

<p>海外荷主 港</p> <p>← 国際輸送 →</p>	<p>港湾・空港</p>	<p>← 国内輸送 →</p>	<p>国内荷主・工場</p>		
<p><b>輸送モード別</b></p>	<p><b>〔バルク輸送〕</b>                  ・バルク貨物でも韓国と日本各地への輸送で、フィーダーの発想がある。(海運業)</p>	<p><b>〔多目的ターミナル機能〕</b>  <b>高松港</b>                  2～3万トン以上の船が入って来ているが、潮待ちを利用して入港している。(荷主3社)                  本船が大型化し大量の貨物が卸されると、木材業者にとってはコンスタントに資材を確保しておきたいので、朝日地区に頻りに貨物を取りにくる。通関や保税区域の問題があるが、-12m岸壁の北側の護岸に内貿船を接岸できるようにお願いしたい。(荷主)  <b>坂出港</b>                  水島航路が狭いため、30万トン級のタンカーが坂出港港湾区域内に停泊していることが良くある。(行政)  <b>三島川之江港</b>                  慢性的にバースが不足し、貨物の出入りに支障をきたしている。現在の-14m岸壁が完成し供用された場合、1バースの中でコンテナ船とバルク船の荷役作業を運用することになり、係留船舶間でのトラブルの発生等の不安がある。(船主組合、港運業、海運業)                  RORO船の大型化、内貿バルク貨物の増加により、配船数の増加を計画しているが、バース不足のため、貨物の出入りに障害が発生。金子地区-10岸の早期整備が望まれる。(海運業)  <b>新居浜港</b>                  競争力を強化するため、1万トン級バルク船の入港を可能とする港湾機能の強化が必要。荷役体制の迅速化、荷役コストのダウンも必要。(荷主)  <b>松山港</b>                  使用している石炭は陸送しているため、-13m岸壁での石炭の荷役設備の運営を帝人との協力で前向きに検討したい。(荷主)  <b>橋港</b>                  現在、14万トンの石炭船で輸入しているが、長崎の自社発電所で噴水調整(12.7m)をしてから橋港に入港していることから、専用バース前面の泊地(-14m)を浚渫してほしい。(荷主)  <b>徳島小松島港</b>                  -13m岸壁ができ、チップ船が満載で入港できるようになった。現在、カオリン及びコンスターチンを大阪港及び名古屋港で積み替えて富岡港に持ってきている。赤石の2バース目が出来れば、こちらでも-13m岸壁で揚げることも可能になる。原木船との滞船もあり、早期の整備を望む。(荷主)                  赤石地区岸壁(-10m)の利用について、使用してみないとわからないがヤードが狭い。津田はヤードが広くて使いやすい。また、赤石は背後に製材会社がないのが難点である。しかし県南向けには津田より距離が近いのでメリットがある。製品化して県外に出すものは、木材団地を抱えている津田が有利である。(荷主)                  原木は夏場は痛むので水面貯木が必要となる。津田には「いかだ師」がいるが赤石にはいない。赤石に下ろしても津田まで持っていく必要がある。(荷主)                  新港地区に保税倉庫が不足しているため、製品の大量発注が出来ない。また、金磯岸壁に隣接している原木の土場の舗装が悪化しており、原木に石が入って取扱能率が減少している。(荷主)                  ・徳島小松島港の港湾計画によると、沖州地区はフェリー・旅客船、内貿、津田地区は輸入木材、赤石地区は外貿コンテナ・外貿一般貨物とそれぞれに利用計画があるが、地区毎に離れており、赤石地区等に多目的国際ターミナルとして集約した方がよい。(港運業)</p>	<p><b>〔各輸送モード間の連携強化〕</b>  <b>内航輸送</b>                  ・貨物輸送については、安価で運転手にも休息を与えられるフェリーを中心に、高速道路を極力使わない輸送を当面指向していくことになる。(荷主)                  ・輸出の場合は混載がないので、高松港は利用せず神戸港を利用するが、高松-神戸間の陸上輸送費用は神戸-バンコク間の海上輸送費に比べ割高である。神戸までのトラック便の費用は1回当たり4、5万円程度であり、神戸からバンコク間の海上輸送費も同程度である。(荷主)                  ・輸出貨物については、RORO船の就航は考えていないが、博多からのRORO船は利用したことがある。輸出貨物はコンテナで出している。(海運業)  <b>トラック輸送</b>                  ・全国的に見て、高速道路と港湾が連動しているところはほとんどない。予め、それを想定して道路を建設するのは難しい。横浜港などの主要港等は行政も利便性を考えて建設しているが、地方港の場合は高速道路と港湾との利便性まで考えていない。四国も同じことが言える。四国であれば、地理的には四国中央市であれば港からインターも近く、松山、高松、高知まで約1時間30分で行けるため、利便性が高く今後の可能性があるのではないか。(港運業)  <b>鉄道輸送</b>                  ・物流センターは広島と愛媛の松前町にあり、そこから各店舗への運送を委託しているが、JRモーダルは時間が合わないため利用しない。(荷主)                  ・JR貨物による陸上輸送として、上海スーパーエクスプレスの利用実績はある。環境に配慮した輸送であり検討に値すると思うが、当社の場合、現在のコンテナ輸送に代わって物流の主流になるとは考えにくい。(荷主)                  ・上海、釜山までJRがゴトコンで運べると営業していたが、比較すると割高となる。(荷主)  <b>その他</b>                  ・製品のブリレグを中京圏へ陸送とフェリーを利用している。観光港、東予港、今治港利用は半々。(荷主)                  ・国内物流については、トラックでの輸送が中心であるが、これからは船や鉄道輸送についても検討すべきではないか。(荷主)</p>	<p><b>〔内航海運〕</b>  <b>新居浜港</b>                  内航海運への支援および改革が必要と認識している。内航船舶は老朽化し、また船員が不足している現状から、船舶の大型化は必須であり、それに対応した施設整備も必要と考える。(荷主)  <b>松山港</b>                  松山港における国内フィーダー航路の確保・充実に望まれる。(荷主)  <b>高知港</b>                  ・当社の現状の問題は国内物流費である。本州に拠点のある企業と比べて、高知は輸送に不便であり競争力が弱い。以前は高知から大阪や東京へフェリーが就航していたが、現在は廃止されている。内航海運の支援については考えて欲しい。(荷主)</p>	

<p>海外荷主 港 国際輸送</p> 	<p>港湾・空港</p> 	<p>国内輸送</p> 	<p>国内荷主・工場</p> 
<p>[コンテナ輸送] [政策の検討方向について] ・四国の貨物は韓国・台湾に行っているが、国際物流として外国フィーダー船を入れるのが国の施策として適切か。内航フィーダー型の港湾整備に考え直すこと等が必要ではないか。(海運業) ・釜山など海外の港に流れた貨物を日本の港に戻し貨物を集約し、大型船を停泊させるための国土交通省によるスーパー中樞港湾構想がある一方で、地方港に新たに国際航路を誘致しようとしている。スーパー中樞港湾や主要港に貨物を集めてしまうと、現在地方港に来ている韓国船等が撤退してしまう。そうなると内航フィーダーだけになってしまう。これでは地方は、どうすれば良いかわからない。政策的に方向性を明確にすべきではないか。さらに、直接積み替えなしで輸送するのであれば阪神港で貨物を積むのが良いが、貨物を分散するだけの物量がなければ今来ている韓国船や中国船、東南アジア船が継続して来なくなる。継続して来てもらうためにも、それなりの貨物を集める必要がある。そのようなことも加味して検討すべきではないか。(港運業) [各港における問題・要望等] <b>高松港</b> 高松港利用と神戸港利用では陸上輸送コストで3～4倍違うが、高松港は、便数が少ない、遅れる、抜港される、日数がかかるというデメリットがある。(荷主) 高松港がファーストポートと予定されていても、バースが空いていないため福山港等他港に先に寄港され、船の入港スケジュールが遅れるケースが多く問題である。(荷主) 高松～上海航路が週1便から2便になるとありがたい。上海向け貨物が週20TEU上乗せできれば、増便できる可能性があるという話もある。(荷主) 1社では物流量が少なく高松港に荷が下りるとは考えにくい。県等がコンテナや船を斡旋してくれれば利用したい。(荷主) ・輸入全体の35%が当社による輸送で、残り65%は商社からの納品である。商社納品分も航路等が充実すれば高松港を経由する可能性があるため、高松港の利便性を高めて欲しい。(荷主)</p>	<p>[コンテナ機能] [ハード] <b>高松港</b> 空コンの保管場所は、コンテナヤードから遠く効率的でない。(港運業) 風の影響を受けにくいガントリークレーンの設置を望む。(港運業) 高松港のコンテナバースは手狭でこれ以上の営業が掛けられない。(港運業) 高松港の現在のコンテナヤードは狭く、荷役オペレーションが難しいため、コンテナの取扱量を現状以上に増やすことは困難である。(海運業) 船の入港スケジュールがバースが空いていない等から遅れる。ガントリークレーン等で荷役効率が上がれば、スケジュールに良い影響があるのではないかと。上海便が週2便になればありがたい。(荷主) 高松港には薫蒸施設がないため、フィリピンからの輸入バナナは神戸にしか揚げられない。(荷主) <b>高松港及び徳島小松島港</b> ・高松港と徳島港は全国的にも珍しくジブクレーンしかない。船会社も船を大型化、高速化し、寄港地を増やして1航海当たりの荷物を増やす傾向にあるが、現状の設備では、大型化した船が物理的に寄港できない可能性がある。現在高松港に入っている船は500TEU程度の船であるが、甲板上部に積載した荷物はクレーンで巻ききれていないのが実情。徳島港は370TEUぐらいの船であるからまだそこまでは行かないが、早晚問題になるだろう。もう一つは、コンテナヤードが狭く、コンテナ貨物の置き場がない。(港運業) <b>三島川之江港</b> 三島川之江港は背後地にヤードがない。(海運業) コンテナヤードが不足している。(荷主) <b>松山港</b> 松山港は風や波の影響で着岸が難しいため、使い勝手が悪い。(海運業) ・松山港はコンテナターミナルが奥にあって船を着けにくい。(海運業) 取扱貨物量が年々増加している。新規航路の誘致も行いたい船船の大型化やヤード容量が一杯。(FAZ施設) コンテナヤードの絶対数が不足している。(港運業) 船舶が大型化しているため、岸壁が短い。船の延長が150mを超えているのに、岸壁が170mしかないのでは不便である。(海運業) ・松山港の岸壁の長さは公称では170m岸壁となっているが、岸壁にテラポットを置いているために船長の目から見れば停船しにくく、実際は120m長ぐらいの船しか留められない。(港運業) ガントリークレーンが1台しかなく夜間に荷役をしても3～4隻分ぐらいしか荷役作業が出来ない。(業界団体:松山港) ガントリークレーンが1基しかないため、故障した場合に対応できない。(港運業)</p>	<p>[道路] <b>国道等一般道に関する問題</b> 臨海道路金子村松線にある港橋が老朽化でトラックが通れない。国道11号線の渋滞で輸送が非効率。(荷主2社、港運業3社:三島川之江港) 新居浜のコールセンターから石炭を国道11号(桜三里)経由で陸送しているが、台風時等に荒天通行不可というリスクがある。(荷主) ・たまに桜三里で事故が発生し、止まってしまうと今治回りとなることがある。(荷主) ・アクセス道路については松山港への輸送ルートである56号線の出会い橋付近が混雑する。(荷主) 徳島から南については渋滞がひどい。(荷主) <b>今後の道路整備について</b> 徳島小松島港の赤石地区を外貿コンテナ港として機能させるためには道路渋滞がネックとなっており、産業道路の整備が急務となっている。(港運業) ・赤石地区に1万トン岸壁が完成しており、当初コンテナヤードという位置づけであったが、徳島市内からのアクセスが問題になっている。今後コンテナ貨物が増加するのであれば、赤石地区にガントリークレーンを設置し、現在の徳島港のコンテナヤードを移設し、徳島まで15分程度のアクセス道路が必要ではないか。(港運業) 市街地において、輸送に支障をきたしている。円滑な物流を行うためには、トラックポート等の社会資本整備が望まれる。(荷主) 高速道路の拡充を迅速に行ってほしい。(荷主、港運業2社)</p>	

<p><b>今治港</b> 上海、青島への製品輸送は、便数の多い神戸港から出さざるを得ないが、コストが割高となる。今治港が利用できれば、年1~2億円のコスト削減が可能となるため、コンテナ航路の増便を要望する。また、コンテナクレーンの整備、荷役の迅速化、荷役コストの値下げ、国内フィーダー航路の確保も必要である。(荷主)</p> <p><b>松山港</b> 上海航路の利用は着実に拡大しているが、便数がネックになっている。(荷主・松山港) 大港湾で仕入れても、直接松山港で仕入れても、内航運賃が高いため、原価的には変わらない。(荷主)</p> <p><b>高知港</b> ・高知港はラストポートになるので、品物を待ちかねている。高知と釜山のダイレクト便があるといい。(荷主) ・たまに利用するコンテナが、高知にスピーディに着くのであれば神戸港を利用する必要がなくなるので使用頻度は上がる。海外からの直行便があれば一番良い。(荷主) ・韓国便が現在1便のため2便になれば利便性がある。利便性だけでなく船会社の競争原理が働くため、利用者にも安全、安心、迅速といった面でメリットが出てくる。(荷主)</p> <p><b>徳島小松島港</b> 原料のカオリンについては韓国から輸入しており、沖洲地区のコンテナで1,000t/月、本港地区(大阪南港経由)で3,000t/月輸入している。本港地区に入れているカオリンは輸送コストが高いので沖洲にシフトしたいが、輸入超過となっており、輸出貨物が増えなければシフトできない状況となっている。紙製品の輸出については、大阪南港から輸送コストの安い沖洲へのシフトを検討している。(荷主)</p>	<p><b>高知港</b> 商品や原料の納期が遅れないように、高知新港の静穏度の向上を望む。(荷主)</p> <p><b>徳島小松島港</b> 中国便のコンテナ船は大型船が主流であるが、韓国便についても大きくなっている。沖洲は320TEU級の取り扱いとなっているが、韓国便の船型は500~600TEU級に大型化している。(荷主) 現在は韓国よりも東南アジア(タイ、ベトナム)からの貨物が増えているが、直行便は船型が大きいため、バース延長やジブクレーンのリーチの問題から、現在の岸壁では対応できない。(港運業) ・徳島小松島港のコンテナターミナルはジブクレーンのため船の大型化に対応できておらず、入港できる船が限定される。ガントリークレーンがあれば利便性が上がる。(港運業) 今後、貨物の増大が見込まれ上屋が足りない状態となっている。このためコンテナヤードのそばにある用地を新たに県から借り入れ上屋の整備を行う予定。建設費用は金利分の補助が出る。上屋建設費用の補助ができるとうれしい。(港運業) 徳島小松島港には薫蒸施設がないため、生鮮野菜等食品品の輸入ができない。(港運業) ・徳島小松島港には薫蒸施設がないため、材木などはヤードに天幕を張って行っているのが問題ないが、食糧の場合不合格になりそう な物は最初から徳島港には揚げていない。コンテナを立ち上げるときに薫蒸施設の話もあったが、食料品の取り扱いが少ないため、そこまでできなかった。薫蒸施設ができて、貨物の量が劇的に増加するとは思えない。大豆やそばは薫蒸の問題があり地方港には入りにくい物であり、地元の業者からの引き合いはあるものの量的な問題がある。そのため、食糧品については神戸港を利用しているのが多い。(港運業)</p> <p><b>全般</b> 内買・外買で岸壁を分けるのではなく、内外買併用岸壁として整備・利用させてもらいたい。(海運業)</p>	<p><b>高速道路・本四架橋に関する問題</b> 本四架橋を利用する場合には鳴門経由となるが、料金が高い。(荷主) 高速利用料金の値下げを望む。(荷主3社) 本四架橋の料金が割高で、コストアップになっている。(荷主) 四国に物流拠点を置けないのは、本四架橋の通行料金が割高からであり、高速道路等の通行料金をもう少し抑えてはどうか。(荷主) ・物流のネックは、高速道の通行料金である。特に本四架橋通行料金が割高で、深夜割引・通勤割引などの各種割引が適用されないのも痛い。(荷主) ・本四架橋の料金がフェリーの値段程度に下がらないと選択肢が現実のものにならないということもあり、コンテナに関しては本四架橋を利用するケースは少ない。基本的に海上輸送が中心となっている。(港運業)</p> <p><b>許認可について</b> 製品が非常に重く、例えば一個25t程のものもあり、陸送の場合は通行許可が必要となる。許可を取るのに岡山~広島県などの本州側は速やかに手続き出来るが、地元香川県との対応は非常に遅い。(荷主)</p> <p><b>全般</b> 空港までの高速料金の値下げ、アクセス道路の改善を要望する。(荷主) 空港・港湾までのアクセス道路の充実・整備が特に重要。(港運業)</p>	

<p><b>全般</b> 四国内港湾を使用すればコストが下がるので活用したいが便数少なく、運送時間も長い。(荷主4社) ダイレクトの航路本数が少ない上にフレート料金が高く遅延することもあり、納期に不安がある。通関業者が少なく、競争原理が働かない。(荷主4社)</p>			
<p><b>[コンテナポートの集約化]</b> <b>肯定論</b> 四国は人口・産業ともにパイが小さい点が不利。中国からの物流は京阪神の通り道で瀬戸内海は船会社が寄港地と検討しやすい。四国のコンテナヤード集約を提案する。例えば高松、松山に集約すれば物量的にも船会社にアピールすることができ、航路の充実が出来ると考えられる。(荷主) ・自社が高松にあるので言うわけではないが、客観的に見て集約化せざるを得ないのではないかと、高松港をより高度化する方向での整備を期待する。高松港以外では松山港が挙げられ、取扱貨物の実績や港湾利用企業の集積等を勘案すると、これら2港になるのではないかと。(荷主) ・四国内で1~2港ハブ港をつくり、四国のハブ港と四国内ローカル港は国内フィーダーで結び、欧米向け貨物は阪神港と結ぶことが考えられる。また、阪神港に限らず、博多港にしか寄港しない欧州航路もあるので、四国の港からフィーダーで接続するという考えがあってもいい。(海運業) ・四国の高速道路もある程度つながっており、四国の中をブロックで分けて荷物を集約するのも方法である。1つの県に港が2,3港なくても四国で2,3港で荷物を集約した方が良いのではないかと。例えば、徳島の企業は高松港の中国航路を利用することもあるため、高松港に集約されたとしても、現状でも輸送していることもあるためそう抵抗はないだろうが、阪神港までの輸送コストと四国内での輸送コストの比較問題になるのではないかと。徳島の場合、鳴門 - 明石間の本四架橋の料金が通常の高速料金程度であれば、利便性を考えると阪神港に貨物が流れるだろう。阪神港から1日2往復のトラック輸送が可能である。(港運業)</p>	<p><b>[ソフト]</b> <b>高松港</b> 高松港における通関検査施設の充実、通関等の手続きの迅速化が必要。(荷主) <b>高松港・松山港</b> 神戸港と違い、高知港・松山港では税関の手続きに時間がかかりすぎるとともに、イレギュラーな事態への対応が真面目過ぎる。神戸港などは、大量貨物に扱われており、イレギュラー - な事態への対応が柔軟である。(荷主) <b>今治港</b> コンテナ埠頭付近に民家があり、夜間荷役に時間制限がある。(港運業) ・今治港は付近の騒音規制により夜間荷役ができないという問題がある。(港運業) <b>松山港</b> 松山港では、荷役コストダウン、通関・検査施設の充実、通関等行政手続きの迅速・簡素化が必要である。(荷主) 倉庫の入居者の利用形態も変わり、当初は100%保管型であったが、最近では流通型になりつつあり、輸入した食品等をアイロットから直接店舗へ搬送するような利用をしている。これら利用形態の変化に応じた上屋の改造(港運専用の上屋 誰でも利用可能な倉庫)が必要である。(倉庫業) 経営状況が厳しい中、当初の予定に比べて利用料金の値下げを強いられ、現在は赤字経営。(倉庫業) 港湾専用の上屋という認識を改め、誰でもが利用可能な倉庫であるという営業を行い、利用促進を図る考え。(倉庫業) 松山港のアイロットの倉庫は使用料が非常に高く、現在の状況では利用できない。(荷主) ・アイロットを営業倉庫(入居業者に依頼)として、荷物によって分けて利用している。建物は非常に立派であるが、家賃が高く客からは値下げを言われる。(荷主) ・松山ファズは手数料が高いのもネックである。(荷主) アイロットの冷凍倉庫を借りて冷凍品を取り扱っているが、松山港には冷凍倉庫が少ない。マグロ(-50 必要)については、国外から輸入して福岡で一度荷揚げして、そこから小出しに松山港に搬入しているが、コスト面で非常に問題がある。(荷主)</p>		

<p><b>中間論</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷物を集めるのはいいが、経路は荷主の希望になる。荷主が四国外を選べば仕方がない。当社としては、安い経路やニーズにあったものを提案していくことになる。(港運業)</li> <li>・荷物の集約化に関しては、荷主の意向が大きいのではないかと。(海運業)</li> <li>・上海航路は松山から2日後、韓国航路は週4船あり、4日～翌日釜山に着くものがある。毎日出て翌日着くものが増えれば、集約化のメリットはあると思う。松山以外への集約の場合は金額の見極めがいるし、荷主の意向にもよる。(港運業)</li> <li>・四国の中でも各地に港があるので、地方港同士の競争が激化してくるのではないかと。(倉庫業)</li> <li>・高松や松山で貨物を集約した場合、トータコストで安ければ選択肢の一つには上げられる。輸送費用で高知から松山へ運ぶよりも、神戸へ運ぶ費用が安くなる場合があるが、片道では割高になる。(荷主)</li> <li>・コンテナ貨物や小口混載の集約となると、リードタイムの問題が出てくるのではないかと。もし貨物が少ない状態で輸送する場合であれば、コストの問題も出てくる。やはりコンスタントに貨物があることが前提である。今後は四国だけで考えるのではなく、中四国、九州四国のような大きな規模で考える必要があるのではないかと。(荷主)</li> <li>・例えば高松に貨物を集約化するとした場合でも、当社としては利用することは考えられない。理由としては、高松までの陸上輸送コストが余計にかかることである。ロットがあれば運送会社ともコストの話が出来る可能性もあるが、ロットが少ないためコストの話も出来ないだろう。現実問題としては、高知新港を利用すること以外の選択は考えられない。ただし、船の便数や航路の数、日数的にも短縮でき、コスト的にも現在とほとんど変わらないのであれば選択肢としては考えられる。(荷主)</li> </ul>	<p>松山港の場合、厚生省の検疫所が広島、動物検疫所が高松にあり、曜日や時間が限定されているため、タイミングが合わない。そのため、貨物をリアルタイムに提供できない。食品検査については、大阪に送ってフィードバックされるため、非常に時間がかかる。(荷主)</p> <p>税関(検疫等)については、倉庫前で実施しているため二次輸送が掛かる。(荷主)</p> <p>・松山港のCIQでは、税関と植物防疫は検査官が常駐しているが、厚生労働省の検疫は広島、動物検疫は週3回出張と毎日ではできない。また、税関の検査について、神戸港はコンテナ毎のX線検査ができるが、松山港はコンテナから出す作業員を雇うため、コスト増になっている。(倉庫業)</p> <p>内質、外質に岸壁を分けているので不便。内質コンテナの規格を外質コンテナの規格に統一して欲しい。内外質併用岸壁として整備できないか。(海運業)</p> <p>松山港の場合、ロ - カル港にしては輸出輸入のバランスが良い。しかし、輸出、輸入時のコンテナの種類が異なるためコンテナ自体のバランスが悪い(入りは40ft、出は20ft)。東南アジアでは40ftコンテナが取り扱えない場所があるので難しい。夏場はドライコンテナ、冬場はリ - ファ - コンテナの取り扱いが多い傾向にある。(海運業)</p> <p><b>徳島小松島港</b></p> <p>コンテナ化の進展により、倉庫利用が減少している。(港運業)</p>		

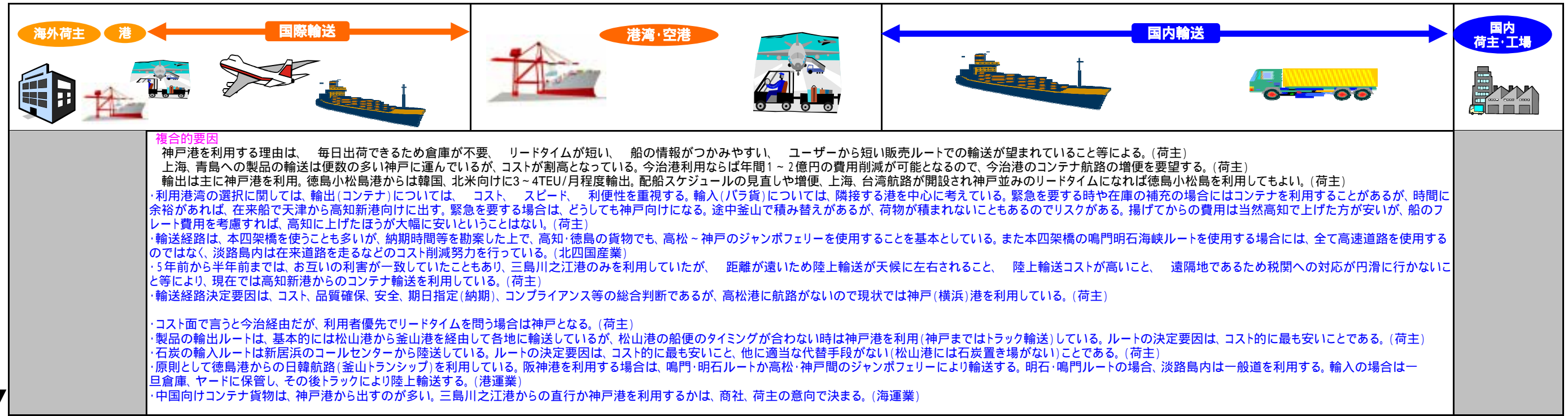
<p><b>やや否定論</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松や松山にコンテナ貨物が集約されると、そこからの輸送コストがネックとなる。(荷主)</li> <li>四国全体の貨物を集約した場合、貨物の最終的な仕向地は違っており、貨物の量にも違いがある。四国のある港に集約したとしても、貨物の量が少ない場合は、結局、例えば釜山トランシップに持っていくことになり、そうなれば、各々の港でできる現在のサービスと変わらない。やはり阪神港のほうが関西圏の貨物が集まって来ることもあり、ダイレクト便があることから、四国港湾使用の必然性は低いと考える。さらに、四国の港に集約した場合、四国内での国内輸送費のコストが発生する。そうなれば、各々の港から阪神港に輸送するコストと比較すると、阪神港に輸送する海上輸送コストの方が安いので、トータル的なメリットが問題である。荷主としては、例えば高松に貨物を集約したとしても、松山からであれば阪神港に運ぼうとする意識が働くのではないかと。(港運業)</li> <li>四国で貨物を集約しても、四国内港湾を利用するかどうかは、横持ちの輸送コスト、輸送日数等を見るので神戸港との比較により判断となる。トータルの輸送日数とトータル輸送コストが優位であればどこでも利用可能だが、燻蒸施設、冷蔵倉庫がセットで付随していることが大前提。(荷主)</li> </ul>	<p><b>全般</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>手袋を革を裁断したものを輸出し、海外で縫製して再輸入している。関税暫定措置法第8条の輸入手続きを利用すれば減税措置を受けることが出来るが、分厚い報告書のような書類を作らされるため、利用せずに通常の通関手続きをうけている。(港運業)</li> <li>四国内の港湾は検疫官が回っており、日程が合わないことがある。(海運業)</li> <li>フィーダー船の立場からすると、デイトムには九州・中国地方の港に寄る方が大量集荷できる。そのため、夜間荷役の制限がなく、料金もリーズナブルであれば、四国の港には夜に寄港したい。(海運業)</li> <li>港湾荷役の24時間化が望まれる。(海運業)</li> <li>備讃瀬戸航路は規制で水先案内人が要するためコストがかかる。船を大きくして200m以上になると、24時間通航ができなくなる。現在は船長が200m未満で通している。(海運業)</li> <li>昔と比べれば手続き等はやりやすくなったかも知れないが、貿易実務は難しいので簡素にしてもらいたい。我々がやるには労力が要り、商社に任せてしまう。フォワーダーとの情報交換ではまだまだ煩雑と聞いている。(荷主)</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>神戸港の場合毎日運航で輸出が可能、トータルコストと顧客への信頼性の面で優れている。集約化や航路就航は望ましいことであるが、輸送コスト、到着日数等トータル面で神戸港利用と比較して判断する。しかし、阪神港にこだわっていない。(荷主)</li> <li>四国内の港湾については、長い目でみると現状のまま推移するのであれば共倒れになる可能性が高いと慮される。神戸港はドレージコストが高いが、今治港はコスト的に優れており、四国の荷物を今治港に集約すれば、上海港、青島港への直行便ができる可能性が出てくる。(荷主)</li> <li>四国全体で貨物を集約するとした場合、高松がデイリーになれば利用するかもしれないが、それ以外は徳島はダイレクトに貿易しているし、神戸を利用したほうがコスト的(陸送分)にも安いので利用しないと思っている。(港運業)</li> <li>工場が松山にあるので松山港に集約するのが当社としてはベスト。高松港にということになれば、コストで判断せざるを得ない。(荷主)</li> </ul>	<p><b>共同輸送について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高知FAZが会社にヒアリングなどを行ない、共同輸送への取り組みの動きを行っていたが、航路の問題や 商社との関係やFAZ自体が縮小したこともあり実現していない。(荷主)</li> <li>以前、高知の企業と共同で高知港の利用で共同輸送を実施したことがあるが、現実はいまうまくできなかった。(荷主)</li> </ul> <p><b>空コンの利用について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松港の空コンテナを三島川之江港まで回して輸出する場合、コストが荷主にかかるのは不利である。(海運業)</li> <li>輸出入のある広島のある会社に出向しているときには、空コンテナの情報を収集し、空コンテナを良く利用していた。ただし、時間などは確定していなかったが、コスト的なメリットはあった。四国の場合は、本州地区と違い全体の量が少ないので現実的には難しい。特に高知は地理的にも、消費地にしてもハンディがある。(荷主)</li> </ul> <p><b>マーケット構造に適した輸送システムについて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>四国はマーケットが4%と小さく、やはり残りの96%のマーケットに出て行くことになる。四国のマーケットが大きければ、四国の港に荷物が揚がるようになる。以前に比べ、他の食品工場は減少している。逆に四国の港を利用する必要があるのか。しかも、地方港は6大港に比べてコストが高いため、コストがかからないことが大前提である。例えば、必要なとき必要なだけ製品を送れるようなシステムで、地方港が結ばれば面白いと思う。(荷主)</li> </ul>		

<p>海外荷主 港 国際輸送</p>	<p>港湾・空港</p>	<p>国内輸送</p>	<p>国内荷主・工場</p>
<p><b>〔混載貨物について〕</b></p> <p><b>高松港</b>                      ・混載(小口貨物)コンテナで、釜山での積み替えがないバンコク～高松の直行便があれば便利である。(荷主)</p> <p><b>三島川之江港</b>                      ・混載の要望はある。三島川之江港では金子の岸壁でCFSの計画があり、完成したら利用していきたい。(海運業)</p> <p><b>松山港</b>                      ・上海からの小口貨物を入れることを目指し、上海からの輸入だけの混載業務を1年ほど前から受け、荷主側が手配するバイヤーズコンサルテーションにより、上海の集荷協力を得てやっている。愛媛近辺への荷物を対象にOCLとジョイントしてやっているが、収支面では厳しいものがある。なぜならば、利用したいという業者は少ないからで、コンテナの1/3あればペイできるが、コンスタントにないと難しい。小口混載の物量が少ないのは上海航路で言えばお客が少ないのと、サービスを十分ご理解してもらえていないことが原因か。(倉庫業)</p> <p>・釜山航路は船会社がCFSカーゴとしてやっている。実際の手配は乙仲業者が行っており、荷物があれば乙仲業者が代行して船会社に予約し、書類を出して通関している。ある港運業社が小口混載をしているが、釜山積み替えだろうから、神戸と比べると時間がかかる。(倉庫業)</p> <p><b>高知港</b>                      ・輸入貨物で緊急を要する場合は、コストはかかるがEMS(国際郵便小包)で送ってもらっている(保管的に利用)。小口の混載ができて港に運んでもらえば、コストが安くなる。(荷主)</p>	<p><b>ポートセールス</b></p> <p>・現在四国の貨物量は、全部合わせても水島港と同じである。このような状況の中では、船会社に魅力を感じさせるということは難しい。日通では、瀬戸内サミットの、四国の瀬戸内側、中国地方の水島から下関ぐらいの地域で、担当者レベルで集まって問題点や意見を出し合う等の動きをしている。瀬戸内側には、工業コンビナートやメーカーが集まっており、瀬戸内で貨物量が集まれば船会社も配船を検討する。ただ、船の大型化、高速化が進んでおり、港湾にはガントリークレーンの設置や24時間の荷役体制もできている港を選択するようになっており、四国の場合には船が寄航できる港があまりない。(港運業)</p> <p>・やはり熱心な誘致・取り組み活動をするところは伸びている。水島港は熱心で、官民が連帯してMITAという組織を作って活動をしている。航路が増えれば、貨物も集まってくる。従来、月に1,2回陸路で神戸まで輸送して神戸港から輸出していた企業も水島港から貨物を出すようになるなど、お客がどんどん増えている。水島港の場合は県知事自らPRしている。四国で定期的にこのような取り組みをやっているのは、松山港ぐらいではないか。情報を外に対してオープンにする必要がある。これにより、従来、神戸港を利用してきた荷主の考え方も徐々に変化する可能性もある。(港運業)</p> <p>・現在就航している土曜日上海を出て、火曜日に高松に着くコンテナ船は非常に利便性が高い。このような便利な船を使わない企業があるのが不思議なぐらいで、周知PRが不足しているのではないかと、もっと広報して、増便に繋がって欲しい。また、小口のコンテナサービスも充実させて欲しい。(荷主)</p>		

<p>[リサイクル資源の輸送]  <b>高知港</b>                      ・シンガポールは自動車のリサイクル部品を世界に向けて再輸出される拠点となっていること、またタックスヘイブンの国であること、さらにはリサイクルビジネスが今後も継続して行われていくと考えられることから、輸出先は当面シンガポールが中心となると考えられ、そのため、高知 - シンガポールの直行便が出来ればそれに越したことはない。(荷主)  <b>徳島小松島港</b>                      ・メタルスクラップが徳島から1万t / 月出ているらしい。当社としてもコンテナにスクラップ(車とか電線)を入れてマレ - シア等に輸出している(400 ~ 500t / 月)。スクラップについては今後伸びて来る貨物である。(港運業)                      ・古紙(香川の荷主)20TEU / 月、メタルスクラップ(車、電線等)12,000トン / 年程度あり、主に中国向けの輸出となっている。今後もこれらの貨物は増えると思っている。(港運業)</p>	<p>[ハード・ソフト]  <b>高松港</b>                      高松港においては、水深不足、コンテナヤード、クレーンの不足が課題であるとともに、海外航路の増便が必要である。(荷主)  <b>松山港</b>                      松山港を将来的に利用するにあたっては、背後倉庫の整備、CIQの充実、デイリー運行が必要、直行便がない、神戸港経由よりも釜山経由の方が高いといった5つの障害があり、これらを改善することが必要である。(荷主)                      ・松山港の改善点としては、デリバリーが安全で容易に出来るようクレーン等の増設、手続きの電子化、荷役の24時間体制などが挙げられる。直行便があれば理想的である。また、積極的なポートセールスも必要である。(荷主)  <b>全般</b>                      ・岸壁に利用については、デリバリーの容易な施設であること、コスト的に安く利用できること、24時間荷役体制等が、また、四国港湾の利用促進のためには、港湾へのアクセスが容易なこと、デイリー運行の航路便があること、手続きがシームレスであること等が必要である。(荷主)</p>		
<p>[その他の輸送モード]                      ・コスト的には高松港を利用できればベストであるが、RORO船等の外国航路がないので、その誘致を望む。それらに伴い、多目的国際ターミナルとしての整備も必要である。(荷主)</p>	<p>[その他の港湾機能]  <b>新居浜港</b>                      運航形態の効率化を考えるとクルーの省力化が課題。近年ROROとフェリーの違いが不明確になってきた(RORO船が有利な時代か)。(海運業)                      内航船は労働条件が悪くなる方向。代わって内貿コンテナやRORO船が主流になると思う。(海運業)  <b>徳島小松島港</b>                      貨物の増加が見込まれる。他にも引き合いがあるが対応できない。フェリーパス整備の目処が立てば新造船の発注で荷主へセールスが出来る。(海運業)                      大手荷主からの引き合いがあるが、現状で手がいっぱいなので断っている。船舶の大型化が出来れば競争になると思うが、港湾整備が十分でないので対応できない。(海運業)</p>		<p>[鉄道]                      ・JR貨物によるコンテナの陸送について、実際に利用したことがあるが、非常に使いづらい。1つ目の問題は、四国から一番近いのは神戸港であるが、JR貨物の場合、一度梅田の貨物基地に入って神戸港に行くため日数がかかってしまう。2つ目の問題は四国の数々の数の問題がある。そもそも量が集まらない。3つ目の問題は、JR貨物というのは12フィートコンテナであり、世界的な基準は20フィート、40フィートコンテナであり、外貿コンテナとの互換性がなく効率が悪い。博多から上海へのスーパーエクスプレスについて輸出入を行う検討はしてきた。これは12フィートコンテナでも受け入れしてくれるので、メリットはあると考える。(港運業)                      ・JR貨物は港に直結しておらず横持ち料金が生じる。また、日発制限や乗せ替え等があり利用しづらいものとなっている。(荷主)                      ・将来的には、松山駅の高架計画に基づき松前地区に貨物ヤードが移転される計画があるので、その際はJR貨物を利用することを考える。(荷主)</p>
<p>[航空]                      松茸等単価の高いものは、関空を利用して輸入している。(荷主)                      四国内空港は国内線が主体であるため、海外との物流を考える上で選択の余地がない。四国内の企業の輸出入の物量を集めて、国際貨物便が運航できないか。(荷主16社)                      ・DHL(外資系)が入っており、関空との間を陸送して輸出入をしている。国内は関空、中部成田で地域を分け、香港から自社便できている。四国センターとしてアイロットを使用している。(倉庫業)</p>	<p>[空港機能]                      高松空港における使用料のダウン、海外直行便の就航を望むとともに、四国内空港からハブ空港(関空)へのアクセス向上を望む。(荷主)                      四国から国内ハブ空港へのアクセス向上が必要である。(荷主9社)                      ・関西国際空港は輸出の場合、土日は税関が受付してくれないため、土日の受付や24時間受付ができれば便利である。(荷主)                      ・関空 - 高松間の航空路が就航していた時は利用していたが、現在はトラックで輸送している。輸出の場合、急ぐ場合でチャーター便になる場合の関空までの輸送コストが高い。関空 - 高松の航空路があれば既存の便に乗せられるのでコストが安くなると思われる。(荷主)                      ・高松空港は使い勝手はよいが、霧等で遅れることがあり、定時性などは向上して欲しい。また、岡山は駐車料金が無料であり、高松空港もスペースはあるのだから、少し離れたところで良いので無料の駐車スペースを設けはどうか。(荷主)                      ・四国の空港でカーゴ便が飛ぶと言うことは非現実的である。(荷主)</p>	<p>[空港へのアクセス機能]                      成田、関空、中部などの航空貨物配送で、高速、本四架橋の料金が高く、コストアップ要因となっている。(荷主9社)</p>	



<p><b>〔輸送経路・輸送モード・利用港湾の選択〕</b>  <b>港湾施設の整備</b>                      現在、水島港を利用(3便/週)しているが、金子地区の-10岸が完成すれば、三島川之江港に直行させたい。(海運業)</p> <p><b>消費地との近接性</b>                      中国、インドネシア、タイ、韓国等で製品にまで仕上げてしまうので、巨大な消費地に近い神戸港等の港湾で揚げた方が得策である。そのため、物流センターを神戸に移転させた。四国の消費力(全国需要の1.5%)を考えれば、高松港にコンテナを入れるメリットは見当たらない。(荷主)</p> <p>・以前、国内生産(香川県西部の工場)を中心に事業を行っている時は、観音寺の配送センターに集約してから全国に配送していた。現在は、中国で生産した製品を消費地の近隣の港に上げて配送している(6大港、仙台、苫小牧の利用もある)。国内の輸送コストは高く、コスト削減のためマーケットの近くで貨物を荷揚げしている。どうしても急ぐ場合は航空機も利用している。(関西国際空港)(荷主)</p> <p>・韓国への貨物については、高松までどう持って行くかが問題である。シャーシーで陸送の場合と、神戸への料金による。船で運べば安くなるので、神戸を使う。1本であれば高松もいいが、本数が増えれば船になる。(港運業)</p> <p><b>時間</b>                      松山港を利用する場合釜山経由となり、神戸港利用と比べて4日程遅れが生じ、ユーザーからの苦情がある。したがって、東予港 神戸港 北米・欧州という経路を選択する。外港地区からは九州、東京に出荷している。関西圏は陸送である。(荷主)</p> <p>・欧米向けの貨物については、松山港では納期的に非常に時間がかかるため、神戸港を利用している。(港運業)</p> <p>・中国へは神戸港から、韓国へは三島川之江港から出す。韓国トランシップは安い。(港運業)</p> <p>・商社の依頼で、ヨーロッパ方面へは、アジア経由では足が遅くなるので神戸港を利用している。東予港にオフドックとして空コンテナを置いているグループ内船社があるので、空コンがあれば持ってきて貨物を詰めて神戸港へ送っている。(港運業)</p> <p>・阪神港(神戸港)を利用する場合は、納期等の関係で緊急を要する場合のみで、高松港利用を基本に考えている。阪神港利用の場合は、コスト・利便性の高い内航フィーダーの充実が望まれる。現状ではトラック輸送の対抗手段となり得ていない。(荷主)</p> <p>・基本的には海上輸送であるが、納期などの時間的な問題のある場合は航空輸送を利用している。航空輸送はコストがかかるため、現在、航空輸送の回数を減らすことが会社の課題となっている。(荷主)</p> <p>・日数がかかってもいいものは上海・釜山航路で高松港へ、急ぐものは神戸港経由で高松港に入れる。(荷主)</p> <p>・徳島 神戸 上海だと所要日数は約3日間だが、釜山経由だと7~10日間かかるため、急送品の場合は神戸港を利用している。(港運業)</p>		
<p><b>コスト</b>                      製品をコンテナで韓国に運ぶ場合、高知新港より岡山港の方が安い。(荷主)</p> <p>輸送にあたってはコストの安い港を選択(荷主)</p> <p>・顧客からの要望で安い経路を決めている。(港運業)</p> <p>・経路の決定は客のニーズで、組み合わせて安いものになる。安いのは船で、関西の場合は高速道路を使うこともある。関西より北の急ぎの荷物は船を使う。運航時間管理の問題で休憩が要るが、船の時間が休憩となる。(港運業)</p> <p>・輸送方法については、各々の輸送業者が輸送経路ごとにガイドラインや料金表を持っており、それによる見積もりにより荷主が判断する。(港運業)</p> <p><b>航路</b>                      上海航路だけでなく、青島、新港といった航路が確保できれば利用したい。(荷主)</p> <p>建機の完成車については神戸まで陸送し、RORO船で米国、ヨーロッパ、中東等に輸出している。(荷主)</p> <p>・基本的に高松港利用だが、量的には少ないもの高松への定期航路の便のないところ(香港近郊、天津など)については、釜山経由だと納期が2週間以上かかるため、直行便のある神戸港を利用する。神戸からはコンテナドレーで輸送している。(荷主)</p> <p>・輸出コンテナはジャカルタやバンコク向けであり、高知港では定期航路がないため、神戸港・大阪港に陸送して輸出している。(荷主)</p> <p>・阪神港には様々な船会社が入っており、東南アジア、中国、北米、欧州航路など、船会社を選択できるメリットがあるので、阪神港を利用している。地方港の場合は、限定された船会社のサービスしか利用できない。(港運業)</p> <p><b>便数</b>                      早く消化しなければならない生鮮物は松山港を利用していたが、便数が少ないため、大阪に切り替えているものもある。(荷主)</p> <p>・客のニーズに合わせて経路は決めている。神戸港へ持っていった方が安い場合もあるが、インランド輸送は費用がかかるのと神戸から空コンを運搬する費用が高くなるので、急ぎの荷物以外で最終地が東南アジアのものは釜山経由になるが、便があるので松山港から出している。台湾航路もあり、高雄が釜山経由からは費用の比較による。(荷主)</p>		
<p><b>小口貨物対応</b>                      韓国等からの輸入品のうち、品質等に問題があり韓国へ返却分を輸出しているが、高知港では料金的に小口混載(LCL)が出来ていず、1コンテナ分の料金を負担せざるを得ないため、松山港からLCL貨物として輸出している。LCLへの対応を望む。(荷主)(ある港運業社が高知港を含む10港で混載貨物の取り扱いを開始。韓国の混載業者の倉庫で目的地別に詰め替えて世界に輸送)</p> <p>混載での利用が主で松山港に混載(混載有り?下段)がないため神戸港を利用。陸上輸送が掛かる。(荷主)</p> <p>・小口混載貨物は急ぎの場合が多く、CFSカットが2日前という期限があるので、便が多い神戸港になる。(荷主)</p> <p>・東南アジアから小ロットでの運搬、他社とのつみ合わせを相談しているが、うまく計画的に動かない。今まで商社に頼んでいたものを、こちらに便があるから利用してくれということになるが、商社は自分のところの荷物と抱き合わせて運ぼうとするため利害が一致しない。結果的にコストが高くなる。(荷主)</p> <p>・混載貨物はトラックで神戸へ運んでいる。四国において、混載の需要はあると思う。(港運業社)</p> <p>・小口の荷物については、高松・松山港を利用することはあるが、距離があるので、ほとんどEMS(国際郵便小包)で行っている。(荷主)</p> <p><b>ロット</b>                      ・当社のように中国地区と四国地区に物流センターが分かれていて、その両方で陸送運賃を分けようと思えばコンテナそのものを分けないといけない。そうするとロットが小さくなり、やりやすい神戸になる。商社が神戸へ揚げて陸送運賃20~30万円が入れている。(荷主)</p>		



黒字: 既往ヒアリング / 青字: 今回ヒアリング / 緑字: 既往・今回の両方 / 赤字: 施策に反映した今回ヒアリング分

[その他]

[防災]

須崎港で扱っている外材は津波被災時に周辺に重大な影響を及ぼす事が予想され津波被害軽減の対策が必要があるため減災対策の検討及び整備を要望する。(行政)

**高松港**

南海地震対策としての耐震強化岸壁の整備が急務。(港運業)

**三島川之江港**

台風による高潮で村松7.8号岸壁が浸水した。村松防波堤東側の未着工部分から波を呼び込むようになっている。(海運業)

**東予港**

東予港では未整備であるため耐震強化岸壁の早期整備を要望する。(荷主)

地震、災害時の緊急物資の物流拠点ということで、耐震構造のふ頭整備が重要だと考える。(海運業)

[港湾施設の老朽化]

**徳島小松島港**

津田の木材物専(-10m岸壁)は老朽化が著しい。接岸時に防舷材が落ちたこともある。(2業界団体、港運業)

金磯岸壁、新港岸壁とも施設の老朽化が著しい。金磯岸壁(-11m)は土場が沈下してきている。(2業界団体、港運業)

[厳しい自然条件]

**徳島小松島港**

赤石地区は防波堤がないのでうねりの影響が大きく、接岸後の荷役が安全とはいえない。(港運業)

赤石港、津田港、小松島地区、徳島地区にあるバースは風及びうねりの影響が大きい。年間に数日ほど荷役ができない。(港運業)

沖洲-7.5m岸壁の静穏度については、うねりがあり問題がある。(接岸後も飛沫が上がって貨物が濡れる)(港運業)

津田地区の岸壁は、夏場のうねりがひどい。遙か日本沖を台風が通過しただけで、荷役がストップする。(荷主)