

中国地方国際物流戦略チーム第6回本会議 概要

【山下本部長（中国経済連合会会長）挨拶】

- 中国地方は基礎素材型産業、加工組立型産業中心に我が国有数の製造業を誇っている。また、国際バルク戦略港湾をはじめ各地域の港湾は、それぞれの地域の基幹産業を下支えする大変重要な物流基盤となっている。
- こうした中、中国地方国際物流戦略チームは、我が国の資源、エネルギーの安定的かつ安価な輸入を促進し、中国地方の産業を支える国際バルク戦略港湾、日本海拠点港の機能充実、国際コンテナ物流の機能強化、地域の基幹産業の物流効率化の推進に取り組んでおり、その役割は極めて大きい。

資料-1 中国地方の国際物流戦略チームの取組

資料-2 最近の物流をめぐる動きについて

【中国地方港運協会：板家様のご質問】

- 国際コンテナ戦略港湾施策でフィーダーを神戸に集約するため、地方港が疲弊してきているのが現実である。中国地方に国際コンテナ戦略港湾はないため、国際拠点港湾についての考えを説明していただきたい。

【事務局：整備局鈴木港湾空港部長の回答】

- 国際拠点港湾につきまして、それぞれ大きな経済圏を支えている港湾であることは間違いないため、そこから発着する物流の効率化を行っていくことは当然である。国際戦略港湾は、(欧州北米向けの) 基幹航路維持していくための施策である。リダンダンシーの確保、単独で直航航路をもてないところに対して輸送サービスを受けるメリット、地方港あるいは拠点港湾と戦略港湾の両者をそれぞれをうまく活用して、地域の経済活動を支えることが基本である。

資料-3 中国経済連合会の要望活動

資料-4 地域防災力・産業競争力の強化に向けた国際物流に関する政策提言

【中国地方港運協会：板家様のご意見】

- 昨年の五日市での客船受入に際して大変な道路の混雑となった。周辺の荷主さんは、今後同様の事態が生じたら出荷できないほどの懸念を抱いており、また呉方面では入港日は廿日市・五日市には近づくなと言われていた。これらは、地方創生と相反することではないかと懸念をしている。
- 広島港を国際拠点港湾として活かそうとするならば、港湾物流の中心地にサッカー場、集客施設を作るとするのは極めておかしいのではないかと懸念しているが、現実には起こっていることに、荷主さん、船社さんが非常に懸念をしており、これは宇品の港運業者だけではなく、様々な方面、業種も同様である。

資料-5 物流戦略チームの「政策提言の更新について」

<意見交換：物流関係団体>

【中国地方海運組合連合会：藏本様】

- 内航海運は我が国経済にとって必要不可欠な輸送機関である。しかし、近年では船舶、船員の高齢化が大きな課題となっている。このため、新たな活動として「一般財団法人海洋共育センター」を広島県に創設し、民間完結型6級海技士の養成によりこれまで約200名もの新規船員を輩出している。

【中国地方港運協会：板家様】

- 国際戦略港湾と国際拠点港湾が両立するような説明が事務局よりあったが、昨年通年でコンテナの取扱が増えたのは神戸だけある。皆様の理解とは違い、必ずしも産業が活発ではなく経営的にも非常に厳しい状況となっている現実について理解をしていただきたい。
- 港湾管理者のトップの方に、港湾がどういうものかご存じなく、全国知事会等様々な席上で非常に軽率な発言をされる方がおられる。地方整備局として港湾管理者への指導をお願いしたい。
- 広島サッカー場が宇品地区へ建設されると、「広島港を使わない」と明確に言われているお客様が多い。広島港は知事が率先されて4年間港湾民営化に取り組んでいるが、その発展を阻害する施設の建設を知事が前向きにご発言されたことについて、業界には衝撃がはしっている。
- 宇品地区へのサッカー場建設に深い懸念を抱いているのは、宇品の港運業者だけではなくお客様や外国を含めた船社様もあり、いろんなところで極めて違和感をもって受け止められている。また、この問題が、交通混雑問題に矮小化わいしょうかされていることも大変残念である。

【神戸通関業会：錦織様】

- 来年10月、関税法、通関業法が改正となる。輸出入貨物の申告官署の自由化と通関業の営業区域制度の撤廃の二点。特に地方でどういう対応をしていくかということが懸念されている状況である。

【中国トラック協会：山根様】

- ETC2.0の導入により、特車許可が簡素化される。港湾と道路の整備は出来ているが、港湾の末端（ラストワンマイル）部分を早急に指定していただきたい。海上コンテナは手待ち時間が多いため、トラックドライバー不足問題の背景にある、長時間労働の時短効果も期待している。

【中国地方倉庫協会連合会：竹内様】

- サッカースタジアムがみなと公園に建設されると、物流が阻害される、交通安全の点も問題があるということで、反対を表明し、広島県、広島市、広島商工会議所に陳情したが、回答をいただけていない。また、本日の会議の議題になっておらず、広島港の物流、国際物流戦略にどのような影響が出るか見解があればありがたい。
- 取引先の船主・荷主様もサッカースタジアムがみなと公園に建設された場合、広島港から神戸の利用に変える話もでてくる。

【中国冷蔵倉庫協議会：田中様】

- 広島港の料金が割高であるため、神戸や福岡から荷物を引っ張ってくる状況が多く、かつリーファーコンテナは輸出入のバランスが悪い地域で有名になっているため、船会社からすると寄りたくない港といわれている。TPPはインバランス解消の明るい希望であるが、逆に広島港にサッカー場が出来ることで寄港しない理由を作ることを非常に懸念している。
- 国際港にサッカー場を建設した都市は全世界に1都市もないと聞いている。
- 大型客船が五日市地区に着くが、対策整備を是非加速して欲しい。客船が入ると、物流倉庫はものが動かなくなり心筋梗塞を起こす。首都圏メーカーはそこにものを置かない理由を見ているため、広島にもものをおくことが非常に不利になることを理解いただきたい。
- 広島港の防潮堤を閉めるために、2時間以上を要するという新聞記事が出ていたが、非常に懸念をしている。柔軟運用できるような方法を考えていただきたい。

【日本貨物鉄道株式会社：依田様】

- 東京に鉄道とトラックや船舶が一体的な輸送ができるように物流倉庫の建設を進めている。これからは、輸送モード毎の特性をより高く発揮する意味でも、業種の垣根を超えた取り組みが求められる。

<意見交換：地方公共団体等>

【鳥取県：長谷川様】

- 境港の昨年のコンテナ取扱量は過去最大。また、韓国東海とウラジオストクを結ぶ特徴的な航路もあるため、皆様にご承知いただき利用促進の観点からもまたご意見をいただきたい。
- 境港のクルーズ船の入港が、今年は昨年より増えて40回、4～5万人となり、現在物流岸壁を使っているため、できるだけ物流関係者にもご迷惑をかけないように調整しながら受入体制を整えたい。
- 鳥取自動車道の全線供用に伴い企業進出が進んでいる。また、原木の輸出、ヤシ殻輸入と合わせ鳥取港も期待できていると思っている。

【島根県：奥村様】

- 浜田三隅道路が平成28年度末全線開通、臨港道路福井4号線が平成29年度末に完成し、浜田港のメインである福井地区の埠頭に高速直結のアクセスができる。また、釜山とのコンテナ船が現在の342TEU型から700TEU型となるため岸壁の改良が今年の7月に完了し、将来的には1000TEU型にも対応する構想で進めたい。これに合わせて平成28,29年度でガントリークレーンも50t型を設置する。

【岡山県：太田様】

- 水島港の生産拠点である水島地区と物流拠点である玉島地区を結ぶ臨港道路が来年度には完成。ストック効果が発現され、物流コストの縮減はもちろん、企業立地の進展に寄与することを期待している。
- 玉島ハーバーアイランドにマリンタワーを建設し、ポータルラジオ局が移転入居した。最新機器を導入し、船舶の状況も目視確認が可能となり、今まで以上に正確な船舶動静把握が可能となり、安全航行ができると期待している。
- 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サイロや工場が建設中。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、西日本広域に限らず全国的な物流効率化が図られるよう取り組んでいく。

【広島県：西尾様】

- 本年1月、広島港廿日市地区では、液化天然ガスの世界標準船型18万m³級の船舶が入れる航路が完成した。
- 広島県に入るコンテナ船が大型化している。アジア域内であっても、12m級の岸壁が必要となっており、そうした新たな動きに対応していく必要がある。
- 福山港の国際バルク戦略港湾について、本格的な航路の浚渫が困難な中、余裕水深や潮位利用といったものを考えていきたい。
- 広島港には耐震強化岸壁が1つしかないため、今年度始まった宇品地区の直轄事業について早期完成をお願いしたい。また、臨港道路廿日市草津線の4車線化のI期整備が来年度完了予定。
- 防潮堤を閉める時間への懸念について、防潮堤は、想定津波の到着時間までには閉鎖できるようにしているが、それを待たずともできるだけ早く閉めるように取組を進めている。
- クルーズ船入港時の渋滞について、立地企業様へのご説明、警察協議（一般車両への対策）、臨港道路の整備を通じ、ハード・ソフト面での総合的な対策を進めている。関係者にはご迷惑をおかけするが、引き続きご理解・ご協力をお願いしたい。
- 港湾管理者として広島港出島地区を機能強化していく方針に変更は一切なく、仮にみなと公園にサッカースタジアムが出来た場合でも交通への影響はあってはならないと考えている。懸念・質問についてはしっかり調整をさせていただきたい。

【山口県：坂本様】

- 国際バルク戦略港湾である徳山下松港の岸壁等整備について、平成28年度新規事業採択を強く要望し山口県の重点施策に位置づけ推進している。大型船により一括大量輸送した安価な石炭の経済波及効果は西日本全域におよぶ。企業連携の促進、港湾運営会社の構築についてご出席の皆様には是非ともご支援をお願いしたい。

【呉市：森川様】

- 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、外貿コンテナ貨物の取扱が無い状況であるが、昨年3月に東広島呉自動車道が開通、来年度末には休山新道の4車線化の完成、来年度下半期には阿賀マリノポリス地区に貨物上屋の建設が完了するため、関西や南九州方面を結ぶRORO千の定期航路実現を目指してポートセールスに積極的に行っている。

<意見交換：有識者>

【広島大学大学院：戸田教授】

- 国際物流戦略チームが約10年続いている。これは、関係の方々を交えて、現場の問題点を伺う利用者懇談会を何回も開催しPDCAが出来ているから続いているし必要なことである。また、活動として現実を直視しながら考え、産業競争力に加えて地域防災力を加え、港湾のあり方をもう一度見直そうということで今日に至っている。
- サッカースタジアムについて、作るということに近い関係者だけが集まって、どこに作るというところから議論が始まっているため、マイナスの効果が出た場合に関係者が入っておらず議論にならない。本来は、計画アプローチ（作るか作らないか）の段階から、総合アセスメント、影響評価・調査、環境アセスメント等関係者を広く参加させて行うべきである。
- 交通計画や土地利用について、これまで点的であったが一体的に検討を行う必要があり、その中でベイエリアの将来像、必要機能について検討するべきである。
- 広島県、広島市、商工会議所において、サッカースタジアムの作業部会を設け様々な検討をしているが、これらについて、関係者に事前にヒアリングをじっくり行い、計算上のシミュレーションだけではなく、実際の社会実験をおこなうべきである。また、これまで検討した内容は公開し、第三者のチェックを受けられるようにすること。意見をすることも大事だが、検証作業を行うような提言をしてはどうかと思う。

【岡山大学大学院：津守准教授】

- 人、労働者、もの、貨物量、関連業者すべてが減っている中で、役割分担を明確にしないと行けない。役割分担を明確にさせていく上で、必ず利害が対立するため（例えば、内航フィーダーと外航フィーダー）、それを調整する場として戦略チームを使う必要があるし、調整する機能を持たせる必要がある。その役割分担は、中国地方の特徴であるバルク（基礎資材）をはじめとする貨物を取り扱う物流機能を基準として線引きをすべきである。そしてもう一つはその機能の担い手である内航事業者、港運事業者、陸運事業者等の物流業者の育成であり、その現場労働者（内航船員や港湾労働者、トラック・ドライバー等）の確保・育成である。最後に、広島港にサッカースタジアム（人流）を作ると言うことは明らかに物流が阻害される。客観的に見ると、広島港の物流機能をおとすのもいいと腹をくくったということである。代替機能はすぐに作れるはずがなく、何年か後に代替機能を作るときには物流機能は落ちている。中国地方は基礎資材を中心とした製造業が特徴である地域であり、そこから考えると人流を優先することは疑問である。

<中国地方国際物流戦略チーム事務局>

【事務局：運輸局小川局長】

- 昨年末の交通政策審議会から答申をいただいた。1つ目が労働力不足、貨物の小口化・多頻度か・顧客ニーズの多様化、国際競争の激化、といった問題に物流が対応するか。2つ目が就業環境の改善を通じて、物流そのものが魅力的な産業となることを目指して取り組んでいくということである。本日の意見を検討し、改めて対応をさせていただきたい。

【事務局：整備局丸山局長】

- 貨物輸送の課題は二次輸送であると思っている。内航海運だけではなく、トラック輸送や、積み替えといった国際物流にのるまでの整理をどうやっていくかであり、具体的なETC2.0や鉄道輸送といった細かな部分も含めて引き続きやっていくと考えている。
- 国際フィーダーについて、全てを神戸港に持っていくというものではなく、地域側の政策として、地域性や貨物によって選択肢を広げることが大事なことで、それが競争力に繋がっていくと考えている。
- クルーズについて、博多港でも物流事業者さんをご苦労されていると聞いている。広島港五日市地区でも広島県が手当をしようとしているが、抜本的にどうするかは、港湾計画の中できちんと位置づけをしていくことである。引き続き、どのように施設を使い、どのような措置が必要かをやりとりさせていただきたい。
- サッカースタジアムについて、みなと公園にサッカー場をこのように建設するという案は提示されていないため、今の状況では港湾計画を審査する立場として何とも申し上げようがない。もし、みなと公園に意思決定をされた場合には、物流に対して障害が起きないというのが最低条件である。物流は我慢をして下さいというつもりはないので、最終的には港湾計画できっちり議論をさせていただけると考えている。