

中国地方の産業の
国際競争力強化に向けた緊急提言

平成 19 年 6 月 11 日

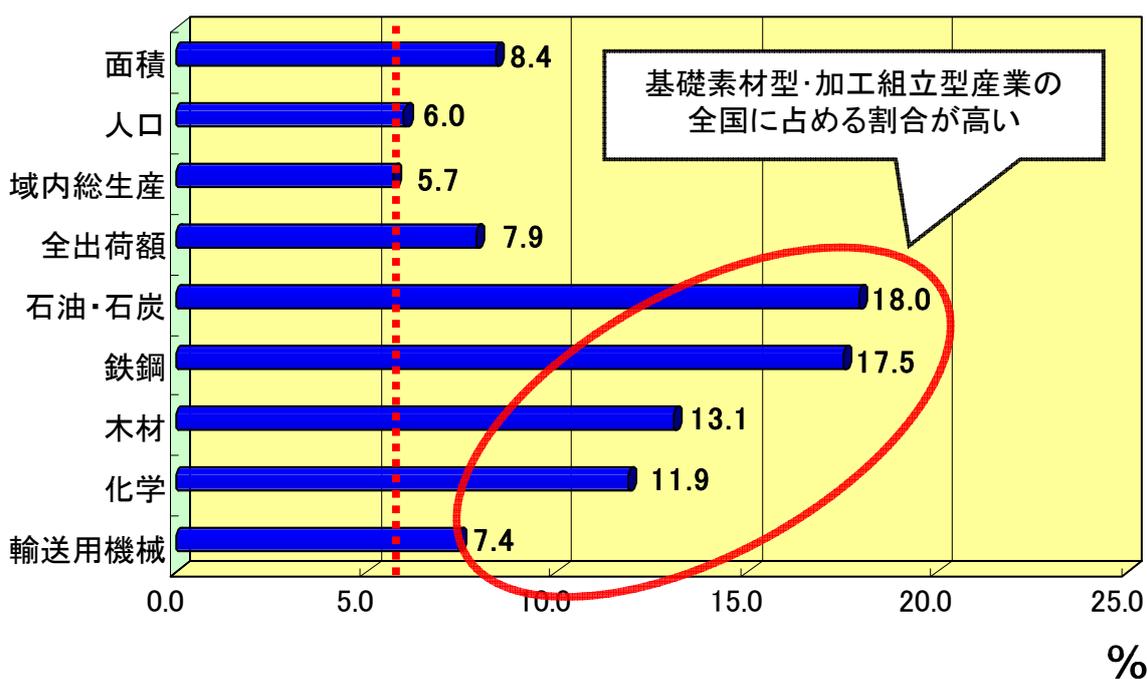
中国地方国際物流戦略チーム

目次

提言の背景	2
1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化	6
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	12
3. 臨海部コンビナートのリノベーションを進めるための各種支援	17
中国地方国際物流戦略チーム	21

提言の背景

中国地方は、臨海部に複数のコンビナートを擁し、石油、鉄鋼、化学など基礎素材型産業や自動車、造船など加工組立型産業を中心に、国内屈指の産業集積地として発展してきました（図1、図2）。平成17年の中国地方5県の製造品出荷額は前年比6.3%増となり3年連続で増加、伸び率は全国の3.7%を上回り、ブロック別で全国1位となりました。これは、鉄鋼、化学、自動車、造船といった中国地方の基幹産業が、好況な東アジア市場の恩恵を受け好調であったことによるものです（図3）。



資料：国土地理院「全国都道府県市町村別面積調」
総務省「国勢調査」
内閣府「県民経済計算」
経済産業省「工業統計表」

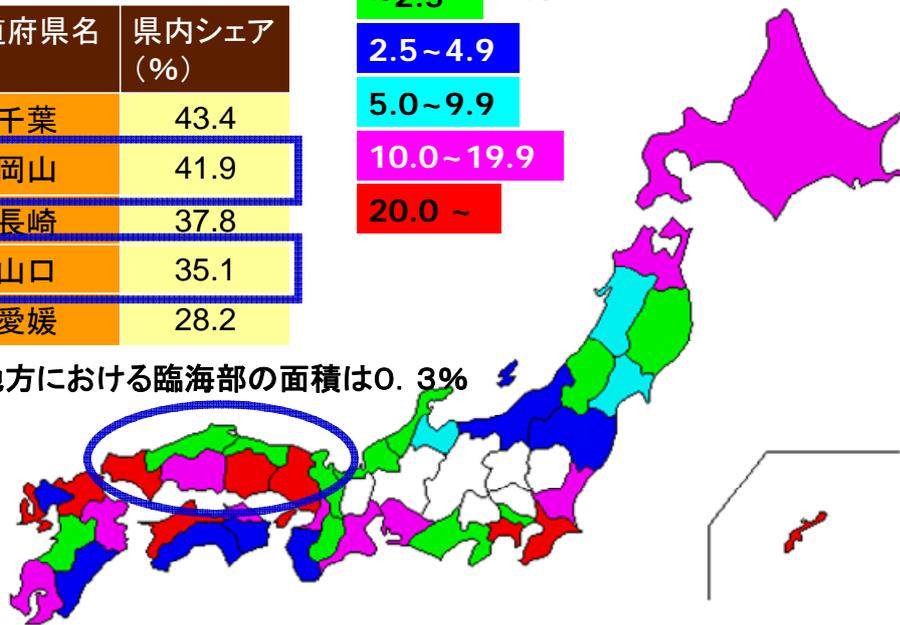
図1 中国地方における製品出荷額等の全国シェア

上位5県

都道府県名	県内シェア (%)
千葉	43.4
岡山	41.9
長崎	37.8
山口	35.1
愛媛	28.2

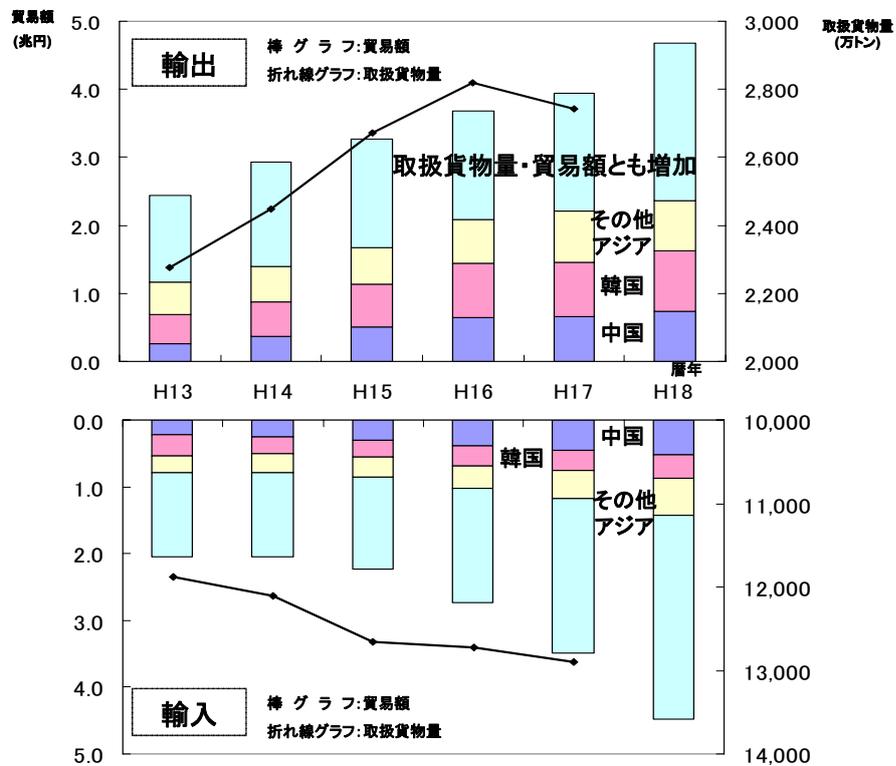


中国地方における臨海部の面積は0.3%



資料: 経済産業省「工業統計表」

図2 各都道府県の製造品出荷額における臨海部の割合

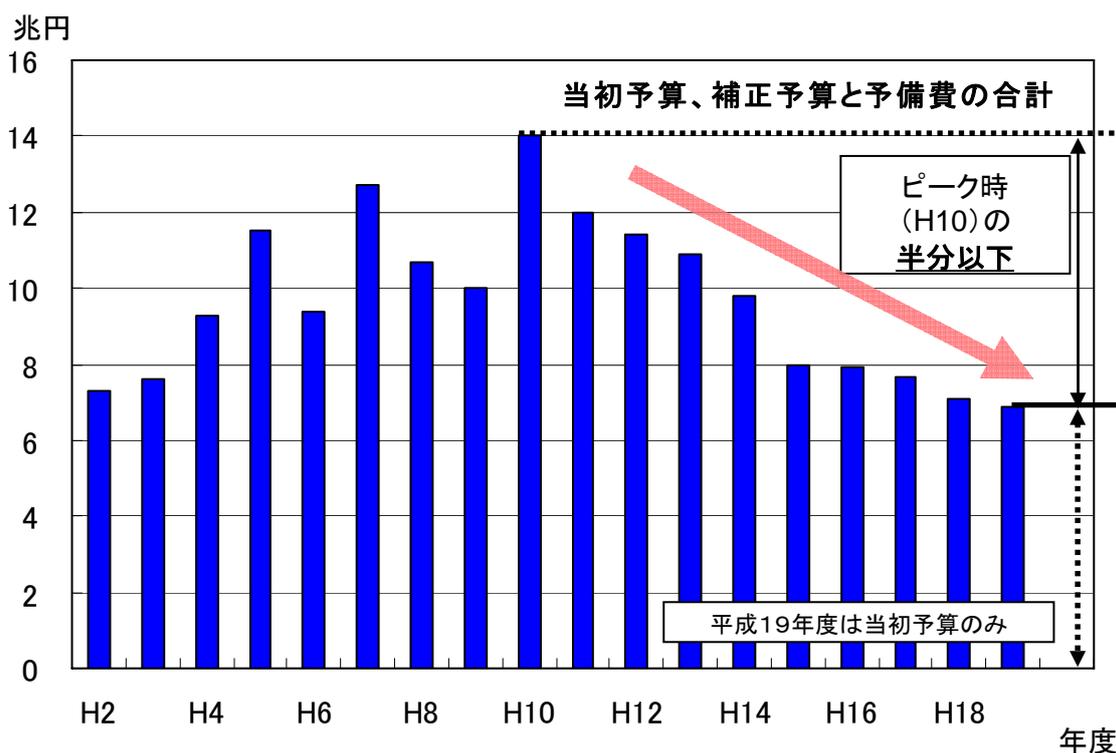


資料: 国土交通省総合政策局「港湾統計(年報)」

神戸税関「貿易統計」

図3 中国地方の港湾・空港からの輸出入額と特定重要・重要港湾における港湾取扱貨物量の推移

最近、道州制を巡る議論が活発化していますが、今後国内他ブロックのみならず東アジア各地域との競争や連携が更に進展すると見込まれる中で、中国地方が自立的な発展を目指していくためには、中国地方の経済を支え、中国地方が優位性を有する基礎素材型産業や加工組立型産業の競争力を強化していくことが不可欠です。そのためには、公共投資が減少する中（図 4）においても「選択と集中」や官民の協力を通じて、個々の企業では対応困難な産業インフラ整備を迅速に進めるとともに、ソフト面も含め、国際物流機能の強化を戦略的に進めていく必要があります。



資料:財務省ホームページ

図 4 我が国の公共投資額(国費)の推移

このため、平成 18 年 8 月 2 日に、「中国地方国際物流戦略チーム」を設置し、各地で産業界の意見を聞くなど精力的な検討を進め、本提言を取りまとめました。本提言が、中国地方の産業競争力強化に不可欠な国際物流機能強化の必要性を各方面に訴えるとともに、本チームメンバーを始めとする関係者及び民間企業が連携して取り組みを進め、提言が着実に実現されることを願うものです。

中国地方国際物流戦略チーム

1. 基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化

鉄鋼や石油化学コンビナート群を始めとする中国地方の基礎素材型産業は、製品の高付加価値化及び拡大する東アジア市場の恩恵を受け、好況を呈している。人口の減少に伴い国内市場の成長が期待できない環境下において、地理的にも近い中国を始めとする東アジアは海外生産拠点としてのみならず、成長著しい世界最大の市場としてもますます重要性を増している。一方、東アジア諸国の企業も大規模臨海プラントを整備し、加工組立分野だけでなく、基礎素材分野においても我が国企業を脅かす存在となりつつある。中国地方の基礎素材型産業が生き残っていくためには、高付加価値部門を強化するとともに、汎用品部門においても生産規模の拡大やコスト削減を進め、世界最大の東アジア市場において一定のシェアを確保する必要がある。

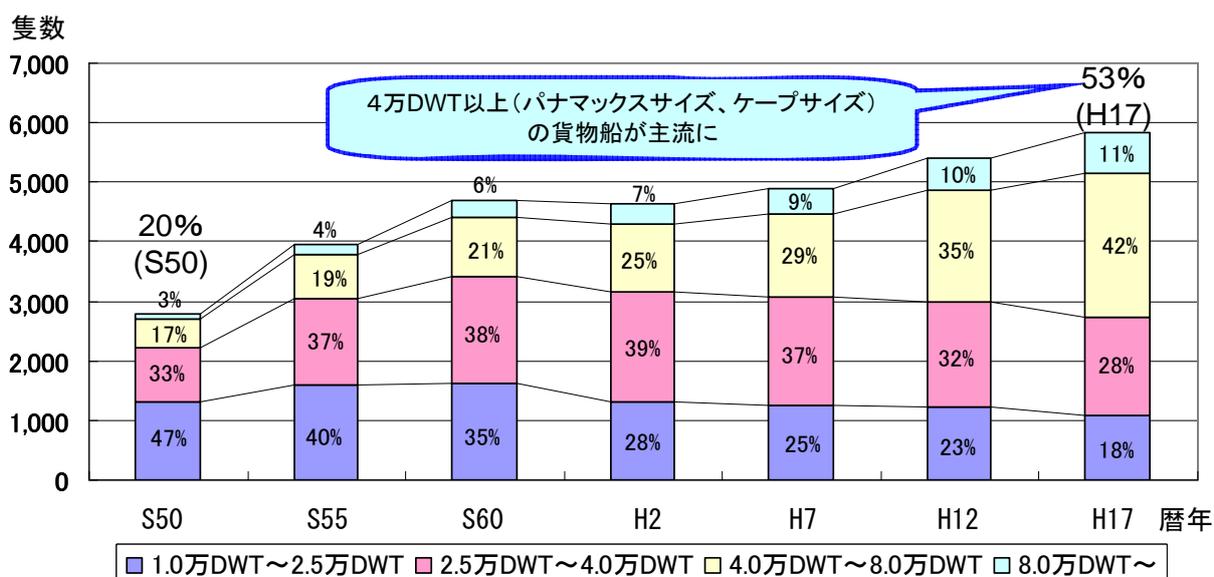
大量の原材料やエネルギー資源を海外から輸入する基礎素材型産業にとって、原材料調達コストの大きな割合を占める輸送コストの低減は国際競争力強化の大きな要因である。世界的なバルク貨物輸送船（図 5）の大型化に伴い（図 6）、主流となりつつあるケープサイズ（図 7）の入出港や効率的運航が実現すれば、基礎素材型産業のみならず、川下の産業に至るまでの国際競争力強化に寄与する（図 8）。



バルク貨物
 エネルギー資源や工業製品の原材料等一度に大量に輸送されるばら積み貨物。石炭、鉱石、原塩、穀物、木材、チップ等の他、LNG、原油等の液体も含まれる。通常専用船で輸送される。

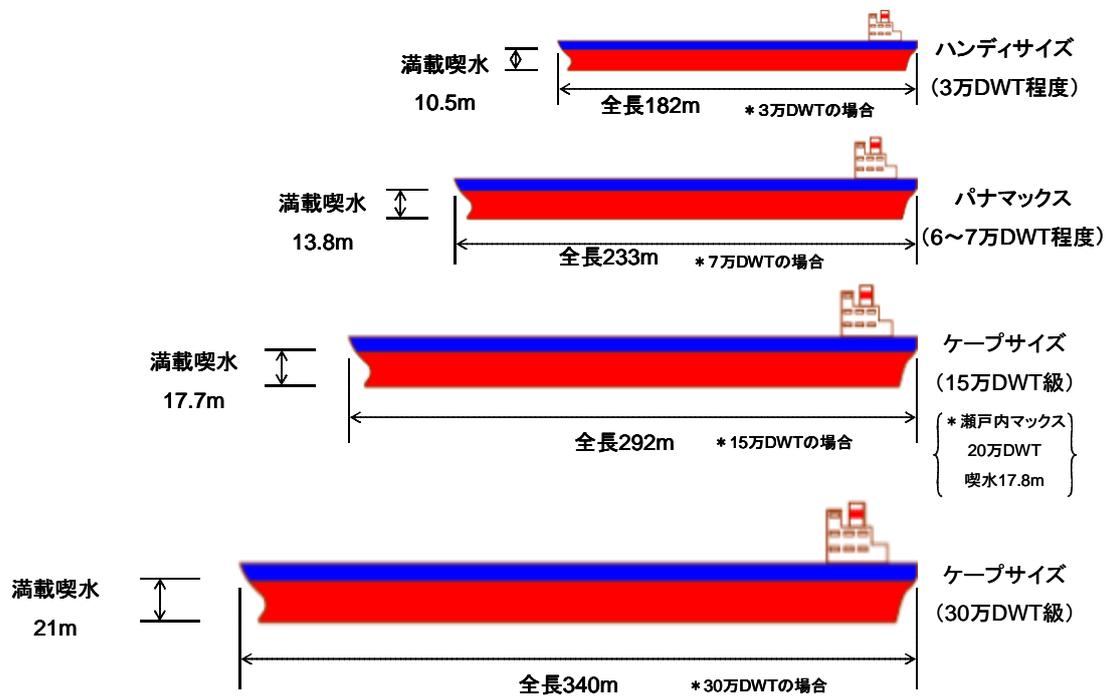
資料: 日本船主協会ホームページ

図5 バルク貨物と主な専用船



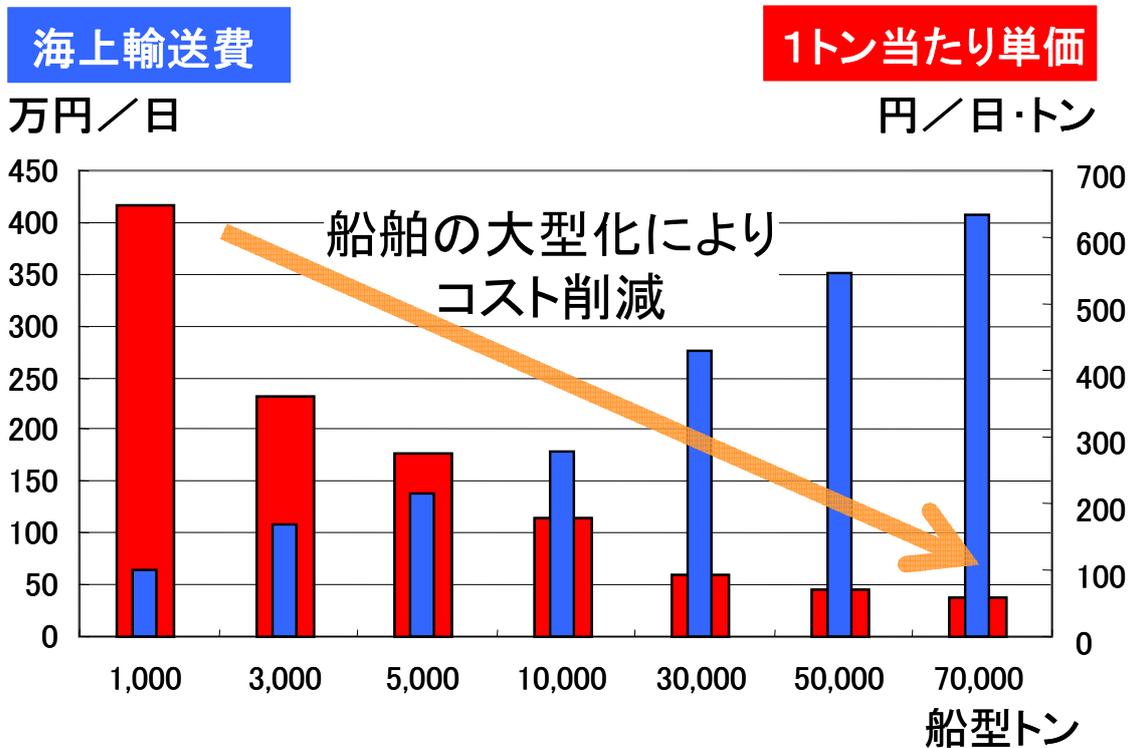
資料: 日本船主協会「海運統計要覧」

図6 バルク貨物輸送船のサイズ毎の隻数の推移



資料: 国土交通省国土技術政策総合研究所 研究報告No.28
新日本製鐵株ホームページ

図7 バルク貨物輸送船の船型比較



資料: 国土交通省港湾局「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」

図8 船型の大型化による輸送コストの削減

しかしながら、中国地方の産業港湾の大半は高度成長期前後に工場とともに湾奥に整備され、近年の世界的なバルク貨物輸送船の大型化に十分対応できていない。また、整備後40～50年近く経過し、航路・泊地の埋没や栈橋の老朽化も進行しつつある。大型船入港に対応するための航路増深等（図9）は個別企業では対応困難である。一方、公共投資が大幅に減少する中で、公共投資のみでは企業の期待する迅速な整備は期待できない。このため、官民で協力して産業港湾の再生・機能強化に向けて取り組む必要がある。

具体的には、以下の事項の実現に向けて早急に取り組む必要がある。

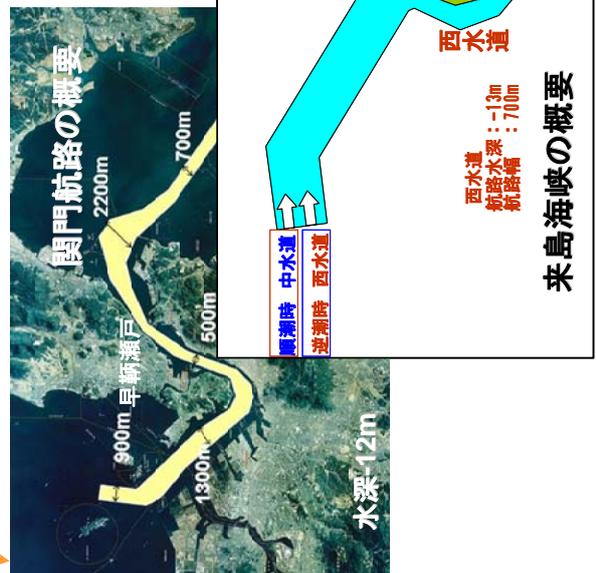
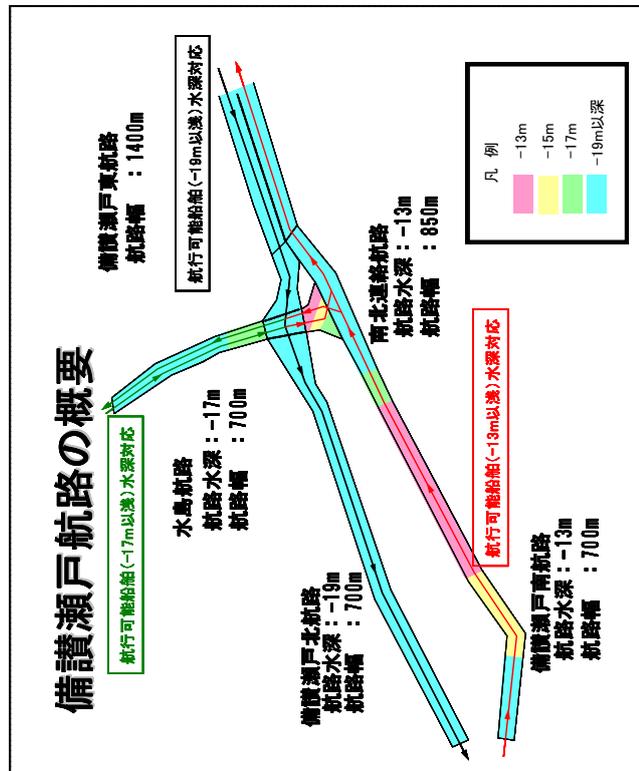
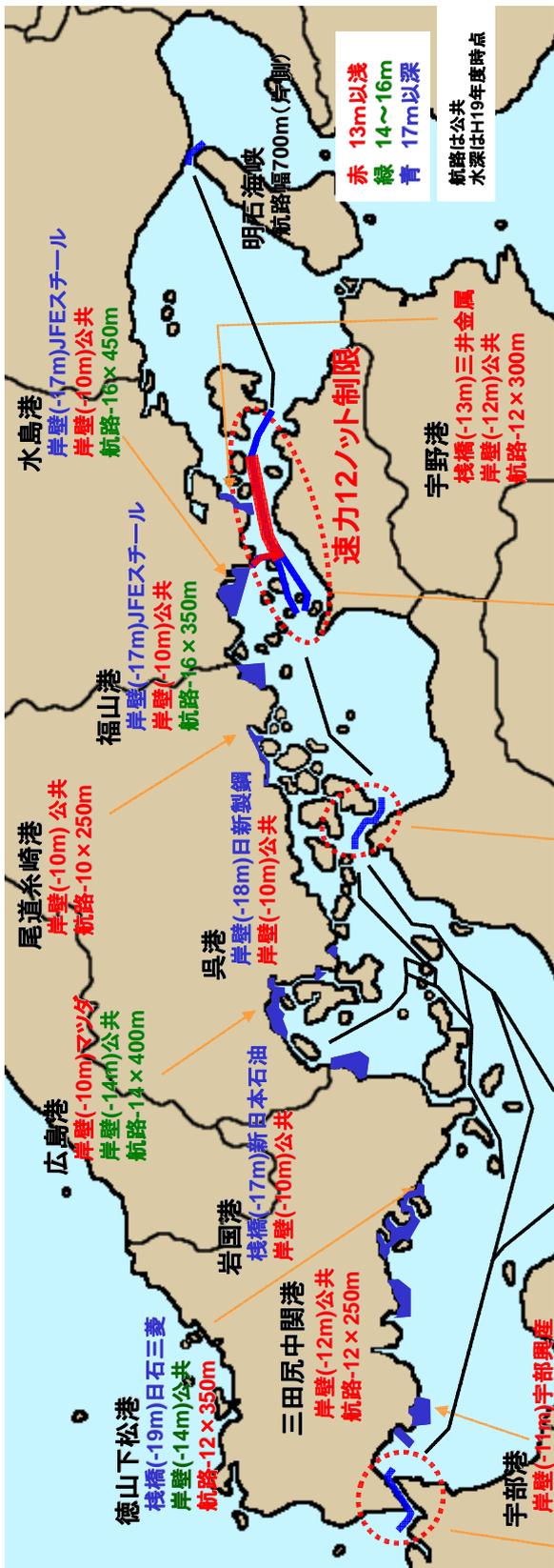


図9 瀬戸内海の航路体系と各港湾の最大水深

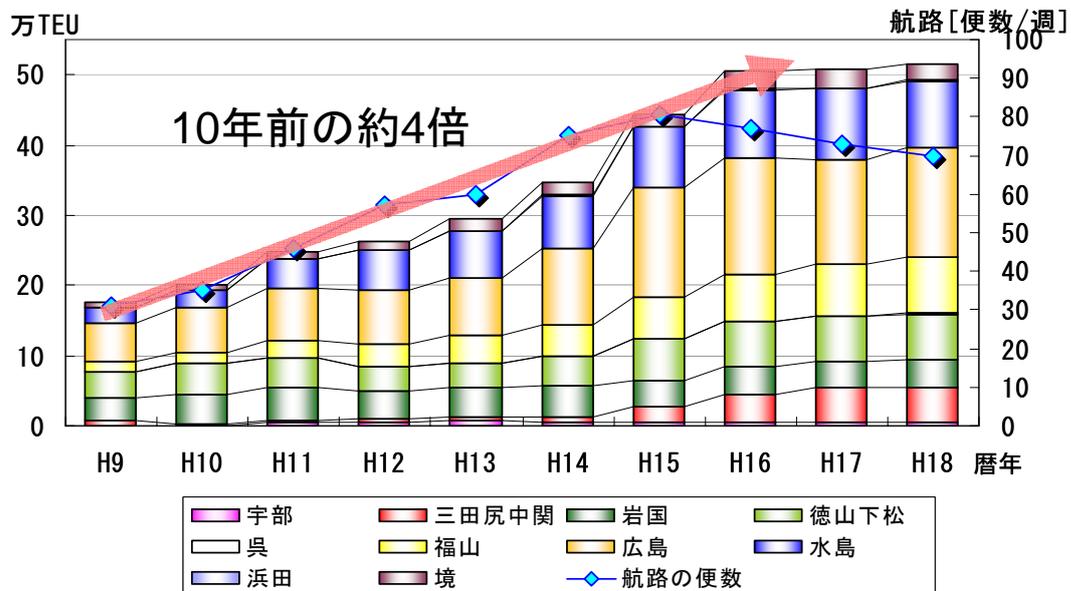
【提言事項】

- ① 原材料やエネルギー資源等の一括大量輸送により産業のコスト競争力を強化するため、ケープサイズのバルク貨物輸送船の入港が可能な大水深国際バルクターミナル（スーパーバルクターミナル）の拠点
的整備及び瀬戸内海の航路体系の再構築*
- ② スーパーバルクターミナルを官民で協力して早急に整備するため、従
来の公共／専用港湾施設の区分の見直しと、それに伴う受益者負担制
度の拡充
- ③ バルクターミナルを効率的に運用するための民間資金を活用した荷役
機械や荷さばき地の整備、ターミナルの長期一体貸付制度の創設
- ④ 埋没した航路の機能を回復・増深するための産業関連港湾事業制度
の拡充
- ⑤ 関係者に配慮した上での関係行政機関の協力による航行規制の緩和

* 「瀬戸内海の航路体系の再構築」とは「瀬戸内海航路整備
計画の見直し」を意味する

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

中国地方の諸港における国際海上コンテナ貨物量は、平成 17 年度には 50 万 TEU を超え、10 年前の約 4 倍に増加している（図 10）。これは主に中国を始めとする東アジア諸国が、中国地方の加工組立型産業や生活関連産業の海外生産拠点及び水平分業の相手先としてのみならず、巨大な成長市場としても重要性を増し、製品・半製品の輸出入が増加していることによるものである。



中国地方整備局調べ

図 10 中国地方における外貿コンテナ貨物取扱量の推移

国際航空貨物については、輸出では自動車部品やハイテク製品を中心とする高付加価値製品、輸入では定時性が求められる衣類等が主要な貨物となっており、取扱い貨物量としては一部路線の廃止に伴い一時減少したが、近年は回復傾向にある（図 11）。平成 18 年には世界的な国際航空貨物大手企業が広島に集配拠点を開設し、県内の自動車、電気機械、

造船等製造業を始めとする国際物流に対する需要を取り込もうとするなど、中国地方の貨物の発集点としてのポテンシャルは極めて高い。

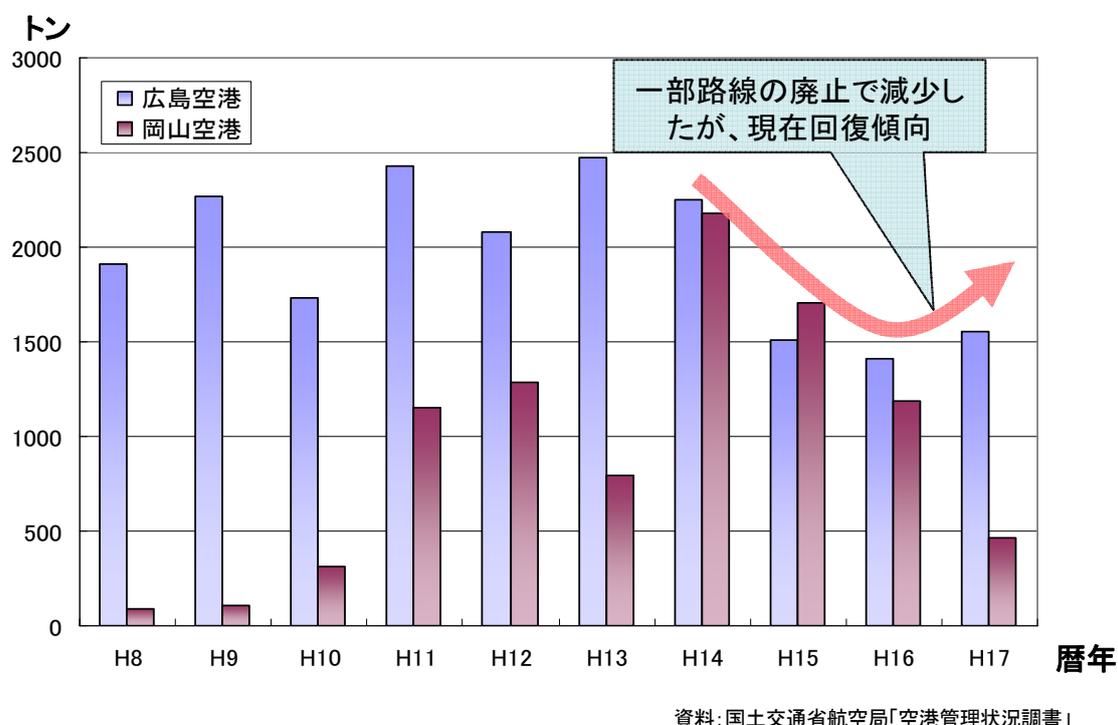


図 11 中国地方における国際航空貨物取扱量の推移

今後、東アジアとの経済統合が更に進み、国内他地域のみならず東アジア各地域との地域間競争が激化する中で、中国地方の荷主が近隣地域の荷主と比べ、リードタイム及びコスト面で不利にならないようにすることが必要である。そのためには中国地方が成長著しい北東アジア諸国に近接しているという地理的な優位性を活かし、より迅速かつ低廉で安定した海上コンテナ輸送サービス、国際航空輸送サービスの提供が重要である。

このため、引き続き東アジア各地域を結ぶシームレスなコンテナ輸送・航空輸送ネットワークの拡充を図るとともに（図 12）、港湾・空港及びそれらへのアクセス道路網の整備を進める（図 13）。一方、北米や欧州向け貨物への対応においては、スーパー中枢港湾である阪神港あるいは北

部九州の港との連携を強化（図 14）する必要がある。その際には、環境面の配慮とコストの低減を目指して、陸上輸送から海上輸送へのシフトを促進し、内航海運の活性化を図るべく、瀬戸内海地域を中心とした内航フィーダーサービス*の競争力を強化する。

このため、以下の事項の実現に向けて早急に取り組む必要がある。

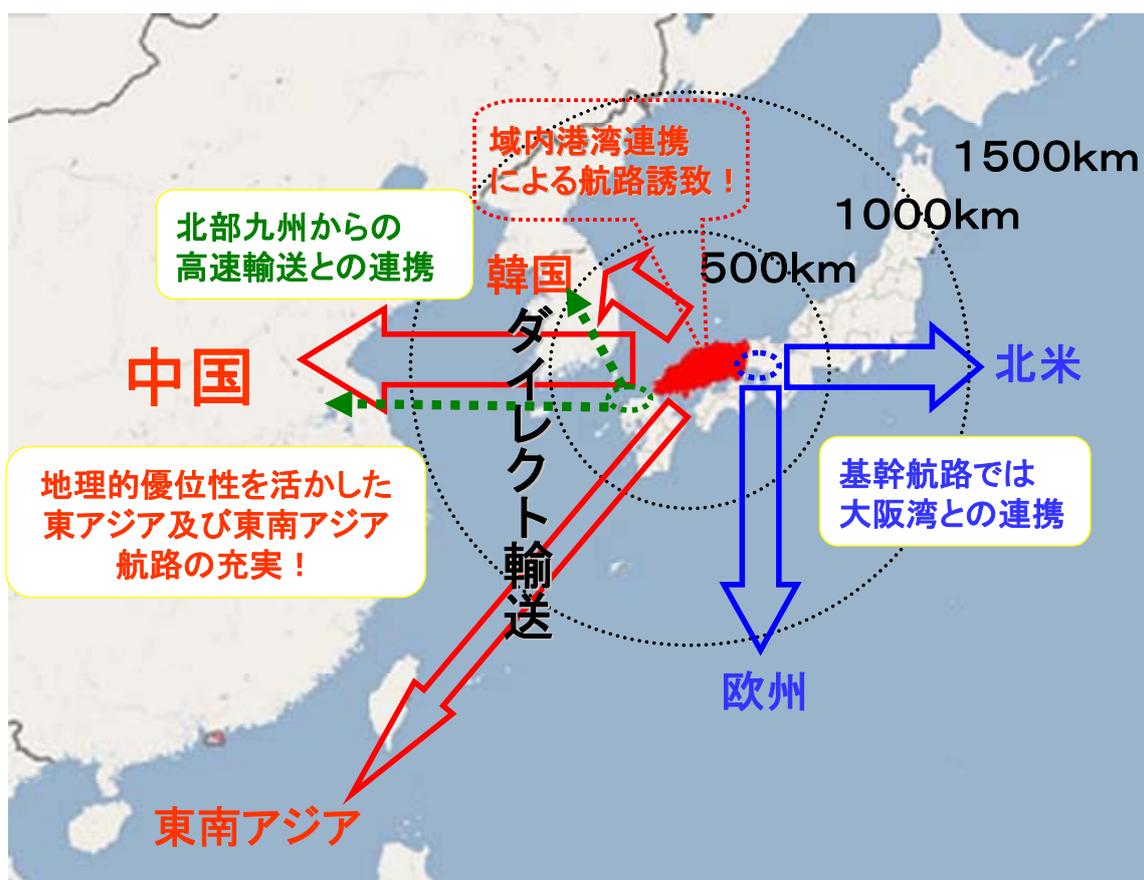
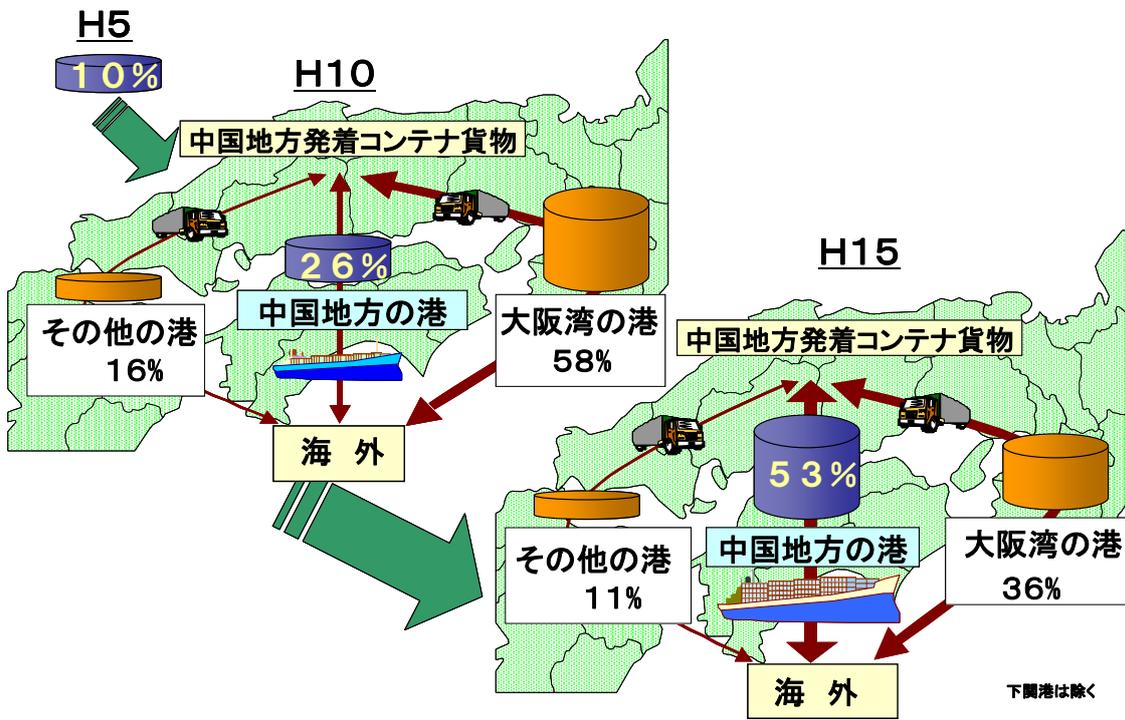


図 12 シームレスな輸送ネットワークのイメージ

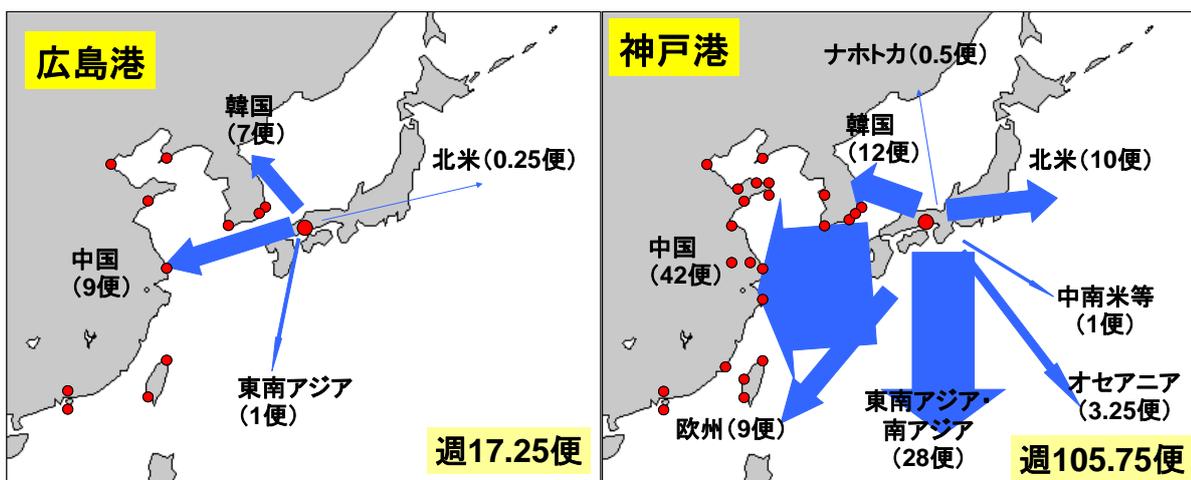
* 内航フィーダーサービス
北米・欧州方面への基幹航路が就航するスーパー中枢港湾等と地方港湾を結ぶ海上輸送サービス



中国地方発着コンテナ貨物の管内港湾利用率
10% (H5) → 26% (H10) → 53% (H15)

資料：国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

図13 中国地方発着輸出入コンテナ貨物の利用港湾の変化



中国地方整備局・近畿地方整備局調べ

図14 神戸港と広島港の国際定期コンテナ航路網の比較

【提言事項】

- ① 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と
そのためのコンテナ対応施設等の整備
- ② 北米や欧州向けの貨物についてスーパー中樞港湾との連携を強化す
るための内航フィーダー輸送体制の確立
- ③ 港湾・空港と物流拠点とを相互に連結する国際物流基幹ネットワー
クにおけるボトルネックの解消と港湾・空港へのアクセス道路や臨港道
路の整備
- ④ 高速道路ネットワークの整備を踏まえた、山陰側諸港における物流機
能の強化
- ⑤ PFI や各種融資制度を活用したコンテナ荷役機械の整備
- ⑥ 複数の港湾管理者が連携した航路誘致
- ⑦ 公共コンテナ埠頭の一体貸付によるターミナル運営の効率化
- ⑧ 空コン対策による輸送コストの低減（空コンデポの設置等）
- ⑨ 電子タグや IT を活用した情報の共有化によるターミナルオペレーシ
ョンの効率化

3. 臨海部コンビナートのリノベーションを進めるための各種支援

瀬戸内海沿岸の臨海部に集積するコンビナート（図 15）は、中国地方の経済及び雇用を支える貴重な財産である。しかし、これらコンビナートは高度成長期に形成されたものであり、我が国産業を脅かす存在となりつつある東アジア諸国産業と対抗するためには、生産設備の更新・再配置やエネルギー転換を視野に入れた循環・環境分野事業、高付加価値分野などの新規事業への展開を進め、21 世紀型のコンビナートに生まれ変わる必要がある。

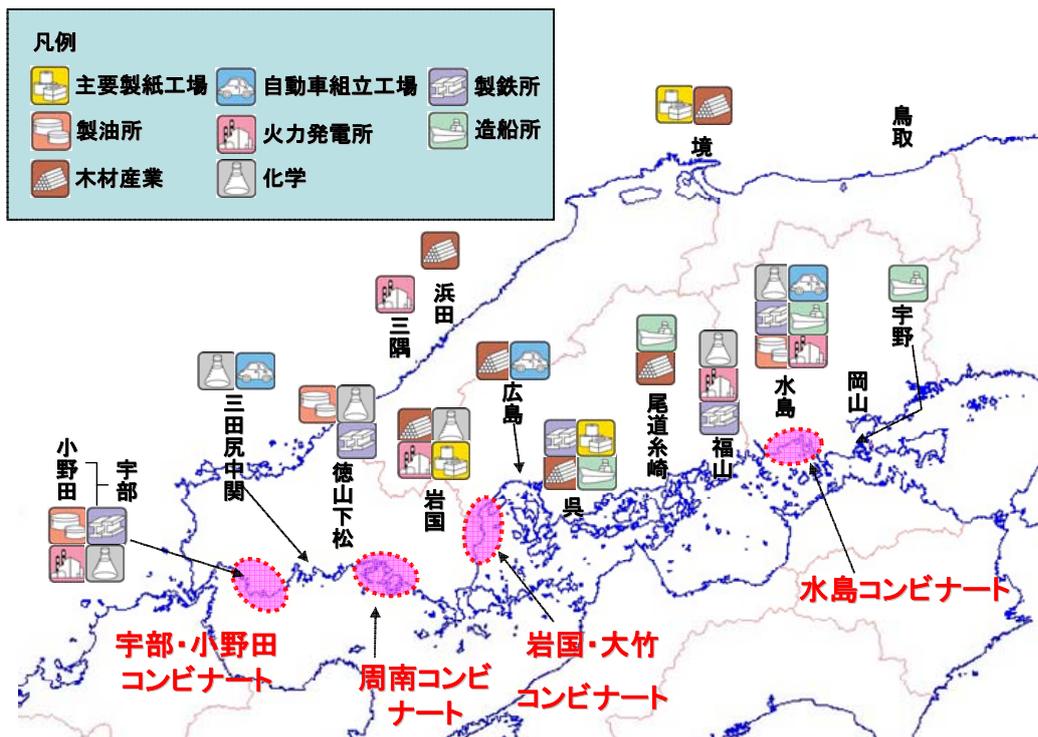


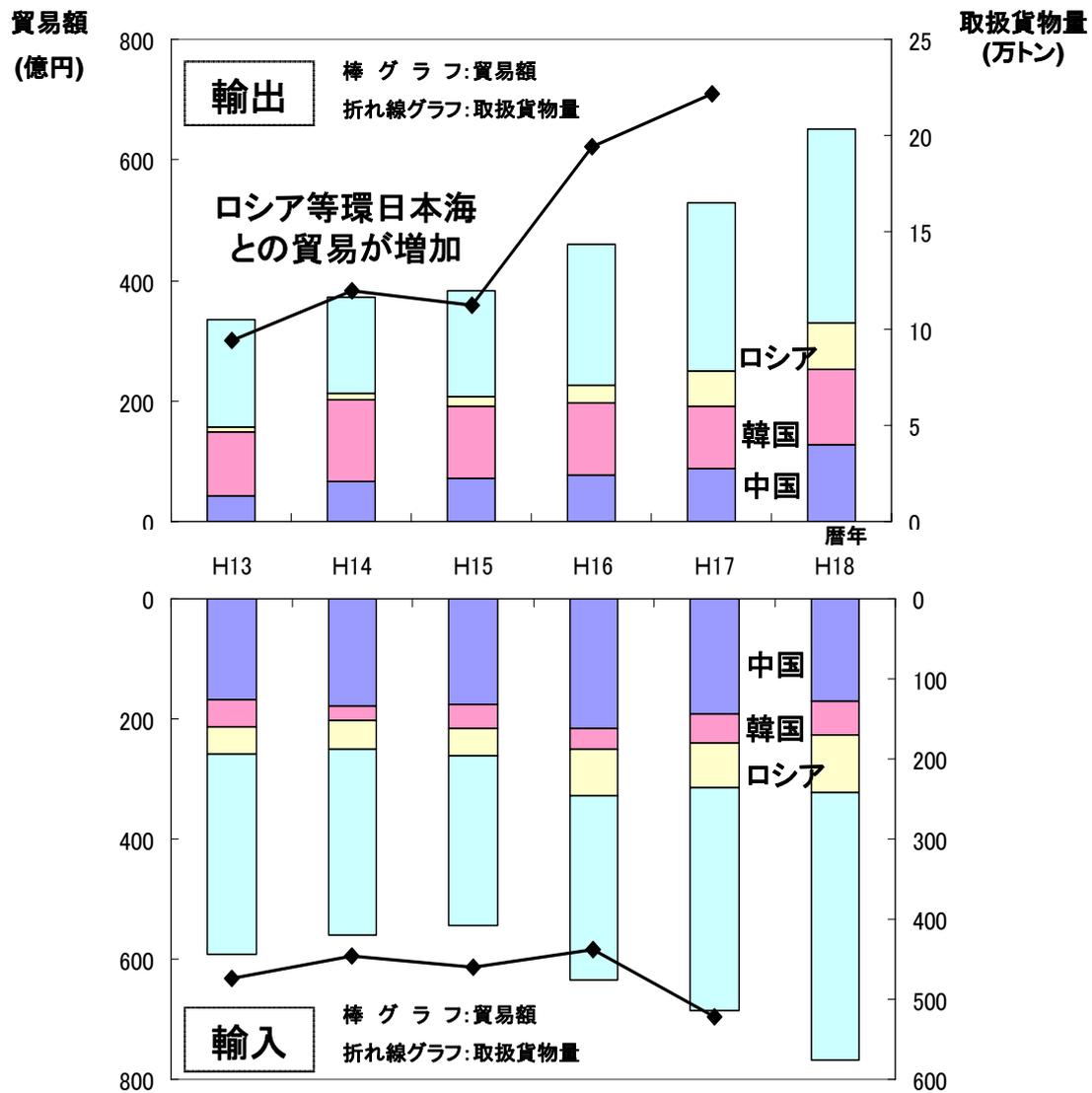
図 15 中国地方の臨海部における産業集積

臨海部への工場立地は、基礎素材産業等の低迷により減少傾向にあったが、近年の中国特需や高付加価値製品へのシフトによる業績回復もあり、臨海部における新たな用地取得に対するニーズは高まっている。新規事業用地や物流用地を確保するためには、現在遊休化している用地の有効活用等が必要となる。臨海部の土地利用に関しては利害関係者も多く、また各種法手続も複雑であることから、必要な用地の確保を図るためには官民の連携が不可欠である。

さらにコンビナート等では、たびたび高潮被害を受けているほか、地震発生時には老朽化した護岸が崩壊する恐れがあることから、災害後、早期に操業の回復を図るとともに、背後都市を災害から守るためにも、関係機関の連携によるコンビナートの防災対策の強化も不可欠である。

一方、山陰側についても臨海部への産業集積は一定程度進展しており、地域経済を支える大きな要素となっている。近年、ロシアへの中古自動車の輸出や木材の輸入を始めとして環日本海諸国との貿易額は増加しており（図 16）、今後発展が見込まれる対岸諸国と近接しているという地理的優位性を活かし、静脈産業などへの展開を図る必要がある。

このため、以下の事項の実現に向けて早急に取り組む必要がある。



資料:国土交通省総合政策局「港湾統計(年報)」
神戸税関「貿易統計」

図 16 山陰の貿易額と重要港湾における取扱貨物量の推移

【提言事項】

- ① 環境保全や再生にも配慮した上での官民の協力による臨海部における事業用地や物流用地等の確保
- ② 産業集積地を災害等から守るための港湾施設の耐震化、高潮対策事業等の積極的な実施
- ③ 臨海部遊休地の有効活用を促進するための支援策や造成地リースの円滑化
- ④ 臨海部における土地利用計画変更に伴う関連手続きの迅速化
- ⑤ 循環・環境型産業を支援するための各種手続きの弾力化及び迅速化
- ⑥ コンビナート全体の横断的かつ高度な運営機能の融合（RINGⅢ*等による事業の推進）

* RINGⅢ（石油精製高度機能融合技術開発）
コンビナート内の生産性向上、環境負荷低減のための
技術開発・実証

中国地方国際物流戦略チーム

中国経済連合会 会長 福田 督

中国地方商工会議所連合会 会頭 宇田 誠

中国地方海運組合連合会 会長 埜野 廣文

中国地方港運協会 会長 内野 正彦

神戸通関業会 理事長 大西 敏明

門司通関業会 会長 野畑 昭彦

中国トラック協会 会長 小丸 法之

中国地方倉庫協会連合会 会長 香川 源治

中国冷蔵倉庫協議会 会長 田中 一範

航空貨物運送協会広島国際地方部会長 平野 候一

日本貨物鉄道株式会社 広島支店長 神出 紀久

鳥取県知事 平井 伸治

島根県知事 溝口 善兵衛

岡山県知事 石井 正弘

広島県知事 藤田 雄山

山口県知事 二井 関成

呉市長 小村 和年

境港管理組合管理者（鳥取県知事） 平井 伸治

総務省 中国総合通信局長 安村 幸夫
法務省 広島入国管理局長 上原 巻善
財務省 神戸税関長 金森 俊樹
財務省 門司税関長 園田 潤
厚生労働省 広島検疫所長 内田 晃亘
厚生労働省 神戸検疫所長 内田 幸憲
厚生労働省 福岡検疫所門司検疫所支所長 出水 美成
農林水産省 神戸植物防疫所長 荻野 英明
農林水産省 動物検疫所 神戸支所長 向井 清孝
経済産業省 中国経済産業局長 宮下 英治
国土交通省 中国地方整備局長 甲村 謙友
国土交通省 中国地方整備局 副局長 藤田 武彦
国土交通省 中国運輸局長 神谷 俊広
国土交通省 大阪航空局長 武田 洋樹
海上保安庁 第六管区海上保安本部長 錦郡 満
海上保安庁 第七管区海上保安本部長 金丸 侑二郎
海上保安庁 第八管区海上保安本部長 向田 昌幸
日本政策投資銀行 中国支店長 小林 健
広島大学大学院社会科学研究科教授 戸田 常一