

四国国際物流戦略チーム 第3回幹事会

今年度の取組結果と来年度の検討方針 (案)

平成27年3月24日

目次

1. 四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討ワーキンググループの設置	1
2. 四国のコンテナ物流の状況	4
(1) 外貿コンテナ取扱量の推移	5
(2) 外貿コンテナ航路就航状況	6
(3) コンテナ流動調査からみた四国発着コンテナの概況	7
(4) 四国内港湾の利用実態	9
(5) 四国外港湾の利用実態	10
3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)	11
I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の 東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの充実・開設の可能性検討	11
(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実	12
(2) 東南アジア方面へのダイレクト航路の充実	18
II 拡大傾向にある北米・欧州方面への釜山港TS貨物についての要因検討と、 国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用などによる阪神港へのシフトの可能性検討	21
(1) 北米・欧州方面における阪神港F利用の促進	22
III 阪神港によるインセンティブ、四国内各港湾におけるインセンティブや 施設整備等の施策の効果による影響の検討および、四国からみた阪神港利用活性化の条件	27
(1) 国内港湾利用促進に向けたインセンティブの検討	28
IV 今後のコンテナ輸送のあり方	32
(1) 空コンテナ出入りのアンバランスへの対応	33
(2) トラック・トレーラー輸送への対応	37

1. 四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討 ワーキンググループの設置

1. 四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討ワーキンググループの設置

- 「四国国際物流戦略チーム」本部会合を平成26年3月に開催し、四国を取り巻く状況の変化を踏まえた上で、今後、中国や東南アジアとのダイレクト輸送の確立による企業の物流効率化支援の可能性や、企業の視点に立った釜山港から阪神港への貨物のシフトなど、ワーキンググループ（以下、WG）を立ち上げて検討を進めることとする方針を得た。
- 本WGにおいては、H25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果等を活用して国際コンテナ輸送の実態と課題を分析し、効率的な国際コンテナ輸送体系について検討。

ワーキンググループ参加メンバー

学 識 者：大阪大学 土井教授、京都大学 小野教授、香川大学 紀伊准教授
利 用 者：阿波製紙(株)、協和化学工業(株)、大王製紙(株)、住友化学(株)、井関農機(株)、白石工業(株)、
香川県旅客船協会、神原汽船(株)、井本商運(株)、日本通運(株)、関西運送(株)
港湾管理者：徳島県、香川県、愛媛県、高知県、坂出市、今治市、新居浜港務局
事 務 局：四国経済連合会、四国運輸局、四国地方整備局

検討内容

第1回WG（H26.10月17日開催）

- ①現状認識・課題の共有
 - ・ H25コンテナ流動調査結果の分析
- ②効率的輸送体系検討の方向性
 - ・ アジアダイレクト航路、国際フィーダー輸送の可能性など
- ③将来推計・分析の考え方
 - ・ 荷主アンケート手法・項目
 - ・ シミュレーションモデルの概要と検討ケースなど



H26年度 第1回WG開催状況(H26.10月)

第2回WG（H27.2.16開催）

- ①荷主アンケート・ヒアリング結果のとりまとめ
 - ・ コンテナ貨物の輸送ルートと選択要因
 - ・ 四国各港および阪神港への要望事項など
- ②四国における効率的輸送体系案
 - ・ アジアダイレクト航路の可能性
 - ・ 国際フィーダー航路の可能性
 - ・ 阪神港利用活性化方策 など



H26年度 第2回WG開催状況(H27.2月)

1. 四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討ワーキンググループの設置

荷主企業に対するアンケート調査の実施

目的：既存資料では把握が困難な国際フィーダー・内航フェリーや海外港TSなどの輸送ルートを選択要因、将来の貨物取扱構想等の把握・分析を行う。

調査対象：四国内に立地する主要な製造業、卸売業等4,419社

実施方法：郵送配布・郵送回収方式

実施時期：平成26年11月14日（金）～平成26年12月3日（水）

回収結果：回収数1,311社（回収率29.7%）、うち、307社で輸出または輸入を実施

荷主企業に対するヒアリング調査の実施

目的：アンケートでは、各企業で最も取扱量の多い貨物について把握したが、ヒアリングでは、品目数を増やし、主要な3品目の貨物について、複数の方面への国際フィーダー・内航フェリーや海外港TSなどの輸送ルートを選択要因を把握。

また、アンケート同様に、将来の貨物取扱構想等を把握するとともに、四国内外の港湾に対するニーズをインタビュー。

調査対象：各県の港湾を主に利用していると想定される荷主企業（製造業）15社

実施時期：平成26年11月28日（金）～平成26年12月21日（月）

モデルによるシミュレーションの実施

目的：四国のコンテナ物流の最適なルート検討のため、推計モデル(集計ロジット)を用いたシミュレーションを実施。

モデル概要：中国3地域、欧州、北米の計5方面について輸出入別にそれぞれモデルを構築。

四国内の14の生活圏の輸出入コンテナ貨物についての26経路の貨物の割合（利用率または選択率）を分析対象とした。

説明変数：コンテナ定期航路の就航便数（逆数を使用）、総費用、所要日数

主な分析内容：中国方面への新規航路の就航可能性の検討、

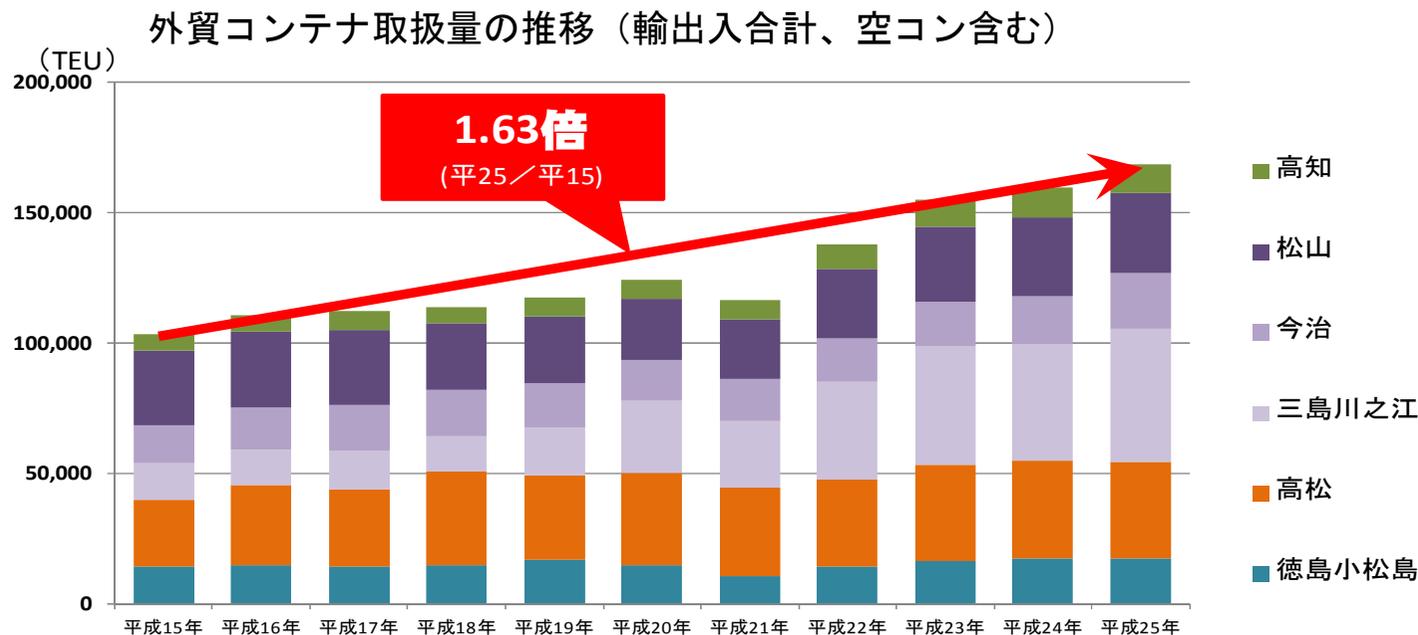
北米・欧州方面への貨物における、阪神港への内航航路の利用可能性の検討 等

2. 四国のコンテナ物流の状況

2. 四国のコンテナ物流の状況

(1) 外貿コンテナ取扱量の推移

- 四国における外貿コンテナ取扱量は、増加傾向にあり、平成25年には約17万TEUとなっている。
- 各港とも増加傾向であり、平成15年との比較において、全体で約1.6倍となっている。



外貿コンテナ取扱量の推移（輸出入合計、空コン含む 各港別）

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平25/平15
徳島小松島	14,354	14,710	14,139	15,104	16,717	14,733	10,666	14,486	16,227	17,450	17,660	1.23
高松	25,499	30,694	30,014	35,859	32,731	35,770	33,621	33,211	37,019	37,360	36,562	1.43
三島川之江	14,036	13,489	14,234	13,329	18,102	27,476	25,760	37,326	45,631	44,789	51,495	3.67
今治	14,515	16,334	17,728	17,727	17,330	15,520	16,281	16,929	17,158	18,349	20,876	1.44
松山	28,914	29,063	28,802	25,521	25,043	23,323	22,997	26,305	28,286	30,409	31,198	1.08
高知	6,283	6,524	7,125	6,022	7,530	7,469	7,316	9,332	10,702	11,197	10,682	1.70
合計	103,601	110,814	112,042	113,562	117,453	124,331	116,641	137,589	155,023	159,554	168,473	1.63

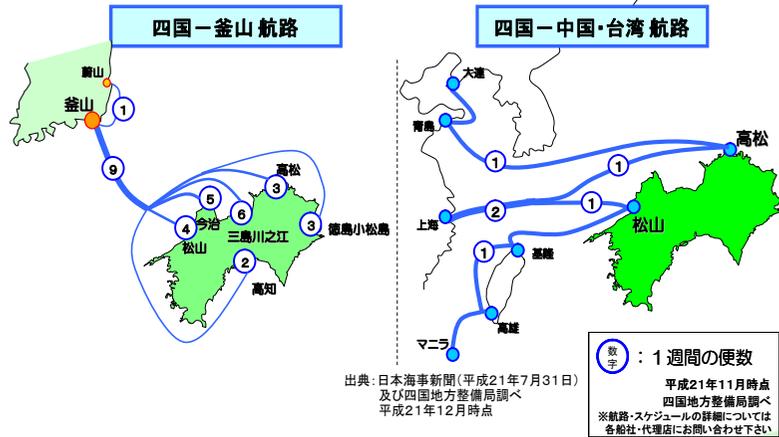
出典：H15～H24は「港湾統計（年報）」、H25は「国土交通省港湾局調べ」

2. 四国のコンテナ物流の状況

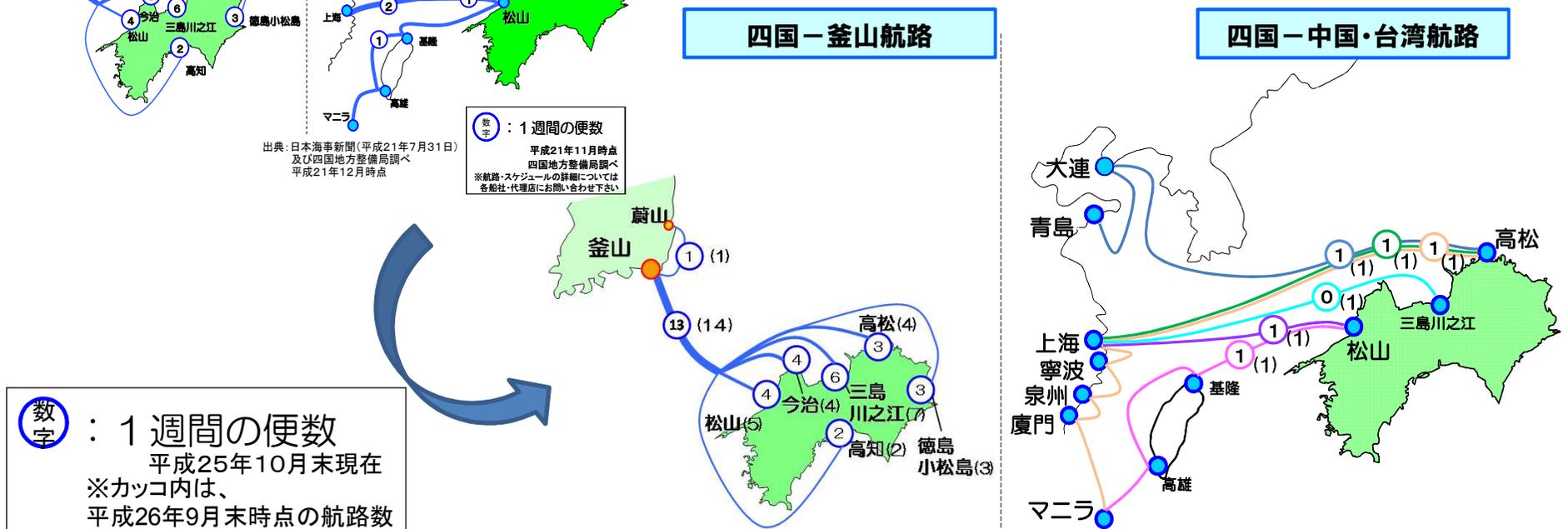
(2) 外貿コンテナ航路就航状況

- 外貿コンテナ航路は、貨物の増加とともに充実してきており、特に釜山航路は6港で開設され、多い港では週6便が就航。
- 一方、H20.11時点で中国・台湾航路は、2港のみの開設、高松港で平成20年から平成25年にかけて週1便増加して週3便、松山港については週2便となっている。
- また、H26.4以降では、新たに三島川之江港で中国航路がH26.4に開設、松山港、三島川之江港において韓国航路がH26.9に1便増便。

■ H20.11時点



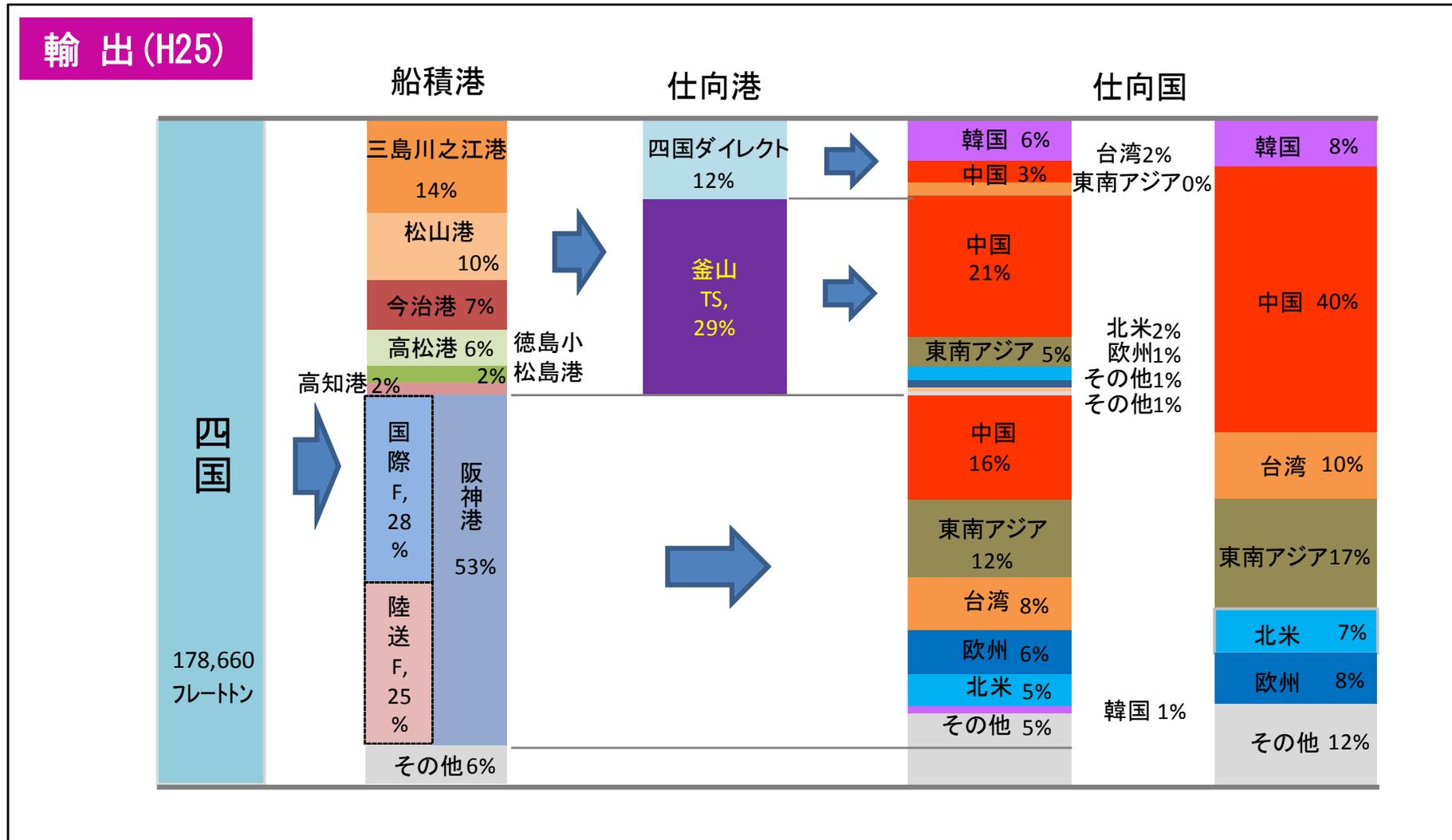
■ 平成25年11月時点



2. 四国のコンテナ物流の状況

(3) コンテナ流動調査からみた四国発着コンテナの概況

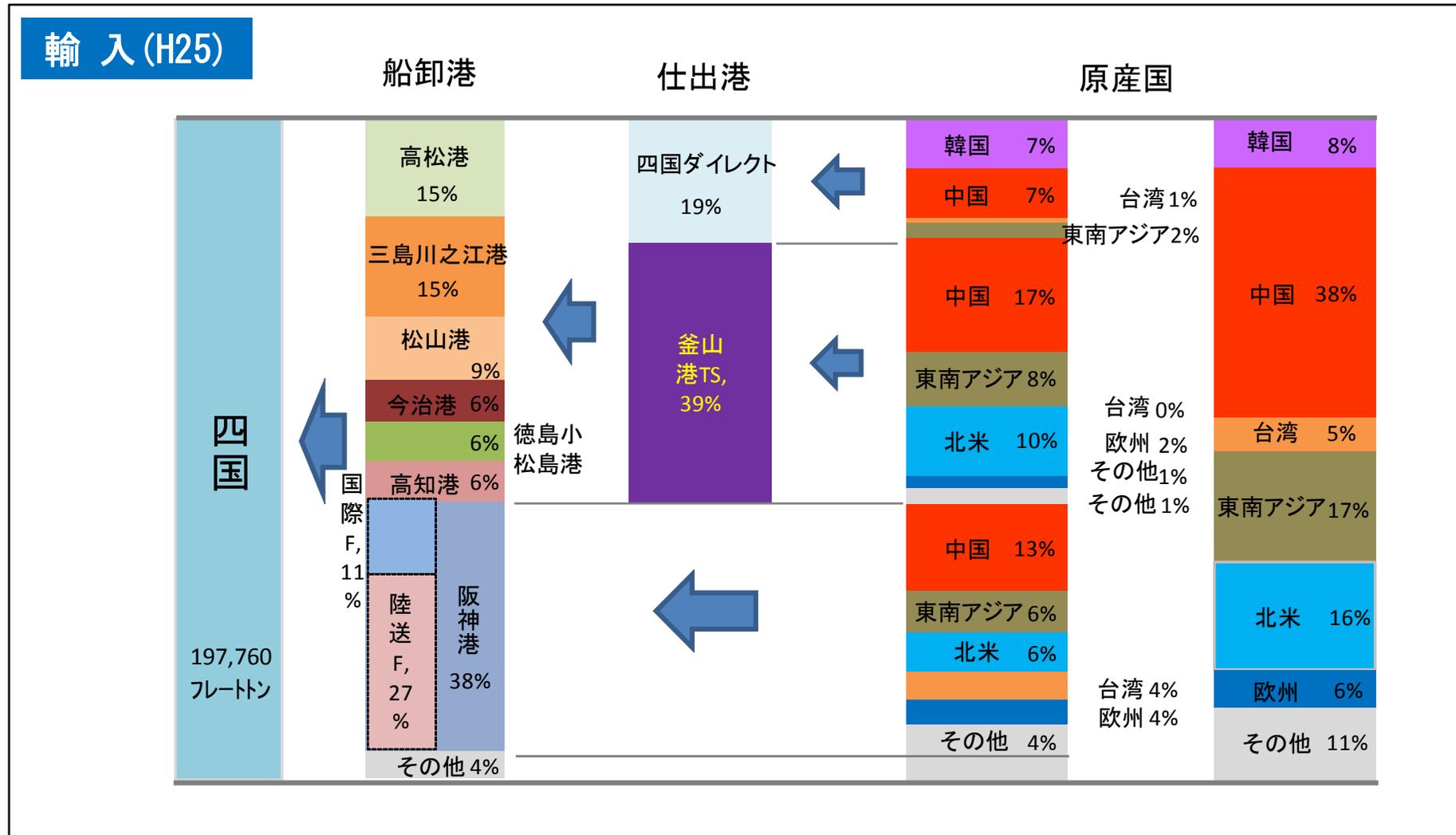
① 貨物流動の現状流動図(H25) 四国全体 輸出



出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
 ※H25年の11月(1ヶ月間)の調査結果

2. 四国のコンテナ物流の状況

②貨物流動の現状流動図(H25) 四国全体 輸入



出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
 ※H25年の11月(1ヶ月間)の調査結果

2. 四国のコンテナ物流の状況

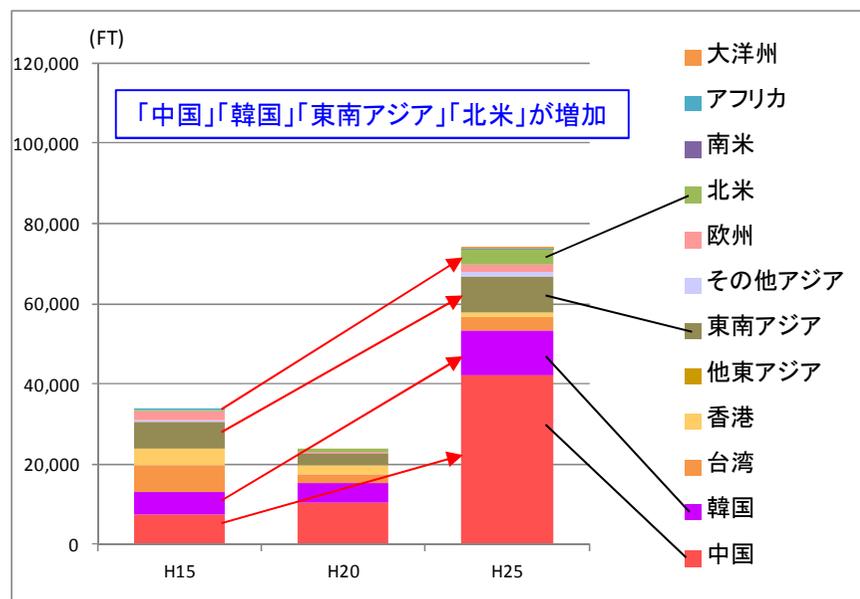
(4) 四国内港湾の利用実態

仕向国、原産国別の取扱量・構成比率の現状と変化

- 四国内港湾利用の輸出においては「中国」「韓国」「東南アジア」の貨物量が多く、そのいずれも、平成15年に対して貨物量が増加している。
- 輸入においては「中国」「北米」「東南アジア」の貨物量が多く、輸出同様に大幅に貨物量が増加している。

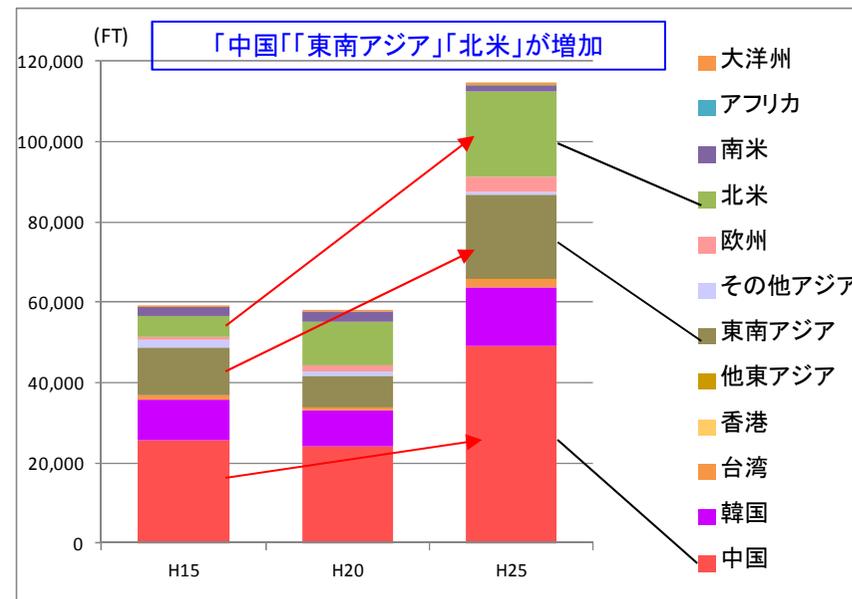
輸出

仕向国別輸出量の推移



輸入

原産国別輸入量の推移



2. 四国のコンテナ物流の状況

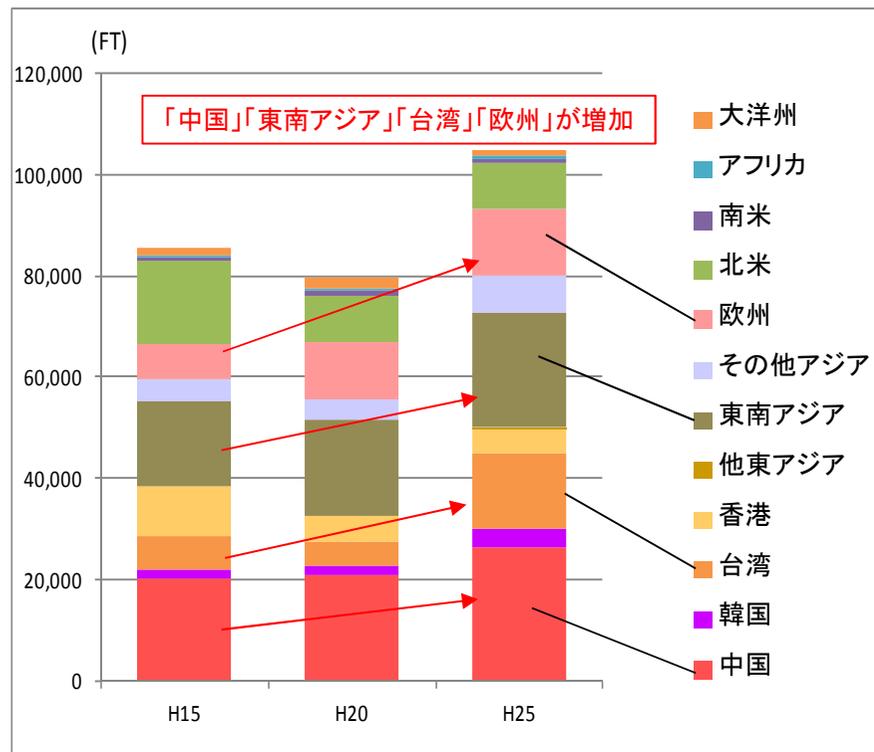
(5) 四国外港湾の利用実態

仕向国、原産国別の取扱量・構成比率の現状と変化

- 四国外港湾利用の輸出においては「中国」「東南アジア」「台湾」の貨物量が多く、そのいずれも大幅に貨物量が増加している。また、「欧州」も伸びている。
- 輸入においては「中国」「東南アジア」「北米」の貨物量が多いが、「中国」は横ばい、「東南アジア」は増加、「北米」は半減となっている。
- また「台湾」への貨物量が増加している。

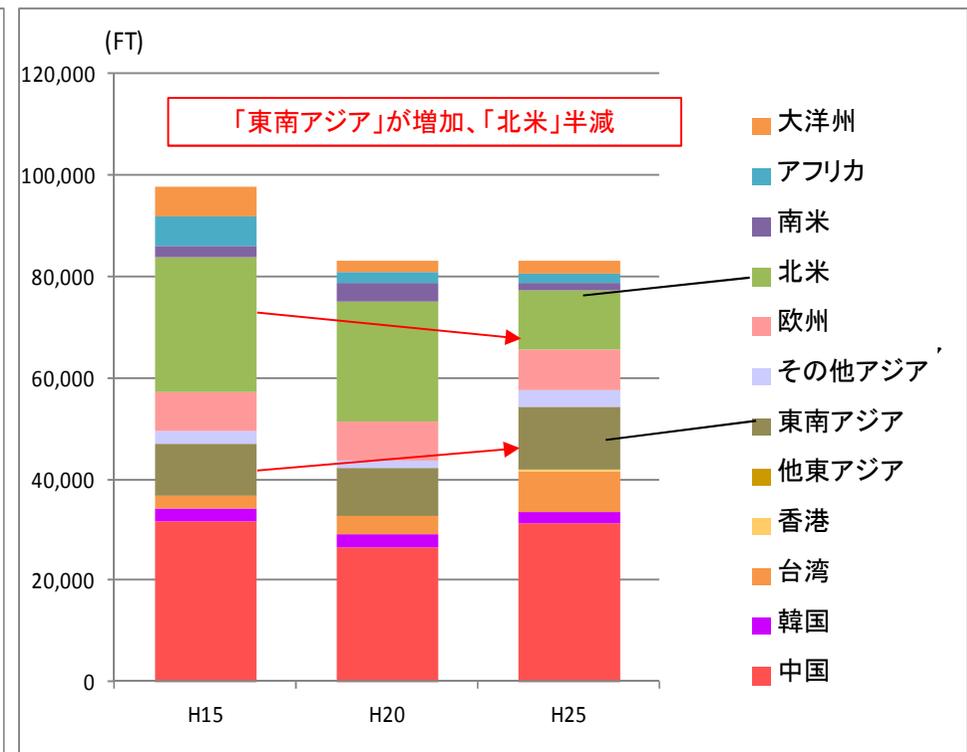
輸出

仕向国別輸出量の推移



輸入

原産国別輸入量の推移



出典：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
※H15,H20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの充実・開設の可能性検討

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と 四国をダイレクトに結ぶ輸送ルート of 充実・開設の可能性検討

(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

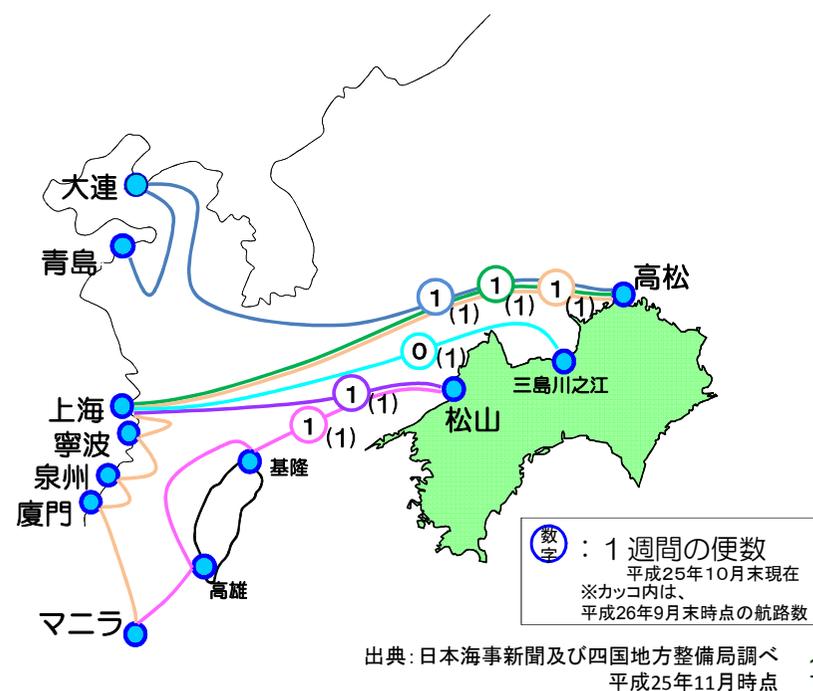
○ 中国国内各地方別流動状況を把握

- ・ 四国から中国方面への航路は、高松港において平成20年から平成25年にかけて週1便増便。また、平成20年では寄港地が上海のみであったのが、「寧波（ネイハ）」、「泉州（センシュウ）」、「廈門（アモイ）」が追加されている。

■ H20.11時点



■ H25.11時点



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの実・開設の可能性検討

(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実

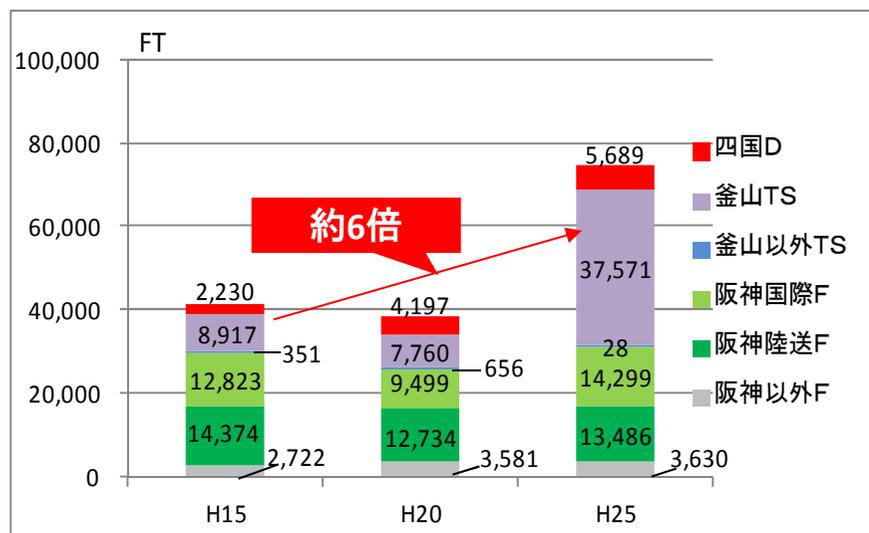
① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○ 中国国内各地方別流動状況を把握

- ・ 対中国輸出については、平成15年には阪神港Fが最も取扱量が多かったものの、**平成25年には釜山港TSが急増しており、全体の約5割を占めている。**
- ・ 輸入については、輸出と比べると**四国Dが最も多く**、平成25年で約2割を占める。**釜山港TSも増加しており、平成15年比で約1.9倍となり、全体の約4割を占めている。**

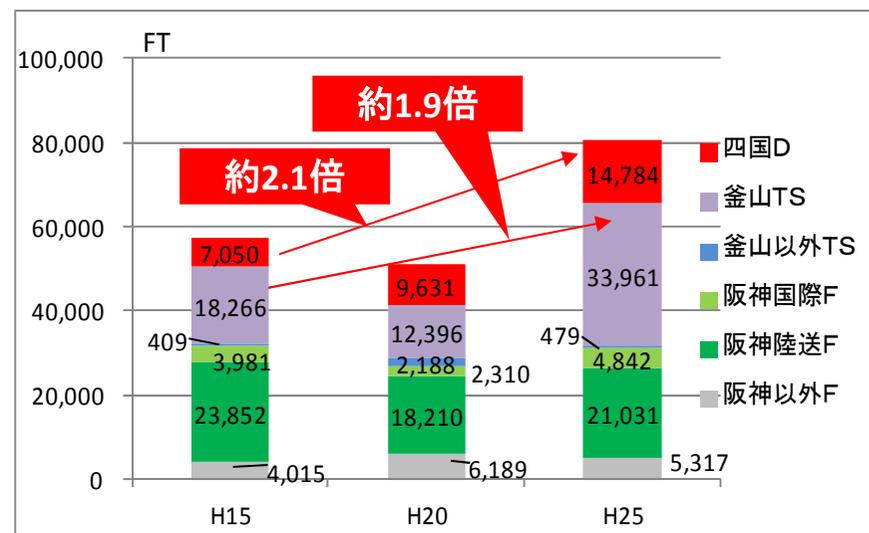
輸出

四国内／四国外港湾利用状況 [対中国]



輸入

四国内／四国外港湾利用状況 [対中国]



出典：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」※H15,H20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

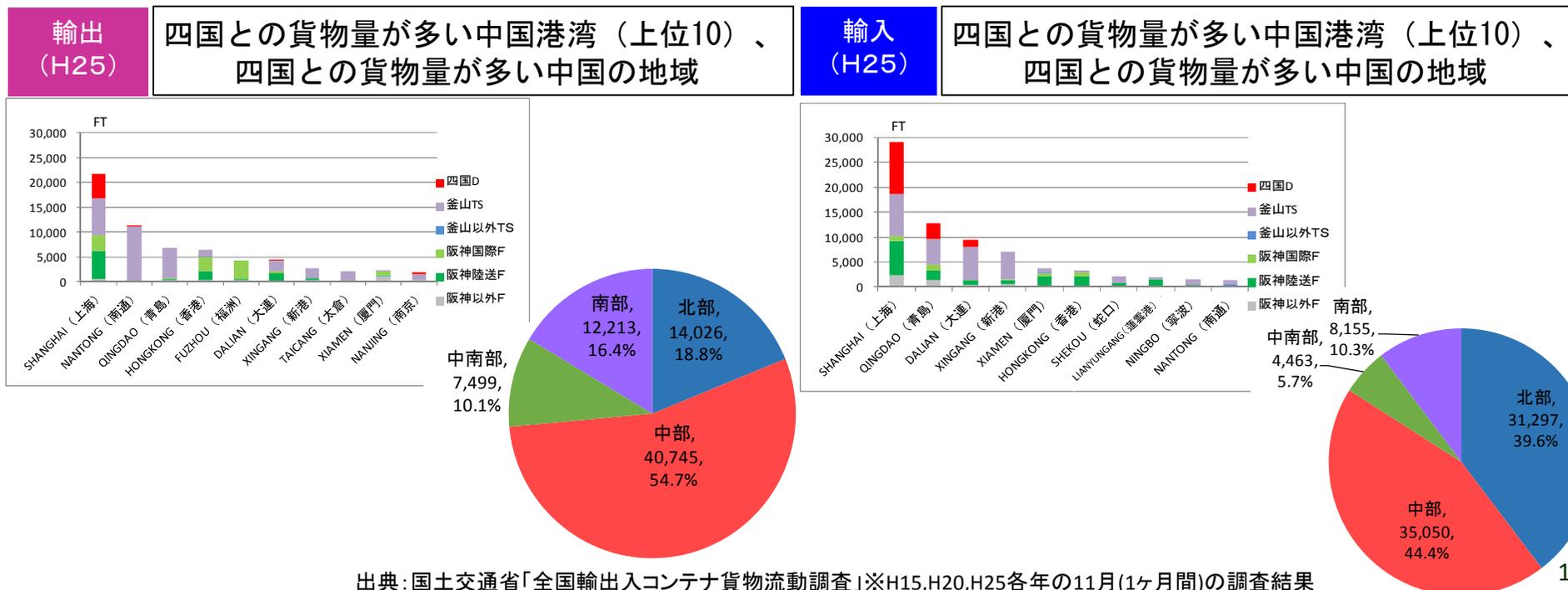
I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの実・開設の可能性検討

(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○ 中国国内各地方別流動状況を把握

- ・ 四国との貨物量が多い中国港湾は、輸出では上海（シャanghai）、南通（ナツウ）、青島（チンオ）など、輸入では、上海、青島、大連（ダリウ）などである。
- ・ 輸出入とも、上海のある「中国中部」の比率が高くなっている。また、定期航路が就航していない地域への流動も多い。



出典：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」※H15,H20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

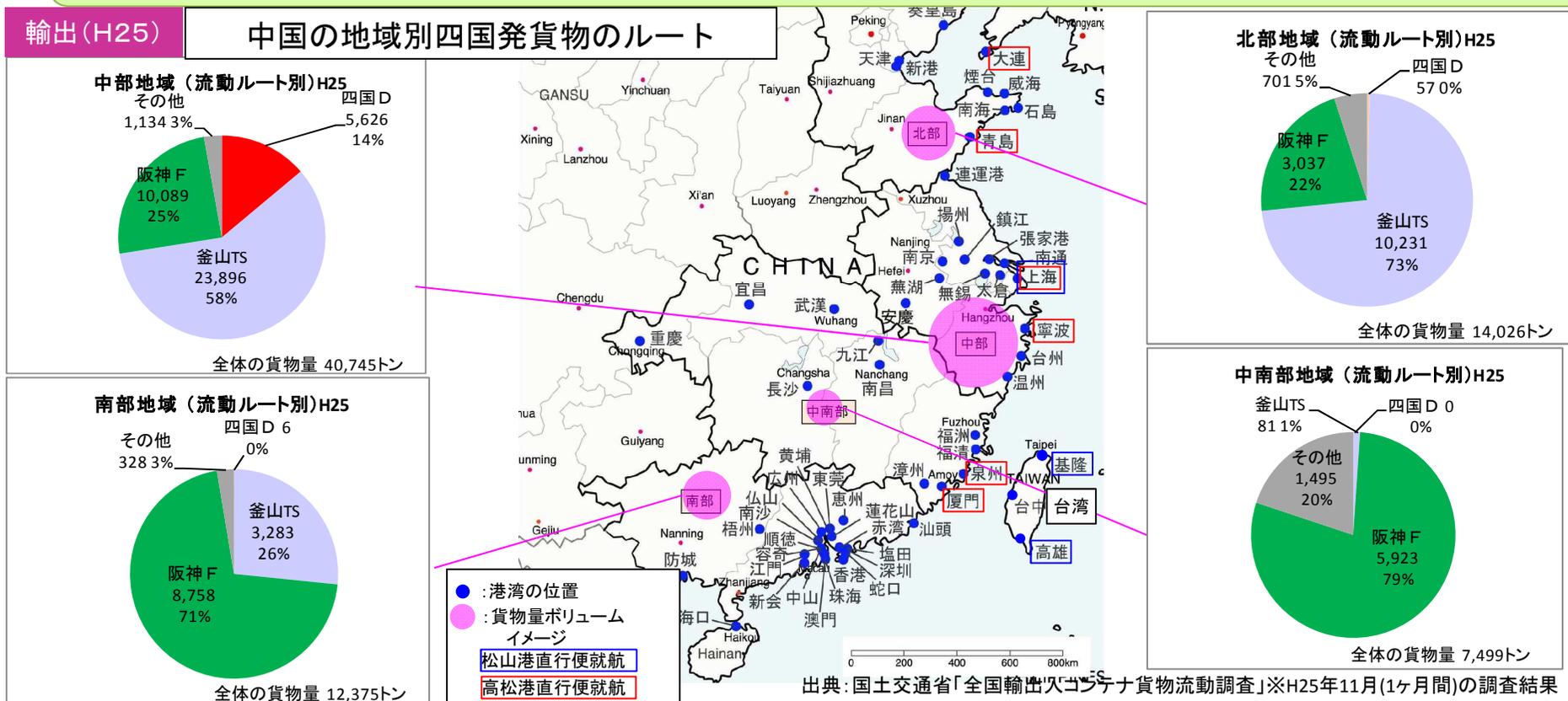
I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルート of 充実・開設の可能性検討

(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○ 中国国内各地方への輸送ルートを把握

- ・ 輸出では、中国の中南部、台湾をのぞき、TS比率が高くなっている。中南部地域、台湾では、国内港湾での積替による輸出(阪神F等)が多い。



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

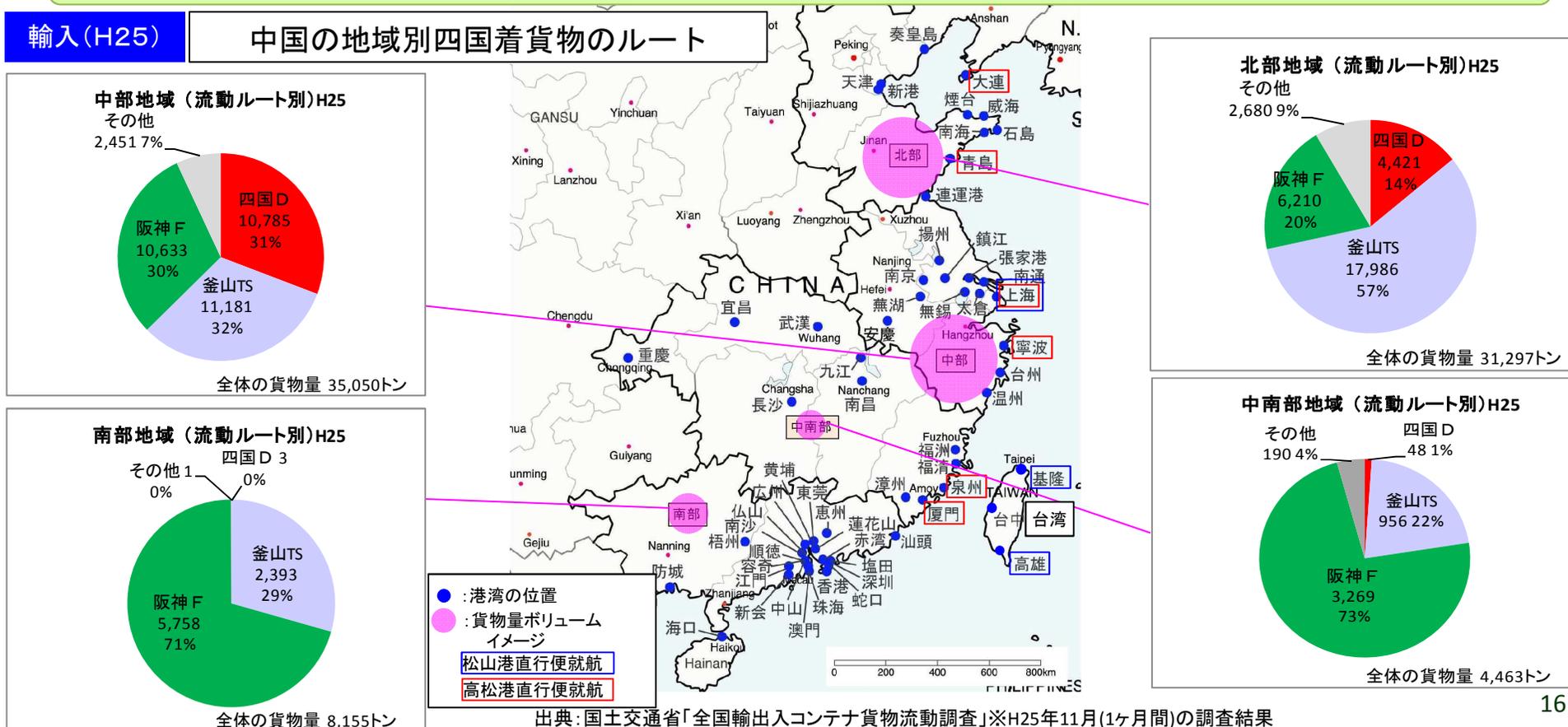
I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルート of 充実・開設の可能性検討

(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○ 中国国内各地方への輸送ルートを把握

- ・ 輸入では、貨物量の多い中部地域で、四国D比率が比較的高く31%となっている。



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルート of 充実・開設の可能性検討

(1) 中国方面へのダイレクト航路の充実

③ シミュレーションによる検証結果

○ 中国北部・中部方面への増便成立可能性を確認

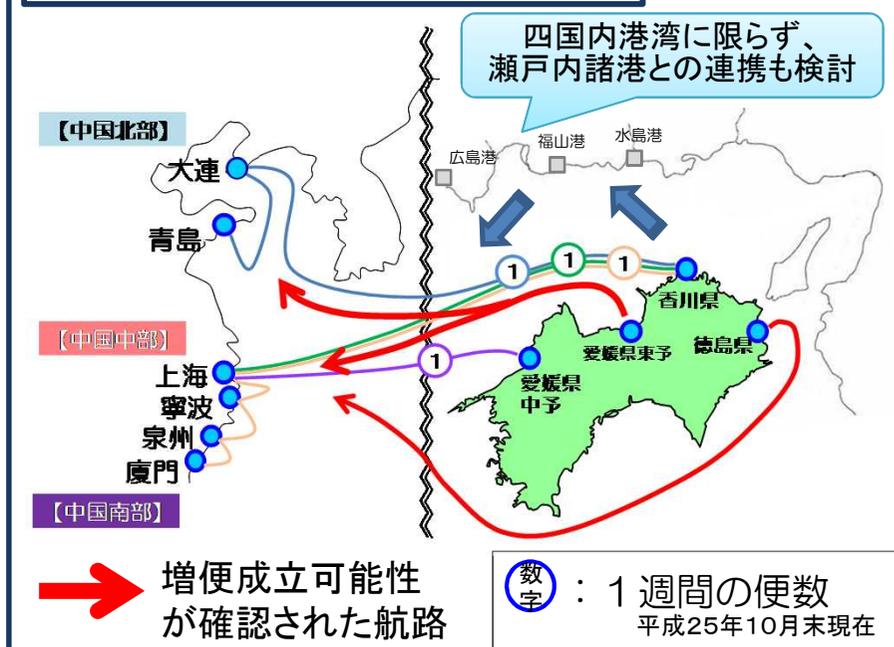
- ・ 愛媛県東予地域から、中国の北部・中部方面への週1便程度の就航可能性を確認
- ・ 徳島県から中国中部方面へは、将来の貨物取扱量の増加も考慮すれば、航路成立の可能性がみられる

④ 平成27年度の検討の方向性(案)

● 四国内各港および近隣港との連携によるさらなる航路成立の可能性を追求

- ・ 四国内各港や瀬戸内諸港との連携方策等を含め、新規航路の実現に向けた検討を実施
- ・ なお、平成26年度のモデルを基本に、航路選択構造や供給側での論理についても検討し、併せて新規航路就航による既存航路への影響を分析

■ 施策の方向性(イメージ)



出典：現行の航路・便数については、日本海事新聞及び四国地方整備局調べ 平成25年11月時点

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの実・開設の可能性検討

(2) 東南アジア方面へのダイレクト航路の充実

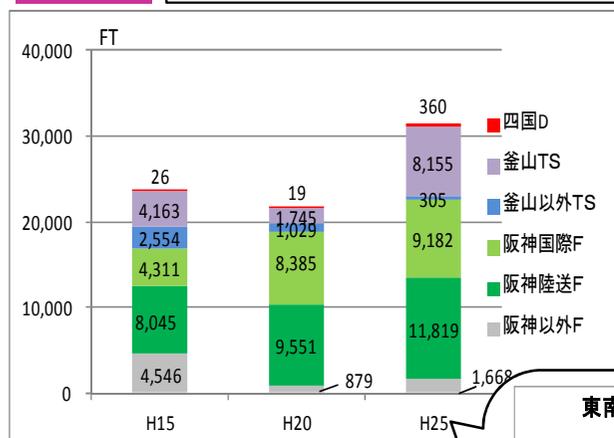
① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○ 東南アジア各国別流動状況を把握

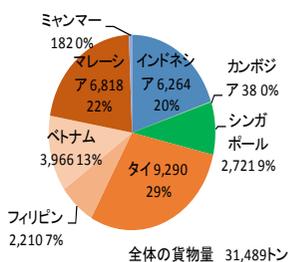
- ・ 近年、**東南アジア方面への貨物量が増加**。中でもタイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム方面への貨物量が多くを占め、阪神港や釜山港を利用したルートで輸送されている

輸出

四国内／四国外港湾利用状況 [対東南アジア]

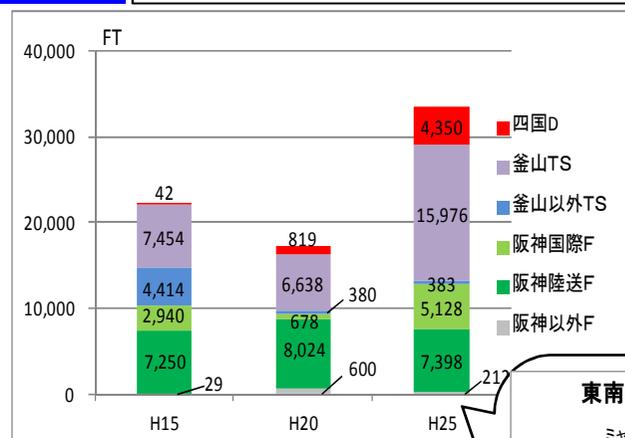


東南アジア向け(国別)H25

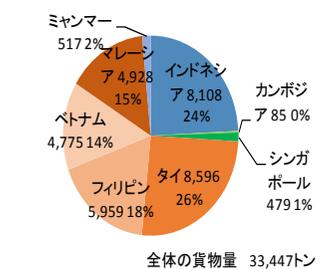


輸入

四国内／四国外港湾利用状況 [対東南アジア]



東南アジア向け(国別)H25



出典：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」※H15,H20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの実・開設の可能性検討

(2) 東南アジア方面へのダイレクト航路の実

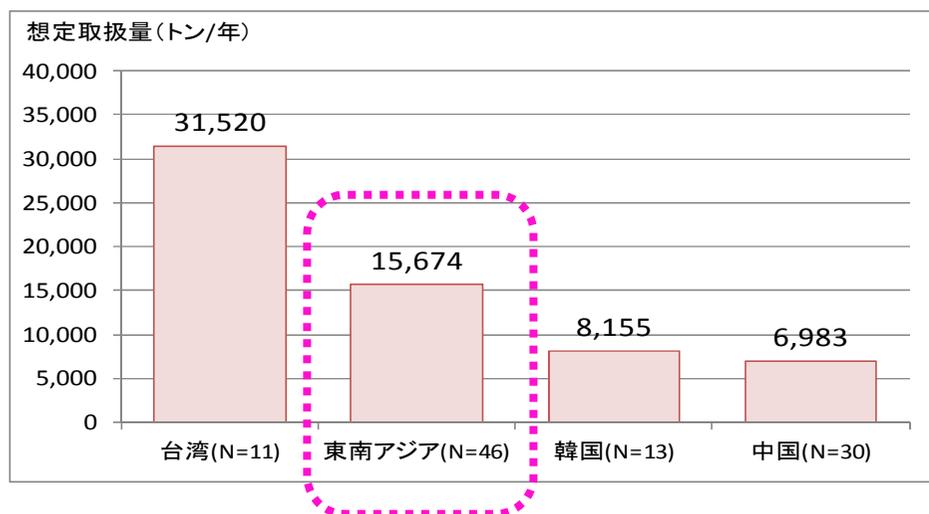
② アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○ 東南アジアへの貨物取扱量が今後も増大と予測

- ・ 今後も東南アジアとの輸出入の強化意向をもつ荷主企業が多く、**将来の貨物取扱量の増加分は中国をも上回る可能性**を把握

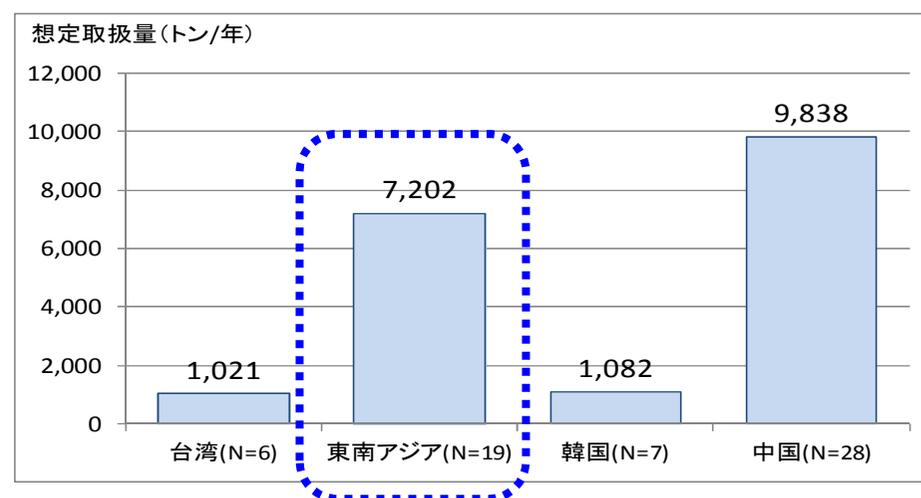
輸出

今後輸出強化の方針をもつ国・地域別にみた想定される貨物取扱量



輸入

今後輸入強化の方針をもつ国・地域別にみた想定される貨物取扱量



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

I 経済的な結びつきが一層強まる中国・台湾等の東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの充実・開設の可能性検討

(2) 東南アジア方面へのダイレクト航路の充実

③ シミュレーションによる検証結果

○今年度は未検討・継続課題

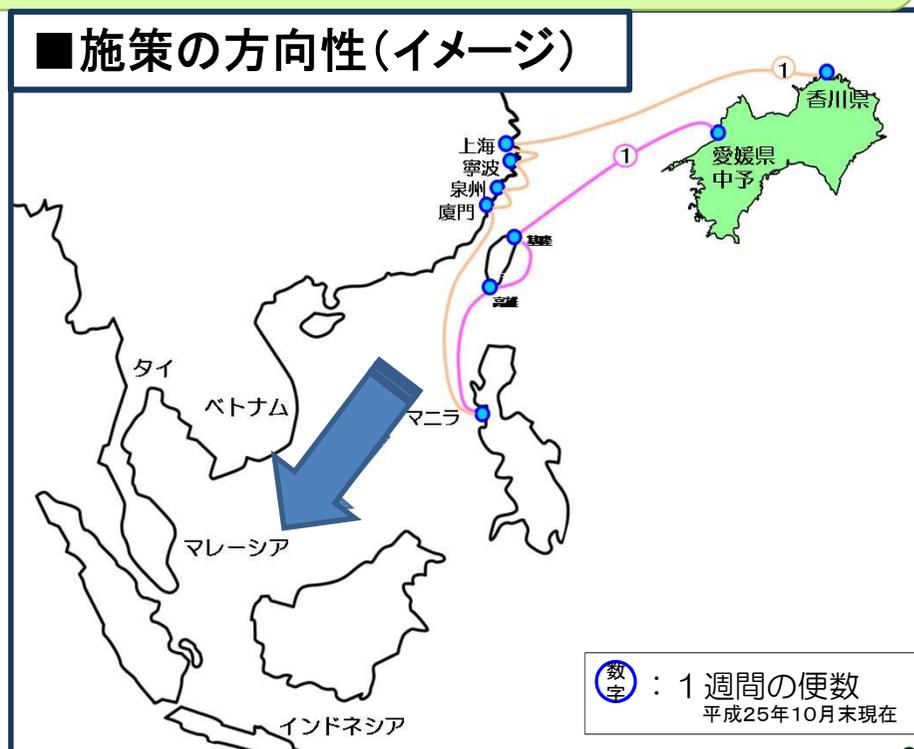
- ・現状の東南アジア向け貨物取扱量では新規航路の就航は困難であり、また、現状の取扱量に将来の増分を考慮しても、現在の韓国や中国との貨物取扱量に及ばない
- ・新規航路については、**今後の貨物取扱量の推移等を見極めながら検討することが望ましい**

④ 平成27年度の検討の方向性(案)

● 推計モデルを用いたシミュレーションによる効率的な輸送体系の検討

- ・平成26年度のモデルを基本に、四国内外の港湾・地域を含めた連携と就航港湾の集約を図り、例えば、**多港寄りする航路等の就航可能性**を検討

■ 施策の方向性(イメージ)



出典: 現行の航路・便数については、日本海事新聞及び四国地方整備局調べ 平成25年11月時点

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅱ 拡大傾向にある北米・欧州方面への
釜山港TS貨物についての要因検討と、
国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用
などによる阪神港へのシフトの可能性検討

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

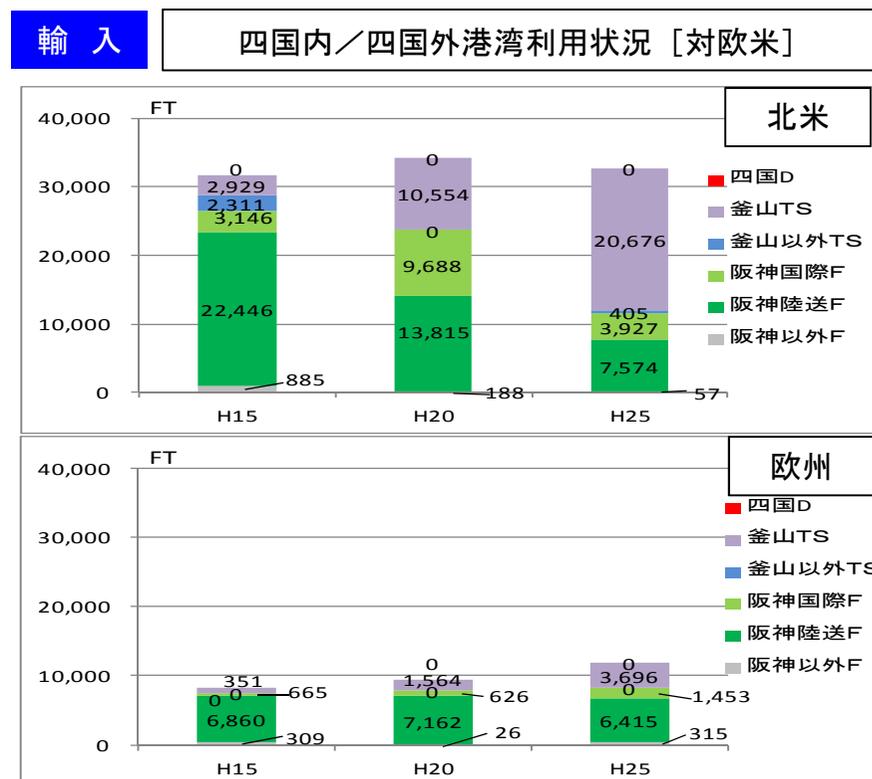
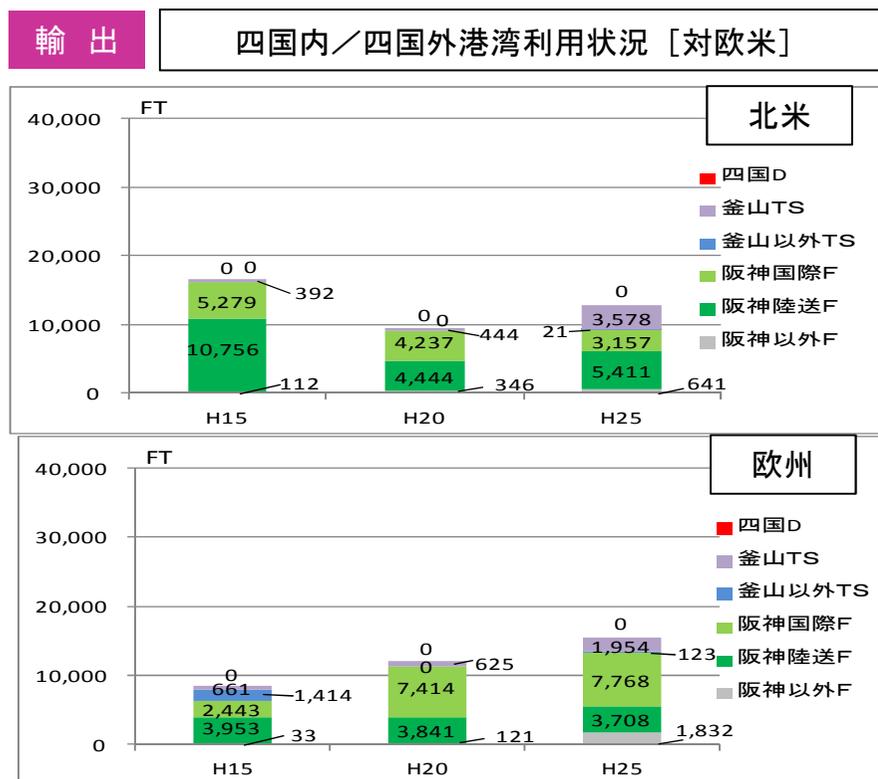
Ⅱ 拡大傾向にある北米・欧州方面への釜山港TS貨物についての要因検討と、国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用などによる阪神港へのシフトの可能性検討

(1) 北米・欧州方面における阪神港F利用の促進

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○北米・欧州方面との流動状況の把握

- ・北米との取扱量は横ばい、欧州については増加



出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」※H15,H20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅱ 拡大傾向にある北米・欧州方面への釜山港TS貨物についての要因検討と、国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用などによる阪神港へのシフトの可能性検討

(1) 北米・欧州方面における阪神港F利用の促進

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

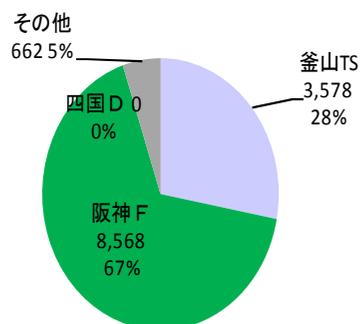
○北米・欧州方面との流動状況の把握

- ・近年「釜山港TS」ルートの利用比率が、輸出入ともに高まり、特に、平成25年度における北米からの輸入では、釜山港TS利用比率が63%に達する

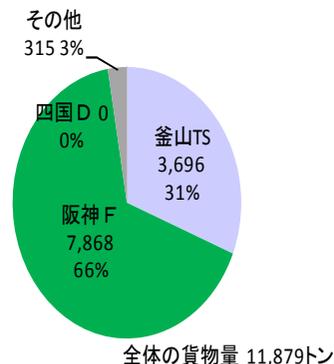
輸出(H25)

四国発貨物のルート [対欧米]

北米向け(流動ルート別)H25



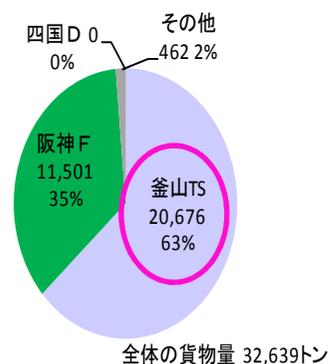
欧州向け(流動ルート別)H25



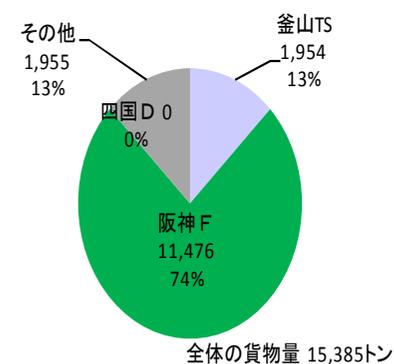
輸入(H25)

四国着貨物のルート [対欧米]

北米向け(流動ルート別)H25



欧州向け(流動ルート別)H25



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

II 拡大傾向にある北米・欧州方面への釜山港TS貨物についての要因検討と、国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用などによる阪神港へのシフトの可能性検討

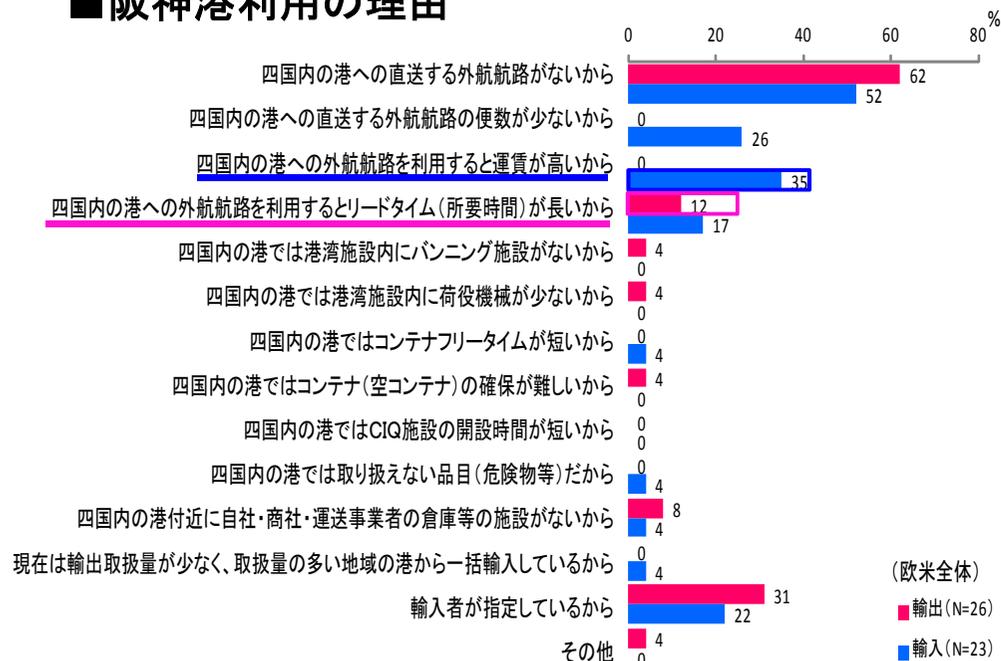
(1) 北米・欧州方面における阪神港F利用の促進

② アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○ 阪神港利用のメリットを確認

- 「**四国内の港から外航航路を利用する(釜山港TS)とリードタイム(所要時間)が長い(輸出)**」や「(同) **運賃が高いから(輸入)**」のほか、**リードタイムの安定性、神戸港の施設の充実**等により阪神港を利用していることを確認

■ 阪神港利用の理由



荷主企業	主なヒアリング結果(実態・意見等)
C社(香川県)	アメリカ への輸出の一部で神戸港を利用(高松港からフェリー)。 釜山港TSの方が費用的には安い が、 海上運賃は僅差 。
I社(愛媛県)	カナダから 釜山港TS や 高雄港TS については、 船の容量が一杯 となっており、必要な荷量分を確保できないため遅れることもある。 リードタイムが読める神戸港の方が優位 のため利用している。
K社(愛媛県)	常温保管できない北米向け貨物 については、 施設が充実した神戸港 を利用している。

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

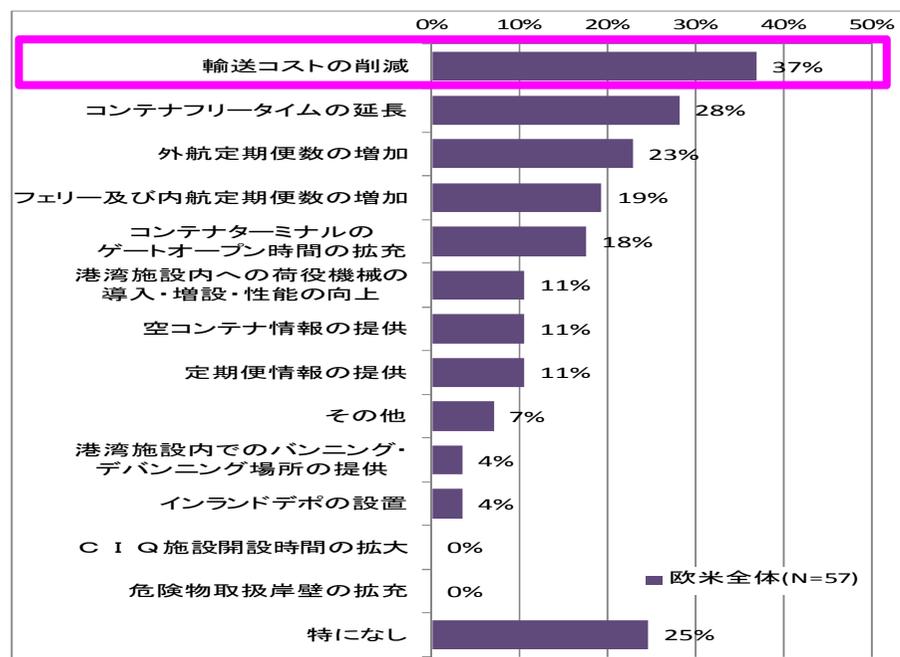
II 拡大傾向にある北米・欧州方面への釜山港TS貨物についての要因検討と、国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用などによる阪神港へのシフトの可能性検討

(1) 北米・欧州方面における阪神港F利用の促進

② アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○ 阪神港利用の輸送コスト低減のニーズを確認

- ・ 北米・欧州との輸出入を行う荷主企業からは、**阪神港に対するニーズとして、「輸送コストの削減」**を求める意見が最も多い
- ・ その他、コンテナフリータイム※の延長等が続いている。



■ 輸送コストの削減に関する主な意見

荷主企業	主なヒアリング結果(実態・意見等)
A社 (徳島県)	四国内港湾利用と比較して、海上輸送期間が短くなり、便数も多いが、 阪神港までのドレージ料が高額 である。
B社 (徳島県)	神戸港へのドレージについては、 高速道路料金(橋梁通過料金)が非常に高い 。
C社 (香川県)	国内ドレージ、内航等、輸送費用の削減 を図りたい。
P社 (高知県)	神戸港での ドレージ費用の低減 。

※コンテナフリータイム: コンテナ荷揚げ後、コンテナを無料で借りておくことのできる期間。ヤード内で一定保管期間を過ぎた場合は超過保管料、ヤードへの返還が遅延した場合は返却延滞料が発生。

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅱ 拡大傾向にある北米・欧州方面への釜山港TS貨物についての要因検討と、国際F就航の充実、フェリー航路のさらなる利用などによる阪神港へのシフトの可能性検討

(1) 北米・欧州方面における阪神港F利用の促進

③ シミュレーションによる検証結果

- 愛媛県東予地域から阪神港への増便成立可能性を確認
 - ・ 四国内の愛媛県東予地域から、阪神港への内航船の増便成立の可能性を確認
- 海上輸送費用削減と一体となった取組の有効性を確認
 - ・ 内航航路の増便・新設には、海上輸送費用削減に関する取組と一体的に進めることが効果的

④ 平成27年度の検討の方向性(案)

● 内航船に限らずフェリーを含めた、海上輸送の利用促進方策の検討

- ・ 阪神港への海上輸送を促進するため、内航船の航路充実に限らず、四国として重要な輸送手段である「フェリー」を活用した輸送効果等を含めた検討を実施
- ・ また、内航船の航路が充実していない地域への開設可能性等も検討

■ 施策の方向性(イメージ)



出典：現行の航路・便数については、日本海事新聞及び四国地方整備局調べ 平成25年11月時点

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅲ 阪神港によるインセンティブ、四国内各港湾におけるインセンティブや施設整備等の施策の効果による影響の検討および、四国からみた
阪神港利用活性化の条件

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅲ 阪神港によるインセンティブ、四国内各港湾におけるインセンティブや施設整備等の施策の効果による影響の検討および、四国からみた阪神港利用活性化の条件

(1) 国内港湾利用促進に向けたインセンティブの検討

① アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○四国内各港のインセンティブ制度を確認

- ・下記の5港湾のコンテナ荷役機械使用料に対するインセンティブ制度などを情報収集

今治港

- ★H26.4～釜山港TS貨物に対するインセンティブを廃止
- コンテナ用荷役機械使用料を15～56%減免(外航・内航とも) [H21.4～]
- 新規利用、利用拡大荷主を対象に助成 [H21.10～、H26.4～国際フィーダーも対象]

松山港

- ★H26.3～海外TS貨物に対するインセンティブを廃止
- 重要港湾料金から地方港湾料金に減免、コンテナ用荷役機械使用料減免(外航・内航とも) [H13.6～]
- 新規利用や新規小口混載利用、利用拡大荷主を対象に助成 [H26.3～国際フィーダーも対象]

高知港

- 輸出小口混載サービス提供事業者に対する助成、新規荷主の開拓により高知新港の貨物量を増加させた通関業者に対する助成
- 荷主に対し、方面別にインセンティブ制度を運用。

高松港

- 使用時間に応じ、コンテナ用荷役機械使用料を41%減免(外航・内航とも) [H25.4～]
- 新規利用や、大口利用荷主を対象に助成 [H21.10～、H26.4～国際フィーダーも対象]

徳島小松島港

- ★H25.10～外貿に対するインセンティブは廃止
- コンテナ用荷役機械使用料を30%減免(外航・内航とも) [H23.3～]
- 阪神港を経由する国際フィーダー輸送を利用した貨物に助成(新規利用荷主や利用拡大荷主に対するインセンティブ) [H25.10～]



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅲ 阪神港によるインセンティブ、四国内各港湾におけるインセンティブや施設整備等の施策の効果による影響の検討および、四国からみた阪神港利用活性化の条件

(1) 国内港湾利用促進に向けたインセンティブの検討

① アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○ 阪神港のインセンティブ制度を確認

- ・ 国際フィーダー利用促進事業や海外フィーダー貨物等誘致事業、陸上輸送等貨物誘致事業など、平成26年度から阪神港で実施している各種インセンティブ制度について情報収集

「平成26年度 阪神港の貨物集貨施策」(概要)

説明会

平成26年10月

阪神港国際コンテナ戦略港湾推進事務局



I 阪神港の貨物集貨施策

1 目的

阪神港が西日本のゲートポートとして、アジアの主要港並みのサービス水準を提供することにより、西日本諸港の海外トランシップ貨物を国際フィーダー貨物等に転換・集約し、取扱貨物量を増加することで、国際基幹航路の維持・拡大を図ることを目的に実施するものです。

2 事業内容

	対象事業	
①	国際フィーダー利用促進事業	
②	海外フィーダー貨物等誘致事業	
③	陸上輸送等貨物誘致事業	
④	国内フェリー貨物誘致事業	
⑤	国際トランシップ貨物誘致事業	
⑥	新規航路誘致事業	

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅲ 阪神港によるインセンティブ、四国内各港湾におけるインセンティブや施設整備等の施策の効果による影響の検討および、四国からみた阪神港利用活性化の条件

(1) 国内港湾利用促進に向けたインセンティブの検討

② 平成27年度の検討の方向性(案)

● 近年のインセンティブ制度の導入効果の検証など

- 平成26年度から導入された阪神港インセンティブ制度の効果を検証し、「四国の荷主目線」にたったインセンティブ制度のあり方について検討
- また、西日本での集貨協議会（阪神港）の設立に伴う、新たな動きへの柔軟な対応が求められる

■ 施策の方向性(イメージ)

○ 四国～阪神港間の内航船等の増便をはじめとした拡充に対する補助



○ 阪神港への内航船利用時における荷役機械使用料等に対する補助



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

Ⅲ 阪神港によるインセンティブ、四国内各港湾におけるインセンティブや施設整備等の施策の効果による影響の検討および、四国からみた阪神港利用活性化の条件

(1) 国内港湾利用促進に向けたインセンティブの検討

【参考】西日本での集荷協議会設立について

西日本に集荷協議会

～戦略港湾施策の一環広域的に推進へ 国土交通省

- 国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾施策の柱の一つである「集荷」の推進に向け、西日本で集荷協議会を設立する方針。近畿に加え、西日本の各地域を含むより広いエリアで取り組みを推進する
- 港湾管理者、港湾運営会社、物流企業、荷主などをメンバーに想定。
- 阪神港利用促進のためのポートセールス活動や、国際フィーダー航路構築に向けた環境整備、個々の集荷事案に関する交渉・コーディネートなどを行うことを想定。
- 「(新たな協議会は)実効性のあるような組織にする(松良精三・国土交通省 港湾経済化港湾物流戦略室長)」と広域的な集荷に向けた施策推進に意欲を示している。

日本海事新聞 (平成27年1月20日) 記事より

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

IV 今後のコンテナ輸送のあり方

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

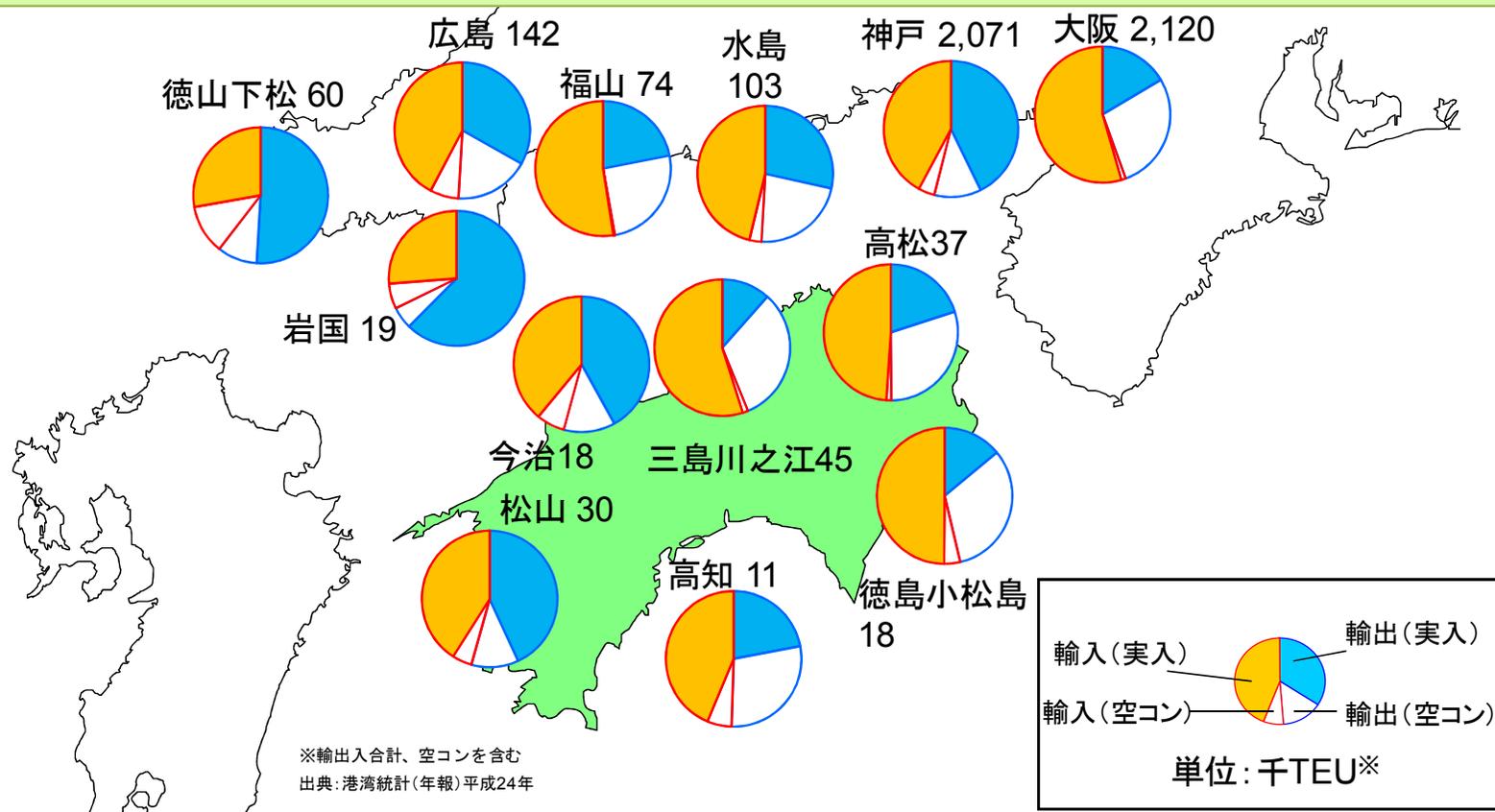
IV 今後のコンテナ輸送のあり方

(1) 空コンテナ出入りのアンバランスへの対応

① コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○ 空コンテナの出入りアンバランス状況を確認

- ・ 四国内では輸出における空コンテナが多い傾向
- ・ 特に、高松、三島川之江、徳島小松島、高知の各港において、輸出の空コンテナ比率が高い



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

IV 今後のコンテナ輸送のあり方

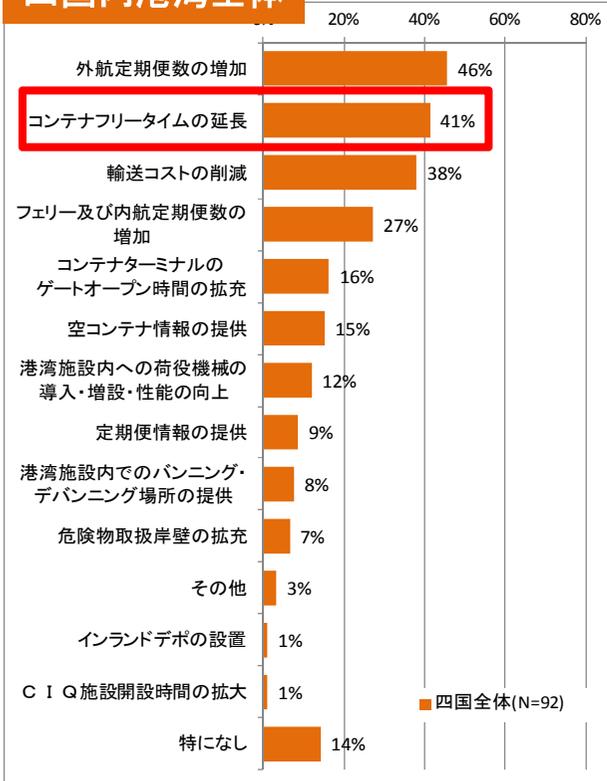
(1) 空コンテナ出入りのアンバランスへの対応

② アンケート・ヒアリング・情報収集結果

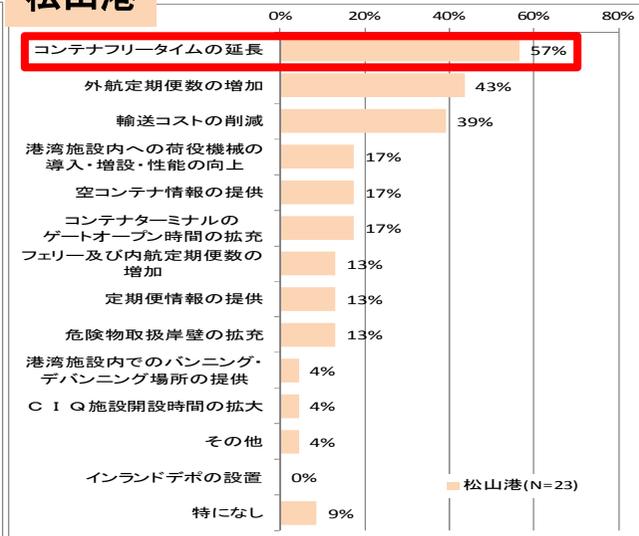
○ 空コンテナのフリータイム延長ニーズを確認

- ・ 四国内港湾に対するニーズについて、多くの港湾において「コンテナフリータイム[※]の延長」を求める意見が多い（特に、今治港、松山港利用企業から多い）

四国内港湾全体



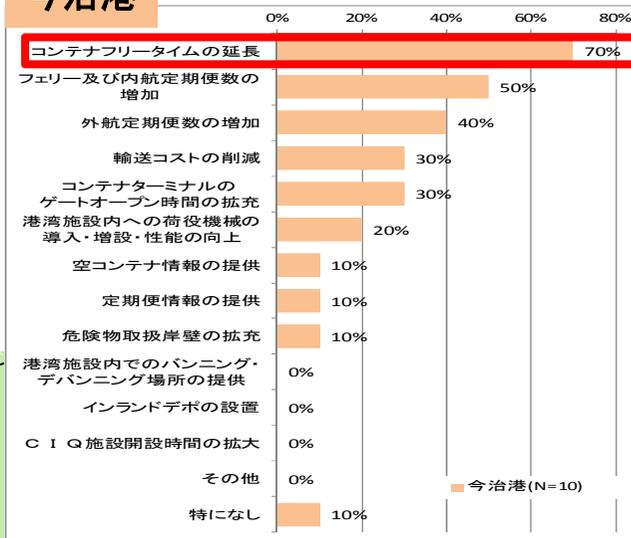
松山港



※コンテナフリータイム

コンテナ荷揚げ後、荷主または荷受人がコンテナを無料で借りておくことのできる期間。
ヤード内で一定保管期間を過ぎた場合はデマレージチャージ(超過保管料)、ヤードへの返還が遅延した場合はディテンションチャージ(返却延滞料)が発生。

今治港



松山港

今治港

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

IV 今後のコンテナ輸送のあり方

(1)空コンテナ出入りのアンバランスへの対応

②アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○各地のインランドデポ設置等の先進事例を確認

- ・ 関西、関東等におけるインランドデポの設置事例、また、コンテナのラウンドユースに関する近年の事例について確認

公共機関連携：阪神インランドコンテナデポ（滋賀）の事例

【阪神インランドコンテナデポ（滋賀）施設概要】

運営主体	大阪市、大阪港埠頭(株) 神戸市、神戸港埠頭(株)
作業会社	日本通運(株) 大津支店
整備内容 施設規模	敷地面積(約5,000㎡) フェンス、チェックゲート
インセンティブ補助	(例) 20F: 1,000円 40F: 2,000円 (大阪港埠頭(株)→申請者)
所在地	滋賀県野洲市上屋471番7

【実証実験期間における貨物取扱量】

実証期間	平成24年10月 ~ 平成26年3月 (平成26年4月から本格事業開始)
貨物取扱量	366 TEU (実証期間)

- これまでの船会社との利用契約状況
- H25.2.18 SITC Japanと利用契約締結
 - H25.2.22 OOCL日本支社と利用契約締結
 - H25.12.25 MOL Japanと利用契約締結

【位置関係】



阪神インランド コンテナデポ (滋賀)



施設の様子



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

IV 今後のコンテナ輸送のあり方

(1) 空コンテナ出入りのアンバランスへの対応

④ 平成27年度の検討の方向性(案)

● 空コンテナのハンドリングに対する 四国内港湾の連携方策の検討

- ・ 四国内港湾での相互のコンテナハンドリングの実施等を含め、各港湾間での連携方策について検討

● コンテナのラウンドユースや インランドデポ整備の可能性検討

- ・ 他地方の事例調査を踏まえつつ、四国内でのインランドデポ等の可能性について検討

■ 施策の方向性(イメージ)

コンテナラウンドユースのイメージ



出典: 埼玉県ホームページ
(<http://www.pref.saitama.lg.jp/site/container/>)

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

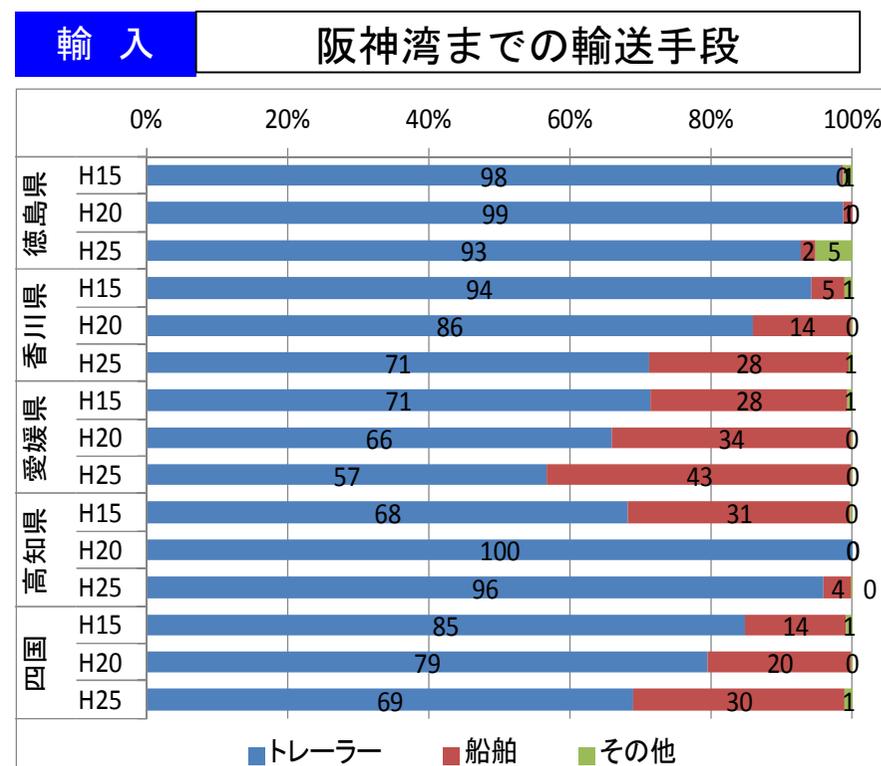
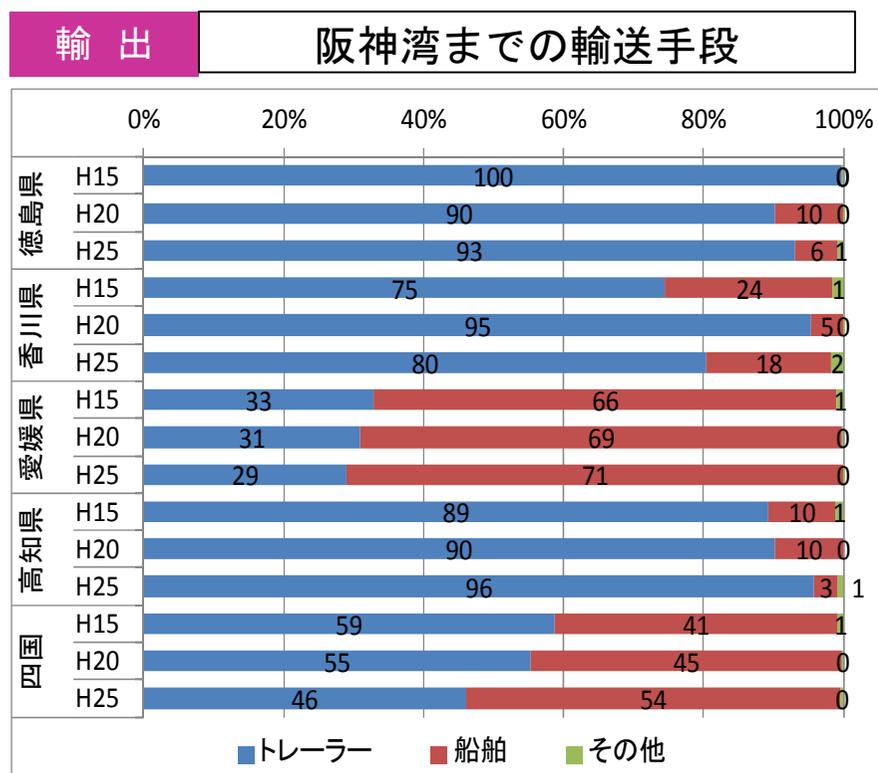
IV 今後のコンテナ輸送のあり方

(2)トラック・トレーラー輸送への対応

①コンテナ貨物流動調査結果・港湾統計等整理

○阪神港等への陸上輸送の利用状況等を把握

- ・ 阪神港に比較的近い徳島県や、阪神港への内航船の就航していない高知県との間の輸送において、トラックやトレーラーによる陸上輸送が多い



出典: 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」※H15,H25年の11月(1ヶ月間)の調査結果

3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

IV 今後のコンテナ輸送のあり方

(2)トラック・トレーラー輸送への対応

②アンケート・ヒアリング・情報収集結果

○長距離ドライバー不足の問題が深刻化

- ・近年、トラックドライバーの高齢化等に伴い、**ドライバー不足がすすみ、将来的には深刻な問題**となる可能性を把握

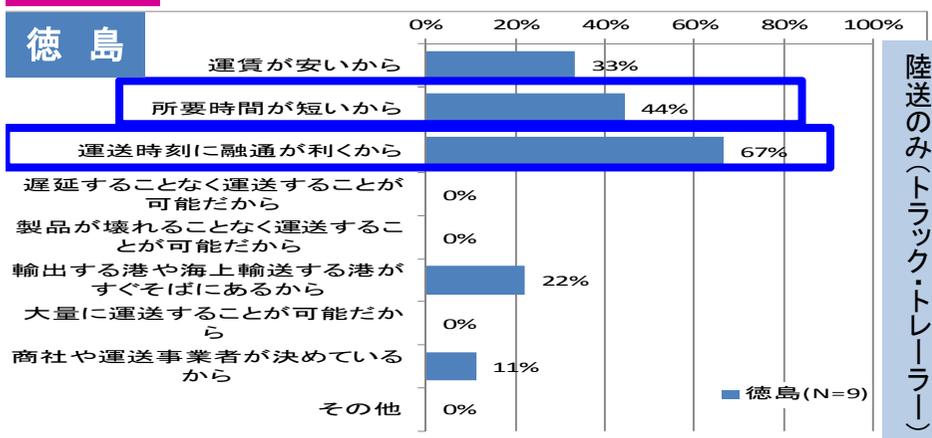
○本四架橋・高速道路料金の低廉化

- ・高速道路料金の低廉化が進み、**陸上輸送における輸送コストが低下**している

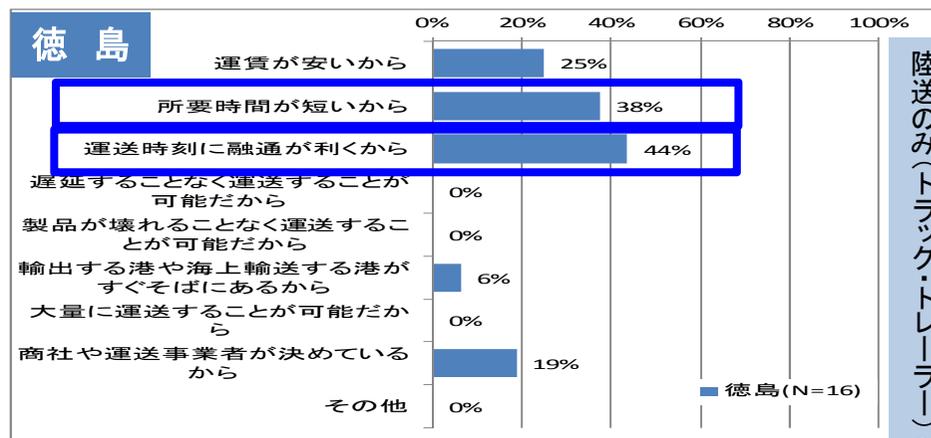
○所要時間の優位性による陸上輸送選択の現状把握

- ・アンケート調査から、**所要時間が短いことや、運送時刻に融通が利く**から等の理由により、**阪神港利用にあたって陸上輸送を行っている**ことを把握

輸出



輸入



3. 各項目の検討結果と来年度の検討方向性(案)

IV 今後のコンテナ輸送のあり方

(2)トラック・トレーラー輸送への対応

④平成27年度の検討の方向性(案)

●必要に応じた輸送体系の シフト可能性検討

- ・ドライバー不足や通行料金変更の影響を把握し、必要に応じて輸送体系のシフトを検討

■施策の方向性(イメージ)



4. 四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討ワーキンググループの概要

(1) 第1回WG(平成26年10月17日)の議事概要

<検討の方向性に関する主なご発言>

- 四国立地企業の生産活動において、どのようなサプライチェーン・デマンドチェーンが効率的か、また、それに対する港湾の関わり方を検討していくべき。
- 個々の港湾単位でどのように経営していくのか、それを取り巻く環境が荷主にとって好ましいものとなっているのかについて検討していくべき。

<国内港湾利用活性化に向けての課題に関する主なご発言>

- 継続的に港湾を利用してもらうためには、利用者(荷主)にとって経済的な利便性が必要。
- 基本的に利用者(荷主)はコストを重視し、リードタイムとのバランスをとり輸送手段を選択。
- 釜山港TS(トランシップ)はリードタイムの問題が発生している場合があり、急ぐ貨物は阪神港。
- なお、国内港の場合、時間制限や夜間作業が出来ない点などの課題もある。
- コンテナ航路の開設や空コンテナのハンドリングにおける連携の可能性の追求。

<具体的な検討の進め方に関する主なご発言>

- 出来るだけ多くの荷主・港湾管理者の生の声を集め、ヒアリングと統計モデルの両方を利用しながら検討を進めること。
- 推計モデルについては、再現性を確保できるよう、工夫が必要。また、モデルの利点を活かした分析も考えられる。

4. 四国の外貿コンテナ貨物輸送効率化検討ワーキンググループの概要

(2) 第2回WG(平成27年2月16日)の議事概要

＜今後の検討に当たり留意すべき点等に関する主なご発言＞

- 利用者(荷主)は、納期に間に合わせる事が最重要であり、その中で、最も安いルートを選択している。また、必ずしも価格に反映されない、取扱コンテナの状況や荷役の品質等、非価格面についても考慮している。
- 今後のシミュレーションにおいては、利用者側(荷主)に限らず、供給側(船社側)の論理を考慮の上、検討した方がよい。
- 新規航路を就航させた場合における既存航路への影響等についても分析してほしい。
- あわせて、多港寄りする場合のシミュレーションの検討やその場合のリードタイムの影響等の分析も必要である。

＜阪神港活性化やダイレクト航路開設に関する主なご発言＞

- 四国のコンテナ貨物の伸びは必ずしも増加傾向が続くとは限らず、頭打ちしている認識もある。釜山港側での積極的な航路開設等の攻勢がある中で、阪神港への航路変更は容易ではない。
- 四国内でも地域性がある。それを考慮しながら集約化と連携による港湾の棲み分けが必要。
- 阪神港インセンティブ事業は一過性ではないかと危惧される。阪神港での内航船利用の利便性向上や荷役縦割りの解消など、構造的な改善についても検討が必要。
- 一方で、ダイレクト航路については、瀬戸内諸港との連携による開設の可能性を検討することも考えられる。
- 検討した結果は、四国港湾関係者のみならず、四国産業界へ広く展開することで、より効率的な輸送ルートの開設、充実につながる事が期待される。

5. 「四国における効率的なコンテナ貨物輸送のあり方」中間報告(骨子案)

- 平成19年3月に国際物流戦略チームによる「戦略提言」を策定し8年経過した現在、コンテナ貨物輸送を取り巻く環境は大きく変化。
- 中国をはじめとする東アジア地域との貿易が一層活発化する中、四国におけるコンテナ輸送においては、近年、釜山港をはじめとする東アジア諸港におけるトランシップ輸送に依存する傾向が強まっている。
- 一方、阪神港、京浜港が平成22年8月に国際コンテナ戦略港湾に選定され、国際基幹航路の寄港維持拡大に向けてハード・ソフト一体となった施策が展開されている。
- 今年度、「四国における効率的なコンテナ輸送のあり方」について検討を進めた結果について、以下のとおり中間とりまとめを報告する。

- 1. 経済的な結びつきが一層強まる中国をはじめとした東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの充実**
中国北部地方や中部地方とのダイレクト航路の開設・充実の可能性を確認。
船舶の大型化傾向が進む中、次年度において瀬戸内海諸港との連携によるさらなる新規航路開設の可能性を引き続き追求。
- 2. 依然として堅調に推移する北米・欧州方面へのコンテナ貨物輸送における阪神港利用の促進に向けた内貿航路の充実と支援方策**
荷主調査において、①コスト縮減、②コンテナフリータイムの延長、③定期航路の増加を望む声が多いことを確認。
シミュレーション試算において、阪神港のインセンティブ事業(コスト縮減)の方向性は合致していることを検証。
陸上輸送は、時間的な融通性・迅速性において、阪神港利用における強みの1つであることも確認。
次年度において、太平洋側地域等の内貿航路の未就航地域への四国内外地域との連携による航路開設の可能性を追求。
阪神港インセンティブ事業は一過性であることを危惧、恒常的な支援策を求める声あり。また、価格以外の強みの追求も必要。
- 3. 四国における効率的なコンテナ輸送の実現に向けたさらなる取り組み**
四国は輸出量に比べて輸入量が多く、空コンテナのポジショニングが課題。コンテナ戦略港湾にて実施中の空コンテナ対策に関する先進的な取り組み事例を参考に四国への適用に向けて検討。
これら検討のとりまとめ結果を、四国産業界へ広く展開することによって、より効率的な輸送ルートの開設・充実に繋がる。
- 4. 四国のコンテナ輸送を取り巻く新たな動きへの対応**
阪神国際港湾株式会社の設立(H26.10)に伴うインセンティブ事業の効果を見極める必要。
阪神港関係者が中心となって設立予定の物流企業等で構成される「西日本における集荷協議会(名称未定)」の動きを見極める必要。

阪神港インセンティブ事業の効果などの新たな動きを見極めつつ、四国内外の港湾との連携による新規航路の可能性の追求など、企業の視点に立ったより効率的なコンテナ輸送のあり方について検討を深め、平成27年中に本部会合にて「四国における効率的なコンテナ輸送のあり方」を提言としてとりまとめ公表する。