

最近の港湾行政の動向について

中国地方整備局港湾空港部

平成28年8月25日

- 港湾行政における主要施策 2
- 国際物流の状況 4
 - コンテナ貨物の輸送を取り巻く状況と国際コンテナ戦略港湾施策
 - バルク貨物の輸送を取り巻く状況と国際バルク戦略港湾施策
- 物流効率化に向けたとりくみ 13
 - ソフト面の取組（境港流通プラットフォーム、浜田港拠点化形成研究会）
 - ハード面の取組（中国地方の港湾空港関係の主要事業）
- その他のとりくみ 21
 - 経済波及効果のある大型クルーズ船寄港事例
 - 瀬戸内海に係る緊急確保航路の指定

港湾行政における主要政策

港湾行政における主要施策

「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。

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

- 国際基幹航路の寄港を維持・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
- 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、戦略港湾の「競争力強化」の3本柱の施策を推進

(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

- 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、雇用と所得を維持・創出

(3) 地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

- 地域の基幹産業を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化に直結する港湾施設を整備することにより、産業の立地、投資環境の向上を図り、地域の雇用と所得を維持・創出

(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

- 対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークを構築

(6) 特定離島における活動拠点の整備・管理

(7) 急増するクルーズ船の受入環境の改善

(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～

東日本大震災からの復興加速

- 被災地の経済復興を支える物流拠点、エネルギー供給拠点の形成等に資する港湾施設、海岸保全施設の整備を推進

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

(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

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

国際物流の状況

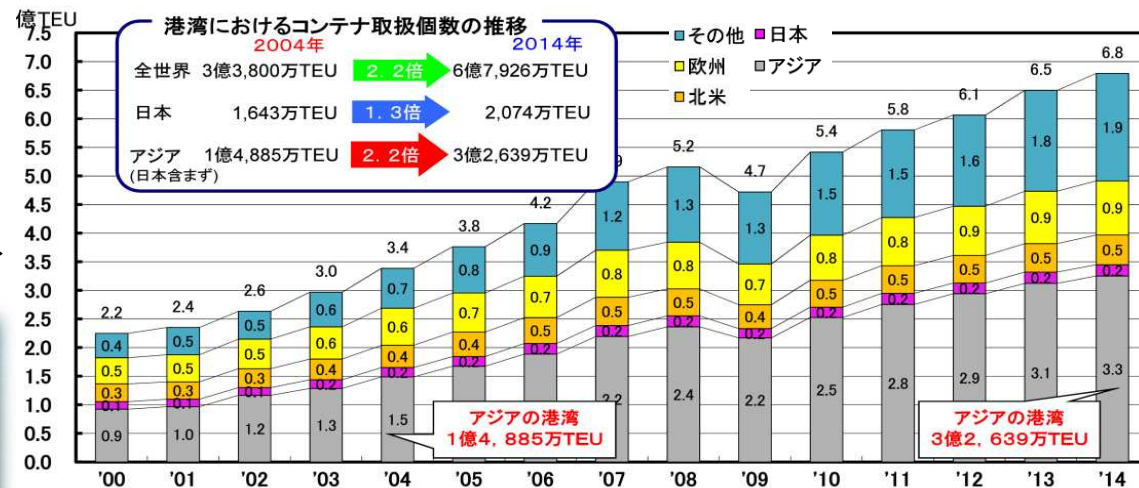
コンテナ貨物の輸送を取り巻く状況

■コンテナ輸送の特徴

- ・少量・小型の貨物や製品等を輸送する方法。
- ・積み替え等の手間が少なく、貨物の混載が可能。
- ・コンテナサイズは主に20ft(約6m)、40ft(約12m)。
- ・主な輸送品 輸入: 食品、機械部品、衣料品など
輸出: 電気製品、紙・パルプ、家具など

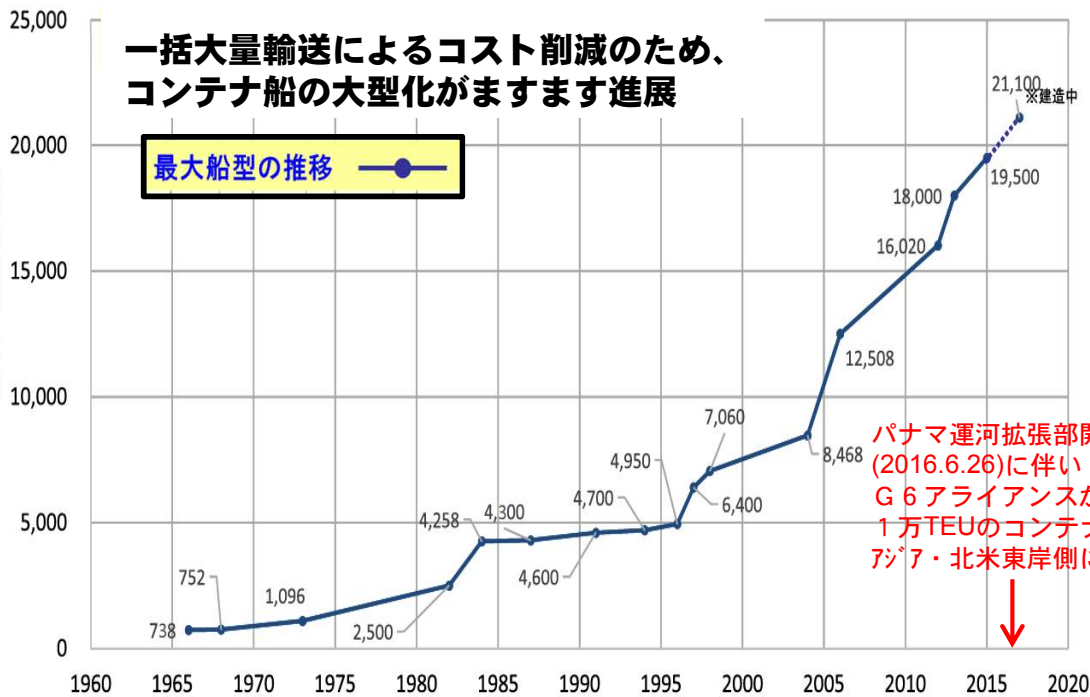


港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



○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
 ○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
 ○北米 : アメリカ、カナダ

出展: THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units) より作成
 注) 外内貿を含む数字。ただし、日本全体の貨物量は 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。



船舶の大型化に伴い、アライアンスの再編が進展

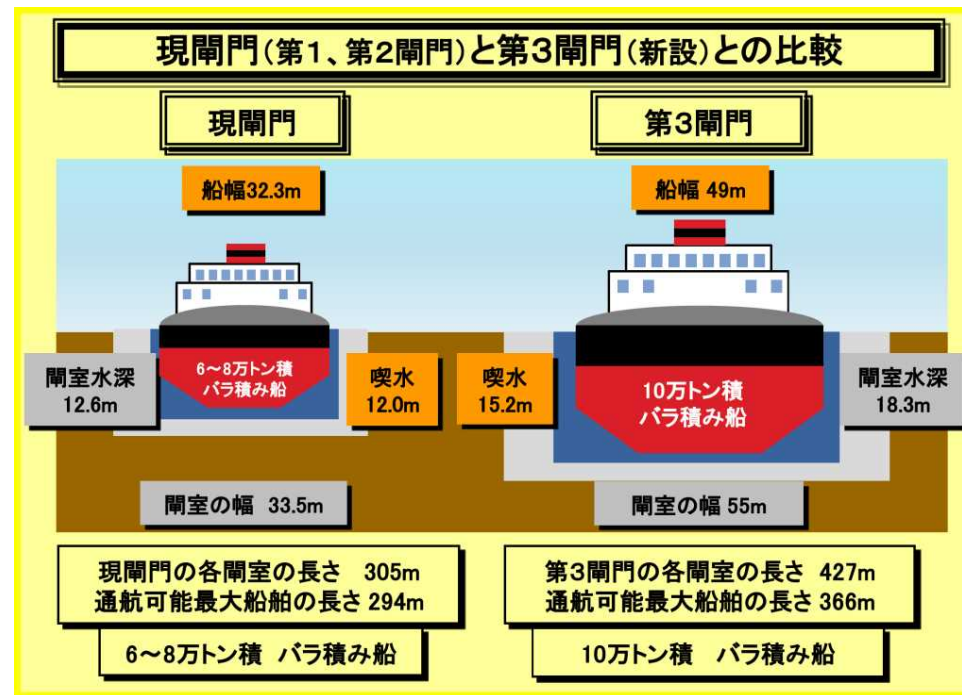
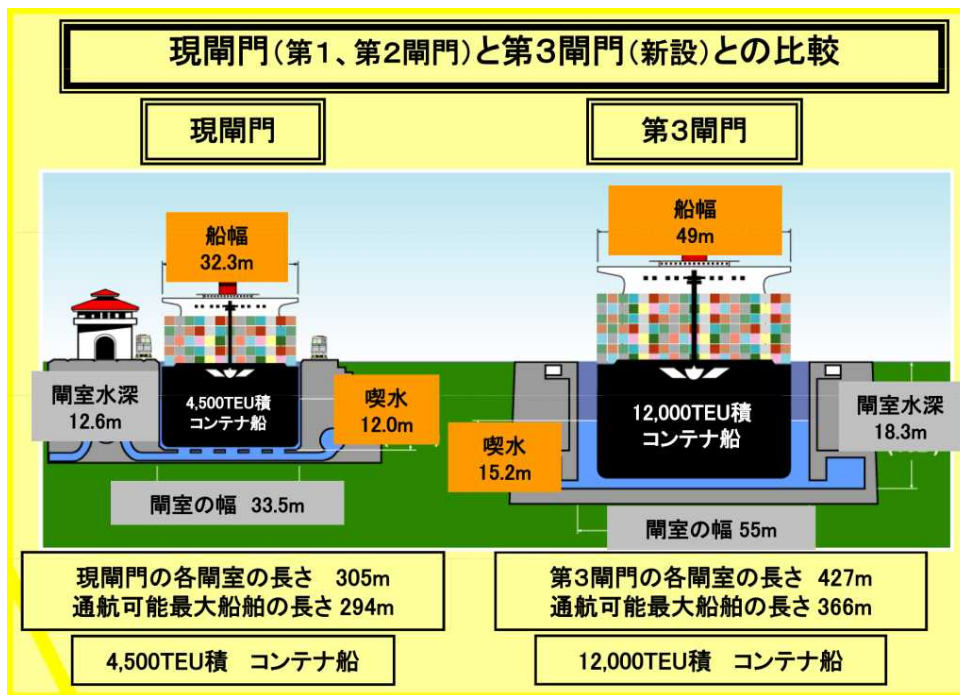
歴史的な市況の低迷を受け海運業界の再編が加速する中、各アライアンスが欧州航路を続々と休止・減便している。国際基幹航路の維持・拡大に向け「集荷」「創貨」「競争力強化」の3本柱の施策を推進していく必要がある。

現在	17年～
2M AP・モラー・マースク、MSC	2M (船腹シェア28%) Maersk Line(デンマーク)、MSC(スイス)
O3 CMA CGM、CSCL、UASC	オーシャンアライアンス (シェア26%) CMA CGM(仏)(APL買収)、OOCL(香港) COSCON(中国)(CSCLと合併)、 エバーグリーン(台湾)
G6 日本郵船、商船三井、ハパックスロイド、 APL、現代商船、OOCL	ザ・アライアンス (シェア17%) 日本郵船、商船三井、川崎汽船、 ハパックスロイド(独)、陽明海運(台湾)
CKYHE コスコン、川崎汽船、陽明海運、 韓進海運、エバーグリーン	

国土交通省港湾局資料より作成

パナマ運河拡張工事(完了)

○パナマ運河拡張計画とは、第3閘門の新設や航路の拡張・増深等により、喫水15.2m、船幅49mの船舶を通航可能とするもの。(2016年6月26日供用開始)



パナマ運河の現閘門と拡張後の比較(左図:コンテナ船、右図:バルク貨物船)



ガトン閘門(現況)



第3閘門

太平洋側ココリ水門(拡張後)

第1、第2閘門

「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

国際コンテナ戦略港湾：我が国の国際コンテナ港湾の競争力強化を図るために平成22年8月に選定された港湾。具体的には阪神港と京浜港の2港。

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

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

※ 国際基幹航路の日本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低下に加え、国内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、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。

(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

西日本諸港から阪神港へのフィーダー網の強化

国際戦略港湾競争力強化対策事業
(半額国費補助)により実施

集貨促進のために投入された国内最大内航コンテナ船 (540TEU級)

寄港便数
68→94便/週(40%増)

平成25年度まで「フィーダー機能強化事業」を実施。釜山港トランシップのうち約9.5万TEUを国内港湾利用へ転換。平成26年度以降「国際戦略港湾競争力強化対策事業」が実施され、阪神港のコンテナ貨物取扱個数が増加するなど一定の効果がみられた。

※ 赤字・赤丸(●)の港は、寄港便数が増加した港

(2) 国際コンテナ戦略港湾背後への「創貨」

「創貨」促進のための無利子貸付制度の創設

【対象施設】国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)の埠頭の近傍に立地する物流施設(上屋、倉庫)

【貸付比率】国:港湾管理者:民間事業者=3:3:4

流通加工機能を備えた荷さばき施設または保管施設を整備する民間事業者を対象

流通加工機能を備えた物流施設 (ロジスティクス・ハブ機能の強化)

物流施設における流通加工

コンテナターミナル

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のため、「港湾機能高度化施設整備事業」が活用されている。成果は今後注視していくものの、年間約400TEUの創貨効果が見込まれる(平成28年度以降)。

(3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

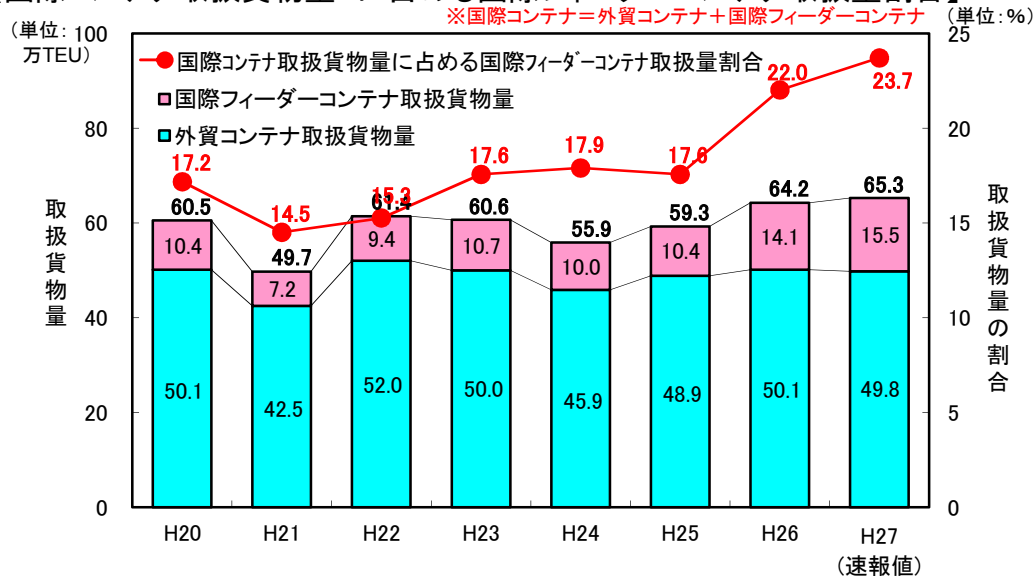
- ・コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- ・国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- ・国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

2015年中国地方整備局管内のコンテナ取扱について

■27年における管内の国際フィーダーコンテナ取扱貨物量

- 管内における平成27年の主に阪神港を利用した国際フィーダーコンテナ取扱貨物量は15.5万TEUであり、対前年比で9.4%増加。
- 平成27年の国際コンテナ取扱貨物量に対する国際フィーダーコンテナ取扱貨物量の割合は23.7%であり、近年最高の割合となっている。
- 港別内訳をみると、広島港が最も多く49%、次いで水島港が23%であり、2港の取扱量で全体の72%を占めている。

【国際コンテナ取扱貨物量※に占める国際フィーダーコンテナ取扱量割合】



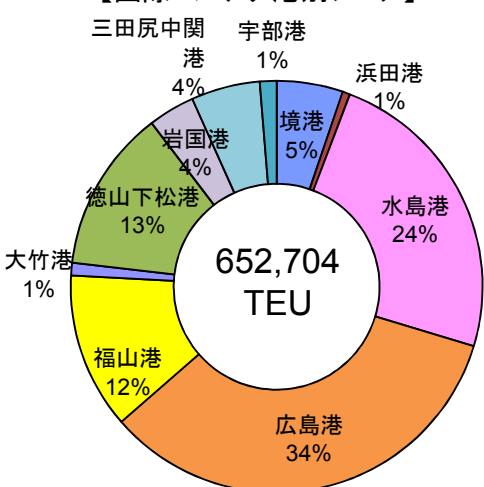
【管内のコンテナ取扱貨物量】

港湾別のコンテナ取扱貨物量(2015年速報値)

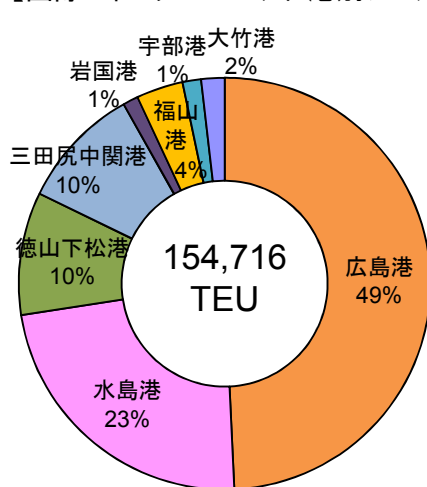
種類※1	2015 順位	2014 順位	所在地	港湾名	(A) コンテナ取扱貨物量(個)※2 (A)=(B)+(C)							
					(B) 外貿コンテナ(個)		(C) 国内コンテナ※3		国際フィーダーコンテナ※4		国際フィーダーコンテナ以外(個)	
					出(個)	入(個)	出(個)	入(個)	出(個)	入(個)		
全国計					21,160,898	17,283,995	8,635,836	8,648,160	573,749	307,803	265,946	3,303,154
中国計					770,080	497,988	266,960	231,028	154,671	89,024	65,647	117,421
	41	(41)	鳥取県	境	36,432	34,006	18,118	15,888	0	0	0	2,426
	82	(77)	鳥根県	浜田	4,137	3,877	1,834	2,043	0	0	0	260
	110	(107)	岡山県	宇野	444	0	0	0	0	0	0	444
○	15	(15)	岡山県	水島	166,000	119,710	61,007	58,703	36,075	17,610	18,465	10,215
	22	(21)	広島県	福山	80,081	74,399	34,875	39,524	5,682	5,039	643	0
○	12	(12)	広島県	広島	222,969	145,329	73,822	71,507	76,180	37,752	38,428	1,460
	99	(97)	広島県	呉	1,142	0	0	0	0	0	0	1,142
	73	(78)	広島県	大竹	6,742	3,655	1,652	2,003	2,799	2,620	179	288
○	16	(16)	山口県	徳山下松	136,632	68,211	45,609	22,602	14,926	9,987	4,939	53,495
	37	(33)	山口県	岩国	46,760	22,099	15,568	6,531	1,849	1,668	181	22,812
	34	(38)	山口県	三田尻中関	48,009	20,382	11,243	9,139	14,916	12,118	2,798	12,711
	51	(51)	山口県	宇部	20,732	6,320	3,232	3,088	2,244	2,230	14	12,168

※1 ○は国際拠点港湾、無印は重要港湾または地方港湾
 ※2 長さ207フィートのコンテナ1本を1個としてカウント
 ※3 国内コンテナ取扱貨物量には、国際フィーダーコンテナ取扱貨物量も含まれている
 ※4 国際フィーダーコンテナとは、国際コンテナの内、神戸港や大阪港等を經由するコンテナをいう

【国際コンテナ港別シェア】



【国際フィーダーコンテナ港別シェア】



国際フィーダ輸送のイメージ図



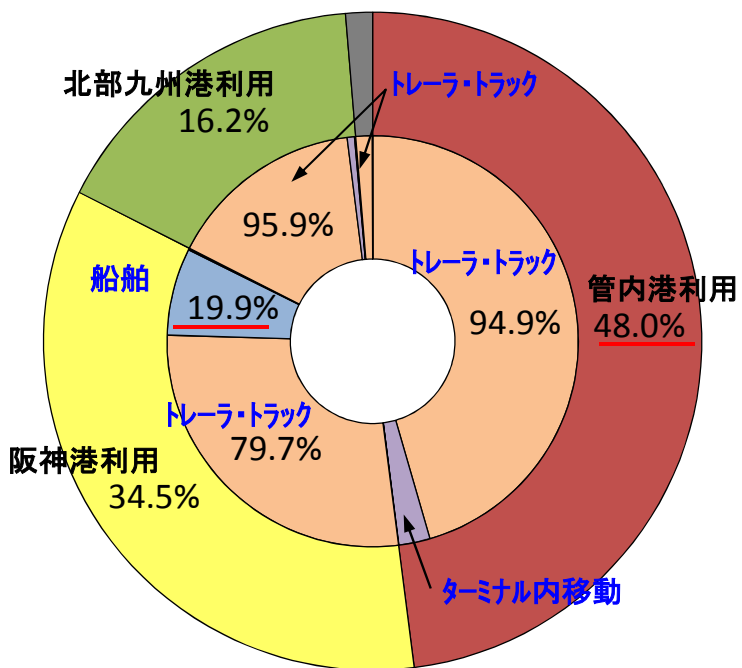
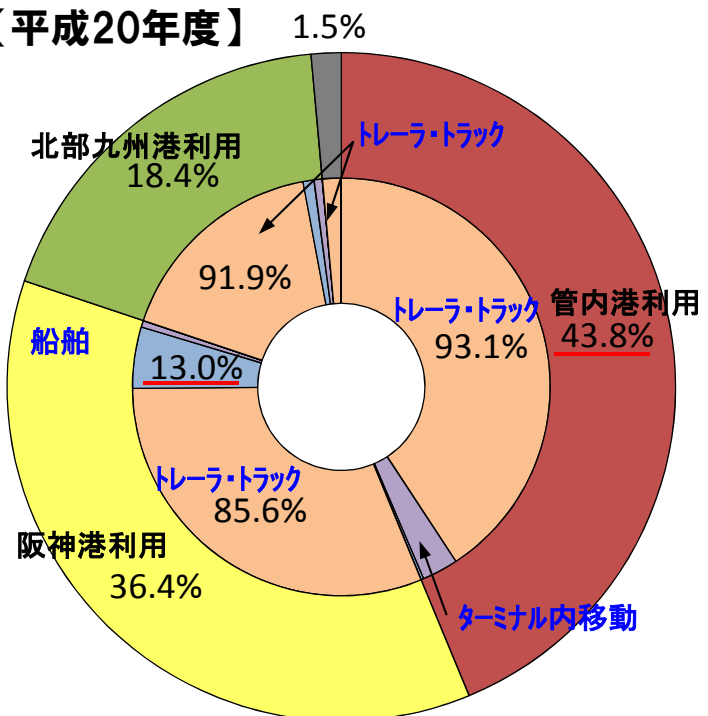
平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

■ 中国地方整備局管内発着のコンテナ貨物における船積・船卸港と輸送手段の比較 (H20年とH25年)

- 管内発着国際コンテナ貨物による管内港湾の利用が増え (43.8%→48.0%)、阪神港利用及び北部九州港の利用割合は減っている
- 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) までの輸送手段は「トレーラ・トラック」が中心となっている。しかし、**阪神港利用輸送手段に着目**すると、「トレーラ・トラック」輸送が減少 (85.6%→79.7%) し、「**船舶**」輸送が増加した13.0%→19.9%

【平成20年度】

【平成25年度】



凡例

- 管内港利用
- 阪神港利用
- 北部九州港利用 (下関港を含む)
- その他港利用
- トラック
- 船舶
- ターミナル内移動

イメージ



バルク貨物の輸送を取り巻く状況

■バルク(ばら積み)輸送の特徴

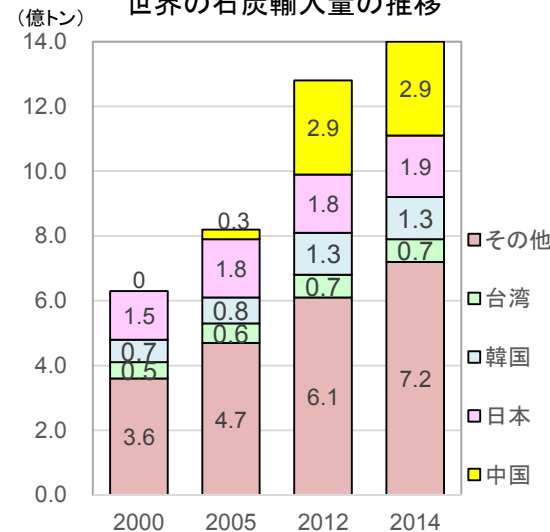
- ・大量の貨物を一括で輸送する方法。
- ・主な輸送品 輸入:石油(原油)、LNG、鉄鉱石、石炭、とうもろこし、小麦など

日本の海上荷さばき量の7割がバルク貨物

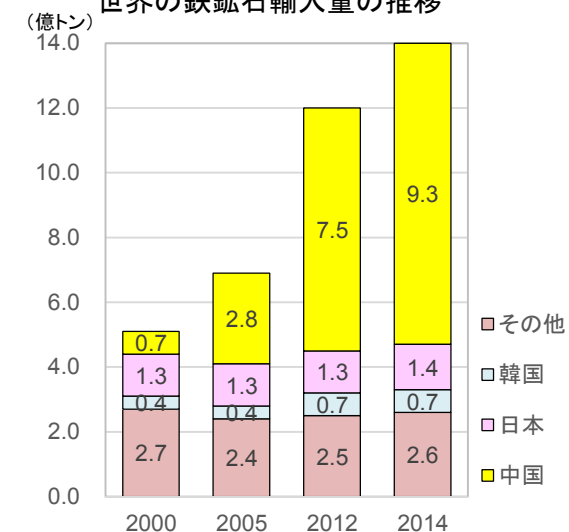


近年、中国の石炭・鉄鉱石輸入量が急速に増加

世界の石炭輸入量の推移

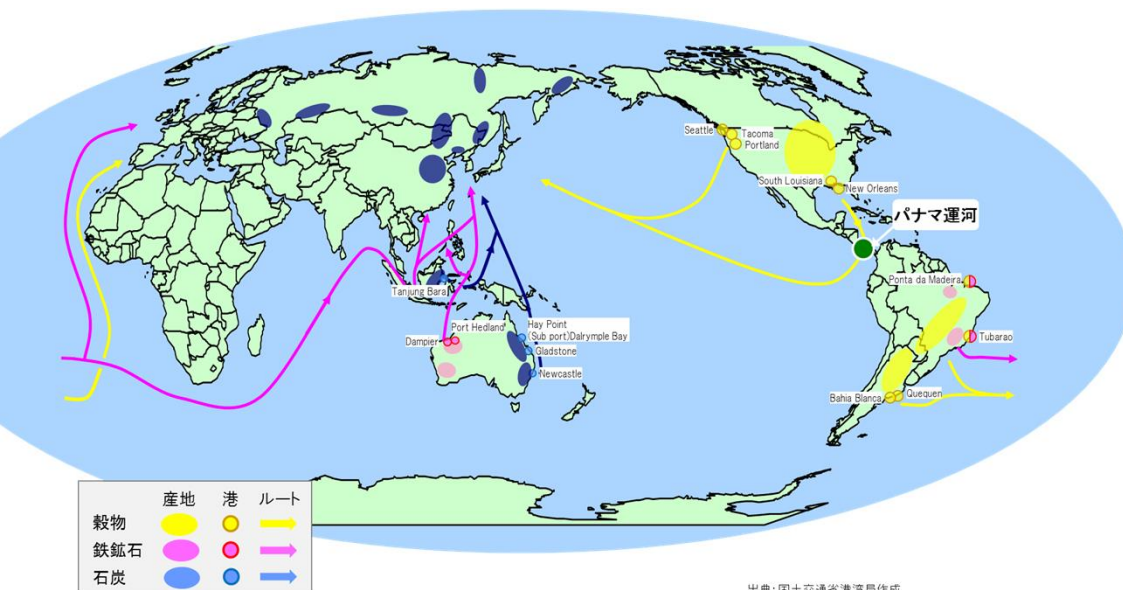


世界の鉄鉱石輸入量の推移



出典: WSA「Steel Statistical Yearbook」、IEA「Coal Information」より作成

我が国は、資源・エネルギーのほとんどを海外に依存。



一括大量輸送によるコスト削減のため、ばら積み貨物船の大型化が進展

呼称 (船型:トン※1)	船型(例示)、同縮尺イメージ	穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス (船型:6~8万トン程度)	<7.4万トン級の例> 満載喫水 12.7m 必要岸壁水深 14m程度 	●	●	●
ポストパナマックス※2(仮称) (船型:10万トン程度)	<12万トン級の例> 満載喫水 15.2m 必要岸壁水深 17m程度 	●	●	●
ケープサイズ (船型:10~20万トン程度)	<15万トン級の例> 満載喫水 17.5m 必要岸壁水深 19m程度 	●	●	●
VLOC<Very large Ore Carrier> (船型:20万トン以上)	<33万トン級の例> 満載喫水 21.1m 必要岸壁水深 23m程度 	●	●	●

*1 単位は載貨重量トン(DWT)。DWT(Dead Weight Tonnage): 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。
*2 現在工事中の新パナマ運河に対応した船舶。(2016.6.26完成)

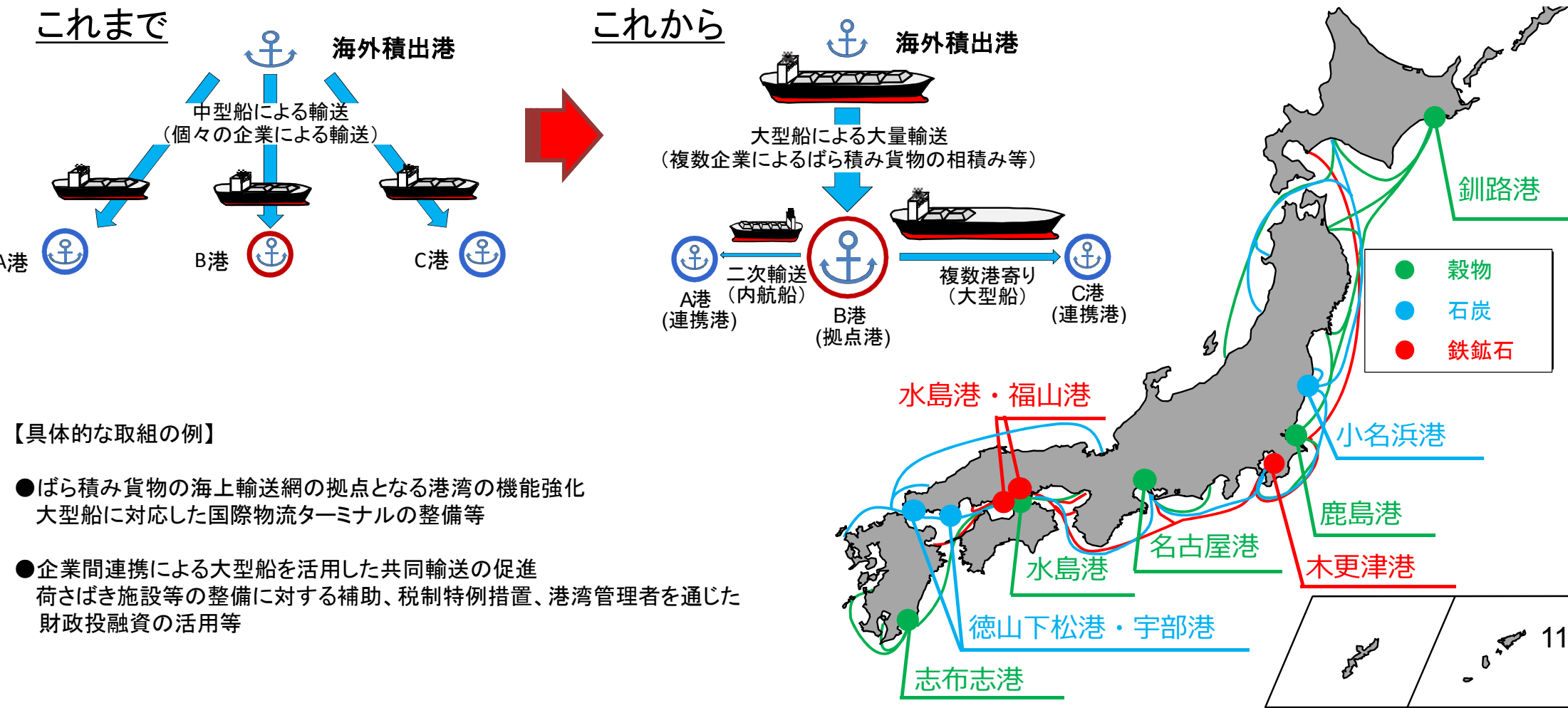
国際バルク戦略港湾政策の概要

国際バルク戦略港湾：資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給のため、平成23年5月に選定された港湾。

政策目的：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

ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※ 我が国の産業及び国民生活に欠かせない物資である資源、穀物等のバルク貨物の世界的な獲得競争が進展している中、大型船による一括大量輸送の拠点となる港湾を指定し、効率的な海上輸送ネットワーク構築のための支援措置を講じることで、各港湾単位での中型船による海上輸送(非効率)から、企業間連携による大型船を活用した一括大量輸送(効率的)への転換を促進。



徳山下松港・宇部港における石炭共同輸送の取組

徳山下松港・宇部港では、国際バルク戦略港湾の推進に必要な企業間連携の実現に向けて、石炭共同輸送の取組が行われている。

大型船による共同輸送の将来的な本格運用を視野に、共同輸送量の調整や輸送船の選定などの運用上の手続きを確認することを目的として行うもの。徳山下松港(下松地区)及び宇部港を荷揚げ港として、インドネシアとオーストラリアから石炭を2隻の船舶で輸送。なお、宇部港においては、2020年代前半の運転開始を目指して、120万kW級の石炭火力発電設備を用いた電気等供給事業が検討されている。

[国際バルク戦略港湾連携協議会]

「徳山下松港・宇部港」が国土交通省の「国際バルク戦略港湾」に選定された後、港湾利用企業が主体となり設立。企業間連携による効率的な海外炭物流体制について検討を進めている。

国際バルク戦略港湾(徳山下松港・宇部港)の関係企業7社(※)で構成する協議会であり、国際バルク戦略港湾の実現に向けて企業連携等の検討等を行う組織で平成24年1月に発足。山口県はオブザーバーとして協議会に参画している。
 ※出光興産(株)、宇部興産(株)、周南バルクターミナル(株)、JX日鉱日石エネルギー(株)、中国電力(株)、東ソー(株)、(株)トクヤマ

海外炭共同輸送実績



宇部興産 中国電力 による 共同輸送	積地 揚地 出発日 到着日 輸送量 輸送船	インドネシア・サマリンダ沖 宇部港 2014年12月4日 2014年12月13日 約7万t (宇部興産4万t、中国電力約3万t) 8万t級パナマックス船
宇部興産 中国電力 による 共同輸送	積地 揚地 出発日 到着日 輸送量 輸送船	オーストラリア・ニューキャッスル港 徳山下松港(下松地区)および宇部港 2014年12月24日 徳山下松港(下松地区): 2015年1月8日 宇部港: 2015年1月10日 約10万t (宇部興産約3.5万t、中国電力約6.5万t) 10万t級スモールケープ船
四国電力 中国電力 による 共同輸送	積地 揚地 出発日 到着日 輸送量 輸送船	オーストラリア・ニューキャッスル港 福山港(西条発電所・水島発電所) 2015年4月5日 2015年4月19日 約14万t (四国電力約8万t、中国電力約6万t) 18万t級ケープ船 <small>※ 外航船が入港できる中継基地として福山港を活用</small>
出光興産 トクヤマ による 共同輸送	積地 揚地 出発日 到着日 輸送量	オーストラリア・ニューキャッスル港 徳山下松港(徳山地区) 周南バルクターミナル 2015年6月2日 2015年6月17日 約6万t
出光興産 中国電力 による 共同輸送	積地 揚地 出発日 到着日 輸送量 輸送船	オーストラリア・ニューキャッスル港 徳山下松港(徳山地区) 周南バルクターミナル 2015年12月11日 2015年12月27日 約8万t (出光興産・トクヤマ: 約3万t、中国電力: 約5万t) 9万t級オーバーパナマックス船

出典: 山口県HPより

出典: 宇部興産HP他

物流効率化に向けたとりくみ

ソフト面の取組 プラットホームの取組(境港流通プラットフォーム)

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索するなど、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。

境港を取り巻く課題

物流
の課題

ミッシングリンクの解消

国内RORO貨物の
マーケティング

国際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)

国内・国際物流の連結

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

他港との連携

物流・取引
環境の課題

境 港

境港流通プラットフォーム協議会

平成27年7月11日協議会設立



[分科会の役割]:
具体的検討と行動

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

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 H27.9.4、第2回分科会 H28.3.11>

内航トライアル輸送の実施(RORO船) 北九州～境(SEA&RAIL)H27.12.8～10
境～敦賀～苫小牧H28.6.20～22, 6.27～29

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]コールドチェーン構築など

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

プラットフォームの取組(トライアル輸送)

平成27年度トライアル輸送

境港～北九州ひびき港内航 (SEA&RAIL)

境港から

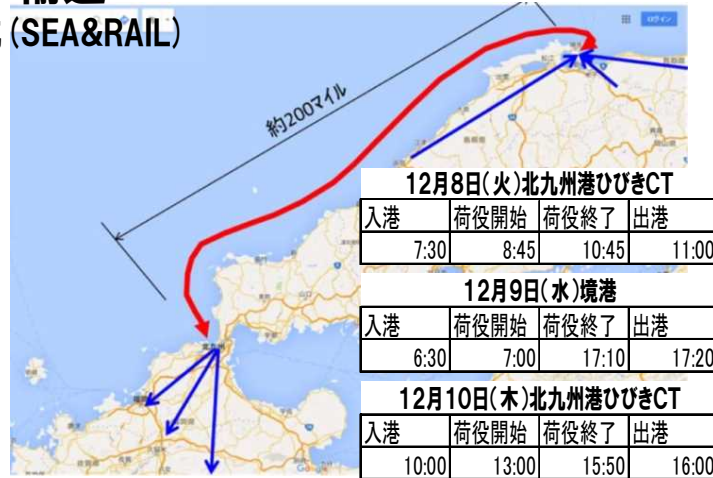
北九州ひびき港



北九州貨物ターミナル駅



鉄道にて各地へ



輸送品目	荷姿利用	コンテナ(基数)	最終目的地
農機具	裸体ノスキッド	40フィート(1) JR12フィート(1)	佐賀県鳥栖市
空パレット	パレット	JR12フィート(1)	JR鍋島駅
合板		31フィート(7)	福岡県・佐賀県・茨城県
飲料	段ホールノバラ	海上12フィート(2) 31フィート(2)	佐賀県鳥栖市
紙製品	平版	JR12フィート(5)	福岡県内
米穀	紙袋	海上12フィート(2)	福岡県田川市
ファイル	段ホールノバラ	JR12フィート(1)	佐賀県三基郡
マッサージ機	段ホールノバラ	JR12フィート(1)	福岡市・鳥栖市
乗用車		40フィート(1)	北九州市

集荷(トラック)から船舶、船舶から横持ち(トラック)、トラックから鉄道などで積替作業が生じ、所要時間が半日程度伸びたが、RORO船の使用により所要時間の圧縮が可能と考えられる。積替による揺れは問題なく、貨物の破損もなかった。

新たな輸送ルートとして期待の声が大きい。一方で山陰地域での輸送機材(コンテナ、ヘッド、シャーシ等)の確保、帰り荷(九州→山陰)の確保による輸送システムとしての安定性の向上等が、定期化に向けての課題として指摘された。

内航RORO船の定期航路開設に向けて更なるトライアル輸送が必要。(RORO船の使用による所用時間圧縮、既存航路の境港延伸について検証) 既往成果もあわせて、輸送ニーズを踏まえた船舶確保、主要貨物の掘り起し、ポートセールス体制強化、境港側の陸上輸送部分のシステムづくり、輸送機材の確保、他港との協力体制の確立により、定期航路の開設を目指す。

平成28年度トライアル輸送



	1回目/6月20日入港分	2回目/6月27日入港分
移入	貨物台数	トレーラー16台、自走貨物3台
	貨物種類	洋紙、パレット材、自転車、フォークリフト、輸送容器
	仕出地	苫小牧市、帯広市、小松市
	仕向地	松江市、福山市、伯耆町、境港市
移出	貨物台数	トレーラー7台、自走貨物4台
	貨物種類	合板、飲料水、ガスボンベ、農機、建材
	仕出地	広島市、津山市、松江市、境港市、倉吉市、伯耆町
	仕向地	津山市、松江市、益田市、米子市、境港市、倉吉市、伯耆町
貨物台数計	トレーラー23台、自走貨物7台、計30台	トレーラー31台、自走貨物5台、計36台

発展著しいアジアに近い「浜田港」の強みを生かして、石見から出雲、広島県北部に至る**広域的な産学金官が連携して、浜田港への集貨対策及びクルーズ客船誘致対策に取り組む**ため、「**浜田港拠点化形成研究会**」を平成28年5月20日に設立した。

浜田港を取り巻く課題



物流の課題

■ 物流機能の不足

- ・ 大型船舶に対応していない
- ・ 荷さばき・保管機能が不足
- ・ 港から工業団地へのアクセスが悪い

■ 海上輸送網がない

- ・ 国内定期航路が無い
- ・ 貨物が集まりにくい

商流の課題

■ マーケティング

販路の開拓、拡大をしたいが、情報が少ない

■ 集荷促進

県境を越えた広範囲から集荷したいが、個々の取組では困難

浜田港拠点化形成研究会

平成28年5月20日研究会設立

研究会

[研究会の役割]: 取組方針決定
進捗管理
情報共有

研究会メンバー

- ・ 有識者(島根県立大学、山陰経済経営研究所)
- ・ 金融機関(山陰合同銀行、日本海信用金庫、日本政策投資銀行、日本政策金融公庫)
- ・ 経済関係団体(ジェトロ、商工会議所、商工会連合、産業振興財団、中小企業家同友会)
- ・ 農業・漁業団体(JALまね、JFLまね)
- ・ 運送関係者(浜田トラック事業協同組合)
- ・ 利用企業(島根合板、日本製紙、エル・アイ・ピー ケイ、エフ・ジー)
- ・ 観光団体(石見観光振興協議会、観光協会)
- ・ 旅行・交通事業者(石王観光、石見交通)
- ・ 船舶代理店等(浜田港運、日本通運)
- ・ 浜田港振興会
- ・ 行政機関(浜田市、益田市、大田市、江津市、川本町、美郷町、邑南町、津和野町、吉賀町、出雲市、三次市、安芸高田市、安芸太田町、北広島町、島根県)

ワーキングメンバー

検討課題に応じて招集

[ワーキンググループの役割]: 具体的検討と行動

集貨対策ワーキンググループ

第1回WG H28.7.1
利用可能企業の情報収集・課題整理

- [検討課題]
- ・ 国際定期コンテナ船の利用促進
 - ・ 国際定期RORO船の利用促進
 - ・ 貨物の取扱量の拡大(国内・国際コンテナ及びバルク)
 - ・ 国内他港との連携

上記検討が → 国内定期航路の誘致(海上輸送網ミッシングリンクの解消)
進んでから → 国内・国際物流の接続による新たな物流ルートの確立

- [具体的活動]
- ・ 広域的な、利用可能企業等の情報収集
 - ・ 関係者が連携した有望企業へのポートセールス
 - ・ 荷主に対するインセンティブ(補助制度等)の検討
 - ・ 新規貨物の掘り起し など

クルーズ客船誘致対策ワーキンググループ

第1回WG H28.7.15
情報共有・課題整理

- [検討課題]
- ・ 国内・海外クルーズ客船の誘致と継続的な寄港
 - ・ クルーズ客船の受入に向けた受入環境整備
 - ・ 国内他港との連携

- [具体的活動]
- ・ 観光資源の掘り起こし
 - ・ 外国語ガイド・地元ボランティアの確保
 - ・ 国内・海外クルーズ客船の誘致活動
 - ・ CIQの体制整備の検討 など





事務局

事務局メンバー

- ・ 浜田市
- ・ 島根県

ハード面の取組(中国地方の港湾空港関係の主要事業)

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【S43~H28】
 (外港中野地区)国際物流ターミナル(-12m)整備【H24~H28】
 (外港竹内南地区)ふ頭再編改良(-10m)【H27~H31】

鳥取港(千代地区)
 防波堤整備【S52~H33】

浜田港(福井地区)
 防波堤(新北)整備【H10~H29】
 臨港道路整備【H24~H29】

徳山下松港
 (徳山地区)国際物流ターミナル(-14m)整備【S63~H28】
 (新南陽地区)国際物流ターミナル(-12m)整備【H9~H28】
 (下松地区)国際物流ターミナル(-19m)整備【H28~H31】

水島港(玉島地区)
 国際物流ターミナル(-12m)・
 臨港道路整備【H20~H29】

油谷港(唐崎地区)
 防波堤整備【H2~H31】

広島空港
 滑走路・誘導路改良整備【H25~H32】

尾道糸崎港(機織地区)
 国際物流ターミナル(-12m)整備【H6~H30】

宇部港(本港地区)
 航路・泊地(-13m)整備【H9~H30】

岩国港(装束~室の木地区)
 臨港道路整備【H16~H32】

広島港
 (宇品地区)ふ頭再編改良(-12m)【H27~H30】
 広島港海岸
 直轄海岸保全施設整備【H17~H32】

※【 】内は事業予定期間(年度)を示す
 ※朱書部分はH28年度に新規採択された事業を示す

境港(外港中野地区)国際物流ターミナル整備事業

<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>

【山陰地域】

○ 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

対応 国際物流ターミナルの整備

- ・整備内容: 岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地
- ・事業期間: 2012年度～2016年度
- ・全体事業費: 85億円

効果 原木の輸入時に大型船による一括多量輸送や荷揚げ後の貨物の円滑な取扱が可能となり、利用企業の物流コストの削減に寄与できる



滞船事例: 大型木材輸送船の荷役中の木材チップ船の沖待ち状況



昭 and 南 1 号岸壁 (-13m) に大型木材輸送船が満載で接岸

大型木材輸送船の荷役終了待ちにより、木材チップ船が玉突きで2隻滞船。フル生産体制中の製紙企業の原材料調達に支障。

水島港(玉島地区)国際物流ターミナル・臨港道路整備事業

＜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＞【備前備中地域】

○ 鉄鉱石、穀物等の安価で安定的な供給の確保に資するインフラの整備

対応 国際物流ターミナル、臨港道路の整備

- ・整備内容: 岸壁(水深12m)(耐震)、航路(水深12m)、泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地、荷役機械
- ・事業期間: 2008年度～2017年度(臨港道路は2016年度供用予定)
- ・全体事業費: 559億円

効果

船舶の大型化への対応や、水島・玉島両地区を結ぶネットワークの強化によって物流コストを削減し、基幹産業の国際競争力の強化を図ることで、日本経済の発展、雇用の確保等に寄与する。また、大規模災害に対する地域の災害対応力の強化を通じ、地域防災力の向上に寄与する。



移動距離: 11.5km→9km
 移動時間: 17分→12分
 (平均移動速度: 44km/h)

輸送時間の短縮
 製品輸出の効率化



徳山下松港(下松地区)国際物流ターミナル整備事業

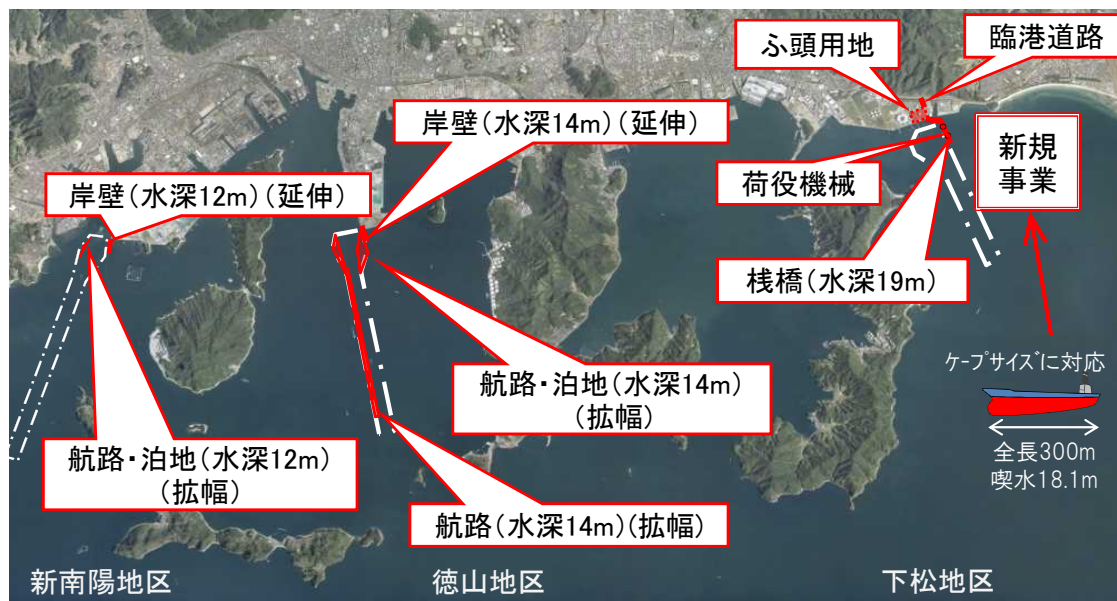
＜中国地方国際物流戦略チーム政策提言における具体施策＞【周防長門地域】

- 石炭等の安価で安定的な供給の確保と産業競争力の強化に資するインフラの整備
- 官民が連携した施設整備の展開
- 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 国際物流ターミナルの整備

- ・整備内容: 下松地区 棧橋(水深19m)、ふ頭用地、臨港道路、荷役機械
徳山地区 岸壁(水深14m)(延伸)、航路及び航路・泊地(水深14m)(拡幅)
新南陽地区 岸壁(水深12m)(延伸)、航路・泊地(水深12m)(拡幅)
- ・事業期間: 2016年度～2019年度
- ・全体事業費: 302億円

効果 大型船による大量輸送が可能となり、地区間の共同輸送を行うことにより輸送コストの削減に寄与できる



その他のとりくみ

経済波及効果のある大型クルーズ船の寄港の増加

平成27年の日本へのクルーズ船寄港は、1,454回(前年比250回増)、111.6万人(前年比約2.7倍)で過去最高を記録し、中国管内への入港実績も過去最高の98回(前年比43回増)を記録した。クルーズ船が寄港することで海外からの観光客による周辺観光地のツアーや「爆買い」により、地域経済に大きな波及効果がある。

【中国地方の港へのクルーズ船の寄港回数実績】

港湾名	2012	2013	2014	2015	2016 (見込)
鳥取	2	1	3		
境	15	17	11	23	37
温泉津			1		
浜田		2	2	4	1
宇野	8	12	7	12	17
水島			1	1	1
北木島		1			
福山		1			1
尾道糸崎	2	1		1	2
瀬戸田		1			
御手洗		1			
呉	1		1		
広島	24	26	14	32	49
厳島	5	8	3	7	8
岩国	2	3		1	1
森野漁港					1
徳山下松	2				
三田尻中関	1				1
宇部		1			
萩	1	5	3	8	8
仙崎			1		1
下関	6	3	8	9	
合計	69	83	55	98	128
前年比	130.2%	120.3%	66.3%	178.2%	130.6%

注)1月から12月末までの1年間の寄港実績。

大型クルーズ船受入への対応

ハード面の整備

急増する大型クルーズ船の受入に対応するため、既設の貨物用公共岸壁を使用するケースが増加。

大型客船の受入対応として、岸壁の補強工事の実施や、新たな国際貨客船ターミナルの整備などを実施。



通常時は貨物を取扱い、客船寄港時には旅客ターミナルとしてCIQの手続きも可能となる上屋を整備

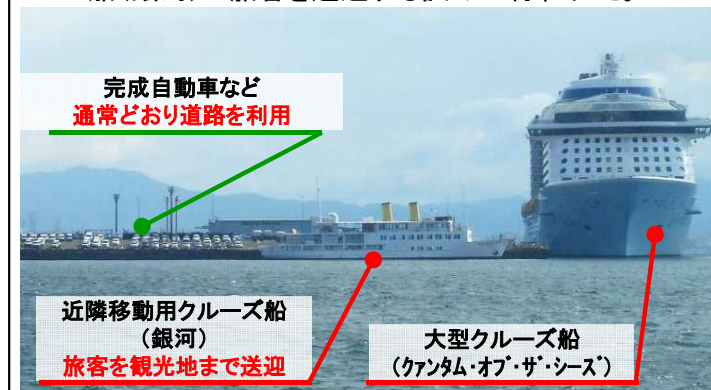
ソフト面の取組

(クワンタム・オブ・ザ・シーズ:16.7万トン入港時の様子)

多くの人で賑わう見送り行事(境港)
(継続的な入港につなげている)



広島港五日市岸壁から(対岸にある)宮島や江田島に船(銀河)で旅客を送迎する試みが行われた。



瀬戸内海に係る緊急確保航路の指定

- 南海トラフの巨大地震が発生した場合、これに伴う津波により、津波漂流物が瀬戸内海の狭水道部に拡散・滞留し、航路閉塞等を引き起こすことが想定。
- 発災後に船舶による緊急物資等の輸送を円滑かつ確実にを行うため、瀬戸内海において港湾法第55条の3の4に基づき緊急に航路啓開する航路を指定。これにより港湾区域外を地方整備局が航路を啓開。

瀬戸内海に係る緊急確保航路指定範囲

※ は内閣府公表「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」で示された海上輸送拠点港

