

1. 「四日市港のコアコンピタンス」について

第1回委員会における意見

四日市港がオンリーワンである部分である部分は何なんだという部分がある。もう少しあっていいんじゃないか。要するにめりはりが必要である。

港湾については商港のコンテナ化を図ることだけが四日市港なのかと思う。四日市港のほうが名古屋港よりメリットがあり、伸びそうな物流機能は何かということを実際に考えた上で、競争的に四日市港が優位にたてるものは何かということもしっかり考える必要がある。

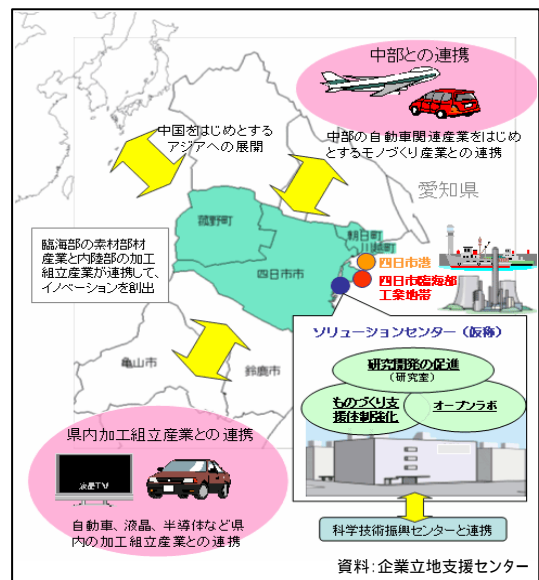
四日市港のコアコンピタンスを特定する必要がある。

工業港とコンテナの問題は一つの裏腹になっているので、バランスをとって両方を見ていかなきゃいけないと思う。

私たちの見解

四日市港が持つ他港にない固有の強み（コアコンピタンス）は、次のような点であると考えています。

- (1) 伊勢湾を代表するエネルギー供給基地（石油製品・LNG・石炭等）としてすでに確固たる地位を確保していること。また、LNGの供給では企業間連携が進み、中部圏はもとより近畿圏への供給基地としても大きな役割を果たしつつあること。
- (2) 港のすぐ背後には、臨海部コンビナートが形成されており、石油化学を核とした素材・部材産業が立地し、さらに概ね1時間圏内の地域には半導体・液晶などの部材・部品産業、電機・情報や自動車などの加工組立産業が集積していること。
- (3) これらの背後産業は研究開発機能の集積も進んでおり、製品の高付加価値化、産業のイノベーションが進められており、長期的にみても国内を拠点に国際競争力が維持できるだけのポテンシャルを有していること。



四日市地域（三河地域）「地域産業活性化計画」の概要

四日市港が持つこのような強みを今後とも最大限に生かすべく、関係企業のニーズにきめ細かに対応できる港づくりに向けて、これからも限られた経営資源を有効に活用していきたいと考えています。

## 2. 三重県内コンテナ貨物の四日市港利用率が 28.5%ということについて

### 第 1 回委員会における意見

三重県のヒンターランドの荷物の四日市港通過が 28.5%とあった。名古屋港が 60%。これは何を意味しているのかなど。要するに名古屋港に行っているのがまずいと言いたいのか、そのために四日市港のコンテナ埠頭をもっと整備することが必要と考えているのか。

### 私たちの見解

平成 15 年度に実施された「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(国交省港湾局)では、三重県内コンテナ貨物の四日市港利用率は約 28.5%で、その 2 倍以上にあたる約 63%の荷主企業が名古屋港を利用しています。

名古屋港と比べて航路先や就航頻度などのサービス水準に関してそれほど大きな差はないと考えられる中国・近海・東南アジア航路に関しても、輸入の約 53%、輸出の約 47%が名古屋港を利用しています。

この要因としては、企業ヒアリングなどから、商慣習やスケールメリットの違いなどに起因する輸送コストの差などが考えられます。

一方で、陸上輸送コストの軽減に加えて、近年の環境問題の社会的関心の高まりから、CO2 排出量削減の観点から、最寄港である四日市港を利用したいと考えている企業も数多く存在しています。

私たちは、より一層四日市港のサービス水準を改善することによって、これら多くの企業のお役に立てると考えていますし、何よりも CO2 削減という新しい企業ニーズに最寄港としての四日市港が大きく貢献できるものと確信しています。

こうしたことから、現状の 28.5%という数字は、もっと高くなって良い数字だと思っております。

その結果必要となるコンテナ貨物輸送のための施設整備についても、適正な需要見通しのもと、適切に行っていきたいと考えています。

### 3. 3つの将来像のバランスについて

#### 第1回委員会における意見

1つはインダストリアルであり、1つはコモンであって、四日市港は一体どちらを目指すのであるかよく考えるべきである。

#### 私たちの見解

四日市港が地域にとって欠かせない重要な存在であると評価されるためには、「産業・物流への貢献」、「都市・住民への貢献」、「環境への貢献」という3つの方向からその将来像を考えることが不可欠です。

3つの将来像実現の取組みについては、バランスをとりながら総合的に進め、長期構想で掲げる将来像の実現を目指します。そのためにも、機能の混在や危険事象が発現することのないように、ゾーニング、エリア分けの考え方を基本として、その取組みを進めることが大切であると考えています。

#### 4. 名古屋港との役割の分担について

##### 第1回委員会における意見

四日市港が取り組むべき部分と、よその港湾に委ねてもいいという部分が財政面の制約を考えるとこれからは出てくる。その行き着く先は、多分広域連携だと思う。

名古屋港との連携を考えるには、名古屋港の強みと弱みを把握すれば具体的な取組内容が出てくる。

中部圏全体の港湾機能として見たときの四日市港と名古屋港の役割分担を考える上で、既に空間容量的にはかなり厳しい状態にあるという認識を持った方が良いのではないかと思う。

##### 私たちの見解

国土形成計画（全国計画）や現在検討されている中部圏広域地方計画では、中部圏の将来像は、世界をリードする産業・技術のイノベーション圏と描かれており、港湾は中部圏のものづくり産業を支える国際物流拠点として、大きな役割を期待されています。

このような情勢のもと、名古屋港と四日市港は、同じ伊勢湾に位置する港として、適切な役割を分担しながら、連携し、又相互に補完し、中部圏の産業を支えていかなければならないと考えています。

四日市港としては、まず、コアコンピタンスを生かしたエネルギー関係の液体貨物や、背後の四日市コンビナート関連のバルク貨物、更には自動車関連貨物を取り扱う物流拠点としての役割を発揮することが第一であると考えています。

また、コンテナ貨物に関しては、航路サービスの種類、方面別、或いは貨物の種別等によって明確な機能・役割の分担が行われるものと考えており、四日市港は、中部圏の産業を支える国際物流拠点として、中部圏の西側圏域や近畿圏、北陸圏の一部の貨物を取り扱う中枢国際港湾としての役割を発揮していきたいと考えています。

## 5. 四日市港の“背後圏”について

### 第1回委員会における意見

背後圏というのを狭く捉えているようだと、四日市港の物流機能を論ずるときに、少し把握のし間違いをするかもしれないと思う。

単に四日市港だけ、単に三重県だけという視点ではなく、もう少し広い観点での物流というのが動いている1つの拠点だなと見ている。

### 私たちの見解

四日市港の背後圏については、港湾計画に準じて1次背後圏として三重県を、2次背後圏として愛知県、岐阜県、滋賀県の3県ということで整理しています。

なお、「四日市港長期構想（資料編）P28」で記述している利用優位圏は、外貿コンテナ貨物について、四日市港を利用した場合に陸上輸送にかかるトータルコストが最小となる圏域を表したものです。

一方、完成自動車など四日市港を経由する物資や、四日市港で輸入・移入され四日市コンビナートで生産される石油化学製品は、これらの地域にとどまらず更に広い地域に運ばれています。

このため、四日市港の物流を考えるにあたっては、それぞれの貨物が流動する圏域をできるだけ正確に把握したうえで、適切かつ効果的な対応をとっていかねばならないと考えています。