

最近の物流をめぐる動きについて

国土交通省

平成28年2月17日

目次

○ 平成28年度予算概要	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	7
○ 浜田港長期構想の検討	8
○ 宇野港施設利活用方策の検討	9
○ 福山港利用促進・物流高度化検討	10
○ 港湾における事前防災・減災対策	11
○ 大型クルーズ船寄港による観光振興	13
○ 国際コンテナ戦略港湾施策について	14
○ 平成27年度上半期管内のコンテナ取扱について	15
○ 平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査	17
○ 日中韓三国間のシャーシの相互通行による一貫輸送	19

平成28年度予算概要

「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網の形成

(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) 急増するクルーズ船の受入環境の改善

- 既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境の改善
- クルーズ旅客等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
- 非常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・陸閘の安全かつ確実な運用体制の構築

(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・高度化の促進
- 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

港湾関係規模		平成28年度 予算案(A)	平成27年度 予算額(B)	対前年度比 (A)/(B)
公共	港湾整備事業	2,619億円	2,653億円	0.99
	港湾海岸事業	98億円	98億円	1.00
	合計	2,717億円	2,751億円	0.99

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

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

広島空港
 滑走路・誘導路改良整備

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】

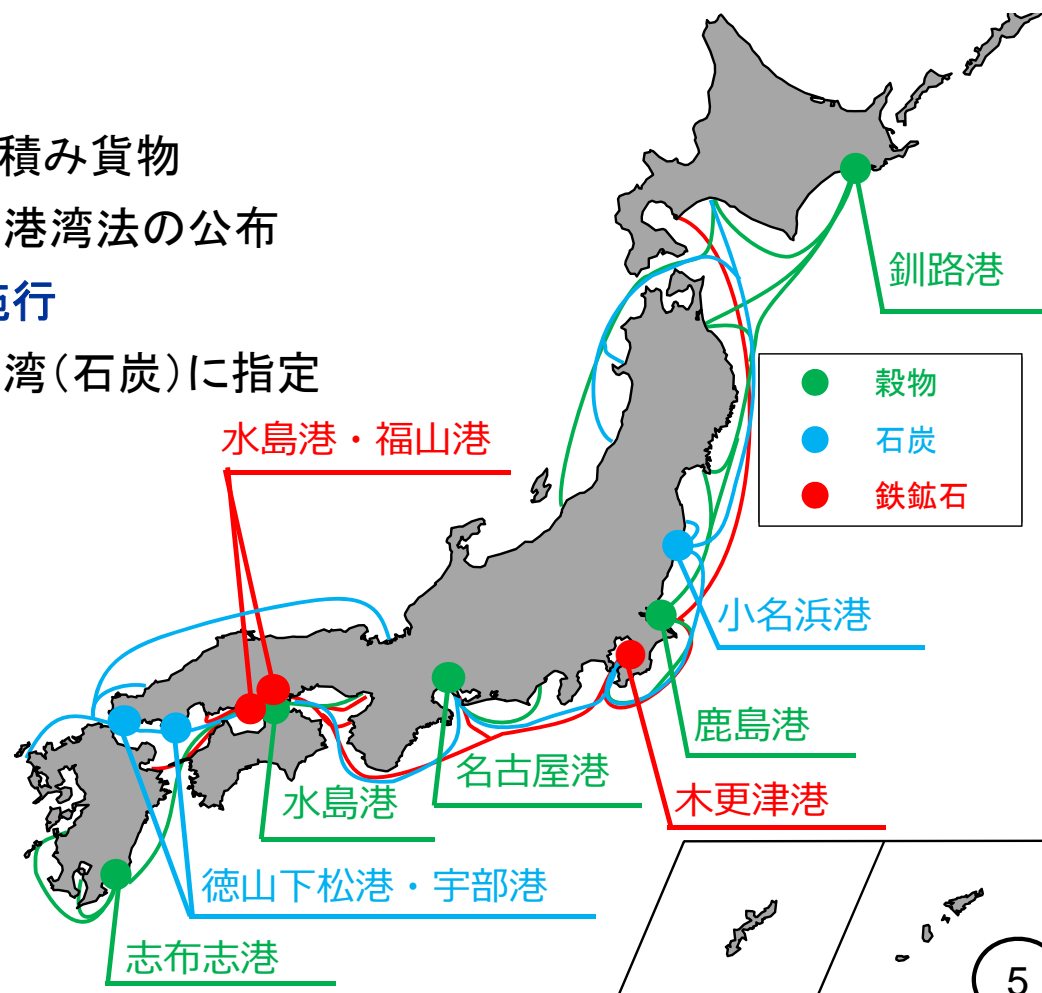
ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図る。

【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

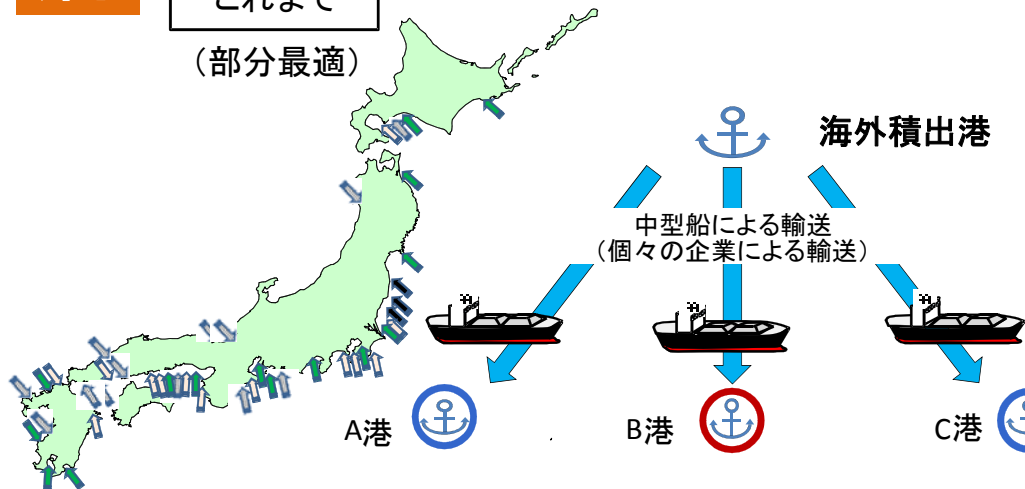
- 課題**
- 我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。近年、近隣国の輸入量急増により、資源獲得競争が激化。
 - ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応できる港湾は限定的。

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

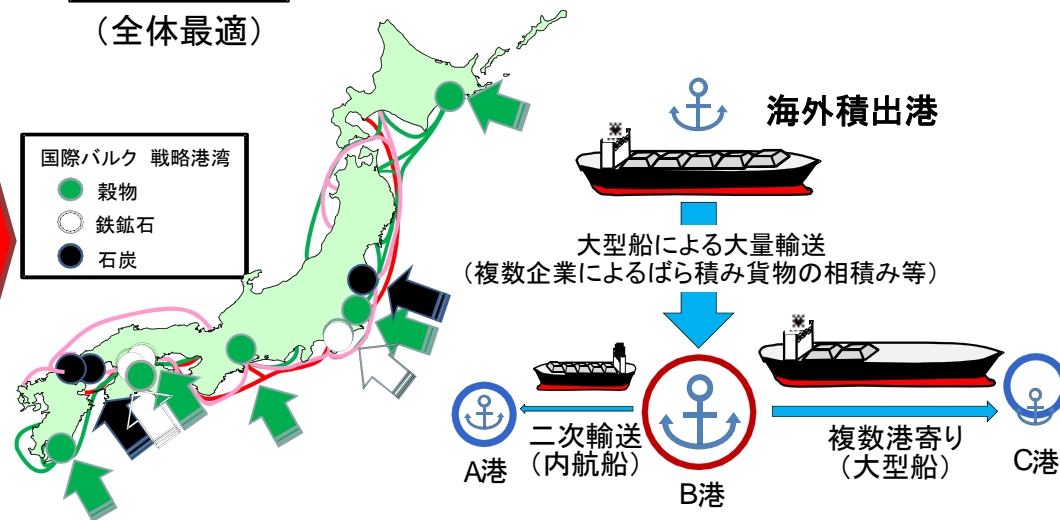
これまで

(部分最適)



これから

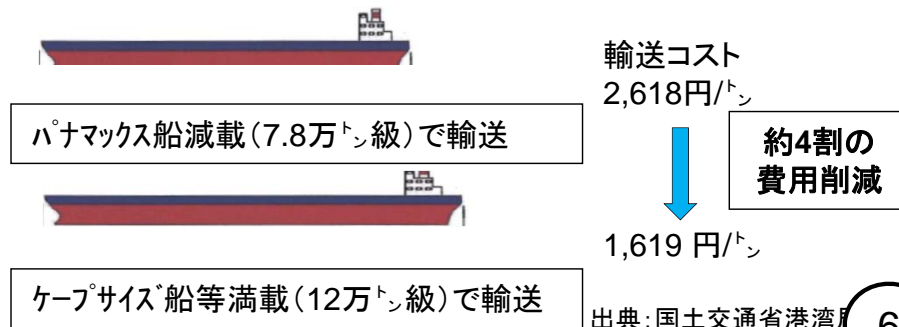
(全体最適)



【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)



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、鳥大)
- ・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

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

現行の港湾計画(平成3年改訂)から状況が変化

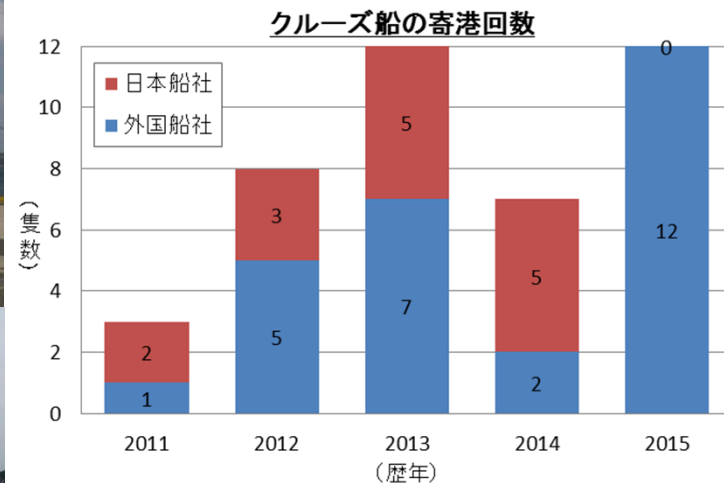
<人流・賑わい>

- 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

- 福山港は、平成23に「国際バルク戦略港湾」に選定されるなど、重要性がより一層高まっているところ。
- 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。



- 第1回委員会 平成27年11月 2日(月) 利用の現状・課題分析
- 第2回委員会 平成27年12月21日(月) 課題解決に向けた方策、福山港次期戦略(案)の策定
- 第3回委員会 平成28年2月開催予定 取組方策のモデルの提案、福山港次期戦略の策定



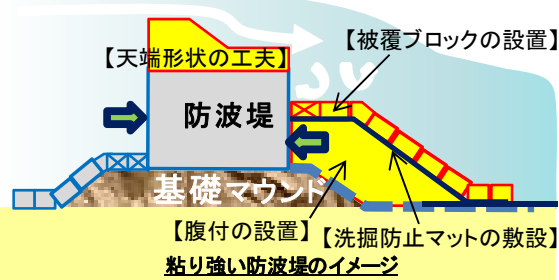
港湾における事前防災・減災対策

港湾の機能の維持・早期復旧を図る

港湾・背後地を守る

防波堤における「粘り強い構造」の導入

- 静穏度を確保し津波等に対する減災効果を有する防波堤を整備するとともに、「粘り強い構造」を導入するなど、補強対策を講じる。



防潮堤(胸壁)等の整備

- 海岸堤防(胸壁)等の粘り強い化対策を講じる。

三大湾等における防護水準の検討

- 三大湾等の港湾の防潮堤における地域の实情等を踏まえたハード・ソフト施策等による防護水準を検討。

水門・陸閘等の効果的な管理運用の推進

- 安全性向上、確実性確保のための操作規則の策定。
- 統廃合・常時閉鎖と自動化・遠隔操作化を促進。
- 新技術の適用促進に向けた取組等の実施。



遠隔操作化の事例(宮城県)

港湾の特殊性を考慮した避難対策の検討

- 港湾の特殊性を考慮した避難計画の検討等を行うとともに津波などからの避難施設を整備。



ハザードマップ及びBCPの策定

- 津波・高潮ハザードマップの作成を促進。
- 港湾の事業継続計画(BCP)作成を促進。

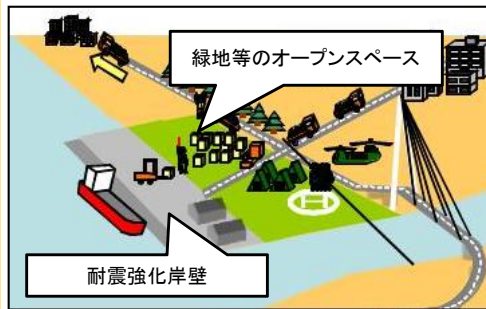
ハード

ソフト

海上輸送ネットワークを維持する

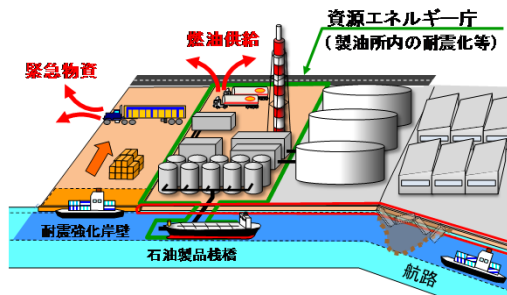
耐震強化岸壁を核とする港湾の防災拠点の形成

- 防災拠点を被災地の復旧・復興の拠点として活用。



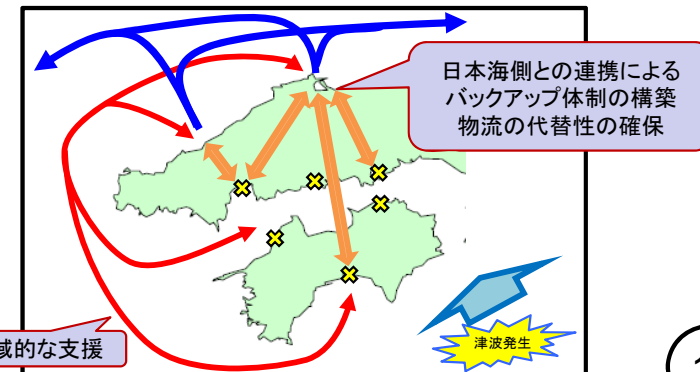
コンビナート港湾の強靱化

- コンビナート災害の発生・拡大防止と、機能停止時のエネルギー供給を確保するため、災害発生時における行動計画を策定するとともに、必要な耐震改修等の取り組みを推進。



広域的な復旧・復興体制や物流の代替性の確保

- 港湾の広域的な連携を通じて港湾機能を維持。
- 被災後の港湾機能の継続、早期復旧に向けた関係者間の連携体制を構築。
- 緊急確保航路の設定による航路啓開の迅速化。



港湾における事前防災・減災対策

■ 港湾の事業継続計画(BCP)の策定

国土強靱化基本計画(H26.6.3閣議決定)に基づく、国土強靱化アクションプラン2014(H26.6.3国土強靱化推進本部決定)において、重要業績指標として、「国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合」が平成28年度末までに100%にすると定められている。

< 港湾BCPとは >

甚大災害が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限発揮できるよう、関係者が事前及び事後に行うべき事を文書化したもの。

< 港湾BCP策定のメリット >

- ① 港湾が使用できなくなることによる港湾利用企業の撤退を防止
- ② 災害に強い港をアピールし、港湾利用企業の新規立地を促進

管内の国際拠点港湾・重要港湾(17港)のうち13港でBCP策定に向けた協議会を設立し、残り4港は本年度中に、2港は平成28年4月頃の設立に向けて準備中。港湾管理者と連携し、平成28年度中に管内全ての港湾で策定する。

No.	港格	港名	協議会の設立時期	港湾BCPの策定予定
1	重要	鳥取港	平成27年5月15日	平成28年6月予定
2	重要	境港	平成27年12月7日	平成28年3月予定
2	重要	浜田港	平成28年2月12日	平成28年12月予定
4	重要	三隅港		平成28年12月予定
5	重要	西郷港	平成28年2月9日	平成28年12月予定
6	重要	岡山港	平成27年12月24日	平成28年9月予定
7	重要	宇野港	平成27年11月19日	平成28年7月予定
8	拠点	水島港	平成27年12月22日	平成28年9月予定
9	重要	福山港	平成28年4月(予定)	平成29年3月予定
10	重要	尾道糸崎港	平成28年4月(予定)	平成29年3月予定
11	拠点	広島港	平成28年2~3月(予定)	平成29年1月予定
12	重要	呉港	平成28年3月(予定)	平成29年1月予定
13	重要	岩国港	平成27年11月11日	平成28年12月予定
14	拠点	徳山下松港	平成27年12月21日	平成28年12月予定
15	重要	三田尻中関港	平成27年11月26日	平成28年12月予定
16	重要	宇部港	平成27年12月17日	平成29年2月予定
17	重要	小野田港		平成29年2月予定

■ 瀬戸内海における緊急確保航路の指定

瀬戸内海は西日本の基幹的な海上物流網を担うとともに石油コンビナートが多数立地しているが、南海トラフ地震の発生時には津波による大量の漂流物により、海上からの緊急物資や燃料等の輸送等に支障を来す恐れがある。閉鎖性が高く漂流物が滞留しやすいため、国の応急公用負担による円滑な啓開活動を可能とする緊急確保航路を指定する。

○ 東日本大震災の状況



【木材の漂流】



【浮遊物】



【自動車の沈降】



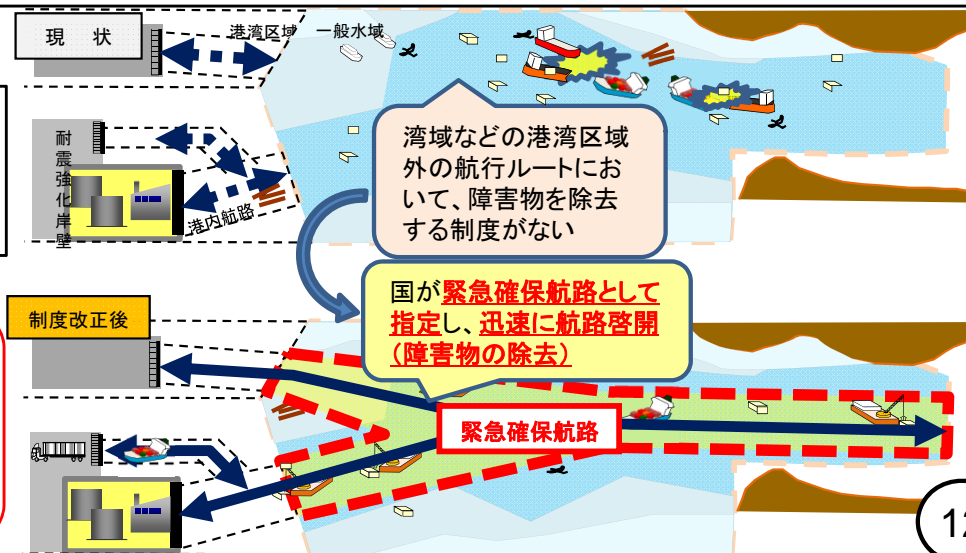
【コンテナ沈降】

○ 東日本大震災を踏まえた教訓

大規模地震・津波により瀬戸内海や大阪湾地域が被災した場合、地域社会に甚大な被害を与えるとともに、海上交通の麻痺により物資の供給網が寸断され、市民生活や産業活動に深刻な打撃。

- 事前防災・減災対策により市民生活や産業・物流機能への影響を最小限にとどめる
- 災害からの港湾の早期復旧を実現する

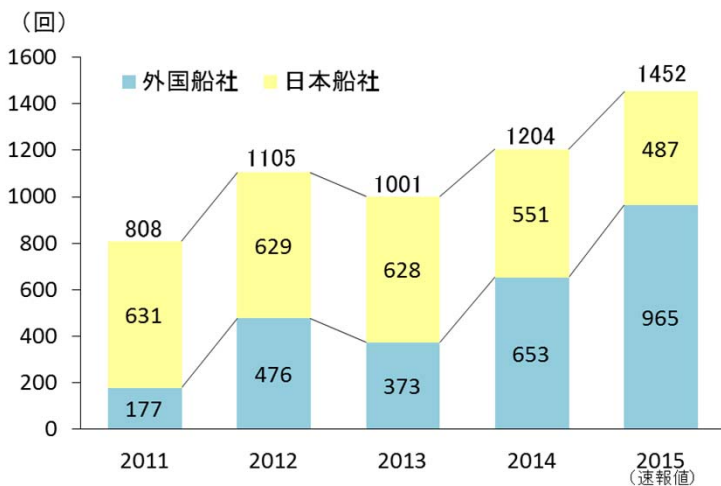
大規模地震・津波から命と暮らしを守る



大型クルーズ船寄港による観光振興

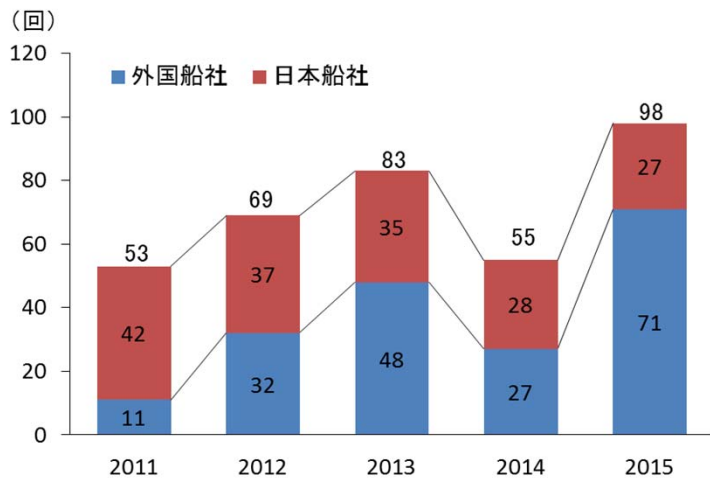
- ・平成27年の我が国のクルーズ船寄港回数は1,452回であり過去最高を記録した。中国管内へのクルーズ船の入港実績も過去最高となる98回を記録し、特に、境港及び広島港において、対前年比2倍以上の伸びを示している。
- ・また、我が国へのクルーズ船による外国人入国者数も前年比2.7倍の111.6万人(概数)を記録した。
- ・クルーズ船が寄港することで海外からの観光客による周辺観光地のツアーや「爆買い」により、地域経済に大きな波及効果がある。

【我が国の港へのクルーズ船の寄港回数推移】



※2015年は港湾局が港湾管理者から聞き取り速報でとりまとめたものである。

【中国地方の港へのクルーズ船の寄港回数推移】



【中国地方の港へのクルーズ船の寄港回数実績】

港湾名	2011	2012	2013	2014	2015
鳥取	2	2	1	3	
境	4	15	17	11	23
温泉津				1	
浜田	4		2	2	4
宇野	3	8	12	7	12
水島	4			1	1
北木島			1		
福山	4		1		
尾道糸崎		2	1		1
瀬戸田			1		
御手洗			1		
呉		1		1	
広島	19	24	26	14	32
厳島	2	5	8	3	7
岩国	7	2	3		1
徳山下松		2			
三田尻中関		1			
宇部			1		
萩		1	5	3	8
仙崎				1	
下関	4	6	3	8	9
合計	53	69	83	55	98
前年比		130.2%	120.3%	66.3%	178.2%

注)1月から12月末までの1年間の寄港実績。



クアンタム・オブ・ザ・シーズ
(世界第2位:16.7万トン)
平成27年7月2日境港へ初寄港
乗客数は約4,600人



乗客で賑わうショッピングモールなど

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：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。

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向・多頻度の直航サービスを充実する。

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

政策目的

政策目標

主な施策

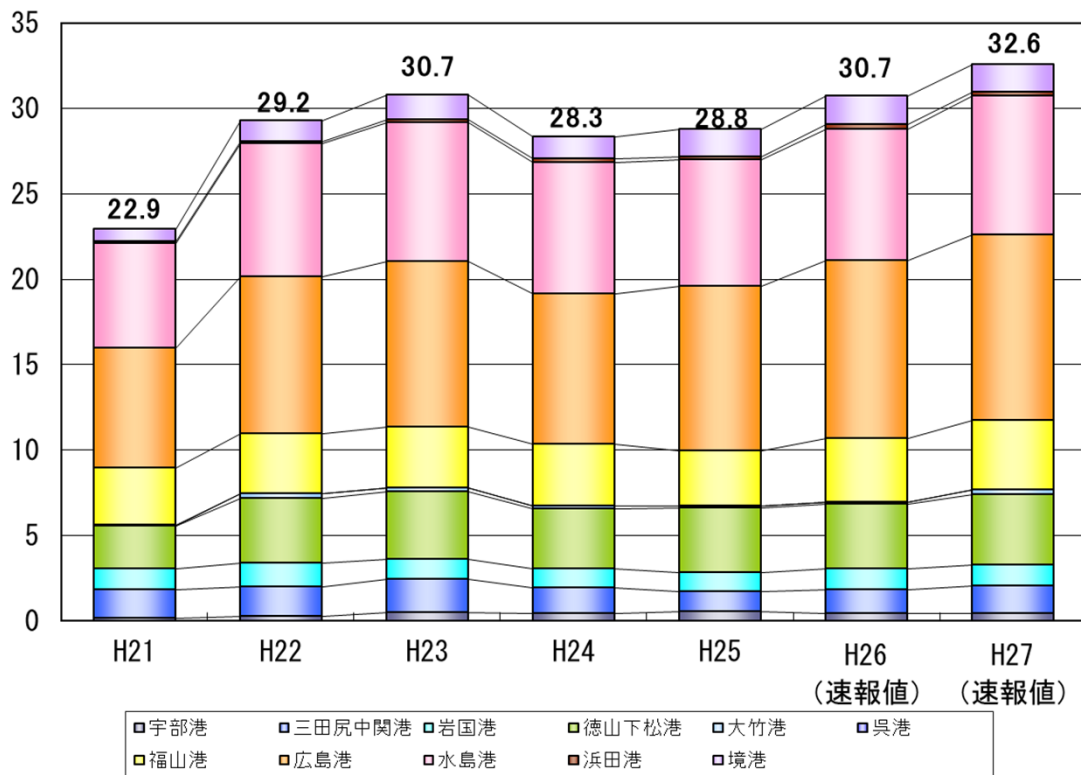
平成27年上半期管内のコンテナ取扱について

■上半期における管内の国際コンテナ取扱貨物量※の推移

- ・中国地方の港湾(下関港を除く)における上半期の国際コンテナ取扱貨物量は近年30万TEU前後で推移。
- ・平成27年上半期の国際コンテナ取扱貨物量(速報値)は32.6万TEUで対前年比6.0%増加。
- ・平成18年の統計以降過去最高を記録。

【国際コンテナ取扱貨物量の推移】

(単位: 万TEU)



【国際コンテナ取扱貨物量の推移】

(単位: TEU)

港湾名	平成26年上半期(速報値)			平成27年上半期(速報値)			平成26年からの増減(TEU)	平成26年からの伸び率		
	合計	出	入	合計	出	入		合計	出	入
境港	16,401	8,500	7,901	16,405	8,732	7,673	4	0.0%	2.7%	▼2.9%
浜田港	2,704	1,313	1,391	2,142	1,046	1,096	▼562	▼20.8%	▼20.3%	▼21.2%
水島港	77,172	39,099	38,073	81,197	41,628	39,569	4,025	5.2%	6.5%	3.9%
広島港	104,146	52,408	51,738	108,735	54,332	54,403	4,588	4.4%	3.7%	5.1%
福山港	37,235	18,054	19,181	40,698	20,075	20,623	3,463	9.3%	11.2%	7.5%
呉港	0	0	0	0	0	0	—	—	—	—
大竹港	821	645	176	2,595	1,662	933	1,774	216.1%	157.7%	430.1%
徳山下松港	38,005	24,781	13,224	40,984	27,168	13,816	2,979	7.8%	9.6%	4.5%
岩国港	12,094	8,611	3,483	12,531	9,138	3,393	437	3.6%	6.1%	▼2.6%
三田尻中関港	14,025	9,426	4,599	16,138	10,714	5,424	2,113	15.1%	13.7%	17.9%
宇部港	4,483	2,779	1,704	4,224	2,598	1,626	▼259	▼5.8%	▼6.5%	▼4.6%
合計	307,086	165,616	141,470	325,649	177,093	148,556	18,562	6.0%	6.9%	5.0%

注1) 呉港については、平成24年11月より外貿コンテナ航路が一時休止。

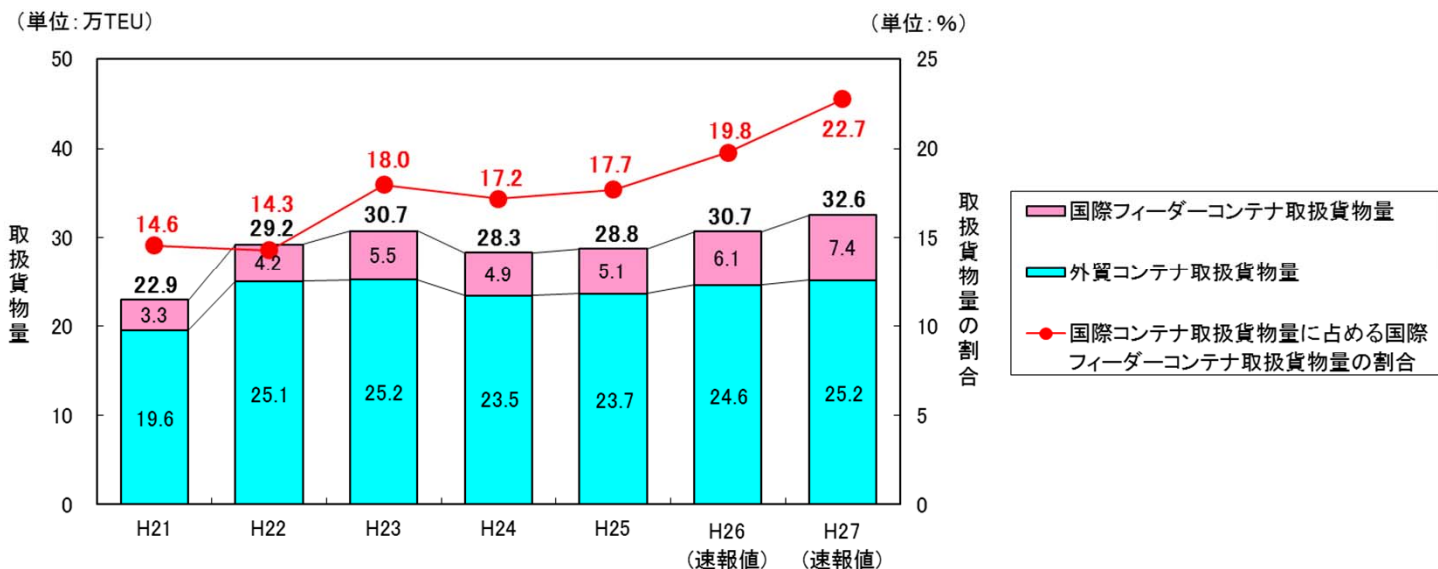
※『国際コンテナ取扱貨物量』とは、「外貿コンテナ取扱貨物量」と「国際フィーダー」コンテナ取扱量を足し合わせた取扱貨物量であり、中国地方の港湾を介して輸出入された正味のコンテナ取扱貨物量である(空コンテナを含む)。

平成27年上半期管内のコンテナ取扱について

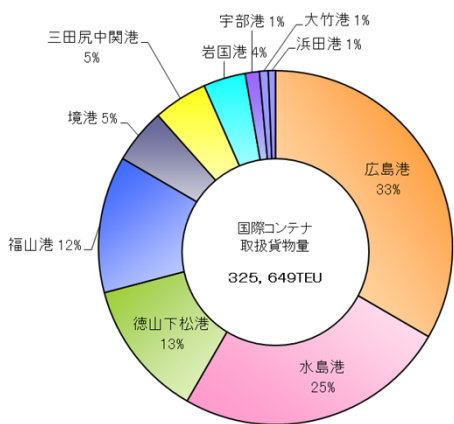
■上半期における管内の国際フィーダーコンテナ取扱貨物量

- 管内における平成27年上半期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7.4万TEUであり、対前年比で22.0%増加。
- 平成27年上半期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22.7%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。

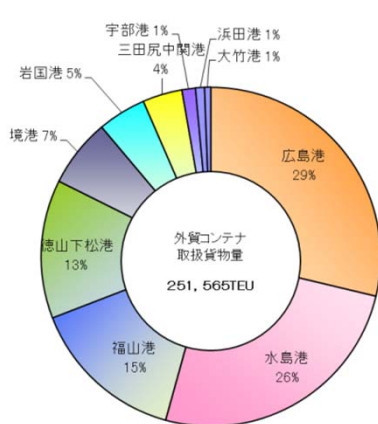
【国際コンテナ取扱貨物量に占める国際フィーダーコンテナ取扱量の割合】



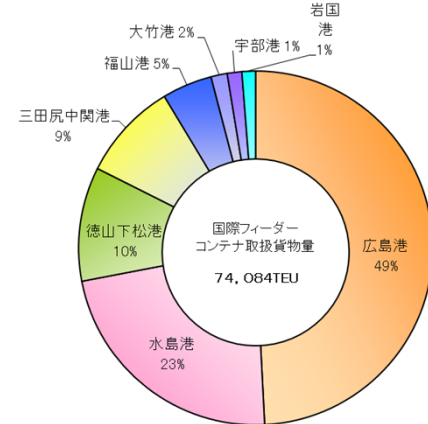
【平成27年上半期国際コンテナ港別シェア】



【平成27年上半期外貿コンテナ港別シェア】



【平成27年上半期国際フィーダーコンテナ港別シェア】

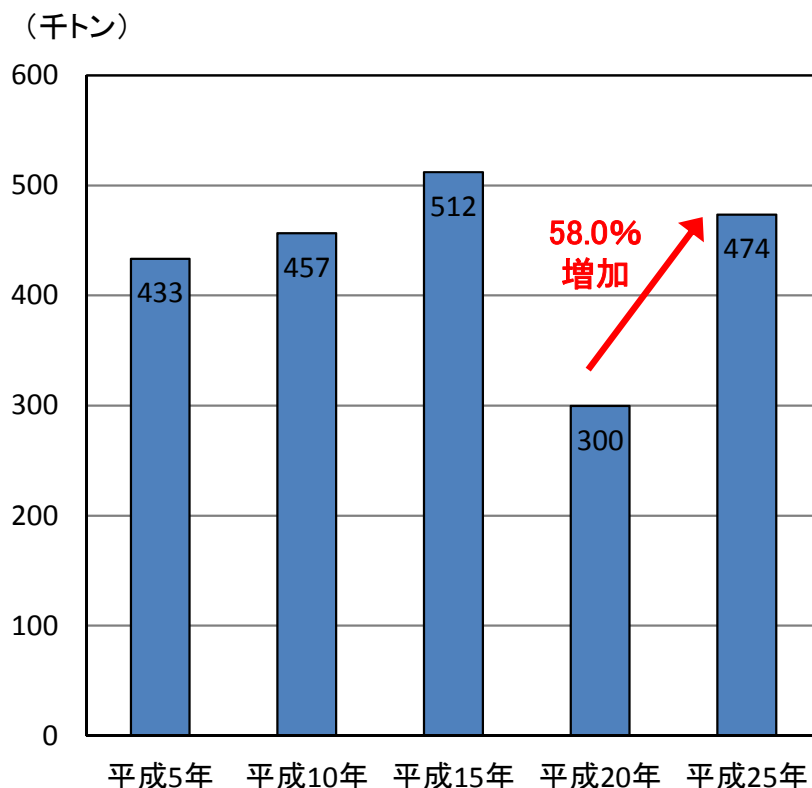


平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

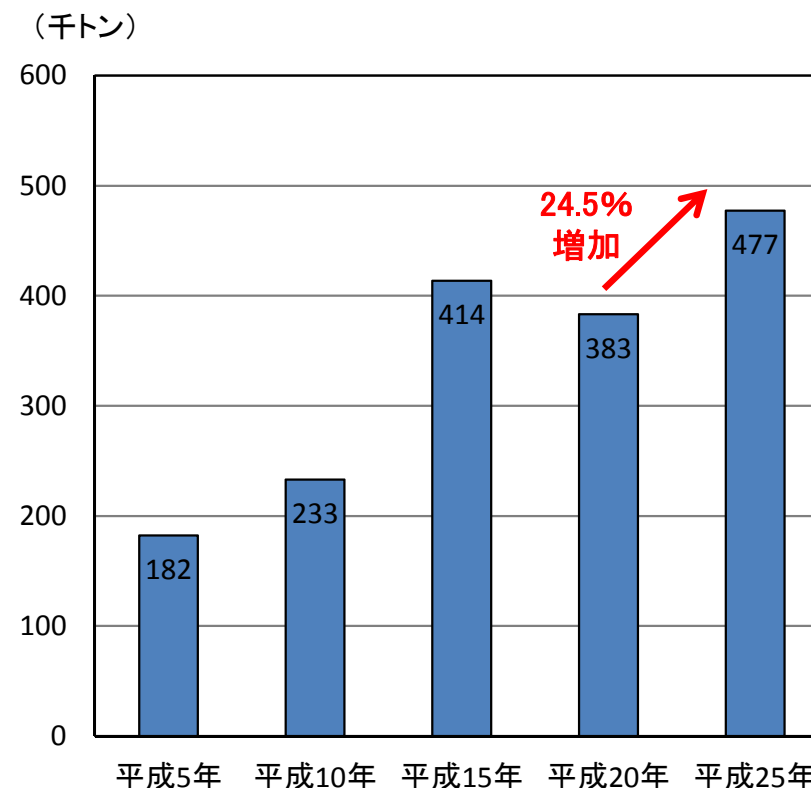
■中国地方発着のコンテナ貨物量の推移

- ・国土交通省港湾局では、我が国発着の国際海上コンテナの流動を詳細に把握するため、5年に1度「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(1ヶ月調査)を実施している。
- ・前回調査では、リーマンショックの影響により輸出・輸入とも大幅に減少したが、平成25年度調査では、経済状況の回復により貨物量が増大している。特に、輸出貨物は円安も重なり58.0%増の474千トンとなっている。

[輸出]



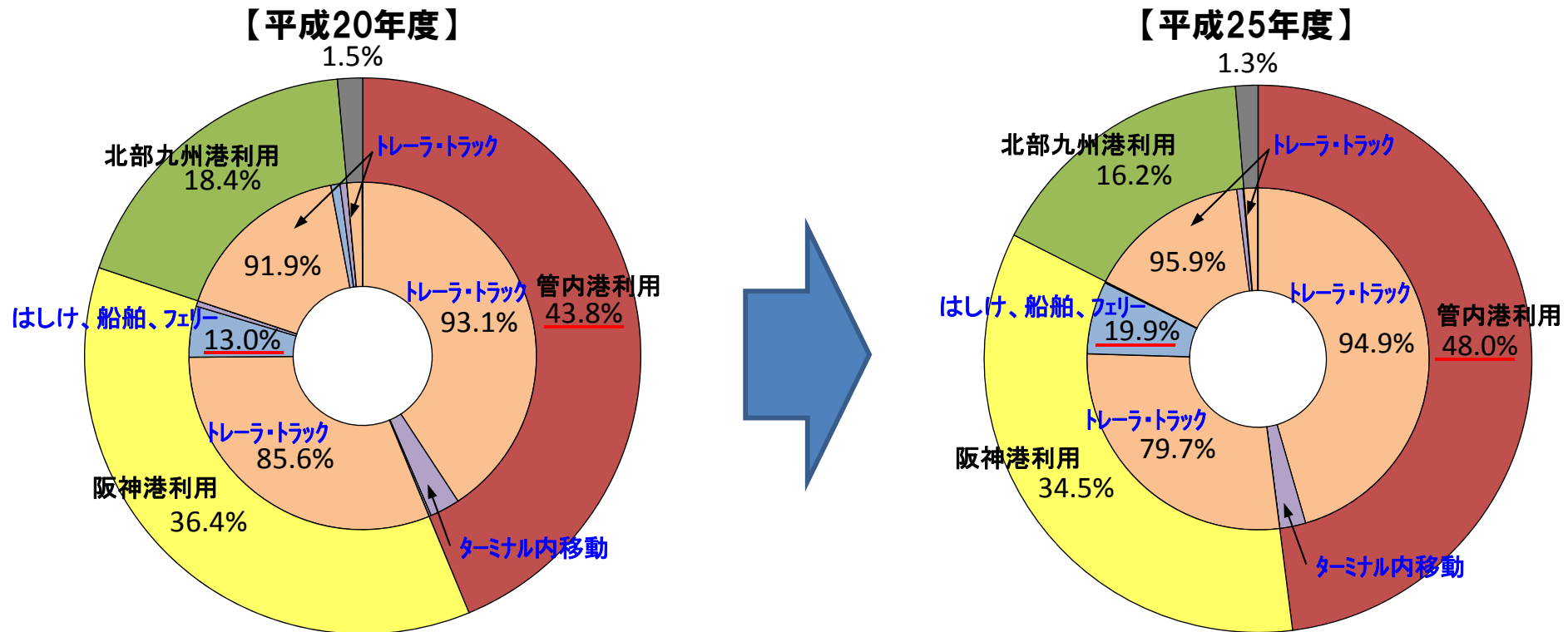
[輸入]



平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

■管内発着のコンテナ貨物利用港湾(船積・船卸港)と輸送手段(平成20年度と平成25年度比較)

- 管内発着国際コンテナ貨物の利用港湾は、管内港湾の利用が増えており(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%)する一方、「はしけ、船舶、フェリー」輸送が増加(13.0%→19.9%)した。



凡例			
利用港湾(船積・船卸港)			
■ 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
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			
■ トレーラ・トラック	■ はしけ、船舶、フェリー	■ ターミナル内移動	

日中韓三国間のシャーシの相互通行による一貫輸送

これまでの経緯

○第4回の日中韓物流大臣会合(2012年7月韓国・釜山)において、日韓両国で相互通行(※)を実施することで合意。

(※)釜山～下関航路、釜山～博多航路を利用。釜山のルノーサムスン自動車の工場から北九州市の日産自動車の工場に向け、自動車部品をシャーシを用いて輸送。

具体的な取組

○日本のシャーシの韓国国内通行は2012年10月に開始された(現在20台)
 韓国のシャーシの日本国内通行は2013年3月に開始された(現在8台)

○2014年11月対象航路を拡大(釜山～博多航路)

○2015年12月中国運輸局山口運輸支局において韓国シャーシを1台登録、2016年3月頃までに23台登録予定

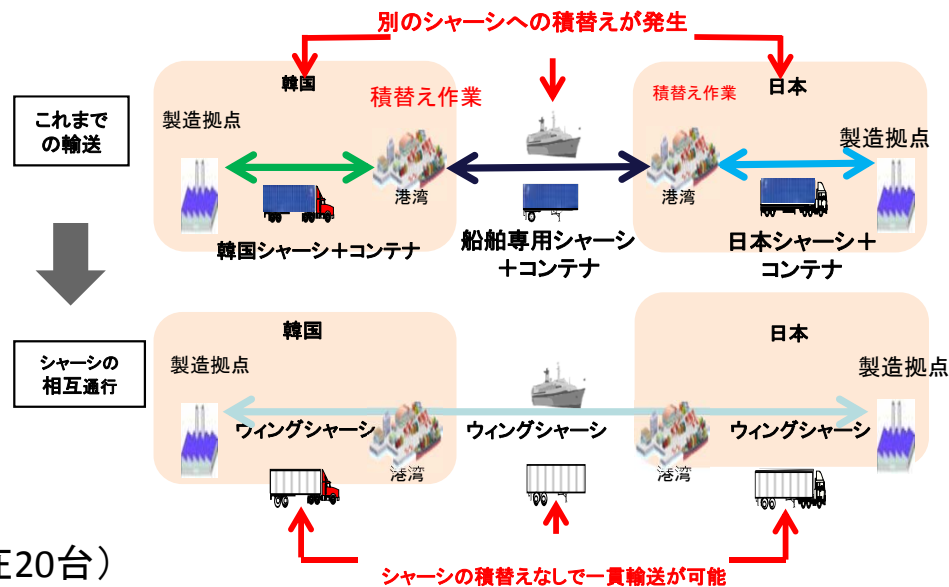


○韓国側における特例期限(※)を2018年12月末まで延長

(※)日本ナンバーのみで韓国国内を走行可能にする韓国側の特例

○日中シャーシ相互通行の実施に向けた共同研究(※)

(※)日中両国の車両安全基準を満たしたシャーシを検査登録、トライアル輸送等



日韓パイロットプロジェクトの経路

