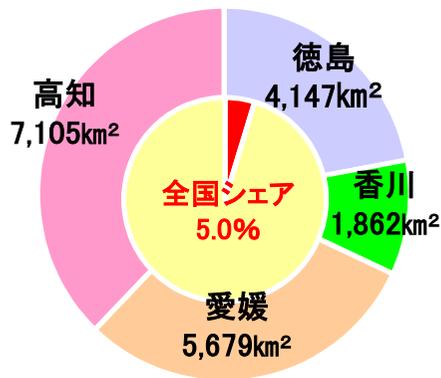


参 考 资 料

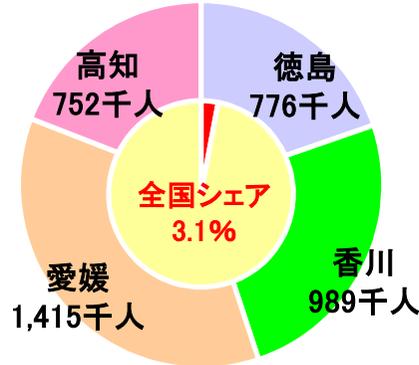
四国の社会経済指標

日本全体に占める四国地域の割合について、面積では約5.0%、人口では約3.1%、製造品出荷額では約3.0%、県内総生産の合計では約2.7%である一方で、港湾取扱貨物量は約6.6%、船舶乗降人員数は約12.4%となっており、四国にとって港湾による海上輸送が重要であることがわかる。



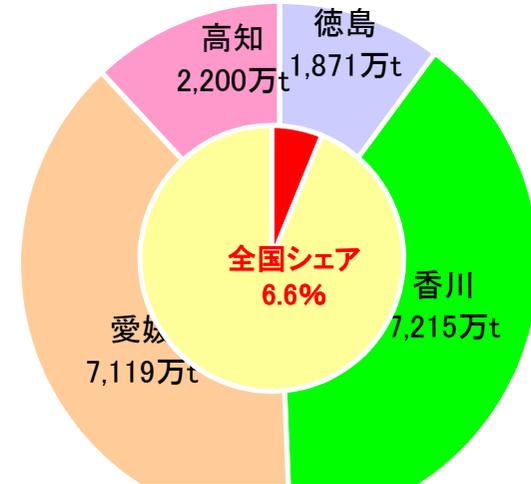
面積

出典:「全国都道府県市区町村別面積調」
(平成24年10月1日)

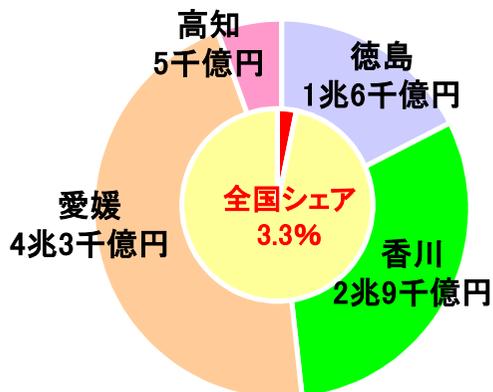


人口

出典:「住民基本台帳」
(平成24年10月1日時点)

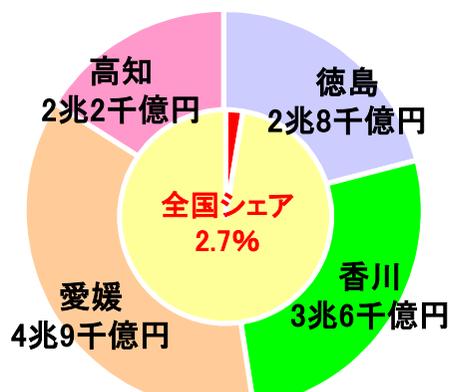


港湾取扱貨物量



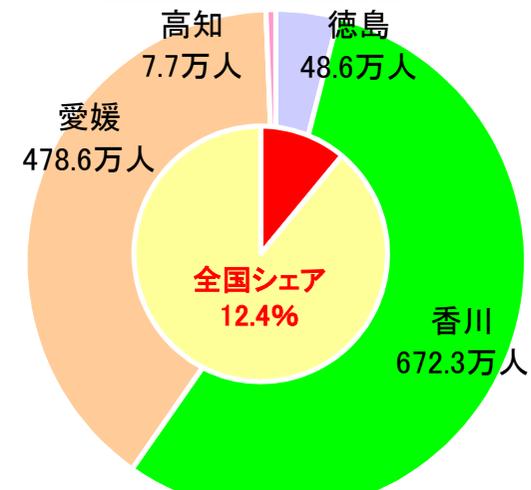
製造品出荷額

出典:「経済センサス」
(平成23年)



県民総生産

出典:「県民経済計算」
(平成22年度)



船舶乗降人員数

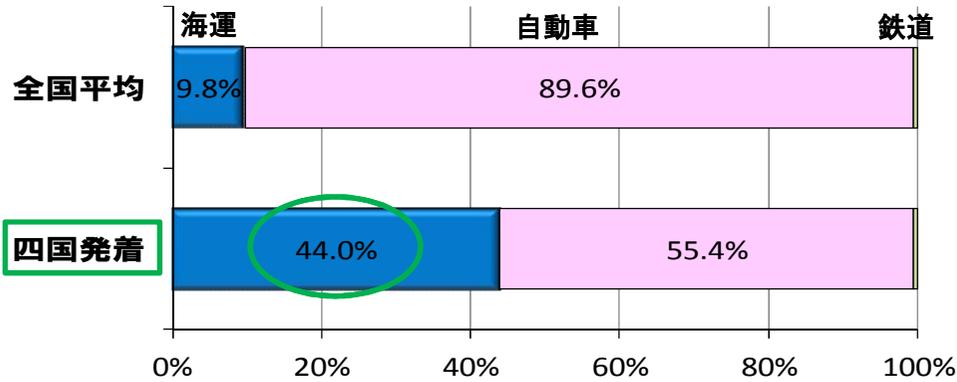
出典:「港湾統計(年報)」(平成23年)

四国の港湾と空港



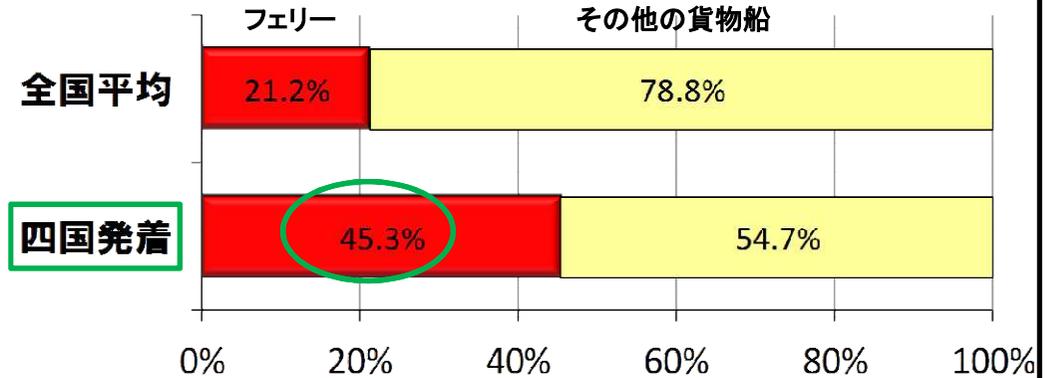
四国における港湾の役割

輸送機関別貨物流動の分担率



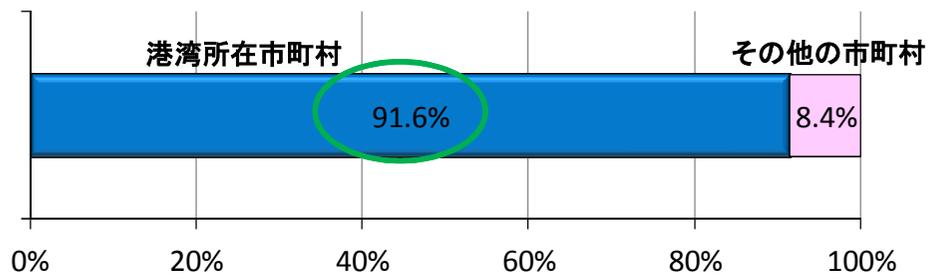
出典：四国地方貨物流動推移[平成23年度]
※フェリー輸送は自動車にて計上されている

港湾出入に占めるフェリー航路の分担率



出典：H23年港湾統計(年報)

四国の製造品出荷額等のうち 港湾所在市町村が占める割合



出典：経済センサス[平成23年]

- 四国の貨物流動に占める海運の分担率は全国平均の約4倍であり、これを支える港湾は非常に重要。
- また、港湾所在市町村は、四国全体の製造品出荷額の約9割を占めており、港湾を拠点として生産活動が行われている。

四国管内の港湾の利用実績

■ 港湾貨物取扱量ランキング(平成23年)

単位:千トン

順位		港湾名	総計					(内数) 内航フェリー
全国	四国			輸出	輸入	移出	移入	
30	1	高松	27,901	122	247	13,514	14,019	25,968
32	2	坂出	24,424	804	11,313	8,802	3,506	0
41	3	須崎	16,093	3,403	763	9,695	2,232	0
43	4	東予	15,822	1,381	1,163	5,808	7,470	5,642
48	5	新居浜	12,053	389	2,812	5,588	3,264	4,959
51	6	八幡浜	11,599	0	0	5,466	6,133	11,439
54	7	松山	10,405	302	400	4,235	5,467	6,620
55	8	橘	10,143	96	7,976	975	1,095	0
58	9	三島川之江	9,576	72	5,537	1,610	2,356	0
65	10	徳島小松島	7,471	33	754	3,670	3,014	5,137
74	13	高知	5,106	120	440	3,165	1,381	0
141	18	今治	1,205	101	112	302	690	427
183	24	宿毛湾	628	0	0	335	293	469
212	31	宇和島	389	0	14	88	288	95

出典: H23港湾統計(年報)

■ フェリー取扱量ランキング(平成23年)

単位:千トン

順位		港湾名	総計		
全国	四国			移出	移入
7	1	高松	25,968	13,279	12,689
11	2	八幡浜	11,439	5,463	5,977
23	3	松山	6,620	3,379	3,241
24	4	東予	5,642	3,318	2,324
27	5	土庄	5,211	2,464	2,747
28	6	徳島小松島	5,137	2,644	2,493
30	7	新居浜	4,959	2,754	2,205
38	8	三崎	3,393	1,671	1,723
44	9	風戸	3,010	1,544	1,466
48	10	宮浦	2,702	1,371	1,331
100	17	宿毛湾	469	249	220
107	19	今治	427	204	223
156	25	宇和島	95	48	48

出典: H23港湾統計(年報)

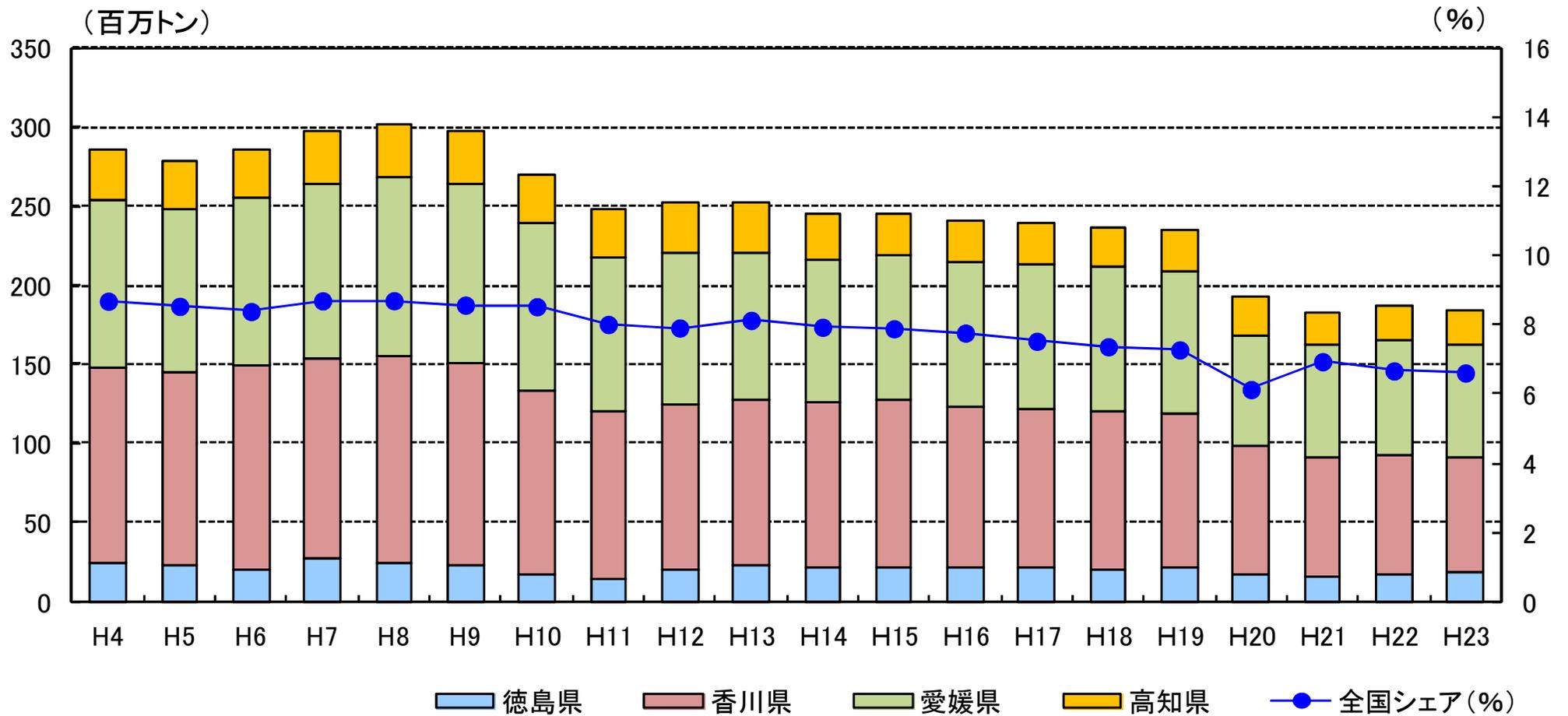
■ 外貨コンテナ個数ランキング(平成24年速報値)

単位:TEU

順位		港湾名	総計		
全国	四国			輸出	輸入
24	1	三島川之江	44,789	19,625	25,164
27	2	高松	37,360	18,637	18,723
30	3	松山	30,409	16,534	13,875
42	4	今治	18,349	9,953	8,396
43	5	徳島小松島	17,450	8,081	9,369
49	6	高知	11,197	5,654	5,543

出典: 国土交通省港湾局調べ

四国の港湾の総取扱貨物量の推移

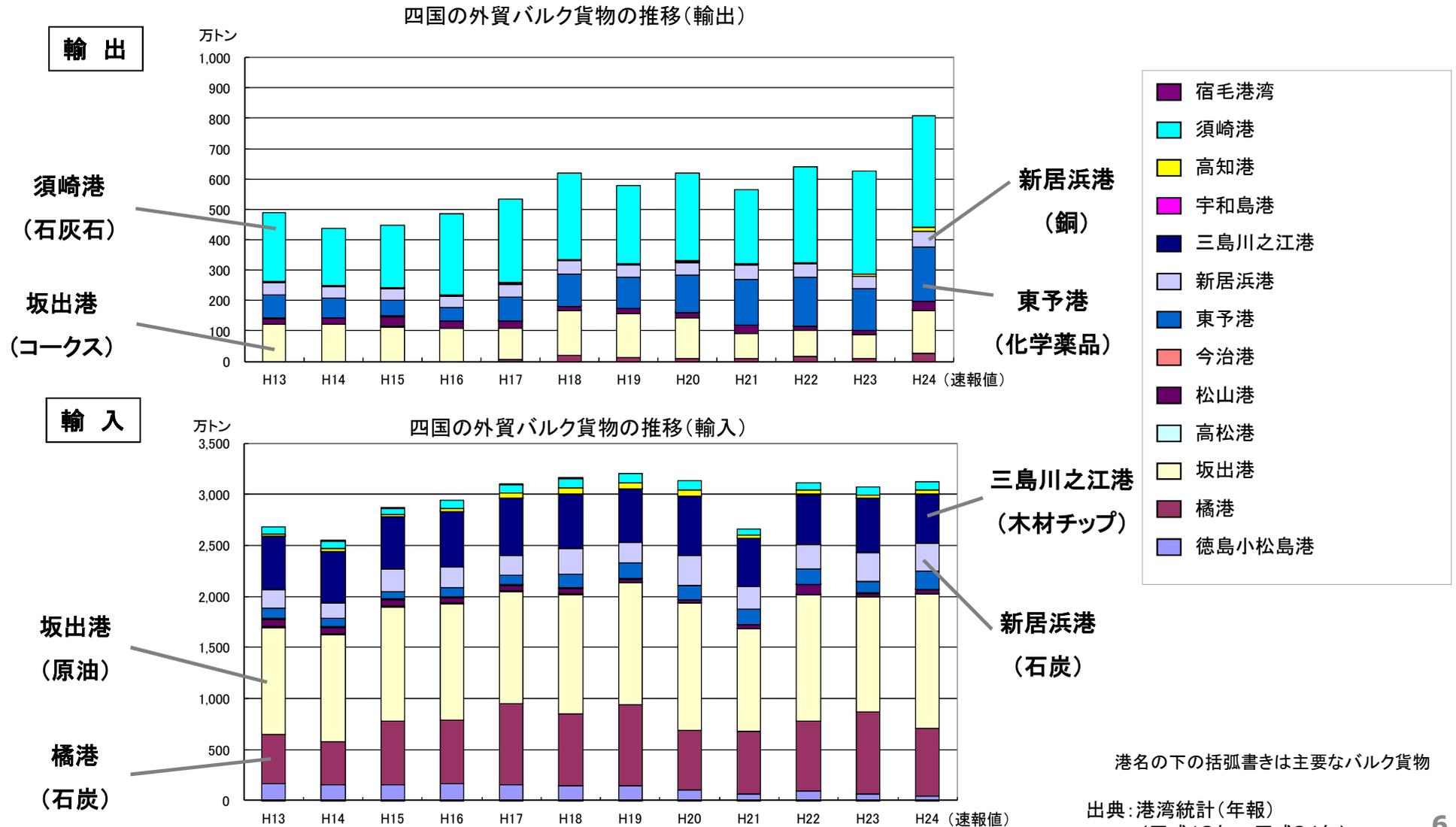


出典：港湾統計年報(平成4年～平成23年)

四国のバルク貨物の概況

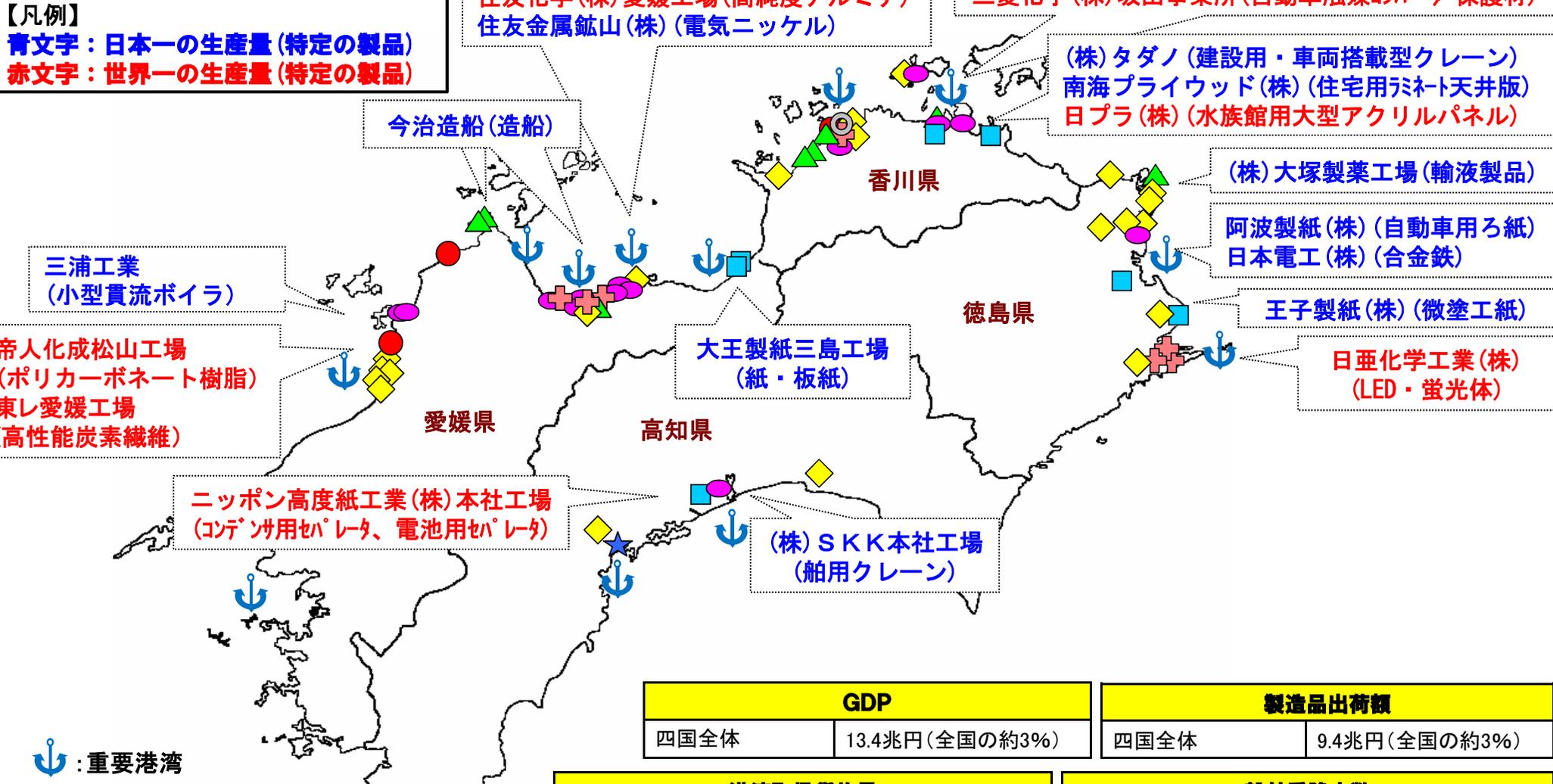
○港湾別に見ると、橘港、坂出港、三島川之江港においてバルク貨物量の取り扱いが多い。

四国の重要港湾におけるバルク貨物量の推移



四国の経済を支える臨海部立地産業

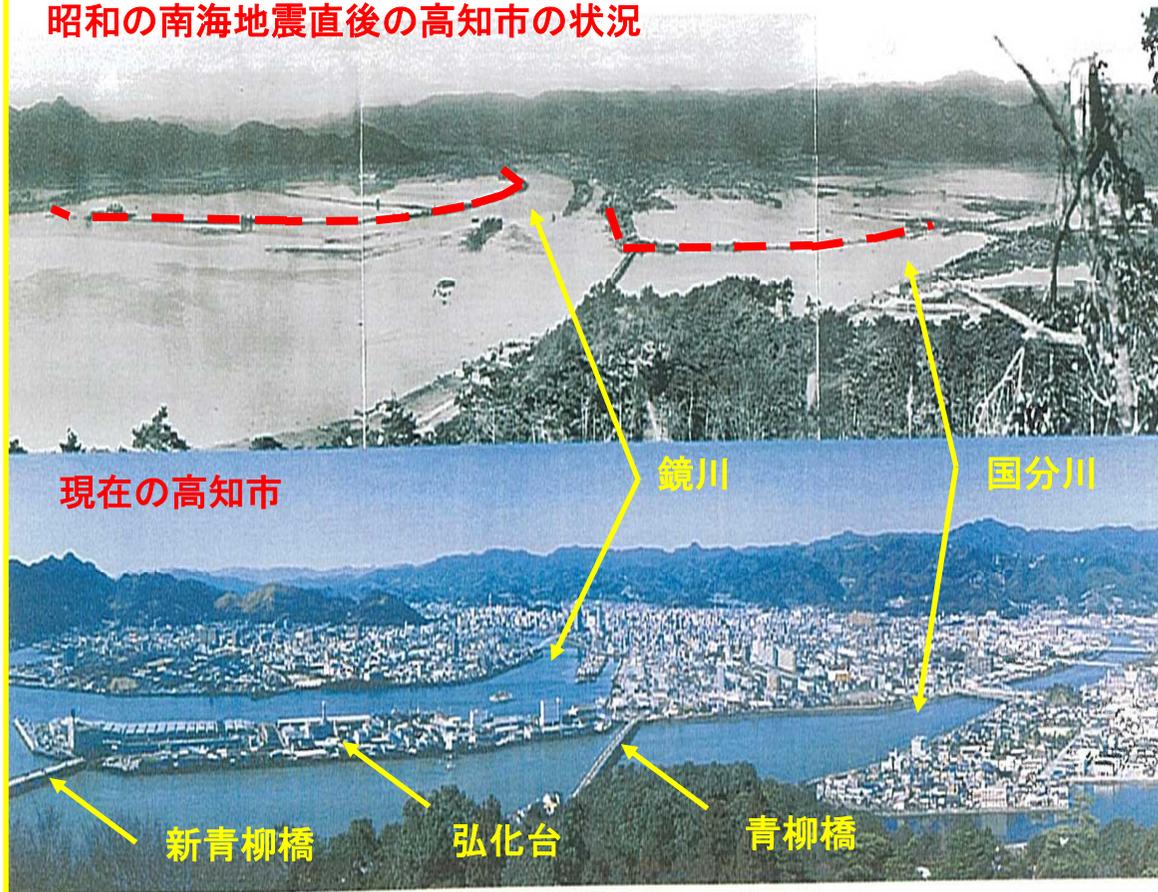
- 四国の特に瀬戸内海沿岸は化学工業、非鉄金属工業、石油・石炭工業、造船業、製紙業等が盛んであり、多くのオンリーワン・ナンバーワン企業が立地している。
- 四国発着の貨物物流動のうち、「海運」の分担率は約4割であり、全国平均の約4倍となっている。



凡例	● 製油所	▲ 造船所	★ セメント工場等	◆ 化学工場
	■ 製紙・木材工場	⊕ 火力発電所	◎ コークス製造工場	● その他

南海地震の特徴と過去の被災状況(高知市、須崎市)

昭和の南海地震直後の高知市の状況



現在の高知市

鏡川

国分川

新青柳橋

弘化台

青柳橋

出典: 高知県防災パンフレット「南海地震に備え」より加筆

東日本大震災を教訓に繰り返される大規模地震「東南海・南海地震」に備え、みんなが一丸となった「四国防災力」の向上が必要です。

昭和南海地震による須崎市の被災状況



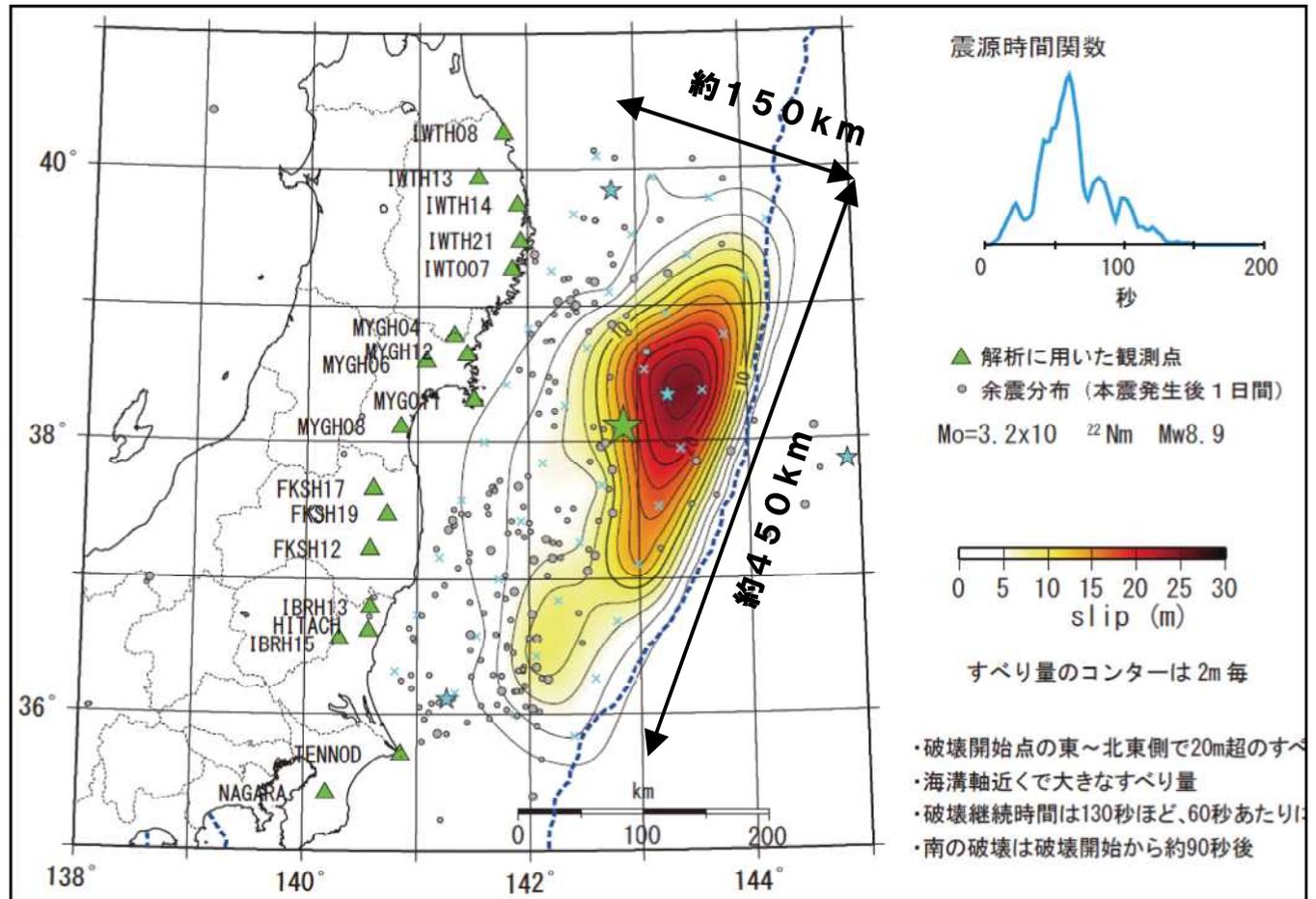
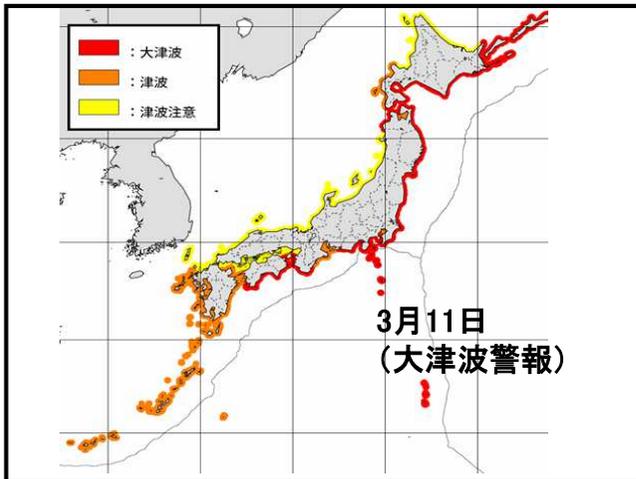
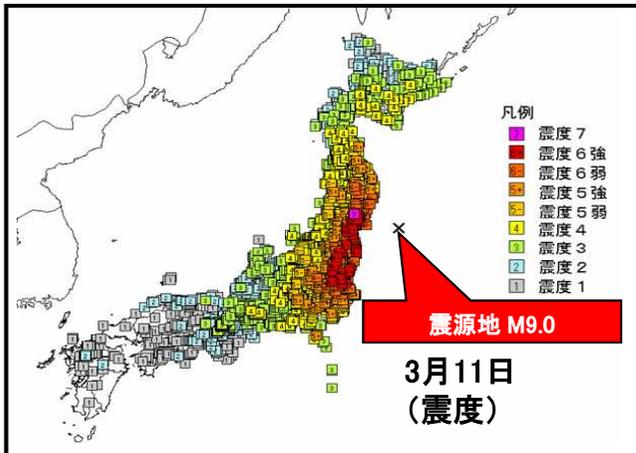
津波によって打ち上げられた船
須崎市港町付近(提供 須崎市)



新荘駅付近(昭和21年12月21日早朝第6波浸入した頃)

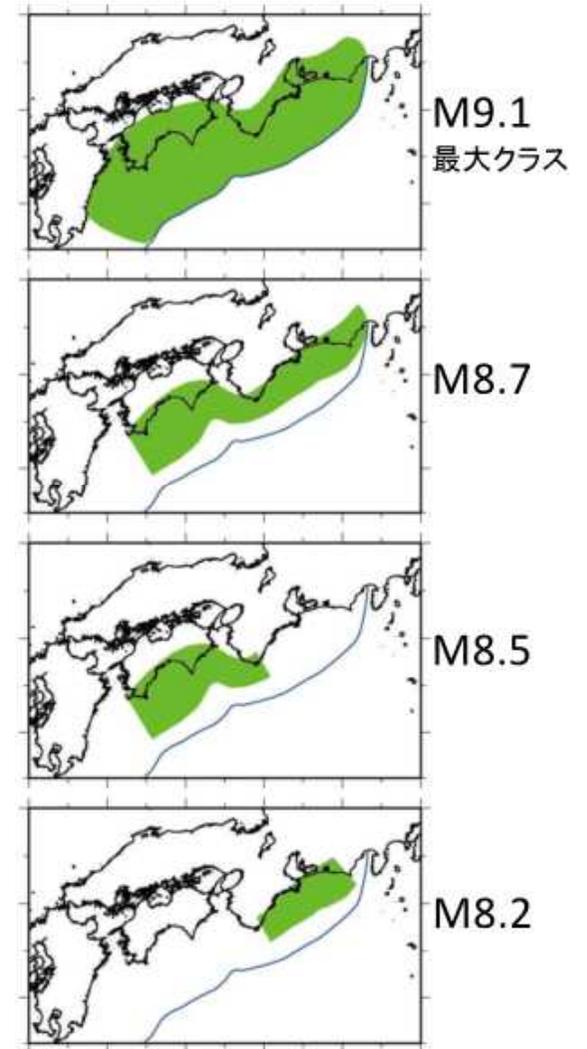
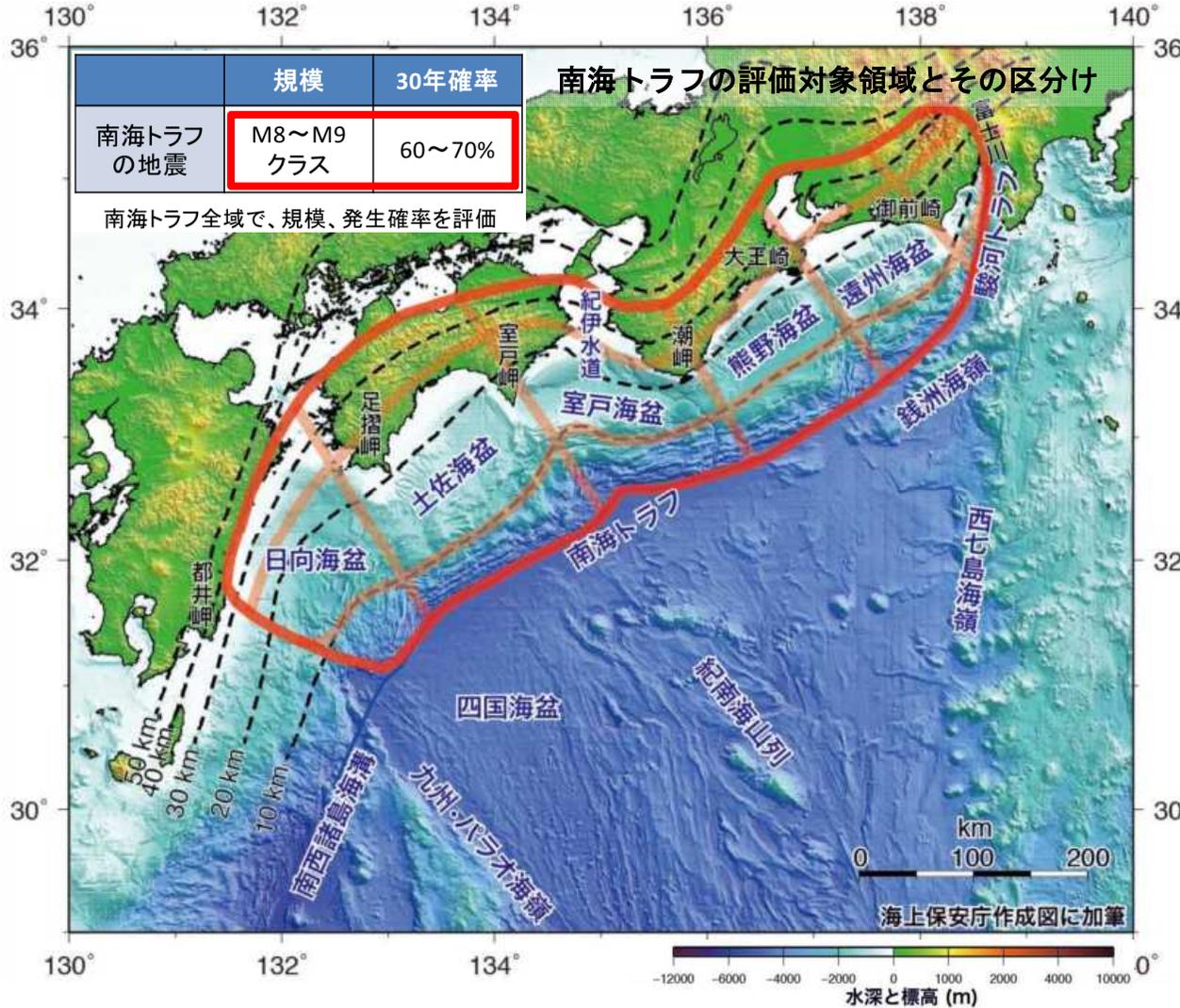
東日本大震災の概要

- ・ 発生日時: 平成23年3月11日(金)14時46分
- ・ 震 源: 三陸沖(牡鹿(おじか)半島の東南東130km付近、深さ24km)
- ・ 規 模: マグニチュードMw9.0 <国内観測史上最大>、最大震度7(宮城県栗原市)
- ・ 断層面のすべり分布:
最大すべり量 約30m、主な断層長 約450km、幅 約150km、破壊連続時間 約3分間
- ・ 余 震: M7.0以上5回、M6.0以上73回、M5.0以上425回(6月5日現在、気象庁調べ)



大規模地震発生 の 切迫性【今後30年以内の発生確率】

- 南海トラフ地震活動の長期評価について大規模地震の切迫性が指摘されている。
- 東北地方太平洋沖地震を踏まえた想定震源域や被害想定等が公表され、地域での検討が進められている。

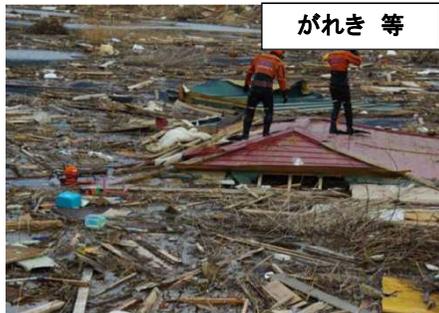


多様なパターンの地震が発生

- 地形、歴史記録、地震活動等から、震源域となり得る領域を評価
 - 赤線は最大クラスの地震の震源域を示す。
 - 薄い赤線は震源域を類型化するために用いた領域分けの境界線を示す。
 - 破線は本評価で用いたフィリピン海プレート上面の等深線を示す。

津波により発生が想定される漂流物(東日本大震災の事例)

- 東日本大震災における沿岸部では、埠頭用地の蔵置物やがれき等が大量に流出して漂流物等となり、船舶の入港を阻害した。



がれき等

地震・津波により損壊した建造物のがれき等が、津波で流出し、沿岸部に拡散した。[出典：海上保安庁]



自動車

津波来襲時、浸水域にあった自動車も大量に流出し、水没した。[出典：国土交通省]



シャーシ

フェリーターミナル等において、蔵置されていたトラック用のシャーシが流出した。[出典：国土交通省]



木材等

木材、チップ等を取り扱う岸壁では、蔵置されていた木材、チップ等が流出し、港内を中心として拡散した。[出典：国土交通省]



船舶

漁船、プレジャーボートのような小型船舶を中心として、係留中の船舶が津波により流出した。[出典：国土交通省]



漁具・漁網・筏等

津波により、海中に設置されていた、又は沿岸部に蔵置されていた漁具・漁網・筏等も大量に流出した。[出典：国土交通省]



コンテナ

コンテナを取り扱う港湾では、津波でヤード上に蔵置されていたコンテナが、大量に流出した。[出典：国土交通省]

表 東日本大震災における岩手県、宮城県、

廃棄物の種類	福島県の災害廃棄物の推計量		計(千t)
	漂流ごみ(千t)	海底ごみ(千t)	
家屋等	1,336	2,783	4,119
自動車	—	313	313
海岸防災林から生じた流木	199	—	199
漁船を含む船舶	1	101	102
養殖施設	—	16	16
定置網	—	18	18
コンテナ	—	35	35
計	1,536	3,266	4,802 ≒500万

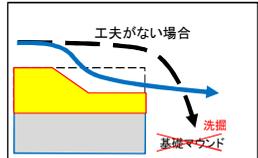
[出典：環境省]

港湾における地震・津波対策の主要施策

1) 港湾における災害対応力の強化

防波堤における「粘り強い構造」の導入

【天端形状の工夫】



天端形状を工夫することで越流水の着水位置を防波堤から離すことができ、防波堤背後の洗掘を防止できる。

【被覆ブロックの設置】

【被覆ブロックの設置と洗掘防止マットの敷設】

被覆ブロックや洗掘防止マットにより、腹付工の機能を強化して、基礎マウンドと海底地盤(青色点線)を洗掘から防護できる。



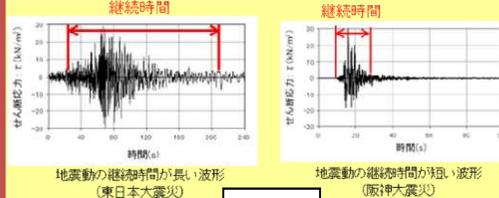
【洗掘防止マットの敷設】

【腹付工の設置】

腹付工により、津波が防波堤を越流しても、防波堤を安定させるのに必要な基礎マウンドと海底地盤(青色点線)を洗掘から防護できる。また、大きな津波が来襲しても、防波堤を後ろから支えることができる。

液状化の予測・判定法の見直し

東日本大震災では、地震動の継続時間が長かったため、液状化被害が拡大



地震動の継続時間を考慮した新たな液状化予測・判定法を確立

「港湾の施設の技術上の基準・同解説」の一部改訂(平成24年8月29日)

各地方整備局に「港湾における液状化相談窓口」を新たに開設(平成24年9月3日)

民間企業や港湾管理者を対象として、港湾施設の液状化対策に関するシステムの提供等を実施

2) 災害に強い海上輸送ネットワークの構築

全国的なネットワークの構築

緊急物資輸送や幹線物流機能維持のために重要な輸送拠点の耐震・耐津波性の向上

(具体的な取組内容)

岸壁・埠頭用地の耐震化・液状化対策

臨港道路の耐震化・液状化対策

荷役機械の耐震化・電源喪失対策

三大湾における災害対応力の強化

産業・物流・エネルギー機能が集積する三大湾における被災時の航路機能確保の取り組み(港湾法の改正)

3) 地域防災との連携による防災・減災目標の明確化

発生頻度の高い津波(レベル1津波)

数十年～百数十年に1回発生する規模の津波

最大クラスの津波(レベル2津波)

数百年～千年に1回発生する規模の津波

防災目標

減災目標

人命を守る

構造物により津波の市街地への浸入を防ぐ

津波の市街地への浸入は許容するが、避難を軸とするソフト対策により対応

ただし、三大湾等においては、レベル1津波を越える津波に対する防護水準の確保について検討

基本的な対策の考え方

災害協定に基づく迅速な航路啓開作業の実施

災害協定に基づく迅速な航路啓開作業の実施が、早期の海上輸送の回復や迅速な救援活動にその効果を発揮した。

○航路等の啓開

3月24日までに主要港湾全てにおいて一部の岸壁が利用可能に

3/13
津波警報・注意報解除

3/14開始 緊急物資輸送のための航路等の啓開

3/15	3/16	3/17	3/18	3/19	3/20	3/21	3/22	3/23	3/24	
茨城港 (釜石港)	小名浜港	宮古港	仙台塩釜港 (鹿島港)	八戸港、 相馬港	茨城港 (日立港区)	久慈港 (区)	仙台塩釜港 (塩釜港)	大船渡港	石巻港	茨城港 (大洗港区)

○岸壁の応急復旧

小名浜港等において円滑な物資搬入のために岸壁の応急復旧を4月より実施



○防波堤の応急復旧

八戸港内の静穏度確保のため八太郎地区北防波堤の応急復旧に6月着手



主要航路の再開

3月25日 仙台塩釜港仙台区で定期フェリー航路再開

4月6日 茨城港常陸那珂港区で定期RORO航路が再開

4月18日 八戸港で内航定期コンテナ航路再開

5月19日 八戸港で国際定期コンテナ航路再開

5月25日 茨城港日立港区で定期RORO航路再開

等

仙台塩釜港の航路啓開

- 平成23年3月14日 海底状況の確認調査開始
- 平成23年3月15日 航路啓開作業に着手、高松埠頭岸壁前面の音速深淺測量実施、ナローマルチビームによる海域地形測量実施
- 平成23年3月18日 高松埠頭(-12m)1バースが開放、引き続き航路啓開作業及び海域地形測量実施
- 平成23年8月23日現在 公共岸壁(-4.5m以上)13バースが開放(一部暫定)

■障害物の撤去状況(5月21日 作業終了)

531点/531地点 (100%)
(揚収物の内訳)

コンテナ 335個
自動車 26個
その他 74個

【参考 塩釜港区】
230地点(4月18日 完了)

■障害物の引き揚げ作業



四国の港湾における地震・津波対策について

四国の港湾における地震・津波対策アクションプログラムの概要

○四国の地震・津波対策について、それぞれの施策を実施すべき各主体において、対策の現在の実施状況、今後の実施に係る課題、課題を解決するために取り組むべき事項、及び目標と達成時期を示した。

【アクションプログラムの基本構成と主な実施内容】

①目標・目的	②手段	③実施内容	④現状	⑤課題	対応		⑧主体
					⑥方針	⑦達成時期	
対策の大目標	①を達成するための手段	②の最終的な施策目標	③の現在の対応等の状況	④を踏まえ③の目標を達成するため、当面解決すべき課題	⑤の課題の解決に向け当面の間に実施・達成すべき内容	⑥の達成時期 短期(1~3年)、中期(4~6年)、 長期(7~10年)、随時	③・⑥の実施主体

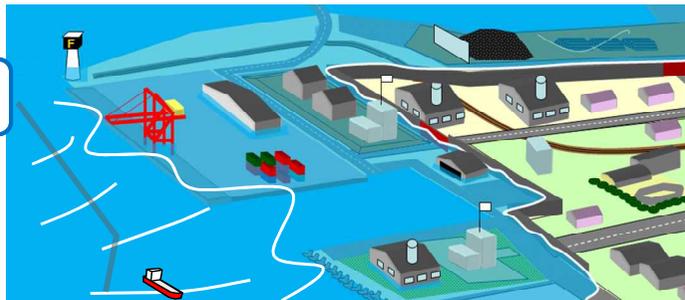
被害想定の見直し

東日本大震災を踏まえた被害想定の見直し

津波対策

津波防護機能を有する施設の整備・機能向上

船舶の安全な避難



円滑な避難対策の取り組み

水門・陸閘等の施設の管理・運用体制の構築等

漂流物による被害の防止・軽減策の実施

広域的な海上輸送の継続

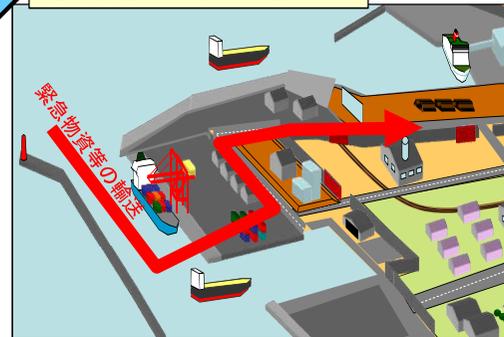
四国の広域的な海上輸送の継続計画



反映

港湾機能の継続

港湾機能の継続計画(港湾ごと)



航路啓開・港湾施設復旧計画の検討

緊急時海上輸送の実施手順・連絡体制の整備

産業物流の回復目標の検討

協定の締結や訓練の実施による実効性の確保

臨海部における施設の耐震強化と液状化対策の推進

その他

地域における検討体制の整備

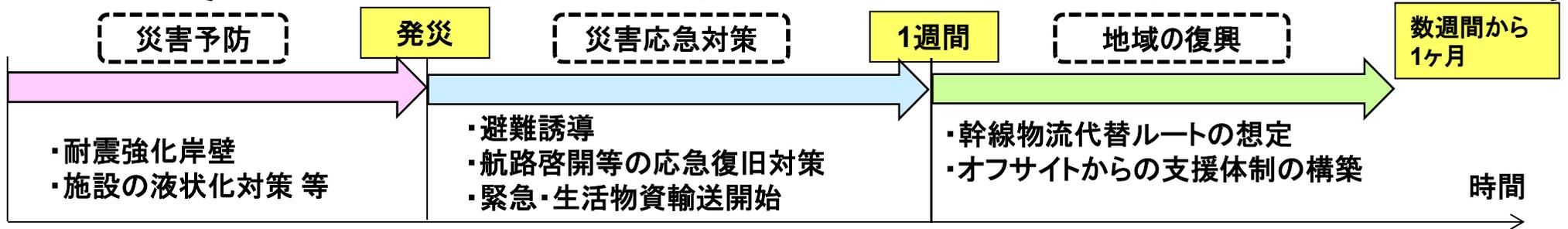
四国の広域的な海上輸送の継続計画

四国の各港湾の被災程度を想定した上で、関係者間の合意のもと、広域的な港湾間の連携による海上輸送の回復シナリオを示した四国の広域的な海上輸送の継続指針を策定する。

港湾機能の継続指針の基本構成

港湾関係者の協働の下、以下の対策を実施。

- ・発災後の港湾の災害応急対策・地域の復興までのシナリオ(行動計画)。
- ・耐震性・耐津波性を高めるべき耐震強化岸壁、臨港道路の耐震化等の施設計画。



【四国の広域的な海上輸送の継続計画のイメージ】【各港湾の港湾機能の継続計画のイメージ】

南海トラフの巨大地震時の津波を想定した港湾間の広域的な支援体制を整備

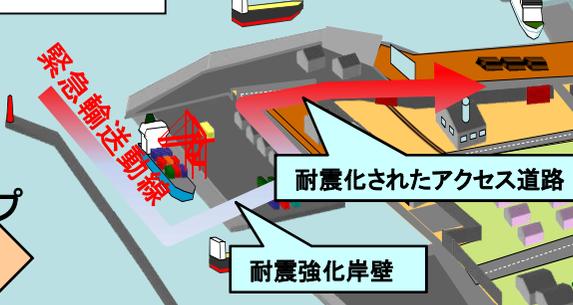


イメージ

行動計画

- ・被災後の応急復旧体制の構築
- ・避難誘導経路の確保
- ・企業BCPとの連携

施設計画



広域的なバックアップ

フェリーを利用した被災地への緊急車輛の輸送 (平成23年3月17日 苫小牧港)

株式会社 商船三井撮影



大型化が進むバルカー（バラ積み船）

船舶の大型化の進展に伴い、大水深の港湾施設が必要となっている

呼称 (船型:トン*1)	船型の例	穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス (船型:6~7万トン程度)	<p><7万トン級の例></p> <p>必要岸壁水深 13m程度 満載喫水 12.0m</p> <p>全長225m</p>	● ↓		● ↓
ポストパナマックス*2 (仮称) (船型:10万トン程度)	<p><12万トン級の例></p> <p>必要岸壁水深 17m程度 満載喫水 15.2m</p> <p>全長250m</p>	● ↓		● ↓
ケープサイズ (船型:10~20万トン程度)	<p><15万トン級の例></p> <p>必要岸壁水深 19m程度 満載喫水 17.5m</p> <p>全長270m</p>		● ↓	● ↓
VLOC<Very Large Ore Carrier> (船型30万トン程度)	<p><33万トン級の例></p> <p>必要岸壁水深 23m程度 満載喫水 21.1m</p> <p>全長340m</p>		● ↓	

*1 単位は載貨重量トン(DWT)。

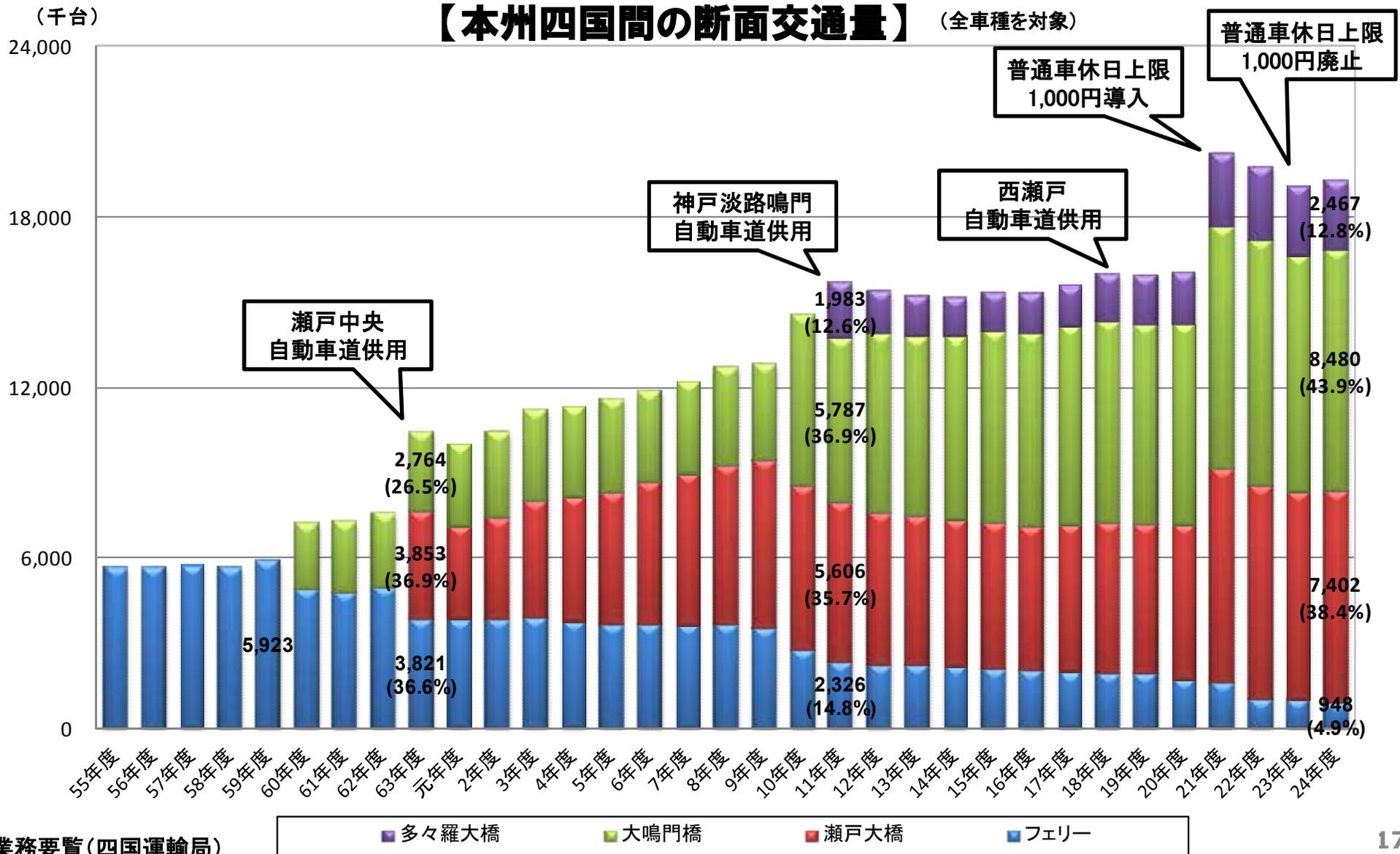
DWT(Dead Weight Tonnage) : 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。

*2 2014年完成予定の新パナマ運河に対応した船舶。

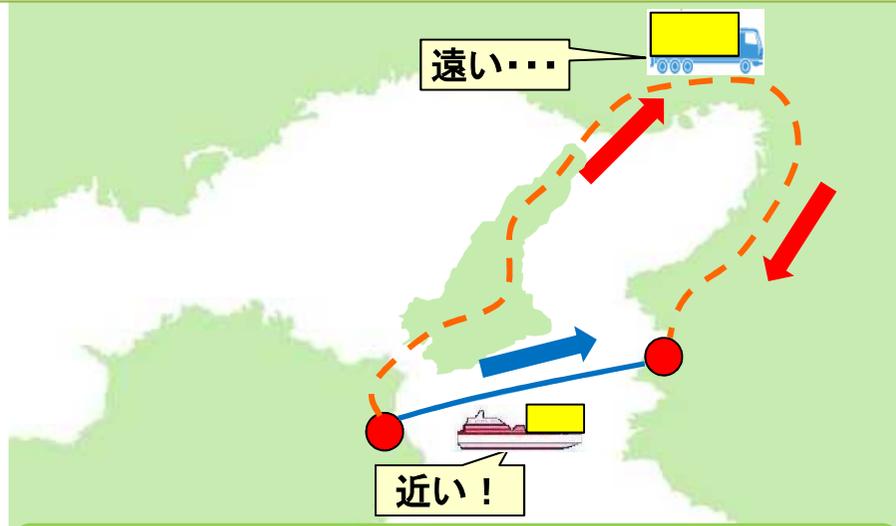
出典:企業ヒアリングより国土交通省港湾局作成

本州四国間の断面交通量の推移

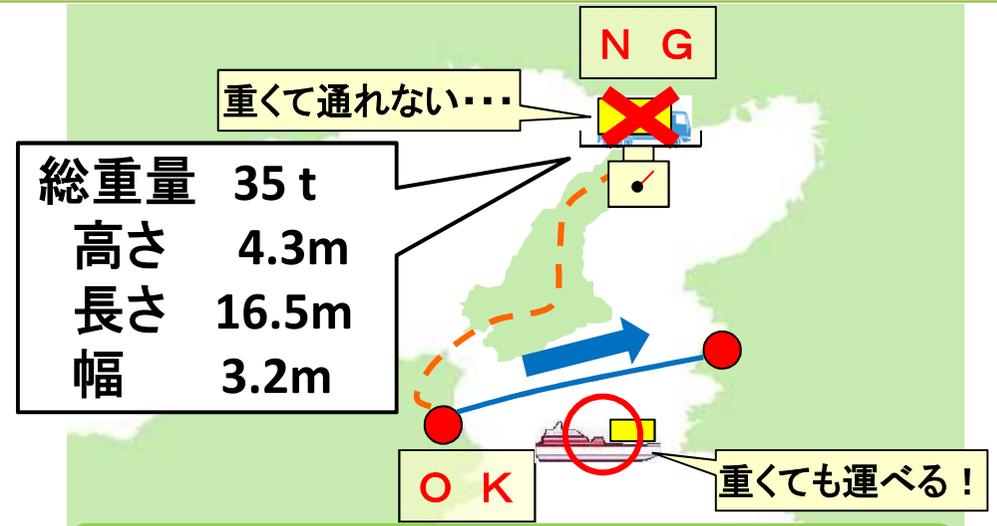
○本州四国連絡橋の供用以降は、専ら海上交通に依存していたそれまでの四国と本州間の交通体系は、連絡橋が主体となり、フェリー輸送から連絡橋を利用した輸送にシフトしている。



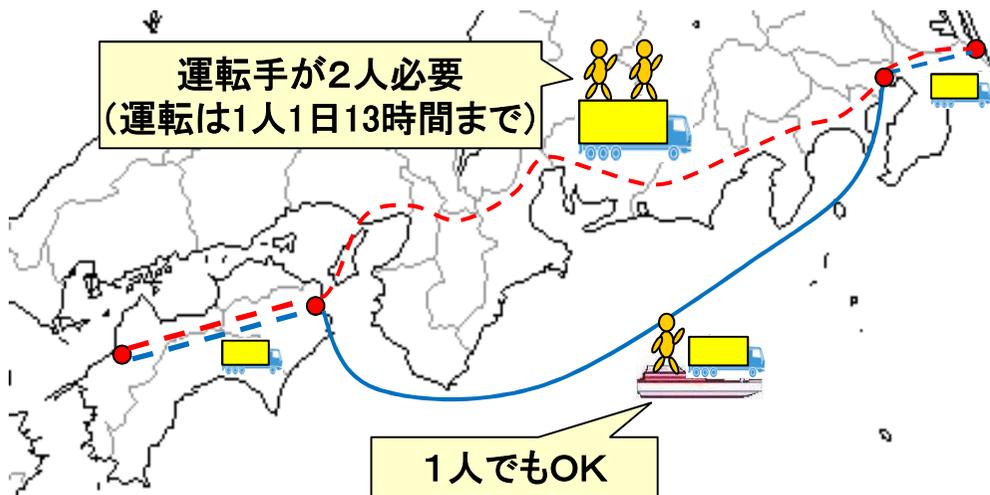
フェリーの利用によって効率が向上する輸送



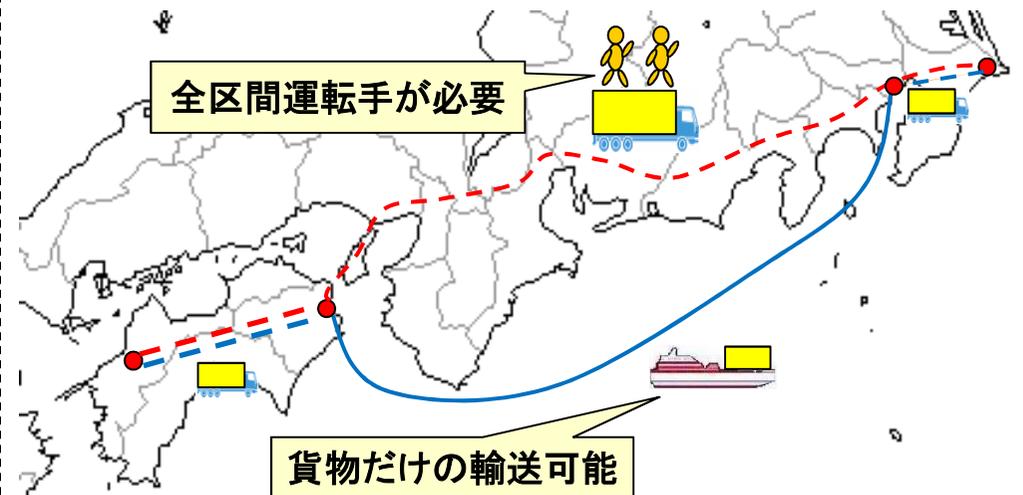
経路的に有利



大型・重量貨物が輸送できる



長距離でも1人で輸送できる



無人で航送できる

《施策メニュー：港湾サービスの向上》

物流総合効率化法

●平成17年10月に施行された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(物流総合効率化法)は、物流を総合的かつ効率的に実施することにより、物流コストの削減や環境負荷の低減等を図る事業に対して、その計画の認定、関連支援措置等を定めた法律。

法律制定の背景

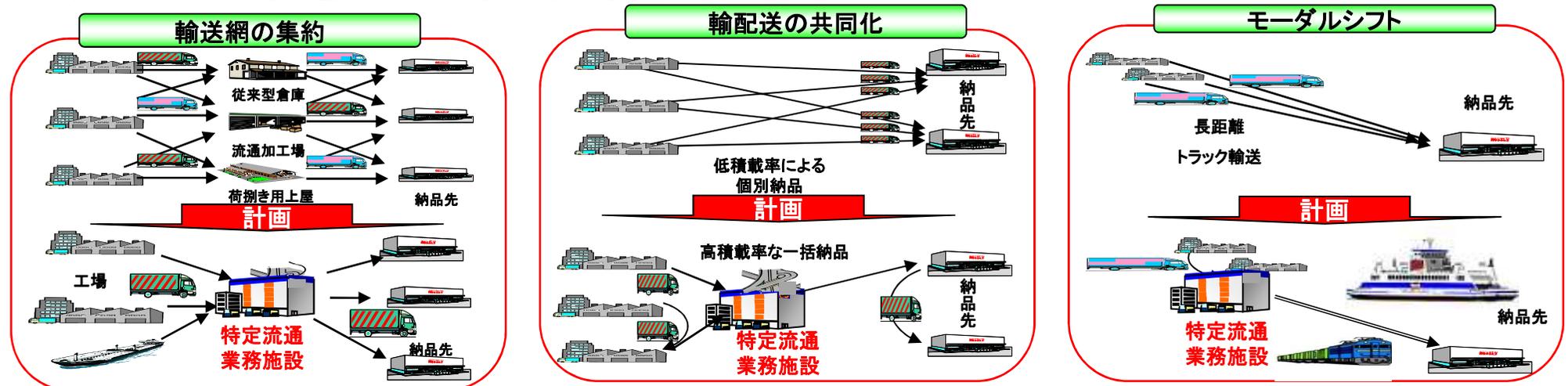
国際競争力を強化するため、総合的・効率的物流システムの構築が急務

京都議定書が発効し、運輸部門における温暖化ガス(二酸化炭素)排出量の削減への要請

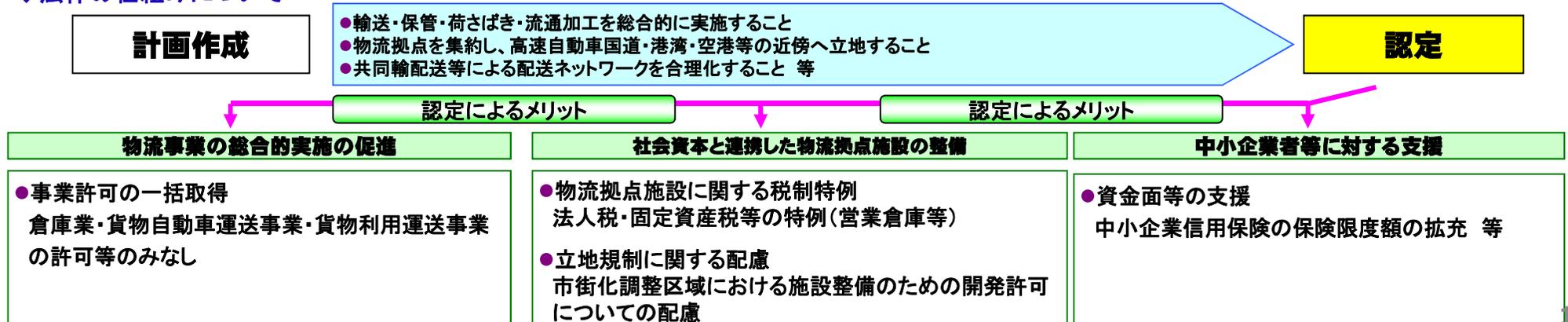
雇用の促進による地域経済の活性化の観点から物流拠点整備へのニーズ向上

◆効率的で環境負荷の小さい物流のイメージ

輻輳する輸送網集約や、長距離輸送・大量輸送の効率に優れた輸送機関(船舶や鉄道等)へのモーダルシフトを図る等の取り組み(本法の基本方針に適合した総合効率化計画)について、認定を受けることが可能。(下記はその一例)



◆法律の仕組みについて



《施策メニュー：フェリー等内航海運への支援》 モーダルシフト等推進事業

概要

荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、CO₂排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフト等を推進し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

協議会

荷主企業



物流事業者

他

荷主のモーダルシフトに対する不安

- ・出荷ロット・荷役設備の変更等に伴う費用
- ・輸送品質(振動、荷痛み等)

モーダルシフト等推進事業計画

荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者で構成される協議会が、モーダルシフト等推進事業計画(輸送量・期間、CO₂排出削減量等を記載)を策定

協議会が、モーダルシフト等推進事業計画に基づく事業を実施

国の支援

有識者による評価結果を踏まえ、補助対象事業者(協議会)を認定し、運行経費を補助(最大1/2)

目的・目標

<目的> モーダルシフト推進のための新規顧客開拓
これによりモーダルシフトに対する不安を解消
⇒**モーダルシフトの推進**

<目標> モーダルシフト推進によるCO₂排出量削減
目標値(平成25年度)
鉄道コンテナ輸送量 : 37億トンキロ増送(平成12年度比)
海上輸送量(雑貨量) : 325億トンキロ

輸送機関別CO₂排出量

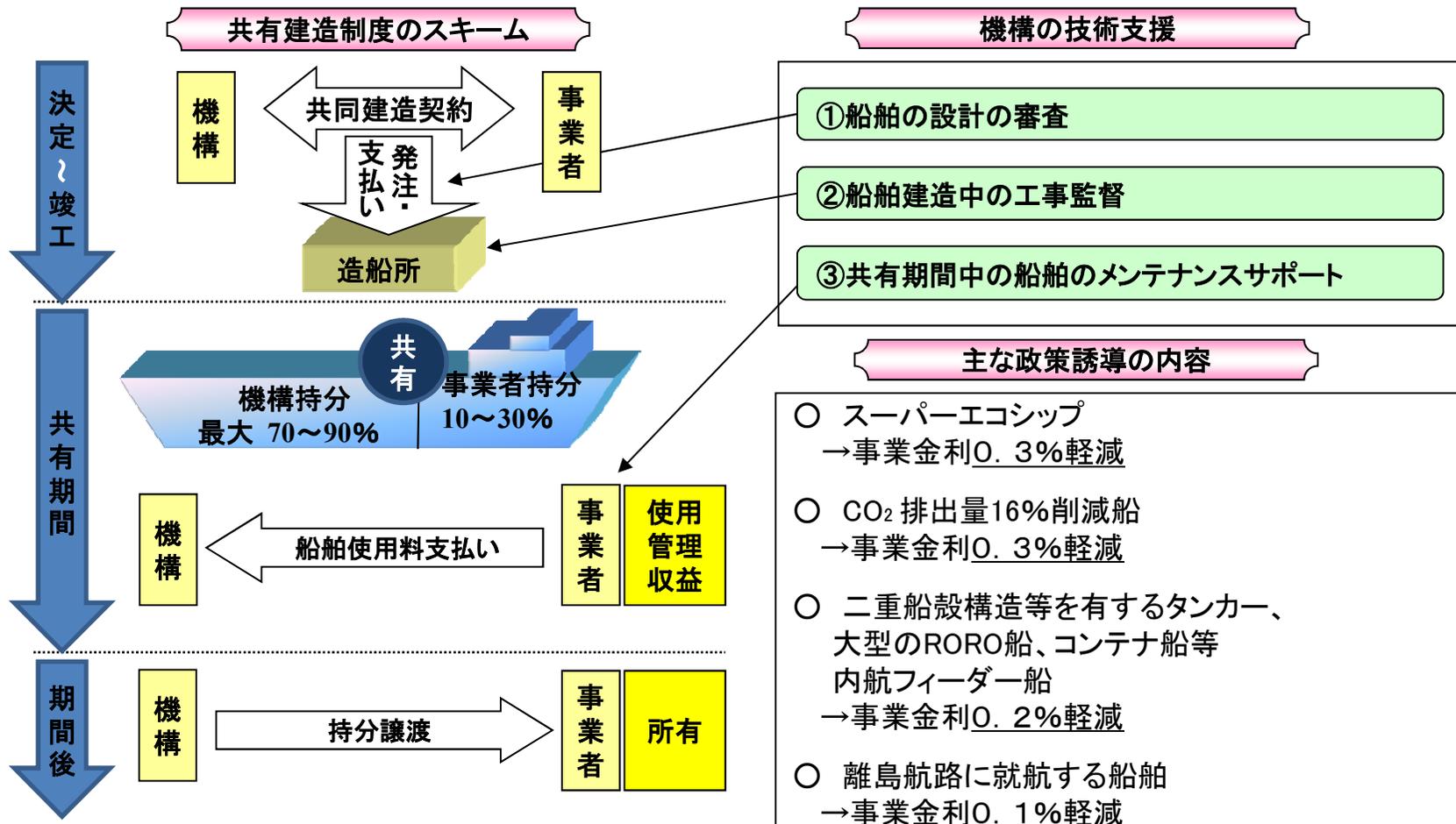
輸送機関別CO₂排出原単位(平成22年度確定値より試算)



* モーダルシフト等推進事業には、幹線輸送における輸送ルートの集約化を含む。

《施策メニュー：フェリー等内航海運への支援》 共有建造制度の概要

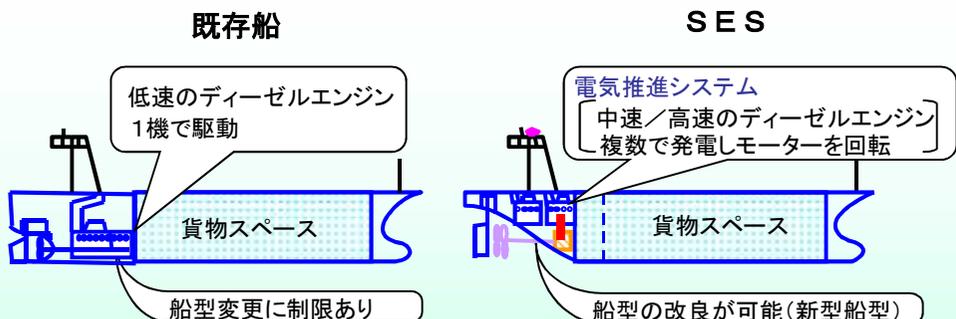
1. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
2. 竣工後は、機構と事業者との共有とした上で事業者が使用・管理
3. 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、毎月、船舶使用料として支払い
4. 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価（機構分担額の10%）を事業者が機構から買い取ることにより、当該船舶の所有権が事業者に完全に移転



《施策メニュー：フェリー等内航海運への支援》 SESの普及・支援

- スーパーエコシップ(SES)は、電気推進システムを採用し、二酸化炭素や窒素酸化物の削減及び燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船舶。
- SESの普及促進を図るため、平成17年度より、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した支援を実施。

SESの特長



中速/高速のディーゼルエンジン複数を使用した電気推進システムを採用これにより、

- ・小型発電機の配置上の工夫により船型がスリム化され、水の抵抗が減ることで燃費改善
- ・電気システムの採用で省エネ効果の高い特殊なプロペラ(二重反転プロペラ)の搭載が容易化
- ・大型エンジンの小型化により、スペースが増大し船員の居住性改善。静音度も向上
- ・主機関の複数化により、1機のエンジン故障による運航停止リスクが低下等の効果

海上運転にて、予想を上回る効果を実証

- ・CO₂排出量 約20%以上削減
- ・NO_x排出量 約40%以上削減
- ・燃料消費 約20%以上削減

SES普及支援

(支援内容)

- ・17年度以降、共有期間(貨物船の場合14~15年)を通じた船舶使用料の軽減を実施
 - ・17年度から20年度においては一般会計出資金の運用益を用いて、船価上昇分の3分の2相当の船舶使用料を軽減
 - ・21年度においては一般会計出資金の運用益を用いて、船舶使用料利率の0.8%を軽減
 - ・22年度においては船舶使用料利率の0.8%を軽減
 - ・23~25年度においては船舶使用料利率の0.3%を軽減
- ・設計段階から運航管理に至る専門技術的サポート

(SESの普及状況)

- ・平成17年度3隻、平成18年度4隻、平成19年度4隻、平成20年度8隻、平成21年度1隻、平成22年度2隻を建造決定し、現在就航中
- ・平成23年度に2隻を建造決定し、1隻就航中(平成25年3月末現在)

スーパーエコシップの建造決定数の推移(累計)



《施策メニュー：フェリー等内航海運への支援》 現在就航しているSES



船名 新衛丸
船種 貨物船兼油送船
総トン数 492GT
就航日 H19. 2. 15
航路 京浜～伊豆諸島



船名 第五日光丸
船種 ケミカルタンカー
総トン数 499GT
就航日 H19. 6. 4
航路 京浜～瀬戸内



船名 なでしこ丸
船種 白油タンカー
総トン数 749GT
就航日 H19. 11. 29
航路 宇部～九州



船名 のじぎく
船種 ケミカルタンカー
総トン数 499GT
就航日 H21. 2. 2
航路 関門～京浜



船名 安鷹
船種 セメント船
総トン数 749GT
就航日 H21. 4. 25
航路 小倉～大阪

OSSESの就航実績(H25.9現在)

	船名	船種	就航年月日
1	みやじま丸(総254総トン)	旅客フェリー	H18.5.23
2	新衛丸(総492総トン)	貨物船兼油送船	H19.2.15
3	第五日光丸(総499総トン)	ケミカルタンカー	H19.6.4
4	なでしこ丸(総749総トン)	油送船	H19.11.29
5	国朋丸(総1066総トン)	ケミカルタンカー	H20.7.6
6	のじぎく(総499総トン)	ケミカルタンカー	H21.2.2
7	安鷹(総749総トン)	セメント船	H21.4.22
8	第三ほうりん(総499総トン)	ケミカルタンカー	H21.5.2
9	豊和丸(総499総トン)	ケミカル船	H21.10.16
10	ろっこう(総499総トン)	ケミカル船	H21.12.3
11	海光丸(総749総トン)	セメント船	H22.4.1
12	東亜丸(総749総トン)	油送船	H22.4.26
13	第五豊晃丸(総499総トン)	ケミカル船	H22.6.30
14	鶴洋丸(総749総トン)	セメント船	H22.7.14
15	興山丸(総14950総トン)	セメント船	H22.8.30
16	第十いづみ丸(総749総トン)	LPG船	H22.10.28
17	パシフィック(総5700総トン)	セメント船	H22.11.15
18	桜島丸(総1200総トン)	旅客フェリー	H23.2.17
19	北翔丸(総4662総トン)	石炭船	H23.2.21
20	北斗丸(総5700総トン)	セメント船	H23.5.23
21	新進丸(総749総トン)	ケミカルタンカー	H24.6.29
22	松涛丸(総748総トン)	石炭灰専用船	H24.10.23
23	やまゆり(総498総トン)	ケミカルタンカー	H24.12.6

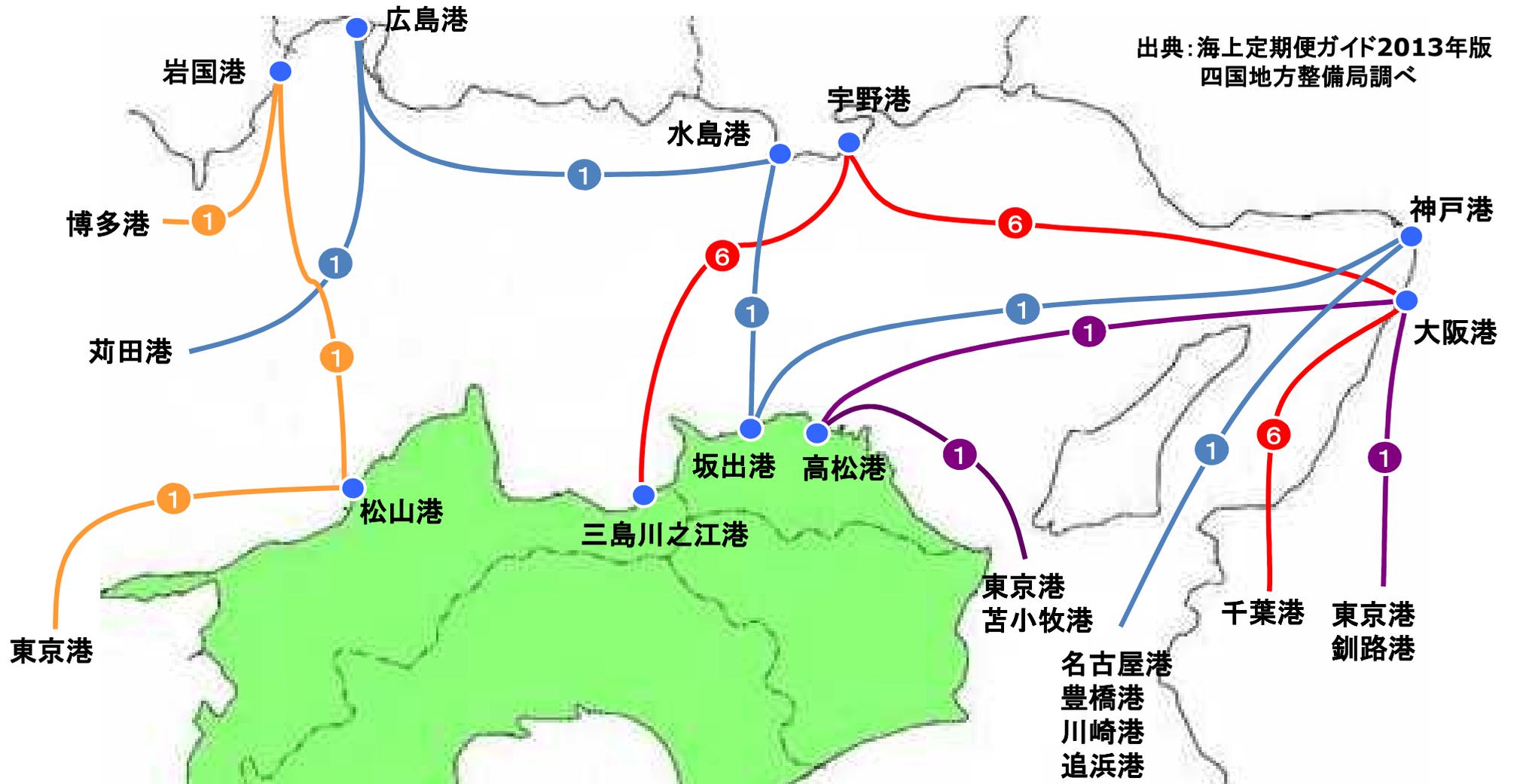
【旅客船】



船名 みやじま丸
船種 旅客船兼自動車渡船
総トン数 254GT
就航日 H18. 5. 23
航路 宮島口～宮島

自動車専用船(RORO-PCC)航路図

出典:海上定期便ガイド2013年版
四国地方整備局調べ



—	大王海運 (RORO)	
—	プリンス海運 (PCC)	
—	日本通運 / 商船三井フェリー (RORO)	
—	日本海運 / 日本マリン (RORO)	
○	便数 / 週	

東日本大震災におけるフェリーによる緊急輸送

東日本大震災では、民間のフェリーが自衛隊などの人員、車両、建設機械等を緊急輸送し、被災地での救援・復旧活動の大きな足がかりとなった

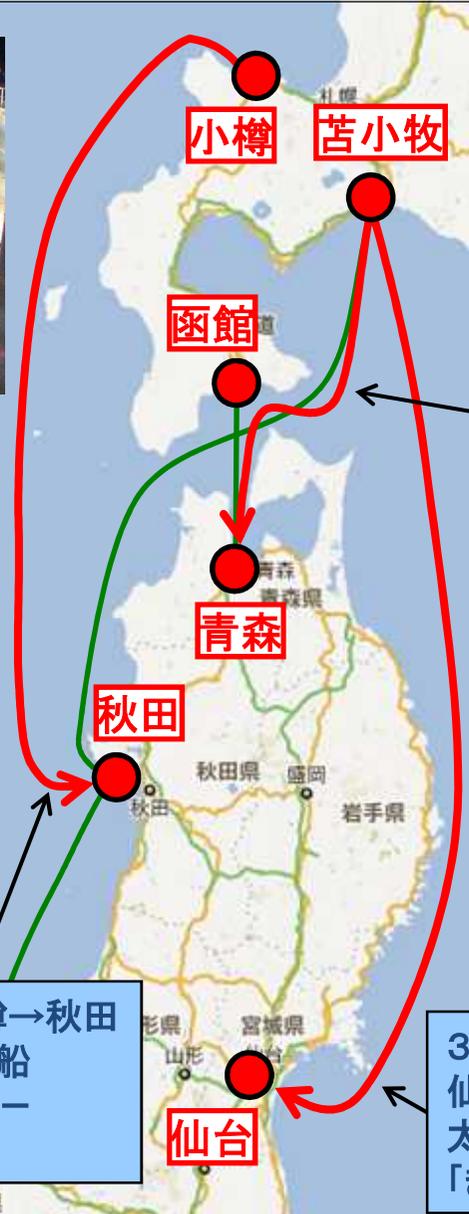


人員、車両、燃料等を
一度に大量に輸送

着岸できる岸壁さえあれば
クレーンなしで輸送可能



3月12日小樽→秋田
緊急輸送第1船
新日本海フェリー
「しらかば」



輸送時の燃料を節約

大型の貨物や重量物、
危険物も輸送が可能

3月13日苦小牧→青森
自衛隊貸切輸送 第1船
商船三井フェリー
「SFさっぽろ」



船内で休息でき、
現地で即座に活動可能

震災発生から4ヶ月間で
自衛隊、消防、警察等、
人員 約60,500人、
車両 約16,600台を
緊急輸送

3月28日苦小牧→仙台
仙台港利用 第1船
太平洋フェリー
「きたかみ」

これまでの港湾施設の維持管理に関する取組状況

法令等の整備

- 国土交通省港湾局では、港湾施設の計画的かつ適切な維持管理を推進するため、平成19年4月に「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」(技術基準省令)を改正するとともに、「技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示」(維持告示)を整備。

主要港湾施設(技術基準対象施設)は、維持管理計画等に基づき適切に維持されるものと規定。

技術的支援

- 維持管理計画書の作成や維持管理業務にあたっての技術的支援として、平成19年10月に「港湾の施設の維持管理計画書作成の手引き」及び「港湾の施設の維持管理技術マニュアル」を作成
- 専門技術者の適切な配置を図るため、研修・資格制度を整え専門技術者の育成を促進

予算支援

- 平成20年度予算において、維持管理計画を策定するための費用を支出する制度を創設
既存の国有港湾施設について、国による長寿命化計画の策定(平成24年度まで)
港湾管理者が所有する既存の港湾施設について、港湾管理者による維持管理計画の策定に対する補助(平成24年度(一部26年度)まで。平成22年度より交付金に移行)

その他

- 適切な資産管理のためのデータベース構築に向けた検討
- 国有港湾施設の実地監査の実施(国有港湾施設の維持管理状況のチェック)
- 選択と集中による維持・改良投資の重点化

港湾施設の維持管理に関する今後の取組

法令等の整備

- ・点検基準等を規定するため、法令の改正等を検討中。

技術的支援

- ・法令改正に対応し、具体的な点検方法等についてガイドライン等の作成を検討中。
- ・港湾管理者を対象とした維持管理に関する研修の実施。

予算支援

- ・維持管理計画を策定するための費用を支出する制度の延長
国有港湾施設(平成24年度までの時限措置)
東日本大震災で被災した施設に限り平成25年度まで延長。
港湾管理者所有施設(平成24年度(一部26年度)までの時限措置)
平成24年度までの港湾管理者について、国費率を下げて平成26年度まで延長。

その他

- ・老朽化した港湾施設の緊急点検及び老朽化対策の推進
- ・港湾施設の効率的・効果的な維持管理・更新を図るため、港湾単位の維持管理・更新計画(予防保全計画)を策定。
- ・維持管理に関するデータの整備、充実

予防保全計画の導入

◆ 予防保全計画導入の趣旨

- ・ 港湾施設の効率的・効果的な維持管理・更新を図るため、施設ごとに作成する維持管理計画に加え、港湾ごとに各施設の維持管理・更新に関する優先度等を定める中期的な計画(予防保全計画)を策定。

◆ 予防保全計画の概要

- ・ 策定主体: 国(直轄事務所)及び港湾管理者が共同で策定
- ・ 計画期間: 5カ年
- ・ 対象港湾: 重要港湾以上(必要に応じて地方港湾も可)
- ・ 対象施設: すべての国有港湾施設(必要に応じて港湾管理者所有施設も可)

◆ 予防保全計画における各施設の対応方針等の考え方

- ・ 予防保全計画における各港湾施設の対応方針、優先順位等については、次に示す事項等を勘案して総合的に判断する。

施設の必要性、重要性

利用状況、港湾計画上の位置づけ、代替性の有無、利用者からの要請 等

施設の老朽化状況等

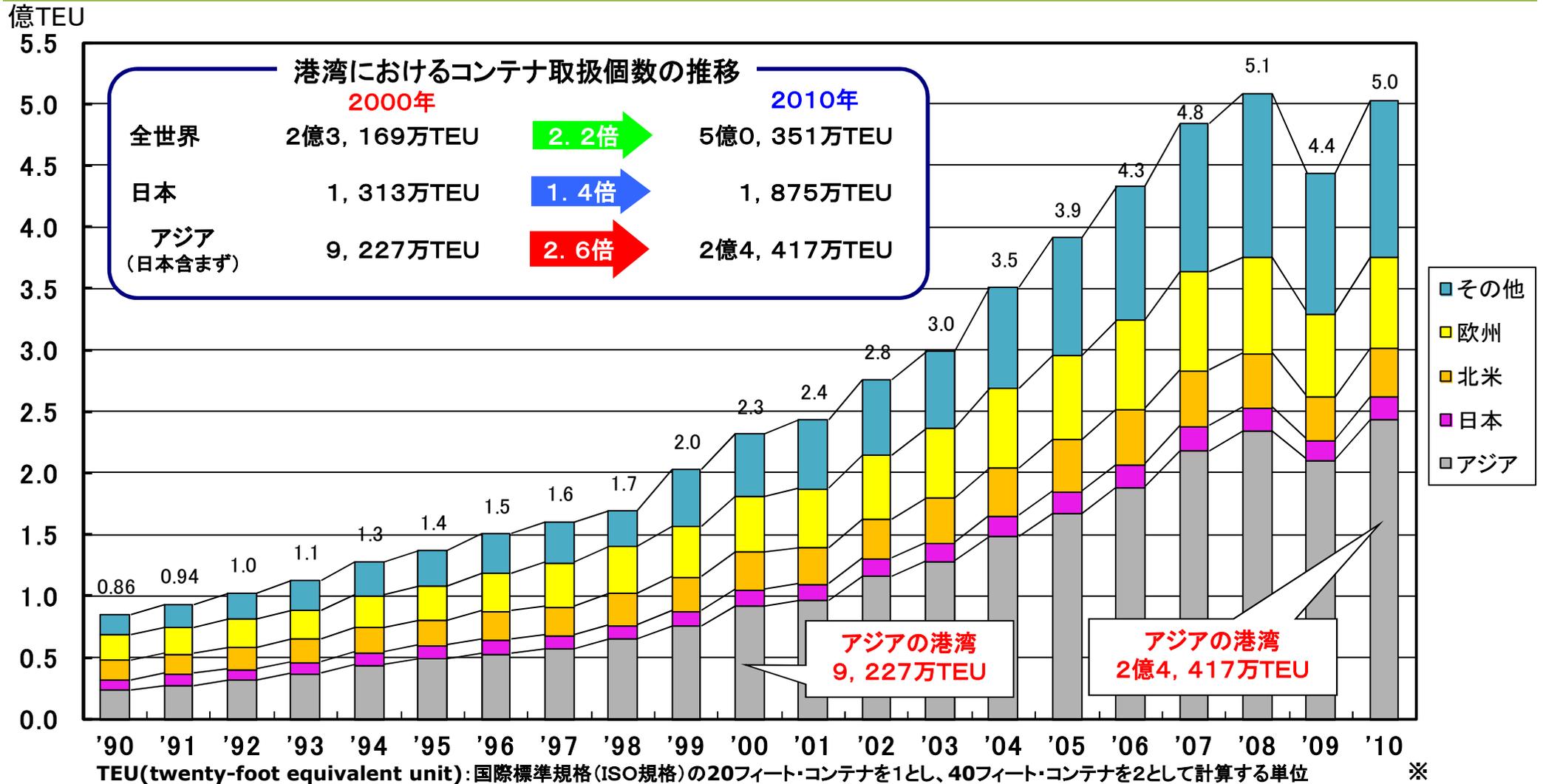
劣化状況、今後の劣化進行予測、必要となる維持管理水準 等

工事実施上の制約

予算上の制約、利用者、漁協との調整等、施工方法、施工時期に関する制約

その他の事情

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



- アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米: アメリカ、カナダ
- 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他: 日本と上記以外

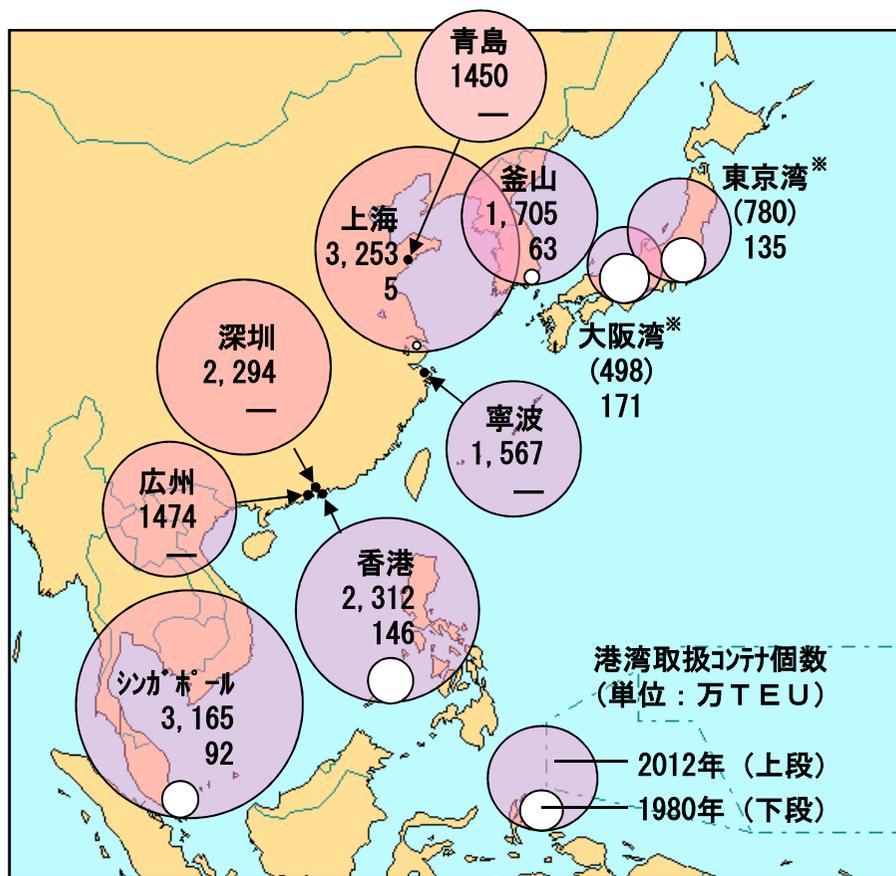
※'10は暫定確定値

出典: 各年のContainerisation International Yearbook, CI Online
 Containerisation International September 2011より国土交通省
 港湾局作成

注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はContainerisation Internationalで収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、29日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、1490万TEU(2000年)から2045万TEU(2010年)に、10年間で1.4倍に増加している。(港湾統計より)

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。

TEU (twenty-foot equivalent unit):
国際標準規格(ISO規格)の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

[注] 数値はいずれも外内貨を含む。
ランキングにおける()内は2011年の順位。

出典：CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位：万TEU)

1980年

	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78

13	横浜	72
16	釜山	63
18	東京	63

39	大阪	25
46	名古屋	21

2012年

	港名	取扱量
1 (1)	上海	3,253
2 (2)	シンガポール	3,165
3 (3)	香港	2,312
4 (4)	深圳	2,294
5 (5)	釜山	1,705
6 (6)	寧波	1,567
7 (7)	広州	1,474
8 (8)	青島	1,450
9 (9)	ドバイ	1,328
10 (11)	天津	1,230

28(27)	東京	475
43(40)	横浜	305
50(47)	名古屋	266

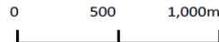
52(52)	神戸	257
57(57)	大阪	241

コンテナターミナル規模の国際比較

■ 世界の大規模コンテナターミナルの面積は、横浜港(南本牧ふ頭)の数倍の規模。

コンテナターミナルの規模

(単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較)



フェリクストウ港
Trinity Terminal



バース延長: 2,354m
ガントリークレーン: 27基
ターミナル面積: 124ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.1倍**)

ハンブルク港
CTB & CTH



バース延長: 2,080m
ガントリークレーン: 21基
ターミナル面積: 140ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.5倍**)

バース延長: 2,850m
ガントリークレーン: 27基
ターミナル面積: 140ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.5倍**)

ロングビーチ港
Pier T



バース延長: 1,524m
ガントリークレーン: 14基
ターミナル面積: 156ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**3.9倍**)

横浜港
南本牧ふ頭



バース延長: 700m
ガントリークレーン: 5基
ターミナル面積: 40ha

香港

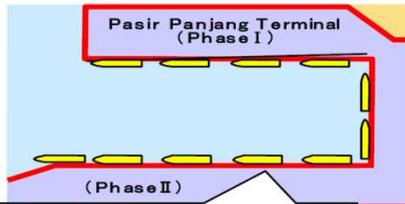
HIT(CT4,6,7,9)



バース延長: 4,292m
ガントリークレーン: 43基
ターミナル面積: 111ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.8倍**)

シンガポール港

Pasir Panjang Terminal



バース延長: 7,900m
ガントリークレーン: 87基
ターミナル面積: 335ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**8.3倍**)

釜山新港

North Container Terminal(PNC)



バース延長: 2,000m
ガントリークレーン: 18基
ターミナル面積: 約85ha
(横浜港[南本牧ふ頭]の**2.1倍**)

名古屋港
飛島ふ頭南

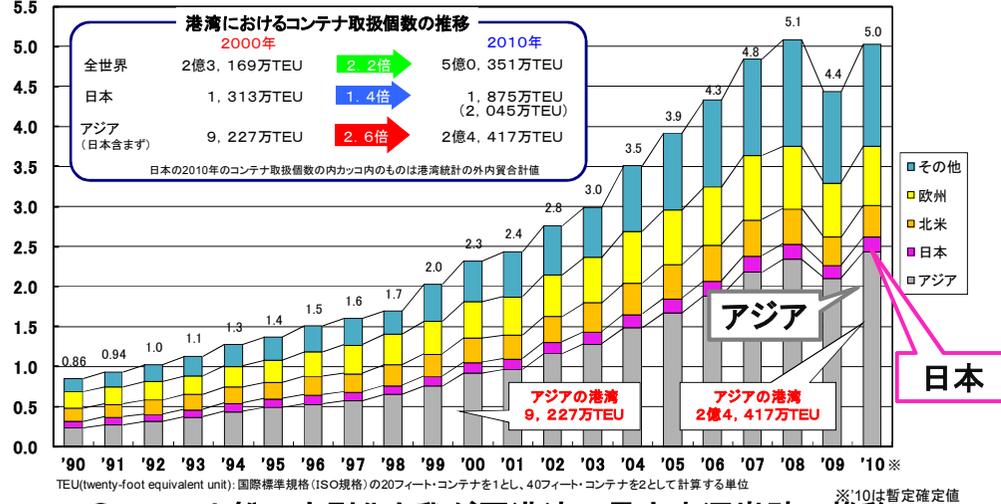


バース延長: 750m
ガントリークレーン: 6基
ターミナル面積: 36ha

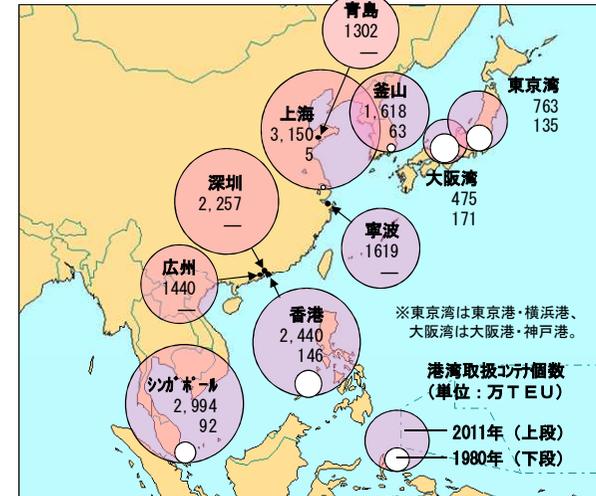
我が国港湾の相対的地位の低下やコンテナ船の大型化等

- 我が国に比べて近隣諸国のコンテナ取扱貨物が急増する(2000年→2010年で約2.6倍)とともに、スケールメリットによる輸送コスト削減のためコンテナ船が大型化する中、基幹航路の寄港絞り込みにより我が国への基幹航路寄港頻度が減少。
- そこで、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するため、国際戦略港湾(京浜港、阪神港)において、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

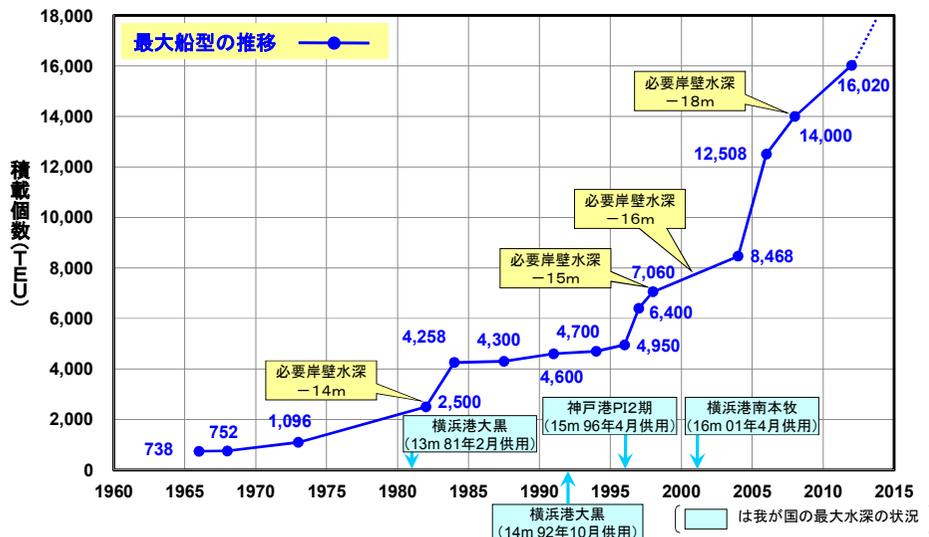
●世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移



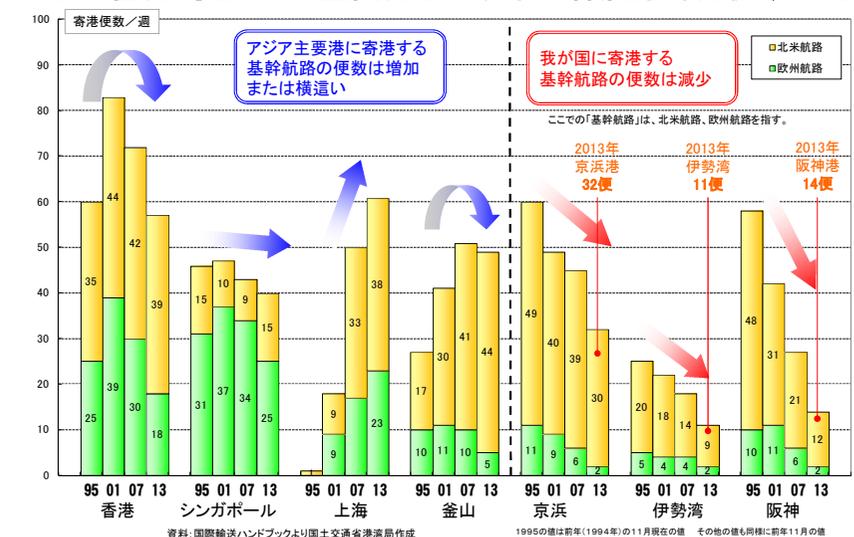
●アジア主要港のコンテナ取扱個数



●コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



●我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較

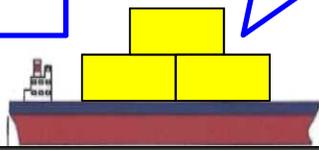


大型船舶のメリット

大型船と小型船のコストの比較

大型船舶でまとめて輸送する場合

船社 A
【12,000TEU船舶】
20ftコンテナ 1.2万個積
全長 約366m
【コスト】
789千円/時間・隻*



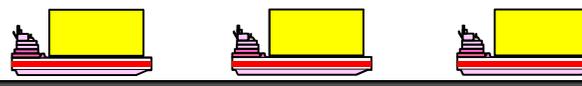
北米

阪神

合計 789千円

小型船舶で分けて輸送する場合

船社 B
【4,000TEU船舶】
20ftコンテナ 0.4万個積
全長 約294m
【コスト】
453千円/時間・隻*



北米

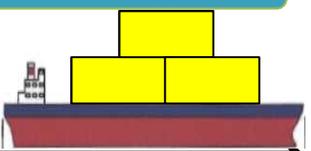
合計 453千円 × 3 = 1,359

小型船舶で分けて輸送すると、大型船舶でまとめて輸送する場合の**1.72倍**のコストがかかる

大型船の就航の有無による運賃比較

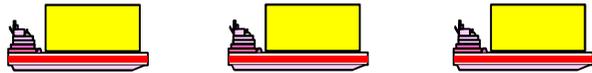
大型船舶が就航している場合

船社 A
船社 B
運賃を同額にせざるを得なくなる



北米

阪神



大型船舶が就航していない場合

競争相手がいないため、自由に運賃を決めることが可能。



北米

コンテナのサービスは同等なので、運賃は船社が同額に設定する。
⇒ **大型船の安い運賃設定で、全てのコンテナが運ばれる。**

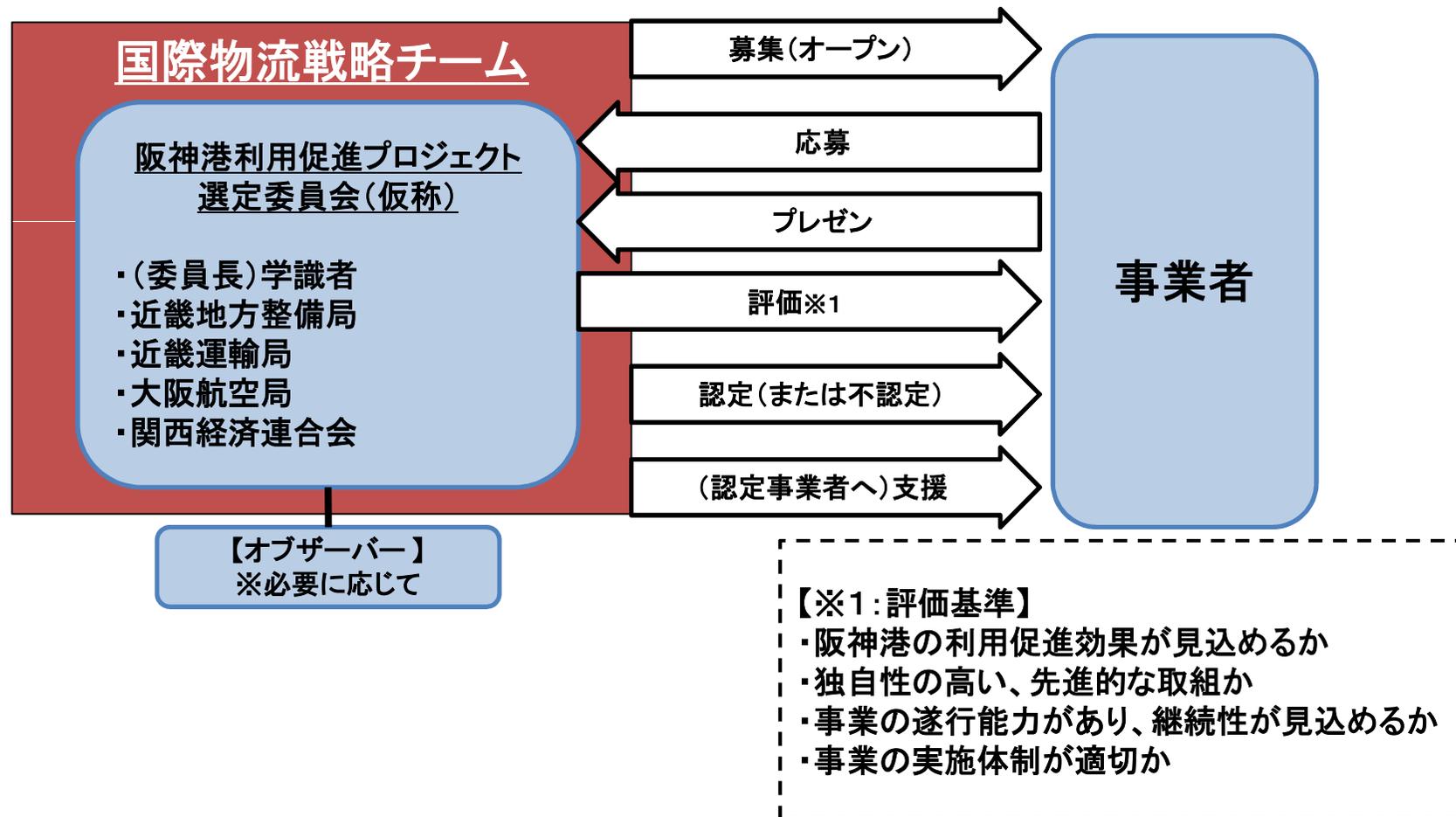
小型船のコストに見合った運賃設定がなされ、
大型船が就航しているときより高い運賃となる

阪神港利用促進プロジェクト認定事業について

国際コンテナ戦略港湾「阪神港」を利用して、様々な事業者が独自のサービスを提供している。これらの事業者によるサービスの更なる発展は、阪神港の利便性を高め、「集貨」や「創貨」、「通貨」を促進するために重要である。

より社会情勢やビジネスニーズに適応し、具体的な事業アイデアにもとづく、独自性の高い国際物流サービスを支援する仕組みを創設する。

なお、当該取組は「国際物流戦略チーム」の認定事業として実施する。



【西日本内航フィーダー合同会社】阪神港～瀬戸内/九州 内航フィーダー機能強化事業

【会社概要】

社名 西日本内航フィーダー合同会社
 本社 〒651-0083
 神戸市中央区浜辺通4丁目1番11号
 (株)上組 神戸本店ビル1F
 Tel:078-271-7005 Fax:078-271-7010
 設立 平成22年12月20日

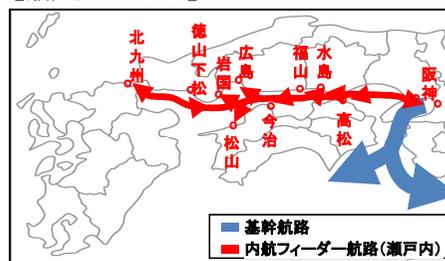


船舶	積載能力	航海速度	リーファー
エメラルド	314TEU	9ノット	30units
サファイヤ	334TEU	9ノット	30units
舂宝山丸	72TEU	12ノット	NIL

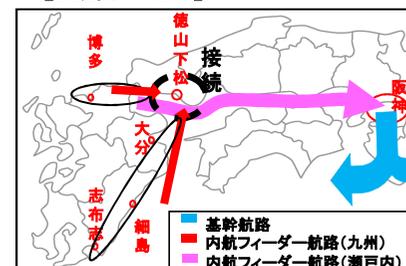
【事業概要】

- ・瀬戸内/九州から阪神港へコンテナを集荷する輸送サービスを提供する。釜山港等でトランシップされている外貿コンテナ貨物を阪神港での基幹航路への積替え輸送に転換する。
- ・大型船のメリットを活かし、合同会社メンバーの協力により、他社には出来ないサービス(スピード面/料金面)で荷主にアピールをする。

【瀬戸内サービス】



【九州サービス】



【サービスの特長】

- ①プッシャーバージ船による低コスト輸送
 一般貨物船に比べ、乗組員の少ないプッシャー型コンテナ船を利用することにより低コスト輸送が可能。



- ②多様な外航サービスへの接続
 阪神港に入港する外航サービスを利用し、多様な海外ネットワークに接続。

- ③内航輸送と合わせた荷役、物流サービスの提供
 ・内航、荷役、保管、陸送等のサービスを包括して、一貫輸送として実施することにより、料金の引き下げが可能。
 ・合同会社メンバーの港運各社の連携により顧客ニーズを詳細に把握することができるため、少量貨物でも回収する柔軟な寄港スケジュール編成が可能。

【入港スケジュール及びターミナル一覧】

	月	火	水	木	金	土
エメラルド(314TEU)	門司 徳山下松	呉 大竹	今治 松山	福山 水島	徳山下松 岩国	神戸 大阪
サファイヤ(314TEU)	今治	高松	阪神		徳島	神戸 大阪
舂宝山丸(499G/T)	徳山	大分	志布志	細島	博多	神戸

港	オペレーター	名称
神戸	上組	PC-18
	住友倉庫	PC-13
	住友倉庫・山九	PC-15/16/17 (KICT 外航船に繋がるものに限定)
	三井倉庫	六甲 RC-2
	三菱倉庫	六甲 公共WX
大阪	上組・三菱倉庫・住友倉庫・山九	DICT(夢洲 CT)
	上組	南港 C-8
	三菱倉庫	南港 C-9
	住友倉庫	南港公共
	辰巳商會	DICT(夢洲 CT)
水島	上組	水島港国際コンテナターミナル
	日本通運	玉島ハーバーアイランド4号
福山	上組	福山港国際コンテナターミナル
広島(出島)	日通・山九	広島港国際コンテナターミナル
広島(海田)	日通・山九・広島荷役	広島港海田コンテナターミナル
大竹	日通・山九	東栄岸壁
三田尻中関	日本通運	中関2号岸壁
岩国	日通・山九	新港南岸壁
宇部	日本通運	芝中西埠頭
徳山	徳山海陸運送	晴海埠頭コンテナバース
門司	上組・日通・山九	太刀の浦コンテナターミナル
高松	日本通運	高松港コンテナターミナル

【鈴与海運株式会社】阪神港と瀬戸内・九州諸港を結ぶ内航コンテナフィーダー事業

【会社概要】

社名 鈴与海運株式会社
 本社 静岡市清水区入船町 1 1 - 1
 設立 平成12年2月7日
 URL :<http://www.suzuyomarine.co.jp/>

【事業概要】

・現在、当社西日本航路として阪神港を起点に、瀬戸内・九州諸港を内航船で1週間2往復運航。

- * 使用船舶は499G/T 104TEU積1隻
- * 阪神港・徳山・(宇部)・北九州・博多・志布志が主な寄港地 (カッコ内は不定期寄港)



☆瀬戸内・九州地域の中でも特に顧客ニーズの高い北九州・志布志港を中心とした運航を行っています。

	月	火	水	木	金	土	日
第一鐵運丸	神戸 大阪	博多	徳山 北九州	神戸 大阪	北九州 博多	志布志	

船名: 第一鐵運丸 (TETUUNMARU No1)



【サービスの特長】

- ・特定船社のみへのサービス提供ではなく、不特定顧客への幅広い営業を展開。
- ・WEEKLY・定曜日サービスで運航するので、荷主企業の長期的な物流計画作成に寄与する。



阪神港を利用する国際物流貨物量の増加に寄与

【阪神港利用促進プロジェクト認定】

- ・荷主の間でサービスが広く認知されることにより新規需要を掘り起こし。
- 【国際物流戦略チームに期待するサポート】
- ・九州、四国、中国地方での知名度向上のために、各地方の国際物流戦略チームに対する広報。
- ・同地域の荷主企業への周知と、弊社とのビジネスマッチングの仲介。

【OOCL】阪神港⇄九州・瀬戸内 母船フィーダー運航事業

【会社概要】

社名 **Orient Overseas Container Line Ltd Japan**
 本社 東京都品川区大崎1-11-2
 ゲートシティ大崎イーストタワー8F
 設立 1947年にOrient Overseas Lineとして設立
 営業所 本社、大阪、名古屋、神戸、広島、清水、福岡
 お問い合わせ 神戸事務所(フィーダーチーム)
 電話:078-303-8400 FAX:078-303-8184

【事業概要】

西日本各港と阪神港を結ぶフィーダー網を構築し、自社専用船によるリードタイムの短いフィーダーサービスを提供。

【サービスの特長】

- ① 自社専用運航フィーダー船の投入
 利用するフィーダー船のうち5隻を自社専用運航とすることにより、阪神港寄港母船とのスムーズな接続とリードタイムの短縮が可能。
- ② 利便性の高いスケジュール設定
 阪神港寄港を週3回とし、その前日又は翌日は各地方港に寄港するトランシップサービスを構築。
 - ・輸出については、地方港のCY-CUT(搬入締切日)を阪神港の前日に設定
 - ・輸入については、本船入港翌日及び翌々日に地方港に到着
- ③ コンテナのスムーズな供給と回収
 輸入港である大阪港、輸出港である神戸港の両方に外航航路を有するため、大阪港から地方港に空コンテナを供給し、地方港から神戸港へ実入コンテナを回収することが可能。
- ④ 内貿貨物輸送
 CO2削減への寄与するため、各地方から阪神地域へ陸送される内貿貨物を、弊社海上コンテナを利用した海上輸送へモーダルシフトすることも検討する。



Vessel Name	サービス船路	船型 (TEU)	月曜日		火曜日		水曜日		木曜日		金曜日		土曜日		日曜日	
			神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪	神戸	大阪
外航船	KTX1	東南アジア(SBN)	4500TEU													
	KTX2	東南アジア(LCB)	4500TEU													
	KTX3	東南アジア(JKT)	4500TEU													
	LP1	欧州	8000TEU													
	JPX	北米西岸	3300TEU													
	NWX	北米西岸&中国	8700TEU													
PAX	北米&欧州	4600TEU														
AE62	豪州	4000TEU														
フィーダー船	Feeder A	まや	216TEU	神戸	門司	神戸										
	Feeder B	ころよう	142TEU	神戸	徳山	神戸										
	Feeder C	つるみ	142TEU	神戸	中関	神戸										
	Feeder D	太平丸	120TEU	神戸	今治	神戸										
	Feeder E	みんま	142TEU	神戸	松山	神戸										
	Feeder F	みんま	142TEU	神戸	博多	神戸										
	(PUBLIC)	上記A.E.Iに接続	120TEU	川内	八代	川内										

【井本商運株式会社】ISO規格海上コンテナによる次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」構築プロジェクト

【会社概要】

社名 井本商運株式会社
 本社 神戸市中央区浪花町59番地
 神戸朝日ビルディング22階
 設立 昭和48年6月

お問い合わせ 営業部 葛西直樹
 TEL : 078-322-1602
 FAX : 078-322-1625
 Mail : kuzunishi@imotoline.co.jp

【航路ネットワーク】



【事業概要】

- ・ISO規格海上コンテナによる次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」を構築し、我が国物流における下記3つの政策課題を複眼的に解決します。
- ・3種類の貨物を積み合わせることで、船型の大型化・低燃費化を実現します。

輸出入フィーダー貨物 (外貿コンテナ)

輸出入コンテナ貨物の地方港から
国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

※ 総合物流施策大綱(2013-2017)
 (平成25年6月25日閣議決定)
 ※ 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 中間とりまとめ
 (平成25年8月27日発表)

国内動脈貨物 (内貿コンテナ)

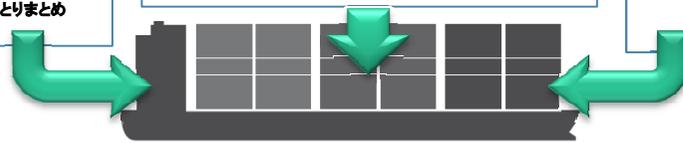
国内製品・原材料輸送の陸運から
海運へのモーダルシフト

※ 総合物流施策大綱(2013-2017)
 (平成25年6月25日閣議決定)

国内静脈貨物 (内貿コンテナ)

廃棄物・再生資源等の海運による
静脈物流システムの構築

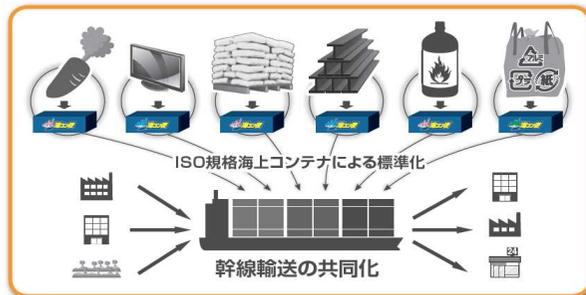
※ 第三次循環型社会形成推進基本計画
 (平成25年5月31日閣議決定)



【サービスの特長】

① ISO規格コンテナの国内投入

ISO規格海上コンテナを国内流通に投入し、
内航コンテナ船による新しい国内幹線輸送
サービス『海コン便』を提供。



② 外内貿コンテナを一体的に阪神港へ「集貨」

国際・国内という区分を取り払い、「外貿コンテナ」と「内貿コンテナ」を阪神港へ一体的
に集貨。

内貿貨物のモーダルシフト輸送



ISOコンテナ化

外貿コンテナのフィーダー輸送



外・内貿コンテナ
の積み合せ



国内: 移出入貨物

近畿地区を発着・通過する長距離トラックの市場規模(400km超): **1,200万TEU/年**
 (2009年国交省 地域間貨物流動調査より独自計算)

国際: 輸出入貨物

西日本におけるフィーダー貨物の市場規模: **140万TEU/年**
 (阪神港戦略港湾計画書より)

【横浜冷凍株式会社】夢洲物流センター(仮称)の新設

【会社概要】

社名 横浜冷凍株式会社
 本社 神奈川県横浜市西区みなとみらい四丁目6番2号
 みなとみらいグランドセントラルタワー7階
 電話:045-210-0011 FAX:045-210-0018
 設立 1948年5月13日

【事業概要】

大阪ベイエリアの低温物流ニーズの高まりに応え、最新スペックの物流センターを新設。

- ・関西イノベーション総合特区に指定された夢洲地区に民間企業第一号として進出し、物流施設を設置。
- ・太陽光発電システム等を完備し、環境に優しい冷蔵倉庫及び高い品質管理のもと、顧客ニーズに対応。

【サービスの特長】

①高い品質管理

・ハイブリッドデシカント陽圧方式

気圧を外部よりも少し高い陽圧式にすることでホコリや暖気の侵入を防ぎます。デシカント方式により低温でも効果的な除湿を行い、結露から商品を守ります。さらに、冷却時に発生する熱エネルギーを除湿に利用するハイブリッド化を実現

・電動式移動ラック



②環境に優しい冷蔵倉庫

・太陽光発電システム(628kw/h)

営業冷蔵倉庫初の売電事業

・BEMS(Building Energy Management System)

・自然冷媒(アンモニア、CO2)

・全館LED照明



③最適な保管環境の提供

・天井ヘアピンコイル冷却方式

・リチウムイオン電池蓄電による

BCP確立



名称	夢洲物流センター(仮称)
所在地	大阪市此花区夢洲東1丁目
構造・規模	鉄筋コンクリート造4階建 延床面積 21,500㎡(6,500坪) 敷地面積 17,100㎡(5,200坪) 冷蔵収容能力 約 25,900トン F級 約 25,000トン C級 約 900トン

【事業実施スケジュール】

- ・平成25年5月初旬 着工
- ・平成26年6月下旬 竣工予定
- ・平成26年7月下旬 稼働開始予定



【会社概要】

社名 AIU損害保険株式会社 西日本地域事業本部
 本社 大阪市北区天満橋1-8-30 OAPタワー34F
 設立 1946年 日本における営業を開始
 2012年 地域事業本部制を導入
 問合せ 錦部 賢史 戦略企画担当シニアマネージャー
 Tel:06-6356-5398 Mail: nishikibe@aig.co.jp

【事業概要】

- ・主に貨物の保管・輸送中のリスクについて、通常の事故による損害に加え、地震・津波による損害も含めた幅広い補償(オプション)を提供
- ・地震・津波による補償部分についても、個別に阪神港の港湾所在地の地震リスクに基づいて保険料を算出するなど、オーダーメイド型で保険料の算出および補償内容を設計いたします
- ・日本国内の輸送だけでなく、保管中も補償いたします
 - 一定の限度額までは、保管場所を特定しない貨物についても補償いたします



将来の専用商品化に向けて、必要なデータを蓄積・収集

【サービスの特長】

- ・**阪神港をご利用頂くことで、他港をご利用頂く場合より割安での地震リスクの補償提供が可能です**
 - ※地震はリスクを評価する際の、主な項目であり、これだけで保険料が決定される訳ではございません。
 - ※今後は、専用商品化に向けて、荷役作業の安全性等のデータを集積・検証を進める予定です。
 - ※個別の貨物の事情により、引受条件が変わることもあります。

個別コンサルティング

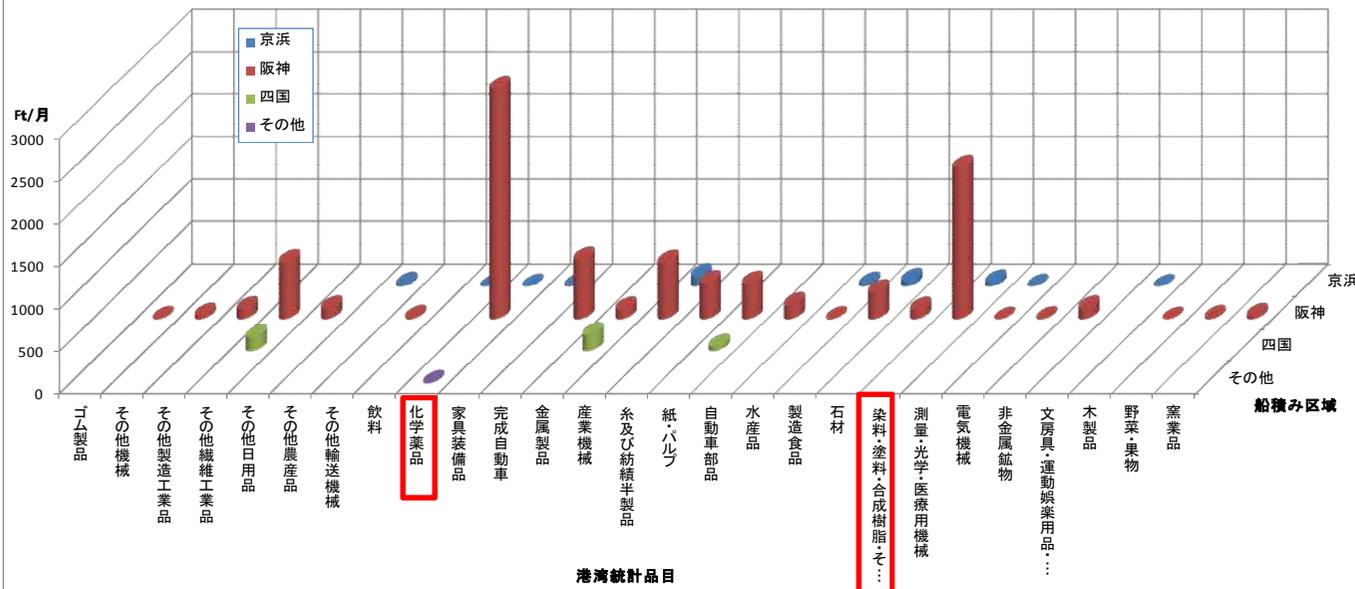
最適な補償を、他港より割安な保険料で実現

- ・専門性とグローバル性を兼ね備えた商品・サービスです
- 1. 外航貨物海上保険専門の損害サービスセンターにおけるユニット体制による迅速な事故対応
- 2. 事業者様個別にリスクを見極めて、競争力のある保険料と商品进行設計
- 3. AIGグループの世界的ネットワークを活用した損害防止サービス (Marine Loss Control Engineering)

H20年 四国→北米への輸出品目

四国から北アメリカへの輸出品目

平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査(1ヶ月調査)より



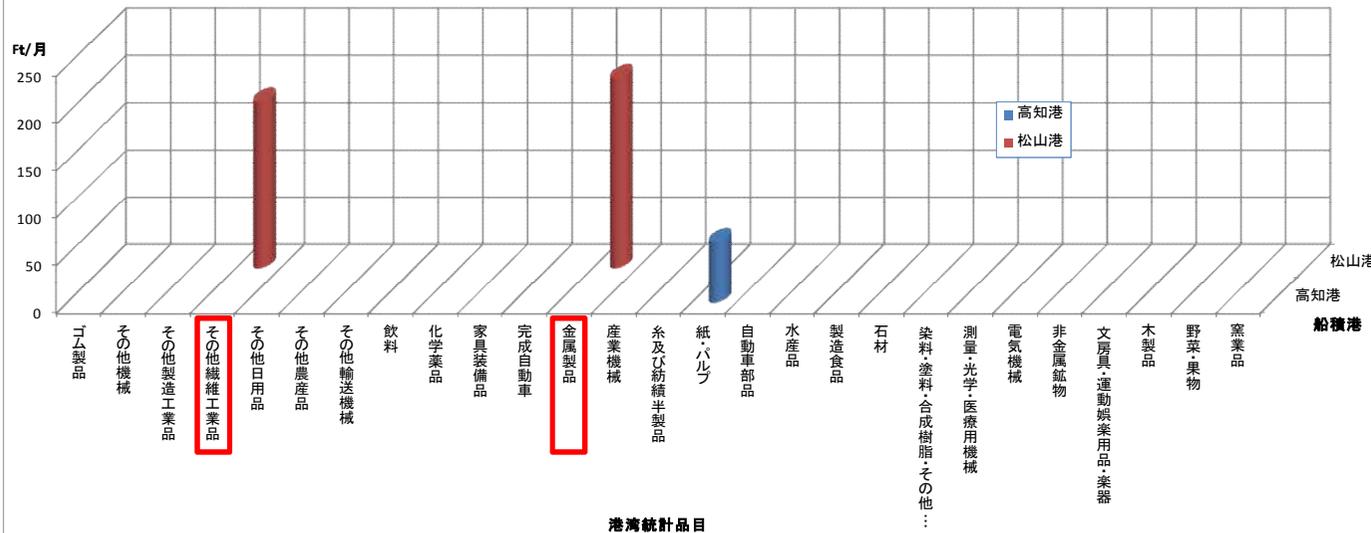
○輸出では、約9割の貨物が阪神港を利用している。

○輸出品目は、化学薬品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品が多い。

○四国の港から海外T/Sで輸出しているのは、約1割弱である。

○四国の港から海外T/Sで輸出されているのは、その他繊維工業品、金属製品が多い。

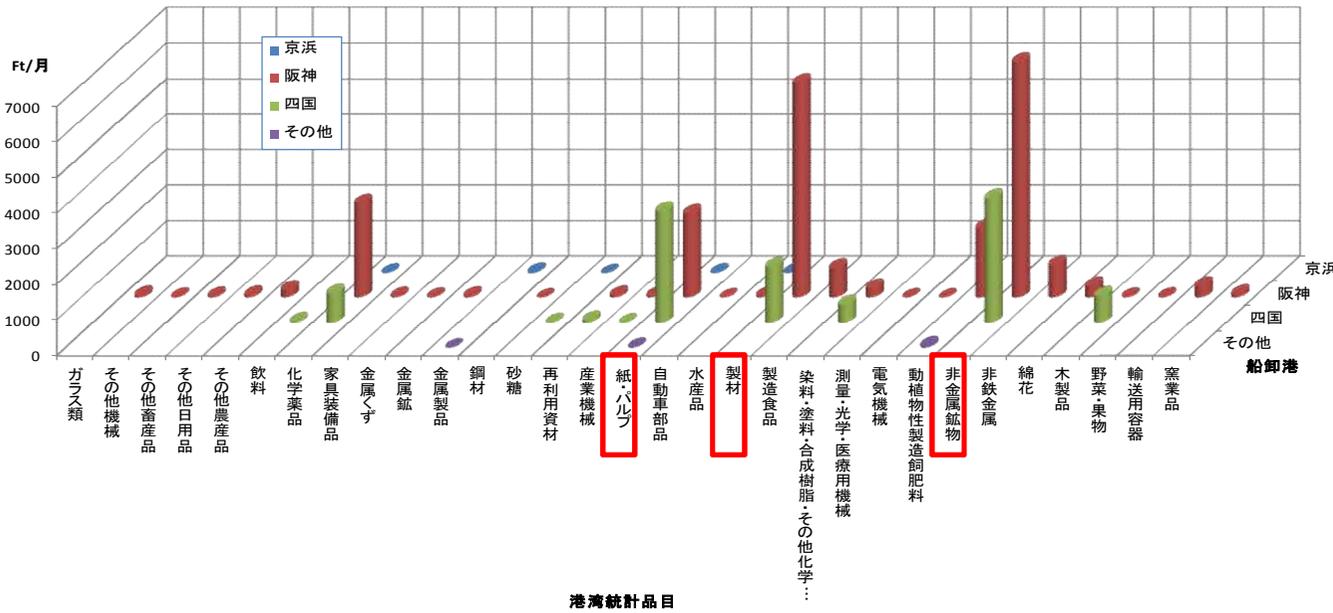
四国から北アメリカ州への輸出品目(船積港:四国)



H20年 北米→四国への輸入量品目

北アメリカ州からの輸入品目

平成20年全国輸出入コンテナ貨物流動調査(1ヶ月調査)より



○輸入では、約7割が阪神港を利用している。

○輸入品目は、非金属鉱物、製材、紙・パルプが多い。

○四国の港に海外T/Sで、輸入されているのは、約3割弱である。

○四国の港に海外T/Sで、輸入されているのは、非金属鉱物、製材、紙・パルプが多い。

○四国の港の内、三島川之江港で約5割以上が、海外T/Sで輸入されている。

北アメリカ州からの輸入品目(船卸港:四国)

