

# 最近の中国地整(港湾関係)の動きについて

中国地方整備局港湾空港部

平成27年12月2日

○ 平成28年度予算概算要求概要	1
○ 港湾に係る主要事業	2
○ 国際バルク戦略港湾について	5
○ 境港流通プラットフォームの取組	9
○ 浜田港長期構想の検討	13
○ 宇野港施設利活用方策の検討	15
○ 福山港利用促進・物流高度化検討	17
○ 国際コンテナ戦略港湾施策について	19

# 平成28年度予算概算要求概要

「東日本大震災からの復興加速」、「日本経済の再生」、「国民の安全・安心の確保」、「豊かで利便性の高い地域社会の実現」の4分野の取組を強力に推進する。

これにより、ストック効果を早期に最大限発言し「民間投資を喚起する成長戦略」の実効性を高め日本経済の再生を図る。

## 1. 東日本大震災からの復興加速

### (1) 経済復興の礎となる港湾施設・海岸保全施設の整備

- 被災した防波堤、海岸保全施設等の計画的な復旧
- 復興を支える港湾の整備

## 2. 日本経済の再生

### (1) 国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

- 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
- 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」
- 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

### (2) 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた輸入拠点の整備と効率的な海上輸送もの形成

### (3) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

### (4) 港湾における洋上風力発電施設の導入円滑化【新規】

### (5) 日本海側港湾の機能別拠点化

### (6) 特定離島における活動拠点の整備・管理

### (7) 「クルーズ100万人時代」実現のための受入環境の改善

- 既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の改善
- クルーズ旅客の受入を通じた地域の活性化

### (8) 「みなとオアシス」の活用を通じた地域活性化

### (9) 港湾関連産業の海外展開支援 ～質の高いインフラ輸出～

## 3. 国民の安全・安心の確保

### (1) 大規模災害に対する港湾の事前防災・減災対策の推進

- 港湾・背後地を守る取組の推進
- 災害時の海上輸送機能を維持する取組の推進
- 災害時における海上輸送路の確保
- コンビナート港湾の強靱化の推進

### (2) 津波・高潮・侵食被害に備えた港湾海岸の整備

- 津波・高潮・侵食対策等の推進
- 海岸保全施設の耐震・液状化対策及び「粘り強い構造」の海岸堤防等の整備の推進
- 水門・陸閘の安全かつ活字網運用体制の構築

### (3) 港湾施設・海岸保全施設の老朽化対策の推進

- 港湾施設の老朽化対策の推進
- 老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の推進
- 海岸保全施設の適切な維持管理の推進

## 4. 豊かで利便性の高い地域社会の実現

### (1) 離島交通の安定的確保





### (2) 循環型社会の形成に向けた環境の整備

- 廃棄物の適正処理のための海面処分場の計画的な整備
- 海域環境の保全・再生・創出

概算要求規模		平成28年度 要求額(A)	平成27年度 予算額(B)	対前年比率 (A)/(B)
公共	港湾整備事業	3,088億円	2,653億円	1.16
	港湾海岸事業	114億円	98億円	1.17
	合計	3,202億円	2,751億円	1.16

# 港湾に係る主要事業(平成27年度実施中事業)

凡 例

-  国際拠点港湾
-  重要港湾
-  避難港
-  拠点空港(国管理空港)・共用空港

**境港**  
 (外港地区)防波堤整備  
 (外港中野地区)国際物流ターミナル(-12m)整備  
 (外港竹内南地区)ふ頭再編改良(-10m)

**浜田港(福井地区)**  
 防波堤(新北)整備  
 臨港道路整備

**鳥取港(千代地区)**  
 防波堤整備

**徳山下松港**  
 (徳山地区)国際物流ターミナル(-14m)整備  
 (新南陽地区)国際物流ターミナル(-12m)整備

**水島港(玉島地区)**  
 国際物流ターミナル(-12m)・  
 臨港道路整備

**油谷港(唐崎地区)**  
 防波堤整備

**広島空港**  
 滑走路・誘導路改良整備

**尾道糸崎港(機織地区)**  
 国際物流ターミナル(-12m)整備

**宇部港(本港地区)**  
 航路・泊地(-13m)整備

**岩国港(装束～室の木地区)**  
 臨港道路整備

**広島港**  
 (廿日市地区)航路・泊地(-12m)整備  
 (宇品地区)ふ頭再編改良(-12m)  
**広島港海岸**  
 直轄海岸保全施設整備



# 港湾に係る主要事業(平成27年度新規事業)

＜中国地方国際物流戦略チーム政策提言における具体施策＞

- 地域防災力と産業競争力の強化に資する基礎インフラの整備
- 日本海のゲートウェイに相応しい交流拠点の整備
- 物流と人流の適切な機能分担に資する旅客船埠頭の確保

## 対応 境港ふ頭再編改良事業

- ・整備内容:岸壁(水深10m)、泊地(水深10m)、ふ頭用地、旅客上屋
- ・事業期間:2015年度～2019年度
- ・全体事業費:93億円

## 効果

既存ストックが整理され、維持管理コストが削減されるとともに、国内海上物流のミッシングリンクの解消、並びに物流効率化により、境港背後圏をはじめとした山陰地域の産業競争力強化が図られる。



# 港湾に係る主要事業(平成27年度新規事業)

＜中国地方国際物流戦略チーム政策提言における具体施策＞

- 産業競争力の強化に資するインフラの整備
- 被災時の海上輸送機能の維持に資する耐震強化岸壁の整備
- 施設の計画的かつ適切な維持管理の推進

## 対応 広島港ふ頭再編改良事業

- ・整備施設：岸壁(水深12m)(改良)、航路・泊地(水深12m)、ふ頭用地
- ・事業期間：2015年度～2018年度
- ・事業費：62億円

## 効果

完成自動車、自動車部品及びRORO貨物の効率的な海上輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図ります。また、耐震岸壁の整備により地域の安全・安心が確保される。



岸壁水深の不足  
(喫水調整)



岸壁の老朽化



岸壁の不足  
(滞船状況)



岸壁の老朽化  
(栈橋式岸壁鋼管腐食)

# 国際バルク戦略港湾について

## 【目的】

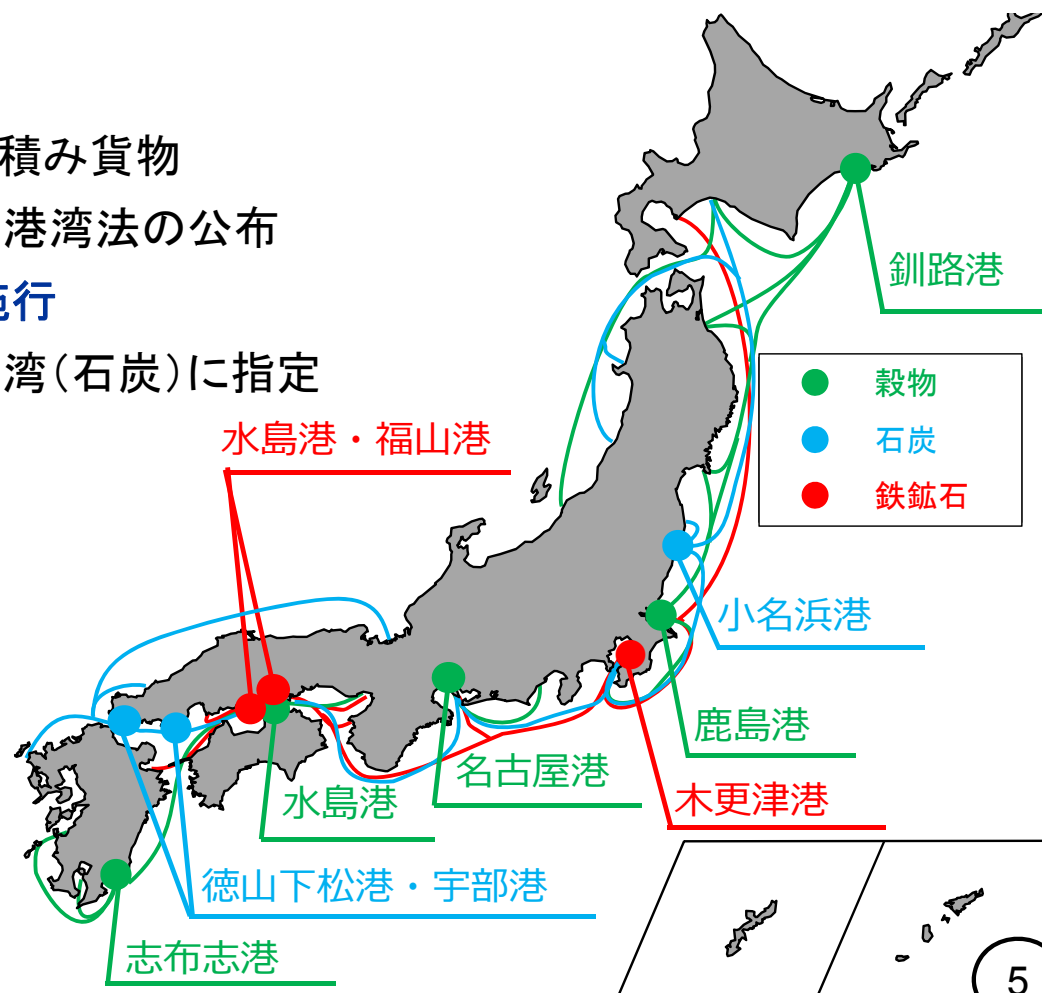
ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図る。

## 【これまでの経緯】

- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾の公募  
(平成23年3月11日 東日本大震災発生)
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾を選定
- 平成25年6月5日 海上輸送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成に関する改正港湾法の公布
- 平成25年12月1日 **改正港湾法及び関係政省令の施行**
- 平成25年12月19日 小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定

## 【国際バルク戦略港湾の選定港】

穀物	5港(「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」)
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)



# 国際バルク戦略港湾について

## ■資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成

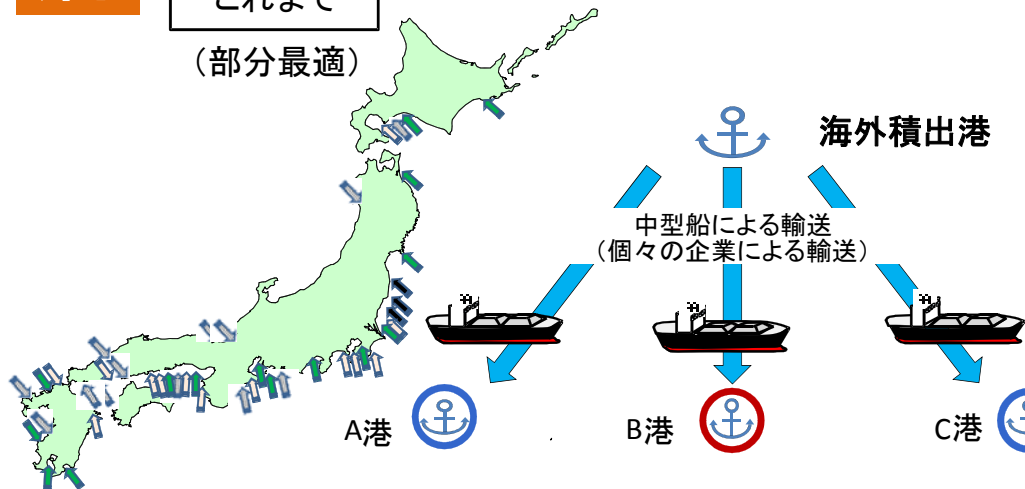
- 課題**
- 我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。近年、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化。
  - ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的。

### 企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を推進

**対応**

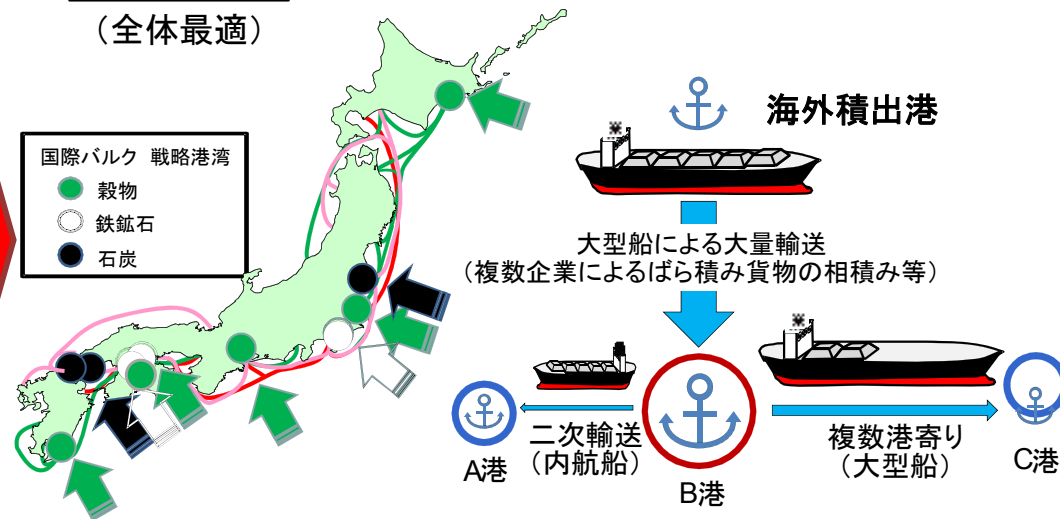
これまで

(部分最適)



これから

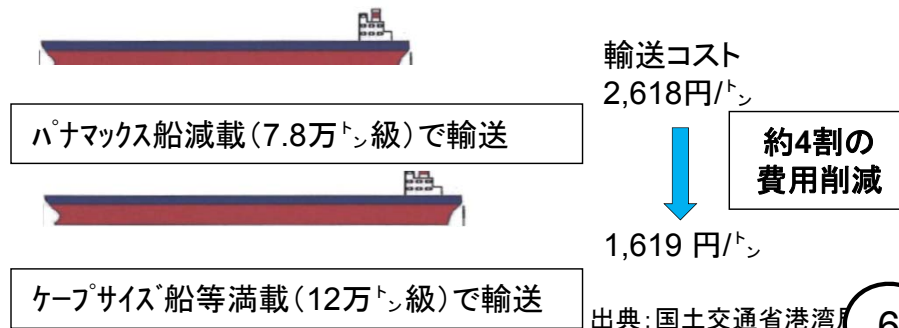
(全体最適)



### 【具体的な取組の例】

- ばら積み貨物の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化
  - 大型船に対応した国際物流ターミナルの整備等
- 企業間連携による大型船を活用した共同輸送の促進
  - 荷さばき施設等の整備に対する補助、税制特例措置、港湾管理者を通じた財政投融资の活用 等

### 【小名浜港における海上輸送コスト削減効果の試算例】 (連携港(酒田港等)で荷揚げする効果を含む)





# 国際バルク戦略港湾について

## ■ 特定貨物輸入拠点港湾に係る法的スキーム

### 特定貨物輸入拠点港湾の指定

国土交通大臣がばら積み貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を指定。



### 特定利用推進計画の作成

港湾管理者が中心となり、ばら積み貨物の輸送の効率化のために取り組むソフト・ハードの計画を作成。

計画作成・実施の協議



特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会  
(港湾管理者、民間企業等で構成)

### 特定利用推進計画を推進するための措置

港湾区域、臨港地区内での工事に係る手続等に係る特例措置

荷さばき等の共同化を促進するための施設の整備・管理に関する協定(共同化促進施設協定)制度

### 特定貨物輸入拠点港湾の指定要件等

- ・輸入ばら積み貨物の取扱量が相当程度見込まれること
- ・一定規模の埠頭を有すること
- ・企業間連携を促進する体制が整っていること 等

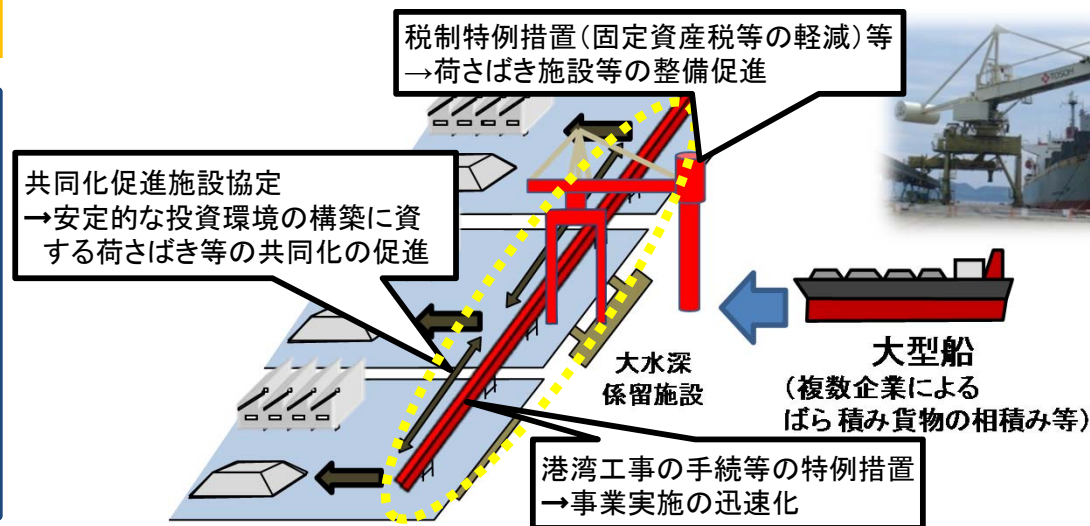
### 特定利用推進計画とは

特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者が、輸入ばら積み貨物の海上輸送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の促進を図るために作成する計画。

### 共同化促進施設協定とは

荷さばき等の共同化を促進するために必要な港湾施設の所有者等が、その全員の合意により、当該施設の整備又は管理に関して締結する協定。

### 特定利用推進計画を推進するための措置



# 国際バルク戦略港湾について

## ■ 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26年12月19日告示)(抜粋)

### II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

(略)

#### 3 バルク貨物等の輸送網の拠点

(略)

特に、世界的な需要が増加し、かつ船舶の大型化が進展している貨物について、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図るために、「選択と集中」の考え方にに基づき選定した「国際バルク戦略港湾」(穀物:釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港。鉄鉱石:木更津港、水島港・福山港。石炭(一般炭):小名浜港、徳山下松港・宇部港)においては、品目ごとの特性を勘案し、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、穀物にあってはパナマ運河の拡張も見据えつつパナマックス級以上の船舶が、鉄鉱石にあってはVLOC級の船舶が、石炭(一般炭)にあってはケープサイズ級の船舶が、それぞれ入港することが可能となるよう港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ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、港湾間や企業間の連携の促進に取り組む。

また、バルク貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を特定貨物輸入拠点港湾として指定する。バルク貨物の海上輸送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図るため、関係者が連携して、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用しつつ、特定利用推進計画を作成し、当該計画に定めた取組を促進するとともに、継続して当該計画の進捗状況の確認を行う。

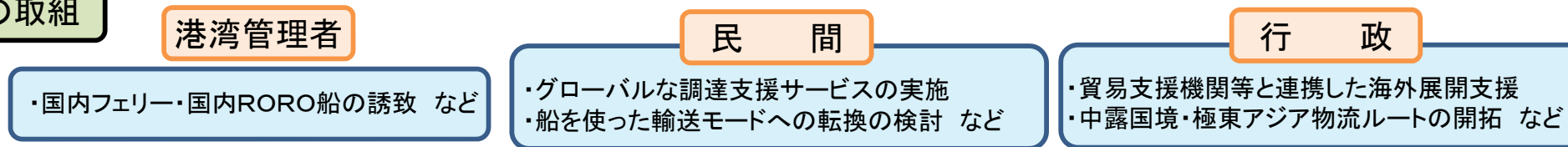
# 境港流通プラットフォームの取組

## ■ 境港流通プラットフォームの設立

### 1 境港を取り巻く課題



### 2 これまでの取組



個々の取組を一体化

準備会を開催(平成27年1月・3月)

### 3 境港流通プラットフォームの設立

(中海・宍道湖・大山圏域を中心とした物流拠点を境港に形成し、物流・商流の課題を解消するための枠組み)

#### ◆ 取組内容

● 物流環境の改善に向け、産学金官による「境港流通プラットフォーム協議会」を立ち上げ、方策を検討し実施する

#### 1. 物流の改善

- ① 日本海側国内海上輸送のミッシングリンクを解消し、中海・宍道湖・大山圏域及び中国地方の物流の効率化を実現
- ② 境港国際コンテナ航路・国際定期貨客船等の利用促進及び国内物流・国際物流の連結

#### 2. 物流・取引環境の改善

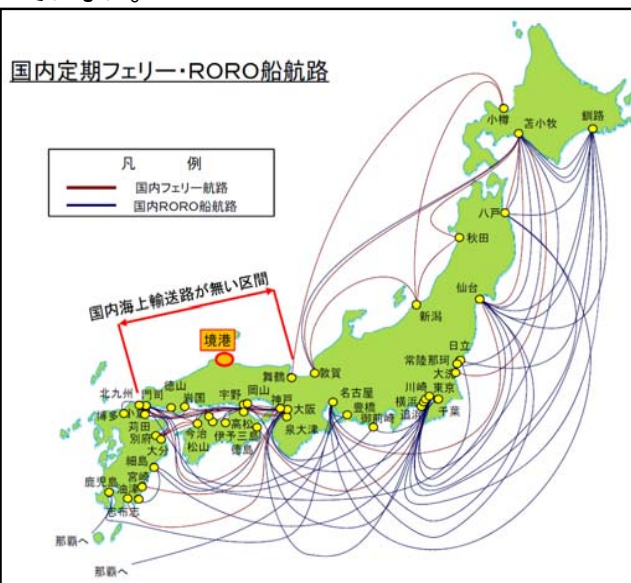
- 物流サービス・輸送システムの改善及びビジネスマッチングの促進

# 境港流通プラットフォームの取組

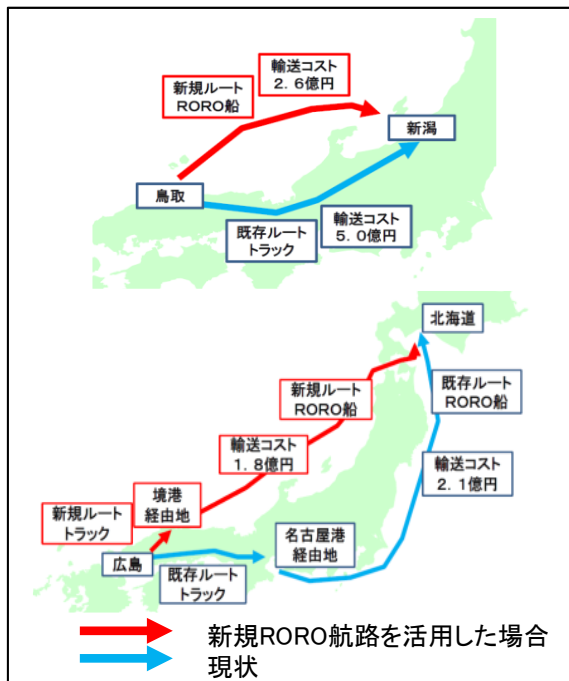
境港において国内RORO船の定期航路化により山陰地方における海上輸送網のミッシングリンクを解消するとともに、国内コンテナ船、国際フェリー等との接続による新たな物流ルートを探るなど、北東アジア・ゲートウェイ「境港」の強みを引き出し、物流環境改善・商流拡大を促進させ、中海・宍道湖・大山圏域を中心とした産業競争力の強化に資することを目的とした、「境港流通プラットフォーム協議会」を平成27年7月11日に設立した。

## 【現状の国内定期航路ルート】

日本海側の定期航路については、舞鶴港から北九州港までの区間について定期航路が就航していない。



## 【非効率な長距離輸送の例】



## 第1回境港流通プラットフォーム協議会

開催日時 : 平成27年7月11日(土)14:30~16:45  
 場所 : 夢みなとタワー(境港市竹内団地255-3)

事務局 : 境港管理組合、中国地方整備局、鳥取県、島根県

出席者 : 約50名(有識者、金融機関、経済関係団体、物流関係企業、港湾利用企業、行政機関等)

来賓 : 赤澤衆議院議員、舞立参議院議員

基調講演 : 「北海道国際輸送プラットフォームの取り組みについて」  
 札幌大学大学院経学研究科 千葉 博正 教授  
 (北海道国際輸送プラットフォーム推進協議会会長)

### <平井鳥取県知事>

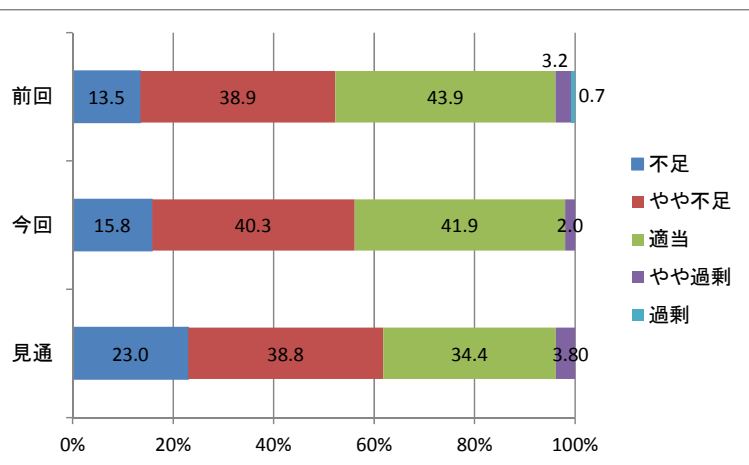
「港は使いこなしてこそ意味がある。国際物流と国内物流が出会う場、北東アジアのゲートウェイ境港を山陰の宝として育てて行く船出としたい。」

### <内容>

- ・設置趣旨、設置要綱の承認
- ・会長、副会長の選出(会長に境港商工会議所会頭を選出)
- ・境港における港湾機能強化の取組について
- ・境港流通プラットフォーム協議会の今後の進め方について



## 【トラック運送業界の人手不足感(H26.10-12)】



### <出典>

トラック運送業界の景況感(速報)  
 平成26年10月~12月期  
 (公益社団法人全日本トラック協会)

# 境港流通プラットフォームの取組

## ■ 境港流通プラットフォームのスキーム

### ◆ 企画・立案・調整

[協議会の役割]: 取組方針決定  
進捗管理  
情報共有

#### 協議会

##### 協議会メンバー

- ・商工会議所(会長: 境港、副会長: 米子・松江・出雲・平田・安来)
- ・有識者(鳥大、島大)
- ・金融(合銀、鳥銀、日本政策投資銀行)
- ・地元関係団体(環日本海経済活動促進協議会、境港水産振興協会、ジェトロ ほか)
- ・船会社(栗林商船、DBSクルーズフェリー、隠岐汽船)
- ・運送会社(ヤマトパッキングサービス、日本通運)
- ・荷役会社
- ・荷主会社
- ・行政機関

[分科会の役割]: 具体的検討と行動

##### 分科会メンバー

検討課題に応じたメンバーを招集する実働部隊

#### 国内物流分科会

[方向性] 日本海側国内海上輸送のミッシングリンクを解消し、境港の圏域及び中国地方の物流の効率化を実現

[検討課題] 国内RORO船の航路誘致など  
＜第1回分科会平成27年9月4日開催＞

#### 国際物流分科会

[方向性] 境港国際コンテナ航路・国際定期貨客船等の利用促進及び国内物流・国際物流の連結

[検討課題] 国際貨物のマーケティングなど

#### 物流・取引環境改善分科会

[方向性] 物流サービス・輸送システムの改善及びビジネスマッチングの促進

[検討課題] コールチェーン構築など

#### 事務局

##### 事務局メンバー

- ・境港管理組合
- ・中国地方整備局
- ・鳥取県
- ・島根県

### ◆ 方策の実施・効果の検証

- ・運送会社、荷役会社、船会社、金融、経済団体
- ・境港管理組合、中国地方整備局、鳥取県、島根県 その他

# 境港流通プラットフォームの取組

## ■ 境港流通プラットフォームの進め方

テーマ		2015年度	2016～2019年度	2020年度	2020年度～
物流の改善	ミッシングリンクの解消 (RORO船定期航路の就航)			定期化	
	国内RORO貨物のマーケティング				
	輸送システムづくり (小口輸送・ヘッド・シャーシ等)				
	他港との連携				
	国際貨物のマーケティング			コンテナ 3.2万TEU/年	
	国内・国際物流の連結			国際フェリー・ 国際RORO 6万ft/年	
物流・取引環境の改善	コールドチェーン構築・原料調達、 加工、国内外への輸送				
	圏内企業と圏外企業とのビジネス マッチング				

● **国内物流分科会**  
日本海側国内海上輸送のミッシングリンクを解消し、境港の圏域及び中国地方の物流の効率化を実現

● **国際物流分科会**  
境港国際コンテナ航路・国際定期貨客船等の利用促進及び国内物流・国際物流の連結

● **物流・取引環境改善分科会**  
物流サービス・輸送システムの改善及びビジネスマッチングの促進

### 2015年度スケジュール(案)

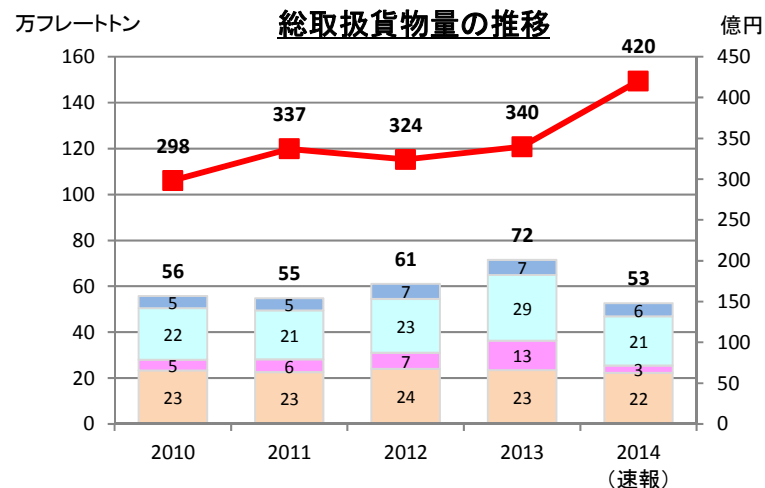
	7～9月	10～12月	1～3月
協議会	● 立ち上げ		● H27まとめ H28活動方針決定
分科会	● 今年度の活動内容について	● 中間報告	● H27まとめ(案) H28活動方針(案)
調査		物流の基礎調査	

# 浜田港長期構想の検討

島根県西部に位置する浜田港は、原木輸入を中心に島根県の経済活動を担う国際貿易港として発展してきた。2001年には釜山港との国際的コンテナ航路が開設、2008年には浜田～ウラジオストクを結ぶ国際RORO船航路が就航、2011年には日本海側拠点港(原木)に選定され、地域経済の発展を支える物流拠点として重要な役割を担っている。

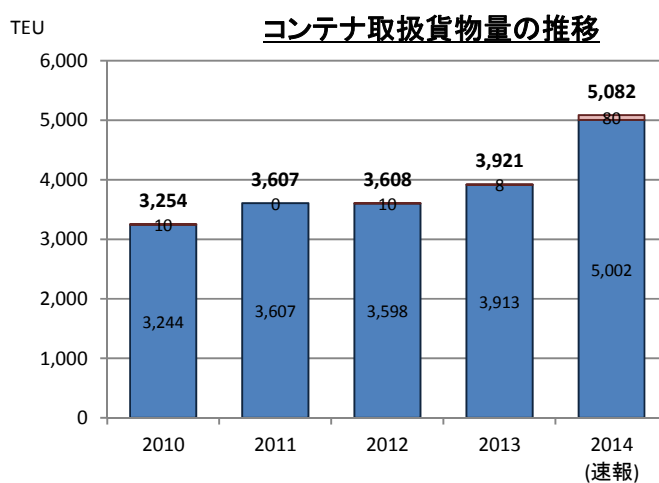
## <浜田港の現状>

- ・2013年4月、福井地区にコンテナ貨物の積み替えや蔵置を行うCFS(コンテナ・フレート・ステーション)が供用開始し、2014年(速報値)の外貿コンテナ取扱量が5,002TEUとなり、これまで最高である2008年の4,007TEUを超えた(対前年比27.8%増)。
- ・釜山港との定期コンテナ船を利用した原木輸出量が2014年度に対前年度比の79.4%増となった。
- ・2015年2月、長浜地区に拡張されたふ頭用地に供用開始後初めて江津バイオマス発電所の燃料に使用されるヤシ殻が荷揚げされた(年間輸入量約3万2千トンを計画)。
- ・2006年からロシア向け中古車を輸出しており、年間3万トン以上を取り扱っている。



左軸: 輸出 輸入 移出 移入  
右軸: 貿易額

出典: 貿易額は財務省「貿易統計」  
貨物量2010～2013年は港湾統計(年報)  
2014年は国土交通省港湾局調べ



■ 外貿 ■ 内貿 ■ 国際フィーダー ■ 国内

出典: 2010～2013年は港湾統計(年報)、2014年は国土交通省港湾局調べ  
※ 国際フィーダー: 国際コンテナ戦略港湾等で外貿コンテナ船に積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量。  
※ 国内: コンテナ取扱貨物量の総計から外貿及び国際フィーダーを除いた、国内の2地点間を輸送されるコンテナ取扱貨物量。  
注) 国際フィーダーが不明の港湾は、国内に国際フィーダーが含まれている。



# 浜田港長期構想の検討

船舶の大型化への対応や福井地区のヤード不足等、浜田港における課題や今後果たすべき役割などを踏まえ、将来を見据えた浜田港の利活用を整理するために長期構想検討委員会を立ち上げ検討を行っている。



## 日本海側の国際物流拠点港としての浜田港

- 背後企業の競争力を向上を支える物流拠点
- 原料調達大量化への適応を目指す
  - 他港へ流出している貨物のシフトを目指す

## 長期構想の方向性

- ・既存の埠頭の再編・改良・拡大を行い、埠頭の効率性、利便性、安全性の向上により港湾の高度利用を図る。
- ・輸送船舶の大型化等に対応した外貿物流機能強化を図る。

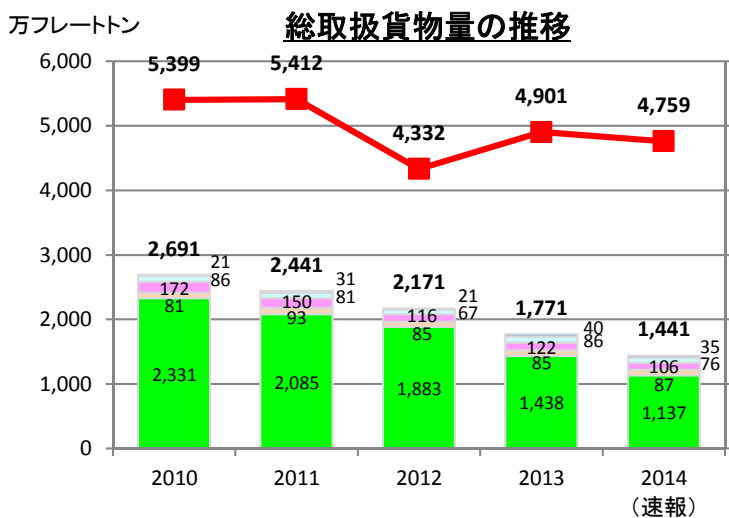


# 宇野港施設利活用方策の検討

岡山県の中央部、児島半島の南部に位置する宇野港は、1910年(明治43年)に鉄道連絡船が開設し、本州と四国を結ぶ連絡港としての人流機能が強化され、また、木材を中心とした物流機能の整備がされてきた。1988年、瀬戸大橋が開通し、連絡船の廃止に伴いフェリー貨物は減少しているが、現在も高松や島しょ部に向かうフェリーや旅客船が行き交う港として機能している。1991年、田井地区に外貿大型バース(-12m)、2006年、宇野地区に大型客船バース(-10m)を供用し、人流・物流機能の分離を図り、岡山県の外貿商港としての機能を有し、岡山市を背後に控える岡山港の内貿機能と相互に補完しつつ発展している。

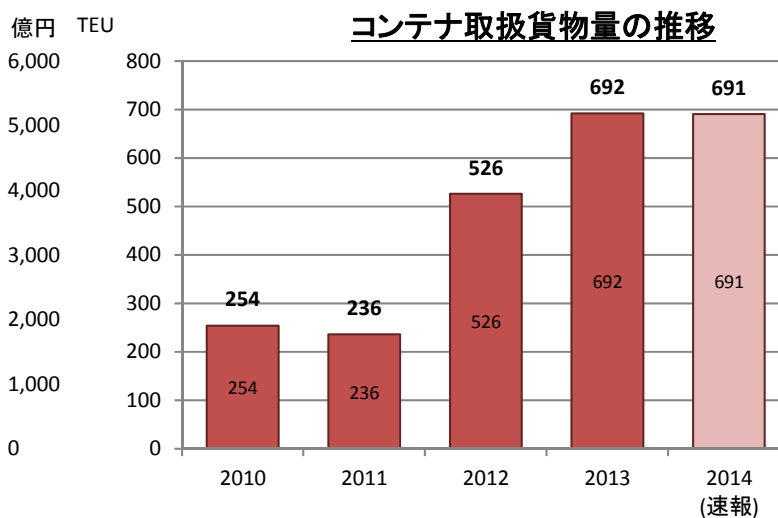
## <宇野港の現状>

- ・フェリーの減便に伴い取扱貨物量は減少傾向であり、2014年の取扱貨物量は1,441万トン、2010年から約1,200万トンの減少、1996年からでは約1/4となっている。しかし、岡山県のフェリー貨物量の82%を占めており、宇野～高松や直島・小豆島等を結ぶフェリーと小型旅客船が片道48便/日(2015年9月1日現在)運航している。
- ・フェリー貨物を除く取扱量は概ね300万トン前後となっております、コンテナ取扱量は2010年から2.5倍に増加している。
- ・2014年のクルーズ船の入港は7回である。入港と併せてみなとフェスティバル等のイベントが開催されており、人々の交流の拠点となっている。



左軸: 輸出 輸入 移出 移入 内航フェリー  
右軸: 貿易額

出典: 貿易額は財務省「貿易統計」  
貨物量2010～2013年は港湾統計(年報)  
2014年は国土交通省港湾局調べ



■ 外貿 ■ 内貿 ■ 国際フィーダー ■ 国内

出典: 2010～2013年は港湾統計(年報)、2014年は国土交通省港湾局調べ  
※ 国際フィーダー: 国際コンテナ戦略港湾等で外貿コンテナ船に積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量。  
※ 国内: コンテナ取扱貨物量の総計から外貿及び国際フィーダーを除いた、国内の2地点間を輸送されるコンテナ取扱貨物量。  
注) 国際フィーダーが不明の港湾は、国内に国際フィーダーが含まれている。



たまの・港フェスティバルの様子  
帆船 日本丸入港



UNOICHIの様子

# 宇野港施設利活用方策の検討

## 現行の港湾計画(平成3年改訂)から状況が変化

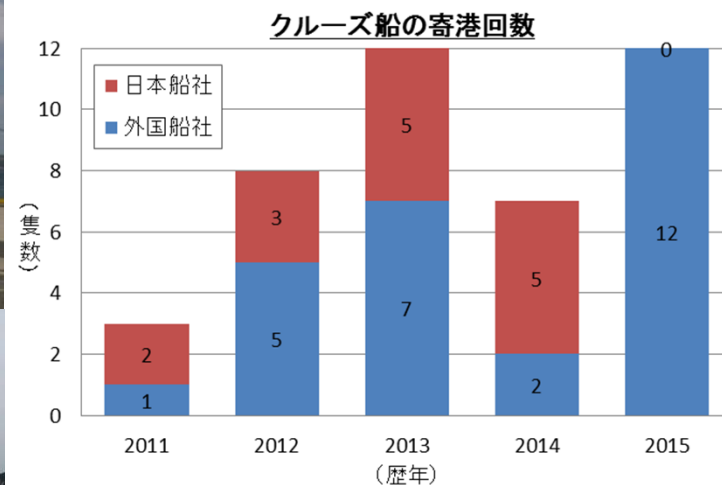
### <人流・賑わい>

- みなとオアシス宇野を活用した賑わいの創出
  - ・平成20年5月 正式登録。「たまの・港フェスティバル」で交付式
  - ・平成26年7月,10月 瀬戸内海の魅力を発信する「UNOICHI」を開催
- 玉野市中心市街地活性化基本計画
  - 「新人流港へ！～人が集い交流する瀬戸内の港町 玉野～」
  - ・瀬戸内国際芸術祭の会場の一つとしたみなとの賑わいづくり
  - ・平成25年3月 日帰り温泉施設瀬戸内温泉「たまの湯」が完成
  - ・平成28年夏以降 瀬戸内・海のホテル建設
- 宇野港航路誘致推進協議会
  - ・年間21隻以上のクルーズ船寄港誘致に向けて利用促進の活動

### <物流>

- 田井地区
  - ・水面整理場の活用方策 → 埋立による企業誘致
  - ・港湾関連用地が完売
  - ・内貿定期航路[RORO] 7便/週 → 9便/週(平成27年11月)
- 宇野地区(フェリーの存続)
  - ・生活航路のみならず、取扱貨物量の大半を占めている
  - ・災害緊急時の代替輸送、緊急物資輸送などの必要性
  - ・宇高フェリー 平成3年100往復/日 → 平成27年3月 10往復/日
- 日比地区
  - ・増深及びバースの拡大による貨物増加の可能性

■物流・人流両面から宇野港における役割を整理し、物流機能の強化や賑わいの創出等に向けた方策を検討する。  
 ■広域的にみて宇野港の優位性・独自性を把握し、港の特徴を活かした利活用方策をまとめる。



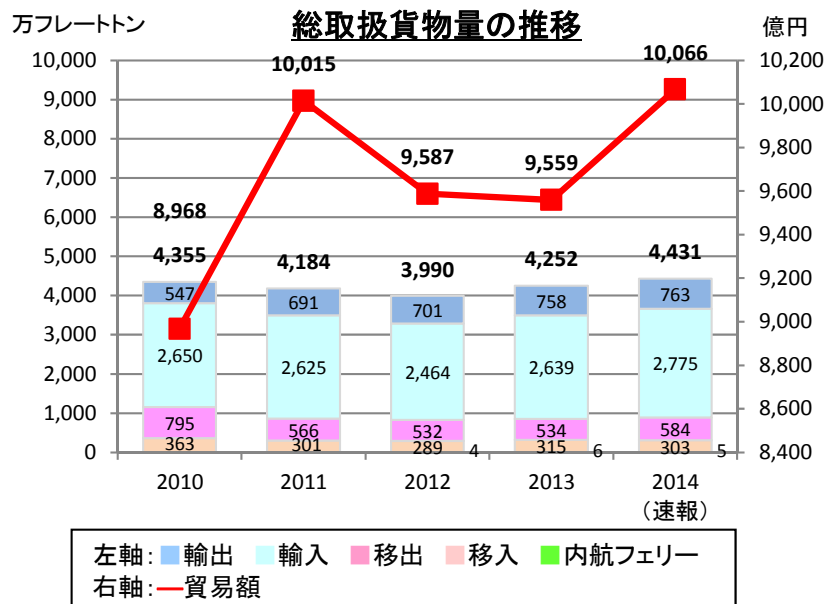
※2015年は港湾管理者からの聞き取りによる(H27.10.16時点)

# 福山港利用促進・物流高度化検討

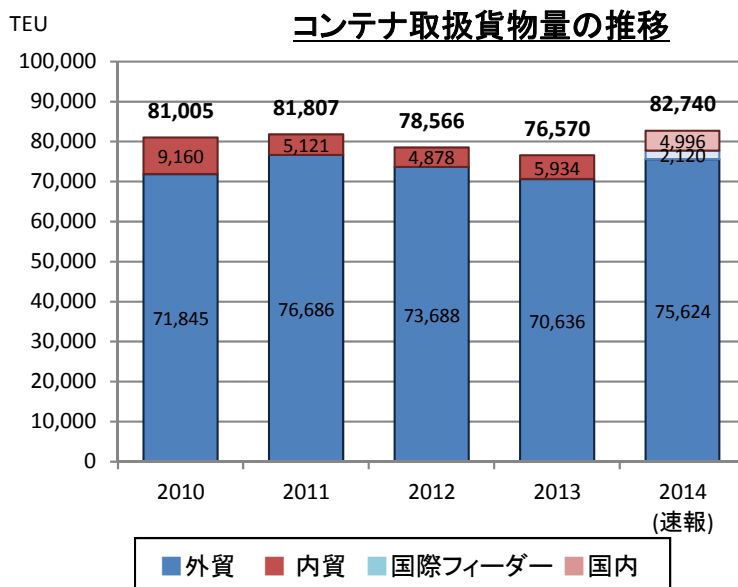
広島県東部、岡山県との県境に位置する福山港は、鋼管地区に国内最大級の製鉄所が立地しているとともに、箕沖地区にはコンテナターミナルを有するなど、産業、物流の拠点として広島県東部の産業・経済において中心的な役割を担う重要港湾として機能している。平成22年には2バース目の国際コンテナターミナルが供用するとともに、埋没した航路の機能回復に伴う本航路の浚渫を完了、平成23年には資源の安定的かつ安価な供給のために国際バルク戦略港湾(鉄鉱石)に設定されるなど、その重要性がより一層高まっているところである。

## <福山港の現状>

- ・鉄鉱石を約1,680万トン(全国シェア12%)、鋼材を約658万トン(全国シェア5%)を取り扱っている<2013年港湾統計>。
- ・平成26年3月、韓国(釜山)を結ぶ外貿定期コンテナ航路が増便(週5便)、また台湾・東南アジアを結ぶ定期コンテナ航路が新たに就航した。
- ・鋼管地区に立地するJFEスチール(株)西日本製作所(福山地区)は粗鋼生産量が1,083万トン(2013年度)で、国内生産量の1割を占めており、単一製鉄所としては日本最大である。また、周辺にはスーツ販売量全国1位の青山商事(株)など、オンリーワン・ナンバーワン企業が多数立地している。



出典: 貿易額は財務省「貿易統計」  
貨物量2010～2013年は港湾統計(年報)  
2014年は国土交通省港湾局調べ



出典: 2010～2013年は港湾統計(年報)、2014年は国土交通省港湾局調べ  
※ 国際フィーダー: 国際コンテナ戦略港湾等で外貿コンテナ船に積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量。  
※ 国内: コンテナ取扱貨物量の総計から外貿及び国際フィーダーを除いた、国内の2地点間を輸送されるコンテナ取扱貨物量。  
注) 国際フィーダーが不明の港湾は、国内に国際フィーダーが含まれている。

# 福山港利用促進・物流高度化検討

○今後も地域の産業活動を支えるよう機能していくためには、次のような今日的課題に適切に対応していくことが必要。

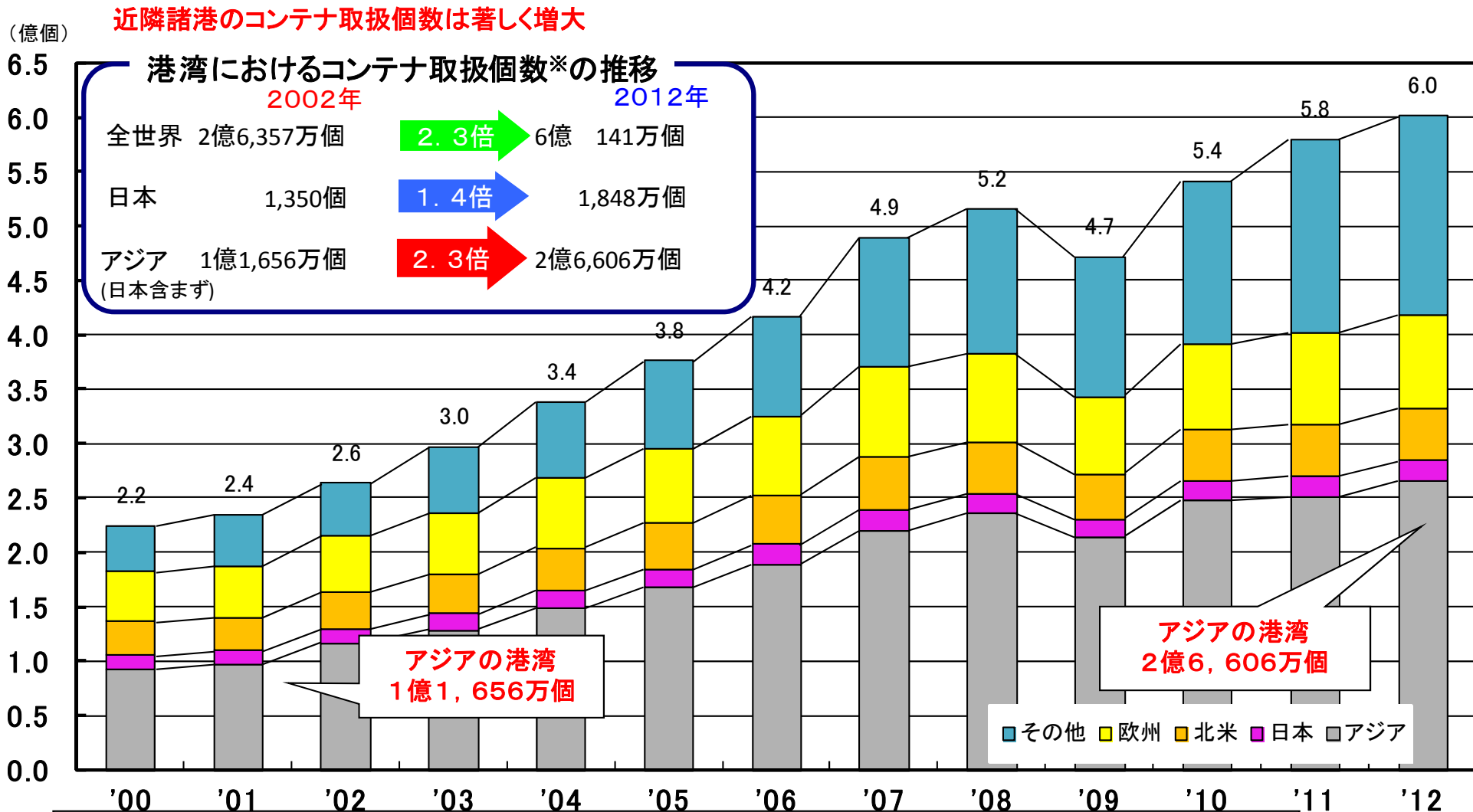
- 「国際バルク戦略港湾」政策の着実な推進
- 地域の基幹産業のさらなるグローバル化への適切な対応
- 「せとうち・海の道」形成計画の実現

○平成28年に福山港が開港指定50年を迎えるにあたり、これらの課題に適切に対応し、福山港が地域創生の牽引役として引き続き機能していくため、福山港利用高度化検討委員会を立ち上げ。



# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



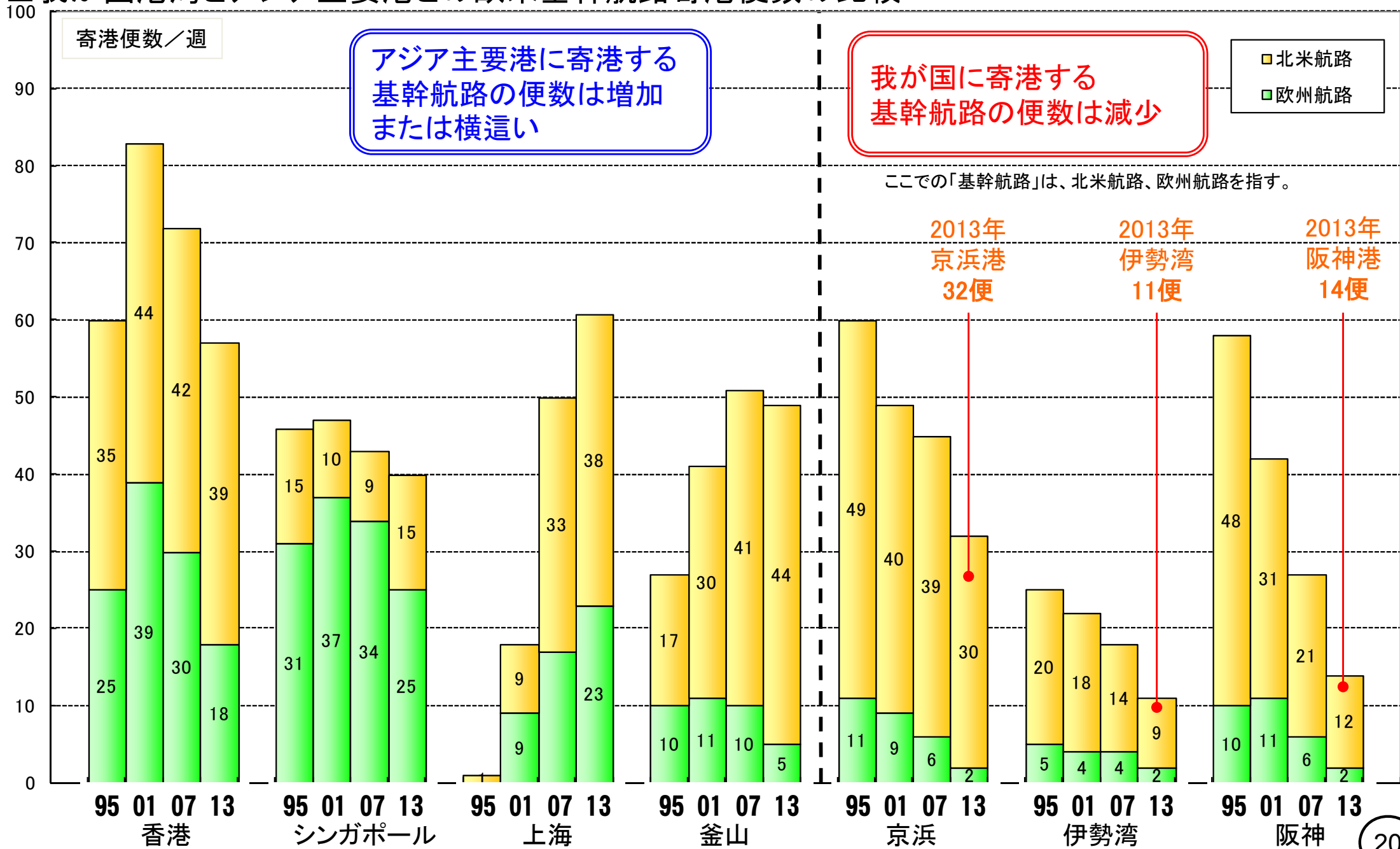
○アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア  
 ○北米：アメリカ、カナダ  
 ○欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク  
 ○その他：日本と上記以外

出典：THE WORLD BANK Container port trafficより国土交通省港湾局作成  
 \*コンテナ個数は1TEUを1個とする  
 TEU(twenty-foot equivalent unit)：国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。  
 なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貿計)は、1532万個(2002年)から2123万個(2012年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較

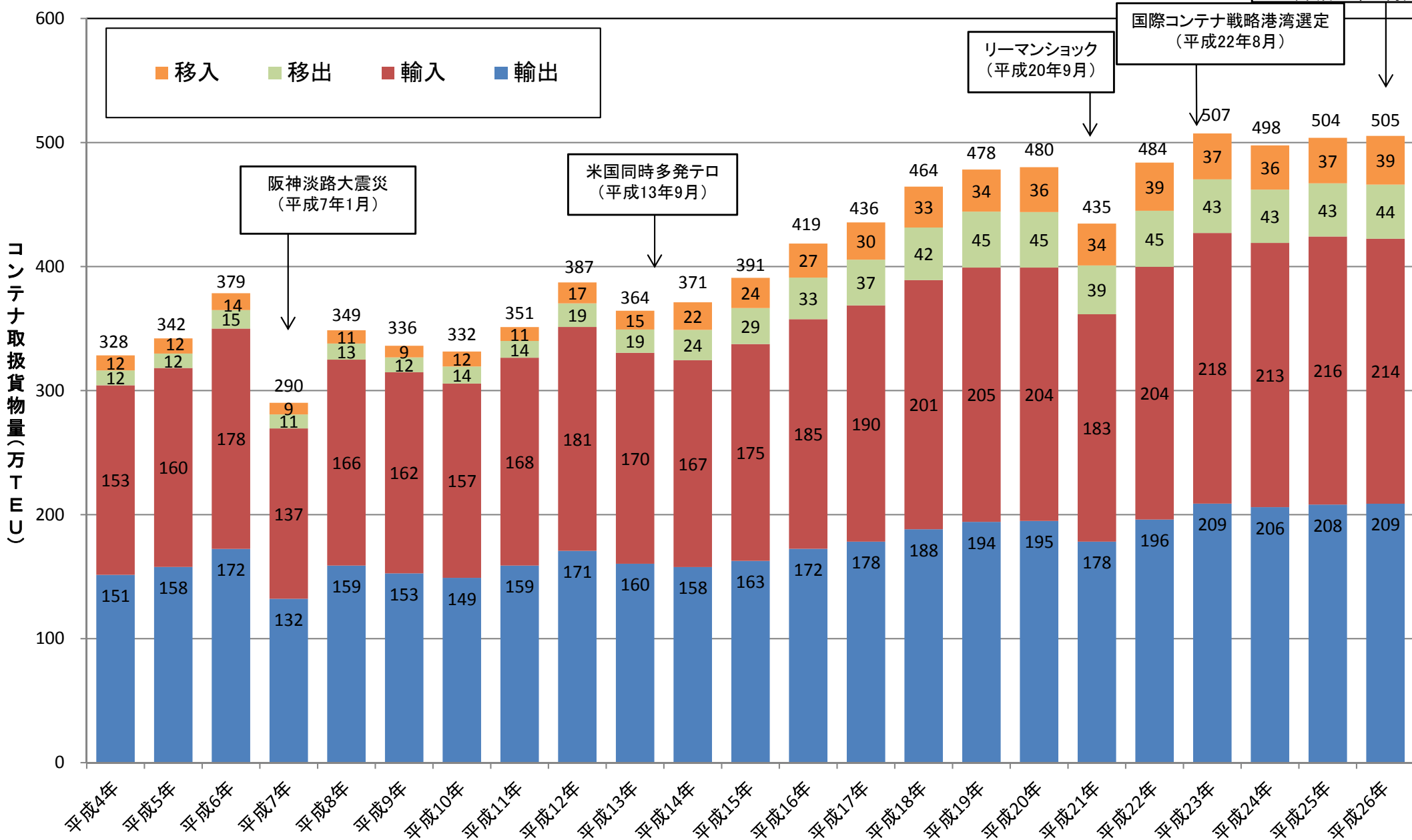


資料：国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

1995の値は前年(1994年)の11月現在の値 その他の値も同様に前年11月の値

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■ 阪神港におけるコンテナ貨物取扱量の推移



出典：  
 ・ 阪神港における平成元年～平成25年のコンテナ取扱貨物量は、「港湾統計（年報）」による。  
 ・ 阪神港における平成26年の外貿コンテナ取扱貨物量は、管理者調べ（速報値）をもとに近畿地方整備局にて作成。

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■ 基幹航路の寄港と企業立地の「悪循環」

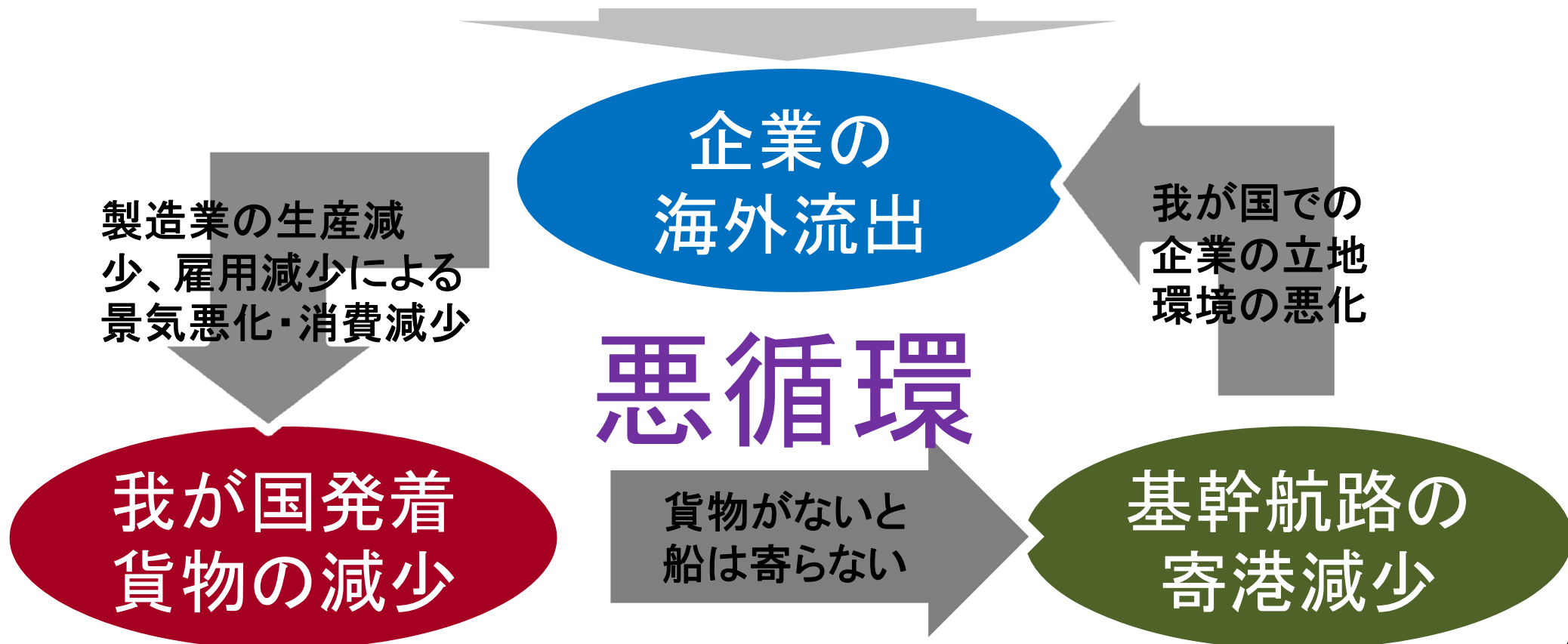
### 海運・港湾を取り巻く世界の状況

1. 近隣諸国の港湾取扱貨物の急増
2. 近隣諸国の港湾整備の急激な進展
3. コンテナ船の大型化による基幹航路の寄港地絞り込み

### 我が国港湾と国際物流網の抱える課題

1. 近隣諸国に比べ高い港湾コスト、コンテナターミナルゲート周辺の渋滞等
2. 内航等国内フィーダー輸送網の競争力不足
3. 釜山港に比べ港背後への企業誘致策の劣後

他に長期的な円高基調、国内労働コストの高さ等も相俟って・・・



地方の港湾における釜山航路への支援も原因



# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■ 基幹航路の寄港がなくなることに伴う経済・社会的影響

我が国への基幹航路等の寄港喪失

国際海上コンテナ貨物の輸送コストの上昇

輸入中間財価格の上昇  
(素材, 部品等)

輸入消費財  
価格の上昇  
(食品, 衣料品等)

国内企業の製造コストの上昇

輸出品価格の上昇

国内の生産品価格の上昇

国内の消費財価格の上昇

直接効果

A: 輸出需要の減少

B: 国内消費需要の減少

一次波及効果

C: A, Bの関連産業における国内需要と雇用・税収の減少

二次波及効果

D: Cによる所得減少に伴う国内需要と雇用・税収の減少

民間投資需要: 年間4,000億円、国民の雇用: 1.6万人が喪失

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■ 国際コンテナ戦略港湾施策の概要

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。

主な施策

### 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



### 国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



### 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■政府全体としての国際コンテナ戦略港湾政策の位置付け

### 経済財政運営と改革の基本方針 2015(平成27年6月30日閣議決定)

第3章 「経済・財政一体改革」の取組－「経済・財政再生計画」

5. 主要分野ごとの改革の基本方針と重要課題

[2]社会資本整備等

(選択と集中、担い手確保及び建設生産システムの省力化・効率化)

社会資本整備について、民需誘発効果や投資効率の高いインフラ、国際競争力を強化し経済成長に寄与するインフラ(首都圏空港・国際コンテナ戦略港湾・首都圏3環状道路をはじめとする大都市圏環状道路等)や国土強靱化、防災・減災、地域活性化等に資するインフラ等に重点化を図る。

### 「日本再興戦略」改訂 2015(平成27年6月30日閣議決定)

第二. 3つのアクションプラン

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

5-1. 「国家戦略特区」の実現/公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)、空港・港湾など産業インフラの整備/都市の競争力の向上

(産業インフラの機能強化)

・横浜港の国際競争力を強化するため、昨年8月に、強制水先を1万トン(現行3千トン)へ緩和する(危険物積載船を除く。)等の結論を得て、本年8月から緩和を実施することとなった。昨年10月に、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し阪神国際港湾株式会社が設立され、12月には、同社に対して国が出資を行い、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。

### 総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日閣議決定)

2. 今後の物流施策の方向性と取組

(1)産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等】

1) 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■ 港湾法の一部を改正する法律(平成26年法律第33号)の概要

【公布】 平成26年5月1日 【施行】 公布の日から3月を超えない範囲

### 背景

- コンテナ船の大型化、船会社同士のアライアンスの進展等による欧米基幹航路の寄港地絞り込み
  - 近隣諸港に対する国際戦略港湾のコンテナ船寄港コストの面での劣後
  - 手厚い優遇措置による釜山港近傍におけるロジスティクスハブ機能の強化
- 我が国への基幹航路寄港の著しい減少と、それに伴う我が国全体の産業立地競争力の低下

### 背景

- 大規模地震発生時に民有護岸等が被災し、航路が閉塞することで、サプライチェーンが分断されるおそれ

### 方向性

広域集貨や寄港コスト低減による我が国への基幹航路の寄港維持・拡大

### 方向性

- 民有護岸等の改良促進による非常災害時の船舶交通の確保

### 法律の概要

#### 国際戦略港湾の港湾運営会社への政府の出資

- ◆国際戦略港湾の港湾運営会社に対する政府の出資制度の創設により…

国、港湾管理者、民間の協働体制構築により、広域集貨など全国的課題への対応

会社の財務基盤を強化し、コスト競争力を有するターミナル運営のための設備投資促進

#### 国際戦略港湾の埠頭近傍の倉庫に対する無利子貸付制度の拡充

- ◆国際戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を備えた倉庫を無利子貸付制度の対象施設に追加することによる貨物の需要創出

#### 民有護岸等に対する無利子貸付制度の創設

- ◆航路沿いの民有護岸等の改良に対する無利子貸付制度の創設によるサプライチェーンの確保

我が国の産業立地競争力の強化

# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会の設立

### 概要

西日本地域の各港の関係者が情報共有及び意見交換を行い、西日本全体の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現させるとともに、国際コンテナ戦略港湾政策を推進することを目的とする。

### 構成員

国土交通省港湾局国際コンテナ戦略港湾政策推進室 阪神強化・対策班（近畿・北陸・中国・四国・九州の各地方整備局）  
 阪神港及び西日本地域において国際海上コンテナを取り扱う港の港湾管理者  
 特定港湾運営会社（阪神国際港湾株式会社）

### 取組概要

協議会は、毎年度2回程度開催

- ①西日本国際海上コンテナの流動状況（阪神港フィーダー含む）に関する情報共有
- ②西日本国際海上コンテナ物流に関する課題・取組みに関する情報共有及び意見交換
- ③西日本地域の各港における効率的で安定的な国際海上コンテナ物流の方策及び阪神港フィーダー利用促進策に関する情報共有及び意見交換

### 期待される効果

- 基幹航路の維持・拡大、物流コストの低減
- 西日本地域の各港の効率的で安定的な国際海上コンテナ物流を実現

### 協議会の開催状況

設立会議及び第1回協議会を平成27年9月3日に開催

#### 【参加者】

港湾管理者（33管理者）、阪神国際港湾株式会社、阪神強化・対策班（5局）

#### 【内容】

- ・協議会の設立について承認された。
- ・「西日本国際海上コンテナ流動の現況把握」等について情報共有及び意見交換を行った。



# 国際コンテナ戦略港湾施策について

## ■西日本国際コンテナ戦略港湾政策推進協議会の戦略的な推進

国際コンテナ戦略港湾政策に戦略的に取り組むことを目的として、本省及び各地方整備局の担当者から構成される「国際コンテナ戦略港湾政策推進室」を設置したところであり(平成26年6月1日設置済み)、「集貨」、「創貨」、「競争力強化(港湾運営会社・国出資)」の各施策を強力に推進する。

