

1. 四日市港を取り巻く情勢変化と将来展望

1-1. 社会経済を取り巻く情勢変化と将来展望

人口 ～将来的にさらなる少子高齢化が進展～

我が国の人口は、2004年の1億2,779万人をピークに減少に転じており、将来的に人口は減少し続け、生産年齢人口の減少や更なる少子高齢化が進展するものと予測されています。

経済 ～東アジアの地域間連携の進展と巨大な経済圏が形成される～

経済は、今後、益々グローバル化が進展し、東アジアではFTA(自由貿易協定)やEPA(経済連携協定)等の地域間連携が進み、巨大な経済圏が形成されつつあります。(図1.1)

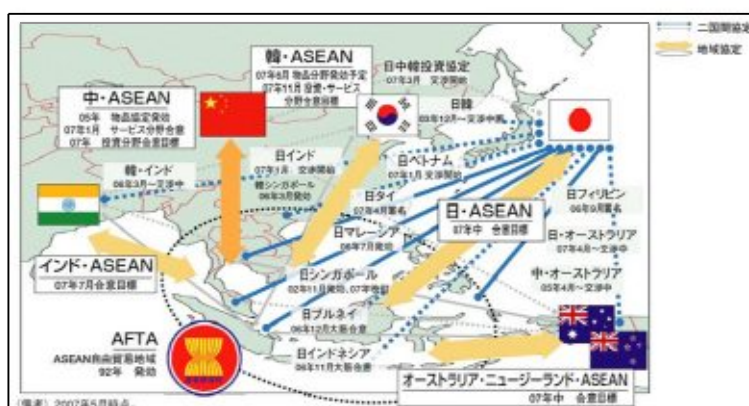


図1.1 東アジアにおける経済連携の動き(2007年5月)
(「2007年版通商白書」経済産業省)

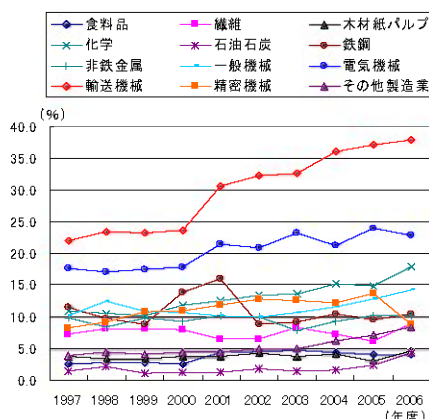


図1.2 業種別海外生産比率の推移
(「海外事業活動基本調査」経済産業省)

産業 ～国際分業の一層の進展～

アジア域内を中心とする世界各地において経済連携が進み、多くの企業が生産コストの低いアジア等海外に生産拠点を展開したことにより、国際分業化が進んでいます。(図1.2)

物流 ～経済社会の変化や構造改革の進展への対応が要求される～

企業における原材料の調達、製造、流通、販売という、生産から最終需要(消費)にいたる商品供給の流れを、国境を越えて一体的に管理するグローバルなSCM(サプライチェーンマネジメント)等の新しい経営方式の導入が増えたことから、速達性や定時性を要求される貨物が増加しています。

交流 ～余暇活動の拡大と観光振興の推進～

生涯可処分時間(一生のうちで自由に活動できる時間の総和)の増加に伴い余暇活動が拡大しています。

環境 ～地球温暖化対策の一層の強化～

二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスによる地球温暖化は、気候の変化や海面の上昇を通じて自然環境や人間社会に深刻な影響を及ぼす恐れがあるとの認識から、地球温暖化対策に地球規模で取り組むことが重要な課題となっています。

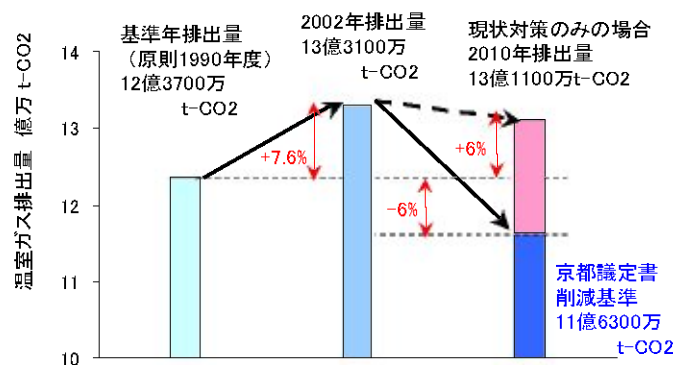


図 1.3 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量 (「京都議定書目標達成計画」H17.4 地球温暖化対策推進本部)

安全安心 ～地震対策の一層の強化～

今後30年間の間に非常に高い確率で発生が予測される東海・東南海及び南海地震に対する対策として、2002年に「東南海・南海地震に係わる地震防災対策の推進に関する特別措置法」が制定され、防災への取り組みが進められています。

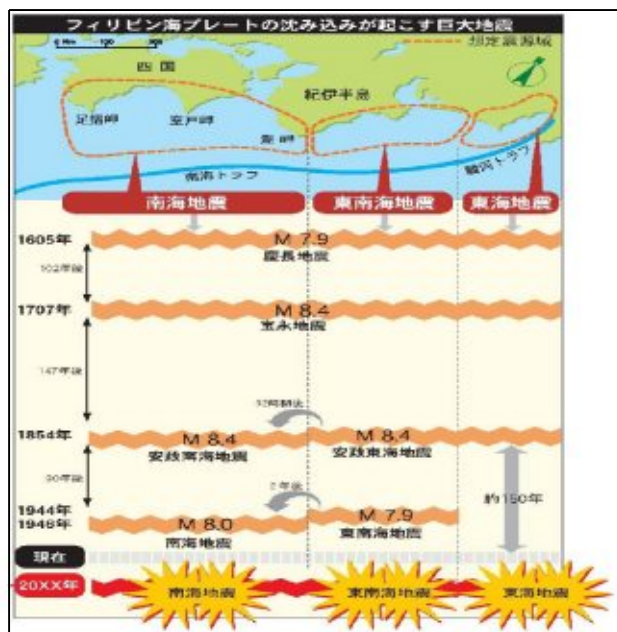


図 1.4 今後30年以内の発生が予想される大規模地震 (「三重県防災ハンドブック」三重県)

安全安心 ～保安対策の一層の強化～

米国同時多発テロ以降、物流セキュリティ強化に向けた対策が世界的に強化されています。

官と民、国と地方の関係 ～都道府県を越えた新たなブロック化の進展～

1999年以降、いわゆる「平成の大合併」が進められ、市町村数は大幅に減少しています。また、都道府県については、地方制度調査会が「道州制のあり方に関する答申」(2006年2月28日)において、広域自治体改革は、①都道府県制度に関する問題への対応に留まらず、②国のかたちの見直しに関わる改革、として位置づけ、その具体策としては道州制の導入が適当、との内容を答申しています。

1-2. 港湾を取り巻く情勢変化と将来展望

物流

～我が国の港湾取扱貨物量は外貿コンテナ貨物を中心に今後も増加が見込まれる～

我が国の港湾取扱貨物量は、全体では近年、ほぼ横ばい程度で推移しています。（図 1.5）

しかし、外貿コンテナ貨物量については、堅調に増加しています。（図 1.6）

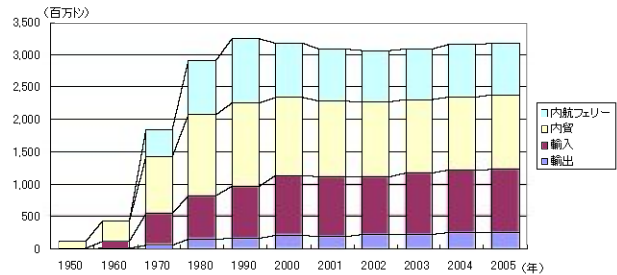


図 1.5 我が国の港湾取扱貨物量の推移
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

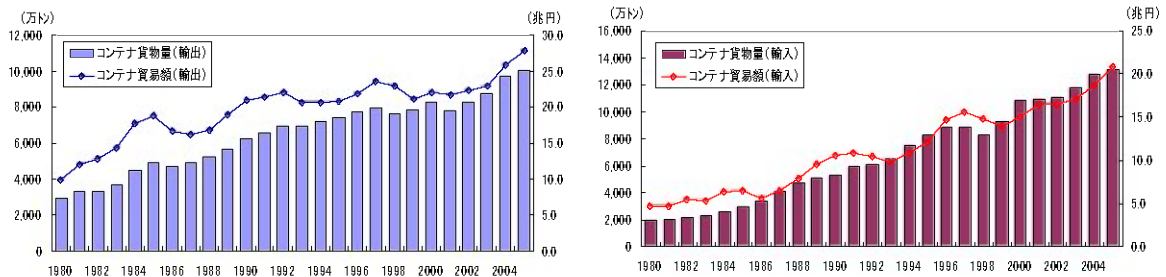


図 1.6 我が国の外貿コンテナ貨物量及び外貿コンテナ貿易額の推移（輸出・輸入）
（「数字でみる港湾」日本港湾協会）

～東アジアの港湾の躍進によるわが国港湾の相対的な地位低下～

中国の上海港、深圳港など東アジア主要港湾のコンテナ取扱量は急増しており、結果として、東アジアにおける我が国港湾の地位は相対的に低下しています。

～コンテナ船の大型化の進展～

コンテナ船は、コンテナの積載量を増やすことによる単位あたりの輸送コストを低減させる目的で大型化が進んでいます。また、2015年には、パナマ運河の拡張工事が完了する見込みであり、これによりパナマ運河は12,000TEU級のポストパナマックスの通行が可能となります。

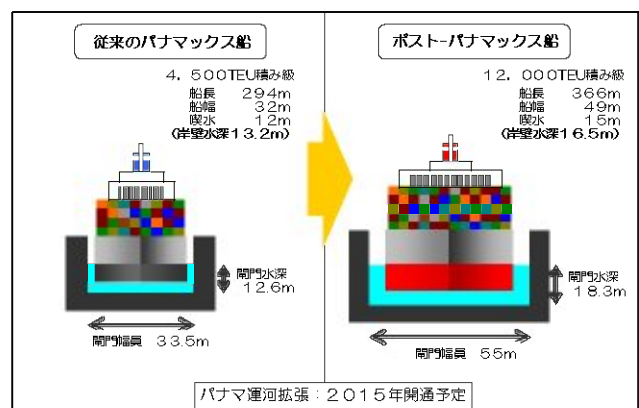


図 1.7 ポストパナマックス船の概要

～基幹航路集約の進展～

超大型コンテナ船の出現により、効率化や輸送コスト低減のため、コンテナ定期航路の寄港地が集約される動きにあり、我が国の大水深バースのない港湾などにおいては、基幹航路（欧州・北米航路）の寄港地ループから抜港されるケースが見られ、わが国港湾の基幹航路の寄港便数は減少しています。

～我が国港湾の相対的地位低下への対応～

我が国コンテナ港湾の相対的な地位低下への対応として、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現により国際競争力の強化を図るため、官民連携のもとで、ハードとソフトが一体となったスーパー中枢港湾プロジェクトを推進しています。

～バルク船の大型化やバルク貨物拠点整備の動き～

船舶の大型化は、バルクキャリアでも進んでいます。

また、バルクターミナルの運用を効率よくするため、既存ストックを活用した公共埠頭の専用貸しに向けた制度改正の動きも見られます。

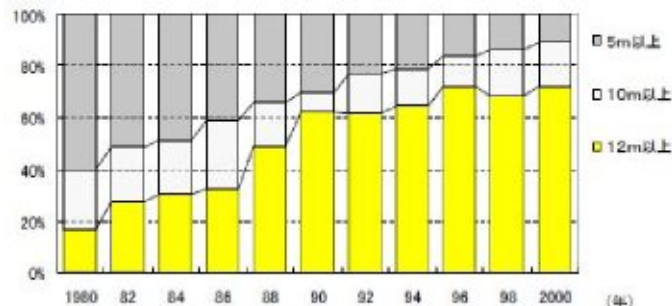


図 1.8 バルク船の喫水動向
(国土交通省資料)

産業

～製造業の国内回帰と臨海部への立地の進展～

近年、製造業の国内回帰が進展しています。そのような中で、アクセスに優れ、既にインフラが整備されている臨海部が新たな産業立地空間として脚光を浴びています。

交流

～現有資産を最大限に活かしたみなとまちづくりの進展～

港の観光産業などの地域産業、海に開かれた港の特性など「みなと」の資産を最大限に活用した「みなとまちづくり」が推進されています。

環境

～循環型社会形成に向けた静脈物流の進展～

循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、広域的なりサイクル施設の集中立地と岸壁、ストックヤード等の静脈物流基盤の一体的整備を展開し、循環資源の収集・輸送・処理の総合静脈物流拠点の形成を進める取組が進められています。

～CO₂ 排出量削減に向けたモーダルシフトの推進～

物流部門からの二酸化炭素排出量を削減させるための取組の一つとして、トラックによる幹線貨物輸送を、「地球に優しく、大量輸送が可能な、海運または鉄道に転換」するモーダルシフトの取組が進められています。

～自然環境の再生・創造～

「美しい国づくり政策大綱」を受けて、港湾においても良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造のため、干潟・藻場の再生、大規模緑地の創造、砂浜の復元、閉鎖性水域における水質改善の取組が進められています。

安全安心

～港湾における防災への取組と物流セキュリティ強化～

大規模地震発生時に港湾に求められる機能を強化する施策が推進されており、港湾における防災への取組が進められています。また、外貨貨物を取り扱う国際ターミナルにおいては改正SOLAS条約に対応した保安対策を強化し、海上輸送信頼性確保のため取組が進められています。

参画と協働

～効率的な港湾の管理運営と魅力的な港づくり～

住民、企業、NPO、専門家などさまざまな主体が、港湾の管理運営に参画する機会を拡大することにより、計画策定や施設等の維持管理および運営といったさまざまな場面で効果的に民間の知識、知恵、活力が活用され、限られた財政的・人的資源の中で、既存ストックを最大限に有効活用し、創意工夫を発揮しながら効率的な港湾の管理運営や魅力的な港づくりを進める動きがあります。

1-3. 中部圏及び四日市港背後圏の情勢変化

○四日市港の背後圏について

四日市港は成長著しい中部圏に位置しています。

四日市港の将来を考える上では、三重県を一次背後圏、愛知県・岐阜県・滋賀県を二次背後圏として、捉えています。

また、四日市港を介する物流の及ぼす範囲として、例えば、外貿コンテナ貨物を想定した場合、四日市港からの輸送コスト（時間費用、走行費用、通行料金により算出）が最小となる圏域（四日市港利用優位圏）は、非常に広範囲に及んでいます。（図 1.9 参照）

表 1.1 背後圏の状況

背後圏	面積 (km ²)	人口 (千人) (平成18年)	製造品出荷額等 (億円)平成18年
1次背後地域計	5,777	1,868	107,885
三重県	5,777	1,868	107,885
2次背後地域計	19,803	10,788	560,943
愛知県	5,164	7,297	437,263
岐阜県	10,621	2,104	55,280
滋賀県	4,017	1,387	68,400
合計	25,579	12,656	668,828
全国	377,923	127,770	3,148,346

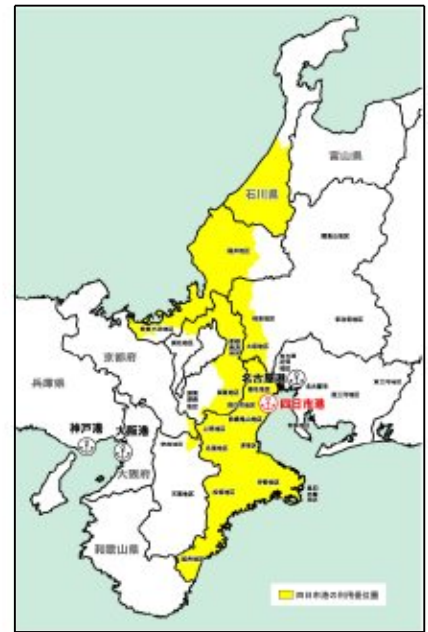


図 1.9 四日市港利用優位圏
(四日市港外貿コンテナ貨物流動調査より)

●背後圏もさらなる少子高齢化が進展

将来推計人口は 2010 年までは増加、以降は減少傾向と推計されており、さらなる少子高齢化が進展すると予測されます。（図 1.10）

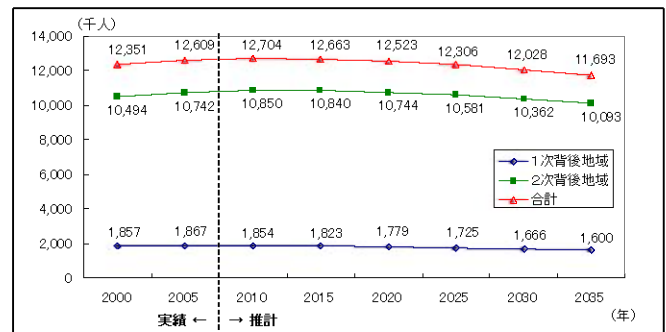


図 1.10 背後圏の将来人口推計
(国立社会保障・人口問題研究所資料)

●背後圏産業は拡大傾向

製造品出荷額等の推移は、若干の増減はあるものの基本的に増加傾向で推移しています。（図 1.11）

また、工場立地動向は、2002 年までは減少傾向で推移していましたが、以降は増加に転じています。

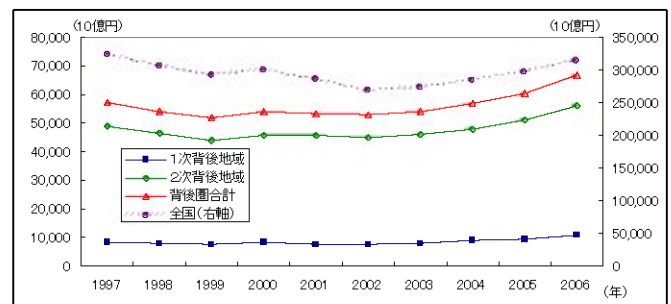


図 1.11 背後圏の製造品出荷額の推移
(「工業統計」経済産業省)

●臨海部における産業再生・産業活性化の動き

四日市港臨海部は、平成 15 年 4 月に、臨海部工業地帯の基礎素材型産業から高付加価値産業への脱皮と先端産業集積との連携による新たな産業の展開を目指した「技術集積活用型産業再生特区」の認定を受けています。

更に、平成 19 年 7 月には、「三泗地域 地域産業活性化基本計画」が国の同意を受け、高度部材イノベーションセンターが設置されるなど、四日市コンビナート高度化への取組が進められています。



図 1.12 四日市コンビナート

●背後圏における新たな動き

四日市港とその周辺地域は、東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されています。

●背後圏道路網の整備の動き

背後圏の道路網は、整備される動きにあり、今後背後圏から四日市港へのアクセスは、飛躍的に向上することが見込まれています。



図 1.13 背後圏道路網整備の動き

●「新しい時代の公」「文化力」など県・市・町の考えを取り入れた港づくり

県民しあわせプラン（三重県：目標年次 25 年）においては、「文化力」に基づく政策を、「新しい時代の公」の視点で展開することとなっています。

1-4. 中部圏及び主要産業の将来展望

国土形成計画における中部圏の将来像

平成 20 年 7 月 4 日に閣議決定された国土形成計画（全国計画）や、現在検討中である中部圏広域地方計画では、中部圏の目指すべき姿としての将来像は、ものづくりを基軸とした産業の持続的発展を通じ、「都市力・地域力の向上」を図り、「日本のまんなか」から「世界のまんなか」を目指す、と描かれています。

背後圏主要産業の動向と将来展望

四日市港の将来を考える上では、背後圏の主要産業の動向や将来展望を十分踏まえることが重要です。そこで、今回、四日市港と関係の深い主要産業として、下記の産業を抽出し、その検討を行いました。

表 1.2 背後圏主要産業の動向と将来展望
(四日市港管理組合ヒアリングより)

産業名	将来展望及び四日市港が果たすべき役割
エネルギー産業 (石油)	四日市コンビナートに立地する石油精製企業は、今後とも国内需要を賄う拠点として、或いは、海上輸送の拠点となり、四日市港の重要性は非常に高く、より一層の安全性・効率性の確保に努めなければならない。
エネルギー産業 (電力・ガス)	四日市港に立地する電力・ガス企業は、今後も引き続き、背後圏の生活や産業を支える貴重なエネルギー供給の役割を担うことから、一括大量輸送によるコスト削減を目的とする大型 LNG 船の安全な航行を支援する必要がある。
自動車産業	完成自動車の海外輸出は今後とも増加が見込まれる。国内輸送においても、CO ₂ 削減の観点から陸上輸送から海上輸送への転換など輸送手段の最適化に取り組んでいることから、物流を支える重要なインフラとして、四日市港の物流機能を充実させる必要がある。
化学産業	将来見通しは現状維持であることから、原料をバルクとして輸入し、コンテナ等で四日市港より輸出する物流の形態は変わらないことから、競争力強化をさらに進めるため、サービス向上、コスト低減に努める必要がある。
日用品産業	日用品を扱う企業は時間・コストを重んじた港湾選択を行っていることから、企業ニーズに合致した航路サービス、港湾サービスの提供やアクセス道路の整備を進める必要がある。
ガラス産業	生産拠点の海外移転に伴い、海外生産によるガラス製品を国内需要に対応して受け入れる機能が港湾に求められており、企業の必要とする航路サービス、港湾サービスを提供していく必要がある。
工作機械産業	工作機械の輸出は今後も増加が予想され、名古屋港との適正な役割分担の下、今後も増加する貨物量に対応していく必要がある。