

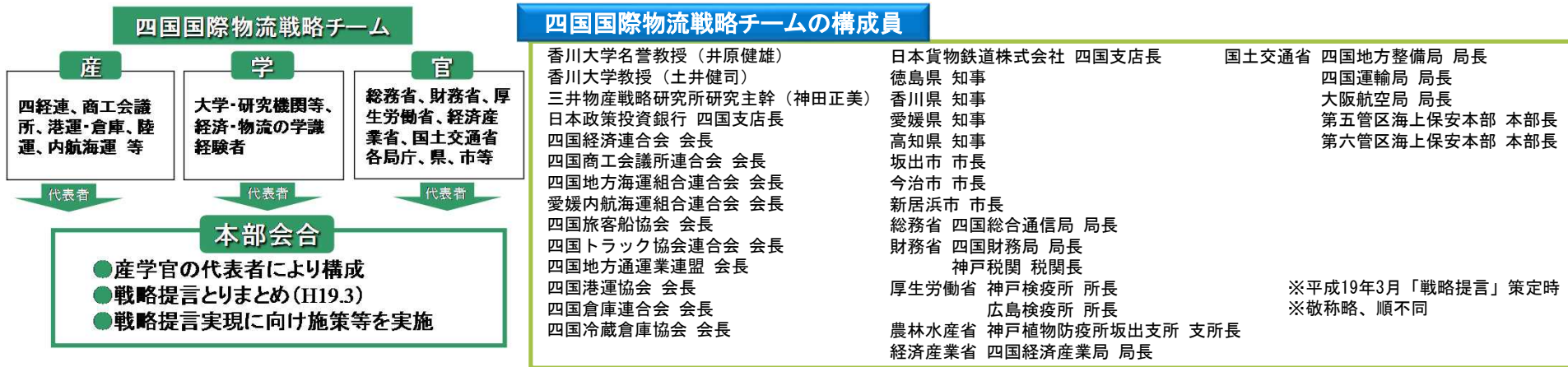
四国国際物流戦略チーム 第3回幹事会

平成25年度四国国際物流戦略チーム
本部会合開催結果(概要)

平成27年3月24日

1. 四国国際物流戦略チームについて

- 総物流施策大綱(2005-2009)において、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進が位置づけられている。
- 四国と世界との経済交流が拡大するなか、東アジアを始めとする諸外国との円滑かつ効率的な国際物流ネットワークを構築し、四国の産業競争力の強化を図るため、平成18年6月に四国国際物流戦略チームを発足。
- 現在、平成19年3月にとりまとめた「戦略提言」の実現に向け活動を展開している。



主な取組

- 平成18年6月 **四国国際物流戦略チーム**を発足
- 平成19年3月 **戦略提言**をとりまとめ
- 平成19年度 **物流懇談会**を開催(4回開催)
- 平成21年度 **四国の外貨コンテナ貨物輸送効率化検討WG**
 …“地域の魅力の向上”及び“国際物流における非効率の解消”
- 平成23年度 **東日本地域等との物流・流通に関する特別部会**の設置
 …東日本大震災による社会的影響について、四国と東日本地域等との物流・流通が円滑に行われるよう、関係機関による連携と情報の共有化、物流・流通に関する課題への対応
- 平成25年度 **本部会合(平成26年3月3日)**を開催
 …現状認識および今後の取組等についての合意形成

戦略提言(平成19年3月)の概要

I. 新たな国際航路の就航、地域産業の育成・新規産業誘致等、地域の魅力向上を図るための措置を講ずる

- アジア-四国間の新規航路実現等を最優先で実施
- 国際水平分業に対応した地域産業育成・新規産業誘致
- 港湾サービスの向上、内航海運の利便性向上
- 災害時の物流インフラ機能の信頼性確保

II. 四国に立地している産業を支援するための、国際物流における非効率の解消を図ること

- 四国阪神間のフィーダー輸送の効率化など国内物流ネットワークの強化
- 主要産業を支えるバルク輸送の効率化
- 港湾、空港、道路等の機能連携強化
- アジアとの外貨コンテナ貨物の効率化

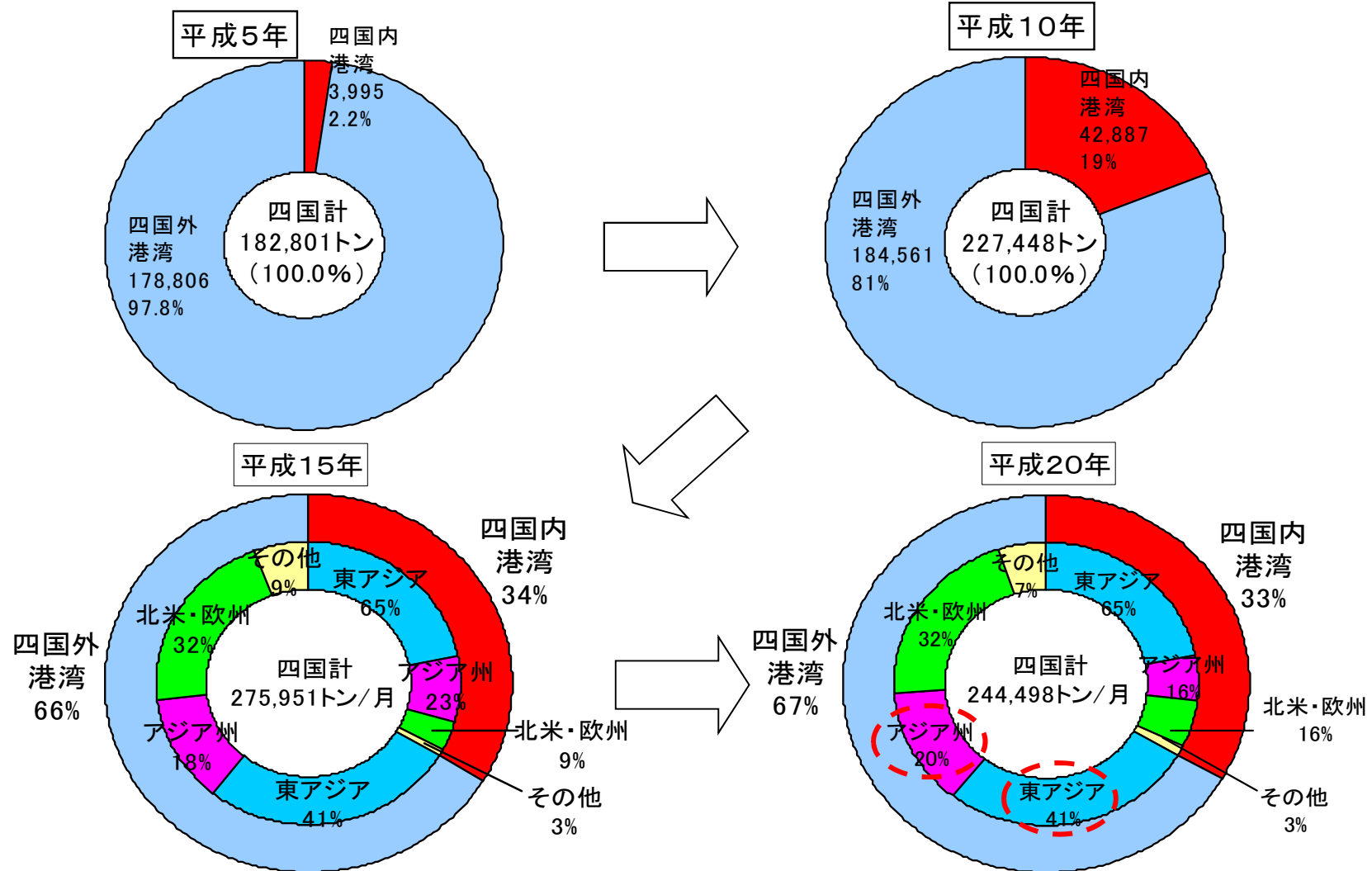
H26年度に有識者・専門家によるワーキング・グループを設置し、国際物流戦略チームとして効率的な国際コンテナ輸送体系の実現に向けて取り組む施策について詳細な検討を行う

2. 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果

四国国際物流戦略チーム第3回本部会合
(平成26年3月3日開催)資料再掲

(1) 四国の生産消費外貿コンテナのうち四国港湾を利用する割合の推移

四国の生産消費外貿コンテナ貨物推移



出典:国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査(1ヶ月調査)」

2. 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果

四国国際物流戦略チーム第3回本部会合
(平成26年3月3日開催)資料再掲

(2)H20年 四国からの外貿コンテナ貨物の流動 《輸出》

		【利用航路】	【目的地】
四国生産 国際コンテナ 貨物量 103,577Ft	四国から 外貿コンテナ 貨物量 23,756Ft	韓国航路(釜山港) 15,543Ft	韓国(ダイレクト) 4,858Ft 中国 7,760Ft その他アジア1,856Ft 欧州 625Ft 北米 444Ft
		中国航路(大連港,青島港,上海港) 4,862Ft	中国(ダイレクト) 4,850Ft 台湾 12Ft
		台湾航路(高雄港,基隆港) 3,332Ft	台湾(ダイレクト) 2,300Ft その他アジア1,029Ft+ 中国3Ft
		その他 19Ft	その他(ダイレクト) 19Ft
	四国から 阪神港T/S 外貿コンテナ 貨物量 74,089Ft	韓国航路(釜山港 他) 3,993Ft	(ダイレクト) 60,333Ft 内、 韓国: 1,361Ft 中国: 22,233Ft 台湾: 4,602Ft 欧州: 9,300Ft 北米: 7,861Ft その他地域: 15,156Ft
		中国航路(大連港,青島港,上海港 他) 28,377Ft	
		台湾航路(高雄港,基隆港 他) 7,290Ft	
		アジア地域(東アジア以外) 14,899Ft	
		欧州航路 9,363Ft	
		北米航路 7,861Ft	
その他航路 2,306Ft	(トランシップ) 13,756Ft		
その他国内T/S 外貿コンテナ貨物量 5,732Ft	アジア航路5,330Ft その他航路 402Ft	(ダイレクト) 4,788Ft (トランシップ) 944Ft	

- 韓国航路で輸出される貨物の69%は釜山港でT/Sされている。(仕向地が韓国以外)
- 釜山港でT/Sされる貨物の73% (7,760Ft≒388TEU/月)が中国向け。
→中国航路の活用による直接輸出についての可能性を検討。
- 釜山港でT/Sされる貨物の10% (1,069Ft≒53TEU/月)が北米・欧州向け。
→国際フィーダー航路の活用による阪神港集荷の可能性を検討。

H20全国輸出入コンテナ貨物流動調査を四国地方整備局にて整理 (調査期間 H20.11.1-11.30の1ヶ月間データ)

注記)コンテナ流動図はイメージのため、枠の大きさは数量比率となっていない

2. 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果

四国国際物流戦略チーム第3回本部会合
(平成26年3月3日開催)資料再掲

(3) H20年 四国への外貿コンテナ貨物の流動 《輸入》

		【利用航路】	【生産地】
四国消費 国際コンテナ 貨物量 140,921Ft	四国への 外貿コンテナ 貨物量 57,883Ft	韓国航路(釜山港) 43,992Ft	韓国(ダイレクト) 8,894Ft 中国 12,396Ft その他アジア7,633Ft+台湾6Ft 大洋州 264Ft 欧州 1,564Ft 北米 10,554Ft 南米 2,681Ft
		中国航路(大連港,青島港,上海港) 11,784Ft	中国(ダイレクト) 11,396Ft
		台湾航路(高雄港,基隆港) 862Ft	韓国 11Ft 台湾(ダイレクト) 862Ft その他アジア982t+中国46Ft
		その他 217Ft	その他(ダイレクト) 217Ft
		韓国航路(釜山港 他) 3,436Ft	(ダイレクト) 63,360Ft 内、 韓国: 79Ft 中国: 20,440Ft 台湾: 3,521Ft 欧州: 6,662Ft 北米: 21,672Ft その他地域: 10,986Ft
	四国への 阪神港T/S 外貿コンテナ 貨物量 73,652Ft	中国航路 (大連港,青島港,上海港 他) 22,457Ft	(トランシップ) 10,292Ft
		台湾航路(高雄港,基隆港 他) 4,206Ft	
		アジア地域(東アジア以外) 11,177Ft	
		欧州航路 8,262Ft	
		北米航路 21,680Ft	
その他国内T/S 外貿コンテナ貨物量 9,386Ft	その他航路 2,434Ft	(ダイレクト) 7,378Ft	
	アジア航路 9,244Ft その他航路 142Ft	(トランシップ) 2,008Ft	

- ▶ 韓国航路で輸入される貨物の80%は釜山港でT/Sされている。(仕出地が韓国以外)
- ▶ 釜山港でT/Sされる貨物の35% (12,396Ft ÷ 620TEU/月) が中国から。
→ 中国航路の活用による直接輸入についての可能性を検討。
- ▶ 釜山港でT/Sされる貨物の43% (15,063Ft ÷ 753TEU/月) が北南米・欧州・大洋州から。
→ 国際フィーダー航路の活用による阪神港集荷の可能性を検討。

H20全国輸出入コンテナ貨物流動調査を四国地方整備局にて整理 (調査期間 H20.11.1-11.30の1ヶ月間データ)

注記)コンテナ流動図はイメージのため、枠の大きさは数量比率となっていない

<今回本部会合の論点>

1. 現状の取り組みの更なる強化

○四国の企業にとって効率的な国際物流体系を確立し、企業の国際競争力を高めるため、以下の取り組みをより一層強化すべきではないか。

- ・発災後の産業活動を継続させるためのソフト対策(海上輸送の継続計画策定等)、ハード対策(防波堤の粘強化等)
- ・本州との間での重要なモノ・ヒトの輸送手段であるフェリーの機能強化
- ・バルク貨物(化石燃料、穀物、鉱石等)輸送における船舶の大型化等に対応するための国際物流ターミナル機能の強化
- ・西日本の海上物流の基幹ルートである瀬戸内海航路(備讃瀬戸航路、来島海峡航路)の機能保全

2. 効率的な国際コンテナ輸送体系の実現

- ①今後、経済的な結びつきが益々強まる中国や東南アジア方面については、これら地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートを確立することで、企業の物流効率化を支援できないか。
- ②ダイレクト航路の開設が難しく、現状、釜山港トランシップに大きく依存している北米・欧州方面については、企業目線に立ち、新たな国際フィーダー航路の開設を目指しつつ、既存の国際フィーダー航路を改善・充実させることで、釜山港から阪神港への貨物シフトを促進できないか。

<今後の検討方針>

○国際物流戦略チームの下に有識者・専門家によるワーキング・グループを設置し、国際物流戦略チームとして効率的な国際コンテナ輸送体系の実現に向けて取り組む施策について詳細な検討を行う。

○H26年度末に幹事会・本部会合を開催し、ワーキング・グループによる検討の結果を提言として取りまとめ、対外公表する。

5. 第3回本部会合(H26.3.3)における主な議事

<委員>

- フェリーは四国の重要港湾の貨物総量の50%を運んでる。大規模災害時においても非常に重要な輸送手段。
- 弱者切り捨てとならないよう、阪神港への集約と地方港湾の自立性とのバランスを考えてほしい。
- 韓国航路、内航航路の両方に助成金がでている。外貿に対しての助成はいかがなものか。内航海運に助成をして、阪神港にコンテナ輸送するように改善してほしい。
- ターミナルの料金について、阪神港は釜山の2倍程度高い。阪神港のコストを下げないと厳しい。
- 阪神港の維持・活性化に向けて、四国としてどうするかと言うことは四国にとって重要。
- H20からH25にかけてコンテナ輸送は大きく変化をしているのではないか。
- フェリーの重要性が認識されていなかった。H25のデータを早く示してほしい。
- H15～H20にかけて取り扱いは大きく変わっていないが、中身は変わっているのではないか。世界経済が構造変化を起こしている。5～10年先の経済を見据えて議論すべき。