

四日市港臨港道路幹線に関する検討会（第3回）

日 時：令和7年2月26日（水）10:00～

場 所：四日市港ポートビル 2階大会議室

次 第

1. 開会

2. あいさつ

3. 検討ルート案（複数案）における比較検討について

資料1

資料2

4. 最適と考える検討ルート案及び対応方針案について

資料3

資料4

5. 意見交換

四日市港臨港道路幹線に関する検討会（第3回） 出席者名簿

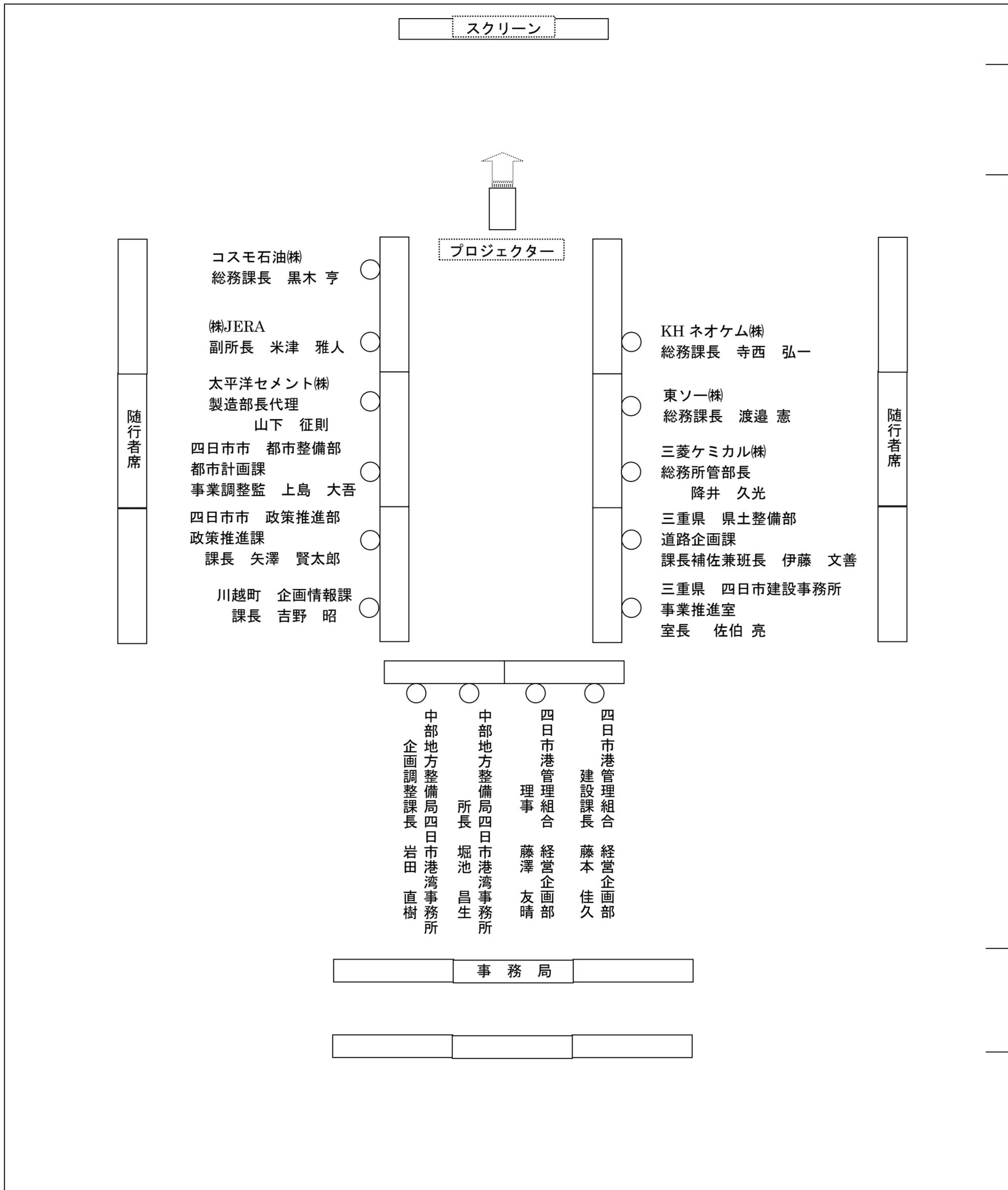
企業名・団体名	所属	氏名	備考
石原産業株式会社 四日市工場	総務部副部長	三輪 伸也	Web出席
KHネオケム株式会社 四日市工場	総務課長	寺西 弘一	
高純度シリコン株式会社	総務・人事課長補佐	黒田 久志	Web出席
コスモ石油株式会社 四日市製油所	総務課長	黒木 亨	
株式会社JERA 四日市火力発電所	副所長	米津 稚人	
昭和四日市石油株式会社 四日市製油所	人事・総務・経営サポート担当部長	三好 琢也	Web出席
太平洋セメント株式会社 藤原工場	製造部長代理	山下 征則	
東ソー株式会社	総務課長	渡邊 憲	
三菱ケミカル株式会社 東海事業所	総務所管部長（三重担当）	降井 久光	
国土交通省 中部地方整備局 四日市港湾事務所	所長	堀池 昌生	
	企画調整課長	岩田 直樹	
四日市港管理組合	経営企画部 理事	藤澤 友晴	
	経営企画部 建設課長	藤本 佳久	
	経営企画部 港営課 港湾施設管理監	坂井 孝行	
【オブザーバー】			
三重県 県土整備部 道路企画課	課長補佐兼班長	伊藤 文善	
三重県 四日市建設事務所 事業推進室	室長	佐伯 亮	
四日市市 政策推進部 政策推進課	課長	矢澤 賢太郎	
四日市市 都市整備部 都市計画課	事業調整監	上島 大吾	
【関係者】			
国土交通省 中部地方整備局 北勢国道事務所	計画課長	小里 大輔	Web出席
川越町 企画情報課	課長	吉野 昭	

四日市港臨港道路幹線に関する検討会（第3回） 配席図

日時：令和7年2月26日（水）10:00～

場所：四日市港ポートビル2階大会議室

（敬称略）



○検討ルート案（複数案）の比較検討

- 地域（住民・企業等）や行政が当該道路に求める項目について、各ルート案の現時点における**長所**と**課題**を整理のうえ検討ルート案（複数案）を比較検討。

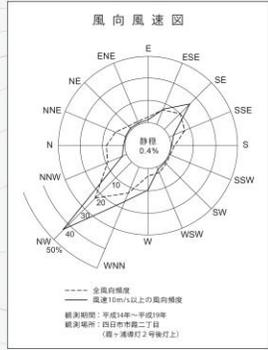
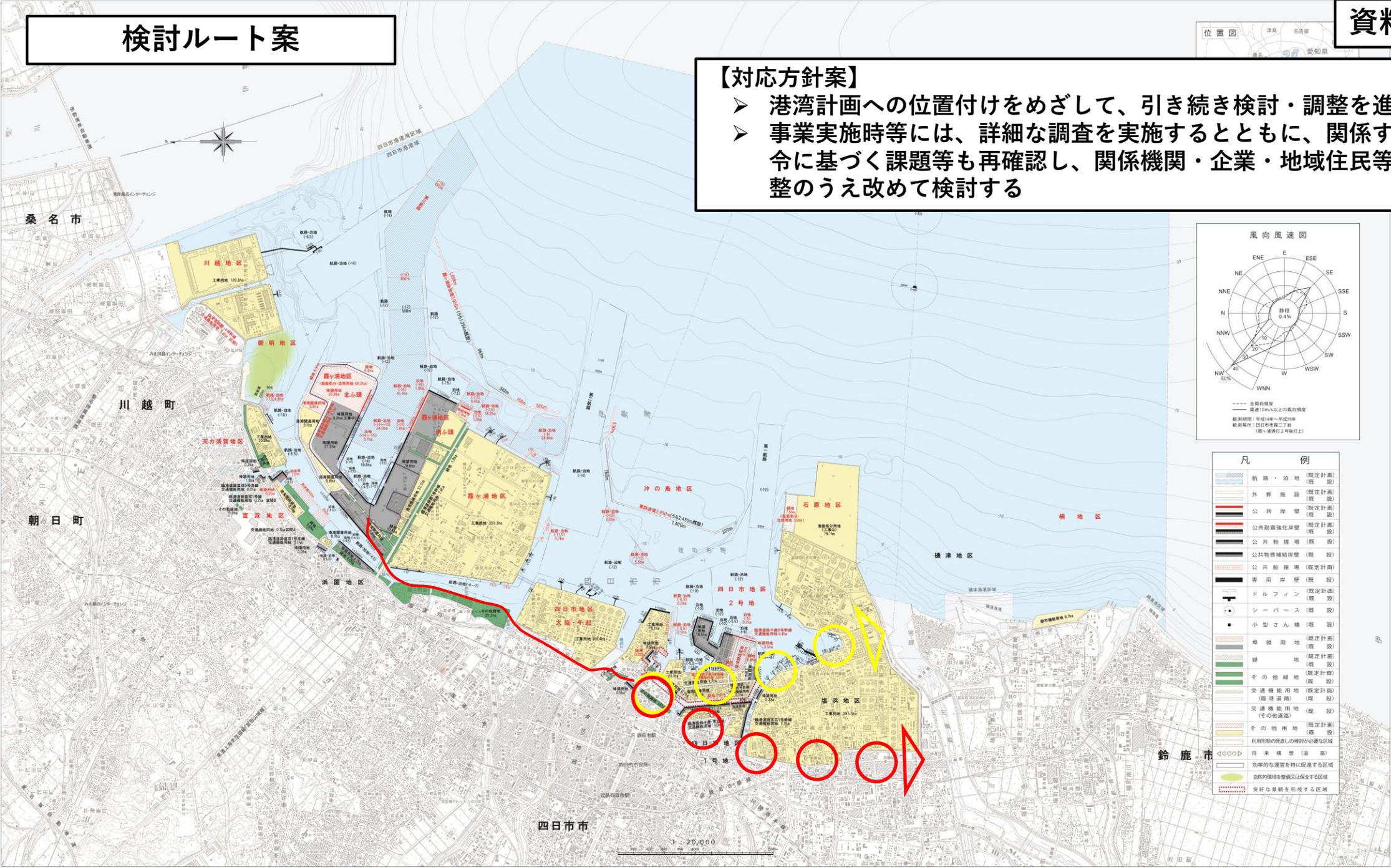
※事業実施時等には、詳細な調査を実施するとともに、関係する法令に基づく課題等も再確認し、関係機関・企業・地域住民等と調整のうえ、改めて検討する必要がある。

ルート案・概要	地域への影響（環境含む）	防災	景観	交通量	費用	評価	関係者等の意見
ルート案① 海上ルート案 海上部を横断し、霞ヶ浦地区と石原地区を最短で結ぶルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅地から大きく離れており、住民や周辺交通への影響は最も小さい。 ・ 漁業権への影響が懸念される。 ・ 入港する船舶の大きさに制限がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全区間が住宅地から大きく離れており、かつ事業区間の大部分が海上であるため、防災用の活用は不可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観への影響が最も小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最も少ない交通量となる見込み。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案③と比較して1.4倍程度の事業費となる見込み。 	×	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事実施時、企業・住民への影響が少ない。 ・ 四日市花火打ち上げ場所に近接する可能性がある。 ・ 貨物船や大型客船の航路と重複するため、これらの往來の影響がない道路高さとする必要がある。
	○	×	◎	×	△		
ルート案② 海側ルート案 霞4号幹線を起点に、霞大橋上を架橋により通過、水際線に沿って、各地区を結ぶルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅地を通らないため、住民や周辺交通への影響は小さい。 ・ 区間のほとんどが沿岸部の海上を通るルートであり、企業棧橋等（震災対応棧橋含む）の大規模企業占有物が最も多く、企業活動への影響も最も懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 霞ヶ浦地区では津波避難用通路として活用できる可能性がある。 ・ 上記以外の区間では住宅地から大きく離れているため全区間で防災用の活用は困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 霞ヶ浦地区では夜景眺望等の景観に影響する可能性がある。（桁下高さの調整等に対応。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案①の次に少ない交通量となる見込み。（ルート案①と比較して1.2~1.7倍程度の交通量となる見込み。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最も高額な事業費となる見込み。（ルート案③と比較して2.1倍程度の事業費となる見込み。） 	×	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業棧橋付近を通る箇所については、企業活動への影響が懸念されるため、十分な協議・調整が必要。 ・ コンビナート企業は多くの危険物等を扱っており、企業地内における工事実施等については綿密な協議・調整が必要。 ・ 事業実施時等には、詳細な調査・検討・協議等を実施し、必要に応じルートの変更も必要との認識。
	○	△	○	△	×		
ルート案③ 陸側ルート案 霞4号幹線を起点に、霞大橋上を架橋により通過、各地区の内陸寄りを通るルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 四日市地区から塩浜地区では住宅地が多数存在するため、高架道路による日照障害や電波障害、工事中・供用後の騒音・振動、用地取得について最も懸念される。 ・ 支障物件が最も多く、企業施設との干渉・影響の可能性が高い。 ・ 塩浜地区では道路導入空間の確保が課題となり、支障物件が最も多い。 ・ 塩浜地区では慢性的に渋滞している県道周辺等で工事を行う場合、渋滞を更に悪化させる可能性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅地に近接している区間が最も長く、津波避難用通路として活用できる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 霞ヶ浦地区では夜景眺望等の景観に影響する可能性がある。（桁下高さの調整等に対応。） ・ 四日市地区から塩浜地区の住宅地に近接した高架道路区間では、圧迫感や威圧感を与える可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全区間を通し最も多い交通量となる見込み。（ルート案①と比較して2.5倍程度の交通量となる見込み。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最も安価な事業費となる見込み。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 塩浜街道の渋滞解消に最も大きく寄与する。 ・ 住宅地に近接する箇所では工事中及び建設完了後の住民への影響が非常に大きくなるのが想定され、理解が得られない可能性がある。 ・ コンビナート企業は多くの危険物等を扱っており、企業地内における工事実施等については綿密な協議・調整が必要。 ・ 事業実施時等には、詳細な調査・検討・協議等を実施し、必要に応じルートの変更も必要との認識。
	△	◎	△	◎	◎		
ルート案④ 国道164号活用案 霞ヶ浦～四日市地区間は ルート案③ 、塩浜・石原地区は ルート案② と同じルート、四日市地区内は国道164号を活用するルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 四日市地区では住宅地が存在するため、高架道路による日照障害や電波障害、工事中・供用後の騒音・振動、用地取得について懸念される ・ 支障物件はルート3よりは少ないが、企業施設との干渉・影響の可能性が高い。 ・ 塩浜地区沿岸部では企業棧橋等（震災対応棧橋含む）の大規模企業占有物が多く、企業活動への影響が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 霞ヶ浦地区から四日市地区までの区間では住宅地に近接しており、津波避難用通路として活用できる可能性がある。 ・ 塩浜・石原地区では住宅地から離れており、防災用の活用は困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 霞ヶ浦地区では夜景眺望等の景観に影響する可能性がある。（桁下高さの調整等に対応。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案③の次に交通量が多くなる見込み。（ルート案①と比較して1.4~2.5倍程度の交通量となる見込み。） ・ 大協地区から塩浜・石原地区の交通量はルート案③に比べかなり少ない交通量となる見込み。（ルート案③と比較して0.6倍程度の交通量となる見込み。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案③の次に安価な事業費となる見込み。（ルート案③と比較して1.2倍程度の事業費となる見込み。） 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 石原地区の工業用地としての活用に最も資する道路になると思われる。 ・ 企業棧橋付近を通る箇所については、企業活動への影響が懸念されるため、十分な協議・調整が必要。 ・ コンビナート企業は多くの危険物等を扱っており、企業地内における工事実施等については綿密な協議・調整が必要。 ・ 事業実施時等には、詳細な調査・検討・協議等を実施し、必要に応じルートの変更も必要との認識。
	○	○	○	○	○		

検討ルート案

【対応方針案】

- 港湾計画への位置付けをめざして、引き続き検討・調整を進める
- 事業実施時等には、詳細な調査を実施するとともに、関係する法令に基づく課題等も再確認し、関係機関・企業・地域住民等と調整のうえ改めて検討する



凡 例	
	航路・泊地 (既定計画) (既 設)
	外 郭 施 設 (既定計画) (既 設)
	公 共 岸 壁 (既定計画) (既 設)
	公共防波強化岸壁 (既定計画) (既 設)
	公共物置場 (既定計画) (既 設)
	公共物置場補岸壁 (既定計画) (既 設)
	公共船揚場 (既定計画) (既 設)
	専用岸壁 (既定計画) (既 設)
	ドルフィン (既定計画) (既 設)
	シーバース (既定計画) (既 設)
	小型さん橋 (既定計画) (既 設)
	埠頭用地 (既定計画) (既 設)
	緑 地 (既定計画) (既 設)
	その他緑地 (既定計画) (既 設)
	交通機能用地 (既定計画) (既 設)
	交通機能用地 (既 設)
	交通機能用地 (他の道路)
	その他用地 (既定計画) (既 設)
	利用形態の異なる検討が必要な区域
	将来構想 (構 想)
	効率的な運営を特に促進する区域
	自然環境を整備又は保全する区域
	良好な景観を形成する区域

- 港湾計画は、概ね10～15年後を目標年とした港湾の能力、港湾施設の規模と配置、港湾の環境の整備と保全等の事項を定めるもの。
- 「四日市港港湾脱炭素化推進計画」(R6.3作成)、新たな「四日市港長期構想」(R6.3策定)を踏まえ、最速で令和7年内の改訂を目指して検討を進めている。

令和5年度

令和6年度

令和7年度

四日市港
港湾脱炭素化推進計画作成



新たな四日市港長期構想策定

四日市港港湾計画改訂



港湾計画の改訂フロー

概ね20～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとしてとりまとめ

港湾計画の目標年次である概ね10～15年間に取り組むべき内容や方針について検討を行う検討会を開催し、委員から意見を伺う

港湾計画検討会

港湾管理者による
長期構想に係る検討

長期構想検討委員会の
開催(1～2年程度)

(改訂)

※法定の手続ではない

法第3条の4

国際戦略港湾の
港湾運営会社

変更の提案

法第3条の3第1項

港湾管理者による港湾計画の策定

諮問
答申

法第3条の3第3項

地方港湾審議会

法第3条の3第6項

変更要求

法第3条の3第4項

港湾管理者より国土交通大臣への
港湾計画の提出

法第3条の3第2項

基本方針等
への適合

国土交通大臣の確認

諮問
答申

法第3条の3第5項

交通政策審議会
港湾分科会

(変更を求める場合)

(変更を求めない場合)

法第3条の3第7項

国土交通大臣より港湾管理者への通知

法第3条の3第9項

港湾管理者による港湾計画の概要の公示