

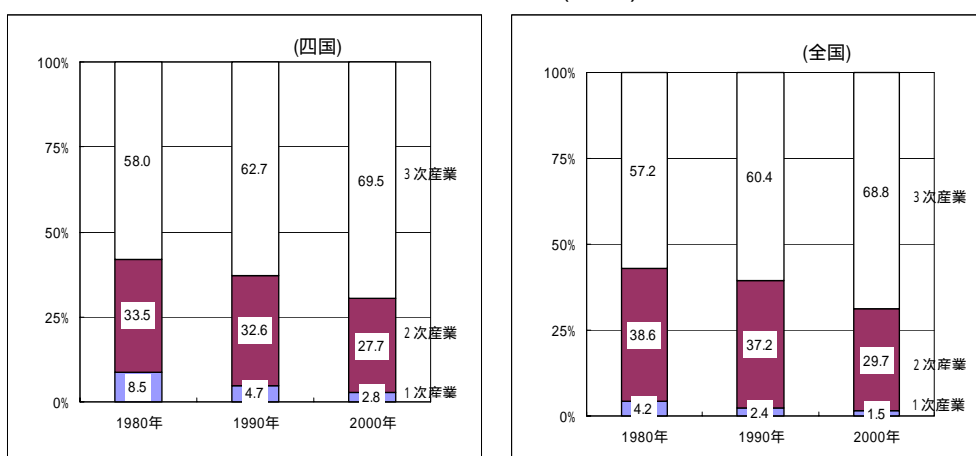
## 国際物流を中心とした四国を巡る現状について

### 1. 四国の経済概況

#### (1) 四国の産業構造

- ・四国の産業別 GDP 構成比では、第1次産業が3%、第2次産業が28%、第3次産業が69%となっている。

産業別 GDP (名目) の推移

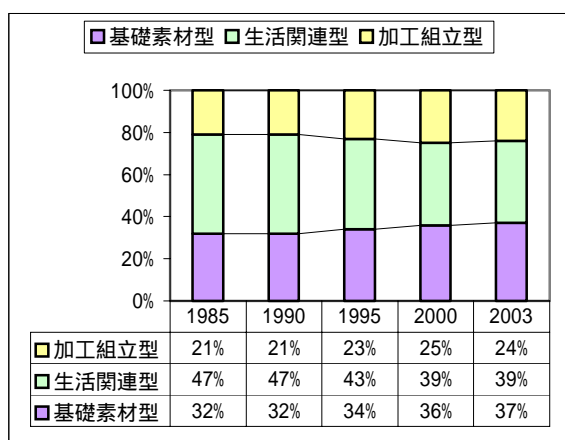


#### (2) 四国の製造業

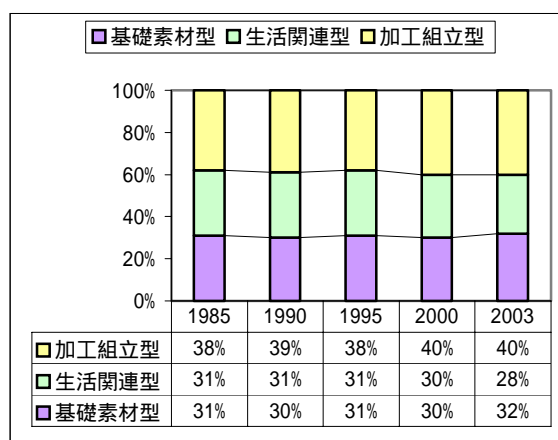
- ・四国では古くから発達した紙・パルプ、非鉄、石油製品など、基礎素材型産業のウェイトが高く、加工組立型のウェイトが低いという特徴がある。また、繊維・衣服などの生活関連型のウェイトも高い。

製造業の従業者の業種別構成比

#### 【四国】



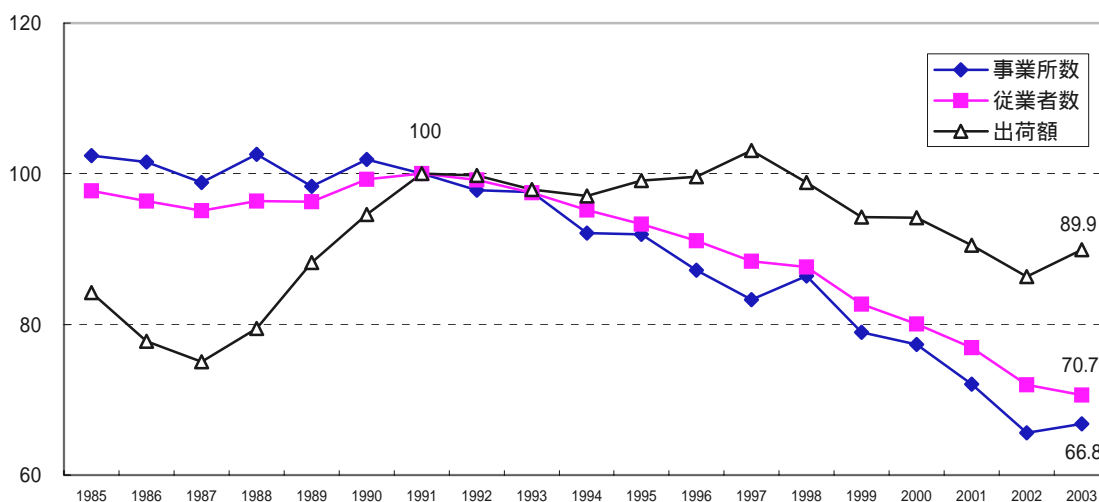
#### 【全国】



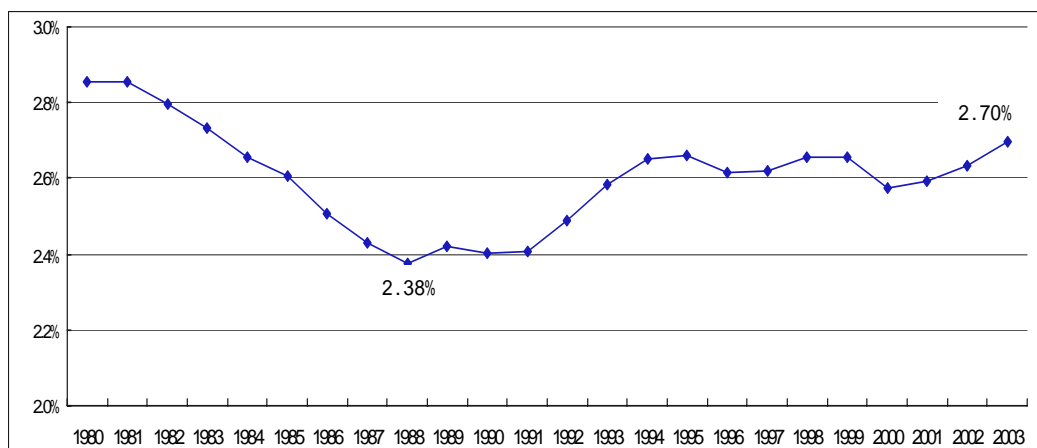
- ・四国の製造業の事業所数、従業者数等の経年変化を見ると、バブル景気の山であった1991年をピーク(出荷額は1997年をピーク)に減少傾向にある。

工業統計によると、1991年に比べ2003年は、事業所数は67%、従業者数は71%、製造品等出荷額は90%まで低下している。事業所数、従業者数に比べると、出荷額の落ち込み幅は小さい。出荷額の全国シェアは、1980年代後半まで落ち込んでいたが、1990年代前半にやや持ち直し、1990年代半ば以降、2.6%前後で推移している。

四国の「事業所数」「従業員数」「出荷額」の経年変化(1991=100)



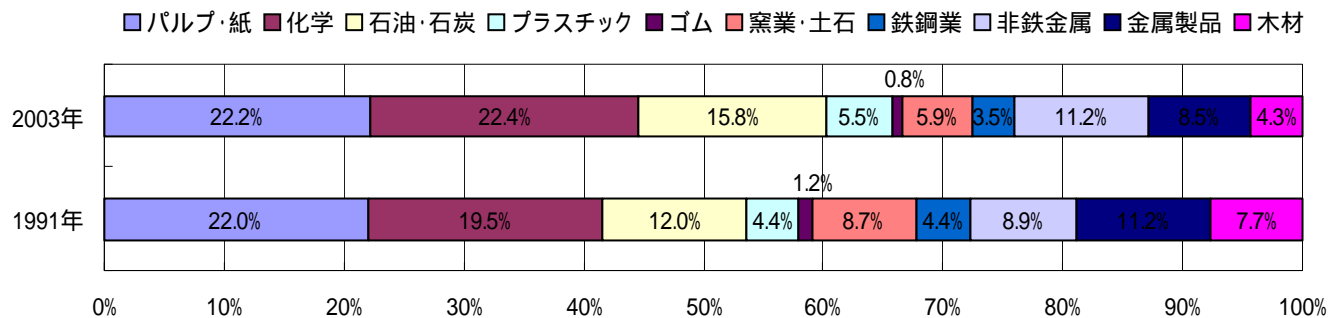
出荷額の全国シェアの推移



- ・四国の基礎素材型産業は、一口に素材型と括りきれない多様な製造品目から構成されている。

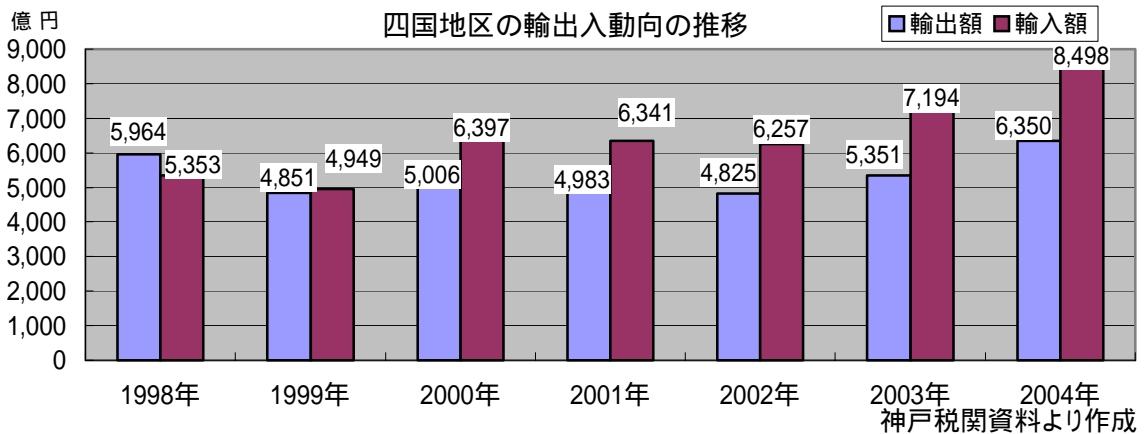
窯業・土石(セメントなど)は、公共事業の削減に伴いウェイトが減少  
 化学(化学繊維、LEDなど)、非鉄金属(カーボン、アルミ製品など)のハイテク製品が増加

四国の素材型産業



(3) 四国の貿易動向

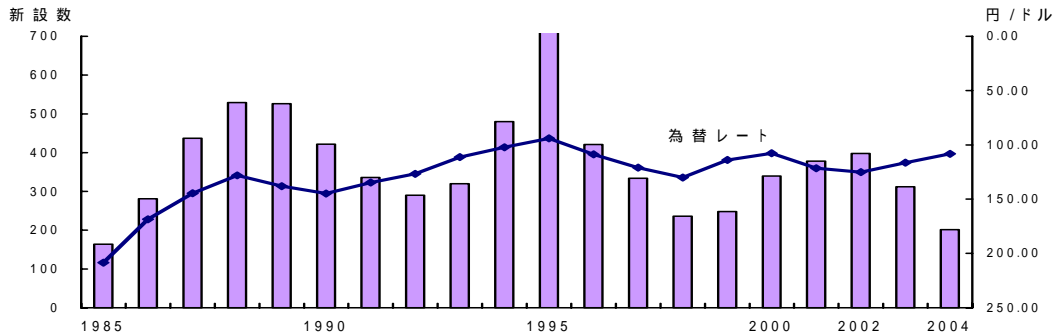
- ・四国の輸出額は、平成16年度で、6350億円となり、前年比18.7%の増加となった。品目別では、機械機器が全体の62%を占め、次いで化学製品が20%となっている。
- ・一方、輸入額は8498億円で、前年比18%となった。品目別では鉱物性燃料が48%を占め、次いで原材料が26%となっている。
- ・この結果、四国で見ると、6年連続して輸入超過となった。



(4) 四国企業の海外進出

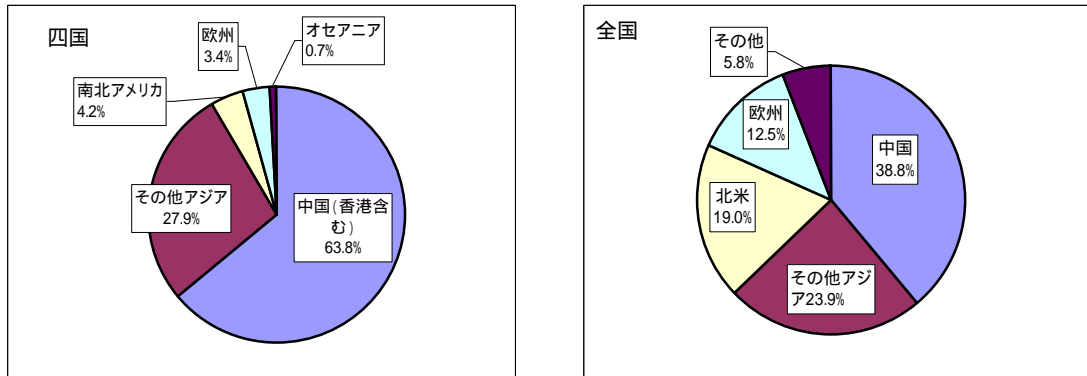
- ・1985年のプラザ合意後、急激な円高に伴い、わが国製造業の海外現地法人の新設数が急増した。現在では7800社近くに達しており、わが国の海外生産比率は、全法人ベースで2004年度は16%、現地法人を持つ企業に限れば30%に達している。

現地生産法人の新設数と為替レートの推移



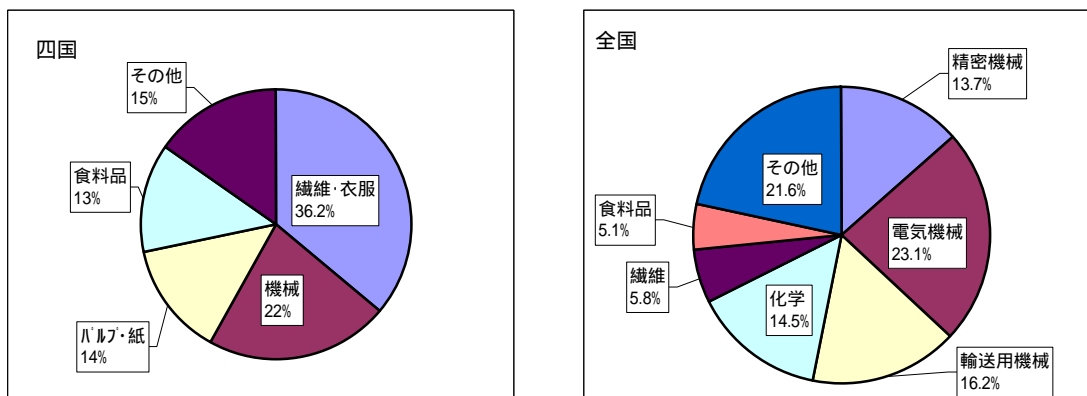
- ・四国の企業も現在 250 近くの現地法人が生産を行っており、中国を中心に海外進出する企業が多い。

現地生産法人の進出先別内訳



- ・業種別には、全国は機械関係が企業数の半数以上を占めるが、四国は繊維・衣服(タオル、手袋、縫製品など)が38%を占め、最も多くなっている。

現地生産法人の業種別内訳

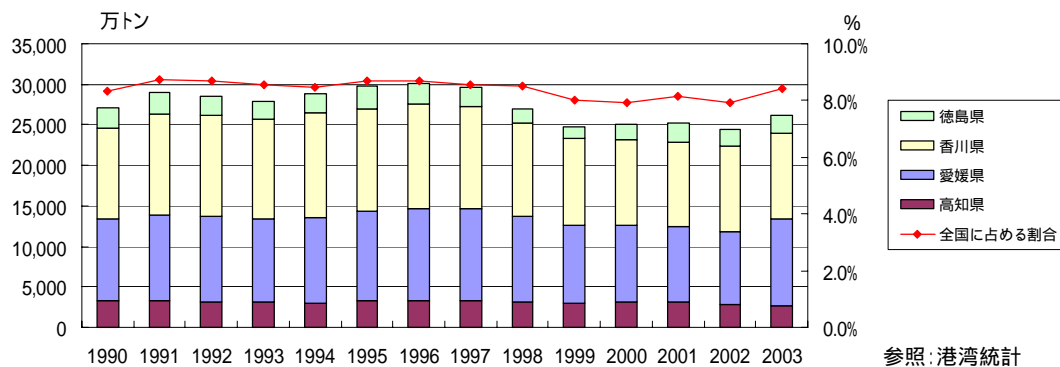


## 2. 四国の国際物流状況

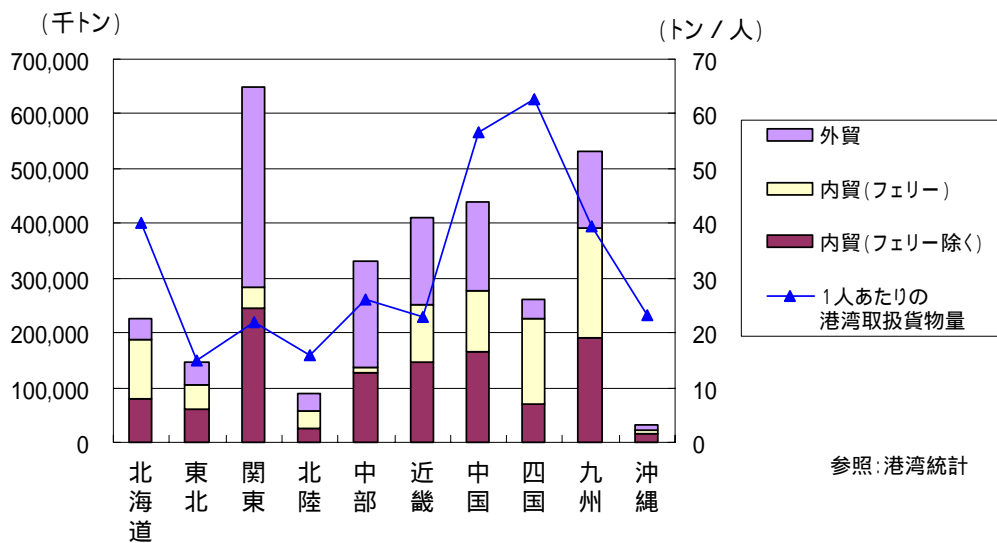
### (1) 四国の港湾物流概況

- ・ 四国地方の面積は 18.8km<sup>2</sup> で全国の 5.0%、人口（平成 12 年）は 415 万人で全国の 3.3%、県内総生産（平成 10 年度）の合計は 13.6 兆円で全国の 2.7% となっており、人口、総生産において、四国は、経済的に全国の約 3% のシェアを占めている。
- ・ 四国は、周囲を海に囲まれた地理的特性から、152 の港湾（全国の 14.1%）があり、四国内はもとより、輸出入においても重要な役割を果たしている。
- ・ 四国の港湾取扱貨物量は、近年 2 億 5000 万トン程度で推移しており、全国の 8~9% のシェアを占めており、人口・総生産のシェアに対して大きな値となっている。また 1 人あたりの港湾貨物取扱量は全国で最大であり、四国の生活・経済は港湾物流に依存しているといえる。

四国の港湾取扱貨物量

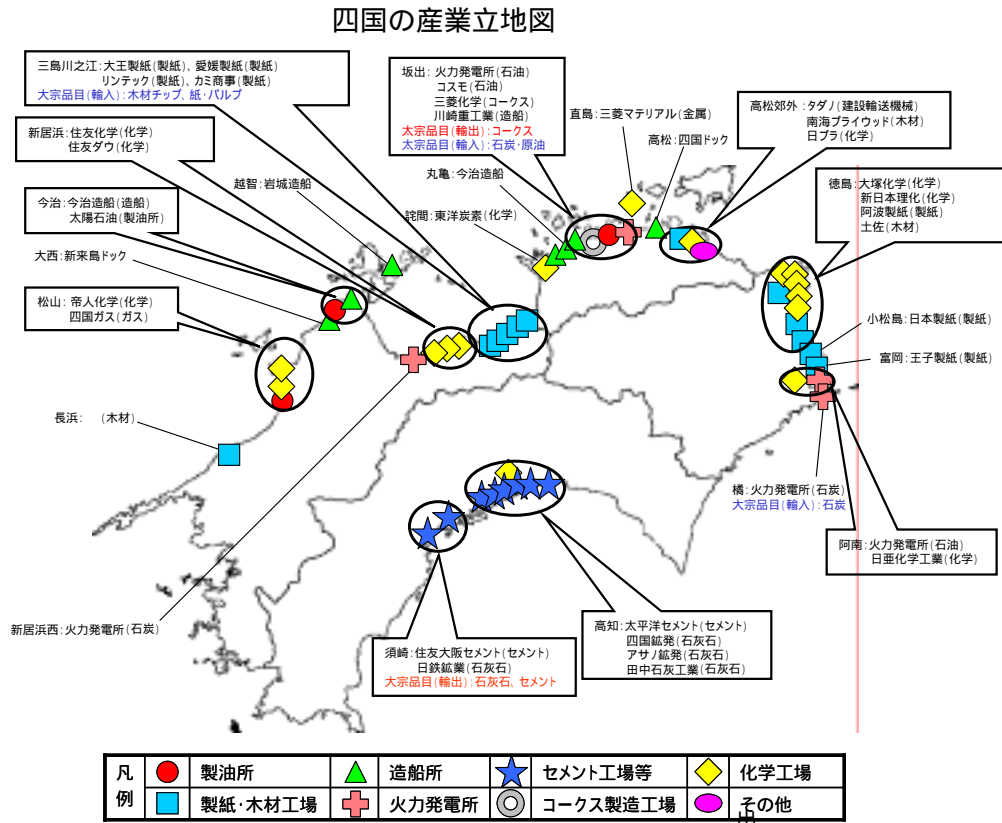


1 人あたりの港湾取扱貨物量



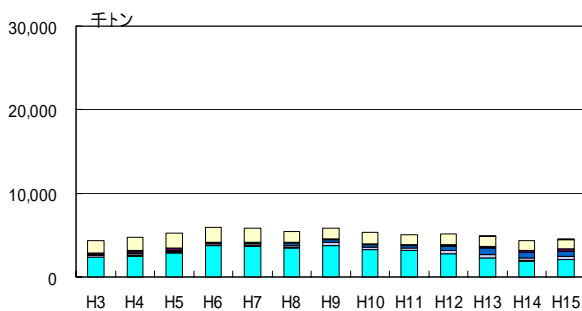
## (2) 四国のバルク輸送

- ・四国のバルク貨物は臨海部の産業構造及び企業活動と密接に関連しており、輸出は横ばい、輸入はやや増加傾向で推移している。港湾別に見ると、橋港、坂出港、三島川之江港においてバルク貨物の取扱量が多い。

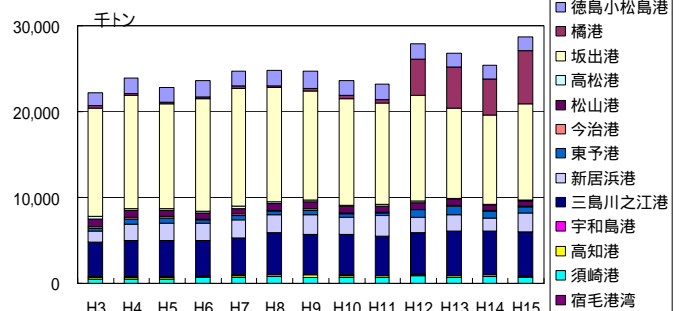


出典：四国地方整備局資料

### 四国のバルク貨物量推移（輸出）



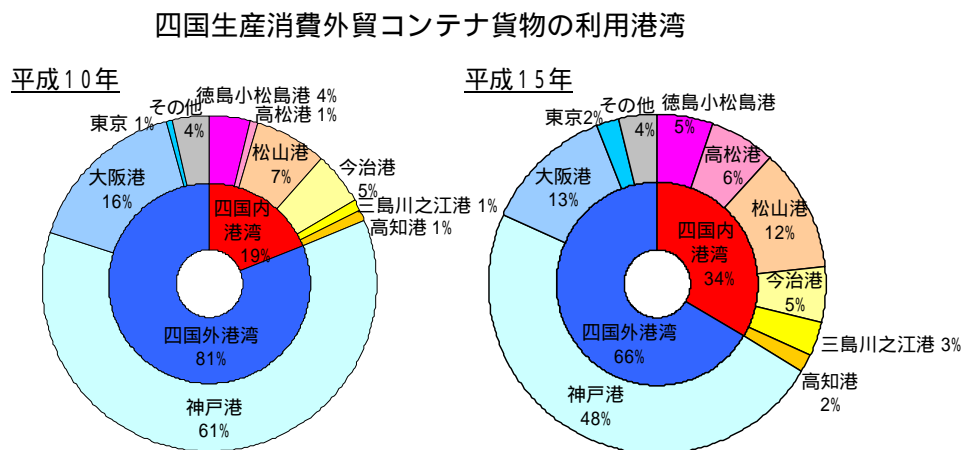
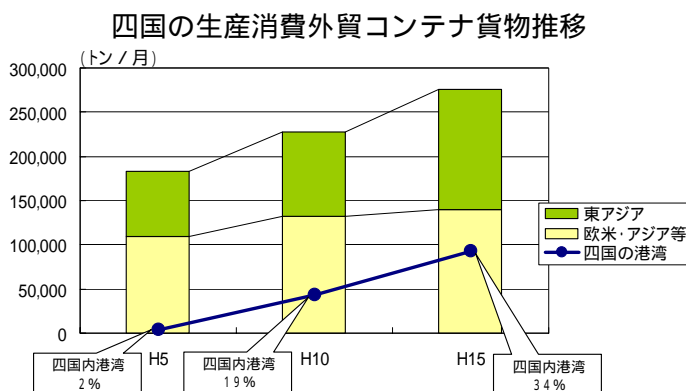
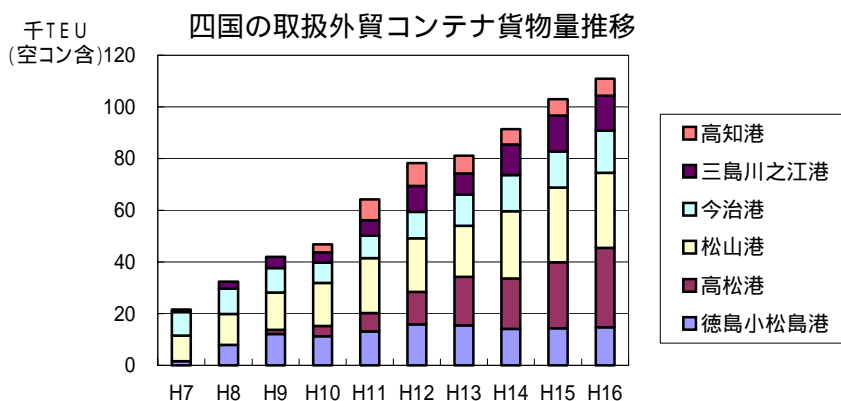
### 四国のバルク貨物量推移（輸入）



出典：四国地方整備局資料

### (3) 四国のコンテナ輸送

- ・四国で生産消費される外貿コンテナ貨物のうち、四国港湾を利用する貨物は平成10年の19%から平成15年の34%と、量、割合ともに大幅に増加している。また四国港湾の外貿コンテナ貨物量は10年で5倍と大きく増加している。ただし、まだコンテナの大半は、神戸・大阪港を経由する取扱となっている。
- ・四国における個別の港湾では、高松港、松山港、三島川之江港の貨物取扱量の伸びが大きい。



- ・四国の外貿コンテナ航路は、1992年に今治～釜山航路が開設され、その後、松山（1994年）、三島川之江（2001年）、徳島小松島（1995年）、高松（1997年）と順次就航し、平成10年の高知航路開設により、以下の6港が外貿コンテナ取扱港湾となった。現在はこの6港より韓国、中国、台湾、マニラに航路が開設されている。

### 四国の外貿定期コンテナ航路

港湾名	航路名	船社名	船舶代理店・集荷代理店 ・CYオペ	船種・船名・積載個数 (TEU)	開設年月	便数 (曜日)	寄港地
徳島小松島港	韓国航路	高麗海運(KMTC)	共同港運	フルコンテナ船 'SUNNY PALM, 342TEU	1995年6月	週1便 (土)	徳島小松島 - 広島 - 釜山 - 松山 - 今治 - 福山 - 高松 - 徳島小松島
	韓国航路	長綿商船 (KHS)	日本通運 徳島沖須事務所	フルコンテナ船 'SSワルサン, 126TEU	2005年10月	週1便 (金)	光種(水)・博多(木)・大阪(金)・神戸(金)・徳島(金)・光臨(日)・博多(月)・大阪(火)・光臨(水)
高松港	韓国航路	高麗海運(KMTC)	高松商運	フルコンテナ船 'SUNNY PALM, 342TEU	1997年6月 2003年7月	週1便 (金)	高松 - 徳島小松島 - 広島 - 釜山 - 松山 - 今治 - 福山 - 高松
		興亜海運(HEUNG-A) (共同配船)	高松商運	フルコンテナ船 'ASIA EXPRESS, 342TEU	2001年8月 2005年1月	隔週1便 (水、木)	水発:高松 - 広島 - 釜山 - 神戸 - 大阪 - 水島 - 高松 木発:高松 - 水島 - 釜山 - 広島 - 和歌山 - 高松
		汎洲海運(Pan Con) 高麗海運(KMTC) (共同配船)	高松商運	フルコンテナ船 'SUNNY OLIVE, 342TEU	2004年12月	隔週1便 (木)	高松 - 水島 - 釜山 - 福山 - 和歌山 - 高松
	中国航路	民生輪船有限公司 (Min Sheng Shipping Company)	日本通運高松支店	フルコンテナ船 'JIN MAN HAI, 332TEU	2002年4月	週1便 (火)	上海(土)・高松(火)・広島(水)・岩国(水)・上海(土)
フルコンテナ船 'JIN MAN JIANG, 332TEU				2002年8月	週1便 (月)	高松 - 水島 - 広島 - 大連 - 伊万里 - 志布志 - 三田尻中間 - 大連 - 青島 - 大連 - 青島 - 福山 - 高松	
松山港	韓国航路	興亜海運(HEUNG-A)	日本通運松山海運事業所	フルコンテナ船 'GLOBAL NUBIRA, 320TEU	1994年7月	週2便 (月、木)	月発:松山(月)・今治・広島・水島 - 釜山 - 松山 木発:松山(木)・今治・福山・高松 - 徳島小松島 - 広島 - 釜山 - 松山
		高麗海運(KMTC)	山九愛媛支店	フルコンテナ船 'KOREX INCHEON, 196TEU	2001年7月	週2便 (火、木)	釜山 - 伊予三島 - 今治 - 松山(火) - 釜山 釜山 - 松山(木) - 今治 - 岩国 - 釜山 - 松山
	台湾・マニラ航路	東京船舶 愛媛オーシャンライン	山九愛媛支店	フルコンテナ船 'SHIMANAMI, 450TEU	1995年8月	週1便 (水)	松山 - 広島 - 基隆 - マニラ - 高雄 - 基隆 - 志布志 - 細島 - 門司 - 中間 - 松山
				CONFIDENCE, 602TEU			
台湾航路	東京船舶 愛媛オーシャンライン	山九愛媛支店	フルコンテナ船 'ACK HOKUTO, 300TEU	2005年3月	週1便 (金)	松山 - 中間 - 基隆 - 広島 - 松山	
上海航路	SITC		フルコンテナ船 'JIN MAN YANG, 672TEU	2003年5月	週1便 (火)	松山 - 上海 - 大阪 - 神戸 - 松山	
今治港	韓国航路	興亜海運(HEUNG-A)	日本通運今治支店	フルコンテナ船 'GLOBAL NUBIRA, 204TEU	1992年6月	週2便(月、木)	釜山 - 松山 - 今治(月) - 広島 - 水島 - 釜山 - 松山 - 今治(木) - 福山 - 高松 - 徳島小松島 - 広島 - 釜山
		高麗海運(KMTC) (共同配船)	今治商運	フルコンテナ船 'SUNNY PALM, 342TEU	2003年7月		
三島川之江港	韓国航路	東南亜海運(DONG-NAMA)	今治商運	フルコンテナ船 'KOREX INCHEON, 196TEU	2002年1月	週2便(火、金)	釜山 - 三島川之江 - 今治(火) - 松山 - 釜山 釜山 - 松山 - 今治(金) - 岩国 - 釜山
		興亜海運(HEUNG-A)	日本興運	フルコンテナ船 'KOREX INCHEON, 196TEU	2001年7月	週1便 (月)	釜山 - 伊予三島(月) - 今治 - 松山 - 釜山
高知港	韓国航路	興亜海運(HEUNG-A)	日本興運	フルコンテナ船 'HAPPY STAR, 340TEU	2001年5月	週1便 (月)	三島川之江 - 岩国 - 釜山 - 唐津 - 油津 - 大分 - 釜山 - 三島川之江
		南星海運(Nam-Sung)	大王海運	フルコンテナ船 'HAPPY STAR, 340TEU	2001年5月	週1便 (月)	釜山(日) - 大阪(月) - 神戸(月) - 清水(火) - 豊橋(水) - 高知(木) - 釜山(金)

2005年4月1日現在 出典:日本海新聞2004年7月21日 2005年10月1日





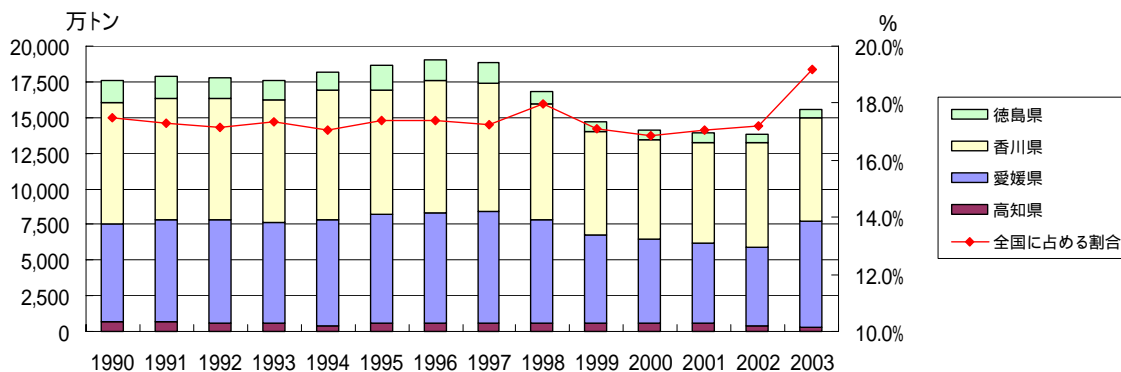
(4) 四国のフェリー輸送

- ・四国のフェリー貨物量は全国のフェリー貨物量の約2割を占める。本四連絡橋の開通に伴い取扱貨物量は減少しているものの、現在でも約1億5000万トンの貨物を取り扱っており、また阪神港への外貿コンテナの海上輸送も担うなど、四国においてフェリー輸送は四国の生活・経済を支える依然重要な役割を担っている。

四国と本州・九州を結ぶフェリー航路



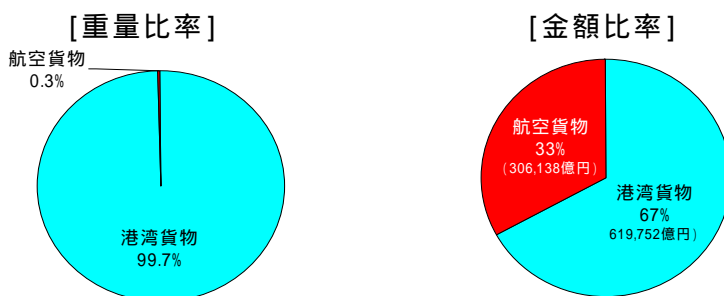
四国港湾のフェリー貨物量



(5) 四国の航空物流

- ・日本の国際貨物の輸送は、重量比で見るとそのほとんどが船舶輸送であり、わが国の輸出入貨物の大宗は、港湾を經由している。しかしながら、金額比では3分の1が航空貨物となっており、高付加価値の製品について航空機輸送が利用されている。

国際貨物輸送の港湾、航空貨物の割合（全国）

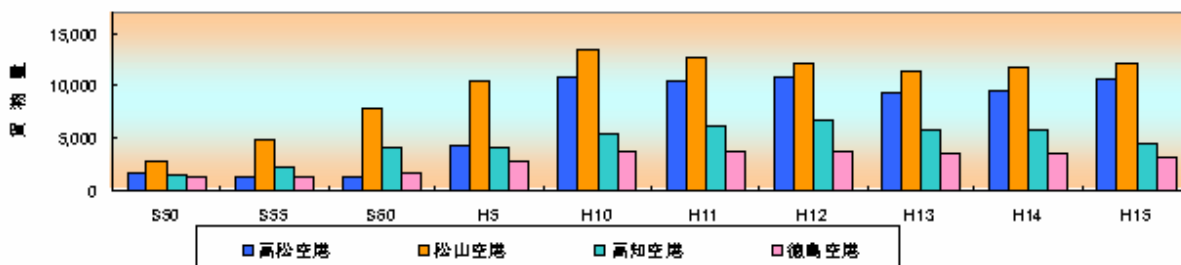


出典：国土交通省港湾計画課資料

出典：日本関税協会（外国貿易概況）

- ・四国地域を発着する航空輸送量（国内・海外）は、各空港施設の整備とも相まって、年々増大し、平成10年と昭和50年を比較すると旅客が約2.8倍、貨物量は約10倍となっている。

空港別貨物量（国内・海外）の推移



【参考】四国4空港の路線便数

路線	高松空港	松山空港	高知空港	徳島飛行場
東京	20便/日	20便/日	16便/日	18便/日
関西	-	4便/日	-	-
伊丹	-	32便/日	-	-
福岡	-	6便/日	4便/日	2便/日
中部	-	8便/日	-	4便/日
小牧	-	6便/日	6便/日	-
札幌	-	2便/日	-	-
熊本	-	2便/日	-	-
宮崎	-	-	2便/日	-
鹿児島	2便/日	2便/日	-	-
那覇	2便/日	8便/週	6便/週	-
ソウル	6便/週	6便/週	-	-
上海	-	4便/週	-	-
計	24/日+6/週(4路線)	82/日+18/週(12路線)	56/日+6/週(6路線)	22/日(3路線)

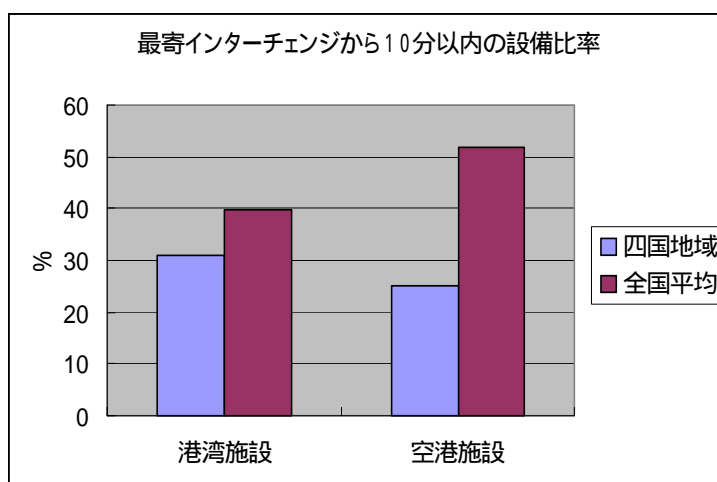
( 6 ) 四国のアクセス道路整備状況

- ・ 四国の道路は、昭和 29 年から数次にわたる道路整備 5 ヶ年計画が実施され、国道を中心に改善が進んだ。
- ・ 四国の高速道路は、四国横断自動車道と四国縦貫自動車道から成っており、瀬戸大橋など 3 つの本州四国連絡橋と一体となって、四国地方の交通の大動脈となっている。
- ・ 高速道路は、日本の国土を動脈のようにつなぎ、すべてをネットワーク化してはじめて大きな効果を発揮するものであり、四国内を 8 の字型で循環する高規格幹線道路のネットワークは最低限必要な社会基盤で、東南海の地震など、災害時における代替路線の確保や傷病者の搬送など、ライフラインとしての必要性も高く、今後とも整備を続けていく必要がある。

四国の高速道路の整備状況



- ・道路を、物流拠点からのアクセスの観点から見ると、主要港湾施設や空港施設は、四国の各県都に集中しており、最寄の高速道路のインターチェンジから、現在 10 分以内で到達できる重要港湾は、坂出港、東予港、三島川之江港、須崎港、徳島空港の 4 港、1 空港である。  
これは、全国平均を下回る水準であり、物流拠点へのアクセスの向上は大きな課題である。



出典：四国地方整備局

以 上