

調査レポート

四日市港における物流と三重県経済 ～四日市港の利用率向上を通じた三重県経済の成長・発展を目指して～

四日市港は、中部圏を代表する国際物流拠点として、エネルギーや原材料となるバルク貨物を輸入し、完成自動車などを輸出するのみならず、コンテナ貨物も取り扱う総合港湾として着実な成長を続けています。また、その背後圏では、日本有数の臨海部コンビナートを中心とした基礎素材型産業や、内陸部の加工組立型産業などが集積しており、四日市港はこれら背後圏産業の発展を物流面から支えています。

そこで、本稿では、四日市港や背後圏の経済的特徴を概観した上で、四日市港に関連する経済活動が背後圏経済にどの程度貢献しているのかを確認し、四日市港を通じた三重県経済の成長・発展に向けた課題やそのポテンシャルについて分析しました。

要 約

1 四日市港と背後圏の現状

四日市港は、東名阪自動車道や国道1号などの主要道路を通して、県内に点在する産業群と結ばれており、その発展とともに、四日市港の果たす役割もより一層重要性を増しています。さらに、四日市港は、三重県を代表する港湾であるほか、全国的にみても日本有数の貿易拠点であると言えます。このように四日市港が日本有数の貿易拠点としての地位を築いている背景として、背後圏である三重県では、県北部の北勢地域を中心にもものづくりが盛んで、グローバル企業が多数立地していることが指摘できます。

2 高まる四日市港の役割

四日市港の経済活動については、地域経済に大きく影響を与えており、その効果は多岐にわたっていると考えられます。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、四日市港の経済活動は、三重県経済や所在市である四日市市経済に対し、1割強の影響をもたらしているとみられます。加えて、四日市港の輸出額については、海外生産へのシフトが懸念されるものの、アジア向けを中心に全国を上回るペースで増加傾向を辿っており、四日市港の重要度はますます高まっています。

3 四日市港の経済効果拡大に向けて

四日市港の経済活動は、背後圏に広く経済効果をもたらしているものの、三重県企業が輸出する際に四日市港を利用する割合は3割弱と低く、背後圏経済が着実に成長・発展していくためには、背後圏の貨物取り込みに一段と注力していくことが重要です。四日市港の周辺には、他港を利用するよりも陸上輸送コストの面で優位と考えられる市町村も多く、利用率向上に向けたポテンシャルは高いとみられます。四日市港利用促進協議会などにより、三重県内外で積極的なポートセールスが行われるなか、四日市港の利用率向上を通じた取扱貨物の増加により、県内経済が成長・発展していくことが期待されます。

1. 四日市港と背後圏の現状

(1) 四日市港の背後圏の交通網

四日市港の港勢を把握するうえで、まずはそのロケーションについてみると、四日市港は、東名阪自動車道や伊勢自動車道など、県内を通る高規格幹線道路や、国道1号、23号などの主要国道、四日市港の霞ヶ浦地区と東名阪自動車道をほぼ直線で結ぶ富田山城線などの県道を通じて、北勢地域（三重県北部の5市5町）を中心とした県内の産業群と結ばれています。

その道路網を具体的にみると（図表1）、県内を通る高規格幹線道路は、伊勢湾岸自動車道、東名阪自動車道、伊勢自動車道、名阪国道（国道25号）のほか、2008年2月には、新名神高速道路の亀山JCT（ジャンクション）－草津田上IC（インターチェンジ）間が開通し、滋賀県や京都府など、関西圏とのアクセスが大きく向上しました。

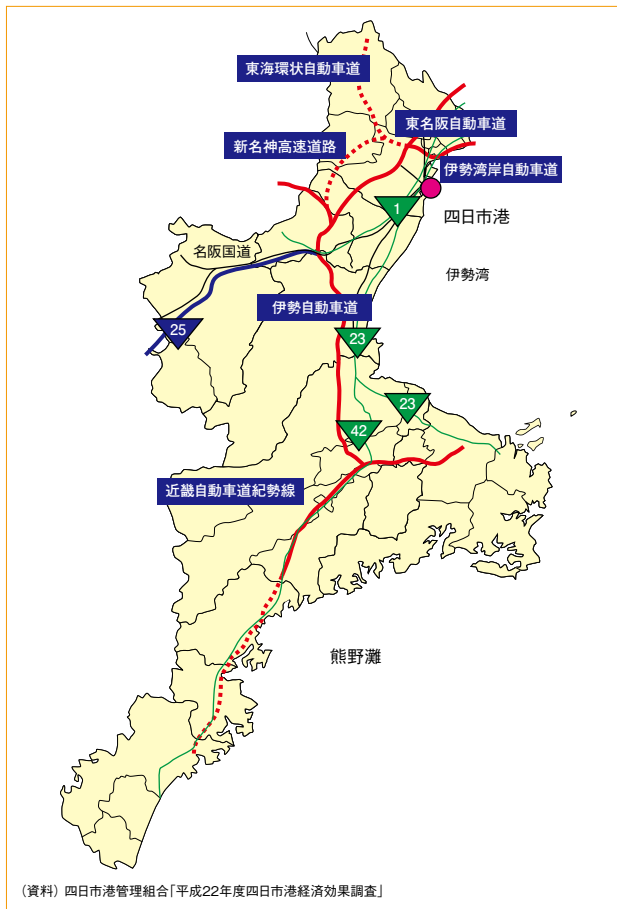
一方、主要国道のうち、国道1号は、愛知県から四日市市など北勢地域を経由して滋賀県、京都府、大阪府に至るほか、国道23号は愛知県から北勢地域の臨海部を通っており、コンビナート企業的主要物流ルートとなっています。さらに県内では、川越町から鈴鹿市を結ぶ延長約28kmの国道1号北勢バイパス、鈴鹿市から松阪市を結ぶ延長約34kmの国道23号中勢バイパスも一部供用が開始されており、全線開通が待たれる状況です。

一方、今後の道路計画及び整備状況をみると、新名神高速道路の四日市JCT－亀山西JCT間が、2018年度の全線開通を目指し、用地買収や建設工事などの事業が進められています。このほか、東海環状自動車道の四日市北JCT－北勢IC間を含む「西回りルート」の整備が計画されており、2020年度までに全線開通を目指すことがアナウンスされています。

このほか、港におけるアクセス面の利便性向上のため、霞ヶ浦北埠頭と伊勢湾岸自動車道 みえ川越ICを結び、四日市港の北側より港にアプローチする際に国道23号などの渋滞を避けられる、臨港道路霞4号幹線の整備が進められています。

これらの道路網が完成すると、四日市港への物流アクセスは一段と向上すると予想されます。

図表1 四日市港の位置と背後地域の交通網



(2) 四日市港と背後圏の特徴

このような交通網によって県内産業と結ばれている四日市港は、三重県を代表する港湾であるほか、全国的にみても日本有数の貿易拠点であると言えます。

すなわち、財務省「貿易統計」から四日市港の輸出入総額をみると、2010年は2.46兆円となっており、これに尾鷲港、津港を加えた三重県の港の合計値（2.64兆円）のうち、四日市港が9割超を占めています。さらに、2010年の港別の貿易額順位をみると（次頁、図表2）、四日市港は、輸出入総額が全国の全144港中10位となったほか、輸出（1.13兆円）が12位、輸入（1.33兆円）が10位と、それぞれ上位にランクインしています。

このように、四日市港が全国有数の貿易港としての地位を築いている背景として、背後圏である三重県において、北勢地域を中心にものづくりが盛んであり、とりわけ、海外との取引が多い大企業が多数立地している点が指摘できます。

図表2 港別にみた貿易額(2010年)

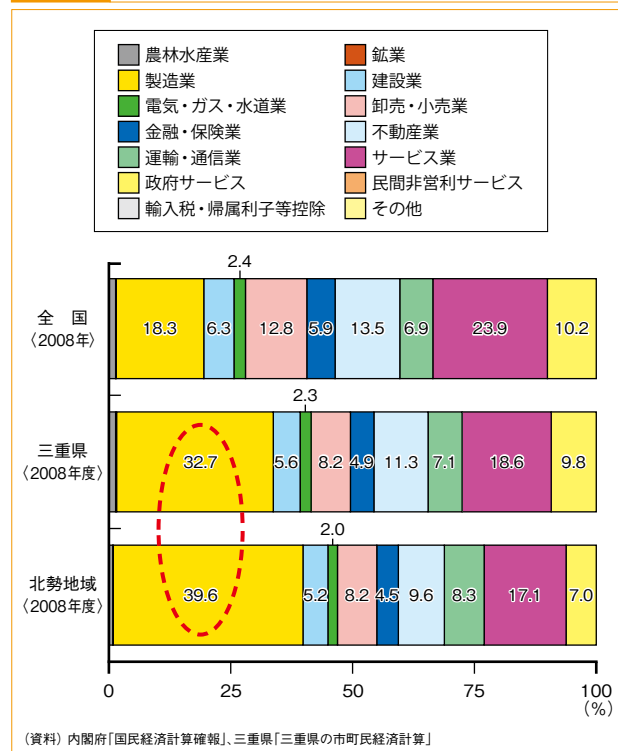
(単位:兆円)

順位	輸出入計	輸出	輸入
1	成田空港 20.21	成田空港 10.34	成田空港 9.87
2	名古屋 12.71	名古屋 8.94	東京 7.53
3	東京 12.13	横浜 7.10	名古屋 3.77
4	横浜 10.34	神戸 5.15	大阪 3.76
5	神戸 7.56	東京 4.61	千葉 3.35
6	大阪 7.02	関西空港 4.26	横浜 3.23
7	関西空港 6.97	大阪 3.26	関西空港 2.70
8	千葉 4.41	三河 1.68	神戸 2.40
9	川崎 3.37	清水 1.45	川崎 2.17
10	四日市 2.46	博多 1.43	四日市 1.33
11	水島 2.24	川崎 1.20	水島 1.30
12	博多 2.15	四日市 1.13	鹿児島 1.24
13	清水 2.12	千葉 1.07	堺泉北 1.21
14	三河 2.03	広島 0.95	大分 1.21
15	大分 1.83	水島 0.94	鹿島 1.05

(資料) 名古屋税関「全国港別貿易額順位表」

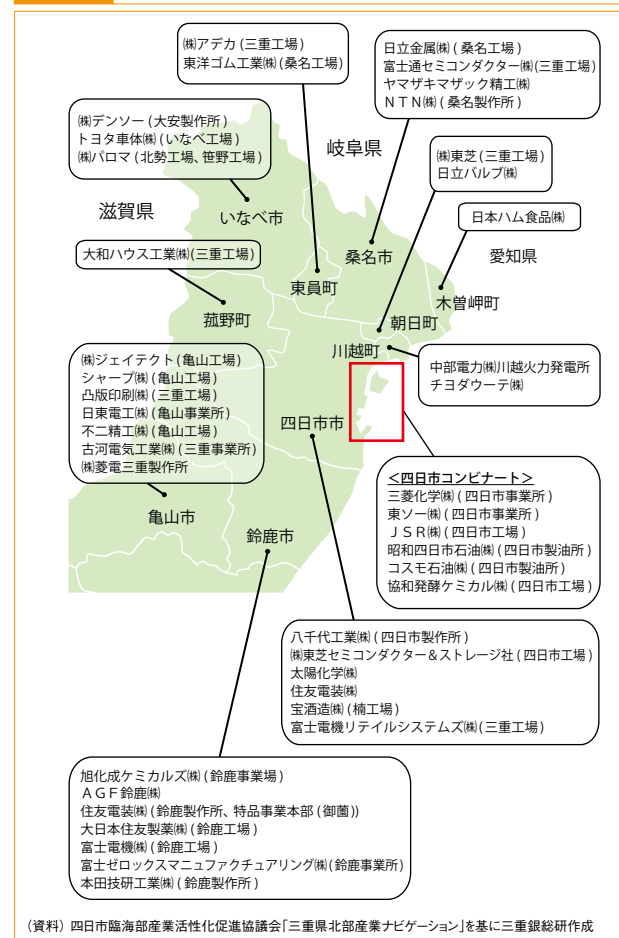
北勢地域を中心とした三重県でものづくりが盛んなことを示す一つの指標として、三重県ならびに北勢地域の産業構造を全国と比較すると(図表3)、三重県では県内総生産に占める製造業の比率が32.7%と、全国(18.3%)を大きく上回っており、とりわけ北勢地域は39.6%と、全国の2倍を超す水準となっています。

図表3 全国と三重県、北勢地域の経済活動別県内総生産のシェア



さらに、北勢地域における大手企業の立地状況を確認すると(図表4)、四日市市の石油化学関連や鈴鹿市の自動車関連を始め、グローバル企業が多く立地しており、これらの企業による海外への販売活動や海外からの原材料の調達活動が、四日市港における輸出入の底上げにつながっていると考えられます。

図表4 北勢地域における主なグローバル企業

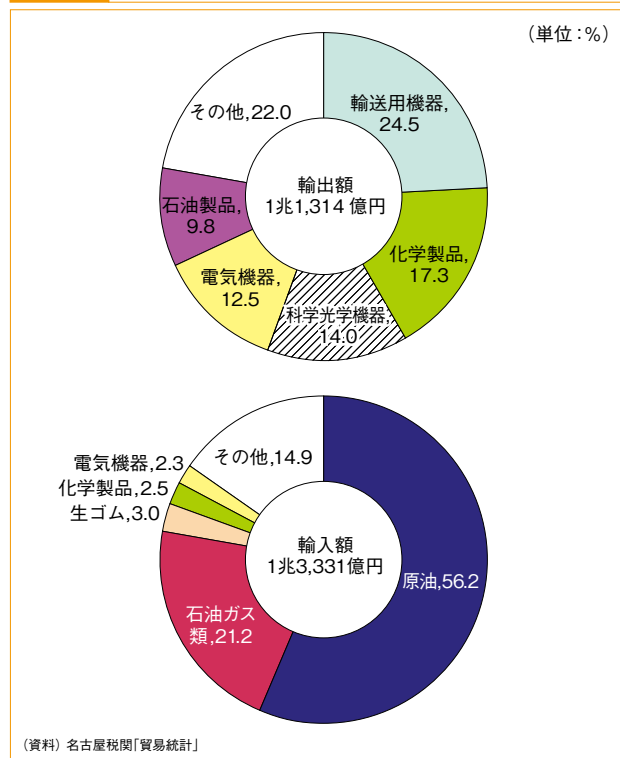


こうした産業を背後圏に抱える四日市港の輸出入については現在、輸出は自動車など輸送用機器が中心である一方、輸入は原油など原燃料が大部分を占める状況となっています。

具体的に、2010年における四日市港の輸出入額の品目別構成比をみると(次頁、図表5)、まず輸出については、自動車や自動車の部分品などの輸送機器が2,767億円と、輸出額全体(1兆1,314億円)の約4分の1を占め、次いでプラスチックなどの化学製品(1,952億円、17.3%)の割合が高くなっています。他方、輸入については、原油が7,490億円と、輸入額全体の過半を占めているうえ、液化

天然ガス(LNG)などの石油ガス類(2,821億円、21.2%)についても2割を超すシェアを保持しており、四日市港は臨海部のコンビナート企業にとって、原材料の輸入基地として重要な役割を果たしていると言えます。

図表5 四日市港の輸出入品目(2010年)



2. 高まる四日市港の役割

(1) 四日市港の経済効果

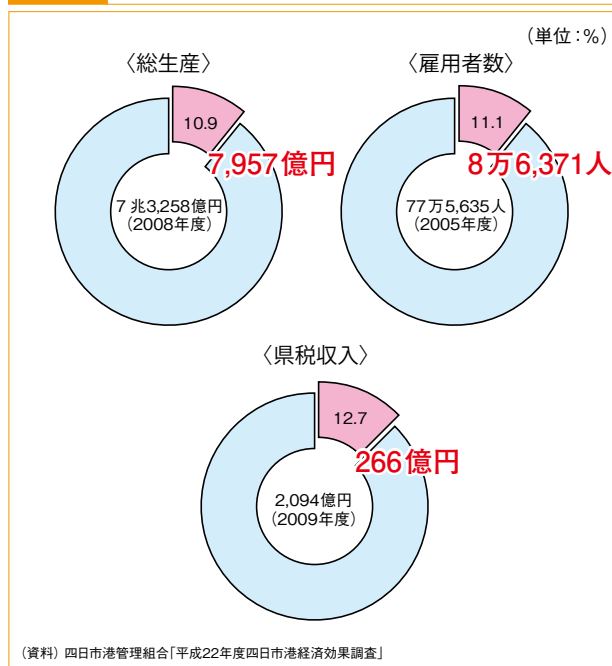
このような貿易構造を持つ四日市港については、その経済活動が地域経済に大きく影響を与えており、経済効果も多岐にわたっていると考えられます。例えば、四日市港にかかわる企業に勤める人々が給与のもとにモノやサービスを購入するほか、企業自らが設備投資を行ったり、港湾を通じて海外への輸出や県外への移出を行ったりするなど、さまざまな活動が行われています。こうした活動は、それにかかわる産業の生産を生み、その産業における原材料の購入やサービスの利用はさらに別の産業で新たな生産を呼び起こすなど、効果が多岐にわたる部門へ波及していきます。

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、四日市港管理組合は、「平成22年度 四日市港経済効果調査」において詳

細な推計を行っています。それによると、四日市港の経済活動は、所在地である三重県や四日市市の経済に対して1割強の影響をもたらしています。

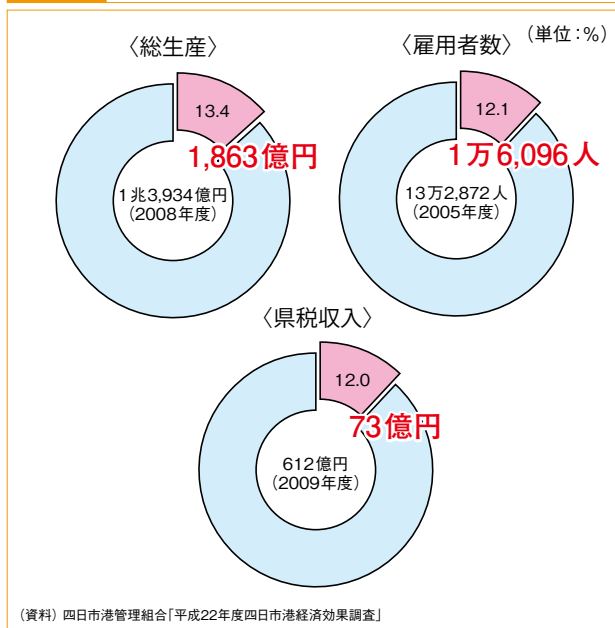
まず、四日市港が三重県経済に与える経済効果についてみると(図表6)、県内総生産については三重県全体(2008年度:7兆3,258億円)の10.9%に相当する7,957億円、雇用者数については三重県全体(2005年度:77万5,635人)の11.1%に相当する8万6,371人、県税収入については三重県全体(2009年度:2,094億円)の12.7%に相当する266億円を誘発したと推計されています。

図表6 四日市港が三重県にもたらす経済効果



次に、四日市港が四日市市経済に与える経済効果についてみると(次頁、図表7)、市内総生産については四日市市全体(2008年度:1兆3,934億円)の13.4%に相当する1,863億円、雇用者数については四日市市全体(2005年度:13万2,872人)の12.1%に相当する1万6,096人、市税収入については四日市市全体(2009年度:612億円)の12.0%に相当する73億円を誘発したと推計されています。

図表7 四日市港が四日市市にもたらす経済効果

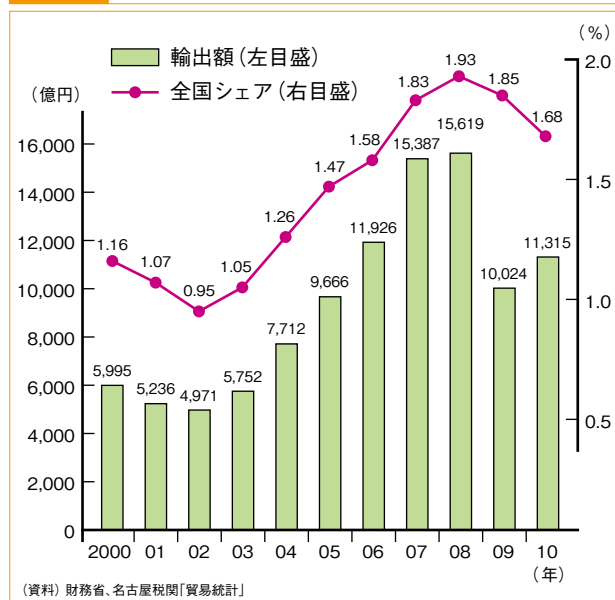


(2) 増加傾向を辿る四日市港の輸出

加えて、四日市港では、輸出額が概ね全国平均を上回るペースで増加傾向を辿っており、この点からも四日市港の重要度はますます高まっていると言えます。

すなわち、貿易統計より四日市港の輸出額の推移をみると(図表8)、四日市港の輸出額はほぼ一貫して増加が続き、2000年に5,995億円だった輸出額は、2010年には1兆1,315億円に増加しています。2009年はリーマン・ショックによる需要の減少を背景に大幅な落ち込みを余儀なくされたものの、2010年には持ち直しに転じています。

図表8 四日市港の輸出額と全国シェア

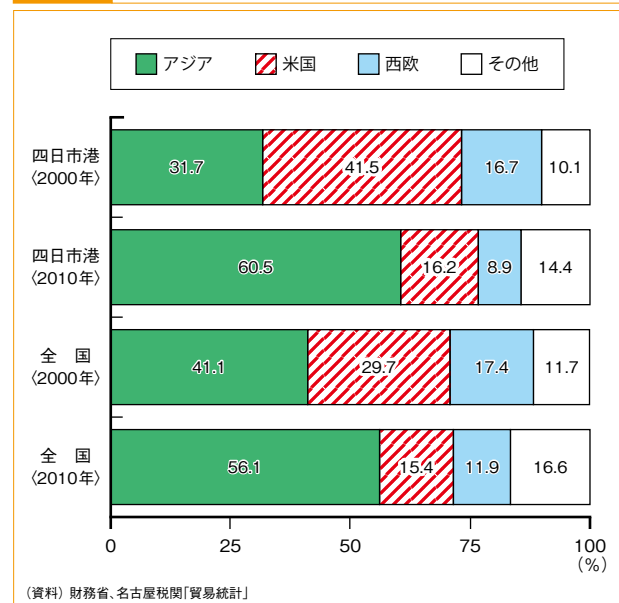


この間、全国の輸出額も増加傾向を辿ったものの、三重県ではそれを上回るペースで輸出額が増加したことから、2000年に1.16%だった全国シェアは、2010年には1.68%となっています。

四日市港での輸出額が、全国を凌ぐ勢いで増加した背景として、県内企業が他地域の企業を上回るスピードで、輸出相手国を経済成長著しいアジア諸国にシフトしたのとともに、こうした動きを捉えて、四日市港においてアジア向け航路の充実が図られたことが指摘できます。

具体的に、四日市港と全国の仕向地別輸出額の構成比をみると(図表9)、2000年における四日市港のアジア向け輸出の割合は31.7%であったのに対し、全国は41.1%となっており、この時点で四日市港はむしろ全国よりもアジア比率が低かったと言えます。もっともその後、四日市港からの輸出は急ピッチでアジアシフトが進み、2010年には、四日市港のアジア向け輸出の割合は60.5%と、全国(56.1%)を上回る水準へと高まっています。

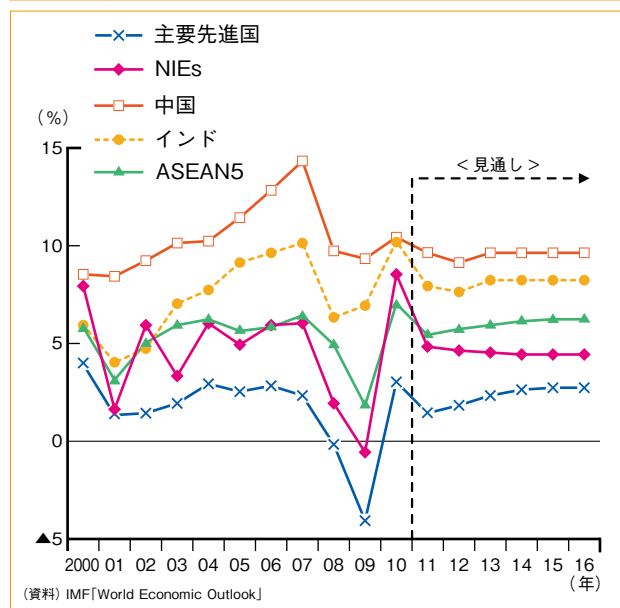
図表9 四日市港と全国の仕向地別輸出額構成比



ここで、アジア諸国の経済成長のスピードを確認するため、主要国・地域における実質GDP成長率を比較すると(次頁、図表10)、中国やインド、NIEs(香港、韓国、シンガポール、台湾) ASEAN5(インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム)は、一貫してわが国や米国などの主要先進国を上回って推移しています。とりわけ2008・09年に着目すると、リーマン・ショックの影響から、主要先進国がマイナ

ス成長となるなか、中国やインド、ASEAN5は伸び率が鈍化こそしたものの、プラス成長をキープしました。さらに、先行きについても、IMFによれば、中国やインド、ASEAN5では5%超で推移するほか、NIEsでも主要先進国を大きく上回る見通しとなっており、低成長を辿る先進国とは対照的にアジア諸国では高成長が続くとみられます。

図表10 主要国・地域の経済成長率



このように、アジア諸国では、高い経済成長が続くなか、生活水準が著しく向上する過程にあり、これらの国々への輸出は企業などを対象とした設備機械や部分品以外にも、個人をターゲットとした製品の輸出についても拡大していくことが期待されます。

すなわち、主要国・地域における生活水準を比較する上で、各国の物価水準が等しくなるよう調整した、購買力平価ベースでの1人当たりGDPの推移をみると(図表11)、アジア諸国の1人当たりGDPは、一貫して主要先進国を上回る勢いで増加しており、2010年には中国で2000年対比3倍強、インドでは同2倍強となりました。こうしたなか、主要先進国とアジア諸国の生活水準の乖離も縮小傾向にあり、とりわけNIEsについては、2016年の1人当たりGDPが46,505ドルと、主要先進国(45,444ドル)を上回るとの見通しとなっています。以上の点を踏まえれば、アジア諸国における家計の生活水準の向上に伴い、個人向け最終製品の需要も強まるとみられます。

ただし、全国的に製造業の海外シフトが進むな

か、三重県でも海外進出の動きがみられる点などを踏まえれば、四日市港の輸出の伸びが限定的なものにとどまることをリスク要因と指摘できます。

図表11 主要国・地域の1人当たりGDP(購買力平価ベース)

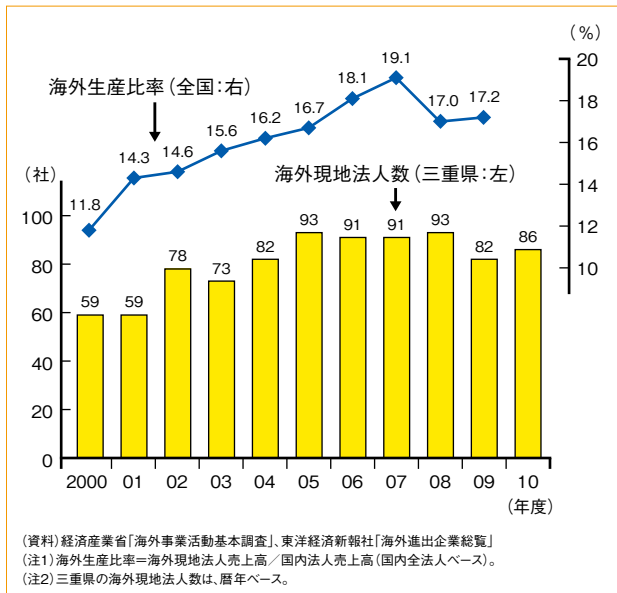
(単位:ドル)

年	1980	1990	2000	2010	2016 (見通し)
主要先進国	9,540	18,605	27,716	38,015	45,444
(指数:2000年=100)	34.4	67.1	100.0	137.2	164.0
(対主要先進国比:%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
NIEs	3,183	9,547	19,186	34,519	46,505
(指数:2000年=100)	16.6	49.8	100.0	179.9	242.4
(対主要先進国比:%)	33.4	51.3	69.2	90.8	102.3
中国	251	797	2,379	7,544	13,506
(指数:2000年=100)	10.6	33.5	100.0	317.1	567.7
(対主要先進国比:%)	2.6	4.3	8.6	19.8	29.7
インド	419	883	1,534	3,408	5,369
(指数:2000年=100)	27.3	57.6	100.0	222.2	349.9
(対主要先進国比:%)	4.4	4.7	55.5	9.0	11.8
ASEAN5	873	1,799	2,973	5,243	7,333
(指数:2000年=100)	29.4	60.5	100.0	176.4	246.7
(対主要先進国比:%)	9.1	9.7	10.7	13.8	16.1

(資料) IMF[World Economic Outlook]

すなわち、製造業の国内全法人の売上高のうち海外現地法人の売上高が占める割合(海外生産比率)をみると(図表12)、概ね上昇傾向を辿っており、2000年度に11.8%だったものが、2009年度には17.2%となりました。こうしたなか、東洋経済新報社の調査によると、県内製造業の海外現地法人数は、2000年には59社だったものが、2010年には86社と、30社程度増加しています。さらに、最近の円

図表12 わが国製造業の海外生産比率と県内企業の海外現地法人数



高傾向が続けば、こうした動きに拍車がかかる懸念があります。

3. 四日市港の経済効果の拡大に向けて

(1) 求められる四日市港の利用拡大

これまでみたとおり、四日市港の経済活動は、三重県経済や四日市市経済に広く経済効果をもたらしています。もっとも、三重県企業が輸出を行う際に四日市港を利用する割合は高くなく、三重県経済や四日市市市経済が着実に成長・発展していくためには、四日市港の輸出額の増加などを通じ、地元でより大きな経済効果が誘発されるよう、四日市港の利用率向上を推進していくことが重要と考えられます。

例えば、輸出額の上位15港について、所在都府県の輸出額全体に占める当該港の利用率を比較すると(図表13)、四日市港における2008年の三重県企業等の利用率は29.7%と、2003年対比で10.5ポイント上昇したものの、県内で他に有力な貿易港が無いことを踏まえれば、地元での利用率は他の港に比べやや低めであると言えます。

図表13 輸出上位15港における所在都府県企業等の利用率

輸出額の順位	輸出額の順位		所在都府県全体の輸出額(億円)		当該港の利用率(%)	
	港名	所在都府県	2003年	2008年	2003年	2008年
1	成田空港	千葉	427	520	43.1	50.4
2	名古屋	愛知	1,664	2,239	66.5	56.9
3	横浜	神奈川	749	1,156	46.7	63.3
4	神戸	兵庫	421	687	58.6	58.9
5	東京	東京	1,031	1,034	11.9	10.7
6	関西空港	大阪	713	1,046	38.9	26.3
7	大阪	大阪	713	1,046	19.0	18.9
8	三河	愛知	1,664	2,239	14.3	26.5
9	清水	静岡	610	559	31.9	33.3
10	博多	福岡	269	479	14.2	20.6
11	川崎	神奈川	749	1,156	2.2	0.9
12	四日市	三重	232	586	19.2	29.7
13	千葉	千葉	427	520	12.8	5.0
14	広島	広島	204	460	29.5	39.1
15	水島	岡山	270	457	65.2	72.2

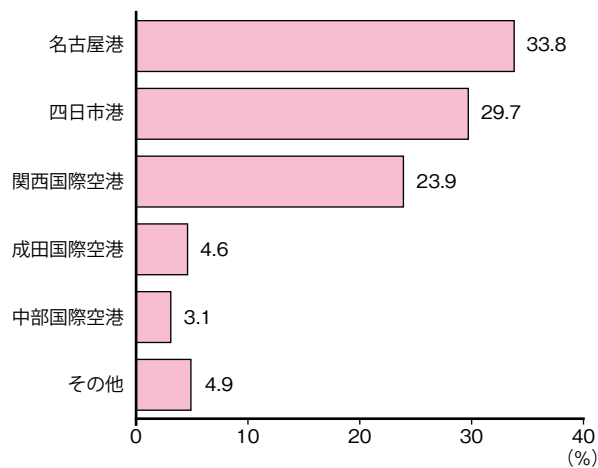
(資料) 財務省「輸出入貨物の物流動向調査」

この点に関して、三重県内で生産された輸出入貨物がどの港から、どの程度輸出されているのかを確認すると(図表14)、名古屋港が33.8%と最も高いシェアを占めています。

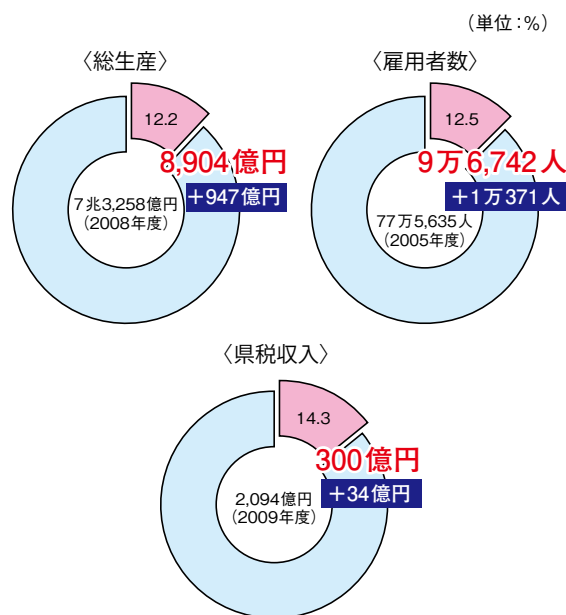
そこで、県内企業による四日市港の利用率が向上し、輸出額が増えれば、三重県に波及する経済効

果もどの程度高まると考えられるのでしょうか。四日市港における三重県内企業等の利用率が約10ポイント高い40%に上昇した場合の、三重県経済へ与える経済効果の増加についてシミュレーションを行った結果をみると(図表15)、四日市港の経済効果は、総生産が+947億円、雇用者数が+1万371人、県税収入が+34億円と、軒並み経済効果が増えると推計されることから、そのインパクトは相当大きいと評価できます。

図表14 三重県における利用港別輸出額(2008年)



図表15 輸出について四日市港の利用率が約1割増加した場合の三重県に及ぼす経済効果



(資料) 四日市港管理組合「平成22年度四日市港経済効果調査」
(注) 青枠内・白抜き数字は、三重県内企業の四日市港利用率が現状程度にとどまった場合(図表6)と比べた際の総生産・県税収入の増加額および雇用者数の増加数。

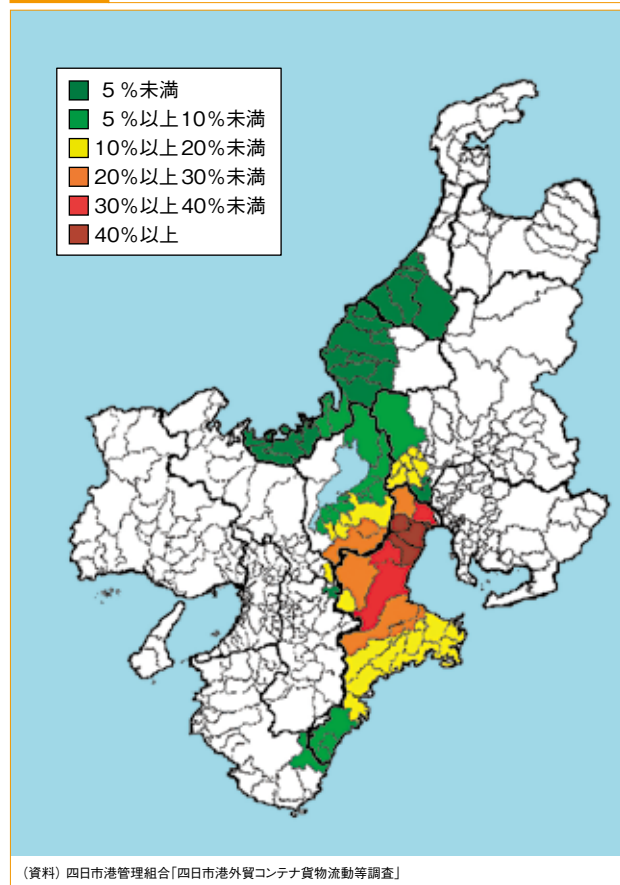
(2) 四日市港の利用拡大に向けて

さらに、四日市港は、三重県内の企業等だけでなく、周辺府県の企業等にとっても、名古屋港や大阪港といった他の競合港を利用する場合より、陸上輸送コストの面で優位と考えられる場合があり、これら企業等を含めた利用率の向上を図っていく必要があると考えられます。

この点について、四日市港を利用することで陸上輸送面での優位性が認められる地域についてみると(図表16)、例えば、三重県内では木曽岬町を除く28市町で、他の港湾を使用するよりも、コスト面で優位にあるとみられます。とりわけ、四日市市(コスト削減率:75.0%)、鈴鹿市(同:51.2%)、菰野町(同:47.0%)、朝日町(同:53.9%)、川越町(同:56.8%)の2市3町では、名古屋港を利用する場合と比較して4割以上もコスト削減につながるとみられます。さらに、県外に目を向けると、滋賀県の甲賀市(同:21.7%)や日野町(同:21.1%)では、名古屋港を利用するのに比べて2割以上のコスト削減ができるとみられます。

四日市港管理組合では、木曽岬町を除く県内28

図表16 四日市港利用による陸上輸送コスト削減率



市町など、四日市港の利用で陸上輸送コストが5%以上削減される市町村を「ポートセールス重点地区」と位置づけています。これら地域の外貿コンテナ貨物量と利用率を確認すると(図表17)、例えば鈴鹿・亀山地区では2008年の四日市港利用率は15.1%にとどまり、総貨物量約11.7万トンのうち1.8万トンしか四日市港で取り扱われていない状況です。さらに、県外の「ポートセールス重点地区」における貨物量と利用率をみると、滋賀県では総貨物量が約26.8万トンに達するものの、四日市港の利用率は1割にとどまり、岐阜県及び福井県では貨物をほとんど取り込めていない状況です。こうした状況を踏まれば、これら地域の貨物取り込みは急務であり、実際に四日市港利用促進協議会などにより、三重県内外で積極的なポートセールスが行われています。

図表17 ポートセールス重点地区のコンテナ貨物量と四日市港利用率(2008年)

該当地区	総貨物量 (トン)	四日市港貨物量 (トン)	四日市港利用率 (%)
三重県(木曽岬町を除く全市町)	538,185	159,354	29.6
桑名地区	80,874	17,781	22.0
四日市地区	198,929	89,787	45.1
鈴鹿・亀山地区	116,550	17,643	15.1
伊賀・名張地区	67,679	11,870	17.5
津以南	74,153	22,273	30.0
岐阜県(大垣地区の大部分と岐阜地区の一部)	45,381	522	1.2
滋賀県(彦根長浜地区の全部、湖北・湖南、湖東、湖西地区の大部分)	267,544	26,824	10.0
福井(敦賀小浜地区の一部)	6,103	0	0.0

(資料) 四日市港管理組合「四日市港外貿コンテナ貨物流動等調査」

一方、港の利用企業でも、CO₂削減への社会的要請を背景に、最寄り港である四日市港の利用に対する関心が高まっています。このようなニーズに対応すべく、四日市港管理組合では、四日市港の利用によりCO₂の排出削減を図る企業を支援する事業として「四日市港グリーン物流促進補助事業」を2008年度から行っており、補助金の交付件数、CO₂削減効果ともに年々増加しています。

以上を踏まれば、四日市港の利用率向上を通じた取扱貨物の増加によって、県内経済は一層成長・発展していくことが期待されましよう。

(2011.10.4)

中 朋生