

## 中国地方国際物流戦略チーム第14回部会 意見交換等概要

### 【広島大学 戸田部会長挨拶】

- この会議は物流戦略チームとあるように戦略性を持っていろいろなことを検討する場である。国際情勢、いろいろな副次性、予期せぬ事があるかと思うが、そういう時にも如何様にも対応出来るような強靱性が必要である。常日頃、皆がこのような形で集う場を持っていて、継続していることが大事である。
- 議事においては、P D C A (Plan-Do-Check-Action) サイクルが大事である。どの様なことをするのか、それがどの様な形で進行しているのか、それらのフォローアップをきちんとしているか、そしてそれを踏まえた形で新たな提言を行う。
- 本部会において一番のベースになるものが利用者懇談会であると考えている。横断的に各所におけるニーズや課題を把握・共有することで今日に至っている。地元の問題を我々がきちんと認識しているかどうかP D C Aの一番の根幹だと考えている。
- 本部会での意見を次回の部会でまたフォローアップしていくというサイクルで、この部会についても進めていけたらと考えている。

### 【物流関係企業】

- 広島港では行政関係者と港運事業者とで『港湾研究会』を立ち上げ、月に1回か2ヶ月に1回の割合でより良い港づくりのため活動している。
- 広島港の喫緊の課題は港湾民営化と港湾計画の見直しであり、現在、関係者で課題解決に向けた取組みを行っている。
- 広島港5地区のうち、宇品地区の課題として、約40年、50年経って老朽化した倉庫群をどうするのかというところと、耐震強化岸壁の整備、自動車産業へのサポートが抽出された。
- 水島港においては、2014年4月に『水島港国際物流センター株式会社』が港湾運営を開始した。
- 水島港玉島ハーバーアイランドに3社の企業立地が決定した。穀物輸入から食品や飼料等の生産に係る企業が一体的に立地して、食料コンビナートを構築するということで、水島港の発展、さらには地域経済の発展に寄与すると考えられる。
- 徳山下松港においては国際バルク戦略港湾に選定され、今回、港湾計画に改訂がなされた。
- 船舶が大型化しており、このスピード感について行けるような施設の整備を民間と一緒に進めてほしい。
- 行政の埋立事業で造成された土地を活用するため、民間の力を使えるような仕組み作りを考えてほしい。

### 【物流関係団体等】

- 日本港運協会で「自然災害を対象にした中小企業で対応可能なBCP（事業継続計画）作成のための支援ツール」や「新型インフルエンザ対応のBCP作成のための支援ツール」を作成し、日本港運協会のホームページに掲載している。
- 港運業界として、どのような防災対応を考えていけばよいのかを皆さんの取組みを参考にさせていただきながら、今後しっかりした対応を考えたい。

- ハード面、ソフト面を含めて、それぞれの港の実情が違うため、港湾管理者の皆さんと相談しながら防災対策をしっかりと考えていきたい。
- 平成 25 年のコンテナ取扱いについて平成 24 年と比較すると、今回の資料で説明のあったコンテナ取扱個数と税関の貿易統計は同じような伸びを示しているが、通関件数を見るとそれほど伸びていない。通関業者の皆さんにとっては非常に厳しい状況が未だに続いている。
- 神戸と大阪が阪神港として一緒になり、強化していこうという動きがある中で、瀬戸内の物流にどのような影響を与えるのか興味深く見ている。
- 平成 29 年度における関税法の大幅な改正で申告官署の自由化、本国会で提出されている日豪の E P A（経済連携協定）の法案、その他 T P P もあり、今後、入札証明や物流のシステムがどう変わるか、地方が衰退しないようにどう取り組むかが今一番の課題である。
- リードタイムを考えると、広島空港や岡山空港は利便性が悪く、関西空港や福岡空港などの大きな空港に貨物が流れている現状がある。地元の空港を極力利用していきたいという思いはある。

### 【地方公共団体等】

- 境港においては、平成 21 年に就航した日本と韓国とロシアを結ぶ環日本海フェリー客船が 5 周年を迎え、お客様はほぼ満員、1 便当たりの貨物量も増えている。
- 境港においては、今年 6 月には国際定期便の中国・韓国便が週 6 便から 7 便に増便し、船舶も大型化している。
- 境港における全体貨物量は 364 万トン、主な輸出品は紙・パルプである。外資コンテナ貨物も昨年過去最高の 2 万 3 千 TEU と更新して、今年も上半期では去年と同様の勢いがある。
- 境港においては、クルーズ客船の寄港が増加しているが、接岸場所の問題がある。
- 境港においては、日本海側の国内 R O R O 船の定期就航を目指し、トライアル輸送を行っている。
- 境港複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナルの整備について、国と連携して事業検討を行っている。
- 境港においては、今年度の 8 月にリサイクル業者 2 社が進出することになり、今後のリサイクル貨物の取り扱いにより、日本海側の静脈物流の発展に寄与するものと考えている。
- 境港におけるクルーズ客船の寄港回数は平成 26 年が 12 回、平成 27 年は 20 回以上のオフターがある。平成 27 年には 17 万トン級のクルーズ客船『クァンタム・オブ・ザ・シーズ』（1 隻当たり 4 千人以上の乗客）のオフターを受けている。
- 浜田港においては、韓国・釜山のコンテナ船とウラジオストクに向けての R O R O 貨物船の定期航路を有している。平成 25 年のコンテナの取扱量については、絶対量は少ないが、昨年度の 4 月に定温倉庫である福井上屋が出来て、過去最高になっている。
- 浜田港における貨物については、木材の取扱いの増加、中古車の輸出の回復傾向により、かなり埠頭用地が狭くなっている。今年度から埠頭の再編・拡張について検討をはじめたところである。
- 現在、国による山陰道のほうに直結する臨港道路の整備、あるいは港内の静穏度を上げるための新北防波堤の整備が行われている。
- 山陰道については随時整備が行われており、今年度末に浜田港インターチェンジが供用開始予定である。また平成 28 年度には三隅インターチェンジが供用開始予定で、三隅港のところまで繋がる予定である。

- 今年度末には全線開通する尾道・松江線のほとんどが無料区間であるのに対して、広島と浜田を結んでいる浜田道が有料区間であることを少し問題視している。
- 水島港においては、国による新高梁川橋梁の工事が平成 28 年度供用開始を目指し、進められている。完成後の移動距離や移動時間の大幅な短縮、港湾物流と生活交通の分離による渋滞緩和、物流コストの削減に地元を含めて大きな期待を寄せている。
- 物流拠点として整備を進めている水島港玉島ハーバーアイランドにおいては、昨年水深 12m の耐震強化岸壁を備えた外貿コンテナターミナルの拡張（岸壁が 3 バース体制、ガントリークレーンも 3 基体制）により、従来よりも作業効率が格段に向上している。更に本年度はこの国際コンテナターミナル内に 6 階建てのマリントワーの建設に着工しており、年度内には完成の予定である。
- 水島港においては、本年の 4 月に国際拠点港湾としては全国で初めて港湾運営会社制度を導入し、新たに埠頭群の一体的な運営を開始しており、更に使いやすい港となるように取り組んでいる。
- 水島港玉島ハーバーアイランドへの新たな企業立地により、新たに年間 120 万トンの海上貨物が取り扱われる予定であり、今後の水島港の発展、更には地域経済の発展に大きく寄与するものと期待をしている。県としても国の支援を頂きながら、穀物が取り扱える新たな公共岸壁や航路などの整備を進めたいと考えている。
- 広島港においては、各地区にいろいろな課題があることから民間事業者の皆さんと話しをしながら、その課題解決に向けて一歩一歩進めていこうと取組みを進めているところである。特に船舶の大型化への対応、あるいは国際コンテナなど物流機能の強化に関する取組みを進めている。
- 国際バルク戦略港湾に関して、全国的には公共バースについては整備が進められてきているが、福山港のような専用バースについては国の支援スキームが出来ていないことから、専用バースへの支援をお願いしたい。
- 国際バルク戦略港湾の実現に向けた徳山下松港の港湾計画の改訂を平成 26 年 3 月に行った。
- 平成 25 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果を見ると、依然として山口県で生産・消費される貨物の多くが山口県を利用していないという状況があることから、県としては実効性のある追加対策を検討している。
- 国際バルク戦略港湾の実現に向けて、企業連携の在り方等について国による助言をいただきたい。
- 呉港については、国際バルク戦略港湾の木更津港（鉄鉱石）のセカンド港として位置付けられていることから、民間の専用バースへの支援をお願いしたい。

#### 【経済団体等】

- 各県連の商工会議所は、基本的には中小企業政策、税制要望等の要望活動の中に道路建設や港湾振興の項目を入れて、毎年要望を行っている。

#### 【中国地方国際物流戦略チーム事務局】

- 広島港では、研究会を立ち上げており、地に足のついた計画の位置付けが可能であると考えられる。ただし、広島港の中でも長期的に解決する部分と短期的に解決しないといけない部分があるので上手くやっていければと考えている。
- 水島港玉島ハーバーアイランドへの新たな企業立地は、港を使って頂ける企業が立地すると

ということで非常に良いお話しである。今後、国際バルク戦略港湾との整合性を上手く取りながら、施策を進める必要がある。

- 船舶が大型化しておりスピード感を持って対応してほしいとの意見については、徳山下松港や宇部港では現在、最大限努力して浚渫工事を進めているところであり、今後も引き続き努力していきたい。
- 境港で話しのあったクルーズ客船については、政府全体としても、如何に外国の方に来て頂くかと積極的に取組を行っているところであり、そういう施策と非常にマッチしている。
- 浜田港については、国により臨港道路の整備を行っており、約束通りきちんと仕上げるのが大事である。また、埠頭用地が狭いという問題については、まずは地元の方の中で相談し、利用者懇談会もあるので、いろいろな場で検討頂きたい。
- 本部会で説明のあった『中国地域の工場立地動向』や『平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析』を見ると、中国地方は全国平均よりちょっとプラスぐらいのところを維持しているのではないかと考える。これは、いろいろな企業が立地し、その企業が生産活動を少しずつ展開しているところが大きいのではないかと考える。国としてもそのような企業の生産活動を支援するような施策は非常に大事な施策だと考えており、本部会のご意見も踏まえて、施策を組み立てていきたい。また、皆さんもいろいろな場で要望活動を活発化することでより進展していくのではないかと考える。

#### 【有識者】

- いくつかの施策が進んでいる中、それぞれの施策間の整合性あるいは耐久性を検討すべきではないかと考える。例えば整合性の話しは、内航フィーダーの活性化は国際コンテナ戦略港湾政策上、非常に重要ではあるが、地方港の運営を考えると、内航フィーダーで集められる貨物とそうではない貨物との役割分担をはっきりさせる必要がある。あと、アジアフィーダーの仕組みをどう上手く作っているのかという質的な対応なども取り上げていくことも考えないといけない。ただし、アジアフィーダーの活性化にはコストを下げる必要があるため、何らかの形で支援や地方港の納得も必要になってくる。
- 整合性を持っていろいろな施策がもたらすであろう機能がどういうものであって、その機能の間の整合性が取れるのか取れないのか、取れるとしたらどうしたら取れるのか、それを考える際にその機能はどこに配置するのかということをもっと考えなければならない。その機能は結局人が動かすので、担い手であり事業者、あるいは現場の作業員の人達をどう再生産するのか、能力を上げていくのかという人材育成を中国地方から発信していくことが必要だと考える。
- 予防保全について、国がマニュアルを作成したところだが、同時に各港で事情が異なるので、一律にこうしないといけないとすると上手くいかない。十分に港湾管理者と話し合っ、現実的にこの範囲で予防保全を進めていこうということをやれば効果的に行われると考える。
- 今回は第 14 回の部会ということで、今までのノウハウや経験を積み重ねて個々のフォローアップ等については順次出来ている。
- これからはフォローアップばかりではなく、調整事項があれば事務局をベースに作業部会を設置するなど関係者が集まって検討することも可能であるので、戦略チームという場を活用して頂きたい。戦略チームの部会が定期的に継続的に開催されていることは大きな財産である。

**【国土交通省 中国地方整備局 梅野港湾空港部長 閉会挨拶】**

- 部会長からも話しがあったように戦略チームの活動として、平成18年より本会議、部会、利用者懇談会を継続して開催出来ていることが非常に大事なポイントだと私共も認識していることから、引き続き継続していきたい。
- 日本でもいろいろな災害が起こっており、どのような災害が起こるのかを予測しづらい状況になってきている。その中でBCP（事業継続計画）について話しがあったが、我々はいろいろな事を想定しながら、それに対応した対策をとっておく必要があり、BCPの作成は大事である。企業や協会毎に作成したBCPもあるが、港をもう少しトータルとして見るようなBCPも必要だと考えている。BCPを作成する際には、また皆さんに協力をお願いしたいと考えている。