

## 第4回部会の主な意見

### ★中国経済産業局 岩切委員

- ・ 我々の所管はコンビナートのリノベーションである。コンビナートの生産活動は拡大しており、水島コンビナートでは中核的人材養成に力を入れている。
- ・ 岡山県や山口県はコンビナート競争力強化のための会議を設立しているが、企業や県と協力してコンビナートへの支援を拡大したい。
- ・ 循環環境型産業の支援であるが、我々としては、廃棄物の関係も所管しており、企業からの要望等について環境省や厚労省、県の担当部局に働きかけをしていく。
- ・ 単独の働きかけではなく、中国地方国際物流戦略チームとして取り組んでいきたい。

### ★マロックス株式会社 森重委員

- ・ 公共コンテナ埠頭の一体貸し付けについて、当初の会議でも言ったが、現状のターミナルの形態では、一体的に借り受けるのは困難。
- ・ 一体貸付や共同化促進と言われてもイメージがわからない。
- ・ 空コン対策について、デポの候補地に福山港や徳山下松港があるが広島港でも考えていただきたい。  
出島CYでは今年前半だけで 62500TEU の取扱いがあり、広島港でもコンテナ蔵置スペースはタイトである。

### ★中谷興運株式会社 清水委員

- ・ 水島港は現在、完成車積みの船が急増して大変混み合っている。
- ・ 水島港の在来岸壁は水島地区と玉島地区の2バースだけであり、自動車船、バルク船で

取り合いになっており、沖待ち発生寸前である。

- ・ 水島港在来岸壁の延長を大至急行ってもらいたい。多目的バースより優先して行うべき。
- ・ 来年、完成車の輸出は中国やロシアがさらに増える。既存のコンテナヤードでも足らなくなるおそれがある。耐震1.2m岸壁を早く完成していただきたい。

#### ★東ソー物流株式会社 鬼武委員

- ・ 徳山下松港のスーパーバルクターミナルについては、企業のプラント増設で石炭需要が増えている。
- ・ 以前はハンディーマックスで対応していたが、晴海埠頭の-1.4mでパナマックスが、今年7月から入港している。
- ・ 徳山下松港には晴海埠頭と新南陽埠頭と2カ所でバルクを扱っているが、ケーブサイズは-1.6m、-1.8mの水深が必要。
- ・ 徳山下松港には、バルクを扱う港として晴海埠頭と新南陽埠頭がある。それぞれの背後には企業が立地しており、晴海のみを整備するのは背後の企業としては公平感に欠ける。難しい条件であるが、晴海・新南陽両地区公平に整備を願う。

#### ★中国地方海運組合連合会 岩本委員

- ・ 活況の外航に対し、大変厳しい内航ではあるが、内航フィーダー輸送体制の確立、緩やかなグループ化を盛り込んでいただいている。是非とも内航海運の活性化に皆様のご協力をお願いしたい。

#### ★中国地方港運協会 老松委員代理

- ・ ターミナル運営の効率化については、現状のままでは一体貸し付けは難しい。今回は会員のコンセンサスをとる時間がなかったため、会員の意見を聞いたうえで事務局に連絡したい。

**★門司通関業会 真角委員**

- ・ 通関業界から言えば早く、的確に事務手続きができる方向であればよい。関係官庁による制度改正も行われており、この場で特に申し上げることはない。

**★中国トラック協会 山根委員**

- ・ 固有名詞が多く掲出されており、アクションプランとして評価できる。
- ・ 港湾道路の固有名詞は出ているが、ボトルネック解消とアクセス道路にも固有名詞を出していただきたい。
- ・ 物流のコストアップの要因の一つは、高速道路の代金が世界一高いことである。
- ・ 社会実験で割引き制度があるが、目的は渋滞の解消、交通事故の減少のため高速道路にシフトするものであり、社会的に意義が大きい。本四道路だけではなく、全国の高速道路、特に空港、港湾関連の高速道路でも物流効率化の概念で取り組んでいただきたい。

**★中国地方倉庫協会連合会 増岡委員代理**

- ・ 事業用地の確保についてだが、出島地区は非常に高く事業者には手が出ない。新しい用地が確保できた場合はローコストでお願いしたい。

**★航空貨物運送協会 瀬田委員代理**

- ・ 広島空港の貨物ターミナルは、発着の回数が多い割には狭すぎる。貨物事故、人身事故のおそれもあり、貨物ターミナルの拡張をお願いしたい。

### ★中国経済連合会 青江委員代理

- ・ 制度の新設や、アクセス道路の整備、ボトルネックの解消等があるが、中国経済連合会でも毎年道路について要望活動を行っている。
- ・ 今年は10月に道路の中期計画の見直しがあり、それに併せて中国経済連合会でも要望活動を実施するが、提言についても中央へアピールしていきたい。

### ★第六管区海上保安部 金安委員

- ・ 港湾計画の改定、変更に関しては、船舶の大型化が進んでいるが、船舶航行の安全に配慮した港湾計画の策定をお願いしたい。
- ・ 航行規制の緩和で、水島航路拡幅検討の為の調査、航路計画検討委員会の開催とあるが、四国地方整備局との調整状況等は如何に。調査・検討を行うにあたっては、これまで同様関係者と十分な調整をはかり、関係者に配慮した形で実施していただきたい。
- ・ 速力12ノット制限については、これまでの利用者懇談会において、緩和要望は出されていない。また、過去の委員会や部会においても、本件についての説明は事務局からなされていない。法定定当時からすると船舶は大型化し、輻輳化している。漁業活動も活発に行われている状況でもあり、速度制限の緩和は船舶の安全を考えると困難な状況であるところ、無理にアクションプランに加える必要はないと考える。(事務局から、「本件をアクションプランに記載するか否かについても含めて、この後、六管本部と調整を行わせていただきたい」旨の要請があり、これについては、部会長、事務局(中国地方整備局)、六管本部ともに了解)
- ・ 夜間着棧のための検討については、意味が不明である。(部会長から、「本件についても、速力12ノット制限同様、具体的な内容等については、今後事務局(中国地方整備局)と六管本部との間で直接調整をお願いする。」旨の要請があり、これについても、事務局(中国地方整備局)、六管本部とも了解)

## ★鳥取県 大江委員代理

- ・ 提言は山陰側の物流機能の強化なので、山陰側の港の整備中、未整備の箇所等を具体的に盛り込んでいただきたい。境港、鳥取港は整備中である。
- ・ 山陰側は関西方面から目を向けてもらえない一面もある。高速道路ネットワークのメリットを利用者にPRしていくことが必要。こういったこともアクションプランに取入れていただきたい。

## ★岡山大学 津守委員

- ・ 中国地方は瀬戸内海に面しており、臨海部に基礎素材型産業が集積している。同時に瀬戸内は船所であり、造船業や中小海運業者が数多く存在するところでもある。基礎素材型産業の競争力強化を外航輸送の効率化だけでなく、内航輸送の活性化によっても図ることをもっと前面に押し出すべきである。
- ・ 基礎素材型産業を支えるための施策として、ハード面だけでなく例えば、緩やかなグループ化を通じた内航海運の活用もあるべき。これより内航海運の活性化を図る相乗的な効果もある。
- ・ 東アジアとのダイレクト輸送とあるが、現実には徹底は不可能。
- ・ 広島が取扱いが増えているのは、広島が西瀬戸内のハブ港になっているためであり、内航フィーダー貨物が集められていると言う事情がある。
- ・ ダイレクトだけをねらうのは非現実的なので、内航フィーダーの活用をアジア貨物についても考えていく等、総合的に効率的な輸送体系を構築する形にすべき。
- ・ 空コン対策と言うのは良く分からない。書くとしたらバンプールの整備としたほうがよい。
- ・ 循環・環境型産業を支援とあるが、第一の柱を実現するにあたり生じる浚渫残土の受け皿をつくって土地を造成するとか、関連づけていくと第一と第三の柱がつながったものになっていく。

- 今後の話として、四国や近畿の戦略チームともっと積極的に連携していく事を考えなければいけない。