

資料1

中国地方国際物流戦略チーム第七回部会

平成21年度の取組みについて

平成21年5月7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)

追加経済対策について

経済危機対策（平成21年4月10日）〔港湾関係抜粋〕

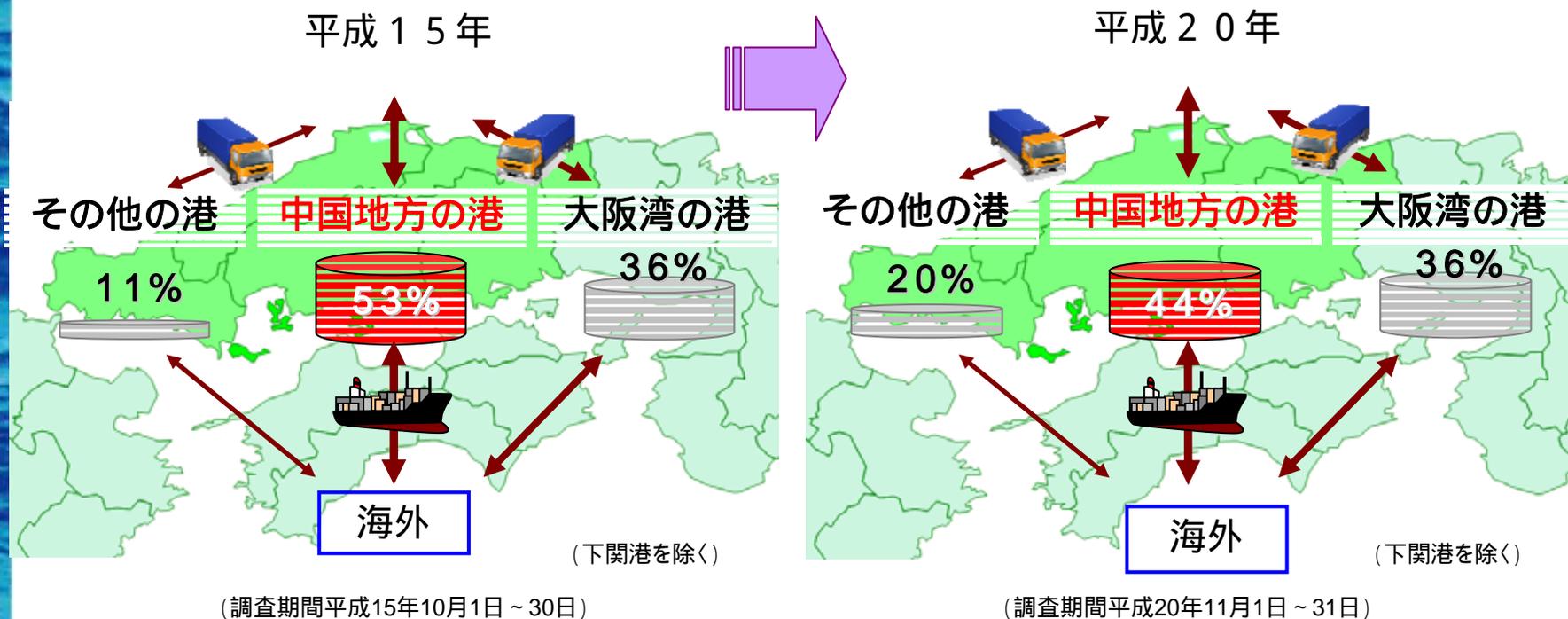
【「経済危機対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議」】

- ・成長戦略
 - 1. 低炭素革命
 - ・船舶版アイドリングストップ
 - 3. 底力発揮・21世紀型インフラ整備
 - ・スーパー中樞港湾の機能強化
 - ・大型船に対応した産業港湾インフラの刷新
- ・「安心と活力」の実現 - 政策総動員
 - 2. 安全・安心確保等
 - ・社会資本ストックの耐震化・予防保全対策

平成21年度国土交通省関係補正予算の概要（平成21年4月27日）〔港湾関係抜粋〕

- 1. 底力発揮・21世紀型インフラ整備 国費4,387億円
 - 「国土ミッシングリンク」の結合 1,441億円
 - 港湾・空港インフラの強化 2,086億円
 - ・スーパー中樞港湾の機能強化、産業港湾インフラの刷新、羽田空港C滑走路延伸等
 - 整備新幹線の着実な整備 733億円
 - 日本ブランド発信強化による需要拡大(外客誘致事業の強化等) 13億円
 - 下請建設企業等の経営強化対策 98億円 等

中国地方発着の外貿コンテナ貨物の利用港湾について



平成15年 生産地・消費地別貨物量

(単位：トン、%)

生産地 消費地	輸 出			輸 入		
	貨物量	構成比	前回 構成比	貨物量	構成比	前回 構成比
合 計	6,164,347	100.0	100.0	8,523,196	100.0	100.0
中 計	512,047	8.3	8.7	413,644	4.9	4.3
鳥 取	19,637	0.3	0.2	26,735	0.3	0.2
島 根	7,356	0.1	0.1	11,473	0.1	0.1
岡 山	118,255	1.9	2.6	124,419	1.5	1.3
広 島	175,012	2.8	2.2	174,662	2.0	1.6
山 口	191,787	3.1	3.6	76,355	0.9	1.2

平成20年 生産地・消費地別貨物量

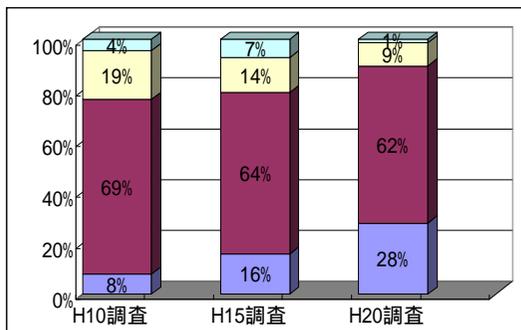
(単位：トン、%)

生産地 消費地	輸 出			輸 入		
	貨物量	構成比	前回 構成比	貨物量	構成比	前回 構成比
合 計	5,066,596	100.0	100.0	8,275,634	100.0	100.0
中 計	299,528	5.9	8.3	383,263	4.6	4.9
鳥 取	13,420	0.3	0.3	12,797	0.2	0.3
島 根	7,779	0.2	0.1	16,109	0.2	0.1
岡 山	77,565	1.5	1.9	136,757	1.7	1.5
広 島	78,989	1.6	2.8	142,969	1.7	2.0
山 口	121,775	2.4	3.1	74,631	0.9	0.9

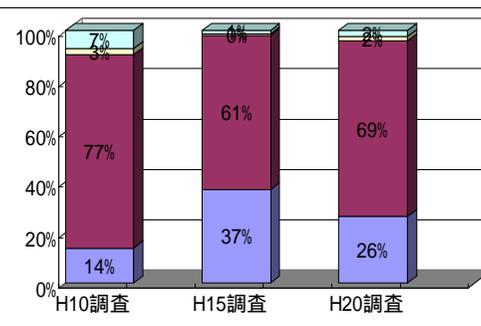
2. コンテナ物流の効率化

各県別の外貿コンテナ貨物の利用港湾について

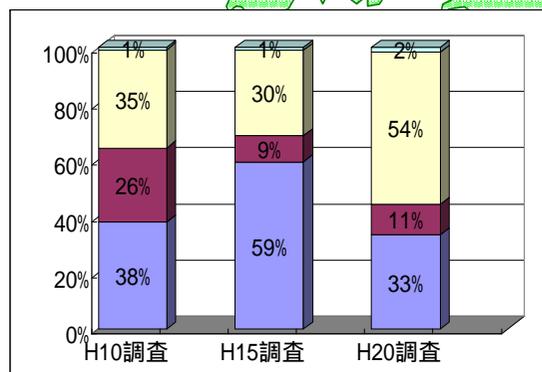
全国輸出入コンテナ貨物流動調査
(H10、H15、H20)



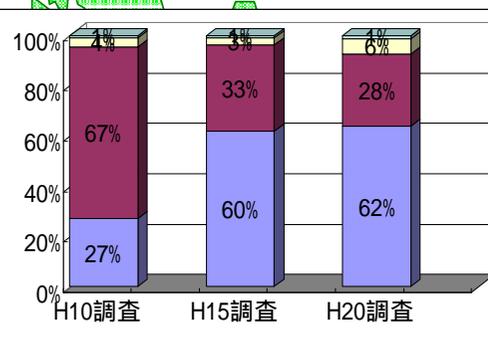
島根県



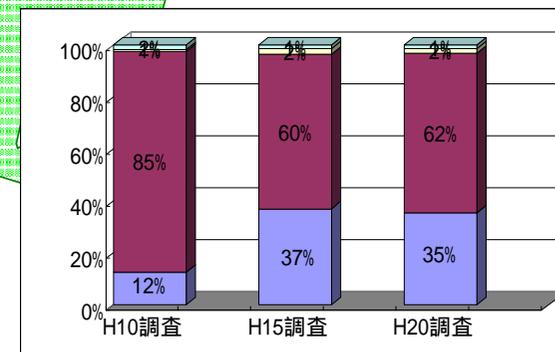
島取県



山口県



広島県

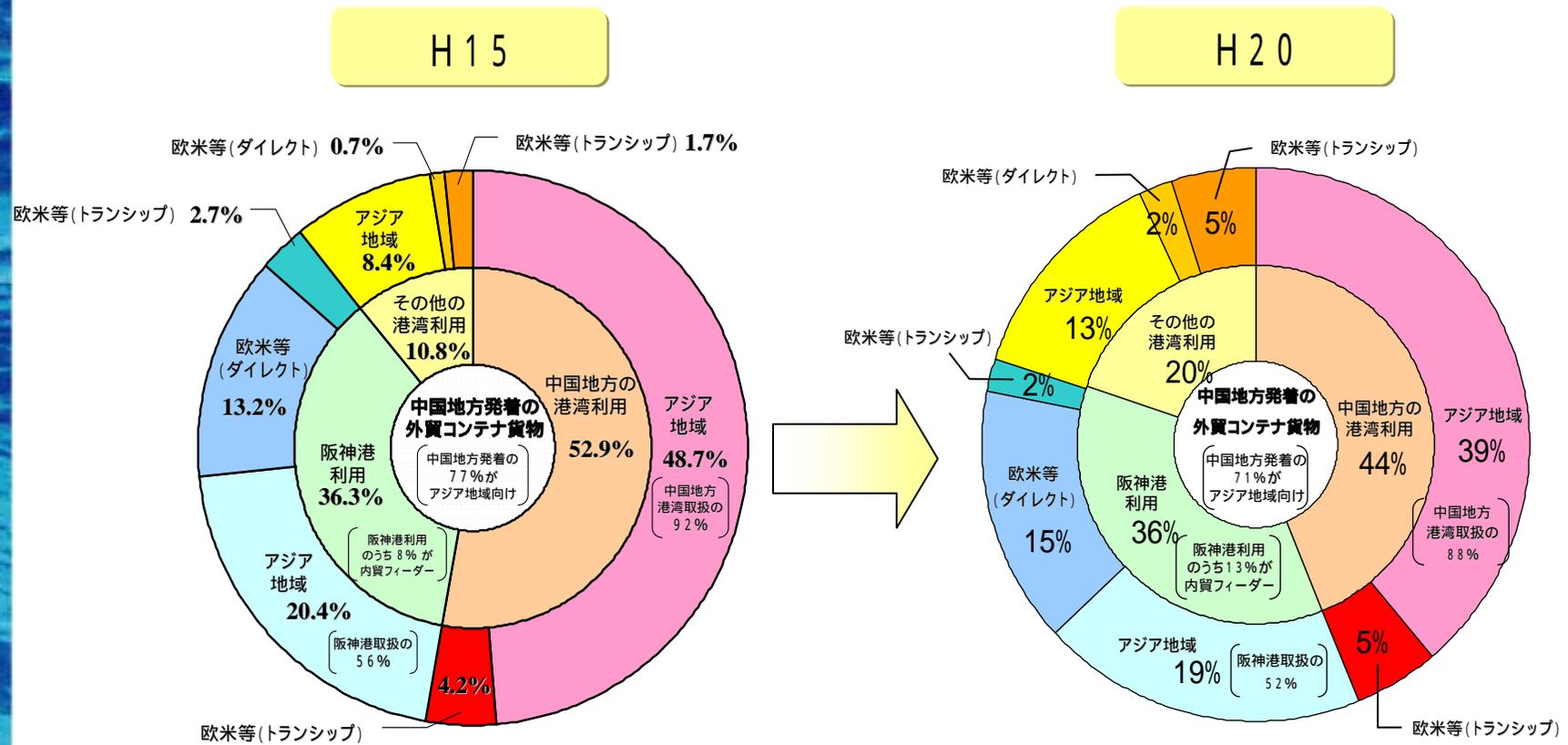


岡山県

- その他
- 北九州・博多・下関シェア
- 大阪湾シェア
- 中国地方シェア

外貿コンテナ輸送の現状

中国地方発着の外貿コンテナ貨物の利用港湾



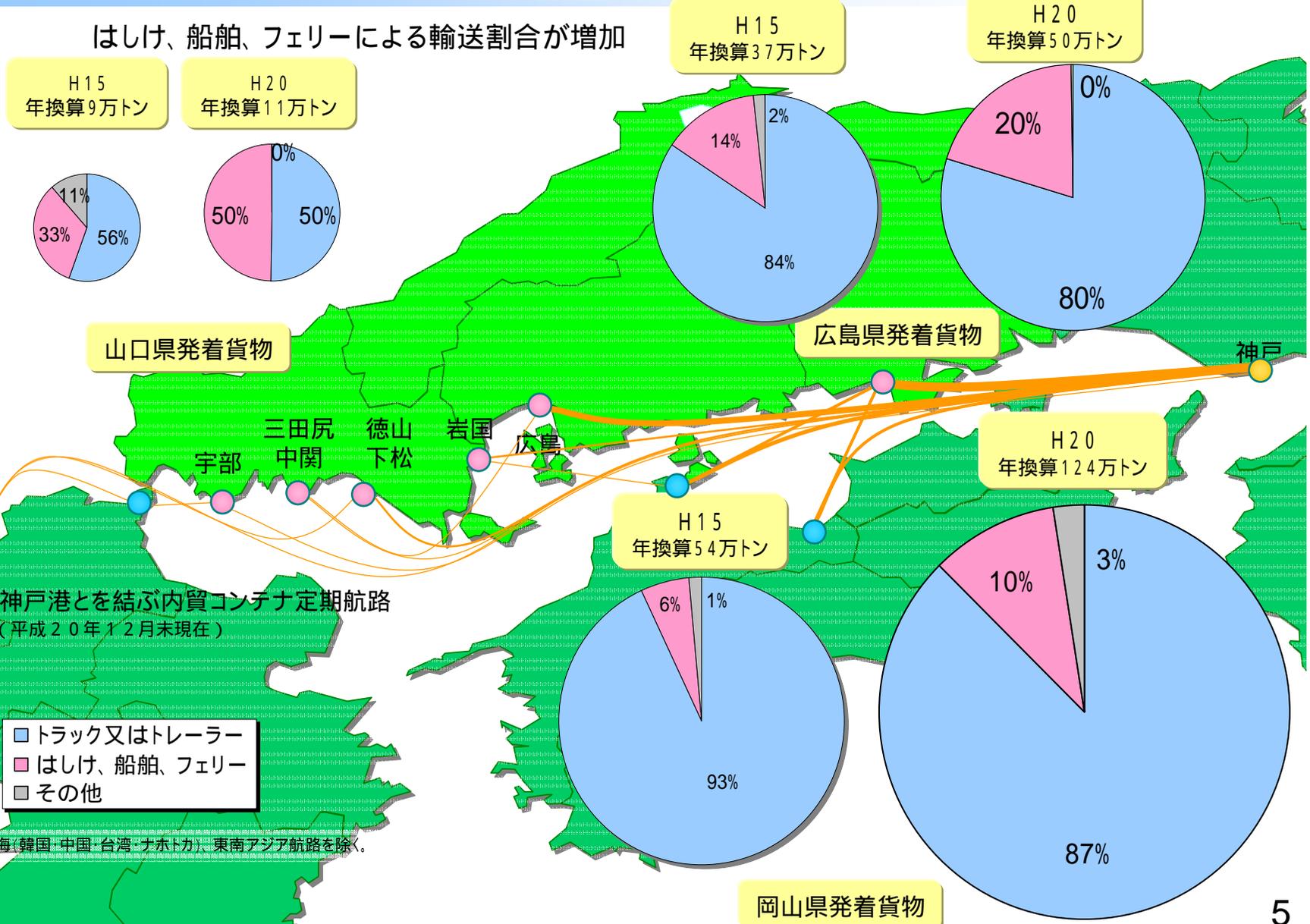
中国地方の港湾・阪神港以外の港湾利用割合が増加

2. コンテナ物流の効率化

内航フィーダー輸送の現状

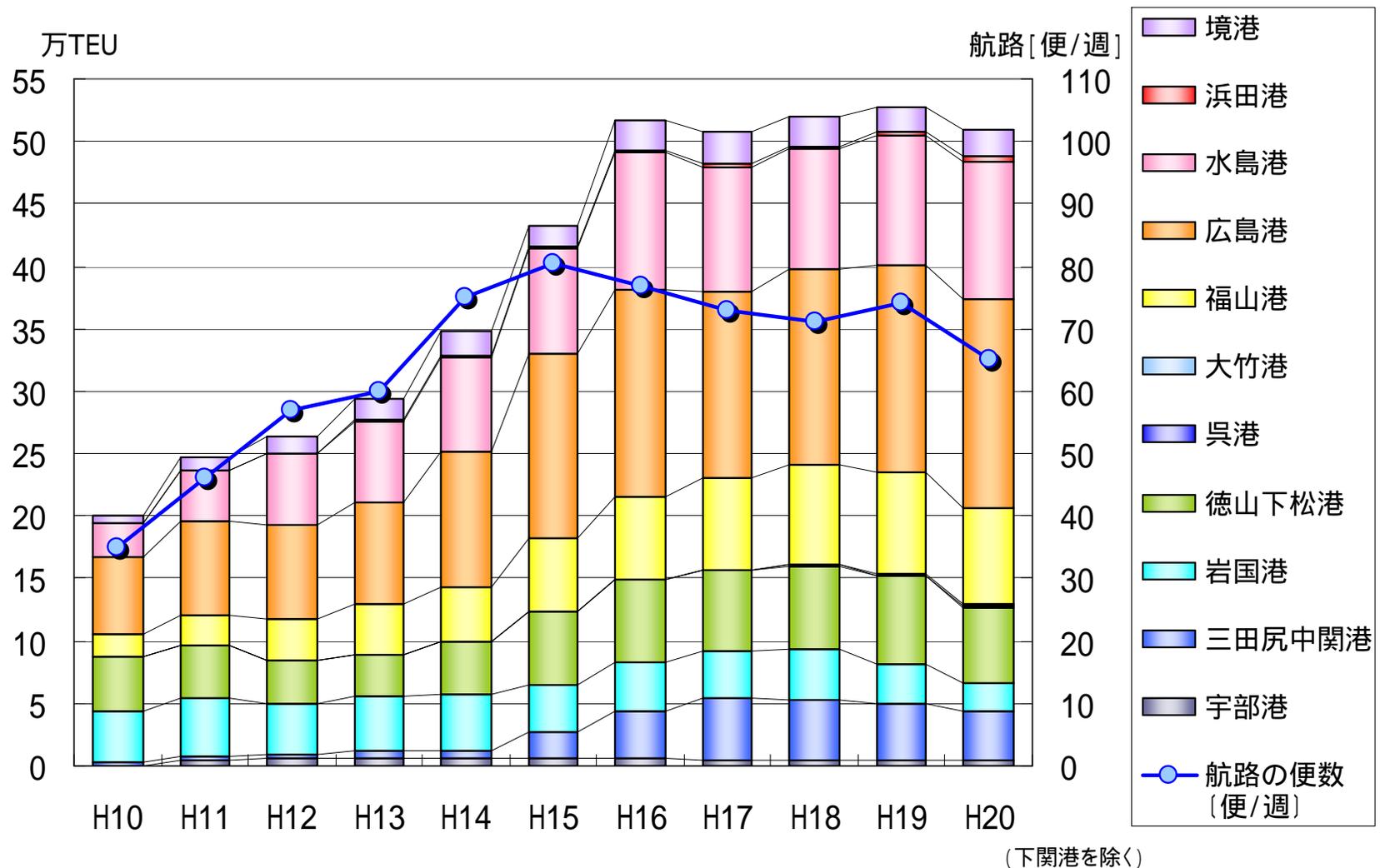
神戸港で積卸される外貿コンテナ貨物の輸送形態

はしけ、船舶、フェリーによる輸送割合が増加

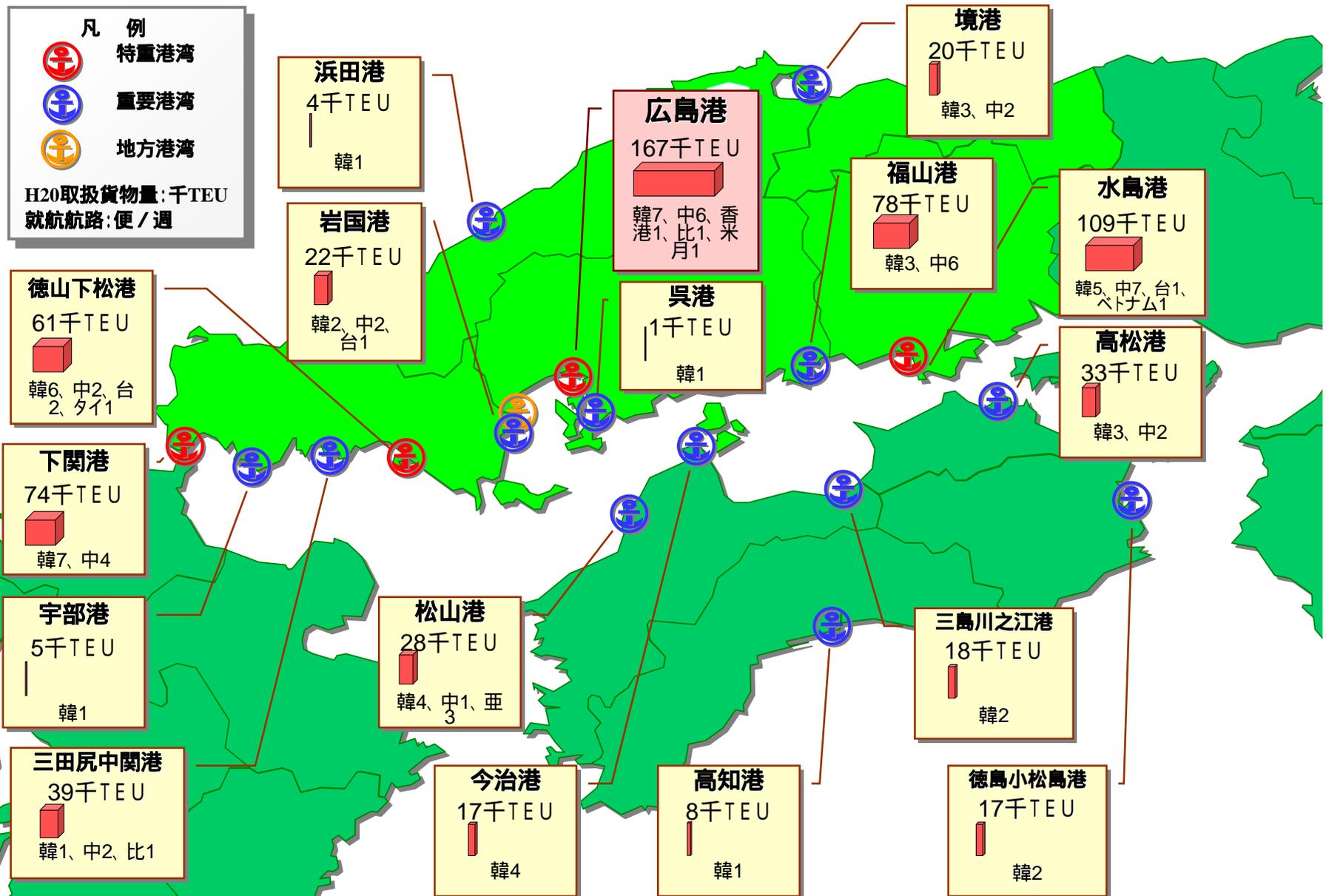


国際コンテナ貨物の取扱量及び航路の便数の推移（国内フィード-含まず）

中国地方における外貿コンテナ取扱の推移
（平成10年～平成20年）



中国・四国地方における外貿コンテナ取扱状況（平成20年速報値）



(貨物量は平成20年速報値)

中国地方の外貿コンテナ貨物輸送の効率化

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

(平成20年12月国土交通省港湾局)

- ・ **基幹航路のコンテナ**は、中枢国際港湾で扱い、中核国際港湾がこれを補完
- ・ 海上輸送距離の **比較的短いアジア諸国とのコンテナ**は、**、** **、** **の港湾**が適切に機能分担して取り扱う

中国地方では広島港のみ
地域国際海上コンテナを取り扱う港湾

中国地方における外貿コンテナ貨物輸送のイメージ



2. コンテナ物流の効率化

スーパー中枢港湾を核とした物流の総合的集中改革プログラム

施策	具体的な取組み	平成20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業	スーパー中枢港湾の主要ターミナルにおいて、適切なコスト負担のもとでの荷主の需要に応じたモデル事業の実施	実施体制構築 協議会設置	モデル事業		実現	
内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業	内航フィーダー輸送網の強化 バージ輸送網の強化	実施体制構築	モデル事業		実現	
鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業	海上コンテナ鉄道輸送ルートの充実	実施体制構築	モデル事業		実現	
インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業	インランドポートの活用等による内陸部におけるコンテナの新しい流通システムの確立	実施体制構築	モデル事業		実現	
電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業	港湾関連手続の簡素化・統一化 出入管理システムの構築 情報システム、電子タグ等の情報通信技術(CT)の活用による事業者業務の徹底効率化及び手続の自動化	貿易手続改革プログラム 集中改革期間	施設整備	順次実現		
		実施体制構築	モデル事業		実現	

:集中改革プログラムでの実施事項

:連携施策

2. コンテナ物流の効率化

内航フィーダーモデル事業の概要（5月1日より運用開始）

内航フィーダー運行スケジュール（案）

（瀬戸内海～神戸）

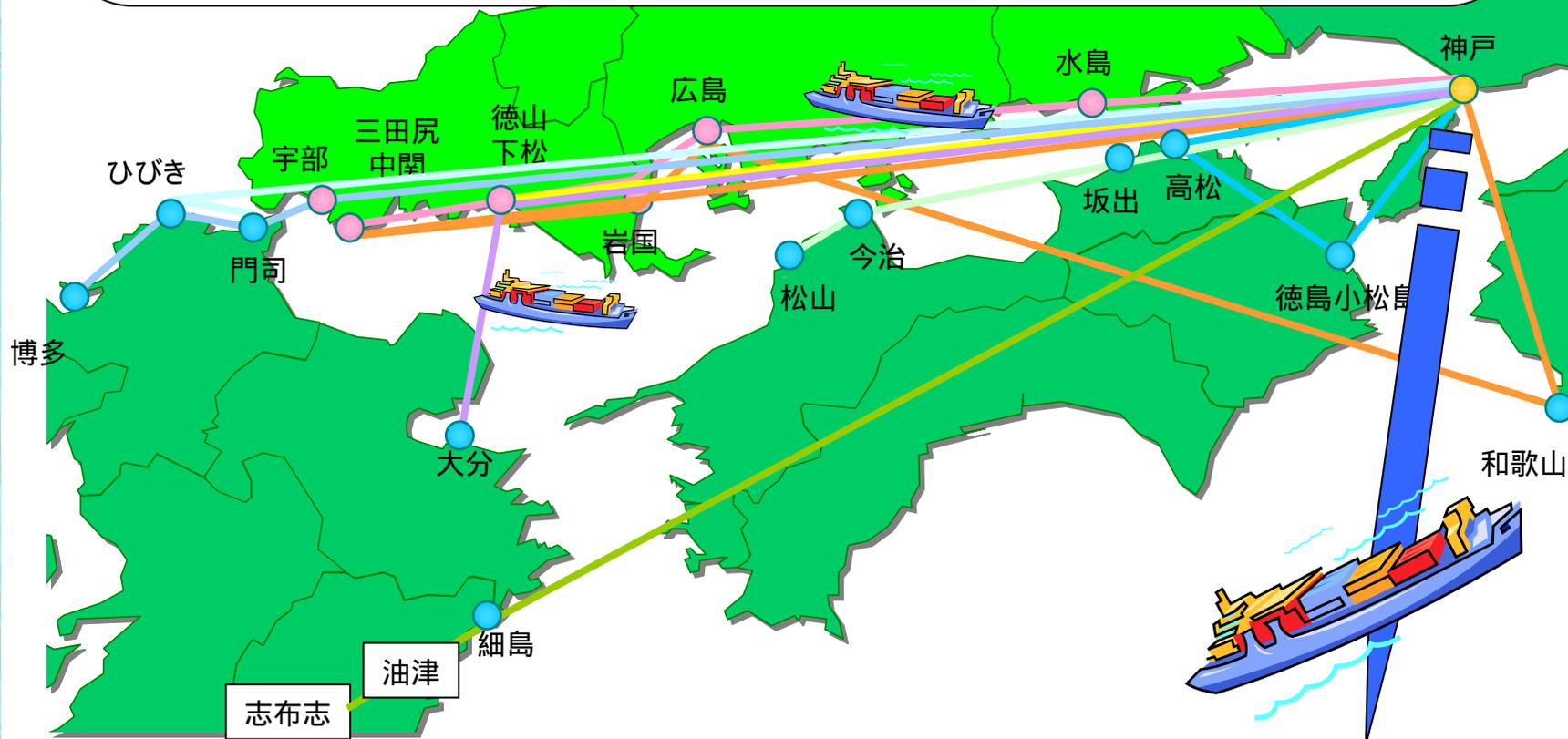
港湾	三田尻中関	岩国	広島	神戸	三田尻中関	岩国	広島	和歌山	神戸	徳島	高松	神戸
曜日	月		火	水			木	金		土		日

（南九州～四国西～神戸）

港湾	松山	今治	神戸	徳山	神戸	志布志	油津	細島	神戸
曜日	月	火	火	木	金	土	土	日	日

（北九州～神戸）

港湾	博多	ひびき	門司	宇部	神戸	門司	ひびき	神戸	大分	徳山	神戸
曜日	月	火		水	木	金	土	土	日	日	日



中国地方における外貿コンテナ取扱港湾の課題

危険物コンテナの蔵置の緩和
徳山下松港における危険物コンテナの蔵置について、他港と同様に規制緩和を要望。

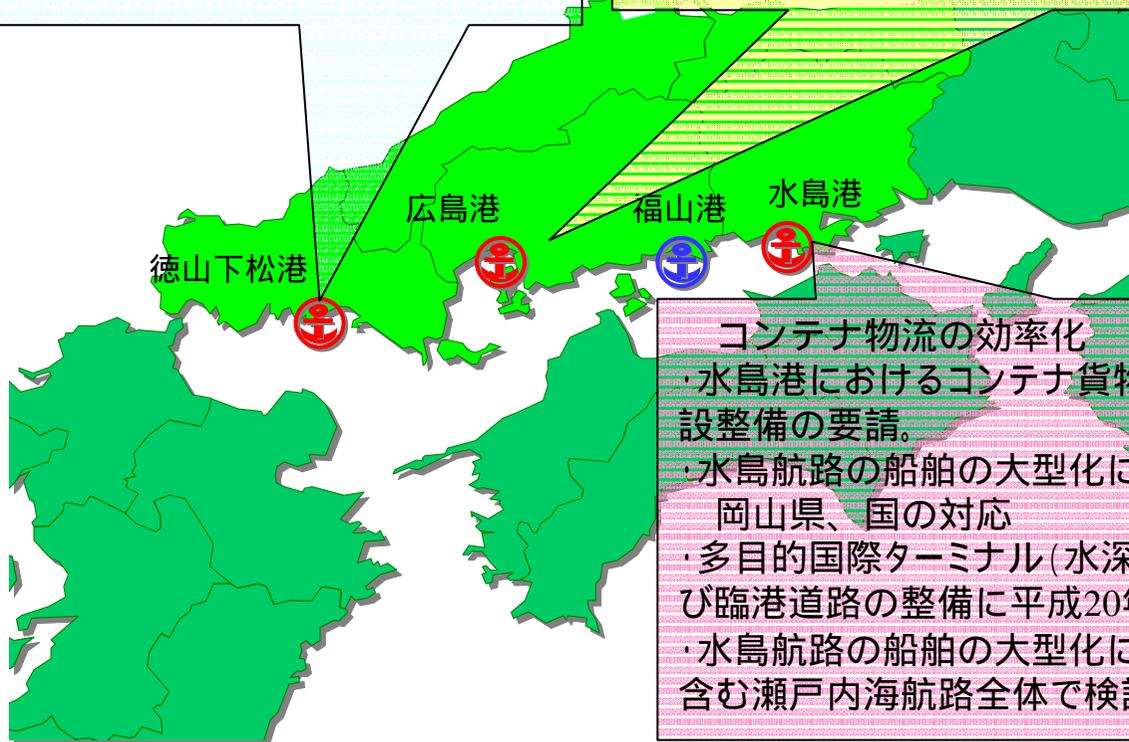
山口県の対応
消防法による指導があり、現在、周南市消防本部と緩和に向けて調整中。

コンテナ物流の効率化

- ・広島港の使用料金の優遇措置の復活要望。
- ・新たな輸入貨物を取扱ための物流倉庫の整備等の物流機能の充実(土地購入に対する優遇措置を含め)を要望。
- ・出島地区の-7.5mの荷役機械の整備要望

広島県の対応

- ・現在は、新特別料金として通常料金の30%割引。
- ・広島港の港運関係者、倉庫関係者にアンケート等行って要望を踏まえ、物流機能の充実に対して、現在広島港土地利用検討会を設置し、検討を進めている。
- ・荷役機械は、平成22年度末の完成予定。



コンテナ物流の効率化

水島港におけるコンテナ貨物の増大に対応した新たな施設整備の要請。

水島航路の船舶の大型化にあわせて航路整備の要望

岡山県、国の対応

- ・多目的国際ターミナル(水深12m)1バース(耐震強化)及び臨港道路の整備に平成20年度より着手している。
- ・水島航路の船舶の大型化については、備讃瀬戸航路を含む瀬戸内海航路全体で検討を進める。

環瀬戸内海国際物流戦略チームの連携（内航フィーダー）

内航フィーダー輸送体制の強化

〔対象貨物〕

- ・北米・欧州向け貨物のうち、**阪神港へトラック輸送**している貨物
- ・北米・欧州向け貨物のうち、**海外トランシップ**している貨物

H21年度港湾関係事業重点事項

「スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的改革プログラムの推進」
➤ 内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業の実施（H21年度～）

〔取組み状況〕

環瀬戸内海国際物流戦略チームの合同
担当者会の開催（平成20年8月、12月）
・各戦略チームの取組み状況の報告
・神戸港の内航フィーダーの現状分析

〔今後の予定〕

環瀬戸内海国際物流戦略チームの
合同事務局会議の開催

学識者を交えた検討会の開催

環瀬戸内海国際物流シンポジウム
（仮称）の開催（3チーム共同提言）
（H21年度予定）

中国地方

四国地方

近畿地方

スーパー中枢港湾

神戸港

大阪港

欧州

北米



環瀬戸内海国際物流戦略チームが連携して取り組むべき施策（案）

内航フィーダー輸送網の充実

北米や欧州向けのコンテナ貨物（各地からトラック輸送や釜山等の海外トランシップをしている貨物）について、陸上輸送から海上輸送へシフトすることによる環境面の配慮やコスト低減などを旨として、瀬戸内海諸港と阪神港との連携を促進することにより、内航フィーダー輸送網の充実を図る。

瀬戸内海の航路体系の再構築

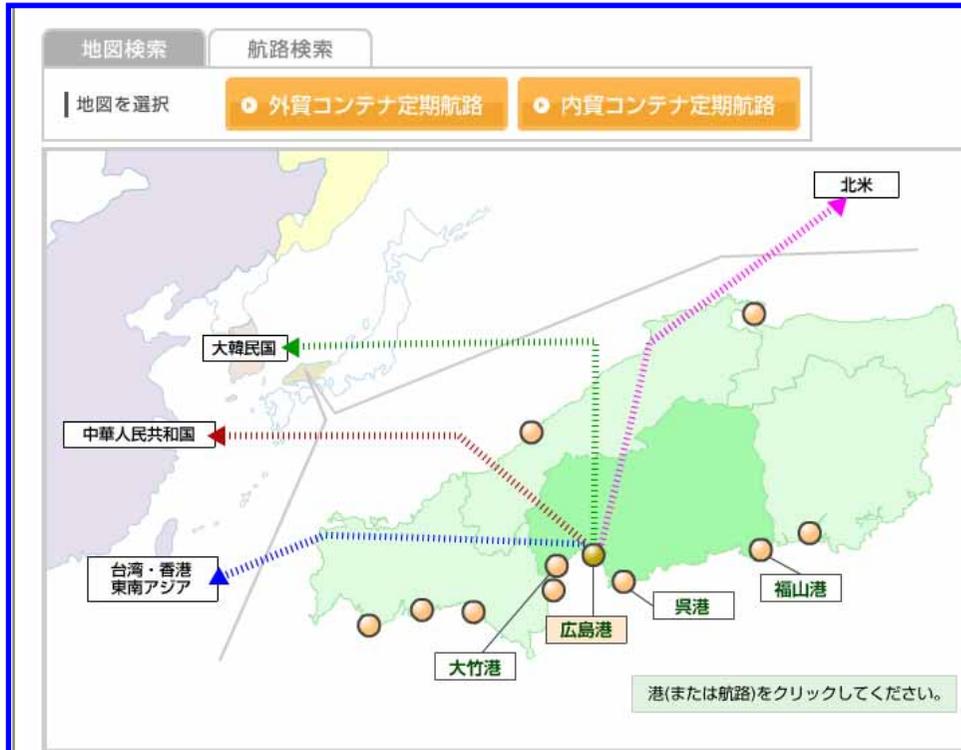
バルク船等の船舶の大型化の進展を踏まえ、瀬戸内海を航行する船舶の安全性、効率性の向上のため、近畿・中国・四国の国際物流戦略チーム等が連携して、瀬戸内海航路体系について見直しを進め、瀬戸内海航路の開発、保全・管理について強化していく。

バルク貨物の効率的な輸送体系の構築

瀬戸内海に立地する基礎素材型産業や加工組立型産業の国際競争力強化のため、中国・四国の国際物流戦略チーム等が連携して、原材料となるバルク貨物の効率的で安全性・信頼性の高い輸送体系の構築を図る。

2. コンテナ物流の効率化

戦略チームホームページに「航路情報検索」を新たに設置！



4月1日
リニューアル

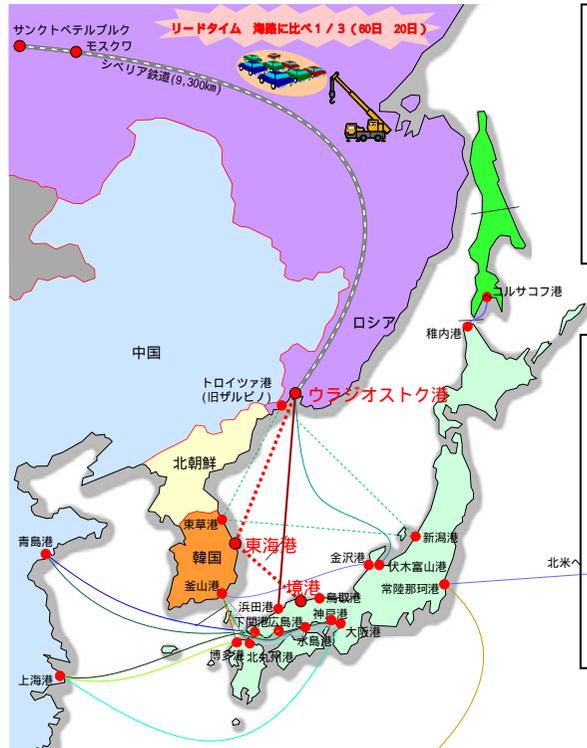
広島港コンテナ定期航路就航状況(外貿コンテナ定期航路)

平成21年2月末現在

航路名	運航会社	船舶代理店	同合せ先	便数	寄港曜日	寄地	利用岸壁	使用船舶					備考	
								船種	船名	総トン数	重量トン数	積載喫水		コンテナ積載個数
韓国航路	興亜海運(株) (Heung-A Shipping)	山九(株)	082(255)1300	2便/週	月	月:釜山~広島~松山~今治~釜山~門司~博多~釜山	出島14.0m岸壁	コンテナ	Heung-A pusan	3,140G/T	4,900D/W	7.0m	166TEU	-
				2便/週	木	木:釜山~広島~福山~水島~釜山~敦賀~金沢~境港~釜山		Asian Cygnus	3,372G/T	3,724D/W	5.9m	236TEU		
				1便/週	火	火:釜山~広島~神戸~大阪~高松~水島~蔚山~釜山	出島14.0m岸壁 海田岸壁	Asian Express	4,007G/T	5,962D/W	8.3m	342TEU		
汎州海運(株)(Pan-Con Line)	(株)中国 Shipping グエーシ エンライ ズ	082(255)7311	1便/週	火	火:釜山~広島~神戸~大阪~高松~水島~蔚山~釜山	出島14.0m岸壁								
カメリアライ	(株)ヒロ	082(253)2111	2便/週	月・金	広島(海田)(月)~徳山下松(日)~蔚山(火)~釜山(水)	出島14.0m岸壁		PROTEUS	6,102G/T	7,967D/W	6.7m	650TEU		

北東アジアゲートウェイ構想（概要）

中国5県の製造業及び卸売・小売業等の合計2,429社を対象に郵送アンケートを実施した。有効回収数は453社、有効回収率は18.6%であった。



浜田港、境港への期待

453社のうち226社 (49.9%) が国際物流を行っている。条件があれば、
 ・浜田港～ウラジオストク港航路を利用する可能性があるとは回答した数は5社、
 ・境港～東海港～ウラジオストク港航路を利用する可能性があるとの回答は18社、
 ・シベリア・ランドブリッジを利用する可能性があるとは回答した数は25社であった。

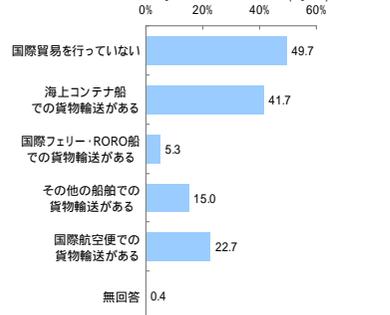
境港・浜田港の課題

- ・国内の輸送コストが高い。他港を利用した方が便利。
- ・相手国内の輸送コストが高い。
- ・国内道路網の整備が不十分。
- ・港湾の設備、CIQ体制が十分でない。
- ・便数が限定的である。

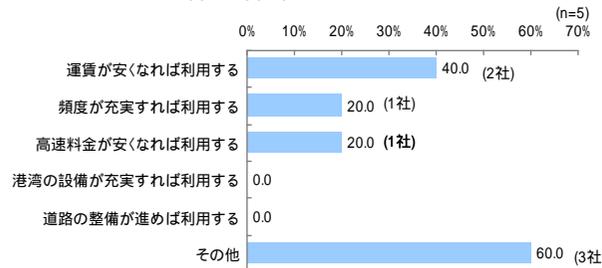
シベリア・ランドブリッジの課題

- ・シベリア鉄道の輸送の安全性・信頼性が確保できれば利用する。
- ・境港・浜田港からの航路の頻度が高くなれば利用する。
- ・コンテナのままモスクワまで一貫輸送できれば利用する。
- ・シベリア・ランドブリッジで小口貨物の混載ができれば利用する。
- ・コストが安くなれば利用する。

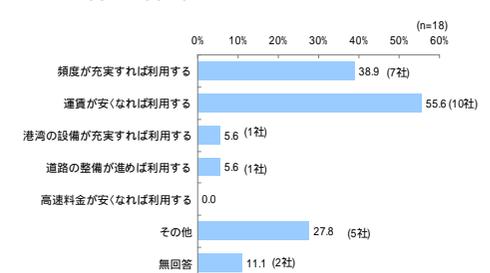
国際物流（海上・航空）の有無



浜田港 - ウラジオストク港航路の利用可能性



本航路（境港～東海港～ウラジオストク港）の利用可能性



北東アジアゲートウェイ構想の推進（国際物流の戦略）

1. 短期施策(1～3年スパン)

【目標】 現行航路(浜田～ウラジ'オRORO船、境港DBSフェリー)の維持

【方向性】 山陰圏におけるソフト・ハード両面の機能整備
(情報収集・コーディネーター機能、人材育成)
対ロシア・対韓国貿易品目の集荷拡大、貿易ルートの確立
対中国東北3省の情報収集

2. 中長期施策(3～5年スパン)

【目標】 航路拡大による北東アジアゲートウェイ機能の推進

【方向性】 相手国との協働による貿易拡大
・シベリア鉄道の活用
・状況に対応した対中国東北3省の貿易始動

北東アジアゲートウェイ構想の推進（シベリア鉄道での輸送）

サンクトペテルブルグ周辺への自動車メーカーの進出状況

- (1)フォード
- (2)トヨタ
- (3)GM
- (4)日産
- (5)スズキ
- (6)現代

サンクトペテルブルグ

ロシア連邦

鉄道輸送により、輸送機関を短縮

シベリア・ランドブリッジ

モスクワ

ウラジオストク

ポストチヌイ

ザルビノ港

朝鮮民主主義人民共和国

大韓民国

日本

中華人民共和国

モンゴル

タシケント

日経新聞_ (2008. 9. 26)

マツダ、シベリア鉄道で車輸送

マツダは二十五日、シベリア鉄道を使ったロシア向け完成車輸送を十月に始めると発表した。従来の船を使った海路だと輸送期間は四十日以上かかっていたが、これを最大で三十日短縮できる。トヨタ自動車なども同鉄道による輸送を検討中だが、自動車メーカーで実際に始めるのはマツダが初めてという。

(トヨタ自動車)2008年12月5日(東京新聞)

トヨタ自動車は、ロシア・サンクトペテルブルグの車両組立工場(ロシア工場)にシベリア鉄道を利用して部品を輸送する計画を当面、凍結する方針を固めた。減産の結果、現状では鉄道利用のメリットがないと判断した。

トヨタは、経済発展の著しいロシアを将来の重要拠点と位置付け、2007年12月にロシア工場の操業を開始。だが金融危機の影響で今秋以降、販売の伸び率が鈍化した。同工場は当初、年産2万台の予定だったが、1日当たりの生産台数は現在、計画の半分以上に落ち込んでいる。

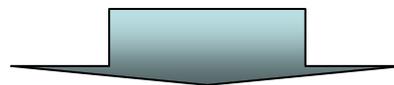
ロシア工場では、主要部品の大半を日本から運び、現地で組み立てるノックダウン生産を採用。部品は現在、名古屋港からサンクトペテルブルグ近郊の港まで船で運んでいる。将来の生産拡大に向けて搬送日数を短縮するため、ウラジオストクまでの海上輸送に加え、シベリア鉄道でモスクワまで運ぶ計画だった。このため既に数回、同鉄道で試験輸送を実施し、長距離運行による部品損傷の有無などを調査。さらに厳冬期の試験輸送を経て09年春から鉄道を利用する方針だった。

だが現在の生産状況では、鉄道利用は船舶より割高になるとみられる。このため、市場動向などを見極めながら、効率的な輸送システムを探るもようだ。

新たな産業港湾支援制度に向けて

現行制度

支援対象		支援制度		
対象埠頭	対象業種及び品目	係留施設	水域施設	外郭施設
公共埠頭	不特定多数	通常の公共事業		
公共埠頭 (利用貨物限定)	石炭、木材、鉱産品	物資別専門埠頭 制度	通常の公共事業	
公共埠頭 (民間事業者の要請により事業促進するため、事業費の3割を民間事業者が負担)	-	特別整備事業 (S34創設)		
専用埠頭 (エネルギー・鉄鋼関連事業)	石油精製、石油備蓄、 電力、鉄鋼	企業の整備	エネルギー港湾制度 (S55対象拡充) 鉄鋼港湾制度 (S34創設)	
専用埠頭	-	企業の整備		



企業合理化促進法に基づく産業関連港湾整備事業の直轄事業の対象施設の拡充

企業合理化促進法に基づく産業関連港湾整備事業の直轄事業の対象業種をエネルギー、鉄鋼以外の業種へ拡充

受益者負担制度の拡充

中国地方の産業の国際競争力強化に向けた緊急提言【アクションプラン】より

4. 大水深国際バルクターミナル

スーパーバルクターミナルの整備に向けた検討（徳山下松港）

スーパーバルクターミナルが果たす役割

- ・一括大量輸送によるコスト削減
- ・大量ストック場の確保による原材料の安定供給

スーパーバルクターミナルで取扱う貨物

- ・石炭(自家発電用、火力発電用)等

候補地

- ・事業費、費用対効果、背後圏の需要、効率的な輸送ネットワークなどの観点から最適な候補地を選定

整備に係る事業制度

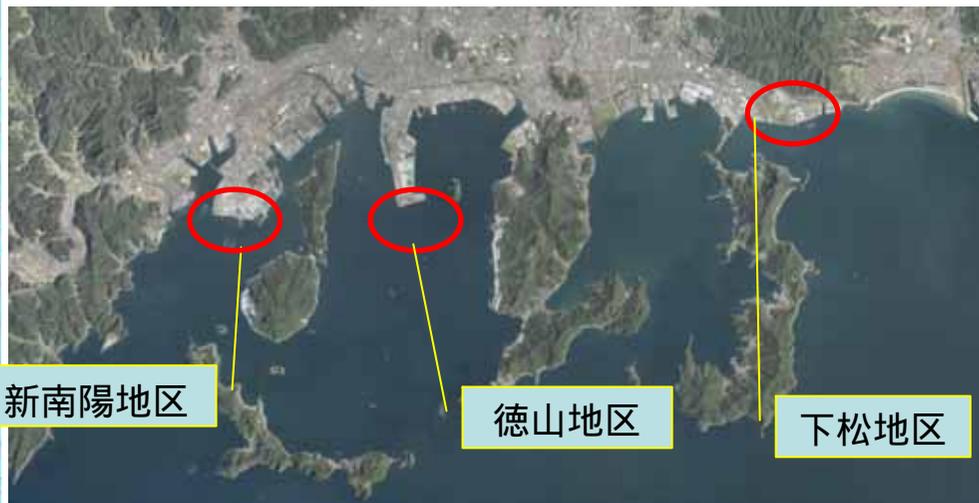
- ・航路・泊地浚渫に係る受益者負担制度を鉄鋼港湾・エネルギー以外にも拡充



ケーブサイズバルク船に対応した航路・泊地浚渫には膨大な整備費が必要

徳山下松港における大水深国際バルクターミナルの選定

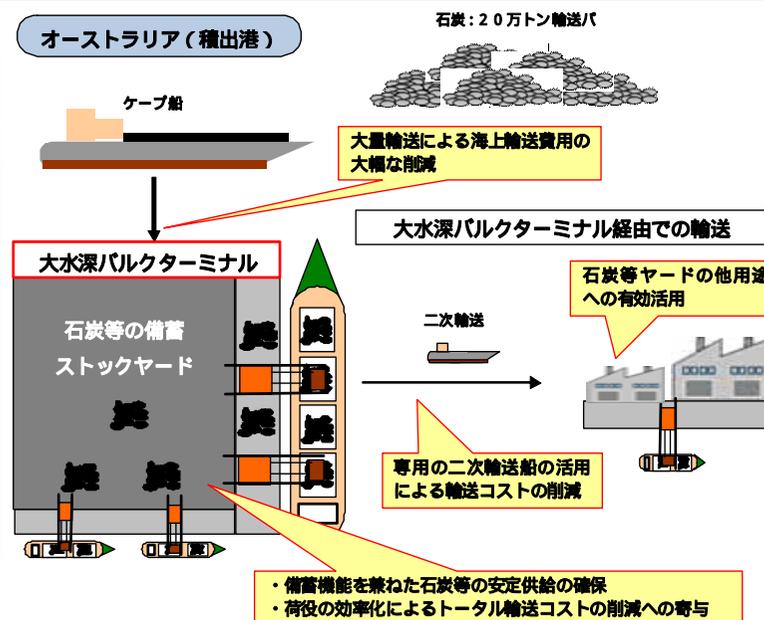
徳山下松港の全景



新南陽地区

徳山地区

下松地区



徳山下松港における候補地の比較

	新南陽地区	徳山地区	下松地区
現状利用	化学薬品等の取扱(公共)	周南バルクターミナル整備中(公共)	電力会社向け石炭取扱(専用)
メリット	・直背後に石炭を使用する企業あり	・直背後に石炭を使用する企業多数あり ・既存の周南バルクターミナルを拡張	・既存航路-19mを活用可能
デメリット	・事業費が大(-10m -20m) ・一部バージ輸送	・一部バージ輸送	・直背後に石炭を使用する企業なし ・二次輸送のみ ・保管ヤードが限られている
整備内容	・岸壁-20m、岸壁-9m、航路泊地-20m、護岸の整備		
総合評価			

各候補地の現状水深からケープサイズ船の入港に必要な水深20mまでの浚渫に必要な事業規模、事業費等を考慮すると、「下松地区」の事業費が最も安価であるが、対象貨物ではナフサ、原塩等の石炭以外の他の貨物の取扱いも可能であるため、対象貨物の取扱いの観点からみれば、「徳山地区」の優位性を評価することができる。

徳山下松港における大水深国際バルクターミナルの選定



新南陽地区



下松地区

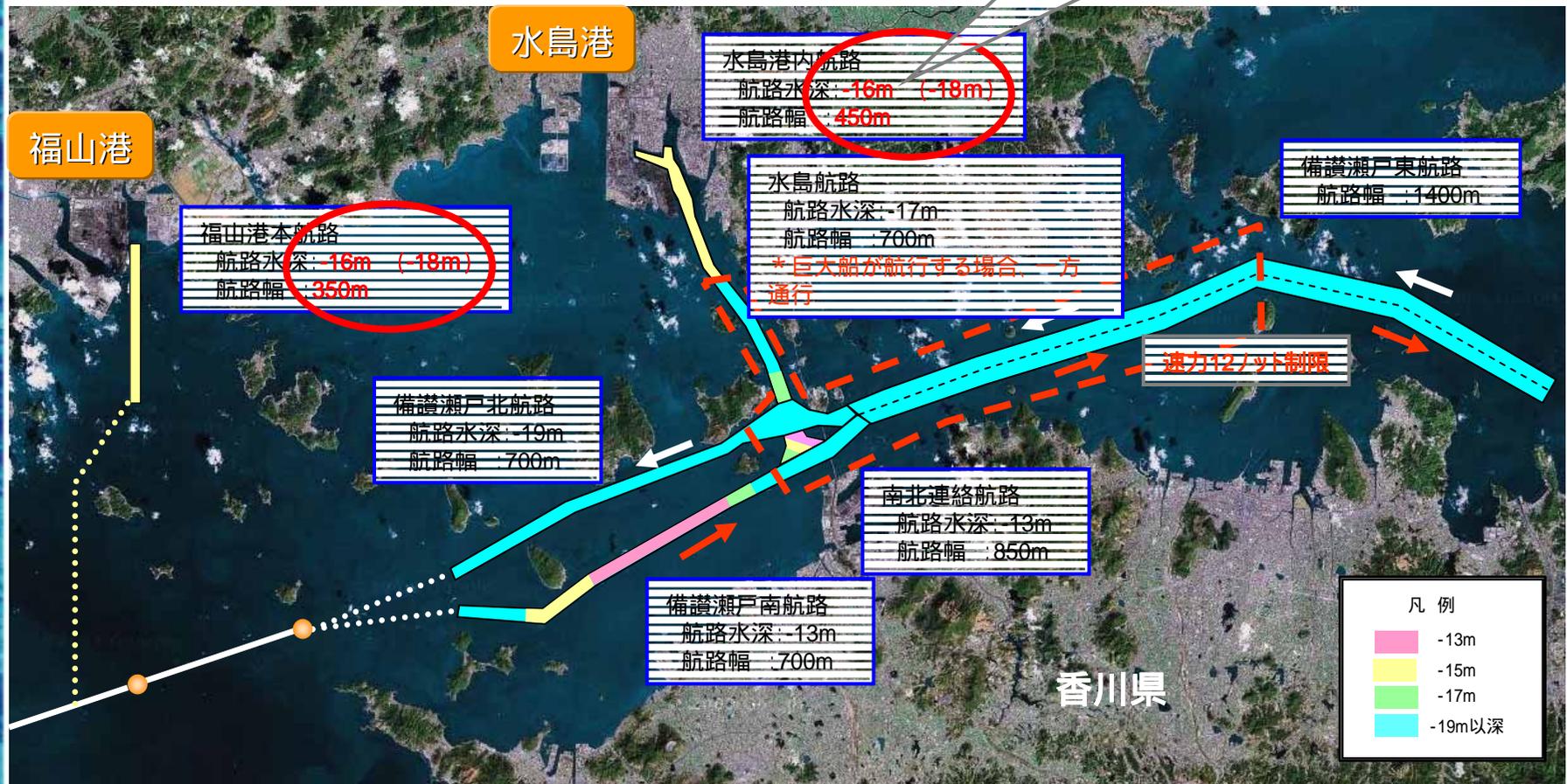


徳山地区

瀬戸内海航路体系の再構築

瀬戸内海の航路体系

水島港内航路の水深、航路幅がボトルネック



水島港を利用懇談会の概要 (H21.2開催)

これまでは水島航路の拡幅に主眼を置いてきたが、今後は増深を前面に押し出した形で検討を進め、港湾計画や航路整備計画の変更に向けた検討を早急に進めていくこととした。

水島航路の拡幅等に関して、平成21年度より瀬戸内海航路整備計画に含め検討予定。

瀬戸内海航路整備計画検討スケジュール

検討項目及びスケジュール(案)

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	備考
瀬戸内海航路整備 計画検討	→			四国地方整備局
水島港(水島航路) 検討	調整 →		港湾計画の位置づけ →	中国地方整備局
個別管制の検討 (AIS)		調整 → 予算化検討中		第六管区海上保安部

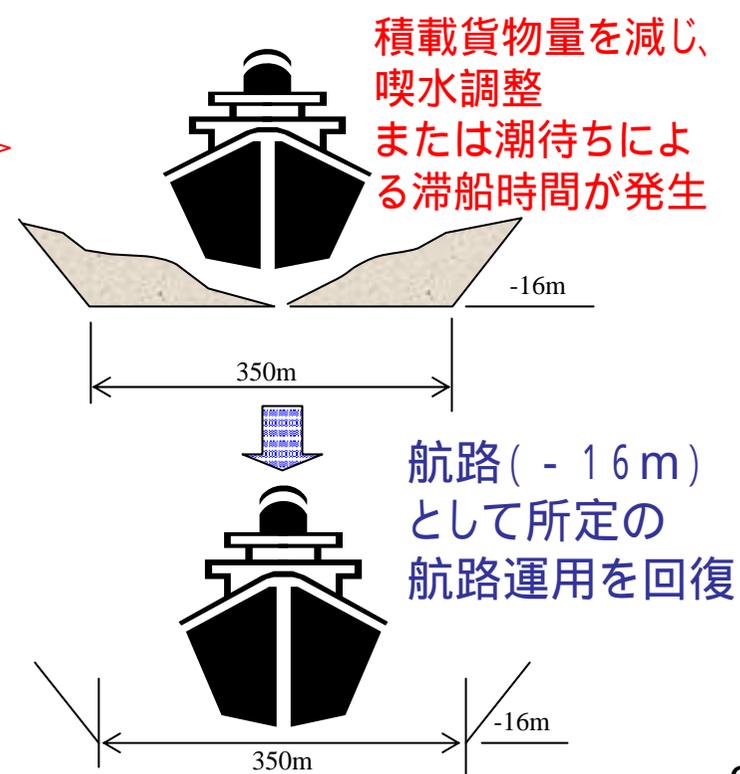
瀬戸内マックス(20万DWT)の船型



4. 大水深国際バルクターミナル 国際競争力の強化



昭和38年～39年度及び昭和42年～45年度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
 企業合理化促進法に基づく鉄鋼港湾の制度でJFEスチールが50%を負担



鉄鋼、エネルギー港湾制度の拡充へ

5.まとめ

平成21年度取組み方針

平成20年に策定したアクションプランを着実に実施していくとともに、現在まで実施状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行う(関係機関へ後日照会)。

コンテナ物流の効率化については、内航フィーダーの活性化を進めるため、内航フィーダー活性化検討会(案)を設置し、課題の整理を行う。

北東アジアゲートウェイ構想については、実現に向けて引き続き検討を行うためのシベリア・ランドブリッジの可能性について検討を行う。

大水深国際バルクターミナルについては、徳山下松港、福山港、水島港等の事業化に向けて引き続き検討を行う。

瀬戸内海航路計画については、四国と連携し、航路整備計画策定に向けて、検討を行う。