

第 2 回 静岡県港湾物流促進戦略推進委員会 主要意見

日時：平成 24 年 11 月 22 日（木） 13 時 00 分～15 時 00 分

会場：清水港湾会館日の出センター（マリニビル） 5 階会議室

- ・委員会では、以下に示す物流促進戦略の基本戦略（案）を提示した。

静岡県港湾物流促進戦略 基本戦略（案）

	目標と対応方針	基本戦略（案）
コンテナ貨物	航路サービスの維持・向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 欧米航路の維持 ● アジア域内航路の拡充 ● 対新興国航路の誘致 	1. 欧米貨物を扱う荷主の物流ニーズにマッチした直行航路の継続 2. 東アジア・東南アジア航路の航路網の拡充 3. 印パ航路の維持・拡充
	貨物集荷率の向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 県内貨物の駿河湾港利用率の拡大 ● 輸入コンテナ貨物の誘致 ● 集荷エリアの拡大（内陸県、関東圏） 	4. 県内貨物の物流ニーズのミスマッチ解消 5. 県外他港を利用する県内貨物の利用転換の促進（ターゲット貨物の誘致） 6. インランドデポ機能の拡充・強化 7. 広域集配機能・サービスの強化 8. 交通アクセス向上による内陸県及び首都圏貨物の誘致 9. 空港との連携の推進
	港湾サービスの向上 <ul style="list-style-type: none"> ● インセンティブの継続と拡充 ● ターミナルサービスの高質化 ● 港湾運営とポートセールスの一体化 	10. 荷主・船社等への効果的なインセンティブの実施 11. 民の視点を取り入れた港湾経営の推進 12. 駿河湾港のポートセールス活動の実践・強化 13. IT活用による物流促進策の検討と港PRの強化
	新規の貨物需要創出 <ul style="list-style-type: none"> ● 港湾貨物の増加をもたらす企業誘致 	14. 輸出入貨物を創出する企業の立地促進
バルク貨物	港湾物流コスト削減につながる機能向上 <ul style="list-style-type: none"> ● 外貨バルク取扱拠点の強化 ● エネルギー貨物取扱機能の維持・拡充 ● 循環資源貨物取扱機能の強化 	1. 取扱機能の向上や港間連携を通じた輸入穀物の輸送コスト削減の実現 2. チップヤードを活用した新規貨物の誘致 3. 低コスト海上輸送による広域循環資源輸送ネットワークの構築 4. 石油類・LNG需要に対応した安定供給輸送ネットワークの構築
ROROR貨物	低炭素社会構築への貢献 <ul style="list-style-type: none"> ● 内貿RORO取扱機能の強化 	1. 北部九州港湾の国際ROROとの連結による新たなニーズの発掘 2. 長距離陸上輸送から海運への利用転換ニーズの発掘 3. 国際RORO航路の可能性の検討

・委員会における基本戦略（案）等に対する主要意見は、以下のとおりである。

(1/2)

区分	主要意見
コンテナ戦略について	<p>(航路便数について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物が無ければ航路は引けない。貨物誘致が基本。 ・京浜・名古屋と直行便のみを単純比較するとその数は少ないが、輸送形態は多岐にわたっているため、必ずしも航路が不足しているとは限らない。 <p>(貨物の集荷・創貨について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「港の貨物を増やす」という点においては、大型物流施設を増やし、利便性を高めることで輸入消費財を中心に貨物が増えていくことが見込まれ、それに伴いチャンスが生まれる。物流不動産業者の進出は、大きく捉えれば決してマイナスばかりではない。 ・首都圏貨物をターゲットにする以上は、物流不動産業者にどのように対抗していくかが肝要。清水港の利便性をより積極的にアピールすべき。 ・行政と一体となって物流機能の拡充や企業誘致を行うとともに、ある程度目標を定めて取り組むべき。 ・直近の調査では、多数の県内メーカーが、海外にも国内にも投資したいとの意向を持っていた。静岡県は引き続き重要な投資対象として位置付けられている。 <p>(内陸フロンティアについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダブルネットワーク化に伴い、現東名の価値を再認識すべき。現東名の沿線は空き用地が点在しており、物流センターを誘致するには良い場所へと変わりつつある。 ・物流拠点を内陸に開発するにあたり、民間デベロッパーが先導的に動く方が良い。官は民間デベロッパーが開発しやすい環境を整備することが必要。 ・進出を検討している企業が判断しやすいように、県は具体性のある立地条件を提示すべき。 ・企業誘致にとっては大きなインパクトとなるのは確か。積極的に進めていくべき。 ・ある程度、リアクションが出てきてから議論した方が良い。 <p>(輸入貨物の誘致について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トータルコストの面で輸入業者が事業を行いやすい物流環境づくりが必要。 ・最近の荷動きを分析し、仮説を立てた上で輸入業者へアプローチすべき。 ・輸入貨物の誘致をはじめ、新たな貨物の集荷や創貨に向けて様々なアクションを起こすためには、今後、調査機能を充実させることが必要。

区分	主要意見
バルク戦略について	<ul style="list-style-type: none"> ・清水港と田子の浦港との穀物の連携輸送については、取り扱う荷主が違えばメリットは生まれない。船舶の大型化や連携輸送がコスト削減に直結することになるのかは疑問。 ・御前崎港は、視点を变えて自動車の「輸出拠点」から「輸入拠点」へ切り替えてしまうというのも戦略の一つ。 ・輸入完成車の誘致を戦略に加えられるか。完成車の取扱いについてはプラスアルファの戦略を検討してほしい。 ・御前崎港は住宅地が離れているため、廃棄物の受入れには対応しやすい環境にある。
R O R O戦略について	<ul style="list-style-type: none"> ・太平洋側での国際R O R O航路の展開はハードルが高い。御前崎港の場合は航海距離が長すぎ、それだけシャーシを寝かせておく時間が非効率となり、機材の維持が大変。 ・金谷御前崎連絡道路の縦のラインが繋がった事による効果は大きい。メリットが出ているのは確か。 ・清水港では出来ないサービスを御前崎港の売りとしてP Rすべき。 ・御前崎港は住宅地から離れているため、シャーシ荷役が夜中であっても作業しやすい環境にある。