

第四回 中国地方国際物流戦略チーム 本会議

# 提言の深化のための論点整理

平成21年 9月 8日

中国地方国際物流戦略チーム事務局

## 発表の内容

### 1 . 報告

### 2 . バルク関係の論点整理

中国地方国際物流戦略チームの目玉・売り

### 3 . コンテナ関係の論点整理

昨年度から取り組みを重点化した内容

# 中国地方の主な重点事業

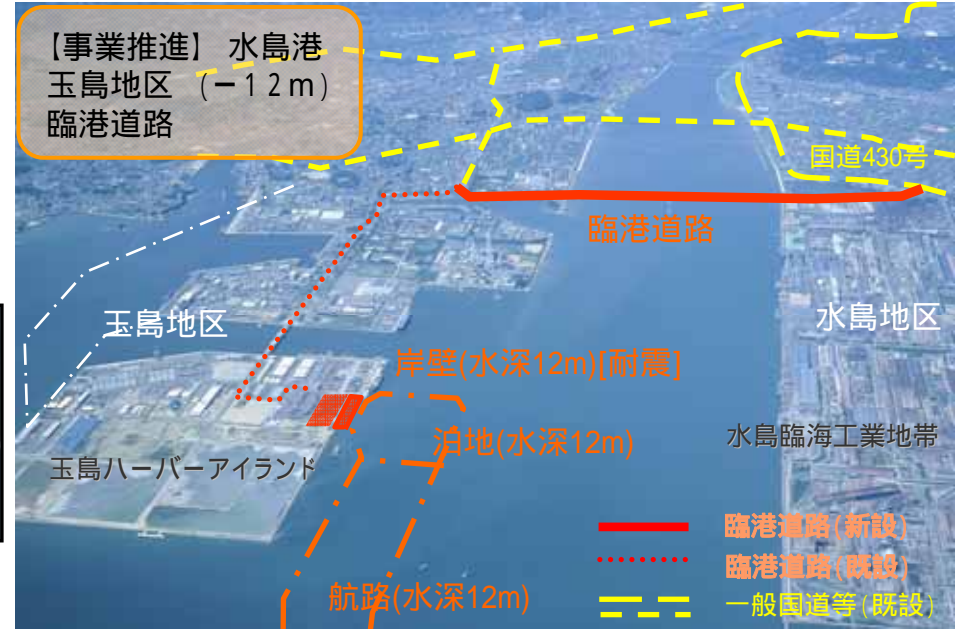
アクションプランを  
着実に実施中！



【H22新規要求】 境港  
多目的国際ターミナル



【事業推進】 徳山下松港  
新南陽地区 (-1.2 m)



【事業推進】 水島港  
玉島地区 (-1.2 m)  
臨港道路

# 国際定期貨客船の就航

## 航路の概要

- ▶ 運航会社：DBSクルーズフェリー
- ▶ 就航：2009年6月30日
- ▶ 寄港地：境港 - 東海 - ウラジオストク
- ▶ 就航船舶：14,000トン、定員約450人、20フィートコンテナ約130個積載可能

### 国際定期貨客船航路一覧



イースタンドリーム号



- ・建造：1993年
- ・全長 / 全幅：140 m / 20.5 m
- ・速力：20.15ノット
- ・鹿児島 - 奄美大島間で運航していたものを国際航路用に改修して就航

就航1ヵ月の実績：  
境 - 東海1往復平均乗客数  
443人(当初予測1.5倍)、  
コンテナ7本

### DBSクルーズフェリー(株)

- ▶ 本社：東海市(韓国)
- ▶ 設立：2007年12月
- ▶ 主要株主：ARRO(株)、ホアン海運(株)
  - ・ARRO(韓国)：情報通信機器及び部品製造会社
  - ・ホアン海運(韓国)：原料輸送の国際海運会社(日本の株主は不在)
- ▶ 2009年4月に日本側の総代理店DBS CRUISE FERRY JAPAN(株)を設立。

DBSフェリー運航日程

ウラジオ	火曜			
東海	水曜	金曜	月曜	
境港	木曜	土曜	日曜	

土曜の夜以外はすべて洋上泊

平成21年8月22日(月) 日本経済新聞 朝刊39面

## 境港―韓国・東海港間 フェリー1往復赤字、1往復540万円

境港(鳥取県境港市)と韓国、ロシアを結ぶ環日本海定期貨客船について、運航するDBSクルーズフェリー(ソウル市)の鄭泳太社長が21日、鳥取県の平井伸治知事を訪ね、貨物の利用が進んでいないため境港―韓国・東海港間で1往復当たり7000万円(約540万円)の赤字となっている」と報告。一方で「貨物の確保を自指す考えを示した。」

物が動かないと赤字になる」と述べた。境港―韓国・東海港間で1往復当たりの運航経費は1億3000万円にとどまる。鳥取県側と韓国・江原道側の助成金を差し引いても赤字で、同社の7月の収支は10億円の赤字となったという。同社は今後、境港からの輸出貨物などの確保に努める方針。鄭社長は収益改善に向け、今年末をめどに、船の最大積載量の40〜50%に相当する貨物の確保を自指す考えを示した。

山陰側でも明るい話題。ただし、集荷に課題あり

# 総合物流施策大綱(2009-2013) 7月14日に閣議決定

## 企業のサプライチェーンのグローバル化

アジアを中心に分散する事業拠点間の輸送コスト等の低減が一層重要に  
高いセキュリティ・レベルの維持と物流効率化の両立も重点課題

## 安全・確実な物流の確保に対する要請

安全確実な輸送がゆらぎつつあり、対応が必要  
トラックの重大事故防止、海上輸送路の安全確保が課題  
災害に強い交通網確保、災害時の早期復旧も重要

物流を巡る情勢の変化

## 京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性

地球温暖化対策の必要性の一層の増大

# 「総合物流施策大綱(2009-2013)」を閣議決定

### 柱1: グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

政府間対話等を通じたアジアにおける広域的な物流環境の改善  
効率的でシームレスな物流網の構築  
貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築  
セキュリティ確保と物流効率化の両立

### 柱2: 環境負荷の少ない物流の実現等

輸送モードごとの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化  
環状道路の整備、ITSの推進等の交通流対策  
地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み  
効率的な静脈物流の構築

### 柱3: 安全・確実な物流の確保等

利用運送事業者と実運送事業者の連携強化  
大型トラックの車両安全対策、運行管理の徹底等  
交通安全施設等の重点的整備  
航行安全の推進や海賊行為への適切な対応  
防災・減災対策、労働力の確保・育成

主要な港湾・空港を抱える各地域において、国の地方支分部局、地央公共団体、経済団体、荷主、物流事業者の実務者が、国際・国内物流の一体的効率化策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進を図ってきた。

今後は、これまでのこうした連絡・連携体制を不断に見直しつつ、物流現場で生じる課題の収集や施策の立案と効果的な実施に向け、一層の連携強化を進める必要がある。

( 総合物流施策大綱(2009-2013) 抜粋)

戦略チームの継続的活動強化が謳われている

## 中国圏広域地方計画と中国地方における社会資本整備計画

## 中国圏広域地方計画

(8月4日大臣決定)

～瀬戸内・日本海に臨む基幹産業と里山の資源で創る交流圏域～

第2節 産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、  
持続的に成長する中国圏

1. 国際競争力のある産業の振興
  - (1) 基幹産業の国際競争力の強化
  - (2) 国際的な物流基盤の強化
  - (3) 産業集積の広域連携や知的資源を活かした新技術・新産業の創出
  - (4) 産業集積の機能を高める戦略的な企業誘致
2. 地域の活力につながる産業の振興
  - (1) サービス産業におけるイノベーションと生産性向上の促進
  - (2) 生活関連サービスの振興
  - (3) 中国圏の自立を支える都市圏におけるビジネス環境の整備
3. 地域資源を活かした地域経済の活性化
  - (1) 農林水産業の再生
  - (2) 地域資源を活かした新産業創出等
4. 地球温暖化・エネルギー問題への対応による産業の振興
  - (1) 基幹産業の省エネルギー化等による競争力の強化
  - (2) 地球温暖化対策に資する地域産業の振興

## 中国地方における社会資本整備重点計画

(8月4日大臣決定)

重点目標達成のための取組

## 目標1-1 東アジア等との競争・連携による国際競争力の強化

## ●東アジア等との競争・連携による国際競争力の強化

- ・コンテナターミナルや多目的国際ターミナルの整備、瀬戸内海における航路体系の再構築等を実施し、シームレスな輸送ネットワークを確立する。
- ・輸送コストの削減を図り、国際競争力を強化する。

## 目標1-2 国内交通ネットワーク強化

## ●高速交通ネットワーク及び空港・港湾へのアクセス強化による産業の振興

- ・高規格幹線道路や地域高規格道路\*などの整備を進め、国内交通ネットワークを強化する。
- ・空港、港湾、鉄道駅へのアクセス向上、国際コンテナ通行支障区間の解消を進め、産業の振興を図る。
- ・ITS\*の活用を推進し、物流の円滑化を図る。

## 目標1-3 都市機能の強化

## (1) 既成市街地整備や交通結節機能強化による都市の再生

- ・既成市街地における民間都市開発を促進し、地域経済の振興を図る。
- ・土地区画整理事業や市街地再開発事業などによる土地の有効・高度利用を推進し、防災機能の向上や生活環境の改善を図る。
- ・主要な駅周辺において、駅前広場やアクセス道路等の整備改善を進め、都市内移動の快適性・利便性の向上を図る。

## (2) 都市内の渋滞対策による交通の円滑化

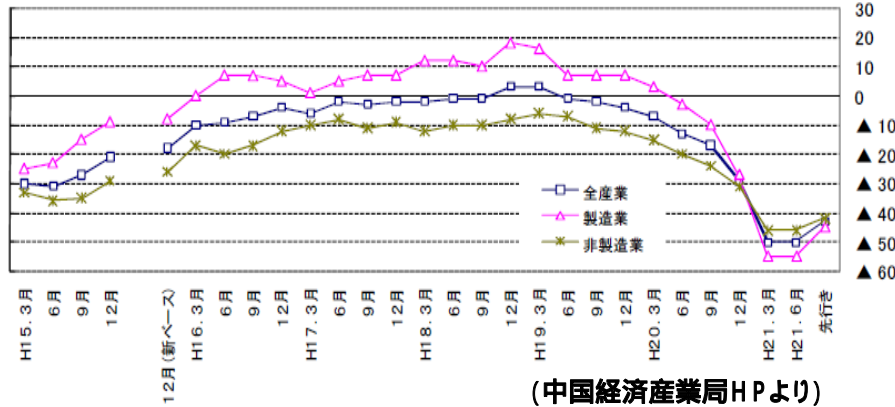
- ・交通容量拡大策やTDM(交通需要マネジメント)施策等の都市内の渋滞対策を総合的に実施し、交通の円滑化及び物流の効率化を図る。

# 中国地方の景気動向と地方財政の状況

中国地方の景況感 - 厳しい水準ながら、持ち直しの動き -

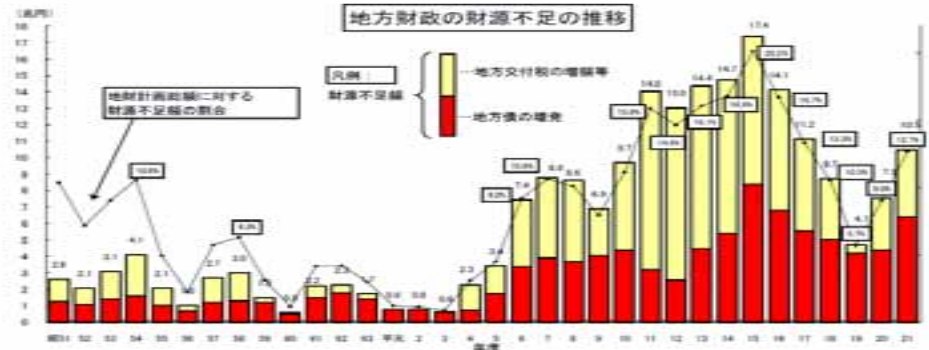
日本銀行広島支店が7月1日に発表した企業短期経済観測調査(平成21年6月)結果によると、中国地域の業況判断DIは、全産業では前期比横ばいの 50、製造業は同横ばいの 55、非製造業も同横ばいの 46となりました。また、向こう3か月後の先行き見通しは全産業では 43、製造業は 45、非製造業は 42となりました。

日本銀行 企業短期経済観測調査(中国地域業況判断DIの推移)



## 地方財政の財源不足の状況

景気後退に伴い地方税や地方交付税の原資となる国税5税が急速に落ち込む一方で、公債費が激しい水準で推移することや社会保障関係経費の自然増額により、平成21年度には10.5兆円の財源不足となり、地方財政計画の12.7%に達する規模となっている。



(注) 財源不足額及び補てん措置は、補定後の額である(平成21年度は当初)。

平成21年1月29日(木)日本経済新聞-朝刊7面



12月の国内生産42%減  
マツダ09年の見通し厳しく

マツダが21日発表した12月の国内生産台数は前年同月比42%減となった。10月の国内生産は前年同月比45%減となった。マツダは10月の国内生産が前年同月比45%減となったことについて、自動車販売の不振が原因と見られる。また、マツダは10月の国内生産が前年同月比45%減となったことについて、自動車販売の不振が原因と見られる。

## JFE西35万ト減産

本年度下期 車向け需要減る  
粗鋼生産量

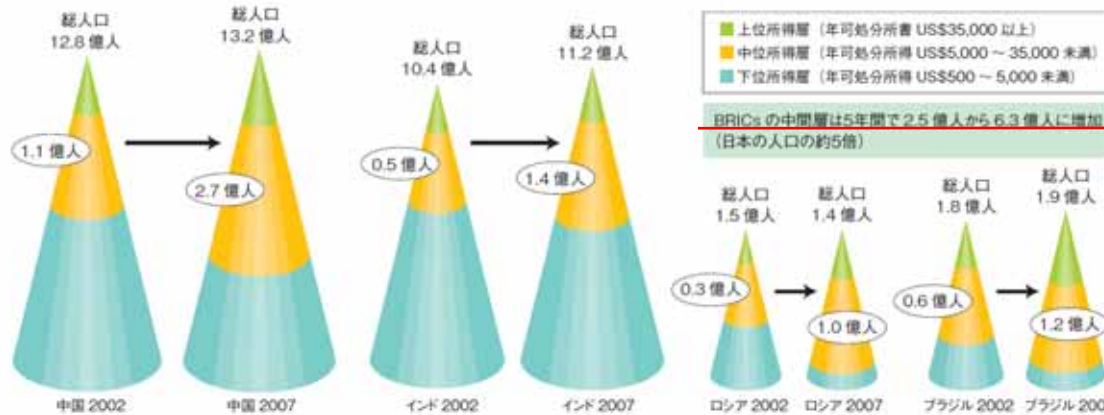
三菱自水島、750人削減  
派遣・期間 本年度中計1000人に

産業活動の継続、雇用の維持の重要性を再認識!

平成21年1月7日(水)  
中国新聞 朝刊1面

## 産業支援の必要性

BRICsの中間所得層の推移(2007年/2002年) ~ 中位所得層の家計の人口 ~



備考: 上記の数値は、500ドル以上の世界可処分所得の家計比率×人口で算出  
資料: ジェトロ貿易投資白書 2008 年版及びIMF [World Economic Outlook database] から作成

ものづくり白書 2009

BRICs諸国の市場が急速に拡大  
相対的に国内市場のシェアが低下

## アジアメーカー各社の台頭

高炉ラッシュ  
アジアに1億トッ分

中韓勢、日本へ売り込み

供給過剰で統廃合も

News Edge

国内生産回復のシナリオ狂う?

アジアメーカー各社との競争激化へ

平成21年8月20日(木)日経産業新聞 朝刊20面

中国、韓国、ベトナム、タイ、インドにおいて、今後数年間で、年1億トッ分(日本全体の年間粗鋼生産量に匹敵)の鉄鋼設備増強

## 我が国鉄鋼メーカーの生産拠点海外シフトの動き

JFEスチール  
新製鉄所建設候補地  
(セアラ州ベセン地区)

新日鐵が資本参加  
ウジミナス製鉄所拡張  
(ミナスジェイラス州)

住友金属  
新製鉄所建設地  
(ミナスジェイラス州  
ジェセアバ市)

ブラジル

我が国の鉄鋼メーカーは、世界一の鉄鉱石産出国であるブラジルにおいて、ブラジル国内の需要拡大や欧州・北米市場へのアクセスの容易さを背景に、生産拠点の新設や拡充を推進

世界経済が回復するまでに国内生産拠点の国際競争力を強化する強力な施策を打ち出さないと生産拠点の海外シフトが加速！！

対策を講じない場合

国内生産の低下  
雇用・所得の喪失

関連産業にも  
損失が波及！

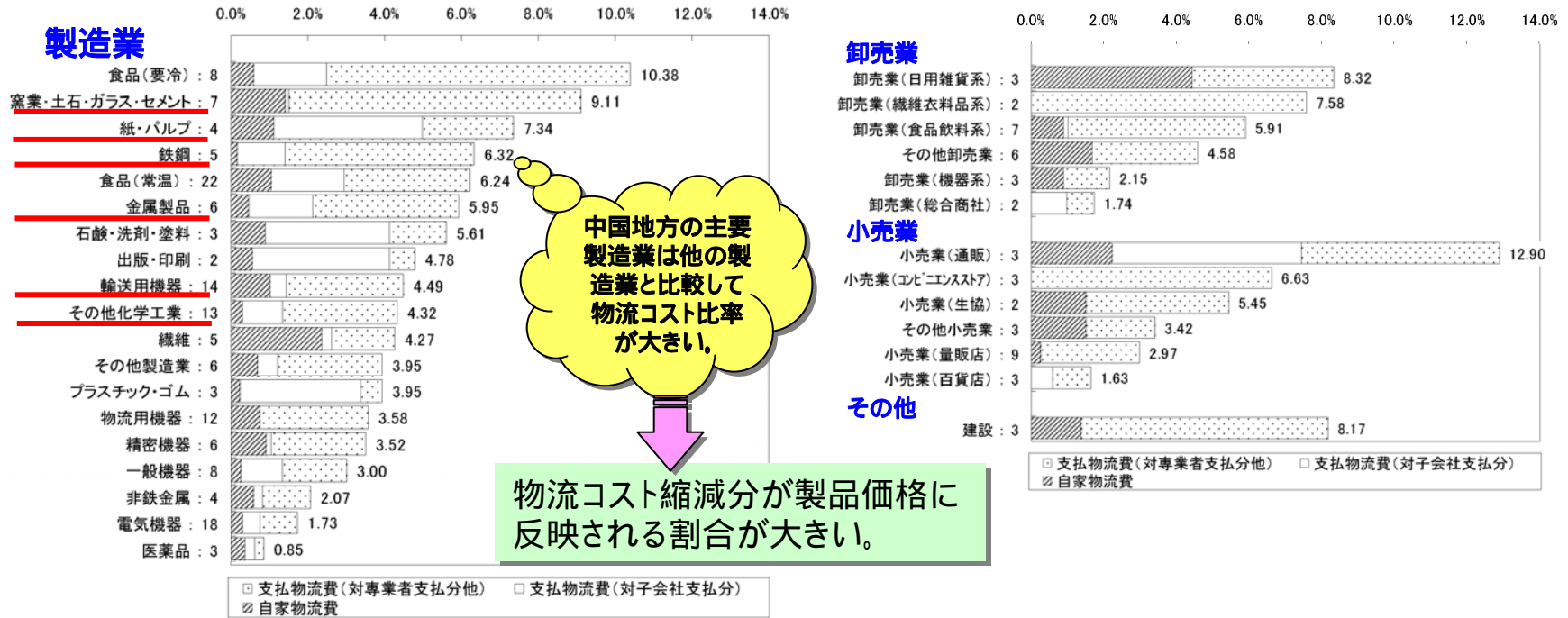
産業の国際競争力の低下、生産拠点の海外シフトにより、生産・雇用の減少に繋がり、経済が衰退

資料: 経産省作成



# 全業種における売上高物流コストの構成比、コスト比率

## 売上高物流コスト比率（業種小分類別）



製造業における売上高物流コスト比率は  
4.87%

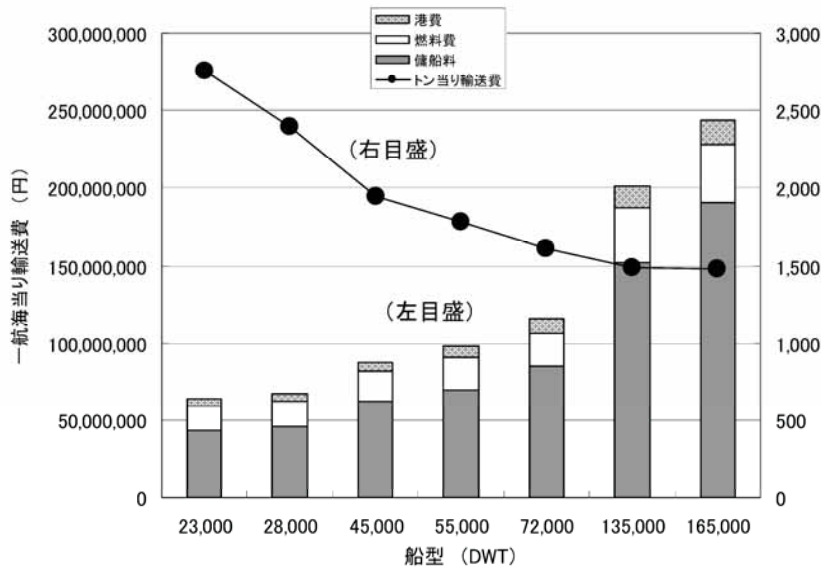
2008年度物流コスト調査報告書：JILS

物流コスト、特に原材料やエネルギー資源の調達コストを削減させることが価格競争（国際競争力強化）の根源

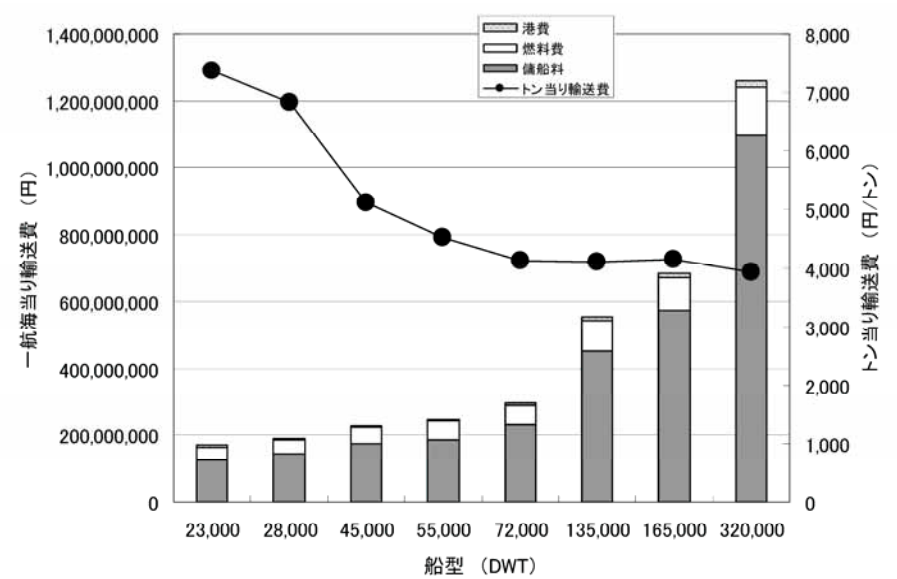
産業支援の方法

石炭・鉄鉱石の船型毎の輸送費

石炭（ニューカッスル港～大分港）



鉄鉱石（ツバロン港～大分港）



諸外国における産業港湾の整備及び管理運営制度並びに港湾環境施策調査検討業務：OCDI

船型（積載量）が大きくなる程、輸送費は高くなるが、トン当りの輸送単価は安くなる。

例えば、徳山下松港の石炭取扱量約650万トン（H19実績）の場合、トン当りの輸送単価が100円下がると、6.5億円のコスト縮減が可能。

船型の大型化により、物流コストが縮減  
物流面での産業支援 = 船舶の大型化への対応

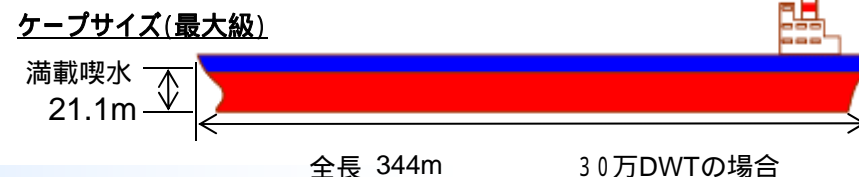
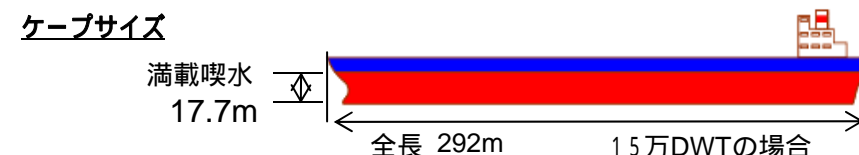
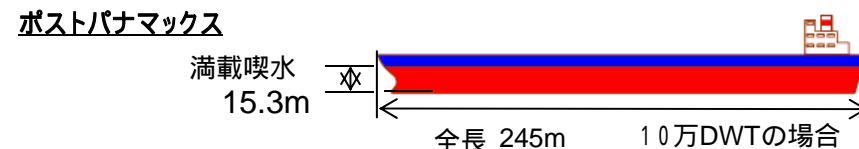
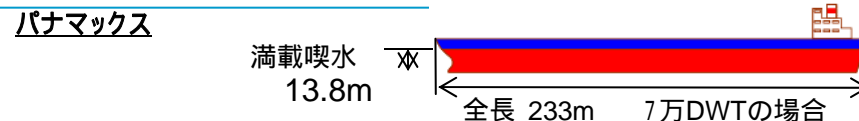
# 大型化が進むバルク貨物輸送船舶

## バルク輸送船の主要船舶諸元

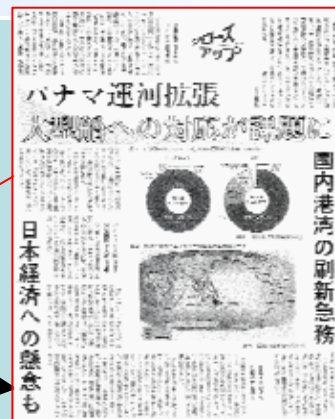
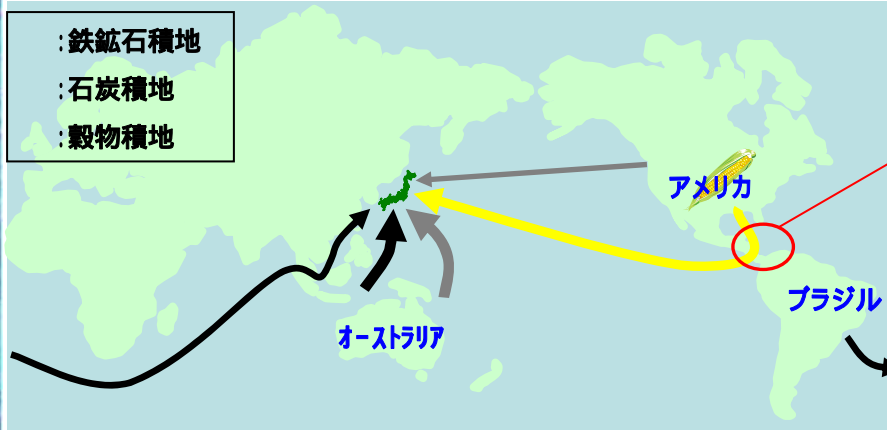
- 貨物（穀物）：パナマックス
- 石炭専用船：ケープサイズ
- 鉄鉱石専用船：ケープサイズ

大型化

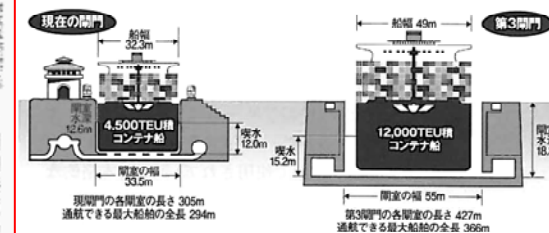
- 原油タンカー：ケープサイズ
- 木材専用船：ハンディサイズ
- チップ専用船：ハンディサイズ
- 自動車専用船：パナマックス級



## 穀物・鉄鉱石・石炭の主な調達ルート



平成21年8月19日(水) 日刊建設工業新聞 朝刊10面

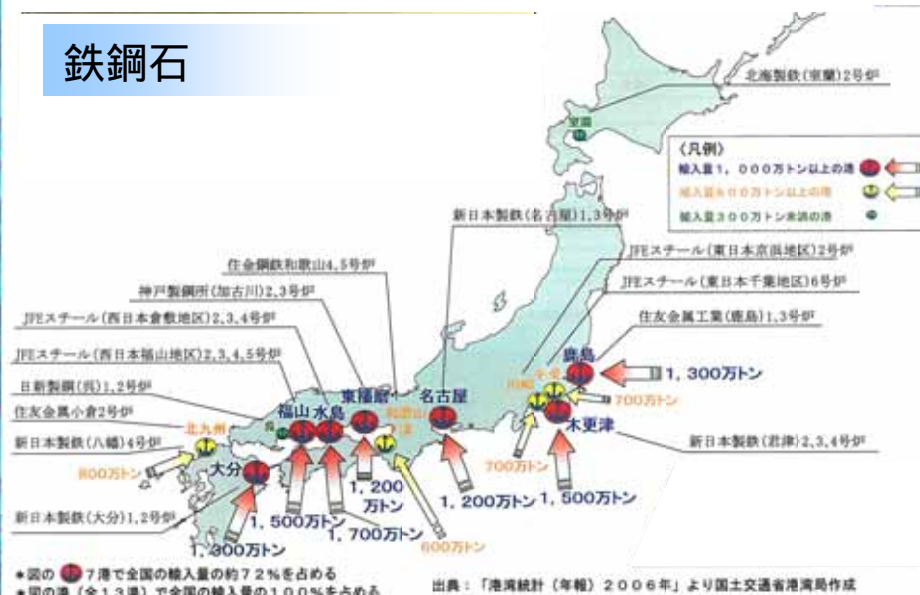


パナマ運河拡張 2014年完成(予定)  
パナマ運河拡張により、世界の物流が大型船による大量輸送時代へ

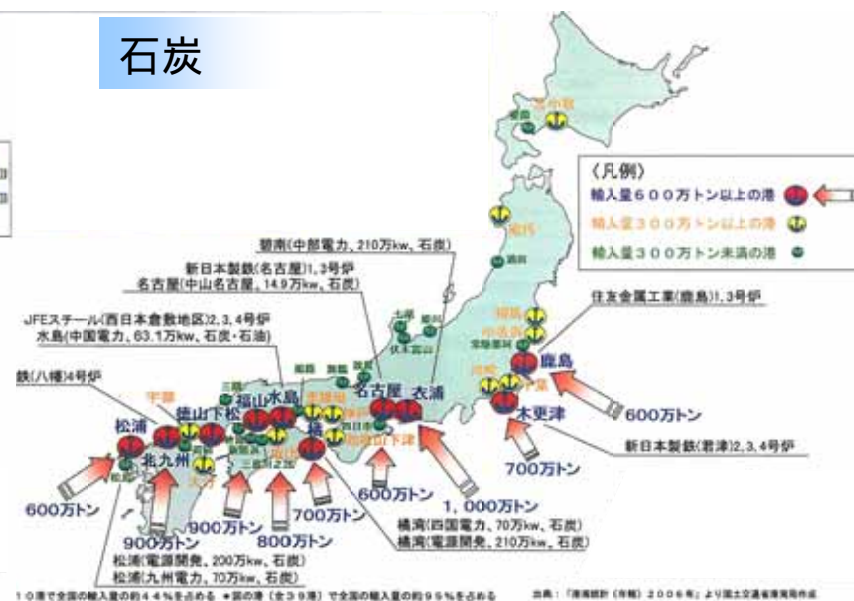
特に大水深が必要なのは、鉄鉱石、石炭、穀物。  
中国地方はこれらの取り扱いが多い!

# 中国地方での鉄鉱石、石炭、穀物の取り扱い

## 鉄鋼石



## 石炭



## 穀物



### 鉄鉱石輸入量

水島港 1位

福山港 3位

### 石炭輸入量

福山港 3位

水島港 5位

徳山下松港 9位

### トウモロコシ輸入量

水島港 4位

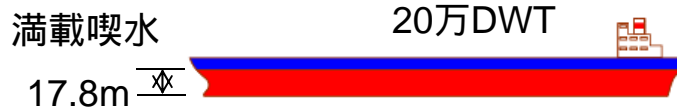
中国地方は巨大船を必要とする貨物を多く扱っている

# 大型バルク船の入港のためには？（瀬戸内海航路体系の再構築）

## 瀬戸内海の航路体系

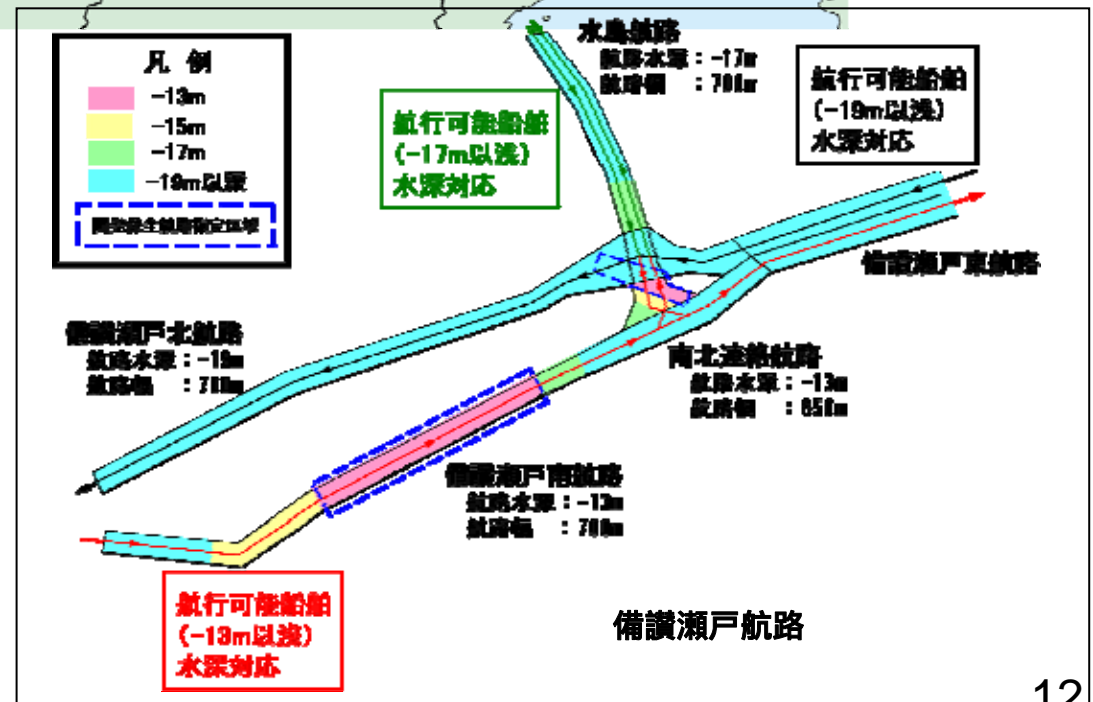


## 瀬戸内マックス



港内: 17.8 × 1.1 20m程度  
港外: 17.8 × 1.15 21m程度  
潮汐利用しても18mは必要

大水深岸壁が必要なのは、福山港、水島港、徳山下松港。備讃瀬戸航路も課題



既存制度による整備

現行制度

支援対象		支援制度		
対象埠頭	対象業種及び品目	係留施設	水域施設	外郭施設
公共埠頭	不特定多数	通常の公共事業		
公共埠頭 (利用貨物限定)	石炭、木材、鉱産品	物資別専門埠頭制度	通常の公共事業	
公共埠頭	-	特別整備事業 (民間事業者の要請により事業促進するため、事業費の3割を民間事業者が負担)		
専用埠頭 (エネルギー・鉄鋼関連)	石油精製、石油備蓄、電力、鉄鋼	企業の整備	エネルギー港湾制度 鉄鋼港湾制度	
専用埠頭	-	企業の整備		



例えば、福山港に瀬戸内マックスを入港可能とするには・・・  
 事業費：300億円以上（受益者負担75%）  
 225億円以上の企業負担

既存制度、さらに現在の不況下では多額の受益者負担は困難。公共性の概念の再検討とあわせた制度創設が必要

## 諸外国における大規模バルクターミナルの整備状況と港湾整備費用負担者

### 諸外国における大規模バルクターミナル整備状況

会社	製鉄所	バース		アンローダー		最大船型				類型 ( )
		Length	Depth	Outreach	Clearhigh	LOA	Beam	Max Dra	DWT	
JFE	千葉	352	18.0	33.5	27.0	340.0	50.0	17.0	230,000	
	京浜	360	22.0	32.3	25.0	350.0		19.6	290,000	
	福山	315	17.3	48.0	29.1	350.0		16.0	200,000	
	水島	640	17.0	30.5	21.3	350.0	54.0	16.0	260,000	
	Villanueva (フィリピン)	351	22.0	32.7		340.0		21.5	350,000	
新日鐵	八幡	405	17.0	40.0	24.5	335.7	62.0	16.0	286,200	
	室蘭	425	16.5	35.5	22.3	340.0	54.5	16.0	268,770	
	名古屋	350	14.0	40.0	23.7	340.0	57.0	12.7	322,900	
	君津	422	19.0	46.0	17.8	340.0	62.0	18.0	322,900	
	大分	452.5	27.0	44.0	25.0	340.0	76.0	24.3	322,900	
住友金属	和歌山	365	14.0	24.0	17.0	300.0	50.0	13.5	200,000	
	鹿島	707	19.0	36.5	20.0	340.0	50.0	18.0	311,000	
神戸製鋼	小倉	300	12.0	42.0		290.0	44.0	11.0	100,000	
	神戸	334	13.0	32.0	16.0	260.0		11.8	65,000	
日新製鋼	加古川	500	17.0			330.0	55.0	16.0	320,000	
	呉	330	18.0	32.0	16.6	340.0	55.0	17.0	270,000	
韓国	光陽	400	21.5			340.0	60.0	19.5	296,000	
	浦項	390	19.5	32.0	24.0	340.0	55.0	17.4	265,000	
中国	大連	400	23.0	37.5	53.0	400.0	60.0	22.5	300,000	
	曹妃甸	800	25.0			326.0	54.3	20.5	275,000	
	營口	357	20.0			300.0	50.0	19.0	250,000	
	青島	440	20.0			333.0	62.0	19.0	230,000	
	日照	392	19.0	37.5	28.0	312.0	50.0	18.0	250,000	
	馬鞍山	456	37.0			342.0	63.5	25.8	364,768	
	宝山	320	12.0			300.0	48.0	10.5	190,000	
	北倫	360	20.5			330.0	55.0	19.0	300,000	
	湛江	330	19.2			320.0		18.0		
台湾	高雄	350				350.0		14.5	160,000	



東アジア諸国は、国あるいは関係地方政府が港湾管理者として大水深の航路・泊地を整備一方、日本は国、管理者 & 受益者  
(受益者負担：50～75%) で整備。

諸外国では、国策として整備。国民経済に大きな影響を与える産業への支援に対し、どのような支援が出来るか？

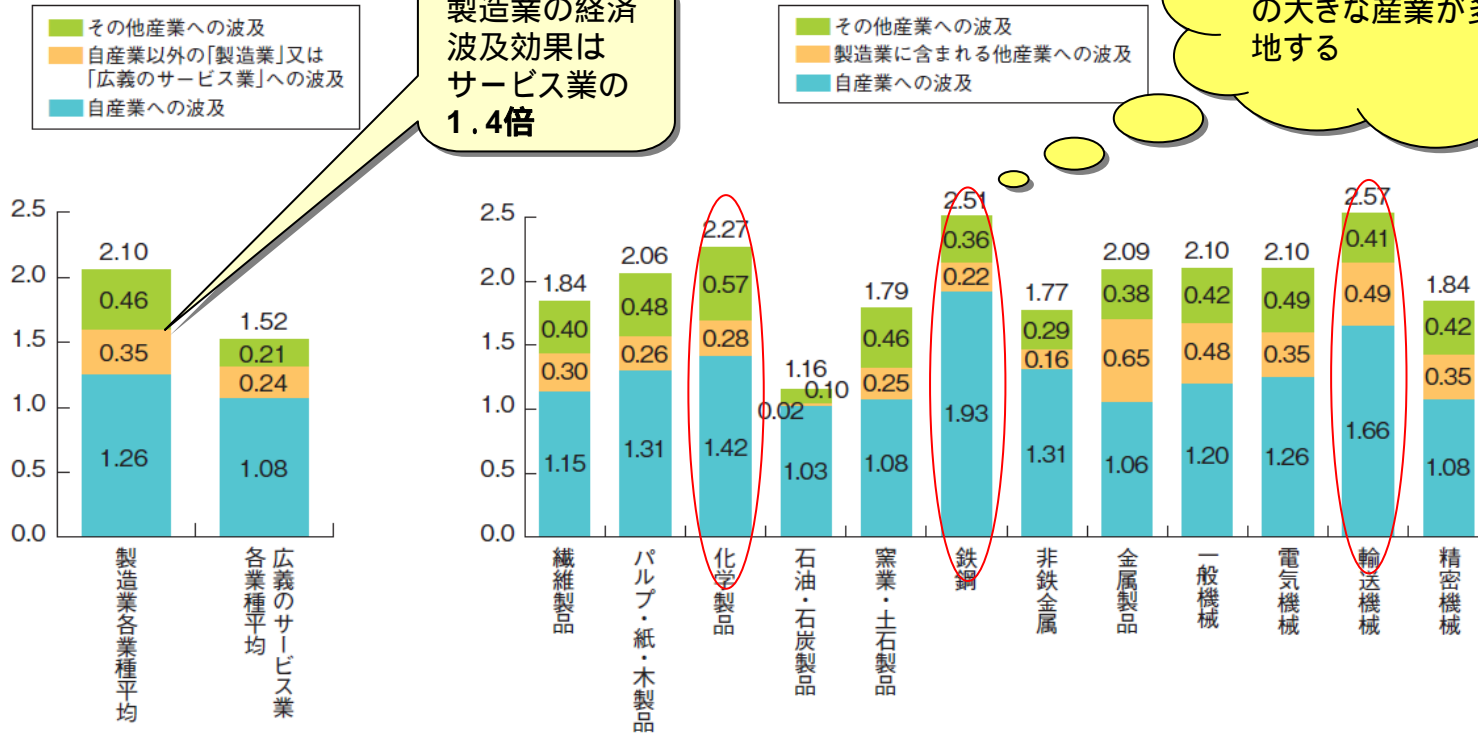
### 諸外国の比較

類型 : 30万ト入港可能  
 類型 : 30万ト足切り前提で入港可能  
 類型 : 30万トへ拡張計画あり

国名		中国	韓国	台湾
港湾管理者(主要港湾の場合)		地方人民政府	海洋水産部(国) 港湾公社(釜山・仁川)	港務局(国 今後公社化)
費用負担	防波堤・航路・泊地の整備・維持	港湾管理者	海洋水産部(国)	港務局(国 今後公社化)
	ターミナル・係留施設・荷役機械などの整備・維持	港湾管理者	港湾公社 国(公社がない場合)	国营会社・民营企业 (契約またはリース)

## 産業活動による波及効果

### 製造業の国内生産額増加による波及効果



備考：各産業の国内生産の1単位の増加・減少が自産業を含めた全産業国内生産額に及ぼす波及効果を、50部門表を整理統合した30部門表（製造業14部門（業種）、サービス業7部門（業種））より試算。

資料：経済産業省「2006年簡易延長産業連関表」から作成。

臨海部に立地する産業には国民経済に大きな波及効果を及ぼすものが多い。これらの産業を支援することは、経済の回復・維持につながる

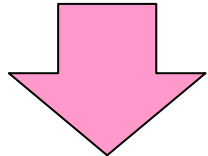


## 今後検討すべき方向性

### 中国地方の産業の国際競争力強化に向けた緊急提言

#### 1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化

- ・ スーパーバルクターミナルの拠点的整備（ケープサイズバルク船への対応）
- ・ **公共 / 専用港湾施設区分の見直しと受益者負担制度の拡充**
- ・ ターミナルの長期一体貸付制度の創設
- ・ 瀬戸内海の航路体系の再構築及び航行規制緩和の実現



深化

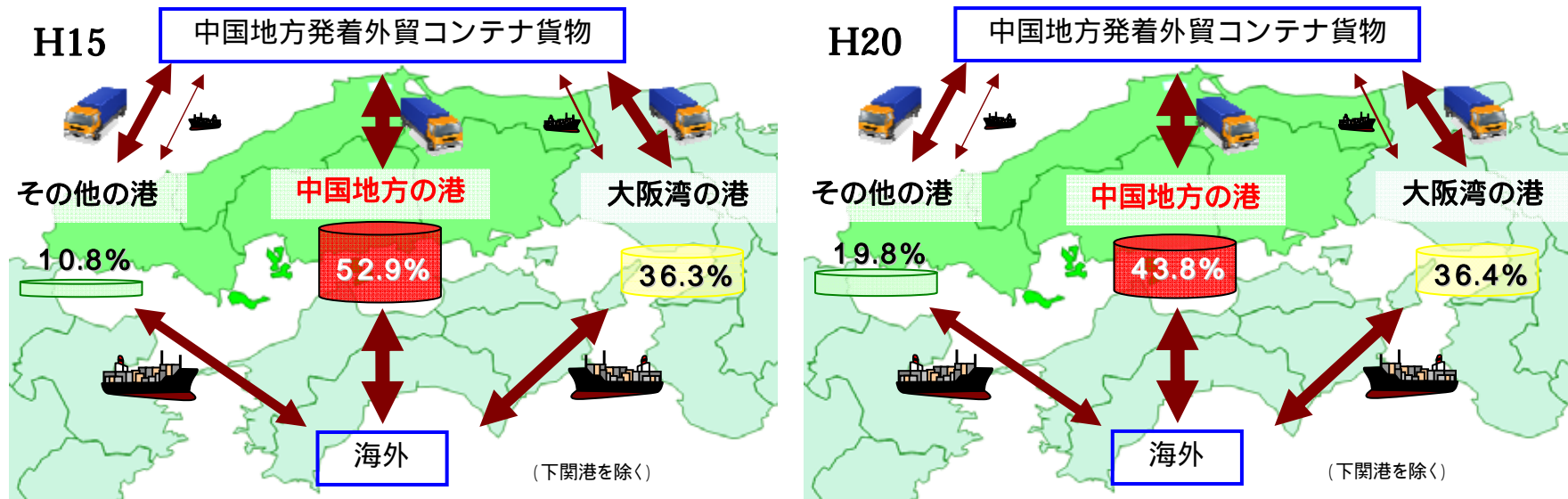
新提言（新制度イメージ）

支援対象		支援制度		
対象埠頭	対象業種及び品目	係留施設	水域施設	外郭施設
我が国経済発展に大きく寄与する港湾施設（公専）	石油精製、石油備蓄、電力、鉄鋼等	公・専用問わず公的支援	現行制度の負担割合の改変	

提言の中にある「公共 / 専用港湾施設区分の見直し」「受益者負担制度の拡充」といった内容を深化させることが大きな課題



## 中国地方及び各県別の外貿コンテナ貨物の利用港湾の推移

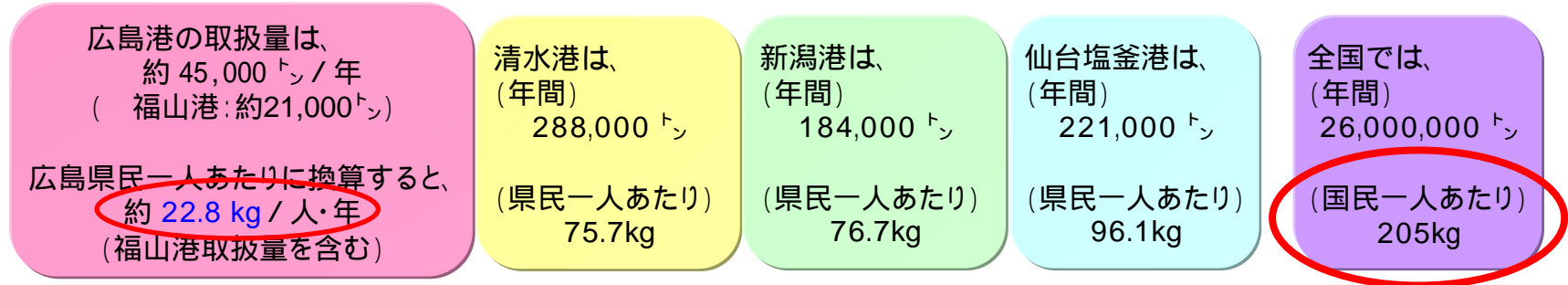


- ・ 欧米貨物は阪神港フィーダー、アジア貨物はダイレクトが提言  
アジア向け貨物の割合である70%の管内港湾利用率が目標  
現実的には、最終目標はほど遠い
- ・ 管内港湾利用率は若干低下理由は以下の通り  
前回の山口県が特異値であった  
広島港利用率100%の自動車部品が不況で減少した

そもそも管内港湾利用率が低くて何が問題か？

管内港湾利用の低さの問題点：ポテンシャル、物流インフラ、物価の状況

全国の食料品(農水産品コンテナ\*)の輸入量および各中核港湾での取扱量



神戸港取扱量 / 兵庫県人口 = 約 800kg / 人  
 福岡県(博多、北九州等)取扱量 / 県人口 = 約 370kg / 人  
 水島港取扱量 / 岡山県人口 = 約 35kg / 人

(各港の取扱量は、H18港湾統計より品目を絞って推計)

**背後圏人口に対する広島港での食料品の輸入量は、全国平均および他の中核港湾と比べて少ない  
 他港背後の流通センターに保管後、中国地方に輸送しているため、輸送コストが発生**

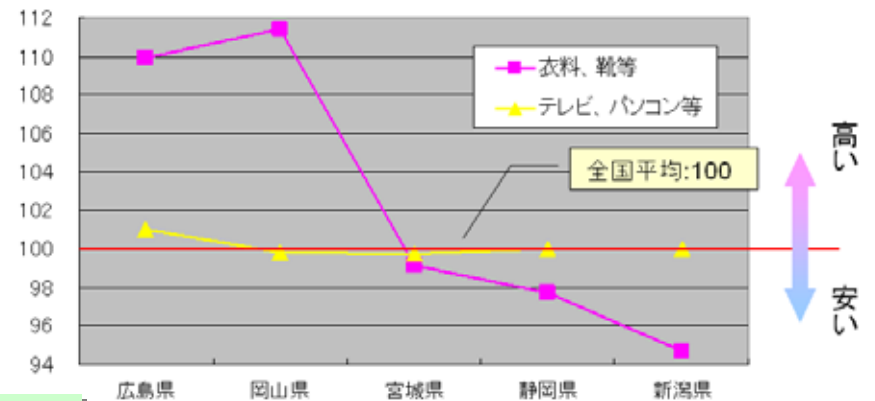
物流倉庫の立地状況の比較

各県における営業倉庫の立地状況

所在県	広島県	静岡県	新潟県	宮城県	大阪府	兵庫県
普通倉庫 (1~3類) (千㎡)	530	2072	442	932	3892	1846
冷蔵倉庫 (千m3)	399	1327	131	1282	2755	2011

(平成18年3月時点)

他地域との物価の比較 (全国物価地域差指数)

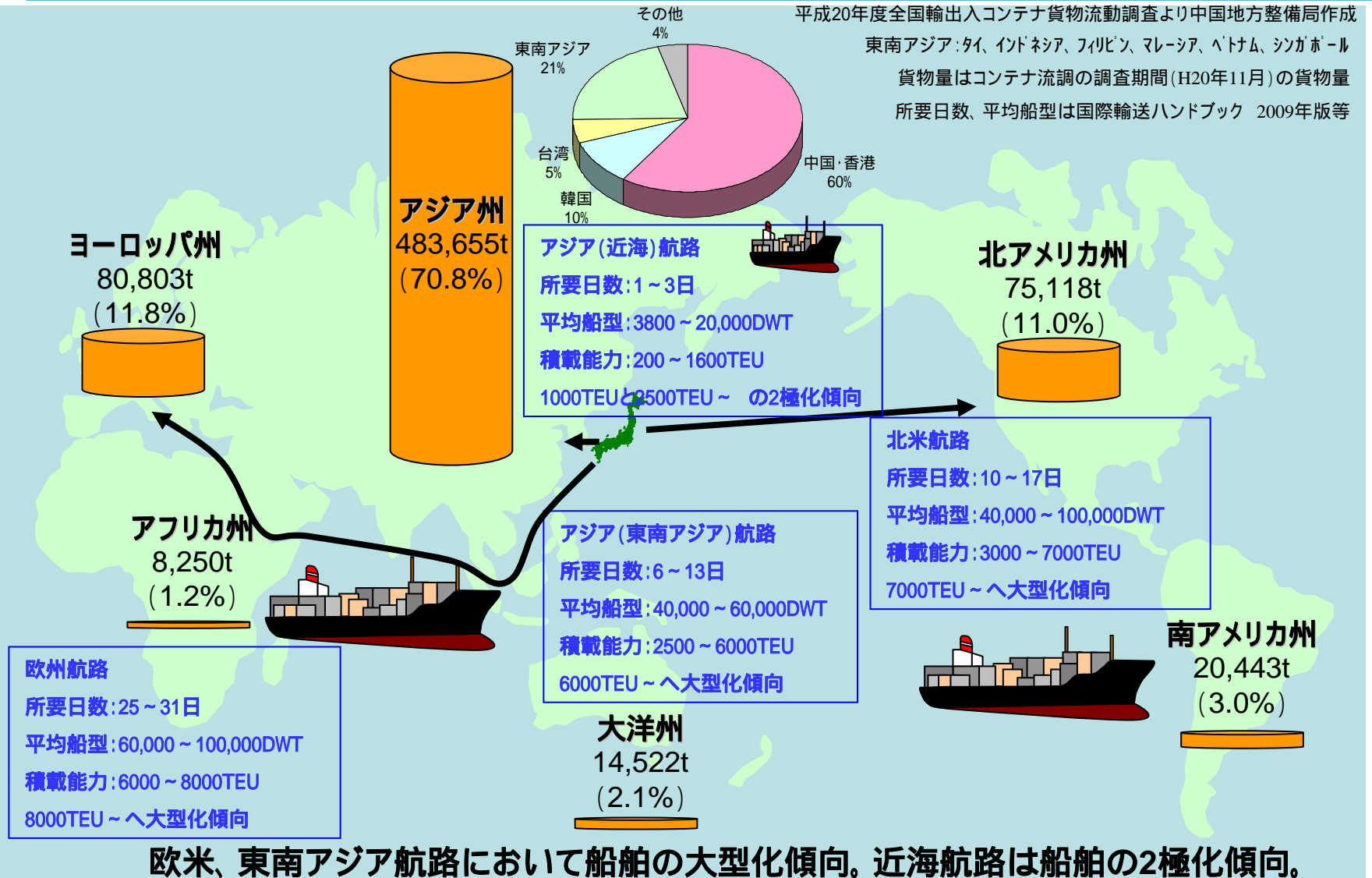


**管内港湾利用率が低いため、住民の生活や  
 コンテナ利用産業の国際競争力に影響**

# 中国地方発着貨物の方面別内訳 (H20コンテナ流調分析)

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:タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、ベトナム、シンガポール  
 貨物量はコンテナ流調の調査期間(H20年11月)の貨物量  
 所要日数、平均船型は国際輸送ハンドブック 2009年版等

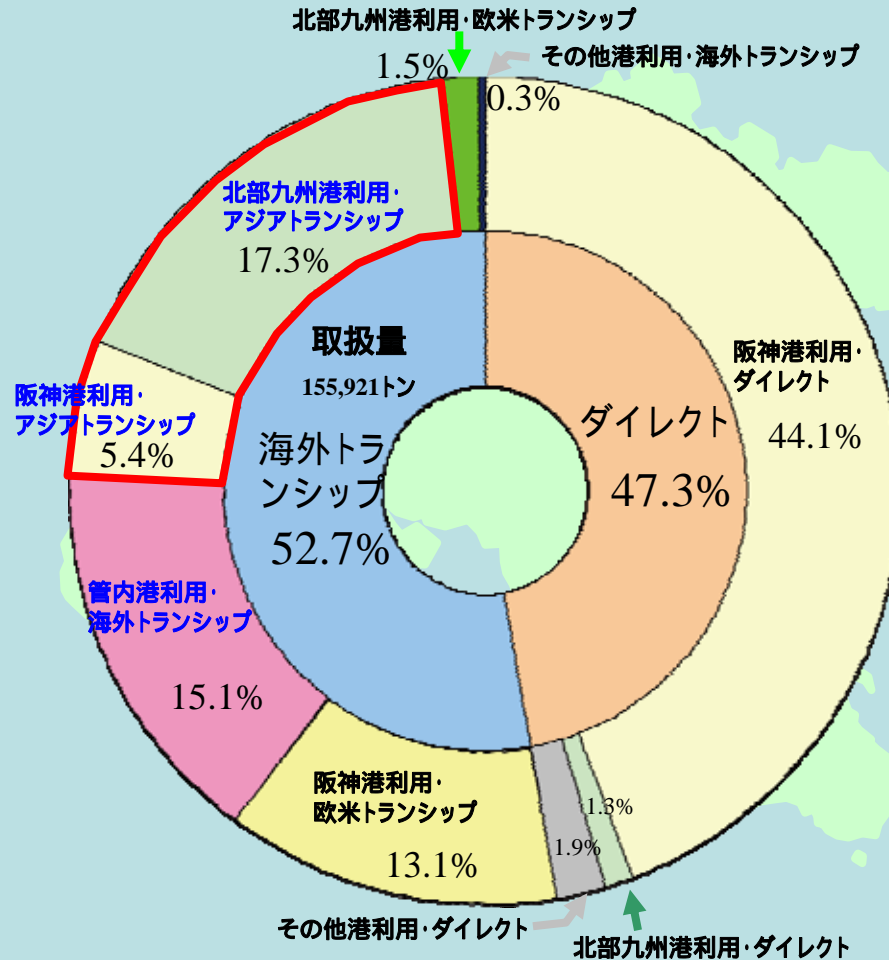


欧米、東南アジア航路において船舶の大型化傾向。近海航路は船舶の2極化傾向。

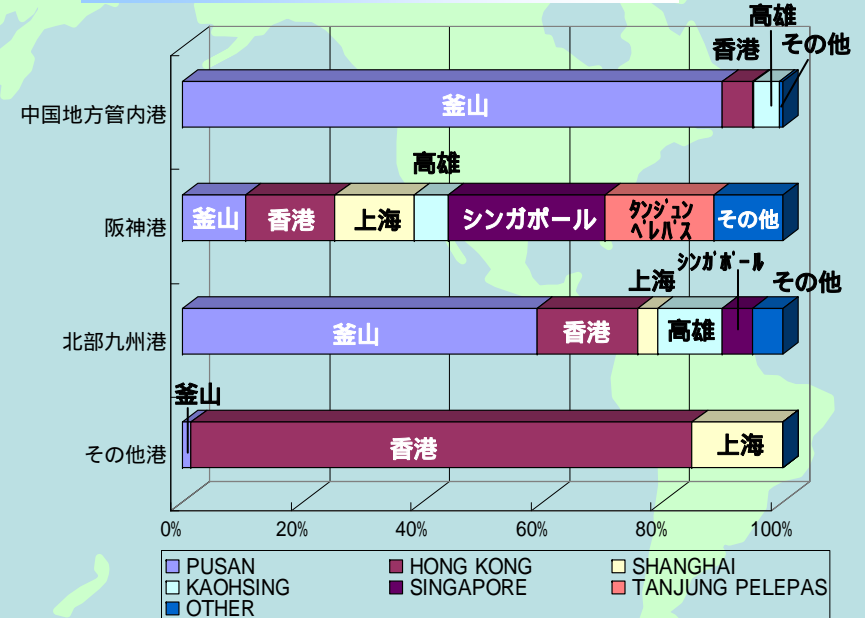
船型と物量の違いから、航路の成立ポテンシャル・条件が異なるため、欧米、東南アジア、中国・韓国の3方面に分割して分析する必要性あり

## 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

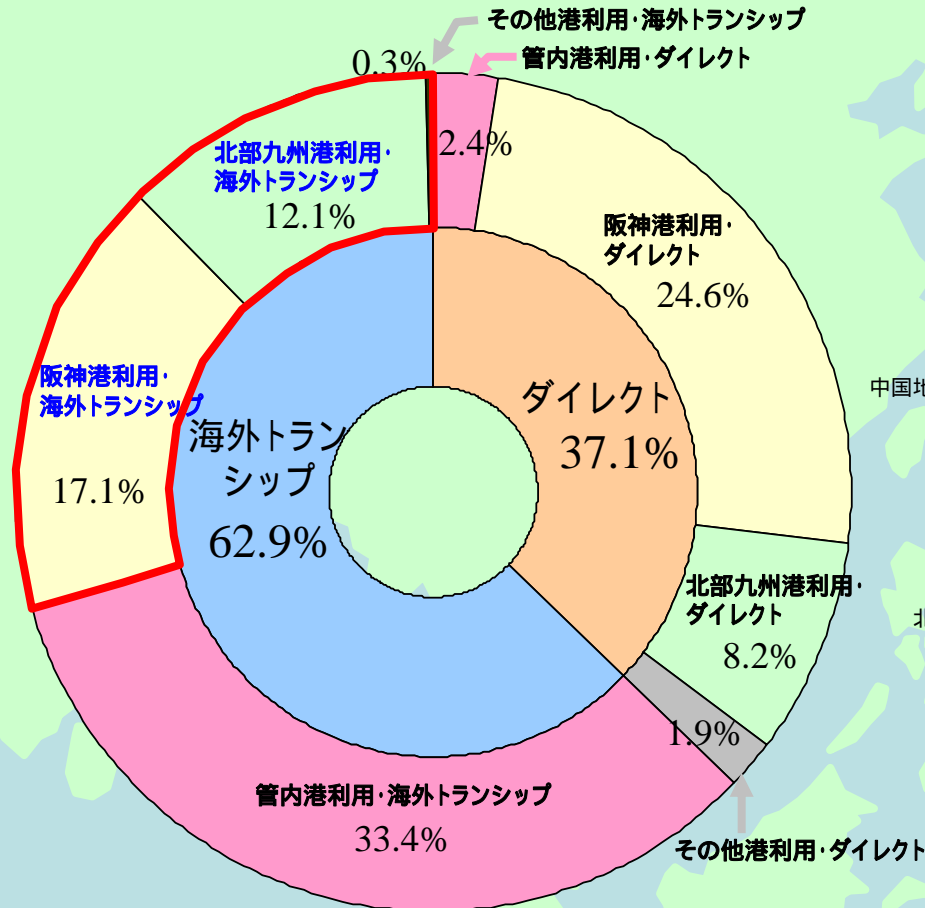


阪神港・北部九州港のうち、欧米トランシップは除く  
平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より中国地方整備局作成

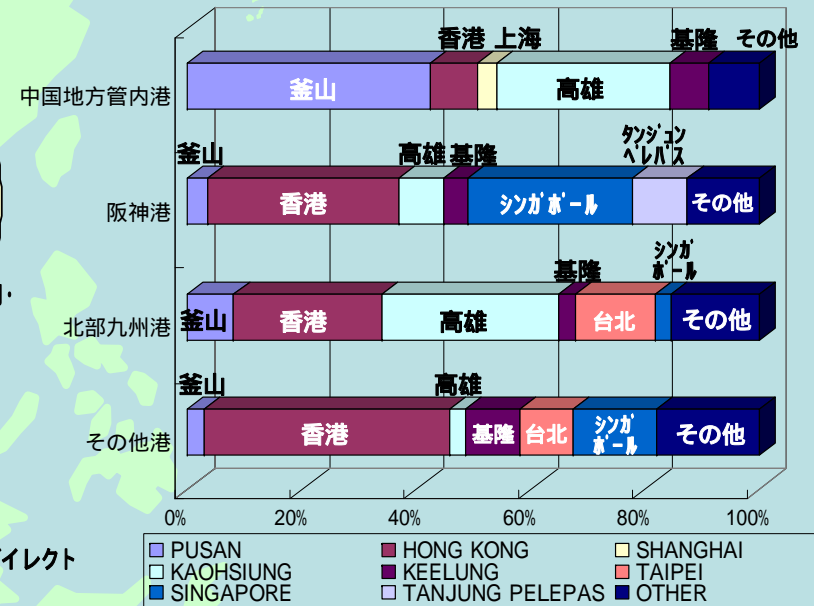
阪神港との連携強化が目指すべき方向。ただし、阪神港や北部九州港を利用して海外トランシップしているものは、まずは管内港湾利用へシフトさせるべきか？あるいは阪神港の取り扱い貨物量増大を目指すか？

## 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



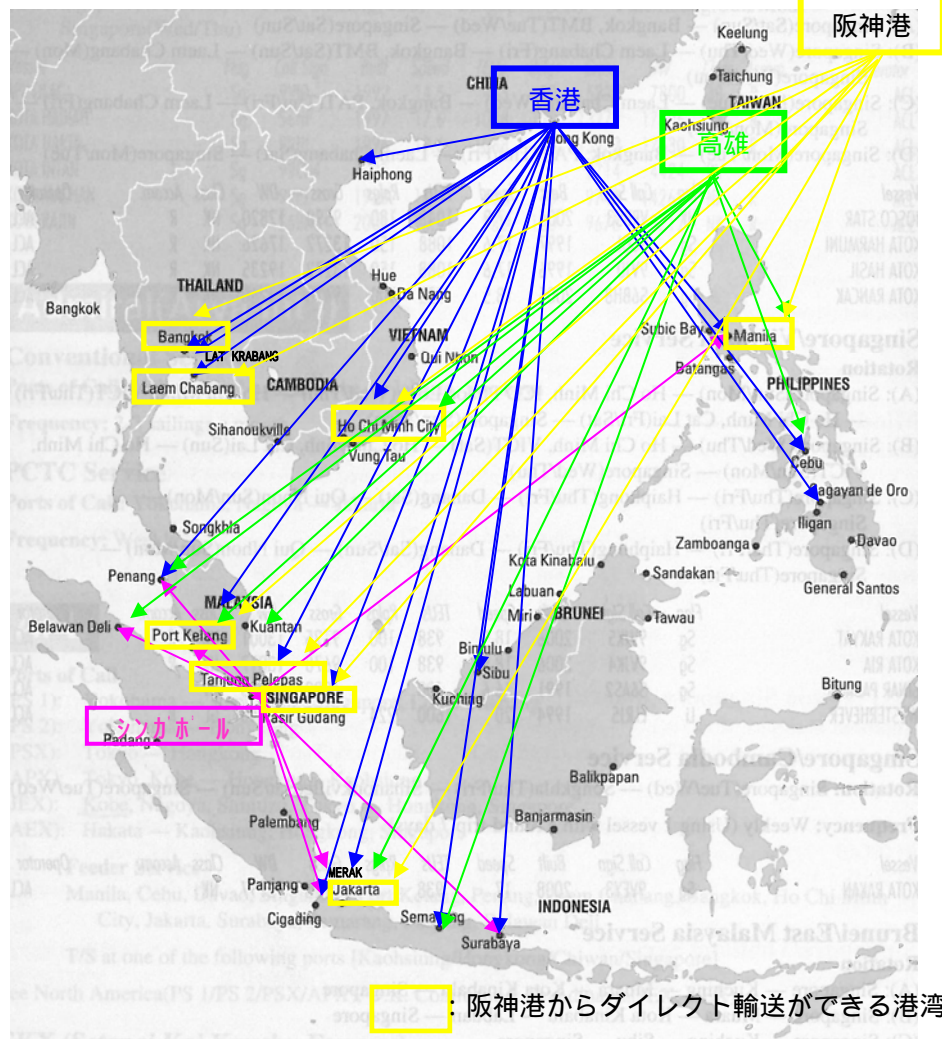
管内港からのダイレクト輸送は、水島港、ホーチン港、広島港・三田尻、中間港、マニラ、徳山下松港、レムチャパン港のみ

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？

## 東南アジアとの輸出における海外トランシップの状況

中国管内からの海外トランシップにより輸出している  
東南アジアの港湾



国名	最終港	ダイレクト	トランシップ港		
			香港	シンガポール	高雄
インドネシア	BELAWAN DELI				
	JAKARTA				
	MERAK				
	SEMARANG				
	SURABAYA				
	TANTUNG PRIOK				
シンガポール	SINGAPORE				
タイ	BANGKOK				
	LAEM CHABANG				
フィリピン	LAT KRABANG				
	CAGAYAN DE ORO				
	CEBU				
ベトナム	GENERAL SANTOS				
	MANILA				
マレーシア	HAIPHONG				
	HOCHIMINH CITY				
マレーシア	KUANTAN				
	PASIR GUDANG				
	PENANG				
	PORT KELANG				
	SIBU				
	TANJUNG PELEPAS				

中国管内からは東南アジアの多方面の  
港湾（22港）に輸出している。

阪神港からダイレクトで出ている港湾  
（8港）だけでは十分なサービスを提供  
できていない。

香港では16港、高雄では15港に接続可能。



最終仕向け港に到達するために海外で  
トランシップする貨物については、阪神港  
から出すよりも香港・高雄などの港湾で  
トランシップした方が利便性が高い。

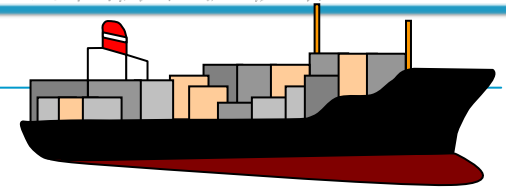
# 中国地方における各港の輸出と輸入の割合

中国地方における外貿コンテナ貨物取扱貨物量

	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	285,112	242,817	527,929

【H19統計(実入り)】

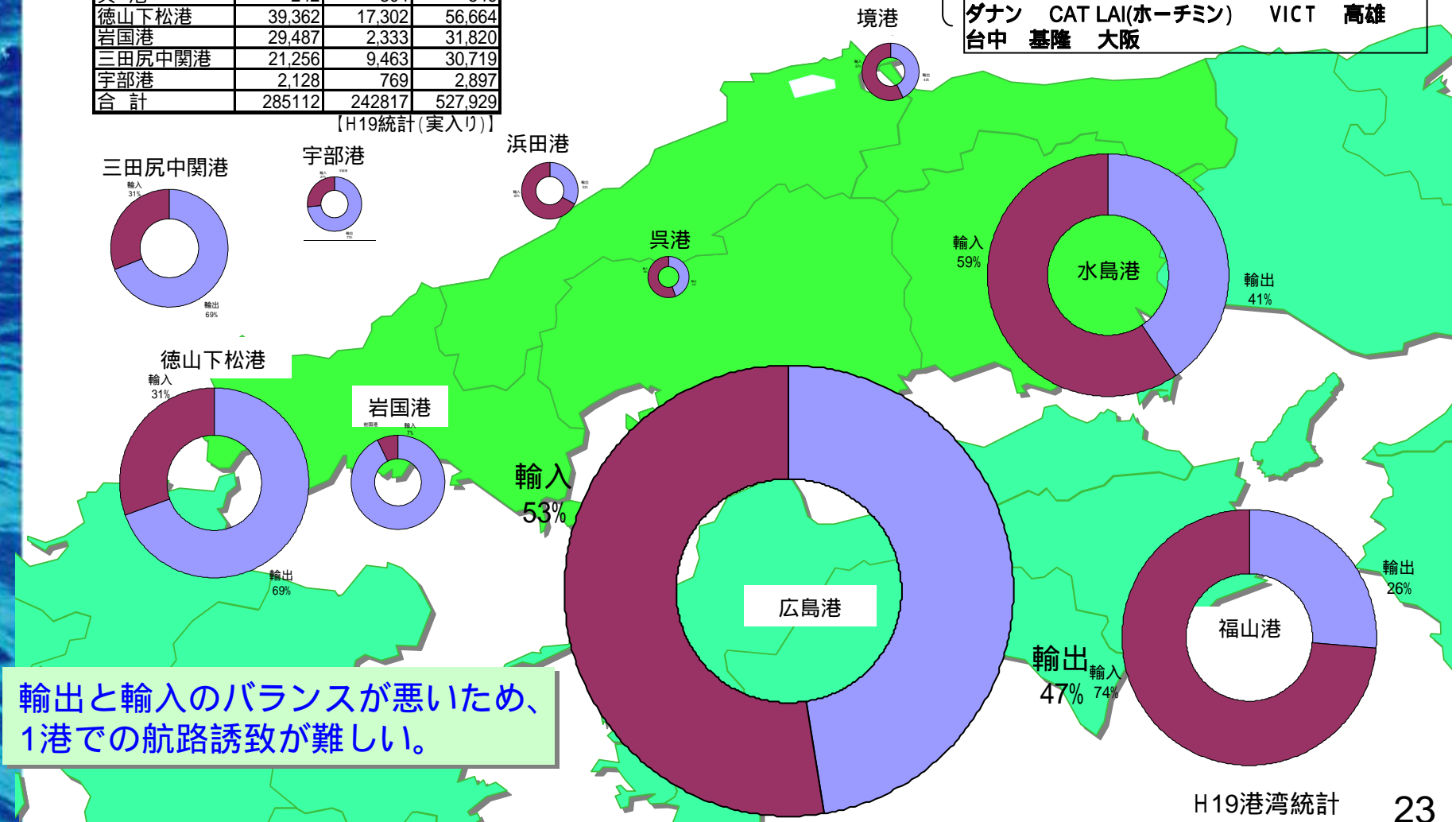
## 輸出と輸入の割合(TEU)



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

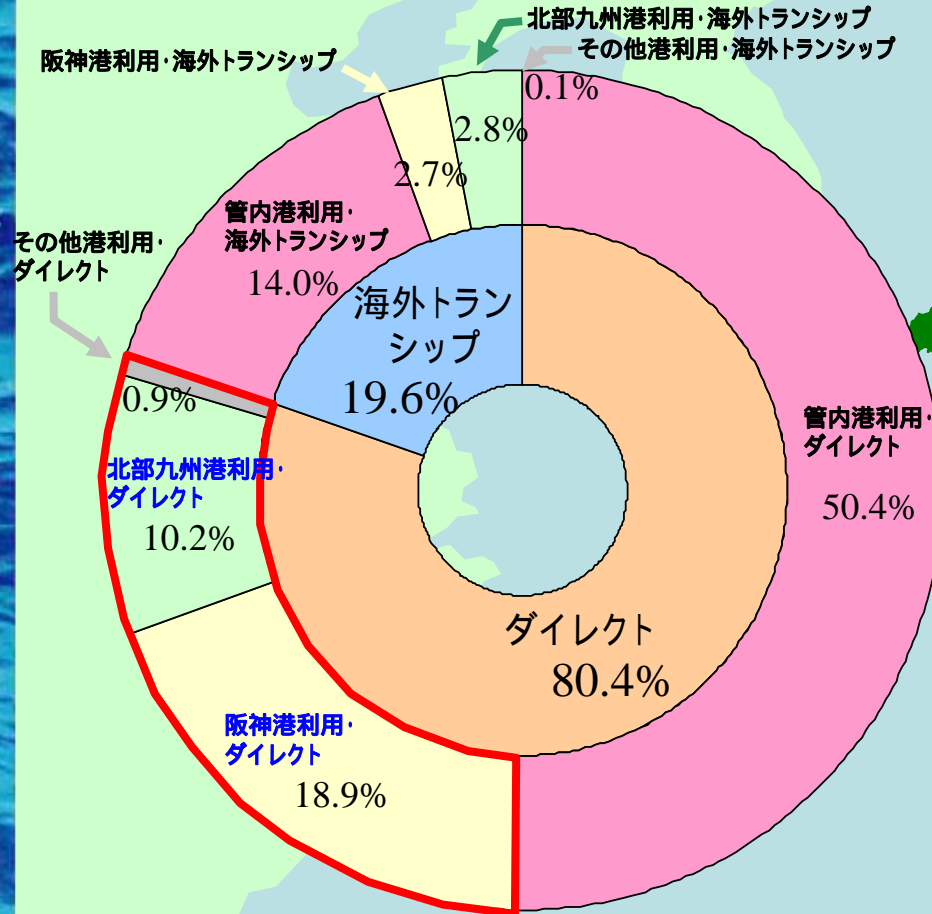


輸出と輸入のバランスが悪いので、1港での航路誘致が難しい。



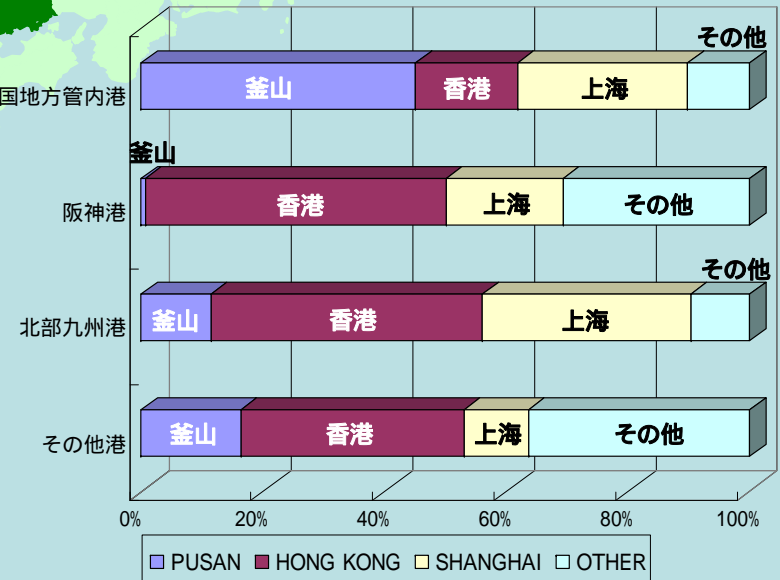
## 中国との貿易における輸送形態と海外トランシップ港

### 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。

## 中国地方の外貿コンテナ貨物輸送の方向性

### 欧米向け貨物

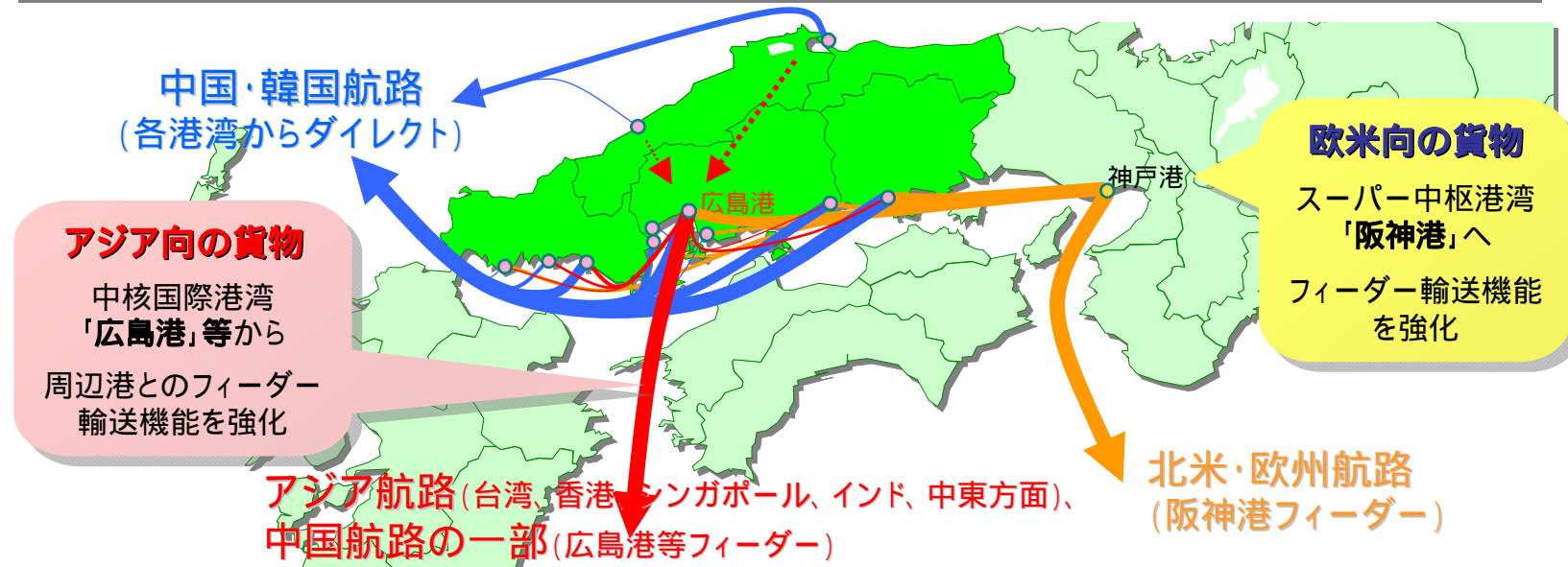
基幹航路維持のため、海外トランシップしている貨物のスーパー中枢港湾・阪神港への集約を目指す（スパ中政策）。阪神港等利用アジアトランシップ貨物を管内港湾利用にシフトさせるのか？あるいは外航フィーダーを内航フィーダーにシフトさせるのか？

### 東南アジア向け貨物

将来的には極力管内港湾利用のダイレクトを目指す。ただし、阪神港利用の香港・台湾等トランシップ貨物は、まずは管内港湾利用へのシフトさせることを目指して、瀬戸内海の物流拠点を形成するか？あるいは阪神港を東南アジアハブとするための施策を展開するか？

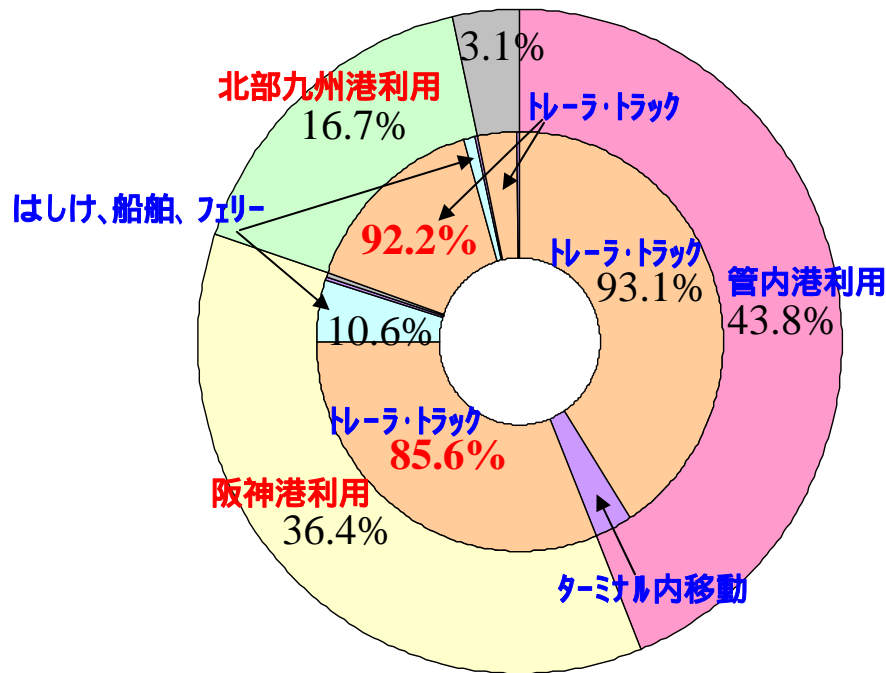
### 中国向け貨物

将来的には、全て管内港湾ダイレクトを目指す。港湾背後の物流機能を充実させることにより、他ブロック港湾依存からの脱却。さらに、管内港湾利用のダイレクトを実現すべく、航路の多頻度化、複数寄港化を目指す。



# 中国地方発着外貿コンテナ貨物の船積・船卸港までの輸送手段

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



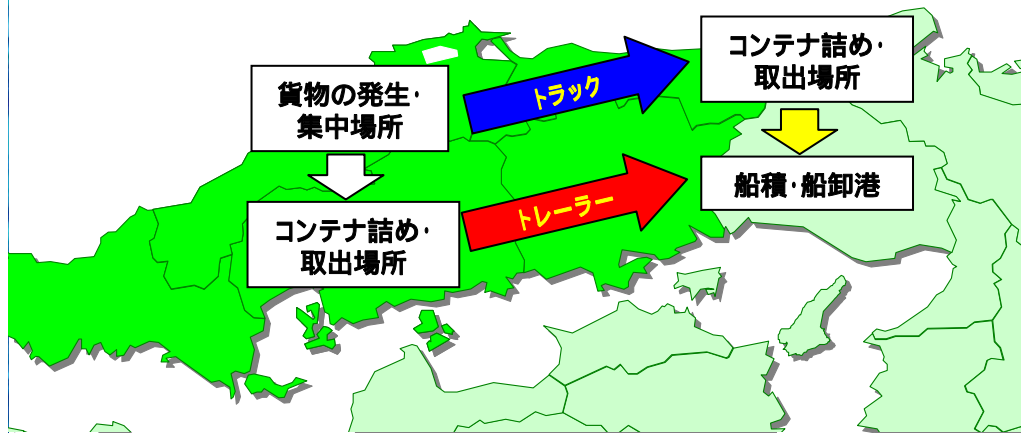
凡例	利用港湾(船積・船卸港)
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #FFC0CB; border: 1px solid black;"></span>	管内港利用
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></span>	阪神港利用
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span>	北部九州港利用
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #A9A9A9; border: 1px solid black;"></span>	その他港利用

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	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></span>	トレーラー・トラック
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black;"></span>	はしけ、船舶、フェリー
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color: #8A2BE2; border: 1px solid black;"></span>	ターミナル内移動

## コンテナ貨物の輸送手段(赤・黄矢印)のイメージ

(例: 広島県発 阪神港利用)



例: 広島県で発生し、(非コンテナ状態で)兵庫県内へ輸送し、コンテナ詰めされ、阪神港へトラック輸送されている貨物量

**→ 阪神港 : 阪神港利用全体の34.5%**

**→ 北部九州港: 北部九州港利用全体の32.4%**

例: 広島県で発生し、広島県内でコンテナ詰めされ、阪神港へ(コンテナ状態で)トレーラー輸送されている貨物量

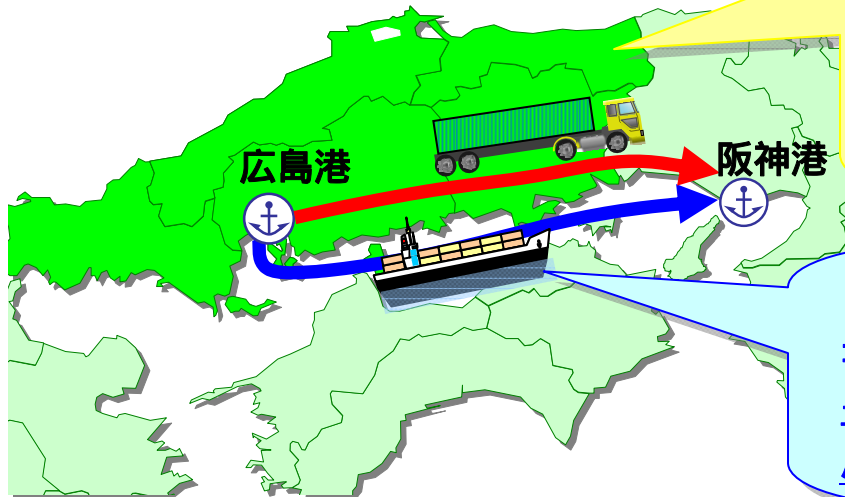
**→ 阪神港 : 阪神港利用全体の51.1%**

**→ 北部九州港: 北部九州港利用全体の59.8%**

## モーダルシフトの必要性（陸上輸送・海上輸送の比較）

企業ヒアリングによる。コストは40Feetコンテナ1個当たりの金額。

### 物流コスト削減による競争力強化



#### 【陸上輸送】

コスト:広島 阪神港の陸上輸送費 **約12～15万円**

二酸化炭素排出源単位 トラック

(自家用) 1021 g-CO<sub>2</sub>/t/km (営業用) 150 g-CO<sub>2</sub>/t/km

小口貨物から輸送が可能

#### 【海上輸送】(内航フィーダー輸送)

コスト:広島 阪神港の海上輸送費 **約9～10万円(合計)**

二酸化炭素排出源単位 **39 g-CO<sub>2</sub>/t/km**

**小型船でも1寄港当たり30～40TEUの貨物が成立条件**

コストメリットの高い海上輸送を活用し、物流コスト削減による競争力強化

貨物の特性に合わせた輸送手段を選択できる物流システムの構築(陸上輸送と海上輸送の両輪)

RORO船を活用した効率的な物流システムの構築

### 低炭素型社会の実現

- ・地球温暖化対策として物流部門でのCO<sub>2</sub>削減の必要性が増大
- ・地球環境にやさしい物流に対する、企業や一般社会からの関心の高まり
- ・総合物流施策大綱(2009-2013)における「環境負荷の少ない物流の実現」の位置付け



RORO船によるトラック輸送と海運の連携

## 中国地方の物流の方向性

### 広島港における内航フィーダー輸送需要調査（19年度）

**目的** 内航フィーダー輸送の確立及び産業の競争力強化のための物流の効率化や環境負荷低減を図る観点から、内航フィーダー輸送についての認知度や潜在需要の把握、内航転換のための課題を抽出。

#### 概要

- ・広島港域圏の主要企業（島根県を含む）に対し、欧米向け貨物の輸出入（貨物量の多い上位3品目）について調査を実施  
（アンケート〔約125社〕・ヒアリング〔約24社〕）
- ・内航事業者に対するヒアリング

#### 調査結果

調査対象とした広島港においては、時間的制約、取引条件等により、現時点において、欧米向けの新たな内航フィーダー輸送対象貨物は見いだせなかった。なお、下記の課題が抽出された。

- ・コスト競争力への対応（空コンテナ回送費の問題）
- ・スピード（リードタイム）への対応
- ・備後地区への対応（瀬戸内海域における近距離内航フィーダー航路の可能性検討）
- ・認知度を高めるための対応

#### 課題

コスト

スピード  
（リードタイム）

認知度

等

### 中国地方における物流の動向に関する調査（20年度）

**目的** 19年度調査の課題解決には、物流量が大きく影響することから、中国地方の貿易・産業構造の現状及び今後5年程度の変化を把握し、「物流」に及ぼす影響を調査。

#### 概要

- ・中国地方の主要製造業へのアンケート〔178事業所〕
- ・メガキャリアや総合商社等へのヒアリング〔9社〕
- ・5年後の中国地方の産業・物流構造の推計
- ・今後5年の中国地方の物流に関する課題の抽出

#### 調査結果

中国地方の平成25年の製品出荷額は、平成19年を若干下回るが、第三次産業の成長により全産業では、ほぼ平成19年並の地域内生産額になると試算。

中国地方の平成25年の物流業の金額ベースは平成19年を上回ると試算。ただし、貨物が小型軽量化するため重量ベースでは下回る可能性あり。

今後5年間で出荷量の増加が見込まれる国は、中国、韓国、タイなどで、東アジアの割合が高い。

企業は、物流効率化策として「物流拠点集約」「共同配送」「モーダルシフト」等を重要視している。

#### 課題

小型軽量化  
への対応

東アジアとの  
効率的な物流

モーダルシフト等  
環境配慮型物流

品質保持、  
物流提案、  
コスト削減

等

### 中国地方における東アジア・ASEANとの物流に関する調査（21年度）

**目的** 20年度調査により、今後5年間で貿易比率が高まるとされた東アジア・ASEANとの中国地方の物流の現状と5年後のあり方を考える基礎とするための調査。

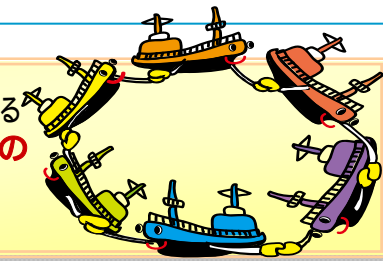
**概要** ・中国地方を拠点に、東アジア・ASEANとの輸出入を行っている企業等の、我が国を含む東アジア・ASEANでの調達・生産・販売活動の概要及び同地域の物流方法の把握等を行う。

## 内航海運政策

### 内航海運ビジネスモデルの推進

船舶管理会社の活用等による内航海運事業者の**緩やかなグループ化**によって、規模拡大による魅力や信用力の向上を図り、**船員の確保・育成、船舶の代替建造を促進**するとともに、**ノウハウの共有による安全確保水準の向上**を図る。

【現況】 事業者ヒアリングの実施、マニュアル配布等



### 内航海運の活性化

物流効率化や環境負荷低減に資する次世代内航船舶**スーパーエコシップ(SES)**の普及を支援する。

【現況】 管内内航海運事業者における建造実績：1隻(ケミカルタンカー・499G/T:H21.5竣工)  
良質な輸送サービスを提供するため、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施による**代替建造の促進**を図る。

【現況】 平成21年度管内暫定措置事業対象船舶登録件数：7隻(計3,743G/T)

平成21年度内航緊急不況対策としての船齢16年超船を対象とする老齢船処理事業の実施により、**安全で低廉なサービスの提供**とともに、**経営基盤強化策**を講じ、**市場の活性化、競争力の向上**を図る。

平成21年度補正予算 老齢船処理事業政府保証額：10,000百万円

共有建造制度を活用した**代替建造**、環境性能向上等に資する**改造等**を支援する。

平成21年度補正予算 内航海運活性化予算：25,000百万円



### 船員の確保・育成、海事産業分野の人材確保

内航船員の高齢化等に伴う人手不足等に対応し、**計画的な船員の確保・育成等を助成支援**するとともに、海への関心を喚起し、**海事地域における人材確保連携事業**等を行う。

【現況】 新規船員資格取得促進助成金、船員計画雇用促進助成金等の支給（管内認定事業者：25社、予定人数：54名）

#### 海へのチャレンジフェアの実施

水産高校・海上自衛隊等と連携した船員就職セミナーの開催による海の仕事の魅力や重要性の積極的PR、退職自衛官活用のための海運企業説明会を積極的に実施する。

【現況】 H21.5.27 船員就職セミナー（呉海上自衛隊：40名参加）  
H21.7.8 船員就職セミナー（浜田水産高校：21名参加）  
H21.9.29 船員就職セミナー（呉海上自衛隊：予定）  
H21.11.25 海運企業説明会（呉海上自衛隊：予定）

#### 船員雇用対策【平成21年度補正予算】

離職船員を雇用した事業者に対し、**緊急雇用促進助成金**を支給する制度を創設するとともに、離職船員に対し船員としての**再就職を促進するための給付金**を支給する。併せて、**雇用調整助成金制度**を創設することにより、船員の雇用の維持を図る。

【事業内容】 緊急雇用促進助成金：250百万円  
就職促進給付金：268百万円  
海運事業等雇用調整助成金：1,345百万円

## 新提言（骨子案）

### 提言（H19年度発表）

1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化
  - ・スーパーバルクターミナルの拠点的整備（ケープサイズバルク船への対応）
  - ・**公共／専用港湾施設区分見直しと受益者負担制度の拡充**
  - ・瀬戸内海の航路体系の再構築及び航行規制緩和の実現

### 新提言の骨子（案）

## 産業港湾支援のための制度創設

バルク

### 提言（H19年度発表）

2. 東アジア各地域とのシームレスな貨物輸送ネットワークの実現
  - ・対東アジア物流の準国内化を目標とした**ダイレクト輸送**体系の確立
  - ・スーパー中枢港湾との連携を強化するため**内航フィーダー輸送**体系の確立

### 新提言の骨子（案）

瀬戸内海物流拠点の形成、管内港湾利用率向上のための  
総合的物流施策の展開（物流倉庫等）  
環境政策としての内航フィーダー輸送の活性化

コンテナ