

## 利用者懇談会における意見

## 鳥取港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① 危険物取扱施設用地の岸壁(矢板式)を耐震強化岸壁に切り替えてほしい。
- ② 危険物取扱区域で簡単にオイルフェンスを展張できる設備を整備してほしい。
- ③ 千代地区2号岸壁(-7.5m)の水深が砂の堆積などにより、確保されていないことがある。頻度の高い定期的な測深を行ってほしい。
- ④ 2号岸壁の防舷材を補修してほしい。
- ⑤ 船からの夜間荷卸し作業を安全・迅速にするため、照明設備を設置してほしい。
- ⑥ コンテナには収納できない大型の機械を輸入することも多い。在来船の着港や荷役、倉庫などの施設が必要。
- ⑦ フェンダーの外れかかっている部分(1号、8号岸壁)があり、本船接岸時、岸壁にあたる。
- ⑧ リサイクル関係の貨物を鳥取港へ集約する場合に、上屋等の利用料金を変更する考えがあれば教えてほしい。
- ⑨ 大型貨物の輸入に関する荷役機械(クレーン、フォークリフト)と低床トレーラー備車の便宜を図ってほしい。
- ⑩ 外航船接岸の際に、タグボートを安く利用できるようにしてほしい。
- ⑪ 今後、対岸諸国との貿易や経済動向を踏まえて日本海側の港の位置付けをどう考えていくか教えてほしい。
- ⑫ 鳥取自動車道の延伸により、対岸諸国向け物資が鳥取港から輸出入される可能性が出てきた。極東ロシアや北朝鮮の経済発展を考慮して物流の変化を見通す必要がある。
- ⑬ 平成19年4月1日から始まる梱包規制について、仮に鳥取港を利用する場合に梱包不十分で薰蒸を指示されたとき、どうすればいいか。
- ⑭ 国交省が進める「鳥取港の長期的戦略検討」での提言をポートセールスに活用したいので、適時教えてほしい。
- ⑮ 現状は鳥取港で扱える貨物はないが、地元企業としてチャンスがあれば是非使ってみたい。
- ⑯ 天候が荒れてきた際に、4号、5号岸壁に接岸させたい。1号岸壁ではうねりが入ってくる。他に避難する場所があればいいのだが。
- ⑰ 三角波により外国船がなかなか入れない。そのため境港で卸すか、コンテナで神戸に持っていく形が多い。
- ⑱ 鳥取港の活性化のためには、輸出入企業が無いと始まらない。また、姫鳥線が完成して瀬戸内まで2時間以内で行けるくらいでないと、何をしても厳しい。
- ⑲ 商品が短納期なのでトラックで全国各地に発送している。船を使ってトラックより早く着くのであれば利用するが、それは無理だと思われる。
- ⑳ 大きな荷役機械を持ってきても、ロジ問題が残る(30tトレーラーはおそらく鳥取にはない)。
- 21 鳥取港からの輸出があるとすれば、中国等周辺直航便が月に何便出るのが一番の問題。
- 22 冬季風浪時等の緊急時におけるタグボートの要請先(手配先)を教えてください。
- 23 鳥取港は将来的に人の交流観光地としても考えているか。
- 24 物流と観光レジャーの二面から鳥取港を活用する可能性について議論しており、民間からの知恵が纏まれば行政に伝える。

## 境港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① 竹内岸壁において大型クレーンを使用した荷役が可能となる岸壁強化の工事計画があれば教えてほしい。
- ② 竹内岸壁(-9m)を早期に整備してほしい。
- ③ 外港昭和南の航路(-14m)及び泊地(-14m)の残土置き場である中野東の整地時期を教えてください。また、バースと背後の貯木スペースが必要と考えるが、その整備はいつ頃になるか教えてください。
- ④ 木材団地内に木材専用バースを新規に整備してほしい。
- ⑤ 外港昭和南のバースに「うねり」が入ってこないようにしてほしい。
- ⑥ 外港昭和南(中野)に計画中の岸壁(-12m)を早期に整備してほしい。
- ⑦ 境港を活用するためには、輸出を行う工場等の誘致が必要と考えるが、そのような誘致策があれば教えてください。
- ⑧ 中国だけではなく、南のほうへ航路を開設しなければならない時代が来るのではないか。
- ⑨ メガキャリアが寄港するためには取扱貨物がどの程度必要か。また、必要なインフラ整備は何か教えてください。
- ⑩ 境港から直接輸出するよりも、神戸までトラックで行って神戸港経由で輸出するほうが安い。

## 浜田港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① 鰐石地区貯木場について、埋立ての考えがあるか。
- ② 新北防波堤を早期に整備してほしい。
- ③ 5,000tクラスのRORO船がスムーズに接岸できる岸壁の整備が必要。
- ④ 岸壁(-14m)の防舷材を縦長のものに交換してほしい。
- ⑤ 国道9号、国道186号で背高コンテナトラックが通行できるような改良が必要。併せて山陰道の早期整備が必要。
- ⑥ 浜田・三隅道路の事業から出るトンネル残土等を鰐石の埋立土に使用出来ないか検討が必要。
- ⑦ 浜田港と山陰道をつなぐアクセス道路の混雑解消が必要。
- ⑧ 福井地区と長浜地区をつなぐ臨港道路の整備が必要。
- ⑨ 倉庫や冷蔵庫の整備が必要。
- ⑩ 浜田港内の用地及び背後ヤードについて、野積場使用料の減免を延長してほしい。
- ⑪ 浜田港内の背後ヤードの有効活用及び集約化等が必要。
- ⑫ コンテナ航路の変更及びコンテナ船の変更に伴う事前協議会への提出の緩和が必要。
- ⑬ コンテナ航路の変更及びコンテナ船の変更に伴う事前の協議会へ参加してほしい。
- ⑭ 浜田港と台湾をつなぐ直接のコンテナ航路の開設が必要。
- ⑮ 浜田港内の臨港道路が道路交通法の適用免除にできないか、検討してほしい。
- ⑯ 三隅港と併せた利用計画を見直す(外貨への活用の可能性など)ことが必要ではないか。
- ⑰ テトラ置場の半分を貯炭場として使わせてほしい。
- ⑱ 港の活用として、客船の誘致が必要。

## 水島港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① 北米・ヨーロッパへ直航可能となるよう、国際コンテナターミナルの大型船化が必要。
- ② 玉島ハーバーアイランド6号埠頭-12m 岸壁の早期着工と在来船との共用化が必要。
- ③ 玉島ハーバーアイランド国際コンテナターミナル-12m 岸壁を早急に整備してほしい。
- ④ 岸壁の嵩上げなど高潮対策が必要。
- ⑤ 耐震強化岸壁など地震対策が必要。
- ⑥ 通信回線の地中埋設を実施してほしい。
- ⑦ SOLASフェンスができたことにより、船員から国に電話がかけられないため、公衆電話の設置が必要。また、公衆トイレを整備してほしい。
- ⑧ 在来埠頭(外貿1号)へ公共上屋を建設してほしい。
- ⑨ 港湾道路の地盤沈下に対応した排水機能を整備してほしい。
- ⑩ 港湾道路の緑地帯を撤廃してほしい。
- ⑪ 専用岸壁・航路の維持浚渫にあたり、県・国での事業化を積極的に行ってほしい。
- ⑫ 公共岸壁の屋内保管場所の整備、夜間荷役(重量物)等のインフラ整備を実施してほしい。
- ⑬ 玉島ハーバーアイランド内に、常時在来船が接岸できる多目的バースを増設してほしい。
- ⑭ バースに150トン以上吊れるクレーンを設置してほしい。
- ⑮ 6号コンテナターミナルと4号コンテナターミナルの2箇所での分散対応が作業面で非効率。利用者に対するサービス面においても、6号コンテナターミナルに設置されている各種施設が十分に活用できない。早期に整備してほしい。
- ⑯ 新高梁川橋梁を早期に整備してほしい。
- ⑰ 玉島側のE地区へのアクセス道路の拡幅・整備を実施してほしい。
- ⑱ 玉島近郊のアクセス道路を整備してほしい。
- ⑲ 玉島東航路を早期に整備してほしい。
- ⑳ 航行の安全性向上と入出港規制一部緩和のため、水島航路の拡幅を実現してほしい。
- 21 現在、利用率の低い高島のスペースを有効利用できれば物流の効率化に繋がることから、同所での危険物の取扱いやパイプライン設置等、インフラ整備について検討してほしい。
- 22 危険物ドラム等の事前搬入による物流効率化を図りたいので、玉島コンテナヤードへの危険物の蔵置場所設置を検討してほしい。
- 23 港湾関連公共機関の合同庁舎を早期に建設してほしい。
- 24 240m、12m バースを完成させてほしい。
- 25 多目的バースを充実させてほしい。
- 26 航路の浚渫を実施してほしい。
- 27 玉島ハーバーアイランドの整備についてはRORO船の拡充をにらみ、コンテナターミナルとあわせて一般在来バース、多目的バースの整備も検討する必要がある。
- 28 玉島地区で大型船の接岸できるバース岸壁及びその進入航路の整備を行ってほしい。

- 29 効率的な荷役のため、棧橋荷役の 24 時間体制の確立が必要。
- 30 盗難対策(主に私有物)が必要。
- 31 防犯対策(街路灯設置など)と一般人の埠頭内への入場規制を実施してほしい。
- 32 在来埠頭(外貿1号)が不足しているので、公共性・公正性を担保してほしい。
- 33 航路増便と運賃低減が必要。
- 34 高梁川、水島航路内の専用バースにおける岸壁航路の浚渫費用に対し、補助を検討してほしい。
- 35 水島港内航路(-16.5m)と水島航路(-17m)を例えば-18m にすれば、積み荷制約が緩和されて輸送コストの削減が期待できる。また、その際の企業負担の軽減が必要。具体的には、企業側のインフラ対応投資もあるので、航路は公共で実施してほしい。
- 36 ポートラジオ等の民間負担を軽減してほしい。
- 37 備讃瀬戸航路においては、「こませ網漁」等のシーズンには航路全面閉塞が起きる。全面まで至らない場合でも非常に危険な状態での運航となっている。漁業者との共生・共助を成立させる方案の検討が必要。
- 38 水島港の安全管理体制について保安部から指導されているが、小型船とのヒヤリもある。そのような中では、安全運航支援の位置付けでもあるポートサービスの運営費用の民間負担などが増加するという話もある。安全運航体制の確立により民間負担を軽減してほしい。
- 39 現在は保税制度で対応しているが、臨機応変な輸出対応のためには保税制度を撤廃して関税、石油税の還付などにしないと国際物流に対応できない。
- 40 危険物荷役許可申請と係留施設使用届けの統合が必要。現状ではほぼ同一内容のものを別々に出しており非効率。
- 41 航路の維持浚渫にかかる費用の国負担制度を創設してほしい。
- 42 陸上タンクでは検水が出づらい状態でありながら、輸入申告ではその検水結果で控除を行っている。本船(原油船)ハッチの液量(水分)結果で控除出来るようにしてほしい。
- 43 備讃瀬戸東航路から水島港にかけて夜間航路が禁止されているが、船が一日遅れると 500 ~1,000 万円もロスするので、規制緩和が必要。
- 44 幅広い人材を募るため養成学校を創設して水先人数を増やし、水先人事務所を自由に設立できるようにし、料金設定にも柔軟性を持たせて民間並の競争原理導入を検討してほしい。
- 45 水島と玉島を結ぶ物流専用のはしけを検討してほしい。
- 46 専用棧橋の維持補修に関して、規制や制約が出てきた際には現状の物流能力を確保するような保守をお願いしたい。
- 47 4号埠頭への大型船接岸について検討してほしい。
- 48 水島港はフィーダー化が進み、さらにバースが必要となるのではないかと。
- 49 PCCとの共用のため在来船バースが不足している。
- 50 野犬対策を検討してほしい。
- 51 商社経由のため、神戸の方が利用価値が高い。

- 52 台湾便が週1便しかないため、水島港が使いにくい。
- 53 貨物量にばらつきがある場合は公共バースも使うことがあるが、重量物が扱えず、保管倉庫がなく、夜間荷役もできないという問題がある。
- 54 水島港沖には 50,000DWT、LOA200m 以上の大型船が錨泊する場所がない。そのため、神戸沖(24 時間)または友が島・土佐沖での調整を強いられており、荒天時は特に危険である。せめて神戸沖にでも場所がほしい。
- 55 VLCCを扱っているが、備讃瀬戸東航路で漁業ともめることがある。
- 56 利用者懇談会等が頻繁に行われているが、過去の内容を把握して関係官庁間で連携を密にしてもらいたい。また、具体的なフィードバックがほしい。
- 57 岡山県に浚渫を行ってもらったため、2,000~3,000 トンクラスの船の利用に問題はなく、特に意見や要望は無い。
- 58 在来船をチャーターして玉島外貿埠頭で船積みを行いたい、橋梁の強度の問題があり困難である。
- 59 国際コンテナターミナル岸壁は外国船優先、玉島ハーバーアイランドの4号埠頭岸壁では自動車船などが優先になっているので、内航船は早朝作業で対応している。
- 60 水島航路で大事故が起これば、入出港制限など港湾機能が麻痺してしまう恐れがある。
- 61 危険物専用棧橋が設置後 40 年を経過しているため、既存の物流能力を確保すべく維持補修を計画的に進めたい。その際の各種協力をお願いしたい。
- 62 水島航路の航路拡幅計画と玉島東航路の辺りの整備計画がどのようになっているのか知りたい。
- 63 新しい物件の誘致を試みようとしても海岸線に全くスペースが無い。あれば検討に入りたい。高島はどうか。

## 福山港・尾道糸崎港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

### 福山港

- ① 箕沖地区の第2バースを平成19年度に着工し、計画どおり平成22年度に竣工してほしい。
- ② 計画中の第2バース整備後も含めて、箕沖地区におけるコンテナ取扱量を見越した上で、十分なコンテナ蔵置場所を確保してほしい。
- ③ 箕沖地区へアプローチする航路が狭い。安全に平行着棧するために、バース東側をJFEスチールの所まで浚渫してほしい。
- ④ 本航路浚渫事業を計画どおりに進めてほしい。
- ⑤ 箕沖地区と福山税関支署を結ぶ道路の交通渋滞が激しい。特に入江大橋がボトルネックとなっているので、この部分の交通渋滞を早期に解消してほしい。
- ⑥ 港の整備に併せて、アクセス道路の整備も重要である。
- ⑦ 箕沖地区に福山税関支署の出張所等を出してほしい。
- ⑧ コンテナバースの完成により海上交通量が増えることが予想されるため、海上航行の安全確保をお願いしたい。
- ⑨ 漁業者とのトラブル等に対する調整をうまく行う手法を確立してほしい。また、トラブルの解決を図るファンドの設立等について検討してほしい。
- ⑩ 動物検疫の指定港に認定してほしい。
- ⑪ 箕沖のバースに近接して発電所用地を所有しているが、現時点で具体的計画はない。一義的には発電所のために土地を保有しているが、要望があれば上位機関と相談して協議の場を設けたい。
- ⑫ コンテナ貨物とバルク貨物に関する議論は大いになされているが、在来貨物に対する議論が行われていない。在来貨物についても、真剣に考えてほしい。
- ⑬ 福山港には外航船と内航船の輻輳やヤード不足等の課題がある。今後の福山港を考えたときに、「箕沖地区はコンテナ」、「箕島地区はバルクや在来船」といった役割分担と、港湾レイアウトについて考えていく必要がある。
- ⑭ 平成22年度に向けて箕沖にコンテナを集積し、箕島に在来船、バルク船、内航船が十分接岸でき、物流が行えるようお願いしたい。
- ⑮ 東南アジアを考えた時には、福山港でも内航フィーダーを考えていかなければならない。

## 尾道糸崎港

- ① 機織地区のドルフィンの改修を早期に行ってほしい。
- ② -10mの西岸壁へ入港する途中に-7.5mの航路があるため、-10mの西岸壁を活かすことができない。-7.5mの航路を浚渫してほしい。
- ③ 松永湾の天保山岸壁の浚渫をしてほしい。
- ④ 松永地区の整備について、計画では-12m×2バースの所を、-10m×1バースの暫定供用となっている。今後の-12m化、2バース目の整備について相談させてほしい。
- ⑤ 松永地区の背後地に上屋等の整備を行い、一般海運の受け入れができる体制を整えてほしい。
- ⑥ 背後地の木材置場を拡張してほしい。
- ⑦ 機織団地の団地内道路が波打つなど荒れているため、早急に調査して工事を行ってほしい。
- ⑧ 松永地区は現在暫定航路であるため、本船入港時にパイロットやタグボートの使用による余分な費用がかかる。暫定を早期に解除してほしい。
- ⑨ 松永地区も福山港と同様に、港湾利用料の減免を行ってほしい。
- ⑩ 回収した木皮の焼却施設を早期に使用可能となるようにしてほしい。
- ⑪ ドルフィン内側の壕の今後の活用方法について、荷受人、荷役業者、県が三位一体となって検討していきたい。

## 呉港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① 阿賀マリノポリスの活用上、クレーン等以外にも荷さばき地舗装と上屋が必要になる。
- ② 宝町地区の公共岸壁-10mを-13mか-14m程度まで増深してほしい。
- ③ 外貿埠頭として整備し、アジアの近隣諸国向けのコンテナ船が寄港するようにしてほしい。
- ④ 荷役施設(ガントリークレーン)を整備してほしい。
- ⑤ バルクの敷地の囲い閉じを行ってほしい。
- ⑥ 荷捌き地と上屋を整備してほしい。
- ⑦ 呉市内の道路交通事情を改善してほしい。
- ⑧ 広公共埠頭(-5m)の老朽化が激しく、フォークリフト等の作業に支障をきたしているため、早急に整備してほしい。
- ⑨ マリノ大橋を早期に整備してほしい。
- ⑩ 東広島呉自動車道を早期に整備してほしい。
- ⑪ 外貿埠頭として整備するならば、保税倉庫を整備してほしい。
- ⑫ マリノ大橋が整備されていないため、40 フィートコンテナが現道を通過できないなど道路制限が問題となっている。コンテナを扱うにはバンニング施設(コンテナ積込施設)が必要。
- ⑬ 休山トンネル(国道 185 号)の交通渋滞を解消してほしい。
- ⑭ 港に関する行政手続きを簡素化し、通関手続きを迅速に進め、港湾における貨物の滞留時間を削減してほしい
- ⑮ コンテナの話ばかりで地方のバルク港が置いていかれがちだが、バルク貨物を重視すべき。
- ⑯ 港湾使用料を減免してほしい。
- ⑰ 呉港から神戸港や横浜港の様に多くの地域へコンテナを出せるようにしてほしい。
- ⑱ 広地区の専用岸壁は-10mであるが、実際は-9m程度の喫水制限で運用している。今後の船舶大型化を考えると水深を深くする必要があり、専用岸壁に対する支援策を検討してほしい。
- ⑲ 港に関する行政手続きを簡素化してほしい。韓国便などは一晩で到着するため、24時間前通報などの SOLAS 条約に伴う通報規定について柔軟に対応してほしい。
- ⑳ 倉庫を建てるための土地を安く分譲してほしい。
- 21 工場周辺の道路の重量制限を緩和してほしい。
- 22 コンテナ輸出企業を誘致するなどしてコンテナの輸出・輸入のマッチバックを図ることが必要。
- 23 コスト削減について、行政からも後押ししてほしい。

## 広島港・大竹港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

### 広島港

- ① 出島国際コンテナターミナルのコンテナヤードにゲートが整備されていない。
- ② 出島国際コンテナターミナルのコンテナヤード及び CFS が狭く作業効率が悪い。
- ③ 実入り、空コンの区切りスペースがない。-7.5m 内航岸壁を空コン置き場としている。
- ④ 内航岸壁の-7.5m 岸壁の荷役設備の整備を行ってほしい。
- ⑤ 出島国際コンテナターミナルにJRの引込線を整備してほしい。
- ⑥ 出島国際コンテナターミナルの背後地に物流関係のインフラ整備(物流倉庫など)が必要。そのために、背後地を安く分譲するか、必要な物流施設を整備した上で賃貸してほしい。
- ⑦ 広島港にコンテナ検査用の大型 X-RAY 装置の導入や、消防法上の危険物の蔵置スペースなど、国際港として必要な施設の整備を行ってほしい。
- ⑧ 出島国際コンテナターミナルへのアクセス道路(広島南道路)を早急に整備してほしい。
- ⑨ 広島港に重点的投資を行って、広島港を中国地方の拠点港として整備してほしい。
- ⑩ 広島港は中国第一のフィーダーポートという位置付けで整備を行う方がよい。神戸港や釜山港とのフィーダーをどう効率よく行うかを念頭において港湾整備をしてほしい。
- ⑪ 港湾料金の割引措置の継続・上屋の整備・貨物の集荷体制の改善などを行ってほしい。
- ⑫ 広島港国際コンテナターミナルの利用料について、平成 20 年以降も割安な料金での運用措置を続行してほしい。
- ⑬ 出島の北側の後背地をできるだけ早く物流施設として活用するための施策を打ってほしい。
- ⑭ 分譲の価格が高いので、利用しやすい料金で提供できるよう考慮してほしい。
- ⑮ 広島～釜山間の国際フェリーが再開された場合の Sea&Rail 対応体制の検討が必要。
- ⑯ 広島港国際コンテナターミナルは出島地区に単独でターミナルだけがあるだけで、物流機能としては他の設備(薫蒸施設・重量計測施設)と有効につながっていない。
- ⑰ FCL のコンテナ貨物に関しては、倉庫を経由せずに、直接荷主指定の倉庫の方に直接移送されている場合も増えてきている。
- ⑱ 輸入貨物での他港利用は、広島港にサービスがない船社を利用する場合。仕向け地は欧米とオセアニア。
- ⑲ 在来船で広島に寄港しない船社を利用する場合は、韓国・中国向けも多くあるが、これはスケジューリング的なもの、荷主指定、LC で指定での利用が理由である。
- ⑳ ローリー輸送の道路許可がどこでも取れる状況にない。
- 21 本船の大型化が考えられるようになれば、内航岸壁の-7.5m をハブとして考え、瀬戸内海や九州の近隣港からフィーダーで広島に物を集めたい。

## 大竹港

- ① 大竹港でコンテナ貨物を扱える様な荷役設備を整備してほしい。
- ② 大竹港から高速道路までのアクセス道路について、大型コンテナが通ることのできる道路整備をしてほしい。
- ③ クレーンなどの荷役機械の整備を検討してほしい。
- ④ 交通アクセスを早期に整備してほしい。
- ⑤ 大竹港ではハンドリングを自前でやらなければならない。物流のコストアップになっているので、整備の見直しを検討してほしい。
- ⑥ 大竹港から国道 2 号にアクセスするまともな道路がまだ 1 本もないので、早急に整備してほしい。
- ⑦ 大竹港の背後地を物流事業者に貸すなど、コンテナヤードとして利用可能にしてほしい。
- ⑧ 大竹港を改正 SOLAS 条約対応にしてほしい。
- ⑨ 岩国、大竹という 2 つの港があるとまとまりがない。港湾統合してはどうか。
- ⑩ コンテナ置き場、コンテナヤードとして県の土地を貸してほしい。
- ⑪ 自家発電のため4万トンクラスの外航船を大竹港に直接入れて石炭を荷揚げしたい。

## 徳山下松港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① バルク貨物を大量且つ安価に輸出入できる大型船対応の港湾整備を実施してほしい。
- ② 新南陽地区多目的国際ターミナル整備事業等を推進してほしい。
- ③ 港湾インフラを国際化対応にしてほしい。
- ④ 新南陽地区N-7埋立事業を促進してほしい。
- ⑤ 新南陽地区における荷役機械などのインフラを整備してほしい。
- ⑥ 新南陽地区多目的国際ターミナル(岸壁-12m、航路・泊地-12m)の整備を促進してほしい。
- ⑦ コンテナ貨物は輸出偏重なので出張所の整備が有効である。
- ⑧ コンテナターミナルを拡張整備してほしい。
- ⑨ 晴海-14m 岸壁の機能整備が必要。
- ⑩ コンテナバースをもう1バース、ガントリークレーンを3基、それに見合ったヤード整備が必要。
- ⑪ 現在の産業道路は 30tトレーラーのフル積載ができないというボトルネックがある。コンテナを出すため、路面の強化整備を実施してほしい。
- ⑫ 徳山地区コンテナターミナルの岸壁(-12m)2 バース目を整備してほしい。
- ⑬ 晴海埠頭を整備してほしい。
- ⑭ 平野新埠頭を整備してほしい。
- ⑮ 大型外航船が着岸できる置き場を整備してほしい。
- ⑯ コンテナヤード、コンテナバースの早期拡張、ターミナルゲート、危険物置場などを整備してほしい。
- ⑰ バルク貨物を大量且つ安価に輸出入できる大型船対応の港湾施策を検討してほしい。
- ⑱ 国際競争力強化のため、徳山下松港を瀬戸内海におけるバルク貨物のハブ港として整備する施策が必要
- ⑲ コンテナ輸送の効率化が必要
- ⑳ 山口県の港湾コストは近隣県より2、3割増なので、近隣県の水準にしてほしい。
- 21 危険物の貯蔵が可能となる措置が必要。
- 22 港湾利用料金の低減が必要。
- 23 危険物取扱対応施策を充実してほしい。
- 24 専用棧橋・航路の浚渫について、県の重点施策への位置づけと資金面の支援が必要。
- 25 徳山地区におけるコンテナターミナルのヤード拡張・危険物貯蔵施設などのインフラ整備が必要。
- 26 臨港道路(現在は産業道路)の整備が必要。
- 27 単価についても評価の一つとして捉えている。
- 28 徳山下松港が発展してきたのはトクヤマ・東ソー・出光等が港湾を利用したおかげである。
- 29 背後圏人口が少ないため、中枢国際港湾偏重整備では中国地方の整備費は増えない。
- 30 コンテナ貨物量を増やすためには、企業が頑張ることで東アジア交易を深めることが必要。

- 31 企業が東アジアにおいて競争力を維持するにはバルク貨物の効率的運搬が必要、それによってコンテナも増える。
- 32 コンテナ偏重の考え方を改め、オンリーワンの港を目指してもらいたい。
- 33 徳山下松港から 1,000km が東京、上海になり、外航・内航が曖昧になっている。
- 34 国際競争力の点で、メーカーや物流会社がどう立ち向かうかが重要。
- 35 バルク貨物については船型や1ロットの大きさ等について国際仕様になっているかが問われ、それに伴い泊地・航路が必要となる。
- 36 企業としても設備投資をするが、公共埠頭整備と時間軸が合わないことが問題。
- 37 生産集積地にある地方港湾の活性化が必要。
- 38 有効求人倍率が全国トップクラス。地域特性を活かした施策を期待している。
- 39 スーパー中樞港湾施策を達成すると徳山下松港とのコスト格差が拡大する。
- 40 徳山下松港は原燃料を移輸入し、製品を移輸出する自己完結型工業港である。
- 41 コンテナに関しては、生活物資が入ってこず、輸出偏重である点が問題。
- 42 バース・ターミナルが過密状態で新航路開拓、スケジュール変更を行う場合の調整が困難である。
- 43 フェロクロム・フェロニッケルの荷役、置き場で困っている。
- 44 周南地区は、バルクを安価に輸入できる会社があれば、その原料を使う会社が多数あるという相互依存性を有する。
- 45 自社自体はコンテナの取扱いが多いが相互依存という観点でバルク重視に関しては他社に賛成。
- 46 コンテナよりバルク貨物の観点が重要。
- 47 公共バース貸付の受け皿である民間事業者は、公共性を保つため何社かの合同である必要があるのか。

## 宇部港・小野田港利用者懇談会

出席企業等からの御意見・御要望・御質問

- ① バルク貨物船はハンディ型以上の大型船が主流であるが、水深が 11m であるため減トン運行をしている。早期に増深浚渫を実施してほしい。
- ② 公共岸壁の前面水深が計画より減少しているため、入港船型が制限されている。維持浚渫を実施してほしい。
- ③ 港湾整備が効果的によりタイムリーに実施される仕組みを作してほしい。
- ④ 外航コンテナ船の寄港を促進するために、入港料・係船料などの減免措置を検討してほしい。
- ⑤ 外航船の寄港誘致に際し、官民一体でポートセールスを行える体制をつくってほしい。
- ⑥ 神戸港などのハブ港をつなぐコンテナ船の内航フィーダー網を構築して頂きたい。
- ⑦ リサイクル貨物取扱時の港湾施設の利用料等を減免してほしい。
- ⑧ リサイクル貨物取扱時に一般道の輸送制限の緩和措置をお願いしたい。
- ⑨ 行政諸手続を簡素化してほしい。
- ⑩ 臨時開庁時間拡大に関する規制を緩和してほしい。
- ⑪ 芝中の東埠頭(-9m)が-6~-7m 程度になり、芝中の西埠頭(-13m)との二港揚げを強いられている。東埠頭の浚渫を実施してほしい。
- ⑫ 宇部港は便数が少ないため門司港を使わざるを得ない。今後、省エネ改正法の関係でできる限り近いところから運ばなければならなくなれば、宇部港から出したいという希望はある。
- ⑬ 中国・韓国から薬品を輸入したいが、海洋に流出した場合に着色(赤変)させてしまう。危険物ではないが、このような貨物でも公共バースを利用する事が可能か。
- ⑭ 宇部港西沖航路(-7.5m)が浅くなっているので浚渫してほしい。
- ⑮ リサイクル関連品を取り扱っており、取扱量の約半分は小野田港を利用しているが、鉄・スクラップの輸送船舶が近年減船され、非常に逼迫している。
- ⑯ 日本は鉄・スクラップの輸出で世界第二位だが、船舶不足により国内海上輸送が制限されている。
- ⑰ 夜間照明を設置してほしい。
- ⑱ 輸入貨物の通関を簡素化してほしい。
- ⑲ 港内の浚渫を実施してほしい。
- ⑳ 岸壁の水深が非常に浅くなっているため、早急に整備してほしい。
- 21 公共岸壁については水深以外にも、防舷材・エプロンの陥没への対応が必要。
- 22 コンテナ貨物については、港湾施設の利用料金を優遇的に設定してほしい。
- 23 バルク貨物については、江東地区に倉庫を整備してほしい。
- 24 本航路-13mの増深浚渫事業を早期に完了してほしい。
- 25 東見初地区の工事を早期に完工してほしい。
- 26 工業運河浚渫事業に早期に着工してほしい。
- 27 内航フィーダー・内航コンテナの貨物量が多いので、クレーン使用料減免を適用してほしい。
- 28 危険物や冷凍品の倉庫を整備してほしい。
- 29 浚渫土の受け入れ先の確保が非常に重要な課題。