

資料1

中国地方国際物流戦略千一ム第九回部会

国土交通省成長戦略について

平成22年6月9日

中国地方国際物流戦略千一ム事務局

国土交通省成長戦略について

「海洋国家日本の復権」、「観光立国の推進」、「オープンスカイ」、「建設・運輸産業の更なる国際化」、「住宅・都市」の5分野について、集中投資（「選択と集中」）、民間の知恵・資金の活用（PPP）や規制改革を中心とした抜本的な成長戦略の検討を行い、平成22年5月「国土交通省成長戦略」を策定。

○対象分野における施策の方向性

①海洋分野

【海洋立国日本の復権に向けて】

1. 海洋インフラの利便性を抜本的に改善
2. 国際ルール形成への戦略的な関与

②観光分野

【観光立国日本に向けて】

1. 訪日外国人旅行者の誘致戦略
2. 観光地の魅力度向上戦略
3. 観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略

③航空分野

【航空分野の成長戦略ビジョン】

1. 首都圏空港の拡充・強化による都市間競争力向上
2. 「民間の知恵と資金」の徹底的活用
3. 恣意的な行政介入の極小化

④国際展開・官民連携分野

1. 海外へ進出する日本企業への支援ツールと政府サイドの支援体制整備
2. インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用（PPP/PFIなど）

⑤住宅・都市分野

1. 大都市イノベーション創出戦略
2. 地域ポテンシャル発現戦略
3. 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略

～ 利用者のトータルコスト削減、経済活動促進・成長拡大 ～

■港湾機能の抜本的改善

【港湾力の発揮】選択と集中による国際競争力の強化

戦略港湾検討委員会を設置

◆国際コンテナ戦略港湾検討委員会

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくため、スーパー中核港湾政策の総括を行い、その課題を踏まえた上で、選択する港湾についての、評価項目、選定基準の作成等の検討を行う委員会を設置。

- H21年12月15日 第1回
- H22年 1月21日 第2回
- H22年 2月12日 第3回
- H22年 2月12日 公募開始
- H22年 3月26日 公募締切
- H22年 4月 2日 第4回
- H22年 5月17日 第5回
- H22年 6月頃 選定

◆国際バルク戦略港湾検討委員会

我が国の産業や国民生活に欠かせない物資である資源・エネルギー・食糧等の国際バルク貨物の世界的な獲得競争が進展しているなか、大型船による一括大量輸送の拠点となる港湾の「選択」と「集中」によりこれら物資の安価かつ安定的な輸送を実現するため、対象とする品目を選定した上で、選択する港湾についての、評価項目、選定基準の作成等の検討を行う委員会を設置。

- H21年12月15日 第1回
- H22年 2月 1日 第2回
- H22年 2月18日 第3回
- H22年 3月25日 第4回
- H22年 4月15日 第5回
- H22年 5月20日 第6回
- H22年 6月 1日 公募開始
- H22年 8月 3日 公募締切
- H22年末頃 選定

国際コンテナ戦略港湾政策

目的

- ・我が国を支える産業の競争力強化を図るため、欧米向け基幹航路の就航を引き続き目指す。
- ・「基幹航路就航の維持・強化」と、「我が国の荷主に高水準のサービスを提供」するため、釜山港等に伍するサービスを目指す。

目標

○2010年6月頃

国際コンテナ戦略港湾の選定

○2015年頃

【目標①】

- ・日本発着貨物の東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減。
- ・北米航路についてアジア主要港並みのサービスの実現。

○2020年頃

【目標②】

- ・アジア発着貨物の戦略港湾におけるトランシップを促進。東アジア主要港として選択される港湾を目指す。

実現のための方策

- (1) 基幹航路維持・強化のためのコスト削減 → ターミナルコストの低減、ロジスティクス用地の低廉、大規模ターミナルの形成 等
- (2) 基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約 → 内航フィーダー等国内輸送ネットワークの強化
- (3) 荷主へのサービス向上 → 24時間化、情報化の推進 等
- (4) 環境、セキュリティ対策 → セキュリティ水準の向上、環境負荷の小さい港湾づくり
- (5) 戦略的な港湾経営の実現 → 日本の港湾の経営体制強化（民間視点の経営の実現）

【応募港湾】

○北部九州港湾【アジアとの連携・日本海側ゲートウェイ】

- ・アジア基幹航路構築による長距離基幹航路の維持・拡大
- ・日中韓シームレス物流の実現（国際フェリー・RORO船の主流化）
- ・低炭素物流ネットワークの構築による国内集荷の実現

北部九州港湾



○伊勢湾【輸出力でモノの流れを倍増させる国際産業ハブ港】

- ・ターミナルの公設民営化、一元管理経営体制によるサービス向上及びコスト低減
- ・IT自動化ターミナルの充実・深化
- ・付加価値創出型国際トランシップ貨物の集約を目指す経済特区構想

伊勢湾

京浜港

○京浜港【東アジアの国際ハブポート】

- ・-18m超の大水深コンテナ岸壁を横浜港（南本牧ふ頭）に集中整備
- ・東京湾全体の一体的な経営主体（日本版ポートオーソリティ）の構築
- ・京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区（仮称）の設置

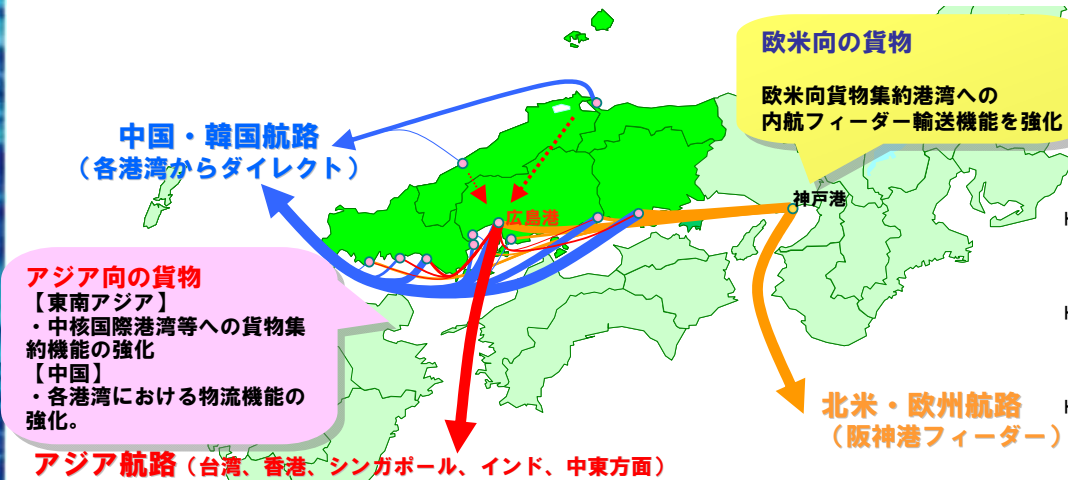
○阪神港【西日本の産業と国際物流を支えるゲートポート】

- ・内航フィーダーの再構築計画
- ・指定管理による権限委譲により、外内貿バースの一体運用を促進
- ・埠頭株式会社の統合

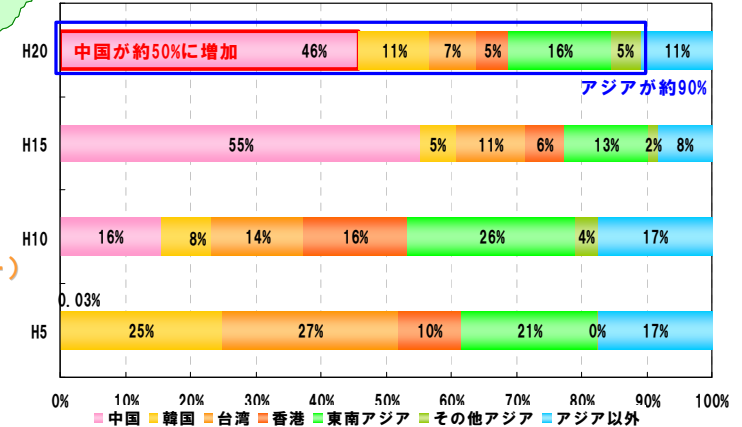
阪神港

中国地方の外貿コンテナ貨物輸送の方向性

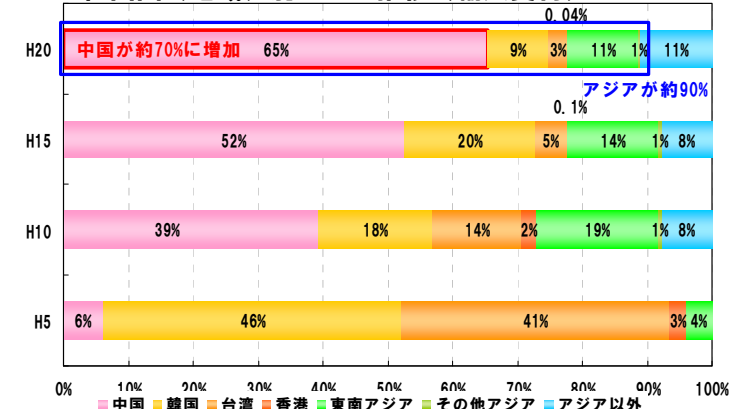
- 欧米向け貨物 : 国際コンテナ戦略港湾への集約 → 内航フィーダー輸送機能強化
- アジア向け貨物 : 管内港湾利用のダイレクト輸送
 - ・ 東南アジア向け貨物 → 管内中核国際港湾への貨物集約
 - ・ 中国向け貨物 → 航路の多頻度化等、各港湾の物流機能充実による他ブロック港湾依存からの脱却。



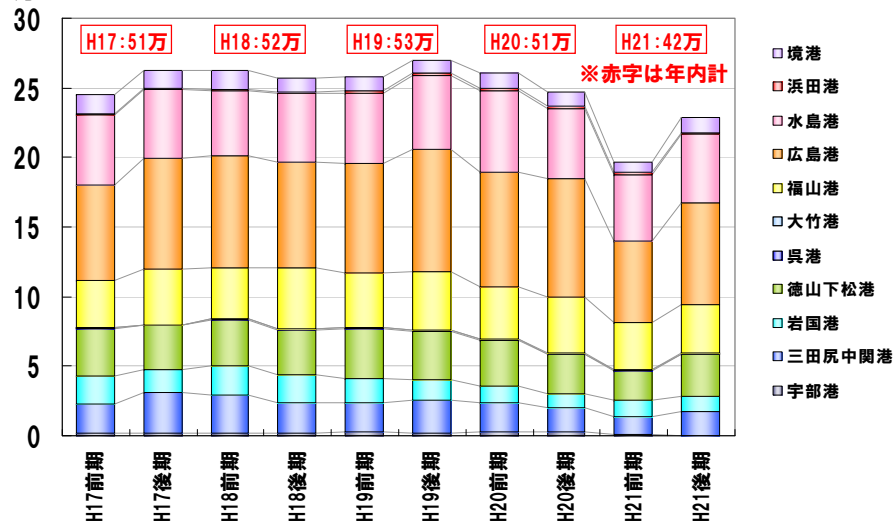
中国地方の港湾で取り扱われる外貿コンテナの仕出国（地域）別シェア推移（輸出貨物）



中国地方の港湾で取り扱われる外貿コンテナの仕出国（地域）別シェア推移（輸入貨物）



中国地方における外貿コンテナ取扱量



※出典：港湾管理者ヒアリングにより中国地方整備局作成

※出典：コンテナ流動調査報告書より中国地方整備局作成

国際バルク戦略港湾政策（1）

国際バルク戦略港湾政策の目的・目標

○目的

大型船舶の活用等により、対象品目（穀物・鉄鉱石・石炭）を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な資源・エネルギー・食料等の物資を安定的かつ安価に供給すること。

○目標

- ・2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。
- ・2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。

			穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに対応	現在主力となっている輸送船舶	船型	パナマックス	ケープサイズ	パナマックス
		満載での入港に必要な水深	14m程度	19m程度	14m程度
2020年までに対応	パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の大型船舶	船型	ポストパナマックス	VLOC	ケープサイズ
		満載での入港に必要な水深	17m程度	23m程度	19m程度

国際バルク戦略港湾政策（2）

国際バルク戦略港湾政策実現のための方策

- 輸入の効率化のための企業連携の促進
 - ① 複数企業によるターミナルの一体化・共同利用
 - ② 異なる企業間での輸送船舶の共同配船
 - ③ 小口荷主等への内航フィーダー輸送
- 大型船舶に対応した港湾機能の拠点的確保
 - ① 最大級の輸送船舶への対応
 - ② 国際バルク戦略港湾政策の効果を最大限発揮させるための措置
 - ③ 荷役機械、荷さばき施設、保管施設の大型化・高機能化支援
- 「民」の視点での効率的な運営体制の確立
- 船舶の運航効率改善のための制限の緩和等

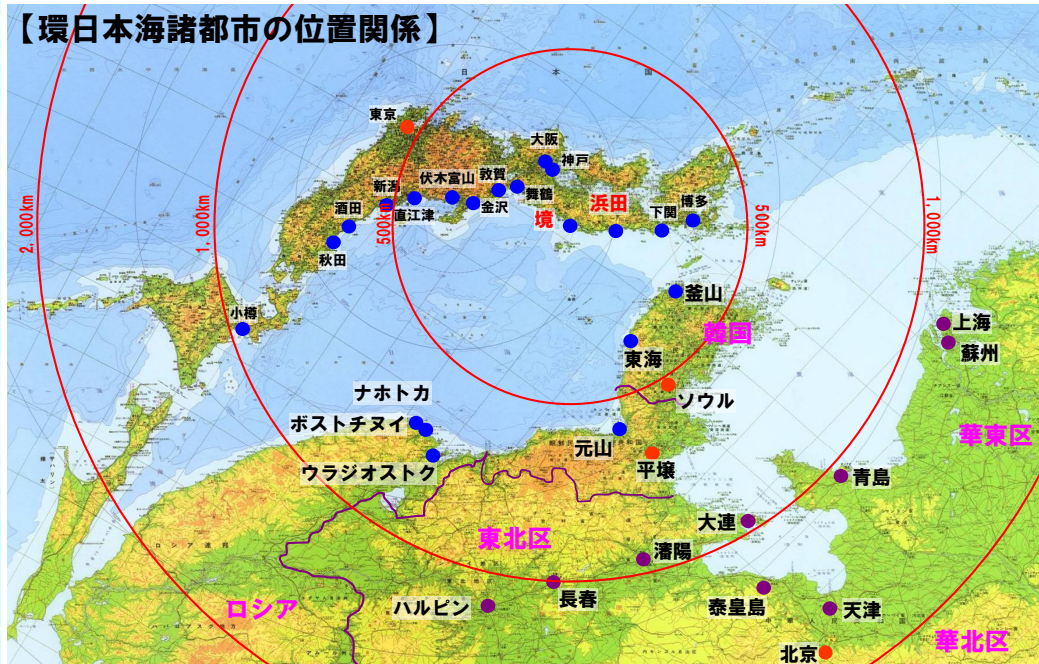
国際バルク戦略港湾選定基準

- 計画書（目論見）骨子
 - ① 応募要件 : 目標年次（2020年）において、
対象品目を取り扱うユーザーの立地・操業していること
 - ② 目的・目標 : 前項の目的・目標内容に沿うものであること
 - ③ 実現のための方策 : 上記方策についての具体的な提案
 - ④ 政策効果 : 対象品目に係るトータル物流コストの削減
 - ⑤ 実現のための体制 : 消費地への地理的優位性、施設の物理的優位性、関係者合意
 - ⑥ 必要な予算 : 最小の予算で、最大の効果を発揮
- ※ その他確認事項（総合的な評価を行う場合の考慮事項）
 - ・ Co2削減への寄与
 - ・ 災害時の対応体制等
 - ・ 港湾管理者の財政状況、見通し

環日本海海上輸送ネットワークの強化

- 2007年には中国が米国を抜き我が国最大の貿易相手国となるなど、近年、中国・韓国・ロシアといった日本海周辺諸国の経済発展が著しい。
- 日本海側の港湾は太平洋側の港湾に比べ、地理的に有利な位置に存在。
- 今後、環日本海港湾のさらなる競争力強化が必要。

【環日本海諸都市の位置関係】



【環日本海海上輸送ネットワーク】
(コンテナ・フェリー・RORO)



【海外現地法人企業数（中国・韓国・ロシア）】

出典：各種資料より北陸地方整備局作成
(単位：社)

	2004実績			2008実績					
	合計	製造業	非製造業	合計	08/04比	製造業	08/04比	非製造業	08/04比
華東区	727	643	84	1,147	1.58	1,015	1.58	132	1.57
上海市	904	494	410	1,453	1.61	594	1.20	859	2.10
華北区	7	4	3	51	7.29	45	11.25	6	2.00
天津市	150	119	31	226	1.51	171	1.44	55	1.77
北京市	180	87	93	239	1.33	76	0.87	163	1.75
東北区	232	172	60	330	1.42	219	1.27	111	1.85
韓国	450	279	171	529	1.18	250	0.90	278	1.63
ロシア	37	8	29	66	1.78	14	1.75	50	1.72

※出典：経済産業省HP 海外事業活動基本調査結果

※華東区：江西省, 浙江省, 安徽省, 福建省, 江蘇省, 山東省 華北区：山西省, 内蒙古自治区, 河北省 東北区：黒竜江省, 吉林省, 遼寧省