



本報告書の目的は、鳥取県を取り巻く国際物流の現状と課題について明らかにした上で、これからの「日本海新時代」に向けて、鳥取県の港湾・空港を国際物流の拠点として発展させていくための方策と戦略を提示することである。

その概要は、以下のとおりである。

第1編 現状分析

1 我が国の国際物流の現状

我が国の貿易構造の変化として、(1)輸入面では、原油などの工業原材料の割合が低下し、食料品や製品類のウェイトが高まっている。(2)輸出面では、自動車の割合が低下し、半導体等電子部品等の生産財のウェイトが高まっている。

このような変化に伴い、近年、航空貨物のウェイトが高まっているとともに、輸出入ともアジア地域との物流のウェイトが高まっている。

特に、「世界の成長センター」として成長を続ける東アジアを中心に、近年、大きな国際物流圏が形成されており、海上貨物のコンテナ化、コンテナ船の大型化等を背景にこの地域に巨大な港湾・空港が急成長してきた。

このような中で、我が国と東アジア地域との国際物流のウェイトが急速に高まってきており、我が国の地方港湾と東アジア地域との定期コンテナ航路の開設が増加している。

2 鳥取県・島根県の国際物流の現状

両県における国際物流の窓口としては境港が最大であるが、紙などの輸出と木材、チップなどの輸入が大半である。

両県の主な輸出品である電気機器や鉄鋼などは、ほとんどが神戸港などの太平洋側の大港湾から輸出されている。

両県の主な輸入品についても、木材・チップを除けば、ほとんどが神戸港などの太平洋側の大港湾から輸入されている。

鳥取県を生産地、消費地とする輸出入貨物のうち、境港から輸出入される割合は、金額ベースで輸出が約2割、輸入は約3割程度と考えられる。

3 日本海側主要港湾・空港における国際物流の現状

日本海側の港湾・空港では、新潟港、伏木・富山港が輸出入額が突出しているが、日本海側の港湾・空港全体の輸出入額、輸入額の合計は、全国のそれぞれ0.44%、1.82%にすぎない。

日本海側主要港湾における輸出入貨物取扱量、定期コンテナ貨物取扱量においても、新潟港と伏木・富山港が多く、日本海側での本県港湾の拠点性は低い。

日本海側主要港湾において、近年、定期コンテナ航路の開設が進んでおり、特に釜山港との韓国航路の開設・増便が急増している。

新潟空港、小松空港が貨物専用の国際定期便を開設し、国内の広域な後背圏とヨーロッパ等との国際物流のゲートウェイトとしての拠点化を進めているのに比べ、鳥取・米子両空港とも定期国際航空路が未開設のため拠点性が低い。

なお、日本海側の府県における海外事務所の展開状況を見ると、新潟(ソウル、大連)、石川(香港)、福井(ニューヨーク、香港)、京都(ハンブルグ、ニューヨーク)が設置しているが、鳥取県・島根県とも未設置で、海外の貿易支援拠点の整備も遅れている。

第2編 国際物流環境の変化

4 鳥取県を取り巻く国際物流環境の変化

鳥取県を取り巻く国際物流環境は、今後、以下の諸面で改善が見込めるため、これらを踏まえて鳥取県の国際物流拠点化を進めることが重要である。

- 国際定期航路網の拡充
- 港湾関連施設の整備
- 後背圏における生産消費規模の拡大(境港の後背圏となる中海圏域の工業出荷額・商品販売額の増加等)
- 山陰両県企業の海外投資・進出の拡大
- 港湾への交通アクセスの改善による後背圏の拡大
- 港湾・輸送分野での規制緩和(利用料金の低下、サービス向上等)
- 中国・韓国における貿易自由化

第3編 国際物流の拠点化に向けた課題

5 国際物流の拠点化に向けた課題

本来、港湾・空港が国際物流の拠点として利用されるためには、物流拠点としての特別な地理的優位性等がない限り、その後背地に国際物流貨物の発着地となる工業集積、人口集積(消費地)を十分な規模で有することが必要である。

逆に、後背地に十分大きな工業集積や人口集積を有しない本県の港湾においては、それに伴う貨物不足がもたらす次のような「悪循環」に陥っている。そこで、この「悪循環」をいかに解消し「好循環」にしていくかが、鳥取県における国際物流の拠点化に向けた最大の命題であり、そのためには、次の3つのステージで拠点化を進めていく必要がある。

- 他地域の港湾利用から県内の港湾利用への転換
- 県内港湾・空港の後背圏における貨物量の増大
- 県内港湾・空港の後背圏のエリアの拡大

そして、これらのステージで拠点化を進めていくための必要条件として、

- 国際物流の動向に対応した利用しやすい港湾としての条件整備が是非とも必要な課題である。

さらに、このような国際物流拠点化に当たっては、拠点化を進める本来の目的であるところの、

- 鳥取県の地域経済の活性化に結びつく物流拠点化の推進を目指すことが重要な課題である。

以上の分析から、鳥取県の港湾・空港を国際物流の拠点としていくためには、以下の5つの基本的な方向に基づく拠点化方策を検討する必要がある。

(1) 他地域の港湾利用から県内の港湾利用への転換

県内の港湾を利用して輸出入する方が、神戸港等他地域の港湾を利用して輸出入する場合よりも輸送コストが有利になるケースを中心に、県内港湾利用への転換を促進する必要がある。

(2) 港湾の後背圏における貨物量の増大と後背圏のエリアの拡大

背後に十分大きな工業集積や人口集積(消費地)のない県内港湾の利用拡大のためには、企業誘致等の産業政策により後背地の工業集積を進めるとともに、後背圏と海外との貿易振興を図るなど長期的な取り組みが必要である。

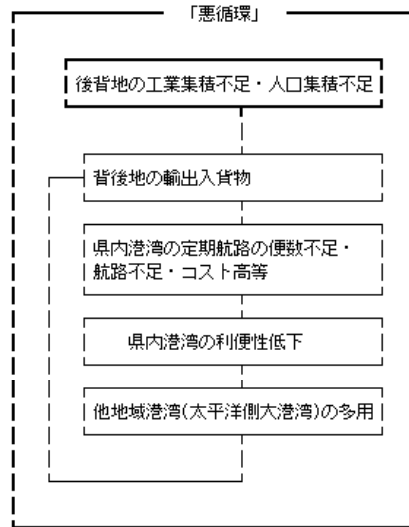
さらに、交通アクセスの改善等により、広く周辺の経済圏を後背圏に取り込んでいくなど、広域的な取り組みが必要である。

(3) 鳥取県の地域経済の活性化に結びつく物流拠点化の推進

——(1)、(2)による拠点化を進める上でのポイント——

物流の拠点化を進める目的は、物流の拡大、拠点化が、地域の関連産業の振興を通じて地域経済の活性化に寄与するからである。

したがって、例えば、境港では、地元を集積している水産加工産業や水温技術などを活用した食品加工輸出基地を目指すなど、地域の産業、技術を活かしながら地域経済の活性化に結びつく物流拠点化方策を検討する必要がある。



(4) 国際物流の動向に対応した利用しやすい港湾としての条件整備

——(1)、(2)による拠点化を進めるための必要条件——

県内港湾利用への転換や県内港湾の利用拡大を図るため、利用上のネックとして多くの荷主の方々が指摘する以下の問題点に対応した、利用しやすい経済的な港湾としての条件整備が必要である。

- 定期航路の便数不足
- 定期航路の所要日数(リードタイム)が長い
- 海上運賃が太平洋側大港湾に比べて割高
- 希望する仕向地・仕出港への直行の定期航路がない
- 小口混載貨物の取扱が困難 など

特に、鳥取県の港湾が、北東アジア地域の国際物流の中継拠点(ハブ)として急成長している韓国のハブ港湾・空港(釜山港、光陽港、金浦空港、仁川国際空港)に近いという地理的優位性を十分生かして、それらとのフィーダー航路の開設・拡充等の連携を深めることは、国際物流の動向に対応した利用しやすい港湾として、拠点化を進める上で効果的な方策である。

第4編 国際物流拠点化の方策

6 鳥取県における際物流拠点化の方策(戦略プロジェクト)

このような基本的方向に基づき、鳥取県における国際物流の拠点化に向けた方策として考えられる「戦略プロジェクト」の候補として、以下のとおり提案する。

なお、これらの「戦略プロジェクト」については、実施主体、採算性、有効性等についての検討、分析を加えた上で、具体的な戦略プロジェクトを提示することとしたい。

——戦略プロジェクト——

1 鳥取県トレードネット整備プロジェクト(貿易支援プロジェクト)(重点プロジェクト)

東アジアなどの海外の拠点地域との間に密接な人脈を形成するとともに、貿易関連情報システムを構築することにより、本県と海外との人脈面、情報面での貿易支援のネットワークをつくり、本県の国際物流拡大と物流拠点化を図る。

(1) トレードオフィスネットワークの構築

- 境港に拠点センター「とっとりトレードセンター」設置
- 海外の拠点地域にサテライトオフィス設置
- トレードネットスタッフ配置(拠点センター、海外サテライトオフィス)
- 貿易関係者(鳥取県と現地の行政、JETRO、銀行、商社、海貨業者、船社等)との連携体制の構築

(2) トレードインフォメーションネットワークの構築

- センター・サテライト間貿易情報ネットワークシステムの構築
- センターからの荷主向け情報提供システムの構築

2 定期航路開設支援プロジェクト

本県企業のニーズが高い地域との直行定期航路の開設等について支援することにより、境港等の利用拡大を図る。

(1) フィーダー航路拡充支援

- 釜山港等とのフィーダー航路増便に向けた支援

(2) 直行便開設支援

- 直行便開設ニーズの高い航路開設に向けたF/S、開設支援
- 日本海沿岸府県との直行便開設に向けた連携、協力

(3) 環日本海航路開設支援

- 環日本海航路開設に向けたF/S、開設の支援
- 輸送貨物の不足・偏りに対応した運航の支援

(4) 米子ー上海ー香港定期航空路開設支援

- 米子空港から上海香港への定期航空路開設に向けたF/S、開設の支援

3 後背圏形成プロジェクト

鳥取県港湾の後背圏における生産量、消費量の拡大、交通アクセスの改善により、国際物流の拠点化に向けた後背圏の形成を図る。

(1) 高品質食品の輸出基地整備(重点プロジェクト)

- 高品質食品に対するニーズリサーチ体制の構築
- 高品質食品の開発、加工・保存・輸送に関する技術支援体制の構築
- トレードオフィスネットワークを利用した高品質食品輸出体制の構築

(2) 総合保税地域隣接の複合流通センター整備

- 総合保税地域の形成
- 総合保税地域に隣接した複合流通センターの整備

(3) 中海圏高規格幹線道路網の整備(重点プロジェクト)

- 中海圏周辺の工業団地、物流団地、消費地、幹線道路結節点、空港と境をリンクする高規格環状道路網の整備

4 港勢圏拡大プロジェクト

本県港湾と関西・関東地方等との鉄道コンテナや内航海運の国内輸送ネットワークを整備し、港勢圏の拡大を図る。

(1) 鉄道コンテナ輸送ネットワーク整備

- 境港と関西・関東圏との鉄道コンテナ輸送を活用した輸送ネットワーク整備についてのF/S

(2) 内航海運ネットワーク整備

- 境港と日本海沿岸港湾等とのコンテナ船、フェリー船等の内航船を活用した輸送ネットワーク整備についてのF/S(内航船の船腹調整廃止等の今後の規制緩和に対応して)

5 港湾の利便性向上プロジェクト

小口貨物取扱体制の整備や通関・検査体制の整備・迅速化など利用者のニーズに対応した利用しやすい港湾整備を進める。

(1) 小口貨物取扱の充実

- LCL便についてのニーズ調査、F/S
- 小口貨物取扱体制の整備
- LCL便についてのニーズ調査、F/S

(2) 通関・検査体制等の整備・迅速化

- 海上貨物通関情報処理システム等のEDI化の推進
- 利用者ニーズの高い通関・検査体制の整備(動物検査、通関手続きの迅速化等)