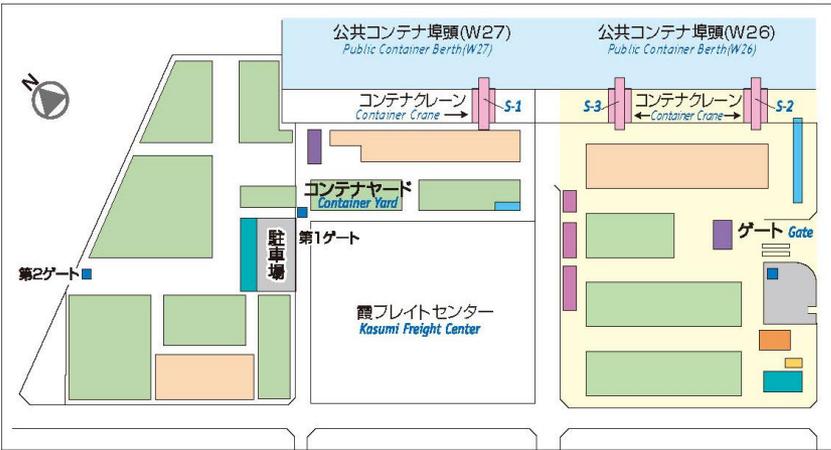
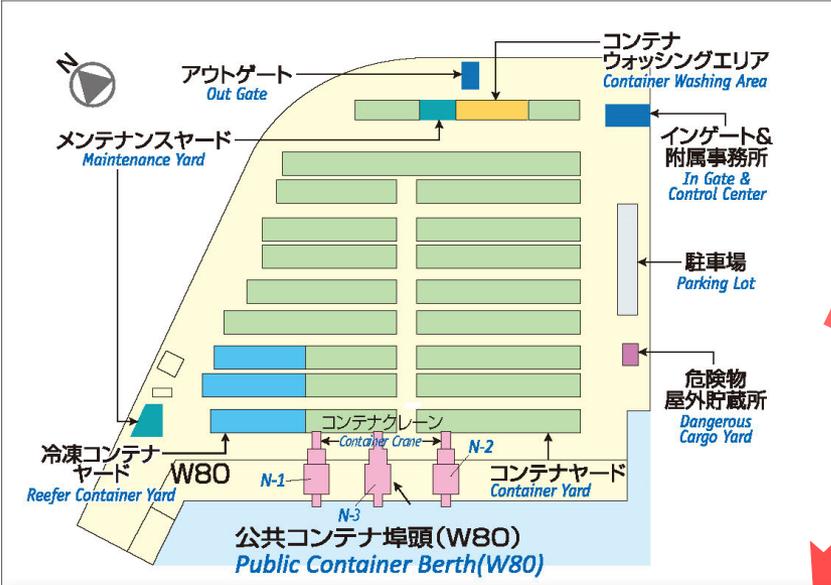


# 四日市港の概要

コンテナからバルクまで多様な貨物を取り扱う、伊勢湾を代表する国際港湾  
南北に間口が広く、船の入出港をスムーズに行うことが可能



# コンテナターミナル概要



項目		W27	W26	W80	
係留施設	延長(m)	250	300	360	
	水深(m)	-12.0	-13.2	-14.0	
コンテナヤード	総面積(m <sup>2</sup> )	106,823	90,283	138,138	
	蔵置能力 (TEU)	7,248	5,198	9,964	
荷役機械	設置数(基)	1	2	3	
	吊上荷重(t)	48.5	48.5	46.6	55.5
	列対応(列)	13	16	13	17
	揚程(m)	45.0	44.0	35.5	47.1

# 四日市港 コンテナ定期航路網

中国・韓国等の東アジアや東南アジアへの直行便が就航  
 トランシップにより韓国(釜山)・香港・台湾・シンガポール・マレーシアで欧米等に接続



仕向地 仕出地	輸出 (週)	輸入 (週)
韓国	4 便	3 便
中国	9 便	8 便
台湾	5 便	4 便
タイ	3 便	3 便
シンガポール	5 便	4 便
インドネシア	2 便	2 便
バトナム	4 便	5 便
マレーシア	3 便	3 便
フィリピン	1 便	1 便

※ 1 航路で複数国に寄港する場合も計上

# 寄港船社(外貿コンテナ定期航路)



# 道路ネットワークの充実 港背後地からのアクセス

## 臨港道路霞4号幹線(四日市・いなばポートライン)の開通 背後圏の高速道路の整備進展



## 四日市港へのアクセスが飛躍的に向上している



一般道

2018年4月1日開通

四日市・

いなばポートライン

みえ川越IC ⇄ 四日市港

高速道路

2019年3月17日開通

東海環状自動車道

(西回り区間)

東員IC ⇄ 大安IC

高速道路

2019年3月17日開通

新名神高速道路

(三重県区間)

新四日市JCT ⇄ 亀山西JCT

一般道

2019年2月17日開通

中勢バイパス

鈴鹿・津工区

# 新名神高速道路 三重県区間全線開通

2019年3月17日 新名神高速道路 新四日市JCT-亀山西JCT(23km)開通



**開 通 効 果**

平行する  
**東名阪道(四日市JCT-亀山JCT)**

**交通量約32%減**  
 1日平均通過数: 99,100台 → 67,100台  
 (H30.03~H30.08) (R01.08.01~31)

**渋滞発生回数約74%減**  
 1km以上渋滞回数: 559回 → 143回  
 (H30.03~H30.08) (H31.03~R01.08)

※中日本  
高速道路(株)  
資料より

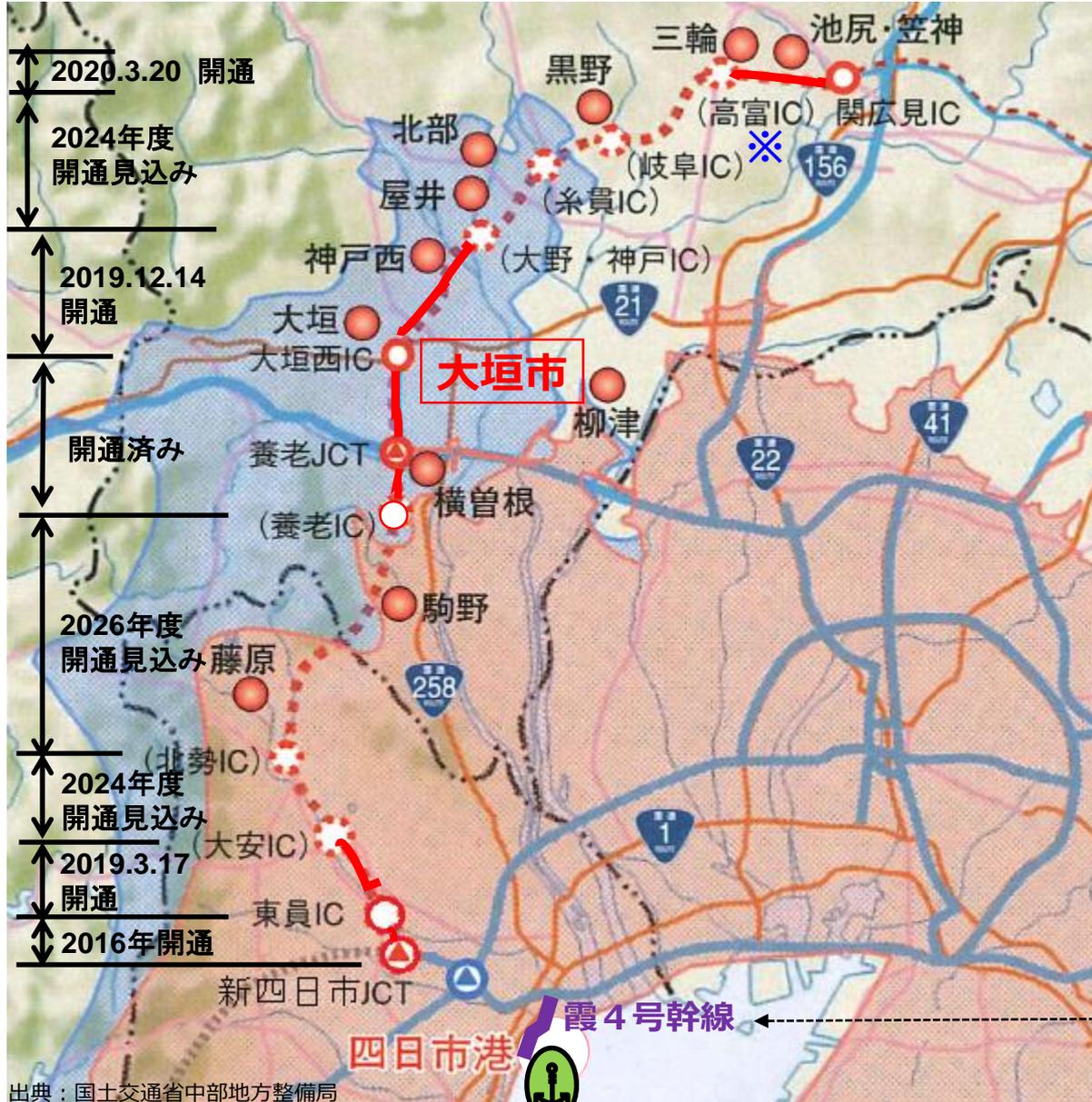


2018年12月夕方6時~7時



2019年3月18日夕方6時~7時  
 ※日本経済新聞(2019. 3. 17)より

# 東海環状自動車道西回りルート of 整備推進



**四日市港60分圏域が拡大**

2026年（令和8年）度  
東海環状自動車道西回り  
ルート開通 = 全線開通  
事業化見通し

- : 工業団地（計画含む）
- : 東海環状自動車道整備後の60分圏域拡大区域
- : 東海環状自動車道整備前の60分圏域

**霞4号幹線開通（H30.4.1）**

⇒ 伊勢湾岸自動車道  
みえ川越IC(横)と直結

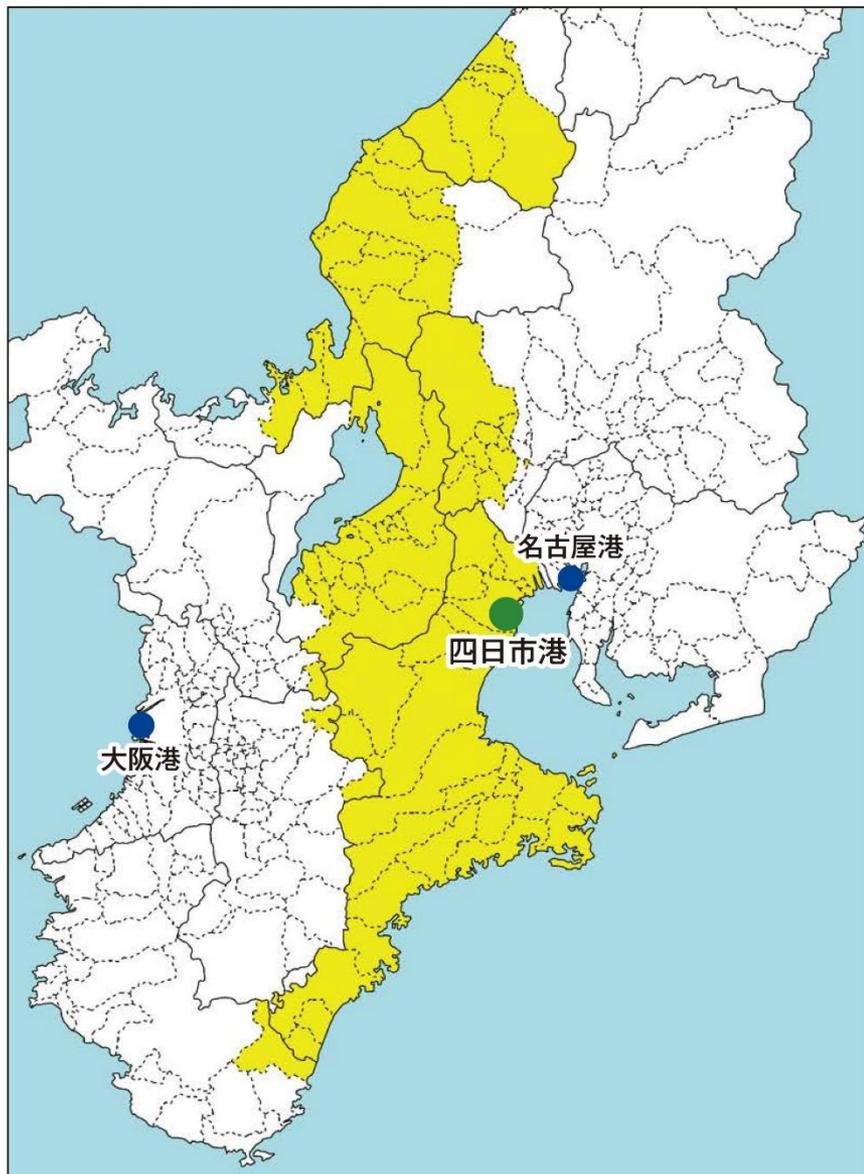
⇒ 四日市港への  
定時性・速達性が向上

※高富IC(仮称)から、  
山県ICに正式決定済み。

出典：国土交通省中部地方整備局  
北勢国道事務所パンフレット

# 四日市港利用優位圏

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(～大阪港、名古屋港利用と比べて～)



## 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(木曾岬町のみ除く)  
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)

# 各港との陸上輸送コストの比較

三重県全域(木曾岬町を除く)に加えて、滋賀県のほぼ全域(大津市、高月市を除く)や岐阜県の大垣市周辺は、近隣の港湾に比べて、四日市港の陸上輸送コストが最小となる

各港との陸上輸送コストの比較 (陸上輸送コスト = 時間費用 + 走行費用 + 通行料金 として算定)

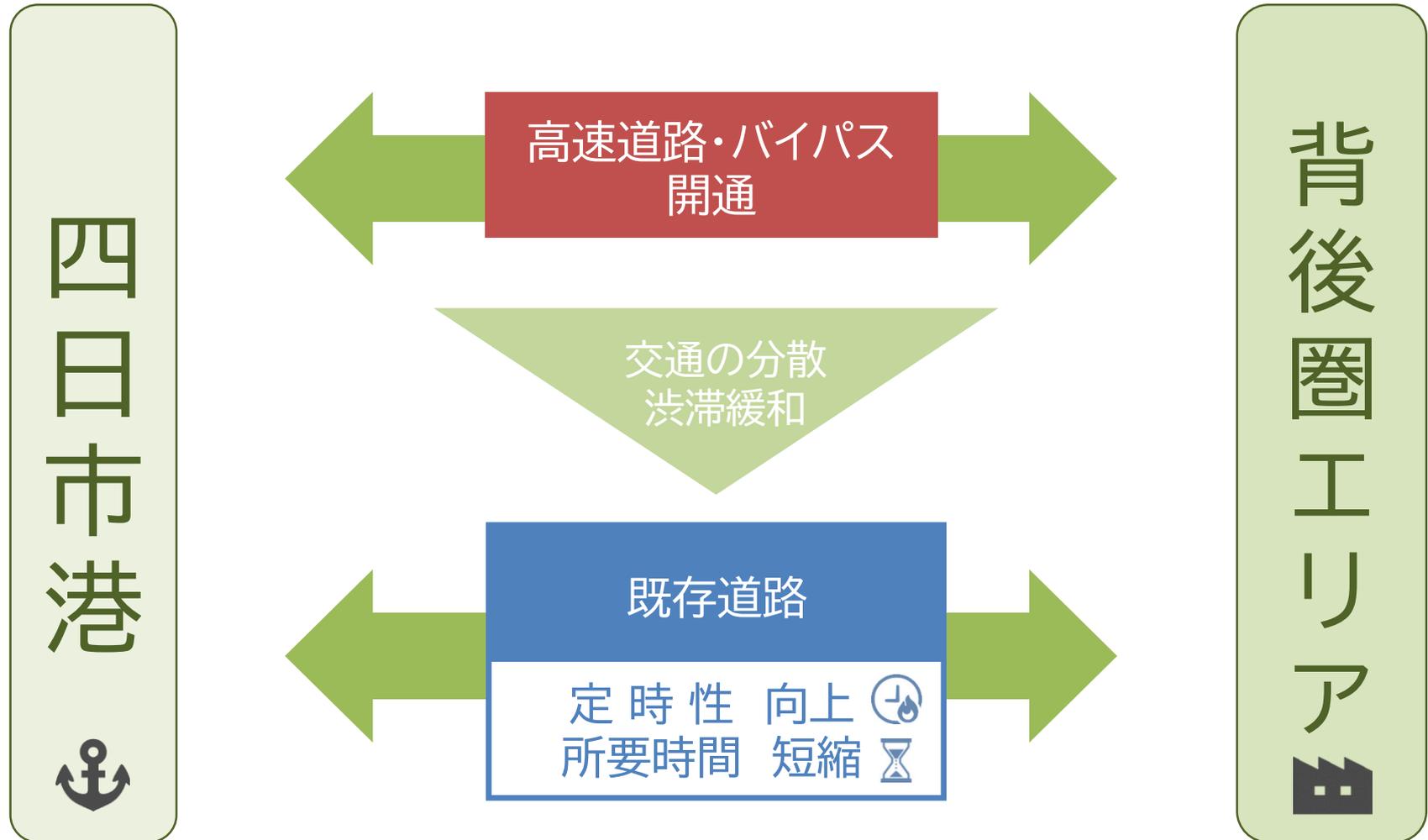
		亀山 市役所	津 市役所	伊賀 市役所	伊勢 市役所	彦根 市役所	大垣 市役所
四日市港	陸送コスト	5,637	7,090	9,284	15,285	14,858	9,434
	時間	58	73	67	158	116	97
	高速料金	0	0	2,200	0	3,050	0
名古屋港	陸送コスト	8,863	10,316	11,903	18,510	16,091	10,667
	時間	77	92	74	177	117	98
	高速料金	1,160	1,160	3,850	1,160	4,080	1,030
大阪港	陸送コスト	17,608	22,083	13,680	30,278	23,233	29,301
	時間	131	177	93	262	111	147
	高速料金	3,920	3,920	3,920	3,920	10,670	12,710

※ 四日市港:霞ヶ浦北埠頭 名古屋港:NCBコンテナターミナル(飛島) 大阪港:大阪南港

※ 四日市港外貿コンテナ貨物流動等調査(2020年3月)に基づく。

# 定時性の向上・所要時間の短縮

高速道路やバイパス整備が進み、交通が分散したことにより  
定時性が向上し、所要時間が短縮された



# スムーズなコンテナ搬出入

四日市港では、ゲート待ちは発生しておらず、スムーズな搬出入が可能

北埠頭の様子



※ コンテナは、北埠頭および南埠頭で取り扱っており、ともにスムーズな搬出入が可能

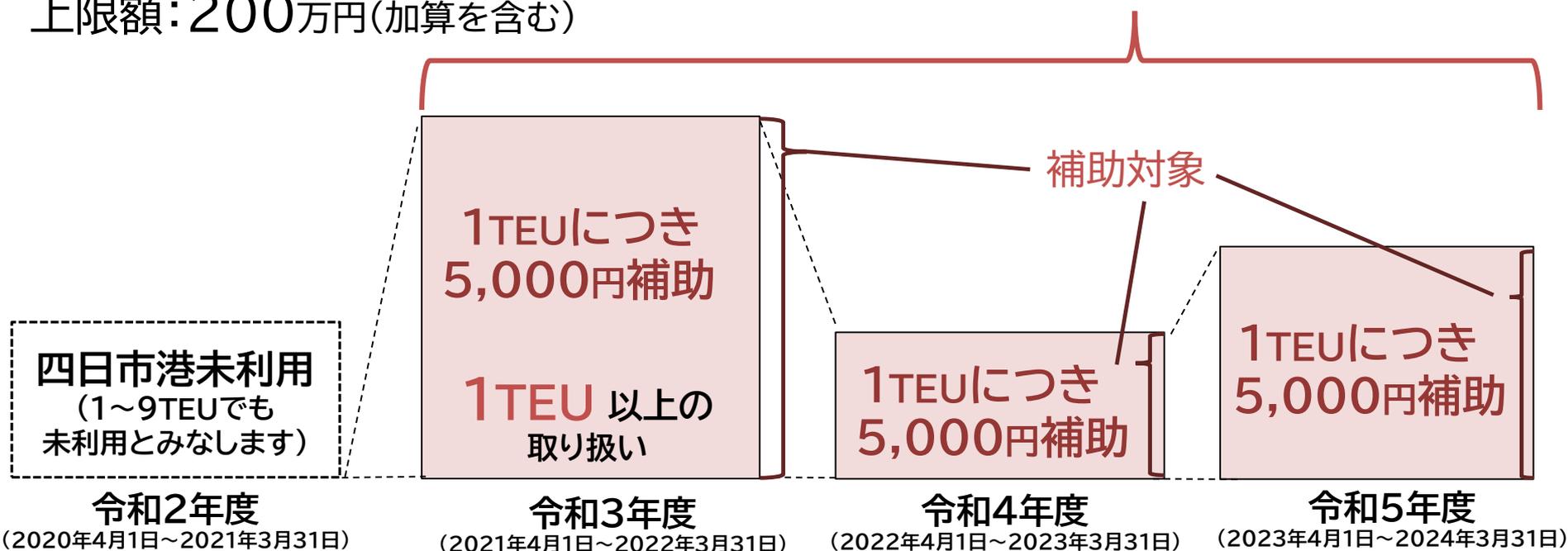
**新規**※に四日市港を利用し、外貿コンテナ貨物を取り扱う場合、補助金を交付

⇒ **1TEUから補助**(令和2年度までは最低10TEU以上取り扱う必要がありました)

補助額: 取扱量(TEU)×5,000円

上限額: 200万円(加算を含む)

**最大3年間申請が可能に!**



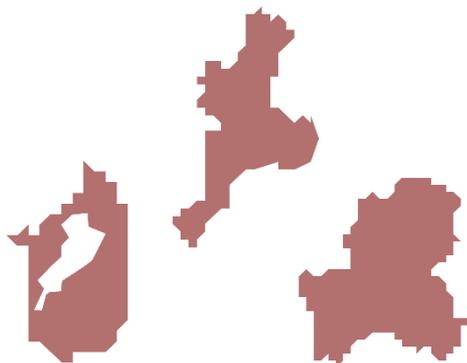
※「**新規**」とは、下記①及び②に該当する場合を言います

- ① 申請年度の前年度において、四日市港におけるコンテナ貨物の取扱いがないこと  
(ただし、令和3年度は経過措置として、令和2年度の取扱量が10TEU未満であれば、取扱いがなかったものとみなします。)
- ② 過去3年間(平成30年、令和元年、令和2年度)に新規事業補助金・継続事業補助金の交付を受けていないこと

①、②、③に該当する場合・・・各5,000円加算

➡ 1TEUあたり最大20,000円補助

### ①特定地域



三重県  
滋賀県  
岐阜県 } の一部地域

### ②特定国



米州諸国、欧州諸国、地中海諸国、豪州、ニュージーランド、中国(遼寧省、天津市、河北省、上海市、江蘇省、浙江省、山東省)

### ③特殊コンテナ貨物



リーファーコンテナ貨物  
(CAコンテナ貨物含む)  
オープントップコンテナ貨物  
フラットラックコンテナ貨物

三重県の一部地域 → 名張市、尾鷲市、鳥羽市、熊野市、志摩市、伊賀市、紀北町、御浜町、紀宝町

滋賀県の一部地域 → 草津市、守山市、栗東市、野洲市、甲賀市、湖南市、東近江市、近江八幡市、日野町、竜王町、愛荘町

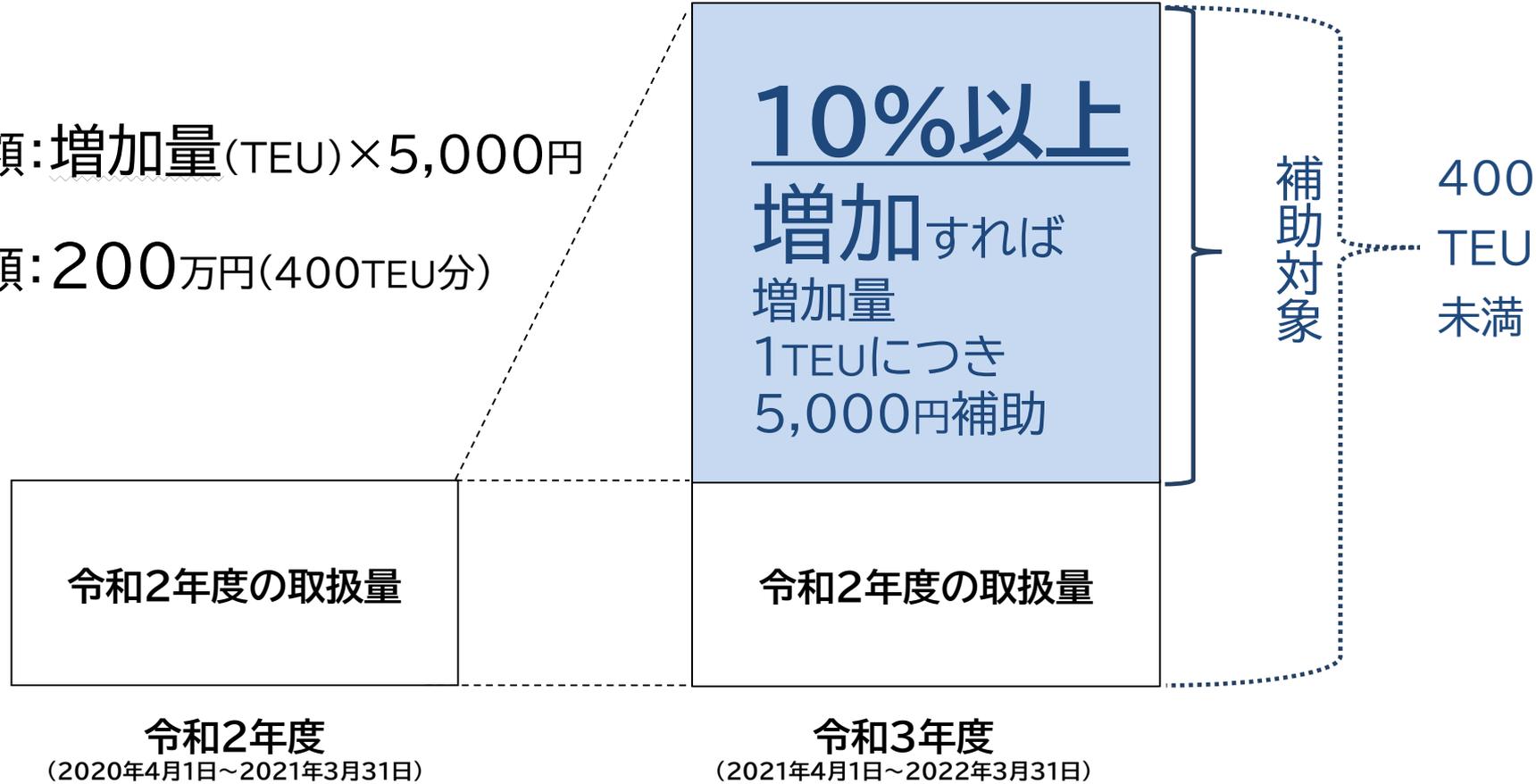
岐阜県の一部地域 → 大垣市、養老町、揖斐川町、池田町、関ヶ原町、垂井町、神戸町、大野町

継続的に四日市港を利用し、前年度と比較して一定量以上増加させる場合、補助金を交付

### 〈取扱量が400TEU未満の場合〉

補助額：増加量(TEU)×5,000円

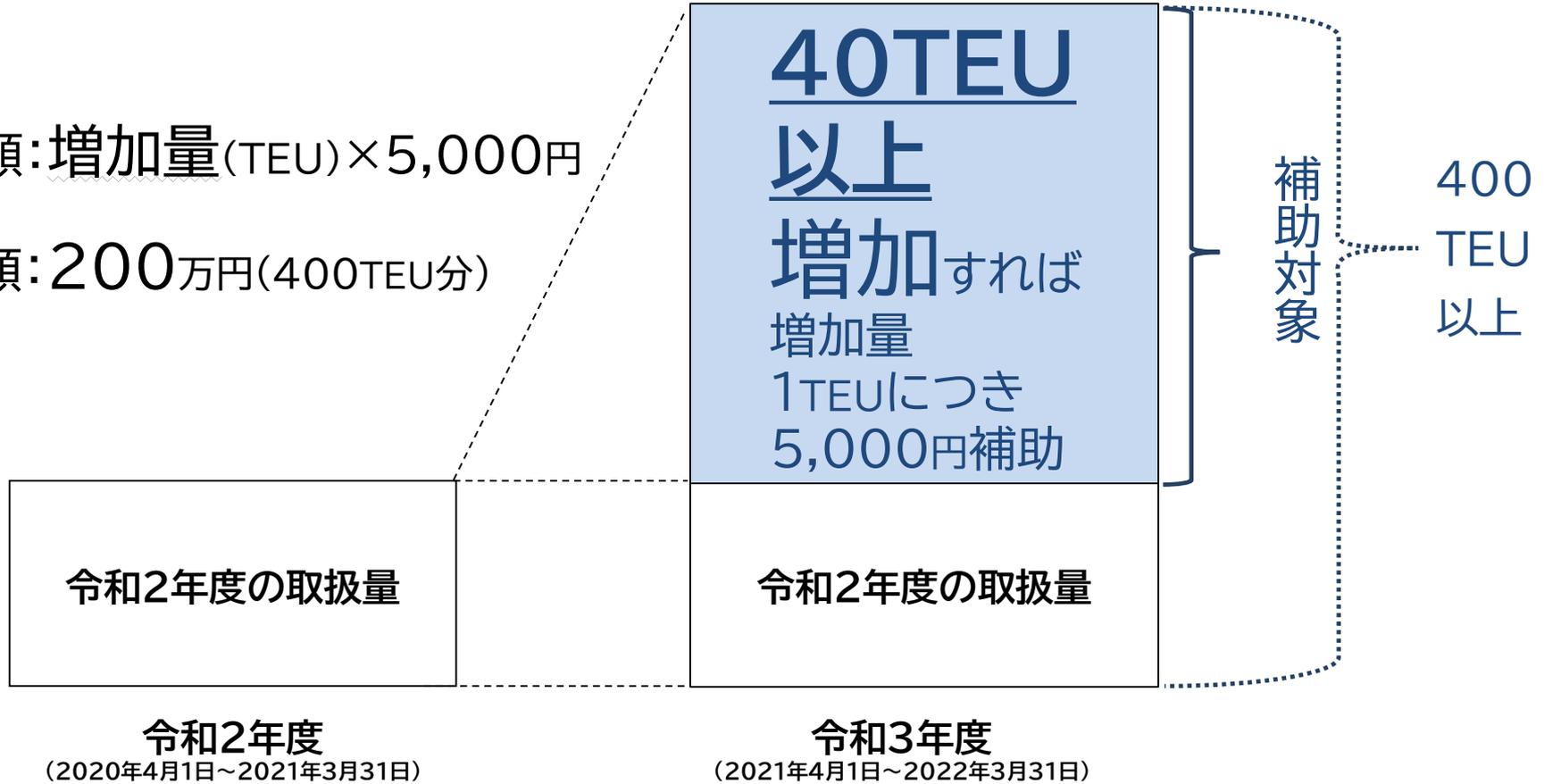
上限額：200万円(400TEU分)



継続的に四日市港を利用し、前年度と比較して一定量以上増加させる場合、補助金を交付  
〈取扱量が400TEU以上の場合〉

補助額: 増加量(TEU) × 5,000円

上限額: 200万円(400TEU分)

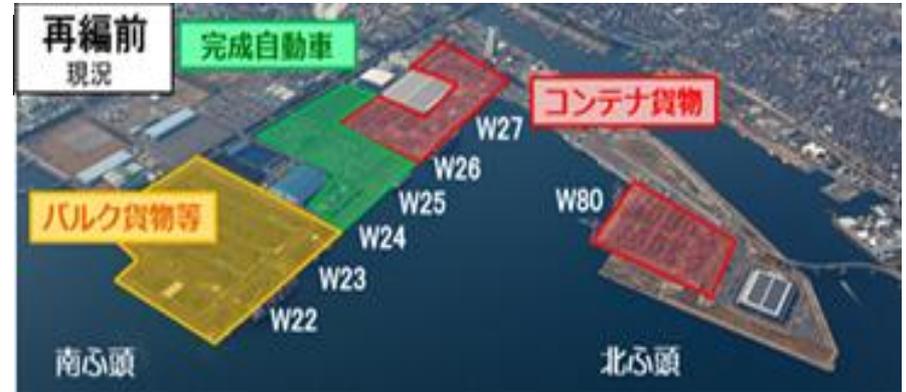


# 新岸壁の整備・埠頭の再編

埠頭の混雑緩和、荷役の効率化および災害対応力強化のため、霞ヶ浦北埠頭に、新たなW81岸壁の整備に向けた調査を実施している

## 現状と課題

- ① エネルギー関連貨物の増加、完成自動車の輸出再開により、南埠頭が混雑
- ② コンテナターミナルが北埠頭と南埠頭に分散しており、非効率な荷役形態
- ③ 大規模地震時にもコンテナ物流機能を維持する耐震強化岸壁が必要



## 再編後

- ① 南埠頭の混雑が解消し、エネルギー関連貨物や完成自動車の取扱機能の強化
- ② コンテナ取扱機能の高度化・効率化
- ③ 災害対応力強化



# 新岸壁の整備・埠頭の再編 (活動状況)

官民一体の「四日市港霞ヶ浦地区北埠頭の整備を進める会」を設立

新岸壁整備に向けて、関係省庁への要望やフォーラム開催などの活動を実施している



「四日市港霞ヶ浦地区北埠頭整備促進フォーラム」を開催。  
(2020年9月14日)

## 主な活動状況

- ◆「四日市港霞ヶ浦地区北埠頭の整備を進める会」  
四日市商工会議所・四日市港利用促進協議会により設立。  
(2019年9月20日)
- ◆「四日市港霞ヶ浦地区北埠頭整備促進フォーラム」  
港湾機能の強化および災害対応力の強化等を目的として開催。  
(2020年9月14日)
- ◆国土交通省に新岸壁の新規事業化を要望。(2020年10月26日)

## 「四日市港霞ヶ浦地区北埠頭の整備を進める会」 会員

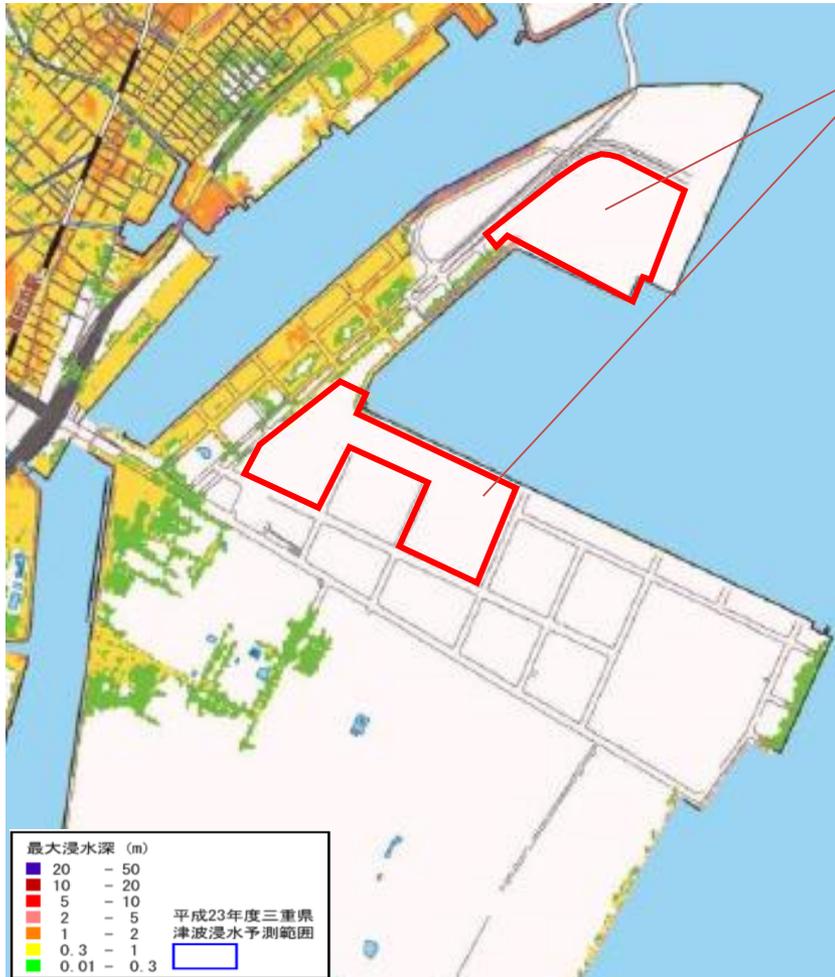
四日市商工会議所  
 四日市港利用促進協議会  
 本田技研工業株式会社  
 中部電力株式会社  
 株式会社JERA  
 東ソー株式会社 四日市事業所  
 コスモ石油株式会社 四日市製油所  
 日本トランスシティ株式会社  
 名古屋四日市国際港湾株式会社  
 四日市港運協会  
 四日市港管理組合  
 全日本港湾労働組合 東海地方四日市支部  
 三重県  
 四日市市



国土交通省に新岸壁の新規事業化を要望  
(2020年10月26日)

# 津波浸水被害予測(コンテナターミナル)

四日市港のコンテナターミナルは、理論上最大クラスの南海トラフ地震による津波(震度7、最大津波高5m)が到達した場合でも、浸水しない想定となっている



## 四日市港コンテナターミナル

理論上最大クラスの南海トラフ地震による津波(震度7、最大津波高5m)が到達した場合でも、浸水しない(想定)

- ◆伊勢湾台風(昭和34年)の観測値を踏まえ岸壁を高めを設定
- ◆四日市港基準面は、東京湾平均海面(国土地理院基準面)より1.251m低い

- ※ 揺れによって堤防等が沈下し、津波到達前に浸水する可能性がある
- ※ 地盤高が高いなどの理由で、浸水しない想定となっている場所でも、安心せずより高く、より遠くに避難することが重要

## その他防災対策

- ◆「四日市港港湾機能継続計画(四日市港BCP)」改訂(2020年2月)  
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・明確化。緊急物資輸送や通常貨物輸送など港湾機能の早期回復を図る
- ◆「高潮・暴風対応計画」改訂(2020年3月)  
警報級の現象が予想される台風等の接近の際に、四日市港で想定される標準的な防災行動を、時系列的に整理した「フェーズ別高潮・暴風対応計画」を策定

# 四日市港 いいじゃん

補助金の詳細・手続き：[www.yokkaichi-port.or.jp/b\\_auxiliary.html](http://www.yokkaichi-port.or.jp/b_auxiliary.html)

荷主企業四日市港利用

航路・リードタイム：[www.yokkaichi-port.or.jp/b\\_liner\\_routes.html](http://www.yokkaichi-port.or.jp/b_liner_routes.html)

四日市港 コンテナ

四日市港の港湾運送事業者：[www.yokkaichi-port.com/link.html](http://www.yokkaichi-port.com/link.html)

四日市港 港運



四日市港管理組合

三重県四日市市霞二丁目1-1

Mail [kouro@yokkaichi-port.or.jp](mailto:kouro@yokkaichi-port.or.jp)  
Tel 059-366-7021、7023  
Web <http://www.yokkaichi-port.or.jp/>

▶ 3つのいいじゃん

