

中国地方国際物流戦略チーム第5回本会議

中国地方の国際物流を取り巻く現状

平成23年7月22日（金）

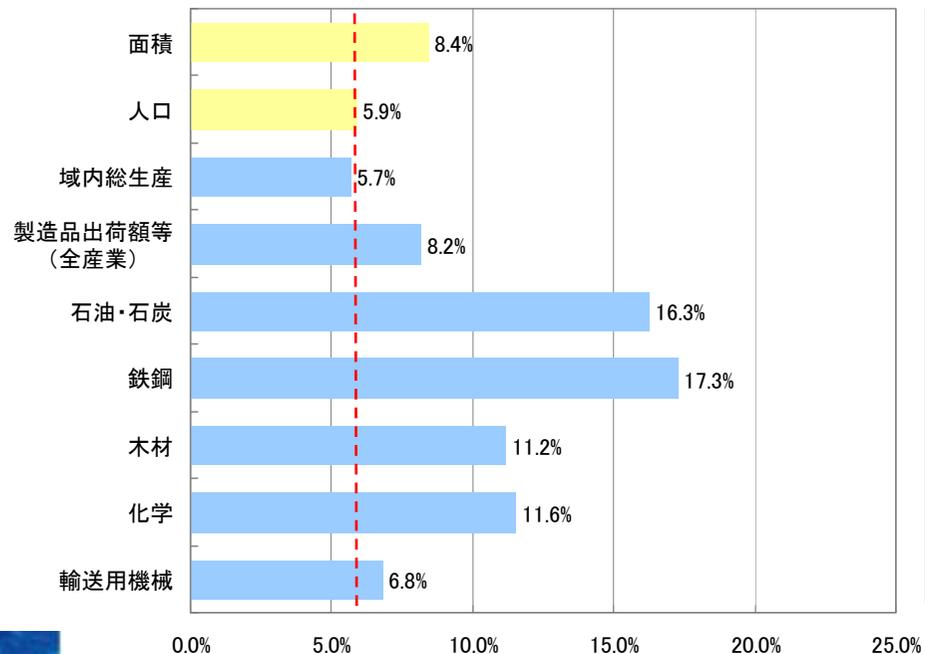
中国地方国際物流戦略チーム事務局



中国地方の産業の特徴

中国地方は、臨海部に数多くのコンビナートを擁し、石油、鉄鋼、化学、木材などの基礎素材型産業や、自動車、造船などの加工組立型産業等、国内屈指の産業集積地。

中国地方における製造品出荷額等の全国シェア



資料：国土地理院「H22.10 全国都道府県市町村別面積調」

総務省統計局「H22 国勢調査」

内閣府「H20 年度県民経済計算」

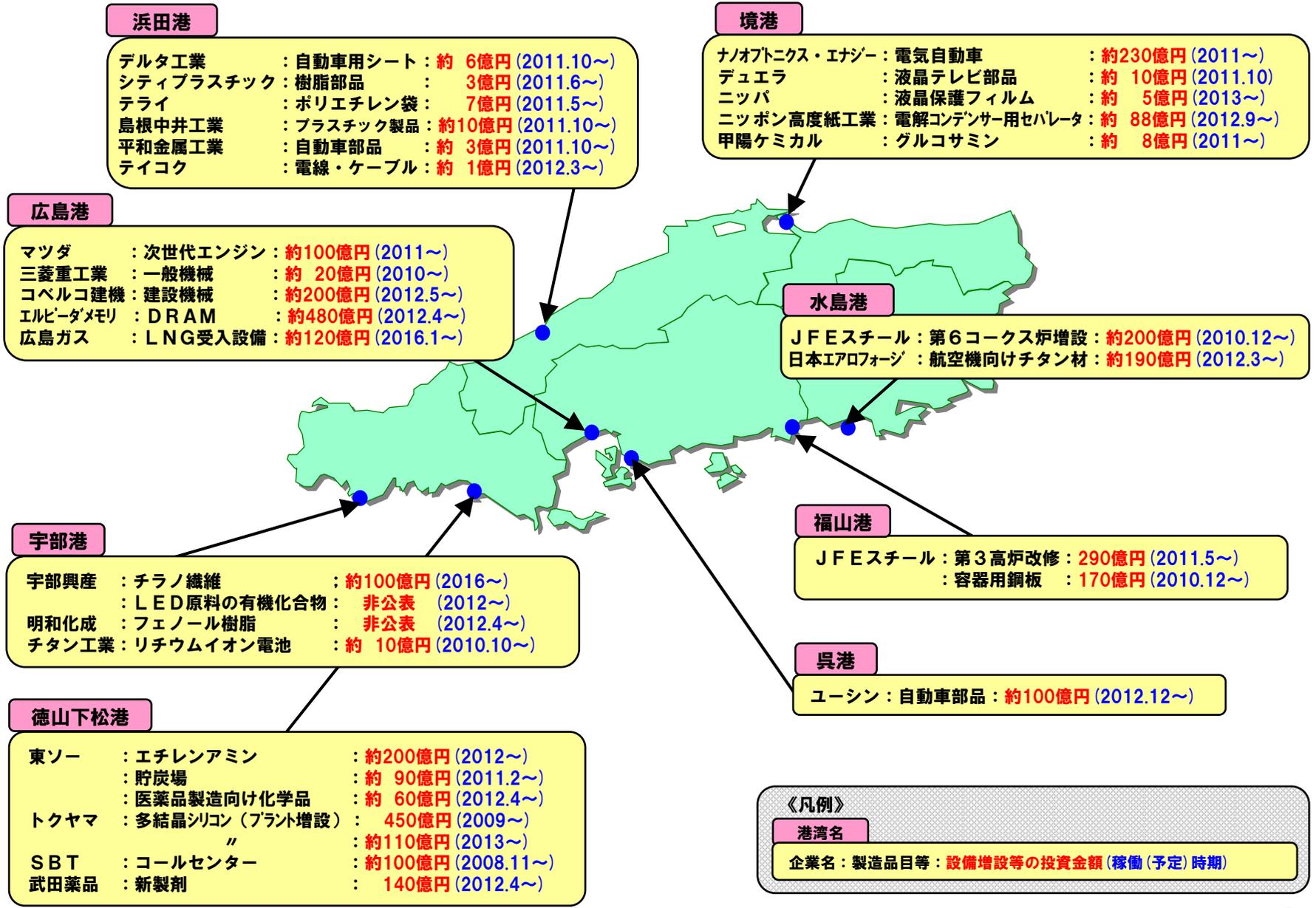
経済産業省「H21 工業統計表」

臨海部における製造品出荷額等上位10都道府県について

臨海部の製造品出荷額等順位	都道府県名	製造品出荷額等(a)		臨海部の割合(b/a)	
		うち臨海部(b)	b/aの全国順位		
1	愛知県	34.4兆円	13.6兆円	39.4%	22
2	兵庫県	13.4兆円	9.5兆円	70.8%	7
3	千葉県	12.3兆円	8.6兆円	69.6%	8
4	神奈川県	14.9兆円	7.5兆円	50.2%	15
5	大阪府	14.8兆円	7.5兆円	50.3%	14
6	広島県	7.9兆円	5.8兆円	73.0%	5
7	山口県	5.4兆円	5.0兆円	91.6%	1
8	岡山県	6.6兆円	4.6兆円	69.5%	9
9	茨城県	9.8兆円	4.0兆円	40.8%	20
10	福岡県	7.8兆円	3.9兆円	50.0%	16
全国		265.3兆円	101.3兆円	38.2%	—

資料：経済産業省「H21 工業統計表」

中国地方における設備投資の事例



中国地方に立地する製造業における主な投資計画等

地域	直近5年間の 投資額*1 (億円)	直近3年間の 投資予定額*2 (億円)	既存 雇用者数 (人)	新規雇用 増見込 (人)	備考
山陰 (境・浜田等)	約100	約550	約1,500	約1,100	境港・浜田港の背後圏における主要産業の合計値
備前備中 (水島等)	約1,600	約300	約7,500	未定	水島地域の臨海部に立地する主要産業の合計値
備後(福山等)	約800	未定	約3,800	未定	福山港の臨海部に立地する鉄鋼メーカー
安芸(広島等)	約200	約1,100	約20,000	約200	広島市・呉市周辺に立地する主要産業の合計値
周防長門 (徳山・宇部等)	約1,200	約3,000	約5,500	約300	周南・宇部地域の主要産業の合計値

資料: プレスリリース、新聞記事等(H23.6)

※1: 概ね過去5年間(H18~H22)の投資額で一部推計値を含む

※2: 概ね今後3年間(H23~H25)の投資予定額

港湾の機能強化を前提として、利用企業が新たな設備投資等を計画

沿岸低地に人口や資産が集積する島国日本

大震災の津波浸水区域と同様条件 沿岸低地に総人口の35%

中国地方においては、
地域人口の約50%が
沿岸低地に居住
(384万人/768万人)

(全国平均は35%)

※中国地方整備局試算

中国5県の海岸線から10km以内、
標高30m以下の面積と人口

県	面積	人口
広島	653	1,252,993
山口	1,033	880,882
岡山	666	955,888
広島	670	344,831
島根	392	405,499

※面積は平方キロメートル、人口は2005年

国交省は「地形を単純比較しただけで、防潮堤の有無などは考慮しておらず、全ての地域が危険とは言えないが、日本は臨海部の低地に人口や資産が集積している」と指摘、分析結果を今後の防災対策の検討に活用する。

クリック
東日本大震災の津波浸水区域、国土地理院の分析では、浸水面積は青森県から千葉県までの太平洋沿岸6県の62市町村で合計561平方キロと神戸市にほぼ匹敵する。浸水面積の90%は海岸線からの距離が3キロ以内で最大は約10キロ。標高は浸水区域のほとんどが20以下だが、30に近い地域もあった。浸水面積は、リアス式海岸に山が迫る地形の岩手県は海岸線の長さの割に狭く、太平洋に面した低地の平野が多い宮城県は広くなっている。

大震災の津波の浸水区域は海からの距離が最大約10キロ、標高は最大約30メートルだったが、海面に面している39都道府県全てに同様の条件の地域がある。都道府県別では北海道が6816平方キロで最大。青森、

内陸部で居住などの開発に適した傾斜の緩やかな農地や森林は、今回の条件（標高30以下）に当てはまる低地面積の92%。保安林や自然公園など土地の利用規制も多く、実際には低地面積の26%しか利用できないとしている。

大震災の津波の浸水区域は海からの距離が最大約10キロ、標高は最大約30メートルだったが、海面に面している39都道府県全てに同様の条件の地域がある。都道府県別では北海道が6816平方キロで最大。青森、

千葉、新潟など13県も千平方キロを超えていた。当該地域の利用種別は、田畑など「農地」が全国平均で38%と最も多く、住宅地など建物が多い「都市」は27%。東日本に比べ、西

日本は沿岸部の都市利用が進んでいた。今後、臨海部より内陸の方が人口減少のペースが速いと予測されており、国交省は中長期的に内陸への居住を促す手法の検討が必要としている。

国交省分析 面積は国土の1割

東日本大震災で津波により浸水した区域と同様に、海岸線からの距離が10キロ以内で標高30以下の地域が、全国土の10%に当たる約3万7千平方キロあり、総人口の35%に当たる4438万人が居住していることが21日、国土交通省の分析で分かった。標高10以下に絞り込んだ場合は約1万9千平方キロで、人口は全国の20%となる。

H23.6.22 中国新聞

中国地方の主要港湾における想定津波高さ等の設定状況

中国地方整備局管内の主要港湾における想定地震及び想定津波高さ等の設定状況について

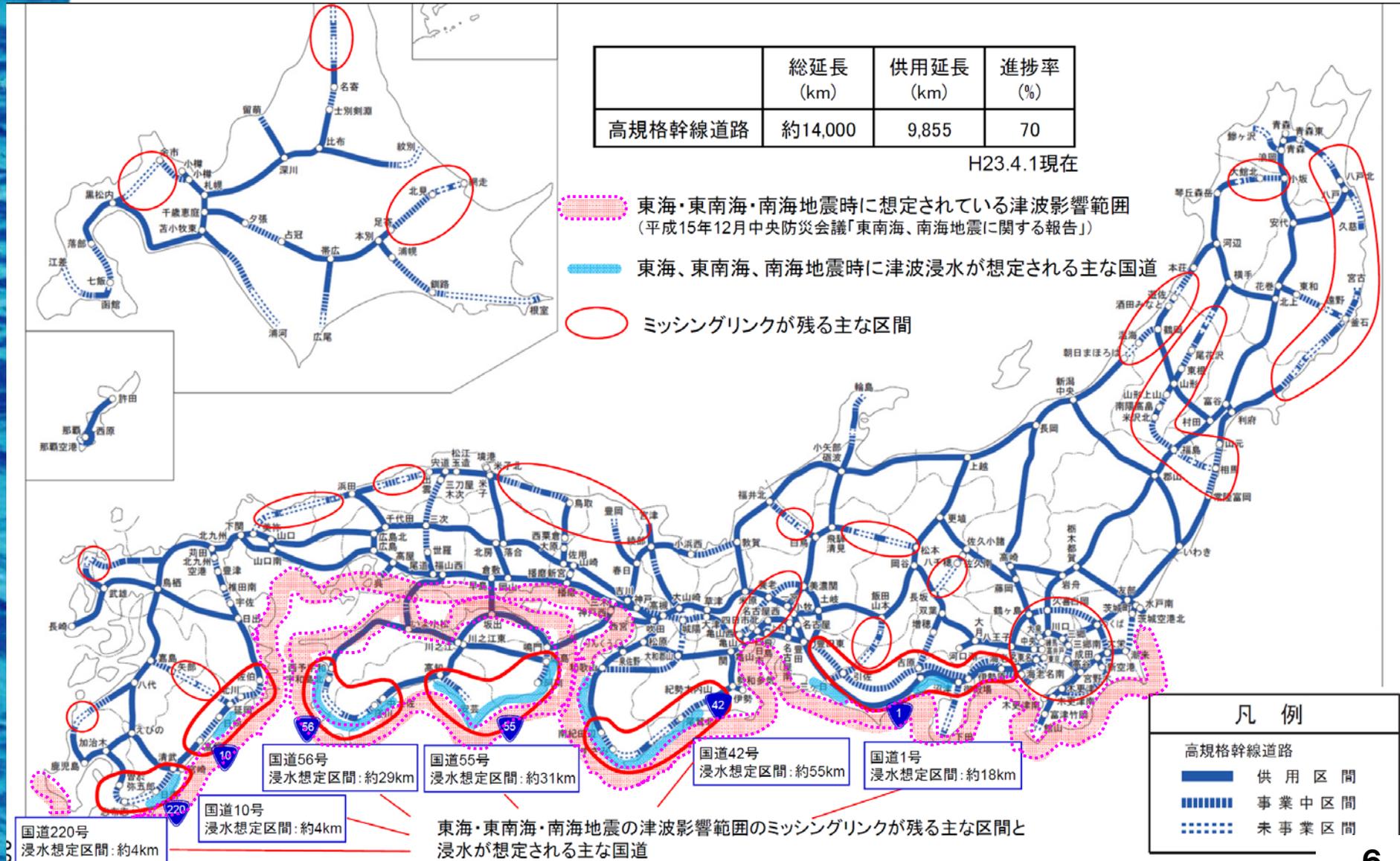
NO	港名 (港湾所在市町)	中央防災会議又は地域防災計画 で想定する最大津波高さの最大値 (TP : m)	各港における 堤防、護岸等の高さ現況 (TP : m)
6	岡山港 (岡山市)	2.82	1.76 ~ 4.56
7	宇野港 (玉野市)	3.00	2.12 ~ 3.52
8	水島港 (倉敷市)	2.97	1.90 ~ 5.20
9	福山港 (福山市)	3.44	2.54 ~ 5.04
10	尾道系崎港 (尾道市、三原市、 福山市)	2.98	1.92 ~ 4.22
11	呉港 (呉市)	3.12	1.87 ~ 5.37
12	広島港 (広島市、廿日市市、 坂町)	2.91	1.76 ~ 5.66
13	岩国港 (岩国市、和木町)	3.00以下	3.29 ~ 5.99
14	徳山下松港 (周南市、下松市、 光市)	3.00以下	2.95 ~ 6.95
15	三田尻中関港 (防府市)	3.00以下	3.14 ~ 6.64
16	宇部港 (宇部市、 山陽小野田市)	3.00以下	3.74 ~ 7.09
17	小野田港 (山陽小野田市)	3.00以下	4.03 ~ 6.03

NO	港名 (港湾所在市町)	中央防災会議又は地域防災計画 で想定する最大津波高さの最大値 (TP : m)	各港における 堤防、護岸等の高さ現況 (TP : m)
1	鳥取港 (鳥取市)	1.86	1.91 ~ 4.41
2	境港 (境港市)	1.43	2.24 ~ 3.74
3	浜田港 (浜田市)	2.50	1.81 ~ 3.45
4	三隅港 (三隅町)	2.50	0.80 ~ 4.80
5	西郷港 (隠岐の島町)	4.00	0.92

※□は、想定津波高さを下回る堤防、護岸等の高さ。
※津波高さ及び堤防等の高さは東京湾平均海面(TP)を基準に表記している。

東海、東南海、南海地震の津波影響範囲と高速道路のミッシングリンク

■ 東海・東南海・南海地震時に想定される津波影響範囲には、浸水が想定される国道や高速道路のミッシングリンクが多数存在



出典: H23.7.14「東日本大震災を踏まえた緊急提言(高速道路のあり方検討有識者委員会)」資料

国際コンテナ戦略港湾をめぐる動き

- 「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として（阪神港、京浜港）の2港を選定。**（2010年8月6日に公表）
- 「選択」された2地域に対して、明確な目標を設定した上で、**アジアと北米・欧州等を結ぶ国際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」の位置づけ

- ① 「新成長戦略」（2010年6月18日閣議決定）、国土交通省成長戦略（2010年5月17日策定）、日本国内投資促進プログラム（骨子）（2010年9月9日経済産業省公表）の実現
- ② **アジアと北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路の日本への就航を維持・拡大**
- ③ **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**

元気な日本復活特別枠の内容

アジアと北米・欧州等を結ぶ国際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。

ハード対策

① ハブ機能を強化するためのインフラ整備

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する。
【国際海上コンテナターミナル、臨港道路の整備等】



② 荷役機械整備等への支援

国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結ぶ内航フィーダー輸送に係る、地方の港湾における荷役機械の整備等を推進。

ソフト対策

① フィーダー機能強化事業

民間企業や港湾管理者との協働のもと、日本発着貨物を国際コンテナ戦略港湾に集約するため、新規内航航路等を立ち上げ、貨物集約を進める。



② 港湾運営の民営化

港湾運営に関する業務を一元的に担う港湾運営会社を設立し、民の視点による港湾の一体運営を実施。

③ 規制緩和・税制改正

港湾運営の効率化や内航フィーダー集荷促進に寄与する事業者等に対する支援を実施。

一体的に実施

国際バルク戦略港湾の整備に関する港湾管理者からの提案内容について

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：1位福山港：1,308万t、2位水島港：1,106万t

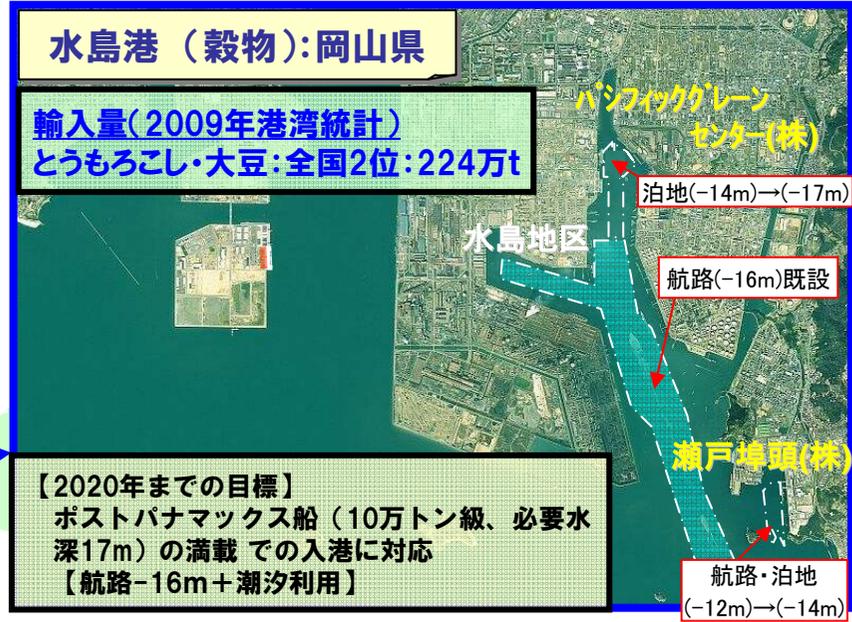


【2020年までの目標】
瀬戸内マックス船（20万トン級、必要水深20m）の満載での入港に対応
【航路-18m+潮汐利用】



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



【2020年までの目標】
ポストパナマックス船（10万トン級、必要水深17m）の満載での入港に対応
【航路-16m+潮汐利用】

徳山下松港・宇部港（石炭）：山口県

輸入量(2009年港湾統計)
石炭：5位徳山下松港：614万t、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))



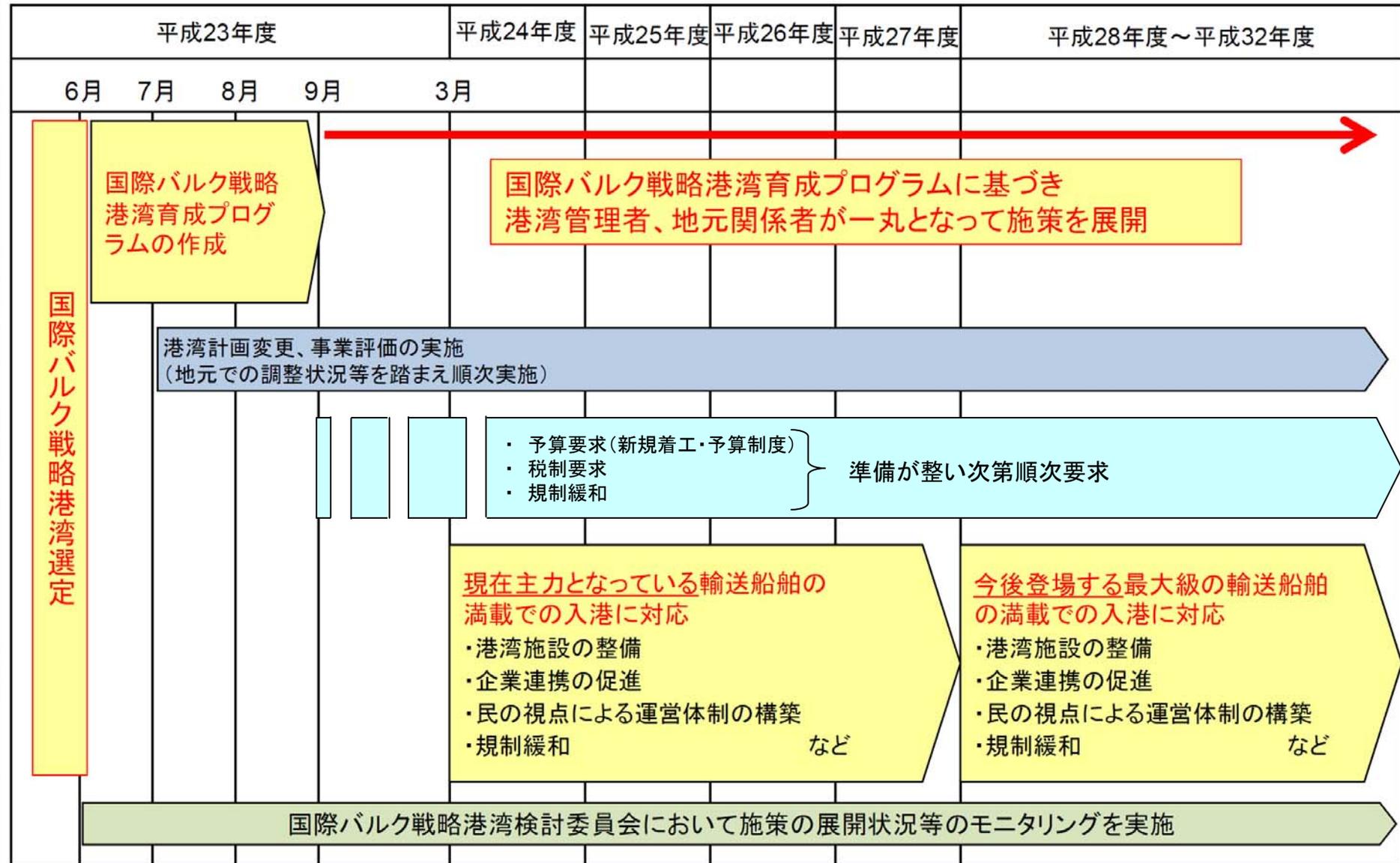
宇部港



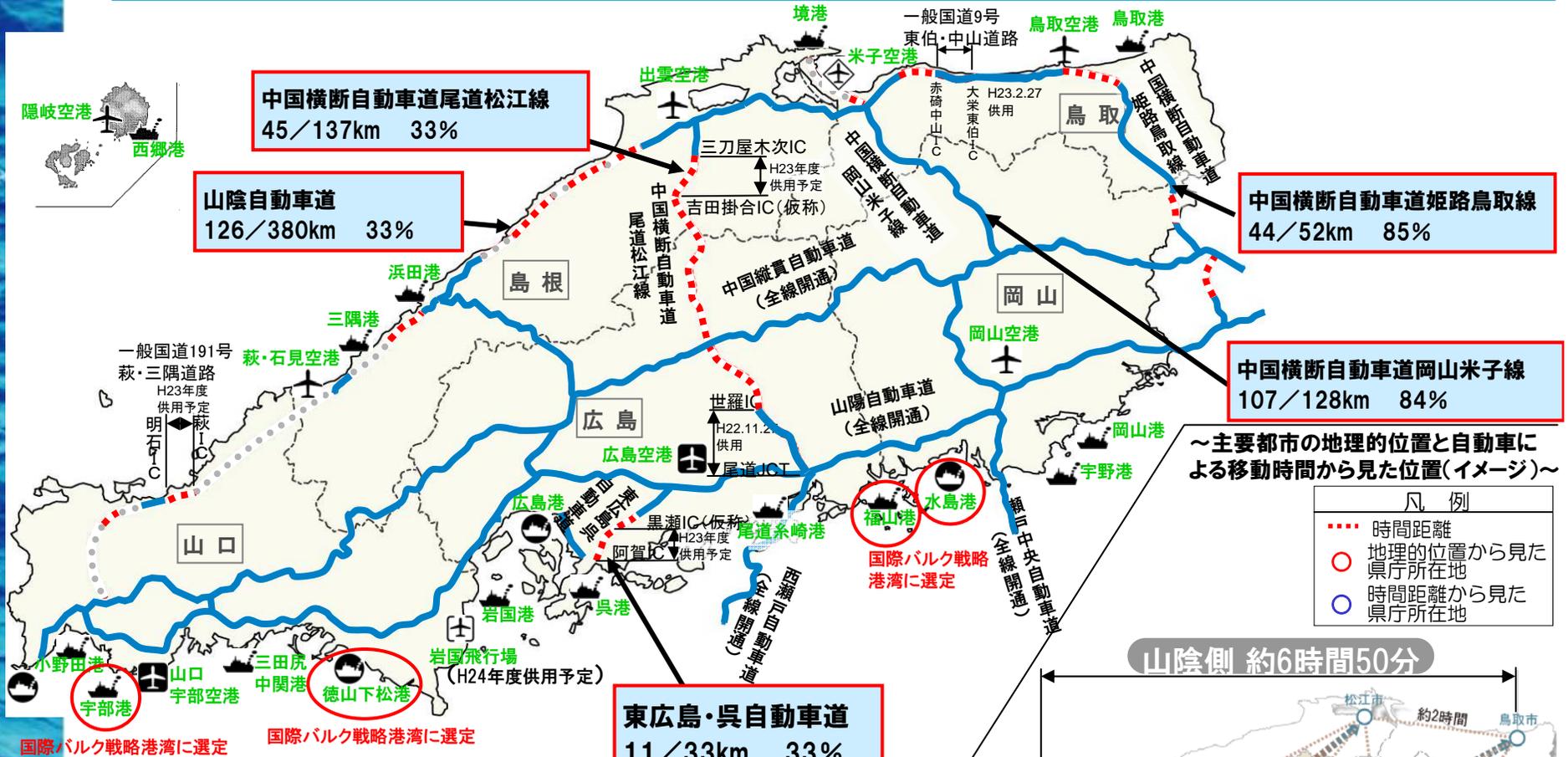
徳山下松港

【2020年までの目標】
ケーブサイズ船（18万トン級、必要水深20m）の満載での入港に対応
【航路-19m+潮汐利用】

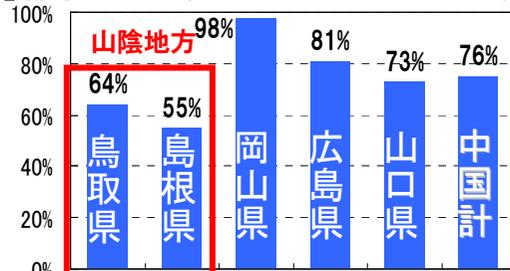
国際バルク戦略港湾をめぐる動き



中国地方の特徴（主要道路・高速道路・主要港湾の状況）



【各県毎の高規格幹線道路の整備状況】



資料/中国地方整備局(平成23年4月末時点)
※山陰地方の整備率は、鳥取県・島根県内の区間を対象に算定

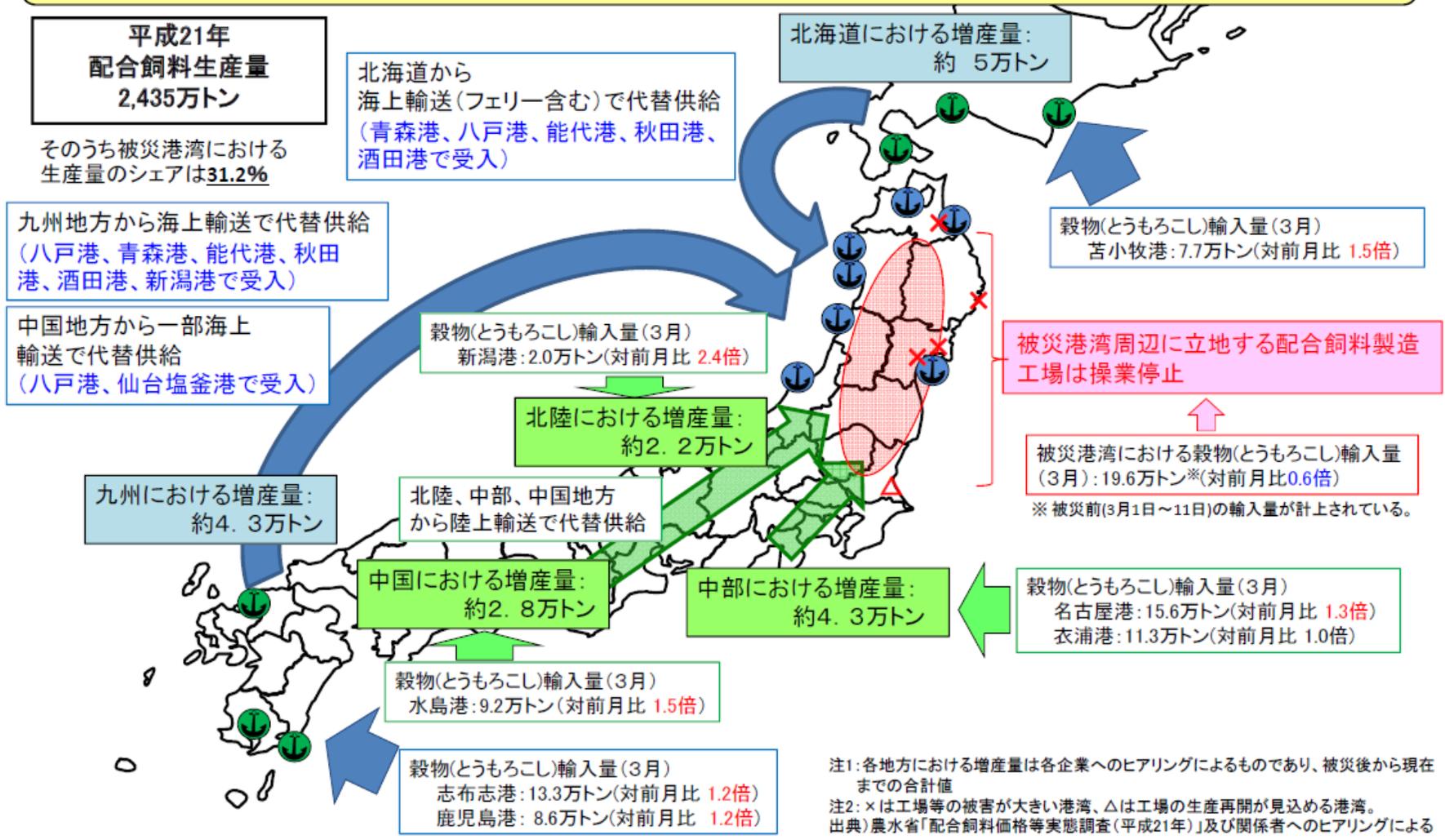
【凡例】



※時間から見た県庁所在地の位置は広島市～岡山市間を基準
※出典：道路時刻表2007～2008及び規制速度等より算出

東日本大震災におけるリダンダンシーの確保（穀物の例）

○東日本大震災により、東北・北関東における配合飼料工場が被災し、東北地方における飼料供給が著しく不足。各地の飼料工場で増産し、東北地方へ海上輸送や陸上輸送を行うことにより代替供給。



トライアル輸送の実施

山陰地域の港湾を利用した新たな物流ルートの実現性を検証するため、トライアル輸送を実施。

トライアル輸送（石州瓦）の実施結果一例 ～浜田港～



◆輸送日数が最短で19日短縮
◆石州瓦の破損は殆ど無し



浜田港でのバンニング作業

輸送品目	石州瓦
数量・荷姿	20ftコンテナ1個

トライアル輸送ルート
 — : [鉄道]
 — : [海運]
 : 従来ルート

