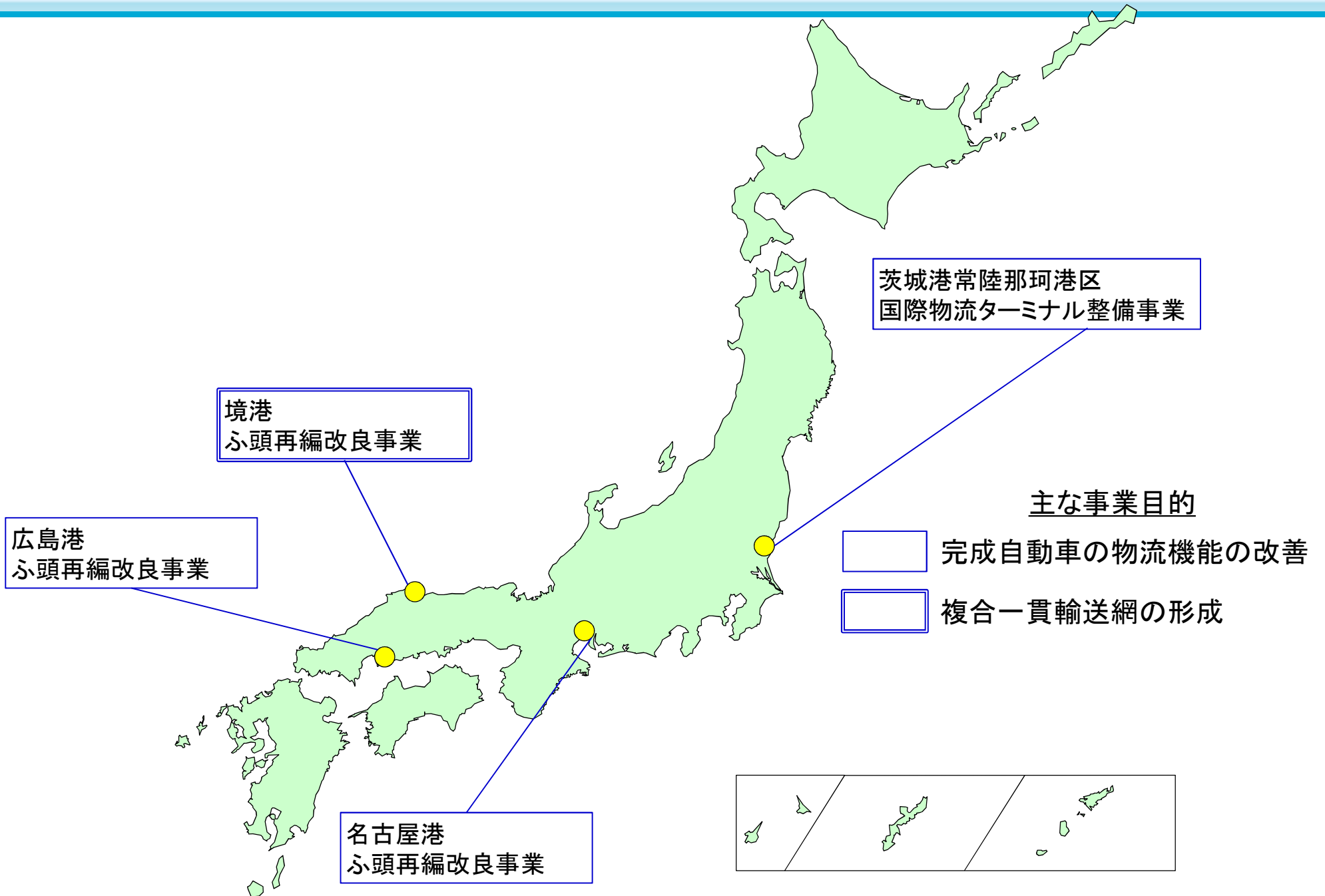


# 平成27年度新規事業候補について

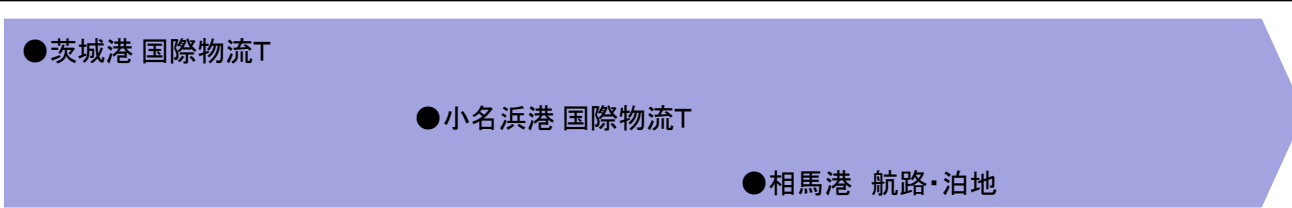
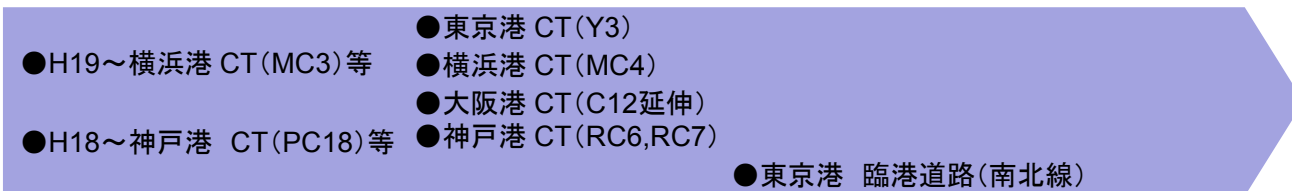
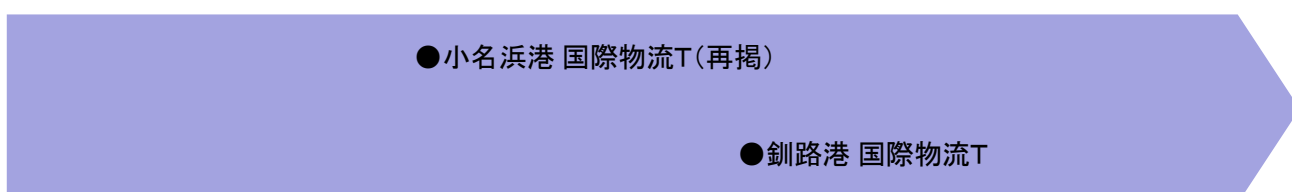
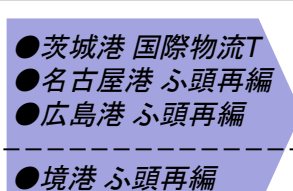
---

国土交通省 港湾局

# 平成27年度新規事業候補 位置図



# 主な港湾政策と新規事業採択の経緯

	H24d	H25d	H26d	H27d	備考
各種計画等		●日本再興戦略		●経済財政運営と改革の基本方針2014 ●日本再興戦略改訂2014 ●国土のグランドデザイン2050	H23、H26改正 港湾法(コンテナ)  H25改正 港湾法(バルク)
復旧・復興等	 <ul style="list-style-type: none"> <li>●茨城港 国際物流T</li> <li>●小名浜港 国際物流T</li> <li>●相馬港 航路・泊地</li> </ul>				～H27年度末まで 集中復興期間
国際コンテナ 戦略港湾政策	 <ul style="list-style-type: none"> <li>●H19～横浜港 CT(MC3)等</li> <li>●H18～神戸港 CT(PC18)等</li> <li>●東京港 CT(Y3)</li> <li>●横浜港 CT(MC4)</li> <li>●大阪港 CT(C12延伸)</li> <li>●神戸港 CT(RC6,RC7)</li> <li>●東京港 臨港道路(南北線)</li> </ul>				H28年度まで 16m以上の大水深 コンテナターミナル 3バース から12バースに [日本再興戦略]
国際バルク 戦略港湾政策	 <ul style="list-style-type: none"> <li>●小名浜港 国際物流T(再掲)</li> <li>●釧路港 国際物流T</li> </ul>				
地域の基幹産業 の競争力強化 [地域の活性化]	<ul style="list-style-type: none"> <li>●茨城港 国際物流T(再掲)</li> <li>●境港 国際物流T</li> <li>●広島港 航路・泊地</li> <li>●浜田港 臨港道路</li> </ul>		●三河港 ふ頭再編	 <ul style="list-style-type: none"> <li>●茨城港 国際物流T</li> <li>●名古屋港 ふ頭再編</li> <li>●広島港 ふ頭再編</li> <li>●境港 ふ頭再編</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大分港 複合一貫輸送T</li> <li>●平良港 複合一貫輸送T</li> </ul>		●東予港 複合一貫輸送T		

※国際物流ターミナル整備事業: 国際物流T  
 ※国際海上コンテナターミナル整備事業: CT  
 ※複合一貫輸送ターミナル整備事業: 複合一貫輸送T

# 政府の計画・方針等

## 経済財政運営と改革の基本方針2014 -デフレから好循環拡大へ- (平成26年6月24日閣議決定)

- ◆ アベノミクスの効果を全国津々浦々まで波及させることで、地域産業を活性化し、地域経済での好循環の実現を図る

## 「日本再興戦略」改訂2014 -未来への挑戦- (平成26年6月24日閣議決定)

- ◆ 日本企業の中長期的な収益性・生産性を高めるためには、グローバル競争に打ち勝つ攻めの経営判断の後押しが重要であり、現実的に収益を向上させていくために、国が責任を持って、世界トップクラスの事業環境を整備することが必要
- ◆ 地域においても、グローバルに競争力のある地域企業を核とした産業が牽引する活力ある地域をめざし、総合的な政策を推進

## 国土のグランドデザイン2050 -対流促進型国土の形成- (平成26年7月4日国土交通省公表)

- ◆ グローバル化がますます進展していく中では、製造業の国内回帰に向けた取組が、国際社会の中での日本の存在感を高める上で重要
- ◆ 各地域において、戦略的に成長産業とすべき産業と目標を設定し、国が連携して、戦略的に各地域の成長産業を育成
- ◆ 各産業分野における立地・投資環境を向上させるため、物流の効率化及び機能強化等を推進し、効率的な生産・輸出を実現する仕組みを構築することにより、地域の産業競争力の強化を図る

# 基本方針の関係箇所【抜粋】

## I 今後の港湾の進むべき方向

### 1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

#### (1) 海上輸送網の基盤の強化

#### ② バルク貨物等の輸送網の強化

自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。

#### ③複合一貫輸送網の強化

複合一貫輸送（フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の一層の利用促進が期待されている。

# 1. 完成自動車の物流機能の改善

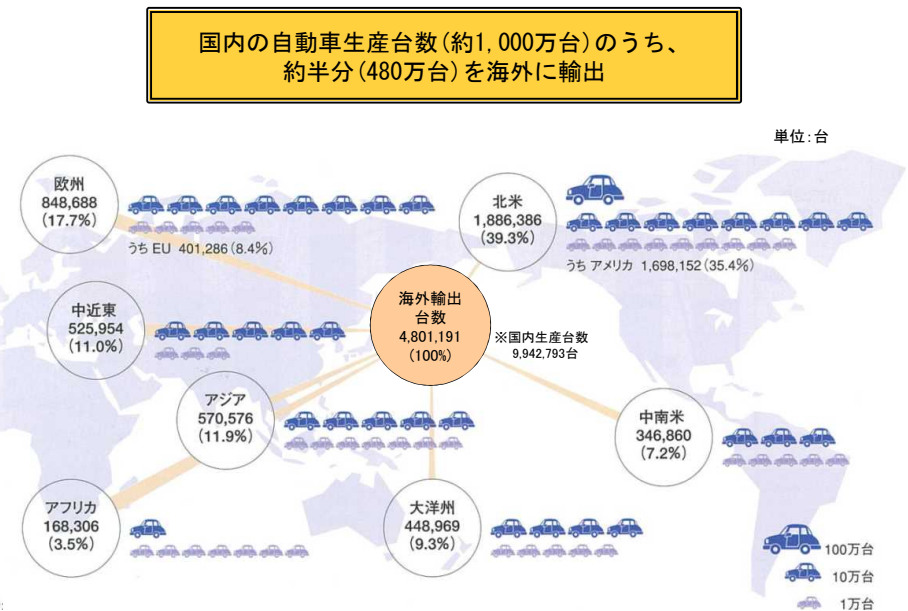
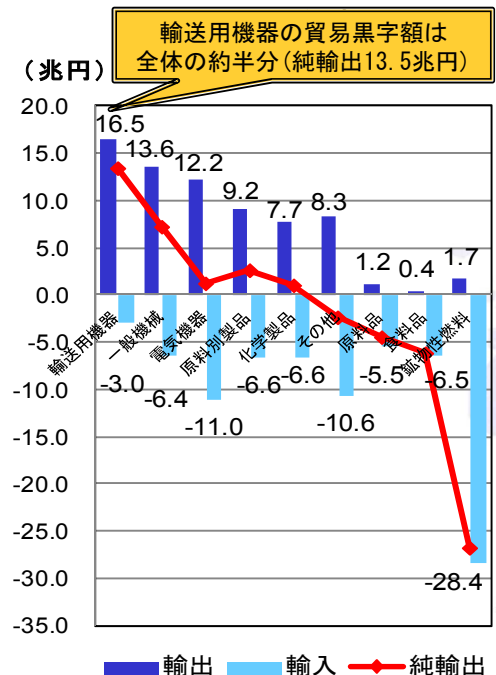
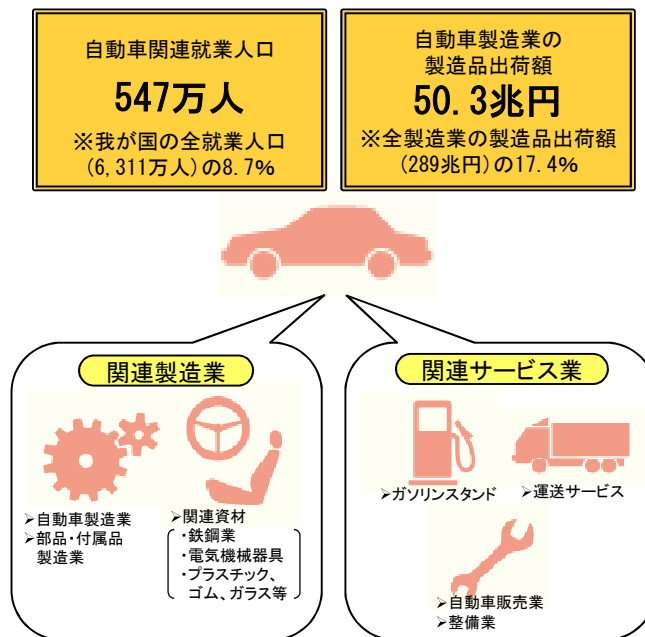
# 自動車産業の我が国経済に占める役割

## ○地域の経済・雇用を支える自動車産業

- ◆自動車産業は我が国最大の雇用の担い手。就業人口は全体の約1割(547万人)。
- ◆自動車産業は全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業。自動車製造業は全製造業出荷額の約2割(50兆円)。
- ◆自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭。貿易黒字額の約半分(13兆円)を占め、貿易赤字幅の拡大を抑制。
- ◆日本メーカーが国内で生産する自動車(994万台)のうち、約半分(480万台)を海外に輸出。
- ◆研究開発や設備投資等でも大きなシェア。

商品別輸出額：14兆2,411億円(20.4%) \*全輸出額中の割合<2013年>  
 研究開発費：2兆2,062億円(20.1%) \*全製造業中の割合<2012年度>  
 設備投資額：7,870億円(20.6%) \*全製造業中の割合<2013年度計画額>

(出典)自動車工業会資料



(出典)日本の自動車工業2014(一般社団法人 日本自動車工業会)

(出典)貿易統計(財務省) ※2013年度確報値

(出典)日本の自動車工業2013(一般社団法人 日本自動車工業会)

# 完成自動車の物流に係る港湾機能の課題と解決の方向性

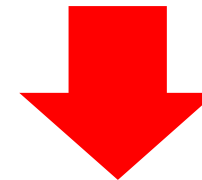
## 民間企業からの声

- 船舶の大型化に伴う岸壁水深等の不足
  - ・港の岸壁水深不足による非効率な配船
- 荷さばき地やモータープールの不足・分散
  - ・横持ち費用の発生
  - ・荷役の長期化、リードタイムの増加
  - ・港内複数バース寄りの発生
  - ・トランシップ需要への対応が困難
  - ・積載率や寄港頻度の低下
- 非効率な陸上輸送の回避
  - ・交通渋滞に起因する定時制の確保が困難
- 震災時の対応
  - ・岸壁の耐震化が図られていない
- 港湾施設の老朽化の進行
  - ・荷役作業への影響を懸念



## 今後の方向性

- 大型船舶に対応した岸壁の整備
- 荷さばき地、モータープール等の大規模用地確保
- 背後道路ネットワークと連動した生産機能強化
- 災害時の物流機能維持に寄与する岸壁等の耐震強化
- ふ頭再編を含めた戦略的な老朽化対策



国内の自動車産業の競争力強化



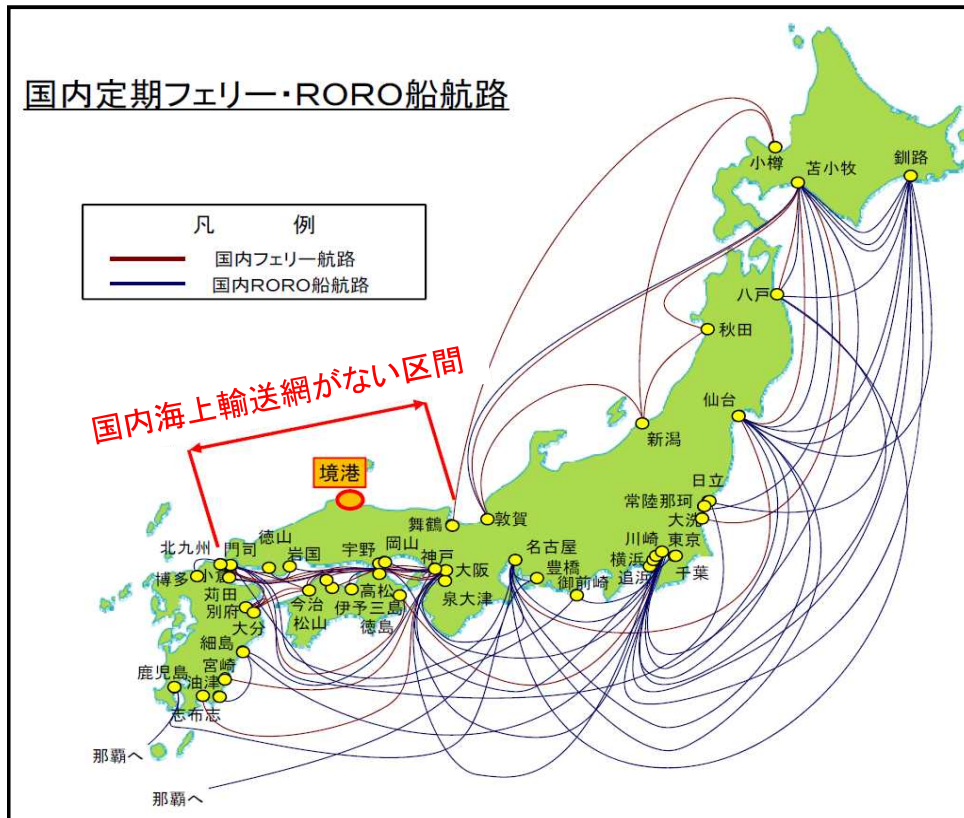
## 2. 複合一貫輸送網の形成

～国内海上輸送網のミッシングリンク解消による物流効率化～

# 国内海上輸送網におけるミッシングリンクの存在

- 山陰地域は、国内海上輸送網のミッシングリンクとなっている。鉄道輸送も山陽側ルートであり、国内長距離輸送の機能が脆弱な状況となっている。
- このため、長距離輸送もトラック輸送によらざるを得ず、非効率な物流体系となっており、当該地域を発着する貨物の物流コスト・時間の増大が国内販路拡大の妨げとなっている。
- また、トラックドライバーは、不規則な労働環境や労働時間の規制等から人手不足が生じている。

【現状の国内定期航路ルート】



※日本海側の定期航路については、舞鶴港から北九州港までの区間について定期航路が就航していない。

【非効率な長距離輸送の例】



# 山陰地域（鳥取県・島根県）の企業集積の状況

○山陰地域においては、高速道路網や工業団地の整備が進展し、多数の企業が進出。境港周辺においても、製造業の水平分業化が進むアジアとの近接性から、電子・電気・機械部品メーカーが約580社立地しており、特に電子部品等製造業については、中国地方立地企業の約40%が集積。全国と比較しても集積度が高い。

○また、製材・合板、製紙・パルプ、リサイクル、水産加工などの製造業も多数集積しており、新規設備投資も進んでいる。

製造品出荷額等に占める主要品目別構成比(%)

	全国	山陰	鳥取県	島根県
食料品	8.6	11.1	16.2	7.2
木材・木製品	0.7	2.6	2.5	2.7
パルプ・紙	2.5	6.3	12.1	2.0
電子部品・デバイス	5.5	20.0	29.1	13.1
情報通信機械	3.4	12.3	8.8	14.9

山陰地域(鳥取県・島根県)における工業団地と境港周辺の企業進出状況

