第２回四日市港長期構想検討委員会
議事次第

日時：令和５年 11 月 27 日（月）１５：００～１７：００
場所：都ホテル四日市　４階　伊勢の間

１．開会
２．港湾管理者挨拶
３．委員長挨拶
４．議事
　１）　資料説明
　２）　質疑応答
５．その他議事
６．閉会

【配布資料】
○ 議事次第、出席者名簿、配席図
○ 資料１　四日市港長期構想の策定について
○ 資料２　第１回委員会での主なご意見とその対応について
○ 資料３　第１回四日市港港湾脱炭素化推進協議会概要について
○ 資料４　四日市港長期構想(中間案)

「四日市港長期構想検討委員会（第2回）」委員名簿

令和5年11月27日（月）
（順不同・敬称略）

	氏　名	所　　属	職　　名	出　欠
委員長	大脇　崇	公益社団法人 日本港湾協会	理事長	出　席
委員	森　隆行	流通科学大学	名誉教授	出　席
委員	平野　創	成城大学 経済学部 経営学科	教授	WEB 出　席
委員	鶴田 利恵	四日市大学 総合政策学部 総合政策学科	教授	欠　席
委員	神長　唯	都留文科大学 教養学部 地域社会学科	教授	WEB 出　席
委員	小林 長久	四日市港運協会	会長	出　席
委員	笹田 祐典	名古屋海運協会	会長	出　席
委員	権田 秀樹	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	WEB 出　席
委員	槇　啓	昭和四日市石油株式会社	取締役執行役員 製油所長	出　席
委員	小川　謙	四日市港利用促進協議会	会長	出　席
委員	水谷 一秀	名古屋四日市国際港湾株式会社	代表取締役会長	出　席
委員	山下 二三夫	四日市商工会議所	専務理事	出　席
委員	生川 宜幹	一般社団法人 四日市観光協会	会長	出　席
委員	光用 敬一	NPO 四日市案内人協会	代表	出　席
委員	小見山 幸弘	三重県 雇用経済部	部長	出　席
委員	荒木 秀訓	四日市市 政策推進部	部長	出　席
委員	木村 光宏	川越町	副町長	欠　席
委員	白井 正興	国土交通省 中部地方整備局 港湾空港部	部長	(代理)田中 大司
委員	嶋田 宜浩	四日市港管理組合	副管理者	出　席
オブザーバー	加賀谷 俊和	国土交通省 港湾局 計画課	港湾計画審査官	WEB 出　席

「四日市港長期構想検討委員会（第2回）」

― 配 席 図 ―

スクリーン

速記

WEB出席

委員	成城大学 経済学部 経営学科 教授 平野 創
委員	都留文科大学 教養学部 地域社会学科 教授 神長 唯
委員	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
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

随行者

委員	四日市市 政策推進部 部長 荒木 秀訓
委員	三重県 雇用経済部 部長 小見山 幸弘
委員	国土交通省 中部地方整備局 港湾空港部 部長 白井 正興㈹田中 大司
委員	一般社団法人 四日市観光協会 会長 生川 宜幹
委員	NPO 四日市案内人協会 代表 光用 敬一
委員	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	委員
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	委員
昭和四日市石油株式会社 取締役執行役員 製油所長 槇 啓	委員
名古屋海運協会 会長 笹田 祐典	委員
四日市港利用促進協議会 会長 小川 謙	委員
四日市港運協会 会長 小林 長久	委員

随行者

嶋田 宜浩	四日市港管理組合 副管理者
大脇 崇	公益社団法人 日本港湾協会 理事長
林 寛之	四日市港管理組合 理事
森木 亮	日本港湾協会 審議役

委員 | 委員長 | 事務局 | 司会

事務局

傍聴席

報道席

第２回四日市港長期構想検討委員会　説明資料

資料１

四日市港長期構想の策定について

令和5年11月27日
四日市港管理組合

目 次

1．四日市港長期構想の策定について・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
(１)長期構想策定の流れ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
(２)長期構想の全体構成と各委員会との関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
(３)長期構想と港湾計画、戦略計画の関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

１．四日市港長期構想の策定について

（１）長期構想策定の流れ

第1回委員会
（R5.8.28）

四日市港の現状

上位計画、関連計画

四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

四日市港の課題

四日市港の目指すべき方向性（案）

第2回委員会
（R5.11.27）

四日市港長期構想（中間案）
基本理念、将来像、実現したい姿、主要施策、ゾーニング
＊長期構想の本編の中間案

委員会でご議論いただきたい事項
✓第1回委員会での意見を踏まえ、四日市港管理組合が考える将来像やゾーニングなどについて

パブリックコメント

第３回委員会
（R６年２月頃）

四日市港長期構想（最終案）
基本理念、将来像、実現したい姿、主要施策、ゾーニング
＊長期構想の本編の最終案

委員会でご議論いただきたい事項
✓長期構想の最終案について

四日市港長期構想の策定・公表

港湾計画の改訂

（２）長期構想の全体構成と各委員会との関係

四日市港長期構想

①四日市港の現状
- 歴史・特長、アクセス条件
- 四日市港の概要（土地利用状況、立地企業等）
- 四日市港の港勢（総取扱貨物量、コンテナ、完成自動車等）
- 四日市港の交流機能、防災・安全機能、環境

②上位計画、関連計画
- 港湾政策の方向性、四日市港への要請

③四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望
- 社会情勢の変化（2050年CN、災害激甚化・頻発化等）
- 港湾を取り巻く情勢（アジア域内連携強化、サプライチェーン多元化・強靭化、利用優位圏、将来的な労働力不足等）
- 背後圏を取り巻く情勢（人口減・少子高齢化、四日市コンビナートCN化、道路インフラ整備等）

④四日市港の課題
- 分野別の課題（物流・産業、交流、防災・安全、環境）

⑤四日市港の強みと弱み
- 特筆すべき強み、特筆すべき弱み

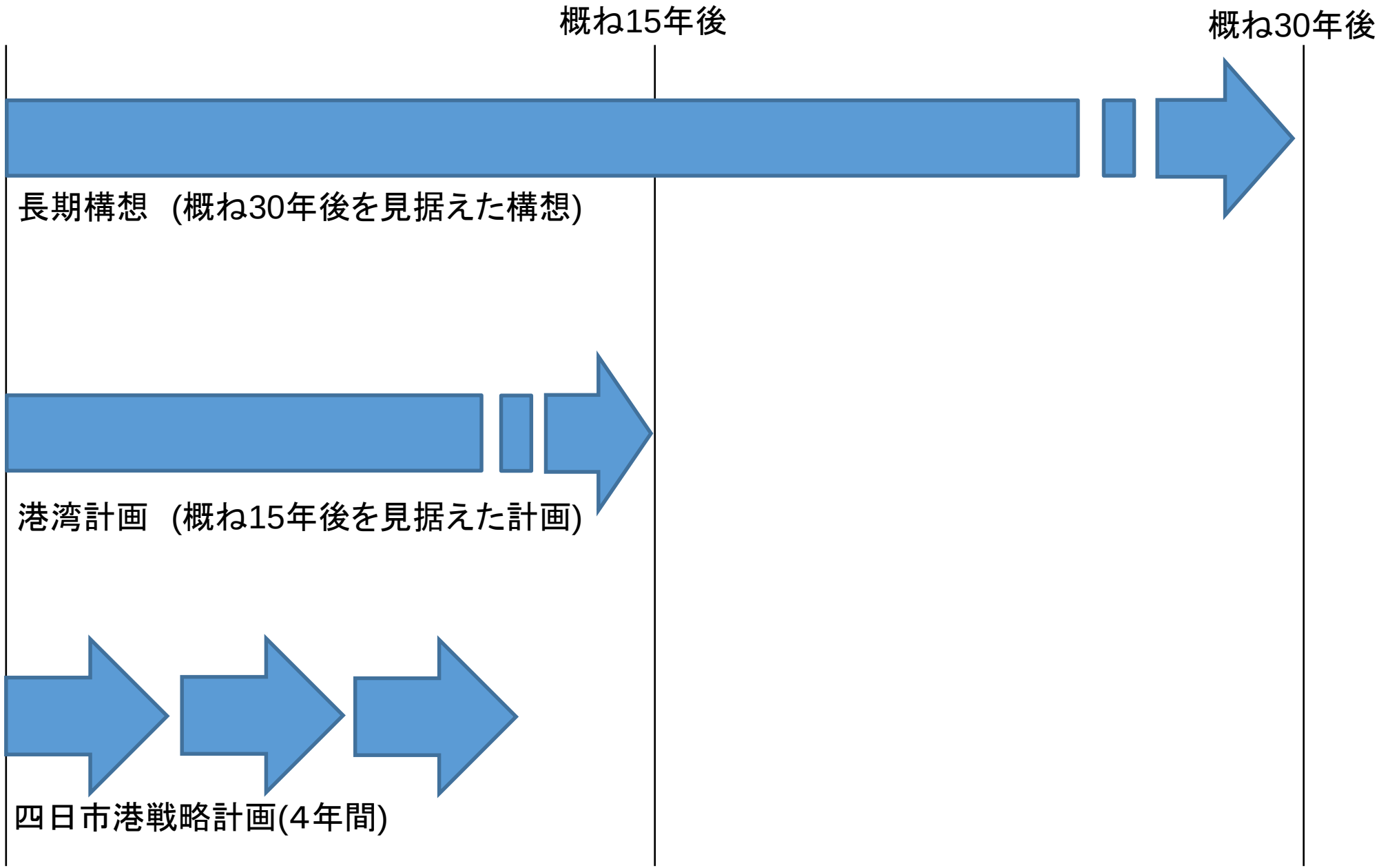
⑥四日市港の将来像
- 四日市港の目指すべき方向性
- 四日市港の将来像と実現したい姿（基本理念、将来像）
- 将来像実現に向けた取組み（分野別の主要施策）
- 空間利用ゾーニング

第1回委員会 → **第2回委員会** → **第3回委員会**

第１回委員会意見の反映
長期構想(中間案)として文書化

第２回委員会意見の反映
パブリックコメント結果の反映
長期構想(最終案)の作成

(３)長期構想と港湾計画、戦略計画の関係



第２回四日市港長期構想検討委員会　説明資料

資料２

第1回委員会での主なご意見と対応について

令和5年11月27日
四日市港管理組合

１．第1回委員会での主なご意見とその対応

(1)主なご意見とその対応

● 全体に対する主なご意見

主なご意見	対応
• 長期構想のなかでは、何に重点を置くか、優先順位を考え、10年後20年後の港のイメージを考えていくことが必要。	✓ 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あり、そのうち、概ね15年後の港湾空間のあるべき姿を港湾計画で記載し、４年間で実施する取組を戦略計画で記載し取組を進めていくこととしています。(資料１)
• 弱みとされているものをいかに迅速に解決していくかが重要で、そうでないとせっかくの強みが活かされていかない。弱みの中から、どれをいち早く、どれぐらいのスパンで対応していくのかというイメージが必要と感じた。	✓ 弱みに対する取組については、「7.３将来像の実現に向けた取組」で盛り込みました。(P64以降) (例)低未利用地が少ないことに関しては、新たな用地を確保する　など
• 「市民をはじめ暮らす人の存在」のような文言が盛り込まれていない、印象として弱い。	✓ 住民と連携・協働して取組を実施していく旨の内容を盛り込みました。(P77)

● コンテナ関係

主なご意見	対応
• 四日市港の強みは、エネルギー産業の集積とエネルギー拠点だということだと思うが、それに加えて、コンテナ港としての四日市港の強みもある。全国で10番目に取扱量が多い港であるとともに、東南アジア航路が非常に多いことが特徴。中国・韓国に頼りすぎないという意味では、地政学的リスクを考えれば、特にこれから強みになっていく。	✓ アジア圏における経済成長の中心が西へ広がっていく中、それらの地域へ接続する航路が多数あることは、四日市港の特徴でもあることから、引き続き、航路の維持・拡充に取り組む旨の内容を盛り込みました。(P65)
• 四日市港の利用優位圏の地域の中でも、航路が無い等で名古屋港を利用している荷主もおり、今後、更なる航路サービスに向けた取組を進めていきたい。	✓ 航路の維持・拡充に取り組むとともに、戦略的なポートセールスを実施していく旨の内容を盛り込みました。(P65)
• 先日の名古屋港へのサイバーテロ等、新しいリスクに対しての強靭化というような文言も入れた方が良いのではないか。	✓ サイバーテロ等の新しいリスクへの対応に関する内容を盛り込みました。(P68)

(1)主なご意見とその対応

主なご意見	対応
• RCEPはじめ各種のFTA・EPAの枠組みが乱立している状態がこれから多くなっていくとみられ、東南アジアだけでなく、もしかしたら西アジアを含めたアジア地域内の貿易・投資を効果的に進めていくことが重要になってくる。そのためには、サプライチェーンの国際的変化動向をいち早く捉えて、四日市港としてはさらに航路サービスを充実されていくというような、一つ先を読んでいくスタンスが必要と感じた。	✓ 新たな自由貿易協定の発効等、国際情勢の動向にいち早く対応しながら、戦略的にポートセールスを実施していく旨の内容を盛り込みました。(P65)

● 背後圏産業、カーボンニュートラル（CN）関係

主なご意見	対応
• 四日市港の大宗貨物であるエネルギー・自動車に関してはCNの影響が大きく、長期構想を１つのシナリオに絞りこむのは難しく、本来は２つか３つのシナリオになると思う。それらシナリオをまとめて1つのストーリーにするのは難しいが、長期構想では、最終的には書き方を工夫してまとめ上げる必要がある。	✓ 社会経済情勢や産業構造の変革に伴い変化する背後圏産業のニーズを的確に捉えつつ、柔軟に対応していく旨の内容を盛り込みました。(P65)
• CNに関しては、水素・アンモニア利用に関する中部圏での今後の状況次第ではあるが、いずれにせよ、名古屋港との連携・棲み分けが必要となる。	✓「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」での議論をふまえて、対応を行っていく旨の内容を盛り込みました。(P30)
• CNでは、リサイクルの関連で廃棄物の輸入や輸出も始まる可能性もあり、港の取扱品目も変わっていく可能性がある。	✓ リサイクルの関連で廃棄物等の新たな貨物の輸出・輸入等へ対応していく旨の内容を盛り込みました。(P65)
• コンビナートのカーボンニュートラル化(CN化)を目指す将来動向や、背後の産業集積をふまえて、港湾・物流機能の拡充が重要であると考えている。	✓ コンビナートのCN化を目指す将来動向や、背後圏の産業集積をふまえて、港湾・物流機能の拡充に取り組む内容を盛り込みました。(P65)

(1)主なご意見とその対応

● 内航RORO・フェリー

主なご意見	対応
• 内航RORO・フェリーの四日市港の優位性としては、大阪湾経由（紀伊半島回り）の海上輸送との比較をアピールした方が良い。大阪まで全て海上輸送するとすれば紀伊半島を迂回しなければならないが、大阪－四日市間を新名神で結ぶことで、地理的に陸上と海上輸送で効率的に運べることになる。	✓ 紀伊半島を迂回した場合と大阪－四日市間を新名神で結んだ場合の比較図を盛り込みました。(P46)
• 交通関係では、モーダルシフト対応として、鉄道と自動車と船の結節点を用意しておくことが必要ではないか。例えば、脱炭素燃料をタンクコンテナに入れて鉄道や陸路で内陸に運ぶということも考えられるので、検討の余地があると思う。	✓ モーダルシフトに取り組んでいく旨の内容を盛り込みました。(P65)
• 今後リニアが来ると、いよいよ三重県が表舞台に出てきて、人流・物流が三重県側を通るようになったときに、どう対応するかが非常に重要。その１つが、内航RORO・フェリー等で四日市と東京を結ぶ発想だと思う。	
• 2024年問題等を踏まえ、船を物流手段として使う方法をさらに重視している。従来の国内輸送では、500kmを目安に、それ以上のエリアでは基本的に船を活用する考えでやってきたが今後、ドライバーの待遇改善等を勘案し、500km以下にも拡大する検討を進めている。	
• エネルギー拠点に加えて、内航RORO・フェリーの航路誘致により、海上を中心とした国内ネットワークにおける中部地区の中心として四日市港を描くことが良いと考えている。	

(1)主なご意見とその対応

● 臨港道路

主なご意見	対応
• 北勢地域と中勢・南勢地域を結ぶ道路が国道23号しかなく、常に渋滞している。現在、北勢バイパスの整備を進めていただいているが、バイパスの完全開通を含め、港から南方面への道路アクセス強化をなるべく早くお願いしたい。	✓ 臨港交通体系の南北軸の強化に関する内容を盛り込むとともに、空間ゾーニングにおいても南北軸を盛り込みました。(P66、76)
• 四日市港の将来の方向性として、モータープールを拡大していただくことは非常にありがたい。一方で、その活用にあたっては道路アクセスが課題であり、早期解決をお願いしたい。	
• 国道23号の渋滞問題については、災害時には第一次緊急輸送道路と指定されており、その補完の意味でも、霞4号幹線の南伸・延伸が必要。	
• 足元の課題としては交通の問題があり、道路アクセスの改善は、港の活性化の1つの要素でもあると考えている。	

● まちづくりと一体となった港づくり

主なご意見	対応
• 四日市地区は賑わいと交流の場ということになっているが、現実に倉庫や上屋がまだ営業中で、雇用がありビジネスがあり、港湾インフラとして重要な機能を果たしている。賑わい自体には反対するわけではないが、物流と観光の共生を図るような方向で議論をお願いしたい。	✓ 各機能のバランスや物流、人流の安全な動線確保に留意して空間利用を考える旨の内容を盛り込みました。(P71)
• 四日市地区は中心市街地からのアクセスが悪く、人が近づきにくい状況にあり、四日市港への自由なアクセスの実現に期待している。	✓ 現在、四日市市においてJR四日市駅と四日市地区を結ぶ自由通路を検討しており、その取組に合わせて賑わい創出等の取組を進めていく旨の内容を盛り込みました。(P67)

(1)主なご意見とその対応

主なご意見	対応
• 昨年10月の港湾法改正により、港湾緑地での民間事業者の柔軟な活用が可能となっており、より魅力的な事業を展開できる民間事業者の参入を図っていくことが重要。一方で、市民の方を置いてきぼりにしてはいけないので、そういった取組の中で、市民の方々が持続的に参画できすような仕組みづくりも必要になる。	✓ 住民等をはじめとした多様な主体と連携・協働してみなとまちづくり取組を実施していく旨の内容を盛り込みました。(P67)

● 県民・市民から親しまれる港づくり

主なご意見	対応
• 「みなとまちづくりプラン（基本構想）」を進めており、今現在は、運河でSUPやBAURAの社会実験等を行っている。まずは市民の方々に港に関心を持っていただいて、今後、四日市市で進めるＪＲ四日市駅から港への動線整備により、港が市民に親しまれる空間になっていくよう、取組を徐々に進めていきたい。	✓ 引き続き、親しまれる港としての取組を進めていく旨の内容を盛り込みました。(P67)
• 千歳運河沿いの開発や、クルーズ船対応等、市民とのかかわりあいの持てる、親しみの持てる四日市港になっていただきたい。	
• 四日市地区には旧港西防波堤や潮吹き防波堤、末広橋梁等重要な歴史的資産が多く存在している。また、コンビナート夜景も人気があり、夜景クルーズは8割以上が県外からの利用。しかしながら、歴史的資産等は市民にはあまり認知されておらず、もう少しうまくＰＲしてきたいと考えている。	✓ 地域への情報発信・情報共有の促進に取り組む旨の内容を盛り込みました。(P67)

(1)主なご意見とその対応

主なご意見	対応
• 観光については、産業観光と港の観光をセットにして考えていけば良いのではないか。産業観光は、物の大切さを知るという意味では環境教育にもつながる。四日市地区は、他地域コンビナートと比較して、かつての公害の影響が長引いている印象がある。新しいものに踏み出せるようにするため、港にもっと親しみをもってもらう、産業に親しみを持ってもらうことに取り組んでいくという地道な戦略が必要ではないか。	✓ 産業観光と連携したPRに取り組む旨の内容を盛り込みました。(P67)

● 防災・安全

主なご意見	対応
• 海岸施設・港湾施設の老朽化についての課題は、地球温暖化により災害も激甚化しているというニュアンスも入れると良い。	✓ 地球温暖化の影響により、自然災害が激甚化・頻発化している旨の内容を盛り込みました。(P59)
• 防災・安全についても、暮らし続ける人の観点からこの問題を見る必要がある。観光で外からくる人も大事であるが、地域住民あっての港であるという観点が必要。	✓ 住民と連携しながら、防災・安全の取組を行っていく旨の内容を盛り込みました。(P68)
• 災害については、津波対策も急ぐ必要がある。大災害が起きたときに、企業がどこに拠点を置くかが問題となり、四日市は古いコンビナートなので、災害を契機に産業が流出してしまうことが危惧される。災害に強い環境下でものづくりができるということは非常に重要なこと。	✓ 災害による産業流出リスクの懸念があることから、海岸保全施設の耐震・耐津波・耐高潮対策に取り組む旨の内容を盛り込みました。(P68)

(1)主なご意見とその対応

● 自然環境の保全

主なご意見	対応
• 川越町の地先にある高松海岸は港内に残された自然海岸であり、利用者が多い。四日市港の今後の方向性として、自然環境の保全・保持については、引き続き進めていただきたい。	• 空間ゾーニングにおいて、高松海岸を環境ゾーンとして指定するとともに、次世代へ環境を継承していく旨の内容を盛り込みました。(P70、75)
• 親しまれる港になるには、地元の人が定期的に、自分のものと思って愛着を持って港に接することができるようなことを強めていくことが必要。コロナ前に行っていたアマモの再生のように、自分たちの環境を自分たちの手でつくりあげていくというかたちで、自然に人が集まるようなかたちが良い。	• 県民・市民が身近な自然や生き物と触れ合う機会の提供や、環境意識の醸成に取り組む旨の内容を盛り込みました。(P70)

資料３

四日市港港湾脱炭素化推進協議会概要について

令和5年11月27日
四日市港管理組合

1．改正港湾法について（脱炭素化推進地区の指定）

・港湾脱炭素化推進計画を作成した港湾管理者は、脱炭素化推進地区を定め、分区内の構築物用途規制の一部を緩和又は強化できるようになった。

背景・必要性

➢港湾管理者は、臨港地区(港湾の管理運営に必要な地区)内の土地利用を誘導するため、目的に応じて定めた分区毎に条例で構築物用途を規制 **（分区制度）**

➢他方、現行制度は、分区内の一部の規制緩和や分区の種類追加ができないため、水素等の供給や利用のための土地利用のニーズにうまく対応できない

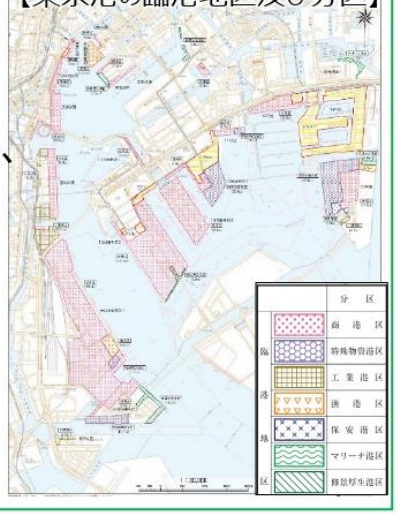
【課題】 新たな土地利用ニーズ(水素等の危険物取扱施設の設置等)への対応

・危険物取扱施設は、多くの港湾で一部の分区を除き、建設を禁止

・一方、開発余地を生み出す埋立事業が減少傾向※にあり、既存の土地の活用が必要

※【我が国港湾で造成された埋立地面積】 1975年：3,109.6ha ⇒ 2015年：156.6ha （出典）国土交通省港湾局調べ

【東京港の臨港地区及び分区】



改正法

分区内の構築物用途規制について、分区内の一部区域(港湾管理者が定める**脱炭素化推進地区**)においては、水素等の供給、利用等の促進のため必要な場合に、当該**規制の一部を緩和又は強化**できる制度を創設

⇒ **企業等のニーズを踏まえた、きめ細かな規制の導入により、港湾周辺の効果的な土地利用を誘導**

規制の緩和イメージ（○：建設可　×：建設禁止）

現在の用途規制

A港商港区
物流倉庫：○
工場：×
水素ステーション：×

新制度を活用した用途規制

A港商港区
物流倉庫：○
工場：×
水素ステーション：×

脱炭素化推進地区内
物流倉庫：○
工場：×
水素ステーション：○

規制を緩和する構築物(例)

港湾物流車両用の水素ステーション(イメージ)
（出典）豊通エア・リキードハイドロジェンエナジー(株)HP

出展：国土交通省　港湾局資料

2.脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用の方向性

臨港地区内の建築物の用途制限について、本計画の目標の達成に向け、商港区に指定されている霞ヶ浦地区の一部において、分区指定の趣旨との両立を図りつつ、船舶、荷役機械、大型トラック等の脱炭素化に資するための燃料を供給するための環境整備や、脱炭素化に資する事業実施に向けた実証試験のための施設整備等のため、脱炭素化推進地区を定めることを検討する。

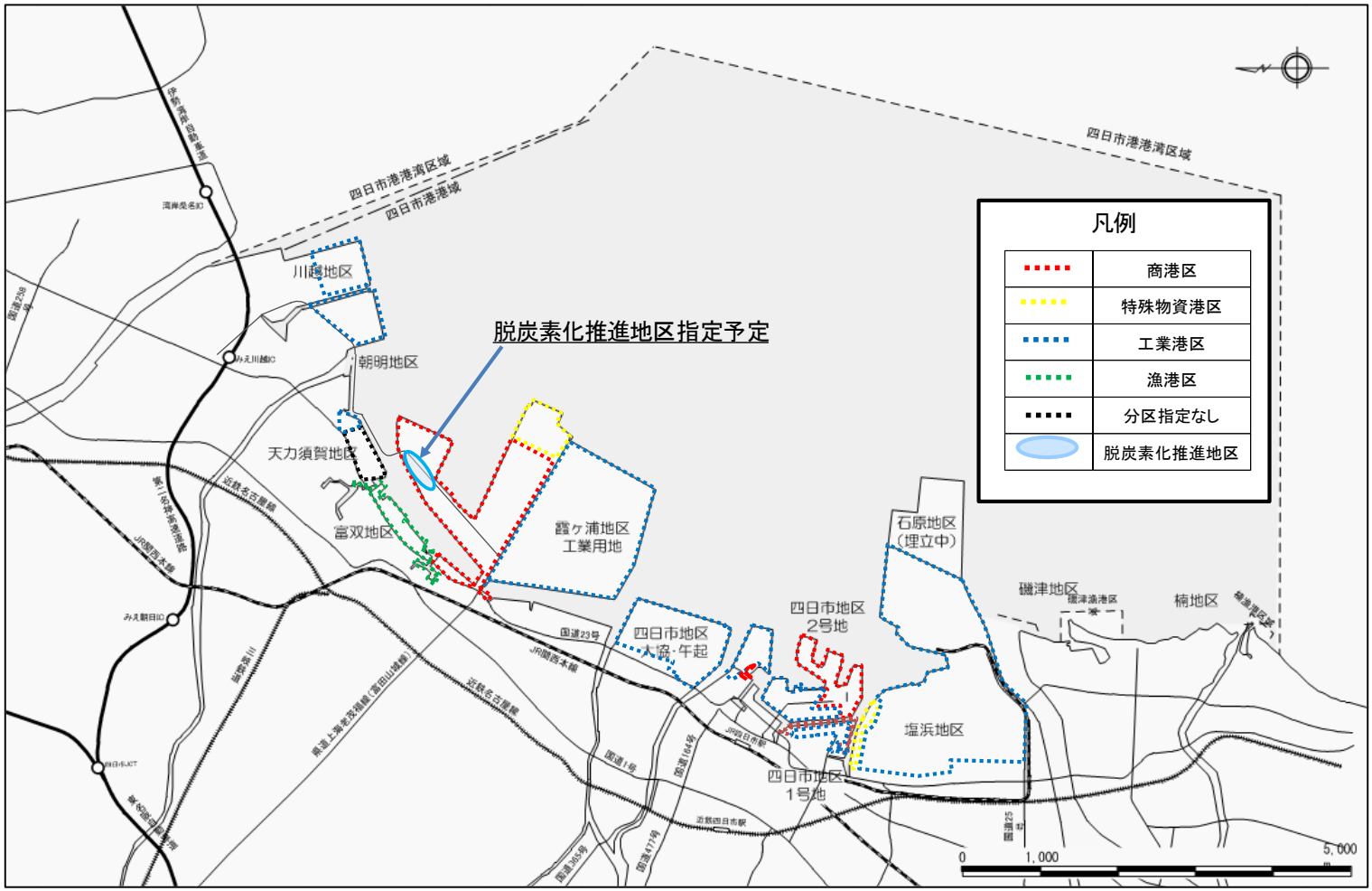


図１　土地利用の方向性

出典：第1回四日市港港湾脱炭素化推進協議会資料

３.脱炭素化推進地区の指定に合わせたご意見について

第１回四日市港港湾脱炭素化推進協議会において、脱炭素化推進地区の指定に合わせた背後圏産業ニーズへの対応等について、以下のとおりご意見がありました。

- 四日市港では、半導体産業が地域の基幹産業にもなっているにも関わらず、例えば、半導体産業で用いられる石油類や高圧ガス等の荷捌き場や保管倉庫がコンテナターミナルの近隣に無いなど、四日市港の分区がこの地域の産業構造の変革に対応しきれておらず、背後圏産業のニーズに機能的に対応できていない状況にある。このため、脱炭素化推進地区と同様に土地利用規制の柔軟な対応が出来ないものか是非とも検討いただきたい。

資料4

四日市港長期構想

(中間案)

令和5年11月

四日市港管理組合

目　次

1. 四日市港の現状 1
1．1　四日市港の歴史、特長 1
1．2　四日市港の周辺の道路網 3
1．3　四日市港の概要 4
（1）港湾区域・臨港地区 4
（2）土地利用状況、主な立地企業 5
（3）四日市港のエネルギー拠点機能 6
（4）四日市コンビナートの状況 8
（5）四日市港を利用する背後の主な企業 9
1．4　四日市港の港勢 10
（1）港湾取扱貨物量 10
（2）外貿コンテナ貨物量 11
（3）完成自動車取扱量 12
（4）バルク貨物取扱量 13
（5）クルーズ船寄港実績 14
1．5　四日市港の交流機能 15
（1）観光資源、親水空間 15
（2）みなとまちづくり 16
1．6　四日市港の防災機能 17
（1）災害に対する脆弱性 17
（2）地震・津波、高潮対策 19
（3）港湾機能の継続 20
1．7　四日市港の安全機能 21
（1）保安対策の実施 21
（2）保安対策の実施 21
1．8　四日市港の環境 22
（1）港湾の脱炭素化の取組（CNP 形成計画） 22
（2）海域環境 23
（3）自然環境 24

2. 四日市港の背後圏の現状 25
2．1　背後圏の概要 25
（1）四日市港利用優位圏 25
（2）三重県内での北勢地域の位置づけ 26
（3）人口減・少子高齢化 27
（4）背後圏の経済 27
（5）四日市コンビナートのカーボンニュートラル化 29
（6）水素・アンモニアの活用に向けた中部圏との広域連携 30

3. 関連計画等 31
3．1　国の関連計画等 31
3．2　県等の関連計画等 32

３．３　官民・その他広域の関連計画等 33

4. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望 34
４．１　社会経済情勢の変化 34
（1）2050 年カーボンニュートラルの実現への動き 34
（2）デジタル化社会の進展 35
（3）災害の激甚化・頻発化 36
（4）アジア域内の経済連携強化 37
（5）サプライチェーンの多元化・強靱化 38
４．２　港湾を取り巻く情勢 39
（1）港湾の脱炭素化 39
（2）港湾の DX 39
（3）道路インフラの整備 39
（4）港湾における労働力不足 41
（5）物流の 2024 年問題 41
（6）国際クルーズの再興 42

5. 四日市港の課題 43
５．１　物流・産業に関する課題 43
（1）コンテナ輸送に関して 43
（2）完成自動車輸送に関して 44
（3）内航 RORO・フェリー輸送に関して 45
（4）バルク貨物輸送に関して 47
（5）コンビナート等の臨港地区内の産業用地等の状況に関して 48
（6）道路交通に関して 49
（7）航路の維持管理に関して 50
（8）クルーズ船の受入に関して 51
５．２　交流に関する課題 52
（1）親しまれる港づくりに関して 52
（2）四日市地区のみなとまちづくり・賑わい創出に関して 53
５．３　防災・安全に関する課題 54
（1）港湾施設の強靱化・老朽化対策に関して 54
（2）海岸保全施設の強靱化・老朽化対策に関して 55
５．４　環境に関する課題 56
（1）地球温暖化対策に関して 56
（2）藻場・干潟に関して 57

6. 四日市港の強みと弱み 58

7. 四日市港の将来像 60
７．１　基本理念 60
７．２　目指すべき姿（将来像） 61
７．３　将来像の実現に向けた取組 64
７．４　空間利用ゾーニング 71
７．５　将来像の実現に向けて 77

１．四日市港の現状

１．１　四日市港の歴史、特長

四日市は、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、四日市港は、伊勢湾随一の物資集散港として発展してきました。その後、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、それを憂えた稲葉三右衛門が、築港工事を主導し、現在の四日市港の基礎が築かれました。

明治 32（1899）年に開港場の指定を受けた四日市港は、当初は食料品、肥料の輸入が中心であり、昭和に入ってからは主に羊毛・綿花の輸入港として栄えました。

昭和 34（1959）年には伊勢湾台風による堤防の決壊等により四日市港の背後地域は未曽有の被害を受けましたが、その後第１石油化学コンビナートが本格的に稼働を開始し、第２、第３石油化学コンビナートの稼働も開始され、日本屈指の石油化学コンビナートが形成されていくことになります。しかし、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、自然環境の破壊などが大きな問題となりました。現在では、低硫黄燃料への転換や排煙脱硫装置の設置など、各企業の公害防止対策への取組に加え、企業、住民、行政の一体となった環境改善の努力により、四日市の環境は大幅に改善されました。

また、平成７（1995）年には公共コンテナふ頭が完成し、平成 14（2002）年には外貿コンテナ貨物年間取扱量が 200 万トンを突破しました。さらに、平成 16（2004）年にはスーパー中枢港湾、平成 23（2011）年には国際拠点港湾として指定され、背後圏の産業や暮らしの変遷に伴い、発展してきました。

現在では、我が国有数のエネルギー港湾として原油・ＬＮＧを輸入し、化学薬品・自動車部品などを輸出する国際拠点港湾として、令和元（2019）年には開港 120 周年を迎えました。

【東海道五拾三次における四日市の様子】

出典：広重『東海道五拾三次　四日市・三重川』,保永堂. 国立国会図書館デジタルコレクション https\psdl.ndl.go.jp\pid1309885（参照 2023-08-23）

【稲葉三右衛門】

【明治初期の四日市港】

図 1-1-1 江戸時代から明治時代の四日市港

図 1-1-2 伊勢湾台風（昭和 34 年）による四日市港の被災状況

表 1-1-1 四日市港の年表

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	繰綿の輸入開始
昭和	7（1932）年	10月	豪州定期航路が寄港、羊毛の輸入が始まる
	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）が本格的に稼動開始
		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（午起地区）が本格的に稼動開始
	43（1968）年	10月	四日市港とシドニー港、姉妹港提携調印
	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
	47（1972）年		第3石油化学コンビナート（霞ヶ浦地区）が本格的に稼動開始
		12月	乗用車の本格的輸出開始
平成	7（1995）年	12月	公共コンテナふ頭（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
		12月	旧港港湾施設（潮吹き防波堤他）、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
	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号岸壁供用開始
	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	霞４号幹線(四日市・いなばポートライン)開通
令和	元（2019）年		開港120周年

1．2 四日市港の周辺の道路網

四日市港は、日本列島の中央に位置し、古くから、中部、近畿への交通網が充実しているとともに、北陸への交通の要衝に近接しており、海陸輸送の結節点としての役割を果たしています。

関西圏と関東圏を結ぶ区間のうち、関西と中京間の陸上輸送においては、新名神高速道路等の開通により、四日市を経由する新名神・東名阪ルートが主軸となってきており、海陸輸送の結節点としての四日市港のポテンシャルがさらに高まってきています。

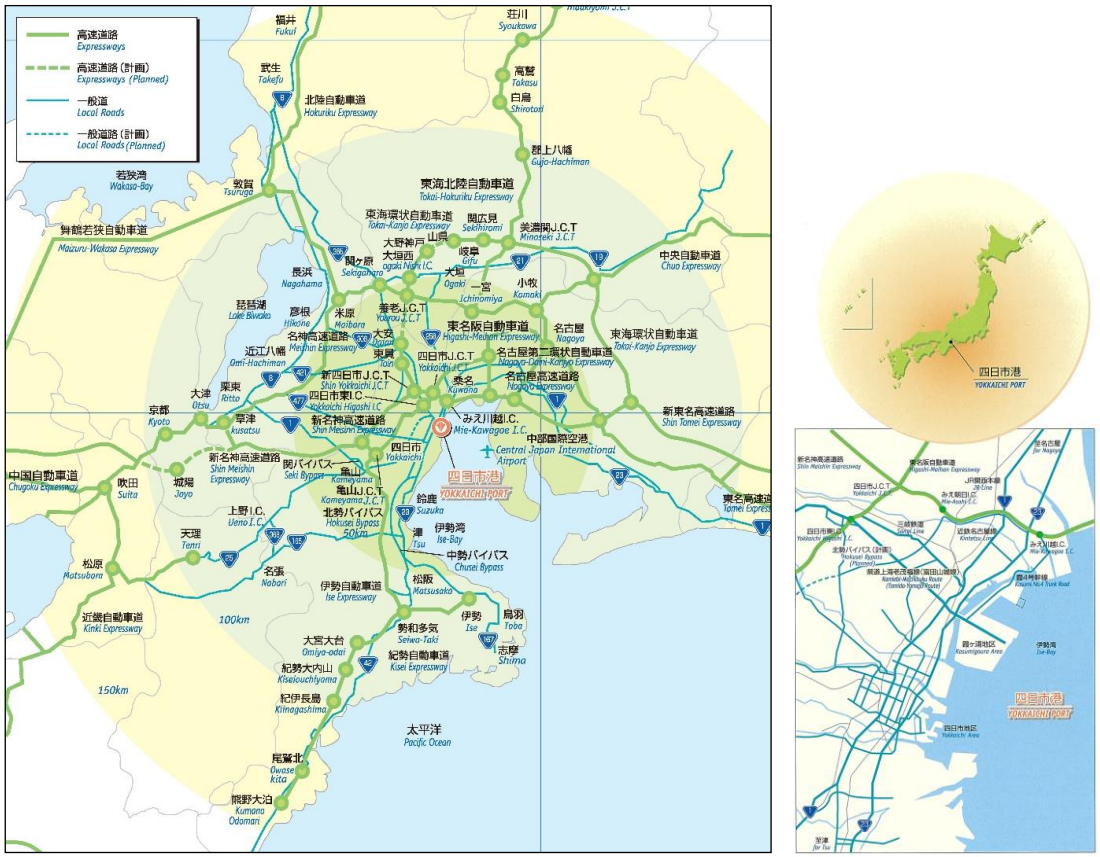


図 1-2-1 四日市港へのアクセス

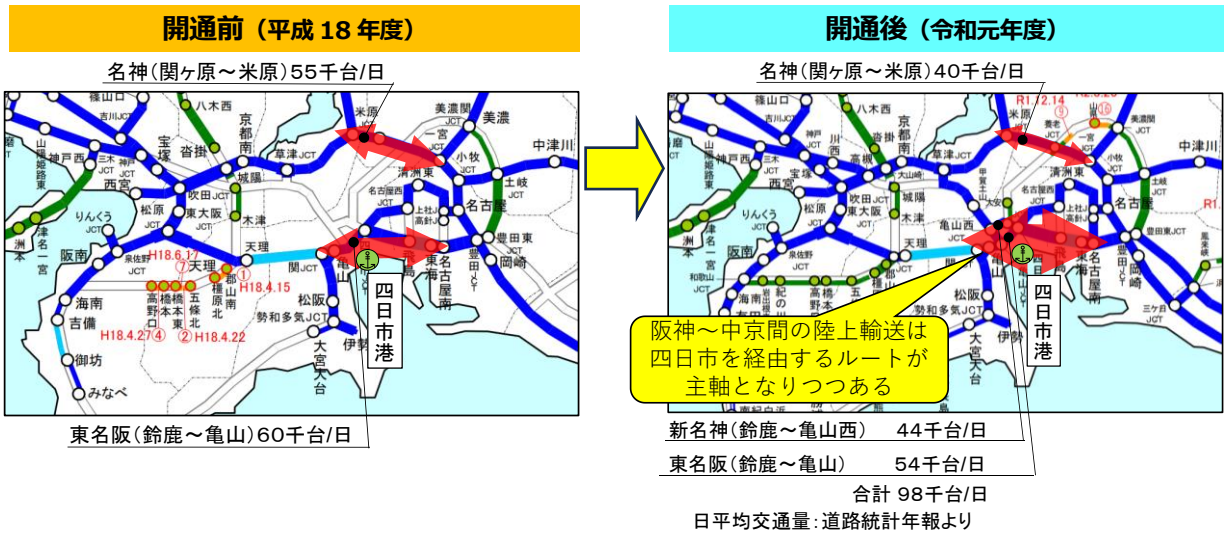
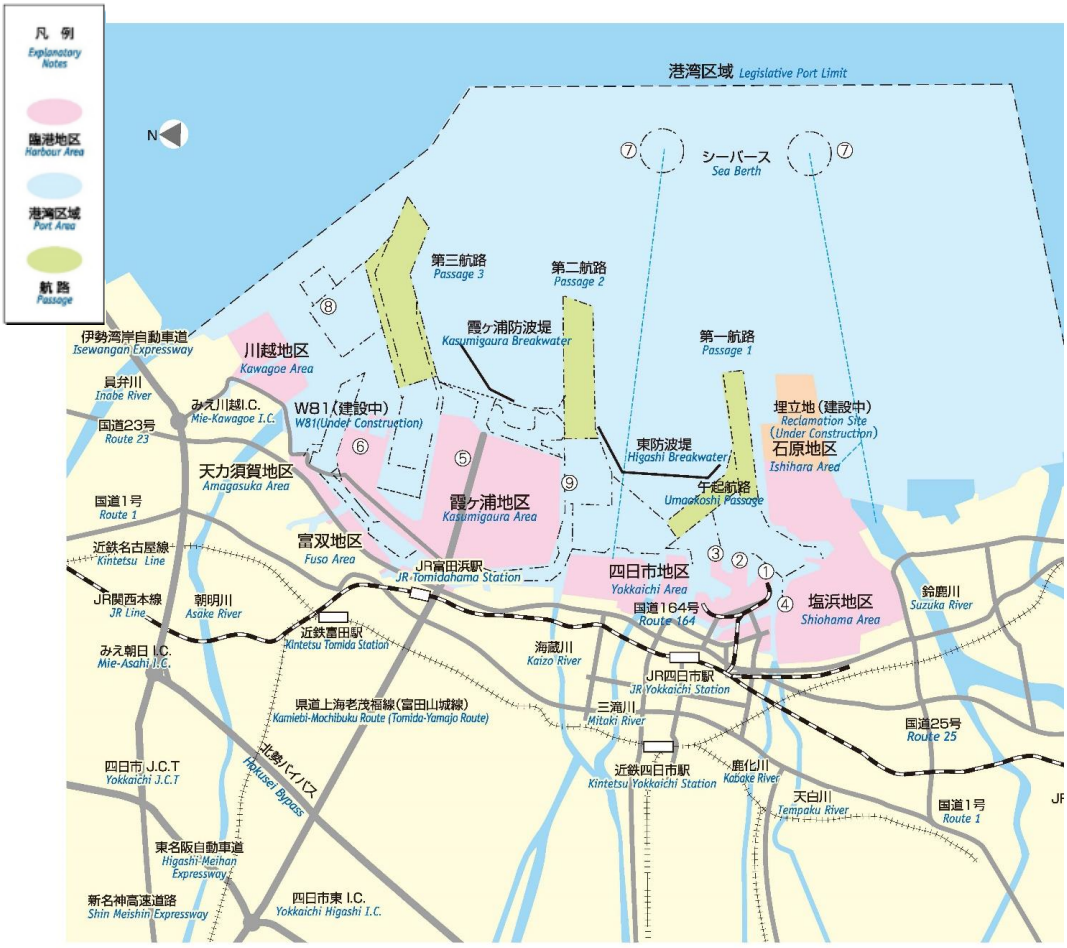


図 1-2-2 新名神高速道路の開通前後の交通量変化

1．3 四日市港の概要

(1)港湾区域・臨港地区

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。



主な係留施設

番号	主な係留施設	船隻数	延長(m)	水深(m)
①	第1埠頭	6	799	-3.0～-9.0
②	第2埠頭	8	1,040	-5.0～-10.0
③	第3埠頭	6	1,028	-5.5～-12.0
④	石炭埠頭	1	125	-7.5
⑤	霞ヶ浦南埠頭	29	3,490	-4.5～-14.0
⑥	霞ヶ浦北埠頭	1	360	-14.0
⑦	シーバース(専用)	2		-20.8～-22.0
⑧	LNG受入桟橋	1		-14.0
⑨	LNG・LPG受入桟橋	1		-14.0

面 積 (2023年4月1日現在) Area (As of Apr.1, 2023)

港湾区域面積 約6,600ha *Port Area 6,600ha*		
臨港地区面積 *Harbour Area* 1,169.6ha	商港区 *Commercial Zone*	198.8ha
	特殊物資港区 *Special Commodities Zone*	38.4ha
	工業港区 *Industrial Zone*	894.0ha
	漁港区 *Fishing Port Zone*	20.7ha
	無区分 *Unnamed Zone*	17.7ha

図 1-3-1 四日市港の港湾区域、臨港地区

(2)土地利用状況、主な立地企業

四日市港の地区別の土地利用状況をみると、公共岸壁は霞ヶ浦地区と四日市地区にあり、霞ヶ浦地区ではコンテナ貨物や完成自動車、石炭等を主に取り扱っており、四日市地区では、穀物、金属鉱等を主に取り扱っています。また、川越地区にはＬＮＧ火力発電所が立地し、霞ヶ浦地区・四日市地区（大協・午起）・塩浜地区は石油化学コンビナートとして利用されているなど、四日市港にはエネルギー関連企業をはじめ、多くの企業が集積しています。

図 1-3-2 四日市港の地区別の土地利用状況

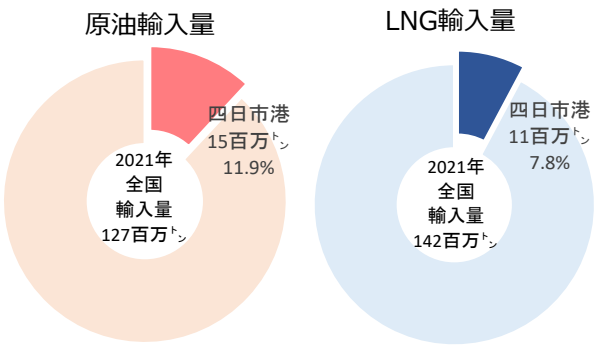
○塩浜地区～四日市地区

○霞ヶ浦地区～川越地区

図 1-3-3 四日市港内の主な立地企業

(3)四日市港のエネルギー拠点機能

四日市港は、原油及びＬＮＧの輸入においてそれぞれ全国の約１割を占めており、我が国のエネルギー供給拠点として重要な役割を担っています。石炭についても、輸入石炭を衣浦港に移出する等、輸入・供給拠点としての機能を担っています。



出典：港湾統計より作成

図 1-3-4 原油、LNG 輸入量の全国シェア

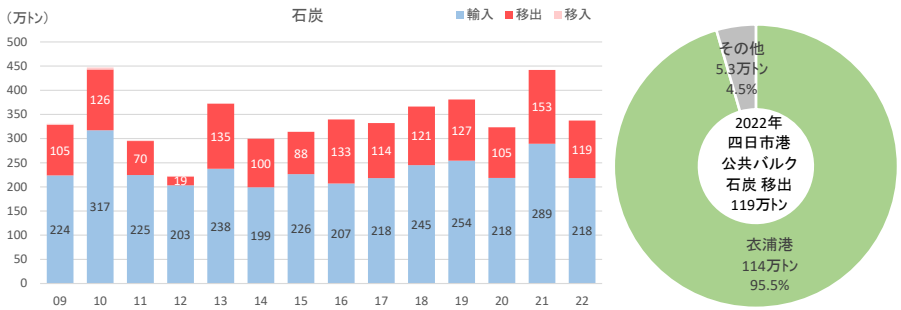


図 1-3-5 石炭の輸入量、移出量、移出先

表 1-3-1 四日市港のエネルギー拠点としての役割

原油

原油は主に沖合約６kmの海上に設置されている２基のシーバースから海底パイプラインを通じて、陸上に設置されたタンクへと送られます。四日市港にはこのようなシーバースを含め、原油や石油製品の荷揚げのための外航大型タンカー用桟橋が６バースあり、臨海部の石油化学コンビナートへの原材料供給や国内の石油エネルギー需要に応えています。

ＬＮＧ（液化天然ガス）

近年、クリーンな石油代替エネルギーとして脚光を浴びているのがＬＮＧです。カタールやインドネシアなどから専用タンカーによって運ばれてきたＬＮＧは、霞ヶ浦地区と川越地区の企業の専用桟橋で一旦荷揚げされ、主に火力発電所の発電用燃料や都市ガスとして使用されています。

ＬＰＧ（液化石油ガス）

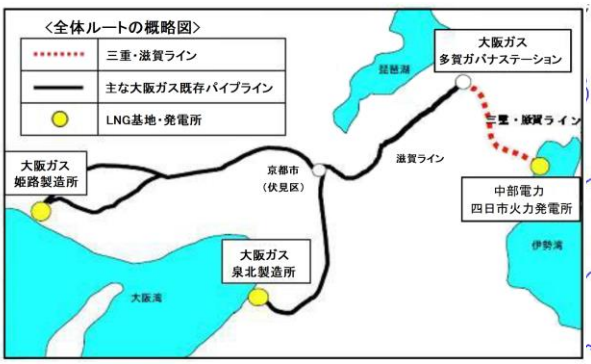
霞ヶ浦地区にはＬＰＧの輸入・備蓄基地があり、専用タンカーによって輸入されたＬＰＧは内航タンカーなどによって国内各地に配送されています。

石炭

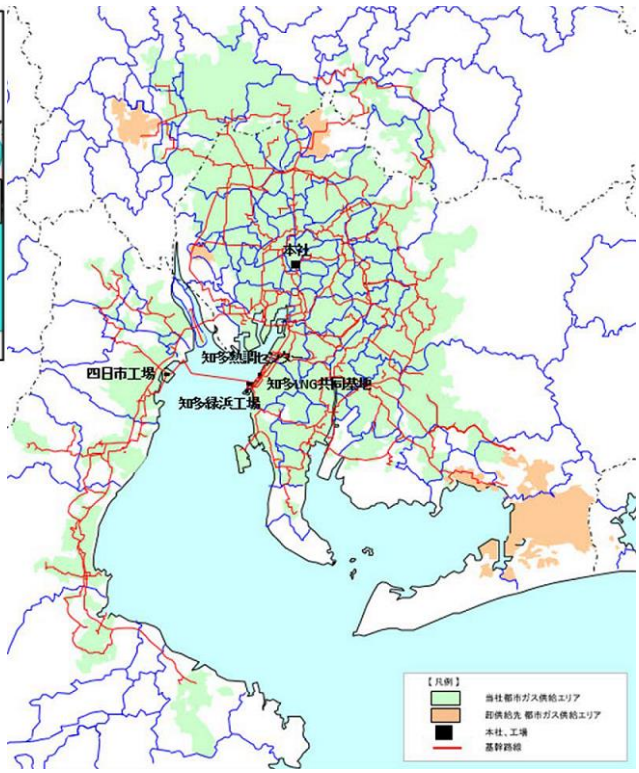
第２次オイルショック後の脱石油気運が急速に高まる中、四日市港では本格的な石炭中継基地を整備し、以後、合理的で経済的な取り扱いを続け、地域産業・地域経済の発展に大きく貢献してきました。また近年は環境保全対策にも力を注ぎ、クリーンな備蓄基地の運営を実現しています。

木質バイオマス燃料

地球温暖化の問題等への対応から、環境面で優れている木質バイオマス燃料の利用に注目が集まっています。四日市港では、霞ヶ浦地区において、海外から輸入された木質バイオマス燃料が荷揚げされ、同地区内の民間専用倉庫に保管された後、環境負荷低減を目的とした大型トレーラーによって、バイオマス発電所に配送されています。



※ 現在は以下のとおり変更となっています
中部電力：JERA
大阪ガス：Daigasガスアンドパワーソリューション



出典：（左）中部電力株式会社ホームページ（https://www.chuden.co.jp/publicity/press/3238104_19386.html）

出典：（右）東邦ガス株式会社ホームページ（https://www.tohogas.co.jp/corporate/company/network/）

図 1-3-6 天然ガス、都市ガスの供給網

(4)四日市コンビナートの状況

四日市港の臨港地区及びその周辺には、昭和 30 年代に国内でも有数の石油化学コンビナートとして四日市コンビナートが形成され、第１コンビナート（塩浜地区）、第２コンビナート（四日市地区（大協・午起））及び第３コンビナート（霞ヶ浦地区）の３箇所に区分され、化石燃料からエネルギー関連品、製品の素材・原料等を製造し産業活動の根幹をなしています。

国内他地区のコンビナートと比較したとき、石油精製能力やサプライチェーン網羅性で上位に位置するなど、国内でも有数の製造拠点となっています。

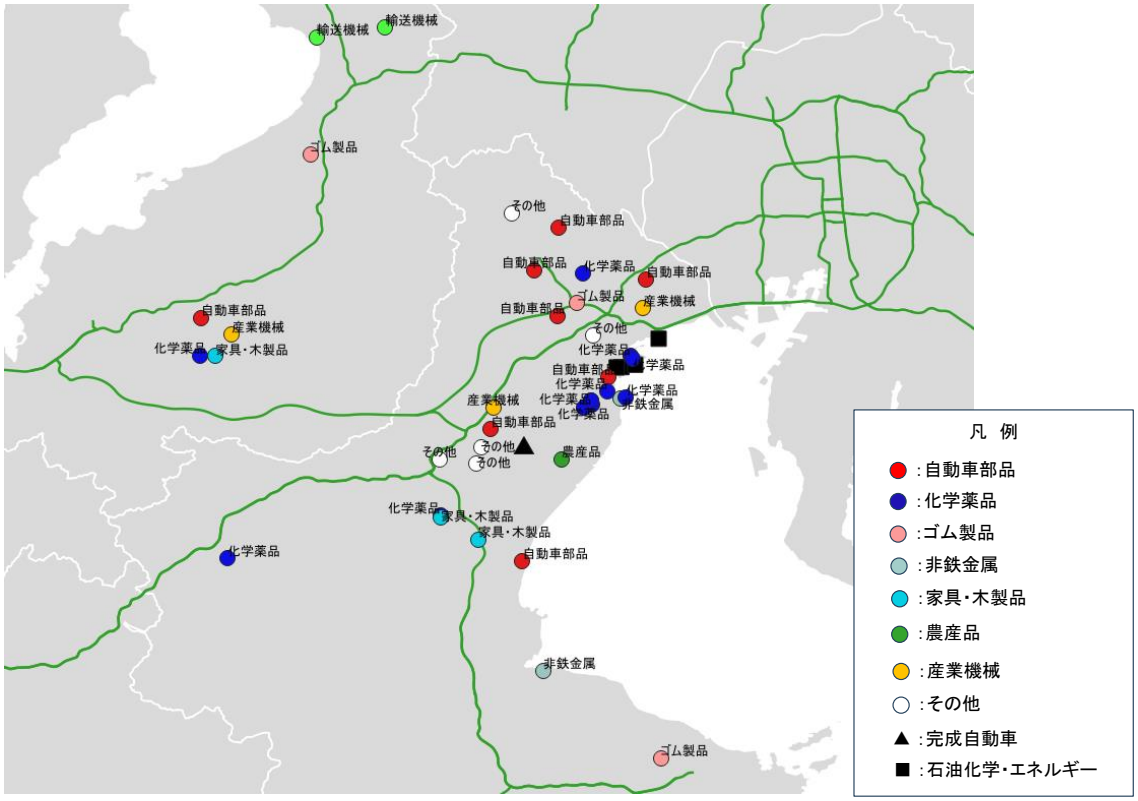
表 1-3-2 四日市コンビナートと他国内コンビナートの比較

評価項目			四日市	比較コンビナート								四日市コンビナートの位置付け
				鹿島	千葉	川崎	堺泉北	水島	岩国大竹	周南	大分	
コンビナート能力	製造品出荷額	所在都市の製造品出荷額の比較(2020年時点)	5位 2.9兆円	7位 2.0兆円	1位 6.1兆円	2位 4.2兆円	3位 4.0兆円	4位 3.5兆円	9位 0.6兆円	8位 1.1兆円	6位 2.3兆円	国内有数の製造拠点である
	製造能力	石油精製能力の比較(2021年3月時点)	2位	6位	1位	4位	5位	3位	8位	-	7位	製油所は国内最大級、エチレンプラントもあり、国内有数の製造拠点である
		エチレン生産能力の比較(2020年7月時点)	6位	7位	1位	2位	8位	5位	-	3位	4位	
	業種の多様性	鉄鋼、石油、化学、発電所、LNGの網羅性	○	-	◎	◎	-	○	-	-	○	石油精製、化学メーカーのみならず、発電所やエネルギー企業も有する
	サプライチェーン網羅性	基礎化学品、誘導品、機能性化学品の取扱数(※自社使用分を含む)	2位 72品目	7位 36品目	1位 97品目	4位 56品目	6位 45品目	3位 58品目	9位 24品目	5位 46品目	8位 34品目	千葉に次いで多数の誘導品、機能化学品を取り扱う
立地	大都市への近接性	大都市圏や都市圏への近接性	中京	関東	関東	関東	京阪	岡山	-	-	-	中京大都市圏内に位置し、国内有数の消費地に隣接
	国際港湾への近接性	国際戦略港湾や国際拠点港湾への近接性	四日市港	-	千葉港	東京港	大阪港、堺泉北港	水島港	-	-	-	国際拠点港湾にあり、輸出入に適した環境
	国際空港への近接性	国際空港への近接性	中部	成田、羽田	成田、羽田	成田、羽田	関西	-	-	-	-	国際空港に近接し、輸出入に適した環境（SAF供給の面でも有利）

出典:2022年度四日市コンビナート2050年カーボンニュートラル化に向けた検討報告書(令和5年3月、四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けた検討委員会)を四日市港管理組合にて一部修正

(5)四日市港を利用する背後の主な企業

四日市港はコンテナ、完成自動車、石油化学・エネルギー関連の荷主が利用する港湾であり、利用荷主は三重県を中心に広く分布しています。



出典:国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所資料をもとに作成

図 1-3-7 四日市港背後の主な利用企業の立地状況

１．４　四日市港の港勢

（1）港湾取扱貨物量

四日市港の総取扱貨物量は、令和元（2019）年以降は新型コロナウイルス感染症の影響等により若干落ち込んでいるものの、過去 10 年は概ね 6, 000 万トン前後で推移しており、そのうち、外貿貨物が６～７割、内貿貨物が３～４割となっています。

主な品種をみると、輸出では化学薬品、自動車部品、石油関連製品が約７割を占め、輸入では原油、ＬＮＧ、石炭の上位３品目が全体の約８割を占めています。移出ではその他の石油、重油、揮発油などの化学工業品が約６割で、次いで完成自動車、石炭、セメントが多く、移入では揮発油、重油、化学薬品などの化学工業品が約７割で、次いで完成自動車、ＬＰＧ、その他の石油が多くなっています。

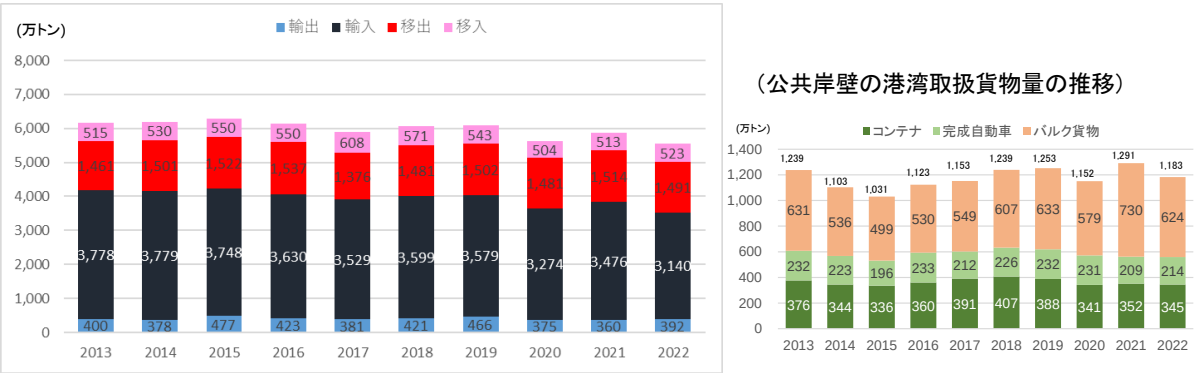


図 1-4-1 四日市港の港湾取扱貨物量の推移

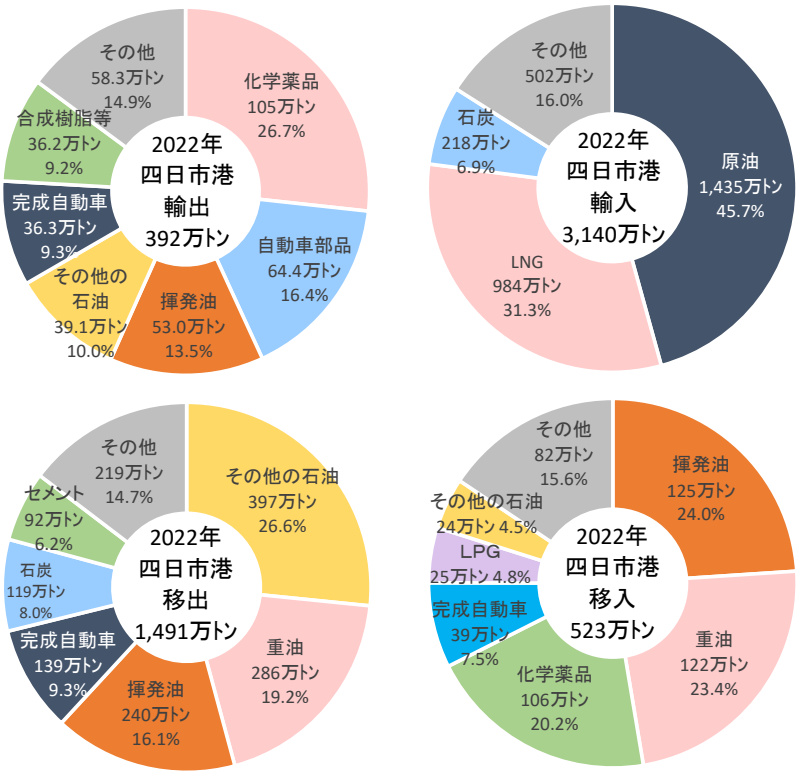


図 1-4-2 四日市港の港湾取扱量の品種内訳（2022 年）

(2)外貿コンテナ貨物量

四日市港の外貿コンテナ貨物量は、平成 12（2000）年から増加傾向にあり、平成 30（2018）年、令和元（2019）年には 20 万 TEU 超を達成しました。令和元（2019）年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響等により貨物量が減少し、その後は横ばいで推移しています。また、輸出と輸入を比べると、四日市港では、輸出が輸入に比べてやや多くなっています。

航路別の外貿コンテナ貨物量をみると、中国航路は年々減少傾向であるのに対し、東南アジア航路は平成 26（2014）年以降増加傾向にあり、近年は外貿コンテナの約８割を占めています。

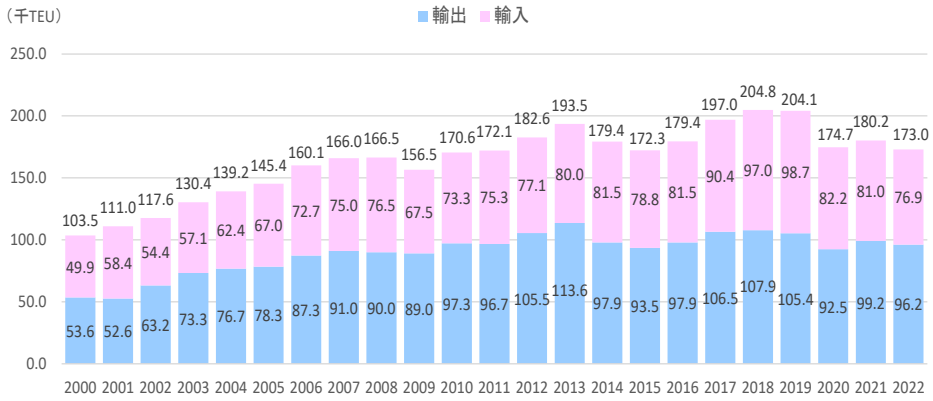


図 1-4-3 四日市港の外貿コンテナ貨物量の推移

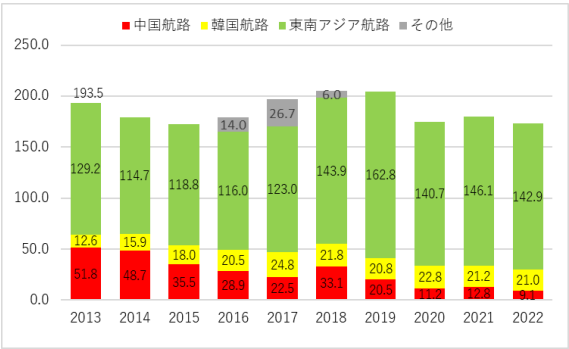


図 1-4-4 四日市港の航路別の外貿コンテナ貨物量の推移

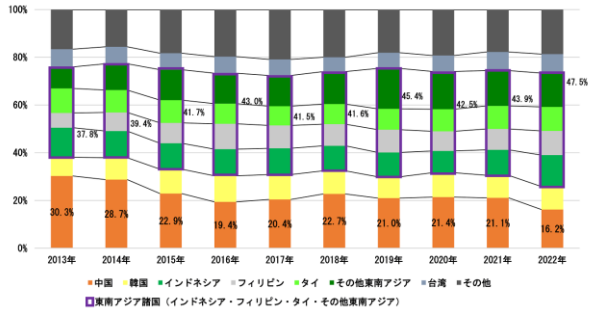


図 1-4-5 四日市港の国別の外貿コンテナ貨物量の割合の推移

四日市港の航路別の便数

仕向地 仕出地	輸出 （週）	輸入 （週）
韓国	6 便	5 便
中国	6 便	6 便
台湾	5 便	5 便
タイ	2 便	2 便
ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	6 便	4 便
ｲﾝﾄﾞﾈｼｱ	3 便	3 便
ﾍﾞﾄﾅﾑ	4 便	4 便
ﾏﾚｰｼｱ	4 便	4 便
ﾌｨﾘﾋﾟﾝ	1 便	3 便

※1航路で複数国に寄港する場合も計上

図 1-4-6 四日市港の外貿コンテナ定期航路（令和 5 年 6 月現在）

(3)完成自動車取扱量

完成自動車の取扱量は、近年 220 万トン前後で推移しており、うち移出が６割強で、移入、輸出がそれぞれ２割弱となっています。

移出は近年横ばい傾向で約６割が関東向け（千葉港）となっています。移入は減少傾向で、輸出は増加傾向であり、主に欧州向けとなっています。背後圏の自動車メーカーにおける国内・国外生産体制の変更に伴い、完成自動車等の取扱量が伸びることも想定されます。

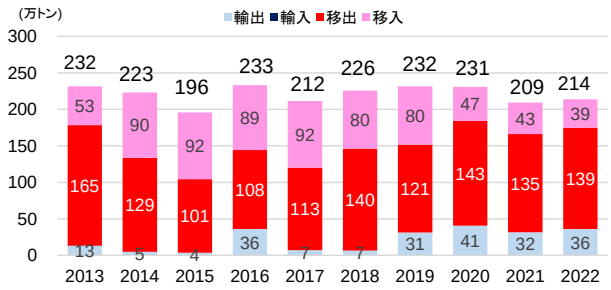


図 1-4-7 四日市港の完成自動車の取扱量の推移

図 1-4-8 四日市港の完成自動車の取扱バース

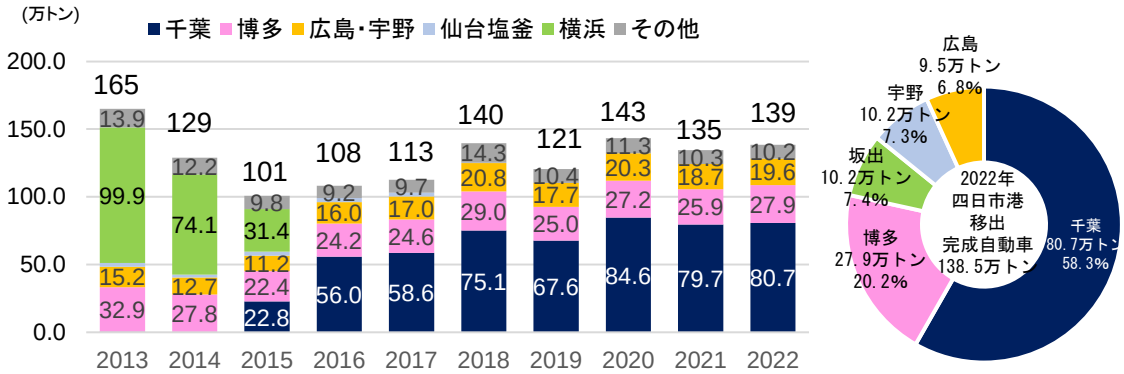


図 1-4-9 四日市港の完成自動車（移出）の方面別貨物量推移、方面別内訳（2022 年）

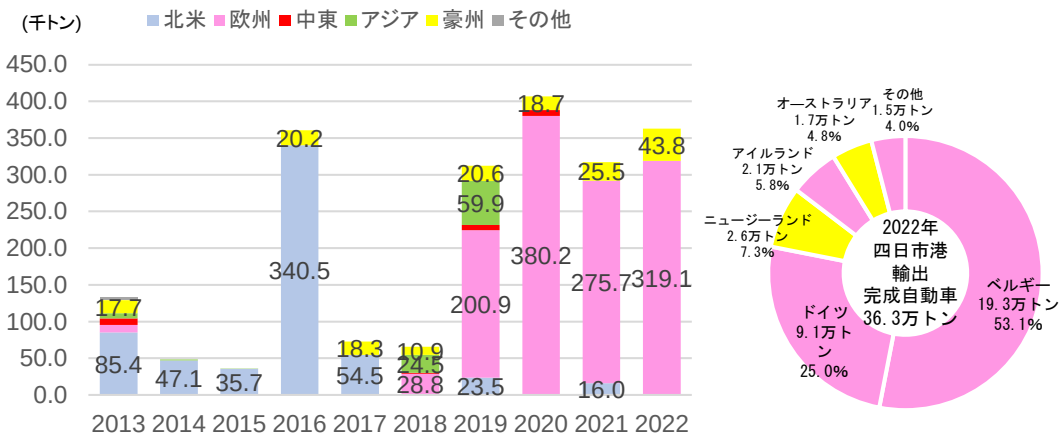


図 1-4-10 四日市港の完成自動車（輸出）の方面別貨物量推移、方面別内訳（2022 年）

(4)バルク貨物取扱量

完成自動車を除くバルク貨物の取扱量は、平成 27（2015）年をピークにやや減少傾向であり、このうち約１割が公共岸壁、９割が専用岸壁の取扱いとなっています。

公共岸壁では石炭が最も多く半数強を占めていますが、近年ではバイオマス発電燃料となる木材チップの取扱いが新たに始まりました。専用岸壁では原油、ＬＮＧ、揮発油が大半を占めています。

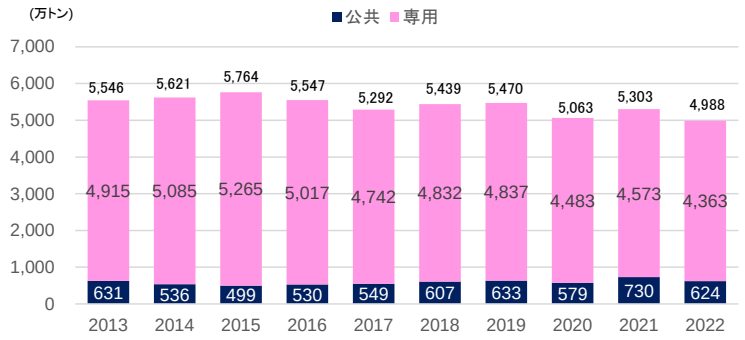


図 1-4-11 四日市港のバルク貨物の取扱量の推移（公共・専用別）

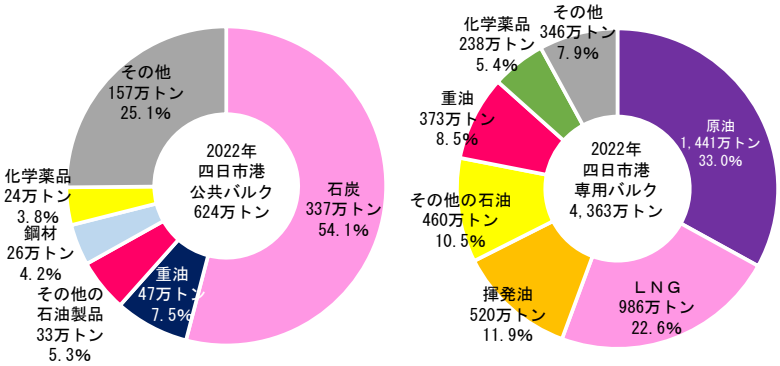


図 1-4-12 四日市港のバルク貨物の品目内訳（2022 年）

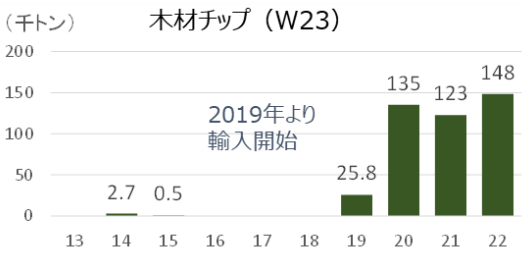


図 1-4-13 四日市港の W23 におけるバイオマス発電燃料(木材チップ)の取扱量の推移

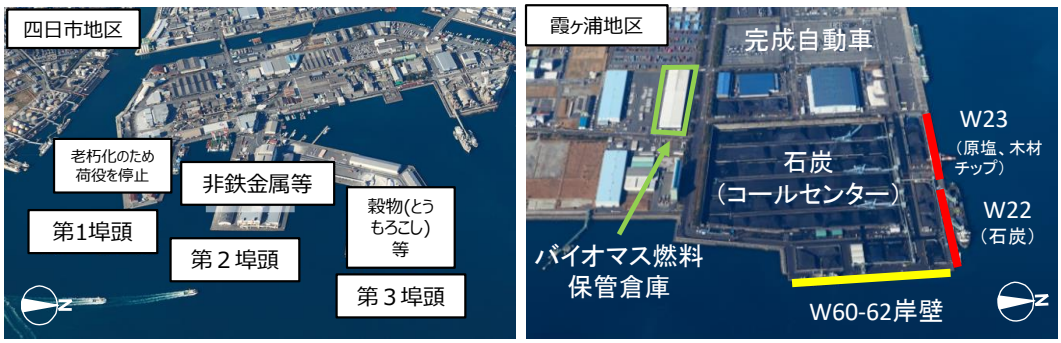
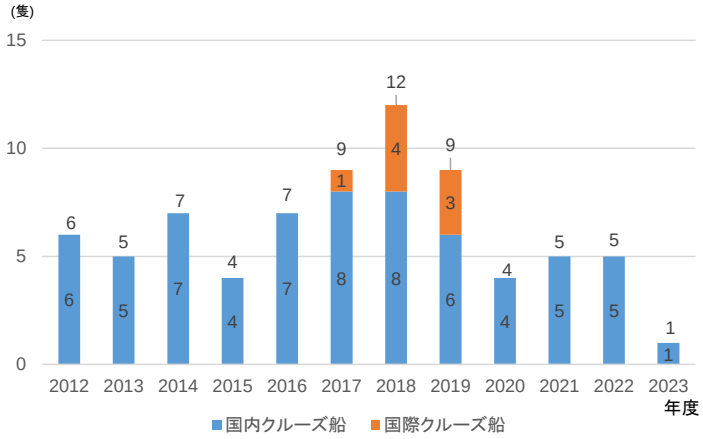


図 1-4-14 四日市港のバルク貨物の取扱バース（公共岸壁）

(5)クルーズ船寄港実績

四日市港管理組合は、四日市商工会議所を事務局とした四日市港客船誘致協議会に参画し、クルーズ船の誘致活動に取り組んでおり、平成 30（2018）年度には四日市港に 12 隻のクルーズ船が寄港しています。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２（2020）年から令和５（2023）年７月現在まで外国クルーズ船の寄港はないものの、国内クルーズ船が度々寄港しています。



※2023年は7月末までの実績。

図 1-4-15 四日市港におけるクルーズ船寄港回数

図 1-4-16 四日市港を利用する客船（飛鳥Ⅱ）

出典：四日市商工会議所提供資料

図 1-4-17 客船誘致に向けた活動

１．５ 四日市港の交流機能

(1)景観資源、親水空間

四日市港には、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。また、誰でも利用できる公園・緑地が整備されており、コンビナートの工場夜景も産業観光として人気を博しています。

重要文化財・潮吹き防波堤

重要文化財・旧港西防波堤

重要文化財・波止改築記念碑

重要文化財・末広橋梁（四日市市末広町）

臨港橋（四日市市末広町）

霞港公園

シドニー港公園

富双緑地

図 1-5-1 四日市港の文化財や公園施設等

図 1-5-2 四日市港の工場夜景

図 1-5-3 四日市港ポートビル 14 階
展望展示室「うみてらす14」

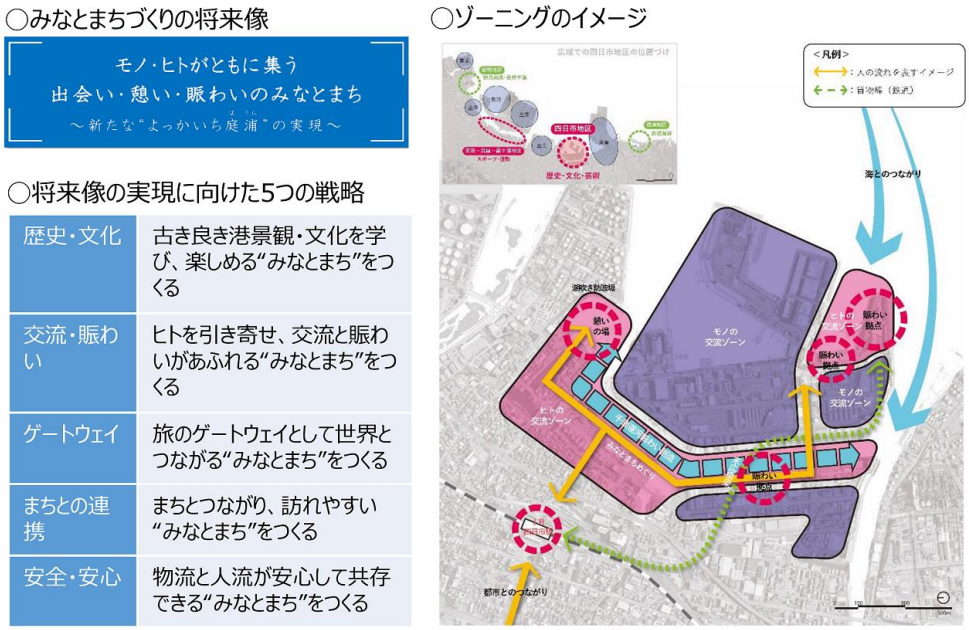
(2)みなとまちづくり

四日市港発祥の地である四日市地区は、「潮吹き防波堤」、「末広橋梁」等の重要文化財や、レトロな雰囲気を残す千歳運河などの歴史的資源がある一方、老朽化・遊休化が進む一部施設の有効活用が課題となっています。このことから、千歳運河周辺のエリアでは、老朽化した物揚場を緑地護岸に利用転換し、歩行者空間を整備するなど、レトロな景観を活かした取組を進めています。

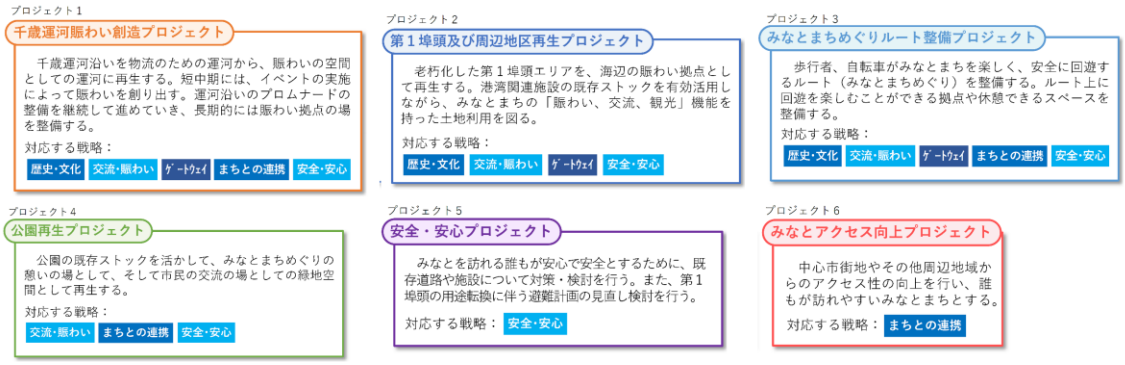
また、四日市地区は、中心市街地から比較的近くに位置しており、同地区において、従来の物流機能に加え、県民・市民が憩い、賑わう交流拠点としての活用に向けた検討や、賑わいの創出にかかる事業を行っています。

令和３（2021）年 11 月には、四日市港管理組合も参画する「四日市みなとまちづくり協議会」により、四日市地区のみなとまちづくりの将来像を「モノ・ヒトがともに集う出会い・憩い・賑わいのみなとまち～新たな“よっかいち庭浦”の実現～」と定めた「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」を策定し、「人に寄り添い、訪れる人をもてなす『みなとまち新たな“よっかいち庭浦”※１』」を目指して、６つのプロジェクトと２つの継続的な取組を掲げており、イベント等を開催するなど、官民一体となってみなとまちづくりの取組を進めています。

※１　よっかいち(四日市)庭浦(ぼうら)…文明５(1473)年の外宮庁宣案に記載された地名。この時代から、既に「四」のつく日に定期市が開かれており、「四日市」という地名の由来とされている。



出典：四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕（令和3年11月、四日市みなとまちづくり協議会）



出典：四日市みなとまちづくりプラン[基本構想]（令和３年 11 月、四日市みなとまちづくり協議会）
※四日市港管理組合にて一部修正

図 1-5-4 四日市みなとまちづくりプランの概要

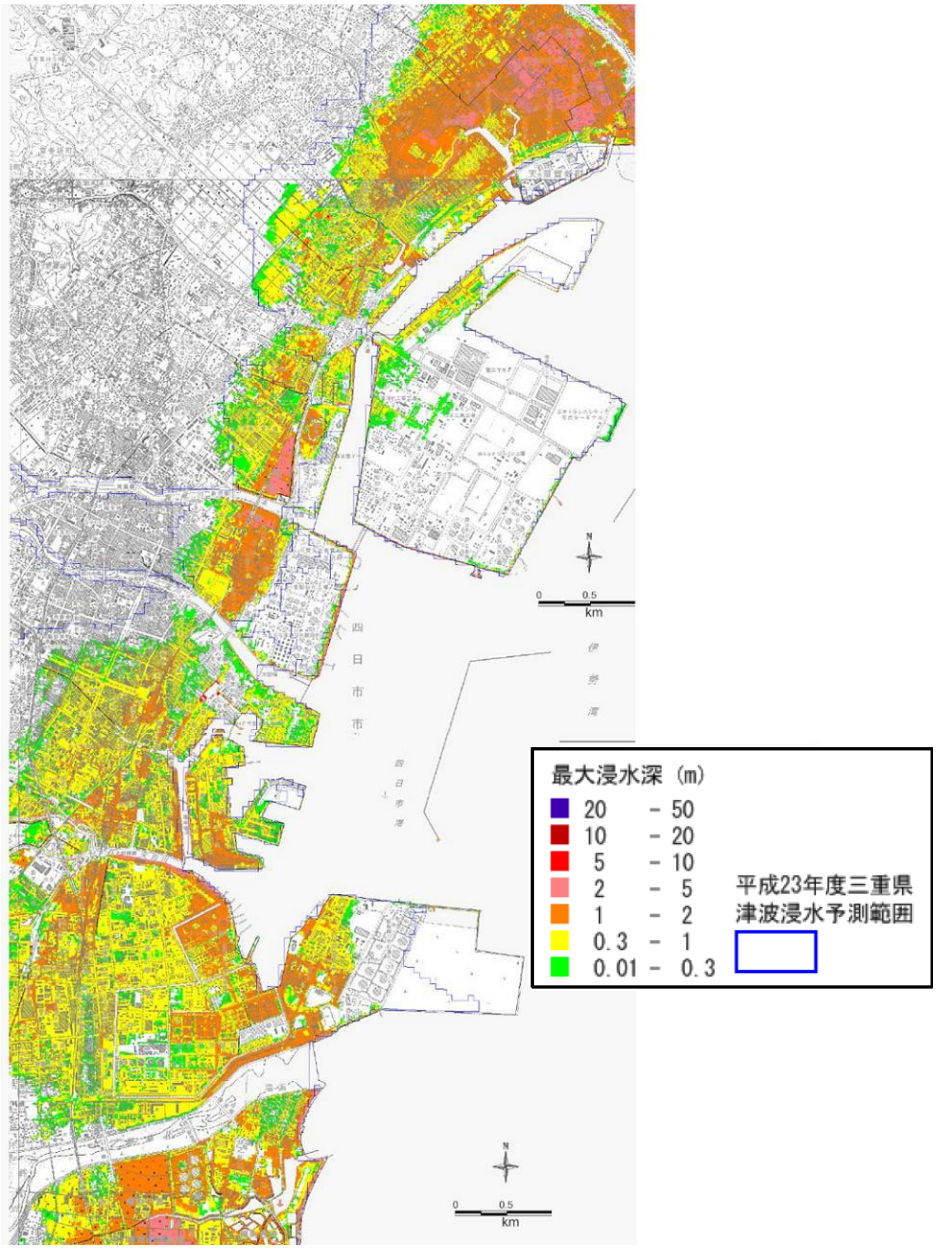
１．６ 四日市港の防災機能

（1）災害に対する脆弱性

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、大型台風時の高潮による浸水が危惧されています。

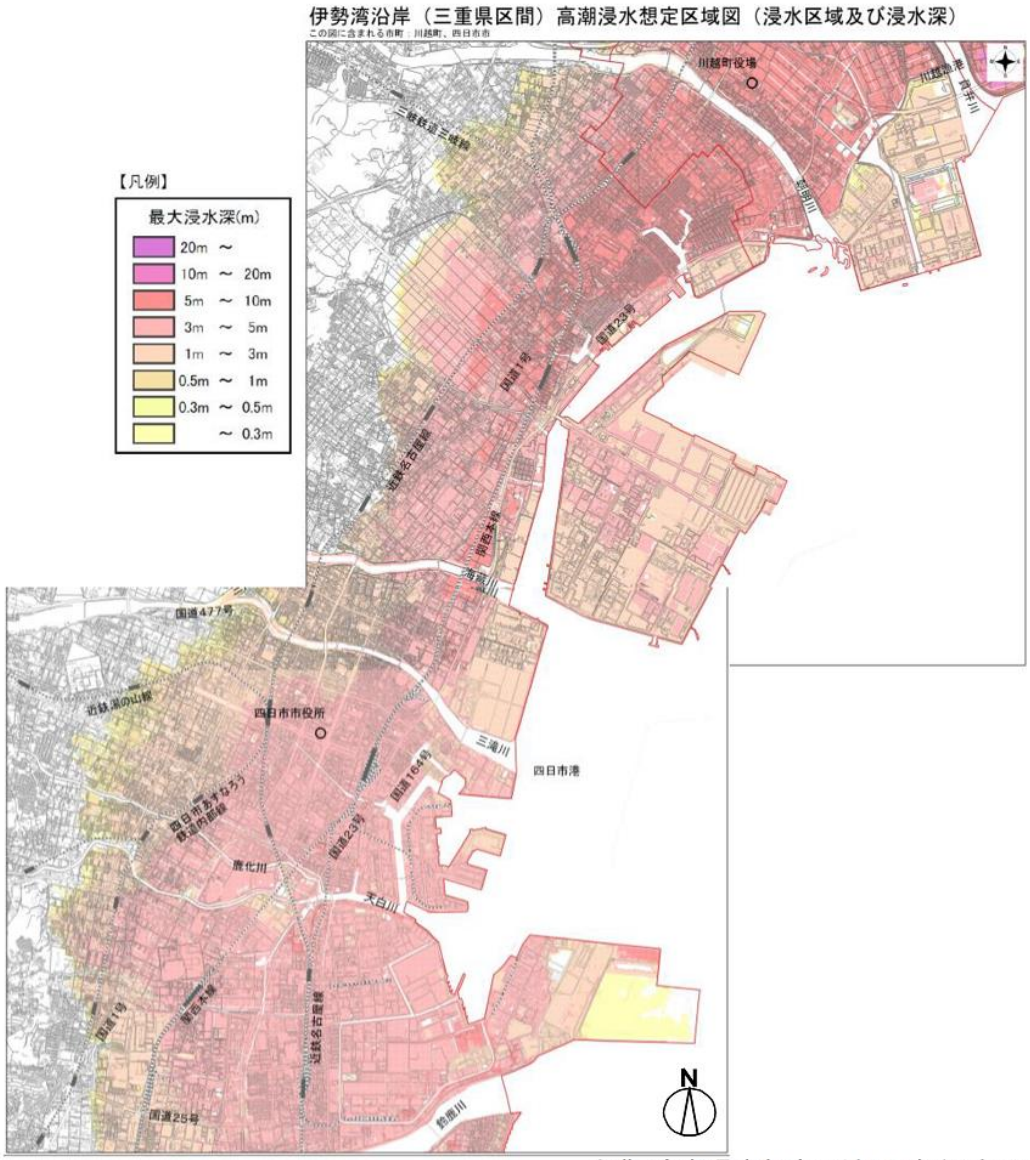
三重県の想定によれば、南海トラフ地震発生時（理論上最大クラス）には、四日市港では震度７、津波高５ｍ（満潮時）が想定され、四日市地区の最大浸水深は１～２ｍと想定されています。

また、想定し得る最大規模の高潮による氾濫が発生した場合に想定される浸水深は、四日市港の多くの地区で浸水深３～５ｍ、場所によっては５～10ｍの浸水深が想定されています。



出典：平成 25 年度三重県地震被害想定調査結果

図 1-6-1 南海トラフ地震発生時（理論上最大クラス）の　津波浸水区域の想定



出典：高潮浸水想定区域図（令和2年8月、三重県）

図 1-6-2 想定しうる最大規模の高潮の場合の浸水区域の想定

(2)地震･津波、高潮対策

四日市港では、大規模地震が発生した際に、発災直後から緊急物資の輸送や経済活動の確保ができるように、通常岸壁よりも耐震性を強化した耐震強化岸壁の整備を進めています。既に緊急物資用の耐震強化岸壁２バース（W15、W23）の整備が済んでおり、現在、幹線貨物（コンテナ）輸送用の岸壁（W81）の整備を行っています。

また、津波・高潮等の災害から背後地を守るための海岸保全施設は、その多くが整備から 50 年以上が経過し、老朽化が進んでいる上、多くの施設で耐震・耐津波・耐高潮性能が不足しているため、客観的な評価基準により優先度を定め、順次整備を行っています。

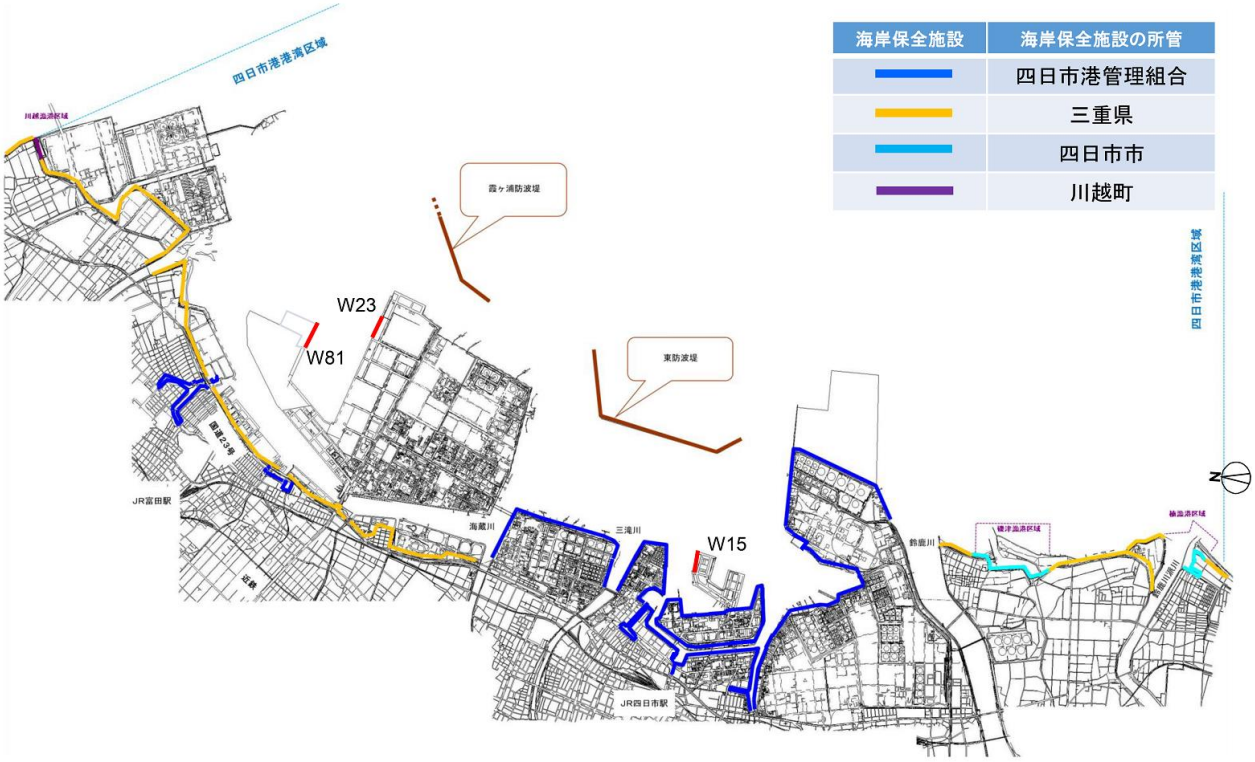
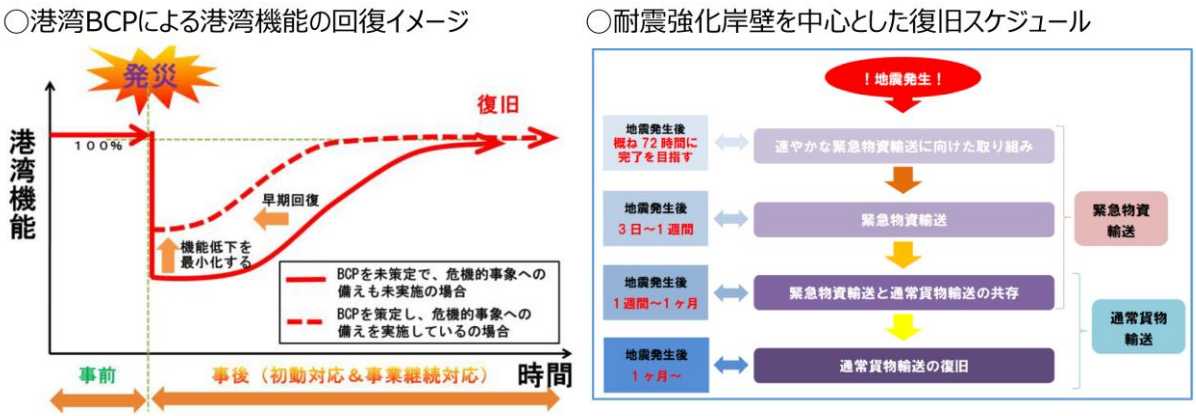


図 1-6-3 海岸保全施設･防波堤の位置

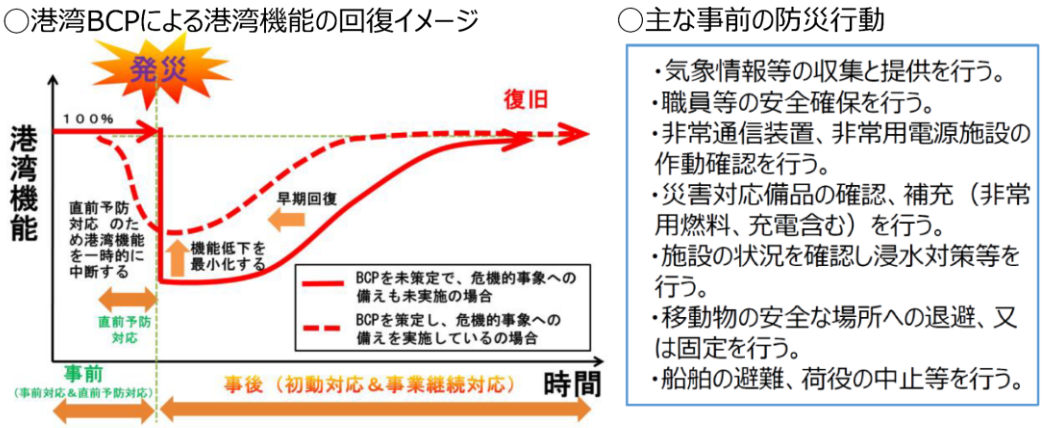
(3)港湾機能の継続

四日市港では、大規模災害発生時（地震・津波、台風・暴風）における早期の港湾機能回復を図るために、関係者が連携して的確に対応するために共有しておくべき目標や行動・協力体制を定めた、「四日市港港湾機能継続計画（四日市港ＢＣＰ）」を策定し、実効性を高めるため、訓練等を実施しています。



出典：四日市港港湾機能継続計画（四日市港BCP）（令和4年11月改訂、四日市港BCP協議会）

図 1-6-4 地震･津波の場合の港湾機能の継続イメージ



出典：四日市港港湾機能継続計画（四日市港BCP）（令和4年11月改訂、四日市港BCP協議会）

図 1-6-5 台風･暴風の場合の港湾機能の継続イメージ

１．７　四日市港の安全機能

（1）保安対策の実施

国際航海船舶への不審者、不審物の侵入等の保安事案の発生を防止するため、改正ＳＯＬＡＳ条約に対応した入出管理及び保安設備の維持管理に取り組むとともに、緊急時において、迅速かつ適切に対応することができるよう、保安訓練等を通して知識及び対応機能の向上を図っています。

また、四日市港の保安の向上と入出管理の強化を図るため、関係機関・団体等と連携・協力しながら、四日市港保安委員会を設置し、情報共有を行うとともに、四日市港テロ対策合同訓練等を実施しています。

図 1-7-1 四日市港テロ対策合同訓練の様子

（2）物流の安全･安心の確保

四日市港では、物流の安全・安心を支える港づくりとして、予防保全計画に基づく港湾施設の計画的な維持管理や、航行船舶の安全性を確保するため、計画的な維持浚渫や航路泊地の適正な水深管理を行っています。

さらに、令和元年に策定した、「四日市港管理組合プレジャーボートけい留保管の適正化に関する条例」に基づき、放置艇ゼロを目指した取組を進めています。

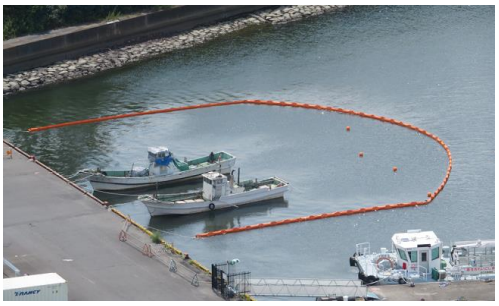


図 1-7-2 放置艇（所有者不明船舶）に対する簡易代執行の実施
左上：所有者不明船舶
左下：船舶の移動
右：船舶の保管

１．８　四日市港の環境

（1）港湾の脱炭素化の取組（CNP 形成計画）

四日市港では、港湾における脱炭素化に向け、港湾区域及び臨港地区はもとより、四日市港を利用する荷主企業や港湾運送事業者、船会社など、民間企業等を含む港湾地域全体を対象とした「四日市港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を令和５（2023）年３月に策定し、水素・アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受け入れ環境の整備等の取組を進めています。

今後は、令和４（2022）年に港湾法が一部改正されたことにより、新たに「港湾脱炭素化推進計画」を作成し、脱炭素化に向けたより具体的な取組を進めていきます。

表 1-8-1 四日市港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画の概要(抜粋)

2　四日市港CNP形成計画における基本的な事項

２－１　CNP 形成に向けた方針
- （１）水素・燃料アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備
- （２）港湾地域の面的・効率的な脱炭素化

２－２　計画期間、目標年次
- ➢政府の温室効果ガス削減目標等を踏まえ、2030年度及び2050年に設定

２－３　対象範囲
- ➢公共ターミナルにおける取組に加え、倉庫、発電所等の活動も含め、港湾地域全体を俯瞰して設定

２－４　計画策定及び推進体制、進捗管理
- ➢今後、CNP 形成に向けた推進組織の会議等を定期的（年1回以上）に開催する
- ➢計画の推進を図るとともに、計画の進捗状況を確認・評価する
- ➢評価結果や、政府の温室効果ガス削減目標、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえて、適時適切に計画を見直す
- ➢本計画は、令和4年12月に施行された「港湾法の一部を改正する法律」に基づき、四日市港管理組合において、関係者連携のもと作成する「港湾脱炭素化推進計画」に反映する

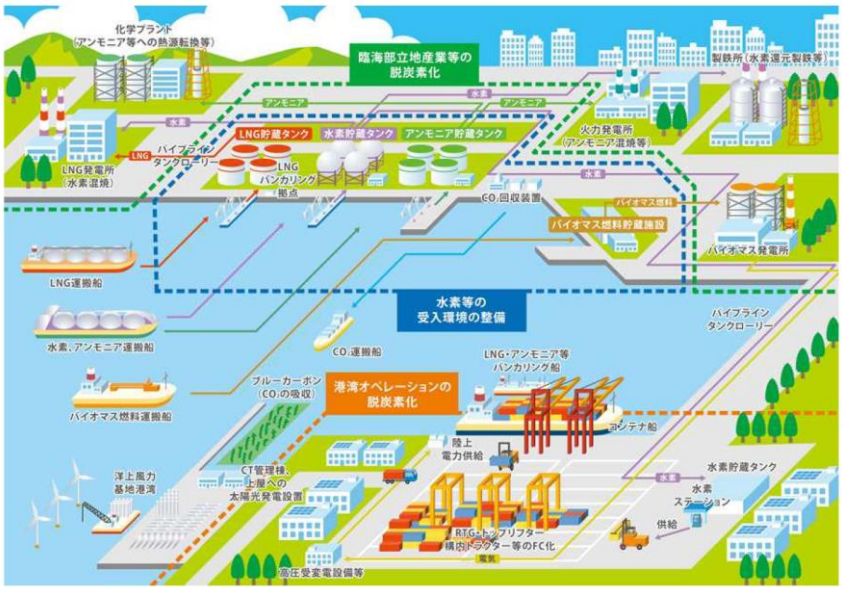
4　温室効果ガス削減目標及び削減計画

４－１　温室効果ガス削減目標
- （１）2030 年度における目標
  - ➢2013年度比42%削減、さらに高みの47%削減を目指す
- （２）2050 年における目標
  - ➢カーボンニュートラルの実現

４－２　温室効果ガス削減計画
- ➢上記目標を達成するために実施する取組内容を記載（火力発電所等における水素等混焼・専燃など）

【参考】三重県地球温暖化対策総合計画
全　　体：2013年度比　47%削減
産業部門：2013年度比　42%削減

出典：四日市港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画概要（令和5年3月）



出典：国土交通省港湾局資料

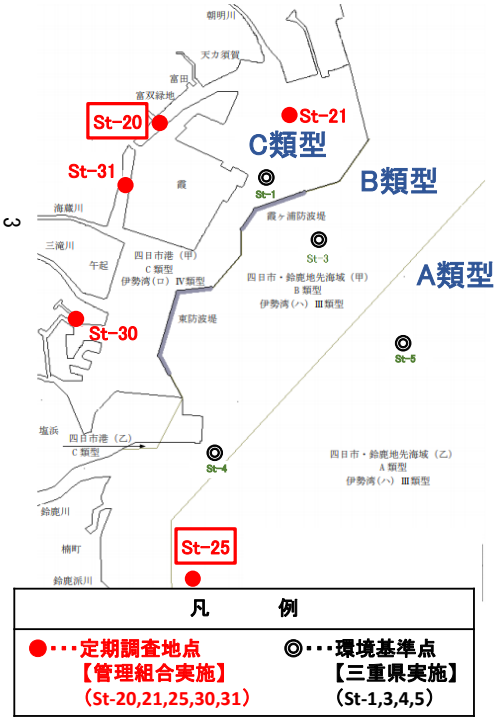
図 1-8-1 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成イメージ

(2)海域環境

四日市港では、港内における水質・底質の汚濁状況を監視するため、港湾区域内（５ヶ所）で定期的に水質・底質調査を実施しています。

ＣＯＤについては、Ｃ類型が適用される防波堤内４ヶ所では環境基準を達成しており、より基準が厳しいＡ類型が適用される防波堤外の１ヶ所では環境基準をわずかに超過していますが、その他の項目については、近年、ほとんどの年で環境基準を達成しています。

○調査地点と類型



○代表的な測定項目

化学的酸素要求量(COD)
水中に存在する有機物の量による水質汚濁の指標。値が大きいと水質汚濁の程度が大きい。

全窒素(TN)、全リン(TP)
ともに動植物の生育にとって必須の元素であるが、多量に存在すると「富栄養化」の 原因となる。

溶存酸素(DO)
水中に溶けている酸素の量。量が少ないと酸欠などの原因となる。

項目／類型	利用目的の適応性	基準値 水素イオン濃度（pH）	化学的酸素要求量（COD）	溶存酸素量（DO）	大腸菌数	n－ヘキサン抽出物質（油分等）
A	水産1級 水浴 自然環境保全 及びB以下の欄に掲げるもの	7.8 以上 8.3 以下	2 mg／l 以下	7.5mg／l 以上	300CFU/100ml 以下	検出されないこと。
B	水産2級 工業用水及びCの欄に掲げるもの	7.8 以上 8.3 以下	3 mg／l 以下	5 mg／l 以上	－	検出されないこと。
C	環境保全	7.0 以上 8.3 以下	8 mg／l 以下	2 mg／l 以上	－	－

(注)　1　自然環境保全：自然採勝等の環境保全
2　水産1級：マダイ、ブリ、ワカメ等の水産生物用及び水産2級の水産生物用
水産2級：ボラ、ノリ等の水産生物用
3　環境保全：国民の日常生活（沿岸の遊歩等を含む。）において不快感を生じない限度

○化学的酵素要求量（COD）の推移

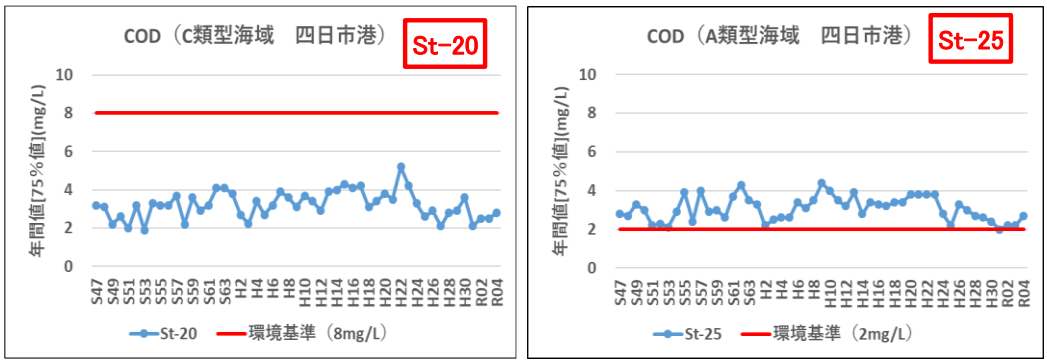


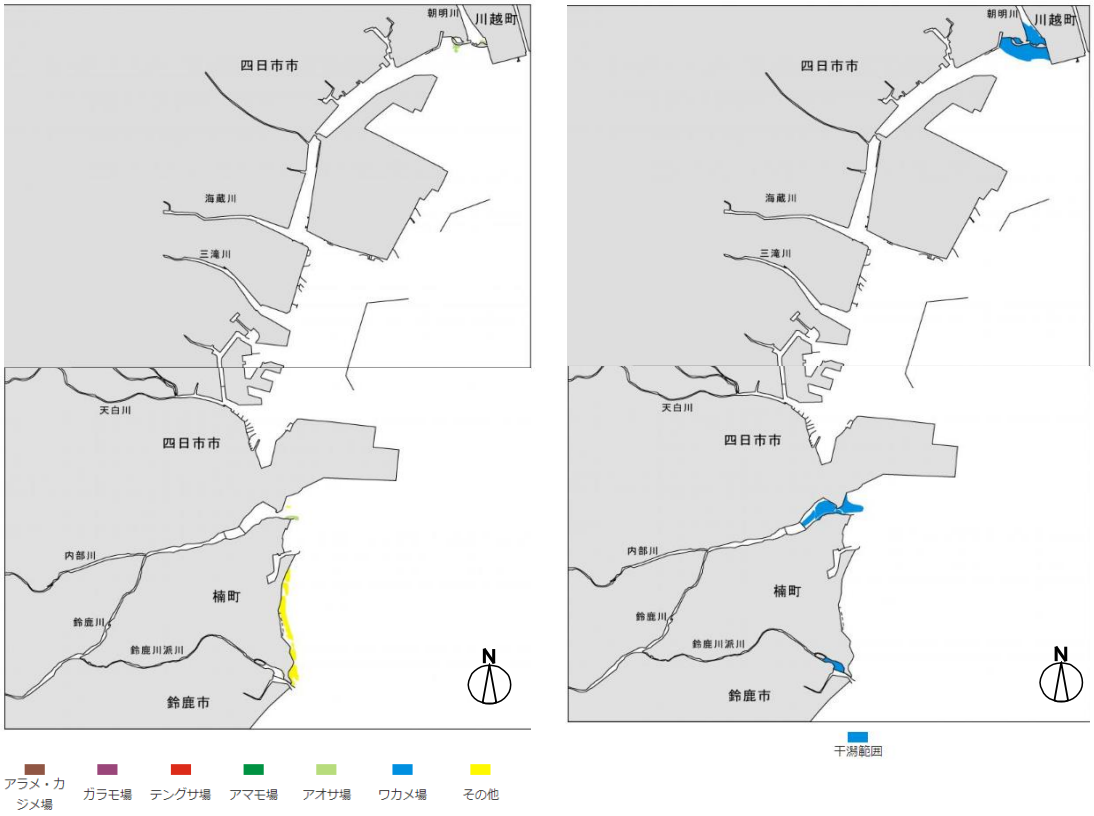
図 1-8-2 四日市港における水質・底質調査

（3）自然環境

四日市港の朝明地区、磯津地区、楠地区には、自然の海浜が残っています。

朝明地区（高松海岸）では、県民・市民の方々が、身近な自然や生き物とふれあい、生物多様性への理解を深めるため、平成 21（2009）年度より「四日市港いきもの観察会」を開催しています。令和２（2020）年度からは、霞４号幹線の桁下に整備した「環境学習施設」を活用し、干潟の役割や高松海岸に生息する生物の学習会も同時開催しています。

○藻場分布図　　○干潟分布図



出典：藻場・干潟分布調査（平成22年度）三重県

図 1-8-3 四日市港における藻場、干潟の分布

○令和５（2023）年６月開催の様子

≪参加者からいただいた声≫
- 親子で楽しくいきものをたくさん見つけることができた。先生にいろいろ質問をしながらより知識を深めることができてよかった。
- 子供のペースで干潟を歩き、遊べてよかった。
- 色々ないきものがいて面白かった。
- 長く四日市に住んでいますが、いきものを観察できる干潟が残っている事を初めて知った。
- あまりいきものをじっくりと見たことがなかったので、良い経験になりました。
- とてもたくさんの魚や貝が採れました。また参加したいです。
- 普段、なかなか干潟に遊びにいくことがなかったので、初めてのことで、とても楽しかったです。

図 1-8-4 四日市港いきもの観察会

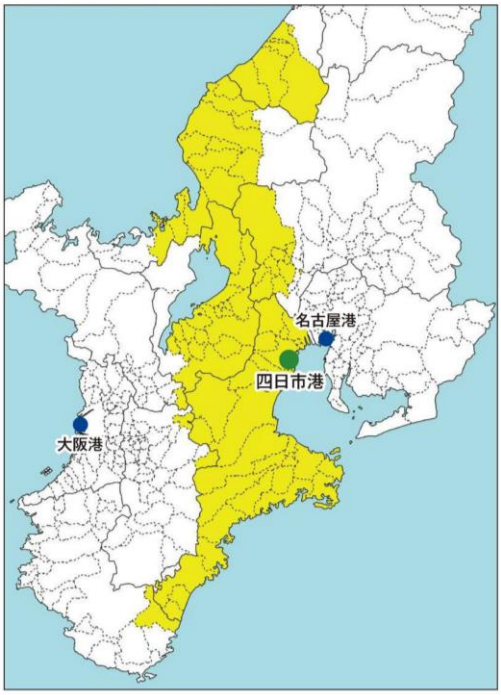
2. 四日市港の背後圏の現状

2．1　背後圏の概要

(1)四日市港利用優位圏

現在、大阪港、名古屋港利用と比べて、四日市港を利用することで陸上輸送コストが最小となる地域を「四日市港利用優位圏」とみると、利用優位圏は三重県内のみならず、滋賀県・岐阜県・福井県・石川県・京都府・奈良県・和歌山県の一部に及んでいます。

今後の四日市港背後の道路ネットワーク整備により、さらに利用優位圏が拡がることが期待されます。



陸上輸送コスト
時間費用(走行単価×時間)
＋
走行費用(走行単価×距離)
＋
通行料金(高速料金等)
※人件費、燃料代を含む。

三重県内28市町(木曽岬町のみ除く)
をはじめ、
滋賀県の湖南・湖東地域等や、
岐阜県の西美濃地域等を中心に、
北陸地方にも広がっている。

四日市港外貿コンテナ貨物流動等調査 報告書
(令和2年3月・四日市港管理組合)

9

府 県	地　区	該当市町村
三重県	全地区	木曽岬町を除く全市町
滋賀県	湖東地区の全域	近江八幡市、東近江市、湖南市、甲賀市、日野町、竜王町、愛荘町
	湖南湖西地区の大部分	草津市、守山市、栗東市、野洲市
	彦根長浜地区の全域	彦根市、長浜市、豊郷町、甲良町、多賀町、米原市
岐阜県	大垣地区の大部分	大垣市、養老町、垂井町、関ヶ原町、神戸町
	岐阜地区の一部	揖斐川町、大野町、池田町
福井県	福井地区の大部分	福井市、鯖江市、あわら市、坂井市、越前市、越前町、永平寺町、池田町、南越前町
	敦賀小浜地区の大半	敦賀市、美浜町、若狭町
石川県	石川県の一部	白山市、小松市、加賀市、能美市、野々市市、川北町
京都府	京都府の一部	南山城村
奈良県	天理地区の一部	山添村、御杖村
和歌山県	和歌山県の一部	新宮市

図 2-1-1 四日市港を利用することで陸上輸送コストが最小となる地域

(2)三重県内での北勢地域の位置づけ

三重県の北勢地域は、三重県の約半数近くの人口を擁し、製造品出荷額等は県の７割強を占めています。さらに、製造業における事業所数は、県内の半数を占めるとともに、従業員数は６割近くが存在し、豊富な労働力を有しています。また、商業における事業所数・従業員数ともに県内の４割以上を占めています。

その中でも、四日市市は、製造品出荷額等、年間商品販売額ともに三重県全体の約３割を占めており、県内一の産業地と言えます。

四日市港は、この県内一の産業地を背後に抱えている港湾であり、今後ともこの状況は続いていくものと考えられます。

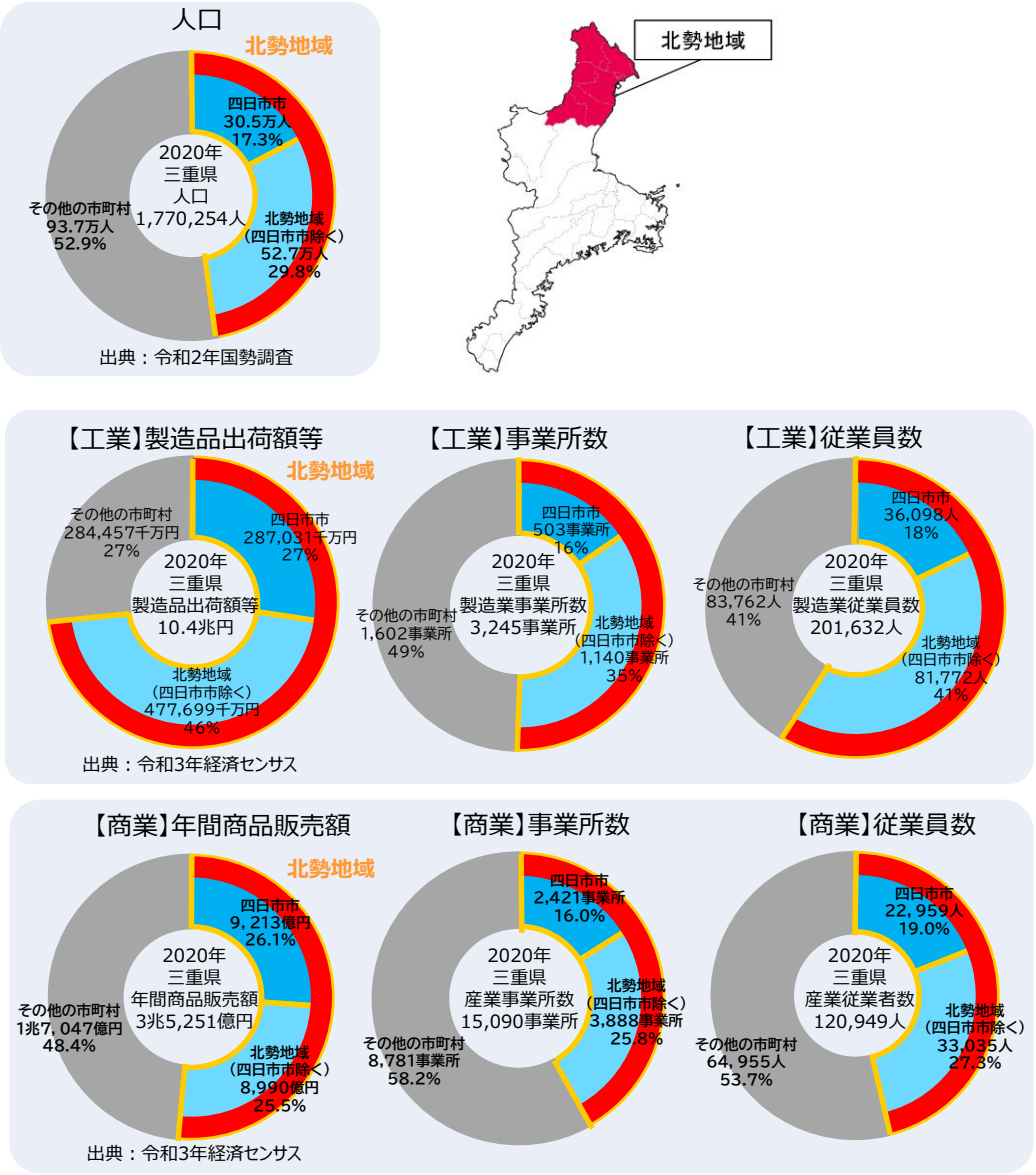


図 2-1-2 三重県内での北勢地域の概況（令和2（2020）年）

(3)人口減･少子高齢化

四日市市、三重県、四日市港利用優位圏における人口動向及び将来人口推計をみると、いずれも人口減の傾向にあります。2045 年人口の令和２（2020）年人口に対する比率は、四日市市で約 92%、三重県で約 81%、四日市港利用優位圏で約 83%となっています。

高齢化率も年々高まる傾向にあり、2045 年には、四日市市で約 34%、三重県で約 38%、四日市港利用優位圏で約 37%と予測されており、人口減とともに高齢化による生産年齢人口の減少が見込まれています。

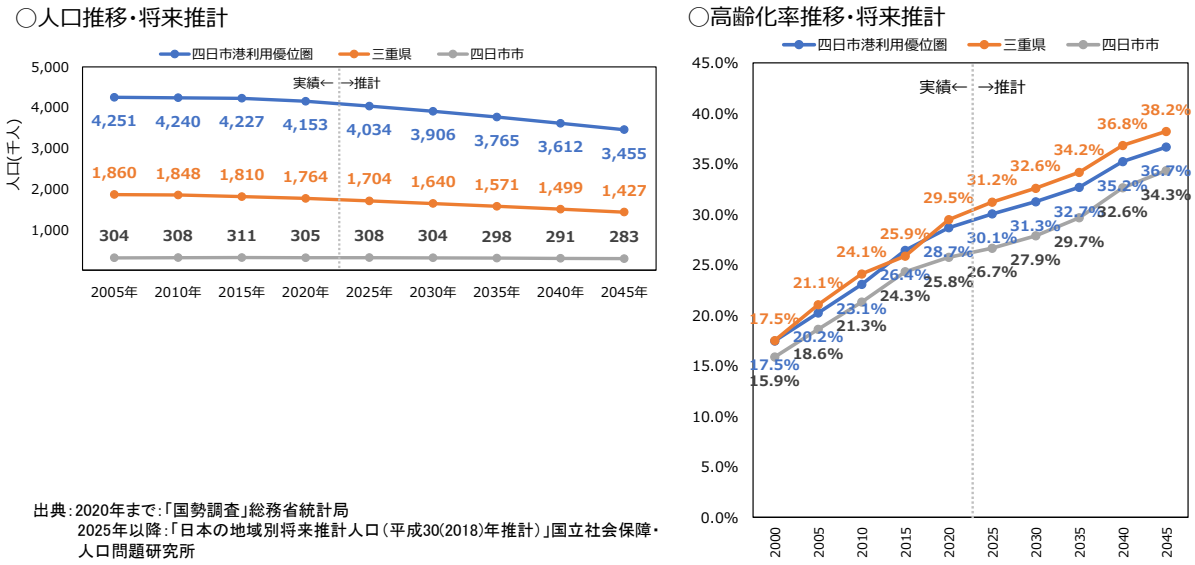


図 2-1-3 四日市市、三重県、四日市港利用優位圏の人口動向

(4)背後圏の経済

①国内総生産及び三重県の県内総生産

国内総生産及び三重県の県内総生産の推移をみると、コロナ禍前後で多少の違いはあるものの、傾向として、全国と三重県は平成 30（2018）年度までほぼ同様の傾向を示しています。

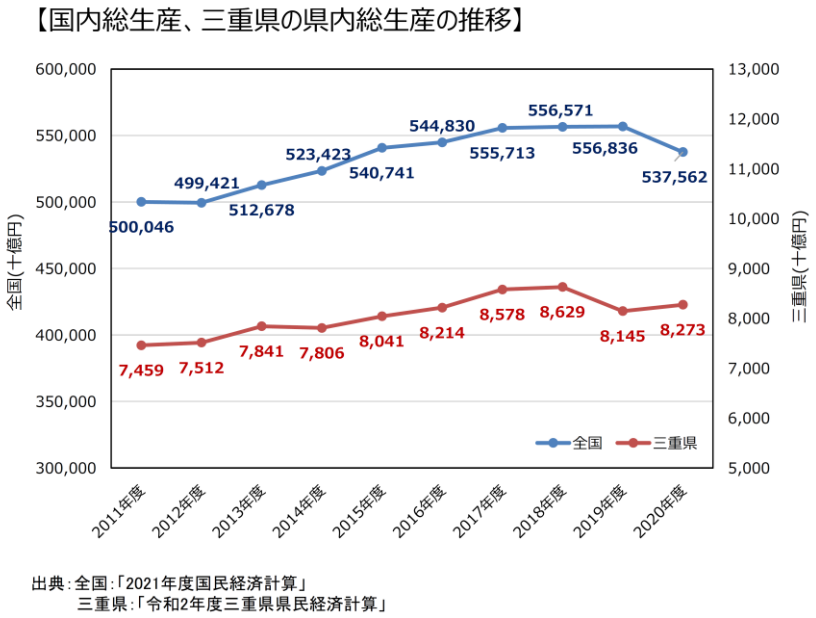
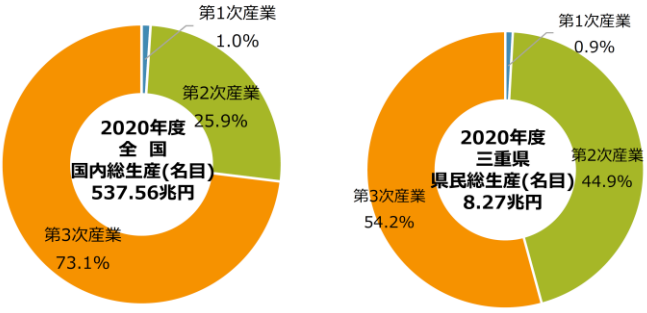


図 2-1-4 国内総生産、県内総生産

②全国及び三重県の産業構造

産業構造（令和２（2020）年度）でみると、三重県は第２次産業の割合が高い点が特徴的です。

【全国、三重県の産業構造（2020年度）】

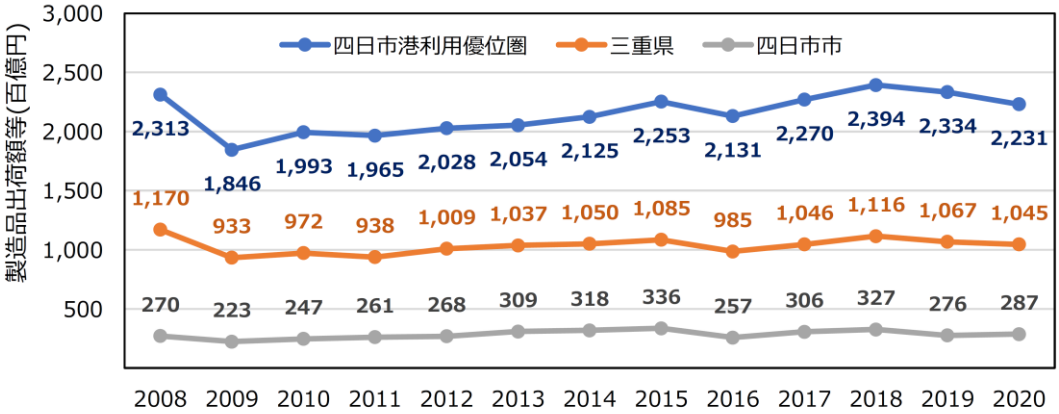


出典：全国：「2021年度国民経済計算」
三重県：「令和2年度三重県県民経済計算」

図 2-1-5 国内総生産（名目）、県民総生産（名目）

③背後圏の製造品出荷額の推移

四日市市、三重県、四日市港利用優位圏における製造品出荷額等の推移をみると、四日市市、三重県は概ね横ばいで、四日市港利用優位圏は増加傾向にありましたが、近年はコロナ禍の影響等により微減しています。



出典：2019年までは工業統計調査、2020年は経済センサス

図 2-1-6 四日市市、三重県、四日市港利用優位圏の製造品出荷額の推移

④背後圏の製造品出荷額の内訳

製造品出荷額の内訳をみると、四日市市は、政府を挙げて国内投資の更なる拡大等に取り組んでいる半導体を含む電子デバイス等が約４割を占めており、次いで、化学工業、石油製品等が大きな割合を占めています。なお、三重県及び四日市港利用優位圏は、輸送用機械製造業をはじめ多くの産業で構成されています。

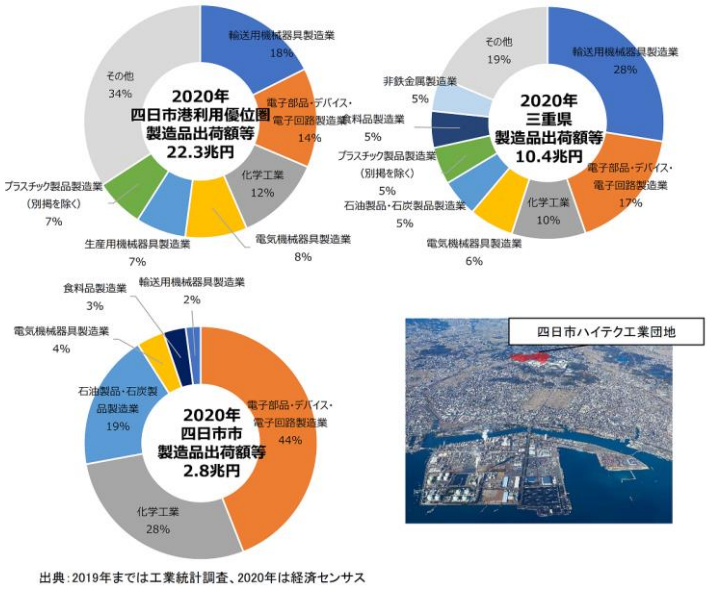
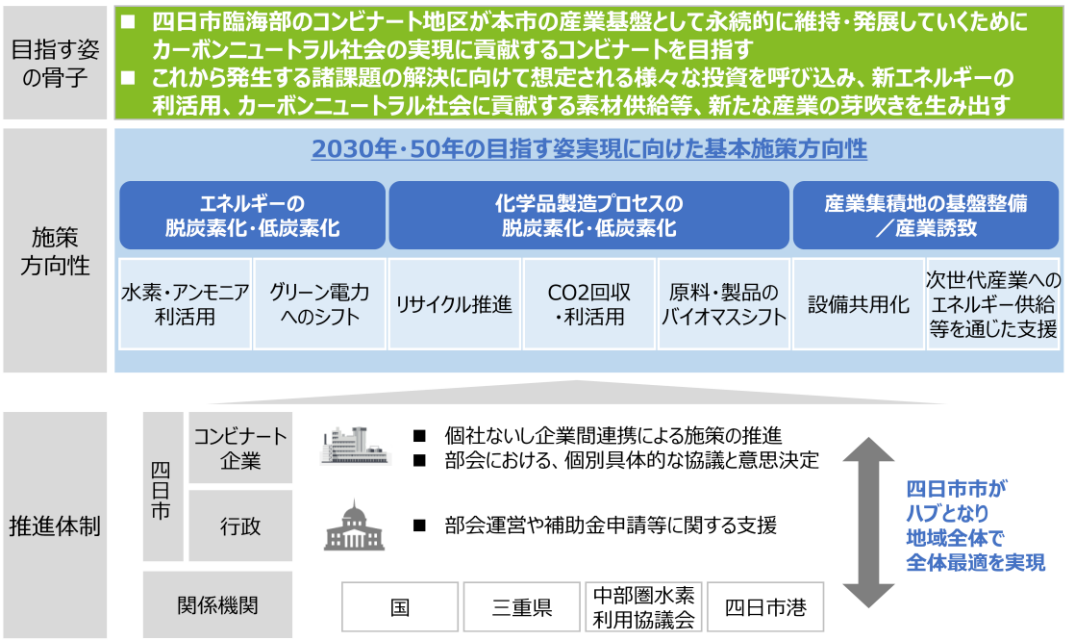


図 2-1-7 四日市市、三重県、四日市港利用優位圏の製造品出荷額の内訳

（5）四日市コンビナートのカーボンニュートラル化

四日市コンビナートでは、四日市コンビナートのカーボンニュートラルの実現、産業基盤としての永続的な維持・発展に向け、将来のコンビナートのあるべき姿や方向性を打ち出していくための検討の場が必要との認識から、令和４（2022）年３月に「四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けた検討委員会」が設置され、四日市コンビナートが目指す将来像であるグランドデザイン等が令和５（2023）年３月に発表されました。

それにつづいて、令和５（2023）年７月には、「四日市コンビナートのカーボンニュートラル化推進委員会」が新たに設置され、官民一体となって取組をさらに進めることとしています。



出典：2022年度四日市コンビナート2050年カーボンニュートラル化に向けた検討報告書（令和5年3月、四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けた検討委員会）

図 2-1-8 四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けた基本方針と体制

(6)水素・アンモニアの活用に向けた中部圏との広域連携

中部圏では、自治体や経済団体等が一体となり、令和４（2022）年２月に「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」が設立され、令和５（2023）年３月に「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」が策定されました。このビジョンでは、2050 年までにカーボンニュートラルを実現するため、新たなエネルギー資源として期待されている水素とアンモニアの需要と供給を一体的かつ大規模に創出し、世界に先駆けて広域な社会実装を目指すとしています。

四日市港においては、中部圏における水素・アンモニアのサプライチェーンにおける四日市港と愛知県側の拠点との適切な連携・分担のあり方について、ビジョンの進捗状況にあわせて、今後具体化していくことが求められています。

目指すべき中部圏のミライ

▶ **当地のモノづくり力やイノベーション力を活かし、カーボンニュートラルの実現と経済成長を両立すべく、水素・アンモニアの社会実装**を目指す。

【中部圏各県の温室効果ガス排出削減目標】

2013年度　各県の排出量計	12,844万トン
2030年度 各県の目標値計	6,880万トン（2013年度比▲46%）

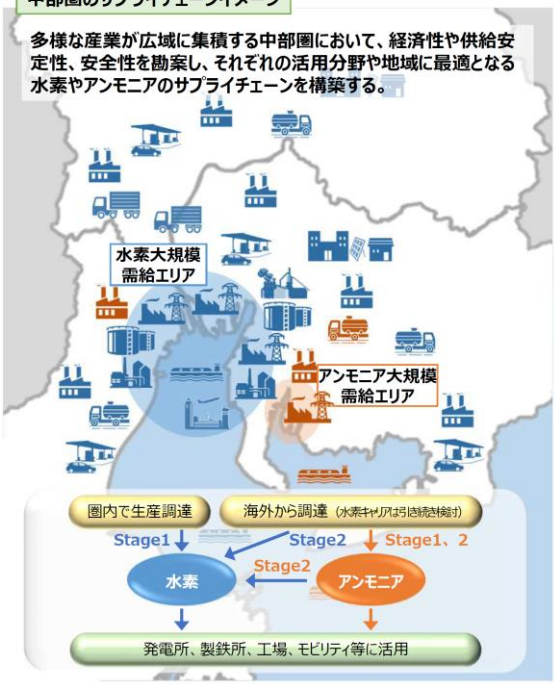
【中部圏の水素・アンモニア需要量の目標値】

	水素	アンモニア
2030年目標	23万トン／年	150万トン／年
2050年目標	200万トン／年	600万トン／年

（推進会議メンバー）

設立日	2022年2月21日
会長	愛知県知事
副会長	中部圏水素利用協議会会長
構成(2023年3月27日時点)	■民間 中部圏水素利用協議会(20社)、株式会社JERA ■経済団体 名古屋商工会議所、中部経済連合会、中部経済同好会 ■行政 中部経済産業局、中部地方整備局、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市、東海市、知多市、四日市市、名古屋港管理組合、四日市港管理組合

中部圏のサプライチェーンイメージ



出典：中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン概要（2023年3月、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議）

図 2-1-9 中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョンの概要

３. 関連計画等

３．１　国の関連計画等

四日市港長期構想の関連計画等として、国においては「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」や「港湾の中長期政策『PORT2030』」などがあります。

表 3-1-1 国の関連計画等

分野	間連計画等	概要
港湾総合	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 （令和５（2023）年３月、国土交通省港湾局）	➢ 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 グローバルサプライチェーンを支える国際海上交通網の構築、将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築　等 ➢ 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 クルーズ振興、賑わい創出、脱炭素化に資する港湾空間の利活用　等 ➢ 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保　ほか 災害等から国民の生命・財産を守地、社会経済活動を維持する港湾機能・海上輸送機能の確保　等
	港湾の中長期政策「PORT2030」 （平成 30（2018）年７月、国土交通省港湾局）	➢ グローバルサプライチェーンを支える海上輸送網の構築 ➢ 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 ➢ 列島のクルーズアイランド化、ブランド価値を生む空間形成 ➢ 港湾・物流活動のグリーン化、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化　ほか
	伊勢湾の港湾ビジョン （令和２（2020）年１月、国土交通省中部地方整備局港湾空港部）	➢ グローバルバリューチェーンを構築する物流機能の深化 ➢ 地域ポテンシャルを活用した新たな資源エネルギー拠点形成への挑戦 ➢ 情報通信技術により最先端のものづくりへの進化を支える産業基盤を支援 ➢ 国際大交流時代を拓く観光・交流を促進する人流拠点の形成 ➢ 安定的な港湾機能の発揮・大規模自然災害に備えた防災・減災対策の推進
脱炭素	2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 （令和３（2021）年６月、内閣官房ほか）	➢ 港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入や貯蔵・配送等を図る ➢ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、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ポート（CNP）』を形成

３．２ 県等の関連計画等

四日市港長期構想の関連計画等として、県等においては、「三重県総合計画『強じんな美し国ビジョンみえ』」や「四日市市総合計画(2020-2029)」などがあります。

表 3-2-1 県等の関連計画等

分野	間連計画等	四日市港への要請
総合計画	三重県総合計画「強じんな美し国ビジョンみえ」（令和４（2022）年 10 月、三重県）	➢ 四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナルの供用開始による四日市港の利用促進、国際競争力の向上、サプライチェーンの強靭化
	三重県中期戦略計画「みえ元気プラン 2022－2026」（令和４（2022）年 10 月、三重県）	➢ コンテナ船用の耐震強化岸壁の整備（W81）、四日市港でのカーボンニュートラルポートの形成、四日市地区の賑わいづくり
	四日市市総合計画（2020－2029）（令和２（2020）年４月、四日市市）	➢ コンテナ専用の耐震強化岸壁の整備、災害時の物流機能を備えた施設の老朽化対策、国際拠点港湾として伊勢湾全体の競争力強化を図る総合的な機能再編と機能強化（霞ヶ浦地区）、市民や来訪者が港に立ち寄って楽しめる魅力的な空間づくり（四日市地区）、コンテナ取扱機能の移転・集約化、国・県・四日市港管理組合と連携して、新たな耐震強化岸壁を備えた施設整備（霞ヶ浦地区） ➢ 南海トラフ地震等の大規模地震や津波、高潮、波浪等に対して、臨海部の住民や企業の安全・安心を確保するための海岸保全施設整備を促進、港まちづくりを具体化していくための根幹となる構想やガイドライン等を策定
	川越町第７次総合計画 2021～2030（令和３（2021）年３月、川越町）	➢ 高松海岸においては、環境学習施設や駐車場・トイレの整備により海岸の利便性が向上しており、引き続き、施設の適正管理を行うとともに、町の貴重な財産として海岸保全を図ることが必要
都市計画	三重県都市計画区域マスタープラン（平成 30（2018）年３月、三重県）	➢ 臨港道路霞４号幹線等の施設や交通基盤の整備、クルーズ船観光客の受け入れ、レクリエーション等交流拠点としての位置づけ、国際交流を促進し、低・未利用地の有効活用に向けた取組を推進
	四日市市都市計画マスタープラン（平成 23（2011）年７月、四日市市）	➢ 臨海部の工場地帯では、新たな設備投資や道路用地の確保などを図り、持続可能な生産拠点として活用、市民に開かれた港づくりを促進
環境計画	三重県環境基本計画（2020（令和２）年版）（令和２（2020）年３月、三重県）	➢ 水素の利活用やバイオリファイナリー等の推進
	第４期四日市市環境計画（2021～2030）（令和３（2021）年３月、四日市市）	➢ 荷役機械など港湾施設のカーボンニュートラル化を進めるとともに、コンビナート関連企業等のニーズに合わせた水素・アンモニア等の輸入・貯蔵等の受入環境の整備の検討等、四日市港カーボンニュートラルポート形成計画を着実に実行
地域防災計画等	三重県地域防災計画（令和５（2023）年３月修正、三重県防災会議）	➢ 四日市港を第一次防災拠点とし、災害時には海上からの給水支援活動を実施 ➢ 緊急輸送活動のための緊急輸送体制の整備
	四日市市地域防災計画　（令和４（2022）年７月修正、四日市市・四日市	➢ 港湾施設の耐震性の向上、津波防護施設の補強や整備、高潮対策としての海岸堤防・護岸等の整備　等

	市防災会議）	
	四日市市国土強靭化地域計画 （令和３（2021）年３月、四日市市）	➢ 四日市港管理組合所管施設の岸壁・護岸等の耐震対策、高潮対策、老朽化対策等
観光計画	三重県観光振興基本計画(令和 2(2020)年度～5(2023)年度) (令和２（2020）年３月、三重県)	➢ 三重県クルーズ振興連携協議会によるおもてなしの向上や、港でのクルーズ船の受入環境の充実・強化に取り組みとともに、富裕層誘客に向けたスーパーヨットなどの受入体制について検討

３．３　官民や広域の関連計画等

その他四日市港長期構想の関連計画等として、官民や広域による連携計画としては、「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」などがあります。

表 3-3-1 官民や広域の関連計画

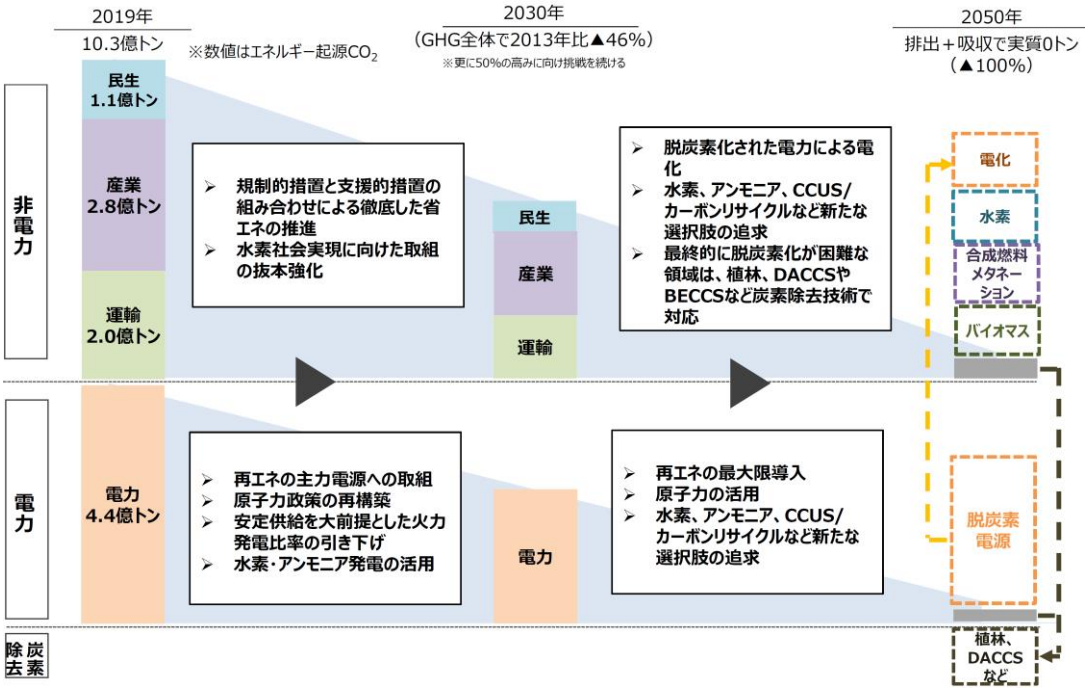
分野	関連計画等	港湾への要請
脱炭素	中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン （令和５（2023）年３月、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議）	➢ 水素の安価で安定的な供給体制を構築するため、まずは、大規模水素受入拠点を名古屋港周辺に整備するとともに、 四日市港をはじめ他の港湾における受入拠点の整備についても併せて検討する ➢ アンモニアについては、まずは、碧南火力発電所における大規模需要を核に、アンモニア輸送船で液体アンモニアを大規模に受け入れ、中部圏の需要家に対して供給を行う拠点を整備するとともに、四日市港をはじめ他の港湾における受入拠点の整備についても併せて検討する
海域環境	伊勢湾再生行動計画（第二期） （平成 29（2017）年６月、伊勢湾再生推進会議）	➢ 健全な水、物質循環の構築（海域の底質改善等） ➢ 多様な生態系の回復（干潟、浅場、藻場等の保全・再生・創出等） ➢ 生活空間での憩い・安らぎ空間の拡充（海辺に親しめる水際線、緑地、景観の形成等）

4. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

4．1　社会経済情勢の変化

(1)2050 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。



出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日）

図 4-1-1 2050 年カーボンニュートラル実現に向けたフロー

表 4-1-1　成長が期待される14分野

分類	分野
エネルギー関連産業	①洋上風力・太陽光・地熱産業　(次世代再生可能エネルギー) ②水素・燃料アンモニア産業 ③次世代熱エネルギー産業 ④原子力産業
輸送・製造関連産業	⑤自動車・蓄電池産業 ⑥半導体・情報通信産業 ⑦船舶産業 ⑧物流・人流・土木インフラ産業 ⑨食料・農林水産業 ⑩航空機産業 ⑪カーボンリサイクル・マテリアル産業
家庭・オフィス関連産業	⑫住宅・建築物産業・次世代電力マネジメント産業 ⑬資源循環関連産業 ⑭ライフスタイル関連産業

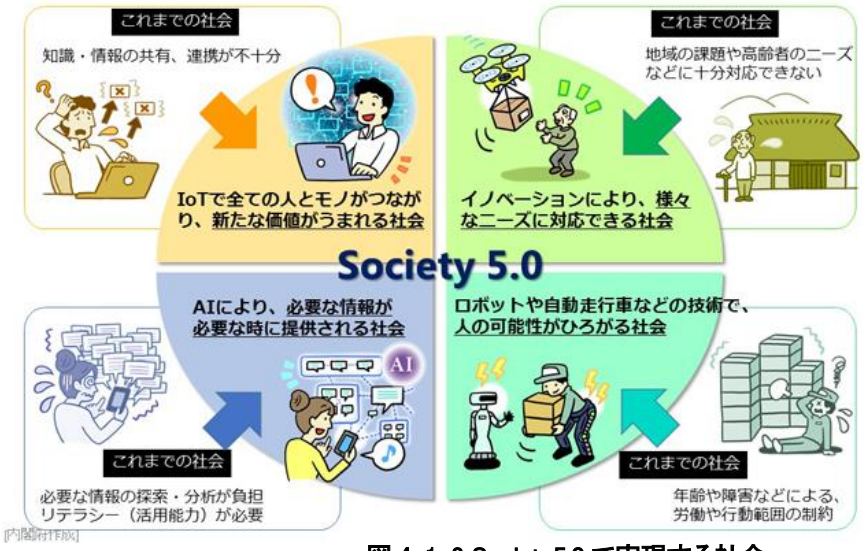
出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日）

(2)デジタル化社会の進展

近年、デジタル化は急速に進展しており、国際社会や企業活動、そして一人ひとりのライフスタイルに至るまで、変化をもたらしました。そのような中で、コロナ渦がもたらした「新しい生活様式」は、これまでデジタル化が進まなかった領域を含め、その活用が広がるなど、デジタル化をさらに加速させました。

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。

そのような中、我が国では、デジタル化の進展によって到達する社会像として、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会「Society5.0」を提唱しています。



出典：内閣府ホームページ

図 4-1-2 Society5.0 で実現する社会

出典：フィジカルインターネット・ロードマップ（2022年3月、フィジカルインターネット実現会議）

・フィジカルインターネットとは、インターネット通信の考え方を、物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組み。
・RFID に代表される IoT や AI 技術を活用することで、物資や倉庫、車両の空き情報等を見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システムの構想。

図 4-1-3 フィジカルインターネットが実現する価値

（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」に引き上げられており、大規模地震の発生確率が高まっています。

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。

表 4-1-2 南海トラフ地震の発生確率(2022 年 1 月 1 日時点)

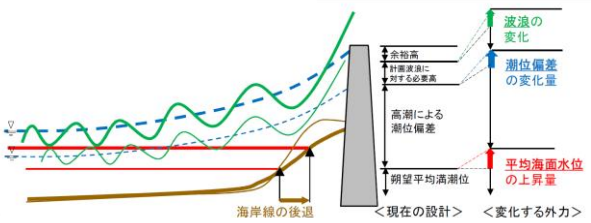
南海トラフ	2021年1月1日時点の評価	2022年1月1日時点の評価
M8～M9クラス	Ⅲ＊ランク	Ⅲ＊ランク
平均発生間隔	88.2年	
ばらつきα	0.20-0.24	
経過率	0.85	0.86
10年	30%程度	30%程度
20年	50%-60%	50%-60%
30年	70%-80%	70%-80%
40年	80%-90%	90%程度
	(84%-90%)	(85%-90%)
50年	90%程度もしくはそれ以上	90%程度もしくはそれ以上
100年	90%程度以上	90%程度以上
300年	90%程度以上	90%程度以上

○平均海面水位の上昇

時期	2081～2100年平均（21世紀末）	
シナリオ	日本沿岸の平均海面水位の上昇量	世界の平均海面水位の上昇量
2℃上昇シナリオ（RCP2.6）	0.39 m（0.22～0.55 m）	0.39 m（0.26～0.53 m）
4℃上昇シナリオ（RCP8.5）	0.71 m（0.46～0.97 m）	0.71 m（0.51～0.92 m）

出典：気候変動に関する政府間パネル(IPCC)
「変化する気候下での海洋・雪氷間に関するIPCC特別報告書」

○気候変動による外力変化イメージ



出典：国土交通省港湾局資料

○近年の港湾における台風被害

○台風21号（平成30年9月4日）
・大阪港、神戸港、尼崎西宮芦屋港において、既往最高潮位（第2室戸台風）を超える潮位を観測。
・高潮等により、全国14道府県で住宅損壊（全壊・半壊）被害約700戸が発生。

高潮による浸水（兵庫県芦屋市）

○令和元年房総半島台風（令和元年9月9日）
・千葉市付近に強い勢力上陸、各地で既往最大を上回る最大風速・最大瞬間風速を記録し、横浜港等で高波が発生。
・横浜港（福浦地区）では、高波による浸水により483事業所が被災。

高波による護岸倒壊（神奈川県横浜市）

○令和元年東日本台風（令和元年10月15日）
・伊豆半島付近に強い勢力で上陸、関東甲信・東北地方を広い範囲で記録的な降水量や最大瞬間風速を観測。
・東海～伊豆にかけて既往最高潮位を観測。

高潮による浸水（神奈川県横浜市）

出典：国土交通省港湾局資料

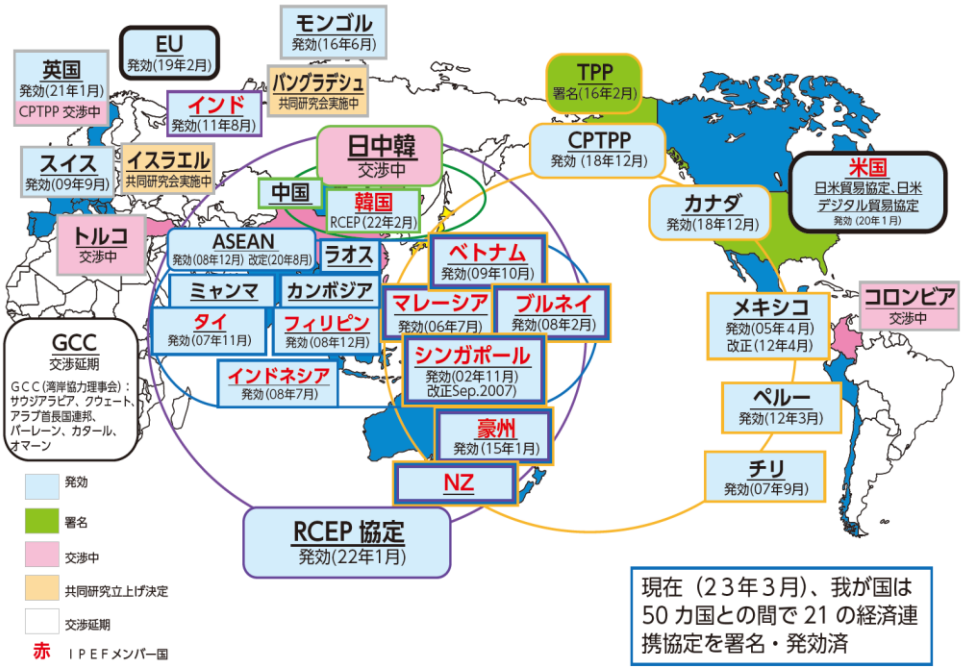
図 4-1-4 港湾における台風被害の激甚化・頻発化

(4)アジア域内の経済連携強化

アジア太平洋地域においては、平成 22（2010）年３月にＴＰＰ協定交渉が開始（我が国は平成 25（2013）年７月に交渉に参加）、その後、米国を除く 11 か国での交渉を経て平成 30（2018）年３月にはＣＰＴＰＰ（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）が署名、平成 30（2018）年 12 月に発効しました。

令和４（2022）年１月には、ＡＳＥＡＮ10 カ国、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランドの 15 カ国が参加する「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。



出典：通商白書2023年版

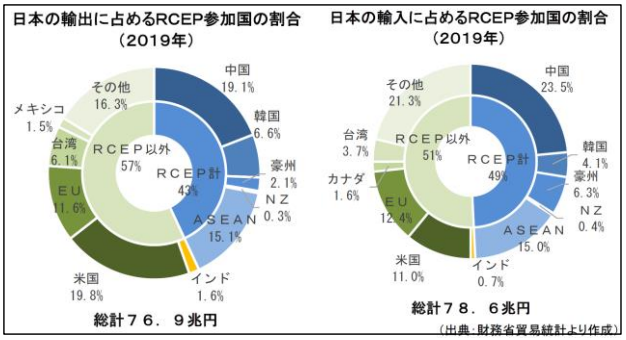
図 4-1-5 日本の経済連携の推進状況（令和5（2023）年 3 月現在）

○参加国、経済規模

ASEAN10カ国（ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）、日本、中国、韓国、豪州及びニュージーランド（ＮＺ）。

■人口　22.7億人(2019年)＊世界全体の約3割
■GDP　25.8兆米ドル(2019年)＊世界全体の約3割
■貿易総額（輸出）
5.5兆米ドル(2019年)＊世界全体の約3割

○日本の輸出・輸入におけるRCEP参加国の割合



出典：外務省「自由貿易協定（FTA）／経済連携協定（EPA）」

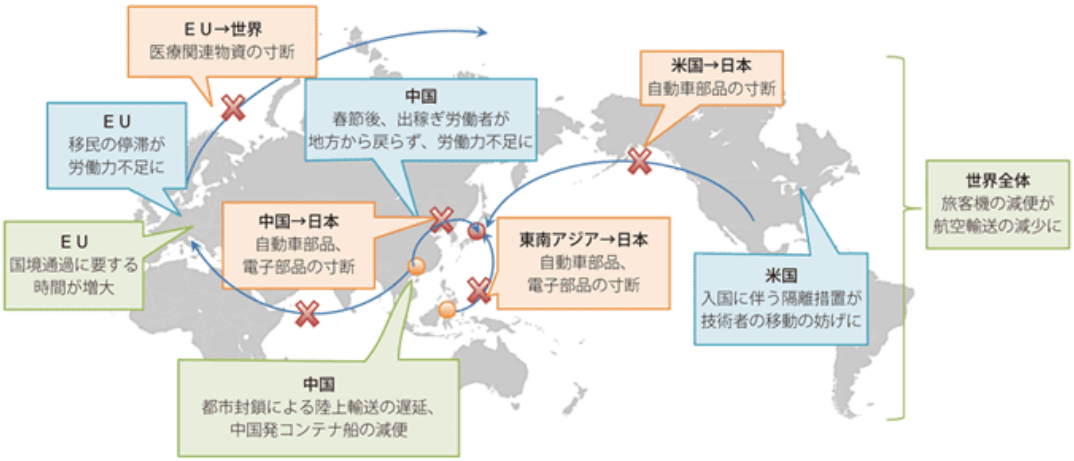
図 4-1-6 RCEP の概要

(5)サプライチェーンの多元化・強靭化

令和３（2021）年に北関東にある半導体工場では、火災が発生し、操業停止しました。新型コロナウイルス感染症の影響による巣ごもり需要やデジタル化の進展によりパソコン等の電子機器の需要とともに半導体需要も高まっていたなかでの出来事であり、その結果、自動車用半導体の供給が停滞し、自動車のサプライチェーンの混乱の要因の一つとなりました。

加えて、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・強靭化の必要性が強く認識されています。そうした中、我が国企業が投資先として重視する地域は、いわゆる「チャイナプラスワン」の流れの中で、中国が減少する一方、ＡＳＥＡＮ諸国・インドが増加しています。

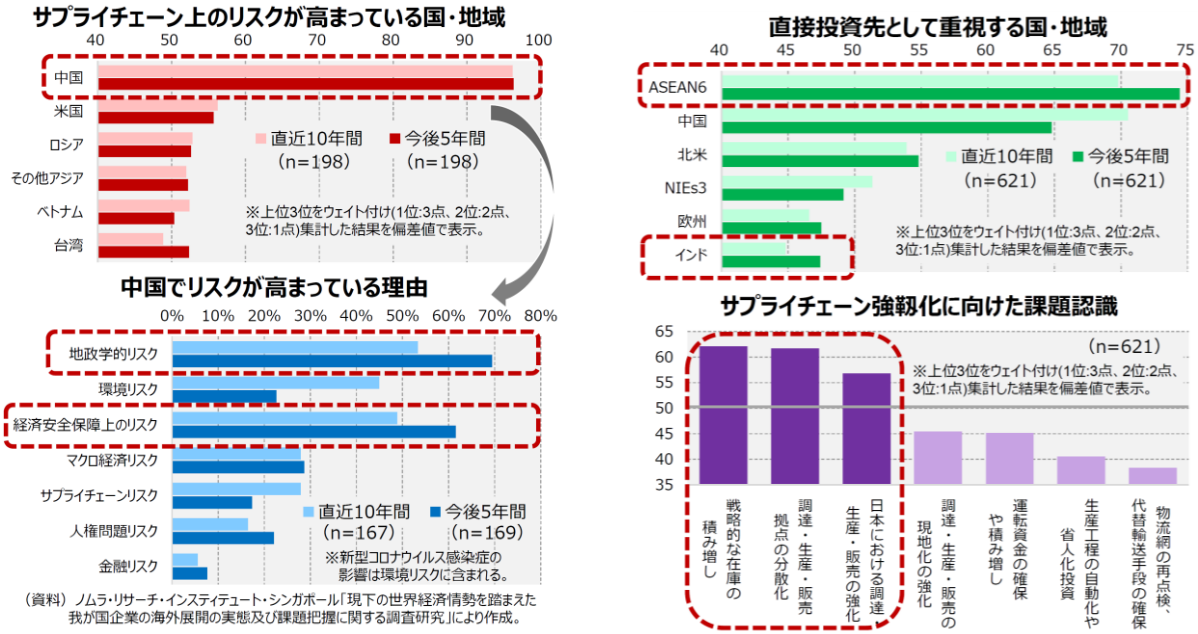
今後、サプライチェーンの多元化・強靭化に向け、調達・生産・販売拠点の分散化や、調達・生産の日本国内への回帰、代替輸送手段の確保等が進むとみられています。



備考：オレンジ色の吹き出しは生産、緑色の吹き出しは物流、青色の吹き出しは人の移動に関する寸断の例。
資料：Global Trade Alert、独立行政法人日本貿易振興機構「地域・分析レポート」、内閣府「景気ウォッチャー調査」、Sixfold、Baldwin and Freeman"Supply chain contagion waves: Thinking ahead on manufacturing 'contagion and reinfection' from the COVID concussion"。

出典：通商白書2020

図 4-1-7 新型コロナウイルス拡大によるサプライチェーン途絶例



（資料）ノムラ・リサーチ・インスティテュート・シンガポール「現下の世界経済情勢を踏まえた我が国企業の海外展開の実態及び課題把握に関する調査研究」により作成。

出典：通商白書2023概要

図 4-1-8 サプライチェーンリスクに対する認識の高まり

４．２ 港湾を取り巻く情勢

（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 CO_2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 CO_2削減の余地も大きくなっています。

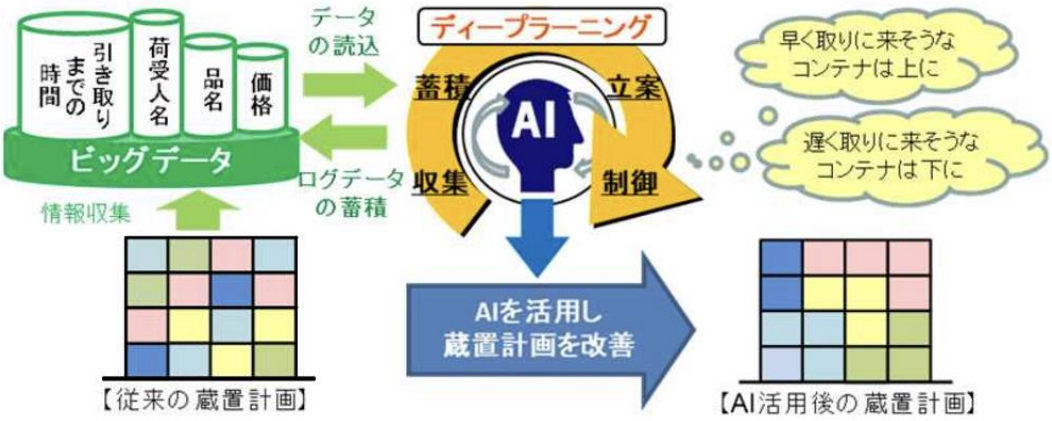
さらに、ＳＤＧｓやＥＳＧ投資に世界の関心が集まる中、港湾の環境価値を高め、我が国の国際競争力の強化等を目指していくことも必要です。

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電子化することで業務を効率化し生産性向上を実現するプラットフォームである「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「ＡＩターミナル」の実現を目指した取組が進められています。



出典：国土交通省港湾局資料

図 4-2-1港湾 DX の取組例

（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の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。

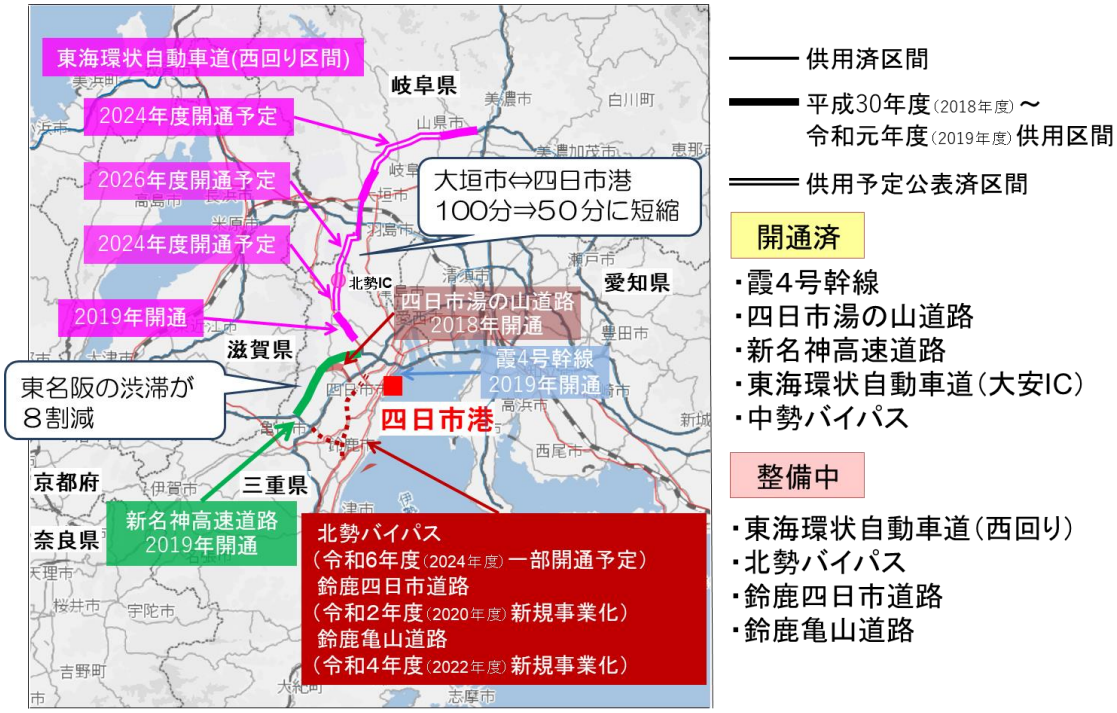


図 4-2-2 中部地域背後圏の高規格幹線道路の整備状況

図 4-2-3 東海環状自動車道（岐阜方面）から四日市港へのアクセス

（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。

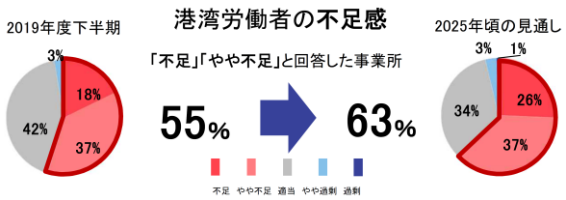
しかし、近年の生産年齢人口の減少や厳しい労働環境などを背景に港湾物流の根幹を担う担い手の不足が急速に顕在化してきており、今後も不足感が増していくことが予想されています。

○港湾労働者数の将来推計

	2019年度	2040年度
成長実現・労働参加進展シナリオ	51,391人	40,223人
ベースライン・労働参加漸進シナリオ		39,549人
ゼロ成長・労働参加現状シナリオ		39,585人

＊港湾労働者数の将来推計方法
：2040年の港湾労働者数は、独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計ー労働力需給モデル（2018年版）による将来推計ー」での2040年の労働力人口（推計値）をもとに試算。
：2019年度の港湾労働者数は、「港運要覧（令和2年版）」による。

○港湾労働者数の不足状況



出典：国土交通省港湾局資料

図 4-2-4 港湾労働者の不足動向

（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。

表 4-2-1 トラックドライバー需給の将来予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436 人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出典：鉄道貨物協会「平成20年度 本部委員会報告書」

表 4-2-2 2024 年問題の影響

○改善基準告示（改正）の内容

	現行		見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	-216時間	原則：3,300時間
1か月の拘束時間	原則：293時間 最大：320時間	-9時間 -10時間	原則：284時間 最大：310時間
1日の休息時間	継続8時間		継続11時間を基本とし、9時間下限

○改善基準告示（改正）が適用された場合の影響

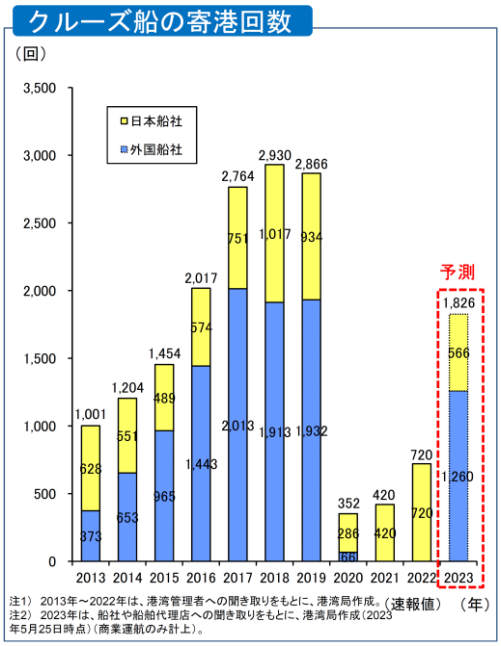
	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年データ	14.2%	4.0億トン

出典：物流の2024年問題の影響について（2022年1月、㈱NX総合研究所）

（6）国際クルーズの再興

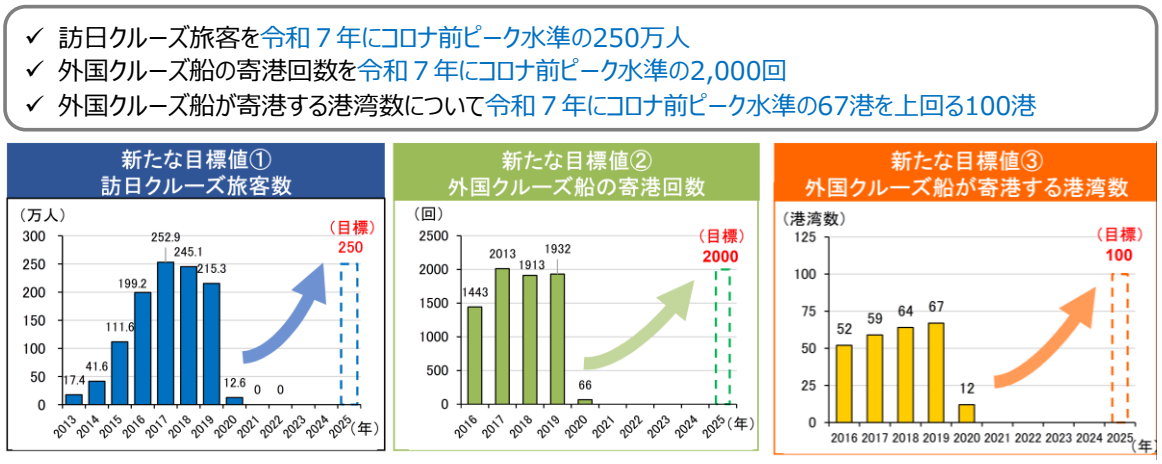
国において、平成 28（2016）年に「日本再興戦略 2016」を策定し、その中で訪日クルーズ旅客を令和２（2020）年に 500 万人とするため、クルーズ船受入の更なる拡充に向けた取組を進めてきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、クルーズ船の寄港が大幅に減少しました。

そうしたことから、令和５（2023）年３月 31 日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」では、持続可能な形での観光立国の復活に向けて、基本的な方針の１つとしてインバウンド回復戦略を掲げています。この計画では、インバウンド回復に向けた受入環境の整備として、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。



出典：クルーズの最近の動向について（国土交通省港湾局、令和5年6月22日）

図 4-2-5 我が国におけるクルーズ船の寄港回数の推移



出典：クルーズの最近の動向について（国土交通省港湾局、令和5年6月22日）

図 4-2-6 クルーズ再興にかかる新たな目標（観光立国推進基本計画）

５．四日市港の課題

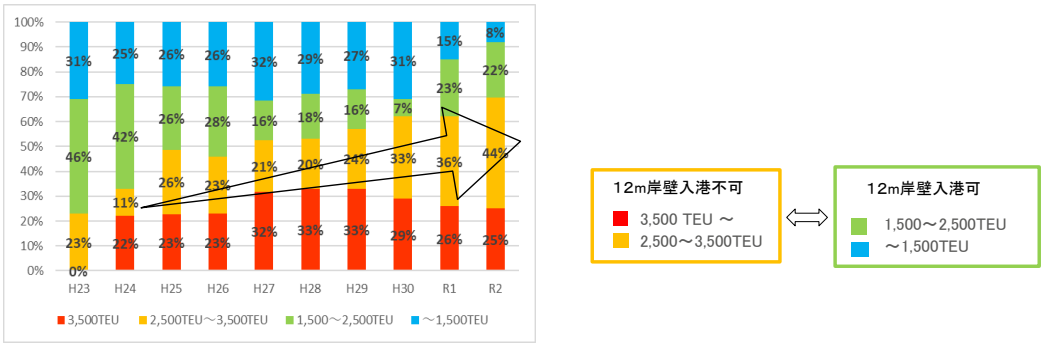
５．１　物流・産業に関する課題

（1）コンテナ輸送に関して

輸送の効率化を図るため、東南アジア航路をはじめとするコンテナ船の大型化が進んでおり、これに対応した港湾整備が求められています。また、現状のコンテナターミナルは霞ヶ浦地区北ふ頭・南ふ頭の２ヶ所に分かれているため、物流効率化やターミナルの効率的運用の観点から、コンテナターミナルの集約化が求められています。さらに、労働環境改善にもつながるＡＩの導入や荷役機械等の自動化・遠隔化、デジタル技術の活用等も求められています。

加えて、令和４（2022）年１月のＲＣＥＰ発効等により、今後もアジア域内の貿易の拡大や、サプライチェーンの強靭化・多元化に向けた貿易相手国の変化に対応したコンテナ定期航路の拡充が求められています。

また、発生確率が高まる南海トラフ地震や気候変動により頻発化・激甚化する自然災害により背後圏産業のサプライチェーンが寸断されないよう、大規模災害時にも物流機能が維持される耐震強化岸壁の早急な整備が求められています。



出典：国際輸送ハンドブック

図 5-1-1 四日市港における東南アジア航路の大型化の推移

➢ **<u>現状の取組状況</u>**

霞ヶ浦地区北ふ頭において、国際物流ターミナルを岸壁整備の事業主体である国とも連携を図りながら、相互の整備事業の進捗管理を行い、背後ふ頭用地の整備を着実に推進しています。

また、コンテナ定期航路の維持・拡充に向けて、積極的にポートセールスを実施しています。

出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所資料
四日市港管理組合にて一部修正

図 5-1-2 霞ヶ浦地区の現在の利用状況

(2)完成自動車輸送に関して

四日市港における完成自動車の取扱量は近年横ばい傾向にありますが、今後の背後圏の自動車メーカーにおける国内・国外生産体制変更に伴い、取扱量が伸びることが想定されます。

こうした動きに適確に対応していくためには、今後、四日市港での完成自動車の取扱量の変化に対応したモータープール等の更なる確保が求められています。

図 5-1-3 四日市港における現状のモータープールの位置

➢ **現状の取組状況**

四日市地区から霞ヶ浦地区にモータープールを移設するとともに、完成自動車の取扱量の変化に柔軟に対応できるよう、現在実施している四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業にあわせたふ頭再編を予定しています。

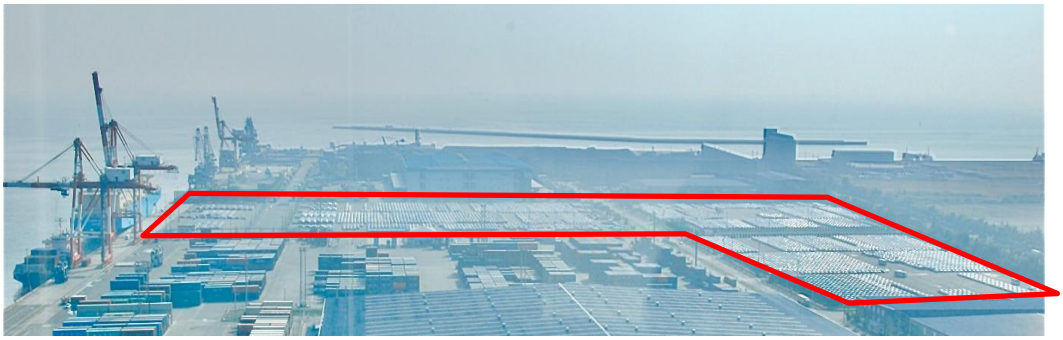
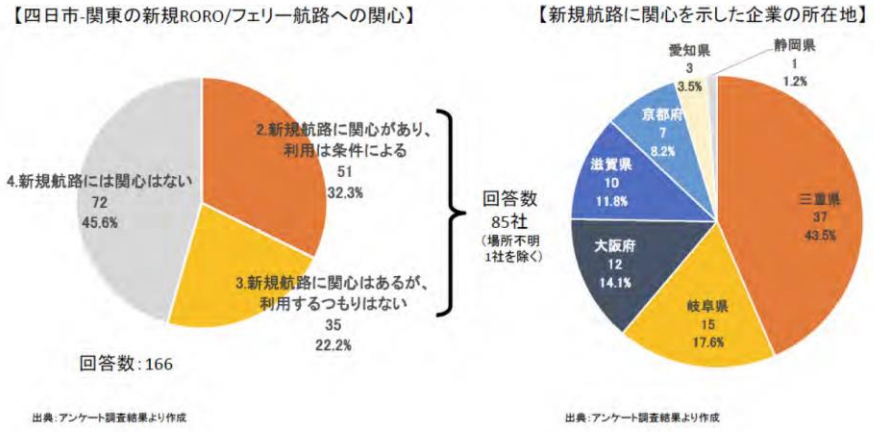


図 5-1-4 モータープールの様子

（3）内航 RORO･フェリー輸送に関して

四日市・関東の内航ＲＯＲＯ・フェリー航路に関する企業への調査によると、内航ＲＯＲＯ・フェリーによるモーダルシフトに対する関心が集まっており、物流の 2024 年問題やグリーン物流を背景に、今後もさらに関心が高まってくると予想されます。しかし、現状では四日市港において、内航ＲＯＲＯ・フェリーに対応した港湾機能が無いことから、モーダルシフトを実施するための、岸壁等の整備が求められています。

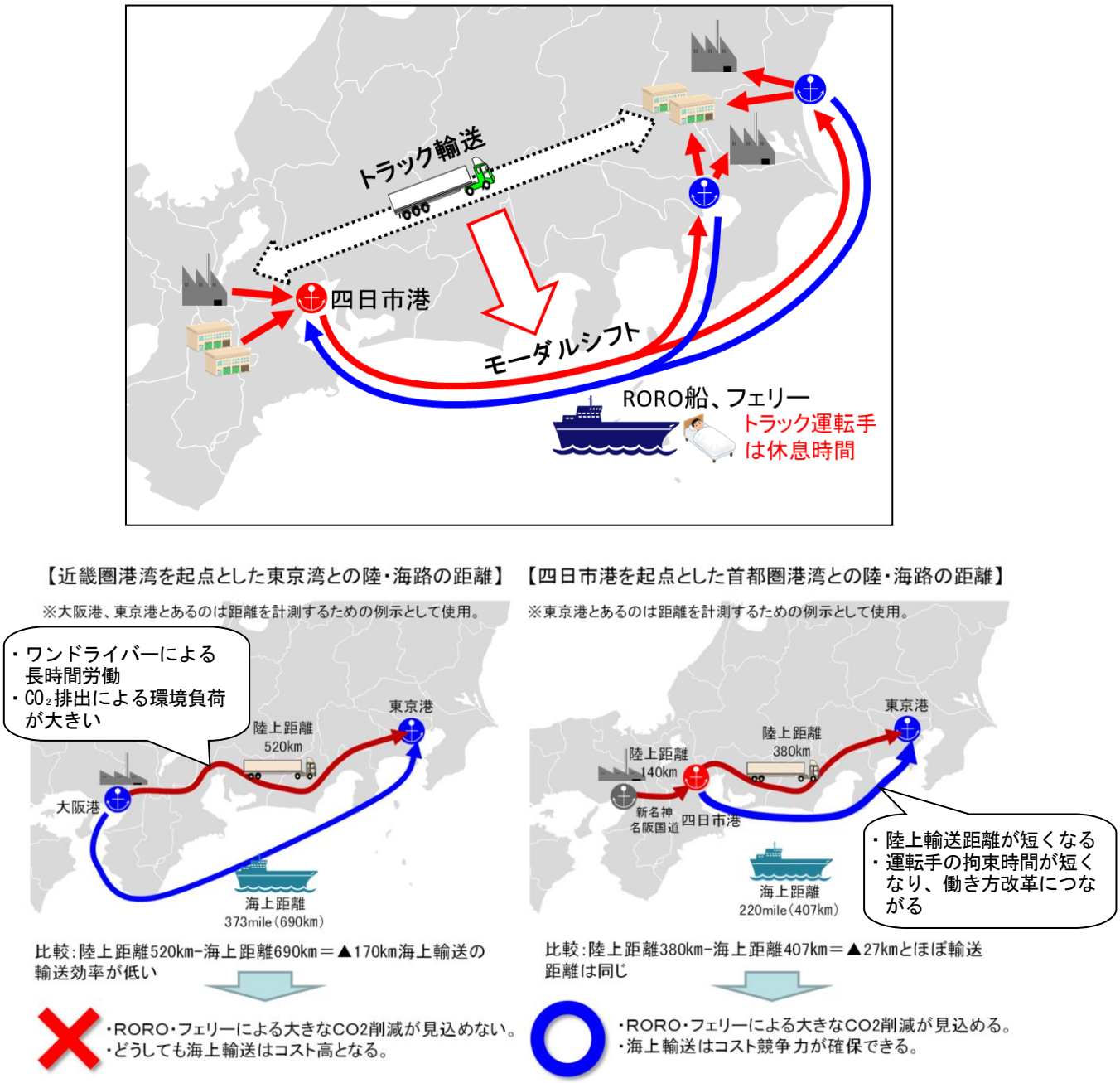


出典：令和4年度四日市港港湾施設機能検討業務報告書
（令和5年3月、国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所）

図 5-1-5 四日市港背後圏のモーダルシフト需要

➢ **<u>現状の取組状況</u>**

四日市港は、これまで陸上輸送がほとんどだった関西圏と関東圏を結ぶ物流をモーダルシフトするうえで、海陸の結節点となり得る優位性を有しています。このため、「四日市港を活用したモーダルシフト推進検討会」を設置し、就航への課題整理や、定期船ニーズの把握、海上輸送への転換が見込まれる貨物の推計なども行っています。



出典：令和４年度四日市港港湾施設機能検討業務報告書（令和５年３月、国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所）を
四日市港管理組合にて一部修正

図 5-1-6 関東・関西間における海陸の結節点としての四日市港の優位性

（4）バルク貨物輸送に関して

現在、四日市港は、原油及びＬＮＧの輸入において、それぞれ全国の約１割を占め、我が国のエネルギー輸入・供給拠点としての役割を果たしており、そのための既存インフラや供給網が整っています。背後圏産業のカーボンニュートラル（ＣＮ）の推進により、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、四日市港は、これらを海外から受け入れ 、幅広く国内に供給していく、我が国における重要なエネルギーの輸入・供給拠点としてのポテンシャルを有しており、今後、我が国の経済成長を支えるためにも、四日市港は、これまでと変わらず、その役割を果たしていく必要があります。

さらに、ＣＮ関連の新規事業創出等により、貨物の増加の可能性もあり、背後圏産業のＣＮ化動向に応じた貨物需要への柔軟な対応が求められています。

➢ 現状の取組状況

四日市地区や霞ヶ浦地区南ふ頭において、化石燃料のほか新エネルギーとしてバイオマス燃料の取扱いも行っています。また、企業が所有する専用桟橋において、ＬＮＧ等の取扱いが行われています。

さらに、四日市カーボンニュートラルコンビナート推進委員会に令和５年度から委員として参画し、四日市コンビナートのＣＮ化に県、市と連携して取り組んでいます。

出典：2022年度四日市コンビナート2050年カーボンニュートラル化に向けた検討報告書（令和5年3月、四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けた検討委員会）

図 5-1-7 カーボンニュートラル社会に貢献する四日市コンビナートの役割

(5)臨港地区内の産業用地等の状況に関して

コンビナートのＣＮ化の取組とともに、将来的に四日市港が水素・アンモニア等の輸入・供給拠点として機能していくために、現状の化石燃料の施設はこれまで通り使いながら、新たなエネルギーにも対応していく必要があり、そのためには、現在使っている土地の他に、新たな事業を展開する用地が必要となってきますが、四日市港では現状で大規模な低未利用地が無い状態です。

また、コンビナート関連企業がＣＮ化の取組などを実施するにあたって、現状では、各コンビナート間は海や川で隔てられており、各コンビナート間の交通アクセス・パイプライン等の各種連携が脆弱であるため、コンビナート地区における円滑な広域アクセスの確保等の各種連携が求められています。

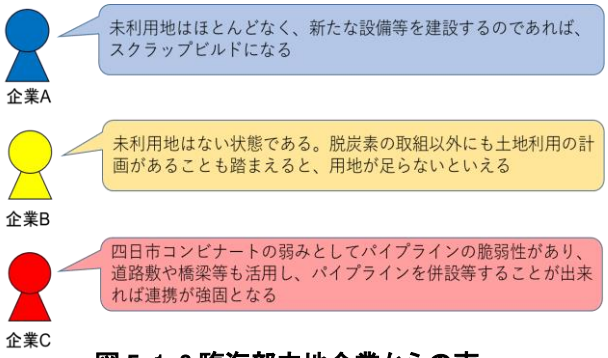


図 5-1-8 臨海部立地企業からの声

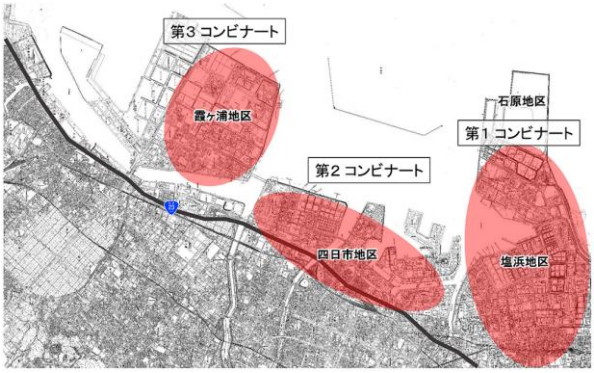


図 5-1-9 各コンビナート間の状況

➢ **現状の取組状況**

令和５（2023）年３月に「四日市港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画」を策定し、脱炭素化に向けた取組を進めています。さらに、港湾法の一部改正により、令和５（2023）年 11 月に新たに港湾脱炭素化推進協議会を設置し、より具体的な脱炭素化に向けた取組を盛り込んだ「港湾脱炭素化推進計画」の作成に向けて取組を進めています。

表 5-1-1 四日市港 CNP 形成計画における方策

○港湾・産業立地機競争力の強化に向けた方策（抜粋）

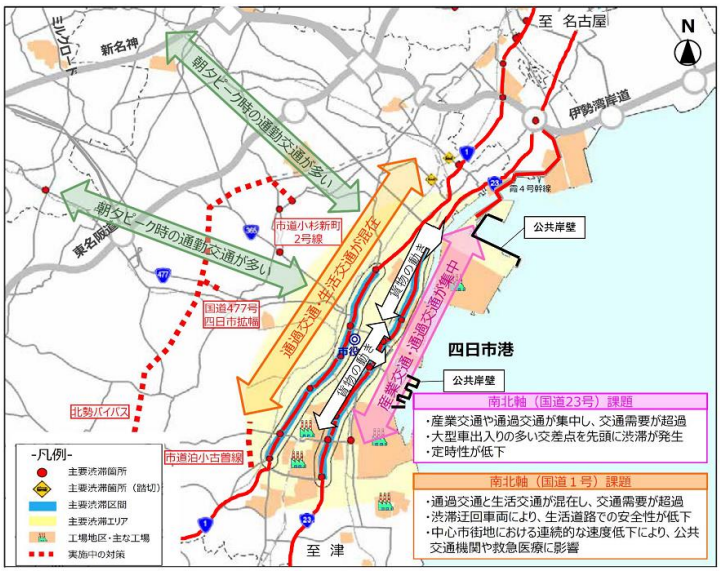
- 四日市コンビナートのCN化に向けた新たな貨物の受入環境整備に向けた取組。
- 液化水素、アンモニア、MCH、メタネーションによる合成メタン等の輸送・貯蔵・利活用に係る実証事業の積極的な誘致、水素・燃料アンモニア等の社会実装に向けた課題の抽出・対応の検討。
- 国道23号等の渋滞に左右されない港の南北軸の確立に向けた臨海部における新たなアクセス道路整備及びこれに合わせた供給機能の確保に向けた取組。
- これらの取組のために必要となる既存施設の再編や新たな用地の確保に向けた取組。
- 伊勢湾内港湾との連携を通じて、次世代エネルギーの効率的なサプライチェーンの構築に向けた取組。

(6)道路交通に関して

四日市港においては、今後の東海環状自動車道等の高規格道路網整備による沿道での新規工場立地等も含めた港湾貨物量の増大への対応、内航ＲＯＲＯ等の機能確保や背後企業のＣＮ関連新規事業等に伴う港湾貨物の発生に対応した道路ネットワークの整備が求められています。

平成 30（2018）年４月の霞４号幹線開通により、霞ヶ浦地区北ふ頭以北の渋滞は解消されましたが、霞ヶ浦地区から石原・塩浜地区間は依然として交通渋滞が激しい状況にあり、港湾物流の円滑化においては、国道 23 号等の交通渋滞が問題となっており、公共岸壁を有する霞ヶ浦地区から四日市地区間に加え、各コンビナート間の道路アクセスが脆弱な状況にあります。

また、背後の高規格幹線道路から四日市港へのアクセスが弱いなどの、四日市港のファーストワンマイル問題を改善し、選ばれる港としての価値を高めていくためにも、港湾交通・産業交通の定時性確保に向けて、交通需要量に応じた道路整備が求められています。



出典：令和３年度三重県道路交通渋滞対策推進協議会資料（令和３年８月、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所）を四日市港管理組合にて一部修正

図 5-1-10 四日市市臨海部における道路混雑の状況

➢ **<u>現状の取組状況</u>**

港湾貨物量の増大に対応し、国道 23 号等の渋滞に左右されない港の南北軸の確立に向けた臨海部における新たなアクセス道路整備に向けた取組の検討を進めています。

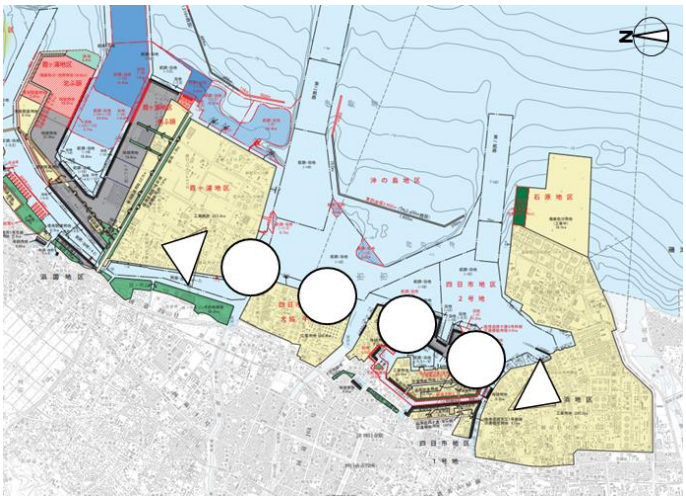


図 5-1-11 現行の港湾計画図における南北軸確立に向けた新たなアクセス道路イメージ

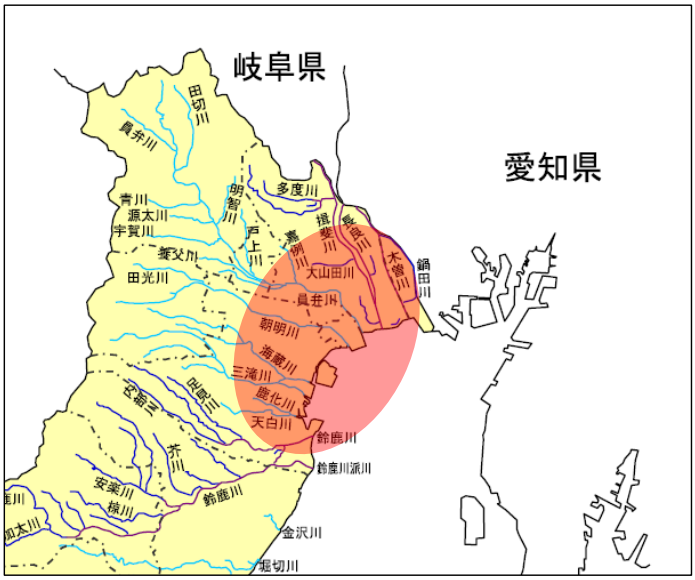
(7)航路の維持管理に関して

四日市港には、朝明川をはじめとしたさまざまな河川が流れ込み継続的な土砂堆積があることから、港湾区域内における適切な水深管理の取組を実施するとともに将来に渡って処分場を確保していく必要があります。

しかし、現状では、浚渫土砂等の処分用地は石原地区の１か所のみとなっており、将来的には処分用地が飽和状態になることが予想されます。さらに、公共事業で発生する浚渫土砂に加え、臨港地区内に立地する企業の専用桟橋等にかかる浚渫工事で発生する土砂についても、石原地区を受入場所として提供しており、既設処分場が飽和状態になることで、企業の生産活動にも影響が生じる恐れがあります。

➢ **現状の取組状況**

公共事業や臨港地区内に立地する企業の生産活動維持に影響が生じないよう、石原地区の海面処分用地において、計画的に受け入れを実施しています。



出典：三重県HPに加筆

図 5-1-12 四日市港周辺の河川の状況

図 5-1-13 現状の海面処分用地（石原地区）

(8)クルーズ船の受入に関して

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停止されていた国際クルーズが、令和５（2023）年３月以降本格的な運航を再開しています。

しかし、四日市港は物流が中心の港であり、年間を通して活発な港湾荷役等が行われているため、常に港湾荷役等との調整を行う必要があります。

➢ **現状の取組状況**

クルーズ船の受入れにあたっては、比較的岸壁の調整が容易である四日市地区での受け入れを基本とし、四日市地区に着岸できない大型クルーズ船については、沖泊又は霞ヶ浦地区南ふ頭で物流への影響が少ない曜日に限定した受入を行っています。

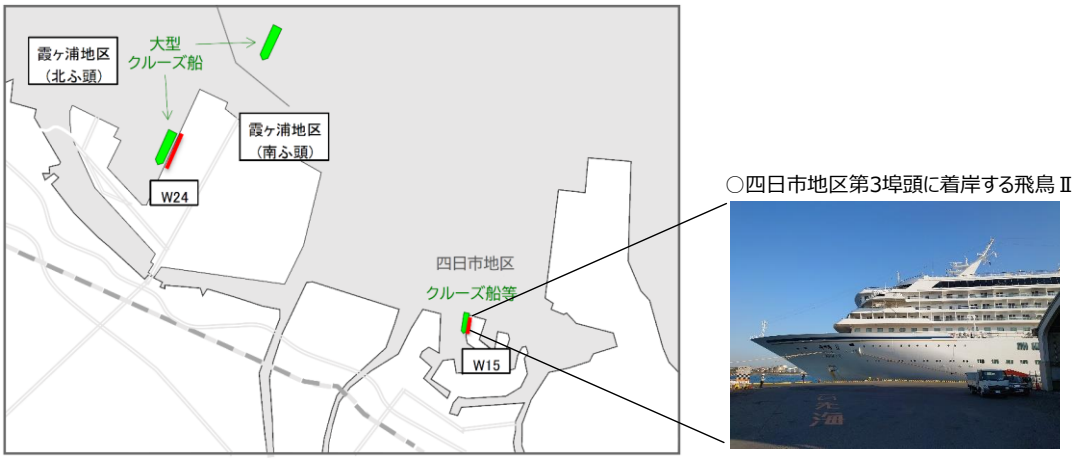


図 5-1-14 クルーズ船受け入れ可能岸壁等（現状）

５．２　交流に関する課題

（1）親しまれる港づくりに関して

四日市港ポートビル展望展示室は、港の歴史や役割、地域との関わり等について、より多くの県民・市民に理解してもらうための機能を有しており、完成から 20 年以上が経過し、老朽化が進んでいます。

また、展示内容について、近年の四日市港を取り巻く情勢の変化や、生産年齢人口の減少、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いることから、これらの状況に対応した内容に見直すなど、時代の変化に即した機能等の充実が求められています。

➢ **現状の取組状況**

四日市港の認知度やイメージ向上に向けて、国等と連携し小中学生を対象とした霞ヶ浦北ふ頭コンテナターミナルの見学会の実施や、四日市港ポートビル展望展示室を社会見学や社会教育、職場研修の場として提供するとともに、計画的に維持管理を実施しています。

図 5-2-1 社会見学の様子

図 5-2-2 四日市港ポートビル 14 階展望展示室「うみてらす14」

(2)四日市地区のみなとまちづくり・賑わい創出に関して

四日市地区では、一部の港湾施設で遊休化・老朽化が進んでおり、これらの港湾施設をみなと特有の景観や資源を活用した緑地等に利用転換することなどが求められています。

また、令和３（2021）年 11 月には、四日市港管理組合も参画する四日市みなとまちづくり協議会によって、「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」が策定され、各種イベント開催等の取組が進められており、官民の連携によるハードとソフト両面からの四日市地区の賑わい創出が求められています。

さらに、四日市市ではＪＲ四日市駅からの自由通路の整備等が進められており、港に近い市街地の整備と一体となったみなとまちづくりも必要です。

➢ **<u>現状の取組状況</u>**

千歳運河周辺において、レトロな景観を活用した緑地護岸整備を順次進めています。

また、「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」の実現に受けて、四日市みなとまちづくり協議会が中心となって、ＢＡＵＲＡミーティングやガイドツアー・スタンプラリーといった「まちあるき」等のイベントを行うなど、まずは市民の方々に港に関心をもっていただく取組を進めています。

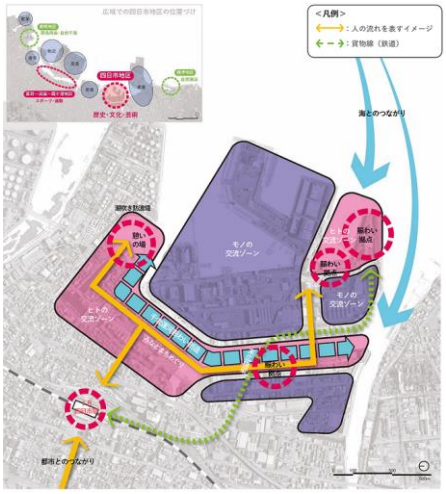


図 5-2-3「四日市みなとまちづくりプラン〔基本構想〕」の概要

図 5-2-4 近鉄四日市駅～JR 四日市駅～四日市港四日市地区の連携イメージ

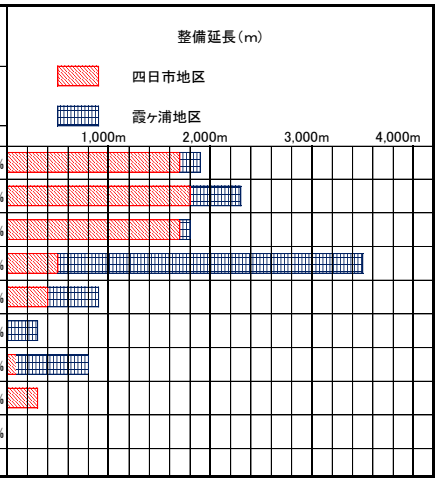
５．３　防災・安全に関する課題

（1）港湾施設の強靭化・老朽化対策に関して

四日市港の港湾施設の多くは高度経済成長期の昭和 40 年代までに建設されており、その多くが供用から 50 年以上が経過しています。特に、四日市地区においては老朽化が顕著であり、昨今の自然災害の激甚化・頻発化や発生確率が高まる南海トラフ地震等に備える観点からも、上屋等をはじめとした港湾施設の耐震補強や老朽化対策が求められています。

◎係留施設（※）の年代別整備延長

建設年代	四日市地区			霞ヶ浦地区		
	整備延長（m）	累計		整備延長（m）	累計	
		延長（m）	割合		延長（m）	割合
1949以前	1,704	1,704	27%	200	200	4%
1950～59	1,725	3,429	54%	513	713	14%
1960～69	1,695	5,124	81%	83	796	15%
1970～79	477	5,601	88%	3,015	3,811	72%
1980～89	356	5,957	94%	520	4,331	82%
1990～99	0	5,957	94%	260	4,591	87%
2000～2009	100	6,057	95%	690	5,281	100%
2010～2019	305	6,362	100%	0	5,281	100%
2020～2022	0	6,362	100%	0	5,281	100%
合計	6,362	－	－	5,281	－	－
総延長	11,643 m					



※四日市港管理組合が所有又は管理運用する施設に限る

図 5-3-1 係留施設の建設年代と整備延長

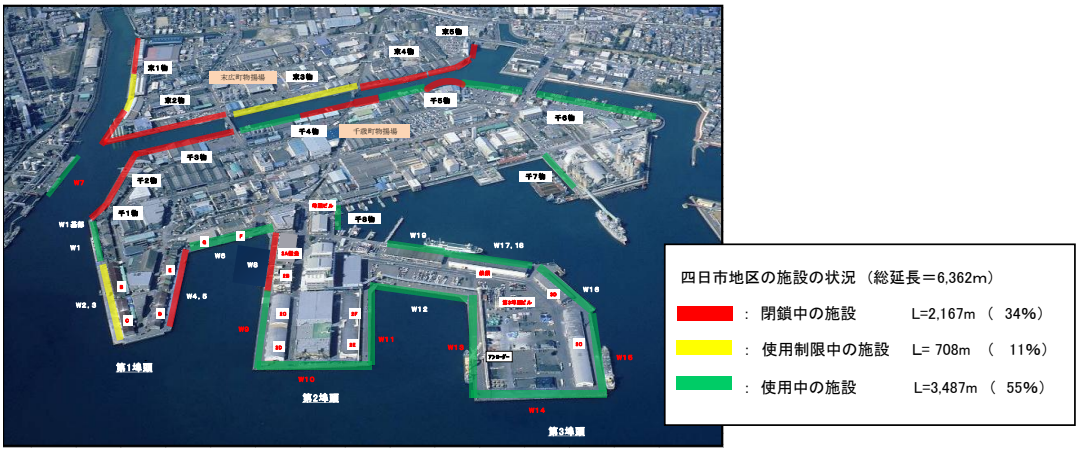


図 5-3-2 四日市地区における港湾施設の状況

➢ **<u>現状の取組状況</u>**

上屋等は 17 棟のうち、12 棟が耐震補強済みです。また、大規模災害時にも物流機能が維持されるよう霞ヶ浦北ふ頭において、W81 号耐震強化岸壁を整備しています。

さらに、維持管理計画に基づき定期点検を実施するとともに、予防保全計画に基づき、計画的、効果的な維持補修を行っています。

(2)海岸保全施設の強靭化・老朽化対策に関して

四日市港の海岸保全施設の多くは、整備から 50 年以上が経過しており、老朽化が進んでいます。また、昨今の災害の激甚化・頻発化や発生確率が高まる南海トラフ地震等をふまえ、海岸保全施設の早急な耐震・耐津波・耐高潮性能の確保が求められています。

特に、背後にコンビナートを擁する石原地区、塩浜地区、大協地区、午起地区においては、パイプライン等が近接する海岸保全施設が存在し、耐震・耐津波・耐高潮性能の確保に向けた整備には高度な技術力が必要となっています。

四日市港管理組合が所管する海岸保全区域における対策が必要な海岸保全施設

図 5-3-3 海岸保全施設の耐震・耐津波対策状況

図 5-3-4 パイプラインが近接する区域

➢ **<u>現状の取組状況</u>**

津波・高潮の災害等から背後地の住民や企業等を守るため、海岸保全施設の強靭化に向けた取組を客観的な評価基準により優先度を定め、順次進めています。

また、自然災害に対する防護機能を維持するため、長寿命化計画に基づき、定期点検及び計画的、効果的な維持補修を行っています。

５．４　環境に関する課題

（1）地球温暖化対策に関して

気候変動等の原因となる地球温暖化問題に対応するため、国内外の脱炭素社会の実現に向けた動きが加速しており、四日市港においても、港湾地域全体の温室効果ガス削減への取組が求められています。

➢ **現状の取組状況**

令和５（2023）年３月に「四日市港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画」を策定し、四日市港の港湾活動・企業活動から発生する温室効果ガスの削減に向けて取組を進めています。

加えて、四日市港管理組合の事務・事業に関して排出される温室効果ガスの削減についても、「四日市港管理組合地球温暖化対策実行計画」に基づく取組を進めています。

図 5-4-1 四日市港における地球温暖化対策の取組状況

（2）藻場・干潟に関して

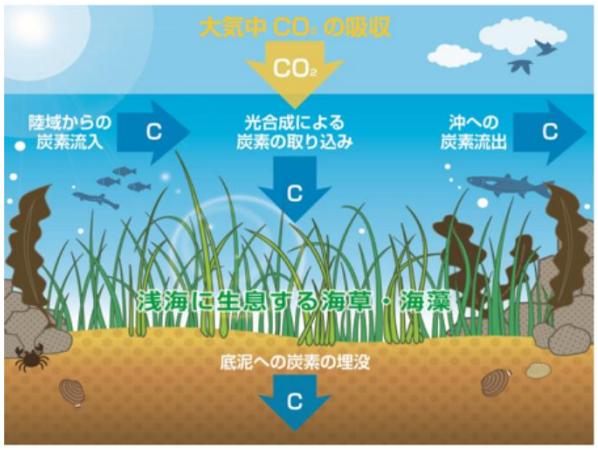
四日市港における良好な自然環境の再生・創造や生物多様性の保全等に向けて、藻場・干潟・浅場等の海域環境の保全・再生・創出が求められています。

加えて、ＳＤＧｓやＥＳＧ投資に世界の関心が集まる中、CO_2の吸収源としての藻場・干潟等が着目されており（ブルーカーボンとしての環境価値）、四日市港においてもブルーカーボンを活用した港の価値創出が求められています。

➢ **現状の取組状況**

藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の造成・再生・保全等を、「四日市港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」に掲げ、港湾空間を活用した様々な脱炭素化の取組を進めています。

○ブルーカーボン生態系におけるCO2吸収の仕組み（概念図）



出典：ジャパンブルーエコノミー技術研究組合（JBE）資料

○ブルーカーボン生態系のメカニズム

海藻藻場

・海草や、その葉に付着する微細な藻類は、光合成でCO2を吸収して成長する。
・海草の藻場の海底では、「ブルーカーボン」としての巨大な炭素貯留庫となる。
・瀬戸内海の海底の調査では、3千年前の層からもアマモ由来の炭素が見つかった。

湿地・干潟

・湿地・干潟には、ヨシなどが繁り、光合成によってCO2を吸収する。
・海水中や地表の微細な藻類を基盤に、食物連鎖でつながる多様な生き物が生息し、それらの遺骸は海底に溜まり、「ブルーカーボン」として炭素を貯留。

出典：国土交通省港湾局資料を四日市港管理組合にて一部修正

図 5-4-2 CO_2吸収源としてのブルーカーボン生態系の概要

6. 四日市港の強みと弱み

これまで記述した「１．四日市港の現状」、「２.四日市港の背後圏の現状」、「４．四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望」、「５.四日市港の課題」をふまえ、現在の四日市港にとって特筆すべき強みと弱みを、以下のとおり整理しました。

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きており、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、や国道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ＬＮＧ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

✓ ＪＲ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の移動に時間がかかる状況となっています。

物流産業 **③内航ＲＯＲＯ船や外航クルーズ船の需要に対応できる、公共施設（岸壁・荷捌き地等）の余裕がないこと**

✓ 内航ＲＯＲＯ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捌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。

7. 四日市港の将来像

7．1　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、激しい国際競争にさらさ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してきました。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、四日市港は地域に貢献し、その地域になくてはならない存在としての四日市港づくりを進めてきており、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がなく、その考えを限りなく追及していかなければなりません。

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、時代の要請に応じた取組を進めていくこととします。

７．２　目指すべき姿（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、四日市港が「６．四日市港の強みと弱み」で整理した、強みを伸ばし、弱みを克服した先にある、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に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、CO_2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

将来像の概念図

７．３　将来像の実現に向けた取組

四日市港管理組合が掲げる基本理念のもと、この将来像を実現していくため、４つの政策の柱と、その政策の柱に対する具体的な施策を次のとおり整理しました。

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	
Ⅰ　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	クルーズ船誘致の推進
Ⅱ　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た港づくり
Ⅲ　住民・産業を守る港づくり（安全・安心の確保）	1	防災対策の推進
	2	港湾施設の計画的・効果的な維持管理
	3	船舶航行及び港湾活動の安全性の確保
	4	災害復旧・復興活動への対応
Ⅳ　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

【Ⅰ　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促進に取り組みます。

◆　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、港湾における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、港湾荷役機械や管理棟・照明施設、けい留船舶、ターミナルに出入りする車両等にかかる、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、航路の維持・拡充に取り組むとともに、相手方やタイミングを意識した戦略的なポートセールスに取り組みます。

◆　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た他港との連携に取り組みます。

施策２：四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進

◆　カーボンニュートラルポート形成や、四日市コンビナートのカーボンニュートラル化に向けて必要となる用地の確保など企業の脱炭素化を支援します。

◆　港湾における水素・アンモニア等の脱炭素化に資する新エネルギーの受入環境の整備に取り組みます。また、これらの新エネルギーの取扱いにかかる土地利用形成の柔軟な運用に取り組みます。

◆　港湾荷役機械や管理棟・照明施設、けい留船舶、ターミナルに出入りする車両等にかかる、港湾オペレーションの脱炭素化に取り組みます。

施策３：国内複合一貫輸送網の構築

◆　トラックドライバーの慢性的な人手不足や時間外労働の上限規制等に対応した物流機能の維持、環境負荷軽減を実現する輸送環境の創出に向けて、受入環境の整備も含め、モーダルシフトの促進に取り組みます。

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を構築するため、港湾施設機能の集約や港湾施設（岸壁、荷さばき地、荷役機械等）の整備、柔軟な施設運用等に取り組みます。

◆　廃プラスチックやバイオマス等の循環的利用の一層の高まりによる、新たなバルク貨物の増加への対応など、貨物需要変化に柔軟かつ適切に対応するため、荷さばき地の確保や柔軟な施設運用等に取り組みます。

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などの背後圏の交通体系の充実を促進します。

施策６：クルーズ船誘致の促進

◆　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れに対応するため、客船の受入れ環境の整備に取り組みます。

【Ⅱ 交流の創出】

施策１：親しまれる港づくり

◆　霞ヶ浦地区等において、人々がより四日市港に親しみを持つことができるよう、緑地・公園でのイベントの場としての提供や、四日市港ポートビルを拠点とした学習機会・交流機会の提供に取り組みます。

◆　四日市港ポートビルにおける展望機能について、人々が学び、憩うことができる空間の充実に取り組みます。

◆　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を維持するため、緑地・公園の維持管理に取り組みます。

◆　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の適切なけい留保管場所を確保します。

◆　四日市市等が取り組む産業観光と連携して、コンビナート夜景等をＰＲするなど、霞ヶ浦地区等の魅力を多くの人々に知ってもらうために、ホームページやＳＮＳのほか、広報誌などさまざまな媒体を活用した発信に取り組みます。

◆　クルーズ船をはじめとした客船の受入れ時を契機とした親しまれる港づくりに向けて、入港時の見学環境の充実等に取り組みます。

施策２：まちづくりと一体となった港づくり

◆　四日市地区において、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る、みなとまち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、より多くの県民・市民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。

◆　四日市地区の魅力を多くの人々に知ってもらうために、ホームページやＳＮＳのほか、広報誌などさまざまな媒体を活用した発信に取り組みます。

◆　四日市地区において、親しまれる空間を拡大するため、千歳運河周辺のレトロな景観等に配慮しつつ、遊休化・老朽化した港湾施設等の緑地護岸への利用転換を進めます。

◆　クルーズ船をはじめとした客船の受入れ時を契機とした賑わい創出に向けて、入港時の見学環境の充実等に取り組みます。

【Ⅲ 安全・安心の確保】

施策１：防災対策の推進

◆　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や企業を守るため、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。

施策２：港湾施設の計画的・効果的な維持管理

◆　岸壁等の港湾施設の必要な機能を将来にわたり、港湾利用者に対し安定的に提供するため、計画的・効果的な維持管理に取り組みます。

◆　公共事業で発生する浚渫土砂や、企業が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。

◆　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、港湾区域内における適切な水深管理に取り組みます。

施策３：船舶航行及び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。

◆　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できるよう、「四日市港港湾機能継続計画～感染症対策編～」に基づき、国・県・市をはじめとした関係者が連携して的確に対応できるよう、連携強化に取り組みます。

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流出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確保に取り組みます。

◆　四日市港の物流機能を早期に回復するため、「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、国をはじめとした関係者が連携して的確に対応できるよう、連携強化に取り組みます。

【Ⅳ 環境の保全】

施策１：自然海浜・干潟の保全

◆　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。

施策２：良好な港湾空間の創出

◆　四日市港に今も残る歴史的・文化的資源および港湾景観を次世代に継承すべく保全します。

◆　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、自然と触れ合える環境を維持するため、緑地・公園の維持管理に取り組みます。

施策３：地球にやさしい港づくり

◆　地球温暖化の原因である CO_2 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。

◆　藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の造成・再生・保全や、緑地などの港湾空間を活用したさまざまな CO_2 吸収源としての脱炭素化に取り組みます。

◆　環境負荷軽減を実現する輸送環境の創出に向けて、受入環境の整備も含め、モーダルシフトの促進やＬＮＧ燃料船等の導入促進に取り組みます。

◆　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・振動への対応に取り組みます。

◆　港湾荷役機械や管理棟・照明施設、けい留船舶、ターミナルに出入りする車両等にかかる、港湾オペレーションにおける CO_2 等の削減に取り組みます。

７．４　空間利用ゾーニング

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ことが必要です。

各ゾーンの機能は以下のとおりです。

●物流ゾーン・・・・・・・・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湾の機能
●産業ゾーン・・・・・・・・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
●交流ゾーン・・・・・・・・人々が憩い活動できる空間としての港の機能
●環境ゾーン・・・・・・・・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

「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、将来の四日市港の空間利用を考える必要があります。

【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、脱炭素化に資する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様々な需要をふまえ、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保するため、沖合に処分用地の確保に取り組みます。

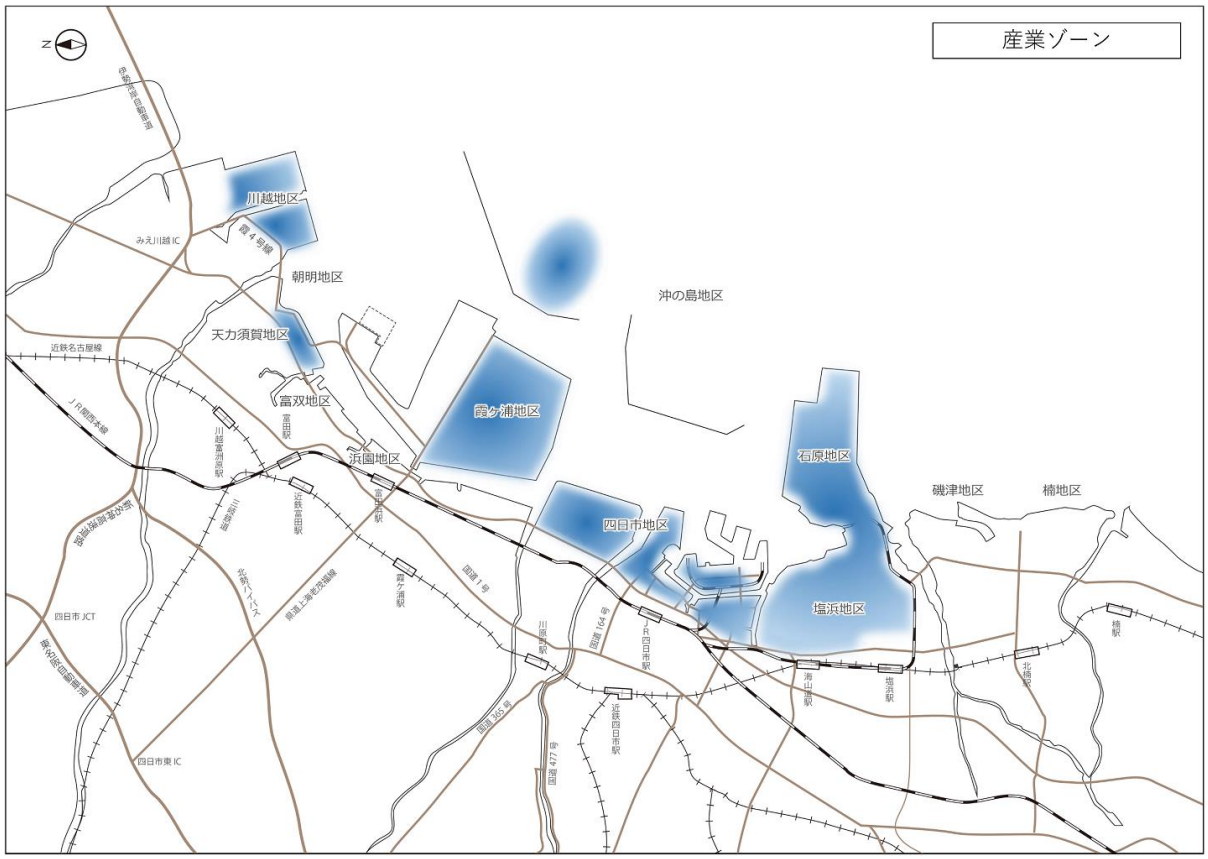
【地区別の主な取組】

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

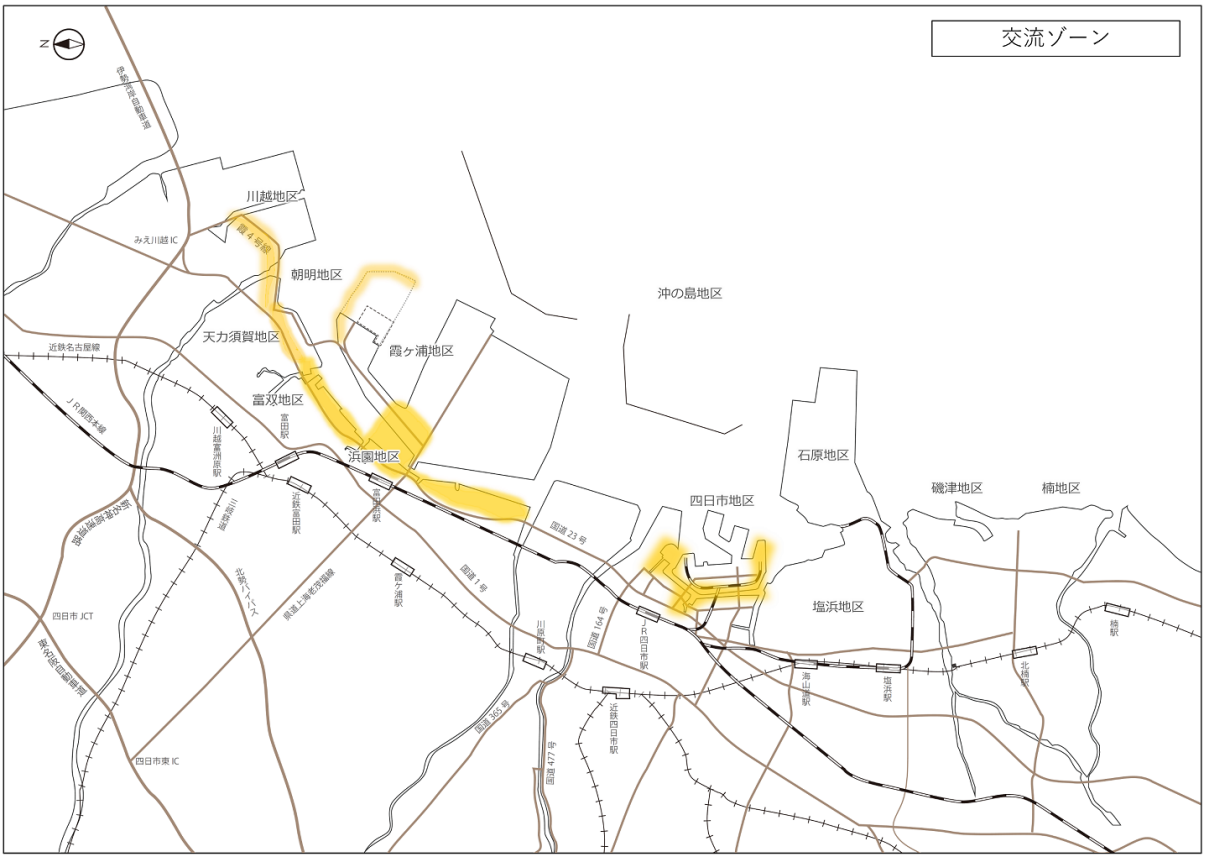
・臨港交通体系の充実・強化
・四日市港及びその背後圏の脱炭素化の促進
・背後圏産業の動向を捉えた港湾サービスの提供

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。

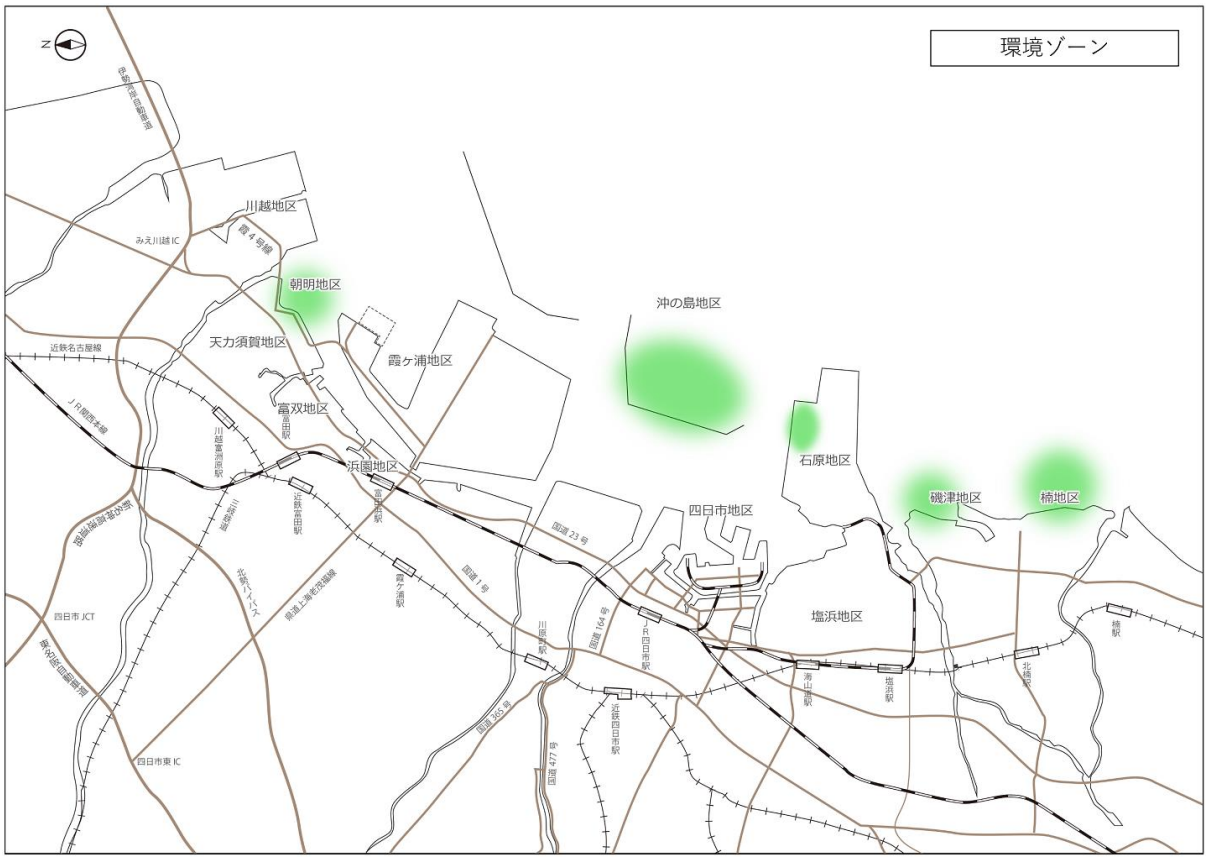
【地区別の主な取組】

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た港づくり



【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

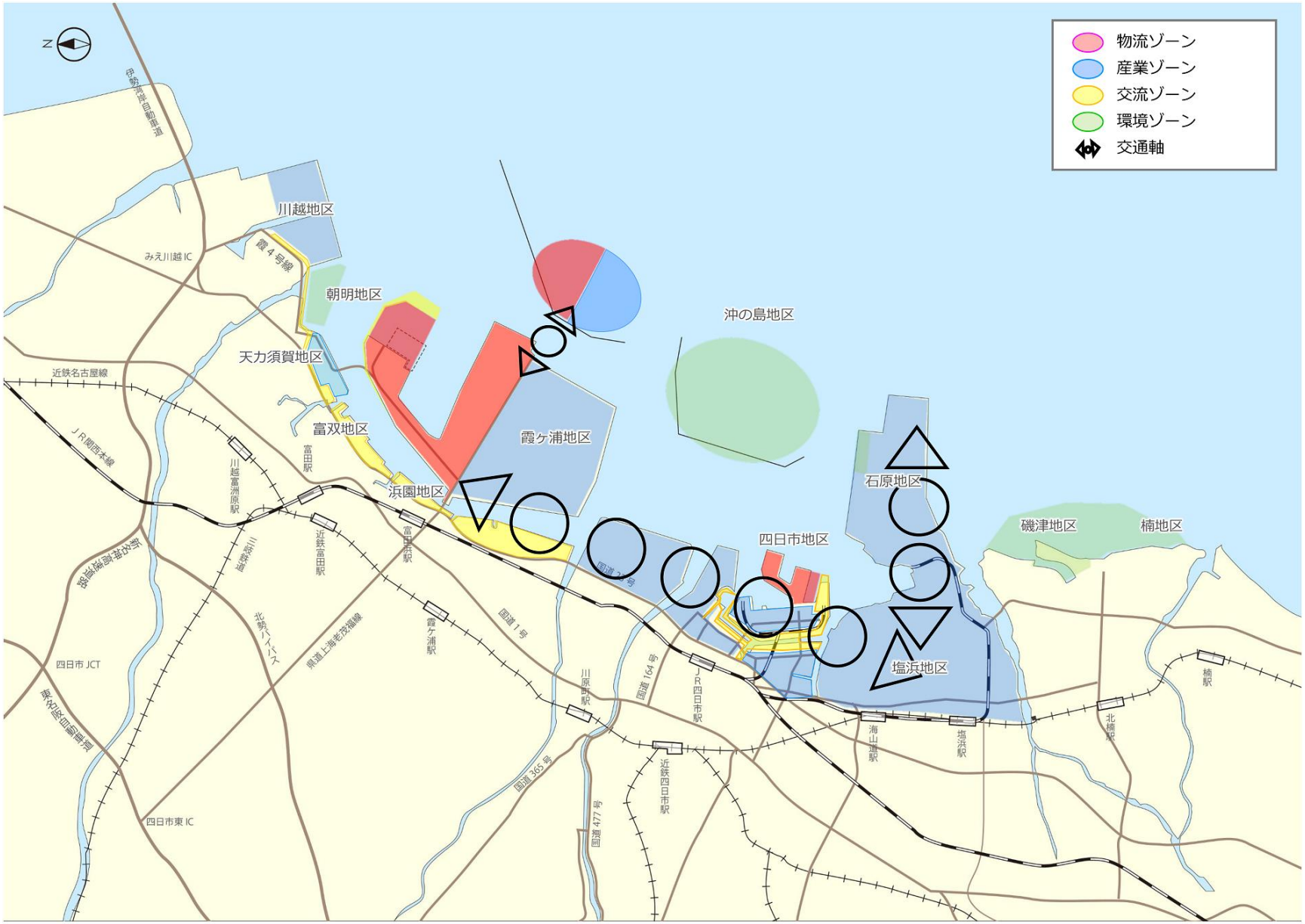
石原地区

・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

7．四日市港の将来像


物流ゾーン
産業ゾーン
交流ゾーン
環境ゾーン
交通軸
川越地区
朝明地区
天カ須賀地区
富双地区
霞ケ浦地区
浜園地区
沖の島地区
石原地区
四日市地区
塩浜地区
磯津地区
楠地区
霞４号線
近鉄名古屋線
ＪＲ関西本線
四日市 JCT
四日市東 IC
国道１号
国道 365 号
国道 477 号
国道 164 号
国道 23 号
県道上海老茂福線
北勢バイパス
川越富洲原駅
富田駅
近鉄富田駅
富田浜駅
霞ケ浦駅
川原町駅
ＪＲ四日市駅
近鉄四日市駅
海山道駅
塩浜駅
北楠駅
楠駅

７．５ 将来像の実現に向けて

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みます。

なお、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みます。

◆　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、将来に渡って持続的な財政運営に取り組みます。

◆　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、様々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みます。

８. 参考資料

長期構想の策定経緯

・長期構想と港湾計画

・委員会

・パブリックコメント