

第九回部会 意見交換等要約

<広島大学 戸田部会長挨拶>

本日第9回目の部会と相成りました。5回目と6回目の間、リーマンショックをはじめとして、世界的な経済の状況が大きく変化し、その間13カ月は、この部会も開催されませんでした。それ以外は年に2～3回開催されています。こういう形で、常時開催することの大切さを常々感じています。

私が昨日講義をした内容を一つ紹介いたします。「政策の窓モデル」というものですが、これは、現状の問題を常に認識し、それに合わせた政策案を常に用意し、そして、政治的なタイミングがその窓を開くというものです。前提となるのは、問題をきちんと認識しているかどうか。それに対して、対策案をきちんと用意しているかどうか。これがポイントだと思います。

この部会においても、継続的にこういう会合を開いているということは、相通じるところがあろうかと思っています。本日、現在における現状認識、そして各方面がどのような用意をされているか。そして、皆さま方の意見交換、よろしくお願い申し上げます。

●中国地方港運協会 (中塚専務理事)

- ・戦略港湾の議論の中で、地方港は今後どうなっていくのかという不安が業界に出てきている。また、同様な認識で労働側からも業界に対して、どういう議論が進められるのか等、いろいろ申し入れも受けている。
- ・内航フィーダーの問題も含めて、地方港の問題は戦略港湾と表裏一体の問題だと認識している。
- ・今後、地方港の問題について、どういった場でどういった検討や議論が進められていこうとしているのか教えていただきたい。
- ・地方港が戦略港湾の議論の中で置いてきぼりになることのないようにお願いしたい。

●中国地方整備局 (東山港湾空港部長)

選択と集中で、グローバルに選定される港湾もさることながら、地方港湾をどうメンテするかは、極めて重要な観点。中央でいろいろ議論されているのは、日本国としての国際競争力を高めていくことと、財政制約がある中で限られた財源をいかに集中投下していくかということ。戦略港湾級のところにまずは集中投資を図るという議論になる。

例えば今、重点港湾という議論があって、日本全国で特定重要港湾を除く重要港湾として100港余りあるが、特に国の直轄事業の新規採択をする対象港湾としては、40港余りに限定して集中投下することとなっている。

ただ、直轄事業以外の、補助事業や交付金事業、いわゆる港湾管理者の方々が実施する事業は当然ツールとして残っている。したがって、財源の配分状況は厳しいが、戦略港湾等から漏れた二次的な港湾、地方港湾についても、それなりの機能を十分明確にしたうえで、施設のメンテナンスや必要な新規投資もしていく。これについては地域ごとの細やかな議論となるので、物流戦略チームやブロック単位の議論の中でバランス感覚を持って議論していく必要がある。

●中国運輸局（坂本交通環境部長）

- ・昨年度の第二次補正予算および今年度の当初予算で内航フィーダーの活性化に活用できる低炭素化の支援策として「海上交通低炭素化促進事業費補助金」がある。CO2の排出量が少なくなるような船の改造や、中古の船の新船への買い替えに対して2分の1の補助。
- ・今まで、内航フィーダーの活性化の支援措置が少ないというお叱りを頂戴していたが、補正予算で単発ではあるが、昨年度の二次補正で50億円予算がついた。内航フィーダーに限らず、通常の内航事業者、フェリーの事業者も使える。
- ・すでに内航海運の事業者の方はご存じで、かなり申請もあり、実際に船舶の改造などをやってくださっている。内航フィーダーをやっている井本商運の関係の船を持っている会社も船底塗料を導入し、船がスムーズに運航でき、CO2が少なくなるよう塗装している。
- ・11月末まで交付の受付を行う。ただ、すでに半分程度は消化しており、なくなり次第終了となる。

●中国地方海運組合連合会（岩本専務理事）

- ・内航フィーダー、あるいは国内輸送ネットワークの評価が、ある意味で港湾政策の正否のキーを握っていると言われており、非常に内航海運業界としては責任を感じる立場にいる。
- ・内航フィーダー活性化のための低炭素化の補助金については、内航フィーダー活性化のための補正ではないという認識であり、内航フィーダー活性化についての施策がいっこうに見えてこない。
- ・内航の船腹量の問題について、内航船は荷物、あるいは業界、産業構造によっておのずと適正船腹量が自動的に決まってくる。荷があれば、建造意欲が起きて、それに対する船ができるという仕組みになっている。
- ・内航フィーダーのコストが高くつくのが問題だと、我々が非難されているように感じる。
- ・今回の港湾政策の成否のキーを握っている内航フィーダーの事業者の母体は、内航海運事業者のグループ。戦略チームの一員として、業界が抱えている問題も含めて、理解を深めていただき、政策的な支援策をお願いしたい。またわれわれ自助努力で業界全体が港湾政策に役立つように頑張っていこうと思っている。

●国土交通省中国地方整備局（東山港湾空港部長）

- ・業界ご自身の現実的な現状認識としてそういったご見解であることを十分認識して議論していきたい。ただ、内航フィーダーの活性化は、中国地方国際物流戦略チームの議論としても、かなり初期の段階から出ている一つの課題であるのは間違いない。
- ・成長戦略答申文では、決して業界のコスト体質だけを取り立てているわけではなく、行政をはじめ、海上輸送、荷役、港湾管理など、内航フィーダーに関するすべての関係者が総合的に取り組むべきであるとしている。
- ・それぞれが取り組んだ結果として、短期的・中期的にいかほどの成果が出るかは、やってみなければわからない面がある。
- ・全体として中国地域の国際物流力を高めるうえでは、内航フィーダーを抜きには語れない。現場の実際業に携わっておられる方々がどんな問題意識を持っておられるかを、つぶさにいろいろ教えていただきながら、議論としては引き続き多角的にさせていただきたい。

●国土交通省中国運輸局（坂本交通環境部長）

- ・補助50億は、内航フィーダーの活性化だけのための予算ではない。
- ・昨年度の二次補正で50億、今年度の当初予算で1億、全体で51億で、内航、通常の一般の貨物船、フェリー、離島についても対象。
- ・内航の事業者の皆さんがコスト競争力をつけられる方法はないか、支援策を措置するように努めてきたが、通常の利益が出るような運賃水準とコストとの差額を埋めるという予算を措置するのはなかなか厳しい。そういった中で、CO2の排出量が少なくなれば、燃費がよくなり、コスト競争力の強化につながるということで、今回の補正予算がある。
- ・これまで、内航海運の支援で50億という規模はない。どういったことが支援できるのか、今後も相談しながら知恵を絞っていければと思うが、現在の財政事情のもとでは、同様の予算措置は今後は厳しいことをご理解賜りたい。

●中国経済連合会（青江常務理事）

- ・現在の日本全体の経済状況、中国地方の経済状況をみると、これから日本全体の貨物のパイが増えていくということは想像できない。東南アジア等に生産拠点が移っているなかで、選択と集中という流れはやむを得ない。
- ・ただ、特にバルク戦略港湾について、背後には多くの産業を抱えており、仮に選ばれなかった場合に、この背後にある産業の経済競争力が落ちるとということではいけない。結論を出すにあたっては、選ばれなかった港湾の背後企業がどうなっていくかも十分検討を踏まえたうえで選定に入っていただきたい。

●中国地方倉庫協会連合会（増岡事務局長）

- ・資料5の7ページ、②の一番下の行の地図の中に赤い点線で囲われた土地。ここが物流施設用地ということで、全体で5.9ha。港湾関連用地の倉庫用地です。この用地の活用策について、このたび県のほうで具体的な中身を詰められて、示されている。
- ・倉庫施設の誘致で、2月から4月にかけて県から説明や会員に対する意見交換等の場を持っていただいた。進出事業者を早く決めたいという思いがあるのだろうと思っている。
- ・本日現在、広島県協会の会員から、ここへ具体的に倉庫を建てて物流施設として運用していくというような話はまだ情報として入って来ていない。
- ・地元の業者が進出して広島港の発展の一助になれば非常にいいことではないかと思っているが、県外から、倉庫事業者等の進出によって、地元事業者の事業が圧迫されて悪影響を受けることを、非常に心配している。地元事業者が出やすいような環境整備、援助をしていただけたら非常にありがたい。

●広島県（丸山空港港湾部長）

- ・コンテナターミナルへの倉庫誘致については、倉庫業の地価負担力に見合うような価格の設定をしたい。
- ・県外の企業でもやる気のある人たちが出てくれば受け入れるが、地元の企業と折り合いをつけながら検討を進めていきたい。県としては、地元の企業に進出していただくのが一番ありがたい。

●岡山大学（津守准教授）

- ・経済産業局から出てきた地域活性化策と各県の活性化策というものの整合性は、ぜひ確保していただきたい。せっかくこうやって集まっているので、擦り合わせをお願いしたい。
- ・産業活性化が進めば、貨物が増えて物流活性化に直接つながるが、貨物が増えるのを待つわけにはいかないの
で、なんらかの形で物流機能の集積策を進めていかなければいけない。
- ・今、戦略港湾政策が展開されているが、国全体で中国地方がどう位置づけられるのか、中国地方の中でどんな
ことをしなければいけないのか、この両面を見ていかなければいけない。
- ・仮に阪神港がコンテナ戦略港湾に選ばれた場合に、中国地方の港はどういう位置づけになるのかということ
を、明確にしておくべき。具体的に整備や制度の付与がどうなるのかということも明確にしていきたい。でな
ければ、地方港で事業を営む港運事業者は、ビジネスプランが組み立てられない。
- ・戦略港湾政策では、港湾管理者が政策内容を提案しているが、国のほうでも政策の目的と内容について議論
を詰める必要がある。
- ・近い将来、日本発着の欧州航路は激減すると思われる。そうすると、欧州向け貨物は、欧州航路からシンガポ
ール接続の東南アジア航路へシフトすることになる。基幹航路を維持することが戦略港湾の目的であるが、そ
うした場合に東南アジア航路の位置づけはどうなるのか。
- ・物流の活性化、効率化という場合に、物流の担い手を育成することが重要。物流効率化というとコスト削減と
いう話がすぐ出てくるが、利便性の向上や物流を担う人たちの環境を整えなければいけない。そこに思いを至
さないと、物流事業者が疲弊し、結果的にいいサービスが提供できなくなっていく。
- ・港湾管理者同士で、それぞれの港の役割分担について話し合うべき。というのは、例えば中国航路が来た、東
南アジア航路が来たといっても、その港だけに来ているわけではなく、隣の港やその隣の港にも来ているわけ
で、船会社から見ると瀬戸内をひとかたまりとして見ている。こちらもひとかたまりとして対応するとい
うことが必要になってくる。当然中国地方を主体として考えることになるが、同時に四国・近畿・九州との連携を
もっと図っていただきたい。

〈中国地方整備局 東山港湾空港部長挨拶〉

本日は皆さまご多忙のなか、本物流戦略チーム部会にご参集いただきましてありがとうございます。限られた時間ではありますが、これから議論するうえで、参考になる意見をいただきました。

われわれを取り巻く今日的環境としては、財政支出制約の中でインフラ投資にかかわる「選択」と「集中」が余儀なくされている状況にあります。現在、具体的な戦略港湾等の選定についての作業が進行中であり、中国地方としても選定港湾の当事者港湾、あるいは関係港湾として、いかに対応していくかが課題となっています。対応の方向性については、戦略チームメンバーで、よく議論して取りまとめていきたいと考えています。

バルクの拠点港、コンテナの拠点港、環日本海の拠点港という課題がどれも重要で、中国地方の各自治体、あるいは各業界がなんらかのかたちで関係している。各関係業界、あるいは各自治体においては、時として競争関係にある部分もありますが、それぞれの輸送モード、あるいは港湾の特性を考慮して、機能分担できる部分については分担し、相乗作用によって中国地方全体としての「地域力」、あるいは「港湾力」が最大限発揮できることを目指した議論ができればいいのではないかと思います。

今年度、引き続き議論を積み上げていこうと考えていますので、ご協力をよろしくお願いいたします。本日は誠にありがとうございました。