

フ ロ グ ラ ム

第51回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 26 年 6 月 5 日(木) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテルセントラーザ博多 3 階 花筐の間

講 師 国土交通省 港湾局 港湾経済課
課長 河原畑 徹 氏

テ ー マ 最近の港湾行政の動向と九州地方の港湾の状況について

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30

主催者挨拶 (公財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35

来賓挨拶 九州運輸局
局 長 竹 田 浩 三 様

◎基調報告

13 : 40

最近の港湾行政の動向と九州地方の港湾の状況について

国土交通省 港湾局 港湾経済課
課長 河原畑 徹 氏

◎自由討論

15 : 10

自由討論

◎閉 会

15 : 30

閉 会

河原畑 徹 (かわはらばた とおる) 氏プロフィール

1966 年生 福岡・鹿児島出身、東京大学経済学部卒業

1990 年 4 月 運輸省 入省

その後、中国運輸局地域交通企画課長、岩手県交通政策課長、
日本貨物鉄道(株)経営企画部副部長などの要職を経て

2006 年 4 月 内閣官房郵政民営化推進室企画官

2007 年 7 月 国土交通省港湾局総務課企画官

2008 年 7 月 " 航空局空港部東京国際空港企画室長

2011 年 4 月 九州運輸局企画観光部長

2012 年 9 月 国土交通省港湾局港湾経済課長 現在に至る

最近の港湾行政の動向と九州地方の港湾の状況について

現 国土交通省 航空局
 交通管制企画課長 河原畑 徹
 (前 国土交通省 港湾局 港湾経済課長)



日時 平成 26 年 6 月 5 日 (木)
 場所 ホテルセントラーザ博多

主催 (公財)九州運輸振興センター
 後援 日本財団
 九州運輸局 JR九州

皆さんこんにちは、ただいまご紹介頂きました、国土交通省港湾経済課長の河原畑と申します。前職は九州運輸局の企画観光部長を務めておりましたので、今日お集まりの方の中にはその時にお世話になった方々もおられます。

現在港湾局で、180度違う分野を担当しておりますが、本日は港湾行政と九州地方の港湾の状況についてお話しさせていただきます。

まず世界・日本の物流動向というところに触れて、港湾行政における主要政策課題と九州の港湾、そして海上物流の変化の兆候とこれからの港湾という流れでご説明させていただきます。

○世界・日本の物流動向

2011年の世界の海上荷動き量は89・5億トン。その中で貨物構成をみると、20フィートや40フィートのコンテナが16%。また、乾いたバラ積み貨物、ドライバルクと呼ばれるものが41%、その内訳は穀物4%、鉄鉱石12%、石炭11%等となっています。それから液体(リッキド)バルクは代表的なのがタンカーで運ばれる原油、ガソリン、軽油な

どの石油製品、それからガス(LNG、LPG)等で33%です。その他、自動車、大型機械等が10%となっています。

我が国の貿易量・貿易額の構成比は、総貿易量12億トン、総貿易額は約134兆円となっています。(資料1)この内、航空で運ばれているのが僅か0・3%、それ以外は海上輸送ということで貿易量の99・7%は港を通じて出入りしています。この内コンテナ以外で輸送されるものには鉄鉱石や石炭、穀物といったもので大半が海外に依存しています。鉄鉱石、とうもろこしは100%、石炭についても99・3%輸入。また、身の回りの製品も国内生産から国外生産に移ってきて、2000年から2010年の10年間で輸入依存の割合が高まっている状況です。

港湾取扱貨物量の推移は、ここ50年くらいで、オイルショックを除き基本は拡大基調となっています。2001年以降、中国のWTO加盟あたりからぐっと拡大しています。

○港湾行政における主要政策課題と九州の港湾

このような動向を踏まえた上で2013年6月14日に閣議決定され

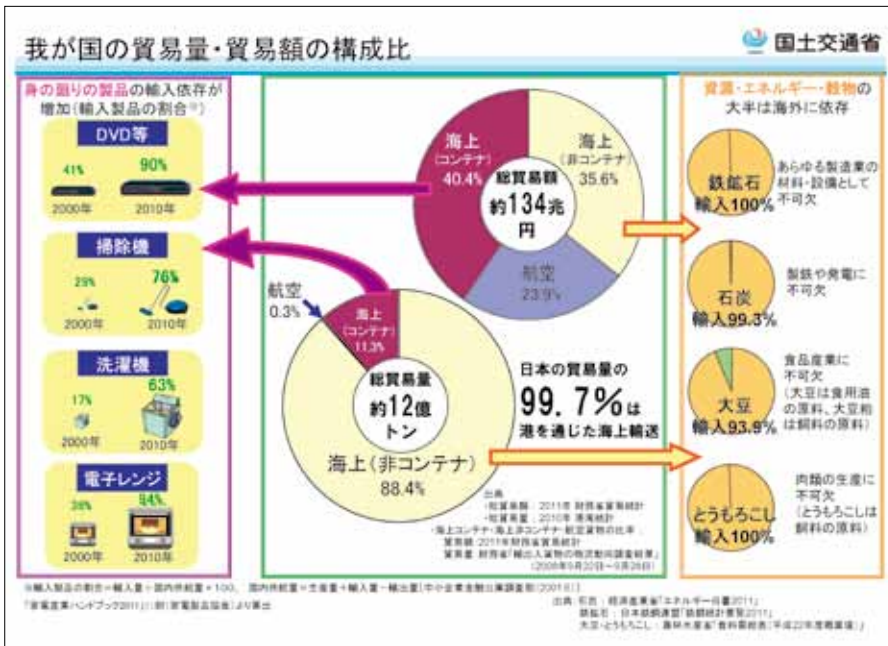
た、骨太の方針と言われている経済財政運営と改革の基本方針があります。その第2章「強い日本、強い経済、豊かで安全・安心な生活の実現」の中で、国土の強靱化、防災、減災の取組み、資源・エネルギーの経済安全保障の確立、戦略的外交の推進等、また第3章の「経済再生と財政健全化の両立」では、21世紀型の社会資本整備に向けて、こういったところが港湾と関係してきます。

このような政府全体の方針を受けて、国土交通省の港湾局において、まずは東日本大震災からの復興をしっかりと取り組んでいくということと、それから国際競争力の強化、地域の活性化、国土強靱化、インフラシステムの海外輸出、海洋資源の開発・利用、港湾における環境対策などが主要政策となっています。

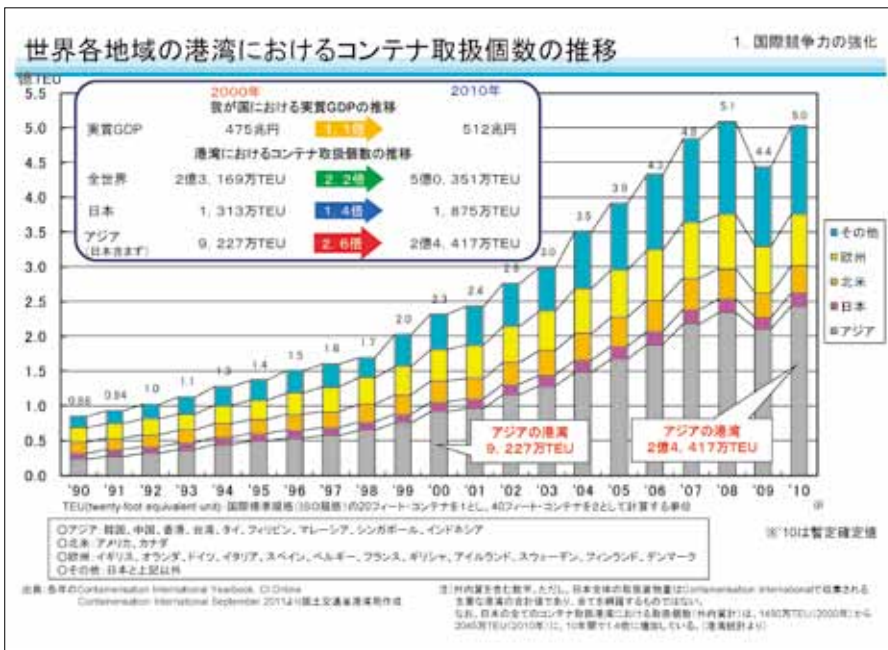
1 国際競争の強化

(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移は2000年から2010年の10年間、日本の実質GDPはこの間、1・1倍となっています。(資料2) GDPが1・1倍の伸びにとどまる中で、日本の港湾の取扱コンテナ数というのはそれを



資料 1



資料 2

上回る1・4倍ですが、日本以外のアジアはもつと成長していて、日本を含まないアジアは2・6倍、全世界で見ても2・2倍の取扱量です。こういった世界の中で、アジアの中の日本のポジションというのが相対的に下がっている状況です。

アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物個数を1982年と2012年

年で比べてみました。1982年アジアでは香港が3位、続いて4位に神戸、10位に横浜が入っていました。しかし2012年では、1位に上海、シンガポールが2位、香港の3位は変わりませんが、9位のドバイを除いて10位までを中国や韓国の各港が占めています。日本は東京が28位、横浜43位、名古屋50位、神戸

52位となっています。日本も取扱個数自体は増えていますが、中国の各港、韓国、シンガポールが大きく伸びてきているということです。欧米各港も相対的にポジションが下がっています。

このようにアジア各国の経済成長が如実に表れてきています。周辺の状況としては船の大型化が

さらに進んでいます。コンテナの取扱個数が増えてきているので、それを運航している船会社としては、輸送コストを下げるため1回当たりに運ぶコンテナを増やさねばなりません。この先も船の大型化はますます進むと思われます。1990年代パナマ運河の幅が大型化の上限のように規定されていて4000TEU前後でとどまっていた。しかしその後、北米航路は北米東岸に行っていたものが、パナマ運河を使わずに、北米西岸着港後、鉄道で運ぶという輸送形態ができて、パナマ運河の幅を超えて大型化が進んできたということです。今、一番大きいのが18000TEU、こういった船まで出てきているところで、この18000TEUというのは全長400mということなので、縦にしたら東京タワーよりも高くなるほどの船の長さです。その位の船になると、岸壁水深も満載の場合にはマイナス18m位必要になってきます。

コンテナターミナル規模の国際比較では、バース延長が横浜の南本牧ふ頭700m、神戸港ポートアイランド2500mで、釜山6815m、上海3000m、香港8409mとなっており、どこも岸壁延長の長さもさることながら、背後のコン

テナヤードも広大な敷地を有しています。それからガントリークレーンの密度も横浜5基、神戸18基ですが、上海34基、香港92基となっていて、当然ですが、バース延長に比例してガントリークレーン数も多くなっています。

日本に寄港するコンテナ航路ですが、大型のコンテナ船が入ってくるメインルートは、ヨーロッパとアジア、アジアと北米を結ぶ航路となっています。欧州航路では神戸から何ヶ所か日本の港を通り、香港、シンガポール等を通って、ハンブルグ、ロッテルダムに行く。ジブラルタル海峡、地中海を通ってスエズ運河、インド洋、南シナ海、東シナ海とこういったルートで往復しています。それから北米航路では北米西岸のオークランドやロングビーチと東京や韓国釜山、中国上海等を往復しています。このような形で運航されていますが、先ほど言いましたように、コンテナ船の大型化が進んでいますので船会社は輸送コストを下げるため、一度に大量の荷物を揚げ積みができるような港に寄港地を絞り込むようになりました。経済発展を続けている中国から出入りする物量というのが非常に多くなっていて、ヨーロッパとアジアを結ぶ航路で

は、日本まで来ないで中国や釜山で折り返していく、このような動きが出ています。日本についてはフィーダー輸送になっています。この先、物量が増えなければヨーロッパ航路はますます減少していくと思えます。北米航路の場合は日本はまだ地理的には有利な状況で北米に行く場合の1番最後の港、北米から来る最初の港になります。

アジア主要港の欧州寄港便数では、その中でも中国、特に上海の伸び方が顕著でして、シンガポールでも横ばい又は減ってきています。香港や釜山についても横ばいという中で日本の各港は、減少を続けています。北米航路につきましては、まだデイリーのサービスを維持できるようなになっていますが、欧州航路については週2便まで減少してきているという状況です。

この状況下、釜山港等東アジア主要港でのトランシップの比率が上がってきています。日本を発着する貨物の内、釜山港など東アジアの主要港でトランシップされているものが1割弱程度あります。北米、ヨーロッパ行き寄港地が絞り込まれる中で日本が外されていくということになると、日本の産業の競争力にかなり影響してくるので、これ以上の

基幹航路の減少に歯止めをかけねばなりません。

そういったことで取組んでいるのが国際コンテナ戦略港湾政策です。

(資料3) ヨー

ロッパや北米の基幹航路を維持拡大し、企業の立地環境を向上させ経済の国際競争力を強化し、雇用と所得の維持・創出を図るということを目的としています。この目的の実現のため、欧米航路の寄港拠点として、京浜港と阪神港を国際コンテナ戦略

港湾に選定しました。基幹航路の就航を維持・拡大するためにハード・ソフト一体となった施策を集中して講じる。現況では直接寄港ルートと釜山や上海、シンガポール等での積替えのルートが両方あるということ。で選択の余地があります。しかし、日本への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港

ルートの減少となり、他の積替えルートとの比較による価格交渉力を失うこととなります。さらに色々な船会社に聞いてみますと、積替えだけになってくると、日本で扱う物量を運びきれなくなるんじゃないかというところで、積み残したことになる、遅延リスク、荷傷みのリスクも懸念されます。こういうことから、

「国際コンテナ戦略港湾政策」の概要

1 国際競争力の強化

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、
企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化
 ⇒ **雇用と所得の維持・創出**

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

実現のための方策

- ① 内航をはじめとするフェーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ② ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設の整備等による荷主サービスの向上
- ③ 大水深コンテナターミナルの整備によるコンテナ船大型化の進展への対応
- ④ 港湾運営会社の指定による「民」の視点での戦略的港湾運営の実現
- ⑤ 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減

東アジア主要港から我が国へ

京浜港（東京港・横浜港・川崎港）と阪神港（大阪港、神戸港）に欧米向けの貨物を集約させようというものです。大型化する船に対応したコンテナターミナルの整備、あるいはゲートオープン時間拡大による24時間間などを推進していく。

しかしこの政策が実施され3年程たった今、海運、物流等を取り巻く環境は目まぐるしく変わってきています。船舶の大型化も、この政策を始めた段階では15000TEU位だったものが、現況では18000TEUと大型化がさらに進んでいます。

船会社同士がアライアンスを組んで航路を再編するという動きが出てきています。まずひとつはG6アライアンス。Hapag-Lloyd（独）・東方海外航運公司（香港）・日本郵船が入っているグランドアライアンスと、American President Lines（米）・現代商船（韓）・商船三井が入っているニューワールドアライアンスが結成したものです。平成24年3月からサービス開始されていて、欧州航路が週2便から週1便に減りました。アライアンスにもう一つ大きな動きがあります。デンマークのマースク社、それからスイスのMSC、フ

ランスのCMA-CGM、この3社はコンテナを取扱う船会社の世界1、2、3位です。この世界トップ3がP3ネットワークというアライアンスを組んで運航するということが、本年中にもサービス開始予定となっています。

北米欧州航路における各アライアンスの船腹シェアですが、G6アライアンスは北米航路で一番高いシェアを持っていて32%です。そしてP3は欧州航路に強く、アジア・欧州航路の中で46%に達しています。この2つに加え、CKYHEアライアンス（C・コスコ、K・日本のK・LINE川崎汽船、Y・ヤンミン、H・ハンジン、E・エバーグリーン）ですが、これはアジア・欧州航路で23%に達しています。またアジア・北米航路では、単独で参入しているエバーグリーンを除いたCKYHEアライアンスでサービスを提供しています。

コンテナ船の大型化、それからアライアンスによる基幹航路の再編など海運、港湾を取り巻く情勢の変化に対応するため国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会を立ち上げました。この手の委員会は、学識経験者の方に座長をやっていたのが一般的だったのですが、本委員会では

港湾局を担当している副大臣が座長を務めています。委員会の構成は学識経験者、関係する業界関係者などに加えて、荷主も委員に加わって頂きました。他にも経団連、商社、メーカー、自動車、こういったところの方に意見をお聞きしながら進めています。

コンテナを取り扱う港湾の課題として、釜山と比較

してみました。

（資料4）釜山港の場合にはコンテナターミナルの運営を、釜山港湾公社（BPA）という国100%出資の会社が行っている、釜山に多くの貨物を集めてくるための取組みを精力的に進めています。それから、コンテナターミナル背後への企業立地を政策的に進め、用地価格が低廉化されていて、日本の京浜阪神の用地賃貸料と比べると、平米あたり単

価が2桁くらい違ってくるという話もあります。他にも手厚い税制の優遇などを行って流通加工系企業の誘致を進めています。日本の物流企業もかなり進出しているようで、日本の港湾はロジスティクスハブ機能の面で大きく後れをとっています。またハード面で見ただけの場合にも、大水深

国土交通省

我が国港湾の課題

● 基幹航路便数の減少を、我が国の港湾の課題としてとらえると、

- 釜山港では、釜山港湾公社(BPA:国100%出資会社)が中心となり、大規模かつ多種・多様な積替・集貨支援策を実施している。 ⇒ **集貨力不足**
- 釜山新港では、①用地価格(賃貸料)の低廉化、②法人税・所得税一定期間免除など手厚い税制優遇策等により、流通加工系企業の誘致を進めており、我が国港湾は、**ロジスティクスハブ機能の面で大きく遅れをとっている。** ⇒ **創貨力不足**
- 我が国港湾では、釜山港等と比べ、コンテナターミナルの岸壁水深や、ヤードの広さにおいて、**大型コンテナ船への対応が不十分**である。 ⇒ **港の競争力不足**

釜山港におけるコンテナ積替・集貨支援策

釜山港においては、釜山港湾公社が多種多様な積替・集貨支援策を実施。
-インセンティブ措置(増加量支援等)
-消費税免除措置(積替ターミナル利用支援等)

強力な企業誘致策により立地が進む釜山新港背後の流通加工団地

釜山新港背後では以下のような優遇策により流通加工系団地が多数立地
-低廉な用地価格
-法人税・所得税、固定資産税等の一定期間免除
-関税制度の優遇
(原料課税、部品課税の選択が可能等)

コンテナターミナル規模の国際比較

【水深10m以上の岸壁数】

国名	韓国	中国	日本
2015年	3	5	21
2016年	5	16	23

※ 韓国は水深10m以上の岸壁数を比較対象としている。
※ 中国は水深10m以上の岸壁数を比較対象としている。
※ 日本は水深10m以上の岸壁数を比較対象としている。

「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の総合的取組が必要

も足りていません。貨物の集約、利便性を高める等、総合的に取り組んでいく必要があるのではないのでしょうか。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終とりまとめでは、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」、そして国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」この3本柱の施策を総動員して進めていくとされています。(資料5) 政策目標としましては、概ね5年以内に日本に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るために、欧州基幹航路を週3便まで増やすとともに、北米航路のデイリー寄港も維持・拡大する。またアフリカ、南米等現状で寄港が少ない航路の誘致も進める。それから、概ね10年以内の目標として、日本立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実させていく。このような目標を立ててやっていくとしています。

では東京・横浜・川崎、阪神では神戸・大阪といったように港湾管理者ごとに設けられています。これについては年限を区切って、それぞれの地域で統合するというのが法律上定まっております。京浜で1つの港湾運営会社、阪神でも1つの港湾運営会社になります。今年度から来年度にかけてこれらの統合が進められる予定です。京浜と阪神が統合してできた2つの運営会社が、集貨し貨物を増やす取り組みをし、またコンテナターミナル周辺の渋滞対策等を講じる。これらの取り組みに国が事業費の半分を補助するというものです。

戦略港湾背後による産業集積による創貨ということで、これも創貨の取り組みとしては第一歩というところだと思います。なかなか地代を下げるところまでには踏み込めていません。それでもコンテナターミナルの背後に立地する物流施設を促進する観点から、荷さばき施設(上屋)に加えて保管施設(倉庫)を整備する民間事業者に対して、無利子貸付制度を創立しました。事業費の貸付率は国・3、港湾管理者・3、民間事業者・4となっています。

競争力強化の取り組みでは、先ほどの港湾運営会社に国が出資する制度があります。港湾運営会社と

はどういったものかを先ほど少し触れましたが、これまで港湾管理者がほぼ100%出資の会社でしたが、ここに国も参加し、国、港湾管理者、民間事業者が一体となって協働できるような体制をつくり、全国的見地から様々な課題に対応していく。それから、港湾運営会社の財務基盤を強化して設備投資の促進を図っていく。こういったようなことを狙いとして国を出資を実現するために港湾法の改正をこの通常国会に提出しました。

この港湾法の改正ですが、公布は平成26年5月1日、施行は公布の日から3月を超えない範囲ということですが、今準備を進めているところですので、国の出資の実現、倉庫に対する無利子貸付の実現、さらに民有護岸等に対する無利子貸付の実現。東日

本大震災の際、青森から千葉にかけての太平洋側の港が多数被災しました。港湾管理者が所有していたり、国が直轄で整備したところ以外、民間企業が自分で整備して管理している護岸も崩れて航路を塞いでしまった。物流に支障を来しました。このように大規模地震発生時に航路閉塞でサプライチェーンが分断さ

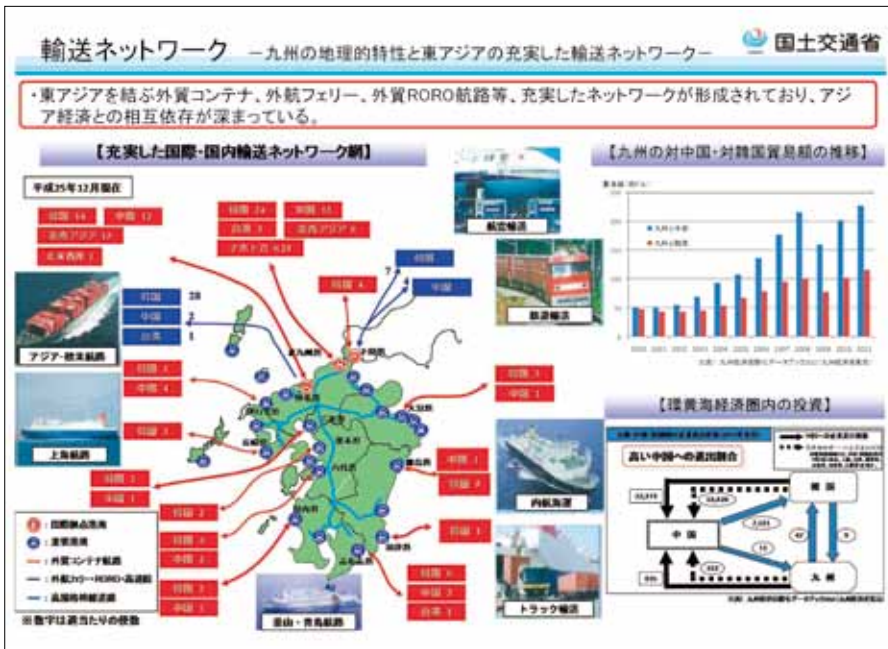
「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」の概要 国土交通省

コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路の再編等、海運・港湾を取り巻く情勢が変化する中、我が国の産業競争力の強化、ひいては国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「港の競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。

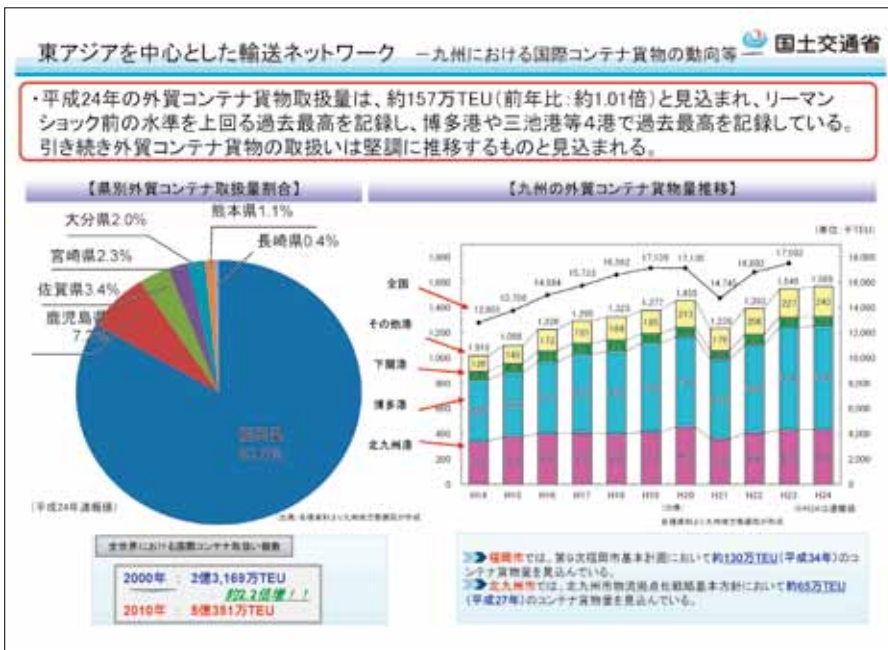
政策目標

- 概ね5年以内：国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致も進める。
- 概ね10年以内：国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実させる。

<p>国際コンテナ戦略港湾への「集貨」</p>  <ul style="list-style-type: none"> ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度の創設 ○国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証 	<p>国際コンテナ戦略港湾等背後への産業集積による「創貨」</p>  <ul style="list-style-type: none"> ○国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援の拡充 	<p>国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」</p>  <ul style="list-style-type: none"> ○コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化 ○国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進 ○国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資制度の創設
---	--	--



資料6



資料7

九州の特性が発揮できるのは国際フェリー・ROROの航路といったところで、中国・韓国航路では通常のコンテナだけではなく、鉄道コンテナ(12フィート)や、ばら積

平成24年の九州のコンテナ取扱貨物量ですが、九州全体で157万TEUでリーマンショック前の水準を上回っています。(資料7)博多港や三池港等4港で過去最高を記録し、引き続き外貨コンテナ貨物の取扱いは伸びてくるものと思われま

か。アジアへ欧米航路は世界的に寄港地の絞り込みが進んでいます。九州は東アジアに近く、外貨コンテナ、外航フェリー、外貨ROROの航路等ネットワークの充実が図られています。(資料6)このような地理的特性を活かして、アジア経済との相互依存をさらに深めていくことが重要です。

す。この他、フェリー・ROROの航路が週61便あり、2012年から2013年の1年間でも23%増加しています。欧米行き貨物についても、日本の競争力を高めていく観点から頂ければと思っています。

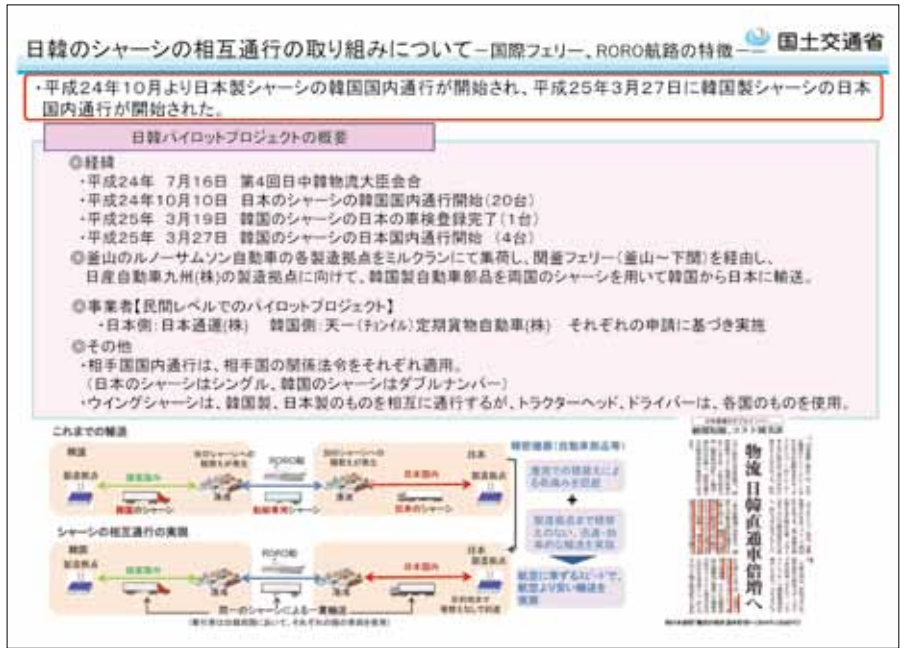
れないよう、民有護岸等の改良に對しても無利子貸付制度の創設がなされました。国際コンテナ戦略港湾では、京浜阪神で欧米航路をしっかりと維持していこうと取り組んでいます。九州地方の荷主企業等にはどんなメリットがあるのか。今、西日本から出て

いる貨物で欧米行きなのは釜山積替えというのが多くなっています。この先釜山等アジア主要港に欧米行きの貨物が集中し、阪神港に就航する国際基幹航路がさらに減少した場合、競争原理が働かなくなると、海上輸送運賃が上昇する懸念があります。阪神港の利用促進を行い、複数の経路を確保していく中で、安定的な経営を確保する。日本の信頼性の

高い貨物輸送により荷痛みや貨物積み残し等のリスク低減。やはり海外の港では自国の荷物優先といったことなどで積み残しリスクがあるのでも、日本直行のルートを確認するために、阪神港の欧米航路を維持していくということ。九州における阪神への国際フェリー航路は現在週11便となっていま

み、重量、長尺貨物などあらゆるタイプの貨物を輸送することができま
す。このRORO船の大きなメリッ
トは、コストが航空に比べて4割程
度でかなり経済的であるというこ
と。リードタイムについては多少か
かるにしても遜色はない上、CO₂
排出、環境にも優しいということ
で優位性を誇っています。このよう

なところのシェアが非常に高くなっ
て、博多という
他にも日産自動車九州のサプライ
チェーンマネジメントの戦略とし
て、関東よりも近い韓国、中国との
連携を試行しています。
日本と韓国でのシャーシの相互通
行の仕組みについてですが、民間レ
ベルでのパイロットプロジェクトが



資料 8

国際フェリー・RORO航路で九州の特性を生かせることができ
ます。

RORO航路の特徴として、北部九州港湾では取扱全国シェアNO1を誇る生鮮品、トマトと切花等の例があります。トマトについては、一番多いのは成

田空港ですが、港での取扱いは下関、博多のシェアが高く、切り花のユリで見た場合も、下関、博多とい

今進んでいます。(資料8)平成24年の日中韓の物流大臣会合で提唱され、平成25年3月、韓国製のシャーシの日本国内交通が開始されました。韓国のシャーシは韓国と日本のダブルナンバー、日本のシャーシはシングルナンバーの形で進んでいます。平成25年の3月に4台入って、今年も更に4台追加という動きが出ています。釜山のルノーサムソン自動車の各拠点をミル克蘭にて集荷し、関釜フェリーを経由して日産自動車九州の製造拠点に、韓国製部品を輸送するという取組みが進んでいます。

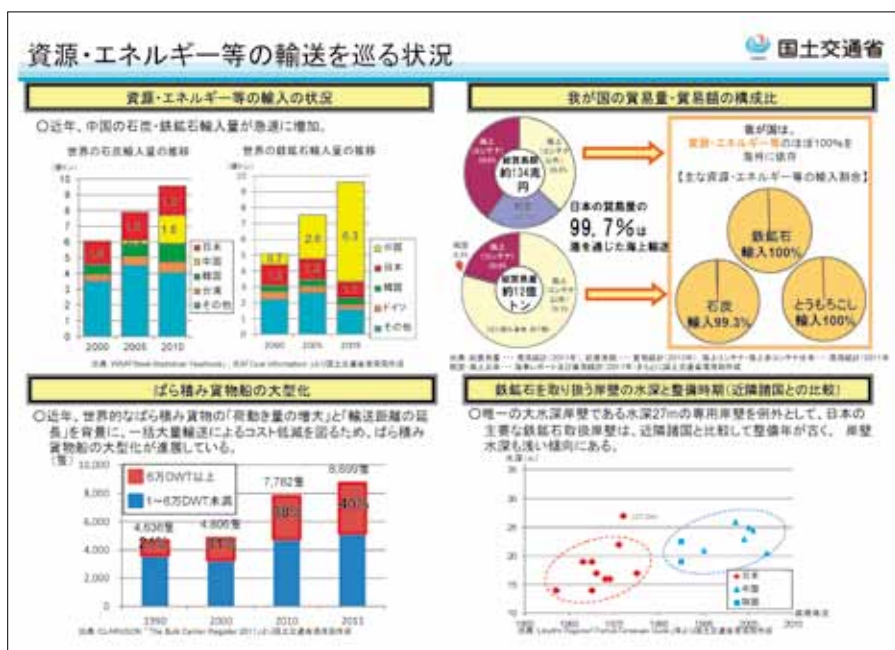
もう一つ進んでいるのが、45フィートコンテナ輸送の取組みです。40フィートと比べて1.5mほど長く容積も27%大きくなります。最大積載量は40フィートコンテナと変わらないので、軽くてかさばる貨物輸送に適しています。これは法規制によって、限定的に公道の走行しか認められていませんでしたが、昨年、宮崎県が県全域で構造改革特区に認定されました。全国でも宮城県の一部に続いて2例ということ、先行的な取組みです。

平成26年5月の道路局の方針で大型車両の通行の適正化方針というのが示されました。この中で過積載等の違反行為については厳しく対処する一方、効率的かつ迅速な物流の実現を目指していく、という二本立てでの取組方針が示されています。車両の大型化に対応した許可基準の見直しとすることで、45フィートコンテナ等の輸送における許可基準を見直し、今年度中に実施するというものです。

2 地域の活性化

(1) 資源・エネルギー等の海上輸送の効率化に資する輸入拠点の形成(国際バルク戦略港湾)

資源・エネルギー等のほぼ100%を日本は輸入に依存しています。これらの物資を安く、さらに安定して輸入していくことが必須となっており、大型船を活用した広域、効率的な海上輸送ネットワークの形成を図らなければなりません。日本では大型船に対応できる港が限られています。個別個別の港で大型化に対応する大水深化を進めるということは非効率的です。そこでまず、拠点となる港の大水深化を図り、企業間連携による海上輸送ネットワークの形成に取り組む。穀物、鉄鉱石、石炭などそれぞれについて輸入拠点となる港を集約し、国際バルク戦略港湾といった形で位置づ



資料9

穀物、鉄鉱石、石炭の主な輸出入と海上荷動きルートについてです。穀物については北米のニューオリンズやポートランド、南米のアルゼンチン、鉄鉱石についてはオーストラリア、それから石炭については、オーストラリア、中国というルートがあります。

国際バルク戦略港湾については、平成22年に公募し、平成23年5月にそれぞれ穀物、石炭、鉄鉱石の輸入の拠点となる港ということで選定されました。ばら積み貨物の安定かつ安価な輸入を実現し、日本産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図るということで、穀物については5港、石炭3港、鉄鉱石3港が選定されました。九州では穀物の拠点として志布志港

が選ばれています。また、法律上の適用を受ける特定貨物輸入港湾としては、平成25年12月に石炭では福島県の小名浜港が指定されました。

2013年の法律改正で、拠点となる港については、大型船に対応した港湾整備を行い、荷主間の連携による共同輸送を促進することとなりました。ソフト・ハード一体となって取り組むことで、バラ積み貨物の安定的かつ安価な輸入の実現を図るといふものです。石炭を取り扱う小名浜港では機能強化に向けたこのような取組みが行われ、海上輸送コストの削減が図られます。ケープサイズ級の船舶等が満載で入港、小名浜港で荷揚げした後、連携港で荷揚げする。このようにして海上輸送コストを4割程度削減しようというものです。

(2) 地域経済を支える港湾インフラの整備

産業物流の効率化、企業活動の活性化といったような観点から、産業立地の環境を高めて、それぞれの地域での雇用、所得を作り出していくというプロジェクトを各港で進めています。九州では中津港が1996年から2012年にかけて国際物流ターミナルと複合一貫輸送ターミナル

の整備を行い、ターミナル背後の自動車製造工場立地によって投資雇用の増につながったという事例があります。

鹿児島の新港区、それから大分港の西大分地区では、国内のネットワークの拠点となる港湾として、複合一貫輸送ターミナルを整備し、安定的な輸送確保、荷役形態の効率化を進めています。

離島航路での就航率向上や大型化対応のためのターミナル整備、またバリアフリー対応といったようなことを進めて、住民生活の安定・安全を確保する。

2014年度、鹿児島県の甌島でバリアフリー対応の旅客ターミナル



の整備、屋久島の宮之浦港で岸壁の輻輳状況を解消するための整備が進められています。

港湾の経済波及効果についてですが、港湾に関連する企業・産業は多岐にわたっているため、経済効果は周辺地域にも広く波及していきます。それぞれの市または県の総所得・雇用者数の2割から4割、また税収は3〜4割に及ぶと試算されています。

戦後の復興から高度経済成長期にかけての取組みの1つとして、昭和40年前後に新産業都市、工業整備特別地域という制度ができ、大分は新産業都市に指定されました。臨海開発の状況は、鉄鉱・石油・科学などの基幹産業が立地して地域経済に寄与しています。また、日本最大の水深27mを有する新日鉄大分製鉄所が昭和46年に立地し、世界最大級の鉄鉱石専用運搬船も入港しました。

中津港での状況ですが、ダイハツ九州の工場が2004年に進出、操業開始し、2004年から2007年にかけての4年間で6・4倍に取扱量が増えました。中津、宇佐、豊後高田それぞれにおいて、1100億円余りの投資、これにより5800人の雇用が生まれています。中津市を例にとると平成14年から23年の

9年間で雇用が1・7倍に製造品出荷額は3・1倍、税収は2割以上の増収となっています。

ダイハツ九州は、最新鋭のミラ・イースの国内最大の拠点で、周辺地域に関連工場が進出していて、中津市に留まらず宇佐、豊後高田にも多くの企業が進出しています。

中津港はそれまで地方港湾の扱いでしたが、重要港湾に昇格することによって国が直轄で事業を行い、それがダイハツの進出につながりました。

次に三池港ですが、明治後期からの産業形成期以降、石炭産業など物流を支えてきました。築港当時のハミングバード（ハチ鳥）のような独特の形状を保ち、現在も第一線の港湾として機能しています。

こういった三池港をはじめとして、19世紀後半から20世紀初頭にかけて日本の産業国家としての近代化を未だ残している産業遺産群が九州には多く点在しています。（資料10）23の構成資産からなり、範囲は8県11市にわたります。我が国で初めて稼働中の資産（八幡製鉄所・長崎造船所・三池港）を含む世界文化遺産の登録を目指しています。

さて、九州の主要産業の動向ですが、九州域外への純移輸出をみ

ると（2005年）金額ベースで、自動車、電子部品、鉄鋼、農林水産業、こういったものが稼ぎ頭となっています。

中国や韓国に近しいということで、自動車関連、半導体・液晶関連といったものを中心に設備投資、企業進出がリーマンショック後の2010年以降も進んでいます。

自動車関連企業の現状ですが、九州での自動車生産台数の全国シェアが年々増加傾向にあり、トヨタ、日産、ダイハツ、こちらの3社において、積極的な増産が進められています。今後10年の生産台数は180万台という見通しになっています。

九州の臨海部において、製鉄、化学、造船等の大規模立地型産業が立地しています。これらの産業が引き続き、臨海部に立地して活動できる

環境を整えることが、地域経済の活性化と雇用創出にとって重要です。

このような工業に加え、九州の農林水産品の産出額は全国の約2割というところで、ブロック別では関東に次いで第2位となっていて、日本の食料供給基地としての役割を担っています。また県別で見ると、鹿児島県が4069億と最も多く、次いで

国土交通省

明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域

- ・ 19世紀後半より急速な産業化を進め、20世紀初頭に、日本が非西洋諸国で初めて産業国家となった道程における急速な近代化を証言する産業遺産群
- ・ 23の構成資産からなり、その範囲は8県11市（※1）に渡る。
- ・ 我が国で初めて稼働中の資産（八幡製鉄所、長崎造船所、三池港）を含む世界文化遺産を目指す

※1 福岡県（北九州市、大牟田市、中間市）、佐賀県（佐賀市）、長崎県（長崎市）、熊本県（荒尾市、宇城市）、鹿児島県（鹿児島市）、山口県（萩市）、若手県（釜石市）、静岡県（伊豆の国市）


八幡製鉄所


長崎造船所


軍艦島


橋野鉄鉱山(釜石)


三池港


三池炭鉱


釜山反射炉

熊本、宮崎県となっています。中でも鹿児島、宮崎県では畜産部門のウエイトが高く、鹿児島県は全国1位、宮崎県は全国3位です。

もう一つ、九州が全国の中で顕著なものでは木材輸出があります。2012年の木材輸出では志布志港が第1位、2位に細島港、3位に八代港、5位に伊万里港となっています。全国における木材輸出では、全国5位のうち九州の港が4つを占めています。(資料11) 他にも厳原、大分、佐伯港なども上位に入っています。特に2010年以降木材輸出が大幅に増加している状況です。

(3) 外航クルーズ船の日本寄港促進

クルーズの関係は唯一私が九州運輸局で関わってきた分野ですが、国土交通省・観光庁等の取組みとして、2013年に訪日外国人韓国客が1千万人超え、次の2千万人時代に向けて、さらにインバウンド事業を推進していくというものです。その中の取組みの1つとしてクルーズが注目されていて、日本も少しずつ増えてきていますが、特にアジア地域でのクルーズ需要が高まっています。世界のクルーズ需要は10年前の2倍となっています。北米やカリブ

海、ヨーロッパの地中海などがクルーズの本場ですが、このようなものがアジア地域においても需要が高まっています。こういった需要の高まりに対して、近隣各国においてもクルーズ振興に積極的に取り組んでいます。船の大型化、先ほどコンテナ船、バルク船の大型化を紹介しましたが、クルーズ船も同様で、増々大型化が進んでいます。全長360m幅64m、乗客定員5400人というクルーズ船も就航しています。国土交通省ではクルーズ需要の高まりに対して全国レベルでのクルーズ振興・誘致、共通課題の解決、クルーズ船社に対するプロモーション、それからクルーズ船で日本を訪れる外国人の受入れ環境の改善などを進めています。これは国土交通省だけではなくて、政府全体としての取組みです。

まず、全国レベルでのクルーズ振興・誘致、共通課題の解決のための課題としては、色々な情報の共有が図られていない、問題点の把握が十分でない、さらに、外国のクルーズ船社が日本に寄るのを検討しても窓口が一元化されていない、情報が足りないなどが言われています。その課題に因應するために、2012年、全国クルーズ活性化会議が立ち上げ

られました。そのホームページから港湾管理者の連絡先等、色々な情報を提供しているという取組みがなされています。また、ワンストップ窓口が国土交通省港湾局の産業港湾課にできています。色々なCIQに関係する国の組織、国土交通省内の観光庁や海事局、更には港湾管理者といった国以外の組織も含めて、港湾局の産業港湾課が一元的窓口を開設しています。例えば船が壊れた時、どこのドックに行けば修理できるかとか、東京港に寄りたい時に問合せ先はどこにすればいいのかなどの情報を提供しています。

それから、クルーズ船社に対する取組みとして、クルーズ船寄港地周辺の観光情報の発信もしています。どういう食べ物がおいしいのか、見どころスポットはどこか、

さらにそこに行くまでのアクセス情報などを提供する、ウェブサイトを立ち上げました。また、外国クルーズ船社との商談会や広報を兼ねたシンポジウム等を開催しています。クルーズ船による訪日外国人旅行者の受入環境の改善、これは非常に重要だと思っています。クルーズ船寄港に備えて既存岸壁の係船柱や防



資料 11

舷材の改良といったハードの整備、案内標識等の多言語化、それから無料でWi-Fi、公衆無線LANが使えるところを増やしていく、このような改善を進めて行くことが大事だと思います。

外国人観光客の訪日旅行動機として日本の食事や温泉、ショッピングが上位を占めていて、近年ショッピング



資料 12

回、第2位に長崎港72回、7位鹿児島港27回となりました。それが2013年では中国・韓国の2国間関係の状況の変化などもあって、日本全体でも100回以上の回数が減っています。九州では4位に長崎37回、博多は6位に落ちて22回となっています。ちなみにトップは沖縄の石垣港です。

ング目的で来られる方が増えてきています。クルーズ船は飛行機のように手荷物持ち込みの制限もないので、電化製品等をいっぱい抱えて帰る方もいらっしゃいます。

博多港での経済効果を見てみると1日滞在で4千4百万円という試算もなされています。

日本全体へのクルーズ船の寄港実績では2012年、博多港がトップで90

しかし2014年について先ほど福岡市の港湾局の方に聞いたところ、かなりの回復傾向がみられるということでした。日本への寄港数が減って、楽しみも減ったという旅行者の声もあつたそうです。

クルーズ船においても大型化が進む中で、2012年に博多港が全国1位の寄港数となった理由の1つには、博多港には橋が架かっていないということがあります。東京の場合はレインボーブリッジ、これは橋梁の桁下高52m、横浜ベイブリッジ桁下高55mで、どちらも橋の内側に客船ターミナルがあり、大型のクルーズ船は入って来られませんでした。

しかし首都圏も大型のクルーズ船を呼び込む重要性は感じていて、東京も横浜も各々橋の外側に旅客船ターミナルを作ろうという動きが出てきています。九州の港もどうかしていただけない状況になってきています。

ただ一方で定年クルーズ、起終点を拠点港として短期間のクルーズを考えた場合に、九州というのはアジアとの関係において地理的に優位な位置にあるということがみてとれます。(資料12)

各外国船会社によるクルーズの寄港パターンとして、3泊4日、また

は1週間以内で考えた場合、九州は地理的に有利となっています。東京横浜まで行くこととするとかなり旅行行程も長くなりますので、この優位性を活かして、色々な取組みを各自治体ともに行っているところだと思います。

九州管内の外航船クルーズは先ほどもお話ししましたが、2012年に過去最高の243回を記録しました。2013年は少し減りましたが、今の国同士の緊迫した状況下でも、九州には美しい自然や温泉などが豊富にあり、今後の需要の拡大というのは図っていただけるのではないのでしょうか。

外国クルーズ船の寄港による経済波及効果、将来予測してみると、例えば福岡市では平成34年250回寄港したとして約110億円、長崎市は平成39年137回寄港したとして約60億2800万円の効果を見込んでいます。この先寄港を促すような環境整備を行うことが重要だろうと思われれます。

外国クルーズ船の受け入れ態勢の構築ではハード面の整備に留まらず、先ほど申し上げたような多言語表記、それから無料でのWi-Fi、こういった取組み、さらに法務省の方で進められている入国審査の

円滑化・迅速化といったようなこと。また地元への受入れとしてオプショナルツアー等を充実させる、このような取組みが重要です。

住民参加による地域活性の取組み支援では、「みなとオアシス」という国土交通省出先機関中心に進めているものがあります。例えば、地域住民や観光客が交流できる空間を有している、適切な管理運営が行われているなどの登録要件を満たしていれば「みなとオアシス」として認定・登録し、住民参加による地域活性化の取組みを支援するというものです。この「みなとオアシス」では、SEA級グルメ、A級でもB級でもなく海ということとSEA級グルメ全国大会というイベントも行っていきます。九州でも2013年大分で開かれました。

3 国土強靱化（ナショナルレジリエンス）、防災

(1) 首都直下・南海トラフ巨大地震等の地震・津波に対する事前防災・減災対策

太平洋側、南海、東南海といったところで起こる南海トラフ巨大地震の切迫性が指摘されています。九州でも大分・宮崎といった九州東岸ではこのような巨大地震が起こる

場合、巨大津波の発生も懸念されています。

九州東岸の各港において、南海トラフ地震が起きた時に、どのくらいの震度が予測されるのか。平成15年に中央防災会議が想定したものと、平成24年に南海トラフ巨大地震モデル検討会が想定したものとでは、最大震度、最大津波とも大幅に増大しています。(資料13)

この対応として、九州の方ではどのような対策が必要となるのか。被災、復旧等のシナリオ、漂流物の状況把握、九州東岸地域におけるシミュレーション、関門航路の早期航路啓開に向けた検討体制の構築等、さらに防波堤の構造をより粘り強い物にしていくための検討促進、被害を受けた場合の港湾運営継続計画(港湾BCP)の策定などが必要となつてきます。

港湾各施設について、こういった災害対応力の強化をするか。防波堤についてはなるべく倒れにくく、粘り強くするということ。それから、荷役機械については、耐震性・対津波性を高める。埠頭用地、コンテナヤードや臨港道路といったところは耐震化と併せて液状化対策の必要があります。航路泊地では航路の障害

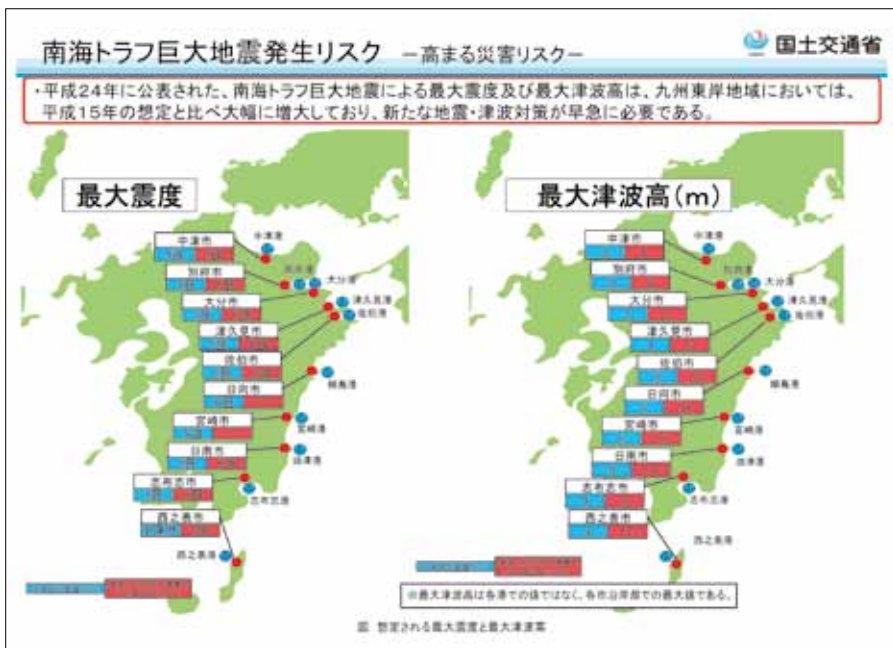
物を除く啓開方策をしっかりと検討する必要があります。

防波堤等の外郭施設等を強化した場合の効果ですが、防波堤があるなしで東日本大震災でも釜石の場合、防波堤が崩れはしましたが、津波の高さを低く抑えることができました。さらに港にやって来る水位上昇を遅らせ、そのことで避難する時間を確保することができました。また、津波のスピードを弱めることで破壊力を抑えました。このような効果があったということ、さらに抵抗力を保つよう、倒れにくく粘り強いものにしていくことを進めています。

港湾運営継続計画(港湾BCP)の必要性ですが、災害が起きた場合でも港の機能をしっかりと確保していくことが必要です。救援活動や緊急物資輸送を行え

るようにして、さらに重要物資を逐次輸送再開できるようにする。九州でも2013年には細島港・宮崎港・油津港で策定がなされ、2014年に入って大分港も協議会が設置されました。

九州の場合、台風の常襲地帯でもあり、近年豪雨災害も頻発しています。ちょうど私が九州から東京へ戻



る直前でしたが、平成24年7月、九州北部豪雨が起き、死者31名、被害総額は約2000億円にものぼりました。この時にはかなりの浮遊物、流木といったものが有明海や八代海、また瀬戸内海海域などに流出しましたが、これらの浮遊ゴミ、流木などの回収には九州地方整備局の船（がなりゅう）が活躍しました。

(2) 老朽化した施設の的確な維持管理、更新

高度成長期に多くの港湾整備が行われ、現在これらの老朽化が進んでいます。こうした老朽化の進行は港湾だけでなく色々な社会インフラに共通することと思います。中央自動車道の笹子トンネルの天井が落下するという不幸な事故もやはり老朽化が1つの要素ではなかったでしょうか。供用50年以上経過する岸壁の割合は、10年後には35%、さらに10年後には60%となります。港湾施設の老朽化の進行に伴い、予防保全的な維持管理ですとか、施設の長寿命化、こういったことを国土強靱化としてしっかり進めていく必要があります。

また、このような維持管理をきっちりやっていくことと併せて、時代の変化、情勢の変化に合わせた機能

の向上を図っていくということが必要となつてきます。横浜港の例ですが、櫛の歯状だった埠頭の間を埋め立て、さらにできた岸壁前面の浚渫工事を行い、水深16mを確保しました。これにより大型コンテナ船の着岸が可能になりました。

4 海洋資源開発・利用

低潮線という概念、これは一番引き潮の時のラインといいますが、それが排他的経済水域、大陸棚の限界となる基のラインです。この低潮線と呼ばれる線が後退し陸域に迫ると排他的経済水域の面積が減少しますので、それを保全する必要があります。日本で185区域あり、九州・沖縄地域では69区域となっています。

日本の排他的経済水域約447万km²と、国土面積の12倍で、排他的経済水域の広さは世界第6位となっています。このエリアにはマンガンクラストや海底熱水鉱床などの海洋資源が豊富に存在しています。これらの海洋資源はハイブリッドカー、燃料電池、LED照明などの製品に利用できます。海洋資源の開発利用、海洋調査等に関する活動を確保するために南鳥島と沖ノ鳥島で特定離島港湾施設整備を進めています。

九州では、国境に位置する対馬や嵯峨ノ島、肥前鳥島、男女群島などが低潮線保全区域に設定されています。

国境離島の対馬ですが、領海保全の重要な役割を担う離島なので、港湾施設の機能維持が不可欠です。また近年経済効果を及ぼす海外観光客のクルーズの誘致施策の推進により、観光客が増加しています。

5 港湾における環境対策

港湾の様々な施設においても低炭素化を進めていこうとしています。省エネ化として荷役機械のハイブリッド化や、再生可能エネルギーの利用、CO₂の吸収源の拡大（藻場・干潟・緑地）等の施策を推進するものです。

このような施策を進める中、2013年、博多港が国際港湾協会の総

会において、日本で初めて港湾環境賞金賞を受賞しました。CO₂排出の削減や、消費電力の削減を図った荷役システムといったものが高く評価されました。

九州における海域環境の保全・再生・創出ですが、博多湾、有明海、八代海等は閉じられた水域、閉鎖性海域と呼ばれます。周辺の環境の変





○海洋物流の変化の兆候とこれからの港湾

化により水質の悪化、低質の泥化、干潟や浅場の喪失等による赤潮などの発生が起っています。これらの保全・再生等の取組みを進めています。ヘドロに覆砂をして、水質（透明度）を向上させ、色々な海藻類を繁茂させることで生物生息場の創出を進めるといふ取組みも行っています。博多港の事例では昭和50年代後半に開発のために土を取った窪地から夏季に酸素濃度の低い「貧酸素水塊」が発生しました。これにより生物が生息しにくい環境となりましたが、そういう窪地を、その場所で浚渫した土砂で埋め戻して生育環境の改善を図っています。

現在パナマ運河の拡張計画が進められています。

パナマ運河は世界の貿易の5%を担っていて、この拡張で10%まで上昇するという予測もあります。船舶の大型化に対応し、これまでの船幅32mという運航制限が、船幅51mまで運航できるようになり、14000TEU級のコンテナ船や12万トン級のバラ積み船が通行可能になります。

総事業費52億5000万ドル、工期は2007～2015年の予定となっています。

パナマ運河の拡張で物流にどのような変化が出てくるのか。

現在、北米東岸航路で見ると、中小型船はパナマ運河を通っています。大型船はスエズ運河を通っています。アジア～北米ではこの他、北米西岸に着岸し、北米西岸から東に向けて鉄道で運ぶというルートもあります。この先、拡張工事で大型船もパナマ廻りになると、寄港地の集約化や、港湾間の競争がさらに激化する事も考えられます。現況は、北米西岸に着岸して東側まで鉄道で運ぶシェアが一番高くなっています。

が、これがどのように変化するかというところでは、

スエズ運河については、ソマリア沖の海賊だとか政情不安といった懸念材料がありますが、パナマ運河にも、この整備によって通航料の値上げという懸念材料が出てきます。色々なことが考えられますが、物流を変える契機になるだろうと予測されます。

次に北極海航路ですが、地球温暖化により北極海の氷の面積が減少し、夏季（6月後半から11月後半）の船舶航行実績が増加しています。ロシアも北極海の航行手続きを簡素化するといった取組みを進めたいということ、ロツテルダムから横浜までの距離で見ると、スエズ運河経由と比べて6割くらい短縮できることとなります。（資料14）

この北極海航路がコンテナにも活用できるということになると、日本は欧州航路の極東から中継地点に成り得るかもしれません。日本のシンガポール化も視野に入れて考えていく必要があるだろうと思います。この航路については2014年5月30日に官民連携協議会というのも発足されました。

その他にも資源・エネルギー調達の変化では、今後シェールガスの活

用が図られていく可能性があります。これが伴ってパナマ運河、北極海航路といった要素がどう絡んでくるのか。

さらに新興国の需要の拡大。南米だとか、アジア地域、こういったところが今後どう関わってくるのか。

またこれまでの円高で、多くの企業が生産拠点を国外に移転し、それが日本の輸出貨物の減少ということにつながっていました。しかしここに至って、一部ではあります。日本に回帰するという動きも出てきています。

最後になりますが、今、日本の港湾はアジアのフィーダー港となつていきます。この先、世界の様々な動きをきつちりと捉えて国際物流の中継拠点、サプライチェーンの中心となり、さらにアジアの中で西のシンガポール、東の日本と言われるような成長・発展を目指すことが必要です。

そのために、これからも官民一体となって施策に取組み、明るい港湾の未来に向け、努力していきたいと思えます。

最後は駆け足となりましたが、ご清聴ありがとうございました。