

第3回中国地方国際物流戦略チーム本会議意見概要

戸田教授

これまでの国際物流戦略チームで評価できる大きな点は、利用者懇談会を開催したことである。各港湾で利用者懇談会を行い、ニーズを把握したが、航空物流においてはニーズの実態把握を行っていない。できれば航空貨物についても利用者懇談会を国際物流戦略チームにおいて、継続的に行っていききたい。

中国地方港運協会

トン数ベースでは港湾貨物取扱量はほとんど増えていない。また、規制緩和による新規参入の問題をかかえている。港湾整備が進んで状況の変化があると、業界の対応にも影響が出てくるため、港湾整備計画については早めに情報提供をしていただきたい。協会としても協力体制をとっていききたい。

中国運輸局

内航フィーダー輸送については、昨年度アンケート・ヒアリング等を行ったが、引き続き潜在需要の把握や課題の抽出を行っていく。

5月に、岡山県で日中韓での物流担当大臣会合が行われ、シームレス物流システムの実現、環境にやさしい物流の構築、セキュリティの意味の、安全かつ効率的な物流の両立の三つの目標を決めた。今後の具体的な取り組み事項としては、小型のコンテナの標準化や、グリーン物流に関する専門家会合の日本での開催等が合意されている。直接アクションプランには関係がないが、来年には中国で3回目の会合が行われるため、内容をフォローして随時情報提供していきたい。

津守准教授

物流の効率化は地方の産業の振興のために行う。中国地方の産業競争力のために、どのような物流の仕組みが重要かについて検討が必要となる。中国地方だけで考えるのは限界があり、非現実的である。そのため関西、四国、北部九州との連携が必要になってくる。西日本全体のなかで中国地方をどのような位置づけで、物流の効率化を考えていくかという視点が必要になる。その際に注意しておかなくてはならないことは以下の3点になる。

1点目は産業競争力の強化を目的に、適切な施設と仕組みを作っていく必要があるが、スーパーバルクターミナルという名前が一人歩きしている。今年度は客観的、慎重にどのような内容が必要か、調査検討をお願いしたい。また、完成するまでどのように対応するかについても検討して欲しい。

2点目は物流効率化という言葉が一人歩きしている。物流を担っている事業者の競争力が強くなると物流の効率化はありえない。そのため、港運事業者、内航事業者、国内輸送に携わる事業者の競争力強化がベースにあるということを再確認して欲しい。コンテナだけでなくバルクについても、とりわけ海運市場は船が足りない状況にある。日本の港湾が寄港地から抜かれることが頻繁に起こっており、国内の物流体系をもう一度作り直さなければ、地方、特に荷物の少ない地方ほど、先に切り捨てられていくという状況になる。国内の物流事業者の競争力強化は焦眉の急である。

3点目は山陰の物流をどう考えるか。中国地方のなかでは一番先に切り捨てられやすい地域であり、実際に外国海運船社の中には寄港するのを止めようとしている例がいくつもある。このような状況の中、どう立て直し、国内輸送、内航フィーダー及び陸送を含め、どの様にルートを作っていくか、今年度是非検討していただきたい。

境港管理組合

国際フェリーターミナル整備、多目的国際ターミナル整備を進めていきたい。境港、東海、ウラジオストク間の定期貨客船の就航計画があり、来年の2月に就航する予定となっている。この貨客船については、新規の岸壁の整備までは仮設で対応予定である。既設の岸壁は、すでに原木・木材チップの野積み場で使用しているため、新しい貨客船に対する岸壁の整備が必要となっている。また、不定期の旅客船であるが、飛鳥も今年度5回寄港予定である。現状では原木、木材チップを荷役している岸壁を利用しているので、景観等の問題もあり、荷役との関係で寄港の回数も限定されるので国際フェリーターミナルを整備したいと考えている。また多目的国際ターミナルのほうであるが、リサイクル物流も増加傾向であるため、こちらを整備を進めたい。境港にも自動車リサイクル工場を設けたいと要望もあり、さらに、近隣の製紙工場がRPF燃料を使いたいという要望がある。既にコストメリットがあることは確認している。リサイクル製品についても、現在は木材チップと混在した岸壁の使い方をしている。これらを集約化することで、港全体の荷役効率の向上に繋がっていくのではないかと考えている。リサイクルポートの申請を平成18年に行った。熟度が低く、選考に漏れてしまったが、リサイクルポートの指定を受けるため、5つの条件の熟度を高めて、また応募したい。

中国地方海運組合連合会

平成20年度の取り組みで、特に内航フィーダーのあり方、今後の需要の掘り起こしについて検討の必要がある。国民生活を守るため、外航から効率的に運ぶのが内航の使命である。しかし、内航の実態が脆弱でなかなか前に進んでない状況のなかで、ぜひ内航フィーダーをはじめ、内航海運の活性化のための調査に力を頂きたい。また、現実には4つの国際物流戦略チームの連携の中で、内航フィーダーをどうするか具体的な方策を聞かせてほしい。また、それを推し進めて欲しい。

中国地方整備局

「瀬戸内海の航路体系の再構築」を是非進めないといけないと考えている。瀬戸内海においては来島海峡と備讃瀬戸は大きな障壁になっている。この間に、水島港、福山港、尾道系崎港、三島川之江港、今治港等があり、これらの狭水道を通過しないと入港できない。これらの航路の片方向の水深は-13m となっているが、満潮時に通過して荷物を空にして出て行くという運航をしている。今後、ケーブサイズが増えていくという見通しがあり、この問題にどの様に対応するかが国際物流上の大テーマとなってくる。この意味で四国と連携して議論を進めたいというのが提案の内容である。

全体を通して、今日の提案は事務局の得意分野で整理されている。利用者のヒアリングは当然だが、せっかく中国経済連合会に事務局として参加してもらっているので中国地方の経済の現状・見通し、マクロな指標は常々整理して素材として提供して頂くことが望ましい。

先月の日中韓の物流担当大臣会合では、東アジア物流に関心が持たれている。我が国もシームレスアジア実現のため、これを進めようとしており、中国地方国際物流戦略チームでも検討すべき事は、多々包含されている。例えば12フィート鉄道コンテナやシャーシを標準仕様で使えないか、相手国でも同じように使えるのか、港湾ではどの様なチェックが必要なのかを考える必要もある。境港の新航路については、韓国は自国の船を配船してでも荷物を集約したいと考えているが、どれだけの貨物が集まるかが不安要素となっている。山陰のみの荷物を集約しても困難なため、航路を維持するために中国地方全域からどの程度の荷物が必要か、どの様なツールが必要か、また、何がボトルネックになっているか等について具体的にケーススタディをする必要があろう。