

# 調査レポート

## 港湾の活性化と地域戦略 ～ 商業港としての機能強化を目指す四日市港～

経済・産業のグローバル化を背景に貿易活動（モノの取引）が活発化しています。ヒトの交流、すなわち旅客輸送においては航空機の占める割合が高い一方で、モノの取引をみると、取扱量ベースでは船舶の比率が圧倒的に高く（航空1に対して船舶99）、海上と陸上の結節点である港湾は経済・産業面で大きな役割を果たしています。とりわけ、諸外国との貿易が活発なわが国にとって、貨物のゲートウェイとなる港湾は非常に重要な存在といえます。そこで、今回はわが国における港湾機能の変化を概観した後、三重県下の多くの企業が海外との貿易の窓口として活用している四日市港について、その現状と今後の展望について調査しました。

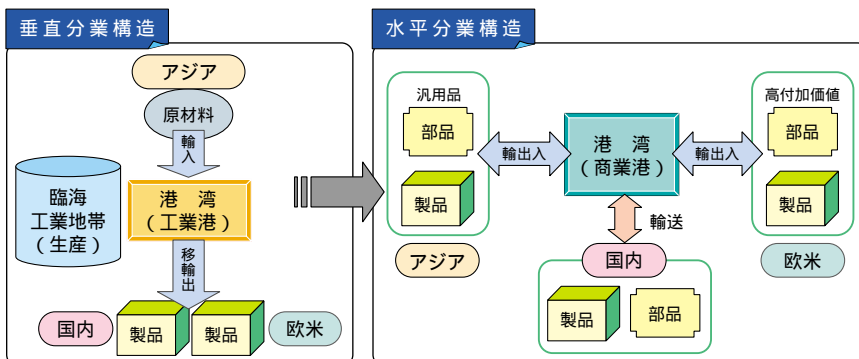
### 1. 港湾を取り巻く環境の変化

わが国の産業・貿易構造が大きく転換するなかで、港湾に求められる機能も変化しつつあります。

従来、わが国の貿易構造は原材料などの一次産品を輸入し、加工した製品を輸出するという、いわゆる垂直分業のシステムが主流となっていました。そのため、輸出入の結節点である港湾の近く（臨海部）に大型の工業地帯が形成され、港湾は工業に付随する形でその機能を果たしてきました。

しかしながら、プラザ合意後の円高を契機に世界の貿易構造は付加価値や技術力に応じた生産の適地化と必要に応じた製品・部品の交換によって支えられる国際的な水平分業システムへと移行しました。港湾の機能もこうした水平分業に対応すべく、海外の生産拠点・市場間において製品の輸出入が迅速にできるような商業港としての機能が重視されるようになってきました（図表1）。

図表1 わが国の産業・貿易構造の変化と港湾の機能変化



図表1  
(資料)三重銀総研にて作成

## 2. コンテナリゼーションの進展

こうした商業港としての機能強化を必要不可欠なものにしたのが港湾物流のコンテナ化です。

コンテナ輸送（注1）とはISOにより規格化された世界共通の箱に貨物を詰めて運ぶ方式であり、貨物を個別に運ぶ方式に比べて、**梱包や資材の省力化、**

**専用の機械による積み卸しのスピード化、 船の大型化による貨物当たりのコスト削減、**を図ることができます。また、規格が統一されているため船と自動車、鉄道を組み合わせることにより、貨物を梱包したまま戸口から戸口まで運ぶ、いわゆる複合一貫輸送に対応することができます。

こうしたコンテナの持つ特性が近年の水平分業体制（わが国で言えば欧米・アジア諸国との付加価値に応じた製品・部品のやりとり）の構築を可能にしていると言えます。また、最近では中国などアジアへの企業進出が再び増加していることに伴い、アジアからの食料、衣料、家電製品等の輸入や国内工場と海外生産拠点間における水平的輸出入が増大しており、コンテナ貨物に対応した商業港としての機能強化が港湾の競争力を決定づける要因となりつつあります。

## 3. 四日市港の現状

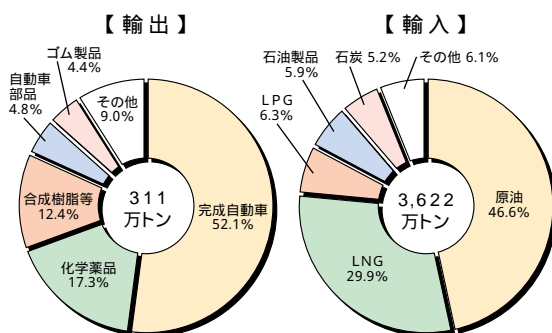
こうした港湾に求められる機能変化への対応は地域経済を支える各地の港湾でも重要な課題となっています。三重県下の多くの企業が海外との貿易や国内の製品輸送の窓口として活用している四日市港もその例外ではありません。

1889年の開港以降これまでも四日市港は産業構造や時代環境の変化によって、その役割を大きく変化させてきました。すなわち、当初は綿花・羊毛の輸入港として周辺の繊維工業の発展に寄与し、第二次大戦後、海軍燃料廠の跡地に石油化学コンビナートが形成された後は重化学工業の原材料輸入と製品の移輸出の拠点として、内陸部に自動車製造拠点が整備されると、今度は完成自動車の輸出拠点としての役割も併せて持つようになるなど、四日市港には工業港として産業構造の変化に

柔軟に対応してきた経緯があります。

工業港としての四日市港の性質は現在でも大きなウエートを占めており、2000年の海上出入貨物の動向を

図表2 四日市港における輸出入貨物の品種構成(2000年)



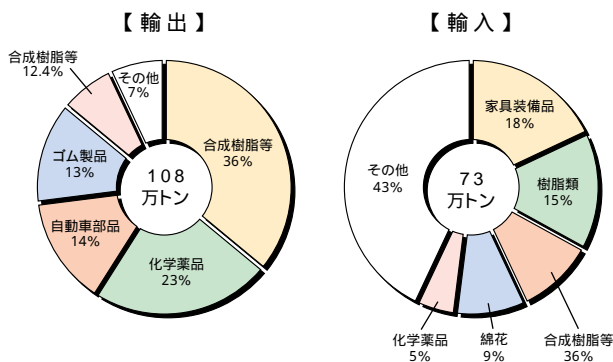
図表2 (資料) 四日市港管理組合「四日市港統計年報」

みると、輸入3,622万トン、輸出311万トン、移出1,487万トン、移入445万トンの合計5,864万トンとなり全国で14位の取扱量を誇ります。品種構成をみると、外国貿易では原油、LNG、LPGなど燃料の輸入と、自動車関連や石油化学といった製品の輸出が多く、内国貿易では石油製品、燃料を移出し、石油化学製品を移入するという構成になっています（図表2）。

一方、四日市港は1969年からコンテナ貨物の取扱を始めるなど比較的早い時期から商業港としても活動を始めました（注2）。他の港湾においてコンテナ貨物の取扱量が大きく伸びるなかで低迷を続けていましたが、航路・サービス等の充実に伴い90年代半ば以降急速に取扱量が増加しています。2000年のコンテナ貨物取扱量をみると、輸入73万トン、輸出107万トンの合計180万トンで全国9位となって

います。品種構成をみると、輸出は合成樹脂、化学薬品、自動車部品など、輸入は家具装備品、樹脂関連、綿花などの割合が大きくなっています（図表3）。

図表3 四日市港における輸出入コンテナ貨物の品種構成(2000年)



このように四日市港の機能は、中京圏の臨海工業地帯に付随して原材料の輸入および製品の移輸出を行う、いわゆる工業港としての機能に加え、伊勢湾において中枢国際港湾（注3）としての役割を期待される、いわゆる商業港としての機能、といった二面性を持っていると言えます。

今後、四日市港がコンテナを中心とした商業港としての役割を打ち出していくためには、工業港からのスムーズな機能シフトと共に、伊勢湾における国際物流拠点としての機能強化、という二つの側面からその方向性を考えていく必要があります。

#### 4. 四日市港の方向性

##### (1) 商業港への機能シフト～各地の臨海工業地帯で進む取り組み～

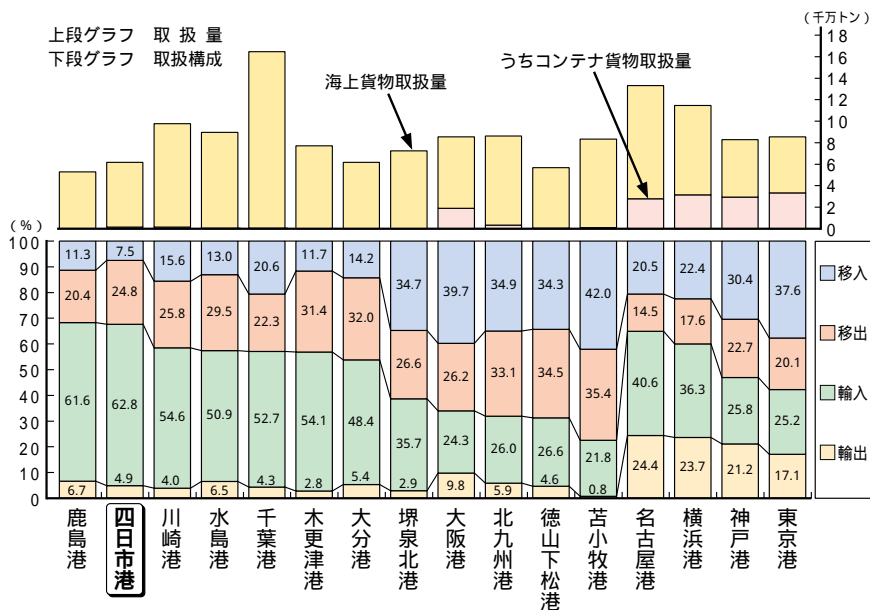
工業港から商業港への転換に向けた動きは四日市港に限らず、同様の特性を持つ各地の港湾でも進んでいます。図表4のように四日市港は輸入と移出を中心とした出入貨物構成となっており、全国で同様の構成にある港湾としては鹿島

（注2）2001年7月現在で国際定期海上コンテナ航路を持つ港湾は57港であるが、四日市港が外貿コンテナ貨物の取扱を始めたのは、5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）に次いで6番目という早い時期であった。

図表3  
（資料）四日市港管理組合「四日市港統計年報」

（注3）中枢国際港湾とは、欧米等と結ぶ長距離基幹航路等の世界に巡らされた航路網を有し、高頻度の寄港サービスが提供されるとともに、国内各地と世界を結ぶ拠点となる大深水で高規格な国際海上コンテナターミナル群を有する港湾を指す。

図表4 取扱貨物構成および貨物量・コンテナ貨物量の比較(1999年)



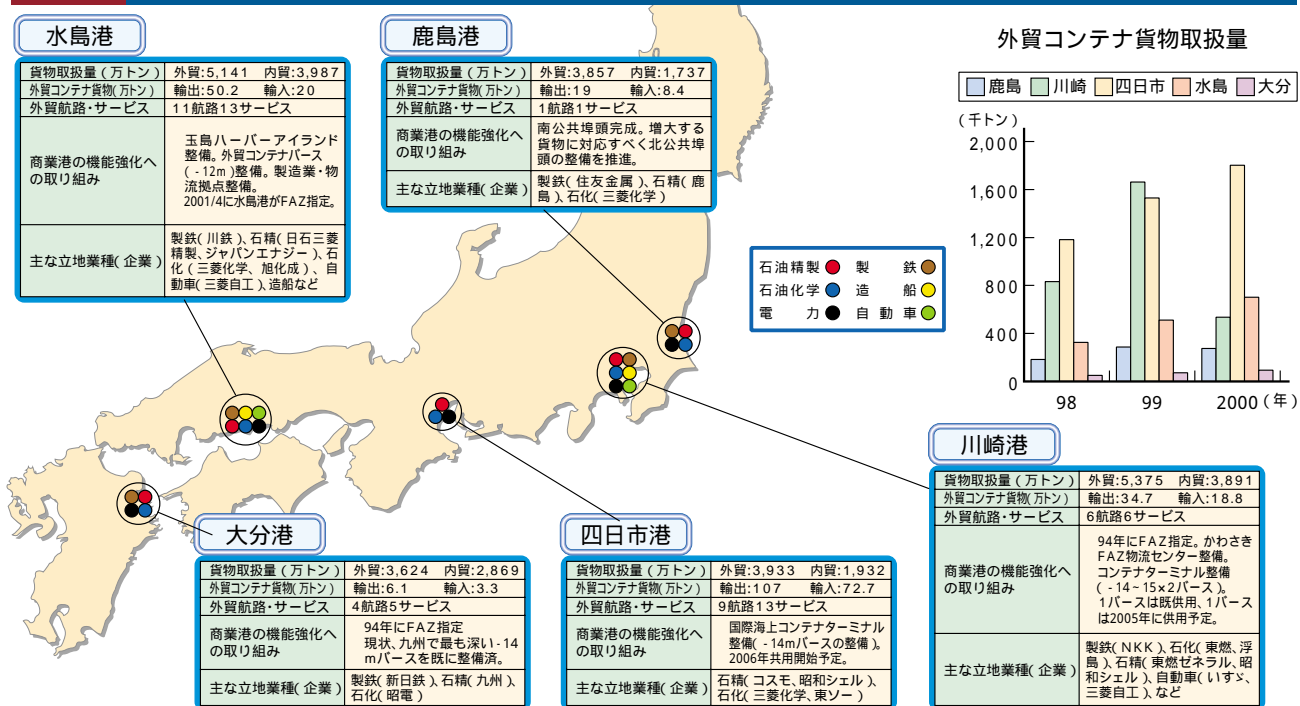
港（茨城県）、川崎港（神奈川県）、水島港（岡山県）、大分港（大分県）等が挙げられます。これらは、主に重化学工業を中心とする臨海工業地帯に併設された工業港として、その役割を果たしてきました。こうした港湾でも近年では商業港への転換に向けた動きが進みつつあり、その取り組みをみると次のような共通項が浮かんできます（図表5）

まず、第1にコンテナの輸入促進に向けた港湾整備が進められていることです。これらの港湾におけるコンテナ貨物の取扱は主に製品の輸出に偏った構造になっていました。しかしながら、わが国の産業構造が変化の中で、輸入の形態

図表4 (資料) (社)日本港湾協会「数字でみる港湾2001」、「港湾統計年報(2000年)」

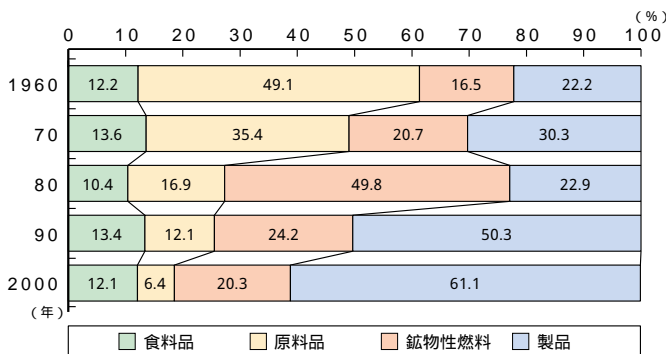
図表5 (資料) (社)日本港湾協会「数字でみる港湾2001」、国勢社「日本国勢協会」、四日市港管理組合「データでみる四日市港2000年版」、茨城県「鹿島港要覧」、川崎市「PORT OF KAWASAKI」、岡山県「データでみる岡山県の港湾2001」、大分県「OITA FAZ」、各港湾管理者ホームページ、各港湾管理者へのヒアリング、各種新聞・雑誌記事、をもとに三重銀総研作成。  
(注1) 外貿航路・サービス数は2001年11月末現在。  
(注2) 貨物取扱量、外貿コンテナ貨物とも2000年の数字。

図表5 臨海工業地帯に隣接する港湾(工業港)の概要と商業港化に向けた取り組み



が原材料から製  
品・部品等にシ  
フトしており、  
製品輸入の水準  
が高まっている  
ことなどを考慮  
すると、輸出型  
の拠点であるこ

図表6 わが国の輸入構造の推移



これらの港湾でもコンテナ輸入への対応が必要になります(図表6)。例えば、輸入されるコンテナは輸出に比べ港湾での滞留期間が長くなる傾向があり、港湾内にコンテナを蔵置する大きなスペースや機能的な荷捌き施設を必要とします。

川崎港、水島港、大分港ではFAZ指定(注4)を受け港湾内に大型物流施設を整備するなど積極的な対応が進められています(注5)。

また、背後に生産基地を抱え潜在的に輸出貨物の多い臨海部の港湾においては、輸入を増やすことでコンテナの輸出入バランスが改善し、空コンテナの発生が抑制されることによる物流コストの低下が期待されます(注6)。

第2にアジア地域との結びつきを積極的に進めていることです。アジアの主要港までの海上輸送費と国内の拠点港湾までの陸上輸送費を比較した場合、陸上輸送費の方が割高になるケースが多く見られるため、地方の港湾から直接海外へ貨物を輸送するケースが増加しています。とりわけ、こうした港湾はいずれも地域の中核拠点であり、その地域におけるアジアとの窓口として製品、部品などの輸出入拠点となっています。

このように全国の港湾でも、輸入対応型、対アジア拠点、という戦略を軸に工業港から商業港への機能シフトは急速に進んでおり、四日市港においてもこうした流れへの対応は避けられないものとなっています。

## (2) 中枢国際港湾としての機能強化

四日市港のもう一つの顔は中枢国際港湾、すなわち、名古屋港と並ぶ伊勢湾における国際海上輸送拠点としての役割です。

現在、世界の港湾におけるコンテナ貨物の取扱動向をみると、シンガポール、香港、台湾、韓国といったアジア主要港の取扱量が多く、世界的なハブ港湾(注7)として目覚ましい伸びを見せています。わが国の5大港ですら世界レベルではその水準は低く、このままでは早晚、わが国の港湾がフィーダー港化する

図表6  
(資料) 経済産業省「平成13年版通商白書(各論)」

(注4) FAZとはフォーリン・アクセス・ゾーン(輸入促進地域)の略で、輸入関連インフラを整備することにより輸入促進や経済活性化を図る地域であり、空港や港湾周辺地域が指定される。指定を受けることで関連施設への財政措置や保税上の特例が認められる。2001年12月現在、全国22カ所が指定されている。

(注5) FAZ指定こそ受けてはいないものの、四日市港においても「四日市港国際物流センター」という荷捌き機能だけでなく流通加工機能を備えたコンテナ物流支援施設が整備されている。

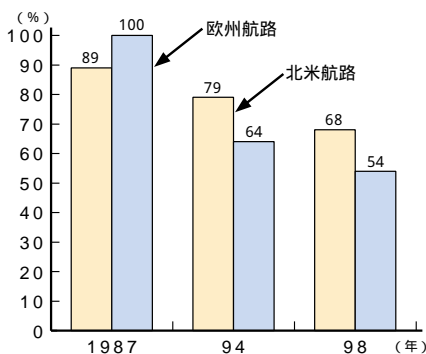
(注6) わが国のコンテナ貨物取扱港湾における輸出入別のコンテナ貨物取扱量をみると、上位7大港(東京、横浜、神戸、名古屋、大阪、博多、北九州)やいわゆる地方の港湾においては輸出より輸入が多い傾向にある。一方、ここで採り上げたような臨海工業地帯に隣接する港湾では輸入より輸出のコンテナ貨物が多くなっている。

(注7) ある拠点港湾に他の地域から貨物を集約し、大型船に積み替えて輸送する形態を自転車の車輪の形になぞらえてハブ&スポーク型輸送と呼んでいる。拠点港湾をハブ港、拠点と周辺地域を結ぶサービスをフィーダー(支線)という。



可能性も否定できません。現に、わが国港湾のコンテナ取扱量自体は増加しているにもかかわらず、欧米とアジアを結ぶ定期基幹航路に就航するコンテナ船が日本の港湾へ寄港する回数が減少しつつあるという、いわゆる基幹航路における日本抜港の動きが顕在化していることも事実です（図表7）。

図表7 欧米航路の日本への寄港割合



政府は港湾整備の効率化を図りつつ、国際競争力を回復させる方向性として、三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）や北部九州を中枢国際港湾と位置づけて、港湾への重点投資による機能強化を打ち出しており、四日市港にも伊勢湾における中枢国際港湾としての役割が期待されています（注8）。

こうした四日市港における中枢国際港湾としての機能強化をハード面から進めるものとして2005年供用開始を目標に整備が進められている国際海上コンテナターミナルがあります。現在、四日市港にはコンテナバースとして水深12mのものが2つありますが、概ね4万トン級のコンテナ船が限度であり近年の大型船化の動きには対応できなくなりつつあります。そのため、6万トン級のコンテナ船が接岸可能な水深14m、全長360mの大水深岸壁を備えた、国際コンテナターミナルの建設が進められています。

## 5. 今後の課題と戦略

### （1）四日市港を取り巻く課題

既にみたように臨海工業地帯に隣接する各地の港湾においては、アジアとの結びつきを強化することによって商業港としての機能を強化する動きが進んでいますが、こうした動きが逆に国内の中枢国際港湾のハブ化を妨げているという指摘もあります。すなわち、地域港湾がアジア主要港との連携を強めることは、実質的にアジア主要港のハブ港化を促進することになり、その結果、国内主要港の集荷力が落ち、世界の基幹航路から外れる公算が大きくなっています。

四日市港は臨海部の地域港湾的な側面を持ちつつ、伊勢湾における中枢国際港湾としての役割も担っていることに、置かれた状況の難しさがあります。

今後、四日市港がさらなる商業港化を進めるためには、いくつかの課題をクリアする必要があります。現状、主に挙げられているものとしては、航路対策、交通アクセス、背後圏、といった問題があります。

図表7

（資料）（社）日本船主協会調べ

（注）週ベースで1回以上わが国に寄港する航路の数を示す。

（注8）この他に中枢国際港湾を補完するために8地域（北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄）において中枢国際港湾が設定されており、アジア域内航路の充実を進めている。

航路については、アジア航路の開設によってコンテナ貨物取扱量が大幅に伸びたものの（注9）、中枢国際港湾としてのシンボルとも言うべき欧米との定期幹線航路では、1999年7月に開設された北米西岸航路が2001年5月には廃止を余儀なくされています。

また、交通アクセスについてみると、四日市港の周辺には幹線道路が整備されているものの、周辺道路の慢性的な渋滞等によりその機能が十分に活かされていない面があります。コンテナが持っている海上と陸上との複合一貫輸送という特徴を活かすためには、生産・

消費地と港湾間の陸上輸送が円滑に行われることが絶対的な条件ともいえます。

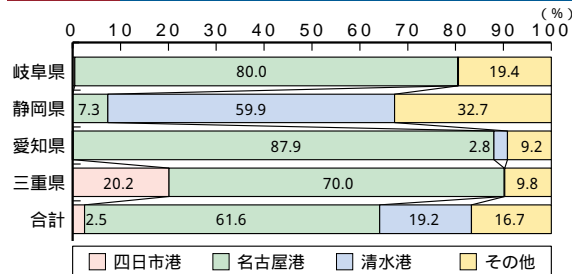
背後圏の問題に関しては名古屋港との関係が大きく影響してきます。すなわち、伊勢湾エリアには同じ中枢国際港湾として名古屋港があり、対象となる背後圏が大きく重なり合っていることに加え、名古屋港は施設整備や航路サービスにおいて四日市港を大きく上回る水準にあるため、本来、地理的には四日市市を利用する貨物が名古屋港に流れるといった状況が続いています（図表8）。

もっとも、この10年の動きをみると、名古屋港のコンテナ取扱量が約2倍になる一方で、四日市港では約4倍と、水準ではまだまだ劣るものの、大きな伸びを見せているのも事実です。これは四日市港における航路拡大を背景に、もともと三重県内で発生していたコンテナ需要の利用先が名古屋港から四日市港へ戻った結果とみることができます（図表9）。

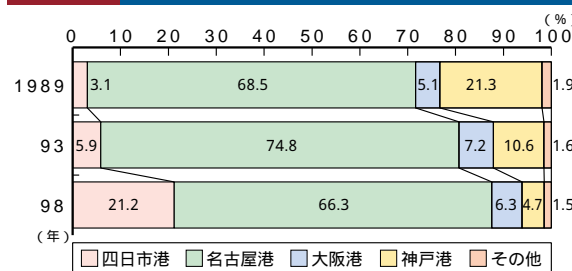
## （2）伊勢湾地域全体で競争力の強化を

一方、こうしたパイの奪い合いにとらわれず、伊勢湾エリア全体に目を転じると、中部圏という大きな経済力を持つ背後圏を抱えているにもかかわらず、その貨物取扱状況は十分なものとは言えません。すなわち、1998年のコンテナ貨物流動調査によると、中部圏で生産された貨物が伊勢湾以外の港湾から輸出されるケース、および中部圏で消費される貨物が伊勢湾以外の港湾から輸入さ

図表8 東海地区におけるコンテナ取引の利用港



図表9 三重県内コンテナ取引の利用港の推移



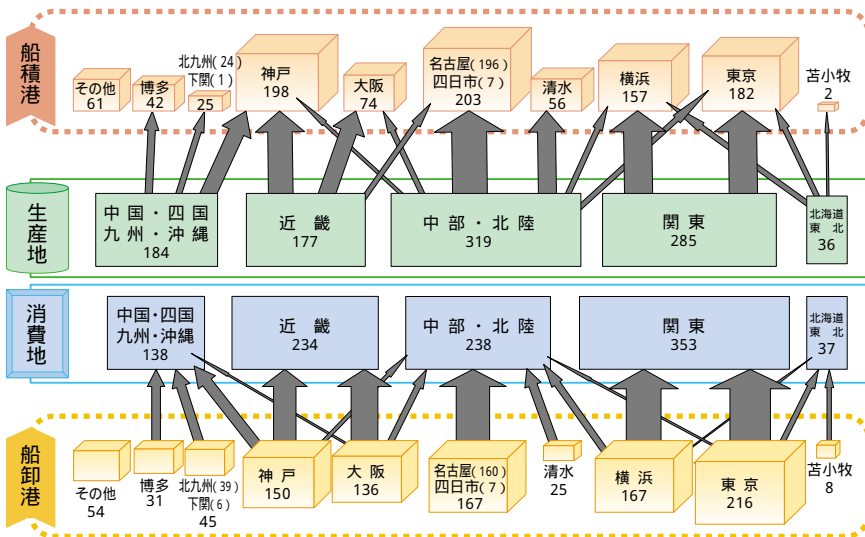
（注9）航路の開設状況はコンテナ取扱量に大きく影響しており、例えば、94年の東南アジア航路の開設を機に四日市港のコンテナ貨物取扱量は大幅に増加している。

99年に開設された北米航路（輸出主体）は2000年7月に休止され、その後同年12月に再開（輸入主体）されたが、2001年5月に再び休止となった。

図表 8.9

（資料）旧運輸省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

図表10 外貿コンテナ貨物の流動状況



れるケースは、それぞれ全体の2割程度にのぼっています(図表10)。

もっとも、この事実は裏を返せば依然として背後圏に潜在的な貨物需要を抱えていると捉えることも可能です。第二名神高速道路や東海環状自動車道など高規格幹線道路の整備とアクセス道路の整備次第では、関東、近畿という巨大市場の中央に位置しているという立地の優位性を活かす戦略も可能です。

このように今後の四日市港の活性化を考える視点としては、名古屋港との競争による貨物の集荷だけではなく、伊勢湾という広域的な範囲でパイを拡大させ、その中で名古屋港と四日市港の機能分担のもとに四日市港の港勢を拡大させるというのも選択肢の一つといえます。確かに港湾間において競争原理を導入することにより料金低下やサービス向上を図り、港湾を活性化させるという方策も重要です。しかしながら、港湾が社会資本として整備されているという側面から考えると、近接地域内での重複投資は費用対効果でみた場合の効率性を低下させる可能性があります(注10)。

伊勢湾地域の港湾が競争力を失いその機能が低下すれば、中部圏の生産者や消費者はより遠方の港湾の使用やフィーダー輸送を迫られます。結果として輸送コストや輸送期間に跳ね返るなどその経済的ロスは小さくはありません。こうした側面からみると四日市港と名古屋港の連携で伊勢湾の二大港湾が全国的な競争力を高めることは地域経済にとって大きな意義のあることといえます。

もっとも、その前提としては、先に挙げたハード面の整備だけでなく、ITを活かした港湾手続きのワンストップ化の実現、港湾諸料金(注11)の低減、各種規制の緩和といったソフト面において適切な対応を打ち出し、使い易い港としてその付加価値を高めることが重要な条件になるとみられます。(2001.12.28)

別府 孝文

図表 10  
(資料)旧運輸省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」をもとに三重銀総研作成。  
(注1)1998年10月1日～31日の調査期間中に全国の港で輸出入された貨物の総量をそれぞれ1000とした数値。  
(注2)統計上は輸出入港と生産・消費地の間には申告税関があり、一旦各税関で数値がまとめられ、各税関から消費地および船積港へ運ばれた数値が出される。そのため、図表の矢印の太さは生産・消費地と輸出入港との間の貨物流動量を正確に表示しているわけではない。

(注10)港湾審議会の答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」(1999年12月)に基づき2000年3月に港湾法が一部改正され、国土交通大臣が定める基本方針として「港湾の背後圏が重複する等の経済的観点などからみて複数の港湾が密接な関係を有する場合には港湾相互間の連携を確保する取り組み」が新たに追加された。

(注11)港湾諸料金とは入港料、トン税、パイロット料、タグボート料、エスコートボート料、綱取り料、その他船舶経費、ターミナル費用、荷役料など。