

	ヒアリング結果等	外的要因	内的要因 (弱み)	内的要因 (強み)	戦略提言骨子(案)	施策の考え方	施策実現のためのアクションプラン(例)	実施主体(案)
バルク貨物	<b>大型船への対応について</b> ・競争力強化のため、大型船に対応した港湾機能の充実が必要。(荷主) ・バース前面水深が不足しているため、潮待ちや喫水調整をしている。(荷主)	・船舶の大型化 ・公共事業を取り巻く状況	・大型船対応の港湾施設が不足 ・港湾管理者の財政状況	・国際競争力を有する産業が立地	<b>戦略:</b> 四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化  <b>施策:</b> 既存港湾施設の改良 多目的国際ターミナルの整備	大型船に対応するため既存港湾施設を改良 ↳ 既存港湾施設を改良できない場合、新たな施設整備を行う	・四国地整による多目的国際ターミナルの整備 (例 徳島小松島港の多目的国際ターミナルを平成20年代半ばを目標に整備)	四国地整(港)、港湾管理者、民間
	<b>リサイクル貨物への対応について</b> ・メタルスクラップや古紙などのリサイクル貨物がアジア向けに輸出されており、今後貨物量が増加すると考えられる。(港運業)				<b>戦略:</b> 四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化  <b>施策:</b> リサイクル貨物の国際流通港湾としての施設充実	既存港湾施設にリサイクル対応施設(上屋、倉庫等)を整備		四国地整(港)、港湾管理者
	<b>船舶の安全について</b> ・航行規制を緩和して欲しい(荷主) ・瀬戸内海航路における海難事故の多発				<b>戦略:</b> 四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化  <b>施策:</b> 国際幹線航路の整備	合わせて推進 航行ルールの徹底、航行安全の啓発 ↓ 安全かつ効率的な航行のための航路の確保		四国地整(港)
コンテナ貨物	<b>コンテナ化への対応について</b> 1) 多様な荷姿に対応する必要があるものの、慢性的にバースが不足している。(港運業、海運業) 2) コンテナヤードが絶対的に不足(運送業) 3) 船舶が大型化しており、岸壁が短い(海運業) 4) ガントリークレーン等の荷役施設が未整備もしくは不足している。(港湾協会、運送業)	・東アジアの急激な経済成長 ・コンテナ化の進展 ・アジア航路寄港の可能性 ・生活関連産業が東アジアに進出	・コンテナ化の対応の遅れ ・バルクを中心とした港湾施設	・外貿コンテナ貨物の増加	<b>戦略:</b> コンテナ輸送の効率化、円滑化  <b>施策:</b> コンテナ輸送に対応した施設の充実	利便性の向上、集荷の結果、コンテナを集中的に取り扱う港湾で以下の施策を推進する。 1) 既存バースを活用し、コンテナ化に対応 2) 既存港湾施設を改良できない場合、新たな施設整備を行う 3) 大型船に対応するため既存港湾施設を改良 4) 荷役能力の高いガントリークレーンを導入する	・港湾管理者が集荷や航路誘致の取り組みを推進したのち、左記施策を戦略的に実施(例 高松港においては、増大するコンテナに対応するためバルク対応埠頭を改良し、コンテナヤード化 クレーンを設置)	四国地整(港)、港湾管理者
	<b>コンテナ貨物取扱港について</b> <集約化> ・四国の人口、産業の規模を考えると、コンテナポートを1~3港程度に集約すべき。(荷主、海運業、運送業) <集約化に慎重> ・貨物の集約に関しては、荷主の意向が大きい。(港運業、運送業、海運業) ・集約した場合のリードタイムやトータルコストが問題であり、現状や阪神港を利用した場合との比較などが必要となる。(各業種) <サービスの向上> ・四国内港湾におけるコンテナ航路のデイリー運航を望む。(荷主) <集約化に反対> ・集約されるとその港からの輸送コストがネックとなる(荷主)	・近隣の中核港湾に国際機関航路が就航 ・国内他地域の港湾が四国のコンテナ貨物を狙っている	・コンテナ化の対応の遅れ ・バルクを中心とした港湾施設 ・外貿コンテナ貨物量が少ない(11万TEU)	・外貿コンテナ貨物の増加 (潜在需要は現在の外貿コンテナ貨物の約2倍)	<b>戦略:</b> コンテナ輸送の効率化、円滑化  <b>施策:</b> 輸送効率化のための利便性の向上(アジア航路誘致)、集荷(ポートセールス)	コンテナ貨物の集約化については、関係者により以下の通り思惑が様々。 (主に海運関係)集約化し貨物量を増やすことで、寄港メリットを増やしたい。(そうでなければ寄港メリットが無い。) (主に荷主)出来るだけ近くの港から、多頻度で安く出せるのが良い。 ↓ アジア等の近海航路については、年間5千TEU程度で航路成立が可能。一方北米・欧州等の基幹航路については年間5万TEU(精査中)程度の貨物量が必要 ↓ ・中・小型船による輸送が主であるアジア航路については、四国内からダイレクト輸送 ・大型船による輸送が主である北米、欧州等の基幹航路については、阪神港から海外に輸送 ↓ そもそも、四国全体の外貿コンテナ貨物量については、年間約11万TEUで、水島港一港分の取扱量と同程度であり、各港において貨物をより多く取り扱う取り組みが必要と考えられる	・港湾管理者が集荷や航路誘致の取り組みを推進	港湾管理者
国際物流を支える国内物流	<b>内航海運に対する支援について</b> 1-1) 内航船舶の老朽化、船員不足等の問題が発生している 1-2) 国内物流費の低減のためにフェリーを利用していたが、現在は廃止されてしまった。(荷主) 2) 貨物の増加が見込まれるので、フェリー関連施設の整備を望む。(海運業) 3-1) 国内フィーダー航路の確保、充実が望まれる。(荷主) 3-2) 内貿、外貿で岸壁を分けるのではなく、内外貿併用岸壁としての整備・利用を望む。(海運業)	・本四架橋、高速道路の整備による物流形態の変化 ・効率化に伴う航路の集約化、船舶の大型化		・海上交通を利用しやすい	<b>戦略:</b> 国際物流を支える国内幹線輸送網の強化  <b>施策:</b> フェリー等内航海運への支援 内航ターミナルの整備 国内フィーダー網の充実	1) 内航海運の潜在的利用者発掘や内航海運業の実態調査を行い、活性化のための施策を検討 2) フェリーの大型化に対応した施設の整備 3) スーパー中核港湾施策に伴う貨物の集約化に合わせ、国際基幹航路に円滑に接続する国内フィーダー網の充実	1) 公的機関による実態調査、施策の検討 2) 3) フェリーターミナルの整備事業に着手(例 東予港) 3) 四国内港湾及び阪神港の利便性の向上	四国地整(港)、四国運輸局、港湾管理者、民間
	<b>高速道路の整備について</b> ・高速道路の整備を迅速に行って欲しい。(荷主、港運業)	・モータリゼーションの進展	・急峻な地形で建設コストがかかる		<b>戦略:</b> 国際物流を支える国内幹線輸送網の強化  <b>施策:</b> 「四国8の字ネットワーク」の重点的整備	・信頼性の確保や、移動時間の短縮や効率化を図るために、広域的な幹線道路ネットワークの整備を推進する。 ・高速道路空白地帯の「安全」と「活力」の両面を支える「四国8の字ネットワーク」の重点的整備を推進する	・8の字ネットワークを平成20年代を目途に概成	西日本高速道路株式会社、四国地整(道)

