

戦 略 提 言
「四国における効率的なコンテナ
貨物輸送のあり方編」

平成28年8月追加

四国国際物流戦略チーム

戦略提言

「四国における効率的なコンテナ貨物輸送のあり方編」

平成28年8月追加

【背景】

(1) はじめに

平成19年3月に四国国際物流戦略チームにおいて「戦略提言」及び提言に基づく「施策の取組体系」が策定されてから9年が経過したが、この間、以下に述べるように四国を取り巻く社会経済情勢や四国内外の港湾を取り巻く環境が大きく変化している。

(2) 社会経済情勢の変化

平成20年のリーマンショックに伴う世界的な景気悪化に伴う影響や、その後の東アジア・東南アジア諸国の著しい経済成長、我が国経済におけるデフレからの脱却傾向、円相場の変動等、社会経済を取り巻く環境は大きく変化している。これらの環境変化は外貿コンテナの取扱量に大きく影響を与え、四国の平成26年の外貿コンテナ取扱量は10年前に比べ約1.6倍まで増加した。^{※1}

さらに、平成27年10月に関係諸国間で大筋合意したTPP（環太平洋戦略的経済連携協定）による関係諸国間での自由貿易の実現や生産拠点の移転等に伴い、今後ますます諸外国との貿易が活発化するものと考えられる。

一方、中国では一人当たりGDPが続伸しているものの、近年、その成長率が低下するなど経済成長の鈍化が見受けられる。^{※2} これまで成長してきた中国経済の規模は、今後も一定水準は維持されると予測されるが、中国国内での人件費の高まりに伴い、生産拠点の東南アジア等への移転や、高度技術関連の我が国への回帰も予測され、東アジア・東南アジア諸国間での貿易は引き続き重要な役割を担うものと考えられる。

四国は四方を海で囲まれ、港湾と産業・経済と生活の関わりが深く、世界、我が国のトップクラスの企業が多数立地している地域特性を最大限に活かし、各県の港湾から世界各地への貿易により、地域経済を維持・形成してきたが、上記のような社会経済情勢の変化は、四国における国際物流、企業活動、住民生活等に大きな影響を及ぼすものと考えられる。

(3) 港湾を取り巻く環境の変化

我が国の港湾政策においては、国際競争力の強化を図ることを目的とした港湾法改正により、新たに国際戦略港湾として京浜港、阪神港を中心としたコンテナ輸送航路の強化に国をあげて取り組んでいるところである。^{※3}

一方、東アジア地域の港湾では、アジア地域におけるハブ港としての機能強化が推進され、四国と東アジア地域との貿易活発化に限らず、欧米向けの貿易においても、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きている。

^{※4}

※は後頁の(参考)戦略提言に関する参考図表の資料番号を示す

特に、東アジア諸港におけるトランシップ輸送への依存は、我が国への基幹航路の寄港喪失に伴う企業立地環境の悪化、企業の海外流出に限らず、雇用機会の喪失や国民所得の海外流出など、国民生活にも影響を与えかねないものである。四国においても、阪神港の近接性という最大の強みを活かしつつ、また、国内フェリーや内航海運も活用しながら、国際コンテナ戦略港湾の各施策と連携していくことが、産業競争力強化、経済活性化の観点からも重要と考えられる。^{※5}

さらに、近年の船舶の大型化傾向は韓国や中国などの近隣諸国を結ぶ航路にも波及すると想定され、四国内での貨物取扱量の少ない港湾における国際航路の減便、廃止などが懸念されることから、瀬戸内諸港とのさらなる連携強化が必要と考えられる。^{※6}

(4) 非常時への対応の重要性

平成23年3月に発生した東日本大震災は、内陸部の産業活動の維持のために、エネルギーや資源の供給体制の構築が重要であることを改めて認識させた。このような教訓を踏まえつつ、四国においても、発生が懸念されている「南海トラフ巨大地震」に対応していくために、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ついて検討していくことが重要と考えられる。

【提言の必要性】

四国の産学官の関係者はこれまでも、四国の港湾の国際競争力の向上、四国経済の活性化に向けて、平成19年3月の「戦略提言」に記載された施策の推進に取り組んできたところである。

しかし、前述のような国際海上コンテナ物流をとりまく状況の変化により、四国において、将来にわたって安価で安定したコンテナ貨物輸送環境の維持が危ぶまれる事態となっている。安定した輸送環境の崩壊は、輸送コストの増大を招き、世界、我が国トップクラスの企業を多く有する四国の産業競争力を減退させ、経済活動全体にも悪影響を及ぼすなど、四国の生活基盤を揺るがす事態に陥りかねない。

このようななか、四国の各港湾が引き続き四国内の産業競争力の強化及び四国経済の活性化の観点から重要な役割を担っていくためには、関係主体が協力し、今後、取り組むべき四国における効率的なコンテナ貨物輸送体系の構築に向けた施策の方向性を明らかにし、さらに連携・強化を図りつつ、取組を推進することが必要となる。

【提言の基本的考え方】

本提言は、四国の港湾及び関係者が各港湾のさらなる振興はもとより四国内の産業全体、また四国の貿易振興に最大の利益をもたらすような効率的なコンテナ貨物輸送の実現を目指して、連携して強力に取組を推進することを目的とし、次の3点を目標として設定する。

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

- ・東アジア地域の成長力を取り込み、また、四国への産業回帰を実現していくために、より一層、四国と東アジア地域との間の国際航路網の強化を図っていく。

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

- ・我が国への基幹航路の寄港喪失による輸送コストの上昇や企業立地環境の悪化に伴い、国民所得の海外流出や生活への影響が懸念されている中で、国際戦略港湾である阪神港に近接した四国においても、その近接性を最大限に活かし、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図っていく。

目標3: 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

- ・貿易における円滑性、効率性、公平性を阻害する様々な問題を改善することにより、四国内の産業全体、また四国の貿易振興に最大の利益をもたらすサービス提供を目指していく。

なお、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。

【提言事項】※7

- (1) 東アジア経済の成長力を呼び込む中国や台湾・東南アジア等との新たなダイレクト航路の充実・拡大を図るべく、以下の措置を講じること
 - 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を推進すること
 - 1-2. 船舶の大型化を踏まえた、既存航路・新規航路の維持、充実に向けて、港湾拠点の機能強化、集貨体制の整備を図ること
- (2) 国際コンテナ戦略港湾施策と連携し、国際フィーダー輸送の効率化を一層推進していくために、以下の措置を講じること
 - 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、拡充を図ること
 - 2-2. 環境負荷の軽減及び輸送効率化に資するモーダルシフトを推進すること
 - 2-3. 阪神国際港湾株式会社等と連携しながら、阪神港の利用促進に資する取組を推進すること
- (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に向けて、以下の措置を講じること
 - 3-1. 継続的な利用につながるインセンティブ制度を検討すること
 - 3-2. コンテナ船の寄港促進に資する荷役施設の更新・充実・港湾サービスの向上を図ること
 - 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すること
 - 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、船社の連携を強化すること
 - 3-5. 港湾へのアクセス道路の整備を促進すること
 - 3-6. 災害発生後の港湾機能の維持に向け、代替ルートの構築に向けた取組を図ること
 - 3-7. 阪神港と同等レベルの出入管理システムを充実すること

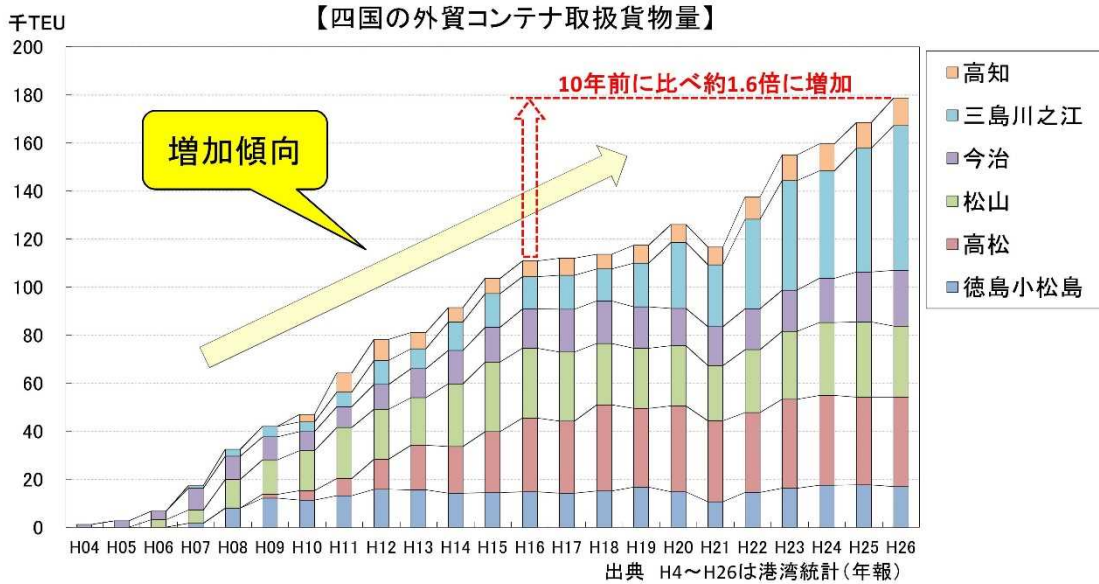
【提言の実現に向けて】

各提言事項を実現していくためには、地域の物流の実態や動向をより詳細に把握するとともに、関係者が課題について認識を共有しつつ連携して、四国における効率的なコンテナ貨物輸送体系の構築に向けて効果的に取り組みを進める必要がある。

そのためには、今後も、四国国際物流戦略チームにおいて、各提言事項の取り組み状況について報告・情報共有を行う場を設置して、適宜具体的な取り組みを検討、提案するなどフォローアップを実施していく予定である。

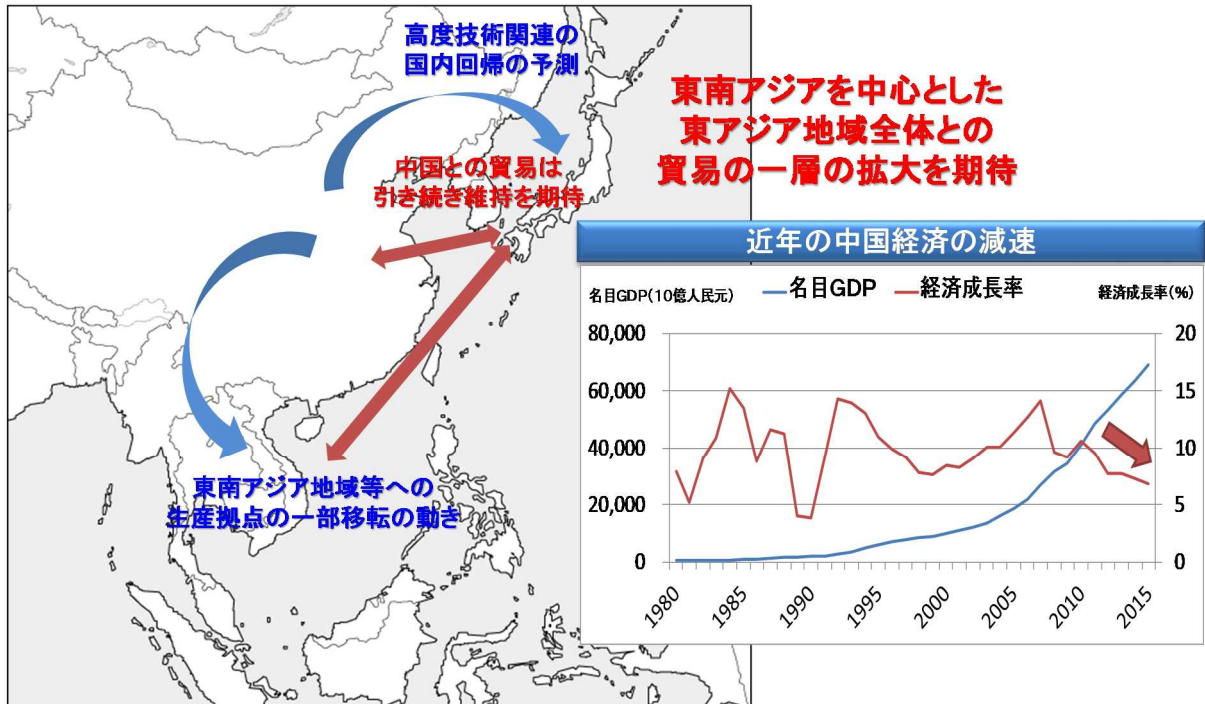
(参考) 戦略提言に関する参考図表

資料1 四国の外貿コンテナ取扱貨物量の推移



資料2 近年の経済状況を踏まえた東アジア地域との貿易の展望 と 中国経済の減速

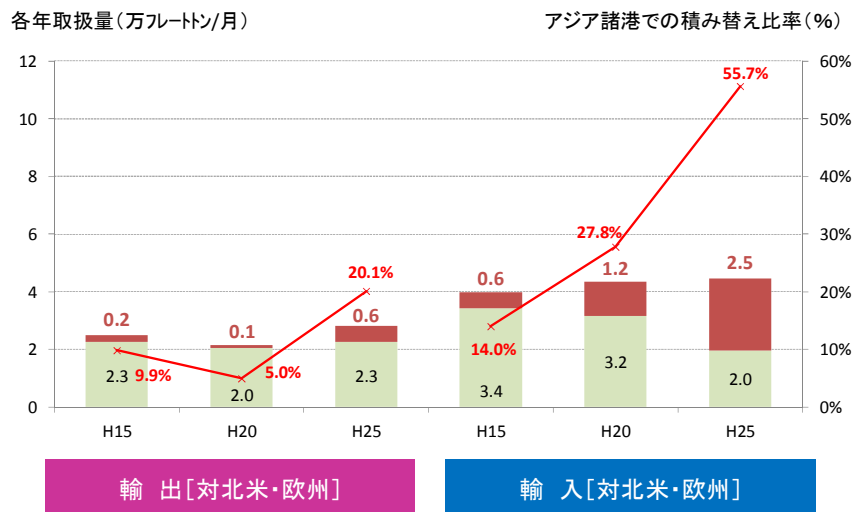
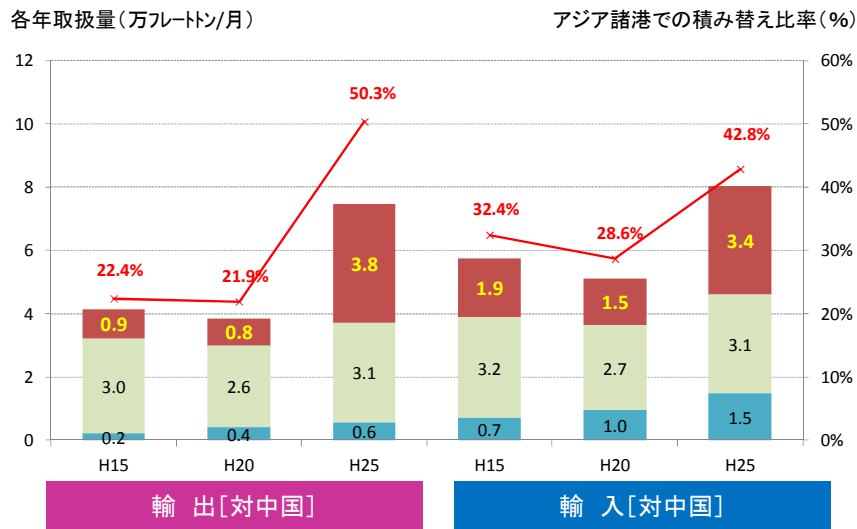
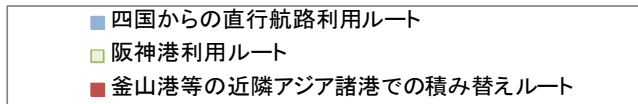
■近年の経済状況を踏まえた東アジア地域との貿易の展望



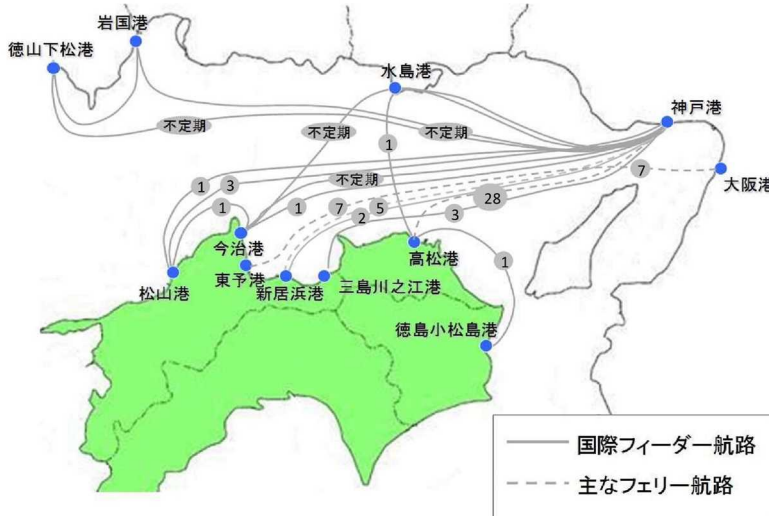
資料3 国際戦略港湾政策の推進による欧米向け基幹コンテナ航路の強化(イメージ)



資料4 四国発着貨物における釜山港等のアジア諸港トランシップの状況

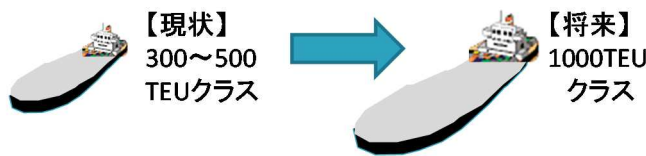


資料5 四国諸港と阪神港間の国際フィーダー航路・主なフェリー航路の就航状況

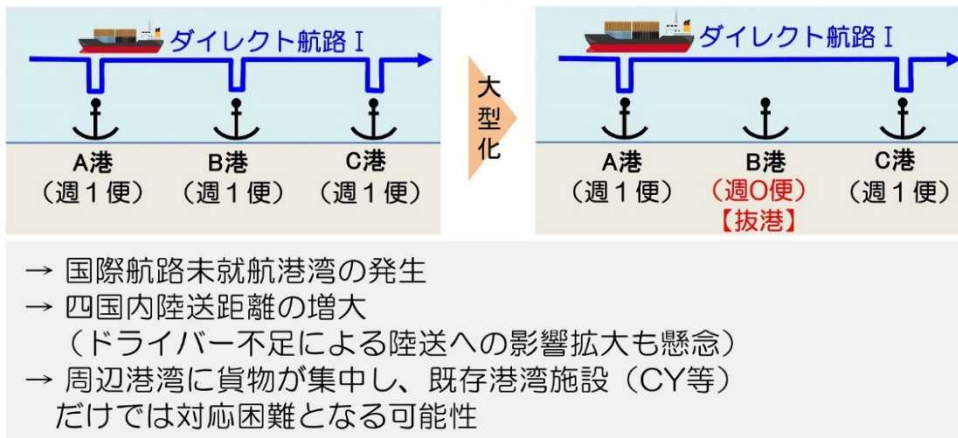


資料6 航路の船舶大型化により想定される四国国際コンテナ航路の影響

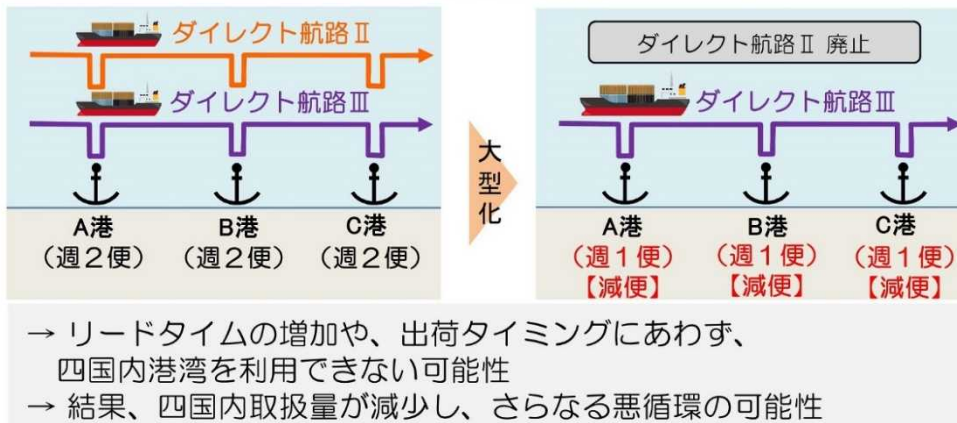
【船舶大型化の例】



① 取扱貨物量の少ない寄港地が抜港される可能性



② 採算性の悪い航路が廃止される可能性

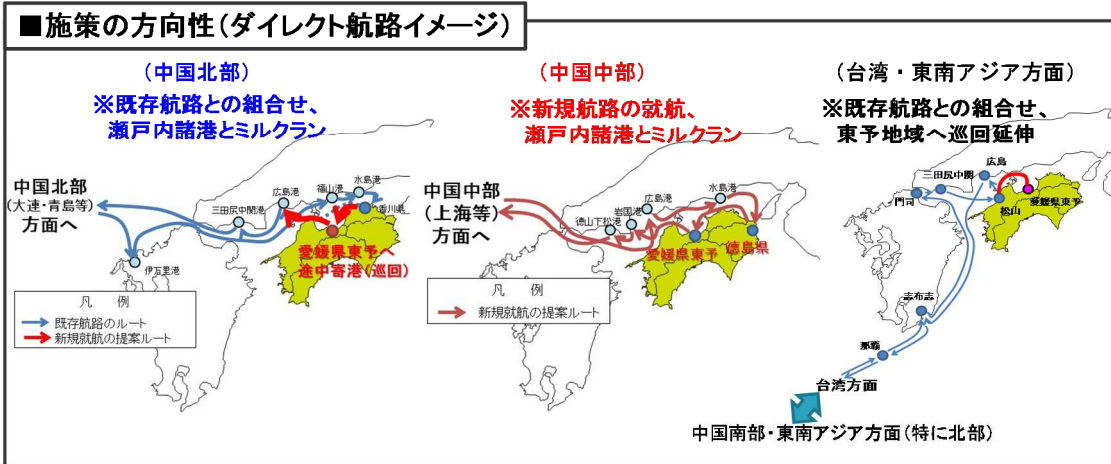


資料7 各提言事項に関する取り組みの具体例・施策の方向性(イメージ)

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ス活動



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：効率的なミル克蘭・ルートの提案、実証実験

■施策の方向性(イメージ)

(徳島小松島港の事例)

□ H23.3にコンテナ取扱機能を移転(沖州外地区⇒明石地区)し、増進(-7.5m⇒-10m)及びガントリークレーンを設置。以降の就航船舶の大型化に機動的に対応でき、安定かつ効率的にコンテナの取扱いが可能に。

(就航船舶の大型化の例)

H23.9迄		H23.10～H27.11		H27.12～	
就航船舶		就航船舶	寄港地	就航船舶	寄港地
SUNNY PALM	342TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	SUNNY PALM	342TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	SUNNY PALM	釜山-徳島小松島-高松-福山-松山-門司-釜山
GLOBAL NUBIRA	320TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	MAGNA	556TEU積 喫水7.5m 必要水深8.3m	MAGNA	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	KHARIS VENUS	338TEU積 喫水6.5m 必要水深7.2m	KHARIS VENUS	釜山-博多-高知-徳島小松島-福山-釜山
				SINOKOR TIANJIN	834TEU積 喫水8.6m 必要水深9.5m
				SUZANNE	841TEU積 喫水8.3m 必要水深9.2m
					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

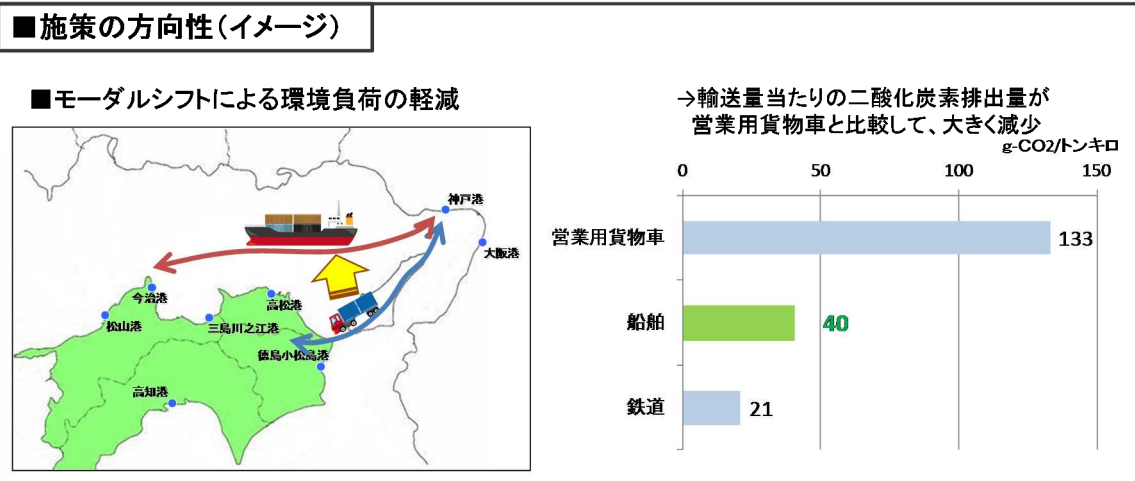
資料：港湾管理者資料、船社HP等より作成

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



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)

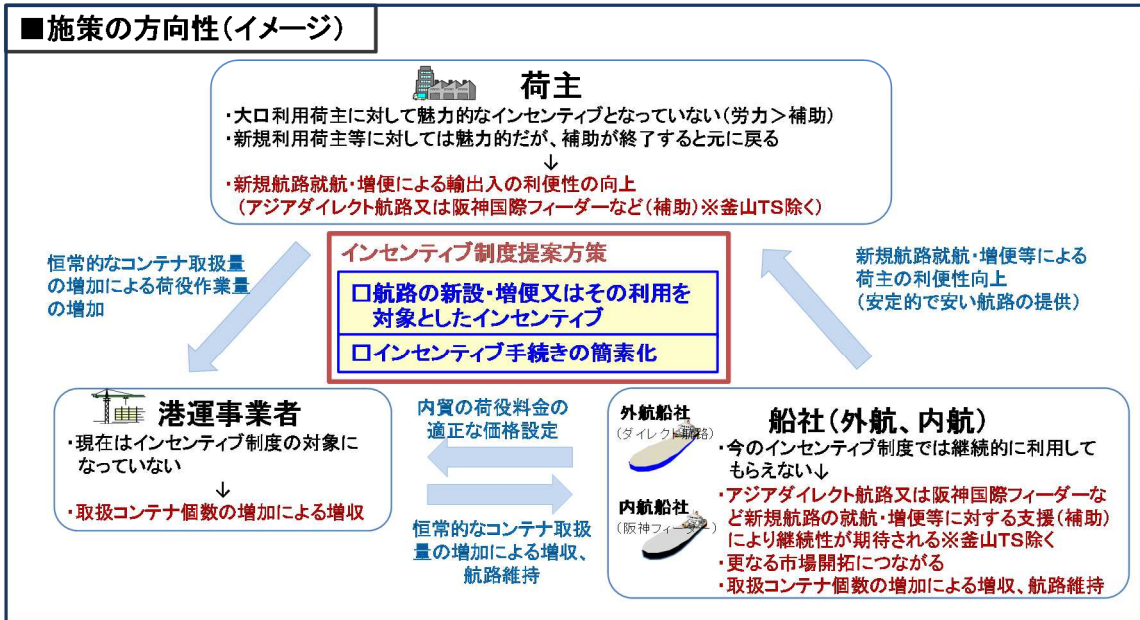
- ・ 恒常的な利用に資する阪神港のサービス改善
- ・ 四国内港湾のフィーダー貨物取扱機能の強化に対する支援（荷役機械の出資、阪神港で取り組んでいるITサービスの拡大等）
- ・ その他釜山港利用との比較によるさらなるサービス向上等（例：国際フィーダー船大型化促進への補助）
- ・ 四国国際物流戦略チームが阪神港利用拡大や恒常的な利用に資するものとして提案するインセンティブ制度の実現



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)

- ・ 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
- ・ インセンティブ手続きの簡素化



3-2. コンテナ船の寄港促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・充実の例 (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)

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)

(埼玉県の連携強化の場の検討例)

□ 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、陸運事業者、船会社、その他物流関係事業者、保険会社、金融機関、行政機関(県、国)

● : 実入コンテナ
○ : 空コンテナ

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)

(松山港の事例)

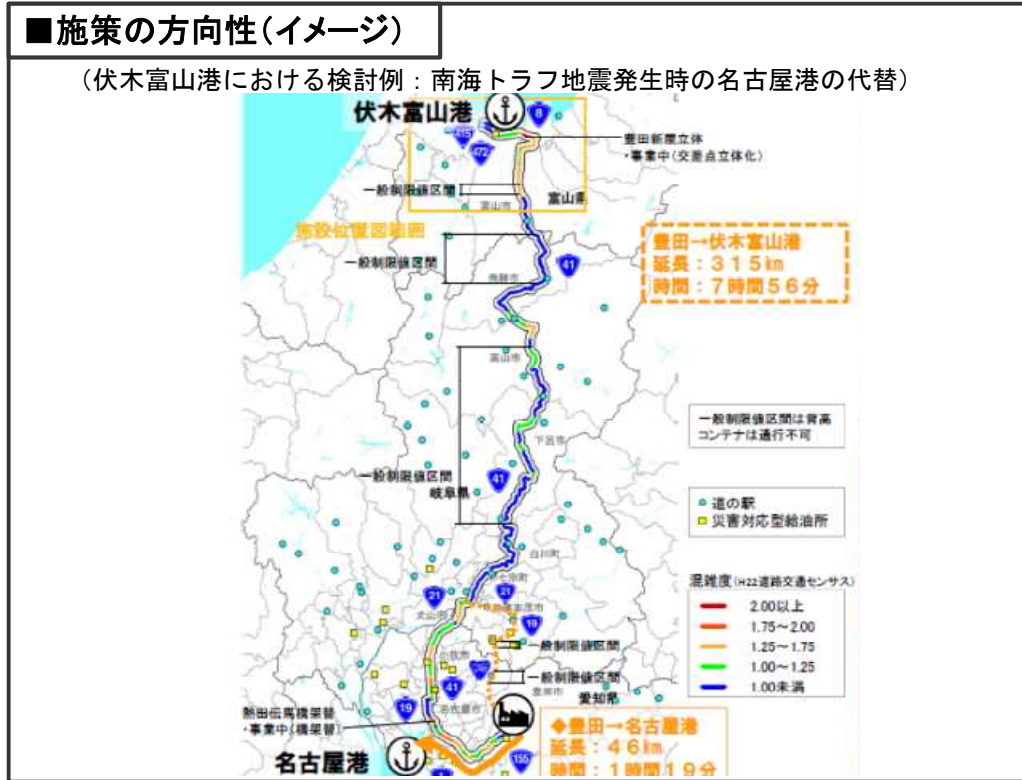
- ・松山外環状道路インター線及び空港線の整備により、市街地の渋滞が解消・緩和され、松山港へのアクセスが向上

期待される時間短縮効果
松山I.Cから松山港
約35分 ⇒ 約15分

3-6. 災害発生後の港湾機能の維持、代替ルートの構築に向けた取組

(具体例)

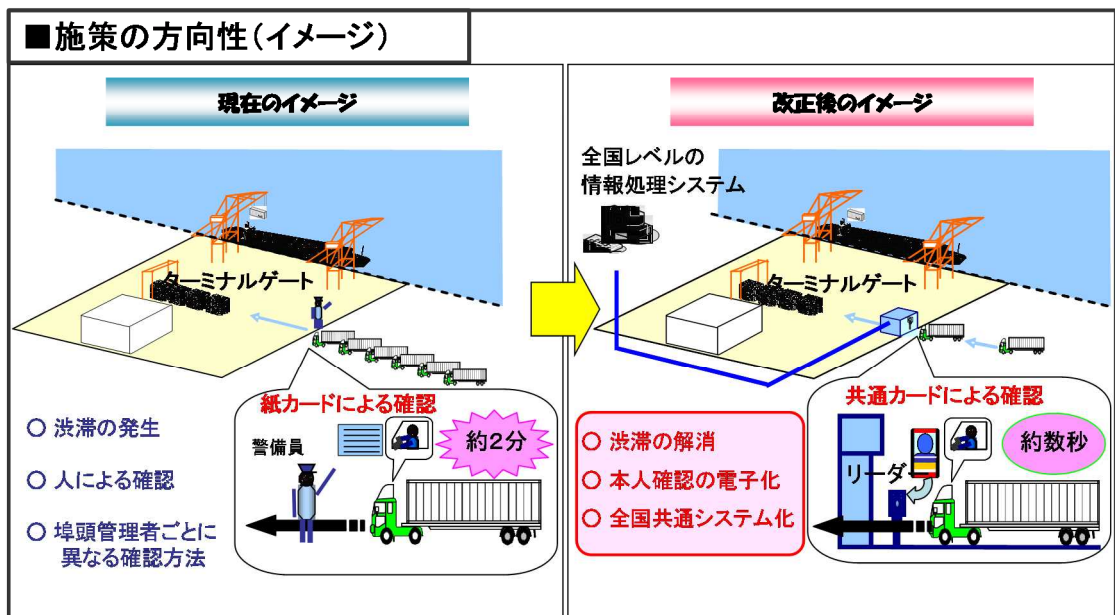
- ・港湾BCPに関し、関係者の訓練等を通じたPDCAの実効性の強化、四国の港湾間連携を通じた災害時の代替ルートの構築等



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、国際コンテナターミナルの出入管理の電子化



(参 考)

戦 略 提 言

平成19年3月

四国国際物流戦略チーム

四国は四方を海に囲まれており、港湾と産業・経済・生活との関わりが深い地域であります。また近年急速な経済成長をとげている東アジアの諸国と地理的に近接しており、今後さらに密接な関わりが期待される地域でもあります。

四国内には、生産量日本一、世界一を誇る企業が多数立地しており、こうした企業への原材料や製品の安定的・効率的な輸送が求められています。また東アジアの準国内化が進む昨今、生活物資の輸入量は今後も増加することが予想され、これら物資を低価格かつ迅速に地域住民へ提供するためにも、国際物流機能を強化していく必要があります。

こうした状況の中、平成17年11月に総合物流政策大綱(2005-2009)が策定されたことを契機に、四国においても東アジアをはじめとする世界との円滑かつ効率的な国際物流ネットワークの構築を目指して「四国国際物流戦略チーム」が設置されました。戦略チームでは、四国の経済競争力や産業活性化のための効率的な国際物流ネットワークの構築に向け、産学官が連携した取り組みの検討を行っております。

このたび、四国地域における外貨貨物の効率的な国外・国内輸送をより一層進めるために、以下のような提言を本チームとして取りまとめることと致しました。

これを契機として、本メンバーはもとより、広く関係者が連携した取り組みを推進し、一日も早く本提言が具現化されることを切に願うものであります。

四国国際物流戦略チーム

国際物流戦略チームの構成員

委員	香川大学名誉教授 井原健雄
委員	大阪大学大学院教授 土井健司
委員	城西国際大学教授 神田正美
委員	株式会社日本政策投資銀行 四国支店長
本部長	四国経済連合会 会長
委員	四国商工会議所連合会 会長
委員	四国地方海運組合連合会 会長
委員	愛媛内航海運組合連合会 会長
委員	四国旅客船協会 会長
委員	四国トラック協会連合会 会長
委員	四国地方通運業連盟 会長
委員	四国港運協会 会長
委員	四国倉庫連合会 会長
委員	四国冷蔵倉庫協会 会長
委員	日本貨物鉄道株式会社 四国支店長
委員	徳島県 知事
委員	香川県 知事
委員	愛媛県 知事
委員	高知県 知事
委員	坂出市 市長
委員	今治市 市長
委員	新居浜市 市長
委員	総務省 四国総合通信局 局長
委員	財務省 四国財務局 局長
委員	神戸税関 税関長
委員	厚生労働省 神戸検疫所 所長
委員	広島検疫所 所長
委員	農林水産省 神戸植物防疫所坂出支所 所長
委員	経済産業省 四国経済産業局 局長
副本部長	国土交通省 四国地方整備局 局長
副本部長	四国運輸局 局長
委員	大阪航空局 局長
委員	第五管区海上保安本部 本部長
委員	第六管区海上保安本部 本部長

I. 新たな国際航路の就航、地域産業の育成・新たな産業の誘致など、地域の魅力の向上を図るための措置を講じること

国際物流における荷主の要望は「より安くより早く」であり、また貨物の種類や在庫状況等によりその要望についての優先順位が変化するものであるため、これらの荷主の多様な要請に応じつつ国際物流の効率化を図るためには、外貨コンテナ貨物量の増加によるスケールメリットの拡大や、輸送モードや航路などの輸送の選択肢を拡げるための措置が求められる。

東アジアの経済成長とともに、四国に立地する企業は国際的な水平分業を進展させ、アジアとの国際物流を増大させている。これに伴い四国とこれらの地域との間の貨物流動の増大や航路の就航・再編は確実視されており、スーパー中枢港湾施策との役割分担を明確にしつつ、これらの動きに確実に対応していく必要がある。

四国においては、外貨貨物量が少なく取り扱いのスケールメリットが発揮できないという弱みを抱えてきた。これは、四国地域が他地域に依存した国際物流活動を続けてきたこと等に起因している。こうした弱みを克服しつつ、アジアとの国際物流を強化していくためには、四国の港湾間の連携による四国が一体となった取り組みのもと、港湾サービスの改善等の情報の発信・共有化を図り、これを踏まえたポートセールス等を行って他地域で取り扱われている貨物の四国港湾での取扱いを目指すとともに、新たな産業の誘致により貨物量を増加させるなど、国際物流における四国の魅力を向上させることが必要不可欠となる。よって、以下の事項を提言する。

【提言事項】

- アジア地域と四国を結ぶ新たな航路の就航の実現や、アジア地域を意識したポートセールス等の実施により、スケールメリット発揮のための取り組みを最優先で目指すこと
- さらに、国際水平分業に対応した地域産業の育成・新たな産業の誘致を図り 地域を活性化すること
- 地域の魅力の向上のため、以下の措置を講じること
 - 1) 瀬戸内海を航行するコンテナ船が寄港しやすいように、夜間照明施設の設置、夜間荷役の対応、小口混載サービスの拡充といった港湾サービスの向上を図ること
 - 2) フェリー等内航海運への支援等国内幹線輸送網の利便性の向上を図ること
 - 3) 災害時における国際物流施設の代替機能の確保といった、物流インフラ機能の信頼性確保を図ること

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

四国には基礎素材型産業を初めとして、国際競争力のある日本有数、世界有数の企業等が立地しているものの、国際物流関連施設の不足や、災害に対する脆弱性、経済規模や取扱貨物量の少なさなどから、国際物流において十分に効率的な取扱いが出来ているとは言えない。

四国は成長著しい東アジア諸国との経済的結びつきが強く、かつ距離的にも近接している優位性を備えている。グローバル化の進展により厳しい国際競争にさらされる四国の産業が、世界と繋がる海に四方を開かれている四国の強みを活かしながら飛躍を図るためには、国際物流を行う上で非効率となっている事項を解消していくことが必要不可欠である。

よって、以下の事項を提言する。

【提言事項】

- 製紙業、化学工業等の四国の主要産業を支えるバルク輸送の効率化を図ること
- 四国の主要産業によるアジアとの外貨コンテナ輸送について、効率化、円滑化を図ること
- 四国各港と阪神間のフィーダー輸送の効率化、四国8の字ネットワーク整備、道路におけるボトルネックの改善といった、国際物流を支える国内の物流ネットワークの強化を図ること
- 港湾、空港と地域を結ぶアクセス道路等、各輸送モードを結ぶアクセス機能の連携強化を図ること