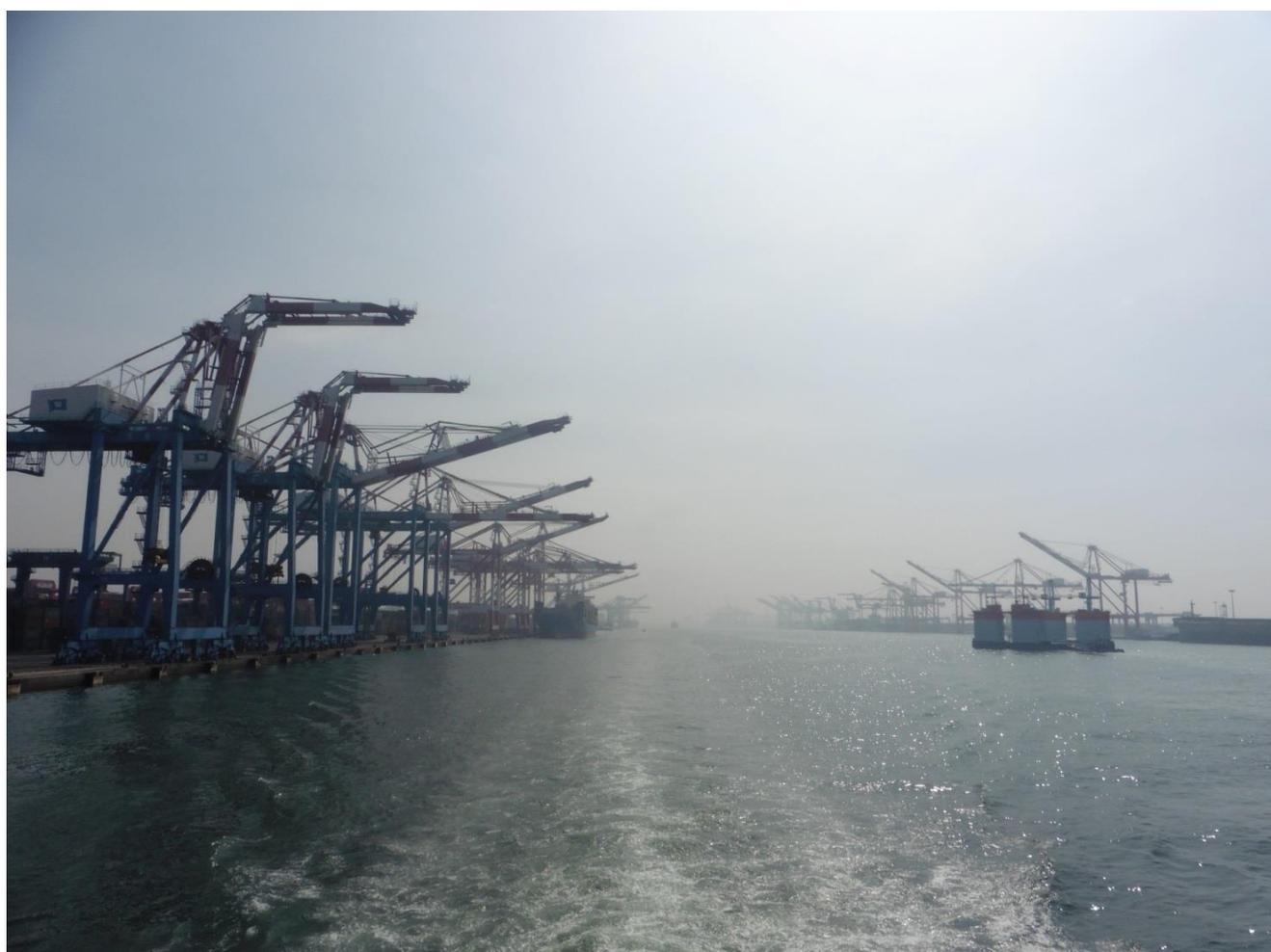


苫小牧港利用促進協議会 台湾ポートセールス 報告書



苫小牧港利用促進協議会

2018年3月

1.訪問目的

苫小牧港利用促進協議会では、2011年の中国・上海を皮切りに、2012年 中国・大連、2013年 インドネシア・ジャカルタ、2014年ロシア極東地域(ウラジオストク、ナホトカ)、2015年ベトナム、2016年シンガポールと海外でのポートセールスを実施してきた。

2017年度については、平成24年4月まで苫小牧港との定期コンテナ航路があり、北海道が北海道商談会&フェアを開設するなど、道産品の輸出拡大に注力する台湾において、苫小牧港の知名度向上や利用促進を図り、更なる港勢拡大につなげるため、2018年1月21日(日)~24日(水)(移動日含む)までポートセールスを実施した。

2.苫小牧港利用促進協議会参加者

今年のポートセールス参加者は、下記のとおり(事務局含め全28名)。

なお、昨年に続き、会員外である苫小牧市役所、苫小牧民報社から各1名の参加があった。

<参加者名簿>

会社・団体名	役職	名前
苫小牧港利用促進協議会 (苫小牧港管理組合)	会長(管理者)	岩倉 博文
	会長代理(専任副管理者)	佐々木 秀郎
苫小牧市	産業経済部長	木村 淳
ナラサキスタックス(株)	常務取締役	守屋 治
苫小牧栗林運輸(株)	代表取締役社長	栗林 秀光
	常務取締役	平田 喜久男
苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合 (株)栗林商会	専務理事	味村 康司
	運輸営業部 副部長	小池 一彰
	運輸営業部 コンテナ営業課長	森 直樹
北旺運輸(株)	代表取締役社長	梅津 修
	海運事業部部長	中野 智
日本通運(株)苫小牧支店	支店長	多田 圭介
苫小牧北倉港運(株)	取締役営業統括部長	富谷 修二
苫小牧港開発(株)	代表取締役社長	石森 亮
	取締役ターミナル事業部長	飯村 豊
	ターミナル事業部企画営業課	錦戸 史弥
	総務部総務課 社長秘書	安達 雄太
苫小牧埠頭(株)	代表取締役社長	橋本 哲実
	新規事業開発部調査役	畑山 俊介
	港湾事業部 係長	西山 潤
苫東コールセンター(株)	取締役 事業部長	増田 裕臣
(株)苫東	基盤事業部基盤事業部課長	河田 拓視
苫小牧港木材振興(株)	代表取締役社長	宮本 知治
苫小牧民報社	編集局報道部	室谷 実
事務局 (苫小牧港管理組合)	施設部長	佐藤 匡之
	港湾振興課長	中谷 伸二
	施設課施設維持係技師	梅田 拓也
	計画課港湾計画係	三瓶 はるか

3.訪問先・日程

訪問先及び日程については、下記の通り。

日次	月日	都市名	時刻	行程
1	1月21日 (日)	千歳 羽田 台湾	14:00 15:00 17:55 21:00 21:30 23:00	新千歳空港国内線ターミナル 日本航空カウンター前集合 日本航空 JL514 便にて羽田空港へ (~16:40) 日本航空 JL099 便にて台北(松山)空港へ ※以下、現地時刻(時差1時間) 台北(松山)空港着 市内にて軽食(結団式) ホテル着
2	1月22日 (月)	台湾	8:30 9:30 12:00 13:15 15:00 16:10 18:00 19:30 20:30	ホテル発 台北港視察 (~11:45) 桃園市にて昼食 北海道商談&フェアを視察 (~14:00) 日台国際港湾物流実務者会議 (~16:00) ※事務局はセミナー準備のためホテル下車 ホテル着 苫小牧港セミナーin台湾 セミナー終了 ホテル内にて直会
3	1月23日 (火)	台湾	7:15 7:51 10:30 12:00 14:00 16:15 18:30 20:30	ホテル発 台湾新幹線にて高雄へ (~9:30) 高雄港コンテナターミナル視察 (~11:30) 高雄市にて昼食 高雄LTR(ライトレール)視察 ※岩倉市長と木村産業経済部長は高雄市政府・台南市政府訪問 台湾新幹線にて台北へ (~17:54) 台北市内にて夕食(解散会) ホテル着
4	1月24日 (水)	台湾 羽田 千歳	7:15 9:30 13:20 14:30 16:05	ホテル発 日本航空 JL096 便にて羽田空港へ ※以下、日本時間 羽田空港着 日本航空 JL519 便にて新千歳空港へ 新千歳空港着 解散

4.実施報告

順を追って、今回のポートセールスの結果についてレポートする。

4-1.1 月21日(日)

●新千歳→羽田→台湾へ移動

14:00 新千歳空港に集合し、羽田空港で乗り継ぎ後、台湾へ移動した。



新千歳空港にて岩倉会長（市長）挨拶



佐々木会長代理（専任副管理者）挨拶



参加者



出発便表示



台北（松山）空港



現地ガイドの李さん

●ホテルへ移動

23:00 夕食後、宿泊ホテルへ移動した。

4-2.1 月22日(月) 台北港へ移動 8:30~

●台湾港務股份有限公司 (TIPC) 9:30~10:10

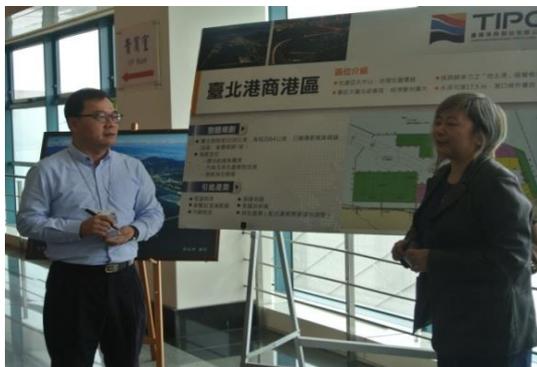
台北港を管理する台湾港務股份有限公司 (TIPC) を訪問し、台北港の概要などの説明を受けた。



台湾港務股份有限公司外観



概要説明



概要説明



台北港



会場風景



説明資料



説明資料



記念品授与

〈相手方対応者〉

台湾港務股份有限公司

台北港營運處 資深副處長 葉國宏 氏

〈説明概要〉

○台北港は以前、淡水港という名前だったが、1999年に正式に台北港と命名され、発展計画を元に埠頭の建設が進み、国際港としての役割を担うようになった。

○1993年に第一期工事として2つの砂利埠頭を建設、その後拡張工事を実施し、1999年には第二期工事として防波堤を建設した。その後、北側の外郭防波堤、南防波堤、ナビゲーション施設等が完成し、現在、第二期三回目の五ヵ年計画が進行中である。

○台北港は自由貿易港区(※)であり、非課税の経済特区となっており、貨物は免税となっている。

○台北港は3,000ヘクタールの面積を有し、2/3が海域、1/3が陸域である。

○配置図(右写真)の紫の箇所は、現在、海域だが5年以内に埋め立てし、緑の箇所も同様に、この先5年以上かけて、埋め立てし、海域から陸域にする計画である。

○ピンク箇所は工事中で多目的エリアとして開発中。

○台北港の昨年の取扱貨物量7,200万トンのうち、コンテナが80%を占めている。

○以前は基隆港が台湾北部で、最も取扱貨物量が多かったが、過去3年、基隆港を超えている。

○基隆港との一番大きな違いは、台北港は民間からの投資が多い点であり、日本円で約900億円の投資が入っている。

○台北港はヨーロッパなどの遠洋を中心に、基隆港は日本・韓国等の近海を中心に取扱っている。

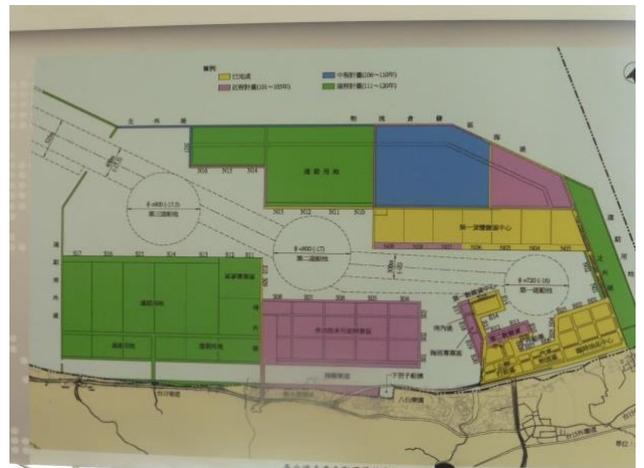
○車の輸出入は、台北港は日系車、台中港は欧米車の取扱が多い。将来的には、車を始めとする工業製品や機械の輸出入を、台北港で行いたい考えである。

○高速道路が近くにあり、北に40分ほどで基隆港、南に30分ほどで桃園空港と立地条件が良いことから、将来的には空・海もしくは海・海の合同運営ができると考えている。

○中国とは週に4便、片道3時間半をかけて遊覧船(観覧船)が運航されている。

○クルーズ船は台北港には寄港せず、基隆港に寄港していることから、将来的に台北港もクルーズの誘致を考えている。

○台北港の施設はすべて電気を使用し、ケーブルも地下に埋めており、環境保護に関して、ヨーロッパでエコ港として認定されている。



台北港の港湾計画図

※自由貿易港区：輸出入にこだわらず、区域内における貨物の自由な流通が認められ、輸入税、貨物税、営業税の課税も免除される。

〈質疑応答〉

Q 将来的にコンテナの取扱個数はどれくらいになると考えているか。

A 現在コンテナは4バースで取り扱っているが、将来、民間の資金約203億円で3バースを建設し、7バース体制での運営を検討している。昨年のコンテナの取扱実績は157万TEUで、基隆港の142万TEUを超えている。将来的に7バース体制で取扱コンテナ340万TEUを考えているが、3バースの建設時期は検討中である。また、ハブ港としての役割も果たしたいとも考えている。

Q 台北港は、埋め立てか、もしくは掘削した港なのか。

A 工事の事は分からないが、知っている情報で答えると、掘っていることはない。陸地側の浅いところを埋め立てている。実際に、台北等で行われた工事で掘り出した土も使用している。しかし、土は毎年入ってくる量が限られてくるので、埋め立てには10年以上かかるのが現状。

●東立物流股份有限公司 10:20~11:00

台北港内の東立物流股份有限公司を訪問し、台湾における自動車の輸出入や自由貿易港区などの説明を受けた。



東立物流股份有限公司



説明風景



説明風景



説明風景



自動車保管状況



自動車運搬船の模型

〈相手方対応者〉

東立物流股份有限公司

業務三課 課長 葉庭坊 氏

〈説明概要〉

- 東立物流は2002年に設立され、2005年に台湾初の自由貿易港事業者である。
- 主な業務は、自動車の輸出入であり、国内の自動車メーカーと輸入業者に対して、様々なメーカーや車種に合わせた作業項目に対応した、効率的な車両の整備を行っている。一貫の物流サービスを提供することで、台湾の港湾区域における自動車物流の中心となっている。
- 東立物流は、30年以上の自動車陸上輸送の経験を持つ、台湾で最大規模の自動車配送業者である山立通運と提携した。東立物流の物流サービスと山立通運の輸送網を組み合わせることで、強大な配送能力を確保し、台湾全土へワンストップ型の物流サービスを提供している。
- 現在20社以上の自動車の輸出入関連企業と提携しており、日本の自動車はほぼ取り扱っている。ヨーロッパからの自動車も取り扱っている。
- 台湾の輸入車数の約17万台のうち約12万台を、東立物流で取り扱っている。また、輸出車は4万台くらいで、主に中近東へ輸出している。

〈質疑応答〉

- Q 自動車の検査はどのように行っているか。
- A 自動車メーカーによってチェックリストをもらっている。

- Q 東立物流から自動車（商品）は直接、自動車の販売店に行くのか。
- A 外観のチェック、アクセサリーの取り付け、車検等を東立物流で行った後に、ディーラーへ渡す。もしディーラーでこれらの事を行うと品質は維持されないだろう。

- Q 自動車以外で取り扱っている品目はなにか。
- A 主な品目では95%が自動車だが、ワイン・たばこ・二輪自動車なども取り扱っている。

- Q 自由貿易港事業者は他にあるか。
- A 5社の物流業者がある。その中で、東立物流は事業許可を初めて取得し、土地面積が一番大きい。貨物税・関税・物流税等の5~6種類くらいの税金が免税対象となっている。

- Q 東立物流は、台北港内で初めて事業を開始したのか。
- A 2002年に事業を開始し、敷地面積約10ヘクタールから、現在の32ヘクタールと徐々に拡大させた。

- Q 日本車の輸入状況はどうなっているのか。どこの港を利用しているのか。
- A 日本車は、博多、広島など。主に日本郵船、トヨフジ海運、NYKの航路があるところから来ている。K Lineはヨーロッパからの輸入車。日本車対欧米車の割合は6対4くらい。

●台北港貨櫃碼頭股份有限公司 11:10~11:45

台北港内の台北港貨櫃碼頭股份有限公司を訪問し、会社概要やコンテナターミナル、取扱貨物量などについての説明を受けた。



説明風景



説明風景



説明資料



トランスファークレーン



ガントリークレーン



ゲート付近



視察風景



記念撮影

〈相手方対応者〉

台北港貨櫃碼頭股份有限公司
副總經理 楊 雨濃 氏

〈説明概要〉

- 3つの船会社エバクーリーン、ワンハイ、ヤンミンがBOT方式^(※)で設立した、台北港で唯一のオート化（無人管理）されたコンテナターミナルである。
- 業務内容は、埠頭の船舶の係留、コンテナの陸揚げ陸卸、OOGコンテナ・B.B Cargo 陸卸、輸出・輸入貨物の取扱い、CY/CFSの自由貿易、冷凍コンテナの保存・電気提供・温度管理、コンテナの検査・メンテナンス、コンテナの通関・管制、船舶給水など。
- 直線型のターミナルで現在4バースあり、深さは約16m、1万TEUの巨大な船が同時に着岸できる。また、年間で230万TEUのコンテナの受入が可能で、遠洋はアメリカ・地中海・ヨーロッパ、近海は韓国・中国などに対応可能である。
- ガントリークレーンは13基、トランスファークレーンは40基ある。ゲートの数はインが9、アウトが7つである。
- 運転手にはゲートに入る際、探知機能が付いたカード（写真3枚目）が発行される。このカードには、コンテナの数、どのエリアにコンテナがあるか等の情報がすべて入っており、カードを運転手の座席の前に置き、ふ頭内にいくつも設置されている探知ポイントを正しく通過すると、RTGのオートアームが作動する仕組みになっている。このため、運転手は、指示通りの場所に行けば、コンテナを自動的に積むことができる。また、間違っただけのポイントを通過すると、オートアームは動かず、正しいポイントへ行くと、カードのライトが点滅しオートアームが作動する。
- オート化により、最高1時間に36個のコンテナを扱うことができる。また、トラック1台につき30秒程度削減することができ、10分間でトラック1台分の時間を削減できる。
- 従来、運転手は出口に設置されている機械に、車から降りて様々な情報を入力しなければならなかったが、今は自分の携帯のLINEで資料をダウンロードするだけでよかった。
- 台北港の近くには、高速道路が整備されていることから、基隆港と比べ、物流時間が大幅に短縮され、コストダウンができることがメリットである。

※BOT方式：民間事業者が施設を建設し、一定期間運営した後、公共に施設所有権を移転する方式。

〈質疑応答〉

Q オペレーターはいないのか？管理棟でオペレーターが遠隔操作しているのか。

A すべて無人で管理している。

Q 最終的にコンテナを積み降ろしするのはオペレーターか。

A すべてオート化されている。コントロールセンターで監視カメラを通して、正しく作動しているか、安全に作動しているかの監視はしている。40台のアームを12人で扱っており、36人編成で、8時間ごとの24時間体制で監視している。

●北海道物産展及び商談会の視察 13:15~14:00

桃園市のショッピングモールである「Tai Mall」で開催された、北海道主催の商談&フェアを視察した。

道産食品を扱う道内 24 社が出展し、苫小牧港発の小口混載コンテナで輸送された、タマネギなどの野菜や菓子、加工食品を含む約100品目を販売し、現地消費者の反応を踏まえ、商談に反映させる試みである。

平日にも関わらず、多くの人で賑わい、改めて道産食品への関心の高さを実感することができた。



会場風景



会場風景



タマネギ



サーモンやホタテのステーキ



新巻鮭



案内看板



ラーメン店

〈相手方対応者〉

北海道経済部食関連産業室 主査 山口 美由希 氏
(一社)北海道食産業総合振興機構 コーディネーター 越智 晋昭 氏
(一社)北海道国際流通機構 代表理事 鳥取 義之 氏
(株)スリーサークル 代表取締役 三輪 貴寛 氏

<説明概要>

- 1月18日～29日の12日間、開催している。
- 物産展と商談会が一つになっているため、商社からすると売れ行きや客の反応が見やすい点が良い。
- 数社商談が成立したところもある。
- ラーメン、ホタテ串、かまぼこが特に人気で、1日で45万円、売り上げているところもある。

●世邦国際企業集団（TVL）との実務者会議 15:00～16:00

台北市に移動し、北海道開発局が主催した、台湾の大手物流業者で日本企業の対応に特化した部門のある「世邦国際企業集団（TVL）」との「日台国際港湾物流実務者会議」に、一般社団法人北海道国際流通機構とともに佐々木専任副管理者ほか4名が出席した。

台湾への道産食品の輸出拡大に向け、検疫などの通関制度や直行便等の輸送ルートなどについて熱心に意見交換した。

<主な参加者> ※敬称略

一般社団法人北海道国際流通機構	代表理事	鳥取 義之
苫小牧港管理組合	専任副管理者	佐々木秀郎
//	施設部長	佐藤 匡之
苫小牧市	産業経済部長	木村 淳
ナラサキスタックス株式会社	常務取締役	守屋 治
//	国際営業課長	加藤 雅永
北海道開発局港湾空港港湾計画課	港湾企画官	白熊 良平
//	調査係長	高田 秀司
//	開発専門職	藪田 憲二
世邦国際企業集団（以下、TVL）	執行董事	李 昆達ほか



会議風景



会議風景

●「苫小牧港セミナー in 台北」 18:00~19:30

「Howard Plaza Hotel Taipei」にて、「苫小牧港セミナー in 台湾」を開催し、76名の招待者が来場した。

会場内には、台湾との友好や経済等の交流を図るために平成29年8月に設立された、苫小牧日台親善協会も加わり、現地参加者との交流を深めた。

<セミナー次第>

- 1 開会
- 2 主催者挨拶
苫小牧港利用促進協議会 会長 苫小牧港管理組合 管理者 岩倉苫小牧市長
- 3 来賓挨拶
台湾日本関係協会 副参事 謝延淙 様
- 4 苫小牧港の概要説明
苫小牧港管理組合 三瓶主事
- 5 乾杯
苫小牧栗林運輸(株) 栗林代表取締役社長
- 6 締めの挨拶
苫小牧埠頭(株) 橋本代表取締役社長
- 7 閉会

<会場風景>



岩倉市長挨拶



謝延淙様挨拶



三瓶主事概要説明



概要説明



栗林代表取締役社長挨拶



橋本代表取締役社長挨拶



4-3.1月23日(火)

●台北->高雄へ移動

7:51 台湾新幹線で高雄市へ移動した。



台北駅の外観



台北駅の内観



駅内の売店



列車案内表示



台湾新幹線



車内の風景



車窓の風景



車窓の風景

●高雄港の視察 10:30~11:30

港湾業務船に乗船し高雄港コンテナターミナルを視察。

〈相手方対応者〉

臺灣港務股份有限公司

研究員 陳 榮信 氏

〈説明概要〉

- 高雄市は人口約 278 万人の台湾第 6 位の都市である。
- 高雄港は海域・陸域あわせて約 17,000 ヘクタールの面積を有している（陸地 1,800 ヘクタール）。
島がまわりにあるため、航路・泊地の静穏度が良い天然の良港である。
- 港の背後には、電子関係や車用絶縁抵抗などの精密機械を製造する工業団地があり、空気が汚れていると問題となることから、新ターミナルができればバルク船の使用岸壁を移動させる予定である。
- 台湾にとって非常に重要な重工業会社である、台湾電力、中国石油、中国スチール、中国造船のほか、495 個の石油タリ（石油取扱業者 11 社）がある。
昔は工業用排水が川から流れこみ、海も汚染されていたが、排水整備がされたため解消された。
- 1984 年には、高雄と旗津を結ぶ、海底トンネル（延長 155m、水深 14.5m）が開通し、交通が良くなった。
- 高雄港の 2017 年のコンテナ取扱量は 1,027 万 TEU である。（5 年連続 1,000 万 TEU を超えた）
エバーグリーンは高雄港で取扱貨物量の一番多い船会社であり、6 つのふ頭を借りて作業をしている。
年間取扱貨物量は 330~340 万 TEU の実績がある。
- No.3 コンテナセンターには APL とヤンミンの 2 社の専用バースがある。
- 昔は島ではなくて陸続きだったが 1975 年に浚渫し、コンテナ船が航行できるように幅 250m、水深は 16~17m で航路を建設した。昨年の 4 月には 18,000TEU の本船が入港した。
- 高雄港と苫小牧港との間には直行便はなく、本州(横浜)を通じ輸送している。
- 昨年 9 月のスーパー台風により、強風で流された建造中のコンテナ船が岸壁に接触し、ガントリークレーン 4~5 基が倒壊した。被害総額は約 50 億円である。

〈質疑応答〉

- Q 高雄港にはガントリークレーンは何基あるか。
A 全部で 170 基ある。

- Q ガントリークレーンに名前が書いてあるが船社の持ち物か。
A そうである。

- Q 今後のコンテナ取扱量の目標は。
A 1,500~2,000 万 TEU を目標としている。

- Q TOP3 の船社はどこか。
A 1.エバーグリーン 2. ヤンミン 3. ワンハイとなっている。



港湾業務船



記念品授与



視察風景



高雄港計画図



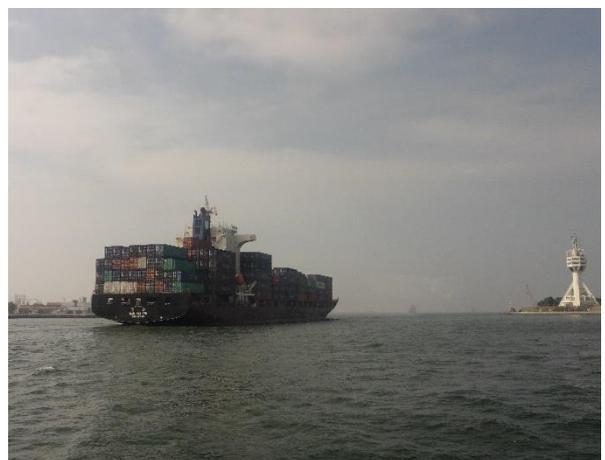
視察風景



高雄港の風景



高雄港の風景



高雄港の風景

●高雄市政府へ移動

高雄市政府捷運工程局 14:00~15:00

高雄LTR（ライトレール）を視察。

<相手方対応者>

高雄市政府捷運工程局

副總工程司 林 仁生 氏

<説明概要>

- 高雄市の、台湾南部の国際空港のある大都市で、土地面積は3,000㎢ 人口は約277万人である。
- 市内の交通ネットワークは高速道路、鉄道（新幹線）、在来線、地下鉄、ライトレール（路面電車）がある。
- ライトレールは台湾で初めての路面電車であり、延長は22.1Km、36の停留所がある。
建設費165億円、日本円で約621億円。政府の資金で建設した。
- 架空電車方式（電気）で時速は70km/h。全部で250席（優先席16席）がある。
- 充電設備は車両上に載せており、列車が到着した時（停車中）に充電させるようにしている。
- レールは騒音、振動を防ぐための環境をつくり、軽量化、透明化を意識して建設した。
- 料金は30台湾元（日本円で約111円）。ICカードを利用した場合は10台湾元（日本円で約37円）となる。料金の支払いは改札口が無いので、信用乗車（チェック者がいない）方式となっている
- 車両は床から35cm低く、体の不自由な方でも気楽に乗車ができる。
- 扉の開閉は手動にしている。自動化にしない理由としては、エアコンの冷気を外にださないように必要な時だけの開閉にした。

<質疑応答>

Q 信用乗車方式だと払わない人がいるのでは？

A 週に数回、チェックをしている（都合が悪くて切符を買わない人はいたことがある）

試運用期間なので厳しくはしないが、発見した場合は1,500台湾元（日本円で約5,550円）の罰金となる。

Q なぜライトレールを採用したか

A 渋滞解消のため。



高雄市政府庁舎



1階フロア



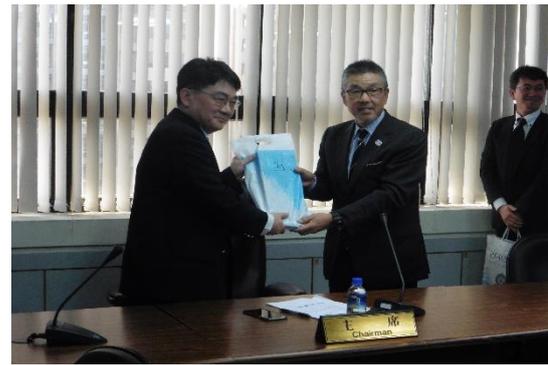
説明風景



説明風景



説明資料



記念品授与

●高雄->台北へ移動

16:15 台湾新幹線で台北へ移動した。

●ホテルへ移動

20:30 夕食後、宿泊ホテルへ移動した。

4-4.1月24日(水)

●台湾->羽田->新千歳へ移動

台北(松山)空港を9:30に出発し、13:20羽田空港着。羽田空港にて飛行機を乗り継ぎ、16:05新千歳空港着し、4日間の日程を終了した。



台北市内の風景



松山空港での搭乗手続き



苦小牧港利用促進協議会
台湾ポートセールス報告書

苦小牧港利用促進協議会事務局
(苦小牧港管理組合総務部港湾振興室港湾振興課)
TEL:0144-34-5905 FAX:0144-34-5559