

# 四国国際物流戦略チーム 第2回WG(勉強会)

資料編

平成18年12月15日

< 目次 >

1 . 世界と東アジアの経済動向	
( 1 ) 世界の経済規模と中国の成長	1-1
( 2 ) 世界の貿易構造と日中貿易	1-3
( 3 ) 中国への対外投資	1-5
2 . 四国経済・産業の動向	
( 1 ) 社会・経済指標	2-1
( 2 ) 県民総生産、総所得の推移	2-2
( 3 ) 人口及び高齢化の進行	2-3
( 4 ) 四国経済の概況	2-4
( 5 ) 四国の産業構造	2-7
( 6 ) 四国の基幹産業	2-8
( 7 ) 企業の海外進出	2-9
( 8 ) 企業立地の動向	2-10
( 9 ) 完全失業率、有効求人倍率、倒産件数の推移	2-11
( 1 0 ) 臨海部未利用地の状況	2-12
3 . 四国の港湾貨物の概要	
( 1 ) 全体数量・バルク貨物の概要	3-1
( 2 ) コンテナ貨物の概要	3-6
( 3 ) 内貿フェリー・コンテナ航路の概要	3-14
( 4 ) 四国の航空貨物の概要	3-20
4 . その他関連資料	
( 1 ) 国際フェリー、R O R O 航路の状況	4-1
( 2 ) 港湾施設の老朽化	4-3
( 3 ) ポートセールスの状況	4-4
( 4 ) 九州地方、中国地方、近畿地方の戦略チームの状況	4-7
参考資料 1 公的機関、民間機関による世界経済・日本経済の見通し	参 1-1
参考資料 2 四国主要港別のコンテナ航路就航状況及びコンテナ貨物取扱い状況	参 2-1
参考資料 3 コンテナ貨物量・航路数の将来推計	参 3-1

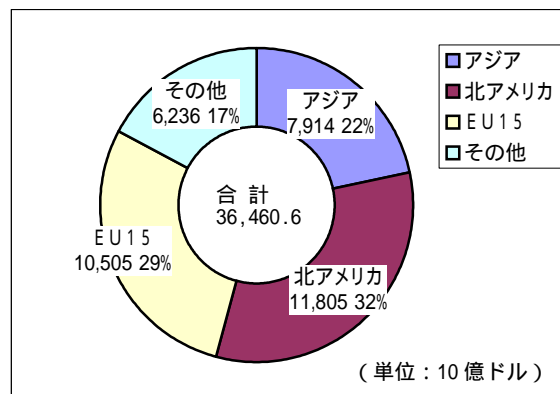
## 1. 世界と東アジアの経済動向

### (1) 世界の経済規模と中国の成長

世界の経済構造は、北アメリカを筆頭に、ヨーロッパ、アジアのほぼ三極構造となっている。中でもアメリカのGDPは群を抜いており、1人当たりのGDPも高い水準にある。

しかしながら、世界の主要国(地域)が0～4%の実質GDP成長率で推移している中、中国は改革開放(1978年)以降、市場経済を拡大させながら、20年以上にわたって年平均9%以上の高い経済成長率で伸び続け、2003年時点で世界第7位GDP規模となった。

また、将来見通しにおいても、中国は「世界の工場」として、9%代後半の成長率で推移することが予測されており、現状の成長率は、2010年の万博開催まで続くとい一般的には言われている。



資料: 外務省HPより作成(同右)

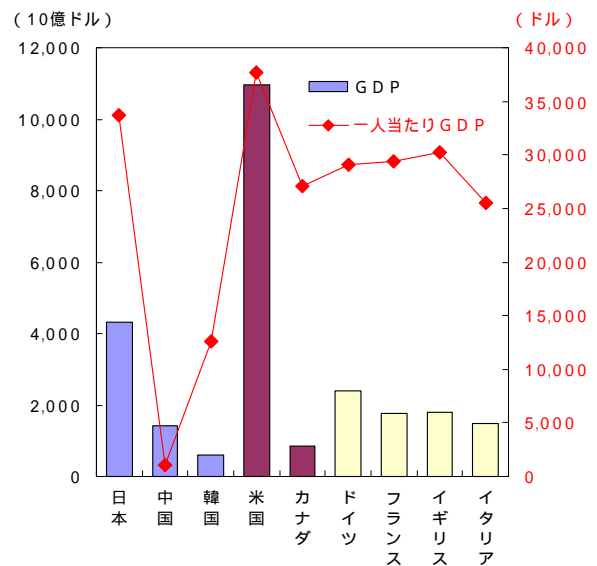


図 - 1.1 世界のGDPの地域別構成(2003年)

図 - 1.2 主要国のGDP及び1人当たりのGDP(2003年)

表 - 1.1 IMFによる世界経済見通し

(前年比、%)

	2004年 実績	2005年 実績	2006年 見通し	2007年 見通し
世界計	5.1	4.9	5.1	4.9
日本	2.7	2.6	2.7	2.1
アメリカ	4.2	3.2	3.4	2.9
カナダ	2.9	2.9	3.1	3.0
ユーロ圏	2.0	1.3	2.4	2.0
ドイツ	1.6	0.9	2.0	1.3
フランス	2.0	1.2	2.4	2.3
イタリア	1.2	0.1	1.5	1.3
イギリス	3.2	1.9	2.7	2.7
韓国	4.6	4.0	5.0	4.3
中国	9.5	10.2	10.0	10.0
ロシア	7.2	6.4	6.5	6.5

資料: 外務省HP

内閣府「世界経済の潮流」

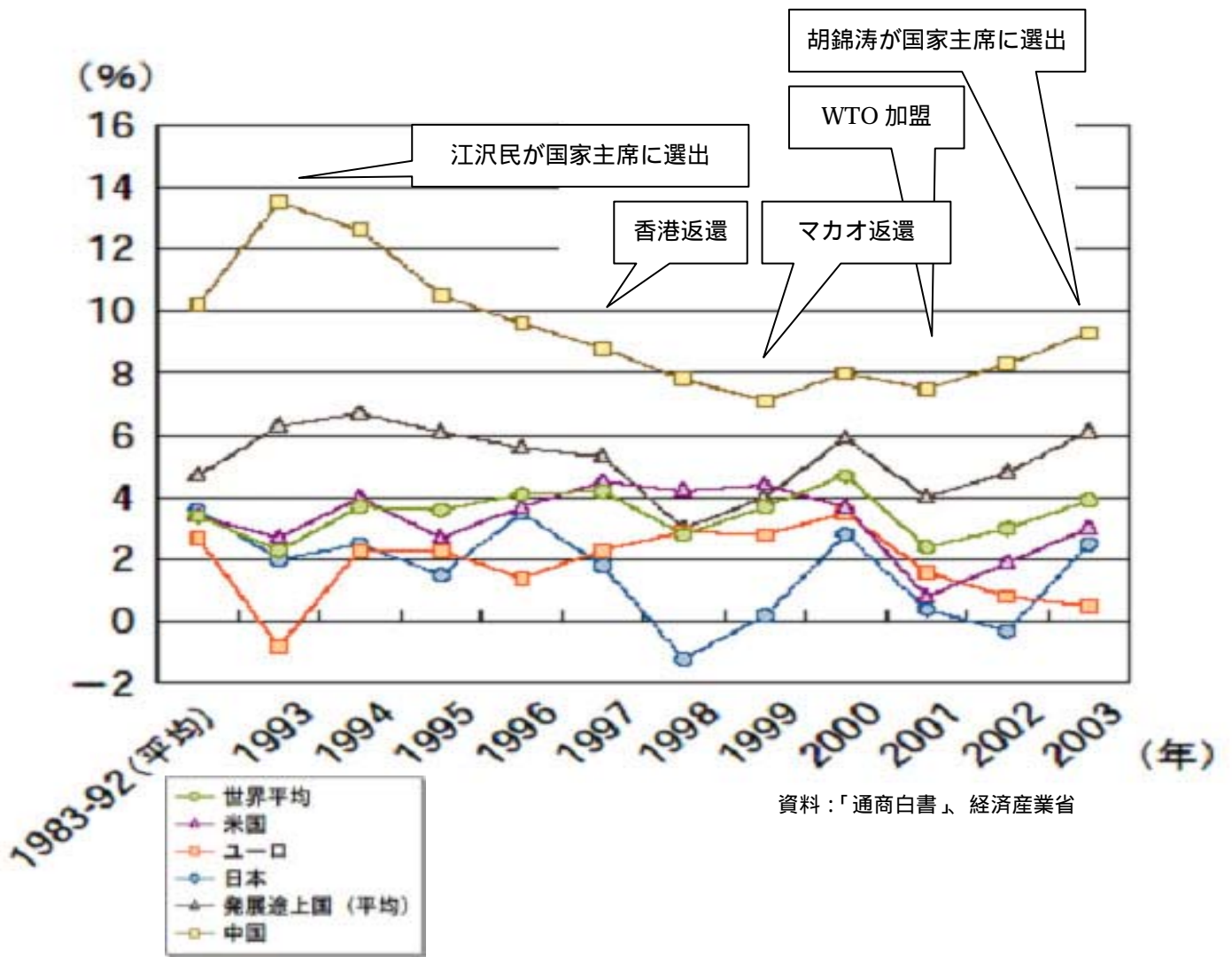


図 - 1.3 主要国（地域）の実質 GDP 成長率の推移

表 - 1.2 中国において今後予定されるイベント・インフラ整備

2006年	上海ユニバーサル・スタジオ開業
2008年	北京オリンピック開催，北京上海高速鉄道開通
2010年	上海万博 西部大開発 リニア鉄道運航

(2) 世界の貿易構造と日中貿易

世界の貿易

2005年における世界の貿易総額は21兆2,140億ドルで、その国別構成比においてはアメリカ、ドイツ、中国が上位3国となっている。

過去11年間の世界の貿易額(商品貿易)の年平均伸び率は7.6%であったが、中国の輸出は18.5%、輸入は18.3%と2倍以上の水準を確保し、2005年には輸出、輸入でともに第3位と、我が国よりも上位に位置している。

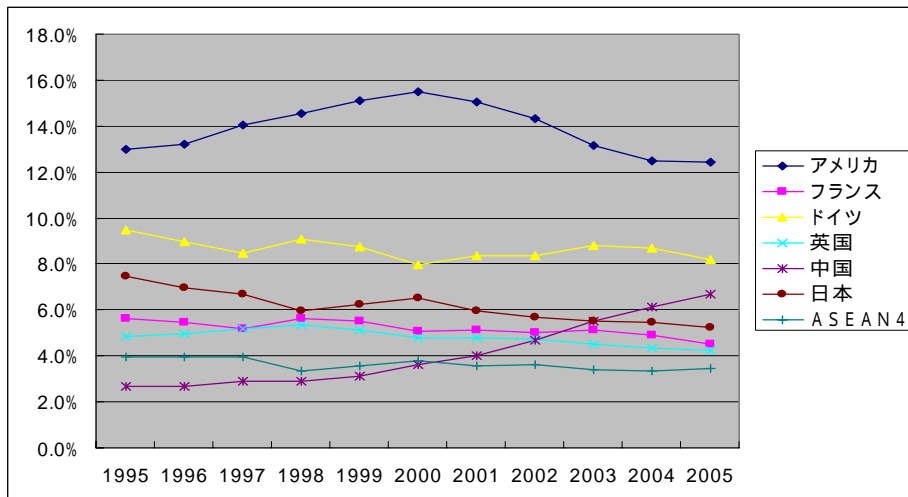


図 - 1.4 世界の貿易総額に占める国別構成比の推移

表 - 1.3 世界の貿易額の変化 (1995~2005年の年平均伸び率)

	輸出	輸入	総額
世界	7.6	7.7	7.6
アメリカ	4.7	8.7	7.1
E U 25	9.6	9.7	9.6
ドイツ	4.5	5.9	5.2
フランス	6.7	5.6	6.1
イギリス	5.0	6.8	6.0
中国	18.5	18.3	18.3
日本	3.5	5.1	4.2
N I E S	7.1	6.3	6.7
A S E A N 4	7.3	6.0	6.5

表 - 1.4 世界の輸出入額の国別ランキング (2005年)

順位	輸出	金額 (10億ドル)	割合 (%)	前年比 (%)	順位	輸入	金額 (10億ドル)	割合 (%)	前年比 (%)
1	ドイツ	969.9	9.3	7	1	アメリカ	1732.4	16.1	14
2	アメリカ	904.4	8.7	10	2	ドイツ	773.8	7.2	8
3	中国	762.0	7.3	28	3	中国	660.0	6.1	18
4	日本	594.9	5.7	5	4	日本	514.9	4.8	13
5	フランス	460.2	4.4	2	5	英国	510.2	4.7	8
6	オランダ	402.4	3.9	13	6	フランス	497.9	4.6	6
7	英国	382.8	3.7	10	7	イタリア	379.8	3.5	7
8	イタリア	367.2	3.5	4	8	オランダ	359.1	3.3	12
9	カナダ	359.4	3.4	14	9	カナダ	319.7	3.0	15
10	ベルギー	334.3	3.2	9	10	ベルギー	318.7	3.0	12

資料: 「International Trade Statistics 2005」

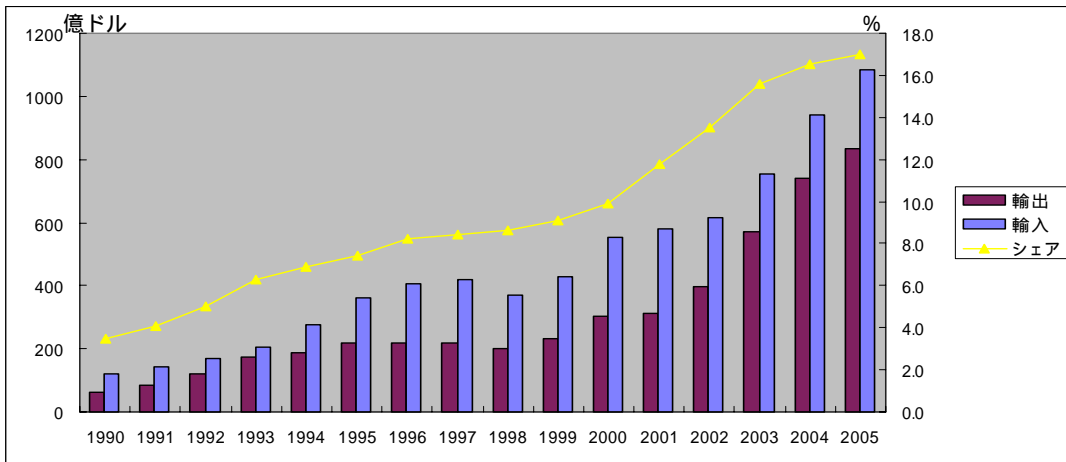
## 日中貿易の概況

日中貿易は1993年頃から拡大基調に入り、特に1999年以降は急成長をしている。中でも、1995年以降は、輸入が輸出を大きく上回って推移しており、貿易総額に占める割合も年々上昇傾向にある。中国の相手国別貿易額のシェアをみると、2005年現在、日本はアメリカの次点で2位にある。

日本の貿易額における中国と米国のシェアの推移をみると、輸出では依然、米国のシェアが高いものの、その差は縮まりつつある。一方、輸入については、2002年において中国のシェアが米国のシェアを上回る逆転減少が生じ、以後、その差は拡大しつつある。

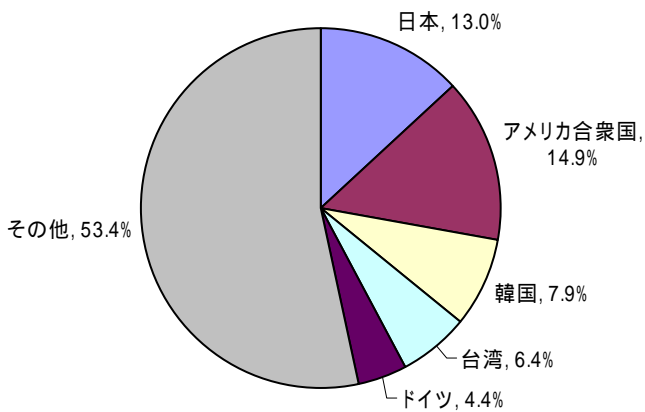
これらから、国際貿易における日本と中国の関係は、極めて緊密になりつつあると言える。

(億ドル)



資料：JETRO 資料

図 - 1.5 日中貿易額及び貿易総額に占める日中貿易のシェアの推移



資料：JETRO 資料

図 - 1.6 中国と海外諸国との貿易額シェア (2005年)

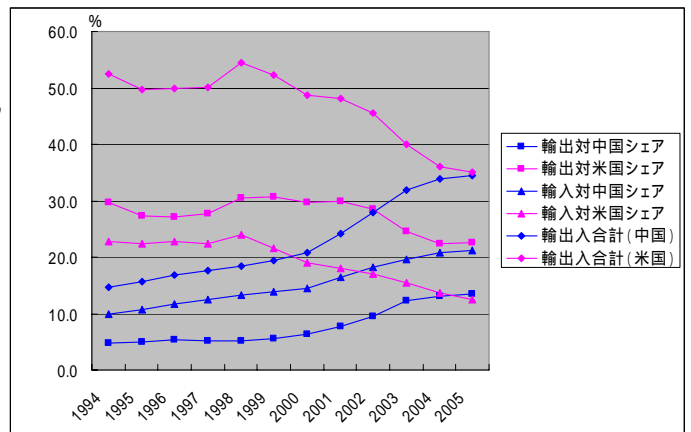


図 - 1.7 日本の輸出入に占める中国、米国のシェアの推移

### (3) 中国への対外投資

#### 中国への直接投資

中国は、世界の輸出生産拠点としての優位性に加え、近年では巨大な消費市場としての魅力が外資系企業を引きつけ、対世界の発展途上国向け直接投資（FDI）の3割、対アジア（日本を除く）向けFDIの5割を受け入れている。

また、2003年には契約金額ベース（実行金額）で535億ドルと初めてアメリカを抜き、ルクセンブルグを除けば世界最大の投資受け入れ国となる等、その世界経済における存在感を急速に高めている。

我が国も、中国への投資熱は1996～1999年にかけて一時落ち込んだものの、再び増加に転じており、2005年時点で契約額は35億ドルに達しようとしている。

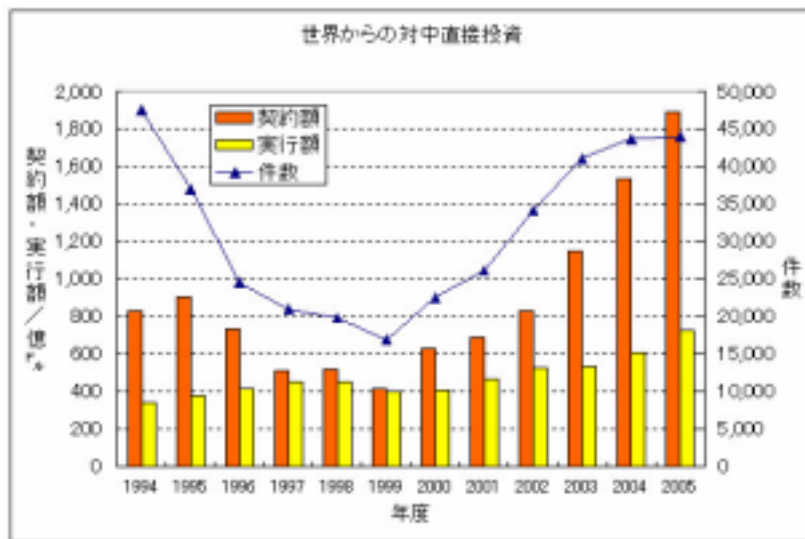
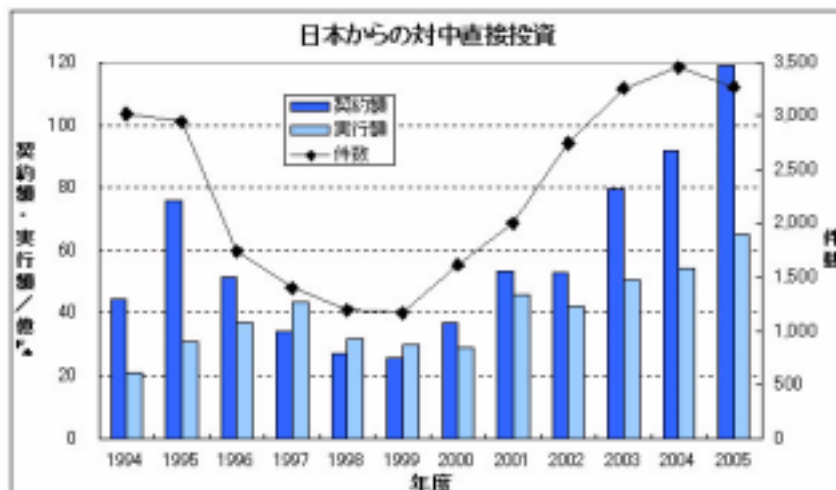


図 - 1.8 対中国直接投資の推移



資料：日中投資促進機構 HP

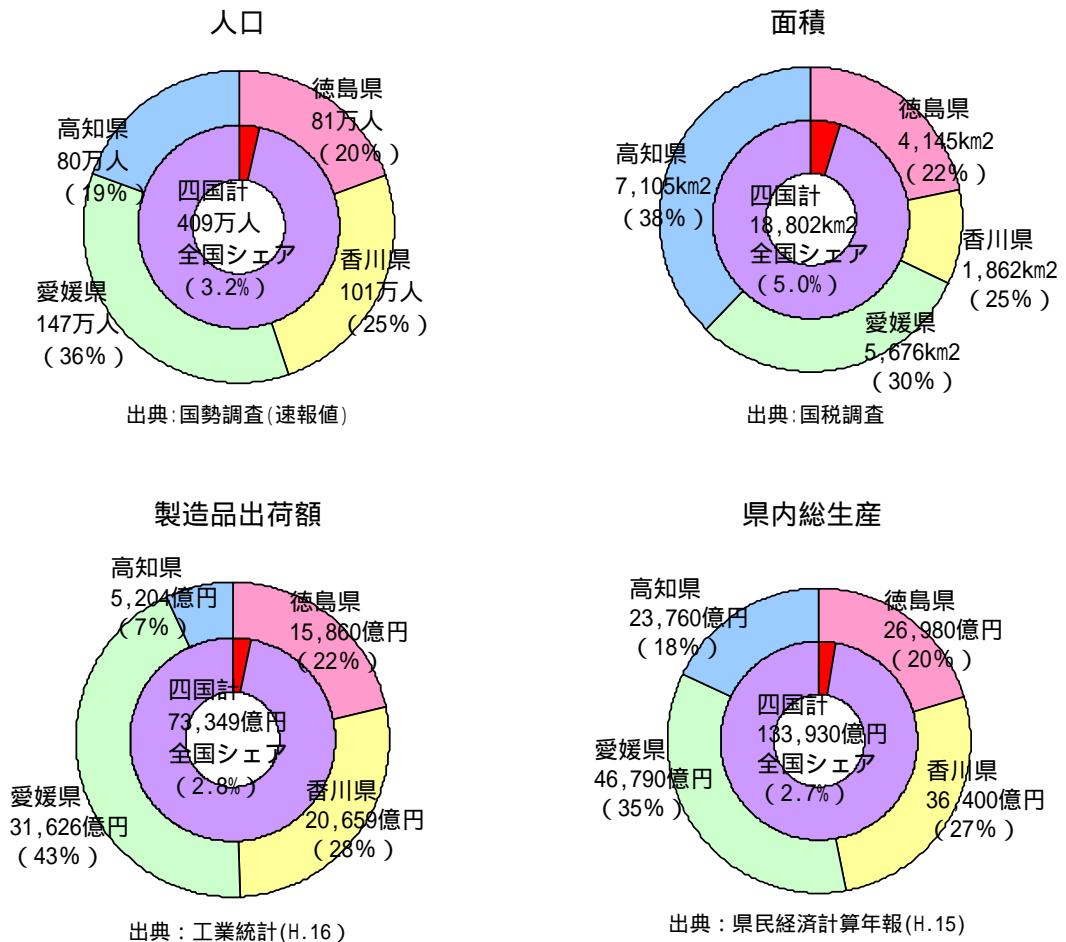
図 - 1.9 日本の対中国投資

## 2. 四国経済・産業の動向

### (1) 社会・経済指標

四国地域は総面積で全国の5.0%、人口で3.2%を占めているが、県内総生産、製造品出荷額はともに2.7%を占めるに過ぎず、経済的地位は全国的にみると相対的に低い。

四国地域内をみると、面積は太平洋側に位置する高知県と徳島県の両県で四国全体の60%を占めるが、経済基盤は瀬戸内側の香川県、愛媛県で強くなっている。



注) 内円: 全国シェア 外円: 四国各県シェア

図 - 2.1 四国の主要社会・経済指標

表 - 2.1 四国の主要社会・経済指標

	四国	全国	四国のシェア
人口 (千人)	4,086	127,757	3.2%
面積 (km <sup>2</sup> )	18,802	379,071	5.0%
県内総生産 (億円)	133,930	4,960,505	2.7%
製造品出荷額 (億円)	75,472	2,720,095	2.8%



(2) 県民総生産・総所得の推移

1) 県民総生産の推移

四国の県民所得は、平成 15 年度で 133,927 億円となっており、全国の 2.7%を占めている。推移を見ると、平成 8 年以降減少傾向にあったが、平成 14 年から平成 15 年にかけては 0.4%の増加となっている。

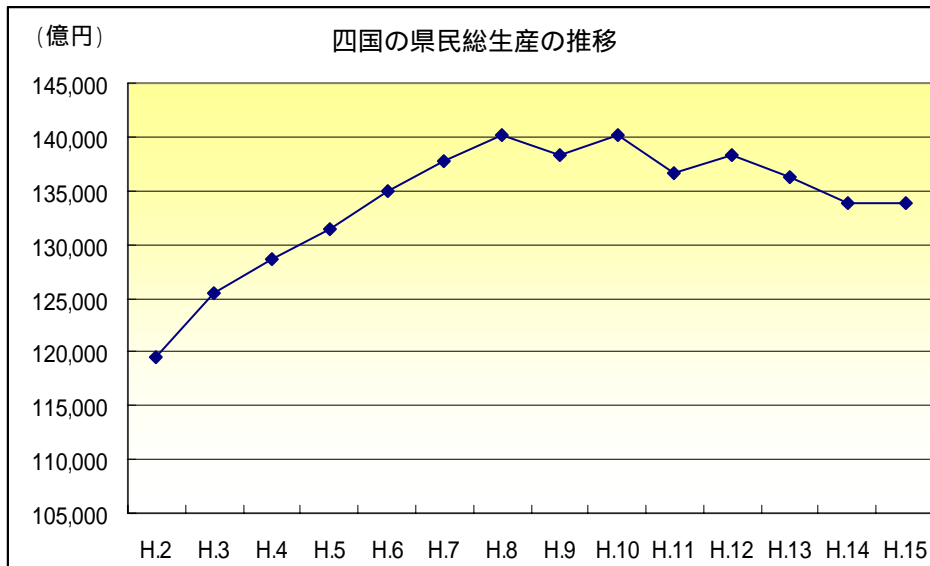


図 - 2.2 四国の県民総生産の推移

2) 一人当たりの県民所得

一人当たりの県民所得は平成 15 年度で 2,490 千円となっており、全国平均の 84.2%に留まり、依然として格差が生じている。

推移を見ると、平成 14 年以降 2 年連続で減少傾向であったが、平成 15 年では前年比+0.7%となり、微増に転じている。

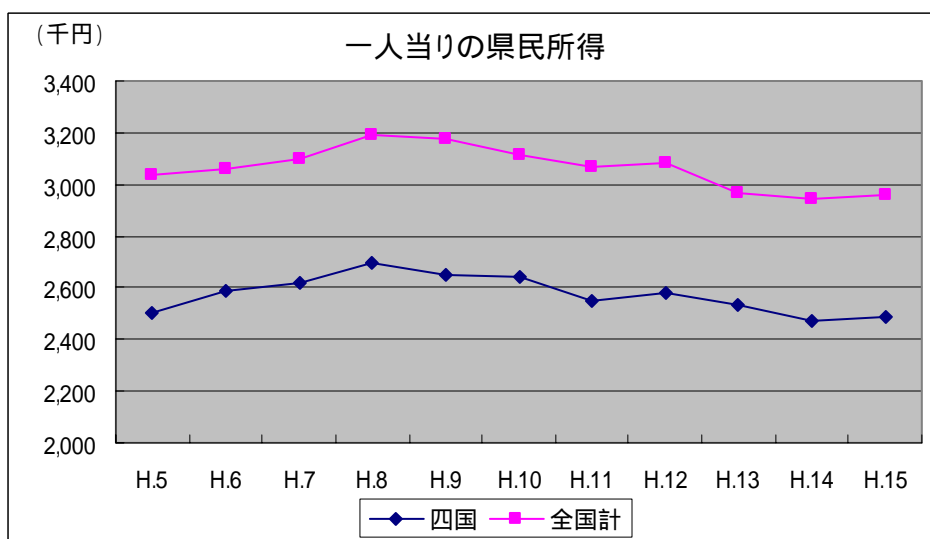


図 - 2.3 一人当たりの県民所得

(3) 人口及び高齢化の進行

平成12年国勢調査における、市町村別の高齢化率をみると、内陸の山間地や離島において高齢化率が30%を超える市町村が目立っている。

また、平成42年における65歳以上の人口の占める割合は、全国が29%であるのに対し、四国は32%となっている。

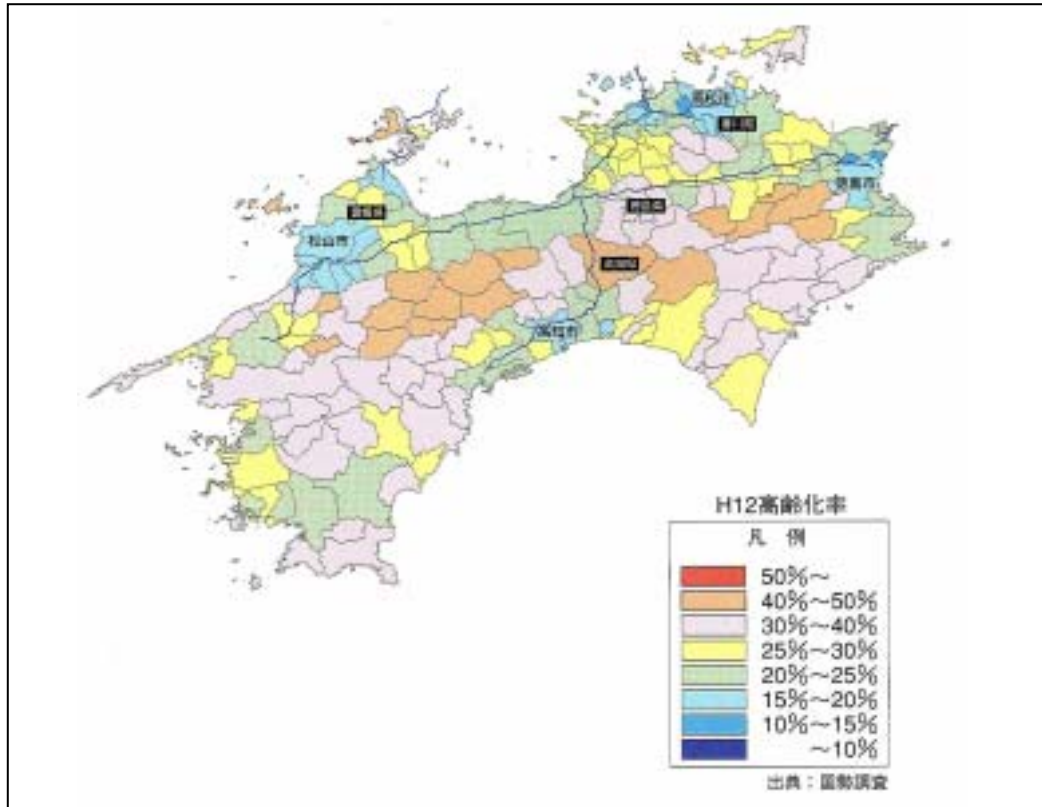
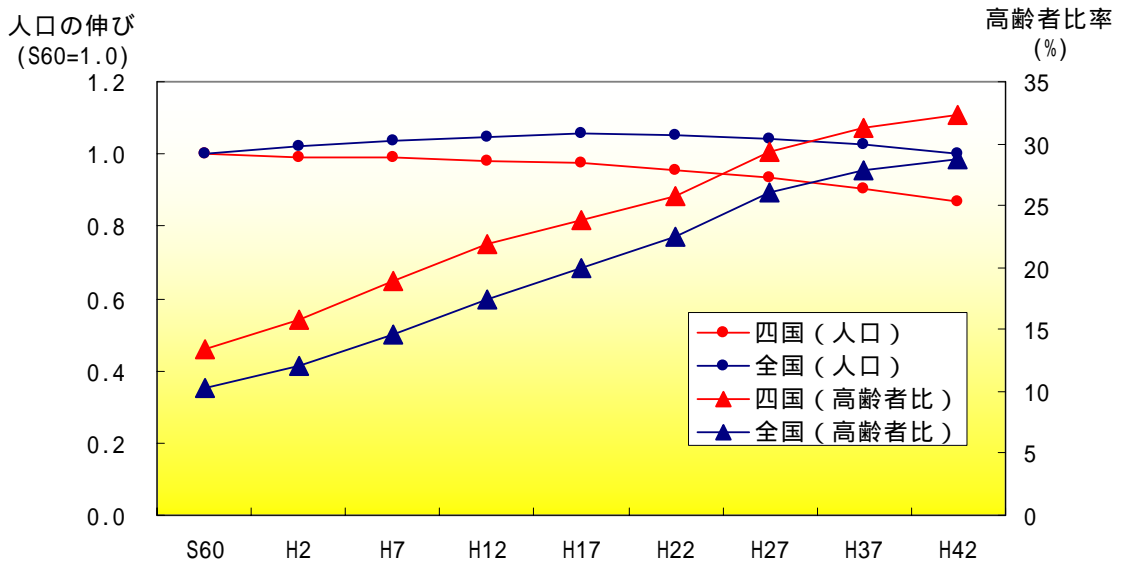


図 - 2.4 市町村別の高齢化率の分布



出典：国勢調査

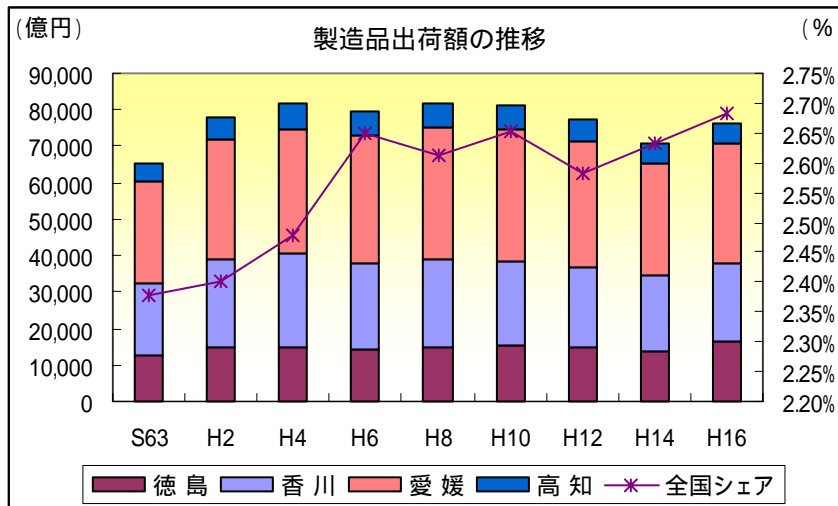
都道府県別将来推計人口 (平成14年3月推計 国立社会保障・人口問題研究所)

図 - 2.5 全国及び四国における将来人口の伸び (S60 = 1.0) と高齢者構成比の推移

(4) 四国経済の概況

1) 製造品出荷額の推移

四国の製造品出荷額は平成16年で約7兆6千億円であり、全国の約2.7%を占めている。推移を見ると、平成14年を底として以降は増加に転じている。県別では、愛媛県が約3兆円で最も多く、高知県が約5千億円で最も低くなっている。

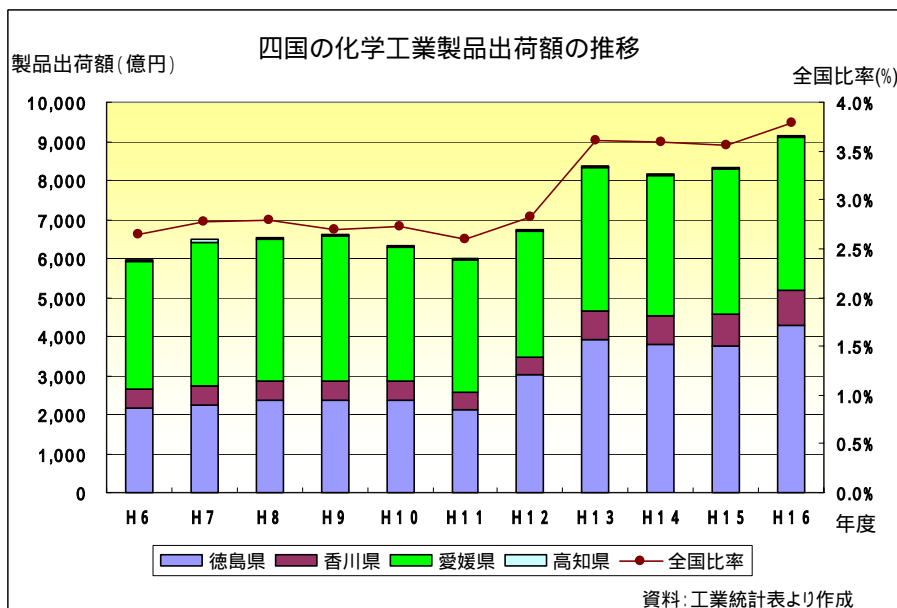


(出典：工業統計)

図 - 2.6 製造品出荷額の推移

2) 四国の化学工業

四国の化学工業は、繊維原料、合成樹脂、化学肥料、カ性ソーダ、無機化学品、有機化学品等、多品種にわたり生産されている。化学繊維・樹脂原料や光学フィルムなどは、旺盛な海外需要を反映し、フル操業を続ける企業が見受けられるなど、好調を継続している。また、医薬品なども好調である。



資料：工業統計表より作成

図 - 2.7 四国の化学工業製品出荷額の推移

### 3) 貿易額の推移

四国の貿易額は7年間で1.6倍になっている。また、1999年以降7年連続して輸入超過となっている。

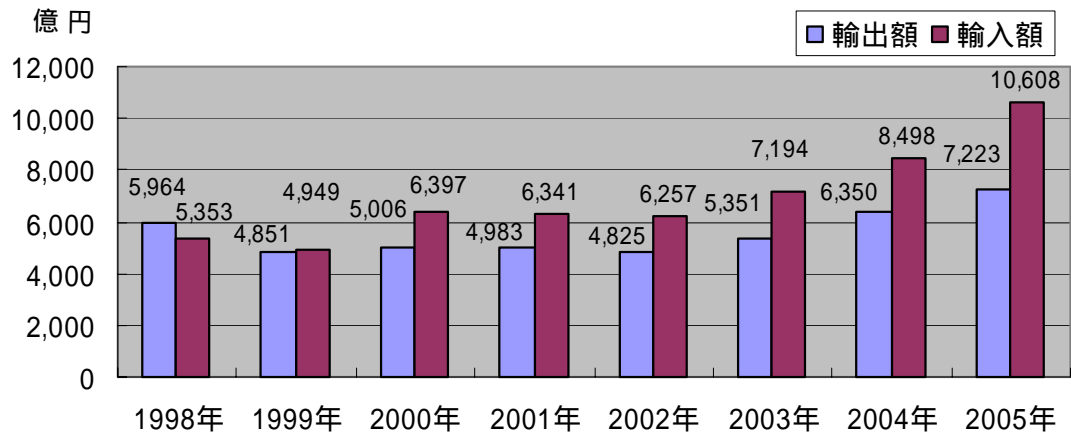


図 - 2.8 四国の輸出入動向の推移

#### 4) 企業の設備投資動向

四国の企業の設備投資額は、2004年以降増加傾向にあり、2006年には全産業合計で5,000億円を上回っている。

業種別にみると、この5年間で最も設備投資額が伸びているのは、製造業では石油、化学、一般機械が伸び率で100%以上であり、非製造業では建設業が300%を超えている。一方、設備投資額の減少率が最も高いのは、製造業では繊維で70%の減少、非製造業では不動産で、80%の減少となっている。

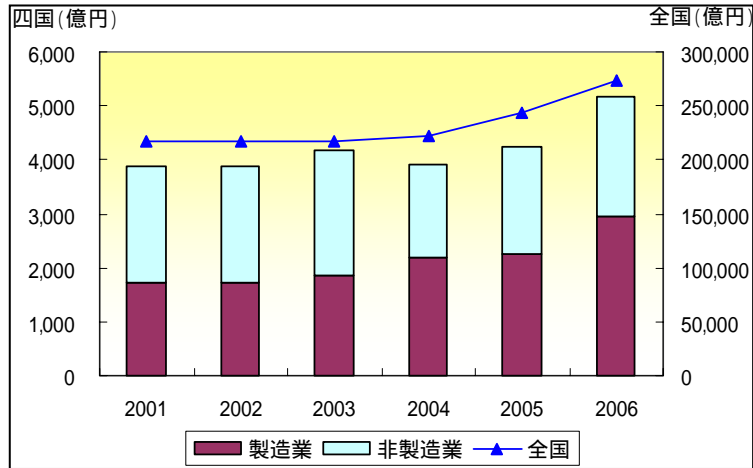


図 - 2.9 四国及び全国の設備投資動向

表 - 2.2 四国における業種別設備投資動向

年 度	投資実績(01～05年度)と計画(06年度)：(単位：億円)						増減率(%)				
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
全産業	4,684	3,888	4,181	3,925	4,242	5,180	17.0	9.8	2.8	7.0	22.1
製造業	2,027	1,731	1,862	2,174	2,238	2,946	14.6	12.2	20.2	3.6	31.6
食品	116	71	76	74	111	122	39.0	5.1	3.5	58.8	9.5
繊維	153	68	52	49	39	44	55.5	1.1	7.6	140.3	13.4
紙・パルプ	464	299	299	270	330	459	35.6	2.9	10.0	21.6	38.9
化学	446	576	435	631	464	933	29.2	24.8	70.2	23.5	101.1
石油	52	71	65	29	61	116	37.2	9.3	56.6	111.7	88.6
窯業・土石	12	16	15	2	8	9	34.5	1.0	36.9	49.2	13.2
鉄鋼	22	10	28	32	40	32	54.1	155.6	11.1	34.6	21.7
非鉄金属	105	78	248	173	283	248	25.8	217.0	33.7	64.1	12.7
一般機械	93	63	39	74	121	174	32.4	27.3	47.5	36.6	44.4
電気機械	345	355	443	632	422	605	2.9	25.0	42.8	38.1	43.4
精密機械	0	0	3	0	2	2	50.0	803.3	94.8	1092.9	12.0
輸送用機械	113	79	103	143	270	100	29.8	30.4	44.9	89.0	63.0
その他製造業	148	45	58	65	87	103	69.6	113.2	2.4	34.9	18.5
非製造業	2,656	2,157	2,319	1,751	2,003	2,235	18.8	8.0	21.5	11.1	11.6
建設	8	5	12	7	35	33	38.7	173.8	41.5	331.5	6.0
卸売・小売	305	297	304	194	301	259	2.6	2.8	38.2	64.7	13.8
不動産	175	18	101	25	11	30	89.7	448.0	70.7	73.8	183.4
運輸	110	149	154	88	73	88	35.6	1.6	44.9	21.0	21.6
電力・ガス	1,036	782	920	622	649	722	24.5	19.3	28.6	4.3	11.3
電力	995	739	879	576	621	633	25.7	20.8	30.7	7.7	2.0
通信・情報	125	112	103	118	182	237	10.4	15.8	21.1	46.1	30.7
リース	806	750	709	655	690	767	6.9	5.4	1.3	1.1	11.1
サービス	67	21	11	23	21	41	68.8	33.2	116.6	35.6	93.4
その他非製造業	19	22	6	19	42	56	13.1	64.6	40.2	105.2	34.7
全産業(除電力)	3,687	3,149	3,302	3,349	3,621	4,548	14.6	7.2	4.6	6.9	25.6
非製造業(除電力)	1,662	1,418	1,440	1,175	1,383	1,602	14.7	1.3	15.9	12.8	15.8

四捨五入の関係により、合計は一致しない場合がある。

資料：「2002～2006・2007年度 四国地方民間企業設備投資動向調査2002年～2006年 日本政策投資銀行四国支店

(5) 四国の産業構造

- ・四国地域では瀬戸内海に面する臨海部を中心に、古くから紙・パルプ、石油・石炭、造船業などの基礎素材型産業を中心にして発展してきた。
- ・現在でも基礎素材型産業の製造品出荷額等の割合は、製造業全体の3割を越え、全国よりも高い割合にある。また1988年からの伸びも最も高い

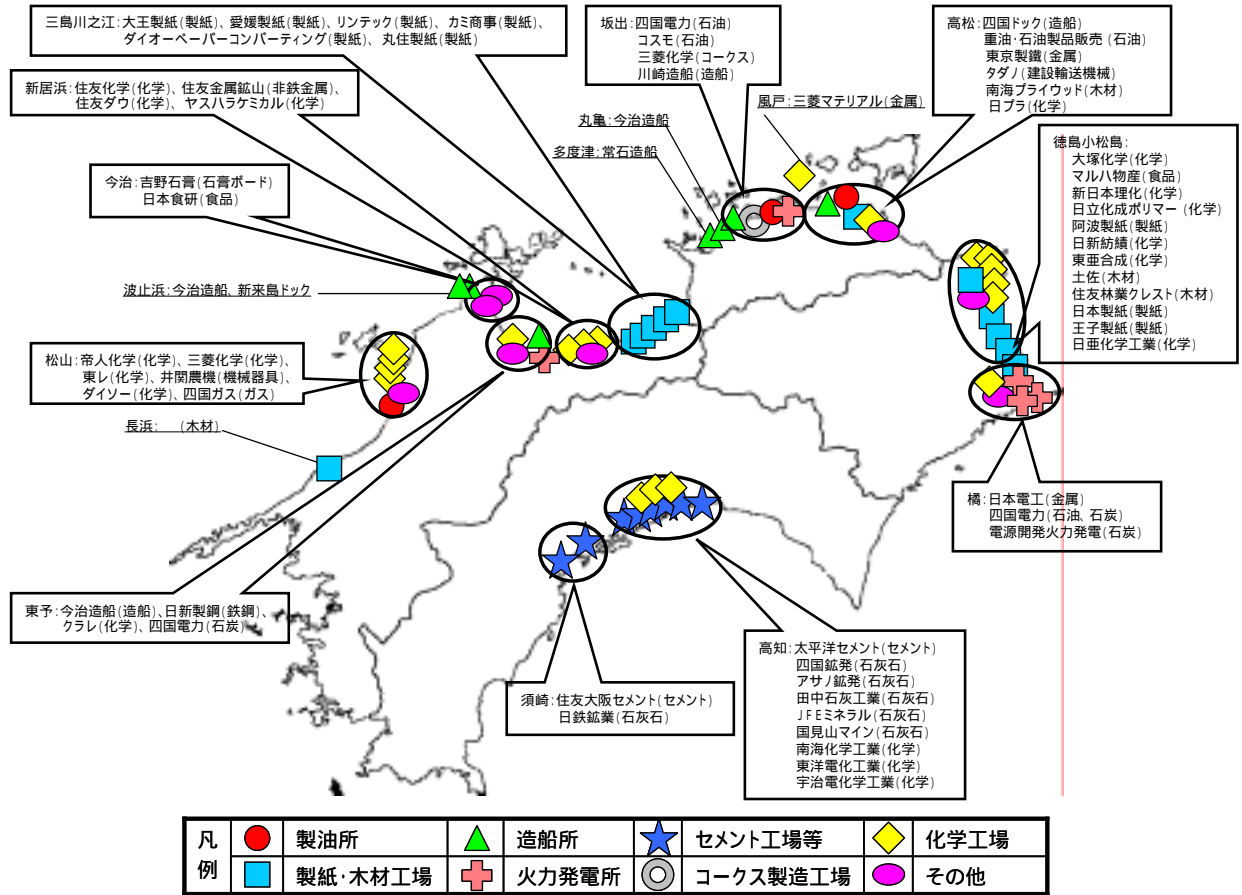
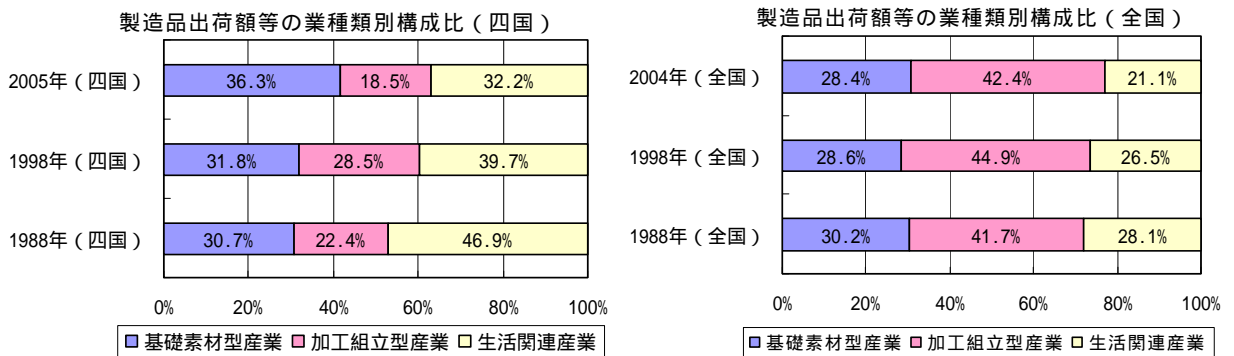


図 - 2.10 四国臨海部における主な産業分布



注) 基礎素材型産業: 化学、石油製品・石炭製品、窯業・土石製品、鉄鋼、非鉄金属、金属製品、プラスチック製品  
 加工組立産業: 一般機械、電気機械、輸送用機械、精密機械、武器  
 生活関連産業: 食料品、飲料・飼料・たばこ、繊維、衣服、木材・木製品、家具・装備品、パルプ・紙、出版・印刷、ゴム製品、なめし革・同製品・毛皮、その他

出典: 工業統計表 (平成16年)

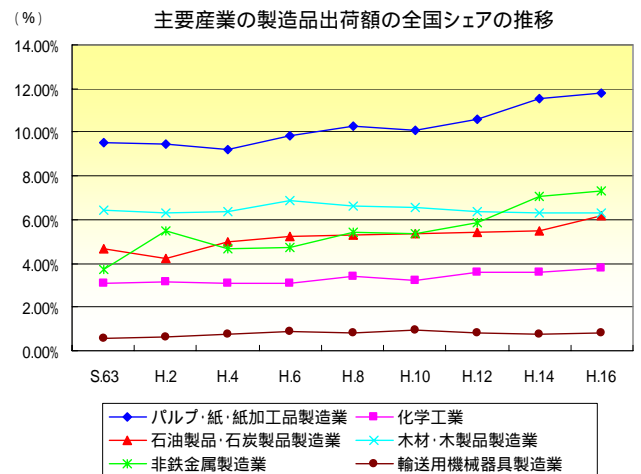
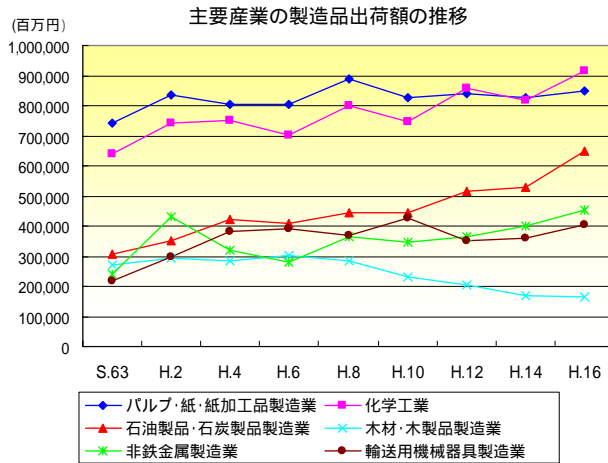
図 - 2.11 四国及び全国の製造品出荷額等の業種別構成比

(6) 四国の基幹産業

四国地域における製造品出荷額は、全国の約2.8%（平成16年）を占めている。製造品出荷額が最も高いのは化学工業であり、パルプ・紙・紙加工品製造業、石油製品・石炭製品製造業の順である。

・全国に占める製造品出荷額のシェアもパルプ・紙・紙加工品製造業が12%、非鉄金属製造業7.3%、木材・木製品が6.3%と高いシェアを占め、我が国の暮らしと産業を支えている。

・パルプ・紙・紙加工品製造業の中でも特に洋紙・機械すき和紙製造業が全国シェア24.7%を占めている。



パルプ・紙・紙製品製造業の全国シェア

洋紙・機械すき和紙製造業	24.7%
段ボール箱製造業	3.6%
他に分類されないパルプ・紙・紙加工品製造業	17.4%

出典：工業統計（平成16年）

図 - 2.12 主要産業の製造品出荷額及び製造品出荷額の全国シェアの推移

表 - 2.3 四国が誇る日本一・世界一

	日本一	世界一
徳島県	・阿波製紙(株) 自動車用濾紙の生産 ・(株)大塚製薬工場 輸液製品の生産 他	・日亜化学工業(株) LED、蛍光体の生産 ・(株)河野メルクロン シンビジウムの種苗の生産
香川県	・(株)加ト吉 冷凍食品(フライ、麺類など)の生産 ・(株)タダ 建設用クレーン、車両搭載型クレーンの生産 ・南海プライウッド(株) 住宅用ラミネート(プリント)天井板の生産 他	・東洋炭素(株)純岡事業所 等方性高密度黒鉛の生産 ・日プラ(株) 水族館用大型アクリルパネルの生産 ・西原金属工業(株) 水晶デバイスセラミックパッケージ用封着シールの生産 光ピックアップ用半導体レーザー向けガラス端子用パーツ生産
愛媛県	・大王製紙(株)三島工場 単一工場での紙・板紙の生産 ・ユニ・チャーム(株) 紙おむつ・生理用品の販売 ・住友金属鉱山(株)愛媛工場 金の生産 他	・クラレ西条(株) 液晶偏光用ビニロンフィルム of 生産 ・ハリソン東芝ライティング(株) 液晶バックライト用冷陰極放電灯、ウエッジベースランプの生産 ・住友化学工業(株)愛媛工場 高純度アルミナ、半導体封止材用エポキシ樹脂の生産 ・帝人化成(株)松山工場 DVD用ポリカーボネート樹脂の生産 ・東レ(株)愛媛工場 高性能炭素繊維の生産
高知県	・兼松エンジニアリング(株) 強力吸引作業車の生産 ・日鉄鉱業(株)鳥形山鉱業所 石灰石の生産量 他	・高知カシオ(株) デジタルカメラ用TFT液晶モニターの生産 ・ニッポン高度紙工業(株) 電解コンデンサ用セパレータの生産

(7) 企業の海外進出

四国地域においてはアジアを中心に海外進出への傾向が顕著であり、平成16年における海外進出企業総数154社のうち、アジアへの進出数は124社となっており、全体の80%を占めている。中でも特に中国への進出が目立ち、平成16年は82社(約64%)にのぼる。

進出企業を業種別にみると、全国は機械関係が半数以上なのに対し、四国は繊維・衣服(タオル、手袋など)パルプ・紙産業が多い

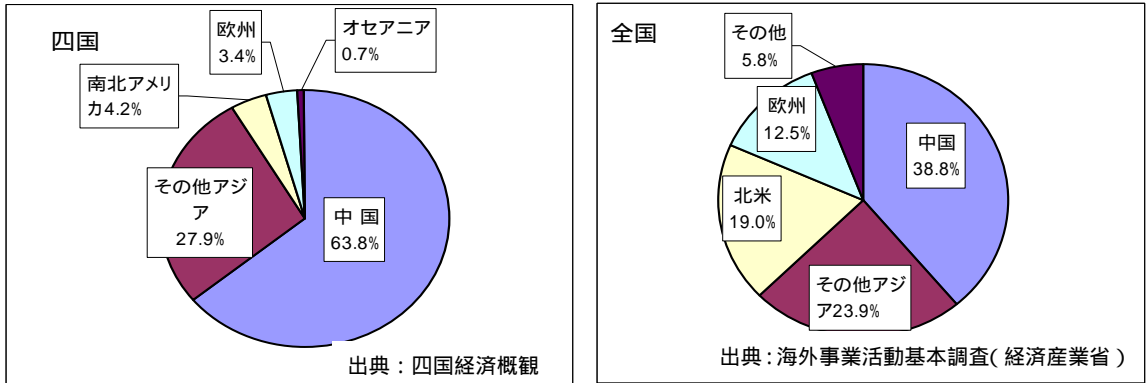


図 - 2.13 企業の進出先の状況

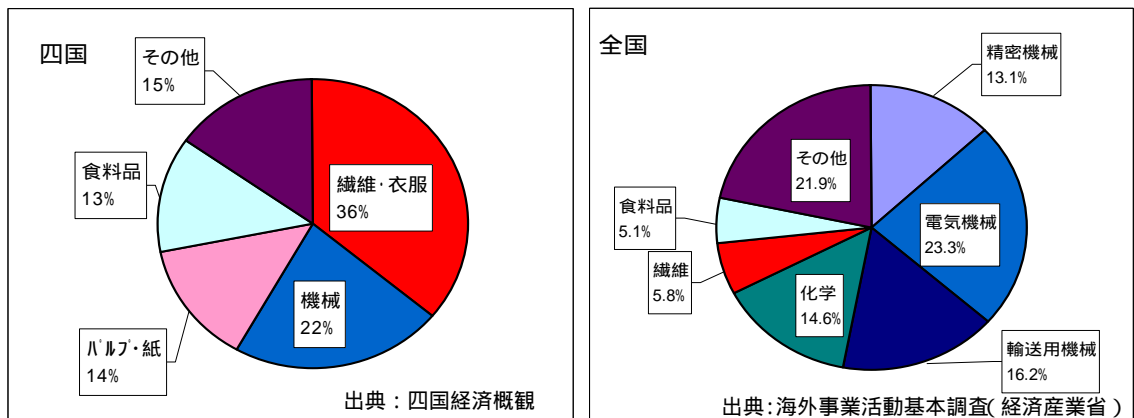
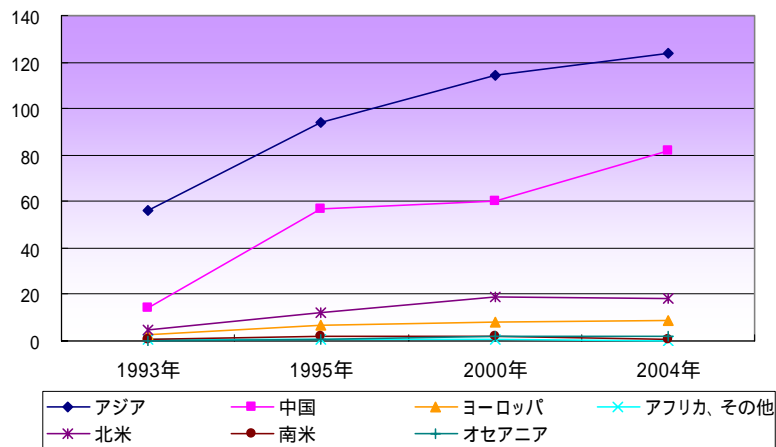


図 - 2.14 進出企業の業種別内訳



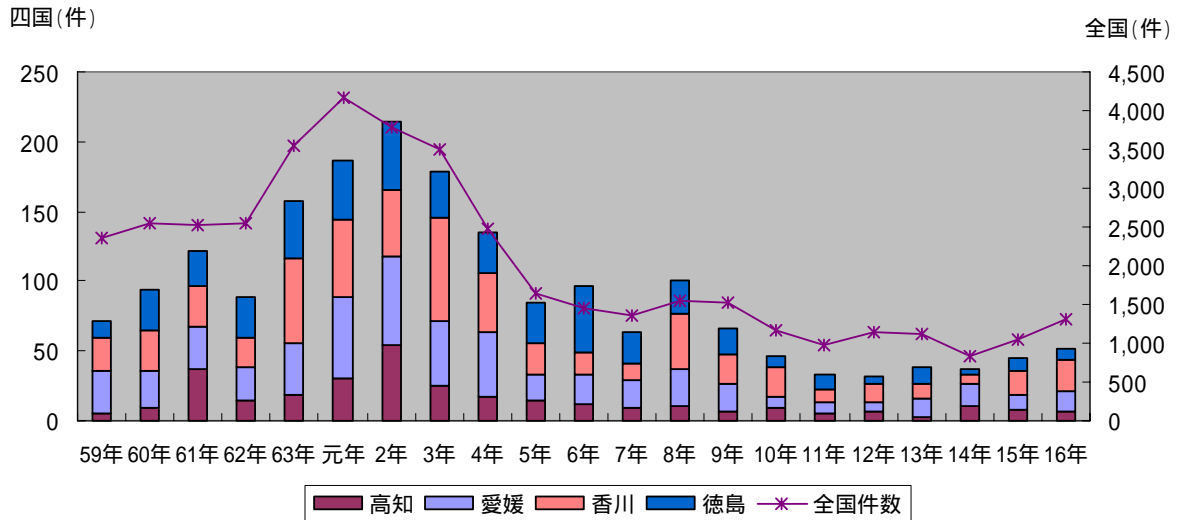
出典：四国経済概観（平成16年）

図 - 2.15 四国における企業の地域別海外進出状況



( 8 ) 企業立地の動向

工場立地件数は、平成 2 年をピークに減少傾向にあったが、平成 12 年を底にして近年は微増となっている。



出典：四国経済概観（平成 16 年）

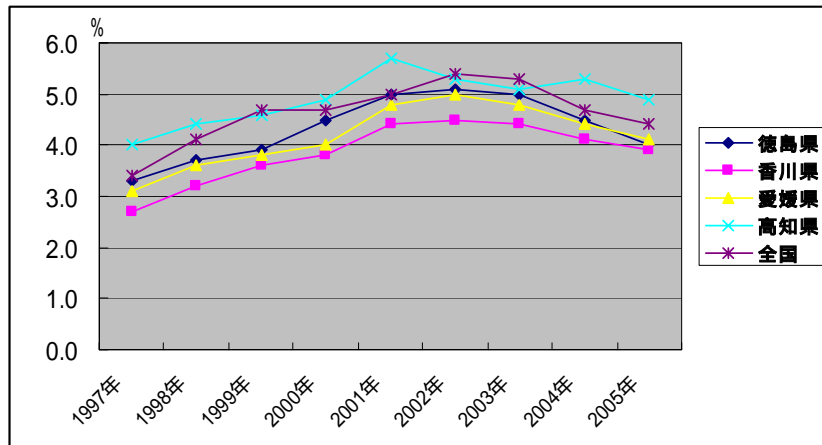
図 - 2.16 工場立地件数の推移

(9) 完全失業率、有効求人倍率、倒産件数の推移

四国の完全失業率は、1993年(2.3%)から増加傾向にあったが、2002年をピークに減少傾向転じている。全国値と比較すると、概ね低い水準で推移している。

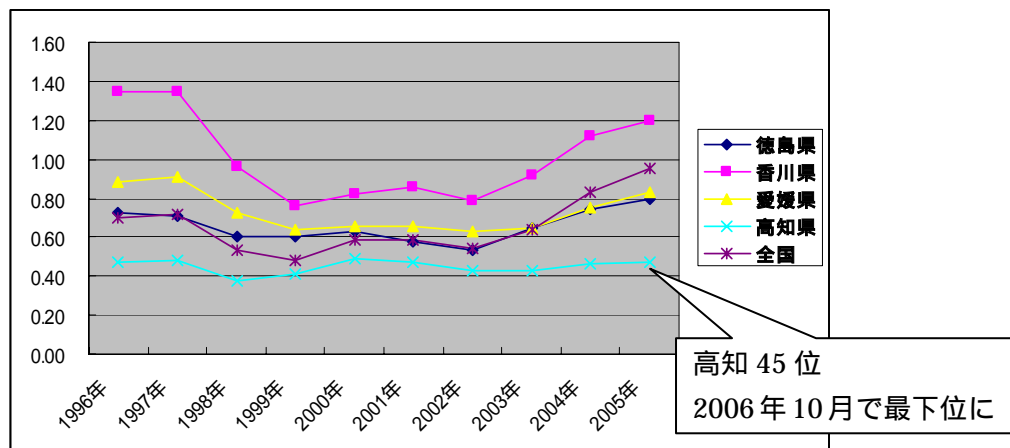
有効求人倍率については、回復傾向にあるが、未だ1.00以下であり、全国値よりも低い水準となっている。また、特に高知県は低い値となっており、2006年10月の求人倍率は、全国で最低の値であった(資料:日本経済新聞)。

企業倒産件数は減少傾向にあり、2005年度は297件となっている。



資料:「労働力調査」総務省統計局

図 - 2.17 完全失業率の推移



資料:「職業安定業務統計」厚生労働省

図 - 2.18 有効求人倍率の推移

表 - 2.5 企業倒産件数の推移 (件)

	2003年度	2004年度	2005年度
四国	459	364	297
全国	16,255	13,679	12,998

資料:「四国の主要経済指標」四国経済連合会  
東京商工リサーチ調べ

## (10) 臨海部未利用地の状況

表 - 2.6 臨海部の分譲地情報一覧

都道府県	所在地	所在港湾名	所有者名	土地利用計画	面積 (千㎡)
徳島県	徳島県徳島市東沖洲1丁目	徳島小松島港	徳島県	都市機能用地	3.0
	徳島県計				3.0
香川県	香川県高松市サンポート	高松港	香川県	港湾関連用地	5.0
	香川県坂出市・綾歌郡宇多津町	坂出港	香川県	その他用地	2.5
	香川県綾歌郡宇多津町吉田		香川県	その他用地	33.7
	香川県坂出市番の州町		香川県	工業用地	407.2
	香川県坂出市・綾歌郡宇多津町		香川県	港湾関連用地	2.6
	香川県坂出市林田町		坂出市	工業用地	2.6
	香川県坂出市大屋富町		坂出市	レクリエーション施設用地	7.2
	香川県坂出市林田町		坂出市	都市機能用地	2.8
	香川県東かがわ市三本松		三本松港	香川県	工業用地
	香川県三豊郡詫間町詫間	詫間港	詫間町	都市機能用地	0.7
	香川県小豆郡土庄町大部	大部港	土庄町	都市機能用地	1.0
	香川県小豆郡土庄町大部		土庄町	工業用地	8.8
	香川県小豆郡土庄町甲	土庄東港	土庄町	都市機能用地	1.3
	香川県木田郡庵治町才田	久通港	庵治町	その他用地	0.6
	坂出市小与島	与島港	坂出市	その他用地	17.4
	坂出市与島		坂出市	その他用地	1.6
	坂出市与島		坂出市	緑地	3.1
	香川県計				519.8
	愛媛県	愛媛県松山市大可賀	松山港	愛媛県	危険物取扱施設用地
今治市富田新港1丁目4		今治港	今治市	その他用地	12.0
愛媛県八幡浜市北浜1丁目		八幡浜港	八幡浜市	レクリエーション施設用地	5.7
愛媛県八幡浜市北浜1丁目			八幡浜市	港湾関連用地	7.5
愛媛県八幡浜市北浜1丁目			八幡浜市	都市機能用地	0.5
愛媛県八幡浜市北浜1丁目			八幡浜市	都市機能用地	3.7
愛媛県八幡浜市北浜1丁目			八幡浜市	緑地	2.0
愛媛県西条市北条			東予港	愛媛県	工業用地
四国中央市川之江町4136-2		三島川之江港	四国中央市	工業用地	6.4
四国中央市川之江町4137-3			四国中央市	工業用地	7.3
四国中央市川之江町4181-3			四国中央市	工業用地	11.1
四国中央市川之江町4136-4			四国中央市	港湾関連用地	1.7
愛媛県西宇和郡保内町川之石		川之石港	保内町	都市機能用地	1.5
愛媛県西宇和郡保内町川之石			保内町	都市機能用地	1.5
愛媛県計				346.4	
高知県	高知県高知市仁井田地先	高知港	高知県	港湾関連用地	16.7
	高知県宿毛市池島地先	宿毛湾	高知県	工業用地	74.7
	高知県計				91.4
四国計				960.6	

資料：港湾局 HP

### 3. 四国の港湾貨物の概要

#### (1) 全体数量・バルク貨物の概要

##### 1) 港湾取扱貨物量の推移

平成16年の四国の港湾取扱貨物量は、約26,000万トンであり、全国に占める割合は、8.3%となっており、平成15年に比べ1,500万トンの増加、全国シェアで0.4%増加した。

四国の港湾取扱貨物は内貿が中心であり、その取扱量は全国の各地域に比べると少ない。しかし、1人あたりの年間取扱量は60トンであり、最も多くなっている。

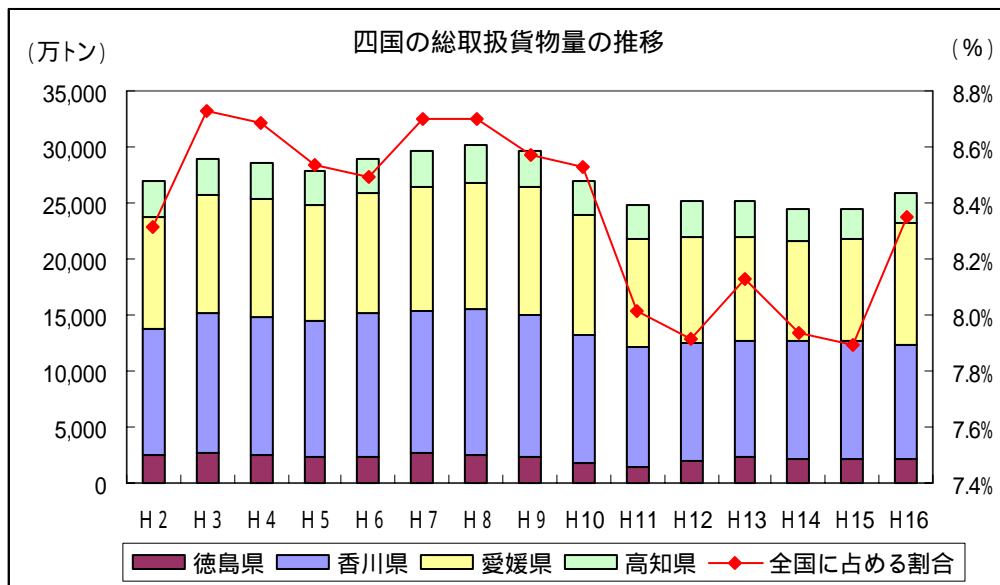


図 - 3.1 四国の総取扱貨物量の推移

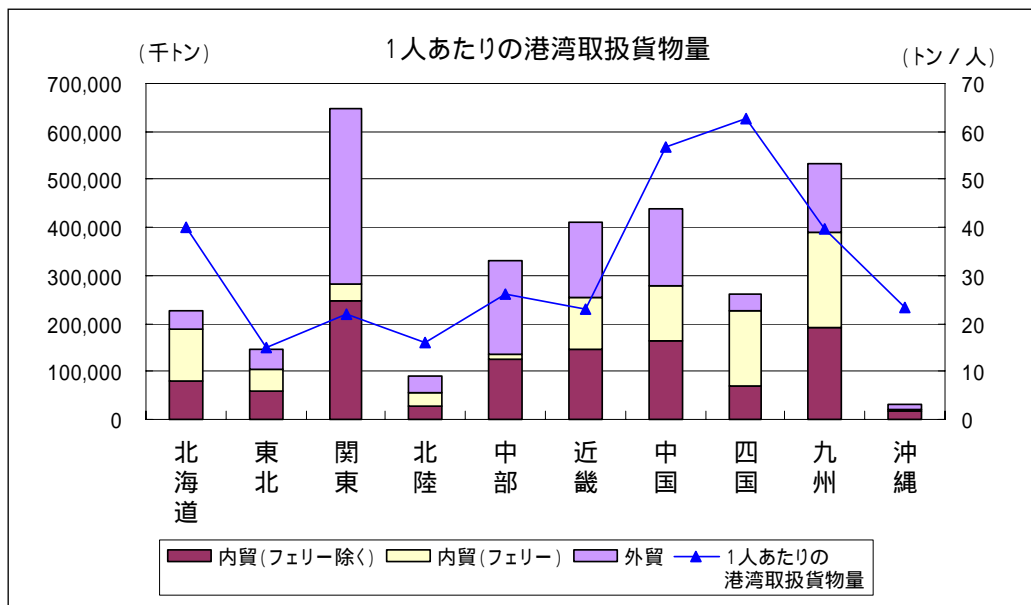
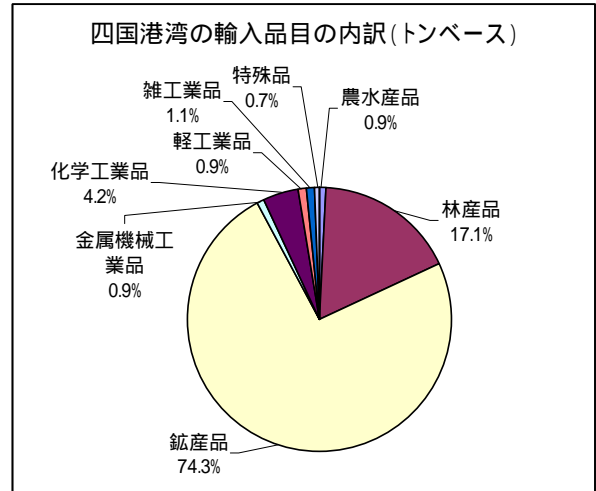
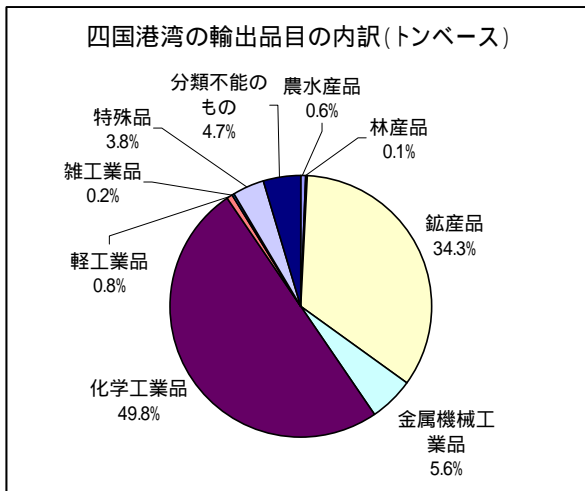


図 - 3.2 1人あたりの港湾取扱貨物量

## 2) 四国の国際海上輸送海上貨物の特徴

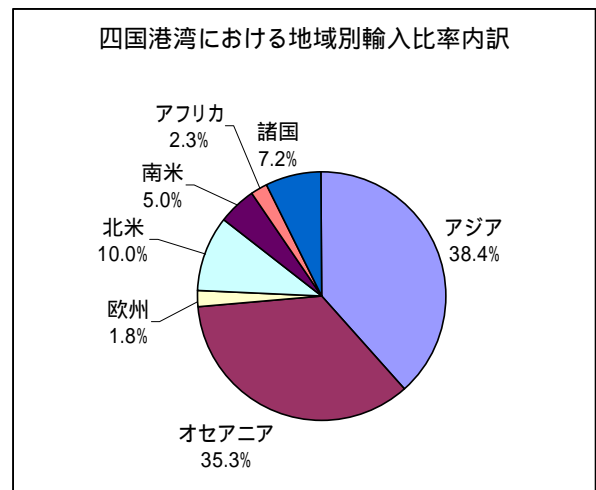
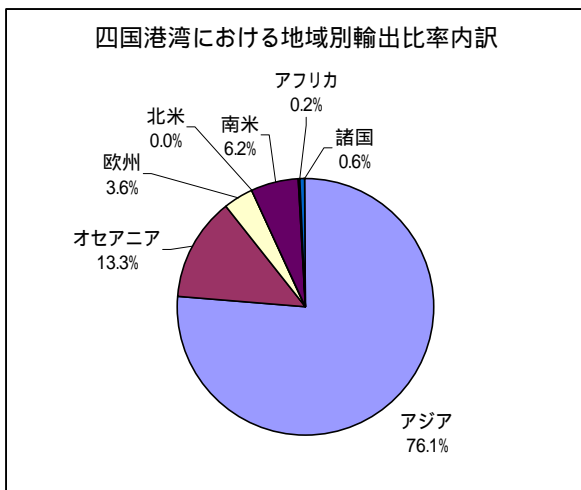
四国の輸入貨物は、輸出貨物の6倍となっている。その主なものは、鉱産品（石炭・原油）および林産品（木材チップ）で、この3品目で2,683万トン79.6%担っている。また、非金属鉱物、重油、LPG等も数十万トンの輸入がある。輸入相手国は、アジア及びオセアニアからの発電用の石炭および、四国の地場産業である製紙産業向けの木材チップが世界各国から輸入されている。また、原油は中近東からとなっている。

輸出は、アジア地域が中心であり、アジアの建設ブームを反映した、台湾向けの石灰石及びアジア各国へのセメントで239万トン、46.5%となっている。



資料：外貿コンテナ貨物流動調査（平成15年）

図 - 3.3 四国港湾の輸出入品目の内訳



資料：外貿コンテナ貨物流動調査（平成15年）

図 - 3.4 四国港湾における輸出入の相手地域の内訳

### 3) 四国の港湾の取扱貨物量・主要品目

四国の重要港湾の取扱貨物の主要品目をみると、火力発電所や重化学工業が隣接する坂出港は、輸出ではコークス・石油製品・重油、輸入では石炭、原油が主な品目である。製紙業が立地する三島川之江港では、輸出では紙・パルプ等、輸入では木材チップ、石炭、紙・パルプが主な品目である。また、高知県内の港湾においては、セメント工場等の立地により内貿においてセメント、石灰石等の取扱が主な品目である。このように、四国の港湾が取り扱う貨物は、港湾の近隣に立地する産業集積と密接に関連している。一方、内貿においては、フェリー貨物の割合が高い港湾も多く、高松港は国内最大のフェリー貨物を取り扱っている。

表 - 3.1 四国の重要港湾の取扱貨物量・主要品目、入港船舶、乗降人員

県名	港名	外貿(フレートトン)				
		うち輸出	主要輸出品目	うち輸入	主要輸入品目	
徳島県	徳島小松島	1,713,687	33,710	紙・パルプ、再利用資材、化学薬品	1,679,977	木材チップ、原木、木製品
	橋	6,323,502	0	-	6,323,502	石炭、金属鉱、コークス
香川	高松	316,395	84,883	取り合わせ品、米、産業機械	231,512	取合せ品、原木、木製品
	坂出	12,406,734	1,095,653	コークス、石油製品、重油	11,311,081	石炭、原油、重油
愛媛	松山	1,018,823	390,613	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、化学薬品、その他石油製品	628,210	原木、石油製品、化学薬品
	今治	271,517	82,899	化学薬品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、電気機械	188,618	非金属鉱物、紙・パルプ、衣服・身廻品・はきもの
	東予	1,348,047	436,997	化学薬品、非鉄金属、金属くず	911,050	金属鉱、砂利・砂、非鉄金属
	新居浜	2,379,826	375,917	化学肥料、化学薬品、非鉄金属	2,003,909	石炭、金属鉱、非鉄金属
	三島川之江	5,580,631	14,412	紙・パルプ、取合せ品、非金属鉱物	5,566,219	木材チップ、石炭、紙・パルプ
	宇和島	14,952	27	その他製造工業品	14,925	水産品
高知	高知	310,339	47,699	金属くず、紙・パルプ、石炭石	262,640	石炭、鉄鋼、りん鉱石
	須崎	3,484,535	2,692,969	石炭石、セメント	791,566	石炭、その他林産品、金属製品
	宿毛湾	0	0	-	0	-
四国		37,071,620	5,724,820		31,346,800	
全国		1,212,034,195	249,360,076		962,674,119	

県名	港名	内貿(フレートトン)		入港船舶隻数 (隻)	乗降人員 (人)	
		主要品目	うちフェリー			
徳島県	徳島小松島	7,703,179	非金属鉱物、石油製品、セメント	6,202,130	6,863	196,833
	橋	3,019,450	石炭、廃棄物、重油	-	1,626	9,002
香川	高松	52,444,240	砂利・砂、石油製品、鋼材	50,529,780	73,283	1,074,895
	坂出	12,770,458	石油製品、コークス、重油	-	16,259	4,460
愛媛	松山	15,240,023	石油製品、化学薬品、重油	10,310,020	36,143	926,014
	今治	9,944,558	砂利・砂、鋼材、非金属鉱物	7,564,955	39,108	377,374
	東予	13,094,712	鋼材、砂利・砂、石炭	6,631,895	9,046	144,927
	新居浜	5,968,215	化学薬品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、水	3,599,980	12,849	106,696
	三島川之江	4,259,225	紙・パルプ、砂利・砂、再利用資材	-	9,275	275
	宇和島	472,234	その他雑穀、砂利・砂、セメント	123,500	16,395	73,682
高知	高知	8,860,687	石炭石、非金属鉱物、セメント	2,037,600	6,321	42,169
	須崎	12,652,346	石炭石、セメント、非金属鉱物	-	3,551	-
	宿毛湾	144,928	石炭石、セメント、砂利・砂	21,075	4,097	13,460
四国		221,679,750		152,338,760	704,167	7,208,577
全国		1,955,825,698		819,089,165	5,302,286	60,095,711

資料：平成 16 年港湾統計年報

#### 4) バルク貨物の概要

##### バルク貨物の状況

四国地域内の港湾で取扱われる貨物の内、外貿、内貿とも8割以上は古くから地域の産業を支えているバルク貨物である。

四国地域の四国山地から採掘される鉱物資源は、豊富かつ良質であり、四国地域内の港湾からは、四国山地で採掘され、全国的にも良質とされる石灰石等が搬出されている。

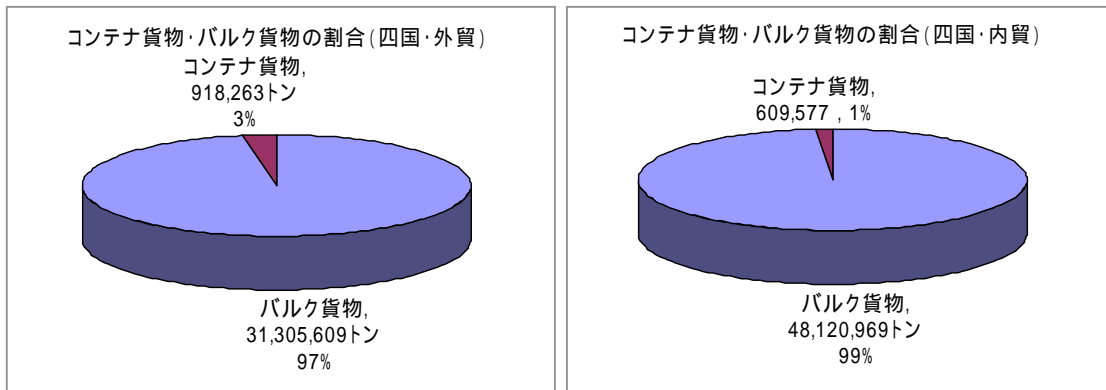


図 - 3.5 四国地域内の港湾で取り扱われるバルク貨物の状況

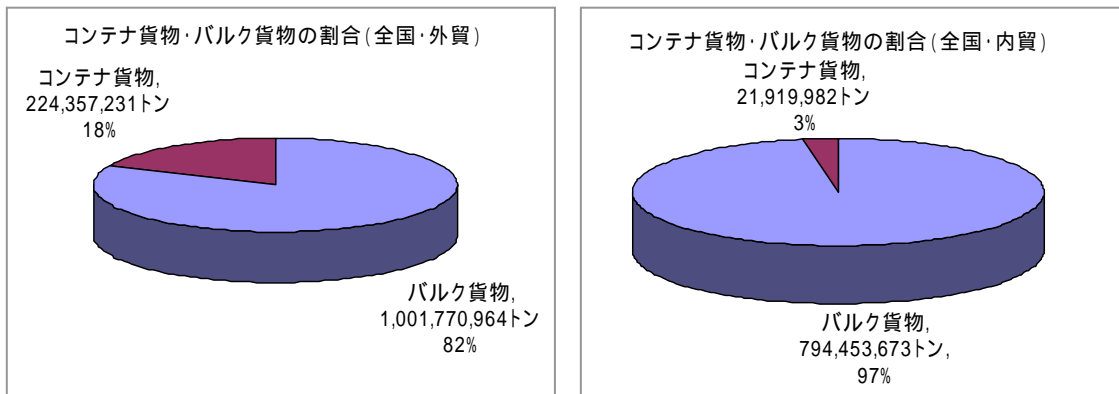


図 - 3.6 港湾で取り扱われるバルク貨物の状況 (全国)

## バルクキャリアの大型化

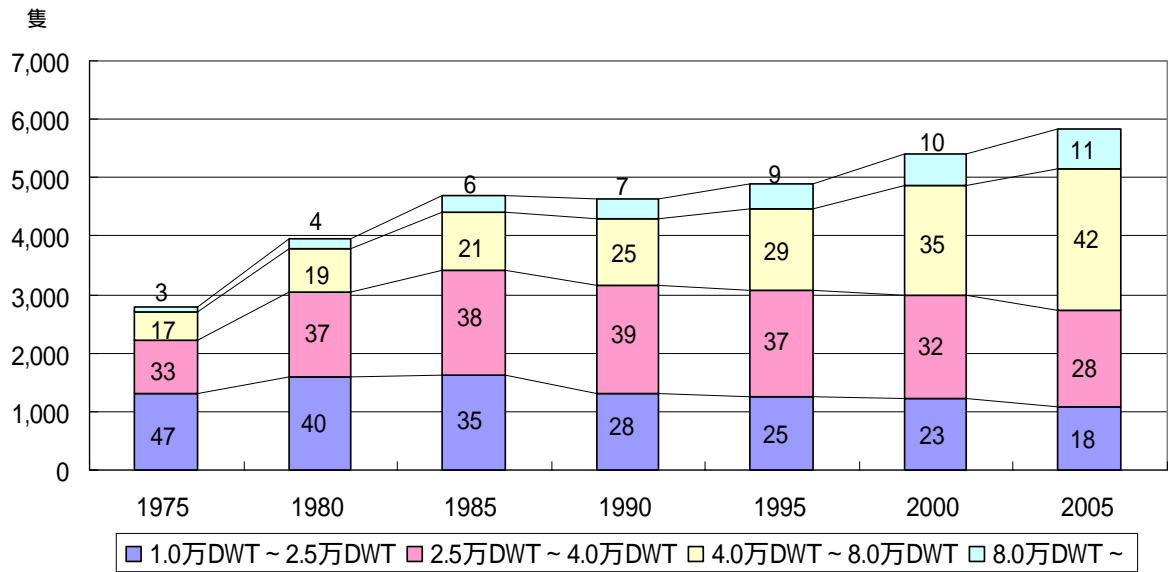


図 - 3.6 バルクキャリアの大型化の状況

表 - 3.2 貨物船の標準船型

	全長	船幅	満載喫水
1万DWT	137m	19.9m	8.2m
4万DWT	200m	29.9m	11.8m
10万DWT	256m	39.3m	15.1m
15万DWT	286m	44.3m	16.9m

出典: 港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成11年4月)

表 - 3.3 日本船籍の主な大型貨物船

船名	船種	全長	船幅	DWT	満載喫水
ライン オア	鉄鉱石専用船	315m	54m	233,016	18.3m
松浦丸	石炭専用船	270m	47m	84,565	16.5m



(2) コンテナ貨物の概要

1) コンテナ貨物を取り巻く状況

四国においては航路の開設にあわせ、コンテナ船の寄港回数が年々増えており、コンテナ貨物の取扱量も輸入を中心に全国の伸びを上回る勢いで伸びているがここ数年は減少している。

平成 16 年のコンテナ取扱量は輸出が約 52,000TEU、輸入が 58,000TEU となっており、10 年間で 5 倍に増加している。

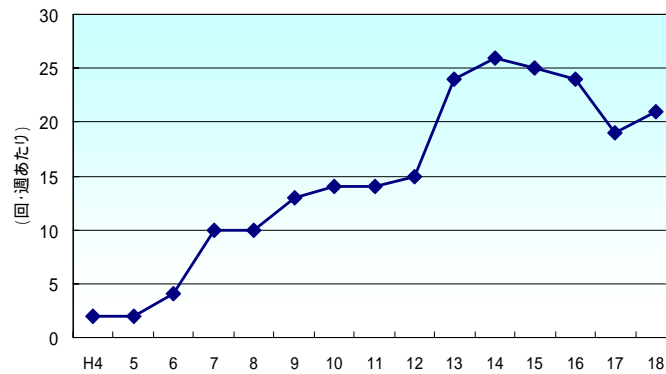


図 - 3.7 四国の外貿コンテナ航路寄港回数

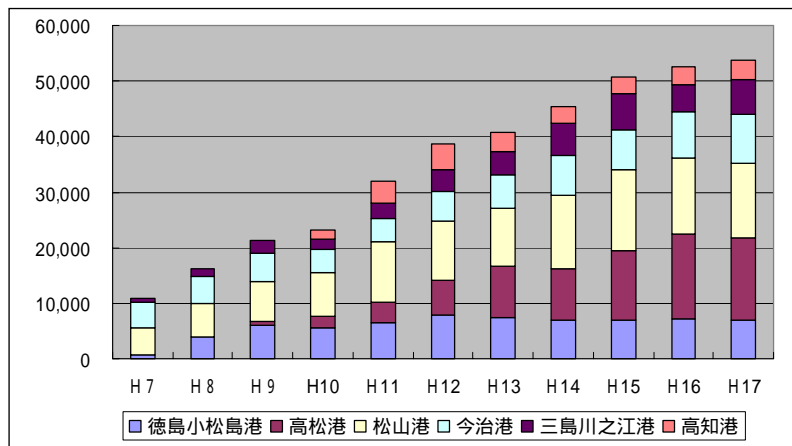


図 - 3.8 四国の主要港湾別外貿コンテナ取扱個数の推移 (輸出、空コン含む、TEU)

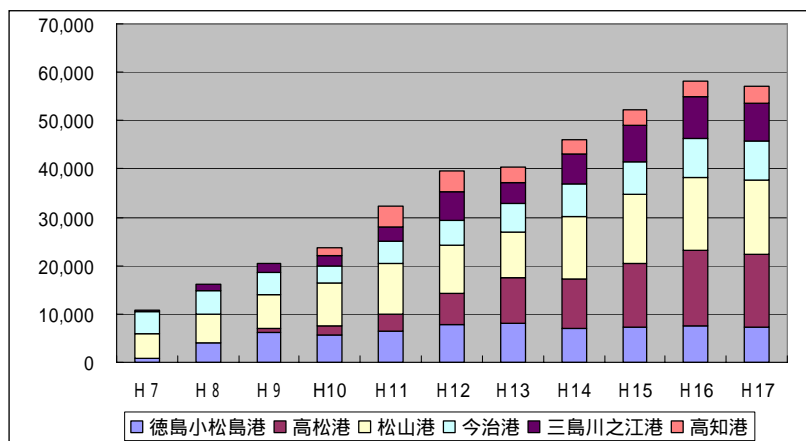


図 - 3.9 四国の主要港湾別外貿コンテナ取扱個数の推移 (輸入、空コン含む、TEU)

表 - 3.4 港湾別外貿コンテナ個数ランキング

順位	港湾名 (前年)	2005年(平成17年速報値)				2004年(平成16年:確定値)			港湾名
		合計(TEU)	前年比(%)	輸出(TEU)	輸入(TEU)	合計(TEU)	輸出(TEU)	輸入(TEU)	
1	(1)東京	3,593,751	(7.0%)	1,662,113	1,931,638	3,358,257	1,531,496	1,826,761	東京
2	(2)横浜	2,726,572	(4.6%)	1,418,826	1,307,746	2,606,497	1,355,691	1,250,806	横浜
3	(3)名古屋	2,307,150	(7.0%)	1,166,260	1,140,890	2,155,408	1,086,808	1,068,600	名古屋
4	(4)神戸	1,884,653	(1.8%)	972,857	911,796	1,850,637	955,690	894,947	神戸
5	(5)大阪	1,802,309	(4.4%)	809,903	992,406	1,725,567	769,145	956,422	大阪
6	(6)博多	621,068	(8.8%)	311,859	309,209	570,891	281,890	289,001	博多
7	(7)清水	411,343	(1.3%)	230,136	181,207	405,964	228,595	177,369	清水
8	(8)北九州	407,695	(1.8%)	215,606	192,089	400,402	209,411	190,991	北九州
9	(9)苫小牧	170,705	(-5.1%)	83,272	87,433	179,822	86,931	92,891	苫小牧
10	(12)新潟	157,484	(14.9%)	78,397	79,087	137,069	63,987	73,082	新潟
11	(10)広島	148,765	(-10.2%)	75,448	73,317	165,683	83,971	81,712	広島
12	(11)四日市	145,358	(4.5%)	78,349	67,009	139,163	76,724	62,439	四日市
13	(14)仙台塩釜	98,579	(4.2%)	54,342	44,237	94,636	53,279	41,357	仙台塩釜
14	(13)水島	98,445	(1.4%)	49,440	49,005	97,073	50,207	46,866	水島
15	(15)下関	84,703	(3.2%)	42,891	41,812	82,087	40,902	41,185	下関
16	(24)福山	73,722	(92.0%)	33,676	40,046	38,406	15,624	22,782	福山
17	(16)那覇	71,043	(-2.6%)	26,850	44,193	72,907	27,225	45,682	那覇
18	(17)徳山下松	65,120	(-0.7%)	40,633	24,487	65,555	41,156	24,399	徳山下松
19	(20)伊万里	57,869	(22.1%)	29,043	28,826	47,391	23,268	24,123	伊万里
20	(22)志布志	57,190	(38.9%)	28,907	28,283	41,164	11,213	29,951	志布志
21	(18)伏木富山	55,783	(6.2%)	27,756	28,027	52,548	26,203	26,345	伏木富山
22	(25)三田尻中関	49,972	(30.9%)	30,118	19,854	38,167	22,255	15,912	三田尻中関
23	(19)千葉	45,015	(-7.0%)	22,860	22,155	48,382	26,207	22,175	千葉
24	(21)秋田	42,877	(3.6%)	21,262	21,615	41,378	21,093	20,285	秋田
25	(23)岩国	37,415	(-5.8%)	34,386	3,029	39,711	36,216	3,495	岩国
26	(32)川崎	34,503	(34.6%)	27,249	7,254	25,638	19,033	6,605	川崎
27	(26)高松	30,014	(-2.2%)	14,921	15,093	30,694	15,169	15,525	高松
28	(33)金沢	30,003	(21.1%)	14,869	15,134	24,784	12,347	12,437	金沢
29	(30)八戸	29,944	(9.3%)	15,061	14,883	27,390	14,350	13,040	八戸
30	(31)三河	29,301	(10.5%)	14,104	15,197	26,523	13,083	13,440	三河
31	(28)石狩湾新	28,907	(-3.2%)	14,043	14,864	29,874	14,209	15,665	石狩湾新
32	(29)松山	28,802	(2.4%)	13,458	15,344	28,119	13,630	14,489	松山
33	(27)大分	27,402	(-9.0%)	14,071	13,331	30,118	15,456	14,662	大分
34	(34)境	25,378	(4.8%)	12,599	12,779	24,220	12,051	12,169	境
35	(38)細島	22,083	(15.5%)	10,766	11,317	19,112	10,066	9,046	細島
36	(35)直江津	21,555	(-2.7%)	10,687	10,868	22,160	11,092	11,068	直江津
37	(61)御前崎	20,186	(875.6%)	15,403	4,783	2,069	2,011	58	御前崎
38	(37)小名浜	18,119	(-9.6%)	9,070	9,049	20,049	9,880	10,169	小名浜
39	(40)今治	17,728	(8.5%)	8,605	9,123	16,334	8,225	8,109	今治
40	(36)堺泉北	17,375	(-13.4%)	9,581	7,794	20,058	9,577	10,481	堺泉北
41	(39)敦賀	16,934	(-4.6%)	8,455	8,479	17,749	8,690	9,059	敦賀
42	(47)小樽	14,292	(28.6%)	7,248	7,044	11,112	5,633	5,479	小樽
43	(42)三島川之江	14,234	(-5.4%)	6,282	7,952	15,048	5,563	9,485	三島川之江
44	(43)徳島小松島	14,139	(-3.9%)	6,942	7,197	14,710	7,197	7,513	徳島小松島
45	(41)八代	13,682	(-15.7%)	6,783	6,899	16,232	8,130	8,102	八代
46	(44)釧路	13,192	(-4.9%)	6,897	6,295	13,870	6,959	6,911	釧路
47	(45)常陸那珂	12,639	(10.3%)	5,246	7,393	11,461	4,953	6,508	常陸那珂
48	(48)酒田	9,661	(-0.0%)	5,188	4,473	9,663	4,902	4,761	酒田
49	(46)舞鶴	7,941	(-30.4%)	3,743	4,198	11,412	5,705	5,707	舞鶴
50	(50)石垣	7,750	(17.4%)	7,750	0	6,600	6,598	2	石垣
51	(49)和歌山下津	7,626	(-3.3%)	3,611	4,015	7,886	4,119	3,767	和歌山下津
52	(51)油津	7,604	(30.7%)	3,659	3,945	5,817	2,973	2,844	油津
53	(56)高知	7,126	(61.1%)	3,545	3,581	4,423	1,345	3,078	高知
54	(57)長崎	6,616	(71.1%)	3,070	3,546	3,867	382	3,485	長崎
55	(55)熊本	5,166	(9.5%)	2,653	2,513	4,716	2,333	2,383	熊本
56	(63)川内	4,465	(196.9%)	2,164	2,301	1,504	790	714	川内
57	(54)室蘭	4,128	(-20.4%)	2,324	1,804	5,183	3,072	2,111	室蘭
58	(52)宇部	3,904	(-27.8%)	2,400	1,504	5,409	3,067	2,342	宇部
59	(53)日立	2,357	(-55.7%)	1,629	728	5,317	3,144	2,173	日立
60	(60)浜田	2,154	(2.6%)	1,108	1,046	2,099	1,031	1,068	浜田
61	(58)姫路	1,713	(-42.1%)	226	1,487	2,959	1,349	1,610	姫路
62	(62)平良	1,713	(10.7%)	1,713	0	1,548	1,547	1	平良
63	- 函館	758	-	352	406	0	0	0	函館
64	(64)呉	746	(-5.3%)	373	373	788	388	400	呉
65	(66)横須賀	15	(-6.3%)	0	15	16	0	16	横須賀
-	(59)唐津	0	-	0	0	2,336	1,255	1,081	唐津
-	(65)稚内	0	-	0	0	40	24	16	稚内
-	(67)根室	0	-	0	0	6	0	6	根室

国土交通省港湾局作成

2) 四国主要港湾別のコンテナ航路就航状況及びコンテナ貨物取扱状況

四国には、6つの外貿コンテナ港湾（徳島小松島港、高松港、松山港、三島川之江港、今治港、高知港）があり、2つの内貿フィーダー港湾（詫間港、新居浜港）がある。

6つのコンテナ港湾の外貿コンテナ貨物量は、約13万8千TEU（前年比2.0%）である。

釜山航路は、松山港、今治港が4便/週、高松港が3便/週、徳島小松島港、三島川之江港が2便/週である。他に高松港に中国（大連、青島）航路が2便/週、松山港に中国（上海）航路が1便/週、東南アジア（基隆港、高雄港、マニラ港、香港）航路が3便/週である。

神戸港、大阪港への内貿フィーダー航路（コンテナ及びフェリー）は、37.5便/週あり、便数としては、外貿コンテナ航路より多頻度である。

表 - 3.5 四国主要港湾別のコンテナ航路就航及びコンテナ貨物取扱の概要

港湾名	外貿貨物取扱量 (2005) TEU	外貿コンテナ航路数			内貿フィーダー航路	荷役機器
		韓国航路	中国航路	その他		
徳島小松島港	14,139 TEU	2便/週 【釜山、平澤】				ジブクレーン
高松港	30,014 TEU	3便/週 【釜山、蔚山】	2便/週 【上海、大連・青島】		・神戸・大阪 (1.5便/週) ・大阪・北海道 (1便/週)	ジブクレーン
詫間港	4,169 TEU				<フェリー> ・神戸・大阪 (不定期)	クローラクレーン
松山港	40,282 TEU	4便/週 【釜山】	1便/週 【上海】	3便/週 【基隆、高雄、マニラ、香港】	・神戸・大阪 (3便/週) ・神戸・小倉 (1便/週)	ガントリークレーン
三島川之江港	28,394 TEU	2便/週 【釜山】			・神戸・大阪 (3便/週)	ジブクレーン
今治港	17,728 TEU	4便/週 【釜山】			・神戸 (5便/週)	ガントリークレーン
新居浜港	72,528 TEU				<コンテナ船> ・大阪 (2便/週) <フェリー> ・大阪 (2便/日) ・神戸 (1便/日)	クローラクレーン
高知港	7,011 TEU	1便/週 【釜山、蔚山】				ガントリークレーン
合計	137,568 TEU	16便/週	3便/週	3便/週	37.5便/週	

注) 内貿コンテナ航路及びフェリー航路による神戸・大阪港との貨物量（合計には含まない）

### 3) 外貿相手国及び品目の状況

- ・四国地方で生産・消費される輸出入コンテナ貨物も相手国は、輸出、輸入ともに東アジアが最も多く、北米が次に多い状況となっている。
- ・品目別の内訳をみると、輸出では「金属機械工業品」「化学工業品」「軽工業品」の順であり、輸入では、「特殊品」「金属機械工業品」「雑工業品」の順となっている。
- ・東アジアにおけるコンテナ航路も拡大されており、今後も東アジアとの関係が強まっていくことが想定される。

図 - 3.10 貿易相手国の構成

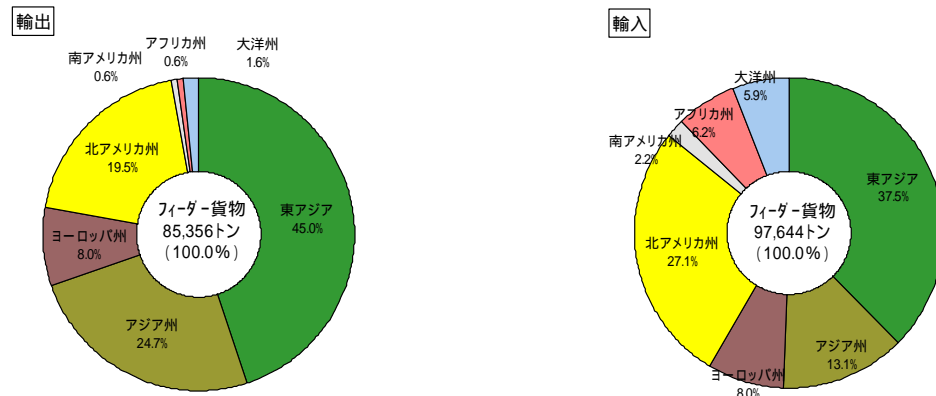
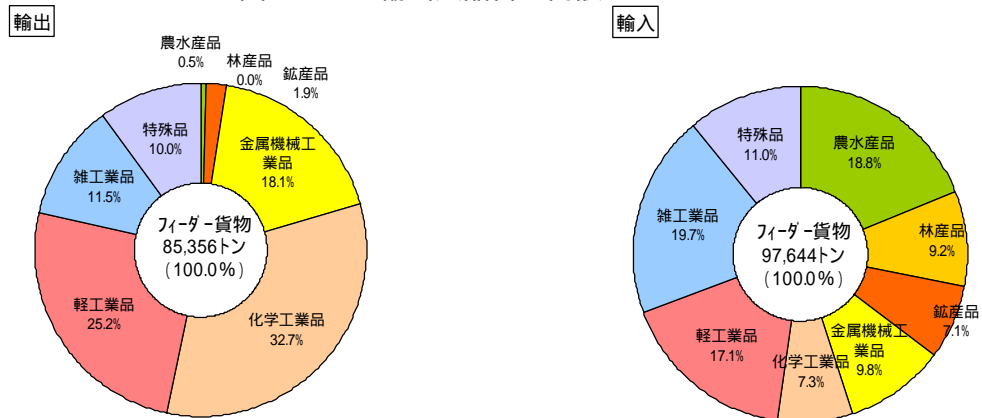


図 - 3.11 輸出入品目の内訳



出典：外貿コンテナ貨物流動調査（平成 15 年）

図 - 3.12 四国における外貿定期コンテナ航路の開設動向



#### 4) コンテナ船の大型化

東アジアをサーキットするコンテナ船で、四国の港湾に寄港するコンテナ船の諸元を整理したのが表 - 3.5である。また、その結果を建造年で整理したのが図 - 3.13である。四国に寄港するコンテナ船は、

上海航路：766 TEU (12,578 DWT)

台湾航路：511 TEU (8,515 DWT)

韓国航路：342 TEU (5,848 DWT)

となっており、航路の多様化と共に船型も大型化していることが理解される。

表 - 3.6 四国各港へ寄港する外貿定期コンテナ船の諸元

	船社	船名	建造年	TEUs	Gross	DW
上海航路	SITC	SITC BERN	2005	766	9990	12578
中国航路	Minsheng shipping	ATLANTIC HAWK	2003	511	4450	5550
台湾マニラ航路	TSK	SHIMANAMI	1999	550	6543	8515
韓国航路	Heung-A	GLOBAL NUBIRA	1998	320	3809	4915
中国航路	Minsheng shipping	JIN MAN HU	1997	332	2900	4830
中国航路	Minsheng shipping	JIN MAN HAI	1996	332	2900	4900
台湾マニラ航路	TSK	CONFIDENCE	1996	602	5658	7196
韓国航路	KMTC	SUNNY PALM	1996	342	3996	5848
韓国航路	Nam Sung	HAPPY STAR	1996	342	3995	5918
台湾航路	TSK	ACX HOKUTO	1995	338	3994	5946
韓国航路	Dongnama	KOREX INCHEON	1995	132	2658	4581
韓国航路	Pan Continental	ASIAN EXPRESS	1995	342	4007	5961
韓国航路	KMTC	SUNNY CEDAR	1992	338	3986	5940
韓国航路	Sinokor	SS ULSAN	1991	126	1480	1125

資料：国際輸送ハンドブック

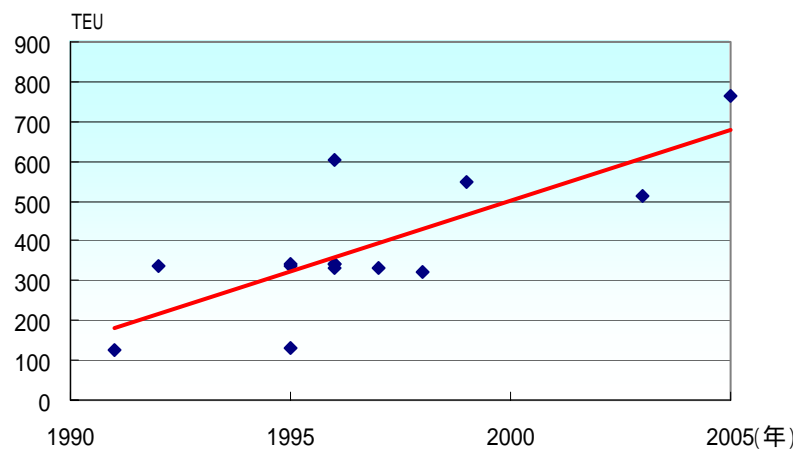


図 - 3.13 四国の入港する外貿コンテナ船の建造年とTEUの関係

5) 四国の主要港における空コンテナの融通状況

四国の外貿港湾は、輸入超過の傾向にあり、輸入に使用した空コンテナの融通（ポジショニング）が生じる。基本的に、空コンテナは釜山港に返されている。

内貿フィーダー航路の場合に発生した空コンテナは、神戸港に返される傾向にある。

表 - 3.7 空コンテナ融通の状況

港湾名	空コンテナ融通の状況
徳島小松島港	<ul style="list-style-type: none"> <li>外貿航路</li> <li>釜山港に、返却している。国内他港湾に空コンテナを横持ち輸送し、輸出用に使用することはない。</li> </ul>
高松港	<ul style="list-style-type: none"> <li>内航フィーダー航路</li> <li>神戸港に返却するが多い。</li> </ul>
詫間港	<ul style="list-style-type: none"> <li>内航フェリー航路</li> <li>新居浜港に返却するが多い。</li> </ul>
松山港	<ul style="list-style-type: none"> <li>外貿航路</li> <li>釜山港に返却するが多い</li> <li>釜山航路は輸出超過であり、空コンテナが不足しているため、釜山港から輸入している。その他相手港との輸送は輸入超過であり、各航路毎に空コンテナを相手港に輸出している。</li> </ul>
三島川之江港	<ul style="list-style-type: none"> <li>外貿航路</li> <li>輸入超過であり、基本的には、釜山に返却しているが、途中寄港する今治、松山で使いたいという要望があれば、降ろすこともある</li> <li>内航フィーダー航路</li> <li>移入超過であり、神戸・大阪に返却している。</li> </ul>
今治港	<ul style="list-style-type: none"> <li>外貿航路</li> <li>トン数ベースで、輸出入のバランスは取れているが、輸出は20ft、輸入は40ftコンテナの利用が多いため、釜山港との間で空コンテナのポジショニングが必要となっている。</li> <li>内航フィーダー航路</li> <li>移出超過のため、神戸、大阪より空コンテナを移入している。</li> </ul>
新居浜港	<ul style="list-style-type: none"> <li>内航フェリー航路</li> <li>神戸港・大阪港との間で空コンテナのポジショニングを行っている。</li> </ul>
高知港	<ul style="list-style-type: none"> <li>外貿航路</li> <li>輸入超過のため、釜山に返却することが多い。</li> </ul>

資料：電話問い合わせにより作成

6) 四国の主要港におけるコンテナ施設に関わる問題点・課題

四国の外貿コンテナ港湾におけるコンテナ施設に関わる問題点としては、クレーン(徳島港、高松港、松山港(増設))、ヤードの狭さ(徳島港、高松港、三島川之江港)が指摘されている。他に、照明施設(三島川之江港)、ヤードの地盤の維持管理(徳島港)などが指摘されている。

表 - 3.8 ターミナルにおける問題点・課題についてのヒアリング結果

港湾名	内容	対象	資料
徳島 小松島港	・ジブクレーンのみしかなく荷役がし難い。 ・コンテナヤードが狭い。	港運	A
	・ジブクレーンのみしかなく荷役がし難い。 ・コンテナヤードが狭い。 ・ヤードの地盤が劣化している。	港運	C
	・ジブクレーンでは船舶の大型化に対応できておらず、入港できる船舶が限定されている。	港運	A
	・コンテナヤードが狭く、コンテナ貨物の置き場がないこと。	港運	A
高松港	・ターミナルが狭い為、空コンテナが納まりきらなくなった場合、近くにある空き地へ一時、搬出仮置きをしている。	港運	B C
	・クレーンの整備、CYの面積に問題があり、早急な対応が必要である。	港運	B
	荷役のスPEEDアップのためにガントリークレーンの設置ならびに荷役時間の延長も期待したい。	荷主	A
	・ジブクレーンしかなく、大型化した船舶が物理的な問題で寄港できない可能性がある。	港運	A
松山港	・1バース、1ガントリーでは不十分である。	港運	B
	・1バース、1ガントリーでは不十分であり、船舶の沖待ちが発生している。	港運	C
三島 川之江港	・三島川之江港のバースは、荷役中には他船が係留が出来ず、船の沖待ちが発生している。 ・宮川岸壁(金子 14 岸の陸側)には係留できるが、ピットの配置が悪く、499t型しか係留できない。	船主	A
	現在コンテナ貨物を取り扱っている既存岸壁の背後には十分なコンテナヤードなく、円滑で効率的な貨物輸送に支障をきたしているため、三島川之江港金子地区で-14m岸壁及び背後のふ頭用地を整備中である。	港湾 管理者	D
	・現在の照明施設では夜間荷役を実施できない	港運	C
今治港	・港湾周辺の騒音規制により、夜間荷役ができない。	港運	A
	・コンテナ用荷役設備の維持・更新にかかる経費が負担となっている。	港湾 管理者	D
	・ヤードが細長い為、荷役がしづらい。	港運	C
新居浜港	新居浜港の埠頭用地はコンテナヤードとして使用することを想定して整備されていないため、ヤード内の路面の損傷が著しく、毎年補修、改良が必要となっている。	港湾 管理者	D
高知港	・特になし	港運	C

資料：A：平成18年度調査ヒアリング結果

B：「平成15年度 四国港湾物流検討調査」ヒアリング結果

C：港湾運送事業者への電話問い合わせ結果

D：港湾管理者へのアンケート結果

7) 四国の主要港における荷役の時間帯の実態と夜間荷役の可能性

夜間荷役を行わないとしているのは、高松港(但し、内貿フィーダーは行う)、今治港(騒音規制)、三島川之江港(照明施設不備、但し、必要な場合は自社設備で対応)である。それ以外においては、基本的に必要な際は、夜間荷役を行うとしている。

表 - 3.9 主要コンテナターミナルにおける荷役の時間帯の実態と夜間荷役の可能性

港湾名	外貿 / 内貿	荷役業務実施時間帯	夜間荷役の実施状況	今後の夜間荷役の可能性
徳島 小松島港	外貿	・ 8:00 ~ 21:00	・ 24:00 位まで時間を延長し荷役を行うこともまれにある。	・ コンテナ船のスケジュールによっては深夜における荷役の実施も有り得る。
高松港	外貿	・ 8:30 ~ 16:30	・ 19:00 位まで時間を延長し、荷役を行うこともある。	・ 物理的な制約は特にないが夜間に労働することは想定していない。
	内航 フィーダー	・ 7:30 ~ 8:00	・ 現在、荷役は早朝のみの実施。	・ 船舶のスケジュール上、荷役が夜間に及ぶ場合は対応する。
詫間港	内航 フィーダー	・ 6:30 ~ 7:30	・ 現在、荷役は早朝のみの実施。	・ 船舶のスケジュール上、荷役が夜間に及ぶ場合は対応する。
松山港	外貿	・ 月曜 13:00 ~ 15:00 16:00 ~ 20:00 ・ 土曜 13:00 ~ 16:00		
	外貿	・ 火曜 13:00 ~ 16:00 ・ 水曜 8:30 ~ 12:00 ・ 木曜 18:00 ~ 21:00 ・ 金曜 18:00 ~ 24:00	・ 船舶の遅れにより、荷役が深夜に及ぶこともある。	・ 24 時間の荷役体制を取っている。しかし、着岸が深夜の場合は、翌朝に荷役を実施することが多い。
	内航 フィーダー	・ 月曜 午前 ~ 昼過ぎ	・ 現在荷役は、朝から昼間のみ実施している。	
三島 川之江港	外貿	・ 8:00 ~ 14:00	遅くとも 19:00 には荷役を終了している。それ以降は翌日にまわしている。	・ 船社との取り決め上、夜間荷役は行わない。 ・ 夜間荷役が可能な照明施設が整備されていない。
	内航 フィーダー	・ 8:00 ~ 17:00	・ 船舶の遅れにより、荷役が 22:00 位まで及ぶことがある。	・ 夜間荷役が可能な照明施設が整備されておらず、荷役が夜間に及ぶ際は、自前で照明施設を準備している。
今治港	外貿	・ 8:00 ~	・ 現在、荷役は午前中のみ実施している。	・ 港湾周辺の騒音規制により、日没以降の荷役ができない。
	内航 フィーダー	・ 7:00 ~ 8:00	・ 現在、荷役は午前中のみ実施している。	・ 港湾周辺の騒音規制により、日没以降の荷役ができない。
新居浜港	内航 フェリー	・ 7:50 ~ 20:40		・ 荷役は 24 時間対応可能である。
高知港	外貿	・ 木曜 8:30 ~ 14:00	夜間の荷役は実施していない。	・ 日没まで荷役を実施するというので、船社と契約している。 ・ 照明施設は夜間荷役に対応したのものとなっている。

資料：電話問い合わせにより作成



8) 四国主要港湾におけるC F Sの整備状況

公共コンテナターミナル内にC F Sが整備されているのは、徳島港、高松港である。松山港では、C F Sの整備が検討されている。

なお、小口混載サービスが実施されているのは、徳島港(釜山港経由全世界)、松山区(上海)、高知港(釜山港・韓国)のみである。

表 - 3.10 四国主要港湾C F Sの整備状況

港湾名	港湾管理者	C F Sの有無	C F S概要	整備計画の有無
徳島小松島港	徳島県		・棟数：1 ・延床面積：3,200 m <sup>2</sup> ・床：高床 ・搬出入口：両側	×
高松港	香川県		・棟数：1棟 ・延床面積：309 m <sup>2</sup> ・床：(調査中) ・搬出入口：(調査中)	×
詫間港	香川県	×		×
松山港	愛媛県	×	ターミナル直背後にFAZ施設あり。 <FAZ施設> ・施設名： 愛媛国際物流ターミナル(I-LOT) ・延床面積：46,450 m <sup>2</sup>	松山港利用促進協議会で検討中
三島川之江港	愛媛県	×		×
今治港	今治市	×		×
新居浜港	新居浜港務局	×		×
高知港	高知県	×	ターミナル隣接地にFAZ施設あり。 <FAZ施設> 普通倉庫：1棟(4,000 m <sup>2</sup> ) 上屋：1棟(3,000 m <sup>2</sup> ) 冷凍倉庫：1棟(4,500 m <sup>2</sup> )	×

資料：港湾管理者へのアンケート調査結果

日本港湾協会「日本の港湾2005」(2005年1月31日)

(株)オーシャンコマース「国際輸送ハンドブック」(2005年12月20日)

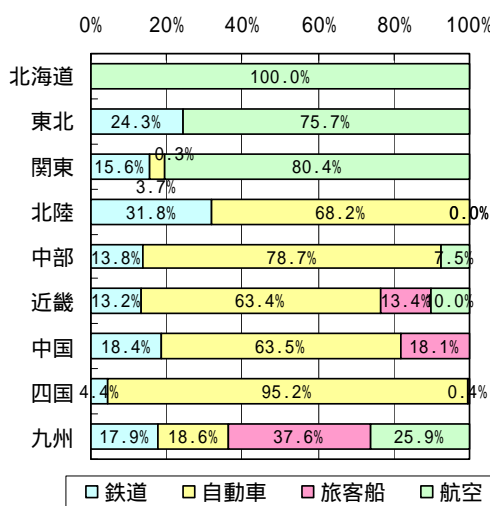
各港湾HP

(3) 内貿フェリー・コンテナ航路の概要

1) 貨物輸送手段、フェリー輸送航路

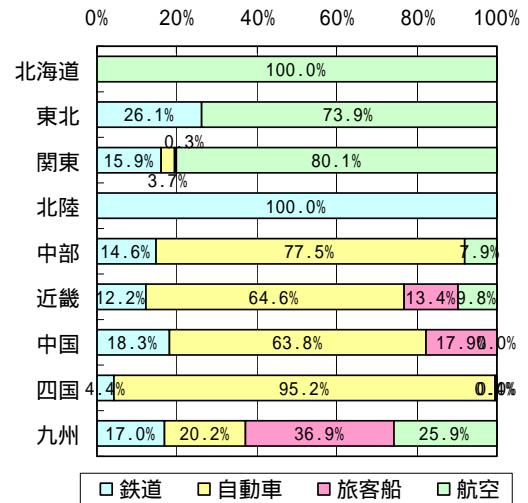
四国地域の貨物輸送手段をみると、九州地域への輸送は旅客船による輸送が最も多い。九州のほか、近畿と中国で旅客船の輸送が見られるものの、その他の地方においては、自動車、鉄道がそのほとんどを占めている。

長距離フェリー航路は23航路あり、うち3航路が四国を経由または発着している。



四国発旅客流動機関分担率 (H15)

出典：旅客地域流動調査



四国着旅客流動機関分担率 (H15)

出典：旅客地域流動調査

図 - 3.14 四国発着旅客流動機関分担率



図 - 3.15 四国のフェリー航路図

表 - 3.11 四国を経由する長距離フェリー航路

事業者名	航路
関西汽船(株)	大分 - 松山 - 神戸・大阪
(株)ダイヤモンドフェリー	大分 - 松山 - 今治 - 神戸
オーシャン東九フェリー(株)	東京 - 徳島 - 新門司

：沖縄航路は除く

：貨物フェリー、RORO船は含まない

出典：(財)日本海事広報協会資料

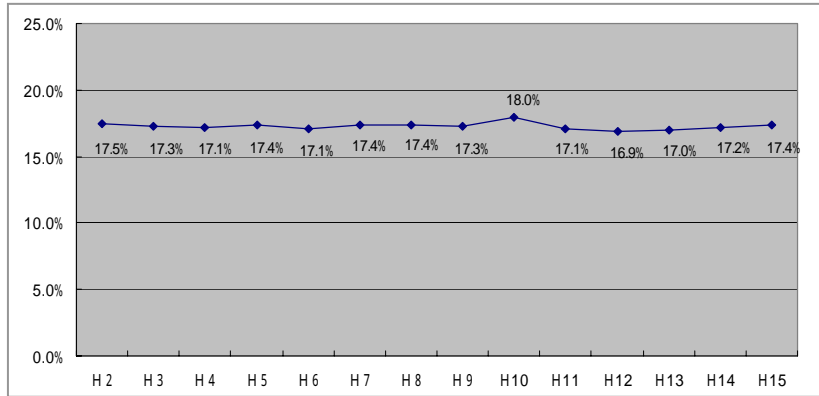
表 - 3.12 中距離以下の航路数

種別	航路数
中距離フェリー	20
離島フェリー	18

出典：港湾データブック

## 2) 四国地域におけるフェリー貨物

四国地域におけるフェリー貨物は本四三架橋の開通に伴い、港湾によっては激減しており、全体としても減少傾向にある。しかし、現在でも全国のフェリー貨物の17.4%(平成15年)と高いシェアを占め、各地域の港湾と人・物を結ぶ重要な輸送手段となっている。



昭和 63 年 4 月：児島・坂出ルート開通  
 平成 7 年 1 月：阪神・淡路大震災  
 平成 10 年 4 月：神戸・鳴門ルート開通  
 平成 11 年 5 月：尾道・今治ルート開通

出典：港湾統計（平成元年～平成15年）

図 - 3.16 全国のフェリー貨物量に占める四国のシェアの割合

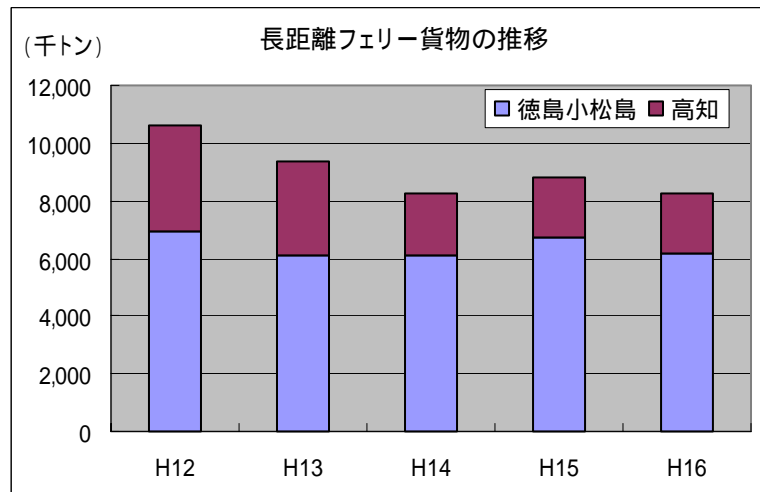
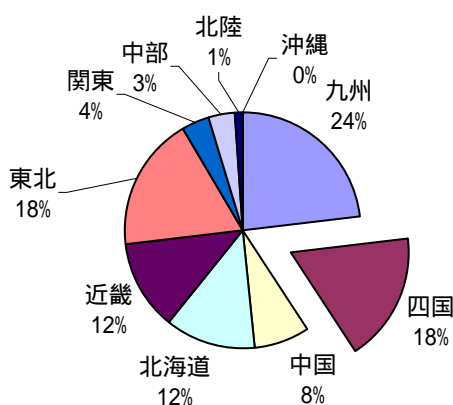
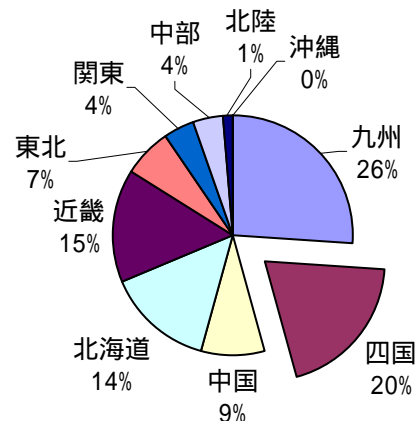


図 - 3.17 長距離フェリー貨物量の推移



出典：H16 港湾統計

図 - 3.18 フェリー貨物量の割合（移出）



出典：H16 港湾統計

図 - 3.19 フェリー貨物量の割合（移入）

### 3) フェリーの大型化・高速化の動向

国内長距離フェリーの就航年と船型（総トン数）の関係をみると、就航年が新しいほど船型も大きくなっている傾向が見て取れる。また、就航年と速度の関係においても就航年が新しいほど速度も速くなっている。

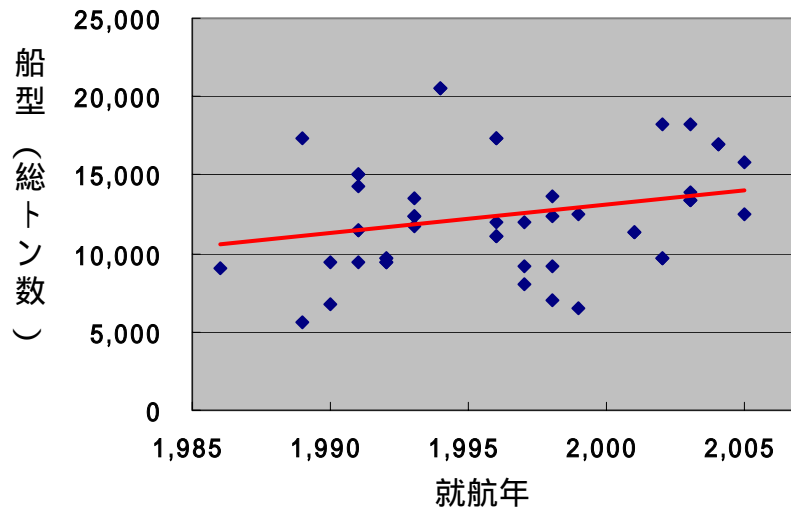


図 - 3.20 国内長距離フェリーの就航年と船型 (G/T) の関係

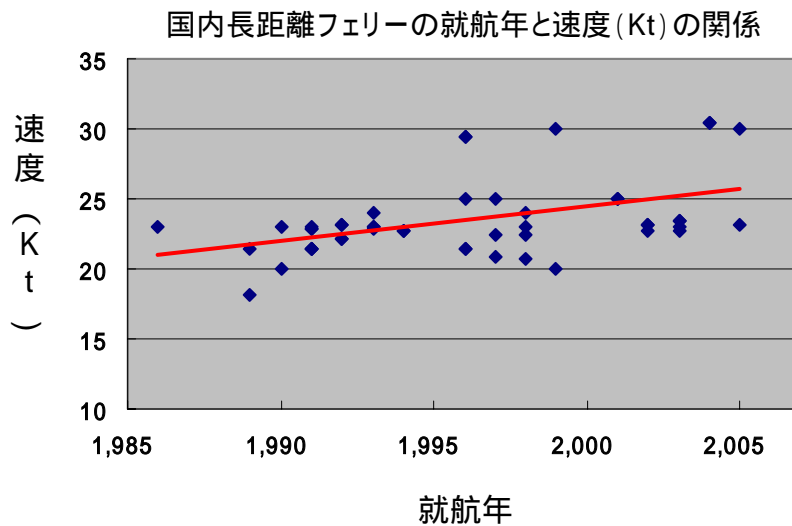


図 - 3.21 国内長距離フェリーの就航年と速度 (Kt) の関係

4) 1 航路当りのフェリー貨物量の推移

1 航路当りのフェリー貨物量は増加傾向にあり、集約化されて大型化しているといえる。

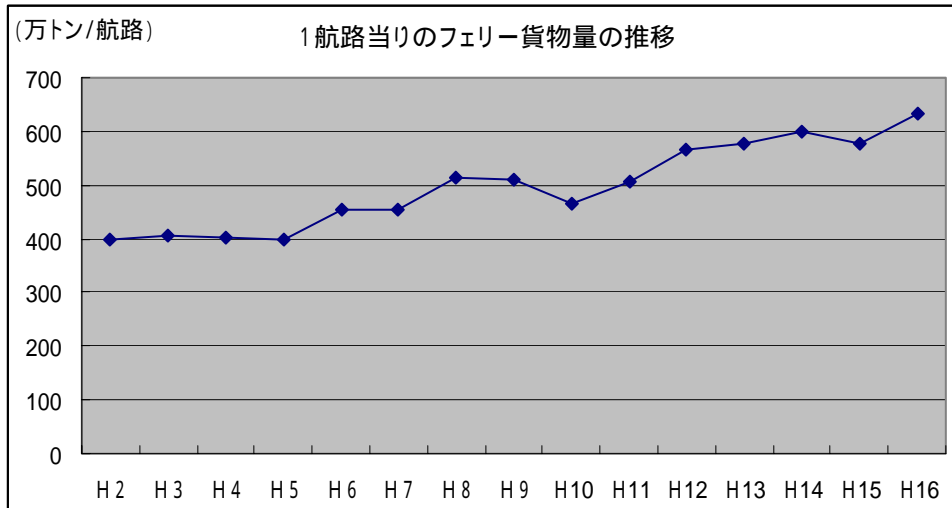


図 - 3.22 1 航路当たりでのフェリー貨物量の推移

【トピックス: 船舶の大型化】

・貨物需要の増加、輸送の効率化のため、内航フィーダー、フェリー船の大型化が続いている

大型化するフェリー船の一例

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)



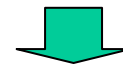
写真提供: 四国開発フェリー(株)

大型化する内航フィーダー船の一例

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)

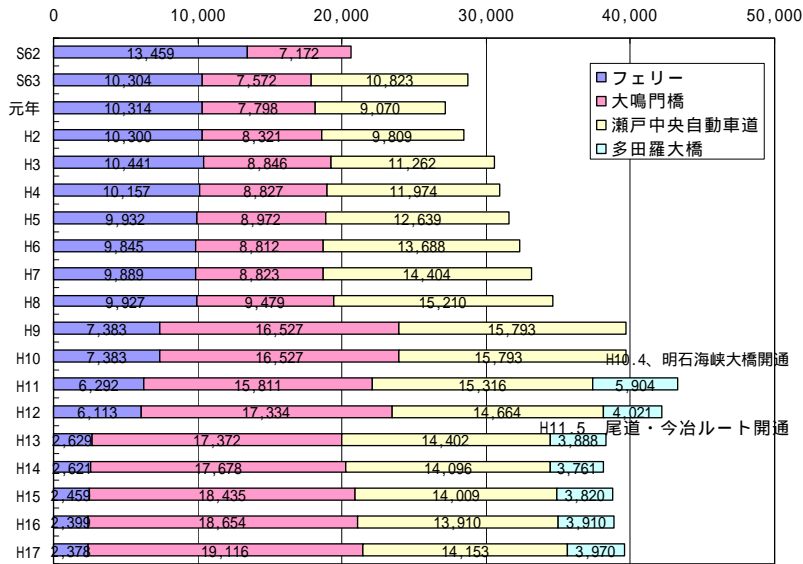


写真提供: 井本商運(株)

5) 本四架橋が与えた影響

平成 10 年の明石海峡大橋開通以降、自動車交通量は 40,000 台/日に増加しており、本州・四国間の交流が促進されたことが顕著に現れている。

その一方でフェリーによる自動車利用が減少し、平成 12 年では昭和 62 年に対して半減しており、平成 13 年以降は 3,000 台を割り込み、以降も減少傾向となっている。



- 注) 1. 昭和 63 年度の瀬戸中央自動車道は、4 月 10 日～3 月 31 日の値  
 2. 昭和 62 年度のフェリー航走台数には、廃止航路を含む。  
 3. フェリー航路は高松～宇野・西讃～中国・徳島～阪神・香川～阪神・愛媛～中国・高知～阪神航路であり、淡路～阪神航路は含まない。  
 4. 大鳴門橋には、淡路島～四国利用の交通量を含む。

出典：本州・四国間の旅客及び貨物の動向(平成 17 年度 概要) 四国運輸局 交通環境部

図 - 3.23 本州四国間自動車交通量の推移

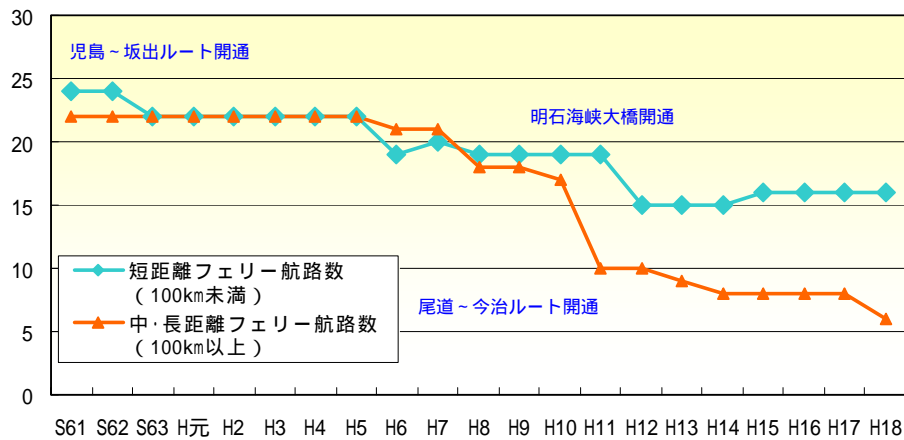


図 - 3.24 四国発着のフェリー航路数の推移

表 - 3.13 本州四国連絡橋の供用に伴う航路再編成状況 (平成12年4月現在)

分架橋	供用開始	航路の廃止		航路規模の縮小	
		航路数	事業者数	航路数	事業者数
因島大橋	昭和58年12月	5	5	3	3
大鳴門橋	昭和60年6月	1	1	4	3
伯方・大島大橋	昭和63年1月	7	4	-	-
児島・坂出ルート	昭和63年4月	8	7	9	9
生口橋	平成3年12月	2	2	2	2
明石海峡大橋	平成10年4月	18	13	8	8
新尾道大橋等	平成11年5月	10	9	10	10

出典：日本海運の現況 (平成 12 年版) 運輸省海上交通局



(4) 四国の航空貨物の概要

四国各空港からの航空貨物量は国内線で約 32,000 トン、国際線で 80 トン程度に留まっている。

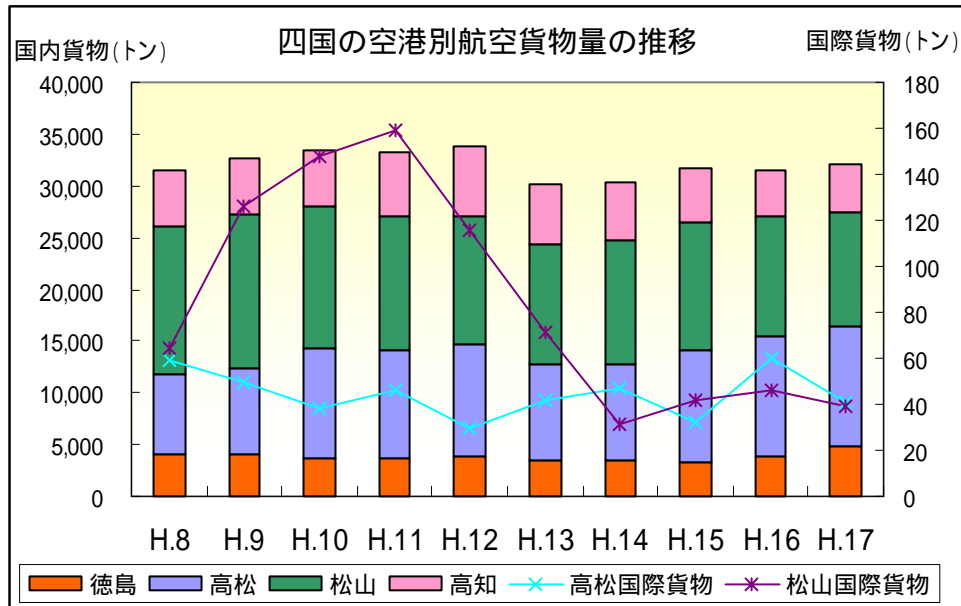


図 - 3.27 四国の空港別航空貨物量の推移



#### 4. その他関連資料

##### (1) 国際フェリー・RORO航路の状況

##### 1) 国際線フェリー航路の状況

関西及び九州地方発着の国際線フェリー等の運航状況は以下に示すとおりである。

表 - 4.1 国際フェリー航路の状況

種類	航路	便数	船名	総トン数	航海速力	旅客定員	積載可能量	所要時間
RORO	上海 神戸・大阪	1便/週	XIN JIAN ZHEN	14,543	21	345	250(20フィートコンテナ)	44時間
RORO	大阪 上海	1便/週	蘇州号	14,410	21	272	200(20フィートコンテナ)	45時間
RORO	神戸 天津	1便/週	燕京	9,960	20.1	399	161(20フィートコンテナ)	50時間
RORO	大阪 釜山	3便/週	PANSTAR DREAM	21,607	25.16	550	220TEU	18時間
RORO	下関 青島	3便/週	ゆうとぴあ2他	26,933	22.6	475	269シャーシ	25時間
RORO	下関 上海	2便/週	ゆうとぴあ2	26,901	22.6		265(シャーシ)	
フェリー	下関 釜山	1便/日	はまゆう他	16,187	18	438	乗30、ト91	13時間
フェリー	博多 釜山	1便/日 (日曜除く)	ニューカメラア	19,961	23.5	522	220(20フィートコンテナ)	5.5時間
高速船	博多 釜山	5便/日	ビートル2世他	164	45	215	-	2時間55分

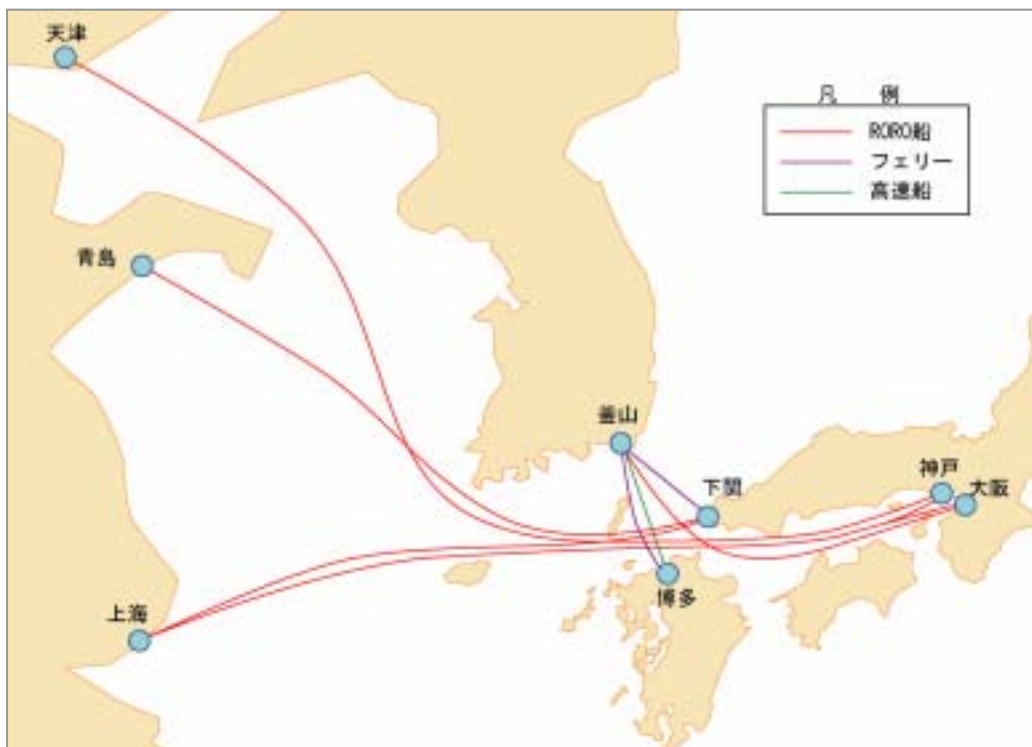


図 - 4.1 国際線フェリー等航路図

2) RORO船航路の推移

RORO船の航路数を2001年と2006年で比較したものが以下の表である。中国航路で9便、韓国航路で1便の増加となっているが、東南アジア航路では大幅に減少している。

表 - 4.2 RORO航路数の変化

	2006年	2001年
中国航路	9	5
韓国航路	4	3
東南アジア航路	6	29

表 - 4.3 中国航路のRORO船航路

国際フェリー航路(貨客) : 増加航路

航路	年	Vessel	TEUs	航路の経路
中国	2006	Utopia2	269	青島-下関-上海-下関-青島
		Utopia	265	青島-下関-青島-下関-青島
		XIN JIAN ZHEN	250	上海-大阪-神戸-上海-神戸-大阪-上海
		Fortune River	200	横浜,名古屋,神戸-大連,新岸,青島,上海,Huangpu
		Su Zhou Hao	200	大阪-上海-大阪
		Yanjing	161	神戸-新岸-神戸
		Fortune Trade I		横浜,名古屋,神戸-大連,新岸,青島,上海,Huangpu
		Fortune Wind		横浜,名古屋,神戸-大連,新岸,青島,上海,Huangpu
	上海 Super Express		上海-博多-上海	
	2001	YAN JING	161	神戸-新岸-神戸
		XIN JIAN ZHEN	242	上海-大阪-神戸-上海-神戸-大阪-上海
		Fortune Trade		横浜,名古屋,大阪-新岸,青島,上海,Huangpu,長江,Beihai,海口,連雲
		Fortune Wind		横浜,名古屋,大阪-新岸,青島,上海,Huangpu,長江,Beihai,海口,連雲
		SUZHOUHAO	200	大阪-上海-大阪

表 - 4.4 韓国航路のRORO船航路

		Vessel	TEUs	航路の経路
韓国	2006	New Camellia	220	釜山-博多-釜山
		Hamayuu	140	釜山-下関-釜山
		Seong Hee	100	釜山-下関-釜山
		Panstar Dream	220	釜山-大阪-釜山
	2001	CAMELLIA	120	釜山-博多-釜山
		Fery Pukwan	60	釜山-下関-釜山
		Hamayuu	140	釜山-下関-釜山

## (2) 港湾施設の老朽化

以下に四国管内の国有港湾施設の経過年数を示す。建設から30年以上が経過した施設が56%を占めており、全体的に港湾施設の老朽化が進んでいることが分かる。

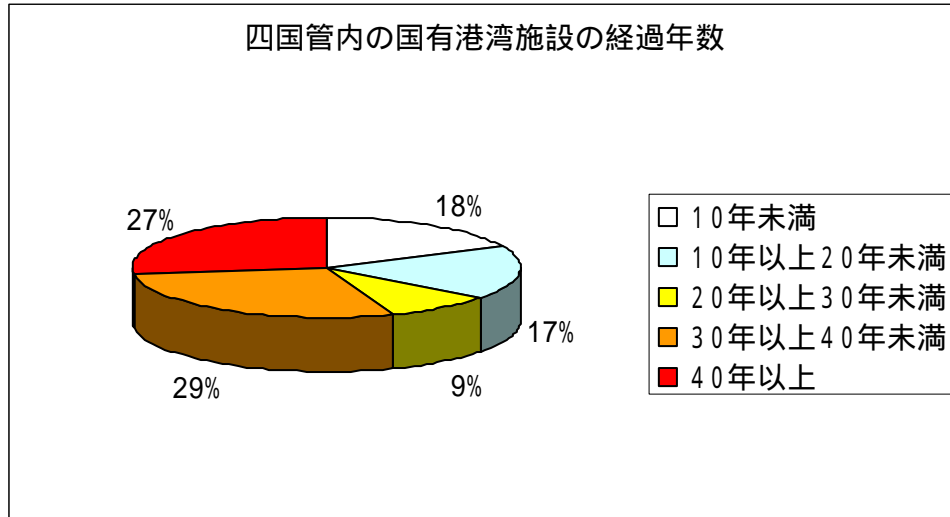


図 - 4.2 四国管内の国有港湾施設の経過年数

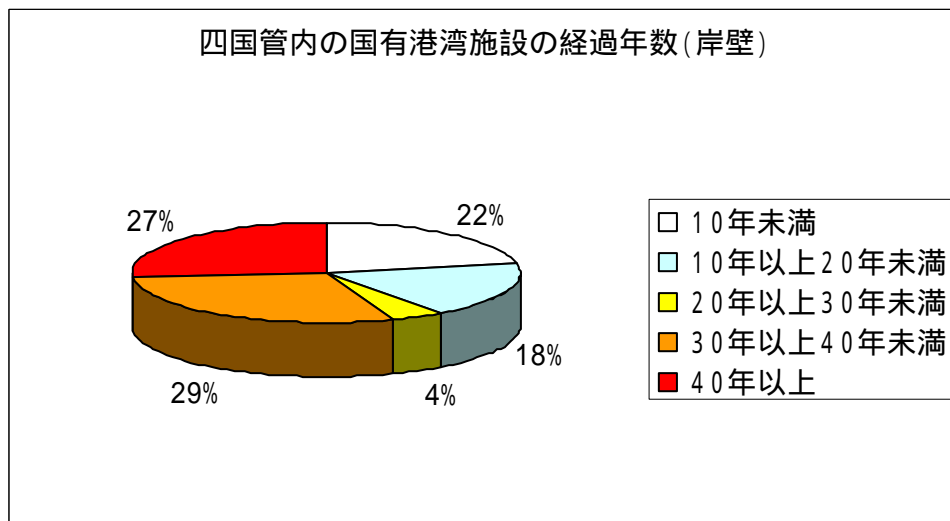


図 - 4.3 四国管内の国有港湾施設の経過年数(岸壁)

(3) ポートセールスの状況

1) 四国の各港湾のポートセールス実施状況

四国の主要港湾 6 港のポートセールス実施状況を下表に示す。

6 港の内、徳島小松島港、高松港、松山港、高知港がポートセミナーや企業訪問等のポートセールス活動を展開している。中でも松山港が最もポートセールスに対して積極的であり、松山港利用促進協議会が、県内外におけるポートセミナー、国内外における企業訪問等のポートセールスを実施している。県外におけるポートセミナーを実施しているのは、松山港のみである。

表 - 4.5 四国の各港湾のポートセールス実施状況

	17年度	18年度
徳島小松島港	<p>&lt;ポートセミナー&gt; 県内 ・徳島CT10周年式典(韓国船社を招待) ・セミナー開催(1回) &lt;企業訪問等&gt; ・企業訪問(県内企業15社)</p>	<p>&lt;ポートセミナー&gt; 県内 ・県内企業向けセミナー開催 &lt;企業訪問等&gt; ・企業訪問(県内企業22社) 韓国におけるポートセールス(1回)</p>
高松港	<p>&lt;企業訪問等&gt; ・企業訪問(県内9社、徳島県2社) 海外におけるポートセールス(韓国)</p>	<p>&lt;企業訪問等&gt; ・企業訪問(県内20社程度(予定含む)) 海外におけるポートセールス(韓国)</p>
三島川之江港	・実施無し	・実施無し
今治港	・実施無し	・実施無し
松山港	<p>&lt;ポートセミナー&gt; 県内 ・松山港利用促進協議会設立10周年記念事業においてセミナー開催(県内1回) 県外 ・セミナー開催(大阪1回) &lt;企業訪問等&gt; ・企業訪問14回実施(関東6回、京阪4回、四国3回、東北1回) ・海外におけるポートセールス2回(上海、青島、無錫)</p>	<p>&lt;ポートセミナー&gt; 県外 ・セミナー開催(東京1回) &lt;企業訪問等&gt; ・企業訪問(国内7回) ・海外におけるポートセールス2回(中国)</p>
高知港	<p>&lt;ポートセミナー&gt; 県内 ・セミナー開催(1回) 海外 ・セミナー開催(上海1回) &lt;企業訪問等&gt; ・海外におけるポートセールス(スリランカ、青島) ・海外の展示会へ出展(上海2回)</p>	<p>&lt;ポートセミナー&gt; 県内 ・セミナー開催(2回) &lt;企業訪問等&gt; 海外におけるポートセールス(青島、韓国、ベトナム、インドネシア)</p>

資料：四国地方整備局資料

日本海事新聞社「日本海事新聞」

2) 国内港湾のポートセミナー実施スケジュール(2006年11月～2007年3月)

2006年11月～2007年3月までに、下図に示す回数のポートセミナーが実施されるスケジュールとなっている。

最も多くの開催を予定しているのは、四日市港(4回)であり、境港(3回)、下関港(3回)が次点となっている。四国の港湾については、松山港利用促進協議会による東京においてのセミナー(1回)のみである。



図 - 4.4 国内港湾のポートセミナー実施スケジュール(2006.11～2007.3)

表 - 4.6 国内港湾のポートセミナー実施スケジュール(2006.11～2007.3)

局	対象港	開催場所	主催者
北海道	なし		
東北	八戸港	盛岡	八戸市・八戸港国際物流拠点化推進協議会・八戸市企業誘致促進協議会
	酒田港	東京	酒田リサイクルポート推進協議会、山形県港湾協会、酒田港湾振興会
関東	横浜港	横浜	横浜港振興協会
	横浜港	横浜	横浜港振興協会
	東京港	東京	東京都港湾局、(財)東京港埠頭公社、(社)東京都港湾振興協会共催
北陸	新潟港	新潟	新潟商工会議所、新潟経済同友会、環日本海経済研究所、新潟貿易ターミナル、NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク、新潟港振興協会
	岩船港		

局	対象港	開催場所	主催者
	直江津港	高崎	上越市、直江津港湾協会
	直江津港	未定	直江津港湾協会
	姫川港		姫川港整備促進同盟会
	伏木富山港	富山	富山新港港湾振興会、臨港道路富山新港東西線整備促進同盟会、射水市
	北陸3県の港	富山	北陸環日本海経済交流促進協議会
	伏木富山港	未定	臨港道路富山新港東西線整備促進同盟会
	金沢港	東京、金沢等	
	七尾港	東京	石川県/七尾市/七尾港整備・振興促進協議会
中部	清水港	浜松	清水港ポートセールス実行委員会(清水港利用促進協会)(静岡県・静岡市・清水港利用促進協会の三者で構成)
	四日市港	津	四日市港利用促進協議会
	四日市港	東京	四日市港利用促進協議会
	四日市港	大阪	四日市港利用促進協議会
	四日市港	タイ	四日市港利用促進協議会
近畿	和歌山下津港	和歌山市	和歌山県
中国	広島港、福山港、尾道糸崎港	東京	広島県
	浜田港	東京	島根県
	境港	米子市	境港貿易振興会/境港管理組合
	境港	東京	境港貿易振興会/境港管理組合
	境港	大阪	境港貿易振興会/境港管理組合
	水島港	東京	岡山県
四国	松山港	東京	松山港利用促進協議会
九州	下関港	大阪	下関市、下関港湾協会
	下関港	東京	下関市、下関港湾協会
	下関港	下関	下関市、下関港湾協会
	北九州港	東京	北九州港セミナー実行委員会
	博多港	大阪	福岡市、社団法人博多港振興協会
	三池港	東京	マイポートみいけ利用促進協議会
	伊万里港	長崎市内	伊万里振興会
	細島港、宮崎港、油津港	東京	宮崎県ポートセールス協議会
沖縄	(なし)		

(4) 九州地方、中国地方、近畿地方の戦略チームの状況

1) 北部九州国際物流戦略チーム

北部九州国際物流戦略チームの開催状況

2006年9月5日の、北部九州国際物流戦略チーム第2回会合において、中間とりまとめを行った。今後は、2007年3月の「北部九州国際物流戦略に関する提言(仮称)」を目途に各種物流施策を検討していく予定である。

中間とりまとめの概要は下図の通りである。

北部九州国際物流戦略チーム 中間とりまとめ		
目指すべき基本方向	北部九州国際港湾の物流戦略に基づく国際競争力の強化	北部九州と東アジアを結ぶシームレス物流ネットワークの形成
現状の課題	① 北部九州国際コンテナターミナルのさらなる機能強化 ② 北部九州の連携施策 ③ リードタイム短縮への対応強化 ④ 貨物量増大・サービスの多様化への対応	① 地理的優位性を活かした物流機能強化 ② 国際航空貨物の対応強化 ③ 国内外ネットワークの構築
戦略イメージ(現段階)	① 港湾ロジスティクス・ハブの構築 ② 国内貨物の集荷力向上によるトランシップの解消 ③ 環替デボの構築 ④ カスケード現象等による大型コンテナ船への対応	⑤ 国際フェリー・RO-RO船等ネットワークの構築 ⑥ 国内外ターミナルの併設・集約化によるシェアシ種持解消 ⑦ フェリー等の特色を最大限に活用するためのシェアシ種替えの解消
	⑧ 国際物流基幹ネットワークの推進 ⑨ モーダルシフトの促進と輸送モードの多様化	
提言に向けた今後の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 北部九州の物流特性                             <ul style="list-style-type: none"> <li>① 将来的な貨物流動シミュレーションの実施</li> <li>② 北部九州の優位性の定量化</li> <li>③ 北部九州におけるアジア物流戦略の構築 等</li> </ul> </li> <li>● 物流システム効率化及び物流ネットワーク                             <ul style="list-style-type: none"> <li>① 施策のフォローアップに対する検討</li> <li>② ソフト施策を中心としたシステム効率化方策の検討</li> <li>③ 域内の拠点インフラの有機的なネットワーク化の検討 等</li> </ul> </li> </ul>	
将来像の検討	短期的に効果の発現が期待できる施策のみならず、北部九州の将来的な国際物流のあるべき姿を目指すべく、中長期施策の策定を進める。	

資料：第2回北部九州国際物流戦略チーム 資料

図 - 4.5 北部九州国際物流戦略チーム中間とりまとめ

「北部九州国際物流戦略チーム」における四国の位置付け

特に、四国を特定化した位置づけはないが、他地方も広く視野に入れた「国内外ネットワークの構築」が「現状の課題の抽出と整理」で挙げられている。

(3) 国内外ネットワークの構築

環境負荷低減はもとより、荷主のニーズに即した物流の選択肢として注目されているシーアンドシーにおいて、外・内貿対応ふ頭の効率的な再配置やふ頭間連絡道路の整備等、内航フィーダーサービスの充実のための施策が必要と考えられる。

〔資料〕第2回北部九州国際物流戦略チーム、「北部九州国際物流戦略チーム中間とりまとめ」、平成18年9月5日(P.4)

また、上記を受け、「基本方向2 北部九州と東アジアを結ぶシームレス物流ネットワークの形成」において、「国内物流網の充実」を位置づけ、さらに、「戦略 国際フェリー・RORO 船等ネットワークの構築」において、「近海航路におけるシャトルサービスによる、大消費地圏をターゲットとし、リードタイムの短さを特色とした新しいネットワークの構築を図るとしている。

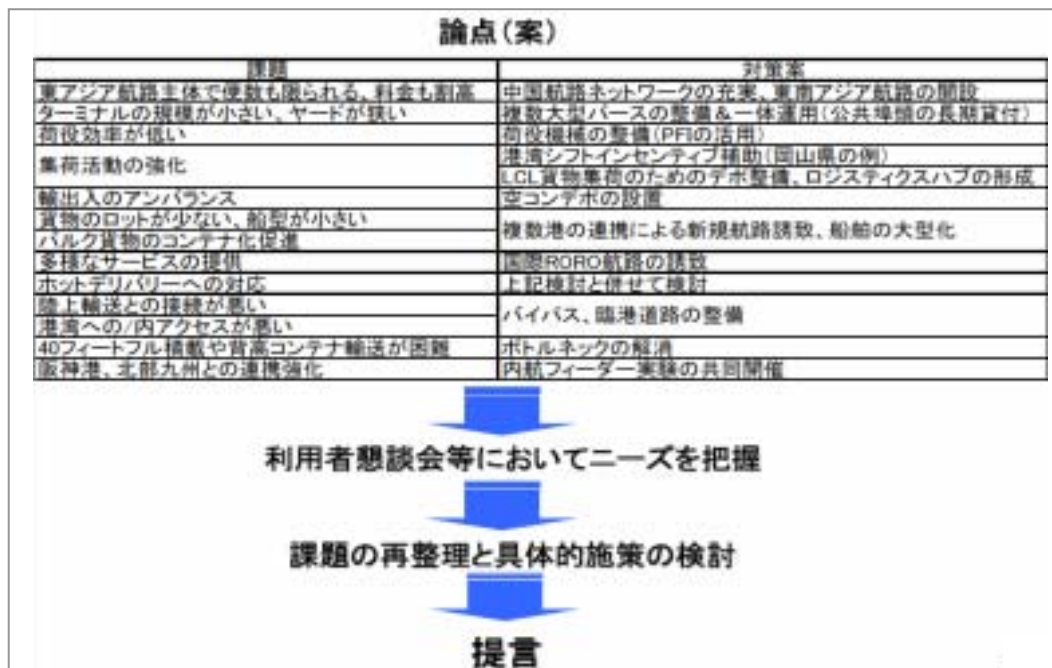
## 2) 中国地方国際物流戦略チーム

中国地方国際物流戦略チームの開催状況

2006年8月2日の本会議に引き続き、2006年9月4日に第一回部会を開催した。第一回部会では、中国地方における国際物流の現状分析を中心に行われており、課題と対策案が示されている。今後は2度の部会を開催し、2007年3月の本会議において提言を取りまとめるとしている。

表 - 4.7 中国地方国際物流戦略チームのスケジュール案

	本会議	部会	その他
2006年8月	第1回本会議 (本部立ち上げ)		
8月29日			神戸港視察
9月4日		第1回部会	第1回勉強会
9月～11月			周南・宇部地区利用者懇談会 岩国・大竹地区利用者懇談会 備後地区利用者懇談会 広島・呉地区利用者懇談会 水島地区利用者懇談会 境港地区利用者懇談会 随時視察
11月			第2回勉強会
2007年1月		第2回部会	
2月			第3回勉強会
3月		第3回部会	
4月			第4回勉強会
5月	第2回本会議(提言取りまとめ)		



資料：中国地方国際物流戦略チーム 第一回部会 資料

図 - 4.6 中国地方国際物流戦略チームの論点案(課題と対策案)



### 中国地方国際物流戦略チームにおける四国の位置付け

四国地方の松山港は、中国地方の三田尻中関港・広島港・水島港と定期コンテナ航路で結ばれているが、中国地方においては「多くの船が複数の港湾に寄港」することから『集約すべきか?』との課題の投げかけがなされている。(中国地方国際物流戦略チーム事務局、「中国地方国際物流戦略チーム第一回部会：提言に向けた論点整理 (ppt 資料 P.19)」,平成18年9月4日)

資料において明言はしていないが、中国地方側からすれば、松山港に寄港する定期コンテナ航路を、「集約化」の対象としてみているという見方もできる。



資料：中国地方国際物流戦略チーム事務局、「中国地方国際物流戦略チーム第一回部会：提言に向けた論点整理 (ppt 資料 P.19)」,平成18年9月4日

図 - 4.7 四国地方における国際航路集約化の検討

3) 近畿地方国際物流戦略チーム

近畿地方国際物流戦略チームの開催状況

2005年6月30日の第一回本部会合を皮切りに、これまでに2回の本部会合と5回の幹事会が開催されている。

幹事会における主な議題及び、第5回幹事会で提示された取り組みイメージは下図の通りである。

表 - 4.8 幹事会における主な議題

	議題
第2回幹事会	(1)短期対応施策についてのフォローアップ (2)課題一覧及び戦略チームの対応方針フォローアップ
第3回幹事会	(1)昨今の物流を取り巻く状況について (2)各対応施策への取り組み状況について ・平成18年度予算編成の状況について ・大阪湾諸港の一開港化について ・関西グリーン物流パートナーシップ会議について
第4回幹事会	(1)昨今の取り組み状況について ・広域連携を通じた国際競争力強化に向けた提言について(報告) ・第14回国際物流施策推進本部について(報告) ・短期対応施策の取り組み状況について (2)今後の進め方について ・国際物流シンポジウム - 関西の国際物流戦略(仮題) -
第5回幹事会	(1)昨今の取り組み状況について ・国際物流シンポジウム - 関西の国際物流戦略 - ・短期対応施策の取り組み状況について (2)今後の進め方について ・国際物流戦略チームの今後の取り組みについて

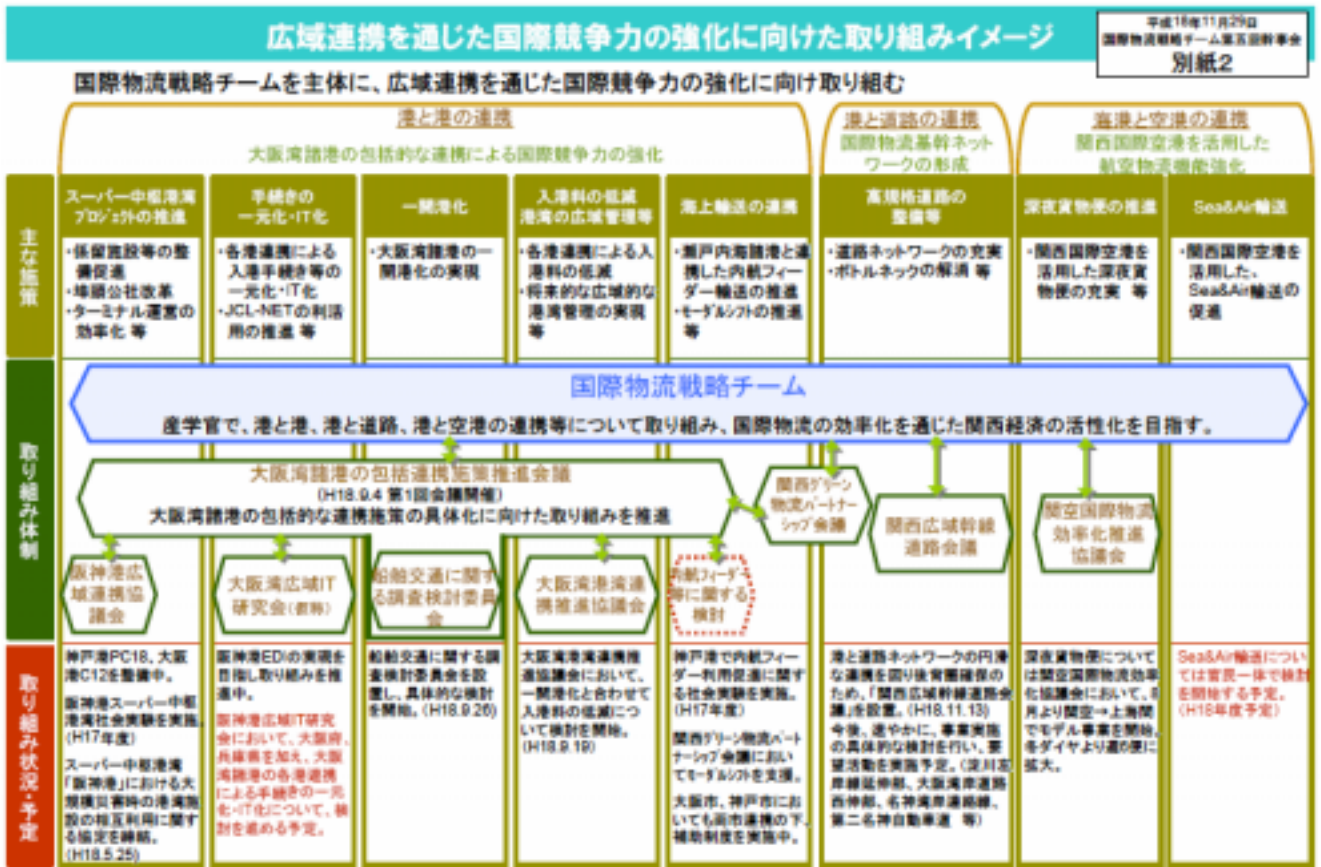


図 - 4.8 広域連携を通じた国際競争力の強化に向けた取り組みイメージ

近畿地方国際物流戦略チームにおける四国の位置付け

「図 - 4.8 広域連携を通じた国際競争力の強化に向けた取り組みイメージ」中、主な施策に、「海上輸送の連携：瀬戸内海諸港と連携した内航フィーダー輸送の推進」とあり、内航フィーダー輸送の推進による、中国・四国地方からの集荷を促進しようとの意図が伺える。

具体的な施策として、平成 18 年 1～3 月に実施された神戸港における内外貿バース一体運用による内航フィーダー利用促進に関する社会実験の効果の測定・課題の整理があげられており、第 5 回幹事会までに「内航フィーダー輸送社会実験推進委員会」に報告された。

表 - 内航フィーダー輸送の促進に関する提言事項及び進捗状況

国際物流に関する課題	第二回本部会合に決定した短期対応施策及び政策提言での提言事項	第五回幹事会時点における進捗状況
内航フィーダー輸送の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神港広域連携協議会を活用し、「スーパー中枢港湾阪神港育成プログラム」における瀬戸内海諸港との連携促進などの具体策を促進する。</li> <li>・平成 17 年度に内外貿バース一体運用による内航フィーダー利用促進に関する社会実験を実施し、効果、課題の整理等とりまとめを行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 18 年 1 月～3 月に、神戸港において、内外貿バースの一体運用による内航フィーダー利用促進に関する社会実験を実施。実験終了後、効果の測定・課題の整理等を行い、国土交通省におかれている「内航フィーダー輸送社会実験推進委員会」に報告。</li> </ul>

資料：近畿地方国際物流戦略チーム 第 5 回幹事会 資料 第二回本部会合決定短期対応施策 フォロアップ(案)