

## 5. シームレスな交通体系構築に向けた施策の検討

## 5. シームレスな交通体系構築に向けた施策の検討

### 5.1 大阪湾諸港における課題の整理

シームレスな交通体系の構築に向けて、大阪湾諸港の課題について、アンケート・ヒアリング調査の結果を踏まえ、以下の項目で整理する。

#### (1) 施設面に対する問題点・要望

- ① 船舶の大型化対応等に関する問題点・要望
- ② バースウィンドウに関する問題点・要望
- ③ ターミナル、荷役施設・設備に関する問題点・要望

#### (2) コスト面に対する問題点・要望

- ① 物流コストに関する問題点・要望
- ② コスト面の施策に関する問題点・要望

#### (3) 運用面に対する問題点・要望

- ① 船舶の入出港に関する問題点・要望
- ② 荷役作業面に関する問題点・要望
- ③ 手続き・制度等に関する問題点・要望
- ④ 物流関連業に関する問題点・要望

#### (4) 国内輸送面に対する問題点・要望

- ① 国内輸送に関する問題点・要望

#### (5) その他

- ① その他

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類① 施設面に対する問題点・要望				
<船舶の大型化対応等に関する問題点・要望>	岸壁水深よりも港口部が浅く大型船が入港できない	・和歌山下津港のコンテナ船の着岸する係留施設の水深は13mだが、実際には12mしかなく、また、入り口が浅いのに対し、係留施設前面の方が深くなっているため、ひょうたんのような港になっている。水深を15mにして様々な船型に対応できるようにしてもらいたい。	和歌山下津港 和歌山本港区	平成18年11月
	港内の航路も増深が必要	・船舶の大型化に対する需要はあるが、神戸港内の航路を深くする必要がある。(東部地区穀物等)	神戸港東部工区	平成18年12月
	大型船の回頭が困難	・大型船舶の回頭に必要な水域の範囲が確保できておらず、第7防波堤の一部撤去や航路上での回頭の容認など何らかの対応が欲しい。	神戸港R1	平成18年12月
	大阪港フェリー専用関門の設定	・待機や航路管制が少なくなるよう、フェリー専用関門を設定してはどうか。同一航路、関門でフェリーとフェリー以外の船の出入港は双方にとって不便である	大阪南港	平成18年10月
<バースウィンドウに関する問題点・要望>	外内併用型連続バースが必要	・内航船がつけやすいバースの整備をお願いしたい。現状では母船がかちあつたら内航船がつかられない。 ・今後は内外併用型連続バースが必要。例えば、フェリーバースと外貨コンテナバースを連続化。	全般	平成16年6月
	天候不良時等の待機のための仮付けバースが少ない	・船込み等で待機する際の仮付けバースが少ない(天候不良時)	堺泉北港	平成18年10月
<ターミナル、荷役施設・設備に関する問題点・要望>	フェリーヤード不足	・南港KF-1を使用しているRORO/PAX船用の岸壁が奥行き不足。	大阪港国際フェリーターミナル	平成18年10月
	フェリーヤード不足	・大阪港国際FT内の割当ヤード(6,000m <sup>2</sup> )では足りない。 ・貨物は日中の貿易拡大により伸びており、マックス時には狭いと感じる。国際FTは裏に広い土地が余っている。これを取り込むのが効果的であり、土地を遊休化すること自体考えられないことである。ヤードは広い方が望ましい。	大阪港国際フェリーターミナル	平成17年6月
	CIQ施設の不足	・CIQの設備が少ない。	大阪港国際フェリーターミナル	平成18年10月
	フェリーヤード不足	・神戸ポートターミナルは市街地から近いことで選ばれた場所であるが、その分ヤードが狭い。収支は旅客より貨物が大きなことを考えると、場所自体が大きなハンディと考えている。	神戸港ポートターミナル	平成17年6月
	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	・リーファーコンテナの電源装置の数は十分だが旧式で電圧が変えられない。したがってフェリー会社に変電機を借りている。コンテナ電源は所有者の国内規格になっている。バリエブルが世界規格である。最近のコンテナバースなどの電源装置はバリエブルだと思う。	大阪港国際フェリーターミナルまたは、神戸港ポートターミナル	平成17年6月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	ヤード、上屋、倉庫等の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中古車取扱いのためのヤードを拡張してもらいたい。また、現在は各社があちこちにヤードを分散して所有しており、集約を行いたい。方面別の蔵置ヤードのいいものがある。</li> <li>・堺泉北港はヤードが不足している。このままでは、他港に負ける。ニュージーランド向けの検査施設用の土地も必要。</li> <li>・中古車取扱いの一体的な広大なヤードが欲しい。ストックヤードが限界に来ている。</li> <li>・金属くず専用の保管用地が欲しい。現状30,000m<sup>2</sup>所有しているが、最低倍は欲しい。</li> <li>・岸壁のエプロン幅が30m程度ないと荷役しづらい。(現状20m)</li> <li>・上屋ができれば取扱量が増える可能性はある。だが、堺泉北には空きスペースがあまりない。</li> <li>・上屋がもう少しあると良いが、堺泉北にはもうスペースがない。</li> <li>・鉄鋼用取扱用、合板用に、岸壁直背後に上屋が欲しい。フェニックスを中古車用ヤードにし、今のヤードの場所に上屋を建てるようなことをすれば、利用しやすい港となる。</li> <li>・企業の海外移転で倉庫需要は増える一方。大阪港よりは堺泉北港で揚げるケースが増えていく。ストックポートとして港の活用を図れば良いが、立派な倉庫は必要ない。大阪港は立派すぎて賃料が高い。堺泉北港の倉庫は設備規模が小さく狭い。内陸部保管は倉庫確保が難しく賃料、交通、周辺環境への対応などの運用面で難しい面があり、できれば港で保管したい。収容できない貨物は阪南港まであふれており、立派すぎない安い倉庫の整備を望む。堺泉北助松ふ頭は水深も浅くヤードも狭いため少しづつしか出せないのが厳しい。いずれも岸壁近くの倉庫がほしい。</li> </ul>	堺泉北港汐見地区、助松地区	平成16年12月
	上屋、倉庫不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪南港では倉庫に収容しきれない製品をシートがけでしのいでいるが、鉄ものは雨に弱くすぐ錆びるのでクレームの心配がつきまとう。</li> </ul>	大阪南港	平成16年12月
	上屋不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞鶴では取扱いの多い木材は、丸太で輸入していたが最近は製材として入ってきている。舞鶴港には上屋施設がないため取り扱うことが困難になり、敦賀へ逃げてしまっている。</li> </ul>	舞鶴港	平成16年8月
	流通施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナヤードの整備より流通経路・流通施設の基盤整備が重要。今後は多機能の港(荷物を出入れするだけでなく、その後の流通施設整備ができていくこと)が求められる。</li> </ul>	舞鶴港	平成16年8月
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガントリークレーンが少なく、故障が発生すると運行計画に支障が出る。</li> </ul>	不明	平成18年10月
	船舶の大型化に対応したガントリークレーンが必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に見合った施設(ガントリークレーン)等も必要である。</li> <li>・船舶の大型化に対応したガントリークレーンも必要。現在のGCではリーチが足りず、神戸寄港の際にはリーチが届く範囲内にコンテナを積むよう指示している(過去にリーチが届く範囲以上にコンテナが積まれていたため船卸ができず、次港の名古屋港で卸して神戸に陸送したこともあるほど)。</li> <li>・コンテナ船の大型化(10,000TEUクラス)に対応するためには、当面-15mは必要であり、将来的には-16mがほしい。現在でも神戸港への寄港時に喫水調整を行っている船もある。船舶の大型化に見合った施設(ガントリークレーン)等も必要である。</li> </ul>	神戸港	平成18年12月
	荷役機械の更新によって、荷役効率の改善が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役効率については、荷役機械の更新によって、スピードアップを図ればよい。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	CY(コンテナヤード)／ECD(空コンテナ)機器の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CY/ECD機器不足によるコンテナ搬出入時の混雑と一般道路・地域への影響</li> </ul>	不明	平成18年10月
	空コン置き場の共同借受を希望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空コン置き場(格安で)の共同借受。</li> </ul>	神戸港PI	平成16年7月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	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	・神戸港の施設について不満はないが、SOLAS対応に関して、全ての外貨バースにフェンスが設置されているわけではなく、岸壁利用の実績が少ないバースにもSOLAS対応フェンスを設置してもらいたい。予算が限られている状況も分かるが、バースの効率的な運用に反するような神戸市の対応は本末転倒である。	神戸港	平成18年12月
	施設整備ではなく、ソフト面で解決を	・神戸港、大阪港の港湾施設は既に充実している。これ以上、箱モノは造らなくてよい。ソフト面で解決していく内容である。	神戸港・大阪港全般	平成18年12月
	ターミナル運営の一元化	・大阪南港では咲洲が狭いので、舞洲に土地の拡大をしている。埋立てをしているが、土地が分散化している。と同時にひとつのヤード、ターミナルがそれぞれの企業任せの運営になっている。そういう意味では、シンガポールのように、一つの港を全ての企業が合体して運営していくということも戦略上考えていくべき必要がある。日本では、下請け業者、中小、あるいは労働組合の対策もそうだが、非常に遅れた手立てになっていると言わざるを得ない。	大阪南港	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
<b>課題分類② コスト面に対する問題点・要望</b>				
＜物流コストに関する問題点・要望＞	荷役作業料が高い	・内航フィーダー料金自体は安くなってきているが、ポートチャージを考えると、どうしても高くなる。	全般	平成16年6月
	日祝日の荷役料金が大きい	・日曜、祭日の荷役料金(在来貨物)が高い	全般	平成18年10月
	荷役料金の時間外・夜間割増が高い	・昼間時の料金に対して、時間外や深夜の割増料金が高額であるため、夜間作業はコスト的に不利であるため、行わないのが実情である。昼間も夜間も同一料金であれば、出入港時間も分散するであろう。	神戸港	平成18年12月
	海外との輸送費に比較して国内の輸送費が割高	・コンテナ1本当たり、中国から日本への輸送に4～5万円に対して、大阪・神戸間で1.5万円かかる。国内輸送費が高い。	全般	平成18年12月
	海貨業者の料金は高いが、特に梱包料金は高い	・乙中(海貨業者)の料金が大きい。特に、梱包料金が大きい。陸送費も、東舞鶴から西舞鶴までの輸送と、舞鶴から阪神への輸送と比べて、何故か変わらない。	舞鶴港	平成18年11月
＜コスト面の施策に関する問題点・要望＞	入港料のインセンティブを希望	・他国に比べて港湾コスト高である(担当者の感覚では韓国の倍ほど高い)。入港の度に入港料を払っており、インセンティブを行ってほしい。(寄港数に応じた料金低減等)	全般	平成18年12月
	岸壁使用料、ヤード賃料等のインセンティブを希望	・ヤードの賃料等、行政側のインセンティブをもっと行ってほしい。今でもインセンティブはあるが、業者まかせの感が強い。 ・岸壁、ヤードの賃料について、行政側のインセンティブをもっと行ってほしい。 ・ヤードの賃料等、行政側のインセンティブをもっと行ってほしい。	全般	平成18年12月
	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	・航路を誘致するにあたっては、県と企業と一体となって考えてもらいたい。例えば、船社のいう最低貨物量を確保できなかった場合には費用面で負担してもらいたい。つまり、行政との連携や助成といったことを考えていく必要がある。	和歌山下津港	平成18年11月
	港湾施設や船舶への広告掲載	・港湾施設や船舶に広告を載せ、スポンサー料(広告収入)を活用してはどうか。	全般	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類③ 運用面に対する問題点・要望				
<船舶の入出港に関する問題点・要望>	航路管制によって入出港時にロスタイム発生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸中央航路での航路管制によって、時間ロスが大きい。</li> <li>・中央航路における航路管制によって時間ロスがあり、スケジュールへの影響は避けたい。</li> <li>・神戸中央航路の航路管制によって、時間ロスが発生するため、その場合は、神戸東航路から入港している実態がある。航路管制は昭和59年からの施行であるが、それほど必要性は感じない。</li> </ul>	神戸港中央航路	平成18年12月
	神戸港中央航路の混雑解消のため一方通行化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央航路への集中が問題。現在拡幅されているが、一方通行化してもらえると更に混在緩和に繋がる。</li> </ul>	神戸港中央航路	平成17年1月
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪港は前日にならないとバースが確定しない。とてもやりにくい。</li> </ul>	大阪港	平成16年6月
	船舶の一斉入港時に沖待ちが発生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺泉北港では自動車運搬船と木材船が一斉に入港するときに沖待ちが生じている。</li> </ul>	堺泉北港	平成16年12月
	強制パイロットの柔軟化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・強制パイロット数の引き上げ・柔軟化</li> </ul>	大阪湾	平成18年10月
	強制パイロットの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パイロットも乗らず入港する船が多く、危険である。</li> <li>・日本の港湾における1万トン以下の外航船について、パイロットが不要になっているが、非常に疑問である。危険な操船で着岸している状況があり、岸壁への衝突発生等の事故が発生する危険性が高い。着岸に時間を要することも多く、非効率にもなっている。船型によらずパイロットの乗船は強制にして、パイロット料金を下げる仕組みが良かったと思う。国民の税金で整備した岸壁を、このような危険に晒していいものか。</li> </ul>	大阪湾	平成18年12月
	大阪湾港域外で錨泊時間の制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪湾諸港に入港する船は港域外での錨泊はしないが、水島港等の瀬戸内海諸港へ向かう船の時間調整のために大阪湾の港域外で錨泊をするが、最大48時間しか使えないため不便である。</li> </ul>	大阪湾(港域外)	平成18年12月
ポータルラジオの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港の安全性を高めるために、ポータルラジオを充実させる必要がある。出港する時には、本船もしくは代理店から電話で連絡し、リアルタイムにポータルラジオで情報発信すれば、効率性の向上に繋がる。</li> </ul>	大阪湾	平成18年12月	
<荷役作業面に関する問題点・要望>	荷役の常時対応を希望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺泉北港において、地場荷役手配の特殊性から荷役効率がきわめて悪い=投入されるギャング数が岸壁に対してきわめて少ない(1/3以下)ため長期停船が生じている。</li> <li>・ギャング(港湾労働者)不足による荷役遅延がある。</li> </ul>	堺泉北港	平成18年12月
<手続き・制度等に関する問題点・要望>	制限、規制が多い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾運送事業法、港湾労働法の規制緩和が必要。船内および沿岸荷役は技術があるので、規制すべきであるが、その他は緩和すべき。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	省庁合同の窓口一元化を希望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化するだけでは不十分。「港湾入出港一括局(仮称)」を各省庁合同で作し、窓口を一つにすべき。</li> </ul>	全般	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	省庁別手続きの一元化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化の実現で手続きは楽になったが、各省庁の一元化を実現してほしい。</li> <li>・IT化の実現(Sea-NACCE)で手続きは楽になったが、各省庁の一元化を実現してほしい。</li> <li>・EDIシステムの導入で書類提出の手間は楽になったが、税関と港湾管理者で港の範囲が異なっていたり、煩雑な部分がある。省庁間での調整を望む。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	IT化が進むと代理店の仕事が減る	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化に関しては、神戸港、大阪港に事務所を設置しているため、それぞれの港に対応しているので、データフォーマットの統一については、さほど不便を感じていない。京浜港においても同様に東京港、横浜港に事務所がある。ITの一元化が進むと代理店の仕事が減ってしまう。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	ITの標準化は国が強制しないと難しい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT化に関しては、もっと国が主導的にシステムを先導すべきである。日本では各民間各社が独自にシステム構築を行ったため、統一が困難な状況になっており、各データのやりとりに変換ソフトを介して、余計な手間とコストがかかっている。中国や韓国のように国が強制的にシステムの提供を行えば、利便性が高く、安価なコストで利用できる。日本の場合、システムを何とかしたいという総論には各社賛成であろうが、各論になると、意見の統一ができず、前に進まないという状況である。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	PIⅡ期全体でのプリゲート方式の採用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PI(Ⅱ期)全体でのプリゲート方式の採用。</li> </ul>	神戸港PI2期	平成16年7月
	税関手続きの24時間前申請への対応は困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>・税関手続が24時間前に申請が必要となるが、対応が困難である。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	港・空港での防御体制(検疫)の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本に侵入して久しいセアカゴケグモの問題からも、空港・港湾物流の防疫体制の充実は大きな課題である。今後、温暖化が進むと、今までなら日本に上陸しても気候の違いによって死滅していたであろう生物が、上陸後も生きながらえて繁殖に至ってしまう恐れがある。それらの生物はセアカゴケグモのように人間に被害を与える場合もあるであろうし、日本土着の生物を駆逐して生態系に影響を及ぼす場合もあるであろう。このように、今までは脅威でなかった生物が、温暖化や貿易量・旅行者数の増加によって新たな脅威となる可能性があるため、そのような新しい脅威にも対応できる防疫体制の整備が重要である。我が国の空港・港湾の防疫体制はすでに充実しているであろうと思うが、人知を越えて「まさか」を起こすのが生物ではないか。常に生物の一步先を行くような先進的な取り組みが必要。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	航空貨物と海運貨物の情報システムの統合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フォワードナーにしても、明日の航空券がない、あるいはまた近隣の港であれば、2日で行く、あるいは航空便だったらこれからすぐ行けるといった、相互にインテグレーターが情報を持って、選択できるようなシステムがまだできていないと思う。港湾関係ではデータベース化が始まって、いろんな情報を盛り込んだベースが作られようとしているが空港関係の情報も同じデータベースに入れてほしいと、まず関西から提案していけばいいのではないかと。</li> </ul>	全般	平成18年12月
<物流関連業に関する問題点・要望>	荷動き量が落ちたときの運賃低下が心配	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、大型船の数が増えている。荷物がある時はいいが、いつまで続くかわからない。世界的に景気が落ち込んできた時、運賃の低下が心配である。個人的には船腹は少ないぐらいが、料金の安定には適当である。</li> </ul>	全般	平成18年12月



小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	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	・複数船社による共同運航があるが、船社によって料金設定が異なるため、荷主と代理店の間でトラブルになりやすい。	全般	平成18年12月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類④ 国内輸送面に対する問題点・要望				
＜国内輸送に関する問題点・要望＞	夢洲への鉄道の乗り入れ	・安治川から夢洲に臨港鉄道は引けないか。鉄道がコンテナターミナル内に直接乗り入れ、効率的な荷役が進めばモーダルシフトにも繋がる。また、名古屋港に取られている滋賀県の貨物や北陸の貨物の取り込みも鉄道により可能となり、背後圏拡大にも繋がる。	大阪港	平成16年8月
	45ftコンテナ積載車が道路を通行できない	・道路の重量規制等によって、道路を使って45ftコンテナを動かせない状況にある。特例等で動かせると助かる。	全般	平成18年12月
	阪神高速の重量規制	・阪神高速道路は便利であるが、重量制限がネック。また、神戸・大阪間の通行料金が低い。	阪神高速	平成18年12月
	阪神高速の料金が低い	・阪神高速道路は便利であるが、重量制限がネック。また、神戸・大阪間の通行料金が低い。	阪神高速	平成18年12月
	神戸港内での道路渋滞	・PC-18とポートターミナル間で渋滞する。	神戸港PC-18～ ポートターミナル	平成17年6月
	ゲート混雑の緩和	・大阪南港は混んでいて、待ち時間が長い。	大阪南港	平成18年12月
	ゲート混雑の緩和	・現在、大阪港において数年前から苦しんでいるのは、一部ターミナル前での滞留時間が非常に長いこと。一本のコンテナをターミナルから搬出するのに2時間～3時間も待たないと搬出できない。この異常な状況の打開に向けて早急に取り組んでいただきたい。滞留問題が解決すればコスト負担が減り、荷主にとってもメリットは非常に大きい。 ・福岡では、全ターミナルのゲート前での映像を配信して物流の効率化と利便性の向上を図っている。大阪も同様な施策の実現に努力してほしい。このままでは福岡にも負けてしまう。	大阪港咲洲	平成19年1月
	ゲート混雑の緩和	・ターミナル前の臨港道路において、朝一・昼一のピーク時間だけではあるが、ゲート待ちのシャーシで渋滞が発生しているため、一般交通車両とを区分するバイパス道路等があれば便	神戸港RI南側	平成18年12月
道路整備	・大阪湾岸線は空いているが、取り付くアプローチルート(ex.阪神高速道路)が混んでいる。 ・八尾付近に昼間行くときは、阪神高速道路の湾岸線は空いているが、それに続く阪神高速の環状線や松原線等が混んでおり、大和川線が整備されると格段に改善される。 ・大阪の外縁部に各社の物流センターや卸売企業等が立地してきており、これらにサービスする外縁部の環状道路(高速道路)の形成が望まれる。 ・ベイエリアの活用を促進するためには、都心を通過せずに全国の道路ネットワークにつなげるルートの整備が望まれる。	阪神高速	平成18年11月	

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
	「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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車の積み付け問題。港では、あるいは港から荷物を運び出して、輸送経路上、小箱のラッシングがしっかりしていないため、横転事故が発生している。コンテナ積荷の偏荷重が問題。ラッシング、つまり荷物をきっちり縛っていない、コンテナの中身の荷物をきっちり縛っていないもののために、走行中に横転する事故が非常に多い。</li> <li>・海外から来たコンテナの中に何が入っているかということが全く知らされていない。つまり、有害・毒物性のものを運んでいたとしても知らずに街中を走っている。仮に街で横転すると大災害につながる。荷主も含めて、オーダーする側が受入れ先に対して、荷物の中身を明確にしておくことが大事。そういった意味での安全性は、特に国民生活を守る意味では大事ではないか。</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」への周知徹底を啓発する取り組みについてもワーキンググループで検討項目の上位においていただきたい。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	関西空港の利用を促進する施策が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大分にある工場から荷物、製品を輸出する際にあたって、一番成田を利用している企業もある。航空発着枠があり、成田空港を使って、アメリカ、シカゴに輸出するコストが一番安いという結果がある。ちなみに成田の次に関空、最後に地元の福岡からが一番コストが高いという結果である。企業にとって重要視するポイントは、コストは非常にポイントとして高い。</li> <li>・北米の航路がエアラインの統合で全部成田にシフトした。したがって、待ちの時間をコストに入れると、陸上の輸送料がかかっても成田へ持っていった方が結局は早いということが大きな理由だと思う。したがって、規制をかけて、また関空に戻してこないといけないとか、あるいは飛行枠を制限するといったことになり、マーケットメカニズムとして流れている部分がある一定の規格でこのマーケットをこちらに流れるような仕組みがあるかどうか、これを検討してほしい。</li> </ul>	関空	平成19年1月

小分類	課題	ユーザー意見	該当箇所	受理日
課題分類⑤ その他				
＜その他＞	地方港との役割分担の明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方港への港湾施設整備が行われ過ぎた感がある。国策として主要港と地方港の住み分けが曖昧になっている。</li> <li>・日本における物流の全体最適を追求すべきである。具体的には、博多、神戸、横浜に貨物を集める。名古屋は産業競争力があるため名古屋だけで貨物があり、港として立ち立っているだけで、それでよい。広島より西の地域と日本海側は博多港へ集約し、現在、釜山等へフィーダーしている貨物を呼び込む。広島～関西間の貨物は神戸港に集約。内航海運、鉄道網によって安価な国内輸送を構築する。関東以東地域は横浜港に集約する。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	阪神地域への企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中核港湾の中で、阪神港は地理的に不利である。京浜港の背後地は海を持たない内陸の県が多く、また、背後県の人口が阪神地域よりも遥かに多い。そのため、京浜港以外に利用する港がなく、京浜港への貨物の集約が可能である。それに比べて、阪神港は、今まで背後圏であった中国・四国地方からの貨物が、震災をきっかけとして地元港湾で取り扱われるようになり、背後圏が縮小している。今後は阪神地域に企業を誘致し、地元港湾を利用させる方向しかないのではないか。</li> <li>・近年、神戸港への企業立地がめざましいが、神戸港の発展には大規模な工場立地が必要。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	総合保税地域の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広い用地が必要になるが、総合保税地域のような場所も欲しい。港の背後で荷役・加工・仕出し・仕入れを一体で出来る場所があれば嬉しい。また、この地域では輸出入の手続きも簡素化して欲しい。夢洲はそのポテンシャルがある。</li> </ul>	大阪港夢洲	平成16年8月
	民間開発による活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用価値の低くなった臨港地区については、指定解除し、民間による開発を活性化させる方がよい。神戸港でいえば、ポートアイランド、六甲アイランド、兵庫突堤、摩耶ふ頭を臨港地区として残し、他は再開発してはどうか。</li> </ul>	神戸港	平成18年12月
	官民の情報交換を	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪港や神戸港と名古屋港を比較すると、名古屋港は地場の企業を大事にしており、いい意味で官民の情報交換ができており、規制に関しても運用レベルで企業の融通が利きやすい。それに対して、大阪港や神戸港は規制が厳しい。</li> </ul>	神戸港・大阪港	平成18年12月
	地方港におけるフェリー就航	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方港においては、物流はそれはそれで重要であるが、それだけでは、なかなか地域に経済の波及効果がない。地域の経済活性化ということであれば、人流と物流の両方がどうしても必要である。そういうフェリーの就航可能性について検討が必要。</li> </ul>	舞鶴港	平成18年12月
	港湾・空港のブランド化	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の港、空港を使うと少々値が張るのは事実であるが、日本が一番であるという時代にならないか。日本の港湾・空港は少しコストがかかる一方で、その港湾、空港を使うと結局ロスが少ない、あるいは早く処理してくれる、あるいはフォローが非常に充実しているなどといった面で日本の港湾、空港が一番であるという状況にならないか。日本の港湾・空港のブランド化が必要。</li> </ul>	神戸港・大阪港	平成18年12月
	長期的な視点でインドも対象に	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流戦略チームでは、どちらかというと中国や韓国、東アジアが中心だが、2030年にはインドが世界一の人口になる。長期的な視点でいろんな国と戦略的に付き合いを作っていく視点が日本でも必要ではないか。ということで東アジアの中でも東北アジアだけに視点を置くのではなく、確かに今中国が伸びているが、長期的な視点で他のインドなり他の国とも関係を築いていくということが必要ではないか。</li> </ul>	全般	平成18年12月
	大阪湾へ貨物を呼び込む市場メカニズムの構築が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動的に市場メカニズムとして大阪湾にもっと貨物が集まるようにしたら、大阪湾自体の港湾の効率化が上がる、スケールメリットがもっと図れるというふうに思うわけです</li> </ul>	全般	平成18年12月

## 5.2 日本海側における課題の整理

シームレスな交通体系の構築に向けて、日本海側の課題について、舞鶴市がまとめた「舞鶴港におけるアジア諸都市との連携・交流を支えるシームレスな交通体系の構築に関する調査」の内容を示す。

## ■舞鶴港におけるアジア諸都市との連携・交流を支えるシームレスな交通体系の構築に関する調査

近畿圏の大阪湾内の諸港湾は、大阪港と神戸港の一体化をめざした「阪神港」をスーパー中樞港とし、その他地方港はスーパー中樞港と連携した内貿港に位置づけ、ネットワークの強化によって、コンテナ貨物取扱量を抜本的に増やして国際競争力を回復することをめざしている。

近畿圏における「スーパー中樞港」構想の推進は、大阪湾に位置しない舞鶴港の存在を埋没させてしまう危険性をはらんでおり、近畿圏で唯一日本海側にある舞鶴港は、その地形的優位性を活かした「差別化」をはかっていく必要がある。

舞鶴港の「差別化」にあたっては、北東アジア対岸地域の連携先港湾を具体的に絞り込み、その連携先港湾と舞鶴港を拠点としながら、国際的「人流」と国際物流の活性化を同時に実現していくという方向性が重要になる。

国際的「人流」の促進は、舞鶴・京都府北部地域の経済活性化とのかかわりで特に重要である。国際物流の促進は、地域の物流関連産業の活性化などに当然寄与するが、その他の地域産業への波及効果はそれほど強くはないと考えられる。それにたいして、国際的「人流」の活性化によって外国観光客が増大すると、地域経済への波及効果はサービス産業全体及び第1次産業などに幅広く浸透し、地域経済活性化に大きく影響を与える。

さらに、国際的「人流」は「国際交流」の側面を強く持っており、北東アジア地域の友好的関係の構築にも大きく寄与するという点からみても重要である。

国際物流については、「阪神港」が世界の港湾を相手とする「百貨店」であるのに対して、舞鶴港は、北東アジア対岸地域の特定港湾と連携することによって、北東アジアにおける地域間の密接な経済交流構築をめざした「専門店」になることが必要である。ここで北東アジア対岸地域の特定港湾としては、当面、中国東北三省の玄関口である「大連港」、韓国の港の玄関口「釜山港」などが考えられる。

国際的「人流」と国際物流の活性化を同時に実現するためには、舞鶴港と北東アジア対岸地域の特定港湾との間でフェリーを就航させることが極めて重要である。本報告では、舞鶴・釜山間フェリー就航及び舞鶴・大連間フェリー就航の可能性に注目して、その調査結果を明らかにしている。

「舞鶴・釜山間フェリー」就航可能性調査結果の主なポイントは以下のとおりである。

- ・釜山ー日本区間を運航中である旅客船と貨客船（フェリー）の需要が毎年著しい増加傾向を見せていること、釜山ー大阪区間を運航中であるパンスターは就航以来、毎年増加する旅客及び貨物需要が飽和状態になっていることなどから判断して、釜山ー舞鶴区間を利用したフェリー就航を可能とする客観的経済状況が存在する。
- ・舞鶴・京都府北部の観光地としての可能性について、韓国の旅行社担当者は釜山ー舞鶴区間のフェリーを利用した旅行商品の企画に好意的な態度を見せ、釜山ー大阪のパンスターを利用した旅行商品より釜山ー舞鶴のフェリーを利用した旅行商品が優位であると評価している。
- ・韓国の物流専門家調査結果では、韓日区間のフェリーには活魚、貝類など新鮮度を維持しなければならない冷蔵製品と冷凍製品、IT 関連商品のように緊急運送を要求する高付加価値貨物を誘致す

ることが重要であり、大阪港など比較して舞鶴港の通関と陸上運送サービスシステムが改善されれば物流側面の競争力が強化されると考えられる。

- ・釜山港から舞鶴港への観光・物流需要予測について、釜山―舞鶴区間にフェリーが就航した場合、当初の利用客数が10万人以上に、貨物量については、24,000TEU以上の貨物を確保できると予想される。
- ・釜山―舞鶴区間のフェリー就航の採算性について、フェリー運航費用は「パンスターと同級である場合」及び「アカシヤと同級である場合」の2つのケース、運航収益は、需要予測値を基準として「80%の場合」、「100%の場合」、「120%の場合」のなど3つのケースを想定し、6つの組み合わせによる代案を検討してみると、すべてが黒字を示しており、外部競争要因が発生しない限り、釜山―舞鶴区間のフェリーは運航当初から黒字を記録することができると予想される。
- ・日本人の「舞鶴・釜山間フェリー」利用可能性についての調査結果によると、舞鶴・釜山間にフェリーが就航しても、従来型の韓国観光商品販売という視点からみれば、あまり新鮮味がないが、国際交流を軸とした韓国観光商品は有望である。
- ・「舞鶴・釜山間フェリー」運航事業に関して、有利な事業環境を基に適切な手段と方法を使って効率的な経営システムを構築さえすれば、必ず成功できるチャンスがあると判断される。成功に向けた諸要素の中で最も重要なのは「タイミング」なので、現在のせつかくの良い環境やチャンスを逃さないよう迅速な事業推進が必要である。

「舞鶴・大連間フェリー」就航可能性に関する調査結果をまとめると以下のとおりである。

- ・2001年の中国のWTO加盟を通じた改革開放政策のいっそうの展開、2004年から本格的に開始された中国東北地域発展戦略を背景に、現在、遼寧省、吉林省、黒龍江省によって構成される中国東北地域は新たな経済発展時期を迎えている。今後、中国東北経済の新たな発展を背景に、市場、資本、労働などの分野における対外経済関係の深まりがあり、それらは今後一層拡大して行くことが予想され、中国東北の対外経済関係の窓口である大連の発展を大いに促進するものである。
- ・周知のように、現在の対外経済関係は単なる商品移動＝国際貿易だけに留まらない。WTO加盟条件の履行、人民元改革などを背景に、国内外の資本並びに資金の移動が増大、人間の移動も拡大している。中国東北から日本への研修生派遣は毎年大規模に進められており、少子化が進行する中で、日本の政策が変更されれば、さらに拡大する可能性がある。さらに、観光を通じての国際交流も発展しており、日本からの中国東北訪問に加えて、中国からの日本への観光も着実に増えている。
- ・舞鶴・大連直通航路は貨物量や船社の経営問題などを背景に、現在は休止しており、舞鶴と大連・中国東北との物流は東北アジアのハブ港湾である釜山を經由(積み替え)して行なわれている。しかし、中国東北経済の発展にともない、輸出輸入両面で日本との貿易が拡大しつつある。また、中国東北振興政策の一環として、大連港の整備と貿易を促進する新たな政策が展開されている。これらの条件を生かし、大連との直通航路を再開するなど、きょうと舞鶴港が近畿北部地域と中国東北地域をつなぐ窓口としての機能を強化する可能性が生まれている。その際、物流だけでなく、人流(研修、観光)も視野に入れ、フェリー航路とすることが検討しうる。
- ・大連―舞鶴フェリーについては、旅客利用需要見込み、貨物運輸需要などについて一部否定的意見もあるが、舞鶴市と大連市の姉妹都市関係を背景にして、大連市が提案している「物流協力センター設置」、「物流人材育成」などの日中協力(共同研究等)を具体化することを通じて、フェリー運行、あるいは航路開設の可能性を引き続き検討することが求められている。

### 5.3 太平洋側における課題の整理

シームレスな交通体系の構築に向けて、太平洋側の課題について、御坊市がまとめた「日高港におけるアジア諸都市との連携・交流を支えるシームレスな交通体系の構築に関する調査」の内容を示す。



# ■日高港におけるアジア諸都市との連携・交流を支えるシームレスな交通体系の構築に関する調査

## 序 調査の目的

### 序—1 調査の目的

本業務は、「アジア諸都市との連携・交流を支えるシームレスな交通体系の構築に関する調査」の内、地方の重要港湾において、地域経済の再生・活性化のあり方を検討することを目的に、地場産業等を活用した東アジア都市との新たな物流の可能性及び物流のあり方等について、日高港をモデルケースとした詳細調査を行うものである。

### 序—2 調査内容等

#### (1) 現況把握

日高港及び周辺地域におけるインフラの整備状況、背後地及び紀中地域での産業の動向、港湾利用の実態等の現況の把握及び現状における周辺港湾との関係について把握する。

#### (2) 問題点抽出

日高港を利用した物流に対する問題点等を抽出する。

#### (3) 将来の物流の可能性検討

日高港における将来の取り扱い貨物について、(2)で把握した情報をもとに抽出を行うとともに、現在、東アジアとの間で取り扱いを行っている国内の港湾の状況を把握する。

また、抽出した貨物について、中国大連港などの港を抽出し、状況を調査するとともに可能性を検討し、今後の取り扱いに向けての課題を抽出する。

#### (4) 解決策及び今後の対応

(3)で抽出された課題を整理し、解決に向けての方針等を検討する。また、抽出した取り扱い可能性の高い貨物について、取り扱い方策を詳細に検討するとともに、今後の対応方針について整理を行う。

### 【日高港と関西電力発電所】

#### 【日高港の位置】



※灰色線は鉄道網

# 第1章 現況把握

## 1-1 日高港の概要と構想

### 1. 日高港の概要

日高港は和歌山県のほぼ中央、日高川の河口港であり、明治の中期から昭和初期までは、大阪商船等の紀州航路の寄港地として発展し、その後は、御坊市周辺の地場産業である木材の取り扱いを中心に利用されてきた。

昭和58年10月に、紀中地域の経済拠点港として重要港湾の指定を受け、昭和59年からは、関西電力御坊発電所が運転を開始している。

平成10年度から日高港第1期計画の港湾施設の整備が進められ、平成16年4月には、近年の船舶の大型化に対応した最大3万トン級の船舶係留機能を有した本格的な物流港湾として暫定供用が開始されている。

### 2. 日高港企業用地 分譲・賃貸事業

水深12m（暫定10m）の公共バースを擁し、関西国際空港まで車で約60分、湯浅御坊道路・御坊インターチェンジまで車で約10分という交通便利性を活かし、御坊市は、事業主体である和歌山県とともに企業誘致を行っている。

#### 【日高港企業用地の概要】

用途	区画数		現況
	全区画数	募集区画	
保管施設用地	5	3	2区画は交流・構成用地（日高港新エネルギーパーク）として整備中。
木材・木製品製造業用地	4	4	
窯業・土石製品製造業用地	9	6	2社（造船会社、建設用骨材販売会社）・3区画が既に操業中。

資料：和歌山県企業立地ガイドより

### 3. 日高港新エネルギーパーク（整備中）

日高港新エネルギーパークは、日高港を内外に広く発信するとともに、新エネルギーの研究・普及促進を目的として、関西電力が事業主体となって整備が行われている。本施設には、太陽光などの実験施設と見学者や地域住民の憩いの場となる公園施設が整備される予定である。

## 1-2 御坊都市圏及び田辺都市圏の概要

### 1. 御坊市の概要

#### (1) 位置

御坊市は、和歌山県の海岸線のほぼ中央に位置し、東西に約 8.4Km、南北に約 16.3Km、総面積は 43.93k m<sup>2</sup>。南北に細長い帯状の地形で、市の中央部の日高平野には日高川が流れ、海・山・川の自然に恵まれた紀中地域の中核都市である。土地利用状況は、耕地が 21%、森林が 37%、河川・水路・水面が 7%、道路が 5%、宅地が 12%である（平成 17 年 10 月）。

#### (2) 歴史

明治 30 年に町制が施行（御坊町）された。地場産業である木材産業に加え、野菜栽培などの一次産業が盛んであるが、特に最近では花卉（スイートピー、カスミソウ、スターチス）栽培が盛んで全国有数の出荷高を誇っている。

昭和 29 年、御坊市として市制施行。昭和 58 年には日高港が重要港湾に指定され、国際貿易港としての発展も期待されている。

#### (3) 気候

黒潮海流による温暖な気候で、冬でも暖かく海岸部では霜がほとんど降らない。年間平均気温は 16.1℃と温暖で、年平均の降水量も比較的多く、日照時間も長い。

### 2. 人口

#### (1) 人口推移

御坊市の人口は約 27,000 人。御坊市を中心とする御坊都市圏（御坊市、美浜町、日高町、由良町、川辺町、中津村、美山村、印南町を含む 1 市 5 町 2 村＝全て旧市町村表記）は約 7.3 万人、田辺市を含む田辺都市圏（田辺市、龍神村、南部川村、南部町、白浜町、中辺路町、大塔村、上富田町、日置川町、すさみ町＝1 市 6 町 3 村＝全て旧市町村表記）は 14.2 万人、これらを合わせた御坊市（日高港）背後圏では 21.5 万人となる。

#### 【背後圏の人口推移】

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H12→17 増減率(%)
和歌山県	1,098,200	1,095,626	1,094,120	1,091,260	1,087,614	1,083,391	1,079,055	1,073,434	1,067,114	-2.2%
御坊都市圏	75,180	74,898	74,698	74,634	74,593	74,117	73,662	72,998	72,467	-2.9%
御坊市	28,319	28,266	28,284	28,303	28,178	28,100	27,838	27,458	27,211	-3.9%
美浜町	8,907	8,898	8,874	8,828	8,874	8,813	8,762	8,617	8,562	-3.0%
日高町	7,274	7,349	7,400	7,462	7,543	7,488	7,506	7,596	7,660	2.7%
由良町	8,303	8,154	8,041	7,982	7,927	7,807	7,766	7,654	7,566	-5.2%
川辺町	7,017	7,008	7,005	7,023	7,013	7,032	7,023	6,997	7,007	-0.2%
中津村	2,640	2,621	2,590	2,561	2,537	2,529	2,506	2,488	2,463	-3.8%
美山村	2,358	2,335	2,317	2,315	2,305	2,263	2,238	2,219	2,185	-5.6%
印南町	10,362	10,267	10,187	10,160	10,216	10,085	10,023	9,969	9,813	-3.4%
田辺都市圏	145,366	145,196	145,013	144,887	144,572	144,176	143,778	143,030	142,070	-1.9%
田辺市	71,916	71,923	71,749	71,692	71,465	71,258	71,095	70,600	70,180	-2.1%
龍神村	4,781	4,730	4,719	4,672	4,637	4,618	4,585	4,532	4,488	-3.9%
南部川村	6,900	6,886	6,853	6,820	6,790	6,762	6,720	6,715	14,852	-1.3%
南部町	8,363	8,304	8,265	8,229	8,233	8,245	8,239	8,259		
白浜町	20,024	20,069	20,089	20,008	20,035	19,952	19,933	19,909	19,837	-0.9%
中辺路町	4,059	4,050	3,992	4,010	3,967	3,921	3,883	3,814	3,760	-6.2%
大塔村	3,366	3,330	3,320	3,304	3,345	3,330	3,350	3,385	3,357	1.6%
上富田町	14,308	14,461	14,774	14,990	15,068	15,187	15,263	15,301	15,319	2.2%
日置川町	5,388	5,290	5,212	5,185	5,114	5,034	4,976	4,866	4,736	-8.7%
すさみ町	6,261	6,153	6,040	5,977	5,918	5,869	5,734	5,649	5,541	-7.3%
背後圏計	220,546	220,094	219,711	219,521	219,165	218,293	217,440	216,028	214,537	-2.3%

資料：住民基本台帳人口

## (2) 年齢別人口

御坊市の年齢別人口を見ると、65歳以上の高齢者比率は24.1%で和歌山県平均とほぼ同じである。背後圏では、旧中津村、旧美山村、旧龍神村、旧中辺路町、旧大塔村などの山間部と、すさみ町、旧日置川町などの背後圏南部地区で高齢化率が30%を越えており、高齢化傾向が著しい。

## 3. 産業

### (1) 御坊市、背後圏の産業構造

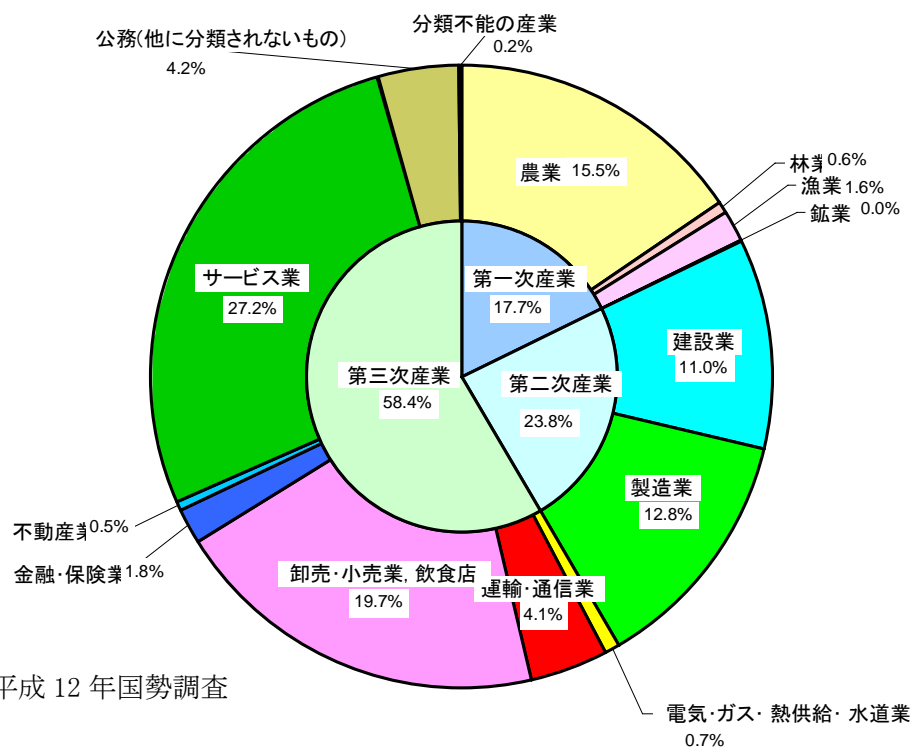
御坊市の産業別就業者比率を見ると、一次産業13.9%、二次産業25.5%、三次産業60.6%となっており、一次産業比率は比較的高い。和歌山県は、全国(6.4%)に比べて第1次産業就業者の比率が高いが、御坊市はさらに県の平均を上回っている。

背後圏全体では、さらに第1次産業の比率が高く、17.7%となる。背後圏内各市町村の傾向を見ると、白浜温泉がある旧白浜町は第三次産業に、「南高梅」ブランドで有名な梅干と備長炭が特産の旧南部川村は第一次産業にそれぞれ特化している。

背後圏における産業別就業者数を産業分類ごとにみると、以下の特徴があることがわかる。

- ・第1次産業では農業が最も盛んで、第1次産業就業者の88%を占めている。
- ・林業従事者は639人おり、特に田辺都市圏(田辺市、龍神村、大塔町)に多い。
- ・第2次産業では、製造業と建設業の就業者が共に多く、拮抗している。
- ・第3次産業は拠点性のある御坊市、田辺市と、比較的人口規模の大きい上富田町、観光業が盛んな白浜町に集中しており、特に「卸売り・小売業・飲食業」と「サービス業」において顕著である。

【背後圏の産業別大分類別就業者数の内訳】

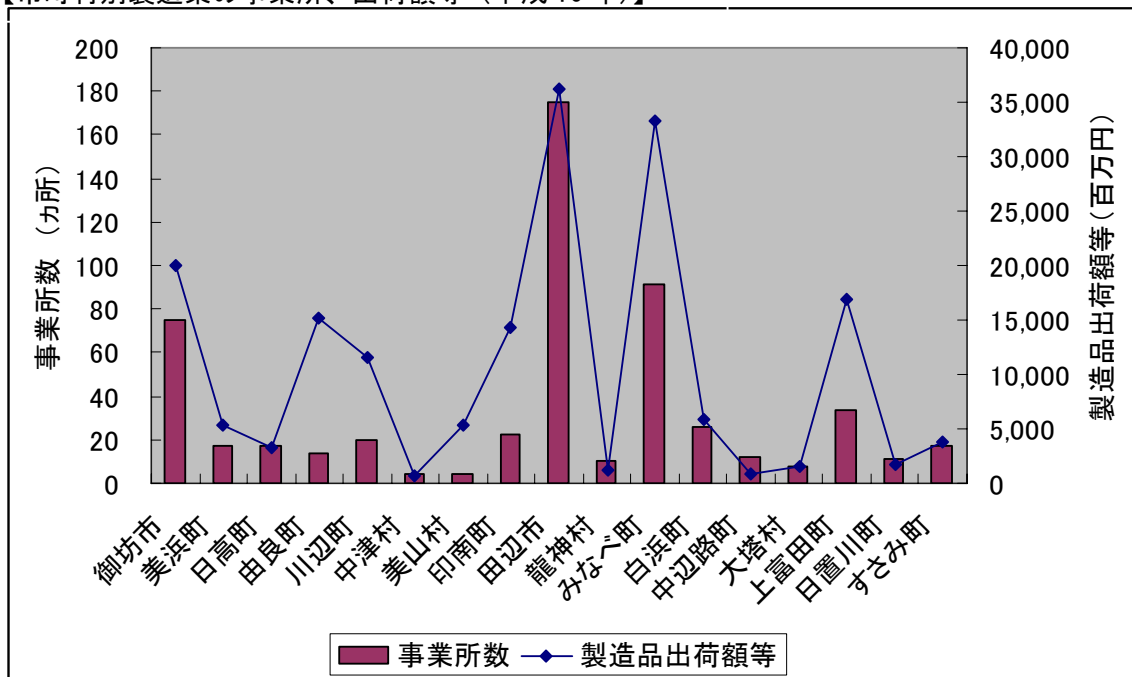


## (2) 事業所数

平成 16 年度の背後圏の製造業事業所数は 557 事業所(和歌山県の 22.5%)、従業員数 10,359 人(同 19.5%)、出荷額等 1,774 億円(同 7.5%)である。

市町村別に見ると事業所、従業員数、出荷額が最も多いのはいずれも田辺市で 175 事業所、従業員数 2,607 人、出荷額 362 億円。第 2 位は合併により発足したみなべ町であり、91 事業所、従業員 1,783 人、333 億円と、いずれの数値も御坊市(75 事業所、従業員 1,156 人、出荷額 201 億円)を上回っている。みなべ町は南高梅ブランドの食品加工業が中心である。

【市町村別製造業の事業所、出荷額等(平成 16 年)】



## (3) 林業

### ① 森林の概要

御坊市(日高港)の背後地域は県中央部に位置し、圏域総土地面積は 18 万 ha(県土地面積の 38%)に及ぶ。そのうちの 90%にあたる 16 万 ha が森林面積で占められているが、うち民有林が 15.4 万 ha、国有林 0.7 万 ha と、ほとんどを民有林が占めている。

背後圏で人工林の面積が多い市町村を挙げると、以下のとおりである。

御坊都市圏＝中津村、美山村など

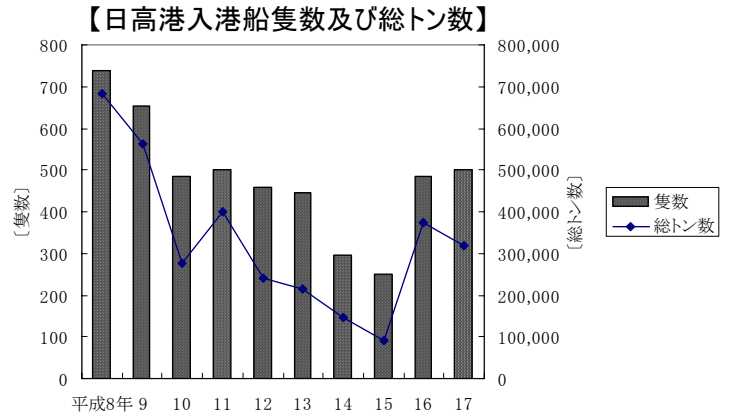
田辺都市圏＝龍神村、中辺路町、大塔村、日置川町、すさみ町など

主体となる民有林のうち過半数以上が人工林となっており、樹種別面積割合はスギ、ヒノキがそれぞれ 23%、38%となっている。また、人工林の齢級構成は、間伐等保育施業が必要な 7 齢級以下の林分がおおむね 8 割を占めている。

## 1-3 日高港の利用実態

### 1. 入港船舶隻数及び総トン数

入港船舶隻数及び総トン数は、平成15年まで大きく減少したが、平成16年4月に塩屋地区が供用開始されたため平成16年には増加に転じた。しかし、平成17年には総トン数は再び減少した。



### 2. 取り扱い貨物量

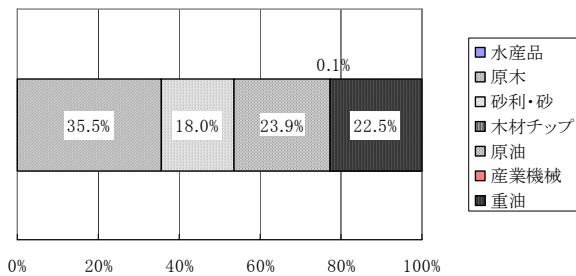
平成17年の移入は644千トン、移出は6千トンであり、移入偏重である。

### 3. 品目別取り扱い貨物量

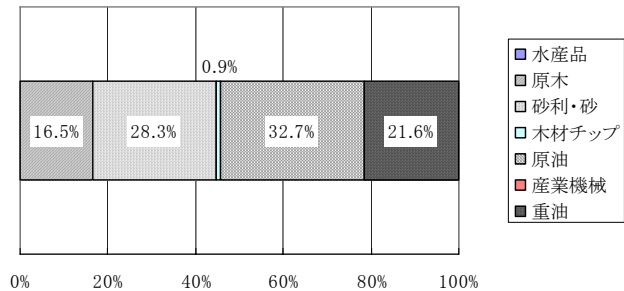
平成17年は、原油が最も多く213千トン(32.7%)、次いで砂利・砂184千トン(28.3%)、重油140千トン(21.6%)、原木107千トン(16.5%)の順である。

平成17年と平成14年を比較すると、塩屋地区の供用開始もあり「砂利・砂」、「原油」が3倍近くに伸びて、シェアも10ポイント程度上昇した。

【平成14年品目別取り扱い貨物】



【平成17年品目別取り扱い貨物】



### 4. 港湾貨物の流動

平成17年の移入貨物の流動状況は以下のとおりである。

#### ① 原木

平成17年に移入された原木の仕出港は徳島小松島港(徳島県)35千トン、尾道糸崎港(広島県)35千トン、阪南港(大阪府)11千トンなどである。

御坊市にある製材関連の企業は、主に徳島小松島港、尾道糸崎港等に入港

する輸入本船から内航船に積み替えて日高港を経由して工場に材料を搬入している。

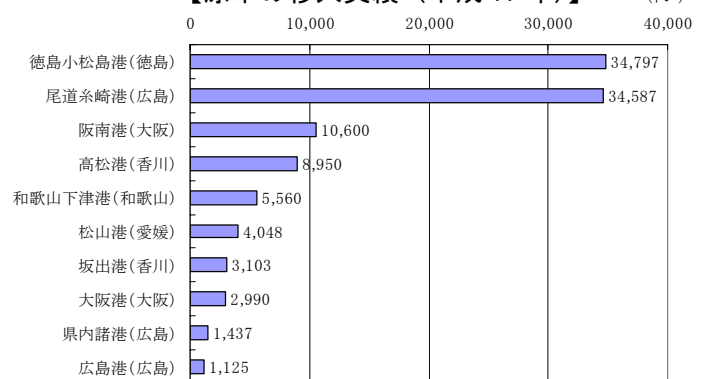
#### ② 砂利・砂

仕出港は和歌山下津港が最多で、地元産と瀬戸内海沿岸産のものがあるが、後者は船舶で輸送され、利用港は、日高港、由良港などである。

#### ③ 原油・重油

原油は鹿川港(158千トン)、重油は主に大阪港(56千トン)から移入されている。

【原木の移入実績(平成17年)】



1-4 現状における相手港、周辺港湾の概況と関係

	1. 和歌山下津港	2. 阪南港	3. 尾道糸崎港	4. 徳島小松島港	5. 三島川之江港
(1)概要	和歌山市、海南市、有田市にまたがる港湾。昭和40年に特定重要港湾の指定。臨海部に立地している鉄鋼業、石油精製業などの多くの有力企業の原材料や製品の物流拠点。	泉北郡忠岡町、岸和田市、貝塚市の3市町の南北約7kmにまたがる港湾。昭和39年に開始された木材コンビナートの造成で発展、昭和43年に3港統合、重要港湾阪南港が誕生。	松永地区では、原木を輸入するための港湾施設整備が進められ、昭和39年には重要港湾である尾道糸崎港へ編入され、国内有数の木材港としての整備が進行中。	1964年に地方港湾の徳島港と重要港湾の小松島港が合併して徳島小松島港となり、重要港湾に指定。1998年の明石海峡大橋の開業に伴う交通体系の変化により発着便数や航路が減少。	製紙産業の発展と歩みを共にして県内有数の工業的性格の強い港。昭和44年に貿易港として開港以来、地場産業の製紙工業とともに規模拡大、現在、港湾貨物の取り扱い量は愛媛県下一。
(2)輸出貨物	鋼材が圧倒的に多く、台湾、中国、韓国等へ輸出。 輸出量:230万トン	鋼材、金属くず 輸出量:8万トン	非金属鉱物、輸送機械等 輸出量:2万トン	紙・パルプ、再利用資材等 輸出量:3万トン	紙・パルプ 輸出量:1万トン
(3)輸入貨物	原油、鉄鉱石、石炭、非金属鉱物など、臨海部に立地する石油精製企業、鉄鋼関連企業の原料・製品となる貨物の輸入が圧倒的。 輸入量:2,137万トン	原木の輸入量が最も多く、主にカナダ、米国から輸入。次に多いのは木材チップ、輸入国はマレーシア。 輸入量:39万トン	原木が、全輸入量の96%を占める。輸入元は、米国、パプアニューギニア(平成15年はニュージーランドが第2位)。 輸入量:75万トン	木材チップの取り扱いが圧倒的に多くオーストラリア、南アフリカ等から輸入。次に多いのが原木、主にロシア、カナダから輸入。 輸入量:168万トン	最も多いのは、木材チップで主にオーストラリア、米国から輸入。 輸入量:557万トン
(4)移出貨物	移出は、石油製品が50%近くを占める。次いで、重油、鋼材が多い。 移出量:1,205万トン	原木は、和歌山下津港をはじめ日高港などの和歌山県内諸港に移出。 移出量:12万トン	原木の移出が最も多く、平成16年は日高港への移出が最多。 移出量:80万トン	非金属鉱物が最も多く主に赤穂港、徳山下松港に移出。 移出量:71万トン	紙・パルプが最も多く、東京港、川崎港等に移出。 移出量:222万トン
(5)移入貨物	セメント、石油製品、石灰石が中心となっている。 移入量464万トン	最も多いのは砂利・砂、主に坂出港から移入。原木は主に尾道糸崎港から移入。 移入量:155万トン	セメント、鋼材の移入が多い。 移入量:112万トン	最も多いのは石油製品で和歌山下津港から移入。 移入量:79万トン	砂利・砂が最も多く、次いで再利用資材、化学薬品。 移入量:204万トン
(6)日高港との関係	日高港は当港から砂利・砂、原木を移入。特に、砂利・砂は最多。	日高港は当港から原木を移入。	日高港は当港から原木を移入。徳島小松島港と並んで移入量は最多。	日高港は尾道糸崎港と並んで原木の移入量が最も多い。	日高港から木材・チップを移出している。

[注] 数値データは平成16年港湾調査より

## 第2章 問題点の抽出

### 2-1 前提条件

問題点抽出にあたって、日高港のメリットとポテンシャルを整理すると以下のようである。

#### 【日高港のメリット・ポテンシャル】

メリット	ポテンシャル
1. 大型岸壁と耐震強化岸壁の供用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ -12m 岸壁（暫定 -10m 供用）、-7.5m 耐震強化岸壁が完成、物流拠点としての地域経済振興の核となり、背後圏荷主企業にとってトータル輸送コストの削減につながる可能性がある。</li> <li>・ 木材など大型貨物船の入港が可能である。</li> <li>・ 観光クルーズ船寄港の誘致が取り組まれており、広域観光ルートへの海の玄関口としての可能性、観光集客の増加が期待される。</li> <li>・ 大規模災害時の緊急物資輸送港となりうる。</li> </ul>
2. 港湾直背後と近隣の企業用地の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾利用産業の集積の可能性や、交通利便性を活かした企業誘致の促進が検討される。</li> <li>・ 地域産業の事業拡張用地、移転先としての利用が考えられる。</li> <li>・ 取り扱い量の多い、セメント・砂利等の関連産業における骨材センター、セメント二次製品センターなど既往取り扱い貨物の高度化等が検討される。</li> <li>・ リサイクル産業や自動車・電化製品等の再生輸出等の資源循環・活用型の新たな産業の誘致が検討される。</li> </ul>
3. 関西経済圏のフリンジに位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関西経済を市場とした貨物、しかも阪神港利用の補完的物流貨物の利用が検討される。具体的には、産業廃棄物などの需要の高まっている品目があげられる。</li> <li>・ 航行船舶が輻輳する大阪湾の入口付近に位置し、太平洋航路に接近しており、航行時間の短縮が可能である。</li> </ul>
4. 高速自動車道に10分でアクセス可能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾貨物最終需要地への輸送時間短縮（背後圏の拡大）が可能である。</li> <li>・ 観光客の行動圏の拡大による集客機能の向上が期待される。</li> </ul>
5. 広域的な背後圏（御坊、田辺圏域）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 背後圏の都市型消費物質の物流拠点としての活用が期待される。</li> </ul>
6. 製材業や食品加工業など特色ある地場産業の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 製材業、梅干など特色のある地方産業があり、これらの原材料製品の海上輸送が可能である。</li> </ul>
7. 下津港など周辺港の機能の補完、連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日高港の貨物取り扱いの主要品目の移入先を見ると、原木・原油・重油は、近畿圏外の輸入港との関係が中心となっており、周辺港との関係性は薄い状況にある。</li> <li>・ それぞれの背後圏における小口の物流の集約化の機能分担や連携などが考えられる。ただし、コンテナへの対応が課題となる。</li> </ul>



## 2-2 問題点の抽出

日高港の問題点についてとりまとめると以下のようなものである。

項目	問題点
<b>1. 現在の取り扱い品目</b>	
(1) 製材業の共同輸入	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の外国→輸入港（尾道糸崎港、徳山小松島港など）→日高港の輸送形態から、外国から直接日高港に輸入することにより、輸送コストの削減が図れる可能性があるが、このためには、現在既に各製材業者が行っている共同移入等の取引関係の調整、既存工場との輸送コストの低減等の制約がある。</li> </ul>
(2) 林製品の輸出	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後圏の豊かな森林資源－紀州材－について、原木や加工品として、国内はもとより東アジア諸国・諸都市の市場への供給の拡大を検討していく必要がある。</li> </ul>
(3) 砂・砂利、セメントの輸移入	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年の取り扱い量は約18万トンとなっている。建設需要が今後縮退すると見込まれる状況では、和歌山下津港に対する優位性をもって進めることは難しいと考えられる。</li> </ul>
(4) 石材等	<ul style="list-style-type: none"> <li>日高港において、税関の設置やコンテナへの対応を図ることにより、建設用石材（大理石等）の取り扱いの可能性も広がると考えられるが、市場の確認のもとに取り組む必要がある。</li> </ul>
(5) 農産品、同加工品の輸出	<ul style="list-style-type: none"> <li>梅干など地場産品の輸出と原料の輸入の検討が必要である。</li> <li>品目・量が限定されている。</li> </ul>
(6) 小口輸送品目	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後圏の企業の物流ニーズは数百トン未満の小口が多く、阪神港や和歌山下津港を利用して海外へ輸出を行っている企業も存在する。対象としていくためには、貨物の集散と輸送の効率化が前提である。</li> <li>なお「空船」の活用に関する船舶サイドの実績・ニーズは現在のところ乏しい。</li> </ul>
<b>2. 企業誘致等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日高港の背後圏の産業活動規模での物流拡大には限界があり、地域経済の活性化の観点からも、港湾直背後と近隣の企業用地の存在をふまえた積極的な企業誘致が必要である。</li> </ul>
<b>3. 観光機能等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾のみでの活性化、観光クルーズ船の寄港の定期化は難しく、広域的な魅力化を検討していくことが必要である。</li> </ul>

## 第3章 将来の物流の可能性検討

### 3-1 日高港における将来の取り扱い貨物の検討

日高港における将来の取り扱い貨物として、以下の考え方のもとに紀州材を抽出して、検討を進める。

#### (1) 取り扱い貨物とする内容の設定

紀州材の原木又は製材を輸出し、中国において集成材や家具・木製品等へ加工した上で、日本国内への逆輸入や中国市場での販売、欧米市場への販売等を図ることを検討する。

これは、中国が世界の木材加工基地として機能していること、さらに中国国内等における住宅建設による原材等の需要の高まりと一方で森林資源の制約の拡大等をふまえて、集成材や集成材を用いた家具・住宅内装材の原材料としての需要拡大を図ろうとするものである。

#### (2) その他の可能性

経済産業省が推進している JAPAN ブランド育成支援事業に平成17年に採択された「置き和室」の販売拡大を図り、完成品や部品の輸出、海外加工の場合の原材料としての紀州材の輸出と完成品の(逆)輸入を促進することが検討される。

なお、国内市場はもとより、海外市場における販売拡大に向けては、PR 展開が必要となる。また、加工を海外で行う場合は、デザインの盗用や模倣の防止など、ブランド化や市場拡大に対する障害に十分対処していくことが必要である。

### 3-2 将来の取り扱い貨物に関する中国市場・港湾等の状況（木材・家具等加工品）

#### 1. 中国の木材市場の概況

中国の木材市場は、2008年の北京オリンピックや2010年の上海万博開催などを控えた住宅建設と都市化関連の事業投資が活発に行われており、巨大な市場として期待されている。内装材料としての木材の利用、特に床材としてフローリングの需要が旺盛で、高い成長を続けている。

中国国内の住宅需要の今後の見通しについては、「中国建築装飾産業第11次五カ年発展計画(計画)綱要」(※)では、2006～2010年における中国の新設住宅床面積は80億㎡、100㎡/戸換算で8,000万戸、さらに2020年までには2億戸に及ぶ推測値をあげている。

※ 中国建築装飾協会により2006年7月に公表。

一方、中国は世界の木材加工工場として、欧米、中東、日本向けの家具製品や木製品の輸出が増加しており、その原材料として、原木等の輸入も急速に拡大している。

建築需要と歩調をあわせ、中国内消費者にオリジナル家具への需要が高まると同時に、中国からの家具輸出量も世界一を誇り(1988年:20億ドル→2004年には約100億ドル)、家具製造向け等の木材の需要も期待される。

## 2. 中国国内の木材需要の動向

中国の国家林業局から2006年5月公表・施行された「林業発展“十五”並びに中長期計画〔計画〕」において、林業発展の基本原則のひとつとして、「森林資源の保全を優先し、積極的な植林と科学的な経営を推進すること」とされている。中国国内の旺盛な木材需要に対して森林資源の制約が拡大することにより、木材の輸入は今後も拡大すると考えられる。

なお、中国同様経済成長著しいインド等の木材需要も増加しており、世界市場から見ても木材供給は不足傾向が明らかになっている。この傾向は化石エネルギー市場と同じく、中長期的に継続すると見られている。

## 3. 日本の木材・木製品の輸出入状況から見た位置づけ

わが国の木材の輸出についてみると、2006年1月～12月の輸出は原木が約3万<sup>m</sup> 製材が約1.7万<sup>m</sup>で、うち中国は各86.8%、71.9%を占める。

【日本の木材輸出状況（全国、2006年）】

区分	原 木		製 材	
	数量 m <sup>3</sup>	価額 千円	数量 m <sup>3</sup>	価額 千円
総 計	30,388	427,302	17,099	1,234,546
うち中国	26,391	317,526	12,154	486,793
中国の割合	86.8%	74.3%	71.1%	39.4%

資料 財務省 貿易統計より加工  
 ※ 原木は輸出分類 統計品目の第44類のうち44.03、製材は44.07の計

日本の木材輸入の状況は、2005年では米材・北洋材を中心とする丸太が約1,065万<sup>m</sup>、米材・欧州材を中心とする製材が約872万<sup>m</sup>と多くを占めるが、特に丸太の輸入量は減少傾向にある。また、構造用集成材は2005年では約67万<sup>m</sup>であり丸太や製材の各々10分の1未満であるが、増加傾向にあるとともに、輸入先の国別に見ると、中国産の集成材が急速にシェアを拡大している。

我が国は、少子超高齢化社会への移行に伴い新規住宅着工件数の減少が見込まれ、これまでの丸太・製材を中心とした輸入量は縮小すると考えられるが、構造用集成材などへの需要の変化、内装材や家具等の最終需要の拡大等に対応した日本・中国間の木材貿易拡大が見込まれる。

## 4. 2005年度の中国木材貿易概況

### (1) 木材輸出入の概要

中国の木材関係の輸出入をみると、特に輸出の額・伸びが目覚しく、2005年度の中国→海外への輸出額は101.2億米ドルで輸入額の1.9倍となっている。

中国の輸入は原料が主で原木・鋸材の輸入金額は47.5億米ドル、輸入の88%を占める。中国の輸出は製品が主体で97%を占める。すなわち、中国は世界の木材加工基地であることを意味する。

## (2) 品目別輸入状況

### ① 原木輸入

2005年は、2,936.8万m<sup>3</sup>(前年比11.9%増)となっている。

原木輸入先国(2005年)は以下のとおりである。

- 第1位 ロシア : 2,0043万m<sup>3</sup>(前年比308万m<sup>3</sup>増、18.2%増)  
※ 中国全体の68.2%(前年64.6%)
- 第2位 マレーシア : 186万m<sup>3</sup>(2003年がピークで293.1万m<sup>3</sup>で2年連続減少)
- 第3位 パプアニューギニア : 183.5万m<sup>3</sup>(前年比39.5%増)
- 第4位 ミャンマー : 63.8万m<sup>3</sup>(前年比7.5%減、2003年192万m<sup>3</sup>)

### ② 鋸材

2005年は、597.3万m<sup>3</sup>(前年比0.5%減)となっている。輸入先はロシアが105.9万m<sup>3</sup>で第1位、以下米国、タイ、インドネシアとなっている。

## (3) 木製品の2005年輸出入状況

中国の木製品の輸出入状況は以下のとおりである。

- ・第1位は家具で、輸出金額の68%は家具で69.8億米ドル、世界一の家具輸出国。(中国が輸入する家具の76倍)。2004年末、米国が中国木製寝室家具をダンピングと判定で終結、減少分をEUへ輸出している。
- ・第2位はベニア板で、183億ドル(輸出17.9%)、554.3万m<sup>3</sup>(前年比29.2%増)。
- ・第3位は繊維板(強化フローリング板を含む)で、80.6万m<sup>3</sup>(前年比287.5%増)、内強化フローリング板の輸出は34.5万m<sup>3</sup>(前年比543%増)。
- ・第4位は木製ドアで、3.5億ドル(前年比55.6%増)。

## 5. 木材輸出に関わる国内港湾の状況

中国向けにスギ・ヒノキ等の輸出を行っている国内の地域、港湾状況について整理すると以下のとおりである。

県	年月日	品目	貿易内容				輸送方法		
			荷主	輸出先地域	バイヤー	中国内での流通	利用港	輸送形態	ロット
北海道	H17.7	トマツ、エゾマツ丸太	住友商事	江蘇省					約4,000 m <sup>3</sup>
青森	H15.3	スギ丸太	津軽北部木材加工協同組合	江蘇省					約1,800 m <sup>3</sup>
	H15.10	スギ製材品	〃	江蘇省					約400 m <sup>3</sup>
山形	H16.4	スギ間伐材	庄内森林組合協議会	ハルビン、大連					約30 m <sup>3</sup>
	H17.6	スギ丸太	〃	大連					60 m <sup>3</sup>
石川	H16.9,10	スギ丸太	かが森林組合	大連			金沢港	コンテナ	計249 m <sup>3</sup>
	H16.12	スギ丸太	〃	大連			金沢港	コンテナ	166 m <sup>3</sup>
	H17.2,4	スギ丸太	〃	大連		現法で加工→日本に逆輸入	金沢港	コンテナ	計415 m <sup>3</sup>
	H17.11,12	スギ丸太	〃	大連			金沢港	コンテナ	計373 m <sup>3</sup>
和歌山	H17.1	スギ製材品(見本)	和歌山県清水町	紅西省貴陽市		加工メーカーで製材			約40立方(板6,850枚)
鳥取	H16.8,9	ヒノキ丸太	県森林組合連合会	台湾					計112 m <sup>3</sup>
	H17.5	スギ丸太	〃	大連					25 m <sup>3</sup>
	H17.5,6	ヒノキ丸太	〃	台湾					計156 m <sup>3</sup>
	H17.8-10	ヒノキ丸太	〃	台湾					計110 m <sup>3</sup>
島根	H16.2	スギ・ヒノキ丸太	相互造林協	福建省		加工→中国国内、ASEAN諸国	浜田港→中国・馬尾港		約4,000 m <sup>3</sup> (30,438本)
宮崎	H15.4	スギ丸太	県森林組合連合会	福建省廈門市	廈門市木材総公司	見本市にモデルハウス出展	細島港→韓国釜山積替航路	40ft コンテナ8本	200 m <sup>3</sup> (482本)
	H16.5	スギ丸太	〃	上海					100 m <sup>3</sup>
	H17.2	スギ丸太	〃	上海					250 m <sup>3</sup>
	H17.7	スギ丸太	〃	山東省					50 m <sup>3</sup>
	H17.10	スギ製材	〃	上海					板3 m <sup>3</sup>
	H15.10	スギ・ヒノキ丸太	相互造林協	福建省	福建省尤溪百宮木業有限公司			細島港	約3,500 m <sup>3</sup>
	H17.6	スギ・ヒノキ丸太	〃	福建省					4,500 m <sup>3</sup>

## 6. 日本から中国への木材輸出の先行事例

中国への木材輸出の先行事例として、宮崎県・石川県での取り組みについて資料収集・ヒアリング等を行った結果によれば、中国国内を最終需要とする需要拡大が期待されているものの、現段階では、中国で集成材に加工し日本に逆輸入するに止まっている。

## 7. 将来の取り扱い貨物に関する中国市場の状況－大連現地調査の実施

本調査では、前項で抽出した紀州材の中国市場開拓の可能性を把握するため、大連現地調査を実施した。把握した概要は以下のとおりである。

### ■大連・中国国内での木材の利用状況

中国は農家を除き殆どが鉄筋コンクリートか煉瓦作りであり、住宅への木材の使用は殆どが床材(フローリング)及び内装用(特に壁)が中心となる。

### ■大連又は中国国内での日本材(特に杉、ヒノキ)の利用状況

大連周辺では日本材を殆ど見かけない。

### ■市場価格の状況

日本産の杉は中国の雲杉との競合するため、販売地域は雲杉材の主要加工地である福建省や広東省からの輸送距離を考え、上海以北から東北にかけてがターゲットとなる。また、日本の杉の用途・使用方法について技術交流などにより、より幅広い利用方法をPRする必要がある。

### ■紀州材(スギ・ヒノキ)の輸入の可能性

宮崎県の杉材の取り組みが現在先行している。杉の特性、優位性、欠点、使用具合を理解してもらう必要がまだまだある。

加工貿易ならチャンスは非常に大きいと考えられ、中国の安い加工賃を利用して日本から原木・板材を輸入加工後、再度日本へ再輸出するモデルなら実現性も高く足も速いと見込まれる。

### ■輸送方法

丸太ならバラ積船, 板材ならコンテナを利用、コンテナは20フィートと40フィートがある。

### ■製品として加工後の販路の可能性

中国で加工後の製品に価格競争力があれば中国国内販売として、サン木または集成板材の販売が考えられる。中国で価格競争力がないならば、日本からの加工貿易で最終用途は日本となる。計算には詳細なシュミレーションによる具体的な積算が必要となる。

### ■中国の木材関税

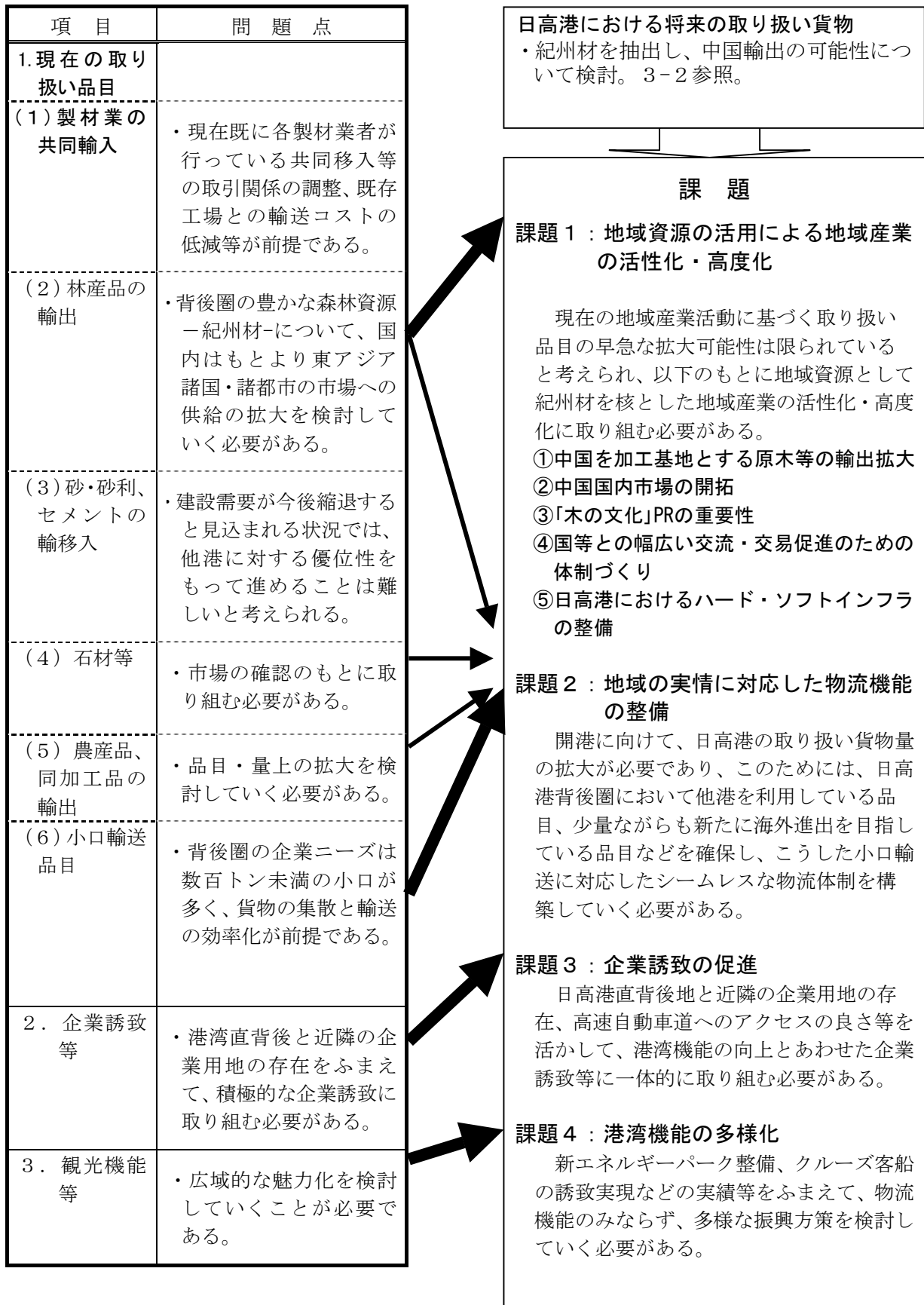
中国はWTO加盟国であり、関税は特惠国待遇を受けている。従って、日本→中国の木材の関税はゼロ%である。

中国は輸入品に対し製品は17%、農産物(原料)は13%の増値税を掛けている。木材の場合、原木は13%の増値税、製材は17%の増値税が中国買値に掛かる。

加工貿易で100%海外から木材材料を輸入、加工後100%輸出する場合は、事前に中国加工企業が加工貿易保稅手帳を税関に申請し許可されれば、保稅扱となり輸入時の増値税支払いは免除される。

### 3-3 今後に向けての課題の抽出

第2章(問題点の抽出)及び、前節までの将来の物流可能性の検討をふまえて、今後に向けての課題を以下のように抽出する。



## 第4章 解決策及び今後の対応の検討

### 4—1 課題への対応方向（案）

地域活性化のための日高港活用促進に向けて、これまでの検討を踏まえて、課題に対して以下の4つの方向で検討する。

- 対応方向1：地域資源の活用による地域産業の活性化・高度化
- 対応方向2：地域の実情に対応した物流機能の整備
- 対応方向3：企業誘致の促進
- 対応方向4：港湾機能の多様化

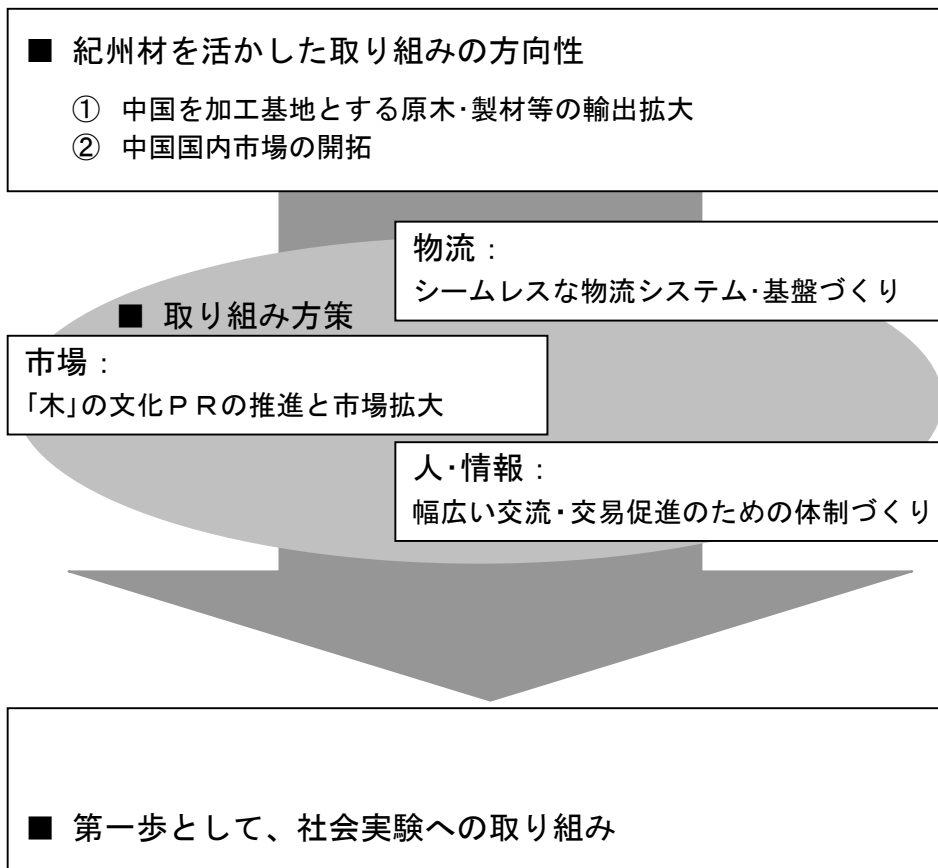
### 4—2 取り組み方向及び方策

#### 1. 地域資源の活用による地域産業の活性化・高度化

##### （1）取り組みの考え方

地域資源を活用した、日高港振興のトリガーとなる事業として、紀州材の中国市場向け輸出及び加工品の逆輸入に取り組む。

##### 【紀州材を活かした取り組みの考え方】



## (2) 取り組み方向

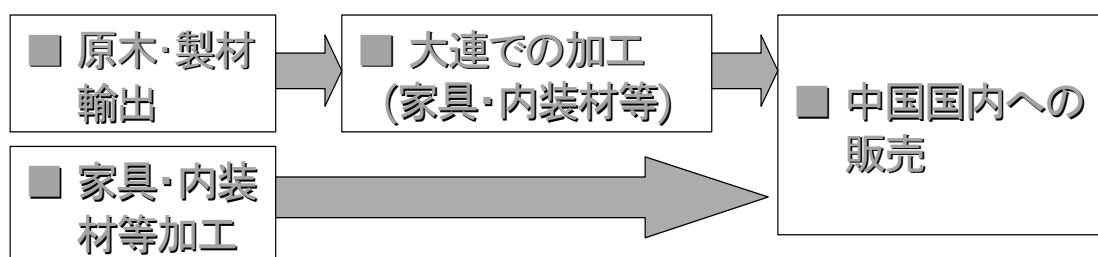
### ① 中国を加工基地とする原木等の輸出拡大

大連を加工基地とした原木・製材等の輸出を図る。加工された家具・内装材は、日本国内、欧米市場等への販売を図る。



### ② 中国国内市場の開拓

大連を家具・内装等の加工拠点・販売窓口とした中国市場への輸出拡大を図る。また、将来に向けては、家具・内装材の加工を国内で行い、中国国内での販売を図る。



## (3) 取り組み方策

### ① 物流：シームレスな物流システム・基盤づくり

価格競争力向上のための物流コスト、リスク等の削減に取り組む。

#### (当面の取り組み)

システムに関わる物流コスト、リスクの把握と削減方策の検討を進める。また、地方港間の連携等について検討を進める。このため、社会実験等により、中国国内の課税や貿易システム・貿易事情への対応、物流コスト削減方法について検討を進める。

#### (長期の取り組み)

背後圏の中国との貿易品目の拡大などを図りながら、小口輸送における輸送体制等の構築とこれに対応した基盤整備を進める。

### ② 人・情報：幅広い交流・交易促進の体制づくり

中国現地との幅広い交流体制を作っていく。

#### (当面の取り組み)

大連市との経済協力体制の構築を図る。例えば、大連市との広域レベルの経済協力協定締結や事務所設置など窓口体制づくりに取り組むことが検討される。

#### (長期の取り組み)

アジア諸都市・港湾との広域交流促進体制を検討する。例えば、近畿圏「港湾」コンソーシアムとしての交流体制や、地域における一体的な推進体制等について検討する。

### ③ 市場：「木の文化」PRの推進と市場拡大

木の「文化」の中国市場へのPR、ブランド化を進める。

#### (当面の取り組み)

大連市を中心としたPR活動を推進する。例えば、国際見本市、展覧会等への展示等推進、紀州材のブランド化の推進を図る。

#### (長期の取り組み)

「開港」により、今後の加工貿易の拡大が期待される上海等、交易対象の拡大を検討していく。



#### (4) 社会実験への取り組みの提案

以下を目的として、日高港利用促進に資する試験輸出の企画・実施が提案される。

- ・ 中国への木材輸出に関する貿易手続き・物流の流れを把握する。
- ・ 展示会の出展等により、紀州材PR交流・交易体制づくりのきっかけとする。

相手先港については、これまでの大連港を対象とした御坊市の取り組み(「日高港一大連港交流促進調査団」による大連市訪問、現地関連情報収集及び日高港のPRの実施等)などをふまえて、大連港及び背後圏を対象とする。また、大連市で開催されている、業界・メーカーを主な対象とする中国北方地区では最大の輸出型の国際的展示会(『中国国際家具(輸出)及び木工機械展覧会』)への出展を検討する。

## 2. 地域の実情に対応した物流機能の整備

### (1) 取り組みの考え方

背後圏の企業における小規模な貿易活動の集約により、日高港を中心とした中国向け輸出入の促進を図る。また、小口輸送に対応したシームレスな物流・交通体系の整備を進める。

### (2) 取り組み方向

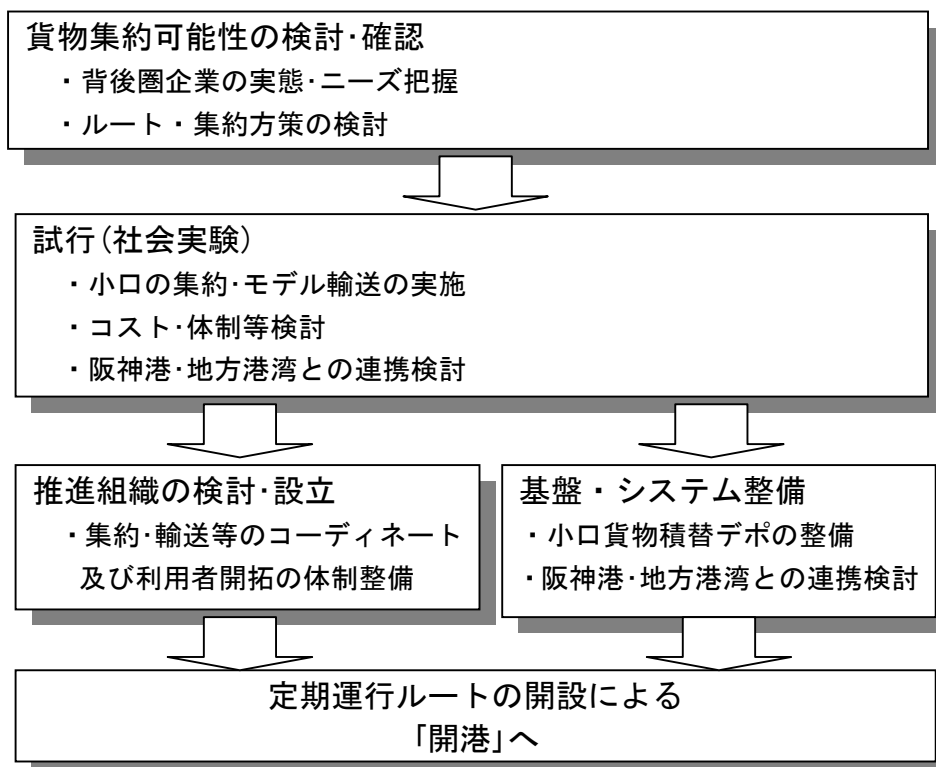
小口積替デポなど多品種小ロットの輸送に対応した基盤・システムの整備を検討するとともに、行政や商工団体による、公共ふ頭の利用意向や企業用地の活用意向の持つ事業者に対する積極的なセールス活動を推進していくことが提案される。

### (3) 取り組み方策

社会実験等を通じて、具体の推進体制・システムの構築を進めていくことが検討される。

具体的な組織として、商工会議所、企業等から組織する協議組織の設立、さらに企業活動・物流を総合的にコーディネートする組織への発展が必要と考えられる。

#### 【地域の実情に対応した物流機能の整備の推進ステップ案】



### 3. 企業誘致等の促進

#### (1) 取り組みの考え方

日高港直背後地と近隣の企業用地の存在、高速自動車道へのアクセスの良さ等を活かして、港湾機能の向上とあわせた企業誘致等の一体的な推進を検討する。

#### (2) 取り組み方向

輸出入にあたって内陸輸送のコストや制約の高い企業、中国等に向けた加工・生産・流通を一体的に検討する企業など港湾直近に立地するニーズのある企業、近年需要が高まっているリサイクル産業等静脈物流に対応した企業などの誘致を、港湾整備と一体に推進していくことが提案される。

#### (3) 取り組み方策

企業のニーズ把握・誘致可能性、整備が必要な港湾機能の検討を進める。その際、直接対象となる企業のほか、サードパーティロジスティクス(※)に取り組んでいる事業者なども対象として検討していくことが考えられる。また、企業誘致のためには港湾・産業振興に一体的に取り組む体制づくりが必要と考えられる。

※ 荷主でも従来の運送業者でもない第3者企業（サードパーティ）に自社の物流戦略の設計、構築から運用まですべてを委託すること。3PLと略されることが多い。日本の大手運送業者や商社が参入している。3PLを活用することで、荷主企業は最適なロジスティクス提案およびその運用を一括して外部化することができる。

### 4. 港湾機能の多様化

#### (1) 取り組みの考え方

新エネルギーパーク整備を起爆剤とした集客機能の整備を推進する。特に、世界遺産である「紀伊山地の霊場と参詣道」に代表される地域の観光資源を活用した、観光クルーズ客船の誘致活動に積極的に取り組むことが検討される。

#### (2) 取り組み方向

日高港を基点とした御坊市観光ルートの開発、「紀伊山地の霊場と参詣道」と御坊市をつなぐ広域観光ルートの開発を検討し、クルーズ客船の誘致を起爆剤として、集客・滞留の機会の拡大を図っていくことが検討される。

#### (3) 取り組み方策

広域の観光ルート開発との連携、市内観光ルートの開発や新エネルギーパークにおける運営主体との連携など、地域の観光資源の一体的な活用に向けて、これらを総合的にコーディネートする組織の設置が検討される。

#### 4—3 日高港振興に向けた取り組み体制（案）

各種の取り組みを進めるにあたって、荷主に対する日高港に関する情報提供・PRや、効率的な物流ルートや体制の提案・コーディネートを行うとともに、地域産業への市場開拓の支援、港湾振興に関わる新たな企業誘致、港湾機能の多機能化に向けた観光振興施策との連携など、多様な施策を一体的に行う体制づくりに取り組むことが検討される。

具体の組織設立にあたっては、必要な人材の確保・独立的な経営の確保について、行政の支援を得つつ、日高港の利用が直接利益につながる背後圏企業や団体の主体的参画による組織として設立されるべきと考えられる。

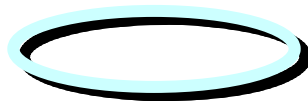
## まとめ

日高港をモデルケースとした詳細調査に基づく地場産業等を活用した東アジア都市との新たな物流の可能性及び物流のあり方として、地域内の多様な主体・広域的な港湾の連携や船舶のアライアンスとあわせて、小口輸送など多品種・小ロットに対応して、作業システムや商品識別の共通化や情報共有などに関する情報のシームレス化、小口積替デポに対応した輸送システムや基盤の整備など交通のシームレス化、物流ターミナルの運営や法制度等に関する物流のシームレス化を進める必要があると考えられる。

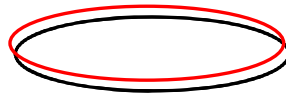
さらに、このような取り組みを進めるためには、物流のコーディネート、貿易振興、地域の育成・企業誘致・観光振興との連携など、地域一体としての取り組みを進めるための総合的な体制づくりが、地域において取り組まれる必要があると考えられる。

以上について、日高港における今後のあり方を示すと次頁図のとおりである。

■ 日高港振興の戦略の概念図



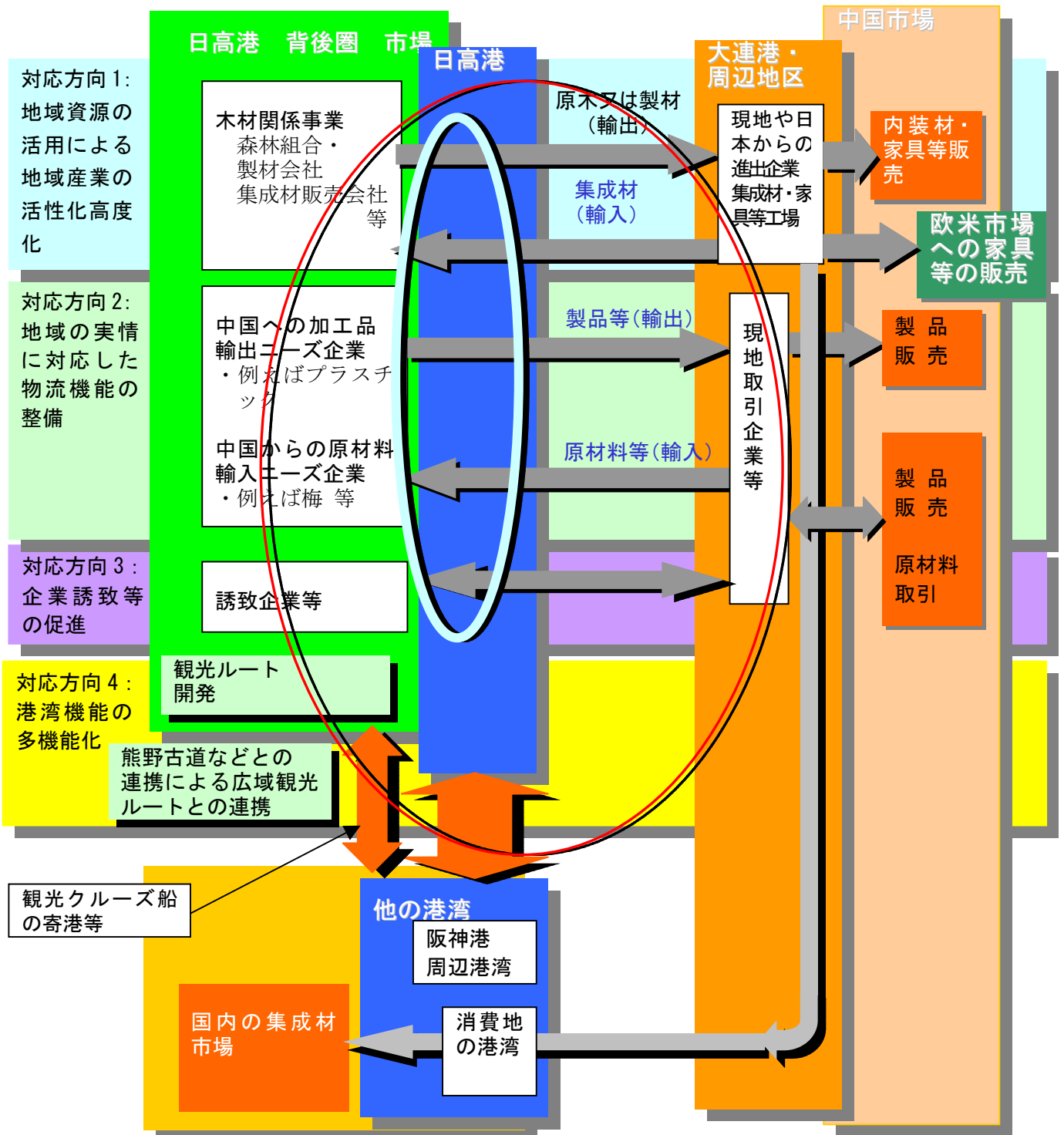
多品種・小ロットに対応した、情報・交通・物流のシームレス化の推進



日高港振興に向けた総合的な体制づくり  
(物流のコーディネート、貿易振興、地域の育成・企業誘致・観光振興との連携など、地域一体としての取り組み)



港湾の連携や船舶のアライアンスの推進  
(空船の一体的なオペレーション等)



## 5.2 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(空コンテナデポ)機器の不足</li> <li>空コンテナ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>C I Q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> </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>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>	
	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>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>ポートラジオの充実</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>強制パイロットの柔軟化</li> <li>強制パイロットの強化</li> </ul>	<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> </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。	<ul style="list-style-type: none"> <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> </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。

[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。