

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11回として津松阪港を紹介します。

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 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11回 津松阪港 三重の生活と産業を支える重要港湾



写真上：津港区、写真下：松阪港区

写真提供：三重県土整備部港湾・海岸課

## 1. 概要と沿革

### (1) 概要

津松阪港は、津港と松阪港を統合して誕生した重要港湾で、三重県では四日市港に次ぐ規模である。三重県のほぼ中央部に位置し、背後には京都、津市をはじめ県内有数の人口・産業の集積地域が広がっている。後背地の産業を支える工業港としての性格が強いが、中部国際空港への海上アクセス拠点として「津なぎさまち」が整備され、三重県から世界への玄関口としての役割も担っている。

### (2) 沿革

津港は、古代から安濃津<sup>あのつ</sup>と呼ばれ、日本最古の海洋法規集である「廻船式目<sup>かいせんしきもく</sup>」に「三津七湊<sup>さんしんしちそう</sup>（日本十大港湾）」の1つとして記され、中国の明代の歴史書にも「日本三津<sup>にほんさんしん</sup>（日本の三大港湾）」と紹介される日本を代表する港であった。これは安濃津が伊勢平野の中央に位置し、伊勢参宮街道の中間点かつ内陸国の伊賀、大和、近江へ至る街道の起点として栄えていたことによる。しかし、1498年（明応7年）の明応地震に伴う津波によって港町は壊滅、地形も変わり、以降の200年間、港の歴史は空白になっている。そのため当時の港の正確な位置については現在では不明となっている。

港の復興は江戸時代に入ってようやく始まり、津藩の初代藩主、藤堂高虎が岩田川河口に港を築き、これが現在の港の礎となった。明治維新以降、河口のしゅんせつ、防波堤の建設などによって近代港として整備されるとともに1925年に内務省指定港となった。1952年に地方港湾に指定され、主として内貿港湾としての機能を果たしていたが、1967年、津市伊倉津地先に臨海工業用地の造成と公共港湾施設を整備拡充し、工業港へと性格を大きく変換した。

一方、松阪港はかつて大口港といわれ、紀州藩領であった江戸時代に、紀州藩米蔵の所在地、参勤交代の通路にあたる要港として栄えた。伊勢志摩沿岸はもちろん、東は三河から遠くは江戸へ、

西は紀北、紀南の沿岸へと、各地の諸物資が盛んに集積、搬出されていた。明治になり、一時港勢が衰退したが、近代産業の発展と森林資源の開発に伴って港湾の必要性が高まり、1930年に内務省指定港湾となり名称を松阪港と改め、1952年には地方港湾の指定を受け、企業立地により次第に港勢を伸ばした。

1959年の伊勢湾台風によって、津港、松阪港は壊滅的な被害を受け、翌1960～1964年にかけて災害復旧事業で護岸工事が実施され、港が再生した。1971年、両港の機能強化を図り、津港と松阪港が合併し、津松阪港が成立した。同年、中南勢地域開発の拠点として重要港湾に指定された。

なお、津松阪港においては、伊勢湾台風後に行われた護岸工事による海岸堤防が老朽化しつつあるため、堤防の改良が進行中である。この事業は現在、国土交通省中部地方整備局管内で唯一の直轄海岸保全施設整備事業として、1992年度から海岸法第6条の規定により整備が展開されている。

### (3) アクセス

津港区は、伊勢自動車道津ICより車で約10分、主要駅である津駅（JR東海、近鉄）よりバスで約10分の距離にある。松阪港区は、伊勢自動車道松阪ICより車で約20分、松阪駅（JR東海、近鉄）よりバスで約12分の距離にある。

津松阪港は伊勢湾を隔てて中部国際空港の対岸に位置し、約32kmという立地から、中部国際空港との海上アクセスを持つ。津市、松阪市や近隣市町村だけでなく、三重県やさらには紀伊半島への玄関口としての役割を担っている。

2016年より、津松阪港の津なぎさまちと伊勢市駅前、伊勢神宮（外宮前・内宮前）を結ぶ特急バス路線「津伊勢空港連絡線」が開設された。特急バスの運行により、中部国際空港と伊勢神宮（内宮）の間が最速2時間20分台で結ばれ、伊勢神宮を訪れる国内外の旅行者の利便性向上につながると期待されている。

## 2. 港勢

### (1) 取扱貨物の特徴

2014年の総取扱貨物量は162万tでこれは全国130位の規模である。セメント、砂・砂利、金属類などの内貿貨物の移入が中心になっている。

取扱貨物量（単位：t）

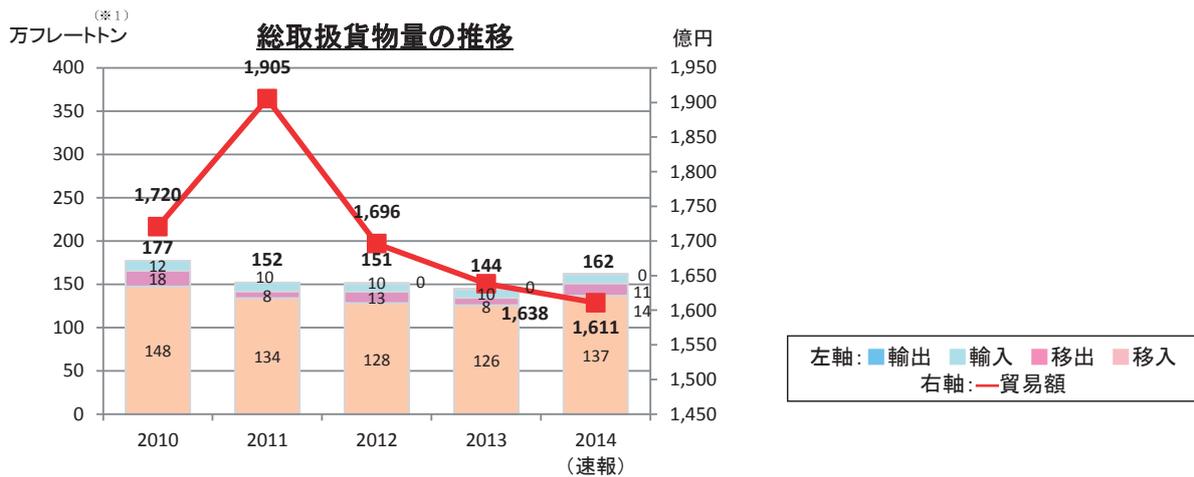
年	輸出	移出	輸入	移入
2010	0	179,778	116,093	1,475,921
2011	0	77,508	104,157	1,340,098
2012	2,150	131,021	95,594	1,283,247
2013	1,050	84,969	100,333	1,257,691
2014	1,000	141,536	106,392	1,368,848

出典：三重県土整備部港湾・海岸課

一方、貿易額は1,611億円（輸出額789億円、輸入額821億円）で全国57位と、取扱貨物量、特に輸出の取扱貨物量がごく少ないにもかかわらず順位を大きくあげている。これは、津松阪港伊倉津地区に立地する造船会社「ジャパンマリンユナイテッド株式会社」が建造した船が製品として海外へ輸出されるため、貨物ではないが貿易額としては計上されるためである。

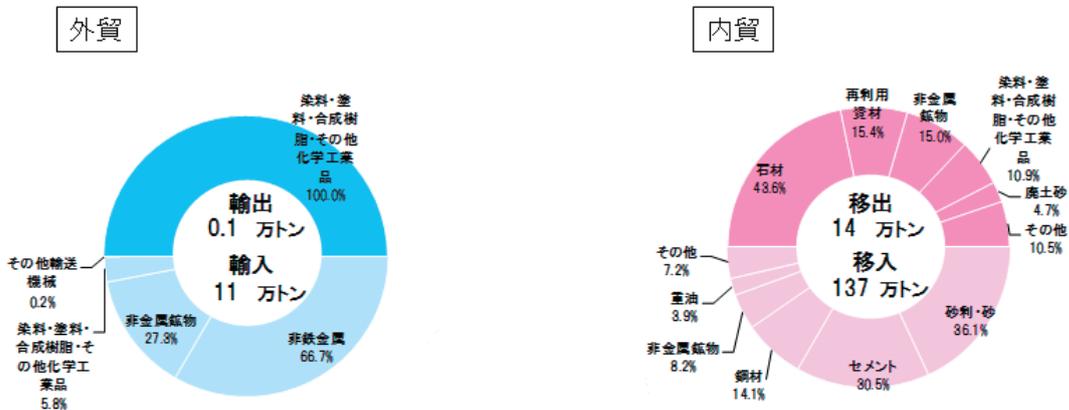
### (2) 定期航路

津松阪港と、愛知県常滑市の中部国際空港を結ぶ定期旅客航路が運航されている。中部国際空港への海上アクセスは開業当初は津航路、松阪航路と異なる経営者によって競合していたが、現在は両航路を津エアポートライン株式会社が運航して



出典：貿易額は財務省「貿易統計」、貨物量2010～2013年は港湾統計（年報）、2014年は国土交通省港湾局調べ

### 取扱貨物の品目内訳（2014年）



出典：国土交通省港湾局調べ

(※1) freight ton (FT)。港湾取扱貨物量の単位のこと。容積で1.133m<sup>3</sup>か、重量で1,000kgを1フレイトトンとして、どちらか大きい方で計算される。

おり、松阪航路は、津なぎさまちを經由、あるいは乗り継ぎする航路となっている。

津市周辺の三重県中部地域から中部国際空港までの所要時間は、伊勢湾沿岸を走行する自動車または鉄道と比較した場合は約半分となり、直線的に結ぶ海上輸送が時間的に有利となる。津なぎさまち～中部国際空港は1日に13便、乗船時間約45分で、そのうち松阪港～中部国際空港は1日に4便、乗船時間約75分となっている。両航路をあわせた年間利用者数は約30万人となっている。

なお、松阪航路は2016年12月19日の運航をもって廃止される。

### 3. 現況

#### (1) 港湾施設

津松阪港の港湾区域には、三重県の主要河川である雲出川と橿田川、津市の町中を流れる志登茂川と岩田川や、松阪市の三渡川の河口も含まれ、面積は6,197haと山手線内側の面積に匹敵する。これは四日市港に続いて全国25番目の規模である。なお、港湾の陸地部分、すなわち臨港地区については276haで全国50位の規模となっている。(2016年4月1日現在)

津松阪港は、大きくは旧津港と旧松阪港に相当する2港区に分かれる。また、12地区があるが、そ

港湾区域図



出典：三重県土整備部港湾・海岸課

のなかでも特徴的な地区は、津港区では中部国際空港へのアクセス拠点となる「津なぎさまち」のあるにえさき贅崎地区、埋立地であり造船や鉄工の工場のある伊倉津地区、松阪港区では臨港工業地帯であり耐震強化岸壁、中部国際空港へのアクセス拠点が整備された大口地区になる。

### (ア) 津港区

旧津港にあたり、工業港と海洋レジャー港の2つの側面を有している。近年、「津なぎさまち」の整備によって中部国際空港への海上アクセスとしての機能が加わった。伊勢の海県立自然公園の指定を受け、海水浴や潮干狩りをはじめ、マリナー、ヨットハーバー、キャンプ場などマリンスポーツが楽しまれている。背後には、住宅や商店街、市役所などの中心市街地を控えた地域となっている。

主な係留施設（水深別内訳）

	水深 (m)	延長 (m)
伊倉津ふ頭岸壁	-4.5	60
	-5.5	90

### 津なぎさまち

贅崎地区にある中部国際空港への海上アクセス港で、空港開港にあわせて2005年2月に開港した。港を核としたまちづくりの促進を目的に「みなとオアシス」に認定されている。敷地内には旅客ターミナルのほか、民間商業施設「ベイスカ」があり、飲食店や売店などが入居する。海のロケーションを生かしたパーティー、結婚式や催し物にも利用されている。屋上のスカイルーフガーデンは、360度を見渡せる展望休憩スペースとなっており、東に伊勢湾、西に津市の街並みが眺められる。

毎年夏には、Sea級グルメなどの出店やステージイベントなどが行われる「津なぎさまちフェスタ」が開催されている。

### 津ヨットハーバー

財団法人伊勢湾海洋スポーツセンターの運営す

津なぎさまち全景



写真提供：津市都市計画部交通政策課

民間商業施設「ベイスカ」



写真提供：津市都市計画部交通政策課

### 施設概要

面積	33,000 m <sup>2</sup>
泊地面積（水面）	32,000 m <sup>2</sup>
外郭施設	北防波堤 61 m
	南防波堤 343 m
	中防波堤 200 m

### 施設概要

陸上置場	ヨットクルーザー 186 艇
	モーターボート 72 艇
	ディンギー 56 艇
艇庫置場	モーターボート 27 艇
	ディンギー 74 艇
ラック置場	ディンギー 96 艇

るマリナーで、岩田川をはさんで津なぎさまちの対岸にある。1年を通じて穏やかで伊勢湾方面へのクルージングやヨットレースのホームポートで

あり、国内大会はもとより国際的なヨットレースの大会も開催される。ヨットのレンタルや初心者から楽しめるヨット教室、国家試験合格のためのボート免許教室などが開かれている。夏季には、花火大会の会場にもなるなど、にぎわいを見せている。

2021年の「第76回国民体育大会（三重とこわか国体）」セーリング競技場に選定されている。

### 津港区の主な企業

伊勢湾に突き出した埋め立て地である伊倉津地区には港湾に係る基幹産業が立地し、日本が造船立国といわれていた高度成長期には、最大50万t級のタンカーも造ることが可能な世界最大級のドックがあることで知られていた。このドックは、現在、ジャパンマリンユナイテッド株式会社津事業所が保有している。高さ約80mのクレーンが並ぶ両開き式ドックで、30万t級船舶であれば、常に1隻半の建造が可能である。2014～2018年にかけては過去最大となる液化天然ガス（LNG）運搬船4隻を建造する大型プロジェクトに取り組んでいる。

隣接地には年間生産能力4万tの世界最大級の鋼構造物製作工場であるJFEエンジニアリング株式会社津製作所が立地し、本四連絡橋や横浜ベイブリッジなどの橋りょう、超高層建築鉄骨、水門などを製作してきた。同製作所では、東日本大震災による津波によって被災した防波堤の復旧工事に使用するケーソン<sup>(※2)</sup>を製作した。製作にあたっては東北地方整備局釜石港湾事務所からの依頼を受けた四日市港湾事務所が工事の監督業務を支援していた。完成したケーソンを搬送する際、製作所の近くにある津市立香良洲小学校の協力を得て、児童127人の応援メッセージを基にした巨大横断幕をケーソンに設置し、釜石市へ向けたビデオレターとともに現地へ送り届けている。

両工場はともに当初は日本鋼管株式会社の造船工場と鋼構造物製作工場であったが、造船不況以

降の造船各社の事業統合により、造船工場はジャパンマリンユナイテッド株式会社津事業所に継承され、鋼構造物製作工場はJFEエンジニアリング株式会社津製作所に継承された。

### (イ) 松阪港区

旧松阪港にあたり、戦後、臨海部に工業団地が造成された工業港であり、大口地区には耐震強化岸壁が整備されている。中部国際空港と結ぶ松阪航路（松阪ベルライン）が就航しているが、2016年12月19日をもって廃止されることとなった。

### 主な係留施設（水深別内訳）

	水深 (m)	延長 (m)
大口ふ頭岸壁	-7.5	130×3 バース
北岸壁	-5.5	100×2 バース
	-5.5 (耐震岸壁)	100×1 バース
	-7.5 (耐震岸壁)	130×1 バース
中央ふ頭岸壁	-7.5	130×2 バース

### 松阪港区の主な企業

セントラル硝子株式会社の松阪工場は、同社のガラス事業のメイン工場であり、建築用、自動車用のガラスの生産を行う。各種の製造、加工ラインをそろえる、世界的にみても大規模なガラス工場<sup>(※2)</sup>で、原料となる珪砂（非金属鉱物）を津松阪港から移入し、ガラスの生産に利用している。

ヴァーレ・ジャパン株式会社の松阪工場は、年間6万tという国内最大のニッケル生産能力を持つ。インドネシアから輸入した酸化鈹（非鉄金属）を原料とし、生産されたニッケルは輸送機械、調理器具、医療機器など幅広い工業製品の材料として利用されている。西側諸国最大のニッケル生産会社であるヴァーレ社のアジアにおける生産拠点という役割も担い、日本国内へのニッケル供給とともに、台湾や韓国にあるヴァーレ社拠点への供給も行なうという幅広い活動を展開している。

(※2) 防波堤などの水中構造物として使用され、あるいは地下構造物を構築する際に用いられるコンクリート製または鋼製の大型の箱。

## 4. 進行中・計画中の事業

### (1) 津松阪港海岸の整備

津松阪港の海岸線は約30kmに及ぶ。海岸一帯は、1953年来襲した13号台風と未曾有の災害をもたらした1959年の伊勢湾台風により壊滅的な打撃を受けたことから、1953～1963年にかけて災害復旧事業として現在の海岸堤防が整備された。

その海岸堤防が、約50年を経過して老朽化し、さらには地盤沈下や海浜浸食および液状化の可能性があることが確認され、抜本的かつ緊急的に高潮対策として整備が必要となった。1992年から整備を開始した堤防の高潮対策事業は、翌1993年に「ふるさと海岸整備事業」として採択された。津松阪港の海岸線には、かつての白砂青松とたたえられた自然の面影を残した海浜が広がり、御殿場海岸を中心に年間70万人もの海水浴や潮干狩りの観光客が訪れている。この海岸背後地域の特性や景観に配慮して、海岸背後のまちづくりと一体となった良質で多面的な海岸整備を進めた。

1992年度から始めた津地区（贄崎工区）、香良洲地区、三雲地区、松阪地区の約11kmについての整備が完了したことから、2011年度には、新たに津地区（栗真町屋工区、阿漕浦・御殿場工区）の事業化が認められ、約5.5kmについて整備を進めており、完了予定は2023年となっている。

### (ア) 整備が完了した地区

#### 津地区（贄崎工区）

海辺の交流拠点ゾーンとし、利用、環境、景観面に配慮した安全性の高い海岸保全施設を整備し、港湾機能（海上アクセス拠点）と連携した新たなにぎわい空間を創出した。中部国際空港からの海の玄関としてふさわしい景観の形成を進めた。

#### 香良洲地区

南北に延びる雲出川と雲出古川に挟まれた弓のような地形を生かし、雲出川河口より雲出古川河

口まで、長く穏やかな砂浜が続いている。海岸にデザイン性を与えるとともに、地域の特性を取り入れることにより、親しみやすく、かつ存在感のある海岸を目指した。

#### 三雲地区（天白工区、鶴工区）

スポーツ、文化、レクリエーション、健康福祉の総合施設である「ハートフルみくも」には、総合福祉センターを中心に、さまざまな機能が導入されている。この施設との一体化を図り、地域性に富んだ親しみ深い海岸整備を進めた。

#### 松阪地区（西黒部工区、大口工区、獵師工区、松ヶ崎工区）

海辺の回廊ゾーンとし、利用・景観面に配慮した安全性の高い海岸保全施設を整備したほか、潮干狩りなどの現状利用の促進と付帯機能を充実させた。前面に広がる干潟を生かした景観的な演出を積極的に行い、隣接する船溜まりと一体となった緑の連続性を確保した。

### (イ) 整備中の工区

#### 津地区（栗真町屋工区）

栗真町屋工区では、約4,000本の松が自生していたが、堤防改良に伴い工事用地を確保するために、約500本を伐採せざるをえなかった。大きく育った松の移植は難しいことから、現地の松の種子から育てた苗木の植樹を計画、地元関係者や小学校と合同で3年かけて松の苗を育て、森林を再生する取り組みを行い、2016年2月に植樹イベントを開催した。

#### 津地区（阿漕浦・御殿場工区）

過去最大クラスの南海トラフ地震の津波に対応するため、延長約3.5kmにわたりT.P.+6m<sup>(※3)</sup>にかさ上げし、車いすでも海岸に行けるようバリアフリーのスロープを3カ所設けることになっている。

(※3) Tokyo Peilの略。地表面の標高、すなわち、地表面の海面の高さを表す場合の基準となる水準面が東京湾中等潮位であって、記号としてT.P.を用いる。

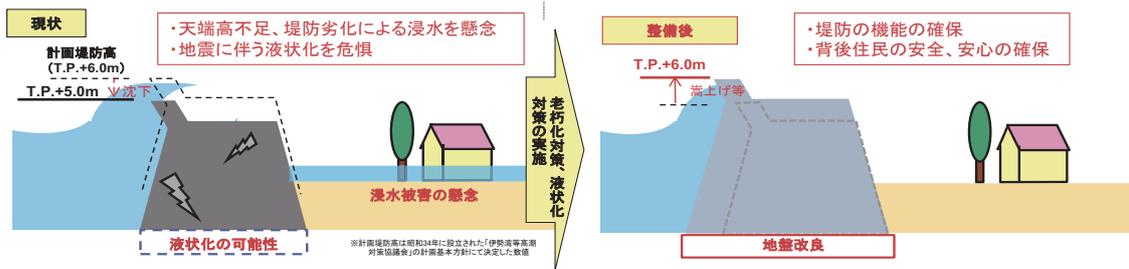
津松阪港海岸マップ



出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所

事業の効果（栗真町屋工区、阿漕浦・御殿場工区）

□ 堤防の計画天端高を確保し、劣化したコンクリートの打ち替えなどの老朽化対策や液状化対策を行い、堤防機能を確保することで、高潮などによる背後地への浸水を防護し、背後住民の安全・安心を確保することができる。



出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所

整備事例



出典：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所

## （２）津松阪港の防災対策

### （ア）津松阪港港湾機能継続計画の作成

2015年に「津松阪港港湾機能継続計画（以下、「津松阪港BCP」）」が策定された。大規模災害発生時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・協力体制を事前に整理し明確化することにより、発災後の緊急物資輸送や通常貨物輸送に係る津松阪港の港湾機能の早期回復を図ることを基本方針としている。また、同年、この津松阪港BCPを運営していくための「津松阪港港湾機能継続計画協議会」が設立された。

### （イ）香良洲高台防災公園（仮称）の整備

香良洲地区では、地域の強い要望を受けて、津市が高台防災公園の整備を行っている。南海トラフ地震の発生において津市沿岸部は最大7mの津波の襲来が予想されているが、香良洲地区は、雲出川河口の三角州に広がる地区で、津波の襲来では海から雲出川に逆流した波が押し寄せる危険性もある。特に、公園が設置される香良洲町内の北部は、津波避難ビルや高台がなく、地元住民から「高台をつくって欲しい」との要望が出ていた。

公園は公共工事の残土の置き場となっていた市有地に建設され、国土交通省、三重県津建設事務所の協力のもと、河川しゅんせつ土や道路建設、治山、砂防事業による排出土などを有効利用し、高台造成事業に取り組んでいる。伊勢湾を一望できる公園として整備を行い、通常時には市民の憩いの場となるよう整備する。高さは約10m、面積3.6ha、約2万人が避難でき、車なら1,000台停められる見込みとなっている。防災倉庫も設置され、高台に上がる道路は傾斜のゆるいスロープを使用し、高齢者でも歩いて上れるようしている。

第1期の事業費は約3億円で、2016年度に完成予定である。

### （３）バイオマス発電所の稼働

2016年8月より、JFEエンジニアリング株式会社津製作所内でバイオマス発電が開始した。1年

間に三重県内の間伐材を使った木質チップ約5万tとマレーシアやインドネシアから輸入するヤシ殻約10万tが燃料として活用されるため、津松阪港で新たに取り扱われる貨物として期待されている。

JFEエンジニアリング株式会社が、日本政策投資銀行ほか4社と共同で出資した発電事業会社の株式会社グリーンエナジー津が管理し、発電出力は約20MW、年間約4万4,000世帯の電力を賄うことができる。「再生エネルギーの固定価格買取制度」によって固定価格で電力会社に売電できる20年間、稼働させる予定となっている。

## 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副所長 神谷 一弘氏、三重県県土整備部港湾・海岸課長 城本 典洋氏にお話をいただいた。



城本 典洋氏

神谷 一弘氏

国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所副所長 神谷 一弘 氏

### プロフィール

- 1984年 4月 運輸省第五港湾建設局 採用
- 2006年 4月 中部地方整備局四日市港湾事務所保全課長
- 2014年 4月 中部地方整備局港湾空港部港湾計画課長
- 2016年 4月 中部地方整備局四日市港湾事務所副所長

三重県県土整備部港湾・海岸課課長 城本 典洋 氏

### プロフィール

- 1986年 4月 三重県庁入庁
- 2001年 4月 県土整備部港湾課主査
- 2013年 4月 伊賀建設事務所事業推進室長
- 2015年 4月 県土整備部港湾・海岸課長

Q津松阪港の歴史などについてご紹介願います。

城本 津の港は、中国の歴史書に「日本三津」<sup>にほんさんしん(※4)</sup>さらには日本の書物には「三津七湊」<sup>さんしんしちそう(※5)</sup>と記載され安濃

郡の港として安濃津（あなのつ、あのみつ）、転かして洞津（あなのつ、どうしん）と呼ばれた港で、平清盛がこの港から熊野三山へ参拝のために出港

(※4)「日本三津」「三箇の津（さんかのつ）」とは、中国明代の歴史書『武備志』で、次の3港が記されている。①安濃津、②博多津、③坊津－薩摩国川辺郡（鹿児島県南さつま市）

(※5)「三津七湊（さんしんしちそう）」とは、室町時代末期にできた日本最古の海洋法規集である『廻船式目』に、日本の十大港湾として記されている三津・七湊の港湾都市の総称である。

三津とは、安濃津－伊勢国安濃郡（三重県津市）、博多津－筑前国那珂郡（福岡県福岡市）、堺津－摂津国住吉郡・和泉国大鳥郡（大阪府堺市）を指し、七湊とは、①三国湊－越前国坂井郡（福井県坂井市）、九頭竜川河口、②本吉湊（美川港）－加賀国石川郡・能美郡（石川県白山市）、手取川河口、③輪島湊－能登国鳳至郡（石川県輪島市）、河原田川河口、④岩瀬湊－越中国上新川郡（富山県富山市）、神通川河口、⑤今町湊（直江津）－越後國中頸城郡（新潟県上越市）、関川河口、⑥土崎湊（秋田湊）－出羽国秋田郡（秋田県秋田市）、雄物川河口、⑦十三湊－陸奥国（津軽、青森県五所川原市）、岩木川河口を指し、これらは日本海交易の拠点として栄え、近世には北前船の寄港地ともされた。

したと「平家物語」に記述されるなど、平氏にとって重要で大変歴史のある古くからの港として栄えました。現在は当時の面影が感じられないような状況となっています。当時の津港は、地震によって跡形もなく消滅してしまったので、正確な位置が分からなく、岩田川と、その河口辺りであったであろうということです。

それと、松阪港のほうは、大口地区という所があり、蒲生氏郷が松阪の城下町を整備した頃からの物資の積み出し港として発展してきた港です。津松阪港は、県庁所在地津市にあった津港と、交通の結節点松阪市にあった松阪港が1971年4月1日に合併して成立した港湾で、2港区12地区からなり、港湾面積は6,197haに達し、三重県の主要河川である雲出川と櫛田川、津市の町中を流れる志登茂川と岩田川や、国道23号と42号が分岐する松阪市の三渡川の河口も港湾に含まれます。

沿岸にはジャパンマリンユナイテッド株式会社津事業所やセントラル硝子株式会社松阪工場をはじめとする工場が建ち並び、中京工業地帯の一翼を担っていることから工業港としての性格が強かったのですが、中部国際空港の開港に伴うアクセス整備により、津港では賢崎地区に空港アクセスと一体となって津なぎさまちが誕生、松阪港でも大口地区からアクセス船が出ており、近年は新しい位置づけもなされ、三重県内では四日市港に次ぐ規模を持つ重要港湾です。

**Q 2港を統合した経緯についてご紹介いただけますか。**

**城本** 津港、松阪港はそれぞれ機能していましたが、1954年に三重県を直撃した台風13号と、その5年後の伊勢湾台風という2つの天災によって壊滅的な被害を被る事になりました。伊勢湾台風の後に復旧作業が行われましたが、両港を合併することで更なる機能強化を図ることになり、1971年に津松阪港として新生、開港されました。災害により大きく変貌した港の形態と機能ですが、その後も利用する頻度が落ちていないことを考えると、当時の関係者の決断は高く評価されるものと考え

られます。

**Q 統合された離隔距離を有する港湾の管理運営についてお聞かせください。**

**城本** 三重県が管理している港湾ですけれども、実際の管理の窓口は各出先の建設事務所が管理しており、津松阪港は津建設事務所、松阪建設事務所の2つの事務所がそれぞれ管理しております。管理面では統合されたとは言い難い状況になっているのが実態ですが、港湾を利用するユーザーにとっては入港手続きなどの面で効率化が図られており、使い勝手の良い港湾との評価を得られています。

**Q 両港区で外港防波堤の整備がされていないようですが見解をお聞かせください。**

**城本** ご指摘の通りほかの港湾で整備されています第一線防波堤あるいは外港防波堤に属する防波堤が、津松阪港では両港区ともに整備されていません。両港区とも泊地や岸壁の使用に関して静穏度が保たれておりますので、航路の設定、航行などに大きなメリットではあると思います。しかし、ほかの港湾のことに関しては実情が分かりかねますので比較することはできませんが、地図で見ていただくと分かる通り、雲出川や櫛田川など三重県の中でも大きな河川の河口に位置しています。航路や泊地の水深を維持することに関してはなかなか難しい港であると思っています。しゅんせつをしないと目標としている深さが維持されないの、それなりにしゅんせつをして水深を維持する努力をしておりますので、そういう面での難しさはあると思っています。

**Q 中部国際空港との唯一の海上アクセスについてご紹介いただけますか。**

**城本** 高速船による海上アクセス航路は、2005年2月17日に津なぎさまちと中部国際空港を結ぶルートが開設され、2006年12月20日には松阪港からのルートも開設されました。津なぎさまちからは1日13往復の便があり、松阪港からは、経由便もし

くは乗り換え便として1日4往復運航されています。時間短縮効果の高い海上アクセスは、県民の利便性向上に資するとともに、国内外からの観光客の誘致など観光振興にも寄与しています。また、サミット開催で注目を集め、国内外からの旅行者へ伊勢志摩地域への二次交通を整備するため、津なぎさまちと「伊勢市駅前、伊勢神宮（外宮前、内宮前）」を結ぶ特急バスが2016年3月3日より開設されました。現在、国土交通省中部運輸局、三重県、津市、松阪市、運航会社が、連携・協力して、利用促進のための取り組みを進めています。（松阪港ルートは2016年12月19日で運航終了。松阪市公表）

**Q津松阪港の港湾区域内の市民が親しむ海岸線についてお聞かせください。**

**城本** 昔から、白砂青松ということで伊勢湾の中でも砂浜がこれだけたくさん残っている所はあまりないと思っています。津港区の阿漕浦、松阪港区の吹井ノ浦は昔から、春になると地元をはじめ関西地方からも大勢の人が訪れる潮干狩りの有名な場所であり、市民の憩いの場所、さらに夏場には海水浴の楽しめる浜が数多く点在しています。しかし、港湾機能として稼働する所はやはり、工業港という性格もあって、一般市民が訪れていただけのような場所はほとんど有りませんが、中部国際空港アクセスを目標に整備した贅崎地区については、にぎわいの空間として各種の施設が整っています。津なぎさまちの対岸には、1971年に開設し、1975年には三重国体の会場になった、現在は一般財団法人伊勢湾海洋スポーツセンターの運営するヨットハーバーがあります。こちらのほうも周辺が整備され、レストランや喫茶店や駐車場もありますので多くの方に利用されています。

**Q中部地方で唯一の直轄港湾海岸事業についてお聞かせください。**

**神谷** 中部地方整備局の管内で唯一、直轄の海岸事業を実施しているのが津松阪港です。愛知県と三重県を中心に、高潮で多大の被害を与えた1959

年の台風15号、通称伊勢湾台風が、9月26日午後6時頃に和歌山県潮岬の西に上陸して奈良県と三重県の県境を通りました。この伊勢湾台風を契機に、伊勢湾内の沿岸部には高潮対策事業として、海岸や護岸が築造されています。築造後50年以上経過して老朽化や沈下が著しく、伊勢湾台風クラスが再度来襲したときには、その背後が浸水してしまう危険性があります。各海岸管理者が老朽化対策を実施することが基本ですが、背後の人口集積や事業規模などを勘案して国が整備を行うこともあります。津松阪港については1992年度から直轄事業として、施設の事務引き継ぎを受けて事業を実施しています。

その当時はまだ市町村合併以前ということで香良洲町と三雲町と松阪市、すなわち香良洲地区、三雲地区、松阪地区の3地区同時に施工開始したという経緯があります。追って津市の贅崎地区にも着手し、これらの地区では2011年度には事業完了しています。

津市の地先の護岸についても同じような状況があるということと、とりわけ津市の背後は人口集積が多く、財産や人命を守るということで、2011年に津市の栗真町屋工区と阿漕浦・御殿場工区も直轄の事業範囲として新たに採択され、同年度から事業着手し、現在は2つの工区で事業を実施しています。

そのうちの栗真町屋工区については相当事業が進んでおり、3割程度の整備を残すのみで、これから事業のメインは阿漕浦・御殿場工区となります。特に、阿漕浦・御殿場工区の中でも、北端のヨットハーバーの背後については、2021年に国体の会場になるということで、その前には整備を終えていただきたいとの地元からの強い要望もあります。来年度からこの背後に着手して、2020年のプレ国体までには何とか最低限の範囲は終わるように計画しています。

また、津松阪港の海岸線は白砂青松のよい環境がたくさん残されている場所もあり、事業着手したときからの基本方針として、防災だけでなく環境や景観、利用にも配慮した海岸整備を行ってい

ます。その当時、ふるさと海岸整備事業に採択され、防災だけではなく多様な利用面にも配慮した堤防を整備するための有識者からなる委員会を設置しました。そして、地元の方々を含めたワークショップを開催し、地元の方の意見も十分反映した海岸整備を進めています。今現在も、ワークショップにて地元の意見をいただきながら整備を進めています。その後、公共事業費抑制が優先されたことから、機能面に重点をおいた構造設計がなされ、香良洲地区での事業とは趣の違った事業展開を行っていますが、地元の方々に少しでも利用しやすいような海岸整備に心がけて事業を実施しています。

#### Q事業実施と海に親しむ観点で見解をお聞かせください。

**神谷** 事業実施に際してさまざまな配慮を行った例として、例えば三重県で実施している宇治山田港二見地区の海岸事業では、<sup>(※6)</sup>養浜を行って砂浜による消波効果も加味し、できるだけ背後の天端高を抑える設計思想が導入されています。直轄の事業においてもそのような思想があってもいいと思いますが、公共事業費の抑制という時代背景や、高さ6mの天端高は背後の人たちの安心材料でもあるので、結果的に天端高は変えずに事業展開しました。したがって、二見地区の近くの海岸に比べると少し圧迫感はありますが、利用者への配慮に心がけて、アクセス性の向上や海岸からの景観に配慮しています。

#### Q津松阪港の取扱い貨物についてお聞かせください。

**城本** 県が管理している港湾は19港あります。輸出入、内貿その全体の取扱貨物量は年500万t程度あり、そのうち150万t近くを津松阪港で取り扱っています。全国の港湾取扱貨物量ランキングによると130位前後の順位になっております。主な取扱貨物としては、砂や砂利、石材の移入が大半で、次いで松阪港区の背後にセメントの工場が

進出していることもあって、セメントの取り扱いが多くあります。それから、津港区のほうになりますと、背後の造船やJFEエンジニアリング株式会社の関係で鋼材が多く取り扱われているような状況です。

#### Q港湾に立地した企業や基幹産業の状況や現況についてお聞かせ下さい。

**城本** 津港区の伊倉津地区の背後にジャパンマリンユナイテッド株式会社やJFEエンジニアリング株式会社の工場が立地しています。特徴的には、JFEエンジニアリング株式会社が保有している海洋ドックが挙げられます。100万㎡の広大な敷地に、大型の海洋構造物の製作を目的として幅220m、奥行き150mの面積で喫水8m程度までの浮体構造物の生産に適した設備と効率的なレイアウトを有して1988年に完成しており、これまでに全国の大規模海洋鋼構造物の製作実績があります。松阪港区の大口地区の背後にセントラル硝子株式会社や宇部三菱セメント株式会社や住友大阪セメント株式会社が、そして、ニッケルを扱っているヴァーレ・ジャパン株式会社や辻製油株式会社<sup>（株）</sup>というような会社があり、非金属鉱物として珪砂<sup>（けいし）</sup>などが入ってきています。津松阪港を利用いただいているユーザーはほとんどが、直背後にある企業というような状況になっております。また、港にアクセスする道路は整備されており、東名阪自動車道や伊勢自動車道のインターチェンジへはスムーズに行き交うことが可能です。そのほかに国道23号が港湾の後背地を通っていますので、背後地からアクセスするには不自由はないような状況と思っています。

**神谷** 東日本大震災の津波によって釜石港湾口防波堤の南堤全長670mはほとんどが倒壊し、復旧にあたり、約300m分でハイブリッドケーソンが採用されました。このうち2函がJFEエンジニアリング株式会社津製作所で製作されました。2013年4月より屋内工場<sup>（内）</sup>で鋼製部材を製作後、海洋ドッ

(※6) 海岸に砂を足したり、突堤を築いて砂を留めたりして、海岸を造成すること。

クを利用して鋼製部材の大組み立て、コンクリート打設が行われました。ケーソン1函あたりの寸法は長さ50m、高さ19.5m、幅20.3mで総重量は約7,600 tにおよびます。

本件の発注は国土交通省東北地方整備局でしたが、当地での監督業務は四日市港湾事務所が同局から委託され、その業務に当たりました。

なお、このケーソンの運搬時には、被災地に送る応援メッセージの横断幕が掲げられました。三重県津市立香良洲小学校の児童127名による復興への思いが東北地方の形にデザインされました。これは、国土交通省と受注者が企画し、香良洲小学校の皆さまのご協力により実現したものです。

**Q 港湾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。災害に対する港湾の備え、活用にも触れてお話し願います。**

**城本** 昨年10月に国土交通省中部地方整備局港湾空港部の支援協力をいただいて津松阪港港湾機能継続計画（津松阪港BCP）が策定され、緊急物資輸送、通常貨物輸送の行動計画がまとめられました。この計画に基づき訓練などを行いつつ、課題や改善点の抽出、対応策の検討を繰り返し実施していく計画です。また、背後の各地区ごとの避難誘導計画にも取り組んでおり、一昨年に伊倉津地区、昨年には大口地区にて、避難誘導計画を策定しました。港湾関係者をはじめ多くの方々からのいろいろな情報提供をいただくとともに情報を共有して、それぞれの会社あるいは地区住民の避難や防災に役立てたいと思っています。

津松阪港では耐震岸壁が大口地区に整備されています。震災後、海からの復旧・支援の窓口として重要な役割を果たせると考えております。その時の状況に応じて最大限、効果がだせるようにしていかなければいけないと考えています。

耐震岸壁の整備に関しましては、もう1カ所、港湾計画においては賢崎地区にて整備の構想はありますが、こちらのほうは、今のところ具体的な計画には至っていません。現時点では、大口地区の耐震岸壁を最大限活用できるように考えていま

す。

2011年3月に発生した東日本大震災では港湾の使用がいち早く可能となりましたが、港湾だけ開いていても背後地の道路の啓開が進まないと利用できません。やはり伊勢湾のBCPと背後の道路の啓開というのは、うまくかみ合わせて考えていかなければなかなか機能しないので、その辺りを調整できるように日頃から関係機関、部局と密接な調整に心がけたいと思っています。

**神谷** 中部地方整備局の中でも陸と海との連携が非常に重要だということで、航路啓開、道路啓開、排水計画という3本柱でしっかり対策を検討し、それらの連携を重視した訓練を行っていくようにしています。

先ほど出ました伊勢湾港湾連携協議会も港湾空港部で作っています。港湾管理者だけでは港の中しか啓開できないので、港湾法改正で新たに位置づけたその先の緊急確保航路を国が航路啓開できるような枠組みもできています。各港湾事務所と港湾管理者が連携して航路の啓開を行い、耐震強化岸壁まで確実に緊急物資を届けるための連携を港湾BCPの中でも位置づけ、今後連携を意識した実働的な訓練を一緒に行うことが重要であると考えています。

さらに香良洲地区に津市が建設残土などを活用した高台防災公園の整備を行っています。現地盤からの高さが約10mで、約2万人が避難できる規模となる見込みで、基礎部分は今年度中の完成、公園部分を含めた事業全体は2021年完成を目指していると伺っています。この地区の海岸堤防も直轄事業で高潮対策として改良しており、津波への効果も期待されていますが、理論上の最大クラスの津波や想定を超える津波が発生した際には、津波が堤防を乗り越える可能性もあるので、このような取り組みは地域の防災力向上の面から大変有効であると思います。

**Q 港湾を理解する取り組みについてご紹介願います。**

**城本** 阿漕浦地区にヨットハーバーがありますの

で、ヨットの体験教室などが行なわれています。伊勢湾の中でも有数のマリーナということでもあり、それなりに施設が整備され安全な活動が展開されています。また、津市の花火大会の会場にもなっており、毎年7月の最後の土曜日に花火大会が開催され、大勢の市民の方々が大変にぎわっています。

#### Q教育の一環として港湾を理解する取り組みについてご紹介願います。

**城本** 管理者としての取り組みは現在実施していませんが、直轄の海岸事業で実施していただいています。白砂青松の海岸の松林が工事の関係で伐採されることとなりますので、海に親しむ、海岸に親しむという観点から、松林の復元、復旧を目指す試みとして、地元の小学生による植樹を実施していただいております。

**神谷** 私から若干補足しますと、地元の小学生にも参加していただいて、工事を実施する上で切らなくてはいけない松林を復旧後に再生する取り組みを行っています。松ぼっくりを採集して、その松ぼっくりの種から苗を3年間育てて植樹するというイベントを栗真町屋工区で実施しました。小学3年生から育てていただき、6年生で卒業するときに卒業記念で植樹するイベントです。地元の松林を手入れされている町屋百人衆の皆さまにも積極的にご協力いただいて、2016年2月に盛大に植樹イベントを開催しました。このような取り組みを阿漕浦・御殿場工区でもやろうということで、地元の小学校と聾学校の生徒の方々に苗を育てていただいている最中です。こちらでも数年後に松林を復活させる植樹を行う予定です。

#### Q港湾の地域における役割や貢献について、ご紹介していただけますか

**城本** 残念ながらとお断りして話さなければならぬのは大変切ないのですが、県が管理している港湾での取扱貨物量が先ほど500万t程度と説明しましたが、実際のところ、この数年は若干ですが減少の傾向を示しています。しかし、港湾の背

後に立地している企業の方々には利用していただいていますので、安全に安心して利用していただけるように、今ある施設をきっちり使っていただける状態にしていくということが、今の三重県の港湾では一番大切なことと考えています。

海岸も伊勢湾台風後に整備されて老朽化が進んできているというお話もありましたけれども、港湾施設についても同じく整備をしてから結構年数が経過していますので、老朽化した施設をちゃんと直して、利用者にご不便にならないようにきっちりやっていくことが、今私たちが一番やらなくてはならないことと考えております。

#### Q港への思いや今後の港のあり方などお聞かせ下さい。

**城本** 港湾を担当している者としては、常に「利用」を意識しての整備に心がけたいと考えています。しかし、取り扱う貨物量が伸びないことには施設の整備の必要性もないとの意見も多数を占めることからジレンマはありますが、今一番大切だと思っているのは、今利用している方々が安心して、安全に安定してさらに、満足して使っていただける港湾を目指していくことです。また、いつ起こるか分からない災害に対して、その時に必要性がアピールできるように、港湾の整備を心掛けたいと考えています。

**神谷** 港湾に関しては現在、直轄事業が実施されていない状況ですが、先ほど城本課長が話されたように津松阪港は直背後、地元の企業を支えていく港という方向性は変わらないと思います。北勢地域は四日市港、中勢地域は津松阪港、南勢地域は尾鷲港が国際貿易の面で支えていけるという姿が理想なのでしょうけれど、現実はそのままで産業が伸びてないという面もありますので、しっかり地元を支えていくためにどういう整備をするべきか、どういう港を目指すかを示す必要があると思っていますし、直轄の事務所として全面的に協力する所存です。

せっかく伊勢志摩サミットが開催されて三重県の知名度が上がったことですので、中部国際空港

の唯一の海上アクセスを持つ港として、それを前面に押し出した施策や施設整備ができれば一番いいのだと思います。贄崎地区の施設整備に関しては、伊勢神宮や熊野古道といった世界遺産を核にして、旅客にとって安全で使い勝手の良い施設の提供が理想的と思っています。国土交通省の施策自体が、観光面で2020年には外国人観光客4千万人という目標がある一方で、ストック効果の最大化や既存施設を賢く使って社会資本整備を抑制するという方向に行っているのです、そのあたりの見極めは必要ですが、世界的なイベントがあったので、それを契機にして必要な施設の整備を進めていけるように我々も協力できればと思っています。