

沖縄の国際物流を取り巻く情勢

平成 19 年 3 月 27 日

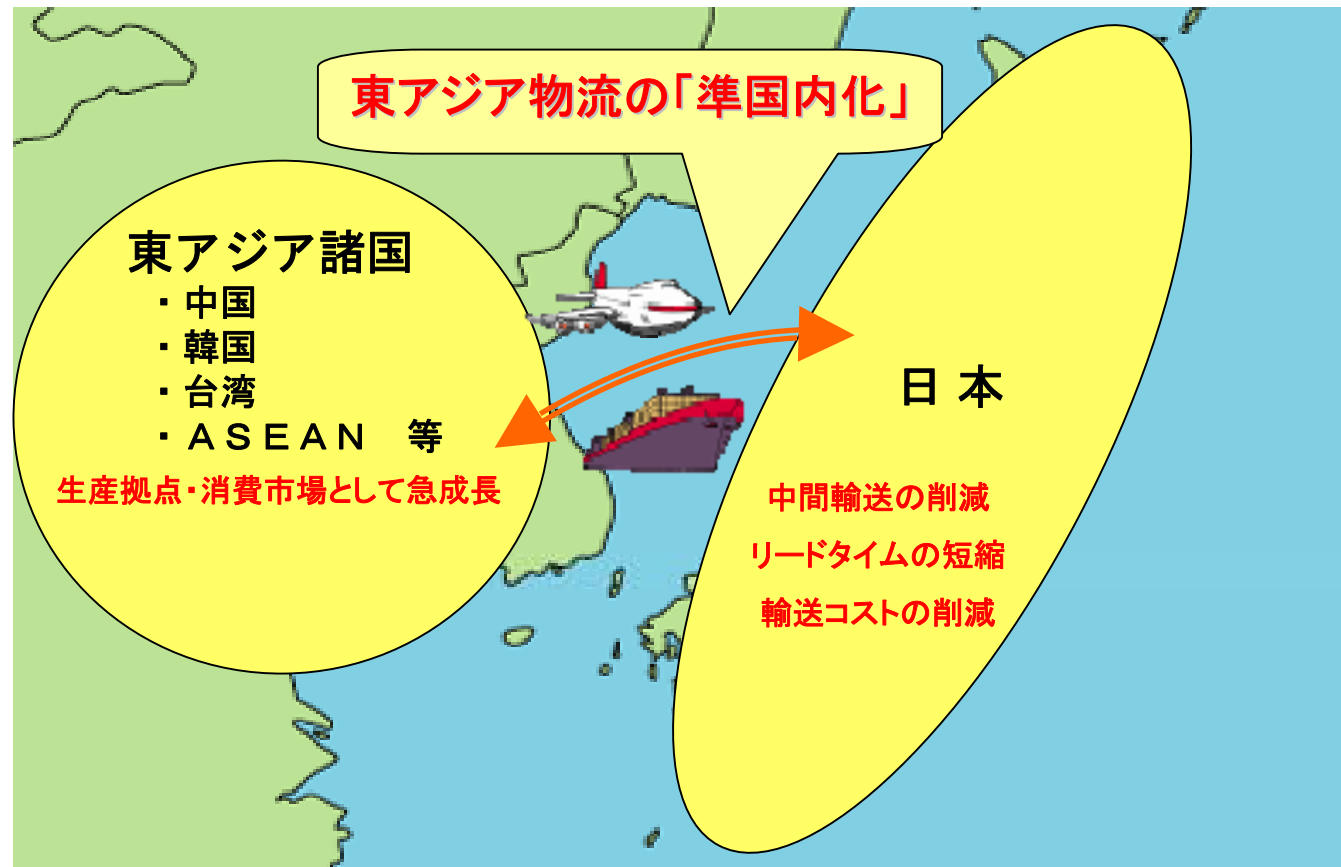
目 次

1. 国際物流を巡る現状	・ ・ ・	1
2. 国際物流戦略チームについて	・ ・ ・	4
3. 沖縄の国際物流を巡る課題	・ ・ ・	5

国際物流を巡る現状

1. アジア地域等との経済・物流圏の一体化

- ☆ 経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な経済発展により、中国を中心とした対東アジアの物流が急激に増加。
- ☆ 対東アジア物流は、距離的に国内物流と大差ない圏域で行われており、スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現を目指す必要がある。



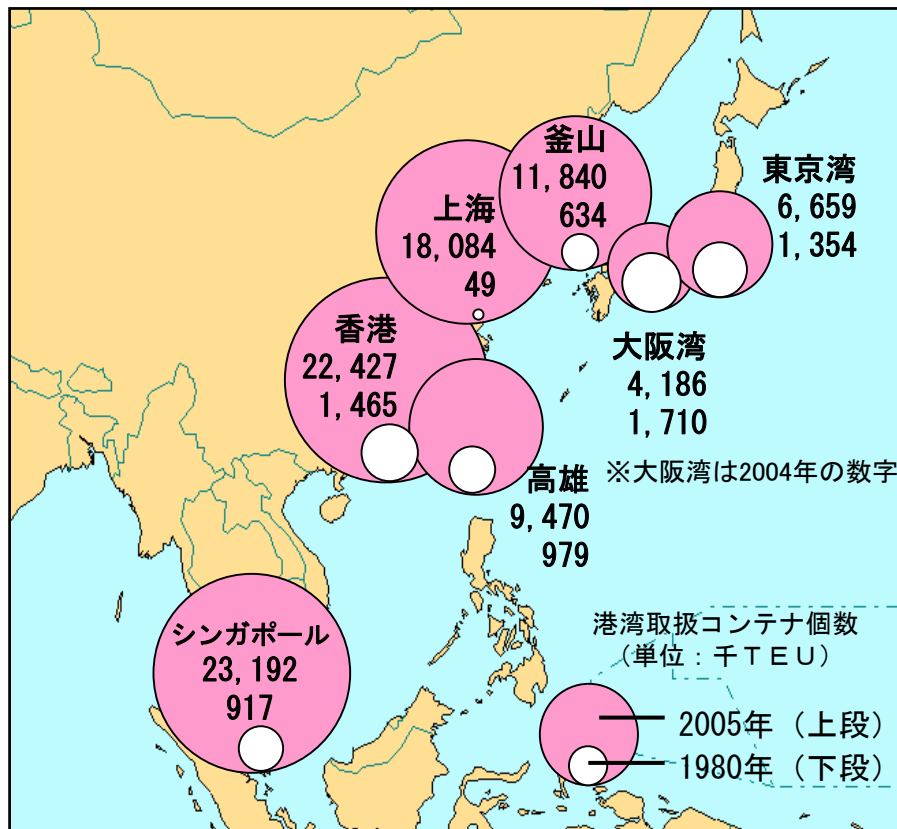
国際物流を巡る現状

2. アジア主要港湾の急速な発展

☆ アジアを中心に国際物流が大きく増大。

☆ 一方で、アジア諸国に比べて、我が国主要港湾の相対的地位が低下。

【アジア主要港湾のコンテナ取扱量の変遷（単位：千TEU）】



1980年		
	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
2	ロッテルダム	1,901
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917
7	サンファン	852
8	ロングビーチ	825
9	ハンブルク	783
10	オークランド	782
...		
12	横浜	722
...		
16	釜山	634
...		
18	東京	632
...		
39	大阪	254
...		
46	名古屋	206

2005年速報値		
	港名	取扱量
1(2)	シンガポール	23,192
2(1)	香港	22,427
3(3)	上海	18,084
4(4)	深圳	16,197
5(5)	釜山	11,840
6(6)	高雄	9,470
7(7)	ロッテルダム	9,300
8(9)	ハンブルク	8,050
9(10)	ドバイ	7,619
10(8)	ロサンゼルス	7,485
...		
21(20)	東京	3,759
...		
27(29)	横浜	2,900
...		
※(32)	神戸	2,177
※(36)	名古屋	2,155
...		
※(41)	大阪	2,009

※は31位以下のため具体的順位は不明〔（ ）内は2004年の順位〕

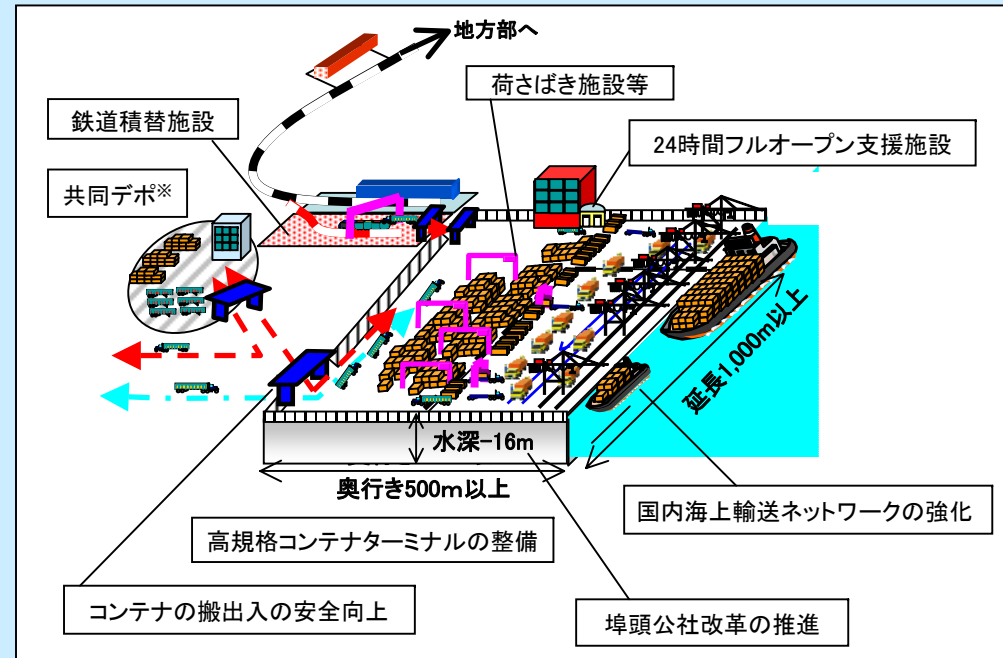
※参考：那覇港コンテナ取扱量は1980年が約 10千TEU・2005年(速報値)が約 71千TEU

国際物流を巡る現状

3. 我が国における取組状況

【スーパー中枢港湾プロジェクトの推進】

- ☆ 京浜港・伊勢湾・阪神港でプロジェクトを推進中。
- ☆ 概ね3～5年で、アジア諸国の主要港湾を凌ぐコスト・サービスの向上を目標。
- ☆ 港湾コストを約3割低減。
(釜山港・高雄港と同水準)
- ☆ リードタイムは、現状3～4日を1日程度にまで短縮。
(シンガポール港と同水準)



※共同デポ：複数の民間事業者が共同でコンテナを蔵置・保管する施設

【アジア・ゲートウェイ戦略会議の設置】

- ☆ アジアなど海外の成長や活力を取り込むため、人・モノ・資金・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋となることを目指す。〔議長：内閣総理大臣〕
- ☆ さらに、物流（貿易関連手続等）に関する諸課題を集中的に討議するため、当会議の下に、関係府省の職員及び有識者で構成する「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」を開催。

国際物流戦略チームについて

国際物流戦略チーム設置の背景

総合物流施策大綱（2005-2009）（平成17年11月閣議決定）より抜粋

国の地方支分部局、地方公共団体、荷主企業、物流事業者等による地域の実情に応じた連絡体制の下、引き続き総合的な施策の推進を図る。

特に、国際物流については、主要港湾・空港を抱える地域において、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主企業、物流事業者等の実務者が連携した取組の強化が必要であり、これらの実務者により、国際物流及びこれと一体を成す国内物流の効率化方策を検討する「国際物流戦略チーム」を設置し、地域の実情を踏まえた施策の推進を図る。

国際物流戦略チームの開催・準備状況について（平成19年3月現在）

北陸信越

- ・「物流施策研究会」設置（H17.11）
- ・「北陸地域国際物流戦略チーム」設置（H18.8）
- ・第二回本部会開催（H18.12）
- ・中間報告取りまとめ及びシンポジウム開催（H19.3）

近畿

- ・「国際物流戦略チーム」設置（H17.6）
- ・第二回本部会合開催及び提言とりまとめ（H18.3）
- ・「東京アピール活動」実施（H18.4）
- ・「国際シンポジウム」開催（H18.8）

北部九州

- ・「国際物流戦略チーム」設置（H18.1）
- ・中間とりまとめ（H18.9）
- ・提言とりまとめ（H19.3）

中国

- ・「中国地方国際物流戦略チーム」設置（H18.8）

北海道

- ・「北海道国際物流戦略チーム」設置（H18.7）
- ・アクションプラン取りまとめ（H19.3）

関東

- ・「関東版国際物流戦略チーム」設置（H17.11）
- ・「第一回京浜港物流高度化推進協議会」開催（H18.6）
- ・第二回協議会開催（H18.12）

中部

- ・「中部国際物流戦略チーム」設置（H18.3）
- ・第二回会合開催（H19.3）

四国

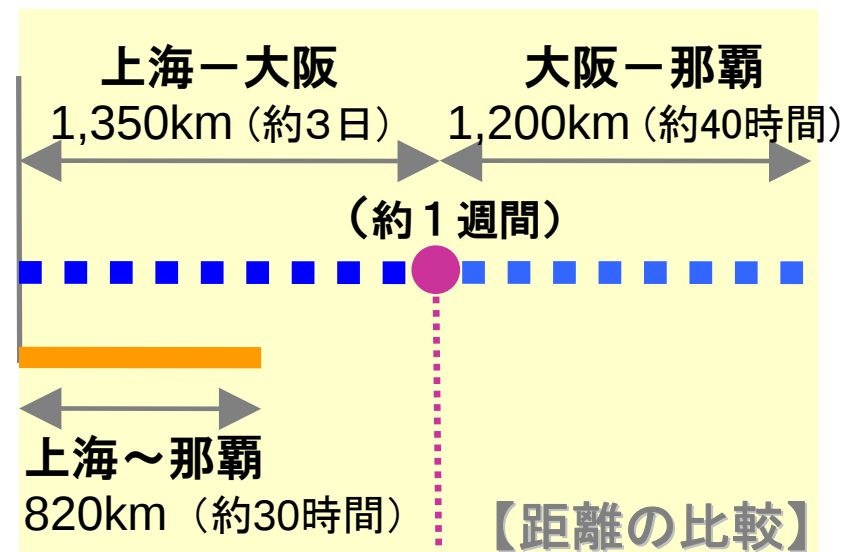
- ・「四国国際物流戦略チーム」設置（H18.6）
- ・提言取りまとめ（H19.3）

沖縄の国際物流を巡る課題

1. 国際航路の少なさによる輸送コスト・時間の増大



→コスト・時間の増大



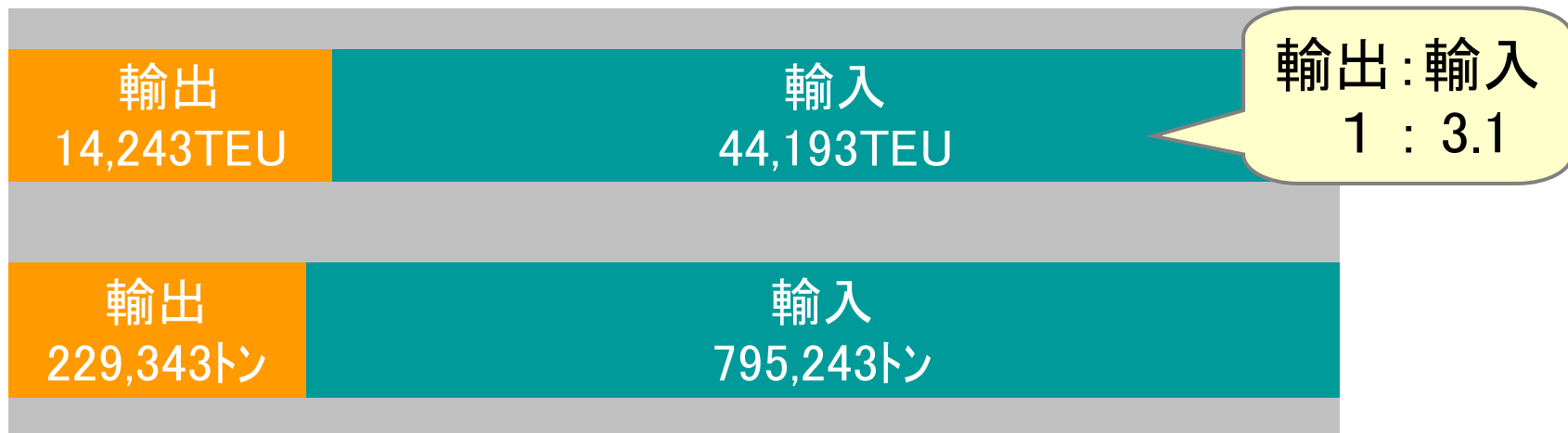
※大阪港での積替え
・通関・仕分等に
+1日以上要する

〔資料〕上海-大阪航路(コンテナ定期航路)は「Shipping Gazette」(ジャパンプレス)
上海-那覇航路は沖縄国際海運資料 大阪-那覇航路は丸三海運資料

沖縄の国際物流を巡る課題

2. 輸出入貨物量のインバランスにより輸送が非効率

那覇港の外貿コンテナ取扱量（実入り）（2005年）



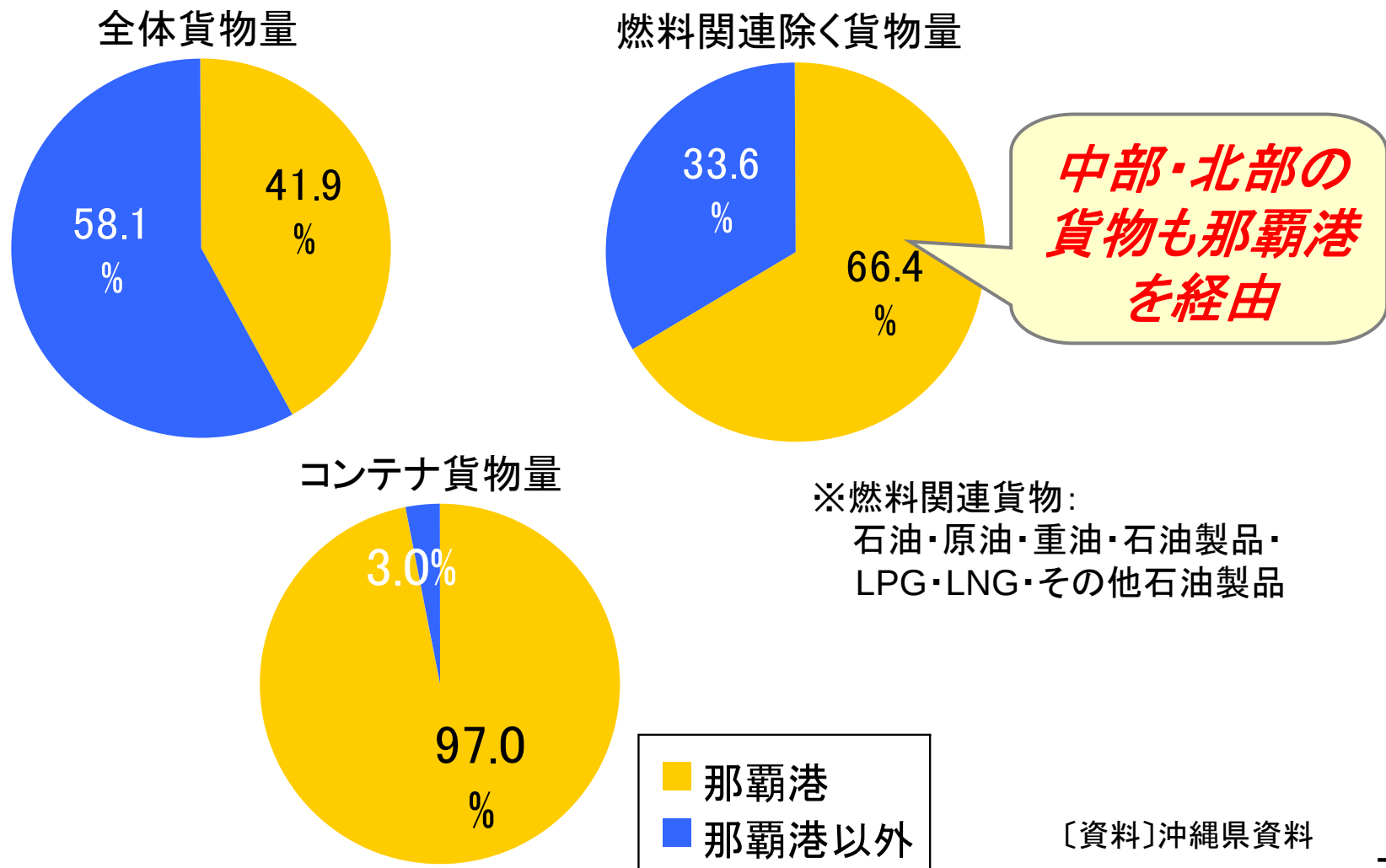
注) TEU (Twenty-foot Equivalent Units) : 20フィート換算のコンテナ取扱個数の単位

〔資料〕「那覇港の統計 平成17年」(那覇港管理組合)

沖縄の国際物流を巡る課題

3. 港湾貨物の那覇港への一極集中

本島内の輸移出入貨物量における那覇港の取扱比率（2005年）



[資料]沖縄県資料