

中国地方国際物流戦略チーム第12回部会 意見交換概要

【中国地方港運協会 中塚専務理事】

- ・ 港運業界の状況について、簡単に説明させていただきたい。
- ・ 平成18年に港湾運送事業法の規制緩和があつてから、安全でしっかりとした荷役体制を維持していくというのを、最大の眼目として取り組んでいるところ。
- ・ 最近の貨物の動向としては、昨年上期は一時上向いたが、それ以後は、上昇傾向が感じられる状況にはない。対中国については、政治情勢の不安定もあり、港により較差はあるものの、大きなところでは貨物量が20~30%占めているところもある。
- ・ 民主党政権時代に打ち出された戦略港湾施策が自民政権に替わり、どのように引き継がれていくのかということもある。
- ・ 物流業界の役割として、新型インフルエンザ対策、電力、CO2等の対策についても、議論を行い、しっかりと足元を固めているところ。今後は、国や港湾管理者と協力しながら、港運業界の発展に寄与してまいりたい。

【中国地方国際物流戦略チーム事務局】

- ・ コンテナ戦略については、港湾法で港格として位置づけられているので、引き続き、中国地方においては欧米貨物を阪神港に集約するという方向性で進める。
- ・ 他方、製造拠点として、また市場として成長の著しい東アジアとのパイプも重要であり、そちらについては、中国地方からのダイレクト航路の活性化を進める。
- ・ 国際バルク戦略や日本海側拠点港については、政権が替わってからの取扱が明確になっていないが、中国地方のポテンシャルは変わらないものと認識している。

【東ソー物流株式会社 武中海運・開発部長】

- ・ 宇部港と徳山下松港の連携について、どのように考えれば良いのか教えていただきたい。
- ・ 新南陽地区における航路整備の早期完成をお願いしたい。

【中国地方国際物流戦略チーム事務局】

- ・ 石炭について、徳山下松港と宇部港で年間数百万トンの取扱いがある。I期はどの港でもパナマックス満載で入港、II期はケーブサイズ満載入港が目標とされているところであるが、すべての港でケーブサイズ満載入港は難しいので、下松地区を1stで入港する目標となっている。あくまで計画書の目標なので、社会経済情勢、民間事業者等の実需を踏まえながら進めていきたい。
- ・ 新南陽地区における航路整備については、予定通り進めてまいりたい。

【鳥取県県土整備部 永田主幹】

・境港は、平成 23 年 11 月に、原木、外航クルーズ、国際海上コンテナ機能の日本海側拠点港に選定され、平成 24 年度には、主に原木を取り扱う岸壁であるが、外港中野地区国際物流ターミナル整備事業が新規採択された。全国ベースでみても合板生産量は国内シェア 15%を占め、背後の企業も増産体制を整えており、県の予算を前倒ししてふ頭用地の造成を行う等早期完成に向けて取り組んでいるところである。

・また、竹内南地区には貨客船ターミナルの整備を考えているところ。北海道から舞鶴・敦賀までは内航 RORO 船やフェリーが繋がっているが、境港までは来ていない状況である。境港まで繋がるようトライアル輸送等を実施し、貨物増加に向けた取り組みを考えているところである。

【島根県土木部 稲田企画幹】

・浜田港の耐震強化岸壁は整備済み。臨港道路福井 4 号線については、今年度新規採択され、山陰道からのアクセス道路の整備を進めている。

地域防災力の強化については、各港湾間の連携について、物流戦略チームの中でご審議いただくと非常に助かる。

・産業競争力の強化としては、浜田港から釜山に向けてのコンテナ航路を設けており、山陰道や臨港道路の活用、ポートセールス等の取り組みにより取扱貨物量の増加を進めてまいりたい。

【岡山県土木部 戸川総括副参事】

・資料 5 の P 8（国際コンテナ物流の効率化）について、その他アジア航路は広島港に集約するという理解で良いのか。水島港もベトナムや台湾向けのアジア航路がある中で、台湾程度の航路でも一港に集約することが果たして効率的か。荷主などの利用状況を踏まえると、水島港でもアジア航路を維持していきたいと考えている。

【中国地方国際物流戦略チーム事務局】

・あくまでイメージ図である。実需に即して対応してまいりたい。

【広島県土木局空港港湾部 加藤部長】

・地域を支えていく産業が非常に厳しい中で、その活性化をどのように図っていくのか。新規産業に関するイノベーションを促し、経済成長に繋げていくことが重要。

・資料には「行政ニーズ」と記載されているが、企業からのニーズを行政側が受けとめて、行政がどのように実現していくかということかと考えている。具体的にニーズ実現していく政策が方向性であるならば、それを実現していくのが次のステップになっていくと思うので、これについての深掘りを期待したい。

・資料に「鉄鋼港湾制度における受益者負担率の軽減」について、バルク戦略として取り上げられているので、鉄鋼港湾制度に限らず国策に相応しいスキームで受益者、地方に対し負

担が少ないものの実現を目指して欲しい。漁業者との調整について、企業にとって負担となっているので、この点を盛り込んでいただきたい。

・補助事業で認めていただいて整備している CFS も利用者のニーズがあって初めて実現して進めているところなので、そういった対策を行っているということも盛り込んでいただきたい。

【山口県土木建築部 宮川主幹】

・資料のニーズに書かれている「潮汐利用による大水深岸壁の有効活用」については、現在いろいろな方面と調整を図っているところであるが厳しい状況。安全を担保しながら、潮汐利用が可能な規制緩和を進めていければと考えている。

【呉市産業部 松原港湾整備課長】

・阿賀マリノポリスの有効活用について、出来て間もないこともあり、利用が少ない状況ではあるが、平成 22 年度末に国に造っていただいた臨港道路や 2 年後に東広島呉自動車道が供用する予定なので、これを目指して利用を上げていくためにはどのような施設が必要なのか、管理事業者や荷役会社に聞き取りをする中で考えてまいりたい。

【岡山大学大学院 津守准教授】

・港に貨物が増えるような産業振興の話がないと何をやっていくのか分からない。中国地整と経済産業局等のように他の官公庁と連携していかなければ、どの政策で、どう進めるのかわ見えてこない。民と民の連携よりも先に、まずは、官と官の連携をやっていただきたい。

・バルク戦略港湾について、航路の増深を図るのが目玉施策なのであれば、予算がどの程度付いて、いつまでに整備されるのかわからないと、民間企業は事業計画を立てられず動くことができない。予算の具体的なスケジュールが示されなければ、民間事業者に連携するよう言ったとしても、連携できない。

・コンテナ貨物について、欧米航路は阪神港で、その他アジア航路は地方港と整理をしているが、阪神港から欧米航路が外れていっている状況。そのため、国際戦略港湾と言えどもアジア航路の貨物を集約しなければ、阪神港に国際コンテナ貨物を集約することができない。地元の貨物はちゃんと中国地方の港湾で取扱うと主張すれば良く、このような非現実的なレトリックはやめた方が良く。

・内航フィーダーについても、欧米航路自体が阪神港に来なくなっている状況なので、活性化しない。実需がない中で、内航フィーダーの活性化という文言に意味があるのか。考え直さなければならない。国際戦略港湾施策で内航フィーダー活性化の大きな目玉として民間 8 社で作った合同会社があるが、内航海運の活性化に繋がってはいない。逆に建造納付金の免除等によって内航海運業界にコストのしわ寄せをしている状況である。近畿地整がやっている事業であるが、中国地方の内航海運業者からするとマイナスである旨を近畿地整に言ってもおかしくない。またこの合同会社の船舶は欧米向け貨物だけではなくアジア向け貨物を集めてしまっており、言行不一致である。施策として失敗なので、当事者は反省し、どのよ

うに対応していくか考えていかなければならない。

・港湾運営会社について、その港の効率化を進めるためのものなのか、阪神港に集荷するために行うのか、どちらなのか明確にしなければならない。仮に効率化を進めるものであるならば、アジア航路について中国地方管内港と阪神港の分業をどう考えるか整理が必要。ただし港湾運営会社が民営化したところで、行政コストを民営化会社に押付けるだけなので、会社が効率化することはない。

【広島大学大学院 戸田教授】

- ・状況の変化を踏まえ、あらためて利用者からの意見を聞き、実態を把握する必要があるのではないか。国際戦略港湾として位置づけられている阪神港との関わり方をどのように考えているのか。実態や津守先生のご意見を踏まえ、事務局に検討していただくこととしたい。
- ・現在の政策提言のレビューを行い、夏頃を目途に継続的に作業を進め、企業に対するヒアリングを踏まえ、改定案を作成し、各委員に照会させていただきたい。
- ・本日は、様々なご意見をいただき誠に感謝申し上げます。

以上