

中国地方国際物流戦略チーム第16回部会 意見交換等概要

【戸田部会長（広島大学大学院教授）挨拶】

- 会議物流戦略チームの会議は2006年8月にスタートし、10年になる。今回、10年を過ぎて、初めての部会となり、一つの区切りでもある大事な部会。
- なぜ10年間続いたのか考えると、一つは民間の方々、行政の方々が共同して続けている。もう一つは、中国経済連合会、中国地方整備局、中国運輸局と一緒に事務局機能になっており、他の会議には無い特色を持っている。もう一つ大事なのが利用者懇談会。中国地方の各港に行って利用者の声を聞き、課題、認識を共有し、問題があれば、官民一体となり検討する。利用者懇談会は10年間で32回行われており、三巡している。まず、課題を聞き、対応する。何ができ、何ができていないのか、できていないことは、どうすれば良いか、また協議する。これを10年間、三回まわしてこられた。PDCAを着実に進めているというのが大きなポイントと思う。
- 10年間を振り返ると、当初は産業競争力の強化のため、いかに効率的なシステムを構築するかを検討してきたが、2011年3月を機に、もう一つ大事な視点、地域防災力が加わった。現在は地域防災力と地域の産業競争力の両面に貢献する物流戦略をどう構築するかという検討をして、5年近く経っているところ。
- 学識経験者として、津守先生と私が参加させて頂いている。これまでの非常に大きな取り組みを今後も続けられるように祈念する。

【物流関係団体】

- 平成10年から開始した内航海運暫定措置事業が平成27年度で終了した。事業者数は10年前に比べ約30%減っており、船舶創生事業および暫定措置事業が進んでいる結果だと思われる。
- 中海連の在籍船は427隻、225,000GT、522,000DWTとなっており、その中で、内航フィーダーに従事している船社は6事業者、6隻となっている。
- 港湾取扱貨物実績が、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。
- 内航フィーダーにより阪神港へ集荷する計画と同時に、地方港に対する取扱貨物量の底上げが必要。

- 平成 28 年から広島港の港湾計画の見直し作業が始まった。物流戦略チームの政策提言、広島県の調査事業と関係、関連あれば、整合・連携をお願いしたい。
- 広島港は東西に長いが奥行きは少ない。奥行きが無い地域なので物流と交流の棲み分けはしっかりとお願いしたい。
- 内航フィーダー強化と併せて東南アジアへの外航船誘致についても並行して戦略等計画が必要
- 海田コンテナターミナル、出島コンテナターミナルの機能分担等の棲み分けの方向付けに対して注視している。
- 広島港のコンテナターミナルの運営が民営化されると説明があった。その際に港湾管理者として荷役機械の設置をお願いしたい。
- 申告官署自由化について法律を所管している財務省、税関による説明会が神戸・広島・水島・境で開催され、認識が高まってきた。それにあわせ、通関業会も地方に赴き、どんな問題点があるかヒアリングを実施している。申告官署自由化により、営業所数が減ることを危惧したが、数は変わっていない。これから変わっていくかもしれない。物流自体が変わることではないが、申告は本社でする動きが出てきている様子。
- 内航フィーダーを使って神戸港に集荷することを一生懸命やっているが、元々の目的は基幹航路の維持だったと思う。内航フィーダーを使い、広島や水島から、かなりの数が神戸へ回ってきて、昨年の実績が増えているが、中身は基幹航路というより東南アジアのものが多い。
- 津守先生からも言葉をいただいたが、業会自体が非常に疲弊している。その中で業界が生きていくには、これからは T P P への対応が必要。T P P 関係の原産地証明は非常に難しい知識が必要。通関業会として専門家を育成し、対応していく取り組みを行っている。
- サービス業の生産性向上を実現するために輸送サービスの効率化、労働時間の短縮化が必要。高速道路等を最大限活用するということが不可欠。山陽道は多客時に渋滞が発生する。これは物流面での経済的損失につながると考える。
- 通過交通として、混雑する山陽道から交通量に余裕のある中国道へシフトすることで交通量を分散させ、物流効率化につながると考えている。事故の削減効果も期待できると考えている。
- 中国道へシフトするために特別割引制度を創設してほしい。要望活動を行っているところ。
- 岡山県は西日本の交通結末点であり、気候が温暖で災害が少ない地域性を持つため、中四国の物流拠点として県内外から物流企業が進出。昨年も 1 万㎡以上の大型物流施設を 2 棟新築。

- 鳥取西部で物流センターや保管倉庫等の物流施設の建築が続き、好況感を感じるものの、製造業がチャイナの経済停滞を受け、業況は悪化していると感じる。鳥取県は様々な物流トライアルを予算化し、境港から北海道向けのRORO船トライアル輸送も実施した。
- 五日市港の大型クルーズ客船の寄港時の渋滞は、昼間の交通整理は少し改善したが、夕方は相変わらず。道路整備が急ピッチで進んでいるのでどんどん進めて欲しい。
- 業界としてサッカー場が宇品地区に来るのは反対しているが、場所が未決。どこにできても交通渋滞は起きるので気にかかる。
- 広島県の留置物の動向は1月～6月まで前年比で入港は104%、出港108%、残高108.9%で推移。全体では変わらないが、水産加工品、畜産加工品の伸びが大きく、突出している。生産額ベース食料自給率をみると魚介類の国内消費は約2.6兆に対し国内生産額は1.3兆、畜産物の国内消費は4.7兆に対し国内生産額2.8兆で、消費量と生産額の差分は海外から輸入してくる。

【物流関係企業等】

- 東南アジアの輸出入貨物が順調に増えている。海田地区コンテナターミナルの機能強化事業をこれからも進めていただきたい。
- コンテナターミナルのスペース、能力、宇品地区の倉庫を中心とした港湾関連施設が不足している。需給にギャップがある。
- 出島・宇品地区の今後の再開発の方向性が見えないことで、広島港での貨物の滞留、物流費の増加と、サービス性が低下していた。広島で生産、消費される貨物が広島港ではなく、他港で取り扱われる状況が散見されていた。
- 中国、韓国等の船社の航路撤退は港の発展の大きな阻害要因の一つ。
- 広島港長期構想検討委員会が立ち上がった。出島・宇品の基本構想委員会も立ち上がり、今後議論される。課題は共有できていると思うので早期の計画化と対応策をお願いしたい。
- 国際コンテナ戦略港湾施策によりフィーダー貨物が神戸に集約され地方が疲弊している。従来よりフィーダー航路は使っており、基幹航路を地方でするつもりもない。国が出資し港湾運営会社を作り、フィーダー事業に支援しているといっているが、近海航路の貨物を集めているのではないかと懸念している。基幹航路とその他の棲み分け、フィーダーの支援対象の明確化について、回答が無いから不安に思っている。国際コンテナ戦略港湾に反対している訳ではない。公平な競争条件を整備、担保して欲しい。

- ハードの整備はやってもらっている。広島・岡山・山口等、背後にコンビナートがあるところは貨物がある。これらが国際港として発展したのは、政府が掲げる地方創生に合致した戦略だと思う。
- 外資系の船会社は経営が厳しい。特に韓国船社の現代^{ひゅんだい}、韓進^{ほんしん}の2大船社は経営危機に陥り、航路、寄港地の絞り込みをしようとしている。国が地方は捨て、中央を取ることになれば、地方への寄港をやめる話になる。これは民間だけの問題ではない。港湾行政に関わっている国、自治体の方にも真面目に考えていただきたい。
- 徳山下松港（下松地区）で国際物流ターミナル整備事業が進められている。この事業は石炭の輸送コストの削減に必要な大型輸送船の利用を可能にするもので、一日も早い完工を望んでいる。
- 境港～北九州間でトライアル輸送が実施され、境港から北九州ひびき港までは船、北九州貨物ターミナル駅から九州各地へは鉄道を使って輸送した。国際港の最寄りの貨物駅からの国内輸送（横もち輸送）を担うのが鉄道の役割と認識。中国地区は国際貨物を扱った実績が少ない。九州は北九州貨物ターミナル駅、福岡貨物ターミナル駅が韓国、中国に近いので、SEA&RAILを盛んに行っている。
- 大きなコンテナ（40ft、20ft、ISO20ft、24 tフル積載、ISOバルクなどに対応）を積載できるよう、貨車を順次更新している。バルク輸送については、山口県から昨年新規に始めたところである。
- 貨車等輸送設備については対応できている。国際貨物と、どう連携し、つないでいくかが課題と考えている。
- 岡山貨物ターミナル駅にて、長いものを運べるよう40ftの無蓋コンテナを専用コンテナとして作り、今年3月から輸送を始めた。
- 山口県では下関貨物駅で輸出入貨物を(12ftコンテナで)取り扱っている。現在、韓国からの輸入品を20ftリーファーコンテナのまま貨車へ載せ、下関から東京まで運べるよう試験輸送を予定している。
- 設備投資調査で中国5県は地域別の中で一番強い伸び率（3割弱）が出た。それを引っ張るのは製造業で、広島を中心とした自動車関連、次に鉄鋼や化学、といった瀬戸内の産業になる。この二業種（鉄鋼や化学）は国際競争がある中、国内の集約、統合で当地は選ばれた地域と考えて良いと思う。

- 岡山、水島地区を注視している。今後、不明な部分もあるが、完成車メーカーの大株主が変わる。新たに筆頭株主になる別の完成車メーカーは九州でグローバル調達を行っている。韓国からRORO船にて部品を調達するが、韓国と日本のナンバーをとり、ダブルナンバーで税関の時間を短縮している。(3週間→1週間以内)

【地方自治体】

- 鳥取県は、鳥取港と、両県にまたがる境港がある。境港は境港管理組合が管理している。境港は産学官金で連携し、境港プラットフォームを作っており、31年供用に向け岸壁整備が行われる中、航路誘致を頑張っているところ。今年9月に中野地区の国際物流ターミナル、主に原木を取り扱うところが供用見込み。国土交通省には多大な尽力をいただき、感謝している。
- 浜田港背後の高速ネットワークについては浜田三隅道路が今年度供用開始予定、浜田港と山陰道を直接結ぶ臨港道路福井4号線は平成29年度完成予定。高速ネットワークに直結するので物流機能の拡大に期待している。
- 昨年秋から浜田港長期構想検討委員会を立ち上げ、策定を進めている。今秋長期構想策定を完了し、来夏に向けて港湾計画を改定する。
- 浜田港拠点化形成研究会を本年5月に立ち上げ、7月には集荷対策、クルーズ客船誘致対策の検討のためにワーキンググループを立ち上げた。広島県北部の4市町にも協力をいただき取り組んでいく。
- 韓国釜山港とコンテナ航路があり、徐々に船が大型化している。現在、多目的クレーンでコンテナを扱っているが、ガントリークレーンを今年度から再来年度にかけて整備し、物流機能の強化に取り組んでいく。
- 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している。
- 本年4月に玉島ハーバーアイランドにマリンタ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、より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。
- 政策提言に示されている3つの事柄はどれも広島県の港湾行政において重要な事柄。

- 安全安心の確保として、宇品の-12m 耐震強化岸壁整備事業の更なる整備支援、財産を守る事業である直轄海岸保全整備事業についても整備促進をお願いします。
- 産業の国際競争力の強化として、廿日市地区において航路・泊地が整備され、平成 28 年 1 月、大型 LNG 船が入港可能となった。
- 広島港の運営効率化にかかる港湾運営会社の設立を今年度中に行いたい。
- 国際バルク戦略港湾である福山港は、バルク貨物増大に向け、ふ頭再編の要請もあるため、調整していく。
- 産業物流の効率化ということで、クルーズにも関係してくるが、広島港臨港道路の 4 車線化を進めており、一部は今年度完成する。引き続き早期完成に向けて取り組む。
- 広島港長期構想検討委員会が始まったところ。来年度にまとめる予定。話のあった倉庫問題、人流、物流の棲み分け、ポートセールスのあり方についても検討していきたい。
- 徳山下松港での国際バルク戦略港湾について、今年度、新規事業が採択された。早期完成を目指して事業の促進をお願いします。
- 特定貨物輸入港湾の指定にかかる港湾運営会社について、設立に向け検討中。
- 直轄事業で進められている岩国臨港道路は装束地区、新港地区を結ぶ I 期 0.9km が平成 28 年 4 月に供用開始した。引き続き室の木地区までの整備促進をお願いします。
- 阿賀マリノふ頭においてクレーン付上屋を平成 28 年 9 月 1 日供用開始する予定。周辺地区にクレーン付上屋が無い場合、バラ貨物の利用が高まると考えている。
- 広島港に非常に近接しているため港湾事業者からも呉港でコンテナをやるのは非常に難しいといわれている。その中でアジア向けのコンテナについては広島港、欧米向けについては神戸のフィーダーもある状況。
- 利用者より海上輸送手段の多様化の要望があり、RORO 船による内防輸送についてもこれから検討したい。
- 境港は国際海上コンテナ、原木、外航クルーズ機能を持ち、平成 23 年に日本海側拠点港として指定されている。その他重要機能として国際フェリー・RORO 船、リサイクル貨物の 5 本柱で取り組んでいる。国際海上コンテナは中国 1 便/週、韓国 4 便/週、環日本海国際フェリー航路 1 便/週。貨物量全体として対前年比 3.5%増で外貿内貿ともに伸びている。コンテナ貨物は過去最高だった。

- 境港は船舶の大型化に対応した岸壁が不足しており、色々な貨物がふ頭に混在している。外航中野地区の国際物流ターミナルは原木を対象とした岸壁で、9月の供用開始後は原木船を中心にシフトを考えているが、クルーズ船が急増しており、調整が難しくなっている。外航竹内南地区にふ頭再編事業として貨客船ターミナルの整備も直轄事業で実施している。平成31年度完成を目指し、境港管理組合でふ頭用地を整備している。
- 産学金官で連携し境港プラットホーム協議会を平成27年7月に設立した。国内RORO船航路開設に向け、トライアル輸送を行っている。
- 平成27年に境港から北九州の間を鉄道と組み合わせたSEA&RAILを実施した。本年は6月に既存航路を使って苫小牧から敦賀間のRORO船の定期航路、これを境港まで延伸する形で2回、試験運行を行った。日本海側のミッシングリンク解消に向け、舞鶴、敦賀から北九州にかけて既存航路をなんとか結びつけられないか検討している。
- 流通プラットホーム協議会で国際物流分科会を立ち上げ、国内と国際の物流の連携、物流サービスの輸送システムの改善等を検討していく予定。
- 境港は金沢と北九州のほぼ中間に位置し、クルーズ寄港が多い。今年既に35回、来年も50回オファーがある。既存の施設、荷役会社と調整しつつ、両立したい。

【有識者】

- 行政関係者の方に国際コンテナ戦略港湾と地方港における港湾運営会社のあり方について検討して頂きたい。港湾運営会社制度は特に神戸港を対象にして考えられている。地方港にそのまま適用するのは難しい。適用する際はできるだけ柔軟に運用できるようにして頂きたい。制度を無理やり押し付けるとかえって競争力がなくなってしまう。
- 物流と人流の整理をしていただきたい。政策的に目新しい観光とかをやって、物流を阻害してしまうと元も子もない。観光に来る人はずっと来るかわからない。地元に着している産業を発展させる事が重要で、物流をないがしろにすることは絶対にしないでいただきたい。
- 内航と鉄道輸送のトライアル輸送、国内二地点間のトライアル輸送について、今後の状況を、きちんとトレースして課題を整理していただきたい。

- 国際コンテナ戦略港湾と地方港の役割分担を明確にしていきたい。

(港湾局では) 国際コンテナ戦略港湾は欧米基幹航路を維持充実させるために行うものという話だった。しかし、阪神港への集荷では充実しない。アジア航路を厚くしないと貨物は集まらないのが現状。今、欧米基幹航路に就航している船会社は巨大化し、アライアンスを頻繁に組み替えている。そのような中、もう日本には欧州航路は来ない。欧州航路は東南アジア航路に切り替わる。そうすると、地方港は東南アジア航路と言っても、明らかに国際コンテナ戦略港湾とバッティングしている。内航フィーダー貨物は東南アジアの貨物が多い。国際戦略港湾は東南アジア航路が地方港とバッティングすることを前提にして、どう役割分担を持たせるのかということをしちんと整理しなければならない。

- TPPの影響で輸出入貨物が増えるという良い影響もあるが、課題もある。国境を越えた形で制度を調和化させるので国内の内航海運業・港運業・陸運業等における業界秩序をつぶす可能性がある。これらの業種は中小零細の事業者が多く、個々に競争していると、すぐに過当競争に陥り成り立たなくなるので、一定の業界秩序が必要なのが現状。アメリカと同様に競争させ、業界秩序をなくすと育たなくなる。TPPによる自由化の課題を明確に整理してほしい。

- 農産物の輸出を中国地方の中でどう位置付けるのかを考えておいていただきたい。

現在、中国地方から輸出されている農産物のほとんどが博多や福岡空港、神戸港、大阪港、関空から輸出され、中国地区の中の港や空港は利用されていない。当面はそうならざるを得ない。量が少ないからである。そういう状況を物流戦略の中でどう位置付けるか整理していただきたい。そうしないと、できもしないのに中国地方の港から輸出したいと、なってしまう。

【戸田先生の総括】

- 本会議と部会と利用者懇談会の関係を整理してほしい。部会については中国地方全体を視野においた問題を意見交換することが中心だと思う。毎年、部会でやらないといけないのは政策提言の承認で、有志一同、承認しなければならない。そして本会議にあげるということ。部会のほうで意見交換するテーマをもう少し中国地方全体を視野に入れた、焦点をあてた意見交換にしたほうが良いのではないかと思う。宜しくお願ひしたいと思ひます。