

中国地方国際物流戦略チーム第一回部会

提言に向けた論点整理

平成18年9月4日

中国地方整備局港湾空港部

(中国地方国際物流戦略チーム事務局)

内 容

1. 検討課題と目標(第一回本会議資料より)
2. 中国地方における国際物流の現状分析
3. 既存の国際物流効率化施策の紹介
4. 先進事例の紹介
5. 論点整理

現状: 中国地方の港湾から直接コンテナの輸出入が可能となった(10%[1993]⇒26%[1998]⇒53%[2003])ものの、依然として発生集中貨物の半数しか取り扱っていない

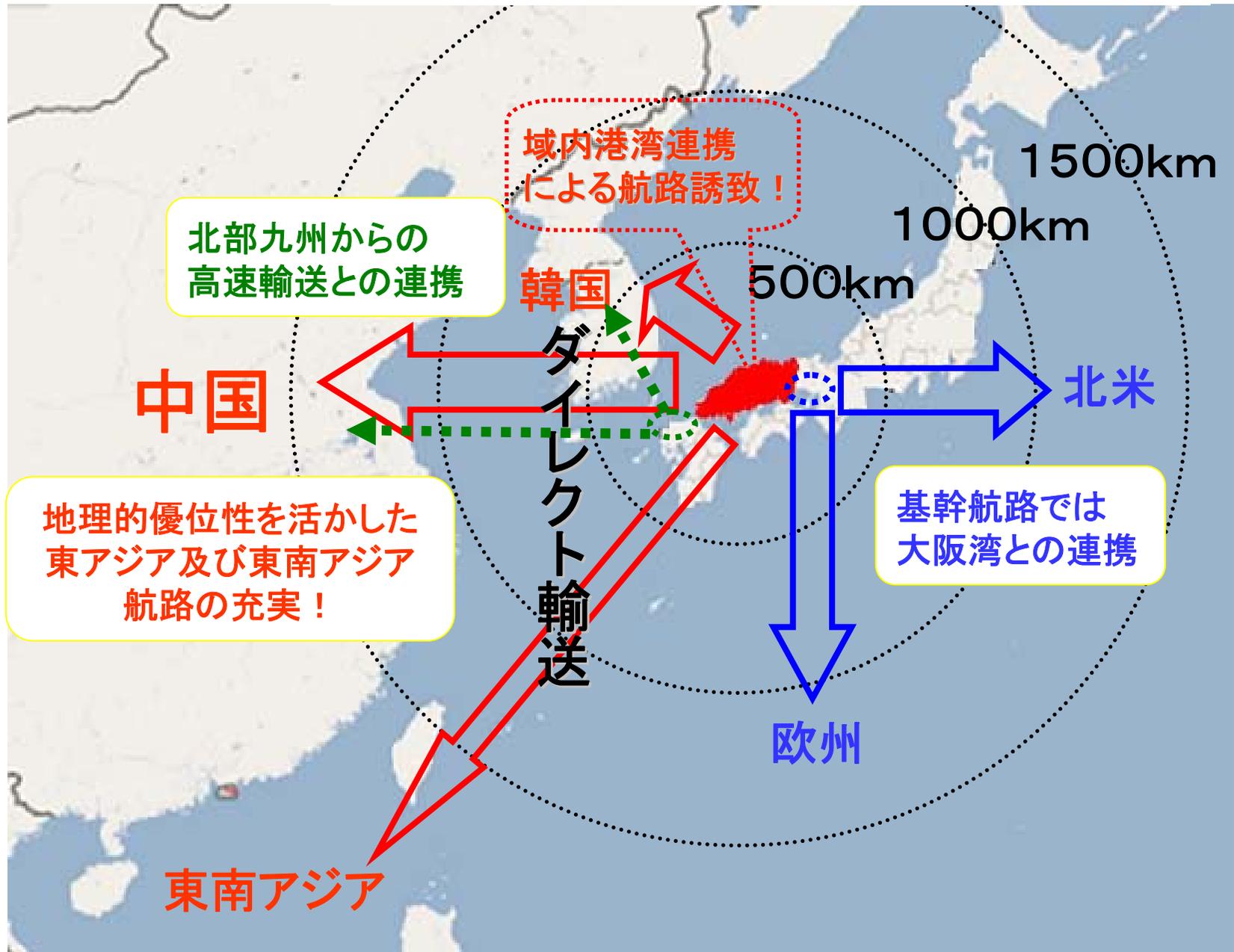
検討すべき課題例(利用者ヒアリングにより聴取)

- ✓ リードタイムが長く、東アジア航路主体で便数も限られる
- ✓ ターミナルの規模が小さく、ヤードが狭い
- ✓ 荷役効率が低い
- ✓ 集荷活動の強化
- ✓ 輸出入のアンバランス
- ✓ 貨物のロットが少ない、船型が小さい
- ✓ 港湾への(又は港湾内の)アクセスが悪い
- ✓ 40FTフル積載や背高コンテナ輸送が困難

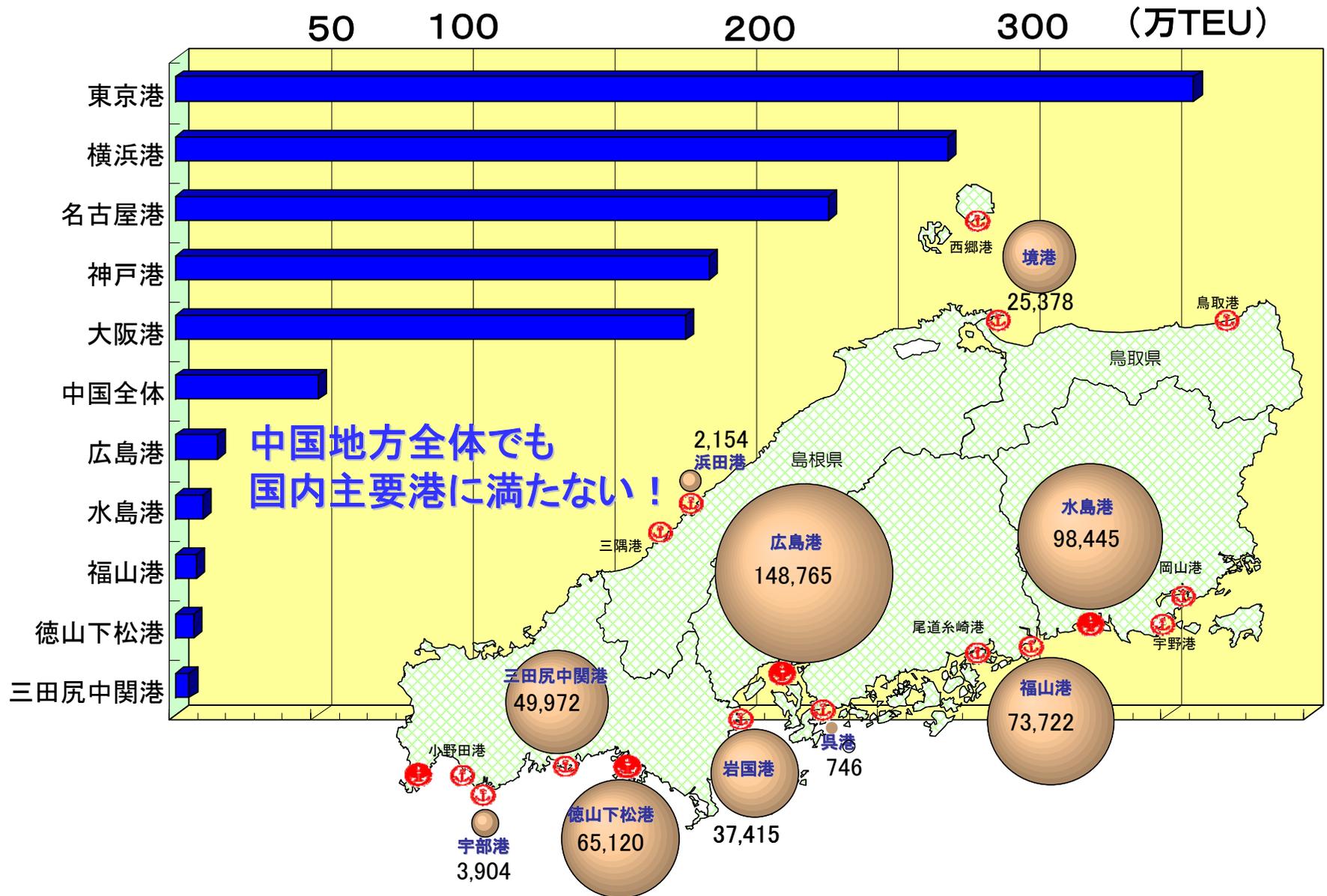
国際物流戦略チーム
でのソフト・ハード一体
となった施策検討

目標: 「対東アジア物流の準国内化」

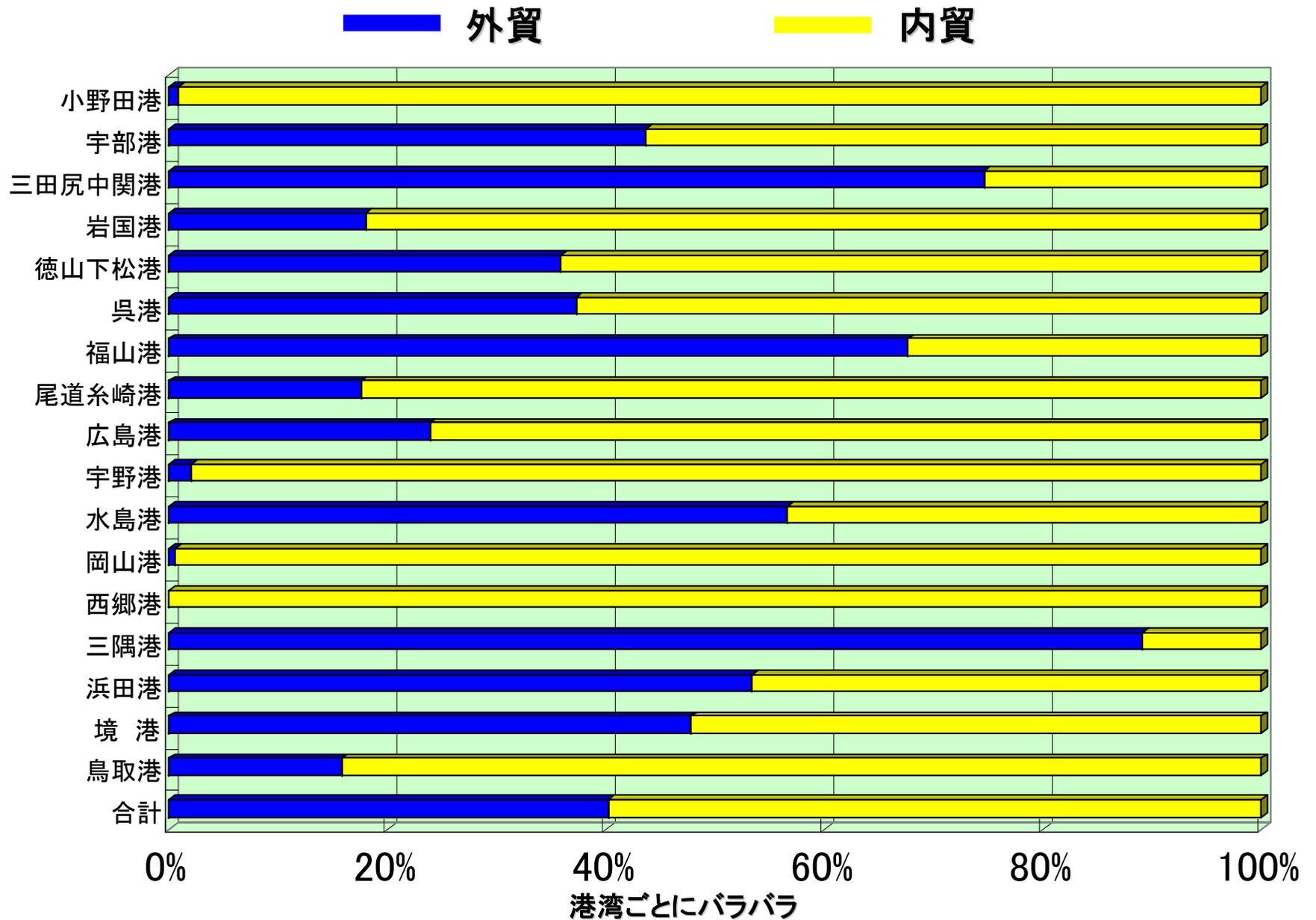
目標イメージ



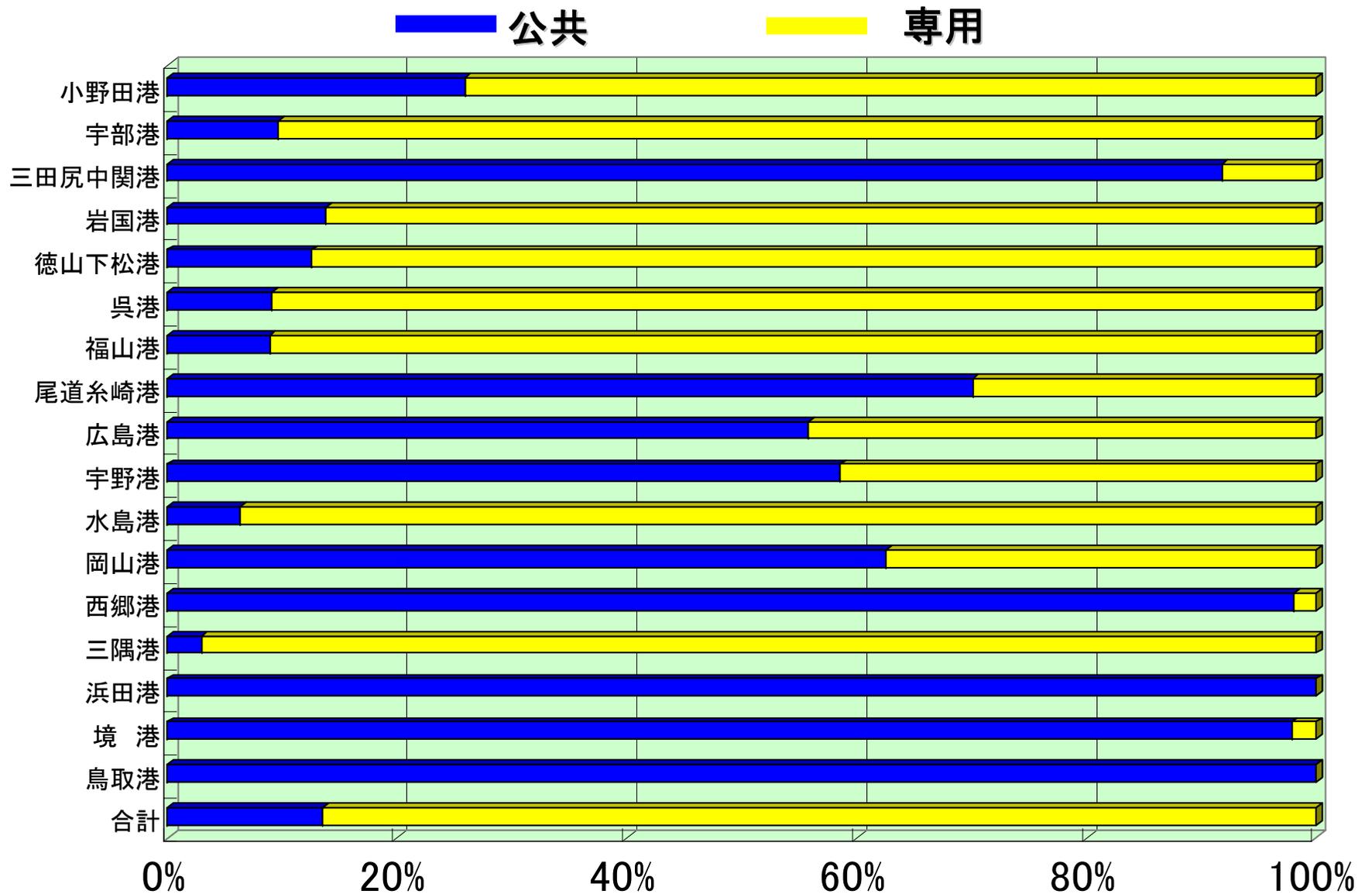
各港湾における外貿コンテナ取扱量



各港湾における外貿・内貿貨物の割合



各港湾における公共・専用貨物の割合



公共施設(公共事業でつくれ港湾管理者等が管理・運営する施設)で取り扱われる貨物が公共貨物
 専用施設(専ら特定企業の活動に資する施設)で取り扱われた貨物が専用貨物

港湾貨物の各種取扱形態

コンテナ貨物



広島港 コンテナ貨物取扱い状況



福山港 コンテナ貨物取扱い状況



水島港 コンテナ貨物取扱い状況

バルク貨物



境港 木材チップ取扱い状況



三田尻中関港 自動車取扱い状況



福山港 鉄鉱石等取扱い状況

フェリー貨物

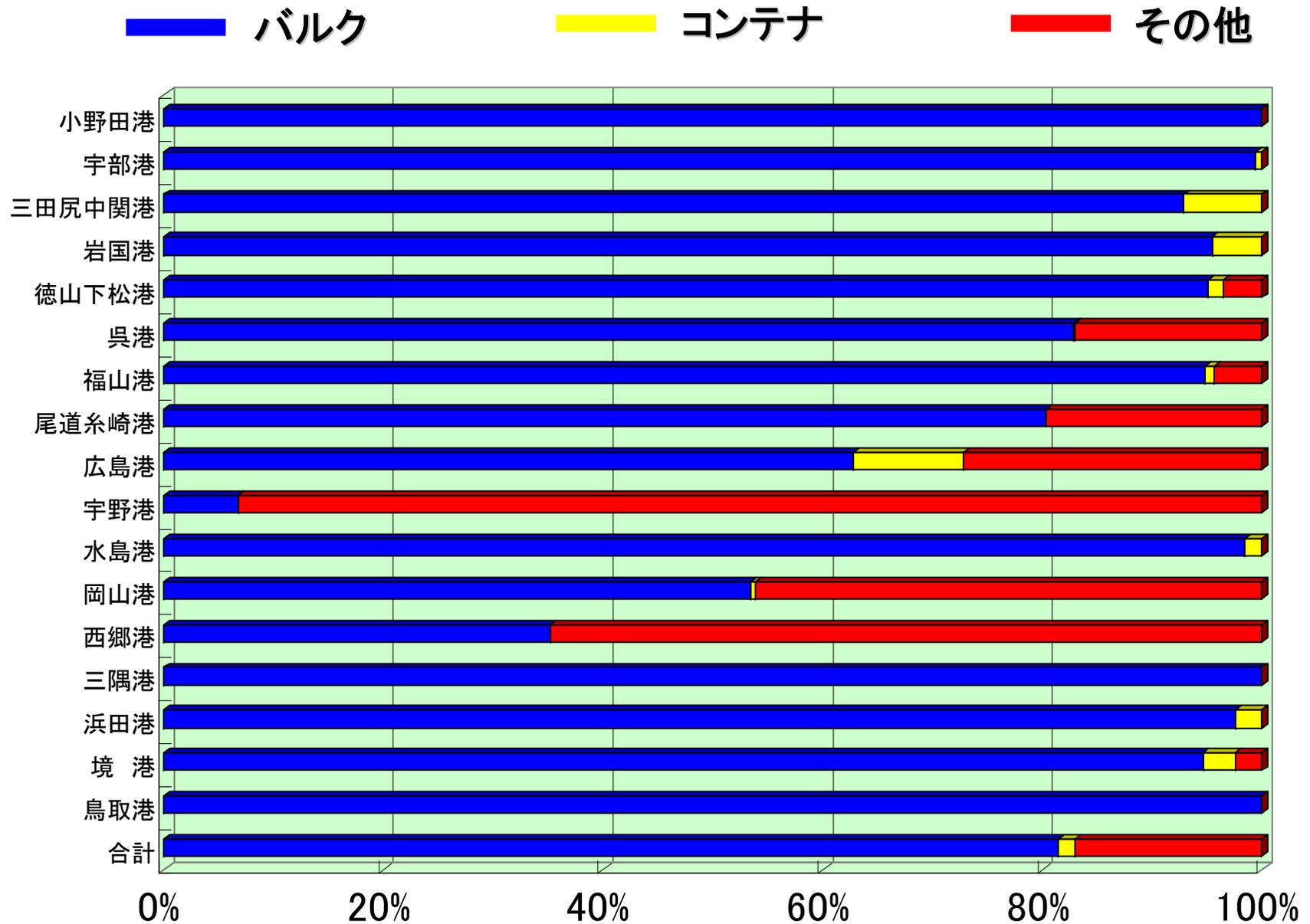


宇野港フェリーターミナル



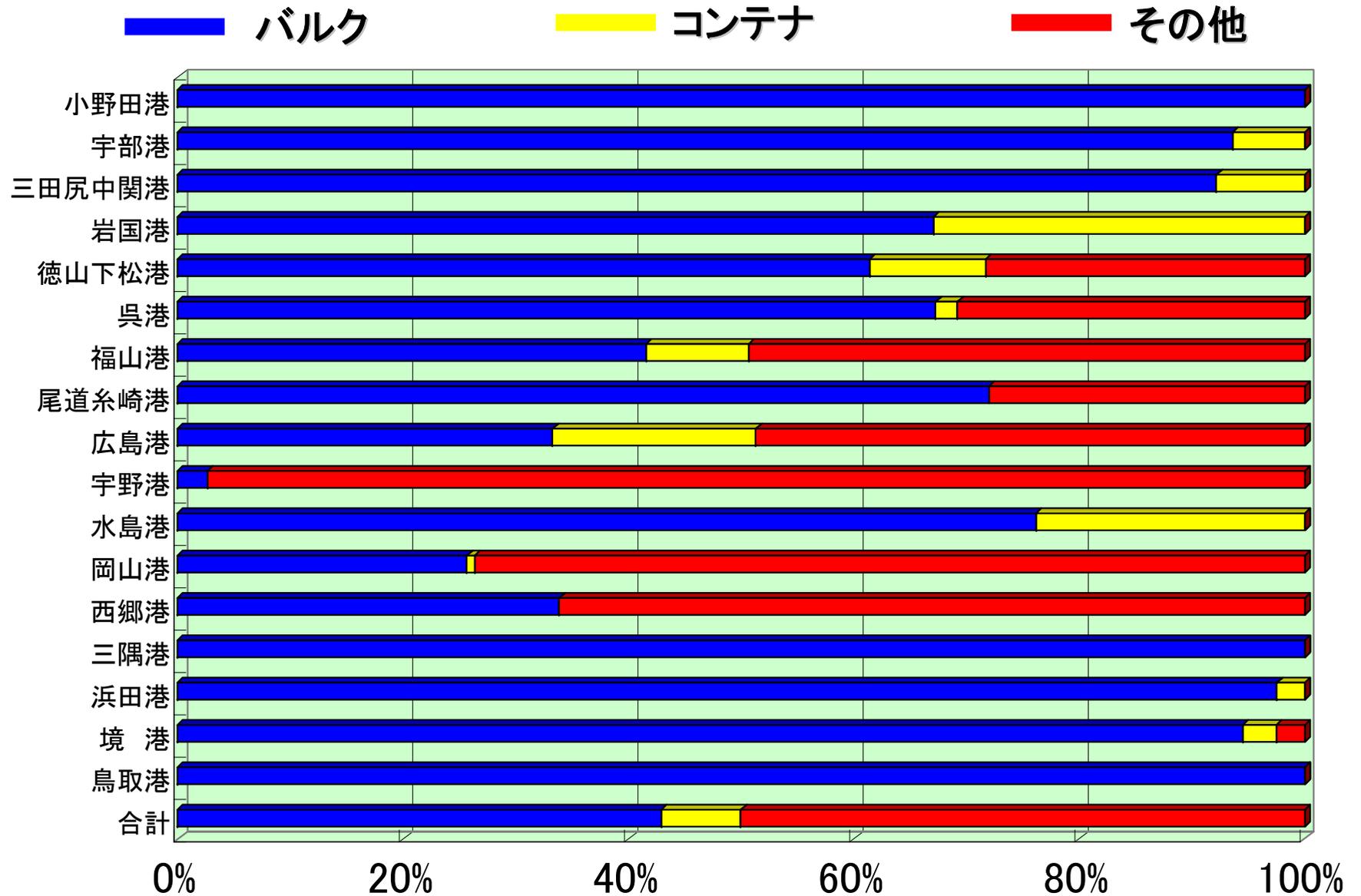
呉港 フェリー貨物輸送状況

各港湾におけるバルク・コンテナ貨物の割合(全貨物)



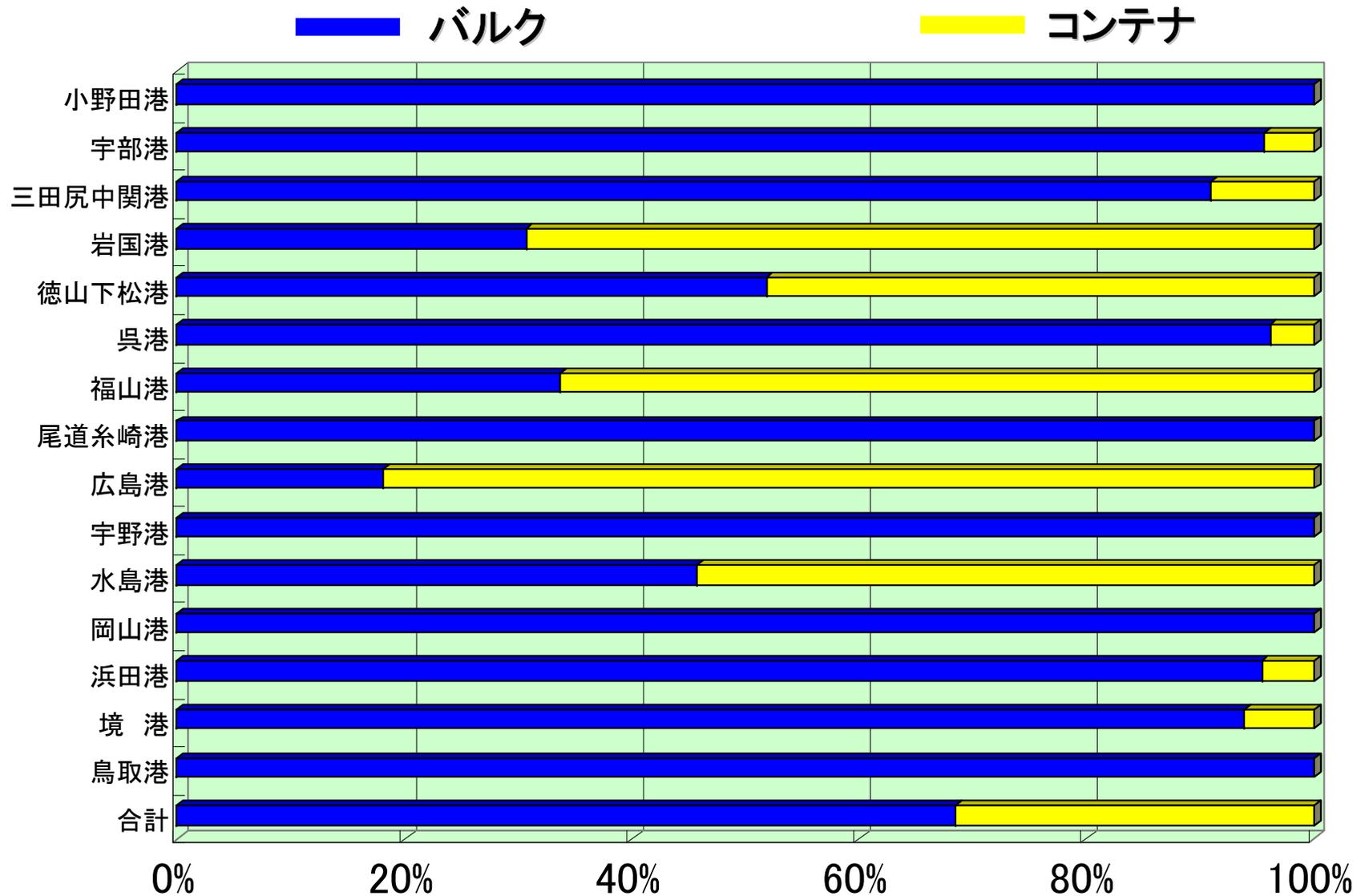
バルクの割合が圧倒的に大

各港湾におけるバルク・コンテナ貨物の割合（公共貨物）



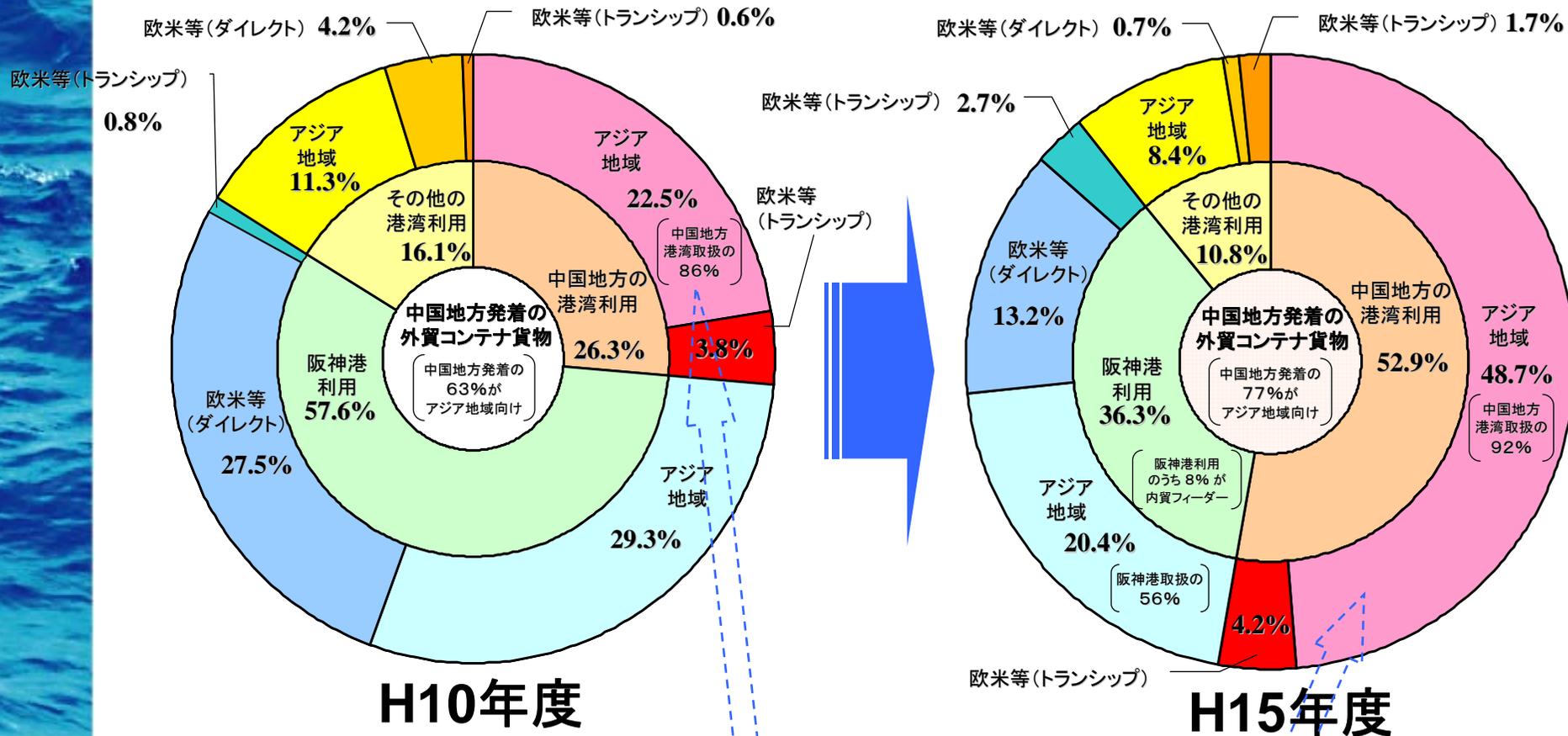
コンテナの割合が増える（∵専用はほぼバルク）

各港湾におけるバルク・コンテナ貨物の割合(公共外貿貨物)



水島港、広島港、福山港、徳山下松港はコンテナの割合が大

中国地方発着の外貨コンテナ貨物



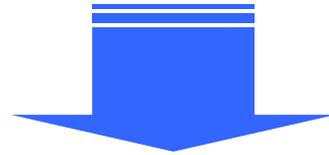
中国地方発(着)アジア向け(発)貨物のうち中国地方の港湾を利用する割合
36%(H10年度) → 63%(H15年度)

外円:仕向地・仕出地
 内円:取扱港湾

「平成10年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査(運輸省港湾局)」、
 「平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省港湾局)」をもとに作成

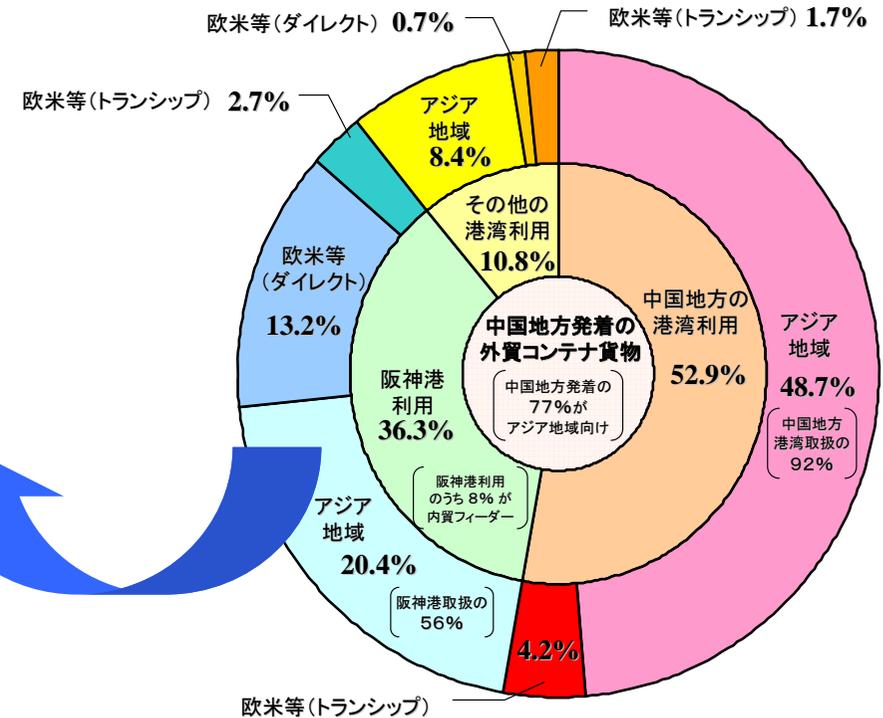
中国地方発着の外貿コンテナ貨物

どうして中国地方の港湾が利用されないのか？

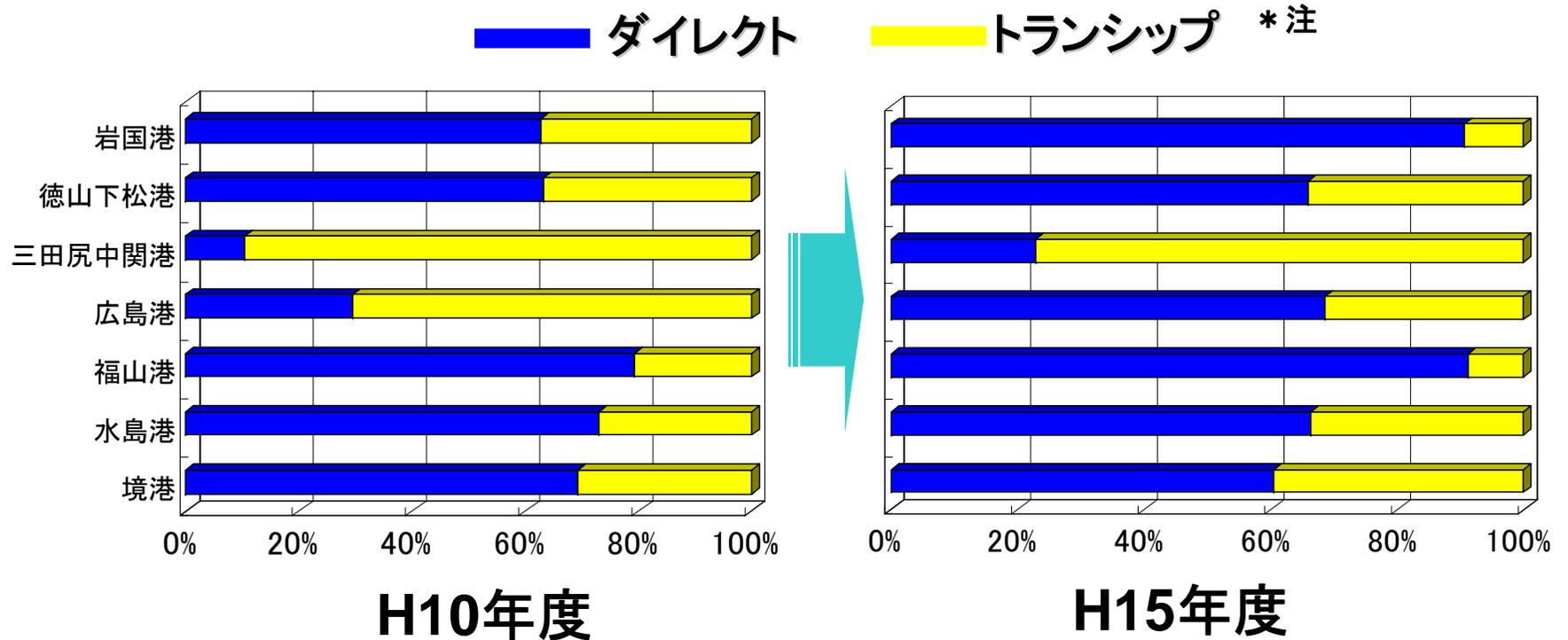


阪神港利用の貨物の詳細内訳

- 中国 55%
- 台湾 7%
- 香港 6%
- 韓国 2%
- 東南アジア 25%
- インド・中東アジア 4%



外貿コンテナ貨物の直送率



出典: 国総研資料

*注) アジアの主要8港でのトランシップ

全国値は、トランシップ率 5.3%(H10年度) → 15.5%(H15年度)
 中国地方はダイレクト輸送が増加

対中国物流



上海港



厦門港



深圳港



広州港

中国地方を発着地とする貨物の純流動

	輸出	割合	輸入	割合	合計	割合
中近東	14,873	2.9%	2,741	0.7%	17,614	1.9%
東南アジア	78,033	15.2%	58,743	14.2%	136,776	14.8%
韓国	24,303	4.7%	51,083	12.3%	75,386	8.1%
台湾	48,093	9.4%	18,949	4.6%	67,042	7.2%
華南	46,023	9.0%	32,240	7.8%	78,263	8.5%
華中	105,832	20.7%	90,924	22.0%	196,756	21.3%
華北	48,512	9.5%	55,137	13.3%	103,649	11.2%
中国不明	33,907	6.6%	19,137	4.6%	53,044	5.7%
アフリカ州	4,925	1.0%	2,966	0.7%	7,891	0.9%
ヨーロッパ州	41,812	8.2%	30,462	7.4%	72,274	7.8%
大洋州	9,413	1.8%	9,824	2.4%	19,237	2.1%
南アメリカ州	12,274	2.4%	8,258	2.0%	20,532	2.2%
北アメリカ州	44,047	8.6%	33,180	8.0%	77,227	8.3%

(トン/月)

- ・「平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省港湾局)」をもとに作成
- ・華南、華中、華北の別は、港湾の所在地による
- 中国国内に関しては、本当の意味での純流動は不明
- ・中国不明とは、釜山経由で中国に輸出入された貨物であるが中国国内の発着港が不明

中国各地区とのOD表(中国発コンテナ貨物; FT/月)

	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	中国5県	シェア
黒龍江省	70	56	398	418	243	1,185	0.6%
吉林省	41	33	235	246	143	698	0.3%
遼寧省	480	385	2,727	2,857	1,662	8,111	4.0%
北京市	419	336	2,380	2,495	1,451	7,081	3.5%
天津市	1,141	915	6,481	6,792	3,950	19,279	9.6%
河北省	93	74	527	553	321	1,568	0.8%
山西省	54	43	306	321	187	911	0.5%
内蒙古自治区	27	22	153	161	93	456	0.2%
山東省	691	555	3,929	4,117	2,394	11,686	5.8%
河南省	21	17	117	123	72	350	0.2%
陝西省	24	19	135	141	82	401	0.2%
甘肅省	5	4	29	30	18	86	0.0%
青海省	12	9	67	70	41	199	0.1%
寧夏回族自治区	0	0	2	2	1	5	0.0%
新疆ウイグル族自治区	78	63	444	466	271	1,322	0.7%
上海市	3,645	2,924	20,710	21,703	12,620	61,602	30.8%
江蘇省	841	674	4,776	5,006	2,911	14,208	7.1%
安徽省	17	14	97	101	59	288	0.1%
湖北省	45	36	258	271	157	767	0.4%
湖南省	17	13	95	99	58	282	0.1%
貴州省	6	5	34	36	21	102	0.1%
四川省	29	23	163	171	99	485	0.2%
西蔵自治区	3	2	15	15	9	44	0.0%
浙江省	775	622	4,405	4,616	2,684	13,102	6.5%
江西省	10	8	55	57	33	163	0.1%
福建省	517	415	2,940	3,081	1,792	8,745	4.4%
広東省	2,668	2,140	15,160	15,888	9,239	45,095	22.5%
広西壮族自治区	34	27	194	203	118	576	0.3%
雲南省	30	24	171	179	104	508	0.3%
海南省	22	18	124	130	76	370	0.2%
重慶市	37	30	210	220	128	625	0.3%
合計	11,851	9,507	67,338	70,569	41,035	200,300	100.0%



出典: 国総研報告

日本企業の中国進出状況

地域	件数	シェア(%)
北京市	345	7.1
天津市	276	5.7
河北省	79	1.6
山東省	271	5.6
遼寧省	416	8.6
上海市	1,499	30.8
江蘇省	712	14.6
浙江省	240	4.9
福建省	101	2.1
広東省	573	11.8
海南省	14	0.3
その他	338	6.9
合計	4,864	100.0

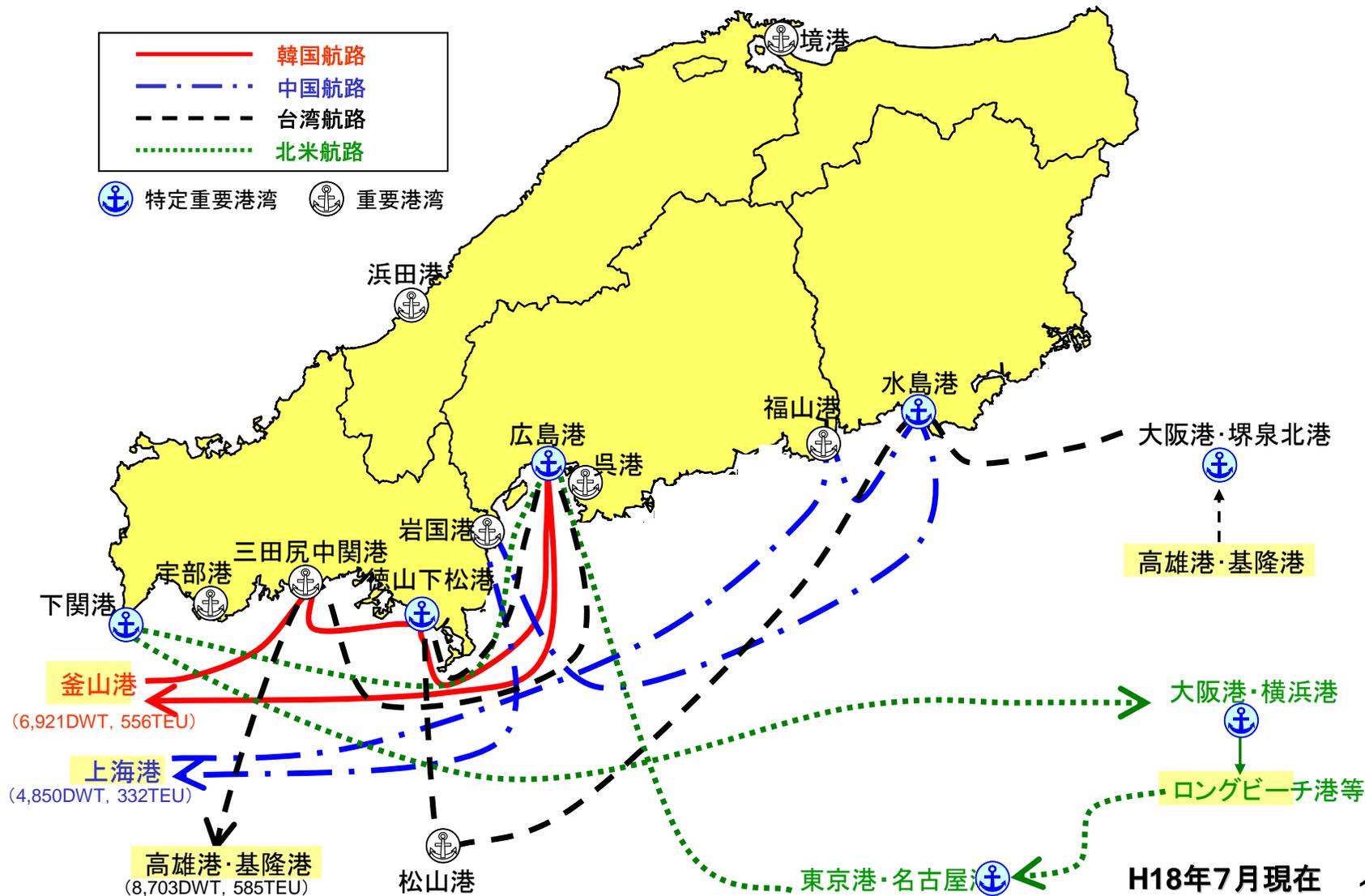
黒龍江省	0.6%
吉林省	0.3%
遼寧省	4.0%
北京市	3.5%
天津市	9.6%
河北省	0.8%
山西省	0.5%
内蒙古自治区	0.2%
山東省	5.8%
河南省	0.2%
陝西省	0.2%
甘肅省	0.0%
青海省	0.1%
寧夏回族自治区	0.0%
新疆ウイグル族自治区	0.7%
上海市	30.8%
江蘇省	7.1%
安徽省	0.1%
湖北省	0.4%
湖南省	0.1%
貴州省	0.1%
四川省	0.2%
西藏自治区	0.0%
浙江省	6.5%
江西省	0.1%
福建省	4.4%
広東省	22.5%
広西壮族自治区	0.3%
雲南省	0.3%
海南省	0.2%
重慶市	0.3%

出典：中国進出企業地図
「中国進出企業一覽」2003-2004版

純流動ベースで関係の深い地域と日本企業が多く進出している地域は概ね合致

定期航路の例

多くの船が複数の港湾に寄港する → 集約すべきか？



スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

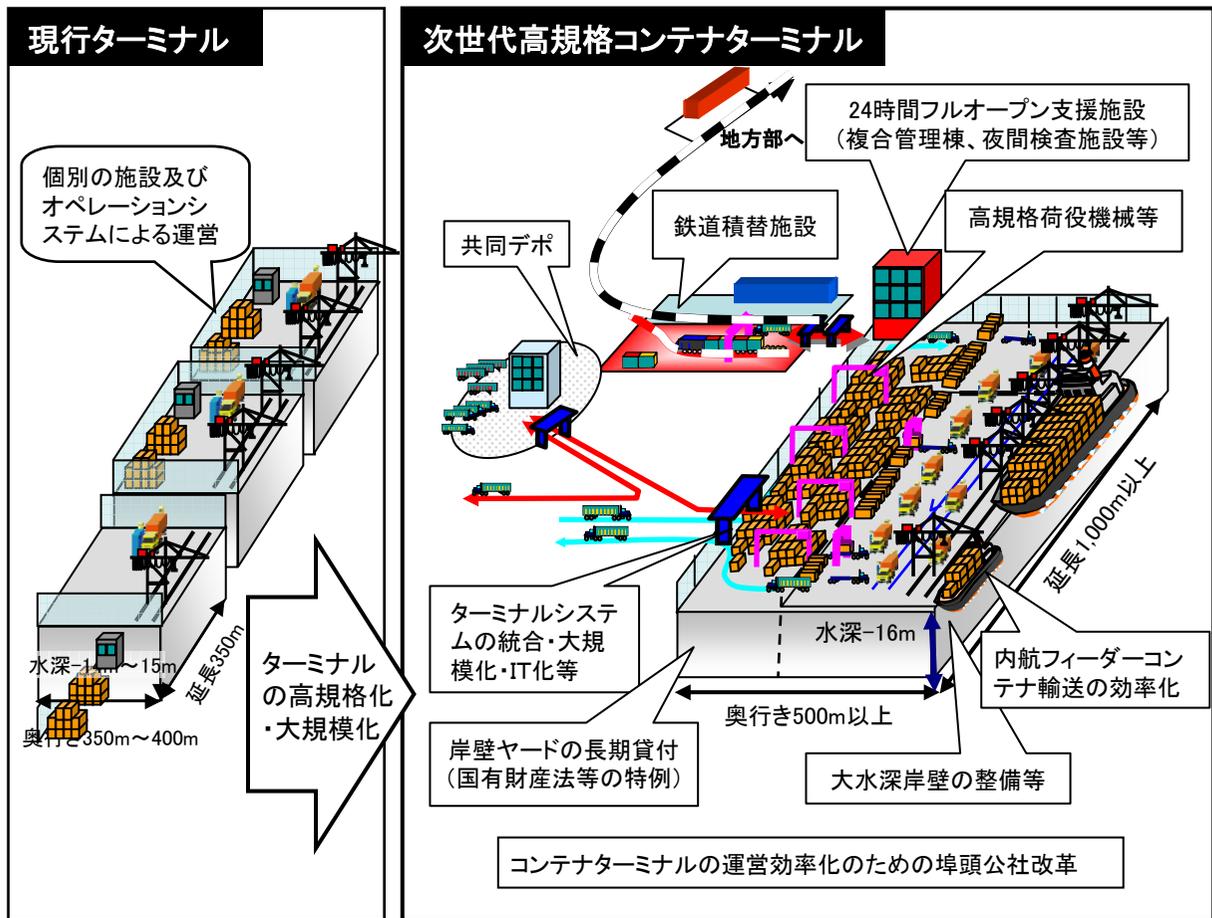
- 目標：概ね3～5年でアジア諸国の主要港湾をしのぐコスト・サービスの向上。
- **港湾コスト**は、釜山港・高雄港並みに**約3割低減**。
- **リードタイム**は現状3～4日をシンガポール港並みの**1日程度**に短縮。

次世代高規格コンテナターミナル形成支援事業

平成16年度(7月23日)
 ○スーパー中枢港湾の指定
 (京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港)

平成17年度
 ○次世代高規格コンテナターミナルの形成支援
 ・港湾法改正、補助制度の創設
 ○指定特定重要港湾の指定
 ○特定国際コンテナ埠頭の運営者の認定

平成18年度
 ○港湾全体のコスト・サービスの向上
 ・埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化
 ・内航・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備



構造改革特区制度における特定埠頭運営効率化推進事業



－10m×2バース



水島港国際物流センター株式会社

代表取締役社長：岡山県知事

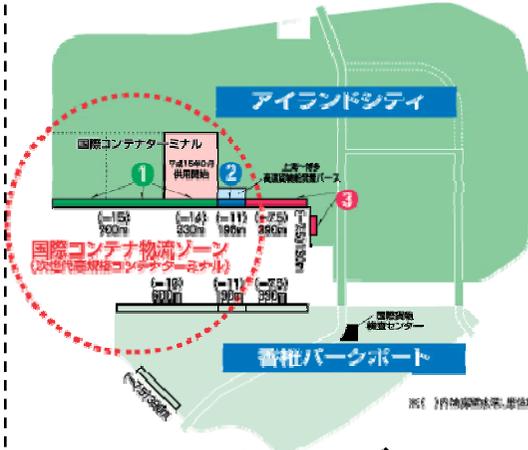
出資：岡山県、倉敷市、日本政策投資銀行、民間企業13社

(主な業務)

- ・港湾施設の整備並びに経営
- ・公共港湾施設の管理運営業務
- ・公共港湾施設の維持管理業務
- ・港湾荷役機器の賃貸
- ・港湾施設の経営及び管理運営に付随する業務
- ・その他港湾の振興に関する業務

平成15年11月認定

(平成17年に那覇港でも認定)



－13m×2バース
－14m×1バース

博多港ふ頭株式会社

出資：福岡市、民間企業13社



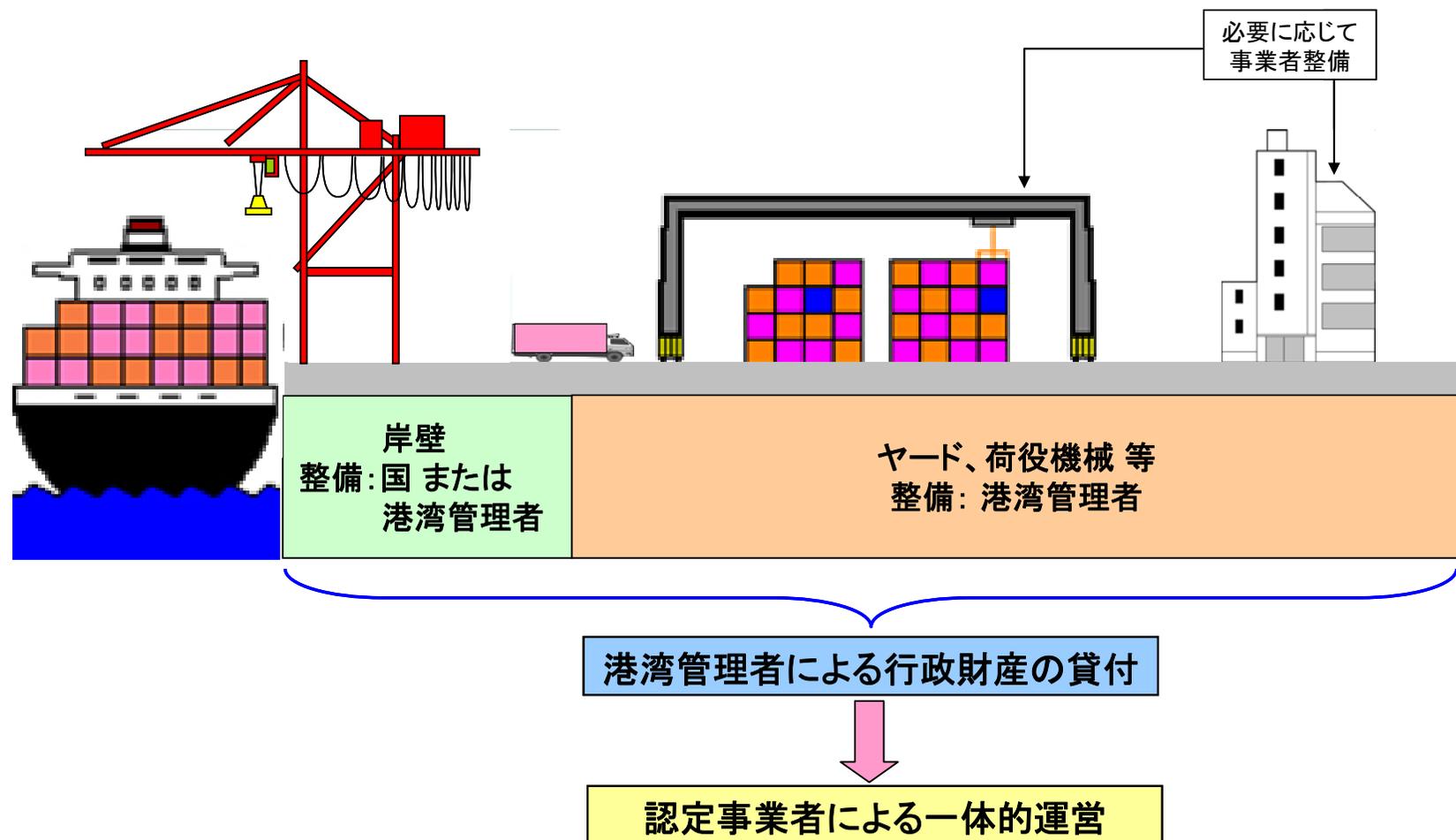
【期待される効果】

- ・公設民営
→上下分離の実現
- ・民間事業者への一体的長期貸し付け
→民間の創意工夫による一定的効率的運営
- ・柔軟な料金設定
- ・貨物量増加によるコスト低減効果への期待
- ・具体的ニーズに応じた荷役機械の整備

民間事業者による埠頭の一体的運営

●特区における特例措置の全国展開

重要港湾において、民間事業者による長期・安定的な埠頭運営を図るため、特例として埠頭を構成する行政財産を貸し付けることが可能(H18.10.1～)。



港湾運送事業法の改正

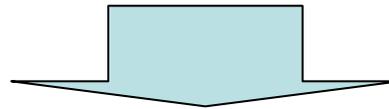
先行事例

●港湾運送事業の規制緩和

平成12年11月より、9大港（千葉・京浜・清水・名古屋・四日市・大阪・神戸・関門・博多）で需給調整規制を廃止し、免許制から許可制へ。運賃・料金は事前届出制へ。

●労働者保有基準の引き上げ

事業の効率化のため事業者の規模拡大を図る観点から労働者最低保有基準を1.5倍に引き上げ（H14年6月まで適用猶予）。



H18年5月より全国一律に許可制へ移行、運賃・料金は事前届出制



事業の効率化や多様なサービスの提供



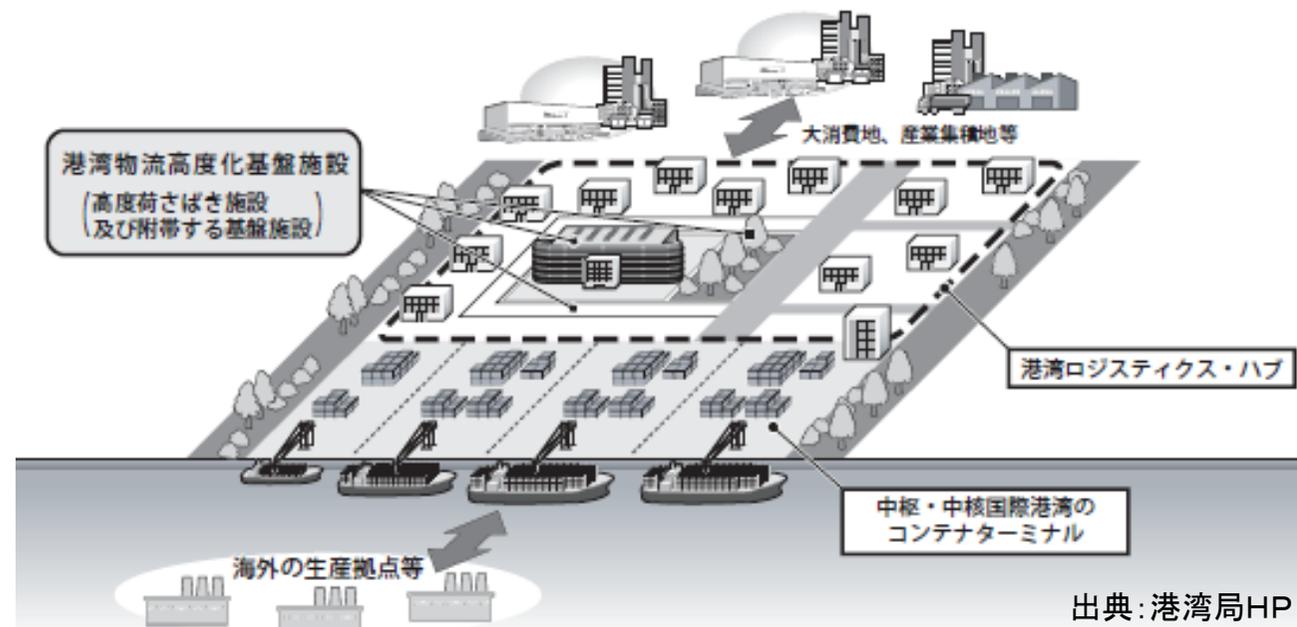
ロジスティクス・ハブの形成

港湾におけるロジスティクス・ハブ

コンテナ港湾と一体的なロジスティクス(生産段階における原材料・部品の調達までさかのぼり、さらに製品の販売までの、すべてのモノの移動を総合管理する概念)の拠点を臨海部に配置することで、安価な国際コンテナ輸送を背景にボーダレス化する国際物流のコントロールセンターを形成する。

これまで: 企業の物流戦略上のボトルネック(コスト、サービス面)

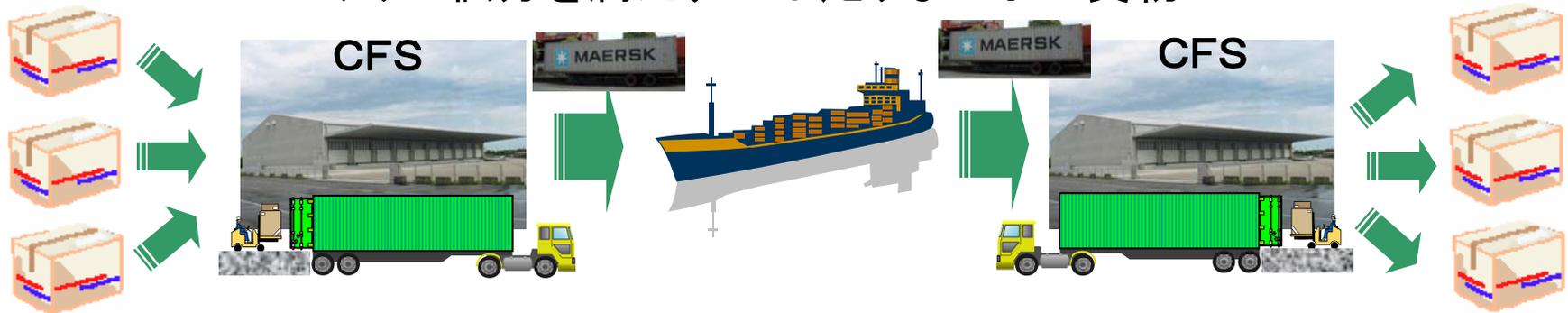
これから: 価値・利益を生み出すための拠点(異なる輸送モードの連結点、貨物の集積点)



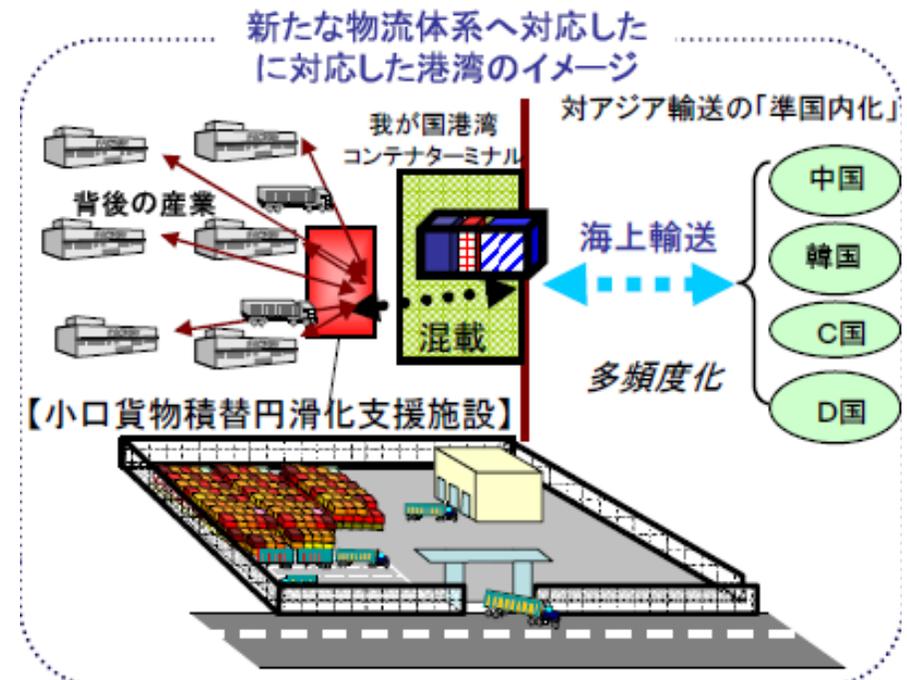
効率的な集荷

LCL貨物(Less than Container Load)

…コンテナ1個分を満たすには足りない小口貨物



- ・コンスタントな小口貨物の需要があれば中国地方でも実施可能
- ・阪神、北部九州との連携も視野



阪神港視察

日時：平成18年8月29日（火）

メンバー：広島大学大学院戸田教授、中国経済連合会2名
中国地方整備局4名、中国運輸局2名

視察内容

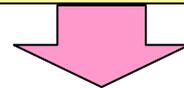
- 関西国際物流戦略チームについての説明（近畿地方整備局）
- 内航フィーダー社会実験（神戸運輸監理部）
- 神戸港海上視察（近畿地方整備局神戸港湾事務所）
- 沈埋トンネル視察（近畿地方整備局大阪港湾事務所）
- 大阪港海上視察（近畿地方整備局大阪港湾事務所）

関西国際物流戦略チームについての説明

概要

阪神港や関西国際空港等の活用を図りつつ、国際物流の効率化を通じた関西経済の活性化を目指す。

- ・港と港の連携：大阪湾諸港の包括的な連携の強化
- ・港と道路の連携：陸海空を結ぶインフラを確立し、効率的な物流ネットワークを形成
- ・海港と空港の連携：企業のグローバルなSCM戦略に対応した航空物流の機能・役割



『政策提言』をとりまとめ、総理官邸をはじめとする中央省庁等に提言し、関西の声を届けた。

H17.3.7：関西の総合的な物流機能強化に関する提言（関西経済連合会）
＜抜粋＞産学官が一体となって、関西や阪神港を通じて国際物流の効率化を支援する各種方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」（仮称）の設置を検討すべき
H17.3.28：国際物流の効率化に関する意見交換会 （関西経済界、関係する国の地方機関、港湾・空港管理者）
H17.4.1：今後の国際物流施策の課題（国土交通省国際物流施策推進本部）
＜施策推進体制＞主要港湾・空港を抱える各地域毎に国際物流戦略チームの設置が必要
H17.4.2：関西“国際物流”元氣宣言 国土交通省と関西経済界の懇談会
H17.5.13：国際物流戦略チーム 第一回幹事会 ユーザーヒアリング&意見交換を実施
H17.6.30：国際物流戦略チーム 本部設置・第一回会合
・国際物流の課題に対する戦略チームとしての対応方針を決定 ・戦略チームの運営方針等を決定 等
H17.10.5：国際物流戦略チーム 第二回幹事会
・第一回本部会合で決定された短期対応施策の進捗を確認 ・新たな短期対応として一関港化の検討を開始を確認 等
H17.11.15：総合物流施策大綱（2005-2009）閣議決定
地域における施策の推進体制として位置付け
H18.1～：第二回ユーザーヒアリング実施
H18.2.15：国際物流戦略チーム 第三回幹事会
・広域連携という観点から政策提言をとりまとめていくことを了承 ・大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化について、大阪湾における4港湾管理者が連名の要望書を提出することを報告 等
H18.3.10：国際物流戦略チーム 第二回本部会合



関西国際物流戦略チーム ～港と港の連携～

【港と港の連携】大阪湾諸港の包括的な連携による国際競争力の強化



関西国際物流戦略チーム ～港と道路の連携～

【港と道路の連携】国際物流基幹ネットワークの形成

国際物流を支える高規格道路等、道路交通のボトルネックの解消



阪神高速道路 松原 JCT



阪神高速道路 京橋ランプ

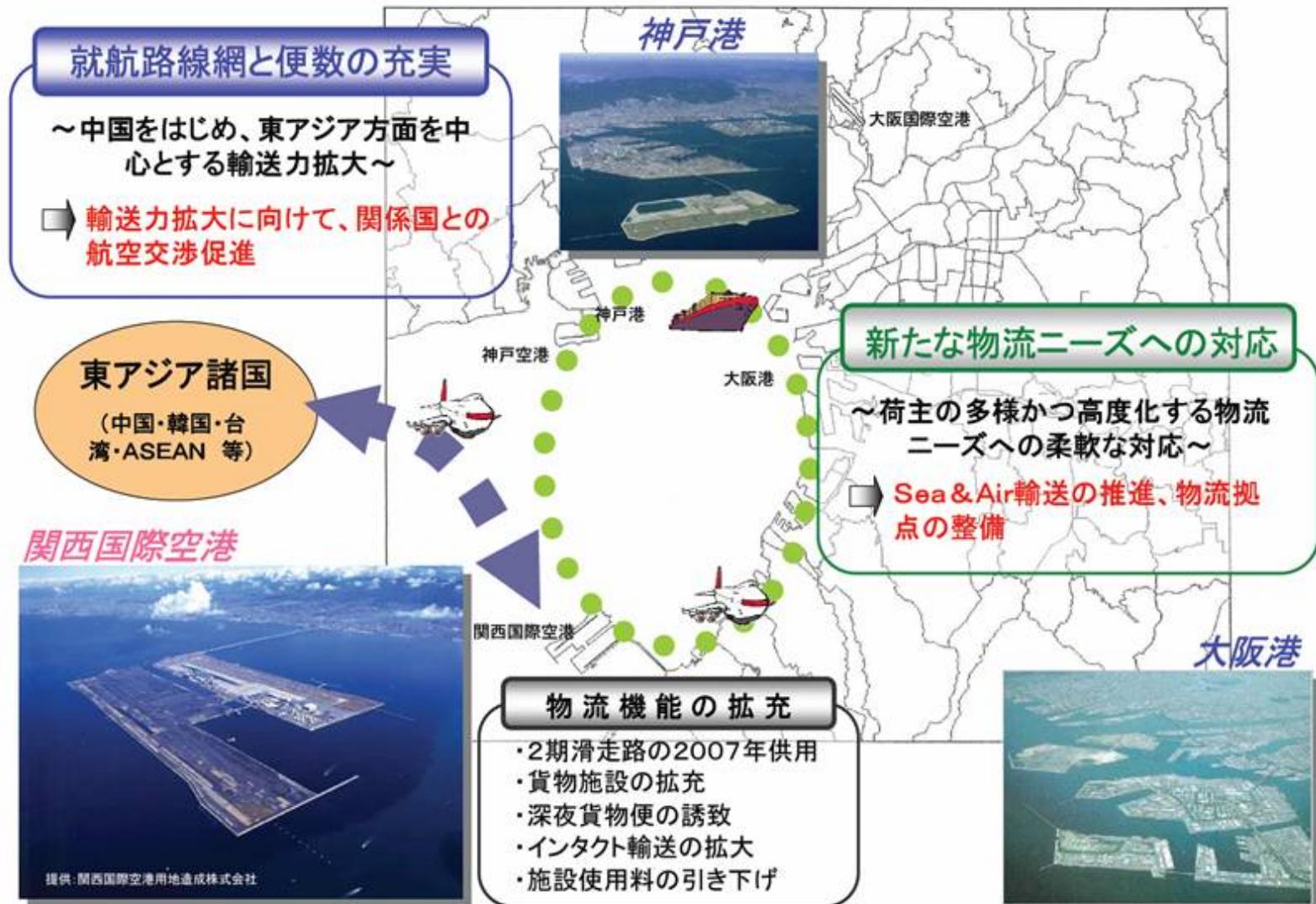


阪神高速道路 天保山 JCT



関西国際物流戦略チーム ～海港と空港の連携～

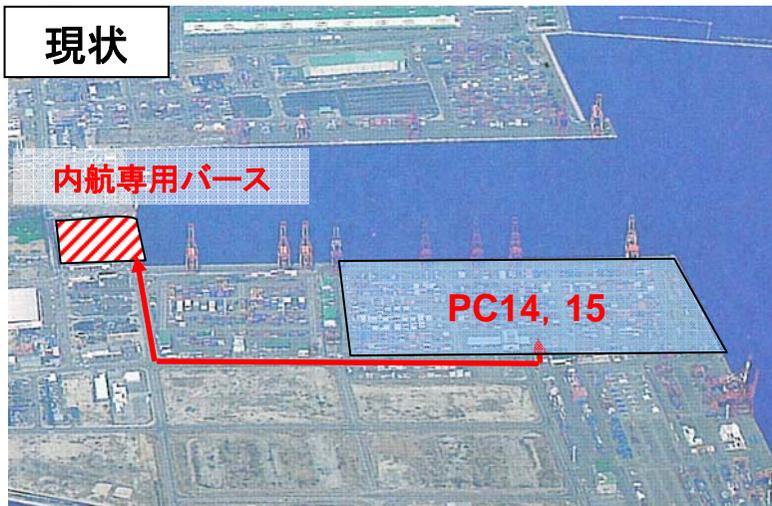
【海港と空港の連携】関西国際空港を活用した航空物流機能強化



内航フィーダー社会実験

① 神戸港PC16を活用した内航コンテナフィーダー輸送船の直付け実験

現状



【現状の問題点】

- ・内航バースのバースウィンドウがタイトで確保が困難
- ・ゲート混雑の発生
- ・外航本船接岸までの荷役待ちが発生

【社会実験】

内航フィーダーの接岸場所を変更

【効果】

PC16はPC14, 15と一体的な利用が可能



バースウィンドウの制限、ゲート混雑等を回避
バース間移動のコストを約84%低減

【課題】

ターミナル間、ターミナル内部のレイアウト改善の検討

社会実験

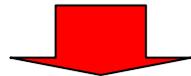


内航フィーダー社会実験

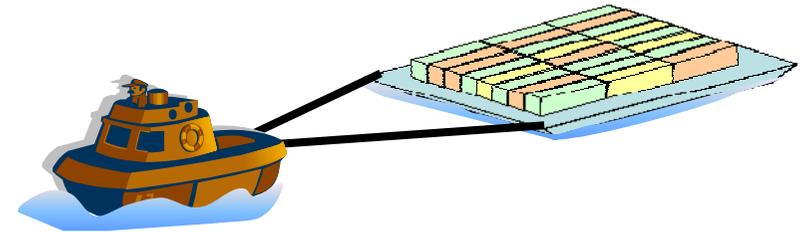
② デッキバージを使用したコンテナフィーダー輸送モードの構築

【社会実験】

【現状】内航コンテナフィーダー船によるコンテナ輸送
→船価、船員費の負担大



【社会実験】デッキバージを使用したコンテナ輸送
→船員が少なく、船員費の負担小



【デッキバージの効果】

- ・一般の内航コンテナフィーダー船の輸送料金より10%程度安かった。

【デッキバージのデメリット】

- ・一般の内航フィーダー船の約1.7倍の運行時間を要した。
- ・荒天にスケジュールを左右されやすく、潮かぶりのリスクがある。

【デッキバージ輸送の今後の方向性】

デッキバージ船および内航フィーダー船、各々の特徴を生かし、連携することで、サービス、メニューの多様化を図る。



神戸港海上視察

----- 視察コース



大阪港海上視察

視察コース

海の時空館

天保山客船ターミナル

舞洲

天保山

夢洲

C10, C11

C8, C9

咲洲

南港フェリーターミナル

沈埋トンネル視察

夢洲トンネル

関西の国際物流戦略チームにおける「国際物流に関する課題」

拠点整備	コンテナ船の大型化、抜港の動向を見通した港湾機能の充実
	内航フィーダー輸送の促進
	関西国際空港を活用した航空物流機能強化
管理運営の効率化	各港連携による大阪湾諸港の一開港化等
	ターミナル管理運営効率化に向けた埠頭公社改革の推進
	内陸デポ設置、利用調整による空コンテナ輸送の効率化
IT化等による作業・手続きの効率化	IT化の促進等によるターミナル運営の効率化
	従来の枠組みを超えた物流情報プラットフォームの構築や情報化のメリットの具体化
国内外ネットワークの整備・環境問題等への対応	国際港湾・空港と有機的に連携した道路輸送ネットワークの充実
	環境に優しいモーダルシフトの推進
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成
24時間空港の活用等	深夜便を誘致し、活用することによるリードタイムの短縮及びインタクト輸送の拡大
	施設使用料の空港間格差を是正
	荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応
	関西国際空港を活用した航空物流機能強化
推進体制	常設、実効性のある機動的な対応

出典：近畿地方整備局ホームページ

中国地方物流戦略チームにおける論点

論点(案)

課題	対策案
東アジア航路主体で便数も限られる、料金も割高	中国航路ネットワークの充実、東南アジア航路の開設
ターミナルの規模が小さい、ヤードが狭い	複数大型バースの整備&一体運用(公共埠頭の長期貸付)
荷役効率が低い	荷役機械の整備(PFIの活用)
集荷活動の強化	港湾シフトインセンティブ補助(岡山県の例) LCL貨物集荷のためのデポ整備、ロジスティクスハブの形成
輸出入のアンバランス	空コンデポの設置
貨物のロットが少ない、船型が小さい	複数港の連携による新規航路誘致、船舶の大型化
バルク貨物のコンテナ化促進	
多様なサービスの提供	国際RORO航路の誘致
ホットデリバリーへの対応	上記検討と併せて検討
陸上輸送との接続が悪い	バイパス、臨港道路の整備
港湾への/内アクセスが悪い	
40フィートフル積載や背高コンテナ輸送が困難	ボトルネックの解消
阪神港、北部九州との連携強化	内航フィーダー実験の共同開催

利用者懇談会等においてニーズを把握

課題の再整理と具体的施策の検討

提言

ホームページの開設(中国地方整備局港湾空港部)

中国地方整備局 港湾空港部 - Microsoft Internet Explorer

ファイル(E) 編集(E) 表示(V) お気に入り(A) ツール(T) ヘルプ(H)

戻る 検索 お気に入り

アドレス(D) http://www.cgr.mlit.go.jp/chiki/kouwan/index.htm

国土交通省 中国地方整備局 港湾空港部 お問い合わせ

Chugoku-Net

中国地方を支えるみなと

NEWS 港湾空港部情報

中国地方を支えるみなと

中国地方国際物流戦略チーム

What's New - 新着情報 -

- NEW 「中国地方国際物流戦略チーム」第一回本会議の開催結果 (2006.8.11)
- 「中国地方国際物流戦略チーム」の設置及び初会合の開催 (2006.7.31)
- 星空の下で映画鑑賞しませんか? ~「みなとオアシス」だけじゃら (2006.7.27)
- 中国・韓国国際港湾視察報告について【PDF形式517KB】 (2006.7.5)
- 「瀬戸内海環境シンポジウムin高松」を開催します。 (2006.6.1)
- 港湾空港部の組織変更のお知らせ (2006.4.3)
- 「管内地震津波対策検討調査第二回検討委員会」を開催します。 (2006.3.14)
- 「管内地震津波対策検討調査第一回検討委員会」を開催します。 (2006.2.6)
- 美保飛行場拡張整備事業に係る環境影響評価書の縦覧を行います。 (2005.12.26)
- 「平成17年度 第3回裏りある学舎」を開催します。 (2005.11.24)

フェリー、旅客船の運航状況など、港を利用する方に役立つ情報を提供するサイトです。

Copyright(C) 2003 中国地方整備局 港湾空港部 All rights reserved.

インターネット