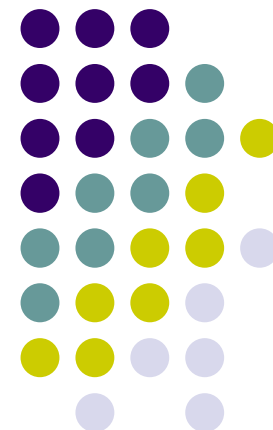


# 四国国際物流戦略チーム 施策の取組体系説明資料

平成19年3月8日  
四国国際物流戦略チーム 事務局



# - 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

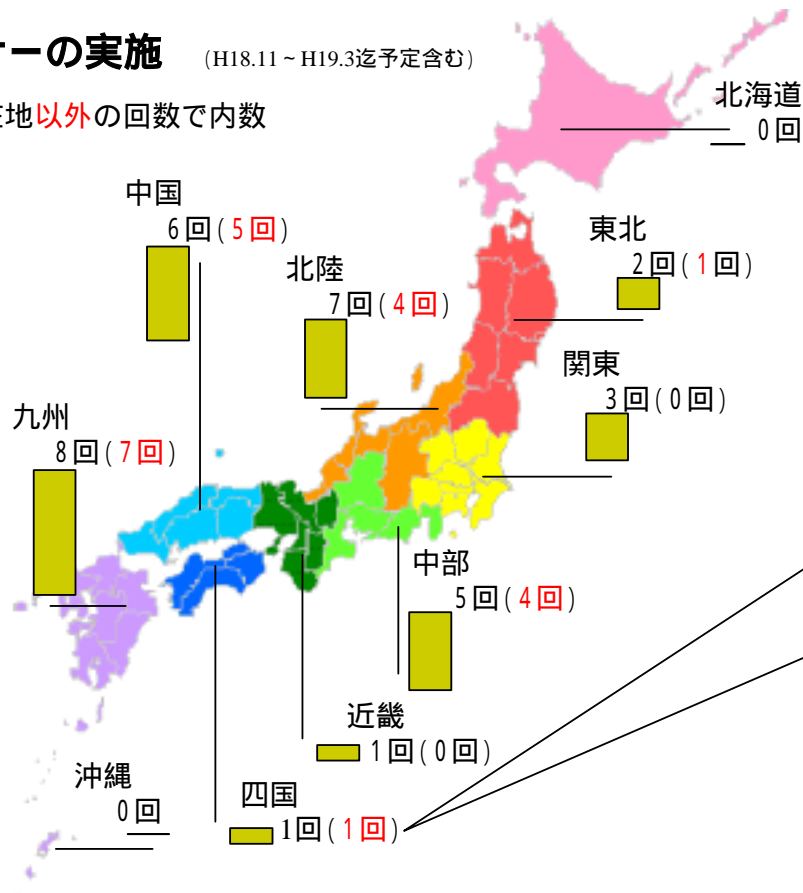


## 戦略的ポートセールス、ポートセミナーの実施

荷主、物流事業者等に対して、各港が港湾所在地以外でポートセールスを実施している。

### 国内ポートセミナーの実施 (H18.11～H19.3迄予定含む)

( )内は港湾所在地以外での回数で内数



四国の港湾において、本社機能のある東京においてポートセミナーを実施したのは松山港のみ

実施主体: 松山港  
利用促進協議会

# - 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

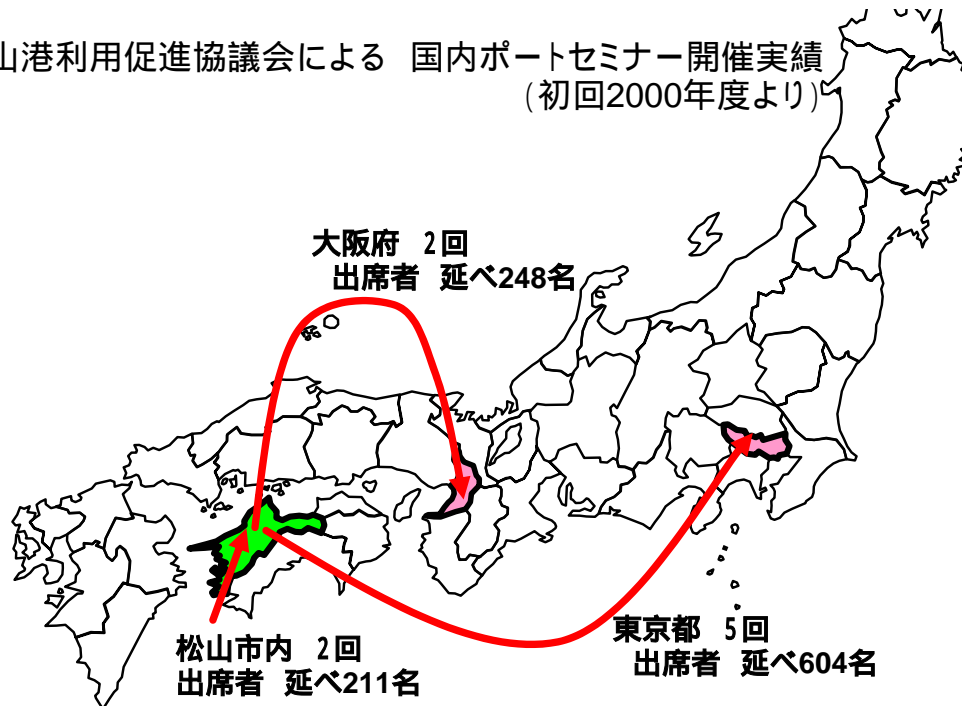


## 戦略的ポートセールス、ポートセミナーの実施

松山港を利用する企業の本社に対し直接PRを行うことを目的に、多くの企業が本社を置く東京又は大阪で、ポートセミナーを実施。松山港の更なる利用拡大及び新規利用獲得を目指している。

管理者において平成13年以降、松山港外港地区において一層の利用促進を目的に、荷役機械を中心として25%～45%の減免措置を実施

松山港利用促進協議会による 国内ポートセミナー開催実績  
(初回2000年度より)



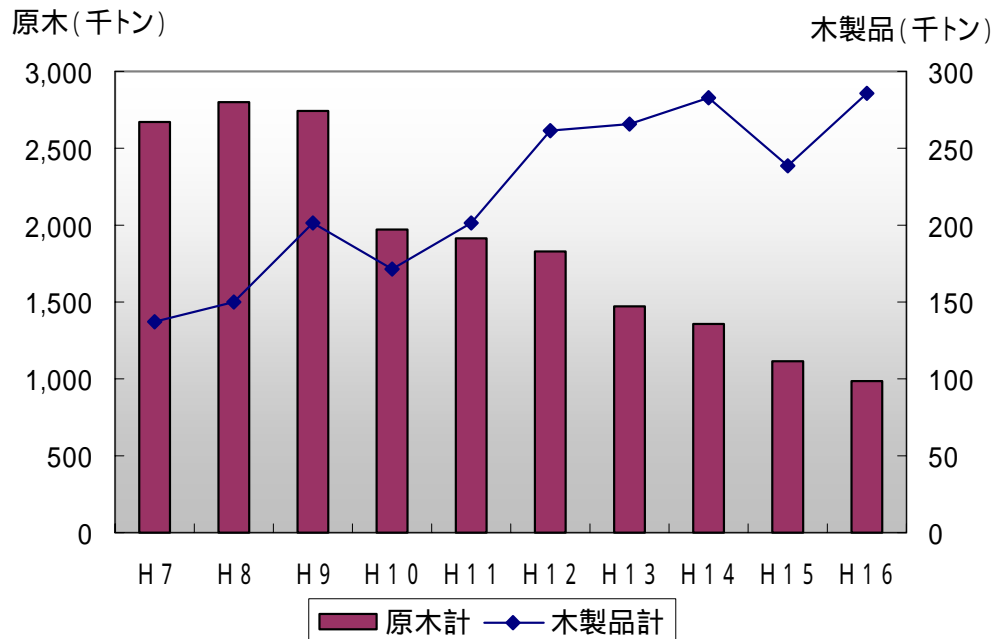
# - 1 アジア地域と四国を結ぶ新たな航路の就航実現や スケールメリット発揮のための取り組みを目指す



## 戦略的ポートセールス、ポートセミナーの実施

安価な人件費を活用し、現地で製材化しコンテナで輸入する形態が増加。

四国地域内の港湾における原木及び木製品の取扱量の推移(輸入)



製材を載せたコンテナ

# - 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



## 戦略的ポートセールス、ポートセミナーの実施

荷主、港湾利用者、港湾管理者等が協力し、バルク貨物のコンテナ化を進める。



原木もコンテナで運ばれている  
40フィートコンテナに積込んだ2本の丸太

写真提供: オモグ・ハードウッド・コンサルティングHPより



バルク輸送用に開発されたワンウェイコンテナ。  
化学品や薬品、食品、農産物などの輸送に適しています。

写真提供: 森下株式会社と森下化学工業株式会社HPより



液体貨物も特殊コンテナで運搬が可能

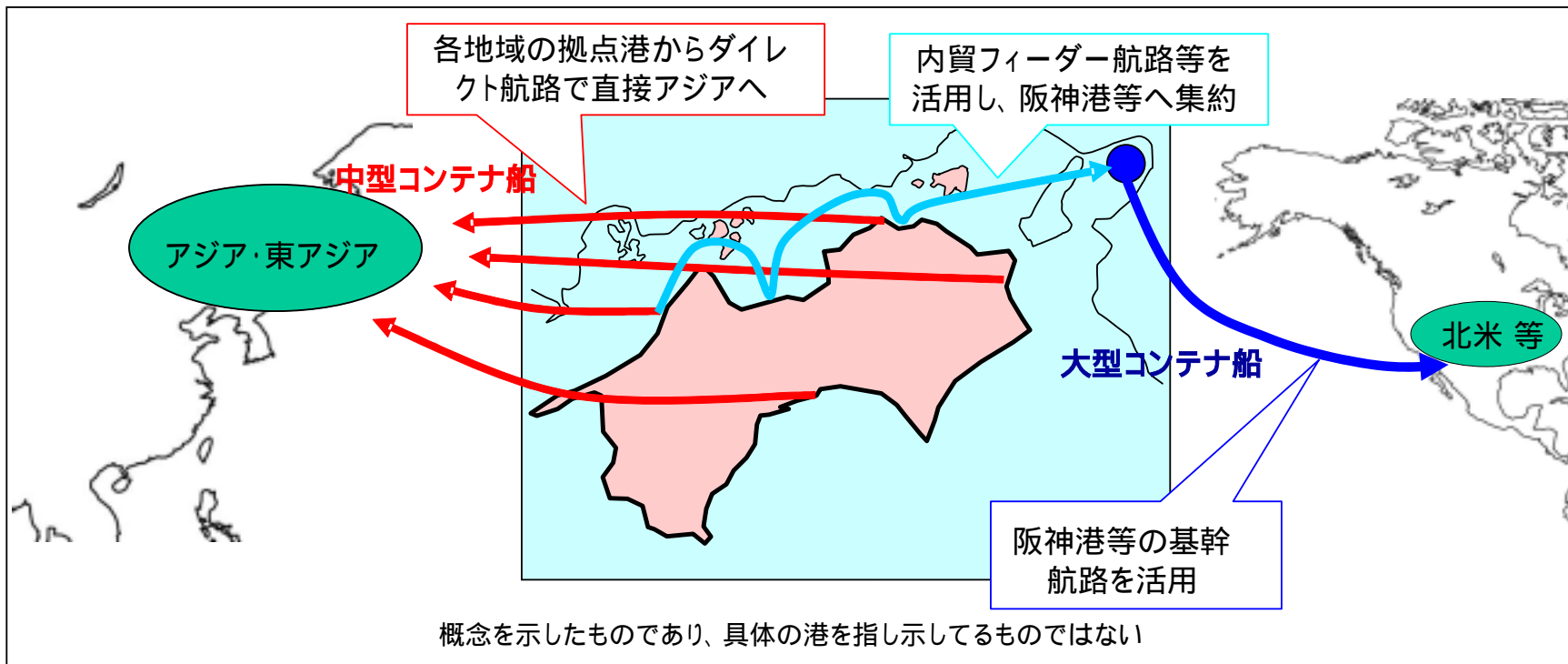
写真提供: 日本石油輸送株式会社HPより

# - 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



利便性の向上のためのアジア航路誘致  
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

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、利便性の向上を図る。

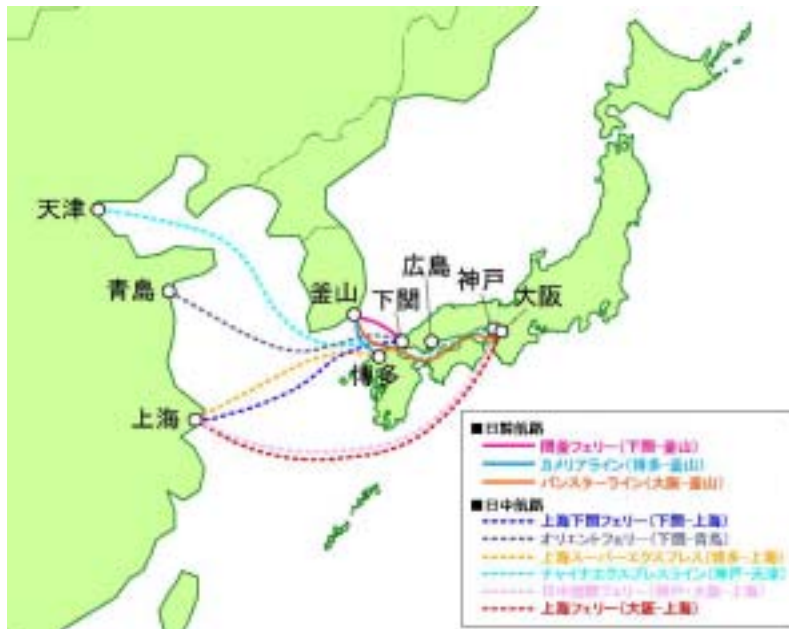


# - 1 アジア地域と四国を結ぶ新たな航路の就航実現やスケールメリット発揮のための取り組みを目指す



## 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航路の需要調査を行う。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。



国際フェリー・RORO航路就航状況

国際フェリー・RORO航路就航状況

種類	航路	便数	船名
RORO	上海 神戸・大阪	1便 / 週	XIN JIAN ZHEN
RORO	大阪 上海	1便 / 週	蘇州号
RORO	神戸 天津	1便 / 週	燕京
RORO	大阪 釜山	3便 / 週	PANSTER DREAM
RORO	下関 青島	3便 / 週	ゆうとぴあ、ゆうとぴあ2
RORO	下関 上海	1便 / 週	ゆうとぴあ2
RORO	博多 上海	2便 / 週	SHANGHAI SUPER EXPRESS
フェリー	下関 釜山	7便 / 週	はまゆう、星希
フェリー	博多 釜山	7便 / 週	ニューかめりあ
高速船	博多 釜山	5便 / 日	ビートル 他

## - 2 地域産業の育成・新たな産業の誘致



輸出企業にとって、魅力的な立地環境を整え、誘致活動を推進。企業の進出による域内の外貿コンテナ貨物の増加を目指す。

### 【九州地方の事例】

交通インフラの整備が企業(自動車産業)の進出を促し、地域の活性化に貢献  
(大分県中津市)

港を中心とした交通インフラがあるため  
進出を決めた企業の声

港を中心とした交通インフラが充実している  
周辺に自動車産業が立地し、部品調達をしやすい  
工場立地に必要な広大な用地が安価で確保できる  
工場が臨海部に位置し、陸上輸送コストの低減が  
図れる





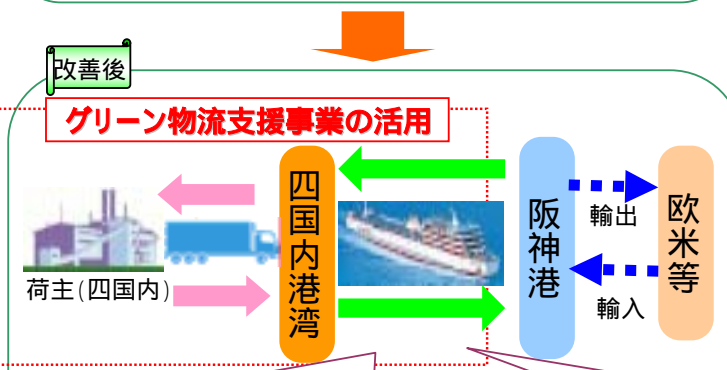
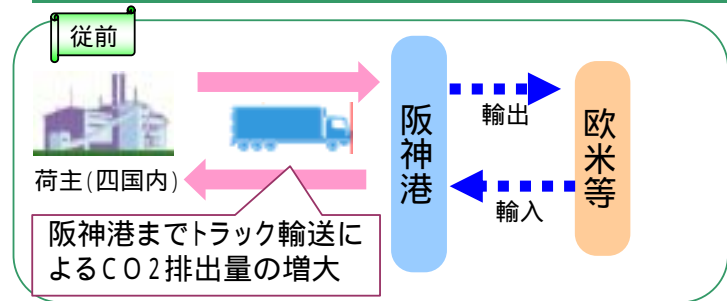
# - 4 国内幹線輸送網の利便性向上



## フェリー等内航海運への支援

モーダルシフトによる内航海運の活性化や、グリーン物流支援事業の活用を図る。  
スーパーエコシップの建造を促進する。

### 国際物流におけるグリーン物流支援事業の活用イメージ



四国においてグリーン物流支援事業に採択された5事業のうち3事業は海運モーダルシフトを活用

海運モーダルシフトによるCO2排出量の削減と内航海運の活性化

### スーパーエコシップの導入効果

単位貨物輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量(10%以上削減)  
NOx排出量(約3割削減)

単位貨物輸送量当たりの燃料消費減(10%以上削減)

船上作業量・整備費削減  
関複数化による信頼性の向上等



中速/高速のディーゼルエンジン複数による発電(電気推進)により船型の改良が可能となり積載量がアップする。

## - 4 国内幹線輸送網の利便性向上



### 高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化

スマートICの整備および高速道路ネットワークの効率的な活用・機能強化に関する検討を行う。



スマートICの整備イメージ



門型ゲート(入口)

スマートICとは、ETC専用のインターチェンジのことです。コンパクトに設置が可能なスマートICは、施設の規模や設置費用、管理費用が大幅に削減できることからICの設置が容易になります。その結果、高速道路の通過地域だった箇所スマートICを設置することで既存の高速道路の有効活用に加えて民間の物流拠点誘致など地域活性化に寄与することが期待されます。

## - 6 物流インフラ機能の信頼性確保



### 国際物流施設の耐震強化、災害対策の推進

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

#### 発災後の代替輸送のイメージ



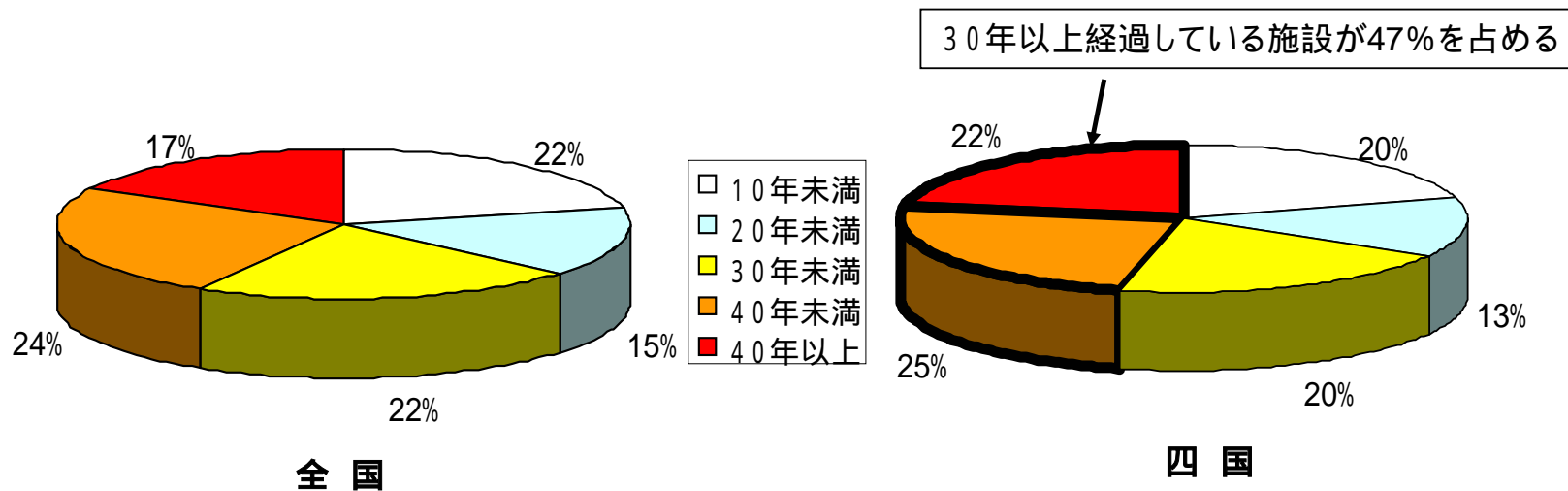
- ・港湾施設被災情報の発信
- ・利用可能な岸壁の相互利用など国の調整のもと港湾管理者間の連携を強化

## - 5 物流インフラ機能の信頼性確保



### 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。  
施設のメンテナンス技術の開発を進める。



国有岸壁の経過年数

出典：四国地方整備局調べ  
管理委託開始年月日により集計

## - 6 空港利用の利便性向上



海外直行航空便の海外直行便の需要調査を行う。

四国の空港に就航する国際航空路線便

	便数 / 週	方面別便数
高松空港	3便 / 週	・仁川国際空港 [3便] (アジアナ航空)
松山空港	5便 / 週	・仁川国際空港 [3便] (アジアナ航空) ・上海空港 [2便] (中国東方航空)

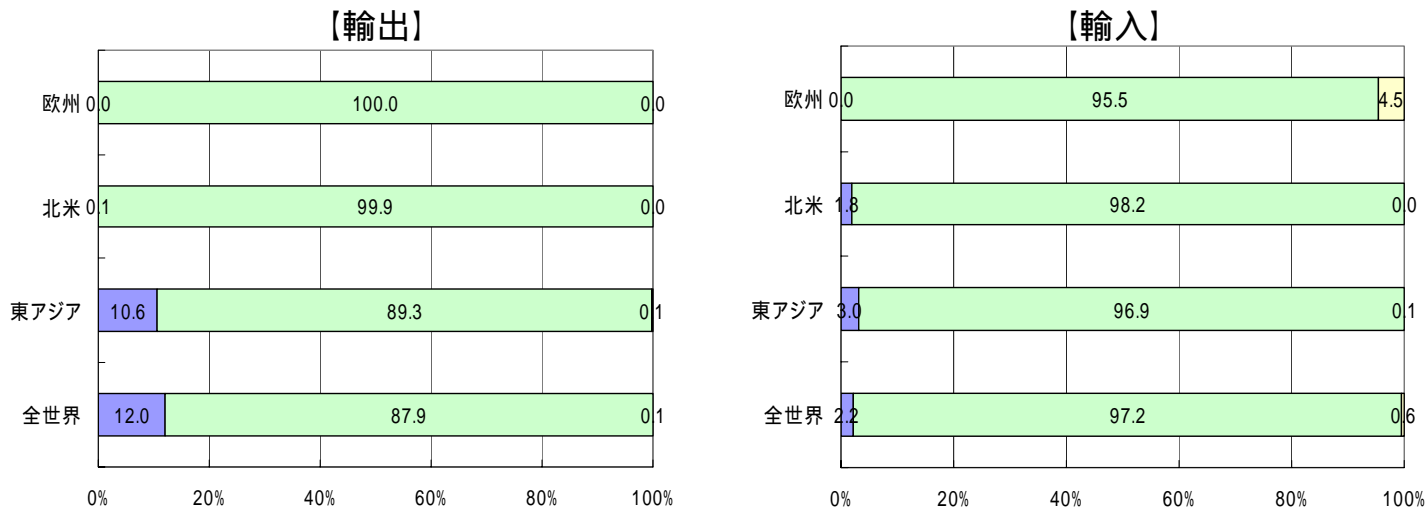


図 - 四国発生消費貨物の利用空港のシェア (2003年)

資料: 「平成15年度国際航空貨物動態調査」

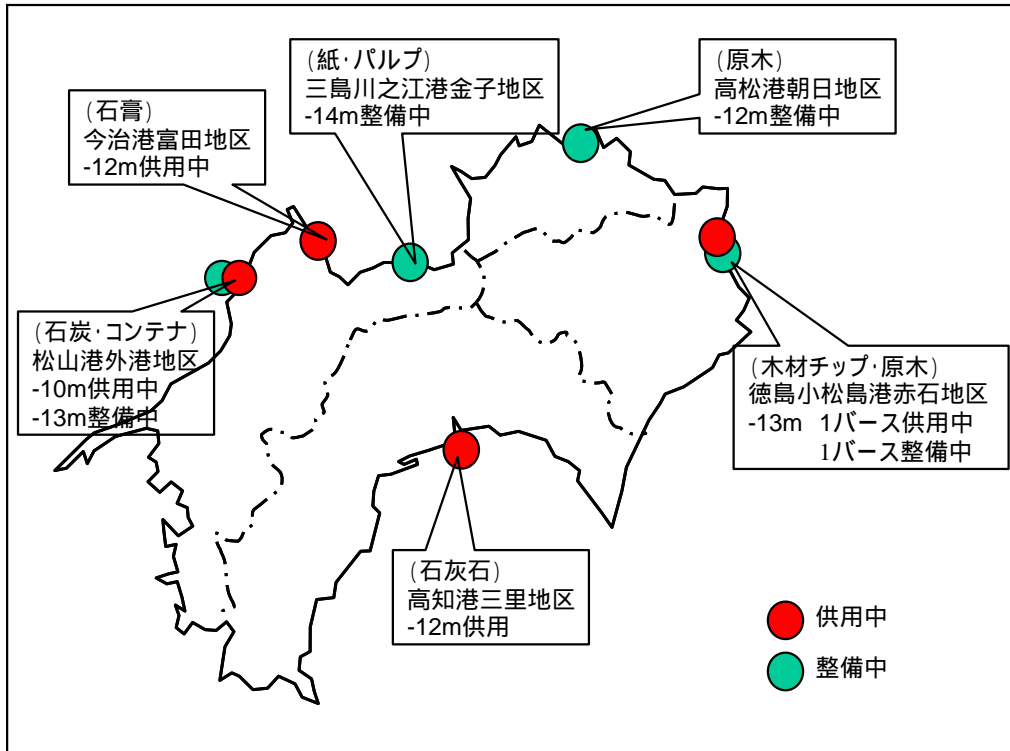
# - 1 四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化



## 多目的国際ターミナルの整備

多目的国際ターミナル整備を行う。

### 多目的国際ターミナルの整備状況



地区	水深	予定整備期間
徳島小松島港 赤石地区	-13m	平成3年度 ～ 平成20年代半ば
三島川之江港 金子地区	-14m	平成14年度 ～ 平成22年度
松山港 外港地区	-13m	平成6年度 ～ 平成22年度
高松港 朝日地区	-12m	平成17年度 ～ 平成22年度

# - 1 四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化

## 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、航行ルールの徹底およ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。



航路幅員の不足、複雑な航路法線等により、滞船や事故が頻発

瀬戸内海航路の状況



## - 2 コンテナ輸送の効率化、円滑化

### コンテナ輸送に対応した施設の充実

増加するコンテナ貨物を集中的に取り扱う港湾において、ヤードの拡張、効率的なクレーンの導入といった施策を推進する。

取扱量の増加に対応して、効率的なクレーンを導入

既存岸壁を利用転換し、コンテナ貨物に対応している状況





## - 3 四国内の物流ネットワークの強化

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。

### 大型化するフェリー船

オレンジフェリー(大阪港、神戸港～  
新居浜港、東予港、詫間港)

「おれんじエース」  
7,318GT(トラック107台)



**大型化**

平成17年1月～

「おれんじホープ」  
15,732GT(トラック154台)

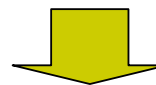


写真提供: 四国開発フェリー(株)

### 大型化するコンテナフィーダー船

井本商運(大阪港、神戸港～松山港、  
新居浜港、詫間港、高松港)

499GT型(72～140TEU)



**大型化**

平成16年1月～

749GT型(240～250TEU)



写真提供: 井本商運(株)

## - 3 四国内の物流ネットワークの強化

### 「四国8の字ネットワーク」の重点的整備

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。



#### < 8の字ネットワークの形成率 >

計画予定延長	810km
H17年度末	477km
H18年度末	478km

「四国8の字ネットワーク」の整備状況

### - 3 四国内の物流ネットワークの強化



#### 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、バイパス等の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。



幹線道路のボトルネック箇所

## - 4 各輸送モードを結ぶアクセス機能の連携強化



### 港湾・空港と背後地域を結ぶアクセス道路の整備

港湾と港湾背後地、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。

拠点的な港湾等と最寄ICとの所要時間

県名	空港・港湾名 ~ IC	経由ルート	距離 (km)	所要時間 (分)
徳島県	徳島小松島港 ~ 徳島IC	(主)沖洲徳島本町線 ~ (主)徳島環状線 ~ 一般国道11号	8.2	32
香川県	高松港 ~ 高松西IC	一般国道30号 ~ 一般国道11号	9.0	23
愛媛県	高松空港 ~ 高松西IC	(主)高松空港線 ~ 一般国道193号 ~ 一般国道11号	15.5	21
	松山港 ~ 松山IC	一般国道437号 ~ 一般国道196号線 ~ (市)松山環状線 ~ 一般国道33号	13.1	35
	松山空港 ~ 松山IC	(主)松山空港線 ~ (市)松山環状線 ~ 一般国道33号	11.4	29
高知県	高知新港 ~ 高知IC	(一)高知南インター線 ~ (主)高知北環状線	8.6	16