

### 第2回地域づくり委員会



3月3日(木) 広島市において、田部委員長をはじめ約40名出席のもと、2021年度第2回地域づくり委員会を開催しました。

当日は、国土交通省中国地方整備局 港湾空港部長 石原洋氏によるご講演の後、当委員会の活動実施状況報告および2022年度の事業計画案を審議し、原案どおり承認されました。ここでは、講演の概要を紹介します。

#### 【講演要旨】

#### 「最近の港湾・空港行政の動向について」

国土交通省中国地方整備局  
港湾空港部長 石原 洋氏



#### ■港湾局の予算と政策

国全体の港湾整備事業の令和4年度予算案の規模は約2,400億円、「国際戦略コンテナ港湾の機能強化」、「国際バルク戦略港湾(非コンテナ貨物)」、「DX」、「カーボンニュートラル」等の港湾政策に取り組む。

また、2030年までの中長期政策を見据えた「PORT2030」を策定し、昨今の様々な問題を踏まえつつ、「DX」などをキーワードとして、港をハブに、モノだけでなく、情報もつなぎ合わせていき、これまでのハード一辺倒の施策から少し方向を変えて取り組んでいる。

そのほか、中国地方整備局として、中長期構想を策定し、「現代版北前船構想」、「適正技術と担い手確保の両輪による持続可能で高度なターミナルの実現」、「農林水産物・食品の輸出促進」の重点施策について取り組んでいる。

#### ■国際コンテナ戦略港湾

現在、我が国の貿易の約4割は海上コンテナ輸送により行われている(貿易額ベース)。コンテナ船の大型化が進んでおり、国際競争力のある大型コンテナ船が寄港するためには、大水深の岸壁が必要になる。日本の港湾は釜山港や上海港との競争に苦戦しており、地方発着の貨物を釜山港経由から京浜港・阪神港経由にするなど、ハブ化に向けて戦略を進めている。

コンテナ輸送に係る国際競争の激化に加え、近年の世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により、我が国へのコンテナ船寄港回数は減少している。北九州港と博多港は

切磋琢磨して、競争力維持・拡大に力を入れてきたが、中国地方の港は良くも悪くもライバルがおらず、北部九州2港と比較して目指すべき方向性がいまいちな感がある。

広島港においては、コンテナ船の東南アジア航路を誘致すべく取り組んでおり、実現に向けて民間企業の知恵を借りたい。

#### ■国際バルク戦略港湾施策の推進

コンテナ貨物に対して、バルク(ばら積み貨物)については、石炭、穀物、鉄鋼石など、同種のを大量に運ぶのに適しているが、企業ごとに個別に運んでいては効率が悪く、企業の枠を超えて連携することで国際競争力をつける必要がある。

中国地方では徳山下松港・宇部港が石炭の国際バルク戦略港湾として選定されており、大水深バースまで石炭を輸送し、内航船で各地へ二次輸送を行う等の取り組みを進めている。徳山下松港では、やまぐち港湾運営会社を設立し、各企業の参加による共同輸送でコストカットを図っている。

#### ■カーボンニュートラルポート

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、各業界が様々な取り組みを行っている。CO<sub>2</sub>排出量の6割を排出する産業の多くが立地する港湾・臨海部においても、港湾機能を高度化した「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成について検討しており、水素や燃料アンモニアといった次世代エネルギーの活用等を支援できるよう、脱炭素社会の実現に貢献していきたい。

中国地方では徳山下松港でCNP検討会を開催しているが、化学メーカーの副生水素の活用など、他の地域にはない特色がある。

中国地方の港湾は、目立った取り組みが少ないと感じているが、災害リスクが低い点などを活かし、官民協力して、盛り上げていきたい。

(担当:中村)