

第5回部会の主な意見

<広島大学大学院 戸田部会長挨拶>

本日も提示しているアクションプラン（行動計画）については、今何をすべきか、今できないことは次のステップで行う、そのために何を充実させて行くべきか、当たり前のことだが、それらのことについての検討であると考えている。併せて誰がどうやって行くかが非常に大切である。

戦略チームにおいて、各地域でラウンドの形で意見交換を積み重ねてきたが、ラウンドテーブルとワンストップという形で、意見を交換し、提案し、行動する、これらはいずれも大事なことと考える。

国際競争力強化という面を考えると、本日の戦略チームの議題は非常に大事である。本日、具体的なアクションプランを検討していただくが、この中で忌憚のないご意見をいただき、次のステップについても協議いただければと思う。

★中谷興運株式会社 清水委員

- ・ 水島港においては、コンテナ貨物、在来船貨物の取扱いが非常に多くなっている。来年、再来年には自動車関係がさらに増えてくると予想される。
- ・ -12mコンテナヤード(240m)の延長についてはプランに入れてもらっているが、最近、国内外向け完成車の増加が著しく、更に雑貨、鉄鋼製品等の在来船貨物の増加が目立ってきている。
- ・ 水島港には現在、在来の大型船が着岸できる岸壁が水島地区に-10m1バース、玉島地区に-10m1バースがあるだけで、常時着岸船があり船混みの状態が続いている。
- ・ 現在延長を予定している玉島地区の-12mコンテナバースの南側に、-12m在来岸壁1バースを整備していただきたい。

★中国地方海運組合連合会 岩本委員

- ・ 内航フィーダー輸送体制の確立であるが、整備面が多い中ソフト面で「緩やかなグループ化」を通じた経営基盤の強化等入れて頂き感謝申し上げます。
- ・ 内航海運は船員の不足等大変苦戦している。貨物はあるが、船員がいなくなり船が止まるのではないかと、事実船員不足は大きな問題となっている。
- ・ 内航海運の弱点は何かというと、7割が一杯船主であり経営基盤も弱いということ。それをいかに強化し、また貨物量を増やしていくかが緊急の課題である。

★中国地方港運協会 中塚委員

- ・ 港運業界の意見もいろいろ聞いていただき感謝申し上げます。
- ・ 港運業界の現状は、トン数ベースで2.9%増であり、貨物は増えているとは言えない状況である。
- ・ 昨年5月の事業法改正による規制緩和の対応も、現在行っているところである。
- ・ 港間の格差も表面だってきている。ターミナル運営の効率化も取り上げられているが、きびしい状況にある業界の意見を十分配慮した施策になるようお願いしたい。

★海上保安庁第六管区海上保安部 金安委員

- ・ 危険物の夜間荷役については従来から、安全・防災対策が整っていれば制度上は可能としている。
- ・ 引火性危険物積載船舶の夜間着舷については、夜間の事故発生時における防災活動の困難性等に鑑み、港測法に基づいて実質的に原則禁止としていたが、規制緩和に向けた検討の結果として、現在は、安全・防災上支障のない環境が整っていれば制度上可能としている。
- ・ 引火性危険物積載船舶の夜間着舷を行うにあたっては、事業者や荷主企業等において、

個々の港等の状況や事業ごとに取扱う危険物の種類とか量とかの要件を考慮し、地域の特性等を加味した安全防災対策等を海事関係者や有識者等の合意を得て策定していただく必要がある。

★日本政策投資銀行中国支店 水村委員

- ・ 日本政策投資銀行は平成20年10月に株式会社化し、将来民営化が決定している。
- ・ 20年上期までは政策金融機関として協力していく。その後も金融全般にわたり協力していきたい。
- ・ 株式会社になっても、今までのノウハウを活かし、皆様の支援をしていきたい。

★中国経済連合会 青江委員代理

- ・ 10月5日に東京で、国際物流戦略チームとして取りまとめた緊急提言等の要望活動を行った。
- ・ 特に山陰地方の先生からは、「境港をスーパーバルク港とまでは言わないが、バルク港として位置付け、取組んでいただきたい」との発言があった。
- ・ 徳山下松港の港湾等の整備については、「経済性を伴わないと絵に描いた餅」という意見があり、横持ち経費なども考慮し、検討していく必要がある。
- ・ アクションプランは、実行してこそ価値があるので、中国経済連合会も着実に取組んで参りたい

★岡山大学 津守委員

- ・ スーパーバルクターミナルの言葉の定義付を明確にすべきである。
- ・ 整備するのは国土交通省と港湾管理者となるが、その場合どれくらいの規模かが問題となる。

- 民間も事業計画を立てるのにスーパーバルクターミナルの規模が分からないことには、計画も立てられない。
- 費用対効果や竣工までの対応、暫定的にこういった措置をとるのか詰めていただきたい。この構想はコンビナートの競争力強化が目的なので、それが10年後では意味がない。スーパーバルクターミナルを整備する際は、その整備が完了し、供用開始までの間、(徳山下松港において) 利用可能な既存施設とそれを円滑に利用できる仕組みを構築してもらいたい。
- コンビナートの再生強化については、中国経済産業局が進めているRING等とスーパーバルクターミナル構想が連携し、一体となって競争力を強化する仕組みとかを明確にさせていく必要がある。
- コンテナについてであるが、バルクターミナルを優先的に整備というスタンスであるが、中国地方におけるコンテナターミナルの整備は優先順位が下であることは理解できる。だからこそ、とりあえず内航フィーダーでしのぎましようということで、私は理解している。
- 各地方港でコンテナターミナルの整備に対するニーズがあるのも理解しているが、是非優先順位をつけてメリハリ、すなわちバルクターミナルの整備を優先し、コンテナターミナルの整備は当面、控えるようにしていただきたい。
- 内航フィーダーについては、神戸に欧米基幹航路があり続けるか微妙である。そうならないように神戸港に内航フィーダー等で貨物を集める仕組み作りが必要である。
- そうしないと神戸港を利用したビジネスはなくなり、北米ルートの競争力低下により荷主は(荷主自身の競争力低下という) 大きなダメージを受ける。
- ダイレクト便も大切だが、内航フィーダーも死活問題にもなりかねない。早急に対応してもらいたい。
- 先にも述べたが神戸運輸監理部との連携、また整備局、運輸局、経産局の連携、さらに他地方の各局との連携が必要となってくるので、この点も対応してってもらいたい。