

四国国際物流戦略チーム 第4回幹事会

# 四国における効率的なコンテナ貨物 輸送体系のあり方(ワーキング・グループ案)

平成28年3月11日

# 1. 背景・基本的な考え方

## ■背景

○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9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。

### ○社会情勢の変化

- ・経済情勢の変動と輸出入取扱量への影響
- ・TPPの大筋合意による将来的な輸出入活動活発化への期待

### ○港湾を取り巻く変化

- ・国際コンテナ戦略港湾の位置づけ(阪神港)と、「阪神国際港湾株式会社」の設立による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
- ・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の強まり
- ・直近数年間の原油価格の高水準での推移により、内航航路の維持、確保が厳しい
- ・さらに、外航航路を中心に船舶の大型化が進みつつあり、四国内での国際航路の減便、廃止などが懸念

### ○東日本大震災の発生

- ・平常時に限らず非常時における海上物流ルート、代替ルートの確保に関する検討の重要性・教訓

→四国の産業競争力強化及び貿易振興、各港湾の利用促進を通じた四国経済の活性化に資するよう、今後新たに取り組むべき四国における効率的な国際コンテナ物流(体系orサービス)の実現に向けた施策の方向性(案)をとりまとめる。

## ■基本的な考え方

○目標1: 東アジア経済の成長力を呼び込む中国等とのダイレクト航路の充実・拡大

○目標2: 国際コンテナ戦略港湾(阪神港)と連携した欧米向け貨物輸送のサービス向上

○目標3: その他四国内全域の産業が国際海上物流サービスの恩恵を受けることのできる海陸物流環境の整備

※近隣東アジア諸港向け航路については、四国の海上貿易において一定のシェアを占めており、東アジアの成長力を取り込む輸送ルートとして、四国の産業振興にもメリットとなり得ていることを踏まえつつ、国際コンテナ戦略港湾を活用した更なる国際航路網の充実を目指す。

## 2. 具体的な方向性

四国における効率的な国際コンテナ物流(体系orサービス)の実現に向け、以下の方向性について、関係者が恒常的な情報共有をするためネットワークを構築し、連携して取り組みを進める。

### ■具体的な方向性

#### (1) アジアダイレクト航路、ポートセールス等の実施

- 1-1. 中国(北部・中部)や台湾・東南アジアとの新たなダイレクト航路の実現に向けた取組の推進
- 1-2. 船舶大型化を踏まえた、既存航路・新規航路の維持、充実のための港湾拠点の機能強化、集貨体制の整備

#### (2) 国際コンテナ戦略港湾施策と連携した国際フィーダー輸送効率化の推進

- 2-1. 太平洋沿岸地域の港湾を含む、四国全域の内航航路の維持、拡充
- 2-2. 環境負荷の軽減、輸送効率化に資するモーダルシフトの推進
- 2-3. 阪神港利用促進に資する取組の推進や支援等(阪神国際港湾株式会社等への要望)

#### (3) コンテナ輸送の効率化及び円滑化のさらなる推進と、災害に強い四国の物流体制の構築

- 3-1. 継続的な利用につながるインセンティブ制度の検討
- 3-2. コンテナ船の寄港推進に資する荷役施設の更新・充実・港湾サービスの向上
- 3-3. 効率的なコンテナ運用を促進する観点から、空コンテナのハンドリング対策を検討
- 3-4. 空コンテナのハンドリング対策を推進するための、荷主、港運事業者、船社の連携強化
- 3-5. 港湾へのアクセス道路の整備促進
- 3-6. 災害発生後の港湾機能の維持、代替ルート構築に向けた取組
- 3-7. 阪神港と同等レベルの出入管理システムの充実

## 2. 具体的な方向性

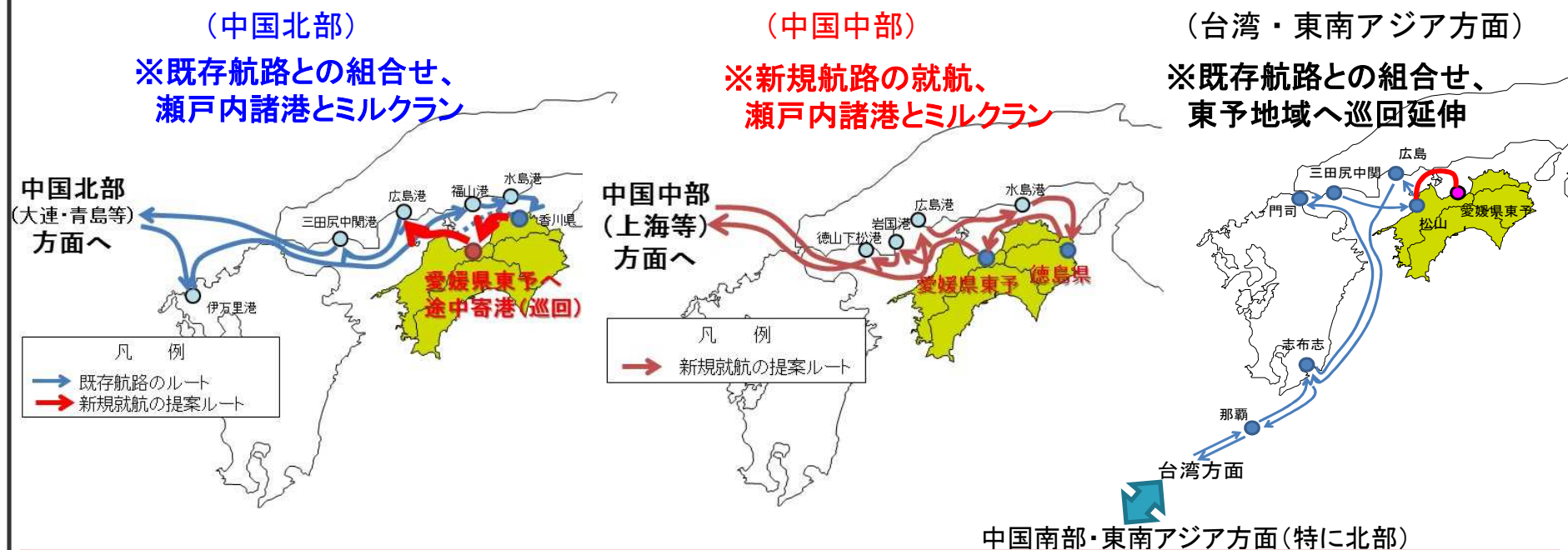
### (1) アジアダイレクト航路、ポートセールス等の実施

#### 1-1. 中国(北部・中部)や台湾・東南アジアとの新たなダイレクト航路の実現に向けた取組の推進

(具体例)

- ・四国内及び海外のマーケティング調査
- ・四国経済界・行政機関トップレベルによる四国ポートセール活動

#### ■施策の方向性(ダイレクト航路イメージ)



#### ○外航航路の新規就航に対するインセンティブ制度

- ・荷主等に対する周知、利用の促進等を進めるために、一定期間にわたって運航費の一部を補助。(就航における初期投資に対する補助)
- 安定的で安い航路の提供 → 航路就航による荷主の利便性向上 → 恒常的なコンテナ取扱量の増加 → 航路の維持

## 2. 具体的な方向性

### (1) アジアダイレクト航路、ポートセールス等の実施

#### 1-2. 船舶大型化を踏まえた、既存航路・新規航路の維持、充実のための港湾拠点の機能強化、集貨体制の整備

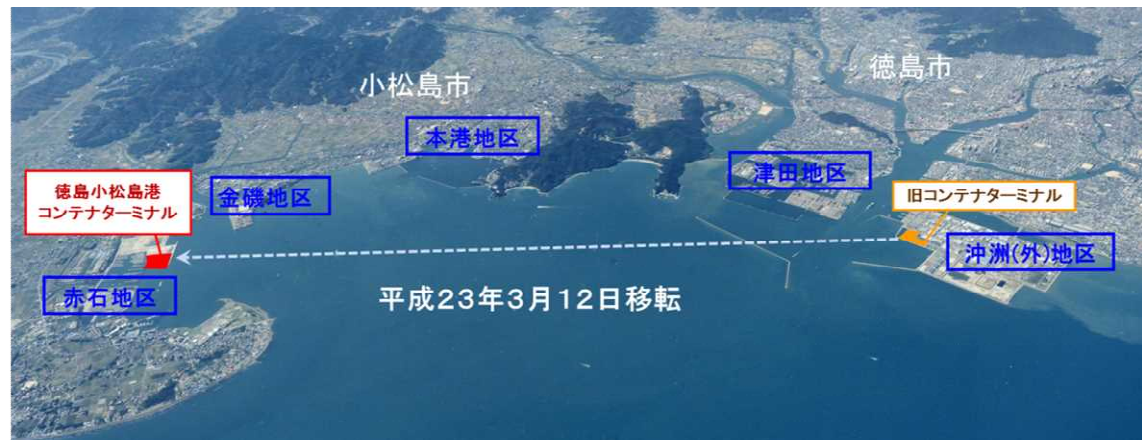
(具体例)

- ・機能強化：岸壁増深、コンテナヤードの拡張、荷役機械の高度化
- ・集貨体制の整備：効率的なミルクラン・ルートへの提案、実証実験

#### ■ 施策の方向性(イメージ)

(徳島小松島港の事例)

徳島小松島港	沖洲外地区 (H23.3迄)	赤石岸壁二 (H23.3~)	年月
供用開始年月	H7.6	H18.4	年月
水深	-7.5	-10	m
バース延長	130	170	m
バース数	1	1	B
ターミナル面積	48,000	76,000	m <sup>2</sup>
ガントリークレーン 設置数(設置年)	-	1 (H23)	基
その他荷役機械 設置数(設置年)	1 (H7)	-	基



#### ■ 就航船舶の船舶諸元

H23.9迄

就航船舶	
SUNNY PALM	342TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m
GLOBAL NUBIRA	320TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m
KHARIS VENUS	338TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m

H23.10~H27.11

就航船舶	寄港地
SUNNY PALM 342TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	釜山-徳島小松島-高松-福山-松山-門司-釜山
MAGNA 556TEU積 喫水7.5m 必要水深8.3m	釜山-釜山新-志布志-徳島小松島-福山-高松-高知-徳山-釜山
KHARIS VENUS 338TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	釜山-博多-高知-徳島小松島-福山-釜山

H27.12~

就航船舶	寄港地
SUNNY PALM 342TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	釜山-徳島小松島-高松-福山-松山-門司-釜山
MAGNA 556TEU積 喫水7.5m 必要水深8.3m	釜山-釜山新-志布志-徳島小松島-福山-高松-高知-徳山-釜山
SINOKOR TIANJIN 834TEU積 喫水8.6m 必要水深9.5m	天津-大連-釜山-光陽-博多-門司-広島-高知-徳島小松島-釜山-天津
SUZANNE 841TEU積 喫水8.3m 必要水深9.2m	

資料：港湾管理者資料、船社HP等より作成

## 2. 具体的な方向性

### (2) 国際コンテナ戦略港湾施策と連携した国際フィーダー輸送効率化の推進

2-1. 太平洋沿岸地域の港湾を含む、四国全域の内航航路の維持、拡充

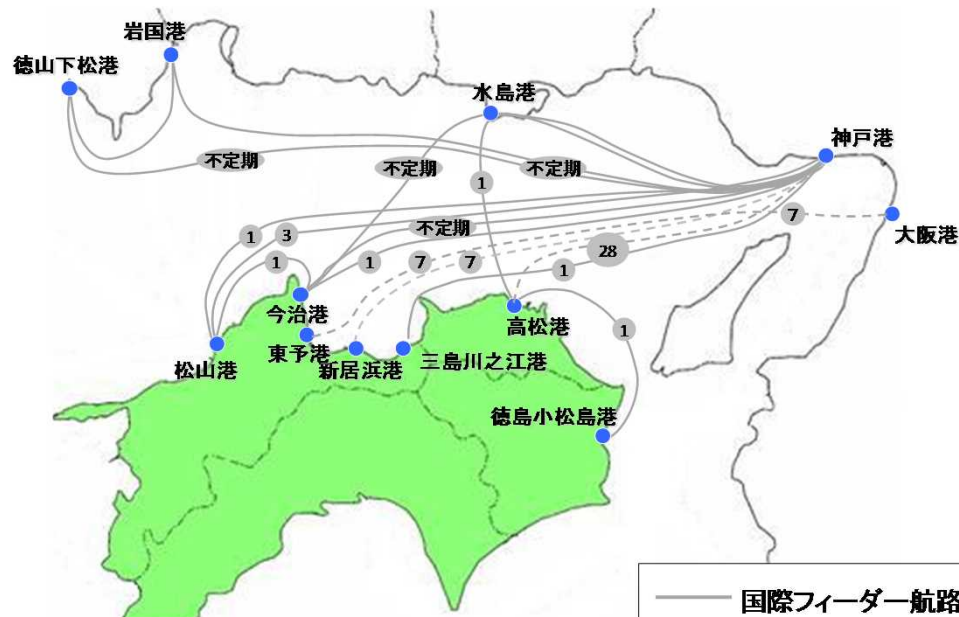
2-2. 環境負荷の軽減、輸送効率化に資するモーダルシフトの推進

(具体例)

- ・ 阪神国際フィーダー航路やフェリー航路利用企業に対する支援

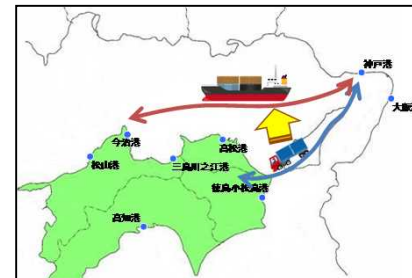
#### ■ 施策の方向性(イメージ)

##### ■ 最新のフィーダー航路・主なフェリー航路の就航状況

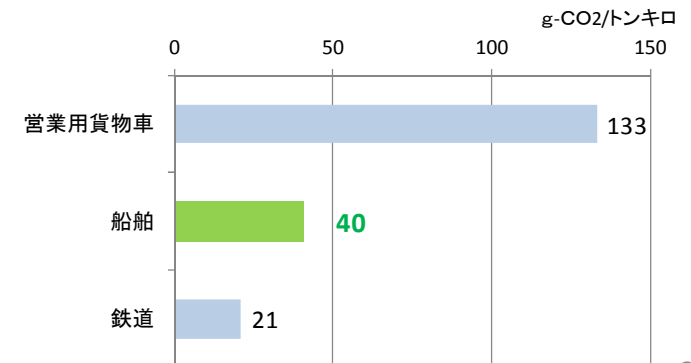


※数値は週当たりの便数

##### ■ モーダルシフトによる環境負荷の軽減



→ 輸送量当たりの二酸化炭素排出量が  
営業用貨物車と比較して、大きく減少



## 2. 具体的な方向性

### (2) 国際コンテナ戦略港湾施策と連携した国際フィーダー輸送効率化の推進

#### 2-3. 阪神港利用促進に資する取組の推進や支援等（阪神国際港湾株式会社等への要望）

（具体例）

- 恒常的な利用に資する阪神港のサービス改善
- 四国内港湾のフィーダー貨物取扱機能の強化に対する支援（荷役機械の出資、阪神港で取り組んでいるITサービスの拡大等）
- その他釜山港利用との比較によるさらなるサービス向上等（例：国際フィーダー船大型化促進への補助）
- 四国国際物流戦略チームが阪神港利用拡大や恒常的な利用に資するものとして提案するインセンティブ制度の実現



## 2. 具体的な方向性

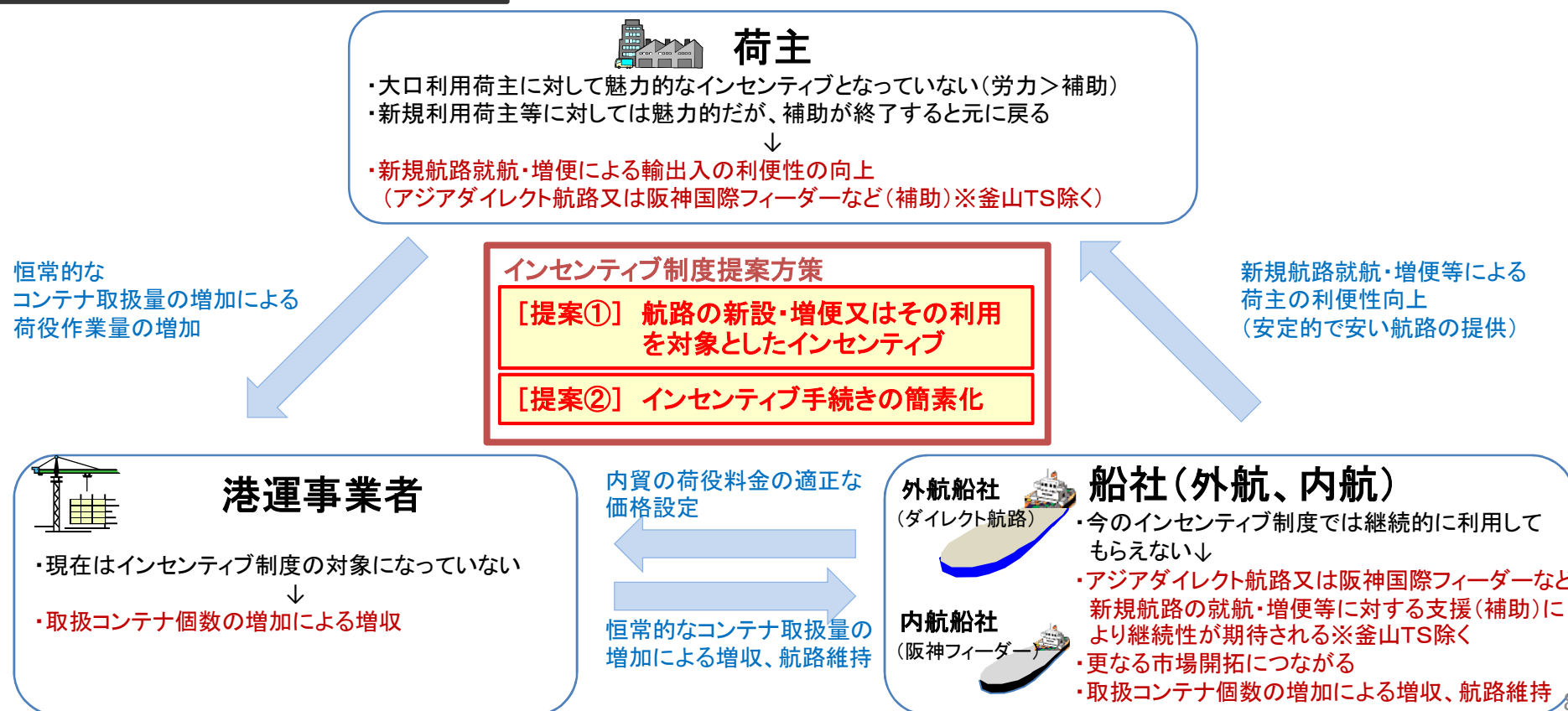
### (3) コンテナ輸送の効率化及び円滑化のさらなる推進と、災害に強い四国の物流体制の構築

#### 3-1. 継続的な利用につながるインセンティブ制度の検討

(具体例)

- ・提案① 航路の新設・増便又はその利用を対象としたインセンティブ
- ・提案② インセンティブ手続きの簡素化

#### ■施策の方向性(イメージ)





## 2. 具体的な方向性

### (3) コンテナ輸送の効率化及び円滑化のさらなる推進と、災害に強い四国の物流体制の構築

#### 3-2. コンテナ船の寄港推進に資する荷役施設の更新・充実・港湾サービスの向上

##### ■ 施策の方向性(イメージ)

##### ■ 荷役施設の更新・充实事例(徳島小松島港)

- 荷役機械の整備により、貨物のコンテナ化に対応するとともに、安定したコンテナの取扱いが可能となった。



沖洲(外)地区(2010年5月撮影)



赤石地区(2014年10月撮影)

## 2. 具体的な方向性

### (3) コンテナ輸送の効率化及び円滑化のさらなる推進と、災害に強い四国の物流体制の構築

3-3. 効率的なコンテナ運用を促進する観点から、空コンテナのハンドリング対策を検討

3-4. 空コンテナのハンドリング対策を推進するための、荷主、港運事業者、船社の連携強化  
(具体例)

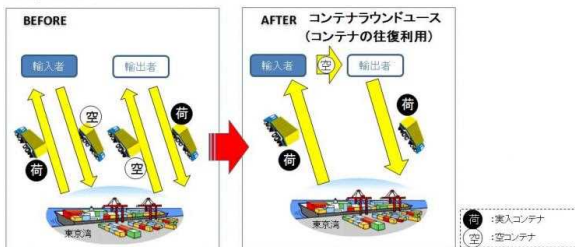
- ・連携強化の場の検討、プラットフォームの設置検討

#### ■施策の方向性(イメージ)

##### ■連携強化の場の検討

□ 埼玉県では、「埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会」を立ち上げ、荷主同士等の連携を強化する場を設置し、CRUの社会実験を実施している。

コンテナラウンドユースのイメージ



##### <構成メンバー>

- ・荷主企業 (15社)
- ・陸運事業者 (20社)
- ・船会社 (6社)
- ・その他物流関係事業者 (16社)
- ・保険会社 (2社)
- ・金融機関 (2社)
- ・県、国

##### ■プラットフォームの設置検討



出典：四日市港管理組合webサイトより

##### <共有される情報>

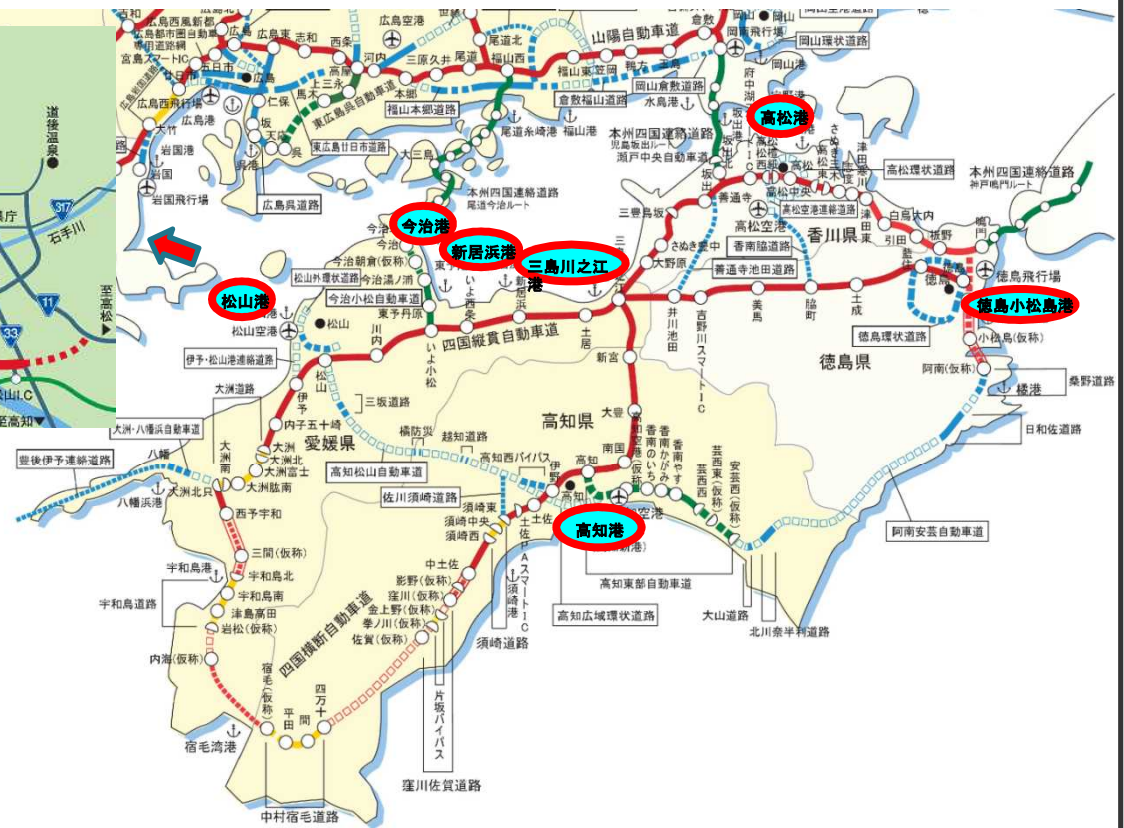
- ・企業名※
  - ・拠点名 (拠点所在地) ※
  - ・輸出入区分※
  - ・コンテナ本数
  - ・船会社情報
- ※印は掲載必須

## 2. 具体的な方向性

### (3) コンテナ輸送の効率化及び円滑化のさらなる推進と、災害に強い四国の物流体制の構築

#### 3-5. 港湾へのアクセス道路の整備促進

##### ■ 施策の方向性(イメージ)



港湾⇄最寄り高速IC の距離			
県	重要港湾	最寄りのIC	距離
徳島県	徳島小松島	徳島	13 Km
香川	高松	高松中央	7 Km
	三島川之江	三島川之江	3 Km
愛媛	新居浜	新居浜	9 Km
	今治	今治湯ノ浦	7 Km
		今治	7 Km
	松山	松山	13 Km
高知	高知	高知	26 Km



## 2. 具体的な方向性

### (3) コンテナ輸送の効率化及び円滑化のさらなる推進と、災害に強い四国の物流体制の構築

#### 3-7. 阪神港と同等レベルの出入管理システムの充実

(具体例)

- ・トラック業界と連携した適切な出入管理

