

湖南省内陸型国際総合物流ターミナル構想について

木村 瑞生

湖南省建設経済部 産業振興戦略局 産業立地企画室 (〒520-3288 滋賀県湖南市中央一丁目1番地)

湖南省では、大阪、京都、名古屋等の大都市圏や、大阪湾、若狭湾、伊勢湾といった複数港湾から100km圏内に位置する広域交流拠点としての高いポテンシャルを活かし、内陸型国際総合物流ターミナルを拠点とした物流施策と、市民産業交流促進施設を拠点とした産業施策の双眼により、国内はもとより世界中との物流、人流の拡大による「広域交流都市こなん」の実現を目指している。

「湖南省内陸型国際総合物流ターミナル構想」は、物流機能の高度化を起爆剤とし、ターミナル機能を備えた物流拠点を形成することにより、湖南省域の活性化を図るものである。

キーワード 複数港湾、内陸型国際総合物流ターミナル、物流機能の高度化

1. はじめに

湖南省は、大阪、京都、名古屋等の大都市圏や、大阪湾、若狭湾、伊勢湾の港湾から100km圏内に位置し、加えて周辺には名神高速道路、新名神高速道路、国道1号バイパスが整備されている。更に、2016年3月には、国道1号バイパスから栗東湖南インターチェンジが新たに整備され、広域交通の利便性が向上しており、近畿圏、中部圏、北陸圏をつなぐ広域交流拠点としての高いポテンシャルを有している。

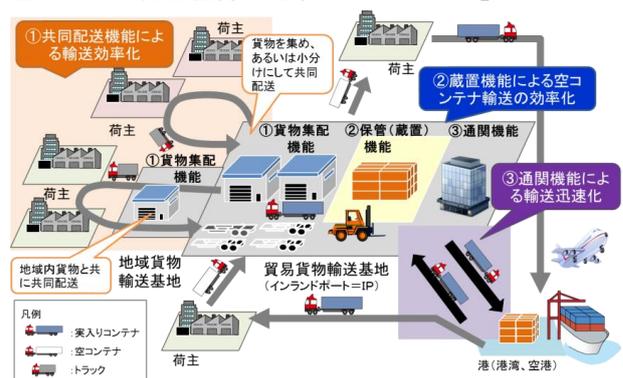
また、昨今、産業構造が変化し、情報のグローバル化や新興国の技術進歩、国際物流ネットワークの充実により、国際分業化が進行し、とりわけ国際物流の効率化については、各企業が注目しているところである。今後も産業のグローバル化は進行するものと考えられることから、これらの産業構造の変化に対応するため、湖南省内に内陸型国際総合物流ターミナル（以下、物流ターミナル）の整備を行うことにより、県内の経済の発展を目指す構想を検討している。

物流ターミナルは、内陸地における港湾・空港と同等の物流拠点機能を有するものであり、周辺道路等と併せて、産業振興における重要な交通インフラとなり、モノの流れを改善し、地域産業の国際競争力を向上させるものである。本県は県内総生産に占める、第二次産業の比率が非常に高い、モノづくり県である。モノづくりを支える物流の「スピード」「品質」「コスト」は、近畿圏の産業振興に直結する重要な構成要素といえる。

物流ターミナルでは、4つの基本事業（FCL事業、小口混載事業、コンテナマッチング事業、保税蔵置事業）をベースに、利用企業の物流の効率化を促進し、地域企業のモノづくりを支援することを目標としている。

このような物流機能の高度化を起爆剤として、物流の効率化による県内の活力ある地域経済社会の実現に向け、本稿では、域内貨物の現状と課題を踏まえ、事業に向けた方策について検討し、整備による効果を紹介する。

図-1 「内陸型国際総合物流ターミナル」のイメージ



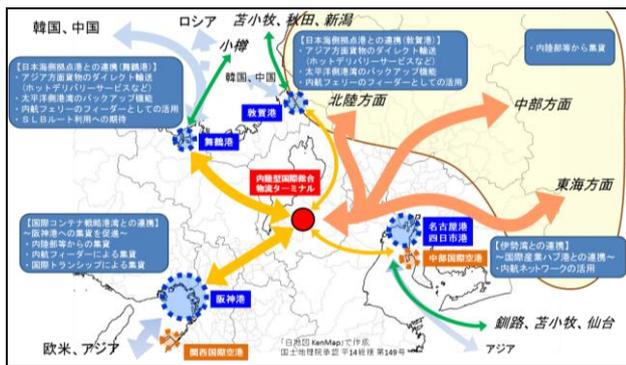
2. 高まる複数港湾との物流ネットワークの重要性

港湾は、国民生活と産業活動を支える重要な物流・生産基盤である。すなわち、海路と陸路を連絡するという重要な機能を果しており、その利便性の高さから、背後地には多くの人口・資産が集積している。特に、近年は

産業構造が変化し、情報のグローバル化や新興国の技術進歩、国際物流ネットワークの充実により、国際分業化が進行し、輸出入にかかる物流網の重要性が増している。

しかしながら、滋賀県のような内陸部では、港頭地区などと比較して輸出入にかかるリードタイムが長く、輸送コストが高くなるため、荷主企業の経営負担を大きくする。そのため、物流機能を高度化させ、国際貿易の拠点となる物流ターミナルを整備することによって、県内でも港頭地区のように物流の効率化を図り、県内産業の振興と発展につなげることができないか検討した。

図-2 複数港湾との連携イメージ



3. 現状と課題

県内の貨物量は増加傾向が見られ、輸送コストの高騰やドライバー不足等の課題があり、貨物の輸出入の効率化が望まれている。また、航空利用が多く、小ロット貨物の利用についても拡大傾向にあり、小ロット貨物の輸出入を効率的に行いたいとの声がある。さらに、コンテナ詰め（バンニング）およびコンテナ取出（デバンニング）をコスト削減のため自社工場の近傍地で行いたいとの意向が増加している。加えて、県内に保税区域が多く存在しているが、ドレージ料や民間倉庫料が高いという課題があり、保税状態のまま貨物を保管、輸送したいというニーズがある。

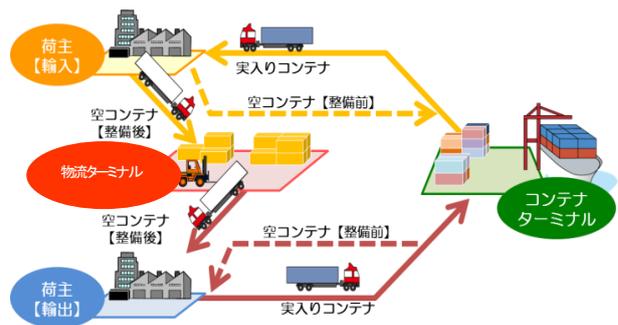
4. 物流ターミナルの有する主な機能

(1) コンテナのラウンドユース機能

輸入荷主が使用し、空になったコンテナを物流ターミナルに搬入し、輸出荷主が利用する。

コンテナ輸送の効率化支援機能を促進することによるコスト削減や環境負荷軽減を図ることができる。

図-3 フルラウンドのラウンドユース機能

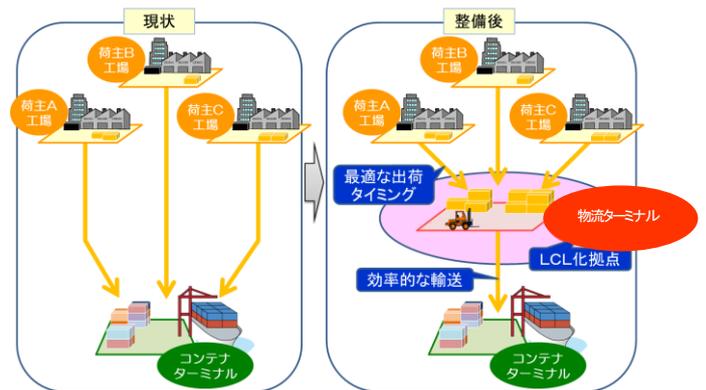


(2) LCL (Less than Container Load) 拠点機能

複数の荷主等から貨物を集荷し、CFS（コンテナ・フレート・ステーション）で仕向地別にコンテナ単位に仕立てる。輸入の場合は取出し、配送する。一時保管も可能。

コンテナ混載輸送の効率化支援機能により、中小荷主のための貨物集約、輸送効率化を図ることができる。

図-4 LCL拠点機能



5. 展開したい4つの基本事業

内陸型国際総合物流ターミナルを目指すために、荷主企業のニーズや導入する基本機能、施設をもとに、事業展開することが期待され、施設利用が見込まれる主要事業について、以下の4つの基本事業を展開したい。

(1) コンテナマッチング事業

コンテナのラウンドユースを行い輸送の効率化が向上することにより、輸送コスト削減や空コンテナのピックアップや返却に要する時間、コストの削減が図れるとともにCO2排出抑制等地球環境への貢献も期待できる事業。

(2) FCL (Full Container Load) 事業

1 荷主企業による貨物がコンテナ1個を単位として発送される大口貨物であるFCL貨物について、1 荷主企業の複数の工場などから貨物を集荷し、物流ターミナル内

のCFSで、仕向地別に1コンテナ単位に仕立てる等によりトラック輸送台数や輸送コストの削減が期待できる事業。

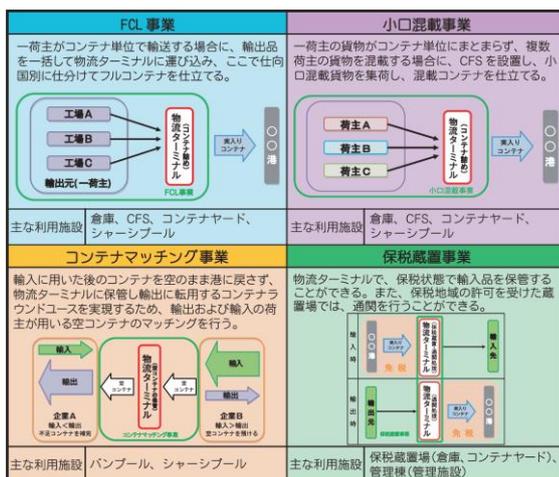
(3) 小口混載事業

コンテナ1個に満たない小口貨物であるLCL貨物について、複数の荷主企業などから貨物を集荷し、CFSで、仕向地別に1コンテナ単位に仕立てる等によりトラック輸送台数や輸送コストの削減できる事業。

(4) 保税蔵置事業

輸出の許可を受けた貨物、輸入手続が済んでいない貨物などの外国貨物（保税貨物）を一定期間免税で保管できることにより、市況を見ながら商機にあった出荷や輸入貨物を関税留保の状態一時保管することができる事業。また、輸出貨物や輸入貨物の通関手続を行うことができることともに利用港湾と物流ターミナル間を保税輸送することができる事業。

図-5 展開する基本事業



6. 事業化に向けた検討

(1) 行政関係施策等との連携

a) 滋賀交通ビジョン (2013年12月)

滋賀交通ビジョンは、2030年頃の目指すべき交通の姿を展望する新しい交通基本構想として策定された。この中で、滋賀県の交通政策の方向性として「物流のクロスポイント形成」が示され、「国際貨物の集約輸送を可能とする拠点が整備されることで、産業の競争力はさらに高まるものと考えられます。」とされている。また、その「物流のクロスポイント形成」における課題解決のための施策として「県内産業の競争力をさらに高めることに貢献する、国際貨物の集約配送を可能とする拠点整備の可能性を検討する等、国際貨物の効果的な集配荷方を研究します。」とされていることから、物流ターミ

ナル構想は、同ビジョンと合致する施策と考えられる。

b) 滋賀県産業振興ビジョン (2015年3月)

滋賀県では、概ね10年後の滋賀県の産業の目指すべき中長期的な姿を見据えながら、滋賀県が取り組むべき産業振興施策を総合的に推進するため、「滋賀県産業振興ビジョン」が2015年3月に策定されている(※計画期間は平成27年度～平成36年度の10年間)。

このビジョンでは、滋賀県の産業の現状及び経済・社会経済状況の変化より、滋賀県の特徴の分析を行い、今後、目指すべき方向性・戦略が示されている。

当物流ターミナル構想は、同ビジョンの推進する「事業活動を支える地域力の強化」のための「人と物の交流を支えるインフラの整備」における、国際貨物の集約輸送を可能とする拠点整備の検討をはじめ、スマートインターチェンジの設置や活用の促進、鉄道貨物を活かす環境整備や近隣府県の有する港湾や空港がより戦略的に活用できる環境整備に向けた取り組みと合致する施策と考えられる。

c) 関西広域地方計画 (2016年3月)

国土交通省においては、人口減少社会への対応や大規模災害への取組、高速交通ネットワークや国際コンテナ戦略港湾等の早期整備・活用を通じた対流の促進を図るなど、近畿圏における多様なポテンシャルを最大限に活かし、成長力を絶えず生み出す戦略的なビジョンを再構築するため、2016年3月に「関西広域地方計画」を新たに策定された。

この計画の主要プロジェクトの一つに、国際拠点港湾や重要港湾、内陸拠点等の整備推進事業が位置付けられており、滋賀県の内陸コンテナターミナルなどを活用した海上コンテナの往復利用(ラウンドユース)を図る取組の重要性が示されていることから、同計画と合致する施策と考えられる。

(2) 物流ターミナルの業務の内容と官民の役割分担

湖南省においては、平成24年11月から国、県、県内産業団体、輸送団体などの参画のもと「湖南省内陸型国際総合物流ターミナル研究会」を設置し、国際貨物の輸送効率化や最適化を図るための物流ターミナルの整備に向けた調査・検討を行い、2015年3月に基本計画を取りまとめた。物流ターミナルの早期事業化に向けた取り組みを精力的に推進しているところである。

ただ、公共が物流ターミナルの施設について、運営や経営の経験がある訳ではない。社会情勢に精通し、国際物流に関する種々の法的手続等を実施できる者が事業リスクを含めて管理を行うことで、コストが縮減される。運営、経営ノウハウを持った民間事業者にできるだけ早期から事業への参画を促すことが重要である。事業特性、運営特性、既存施設事例より、官民の役割分担について検討を進めることが必要である。

建設に関しては、候補地区域を選定すると共に、都市

計画等の法定手続（地区計画の作成、環境影響調査等）を進めることが必要であり、用地の確保やインフラの設計・整備を伴う。

しかし、候補地によっては、土地所有者の合意形成はもとより、急峻地形や保安林の存在等、整備工程の各段階に応じて複雑化が想定されるため、民間のノウハウを活用し、時間短縮やコストダウンに繋げることが考えられる。そのため、資金調達や事業者選定、運営方式等にあたり、基本設計の段階から民間との連携が可能な事業手法を用いることが望ましいと考えられる。

用地の確保やインフラ整備等、官が担う役割と、施設的设计・工事や運営管理等、運営ノウハウを持つ民間が主導する部分をかけ合わせた実施となることが考えられるが、事業の要となる運営面に関しては、開設された後であっても、貨物取引量等をはじめ全体の事業量が安定するまで、連携する荷主企業の調整や設備投資等において、一定期間の支援の必要性が想定される。

7. 物流機能の高度化による効果

(1) 輸送コスト削減効果

物流ターミナルへ物流拠点を転換することにより荷主の輸送コストが削減される。

(2) リードタイム短縮効果

最適な港湾選択による効率的な輸送により輸送時間短縮が可能である。

また、港頭地区における貨物のゲート待ちや交通混雑により、物流が迅速に行われていないのが現状である。このため、物流ターミナルを活用することで、時間的・経済的ロスの解消を図ることができる。さらに、港頭地区の交通混雑を回避でき、荷主も至近地で通関できるため、貨物が荷主にわたるまでの時間などが短縮される。

(3) リダンダンシー効果

災害発生時にも代替港湾の手当をすることができる。例えば、太平洋側で災害が発生した時に、被災した港湾の代替機能として日本海側港湾の活用が見込める。また、周辺地域で災害が発生した時に、被災した地域への支援物資を供給するための支援物資拠点としての活用が見込める。県周辺地域で災害が発生した場合、支援物資の輸送を円滑に行うためには、物資輸送拠点が必要である。物流ターミナルが物資輸送拠点の機能を有することによって、近隣で災害が発生した場合、スムーズな物資輸送に資する施設となる。また、万が一、県で災害が発生した場合、物資輸送拠点が県内にあることにより、物資供給における距離的障害が少なくなる。

(4) 生産効率向上効果

輸送効率が向上することによって、部品調達が円滑になり、特に工場荷主等において生産効率の向上が期待できる。

(5) 取扱貨物量増加効果

物流ターミナル利用による輸送コスト削減およびリードタイム短縮の効果発現により、貨物の取扱量増加が見込める。保税輸送や内陸輸送の新たな需要開拓につながる。また、物流ターミナル整備により地域の輸出入貨物の増大につながり、地域の物流会社の活路を開くものとして期待できる。

(6) 経済活性化効果

周辺に産業立地が進むことにより地域経済が活性化されるとともに、雇用創出、新たな人材の創出が見込める。

(7) 税収増加効果

企業活動の活性化による法人税、企業立地による固定資産税、雇用が創出され所得増加による所得税などの税収の増加が見込める。

(8) CO2削減効果

トラック輸送の集約により輸送距離が短縮し、CO2排出量が削減される。

図-6 物流ターミナル整備効果のまとめ

| 効果項目 | 物流ターミナルにより想定される効果（主体別） | | | 物流ターミナルサービス |
|-------------------|--|--|---|--|
| | 船主 | フォワーダー | トラック | |
| ① 輸送コスト削減効果 | 【現状】内陸から港湾への輸送により輸送コストがかさむ 【整備後】物流ターミナルにより輸送コスト削減 | | | 保管機能(保税区域) |
| ② リードタイム短縮効果 | 【現状】港湾によってはゲート待ちや交通混雑により、物流が滞り【整備後】物流ターミナル利用により時間的・経済的ロスの解消 また、港湾の選択により輸送時間短縮 | | | 通関機能 港湾連携機能 |
| ③ リダンダンシー効果 | 【現状】災害時の日本海側港湾との連携強化が課題 【整備後】太平洋側港湾の災害時、代替機能として日本海側港湾を活用 | | | 【現状】物流拠点となる大型施設の不在 【整備後】湖南市の災害時、支援物資拠点として活用 |
| ④ 生産効率向上効果 | 【現状】港湾のオープン時期にあわせて物流ラインが構築されており、出荷タイミングが限定的 【整備後】新たな物流ラインが創出され、工場の24時間稼働に合理的な対応が可能に | | | 貨物輸送、フォワーダー機能 |
| ⑤ 取扱貨物量増加効果 | | 【現状】滋賀県内の取扱貨物量が限定的 【整備後】滋賀県立地企業等による新たな需要開拓、輸出入貨物の増大 | 【現状】滋賀県内の取扱貨物量が限定的 【整備後】新たな需要開拓、輸出入貨物の増大 | フォワーダー機能、 貨物輸送機能 |
| ⑥ 経済活性化効果(税収増加効果) | | | | 【現状】県や市の経済の低迷 【整備後】税収の増加、雇用の創出 【経済活性化効果】 県：855(百万円/年) 市：698(百万円/年) 【税収増加効果】 県：11(百万円/年) 市：15(百万円/年) |
| ⑦ CO2削減効果 | | トラック輸送の集約により輸送距離が短縮し、広域でCO2排出量が削減される。 【CO2削減効果】 333(t-C/年) | | 貨物輸送、フォワーダー機能 |

8. おわりに

物流ターミナルの実現にあたり、固定概念や既存の枠

に捉われることなく、事業に関係するすべての機関と共に、一体となって取り組む必要がある。すなわち、運送業界、国、県、周辺市町等との密接な連携による安定運営に向けた一体的取り組みの推進を行うため、物流ターミナル整備運営等について、関係機関による協議・連携の場が必要である。

また、施設整備の面では、開発や導入施設、設備、機材、また、公的支援等の各種法手続き等を十分勘案し、整備に要する工程管理を行い、スピード感を持って実施することが重要である。

さらに、運営面の課題として、取扱貨物量の確保や運送関連事業者・地域運送業界の参画、行政機関の連携などが課題となっている。県内の貨物は、複数の港湾・空港間と競合していることから、戦略的な貨物確保方策が必要であり、物流ターミナルの活用が見込める大口荷主企業を誘致する等、新たな貨物の創出に努めることが重要である。また、安定的な運営を図るためには、行政、運送業界、経済界等の各関係機関が協力連携し、運営面や利用促進面等から一体的な取り組みを行うことが重要である。

埼玉県では、企業の海上コンテナ物流を原因とする課題を解決するため、コンテナラウンドユースを推進している。具体的には、荷主、陸運事業者、船会社などと埼

玉県からなるコンテナラウンドユース推進協議会を設立し、輸入と輸出の荷主の間でコンテナ受け渡しのタイミングを調整できるインランドコンテナデポを「お試しデポ」という名称で運用している。

本市においても、先行優位性が損なわれることのないよう、物流をめぐる時勢や他の自治体の動向を注視していくと共に、湖南省内陸型国際総合物流ターミナル構想の促進が、将来にわたるモノづくり県としての強みとなり、地域全体の産業にとっての更なる飛躍となることを期待したい。

謝辞：最後に、本稿を執筆するにあたり、有意義な議論やご協力をいただいた水谷享二氏（湖南省建設経済部産業振興戦略局）および山元達俊氏（湖南省建設経済部産業振興戦略局産業立地企画室）に感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 湖南省：湖南省内陸型国際総合物流ターミナル基本計画
- 2) 滋賀県：滋賀交通ビジョン
- 3) 滋賀県：滋賀県産業振興ビジョン
- 4) 国土交通省：関西広域地方計画