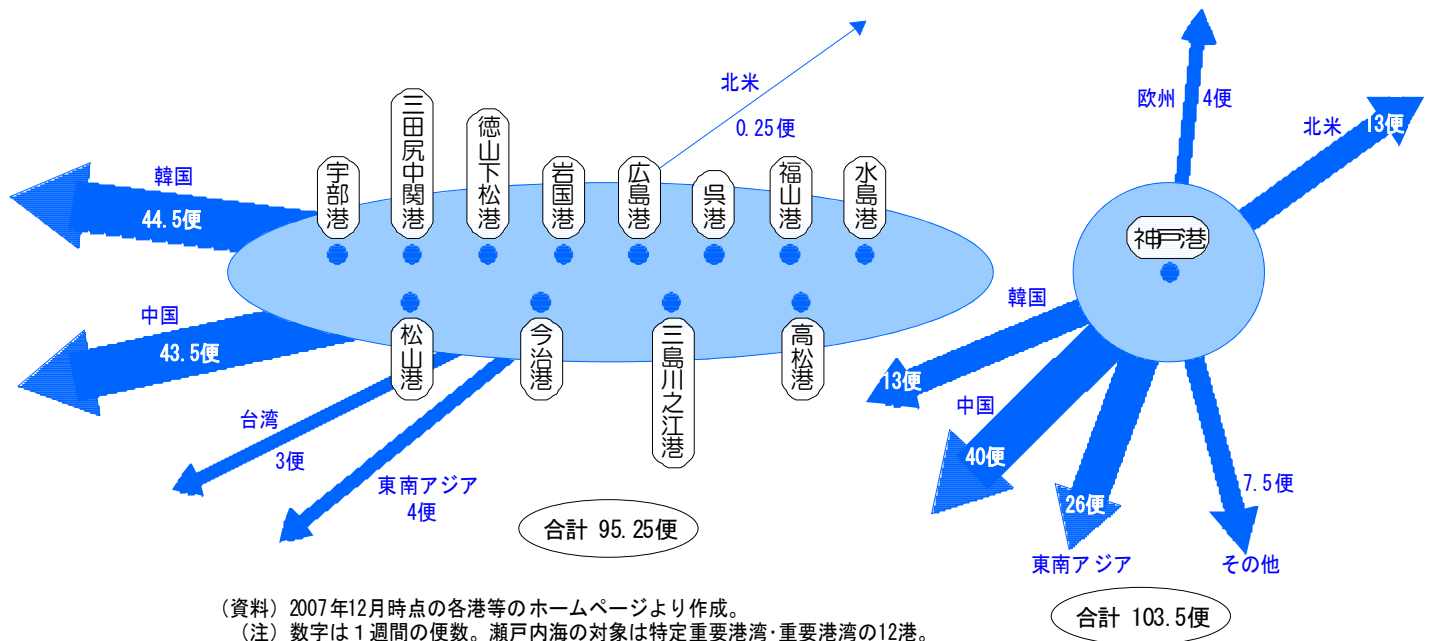


(2) 国際定期コンテナ航路

○瀬戸内海側の12港湾の合計では、95.25便/週であり、韓国便が44.5便、中国便が43.5便とこの2国がほとんどを占めている。台湾便は3便、東南アジア便は4便、北米便が0.25便と少ない。
 神戸港は103.5便/週であり、瀬戸内海側の港湾合計とほぼ同程度である。コンテナ貨物取扱量は3倍以上であるから、神戸港では大型コンテナ船が利用され、瀬戸内海側の港湾に比べると、コンテナ当たりのコスト競争力がある。
 瀬戸内海側では、背後の工業地からの横持ちコストが小さいという利点があるが、コンテナ船の規模が小さく、海上輸送コストが高いという弱点を抱えている。

国際定期コンテナ航路の比較 ～ 瀬戸内海の港湾と神戸港



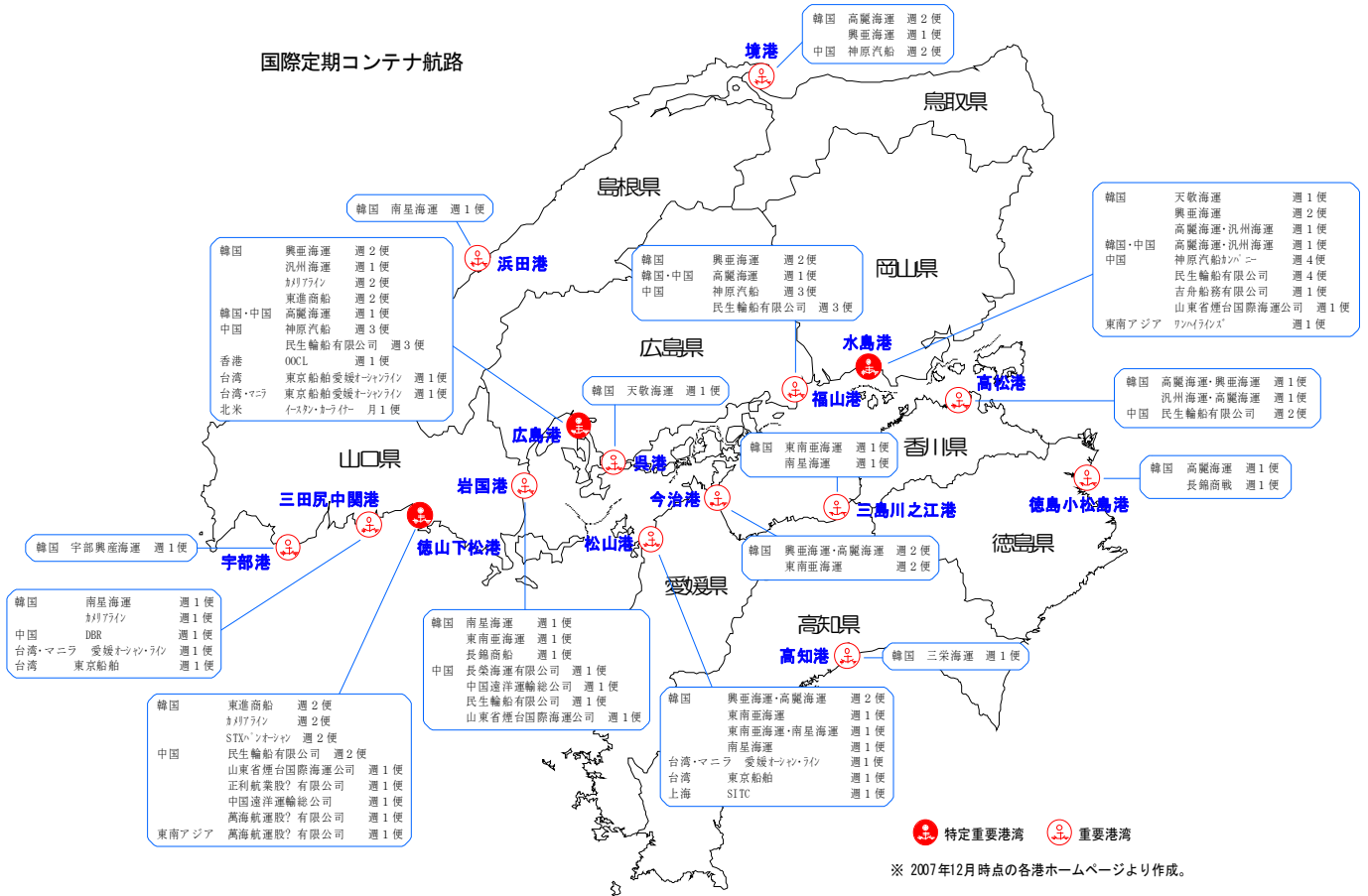
国際定期コンテナ航路の比較

	韓国	中国	台湾	東南アジア	北米	欧州	その他	合計
広島港	7.5	7.5	1.5	0.5	0.25			17.25
水島港	4.5	10.5			1			16
徳山下松港	6	6			1			13
三田尻中関港	6	6			1			13
福山港	2.5	6.5						9
松山港	5	1	1.5	0.5				8
岩国港	3	4						7
境港	3	2						5
高松港	2	2						4
今治港	4							4
徳島小松島港	2							2
三島川之江港	2							2
浜田港	1							1
呉港	1							1
宇部港	1							1
高知港	1							1
瀬戸内海合計	44.5	43.5	3	4	0.25	0	0	95.25
中四国合計	51.5	45.5	3	4	0.25	0	0	104.25
(参考) 神戸港	13	40		26	13	4	7.5	103.5

(注) 1週間の便数

(資料) 2007年12月時点の各港等のホームページより作成。

国際定期コンテナ航路

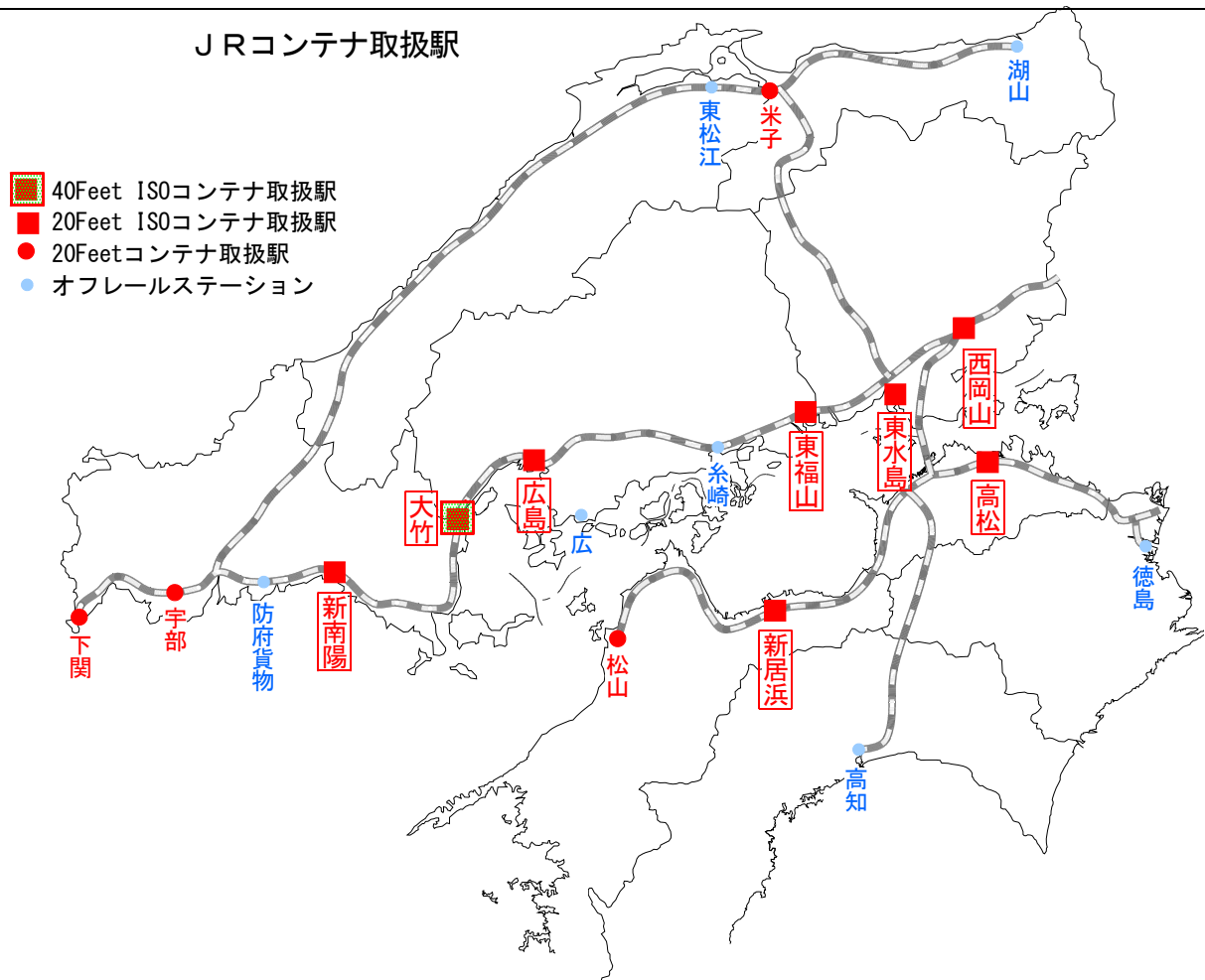


(3) 国内定期コンテナ航路

- 神戸港内航フィーダー路線は、広島港から 6 便/週、水島港から 10 便/週と比較的高頻度に運行されており、自動車部品(広島港)等を主体として、欧米向けの輸出入貨物の輸送に活用されている。このほか、徳山下松港から 3 便/週、岩国港から 2 便/週、松山港から 3 便/週の運行がなされている。
- このほかの路線としては、東京路線を主体として、北海道、九州・沖縄などの路線がある。また、瀬戸内海の港湾間や北部九州と瀬戸内海の港湾間を繋ぐ瀬戸内海内航フィーダー航路がある。
- 輸送品としては、自動車部品をはじめとして、化学製品、紙製品、合成ゴムなど多様である。

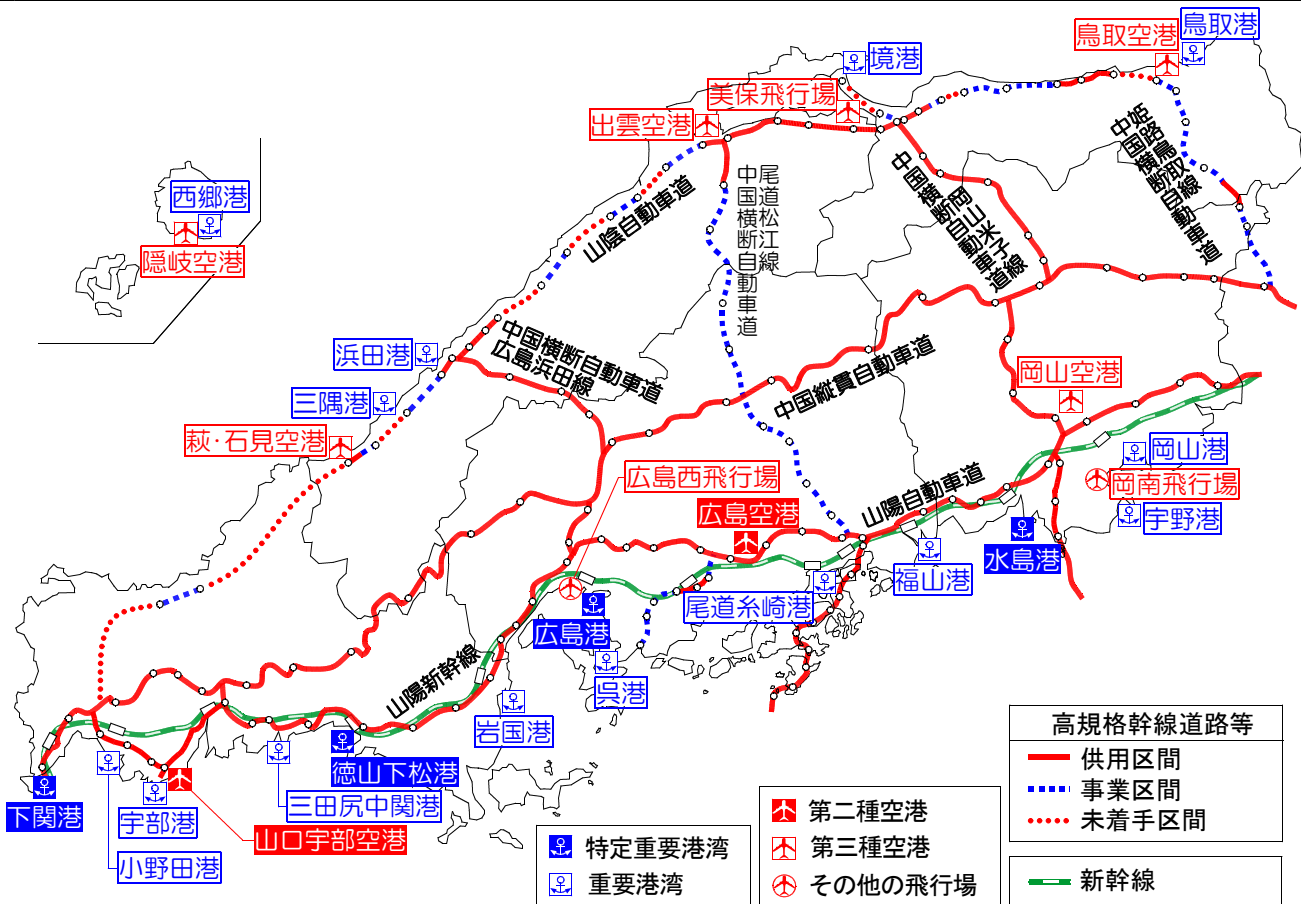
(4) 鉄道コンテナ取扱駅

○ JR の貨物運送におけるシェアは小さいが、主要駅ではコンテナ貨物の取扱を行っている。
40 フィート ISO コンテナの取扱駅は、大竹駅のみであるが、20 フィート ISO コンテナの取扱駅は、中国圏で 6 駅、四国圏で 2 駅あり、いずれも背後に石油化学・鉄鋼・製紙等の素材や自動車等の重量製品を製造する工業地帯に近接している駅である。



(5) 物流団地

○物流団地は、荷主から物流業務を委託された物流事業者が、貨物の保管・物流加工・仕分け・配送などを行う機能を持ち、効率的な物流を支える役割を果たす。
 流通業務団地としては、山陽側に7カ所、内陸に2カ所、山陰に2カ所配置されている。このほか、大手物流事業者が立地する物流拠点が、山陽側に多く配置されており、それらの多くは、高速道路のIC周辺や港湾隣接地に配置されている。



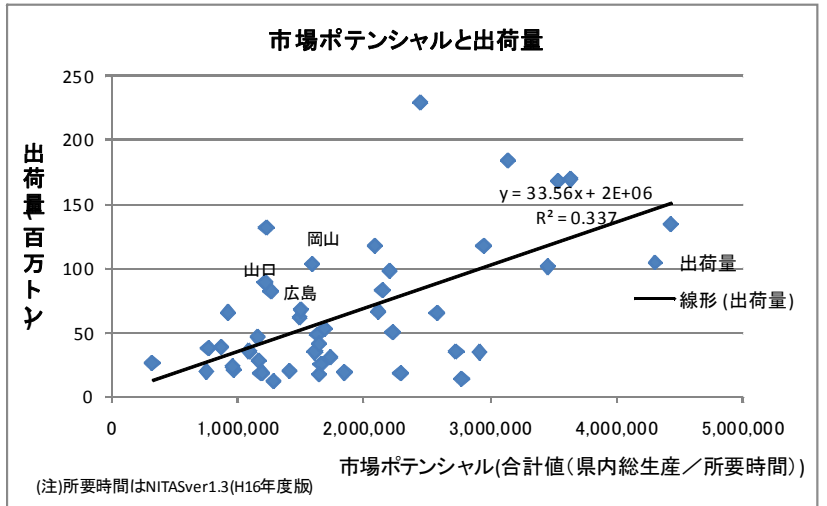
H20.1現在

第6節 瀬戸内海物流の特性

物流センサスなどの諸統計や物流基盤の状況などから、瀬戸内海における物流には次のような特徴がある。

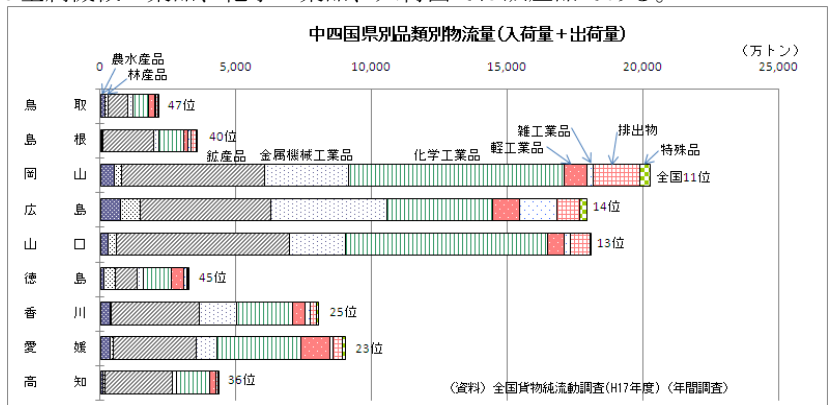
○市場ポテンシャルと物流量

市場ポテンシャルと出荷量間にはやや強い相関がある。瀬戸内海地域の山陽3県は、市場ポテンシャルは国内でも下位にあるが、物流量は上位である。即ち、山陽3県は、大都市圏から離れているという点では物流面での立地条件が劣っている割には、物流量の大きい地域である。



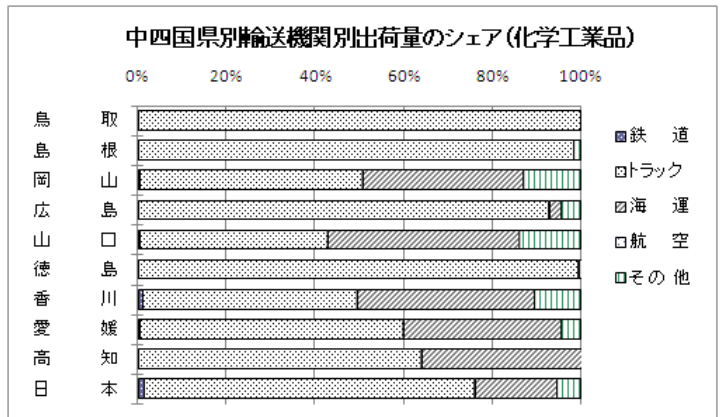
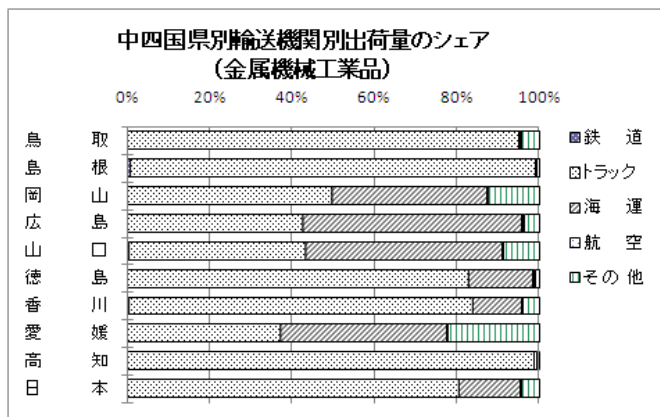
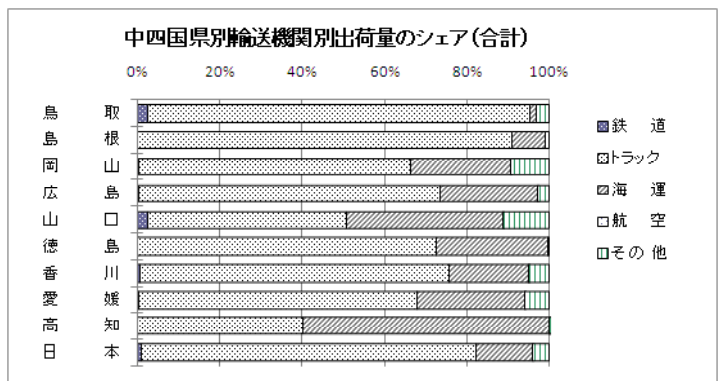
○物流の内訳

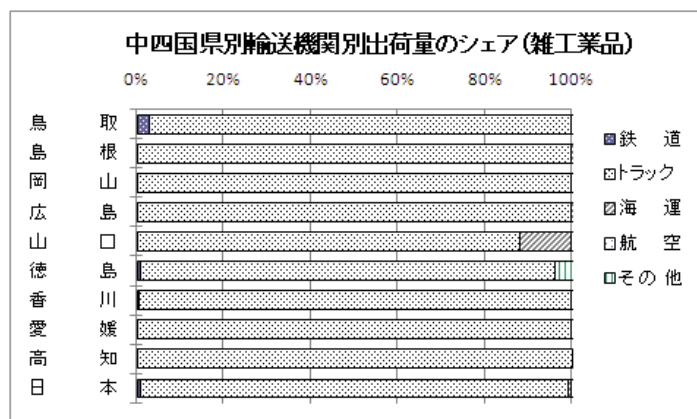
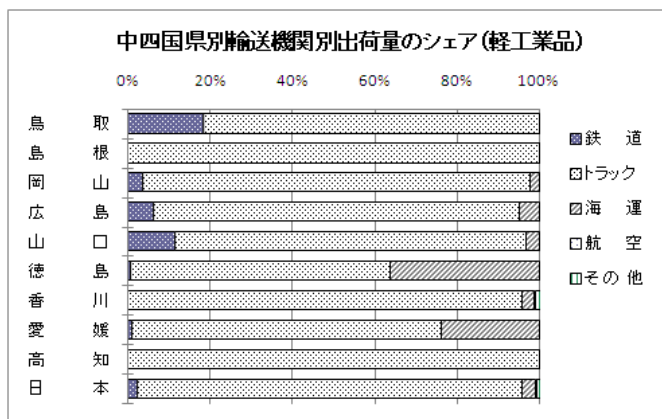
山陽3県の物流量が大きく、その主体は出荷面では金属機械工業品、化学工業品、入荷面では鉱産品である。



○輸送手段

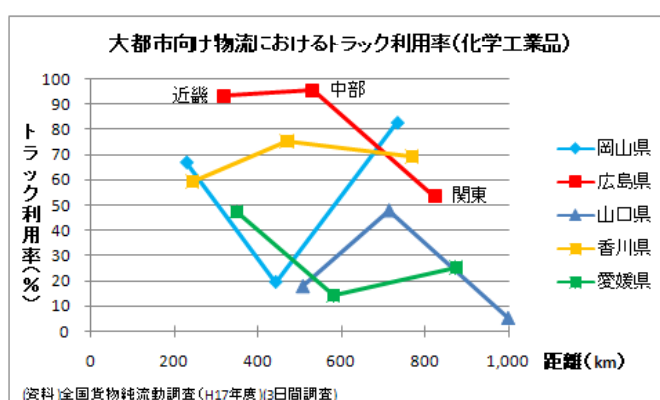
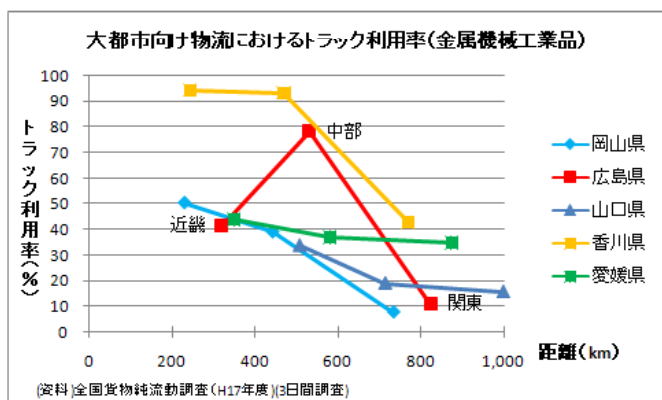
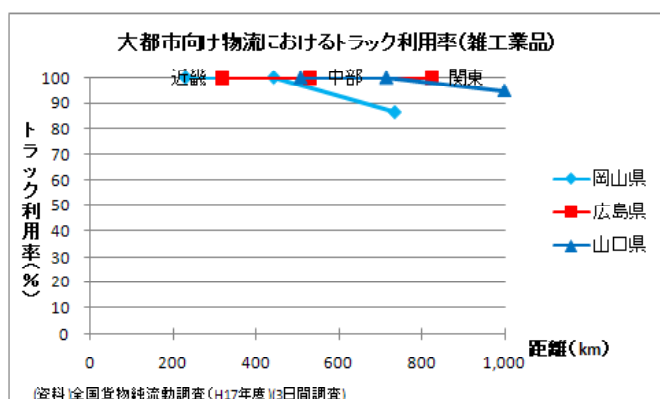
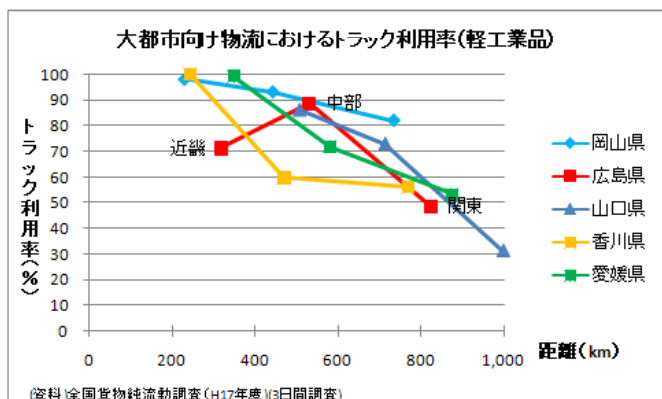
上記のような品類が主体であるため、輸送機関の面では海運のシェアが大きいのが特徴である(全国平均が1割強、岡山・広島・香川・愛媛が各2割強、山口4割弱)。特に、金属機械工業品、化学工業品で海運のシェアが大きく、一方、軽工業品と雑工業品ではほとんどトラックで輸送されている。





○商品類別の輸送手段

輸送量の大きい品類を対象として、送付先と輸送手段を見ると、雑工業品は輸送距離が1,000km程度でもトラック利用率が高い。軽工業品では遠距離になるほどトラック利用率が低下するという逆相関の傾向が見られるが、800km程度でもトラック利用率は50%程度ある。化学工業品、金属機械工業品では、総じてトラック利用率は低くなり、距離とトラック利用率との逆相関の関係が余り明瞭でない。即ち、重量製品は近距離でも海運などで輸送される傾向にあるということである。例えば、金属機械工業品では、500km未満の距離にある対近畿物流においても、広島・岡山・山口ではトラック利用率は30%～50%の水準にある。これは品類の中に、自動車等の重量製品が多く含まれていることが要因として考えられる。また、必ずしも遠距離になるほどトラック利用率が低下しないのは、同じ品類でも輸送先によって、輸送製品が異なっていることが要因としては考えられる。



○高速道路(整備水準、混雑度)

高速道路は、山陽側と本四間で整備されているが、陰陽間や山陰においては整備途上にある。広島都市圏などの拠点都市圏において交通量が大きい、混雑度は高くない。

○JRコンテナ取扱駅

鉄道の貨物運送におけるシェアは小さい。40フィートISOコンテナの取扱駅は、1駅のみであるが、20フィートISOコンテナの取扱駅は、中国圏で6駅、四国圏で2駅あり、いずれも背後に石油化学・鉄鋼・製紙等の素材や自動車等の重量製品を製造する工業地帯に近接している駅である。