

## 中国地方国際物流戦略チーム第7回本会議 (主要部分の発言録)

### <意見交換：物流関係団体>

#### 【中国地方海運組合連合会：藏本様】

(要略)

- 内航海運は船舶、船員の高齢化が大きな課題となっている。
- 尾道に本部をおき、全国の事業者が参画する海洋共育センターでは、陸上からの転職者や失業者、新卒者を中心として、船員を業界に輩出している。今年は九州地区にある民間の海技士養成施設が加わり、100名以上の新規船員を輩出する計画。
- これまで公的海技教育の卒業生に頼った人材確保をしていたが、事業者ベースの船員確保・育成に取り組み始めた。
- 量的な問題だけでなく、公民が連携した短期戦略化に向けた効果的な乗船実習として、海技教育機構の航海訓練所の練習船を用いた実習を実現した。

#### 【中国地方港運協会：西山様】

- 客船、近海航路のコンテナ船も増えており、港運業者にとってはありがたい。港運を支える業務に代理店がある。入港時間出港時間が極めて不規則で、客船に関しては入出港の他、状況関連、C I Q関連の業務も行わなければならない、非常に人繰りがタイトになってきており、残念ながら長時間の残業も起こっている。
- 代理店業務を合理化出来ないか、話もしている。代理店業務の一つに船舶油濁損害賠償保障法に基づく通報と船舶保安情報等々の通報業務がある。これらは同一書式に拘わらず保安部・運輸局に対して、個別に一つの通報をしている。保安部向けの通報は本船入港24時間前まで、365日24時間受付してもらえるが、運輸局への通報は平日の9時から17時までなので、突然、本船のスケジュールが変更になった場合、通報できない。そうすると船が入港できず、本船の運航会社から代理店の不手際と言われる。スタッフの精神的ストレスにもつながっている。
- 本船は全部E-MAILを積まれているので、一度に保安部と運輸局へ通報できる体制だが、できない。また、本船に積まれている証書は1年間有効だが、近海航路の貨物船は1週間に1回、来るたびに同じ証書の番号を通知しなくてはならない。もっと合理化して頂けるところがあれば、港運業者も代理店事業も負担軽減できるのではないかと考えているのでご検討頂きたい。

### 【神戸通関業会：吉田様】

- 今年、通関業会にとっては大きな変革の年である。昨年、申告官署の自由化等に係る法律が改正され、今年10月8日には同時に「更改NACCS稼働」、47年ぶりの「改正通関業法」が施行、「申告官署の自由化」が動き始めるという状況にある。
- 申告官署の自由化は一定の条件が必要ではあるが、例えば東京の通関業者が島根県の港にある貨物の申告を東京から行うといったように、税関の管轄を跨いで全国どこからでも輸出入申告が出来るようになるというもの。これによって通関業者の通関部門の統廃合は進むのではないかと考えるが、通関業者そのものは大半が物流や倉庫業も営んでいるため、そういった面では急激に変化することはないと今後徐々に集約等の変化は出てくると考えており、その動きを見守って行きたいと考えている。
- また、改正通関業法では一定の条件下で在宅勤務を認めている。通関業務は通関士がパソコンに向かって働いているようなイメージがあるためか、女性が働きやすい職場ではないかと他からよく言われる。しかし、当業会の調べでも1000名近い会員通関士の中で女性は2割程度でしかない。そういった面では、今回の改正によって、今後は、子育てをしながら、介護をしながら勤務するという事も可能になり、働き方の改革によって女性通関士が増え、労働力確保にも繋がるのではないかと期待している。

### 【中国トラック協会：岩本様】

- トラック業界は深刻なドライバー不足、人材不足で、その要因は長時間労働、低賃金とされている。長時間労働は長距離輸送だけでなく、近距離輸送でも発生している状況。小口の宅配荷物はお客様が不在であれば再配達をかけるため、一つの貨物で数時間を要する現状が多々起こっている。
- 労働時間の短縮のため、まず、手待ち時間の短縮を図っていきたい。トラック輸送において、ドライバーを1時間～2時間以上前に目的地に運んでいるが、荷卸しや荷積みができないという、無駄な時間が労働時間の中に生じている。荷主からの時間指定と厳守が当たり前であり、遅れが発生すれば、トラック事業者の信頼が損なわれる。また、付随するドライバーへの責任負担が大きくなっていく。そのため、ドライバーは早めの対応をしている状況。
- 港湾関係、海上コンテナ関係についても、手待ち時間が長いと聞く。新聞にコンテナ会社の社長のコメントで3つのM（海上コンテナの待ち時間の無駄、長時間労働の無理、作業時間のムラ）が問題となっているという記事があった。トラック業界とすれば是非とも海上コンテナの取扱において、作業効率の改善をお願いしたい。

【中国地方倉庫協会連合会：中塚様】

- 広島県を中心に言えば、全体では入庫高が前年実績を下回り続け、出庫高も低調で、全体的に荷動きは鈍い状況。こうした中、広島五日市地区において、昨年度から大型の倉庫、新しいビジネスモデルというべき物流不動産が次々と建設され、既存事業者への影響を懸念している。
- 広島港については広島港長期構想検討委員会で議論が始まっており、老朽化した沿岸部の倉庫群の建て替え問題、出島地区の埋め立て計画が進められようとしている。
- 4月からは広島港の国際コンテナターミナルが運営民営化され、発展が期待される。
- 倉庫協会は災害時に大きな役割を担っている。BCPにも強い関心を持ち、これまで以上に行政との連絡が欠かせないと理解している。こうした状況の中、生産と消費の需給の調整役を果たすべく、業界としてのサービス水準の向上に更に努めて参りたい。

【中国冷蔵倉庫協議会：田中様】

- 対前年比で入庫が約3%減、出庫が同程度、在庫が3%減で、荷動きについて心配している状況。
- 50~-60℃から+10℃までが冷蔵庫協会の守備範囲で、我々の荷物は温度管理ができるコンテナ（リーファーコンテナ）のみの物流となる。この荷物を増やして頂くことを強く希望している。
- 荷物を増やすには、入って来るものを増やし、絶対量を増加させることも一つの努力だが、入って来るコンテナは実があっても、空で出ていく環境になっている。入と出のバランス、中国地方5県で、是非、出ていく荷物の育成を図って頂きたい。
- 今回の会議において事前の意見照会があり、コンテナの扱いとか、ドレージ料が高いので荷を増やして安くして頂きたいと投げかけたところ、広島県、ひろしま港湾管理センターから、この件について説明に來られた。今までにない、非常にフットワークの軽い対応をして頂いた。これからもキャッチボールできる環境づくりをお願いしたい。
- 食料というのが非常に今後は大きな武器であり、なければ非常に大変なことになる。今、新聞に宅配クライシスという記事が出ているが、今後は食料クライシスが必ず来ると思っている。冷蔵倉庫協会は、食料の保管のバッチ機能なので、入りと出のバランスをとりながら、うまく冷蔵倉庫を使って頂き、輸出入を促進できたらと思っている。

【広島国際航空貨物運送協会：栗山様】

- 国際航空貨物ということで、中国地方では広島空港を中心に輸出、輸入が主だと思うが、航空会社は機材の小型化をしており、貨物スペースが限られている。大口の貨物は関西空港、成田空港へ横持ちをしている。我々の意向で大型化するわけにいかないが、農水産物の輸出に力を入れていきたい。直近では梱包材も改善されている。冷蔵庫、冷凍庫を含めて広島ブランド、中国地方ブランドの水産物の拡販は協力させて頂きたい。
- 中国トラック協会さんからも話があったが、集荷・配送含めてトラックを使っており、荷待ちの問題がある。我々だけで改善できないので、荷主さんのご協力・ご理解を頂きながら改善したい。
- 国際貨物ということで、通関をするにあたって、お客様のインボイス等もあり、非常に書類が多い。ペーパーレス化は進んでいるが、環境のことも考え、コピーの削減も含め、簡素化・ペーパーレス化に向けて取り組んでいかなければならないと考えている。
- 人材不足で一番大きいのは労働環境を良くすることが必要。働き方改革を進めているが、生産性を上げながら、一方で最先端の技術を含めた業務の効率化を図りながら、労働環境を改善していくことが一番大きな課題と思っている。お客様のご理解を得ながら労働環境を改善し、人材不足の解消、若い人の登用・教育に取り組んでいきたい。

【日本貨物鉄道株式会社：依田様】

- 貨物鉄道事業部門の関連事業ということで10年前から区分して計上しており、本業である鉄道事業部門、区分計上してから初めて、黒字を出すことができた。しかし、中身を良く見ると輸送量が増えて利益が増えたのではなく、駅構内等の関連企業からの収入の底支え、列車の運行体系見直し等々、コストの削減による努力が実って黒字化をした。
- 二つ、効率的な輸送の実現に向けて努力していることがある。  
まず、労働力不足について、直積み事業者さんと呼ばれる大手の幹線輸送のお客様からの引き合いが強くなっており、そういう事業者さん向けに専用輸送を行っている。専用列車を往復で仕立てるので JR 貨物にとっても効率性が向上し、事業者さんの労働力不足解消にも一役かうことができるということで、こういったビジネスを、この数年間展開している。今春から、東海地区から九州地区にこの様な専用列車を一往復作っている。鉄道輸送とトラックの連携を図って労働力不足解消に役立っている。
- JR 貨物も往路と復路の貨物に偏りがある。北海道から九州まで一つの会社で営業しているので、発着地の連携を図ることで到着貨物の改善を図り、関係者との話し合いで共同輸配送のお手伝いをする事で鉄道輸送を物流の効率化に役立てて頂こうと、取り組みを行っている。

## <意見交換：地方公共団体等>

### 【鳥取県：丸毛様】

- 鳥取港は砂やセメントなど建設資材、バルク貨物を扱っている。陸上輸送から海上輸送に転換を図ったり、公共事業の持ち直した感もあって、最近では堅調に取扱量が推移している状況だが、いつまでも公共事業に期待してはならない。このような中、中国では木材需要が堅調で、企業は再生エネルギーに転換をしている。周辺道路事情も大変よくなり、周辺地域からの原木輸出やバイオマス発電に取り組み、実績を積んでいる。
- 販路開拓にあたり、無料の高規格道路の開通も相次ぎ、地域の事情が良くなると思う。港周辺はもちろん、港どうしの連携・補完が行いやすくなる。地域の産業もグローバル化が進む中、産業構造が変わってきており、企業も生産性向上などで変化してきている。産業物流強化のための物流強化、生産性向上のための四本柱の取り組みについて、鳥取県としても賛同する。

### 【島根県：土肥様】

- 浜田港の福井地区は-14m、50,000 トン岸壁がある。これと背後の高速道路を直結する臨港道路福井4号線を直轄で整備して頂いており、来春完成予定と聞いている。同じく福井地区はガントリークレーンを設計製作中で、平成30年の12月に稼働できる予定。
- 港湾施設の整備がされる一方、岸壁、ふ頭用地、港内の地区を結ぶ臨港道路など不十分な面が多い。平成27年に長期構想検討委員会を立ち上げ、昨年12月に構想をまとめ、今年3月、港湾計画の改定の素案を示したところ。港湾計画改定については今年度中の計画改定を目処に作業中。
- 現在、ふ頭用地は原木をはじめ、製紙工場の石炭、電力会社のヤシ殻、建設資材のセメント、ロシア向けの中古自動車、その他背後企業のバラ貨物、背後企業が使うコンテナと非常に色々扱っている。ふ頭も手狭だが、コンテナが最近好調になってきている。平成28年の取扱量は過去2番目の取扱個数に伸びていることもあり、貨物を保管する上屋が不足してきている。平成25年、県が2000㎡の上屋を建てたがすぐ満杯になり、今春、民間がSOLAS内に同規模の上屋を建ててオープンした。
- 人流の面ですが、クルーズ船、鳥取と共同運営している境港では非常に好調にクルーズ船が来ており、浜田港にも色々引き合いが来ている。浜田港は大型のコスタビクトリアを代表とした安全検討委員会を開き、今年の5月に検討を終えた。今年の秋には、このクラスの客船が受け入れられる。客船は、今年は飛鳥が2回、ぱしふいっくびいなす1回と国内客船が入る予定。来年は初めて外国客船の引き合いがきている。C I Qについては皆様方にご協力頂く事になろうかと思う。
- 浜田港は島根県にとって、東の拠点境港と並んで西部の拠点で、背後企業のものづくりを支えることはもちろん、クルーズなど観光、人流の拠点としても地域で期待がかけられている。今後ともそうした役割を果たすべく、努力していきたい。

### 【岡山県：和田様】

- 国際拠点港湾水島港では生産拠点（水島地区）と物流拠点（玉島地区）の間を直結する臨港道路（倉敷みなと大橋）が平成29年3月25日に開通した。この橋により物流拠点と生産拠点の移動時間が大幅に短縮し、周辺道路の渋滞が大幅に緩和され、期待以上の効果が実感されている。四国方面への移動にも効率化が見られているという声も寄せられている。水島港の利便性が向上し、今後、背後地へのさらなる産業の集積も見込まれ、企業の引き合いも多くなっている。本県経済をけん引するものとして大きく期待している。
- 水島港は穀物の国際バルク戦略港湾に選定されているところだが、大型船舶による効率的なバルク貨物輸送を実現できるよう、平成28年12月に水島港の港湾計画の一部変更を行った。今年度から国直轄の水島港国際物流ターミナル整備事業が新規事業化した。今後、岸壁や航路、泊地等の整備に着手し、本県においても関連する荷役機械等の整備を推進する予定。本事業によって、水島港に穀物コンビナートの集積を進め、物流コストの低減、穀物の安価かつ安定した供給が図れるものと期待している。
- 重要港湾宇野港は人流港としての色彩が強いが、主に物流を担う田井地区がある。ここには東京、大阪、四国方面、北九州を結ぶRORO船の定期航路があり、就航船が4隻から5隻に増便された。これに伴い、貨物量も近年急激に伸びている。
- 原木を取り扱っていた水面整理場があるが、原木を輸出しない方針になったため、水面整理場を他の用途に転用すべきだという要請がある。田井地区の背後地には産業用地があるが既に完売しており、水島以外の臨港地区で産業企業が進出する意向は強くあり、今後更なる物流の高度化を目指してどのようなことができるか官民連携の補助調査で検討を行うこととしている。今後の検討により宇野港の港湾計画改定に向けて作業を進めていきたい。

### 【広島県：宮津様】

- ご提示頂いた新たな取り組み方針の次期テーマについては、中国地方、広島県、各港湾の課題を成していると思うのでこれを掘り下げて頂きたい。広島には国際拠点港湾広島港に加え、福山港、尾道糸崎港もあり、それぞれテーマに沿った課題を持っているので、話題提供、議論できると思っている。
- 広島県はものづくり産業が集積し、広島港をはじめとして臨海部には製造業が集まっている。近年、貿易額も増大傾向で、広島港の国際コンテナ貨物量は過去最高を記録した。特に東南アジアとのつながりが増えてきており、さらに効率的な物流が求められている状況。
- 労働力不足減少ということで、物流面でも特にトラックドライバーの不足ということで、広島県の背後圏域で発生、輸出する貨物は長距離で阪神港などに運ばれている。極力広島貨物は県内の港で直接やりとりできる様にしたいと考えており、コスト削減、CO2削減にもつながると考えている。
- 広島港は長期構想検討委員会を昨年からはスタートしている。新興国東南アジアとの効率的な輸出入ができるよう、臨港交通ネットワークの強化、まとまったコンテナの仕立てができるように臨海部に物流倉庫用地を確保していこうとしている。
- 平成29年4月から港湾運営会社としてひろしま港湾管理センターが指定されました。港湾運営会社の社長から「つながり革命」ということで、色々な方々に対して御用聞きのプロモーションから提案型のプロモーションにしていこうと、いろんな課題があったらすぐ飛んで行ってお聞きして、次会う時にはご提案していくという形で、フットワークを軽くしている。

### 【山口県：片山様】

- 山口県では県政運営の基本方針である元気創造山口未来開拓チャレンジプランに瀬戸内産業の再生を目指す港湾の機能強化を重点施策として位置付けている。
- 徳山下松港と宇部港における国際バルク戦略港湾施策等の実現に向け、取り組んでいる。ハード面は、昨年度徳山下松港国際物流ターミナル整備事業として徳山下松港の下松地区、徳山地区、新南陽地区の3地区で新規事業がされ、今年度から下松地区では直轄で事業を進めてもらっている。宇部港も国際バルク戦略港湾育成プログラムに沿って直轄にて浚渫を実施して頂いている。
- ソフト面として、こうした港湾施設整備の効果を高めるため、山口県が主体となり関連の民間企業7社と港湾運営会社の設立準備を進めている。設立後は引き続き、特定貨物拠点港湾への指定をお願いしていきたい。
- 宇部港で、石炭需要の増加、船舶大型化に関する企業さんの要望もでているので今年度から長期構想検討委員会を設置し、港湾計画の改定について検討を深めたい。

### 【呉市：松原様】

- 呉港の取扱い貨物量は現在1000万トン弱で推移している。
- 呉港は、阿賀マリノふ頭で供用を開始し、東広島呉道路の整備でアクセス状況も改善してきているが、まだ活用が十分ではない。平成28年9月に公共上屋を整備し、より一層の活用を図っていこうと考えている。
- 呉港の整備方針としては、既存施設の長寿命化、既存ストックの有効活用を図ることで取り組んで参りたい。
- 呉港の貨物物流に対する基本的な考え方ですが、広島港と近接しており、外貿についてはコンテナを含め、広島港が幅広く対応している状況なので、呉地域のコンテナについては広島港を活用し、外貿は積極的に取り組むということではない。内貿は需要増を図っていきたいと考えている。先ほど、ドライバー不足の話があったが、以前は、モーダルシフトは環境面からやった方が良くという施策だったが、現在は物流体制を維持するために必要な施策と認識している。ますます深刻化するこのような問題に対して内貿の物流を積極的に取り組んで行きたい。

【境港管理組合：永田様】

- 境港では船舶の大型化に対応する岸壁が不足しており、貨物が非常に混在しているため、新しい岸壁整備、ふ頭再編を行っている。その取り組みとして、平成24年度から国交省と管理組合で進めていた外港中野地区の国際物流ターミナル、延長240m、水深12mの岸壁が平成28年9月に供用した。この岸壁整備において船舶の沖待ちや横待ちの解消が図られている。
- 外港竹内南地区において、ふ頭再編改良事業として貨客船ターミナル整備事業が平成27年度新規採択され、現在、国交省にて岸壁の地盤改良工事に着手して頂いている。境港管理組合では、現在、ターミナル上屋の基本設計ができ、実施設計に取り組んでいくところ。
- 境港の貨物量は平成24年、全体の貨物量が375万トンのだった。リーマンショックのあおりを受け一旦落ち込んだが、だんだん持ち直してきた。平成28年は前年比0.3%で、ほぼ横這いとなっている。コンテナの貨物量は昨年度24、924TEUと過去最高を更新した。
- 航路は国際コンテナ定期航路が中国航路週1便、韓国航路週4便、我が国唯一の環日本海定期貨客船であるDBS航路が週1便運航している。
- 中海・宍道湖・大山圏域の産業競争力強化を目的として、産学金官で構成する境港流通プラットフォーム協議会を平成27年に設立し、国内輸送、海上輸送のミッシングリンク解消に向けた取り組みを行っている。日本海側は舞鶴～北九州間が国内海上輸送路が無い状況になっており、これを解消したいということで国内RORO船の航路開設に向け、これまでに8回のトライアル輸送を平成25年から行っている。平成28年度も既存のRORO船定期航路を延伸する形で6月には苫小牧から敦賀間の定期航路を延伸する形で2回行い、平成28年12月は東京から博多の定期航路を境港まで延伸して試験輸送を1回行った。今年度も引き続き試験輸送を行って検証していきたい。今年度は、より商業ベースに近い形で運航して展開していきたい。
- 境港流通プラットフォームの協議会では、現在、国内物流分科会は立ち上がっているが、今年度は国際物流分科会、物流・取引環境改善分科会も立ち上げていきたい。平成29年6月2日に3つの分科会をあわせた合同の分科会を開催する予定。これにより、国内・国際物流の連結、物流輸送システムの改善などを検討していきたい。
- 国際物流と直接関係ないが、境港は最近、クルーズ船の寄港が非常に多くなってきている。なお、昨年は過去最高の33回、約4万人が来られた。本年も昨年を上回る状況で60回程度、約7万人の寄港が予定されている。来年は既に40回以上のオファーが入ってきている。貨物、クルーズの両面で更なる発展を目指していきたいと考えている。



## <意見交換：有識者>

### 【岡山大学大学院：津守教授】

- 本部会のキーワードとして、「人材確保・育成」と「連携」、それを踏まえた「物流事業者の強化」が挙げられます。「連携」について言いますと、まずは民で連携していく必要があります。その連携を誘導するように、官のほうは、支援措置を打っていくことを明確に出す必要があります。また、各自治体が産業振興についてどう考えているかということも、是非こういう場で明確にして頂きたいと思います。
- 人材の活用は、内航船においては海洋共育センターで行っています。人材を育てるために、事業者が共同化を進めていって、人手不足をなるべく解消するようになっていく必要があります。
- 港湾運営会社というのは地方港のためにつくられたのではないので、国土交通省のほうに申し上げたいが、それぞれの港に応じた弾力的な運用ができるよう、考えて頂きたいと思います。

### 【広島大学大学院：戸田特任教授】

- 資料－5①を見て頂きますと、素案となっております。事務局提案ということで、実はこの素案をつくるまでに、事務局をベースに色々な意見交換をして、新たな方向性の決定をしました。
- 素案をつくる中で議論となったのは、本会議と部会と利用者懇談会の関係についてです。本会議は、戦略チーム全体の会議の活動方針、今日提出されております資料3のような提案の最終版を承認するというメンバーです。部会は、専門部会的な内容であると思います。利用者懇談会は、現場・現地の声を聞くことと、情報収集として以前頂いた意見がきちんと実現出来るかということを確認するという実効性の評価を行っています。
- 本会議においては、新たな提案に即したご意見・コメント、またその提案に即した各分野においての実情・説明が最も必要でしたが、各業界や各地域、県や市においての実情に即するものが中心であったと考えられます。本会議と部会の整理が必要ではないかという議論の上で、事務局は提案（素案）を提出されたというに認識しています。そして、今日の本会議の最も大事なことは、資料－4、資料－3（昨年12月の資料）をもう一度再確認するというのが中心であるという認識をしております。