

- 意見要旨 -

戸田部会長挨拶

本会議においての重要かつ大事なことは、策定された行動計画のチェックアンドレビューである。常にどこまでを実行しているかその都度行うこと。中国地方全域からこれだけ集まっているその意味合は非常に大きく、個々の組織・地域では対応できないことを一緒に考え、取り組むという場として考えている。

現在、経済市場については非常に厳しい状況であり各企業において競争力強化のために多くのことに取り組んでいると思う。それを物流方面において、特に空港なり、港湾というターミナルをベースにした物流の合理化、競争力アップに我々取り組むため集まり、設けられているチームと認識している。

今後も各方面からの忌憚のないご意見、ご質問等を含めた提案を継続的に頂き、また、確認をして頂くことを考えている。

中国地方港運協会

・港の整備については、業界のあり方に大きく影響してくることもあるため整備を進めるにあたっては、業界との協議を十分に行って頂くようお願いする。

・中国地方の港における貨物の取扱実績はこれまでにない状況となっている。主要港でも約15%から30%の取扱量の減少となっている。港運協会としては、ひたすら貨物の回復を待ち続けているという状況であり関係機関におかれましては引き続きこうした状況をご理解の上、ご支援をお願いする。

中谷興運株式会社

・コンビナート内の各企業の製品の入出荷を行っている専用岸壁は浚渫もされているが、一般貨物の入出荷に利用されている公共岸壁について整備が遅れている。

・最近、輸出入貨物の増加、更に使用される船舶の大型化している。特に自動車専用船の大型化が目立つ。近年ヨーロッパ向け専用船の大型化が進んでおり、他船社においても大型化は追従の構えを見せている。内航の自動車専用船も同様に非常に早い速度で大型化が進んできた。是非、これらに対応できる岸壁整備及び航路幅の拡充を拡充して頂くようお願いする。

マロックス株式会社

・去年からの同時世界不況で、特に輸出貨物が大きく減少しており、メガキャリアのアライアンスの再編やサービス航路の休止などに始まり航路維持のためさまざまな対策を実施している。

・広島港について、大型船を寄港させていた船社が神戸以西の寄港を休止している。また、同様の大型船の寄港をしている船社の寄港回数が随分減ってきている。今後も考え方として我々が生き延びるための対策として、差別化も一つの手、いろんな方法及び対策を考える時期である。ぜひこの対応策を考えるにあたって官の協力を得て官民で考える必要がある。

・出島地区の - 7.5 m の荷役設備の要望を提出し予算化となった。しかしながら実際、船の寄港がなければ意味がない。夜間荷役については規制緩和に向け関係先と協議を始めるところである。船の待機が無いようスムーズに荷役できるようにしたいと考えている。将来に向けて官民一体での港湾整備の検討を行って頂きたいと切に願います。

#### 東ソー物流株式会社

・コンテナ取扱港湾の課題の一つとして、危険物コンテナの蔵置があげられている。これについては、山口県の指導並びに周南市の積極的な動きによって、官民一体となり検討を重ねている。周南地区には危険物は消防法第四類、三類と多数あり段階的に蔵置できるように取り組んでいる。

・徳山下松港における大水深国際バルクターミナルについて、徳山・下松・新南陽地区と、周南地区には3つの港区の背後に企業が立地している。徳山地区がバースや数量等で見ると条件が良いという説明でしたが、数量的には石炭、原塩共に新南陽地区の背後企業の方がずば抜けて多いということを認識して頂きたい。バース、航路の諸問題はありますが、今後も石炭、原塩の取扱量は新南陽地区の背後企業の方が増加していくということになりますので、是非とも検討を進めて頂きたい。

#### 中国経済連合会

・中国地方の発着貨物の比率が平成15年の53%から平成20年の44%になっている。今までの部会で平成15年までの過去3回の調査が出ており右肩上がりですときていた。平成20年の数字が60~70%まで行くのではないかと期待していた。山口県の荷物が北九州に移っているというわけだが、今まで中国地方の港を使っていた山口県内の荷主が何故、北九州に荷物を移したのか、その当たりのハード、ソフトの問題をしっかりと掴んでいかないと今後の中国地方の発着貨物を増やしていく中で検討ができないのではないと思う。

#### 東ソー物流株式会社

・徳山下松港は、昨年、中国航路・東南アジア航路の複数船社が撤退している。徳山下松港の30km範囲内で60~70万人の人口であるが雑貨以外の輸入は殆ど北九州から移入されている。輸出も内航フィーダーや陸上輸送で北九州港や神戸港に移出している現状である。地元から輸出したいが、台湾・中国船社は採算が取れないことからドラスティックに対応されることが多く、撤退という現実には陥っている。そのようなことからメーカーの思いが実現しづらい現状がある。

#### 中国地方商工会議所連合会

・コンテナ物流の効率化に関しては、広島港の出島地区に、現在ガントリークレーンが2基あるが、利便性を向上させるということで利用拡大を図るということを中心に、クレーンの追加整備について、広島地区港運協会、広島港振興会とともに、私ども商工会議所が広島県知事に要望をさせて頂いた。

・広島県におかれては荷役機械整備事業として、広島港と福山港について予算化したということです。先ほどマロックスさんから、「寄港がなければ意味がない」というお話もあったが、そういうことも含め事業者の意見を集約し、て商工会議所としても、必要に応じて行政機関と連携し、今後港湾の利用促進に向けて取り組んで参りたいと考えている。

#### 鳥取県

・本部会の資料にも取り上げられている「北東アジアゲートウェイ構想」の中で、企業アンケートについて境港、浜田港の課題が上がっているが、ポートセールスで企業訪問において課題のどれか一つクリアするというのではなく全て整っていないと港湾を利用して頂けないということを各企業の方からご意見を頂いている。

・県においても道路整備なり、各施設の整備ということを一生涯懸命取り組んでいるところだが、それぞれ整備途上というところが多く、ポートセールスを含めてコツコツと実績を積みCIQについても要望しているが、実績がないとCIQ体制も整備できないところである。後発の港湾としては一つ一つ実績を積み重ねていくしかないと考えている。

・実際のポートセールスの状況は、経済がこういった状況のため、なかなか苦戦している。逆にこういった状況の中だからこそビジネスチャンスを狙ったような話も伺っている。今、構想をお持ちの企業と実際の計画に移していく方向でのご相談しながらコーディネートし、私どもの県庁の各部局間とも連携しながら、企業で持ちの構想を具体的な計画にまとめる手伝いをし港湾利用の促進を考えている。

・境港については、後ほど管理組合からも話があるかと思うが、DBSクルーズについてだけ一点触れさせて頂くと、県庁の方で利用促進、バックアップ体制をとるということで専門のプロジェクトチームを立ち上げている。旅客と貨物の二つの部会を持ちながら、利用促進と継続についてバックアップして行き韓国と一緒に路線、航路を継続的なものとなるように取り組んでいる。

#### 境港管理組合

・DBSクルーズフェリーの進捗状況について報告します。現在6月末就航ということで鋭意準備中、船名はイースタンドリーム号となる。元々、日本のフェリーで鹿児島から沖縄に運航していた船をDBS社が買い、改装し就航となる。運行のスケジュールは、木曜日と土曜日に寄港の週2便を予定。境港 韓国の東海、それから週1回はウラジオストックに向かいます。CIQが可能な旅客ターミナルを整備し、旅客の対応など施設的な整備の方は終わっている。残り2ヶ月を切った状態だが、まだ料金や代理店などが決まっておらず営業活動として弱い面がある。今後とも皆さま方にもご協力をお願いしたい。

#### 島根県

・浜田港のコンテナ取扱貨物量は他港より全体の数量としては少ない。しかし、この数年非常に大きな伸びを示している。しかし世界不況の影響で昨年の12月頃から前年同月割れを起こすようになり、今年に入りましてはまだ回復できない状況です。ウラジオストックとのRORO船が就

航いたしました。直行便でウラジオストックに運べ、非常に期待されたところですが、若干伸び悩んでいる。

・毎年、浜田港振興会を中心にポートセールスを積極的に進めており、国内・国外向け積極的に行っておりまして、世界不況の影響で落ちているが、今後、この景気が回復すれば、浜田港のポテンシャルは高いものと考えている。

・浜田港の課題について高速道路から港までのアクセスが悪く不便ということで、この点について、利用者より要望がある。今、浜田三隅道路の整備が進んでおり、これにインター線も整備されている。このインター線に臨港道路が直結する計画となっておりこのあたりの早期整備について利用者より非常に強い要望がある。

## 岡山県

・水島航路では、日本国内でも最も厳しい規制が敷かれていると聞いている、この航行規制の緩和に向け大型船が航行しやすい環境をつくるために水島航路及び備讃瀬戸航路について拡幅や増深することを含め、今年度、中国地方整備局と四国地方整備局と協調し調査を進めたいと考えている。

・水島港については港湾の取扱量もかなり減っており、若干深刻な状況ではありますが、今後、自動車もやや回復の兆しもあるということで、今後とも、船の大型化等に対応できるようコンテナバースや専用バルクターミナル、自動車の取扱いのできる岸壁整備なども順次進めていきたいと思う。

・内航の自動車専用船についても、従来130m級の船しか入港でなかったが165m級の大型化した内航自動車専用船に対し今年度から23年度の3年間で入港できるよう航路の拡幅を県で進める予定です。

・大水深の航路整備に当たっては、企業の受益者負担が16m以上の水深だと3分の2以上とかなり負担の重い受益者負担制度となっている。国際競争力強化のため国策として負担割合を軽くできないかと考えており具体的に財務省へお願いしていきたいと思っている。

## 広島県

・ハードの面についてコンテナターミナルが海田に2つバースがあるが、出島は1バースでありポートセールスにならない状況である。引き続き国で着々と進めて頂きたい。

ハードの面については、その他、先ほどマロックスより発言のあったように、クレーンを付けたりということもありますが、この機会に抜本的に全体を変えていきたいと考えている。

・ソフトの面については、料金見直し問題、運用体制の問題、運用時間の問題、あるいはコンテナターミナルのヤード内の効率化などへ積極的に取り組み進めている状況。

・コンテナヤード、ターミナルの背後用地について保管・荷捌きなど民間用地がほとんどない計画であり見直しを図るための委員会を実施している。

・いずれにしても、今年中には全体的な答えを出したいと思う。また、この不況に対応した特別措置についても相談したいと考えている。

## 山口県

・今回の北九州、博多へシフトした貨物データについて、要因として一番差が大きいのがブリジストンのゴム製品で、博多や北九州を利用しています。平成15年の調査時にはブリジストンの取扱がほとんどありませんでした。これは生産調整の関係だと思う。5年前がたまたまそういう他港を利用していたところの貨物量が少なかったところ今回は増えたという状況です。要するに、内航フィーダー化が進んでいるということもありますが、今まで山口県を利用している、東ソー始めとする化学薬品などは特に他港にシフトしているわけではなく、世界的な不況の中で貨物量が落ちているものと考えます。もっと細かい調査をする必要もあると思うが、外貿コンテナの他港へのシフトについて深刻とは受け止めていない。ただ、これから、下関港の長州出島ができるためその影響に対する検討は今から必要と考えている。

・大水深国際バルクターミナル整備についてアクションプランに徳山下松港が選ばれている。実際長期一体貸付制度等動き始めているが、スーパーバルクターミナルというのは広域な瀬戸内海全体の産業競争力強化であるため、ぜひ国家的なプロジェクトとして、取り組んで頂きたいと考える。また、実現に多くの事業費がかかるため、従来制度運用の進め方では地方負担が大きく対応不可能である。是非、国策として取り組んで頂き地方により負担が少ない制度創設をお願いしたい。

・FS調査について、3地区のうち徳山地区が選定されている関係でオブザーバーとして山口県も参加している。関連した企業の声としては、やはり国等の施策であるスーパーバルクターミナルなど施設整備が必要とのこと、あるいはソフト支援策がなければこの政策を進めるのは、なかなか難しいという声も聞いている。引き続き関連企業の動向や意見を十分に踏まえ、事業投資効果に関わる便益計算、事業費算定等の精査を引き続きお願いしたいと考えている。

・コンテナの危険物等取扱いについては、ドラム缶の内圧など試験結果によっては規制緩和の可能性もあるということを知っている。引き続き周南市の消防サイドと調整をしていきたいと思う。

## 津守准教授

・アジアの貨物と欧米の貨物を分けるということは、以前より意見しているように非現実的であるためもう少し工夫して頂きたい。なぜなら集めないと稼働率が上がらない、そのためコストが下がらないということとなる。日本の太宗貨物はアジアの貨物でありそれを地方港、欧米は主要港だと分けようとしても主要港に貨物が集まらず全然普及しないため施策的に工夫をしていく必要があると考える。

・内航フィーダーの件について、ぜひ事業化ができるようなスキームにして頂きたい。補助金が終わって仕組みが自立していないと税金のムダとなる。その点はぜひ何か歯止めをしてもらいたいと思う。

・基本的に産業振興をどう考えるのかということについてもっと詰めて頂きたい。内航フィーダーのモデル事業は内航フィーダーを使うことによってどういうメリットがあるのかが見えない。中国地方の産業にとって、内航フィーダーを使うとどういう競争力が付くのか判らないうと定着しない。使う利用者のメリットが今ひとつ絞り込まれていない、その点をぜひ整理して頂きたいと思う。

・スーパーバルクターミナルについても産業振興にどう役立つのかという点をもっと明確にしていきたい。施設を整備しても貨物がなければ意味がない。貨物をつくる仕組みが必要であり、それが産業振興となると考える。そのような段階を踏んで港湾物流の制度や施設がどう役に立つのかという順番となる。産業振興策が主であって、それを支える港湾物流に関する整備施策なり、制度変更といったものがあるという位置づけになる。

・経済局での産業振興策と港湾物流の仕組みをどのようにリンクさせていくのか検討する必要がある。それぞれ自治体の産業振興策との整合性が取れていなければ整備の意味が無くなる。

・シベリアランドブリッジについて、山陰地方の荷主に対し有益なのか？山陰地方の産業振興につながるのか？その説明、連絡がない。そのため大きな仕組みがあっても動かない。動いていくために何が必要か前提条件が見えないためあったら良い程度となってしまう。実際に実現が可能なのかも含め具体的な検討を産業振興と港湾物流の仕組みの関連についてまとめて頂きたいと思う。

・施設整備をする際には費用が必ず発生するためできるだけ安上がりにすることが非常に大切。地方港が今まで伸びてきたことの一つの要因は安いこと。瀬戸内のほとんどの港で取り扱われているコンテナというのは元々、神戸港で集められていた。神戸港でなぜ集められていたかという神戸が質も良いし、物流機能がもっと充実しているからである。競合港に流れた理由としては神戸港が高く地方港を使うと安いことがある。よってどう安上がりの港をつくるか、あるいは港の機能を定着させていくかということについても是非考えて頂きたいと思う。