

意見交換（発言）

●中国冷蔵倉庫協議会（田中会長）

・現在は、陸送の環境が整い、本来、中国地方に滞留すべき貨物が、関西・福岡あたりに陸送で出ていくという状況である。逆に、海外から入ってくる物については、直に広島に入らず、神戸あるいは福岡あたりから陸送で入ってくるというケースの方がはるかに多くなっている。

・提案の中にある、内航フィーダー等の整備をすすめていただければ、広島に物が入ってくる可能性が高くなるのではないかと感じている。

●広島県（土木局空港港湾部 大内港湾技術総括監）

・広島港は中国地方の国際物流拠点、瀬戸内のグローバルゲートということを目指し、また、福山港は県東部の国際物流の拠点として、それぞれ役割分担をしながら利用し易い港づくりを進めている。

・昨年からの世界的な景気後退の影響を受け、コンテナの取扱量は今年の2月・3月は一時的に4割近く落ち込んだが、現在はやや回復傾向にある。

・広島港、福山港とも課題を抱えているが、厳しい状況にあるときに対応策をきちっと考えていきたい。

・広島港の港湾物流の拠点となっている出島地区について、近年、関係者から港湾の物流関連の用地の拡大要請があり、このため広島県では検討委員会を立ち上げ、時代のニーズに的確に対応した土地利用計画の見直しを現在進めている。

具体的には、コンテナターミナルの直背後に相当な規模の物流関連用地を確保して、国際物流の拠点としての機能強化を図っていききたいと考えている。

また、出島地区には既存の港湾関連の用地があるが、未だ利用されていない状況にあるが、先程の資料「倉庫の立地状況」等にあるように物流事業者が立地し易い新たな手法の検討も進めている。

広島国際コンテナターミナルの特徴の一つとして、14mの大水深のバースと、7.5mが2バース、約300mの連続したバースであり、7.5mのバースを有効に活用し、内貿・外貿が一体となった利用し易いコンテナターミナルにしていきたい。

従来は県内の港湾利用率の向上が大きな目標であったが、今後はより広い地域からの集荷が必要と考えており、内航フィーダーの仕組み作りも取り組んでいる。

具体的にはソフト面では輸送事業者への助成支援策やコンテナターミナルの運営の共同化、ハード面では7.5mのバースに新たにガントリークレーンの整備も始めたところである。

こうした取り組みと共に積極的なポートセールス活動により、新規航路の誘致にも取り組んでいきたいと考えている。

・福山港の箕沖地区のコンテナターミナルの第二期整備は平成22年度末に完成する予定であり、また、本航路は埋没などで低下した機能の回復のため、鉄鋼港湾の制度により国で整備を進めて頂いており本年度に完成すると聞いている。

これにより、地域の基幹産業である企業の国際競争力が強化されるものと考えているが、

資料の30ページ「緊急提言」に「産業港湾支援のための制度創設」があるが、県も産業の競争力を高めていくための取り組みが今後も必要と考えているが、国の基幹産業支援として、国策で進められるべきものと考えているので、是非とも制度の創設にあたっては地方の負担の大幅な軽減を是非ともお願いしたい。

●山口県（土木建築部 河野次長）

・徳山下松港の公共埠頭の長期一体貸付制度について。昨年11月から徳山下松港のマイナス14m岸壁を有した9号岸壁並びに埠頭用地について、第3セクターである周南バルクターミナル(株)に貸し付けを開始。平成24年度からバルクターミナルの本格稼働に向けて、現在、県としても埠頭用地の整備を進めているところ。

・スーパーバルクターミナル構想について。これは、瀬戸内海沿岸の基礎素材型産業の国際競争力強化の観点から、是非とも国家的なプロジェクトとして取り組んでいただきたい。戦略チームのアクションプランに位置づけられている徳山下松港のスーパーバルクターミナルの整備も国策として取り組んでいただき、同時に地方の負担のない形での制度を早期に設立されたい。

●境港管理組合（港湾管理委員会 長谷川事務局長）

・6月30日、韓国に本社があるDBSクルーズフェリー社により、境港と韓国、そしてロシア極東地域を結ぶ新航路が就航。この話が持ち上がった一年半前はまだ景気が良かった頃で、以降、円高やウォン安、金融危機や景気の後退という、アゲインストな風が吹いたが、DBSクルーズ社の熱意や関係機関の支援により何とか就航できた。

・この航路のセールスポイントは4つ。1点目は、韓国の東海岸と西日本を結ぶ唯一の航路ということで、東海岸の地域、そしてソウル首都圏との連絡。2点目は、ロシア極東地域のウラジオストックを中心とした地域との物流。3点目が、ウラジオストックが、黒竜江省や吉林省と近いことから、中国東北部との物流。そして最後は、シベリア鉄道を通じたモスクワ、ヨーロッパへの連絡。この4つのセールスポイントと夢をもった航路である。

・貨客船であり、旅客と貨物を両方運ぶ。旅客については、1年目は一往復あたり300名程度を考えていたところ、7月が473人、7月・8月では、一往復あたり平均600人であり、予想を大きく上回った。なお韓国人が8割という状況。但し、貨物については、まだ航路が就航したばかりで周知されておらず、荷主は今、安定就航や信用性、競争力の有無を注視している状況。このフェリーのメリットをPRしながら、この航路の活用や、境港が中国地方における北東アジアへのゲートウェイとなる様にしていきたい。

・フェリーなので、コンテナ航路に比べて料金は高いが、フェリーとしての特性、いわゆる、トラックも運べる、活魚も運べる、電気製品等も船内にコンテナを入れて運べる、そういう優位性をPRしながら、この航路の活用を訴えていきたい。

・境港について。今、境港のベースカーゴは、バルクでは、製紙工場のチップ関係と合板工場の木材関係。木材の輸入では、ロシアが関税を段階的に引き上げており、来年の一月から80%になるため、今、鳥取、島根県内の合板工場では、木材の輸入先を、北米とかニュージーランドの方にシフトしつつあり、それに対する船舶の大型化が課題となっている。境港にとっては木材船の大型化が深刻な課題である。

●鳥取県（県土整備部 浦上次長）

・鳥取県においても境港のDBSクルーズに非常に力を入れている。

・1点目は、航路の活性化の推進協議会立ち上げへの取組み。ロシア、韓国と、航路の活用促進に向け、この協議会で情報の集約等を図りながら、貨物や観光客の拡大につながるような取組みを目指す。ちょうど今、知事がロシア、韓国を訪問しており、先般もTVで二十世紀梨の店頭販売が好評だったことが報道されていた。ちなみに3倍ぐらいの500円弱の価格で販売されている。

・2点目は、資料3ページ目の「一往復540万円の赤字」に関して、県としても関連する自治体あるいは諸団体と共に、航路維持のために支援している。また、今、日本側独自だが、北東アジア貿易観光情報センター（仮称）を立ち上げるため、データバンクやサイバー貿易のシステムを作る準備をしている。将来的には日韓口で共同利用等も考えたい。

・3点目は、ウラジオストックにビジネスサポートセンター（仮称）を立ち上げようと準備している。日ロ間のビジネスマッチングを積極的に進めるサポートセンターという位置づけ。

・観光客が非常に沢山いられているので、CIQ、特に入国審査で2時間程度の時間がかかっている。ブースの数を増やすなど、システムの改良を法務省の方に要望している。

●島根県（土木部 玉串次長）

・浜田港は、他港に比べ取扱量が少ないが、平成19年2月、行政と経済団体などで「ロシア貿易促進プロジェクト実行委員会」を設立し活動中。昨年、RORO船の定期就航により、中古車を中心に順調に推移していたが、本年、中古車の輸入の関税引き上げ等々により、現在は非常に厳しい状況。多少、上向きも見えつつあると聞いている。

・今年度は、国土交通省の広域地方計画先導事業に採択された。この事業により、ロシアのウラジオストックに、島根ビジネスサポートセンターを9月下旬ぐらいに設置し、情報収集などの窓口にしたいということが1点。2点目は、秋以降に、石州瓦とか木製のドアなど、建材フェアの開催をロシアで行う予定。3点目が、鳥取の梨のように、実際、ロシアの方で何が売れるか、島根県でも食品など、売れる物の需要調査を行い、販路拡大に向けて官民一体となって取り組むこととしている。

●中国地方整備局（上野副局長）

・本日、事務局が説明した論点整理の1つ目ですが、先程、広島県や山口県から少し話がありましたので、特に我々が頭を悩ましており、ご議論いただきたい点をもう一度ご説明させていただきます。

・資料の13ページ、バルク貨物について、船舶の大型化に対応した施設の整備が急務になっているということは間違いのない事実なのですが、大きな問題として、多くの場合、これが専用埠頭に入ってくると、専用埠頭として機能の強化を図っていくということがおそらく必要になってくるということで、そこにどういう支援をしていくかということが、割とハードルの高い議論である。資料の左に制度について書いているが、公共埠頭であれば当然、公共事業でやるところだが、専用埠頭であれば、企業が整備するのが当然というこ

とになる、現在でも一定の仕組みがあつて、この福山でもやっている鉄鋼港湾制度などがある。ただ、今求められている世界の潮流に乗り遅れないような施設整備をするということであれば、それでも相当の受益者負担、更には地方の負担がある。そこを、国が手をさしのべるということになると、公共性の論理をどう構築するかというところ、ここが一番大きいと思っている。専用埠頭であるので、直接的受益者が特定の企業ということになる。そこに、どれだけの公共性を見いだして支援を充実していくかということかと思う。

・また、いろいろな動きもあり、今日、広島県知事が発言されたように、資料5ページの「中国の広域地方計画」であるが、広域地方計画は港湾の事に限らず中国地方全体のあらゆる問題を網羅したものであるが、中でも問題点、取り組むべき項目として、トッププライオリティで、このあたりを書いている、特定の港の問題というよりも、中国地方全体の問題という、一定の位置づけが出来たと思っている。それから、先程の説明で、諸外国の例を見ると、大水深の航路などは国策でやっているという状況がある。国の事情が違うということはあるが、それだけで専用埠頭に国の支援を充実させるということは簡単にできることではない。今の日本の実情を見た上での論理構築が必要だと思っている。

・議論の突破口となるのではということで用意したのが、資料の15ページである。バルクターミナルに関連してくる直接的な産業への経済効果が非常に高いという、直接的には受益者が限定されていても、幅広く、不特定多数に受益が及ぶという事で、公共性の論理が構築できるのではないかと提示している。

・いずれにせよ、制度化ということになると、相当、この会議でいろいろなご意見を頂いて、しっかりとした打ち出しが必要になってくると思っている。是非この点、こういった方向の議論を進めていくことが良いかどうかも含めて、議論に当たってのいろいろな意見をいただければと思っている。

●中国経済産業局（長尾局長）

- ・今日の提案は、非常に時宜を得ており、是非、我々も応援したいと思っている。
- ・港湾整備の公共性は、基礎素材産業の屋台骨である石油、電力、鉄鋼や地域の雇用を支える自動車産業等々、基幹産業への波及効果の視点から取り組んでいただきたい。諸外国のハブ港と競うためにも、公的負担を意識した議論をすべき時期に来たと思う。

●中国地方海運組合連合会（藤井会長）

・世界的に船舶が大型化しており、広島県にもパナマックスやケープサイズを港の水深を深めて入れると言われているが、それだけの荷物を一度に集荷・取扱する事業者体制になっておらず、また、狭水道である瀬戸内海にそのような大型船が航行することは、安全上の問題も危惧される。

- ・スーパー中樞港湾から、大型の内航フィーダー船により、ポートポートで瀬取りしてスリーポート揚げを行えば、水深18～20mまでは必要ないと思われる。

（参考：ハンディマックス55，000D/W 満載時水深11m）

●事務局（港湾空港部 杉村沿岸域管理官）

おっしゃることも分かる、そのあたり、優位性について、ケープサイズ船で運ぶことの

優位性についてはしっかりと、定量的に部会の中で示していくことにしたいと思う。

●中国トラック協会（広島県トラック協会 辻川企画事業課長）

・資料のように、どの港へも、85%～90%がトレーラー、トラックでの輸送ということになっている。トレーラーが通行する道路に関しては、港を中心に港湾道路あるいは高規格道路、また高速道路で整備されているが、これを繋ぐ一般道路については、背高海上コンテナが通れる4.1mを確保できない道路も沢山ある。

・背高海上コンテナが通れる道路に関しては、私共のトラック協会と、キャリアー輸送が中心の日本陸送協会、プレバブ住宅の材料などを輸送する住宅生産団体連合会、鉄道の積載貨物を扱う日本貨物鉄道の4団体が、背高車両委員会を設立して、背高車両が通行可能な道路としていただくことを、国交省と警察庁に要望し、道路管理者の国、都道府県、市町村が、道路の構造上の保全及び交通の危険に支障がないと認めた場合には新たに高さ指定道路として、認知追加の容認がされている。

・これまでの申請に基づく追加指定で、通行可能な道路も多くなってきているが、まだまだ通行できない道路も多く、引き続き申請が必要な状況である。迂回しないと港に行けない道路もあるようで、高規格の道路を早急に整備いただきたい。

●岡山大学（津守准教授）

・バルクに関しては、中海連の藤井会長から話があったように、需要を慎重に見極めて、必要であることを確認した上で、港を整備する必要がある。その際に、バルクターミナルは単に物流施設というだけでなく、素材型産業を支援するという意味合いがあるので、産業政策として位置づけ直し、何が必要かということを検討することが必要。中国地方整備局、中国運輸局だけでなく、中国経済産業局他、関係各局が協力し、同時に、自治体も何らかの形で地元経済の発展のために施策を打っていく、そうした全体の施策が一つのパッケージになるような仕組みを作っていく必要がある。

・国の出先の各局と自治体が連携し、その地域毎の役割分担の調整を図ることが必要。関係各組織の間での意見の集約を進めなければ効果的な施策は打てない。

・東アジアの国の多くは、国の払い下げ型で工業化をすすめている。その中にある日本が競争するためには、かなり強力な支援策のパッケージを打ち出さないと、効果はでないと思う。その点を是非、真剣に議論していければと思う。

・コンテナに関しては、管内港の役割をどこまで持たせ、利用率をどこまで上げるかが、一つの論点になる。

・外航コンテナ船が直接着くか着かないかということの一つの論点としているようだが、荷主は、ルートではなく、運賃が幾らか、スピードがどの程度か、頻度がどれくらいかで選択している。神戸経由であろうが、釜山経由であろうが、上海経由であろうが構わない。ダイレクトに運びたいという話は、荷主のニーズということから言うと、あまり関係ない。

・現在、なぜ、国交省はスーパー中枢港湾政策、西日本においては、阪神港に機能を集約させる施策をすすめているか。それは、これまで、過度に分散させすぎたことで顕著化した非効率性により、国内の拠点港の機能が、釜山をはじめとする海外の主要港に流出していることに歯止をかけるためである。本気でスーパー中枢港湾政策を進めるとすれば、中

国地方としてもタイアップする必要がある。

・タイアップするということは、政策的に今までの分散傾向の動きを逆転させるということ。それはマイナスになることではなく、神戸港に機能集積させ神戸港のメリットを大きくし、中国地方の荷主にとっても最終的にはメリットがでるといふ形になるはず。そうでなければ流れは逆転しない。

・コンテナ物流では、神戸港に機能がもう一度集積するということは、中国地方にとって悪いことではない。それは、内航フィーダーとかトラックとかトレーラーという形で国内の輸送というものが当然必要となってくるからである。釜山フィーダーであれば、外航フィーダーなので、国内の輸送がなく、国内定着型の物流事業者の仕事がなくなる。内航フィーダーやトラックやトレーラーを活発に使うということは、地域経済の活性化にとってもプラスである。

議論の流れからすると多少異論があるかとは思いますが、実質的な地域経済の活性化ということを冷静に考えると、そういう選択肢も十分ある。