



日本政策投資銀行
Development Bank of Japan
東海支店

平成 18 年 5 月 17 日

DBJ Tokai Topic Vol.3

四日市港：今後の発展に向けた課題

【要 旨】

四日市港は 2004 年 7 月、名古屋港と共にスーパー中枢港湾の指定を受け、06 年 1 月には四日市港初の高規格コンテナターミナル（CT）「四日市港霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル」が供用を開始した。しかし、四日市港における外貿コンテナ取扱量は、2004 年時点で名古屋港の約 17 分の 1 に過ぎないのが現状であり、今後五大港に伍して拡大路線を進むのか、あるいは独自性を発揮して名古屋港との補完関係を構築していくのか、中長期的な経営戦略上の岐路にある。

四日市港は、周辺地域の産業の発展と共に成長してきた。コンテナの積荷においても、地域産業の歴史と実需を反映し、綿花から樹脂類、ガラス、化学製品といった特色ある積荷を扱っている。最近の動きとして、消費型製品である家具等木製品、食料品などの扱いにも特色が見られる。こうした特定の荷に対するニーズをきめ細やかに捉え、物流全体を最適化する SCM（Supply-Chain Management）の発想に立ったサービス向上を目指す方向性も検討すべきではないか。一方、相手国としては東アジア・東南アジア各国との取引が深い。北米航路等の開設へ向けた努力が結実に至っていないのが一因であるが、逆にアジア向けゲートウェイ港として、サービス向上に努める対象を絞り込んでいく、という選択肢も有効なのではないか。

スーパー中枢港湾実施計画に基づいて取扱量を増加させるに当たり、陸上側の物流のボトルネック解消は重要である。四日市 CT へのアクセス道路である国道 23 号線～霞大橋での慢性的な渋滞が更に悪化するおそれもある。バイパス道設置等早急な緩和策が求められる。また、LA/LB 港が協働して取り組んだオフピークプログラム・鉄道活用策が示唆するとおり、「環境配慮型物流」といった切り口で、各港湾の利害関係を越えたソリューションを模索していく必要がある。

従前、物流のボトルネックとされてきた通関手続きの改善はこの数年急速に進んでいるが、船上～荷主間をシームレスに結ぶには至っていない。時に分単位で在庫を管理する必要に迫られている荷主のニーズに応えるためにも、港湾を含む物流全体の更なる迅速化を進めていく必要がある。

地方行政に対しては、民間のニーズを理解し官に改善を提案する、官民のインターフェイスとなるべき物流のスペシャリストを育成する一方、必要な制度改善につき、中立的な立場から中央政府に申立を行う役割が求められている。

(お問い合わせ先) 日本政策投資銀行 東海支店 企画調査課 Tel. 052-231-7564

執筆担当：松岡 基嗣（現 産業・技術部 調査役 email: momatsu@dbj.go.jp）

1. はじめに

四日市港は2004年7月、名古屋港と共にスーパー中枢港湾の指定を受けた。08年1月には四日市港初の高規格コンテナターミナル「四日市港霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル」が供用を開始した。しかし、四日市港における外貿コンテナ取扱量は、2004年時点で名古屋港の約17分の1に過ぎないのが現状であり、今後、五大港に伍して拡大路線を進むのか、あるいは独自性を発揮して名古屋港との補完関係を構築していくのか、中長期的な経営戦略上の岐路にある。本稿は、四日市港の現状を分析し、今後の可能性と課題をまとめた。

2. 四日市港の歴史と現状

四日市港が「開港場」の指定を受け、海外との貿易を認められたのは1899年（明治32年）のことである。名古屋港に先立つこと実に8年、「世界に開いた窓」としての歴史は古い。

●四日市港の歴史

明治	32年(1899)	開港場に指定(外国との貿易が始まる:8月)
	35年(1902)	繰綿の輸入開始(12月)
昭和	7年(1932)	豪州定期航路寄港 羊毛の輸入が始まる(10月)
	27年(1952)	特定重要港湾に指定(2月)
	34年(1959)	第1石油化学コンビナート(塩浜地区)が本格的に稼働開始
	41年(1966)	四日市港管理組合設立(4月1日)
	44年(1969)	豪州コンテナ航路第一船「オーストラリアン・エンタープライズ号」入港(8月)
	46年(1971)	四日市コンテナ埠頭(株)発足(10月1日)
平成	47年(1972)	乗用車の本格的輸出開始(12月)
	7年(1995)	公共コンテナふ頭(霞26コンテナターミナル)完成(12月)
	8年(1996)	四日市港国際物流センター完成(3月)
	11年(1999)	四日市港ポートビルオープン(8月5日)
	14年(2002)	単独港湾管理者として日本で初めて、ISO14001の認証を取得(4月25日) コンテナ貨物年間取扱量が200万トン突破
	16年(2004)	伊勢湾(名古屋港・四日市港)がスーパー中枢港湾に指定(7月)
	18年(2006)	霞ヶ浦北ふ頭国際海上コンテナターミナル供用開始(1月)

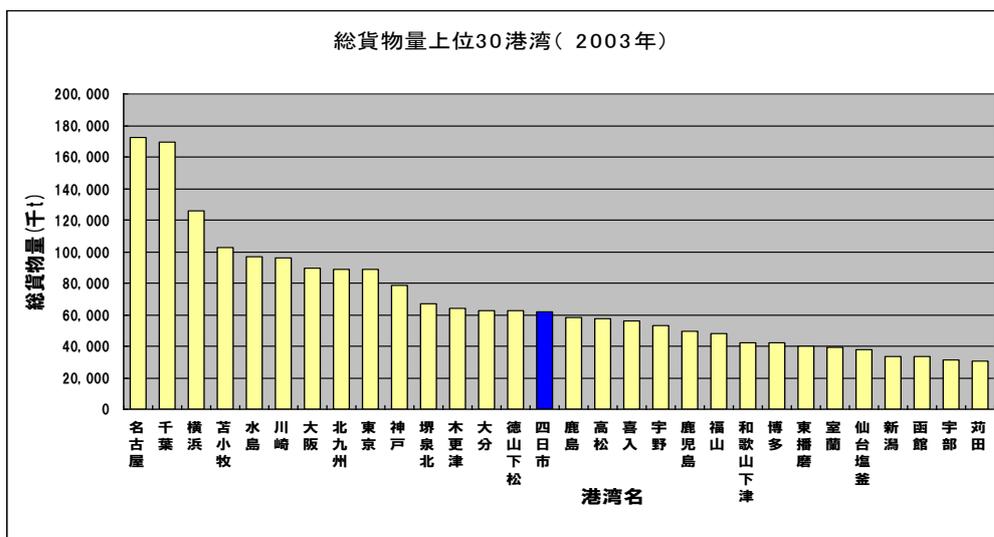
(四日市港管理組合HP情報等により日本政策投資銀行作成)

外貿コンテナ化へも早期から対応した。いわゆる五大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）に次ぐ早さでコンテナ船を受け入れている。¹（次頁上図表参照）

(1) 取扱貨物量の現状

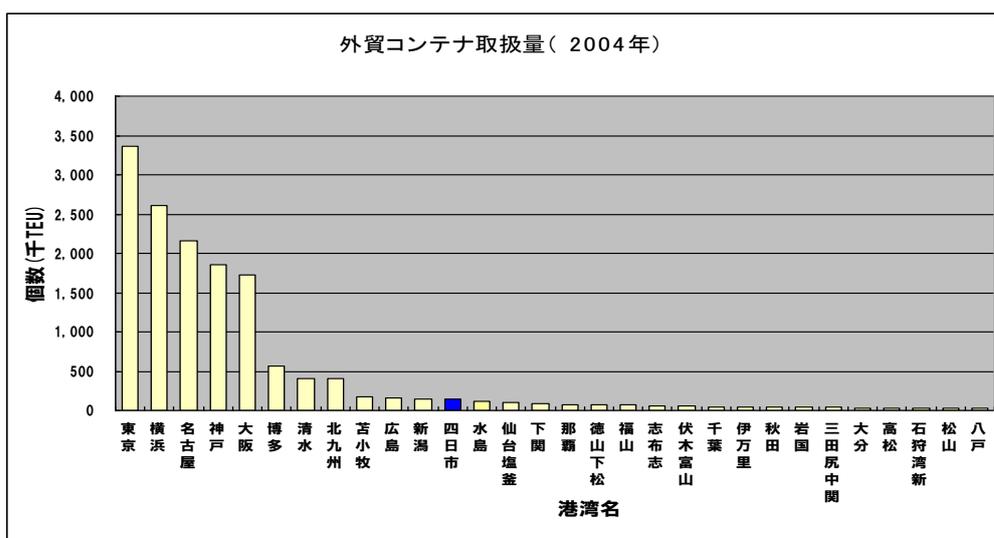
その後四日市港は、石油化学コンビナート等後背地の産業発展にも支えられ順調に発展を遂げてきた。しかしながら、現在の取扱貨物量は全国15位（61百万トン。2003年）にとどまっている。

¹ 五大港が1967-68（昭和42-43）年に相次いでコンテナ船を受け入れる一方、四日市港は1969（昭和44年）に最初のコンテナ船を受け入れた。



(出典：港湾統計)

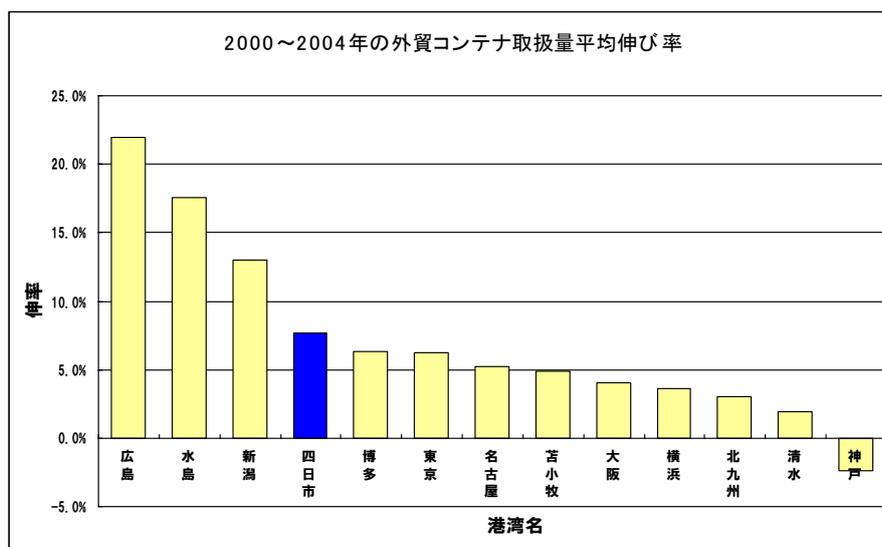
一方、外貿コンテナの取扱量は全国 12 位（139 千 TEU。2004 年）である。



(出典：港湾統計)

外貿コンテナ物流は、他の物流手段にもましてスケールメリット（大量取扱による限界コスト低減）の追求が求められている。結果として、日本国内の荷の取扱は主要五大港に集中している²。かかる状況下、五大港の中で中位にある名古屋港（2,155 千 TEU。2004 年）に比較すると、四日市港の外貿コンテナ取扱量は 17 分の 1、約 6%に過ぎない。

² 上記グラフで示した 30 港湾での外貿コンテナ取扱量合計（14,672 千 TEU）のうち、五大港合計（11,697 千 TEU）の占める割合は実に 79.7%となる。



(港湾統計に基づき作成。TEU ベース)

しかし、最近数年間の平均伸び率を比較すると、やや様相が変わる。(上グラフ)

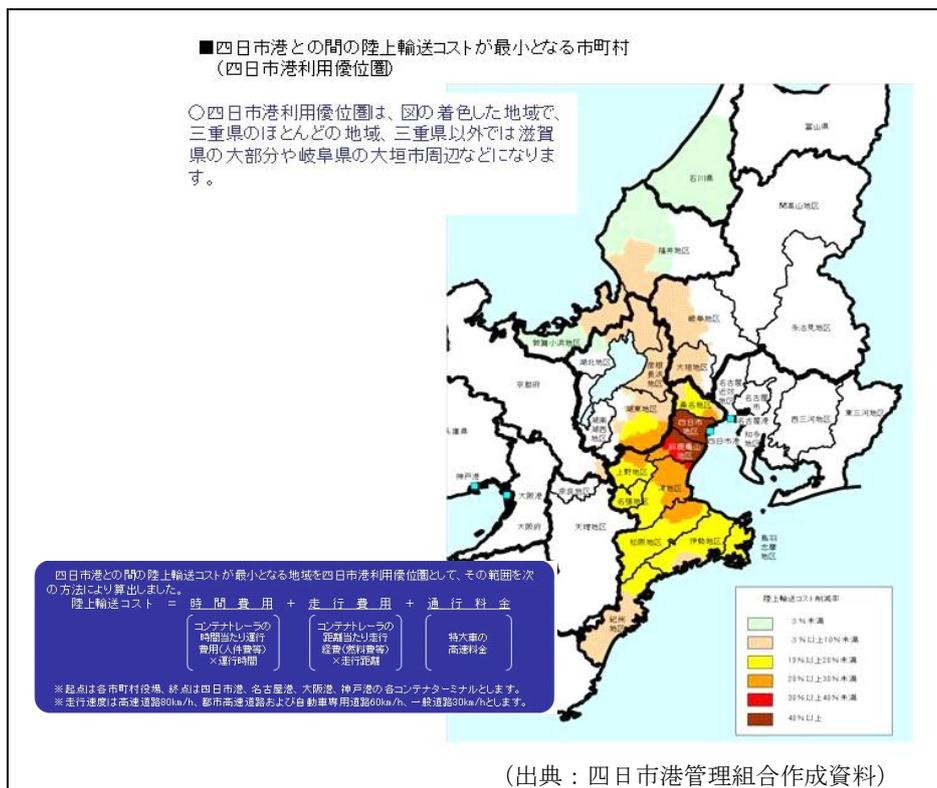
2000～2004年の外貿コンテナ取扱量 (TEU ベース) の年平均伸び率を比較すると、四日市港は五大港を上回る水準で取扱量を伸ばしてきていることが見て取れる³。

(2) 四日市港と後輩地域の産業経済との関係

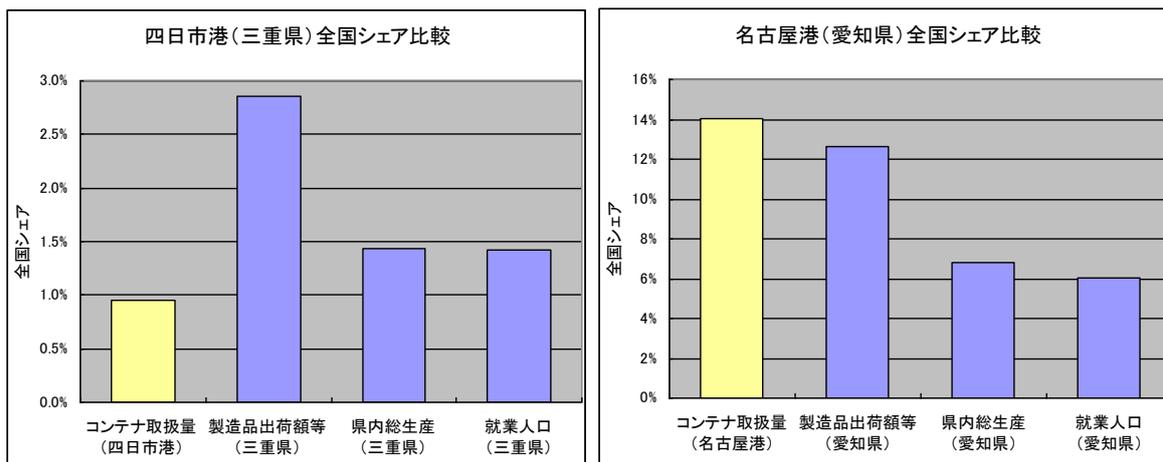
四日市港は、後背地の人口 (消費地) に限りがある上、新規立地する企業の多くが関西 (電子機器)、三河地域 (自動車・部品等) との結びつきが強い産業に限られていることから、現行の産業誘致策が港湾利用の活性化へダイレクトに結びつきにくい。

また、もともと距離的に近接している大阪港—名古屋港間の、更に中間に位置することから、地理的・距離的メリットを見出し得る地域はきわめて限定的にならざるを得ない。(次頁上図表参照)

³ ただし、2005年実績では前年比伸び率は2.6%となっており、伸び率は鈍化している。(四日市港管理組合速報値)



四日市港の外貿コンテナ取扱量の対全国シェアは 1%を僅かに下回る水準である（2003年港湾統計）。同港が立地する三重県の製造品出荷額等⁴対全国比（2.9%/2003年工業統計表）、あるいは県内総生産（1.4%/2003年度県民経済計算年報）、就業人口（1.4%/2000年国勢調査）の水準に達しておらず、県内の産業経済規模に見合った集荷ができていないという現状が推測される⁵。（下図表左）



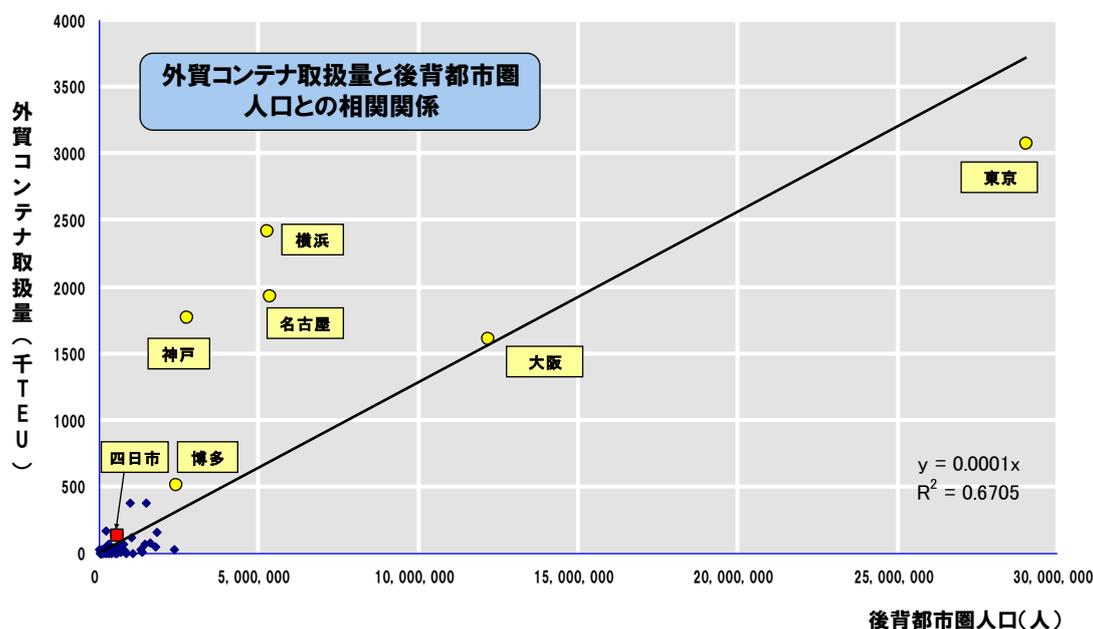
(港湾統計、工業統計表、県民経済計算年報、国勢調査所収データより作成)

⁴ 「製造品出荷額等」とは加工賃収入額、修理料収入額等の収入額の合計を指す。

⁵ 「四日市港のコンテナターミナルのあり方検討委員会」報告書（05/10）においては、三重県内で発生/荷卸しされたコンテナ貨物の四日市港利用率が 28.5%にとどまっていると指摘している。

同様の視点で名古屋港を見ると、名古屋港は愛知県内製造品出荷額の対全国比（12.6%）を超える取扱量シェア（14.0%）を持っている。これは、愛知県下のみならず、隣接する内陸県で発生する荷を広範囲で集荷していることが主因であろう。（前頁下図表右）

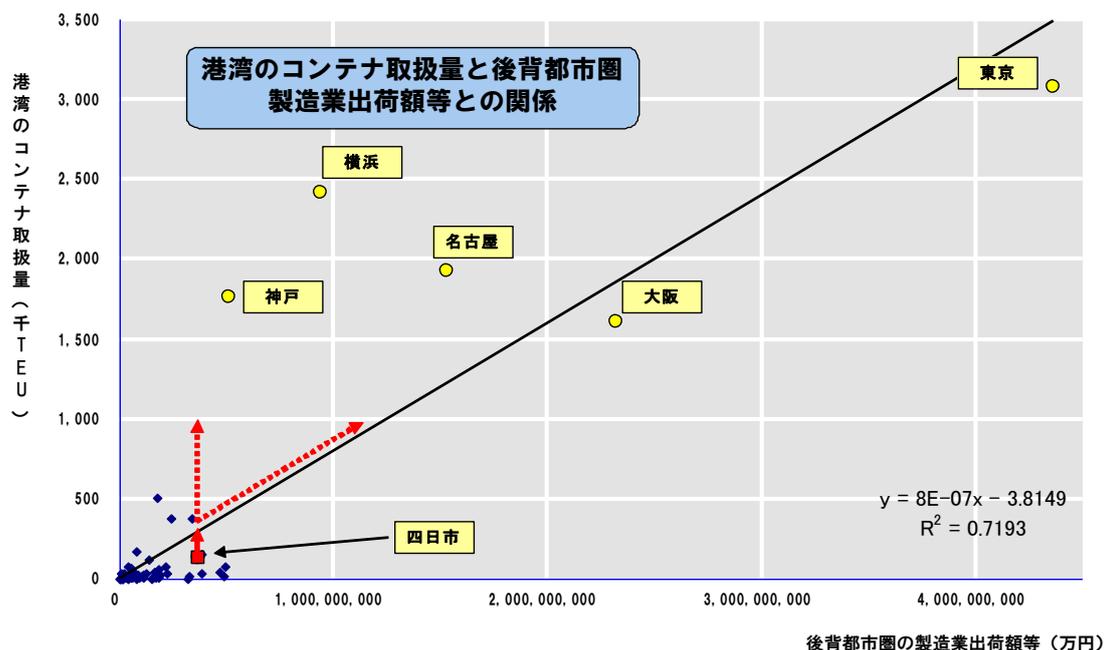
こうした環境下、前項で触れたように、近年四日市港がコンテナ取扱量を急速に伸ばしてこられたのは、四日市コンビナートをはじめとした地場産業の立ち直りも主要因であろうが、三重県内をはじめとして、輸送コスト・環境負担の面で本来四日市港を利用することにメリットの見出せる地域での集荷努力が荷主の理解を得られつつあること⁶に加え、その受け皿となる港湾機能の整備に努めてきた成果であろうと考えられる。



上のグラフは、各港湾の外貿コンテナ取扱量と後背都市圏⁷の人口とを比較した分布を示している。平均値を示した斜線より右下に位置する港湾は、比較的消費地としての需要に裏打ちされた「消費立地型」の性格を持ち、人口による吸引力が高いことが伺える。一方、斜線の左上は人口が持つ消費ポテンシャル以上に荷を集める、いわば「産業立地型」の港湾であろうと推測される。四日市港は斜線のやや左上に位置しており、概ね「産業立地型」の港湾であることが見てとれる。

⁶ 典型的な事例として、鈴鹿市に工場が立地する AGF（味の素ゼネラルフーズ）社が、環境物流の観点から、2005 年 1 月よりコーヒーの入荷を名古屋港から四日市港に転換したケースが挙げられよう。

⁷ 本稿において「後背都市圏」とは、港湾の位置する市町村に対して就業・就学人口の 10%以上が通勤・通学している市町村を加えたものとしている。



一方、上のグラフは、横軸を各港湾の後背都市圏の製造品出荷額等合計額に変えて、同様の分布状況を捉えたものである。平均値を示した斜線より左上の港湾は、直接の後背地産業の需要を超えて広範囲の荷主を確保していることが窺える。

四日市港についてコメントするならば、まずは後背地域の産業の需要を的確に取り込む（グラフ上は斜線に向かって垂直上方向へのシフト）ことを考える一方、後背地を超えてマーケティングをする方向性（更に垂直上方向）を狙うか、後背地産業を活性化させることで港湾への波及効果を期待する方向性（グラフ上斜線沿いに右上方向へのシフト）を追究するか、という「その先」の戦略を模索していく必要があるだろう。

両グラフを通じて、やはり五大港の存在感を無視できないことは明らかである。スケールメリットを至上命題として追究することこそが海上コンテナ輸送の原点であり、荷が集まることで定期航路を開設するメリットを生む。その相乗効果が、巨大なコンテナターミナルへの集約化の推進力となる。

四日市港は地政学的に大きなハンディキャップを背負いつつも、集荷努力を重ねてきていることが分かる。しかし、今後も五大港に追従して量的拡大を求め続けることは、果たして望ましい方向なのであろうか。独自性を活かす道はないか、ハード先行でなくソフト面での改善策はないか、今後の発展戦略の再検討が必要な時期にさしかかっていると思われる。

3. スーパー中枢港湾の概要

2004年7月、京浜港（東京港・横浜港）、阪神港（大阪港・神戸港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）の3地域がスーパー中枢港湾に指定された。指定を受けた港湾は、アジア主要港を凌ぐコスト／サービスの実現に向けて、

- 次世代型高規格コンテナターミナルの整備
- 港湾コストの約3割低減
- リードタイムの現状3～4日から1日程度までの短縮

といった目標を設定し、5年程度で実現することとされている。

これを受け、四日市港管理組合は名古屋港管理組合と連名で『伊勢湾のスーパー中枢港湾育成プログラム』を2004年3月に策定（05年10月に改正）した。その主な内容は以下の通りである。⁸

[物流機能の高度化の実現]

- 四日市港臨海部ロジスティクスハブ形成
→北埠頭3バース化、ITシステムの構築、ロジスティクスパーク・総合保税地域の導入、アクセス機能強化
- 内陸コンテナヤード設置

[ユーザーの立場に立った高品質なサービスの提供]

- コンテナターミナルの民間事業者運営
- 荷主需要の高い基幹航路サービス提供

[大規模災害時のリダンダンシー確保]

- 名古屋港との補完関係構築

[物流の高度化]

- 四日市港臨海部ロジスティクスセンター形成
- 総合保税地域の導入
- 四日市港内陸コンテナヤード（インランドデポ）の整備

[物流の効率化]

- 民間事業者の専用的利用（一括リース）の実現
- 連続的、一体的なコンテナターミナルの展開
- 港湾コストの低減
- 迅速さの追求

以上の施策のうち、コンテナターミナルのハード整備や民間事業者への運営委託等、

⁸ 同プログラムにおいては、テーマ毎に名古屋港・四日市港それぞれの取組を記載している。本稿では四日市港サイドの記載を抜粋している。

一部では既に取り組が進んでいるものもあり、今後一定の効果を挙げるものと期待される。しかしながら、他施策の多くは構想・アイデア段階で具体性に乏しいことが懸念される。また、更なるハード整備を伴う施策が中心であるが、ソフト面での施策の充実により、バランス感覚を持った取り組みが求められる。

4. 四日市港の可能性と課題

四日市港が、名古屋港との補完関係を意識しつつ独自性を活かして発展する途はあるのだろうか。本章では「外貿コンテナ流動量調査」⁹に基づく荷の品目における特色と、貿易相手国における特色を明らかにする中で、今後特化を深めて行くべき方向性についての示唆を得る。また、後半で四日市港の重要な課題であるアクセス道路の渋滞問題について触れ、米国におけるソリューションの事例を紹介する。

(1) 積荷における特色

ここでは、四日市港のコンテナ取扱量が全国に占める比率と、個々の積荷品目における同比率を比較することで、四日市港の積荷の特色を明らかにしたい。分析のための指標として、以下に示す「特化係数」を用いることとする。

$$\text{特化係数} = \frac{\text{特定品目における四日市港取扱量} / \text{四日市港取扱量全量}}{\text{特定品目における全国取扱量} / \text{全国取扱量全量}} \times 100$$

係数が100（全品目平均並）を超えていれば特化度が高いことになる。

「外貿コンテナ流動量調査」所収データによれば、例えば四日市港の外貿コンテナによる輸入量は年間93千tであり、全国の8,523千tの約1.1%の規模である。しかし、生ゴムの輸入については、四港15千t/全国93千tと全国の約17%を占めている。四日市港の外貿コンテナ輸入における生ゴムへの特化係数は、 $(17\% / 1.1\%) \times 100 = 1521.6$ ということになる。

同様の手法で、「外貿コンテナ流動量調査」所収データから上式に基づく特化係数を軸として分析を行った結果、四日市港で取り扱う以下の品目において高い特化係数が確認された。

輸出	穀物及び同調整品	127.0	輸入	生ゴム	1,521.6
	有機・無機化合物	151.3		綿花	1,212.3
	繊維二次製品	104.0		有機・無機化合物	258.2
	ガラス及び同製品	188.5		プラスチック	267.2
	電気回路等の機器	313.6		その他の化学製品	162.3
				木製品及びコルク製品	206.0
				家庭用電気機械	118.7
				家具	273.1

(国土交通省港湾局「平成15年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」所収データに基づき日本政策投資銀行が作成)

⁹ 平成15年「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(国土交通省港湾局)。同調査は、各年度のうち特定の1ヶ月間の荷の動きをまとめたものであり、通年での物流の傾向を的確に捉えていない可能性がある点、留意が必要である。

これら特色ある積荷は、綿花・羊毛といった繊維原料の輸入・加工から始まり、ガラス等窯業、石油化学コンビナート、輸送用機器、電気機器と発展してきた四日市港周辺地域産業の歴史の縮図と言えるだろう。

こうした積荷においてノウハウを蓄積し、海陸一貫輸送・SCM（Supply-Chain Management）に基づく総合的な物流サービスを提案していくことにより、例えば「樹脂類の取扱は四日市港」といった独自性を持たせることが可能なのではないか。

こうした仮説に対しては、「そもそも荷の中味を問わないのがコンテナ輸送ではないか」との意見もあろう。しかしながら、バンニング・デバンニング¹⁰を含めた物流全体の提案において、積荷の特性や荷主のニーズをきめ細かく捉える努力が、将来の集荷量増大につながるのではないかと考える。

また、同様の観点から、現状四日市港では取扱量が多くないものの、地域の流通小売事業者と協力する形で食料品・生鮮品の冷蔵物流といった特色のある分野を追究することも、検討に値するだろう。

なお、前述したように四日市港は産業立地型の港湾であり、外貿コンテナにおいても輸出の超過となっている（2004年：輸出 77／輸入 62 千 TEU）。コンテナの効率的活用の観点からは、輸入に着目する視点も必要であろう。

(2) 貿易相手国における特色

同様の手法により、貿易相手国の特色を確認する。

輸出	韓国	205.8	輸入	韓国	166.4
	中国	143.7		台湾	294.2
	台湾	143.7		タイ	389.6
	香港	163.0		シンガポール	246.4
	ベトナム	127.3		マレーシア	152.0
	タイ	146.1		フィリピン	583.5
	シンガポール	147.5		インドネシア	211.5
	マレーシア	239.5		パキスタン	116.2
	フィリピン	131.4		サウジアラビア	301.4
	インドネシア	107.4			
	インド	107.0			
	スリランカ	643.3			
	ベルギー	418.2			
	ロシア	1,224.4			

（国土交通省港湾局「平成 15 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」所収データに基づき日本政策投資銀行が作成）

この結果については、「四日市港では北米・欧州航路が開設できていないため、結果的にアジア航路の比重が高いだけである」という異論があろう。しかし、原因がどうあれ、現状の四日市港において、現在高成長を続けている東アジア・東南アジア向け航路への特化

¹⁰ vanning / devanning それぞれ、コンテナへの積み込み・積み降ろしを指す。

度が高いことを肯定的に捉え、逆にアドバンテージとして今後の路線・集荷の戦略を考える必要があるのではないかと。

このように、四日市港が現時点で持っている特色を検証し直すところから、今後の戦略展開のヒントが生まれてくるのではないかと思われる。

(3) 慢性的渋滞の問題

四日市港の連絡道路である国道 23 号線（名四国道）は、日中の慢性的渋滞で悪名高い。いわゆる業務用車両と一般車両、通過車両との混在が大きな原因であるが、その一方、四日市港 CT への唯一のアクセスである霞大橋がボトルネックになっている、との指摘もある。同様の現象は、オープン間もない飛島コンテナターミナルへのアクセス道路でも発生している。

（四日市港・名古屋港 周辺図）



四日市コンテナターミナルの供用開始により、現行の年間 14 万 TEU を 2010 年までに 6 倍弱 80 万 TEU まで増やすのであれば、現状でも慢性化しているアクセス道路の渋滞緩和への取組は必須であろう。

これは港湾の利害のみならず、周辺に立地する製造業にとっては物流阻害要因であり、また近隣住民にとっては切実な環境問題でもあることから、利害関係者の合意形成を踏まえた取組が必要であろう。

具体的には、バイパス（霞4号線）の建設やCTへのアクセス橋の強化、ゲートオペレーションの迅速化、等が挙げられる。

また、陸上インフラの強化という視点では、伊勢湾岸線を無料化することができれば、名古屋港←→四日市港間の横持ち¹¹といった二港間のトランザクション向上に資する可能性があるだろう。

(4) LA/LB 港の取組（①OffPeak プログラム）

ここで、米国西海岸を代表する Los Angeles 港（LA）と Long Beach 港（LB）の2港における協調的な取組について簡単に紹介したい。¹²

OffPeak Program は、両港合わせて12ヶ所の国際コンテナターミナルのゲートオープン時間を「OffPeak(夜間帯 18:00～3:00)」と「Peak hours(昼間帯 3:00～18:00)」の2つに分け、このうち Peak hours にゲートを通過するトラックの荷物に新たに料金（TMF: The Traffic Mitigation Fee）を課し、無料である OffPeak に輸送を分散させ、それによって物流の効率化、交通渋滞の緩和、大気環境の保全を促すことにある。



出典：PierPASS ホームページ（<http://www.pierpass.org>）

OffPeak プログラム運営上のユニークなポイントは、以下の4点であろう。

- ① TMF の費用負担をトラック業者ではなく荷主に負わせている点、
- ② 同プログラムの運営及び TMF の受け皿として「PierPASS」という非営利組織（NPO）を設立している点
- ③ 運営費用に加え夜間のゲートオペレータの人件費を賄うことを前提に TMF の価格設定をしている点
- ④ 全ての前提として、24時間のCTゲートオープンを実現した点

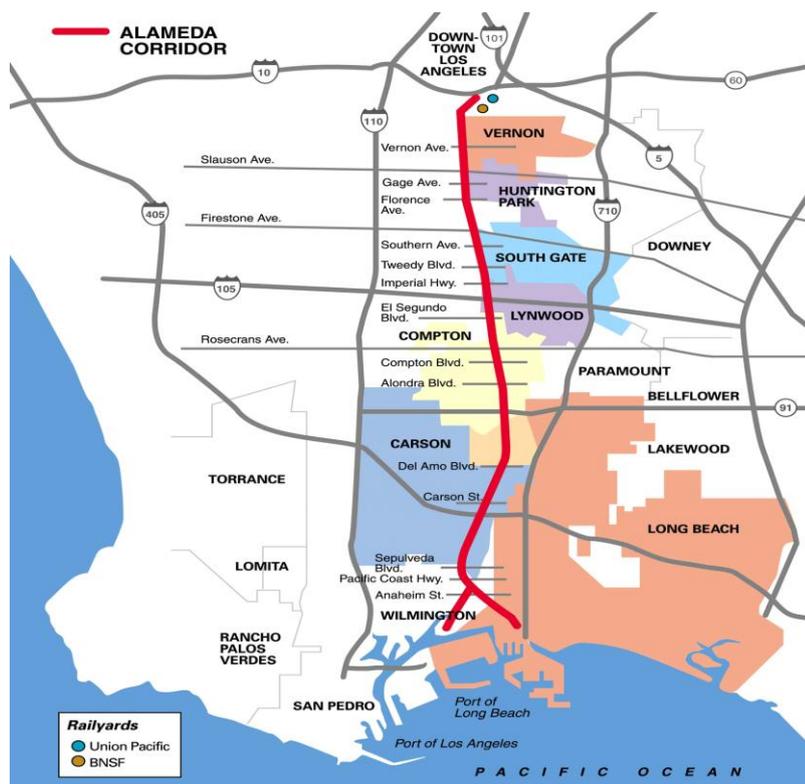
¹¹ drayage：ドレージとも呼ぶ。

¹² 以下、LA/LB 港連携事例については、日本政策投資銀行ロサンゼルス事務所「ロサンゼルス発 環境・技術情報 2005年7月号」に多くを負っている。

もちろん、こうした施策が考案された背景に、「沖待ち¹³」が恒常的に発生するほど寄港量が増加し、道路渋滞に伴う深刻な大気汚染問題が社会問題としてクローズアップされ、物流部門全体が対応を迫られていたという事情がある。従って、同施策を直ちに伊勢湾地域に応用できるものではない。また、ゲート通過時の課金だけを採り上げて総合的なソリューションにはなり得ないだろう。むしろ、「環境」というキーワードの下、ポートマーケティングにおいてライバル関係にある2港が、荷主をも巻き込んだ形で協調した例として示唆に富んでいる。

(5) LA/LB 港の取組 (②アラメダコリドーの敷設)

同じく LA/LB 両港が協調した取組として、アラメダコリドー (Alameda Corridor) が挙げられる。アラメダコリドーとは 2002 年 4 月に開通した、両港とロサンゼルスダウンタウンの東にある鉄道ヤードを結ぶ約 20 マイルの貨物専用鉄道である。その目的は、従前の地上 3 ルートを最短距離で一本化することによって輸送効率を高めることに加え、全路線のうち半分を地下に敷設することにより交通渋滞を緩和、環境汚染の軽減にも寄与するという点にある。アラメダコリドーの建設にあたっては、それを共同利用する立場の両港が資金拠出という形で協力を行っている。



出典：アラメダコリドー輸送会社ホームページ (<http://www.acta.org/>)

本プロジェクトは、沿線の市町村に対してそれぞれ環境アセスメントをベースとしたねば

¹³ 船舶が、船混みその他の理由で入港できず港外に停泊し、入港の機会を待っている状態を指す。

り強い交渉を通して実現したものである。

四日市港には、JRの貨物駅が近接している利点がある。コンテナターミナルへの引き込み線の導入等により、既存の鉄道インフラを活用することは、モーダルシフト¹⁴・環境物流の観点から検討に値するのではないか。

(6) 環境を踏まえた最適解の模索

LA/LB 港の2事例に通底しているのは、環境問題に対する危機意識の共有化である。本質的にライバル関係にある両港が協力するにあたって、個別利害を離れ、荷主や地方政府・住民をも巻き込んで価値観を共有できるテーマがあったことが、協働プロジェクトの成功した背景にあったのは明らかである。渋滞の緩和や物流の迅速化は、荷主のニーズを満たすものである一方、地域にとっても環境負荷の低減に資するものであることを踏まえ、「環境調和型物流」という一段高い視点から利害関係者の意見の集約・すり合わせを行い、それを基礎に、従来とは違う発想に立ったソリューションを模索していく可能性を両事例は示唆している。¹⁵

¹⁴ トラック中心の幹線貨物輸送から、より環境負荷の小さい船舶・鉄道に転換することを、モーダルシフト (Modal Shift) と呼んでいる。

¹⁵ NPO 法人 PierPASS は、2006/1 より新たに「TruckTag プログラム」をスタートさせた。小型発信器を内蔵した ID タグを CT に出入りする登録トラック全て (約 10,000 台) に無償配布、タグの信号が各トラックの ID としてゲートで読み取られる一方、ドライバーの商用運転免許証を読み取り機にかけることで、各トラックの CT 進入を自動的に認証する。TruckTag は LA/LB 両港のターミナルオペレータが費用を負担し、両港のゲートで同じように利用される。

「環境」に加え、「911 同時多発テロ事件」勃発以降新たに浮上した「セキュリティ対策」という共通の課題を契機に、両港の協力関係は一段と深まっていると言えよう。

(参考: <http://www.pierpass.org/trucktag>)

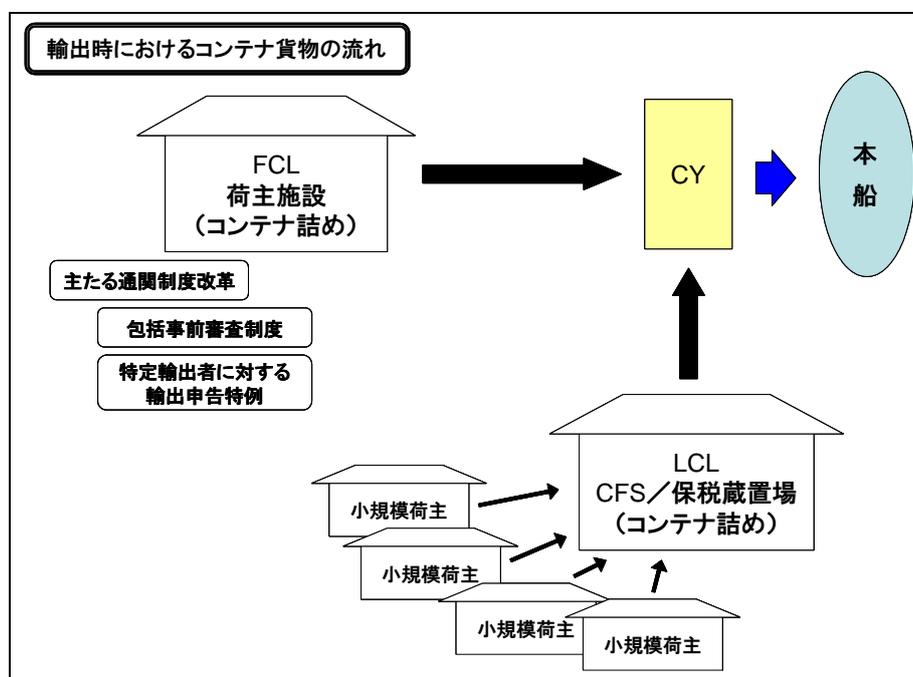
5. 貿易プロセスにおけるスループットの向上について

本章では、通関制度を中心とした、貿易プロセス全体の課題について整理することとした。これらの中には四日市港固有の課題のみならず、我が国の港湾が国際競争力を維持強化するため政府に解決が求められるべき課題も含まれる。

(1) 通関手続きの簡素化進展と未だ残る課題

日本においては、港湾の隣接地に保税地域を設定し、船荷は保税地域に蔵置された状態で初めて通関の申告・許可がなされる。関税法第 67 条の 2¹⁶に起因するこうした問題点に対し、政府は段階的に緩和策を講じてきた。代表例とその問題点を以下に示す。

<輸出>



平田（2005）を参考に作成¹⁷

● 包括事前審査制度

輸出者が同一種類の貨物を継続して輸出する場合、あらかじめ包括的に審査を行うこ

¹⁶ 関税法第 67 条の 2 輸出申告又は輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域又は第 30 条第 1 項第 2 号（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物）の規定により税関長が指定した場所に入れた後にするものとする。（但し書き以降割愛）

¹⁷ 図中略語について：

FCL（Full Container Load：一荷主の貨物のみでコンテナ 1 本を満たす量の貨物）

LCL（Less than Container Load：一荷主の貨物のみでコンテナ 1 本を満たすことができない少量の貨物のこと。同じ仕向地向けの他の貨物と混載してコンテナ詰めされる）

CFS（Container Freight Station。船会社が運送のため受け取ったコンテナ一本に満たない貨物（LCL 貨物）を混載してコンテナに詰める場所、又は到着した LCL 貨物をコンテナから取り出す作業を行う場所。）

CY（Container Yard。コンテナヤード。貨物の詰め込まれたコンテナや空コンテナの受け渡し、保管を行う場所であり、またコンテナを本船に積み込んだり、本船から荷卸したりする場所でもある。）

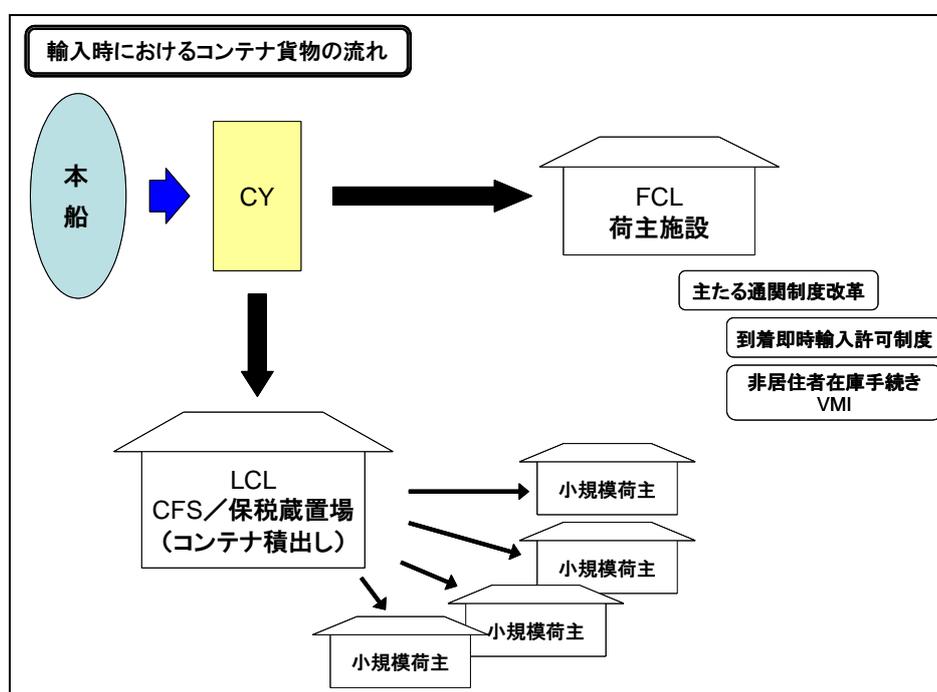
とで輸出通関の迅速化を図る措置である。

- 特定輸出者に対する輸出申告特例

05/3/30 成立した関税法改正に伴い、いわゆる「コンプライアンスに着目した通関制度」が導入されることで、一定のコンプライアンス要件を満たす通関事業者（「特定輸出者」と呼ばれる）に限り保税地域外での輸出通関が認められることとなった。

これにより従前の港頭・保税地域のみで関税手続きが行われることによる物流時間ロスが軽減されることが期待されているが、コンテナへの積み込みの実務フローにマッチした制度とは言えない点等の問題が残っている。¹⁸

<輸入>



平田（2005）を参考に作成¹⁹

- 非居住者在庫手続き VMI(Vender Managed Inventory)

国外の部品メーカーが保税状態のまま在庫を日本の保税蔵置場に置き、セットメーカーの需要に応じて通関できる制度である。

- 到着即時輸入許可制度

03/9 より「到着即時輸入許可制度」（事前に予備申告書で税関審査を受けておき、船社のマニフェストが税関に提出されると同時に輸入申告—許可される制度）が導入されているが、「船舶からの荷役が完了した時点でないと申告が行えない」「CT ゲートオープン時間の制約がある」等の理由により、効果的に利用されていないのが現状であ

¹⁸ さらに、両制度ともフルコンテナ（FCL）を前提としたものであり、複数荷主の荷の混載（LCL）の場合には適用が認められていない。後段の輸入についての制度も同様である。

¹⁹ 図中略語について（前項に追加）：

VMI（本文参照のこと）

る。

いずれも、荷が保税地域に降ろされ一旦止まる、という物流オペレーション上の課題は残存している。それが故に、制度利用によるスループット向上効果も限定的と言われている。

これに対して、例えば米国においては、輸出時においてそもそも許可が不要であり事前申告のみで足りること、輸入時は船上から事前申告・許可手続きを行い、港から荷主施設等内陸地点に直行しそこで通関を受けるというプロセスを採用していることもあり、荷主の物流拠点～船上間の物流がシームレスに接続されている。

我が国の現状と比較するに、今後物流のスピードを飛躍的に上げるためには、[荷主～CFS～CY～船上] という、陸側における荷の流れにおいて滞留を起こさないための仕組みが必要となる。その際に、関税法第 67 条の 2 で定められた「保税地域原則」を根本的に見直す必要が出てくるものと考えられる。

(2) コンテナターミナルゲートの時間延長

前項のとおり、従来我が国の港湾物流におけるスピードの遅さ・高コスト構造の主因と言われてきた税関システムは、決して完全ではないものの、少なくとも制度面においてはこの数年で急速に改善が進められてきた。加えて、内閣府が推進する「構造改革特区」において、税関の時間外臨時開庁のためのコストを 1/4 に引き下げられる取組がなされている。

また、港湾荷役をはじめとした CY 内でのオペレーションの一部は 24 時間稼働に移行している。そうした中、コンテナの出入りを制御するターミナルゲートのオープン時間の制約によって、荷の動きに滞りが生じている。

国内においても、複数の中枢港湾において、ゲートの 24 時間オープンに向けた弾力的な運用が試行的に開始されているが、四日市港コンテナターミナルにおいては、ゲートオープン時間見直しに向けた具体的な日程は検討されていない。

荷主は必ずしも「24 時間」のゲートオープンによる搬入・搬出を期待している訳ではない²⁰。荷主のニーズとゲートオープンに伴うコスト増、ピーク時の渋滞緩和といった要素を勘案し、関係官庁の了解を得つつ最適なゲートオープン時間を不断に見直す形で対応するのが現実的な対応なのではないか。

²⁰ 前述のとおり、LA/LB 港では CT の 24 時間フルオープンが実現されたが、一方で NY/NJ 港では同様な対策は無理だという意見がある。これは港湾周辺の配送センターが 9 時～5 時で稼働しているため、トラックがコンテナを夜間に引き取ったとしても搬入する先が無いためである。つまり、局所的な 24 時間体制は全体の最適ソリューションにつながらない。あくまで荷主のニーズを聞くところから SCM を提案していくことが肝要であると思われる。(参考：2006 平田「PierPASS」導入と改善効果)

筆者が行ったヒアリング相手においても、ゲートオープン時間の延長・弾力化を望む声はあっても、24 時間オープンを求める意見は無かった。

LA/LB 港の PierPASS プログラムは、環境対応の視点からは理想的な施策であるが、夜間ゲートオープンに係る人件費等のコスト増を賄うことを前提に TMF の金額が設定されているという側面も見逃すことはできない。

(3) 全ては荷主の物流時間短縮のため

製造業をはじめとする荷主企業は、在庫コストを極小化し、利益・キャッシュを確保するために、時間単位、時に分単位の在庫管理をグローバルに展開することが求められている²¹。そうした荷主の眼から見れば、自社でコントロールできない制約により、港で一晩コンテナが「寝かされる」状況は耐え難いものであらうと思われる。

荷主の在庫管理にまで渡るニーズを掬い上げ、ドア・トゥ・ドアの物流全体のスピード・コスト・サービス面でのメリットを追究するためのソリューションを提供することによって初めて、荷主の SCM に貢献する港湾物流と言えるのではないか。

6. ポートセールス・スペシャリスト育成の必要性

2005/12、四日市港管理組合の管理運営費負担割合につき、従前の三重県／四日市市の比率を5対5から県 55.6%／市 44.4%に変更することが正式に決定した。今後の四日市港の運営では、県が主導的な役割を果たしていくことになる。

これまで管理組合の運営は両機関からの派遣出向職員によって支えられてきたが、今後はポートセールスの中核となる人材をプロパーで育成して行くことを検討すべきであらう。効果的なポートセールスを行うためには、産業、物流事情の長期的な調査分析、個別荷主への丁寧なヒアリングに基づく戦略立案が求められる。調査分析のフィールドは四日市港の後背地にとどまらず、航路目的地の状況も同レベルで的確に把握する必要があるだらう。荷主のニーズから制度的な課題が見出されれば、それを行政が理解できるよう「翻訳」して伝えていく、官民間のインターフェイス的な機能も重要である。

当然ながら複数の語学力やビジネス知識も求められるだらう。また外貿コンテナ物流活性化を目的とするならば、職員を邦人に限る必要すら無い²²。こうした港湾・貿易・物流のスペシャリストを長期的に確保育成するためには、例えば成功報酬という形でインセンティブを付与する、といった、民間の発想に立った人事的配慮が求められる。

²¹ Dell 社は僅か6日分の在庫しか持たないという徹底した在庫管理で有名だが、その在庫管理は分単位で行われていることが知られている。

²² これは決して突飛な発想ではない。例えば Los Angeles 港では、日本人職員が20年に渡りマーケティング業務に携わっている。

7. 結びにかえて

商品を破損無く・無コストで・瞬時に顧客のもとへ届けることが荷主ニーズの究極の姿であるならば、物流サービスは、永久に QCD (Quality-Cost-Delivery) の向上を求められ、コスト競争にさらされ続けることになる。身を削ることによってしか顧客満足を得られないという、厳しい事業環境にあると言い換えることもできるだろう。かかる環境下で国際的な競争力を維持するためには、製造業と同様に、前後工程を統合しつつ総合的な物流ソリューションとして付加価値を提案し続けて行く必要がある。統合すべき周辺サービスは物流にとどまらない。例えば保険や金融サービスなども候補に挙げられよう²³。

物流の高速化・高付加価値化を進める上で、制度的な壁に阻まれる場合があろう。中央政府と同レベルで制度を理解し、地域の立地企業や荷主のニーズをきめ細かく掬い上げた上で、中立的立場から制度改善を申し立てていくことのできる役割が地方行政に求められているのではないか。

以上

²³ 世界最大の小口貨物輸送会社である UPS (United Parcel Service) は、金融機関を買収することにより独自の金融商品を販売する体制を整えた。

参考資料・文献一覧

- 石原伸志（2005）「貿易物流実務マニュアル」
- 石原伸志、佐渡成之、平田義章「鼎談 グローバル経済の進展と日本の物流インフラ」（海運 2005/7）
- 市村眞一・土井正幸（2003）「港湾と地域の経済学」
- 岡山県（2002）「岡山県物流ビジョン」
- 神田善弘（2006）「実践貿易実務 第8版」
- 国土交通省・（社）日本港湾協会「港湾統計 平成15年」
- ジェトロ（日本貿易振興機構）（2005）「ジェトロ 貿易ハンドブック 2005」
- 日本機械輸出組合（2003）「あらたな貿易手続き電子化の動向とわが国機械業界の対応」
- 日本機械輸出組合（2004）「2001年以降の貿易手続き制度と電子化」
- 日本機械輸出組合（2005）「輸出通関制度の改正と貿易手続き電子化」
- 日本港運協会（2005）「港運要覧 平成16年版」
- 日本政策投資銀行ロサンゼルス事務所（2002）「全米初の官民共同鉄道インフラ、アラメダコリドー」
（LA事務所レポート 2002/7）
- 日本政策投資銀行ロサンゼルス事務所（2005）「巨大港湾における連携～港から空気を変える～」
（ロサンゼルス発 環境・技術情報 2005/7）
- 平田義章（2006）「PSW混雑解消の秘策 “PierPASS”導入と改善効果」（Container Age 2006/3）
- 平野拓也（2003）「遅れてやってきた通関革命 1～5」（海運 2003/11～2004/5）