

四国国際物流戦略チーム 第4回幹事会

これまでの検討経緯の振り返り

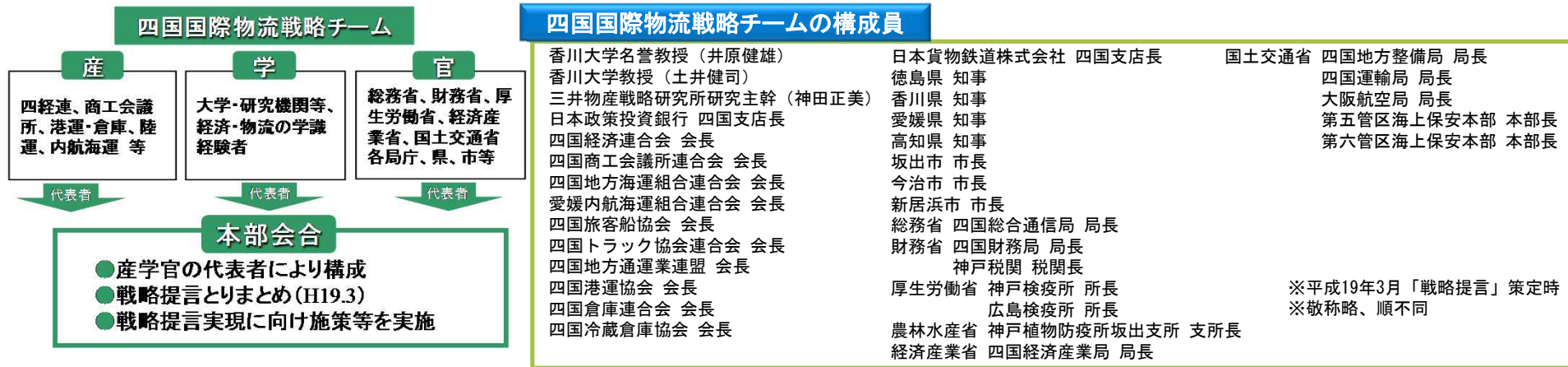
平成28年3月11日

目次

1. 四国国際物流戦略チームについて	3
2. 効率的な国際物流の実現に向けた論点と今後の対応	4
3. 平成26年度の検討経過の振り返り	6
(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	6
(2) 「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)	7
(参 考)	8
○四国の外貿コンテナ取扱い貨物量の推移	8
○四国発着コンテナ貨物の国別シェア	9
○四国における外貿コンテナ航路就航状況	10
○四国における国際フィーダーの状況(四国～阪神)	11
○四国の経済活動を支える臨海部立地産業	12
○阪神港におけるコンテナ取扱量の推移	13
○世界のコンテナ貨物流動の状況	14
○我が国と東アジアの貿易活発化関連産業	15
○大型化が進むコンテナ船	16
○大型化が進むコンテナ船(カスケード現象の実例)	17

1. 四国国際物流戦略チームについて

- 総合物流施策大綱(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22年8月 **国際コンテナ戦略港湾選定(京浜港、阪神港)**
- 総合物流施策大綱(2013-2017)(平成25年6月25日閣議決定)
 - 1) 国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの大水深化等、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化を推進するとともに、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航船による「国際フィーダー航路」、インランドデポでのコンテナラウンドユース等を活用した広域からの貨物集約、特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。

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
 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た施策について詳細な検討を行うことについて合意

- ### ■ 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
 - アジアとの外資コンテナ貨物の効率化

平成26年度 **幹事会(平成27年3月24日)**を開催
 …「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)をとりまとめ

■参考:「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策

(1)政策の概要

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、
企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化

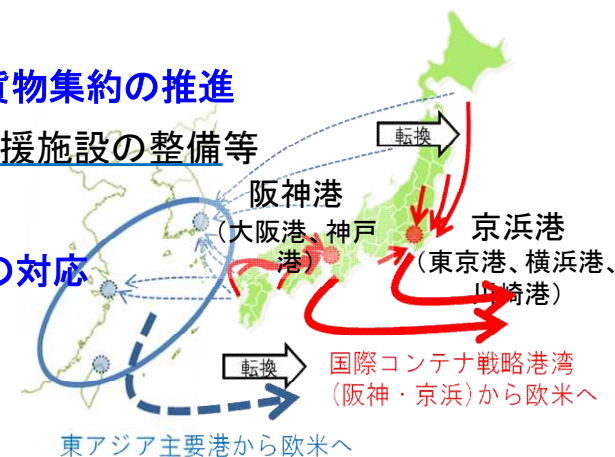
⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

実現のための方策

京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」として選定し、基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ② ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設の整備等による荷主サービスの向上
- ③ 大水深コンテナターミナルの整備によるコンテナ船大型化の進展への対応
- ④ 港湾運営会社の指定による「民」の視点での戦略的港湾運営の実現
- ⑤ 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減



■参考:「国際コンテナ戦略港湾」政策の目的・方策

(2) 深化と加速

- ・ コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

国際コンテナ戦略港湾への 「集貨」



- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証

国際コンテナ戦略港湾背後への 産業集積による「創貨」



- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充

国際コンテナ戦略港湾の 「競争力強化」



- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設

3. 平成26年度の検討経過の振り返り

(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（平成26年10月17日開催）

- ①現状認識・課題の共有
 - ・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（平成27年2月16日開催）

- 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)

3. 平成26年度の検討経過の振り返り

(2)「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。

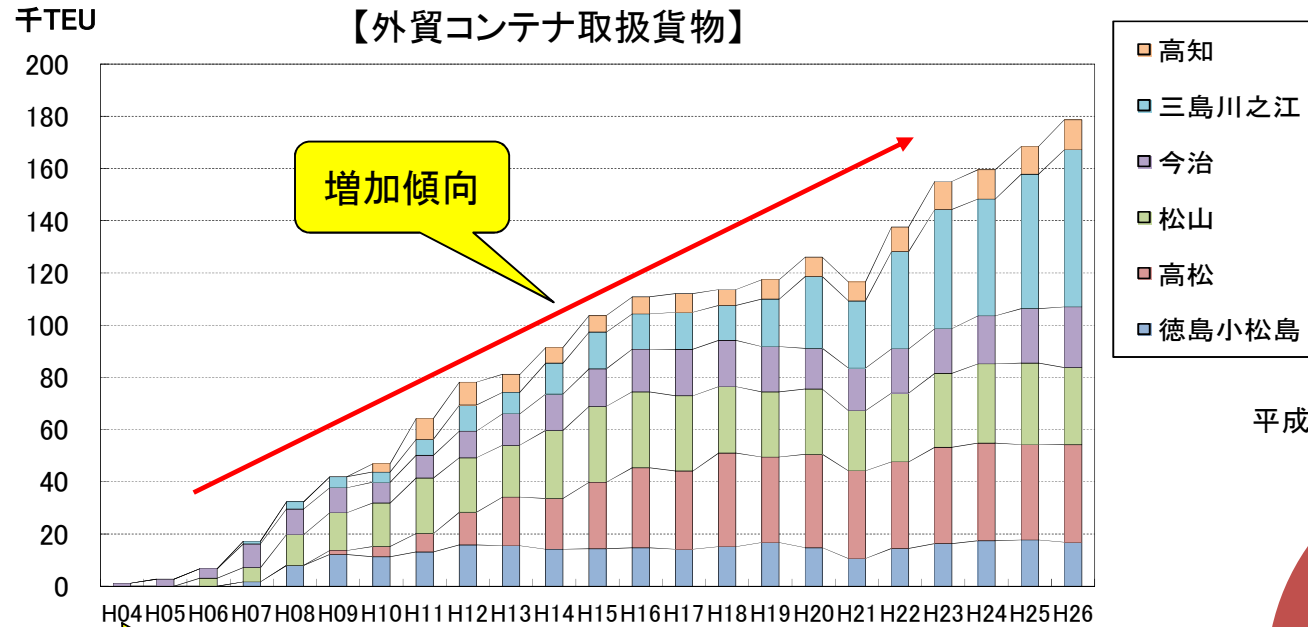
1. **経済的な結びつきが一層強まる中国をはじめとした東アジア地域と四国をダイレクトに結ぶ輸送ルートの充実**
 中国北部地方や中部地方とのダイレクト航路の開設・充実の可能性を確認。 ※赤字が主な継続検討課題
 船舶の大型化傾向が進む中、次年度において瀬戸内海諸港との連携によるさらなる新規航路開設の可能性を引き続き追求。
2. **依然として堅調に推移する北米・欧州方面へのコンテナ貨物輸送における阪神港利用の促進に向けた内貿航路の充実と支援方策**
 荷主調査において、①コスト縮減、②コンテナフリータイムの延長、③定期航路の増加を望む声が多いことを確認。
 シミュレーション試算において、阪神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。

四国の外貿コンテナ取扱い貨物量の推移

(参考)

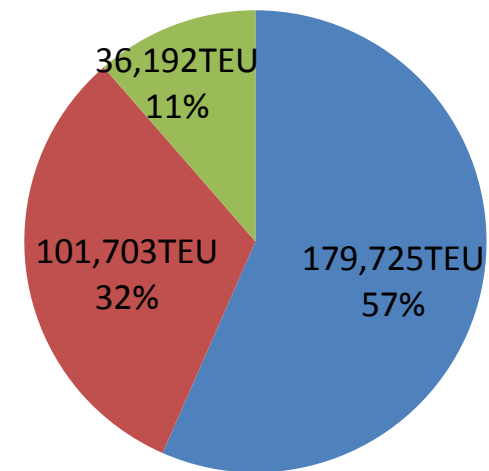
○四国の外貿コンテナ取扱貨物量は増加傾向にあり、平成21年の世界的な経済情勢の悪化から回復し、増加を続けている。



出典 H4～H25は港湾統計(年報)、H26は四国地方整備局調べ

今治港で四国初の航路開設

四国の港湾における
平成26年コンテナ取扱貨物量(TEU)



出典: 四国地方整備局調べ

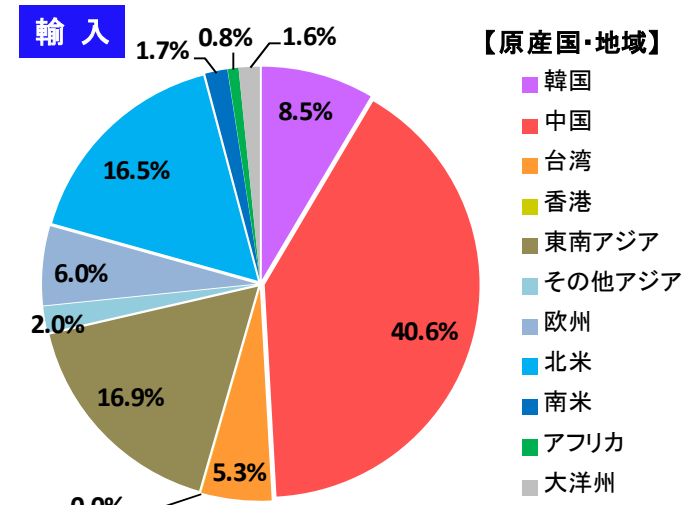
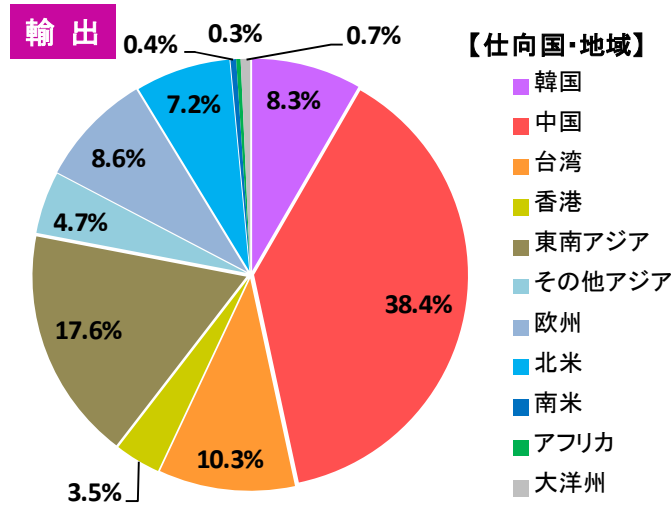
■ 外貿コンテナ ■ 国際フィーダーコンテナ ■ 内貿コンテナ

四国発着コンテナ貨物の国別シェア

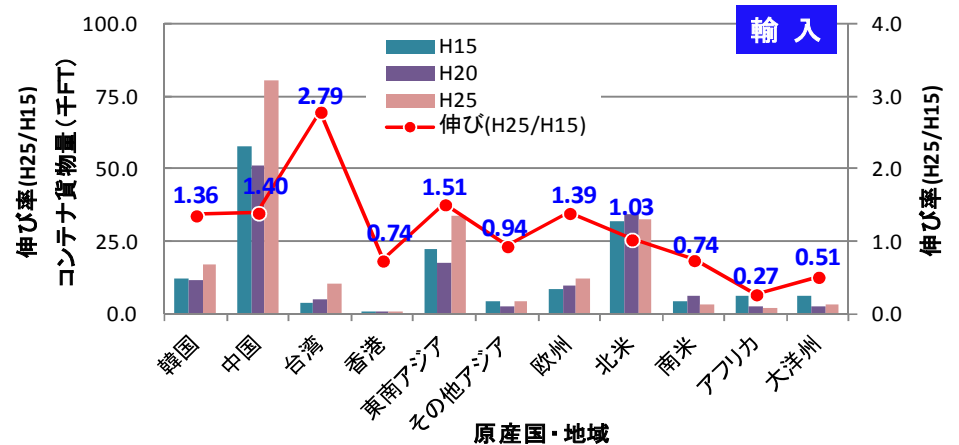
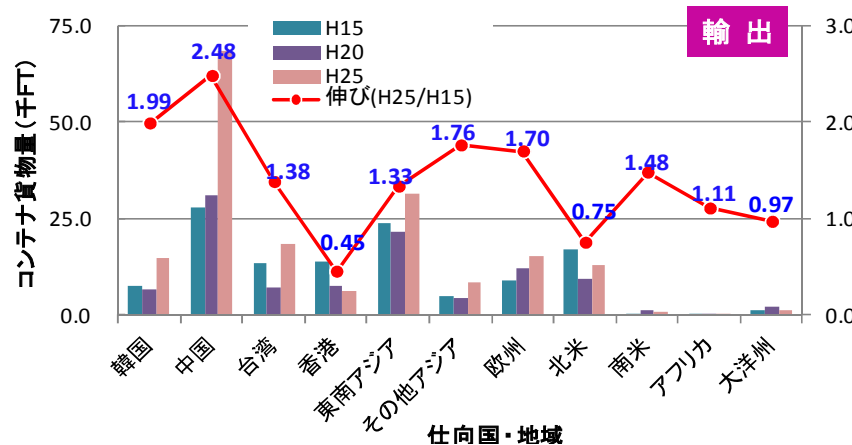
(参考)

- ・ 輸出・輸入とも、**中国が4割**、次いで、**東南アジアが約2割**となっている。
特に、平成15年から25年にかけて**アジア州(韓国・中国・台湾・東南アジア等)**で大きく増加している。
- ・ 輸出においては、**中国**は平成15年の2倍以上となっており、**欧州やその他アジア(東・東南アジア以外)**への輸出も増加している。
- ・ 輸入においては、**東南アジア**からの貨物量が平成15年の1.5倍となっている。

仕向国・原産国別内訳(H25)



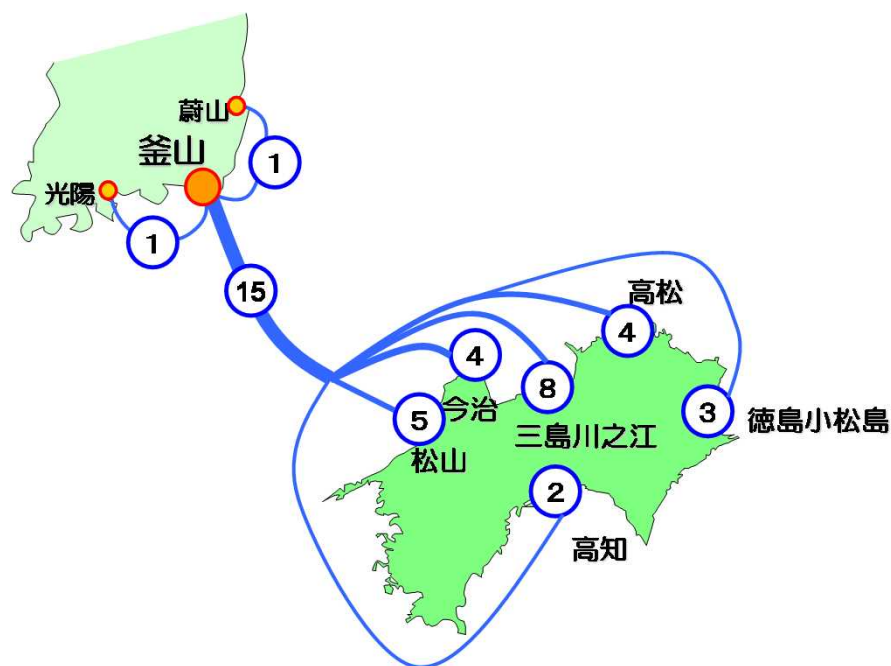
仕向国・原産国別貨物量の変化



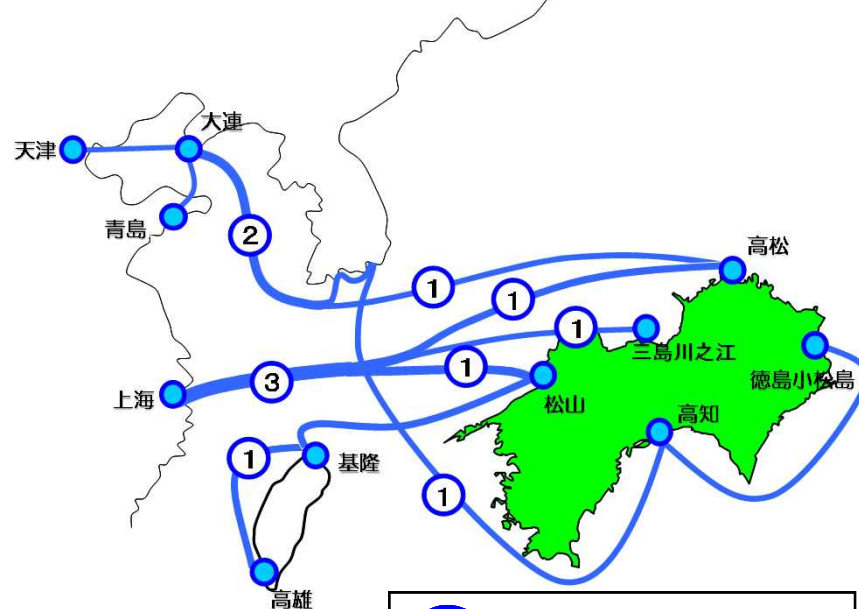
出典: 国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」
※H15,H20,H25各年の11月(1ヶ月間)の調査結果

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8便が就航している。中国・台湾航路についても、5港で開設されており、平成27年12月に徳島小松島港及び高知港に寄港している釜山航路が天津・大連まで延伸された。

四国－釜山航路



四国－中国・台湾航路



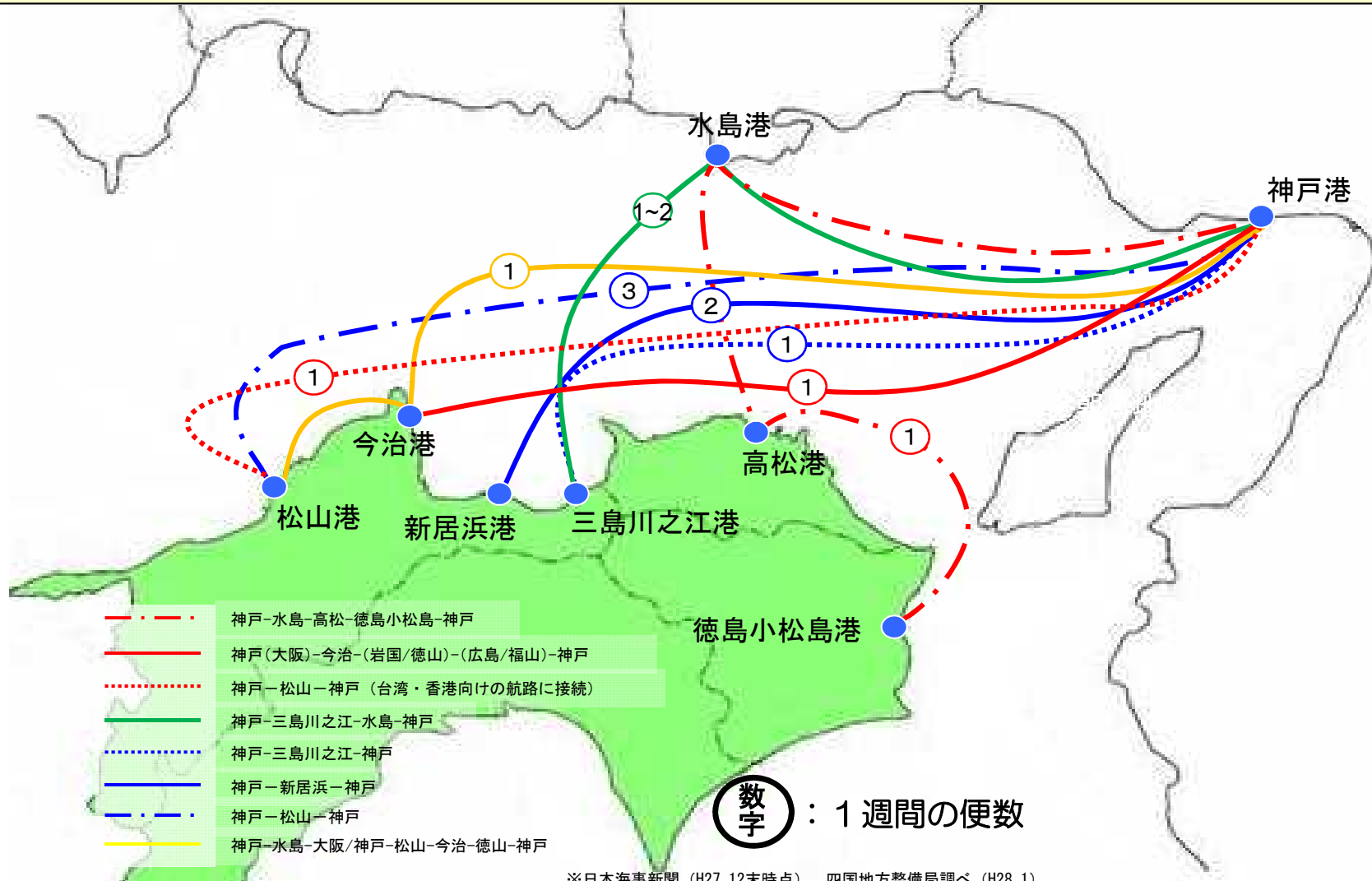
数字 : 1週間の便数
 平成28年1月時点
 四国地方整備局調べ
 ※航路・スケジュールの詳細については各船社・代理店にお問い合わせ下さい

出典: 日本海事新聞(平成28年1月29日)及び四国地方整備局調べ (平成28年1月時点)

四国における国際フィーダーの状況(四国～阪神)

(参考)

○平成28年1月末時点、四国と阪神港を結ぶ国際フィーダー航路は、計8航路（週11～12便）。
 ○松山港では、国際フィーダー貨物の輸送効率化を目的に、コンテナバース及び2基目のガントリークレーンの整備を実施中。



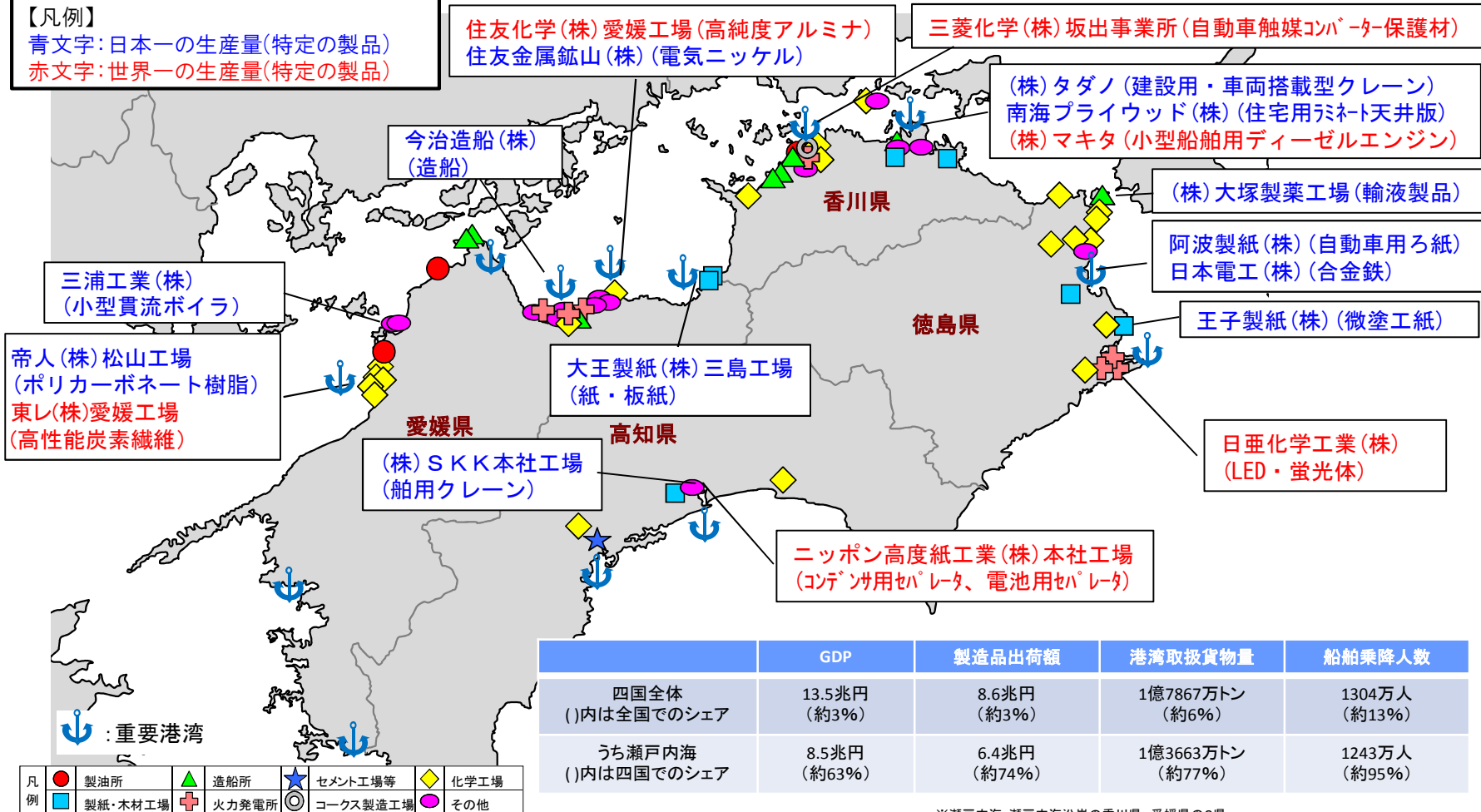
※日本海事新聞 (H27.12末時点)、四国地方整備局調べ (H28.1)
 線色は船社の違いを示す
 不定期に寄港する港湾は除いている

四国の経済活動を支える臨海部立地産業 ～世界・我が国トップクラスの企業が多数立地～ (参考)

○瀬戸内海沿岸の香川県、愛媛県においては、化学工業、非鉄金属工業、石油・石炭工業、造船業、製紙業等が盛んであり、四国のGDPの63%、製造品出荷額の74%を占め、四国の経済を支えている。

【凡例】

青文字: 日本一の生産量(特定の製品)
赤文字: 世界一の生産量(特定の製品)



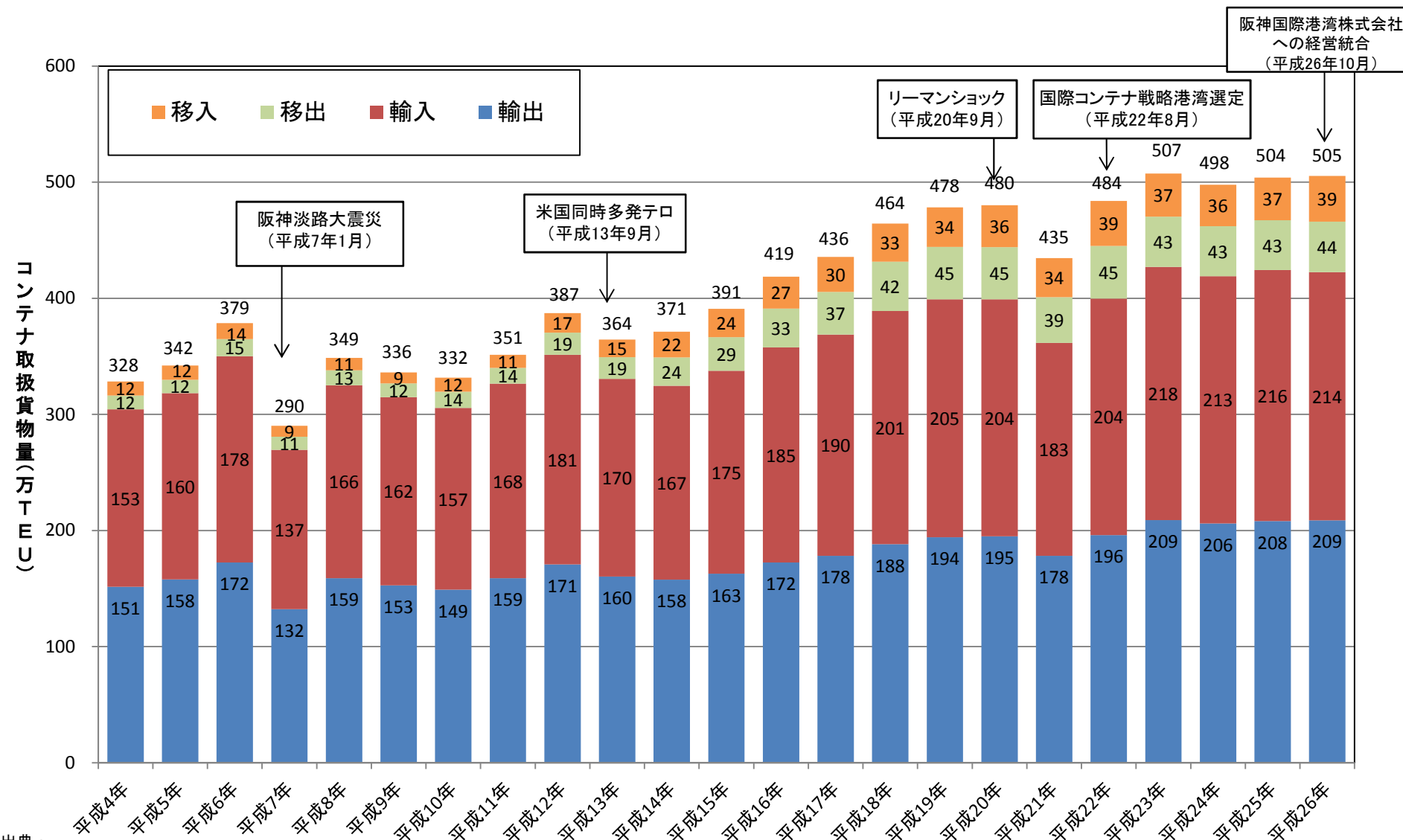
	GDP	製造品出荷額	港湾取扱貨物量	船舶乗降人数
四国全体 ()内は全国でのシェア	13.5兆円 (約3%)	8.6兆円 (約3%)	1億7867万トン (約6%)	1304万人 (約13%)
うち瀬戸内海 ()内は四国でのシェア	8.5兆円 (約63%)	6.4兆円 (約74%)	1億3663万トン (約77%)	1243万人 (約95%)

日本政策投資銀行「平成23年度版四国ハンドブック」、四国経済産業局「四国が一番 四国が誇る日本一・世界一(平成16年版)」に基づき四国地方整備局港湾空港部作成

※瀬戸内海:瀬戸内海沿岸の香川県、愛媛県の2県
出典:県民経済計算(平成24年度)、工業統計(平成25年)、平成25年港湾統計(年報)

阪神港におけるコンテナ取扱量の推移

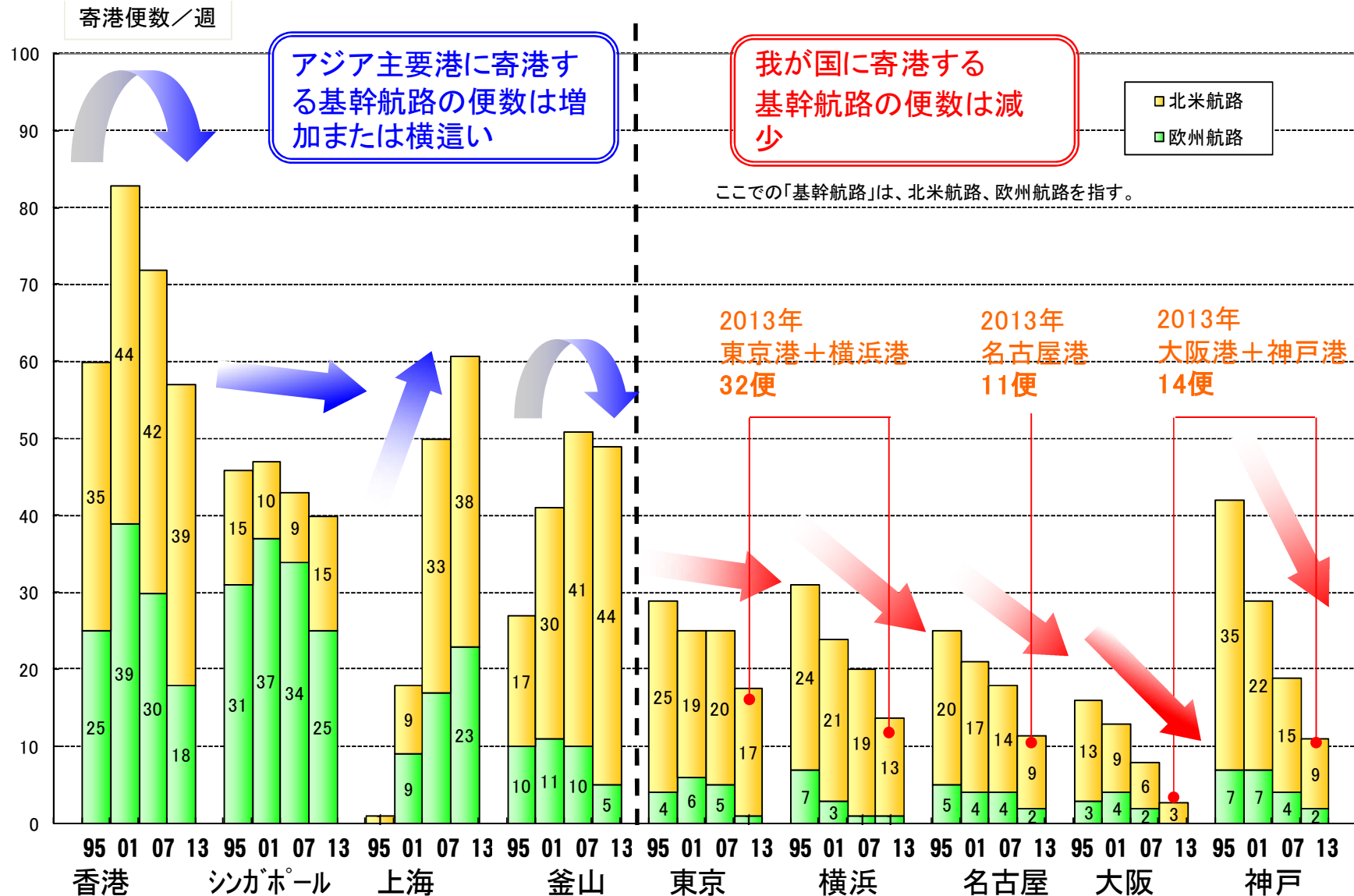
(参考)



出典:

- ・ 阪神港における平成元年～平成25年のコンテナ取扱貨物量は、「港湾統計(年報)」による。
- ・ 阪神港における平成26年の外貿コンテナ取扱貨物量は、管理者調べ(速報値)をもとに近畿地方整備局にて作成。

(1) 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



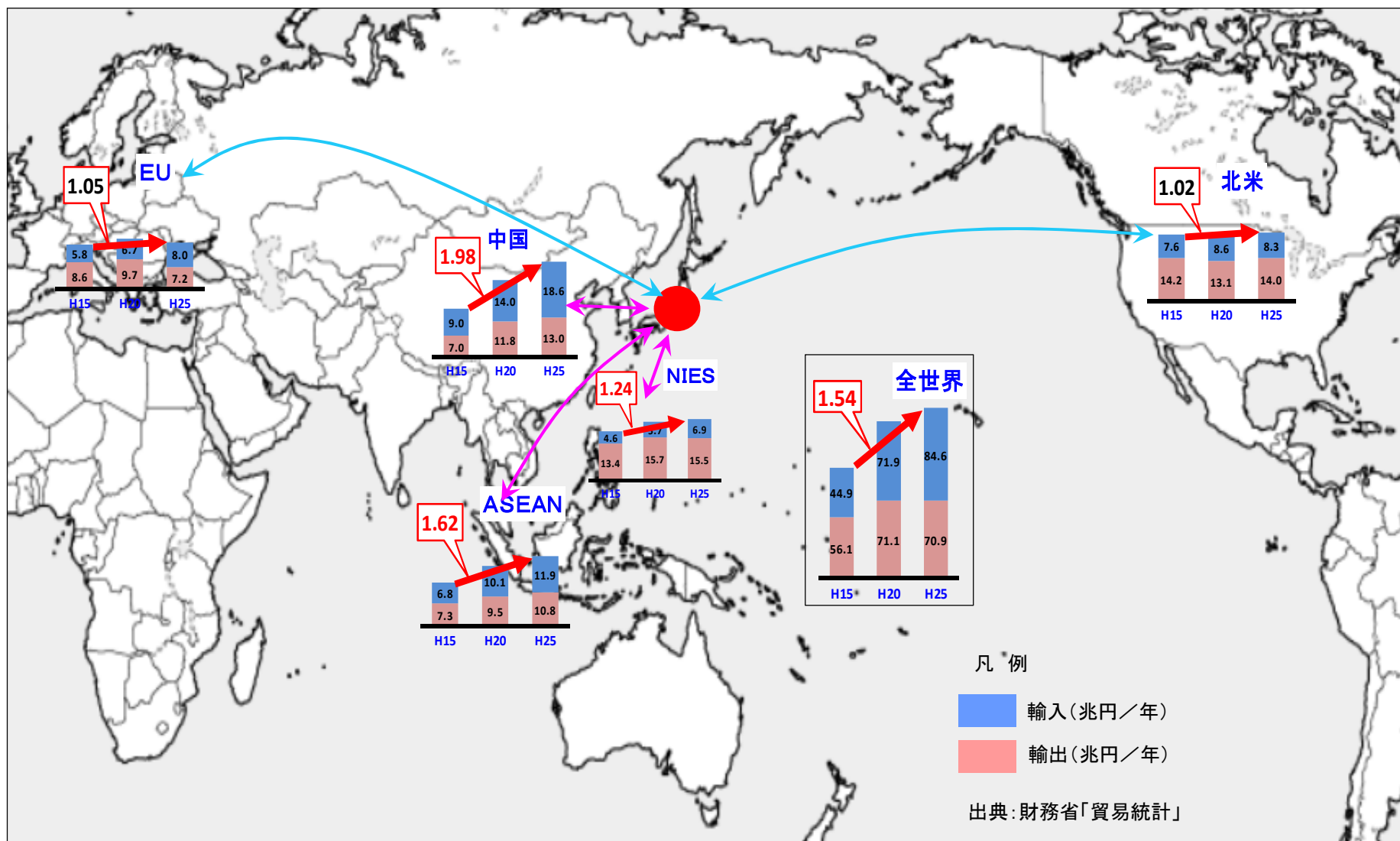
資料: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

※1995の値は前年(1994年)の11月現在の値、その他の値も同様に前年11月の値。

我が国と東アジアの貿易活発化関連(貿易額の現状・変化と推移)

(参 考)

- ・ 貿易統計によると、平成25年度の我が国の貿易額は、輸出が約70.9兆円、輸入が約84.6兆、輸出入合計で約155.5兆円であり、平成15年度に比べ1.54倍の伸びとなっている。
- ・ 特に、[中国](#)や[ASEAN](#)との貿易額は大きく伸びており、我が国との結びつきが強くなっている。



大型化が進むコンテナ船

(参考)

岸壁水深	対象船舶(例示)				船名	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)	備考
	積載TEU	トン数(DWT)	全長(m)	幅(m)			
-14m	3,800	49,945	277	32	RIVER ELEGANCE		パナマ運河を通航できるコンテナ船(COSCO) 【北米東岸航路 CKYH AWE2】
-16m	9,300	99,500	332	45	NYK ALTAIR		日本に寄港する最大のコンテナ船 【欧州航路 G6 Loop1】
-17m	13,208	143,521	366	48	NYK HELIOS		NYKの最大コンテナ船(OOCLより4隻備船) 【欧州航路 G6 Loop4】
	13,900	151,200	369	51	MOL QUEST		MOLの最大コンテナ船(APL親会社より5隻備船) 【欧州航路 G6 Loop5】
	14,000	-	366	51	-	No image	K-Lineが2015年に5隻投入予定
-18m	16,020	186,470	395	54	CMA-CGM Marco Polo		営業投入されている世界最大のコンテナ船 【欧州航路 CMA CGM FAL1】
	18,000	-	400	59	MAERSK MC-KINNEY MOLLER		※CG 近日中に営業投入される予定の世界最大のコンテナ船 【欧州航路 Maersk AE10(予定)】

※1:各船舶の諸元はClarkson Container Ship Register 2012、Clarkson World Fleet Register Report (Jan.2013)、Marine Traffic及び船社ホームページによる。

※2:岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(平成19年7月)」に準拠

新造大型船の就航により、船社(アライアンス)保有船舶のリプレイスが発生。順次大型化する形で全体サービスの大型化による輸送強化が図られている。

【CMA CGM/CSCL/Evergreen】

