

わが国には、2016年4月現在、港湾法に規定された994の港湾と、漁業法に規定された2,866の漁港があり、各種の港湾施設が整備され、地方自治体や港務局などの組織によって管理、運営されています。

中部9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）には、そのうち港湾が73港、漁港が306港、総数379港が整備されています。「中部の港湾探訪」では、物流機能を通じて広く、産業経済に寄与しているとの視点から、各県の国際拠点港湾および重要港湾を対象としており、第10回として四日市港を紹介します。

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部長 田辺 義夫

公益財団法人中部圏社会経済研究所総務部主任 折戸 厚子

第10回 四日市港 国内有数の石油化学コンビナートを有する国際貿易港



写真提供：四日市港管理組合

1. 概要と沿革

(1) 概要

四日市港は伊勢湾北西部に位置し、三重県四日市市と三重郡川越町にまたがる。わが国有数の石

油化学コンビナート^(※1)を擁し、原油、LNG（液化天然ガス）、石炭などを多く輸入するエネルギー供給基地として重要な役割を担うとともに、コンテナやバルク貨物^(※2)、自動車などを扱い、背後圏の

(※1) 【kombinat [ロシア]】：技術的に相互に関連する複数の工場、あるいは製造工程のうえで前後関係にある複数の工場が、互いに隣接する立地をとって、有機的連関を保ちながら生産活動を行う生産様式である。原語はロシア語で〈結合〉の意味である。

(※2) 穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物のこと。

産業を物流面から支える中部圏における代表的な国際貿易港となっている。

1969年から取り扱いを開始したコンテナ貨物も順調に伸び、国際海上輸送のコンテナ化にも迅速に対応し、東南アジア、中国航路をはじめとするコンテナ定期航路網は年々充実しつつある。

(2) 沿革

四日市港は水深と波静かな入り江に恵まれた天然の良港として、15世紀には港としての姿が形作られたといわれている。その後の廻船業の発展によって、幕末から明治初期にかけては、熱田港(後の名古屋港)や桑名港といった競合港をしのぐ伊勢湾内における最大の商業港として栄えていた。

しかし、江戸末期の1854年、安政の大地震によって堤防が決壊し、以後、幾度かの高潮の被害が重なったことにより、次第に土砂が流入して港口が浅くなり、船の入港が困難になっていった。

当時、四日市の海運業の中心人物であった廻船問屋、稲葉三右衛門は、四日市の発展には、港の拡充と近代化が不可欠と考え、1873年より、私財を投じて大規模な改修工事を開始した。工事は難航を極めたが、11年を経た1884年、防波堤延長218m、水深2.4mの船だまり、46haの埋め立て地、2つの橋と運河を持つ伊勢湾で最も近代的な港^(※3)が完成し、その後の四日市の商工業躍進の礎となった。

1899年に開港場に指定され、当初は食料品や肥料の輸入が中心であったが、後に綿花の輸入が始まり繊維原料の輸入港として栄えた。戦後は綿花に代わり羊毛の輸入が大幅に伸びる一方、程なく原油が追い抜き、1950年代に日本で最初の本格的石油化学コンビナートが塩浜地区に誕生したのを端緒として、3つの石油化学コンビナートを擁する全国有数の工業港として発展した。1952年には、外国貿易上特に重要な港として特定重要港湾に指定された。2004年にスーパー中枢港湾として指定

され、2005年には特定国際コンテナ埠頭の高度化などにより国際競争力の強化を図ることが特に重要な港として、指定特定重要港湾の指定を受けた。その後、港湾法の改正により2011年に国際拠点港湾となり、国際コンテナ港として大きく発展を遂げようとしている。

(3) 四日市港管理組合の設立

四日市港の港湾管理者は、三重県と四日市市が共同で設立した四日市港管理組合(以下、「管理組合」)である。こうした運営組織は、国内では他に5港(苫小牧港、石狩湾新港、名古屋港、境港、那覇港)しかなく、四日市港の特色となっている。設立以前は、三重県が管理していたが、1961年、鉄鋼関連会社の誘致を前提とした霞ヶ浦地区の埋め立て事業が持ち上がり、それを契機に市と県の埋め立て事業と四日市港の共同管理への移行が話し合われた。その後、鉄鋼関連企業は進出を断念したが、「四日市港の将来のためには、埋め立て事業と企業誘致が必要」との考えから、1966年、埋め立て事業と四日市港の県市による共同管理が実ることになり、管理組合が設立された。霞ヶ浦地区の埋め立てには、公害の経験を踏まえて、住宅地域との距離を確保する出島方式が採用された。

現在、管理組合は、港湾施設の使用料や県市の負担金(県:市=5:4)などを財源とし、県市の派遣職員と管理組合の採用職員で運営されている。また、港湾計画の作成、港湾区域および港湾施設の維持管理・建設・改良にかかる港湾工事などの港湾管理者としての業務を行うとともに、四日市港の利用を促進するために、航路誘致や親しまれる港づくりなどに取り組んでいる。

また、災害発生に備えて耐震強化岸壁を整備して港湾機能を確保するとともに住民の安全確保のため、防潮堤や防潮扉、水門といった海岸保全施設の整備や維持管理を行っている。

(※3) 参考文献:「四日市港直轄事業三十年史」(運輸省第五港湾建設局、四日市港工事事務所)

(4) アクセス

四日市港から2時間の圏内には、三重県内の人口の約90%が居住し、製造品の約97%が生産されている（工業出荷額ベース）。また、中部、近畿、北陸の結節点に近接している。

滋賀県の湖北・湖東地区や岐阜県南部からは車で1～2時間、福井県南部からも高速道路を利用すると約2時間の距離にある。2008年には新名神高速道路（亀山JCT～草津IC間）が、2011年には国道421号の石榑^{いしぐれ}トンネルが開通し、滋賀県湖南・甲賀地区も約1時間でアクセスが可能になった。また、霞ヶ浦ふ頭と東名阪自動車道とは、富田山城線により最短距離で結ばれている。

今後は新名神高速道路および東海環状自動車道西回りルートなどの高規格道路や北勢・中勢バイパスの整備をはじめ、国道365号のバイパスの拡張や霞4号幹線の完成などにより、四日市港へのアクセスはますます向上する。

■東名阪自動車道

四日市東ICより富田山城線を東へ約7 km

■伊勢湾岸自動車道

みえ川越ICより国道23号を南へ約6 km

■鉄道

J R関西本線「富田浜駅」下車徒歩約15分

2. 港勢

(1) 取扱貨物の特徴

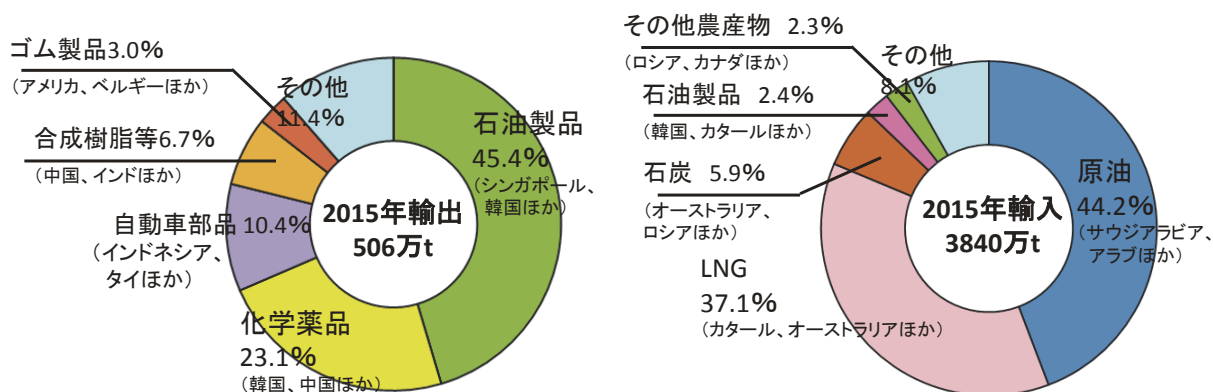
四日市港の取扱貨物量は、過去20年近く、6,000万t前後のほぼ横ばいで安定的に推移している。これは2014年の指標でみると全国14位の規模である。港全体の外貿貨物を見ると輸入が圧倒的に多い。2015年は輸出の約506万tに対し、輸入は3,840万tと9割近くを占める。原油とLNGがそれぞれ4割程度を占め、石炭がそれに次ぐ、エネルギーの供給基地としての性格を持った港となっている。

四日市港へのアクセス

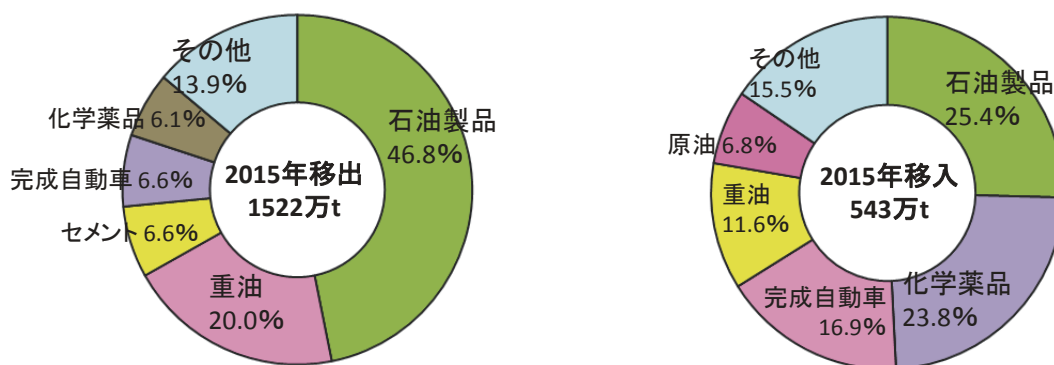


出典：四日市港管理組合

外貿易貨物の品種別内訳（2015年速報値）



国内貿易貨物の品種別内訳（2015年速報値）



出典：四日市港湾統計年報2015年速報（平成27年）より国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所作成

原油は主に、沖合約 6 km 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、臨海部の石油化学コンビナートに供給されている。

また、LNGはカタールやオーストラリア、インドネシアなどから専用タンカーによって運ばれ、企業の専用棧橋で一旦荷揚げされ、主に都市ガスや火力発電所の発電用燃料として使用されている。知多半島と結ぶ伊勢湾横断ガスパイプラインや滋賀県と結ぶ三重・滋賀ラインの敷設がされており、他地域との連携も強化されている。

また、中部圏唯一の石炭の中継備蓄基地「中部コールセンター」があり、2014年の石炭の輸入量は約270万 t、輸入した石炭のうちほぼ半分となる約120万 t は衣浦港へ移出され、石炭火力としては国内最大の火力発電所である中部電力碧南火

力発電所などへ供給される。残りの約150万 t は、陸送で背後のコンビナート企業などに運ばれ、燃料用に利用されている。

輸出では石油製品、化学薬品、自動車部品、移出では石油製品と重油、移入では石油製品と化学薬品の取扱量が多い。輸出、移出ともに多くを占めているのは石油製品で、これらの石油製品は四日市港に輸入された原油から作られている。

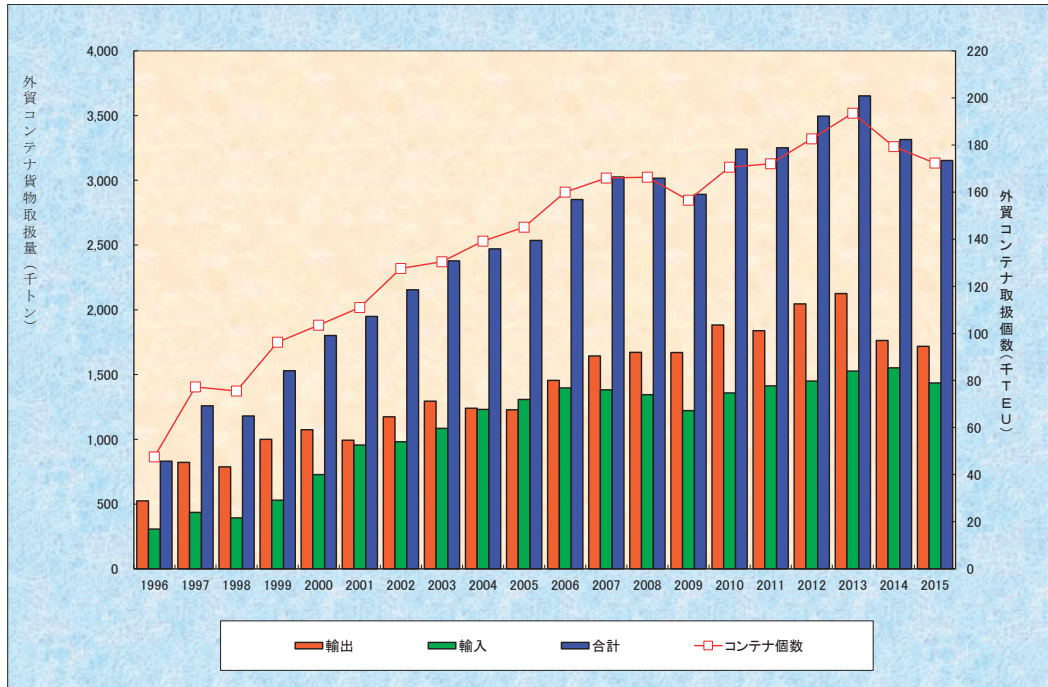
（2）コンテナ貨物の特徴

外貿コンテナの取扱量は順調に増加し、2013年には取扱個数が過去最高となったが、直近の2年間は減少している。それでも、2015年の指標で見ると全国10位の規模である。

現在、韓国・中国航路が週 6 便、東南アジア航路が週10便、南アジア航路が週 1 便の合計17便

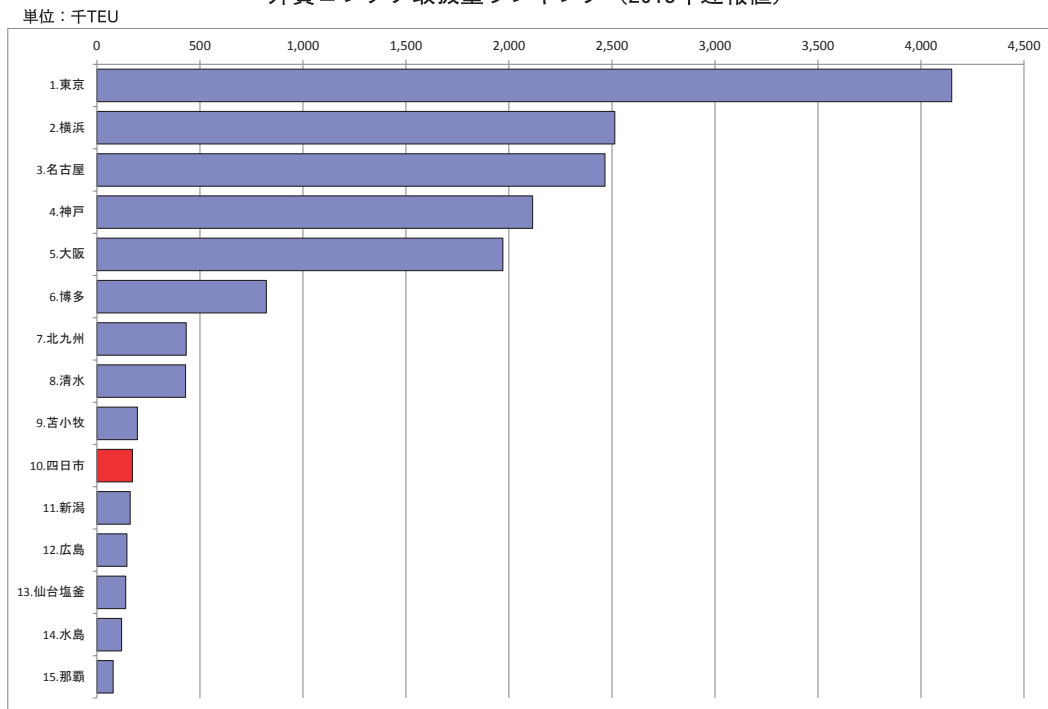
（※4）タンカーの係留のように、沖合に棧橋、ドルフィンまたはブイなどの係留施設を設け、陸岸とは海底に敷設したパイプラインにより輸送を行う方法のこと。

外貨コンテナの取扱量の推移



※2015年は速報値
出典：四日市港湾統計より国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所作成

外貨コンテナ取扱量ランキング (2015年速報値)



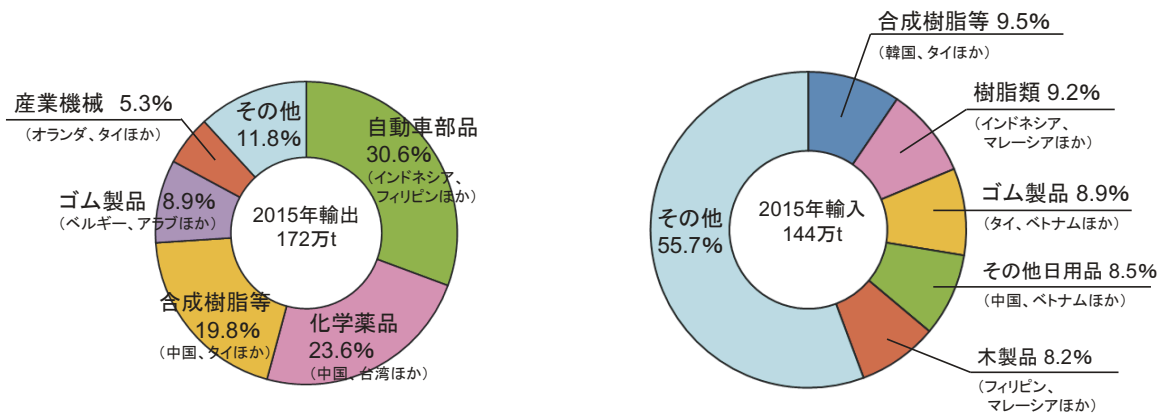
出典：「2015年のコンテナ取扱貨物量（速報値）について」（平成27年国土交通省）より
国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所作成

(2016年6月29日時点)の外貨定期コンテナ航路が就航している。輸出入コンテナ貨物流動調査(2013年)によると四日市港外貨コンテナ貨物の県別取扱シェアは、約8割が三重県、約1割が滋

賀県、1割未満が岐阜県などとなっている。

外貨コンテナ貨物は輸出入全体として316万t、輸出の上位品種は、自動車部品、化学薬品、合成樹脂等となっている。この上位3品目でコンテナ

外貨コンテナ貨物の品種内訳（2015年速報）



出典：四日市港湾統計年報2015年速報（平成27年）より国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所作成

貨物輸出量の74.0%を占めている。

輸入の上位品種は、合成樹脂等、樹脂類、ゴム製品、その他日用品、木製品となっている。上位5品目でもコンテナ貨物輸入量の44.3%を占めるにとどまり、輸入は輸出に比べて、多様な品目を取り扱われている。

内貿コンテナ貨物は、13万tで輸出の4%ほど、上位品種は移出は輸送用容器で、移入は合成樹脂等であった。

3. 現況

(1) 港湾施設

四日市港は、主に「石原」、「塩浜」、「四日市」、「霞ヶ浦」、「富双」、「川越」の6地区で構成される。そのうち、公共岸壁は四日市地区と霞ヶ浦地区を中心に形成されている。

四日市港の地区と港湾施設



出典：四日市港管理組合

主な係留施設

	主な係留施設	船隻数	延長 (m)	水深 (m)	主な取扱貨物
①	第1ふ頭	6	799	-3.0~-9.0	化学工業品、化学肥料、非金属鉱物、輸送機械、農産物、非鉄金属、農産物、鉄鋼、金属鉱
②	第2ふ頭	8	1,040	-5.0~-10.0	
③	第3ふ頭	6	967	-5.5~-12.0	
④	石炭ふ頭	1	125	-7.5	化学薬品、化学工業品
⑤	霞ヶ浦南ふ頭	29	3,540	-4.5~-14.0	石炭、輸送機械、コンテナ貨物
⑥	霞ヶ浦北ふ頭	1	360	-14.0	コンテナ貨物
⑦	シーバース (専用)	2		-20.8~-22.0	原油、石油製品
⑧	LNG受入棧橋	1		-14.0	LNG
⑨	LNG・LPG受入棧橋	1		-14.0	LNG、LPG

出典：四日市港管理組合

石原地区・塩浜地区

石原、塩浜地区は、旧日本海軍燃料基地のあったところで、戦後払い下げを受けて企業立地が進み、日本で初めての石油化学コンビナートが形成された（第1コンビナート）。過去には大気や工場排水汚染による公害問題の舞台となったが、コンビナート各社および行政の努力により、克服された。

石原地区の先端は、現在、埋め立てが進んでおり、一般・産業廃棄物を埋め立てている区域は、将来、緑地とする計画となっている。また、航路の浚渫^{しゅんせつ}や護岸工事の進捗に伴い、四日市港内から発生する浚渫土砂^{しゅんせつ}なども受け入れており、将来的には、背後圏企業の成長を支援するための産業空間として活用していくことが検討されている。

四日市地区

四日市地区は、四日市港の発祥地であり、開港場の指定はこの地で受け、国際貿易港として歩み始めた。現在でも3つの公共ふ頭を中心に、四日市港を支えている。第1ふ頭では化学薬品や合成樹脂などを主に扱っている。第2ふ頭は国内向け完成自動車の移出入拠点となっており、鈴鹿市内で生産された自動車が、ふ頭内のモータープールで一旦保管され、自動車専用船で関東地区や北海道、九州などに向け出荷されている。また、穀物専用サイロがあり、背後の穀物供給基地としての

役割を果たしている。第3ふ頭は、穀物や鉱石などを粉粒状のまま包装せずに運ばれるバルク貨物などを取り扱っている。

同地区内に残された四日市旧港港湾施設の「潮吹き防波堤」「波止改築記念碑」「稲葉三右衛門君彰功碑」とそれらの所在する土地が、港湾施設としては全国で初めて、重要文化財に指定されている。また、四日市旧港の「潮吹き防波堤」の外側が埋め立てられ、第2コンビナートが立地している。

霞ヶ浦地区

霞ヶ浦地区は伊勢湾を大規模に埋め立てた人工島で、南ふ頭と北ふ頭、工業団地からなる。南ふ頭には、コンテナ専用岸壁をはじめとする係留施設や荷さばき施設などがあり、四日市港の物流の中核地区となっている。また、中部圏唯一の石炭中継備蓄基地「中部コールセンター」がある。ここには石炭荷揚げ専用の岸壁が整備され、世界各地から輸入された石炭が、効率よく荷役されて一時ここに保管された後に、陸上または海上輸送で国内各地に配送される。

一方、北ふ頭は2001年に水深-14m岸壁の工事が始まり、大型コンテナ船の着岸できる国際コンテナターミナルが2006年に供用を開始した。2基のガントリークレーンが稼働中であるが、2016年には1基追加され3基体制となる。今後、コンテ

(※5) コンテナふ頭に設置される貨物の積み卸しを行うためのクレーン。橋桁を走行脚の外側に張り出すことで、貨物の積み卸し範囲を広くできる特徴をもつ。

ナ取扱量がさらに増えれば岸壁の延伸を検討することとしている。

霞ヶ浦地区の第3コンビナートは、過去の公害の経験を生かして、公害を出さない石油化学コンビナートとして、環境保全の徹底、および地域社会との調和を目指して設置された。

また、観光客や一般市民の利用も多い地区でもある。1999年には、四日市港の開港100周年を記念して、四日市港ポートビルがシンボル施設として誕生している。建物は100mと県内最高の高さを誇り、14階の展望展示室「うみてらす14（フォーティーン）」では港湾に関する展示や景観が楽しめる。土・日曜日には夜9時まで開館しており、夜景が好評を博している。

四日市港ポートビル前には、「霞港公園」と「シドニー港公園」という2つの公園があり、SYSPA（シспа）^(※6)ブリッジという橋で結ばれている。「霞港公園」は、芝生広場を中心に、清涼感あふれる滝や池などがあり、滝の裏側を通ることができるなど、親水公園となっている。姉妹港であるシドニー港との友好を記念して作られた「シドニー港公園」は、全長約15mの巨大ローラー滑り台やトランポリンなどのアスレチック遊具がある。なお、オーストラリア東部に位置するシドニー港と四日市港は、古くから羊毛の貿易を通じてつながりがあり、1968年に姉妹港提携を結んでいる。

富双地区

富双地区の中心施設である富双緑地公園は、港の活動や船舶を身近に眺める「海の見える公園」として整備され、市民の憩いの場所となっている。9.6haの広々とした芝生広場や桜の森をはじめ、潮風を受け散歩ができる園路やテラス、海水を利用した滝やせせらぎが整備されている。また、海側には四日市港を見渡すことの出来るベンチが設置されており、港の活動や船舶を身近に眺める昼のみならず、夜には埠頭夜景を観賞できる人気ス

ポットとなっている。

広い芝生のスペースを生かし、毎年恒例の四日市花火大会のメイン会場として利用されるほか、たこ揚げ大会やフリーマーケットなども開催されている。

川越地区

川越地区は、火力発電所と工業団地によって構成されている。LNGを使用した中部電力株式会社の川越火力発電所は、2007年までは世界最大の火力発電所であった。コミュニティ施設として、PR展示施設の川越電力館テラ46、温排水を利用したプール、川越緑地公園、釣り桟橋が設置され、市民に親しまれる緑あふれた環境となっている。

川越電力館テラ46は、46億年歩んできた地球と人との共生を見て触れて実感し、遊びながらわかりやすく伝えるテーマパーク仕立ての電力館となっている。川越緑地公園は、野鳥の集まる朝明川の河口に位置し、くつろぎ、コミュニティ、スポーツおよび自然林の4つのゾーンから構成されている。

（2）四日市港と地域経済

四日市港は、伊勢湾を代表するエネルギー供給基地として確固たる地位を確立し、特にLNGの供給では企業間連携が進んだことにより、中部圏はもとより近畿圏の供給基地としても大きな役割を果たしつつある。

また、四日市港は、産業と密接に関連し、三重県の発展に大きく貢献してきた。港のすぐ背後には、原油精製から化学工業品の製造といった石油化学を核とした素材・部材産業が立地して石油化学コンビナートを形成している。さらに1時間圏内の内陸部には、半導体や液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組立産業などが集積している。これらの背後産業は研究開発機能の集積も進んでおり、製品の高付加価値化、産業のイノベーション化が進められており、今後

（※6）Sydney（シドニー）、Yokkaichi（四日市）、Sister（姉妹）、Port（港）、Affiliation（連携）の頭文字から名付けられている。

も、四日市港はこうした背後圏の発展を支えている。

管理組合は四日市港の経済効果について5年毎に調査をしている。港が地域経済にもたらす効果は多岐にわたっており、例えば港湾が存在することにより、港湾に関わる企業や周辺に立地する企業などに勤める人々が商品やサービスを購入するほか、企業自身が設備投資を行ったり、港湾を通じて海外へ輸出や県外への移出を行ったりするなど、さまざまな需要が生み出され、それに関わる産業への生産を生み、さらに、その産業の資材やサービスの購入が他産業への新たな生産を呼び起こすなど、効果が波及していく。こうした四日市港に関わる経済活動によって誘発される雇用効果や税収効果について推定した2010年度の「四日市港経済効果調査」によれば、総生産、雇用者数、税収など、四日市港がもたらした経済効果は、三重県経済の1割強、四日市市経済の1割強にかかわっている。

（3）四日市港と環境保全

第二次世界大戦後、石油化学コンビナートの相次ぐ進出により、港湾の整備とあわせて臨海部の埋め立てが行われ、このとき自然環境の多くが失われた。また、硫黄酸化物による大気汚染が原因のいわゆる「四日市ぜんそく」問題や、油分による水質汚濁や異臭魚の出現など、公害問題が地域の深刻な社会問題となった。

1963年、「ばい煙の排出の規制等に関する法律」の指定地域となったのを始め、数々の規制がなされ、1969年には公害対策基本法による公害防止計画が策定され、港湾内の水銀や油分を含む汚泥が除去された。そのほか、三重県や四日市市による国に先駆けた公害対策の実施や各企業の公害防止設備の開発および導入、水質汚濁防止法などの環境法令の規制と相まって、現在では、大気、水質の問題は当時と比べものにならないほど改善し、産業と環境の両立に成功している。

しかし、工場からの排水規制などにより人の健康に直接係る公害問題は著しく改善したが、生活環境に関わる水質については、生活排水による負荷や伊勢湾という閉鎖性水域である特性から赤潮の発生などもあり、必ずしも良好な状況ではない。そこで、豊かな伊勢湾を取り戻そうと、国や伊勢湾を流域とする県などにより「伊勢湾再生行動計画」が策定され、さまざまな取り組みが開始されている。

また、地球温暖化防止に向けて、2008年度から「四日市港グリーン物流促進補助事業」を開始している。この事業は、コンテナ輸送に伴って排出されるCO₂を、四日市港の利用によって低減しようとする事業者の支援を目的としている。そのうち、最寄港利用事業は、輸出入されるコンテナ貨物について、利用港を四日市港にシフトすることにより、CO₂排出量だけでなく、コストも削減しようとするものである。この事業による補助額は、1 TEU^(※7)あたり5,000円、上限100万円となっている。

他港から地元の港に貨物をシフトさせる事業に対して補助制度を設定する港は多いが、環境面でのメリットを前面に打ち出して、最寄港の価値に気づいてもらう手法は珍しく、三重県内はもとより、滋賀県や岐阜県など県外を含む「四日市港利用優位圏」（四日市港利用によってコストメリットが期待できる地域）に働きかけを行い、成果をあげている。

（4）工場夜景の活用

四日市港の沿岸部に広がる石油化学コンビナートの「工場夜景」は四日市が誇る観光資源の1つとなっている。四日市港開港100周年を記念して建設された四日市港ポートビルの「うみてらす14」の展望台からの夜景は、夜景観光コンベンション・ビューロー認定の「日本夜景遺産」や、日本経済新聞の「工場夜景きれいなスポットランキング」西日本の部2位に選ばれている。

(※7) twenty-foot equivalent units 20ft. (コンテナの長さ) 換算のコンテナ取扱個数の単位。
20ft. コンテナ1個を1 TEUとして計算。

また、近年の「工場もえ」ブームにより増加しつつある工場観賞愛好家から「聖地」と称される工場夜景を海上から楽しめるよう2010年7月より「四日市コンビナート夜景クルーズ」が行われている。コンビナート企業のOBによるコンビナートがよくわかるガイドやビューポイントで撮影が可能なように船を止めるサービスなどがあり、好評を博している。

(5) 歴史的施設の活用

管理組合は「四日市旧港まち歩きマップ」を作成し、歴史的な港湾施設が数多く残されている四日市港を紹介している。そのうち、「潮吹き防波堤」は1894年の港改修時に、オランダ人技師ヨハネス・デ・レーケ^(※8)の提案で作られたと言われている。波の力を弱めるために五角形の水抜き穴を設けているユニークな構造の防波堤である。また、「末広橋梁」は、1931年に竣工した千歳運河に架かる日本で唯一の現役鉄道可動橋で、運河を通る船の航行を妨げないように、橋桁の先端のワイヤロープを巻き上げ、跳ね上げる跳開式の構造である。

4. 進行中・計画中の事業

(1) 臨港道路「霞4号幹線」の整備

霞ヶ浦地区の国際海上コンテナターミナル整備事業の一環として、「霞4号幹線」が整備中である。コンテナターミナルのある霞ヶ浦地区を始点とする延長約4.1kmの臨港道路で、県道川越中央線を経由し伊勢湾岸自動車道（みえ川越IC）に接続される。計画は片側2車線の4車線道路計画であるが、早期供用を図るため、当面は片側1車線の2車線道路の整備で2017年度の完成を目指している。路線の大半が高架となる道路構造となっている。

現在、霞ヶ浦埠頭地区と背後地を結ぶアクセスは国道23号とつながる霞大橋1カ所のみであり、

四日市港ポートビルの展望台からの夜景



写真提供：四日市港管理組合

デ・レーケの提案で作られたと伝わる潮吹き防波堤



本財団撮影

現在も現役の末広橋梁



本財団撮影

増大する港湾関連交通を高速交通網へ円滑に連絡できるようにすることで、定時性、即時性を確保

(※8) (1842～1913年生)明治政府に招かれて来日したオランダ人土木技師。滞日30年の長きにわたって木曾三川分流工事をはじめ、多くの河川・港湾の設計や工事の指導をし、日本の治水事業に大きな功績を残した。

霞4号幹線の全景



出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所

霞4号幹線による代替機能の向上



出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所

し、輸送コスト削減や港湾サービス水準の向上を図るとともに、国道23号など周辺道路に環境負荷をかけることなく、港湾と背後圏を結ぶことを目的としている。

また、災害時の緊急物資輸送や緊急避難経路としての活用も期待されている。霞ヶ浦地区には、

緊急時の輸送拠点となる耐震強化岸壁が整備されており、そこから緊急物資を背後地に円滑に輸送し、ふ頭内の労働者の速やかな避難を確保する災害時のリダンダンシー（代替機能）となる新たなアクセス道路としての役割も担う。

（２）四日市港の防災対策

2012年内閣府公表の南海トラフ巨大地震モデル検討会の最大クラス津波高推計値は、四日市港がある川越町、四日市市において、約5mとなった。四日市市の背後の土地を防護する海岸保全施設は、その想定津波高を上回っているものの、大半が1959年の伊勢湾台風による災害後築造され50年近くが経過した施設であるため、現行の耐震基準を満たしていない箇所があり、大規模地震が懸念される中、老朽化や耐震対策が進められている。

また、地震や津波などによる災害時において、四日市港の緊急物資や通常貨物の輸送機能を早期に回復することを目的とした「四日市港港湾機能継続計画」（以下、「四日市港BCP」）については、2015年に策定され、この四日市港BCPを運営していくため、四日市港港湾機能継続計画協議会が設立した。これは、四日市港に係る行政機関、民間企業および団体など、21組織で構成され、四日市港BCPに基づき、平常時から関係者間で密接な連携関係を構築するとともに、継続的な議論、訓練などを行うことにより、計画の実効性向上を図ることを目的とした協議会である。

（３）長期構想と港湾計画

「四日市港長期構想」は平成40年代前半の四日市港を見すえた構想である。平成30年代前半を目標年次とする「四日市港港湾計画」を策定するにあたり、その計画期間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が検討されている。

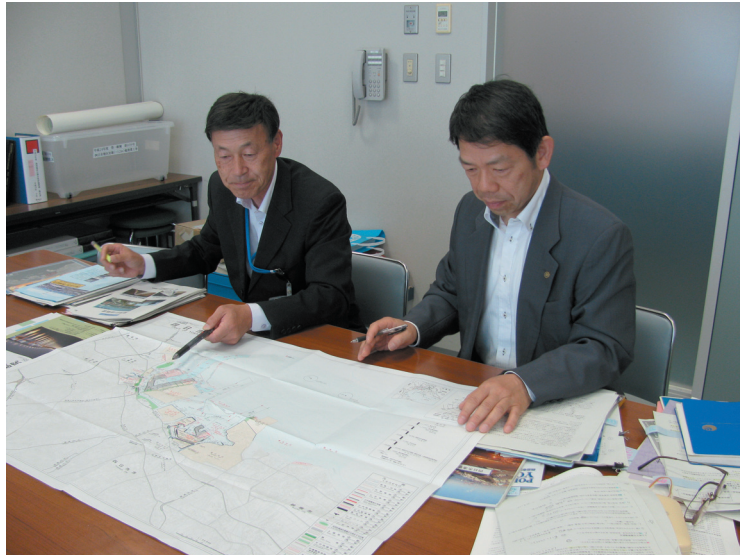
管理組合では、「四日市港長期構想」において、基本理念を「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」とし、四日市港のありたい姿として「背後圏産業の発展を支えるみなと・四日市港」、「都市・住民とともにあるみなと・四日市港」、「環境にやさしいみなと・四日市港」の3つの将来像を描いた。

それをうけた「四日市港港湾計画」では、背後圏産業などの国際競争力維持・強化を物流面から一層支援するため、水深-15mの国際海上コンテ

ナターミナルや霞4号幹線といった大規模な臨港道路の整備によるコンテナ物流の高度化および効率化を図る取り組みを進めるとともに、コンテナ貨物のみならず、バルク貨物や完成自動車も含めた総合港湾として、全国および伊勢湾地域の機能分担に配慮し、取扱貨物全体で6,770万t、コンテナ貨物では720万t（43万TEU）を目標とした「国際産業ハブ港」の実現を目指すとしている。

5. インタビュー

今回は、国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所長 太田 勸治氏、四日市港管理組合経営企画部整備課長 藤井 穰氏にお話をいただいた。



太田 勸治 氏

藤井 穰 氏

国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所長 太田 勸治 氏

プロフィール

- 1977年 3月 三重県立久居農林高等学校 卒業
- 1977年 4月 運輸省第五港湾建設局 採用
- 2001年 4月 中部地方整備局清水港湾事務所 前任建設管理官
- 2007年 4月 中部地方整備局港湾空港部 港湾空港整備・補償課 課長補佐
- 2008年 4月 中部地方整備局港湾空港部 港湾事業企画課 課長補佐
- 2012年 4月 中部地方整備局四日市港湾事務所 副所長
- 2013年 4月 中部地方整備局港湾空港部 港湾事業企画課長
- 2015年 4月 中部地方整備局四日市港湾事務所長

四日市港管理組合経営企画部整備課長 藤井 穰 氏

プロフィール

- 1979年 3月 三重県立上野高等学校 卒業
- 1983年 3月 名古屋工業大学工学部土木工学科 卒業
- 1983年 4月 三重県（土木部河川課）採用
- 2006年 4月 県土整備部景観まちづくり室 まちづくり担当GL
- 2010年 4月 尾鷲建設事務所 高速道関連事業室長
- 2012年 4月 桑名建設事務所 副所長兼保全室長
- 2014年 4月 北勢流域下水道事務所 副所長兼事業推進室長
- 2016年 3月 三重県退職
- 2016年 4月 四日市港管理組合経営企画部 整備課長

Q 港湾の管理は地方自治体である場合がほとんどですが、四日市港は、一部管理組合方式により港の管理をされていますので組織の構成などお話し願います。

藤井 四日市港管理組合（以下、「管理組合」）は、三重県と四日市市が組織団体となった法人格を有する特別地方公共団体の一部事務組合として、1966年4月に設立されました。所掌事務が管理組合の規約に定められ、港湾法の規定による港湾管理者の業務、さらに、四日市港の整備と利用の促進を図り、適正で能率的な管理運営を目的としています。管理組合には、条例や予算を議決する機関として管理組合議会（以下、「議会」）が置かれ、議会は、管理組合の事業を進めていく上で、重要な事柄を議論し、決定しています。また、議会は9名の議員（三重県議会から5名と四日市市議会から4名）で構成されています。管理者には三重県知事が就任、副管理者を2人選任しており、1人が常勤として、組織団体の長が共同で推薦して、管理者が議会の同意を得て任命、もう1人の副管理者については非常勤で四日市市長が就任しています。

職員は2016年度4月現在96名です。経費の支弁につきましても、港湾の運営あるいは地方債などの収入に加えて、三重県が100分の55.6%、四日市市が44.4%の負担割合で組織の団体の負担金に充てています。

Q 港湾空間や取り扱い貨物の規模、貿易額など全国ランキングも併せてご紹介願います。

藤井 四日市港は、港湾法で全国に18港指定されている国際拠点港湾の1つです。港の規模を表す指標としては港湾区域と臨港地区があります。まず港湾区域が約6,600haで全国ランキングは24位、臨港地区が1,169.5haで全国14位の規模を有する大規模港湾です。

取扱貨物量は、2014年の総貨物量が6,410万tで全国14位にランクされ、内訳として輸出が約506万tまた輸入は3,840万tで、内貿も移出と移入含めて2,064万t扱っています。

品目別では、輸出が上位から、石油製品、化学薬品、自動車部品でこれらが輸出全体の約79%を占めています。輸入は、原油とLNGが上位2品目で輸入全体の81.3%を占めています。

またコンテナについては、2015年の外貿コンテナ取扱量が約17.2万TEUで、全国で10位にランクされています。内訳は、輸出が7.8万TEUで輸入は9.3万TEUです。品目別で見ますと、輸出では上位3品目の自動車部品、化学薬品、合成樹脂で輸出全体の74.0%を占めています。輸入については木製品、合成樹脂あるいは樹脂類、化学薬品、その他日用品が上位の品目で輸入全体の約44.3%を占め輸出と比べると輸入で多様な品目を取り扱われています。

貿易額は、輸出入総額2兆5,856億6,100万円で対前年比が75.8%の全国13位です。輸出額は9,233億5,200万円で全国16位です。近年、半導体などの電子部品、電気計測機器が増加し、石油製品、有機化合物、金属加工機械が減少の傾向を示しています。また地域別では、西欧、中東、ロシアなどで増加を、アジア、北米、大洋州などで減少の傾向を示しています。輸入額は1兆6,623億900万円で全国10位です。重電機器、石炭が増加し、LNG、原油、液化石油ガス（以下、「LPG」）が減少の傾向を示しています。地域別ではアフリカ、アジアなどで増加を、中東、北米、中南米などで減少の傾向を示しています。

入港船舶は去年17,939隻でこの内、外航が1,999隻で全国15位ですが、内航が15,940隻で全国61位と少なく外航と内航の総隻数では全国53位となっております。

Q オーストラリアのシドニー港と姉妹港提携を締結していますが現況などお聞かせ下さい。

太田 オーストラリア東部に位置するシドニー港と四日市港は、古くから羊毛の貿易を通じてつながりが深く、1932年10月に輸入が始まり我が国を代表する羊毛、綿花の輸入港として栄えました。1965年頃からは石油化学コンビナートの整備に伴いその取り扱いは減少し、現在羊毛の取り扱いは

年間2,000 t 前後で取扱貨物量としては極めて少ない状況です。近年では石炭、LNG、原塩が輸入の上位3品で、石油製品、ゴム製品、自動車部品が輸出の上位3品です。

藤井 この10年間の羊毛、綿花の取扱量を見ますと、所長からの説明のとおり羊毛は2,000 t 前後で推移し綿花は2,000~3,000 t と年によって微増、微減の状況です。1966年4月に管理組合が設立され、1968年10月にシドニー港との姉妹港締結が調印されました。この背景には羊毛の取り扱いが大きく影響していたようで大変長い歴史があります。交流を重ね、2008年には提携40周年を迎えました。また、シドニー港では、2001年3月に、ボタニー湾を一望できる公園に、両港の友好を記念した展望台が設置されました。

また、1970年に開催された日本万国博覧会（大阪万博）のオーストラリア館が、シドニー港と四日市港の姉妹港提携（1968年）のシンボルとして移設され、多くの市民に活用されましたが老朽化などが原因により、2014年8月には解体されました。

Q石炭の取り扱いについて特徴的な面をお聞かせ下さい。

藤井 霞ヶ浦南ふ頭に中部圏で唯一の輸入した石炭を内航や陸上輸送へ中継するための備蓄施設として、中部コールセンターが1981年から運用開始されました。貯炭能力は100万 t あり衣浦港などに内航輸送されています。2014年度には270万 t 取り扱っている状況です。今後も各コンビナートに立地する企業が自ら発電をして工場を操業するという状況がありますので、石炭の輸入が増えることを想定しています。このため、貯蔵施設の拡充に関して検討を進めていかななくてはならないと思っています。

太田 藤井課長の説明のとおりですが補足させていただくと、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設立し、以後、合理的で経済的な取り扱いを続け、地域産業や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整備にも力を注ぎ、クリーンな備蓄基地の運営を実現しています。

Q背後圏の企業との関わりなどお聞かせ下さい。

太田 まず自動車関連ですが、四日市港の背後圏である鈴鹿市に1960年、本田技研工業株式会社の国内3番目の工場として鈴鹿製作所が設立されました。北米向けフィットをはじめ、軽自動車のNシリーズなどを生産しています。また、海外28カ国の本田技研工業株式会社の工場に部品を供給し、現地調達される部品と合わせ、現地生産活動を支える重要な役割を果たしています。さらに海外の工場へ技術支援をするマザー工場としての役割も担っています。輸出、移出に四日市港を利用させていただいておりますので密接な関わりを持っています。

藤井 中部電力株式会社の火力発電所が港内の2地区に整備されています。

川越火力発電所が、川越地先の海岸部に170万^mを埋め立てた臨海工業団地の一角に建設され、1989年6月から1号機が稼働しており、1990年6月には2号機、1990年3号系列、1997年には4号系列と順次拡張されました。

燃料はLNGを使用しており、産出地で天然ガスを液化するときガス中のちり、硫黄分などの不純物を取り除いているため、ばいじんや硫酸化物の発生がなく、とてもクリーンです。1号機と2号機の発電方式は、大容量機では世界で初めて主蒸気圧力1.0MPa、蒸気温度566℃の超々臨界圧二段再熱方式を採用し、熱効率46.3%を誇っています。3号系列と4号系列は、ガスタービンと蒸気タービンを組み合わせた1300℃級のコンバインドサイクル発電という新しい発電方式を採用し、熱効率53.9%以上を達成しています。この発電所の総出力は480.2万kW（1号機・2号機の140万kW（70万kW×2）、3号系列・4号系列の340.2万kW（170・1万kW×2））あります。

四日市火力発電所は、三重県四日市市三郎町1番地にLNG火力発電所として1963年に1~3号

機が運転を開始、1988年に4号系列が増設されています。4号系列は中部電力株式会社として初めてコンバインドサイクル発電方式が採用されました。^(※9)1～3号機の使用燃料は当初重油でしたが、ナフサ、原油を経て、現在はLNGを使用しています。この発電所から三重県内に電力を供給しており、企業活動や市民生活に欠かせない大変重要な施設となっております。

太田 昭和30年代前半には、日本で最初の大規模な石油化学コンビナートが塩浜地区に誕生したのを端緒として、その後、四日市港は第1コンビナート（塩浜地区）、第2コンビナート（四日市地区）、第3コンビナート（霞ヶ浦地区）の3つの石油化学コンビナートを擁することとなりました。この3地区のコンビナートには、総合科学メーカー、石油精製、食品、製薬、ガラス、土石製品、航空機用内装品メーカーなど主に原油を原料とする企業が進出しています。

現在、四日市港の輸入貨物の約90%が原油やLNG、石炭であることから明らかなように、四日市港はエネルギー港湾として発展してきました。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棧橋が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えています。また、最近、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棧橋で一旦荷揚げされ、主に都市ガスや火力発電所の発電用燃料として使用されています。さらに霞ヶ浦地区には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。

Q 港湾整備事業の現況についてお聞かせ下さい。

太田 直轄事業で、霞ヶ浦北ふ頭地区を中心に海上コンテナターミナル整備事業を推進しており水深-14mの岸壁W80号が既に2006年1月に完成して供用中です。航路や泊地は整備済みで、防波堤も延伸して穏やかな水域を確保する整備事業も完成しています。現在は輸出・輸入に必要な物流をスムーズに流すために臨港道路の霞4号幹線を整備しているところで、2017年度の完成を目指しているところです。

Q 臨港道路霞4号幹線が整備されると背後の高速道路と直結され物流機能が向上されますね。

太田 定時性、即時性が図られます。この道路が完成することによって、四日市港からの流出と背後地から高速道路網を使って四日市港へ流入する機能が拡充されるということで、関係者から一刻も早い完成が望まれています。

これには2つの大きな理由があります。まず1つ目が、臨海部には国道23号と国道1号という2つの幹線道路が通り慢性的な渋滞が発生しています。通過交通や企業活動などで活用されている道路が日常的に混雑していることから、少なくとも港湾を活用される物流に支障が出ないように努めなければなりません。国道23号は交通量が多く、渋滞の発生だけでなく、環境面で自動車の排気ガスに含まれる窒素酸化物などが原因で長年にわたり地域沿線の方々から環境改善を要望する活動が展開されていました。そういう意味も含めて霞ヶ浦地区の臨港道路の整備が喫緊の課題でした。

2つ目ですが、この道路は高架式で整備されています。東海地震と東南海地震、南海地震が同時発生するという仮定の下で想定された南海トラフにおける連動型巨大地震の発生が危惧されていますが、霞ヶ浦地区は埋立地で背後地との出入りは

(※9) ガスタービンと蒸気タービンを組み合わせた発電方式です。最初に圧縮空気の中で燃料を燃やしてガスを発生させ、その圧力でガスタービンを回して発電を行います。ガスタービンを回し終えた排気ガスは、まだ十分な余熱があるため、この余熱を使って水を沸騰させ、蒸気タービンによる発電を行います。この発電方法を使うと同じ量の燃料で、通常の火力発電より多くの電力をつくることができます。同じ量の電気をつくるのに、CO₂の排出量が少ないすぐれた発電方法です。

橋りょう1本しかありません。この人工島には働く方が工場だけでも6,000人くらい、トラック運転手や港湾で働く人を加えると、この地区で1万人くらいの方がいるという状況です。その方たちが地震発生時に1本の橋で安全に避難することは困難な状況です。想定される津波の来襲にも臨港道路は安全性が保たれますので、霞4号幹線の早期完成に期待を寄せられています。事業者としまして地元からの要請に応えるべく現在早期完成を目指し、鋭意事業を推進しているところです。

現在唯一の連絡手段として利用されています霞大橋の耐震化にも取り組んでおり、上下6車線の内、北側の3車線において耐震化が完了しています。

Q防災、地震対策について東日本大震災、今回の熊本地震と、大規模地震の発生が相次ぎました。港が大災害に遭ったときの迅速な災害復旧、支援に非常に役立っていると思いますので、そういった観点で災害に対する港の備え、港の活用にも触れてお話し願います。

太田 耐震強化岸壁として、霞ヶ浦南ふ頭地区に当時としては四日市港唯一の水深-12m岸壁延長240m1バースが2003年度に完成しております。平常時は主に、オーストラリアやメキシコから輸入される鉱産品（原塩、珪砂）を荷揚げするための岸壁として利用されています。

また、大規模地震発生時においては、食料や衣類など緊急物資を背後地に輸送する耐震強化岸壁として、三重県の地域防災計画に位置付けられています。

藤井 管理組合が手がけた耐震強化岸壁が2015年2月に完了しました。四日市地区の第3ふ頭15号岸壁で、水深-10mで岸壁延長が245mあります。これにより、既に利用されている霞ヶ浦地区の23号岸壁と合わせて、四日市港で計画されていた、大規模震災時の緊急物資輸送を確保するために必要な耐震強化岸壁の整備が完了しました。これにより、港から被災者を支援する物資の輸送能力はさらに強化されます。

太田 港内の霞ヶ浦地区と四日市地区の離れている2か所に耐震強化岸壁が整備され、救援物資のルートが複数化されますので、リダンダンシーの面では、安心感があるものと思っています。

藤井 2015年10月に地震や津波などによる災害時において、四日市港の緊急物資や通常貨物の輸送機能を早期に回復することを目的とした「四日市港港湾機能継続計画」（以下、「四日市港BCP」）を策定するとともに、四日市港BCPを運営していくため、「四日市港港湾機能継続計画協議会」を設立しました。「石油コンビナート等災害防止法」という規定に基づき、災害被害の拡大を防止するという観点で、「三重県石油コンビナート等防災計画」を定めており、四日市臨海地区が特別防災区域に指定されています。

その中で管理組合の主な役割といたしましては、防潮堤や水門あるいは防潮扉の警戒、津波や高潮が発生した際の防潮扉の管理と、港湾施設での災害応急処置、港湾機能の施設の確保、そういう役割を担っています。先ほど水門の話もさせてもらったのですが、管理組合で108門の管理をしています。当然、管理組合の職員だけでは足りませんので、企業にもお願いしながら、災害時における水門閉鎖に関しご協力いただいているところでございます。また、避難対策に関する取り組みにおきましても、港湾利用者や国、県、市など37者で構成する「四日市港港湾機能継続計画協議会」を2013年の8月に設立し、協議を進めてきています。また、地震・津波避難誘導計画を翌2014年2月に策定しました。この計画に基づいて避難訓練を実施し、避難ルート、所要時間の計測などの実証実験をして、緊急事態発生に対応するための指標にすべく備えているところです。また、四日市港には港湾海岸線が20km以上あり、管理組合が所管しています。東日本大震災を契機に海岸の管理について見直され、津波に対して対応を怠らない強じんな海岸にしていくということで、順次、海岸の整備に国の補助事業に採択いただき事業推進に努めています。現在は富田地区から順次進めているところですが、旧港地区には歴史的な

資産が残っていますので、緑地整備による活性化を図るという考えの中で、護岸の改修を進めており、国の補助事業として採択いただいております。

Q霞ヶ浦地先工業用地造成事業についてお聞かせ下さい。

藤井 地方自治法に基づく地方開発事業団として三重県と四日市市とで設立した四日市港開発事業団によって実施されることになりました。埋立工事の経済性、進出企業社数などを考慮した全体計画約459.2万㎡、埋立土砂としてしゅんせつ土砂約1,800万㎡、流用土約212万㎡、山土約127万㎡の計画で、四日市港開発事業団と三重県、四日市市、管理組合の4者によって、協議を重ねながら進められ、霞ヶ浦地先の埋立計画が1966年末に策定されました。1967年10月に着工され、1970年3月にⅠ期工事のうち第1次事業として125.6万㎡の造成が完了しました。その後2次事業は1972年3月に着工されました。埋立土砂の採取は霞ヶ浦の背後に位置する八郷地区の中村町と平津町、大矢知地区の山林や田畑を候補地として進められ、土砂の運搬には経済性、環境、効率性の観点、さらに先進地神戸港の事例を参考に霞ヶ浦埋立地までベルトコンベアを設置して運搬する計画で、1973年にはベルトコンベアの敷設に着手しました。しかしながら、1974年の記録的な集中豪雨の被害から内陸部での土砂採取に影響がおよび、埋立土砂の採土による内陸部の開発計画は自然環境の保護などの観点から中止を要請されるなど余曲折を経て、7年を経過した1979年2月に竣工しました。ベルトコンベアの跡地は現在、富田・山城線の道路として有効活用されています。

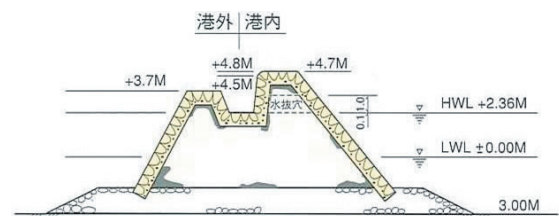
四日市港の主要な施設が整備され繁栄に欠かさない霞ヶ浦地区の事業は13年余にわたる先人の先見性、英知、努力によりに成し遂げられた大事業であったと理解しています。

Q港内には国の重要文化財もあります歴史的構造物などご紹介願います。

藤井 旧港地区にある潮吹き防波堤は、1893年10

月から翌年4月まで、四日市港の波止場修築工事で築造されました。オランダの港湾土木技術者ヨハネス・デ・レーケの設計案に基づくものではないとも言われております。これは、港外側の小さい堤防で弱められた波を港内側の大きな堤防で受け止めるのですが、小さい堤防と大きい堤防の間には溝があり、小さい堤防を越えた海水がその溝を流れて、大きい堤防に設けられた五角形の水抜け穴から港内に流すという、ユニークな構造になっています。1996年12月に港湾施設として初めて国から重要文化財の指定を受けております。また、2007年には近代化産業遺産として認定されました。

潮吹き防波堤断面図



出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所

その近くに末広橋梁という跳ね上げ橋があります。これは1931年に竣工しており、橋りょう技術史上の貴重な存在として今も残っているところです。現役最古の跳開式鉄道可動橋で、1998年に可動橋として初めて国から重要文化財の指定を受けております。また、潮吹き防波堤と同じように2007年に近代化産業遺産として認定されました。

Q公害の話題を避けることは出来ないと思います。その歴史についてお話しいただけますか。

藤井 わが国では、特に高度経済成長期、1950年代後半から1970年代に、公害により住民へ大きな被害が発生しました。このうち被害の大きいものが「四大公害病」と言われています。

その1つである四日市ぜんそくは、1960年から1972年に三重県四日市市で発生し、主に亜硫酸ガスによる大気汚染が原因とされています。私が小学生の頃に社会科の勉強に出てきた四日市ぜんそくがあって、当然その教訓も生かしております。

産業が活性化し、コンビナートが立地する重要な港湾ということで、現在も環境に対しては非常に力を入れているところです。これは伊勢湾全体の話にもなりますが、立地企業と管理組合が事務局になってCO₂削減対策をすとか、あるいはゴミをなくすとか、ペーパーレスにしようとか、車を排気ガスの出ないものにしようとかという取り組みを実践しています。企業と一緒にCO₂削減という大きな目標を持って、現在取り組んでいるところです。海域では、ここは昔アマモの繁殖地でしたが、環境の変化によってかなり減少してしまいました。みなさんの努力で水質が良くなってきていることもあり、アマモを復活させようという試験的な取り組みを行っています。また、小学生と親御さんに参加していただく四日市港いきもの観察会を開催するなど、現在こんなにきれいになったよということを実際に見てもらおうことも、ひとつのPRになると思うのです。最近、ぜんそくという話題も聞こえなくなってきておりますが、地球環境や自然環境の保全に貢献する港を目指して、企業と一丸となって努力しているところです。

太田 藤井課長から現状をご説明いただきましたが、四日市市は昔から公害問題が地域の課題となってきた経緯があります。その歴史やとられた対策、教訓を伝える資料館「四日市公害と環境未来館」を四日市市が運営しています。四日市公害の歴史と、どういう経過で公害を克服してきたのかを、将来に向けて未来永ごう伝承しなければいけないという目的で建てられた資料館です。過去に重大な公害問題があったという事実と、それを風化させてはならないということで、過去からの状況や克服の様子、環境をどのように改善したのかなど、資料館を訪ねると大変勉強になります。

Q教育の一環で港を理解する取り組みについてご紹介願います。

藤井 開港100周年を記念して1999年に完成しました管理組合が所有する四日市港ポートビルを活用して諸活動を実施しています。ビルは14階建て地上100mの高さで、13階から14階にかけて20m

の吹き抜け構造になっており、三重県内で最も高いビルです。三重県、ウェザーニューズのライブカメラなどが設置されています。管理組合のオフィスを中心に会議室、展望展示室「うみてらす14」があります。また、14階の展望ロビーからは四日市港特有の港湾夜景が楽しめます。南西に四日市市街、南東に中部国際空港、北東に名古屋市や名港トリトン、西北に鈴鹿山脈や伊吹山が望めます。駐車場をはさんだ南西側にはビルの竣工に合わせて整備された霞港公園と、四日市港とシドニー港の姉妹港提携20周年を記念して造られたシドニー港公園があり、2つの公園はSYSPAブリッジで接続されています。

展望展示室は年間約3.5万人の来場者があり、一般の方のほかに、小学校などの社会見学や企業の視察などで訪れていただいております。緑地の整備が行き届いているので、社会見学に来てもらったときの昼食場所や地区のグランドゴルフの会場として利用していただいております。市民の方にお越しいただき勉強や余暇を楽しんでいただけるスポットとなっております。

太田 四日市市内をはじめ県内各地の皆さんが港に社会見学あるいは遠足で訪れます。ポートビルの14階に見学施設を兼ねた展望展示室「うみてらす14」が整備されていますので、社会見学で港の状況を勉強し、実際に見ていただいております。港には立ち入り難いようなところがありますが、社会見学では港内を見学していただいております。また港にはいろいろな文化遺産もあります。私達が文化地区、旧港地区と言っております四日市地区にある運河と文化遺産などを巡るプロムナードとして管理組合が整備を進めています。市街地から近く、さらにJRと近鉄の四日市駅からのアクセスも良く、徒歩でも訪れることが出来るので大いにぎわっています。市民の方のくつろぎの場として、また港を知り活用していただくためにも、管理組合と連携して活性化事業を推進しているところです。

Q港が今、観光で注目されています。我が国の先進事例として、四日市コンビナート夜景クルーズの取り組みについて紹介していただけですか。

藤井 管理組合の事業ではないのであまり詳しくありませんが、株式会社第一観光により夜景クルーズが実施されています。インターネット、パンフレットにより広報されています。昨年度は、乗船者数が約4,300名で、毎年伸びているような状況です。2010年度から運航され6年目になりますが、初年度は乗船者が1,100人ほどでした。ところが毎年伸びを示しており、昨年度4,000人を突破しました。今年も昨年度を超えると期待されています。実は、このポートビルの14階が夜景を見るための場所としては絶好の場所で、夜間の入場を希望される方が多く、以前は土曜日のみ開放していましたが、昨年から日曜日も夜9時まで開放していますので、多くの方がここから夜景を眺めて楽しんでいただいております。

Qそのほかに何か地域における港の役割や貢献について、紹介していただけですか。

藤井 夏休みの期間中に「港まつり」を開催しております。カッターレースに、市民参加を呼びかけて募集しますと大変多くの方が参加されます。先ほど言いました夜景も、ポートビルの14階に来ていただくと、この近くであります花火大会の花火を真横に見ることができます。ちょうど花火が上がる高さということで、希望者が多いため抽選で当たった方に見ていただいております。そのほかに、中部電力株式会社では川越火力発電所に隣接して楽しく体験しながら、電気やエネルギーについて学べる「川越電力館テラ46」を建設して一般に開放しています。「川越電力館テラ46」では、まず地球というスケールでエネルギー資源の有限性を認識したうえで、エネルギーと生活との関わり方にいたるまでを理解できるようになっています。実際に見て、触れて、実感し、遊びながら、人と地球の共生をわかりやすく伝える、テーマパーク仕立ての電力館です。

Q四日市港の開港が地域にもたらした経済効果などお話し願います。

藤井 経済効果の観点では、三重県、四日市市それぞれにおいて経済効果の1割強に関わっているとのデータが示されており、十分に貢献していると認識しています。

次いで、四日市港を利用する背後圏ですが、利用優位圏を設定して、企業にとって物資の流通を計画する際にどの港を使ったら一番有利に働くかとの観点で優位圏をいろいろ調べている指標があり、県外では滋賀県の企業が四日市港を利用しているとの傾向が示されています。現在、国の直轄事業として臨港道路霞4号幹線を整備していただいております。これにより道路交通網が整備され、東海環状自動車道や新名神高速道路に接続されて高速網が発達してくると、四日市港を利用する優位圏がより広範になっていくのではないかと期待しており、霞ヶ浦地区の利便性を中心に広報活動をしているところです。また、三重県は地勢的に、関西圏と中部圏にそれぞれ関わりが強い地域です。歴史的見地からも関の西の追分で東海道から分岐し、三重県を抜けて奈良へと続き、木津川の水運につながり、淀川を経て大阪や京都への大和街道や、京・大和方面と伊勢を結ぶ初瀬街道、あるいは尾張の東海道宮宿と美濃の中山道乗井宿をつなぐ美濃街道により、岐阜や福井、滋賀との連携がありましたので、この辺りも念頭にそれぞれの地域ごとの優位性を示して、四日市港を発展させていただければと感じております。

Q港への思いや今後の港のあり方などお聞かせ下さい。

太田 1899年8月4日に開港した四日市港は、主に羊毛、綿花の輸入港として栄え、1952年には、外国貿易上、特に重要な港として特定重要港湾に指定され、2011年には国際拠点港湾に名称が改められました。四日市港は中部圏における代表的な国際貿易港として、また、わが国有数の石油コンビナートなどを擁するエネルギー供給基地として重要な役割を担っています。さらに、1969年から

コンテナ貨物の取り扱いを開始するなど国際海上輸送のコンテナ化にも迅速に対応し、東南アジアや中国航路をはじめとするコンテナ定期航路網は年々充実しつつあります。四日市港は、石油化学コンビナートで発展してきた港との印象があり、地域の産業、安全で安心な生活を支える港湾整備に寄せる期待の大きさを痛感しています。地域の方々の思いを担い、四日市港の管理者である管理組合と一致協力して整備に当たる使命感を持って今後とも努力したいと思っています。また、わが国の経済、産業を支える港湾の整備、例えば岸壁や防波堤、航路などは市民の方々にとっては構造物ができたという感覚です。これからの四日市港は、多様化する物流需要に応えるため、また、物流効率化の進展に対応すべく、一層の港湾機能の拡充を進めるとともに、市民に広く愛され親しまれるウォーターフロントの創造を目指し、港づくりを進めていきます。市民の方々にマリンスポーツの場、学習の場として広範な利用をしていただく施設の整備にも心掛けたいと考えています。港の活性化、にぎわいの場の提供は港で働く関係者だけが利用するだけではなく、市民の方々が「港に行って遊びたい」、「大型外国航路の船舶に憧れを寄せる」、「景色を楽しむ」など港を体験する空間を行政として是非整備したいと思っています。これらの施策は管理組合とともに地域の声を聞いて実施したいと思っています。それと、冒頭に言いました石油化学コンビナートで発展してきた港湾で、公害のイメージが強いと思いますので、長期計画で環境に配慮した港づくりにも積極的に取り組んでいます。立地企業も環境には十分気を遣って生産活動をされており、国としても支援できるところは企業の要望も聞いて、管理組合と一緒に取り組んでまいりたいと考えています。

藤井 三重県に生まれ育ちましたので、所長が話された四日市公害について私どもの年代ではほとんどの方が記憶しています。先週行なわれました伊勢志摩サミットが大成功だったということで、世界各国に三重県が話題になったこの時期に、伊勢・志摩だけではなく四日市も世界に向けてアピー

ルすることも必要だと思います。三重県には空港がありませんので、港の活性化が非常に重要だと考え、この機を逃さずに、公害を克服した四日市の現況を我が国を始め世界各国に広く発信したいと思っています。

四日市港のおおむね2030年を見据えた「四日市港長期構想」と2020年目標年次とする港湾計画を2011年4月に策定しました。その中で、四日市港戦略計画を2015年度に立てており、「物流を支える港づくり」、「安全・安心を支える港づくり」、「環境を守り、親しまれる港づくり」という大きな三本柱に基づいて4年間の目標を具体的な形で2018年に達成するというところで、事業を進めているところです。私も土木職ですので企業活動の活性化、経済効果に寄与する基盤整備を積極的に展開する中で、企業はもとより市民の方も含めて評価される港づくりを目指したいと考えています。