

## 第2回中国地方国際物流戦略チーム本会議主な意見

### - 主な意見 -

#### < 中国経済産業局長 >

- ・今回の提言案は中国地域に経済活性化を図る上で、まさに明日の元気な中国地域の基盤とその国際物流のあるべき姿を的確に示されているもので、タイムリーで意義深いもの。
- ・中国地域経済の特徴を考えると、ものづくりに強い。コンビナートの存在、自動車産業を始めとする、ものづくりの中小企業群のサポーターリングインダストリーに支えられている。
- ・コンビナートは、エネルギーの供給基地であり、産業部門だけではなく、民生部門にとっても重要。
- ・こうしたセクターの繁栄が重要であり、そのためにはこれに応じた国際物流機能が確保されていることが重要。その上で、そうしたセクターの繁栄が基礎となることで第3次産業、中山間地域、中小企業へのいろいろな面での良い波及効果で地域間格差の是正（山陰と山陽、中山間地域と臨海地域）中小企業と大企業の格差是正、バランスの良い経済形成が図られ、経済全体の活性化へ繋げていくことが肝要。
- ・国際物流を考える上で、港湾の利活用だけでなく、空港の利用すなわち、航空貨物について広島県の意見で提言案に追加したことは卓見。今後の発展を期待すべきIT産業など高付加価値産業こそが、航空貨物の需要者であり、\*ベリーの活用などを図るべき。
  - \*ベリー（belly）：航空機（旅客機）の胴体下部に設けられた貨物室に積載して輸送される貨物のこと。
- ・鳥取県では液晶産業の振興を図ると同時に、そのための空港の活用を考えているとの話しも聞き及んでいる。山陰2県には空港がそれぞれ2つずつあり、この活用策を検討していくことは、格差是正の点からも意味がある。
- ・中国経済局も、本提言に沿って経済活性化に向けて可能な限り取り組んでまいり所存。

#### < 岡山県 >

- ・提言（案）については、港湾管理者にとりましても、大変心強い内容にまとめていただき感謝している。
- ・岡山県には水島港という水島コンビナートを支え、年間の取扱いも一億トンということで日本でも有数の大港湾である。取扱量が増えると利用する船舶の大型化とか輻輳が激しくなり、航路の整備については整備局と私ども港湾関係者で協力して進めているところではあるが、やはりユーザー（船側）からは例えば、航行規制の緩和とか、危険物積載の夜間利用といった緩和措置の要望が強く上がっている。
- ・個別事項になるが、水島航路の航行規制の緩和については、5年以上計画が進められているところではあるが、いろいろ課題も多くあり、ユーザーの要望に応じていくように、第六管区海上保安部をはじめとした関係機関で連携して、早期の規制緩和実現に取り組んでいきたいと考えている。
- ・リノベーションを進めるための各種支援ということで、港湾施設の耐震化、高潮対策だが、岡山県も三年前の台風で、主に住宅で大きな高潮被害を受けたところである。三年前、産業地域に被害が無かったとはいえ、もし大きな被害がでると経済に与える影響は図りしれないことから、耐震化あるいは高潮対策については国と一体となって進めていきたいと考えている。

### < 第六管区海上保安本部長 >

- ・水島港の航行規制の緩和については、岡山県の方からも課題も多いと言われたが、規制緩和を実施していくにあたっては関係機関、他の様々な関係者、海を利用される方々と多くの方々がいるので、これらの方々との検討、調整を行い、合意を形成していくことが必要となる。
- ・いろいろな要望があってもすぐに実現できない要素はあるが、海上保安庁としても、航路環境の変化等を踏まえて、可能な限り規制緩和を進めていく必要があると認識している。
- ・規制緩和を行なうにあたっては、本当に多くの方々の同意を得なくてはならない点があるということをご理解いただきたい。もちろん皆さん十分ご承知のことだと思っている。
- ・提言に「関係行政機関の協力による航行規制緩和の実現」とあるが、航行規制緩和には、多くの利用者等との調整が必要である。この表現では、行政機関だけで規制緩和を実現するというように受け取られる方がいるのではと思う。

### < 中国地方整備局副局長 >

- ・航行規制については第六管区保安本部長より大変前向きな話がお聞きできたと思う。航行規制を緩和して事故が起こったら、本部長の責任が問われるので、安全を確保しながら要望に対処していくということだろうと思う。
- ・私自身全ての利用者懇談会に出席し、議論をさせていただいた。国際物流施策推進本部のテーマは紛れもなくコンテナであった。中国地方国際物流戦略チームもコンテナからスタートしたが、「バルクをどうしていくのか」という意見が強く出された。従来、バルク貨物は民間ベースで対応すべきというスタンスがあった。ところが実際いろいろ意見を聞くと、東アジア周辺の後発国が、基幹産業に対する物流戦略として、新しく大規模な施設を展開している。それに日本の基幹産業が対応出来るかが重要な問題になる。
- ・瀬戸内海航路においては、来島海峡は大きな壁であり、ケーブサイズのような大型貨物船は基本的に通行できない。そうするとこの海峡を挟んで西側と東側でそれぞれ豊後水道と備讃海峡を使って貨物船が入ってくるということになる。東側の備讃瀬戸航路が次の課題になる。ここを通過して、貨物船が福山港とか水島港に入ってくる。備讃瀬戸航路、来島海峡、関門航路すべて国の直轄の航路であるが、航路の問題を現状のままにしてよいのかという問題が浮かび上がった。備讃瀬戸航路や関門航路にどうやって対応していくか、それとあわせて各港の航路体系をどのように考えていくかがひとつのテーマになると思う。
- ・すべて要望を提言に盛り込まれていないが、整理をして提言を取りまとめている。いろいろ実現するためには多くの問題があることは重々承知をしているが、これを実現するための一つの要望団体がこの戦略チームの役割でもあることをご理解して頂きたい。

### < 中国運輸局長 >

- ・中国地方は素材型、あるいは加工組み立て型の産業が集積しており、今オール日本の中でも一番元気のいい地域ではないだろうか。国際物流戦略チームは、北海道から九州にいくつか立ち上がっているが、特に産業の国際競争力強化のため、この部分が大前提となった提言というのは、中国地方の最大の特色ではないかと思う。
- ・運輸局が、これから中心となって進めなくてはならないことは、提言に盛り込まれたスーパー中樞港湾との連携と考える。言い換えれば、瀬戸内海地域を中心としたエリアでの、内航フィーダー輸送

ネットワークの形成が重要である。

- ・地球温暖化問題の対応として、モーダルシフトの推進を関係行政機関と連携して行っているが、こういった事例も踏まえて、今後とも内航海運にシフト可能な貨物を洗い出し、いわゆる小ロットの貨物でも運べるような体制を構築しなければならない。
- ・主役となる内航運業界は、非常に大きな課題を抱えている。一つはハード面であるが、船舶が老朽化しており、耐用年数14年オーバーの船が7割を超えている。これはいつ倒れるかわからないという非常に危機的な状況である。船の代替促進ためには、しかるべき賃料、傭船料が必要だが、今日は経済界の方もおられるので、こういった内航業界の苦しい状況をご理解いただきたい。
- ・ソフト面だが、船員の高齢化が非常に進んでいる。50歳以上が6割を占め、若い人がなかなか入ってこない深刻な状況が一方である。中国地方の内航海運業者の99%が中小零細事業者であり、この問題にどう対処するかということで運輸局としては、会社のグループ化をしていこう、それによって船舶管理コストを効率化し、人材育成や人材確保についてもみんなで作っていこう。こういったことを支援する体制を作ったところである。
- ・受け皿となる業界がしっかりしなければフィーダー輸送のネットワークはできない。我々も提言を推進したいと思っている。これ以外にも本提言の内容は多岐に分かれているが、甲村局長の率いる整備局を中心として、我々運輸局もできるだけのことをしていきたいと思っている。
- ・本提言の活用方策については、全国的には関西のチームが政策としてかなり先行しているので、ここがどのような活用だったかということ参考を参考にされたらよろしいかと思う。

#### < 中国地方海運組合連合会 >

- ・第一回の部会で、内航海運が国際物流戦略チームに加わることが非常に不安もあるし、また一方で期待もあるという話をしたが、今回の提言の中に内航の位置づけをしっかりといただいた、内航の活用を位置づけしていただいたことに感謝申し上げます。
- ・内航業界いろいろな課題を抱えているが、内航フィーダー輸送体制を確立していくことについて、業界からの要請も、組合に対しての要請もある。国に対して、県に対して、業界からの要望を今後どのように、体制確立に生かしていただくか、今後是非よろしくお願ひしたい。
- ・この場ですべてについて具体的には申し上げないが、例えば内航船の大型化、フィーダー船の大型化を図る時期に来ている。大型化を図るには費用等の問題もあり、国として、何かインセンティブを与えて頂ければと思っているので、今後の内航フィーダー輸送体制の確立に際し、種々ご検討頂きたい。

#### < 鳥取県 >

- ・中国地方全体の戦略ということで、先ほど中国経済産業局長からお話ございましたように山陰・山陽の格差問題ということがある。この資料をみても貨物量的にも圧倒的に山陽側が多い。ただ日本海側の港湾としても境港をはじめとして、北東アジアに位置的にも近いところをいかして利用促進等に頑張っているのので、この提言が出されたおりに、日本海側の該当する部分の実現にむけてよろしくお願ひをしたい。

#### < 広島県 >

- ・航空貨物について、日頃企業の皆様から、ご承知のように物作り県として、大手のみならず、中小

企業も世界マーケット相手に、オンリーワン企業が多く、部会の最後での発言にもかかわらず、ここまで入れて頂いて大変ありがたく思っている。

- ・小さい話で恐縮だが、表をみるとシンガポール便の廃止というのが非常に目立ちすぎて、この表に17年の12月にはバンコク線が開設されているので、シンガポールの廃止が残るのであれば、バンコク線の開始を入れて頂きたい。逆に落として頂いても問題ない。
- ・というのは15年に大幅に増加から減少になっているが、シンガポール便の廃止も含めて、SARSが起り、アジア便がすべて減便になるなど大きな事態があった。航空貨物全体としては、広島空港でも2,000トンとか3,000トンとか扱っているが規模は非常に小さい。正確な情報を整理すると日本全体では航空貨物300万トンとか400万トンあるので比率にすれば0.1%程度である。製造業で言えば10%超えているので、実際は、相当発生して流れている状況だと思う。
- ・世界の航空貨物は4大グループに集約されつつあるようだが、そういったグループが中国地方、岡山もそうだと思うが、航空貨物の拠点がたくさん進出してきている。というので実際は座談会は各企業間まったなしで国際物流だしておられますので、そういうところ繋いで世界の航空ネットワークにつながっている。提言は多分、関西空港とかハブの空港を経由して、よろしいかと思えます。
- ・広島県としては、平成15年に中国地方の港53%と青い円グラフがあるが、これが中国地方で発生したあるいは到着するコンテナ貨物の53%が中国地方の港を使っている、逆にいうと47%は大阪湾なり各港を使っている。半分ようやく自前の港で扱えるようになった状況である。
- ・平成5年では10%であるので、10年前は9割がほかの地域の港を頼っていた、こういう構図がみなさまのご努力によりここまで来た、そういう意味では3,000トンとか岡山空港もそうだと思うが、まだまだ発生貨物の、先ほどお話した%ですから、ただし、非常に高付加価値でいろいろな機能が要求されるので、これから本格的に空港も同じ構図だと基本的に考えているので、いっそうハード、ソフト取り組んでまいりたい。
- ・広島県では今、港湾でも空港でも「広島の空港、港湾から世界に」をキャッチフレーズに、アジアは直行で、欧米等へはハブを経由してというようなことで、県内あるいは中国地方の身内のみなさんの視点での施策を展開しているので、こういう機会をとらえて、またいろいろ一緒に取り組んでいただければと考えている。

#### < 岡山大学津守准教授 >

- ・内航輸送について、中国地方はご承知のように瀬戸内がある訳で、瀬戸内という海を使った形で物を輸送するということが重要。バルク貨物を海外から運んできて、それを国内輸送するあるいはバルク貨物を加工した資本財を国内輸送するときに、内航輸送を必ず使う。コンテナの場合は内航フィーダー輸送を使う。中四国の物流のベースになる内航業界の足腰が強くないと、なかなか瀬戸内の物流は活性化しない。
- ・内航業界の競争力強化はそう簡単にはいかない。船腹及び船員の確保というものを、さきほど話に出てきた船舶管理組合等のグループ化、船舶の大型化、そういったことを進める上で、内航業界の内部規制を勘案しながら、どのように改善のインセンティブを政策的に付けていくのか、今後の検討課題ではある。そこまで提案の中に盛り込むかどうかは別として、内航輸送の活性化については是非入れて頂きたい。
- ・瀬戸内単位でいえば、四国との連携も当然視野に入ってくる。東西は近畿と北部九州および東九州と中国地方は接続している。戦略の枠組みとしては、近畿、九州、四国の戦略チームとどう連携を

図っていくか、具体化していく必要がある。

- ・鳥取県の方もおっしゃっていたが、提言の中に山陰の話が少ない。山陰の物流効率化をどうするかについて、全体の段取りみたいなものを示して置く必要がある。山陰を忘れていたわけではなくて、今回はコンビナートに着目したので、山陽になった。施策として中国地方全体と山陰、山陽それぞれ考えなくてはならないことがあるが、まずは最初にコンビナート群の競争力強化に着目した。次の段階で山陰を考える、あるいは山陽の物流効率化の波及効果が山陰にもこのような形でですよという段取りを付け加えて頂ければと思う。
- ・国交省、経産省だけでなくほかの省も含めて、いろんな施策がある。そしてこれらはどれとどれがどんな風に関係しているかわかりづらいところがある。この物流戦略チームの提言にある内容というのは、ほかの施策とはこういう関係があるということを知りやすくして頂ければありがたい。出来れば地方自治体の施策との関係も整理してもらえるとよりわかりやすくなる。もちろん中には連携しているものではなく、まったく対立したものも絶対出てくるので、それも今後の課題の1つになるので、それを明示する方が、今後の施策を具体的に進めていく上ではプラスになる。