

中国地方国際物流戦略千一ム第二回部会

中間報告と提言の方向性

平成19年1月23日

中国地方整備局港湾空港部

(中国地方国際物流戦略千一ム事務局)

内 容

- 1. 中間報告**
- 2. 提言の方向性**
- 3. 短期施策の具体例**

中国地方国際物流戦略チームのあゆみ

【これまでの経緯】

- 8月 2日 **第一回本会議**
- 8月29日 神戸港、大阪港視察
- 9月 4日 **第一回部会**、第一回勉強会
- 10月 4日 **広島港・大竹港利用者懇談会**
- 10月17日 博多港視察
- 10月31日 **徳山下松港利用者懇談会**
- 11月 6日 **水島港利用者懇談会**
- 11月14日 **浜田港利用者懇談会**
- 11月21日 第二回勉強会
- 12月15日 **境港利用者懇談会**
- 1月16日 **鳥取港利用者懇談会**
- 1月23日 **第二回部会**

【今後の予定】

- 2月 **呉港利用者懇談会**
- 2月 **福山港・尾道系崎港利用者懇談会**
- 2月 第三回勉強会
- 3月 **第三回部会**
- 4月 第四回勉強会
- 5月 **第二回本会議(提言取りまとめ)**

第一回本会議



第一回部会



現地視察(博多港)



広島港・大竹港利用者懇談会



平成18年10月4日 リーガロイヤルホテル広島

【参加企業】

- 三菱重工業(株)
- 山九(株)広島支店
- 山九(株)岩国支店
- 日本通運(株)広島海運支店
- 日本通運(株)広島支店
- 日本通運(株)大竹支店
- マロックス(株)
- (株)シーゲートコーポレーション
- (株)ヒロクラ
- (株)中国 SHIPPING エージェンシイズ
- 広島ガス(株)
- ダイセル化学工業(株)大竹工場
- Y・S物流(株)
- 三菱レイヨン(株)大竹事業所



出島地区

【主な意見】

- ・出島国際コンテナターミナル関連
ゲートがない、CFSが狭い、後背地に倉庫等が必要、
後背地を安く分譲して欲しい、JRの引き込み線を整備して欲しい
- ・広島南道路の整備が必要
- ・広島港を中国地方の拠点港／フィーダーポートへ(両意見あり)
- ・大型X-RAY装置の導入や、消防法上の危険物の蔵置スペースなど、
国際港として必要な施設の整備
- ・大竹港にコンテナ貨物を扱える荷役設備が必要
- ・大竹港の後背地を有効活用して欲しい
- ・大竹港へのアクセス道路の整備が必要、SOLAS対応が必要

徳山下松港利用者懇談会



平成18年10月31日 ホテルサンルート徳山

【参加企業】

- (株)トクヤマ徳山製造所
- 東ソー(株)南陽事業所
- 出光興産(株)徳山製油所・徳山工場
- 日新製鉄(株)周南製鉄所
- 日本ゼオン(株)徳山工場
- 徳山海陸運送(株)
- 東ソー物流(株)
- 山九(株)周南支店
- 日本通運(株)周南支店



【主な意見】

- ・徳山下松港が発展したのは利用企業のおかげ
- ・国際競争力の強化のためにはまず企業の頑張りが重要
- ・企業の設備投資と公共埠頭整備の時間軸が合わない
- ・バルク貨物を重視すべき、バルク貨物の効率的運送が重要
- ・大型外航船用の施設整備が必要
- ・スパ中政策を達成すると徳山下松港とのコスト格差が広がる
- ・コンテナ関係の整備が必要
- ・産業道路の整備が必要

水島港利用者懇談会



平成18年11月6日 ウェルサンピア倉敷

【参加企業】

- 旭化成ケミカルズ(株)水島製造所
- (株)上組玉島支店
- (株)クラレ倉敷事業所
- JFEスチール(株)西日本製鉄所
- (株)ジャパンエナジー水島製油所
- 新日本石油精製(株)水島製油所
- 中国電力(株)水島発電所
- ナカシマプロペラ(株)玉島工場
- 中谷興運(株)玉島支店
- 日本通運(株)水島海運支店
- パンフィックグレーンセンター(株)西日本支店
- 三菱化学(株)水島事業所
- 三菱自動車工業(株)水島製作所

【主な意見】

- ・玉島HIの-12m岸壁、新高梁川橋梁の整備の整備必要
- ・玉島HIに在来船用の多目的バース必要(RORO含む)
- ・水島港内航路の増深等巨大船対応、水島航路の拡幅
- ・備讃瀬戸航路での漁業者との共存、夜間航行禁止の規制緩和
- ・コンテナの輸出入バランスが必要(輸出偏重で空コン調達)
- ・棧橋荷役の24時間体制
- ・危険物荷役許可申請と係留施設使用届けの統合
- ・水島港の安全体制(ポトラジオなどの民間負担の軽減)
- ・水島沖に大型船舶の錨泊地がない
- ・輸入原油における“水分”控除方法、保税制度の撤廃の要望



浜田港利用者懇談会



【参加企業】

西日本海合板(株)

浜田港運(株)

(株)エル・アイ・ビー

石油輸送サービス(株)浜田営業所

(株)森崎窯業

宇部三菱セメント(株)中国支店

平成18年11月14日 浜田ワシントンホテルプラザ



【主な意見】

- ・新北防波堤の整備が必要
- ・RORO船対応、5,000トン以上の船対応を要望
- ・背後地とヤードの間の道路をトッフルリフターで横断できず横持ちコストがかかる
- ・背後地が足りない
- ・空バン取り寄せに時間がかかる
- ・直接台中に運べるようになってありがたい
- ・野積場使用料の減免延長を希望
- ・鰐石地区の貯木場を埋立てて有効活用してほしい

境港利用者懇談会



【参加企業】

王子製紙(株)米子工場
日新林業(株)
神原汽船(株)
ファミリー(株)名和工場
境港海陸運送(株)
(社)境港水産振興協会
境港貿易振興会

平成18年12月15日 夢みなとタワー



【主な意見】

- ・北米向け直行便を希望
- ・竹内地区のバースの強度を強化して欲しい
- ・バースが不足
- ・野積場が不足
- ・港運事業者に競争原理が働かず荷役効率が悪い
- ・港、船、陸上の3つが揃って初めて物流といえる
- ・地場産業の活性化が必要
- ・今は境港から出すメリットなし、輸出の誘致があれば...
- ・神戸経由で輸出する方が安い

鳥取港利用者懇談会



平成19年1月16日 鳥取県立図書館



【参加企業】

三洋製紙(株)
鳥取港湾振興(株)
日中東北物産(有)
日本興運(株)鳥取支店
大鳥機工(株)
鳥取三洋電機(株)
鳥取港振興会

【主な意見】

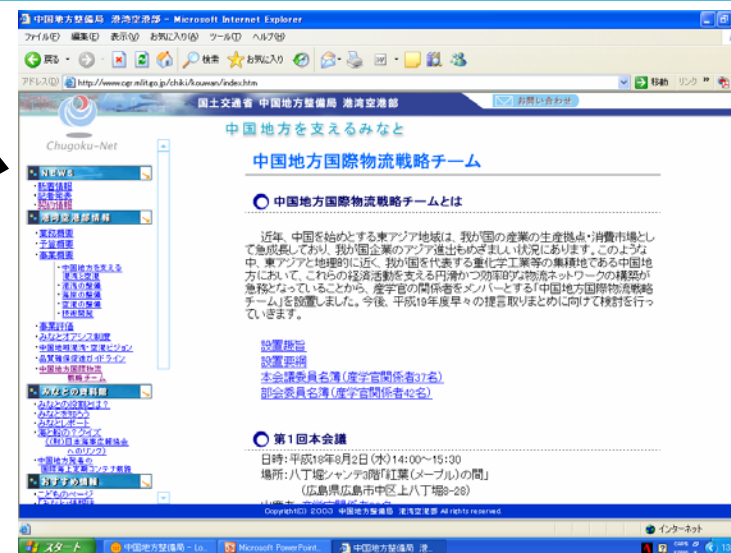
- ・危険物取扱施設用地の岸壁の耐震強化対策が必要
- ・2号岸壁付近の堆積砂の除去が必要
- ・1、2、8号岸壁の防舷材の修理が必要
- ・コンテナに収納できない大型機械の荷役設備が必要
- ・荒天時に他の岸壁へ接岸可能な対策が必要
- ・日本海側の港の位置付けをどのように考え、発展させるか
- ・鳥取港における長期的戦略をどのように検討していくか
- ・中国横断自動車道姫路鳥取線の供用後の活用方策が重要

利用者懇談会の中間総括

- **産業動向、企業戦略をより踏まえた港湾整備・管理が必要**
- **インフラ整備の要望に対し、限られた予算の中で当面は効率的な整備で対応が必要**
- **各港の特性を活かし、地域の発展に寄与する港湾整備・管理が必要**
- **バルク貨物への支援策の検討が必要**
- **新規制度、規制緩和に対する検討が必要**

利用者懇談会の結果の提言への反映

**全ての利用者懇談会終了後、
全ての意見・要望を整理
随時、HP上で意見を聴取**



検討すべき課題、対応策を部会委員と調整

課題、対応策、具体的施策等を提言に反映

国土形成計画の動き

H18年11月16日 国土審議会計画部会中間とりまとめ

資料2-1

計画部会中間とりまとめ（案）

はじめに	1
第1 時代の潮流と国土政策上の課題	1
(1) 経済社会情勢の大転換	1
① 本格的な人口減少社会の到来、急速な高齢化の進展	1
② グローバル化の進展と東アジアの経済発展	2
③ 情報通信技術の発達	3
(2) 国民の価値観の変化・多様化	3
① 安全・安心、環境や美しさ、文化に対する国民意識の高まり	3
② ライフスタイルの多様化、「公」の役割を果たす主体の成長	4
(3) 国土をめぐる状況	4
① 一極一軸型国土構造の現状	4
② 地域の自立に向けた環境の進展、都道府県を越える広域的課題の増加	5
③ 人口減少等を踏まえた人と国土のあり方の再構築の必要性	5
第2 新しい国土像	6
(1) 国土構造構築の方向性	6
(2) 広域ブロックの自立促進に向けた支援	7
第3 計画のねらいと戦略的取組	8
(1) シームレスアジアの実現	9
① 東アジアネットワーク型の産業構造下における我が国産業の強化	9
② 東アジアの交流・連携の推進	10
③ シームレスアジアを支える国土基盤の形成	10
(2) 持続可能な地域の形成	13
① 持続可能で暮らしやすい都市圏の形成	13
② 地域資源を活かした産業の活性化	15
③ 美しく暮らしやすい農山漁村の形成と農林水産業の新たな展開	16
④ 地域への人の誘致・移動、地域間の交流・連携の促進	18
(3) 災害に強いしなやかな国土の形成	19
① 減災の観点も重視した災害対策の推進	19
② 災害に強い国土構造へのリノベーション	20
(4) 美しい国土の管理と継承	21
① 循環と共生を重視し適切に管理された国土の形成	21
② 流域圏における国土利用と水循環系の管理	23
③ 「国土の国民的経営」に向けた取組への展開	23
④ 海洋・沿岸域の総合的な利用・保全	24
(5) 「新たな公」による地域づくり（横断的視点）	25
① 「新たな公」を基軸とする地域づくりのシステム	25
② 多様な主体による国土基盤マネジメント	26
③ 多様な民間主体の発意・活動を重視した自助努力による地域づくり	27
第4 計画の実現に向けて	28
(1) 国土基盤投資の方向性	28
(2) 国土情報の整備・利活用と計画のモニタリング	30
(3) 計画関連諸制度の点検等	31
第5 国土利用計画の策定	31
おわりに	32

(1) シームレスアジアの実現

…近隣諸国の経済発展に伴ってネットワーク構造に大きな変化が見られる。

① 東アジアネットワーク型の産業構造下における我が国産業の強化

…一時は国内産業の空洞化が懸念されたものの、経済全体で見れば輸出の増加や投資収益が我が国に還元される好循環が形成されている。このような動きを一層活発化させ、東アジアと競争・連携しながら成長していくためには、我が国の国土形成を東アジアネットワーク型の産業構造の中で位置付けつつ、産業競争力の強化を図っていく必要がある。…

② 東アジアの交流・連携の推進

③ シームレスアジアを支える国土基盤の形成

(2) 持続可能な地域の形成

② 地域資源を活かした産業の活性化

…グローバル化した産業活動の合理化に資する産業立地を促進…

(抜粋)

港湾の長期政策の動き

H18年7月6日：交通政策審議会への諮問 論点整理(H18年9月28日)

平成18年7月6日
港 湾 局

「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」の交通政策審議会への諮問について

近年、我が国を取り巻く貿易構造は大きく変化しており、特に、中国をはじめとするアジア地域の経済成長は著しく、世界における生産拠点、また市場としてさらに発展することが見込まれています。今後、我が国とアジア地域の経済交流はますます拡大し、アジア域内物流が準国内物流化する中で、相互依存関係が深まることが予想されます。

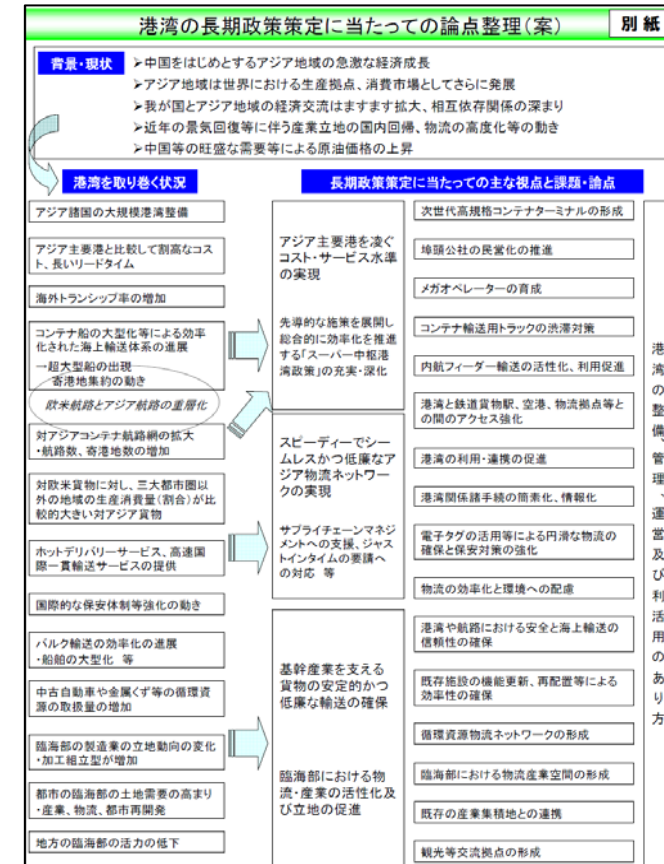
こうした情勢に対応するため、港湾政策においては、我が国港湾の国際競争力を強化しつつ、スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現が求められています。

一方、近年の景気回復等に伴う産業立地の国内回帰、物流の高度化等に対応した臨海部空間の効果的かつ効率的な活用も求められています。

以上の認識を踏まえ、日本経済の活性化とより豊かな国民生活の実現に向けて、今後の港湾の整備、管理及び運営のあり方について審議していただくために、交通政策審議会に諮問しました。

- 【審議に当たった主な視点】**
1. スーパー中枢港湾政策の充実・深化
 2. 東アジア地域の経済発展に対応したスピーディーでシームレスかつ低廉な物流ネットワークの実現（コンテナ/RORO/フェリー輸送等への対応）
 3. 我が国の基幹産業を支える港湾機能の充実（バルク貨物輸送等への対応）
 4. 国際水平分業の進展、生産拠点の国内回帰等の動きに対応した臨海部の効率的な土地利用のあり方

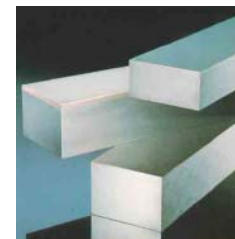
1. **スーパー中枢港湾政策の充実・深化**
2. **東アジア地域の経済発展に対応したスピーディーでシームレスかつ低廉な物流ネットワークの実現（コンテナ/RORO/フェリー輸送等への対応）**
3. **我が国の基幹産業を支える港湾機能の充実（バルク貨物輸送等への対応）**
4. **国際水平分業の進展、生産拠点の国内回帰等の動きに対応した臨海部の効率的な土地利用のあり方**



中国地方の産業動向

- ・2005年の中国地方5県の製造品出荷額は前年比**6.3%増**の2兆6900億円
- ・**石油・石炭、鉄鋼、化学、輸送用機械**がけん引し、3年連続で増加
- ・伸び率は全国の**3.7%**を上回り、ブロック別で**全国1位**
- ・**コンビナート**が集積する岡山と山口の伸びが目立った一方、**山陰は低調**
- ・全国に占める中国地方の割合は**7.9%**で、前年より**0.2ポイント**上昇した。

- ・**石油・石炭製品は24.1%増**の2兆3700億円
- ・**鉄鋼は13.6%増**の2兆9000億円
- ・**化学は8.5%増**の2兆9500億円
- ・原油価格や鋼材価格の上昇を反映し、岡山・水島や山口・周南のコンビナート群からの出荷額が大幅に増加
- ・**マツダ、三菱自動車の増産**を反映し、**輸送用機械は3.9%増**の3兆9800億円
- ・山陰地方に集積する情報・通信機械は価格競争激化などで**6.9%減**
- ・電子・デバイス**は2.2%減**

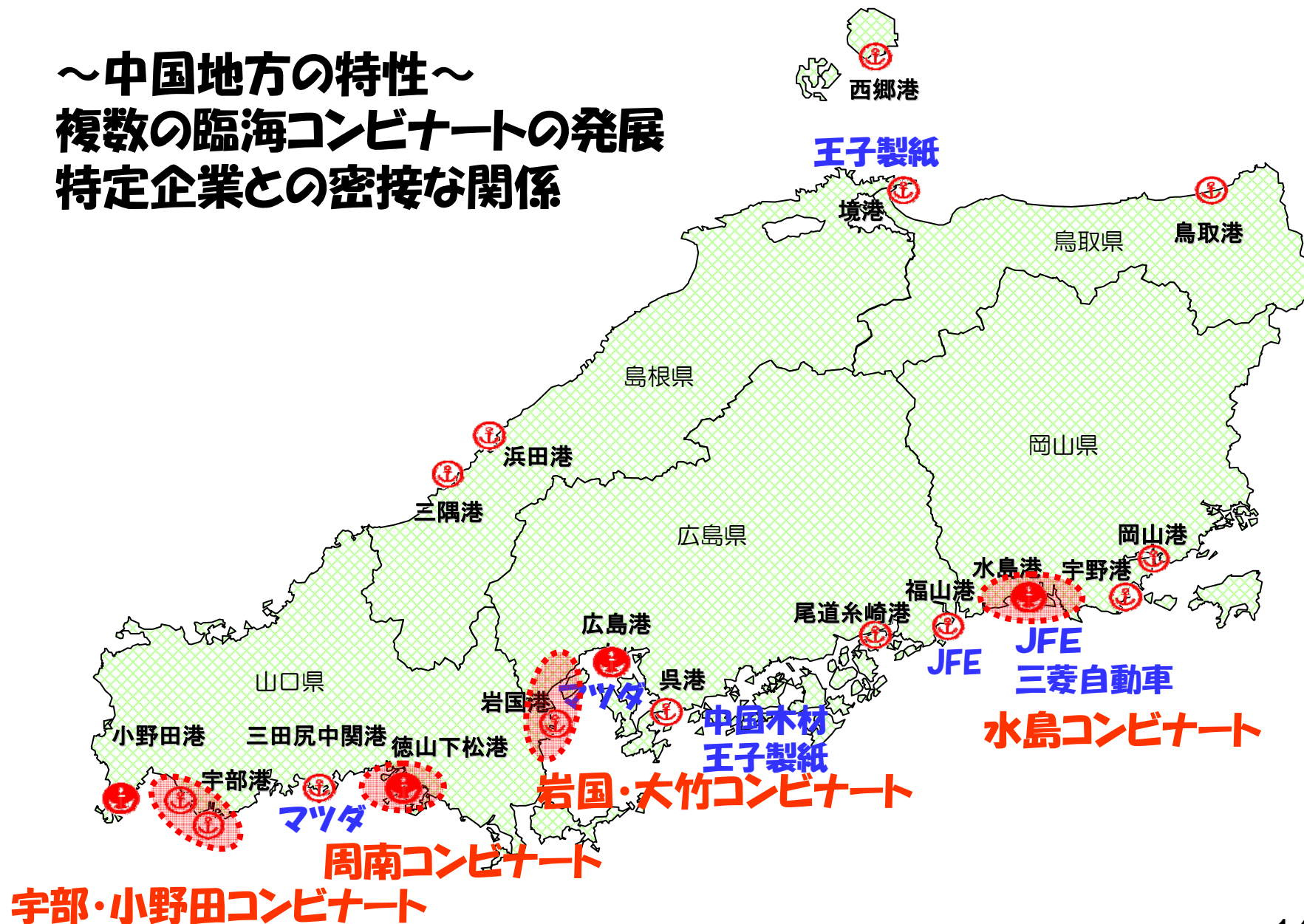


出典：中国経済産業局



産業と港湾の関わり

～中国地方の特性～
複数の臨海コンビナートの発展
特定企業との密接な関係



産業と港湾の関わり

	鳥取	境港	浜田	岡山	宇野	水島	福山	尾道	呉	広島	岩国	徳山下松	三田尻中関	宇部	小野田
鉄鋼・鉄鋼石				JFE西日本製鉄所		●	●		●		周南コンビナート		●	●	●
石炭				●		●	●	●	●			●		●	●
原油						●					●	●		●	●
原塩						●	水島コンビナート				●	●		●	●
石油製品		●	●	●		●			●	●	●	●		●	●
化学製品		●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●
窯業・土石	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	岩国・大竹コンビナート	●	●	●	●
金属くず・再利用資材		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
非鉄金属鉱物・金属鉱物		●		●	●	●	●	●	●		日本製紙	●		●	●
木材・パルプ		●	●	●				●	●	●	●				
輸送用機械（完成車）		王子製紙				●	三菱自動車関連		中国木材王子製紙	●	マツダ関連		●	マツダ関連	
自動車部品						●				●			●		
食料製造品		●		●						●					
穀物						●									●
繊維・日用品						●	●			●					

コンビナート、企業に直結した港湾取扱貨物

産業と港湾の関わり(周南コンビナートのシナリオ例)

【化学工業を取り巻く状況】

- ・中国における大規模化学プラントの建設、稼動
- ・2004年以降関税見直しによる輸入の増加(特に低付加価値製品)

【周南コンビナートの特性】

- ・周南地区のエチレン生産は全国第3位の規模
 - ・塩ビモノマー(エチレン系誘導品)の生産規模大
- 2割はコンビナート内で塩ビポリマーに、残りを他地区や中国へ供給

例えば...

高付加価値製品への生産シフトによる競争力確保が必要?
= 塩ビモノマーの生産効率向上、生産コスト低減

そのために...

港湾の支援

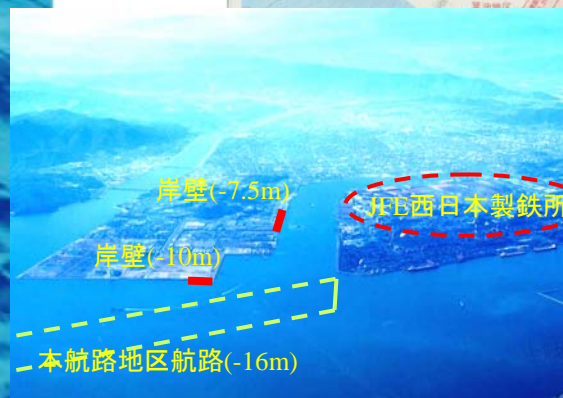
原料・副原料となる石炭、原塩等の**大量・安価な輸送**によるコスト低減



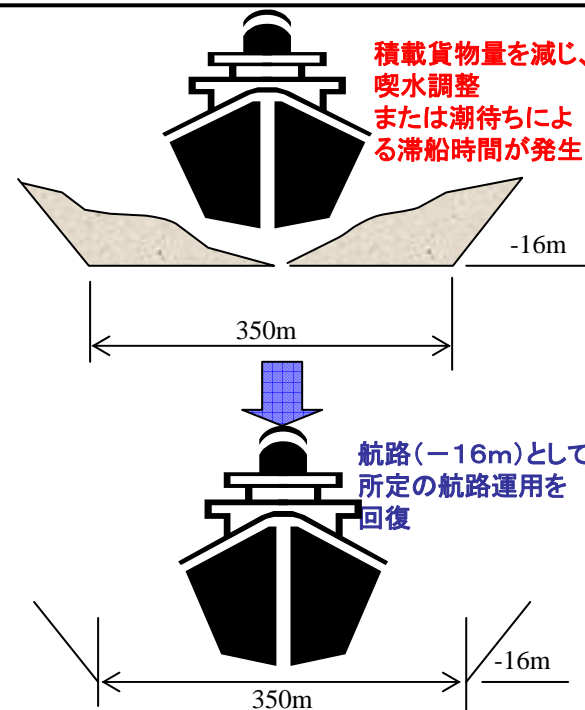
コンビナートの競争力強化につながる港湾サイドの支援策が必要

産業と港湾の関わり(福山港の事例:鉄鋼港湾制度)

主航路の機能回復による、世界最大規模を誇る製鉄所の国際競争力の強化



- 昭和38年～39年度及び昭和42年～45年度の2期に分け、鉄鋼港湾により航路(-16m)を整備
- 法崩れによる埋没が進行し、石炭・鉄鉱石運搬船の入港に支障
- 機能を復旧させるため、埋没土砂を浚渫
- 浚渫土砂はJFEスチール西日本製鉄所の敷地内に築堤を設置して処分
- 企業合理化促進法に基づく鉄鋼港湾の制度により、JFEスチールが50%を負担

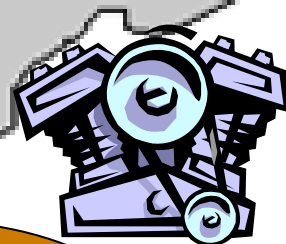


国際水平分業の動向(自動車産業の例)

完成車は現地で販売

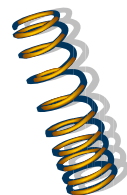


輸出:自動車部品
(ノックダウン)



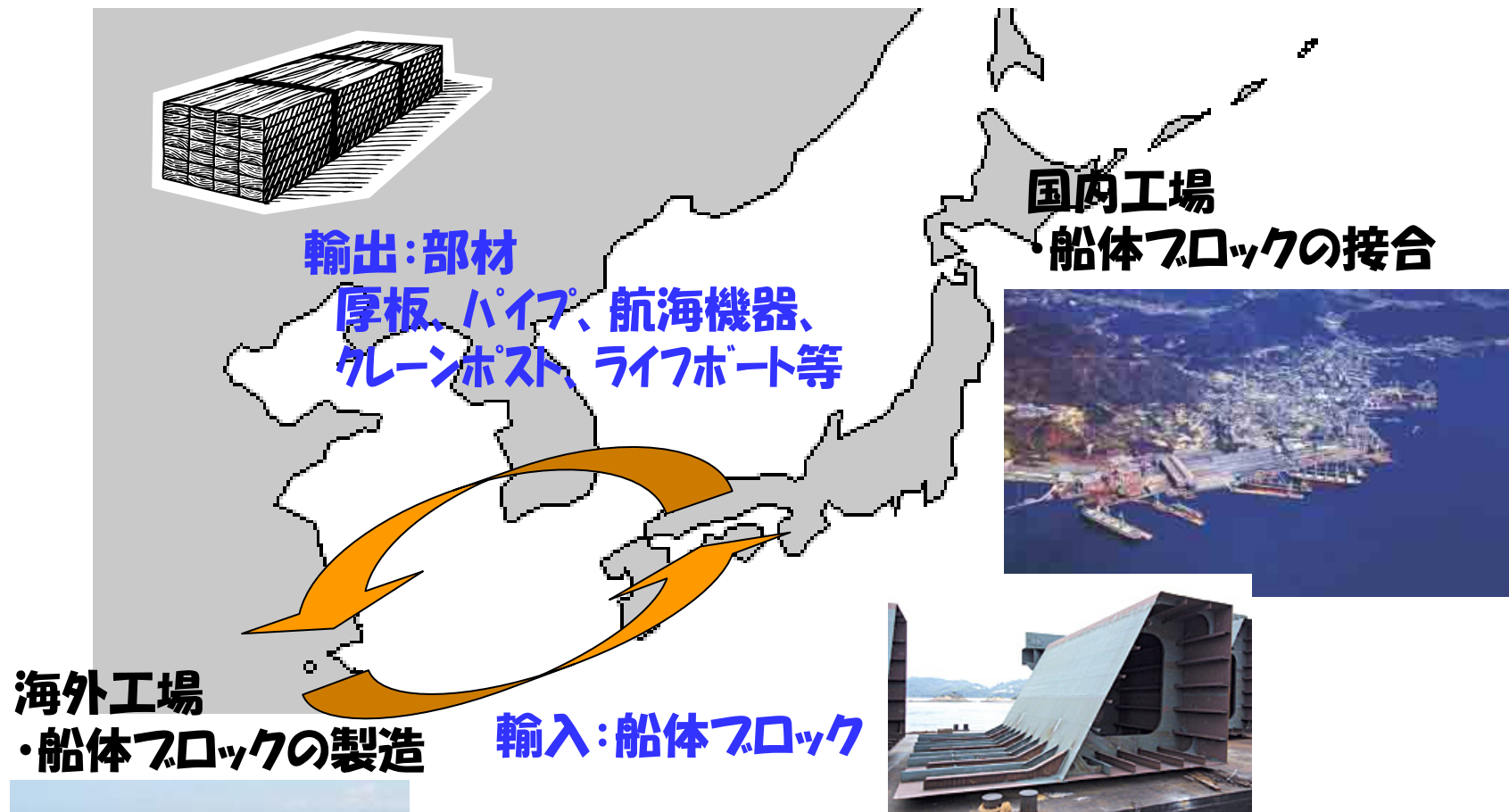
水島港、広島港、三田尻中関港にて自動車部品を輸入。日本でノックダウン部品に加工し、中国へ輸出。中国で組み立てを行い、中国国内へ出荷

輸入:自動車部品
(素材)



完成自動車の国内生産から現地生産へ移行
→産業の動向を見据えた物流施策、港湾整備が必要

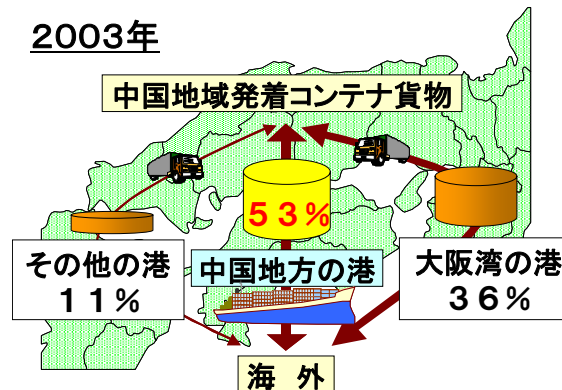
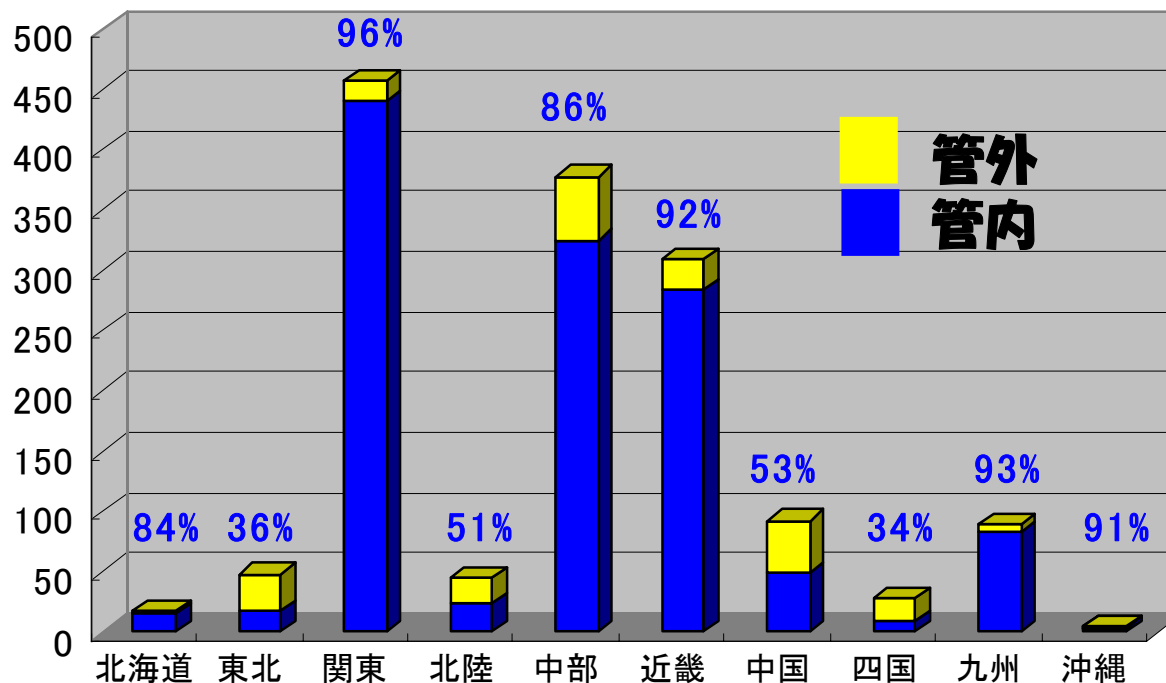
国際水平分業の動向(造船業の例)



好況が続く造船業界
工場用地需要も増加する可能性
→産業の動向を見据えた**土地利用**のあり方も要検討

写真引用：常石造船HP

外貿コンテナ貨物の管内港湾利用率



注) 中国地方の港は下関港を除く値

全国平均85%

外貿コンテナ貨物の発生集中量(1ヶ月値)と管内港湾利用割合

(割合について)

- ・関東、近畿、九州が90%以上、中部が86%と高い(港湾施設、航路開設状況が要因)
- ・北海道、沖縄も高い(地理的要因)
- ・中国、北陸、東北、四国が低い

(絶対量について)

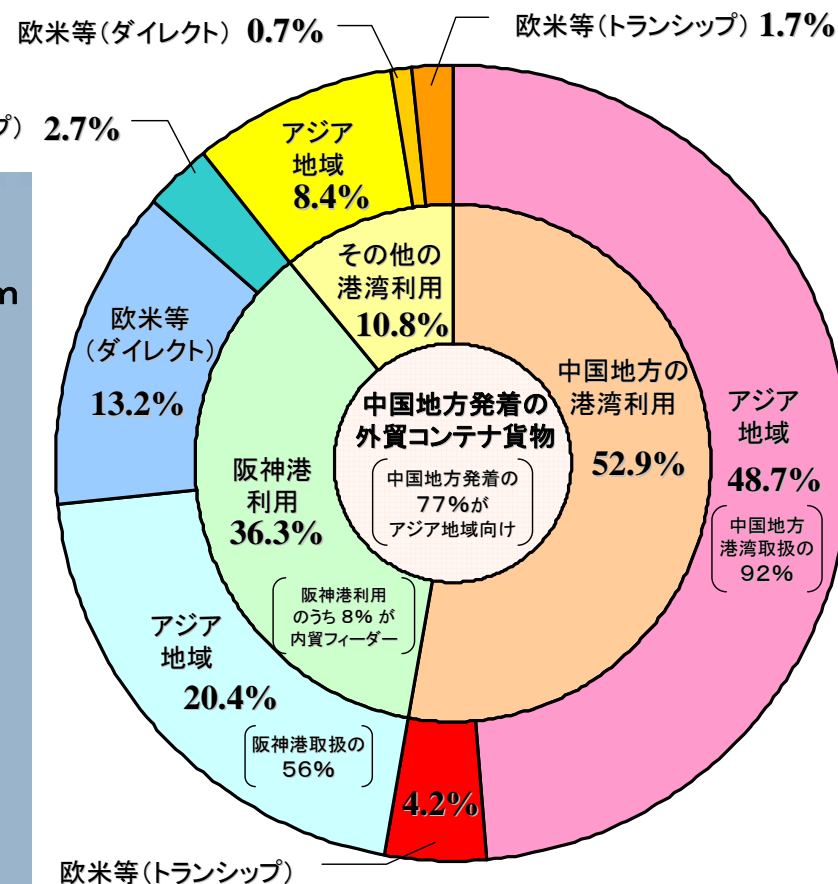
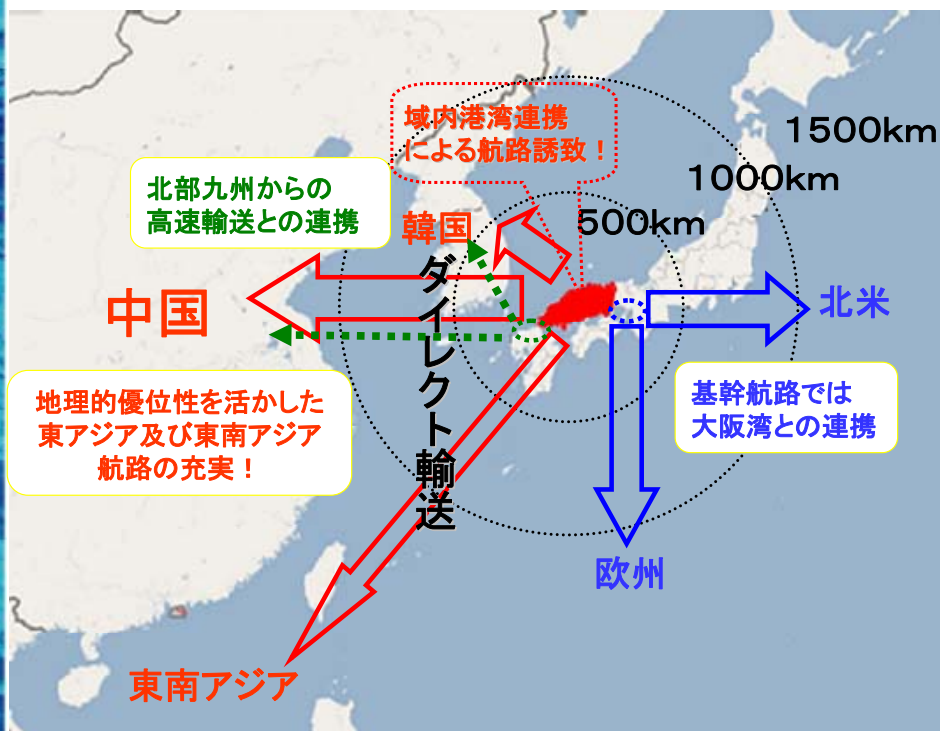
- ・外貿コンテナ発生集中量では、中国地方は関東、中部、近畿に次ぐ4番目

外貿コンテナ貨物輸送効率化のための方向性

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

- ・ **基幹航路のコンテナ**は、中枢国際港湾と中核国際港湾で取り扱う → **広島港のみ**
- ・ 海上輸送距離の **比較的短いアジア諸国とのコンテナ**は、①、②、③の港湾が全体として効率的な輸送ネットワークのもとに取り扱う

- ① 中枢国際港湾
- ② 中核国際港湾
- ③ 地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾



コンテナ貨物は**貨物特性に応じアジアへのダイレクト輸送を目指す**

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

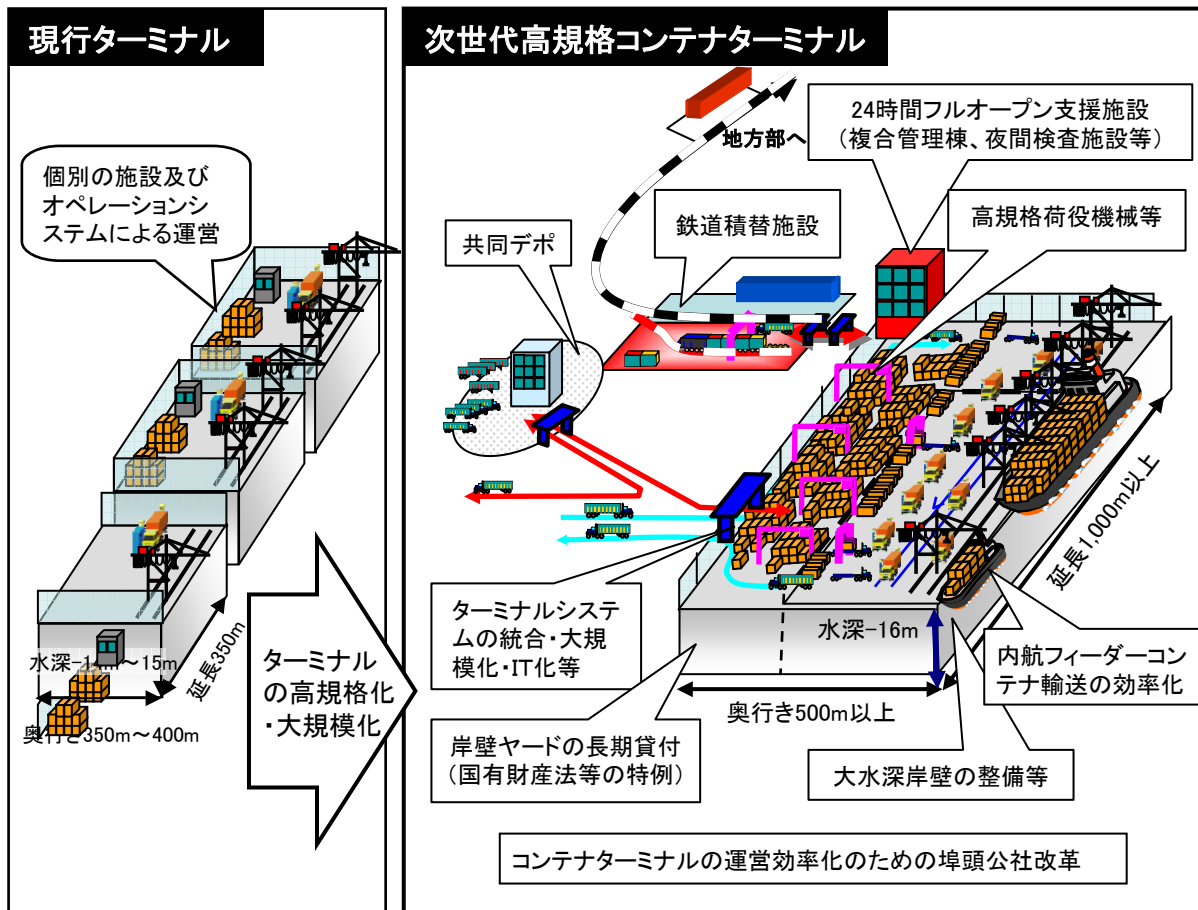
○次世代高規格コンテナターミナルの形成支援

- ・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



貨物特性と利用港湾

中国地方発(着)アジア向け(発)外貿コンテナ貨物のうち
中国地方の港湾を利用する割合

36%(H10年度) → 63%(H15年度) → ?

直近の港湾を利用することが効率的な貨物は？

以下の検討が必要

- ・スーパー中枢港湾利用のメリット
- ・貨物特性(港湾選択する上でのどの要因を重視するか)

コスト重視型貨物 → 横持ちコストの抑制 = 地先港湾の利用

サービス重視型貨物 → 定時性、安全性等の重視 = スパ中の利用

外航フィーダーから内航フィーダーへの移行もあい得る

以下の検討課題もあり

直近の港湾が一番安いのか？

神戸港等の方が安いのでは？(利用者懇談会でも意見あり)

他の特性も重要な場合も多い(自動車ならフルする広大な土地が必要)

中国地方国際物流戦略チームの大きなテーマ

バルク貨物対応 → 産業を支える港湾機能の充実

- ・産業競争力強化につながる支援策の検討
(ハード)老朽化した専用施設の更新、航路の増深 など
(ソフト)原材料・燃料等の共同取扱、公共埠頭の専用貸し など

コンテナ貨物対応 → 貨物特性を踏まえた効率的な輸送体系の 確立

- ・アジアダイレクト輸送／スーパー中枢港湾と連携
- ・効率輸送に向けた各機関による取り組みの連鎖
(ハード)新規岸壁の整備、ヤードの拡幅 など
(ソフト)公共埠頭の専用貸し、内航フィーダーの充実 など

その他 → 地域の発展に寄与する臨海部産業への支援

- ・産業集積地と港湾との連携
- ・土地利用の高度化
(ハード)臨港道路の整備、大規模用地(廃棄物海面処分場)の確保 など
(ソフト)産業物流に関する特区的な制度の検討、
臨海部における公共造成地のリース(譲渡)の円滑化 など

提言の策定方法

中国地方国際物流戦略チームの論点整理(第一回部会で提示)

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)
輸出入のアンバランス	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
貨物のロットが少ない、船型が小さい	空コンデポの設置
バルク貨物のコンテナ化促進	複数港の連携による新規航路誘致、船舶の大型化
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

**前項のテーマ、利用者懇談会の結果を踏まえた
論点整理の再整理・深化**

第三回部会で課題、対応策、短期施策案の提示

公共埠頭の専用貸し

～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～)

対象候補例(今後検討)

徳山下松港徳山西部地区

1バース供用中(-12m)、ガントリー-2基
2バース目(-12m)港湾計画位置付済

新バース整備が伴う箇所を候補に！

水島港玉島地区

2バース供用中(-10m)、ガントリー-2基
3バース目(-12m)港湾計画位置付済

広島港出島地区

1バース供用中(-14m)、ガントリー-2基
2バース目(-14m)港湾計画位置付済

福山港箕沖地区

1バース供用中(-10m)、ガントリー-1基
2バース目(-10m)港湾計画位置付済

バルク貨物拠点港(埠頭)整備のための制度検討



コンテナの競争力強化につながる港湾整備
= 原材料を安価に輸入するための港湾施設の整備
同時に・・・石炭拠点港として他地域に安価に供給

公共性の高いバルク拠点埠頭
を効率的に整備可能となる
事業制度の検討が必要

産業動向に応じた港湾整備(水島港の例)

背後に水島コンビナートや三菱自動車工業

- ・生産拠点の水島地区と物流拠点の玉島地区を結ぶ臨港道路
- ・コンテナ貨物(自動車部品、化学薬品)等に対応する-12m岸壁
- ・完成自動車輸出のための公共埠頭
- ・原料を輸送する船舶のための航路整備

→これらにプライオリティを付けながら順次整備

→他港に対するプライオリティ付けも必要



港湾へのアクセス道路の整備、ボトルネックの解消

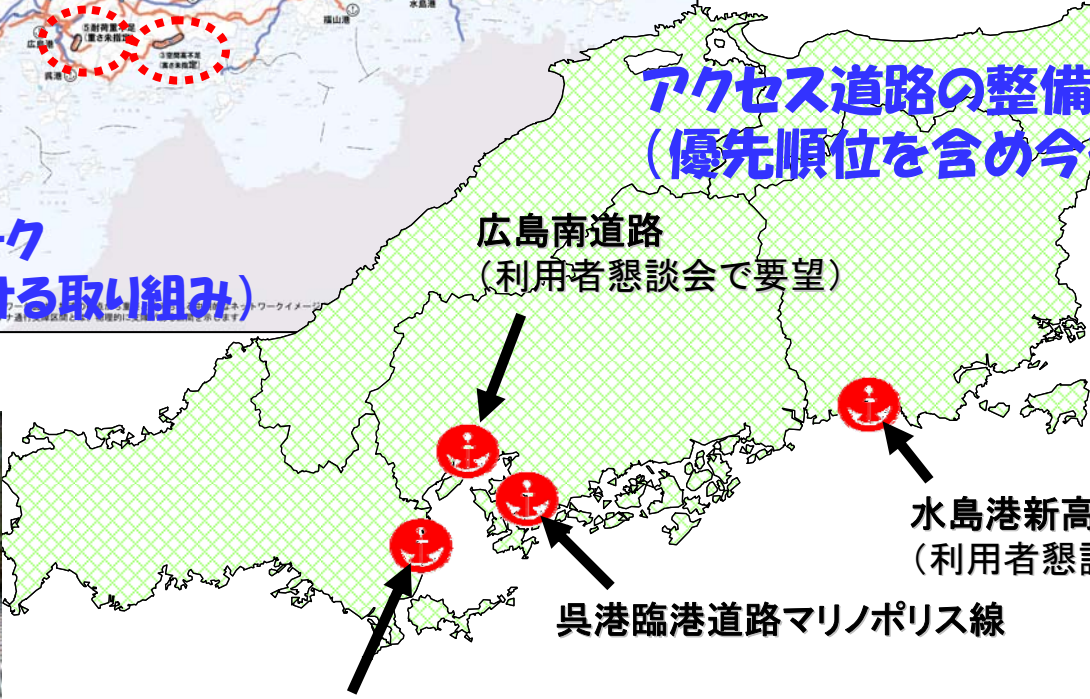
国際物流基幹ネットワーク(平成17年度末現在)中国地方整備局
(現在供用中区間及び国際コンテナ通行支障区間)

	自動車専用道路	一般道
国際物流基幹ネットワーク(供用中区間)		
国際コンテナ通行支障区間		



国際物流基幹ネットワーク
(中国地方整備局における取り組み)

アクセス道路の整備例
(優先順位を含め今後検討)



広島南道路
(利用者懇談会で要望)

水島港新高梁川橋梁
(利用者懇談会で要望)

呉港臨港道路マリノポリス線

岩国港臨港道路

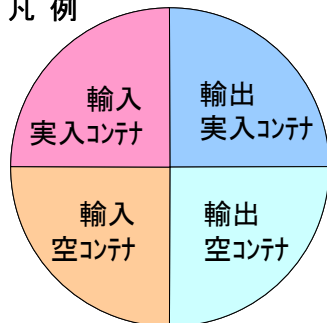


空コン対策

コンテナ貨物(実入/空)の輸出/輸入割合(2005年) (TEUベース)

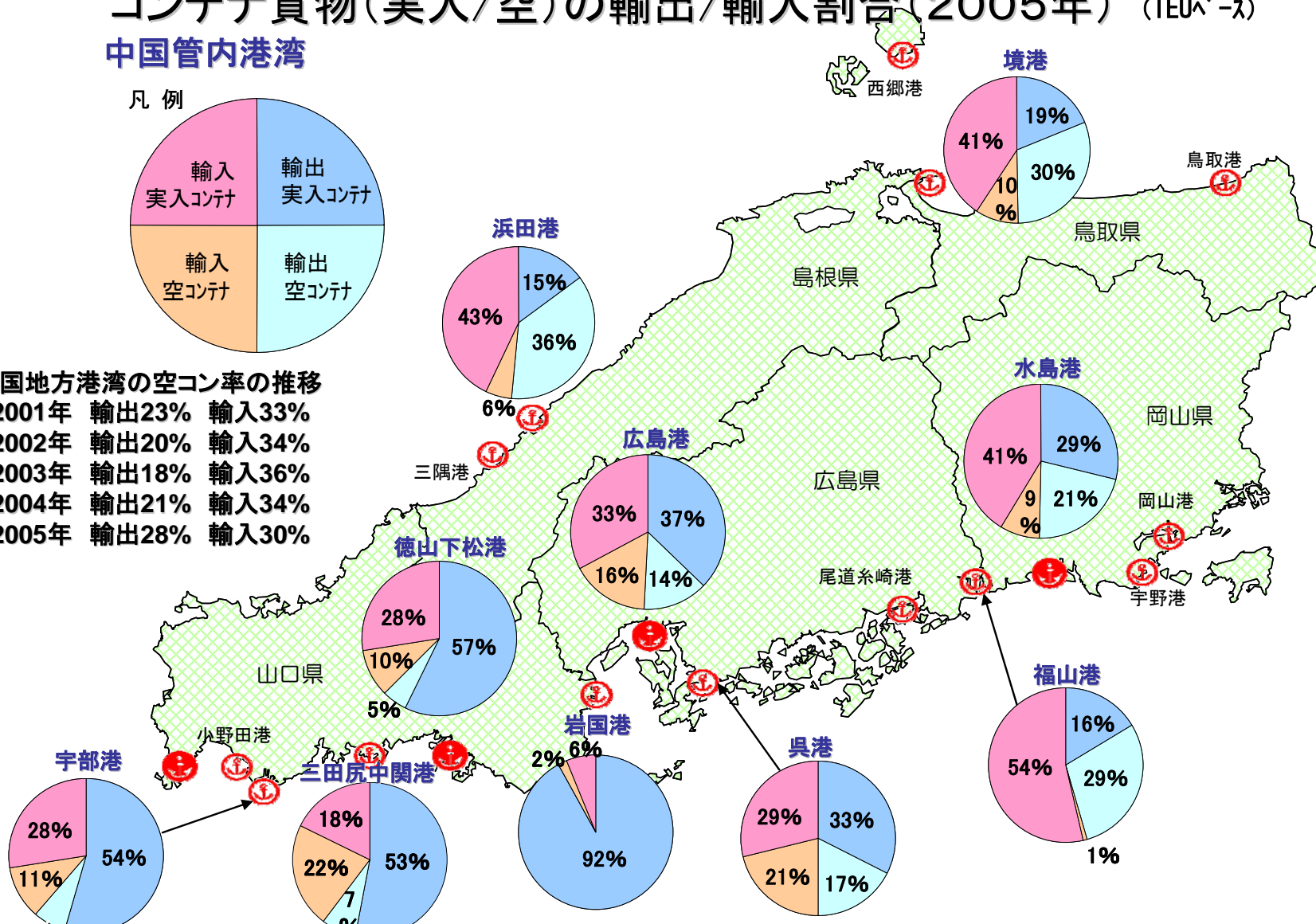
中国管内港湾

凡例



中国地方港湾の空コン率の推移

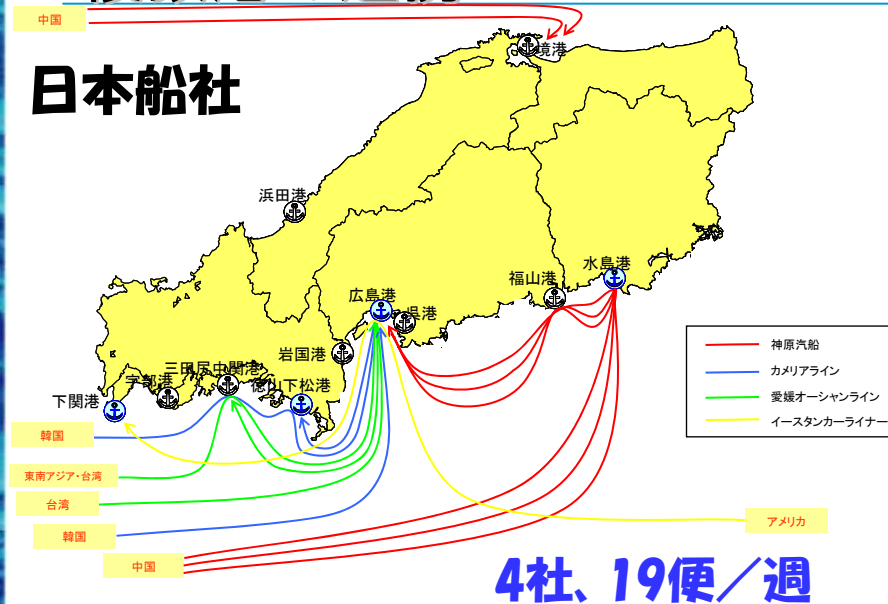
- 2001年 輸出23% 輸入33%
- 2002年 輸出20% 輸入34%
- 2003年 輸出18% 輸入36%
- 2004年 輸出21% 輸入34%
- 2005年 輸出28% 輸入30%



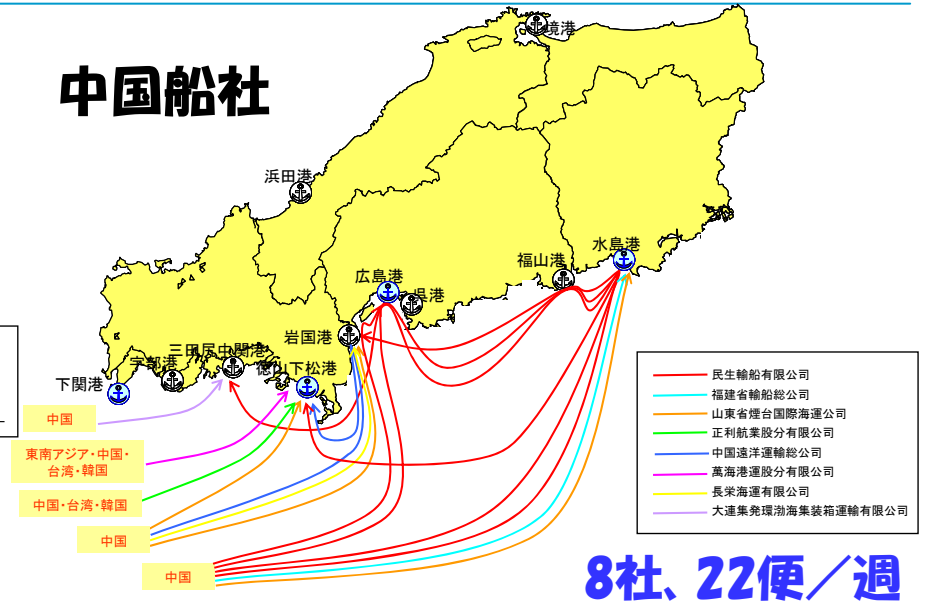
対策例: 空コンテナの整備、輸入偏重港と輸出偏重港の連携、船社間連携

短期施策の具体例 複数港の連携

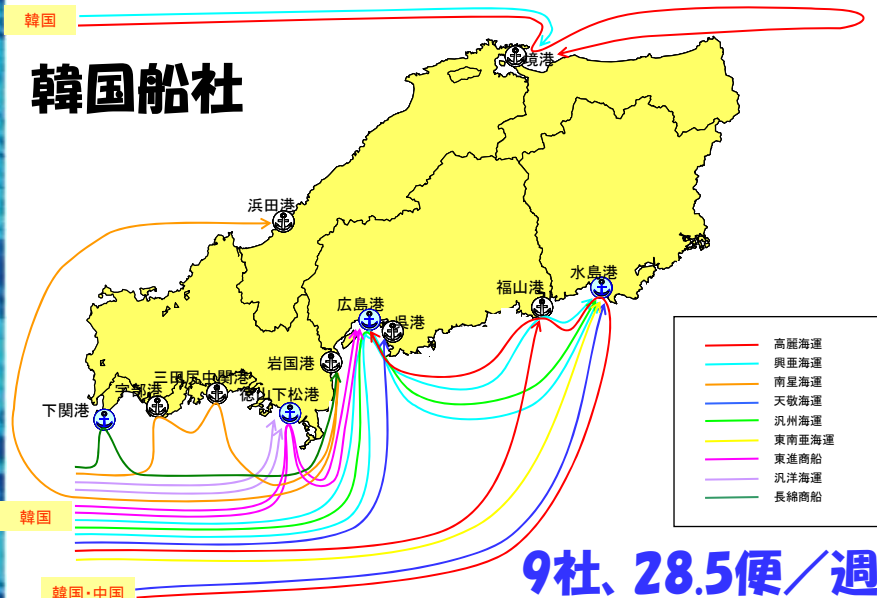
日本船社



中国船社



韓国船社



- ・船型の大型化、船社の経営戦略から寄港先が絞られる可能性あり
- ・一定以上の貨物があれば、船社は航路を開設する

複数港の連携による航路誘致

各港湾管理者のポートセールス担当へのヒアリングを通して実現へ向け調整

内航フィーダー社会実験の実施



海田コンテナターミナル

各種情報の共有による効率的な内航フィーダーネットワーク構築実験

内航フィーダーは2地点（スーパー中枢港湾＋地方の港湾）
異なる港運事業者の連携により、物流効率化、品質維持を達成

～実験概要～ **2月に実施予定**

荷役情報・貨物情報の共有による作業の安全性向上

偏荷重情報

作業の均一化（現地相互研修）

ライブカメラ設置による各港バース状況のリアルタイム把握

Web上での情報確認（両端）

スーパー中枢港湾との連携／内航フィーダーの活用

(広島港・大竹港利用者懇談会における意見)

- ・大竹港に関してはバルク仕様に整備されており、ハンドリングを自前でやらなければならない
- ・いろいろな物流方式の検討が必要

①内航コンテナ船による輸送



荷役機械の購入
→グリーン物流パートナーシップ推進事業の活用

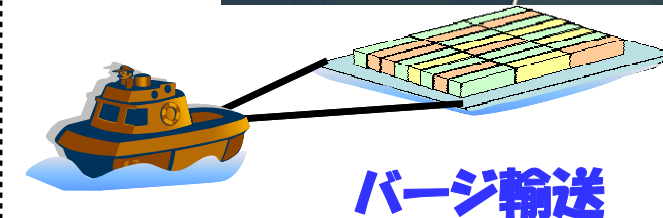
②他の方法の可能性



大竹港



広島港
出島地区



バージ輸送

大竹～広島間
港湾運送事業の指定区間に該当
→許可事業者のみ可能