

参 考 デ ー タ 集

平 成 19 年 11 月 20 日

国 際 物 流 戦 略 チ ー ム 事 務 局

目 次

1. 第一回会合での整理事項	・ ・ ・	1
2. 沖縄における貨物流動の情勢	・ ・ ・	5
3. 参考事例の紹介	・ ・ ・	24
4. 関係機関へのアンケート結果	・ ・ ・	なし
5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）	・ ・ ・	53

1. 第一回会合での整理事項

1. 検討項目（案）（第一回会合資料より抜粋）

1. 那覇港を中心とした国際物流拠点（貨物の中継拠点）の形成

[背景]

- * アジア・太平洋地域における沖縄の地理的優位性
- * アジア経済の一体化による物流の準国内化



国際物流拠点（貨物の中継拠点）の形成

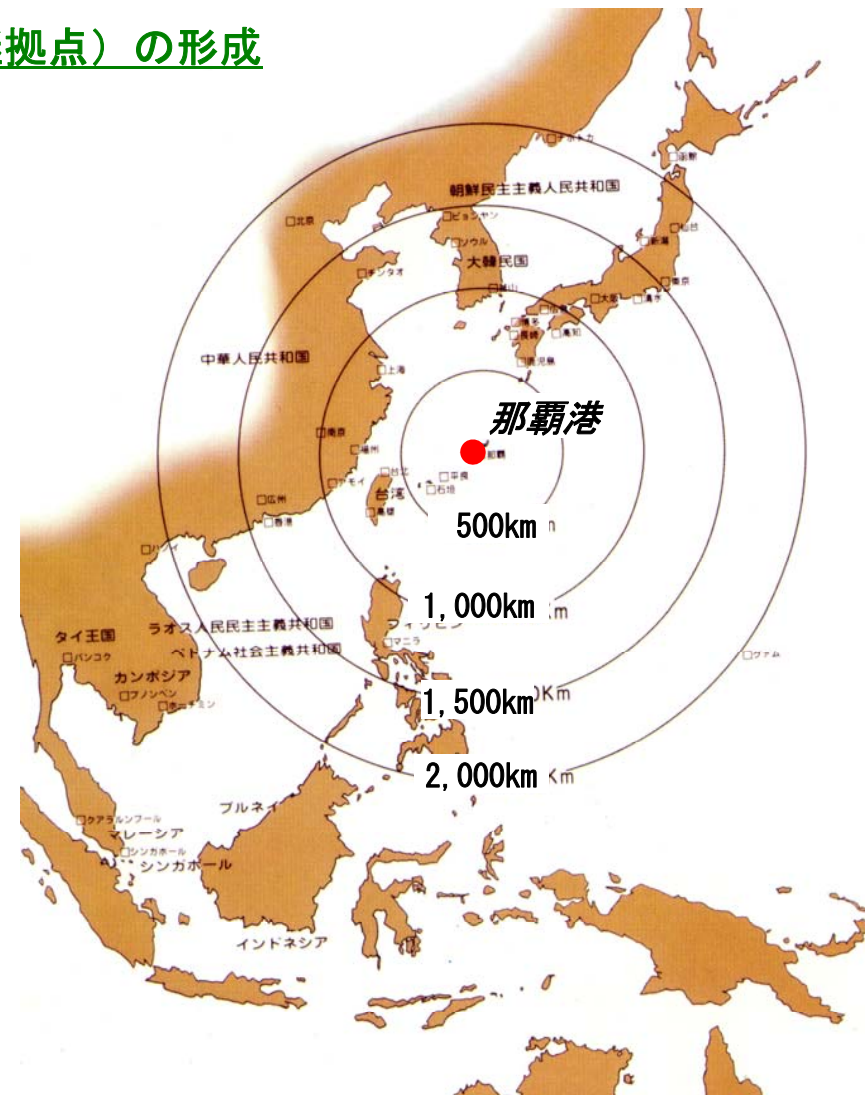


[効果]

- * 物流コストの低減
 - 輸入・移入品の価格低減
 - 県内産業の競争力強化
- * 国際物流関連産業の構築
 - 新たな雇用の創出

自立型経済
構築に寄与

港湾を「地場産業」として捉え、戦略的に
その発展に向けた施策を打ち出す必要あり！



1. 第一回会合での整理事項

1. 検討項目（案）（第一回会合資料より抜粋）

国際物流拠点（貨物の中継拠点）の形成の実現に向けて

[STEP 1：海外から那覇港への直行輸入ルートの確立]

（施策の効果）

- * 輸送コストの低減による輸入品の価格低下
- （想定される施策（案））
- * 県内企業による共同輸入の促進

（実現に向けての課題）

- * 共同輸入の実施に向けた企業間の連携
- * 国際航路網の利便性確保

[STEP 2：「海外－那覇港－本土」物流ルートの開拓]

（施策の効果）

- * 沖縄－本土間の輸送コストの低減
- * 県内産業の競争力強化
- （想定される施策（案））
- * 空コンテナの有効活用
- * 国際ロジスティックセンターの活用による製品の高付加価値化
- * 那覇港と那覇空港との近接性を活かしたシー&エア輸送の実施

（実現に向けての課題）

- * 国際・国内航路網の更なる充実
- * 県内産業の育成によるローカル貨物の創出

[STEP 3：国際海上コンテナ輸送の中継基地化]

（施策の効果）

- * 国際物流関連産業の構築による雇用の拡大
- （想定される施策（案））
- * 国際航路網の強化
- * 船社へのインセンティブの付与

（実現に向けての課題）

- * 船社のコストを抑えるための支援措置の検討
- * 港湾サービスの更なる充実（ソフト・ハード）

1. 第一回会合での整理事項

1. 検討項目（案）（第一回会合資料より抜粋）

2. 中城湾港における流通加工港湾の実現

[背景]

- * 港湾施設に隣接した広大な工業用地
- * 日本唯一の特別自由貿易地域の指定

流通加工港湾の実現



流通加工港湾を目指す中城湾港新港地区全景

[効果] 県内産業の振興及び雇用機会の創出

ソフト（特別FTZ制度）とハード（港湾整備）の連携による経済振興策のモデル事例！

流通加工港湾の実現に向けて

[STEP 1：港湾機能の充実]

（施策の効果）

- * 定期航路開設に向けた受け入れ態勢の整備

（想定される施策（案））

- * 大型船の入港に対応可能な港湾整備の促進
- * 港湾EDIシステムの導入やCIQ体制の確保

[STEP 2：定期航路網の充実]

（施策の効果）

- * 那覇港からのシフトによる輸送コストの低減
- * 新港地区立地企業に対する利便性向上

（想定される施策（案））

- * 特別FTZと一体となった港湾施設の運用
（実現に向けての課題）
- * 企業誘致によるローカル貨物の創出

1. 第一回会合での整理事項

1. 検討項目（案）（第一回会合資料より抜粋）

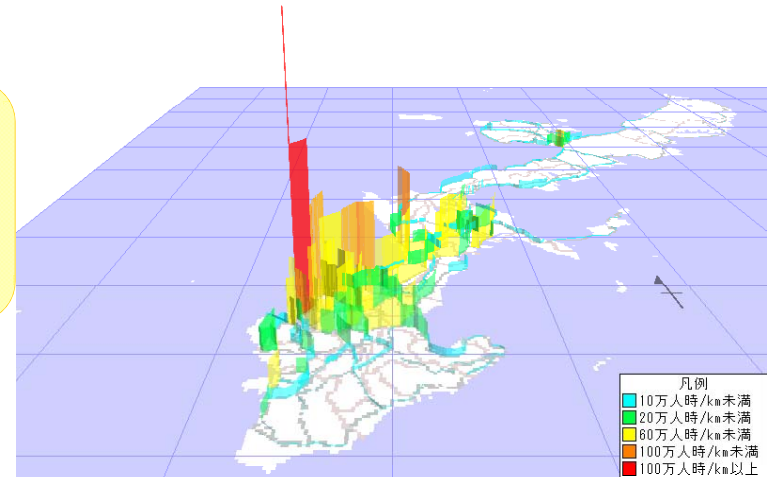
3. 県全体における物流ネットワークの強化

【背景】

- * 主要道路や港湾の混雑による物流の非効率化
- * 物流機能の「真の24時間365日化」の実現
（定期航路の不足・夜間の割り増し費用の負担等）

物流ネットワークの強化

「物流コストの低減」「ジャストインタイムの実現」による県内産業の競争力強化を図る！



1km当たり渋滞損失時間（万人・時間／年・km）H17年度

物流ネットワークの強化に向けて

【STEP 1：県内主要港湾の機能分担】

（施策の効果）

- * 那覇港一極集中の是正による港内混雑の緩和

（実現に向けての課題）

- * 港湾機能の分散化による非効率化の是正
- * 適切な定期航路網の検討

【STEP 2：物流の効率化に向けての取組】

（施策の効果）

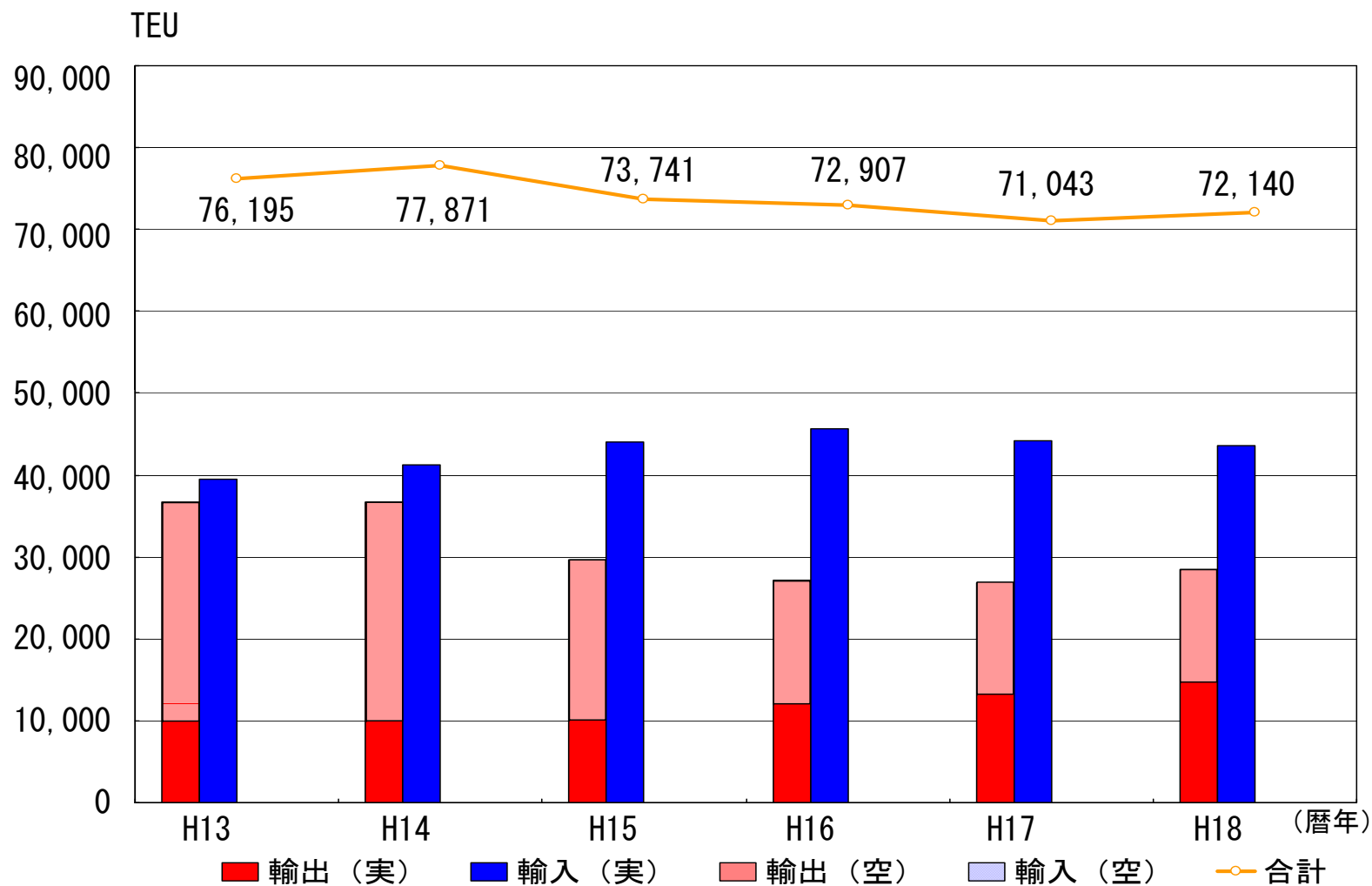
- * ジャストインタイムの実現
- * 主要幹線道路の渋滞解消

（想定される施策（案））

- * 主要港湾・空港へのアクセス道路の整備
- * 輸出入にかかる港湾諸手続の簡素化
- * 国際貨物の窓口となる主要港湾の機能強化

2. 沖縄における貨物流動の情勢

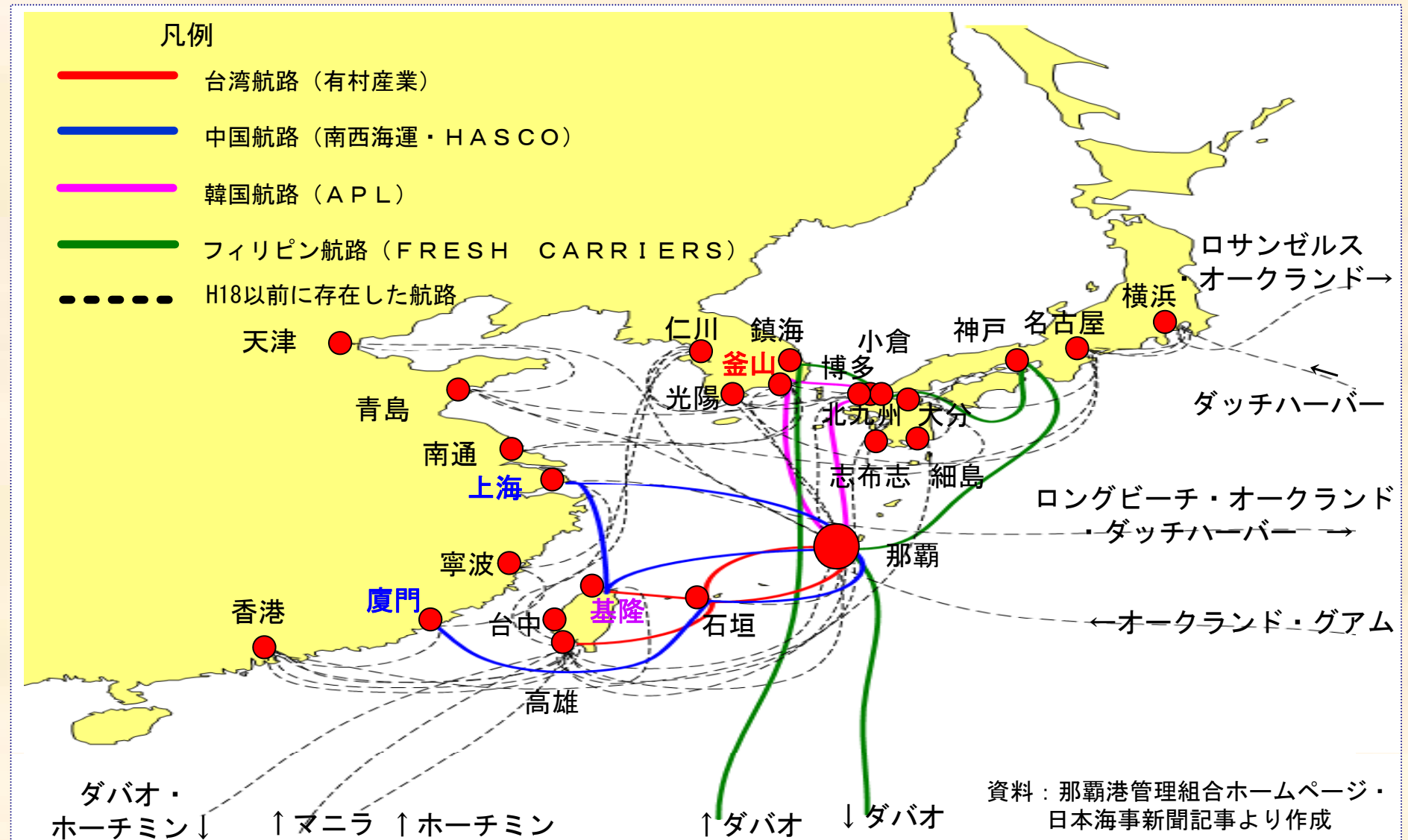
那覇港における外貿コンテナ取扱量（全航路計）



資料：那覇港の統計（那覇港管理組合）

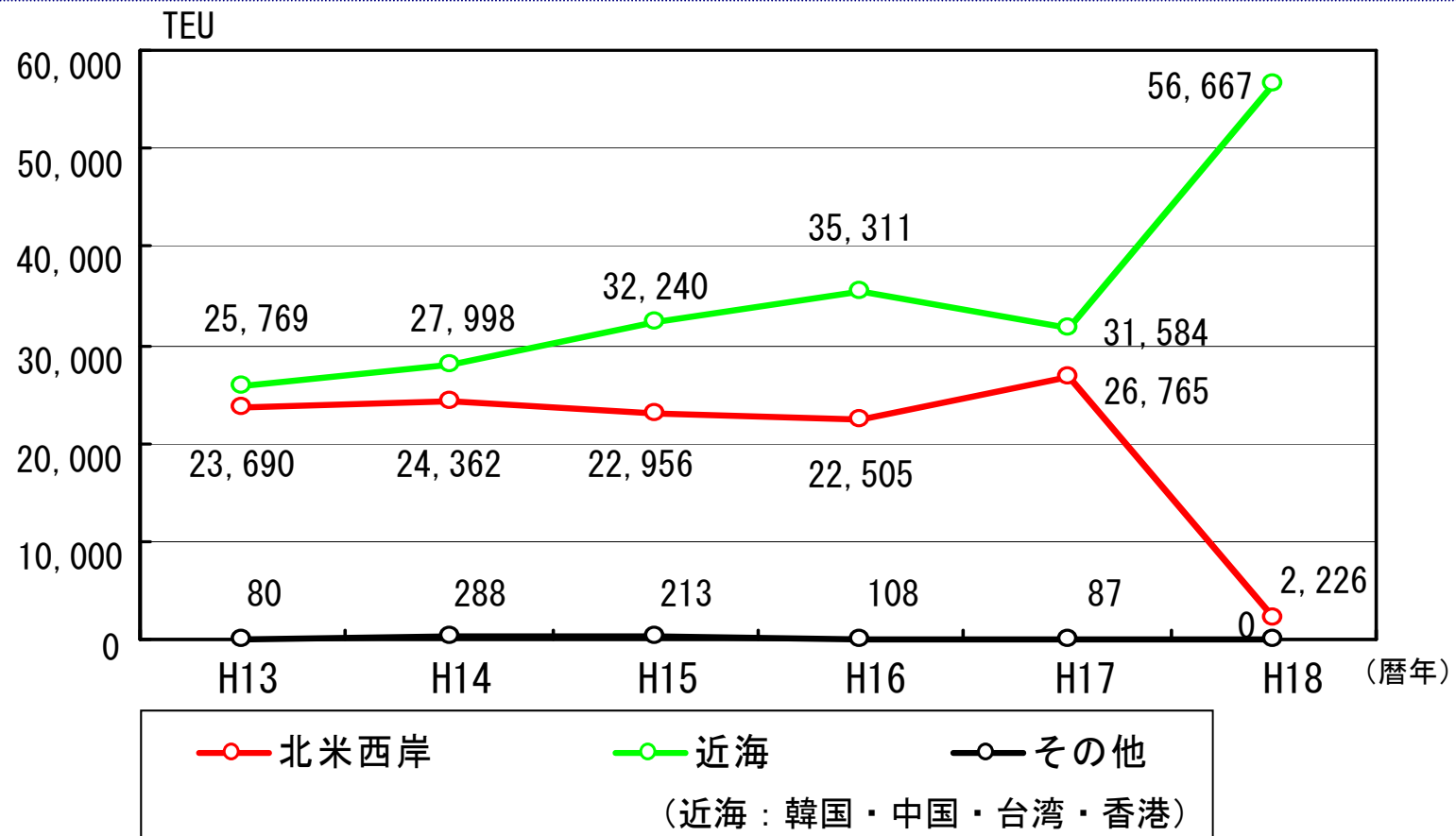
2. 沖縄における貨物流動の情勢

定期航路開設状況（2007年7月現在）



2. 沖縄における貨物流動の情勢

那覇港 航路別外貿コンテナ取扱量（実入のみ：輸出入）

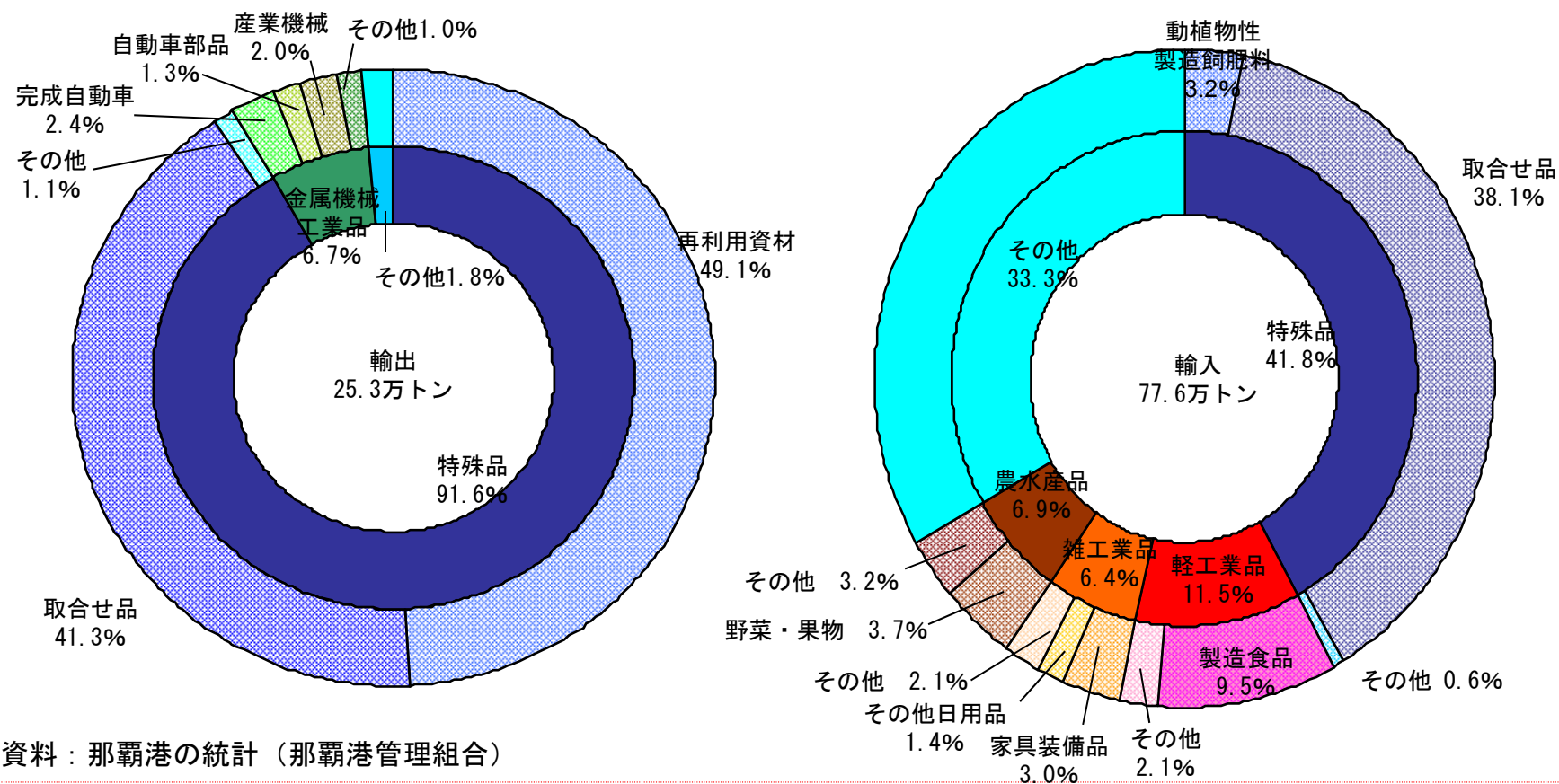


資料：那覇港の統計（那覇港管理組合）

* 平成18年4月に北米航路が廃止され、近海航路が増加。
→近海の港湾より北米向けにトランシップされているものと思料。

2. 沖縄における貨物流動の情勢

那覇港外貿コンテナ貨物の品目別貨物量シェア（平成18年全航路計）

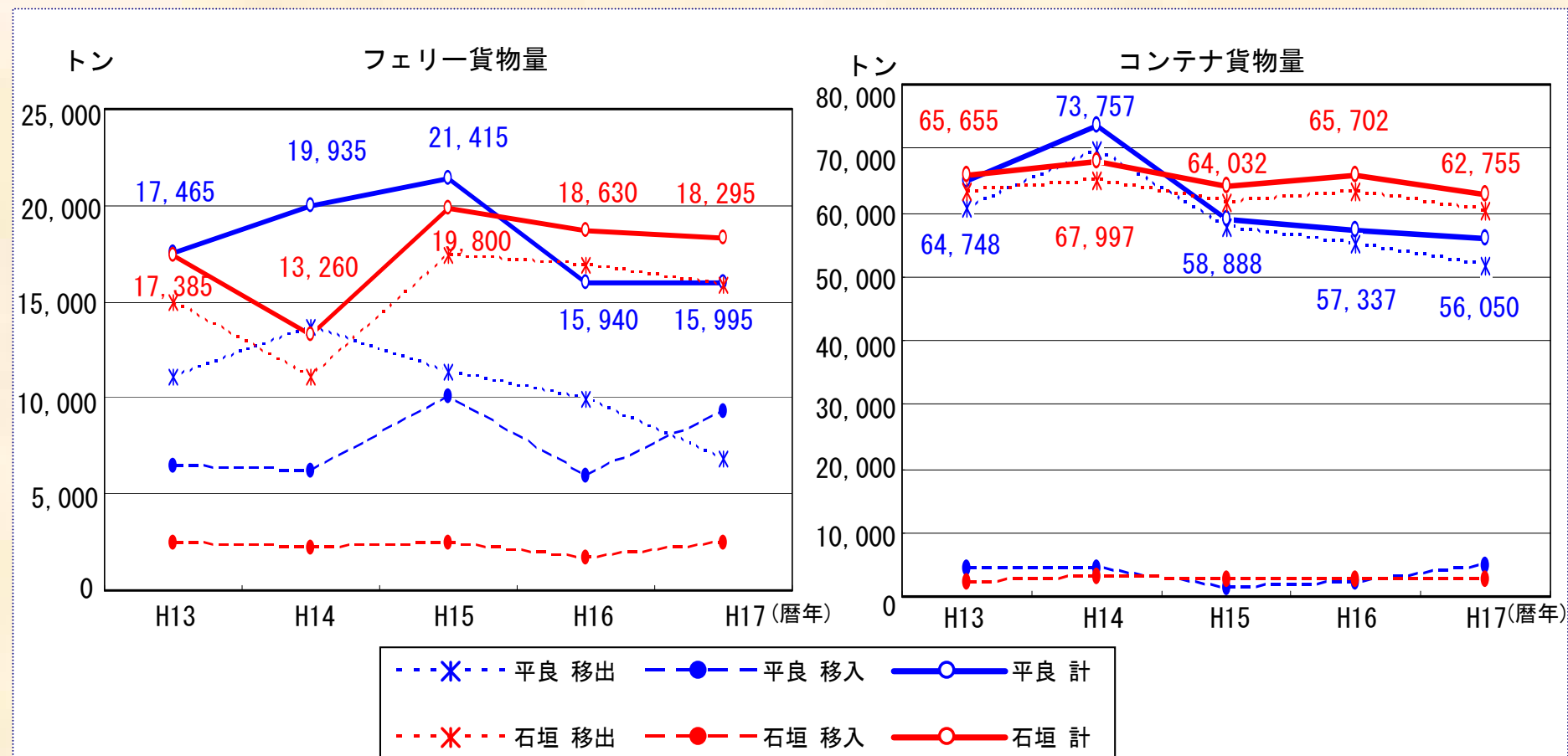


* 輸入貨物が輸出貨物を大きく超過。

* 取合せ品としては米軍の引っ越し等の生活用品が多くを占める。

2. 沖縄における貨物流動の情勢

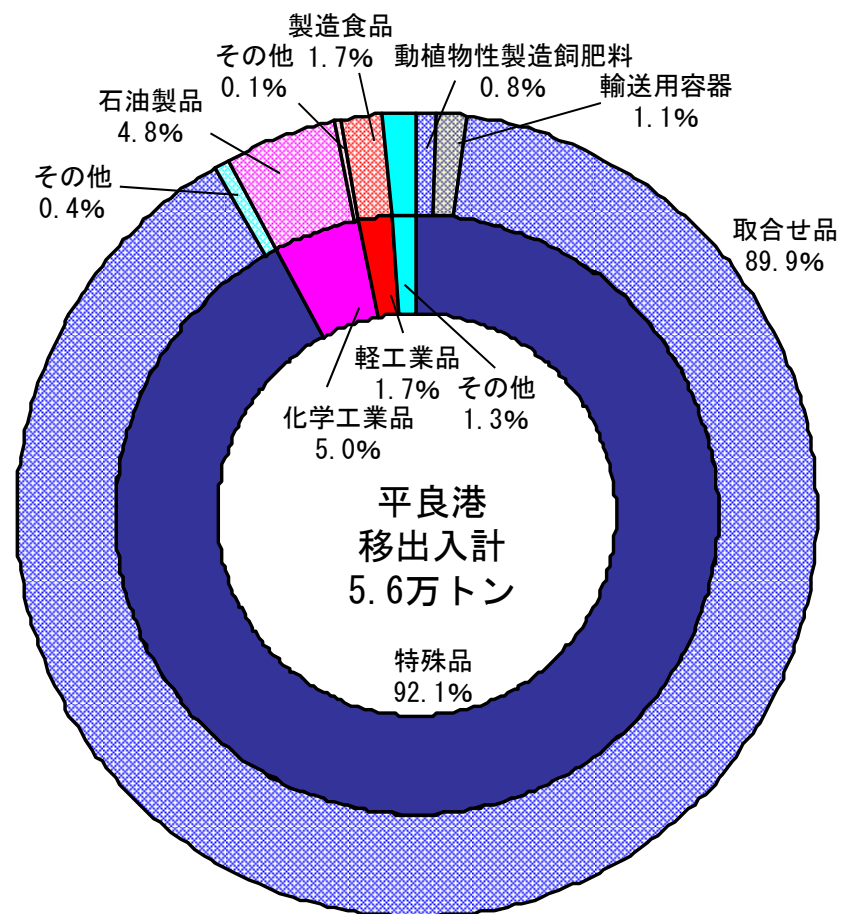
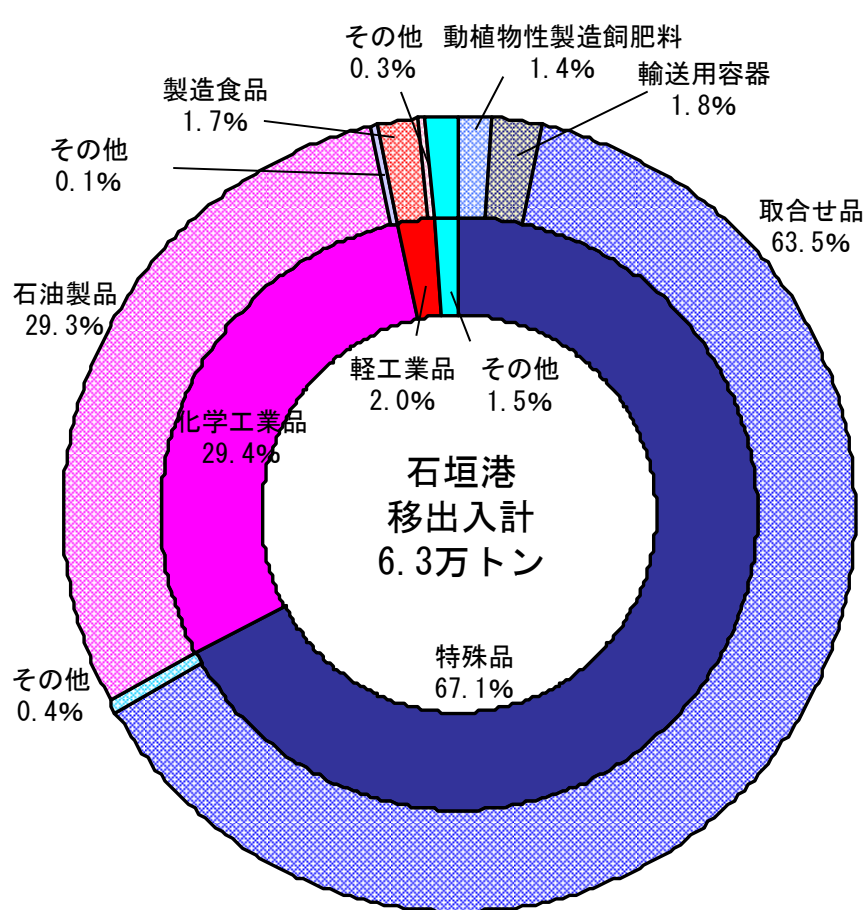
那覇港における先島航路貨物量の推移



* コンテナ貨物の品目については平良・石垣とも取合せ品の割合が多い。

2. 沖縄における貨物流動の情勢

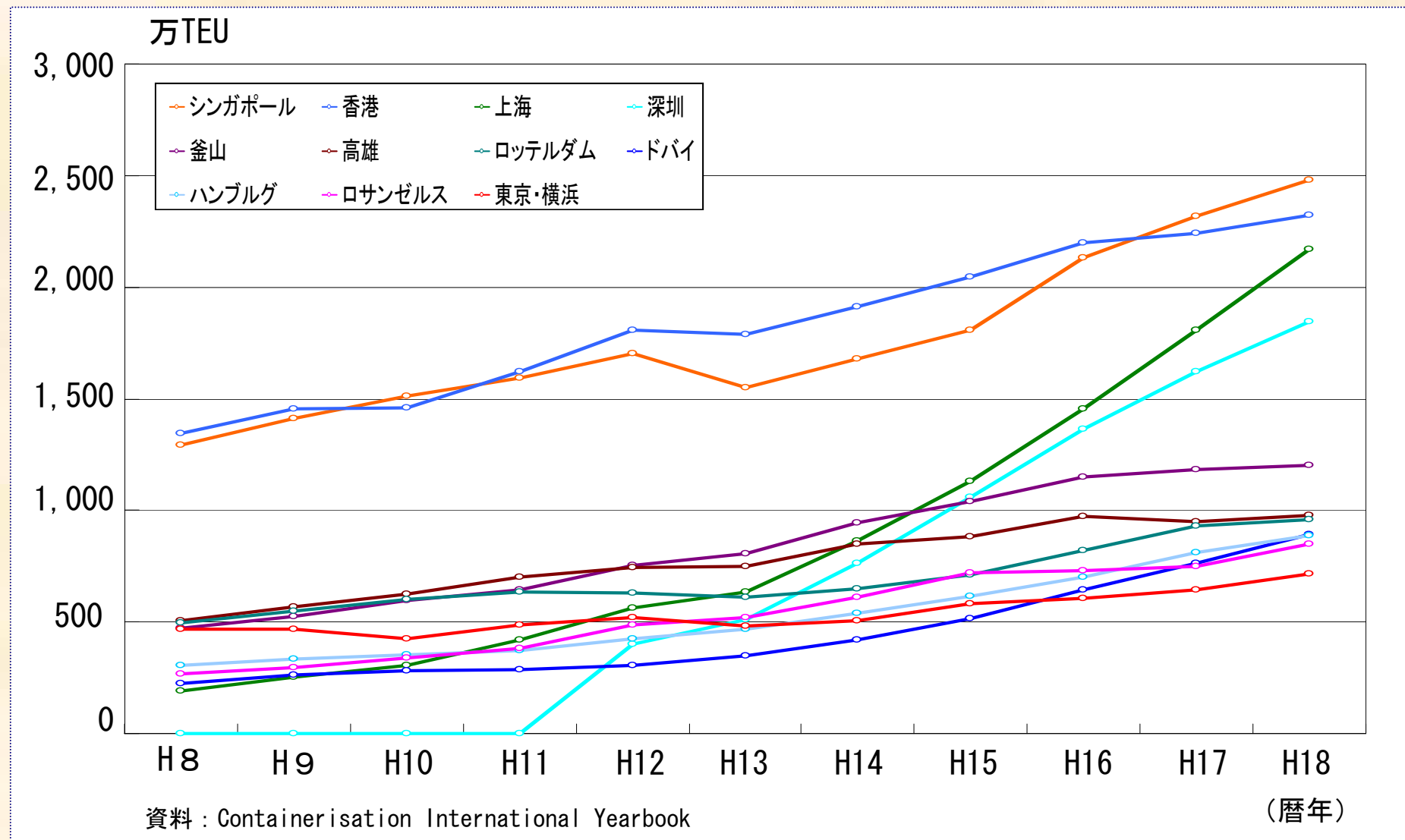
那覇港における先島航路コンテナ貨物量シェア（平成17年）



資料：那覇港の統計（那覇港管理組合）

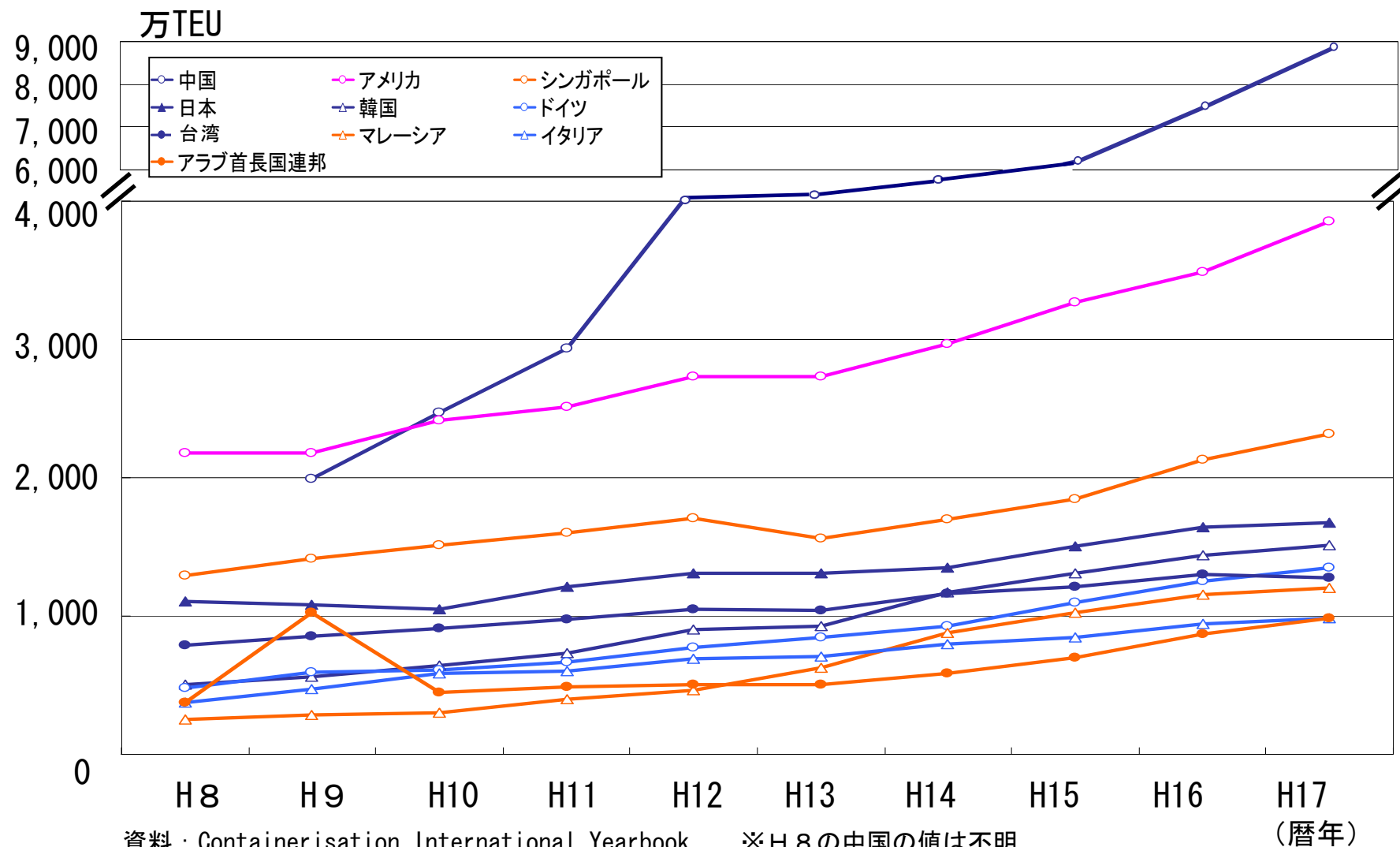
2. 沖縄における貨物流動の情勢

世界の主要港湾におけるコンテナ取扱量の推移



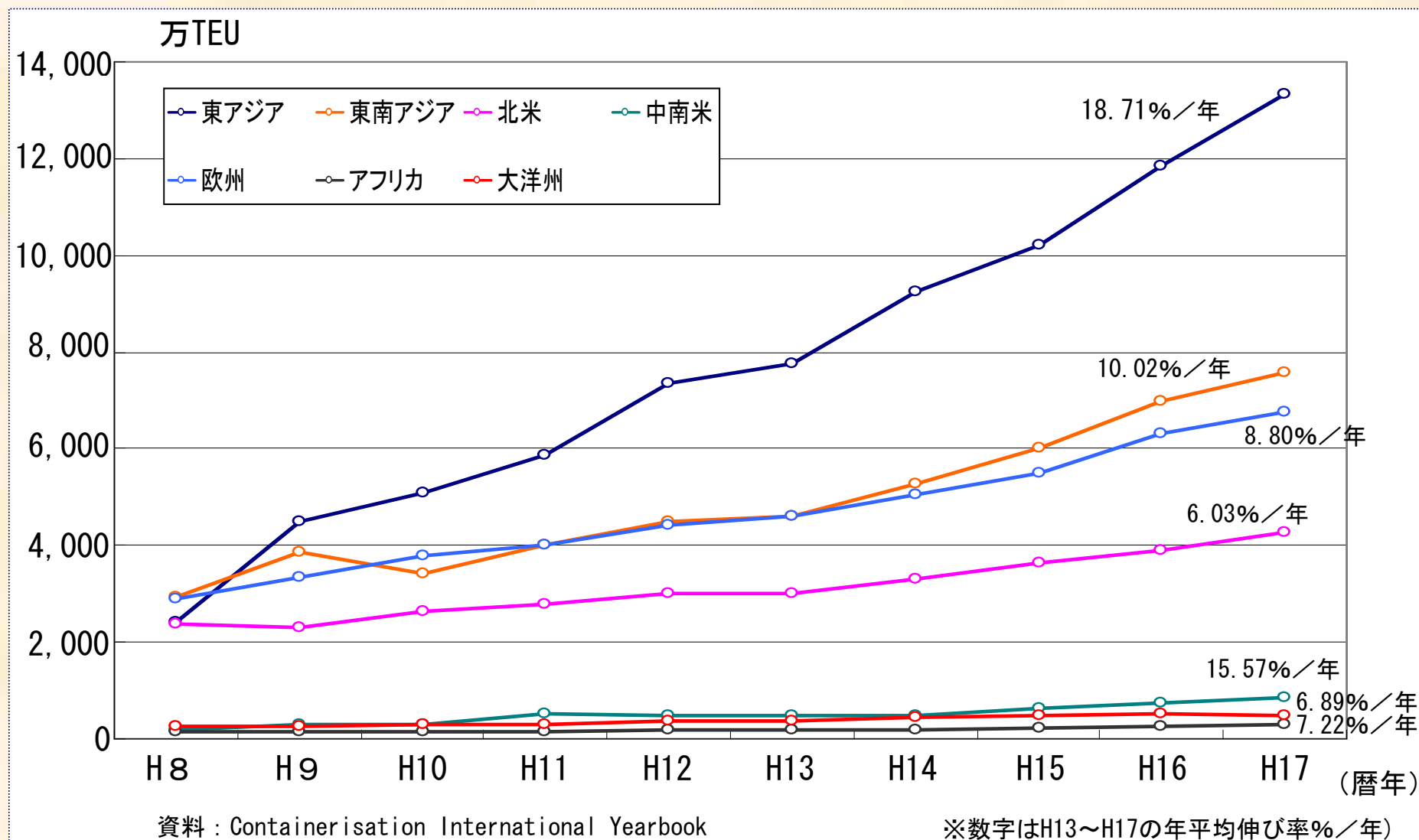
2. 沖縄における貨物流動の情勢

国別のコンテナ取扱量の推移



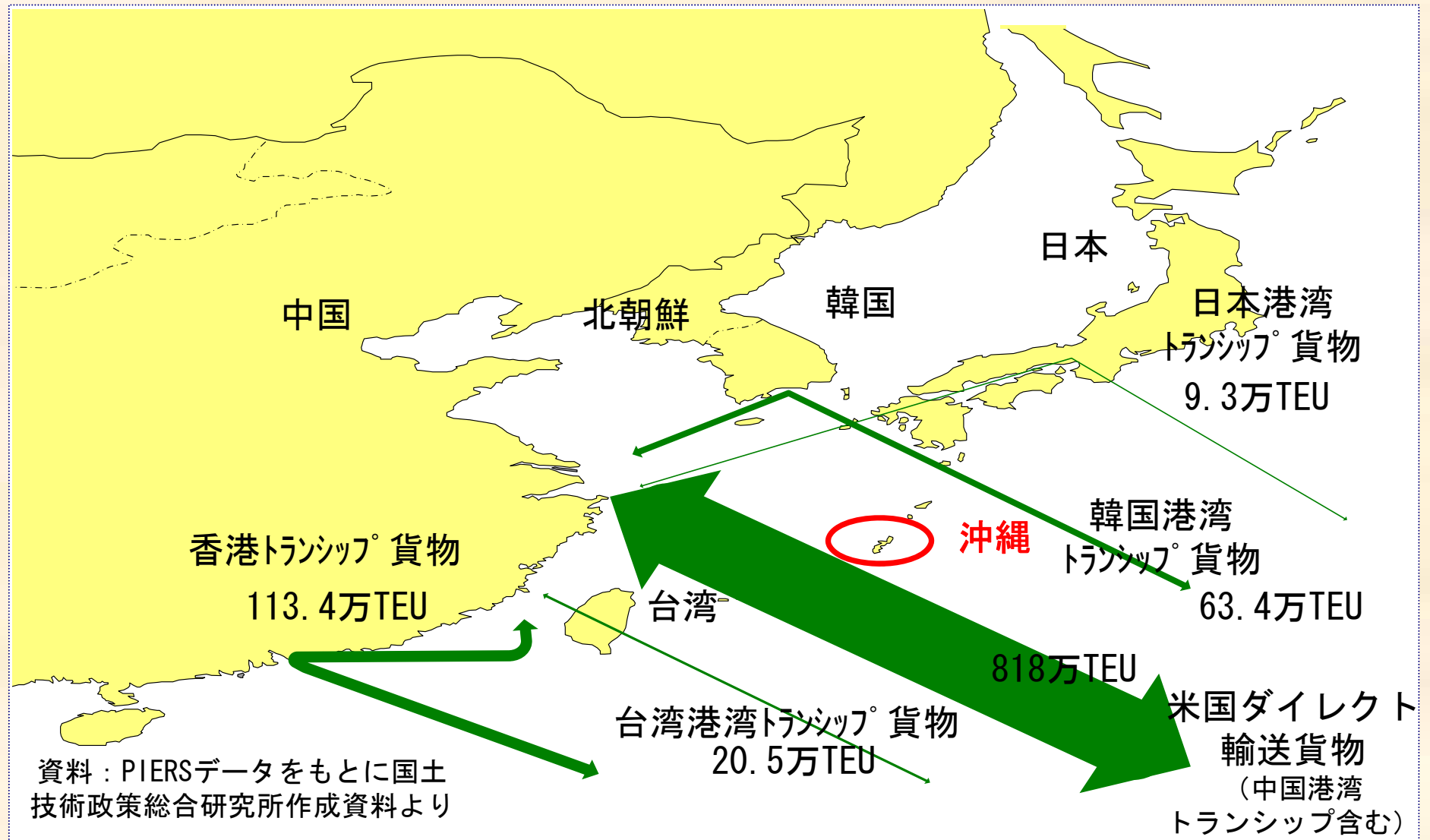
2. 沖縄における貨物流動の情勢

地域別のコンテナ取扱量の推移



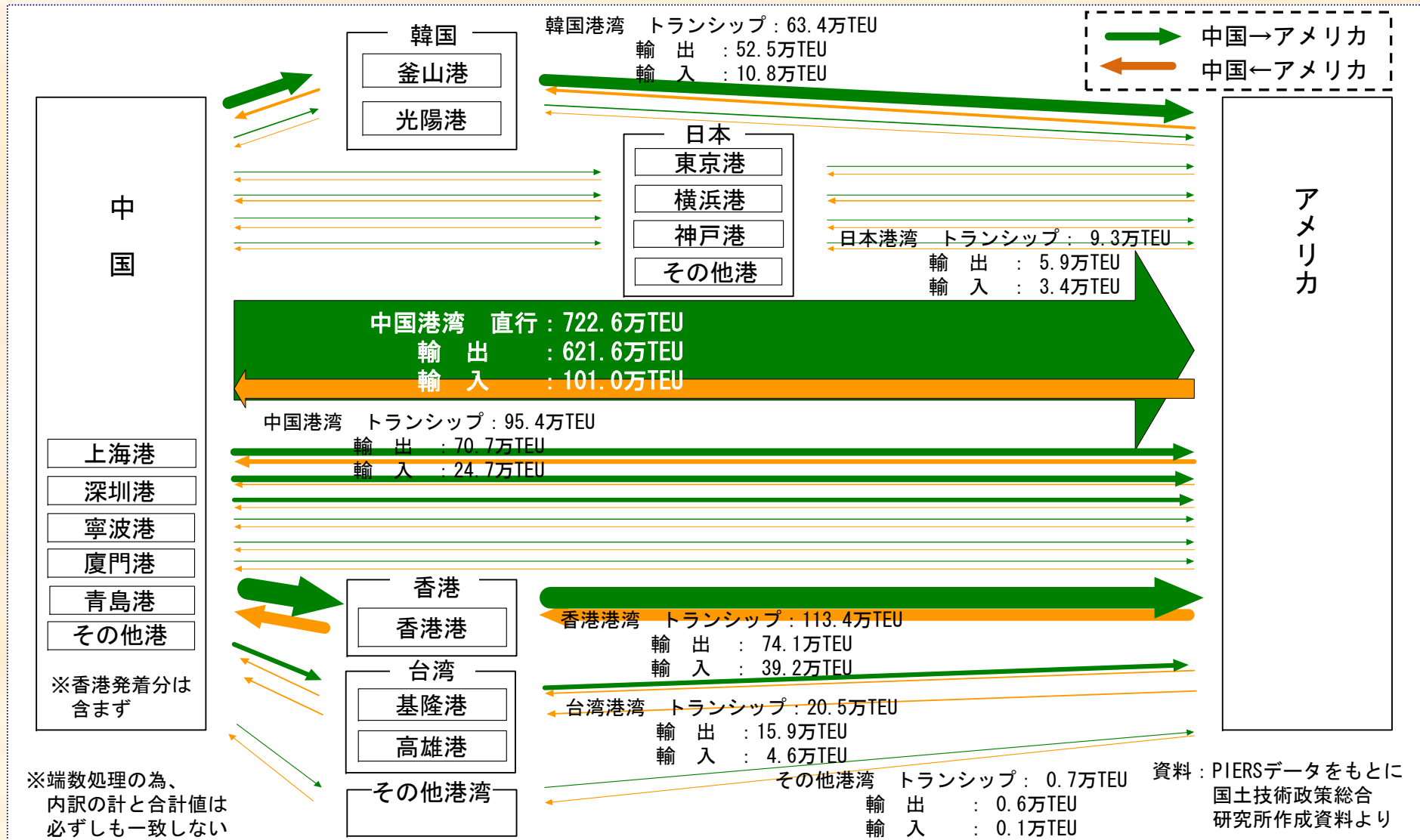
2. 沖縄における貨物流動の情勢

アメリカを最終船卸・最初船積国とする中国コンテナ貨物の流動（平成18年）



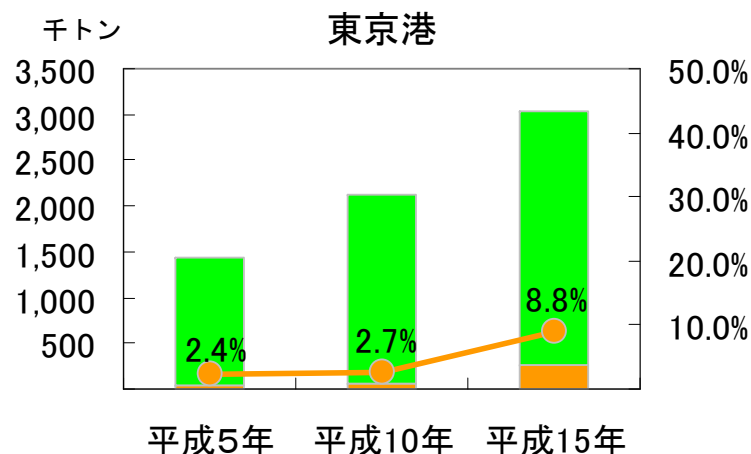
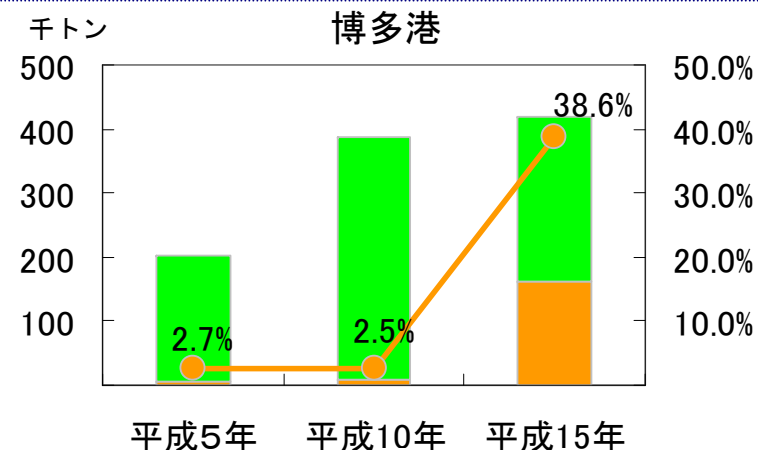
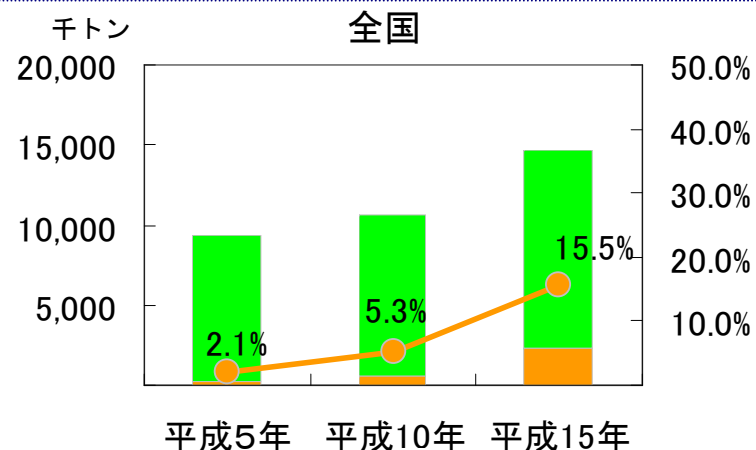
2. 沖縄における貨物流動の情勢

アメリカを最終船卸・最初船積国とする中国コンテナ貨物の流動（平成18年）



2. 沖縄における貨物流動の情勢

海外トランシップ率の推移（港別）



■ : 直送貨物量 ■ : 積替貨物量 ● : トランシップ率

$$\text{海外トランシップ率} = \frac{\text{積替貨物量}}{\text{直送貨物量} + \text{積替貨物量}}$$

※ここでいう海外トランシップ率とは、日本発着のコンテナ貨物のうちアジア主要港で積み替えられて諸外国へ又は諸外国から輸送される貨物。

資料：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

国内港湾の海外トランシップ率は年々高まっており、平成15年の全国値は15.5%である。
沖縄県の輸入コンテナ貨物の海外トランシップ率は75.5%（平成15年）ととても高い。

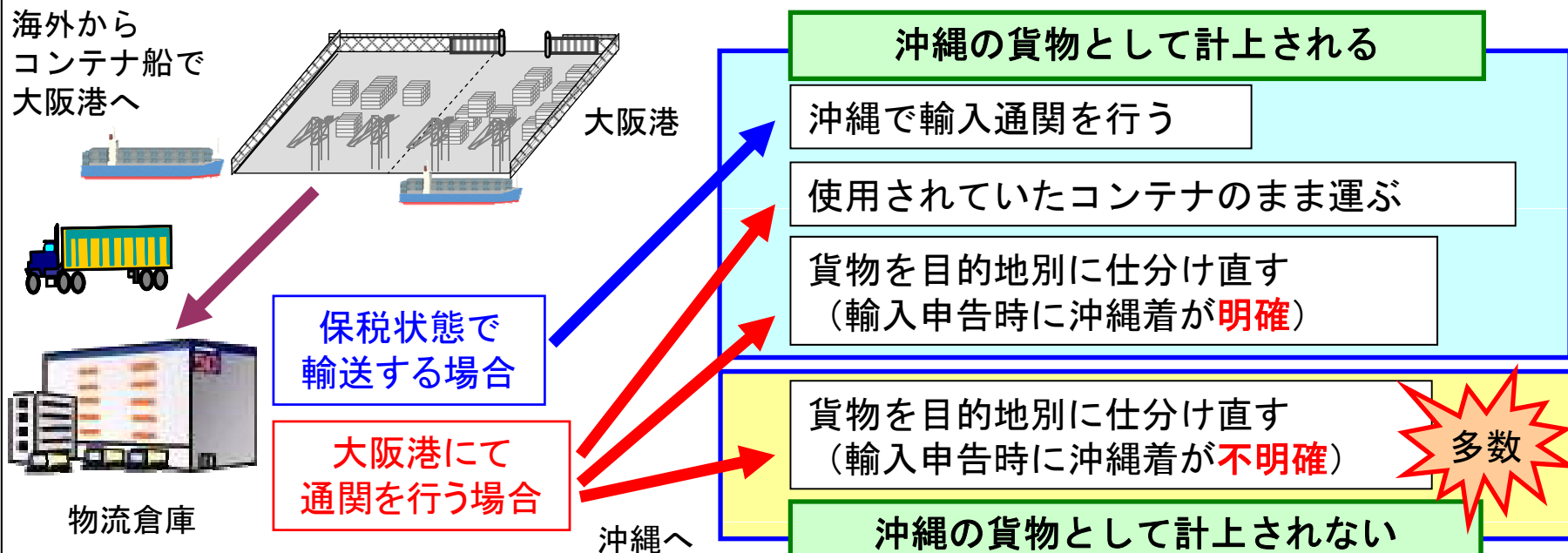
2. 沖縄における貨物流動の情勢

全国輸出入コンテナ貨物流動調査について（「資料1」P. 4～P. 6）

○釜山・光陽・上海・香港・高雄・基隆・シンガポール・タンジュンペラパス
以外の港で積替えが行われる場合は、ダイレクト輸送されるものとして計上

○「本土港で積替えて沖縄まで輸送される貨物の扱い」

【例：海外から大阪港を経由して沖縄に輸送される場合】



2. 沖縄における貨物流動の情勢

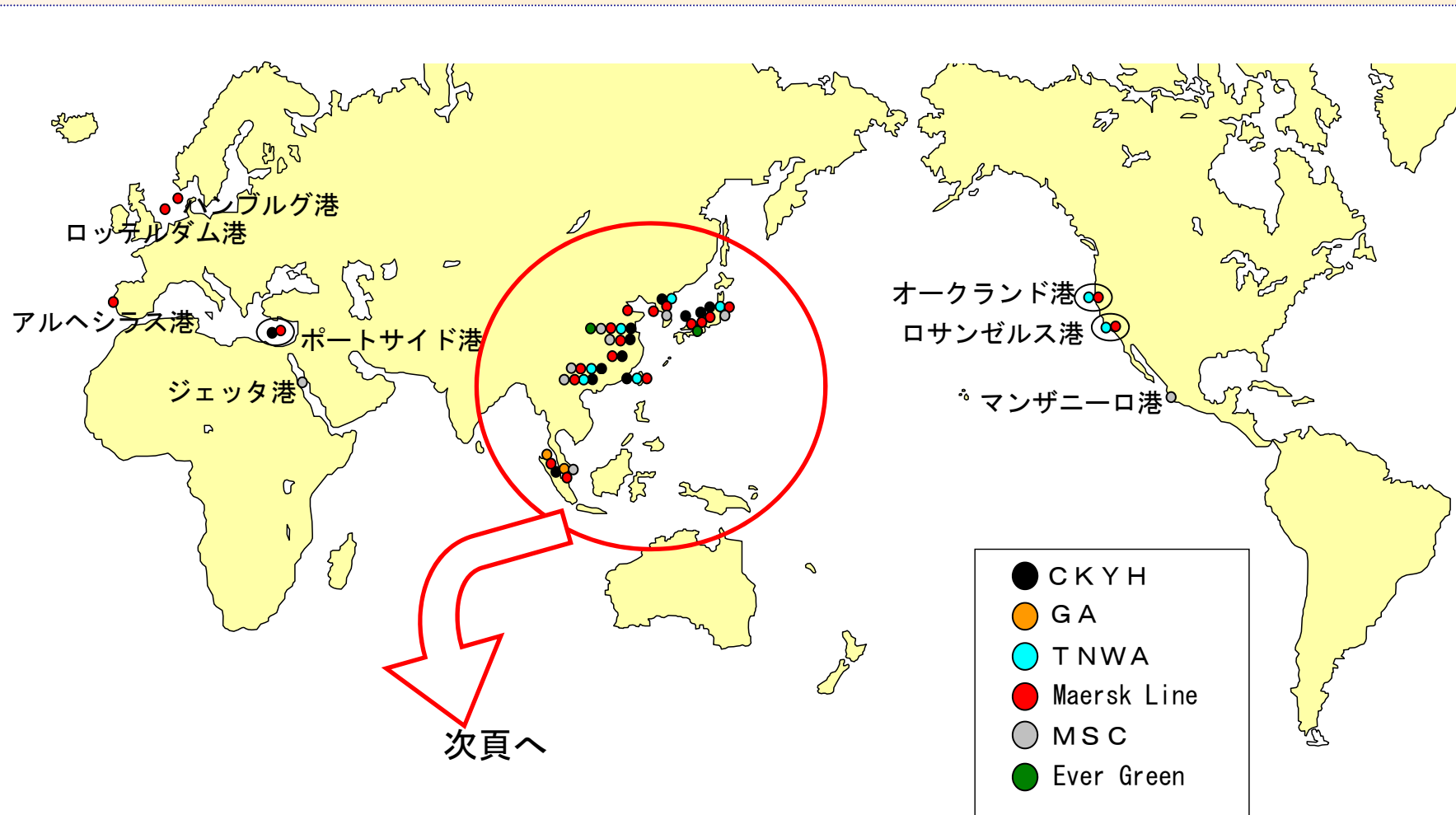
基幹航路におけるメガキャリア／アライアンスの運航船腹量

運航船社またはアライアンス	運行船腹量 (2007. 1. 1)	
	隻数	TEU
CKYHグループ COSCO(中国)・川崎汽船・陽明海運(台湾)・韓進海運(韓国)	186	931,007
The Grand Alliance (GA) 日本郵船・OOCL(中国)・Hapag-Lloyd(ドイツ)・MISC(マレーシア)	119	639,475
The New World Alliance(TNWA) APL(アメリカ)・商船三井・現代商船(韓国)	94	493,753
Maersk Line(デンマーク)	161	870,872
Mediterranean Shipping Company(スイス)	80	513,224
Evergreenグループ Evergreen(台湾)・Italia Marittima(イタリア)・Hatsu Marine(イギリス)	83	397,404
CMA CGM(フランス)/ANL(オーストラリア)	74	368,949
China Shipping Container Line(中国)	52	276,993

資料：日本郵船調査グループ「世界のコンテナ船隊及び就航状況」2006年度版

2. 沖縄における貨物流動の情勢

主要アライアンスのアジア発着航路を対象とした主な寄港地



資料：国際輸送ハンドブック2007年版

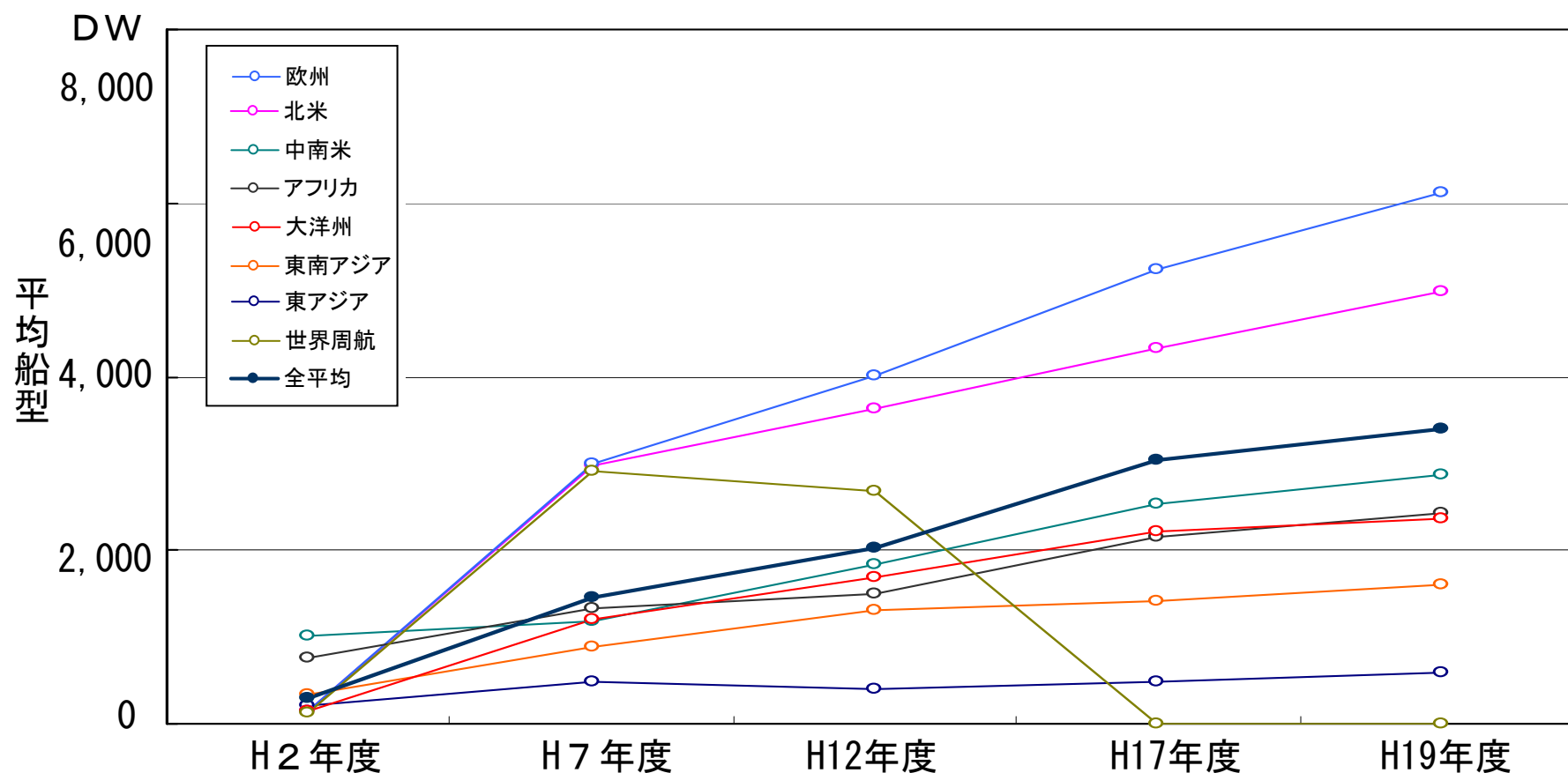
2. 沖縄における貨物流動の情勢

基幹航路におけるメガキャリア／アライアンスの主要寄港地（東アジア）



2. 沖縄における貨物流動の情勢

国内外主要船社の戦略（航路別平均船型の推移）

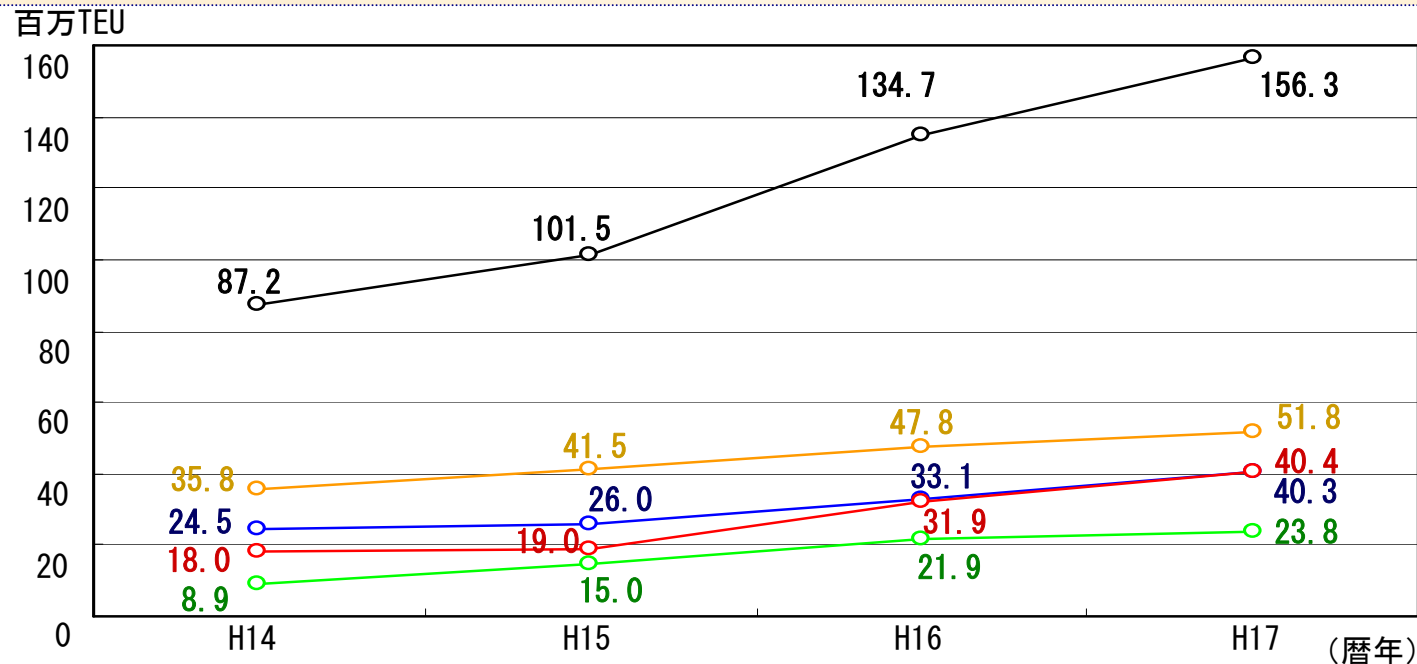


- * 世界経済の拡大とともに船社間の競争が激化、合併や業務提携等アライアンスを実施。
- * 船舶の大型化を進め、大型船舶を投入する地域を絞るにより利益を追求。

資料：国際輸送ハンドブック

2. 沖縄における貨物流動の情勢

世界の主要ターミナルオペレータのコンテナ取扱量



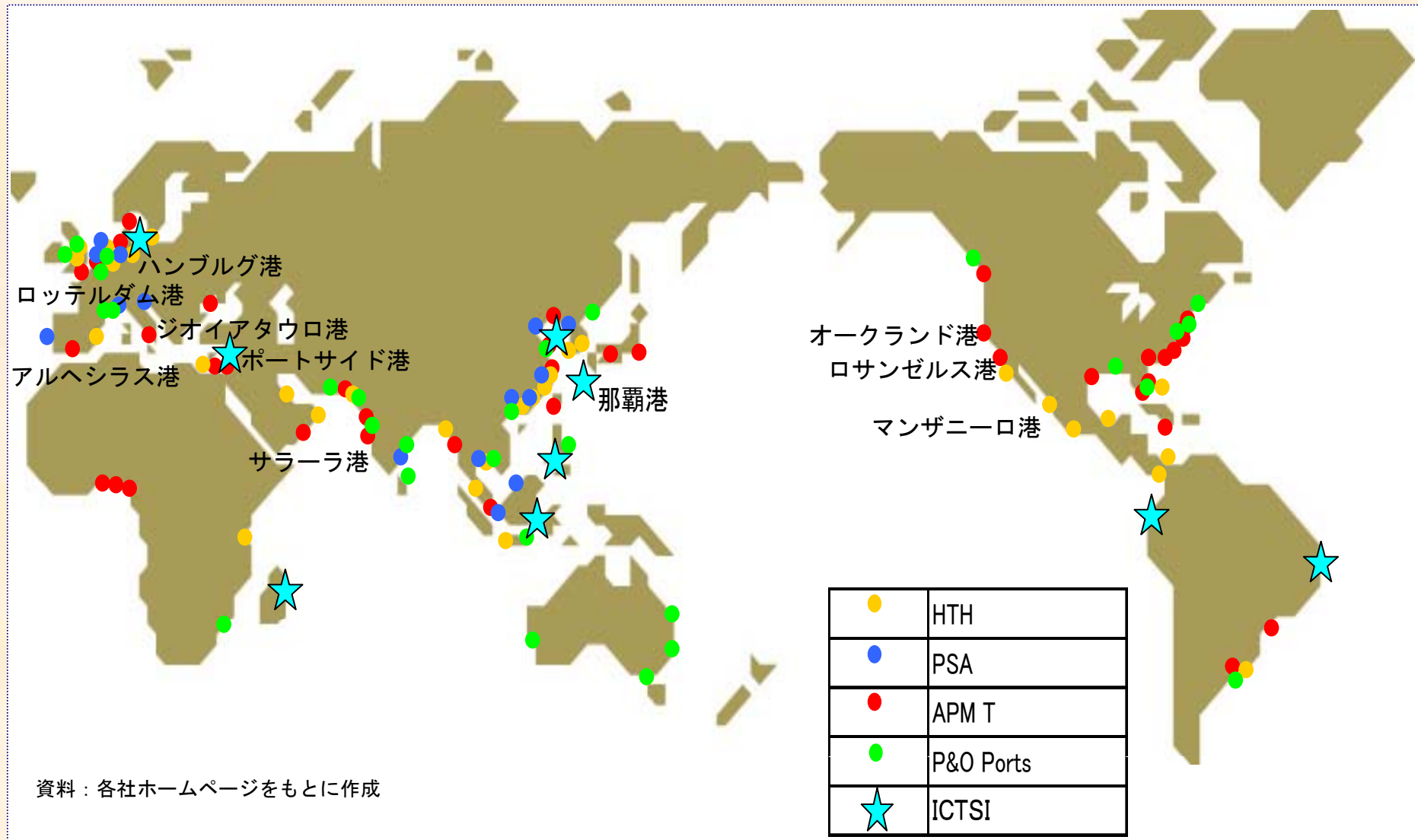
- HPH：香港を拠点として世界に展開。労使問題に敏感で、北米進出には極めて慎重。
- PSA：シンガポール政府が株式100%保有。北九州港響灘ターミナルPFI事業にも参画したが、平成19年に撤退。
- APMT：今後はマースク・シーランド・ライン社専用ターミナルだけでなく、他船社コンテナの誘致も進める。
- P&O：H17年にDPW (Dubai Ports World) に買収された。DPWはドバイ港を拠点として世界に展開中。

資料：「コンテナ輸送とコンテナ港湾」港湾空港技術振興会，商船三井，OCDI

平成17年には、世界の主なオペレータ4社で約1億5,630万TEUを取り扱っている。
世界全体の流動量を3億6千万TEU（コンテナ取扱量世界上位50ヶ国合計：
Containerisation International Yearbook 2007）とすると、全体の約43%にあたる。

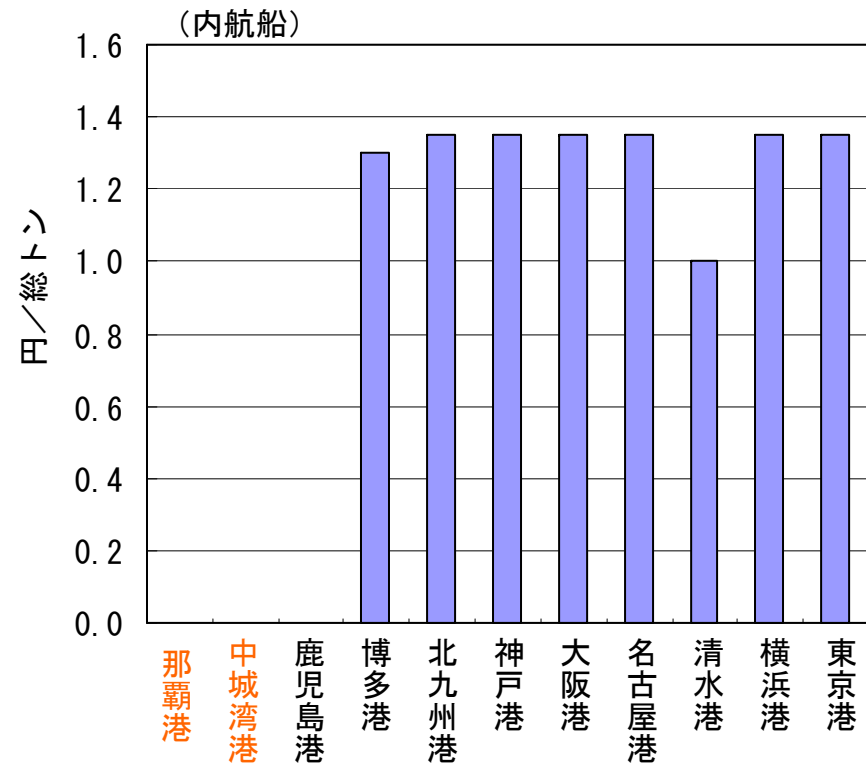
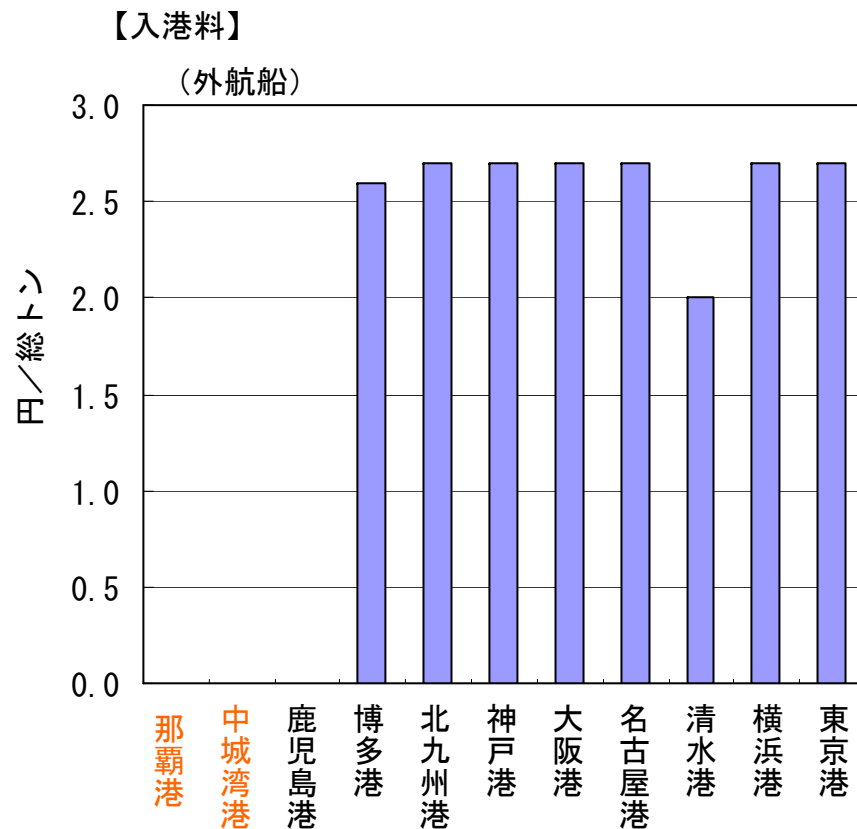
2. 沖縄における貨物流動の情勢

主なメガターミナルオペレータの進出状況



3. 参考事例の紹介

国内主要港における料金体系（１） ～入港料が不要な沖縄県港湾～

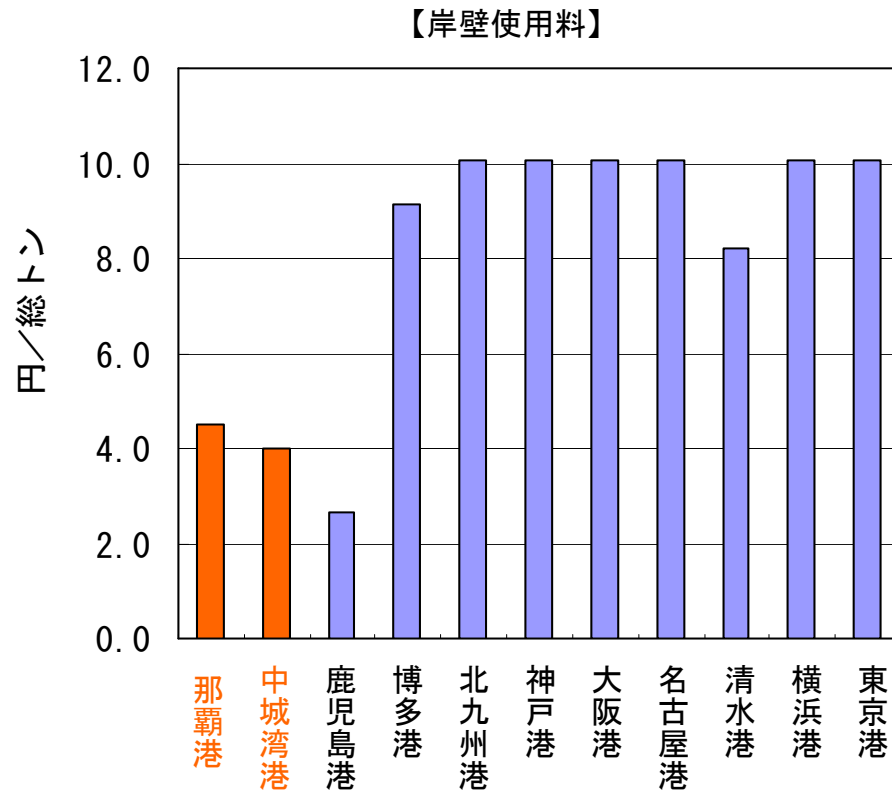


資料：貨物運賃と各種料金表2006（交通日本社）

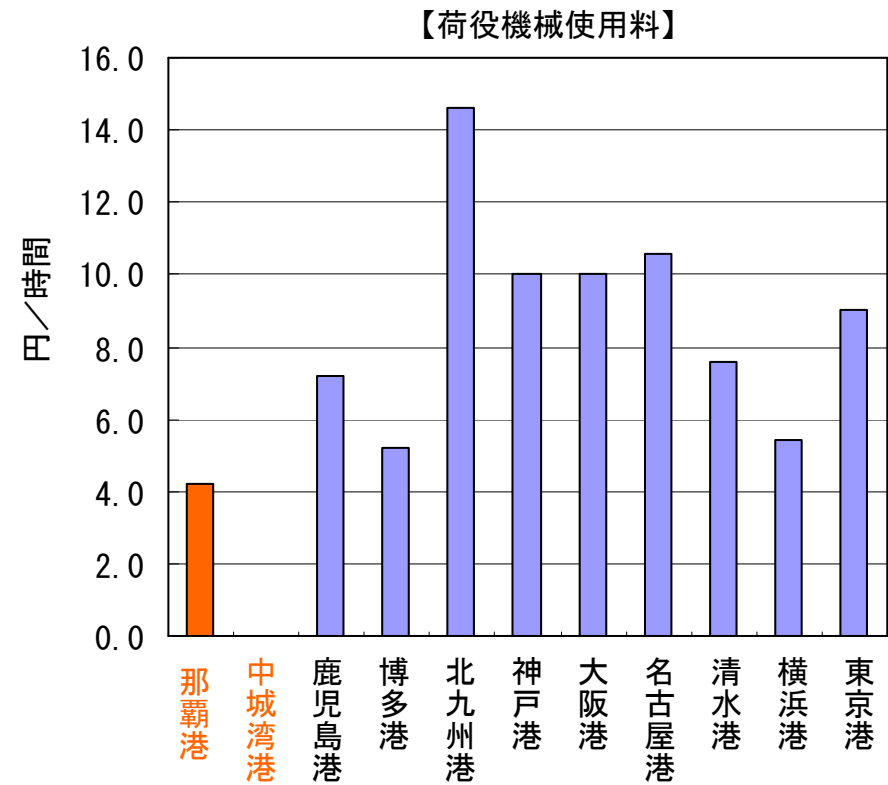
沖縄県の港湾では入港料が不要で、船社に対して大きなセールスポイント。

3. 参考事例の紹介

国内主要港における料金体系（２）～岸壁使用・荷役機械料金も安い沖縄県港湾～



※原則「外航船に対する２時間以上12時間までの料金」で比較



※原則「コンテナを扱うクレーン（公共）」を対象

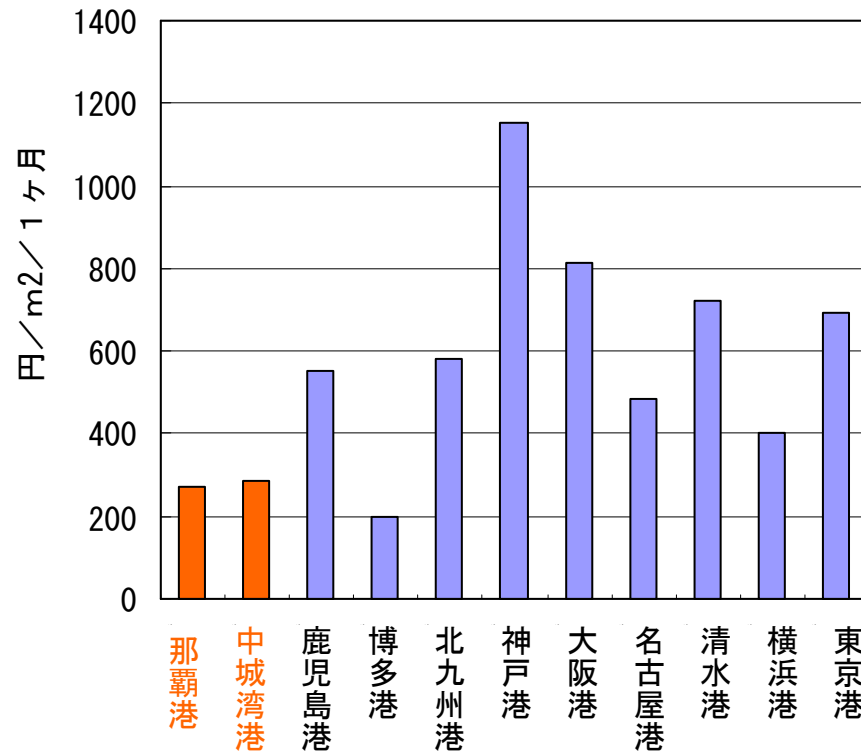
資料：貨物運賃と各種料金表2006（交通日本社）

沖縄県の港湾では岸壁使用料金・荷役機械使用料金も安く、船社の費用負担が少ない。

3. 参考事例の紹介

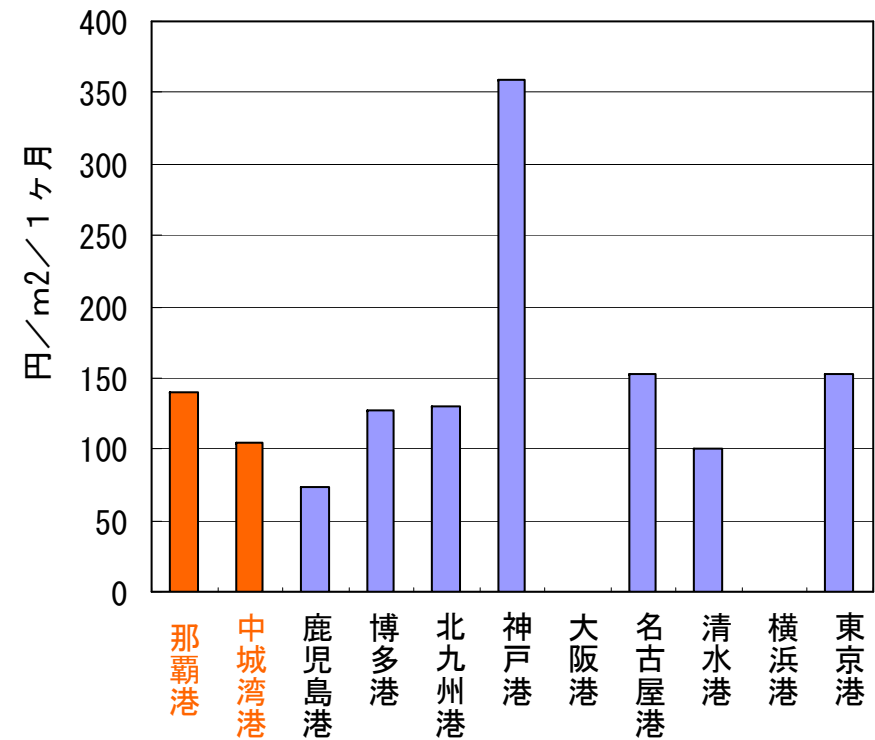
国内主要港における料金体系（3）～上屋・野積場使用料金も安い沖縄県港湾～

【上屋使用料金】



※原則「専用使用」「1級施設」で比較

【野積場使用料金】



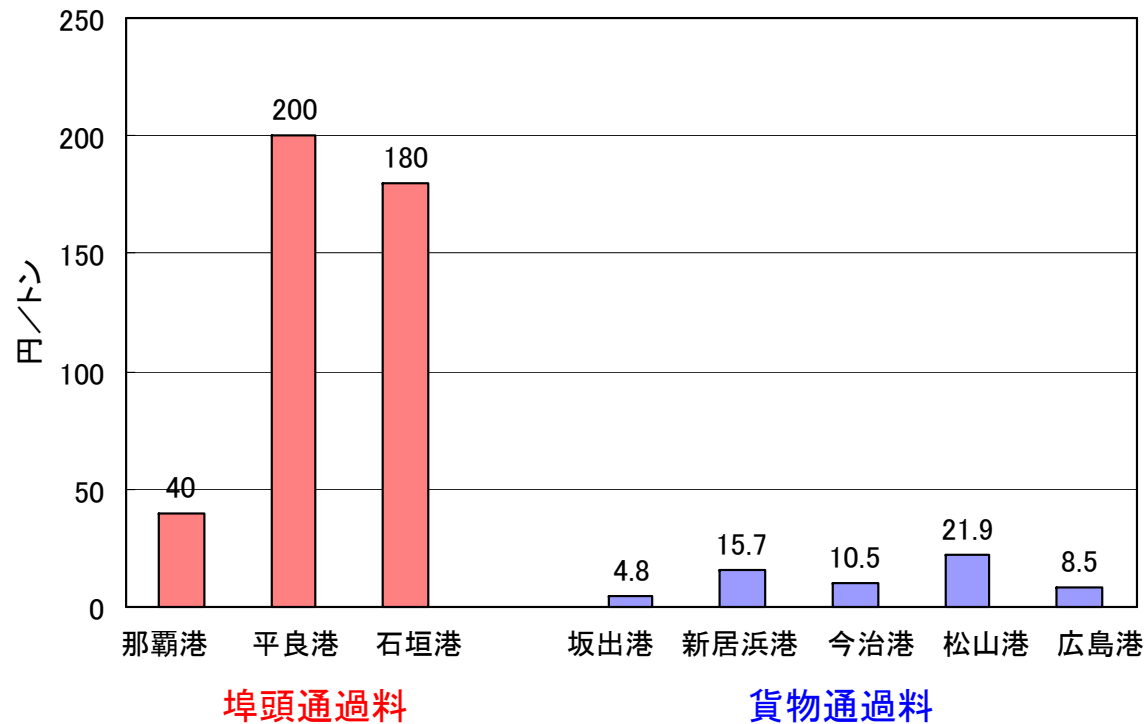
※原則「専用使用」「1級施設」で比較

資料：貨物運賃と各種料金表2006（交通日本社）

沖縄県の港湾では上屋・野積場使用料金が安く、荷主企業にとっても費用負担が少ない。

3. 参考事例の紹介

国内主要港における料金体系（４）～埠頭通過料金について～



貨物通過料は、係留施設で荷役をした場合に発生する費用で、入港料に含まれている場合が多い。

- ※ 1 品目により料金が異なる場合は一般貨物のうち最も高い金額とした
- ※ 2 広島港は知事が指定した水面を利用した場合に限る

資料：貨物運賃と各種料金表2006（交通日本社）
但し広島港は広島県ホームページより

- * 埠頭通過料金とは船舶から岸壁を越えて貨物を通過させる際に荷主から1トンあたりの単価で徴収するもので、沖縄県独自の制度。
- * 現在は那覇港（40円／トン），平良港（200円／トン），石垣港（180円／トン）で導入。

3. 参考事例の紹介

国内港湾のインセンティブ制度

■ 取扱貨物量の増加を促すインセンティブ制度

コンテナ取扱量により入港料・係留施設使用料等を減免

（例：東京港・大阪港・横浜港・川崎港・下関港・博多港）

■ 寄港する船舶の増加・大型化を促すインセンティブ制度

トランシップ貨物を取り扱う場合のクレーン使用料・ターミナル用地使用料の免除

（例：東京港・横浜港・大阪港）

ガントリークレーン基本使用料の減免

（例：博多港・境港など）

新規定期航路開設に係る減免

（例：川崎港・横浜港・大阪港など）

大型船の入港に係る減免

（例：東京港・川崎港・横浜港など）

■ 港湾関連施設の利用効率を高めることを促すインセンティブ制度

共同化に対する減免

（例 東京港：上屋・野積場等のヤードを荷役業者が共同で借りる場合など。

大阪港：大阪港に錨地を確保できないため、一旦、堺泉北港に入港して時間調整し、再度、大阪港に入港した場合。）

外航コンテナ船等に対する日曜荷役における減免

（例：東京港・名古屋港・四日市港・博多港・北九州港）

3. 参考事例の紹介

国際物流関連特区

【国際物流関連特区とは】

港湾や空港の利便性を向上し、国際貿易を通じて地域経済の競争力を強化することを目的に規制を緩和するものである。

【那覇港国際物流特区(那覇港管理組合)】

- * 那覇港新港ふ頭地区 9号・10号公共ターミナルを長期貸付（10年間）できる民間事業者を国内外より公募。
- * 民間の運営や技術能力等を活用して一体的なターミナル整備運営を目指したもので、事業者が決定した現在は計画が取り消しになった。

【全国での計画取消の主な例】

規制の特例措置が全国展開され計画が取り消された主な「**規制の特例措置**」

- * 税関の臨時開庁手数料の軽減
- * 税関の執務時間外における通関体制の整備
- * 自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化



3. 参考事例の紹介

産業活性化関連特区

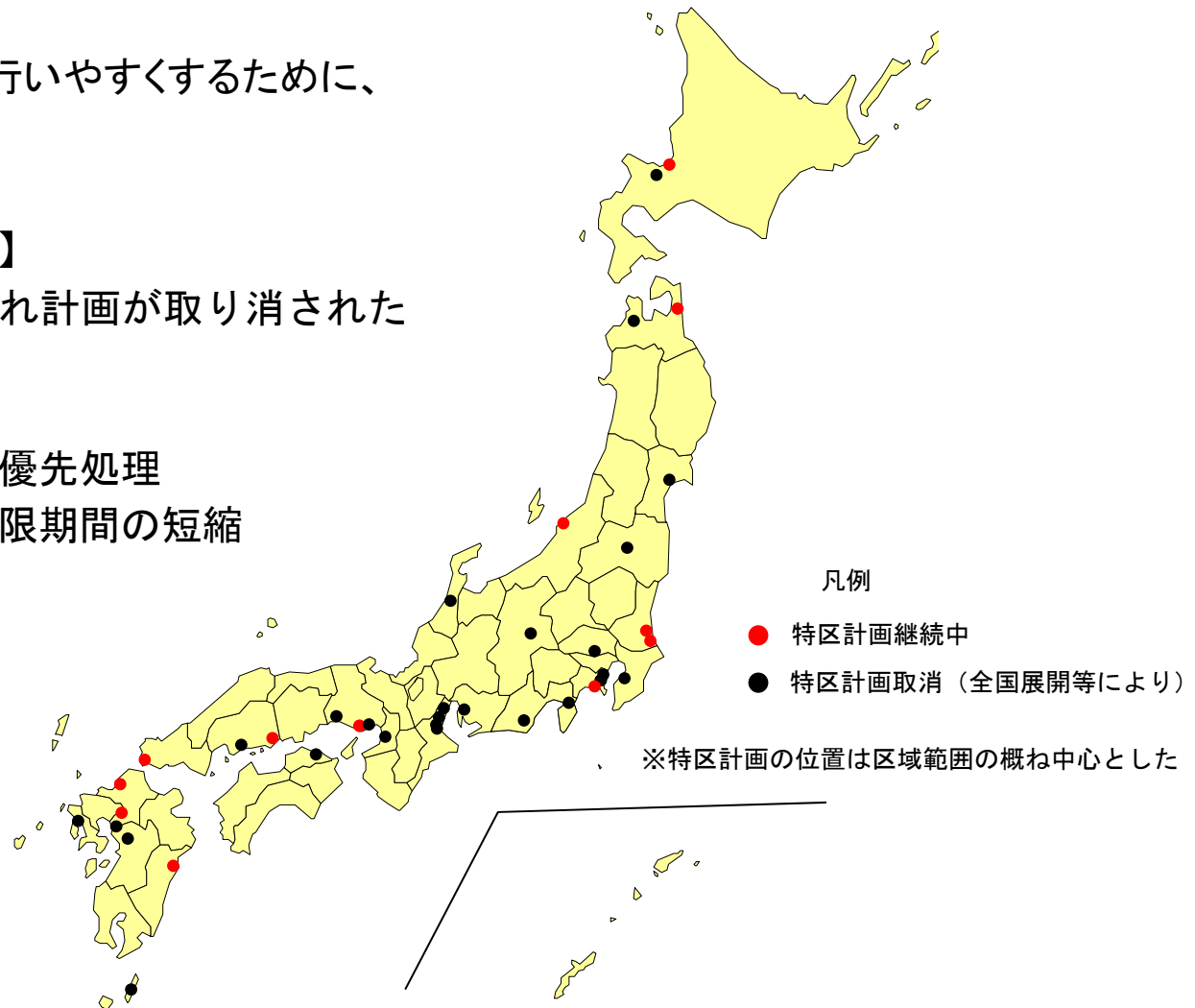
【産業活性化関連特区とは】

新たな産業の展開を効率的に行いやすくするために、
規制を緩和するものである。

【全国での計画取消の主な例】

規制の特例措置が全国展開され計画が取り消された
主な「規制の特例措置」

- * 外国人研究者の受入促進
- * 外国人の入国・在留申請の優先処理
- * 特定埋立地の所有権移転制限期間の短縮
(10年→5年)



3. 参考事例の紹介

ゲートオープン時間（平日）

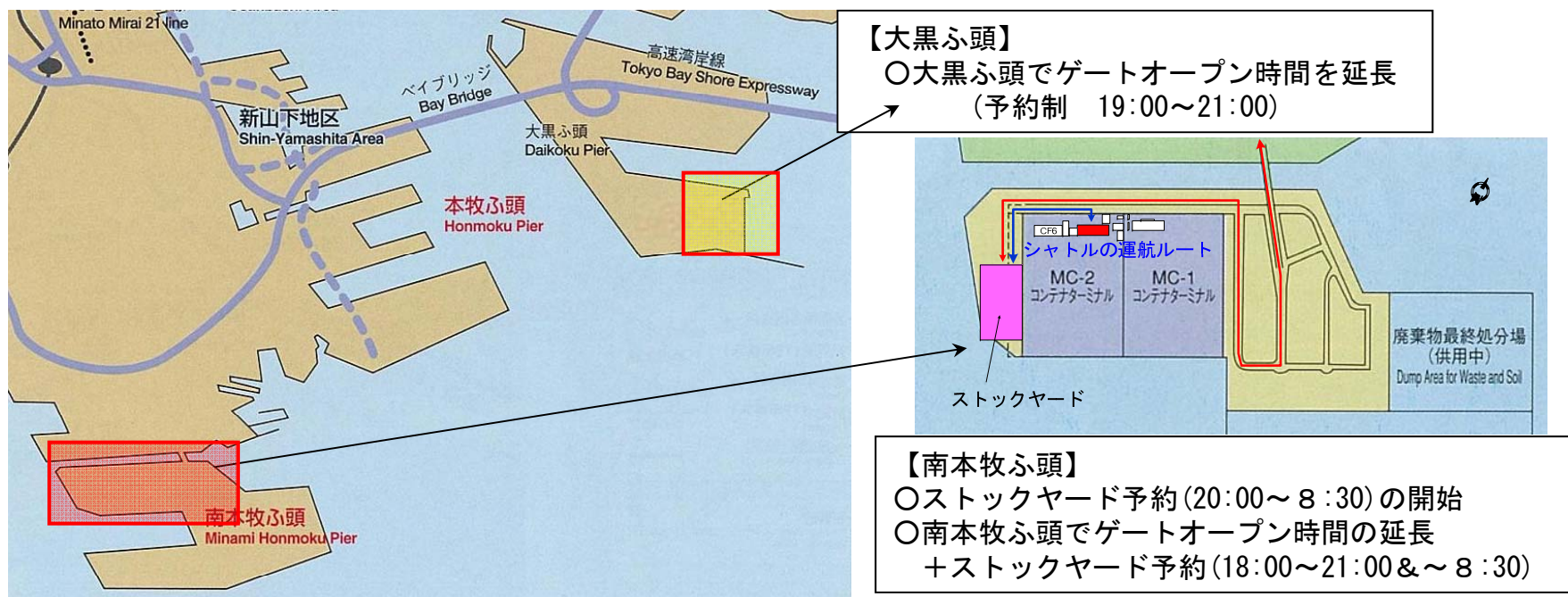
港 名	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
東京港																			
横浜港																			
名古屋港																			
大阪港																			
神戸港																			
下関港																			
北九州港																			
ひびき港																			
那覇港																			

資料：各港のホームページ等より作成

* 那覇港（新港地区）のゲートオープン時間は、平日（月～金） 7:00～22:00、土曜日7:00～16:00であり、日曜日は事前調整により対応している。

3. 参考事例の紹介

【参考】横浜港南本牧・大黒ふ頭における実証実験（平成14年10月7日～平成15年1月11日）



～港湾の24時間フルオープン化にむけて～

南本牧ふ頭と大黒ふ頭において、コンテナターミナルのゲートオープン時間の延長、さらに南本牧ふ頭では荷主・トラック事業者が24時間利用することが可能なストックヤード（コンテナ貨物の仮置き場）を設置し、インターネットで予約した時刻以降のコンテナ貨物の搬出入を可能とする実証実験を実施。

【効果】

荷主・運送事業者：早朝引き取り・夜間の持ち込みが可能となり、トラック運行効率が向上し、配送時間の確実化が実現した。

ターミナル事業者：ターミナル内作業の平準化が進んだ。

関東地方整備局港湾空港部資料より

3. 参考事例の紹介

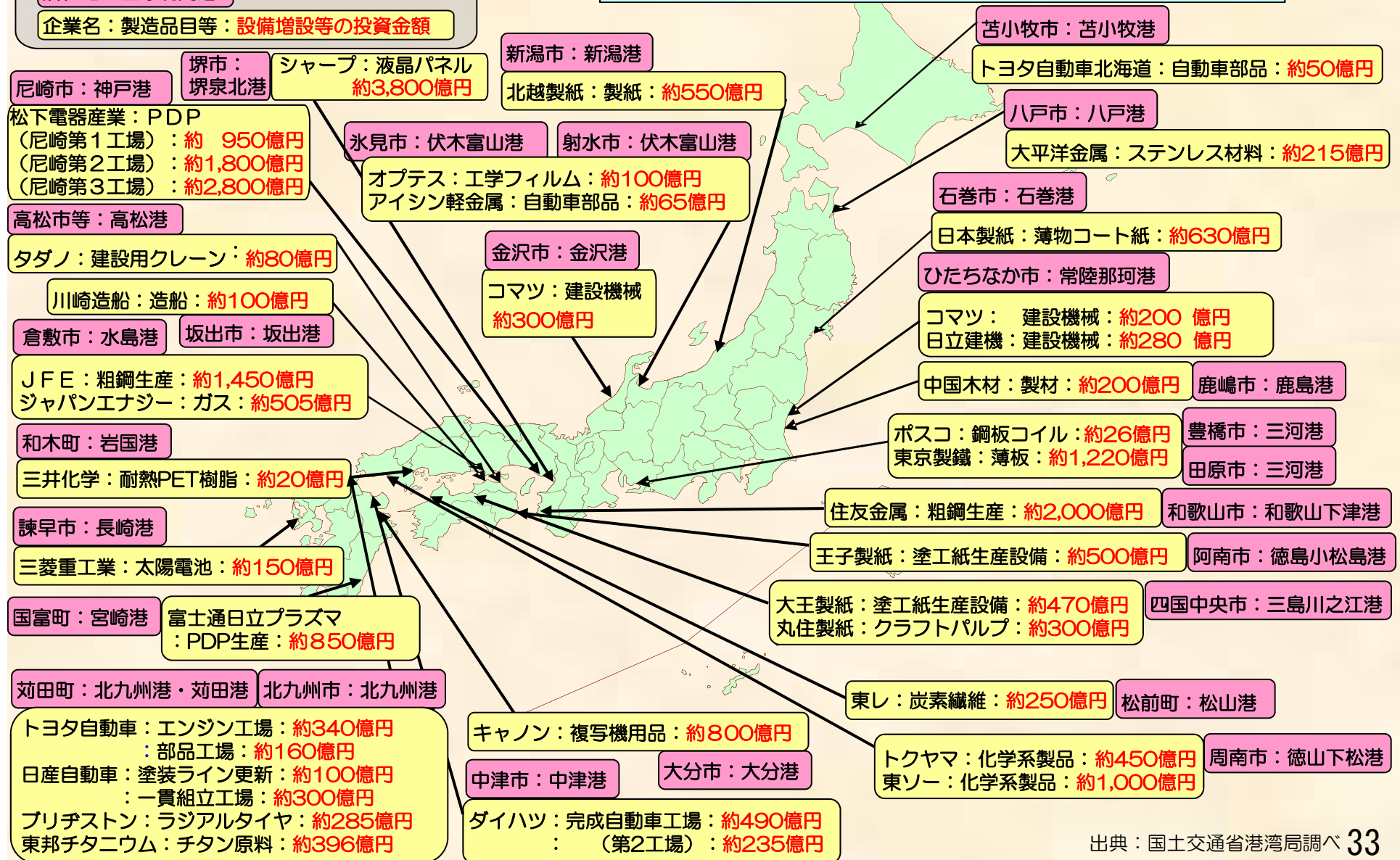
凡 例

所在地：主な利用港

※2004年以降に生産を開始したもの(予定含む)

企業名：製造品目等：設備増設等の投資金額

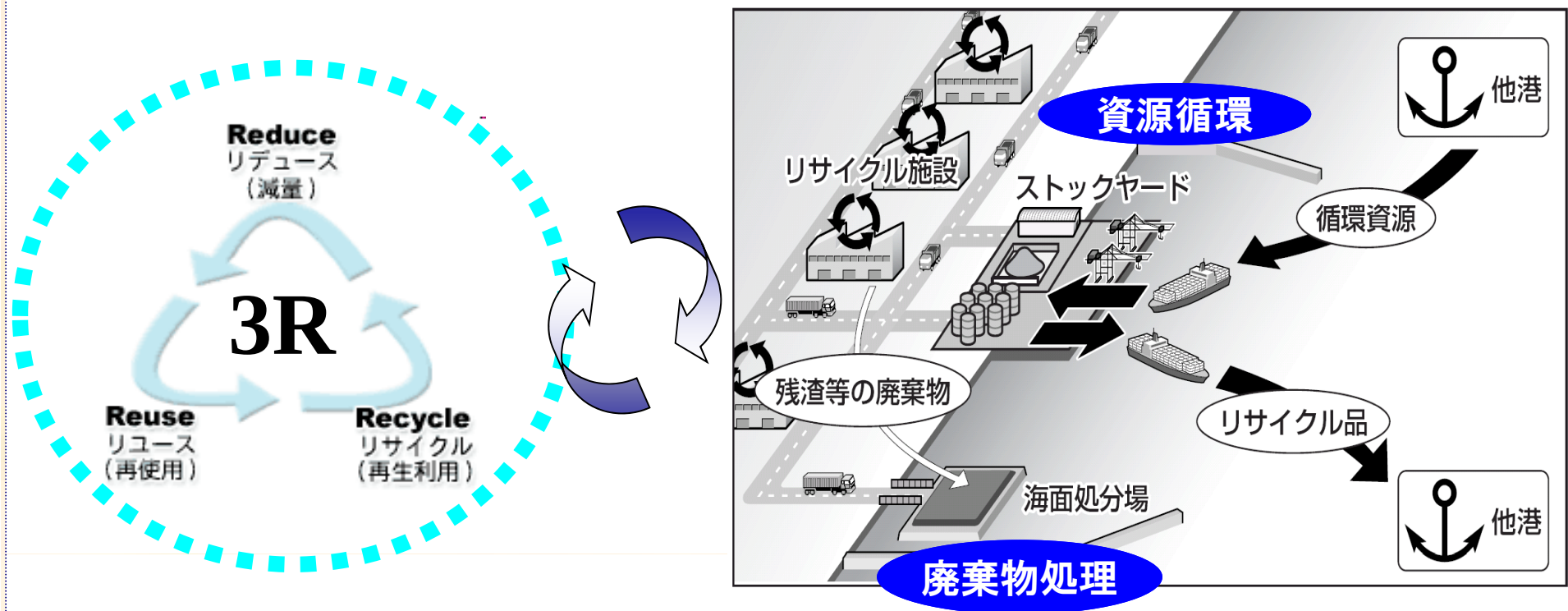
臨海部において、電気電子・自動車・製紙・製鉄関連等の大規模設備投資等が多く見られる。



3. 参考事例の紹介

リサイクルポートとは

循環型社会を形成するため、廃棄物の発生量を抑制し、廃棄物を再使用・再利用する3R（リデュース・リユース・リサイクル）の取り組みを進める。最終残渣は、海面最終処分場の整備等により、適正かつ安心な廃棄物処理を図る。



3. 参考事例の紹介

リサイクルポートの指定要件

- 地理的・経済的に地域ブロックにおける
リサイクル拠点としてポテンシャルがあること
- 静脈物流に係る港湾取扱貨物量が一定程度
見込まれること
- リサイクル処理施設が既に立地しているか
又は立地が確実に見込まれること
- 港湾管理上、港湾における廃棄物の取扱いが
円滑に行えること
- 地域との調整が整っていること

- H14.5 指定港(5港)
- H15.4 指定港(13港)
- H18.12 指定港(3港)

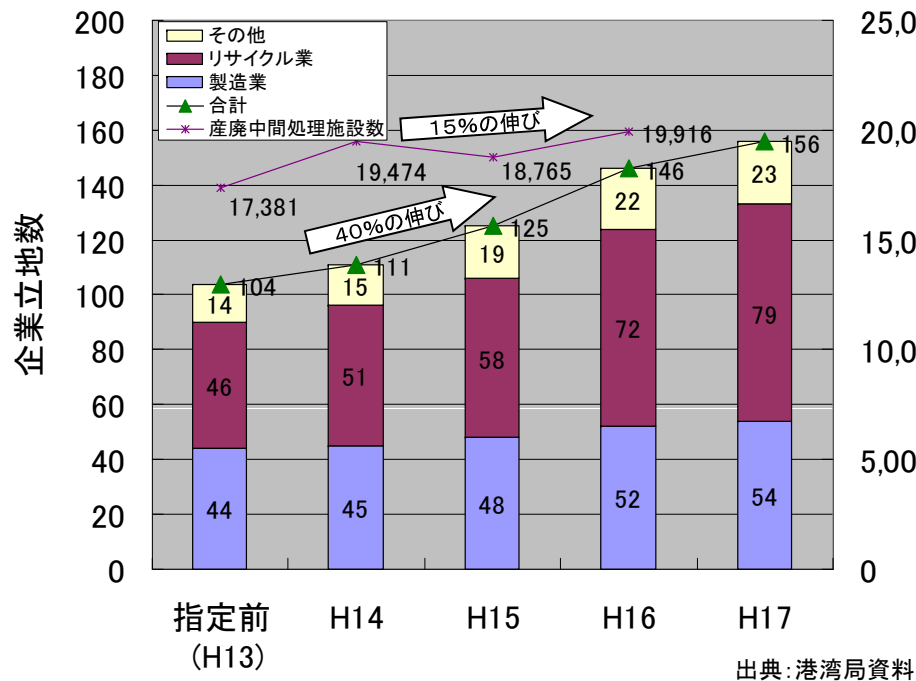


3. 参考事例の紹介

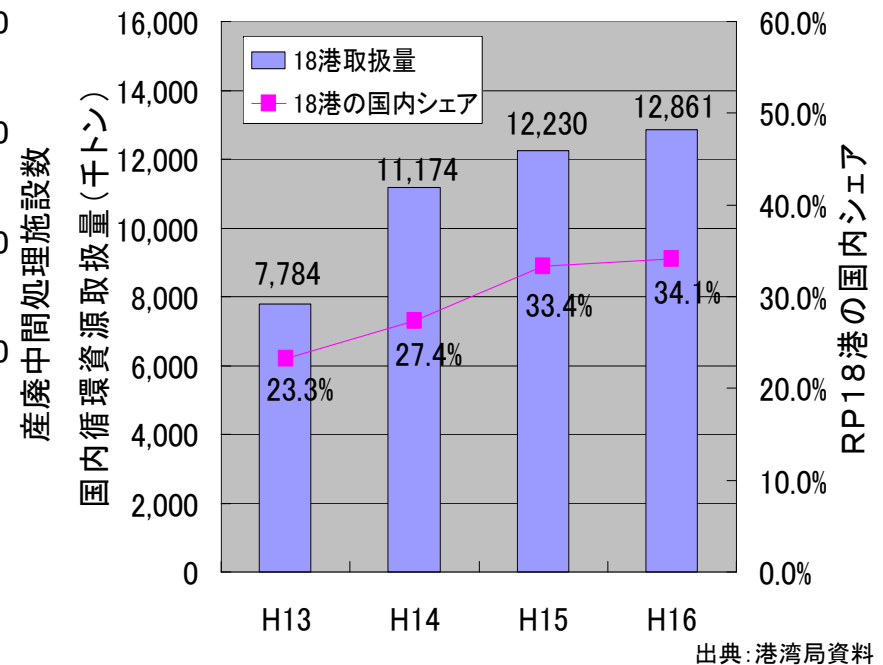
リサイクルポート指定による地域活性化

○リサイクルポート指定によりリサイクル産業の立地数と循環資源の取扱量が増加し地域経済の活性化に寄与

18港における企業立地数の推移



18港の循環資源(内質)取扱量とシェア



○18港の伸び率 (H16/H13)=40%増 ⇒ (H17/H13)=50%増

○全国の伸び率 (H16/H13)=15%増

3. 参考事例の紹介

リサイクルポート（北九州港）

- 整備目的：エコタウンのリサイクル施設と港湾施設・循環資源取扱支援施設を有機的・一体的に整備することにより、受入れ・処理・残さい処分を一貫して行う拠点形成を推進。
- 想定循環資源：建設廃材・シュレッダーダスト・自動車・蛍光管・ペットボトル・廃プラスチック等
- 事業採択年度：平成17年度

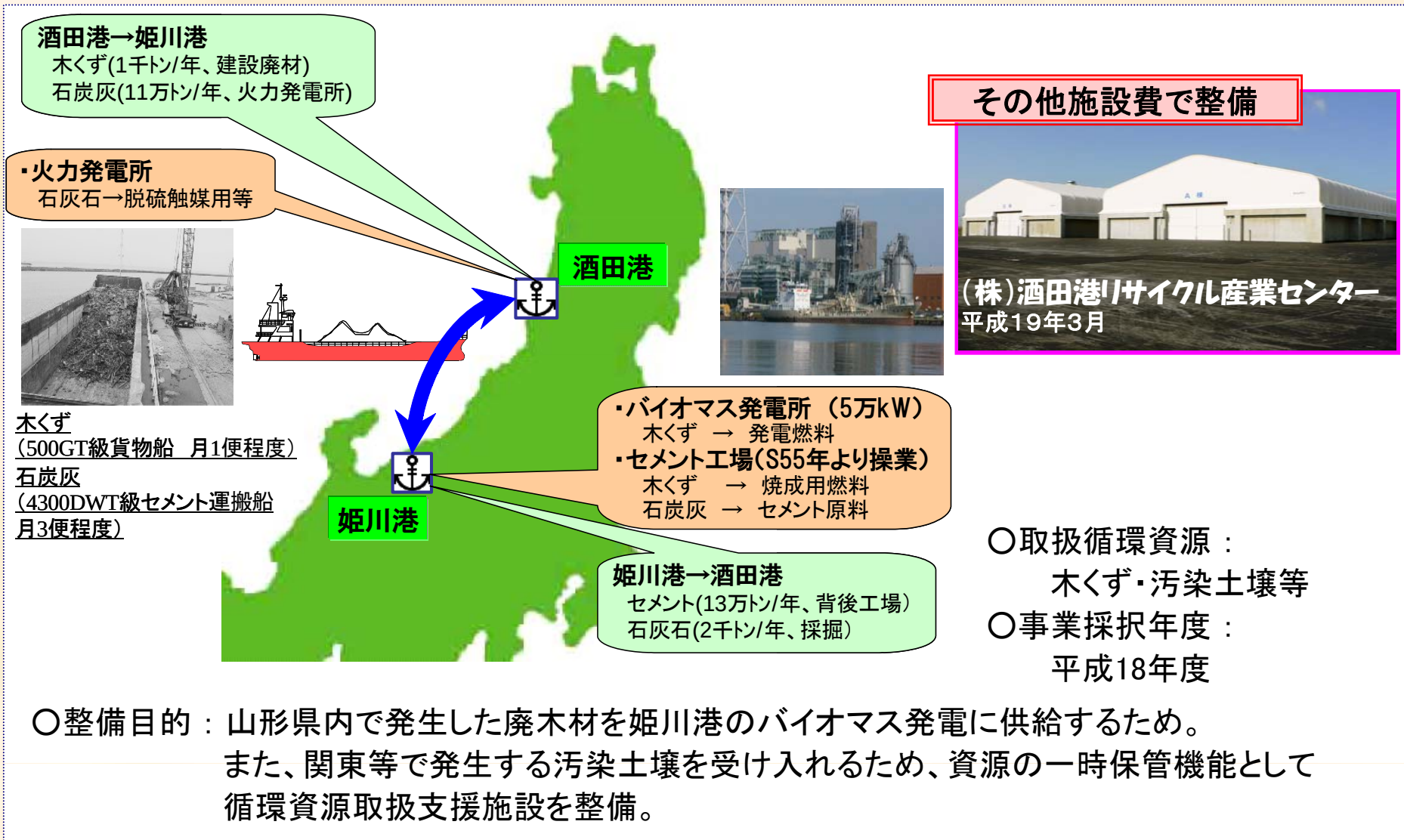


その他施設費で整備



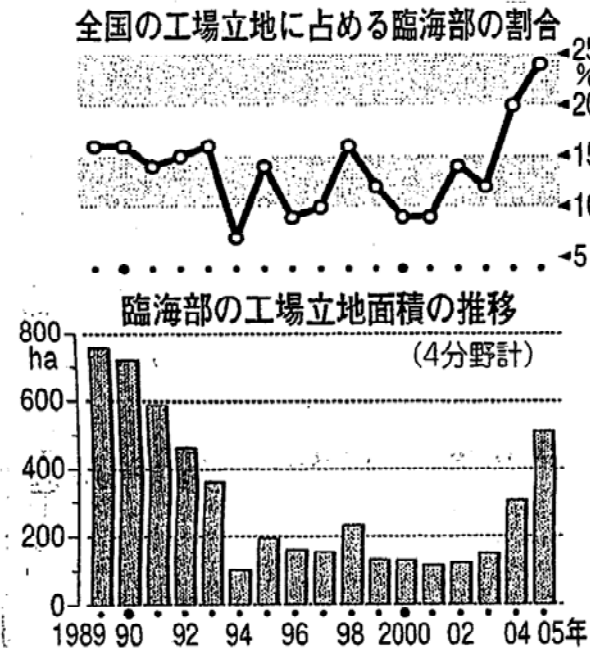
3. 参考事例の紹介

リサイクルポート（酒田港）



3. 参考事例の紹介

平成19年11月6日（火）琉球新報（朝刊）10面



臨海の工場立地が急回復

自動車をはじめとする四分野の製造業を中心に、全国の臨海部で工場立地が急増している。国土交通省の調査では、バブル崩壊以来低迷してきた四分野の立地面積は二〇〇五年に約五百畧と、平成に入ってから十七年間でピークだった一九八九年の約七百六十畧に迫る水準まで急回復している。

自動車など4分野中心に

型」、衣服など「雑貨型」の四分野の業種が占めている。

内陸部を含めた全国の工場立地はこの十年来、おおむね年間一千畧台で推移してきたが、近年の景気回復を受け、〇五年は前年比三割以上増加の約二千畧まで急増。このうち臨海部の割合は景気低迷期の10%前後から〇四年20%、〇五年24%と二年間で急速に高まっているのが特徴だ。

三島川之江港（愛媛県四国中央市）は製紙工場の増設、常陸那珂港（茨城県ひたちなか市）は建設機械工場の進出など、設備投資や雇用増を通じ地域経済の底上げにつながっている。

その半面、工場用地に隣接する港湾施設的能力不足が目立ち始め、国交省は「貨物量の増大に対応できなければ、今後の誘致の足かせになりかねない」として、**港湾に大型貨物船が接岸できるように能力増強を進める方針。**

3. 参考事例の紹介

豊富な人的資源を売りに企業誘致に成功した苫小牧市

【自動車関連産業の進出の背景】

- 優秀な人材を確保しやすい
～男女とも幅広い年齢層の人材を確保でき
定着率も高い～
- 広大な土地を取得しやすい
- 国内最多の自動車関連のテストコース
～寒冷な気象条件や広大な立地条件のため
優良なテストコースが数多く設置されている～



【トヨタ自動車北海道(株)】

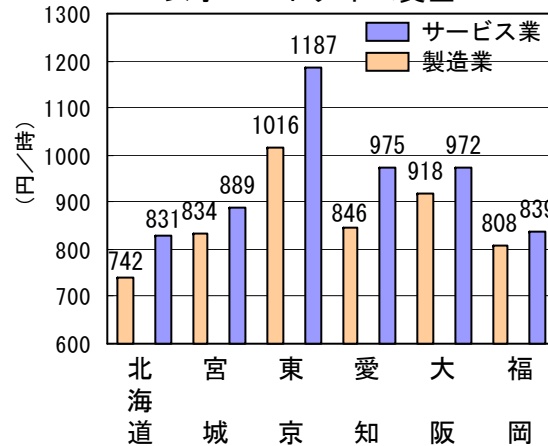
本社 北海道苫小牧市
 設立 平成3年 (平成4年10月操業開始)
 用地面積 99万㎡
 建物面積 29万㎡

【アイシン北海道(株)】

本社 北海道苫小牧市
 設立 平成18年 (平成19年4月操業開始)
 用地面積 約20万㎡
 建物面積 約2.2万㎡

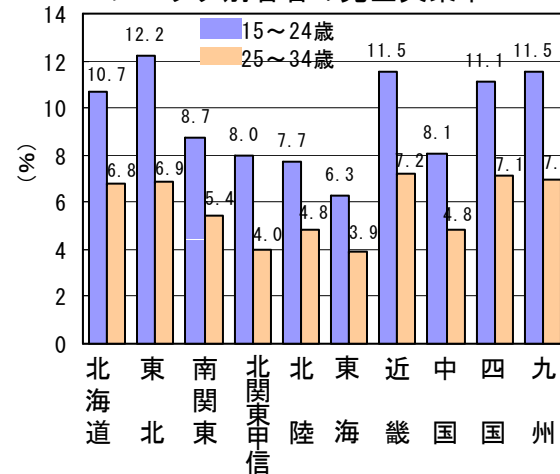
財団法人 港湾空間高度化環境研究センター調べ

女子パートタイム賃金



資料：賃金構造基本統計調査

ブロック別若者の完全失業率



資料：労働力調査（総務省統計局）

3. 参考事例の紹介

“地の利”を活かして企業誘致に成功した北九州市

【北九州市における主なインフラ整備】

- 24時間365日就航可能な「新北九州空港」の整備
- 北九州学術・研究都市の開発・整備
- 東九州自動車道の整備
- 24時間365日稼働し日本一安いポートチャージを
目指した中枢国際港湾（響灘西埠頭）の整備
- 企業立地の拠点となる工業団地等の整備
（北九州テクノパーク・サイエンスパーク・
響灘臨海工業団地）

【ひびきコンテナターミナルのポテンシャル】

- コンテナ貨物が急増する環黄海圏の要に位置
- アジア地域に発着する北米航路（日本海ルート）
上に位置
- コンテナ船の大型化に対応した水深15m岸壁
- 背後に2,000haの広大な企業立地用地
- PFI方式の導入（H19年7月に公共バースに変更）



財団法人 港湾空間高度化環境研究センター調べ

* アジアに近い地理的優位性を活かし、物流機能を強化して、国際競争力のある
ハブポート化を推進し、海外に目をむけた企業誘致を展開。

* 平成19年7月には響灘臨海工業団地に(株)ブリヂストンの新工場建設を開始。

3. 参考事例の紹介

日本で唯一ルクセンブルグ（欧州）路線が開設されている小松空港（石川県）

■小松から三大都市圏までの 高速道路利用の時間・距離



【小松空港の優位性】

①地の利

東京・名古屋・大阪の三大消費地に直線距離で300～350km圏。

②北陸自動車道とのアクセスが良い

空港から約2kmの北陸自動車道の利用で、全国各地とのスムーズな集配が可能。

③低コスト

第3セクターの北陸国際航空貨物ターミナル株式会社（HIACT）が所有する大規模な上屋があるほか、全体的に空港利用に余裕があり、利用料金も安い。

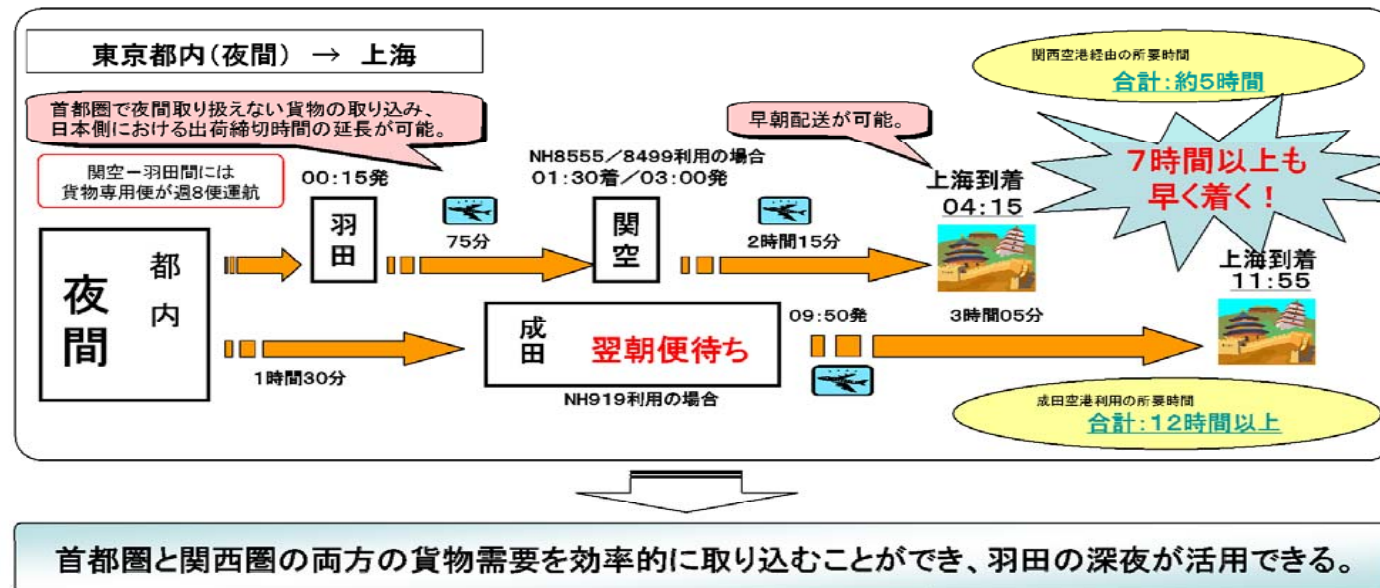
日本海側最大の3,000メートル級滑走路を有する小松空港（自衛隊と民間航空との共同使用）では、平成6年（1994年）に日本で唯一のルクセンブルグ路線が開設。

3. 参考事例の紹介

24時間運用できるメリットを活かして航路誘致を行っている関西国際空港

<参考>首都圏の貨物需要に応える完全24時間空港

◆ 関空発着便を活用した東京→上海への貨物便モデルルート図

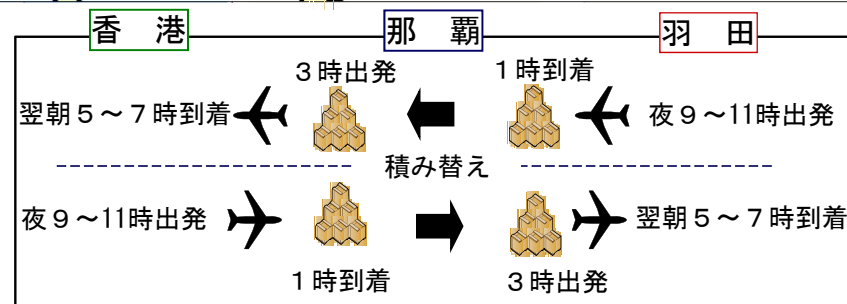
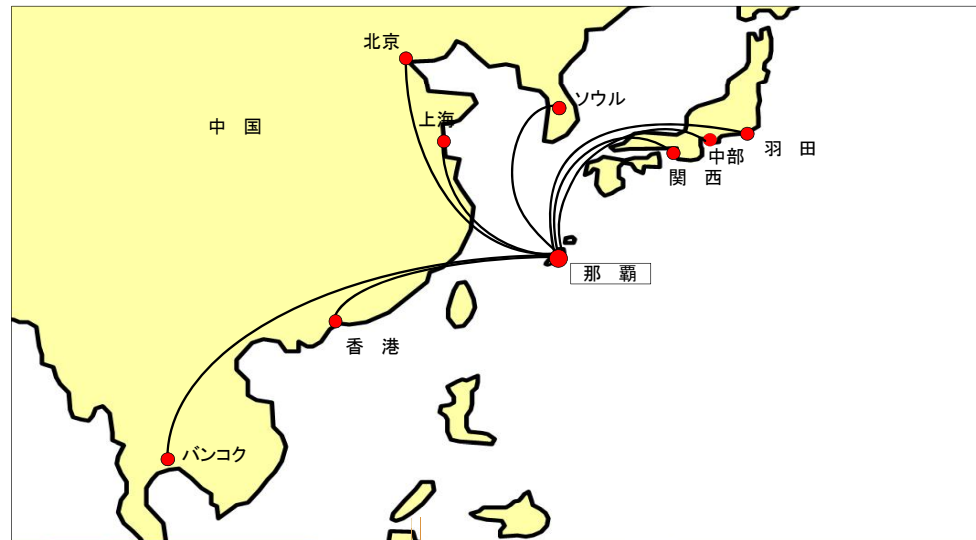


関西国際空港(株)ホームページより引用

- * 関西国際空港では延長4,000mの第2滑走路が平成19年8月に暫定供用。
- * 24時間いつでも離発着が可能になり、貨物便をはじめとした深夜・早朝時間帯における増便がさらに可能。
- * 関西国際空港(株)は深夜の発着が可能な空港(新千歳・羽田・那覇)との間における国内貨物便の就航に向けた誘致活動を行っている。

3. 参考事例の紹介

アジアの中心“那覇空港”におけるアジア向け貨物のハブ化（ANA）



日本経済新聞

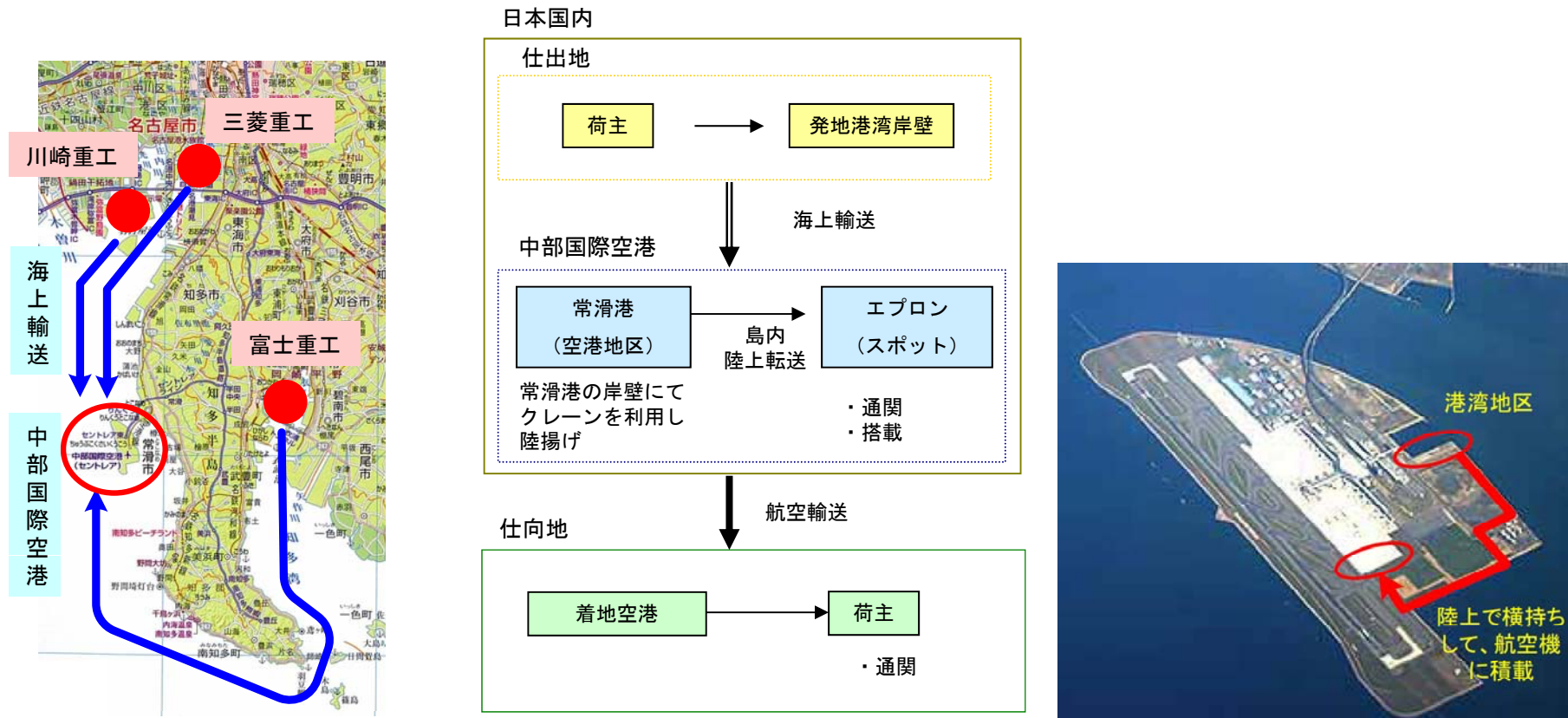
平成19年 7 月 6 日付記事より作成

* アジアの各空港から出る貨物を深夜に那覇空港に集約し、行き先別に仕分けして、翌朝には目的地へ配送。

* 2010年度をメドに国際貨物を週100便程度運航する計画。

3. 参考事例の紹介

中部国際空港におけるSea & Air 輸送の取り組み



中部国際空港ホームページ等より作成

愛知県にある工場で製造された航空機ボーイング787型機の胴体等の機体部位は、海上で中部国際空港に輸送され、航空機によって米国に輸出し、現地工場で組み立てられる。

3. 参考事例の紹介

韓国 仁川港と仁川空港での Sea & Air 輸送の取り組み

仁川国際空港と仁川港の位置



出典：仁川国際空港 HP 参照

南港：主に中小型船によるバルク貨物の取扱

内港：主にコンテナや自動車航走船貨物の取扱

北港：主に石油類の取扱

仁川国際空港の地域別就航便数（2007年）

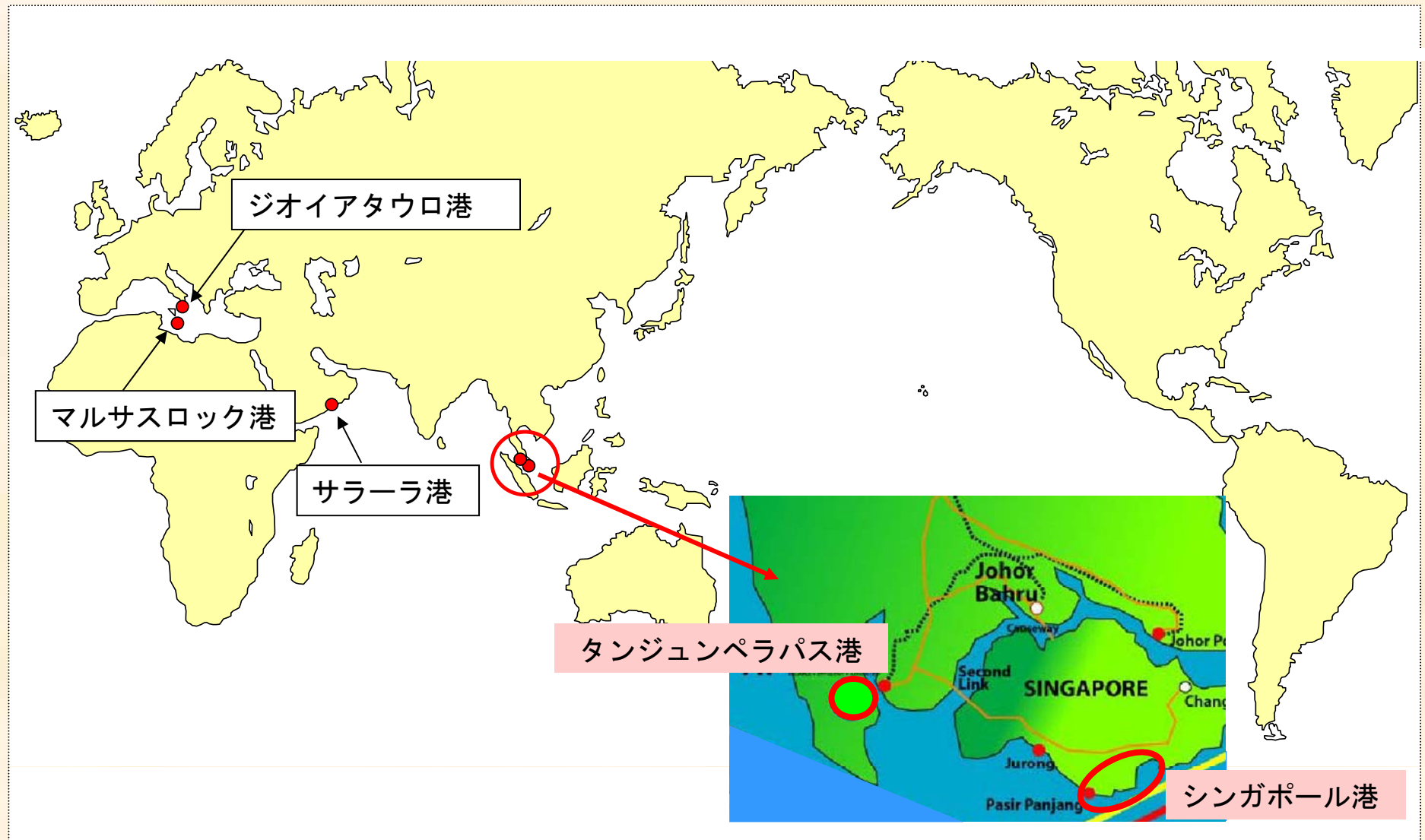


月刊 CARGO（海事プレス社）より引用

- * 中国から欧米への輸出貨物を海上で仁川港に輸送し、仁川空港から航空機で輸送。
- * 中国の工場からの貨物集荷時に航空貨物用のコンテナに積んでトラックで輸送し、カーフェリーで仁川港を経由して仁川空港まで輸送することで時間短縮を図っている。

3. 参考事例の紹介

海外港湾事例



3. 参考事例の紹介

マルサスロック港（マルタ）



【コンテナ取扱量(2005)】

158万TEU（うちトランシップ150万TEU（95.1%））

【主な寄港船社】

「CMA CGM」「APL」「China Shipping」

【優位性】

地中海のほぼ中心に位置しており、基幹航路のルート設定上便利。
主要船社「CMA CGM」はバースやヤードの運用を柔軟に実施。
ターミナル背後にはトランシップ貨物を対象とした上屋を整備。

【トランシップ港としての取り組み等】

船社に対し、取扱量に応じたボリュームインセンティブがある。

「平成15年度 トランシップコンテナターミナルの運営・経済波及効果等に関する調査（内閣府沖縄総合事務所）」 「各港のホームページ」等より作成

3. 参考事例の紹介

ジオイアタウロ港（イタリア）



【コンテナ取扱量(2005)】

316万TEU（うちトランシップ255万TEU（80.8%））

【主な寄港船社】

「マースク・シーランド」

【優位性】

地中海のほぼ中心に位置し、基幹航路のルート設定上便利。

十分な岸壁延長と水深を有した連続バースを一体的に運営。

【トランシップ港としての取り組み等】

船社に対する信頼性を高めるため、入港待ちが生じることがなく、航行スケジュールを遵守できるよう本船受け入れバースを確実に提供。

コスト競争力向上を目指し、荷役時間を短縮できるようクレーン運転士を提供。

労働者に対するトレーニングを積極的に実施。

「平成15年度 トランシップコンテナターミナルの運営・経済波及効果等に関する調査（内閣府沖縄総合事務所）」 「各港のホームページ」等より作成

3. 参考事例の紹介

サラール港（オマーン）



【コンテナ取扱量(2005)】

267万TEU（うちトランシップ265万TEU（99.0%））

【主な寄港船社】

「マースク・シーランド」「Mediterranean Shipping」

【優位性】

インド洋に面し、東西航路の中核であるアジア／欧州航路に近接。

【トランシップ港としての取り組み等】

近隣地区にコンテナを配給・集約するため、戦略的にフィーダーサービス網を整備。

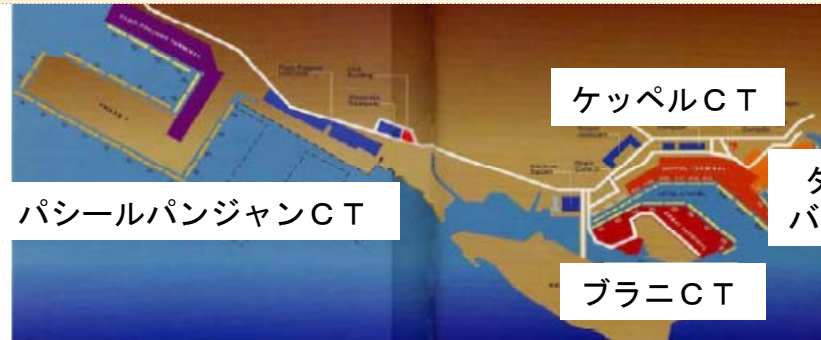
「平成15年度 トランシップコンテナターミナルの運営・経済波及効果等に関する調査（内閣府沖縄総合事務所）」「各港のホームページ」等より作成

3. 参考事例の紹介

シンガポール港（シンガポール）



パシールパンジャン
C T



ケッペル C T



タンジュンバガール C
T

ブラニ C T

【コンテナ取扱量(2005)】

2,319万TEU（うちトランシップ1,890万TEU（81.5%））

【主な寄港船社】

「P&O ネドロイド」「APL」「MSC」「NYK」「K-line」等 多数

【優位性】

欧州－アジア航路の要衝にあるマラッカ海峡に位置するハブ港としてアジア諸国にフィーダー輸送を行う。

【トランシップ港としての取り組み等】

タンジュンペラパス港等に対抗するため、長期（10年間）の貨物保証を行う船社にバースの優先利用・荷役効率の保証・料金割引等を提供している。

「財団法人 国際臨海開発研究センター資料」「各港のホームページ」等より作成

3. 参考事例の紹介

タンジュンペラパス港（マレーシア）



【コンテナ取扱量(2005)】

418万TEU（うちトランシップ400万TEU（95.8%））

【主な寄港船社】

「マースク・シーランド」「エバーグリーン」等

【優位性】

東西を行き交う国際航路から約13kmという地の利がある。

静穏度が良く、水深が深い。

コンテナターミナル背後に広い未利用地を有しており、利用の自由度が高い。

背後地とのネットワークが良好。

【トランシップ港としての取り組み等】

港湾荷役料金は、シンガポール港の30%程度に設定。

外国籍船もマレーシア国内のフィーダー輸送を行えるよう、カボタージュ輸送の規制を緩和している。

「財団法人 国際臨海開発研究センター資料」「各港のホームページ」等より作成

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

企業誘致の推進

【産業高度化地域】

（優遇措置）

- ①国 税：投資税額控除・特別償却（どちらかを選択）
※対象業種によって優遇措置が異なる
- ②地方税：事業税の課税免除・不動産取得税の課税免除
固定資産税の課税免除・事業所税の課税免除

（対象業種）

- ①製造業等：
製造業・道路貨物運送業・倉庫業・梱包業・卸売業
- ②産業高度化事業：
総合リース業・産業用機械器具賃貸業・
事務用機械器具賃貸業・機械修理業・
広告代理業・ディスプレイ業・産業用設備洗浄業・
非破壊検査業・デザイン業・経営コンサルタント業・
機械設計業・エンジニアリング業・自然科学研究所

企業立地ガイド（平成18年3月 沖縄県）より引用



沖縄県の自立的経済発展に資するため、企業の新規立地を促す助成制度の充実や貿易基盤等の整備を進める。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

那覇港：トランシップ港湾の可能性について



【ダイレクトモデル航路】

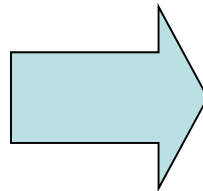
北米航路：5隻（35日）

欧州航路：9隻（63日）

フィーダー：なし

費用：約240百万ドル／年

同じ船舶運航費用で輸送日数の短縮が可能



【那覇モデル航路】

北米航路：4隻（28日）

欧州航路：8隻（56日）

フィーダー：4隻

費用：約240百万ドル／年

那覇港の港湾計画ではトランシップ
取扱量を44万TEUと想定

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

那覇港：沖縄振興計画（平成14年9月）抜粋

【振興施策の展開】 第3章 振興施策の展開／7 持続的発展を支える基盤づくり より

那覇港については、国際流通港湾としての機能の充実強化を図るとともに、那覇、泊、新港、浦添の4ふ頭地区の利便性を高めるための機能を再編する。また、臨港道路（空港線、浦添線）等、幹線臨港道路の整備を推進する。

さらに、国際クルーズ等に対応した旅客船バース、大水深バースを有する国際海上コンテナターミナルやコースタルリゾート施設等の整備を図る。

また、国際物流拠点の形成を目指し、戦略的な中継コンテナ貨物の取扱いを促進するため、電子データ交換等を含む情報システムの構築等効率的なコンテナターミナル運営を推進するとともに、物流を総合的に管理する国際的なロジスティクスセンター等の立地を図る。

【振興の方向】 第4章 圏域別振興の方向／3 南部圏域より

那覇港については、沖縄の地理的条件に起因する輸送コストの問題を克服するとともに、戦略的な中継コンテナ貨物の取扱いを促進するため、貨物の増大・集積に迅速かつ効果的に対応できる大規模コンテナターミナル等の整備を推進する。あわせて、国際航路ネットワークの拡充に向けて、港湾利用コストの低減化、効率的なターミナル運営を目指す。また、幹線道路や那覇空港と結ぶ臨港道路を整備する。さらに、大型クルーズ旅客船バースやマリーナ等国际交流拠点にふさわしい施設整備を推進する。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

中城湾港：沖縄振興計画（抜粋）

【振興施策の展開】 第3章 振興施策の展開／7 持続的発展を支える基盤づくり より

中城湾港については、東海岸地域の活性化を図るため、泡瀬地区の整備、**新港地区の流通加工港湾としての整備**を図るとともに、中城湾港マリンタウンプロジェクトを推進する。

【振興の方向】 第4章 圏域別振興の方向／2 中部圏域より

中城湾港新港地区において、流通加工港湾の整備を推進するとともに、中城湾港泡瀬地区において東部海浜開発を促進する。また、中城湾港マリンタウンプロジェクト（西原・与那原地区）や、宜野湾港の公共マリーナの整備を推進する。

《参考：特別自由貿易地域についての記載》

特別自由貿易地域において、**管理運営法人が実施する立地企業のための事業場の設置や創・操業支援など特別自由貿易地域活性化事業を促進**するとともに、今後の特別自由貿易地域の活用状況等を踏まえ、**初期投資の負担を軽減する賃貸工場の整備や、土地の賃貸方式の導入及び助成制度の充実**に取り組む。

アジア地域を中心とした国際物流市場の活発化と効率的な物流管理のニーズに対応するため、沖縄の地理的特性を生かし、**国際的なロジスティクスセンター等の国際物流関連産業を集積し、国際物流拠点の形成**を図る。

また、中城湾港新港地区の整備を促進するとともに、**具志川沖縄線等道路網の整備を推進**するなど、**関連基盤の整備**を図る。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

交通政策審議会港湾分科会 中間報告（平成19年7月5日）抜粋

Ⅲ. 最近の経済状況の変化を取り入れた港湾政策の展開

＜方針②＞企業活動を支えるアジア物流ネットワークの実現

多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速輸送等、効率的で円滑な物流ネットワークの構築。

＜方針③＞産業の活性化・企業の立地促進

原材料等の輸入機能・製品等の輸出機能を強化するとともに、臨海部における用地の活用・利用環境の整備。

＜方針④＞港湾手続きの統一化・簡素化等港湾サービスの一層の向上

リードタイムの短縮・港湾手続きの統一化と電子化・保安対策の高度化や環境への配慮等。

Ⅳ. 今後推進すべき産業・地域経済支援のための具体的港湾施策

2. 地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現

（1）アジア域内コンテナ航路における企業のサプライチェーン構築の支援

3. 産業・地域経済への支援

（1）競争力のある臨海部産業エリアの形成

4. 物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上

①シーズ・ニーズを的確に把握するマーケティング機能の強化

5. 保安対策の向上や環境への配慮による効率的な物流体系の構築

②環境への配慮

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

特別自由貿易地域に係る優遇措置

■国 税

- ・ 所得控除制度
- ・ 投資税額控除
- ・ 特別償却

■関 税

- ・ 関税の課税の選択制の適用
- ・ 保税地域許可手数料の低減

■地方税

- ・ 法人事業税の課税免除
- ・ 不動産取得の課税免除
- ・ 固定資産税の課税免除
- ・ 特別土地保有税の非課税

■県の助成

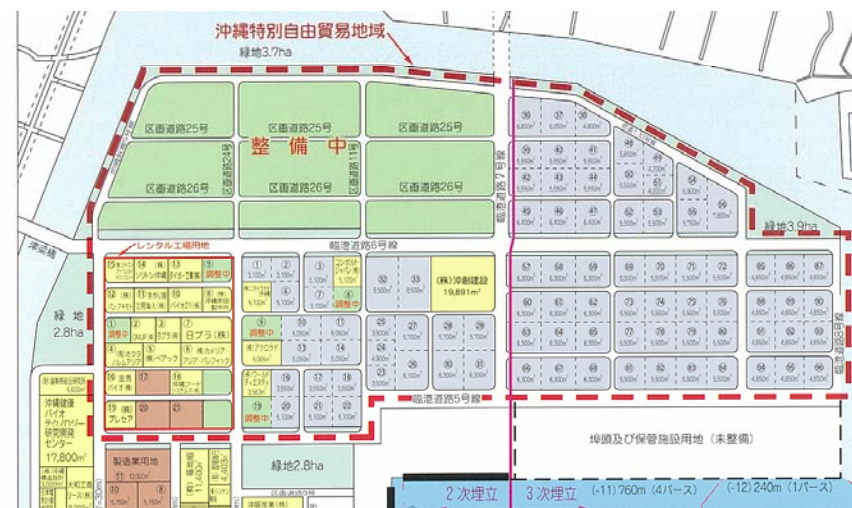
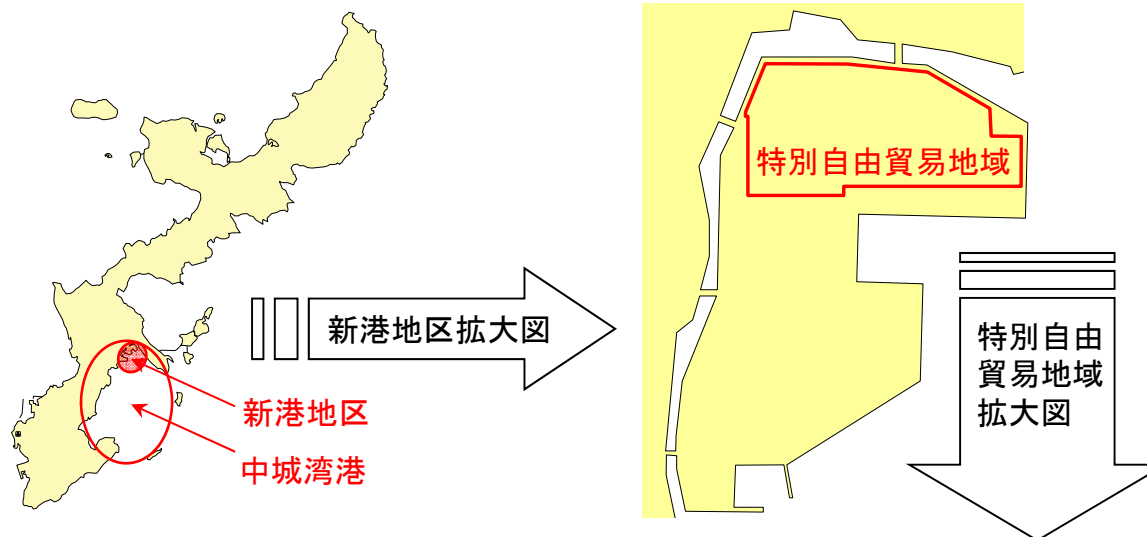
- ・ 企業立地条件調査費
- ・ 地下固定資産取得税
- ・ 工事等周辺環境整備事業費
- ・ 雇用奨励費

■国の助成

- ・ 産業再配置促進事業環境整備費補助金
- ・ 電源地域産業再配置促進費補助金
- ・ 地域雇用開発促進助成金
（地域雇用促進奨励金・地域雇用促進特別奨励金）
- ・ 沖縄若年者雇用開発助成金

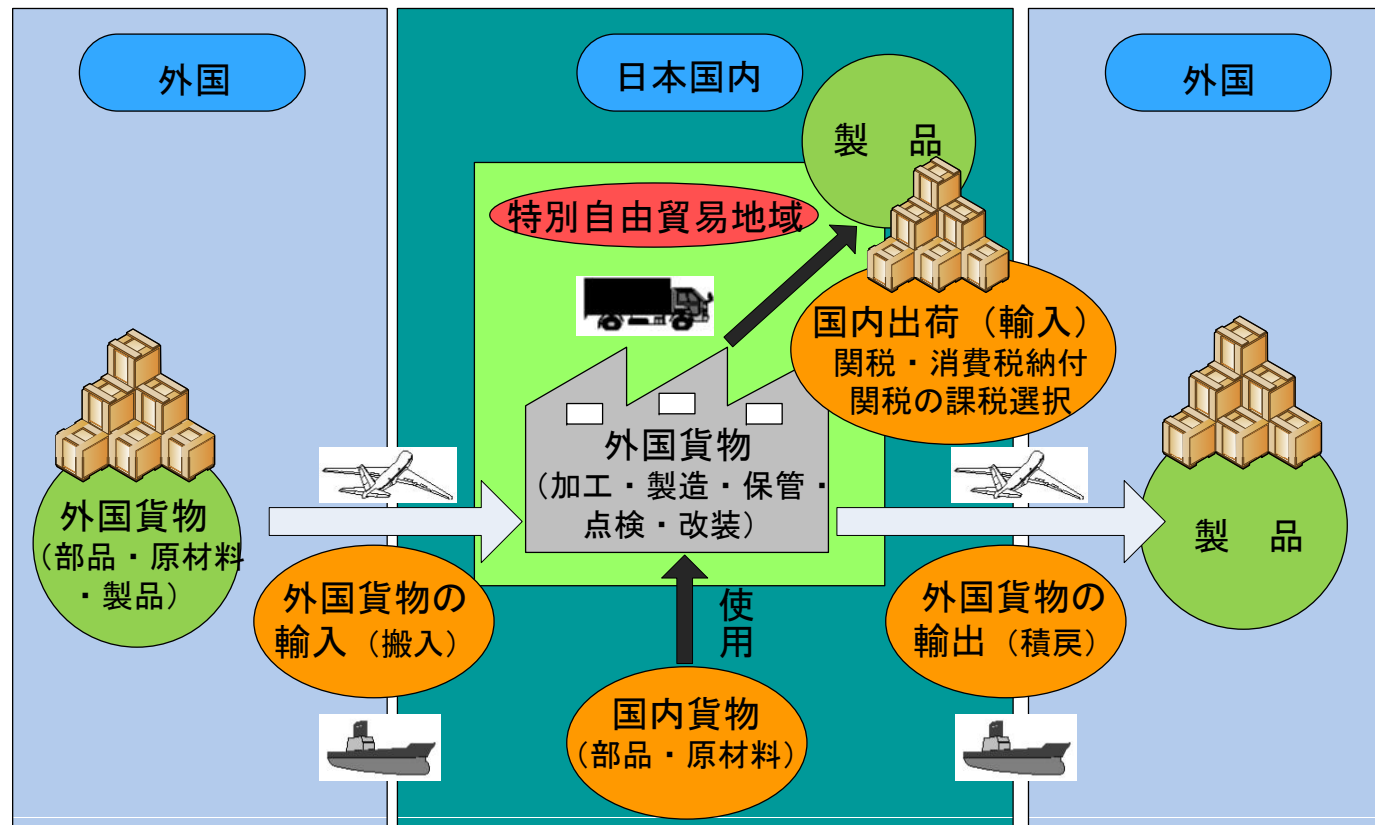
■融資制度

- ・ ふるさと融資
- ・ 自由貿易地域等特定地域振興資金（産業開発資金）
- ・ 自由貿易地域等特定地域振興資金（中小企業資金・生業資金）



5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

特別自由貿易地域



以下の場合には、関税・消費税の支払いの必要はない。

- 外国貨物である部品を加工・製造し、製品を輸出する場合。
- 外国貨物の保管・点検改装・仕分けを行う場合。
- 保管している外国貨物の返品や不良品の減却をする場合。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

北海道：北海道・韓国間での国際直行船試験運転の実施（平成19年3月）

【試験運航の概要】

実施時期：平成19年3月15日 苫小牧港出港
平成19年3月18日 釜山港入港
片道1航海

船 舶：外航船舶（PCC船）
船 名：MMM MERSEY（10,168GT）
航 路：苫小牧港～釜山港（754マイル）



【試験運航後の商談会の実施】

名 称：北海道企業訪韓商談会
開 催 地：韓国ソウル市
参加企業：北海道側・5社参加，韓国側バイヤー・21社参加
内 容：商談会及び北海道産商品のサンプリング（試供品提供）

※商談会等にあたっては、北海道からの新しい海上輸送形態としての国際直行船の航路開設の有効性を中心に韓国側企業に聞き取り等の調査を実施。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

東北：域内港湾・空港の利用促進による効率的な国際物流

○メンバー

経済団体・学識経験者・物流団体・港湾振興協議会・荷主企業団体・政府行政機関・
地方自治体・（社）東北経済連合会・東北運輸局・東北地方整備局 等

○検討内容と検討体制

東北経済連合会の提言を踏まえ第1回本部会を開催し、具体的検討内容と検討体制を決定。
→3つのWGを設置し、以下の内容に対して具体的に個別検討を実施。

①LCL（小口混載輸出）支援

低水準な外貿コンテナ貨物の自地域取扱率を踏まえ、小口貨物の東北港湾利用方策について検討。

②インランド・デポ（内陸通関拠点）の設置・活用

東北地方の港湾・空港の利用につながるインランド・デポの設置について検討。

③ポートセールスの促進

荷主が具体的なメリットを実感し、東北地方の港湾・空港の利用につながる効果的なポートセールス方策について検討。

○今後のスケジュール

平成19年9月以降	「WG立ち上げ」「各WG開催」
平成20年2月頃	第2回本部会：提言の取りまとめ
	・課題克服に向けた具体的戦略
	・官民一体となった取り組みの強化

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

関東：「京浜物流高度化行動計画」の策定（平成19年3月）

- 東京都・横浜市・川崎市・関連民間事業者・関東運輸局・関東地方整備局で、効率的な海上コンテナ輸送体系の実現に向けた協働による取り組みを推進。
- 多様な関係者からなる「京浜港物流高度化推進協議会」を設置（関東版国際物流戦略チームの「港湾物流部門」）。
- 平成19年3月、同協議会において関係者が目標や具体的な取り組み内容を共有し、協働して取り組みを進めていくことを目的とした「京浜港物流高度化行動計画」を設定。
- 行動計画においては、13の目標と25の施策を設定している。
- 現在、同協議会の下に設置された陸上・海上・鉄道WGにおいて、具体的な取り組み（社会実験含む）を実施中。

～実証実験の例～

【コンテナのはしけによる横持ち輸送】

期待される効果：CO₂の排出量の削減・臨海部における交通渋滞の緩和

【臨海部における海上コンテナの鉄道輸送サービスの拡充】

期待される効果：コンテナヤード待ち時間の短縮・荷役待ち時間の短縮・
一時仮置きの解消等の効果を確認

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

【コンテナのはしけによる横持ち輸送】実験の概要

混雑が著しいふ頭でののはしけ輸送の効果を検証するため実証実験を実施



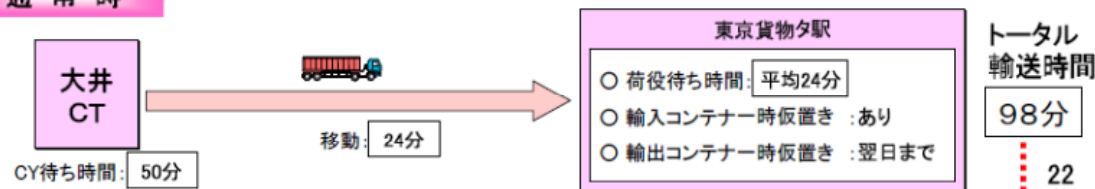
効果検証結果

- 海上航行・荷役とも順調に実施された
- 東京港～横浜港間を1.5時間で航行
- 荷役効率は1本あたり約1.5分（1時間あたり約40本）と高かった

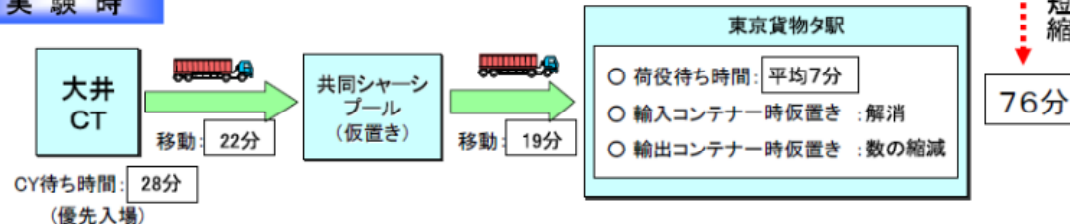
【臨海部における海上コンテナの鉄道輸送サービスの拡充】実験の概要

臨海部におけるショートドレイジ輸送の効率化や鉄道駅内での荷役の効率化について実証実験を実施

通常時



実験時



効果検証結果

- ・ショートドレイジ輸送等の改善効果が確認された

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

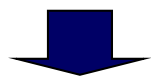
北陸：「中間提言」（平成19年3月）

国際物流機能の改善

多様な輸送経路への対応

企業の立地促進

国際物流機能の利用促進



《平成19年度実施予定の調査》

- ・ 物流機能の改善とその効果に関する検討
- ・ 地域間連携及び港湾間連携方策の検討

【地元の動き】

- ・ 物流関係60機関が結束して国際物流施策を検討
- ・ 金沢港に小口貨物円滑化支援施設の整備
- ・ 富山県が物流戦略チームを発足
- ・ 北陸経済連合会が物流強化委員会を設置
- ・ 新潟ートロイツァ間の国際フェリー航路開設の動きが活発化
- ・ 敦賀港振興協会が滋賀県に対して敦賀港利用促進セミナーを開催（3月）
- ・ 石川県が港湾利用促進に向けた企業動向調査を実施
- ・ 北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）敦賀支部が（社）敦賀港貿易振興会内に発足（9月）

《最終提言のイメージ》

北陸地域が首都圏・中部圏・近畿圏の対岸向け国際物流の玄関口として機能できる施策（ハード・ソフト）を提言する。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

中部：企業ヒアリング・物流改善・モーダルシフト

企業ヒアリングの取り組み（平成18年度）

- ・ 輸出比率が高く、海外生産を展開している企業。
- ・ 名古屋港、四日市港、清水港、中部国際空港の太宗荷主。
- ・ 総合物流企業。

→愛知県 6 社，静岡県 4 社，岐阜県 2 社，三重県 4 社

空港・港湾を活用した中部圏の物流改善への取り組み（平成19年度）

- ・ 背後圏の道路ネットワーク整備に対応した中部国際空港の圏域拡大と新たな需要喚起策の検討。
- ・ S e a & A i r による輸送や新たな物流拠点の形成など港湾と中部国際空港の連携を活かした施策の検討。
- ・ 24時間空港としての特性を活かしたサービスの拡大方策の検討。

外貿コンテナの海上モーダルシフトへの取り組み（平成19年度）

- ・ 19年度に「中部地方物流研究会・専門部会」で策定した実証実験計画案の実施及び検証。
- ・ 実証実験の結果を踏まえ、中部圏内の他港湾間内航フィーダー輸送の推進方策等の検討。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

近畿：～関西一丸！アジアとともに更なる飛躍を～（平成19年3月）

港と港の連携

→大阪湾諸港の包括的な連携の更なる深化など関西の港の産業競争力強化

港と道路の連携

→国際物流基幹ネットワークの形成

海港と空港の連携

→関西国際空港を活用した航空物流機能強化

これからの国際物流戦略チームの方向性

- ・本提言の戦略チーム一丸となつての取り組みと定期的なフォローアップ。
- ・国際物流戦略チームのもと、関西において国際物流に関する先進的な調査研究を行うとともに、国際物流効率化や産業競争力強化に向けた具体的な活動を行う
産学官連携による検討組織の設置について検討。

など

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

中国：産業の国際競争力強化に向けた緊急提言（平成19年6月）

○基礎素材型産業を支える産業港湾の再生・機能強化

世界的なバルク貨物船大型化への対応やバルク貨物船の効率輸送のための
ハード・ソフト施策の提示

（バルク拠点港の整備・巨大船対応整備・受益者負担制度の拡充など）

○東アジア各地域とのシームレスな貨物輸送ネットワークの実現

海上コンテナ貨物や国際航空貨物の効率的な輸送ネットワークを構築するための
ハード・ソフト施策の提示

（ダイレクト輸送体系の確立・スーパー中枢港湾との連携・アクセス道路整備など）

○臨海部コンビナートのリノベーションを進めるための各種支援

臨海部コンビナートが21世紀のコンビナートに生まれ変わるための土地利用等に
関する各種支援策の提示

（臨海部遊休地の有効活用・官民が協力した埋立の実施など）

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

四国：戦略提言（平成19年3月）

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ずること。

○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、以下の措置を講ずること。

- 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。

○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。

5. 今後の検討課題（提言の取りまとめに向けて）

北部九州：～『東アジアの北部九州』を目指して～（平成19年3月）

1. 国際RORO機能の強化

→トレーラー等による輸出入のシームレス化実現。

2. 外資コンテナ機能の強化

→12フィート、45フィート等多様なコンテナサービス向上の実現。

3. ロジスティクス・ハブ機能の強化

→内陸部から臨海部のロジスティクス・ハブへと貨物の集約による輸送コスト・事務手続き等の低減の実現。

4. 国内輸送網との結節機能の強化

→鉄道輸送・内航フィーダーとの結節機能強化等による輸送コスト・環境負荷低減の実現。

5. 国際航空路線拡充等による多様な輸送手段の強化

→国際航空路線拡充の実現。

6. 国際物流基幹ネットワークの推進の強化

→国際標準コンテナや企業のサプライチェーンに対応した道路整備による荷主から北部九州港湾・空港への円滑な国内輸送の実現。