

三重の港湾

2024

四日市港 津松阪港 尾鷲港

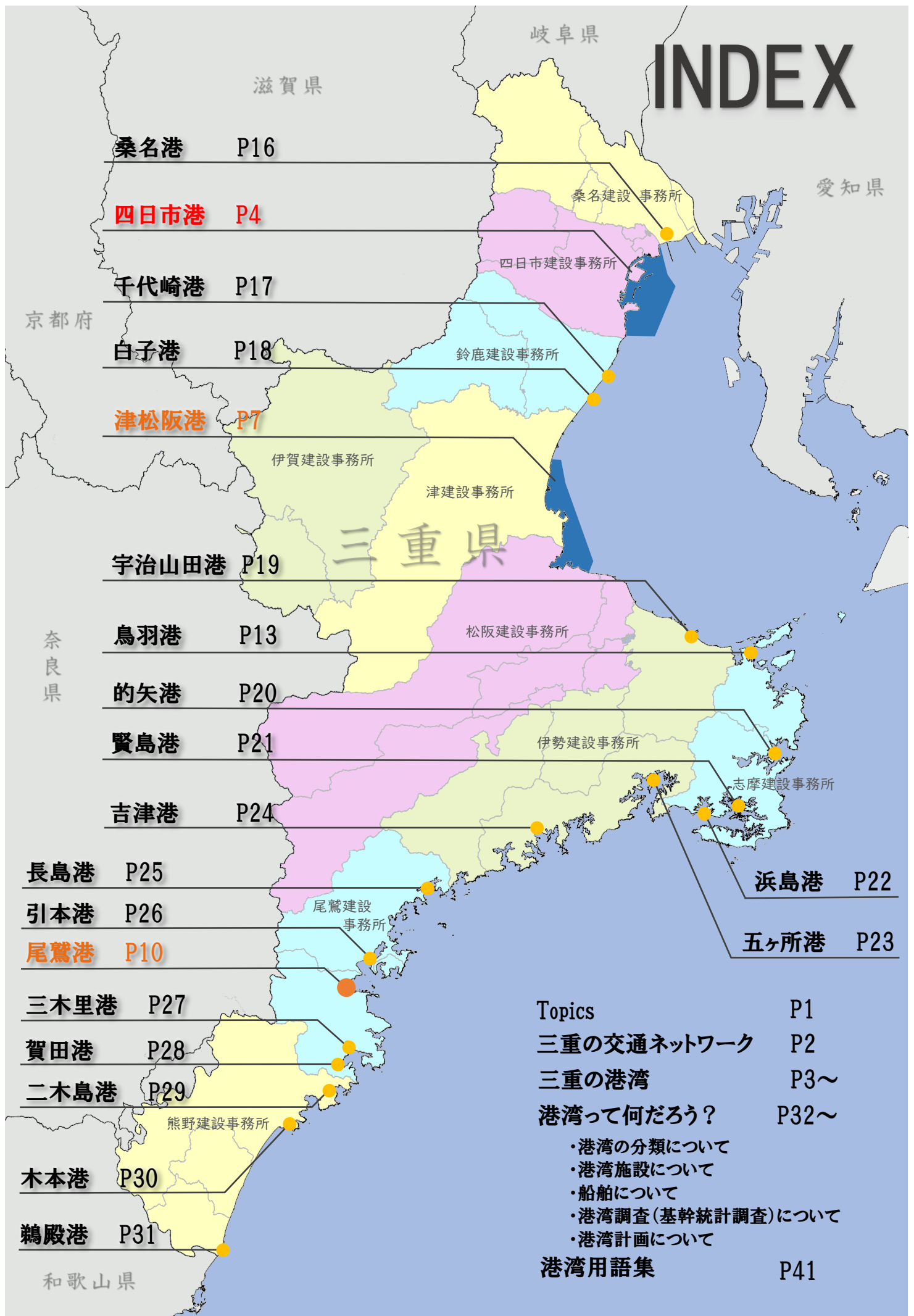
桑名港 千代崎港 白子港 宇治山田港 鳥羽港 的矢港 賢島港 浜島港

五ヶ所港 吉津港 長島港 引本港 三木里港 賀田港 二木島港 木本港 鵜殿港

三重県 県土整備部 港湾・海岸課
ver. 2.04



INDEX



三重の港湾 Topics

港湾の新たな課題について検討を進めています

地域活性化、カーボンニュートラル、アフターコロナを見据えた観光復興などの新たな課題に対応するため、港湾の利活用に関わる取組みについて、部局を横断した連携を強化、多様な関係者と協働し、共に港湾への新たな価値を創造するため、令和4年4月に知事を本部長とする「**三重県 港湾みらい共創本部**」を設置しました。



令和4年4月28日に「第1回 三重県 港湾みらい共創本部会議」を開催し、検討項目などについて議論されました。各港湾の課題整理と対応策についての検討を進めるため、事務局が市町や企業など多様な関係者へのヒアリングを進めています。

令和4年11月21日の第2回会議では、県管理港湾19港の中から、津・松阪港、尾鷲港、鳥羽港をモデル港湾とし、モデル港湾の取組の成果を踏まえて、残る16港湾への横展開を検討することとし、令和5年4月27日の第3回会議では、ヒアリング等を踏まえ、取り組みの進め方について議論されました。



外国クルーズ船が約3年ぶりに来港(鳥羽港)

「**三重県 港湾みらい共創本部**」では主に、

- (1) 港湾の脱炭素化（カーボンニュートラルポート）に関すること
- (2) 港湾による地域産業の活性化に関すること
- (3) 港湾を活用した観光活性化に関すること

についての検討を進めています。

港湾施設の長寿命化・改良を進めています



港湾施設は波浪や塩害などの影響を受けやすいため、計画的に施設の維持管理を進める必要があります。津松阪港の大口地区、新堀地区や宇治山田港などで、老朽化した港湾施設の改良や延命化措置を進めています。



写真上 津松阪港 大口地区
岸壁(-7.5m) 施工状況

写真中 長島港
臨港道路 橋梁耐震化

写真下 津松阪港 新堀地区
物揚場改良 施工状況



港湾施設の維持管理あたっては、新技術を活用することで、施設を長寿命化したり、機能の高度化を図るなど、将来にわたって港湾を活用するための工夫を凝らしています。

2

三重の港湾

四日市港管理組合が管理する国際拠点港四日市港のほか、三重県が管理する重要港湾 2 港と、地方港湾 17 港があります。

		関係市町	港湾区域 面積	主要施設・産業等 ★印は耐震強化岸壁整備港湾
国際拠点港湾	四日市港	四日市市・川越町	6,600ha	石油化学コンビナート ★
重要港湾	津松阪港	津市・松阪市	6,200ha	空港アクセス、ヨットハーバー ★
	尾鷲港	尾鷲市	700ha	県南部拠点港湾 ★
地方港湾	桑名港	桑名市	300ha	揖斐川河川港、七里の渡し
	ちよさき 千代崎港	鈴鹿市	400ha	1,000 年の歴史・若松浦
	しろこ 白子港	鈴鹿市	200ha	沿岸漁業基地
	宇治山田港	伊勢市	1,200ha	伊勢の玄関口として発展
	鳥羽港	鳥羽市	300ha	伊勢湾フェリー、離島航路 ★
	まとや 的矢港	志摩市・鳥羽市	1,000ha	リゾート、カキ養殖
	かしこじま 賢島港	志摩市	200ha	遊覧船、真珠養殖
	浜島港	志摩市	600ha	避難港、水産試験場 ★
	五ヶ所港	南伊勢町	700ha	マリーナ、タイ・ハマチ養殖
	吉津港	南伊勢町	400ha	石灰石 ★
	長島港	紀北町	500ha	熊野灘レク都市、漁業基地 ★
	ひきもと 引本港	紀北町	400ha	カツオ、漁業基地
	三木里港	尾鷲市	100ha	三木里港海岸、石材
	か た 賀田港	尾鷲市	20ha	石材
	にぎしま 二木島港	熊野市	100ha	漁業基地
	きのもと 木本港	熊野市	300ha	鬼ヶ城、七里御浜
	うどの 鵜殿港	紀宝町	300ha	製紙業 ★

三重県には、上記の 20 港湾（四日市港は四日市港管理組合による管理）のほか 72 の漁港があります。鳥羽港からは市営定期船による離島航路（坂手航路、菅島航路、桃取航路、答志航路、神島航路）、賢島港からは賢島～間崎～和具を結ぶ定期航路が、的矢港からは渡鹿野島とを接続する船が運行されています。



長島港：長島大橋(通称：アルファ橋)



長島港：前浜防波堤



國際拋点港灣 四日市港

天然の水深と波静かな入り江に恵まれた四日市港は、江戸末期から明治初めにかけて伊勢湾最大の商業港として栄え、船舶や旅客の往来、物資の集積が盛んでした。明治3年（1870年）には、四日市～東京間に初めて貨客汽船の定期航路が開設され、港勢は飛躍的に進展しました。明治32年（1899年）には開港場に指定され、国際貿易港として第一歩を記しました。当時の四日市港の貿易は、大豆・油槽などの輸入が中心で、その後、綿花の輸入が始まり、セメント・陶磁器・綿織物・緑茶が主要な輸出品でした。昭和にはいと輸出は陶磁器が、輸入は取扱量全国3位の綿花が主要品目でしたが、戦後は羊毛の輸入が大幅に伸び、日本で最初の石油化学コンビナートが塩浜地区に誕生してからは原油がこれを追い抜き、全国有数のエネルギー供給基地へと発展しました。

また、国際海上輸送のコンテナ化に対応するため、昭和44年（1969年）にコンテナ貨物の取扱いを開始して以来、コンテナ定期航路網は年々充実し、現在では、中国・韓国・東南アジアとの定期航路が開設されています。

平成23年（2011年）3月には改正港湾法により、四日市港や名古屋港は「国際拠点港湾」と位置付けられました。

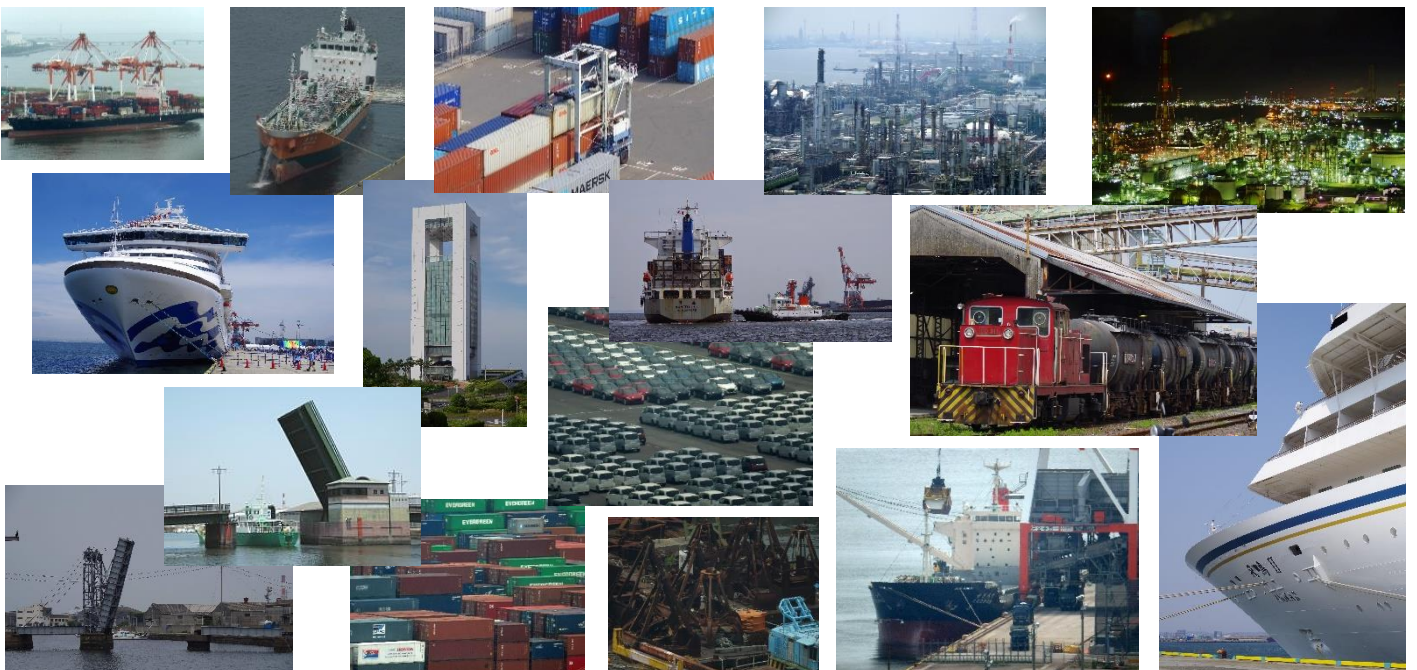
平成30年（2018年）4月1日には、霞4号幹線「四日市・いなばポートライン」が開通し、所要時間の短縮・定時性の確保により四日市港の利便性がさらに向上しました。

現在、令和３年（２０２１年）に新規事業化された「霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業」が進められており、令和１０年（２０２８年）にコンテナターミナルが全面供用される予定となっています。これにより、物流効率化及び災害対応力の強化が図られます。

このように、四日市港は背後圏産業の発展を支え、地域の暮らしを守る重要な役割を果たしています。



1959(昭和 34)年の四日市港



国際拠点港湾 四日市港

◆海上出入貨物前年対比表

単位：トン/%

		2023年 年 計	2022年 年 計	対前年比	構成比	過去最高記録	過去最高年
総 計		55,783,743	55,462,027	100.6	100.0	64,916,882	2007年（平成19年）
外 貿	計	35,630,236	35,315,953	100.9	63.9	43,527,956	2007年（平成19年）
	輸 出	4,199,553	3,920,721	107.1	7.5	5,036,147	2010年（平成22年）
	輸 入	31,430,683	31,395,232	100.1	56.3	39,389,731	2012年（平成24年）
うち コンテナ 貨物	計	3,278,287	3,260,781	100.5	5.9	3,814,070	2018年（平成30年）
	輸 出	1,871,500	1,792,567	104.4	3.4	2,125,591	2013年（平成25年）
	輸 入	1,406,787	1,468,214	95.8	2.5	1,863,404	2018年（平成30年）
内 貿	計	20,153,507	20,146,074	100.0	36.1	24,292,127	2002年（平成14年）
	移 出	15,234,239	14,912,632	102.2	27.3	19,155,416	2002年（平成14年）
	移 入	4,919,268	5,233,442	94.0	8.8	6,076,141	2017年（平成29年）

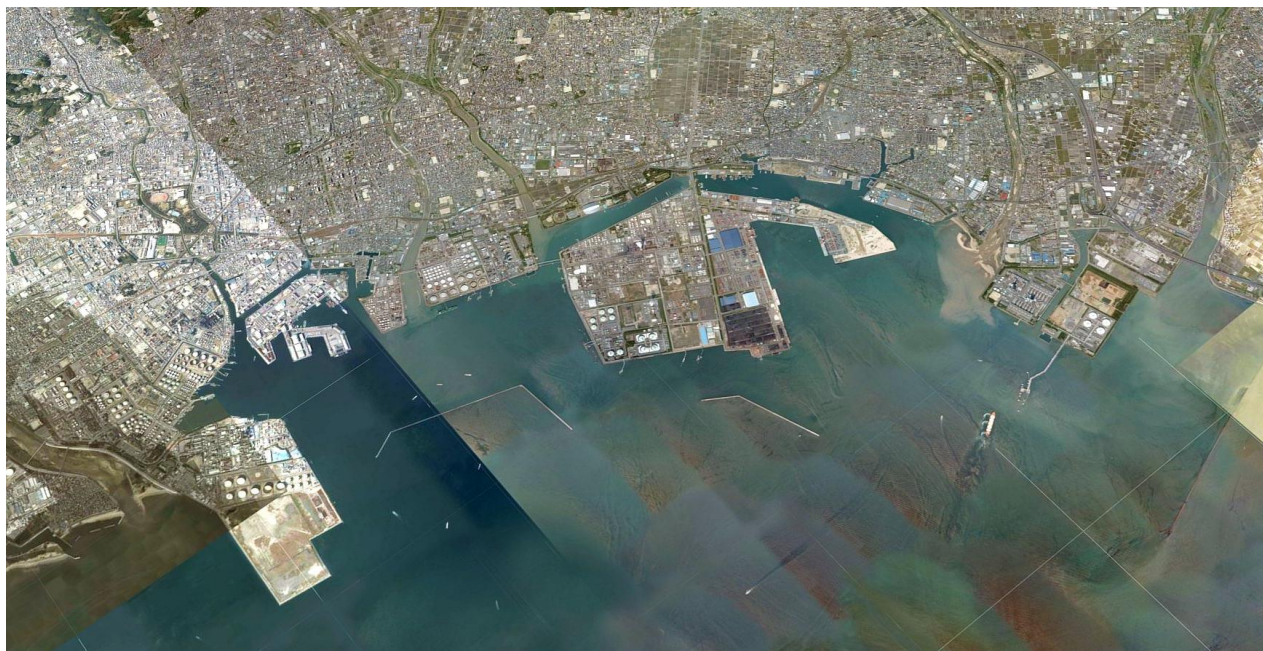
※2023年(令和5年)四日市港統計（速報値）より転載

◆外貿貨物品種・国別表

単位：トン/%

輸 出 品 種	貨 物 量	対前年比	構成比	輸 入 品 種	貨 物 量	対前年比	構成比
総 計	4,199,553	107.1	100.0	総 計	31,430,683	100.1	100.0
1 (1) 化学薬品	934,679	89.2	22.3	1 (1) 原油	15,361,055	107.0	48.9
2 (2) 自動車部品	696,373	108.2	16.6	2 (2) LNG	9,124,602	92.7	29.0
3 (3) 揮発油	609,574	115.0	14.5	3 (3) 石炭	2,223,980	101.9	7.1
4 (5) 完成自動車	444,900	122.6	10.6	4 (4) 揮発油	1,044,616	97.8	3.3
5 (6) 合成樹脂等	421,395	116.5	10.0	5 (5) LPG	934,831	101.3	3.0
国 名	貨 物 量	対前年比	構成比	国 名	貨 物 量	対前年比	構成比
1 (1) 韓国	712,343	95.2	17.0	1 (1) アラブ首長国	9,303,431	114.9	29.6
2 (2) 中国	688,484	101.6	16.4	2 (3) サウジアラビア	4,601,282	106.8	14.6
3 (3) 台湾	311,963	85.5	7.4	3 (2) オーストラリア	4,367,124	75.7	13.9
4 (9) ニュージーランド	232,775	148.0	5.5	4 (7) アメリカ	2,065,373	135.3	6.6
5 (14) ドイツ	226,750	246.8	5.4	5 (4) マレーシア	1,999,372	63.4	6.4

※2023年(令和5年)四日市港統計（速報値）より転載



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工



重要港湾 津松阪港

大口地区（松阪市）



おおくち 大口地区

セメントサイロやガラス製品工場等が立地し、セメント、ニッケル原料、食用油等の取扱いが多く、かつてはフェリーや高速船が就航していましたが現在は物流中心の利用となっています。

大口地区での荷役



セメントサイロ

タンクターミナル



にえさき 賀崎地区

商業施設や高速船ターミナルが立地する「津なぎさまち」から、中部国際空港とを結ぶ津エアポートラインが就航しています。

津エアポートライン



新堀・賀崎・阿漕浦地区（津市）



あこぎうら 阿漕浦地区

阿漕浦海岸に隣接して「津ヨットハーバー」が立地し、マリンスポーツやレジャーが盛んな地区になっています。



津ヨットハーバー

しんぼり 新堀地区

漁業取締船「はやたか」の基地港であり、小型漁船の利用が中心です。



重要港湾 津松阪港

◆令和 5 年取扱貨物量

単位：トン

品 種	移 出		移 入		輸 出		輸 入	
樹脂類	0	0.0%	7,175	0.6%	0	0%	76,928	47.7%
砂利・砂	285	0.0%	12,000	1.0%	0	0%	0	0.0%
石材	34,690	43.1%	0	0.0%	0	0%	0	0.0%
石灰石	0	0.0%	3,900	0.3%	0	0%	0	0.0%
非金属鉱物	15,700	20.0%	56,800	4.4%	0	0%	6,000	3.5%
鋼材	0	0.0%	113,215	8.8%	0	0%	0	0.0%
非鉄金属	0	0.0%	0	0.0%	0	0%	68,897	42.7%
金属製品	1,160	1.4%	0	0.0%	0	0%	0	0.0%
その他輸送機械	48	0.1%	19,237	1.5%	0	0%	1,571	1.0%
産業機械	0	0.0%	374	0.0%	0	0%	0	0.0%
電気機械	675	0.8%	124	0.0%	0	0%	0	0.0%
セメント	0	0.0%	285,064	23.0%	0	0%	0	0.0%
重油	0	0.0%	42,080	3.4%	0	0%	0	0.0%
化学薬品	5,150	6.4%	16,100	0.9%	0	0%	8,709	5.4%
化学肥料	0	0.0%	3,880	0.3%	0	0%	0	0.0%
染料・塗料・合成樹脂他	16,000	19.9%	43,270	3.5%	4,000	100%	0	0.0%
再生用資材	1,500	1.9%	0	0.0%	0	0%	0	0.0%
廃土砂	0	0.0%	599,220	48.3%	0	0%	0	0.0%
合 計	80,523		1,241,454		4,000		161,305	

いぐらづ 伊倉津地区

造船等の企業が立地するとともに、伊勢湾ヘリポートは県防災ヘリコプター・県警ヘリコプターの基地となっています。また、近年はバイオマス発電のプラント等が立地しています。

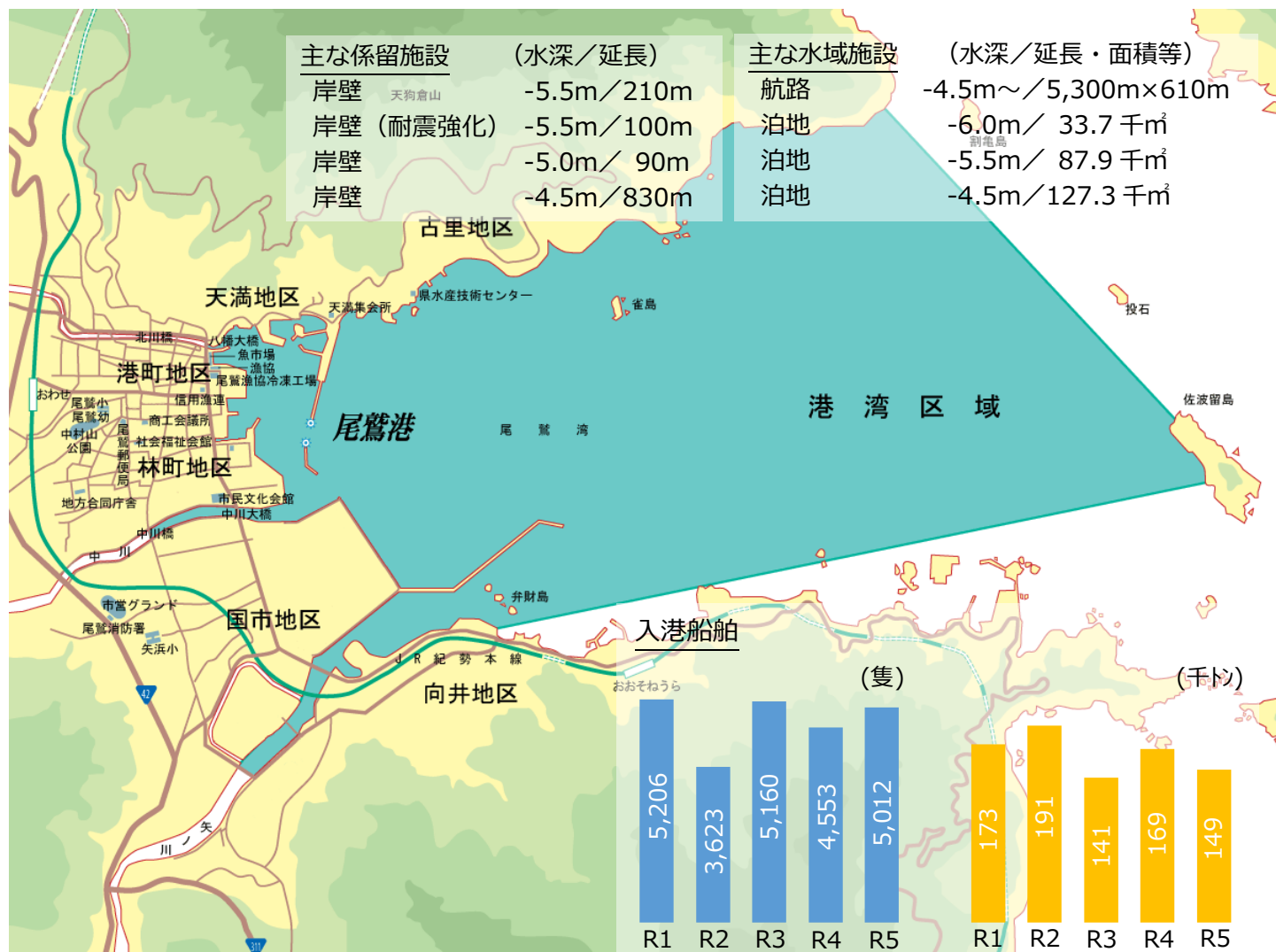


※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工



尾鷲港

重要港湾指定 昭和 42 年（1967 年）6 月 1 日

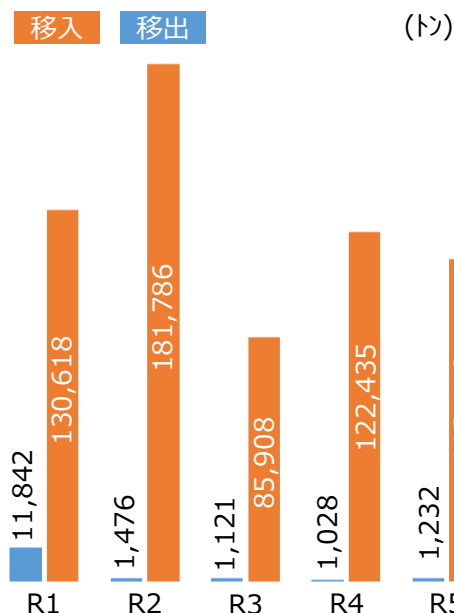


◆令和 5 年取扱貨物量

単位：トン

品 種	移 出		移 入	
水産品	0	0.0%	1,845	1.6%
重油	1,182	95.9%	560	0.5%
その他石油	50	4.0%	0	0.0%
廃土砂	0	0.0%	110,713	97.9%
合 計	1,232		113,118	

取扱貨物量推移



かつては石油製品の取扱いや、石材の移出が中心でしたが、近年は水産品の取扱いが多くなっており、近隣には水産加工場や関連施設が立地しています。



重要港湾 尾鷲港

◆尾鷲港の今と昔



昭和 22 年(1947 年)頃

※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに
三重県港湾・海岸課で加工



昭和 42 年(1967 年)頃

※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに
三重県港湾・海岸課で加工



昭和 60 年(1985 年)頃

※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに
三重県港湾・海岸課で加工



平成 13 年(2001 年)頃

※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに
三重県港湾・海岸課で加工



平成 29 年(2017 年)頃

※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに
三重県港湾・海岸課で加工

中部電力尾鷲三田火力発電所の跡地活用

尾鷲市、中部電力、尾鷲商工会議所らが連携して進める「おわせSEAモデル構想」の一部として、尾鷲市によって「国市浜公園(くにしのはまこうえん)整備事業」が進められています。野球場や多目的スポーツ芝生広場、キッズパークなどの総合公園を整備する計画です。



発電所跡地(2022 年)

重要港湾 尾鷲港

近隣の主要港湾のなかでは高速道路インターチェンジとの距離が最も近く、陸上交通とのアクセスが良好です。大規模養殖産地から都市圏までの時間的な距離が近いという地理的条件を生かし、近畿・中部・関東エリアに対して、水産加工品の注文から水揚げ、加工、配送完了までを1日以内に行う企業も現れています。



※国土地理院地図電子国土サービス (<https://mapps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

漁船・遊漁船 (天満地区)



おわせ港まつり



おわせ港まつり



尾鷲海上保安部 巡視船すずか



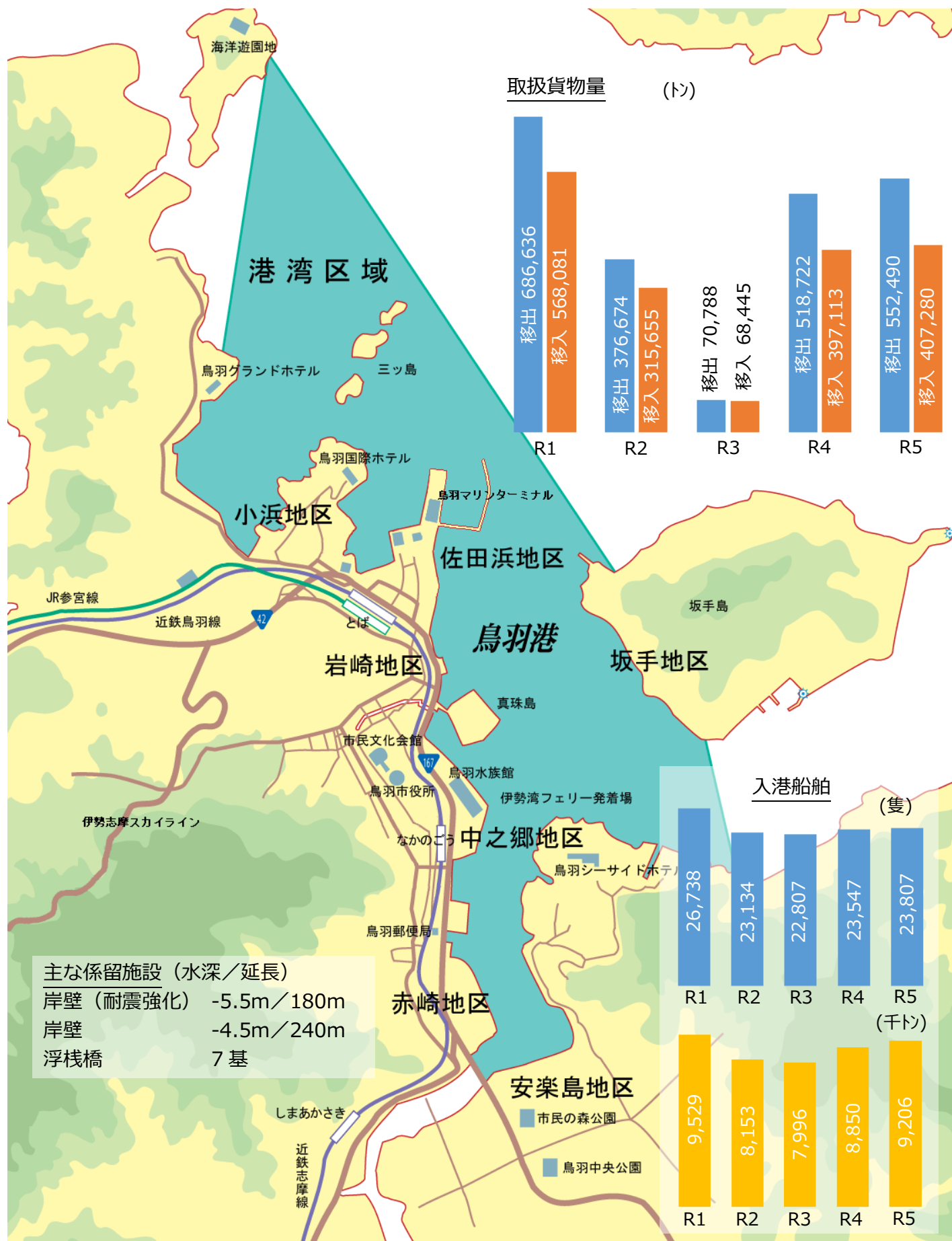
漁業取締船 伊勢



尾鷲湾とクルーズ船

鳥羽港

所在地：三重県 鳥羽市 港湾管理者：三重県
地方港湾指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日



地方港湾 鳥羽港

鳥羽港は、志摩半島一帯からなる伊勢志摩国立公園に囲まれた鳥羽市の中心部に位置します。伊勢志摩国立公園は日本の国立公園の中では最も人口が多い国立公園です。交通や宿泊施設等の利便性が高いことから年間 1000 万人を超える来訪者があり、鳥羽港は観光施設と離島めぐりや、お伊勢参りと組み合わせた観光拠点の一翼を担っています。

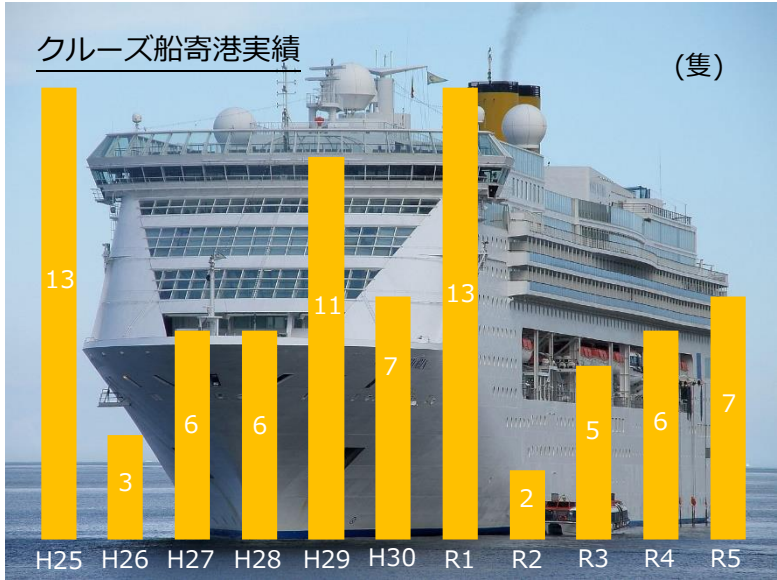


離島観光と市営定期船

鳥羽市営定期船は、鳥羽港と 4 離島の 6 つの漁港を結ぶ航路で運航をしています。鳥羽港の鳥羽マリンターミナルは市営定期船のほか、観光船等の発着拠点であり、路線バスが乗り入れています。また、JR 線・近鉄線が乗り入れる鳥羽駅から徒歩連絡しており、伊勢湾フェリー乗り場や鳥羽水族館、鳥羽マルシェ等の観光施設、宿泊施設とも近接することから地域の交通拠点であるとともに伊勢志摩観光の拠点となっています。鳥羽市営定期船は自転車や原付を特殊手荷物として運ぶことができますので、サイクリングなど、様々な方法で離島を楽しむことができます。



地方港湾 鳥羽港



インバウンド市場拡大への対応、鳥羽港のクルーズ船受け入れ態勢の充実、地元での消費拡大につなげ、さらなる地域振興を図ることなどを目的に、関係団体で構成する「鳥羽港クルーズ船誘致受入協議会」が設立されています。



鳥羽マリンターミナルから望むクルーズ船

◆令和 5 年取扱貨物量 単位：トン

品 種	移 出		移 入	
米	2,036	0.3%	0	0.0%
野菜・果物	98	0.0%	0	0.0%
水産品	1,338	0.2%	1,784	0.4%
その他林産品	148	0.0%	0	0.0%
砂利・砂	1,300	0.2%	0	0.0%
石材	31,800	5.4%	51,760	10.9%
その他機械	248	0.0%	0	0.0%
セメント	248	0.0%	0	0.0%
重油	0	0.0%	695	0.1%
その他石油製品	0	0.0%	2,300	0.5%
その他日用品	3,273	0.6%	2,281	0.5%
木製品	0	0.0%	0	0.0%
廃土砂	0	0.0%	9,600	2.0%
取合わせ品	248	0.0%	0	0.0%
内航自航(換算数量)	552,490	93.1%	407,280	85.6%
合 計	593,573		475,700	

鳥羽市営定期船



伊勢湾フェリー



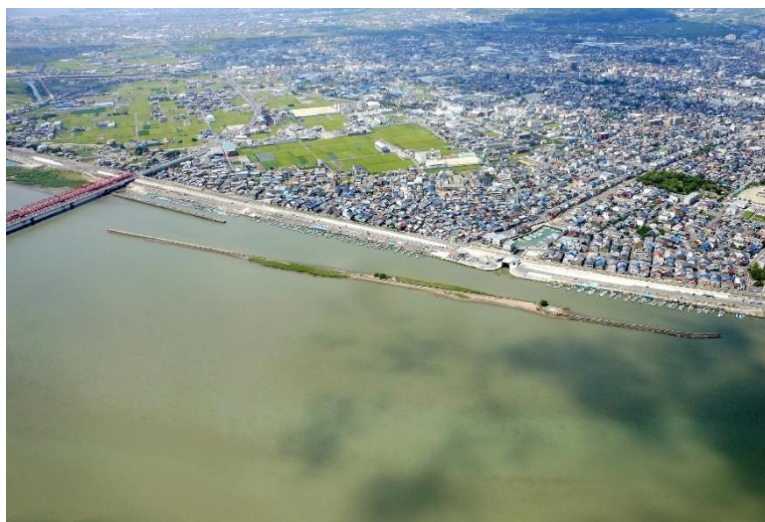
鳥羽足湯処 とまり湯

鳥羽マリンターミナル



桑名港

所在地：三重県 桑名市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日



河川を利用した港として古くから栄えた桑名港は、江戸時代にはすでに使われていた洒落言葉「その手は桑名の焼き蛤」で有名な桑名市にあり、損斐川右岸寄りの河川港です。東海道五十三次のひとつ「七里の渡し」が桑名港の起源で、人流・物流の拠点として機能してきました。その後の道路・鉄道の発達に伴って、商業港としての性格は失い、近年は採貝を主体とする漁港区となっています。



千代崎港

所在地：三重県 鈴鹿市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日



千代崎（ちよざき）港はその昔、若松浦と呼ばれ約 1000 年の歴史を誇る二級河川金沢川（かなさいがわ）の河口に位置する港です。この海岸一帯は名勝として万葉の歌にも詠まれ、現在でも鎌倉時代にあった知多半島方面との武将の海上往来のゆかりが痕跡をとどめています。戦国時代になって白子港と同様に水軍の出船港へと変貌し、近世には漁船の船だまりとして推移しました。その後、現在では伊勢湾内沿岸漁業の基地などとして利用されています。

鉄道駅から近く波も穏やかな千代崎港海岸は伊勢の海県立自然公園の一部であり、シーズンには千代崎海水浴場としてオープンし、家族連れなどに人気です。

千代崎港が位置する鈴鹿市の若松地区では、若松産のアナゴが古くから名物であり、同じ三重県でも、津は鰻料理、若松はアナゴ料理が有名です。

主な係留施設
物揚場

(水深／延長)
-2.5m／160m
-2.0m／394m 等

千代崎海水浴場



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)
のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

白子港

所在地：三重県 鈴鹿市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日



白子（しろこ）港は鈴鹿市の南東部、堀切川の河口に開けた地方港湾であり、白子漁港と隣接しています。南側の鼓ヶ浦一帯は伊勢の海県立自然公園に指定されており、美しい砂浜海岸となっています。

平安時代末期には伊勢平氏水軍白兎党の根拠地であり、江戸時代には紀州藩の代官所や紀州侯別邸、目付役所、物頭役所が白子に置かれ、北勢の藩米を紀州に廻送する積出港として栄えました。天明 2 年（1782 年）、大黒屋光太夫らが江戸に向かって白子を出帆した後に遭難、ロシア漂着の後に、ロシア皇帝エカテリーナ 2 世に謁見して帰国の許しを得た逸話が有名です。安政の大地震による被害や、明治以降に船舶が大型化したことなどを要因に四日市港などに物流の役割を譲っています。河口の施設が手狭であったことや、治水工事の実施に合わせ、昭和 55 年から埋立てにより港湾施設を冲合展開し、平成 4 年に新港が完成しました。

従来よりも大型の船舶が着岸できるようになり、上屋などの陸上施設も充実しました。現在では沿岸でのイカナゴ（コウナゴ）、イワシ漁が盛んであり、伊勢湾北部の拠点漁港として機能しています。

主な係留施設（水深／延長）
物揚場 -3.5m／215m -3.0m／145m 等



宇治山田港

所在地：三重県 伊勢市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日

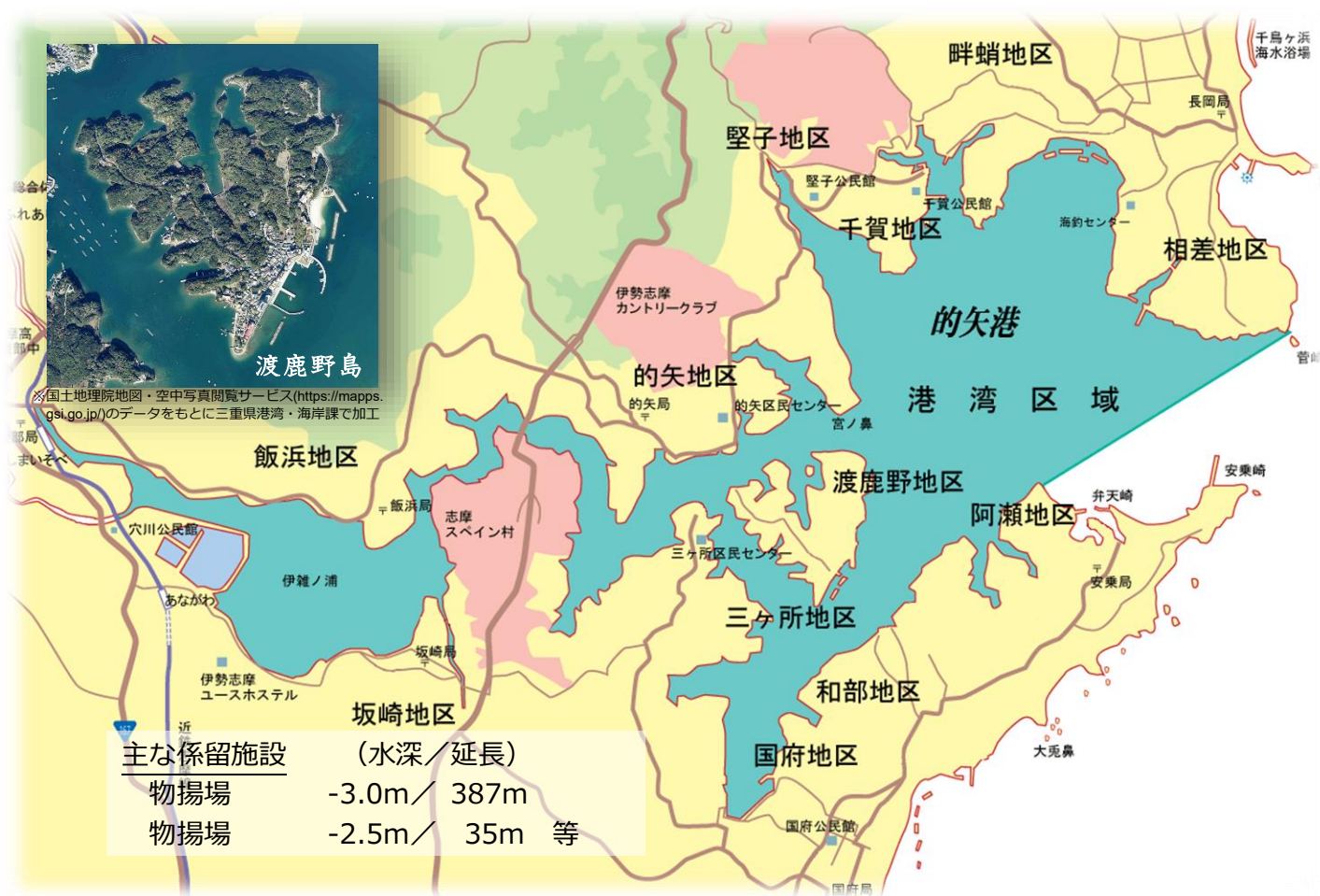
宇治山田港は、伊勢湾に注ぐ宮川右岸下流端から、五十鈴川・勢田川を含み、二見浦の夫婦岩までを港湾区域とする河口港です。往時は勢田川上流の河崎港、河口付近の神社港、大湊港よりなり、全国各地からのお伊勢参りの客や外来の物資を集散するさまざまな往来がありました。

江戸時代中期には、大湊・神社港は伊勢内陸の外港（都市に比較的近い沿岸または川沿で、その都市の港湾機能を担う港のこと）として、河崎港は住民と膨大な参宮者の生活消費物資を供給する問屋街として発達し、明治に入ると豊橋・蒲郡方面、神戸・大阪方面との航路が開かれました。

現在は、^{かみやしろ}神社地区では建設用骨材（砂利・砂など）の取扱い、^{おおみなと}大湊地区で長い歴史を持つ中・小型造船、^{いっしき}一色、^{いまいっしき}今一色地区は漁業の基地として、二見地区は観光などそれぞれの地区が特色を持った港湾となっています。



ハートアイランドとも呼ばれる渡鹿野島へは県道船の運航が行われていましたが、令和 3 年（2021 年）に廃止され、現在は志摩市運行船として平日のみ隔日で運行されています。他に民間の渡し船が「渡鹿野渡船場」バス停から乗船時間 3 分で接続しており、伊勢神宮から約 1 時間、近隣のリゾート施設からも短時間の移動で離島観光を楽しむことができます。



賢島港

所在地：三重県 志摩市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日

英虞湾に広がる無数の入り江と個性豊かな島々。伊勢志摩リゾートの中核に位置する賢島港は昭和 4 年（1929 年）に建設された比較的新しい港です。志摩電気鉄道（現・近鉄志摩線）の開通に伴って整備され、現在の形に近い賢島港ができました。離島である賢島は本土と橋梁で結ばれており、観光特急列車や観光船が発着しています。

昭和 23 年（1948 年）には伊勢志摩国立公園の指定を受け、リアス式海岸を望む沿岸部にはリゾート施設が多数立地しており、平成 28 年（2016 年）には第 42 回先進国首脳会議（伊勢志摩サミット）会場、各国首脳の宿泊地ともなった日本屈指のリゾートです。

賢島～間崎島～和具の間で定期船が運行されており、離島観光を楽しめるほか、湾内を巡る遊覧船やリゾート施設へ向かう海上タクシーなどを利用することができます。

賢島は令和 5 年（2023 年）開催の G7 三重・伊勢志摩交通大臣会合の会場となり、ライトアップされ

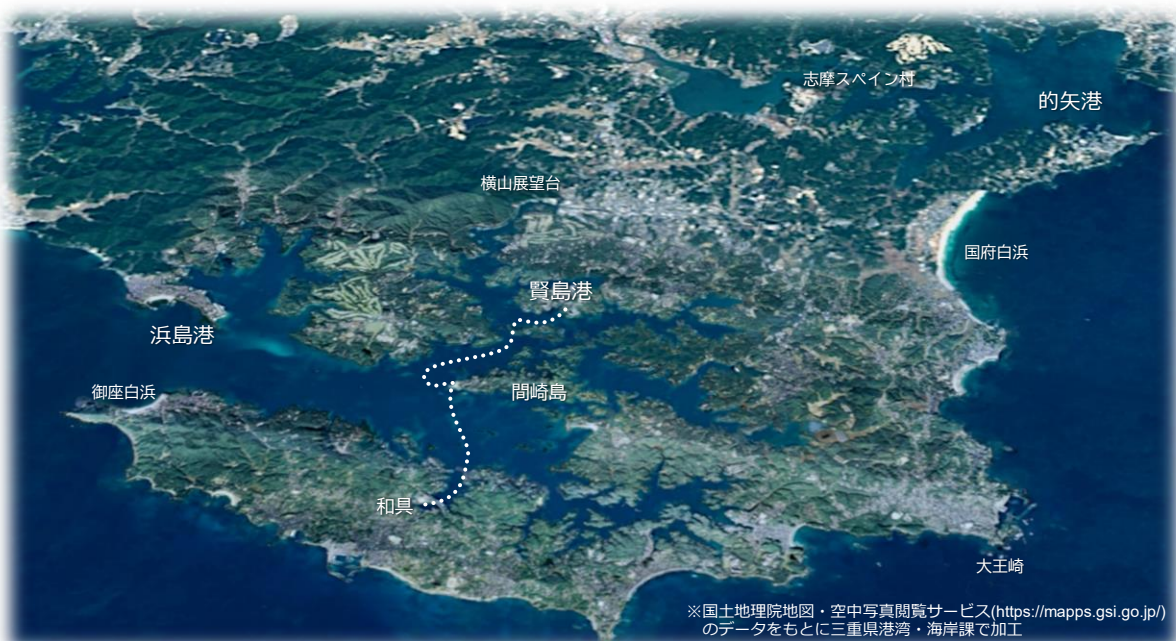
た賢島大橋が、G7 各国の交通担当大臣ら関係者を歓迎しました。



賢島大橋



英虞湾の定期船と観光船



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

浜島港

所在地：三重県 志摩市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日

県内唯一の避難港である浜島港は、英虞湾の湾口・北西部に位置するリアス式海岸の天然の良港です。

浜島港は、帆船が主であった頃には紀州灘と遠州灘の中間にあたるため日待ち港として、天候により大王崎を越えて入港する船舶で賑わっていました。明治 32 年（1899 年）に全国で三番目に設立された三重県水産試験場は、同年に本部を浜島港に移転し、イセエビの人工孵化に世界で初めて成功したことや遠洋カツオ漁、アコヤ貝の研究で業績を挙げています。昭和 7 年（1932 年）に水産試験場の無線塔が設置されたのを始めに、給油や冷凍などの設備が整い大型漁船の滞在港となりました。

浜島地区には、潮だまりを自然に近い形で再現した施設で磯体験ができる「海ほおずき」や、カヤック体験が楽しめる大矢浜海水浴場があり、海にまつわるレクリエーションを満喫できる場となっています。隣接する耐震強化岸壁は災害時の拠点としての活用が期待されます。



大矢浜海水浴場
(BIG ARROW BEACH)

※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)
のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工



五ヶ所港

所在地：三重県 南伊勢町 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日

五ヶ所港は、伊勢の南玄関と言われる南伊勢町、五ヶ所湾にあります。五ヶ所湾は複雑なリアス式海岸であり、湾内に 5ヶ所の天然の良港があったことからこの名が付いたとされています。波が穏やかな湾内では真珠、タイ、ハマチ、アオサノリの養殖が盛んです。

五ヶ所港及びその周辺には民間のマリーナ施設等も多く立地しており、五ヶ所港は日本を代表する外洋ヨットレース「パールレース」の舞台となっています。他にも湾内ではシーカヤック体験やダイビング、釣りなどのレジャーが楽しまれています。



主な係留施設（水深／延長）

物揚場	-3.0m／ 378m
物揚場	-2.0m／ 735m 等



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工



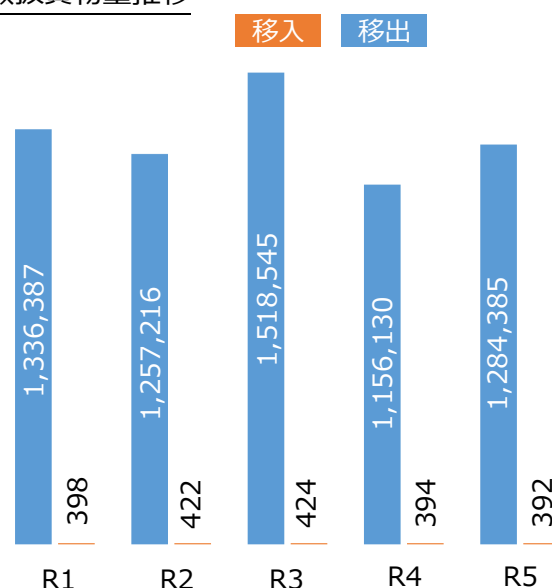
吉津港

所在地：三重県 南伊勢町 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日



吉津（よしづ）港は熊野灘に面し、陸上交通が未発達であった頃は大阪商船定期航路の寄港地として、あるいは貨物船の避難港として機能していましたが、現在では産出される石灰石の名古屋方面への積出港となっています。また、地場産業である漁業の基地として漁業機能の拡充が図られるとともに、耐震強化岸壁の整備により防災機能が強化がされました。

取扱貨物量推移



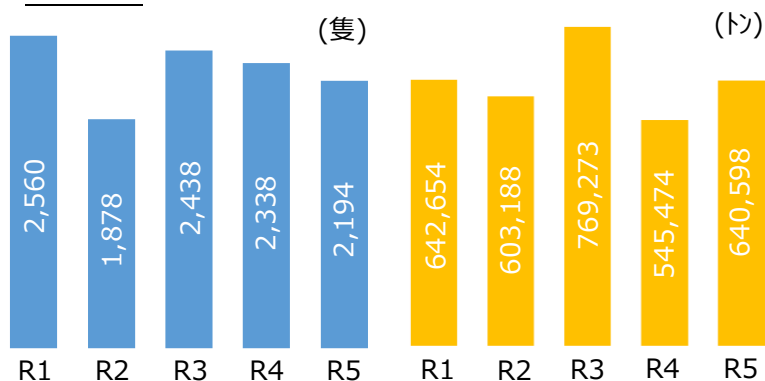
◆令和 5 年取扱貨物量

単位：トン

品 種	移 出		移 入	
水産品	0	0%	392	100%
石灰石	1,284,385	100%	0	0%
合 計	1,284,385		392	



入港船舶



長島港

所在地：三重県 紀北町 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日



長島港は、ユネスコの世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」（熊野古道）を有する紀北町にあります。長島港付近は漁業の街として栄えており、港で開催される月 1 回の港市は賑わいをみせています。ノスタルジックな街並みが見られ、魚まち（うおまち）と呼ばれる町の中心には旧熊野街道が通り、二つの個性的な橋梁や干物店などの水産加工物店とともに長島港界隈の風景となっています。恵まれた海・山の自然を活かし、城ノ浜地区周辺にはホテルやオートキャンプ、プール、テニスコート、海水浴場など、多彩な施設が整備されています。

城ノ浜地区 熊野灘臨海公園の多彩なアクティビティ

主な係留施設	(水深／延長)
岸壁	-5.5m／120m
岸壁	-4.5m／240m
岸壁（耐震強化）	-4.5m／ 60m 等

令和 5 年取扱貨物量

単位：トン

品 種	移 出		移 入	
水産品	0	0%	6,100	78.5%
重油	950	100%	1,670	21.5%
合 計	950		7,770	



CLICK 詳細は [熊野灘臨海公園 WEB サイト](#) で

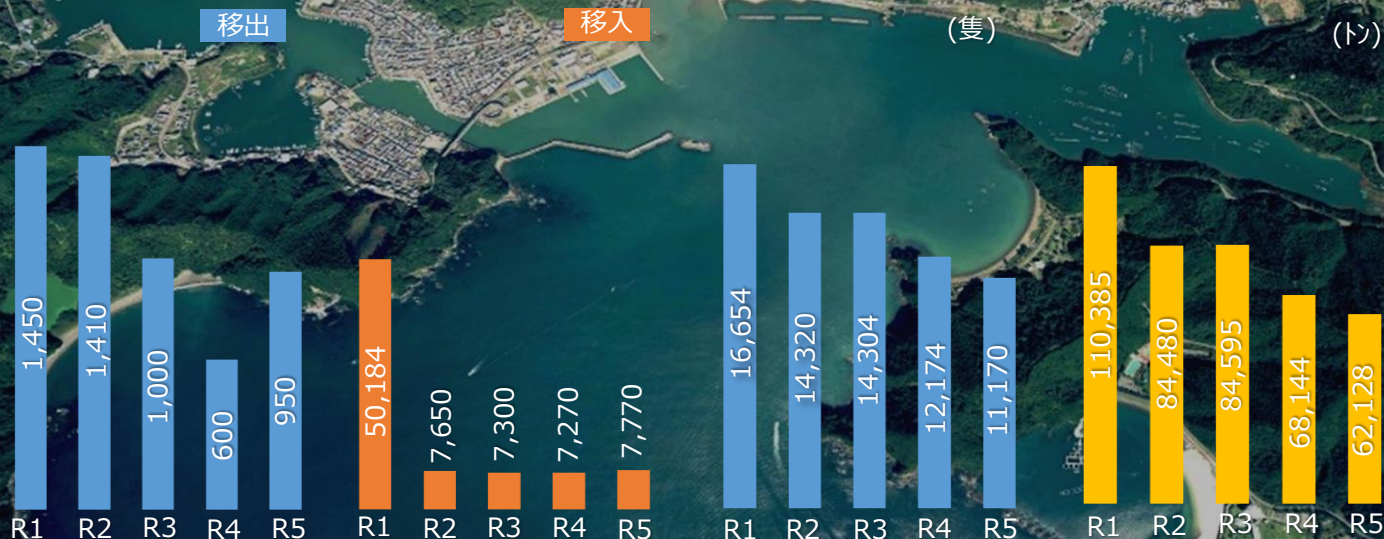
取扱貨物量推移

(トン)

入港船舶

(隻)

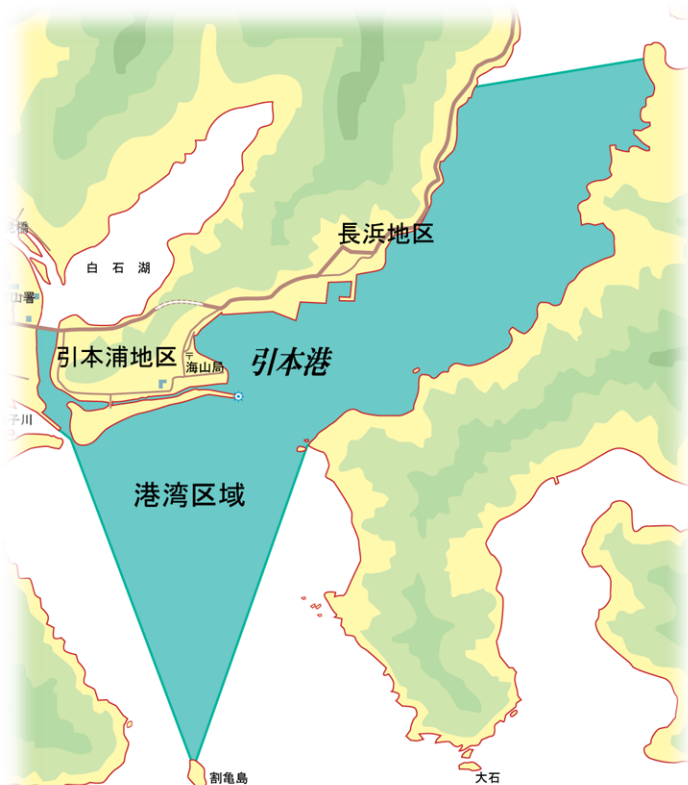
(トン)



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://mapps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

引本港

所在地：三重県 紀北町 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日



主な係留施設（水深／延長）
物揚場 -5.5m／220m -4.5m／265m 等

引本港は、古くからカツオ漁が盛んな紀北町にあります。鰹節の生産が盛んであり、安政 5 年(1858 年)の「諸国鰹節番付表」には町内の長島、引本が番付入りしているなど、高品質な水産加工品が製造されてきました。引本港に隣接した古くからの町並みには、かつお節の博物館（東紀州まちかど博物館）があり、鰹節製造の歴史を学ぶことができます。

黒潮の流れによりカツオの漁場は日々変化し、初夏の頃には三重県近海に漁場が形成されます。遠洋のカツオ一本釣りとは異なり、近海では午前 2 時頃出航した船が午後 3 時頃には引本港などに帰港して当日の食卓に新鮮なカツオが並びます。これらのカツオは「ケンケンカツオ」「日帰り鰹」などと呼ばれ、その鮮度と旨さから高値で取引されています。



引本港近隣では養殖業も盛んであり、その中でも、汽水湖である白石湖で生産される「渡利かき」は流通量が少なく「幻の牡蠣」とも呼ばれます。塩分濃度が低い白石湖で育つ牡蠣は旨味成分が豊富な一方で牡蠣独特のクセが少なく絶品です。引本港は地域の水産業の拠点として重要な役割を果たしています。



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

三木里港

所在地：三重県 尾鷲市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日

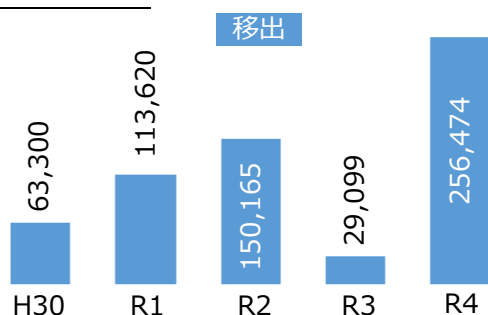


三木里港は、尾鷲市の南部に位置し、石材の移出や小型船の基地となっています。また、県内有数の海水浴場である三木里海岸を有し、世界遺産熊野古道の八鬼山峠から三木峠をつなぐ中継地となっています。

三木里海岸は海辺へのアプローチが緩やかな傾斜となっている階段式護岸で整備され、紀州第五代藩主徳川吉宗が植林したと伝えられるクロマツ林と美しい砂浜と相まって人気の海岸です。長距離の水泳競技であるオープンウォータースイミングの会場にもなっています。



取扱貨物量推移



◆令和 4 年取扱貨物量

単位：トン

品 種	移 出		移 入	
石 材	256,474	100%	0	0%
合 計	256,474		0	



賀田港

所在地：三重県 尾鷲市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日

賀田（かた）港は、尾鷲市南端の賀田湾に位置する地方港湾です。賀田湾は三方を山に囲まれ、南東には熊野灘が広がります。賀田港では、もとは漁業を主としていましたが、港湾背後の採石場からは良質な石材が産出し、地元産石材の移出港として発展しました。「賀田」の地名は、村全体の海が遠浅で潮が引いた時に 5～6 町（約 500m 余り）の干潟が出現したことから名づけられたと言われています。

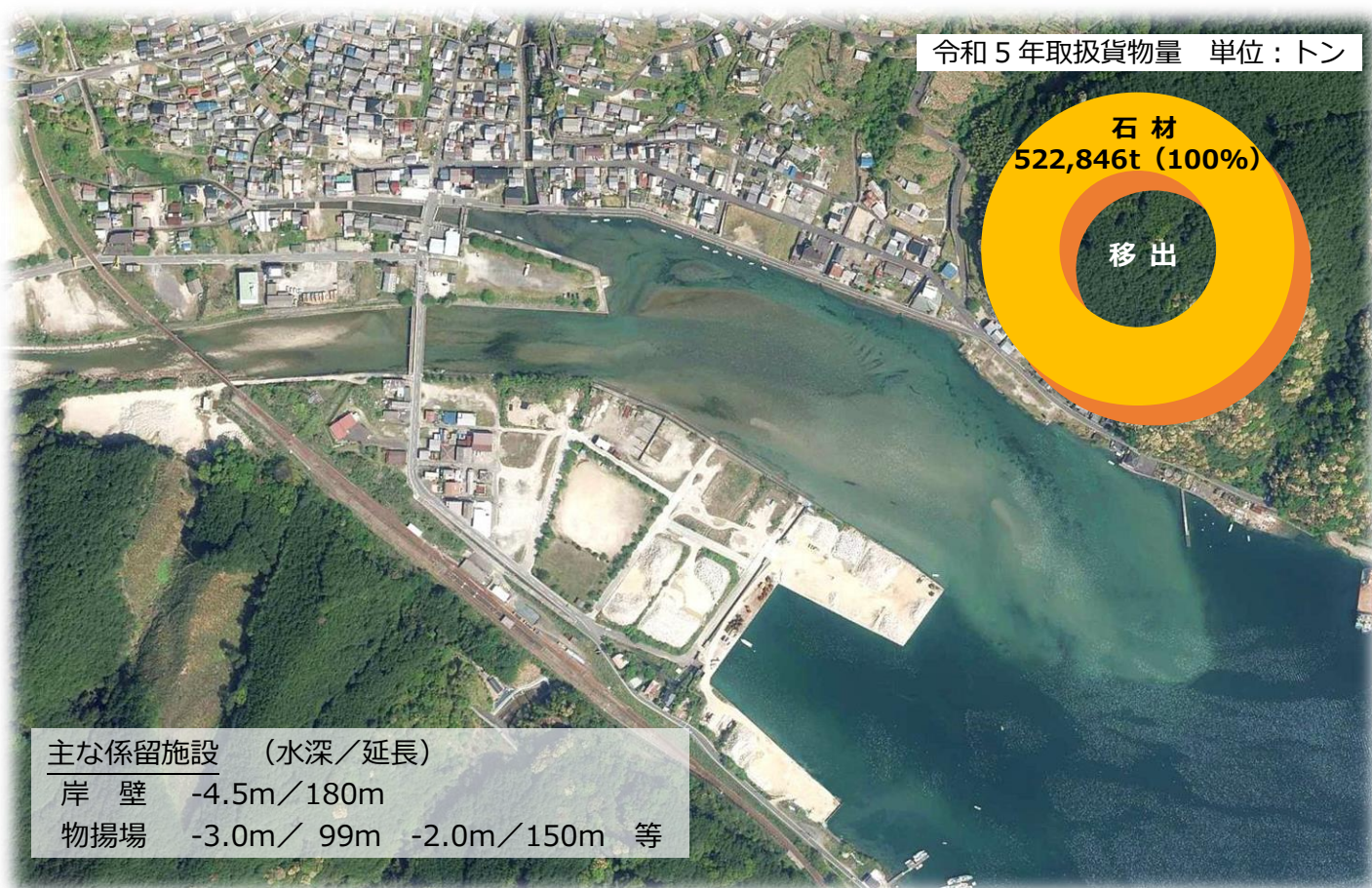


取扱貨物量推移

移出 (トン)



令和 5 年取扱貨物量 単位：トン



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://mapps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

二木島港

所在地：三重県 熊野市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日

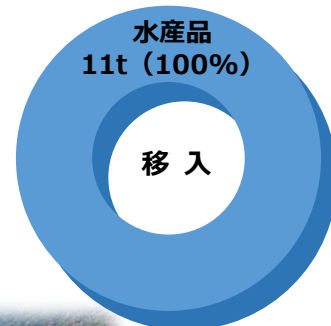
二木島（にぎしま）港は、熊野市二木島町に位置し、紀伊山脈が熊野灘に突出し、南は牟婁崎、北は天下の奇勝・楯ヶ崎に囲まれたリアス式海岸の湾奥にある天然の良港です。その昔は陸の孤島であったため、物資の流通は海運が唯一で、港は重要な役割を果たしていました。熊野灘を行き交う航路の寄港地として栄え、天保 13 年（1842 年）発行の日本船路細見記では、上方と江戸を往来する上り船と下り船が両方とも寄港するという意味で「上下大みなとなり」と記されています。江戸時代には捕鯨も盛んで、鯨の供養塔が祀られています。流通の変化にともなってその性格を変え、現在では主として漁港区として利用されています。



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工



令和 5 年取扱貨物量 単位：トン



※移出は無し



牟婁崎



木本港

所在地：三重県 熊野市 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 27 年（1952 年）9 月 1 日



木本（きのもと）港は、三重県南部の熊野市に位置します。七里御浜東端の木本地区は、かつて奥熊野代官所が置かれ、地域行政の中心でした。木本港はユネスコの世界遺産『紀伊山地の霊場と参詣道』の一部である、七里御浜や鬼ヶ城と隣接、または一部となっており、熊野古道松本峠からは、木本港付近の美しい七里御浜が眺望できます。



木本港と熊野市街地

毎年 8 月には 300 年以上の伝統を誇る熊野大花火大会が開催され、市全体で人口 2 万人に満たない地域に、平成 25 年の大会では 20 万人※の観衆が集まりました。（※出展：熊野市観光協会資料）

木本港には、鬼ヶ城北側にある松崎地区と、七里御浜東端に接する木本地区があり、小型漁船などに利用されています。

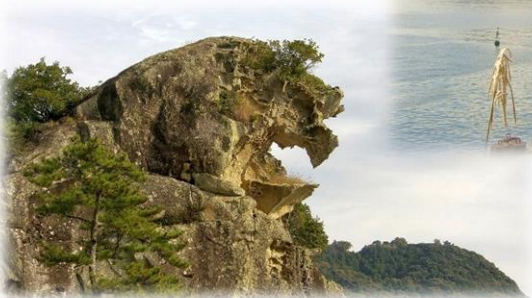
木本港（木本地区）と鬼ヶ城

鬼ヶ城



獅子岩

木本港（松崎・大泊地区）



木本港（木本地区）と七里御浜



鵜殿港

所在地：三重県 紀宝町 港湾管理者：三重県
港湾区域指定 昭和 28 年（1953 年）9 月 22 日



三重県の最南端の町、紀宝町に位置する鵜殿（うどの）港は新宮川（熊野川）左岸にある河口港で、江戸時代の文化年間に 1.2km 余の石堤が初めて築かれたことに始まります。明治 7 年（1874 年）には河口と港の防護工事を行いました。明治 22 年（1889 年）の大洪水で施設のすべてが流出しました。明治期には約 6 万 m² の水上貯木場が完成し、木材積出港としての性格を発揮しましたが、土砂の流入や、台風の被害に悩まされていました。昭和 46 年（1971 年）以降、港口部を海側に変

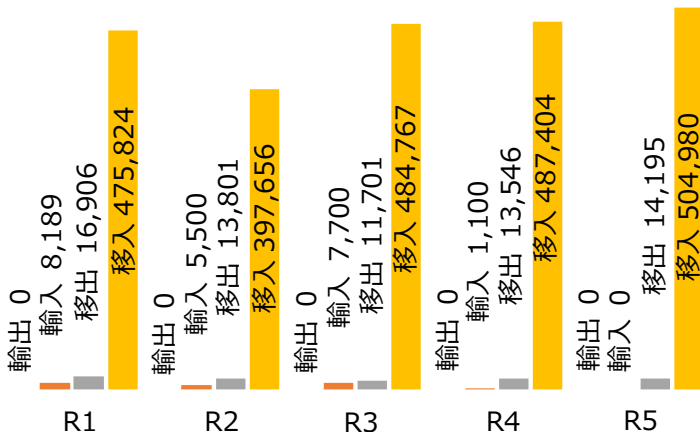
更、製紙企業の原材料・石油類の搬入、製品の積み出し、地場産業である林産品や軽工業品の移出と漁業を含めた物流を目的とする大規模な改修事業を行いました。

取扱貨物量推移

◆令和 5 年取扱貨物量

単位：トン

品 種	輸 出 ・ 移 出		輸 入 ・ 移 入	
水産品	0	0%	565	0.1%
木材チップ	0	0%	421,156	83.4%
石灰石	0	0%	0	0.0%
重油	0	0%	21,301	4.2%
化学薬品	0	0%	25,416	5.0%
染料 塗料 その他	0	0%	11,626	2.3%
紙・パルプ	14,195	100%	9,325	1.8%
再利用資源	0	0%	15,591	3.1%
合 計	14,195		504,980	



主な係留施設

(水深／延長)

岸壁	-5.5m／ 360m
岸壁（耐震強化）	-5.5m／ 90m
物揚場	-3.0m／ 205m 等

「港湾」って何だろう？



広い意味での「港湾」とは、船舶が安全に停泊し、人の乗降や荷役が行なえる水域・陸域と、これに隣接し、関連する地域のことを言います。入り江などの自然地形を利用したり、防波堤を人工的に整備するなどして風や波浪を防ぐとともに、船舶が安全に停泊できる水深を確保し、物流や旅客輸送が安全に行えるよう、栈橋や岸壁などを整備することで港湾としての機能を発揮します。

歴史とともに港湾の機能は高度になり、船舶の補給施設、物流施設、各種産業施設、旅客施設、道路や鉄道、税関や検疫所、出入国管理署などが整備されてきました。マリナーレジャーに関する施設や、交通の玄関口として商業施設が整備されたり、水辺と親しむことができる公園緑地機能などが整備される港湾も多くあります。このように港湾は、水域と陸域を結ぶ玄関口としての機能だけでなく、それぞれの役割に応じて多様な整備が行われています。

「港湾」の分類 大きく分けて「用途」「立地」「運用主体、法令など」による分類があります。

◆「用途」による分類

種 類	用 途
工業港	工業地域などに隣接し、主に原料貨物や工業製品を取扱う。
漁 港	主に水産品を取扱い、漁船が集まる漁業基地となっている。
商業港	主に生活用商品の取扱いや乗客の乗り降りに利用される。
マリナー	ヨットなどレジャー用の船舶の係留や、観光船の発着を行う。
エネルギー港	石油や天然ガスなどを扱う港はエネルギー港として工業港と区別されることがある。
避難港	荒天時に船舶が避難するための港
軍 港	主に軍事的な利用がされる港

◆「立地」による分類

種 類	立 地	
海港(沿岸港)	海に面した港湾	ほとんどの港湾
河口港	河川の河口に位置する港湾	千代崎港、白子港など
河川港	河口よりも内陸の河川に位置する港湾	桑名港、宇治山田港の一部など
湖 港	湖に位置する港湾	十和田湖や霞ヶ浦、琵琶湖などにある。

◆「運営主体、法令」による分類

種 類	用 途
港 湾	国土交通省の管轄であり、港湾法に基づいて整備・管理される。人や物資を輸送する船舶のための施設であり、多くの場合は不特定多数が多用途に利用することを想定している。三重県には、四日市港管理組合が管理する四日市港のほか、三重県が管理する港湾が 19 港ある。港湾はその規模などによって次表「港湾法による分類」のように分類される。
漁 港	農林水産省の管轄であり、漁港漁場整備法に基づいて整備・管理される。漁業根拠地として主に漁業に関連した施設が整備されており、三重県には、三重県や市町が管理する 72 の漁港がある。漁港は利用の範囲などによって第 1 種～第 4 種及び特定第 3 種漁港に分類される。
その他	海岸や河川、湖沼に設けられた係留施設など、河川や海岸の管理者の許可を得て設置しているものなどで、一部の私設マリナー等がこれにあたる。期限を区切った一時的な利用であったり、船舶係留の為であっても自由に施設を設置できないなど、港湾や漁港とは性質が異なる。



◆「港湾法」による分類

種 類	用 途
国際戦略港湾	長距離国際海上コンテナ輸送の拠点となり、国内外の海上貨物輸送網を結節する港湾で、重点的に国際競争力の強化を図る港湾。日本の港湾の国際競争力の強化を図るため、従来の特定重要港湾を廃止して、日本の港湾のランクとして最上位に位置づけられた。
国際拠点港湾	国際戦略港湾以外の港湾で、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾。国際戦略港湾、国際拠点港湾の中で、国際コンテナハブ機能の求められる港湾を「指定港湾」（スーパー中枢港湾）として指定しており、三重県内では四日市港が該当する。
重要港湾	国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの。三重県内では津松阪港と尾鷲港が該当する。
地方港湾	国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾。地域の海上交通拠点としての性格が強い。
56 条港湾	港湾法第 56 条に基づく港湾。港湾区域が設定されておらず、都道府県知事が水域を公告した港湾。地方港湾の中でも特に小規模なものや、今後港湾としての開発が見込まれるもの。三重県内には存在しない。
避難港	荒天時に船舶が避難するための港であり、港湾法第 2 条第 9 項で定義される。地方港湾のうち、小型船等の避難港として指定される。三重県内では浜島港が該当する。

◆「関税法・港則法等」による分類

種 類	用 途	
(かいこう) 開 港	関税法第 2 条で定義される。開港とは貨物の輸出入並びに外国の貿易船の入港または出港が政令によって許されている港のこと。 年間の輸出货量と輸入量の合計額が 5000 万円以下で、外国貿易船の入出港隻数が 11 隻以下の状態が 2 年間続くか、貨物の輸出入や外国貿易船の入出港がないとき廃止される。	関税法 (財務省)
(ふかいこう) 不開港	開港ではない港のこと。外国貿易船は、開港に入港して貨物の積卸しを行うのが原則であるが、不開港出入許可申請をし、法律で規定する許可等を取得した場合には不開港での貨物の積卸しが可能となる。	関税法 (財務省)
適用港	港則法第 2 条で定義され、港則法（港内における船舶交通の安全および港内の整とんを図ることを目的とした法律）が適用される港のこと。港則法を適用する港およびその区域は、政令で定めるとされている。	港則法 (海上保安庁)
特定港	港則法第 3 条で定義される。適用港のうち、吃水の深い船舶が出入できる港または外国船舶が常時出入する港。港則を執行する責任者として港長（基本的には該当港を管轄する海上保安部長または海上保安署長）が任命されている。	港則法 (海上保安庁)
検疫港	検疫法第 3 条で定義される。伝染病の国内侵入を防止するため、海外からきた船舶を停泊させ、旅客・乗組員・積荷などを検疫・消毒する設備を備えた港。検疫法施行令第 1 条の 2 で指定する。船舶の検疫方法は、検疫官が指定された海域の検疫区域で船舶に乗り込む「臨船検疫」、指定した場所で船舶に乗り込む「着岸検疫」、乗船せずに事前情報に基づき審査する「無線検疫」がある。三重県内の検疫港は四日市港と尾鷲港がある。	検疫法 (厚生労働省)
指定港湾	港湾運送事業法第 2 条 4 項基で定義され、指定港湾では一般港湾運送、船内荷役、沿岸荷役、はしけ運送、いかだ運送について許可が必要。三重県では四日市港が該当する。	港湾運送事業法 (国土交通省)





◆その他の分類

これまでに紹介した分類以外にも、埋立港（海域を埋立てて築造した港）、堀込港（陸地を掘り込んで築造した港）、天然港（入り江など恵まれた天然の地勢を最大限活用した港）など港湾築造の成り立ちによる分類や、不凍港（高緯度地域において冬季でも凍結することのない港）など自然条件から来る特性による分類、コンテナ港（海上コンテナの結節点となる港）、バルク港（ばら積み貨物の取り扱いが主な港、特に拠点となる港湾は国際バルク戦略港湾として指定される）、リサイクルポート（生産や消費活動での排出物の輸送拠点港）など利用状況や役割による分類があります。

◆内陸の港について

水運や渡河などの目的で、海岸線から離れた内陸部に形成された港湾を内陸港という場合があります。かつて、河川を活用した水運は我が国の物流において重要な役割を果たしており、各地の河川には内陸港が形成されていました。しかし、モータリゼーションの進展や、日本の河川は急峻であり船舶の大型化が困難であることなどから、次第に廃れて姿を消していきました。三重県の内陸に位置する伊賀市を流れる木津川でも古くは京や大阪との水運が盛んであり、江戸期には航路の開削工事が行われていました。現在では、日本における内陸港はほとんど姿を消し、京都府の宇治川にある伏見港など、限られた存在となっています。一方で、諸外国では北海と黒海の水運を可能としているライン・マイン・ドナウ運河など、河川や運河によって内陸部の水運が現在でも活躍しています。北海からエルベ川を約 100km 遡るハンブルク港はドイツ最大のコンテナ港湾であり、有数の物流港であるデュースブルク港は河口から約 250km の地点に位置し、欧州地域の内陸物流を支えています。

「みなとオアシス」とは

「みなとオアシス」とは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するものをいいます。市町や港湾管理者、NPO 法人などの団体が申請・運営を行います。県内では、津松阪港、鳥羽港、浜島港、賢島港、宇治山田港が関連する港湾となっています。

「海の駅」とは

「海の駅」は、プレジャーボートによる来訪者のために、海上から、いつでも、誰でも、安心して利用できる場所として国土交通省が設置を推進しているものです。「来訪者が利用できる船舶係留施設があること」「海の駅に関する情報提供等のためにガイドを配置していること」「来訪者が利用できるトイレを有すること」の3つを条件に、民間委員や各運輸局などで組織される「海の駅設置認定委員会」が認定します。県内でも民間のマリーナなどが認定されています。

志摩半島の運河を知っていますか？

運河には河川や湖を接続するもの、内陸と海洋を接続するもの、海洋同士を接続するものなどがありますが、パナマ運河やスエズ運河のように海洋同士を接続する運河は、日本では珍しい存在です。三重県の志摩半島にある深谷水道（ふかやすいどう）は、英虞湾と太平洋を最短距離で結んでおり、深谷漁港の一部となっています。もともと内湾の海水交換を目的に設置されましたが、英虞湾と熊野灘を行き来する船舶にとって大変便利であり、北端と南端に灯台が設置されています。



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://maps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工



港湾施設について

港湾法の定義では、港湾施設とは、水域である港湾区域と陸域である臨港地区内に存在する一定の施設（**固定施設**）と、船舶や車両、荷役機械などの移動機械や旅客の乗降用施設などを含む港湾の利用や管理に必要な一定の施設（**稼働施設**）とされています。

港湾区域

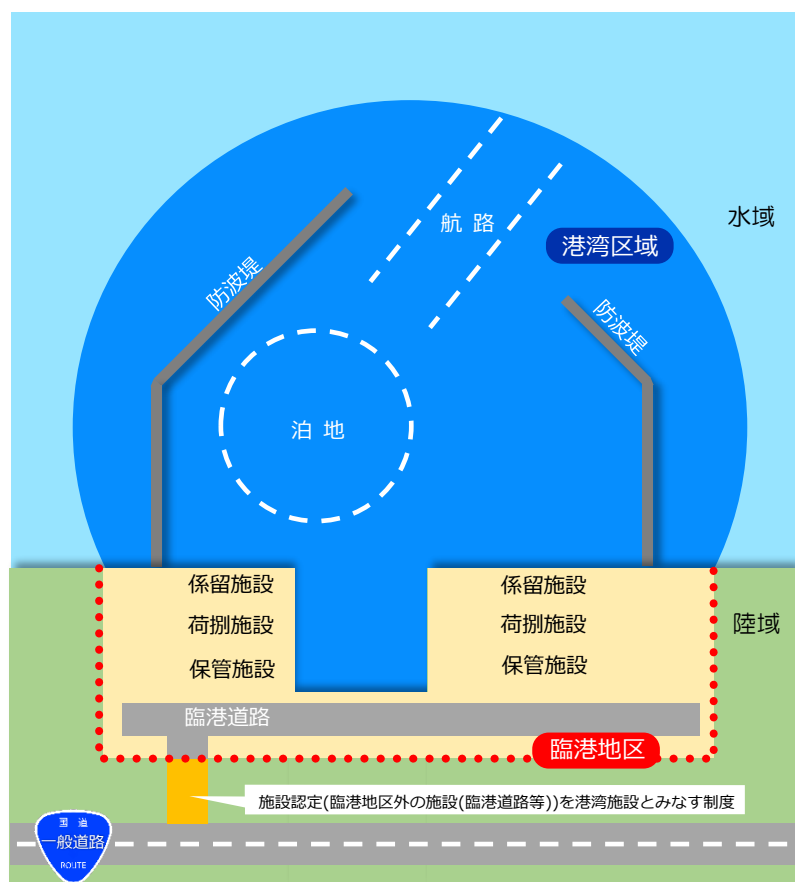
港湾管理者が港湾を管理運営するために必要な水域のこと。（濃青色部分）

臨港地区

港湾を管理運営するために必要な港湾区域に接続する陸域のこと。都市計画法または港湾法により定められる。（薄黄色部分）

施設認定

臨港地区外の固定施設を港湾施設とみなすための認定。（オレンジ部分）



埋立などにより、水域を陸域に変更する場合が想定されますが、公有水面（河川、海、

湖、沼その他の公共の用に供する水流または水流または水面で、国の所有に属するもの）を埋立てる場合には、公有水面埋立法の規定により、知事、市町村長及び港湾管理者の免許を受ける必要があります。埋立完了後に竣功認可（免許の内容で埋立を行ったことの確認）を受けた後に、その土地の所有権を取得できます。免許を取得していない場合や竣工認可が無い場合には、土地の所有権を取得することができません。

港湾隣接地域は、港湾区域及び港湾施設の保全を目的として、港湾区域に隣接した陸域で港湾管理者が港湾法に基づき指定した地域のことです。一定の行為（護岸付近での構築物の建設など）をする場合には事前に港湾管理者の許可が必要です。

港湾（海岸）施設の種類

◆外郭施設

外郭施設とは、港湾の水域施設（泊地や航路）、陸域施設（係留施設や臨港道路など）を、波浪、潮流、漂砂、風などから防護するための施設です。

施設名	施設の解説
防波堤	港内への波の侵入を防ぐことで、港内静穏度（港の波の穏やかさ）を確保し、安全な航行、荷役及び停泊等を可能とするための施設。
護岸	波浪や高潮等によって陸域や堤防が侵食されることを防護するための施設。
防砂堤	漂砂（砂の移動）によって港内や航路の埋没を防ぐため、主に陸から海側に突出させて築く施設。
水門	主に、河川や水路をせき止めてその流量を調整したり、逆に高潮や津波などの進入を防ぐための施設。（樋門は堤体内に暗渠を挿入して設置されるもの）
閘門	水位差のある水面間で船舶を通航させるための構造物。高低差がある水面を扉で仕切り、水位を同じに調節して船舶を進ませる施設。
導流堤	航路の水深維持などの目的で、河川流や潮汐流で生じる波や水流、漂砂などの動きを誘導するため、主に陸域から海側に突出して築く施設。



◆水域施設

水域施設とは、文字どおり港湾を構成する要素の水面部分で、船舶の航行等に関する施設です。

施設名	施設の解説
航 路	船舶などが航行するための通路のこと。浚渫などで必要な水深や幅を確保し、航路標識等を設置して航行の安全を確保している。
泊 地	船舶を安全に停泊させるための水域。必要な水深や静穏度（波の穏やかさ）を確保する。
船だまり	「小型船だまり」とも呼ばれ、小型船舶などを停泊、係留する水域のこと。

◆係留施設

係留施設とは、船舶を停泊させ繋ぎ留めるための施設です。

施設名	施設の解説
岸 壁	水域に対して壁状の構造をなす係留施設で、船舶を係留して乗客や貨物の積み卸しができるようになっている。
物揚場	水深が浅い岸壁のこと。前面の水深が 4.5m 以上のものを岸壁、4.5m 未満のものを物揚場と呼んでいる。
船揚場	傾斜を利用して船を陸に引き揚げておく場所のこと。
浮棧橋	コンクリートや鋼製の箱状の浮体（ポンツーン）を浮かべてアンカーや杭などで固定し、陸域と連結した係留施設。
係船くい	水域に杭などを打ち込んで作る係留施設でドルフィンとも言い、ドルフィンが設置されている海域をシーバースと呼ぶ。岸壁からはみ出すような大きな船舶も係船できる。
棧 橋	船舶を係留して乗客や荷物の積み卸しに使うため、陸域から水上に突き出した橋状の係留施設。
係船浮標	水域において船舶が停泊するために設けられる浮体構造物で、風浪で動き回らないよう沈錘（重し）が取り付けられている。これに鎖やロープなどをかけて船舶を固定する。この方式で停泊を「浮標係留」という。

◆その他の施設

その他、港湾の運営に必要とされる施設が港湾施設として整備されます。

施設名	施設の解説
臨港交通施設	道路、駐車場、橋梁、鉄道、軌道、運河、ヘリポート
荷さばき施設	固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械、荷さばき地、上屋
旅客施設	旅客乗降用固定施設
保管施設	倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場、貯油施設
港湾環境整備施設	海浜、緑地、広場





船舶について（大きさ）

港湾には多種多様な船舶が出入港し、また港湾内で活躍しています。かつて日本では、米の量を基準として船の大きさを表しており、米を最大 500 石積める船を「五百石船」等と呼んでいました。貿易が盛んになると、海運の国際性から統一基準の必要性が認識され、「トン数」を基本とした規格が制定されています。

◆総トン数（大きさ）

G.T.、G/T、GT 等と表記され、船の容積を表わす単位。船内の総容積に係数を掛けて算定する。「総トン数」と表記された場合は「国際総トン数」と「国内総トン数」のどちらを表すのか注意が必要。



◆純トン数（大きさ）

NT、N/T、N.T.等と表記され、総トン数から機関室や船員室など航行に必要な部分の容積を除いたもの。旅客または貨物を運送するために使用される船舶内の場所の大きさを表す。トン税、港税、岸壁使用料等の基準になる。



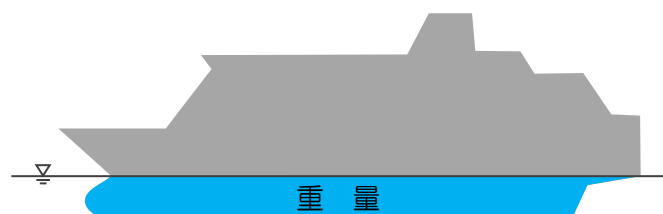
◆載貨重量トン数（重さ）

D.W.T.、DWT 等と表記され、満載喫水線の限度まで貨物を積載したときの全重量から船舶自体の重量を差し引いたトン数。積める貨物重量の目安。



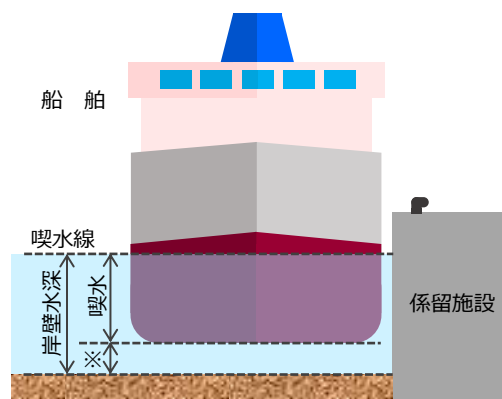
◆排水トン数（重さ）

船が押しのけた水の重さ（＝船の重量、船の排水量）のこと。積載量を考慮する必要が無い船舶、特に軍艦等の大きさを表すために用いる。



船舶について（喫水）

船が浮いている状態で、船体と水面が交わる線を喫水線といい、船底から喫水線までの距離を喫水といいます。岸壁などの係留施設は※水深や延長などで接岸可能な船舶の大きさが表示され、係留施設の利用にあたっては、喫水と係留施設の水深の関係が重要となります。喫水に対して水深が不足する場合には、積荷量の調整による喫水調整や潮待ち（潮の満ち引きを待つこと）が必要となってしまいます。



※UKC(UnderKeelClearance)：余裕水深

※水深について

わが国の土地の高さは、一般には東京湾中等潮位(T.P)を基準としており、これをゼロとして全国に水準点が設置されています。一般の構造物では TP から決定されたこの水準点を基準としますが、港湾、海岸、河川などの構造物は、地域により潮位が異なるため、地域ごとに工事基準面 (D.L) を設けています。DL は各地の基本水準面(C.D.L、海上保安庁長官公示、ほぼ最低低潮面に相当)と一致させるよう定められています。



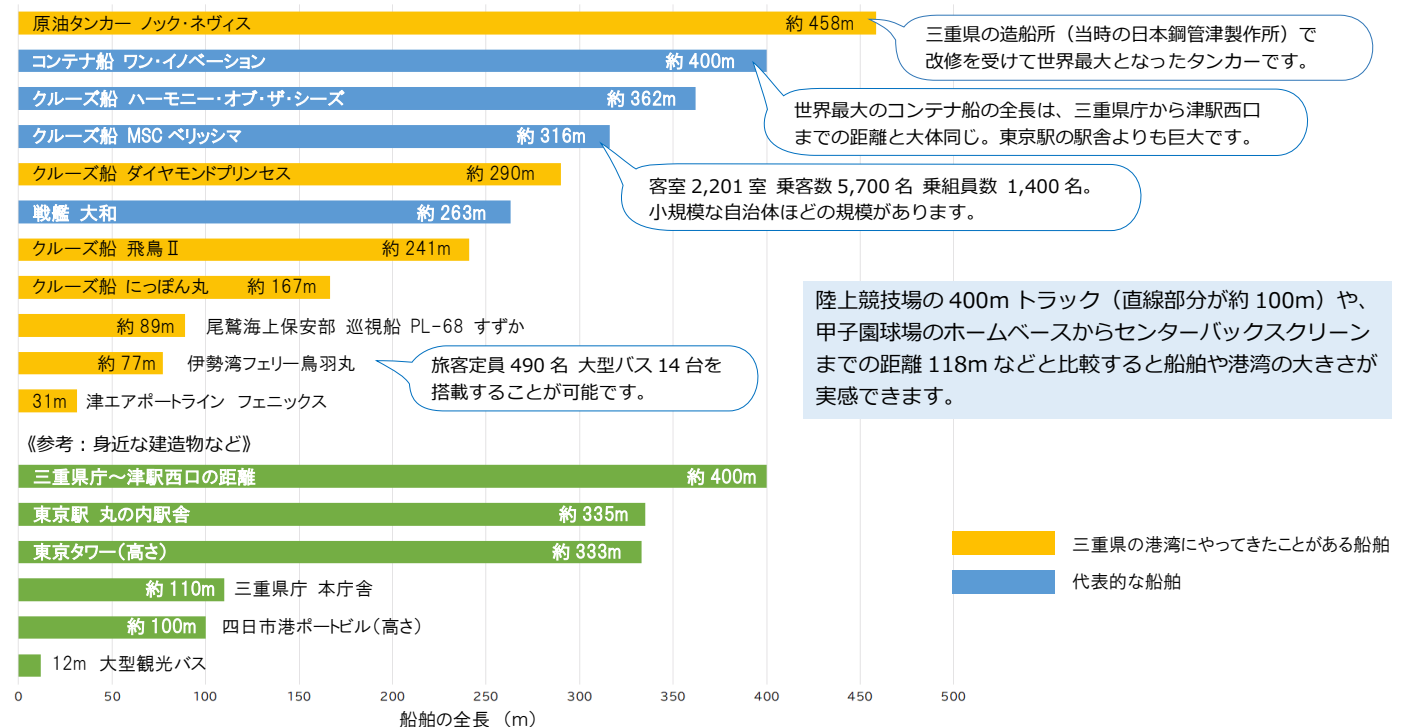
「港湾」って何だろう？

船舶について（種類）

船舶は用途によって大きく商船、漁船、軍艦、特殊船に分類できます。商船には乗客の移動を担う旅客船と物流を担う貨物船があります。ここでは、三重の港湾で良く見られる船舶を中心にをご紹介します。



◆船舶の大きさくらべ 代表的な船舶の大きさ（全長）を比較します。





港湾調査（基幹統計調査）について

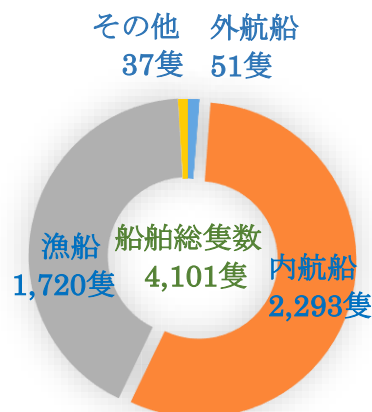
港湾調査とは、港湾の実態を明らかにし、港湾の開発、利用及び管理に資するために行われている基幹統計調査です。基幹統計調査とは日本の行政機関が行う統計の中で総務大臣が指定する特に重要な統計のことを指します。港湾調査の結果である港湾統計は、港湾管理者だけでなく、港湾の経済分析や、各種物流関連施策等の基礎資料として官民間問わず各方面で活用されています。

◆調査対象

- 甲種港湾 … 四日市港、津松阪港、吉津港、尾鷲港の4港（毎月及び年間調査）
乙種港湾 … 鳥羽港などの13港（年間調査）

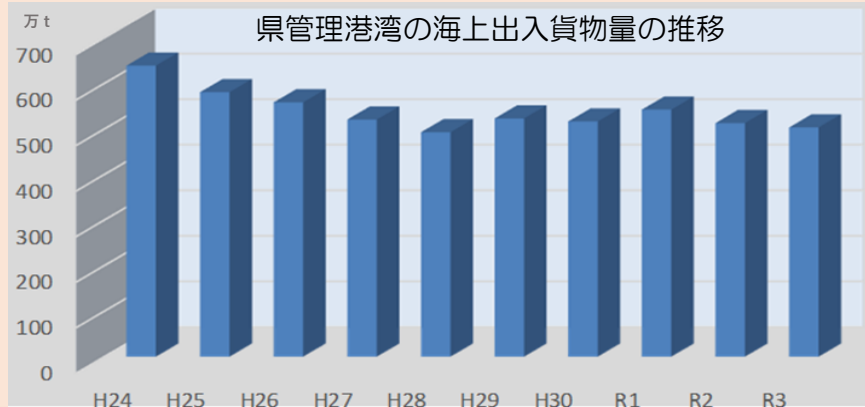
◆調査事項

- 1 入港船舶
船舶種別、トン数階級別入港船舶数及び総トン数
- 2 船舶乗降人員
外国航路客、内国航路客
- 3 海上出入貨物
港別、品目別、貨物形態別の出入貨物トン数、車種別の航送台数及びコンテナ取扱個数及びシャーシ貨物の台数
- 4 泊地係船岸及び本船荷役
係留施設別入港船舶の隻数、総トン数、係留時間、本船荷役貨物トン数

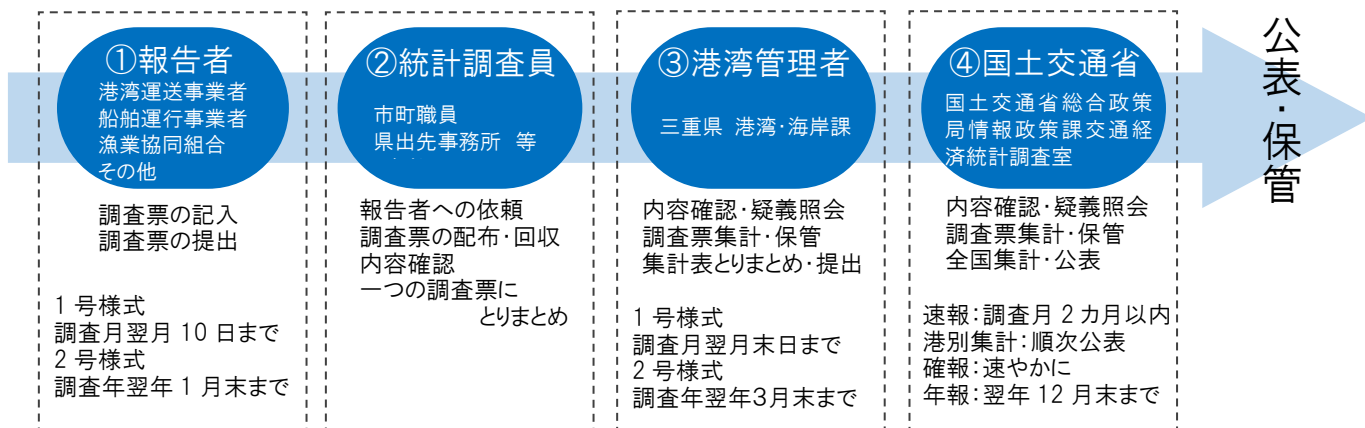


令和3年津松阪港の入港船舶隻数

三重県の管理港湾の海上出入貨物量は平成24年に減少傾向にあったものの、近年は回復しつつあります。三重県の港湾では様々な種類の貨物を取り扱っており、物流・貿易の拠点として県内の生産・流通活動を支えています。



◆調査と公表のプロセス

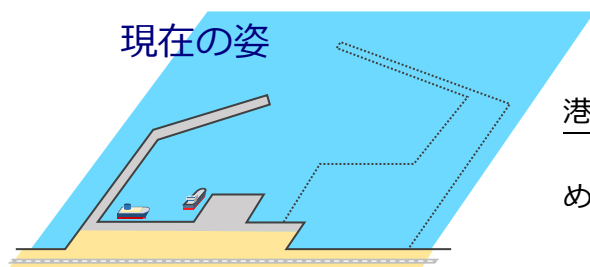


港湾調査（基幹統計調査）は、法で定められた重要な調査です。調査へのご協力をお願いします。

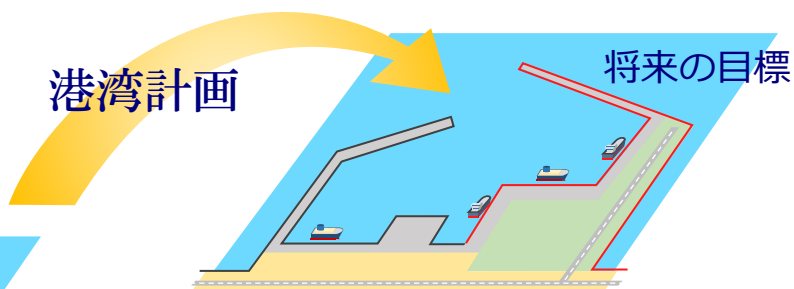
「港湾」って何だろう？ 港湾計画について

港湾計画とは

港湾計画は、港湾の空間を開発・利用・保全するための指針であり、将来の目標年次における取扱貨物量や港湾施設の配置などの事項を定めます。



港湾計画



港湾計画の役割

港湾計画は、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾で定めなければならないとされています。

港湾施設に対する国の補助金等は港湾計画に適合する施設に限られます。また、民間事業者が港湾区域、臨港地区

において施設の整備等を行う場合、これが港湾計画に適合しているかどうかは港湾管理者の許可基準になります。

港湾計画の変更

港湾計画を変更したり、新たな施設を位置付ける場合はその内容によって「改定」「一部変更」「軽易な変更」に区分されています。港湾計画は地方港湾審議会への諮問を経て内容が決定されます。内容については「港湾の開発、利用および保全並びに開発保全航路に関する基本方針」と「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」に適合したものでなければならず、「軽易な変更」を除き、国土交通大臣が交通政策審議会の港湾分科会に諮問して適合の確認を行います。

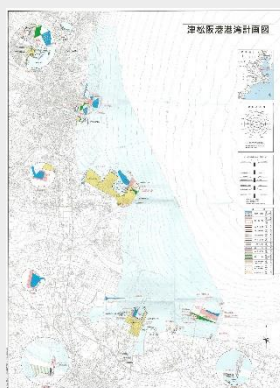
地方港湾審議会

地方港湾審議会は、港湾の開発や運営を適正に行い、広く地域住民、学識経験者、港湾管理者などの意見を港湾行政に反映させるため、港湾法に基づいて設置しているものです。地方港湾審議会への諮問と答申を経て港湾計画の案が作成されます。

◆津松阪港港湾計画

	内 容
平成 7 年	改 訂
平成 1 1 年	軽易な変更
平成 1 4 年	軽易な変更
平成 1 7 年	軽易な変更
平成 2 3 年	軽易な変更
平成 3 1 年	軽易な変更

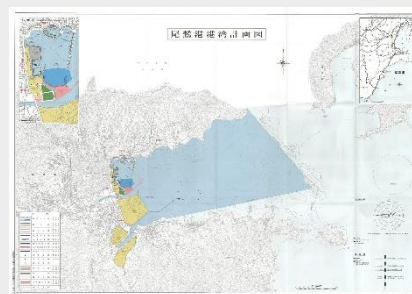
津松阪港港湾計画図



◆尾鷲港港湾計画

	内 容
平成 1 9 年	改 訂

尾鷲港港湾計画図



●港湾計画の内容は港湾・海岸課 WEB サイトでご覧いただけます。
三重県トップページ > まちづくり > 公共事業 > 港湾・海岸





アンローダー

クレーンの一種で、鉱石やパルプチップなどのばら積貨物を本船から陸揚げするための荷役機械のこと。橋形クレーン式と引込みクレーン式があり、多くの場合は貨物を掴むためのグラブバケットと貨物を受け入れるためのホップとコンベヤが組み込まれている。引込クレーン式は岸壁に直角な引込みと旋回を併用することができるため機動性に優れ、橋形クレーン式は大容量の取扱いに優れる。津松阪港の大田地区にあるものはニューマチックアンローダー(ニューマ)と呼ばれ、バケットではなく荷物を吸い上げるノズルが付いている。

一般公共海岸(いっばんこうきょうかいがん)

海岸保全区域以外の公共海岸のこと。都道府県知事または市町村長の管理。

ポイント! 海岸の法律上の区分

海岸法では、海岸を**海岸保全区域**と**一般公共海岸区域**に分けています。海岸保全区域は、国土を津波、高潮、波浪等の被害から防護するために、海岸法の規定に基づき、海岸管理者(知事)が指定した区域を言います。

◆海岸保全区域(所管により以下の様に呼称されています)

- 建設海岸: 水管理・国土保全局所管の海岸。一般的な部分
- 港湾海岸: 港湾局所管の海岸。港湾区域又は港湾隣接地域、港湾法 56 条公告水域と重複している部分等
- 漁港海岸: 水産庁所管の海岸。漁港区域と重複している部分または漁港区域に接する部分で協議で定まる区域
- 農地海岸: 農村振興局所管の海岸。土地改良事業や農地保全のための海岸保全施設を管理している地域等

◆一般公共海岸区域

上記以外の公共海岸

インボイス

発送貨物の品名、種類、価格、発送人、荷受人等を詳細に記入した明細書のこと。荷主が荷受人に対して適用税率や税額等を正確に伝えるための手段を指す。(～制度、～方式)

エブロン

岸壁、栈橋、物揚場の陸側上面。貨物の積卸しのための仮置、荷さばき、荷物の搬出入、荷役のための車両の通行等を行う場所のこと。

沖泊

港湾施設の規模が不足する場合や安全上の理由などから、船舶が係留施設を利用せずに沖合に錨泊すること。

海コン(かいこん)

海上コンテナのこと。貨物輸送用の金属製の箱。大きさは ISO 規格で、主流は高さ 9 フィート 6 インチ又は 8 フィート 6 インチ、長さ 20 フィート及び 40 フィートの二種類。ドライ、バルク、タンク、リーファー(冷蔵冷凍)コンテナなどの種類がある。鉄道コンテナは鉄コンと呼ばれることがある。

海里

海上の距離を表す単位のこと。国際海里は 1 海里=1,852m であり、地球上の緯度 1 分(1 度の 60 分の 1)に相当する長さ。非 SI 単位であるため論文等への記載には「1 海里=1,852m」のように対応関係を明示することが望ましい。速さを表す単位のノットは 1 ノット=1 海里(1,852m)/時

カンカン、看賞場(かんかんば)

貨物や車両などの重量を計量する場所のこと。

換算延長

全体事業費に対する事業費の支出に合わせて施設が完成したとみなして表示した施設延長のこと。港湾工事は地盤改良、床堀、本体工、上部工などを順に施工していくため、工事が複数年にまたがる場合に工事の延長を実延長で表すと工事の進捗が分かりにくい。そのため、事業費換算で施設がどの程度完成しているのかを表現している。予算用語として国費の補助を受ける際になどに使われる。

ガントリークレーン

レール上を移動可能な構造を持つ門型の大型クレーンのこと。岸壁にあるコンテナを船に積み込んだり降ろしたりする。岸壁から海上に突き出した「うで」の部分の長さをアウトリーチという。

起重機船

工事や荷役のために重量物を吊り上げて移動・据え付けなどを行う用途に特化した作業船のこと。フローティングクレーンやクレーン船という場合もある。世界最大で 20,000t、国内最大で 4,100t の吊り上げ能力を有する。(2022 年時点)

基地港湾(海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾)

洋上風力発電設備の設置及び維持管理のために利用される埠頭を有する港湾のこと。

海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律に基づく選定事業者等からの希望があった場合に施設を長期・安定的に貸し付けるための体制として、国が基地港湾を指定する。

業務継続計画(BCP)

災害や事故などの不測の事態によって通常通りの事業活動が困難となった場合に、重要な業務を中断させないよう、もしくは可能な限り短期間で再開させる準備をするとともに、業務の中断による損失を最小とするための方針、態勢、手順等を示した計画のこと。

港湾 EDI システム

統一化された規格のネットワークで複数の行政機関や企業等のコンピューターを接続し、入出港届や係留施設使用届等の港湾関連の申請・届出などの行政手続を電子的に処理するシステムのこと。日本では国土交通省港湾局、海上保安庁などが港湾管理者と協力して開発した情報通信システムのことを指す。

コンテナ

コンテナとは、一般には容器や入れ物のことを指すが、物流や情報、農業等の各分野において異なった意味を持つ。

港湾を含む物流分野では、規格化された荷物を格納する箱のことを指す。様々な姿の荷物をコンテナに格納することで、安全かつ効率的な輸送を実現している。特に海上輸送のコンテナはインターモーダルコンテナ、海上コンテナと呼ばれ、同じコンテナに格納したまま複数の輸送方法(船舶・鉄道・自動車)を経由して輸送するインターモーダル輸送に最適化されている。

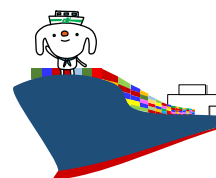
貨物が入ったコンテナを「実入りコンテナ」と言い、空っぽのコンテナのことを「空(から)バン」「空(から)コンテナ」「空(から)コン」などと言う。同様に廃棄されるコンテナのことを「廃(はい)バン」「廃(はい)コンテナ」「廃(はい)コン」などと言う。基本的に海上コンテナはレンタル品であり、使用後はフォワーダー(荷主から貨物を預かり、他の業者の運送手段を利用して運送を引き受ける事業者)を経由して持ち主である物流会社やリース会社に返却する。参考:海コン(かいこん)

サイドスラスタ(side thruster)

船を横方向に移動させるための補助動力装置(電動スクリュウ等)のこと。船尾のスクリュウと舵の操作だけでは困難な移動や方向転換が可能。船首付近に設置したものをバウスラスタ、船尾付近に設置したものをスターンスラスタという。

サイバーポート

生産性向上や管理業務の効率化等のため、港湾物流における紙書類や電話・メール等のレガシー情報機器を用いた手続の電子化、港湾管理分野における手続や統計業務の電子化・ワンスオンリー化、港湾インフラ施設の施設情報等電子化などを進めるためのデータプラットフォームのこと。国土交通省港湾局による取り組み。





サイロ

港湾や工場では粉体・粒体製品を出荷・包装するまで一時的に貯蔵するタンクのこと。たて型円筒形の建築物である場合が多い。

サプライチェーン

製品の原材料・部品の調達から販売に至るまでの一連の流れのこと。我が国に輸出入されている貨物は重量ベースで99%以上、金額ベースで70%以上が港湾に依存しており、新型コロナウイルスによる港湾混雑・物流混乱では世界経済に影響が波及した。国内で完結するサプライチェーンは稀であり、サプライチェーン・マネジメントを踏まえた港湾経営が求められる。

ストラドルキャリア

コンテナヤードでコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積み卸しを行う特殊車両のこと。

静穏度

航路や泊地の波の穏やかさを示す度合いのこと。船舶の操船や係留の安全性を判断する指標となる。船の接岸や荷役には一定の静穏度の確保が必要となる。

船舶代理店（代理店）

船の入出港に伴う関係官庁への許可申請や届出の業務、積荷や船員に関する諸手続や手配等を船会社の代理として行っている事業者のこと。

耐震強化岸壁（耐震バース）

大規模な地震が発生した場合に被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するため、通常よりも高い耐震性能を確保した岸壁のこと。背後の空間と一体となって、緊急物資の荷捌き・一時保管や、支援部隊のベースキャンプ等のための防災拠点となる。

タンクターミナル

液体（液状）貨物に特化した物流倉庫または物流倉庫業のこと。液体物の保管、入出庫等の運転管理を行う。保管や管理だけでなく、荷姿の変更や加温といった流通加工、液体バルクのリサイクルなどの役割を担うケースもある。

ちゃぶ

食事や休憩を取ること。「ちゃぶこう（ちゃぶ交代の略、交代での休憩）」「ノーちゃぶ（食事抜き）」

チャート（chart）

航海などに利用される海図のこと。

テンダーボート

陸地と船の間や船同士の間で人や物資を輸送して船の活動を支援するためのボートのこと。足船、連絡船などと呼ばれることもある。大型クルーズ船の寄港時などに見られる。

トランシップ

貨物を途中の港で別の船に積み替えること。

トランパー

スケジュールが事前に決まっている定期船に対して、特定の航路を定めない不定期船のこと。貨物輸送の需要に応じて配船される。

ノックダウン（ノックダウン方式）

部品または半完成品をコンテナ等で輸出し、現地で組み立てて完成品とする方式のこと。例えば、精密機械など最初から完成品として現地に輸送すると輸送コストが大きくなるケースがある。

バイオマス燃料

バイオマスとは生物資源の総称で、これらからつくる燃料のこと。バイオマス燃料は理論上CO₂の総排出量が増えないと言われていることから、石油燃料の代替物として注目されている。

ている。

はしけ（バージ）

停泊中の船と岸壁、離れた岸壁同士で人や荷物を運ぶために使われる荷船のこと。漢字で書くと「舢舨」。多くの場合はエンジンを積んでいないため、押し船や曳き船とともに航行する。船体の大きさに対し積載量が非常に大きいので、大量輸送や重量物の輸送などに使用される。船舶の給油などにも使われる。

バース

貨物の積み卸しなどのために船舶が停泊する場所のこと。船1隻が作業を行うために占める範囲を1バースと呼び、停泊場所を数える単位としても使われる。

バルク

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。

ファーストポート

外国から来た船舶が国内で最初に寄港する港のこと。地理的な条件だけでなく、開港・不開港や岸壁水深、保税倉庫などの条件により選択される。（類語：ラストポート、セカンドポート）

フィーダーサービス（フィーダー輸送）

主要港から地方港へ2次、3次と中継して行う輸送のこと。国内の中継輸送を「内航フィーダー輸送」、他国間における中継輸送を「国際フィーダー輸送」と呼ぶこともある。内陸部へのトレーラーによる中継輸送（ドレージ輸送）を指す場合もある。

ブルーインフラ

藻場・干潟に港湾等施設を加えた海洋生物の生育基盤のこと。以前から塩性湿地や藻場、干潟などをブルーインフラと呼んでいたが、国土交通省では港湾等の構造物も加えたものとしており、保全・再生・創出に向けた取り組みを推進している。

ブルーカーボン

藻場等の海洋生態系に取り込まれた炭素のこと。ブルーカーボンを隔離・貯留する海洋生態系として、藻場、湿地・干潟、マングローブ林などがある。森林など陸上生物によって吸収される炭素「グリーンカーボン」に対し、海洋生態系による炭素吸収の重要性を世界に広くアピールすることを目的に、平成21年（2009年）の国連環境計画（UNEP）報告書「Blue carbon」の中で命名された。

プレジャーボート

スポーツやレクリエーションの目的で使われる船のこと。

保税地域

外国から輸入する貨物について、関税などの税金を一時的に課税しないままにしておく場所のこと。保税地域には、指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域の5種類がある。保税地域の貨物は税関の監督下におかれるものの、通関手続を待つ間に仕分け、加工などの作業ができ、売り物にならなかった場合に関税や消費税を支払わないまま外国へ送り返すことができるなどのメリットがある。

ポートセールス

船舶や貨物の誘致、港湾の振興を目的とした活動のこと。港湾管理者や港運事業者、商工会議所などの関係者が港湾に関するプロモーションや、関連企業に当該港湾を利用するメリットを説明するなどのセールス活動などを行う。施設整備や管理運営の改善を目的とした利用者のニーズの把握や市場調査などの活動を含める場合もある。

ボンズーン

自航しない平底の箱船のことで、係船用の浮き桟橋などに使われる。浮桟橋そのものを指すこともある。岸壁と違って



海面から天端面までの高さが潮位の変動を受けないため、潮位差の大きい港湾での利用、小型船の乗降等に用いられる。鉄製、コンクリート製などがある。

水先

船舶が輻輳する水域等で、船舶に水先人（パイロット）が乗り込んで船を安全に誘導すること。国際的に実施されている制度であり、水先人が業務を行う海域を水先区という。全国 39 カ所の水先区があり、特に交通の難所とされる 10 ヶ所では水先人の乗船を義務付けており、これを強制水先制度という。

有義波 ($H_{1/3}$)

理想的な波を定義したものであり、港湾や海岸の分野で言う波は、一般には有義波のことを指す。ある地点で連続する波を 1 つずつ観測し、波高の高い方から順に全体の 1/3 の個数の波を選び、これらの波高および周期を平均したものをそれぞれ有義波高、有義波周期と呼び、その波高と周期を持つ仮想的な波を有義波と言う。最大波高と誤って認識されるケースがあるが、実際は有義波高よりも高い波が多数存在し、有義波高の 2 倍を超える波も観測される。10～20 分間程度（100 波）を観測した場合の最大波高は統計学的には有義波高の約 1.5 倍になる。

ユニットロード

多様な荷姿の貨物をパレットやコンテナなどで一定の単位（ユニット）にまとめて輸送する方式のこと。作業の標準化や荷役・輸送の効率向上等の効果がある。

洋上風力発電

海上に施設を設置して行う風力発電のこと。洋上は強く安定した風が吹くことや、用地取得等の立地の制約が少ないことなどから、陸地に限られた我が国では洋上風力発電の導入拡大が期待されている。このような背景から、2050 年カーボンニュートラル実現に向け、洋上風力発電の導入整備の為の基地港湾など環境整備が必要とされている。

陸電（りくでん）

停泊中船舶に対して陸上から電力を供給するシステムのこと。停泊時に船舶の発電機エンジンを停止し、陸上から必要量の電力を供給することで、船舶から排出される環境汚染物質と CO2 の削減、船員の労働環境改善等に寄与することが期待される。一方で、国内で導入されている陸電設備は、個々に特定の船舶を対象として設備を導入しているのが実態であることから、実態に即した統一規格の作成が求められている。

AI ターミナル

国際競争の激しい港湾物流の分野で、サービスの質を担保しつつ、高水準の生産性と良好な労働環境を実現するため、AI や IoT、自動化技術を組み合わせることでオペレーションの最適化を図るコンテナターミナルのこと。

CIQ

税関 (Customs)、出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) の略。国境を越える人や貨物の移動で必要となる手続及びその施設を指す。税関は財務省、出入国管理は法務省、検疫は厚生労働省と農林水産省 (動物検疫・植物検疫) が所管する。

CNP (カーボンニュートラルポート)

港湾地域における脱炭素化に向けた取り組みのこと。港湾地域は、我が国の CO2 排出量の約 6 割を占める産業とエネルギー消費の拠点であり、港湾地域において先導的な取組を集中的に行うことは、我が国のカーボンニュートラルの実現に対して効果的・効率的であるという考え方に基づく。

我が国では令和 2 年に『2050 年カーボンニュートラル』を宣言し、翌年『2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度比で

46 %削減することを目指し、50 %削減に向けた挑戦を続けていく』ことを表明した。

EV 船（いーぶいせん）

大容量バッテリー等をメインの動力源として航行するゼロエミッションの電気推進船のこと。

FCL (Full Container Load)

CL 貨物ともいう。荷主がコンテナを 1 個単位で借り切る輸送形態のこと。多くの場合は荷主によりコンテナ詰めされて搬入され、コンテナのまま受荷主に引き渡されることが多い。反対語は LCL (混載コンテナ)。

FEU (forty-foot equivalent units)

40 フィート・コンテナ換算でのコンテナ取扱個数の単位のこと。20 フィート・コンテナは 2 本で 1FEU となる。

J ブルークレジット

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所、笹川平和財団らで構成される JBE (ジャパブルーエコノミー技術研究組合) が発行・販売しているブルーカーボン・クレジットのこと。JBE は港湾空港技術研究所内に所在している。

LCL (Less Than Container Load)

1 つのコンテナに複数の荷主の貨物を混載する輸送形態のこと。重量または体積により運賃が計算される。反対語は FCL (Full Container Load)。

LOLO 船 (lift on lift off ship) (ろろせん)

クレーンを使って貨物を積み卸しする船舶のこと。

RORO 船 (roll on roll off ship) (ろーろーせん)

船尾や船首側にゲートがあり、貨物を積んだトラックやトレーラーがそのまま乗り込んで運べる船舶のこと。

SEP 船 (せっぷせん)

自己昇降式作業台船のこと。SEP は Self Elevating Platform の略で作業用の台船 (プラットフォーム) を海上に上昇 (ジャッキアップ) させて杭打ち等を行う。着床式洋上風力発電の建設に大型の SEP 船が用いられるようになったことから基地港湾の要求性能に関連している。

SOLAS 条約 (ソーラスじょうやく)・改正 SOLAS 条約

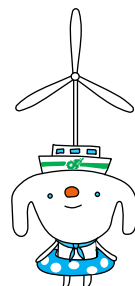
海上における人命の安全のための国際条約のこと。船舶の安全性確保のための船舶構造などの技術的要件や、検査等についての規則を定める多国間条約の名称。アメリカ同時多発テロを契機に平成 14 年 (2002 年) に改正が行われ (改正 SOLAS 条約)、テロ対策として港湾関連施設についても侵入防止等の保安対策を強化することが義務付けられた。外航船が接岸する岸壁がフェンスで囲まれているのはこの条約に適合するため。

TEU (twenty-foot equivalent units)

20 フィート・コンテナ換算でのコンテナ取扱個数の単位のこと。20 フィート・コンテナ 1 個を 1 TEU として計算する。

～ナイト

港湾界限での時間単位のこと。使用例として、「2 ナイトクルーズ」「オールナイト (深夜荷役)」「ハーフナイト (半夜荷役)」のように表現する。



浮体式!



鳥羽マリンターミナルとにつぼん丸



「National cycle route と 三重の港湾」

National cycle route

National cycle route（ナショナルサイクルルート）とは、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートであり、観光資源とサイクルツーリズムを掛け合わせ、自転車の走行環境や休憩・宿泊機能など、一定の水準を満たすルート为国が指定しています。国内に6つ（※2024.1 現在）の魅力溢れるサイクリングルートが指定されており、三重県では太平洋岸自転車道がコースとなっています。



ナショナルサイクルルート

ナショナルサイクルルート最長 1,487km！ 太平洋岸自転車道

銚子駅（千葉県）～加太港（和歌山県）

千葉県銚子市からスタートし、6つの県をまたがる1,400kmの最も長いコースで、世界遺産の富士山・熊野古道を始め日本を代表する観光地・景勝地が多数存在するゴールデンルートです。鳥羽港に隣接した鳥羽駅と鳥羽一番街がゲートウェイに指定されており、伊勢湾をフェリーで横断するルートを取り入れたり、サイクルトレインや定期船と組み合わせて伊勢志摩国立公園を満喫することができる素晴らしいステージになっています。ルート沿いには鳥羽港をはじめ、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、長島港、引本港、尾鷲港、木本港などの三重の港湾があり、美しい風景や新鮮な海の幸を堪能することができます。



太平洋岸自転車道

起点 銚子駅

太平洋岸自転車道

しまなみ海道サイクリングロード

富山湾岸サイクリングコース

つくば霞ヶ浦りんりんロード

ビワイチ



終点 加太港



太平洋岸自転車道 伊勢志摩エリア



フェリーで三重へ！

伊良湖から伊勢湾フェリーで鳥羽へ。1時間の船旅で鳥羽港に到着したら足湯で疲れを癒やして出発！伊勢志摩エリアは、鳥羽から伊勢経由で熊野に向かう「山ルート」と志摩経由で熊野に向かう「海ルート」の2つのルートがあるのが特徴です。「山ルート」は84.8kmのコース。伊勢市内の名所をゆっくり観光したり、自然の香りを感じながら山を駆け抜けたり…。一方、「海ルート」の獲得標高はなんと2151m！

青い海と青い空を存分に感じることができる、太平洋岸自転車道の中でも上級者向けのコースですが、途中、定期船で離島に寄り道したり、初心者でも楽しめる内容にカスタマイズ可能です。どちらのルート上にも大型観光施設があり、魅力いっぱい。海山を駆け抜け、美しく、心満たされる三重をぜひ体験してください。



（ゲートウェイ）

鳥羽駅

鳥羽一番街

マリナーターミナル
（離島航路）

鳥羽水族館

鳥羽フェリーターミナル

ミキモト真珠島

三重の港湾をご案内する
キャラクターたち

こーわん

海が大好き。趣味は料理。ピンクの鳥に好かれている。オスである。

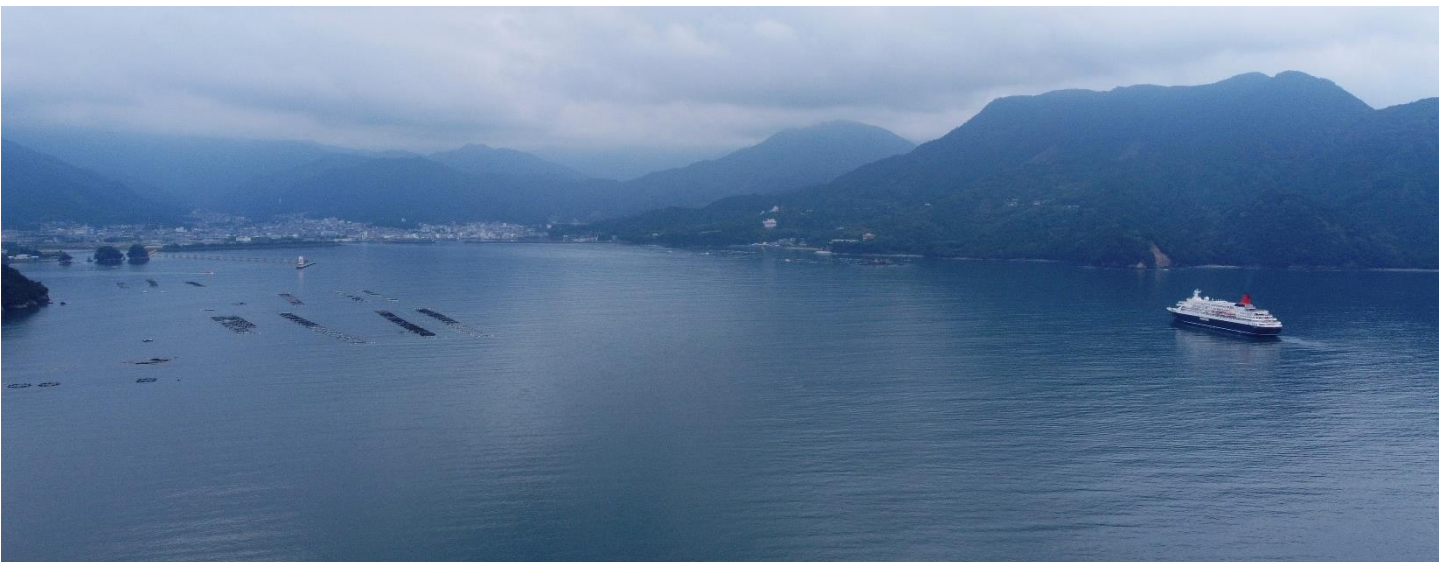


ぱったん

海が大好き。夢は取締船の船長になること。泳げない。「ぱったん」は南アジア方面の言葉で「みなと」という意味らしい。



尾鷲湾に入港するクルーズ船





三重県 県土整備部 港湾・海岸課
令和 6 年(2024 年)12 月



三重県県土整備部 公式アカウント

Instagram

@mie_kendoseibi

X (twitter)

@mie_kendoseibi