

四日市港と地域経済の発展 ～地域との結びつきを一層強める四日市港～

四日市港は中部圏を代表する国際貿易港として、また、石油化学コンビナート等を有するエネルギー供給基地として重要な役割を担っており、2004年7月には、名古屋港とともに、国が集中的に整備を進めるスーパー中樞港湾として指定を受けるなど、ナショナルポートの1つに位置づけられています。また、四日市港は、背後圏で製造される完成自動車などの製品輸出に大きく関わっているほか、近年、コンテナ港湾としても発展を続けており、地域の経済活動を物流面から支えています。

そこで今回は、四日市港の現状をコンテナ貨物の動向を中心に確認した後、最近の新規航路開設や基幹航路である北米航路再開の背景と状況について地域との関わりを交えながら整理したうえで、今後の四日市港について展望しました。

要旨

1. 四日市港の現状

近年、四日市港の輸出入貨物において、コンテナ貨物量が急伸しています。こうした背景には、①世界経済の拡大、②四日市港の背後圏である三重県経済の活発化、③中国・韓国・東南アジア航路サービスの充実、が挙げられます。もっとも、三重県のコンテナ貨物の四日市港利用率をみると、依然として低い水準にあります。

2. 新規航路開設等が相次ぐ四日市港

そうした状況下、2006年以降、新規航路開設等が相次いでいます。具体的には、①アジア航路の一層の充実、②基幹航路である北米航路の再開、が実現しています。引き続き、四日市港の利用率を上げていくためには、他港に流れている背後圏の潜在的なコンテナ貨物をいかにして取り込んでいくかが課題となります。

3. 地域との結びつきを一層強める四日市港

四日市港は地域経済活動を物流面から支えています。今後を展望しても、①三重県経済に対する四日市港の経済効果などが高まっていること、②背後圏の経済活動がより高付加価値化していくとみられること、などから、その役割の重要性は一段と高まっていくとみられます。

1. 四日市港の現状

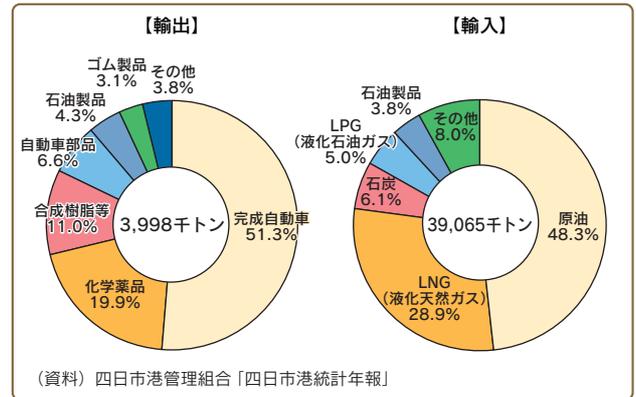
(1) 四日市港における輸出入貨物の動向

まず、四日市港の輸出入貨物の全国的な位置を、2005年の特定重要港湾海上出入貨物の動向で確認すると、四日市港の外国貿易と内国貿易を合わせた総計は63,099千トンと全国13位の位置にあります。その内訳をみると、外国貿易は内国貿易に比べてウェイトが高く、43,063千トンで全国8位となっています。また、2005年の外貿コンテナ貨物量は、2,535千トンとなっており、全国9位に位置しています(図表1)。

次に、輸出入貨物の品種構成をみると、輸出では、完成自動車が51.3%と最も多く、続いて化学薬品が19.9%、合成樹脂等が11.0%、自動車部品が6.6%となっています(図表2)。一方、輸入につい

ては、原油が48.3%と最も多く、続いてLNG(液化天然ガス)が28.9%、石炭が6.1%、LPG(液化石油ガス)が5.0%となっています。

図表2 四日市港輸出入貨物の品種構成(2005年)



(資料) 四日市港管理組合「四日市港統計年報」

図表1 四日市港の貨物量の状況(2005年)

＜海上出入貨物量＞			＜外貿コンテナ取扱貨物量＞				
順位	港名	統計(千トン)	うち外国貿易		順位	港名	統計(千トン)
			順位	(千トン)			
1位	名古屋港	187,009	1位	121,904	1位	東京港	43,279
2位	千葉港	165,715	2位	97,506	2位	横浜港	42,383
3位	横浜港	133,290	3位	80,188	3位	名古屋港	41,453
4位	苫小牧港	102,059	14位	20,527	4位	神戸港	32,015
5位	水島港	107,747	4位	60,857	5位	大阪港	27,917
13位	四日市港	63,099	8位	43,063	9位	四日市港	2,535

(資料) 四日市港管理組合「四日市港統計年報」

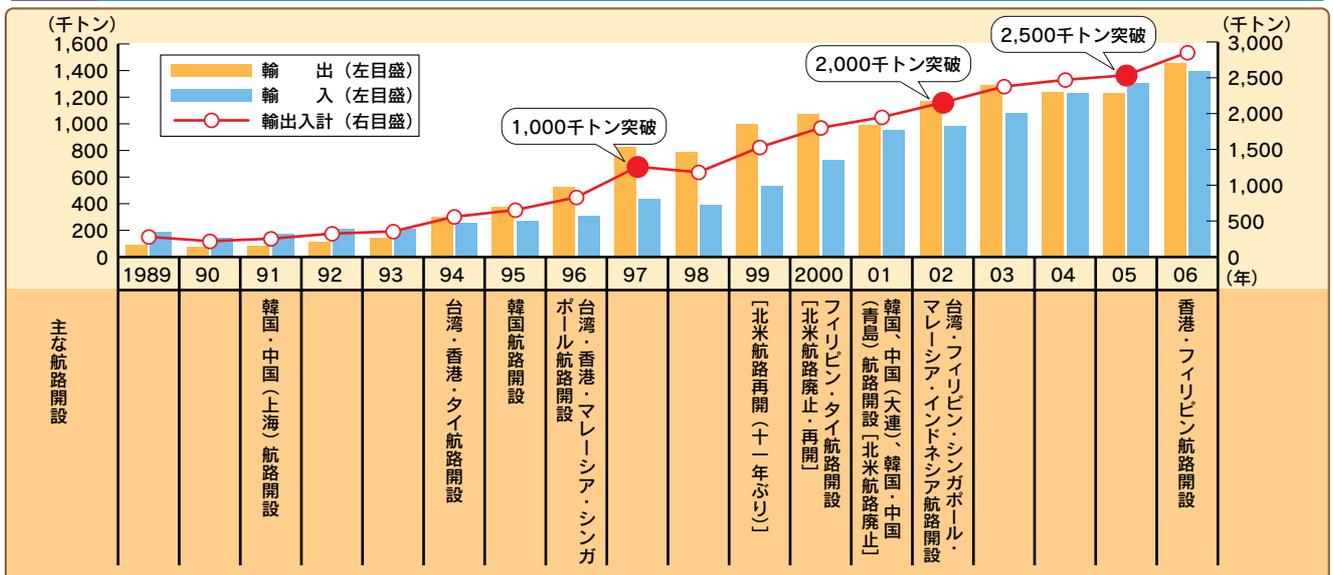
(2) 四日市港のコンテナ貨物取扱状況

とりわけ、近年、四日市港の輸出入貨物において、コンテナ貨物量が急伸びしています(図表3)。2006年の速報データによると、外貿コンテナ貨物量は2,852千トンで前年と比べて12.5%の増加となり、8年連続で過去最高を記録しました。

こうした貨物量好調の背景には、主に以下の3点が指摘できます。

第1は、世界経済の拡大です。最近10年間の世界の実質経済成長率をみると、平均で3.7%と4%弱の経済成長を記録しています(図表4)。特に成長が著しい中国では約9%、また欧米諸国も堅調で、

図表3 四日市港の主な航路開設と四日市港コンテナ取扱貨物量の推移



(資料) 四日市港管理組合「四日市港統計年報」、四日市港管理組合資料

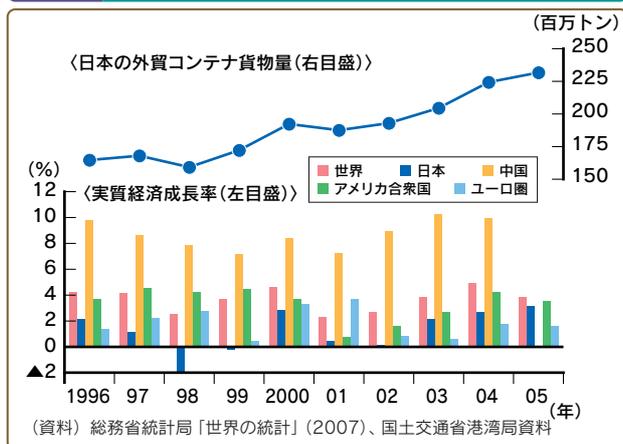
米国では約3%、ユーロ圏でも約2%の成長が続いています。こうした世界経済の拡大を背景に、日本全体の外貿コンテナ貨物量も増加しており、2005年は232百万トンと96年対比40.7%増加しています。

第2は、四日市港の背後圏である三重県経済の活発化です。三重県の製造品出荷額等の推移をみると、大規模事業所の立地や設備投資が進んだこともあり、96年の7.7兆円から2005年には9.5兆円と1.8兆円増加しています(図表5)。また、この間全国シェアはほぼ一貫して上昇しており、全国対比好調な経済活動が行われています。

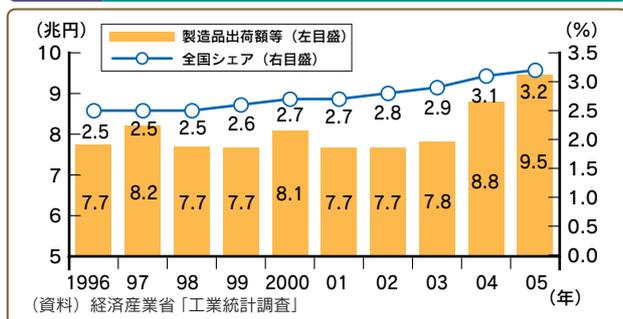
第3は、中国・韓国・東南アジア航路サービスの充実です。中国を始めとするアジア諸国経済の急成長と背後圏である三重県の好調な経済活動を背景に、中国・韓国・東南アジア航路サービスが充実した結果、コンテナ貨物量は97年には1,000千トン、2002年には2,000千トン、2005年には2,500千トンを突破しました(前出図表3)。

加えて、2006年1月に、大型コンテナ船の入港可能な水深14mの岸壁を備えた、霞ヶ浦北埠頭

図表4 主要国の経済成長とわが国の外貿コンテナ輸送



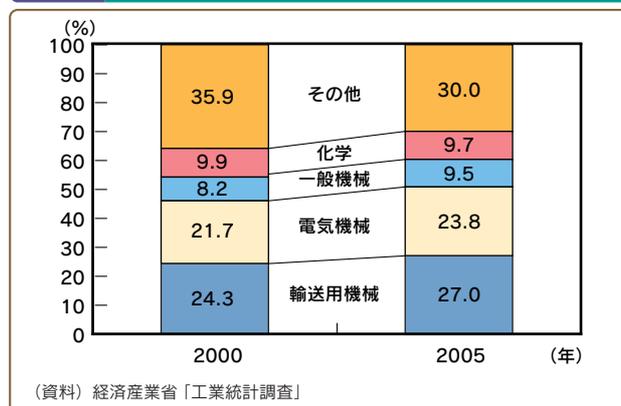
図表5 三重県の製造品出荷額等の推移



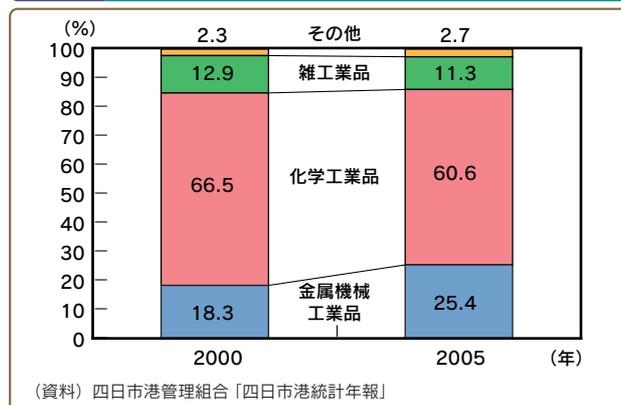
際コンテナターミナルが供用を開始したことも取扱量好調の追い風となっています。

一方、コンテナ貨物の品種に着目すると、2004年以降、三重県の製造品出荷額等が急増していることもあり、三重県経済と四日市港の結びつきが強まっていることが窺えます(図表6、7)。三重県の製造品出荷額等の業種別構成比の変化と四日市港コンテナ輸出貨物品種構成比の変化をみると、輸送用機械、電気機械、一般機械の製造品出荷額等の合計が2000年の54.2%から2005年には60.3%と約6ポイント増えるなか、コンテナ輸出貨物品種の金属機械工業品も同期間18.3%から25.4%と約7ポイント増えています。

図表6 三重県の製造品出荷額等の業種別構成比



図表7 四日市港コンテナ輸出貨物品種の構成比



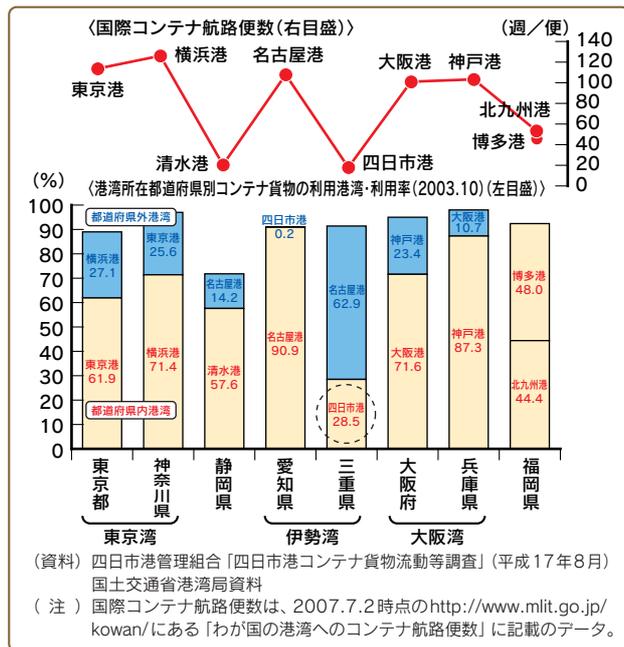
(3) 三重県のコンテナ貨物の四日市港利用率

このようにコンテナ貨物量を順調に増やし、地域との関係を深めている四日市港ですが、三重県のコンテナ貨物の四日市港利用率をみると、2003年は輸出入合計で28.5%と、98年の21.2%からは上昇しているものの、依然として低い水準にあります。

全国の主要港湾における所在都道府県のコンテナ貨物の都道府県内港湾の利用率をみると、国際コンテナ航路便数で週100便を超えるサービスを持つ五大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）は名古屋港の90.9%を最高に平均で約8割の水準にあります（図表8）。また、静岡県清水港は、コンテナ航路便数で四日市港とほぼ同水準ながら、利用率は57.6%と四日市港の2倍の水準にあります。

こうした背景には、日本国内の港湾物流構造が、欧米のように内陸コンテナ貨物の仕向・仕出地に対するゲートウェイを、沿岸線に並んだ港湾同士が競争する構造ではなく、三大湾を中心に主要港湾の直背後にそれぞれの主要仕向・仕出地である大都市圏が対応している構造を有していることがあります。すなわち、伊勢湾において、三重県は四日市港の背後圏であるとともに、名古屋港の背後圏でもあり、名古屋港の充実した航路サービスを背景に、三重県内のコンテナ貨物が名古屋港に流れている実態があります。

図表8 コンテナ貨物の利用港湾・利用率とコンテナ航路便数



2. 新規航路開設等が相次ぐ四日市港

このようななかで、四日市港が背後圏の荷主企業のニーズに応えるとともに、スーパー中枢港湾としてわが国のナショナルポートとしての役割を

果たしていくためには、航路サービスの充実が不可欠です。そうした状況下、四日市港管理組合など行政と関連団体の積極的なポートセールスにより、2006年以降次々のように新規航路開設が相次ぎ、基幹航路である北米航路が再開されました。

(1) アジア航路

まず、2006年4月に香港・フィリピン航路が開設されました（図表9）。香港への航路については、既に台湾・香港・タイ航路があり、四日市→香港間の所要日数が6日となっていたにもかかわらず、本新航路では4日と2日間短縮されました。香港を中心とした中国・華南地域は中国有数の産業地帯であり、輸出入需要も多く、華南地域と四日市港を経由地なしで結ぶ航路ニーズが高かったこともあり航路が開設されました。特に、近年大手企業を中心に高度なサプライチェーン・マネジメントが行われているなか、需要が多い地域への物流航路の選択肢が増え、リードタイムも短くなることから、本航路による四日市港利用の効果は大きいとみられます。

次に、2006年6月に韓国（平澤・釜山）航路が開設されました。韓国・平澤市の南部には工業地域が存在し、日本から液晶関連の部品、部材メーカー等が進出していることもあり航路が開設されました。三重県では、液晶関連企業の集積を目指すクリスタルバレー構想が展開されており、液晶部材メーカーも多数立地しており、そうした企業の利便性が高まっています。また、2006年7月には釜山積み替えの欧州等への接続航路が開設されました。

図表9 最近のアジア向けコンテナ定期航路サービス

開設	航路名	航路の特徴
2006/4	香港・フィリピン航路	四日市→香港を4日、四日市→マニラを6日で結ぶ。本航路は、途中で寄港地がなく、香港との往復日数が短いことが特徴。
2006/6	韓国（平澤・釜山）航路	韓国ソウル近郊の平澤港、釜山港と四日市港とを結ぶ。平澤港との間の航路が四日市港に開設されるのは初めて。就航船舶はコンテナだけでなく、車両やトレーラーなどの貨物が積載できる点が特徴。
2006/7	欧州等接続（韓国・中国）航路	日本発着貨物について釜山を積み替え拠点として欧州航路などに接続するフィーダー航路。欧州、中近東、中南米、豪州などと貿易を行う際に、名古屋港など他港を利用せざるを得なかった荷主にとって新たな選択肢が生まれ、四日市港の利便性が向上。

(資料) 四日市港管理組合「Port of Yokkaichi 四日市港の動き」を基に三重総研作成

この結果、四日市港のアジア向けコンテナ航路サービスは、2007年5月現在、中国（香港）への週13便を筆頭に、韓国へ週6便、台湾へ週5便などとなっています（図表10）。

図表10 四日市港のアジア域内航路サービス

四日市港	韓国	週 6 便
	中国（香港）	週 13 便
	台湾	週 5 便
	タイ	週 3 便
	フィリピン	週 3 便
	マレーシア	週 3 便
	シンガポール	週 3 便
	インドネシア	週 1 便

（資料）四日市港管理組合資料

(2) 北米航路

2007年5月、北米航路が6年ぶりに再開されました。四日市港管理組合「四日市港コンテナ貨物流動等調査報告書」（平成17年8月）によると、四日市港の背後圏にある三重県内全域と滋賀県、岐阜県などにおける北米航路のコンテナ貨物量は月間105千トン（2003年10月1ヶ月間）に上り、背後圏の全貨物量795千トンの13.2%を占めています。

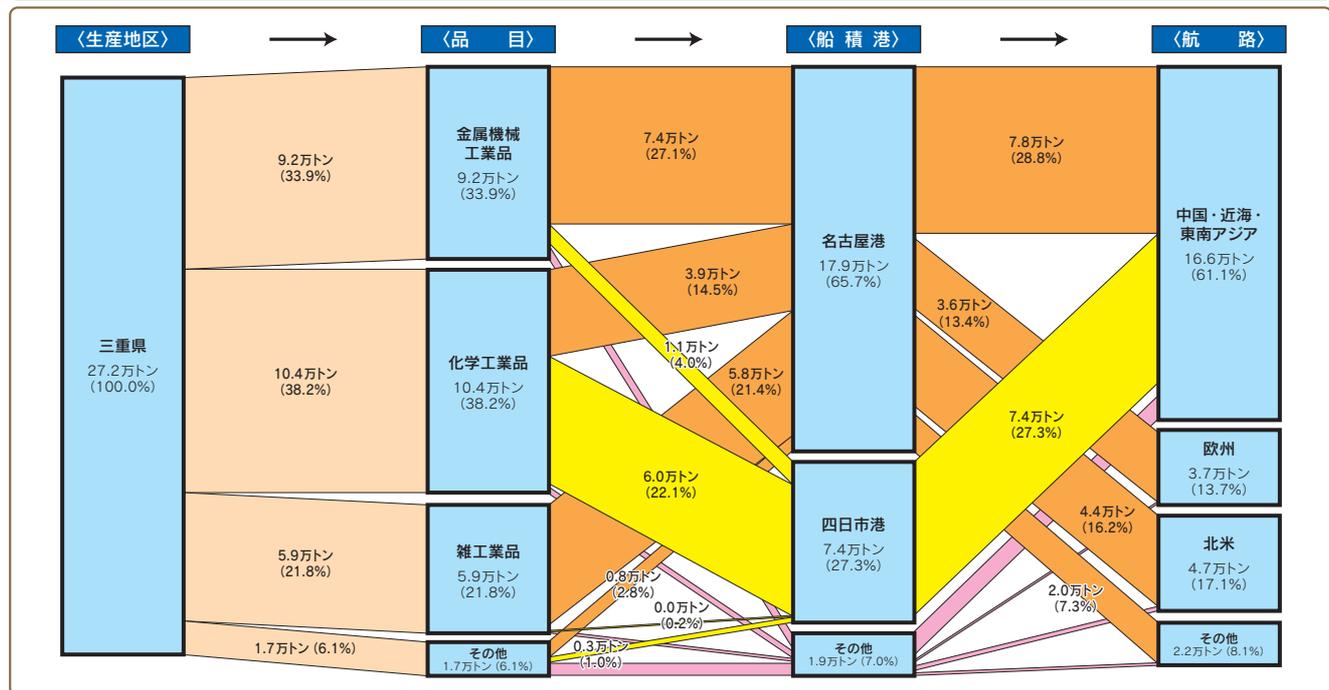
ます。これは、中国航路の325千トン（40.9%）、韓国、台湾などの近海航路の133千トン（16.8%）、東南アジア航路の118千トン（14.8%）に次ぐ4番目の規模を誇ります。

こうした実態に加え、背後圏の荷主企業のニーズもあり、2001年5月に北米航路が廃止されて以来、四日市港にとっては、その再開が待ち望まれていました。ちなみに、四日市港においては、今回の再開に至るまで、過去3度、北米航路を実現した経緯があります（注）。

実際、三重県のコンテナ貨物の流動状況を見ると、輸出コンテナ272千トンのうち、北米向けは47千トンで全体の17.1%と2割弱も占めています（図表11）。また、輸入コンテナ235千トンのうち北米経由は16千トンと全体の6.8%を占めており、輸出入コンテナ合計507千トンに占める北米航路63千トンの比率は12.4%と1割強になっています。これらの貨物の大半は四日市港に北米航路がなかったため、名古屋港に流れていました。

こうした背景もあり、四日市港では、新たに四日市港と北米、欧州等の間を結ぶコンテナ船による定期航路が就航した場合、寄港1回当たり最大100万円が支給される補助金制度を2005年6月に創設するなどして、航路誘致を図ってきました。

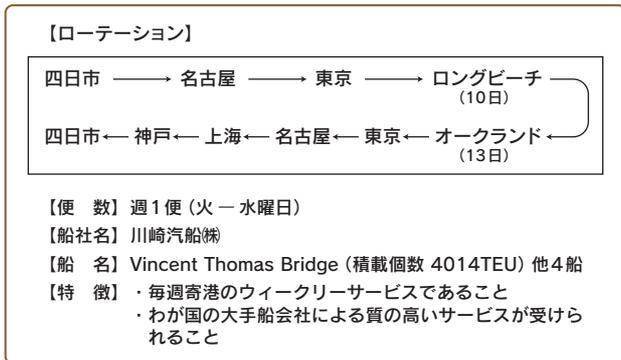
図表11 三重県における輸出コンテナ貨物の流動状況（2003年10月）



（資料）四日市港管理組合「四日市港コンテナ貨物流動等調査報告書」（平成17年8月）を基に三重銀総研作成

今回の北米航路は、中国・上海港から神戸港を経て四日市港に入港し、名古屋港、東京港を経由して米国・ロングビーチ港とオークランド港へ向かい、ロングビーチには10日、オークランドには13日で到着します（図表12）。

図表12 四日市港 北米定期航路の概要



（資料）四日市港管理組合資料を基に三重銀総研作成

その特徴は、①過去3回就航した北米航路とは異なり毎週寄港のウィークリーサービスであること、②わが国の大手船会社による質の高いサービスが受けられること、が挙げられます。また、荷主企業にとっては、四日市港を利用することにより北米向け荷物のリスク分散が図られることもメリットとなります。

（注）

最初は、86年8月から88年2月までの期間、自動車の北米生産を契機に6週間に1度寄港した。2度目は、99年7月に輸出対応の北米航路として再開したが、2000年7月まで船会社の航路再編で廃止となった。3度目は、2000年10月に再開されたが、輸入航路であったこともあり、2001年5月に廃止となった。

（3）四日市港利用優位圏におけるコンテナ貨物量

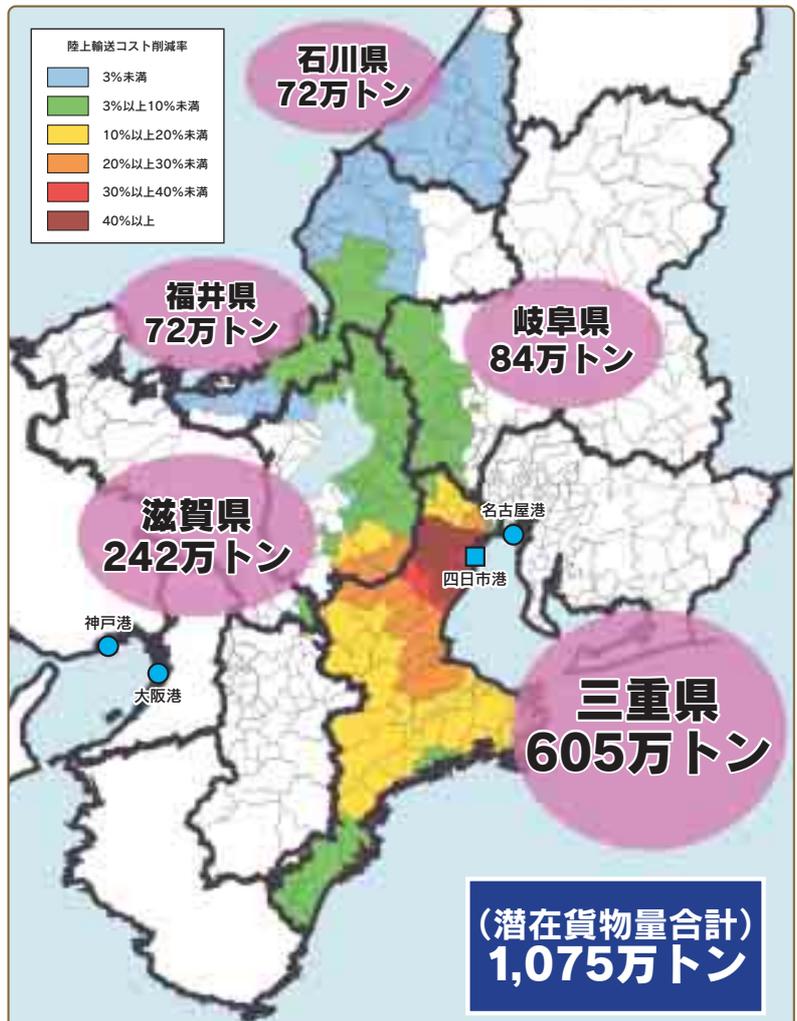
以上のように、四日市港では、アジア航路の充実、北米航路の再開と航路サービスの充実を図ってきていますが、さらに四日市港の利用率を高めていくためには、他港に流れている背後圏の潜在的なコンテナ貨物をいかにして取り込んでいくかが課題となります。

一般に、背後圏の荷主企業がどの港湾

を利用するかについては、港湾利用料金以外にも、陸上輸送コストやコンテナターミナルの滞在時間などのコストも加味され選択されます。特に、時間価値の高い高付加価値製品を運ぶコンテナ貨物においては、出来るだけ短時間で輸送できる陸上輸送ルートが選択されます。

そうした意味で、四日市港利用による陸上輸送コスト削減率と潜在貨物量についてみると、図表13の通りとなっています。すなわち、他港より四日市港を利用した方が陸上輸送コストが安くなる四日市港利用優位圏内で生産される年間コンテナ貨物量の推計は、三重県が605万トンで最も多く、次いで滋賀県が242万トン、岐阜県が84万トン、福井県と石川県が72万トンとなっており、合計で1,075万トンとなっています。

図表13 四日市港利用優位圏における年間コンテナ貨物量



（資料）四日市港管理組合「四日市港外貿コンテナ貨物流動調査の概要」

（注）2003年10月時点の貨物量を基に、年間の貨物量を試算。市町村界は2003年10月時点。

図表14 四日市港コンテナ定期航路



(資料) 四日市港管理組合ホームページ

現在の四日市港のコンテナ定期航路は図表14の通りですが、このようなことから、引き続き航路サービスを充実させることにより、陸上輸送コストが優位にある圏域からの潜在貨物量を取り込むことによって四日市港の利用率を高めていくことが必要となります。

現在、四日市港では、荷主企業に対して同港利用による陸上輸送距離の短縮に伴う、物流コスト縮減だけでなく、CO₂の削減効果も得られることを提案しています(図表15)。その内容を具体的にみると、名古屋港を利用するより四日市港を利用した方が、津市で30%、松阪市、伊勢市、伊賀市でもそれぞれ約20%のCO₂削減効果があるとしています。そして、他港で取り扱われている年間約20万6千TEU(Twenty-foot Equivalent Units、1TEU=20フィートコンテナ換算)の三重県内コンテナ貨物を四日市港で取り扱おうと仮定すると、年間約1万3千トンのCO₂削減となり、これは森林約2,000ヘクタール(名古屋ドーム400個分以上)の吸収量に相当するとしています。

図表15 四日市港の利用によるCO₂削減効果

利用港 各市	四日市港		名古屋港		CO ₂ 削減率
	距離	CO ₂ 発生量	距離	CO ₂ 発生量	
四日市市	6.5km	1.2t	22.8km	4.1t	71%
鈴鹿市	17.3km	3.1t	33.6km	6.1t	49%
津市	36.8km	6.7t	53.1km	9.6t	30%
松阪市	53.2km	9.6t	69.5km	12.6t	24%
伊賀市	63.8km	11.5t	80.1km	14.5t	21%
伊勢市	79.1km	14.3t	95.4km	17.3t	17%

(資料) 四日市港管理組合「CO₂削減に最寄りの四日市港がお役に立ってます」、四日市港管理組合資料

3. 地域との結びつきを一層強める四日市港

今までみてきたように、四日市港は地域経済活動を物流面から支えています。今後より一層その重要性が高まっていくとみられます。

(1) 四日市港の経済効果

四日市港に関わる経済活動は多岐にわたっています。具体的には、四日市港が存在することにより、そこで直接働く個人や企業などが行う財やサービスの生産が生まれ、また、四日市港において取り扱われる多様な貨物を通じて、地域に広く経済活動をもたらしています。こうした点を踏まえると、四日市港の経済活動は地域経済へ広く波及していると捉えることができます。

こうした地域経済への波及効果を捉えたものが四日市港の経済効果であり、四日市港が三重県にもたらす経済効果をみると、県内総生産の誘発額は2006年調査では1兆438億円と三重県内総生産の14.7%を占めており、2002年調査の11.2%と比較すると3.5ポイント上昇しています(図表16)。

図表16 四日市港の経済効果

調査年	項目	県内総生産(億円)	雇用者所得誘発額(億円)	雇用者誘発数(千人)	税収効果(県税)(億円)
2006年調査		10,438.0	5,013.0	106.9	335.1
	三重県対比	14.7%	15.6%	13.9%	15.8%
2002年調査		7,017.4	2,975.9	56.4	73.0
	三重県対比	11.2%	9.3%	7.8%	10.2%

(資料) 四日市港管理組合「四日市港経済効果調査報告書」(平成18年3月)

そのほか雇用効果や税収効果も2002年調査の比率よりも2006年調査の比率の方が高くなっており、三重県経済に対する四日市港の経済効果が高まっています。

加えて、97年度から2006年度（試算値）までの三重県の経済成長率と純移輸出の推移をみると、県内総支出に占める純移輸出の比率が90年代後半の10%程度から足元14%程度まで上昇するもとで、経済成長率における純移輸出の寄与度が高まっており、こうしたことから背後圏の経済活動を物流面で支える四日市港の役割がより一層重要となっています。

(2) コンテナ港湾としての機能拡充が期待される四日市港

さらに、今後を展望するとその役割の重要性は一段と高まっていくとみられます（図表17）。

直背後にある四日市臨海部工業地帯では、汎用品から高付加価値製品へという四日市コンビナートの構造転換が進むにつれて、企業は研究所などの研究開発機能を当該地域に集積させています。例えば、JSRが情報電子材料を中心とする最先端材料の研究開発強化を行うために、四日市研究所

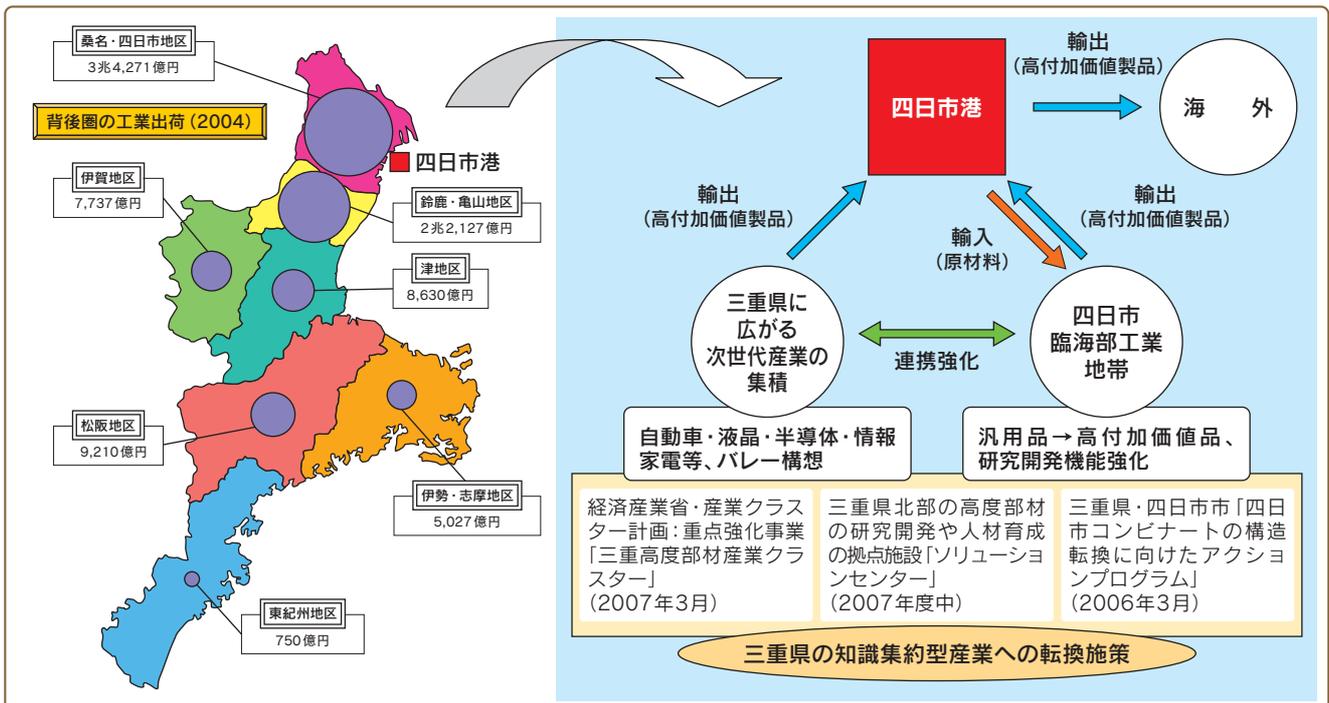
内に新クリーンルーム棟を2006年入り後竣工させたほか、三菱化学が2007年に自動車産業や電機電子産業をターゲットにした研究開発施設「四日市未来創造館」を竣工させました。一方、内陸部にはホンダ、シャープ、東芝、富士通など国際競争力のある次世代産業の企業群が集積しており、近年さらに競争力を高めるために、大型の設備投資が盛んに行われています。

こうした川上の素材・部材産業から川下の加工組立型産業までが近接地に集積していることもあり、臨海部の産業と内陸部の産業を結びつけるような政策的な動きもここもと強まってきており、三重県の地域産業の将来像が高付加価値製品を次々と生み出すような地域産業構造となっていく方向にあると考えられます。

そうしたなかで、地域経済との結びつきが強まっている四日市港は、今まで以上に高付加価値製品を取り扱う可能性が高く、そうした意味でもコンテナ港湾としての機能の拡充が中長期的に不可欠となります。

(07.7.2)
先浦 宏紀

図表17 背後圏の経済活動を物流面で支える四日市港



(資料) 経済産業省「平成16年工業統計表(工業地区編)」、中部経済産業局、三重県資料を基に三重銀総研作成