

## 中国地方の国際物流に係る今後の取組み

- ・国際コンテナ戦略港湾との連携強化
- ・国際バルク戦略港湾の整備
- ・日本海側拠点港の機能強化
- ・臨海部コンビナート等の防災力の強化

2012年3月1日（木）

中国地方国際物流戦略チーム事務局

# 国際コンテナ戦略港湾との連携強化

## 「国際コンテナ戦略港湾」関係予算（2012年予算）

- 「選択と集中」の考え方のもと、「国際コンテナ戦略港湾検討委員会（有識者委員会）」による検討を経て、**国際コンテナ戦略港湾2港（阪神港、京浜港）を選定**（2010年8月6日に公表）し、**港湾法に「国際戦略港湾」として位置づけた**うえで、**直轄港湾工事の国費負担率の引き上げ及び対象施設の拡充を実施**（2011年3月31日に港湾法を改正）。
- 「選択」された2港に明確な目標を設定し、**北米・欧州等とアジアを結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を「集中」して実施**。

## 「国際コンテナ戦略港湾」の政策目的

2012年度予算(案):344億円(うち重点化措置 303億円)

- ① 国際コンテナ戦略港湾施策の実現により、国民生活と産業活動に必要な物資や製品を、**低コスト、スピーディ、多頻度かつ確実に輸送可能な物流ネットワークを構築し、我が国の経済成長を実現するとともに産業の空洞化を防ぐ。**
- ② このため、**北米・欧州等とアジアとを結ぶ基幹航路の日本への就航を維持・拡大する。**

※トランシップ率：日本発着のコンテナのうち、海外港湾で積替えられ輸出入される貨物の率が2.1%(1993)から15.5%(2003)に増加。

目標：**2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率※を半減**  
**2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に**
- ③ これにより、「新成長戦略」（2010年6月18日閣議決定）、国土交通省成長戦略（同年5月17日策定）を実現。

## 日本再生重点化措置の要望：国際コンテナ戦略港湾実現のための主な取組み

### ハブ機能強化のためのインフラ整備

【公共事業費：300億円】

#### 《主な施策》

- 釜山港等アジア主要港に比肩しうる仕様（水深・広さ）を有するコンテナターミナルの整備を推進

【国際海上コンテナターミナル、臨港道路の整備 等】



超大型コンテナ船等の就航が可能となり、港湾背後との円滑な物流ネットワークが構築され、港湾のコスト・サービス水準が向上



【神戸港 ポートアイランドコンテナターミナル】

一体的に実施

### 高機能インフラを最大限活用するための環境整備

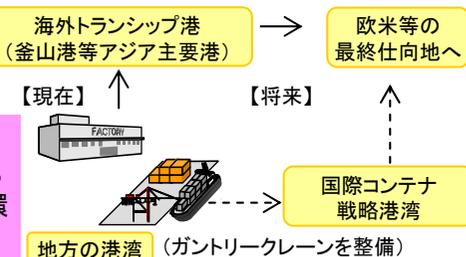
【非公共事業費：3億円】

#### 《主な施策》

- 内航フィーダー機能の充実と国際コンテナ戦略港湾への集荷に資するガントリークレーンの整備を促進



国内外の貨物が国際コンテナ戦略港湾に集約され、積替えられ、最終仕向地へ輸送される環境を整備



## 国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業

地方港から欧米基幹航路への輸送において、釜山など東アジア主要港でトランシップされている貨物を、**国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー輸送**へと転換するモデル事業を実施する。(2009～2011, 2011～2013年度)

### 事業の目的

○ 国際コンテナ戦略港湾では、東アジア主要港での海外トランシップ率半減を2015年の政策目標としている。

### 事業の内容

○ 我が国発着貨物を民間企業や港湾管理者との協働のもと、国際コンテナ戦略港湾に集約し、積み替えを行う物流構造に転換する。

○ 具体的には、国際コンテナ戦略港湾へのフィーダー機能の抜本的な強化を図るべく、**新規に内航航路や鉄道ダイヤを立ち上げ**、広域からの貨物集約を進める。



### 内航フィーダー

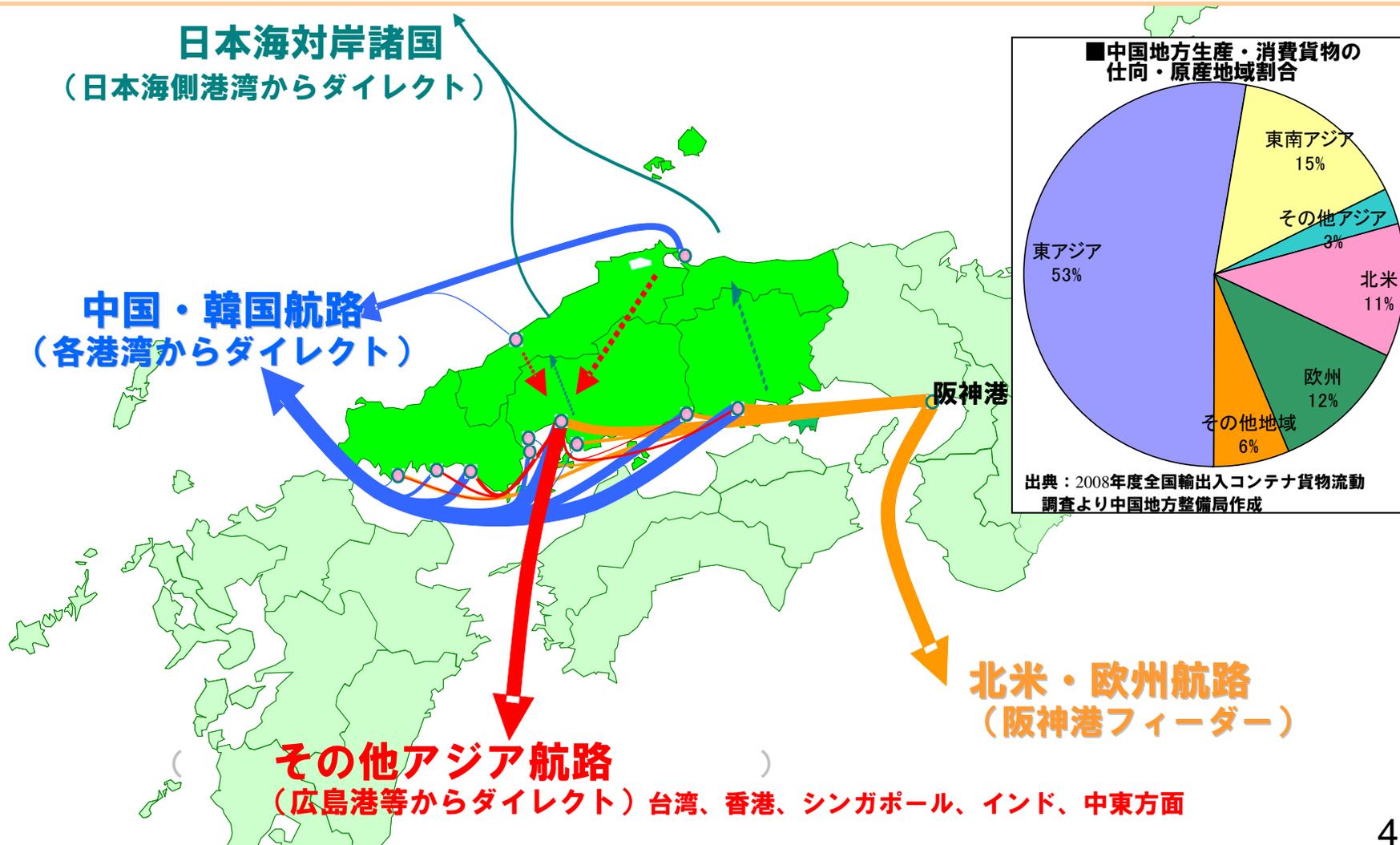
	航路	船型	便数	事業者
①	京浜～(仙台塩釜)～八戸・苫小牧	749G/T	1ループ/週	井本商運(株)
②	京浜～仙台塩釜	499G/T・749G/T	4ループ/週	近海郵船物流(株)
③	京浜～仙台塩釜・八戸	499G/T	2ループ/週	鈴与海運(株)
④	阪神～広島・岩国・徳山・門司・松山等	バージ改造314TEU	2ループ/週	西日本内航フィーダー合同会社
⑤	京浜～相馬～仙台～八戸	749G/T	1ループ/週	井本商運(株)
⑥	阪神～志布志・油津・大分・博多・瀬戸内諸港	749G/T・499G/T	3ループ/週	井本商運(株)
⑦	阪神～三島川之江	バージ120TEU積	2ループ/週	(株)ユニエックス
⑧	阪神～門司・博多～八代	499G/T	1ループ/週	鈴与海運(株)

### 鉄道フィーダー

	路線		便数	事業者
A	東京～郡山～仙台～盛岡	海コン専用列車20輛	5便/週	(株)JR貨物インターナショナル
B	東京～新潟等	既存列車に増結	2便/日	(株)JR貨物インターナショナル

中国地方の国際コンテナ貨物輸送の機能分担

- 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：**管内港湾の利用によるダイレクト輸送**  
(東南アジア以遠については、管内の中心に位置する広島港等に集約)
- 日本海対岸諸国向け貨物：**管内日本海側港湾の利用によるダイレクト輸送**



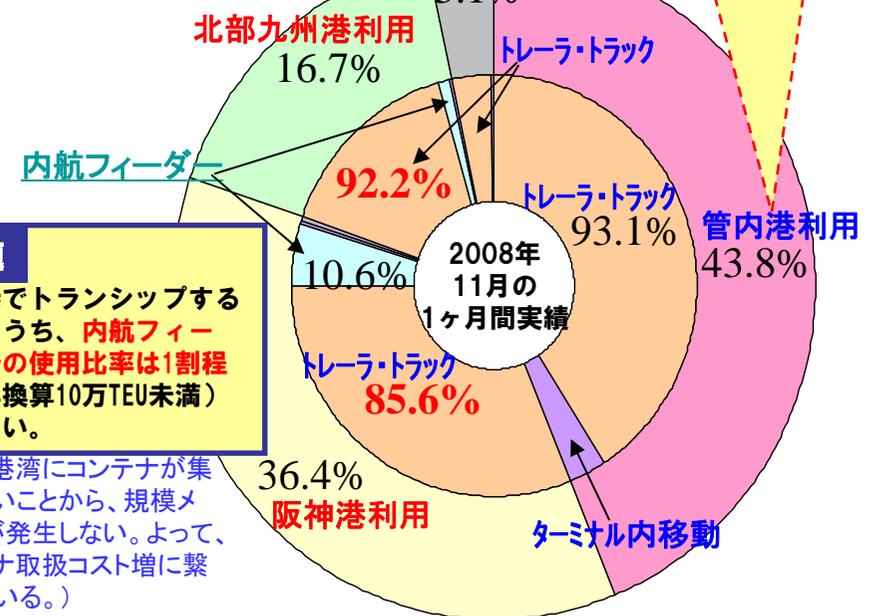
中国地方における国際コンテナ貨物の現状と課題

■中国地方における国際コンテナ貨物の取扱量の推移



※出典：港湾管理者資料より中国地方整備局作成

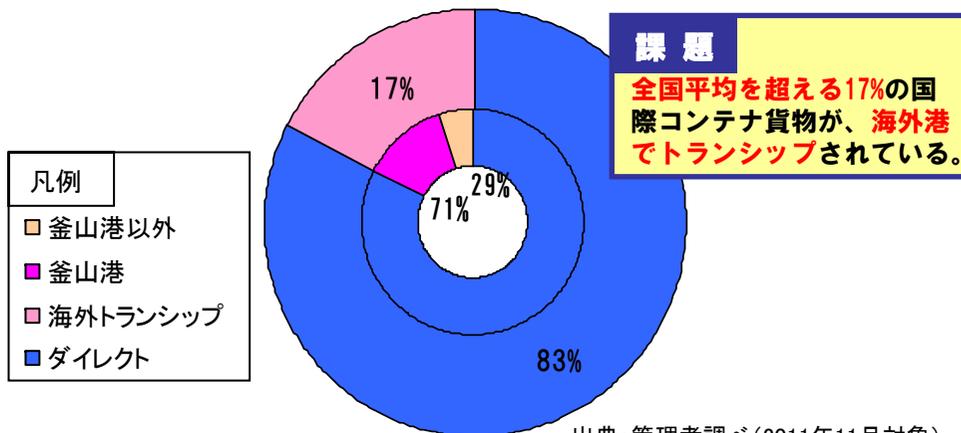
■中国地方発着コンテナの港湾との間の移送手段



中国地方の港湾で取扱われる国際コンテナ貨物量  
約60万TEU/年

**課題**  
 阪神港でトランシップする貨物のうち、内航フィーダー船の使用比率は1割程度（年換算10万TEU未満）しかない。  
 （管内港湾にコンテナが集まらないことから、規模メリットが発生しない。よって、コンテナ取扱コスト増に繋がっている。）

■中国地方における国際コンテナ貨物の海外トランシップの割合



**課題**  
 全国平均を超える17%の国際コンテナ貨物が、海外港でトランシップされている。

出典：管理者調べ（2011年11月対象）

海外トランシップ貨物：アジア等の主要な12港湾（釜山港、光陽港、上海港、寧波港、基隆港、台中港、高雄港、厦門港、香港港、深圳諸港、シンガポール港、タンジュンペラパス港）におけるトランシップ貨物

出典：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

凡例		利用港湾（船積・船卸港）	
管内港利用	管内港利用	管内港利用	管内港利用
北部九州港利用	北部九州港利用	阪神港利用	阪神港利用
その他港利用	その他港利用	その他港利用	その他港利用

凡例		コンテナ詰め場所から船積港（船卸港からコンテナ取出場所まで）までの輸送手段	
トレーラ・トラック	トレーラ・トラック	はしけ、船舶、フェリー	はしけ、船舶、フェリー
ターミナル内移動	ターミナル内移動	ターミナル内移動	ターミナル内移動

官民連携によるコンテナ取扱の効率化に向けた取組（広島港の事例）

民間の取組

~1012中	荷役機械の共同利用	於：出島地区
~2013	CFSの拡張整備	[2012年度補助要求中]
2012~	<b>港湾運営会社の設立</b>	出島・海田両地区の一体的な管理運営

行政の取組

2010.11	港湾計画の変更	港湾関連用地の拡大
2011.4	港湾法の改正	<b>港湾運営会社制度の導入</b> (同年12月施行)
2011.12	港湾計画の変更	効率的な運営を特に促進する区域の指定 (港湾運営会社設立の条件)

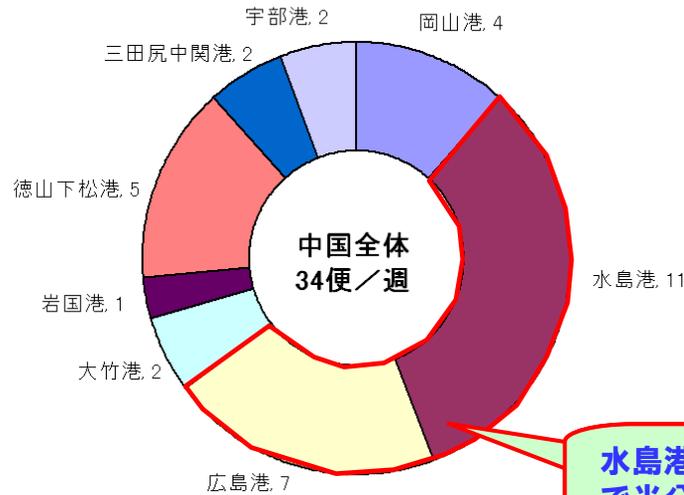


港湾運営会社を設立し、民の視点による効率的なコンテナターミナルの管理・運営の実現

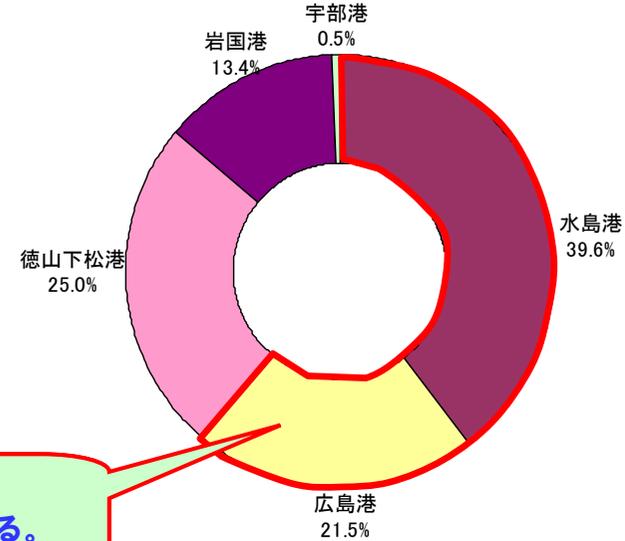
→ **コンテナ取扱コストの縮減**

中国地方の港湾と阪神港との連携

中国地方の各港と阪神港との航路数



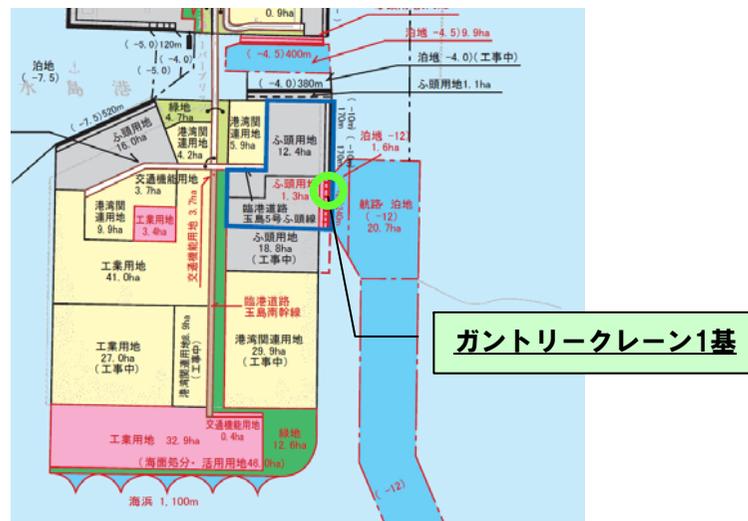
中国地方の各港と阪神港との内航フィーダーの取扱量割合



水島港と広島港  
で半分以上を占める。

(2008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)

■水島港コンテナ物流円滑化共同利用施設（整備中）



## 内航フィーダー輸送の活性化に向けた検討

現在、管内の港湾では、貨物集荷に係る各港湾管理者の取組として、主として外航コンテナ航路の新規利用者に対する割引・助成制度を中心に実施。

国際コンテナ戦略港湾施策に沿うような制度設計の検討が必要。

### 現在各港で実施されている貨物集荷等に係るインセンティブ制度の概要

	船 社	荷 主	備 考
境港	<b>外航</b> 新規航路/増便に対する施設使用料の一定期間の割引。	<b>外内航</b> 新規利用コンテナ荷主への助成。	
浜田港	<b>外航</b> 施設使用料の割引。	<b>外航</b> 新規/大口コンテナ荷主への助成。	
水島港	なし	なし	別途、水島港国際物流センター(株)による措置あり。
広島港、福山港	<b>外内航</b> 施設使用料の割引（一部の施設）。	なし	リーマンショック対応の臨時措置であり、今年度終了予定。
呉港	なし	なし	
岩国港、徳山下松港、三田尻中関港、宇部港	<b>外航</b> 施設使用料の割引。	なし	2013年3月終了予定。

#### 問題点

釜山等での海外トランシップ貨物に対しても優遇制度が適用される。  
 （少なくとも、内航フィーダーと競争条件を同等にすることが必要）

### 内航フィーダー輸送の活性化に資する制度の考え方（案）

案1 釜山等での海外トランシップは割引対象外とする方策はないか？

（施設使用料でスクリーニングするのは困難？）

（荷主（もしくはフォワーダー）単位での助成制度で対応できないか？）

案2 港湾運営会社の選定にあたって内航フィーダー活性化の取組を懸念できないか？

（当該取組を評価項目とすることはできないか？）

# 国際バルク戦略港湾施策の推進

## 国際バルク戦略港湾の選定

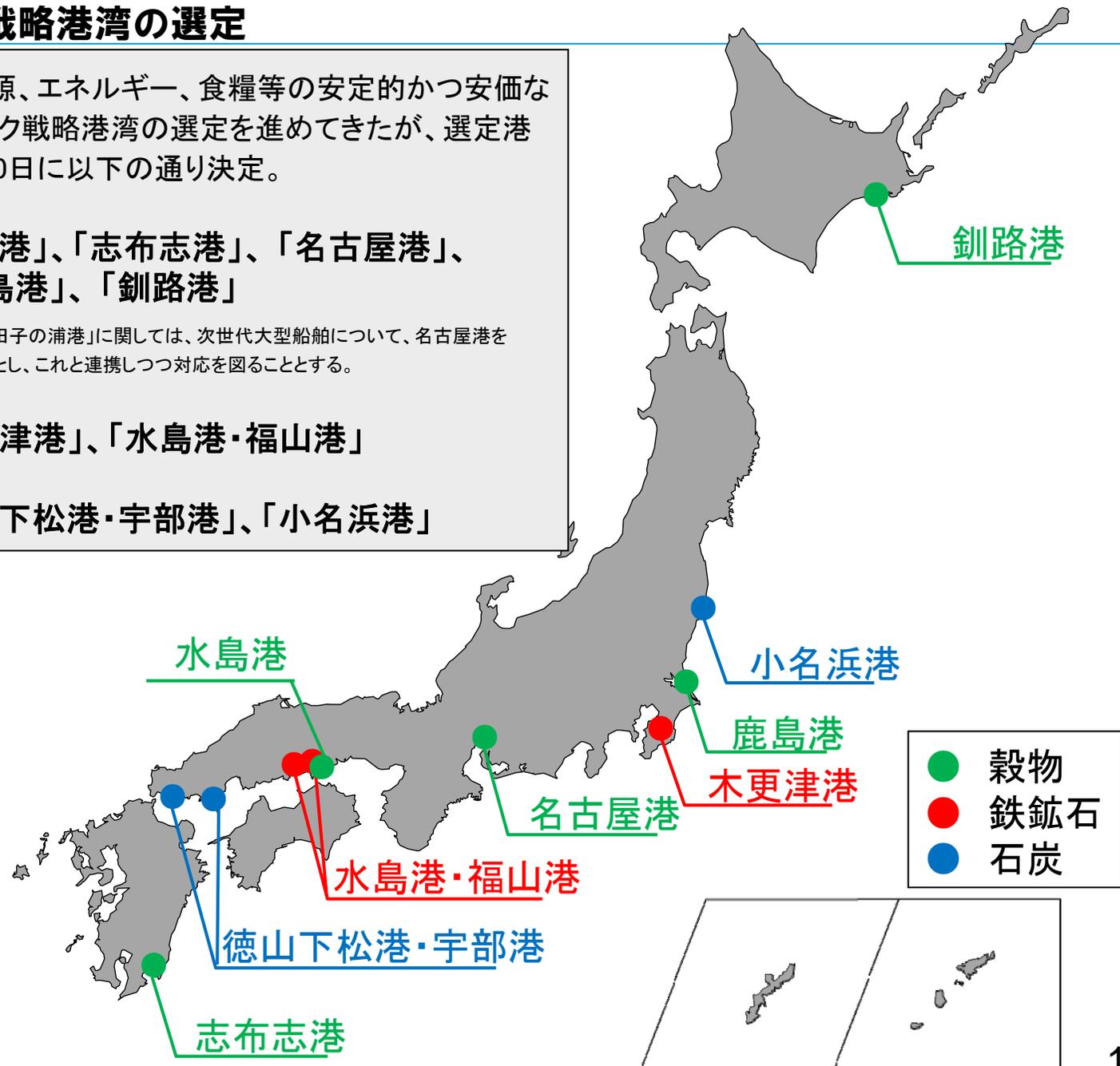
国土交通省では、資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給のため、国際バルク戦略港湾の選定を進めてきたが、選定港湾について、昨年5月30日に以下の通り決定。

- **穀物**: 「鹿島港」、「志布志港」、「名古屋港」、「水島港」、「釧路港」

なお、「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図ることとする。

- **鉄鉱石**: 「木更津港」、「水島港・福山港」

- **石炭**: 「徳山下松港・宇部港」、「小名浜港」



中国地方の国際バルク戦略港湾の概要

水島港・福山港（鉄鉱石）：岡山県・広島県

輸入量(2009年港湾統計)

鉄鉱石：全国1位福山港：1,308万t、全国2位水島港：1,106万t



水島港（穀物）：岡山県

輸入量(2009年港湾統計)

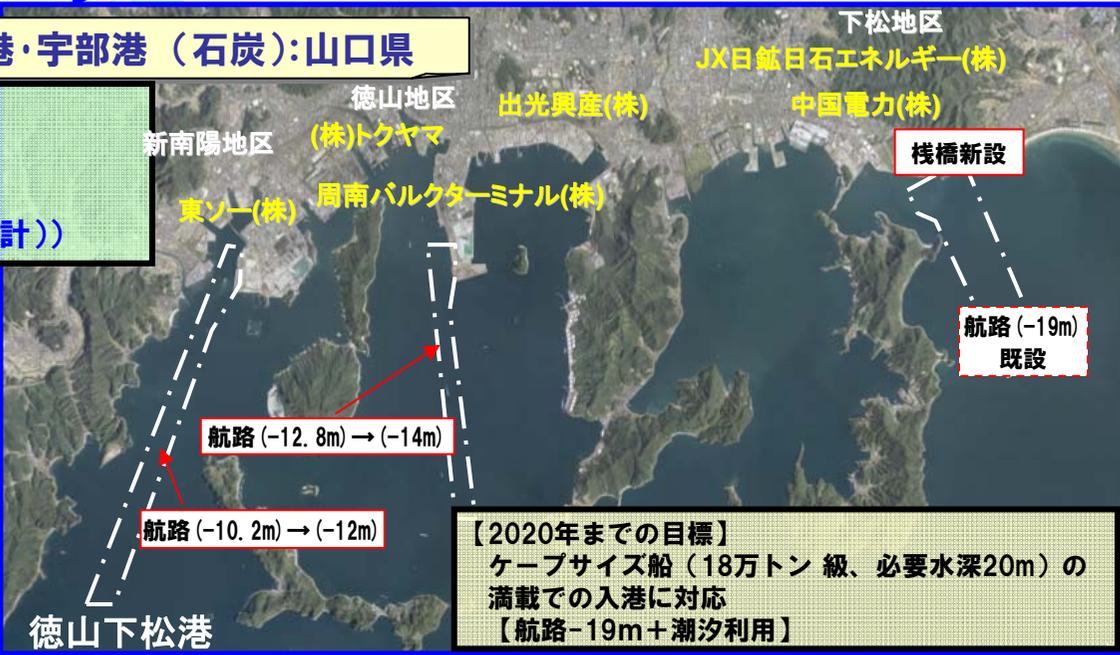
とうもろこし・大豆：全国2位：224万t



徳山下松港・宇部港（石炭）：山口県

輸入量(2009年港湾統計)

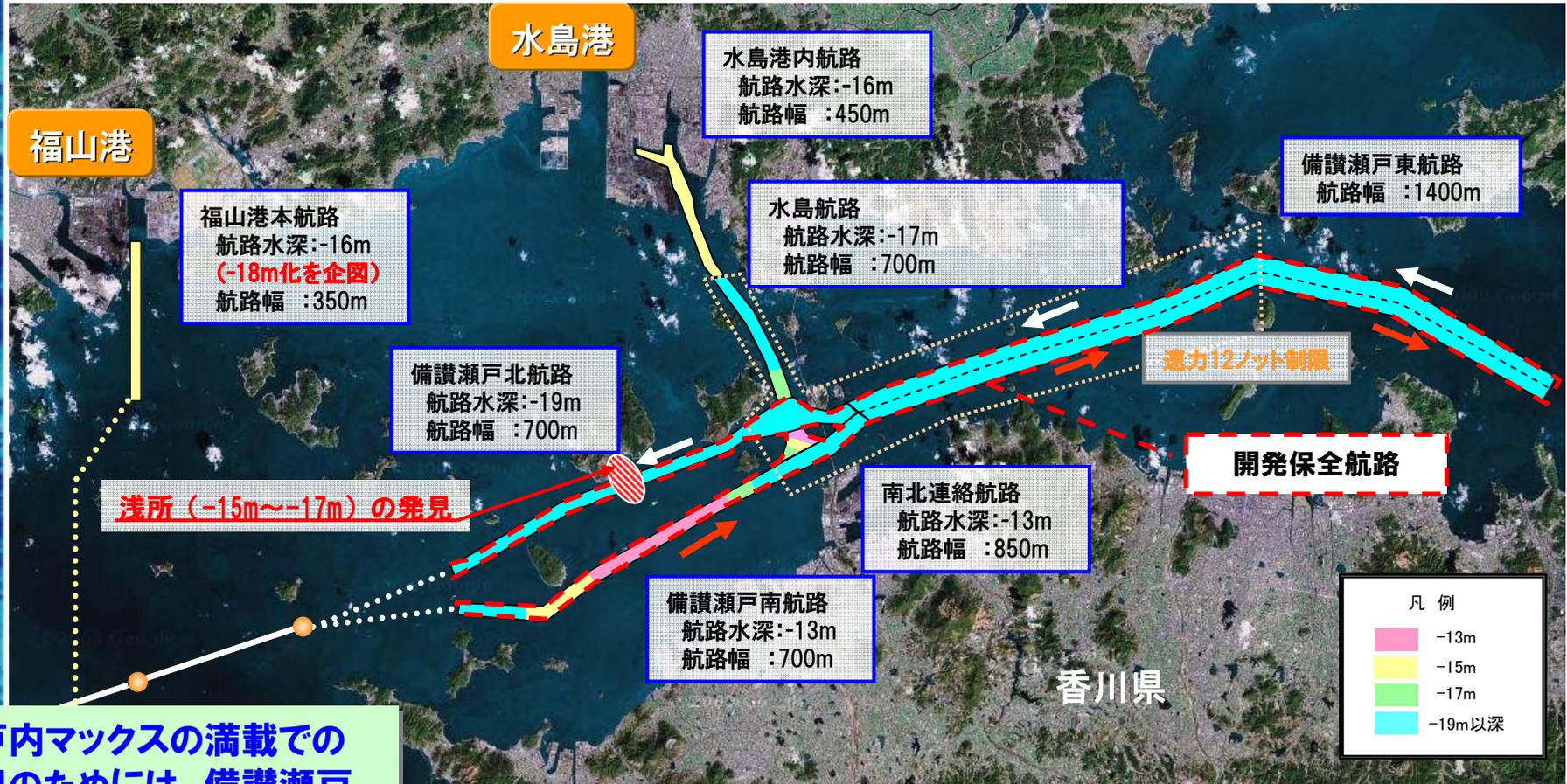
石炭：全国5位徳山下松港：614万t、全国16位宇部港：456万t  
(一般炭は2港で850万t 全国1位(2009年貿易統計))



2013年事業着手に向けた短期的スケジュール（予定）と主な課題

	検討項目	2012年度					主な課題
		4月	7月	10月	1月	3月	
水島港 (穀物)	■航行安全検討 ■港湾計画変更 ■事業評価 ■予算要求	→	地港審 →	8月 事業評価 8月末 概算要求	12月 政府案 決定	3月末 予算案 成立	・事業スキームの検討（専用埠頭に係る航路・泊地の整備事業スキームの検討）
水島港 福山港 (鉄鉱石)	■航行安全検討 ■港湾計画変更 ■事業評価 ■予算要求	→	地港審 →	8月 事業評価 8月末 概算要求	12月 政府案 決定	3月末 予算案 成立	・航路・泊地の浚渫に係る土砂処分場の確保と所要コストの縮減。
徳山下松港 宇部港 (石炭)	■予算要求 ■第Ⅰ期 (パナ対応)			8月末 概算要求	12月 政府案 決定	3月末 予算案 成立	・2014年度に徳山下松港港湾計画の改訂し、その際にバルク戦略港湾を踏まえた将来計画を位置づけ。
			[継続事業]				

## 国際バルク戦略港湾と備讃瀬戸航路（瀬戸内マックスの活用）



瀬戸内マックスの満載での活用のためには、備讃瀬戸航路を含め、如何に安全性を確保しつつ効率的な運用を実現するかが重要。

少なくとも、適切な維持管理（浅所の解消）は急務。

### 瀬戸内マックス

満載喫水 20万DWT  
18.2m

港内: 18.2 × 1.1 ≒ 20m程度  
港外: 18.2 × 1.15 ≒ 21m程度  
潮汐利用しても18mは必要

※出典:中国地方整備局、四国地方整備局資料

# 日本海側拠点港の機能強化

## 選定結果（2011年11月）

### ●総合的拠点港〈5港〉

「新潟港」、「伏木富山港」、「下関港」、「北九州港」、「博多港」

### ●日本海側拠点港〈19港・28計画〉

国際海上コンテナ	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「伏木富山港」、「秋田港」、「伊万里港」、「 <b>境港</b> 」、「舞鶴港」、「金沢港」
国際フェリー・国際RORO船	「博多港」、「北九州港・下関港」、「敦賀港」、「稚内港」、「伏木富山港」、「舞鶴港」
国際定期旅客	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ（定点クルーズ）	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ（背後観光地クルーズ）	「小樽港・伏木富山港・舞鶴港」、「金沢港」、「 <b>境港</b> 」
原木	「 <b>境港</b> 」、「 <b>浜田港</b> 」
LNG	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物	「酒田港」

### ●拠点化形成促進港〈4港・4計画〉

「留萌港」（原木）、「能代港」（リサイクル貨物）、「七尾港」（原木）、「唐津港」（外航クルーズ（背後観光地クルーズ））

### ●フォローアップ

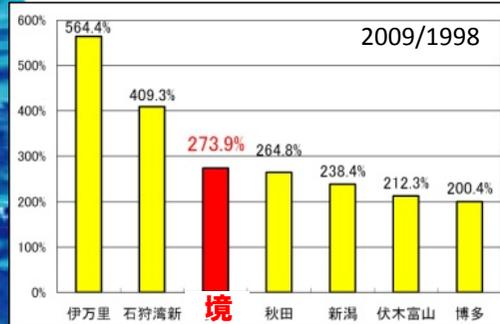
今後、1年に1回程度委員会を開催し、計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととする。

※拠点化形成促進港：当該計画の実現を後押しするため、今後フォローアップを行っていく港湾

## 境港・浜田港

### コンテナ貨物の伸び率

境港: 日本海側本州1位(日本海側3位)



### 港湾での外国人出入国者数

境港: 本州日本海側ではダントツで1位

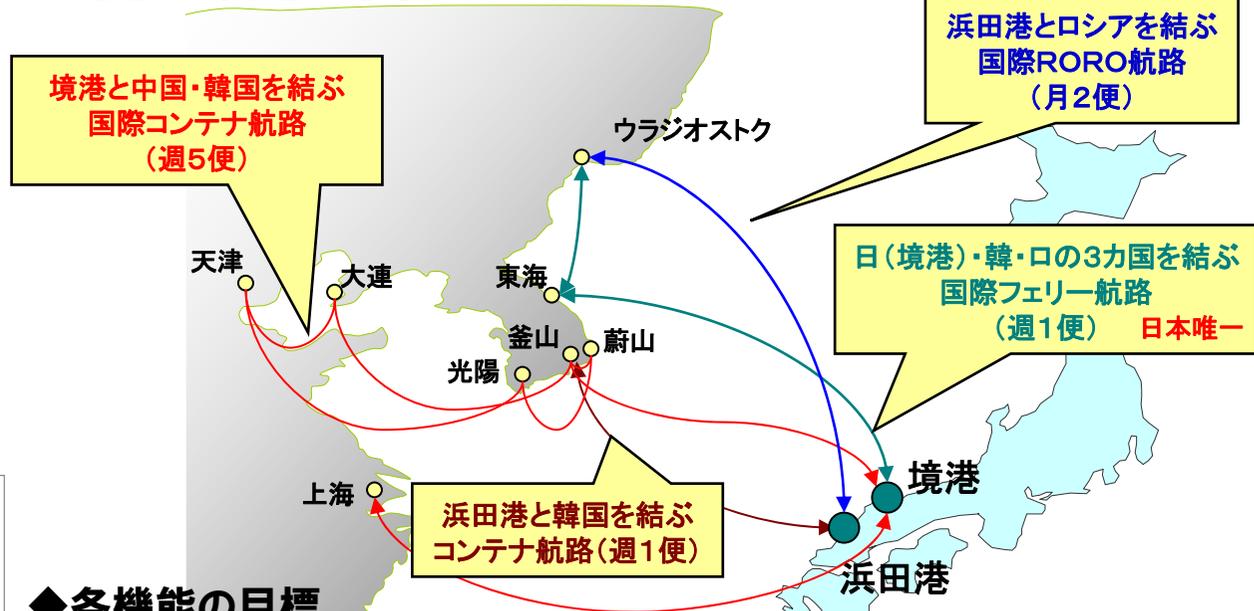


### 原木輸入

日本海側1位(境港), 3位(浜田港)



### ◆境港・浜田港と対岸諸国を結ぶ航路ネットワーク



### ◆各機能の目標

#### 境 港

#### ◆国際海上コンテナ輸送の拠点

・中国・韓国へのダイレクト輸送促進による、背後の生産地・消費地からの輸送コスト縮減

#### ◆外航クルーズ(背後観光地クルーズ)の拠点

・東アジア外航クルーズ等の誘致による観光立国の実現

#### ◆原木の拠点

・輸送船舶の大型化に対応  
・西日本の木材需要への安定供給

#### 浜 田 港

#### ◆原木の拠点

・輸送船舶の大型化に対応  
・西日本の木材需要への安定供給  
・呉港との連携によるリダンダンシー機能の確保

日本海側拠点港の形成に向けた事業計画を着実に進めることが必要

機能追加: 国際フェリー

機能追加: 国際RORO

★まずは選定された機能での計画実現が重要。

臨海部コンビナート等の防災力の強化

## 東日本大震災での東京湾臨海部におけるLPGタンクの被災状況

東日本大震災により、千葉県市原市の臨海部に立地する液化石油ガス（LPG）タンクが、震度5弱と直後の余震（震度4）により倒壊した。また、周辺の配管が損壊したことにより、ガスが漏えいし、火災・爆発が発生。10日後に鎮火した。



### 主な被害状況

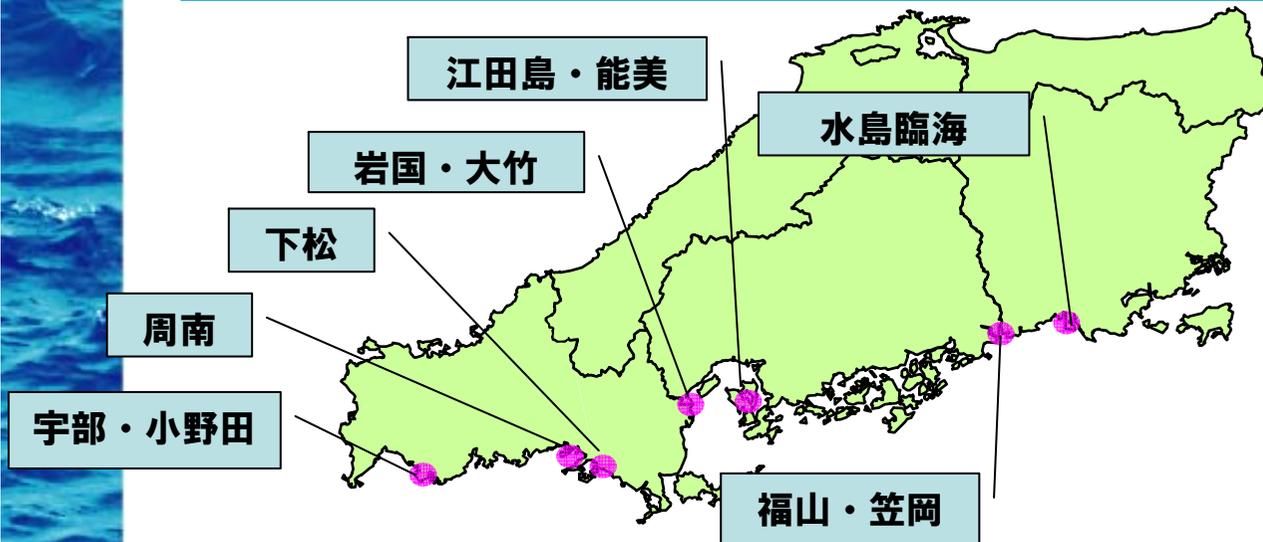
- 重軽傷 6名
- LPGタンク17基が全焼・全損
- 爆発により、タンク殻（最大：約10m四方、3cm厚）が飛散・落下
- 近隣住民約1,000人に一時避難勧告（8時間）



被災箇所  
千葉県市原市  
(コスモ石油千葉製油所)

写真：総合資源エネルギー調査会高圧ガス及び火薬類保安分科会  
高圧ガス部会（第16回）（2011年7月11日）配付資料

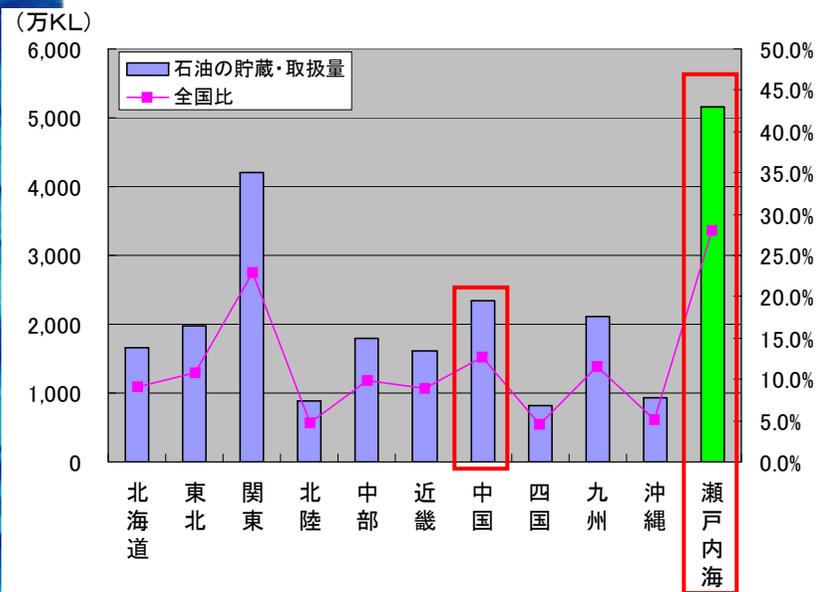
中国地方の石油コンビナート等特別防災区域の現況



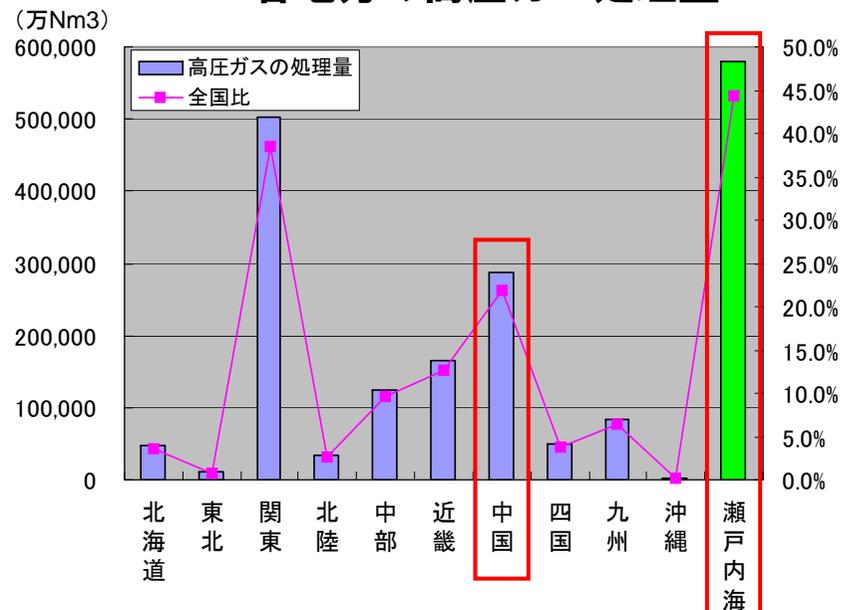
- ・中国地方の瀬戸内海沿岸は、関東地方に次ぐ石油、高圧ガス等の取扱を誇る地域。
- ・瀬戸内海沿岸地方の合計値では、全国1位。

※瀬戸内海沿岸地方とは  
瀬戸内海環境保全特別措置法において定義される  
範囲に含まれる、28カ所の特別防災区域

各地方の石油貯蔵・取扱量

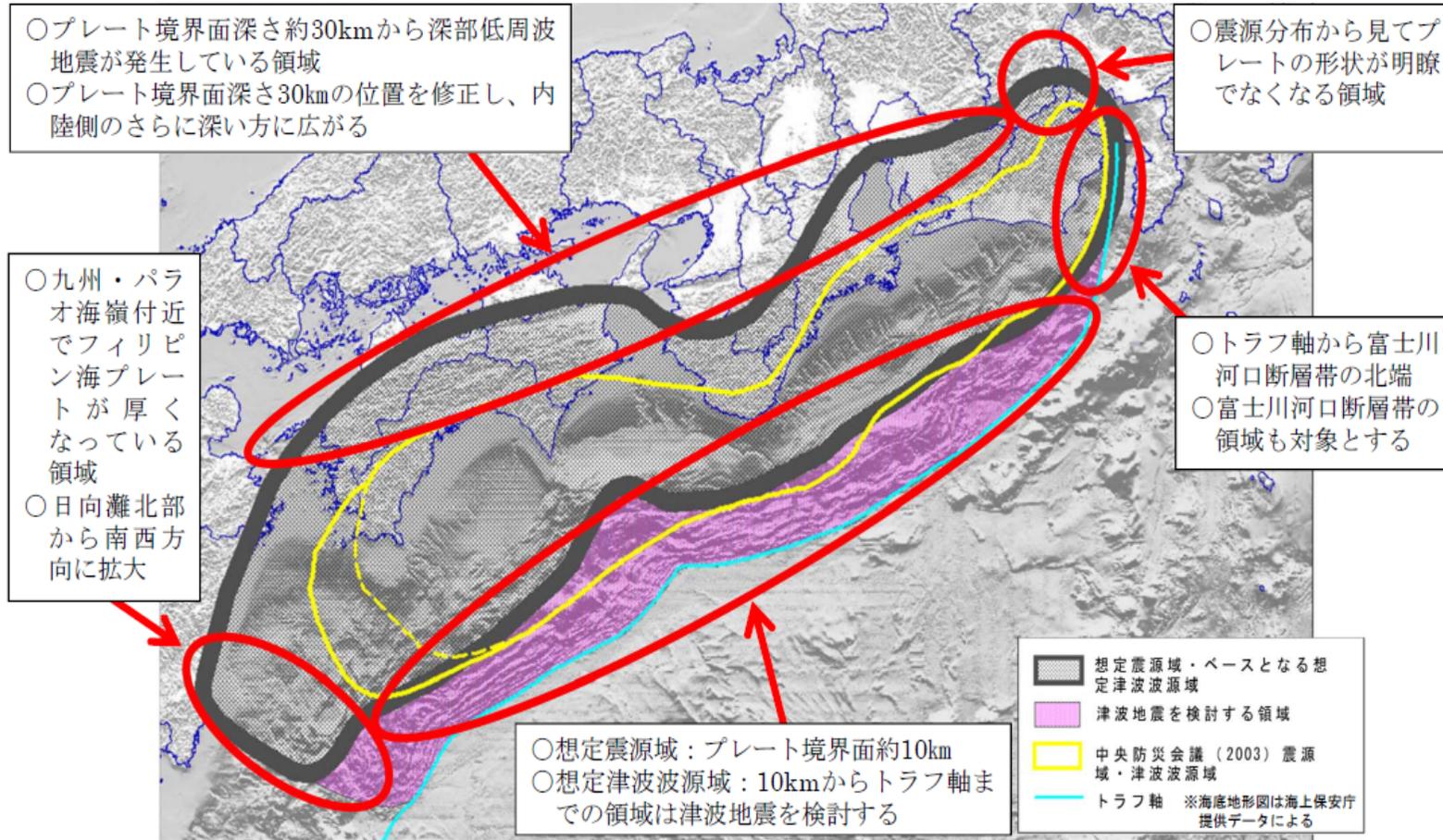


各地方の高圧ガス処理量



高圧ガスは産業・医療・農業・生活の分野において様々な用途に使われ酸素・窒素・アルゴン・炭酸ガス・ヘリウム・水素・アセチレン・プロパン・フロンガス・混合ガス等がある。

内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」中間とりまとめ



	南海トラフの巨大地震（暫定値）	参 考			
		2003年中央防災会議3連	2011年東北地方太平洋沖地震	2004年スマトラ島沖地震	2010年チリ中部地震
面積	約11万km <sup>2</sup> （暫定値）	約6万km <sup>2</sup>	約10万km <sup>2</sup> （約500km×約200km）	約18万km <sup>2</sup> （約1200km×約150km）	約6万km <sup>2</sup> （約400km×約140km）
地震モーメント M <sub>0</sub> (N・m)	4.5×10 <sup>22</sup> （暫定値）	1.22×10 <sup>22</sup>	4.22×10 <sup>22</sup> （気象庁）	6.5×10 <sup>22</sup> （Ammon et al., 2005）	1.48×10 <sup>22</sup> （Pulido et al., in press）
モーメント マグニチュード Mw	9.0（暫定値）	8.7	9.0（気象庁）	9.1（Ammon et al., 2005） [9.0（理科年表）]	8.7（Pulido et al., in press） [8.8（理科年表）]

出典：内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」中間とりまとめ（2011年12月）に、中国地方整備局が加筆

臨海部コンビナートにおける民有護岸の今後の検討事項

第2回中国地方の港湾における地震・津波・高潮・液状化対策に係る検討会議（2012年2月23日開催）

中国地方においてコンビナートを有する地区は7箇所あるが、本検討会議では、国際拠点港湾であり、かつ国際バルク戦略港湾に選定された水島港や徳山下松港をモデルに、引き続き、対応策の具体化に向け検討を進めていく。

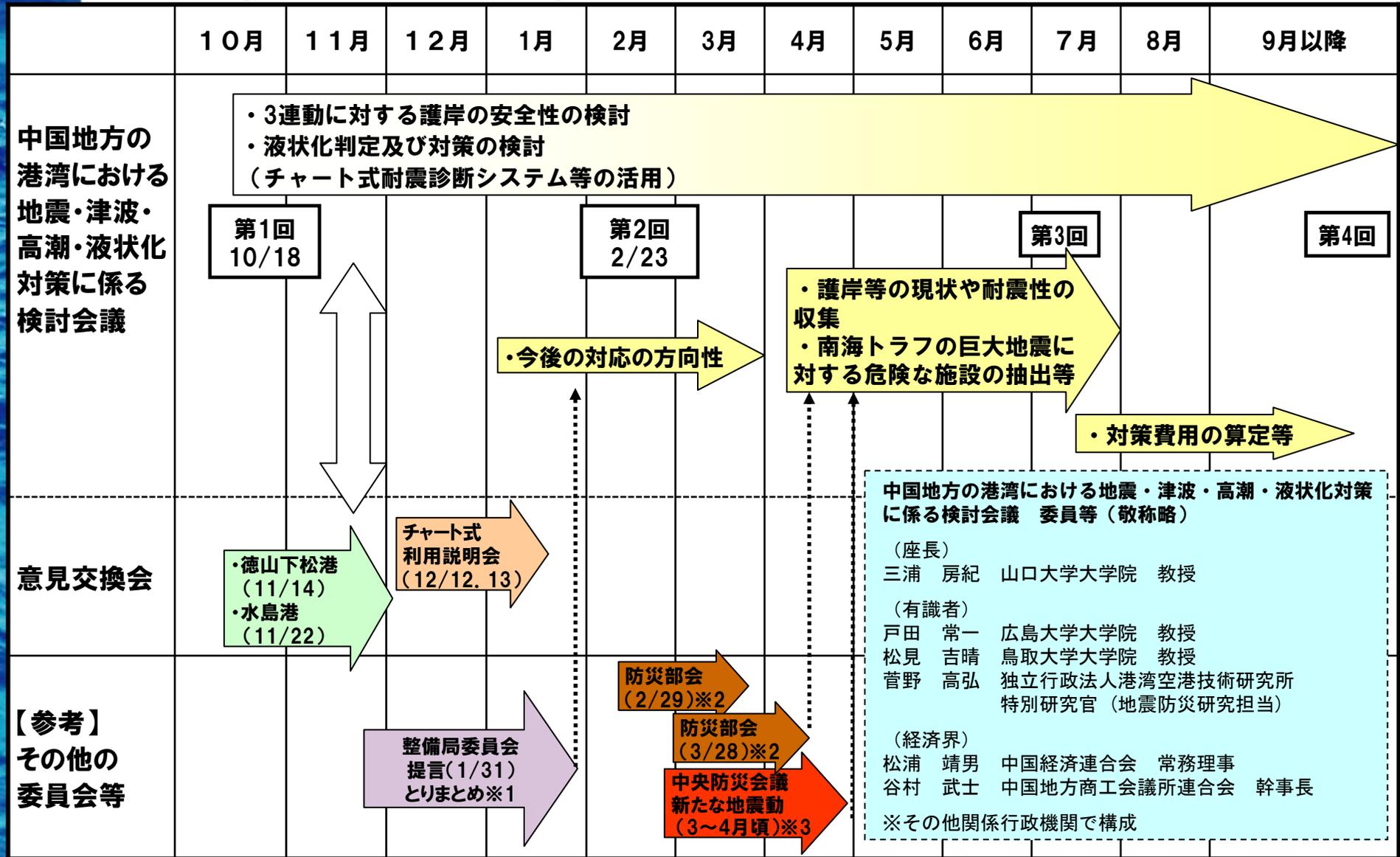
本検討会議の今後の検討事項	
(1)	コンビナートに立地する企業の協力を要請し、石油タンク等の配置状況や護岸等の現状や耐震性について、情報収集を引き続き実施する。
(2)	南海トラフの巨大地震に対して、危険な施設の抽出、護岸や背後地の変形量の把握、護岸の沈下等をふまえた津波による浸水状況等、コンビナートの護岸周辺の被害状況を把握する。
(3)	(1)、(2)を踏まえ、ケーススタディとして、数箇所の現況を抽出し、施設に求める要求性能、ハード・ソフト施策の両面を勘案しつつ、順次対応策を検討する。必要に応じて構造検討を行い、かかる費用等も把握する。 (参考) 広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業における護岸の改良費用 約200万円/m (レベル2地震動を考慮)

※上記の取り組みについては、引き続き各港の意見交換会において民間事業者との意見交換を行いつつ検討を進める。

今後のスケジュール

2011年

2012年



※1: 中国地方における大規模地震に対する検討委員会(2/16)に提言を公表

※2: 交通政策審議会港湾分科会防災部会(第3回、第4回)

※3: 中央防災会議南海トラフの巨大地震モデル検討会(最大クラスの震度分布等公表予定)

## 今後の取り組み（案）

「がんばろう日本 地域防災力・産業競争力の強化に向けた国際物流に関する政策提言」の実現に向けて、ハードとソフトを組み合わせ、物流コストの低減をはじめとした物流の更なる効率化に向け、官民一体となって強力に推進。

	主なソフト施策	主なハード施策
国際コンテナ戦略港湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民の視点による港湾運営の導入を通じた港湾コストの縮減</li> <li>・内航フィーダー輸送の強化</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水島港臨港道路・国際物流ターミナル(耐震)の整備促進</li> <li>・荷役設備の機能強化(水島港)</li> </ul> 等
国際バルク戦略港湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水島港総合特区の実現</li> <li>・国際バルク戦略港湾における大型船舶の安全かつ安定的な運航に向けた検討(潮汐利用、2港寄り等)</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際バルク戦略港湾の整備(国、港湾管理者等)</li> <li>水島港国際バルク戦略ターミナル</li> <li>福山港国際バルク戦略ターミナル</li> <li>徳山下松港・宇部港国際バルク戦略ターミナル</li> <li>・備讃瀬戸航路の機能確保</li> </ul> 等
日本海側拠点港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本海側拠点港の実現に向けた進捗状況のフォローアップ</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・境港貨客船ターミナルの整備、国際物流ターミナルの整備促進</li> <li>・浜田港臨港道路の整備</li> </ul> 等
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内投資促進プログラムの推進</li> <li>・新規需要の開拓に向けた官民の取組み(各港)</li> <li>・担い手の確保、育成</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路ネットワークの整備促進</li> <li>・臨海部コンビナート等の防災力強化に向けた取組み</li> </ul> 等

我が国産業の競争力、地域防災力の強化をもって、経済社会の発展、雇用の確保に貢献。