



四日市港 長期構想 概要版



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

四日市港管理組合は、平成21(2009)年8月に「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」を基本理念として長期構想を策定し、港湾運営に取り組んできました。

その後、リーマンショックの影響が続き、世界の貿易量の伸び率が鈍化し、平成23(2011)年からは世界貿易の成長率が世界経済の成長率を下回る状況となりました。また、船会社がアライアンスの再編や企業の合併・買収による合理化を一層進めており、日本でも邦船3社の定期コンテナ船事業部門が統合され、サービスが開始されるなど、海運情勢も変化しました。さらに、戦後最大の自然災害となる東日本大震災をもたらした巨大地震が発生し、津波対策をはじめとした港湾に求められる防災機能も変化しました。

そのような中、四日市港は、平成23(2011)年に国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾に指定されるとともに、平成30(2018)年、令和元(2019)年には外貿コンテナ貨物取扱個数が20万TEUを達成するなど、激しい国際競争が行われている背後圏産業の成長を支えてきました。また、発生確率が高まる南海トラフ地震や激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、港湾における防災・安全機能の確保に努めてきました。さらに、人々の交流活動の場としての役割を果たすため、千歳運河沿いの緑地護岸化を進めるなど、レトロな景観を活かした人流創出の取組を進め、交流機能の充実に取り組んできました。また、四日市港の豊かな自然や生態系を次世代へ残していくため、環境に配慮した取組も進めてきました。

このように、四日市港は港湾を取り巻く情勢の変化に応じ、さまざまな対応を行い、地域に貢献し、なくてはならない存在としての港づくりを進めてきたところであり、今後も港湾を取り巻く情勢が変化したとしても、この役割が変わることはなく、制度の見直しも含め多くの関係者の理解のもと、これまで同様、情勢変化に的確に対応していく必要があります。

そのため、新たに策定する四日市港長期構想においても、これまでの基本理念を引き継ぎ、「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」を基本理念としながら、社会情勢や背後圏産業の変化を的確に捉え、変わり続ける港として、その変化に柔軟に対応した取組を進めていくこととします。

将来像

「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」の基本理念のもと、地域に貢献する、なくてはならない存在としての、概ね30年後の四日市港の将来像を次のとおり整理しました。



将来像の概念図

四日市港の概要

臨港地区・港湾区域図



土地利用状況

川越地区	霞ヶ浦地区	四日市地区(大協・午起)	四日市地区	塩浜地区
LNG	コンテナ・完成自動車・ 工業塩・バイオマス燃料・ 石炭・コークス・LNG・ LPG	原油・重油・ 石油製品・化学薬品	穀物・金属鉱・非鉄金属	原油・重油・ 石油製品・化学薬品



四日市港ポートビル



潮吹き防波堤



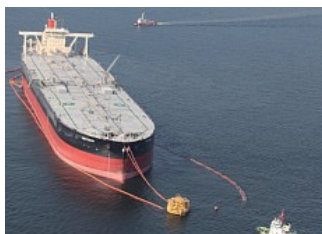
末広橋梁



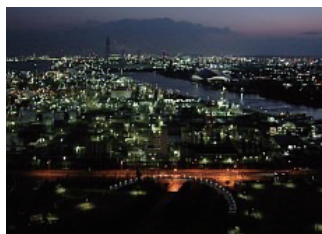
霞ヶ浦地区北ふ頭のコンテナ船



完成自動車取扱の様子(霞ヶ浦南ふ頭)



シーバースのオイルタンカー



うみてらす14から見た夜景



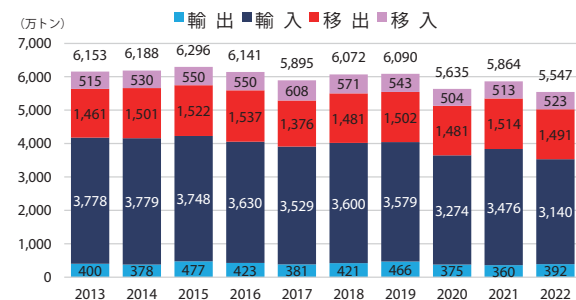
霞4号幹線(四日市・いなばポートライン)

年表

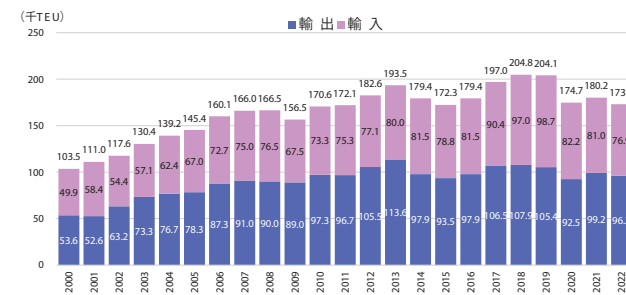
時 期			で き ご と
明治	3(1870)年	10月	四日市－東京間定期航路開設
	17(1884)年	12月	四日市港旧港、稲葉三右衛門による修築工事完成
	32(1899)年	8月	開港場に指定（外国との貿易が始まる）
	35(1902)年	12月	綿綿の輸入開始
	7(1932)年	10月	豪州定期航路が寄港、羊毛の輸入が始まる
昭和	27(1952)年	2月	特定重要港湾に指定
	34(1959)年		第1石油化学コンビナート（塩浜地区）が本格的に稼働開始
		9月	伊勢湾台風により大被害を受ける
	38(1963)年		第2石油化学コンビナート（牛久地区）が本格的に稼働開始
	43(1968)年	10月	四日市港とシドニー港、姉妹港提携調印(24日)
	44(1969)年	8月	豪州コンテナ航路第一船「オーストラリアン・エンタープライズ号」入港(28日)
	47(1972)年		第3石油化学コンビナート（霞ヶ浦地区）が本格的に稼働開始
		12月	乗用車の本格的輸出開始
	7(1995)年	12月	公共コンテナ碼頭（霞26コンテナターミナル）完成
	8(1996)年	3月	四日市港国際物流センター完成
平成		12月	旧港湾施設（潮吹き防波堤等）の国の重要文化財に指定
	10(1998)年	12月	末広橋梁、国の重要文化財に指定
	11(1999)年	8月	開港100周年記念式典挙行(4日)
	14(2002)年		外貿コンテナ貨物年間取扱量が200万トンを突破する
	16(2004)年	7月	伊勢湾（名古屋港、四日市港）としてスーパー中枢港湾に指定
	17(2005)年	7月	指定特定重要港湾に指定
	18(2006)年	1月	霞ヶ浦北埠頭80ヶ岸壁供用開始
	19(2007)年		外貿コンテナ貨物年間取扱量300万トン突破
	23(2011)年	4月	特定重要港湾から国際拠点港湾に名称変更
	30(2018)年	4月	第4号幹線（四日市・いなばポートライン）開港

港勢

■総取扱貨物量の推移

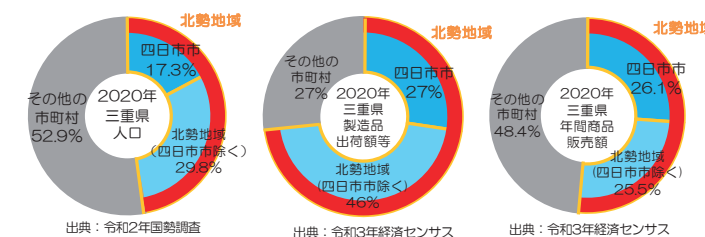


■外貿コンテナ取扱量の推移



四日市港背後圏の産業集積

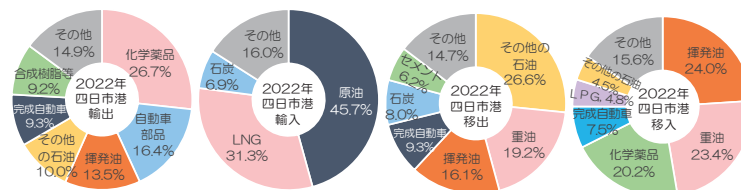
■北勢地域の人口、製造品出荷額等、年間商品販売額の県内シェア



道路ネットワーク図



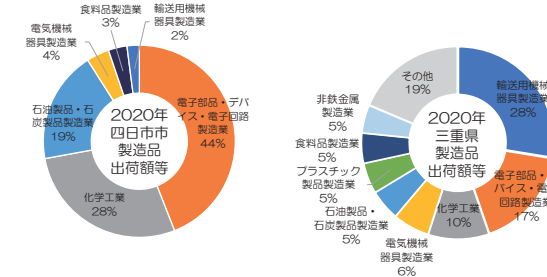
■輸出入貨物の品目別割合(2022年) ■移出入貨物の品目別割合(2022年)



■四日市港背後のハイテク産業の集積



■四日市市、三重県の製造品出荷額の品種割合(2020年)



社会経済情勢の変化

①2050年カーボンニュートラルの実現への動き

令和2（2020）年10月、政府は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、同年12月、日本全体の取組として「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定されました。同戦略では、2030年度までに温室効果ガスの排出を46％削減（平成25（2013）年比）し、2050年の脱炭素社会の実現に向けて、産業構造と社会経済の変革を進めていくこととしています。

②デジタル化社会の進展

今後、我が国が直面するさまざまな社会経済活動の解決において、デジタルを最大限に活用することは必要不可欠となっており、社会全体のデジタル化への取組はますます重要となっています。

③災害の激甚化・頻発化

令和4（2022）年1月に国の地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した長期評価において、南海トラフ沿いの大規模地震（M8～M9クラス）が今後40年以内に発生する確率は、前年の「80～90％」から「90％程度」に引き上げられました。

また、気候変動により、平成30（2018）年の台風21号や、令和元（2019）年の房総半島台風、東日本台風をはじめ、自然災害が激甚化・頻発化しており、今後更なる平均海面水位の上昇や、台風強度の強まりが想定され、港湾においても高潮や波浪による自然災害の増大などが懸念されます。

④アジア域内の経済連携強化

令和4（2022）年1月には、「地域的な包括的経済連携（RCEP）協定」が発効しました。また、日本は、

中国・韓国とは初の経済連携協定の締結となりました。RCEP参加国の経済規模は、世界全体のGDP、貿易総額、人口の約3割を占めており、今後、アジア地域内の貿易・投資の促進およびサプライチェーンの効率化が期待されています。

また、将来的には、東南アジアのみならず西アジアを含めたアジア地域内の結びつきが強まっていくことも考えられます。

⑤サプライチェーンの多元化・強靱化

新型コロナウイルス感染症の影響等によるサプライチェーンの混乱の経験や、直近の地政学的リスクや経済安全保障上のリスクの高まりにより、サプライチェーンの多元化・強靱化の必要性が強く認識されています。

今後、サプライチェーンの多元化・強靱化に向け、調達・生産・販売拠点の分散化や、調達・生産の日本国内への回帰、代替輸送手段の確保等が進むとみられています。

港湾を取り巻く情勢変化

①港湾の脱炭素化

港湾は、我が国の輸出入の99.6％が経由する国際物流拠点であり、我が国のCO₂排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の多くが立地しています。また、水素・燃料アンモニア等の輸入拠点ともなり、水素等の活用等によるCO₂削減の余地も大きくなっています。

さらに、SDGsやESG投資に世界の関心が集まる中、港湾の環境価値を高め、我が国の国際競争力の強化等を目指していくことも必要です。

そのため、港湾に輸入・貯蔵等される水素等を活用しつつ、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて、「カーボンニュートラルポート」を形成し、脱炭素社会の実現に貢献していくことが求められています。

②港湾のDX

物流面においても、少子高齢化に伴う労働力不足への対応や、カーボンニュートラル社会の実現に向けた温室効果ガスの排出削減の対応策の1つとして、国は、物流のデジタル・トランスフォーメーション（DX）の推進を掲げています。

港湾分野では、国において、民間事業者間のコンテナ物流手続をはじめ、港湾管理者の行政手続き、インフラ情報等を電子化することで生産性を向上する「サイバーポート」の構築や、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保する「A1ターミナル」の実現を目指した取組が進められています。

③道路インフラの整備

中部圏・近畿圏では、新名神高速道路等が新たに開通し、令和8（2026）年度には東海環状自動車道的全線開通が予定されるなど、高速道路ネットワークの整備とともに、国道23号中勢バイパスの開通に加え、国道1号北勢バイパスなどの幹線道路整備も進められて

おり、四日市港周辺のさらなる物流の効率化や、新たな企業の立地に伴う貨物量の増加が見込まれています。

④港湾における労働力不足

我が国の生活や産業を支えている物資の輸出入の99.6％が港湾を経由しており、国民生活の安定及び経済の発展のためには、安定的な港湾物流の確保が非常に重要となっています。

しかし、近年の生産年齢人口の減少や厳しい労働環境などを背景に港湾物流の根幹を担う担い手の不足が急速に顕在化してきており、今後も不足感が増していくことが予想されています。

⑤物流の2024年問題

少子高齢化と生産年齢人口の減少により労働力不足が問題となる中、さらに令和6（2024）年度からはトラックドライバーに対して、働き方改革に伴う時間外労働の上限規制が適用されることとなっており、トラックドライバーの労働需給はさらに逼迫する恐れがあります。

こうした中、モーダルシフトは、特にドライバーの実労働時間の短縮や、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、注目されています。

⑥国際クルーズの再興

我が国では、新型コロナウイルス感染症の影響により運航を停止していた国際クルーズの受入れを令和5（2023）年から再開するとともに、クルーズ再興にかかる新たな目標値を設定しており、令和7（2025）年には、旅客数ではコロナ前のピーク水準にまで回復させることを目指し、取組を進めることとしています。

特筆すべき強み

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

新名神高速道路等の開通により関西圏から関東圏を結ぶ区間のうち、関西と中京間の陸上輸送は四日市を経由する新名神・東名阪ルートが主軸となっており、関西圏から関東圏の物流をモーダルシフトするうえで、四日市港は海上輸送の結節点としてのポテンシャルが高まってきています。さらに、国道 23 号中勢バイパスの開通に加え、令和 8（2026）年度には東海環状自動車道が全線開通の予定であり、国道 1 号北勢バイパスなどの幹線道路整備も進められています。

物流産業 ②四日市港の背後には、多くの産業が集積していること

港のすぐ背後には臨海部コンビナートが形成され、石油化学を核とした素材・部材産業が立地しています。概ね 1 時間圏内には電子・半導体関連の部材・部品産業、自動車や産業機械等の加工組立産業等が集積する等、県内一の産業地を抱えています。

物流産業 ③我が国を代表するエネルギーの輸入・供給拠点であること

四日市港は、原油及び L N G の輸入においてそれぞれ全国の約 1 割を占めるほか、石炭など我が国のエネルギーの輸入・供給拠点として重要な役割を担っています。

交流 ④歴史的資産が残されていること

四日市地区には、重要文化財の指定を受けている「潮吹き防波堤」や「末広橋梁」など、多くの歴史的資産が残されています。

交流 ⑤四日市市の中心市街地から四日市地区へのアクセスが改善されつつあること

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

環境 ⑥朝明地区や磯津地区、楠地区など、豊かな自然も残っていること

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。また、磯津地区、楠地区には、自然豊かな自然海浜が残っています。

特筆すべき弱み

物流産業 ①工業用地に新たな事業展開用地等が少ないこと

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

物流産業 ②臨海部の道路混雑が激しく、南北の連絡が弱いこと

臨海部の国道 23 号等の道路混雑・渋滞により、物流交通・産業交通の定時性が低下しています。特に、霞ヶ浦地区～塩浜・石原地区にかけての道路混雑が激しく、港へのアクセスや港の南北方向や背後の高規格幹線道路へのアクセスに時間がかかる状況となっています。

物流産業 ③内航 R O R O 船や外航クルーズ船の需要に対応できる、公共施設（岸壁・荷さばき地等）の余裕がないこと

内航 R O R O 船や外航クルーズ船を新たに受け入れるためには、船型に対応した岸壁や、一定規模の背後の荷さばき地が必要となりますが、四日市港では現状でそのような公共施設の空きが無い状況にあります。

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

四日市港の背後地は低地が多いこともあり、南海トラフ地震等大規模地震発生時の津波による浸水や、地球温暖化の影響により激甚化・頻発化する大型台風時の高潮災害等による浸水が危惧されますが、四日市地区を中心に、海岸保全施設及び港湾施設の老朽化が進んでおり、海岸保全施設については耐震化等が十分に行われていない状況にあります。

将来像
1

背後圏産業の持続的な成長を支えるみなと・四日市港

① 背後圏産業を支え、世界をつなぐ役割を果たす四日市港

世界各地で経済発展が進み、激しい競争にさらされている企業の動向を捉えた港湾サービスを提供し、原油やLNGなどの輸入や完成自動車、化学薬品などの製品出荷における国際的な物流拠点であるとともに、コンテナ物流においては国際拠点港湾として多くの企業に利用され、グローバルサプライチェーンを構築し、背後圏産業の発展に大きく貢献しています。

② 脱炭素化を実現し、エネルギーの受入・供給拠点としての四日市港

主要なエネルギー源が化石燃料から水素・アンモニア等へ変化しても、四日市港がこれまでと変わらず我が国における重要なエネルギー受入・供給拠点としての役割を引き続き果たすとともに、2050年カーボンニュートラルを実現し、運輸・産業分野の脱炭素化へと寄与することで、我が国の経済成長に大きく貢献しています。

③ 持続可能で新たな価値を創造する国内物流を担う四日市港

少子高齢化と生産年齢人口の減少による労働力不足や働き方改革による港湾労働者やトラックドライバーの労働需給の逼迫が課題となるなか、従来の国内物流拠点としてだけではなく、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進することやDXの推進による物流の高度化・効率化により、人や環境にやさしいという新たな価値を創造しながら、将来にわたって持続可能な国内物流ネットワークのハブ機能を有する港として国内物流に大きく貢献しています。

④ クルーズ船を通じて背後圏の観光産業を振興する四日市港

中国・台湾をはじめとした東アジア地域や欧米などからの観光需要を取り込んだ海外発着クルーズや日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船の受け入れ環境を整備することで、クルーズ船の旅客が来訪し、地域の雇用及び所得の創出につながり、背後圏の観光産業の振興に大きく貢献しています。

将来像
3

住民・産業を守るみなと・四日市港

① 人々の生命・財産と産業活動を守る四日市港

気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化や、今後想定される海面上昇、切迫する巨大地震などに備え、四日市港の背後で暮らす人々が安全・安心に生活を送ることができるとともに、災害時においても我が国の経済活動に影響を生じさせることなく、背後圏産業が、災害等に強い環境下で産業活動を継続しています。

② 港湾物流の信頼性・安全性を確保する四日市港

多様な産業活動・国民生活を支える重要な物流・産業基盤である港湾として、国際航海船舶への不審者・不審物の侵入等保安事案の発生を防止し、巧妙化するサイバー攻撃に備え、港湾荷役や入出港する船舶の航行の安全性を確保するため、岸壁等の港湾施設を適切に維持管理し、将来にわたり必要な機能を港湾利用者に対し安定的に提供し、物流における安全・安心な港としての役割を果たしています。

将来像
4

自然とヒト・モノが共生するみなと・四日市港

① 豊かな自然を次世代へと継承する四日市港

港内の水質等の調査を定期的を実施して水環境の保全等に取り組み、港に残された自然海浜・干潟などの豊かな自然に誰もが触れ合うことができ、港の美しい景観をはじめとした港湾空間が維持され、次世代の誇りとなっています。

② 地域と地球にやさしい四日市港

気候変動による自然災害の増加や農業・水産業への影響が懸念されるなか、港湾活動を通じて自然災害の一因となっている温室効果ガスを削減するとともに、生物多様性への理解を深めるなど環境意識の啓発が行われており、さらに、CO₂吸収源として重要な役割を果たす藻場・干潟等の海域環境の保全・再生・創出が図られ、2050年カーボンニュートラルの実現に大きく貢献しています。

将来像
2

魅力にあふれ、人々が交流するみなと・四日市港

① 人々に親しまれる四日市港

ポートビルを拠点とした学習機会・交流機会の提供やコンビナート夜景等をはじめとした四日市港の魅力の発信、緑地・公園のイベントの場としての提供等によって、四日市港が多くの県民・市民にとって親しまれる存在となっています。

② 人々が賑わう四日市港

「末広橋梁」、「潮吹き防波堤」をはじめとした歴史的・文化的資源など四日市港らしい景観を活用し、遊休化・老朽化した一部の港湾施設を利用転換した賑わい拠点の整備、まちづくりやクルーズ船の寄港などを活用したイベントの実施や情報発信によって、人々の交流機会が創出され、四日市港が賑わいにあふれています。



将来像の実現に向けた取組の体系

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」

将来像			
将来像 1 背後圏産業の持続的な成長を支える みなと・四日市港	将来像 2 魅力にあふれ、人々が交流する みなと・四日市港	将来像 3 住民・産業を守る みなと・四日市港	将来像 4 自然とヒト・モノが共生する みなと・四日市港

将来像の実現に向けた取組	
政策の柱	施策
政策の柱 1 背後圏産業の持続的な成長を支える港づくり (物流・産業への貢献)	① 国際拠点港湾としての機能の充実・強化
	② 四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進
	③ 国内複合一貫輸送網の構築
	④ 背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供
	⑤ 臨港交通体系の充実・強化
	⑥ クルーズ船誘致による背後圏観光産業の振興
政策の柱 2 魅力にあふれ、人々が交流する港づくり (交流の創出)	① 親しまれる港づくり
	② まちづくりと一体となって、賑わいを創出する港づくり
政策の柱 3 住民・産業を守る港づくり (安全・安心の確保)	① 背後地を守る防災機能の充実・強化
	② 港湾施設の機能の維持・強靱化
	③ 港湾活動の安全性の確保
	④ 災害復旧・復興活動への対応
政策の柱 4 自然とヒト・モノが共生する港づくり (環境の保全)	① 自然海浜・干潟、水環境の保全
	② 良好な港湾空間の創出
	③ 地球にやさしい港づくり

政策の柱に対する施策

政策の柱 1 背後圏産業の持続的な成長を支える港づくり(物流・産業への貢献)

施策 ① 国際拠点港湾としての機能の充実・強化

- ▶ コンテナ船の大型化や増大する貨物量に対応するとともに、大規模災害時の物流機能を維持するため、霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの整備に取り組みます。
- ▶ 物流産業の労働力不足の解決や、港湾活動の生産性向上を図るため、コンテナターミナルにおけるDXに取り組みます。
- ▶ 航路・サプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主企業や船会社等から選択される港湾を目指し、コンテナターミナル内の港湾荷役機械や管理棟・照明施設、けい留船舶、車両等にかかる、港湾オペレーションの脱炭素化に取り組みます。
- ▶ 新たな自由貿易協定の発効等、国際情勢の影響により、サプライチェーンが変化することに伴い、輸出入の相手国が変わることも視野に入れ、コンテナ定期航路の維持・拡充や四日市港発着のコンテナ貨物の確保など、船社、荷主、双方に対する戦略的なポートセールスに取り組みます。
- ▶ 背後圏産業のニーズを踏まえたコンテナターミナル周辺の土地利用規制の見直しや、ターミナルの利便性向上などに取り組むことにより、地域の基幹産業にもなっている半導体等の電子デバイス産業や次世代素材産業の地域競争力を、県・市の産業政策と連携し、さらに向上させていくとともに、同産業による四日市港の利用を促進させていきます。
- ▶ 中部圏における国際ゲートウェイとして、伊勢湾全体の機能強化に向け、湾内の他の国際拠点港湾等との連携に取り組みます。



W81整備イメージ

施策 ② 四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進

- ▶ コンテナターミナルや公共岸壁、荷さばき地等におけるカーボンニュートラルポートを形成するため、荷役機械や上屋、管理棟・照明施設、けい留船舶、車両等にかかる脱炭素化に取り組みます。
- ▶ 四日市コンビナートのカーボンニュートラル化を促進し、カーボンニュートラルポートを形成するため、水素・アンモニア等の脱炭素化に資する新エネルギーの受入に向け、岸壁、航路・泊地、臨港道路等、必要となる公共施設の整備に取り組みます。
- ▶ 水素、アンモニア等の新エネルギーの受け入れや、CCSをはじめとした臨海部産業全体のCN化も見据え、脱炭素化を推進していくために必要となってくる用地の確保や脱炭素化推進地区の指定など、カーボンニュートラルポート形成に向けた環境整備に取り組みます。
- ▶ 臨海部コンビナートのカーボンニュートラル化を促進し、カーボンニュートラルポートを形成するため、国や県・市、コンビナート企業等と連携を図るとともに、中部圏、伊勢湾といった広域的な連携にも取り組んでいきます。



脱炭素化の支援に向けた用地確保のイメージ

施策 ③ 国内複合一貫輸送網の構築

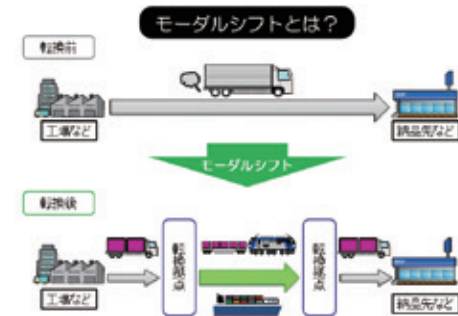
- ▶ RORO船・フェリー等、内航定期航路の誘致や維持・拡充といった船社向けのポートセールスとともに、四日市港を活用した内航貨物の確保など、荷主向けのポートセールスに取り組みます。

将来像の実現に向けた取組

▶ 港湾施設の再編や活用、整備等に取り組み、四日市港を活用したモーダルシフトを促進させます。

施策 4 背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供

- ▶ 背後圏産業のニーズを積極的に捉えた物流機能の構築や完成自動車の増加、廃プラスチック、バイオマス等の循環的資源利用の一層の高まりによる新たなバルク貨物等の増加に対応していくため、必要な港湾施設機能の整備・集約・再編等、適切な港湾サービスの提供に努めます。
- ▶ 情報プラットフォーム「サイバーポート」を活用した入出港手続きや港湾統計の報告等により、四日市港利用者や港湾運送事業者等の業務の効率化を促進するなど、港湾におけるDXを進めます。



モーダルシフト（国土交通省港湾局HPより）

施策 5 臨港交通体系の充実・強化

- ▶ 四日市港と背後圏とのアクセス向上や周辺道路の渋滞に左右されない貨物輸送の定時性・即時性の確保に向け、臨港交通体系の南北軸の強化や四日市インターアクセス道路をはじめとした広域道路ネットワークまでのアクセス道路などの整備促進に取り組みます。

施策 6 クルーズ船誘致による背後圏観光産業の振興

- ▶ 四日市港客船誘致協議会や三重県クルーズ振興連携協議会に参画し、背後圏の観光産業の振興に資する客船の誘致に官民一体となって戦略的に取り組みます。
- ▶ 大型客船をはじめとした客船の受入に対応するため、客船の受入環境の整備に取り組みます。

政策の柱 2 魅力にあふれ、人々が交流する港づくり（交流の創出）

施策 1 親しまれる港づくり

- ▶ 四日市港を訪れる人々や港湾利用者が憩い、くつろぐことができる空間としての緑地・公園の整備や適切な維持管理を行うとともに、イベントや社会教育活動等への提供などを通して、県民・市民の交流機会の創出に取り組みます。
- ▶ 四日市港ポートビルの展望展示室（うみてらす14）について、学習機能の充実・整備に取り組み、四日市港の貿易や、みなとで働くことの魅力を知り、学ぶ拠点としての機能を高めていきます。
- ▶ 日本夜景遺産にも認定されたポートビル展望展示室からのコンピナート夜景や緑地公園からみる港湾風景などを活用し、産業観光資源としての港の魅力発信に取り組みます。
- ▶ 海洋性レクリエーション活動を通じて、県民・市民の方々が海や港に親しんでいただけるよう、プレジャーボート等の小型船舶のけい留保管場所を確保するとともに、同施設の適切な運営を行います。
- ▶ 客船の入港を契機として、県民・市民をはじめとした多くの方々に港に親しんでいただけるよう、四日市港客船誘致協議会や三重県クルーズ振興連携協議会と連携し、客船の誘致活動に取り組みます。
- ▶ 四日市港の持つ様々な魅力を県民・市民をはじめとした多くの人々に知ってもらうため、ホームページやSNSのほか、広報誌など多様な媒体を活用した情報発信に取り組みます。



社会見学



霞港公園

施策 2 まちづくりと一体となって、賑わいを創出する港づくり

- ▶ 四日市地区において、市民や県民をはじめ、多くの方々に、港の魅力に触れていただける親水空間を提供するため、千歳運河周辺のレトロな景観や物流との動線区分等にも配慮しつつ、遊休化・老朽化した港湾施設等の親水護岸や緑地への利用転換を進めます。
- ▶ 四日市地区での賑わい拠点の形成など、官民が参画して進める「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」の取組や、四日市市が進めるJR四日市駅周辺の再開発との連携など、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、まちづくりと一体となった港づくりに取り組みます。
- ▶ 四日市港まつりなどをはじめとしたイベントを開催することで、訪れた方に四日市地区の魅力に触れる機会の提供に取り組みます。



BAURAミーティングの様子



政策の柱 3 住民・産業を守る港づくり（安全・安心の確保）

施策 1 背後地を守る防災機能の充実・強化

- ▶ 切迫する地震・津波や、気候変動により頻発化・激甚化が想定される高潮等の自然災害から背後地の住民を守るとともに、企業が災害に強い環境下で産業活動を行うことができることで、企業の競争力維持・強化にもつながるよう、海岸保全施設の強靱化を進めるとともに、適切な維持管理を行い、防護機能の維持を図ります。
- ▶ 発生確率が高まる南海トラフ地震等の自然災害に備え、住民、企業や港湾関係者等との連携による研修・訓練を通じた初動体制等の確認・検証・見直しを進めることにより、災害に備えた体制の充実に取り組みます。



防潮扉の開閉訓練

施策 2 港湾施設の機能の維持・強靱化

- ▶ 岸壁等港湾施設の耐震機能等の強化や、デジタル情報も活用した計画的・効果的な維持管理に取り組むことによって、港湾利用者に対し安全・安心を提供していきます。
- ▶ 港湾区域内における適切な水深管理など、港湾荷役や入出港する船舶の航行の安全性の確保に取り組みます。
- ▶ 航路の維持浚渫等の公共事業で発生する浚渫土砂や、企業が安全で安定的な生産活動維持のために実施する港内での浚渫工事で発生する土砂に対する受入場所の確保に取り組みます。



ガントリークレーン修繕の様子

施策 3 港湾活動の安全性の確保

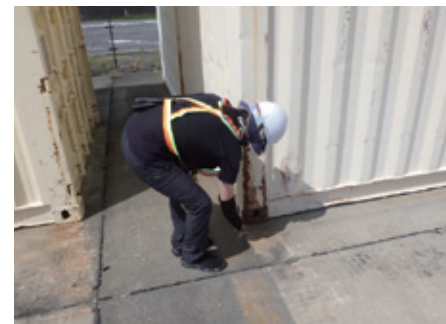
- ▶ セキュリティ水準の高い効率的な国際物流を実現するため、改正 SOLAS 条約に対応した保安対策や、サイバー攻撃の高度化・巧妙化に対応したサイバーセキュリティ対策に取り組みます。
- ▶ 背後圏に暮らす人々や港湾利用者の安全・安心等を確保するため、ヒアリ等の特定外来生物の水際での防除等に取り組みます。
- ▶ 港内の航行安全を確保するため、プレジャーボート等の小型船舶の適切なけい留保管場所を確保することで、これらを適正に配置させるとともに、放置艇やけい留状態が悪化した船舶に対する適切な対応に取り組みます。また、港湾工事に必要な作業船等のけい留場所の確保にも取り組みます。
- ▶ 感染症への感染またはその疑いが発生した場合においても、四日市港の物流機能を維持するため、「四日市港港湾機能継続計画～感染症対策編～」に基づき、港湾管理者としての役割を適切に果たせるよう取り組んでいくとともに、国・県・市をはじめとした関係者が円滑かつ的確に対応できるよう、一層の連携強化を図っていきます。



改正SOLAS条約における監視カメラ



改正SOLAS条約におけるフェンス



ヒアリ調査(R5年秋季ヒアリ調査)

施策 4 災害復旧・復興活動への対応

- ▶ 災害発生時においても、物流機能を維持するため、耐震強化岸壁や臨港交通体系の南北軸の強化などに向けた整備を促進します。
- ▶ 津波・高潮等により、港内に蔵置されているコンテナをはじめとする貨物等が流出しないよう、港湾運送事業者等と連携して未然防止対策に取り組むとともに、台風や洪水等により流入した流木等を清掃船等により早期に除去するなど、災害時における物流機能の維持に取り組みます。
- ▶ 災害発生時に四日市港の物流機能を早期に回復させるため、「四日市港港湾機能継続計画」や「伊勢湾港湾機能継続計画」等に基づき、港湾管理者としての役割を適切に果たせるよう取り組んでいくとともに、国・県・市をはじめとした関係者が円滑かつ的確に対応できるよう、一層の連携強化を図っていきます。



大規模津波防災訓練の様子(H30年、国交省主催)

政策の柱 4 自然とヒト・モノが共生する港づくり（環境の保全）

施策 1 自然海浜・干潟、水環境の保全

- ▶ 朝明地区や磯津地区、楠地区をはじめとした豊かな自然海浜・干潟など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・干潟の保全・管理、水質調査の実施など、自然海浜・干潟、水環境の保全に取り組みます。
- ▶ 県民・市民等が、身近な自然や生き物との触れ合いによる生物多様性への理解を深める機会を提供し、伊勢湾再生をはじめとした自然環境の現状や改善のための取組を広く周知するなどの啓発活動を行うことで、環境意識の醸成に取り組みます。



四日市港いきもの観察会

施策 2 良好な港湾空間の創出

- ▶ 将来にわたって四日市港の良好な港湾景観を維持、創出していくため、港に今も残る歴史的・文化的資源や港湾空間の次世代への継承に取り組みます。
- ▶ プレジャーボート等の小型船舶を適正に配置し、港湾環境と周辺に居住する住民の良好な生活環境の保全に取り組みます。
- ▶ 四日市港を訪れる人々が水辺に親しみ、自然と触れ合える緑地・公園づくりに取り組みます。



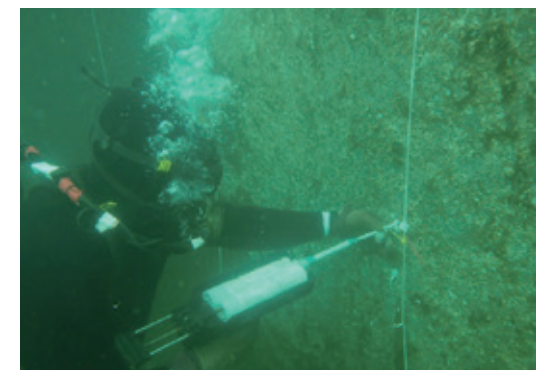
環境学習施設

施策 3 地球にやさしい港づくり

- ▶ 藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の造成・再生・保全や、緑地の整備など、港湾空間を活用したさまざまなCO₂吸収源の確保に取り組みます。
- ▶ 地球温暖化の原因であるCO₂等の削減に向けて、太陽光や風力などの自然エネルギーの積極的な利用に取り組みます。
- ▶ 環境負荷軽減を実現する輸送環境の創出に向けて、LNG燃料船・アンモニア燃料船等の導入促進や、四日市港を活用したモーダルシフトの促進とその受入環境の整備に取り組みます。
- ▶ 港湾の脱炭素化に向けて、荷役機械のハイブリッド化や管理棟・上屋・照明施設における自然エネルギーの活用、新エネルギー等を活用した船舶、車両の導入等、港湾オペレーションから発生するCO₂等の削減に取り組みます。
- ▶ 周辺道路の渋滞に左右されない臨港交通体系の充実などにより、物流車両による大気環境の改善や騒音・振動の軽減に取り組みます。



LNG燃料船へのバンカリングの様子



ブルーカーボン造成の実証実験

物流ゾーン

物流ゾーンの空間利用の方向性

霞ヶ浦地区は、コンテナや完成自動車の取扱いの中心として役割を果たしており、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っている地区です。そのため、国際拠点港湾としての機能の充実・強化や、背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供、臨港交通体系の南北軸の強化に向けた整備の促進に取り組み、国際物流拠点としてのポテンシャルを一層高めていきます。また、コンテナターミナルに隣接する土地は、脱炭素化や背後圏の次世代産業等のニーズに対応した活用に向けた検討をしていきます。

四日市地区は引き続きバルク貨物等の取扱いの中心として役割を果たしていきます。

なお、背後圏産業をはじめとしたさまざまな需要をふまえ、霞ヶ浦地区や四日市地区で新たな内航需要に対応したサービスの提供に向けた取組を進めていきます。

さらに、今後想定される浚渫土砂等の処分用地不足を解消し、安全・安心な物流機能を確認するため、沖合に処分用地の確保に取り組みます。



地区別の主な取組

■ 霞ヶ浦地区

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

■ 四日市地区

- ・臨港交通体系の充実・強化
- ・国内複合一貫輸送網の構築
- ・背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供
- ・クルーズ船誘致の促進

産業ゾーン

産業ゾーンの空間利用の方向性

カーボンニュートラルポートの形成やカーボンニュートラルコンビナートの推進に向け、霞ヶ浦地区については、沖合に産業空間を確保し、脱炭素化に資する活用に向けて取組を進めます。

また、石原地区についても、脱炭素化に資する活用に向けて取組を進めます。

併せて、課題となっているコンビナート間の連携強化に向けて、臨港交通体系の南北軸の強化に向けた整備を促進し、産業機能の充実・強化に努めます。



地区別の主な取組

■ 既存の産業用地

- ・臨港交通体系の充実・強化
- ・四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進
- ・背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供

■ 霞ヶ浦地区

- ・四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進

■ 石原地区

- ・四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進

交流ゾーン

交流ゾーンの空間利用の方向性

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、「四日市みなとまちづくりプラン（基本構想）」や四日市市が進めるまちづくりの動きと連携しながら、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。

地区別の主な取組

■ 川越地区～霞ヶ浦地区

- ・親しまれる港づくり

■ 四日市地区

- ・まちづくりと一体となって、賑わいを創出する港づくり



環境ゾーン

環境ゾーンの空間利用の方向性

朝明地区や磯津地区、楠地区など、豊かな自然が存在しており、これらを次世代に継承するための保全に取り組みます。

また、石原地区における一般・産業廃棄物埋立区域では、新たな環境空間の形成を図ります。

地区別の主な取組

■ 朝明地区～霞ヶ浦地区

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

■ 磯津地区～楠地区

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

■ 石原地区

- ・良好な港湾空間の創出

■ 沖の島地区

- ・地球にやさしい港づくり



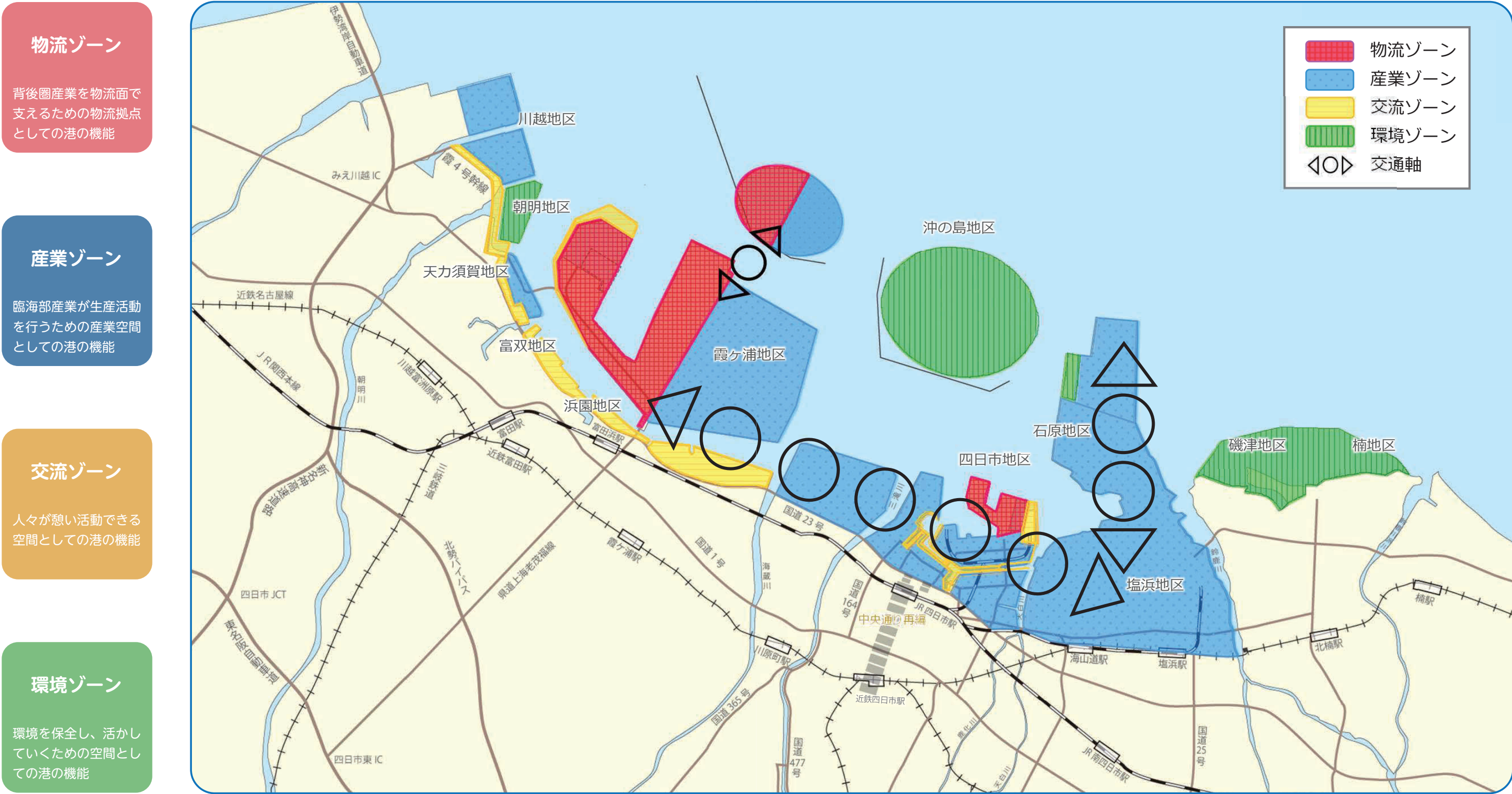
四日市港における港湾区域の面積は約6,600ha、陸域の臨港地区は 1,169.6haの広さを有しています。

この限られた港湾空間の中で、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、安全性等に富んだ空間とならなければなりません。

そのため、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、次のように「物流ゾーン」、「産業ゾーン」、「交流ゾーン」、「環境ゾーン」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必要があります。

「物流ゾーン」、「産業ゾーン」、「交流ゾーン」、「環境ゾーン」の4つの機能は、それぞれが相互に関わり合い、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、それぞれの機能としてのバランスや、物流・人流の安全な動線確保などに留意しつつ、既存の機能に支障なく、それぞれの機能が共存できるよう、将来の四日市港の空間利用を考える必要があります。

全体ゾーニング図



長期構想は、概ね30年後を見据え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。4つの将来像を実現するためには、「将来像の実現に向けた体制づくり」といった行政運営や、「連携と協働による効果的な仕組みづくり」といった多様な主体と連携した港湾運営が欠かせません。

こうしたことから、将来像の実現に向けては、次のことに取り組んでいくことが重要です。

1 将来像の実現に向けた体制づくり

- ▶ 四日市港管理組合の職員が高い意欲と誇りを持ち、主体的に行動し、港湾運営を担うために必要となる専門性や能力・資質を備えた人材の育成や、働きやすい環境の整備などに取り組めます。
- ▶ 今後、四日市港を取り巻く情勢の変化に対応していくため、必要に応じて、望ましい港湾運営のあり方などを検討していきます。
- ▶ 港湾運営には、透明性・公平性な運営が引き続き求められており、四日市港管理組合の信頼感の向上につなげることができるよう、コンプライアンス意識の向上を図るとともに適正な事務処理等の推進に取り組めます。
- ▶ 社会情勢の変化や新たな要請に迅速かつ的確に対応していくために、適正な予算編成や組合債の適切な発行に努めることにより、将来にわたって持続的な財政運営に取り組めます。
- ▶ 取組を進めるにあたって、社会経済情勢等が変化する可能性があることから、四日市港管理組合における取組の継続的な評価や見直しに留意します。

2 連携と協働による効果的な仕組みづくり

- ▶ 住民、企業、市民団体、港湾利用者、行政などの多様な主体との積極的な関わりによる取組の促進に努めます。
- ▶ 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、市民団体、港湾利用者、行政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、取組を進めます。
- ▶ 港湾に関わる諸活動については、さまざまな担い手によって行われており、担い手の裾野を広げる観点から、官民が連携して将来の港湾の担い手確保や人材育成に取り組めます。

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。

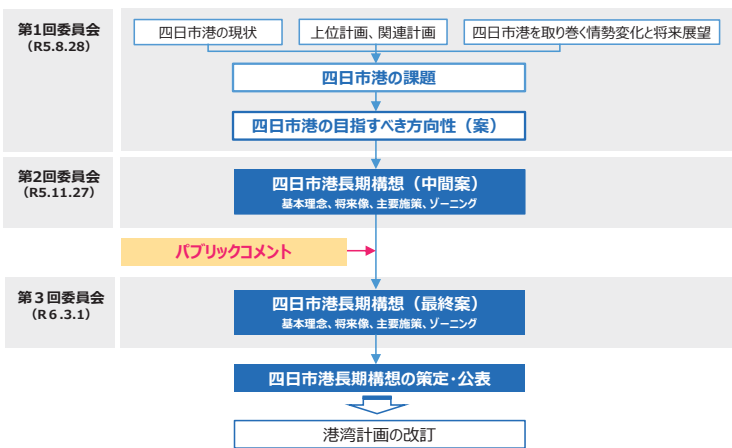
港湾計画を検討するにあたっては、その計画期間（概ね10～15年）を超える長期的な視点から、港湾の利用に関する方向や土地利用の方向などを検討する必要があります。長期構想は、このように港湾計画策定の前提となる長期的な視点に立った構想です。

「四日市港長期構想」は、現行の港湾計画を、概ね15年後（令和20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、概ね30年後（令和30年代後半）を見据えた構想です。

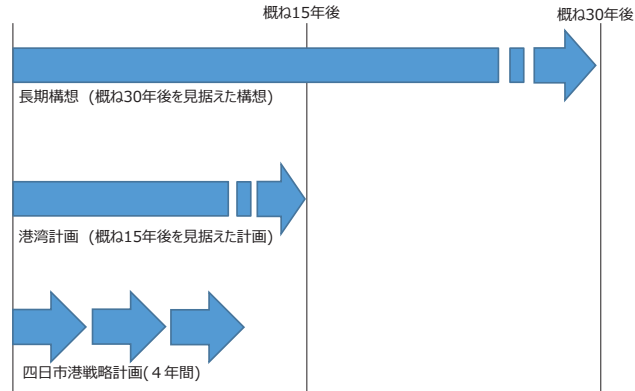
また、四日市港管理組合では、「四日市港長期構想」及び「四日市港港湾計画」の目標を達成するため、4年毎の「四日市港戦略計画」を策定し、計画的に取組を進めています。



■四日市港長期構想の策定の流れ



■長期構想・港湾計画・四日市港戦略計画の関係



■委員名簿(敬称略) ※令和6年3月1日現在

所属	役職	氏名	所属	役職	氏名
公益社団法人日本港湾協会	理事長	大脇 崇	名古屋四日市国際港湾株式会社	代表取締役会長	水谷 一秀
流通科学大学	名誉教授	森 隆行	四日市商工会議所	専務理事	山下二三夫
成城大学経済学部経営学科	教授	平野 創	一般社団法人四日市観光協会	会長	生川 宜幹
四日市大学総合政策学部総合政策学科	教授	鶴田 利恵	NPO四日市案内人協会	代表	光用 敬一
都留文科大学教養学部地域社会学科	教授	神長 唯	三重県雇用経済部	部長	小見山幸弘
四日市港運協会	会長	小林 長久	四日市市政策推進部	部長	荒木 秀訓
名古屋海運協会	会長	笹田 祐典	川越町	副町長	木村 光宏
本田技研工業株式会社四輪事業本部サプライチェーン購買統括部サプライチェーン推進部	部長	権田 秀樹	国土交通省中部地方整備局港湾空港部	部長	白井 正興
昭和四日市石油株式会社四日市製油所	取締役執行役員製油所長	榎 啓	四日市港管理組合	副管理者	嶋田 宜浩
四日市港利用促進協議会	会長	小川 謙	(オブザーバー)		
			国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官	加賀谷俊和

■パブリックコメントの実施

四日市港長期構想（中間案）を策定した時点で、パブリックコメントを実施しました。具体的には、チラシの配布・掲示やインターネットを通じて公表するとともに、関係機関等への説明を行い、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。