

事業者ヒアリングの結果(概要)

		輸送段階別				
		海外荷主	港湾・空港	国内輸送	国内荷主・工場	
横軸<輸送段階別>とは、貨物の発地から着地までに経由する輸送モード(例えば、海外の部品工場から国内の組み立て工場に送るまでに経由する一連の輸送モード)別に寄せられた意見等を整理						
輸送モード別	[バルク輸送] バルク貨物でもハブ&スポーク輸送の発想があり、検討の余地がある。(海運業) 船舶の大型化に対応した開発保全航路の整備を望む。(海運業)	[多目的ターミナル機能] 前面水深が足りないため、潮待ちや喫水調整をしている。(荷主) 慢性的にバースが不足している。(港運業、海運業) 競争力強化のため、大型船に対応した港湾機能整備が必要。(荷主) 他社との協力を前提に、バルク荷役設備の運営を行いたい。(荷主) 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)	[各輸送モード間の連携強化] 空港、港湾までのアクセス道路の充実、整備が重要である。(運送業) 港湾を活用するためには、背後の渋滞がネックになるため、産業道路などの整備が望まれる。(港運業) 鉄道コンテナターミナルが港湾に直結していないため、横持ち輸送費が発生する。(荷主) 港湾周辺に鉄道貨物ヤードが移転する計画があるが、その場合は鉄道利用も考えられる。(荷主)	[内航海運] 内航への支援および改革が必要。(荷主) 国内フィーダー航路の確保、充実が望まれる。(荷主) 国内物流費の低減のためにフェリーを利用してしたが、現在は廃止されてしまった。(荷主) 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) 内航、外資で岸壁を分けるのではなく、内外資併用岸壁としての整備を望む。(海運業)		
	[コンテナ輸送] 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) 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) 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)	[コンテナ機能] コンテナヤードが絶対的に不足している(運送業) 船舶が大型化しており、岸壁が短い(海運業) 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)		[道路] 高速道路の拡充を迅速に行って欲しい。(荷主、港運業) 橋の重量制限でトラックが通行できない。また、幹線道路や市街地の渋滞により非効率な輸送を強いられている。(荷主、運送業) 本四架橋の通行料金が高く、物流のコスト上のネックとなっている。(荷主、運送業) 高速道路料金の値下げを望む。(荷主、運送業)		
	[その他の輸送モード] 博多からの国際RORO船の利用実績がある。(海運業) 国際RORO航路の誘致を望む。(荷主)	[その他の港湾機能] 貿易に関する手続きを簡素化して欲しい。(荷主) 港湾荷役の24時間化が望まれる。(荷主、海運業) 小口混載貨物に対する要望がある。(荷主、海運業、倉庫業) 通関、検疫などの施設の充実と、手続きの迅速化が必要である。(荷主、運送業、倉庫業) 他地域で熱心な誘致、取り組みを行っている港湾は取扱量が伸びている。四国でもPR活動を積極的に実施すべきだ。(運送業)		[鉄道] 鉄道コンテナ陸送の実績があるが、海上コンテナとの互換性が無く、非常に使いづらかった。(運送業)		
	[航空] 四国内の空港における海外直行便の就航を望む。(荷主)	[空港機能] 四国内の空港における空港使用料の低減を望む。(荷主)	[空港へのアクセス機能] 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)			
	[輸送経路・輸送モード・利用港湾の選択] 港湾施設が整備されれば寄港する。 時間、コスト、航路、便数、ロット等を総合的に勘案して輸送経路、利用港湾を決める。(全業種) 製品輸入が増えていることから、消費地に近い港湾を選択する。(荷主)					

[その他]
南海地震対策としての港湾施設の整備が急務である。(各業種)
荒天時の高潮やうねりなどへの対策が必要。(海運業、港運業)
施設の老朽化対策を望む。(荷主、海運業)