

中国地方国際物流戦略チーム第15回部会 意見交換等概要

【広島大学 戸田部会長 挨拶】

- 第15回の部会となるが、戦略チームが2006年に発足して来年で10年を迎える。10年と言うのは長い期間になり、よく継続されていると思う。継続は力なり。
- IMFの統計により、2006年と2015年のデータを比較すると、当時GDP世界1位はやはりアメリカ、2位は日本、3位はドイツ、4位が中国だった。現在、2015年は、2位が中国、3位が日本、4位がドイツ、だから中国が日本、ドイツを超して2位に上がっている。
- この10年間でGDPの伸び率をみると中国、さらに東南アジアの伸びが大きくなっており、逆に日本のGDPは折れ曲がっている。これは、製造業を中心として海外に展開している状況が続き、大きくグローバル化した流通状況となって、それがより加速しており10年前と様相が一変している。
- こうした中、物流の重要性がますます大きくなっていることを再認識している。特に、戦略チームとして国際競争力をどう構築していくかと言うこと、この重要性がますます大きくなっていることを確信している。

【物流関係企業】

- 日本の港湾が他国の港湾と比べて取扱量の差がついている、これを何とかしなければならない。
- 国際コンテナ戦略港湾政策は、国際コンテナ戦略港湾の北米、欧州航路と言った基幹航路を充実させるための政策であると理解している。基幹航路とは何の関係もない瀬戸内諸港から、東南アジアやアジア向けと言った近海航路向けの貨物を集貨する政策ではないことを認識して欲しい。最近よく解らない話になっており、このままいくと中国地方のコンテナ関係者はみんな弱体化することになる。
- 広島県の港湾運営会社の設立についていろいろな課題があるが、来年度の設立を目指して、継続的に協議を行っている状況。
- 宇品のみなと公園へのサッカースタジアムの建設について、港湾を利用している業界団体として公式に反対をしている。これは、建設自体を反対しているものではなく、その立地であり、賑わいの要素と、物流機能が一体となってしまう、どちらも麻痺してしまうのではないかという懸念を抱いている。今後、現在行われている各種調査の結果を踏まえ、十分な議論を行っていき最善の結果となるように取り組みたい。
- この1年間で阪神港の内航船で取り扱われた貨物が一番増えているのが広島港であり、東南アジア向けの貨物であると睨んでいる。このことは、国際コンテナの減便、廃止につながり、地域経済が疲弊することにつながる。本当に欧米向けの基幹航路の貨物が瀬戸内にあって、それらが集貨されて阪神港で取り扱われているのか、しっかり調査して取り組んでもらいたい。

【物流関係団体】

- 船舶、船員の老齢化、倉庫の老朽化、船員の養成、船舶のリプレースの実現に向けて、荷主等を訪問し、備船料の値上げをお願いしている。
- 港運協会の経営の根幹をなす港湾の取扱実績が、リーマンショック以前からみると90%にとどまっており、非常に厳しい状況であり最も重要な問題となっている。
- 宇品のサッカースタジアムの建設は、周辺道路の交通渋滞により港湾物流が決定的に阻害されるため、港運業界を挙げて反対する。港湾荷役が滞留すれば、不便な港として外航船社の寄港もなくなり、地域経済への影響、また雇用にも影響が出てくる。引き続き慎重な検討をお願いしたい。
- 観光立国を目指す国の政策に基づく大型客船の寄港について、周辺道路の激しい渋滞が起こり、各地で物流関係者に大きな影響が出ている。観光立国の推進については、物流が後回しとならないよう、地域の実情に応じた丁寧かつきめの細かい対応をお願いしたい。
- 港湾関連用地の企業立地について、取得企業が港湾運送事業法等のルールを理解しておらず、港湾荷役の手続きが遅れ取得企業も困惑している。立地企業には業界事情を丁寧に説明するが、港湾整備計画については、港湾運送事業と密接に関係するため事前に十分な説明をしていただきたい。
- 平成29年10月から通関制度が大きく変わり（申告官署の自由化）、一定の条件を満たしていれば、貨物がどこにあらうとどこへでも申告ができるようになる。こうなると、物流自体が動くのではないかと危惧しているため、今後の動きを注視したい。
- トラック業界の一番大きな問題は人手不足である。長時間労働で若い人が入ってこないことが大きな原因の一つであるが、これを解消するために鉄道と内航にモーダルシフトをしているが、鉄道も限界、内航も人手不足のため本会議を通じて支援をしていただきたい。
- 倉庫業界は、関東を中心として大都市は大型施設が増えている状況だが、中国地方は会員数を含め減ってきている。
- 広島港を中心に多数事業者が集中しており、倉庫業界としてもサッカースタジアムが出来ることによる影響を非常に懸念している。
- 広島は通関関係費用が高く、船便が少ないため業界挙げて検討をしてもらいたい。
- インバウンド構想としてクルーズ船を寄港させることは良いが、五日市地区出入口の交通渋滞対策をお願いしたい。
- 広島空港にアジア各方面から空路があるが、全てナローボディ機である。このため、コンテナやパレットが積載できず、集貨した貨物をほとんど関空や福岡空港へ転送している。ワイドボディ機を就航させるためには、観光と密接に関係しそれだけ座席が埋まるかどうかの1点につきるため、この広島の地へ人を集めていただければと考えている。
- モーダルシフトの受け皿としての鉄道輸送は、夜間の線路保守作業の合間を縫って走行することから、増便でなく1列車あたり最大26両編成とすることで対応を行っている。広島貨物ターミナル駅については、大型コンテナの需要はあるが駅構内が手狭となっており需要に応えきれない状況である。
- 鉄道輸送も今後国際輸送に力を入れるため、来年3月のダイヤ改正以降、低床貨車を導入して40ftハイキューブコンテナを輸送するための実証試験を始めていく。

【地方公共団体等】

- 境港では流通プラットフォーム協議会を設立し、新たな航路設置に向けて動いている。現在国内物流分科会が動いており、今後国際物流、物流取引環境改善にも取り組み境港の活性化を行いたい。
- 鳥取港では木材輸出を10月に初めて行い、今後12月に第2回目を行うことで取り組んでいる。
- 水島港においては、新高梁川橋梁の整備が平成28年度の完成に向けて順調に工事が進められている。完成後は移動距離、移動時間が短縮されるとともに、将来的に企業立地の進展など、中長期にわたり岡山県経済を成長させるストック効果が得られるものと大きな期待を寄せている。
- 本年4月に玉島ハーバーアイランドにマリントワーを供用開始した。船舶の安全な航行に欠かせない水島ポートラジオ局を入れ、最新機器での安定した運営、今まで以上に正確な船舶の動静把握が可能となり、航行環境の改善、効率的な港湾運営など、水島港の機能が強化される。
- 玉島ハーバーアイランドに複数の穀物関連企業が立地表明し、西日本の穀物取扱拠点が形成されることとなった。岡山県では国際バルク戦略港湾政策を推進させるため、企業間連携を推進し、県内にとどまらず西日本広域での物流効率化が図られるよう取り組んでいく。
- サッカースタジアムの建設候補地の一つとなっている広島港のみなと公園への建設となった場合について、とりわけ交通渋滞問題への対応が重要だと思っている。現在、交通対策検証等を行っており、十分な説明をしながら進めていきたい。
- 大型クルーズ船の五日市地区への受入に伴う渋滞対策について、臨港道路整備等行っているが、物流企業さんを含めて今後の対策について話をしながら進めていきたい。
- 広島港は東西に広く、各地区特徴があるが物流と賑わいの棲み分けが出来ていないという大きな課題がある。今後も港湾関係者の方と対話をしながら、港湾計画の見直し作業を進めていき広島港の拠点強化につなげていきたい。
- 福山港についても背後企業のグローバル化に対応した支援要請が出ているため、検討会等で議論し、港湾機能、物流機能の強化を図ることも含めて計画の見直しを進めていきたい。
- 徳山下松港・宇部港の国際バルク戦略港湾について、地元企業7社と一体となって取り組んでいる。今年度は特に様々な機会を通じ、重点的に岸壁整備のための要望を行っている。また、バルク戦略港湾にかかる港湾運営手法については、具体的な内容を詰めていく必要がまだまだある。
- 岩国港の臨港道路について、装束地区から新港地区まで供用開始が来年予定されているが、引き続き、室の木地区までの整備促進をお願いしたい。
- 山口県においては、外貿コンテナに対する港湾施設使用量等の減免を行っていたが、今年度から国際フィーダー航路に対しても同様な減免を始めた。
- 呉港については、平成24年11月から外貿コンテナ航路が一時休止し、取扱が無い状態であるが、今年3月に東広島呉自動車道が開通したことをチャンスととらえ、関西あるいは九州方面へのポートセールスに重点的に力を入れているところである。
- 境港の重点プロジェクト、中野地区国際物流ターミナル整備事業が大詰めとなっており、来年中頃には完成予定である。また、竹内南地区の新ターミナル整備が直轄事業として新規採択された。

- 境港流通プラットフォーム協議会が発足し、その取組の一環として境港～北九州間でシーアンドレール輸送のトライアル輸送を行い、環境負荷やコスト低減など、従来輸送と比較して効果を検証する。
- 境港のクルーズ船寄港が、本年過去最高の23回、乗客19,000人超えを記録。また、韓国とロシアを結ぶ環日本海定期貨客船DBSクルーズフェリーが本年8月1日に15万人を超え多くの外国人の方が境港に来訪している。

【中国地方国際物流戦略チーム事務局】

- 国際コンテナ戦略港湾政策は、ヨーロッパとか北米といった基幹航路を集中して守っていくということであり、基幹航路に載せるものについては海外に頼るのではなく、阪神港を活用していただいた方が荷主さんにとっても便利になっていくということである。
- 一例を挙げると、岡山県だと中国管内の港を使っているものよりも、直接陸送で阪神港へ持っていく方が現状多い。そこから最終的に東アジアとか色々なところへ行っているが、これからは岡山県から中国管内の港と言う流れを少しでも増やしていけるよう努力している。
- 広島港海田地区と宇品地区を今年度から改良するため準備をしているが、特に海田地区は頻度多くご利用頂いているので、港湾管理者含め工夫をしながら工事をしていきたいのでご協力賜りたい。

【情報提供】

- 神戸税関において、広島の商工会議所で12月22日13:30からTPP大筋合意説明及びTPP活用セミナーを開催する予定である。その際、個別的な説明・相談時間を設けているのでご活用願いたい。

【有識者】

- 港湾とか道路とか物流にかかわるインフラ、あるいは機能をどのように適切に配置して役割分担をもたせるのか率直な議論をしていく必要がある。特に政策を展開するという事は、得する人と損する人が必ず出るため、それを調整しないといけない。つまり、地方港は外航フィーダーで貨物を増やしてきたが、今は内航フィーダーを増やす政策である。船会社のビジネスモデルで外航フィーダーを選ぶところもあれば、内航フィーダーも選ぶところもあるため、荷主の戦略に合わせた形で、これは外航フィーダー、これは内航フィーダーと振り分けて、棲み分けが可能かということを考えておかないと、誤解を招くことになる。
- 国内の貨物は伸び悩んでおり、これから減っていく。需要が減って行く中で供給サイドの人手不足（若年労働者不足）が深刻化し供給力が少なくなっており、かつインフラも財政赤字で整備が難しいため、物流業界が不安定になっている。これをしのぐため政策をうつ必要があるが、

本気で本音で議論する場をもっておくべきである。物流機能を担っているのは物流事業者であるため、そこが崩れると政策が打てないため、物流事業者が強くなると意味が無い。この前提として現場労働者の確保・育成が必要であり、安定して事業者がビジネスを行えるような環境を整備していく必要がある。

- 港湾運営会社が導入される中で、港湾管理者、国土交通省港湾局、地方整備局及び運営会社、この4つの役割分担が不明確になってきている。あらかじめ役割分担をこういった場でしっかりしておくべきであり、そうしないとビジネス環境が不安定になる。
- 部会はある程度一定の間隔で開催される。利用者懇談会では各港における現状、課題、それに対する対応をどうするかというPDCA（Plan-Do-Check-Action）的な取り組みがある。大事なのは、ベースとなる生の現場における意見交換、率直な議論が必要である。

【国土交通省中国地方整備局 梅野港湾空港部長 閉会挨拶】

- もっと身近な話題をさせていただいて、すぐに解決できるところは解決していき、少し長期的に考えないといけないところは切り離してやる。戦略チームが発足して9年になるので少しずつは改善されていると理解している。これからも引き続き少しずつ改善していき、施策的なところはじっくり行っていきたい。