

四国国際物流戦略チーム 施策の取組体系(案)

内的環境

(強み)
①コンテナ貨物量の増加
②フェリー、RORO等の利用が活発
③日本有数、世界有数の企業が立地
④基礎素材型産業が立地
⑤静脈物流の増加

(弱み)
①港湾・道路等基盤施設の不足
②外貿コンテナ貨物の取り扱いを国内他地域に依存
③船舶、基盤施設の老朽化
④切迫する大規模自然災害・施設の脆弱性
⑤厳しい自然条件

外的環境

①地理的優位の急激な経済成長
②アジア地域との間の貨物量の増加
③船舶大型化
④近隣に中枢港湾(阪神港)が存在
⑤近隣に国際空港(関空)が存在

強みを伸ばす

弱みを克服

環境を利用

四国地域の特色を活かし、四国において国際物流を行うことの魅力を向上させ、非効率な物流の解消を図る。

柱	施策の方向	施策メニュー	具体的内容	実施主体	実施時期		重点施策	
					短期	長期		
I 地域の魅力の向上	1. アジア地域と四国を結ぶ新たな航路の就航実現やスケールメリット発揮のための取り組みを目指す	①戦略的ポートセールス、ポートセミナーの実施	四国における外貿コンテナ貨物量の絶対量を増やすため、各港におけるポートセールスを流動ルート、ルート決定者を勘案し戦略的に推進し、さらには各港湾管理者や整備局が連携し四国港湾全体でのポートセールスの実施を行う。その際には、四国で国際物流をおこなう魅力を可視化出来るよう十分留意するものとする。	港湾利用者、港湾管理者、整備局等	●		○	
		②利便性の向上のためのアジア航路誘致	中小型船による輸送が主である東アジア航路については、域内とのダイレクト輸送を目指し、コンテナ化への対応等の利便性の向上を図る。	荷主、港湾利用者、港湾管理者等	●			
		③外貿コンテナ貨物の取扱いに関する適切な役割分担の検討	北米、欧州向け貨物などについては、今後も引き続き、フィーダー輸送の効率化等を図ることにより阪神港等を活用する。 東アジア向け貨物については今後大きな伸びが見込まれるため、これらの地域と四国港湾をダイレクトで結ぶ航路の拡大を目指す。東アジア向け貨物の四国内役割分担等については、コンテナ流動状況を見据えつつ引き続き検討する。	地方整備局		●		
		④国際フェリー・RORO航路の誘致等新たな物流形態の可能性調査	国際フェリー・RORO・外貿コンテナ基幹航路の需要調査を行い、需要が見込める場合は、航路開設の可能性のある地域において、航路の誘致を行うとともに必要な施設整備を進める。	荷主、港湾利用者、港湾管理者等	●	●		
	2. 地域産業の育成・新たな産業の誘致	①国際物流機能(港湾・空港)を必要とする産業の育成・誘致	輸出企業の育成・誘致を推進し、域内の外貿コンテナ貨物量の絶対量増加を目指す。	経済産業局、四国経済連合会、地方自治体	●		○	
	3. 港湾サービスの向上	①港湾サービスの向上(夜間荷役の対応、CFSの整備と有効利用)	港湾サービスの向上に向け、 (1)夜間照明施設の設置、夜間荷役の対応 (2)既存CFS等の有効活用による小口混載サービスの拡充 (3)需要の多い地域でのCFS、流通型倉庫の整備 (4)港湾施設や背後施設の利用料低減に向けた支援策の検討以上の施策を推進する。	港運事業者、港湾管理者、地方整備局、運輸局、	●		○	
		②CIQサービスの向上	CIQサービスの向上に向け、(1)CIQ手続きの簡素化、電子化、(2)税関検査におけるX線検査の導入、(3)薰蒸施設の整備、等の施策を推進する。	税関、検疫所、植物防疫所、港湾管理者	●	●		
	4. 国内幹線輸送網の利便性の向上	①フェリー等内航海運への支援	阪神港等へのトラック輸送コンテナ貨物をフェリー等にモーダルシフトすること等により活性化を図ると共に、グリーン物流支援事業を活用する。	運輸局、海運事業者	●			
			支援事業を活用したコンテナ船等スーパーエコシップの建造を促進する。	運輸局、海運事業者	●			
	5. 物流インフラ機能の信頼性確保	①国際物流施設の耐震強化、災害対策の推進	国際物流施設の災害対策として、 (1)拠点港湾における耐震岸壁の整備の推進 (2)発災後の代替輸送の確保など国の調整のもと港湾管理者間の連携強化を推進 (3)防波堤等の整備による津波、高潮、うねりなどへの対策以上の施策を推進する。	地方整備局、港湾管理者	●	●		
②国際物流施設の老朽化対策・技術開発			早急な対策が必要な施設に対する補修、改良を行うとともに、施設のメンテナンス技術の開発を進める。	地方整備局、港湾管理者	●	●		
6. 空港利用の利便性向上	①空港使用料の低減、海外直航航空便の誘致	空路の海外直行便の需要調査を行う。	地方整備局、航空局、地方自治体		●			
II 非効率の解消	1. 四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化	①既存港湾施設の改良	船舶の大型化や新たなバルク貨物需要等に対応した港湾機能の充実を図るため、既存の港湾施設を改良する。	地方整備局、港湾管理者	●		○	
		②多目的国際ターミナルの整備	既存ターミナルの改良による船舶の大型化への対応が不可能な場合、新たな多目的国際ターミナルの整備を行う。(高松港、徳島小松島港等)	地方整備局、港湾管理者	●		○	
		③リサイクル貨物の国際流通港湾としての施設充実	今後、増加が予想されるリサイクル資源の輸送に対応するため、上屋や倉庫等の施設整備を行う。(三島川之江港)	港湾事業者、地方整備局、港湾管理者	●			
		④国際幹線航路の整備	瀬戸内海航路における安全を確保するため、航行ルールの徹底及び航行安全の啓発を図ると共に、安全かつ効率的な航行のための航路を確保する。	地方整備局、港湾管理者	●		○	
2. コンテナ輸送の効率化、円滑化	①コンテナ輸送に対応した施設の充実(ガントリークレーン等)	コンテナを集中的に取り扱う港湾においては、 (1)既存バースの活用によるコンテナ化への対応 (2)既存港湾施設の改良が不可能な場合の施設整備 (3)大型船への対応を目的とした既存港湾施設の改良 (4)荷役能力の高いガントリークレーンの導入(高松港等)以上の施策を推進する。	地方整備局、港湾管理者	●		○		
		②バルク貨物のコンテナ化の推進	バルク輸送に比べコンテナ輸送の方が効率的な貨物に関しては、荷主に対して効率的なコンテナ輸送を進言する。	荷主、港湾管理者、海運事業者等	●			
3. 四国内の物流ネットワークの強化	①スーパー中枢港湾施策と連携した国内フィーダー輸送効率化の推進	フェリー等の船舶の大型化に対応した施設の整備を行う。(東予港等)	地方整備局、港湾管理者、海運事業者	●		○		
		阪神港において内航フィーダー船の直づけ等、積み替え輸送の効率化を図る。	運輸局、地方整備局、海運事業者、港湾管理者	●		○		
		安全の確保や移動時間の短縮による効率化を図るために、広域的な幹線道路ネットワークの整備を進める。特に「四国8の字ネットワーク」の整備を推進する。	地方整備局、高速道路㈱	●	●	○		
4. 各輸送モードを結ぶアクセス機能の連携強化	③空間高不足や渋滞等、道路におけるボトルネック箇所の改善	環状道路、バイパス等整備による都市部渋滞緩和を図る。また、国際標準コンテナ車が、重要な港湾等と物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークの整備を図る。	地方整備局	●	●	○		
		港湾・空港と港湾背後地、高速道路ICとのアクセスの向上を図るため、アクセス道路の整備を進める。さらに需要が見込める場合には、四国内と国際空港とのアクセスを充実させる。	地方整備局、港湾管理者、航空局	●	●	○		