

四国国際物流戦略チーム 第4回本部会合

社会経済情勢及び四国港湾を取り巻く環境の変化

平成28年7月15日

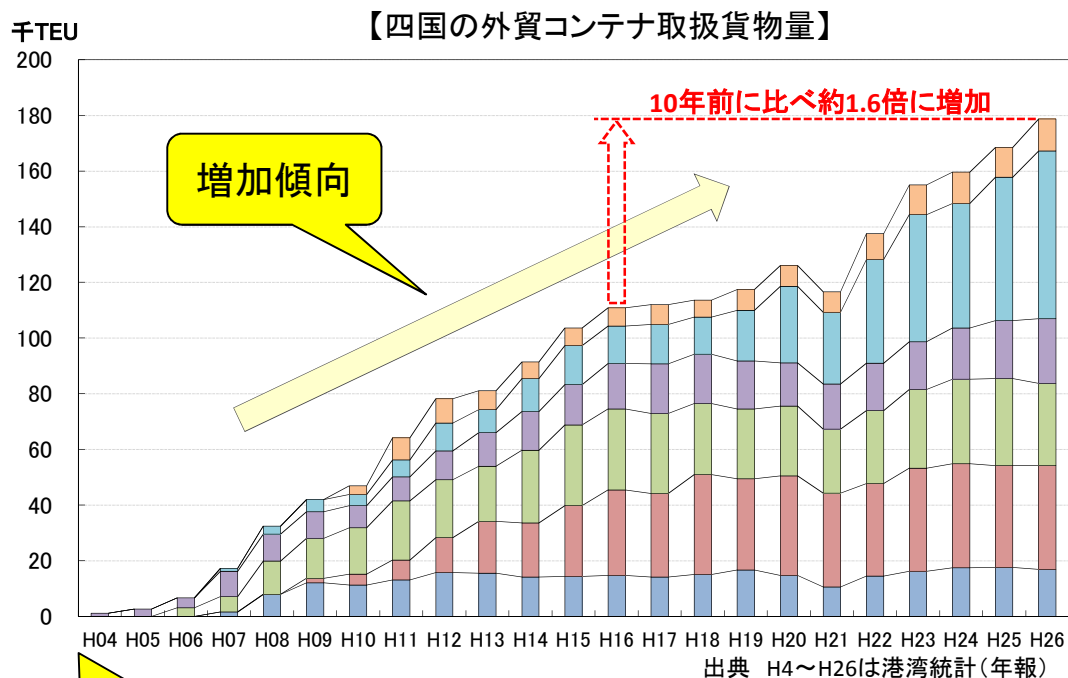
目次

1. 社会経済情勢の変化	1
(1) 四国の外貿コンテナ貨物量の推移.....	1
(2) 四国の外貿コンテナ航路の現状.....	2
(3) 国際フィーダー航路(四国～阪神)の現状.....	3
(4) 我が国と各地域の貿易額の推移.....	4
(5) 東アジア地域との貿易の展望とダイレクト航路の優位性.....	5
2. 四国の地域特性	6
(1) 世界・我が国トップクラスの企業が多数立地.....	6
3. 四国港湾を取り巻く環境の変化	7
(1) 「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策.....	7
(2) 我が国における基幹航路確保の重要性.....	8
(3) 四国の港湾における仕向国、原産国別の輸出入取扱量推移.....	9
(4) 四国発着貨物における釜山港等のアジア諸港積み替え(トランシップ)の状況.....	10
(5) 貨物流動の現状流動図 ①輸出(H25).....	11
(6) 貨物流動の現状流動図 ②輸入(H25).....	12
(7) 大型化が進むコンテナ船(カスケード現象の実例).....	13
(8) 四国における船舶の大型化の状況.....	14
(9) 船舶大型化により想定される影響.....	15
(10) 釜山依存の高まりによる四国企業への影響.....	16
4. 非常時への対応の重要性	17
(1) 非常時の代替ルートの確保.....	17
5. 総括	18
(1) 四国の地域特性と四国をとりまく国際物流について.....	18
(2) 国際コンテナ輸送を取り巻く環境の変化と戦略提言の必要性.....	19

1. 社会経済情勢の変化

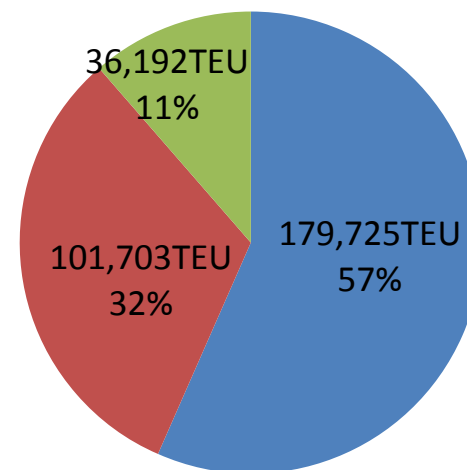
(1) 四国の外貿コンテナ貨物量の推移

- ・ **四国の外貿コンテナ取扱貨物量は増加傾向**にあり、平成21年の世界的な経済情勢の悪化から回復し、増加を続けている。平成26年度の四国の外貿コンテナ取扱量は10年前に比べ約1.6倍まで増加した。



今治港で四国初の航路開設

四国の港湾における
平成26年コンテナ取扱貨物量(速報値)(TEU)



■ 外貿コンテナ ■ 国際フィーダーコンテナ ■ 内貿コンテナ

出典: 四国地方整備局調べ

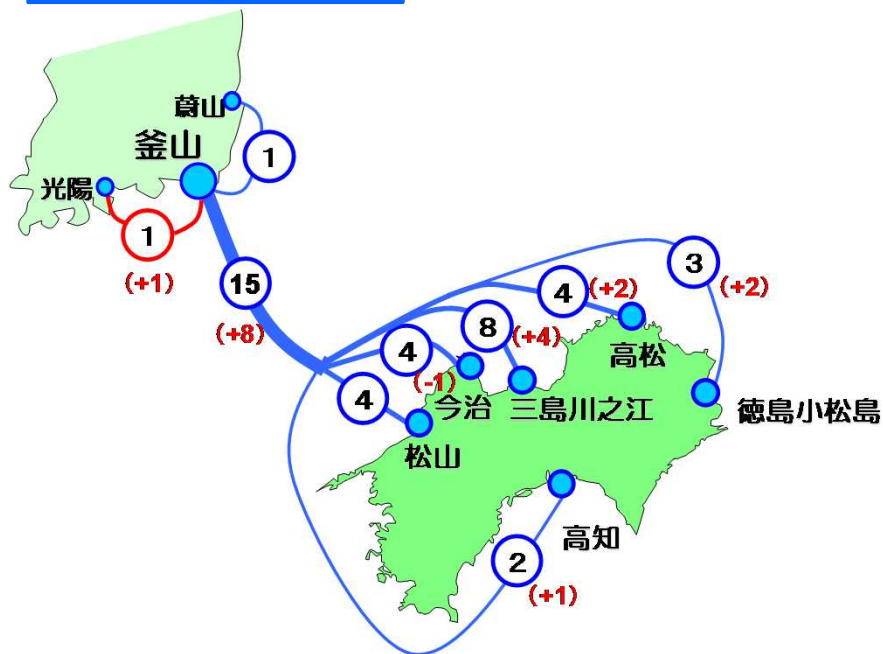
1. 社会経済情勢の変化

(2) 四国の外貿コンテナ航路の現状

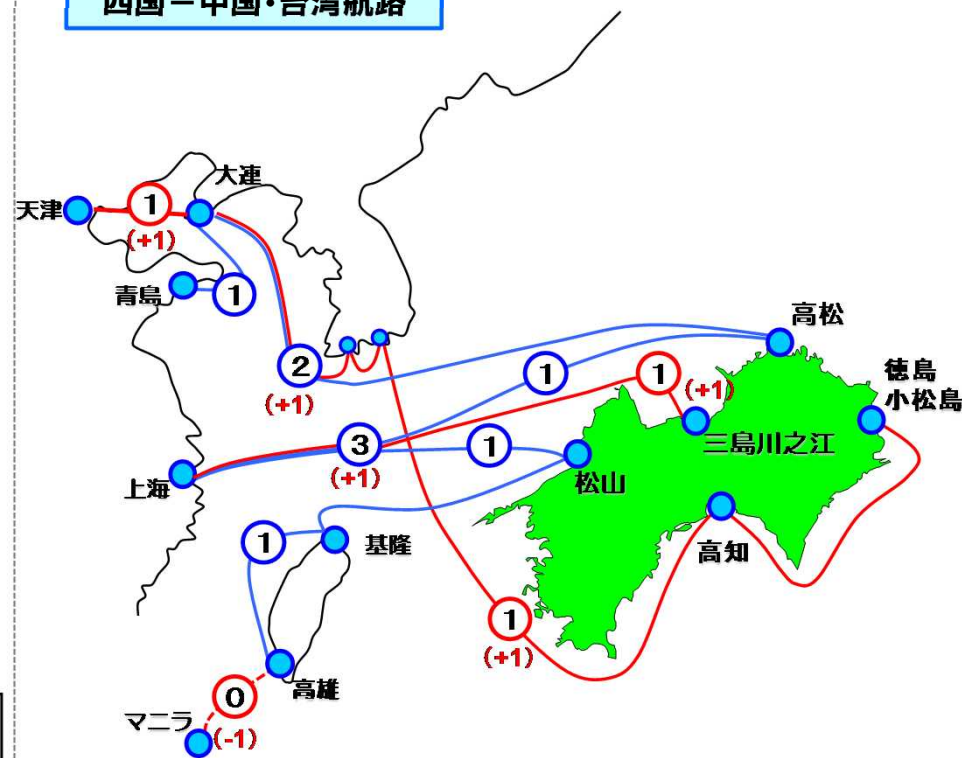
- 外貿コンテナ航路は、貨物の増加とともに充実してきており、特に釜山航路は6港で開設され、多い港では週8便が就航。
- 一方、中国・台湾航路は、平成20年11月時点で2港のみの就航だったものが、平成28年時点では5港で就航しており、平成27年12月に徳島小松島港及び高知港に寄港している釜山航路が天津・大連まで延伸された。

■平成28年6月時点

四国－釜山航路



四国－中国・台湾航路



数字
数字
 : 1週間の便数
 平成28年6月末時点

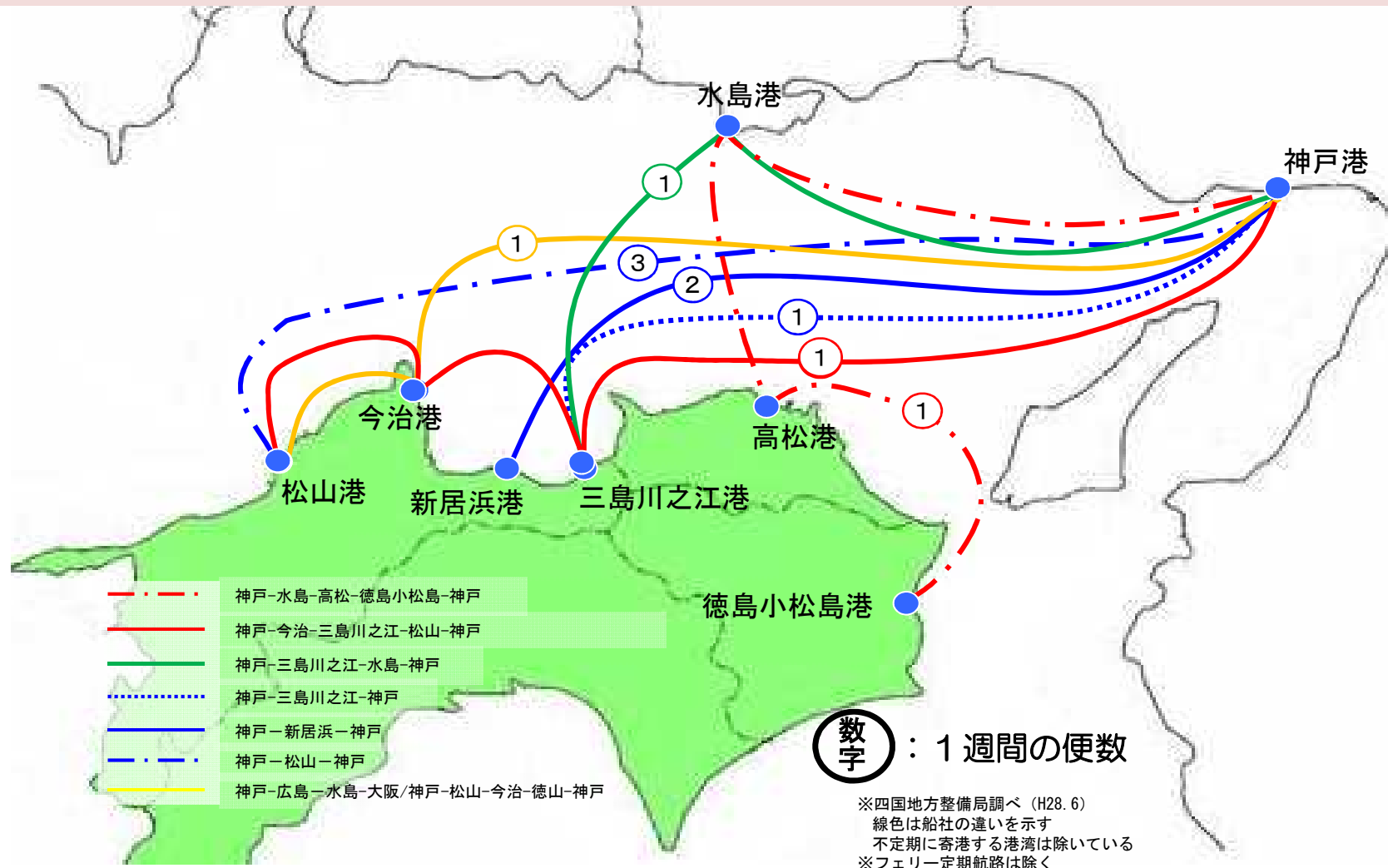
※カッコ内は平成20年11月時点からの便数の変化
 (平成20年11月と便数が同じ航路は記載を省略)

※赤色実線は新たに就航した航路(区間)、赤色破線は廃止になった航路(区間)

1. 社会経済情勢の変化

(3) 国際フィーダー航路(四国～阪神)の現状

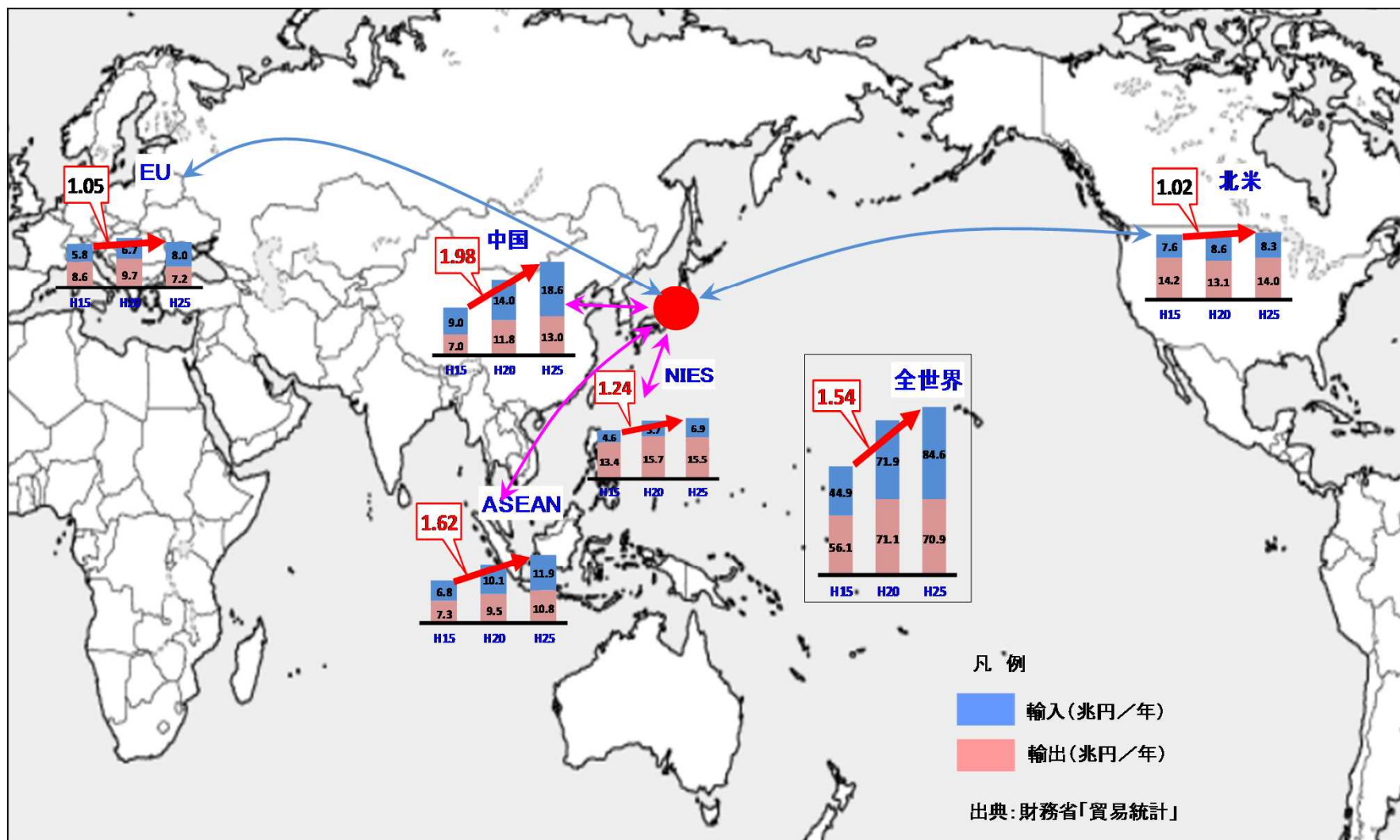
- ・平成28年6月末時点、四国と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路は、計7航路（週10便）。
- ・松山港では、国際フィーダー貨物の輸送効率化を目的に、コンテナバース及び2基目のガントリークレーンの整備を実施中。



1. 社会経済情勢の変化

(4) 我が国と各地域の貿易額の推移

- 貿易統計によると、平成25年度の我が国の貿易額は、輸出が約70.9兆円、輸入が約84.6兆円、輸出入合計で約155.5兆円であり、平成15年度に比べ1.54倍の伸びとなっている。
- 特に、中国やASEANとの貿易額は大きく伸びており、我が国との結びつきが強くなっている。

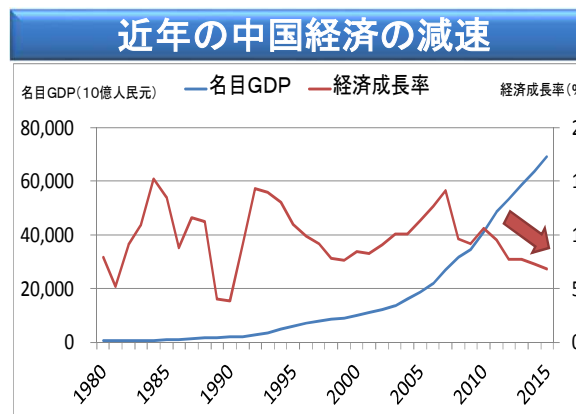
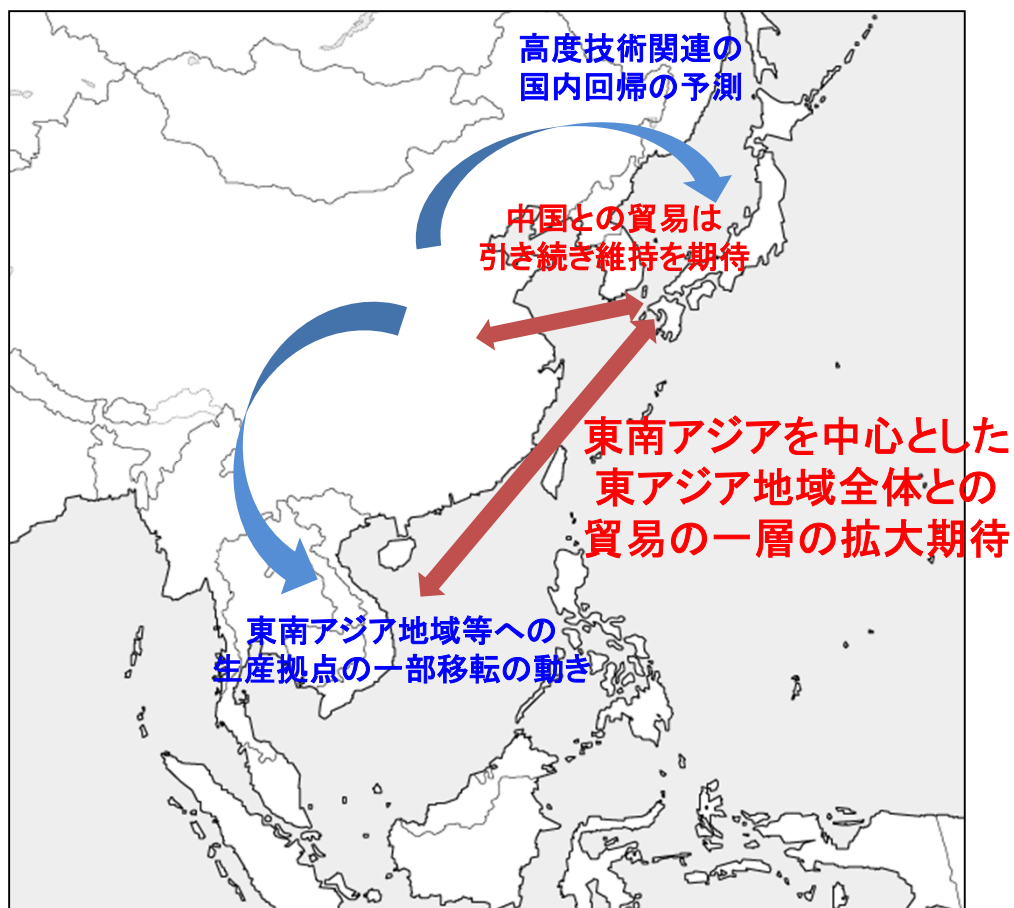


1. 社会経済情勢の変化

(5) 東アジア地域との貿易の展望とダイレクト航路の優位性

- ・中国経済は一定の規模を保つことが予測され、堅調な貿易活動が引き続き維持されることが期待される。
- ・一方で、中国の人件費の上昇傾向を受けて、東南アジア等への生産拠点の一部移転が起こっているほか、今後、高度技術関連の国内回帰が予測される中で、**東南アジアを中心とした東アジア地域全体との貿易は一層の拡大**が期待される。

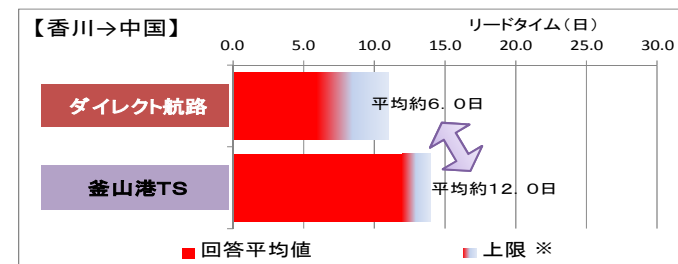
■ 近年の経済状況を踏まえた東アジア地域との貿易の展望



※参考:

「ダイレクト航路の優位性」

- ・荷主アンケート調査によると、中国方面へのリードタイムにおいて、ダイレクト航路は釜山港TSよりも優位性を発揮

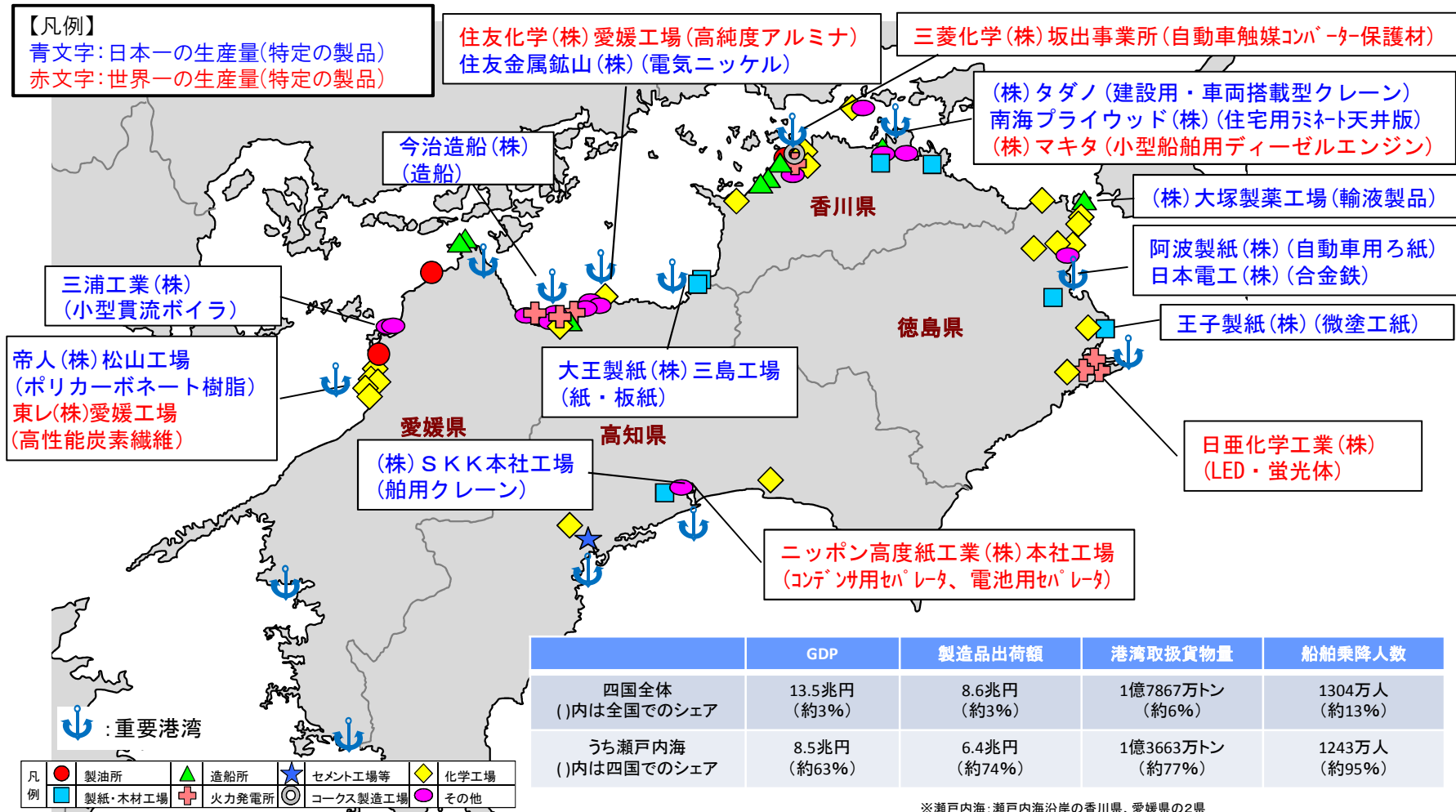


出典: 荷主アンケート調査に基づき作成

2. 四国の地域特性

(1) 世界・我が国トップクラスの企業が多数立地

- 瀬戸内海沿岸の香川県、愛媛県においては、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、**四国のGDPの63%、製造品出荷額の74%**を占め、四国の経済を支えている。



日本政策投資銀行「平成23年度版四国ハンドブック」、四国経済産業局「四国が一番 四国が誇る日本一・世界一(平成16年版)」に基づき四国地方整備局港湾空港部作成

※瀬戸内海: 瀬戸内海沿岸の香川県、愛媛県の2県
 出典: 県民経済計算(平成24年度)、工業統計(平成25年)、平成25年港湾統計(年報)

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(1)「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策

政策目的

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。

実現のための方策

京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」として選定し、基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

① 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進

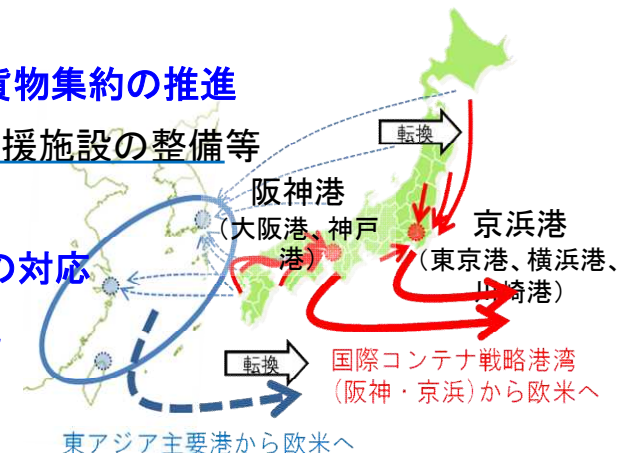
② ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設の整備等
による荷主サービスの向上

③ 大水深コンテナターミナルの整備によるコンテナ船大型化の進展への対応

④ 港湾運営会社の指定による「民」の視点での戦略的港湾運営の実現

⑤ 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等による

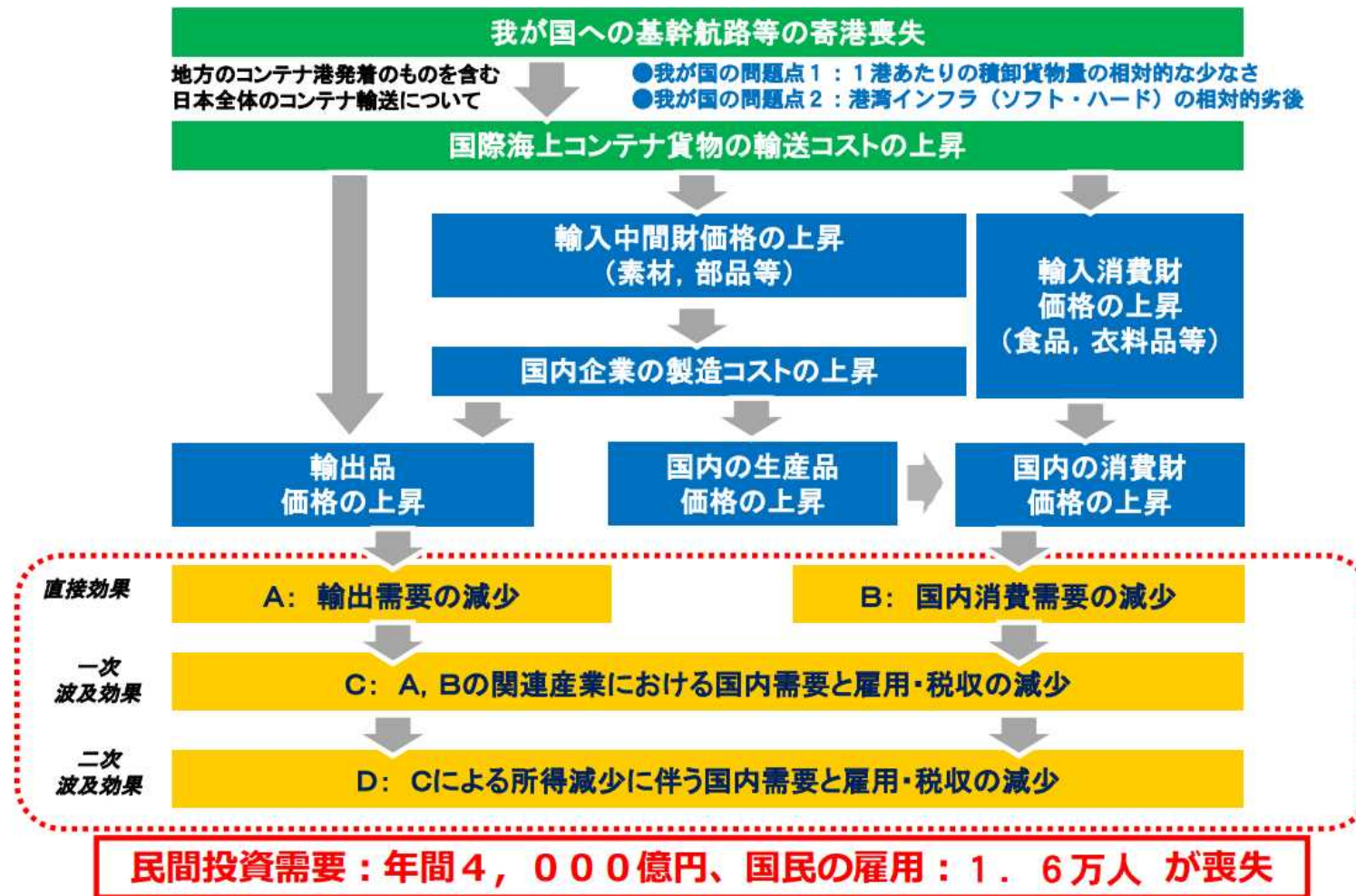
ターミナルコストの低減



3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(2) 我が国における基幹航路確保の重要性

- ・基幹航路の減少は、国際海上コンテナ貨物の輸送コストの上昇として現れ、それによって輸出需要の減少及び、国内の消費財価格の上昇に伴う国内消費需要の減少を招く危険性がある。



出典：四国国際物流戦略チーム 第3回本部会合資料(H26.3)

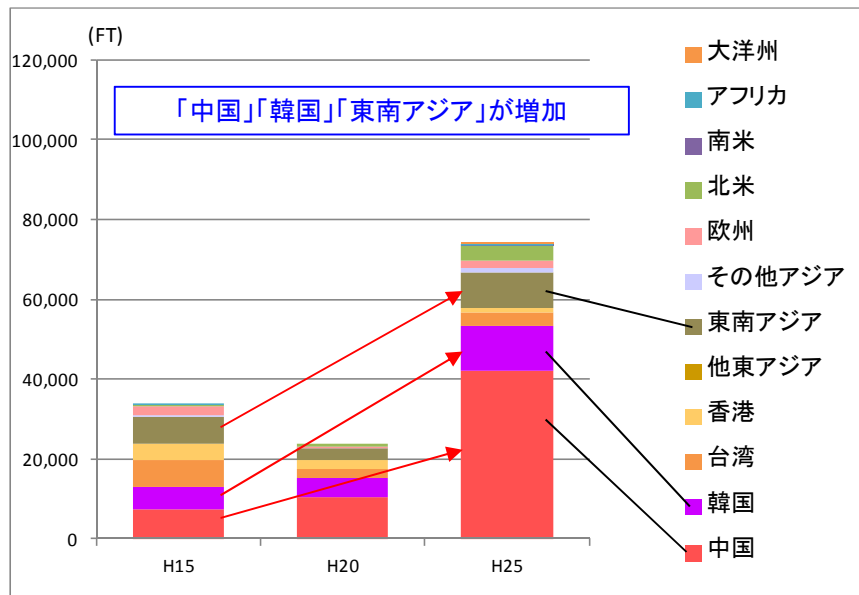
3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(3) 四国の港湾における仕向国、原産国別の輸出入取扱量推移

- ・四国の港湾を利用した輸出では「中国」「韓国」「東南アジア」の貨物量が多く、そのいずれも、平成15年に対して貨物量が増加している。
- ・四国の港湾を利用した輸入では「中国」「北米」「東南アジア」の貨物量が多く、輸出同様に大幅に貨物量が増加している。

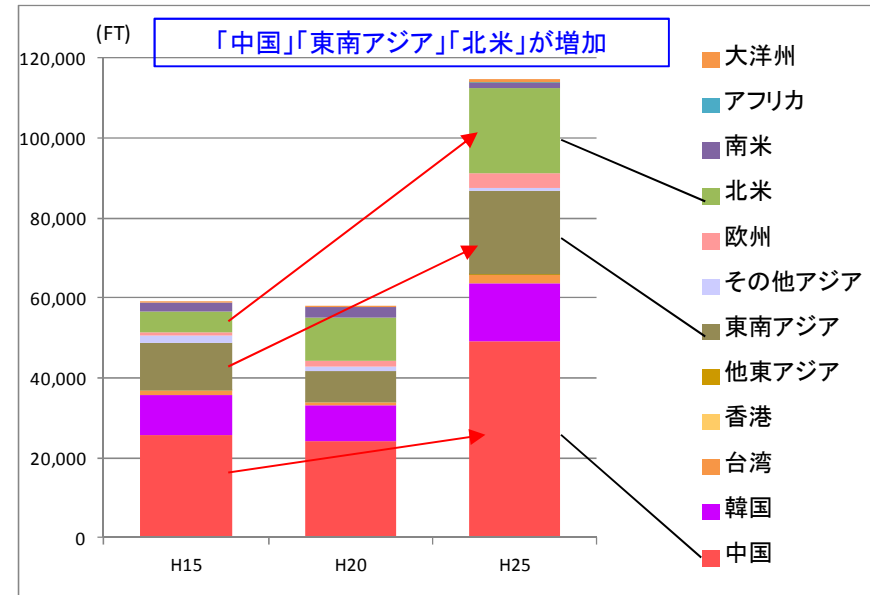
輸出

仕向国別輸出量の推移



輸入

原産国別輸入量の推移



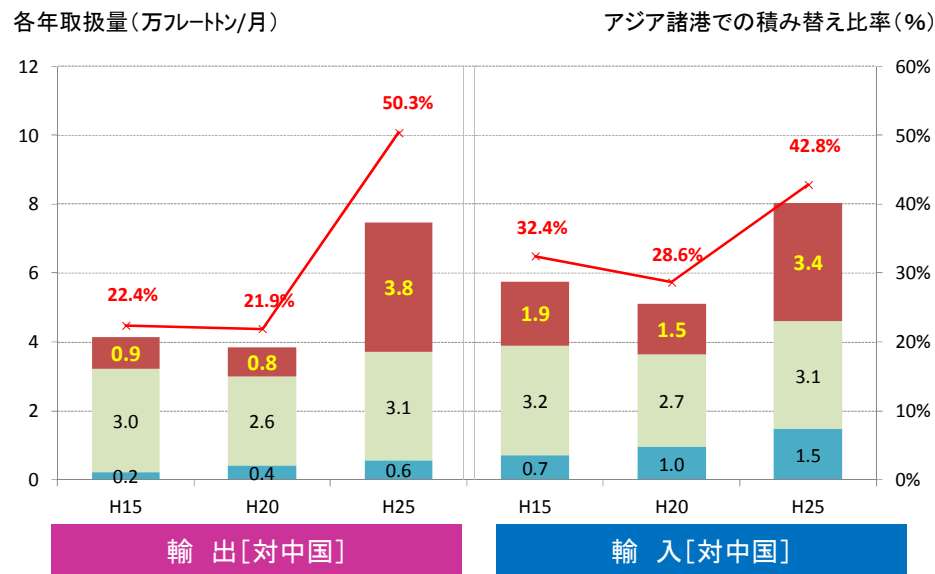
出典：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
 ※H15年10月、及びH20、H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(4) 四国発着貨物における釜山港等のアジア諸港積み替え(トランシップ)の状況

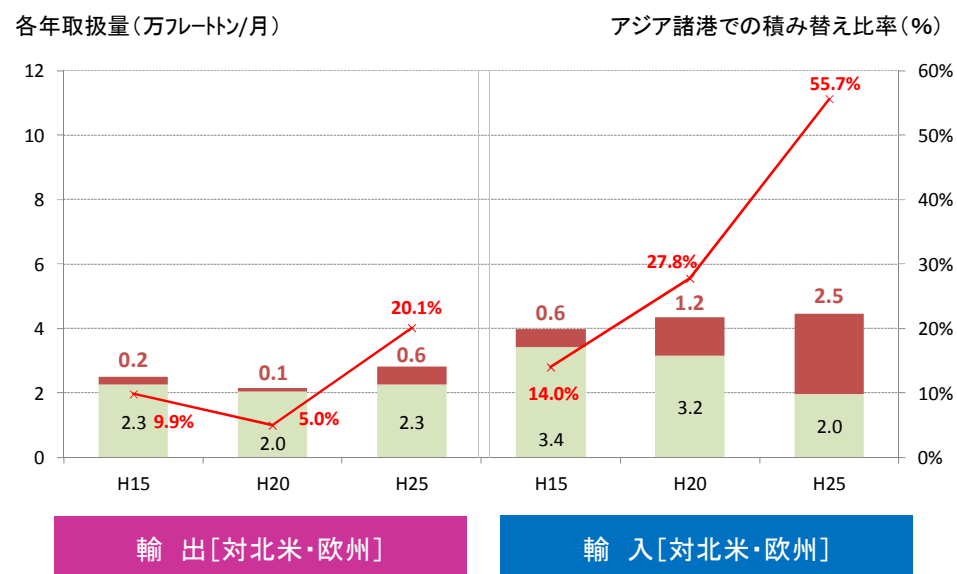
- 近年、釜山港をはじめとした東アジア地域の港湾では、アジア地域におけるハブ港を目指し機能強化を推進。
- このため、平成25年では、中国への輸出や欧米からの輸入において、四国発着貨物のアジア諸港での積み替え比率が5割を超える状況にあり、近年急激に増加。

■ 中国との貿易における利用ルート別貨物量等



- 四国からの直行航路利用ルート
- 阪神港利用ルート
- 釜山港等の近隣アジア諸港での積み替えルート

■ 欧米との貿易における利用ルート別貨物量等



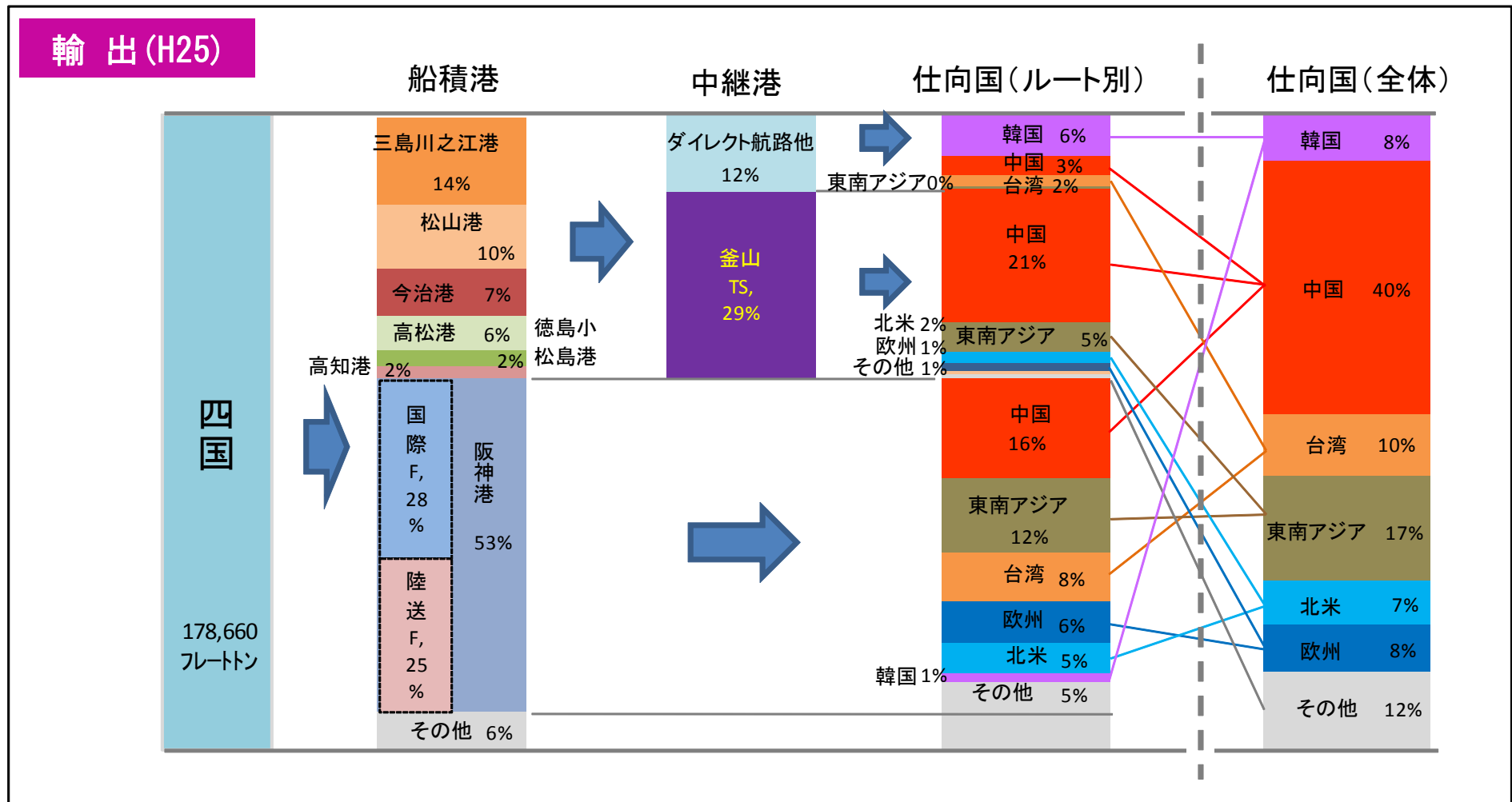
- 阪神港利用ルート
- 釜山港等の近隣アジア諸港での積み替えルート

出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
 ※H15年10月,及びH20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(5) 貨物流動の現状流動図 ①輸出(H25)

- 四国内港湾、阪神港利用が半々程度の利用となっているものの、四国内港湾利用では、釜山TSが多い。
- 仕向け国では、中国、東南アジアが多くなっている。

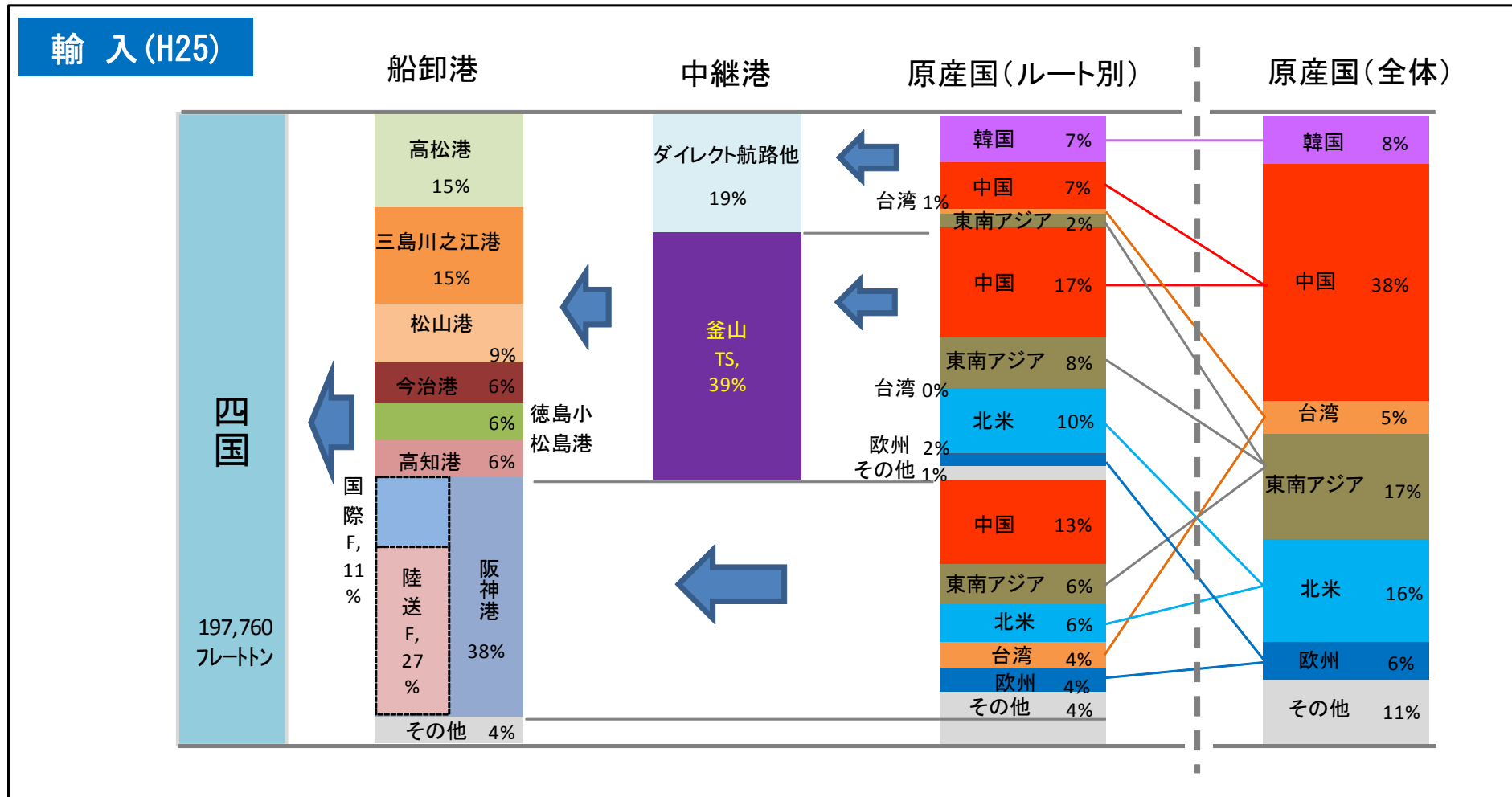


出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
 ※H15年10月、及びH20、H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(6) 貨物流動の現状流動図 ②輸入(H25)

- 四国内港湾利用が約6割、阪神港利用が約4割となっているが、四国内港湾利用では、釜山TSが多い。
- 原産国では、中国、東南アジア、北米が多くなっている。



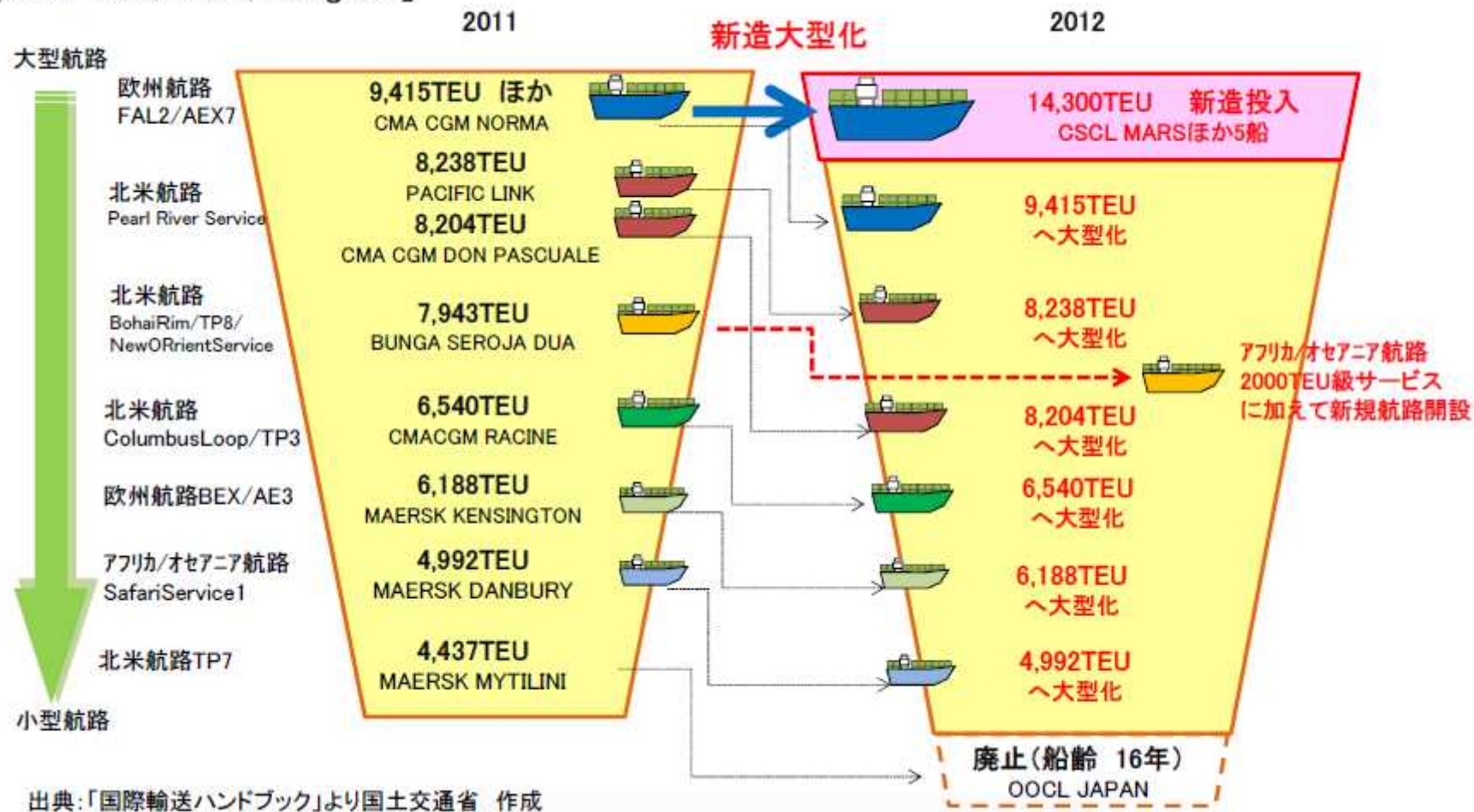
出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
 ※H15年10月、及びH20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(7) 大型化が進むコンテナ船(カスケード現象の実例)

- ・ 新造大型船の就航により、船社(またはアライアンス)保有船舶のリプレイスが発生。順次、大型化する形で全体サービスの輸送強化が図られている。
- ・ 大型化に伴い、輸送コストが抑えられる可能性があるものの、取扱個数の少ない港湾では寄港便数の減少や、大型コンテナ船に対応できない港湾では抜港される危険性がある。

【CMA CGM/CSCL/Evergreen】



3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(8) 四国における船舶の大型化の状況

【外貿】

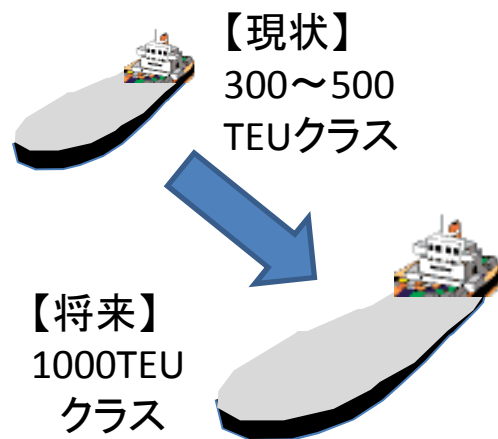
- ・韓国航路・中国航路において大型化が予想されており、それによって船社同士のアライアンスが進み、航路が集約される危険性が指摘されている。また、大型化した船舶に対応できる港湾施設が必要となる。

【国際フィーダー】

- ・小型船による小回りを利かせた運航の方が有利な状況もあり、大型化の影響はあまり想定されていない。

■ワーキンググループ・船社ヒアリングで指摘された船舶大型化に関する意見

【船舶大型化の例】



■ワーキンググループ委員・船社の意見

【外航船社（韓国航路）】

- ・船舶の大型化が近々に実施される見込み（韓国船社が発注している船舶は1,000TEUクラス：瀬戸内で使用できる最大サイズ）。
- ・アライアンスの進展により、船会社同士の連携でローテーションによる就航の可能性。現在、数社の船舶がそれぞれ就航しているが、1社に集約される恐れもある。
- ・大型化により、四国の港湾についても対応できない可能性。

【外航船社（中国航路）】

- ・将来的には大型化の可能性があり、1,000TEUクラスになりうる。
- ・その場合、1社単独就航は厳しく協調配船になりうる。その結果、最悪減便も考えられる。

【内航船社】

- ・120～140TEU程度から200TEU程度への変更を検討。
- ・ただし、大型化した場合、神戸港をはじめ各港での信号に引っかかる可能性があり、遅延が発生する懸念がある。
- ・内航船の大型化は、韓国船社とは別の流れであり、四国への影響はないものと考えられる。

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

(9) 船舶大型化により想定される影響

・現状のアジアダイレクト航路は「ミルクラン航路(巡回航路)」となっている中、現状のまま船舶の大型化が進んだ場合、1寄港地あたりの必要貨物量が増大し、**取扱貨物量の少ない寄港地の抜港や採算性の悪い航路の廃止などが懸念。**

■現状の航路実態例

- ・高松港に就航している中国北部航路をはじめ、四国内の各港湾に就航するアジアダイレクト航路の多くは、複数の港湾を巡回する「ミルクラン航路」である。

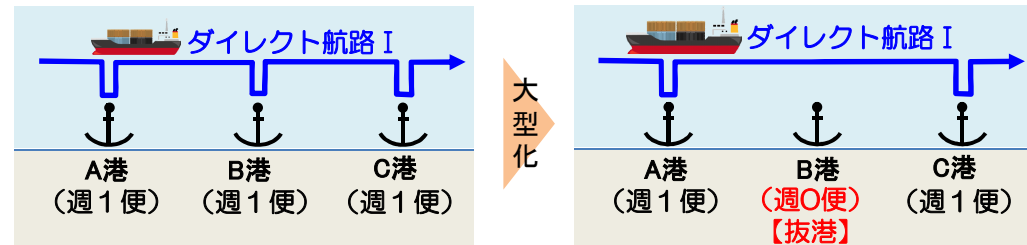


船舶の大型化が進んだ場合、
1寄港あたりの必要貨物量が増大
(1航路の寄港箇所数が同じ場合)

→さらなる影響拡大が懸念

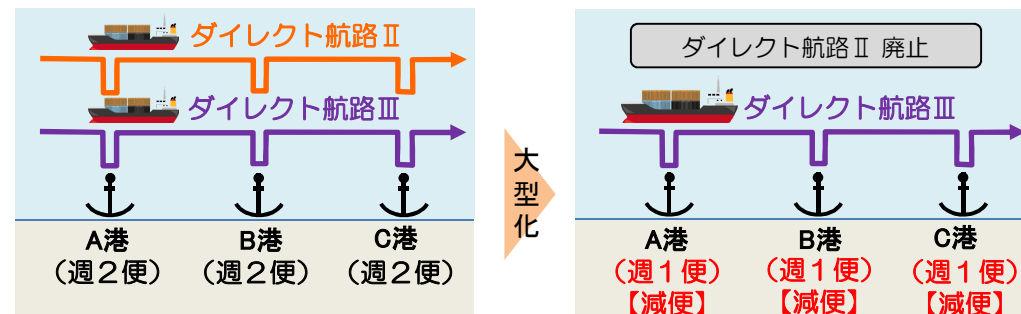
■船舶大型化により想定される影響

① 取扱貨物量の少ない寄港地が抜港される可能性



- 国際航路未就航港湾の発生
- 四国内陸送距離の増大
(ドライバー不足による陸送への影響拡大も懸念)
- 周辺港湾に貨物が集中し、既存港湾施設 (CY等) だけでは対応困難となる可能性

② 採算性の悪い航路が廃止される可能性



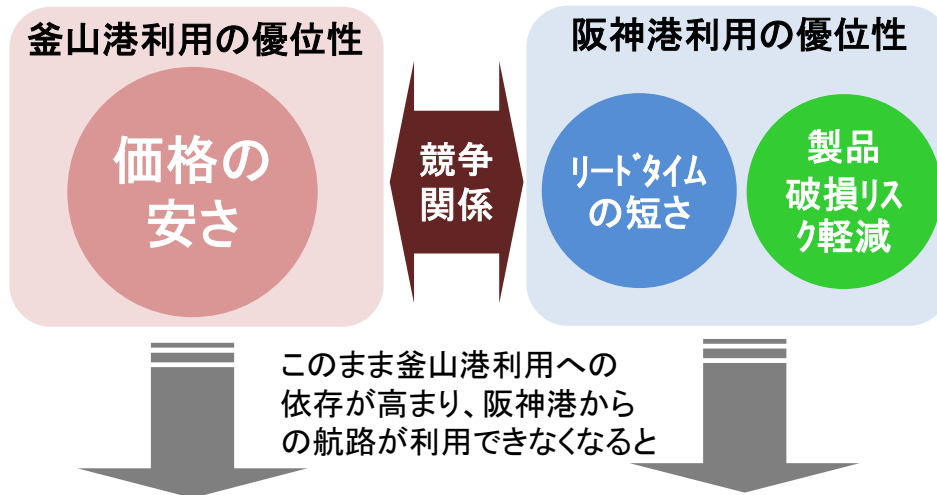
- リードタイムの増加や、出荷タイミングにあわず、四国内港湾を利用できない可能性
- 結果、四国内取扱量が減少し、さらなる悪循環の可能性

3. 四国港湾を取り巻く環境の変化

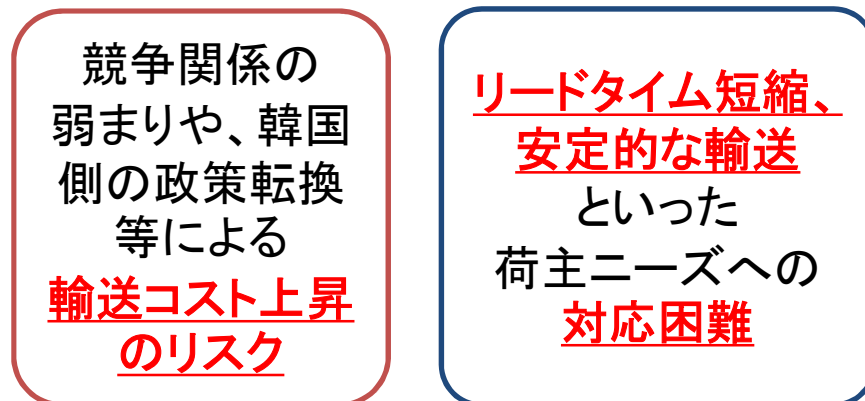
(10) 釜山依存の高まりによる四国企業への影響

- ・釜山港利用は、阪神港利用よりも価格面で優位性がみられる。一方で、リードタイムや破損リスク等の問題から、阪神港を利用する荷主の意見も多くなっている。
- ・競争環境の変化による輸送コストの上昇や、安定的な輸送が保たれない状況についても考慮が必要な他、「国内消費需要の減少」「輸出需要の減少」等を招く危険性が懸念される。

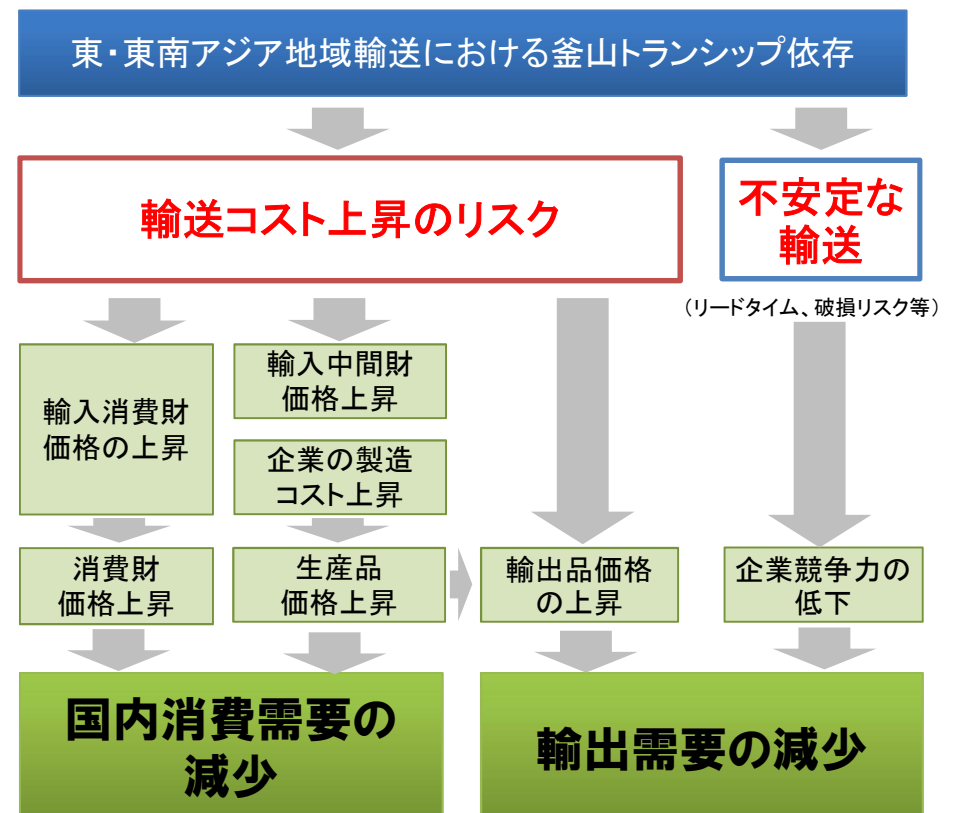
■現状(荷主ヒアリングによるルート選定要因等からの考察)



■釜山港依存の高まりにより想定されるリスク



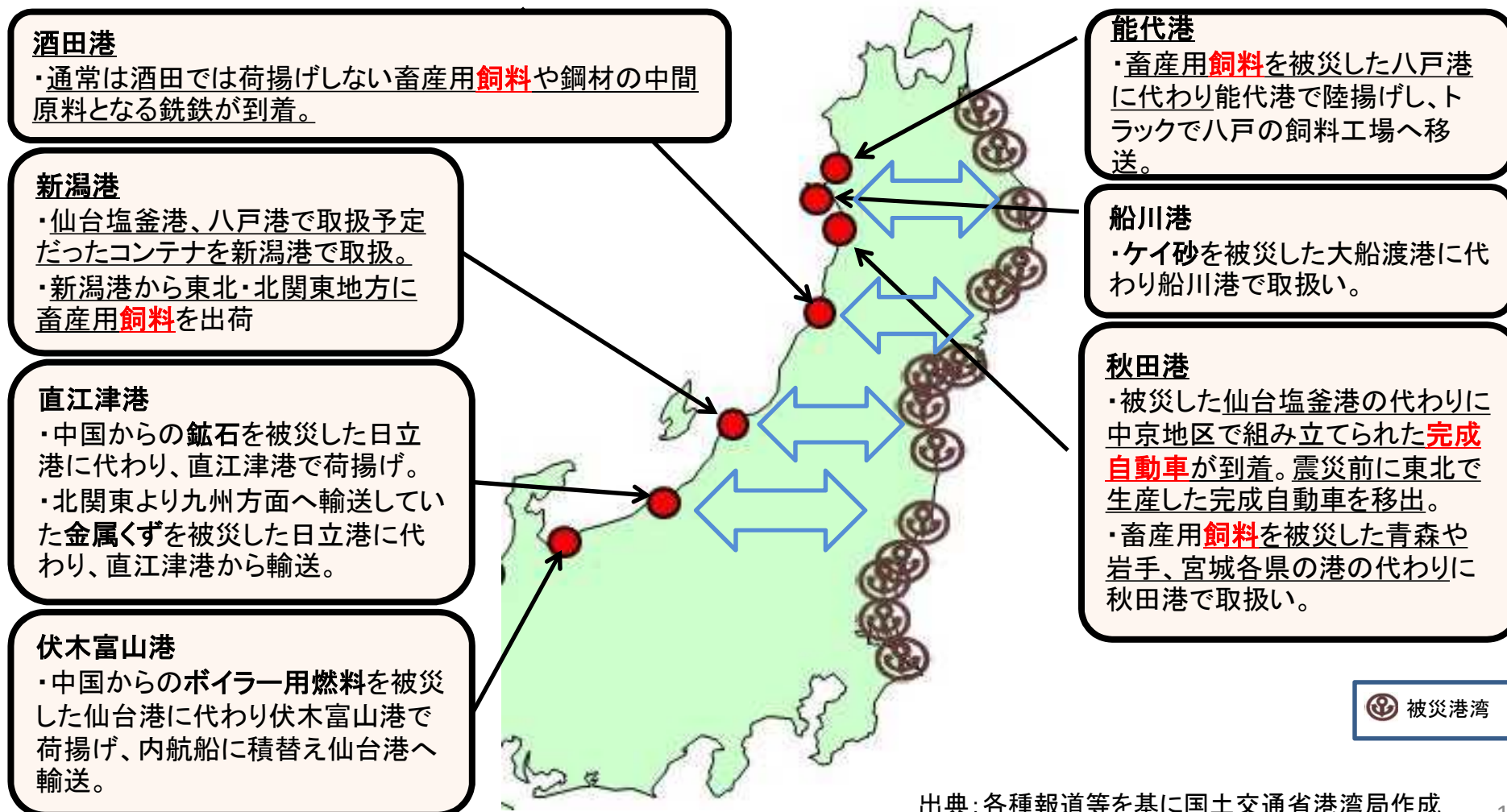
■釜山トランシップ依存による影響



4. 非常時への対応の重要性

(1) 非常時の代替ルートの確保

- ・東日本大震災では、発災後、東北太平洋沿岸の港湾に代わり、日本海側の港湾が貨物を取扱い、東北地方の産業活動の継続を支えた。
- ・四国でも、発生が懸念されている「南海トラフ巨大地震」に対応していくために、平常時に限らず非常時における海上物流ルート、代替ルートの確保について検討していくことが重要と考えられる。



5. 総括

(1) 四国の地域特性と四国をとりまく国際物流について

- ・ 四国は世界・我が国トップクラスの企業が立地し、国際貨物は増加傾向にあるなど、高いポテンシャルを持っている。
- ・ 東・東南アジアの経済成長を受け、“国際物流”が企業活動において重要な役割を担っている。
- ・ 国際物流では、安価で、確実かつ迅速な輸送が可能となる“コンテナ輸送”の重要性が世界的に高まっている。

四国の地域特性



- 世界・我が国トップクラスの企業が臨海部に多数立地
- 経済成長が著しい東・東南アジアに地理的に近接
- 被災時の代替輸送が今の環境の中でも整っている

四国をとりまく国際物流



- 東・東南アジアの著しい経済成長に伴い貿易が増加傾向
- 世界的にコンテナ取扱量が増加
コンテナ輸送の重要性の高まり

コンテナ輸送とは

- 1950年代コンテナ登場以降、安価で、確実かつ迅速に、また、少量多頻度輸送も可能な輸送容器として定着
- 人や物のグローバル化のきっかけにも寄与

**四国の外貿コンテナ取扱個数は東アジア地域を中心に増加傾向
外貿コンテナ航路数も貨物の増加とともに充実**

四国の経済発展において“国際コンテナ物流”は重要な要因

5. 総括

(2) 国際コンテナ輸送を取り巻く環境の変化と戦略提言の必要性

四国の港湾 を取りまく情勢	基幹航路便数の縮小 (釜山港への依存)	船舶の大型化	その他
将来予想される影響	<ul style="list-style-type: none">阪神港に寄港する航路便数が減少することによって、北米・欧州方面等との貨物輸送において、便数における制約が発生する可能性釜山港の市場占有率が高まることで、輸送コスト上昇や、リードタイム上の制約が発生する危険性	<ul style="list-style-type: none">大型船舶に耐えられる岸壁が整備されていないと、寄港地から外される危険性1船が積む貨物量の容量が増えるため、船社同士のアライアンス等により、寄港便数が減少する可能性	<ul style="list-style-type: none">空コンテナの輸送が多く発生しており、輸送コストが高止まりしている可能性ドライバー不足問題により、陸上輸送における制約が大きくなる可能性

今後、適切な対応が取られないと・・・

安定した輸送環境
の崩壊

輸送コストの増大
四国の産業競争力が減退

経済活動全体に悪影響
＝ 四国の生活基盤を
揺るがす事態

四国での効率的なコンテナ輸送体系の構築が必要

戦略提言により、広く関係者が連携した取組を推進