

(1) 実験計画の検討ステップ

① 実験計画の基本的な考え方

実験を企画・実施するうえで、以下の点について、大連現地調査及び物流事業者ヒアリング、事例等を踏まえて、以下のような設定を提案する。

■ 誰から誰に、何を、輸出するか

- ・ 誰から — 荷主として御坊商工会議所を想定する。
- ・ 誰に — 中国での輸入に関するライセンスを有している協力企業又は商社とする。
- ・ 何を — 原木(丸太)、製材、木製品(家具等)が候補であるが、地域産業の振興の観点として製材業の振興につなげていくこと、家具製品に関してデザイン。ノウハウ等の保全の観点から、製材とする。

■ 日高港から、どんな船で、どんな条件で、輸出するか

- ・ どんな船 — コンテナ船、在来船(木材専用船、一般貨物船)があるが、輸送時の傷等の発生、多様な輸送品目への対応等を踏まえて、コンテナ輸送とする。
- ・ どんな条件 — 運賃条件、荷役条件、輸送保険等は物流事業者との調整による。

■ 必要な国内、中国側の貿易手続き、物流業務を誰にやってもらうか

- ・ 物流事業者による一括請負による対応のもとに、以下の手続きを確認していく。  
国内手続き→不開港でのCIQ手続き、ドキュメント業務、物流業務、金融決済、クレーム処理  
中国手続き→CIQ手続き、物流業務、ドキュメント業務、金融決済、クレーム処理

## (2) 各ステップの実験計画の流れと検討項目、留意事項

### ステップ1：取引内容等の設定

- ① 荷主の設定
  - ・ 御坊商工会議所、森林組合、地元企業等が想定されるが、今回は御坊商工会議所を想定する。
- ② 荷受人の設定
  - ・ 中国では、輸出入業務を行う場合、中華人民共和国商務部に届け出・登録が必要であり、中国での輸入に関するライセンスを有している協力企業又は商社とする。
  - ・ また、現地法人、現地企業の立地場所別に貿易手続きが異なる。コスト面からは、保税區、開發區等に立地している企業が望ましい。
- ③ 品目設定
  - ・ 製材とする。
  - ・ 中国での輸入品管理への対応として、輸出禁止品目、輸入制限品目ではないかの確認が必要である。輸入制限品目は、輸入割当管理品目(数量管理)、検疫許可管理品目、関税割り当て管理品目等がある。
- ④ 輸出入内容の設定
  - ・ 展示会・見本市等への出展、現地モデルハウス等への部材提供や現地加工による日本へ逆輸入、現地加工による中国内市場現地加工と第3国マーケットへの輸出についてのサンプル品の提供等を検討する。無償提供の場合、贈与に関する税金がかかる場合があるので注意を要する。

### ステップ2：輸送方法の設定

- ⑤ 日高港での航路設定
  - ・ コンテナ船を前提とする。航路は、外航船の直航、和歌山下津港へフィーダー、阪神港へフィーダー等が考えられる。また、早期の実施の場合は、直接阪神港への搬出が現実的である。上記の各航路のルートは以下のとおりである。
    - 直行ルート例
      - ⇒日高港 → 大連港
      - ⇒日高港 → 国内他港 → 大連港
    - 下津港例
      - 下津港 → 韓国港 → 中国港
    - 阪神港例
      - 阪神港 → 中国港
- ⑥ 輸送船舶の設定
  - ・ 将来の輸送形態は、輸送中の損傷などに対応するため、コンテナが前提となると考えられる。
- ⑦ その他
  - ・ 輸送契約、保険契約等について物流事業者への一括委託により対応することが考えられる。

### ステップ3:日本での輸出入手続き

#### ⑧ 不開港での手続き

- ・日高港から直行ルートを取る場合、不開港入港許可申請が必要である。これは、船舶法第3条による特許申請として、入管、検疫所等との事前調整が必要である。

#### ⑨ 原産地証明、燻蒸、検疫

- ・原産地証明の発行は荷主が発行する。
- ・燻蒸処理は、樹皮つき丸太の場合に必要となる。樹皮なし丸太・製材は燻蒸処理不要である。ただし植物検疫は必要となる。
- ・その他、消毒証明書、植物検疫申請、検疫証明書の入手が必要である。

#### ⑩ 輸出通関

- ・通関場所へ搬入し、検数、検査のうえ、通関書類を作成する。
- ・輸出申告、輸出許可証、保税措置等の手続きが必要となる。

#### ⑪ 船積関係書類処理

- ・船積み依頼書、商業送り状、梱包明細書、船積み指示書、本船受取書、船荷証券等に関する手続きが必要となる。

#### ⑫ 船積み

- ・沿岸荷役及び船内荷役の手配・実施、検数・検査への対応が必要となる。

### ステップ4:中国での輸入手続

#### ⑬ 中国での検疫

- ・検疫許可証の取得、申請事前準備、検疫申請、検査、検疫監督管理の手続きが必要となる。これらは、輸入港で動植物検査検疫局に輸入申請し、輸入港での検査を実施する必要がある。検疫での必要書類は、輸出者は検疫証明書、輸入者は入国貨物通関書、検疫許可証または自動検疫許可証(契約書などに中国の法定検疫要求が明記されていること)が必要である。

#### ⑭ 中国での通関

- ・事前準備の上、申告、税関審査、納税交付、納税、通関許可等の手続きが必要となる。
- ・通関での必要書類は、輸出者は原産地証明、輸入者は入国貨物通関書のほか、絶滅に瀕している生物種輸出入許可証、集成材などの製品には他に自動輸入証明書検疫許可証または自動検疫許可証等が必要である。
- ・輸入時に納付する税金、費用についての手続きが必要である。

#### ⑮ 中国国内輸送

- ・トラック輸送になり、トラック積み込み・輸送の上、検品・貨物引き取りとなる。

### ステップ5:クレーム処理

#### ⑯ クレーム処理

- ・運送に関するクレームが生じた場合等について、あらかじめ運送業者と調整しておく必要がある。

### ステップ6:展示会出展、対応等

- ・展示会等への展示と開催期間中の対応人員の確保、サンプル提供等の場合の相手先企業との対応についてあらかじめ手配しておくことが必要である。

### (3) 関係プレイヤーと役割について

主な関係者と役割について整理すると下表のようである。

- ・国内の主な関係者と役割

関係機関	輸出での役割
木材関係業者	商品の提供
商工会議所	取引先発見のための資料収集、原産地証明書のための手続き
海貨・通関業者	輸出通関手続き、船積手続き
燻蒸業者	燻蒸処理、消毒証明
港湾荷役業者	沿岸荷役、船内荷役
倉庫会社	貨物の保管、貨物の運搬
用船仲立人	船会社との仲介
船会社	船腹予約、船荷証券の発行
保険会社	海上保険の予約、海上保険証券の発行
通知銀行	信用状の通知
買取銀行	輸出書類の買取
港湾管理者	施設使用許可
税関	輸出貨物の審査・検査・許可
入管	入管審査・許可
検疫所	検疫審査・許可
植物防疫所	植物検疫の検査・許可
海上保安部	港長業務

- ・中国側の主な関係者と役割

関係機関	輸入での役割
輸入業者、商社	中国内の各種手続き
港湾管理者	施設使用許可
C I Q機関	中国での税関、検疫、植物検疫等の審査・検査・許可
港湾荷役業者	船卸業務
陸送業者	指定地までの中国内の輸送

中国市場への紀州材のPRのための有効な場となると考えられる、大連市における『中国国際家具(輸出)及び木工機械展』についての資料を示す。

(1) 開催案内

『第十二回中国国際家具(輸出)及び木工機械展』が2007年6月12日から15日まで大連にて開催されます。

大連はアジア大陸の東海岸に位置し、中国東北遼東半島の最南端にあり、中国東北、華北、華東地区が世界各地と繋がる海上の門口であり、最も重要な港、貿易、工業、観光都市です。現在、世界上約160カ国と地域、300港と経済貿易往来関係が築かれており、優れた地理環境と港優勢で中国家具の輸出に便利の通路が開拓されました。

中国国東北地区に位置する大連は木材資源に恵まれています。中国東北は林木貯蔵量が中国優質林木の60~70%を占め、中国では面積が最大、資源分布が最も集中されている重点林区です。それに、東北には華豊、金凌、飛馬など沢山の有力な家具メーカーがあります。堅実的な家具産業基礎が家具に関わる木工機械及び資材メーカーにも更なる発展空間を提供されました。2007年、大連市が正式的に「中国木製家具産業基地」という称号を授与され、大連及び東北の家具産業は今までもないビジネスチャンスを迎えることとなります。

『中国国際家具(輸出)及び木工機械展覧会』は「木製を主とし、輸出を促進すること」に位置づけしている、中国及び日本、韓国、ロシア市場に向けた土台に欧米市場の注目をも引き付けている、中国北方地区ではNO.1の輸出型の国際的な展示会とされています。

世界家具輸出大国に発展してきた中国には家具メーカーだけで5万社余りあります。家具業界の飛躍的な発展に伴って木工機械、資材と部品への需要も増え、中国木工機械、家具部品と資材業界も急速的に発展されています。

『第十二回中国国際家具(輸出)及び木工機械展』は家具館の上に木工機械と資材館も設置されることとなります。同展では中国木製家具の粋をご覧いただけると同時に木材加工技術及び機械、資材の最新状況などもいち早く入手できます。2007年の大連家具展示会は国内外業内人士に有効的な交流及び商談の場をご提供いたしまして、業内の盛会として期待されております。

## (2) 開催概要

名称：第十二回中国国際家具（輸出）及び木工機械展覧会  
英文名称：THE 12TH CHINA Int'L FURNITURE (EXPORT) AND  
WOODWORKING MACHINERY EXHIBITION  
会期：2007年6月12日(日)～15(水)  
会場：大連星海会展中心／大連世界博覧広場  
主催：中国家具協会／大連市人民政府／大連 DBF HOMEY GROUP  
後援：中華人民共和国商務部  
実行：大連市家具協会／大連北方国際展覧有限公司  
協賛：中華人民共和国商務部外貿發展事務局/韓国家具工業協同組合連合会/青島木工機械協会/温州家具商会  
協力：全国各地家具協会  
入場料：無料（登録制）  
展示面積：60,000 m<sup>2</sup>  
同期開催：  
第十二回中国国際家具部品及び資材展覧会  
2007 中国国際オフィス及び学習家具展覧会  
2007 中国国際木材及び木製品展覧会  
イベント：  
中国家具協会木製家具専門委員大会  
中国木製家具ブランド品説明会  
21世紀中国木製家具輸出戦略検討会  
中国当代木製家具デザインコンテスト  
国際家具集団調達調印式

## (3) 出展内容

**家具ゾーン**：木製家具、合板家具、オフィス家具、籐家具、アウトドア家具、ソフト家具、キッチン&トイレ家具、マホガニー家具、家具半製品、フローリングなど。

**インテリアゾーン**：工芸品、照明器具、ギフト、陶磁、カーテン、絨毯、寝装品、ファブリックス、亜麻製品など。

**家具資材ゾーン**：粘着材、ペイント、部品、金物など。

**木工機械及び工具ゾーン**：国内海外木工機械、林業セット設備、伐採設備、人造板、人造板機械、人造二次加工設備、金属家具設備、マットレス機械、木工バイト及び部品、気動機械、電動工具、乾燥設備、装飾板材、床及び加工設備など。

**木材、木製品ゾーン**：原木、木材、ベニヤ、板材、木製品、ソフト木、木製工芸品、木製ギフト、木材加工現場用掃除設備、かんな屑輸送及び燃焼セット設備、粘着剤、防腐剤、塗料及び他の加工製品、木材生産加工コントロール機器など。

#### (4) 出展料金

##### 出展料金：

- ① 標準小間 (3m×3m=9 m<sup>2</sup>) : 2000 ドル/小間
- ② スペースのみ : 150 ドル/m<sup>2</sup> (最少申込面積は 27 m<sup>2</sup>。)

##### (出展料金に含まれた) 基本設備とサービス：

- ① 標準小間 (3m×3m=9 m<sup>2</sup>)
  - : 三面システムパネル (隣接小間との間仕切り、背面パネル、袖パネル)、社名プレート (1 枚)、受付カウンター (1 台)、折りたたみイス (2 脚)、スポットライト (2 灯)、220V/5A (500W) コンセント (1 個、注: 500W 以上の用電場合は別途申請、有料)。
- ② 展示スペースのみ
  - : 設備無し、24 時間清掃及びセキュリティのサービスを提供する; 特別装飾工事する場合、入館前に工事管理費を支払う。工事費用=20 元/m<sup>2</sup>

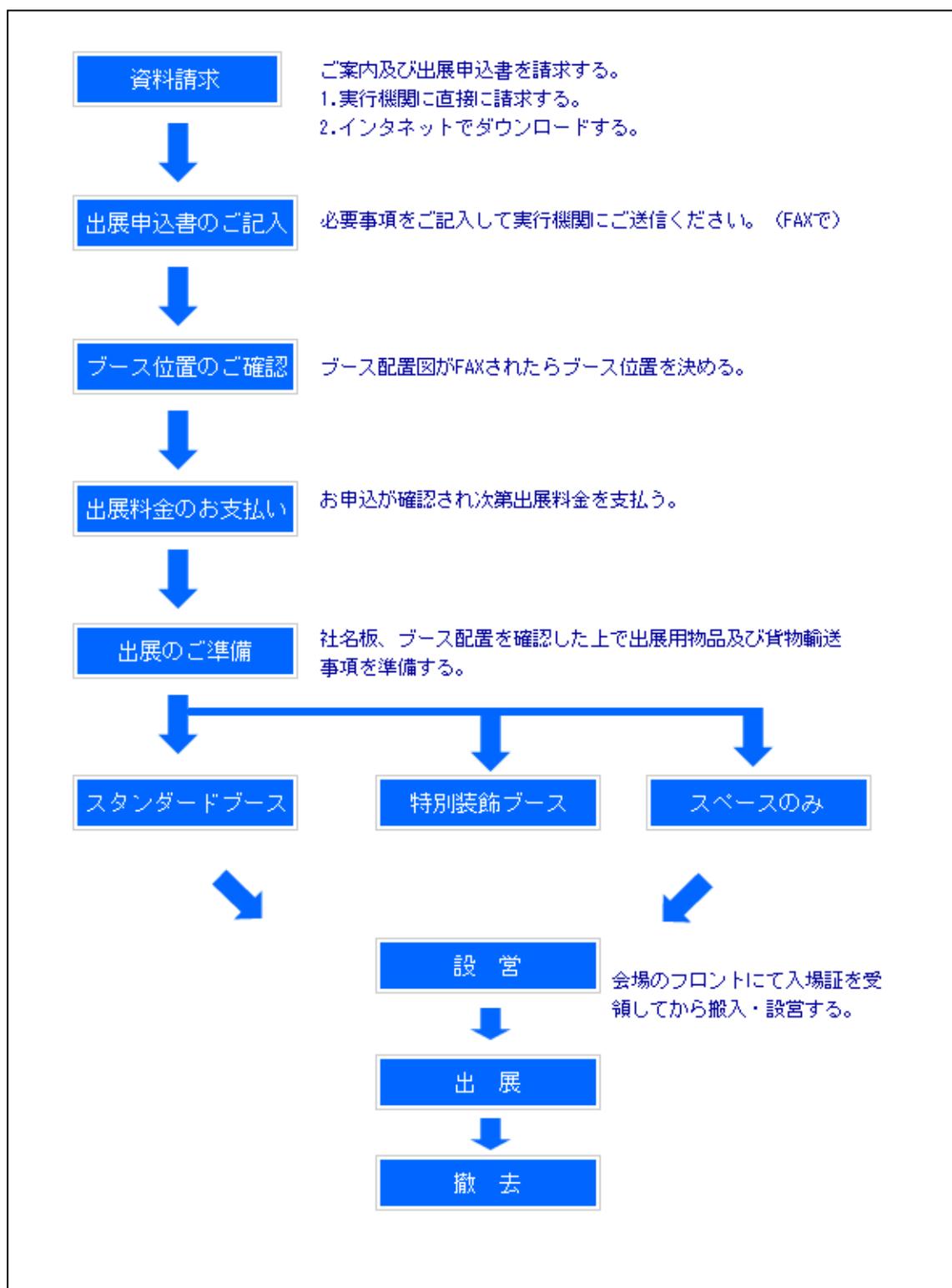
#### (5) 窓口等

##### 大連国際家具及び木工機械展示会 組織委員会

DBF HOMEY GROUP  
大連北方国際展覧有限公司  
〒116001 中国-大連市中山区同興街25号世界貿易中心25F  
Tel: +86-411-82538612  
Fax: +86-411-82538616  
<http://www.sinoexhibition.com>

## (6) 出展の流れ

※ 留意事項 ヒアリングによれば・2ヶ月前には手続き開始必要とのことである。



(7) 出展の手続き書類

## 出展申込書

当社は出展規約を遵守する事を約束し、下記の通り申し込いたします。 (申込日: 年 月 日)

1. 展示会の名称:

\_\_\_\_\_

2. 出展申込者

社名	フリガナ	英文社名	
住所			
Tel		Fax	
E-Mail		ホームページ	
代表者	役職名	氏名	フリガナ (印)
出展 担当者	所属・役職名	氏名	フリガナ (印)
	住所:		
	Tel:		Fax:
	E-Mail:		

※ 出展規約をご一読の上、ご捺印ください。

2. 申込小間 (A, B いずれかをお選びください。)

申し込み小間タイプ	申込小間数
<input type="checkbox"/> A. 標準小間 (3m×3m=9 m <sup>2</sup> )	小間
<input type="checkbox"/> B. スペースのみ (27 m <sup>2</sup> から申込)	m <sup>2</sup>

3. 出展予定製品

--

4. 要望及び連絡事項:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

<組織委員会記入欄>

受付印	受付番号	分類番号	備考

## (1) 物流事業者ヒアリング

今回調査において、物流事業者にヒアリングを行った結果を以下に示す。

### ① 港湾における物流の課題について

- ・物流の規制緩和が必要である。通関が午後3時には閉まってしまうなど、機動性がない。24時間通関体制が必要である。
- ・スーパー中枢港湾と地方港湾の役割分担の明確化が必要である。特に地方港湾の再構築が急務である。
- ・国力の増強のためにもシームレスな物流体制の整備、フィダー化が必要である。

### ② 港湾における物流の状況について

- ・東北アジアと日本海側の物流は伸びている。
- ・大規模液晶などは道路で輸送できないため、港湾の周辺に工場が立地し始めているなど、港湾周辺への製造拠点の立地動向がある。亀山工場の場合、10万トン～30万トンの輸送量に及ぶ。
- ・飛行機と船舶の輸送費は10万円/トンの差がある。

### ③ 大阪における物流の状況

- ・大阪でも内陸の物流拠点が港頭に移ってきている。
- ・内陸の輸送費が高い。
- ・大消費地に使い大港湾が望まれる傾向にある。航路の二ーズは、週1ぐらいか。

### ④ 御坊市から中国への木材の輸出について

- ・大連に出すとなると大阪港からが現実的である。
- ・日高港からはチャーターしたら可能だが、採算に合わないだろう。チャーターする場合、最低量の目安は、40フィートコンテナなら150本、6,000m<sup>3</sup>は必要。
- ・大阪港までの搬入の具体的手順(コンテナの場合)
- ・具体的に物流事業者がすべて対応する。
  1. 空のコンテナを工場までトラックで運ぶ
  2. コンテナに木材積み込む
  3. 大阪港までトラックでコンテナを運ぶ
- ・中国における荷受人は、中国非居住の企業は難しい。中国国内企業と一緒にやろうとするとところを探す必要がある。商社もありうる。
- ・輸送形態については、家具用の木材は傷がつくので用船は無理でコンテナとなる。建築用材ならば用船も可能か。原木は無駄が多く、製材が現実的である。
- ・ルートは、大阪港⇒釜山⇒大連港となる。
- ・手続き一式は運送業者がやることになり、そのほうが間違いがない。
- ・燻蒸については、燻蒸証明書が必要となる。燻蒸は、荷主または運送業者がやる。昔は天幕を張ってやっていたが、工場に対応することになる。
- ・最小の輸送量は、40フィートコンテナに入るのは、40～45m<sup>3</sup>。(水なら63m<sup>3</sup>)である。
- ・コンテナあたり輸送費は、工場から大連港まで一式25～26万円/本程度である。
- ・船舶は、大連まで300から500ドルぐらいか、保険は別途となる。
- ・大連港における手続きについては、輸入者はライセンスを持つといることが必要である。輸入権を持っている商社でもよい。

- ・社会実験で展示会に出品して無料で配布した場合などは、ノンコマ-シャルとして贈与となるので注意が必要である。
- ・輸送に必要な期間は、大阪港を使うのであれば、工場から燻蒸を経て、大連まで10から14日かかる。船舶による実際の移動は3日程度である。
- ・参考となる中国との取引の事例として、海南省がつて漆器を輸出した例がある。40フィート×500本/月を、中国からは日用雑貨を輸入することにより確保した。

#### ⑤可能性のある振興策について

- ・一般ゴミ、廃棄物などリサイクルポ-トが可能性があるのではないか。この場合、溶融炉が必要である。現在、和歌山のゴミを北九州に持っていつている。
- ・振興上での課題は以下が上げられる。
- ・往復の量をどう確保するかが課題である。
- ・中古電気製品、中古自動車の物流も可能性は考えられる。ただし、他港も取り組み始めている。
- ・和歌山ではLNGの廃熱利用の冷凍食品工場を整備した事例がある。
- ・電力は半導体工場など基本となる。

#### ⑥国際物流におけるシ-ムレスな交通体系に向けての課題について

- ・北東アジアとの交易を伸ばすためにも、貿易品目の統一が必要である。現在は、国によってばらばらである。国土交通省も統一を進めているがアピールしていない。ICタグの普及にもより、今後必須だろう。
- ・輸送効率から見ると、40フィートコンテナが一番効率的である。内陸輸送もトラックで対応できる。
- ・国内集荷を含めたロジスティクスハブを港湾地区に作るのが望ましい。進まない原因は港湾労務政策の遅れである。インフラ整備も必要である。
- ・上記によれば、現在のコスト3~4万円/トンに2万円/トンに低下できるのではないか。

## (2) 中国に輸出している事業者ヒアリング

今回調査において、中国に木材を輸出している事業者にヒアリングを行った結果を以下に示す。

### ① 事業の取り組み経緯について

- ・もともと事業化を目指して立ち上げたわけではなく、石川県から当該企業に、1) 山が荒れている、2) 金沢港の活性化、の2点について何とかしてくれないかと相談があった。企業は、地元森林組合と相談し、災害防止等の効果を視野に、石川県内の森林の林床に置き去りにされている「根曲がり材」などを、掃除を兼ねて山から出して来たらどうかという話が出て、取組みがスタートした。
- ・事業主体は当該企業、地元森林組合、それと全国規模の商社。いずれも採算性重視ではなく手弁当で、原価や経費もオープンにしてやってきた。
- ・事業取組みの1年ほど前(2004年)から2回ほど試行錯誤しながら事業実証を行った。最初はコストがかかったが、参加者の「せめて関係者の人件費ぐらいは出るように」という努力で、「何とかやれないことはない」レベルまでもって行き、事業をスタートした。

### ② 事業実施の現状

- ・中国側の相手先企業は、大連の企業。日系企業で、集成材の加工工場がある。
- ・事業の仕組は、地元森林組合が県内の間伐材(根曲がり材の根元の捨てる部分1~2mなどの放置材)を非常に安く搬出し、当該企業が流通を担当。輸出入業務を商社が行い、金沢港から原木のままコンテナに詰めて大連に輸出し、集成材を全量金沢港にブーマラン輸入している。
- ・現在、中国国内での販売はしていない(現在は需要がない)。将来的には需要が大きくなる可能性はあるが、中国での販売には資金回収の問題などが課題である。
- ・これまで2ヶ月に1回のペースで出荷しており、17回荷出ししている。1回あたりの単位は200~250 m<sup>3</sup> (30 m<sup>3</sup>米弱/コンテナ×7~10コンテナ/回)。
- ・輸入した集成材は地元と東京などで販売している。価格は外材の集成材並み。
- ・中国の加工賃は安い、往復の運賃と検疫などの費用を考えるとコストがあわない。事業としてはボランティアの域を出ない。補助金等は一切使っていない。

### ③ 金沢港からの輸出について

- ・金沢港の現在の扱ひ品目は、輸入=食料品、衣料品など、輸出=古紙、廃プラ、車の買いたい部品など。
- ・1970年ごろ、金沢港が整備されたときはコンテナ利用ができなかった。県内には七尾港があり、競合先として先行の利があった。
- ・金沢港は外材を原木輸入することを想定して、淡水貯木場や製材団地を作った。しかし、時代が移り、外材は現地加工品の輸入が中心になり、製材企業も撤退した。コンテナヤードと大型クレーン(アーム型)を整備したところ、コンテナが主流の時代が来て、本船積み輸出を始めた企業があり取扱量が増えた。コンテナの実績をつくってから、ガントリークレーンを導入(2006年3月)した。現在では、コンテナヤードがない七尾港を逆転している。
- ・中国、韓国などをまわるローテーション貨物船はコンテナ積み主流となっている。理由は、Just in time(トヨタのカンバン)方式の導入で在庫を持たない仕入れが中心になり、貨物

のロットが小さくなっていること。これからの時代、コンテナヤードがないと難しいのではないか。

- ・当該企業もプレカットを他社と共同で行い、コンテナで積み出している。港に自社倉庫もあるがフル稼働している。県が作った倉庫もあるが、設備が良すぎて利用料が高い。港を活性化するときには、まず利用者のニーズを考慮しないとうまく行かない。

#### ④ 事業化の成功要因と課題

- ・地元森林組合は伐出、当該企業は流通と役割を明確に分けたことに加え、商社が協力してくれたことが実現に向けての大きな要因となった。検疫や関税など輸出入業務の窓口は防疫のプロである商社がやってくれたのでスムーズに運んだ。商社が直接の利益にもならないことを良くやってくれたと思う。
- ・商社の参画のメリットを上げると、当該企業の取り扱う木材は FSC・COC 認証を取っているため、企業イメージや CSR といった広報的なメリットはあると思う。
- ・商社は、この事業のノウハウを活用して、四国からヒノキの輸出を仕掛けていると聞いている。この事業自体はガラス張りで行っているため、ノウハウをどう活かして行くかは各社の裁量次第と考えている。
- ・また、石川からだと取扱量が小さく、宮崎県のように船一杯にバルク積みして大量に出せない。コンテナだからうまく行ったと思っている。

#### ⑤ 中国市場の見通しについて

- ・中国でも木材需要は今後高まると考えている。一部のスーパーリッチ層が需要を引っ張っているが、日本食が普及するとレストランの内装材としての需要も増える。
- ・中国の木材需要は現に伸びており、ロシアから中国に入る木材の量は、日本に輸入される量の6倍になっている。
- ・ロシア材は色が白く、日本のスギに比べ見栄えが良いため、スギの集成材は高い値がつかない。しかし、家具材なら表面を塗装したり貼ったりするので関係ない。
- ・国際的に見ても、わずか2年前と比べても木材の市場環境は大きく変わってきている。中国・インドといった人口が多い国が木材を使い始めたため、地球規模で木材供給は逼迫し始めており、外材価格は上昇基調にある。この傾向は中長期的に続く。この傾向を受けて、ロシアも石油などエネルギーと同様に木材資源にも関税アップを適用している。
- ・こういう環境の変化の中で、1980年代に外材が安くなったために伐られなくなった日本の木材資源ストックは、今後ますます注目されて良い存在である。「外材が安かったことで日本の山は守られた」と思っている。ただ、問題は、国内の山仕事の担い手がないことがある。合板の需要は旺盛にあっても、山から木を伐り出す人手がないため、製品をつくれない。石川県でも、山はもっと間伐を進める必要がある。

#### ⑥ 中国への輸送について

- ・現在、金沢港から大連までは1週間で荷揚げができる。コンテナローテーション船が週1回入港する。これまでは釜山経由だったが、岡山の会社が中国直行便を運航し始めた（金沢⇨大連、青島）。

### ⑦ 他県から中国への輸出と和歌山での事業取組み

- ・中国で加工して日本に逆輸入するブーメランを考えるなら、原木で出さないと経費にあわない。製材して中国に送るのでは、化粧材など高付加価値商品に加工しないとペイできない。また、中間加工品で輸出すると、関税が17%かかるため、ますます合わない。本事業は出姿が1~2mの値曲がり材であるため、関税の対象にならない。未利用材など原価が安い材でないとコストが合わない。
- ・宮崎のように、3~4000 m<sup>3</sup>単位で大量にバルク船で出して、ブーメラン事業にする方式は、初めのころは国内でも売りあぐんでいたが、外材価格が上昇してきた最近では、成立する可能性が出てきた。
- ・和歌山では、もう少し小さい規模の1~2000 m<sup>3</sup>で、安く運ぶ方法を検討すればよいのではないか。大阪や瀬戸内海の「空船」や「帰り船」を有効利用するとか、周辺の港との連携（和歌山で1/2+高知で1/2）を考えればよい。

### (3) 日高港における「空船」の活用に関する企業ヒアリング

#### ①船舶会社（原木移入）

	積荷降し後の船について	日高港の利用について
A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>日高港のヤードの貯木場に丸太を荷揚げしている。荷揚げした後は、空のままで帰る。</li> <li>日高港から積むものはない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日高港周辺の工業用地に製材業者が集積してくれば、日高港の利用価値も上がるが、現状では製材業の新たな設備投資は難しい。県が補助をして誘致するなどの支援策が必要。</li> <li>現在の日高港は、防波堤がないため波の高い時は非常に荷揚げに難航する。防波堤を築くことが先決である。</li> </ul>

#### ②荷主（砂・砂利 移入）

	積荷降し後の船について	日高港の利用について
B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>兵庫県から船をチャーターして、和歌山県に土砂を運搬している。</li> <li>石材運搬船を使用するので、空にしても他の荷物を詰めない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まだヤードが開いていないため、現在では使用していない。</li> <li>日高港は、風が吹くと船の運航が難しい。</li> </ul>
C社	<ul style="list-style-type: none"> <li>土砂・石材を瀬戸内海から運ぶ。冬場は月に延べ12～13船の入港がある。</li> <li>空船の積み荷を検討したことがある。残土や産業廃棄物などが候補にあがったが、いずれも実現しなかった。残土は近くの山の捨て場に持っていくことになった。</li> </ul>	
D社	<ul style="list-style-type: none"> <li>浚渫用の土砂を徳島から運んでいる。</li> <li>空船の活用は考えていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日高港から積み出す荷は、今のところないのではないかと。</li> </ul>

#### 5.4 施策のまとめ

5.1～5.3 に示した大阪湾諸港、日本海側(舞鶴港)、太平洋側(日高港)における課題、特徴を踏まえ、今後推進すべき施策について、以下にまとめる。

今後推進すべき施策

現在の取組課題		国際物流戦略チーム対応施策・方針 (第二回本部会合決定短期対応施策、中・長期対応方針、政策提言より)	課題 (ユーザー意見)	今後推進すべき施策の検討イメージ (案)
拠点整備	コンテナ船の大型化、抜港の動向を見通した港湾機能の充実	<p>スーパー中枢港湾「阪神港」としての機能充実のため、平成18及び19年度の実施に向け、以下に取り組む。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>最大級のコンテナ船型に対応した係留施設等の整備促進、新規事業化</li> <li>スーパー中枢港湾阪神港におけるターミナル一体運用IT化社会実験(平成16、17年度)を着実に実施し、一体運用による効率化を促進。</li> <li>ゲート混雑回避、阪神港間のコンテナ横持ち輸送の効率化のための共同デポの整備</li> <li>24時間のターミナル運営を支援する施設の整備</li> <li>国際コンテナ貨物の横持ち輸送コストの削減等に寄与する夢洲トンネルの早期整備</li> <li>阪神港広域連携協議会において、大規模災害発生時における物流機能確保に向けた協定書締結</li> <li>コンテナ貨物の荷捌きの効率化、円滑化に資する十分なヤード面積の確保等(港湾計画の変更)</li> </ol> <p>「関西シリコンベイ構想～大阪湾港湾の基本構想～」に基づき、各種施策の具現化に向けて取り組んでいく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁水深よりも港口部が浅く大型船が入港できない</li> <li>港内の航路も増深が必要</li> <li>大型船の回頭が困難</li> <li>大阪港フェリー専用関門の設定</li> <li>天候不良時等の待機のための仮付けバースが少ない</li> <li>ガントリークレーンが少ない、故障により運行計画に支障</li> <li>船舶の大型化に対応したガントリークレーンが必要</li> <li>荷役機械の更新によって、荷役効率の改善が必要</li> <li>CY(コンテナヤード) / ECD(空コンテナ) 機器の不足</li> <li>空コン置き場の共同借受を希望</li> <li>岸壁利用実績の少ないバースにもSOLAS対応フェンスの設置</li> </ul>	<p>●「阪神港」スーパー中枢港湾プロジェクトの加速 [委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期的には、広域的に大阪湾全体の視点から港湾整備・管理をすべき</li> <li>大阪湾諸港の包括連携には賛成</li> <li>カボタージュの部分的緩和</li> <li>神戸港と大阪港の得意分野を活かした分業</li> </ul>
	内航フィーダー輸送の促進	<p>阪神港広域連携協議会を活用し、「スーパー中枢港湾阪神港育成プログラム」における瀬戸内海諸港との連携促進などの具体策を促進する。 平成17年度に内外貿バース一体運用による内航フィーダー利用促進に関する社会実験を実施し、効果、課題の整理等とりまとめを行う。</p> <p>瀬戸内海諸港との更なる連携促進の観点から、大阪湾諸港全体としての連携方策について、阪神港広域連携協議会を越えた枠組みで検討する。福利厚生関係サービスの充実については、今後の船舶利用、貨物集積、利用ニーズ等の推移、動向を見極めつつ、提供のあり方について検討を行う。</p> <p>内航フィーダー輸送を活性化させるとともに外国フィーダーとの競争力を高めるため、効率的な内航フィーダーネットワークの構築に向けた検討を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方港との役割分担の明確化</li> <li>海外との輸送費に比較して国内の輸送費が割高</li> <li>外内併用型連続バースが必要</li> <li>CIQ施設の不足</li> <li>フェリーヤード不足</li> <li>ターミナルのリーファーコンテナ電源装置の世界規格への非対応</li> </ul>	<p>●中四国との政策的な連携と適切な役割分担 [委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西日本の物流センター機能と輸出入機能を合体させた拠点整備</li> <li>西日本貨物を誘致するための高速料金等の減免措置(地方港から海外へのダイレクト国際物流には一定の評価)</li> <li>カボタージュの部分的緩和</li> <li>中四国地域の民間企業も含めた広域的な組織の設立による大阪湾諸港の利用促進</li> </ul>

※ 国際物流戦略チーム対応方針・施策の赤字は、取り組みが未実施あるいは、継続中のもの。

現在の取組課題		国際物流戦略チーム対応施策・方針 (第二回本部会合決定短期対応施策、中・長期対応方針、政策提言より)	課題 (ユーザー意見)	今後推進すべき施策の検討イメージ (案)
管理運営 の効率化	各港連携による大阪湾諸港の一開港化等	各港連携による入港料の低減を含む大阪湾諸港の一開港化の実現および港湾コストの低減による国際競争力の強化に取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナル運営の一元化</li> <li>荷役作業料が高い</li> <li>荷役の常時対応を希望</li> <li>日祝日の荷役料が高い</li> <li>荷役料金の時間外・夜間割増が高い</li> <li>海貨業者の料金は高いが、特に梱包料金は高い</li> <li>入港料のインセンティブを希望</li> <li>岸壁使用料、ヤード賃料等のインセンティブを希望</li> <li>航路誘致のための最低貨物量未達の場合の船社への費用補償を希望</li> <li>荷動き量が落ちたときの運賃低下が心配</li> <li>複数船社による共同運航の場合、料金に関してトラブルが起こる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「阪神港」スーパー中枢港湾プロジェクトの加速 [委員意見]</li> <li>・高度なターミナルオペレータ等の導入と戦略的な契約技術の向上</li> <li>・安全なかつ効率的な船舶航行環境の実現のため、船舶版 ITS の導入など新技術による対応</li> <li>・大阪湾諸港と周辺地域港湾 (和歌山下津港等) の連携</li> <li>・競争的市場の整備による水先制度の効率化</li> </ul>
	ターミナル管理運営効率化に向けた埠頭公社改革の推進	スーパー中枢港湾「阪神港」における、公社民営化等による「埠頭公社改革」の推進および公設民営方式による低廉・良質な特定国際コンテナ埠頭の形成を図る。 官民多岐に亘る港湾関連事業主体の料金をプール制にする等の措置は困難。平成 17 年末に阪神両港におけるメガターミナルオペレーターが特定国際コンテナ埠頭の運営事業者として認定されたことを受け、今後、岸壁の直賃しに向けた調整を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>航路管制によって入出港時にロスタイム発生</li> <li>神戸港中央航路の混雑解消のため一方通行化</li> <li>内航船を外貿バースに直付けする場合、前日にならないとバースが確定せず不便</li> <li>船舶の一斉入港時に沖待ちが発生</li> <li>大阪湾港域外で錨泊時間の制限</li> <li>ポータルラジオの充実</li> </ul>	
	内陸デポ設置、利用調整による空コンテナ輸送の効率化	輸送の効率化のための内陸共同デポ実証実験等を平成 18 年度に実施する方向で取り組む。 背後輸送の効率化等について、IT 化による支援の観点から、「阪神港広域 IT 研究会」において空コンテナ貨物マッチングシステム等具体方策を検討。	<ul style="list-style-type: none"> <li>強制パイロットの柔軟化</li> <li>強制パイロットの強化</li> <li>省庁合同の窓口一元化を希望</li> <li>省庁別手続きの一元化</li> <li>IT 化が進むと代理店の仕事が減る</li> <li>IT の標準化は国が強制しないと難しい</li> <li>PII 期全体でのブリゲート方式の採用</li> <li>税関手続きの 24 時間前申請への対応は困難</li> <li>港・空港での防御体制 (検査) の強化</li> <li>航空貨物と海運貨物の情報システムの統合</li> <li>「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」への周知徹底</li> </ul>	
IT 化等による作業・手続きの効率化	IT 化の促進等によるターミナル運営の効率化等	スーパー中枢港湾「阪神港」におけるターミナル一体運用 IT 化社会実験 (平成 16、17 年度) を着実に実施し、一体運用による効率化を促進する。(再掲) JCL-net の運用を含む港湾物流情報化促進の具体的なメリットを明確化する観点から、平成 18 年度に SCM モデル事業を実施する。 各種輸送の効率化等について IT 化による支援の観点から「阪神港広域 IT 研究会」において具体方策を検討。		<ul style="list-style-type: none"> <li>●各港における手続きの一元化・IT 化 [委員意見]</li> <li>・利便性向上のためには諸手続きの効率化・簡素化は必須</li> <li>・競争的市場の整備による関連業務の効率化</li> <li>●大阪湾諸港における貨物情報の統合化 [委員意見]</li> <li>・貨物情報の統合化による様々な輸送手段の利用</li> </ul>
	従来の枠組みを越えた物流情報プラットフォームの構築や情報化のメリットの具体化	短期対応施策の取り組みを通じて、またコンテナターミナルについては既に 364 日 24 時間荷役可能となっていることを踏まえ、24 時間対応に係るユーザーの問題意識、対応側の見解などを具体的に整理、問題の所在を明らかにし、具体措置を検討する。		

※ 国際物流戦略チーム対応方針・施策の赤字は、取り組みが未実施あるいは、継続中のもの。

[委員意見] 現在の取組課題		国際物流戦略チーム対応施策・方針 (第二回本部会合決定短期対応施策、中・長期対応方針、政策提言より)	課題 (ユーザー意見)	今後推進すべき施策の検討イメージ (案)
国内外ネットワーク整備 環境問題等への対応	国際港湾・空港と有機的に連携した道路輸送ネットワークの充実	ネットワークの充実を更に図る観点から、平成 18 及び 19 年度の実施に向け、以下に取り組む。 1. 高規格幹線道路・地域高規格道路・都市高速道路(第二名神、京奈和自動車道、第二京阪道路、都市再生環状道路等)の整備 2. 交差点改良等のボトルネック解消の検討 3. TDMの実施検討 4. ITSの導入、ETCの利用促進+割引制度の検討 5. 社会実験(空トラックの効率運送・内陸デポの活用)の実施検討 6. 道路物流関係者の物流検討会を設置(全体・個別地域) 7. 阪神高速(株)では平成 20 年を目標として、対距離料金制への移行に向けて社会実験等の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>45ft コンテナ積載車が道路を通行できない</li> <li>阪神高速の重量規制</li> <li>阪神高速の料金が低い</li> <li>神戸港内での道路渋滞</li> <li>ゲート混雑の緩和</li> <li>道路整備</li> <li>夢洲への鉄道の乗り入れ</li> </ul>	<p>●スーパー中核港湾に係る道路など“国際物流道路”の早期整備</p> <p>[委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整合のとれた港湾整備と道路整備</li> <li>国際標準に合った陸上コンテナ輸送体制の確保</li> <li>幹線道路を港湾に直結させる</li> <li>貨物専用車両に対する道路利用優遇措置</li> </ul>
	環境に優しいモーダルシフトの推進	モーダルシフト等CO2削減と物流効率化に寄与する取り組みを推進する関西グリーン物流パートナーシップ会議を設置、平成 18 年度から事業支援を実施する。なお、大阪港・神戸港ではモーダルシフト推進に向けた独自のインセンティブ制度を創設・実施する。		
ロジスティクス機能の整備	ロジスティクス・ハブの形成	「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を活用して、港湾や内陸部の物流結節点における「ロジスティクス・ハブ」の整備の促進を図り、国際物流と国内物流の一体的展開を推進する。 コンテナターミナルと関連した後背地の倉庫への優遇施策(土地賃貸料等)については、今後のスーパー中核港湾事業の進捗状況や他港での取組を見ながら、検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヤード、上屋、倉庫等の不足</li> <li>上屋、倉庫不足</li> <li>流通施設の整備</li> <li>阪神地域への企業誘致</li> <li>総合保税地域の設定</li> <li>民間開発による活性化</li> </ul>	<p>●高付加価値ロジスティクスセンター等の整備</p> <p>[委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総合保税地域の設定など企業立地に対する優遇策</li> </ul>
24時間空港の活用等	深夜便を誘致し、活用することによるリードタイムの短縮及びインタクト輸送の拡大	深夜貨物便を誘致し、活用するためのモデル事業を平成 18 年度に実施する方向で取り組み、インタクト輸送の拡大ができるような仕組みを策定する。 モデル事業を契機とした深夜貨物便の増便及びネットワークの充実を図る。 2007 年の 2 期滑走路供用開始以降を含めた関空への(からの)効率的な輸送モードのあり方について引き続き検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>関西空港の利用を促進する施策が必要</li> </ul>	<p>●関空 2 期を活用した更なる国際航空ネットワークの充実</p>
	施設使用料の空港間格差を是正	輸入共同上屋会社の施設使用料の引き下げを、平成 17 年 7 月 1 日から実施。更なる格差是正に向け、要因を調査、分析し、空港間格差の是正方法を検討する。 様々な空港間格差の是正策について、今後とも引き続き検討する。		<p>●関空の完全 24 時間運用を活用したロジスティクス機能の充実</p> <p>[委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航空貨物と物流センターを組み合わせたロジスティクスサービスの拡大(空港連絡橋の通行料削減との連携)</li> <li>国際 SCM に対応したりんくうタウンの空港外ロジスティクス拠点化</li> </ul>
	荷主の多様かつ高度化する物流ニーズへの柔軟な対応	荷主の多様かつ高度化する物流ニーズに柔軟に対応できる Sea & Air 輸送等の多様な輸送手段の具体的な可能性について、平成 18 年度に官民一体で検討する方向で取り組む。 ユーザーの多様なニーズに対応した Sea & Air 輸送の実現に向け、検討を行う。		<p>●Sea &amp; Air 輸送の推進と関空を核とした総合物流拠点の整備</p> <p>[委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾と空港の税関の連携</li> <li>高度なロジスティクスに対応できる輸送ネットワーク</li> </ul>
	関西国際空港を活用した航空物流機能強化	関西国際空港を活用した航空物流がグローバルな経済活動の動脈としての期待に応えるためには、就航路線網と便数の充実が不可欠であることから、関西国際空港と東アジア、とりわけ発展著しい中国との間の輸送力拡大に向けて、関係国との航空交渉の促進等により国際航空ネットワークの充実に努めること。		

※ 国際物流戦略チーム対応方針・施策の赤字は、取り組みが未実施あるいは、継続中のもの。

現在の取組課題		国際物流戦略チーム対応施策・方針 (第二回本部会合決定短期対応施策、中・長期対応方針、政策提言より)	課題 (ユーザー意見)	今後推進すべき施策の検討イメージ (案)
推進体制	常設化、実効性ある 機動的な対応	設置要綱に国際物流戦略チームのビジョン・活動方針を明示する。 Eメール等による機動的な検討体制のもと議論を開始する。 問題点を常時把握できる「目安箱」を設置、ホームページ開設により産学官一体で広報する。 <b>チームの機構形態の検討</b>		
新規課題			<ul style="list-style-type: none"> <li>・制限、規制が多い</li> <li>・施設整備ではなく、ソフト面で解決を</li> <li>・港湾施設や船舶への広告掲載</li> <li>・官民の情報交換を</li> <li>・地方港におけるフェリー就航</li> <li>・港湾・空港のブランド化</li> <li>・長期的な視点でインドも対象に</li> <li>・大阪湾へ貨物を呼び込む市場メカニズムの構築が必要</li> </ul>	<p>●環日本海地域や太平洋国土軸諸港における連携強化</p> <p>[委員意見]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外のポートセールス事例も参照にし、単なる港のPRだけではなく、背後圏を含んだ魅力のPR</li> <li>・アジアとの連携強化 (航空路線、ホットデリバリー、フェリー、RORO、高速コンテナ船航路の拡充)</li> <li>・地方港の特色を活かした「差別化」・「専門店化」</li> </ul>

※ 国際物流戦略チーム対応方針・施策の赤文字は、取り組みが未実施あるいは、継続中のもの。