動向と将来展望
(四日市港管理組合ヒアリングより)

産業名	将来展望及び四日市港が果たすべき役割
エネルギー産業 (石油)	四日市コンビナートに立地する石油精製企業は、今後とも国内需要を賄う拠点として、或いは、海上輸送の拠点となり、四日市港の重要性は非常に高く、より一層の安全性・効率性の確保に努めなければならない。
エネルギー産業 (電力・ガス)	四日市港に立地する電力・ガス企業は、今後も引き続き、背後圏の生活や産業を支える貴重なエネルギー供給の役割を担うことから、一括大量輸送によるコスト削減を目的とする大型LNG船の安全な航行を支援する必要がある。
自動車産業	世界的な景気後退により、ここ1～2年の生産量は減少すると考えられるが、長期的には増加が見込まれる。国内輸送においても、CO ₂ 削減の観点から陸上輸送から海上輸送への転換など輸送手段の最適化に取り組んでいることから、物流を支える重要なインフラとして、四日市港の物流機能を充実させる必要がある。
化学産業	将来見通しは現状維持であり、原料をバルクとして輸入し、製品をコンテナ等で四日市港より輸出する物流の形態は変わらないことから、競争力強化をさらに進めるため、サービス向上、コスト低減に努める必要がある。
日用品産業	日用品を扱う企業は時間・コストを重んじた港湾選択を行っていることから、企業ニーズに合致したコンテナ定期航路サービス、港湾サービスの提供やアクセス道路の整備を進める必要がある。
ガラス産業	生産拠点の海外移転に伴い、海外生産によるガラス製品を国内需要に対応して受け入れる機能が港湾に求められており、企業の必要とするコンテナ定期航路サービス、港湾サービスを提供していく必要がある。
工作機械産業	工作機械産業を取り巻く環境は、世界的な景気後退により、ここ1～2年は厳しさを増すと考えられるが、長期的には工作機械の輸出は増加が予想される。このため、名古屋港との適正な役割分担の下、今後も増加する貨物量に対応していく必要がある。

2. 四日市港の現状と課題

2-1. 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しています。

四日市港から自動車で2時間の圏内には、三重県内の人口の約90%が居住し、製造品の約90%が生産されています（工業出荷額ベース）。

また、近隣県からのアクセスも容易で、岐阜県南部や滋賀県の琵琶湖東岸地方からは2時間以内、金沢からは高速道路を利用して約3時間の距離にあります。

四日市港の霞ヶ浦地区と東名阪自動車道とは、富田山城線（通称）により最短距離で結ばれています。

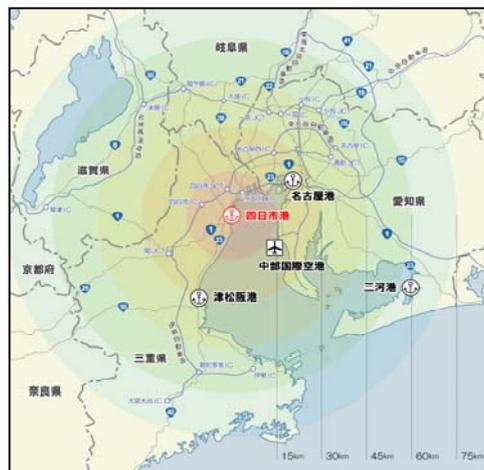


図 2.1 四日市港の位置

2-2. 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、江戸時代には、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ました。

その後、1854年に発生した安政の大地震や数次の高潮被害により港の機能が著しく損なわれたため、それを憂えた先覚者稲葉三右衛門は、私財を投じて築港工事に着手し、現在の四日市港の基礎が築かれました。

明治32年（1899）8月4日に開港場の指定を受けた四日市港は、主に羊毛、綿花の輸入港として栄え、昭和27年（1952）には、外国貿易上、特に重要な港として特定重要港湾に指定されています。

昭和30年代前半には、日本で最初の石油化学コンビナートが塩浜地区に誕生し、代表的な工業港として発展してきました。

更に昭和40年代からは、コンテナ貨物の取扱を開始し、現在では、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、我が国有数の石油化学コンビナート等を擁するエネルギー供給基地として重要な役割を担っています。



図 2.2 昭和7年オーストラリアからの羊毛第一船（上）及び平成19年北米航路コンテナ船（下）

2-3. 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ます。また、臨港地区内の区分は工業港区が臨港地区全体の 76.8%を占めています。

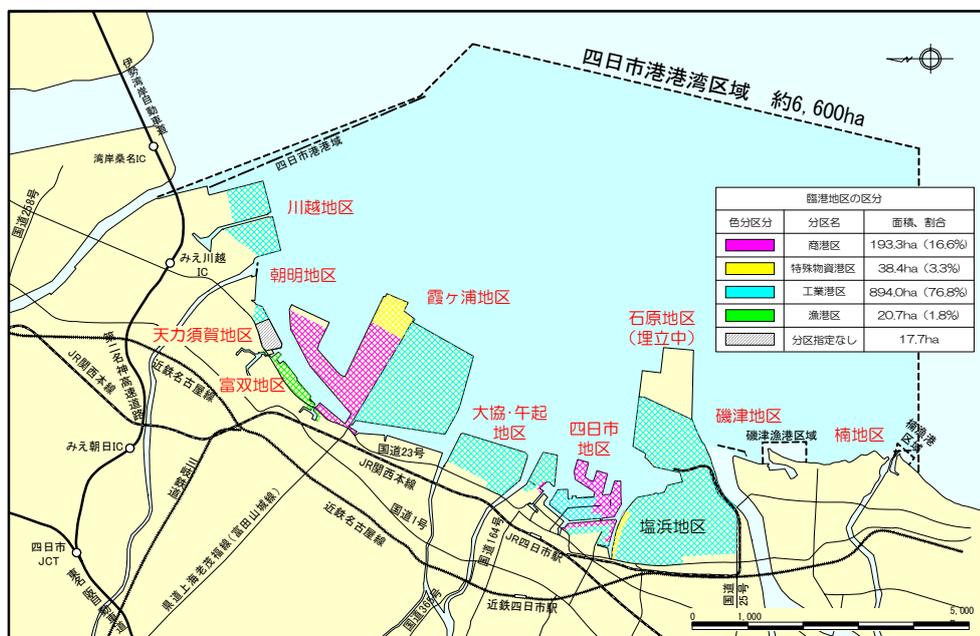


図 2.3 四日市港の概要

2-4. 四日市港の港勢

四日市港の取扱貨物量は、過去 10 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くなっています。

(図 2.4、2.5)

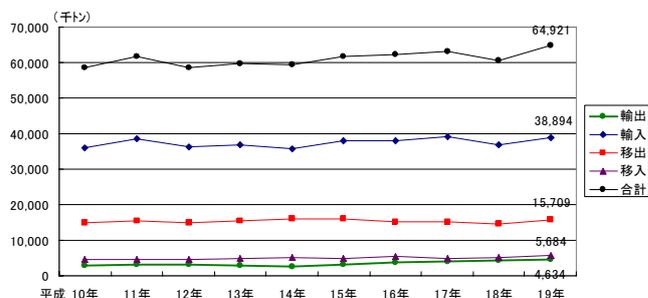


図 2.4 四日市港の取扱貨物量の推移

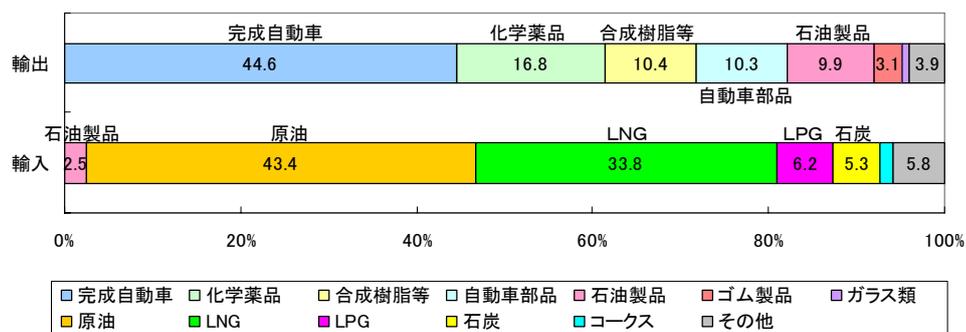


図 2.5 輸出入貨物の品目別割合 (H19)

また、外貨コンテナ貨物量については、近年堅調に推移しており、9年連続で過去最高を記録しています。

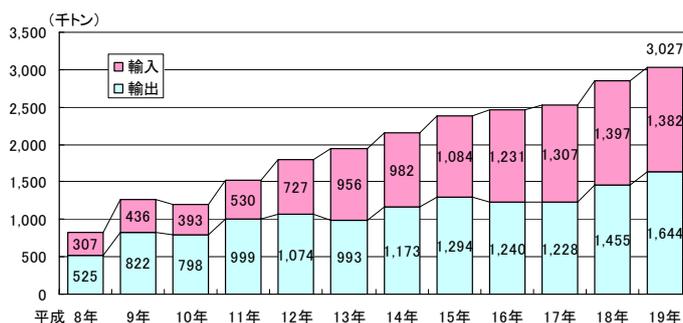


図 2.6 四日市港の外貨コンテナ貨物量の推移

2-5. 四日市港の環境

四日市港では、戦後の高度経済成長期に、急速な工業港化が進み、国の「石油化学第1期計画」に基づく海軍燃料廠跡地の払い下げを契機に全国初となる石油化学コンビナート（第1コンビナート）が昭和34年から本格的に操業を開始しました。

その後、「石油化学第2期計画」により午起地区が県により埋め立てられ、第2コンビナートが昭和38年から本格的に操業を開始するとともに、昭和47年には公害の経験も踏まえて出島方式（三重県、四日市市が出資する四日市港開発事業団により埋立造成）で、対岸には緩衝緑地も備えた第3コンビナートが操業を開始しました。

その一方で、急激な重化学工業化の進展は、大気汚染・水質汚濁などの産業公害を発生させる原因となるとともに、大規模埋立事業に伴う自然環境の破壊などが大きな問題となりました。そこで、四日市港においても、水質汚濁、大気汚染などの公害問題を克服するため、港における環境の整備が急務となりました。

こうした中、四日市港では水銀や油分を含む汚泥の浚渫など、人の健康に直接影響する環境問題にも取り組み、水質汚濁防止法などの環境法令の規制と相まって、現在では、水質汚濁や異臭魚の問題は当時と比べものにならないほど改善しました。

また、三重県では公害防止条例を制定し大気汚染や水質汚濁の対策を推進し、四日市市では国に先駆けた健康被害者救済などの公害対策を実施してきました。さらに、8次にわたる公害防止計画に基づき、自治体、企業が力を合わせて下水処理施設、公園・緑地の整備や公害防止設備の開発・導入などに積極的に取り組んできました。

他方では、モータリゼーションの進展の中で自動車が急速に普及し、排ガス公害を引き起こし、「光化学スモッグ」というまったく新しい問題などが発生しました。

昭和60年代に入ると、人々の生活水準がより一層向上し、港湾においても物流や生産の

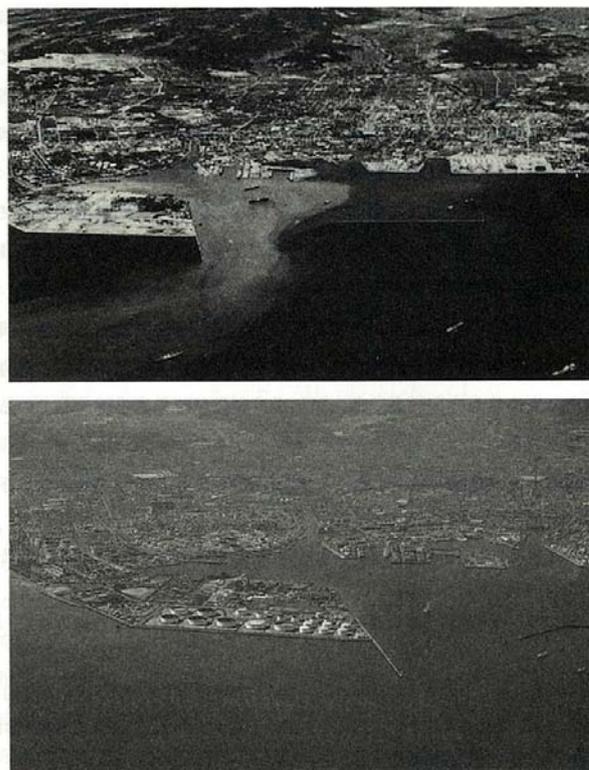


図 2.7 水質浄化事業の対策前（昭和45年）と対策後（昭和59年）

場だけでなく、ゆとりある生活の観点から、親水性の高い緑地の整備や景観の保全、歴史的施設の保存が求められるようになり、環境への取組も積極的に進められてきました。

なお、水環境については、工場・事業場からの排水規制等により人の健康に直接関わる公害問題は著しく改善しましたが、CODなどの生活環境項目に関わる水質については、生活排水による影響も大きく、加えて伊勢湾という閉鎖性水域であることから、赤潮なども発生しています。そこで、かつての豊かな伊勢湾を取り戻す取組として、国や伊勢湾を流域とする県・市などにより「伊勢湾再生行動計画」が策定(平成19年3月)され、人と森・川・海の連携による様々な取組が開始されています。

したがって、今後の四日市港の将来像を考えるにあたっては、今までの四日市公害を始めとする様々な経験を十分踏まえながら、次の世代に残せるような豊かな港づくりに向けた取組をしていかなければならないと認識しています。

自然環境

四日市港には、朝明地区、磯津地区、楠地区に、自然の海浜が残っています。



図 2.8 朝明地区 (高松海岸)



図 2.9 楠地区 (吉崎海岸)

港湾景観

四日市港には、様々な景観資源があります。全体的には、石油化学コンビナートや港湾物流施設に代表される典型的な工業港としての景観を呈していますが、一方では、四日市地区にある潮吹き防波堤や末広橋梁などの歴史的構造物、ポートビル、四日市ドームといった特徴的な建築物や、自然豊かな海浜・干潟など、多彩な景観要素が存在しています。



図 2.10 霞ヶ浦地区の景観



図 2.11 四日市港ポートビル



図 2.12 四日市港の主な景観資源 等

海域環境

四日市港の水質について、観測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 地点はほぼ横ばいで推移しているものの、St-20 地点においては最近 10 年上昇傾向にあります。

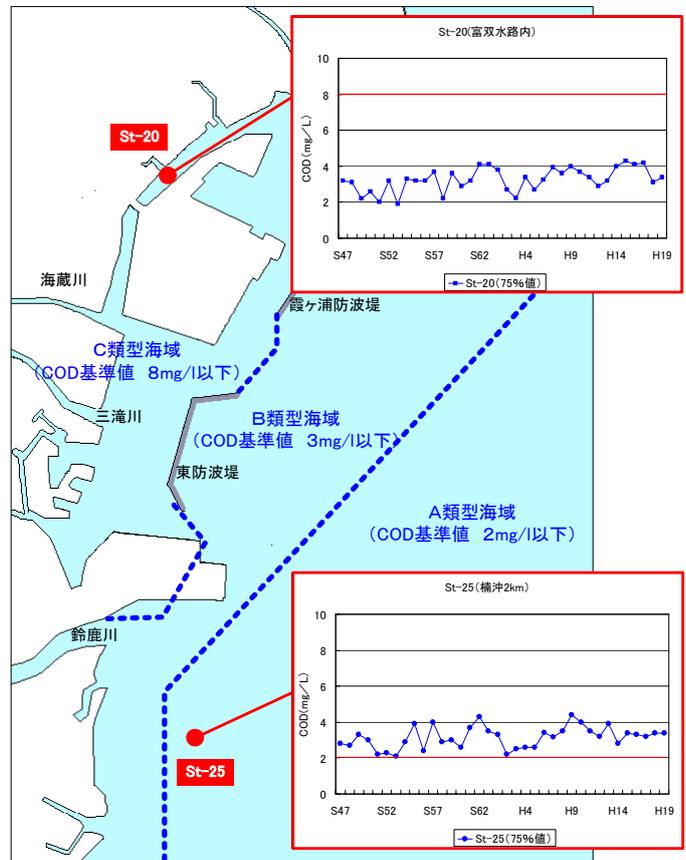


図 2.13 四日市港の水質の推移

(参考1)「COD」(シーオーディー)とは

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です。CODの値が小さくなるほど、汚濁の程度も小さくなります。

(参考2)「類型」とは

海域における環境基準値は、その利用目的等により類型分けされて定められています。四日市港では、A類型～C類型までの3種類に区分されており、それぞれの区域の基準値については図のとおりです。

2-6. 四日市港の強み・弱み

特筆すべき強み

① 湾口に近い地理的ポテンシャルを有すること

四日市港は、名古屋港に比べ、伊勢湾口に近く、伊勢湾口から着岸までの船舶航行時間は、往復で2時間の差があります。

② 背後からの交通アクセスが向上の動き

平成 20 年 2 月 23 日には、新名神高速道路草津田上 I C～亀山 J C T 間約 50km が開通し、滋賀県西南部から四日市港へのアクセスは飛躍的に向上しました。今後も背後圏道路網の整備は進み、より一層のアクセス向上が見込まれています。



図 2.14 新名神高速道路 開通区間

③ 官民一体でのポートセールス

四日市港では、平成 15 年に組織された「四日市港利用促進協議会」で、官民一体となった集荷促進事業、航路対策事業に取り組んでいます。

④ 四日市港では、荷主ニーズに応じたリードタイムの柔軟対応が可能(コンテナ)

四日市港の埠頭地区では、名古屋港に比べ、空間的余裕があることから、コンテナの取扱においては、荷主ニーズに応じたリードタイムの柔軟対応が比較的可能です。

⑤ 名古屋港に比べ水域に余裕があること

四日市港は、地理的特性から、名古屋港と比べ、水域に空間的余裕があり、また、将来的な沖合展開の可能性においても優位です。

⑥ 鉄道が港の近くを通っていること

四日市港は、J R 関西本線と近接した位置関係にあります。また、四日市地区では古くから鉄道が活用されています。

⑦ 歴史的資産が残されていること

重要文化財の指定を受けている「潮吹き防波堤」や「末広橋梁」など、多くの歴史的資産が残されています。



図 2.15 潮吹き防波堤 (重要文化財)



図 2.16 末広橋梁 (重要文化財)

⑧磯津・楠地区に自然海浜、朝明地区に干潟が残っていること

磯津・楠地区には、自然豊かな自然海浜が残っています。朝明地区には、朝明川河口に広大な干潟が形成され、潮干狩りなどに多くの人が訪れています。



図 2.17 磯津・楠地区



図 2.18 朝明地区

⑨四日市港の背後には、多くの産業が集積している

港のすぐ背後には、臨海部コンビナートが形成されており、石油化学を核とした素材・部材産業が立地し、さらに概ね一時間圏内には半導体・液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組立産業が集積しています。さらに、これら産業は研究開発機能の集積も進んでいます。

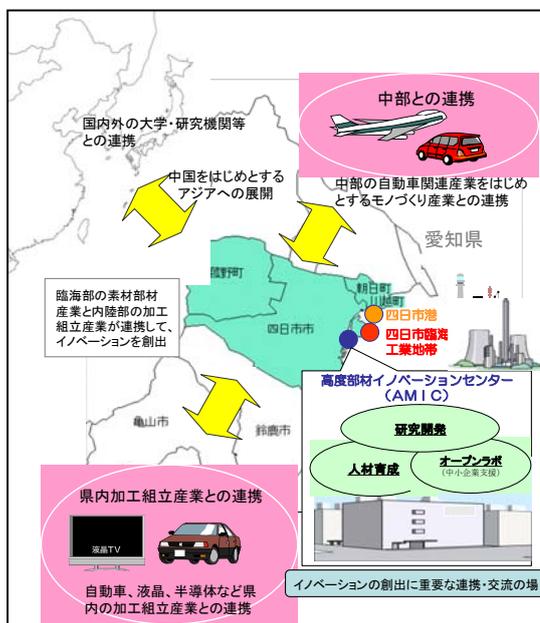


図 2.19 高度部材イノベーションセンターを核にした取組

⑩中部圏を代表するエネルギー供給基地である。

四日市港におけるエネルギー資源の取扱の伊勢湾に占める割合は、原油で約7割、LNGで約4割を占めています。このように四日市港は、中部圏を代表するエネルギー供給基地となっており、エネルギー資源取扱機能の集積が進んでいます。

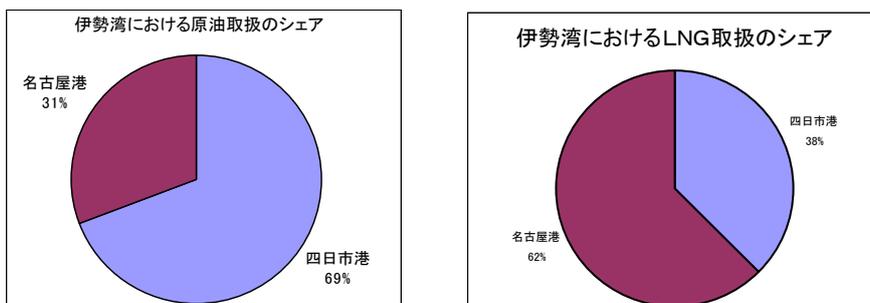


図 2.20 伊勢湾における原油、LNG 取扱の割合

特筆すべき弱み

①航路サービスが、名古屋港と比較して、格段に劣ること

四日市港のコンテナ定期航路サービス数は、名古屋港と比べ格段に劣っている状況です。

②名古屋港と近接していること

取扱貨物量全国一を誇る躍進著しい名古屋港が 20km 圏内に位置し、非常に近接した位置関係にあります。

③新たなコンテナターミナルの整備には、多大な費用と年月が必要である

今後のコンテナターミナル整備には、大規模な海面埋立が必要なことから、その整備に多大な費用と年月を要します。



図 2.21 コンテナターミナル建設予定海域

④港湾施設の老朽化が進んでいる

四日市地区を中心に、港湾施設の老朽化が進んでいます。

⑤震地区に通じる公共交通機関がない

震地区に通じる公共交通機関が無く、港が市民から遠ざかっている一因となっています。

四日市港が持つ他港にない固有の強み

先に整理した特筆すべき強みや弱みのうち、強みから四日市港が持つ他港にない固有の強み（コアコンピタンス）は、下記の3点であると考えました。

- (1) 伊勢湾を代表するエネルギー供給基地（石油製品・LNG・石炭等）としてすでに確固たる地位を確保していること。また、LNGの供給では企業間連携が進み、中部圏はもとより近畿圏への供給基地としても大きな役割を果たしつつあること。
- (2) 港のすぐ背後には、臨海部コンビナートが形成されており、石油化学を核とした素材・部材産業が立地し、さらに概ね1時間圏内の地域には半導体・液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組立産業が集積していること。
- (3) これらの背後産業は研究開発機能の集積も進んでおり、製品の高付加価値化、産業のイノベーション化が進められており、長期的にみても国内を拠点に国際競争力が維持できるだけのポテンシャルを有していること。

2-7. 四日市港の課題

現在、四日市港の抱える課題を、下記の6点に整理しました。

課題1 背後圏企業の物流ニーズに充分対応出来ていない

(1) 県内コンテナ貨物の四日市港利用率が28.5%である

三重県や滋賀県を中心に四日市港利用率は増加しており、三重県では平成10年の21.2%から平成15年は28.5%へ、滋賀県では1.6%から11.0%へと上昇していますが、依然として低い利用率です。

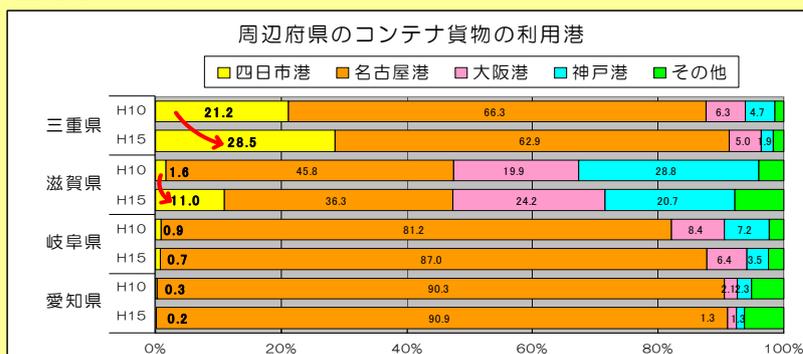


図 2.22 四日市港背後圏のコンテナ利用港湾割合 (H15)
(「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」国土交通省)

(2) 平成19年のコンテナ取扱貨物量は16.6万TEUである

四日市港の外貿コンテナ貨物量は、堅調な伸びを示しており、平成19年には165,959TEUを取り扱うなど、ここ10年間で約3倍を超える伸びです。しかしながら、現港湾計画におけるコンテナ取扱の目標値が80.5万TEUであることや、三重県内の貨物の大半が名古屋港利用であることを考えるとより一層の取組が必要です。

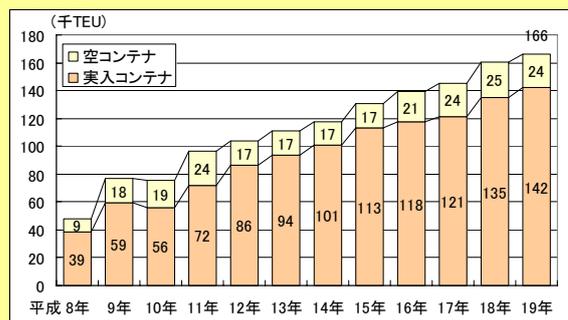


図 2.23 外貿コンテナ取扱個数の推移

(3) 名古屋港との連携の強化が必要である

四日市港は平成16年7月に名古屋港とともに伊勢湾のスーパー中枢港湾に指定され、平成17年7月には指定特定重要港湾に指定されましたが、両港には大きな差があります。このような大きな差の中、今後とも、両港は連携していくことが求められています。

(4) 港湾施設が利用者の要請に充分応えられる状況になっていない

四日市港の公共埠頭は四日市地区と霞ヶ浦地区に分かれています。また、公共で管理する土地は、利用可能空間に余裕のない状況となっており土地利用も固定的・占有的傾向です。このため、取扱貨物の相互利用が難しく、利用者の要請に充分応えられる状況になっていません。

近年、バルクキャリアの大型化や一度に大量の貨物を輸送するといった物流のコスト低減や効率化に伴い、四日市港へ入港する船舶も大型化していますが、バース水深等の能力が入港船舶に対応していない状況となっています。

課題2 みなとが住民から遠い存在である

(1) 港を訪れた住民の満足意識が低い

四日市港管理組合において、2005 年度から毎年度実施している四日市港に関する市民アンケートでは、「多くの県民や市民が訪れ、身近に感じられる港づくり」という施策について、重要意識は 79%と高いが、満足意識は 21%と低い状況にあります。

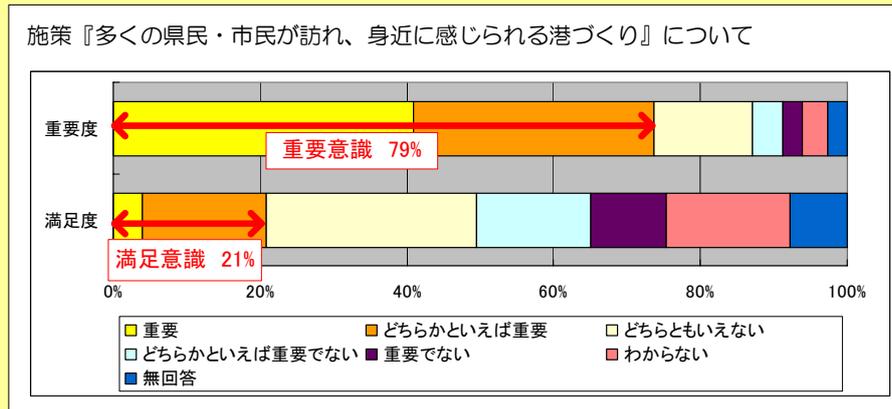


図 2.24 市民アンケートの結果

(2) 国道23号とJR関西本線によって市街地と港が分断されている

四日市港と中心市街地は、国道 23 号や J R 関西本線によって分断された状態となっており、これが県民・市民と港を遠ざけている一因になっているものと推察されます。なお国道 23 号の大型車混入率は高く、県民・市民にとって横断し難い状況となっています。

(3) 工業港的色彩が強い

四日市港は、多くが工業用地として利用されており、工業港的色彩が強い港湾であると言えます。

(4) 緑地・公園の利用者が少ない

四日市港では霞ヶ浦地区周辺に比較的多くの公園・緑地が整備されていますが、利用者が少ない現状です。

課題3 環境の改善や利活用が充分でない

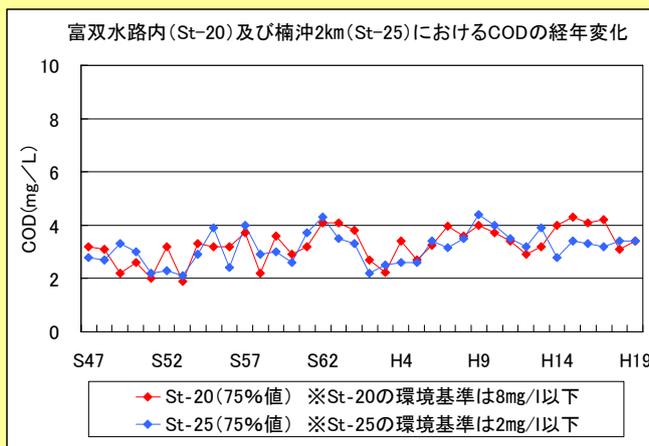
(1) CO₂削減に関する優位性が生かされていない

背後圏企業が最寄りの港である四日市港を利用することは、陸上輸送にかかるCO₂削減の観点からの優位性がありますが、現時点においては、このような優位性が生かされていない状況です。

(2) 水質の状況は改善されていない

四日市港管理組合では昭和 47 年から水質調査を実施していますが、CODの値は、ほぼ横ばい、あるいは最近 10 年悪化傾向にあり、依然として水質の改善は進んでいません。

図 2.25 COD の経年変化



(3) 歴史的景観が生かされていない



図 2.26 千歳運河沿いの倉庫群

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

課題4 みなとの安全・安心が充分確保されていない

(1) 老朽化した港湾施設が多い

四日市地区の港湾施設はその大半が昭和 30 年代に築造されており、老朽化が顕著です。物揚場等では一部崩壊している施設もあり、早急な対応が必要な状況にあります。

図 2.27 老朽化の状況



(2) 港湾施設及び海岸保全施設の耐震化が望まれている

東海・東南海地震等の大規模地震の切迫性が伝えられている中、市街地に近い、四日市地区において、耐震強化岸壁の整備が望まれています。

四日市港管理組合が管理する海岸保全施設は大半が昭和 34 年の伊勢湾台風による災害後築造され、50 年近くが経過している状況にあり、大規模地震が懸念される中、背後地区の住民・企業を守るため、早急な耐震化が要請されています。



図 2.28 現計画における大規模地震対策施設計画

課題5 多様な主体との連携が充分でない

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

平成 11 年に開港 100 周年を迎える四日市港を市民の手で祝おうとの趣旨で、四日市港管理組合の呼びかけに応えた人達の自主的な集まりである「四日市みなとサポーター」が組織されています。しかしながら平成 10 年には 68 名いた会員は、現在 11 名に減少している状況であり、四日市港管理組合と住民との関わりは年々希薄化しています。

課題6 厳しい財政状況のもと、要請に対応したみなとづくりが必要である

- (1) 長期間未整備の施設計画がある

港湾計画に位置づけられていながら、整備に全く進捗のない施設計画が存在しています。これらの計画は、これまでの経緯を踏まえ、今後の要請に合致した計画へ見直す必要があります。



図 2.29 埋立による交流拠点計画（四日市地区 2 号地）

- (2) 厳しい財政運営である

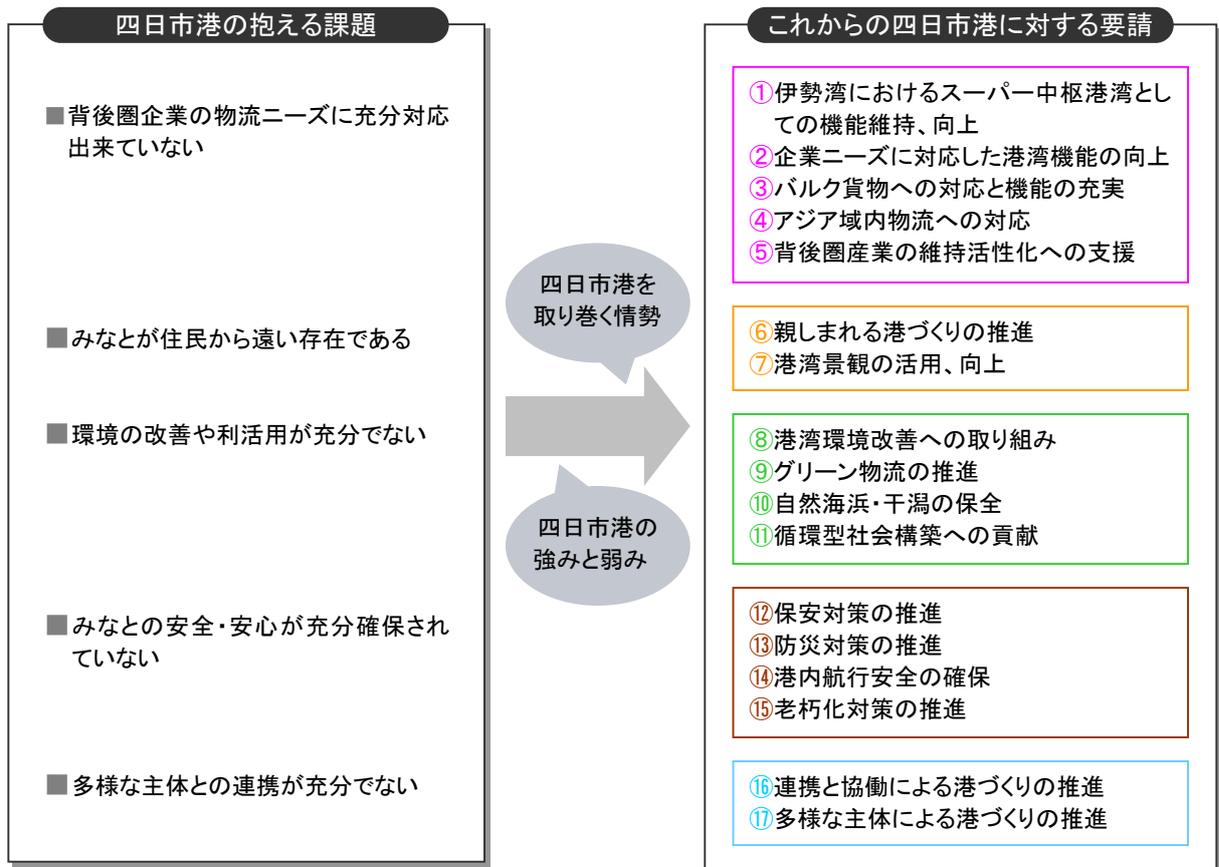
現在、四日市港管理組合においては、予算の中で公債費の占める割合が大きくなっており、今後も当面は高い水準で推移することが見込まれるなど、厳しい財政状況にあります。このため、事業の「選択と集中」を一層進め、限られた財源を重点的、効率的に配分していく必要があります。

3. 四日市港に対する要請とその対応方向

3-1. これからの四日市港に対する要請

これまで述べてきた四日市港を取り巻く情勢変化や四日市港の強みと弱み、さらには四日市港が抱える課題などから、これからの四日市港に対する要請として、下記の17項目が挙げられます。

これからの四日市港には、これら17項目の要請に適切に対応していくことが求められています。



3-2. 要請への対応方向

3-1により導き出された17項目の要請は、大きく「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つの方向に区分されます。

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。

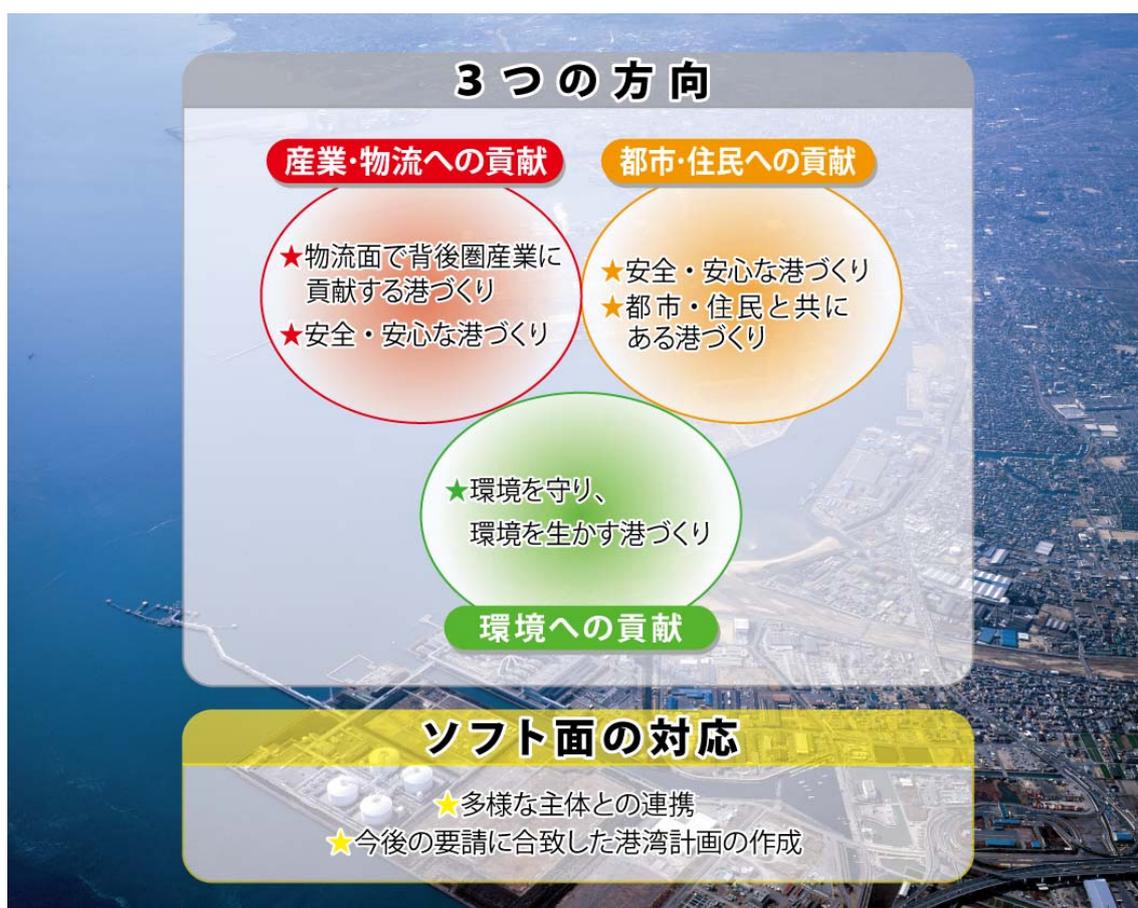


図 3.1 四日市港の将来像を考える方向

4. 四日市港の将来像

4-1. 四日市港の将来像と実現したい姿

四日市港が基本理念とする、「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」をめざすためには、産業・物流への貢献、都市・住民への貢献、環境への貢献の3つの方向をもとに明確なビジョンを導き出す必要があります。このため、概ね20年後の四日市港のありたい姿として3つの将来像を描きました。

将来像1「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」

中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たし、多くの荷主企業から頼りにされ、信頼され、どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心なみなと。

将来像2「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」

人々が憩い、楽しむことができ、都市と共に活性化し、住民を元気にし、住民の暮らしを守ってくれる、頼もしいみなと。

将来像3「環境にやさしいみなと・四日市港」

自然とふれあえ、人と生き物にやさしく、美しく、魅力があり、地域の環境や地球環境の改善にしっかり取り組んでいる、地球にやさしいみなと。

特に、環境問題がますます多様化、グローバル化するなか、環境への取組がこれからの四日市港の港湾機能そのものを大きく支える力になるように考えていきます。

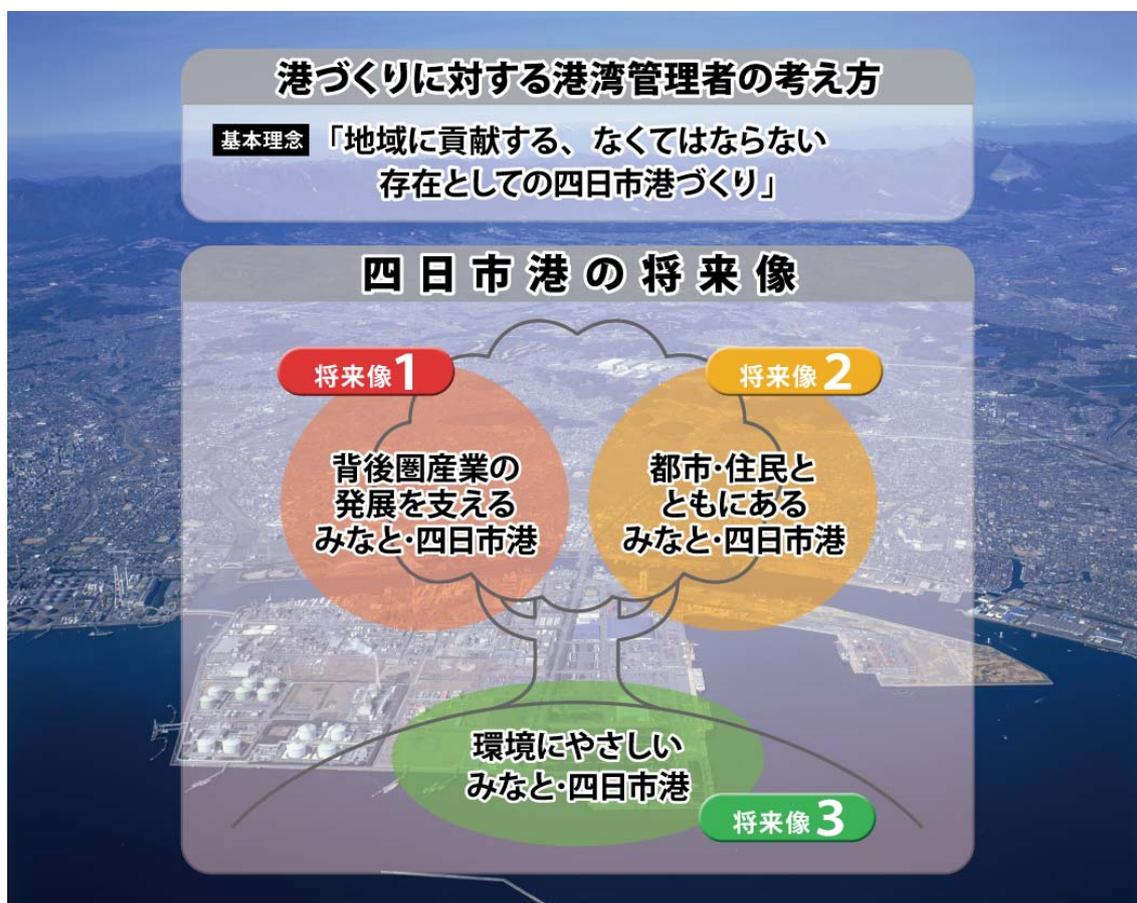


図 4.1 四日市港の将来像

将来像 1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港

四日市港には、「伊勢湾のスーパー中枢港湾」として、名古屋港とともに、物流面からの支援を通じてわが国産業、とりわけ中部圏に立地するものづくり産業の国際競争力を強化するという重要な役割が課せられています。また、四日市港は、直背後の臨海部には「エネルギー資源取扱機能の集積」が、さらにその背後には「知識集約型部品・部材および加工組立産業の集積」があるという他港にはない固有の強み(四日市港のコアコンピタンス)を持っています。地域社会の持続的な発展のため、四日市港にはこれら背後圏産業の発展を物流面からしっかり支えていくことが強く求められています。

こうしたことから、「将来像1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」の20年後の実現したい姿を次のとおり考えました。

実現したい四日市港の姿

① 中部圏における国際ゲートウェイとしての役割を果たす四日市港

実現イメージ

☆伊勢湾スーパー中枢港湾の一翼を担う国際貿易港

四日市港と名古屋港は、緊密な連携のもと、「伊勢湾のスーパー中枢港湾」としてしっかり機能し、企業ニーズに対応した効率的な港湾サービスが提供されている。

② 多くの荷主企業から頼りにされ、信頼されている四日市港

実現イメージ

☆背後圏産業を支える総合港湾

臨海部に位置するエネルギー産業、素材・部材産業の原材料輸入などに、また、背後圏に位置する部材・部品産業、加工組立産業の製品出荷などの物流拠点として多くの企業から頼りにされ、四日市港はこれら産業の発展に大きく貢献している。

☆低炭素社会を支える港湾

環境にやさしい内航海運や鉄道輸送との連携が充実していることから、四日市港はその利用により、産業物流に関するCO₂の削減に大きく貢献している。

③ どんな時でも物流機能が確実に確保される安全・安心な四日市港

実現イメージ

☆安全・安心な港湾

常に船が安全に入出港でき、四日市港は利用者が安心して利用できる港になっている。大規模地震等の災害が発生した場合にも、四日市港は物流機能が確保される災害に強い港になっている。

将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港

四日市港の前面には、伊勢湾という海が広がり、またその背後には四日市市などの諸都市がひかえています。そのため、四日市港には、海からの災害から都市・住民の暮らしをしっかりと守るという大事な役割があります。また、港は背後のまちやそこに住む住民と海とを結ぶ貴重な空間に位置することから、これら都市・住民と決して無縁であってはならず、いろいろな関わりのなかで発展・成長していくものと考えています。

四日市港には、住民の安全・安心を確実に守るための港づくりとともに、広く住民に愛され、親しまれ、そしてまちづくりと連携した港づくりが求められています。

こうしたことから、「将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港」の20年後の実現したい姿を次のとおり考えました。

実現したい四日市港の姿

① 人々が憩い、楽しむことができる四日市港

実現イメージ

☆多くの人が訪れ、憩い、楽しめる港

港へのアクセスが改善され、多くの人が、四日市港にある自然や歴史遺産、そして景観などの憩いや潤いを求め、また、いろいろなイベントが開催されることで、四日市港を訪れている。

☆港の文化が醸成し、住民の誇りとなる港

人々が集まることで、そこには歴史ある四日市港特有の文化が醸成され、このことによって四日市港の魅力が一層深まり、広く知れ渡ることになり、四日市港が住民の誇りとなっている。

② 都市と共に活性化し、住民を元気にしてくれる四日市港

実現イメージ

まちづくりの関係者と連携し、“みなとづくり”が活発に検討・取り組まれている。

③ 住民の暮らしを守ってくれる、頼もしい四日市港

実現イメージ

☆自然災害から住民を守る

海岸保全施設の整備や、住民・企業・関係機関との協働による防災対策の徹底により、人々の暮らしは、地震・津波・高潮などの自然災害からしっかり守られている。

☆災害時の救援、復興の拠点港湾

大規模災害時にも港湾機能が確保され、四日市港が災害時の救援・復興活動の拠点として機能している。

将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港

四日市港が、今後、地域に貢献する、なくてはならない存在として、その重要な役割を担っていくためには、環境と共生し豊かなみなとの環境を次世代に継承することによって、持続可能な発展を遂げていく必要があります。そのためには、港の関係者が一丸となって、港全体としてますます多様化・複雑化する環境問題に対応していこうとする、また、これまでに失われた自然環境を少しでも取り戻そうとする、さらには港の機能・活動に可能な限り環境配慮を取り込んでいこうとする姿勢やそのための努力が欠かせません。

四日市港には、高度な物流機能の発揮とともに、関係者の協働による、「ふつうの港」から自然環境と共生し、地域や地球の環境に貢献する「環境にやさしいみなと」への変革が求められています。

こうしたことから、「将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港」の20年後の実現したい姿を次のとおり考えました。

実現したい四日市港の姿

① 自然とふれあえる四日市港、人と生き物にやさしい四日市港

実現イメージ

☆人や生き物にやさしい四日市港

自然のままの手つかずの干潟や海浜などの自然が残っていて、そこでは誰もが容易に自然と触れ合うことができ、憩い、楽しむことができる。また、緑地や浅場など多種多様な動植物の生育空間が所々に確保されていて、四日市港は人・生き物すべてにやさしい港になっている。

☆四日市港内の水質や底質の改善

伊勢湾再生行動計画等に基づく多様な主体との連携した取組の結果、四日市港港内の水質や底質が今より格段に改善されている。

② 美しく、魅力ある四日市港

実現イメージ

臨海部の特色ある港湾景観が保全されている。また、周辺環境と調和した良好な港湾景観を形成するための取組が進み、四日市港は清潔で美しく、魅力ある港になっている。

③ 地域の環境や地球環境の改善にしっかり取り組んでいる、地球にやさしい四日市港

実現イメージ

☆四日市港における低炭素社会の実現

内航海運の活用などグリーン物流の推進によるCO₂排出量の削減、四日市港利用による陸送距離の短縮など物流の効率化によるCO₂排出量の削減、港湾区域内における荷役などに伴うCO₂排出量の削減が進み、四日市港は低炭素社会の実現に大きく貢献している。

4-2. 将来像実現に向けた取組

将来像 1 背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港

取組1-1 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化

アジア域内物流への対応

バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

背後圏産業の活性化に対する支援

取組1-2 物流の安全・安心を支える港づくり

港湾施設の計画的な維持管理

港湾のセキュリティ強化と保安の確保

船舶航行安全の確保

災害時における物流機能の確保

取組1-1 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

スーパー中樞港湾としての機能の充実・強化

- 増大するコンテナ貨物の取扱需要に対応するため、現行の霞ヶ浦北埠頭80号岸壁コンテナターミナルに連続する次世代高規格コンテナターミナルの整備を推進する。
- スピーディでシームレスかつ環境への負荷が少ない港湾物流を実現するため、コンテナターミナルにおいてハード・ソフト両面で高度化(IT化、自動化)、低炭素化(ハイブリッド化)等を進める。
- 臨港道路霞4号幹線の整備促進や南方面への道路を検討するなど臨港交通体系の充実を図るとともに、新名神、東海環状自動車道、四日市インターアクセス道路などの背後高規格道路網の整備促進を働きかけることによって、四日市港と背後圏域とのアクセス向上と周辺道路の渋滞解消に努める。
- 港湾サービス水準の向上という背後圏企業のニーズに応えるため、基幹航路をはじめとする多方面航路の維持・拡充に努める。
- 伊勢湾におけるスーパー中樞港湾が、中部圏のものづくり産業を支える物流拠点として確実に機能するために、名古屋港や中部国際空港との連携をこれまで以上に進めるとともに、寄港コストの縮減や手続きの簡素化につながる「一開港化」の早期実現に努める。また、四日市港と名古屋港との「一港化(一体化)」については、関係機関と十分連携・協議しながら議論していく。



～現行港湾計画における霞ヶ浦地区
北埠頭完成イメージ～



～現行港湾計画における
霞4号幹線完成イメージ写真～

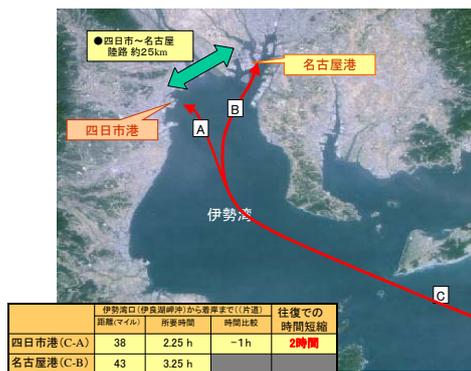
(keyword)

- ✓ 中部圏ものづくり産業の集積、背後圏産業の物流拠点
- ✓ 四日市港のスーパー中樞港湾としての機能確保
- ✓ 伊勢湾としての港湾機能確保の要請の高まり

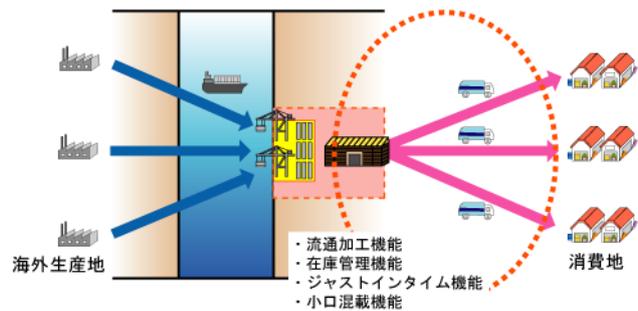
取組1-1 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

アジア域内物流への対応

- 今後も増大が予想されるアジア域内物流に対応し、四日市港の地理的特性を活かした、高速、低コスト、多頻度、低環境負荷のサービスを提供する。
- 寄港コストの縮減と手続きの簡素化につながる「一開港化」の早期実現に努める。(一部再掲)
- アジアの地域間連携の進展に伴い今後とも背後圏の中小企業にいたるまで交易が活発となることが予想されることから、港湾空間における流通加工・在庫管理・ジャストインタイム・小口混載等に対応したロジスティクス機能の強化を促進する。



～湾口に近い四日市港の地理的ポテンシャル～



～港湾空間におけるロジスティクス機能のイメージ

- (keyword)
- ✓ 背後圏と東アジアの交易拡大による物流量の増加
 - ✓ 国際分業の進展に伴う中間材の流動増

取組1-1 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

- 臨海部産業の物流の効率化に伴って大型化するバルク船やタンカー・LNG船に対応し、岸壁、荷捌き地、上屋などの既存施設の改良や港湾施設を整備するなど、港湾機能の拡充を図り、効率的な産業物流の実現を図る。



～霞ヶ浦南埠頭22・23号岸壁で荷役中のバルク船～



～中部電力川越火力発電所棧橋に係留しているLNG船～

- (keyword)
- ✓ バルクキャリアの大型化
 - ✓ バルク貨物拠点整備の要請の高まり

取組1-1 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

- 背後圏の荷主企業や物流事業者においては、低炭素社会の構築に対応した環境に優しい物流システムの構築が必要であり、内航海運の活用や地理的特性をいかしたシー&レールに代表される鉄道の活用など、グリーン物流(モーダルシフト)を促進する。



～内航自動車船～



～鉄道輸送～

- 企業ニーズに対応した物流機能を構築するため、品目による施設利用の集約等、施設の改良と施設利用の再編を進める。



～霞ヶ浦南埠頭に接岸する
バルク船、自動車船、コンテナ船～

(keyword)

- ✓ 港湾施設の利便性向上の必要性
- ✓ 多様化する物流ニーズへの対応
- ✓ 鉄道が港の近くを通っている

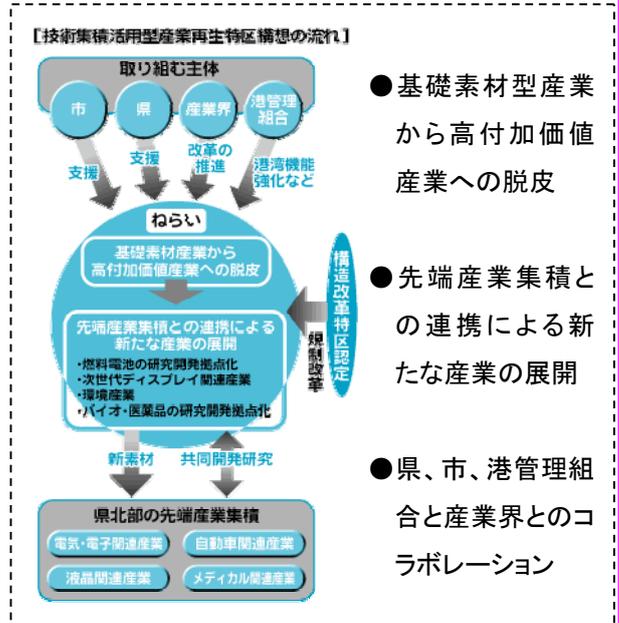
取組1-1 物流面で背後圏産業の発展に貢献する港づくり

背後圏産業の活性化に対する支援

- 四日市コンビナートの高度化への取組を支援していく。



～四日市コンビナート～



※平成15年4月21日認定済

～技術集積活用型産業再生特区の取組～

- 現在、埋立中の石原地区(浚渫土砂埋立区域)は、将来的には、背後圏企業の成長を支援するための産業空間として活用していく。



～石原地区～

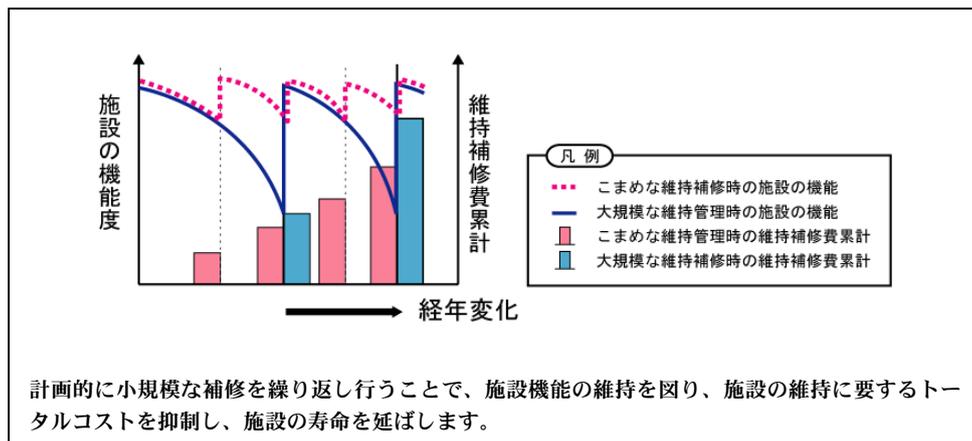
(keyword)

- ✓ 四日市コンビナート高度化の動き
- ✓ 石原地区における新たな土地の形成
- ✓ 背後圏企業の活性化への支援

取組1-2 物流の安全・安心を支える港づくり

港湾施設の計画的な維持管理

- 老朽化した施設(岸壁、荷捌き地、上屋等)の確実な更新を進める。
- 施設の劣化に伴うサービス水準の低下と、更新に伴う財政負担の急激な増加を回避するため、計画段階から維持管理に配慮した設計に取り組む、或いは、計画的・効率的な維持修繕を実施するなど、アセットマネジメントの概念を取り入れた維持管理手法を導入する。



～アセットマネジメントの概念を取り入れた維持管理手法のイメージ～

- (keyword)
- ✓ 老朽化した港湾施設の増大
 - ✓ 港湾施設の機能性・安全性の確保
 - ✓ 施設の長寿命化の必要性
 - ✓ 維持管理費の縮減

取組1-2 物流の安全・安心を支える港づくり

港湾のセキュリティ強化と保安の確保

- 国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ等に対応した港のセキュリティの確保に努めるとともに、不法投棄や車両放置、不法入国等の犯罪に対して、警察や海上保安庁等と連携したパトロール、取り締まり等により、港の保安確保に努める。



～SOLAS条約によるフェンス～



～監視カメラ～

(keyword)

✓ 港湾における防災対策・保安対策の要請の高まり

取組1-2 物流の安全・安心を支える港づくり

船舶航行安全の確保

- 船舶の大型化に対応した岸壁、航路、泊地等港湾施設の適切な整備を推進するとともに、港湾利用者や関係機関と十分連携・調整しながらより安全で効率的な港内航行実現に向けた措置の実践に努める。
- 船舶の安全な航行を常に確保するため、航路・泊地等における水深の維持・確保や漂流物の除去を行う。
- プレジャーボート等の小型船舶を適正に配置させるなど、港内の航行安全確保に努める。
- 四日市港における、ポートラジオ等による入出港情報の提供等を行うとともに、レーダーやAIS(船舶自動識別装置)情報等を活用した船舶情報の提供・監視システムの構築について、関係機関と十分連携・調整しながら、その研究を進める。



～船舶情報管理室～



～行き交うコンテナ船～



～ハーバーインフォメーションシステム～
(HIS)

(keyword)

- ✓ 安全な航行体系の確保
- ✓ 小型船舶の適正収容の必要性

取組1-2 物流の安全・安心を支える港づくり

災害時における物流機能の確保

- 災害発生時においても、物流機能を維持するために、震ヶ浦北埠頭80号岸壁に連続する震ヶ浦北埠頭81号耐震強化岸壁や四日市地区の耐震強化岸壁の整備を推進し、背後圏の経済活動を支える。
- 中部圏のものづくり産業を支える物流拠点として、災害時の伊勢湾の国際物流機能を維持するため、名古屋港との補完体制を拡充していく。
- 震ヶ浦地区のリダンダンシーを確保するため、震4号幹線の整備を進める。



～防災対策推進の方向性～

(keyword)

- ✓ 震ヶ浦地区南埠頭で緊急物資輸送用耐震強化岸壁を整備済み
- ✓ 国際物流機能維持用岸壁(W81)は、未整備
- ✓ 四日市地区の耐震強化岸壁は、未整備
- ✓ 港湾における防災対策・保安対策の要請の高まり
- ✓ 伊勢湾としての物流機能確保の必要性

将来像2 都市・住民とともにあるみなと・四日市港

取組2-1 まちづくりと一体となった港づくり

人々が憩う、港の拠点づくり

参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

取組2-2 みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

地域への情報発信・情報共有の促進、観光振興の促進

取組2-3 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

災害復興活動への支援

治安対策の推進

取組2-1 まちづくりと一体となった港づくり

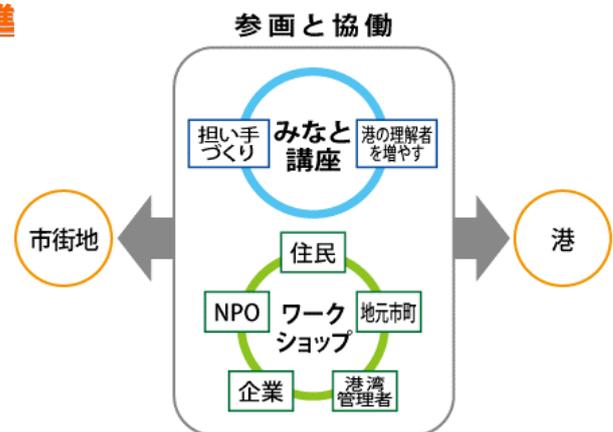
人が憩う、港の拠点づくり

- 四日市地区では、四日市市が進めようとしているJR四日市駅から旧港・千歳地区にいたる地域での「港を活かしたまちづくり」と連携して、千歳運河や第一埠頭を拠点とする「みなとまちづくり」を進める。
- 千歳運河周辺には、重要文化財に指定されている「末広橋梁」、さらには、「潮吹き防波堤」など、レトロな風景が広がっていることから、このような港湾景観を最大限活用した「みなとまちづくり」を進める。
- 四日市市が進めている「港を活かしたまちづくり」とも整合を図りながら、臨港地区における規制等のあり方を検討するなど、周囲の土地利用動向やニーズに柔軟に対応した空間利用の実現を図る。



参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

- 行政、住民、NPOなどの市民団体、企業など多様な主体との協働により、港の資源を活かしたまちづくりを進める。
- みなとが住民の身近な存在になるために、様々な活動団体や市民とともに“みなと講座”や“ワークショップ”等を開催し、港への関心や理解を高める。
- 港湾空間における遊休施設などを、市民活動の場として提供していく。



～多様な主体との連携のイメージ～

(keyword)

- ✓ みなとにおける「まちづくり」の要請
- ✓ 港湾空間内における遊休施設の存在

取組2-2 みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

- ウォーキングコースを整備するなど既存緑地の質を高めたり、新しい緑地を整備するなど、アメニティ機能の充実やCO₂吸収源の拡大を図る。
- 朝明地区から霞ヶ浦地区にかけて点在する緑地などの親水空間をネットワーク化することにより、魅力を向上させ、人々に親しまれる港づくりを推進する。
- 人々がみなとへ安全かつ快適に行き来できるように、アプローチの改善に向けた取組を推進する。
- 海洋性レクリエーション活動を支えるため、プレジャーボート等の小型船舶が適正に配置できるような環境を整備する。



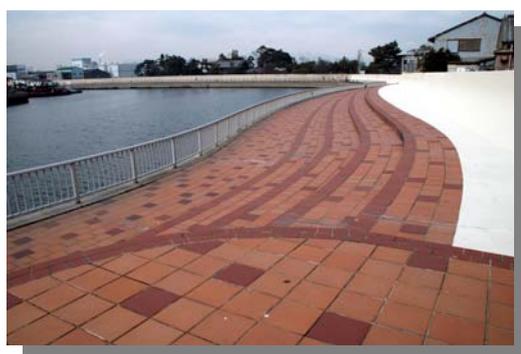
～朝明地区～



～ポートビルとシドニー港公園～



～富田地区と富双緑地を結ぶ歩道橋～



～千歳地区プロムナード～

(keyword) ✓ 憩いの場、親しみの場としての港湾空間の必要性

取組2-2 みなとの文化が醸成し、人々が憩い、楽しめる港づくり

地域への情報発信・情報共有の促進、観光振興の促進

- 「四日市港まつり」などのイベントやホームページ、定期刊行物の「四日市港ニュース」、各種パンフレットを活用し、人々と港の触れ合いの機会を創出し、親しまれる港づくりを推進する。また、これら活動を通じて、地域と情報共有し、連携を強化していく。

- 四日市港の歴史や文化、港そのものの役割・機能について、理解を深めるための機会を提供していく。



- 千歳運河周辺には、重要文化財に指定されている「末広橋梁」、さらには「潮吹き防波堤」など、レトロな風景が広がっている。このような景観の価値を一層高め、多くの人が集える観光資源として活用していく。



- 企業や関係機関等と連携し、四日市港における歴史的な産業施設や工場などの生産現場、港における物流活動などを活用した産業観光に取り組む。



- 石油化学コンビナートの夜景や港湾活動など、すばらしい景観資源を有効活用し、四日市港の持つ魅力を、県内外へ向け、広く発信する。

- 船舶を活用した港らしさを感じる観光振興策を企業や関係機関等と連携して取り組む。

(keyword) ✓ 重要文化財、コンビナートなど、景観資源の存在
✓ 港湾景観の価値の高まり

取組2-3 暮らしの安全・安心を守る港づくり

防災対策の推進

- 津波や高潮から背後地を守るため、海岸保全施設の機能拡充を図る。
- 東海・東南海地震等の地震発生時の津波に対して、背後市町や住民・企業と協働し、防潮扉の閉鎖を行い人命・財産を守るとともに、避難訓練を実施することで災害発生時における迅速な対応を図ることができるようにする。
- 港湾利用者や港湾来訪者に対する津波情報伝達システムの構築、注意喚起看板の設置、高台・建物等の緊急避難場所の確保、水門等の遠隔操作等の導入などを進める。
- 海上保安庁などの国の機関や、県、市の関係機関と連携し、防災対策を推進する。
- コンビナート企業及び関係機関と連携し、コンビナート災害を未然に防止するとともに、災害発生時にも迅速に対応できるように体制を整える。



～防潮扉の閉鎖に関する説明風景～

- (keyword)
- ✓ 伊勢湾台風等高潮被害の経験、高潮災害の危険性
 - ✓ 地震・津波災害の切迫性
 - ✓ 港湾における防災対策・保安対策の要請の高まり

災害復興活動への支援

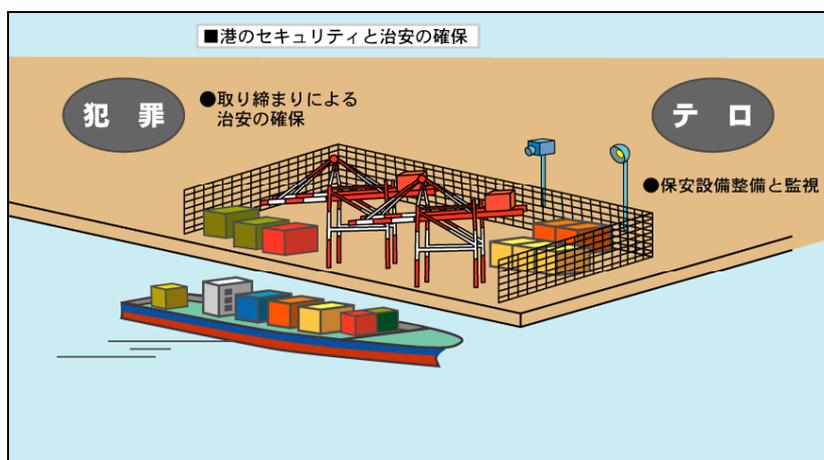
- 市街地に近い四日市地区で緊急物資輸送用岸壁等の防災拠点を整備し、また、霞ヶ浦地区においては、霞 4 号幹線や耐震強化岸壁の整備を推進することにより、緊急時の物資輸送の確保や、災害時の復興活動を支える。
- 東海・東南海地震等や大型台風等の大規模災害時には、復興活動に資するため港湾空間を有効に活用し、復興活動を支える。
- 海上保安庁などの国の機関や、県、市の関係機関と連携し、復興活動を支える。

- (keyword)
- ✓ 四日市地区の耐震強化岸壁は、未整備
 - ✓ 地震災害の切迫性

取組2-3 暮らしの安全・安心を守る港づくり

治安対策の推進

- 国際船舶・港湾保安法に基づき、テロ等に対応した港のセキュリティの確保に努めるとともに、不法投棄や車両放置、不法入国等の犯罪に対して、警察や海上保安庁等と連携したパトロール、取り締まり等により、治安の維持に努める。(再掲)
- 照明設備等の増設や住民・企業等との連携により、みなとの中の防犯対策に取り組む。



～港のセキュリティと治安確保のイメージ～



～テロ対策合同訓練～

(keyword)

✓ テロ防止など、港湾における治安・保安対策の必要性、高まり

将来像3 環境にやさしいみなと・四日市港

取組3-1 自然とふれあえる港づくり

自然海浜・干潟の保全

伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

取組3-2 美しく、魅力ある港づくり

良好な港湾空間の保全・創出

取組3-3 地球にやさしい港づくり

地球環境問題(CO₂等削減)への対応

循環型社会の構築への貢献

地域環境の保全

取組3-1 自然とふれあえる港づくり

自然海浜・干潟の保全

- 楠・磯津地区や朝明地区に残る自然海浜、自然干潟等における生態系を維持するとともに、貴重な自然を次世代に継承すべく自然海浜、干潟を管理、保全する。
- 新たな浅場の造成、白砂青松の海岸づくり、野鳥等が飛来する緑地整備など、生物多様性に富んだ自然環境の創造に取り組む。
- このような取組を進めるに当たっては、河川や海岸の管理者等との連携を図るとともに、産学官の協力による実証実験やモニタリング等を実施し、効果的な施策展開を図る。



朝明地区（高松海岸）



楠・磯津地区（吉崎海岸）

(keyword) ✓ 朝明地区、楠・磯津地区に残された自然海浜
✓ 自然環境再生・創造の需要の高まり

取組3-1 自然とふれあえる港づくり

伊勢湾再生に貢献する海域環境の改善

- 伊勢湾再生行動計画に基づき、多様な主体と連携して海域環境の改善に努める。
- 清掃船による浮遊ゴミ等の回収を進めるとともに、美化運動についてボランティアなど多様な主体との連携を図る。
- 船舶の安全な航行を常に確保するため、航路・泊地等における水深の維持・確保や漂流物の除去を行う。(再掲)



多様な主体の連携による清掃活動
(海蔵川河口部)

- 港湾環境の改善に向け、汚泥の浚渫除去や北埠頭外周護岸や防波堤において藻場(アマモ等)の再生を図るなど水質改善・底質改善の取組を進める。



藻場再生の取組
(米洗川河口部でのアマモ移植)

- 海域環境の現状や改善のための取組を広く周知するなど啓発活動に努め、多様な主体の各種取組への参画意欲の醸成を図る。



啓発活動(環境学習)の状況

- (keyword)
- ✓ 自然環境再生・創造の需要の高まり
 - ✓ 環境問題への関心の高まり

取組3-2 美しく、魅力ある港づくり

良好な港湾空間の保全・創出

- 四日市港に今も残る歴史的遺産や文化遺産、並びに貴重な港湾景観を次世代に継承すべく保全するとともに、多くの人々が楽しめるよう観光資源としても保全する。
- 港湾における良好な景観づくりのために、周囲と調和した色彩計画を推進する。
- 公園、緑地等の清掃活動においては、ボランティアなど多様な主体との連携を図る。



旧港西防波堤（右）と潮吹き防波堤（奥）



末広橋梁

～四日市港にある重要文化財～



四日市港国際物流センター



四日市コンテナ検査センター

～色彩に配慮した事例～

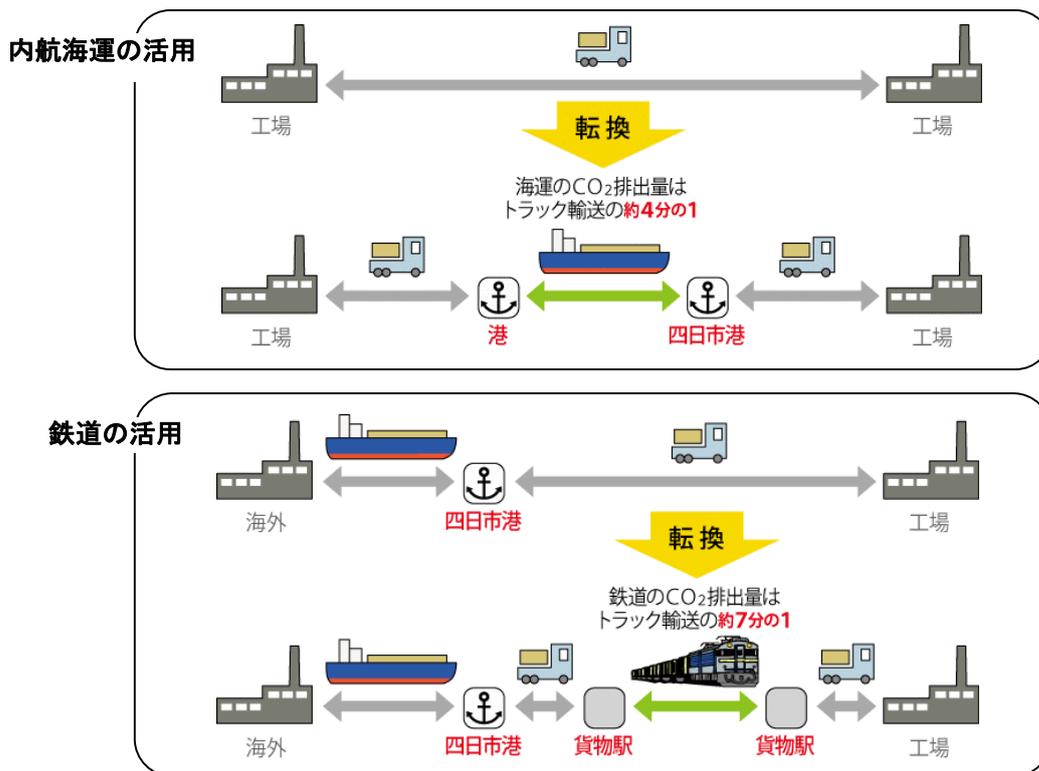
(keyword)

- ✓ 自然環境再生・創造の需要の高まり
- ✓ 現有資産を活かしたみなとまちづくりの需要の高まり

取組3-3 地球にやさしい港づくり

地球環境問題(CO₂等削減)への対応

- グリーン物流(陸送距離の短縮)の一環として、最寄港である四日市港を積極的に利用することがCO₂削減に大きく貢献できる手段であることを広くアピールするなど、四日市港の利用率向上によるCO₂削減の取組を進める。
- 荷役作業などの港湾活動に伴い発生するCO₂等の削減を進める。
- CO₂削減を荷主企業の強いニーズと捉え、四日市港においてインセンティブの導入及び内航海運の活用や地理的特性をいかしたシー&レールに代表される鉄道の活用など、グリーン物流(モーダルシフト)を促進する。(一部再掲)
- CO₂の削減に貢献する緑化等の取組を進める。
- 周辺道路の渋滞解消に努め、大気環境の改善や騒音・振動への対応を進める。
- 太陽光や風力などの自然エネルギーの積極的な利用を図る。



(keyword)

- ✓ 鉄道と四日市港の近接した位置関係
- ✓ 物流におけるCO₂削減の取組
- ✓ 道路ネットワークの充実・新名神の開通(広がる背後圏)

取組3-3 地球にやさしい港づくり

循環型社会の構築への貢献

- 循環(リサイクル)資源の取扱機能・能力の向上を図り、静脈物流への取組を推進する。
- 石原地区(浚渫土砂埋立区域)は、将来的には、背後圏産業の成長を支援するための産業空間として活用していく中で、循環型社会の構築に貢献するリサイクル産業^{*}等の立地可能性について検討を進める。

^{*}リサイクル産業:循環資源(廃棄物等のうち、金属くず等の有用なもの)を取り扱い、静脈物流ネットワークの構築を図る。



循環資源(金属くず)の取扱

地域環境の保全

- 開発によってみなとの環境が悪化しないようにするために、生物多様性の確保をはじめとして、環境に配慮した施設整備や保全のための取組を進める。
- 臨港交通体系の充実などにより周辺道路の渋滞解消に努め、大気環境の改善や騒音・振動への対応を進める。
- 放置艇やプレジャーボート等の小型船舶を適正に配置させ、港内環境と周辺に居住する住民の良好な生活環境の保全を図る。(一部再掲)
- 県市町が主体となって進める環境行政が四日市港内で推進されるように協力する。

(keyword) ✓ 静脈物流需要の高まり
✓ 石原地区の土地利用

4-3. 空間利用ゾーニング

四日市港は、陸域で約 1,164ha、海域で約 6,600ha の広さを有しています。

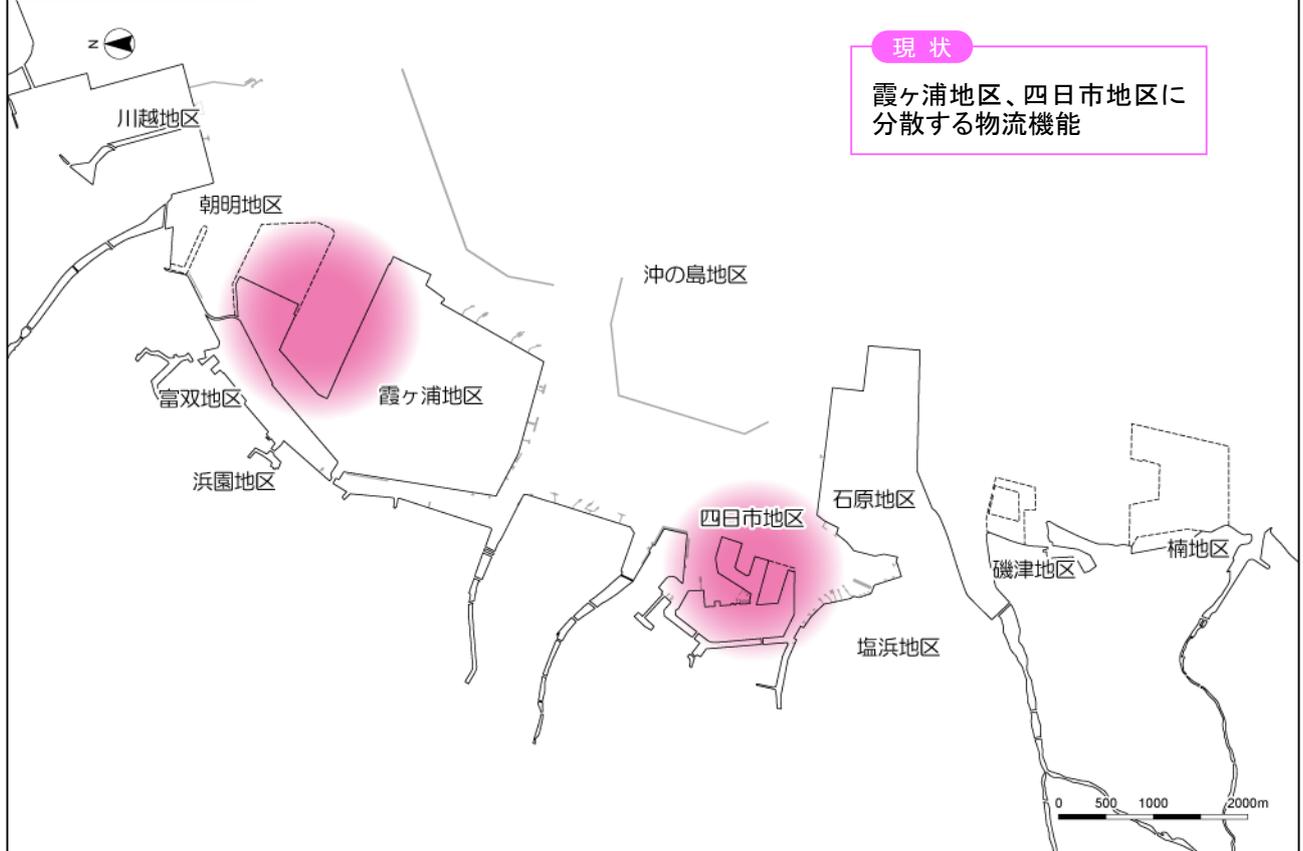
この限られた港湾空間の中で、求められる四日市港の将来像が確実に実現されるためには、そのための多様な港湾機能が空間的に適正に配置され、結果として港湾空間全体が効率性、快適性、安全性に富んだ空間とならなければなりません。

そのためには、四日市港の港湾空間を、将来の利用の方向性も加味しながら次のような「物流」、「産業」、「交流」、「環境」という 4 つの機能区分・用途別にゾーニングを行い、それぞれのゾーンごとに必要な取組を重点的かつ効率的に進めることが必要です。

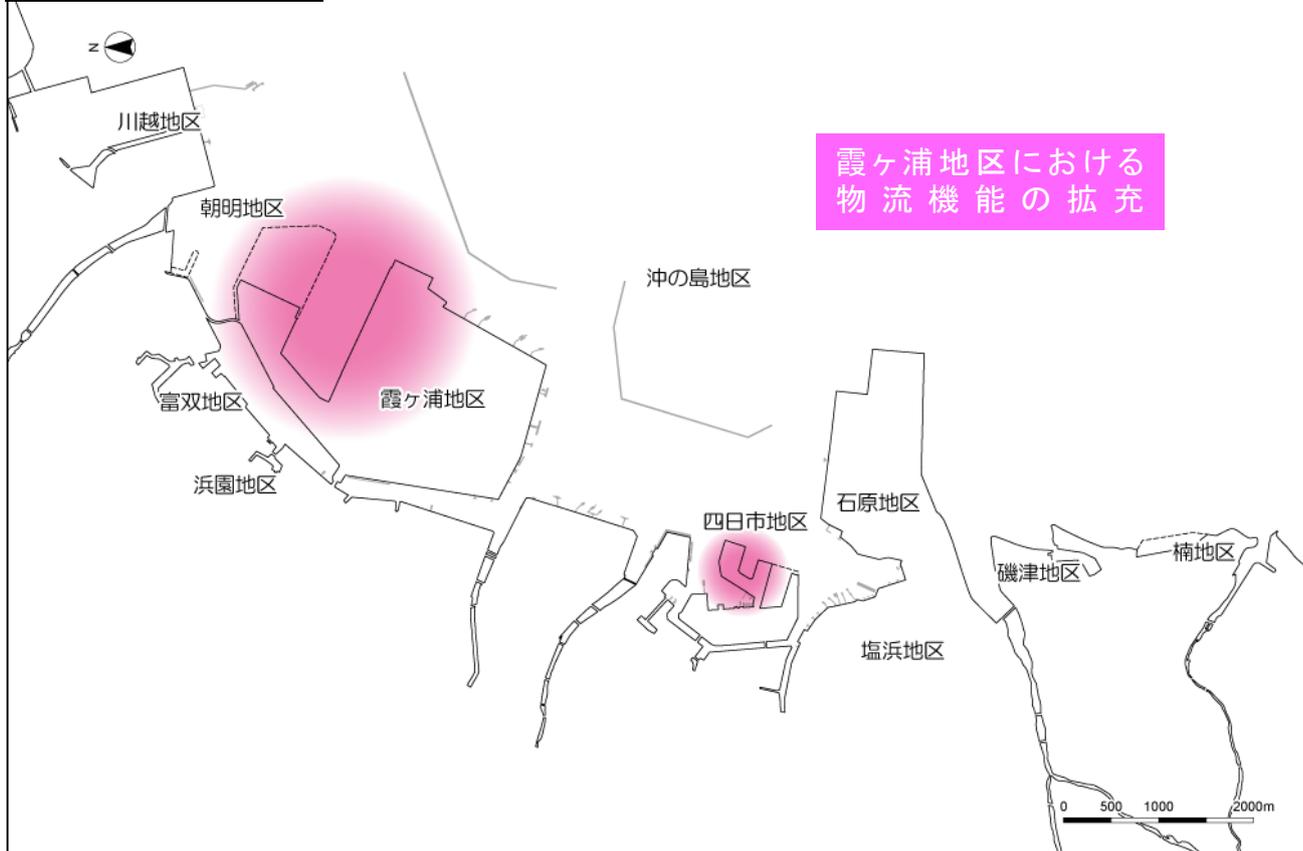
- ・ 物流…背後圏産業を物流面で支えるための物流拠点としての港の機能
- ・ 産業…臨海部産業が生産活動を行うための産業空間としての港の機能
- ・ 交流…人々が憩い活動できる空間としての港の機能
- ・ 環境…環境を保全し、活かしていくための空間としての港の機能

さらに、同じ機能区分のゾーンであっても、地区別にそのコンセプトをさらに明確化することにより、一層効果的、効率的に必要な取組を進めていくことが可能となります。

物流機能の現況



物流機能展開の考え方



【空間利用の方向性】

霞ヶ浦地区は、臨港道路霞4号幹線の整備推進により今後さらに背後圏からの広域アクセスが向上し、物流拠点としてのポテンシャルが高まる地区です。四日市港の物流機能の拡充を図る上では、霞ヶ浦地区を中心にその取組を進めます。

【地区別コンセプトと主な取組】

霞ヶ浦地区

《地区別コンセプト》 高効率な物流拠点として整備を進める

- ・ スーパー中核港湾としての機能の充実・強化
- ・ アジア域内物流への対応
- ・ バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化
- ・ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供

四日市地区

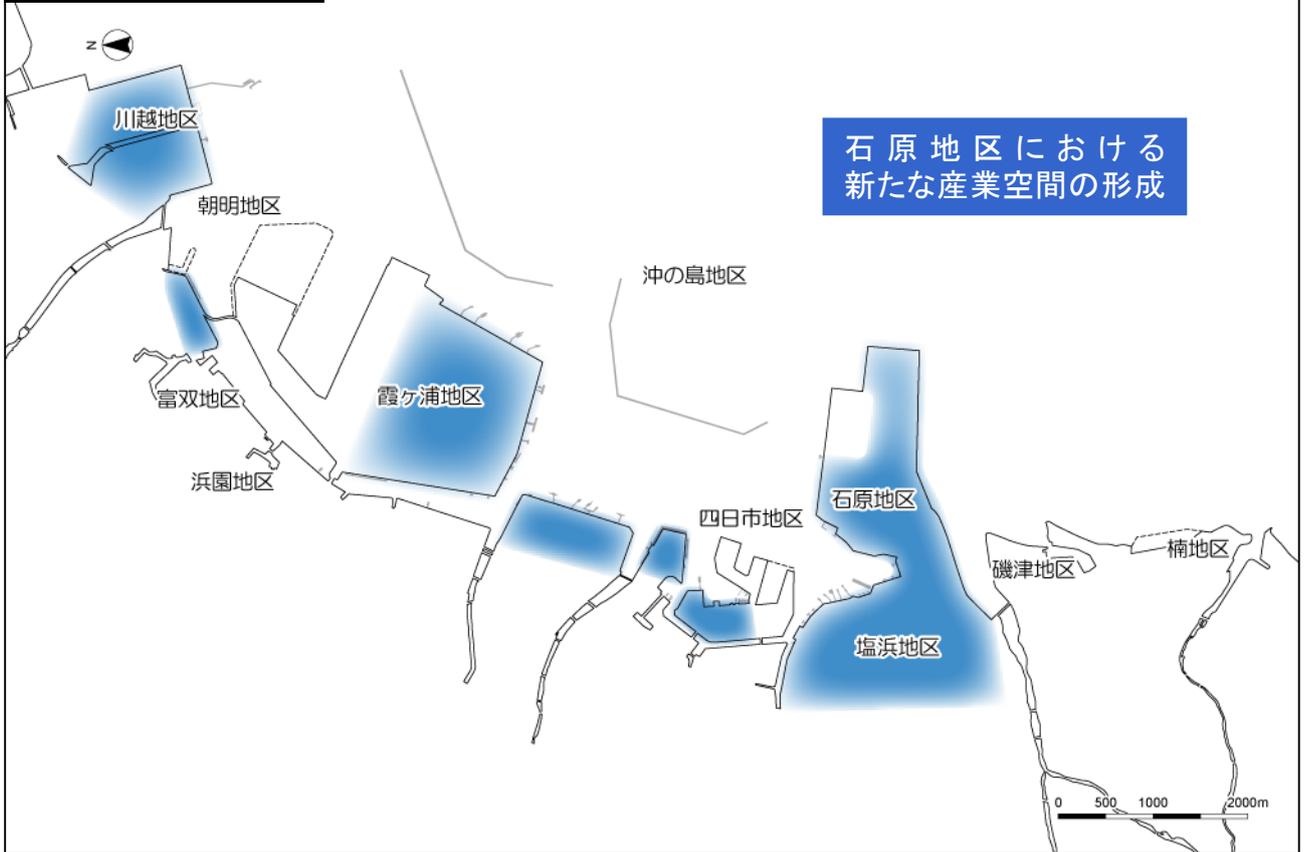
《地区別コンセプト》 特定貨物を取り扱う

- ・ 企業ニーズに対応した港湾サービスの提供
- ・ バルク貨物とエネルギー供給への対応と機能の充実・強化

産業機能の現況



産業機能展開の考え方



【空間利用の方向性】

現状の産業用地については、将来的にも産業用地として維持するとともに、現在埋立が進む石原地区（浚渫土砂埋立区域）は、新たな産業空間としての活用を検討していきます。

【地区別コンセプトと主な取組】

既存の産業用地

《地区別コンセプト》 産業の維持・高度化への取組を支援する

- ・ 四日市コンビナートの高度化への取組を支援

石原地区(浚渫土砂埋立区域)

《地区別コンセプト》 新たな産業空間として活用する

- ・ 背後圏企業の成長を支援するための産業空間として活用
- ・ 将来的には、循環型社会の構築に貢献するリサイクル産業等の立地可能性の検討

交流機能の現況



交流機能展開の考え方



【空間利用の方向性】

川越地区から霞ヶ浦地区にかけては、水際線沿いに高松干潟、富双緑地、霞ヶ浦緑地など、親水空間が点在しています。これらを、相互に連続性を持たせ、ネットワーク化することにより、水際線の空間全体としての魅力を向上させます。

また、四日市地区においては、四日市市のまちづくりの動きとあわせ、みなとの文化や景観を活かした交流空間の形成を図ります。

【地区別コンセプトと主な取組】

川越地区～霞ヶ浦地区

《地区別コンセプト》 親水空間をネットワーク化し、憩いと潤いの空間を創造する

- ・ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進

四日市地区

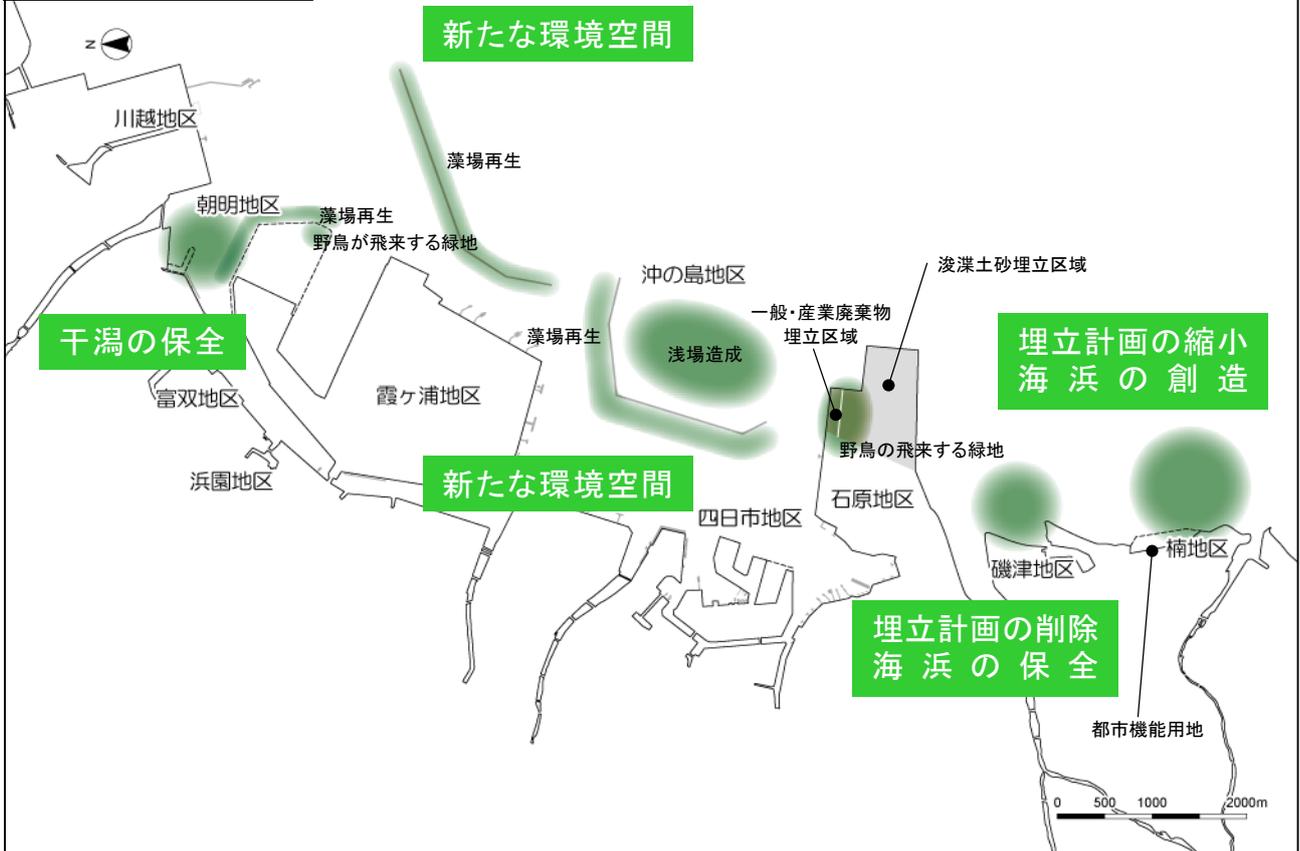
《地区別コンセプト》 みなとまちづくりを進める

- ・ 人に親しまれるアメニティ豊かな港づくりの推進
- ・ 人々が憩う、港の拠点づくり
- ・ 参画と協働による「みなとまちづくり」の推進

環境機能の現況



環境機能展開の考え方



【空間利用の考え方】

楠・磯津地区に残る自然海浜、朝明地区における干潟は、次世代に継承すべく保全していきます。

また、石原地区（一般・産業廃棄物埋立区域）や霞ヶ浦地区北埠頭の最先端に位置する緑地では、新たな環境空間（野鳥等が飛来する緑地）の形成を図ります。

また、沖の島地区に浅場造成を図ります。

【地区別コンセプトと主な取組】

朝明地区

《地区別コンセプト》 自然環境を保全する

- ・ 自然干潟の管理・保全

霞ヶ浦地区

- ・ 野鳥等が飛来する緑地（北埠頭最先端緑地）
- ・ 藻場（北ふ頭埋立護岸）

沖の島地区

- ・ 浅場造成

四日市地区

- ・ 良好な港湾空間の保全・創出

石原地区（一般・廃棄物埋立区域）

- ・ 野鳥等が飛来する緑地

磯津地区

《地区別コンセプト》 自然環境を保全する

- ・ 自然海浜の保全（埋立計画は削除）

楠地区

《地区別コンセプト》 自然環境を保全する

- ・ 都市機能用地を残し埋立計画を縮小し、海浜の保全・創造

空間利用ゾーニング

「物流」、「産業」、「交流」、「環境」という 4 つの機能は、それぞれが相互に関わりあい、又内陸部とも密接な関係を持ちながら、展開されていきます。このため、それぞれの機能のバランスや物流と人流の安全な動線確保などに留意しつつ、将来の四日市港の空間利用を考えると、下図のとおりとなります。

「物流ゾーン」や「産業ゾーン」は、霞ヶ浦地区、四日市地区及び既存のコンビナート企業用地等を中心とする海側の空間となります。この空間は、主として物流機能や産業機能の拡充をめざし取組を進める空間ですが、四日市地区では重要文化財や千歳運河沿いの景観を活用した産業と密接に関係する交流機能を展開するなど、この中においても交通アクセスに留意しつつ、必要な限りの交流機能や環境機能の拡充をめざした取組を進めたいと考えています。

一方、「交流ゾーン」や「環境ゾーン」は、今も自然海浜が残る磯津地区や楠地区、貴重な干潟が残る朝明地区から富双地区、浜園地区、霞ヶ浦地区に至る一連の水際線の空間であり、主として交流機能や環境機能の拡充をめざした取組を進める空間となります。



5. 将来像の実現に向けて

5-1. 将来像実現に向けたその他の取組

長期構想は、概ね20年後を想定した四日市港の将来像と、その実現に向けた取組を取りまとめたものです。その取組を進める上では、次のことに留意することが重要と考えています。

まず、新しい官と民の関係が生まれつつある今、民間と行政の適切な役割分担のもと、企業、NPOなどの市民団体、住民などの多様な民間主体にこれら取組の主たる活動の担い手になってもらうことが重要です。そのためには、多くの民間団体や個人がこれら取組に積極的に関わっていきけるような効果的な連携・協働の仕組みづくりについて継続的に探求していく必要があります。

また、取組が多方面、多分野にわたることから、様々な関係者の理解を得るとともに、これら関係者と調整をし、合意形成を図るための協議・調整に関する体制・仕組みづくりも不可欠です。

このようなことから、長期構想で掲げた3つの将来像を実現していくために、これまでに整理した取組に加え、以下のことにも取り組みます。

連携と協働の仕組みづくり

- 三つの将来像を実現するためには、民間と行政の適切な役割分担のもと、住民、NPOなどの市民団体、企業、関係行政機関など多様な主体が参画できるよう、連携・協働の仕組みづくりを検討する。

将来像の実現に向けた体制づくり

- 今後、港湾の国際競争力強化が一層求められる中で、名古屋港との更なる連携強化を進める必要があります。このためには、より高度で専門的な港湾運営やそのための望ましい港湾管理のあり方などを検討していく必要があります。
こうした議論を進めるため、専門的な能力を持った人材育成に努める。
- 限られた経営資源のなかで社会情勢の様々な変化に対して迅速かつ的確に対応できる人材の育成に努める。

多くの人の理解に基づく港づくり

- 四日市港管理組合の進める取組を積極的に周知し、住民、企業、港湾利用者などのニーズや意見をしっかり把握し、多くの人の理解のもとに、取組を進める。
- 施策や事業を進めるにあたっては、常に費用対効果を検証するとともに、継続的な取組の評価や、社会経済などの急激な状況変化等による取組の見直しに留意する。

【参考資料】

長期構想の策定経緯

■ 長期構想と港湾計画

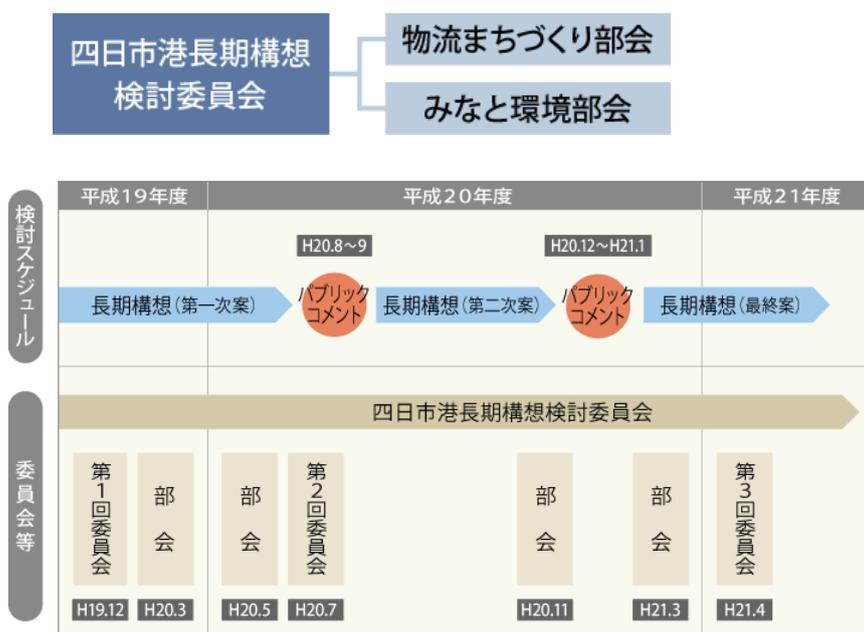
港湾計画は、基本計画としての性格を有し、港湾という空間についての長期的な開発、利用及び保全の基本的な姿を描きたいいわゆるマスタープランと言えるものです。

港湾計画を検討するにあたっては、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などを検討する必要があります。長期構想は、このように港湾計画策定の前提となる長期的な視点に立った構想です。

「四日市港長期構想」は、現行の港湾計画を、平成30年代前半を目標年次とする新しい港湾計画に改訂するにあたり策定した、平成40年代前半を見据えた構想です。



■ 四日市港長期構想検討委員会



※「部会」とは、委員会に設置された「物流まちづくり部会」、「みなと環境部会」を指す。

委員名簿(H21.4.1 現在)

(敬称略・順不同)

所属	職名	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
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
三重大学	准教授	木村 妙子
四日市港運協会	会長	小林 長久
名古屋海運協会	会長	上島 廣一
本田技研工業(株)生産本部 生販物流部 製品物流室	室長	鎌田 裕之
四日市港利用促進協議会	会長	小菅 弘正
四日市商工会議所	専務理事	奈須 庄平
財団法人三重県産業支援センター	理事長	石垣 英一
みなとづくり女性ネットワーク (四日市大学)	(特任教授)	谷岡 経津子
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	直前理事長	児玉 光輝
三重県政策部	部長	小林 清人
四日市市政策推進部	部長	藤井 信雄
川越町総務部	部長	城田 政幸
国土交通省中部地方整備局港湾空港部	部長	田邊 俊郎
四日市港管理組合	副管理者	佐藤 清

検討経緯

開催日	名称	内容
H19. 12. 12	第1回 委員会 (委員・幹事合同委員会)	四日市港の現状、課題、要請と将来像について
H20. 3. 19	第1回 みなと環境部会	
H20. 3. 28	第1回 物流・まちづくり部会	
H20. 5. 14	第2回 みなと環境部会	四日市港長期構想について
H20. 5. 20	第2回 物流・まちづくり部会	
H20. 7. 9	第2回 委員会	四日市港長期構想 (第一次案) について
H20. 11. 4	第3回 みなと環境部会	四日市港長期構想 (第二次案) と港湾計画の方向性について
H20. 11. 10	第3回 物流・まちづくり部会	
H21. 3. 10	第4回 物流・まちづくり部会	四日市港長期構想 (最終案) と港湾計画 (素案) について
H21. 3. 17	第4回 みなと環境部会	
H21. 4. 20	第3回 委員会	

■ パブリックコメントの実施

四日市港長期構想（第一次案）、四日市港長期構想（第二次案）を策定した時点で、それぞれパブリックコメントを実施しました。具体的には、パンフレットの配布やインターネットを通じて公表するとともに、説明会を開催し、県内に在住、又は社会的・経済的活動を営んでいる方や四日市港のユーザーの方から広く意見を募集しました。

	第1回パブリックコメント	第2回パブリックコメント
募集期間	平成20年8月11日（月） ～9月10日（水）	平成20年12月17日（水） ～平成21年1月16日（金）
説明会	平成20年8月20日（水）	平成21年1月9日（金）
募集対象項目	四日市港長期構想（第一次案）	四日市港長期構想（第二次案）
意見提出件数	16件	13件

■ 長期構想検討委員会及びパブリックコメント説明会の様子

委員会の様子



パブリックコメント説明会の様子

