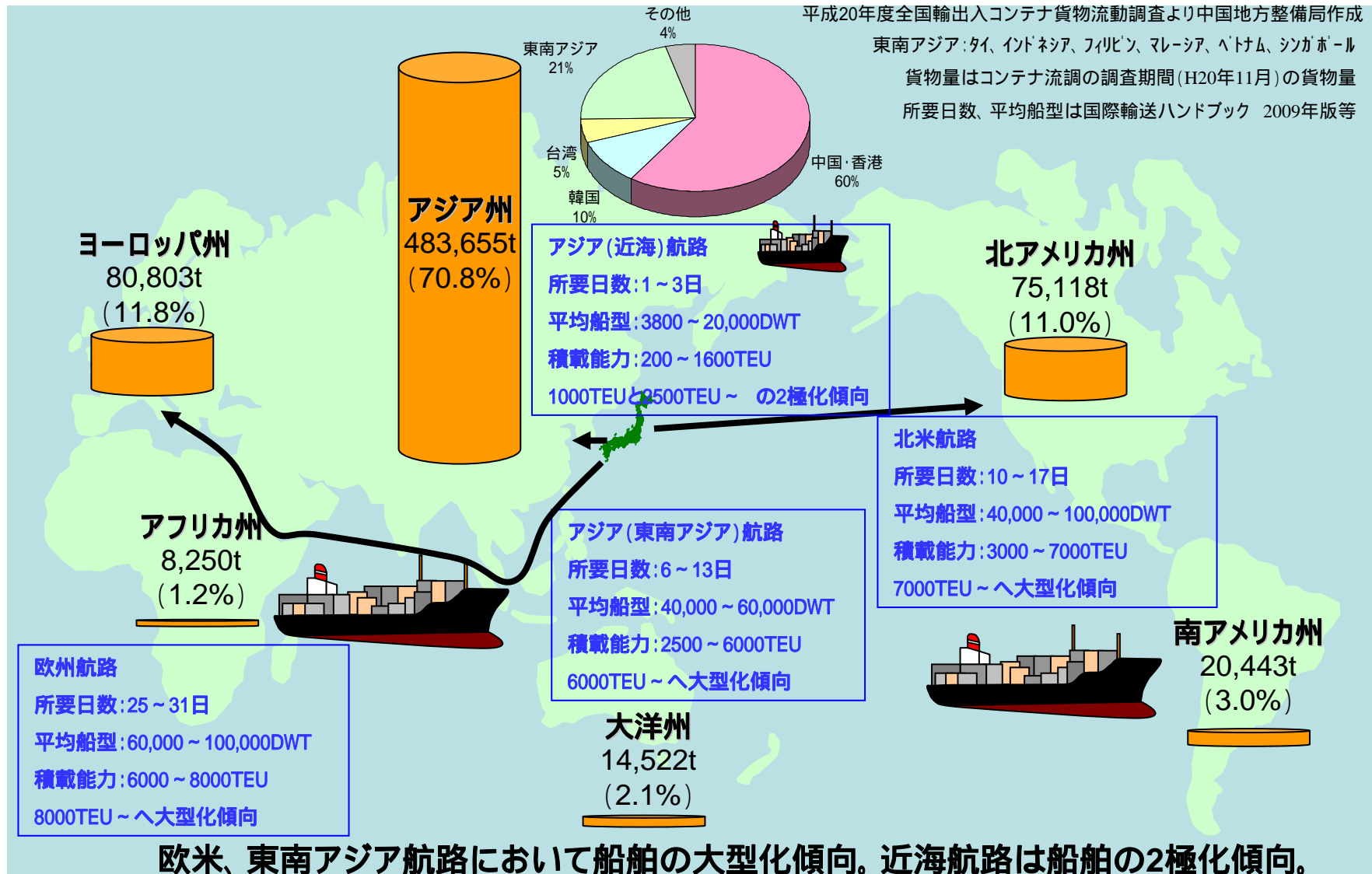


## 中国地方の国際物流を取り巻く最近の話題

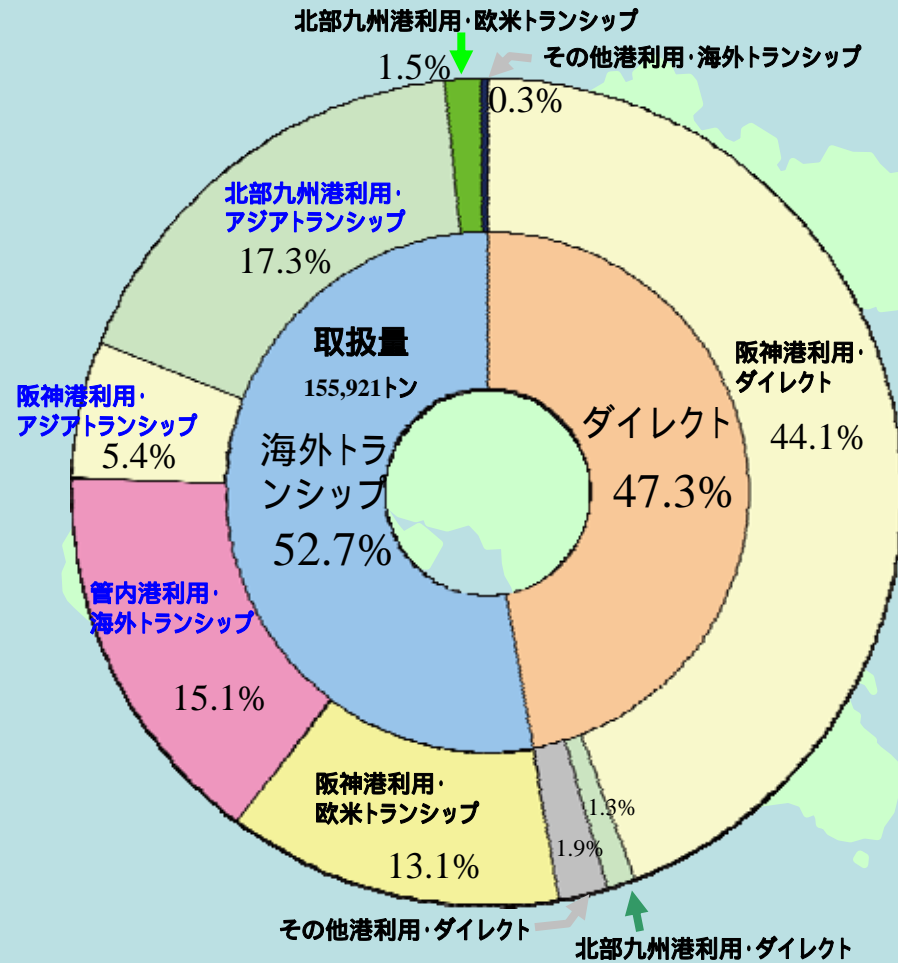
# 中国地方発着貨物の方面別内訳 (H20コンテナ流調分析)



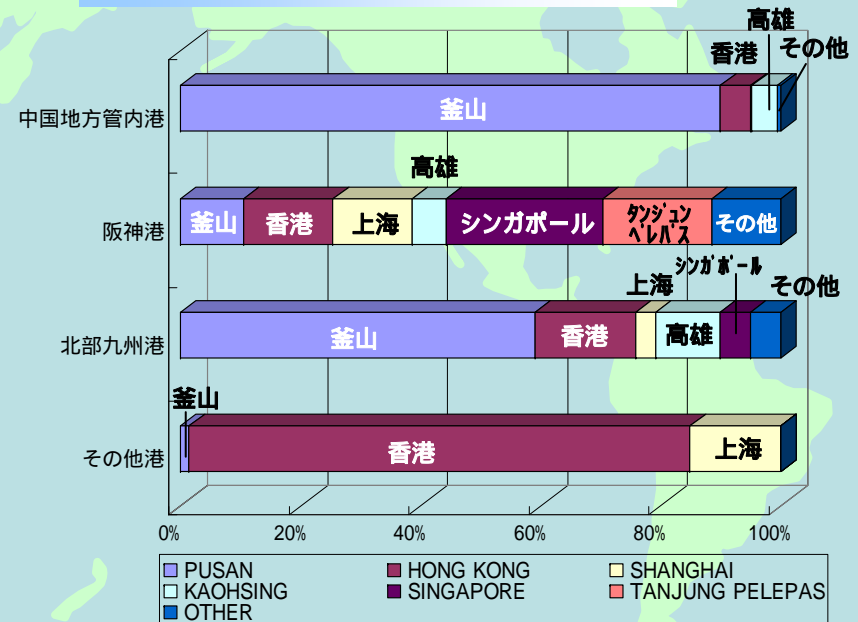
船型と物量の違いから、航路の成立ポテンシャル・条件が異なるため、欧米、東南アジア、中国・韓国の3方面に分割して分析する必要性あり

# 欧米との貿易における輸送形態と海外トランシップ港

## 中国地方発着欧米貨物におけるダイレクト/海外トランシップ別利用港割合



## 海外トランシップにおける利用港別トランシップ港割合

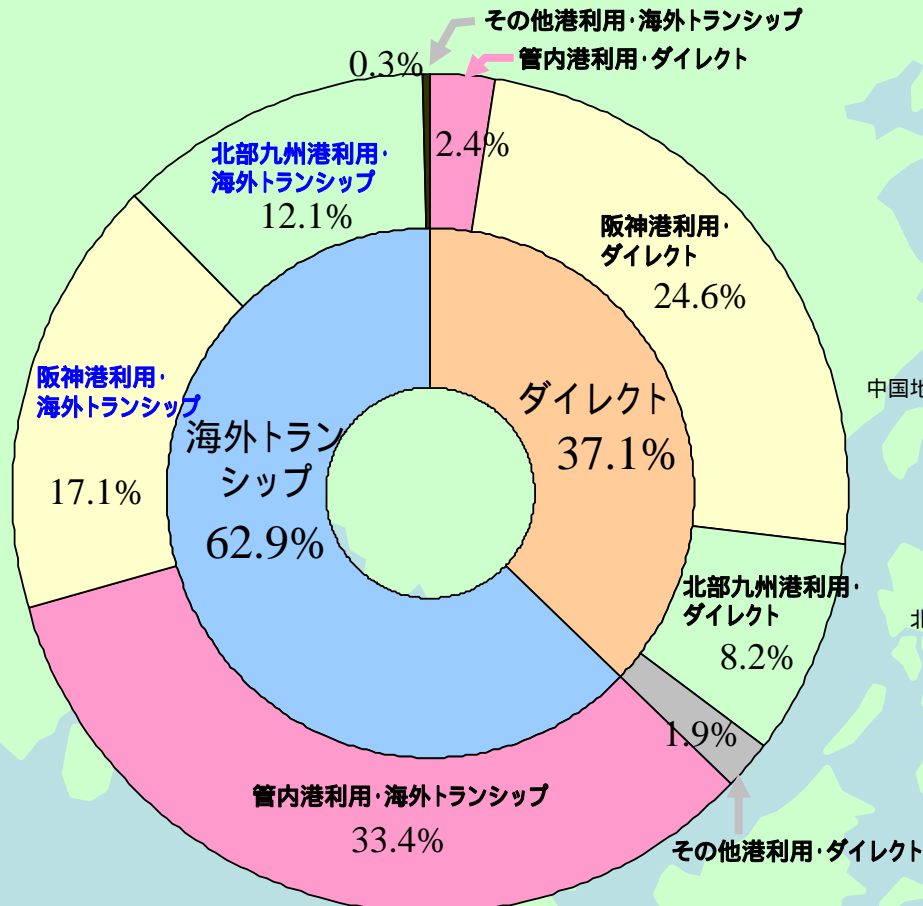


阪神港・北部九州港のうち、欧米トランシップは除く  
平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より中国地方整備局作成

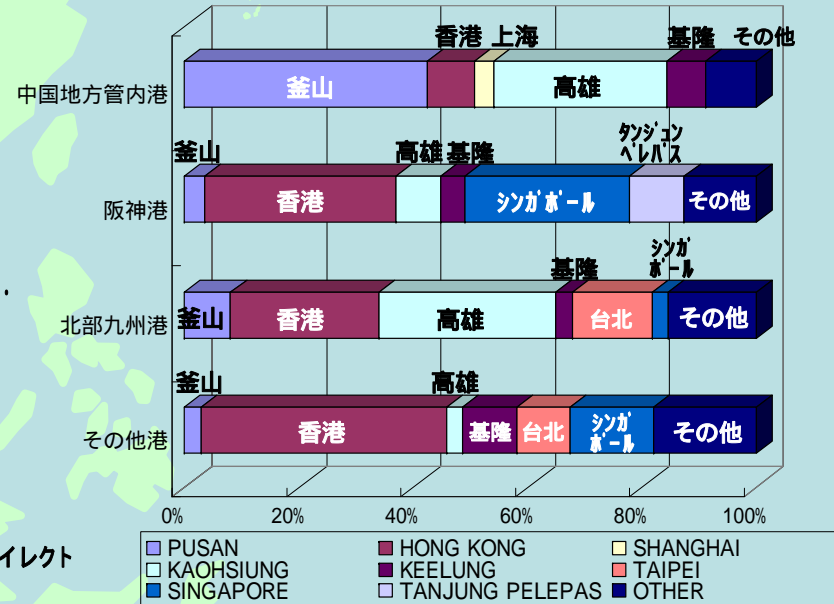
阪神港との連携強化が目指すべき方向。ただし、阪神港や北部九州港を利用して海外トランシップしているものは、まずは管内港湾利用へシフトさせるべきか？あるいは阪神港の取り扱い貨物量増大を目指すか？

# 東南アジアとの貿易における輸送形態と海外トランシップ港

## 中国地方発着東南アジア貨物におけるダイレクト/海外トランシップ別利用港割合



## 海外トランシップにおける利用港別トランシップ港割合



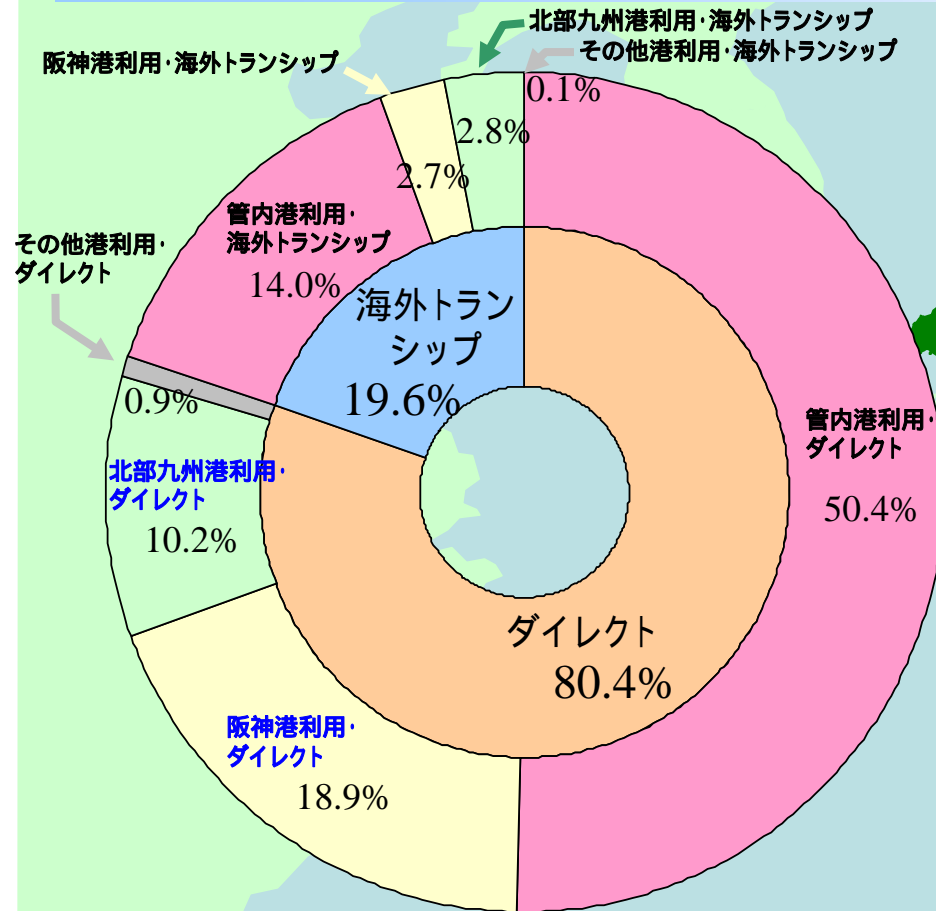
管内港からのダイレクト輸送は、水島港 ホーチミン港、広島港・三田尻 中関港 マニラ、徳山下松港 レムチャパン港のみ

平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より中国地方整備局作成

東南アジアの各港に対し航路を就航させるのは現実的には困難。まずは、東南アジアのハブとなっている台湾、香港、シンガポール等と管内港湾との結びつきを強化する方向か？あるいは、阪神港利用を促進させるか？いずれが管内荷主にメリットがあるか？

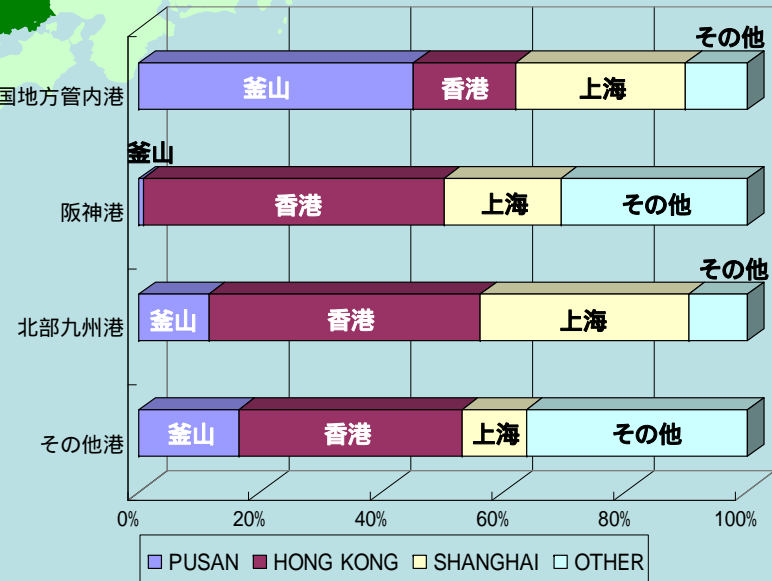
# 中国との貿易における輸送形態と海外トランシップ港

## 中国地方発着中国貨物におけるダイレクト / 海外トランシップ別利用港割合



海外トランシップには、中国国内でのトランシップを含む

## 海外トランシップにおける利用港別トランシップ港割合



平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より中国地方整備局作成

管内貨物としては認識されていないが、実際は管内で消費される貨物が多い。港湾背後地へ倉庫機能等を充実させれば、管内港湾利用貨物が顕在化する上に、管内港湾利用率も上がる。ポートセールス、複数港寄港のための協働、物流機能の充実が重要。

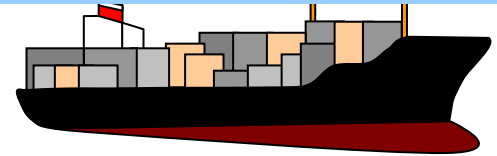
# 中国地方における各港の輸出と輸入の割合

中国地方における外貿コンテナ貨物取扱貨物量

港	輸出	輸入	合計
境 港	6,256	8,349	14,605
浜田港	642	1,317	1,959
水島港	29,405	43,106	72,511
広島港	58,888	65,098	123,986
福山港	15,463	42,934	58,397
大竹港	21	31	52
呉 港	242	304	546
徳山下松港	39,362	17,302	56,664
岩国港	29,487	2,333	31,820
三田尻中関港	21,256	9,463	30,719
宇部港	2,128	769	2,897
合 計	285112	242817	527,929

【H19統計(実入り)】

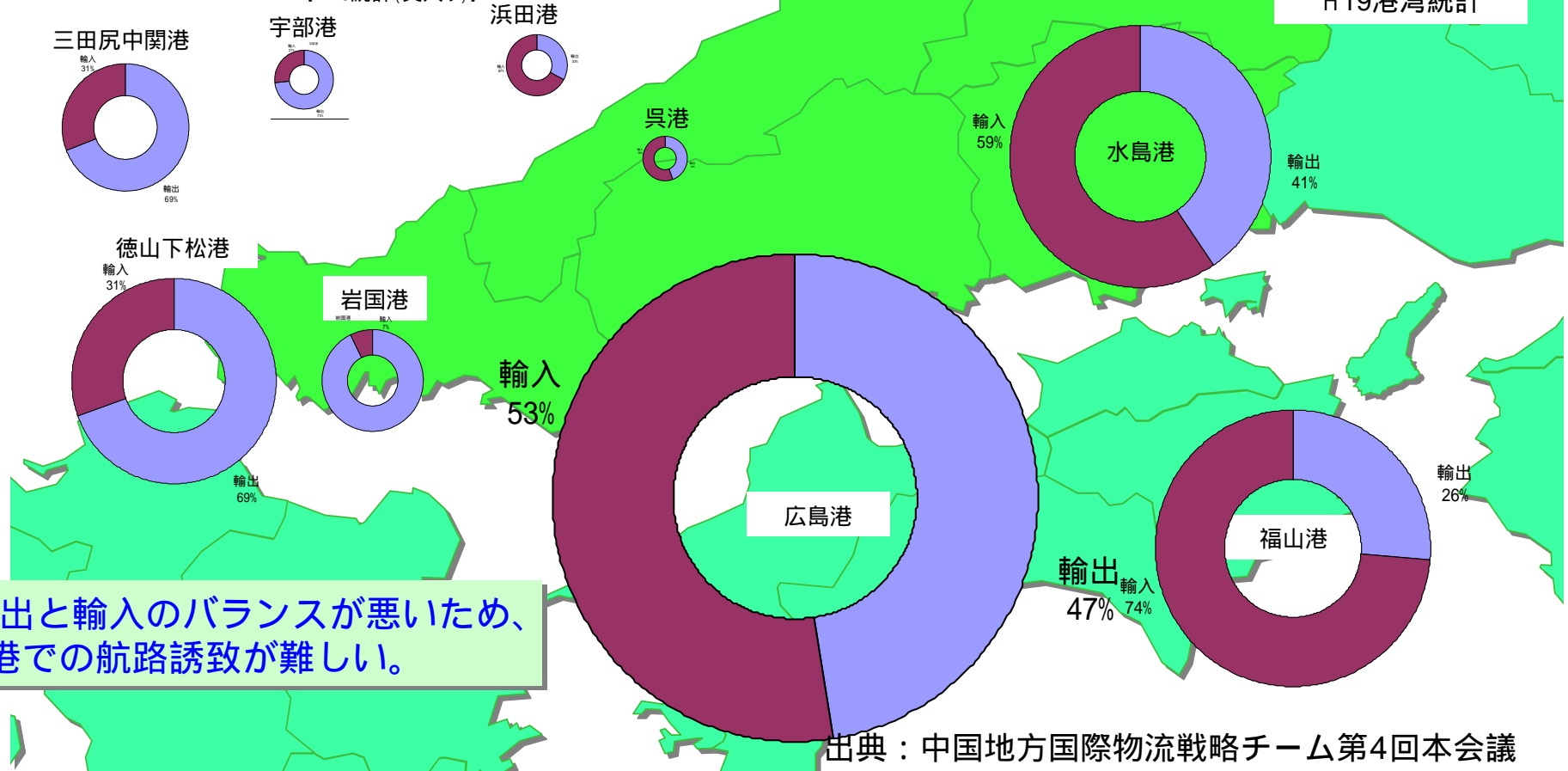
## 輸出と輸入の割合(TEU)



中国地方のWAN HAI LINES の既存航路

大阪 神戸 博多 門司 徳山下松 基隆 高雄 香港 レムチャパン バンコク レムチャパン 香港 高雄 台中 基隆 大阪

大阪 水島 神戸 大阪 基隆 台中 香港 ダナン CAT LAI(ホーチミン) VICT 高雄 台中 基隆 大阪



輸出と輸入のバランスが悪いので、1港での航路誘致が難しい。

出典：中国地方国際物流戦略チーム第4回本会議

# 中国地方の外貿コンテナ貨物輸送の方向性

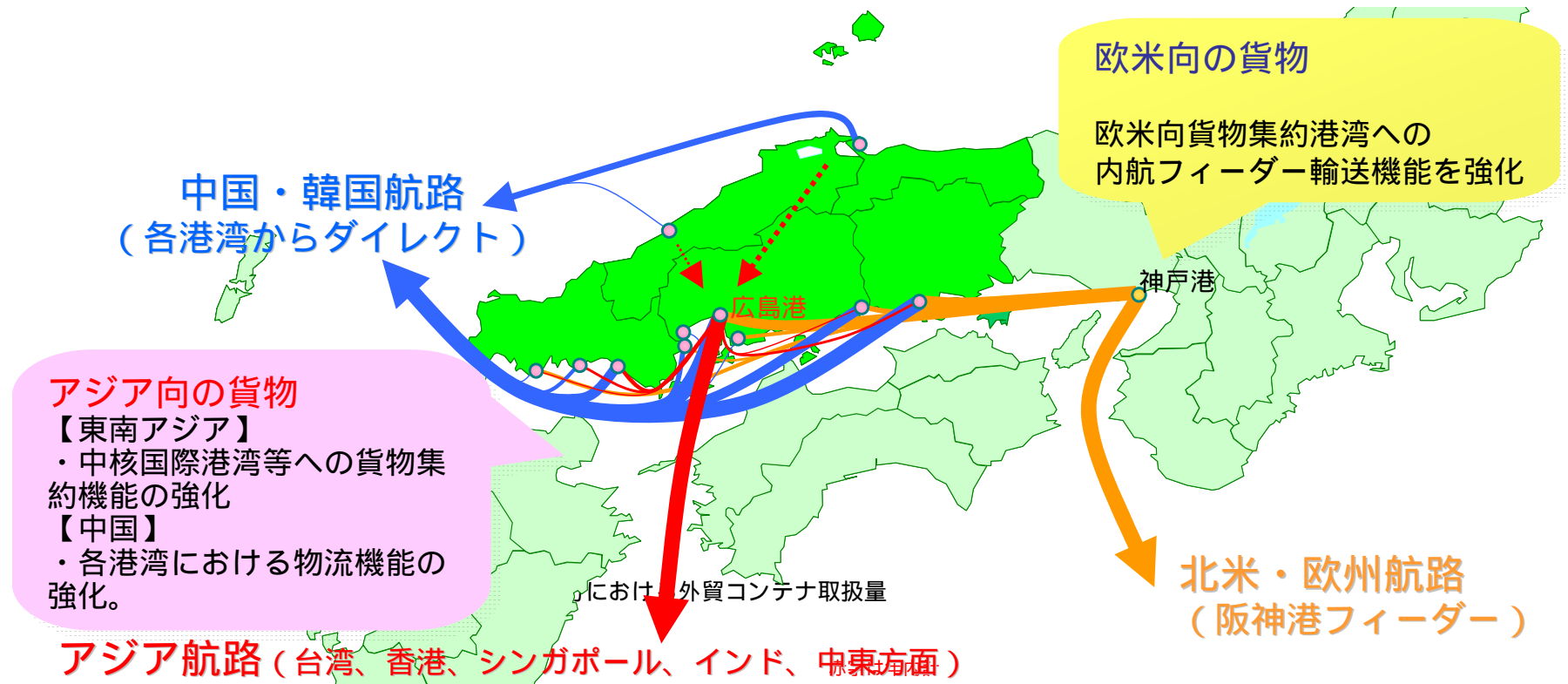
欧米向け貨物 : 国際コンテナ戦略港湾への集約  
アジア向け貨物 : 管内港湾利用のダイレクト輸送

内航フィーダー輸送機能強化

- ・ 東南アジア向け貨物
- ・ 中国向け貨物

管内中核国際港湾への貨物集約

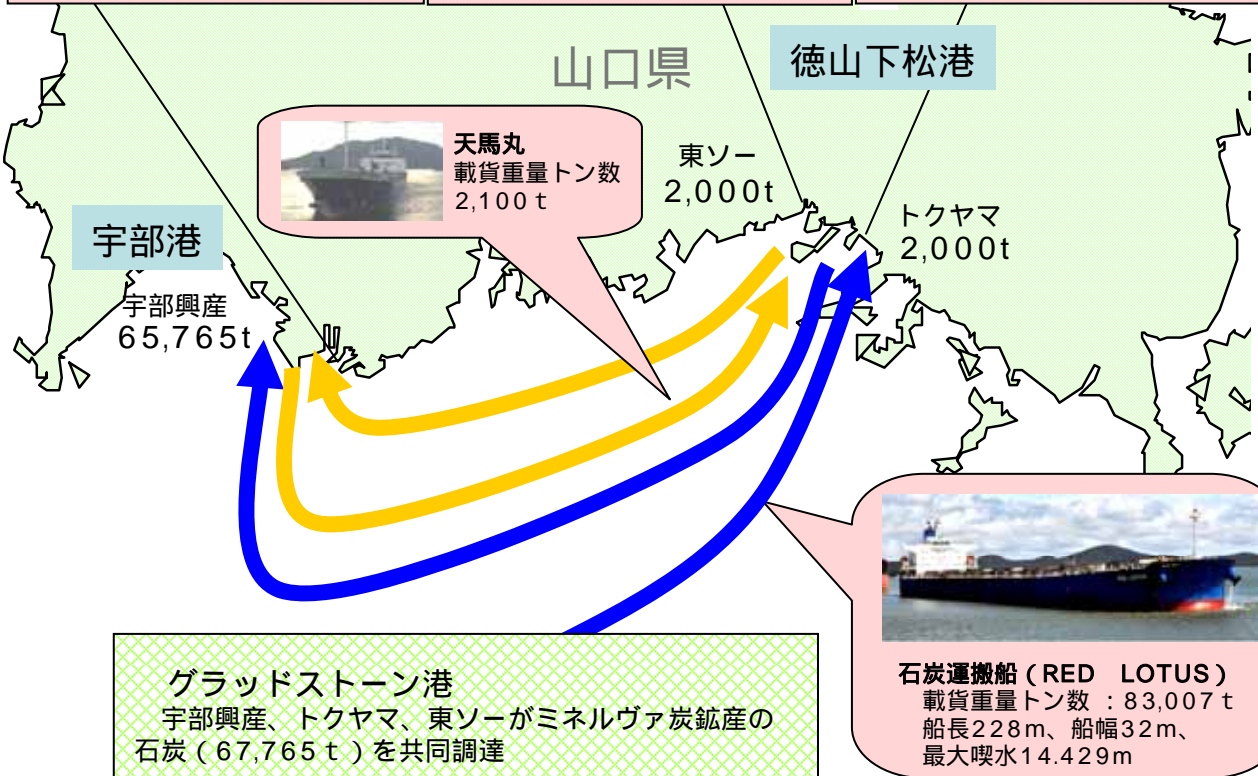
航路の多頻度化等、各港湾の物流機能充実による他ブロック港湾依存からの脱却。



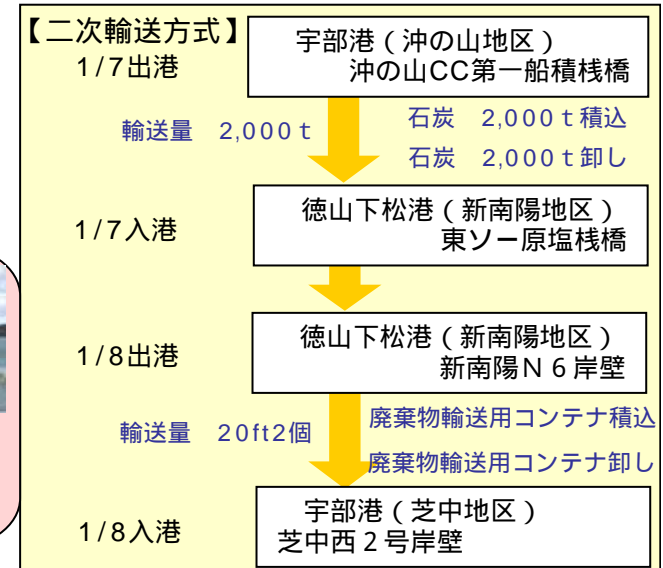
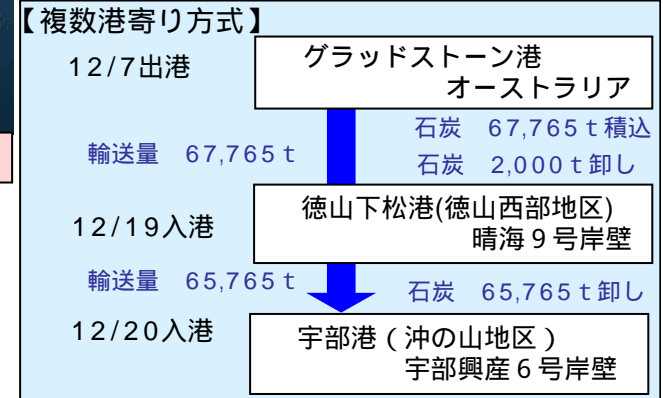


# バルク貨物（石炭）輸送の社会実験の概要

複数港寄り方式：大型輸送船（本船）の複数寄港による実現性、効率性、安全性等の検証。  
 二次輸送方式：拠点港からの内航船舶による輸送の実現性、効率性、安全性等の検証。



	主な検証内容
実現性	複数企業間の共同調達における、炭種、調達時期、調達量、使用船社等の調整に関する課題の抽出と実現可能性の検証 複数港寄り方式や二次輸送方式による輸送コストの削減効果を検証
効率性	既存の船舶の荷役作業時間と、今後就航予定の大型船を想定した荷役作業時間の比較検証
安全性	標準船型を上回る大型船の入港、接岸、貨物の積み卸しに関する安全性の確認



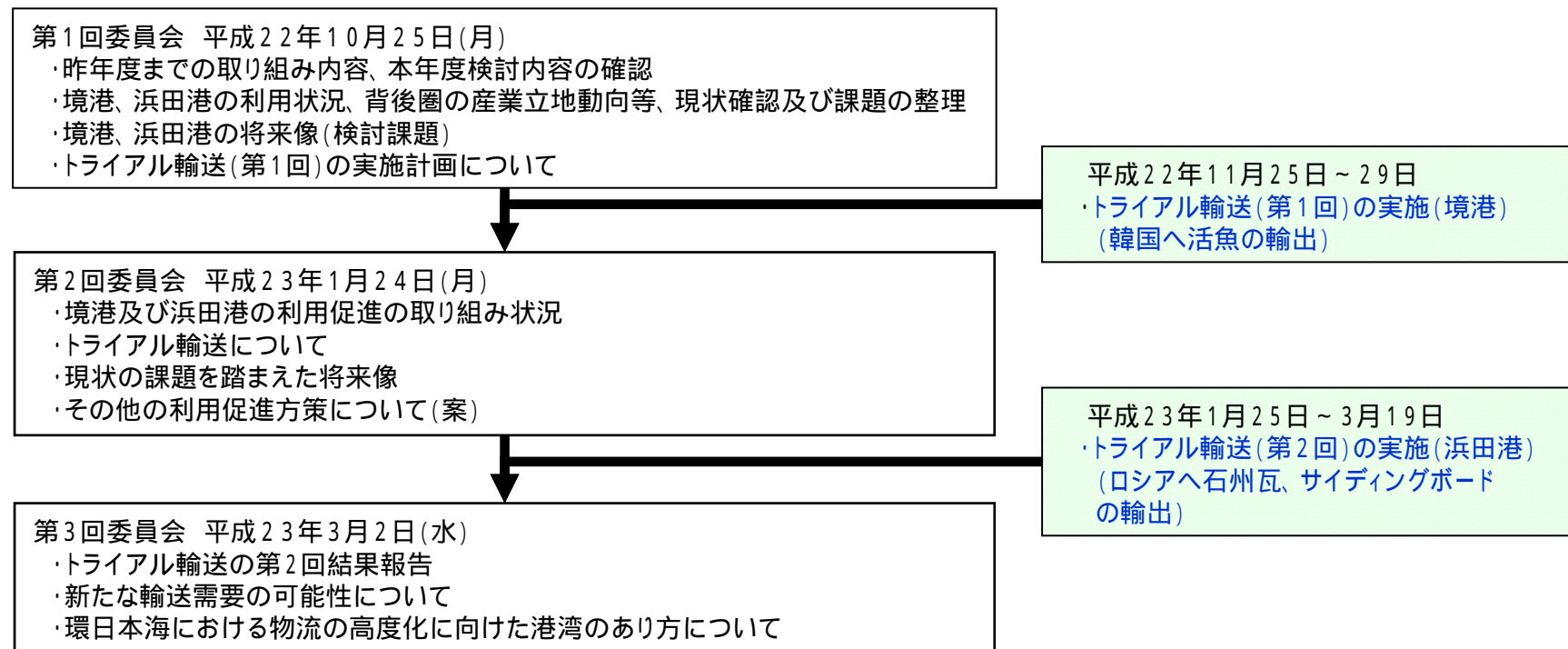


# 環日本海における物流高度化検討委員会

## 目的

境港、浜田港は、日本海の交通の要衝として、古くから地域の経済・産業を支えてきた。近年は、経済発展著しい対岸の北東アジア地域とのフェリー・RORO航路が開設されるなど、地理的優位性を活かした地域間の交流が促進されている。このような中で、新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする港湾として境港、浜田港が選定されたことを契機として、必要性、緊急性の高い事業を効率的・効果的に行う観点や、環日本海における物流の更なる効率化による地域経済の活性化を図る観点から、今後、関係者からなる「環日本海における物流高度化検討委員会」を設置し、環日本海の新たな需要動向を把握しつつ、環日本海における物流の高度化に資する両港の目指すべき姿、利活用方策、戦略的な整備方策等について検討を行う。

## 委員会スケジュール



## 唐山港(曹妃甸港区)(鉄鉱石・石炭埠頭)

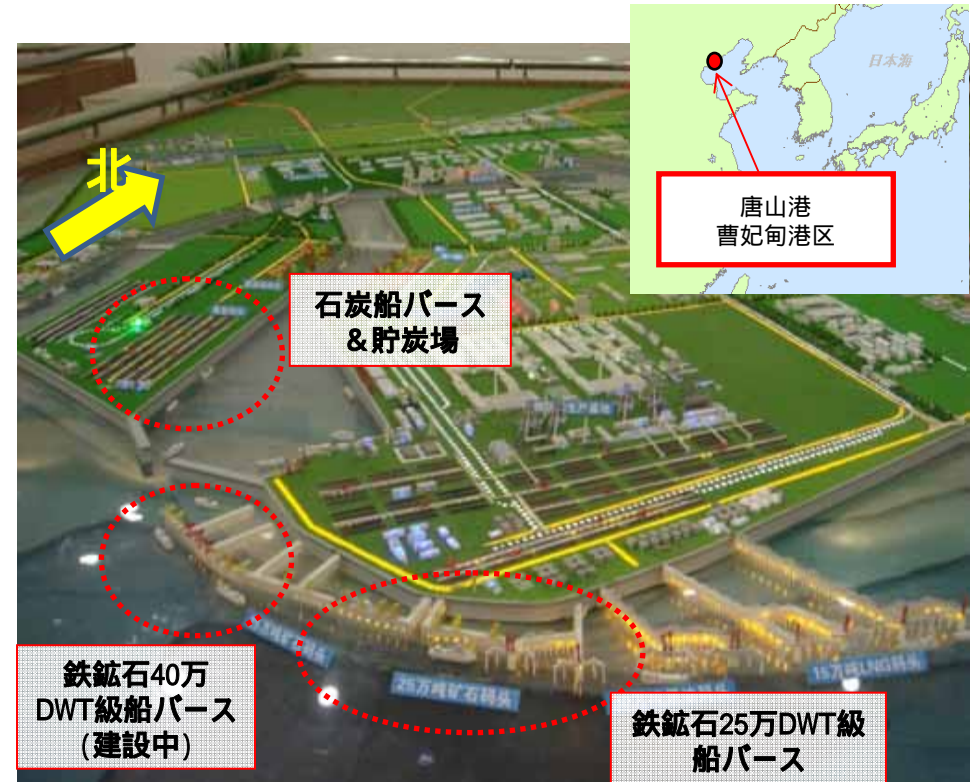
立地:唐山港は曹妃甸港区と京港区から構成。曹妃甸港区は渤海湾の中心地帯に位置。

特徴:曹妃甸港区は、地先から500m先の水深が急に25mとなるため、航路を浚渫せずとも25~30万トン級の船が入港可能である。また、後背地の広い浅瀬を大規模に埋め立て、港湾施設及び工業地区を造成している。

主な取扱貨物:鉄鉱石、石炭。

面積:曹妃甸工業区:310km<sup>2</sup>(企画面積)

計画:2005年頃開始。2020年までに全施設完成。



	鉄鉱石埠頭	石炭埠頭
荷主	首鋼京唐鋼鐵聯合有限公司(首都鋼鐵・唐山鋼鐵の合併会社)等	
岸壁の規模	(供用中)水深 <b>2.5m</b> (2バース)25万DWT級船対応 (建設中)水深 <b>3.6m</b> (4バース)40万DWT級船対応 (2015年2バース完成予定)	5~10万DWT級(8バース) (供用中。他、8バースを建設中) 2008年現在
年間取扱可能量	1億トン(残り4バース完成後) (昨年度取扱貨物量実績:5,800万トン)	2億トン(残り8バース完成後)
荷役能力	7,500/h(1バースあたり) アンローダ各3基配置:3,000t/h・基	

唐山港(曹妃甸港区)(鉄鉱石埠頭)





# 港湾背後企業の設備投資

平成22年11月27日 日本経済新聞 朝刊9面



**自動車電装部品**  
**ユーシン、広島に新工場**  
 自動車電装部品のユーシンは国内の生産拠点を再編する。来年秋季の稼働を目指し、広島県呉市に

## 国内生産を集約 3拠点閉鎖へ

新工場を建設。現在、広島県と浜松市など国内に3カ所ある生産・研究開発拠点は順次閉鎖し、新工場に移転統合する。国内自動車生産の増加が見込めないなか、分散する拠点を統廃合して国内事業の生産効率を高める狙い。従業員数も削減する計画だ。

国内の拠点集約で生産効率を高める（広島県東広島市の研究開発拠点）

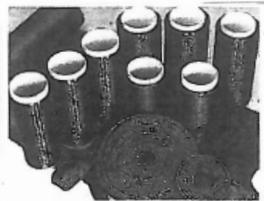
呉市に約9万平方メートルの敷地を取得し、工場を新設する。投資額は約100億円。マツダやスズキ、三菱自動車など向けを中心にキーセットやヒーター操作部品などを生産する。生産能力などの詳細は今後詰める。

ユーシンは現在、国内は広島県海田町と浜松市に生産拠点、広島県東広島市に研究開発拠点を持つ。新工場の稼働後は既存3拠点を閉鎖し、敷地

を売却する考え。3拠点合計で約1000人いる従業員は削減が避けられない見通しだ。

ユーシンの2010年11月期連結決算は売上高が前期比17%増の600億円、営業利益が同約5倍の57億円の見通し。このうち国内事業の売上高は8割前後を占める。

平成22年12月2日 日本経済新聞 朝刊11面



チラノ繊維はセ氏1500～1600度の耐熱性を持つほか、空気中で燃えない

## エンジン用の繊維 100億円投資

16年度までに整備

次世代エンジン向けに量産するのは「チラノ繊維」と呼ぶ炭化ケイ素の繊維。セ氏1500～1600度の高温に耐え、航空機の機体などに使う炭素繊維よりも耐熱性が大幅に高い。エンジンの回転盤などに使う、チタン製の約3分の1に軽量化でき、燃費効率の向上にもつながる。

11年初めに宇部工場設。航空機のエアダクト

素材メーカーの航空宇宙分野への取り組み

- 東レ 炭素繊維をエアバスに2011～25年まで供給
- 帝人 炭素繊維をボンバルディアの次期小型旅客機用に10年間供給
- 大阪チタニウムテクノロジーズ 航空機用にスポンジチタンを2割増産
- カネカ 5月に打ち上げられた宇宙ヨット「イカロス」に耐熱性フィルムを供給

## 宇部興産 航空宇宙向け 耐熱材を量産

（山口県宇部市）で量産の耐熱用などに使う炭化ケイ素のポリイミド樹脂も11年度下期の量産を検討する。大手CFMインターナショナルにサプライ品を提供する。次世代エンジンの商用化が見込まれる16年までに30億円前後を投じ、年間100～120トンの量産体制を整える。

08年からボーイングと共同開発している複合材は、炭素繊維にポリイミド樹脂を積み重ねた材料。セ氏400度近くまでの耐熱性があり、エンジンに使う。実用化のめどが付け、12年以降に30億円前後を投じ、年産100トンの規模の設備を新設。

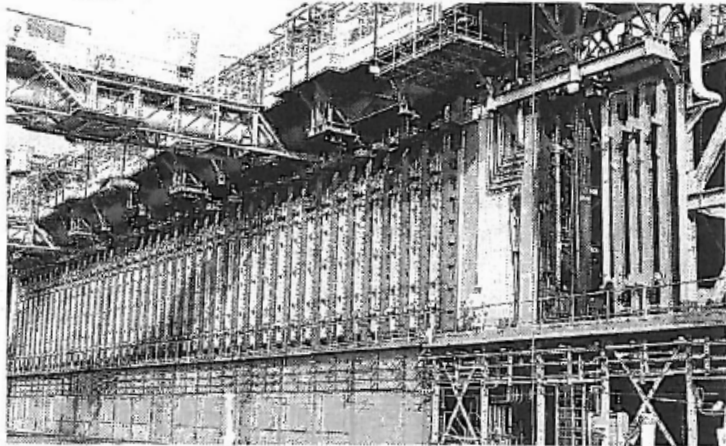
社は新製開発や用途拡大を積極化している。宇部興産はポリイミド樹脂を原料から買生産しており、耐熱性の向上技術などが強み。チラノ繊維は世界でも複合メーカーが少なく、需要が取り返り、日本メーカーの技術力が生かせる分野で、各

はやぶさの機体に使われた熱制御のポリイミドフィルムは耐熱性に加えて、放射線や酸素にも劣化しない。欧州と日本が打ち上げた宇宙の水素探査機「はやぶさ2」にも採用が決まっており一段の普及を目指す。

# 港湾背後企業の設備投資

平成22年12月25日 中国新聞 朝刊6面

増設工事を終えて本格稼働した倉敷地区の第6 コークス炉



## 第6コークス炉が稼働

JFE倉敷 増設工事を完了 年産能力544万トに

JFEスチール西日が、直後のリーマン・本製鉄所は24日、倉敷 ショックの影響などで地区（倉敷市）で第6 コークス炉の増設工事が完了し、本格稼働を始めた。同地区の増設工事は30年ぶり。コークス供給量を増やし、全社の粗鋼生産3300万ト体制構築を目指す。約200億円を投じ、2008年9月に着工。当初は10年6月完成を予定していた

増設工事を完了したことで炉内の温度

分布を均一化し、大気汚染の原因物質となる窒素酸化物の発生量を抑えるよう工夫した。

西日本製鉄所の10年度の粗鋼生産量は、09年度実績の1813万トを1割上回る約2千万トとなる見通し。同社は「今後のさらなる増産に向け、効率的な操業体制の構築を図りたい」としている。

（伊藤敬子）

平成22年10月18日 日刊工業建設新聞 朝刊3面

## JFE 高炉改修、能力3割増 福山の1基 来春以降に再稼働

JFEスチールは16日、2009年2月から減産のために休止していた広島県福山市の高炉1

基を改修し、年産能力を約3割増やすと発表した。11年5月に改修が完了した後、再稼働させる。投資額は290億円。アジア向けの輸出増に伴い生産が回復してきたため、08年の金融危機後に休止した国内の4高炉がすべて再稼働することになる。

拡大改修するのは西日本製鉄所福山地区にある高炉4基のうち1基。前回の改修は1994年で、老朽化していた。この高炉は現在の年産能力が約300万トで、改修後は400万トになる。

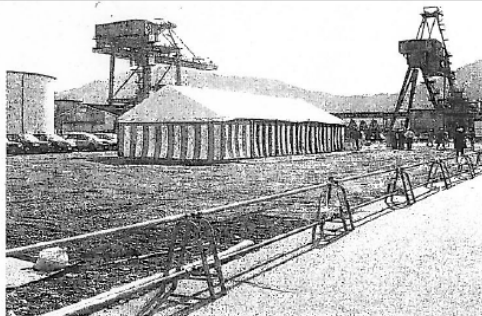
る。これでJFEスチール全体の年産能力3300万ト体制が整う。需要が急減しなければ、来年5、6月ごろには再稼働する見通しだ。

JFEは08年に発生した金融危機による鋼材需要の低迷を受け、西日本製鉄所の倉敷地区（岡山県）で1基、福山地区で1基を休止していた。最近では中国や韓国向けの輸出が好調で、同社の輸出比率は金額ベースで5割前後に高まっており、稼働中の高炉はほぼフル操業の状態だ。すでに、倉敷地区の休止高炉は今年2月に再稼働させた。新日本製鉄も減産のため休止した2基の高炉をすでに再稼働させている。



# 港湾背後企業の設備投資

平成20年11月29日 中国新聞 朝刊7面



エチレンアミンの新プラント建設予定地

## 東ソー新プラント着手 生産能力1.7倍に

南陽事業所の  
エチレンアミン

総合化学メーカーの東ソー(周南市)は二十八日、主力の南陽事業所(同)で、建材や界面活性材の原料となるエチレンアミンの新プラント建設に着手した。二〇二二年の完成予定で、生産能力が約一・七倍に拡大する。プラントは、事業所東部の約二万五千平方メートルに設置。年間三万六千トンを生産できる。当面、需要の急増に対応するため、一〇年に二万六千トンのプラントとして稼働。その後、二年かけて年間二万ト

の増産ができるよう改造する。総事業費は約二百億円。生産能力は現在の五万三千トンを八万九千トンとする。東ソーはアジア唯一のエチレンアミンメーカーで、世界シェアの増強を占めるといえる。増強後の売上高は現在の約二百億円の五倍となる三百億円以上を見込む。建設予定地で同日、安全祈願祭があり、従業員や工事関係者約百十人が出席。田代副会長が「アジアでのリーディングサプライヤーの地位を維持、強化する」と強調した。(山海隆弘)

平成21年8月27日 中国新聞 朝刊6面

500億円公券増資  
トクヤマ実施へ  
工場増強に充当  
総合化学メーカーのトクヤマ(周南市)は26日、約500億円の公券増資を実施すると発表した。マレーシアの多結晶シリコンの新工場建設や、徳山製造所(同)の設備増強などに充てる。新株の発行数は6500万株で、現在の発行済み株式総数の約24%に当たる。500億円のうち、200億円を徳山製造所など国内3カ所の工場や研究所の設備増強などに充てる。残りをマレーシアの新工場に投資する。同社は、2008年度から3年間の中期経営計画などにより、子会社を含め計1010億円の設備投資を予定している。発行する新株は9月2～8日のいずれかの日に価格を決め、野村証券(東京)などを通じて募集する。



# 港湾背後企業の設備投資

平成22年9月18日 日本経済新聞 朝刊12面

## 武田、140億円投じ製剤棟

### 山口の工場内 高血圧薬など生産

武田薬品工業は17日、国内の主力生産拠点である光工場（山口県光市）敷地内に新製剤棟を建設すると発表した。糖尿病薬や高血圧薬などの内服薬や高血圧薬などの内服薬や高血圧薬などの内服薬を製造する。新製剤棟は2010年10月に着工し、12年4月に稼働する予定だ。当初生産能力は年間18億錠で、最大54億錠まで拡張が可能という。武田薬品は国内で今年

に入って糖尿病薬「ネシナ」など新製品を相次ぎ発売したほか、来年以降も2つの薬効を一つの錠剤にまとめた配合剤などの発売を予定している。同社の固形剤の製造拠点は大阪工場（大阪市）内に1設備を構えるのみで増産余力がないため、新設備の建設に踏み切ることにした。光工場では、現在はワクチンや注射剤を生産している。

平成23年3月10日 日本経済新聞 朝刊39面

## 広島市内で雇用拡大

### 新工場建設 生産拠点を集約

コベルコ建機 神戸製鋼所が80%出資するコベルコ建機は9日、広島市佐伯区五日市港に建設機械の新工場と開発拠点Ⅱ写真は完成予想図Ⅱを建設すると発表した。同市内にある2工場の生産機能を集約する。現在、広島市内には開発や生産に携わる社員が約800人いるが、5年後には100人程度増える見通しだ。（企業面参照）



5億円を追加投資して完成させる。建屋面積は約3・5万平方メートル。6月に着工し、2012年5月に新工場の操業を開始する予定だ。生産機種は7〜95トンの油圧ショベルを検討中。

で生産能力は8500台。新工場には、祇園工場（広島市安佐南区）から中型機、沼田工場（同）から大型機の生産機能を移す。沼田工場は部品専用工場にする。祇園工場は生産停止後の跡地活用方法を検討中。

# 港湾背後企業の設備投資

平成22年8月28日 中国新聞 朝刊6面

## 浜田に車シート工場

デルタ工業 120～130人採用  
来年10月稼働へ



自動車用シート製造のデルタ工業（広島県府中町）は、浜田市に新工場を建設する。シート部品の将来の増産に備える。地元で約120～130人を採用し、来年10月の稼働を目指す。（山本和明）

島根県に工場を持つのは初めて。浜田市原

井町の県有地7550

平方メートルを購入。延べ約

2400平方メートルの建物

を建設する。新工場は

100%出資の子会社

を設立して運営し、シ

ートカバーの裁断や縫

製に当たる。従業員の

募集を既に現地では始

めている。

浜田自動車道があ

り、本社との距離も比

較的に近いことから浜田

市への進出を決めた。

運営する子会社は来月

にも設立する。宇津徹

男市長は「120～1

30人の雇用創出があ

ると聞いており、市と

迎してもうれい」と歓

迎している。

デルタ工業によると

現在、同社のシートカ

バーの約85%は中国の

工場で生産している。

中国では労働力の確保

が難しく労働争議の懸

念もあることなどを考

慮し「リスク回避のた

め、日本国内での生産

を増やす」という。

同社は主にマツタ向

けにシートを供給して

おり、広島、山口県に

4工場を持つ。海外に

は中国、タイに合弁の  
現地工場を構えてい  
る。

# コンテナ航路延長

平成23年3月16日 中国新聞 朝刊7面

広島港コンテナ航路  
ベトナム南部へ延長

県、18日から

広島県は15日、広島  
港（広島市南区）とベ  
トナム南部ホーチミン  
港を結ぶ国際定期コン  
テナ航路の18日からの

就航を発表した。韓国、  
台湾を経由し、香港に  
向かう現行航路を延長  
する。

広島港には毎週金曜  
日に寄港する。現行航  
路を運航している台湾  
の海運会社「陽明海  
運」（基隆市）が、「C  
NCLines」（台  
北市）との共同運航で  
路線を延長する。

県港湾振興課による

と、ホーチミンには県  
内6企業が進出。広島  
港とベトナムを結ぶ航  
路は現在、北部のハイ  
フォン行きがある。陽  
明海運などに就航を要  
請していた湯崎英彦知  
事は「ベトナム南北と  
広島港が結ばれること  
で、東南アジア全域に  
航路が拡充するきっか  
けになれば」と話して  
いる。



# バルク貨物(石炭)輸送の社会実験

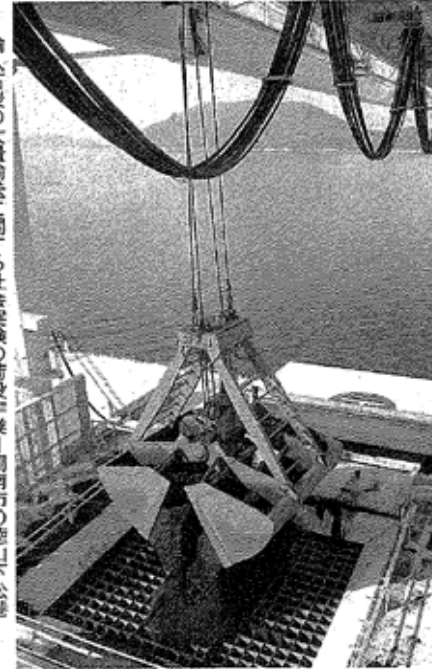
2010年12月21日(火) 朝日新聞〔25〕

2010年12月21日(火) 山口新聞〔3〕

## 大型輸送船対応で実験

国と宇部興産など3社

### 徳山下松港などで荷役・コスト検証



輸入石炭の大量輸送に関する社会実験の荷役作業。周南市の徳山下松港

国交省と県内に生産拠点を置く総合化学メーカーの宇部興産、トクヤマ、東ソーが実施する輸入石炭の大量輸送に関する社会実験の荷役作業が20日、周南市の徳山下松港であった。大型船の複数回の港への寄港や内航船による石炭輸送を行い、輸送コストの削減効果などを検証する。

同港にはこの日、3社が共同配船した載貨重量約8万3千トンの石炭運搬船「R ED LOTUS」が接岸。オーストラリア・クイーンズランド州のグラッドストーン港から運んだ石炭約6万8千トンのうち、徳山下松港・徳山西部地区の臨海9号岸壁(水深14メートル)で2千トンを荷揚げした。22日(土)に徳山下松港・沖の山地区の宇部興産6号岸壁(同13メートル)にも接岸し、残る約6万6千トンを荷揚げする。宇部港で降ろされた石炭のうち2千トンはさらに内航船に積み替えられ、来年1月中旬ごろに徳山下松港・新南陽地区の東ソー原塩棧橋(同11・5メートル)に荷揚げされる。荷役にかかる時間を載貨重量12万トンの船を想定したケースも含めて調べるほか、接岸速度や入港時の連絡系統なども検証する。

社会実験は2015年に供用が予定されているパナマ運河の拡張計画の影響などで輸送船舶の大型化が進展する傾向にあることから、大型船舶に対応した港湾機能の確保や企業の連携による輸入の効率化を通じて国際競争力を高めることが狙い。中国地方整備局が協力企業を募り、3社が手を挙げた。関東地方でも、鉄鉱石を対象に大型船による大量輸送に関する社会実験が予定されているという。

化学大手3社

## 石炭共同輸入実験

### 船舶の大型化視野

県内に主力工場を持つ宇部興産、トクヤマ、東ソーの化学大手3社が、県内の3工場に石炭を共同で輸入する社会実験を進めている。3社で手配した大型貨物船を徳山下松、宇部の両港に寄港させ、石炭を下ろす。宇部興産によると、ライバル3社が共同で石炭輸入に取り組むのは初めてという。

(福家司)

1バーバナムクス級も満載では接岸できない。

宇部興産石炭ビジネスユニットの松本清・管理課長は「海外との競争に生き残るには、安く燃料を調達できることが重要で、共同輸入はコスト削減に効果があると思う。ケープサイズ級が接岸できるようになった場合を想定し、安全性やコストなどを検証したい」と話している。

国交省によると、世界で

22日には宇部港で6万5千トンを下ろす。うち宇部興産に6万3千7百65トンを運び、東ソーの使う2千トンは宇部港で別の貨物船に積み替え、来年1月中旬以降に徳山下松港の東ソーの専用棧橋に運ぶ予定。

世界で進む船舶の大型化に対応した港湾づくりや企業連携を旨とする国土交通省の公募に応じた。国交省が費用の一部を補助する。

宇部興産は宇部市、トクヤマ、東ソーは周南市の工場に石炭火力発電所を持ち、輸入石炭を燃料として使っている。今回は、3社とも使用実績のある豪州・ミネルバ炭鉱の石炭を6万7千765ト、大型貨物船(8万ト級)に積んで輸入。20日、徳山下松港(周南市)の公共岸壁に接岸して、トクヤマの使う2千トンを下ろした。

が浅いことからケープサイズ級の船が接岸できず、オ

# 境港、浜田港におけるトライアル輸送

## モスクワ輸送19日短縮

### 石州瓦シベリア鉄道利用

試験見直し  
実証検討

境、浜田両港の利活用策を探る「環日本海における物流高度化検討委員会」(委員長・道上正規鳥取大名誉教授)の最終会合が2日、米子市内であり、シベリア鉄道を利用して石州瓦を浜田からロシア・モスクワに初めて試験輸送した結果の見通しが示された。海路での

従来経路と比べ、日数が19日間短縮できるとし、既にまとめた境港の試験輸出結果も合わせ、両港の取扱貨物の増大に向けて利用促進の材料にする。

国土交通省や地元の官民で組織する同委は、浜田から石州瓦をコンテナ航路で韓国・釜山を経由してウラジオストクまで

運んだ後、シベリア鉄道でモスクワまで陸送中。今月7日に到着予定で、途中の開封検査期間などを除くと、最短で26日間で輸送できるとはじき出した。

この結果、総費用は同額だが、釜山から海路スエズ運河を経由するルート

の約45日間と比べ、日数の大幅短縮が可能となる新たな輸送ルートだと結論づけた。

同委は、既に境港から韓国へ北海道産ホヤを試験輸出。下関港からの従来ルートに比べ、約35%の費用が削減できると実証しており、境港の水産物、浜田港の建設資材の需要増の可能性は大きいという意見で一致した。

境港を利用した韓国向け活魚輸出は鳥取県などに荷主から問い合わせが寄せられているといい、境港管理組合の小倉誠一事務局長は「韓国から日本へ輸出する業者と調整し、往復で活魚ユニットを活用することで荷主の

コスト削減を図りたい」と展望を述べた。

両港は、国が北東アジアの貿易の核として今夏にも選定する「日本海側拠点港」の検討対象港となっており、道上委員長は「今回の結果が有効な資料となっていれば」と期待を込めた。

## 北海道産ホヤの韓国輸出

### 境港経由は経費35%減

松江

#### 検討委 試験輸送結果示す

国の重点港湾に選定された境、浜田両港の利活用策を探る「環日本海における物流高度化検討委員会」(委員長・道上正規鳥取大名誉教授)が24日、松江市内であり、北海道産ホヤを境港から韓国へ試験輸送した結果が示された。下関港からの従来ルートに比べ、将来的に約35%の費用が削減できると試算。競争力がある輸送手段と位置づけ、全国からの鮮魚集荷のポータルセルスに生かす。

国土交通省や地元の間と韓国・東海を結ぶ日して、運用用の保税倉庫に東海を訪問した境港商民で組織する同委員会は、韓国定期貨客船で輸出が集中する東海へ運送 工会議所の福田収会頭は「韓国ではロシアに買い手がいる」とし、活魚を輸出する荷主へPRすることに示した。

また、浜田港からシベ

リア鉄道を使ったロシアへの石州瓦の試験輸出は25日から実施し、3月中旬を予定する次回会合で結果を示す。



韓国に輸出するため、積み替えられる北海道産ホヤ。昨年11月、境港市昭和町、国際旅客ターミナル

到着時のホヤは80%が生存。所要時間は74時間で、運間も含めてスムーズに進み、従来ルートよりも10時間短縮できた。

現在、東京都の業者が開発中の大型ユニットを使用した場合、1時間当たりの単価は114円と、従来よりも62円安くなる

と試算した。

意見交換で、昨年11月