



四日市港

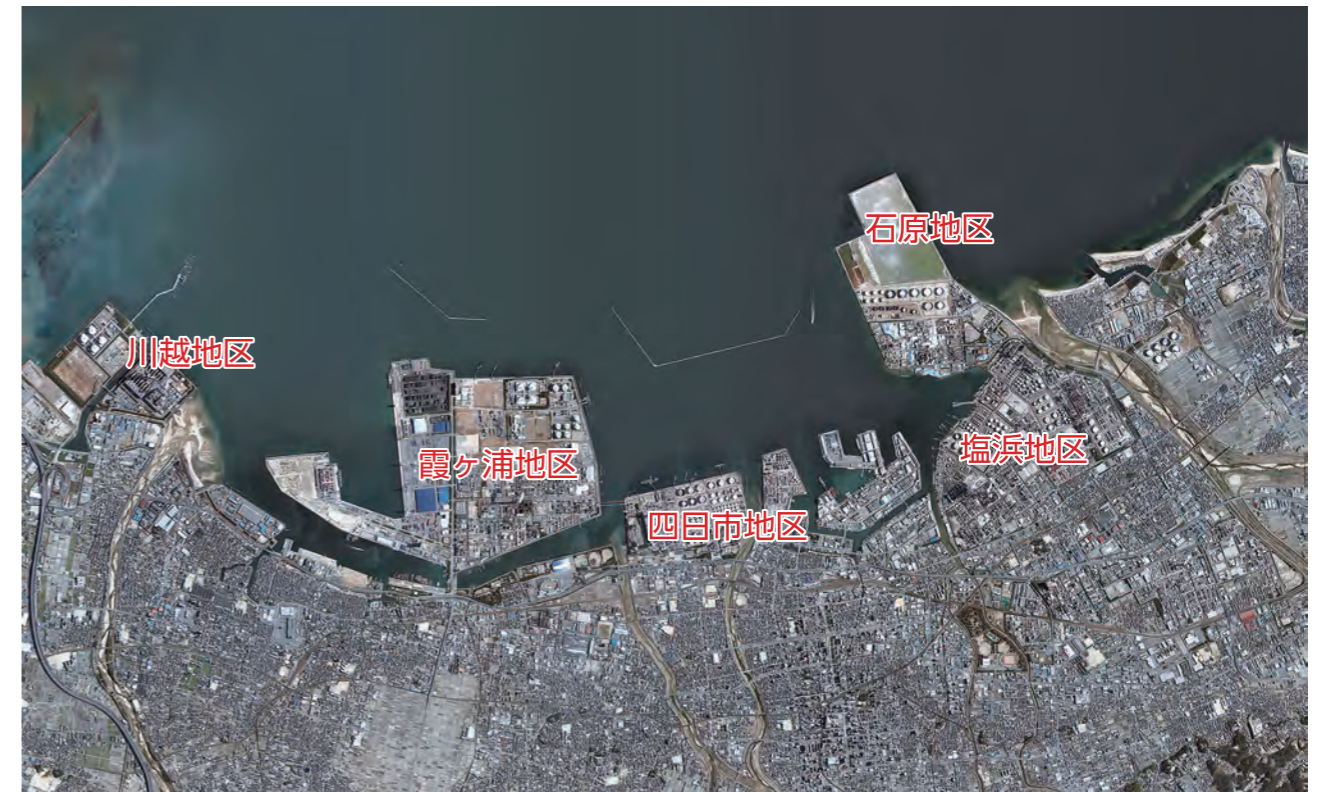


地域に貢献する

四日市港

中部圏を代表する国際貿易港であり、背後に四日市コンビナートを擁する四日市港では、港湾機能をさらに強化する事業が2021年度から進められている。世界的なコンテナ船の大型化に対応するとともに、切迫性高まる巨大地震の発生に備えた耐震強化岸壁の整備事業だ。また、2024年度からは既存の市街地や工業地帯を津波や高潮などから守る直轄海岸保全施設整備事業もスタート。安全安心な暮らしと社会経済活動を継続させるための拠点機能を担い続ける。

■ 四日市港の位置図



港湾概要

【港湾区域面積】 約6,600ha	【総取扱貨物量】 5,578万t	【入港船舶隻数】 16,299隻
【臨港地区面積】 約1,169.6ha	【外貿コンテナ取扱貨物量】 167,302TEU	【港湾管理者】 四日市港管理組合

■ 四日市港の沿革

1884年	四日市港旧港、稲葉三右衛門による修築工事完成
1899年	開港場に指定
1952年	特定重要港湾に指定
1959年	第1石油化学コンビナート(塩浜地区)本格稼働開始
1959年	伊勢湾台風による大被害
1963年	第2石油化学コンビナート(午起地区)本格稼働開始
1966年	四日市港管理組合設立
1968年	シドニー港と姉妹港提携調印
1995年	公共コンテナ埠頭(霞ヶ浦南埠頭26号コンテナターミナル)完成
1996年	四日市港国際物流センター完成
1996年	旧港港湾施設(潮吹き防波堤ほか)が国の重要文化財に指定
1998年	末広橋梁が国の重要文化財に指定
1999年	四日市港ポートビルオープン
2004年	スーパー中枢港湾に指定
2005年	指定特定重要港湾に指定
2006年	特定国際コンテナ埠頭の運営事業開始
2006年	霞ヶ浦北埠頭80号コンテナターミナル供用開始
2008年	公共くん蒸施設完成
2011年	特定重要港湾から国際拠点港湾に名称変更
2018年	霞4号幹線(四日市・いなばポートライン)開通

四日市港は伊勢湾北西部に位置し、三重県四日市市と川越町にまたがる。四日市コンビナートを擁する工業港としての色彩が濃く、原油・LNGの国内輸入の約1割を取り扱う国内産業・経済活動に不可欠な港湾として知られる。

近代化以前から歴史に名を刻み、室町時代の伊勢神宮の記録に、四日市港旧港の近辺を示す「庭浦」という記述が残る。江戸時代には東海道の宿場町として栄え、対岸の宮宿(愛知県名古屋市)と「十里の渡し」を隔てて結ばれ、水陸交通の要衝として発展した。廻船問屋だった稲葉三右衛門が私財を投じて大規模な改修工事を行うなど、大型船の着岸が可能な近代港湾としての整備が進むと、伊勢湾初の国際貿易港に成長した。

典型的な工業港に

開港後の四日市港は、食料品に始まり次いで肥料、綿花、戦後は羊毛、原油の輸入拠点になった。背後地にわが国初の石油化学コンビナートが整備されると、典型的な工業港になった。現在は原油の輸入を含めたエネルギーの供給拠点であるとともに、石油化学製品や完成自動車の輸出基地となっている。合わせて、コンテナ航路を持つ港としても発展中だ。

物流機能の集約・強化

石油化学コンビナートは、四日市港の中でも南側に位置する塩浜地区の立地からスタートした。次いで四日市地区、霞ヶ浦地区と整備が進む。港湾の発展と産業施設の集中は陸上交通の

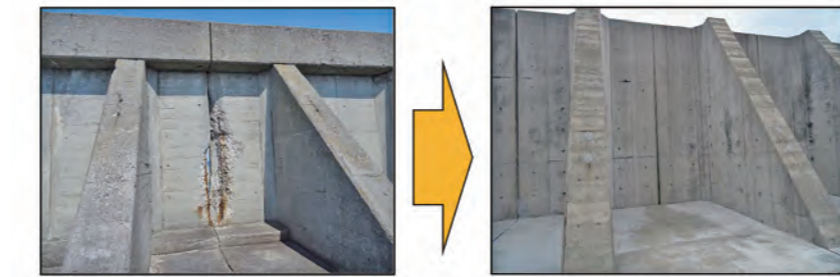
混雑を招いたことから、伊勢湾岸自動車道みえ川越ICと霞ヶ浦地区を結ぶ臨港道路霞4号幹線(四日市・いなばポートライン)を整備。同道路が2018年に完成すると、背後圏道路網への接続性が高まり、港湾の発展に勢いが増す。

こうした背景のもと、四日市港の霞ヶ浦地区北ふ頭にコンテナ機能を集約させるプロジェクトが進行中だ。国際物流ターミナルを整備する事業で、2021年に始まった。

四日市港はアジア航路を中心に、週16本の定期航路があり、今後も増加が見込まれている。そこで、同地区北ふ頭にあるW80バースの東隣に、新たにW81バースの整備に着手した。12haのふ頭用地の整備とともに、水深14m、延長330mの耐震強



W81バースの整備が進む



整備前
(既設老朽化状況)

整備完了後

化岸壁を建設する事業だ。水深14mの泊地1.4haも整備する。完成後は既存のW80バースとの2バース体制で運用する。整備後は、同地区南ふ頭の一部を利用しているコンテナ機能を北ふ頭に移転・集約。増加するコンテナ貨物やコンテナ船の大型化に対応する。コンテナ機能の移転後の南ふ頭は、完成自動車のモータープール等としての機能をさらに強化する計画だ。

老朽化対応で 防災力向上へ

四日市港は南北に細長く、港湾と石油化学コンビナートが近接する上に、幹線鉄道、幹線道路が通り、住宅密集地にも近い。防災施設の多くが1959年の伊勢湾台風をきっかけとして整備されており、経年による老朽化という問題を抱えている。そのうちのひとつ、外港地区にある東

防波堤(延長2,450m)は1963年に建設された。老朽化による機能劣化が懸念されており、戦略的に維持管理を行いメンテナンス費用の低減を狙う予防保全の観点から、2015年度より防波堤の改良工事に着手した。既設防波堤の上部工であるL型ブロックを撤去するとともに、新たなL型ブロックを製作し、据え付ける。2023年度末までに合計420mの改良を終え、2024年度は延長48mの改良を予定している。全体完成は2025年度以降になる予定だ。

四日市コンビナートの中で初期に整備された石原地区、塩浜地区では、国直轄による海岸保全施設整備事業が2024年度に始まった。巨大地震の発生に懸念される液状化の概念導入以前に整備された古い海岸保全施設で、地震発生時に地盤沈

下するなど、防護機能が低下する恐れがあるという。四日市市が南海トラフ地震防災対策推進地域、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に指定されており、四日市港海岸の津波対策は喫緊の課題となっている。中央防災会議の想定では、南海トラフ地震の発生から77分後に最大高さ5mの津波が港内に到達する。また、気候変動の影響で高潮が発生しやすい状況にある。

塩浜地区には石油化学コンビナートとして、エネルギー関連や石油化学を中心とした製品の素材・原料等を製造する基幹産業が集積している。また、住宅が密集しているほか、国道1号、23号、JR線、近鉄線などが通る交通の要衝となっており、巨大地震・津波からの防護機能の強化は不可欠で、早急な整備が求められている。

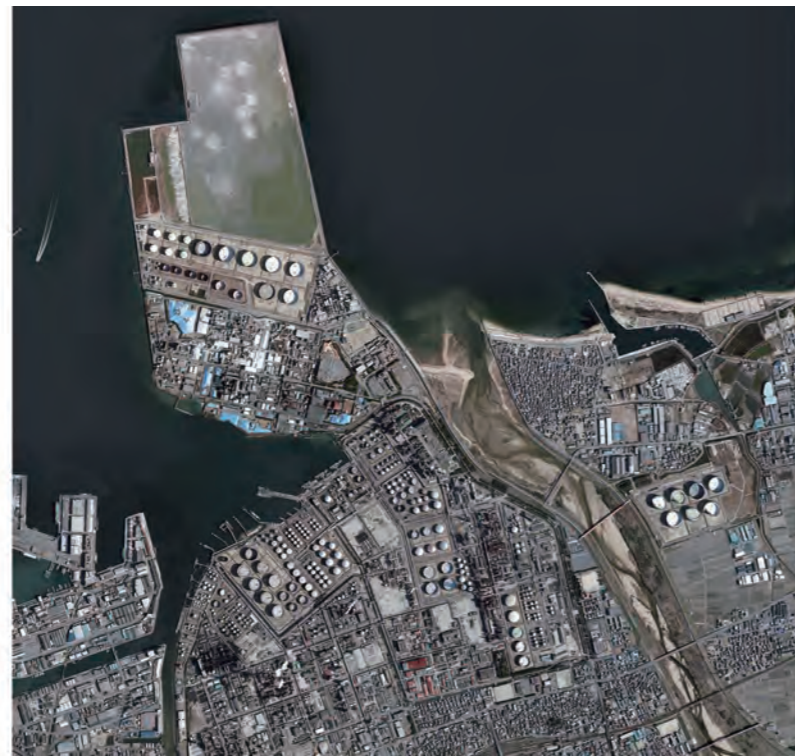
海岸保全施設整備事業の対象は2地区総延長約5kmあり、事業に着手した本年度は調査・設計作業が鋭意進んでいる。

脱炭素化への課題

四日市港は、未利用の事業用地が少なく、新たな事業展開が難しい状況にある。現在ある化石燃料施設を使いながら、新エネルギー対応への転換を進めなければならないが、用地不足という弱点を抱える。当面は港湾オペレーションでの脱炭素化を進め、並行して新エネルギー導

入やブルーカーボンの造成、モーダルシフト実施などを検討する。火力発電所の発電効率維持・向上、持続可能な航空燃料(SAF)の供給、水素・アンモニアなどの輸入・供給拠点の形成なども検討する。港内にはJERAのLNG火力発電所が稼働しているほか、中部電力のバイオマス発電も行われている。徐々にではあるが、脱炭素化へ着実に向かっている。

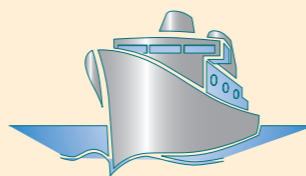
エネルギーに特化した工業港は、国のエネルギー政策に沿いながら、成長し続けそうだ。



石原・塩浜地区

Yokkaichi port

PICK UP



長期構想のイメージ図

四日市港を管理する四日市港管理組合(管理者・三重県知事)は2024年3月に、新たな長期構想を策定した。港湾計画改訂の前提となる長期的な視点にたった構想で、概ね30年後を見据えている。脱炭素化やDX、労働力不足、物流の2024年問題など、四日市港を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、今後もさまざまな視点から検討を加え、

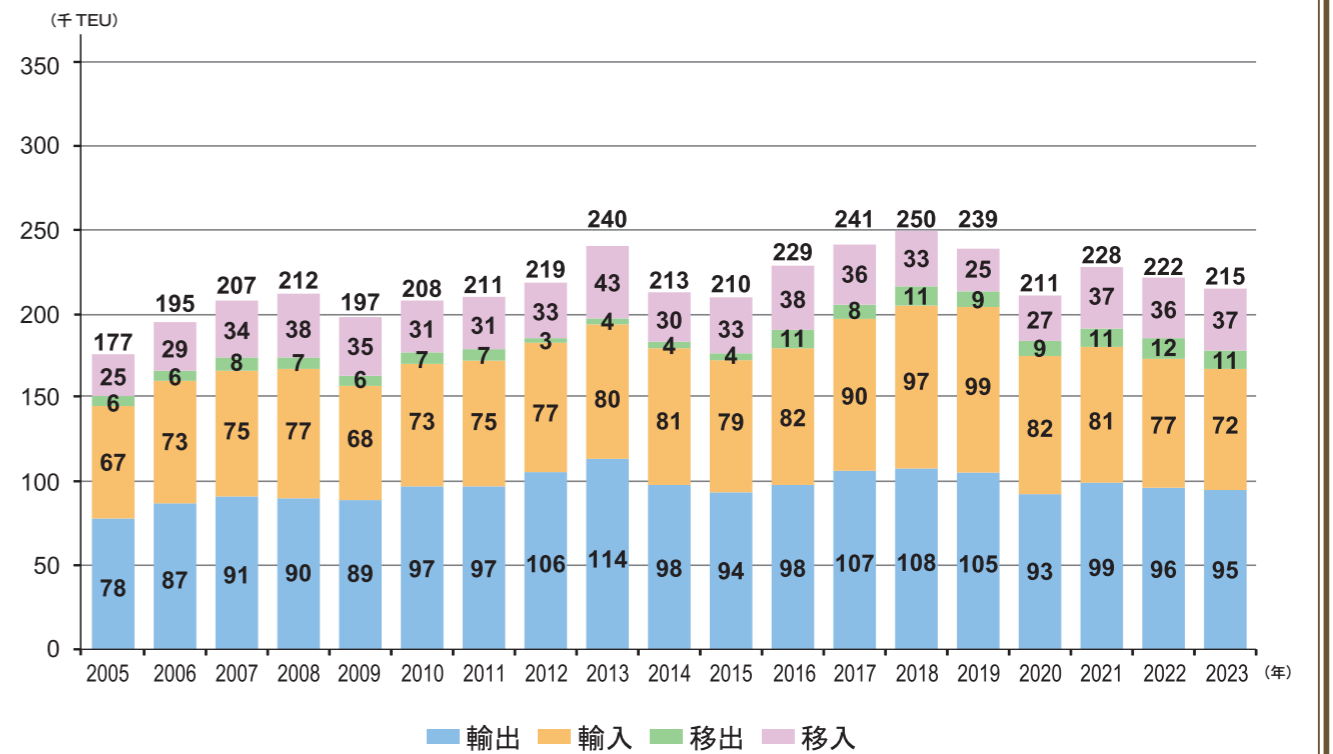
4年ごとに策定する「四日市港戦略計画」に盛り込む。霞4号幹線(四日市・いなばポートライン)の南伸や、内航RORO船・外航クルーズ船需要に対応できる公共岸壁・荷さばき施設などの整備といった将来必要となる課題を列挙。基本理念に掲げる「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」に沿った港湾の実現を目指す。



全体ゾーニング図

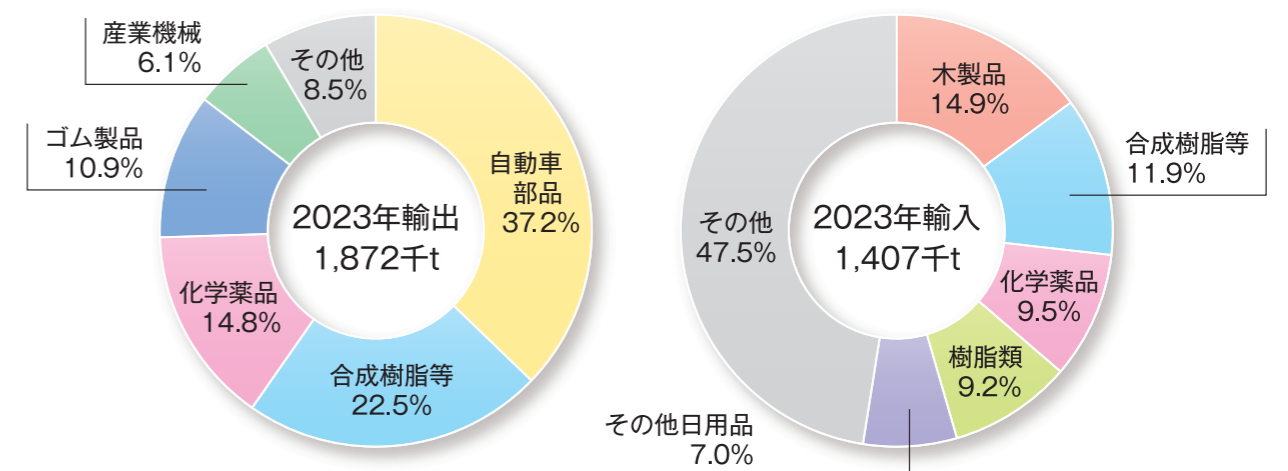
(取材協力：国土交通省中部地方整備局四日市港湾事務所、四日市港管理組合)

■ コンテナ貨物量の推移 ■



出典：四日市港統計2023年速報

■ 外貿コンテナ貨物の品種別内訳 ■ (2023年)



出典：四日市港統計2023年速報