

中国地方国際物流戦略チーム第17回部会 (意見交換の発言録)

<意見交換：地方公共団体等>

【鳥取県：藤本委員】

鳥取県、実は、いびつな産業構造をしている。平成20年代前半では電気機械関係と食品の二つで7割近くを占め、偏った構造だったが、電気関係の工場がなくなって比率が下がった。それでも二つで4割近くあったため何とか他の業態を入れたいと思い、自動車関係、医療、航空機関係を柱に企業誘致に力を入れ、それぞれ一社ずつ誘致がかなった。強い企業をもって物流効率化を図っていきたいと考えており、あわせて、誘致企業のサプライチェーンを鳥取県につなげ、産業構造を転換できるよう、取り組んでいきたい。

鳥取港は参考資料10ページにも示すように、基本的には建設資材を中心としたバルク貨物を扱っている。地元企業の産業競争力の強化につながるよう、先ほど申した誘致企業にも鳥取港のPRし、鳥取港に興味、関心を持って頂いて、今後、物流活性化になるのであれば検討していきたいという発言も頂いた。検討会を始めたばかりだが、鳥取港を活用して頂いて産業の、構造転換を少しでもお手伝いできればと、取り組んでいる。

【島根県：土屋委員】

島根県の産業振興については総合戦略において、平成27年から31年の5か年の目標として、仕事づくりと仕事を支える人づくりをテーマとしている。企業の競争力強化、新産業、新事業の創出、ソフト系IT産業の振興、中小企業の振興というものを柱とし、これに支援をする事業を進めている。

特におもしろいと思う産業として、SUSAN00（スサノオ）がある。産学金官で参加する協議会の提案で生まれた特殊鋼関連産業の関連中小企業による共同企業体で、航空機産業への進出を目指している。県はこの取り組みを支援している。また、IT産業では、松江市にプログラム言語 ruby（ルビー）がある。これを作られた松本ゆきひろ氏が松江市在住であり、rubyを使って国際的な会議を松江で開くなどしており、島根県全体でも ruby による産業振興を図っていく活動を進めている。

浜田港においては、産学金官で浜田港拠点化形成研究会という組織を作っている。この中で総合戦略に沿うような成果を出していきたい。

また、浜田港を起点として、背後圏域の産業振興を図っていくような取り組みを進めていきたい。

【岡山県：和田委員】

岡山県の水島コンビナートは全国屈指の重化学コンビナートで、石油化学、鉄鋼、自動車、造船の他、穀物や食料など多岐にわたる製造業が集積している。これらの関連企業を含め 245 の事業所が水島コンビナートに集積し、製造品出荷額は県の約半分を占め、本県産業の屋台骨となっている。水島港はこれら産業活動を支える基幹インフラとして重要な役割を担い、特に水島地区は典型的な産業港湾の様相を呈している。

石油化学、鉄鋼の企業は専用岸壁を自前で整備されている。港湾管理者としては複数の企業が利用する水島航路や公共泊地の増深、維持管理を行っているが、企業専用の泊地等の維持浚渫についても、県独自の補助金や、処分場の確保で支援を行っている。

平成 23 年に港湾局が進める国際バルク戦略港湾に穀物と鉄鉱石の二部門で選定され、穀物は今年度、国の直轄事業での新規事業化された。資料-6②の 1 ページに水島港の図があるが、従来 2 か所あった穀物の拠点に加え、新たに玉島の人工島へ JA グループの穀物関連企業が立地し、4 月から稼働を始めている。この 3 つの拠点を穀物の大型船輸送による共同輸送などで連携を高めていく。この様にハード整備に加え、ソフト面についても、連携を高めるため、関係者調整を進めている。港内 3 地区の連携体制が整備された後は、国内の他のバルク戦略港湾との広域的な連携も視野に検討を進めることになると思う。穀物バルクを、穀物産業、食品産業を、水島港の中に強みとして育てられるかどうかは今後の取り組みにかかっているところだと考えている。

今年 3 月、倉敷みなと大橋が開通し、高梁川で分断されていた水島地区と玉島地区の時間距離が大幅に短縮した。物流面の連携も強化され、港内企業の連携も一層強まるものと期待している。

水島コンビナートは平成 23 年に国の特区認定を受けており、例をあげると、地区内の特殊経路でのナンバープレートの取付免除、鋼板運搬車両の重量制限緩和などの規制緩和を行っている。生産と物流の効率化によるコストの縮減、国際競争力の強化に向けて官民が連携して取り組みを進めている。

県内、東備港の耐火煉瓦産業、岡山港のガスや石油、食品、笠岡の方にもそれぞれ産業があるが、これらの産業活動や人々の雇用を支える港湾機能を維持増進し、適切な運用を継続していくことが港湾管理者の使命だと思っている。県庁内では産業労働局と土木部が連携して県内産業の振興と一体的な港湾の管理運営を行いたい。

【広島県：宮津委員】

広島県は自動車、鉄鋼をはじめとする幅広い産業集積があり、製造品出荷額は中四国以西で最大の工業県で、世界に誇るトップレベルの技術をもち、ナンバーワン、オンリーワン技術を持つ企業があることが強みです。強みを生かし、広島県の経済活動を支える側として、港湾を使い、物流効率の強化と産業の強化を図っていきます。

港の側からの産業振興、機能強化についていくつか紹介します。資料-6 にも紹介されていますが、ハード面では、宇品海田地区のふ頭再編事業、臨港道路の廿日市草津線の 4 車線化ということを進めています。ソフト施策でも港湾運営会社制度の運用ということで、出島・海田でターミナルの民営化を 4 月からスタートしました。さらに、戸田先生とりまとめをお願いしておりますが、広島港の長期構想検討委員会を行い、港湾計画の改定の作業を進めています。

バルク戦略港湾に選定されている福山港では、原材料の輸入についての直接的な施策ではないですが、製品輸出の効率化を図る物流戦略を進めようとしているところです。具体的には、箕島地区で鉄鋼や造船の貨物を効率的に輸出することを目的として、箕沖地区でコンテナ船の大型化に対応できるよう、中国地方整備局と連携して取り組んでいきたい。尾道糸崎港でも木材関連産業が集積している機織地区で航路・泊地の整備を進めていきます。こういった機能強化について、皆様方と情報交換しながら進めていきたいと考えております。

【山口県：片山委員】

山口県は三方を海に囲まれており、日本海側から瀬戸内海に、それぞれ港がある。日本海側は主に水産業が根づいたところ。瀬戸内は工業港の色合いが強く、国際バルク戦略港湾が二港、重要港湾が四港あり、背後には化学、石油、鉄鋼などの基礎素材型産業、自動車、鉄道などの輸送機械産業が多く立地し、多くの雇用を生み出しており、本県の経済を支える屋台骨と位置付けている。こういった産業を再生しなければ、山口県の活力は創生できないということで、山口県産業戦略推進計画を策定しており、その中で、物流コストの削減に資する港湾の整備とか、幹線道路と港湾を結ぶような物流に資する道路整備を重点的に進めることとしている。

こういった方針のもと、山口県は港に近接して企業が集積しており、石炭の取扱量が日本で一番多いので、国際バルク戦略港湾に応募し、徳山下松港、宇部港、二港で国際バルク戦略港湾に選定された。関連施設を、主に直轄で整備して頂いている。今年度はファーストポートとなる徳山下松港の下松地区の方で大型栈橋の工事に着手して頂くなど、整備に向けて着実に進めて頂いている。また、施設整備だけでなく、整備の効果を高めるため、ソフト対策として、港湾運営会社の設立を、企業と山口県と一緒に準備を進めており、この秋には会社を設立する予定。今後は、この会社を通じ、港間での連携はもちろん、港内の複数間の企業の連携を図りながら共同輸送を促進して物流コストの削減を図り、山口県内の企業の国際競争力の強化につなげていきたい。

【呉市：松原委員】

呉市の産業は製鉄、造船、機械製品、紙製品が中心で、年間製造出荷額は1兆円で県内第3位、従業員一人当たりの付加価値額は県内トップとなっている。また、全体の製造出荷額の7割以上の企業が臨海部に位置しており、何らかの形で港の活用を担っている。港側からの産業振興ということで、呉港としては、ものづくり産業の原材料の搬入や製品出荷などにおける港の利用が、円滑かつ効率的に行えるように努めたい。具体的には、一点目は港湾施設の良好な利用環境の維持に努めることで、現在、直轄事業で予防保全事業も行って頂いてるが、そういった延命化対策と、改良を行いながら適切な維持管理を行うことで、利用者にとって良好な環境維持に努めたい。

二点目は呉港での物流活動がより効率的に機能的になるよう、機能強化に取り組みたい。本日のテーマでもあるが、財源の無い中、既存ストック、ポテンシャルの残っている阿賀マリノふ頭を有効活用することで、効率の良い施策展開をしたいと考えている。阿賀マリノふ頭は鋼材などのバラ貨物を扱っており、平成28年9月に5000㎡規模の公共上屋を整備したことから、貨物量は前年比10%増を見込んでいる。呉港はこうしたクレーン付上屋が4棟あり、重量系のバラ貨物

を多く扱っているのが特徴だが、コンテナ、シャーシ貨物はほとんど扱ってなく、現在は船舶を満載できる大口の荷主を中心に取り扱いしている状況。

今後の呉港の貨物物流に関する基本的な方向性だが、バラ貨物は引き続き、外貿内貿ともに現在の範囲を中心に十分な取扱ができるよう、基盤整備に努めたい。コンテナ、シャーシのうち、外貿コンテナについては、広島港が幅広く対応しており、呉港は広島港と隣接していることから、広島港を利用することを想定している。一方、内貿シャーシは、貨物取扱の利便性を高めることによって、多様な荷主のニーズに対応可能であると考えている。トラックから船舶へのモーダルシフトは、以前は環境面からやった方が良いという施策だったと思うが、現在はドライバー不足から物流体制を維持するために必要な施策であると考えている。こういった深刻化する問題に対して内貿航路の誘致について積極的に取り組んで参りたい。

【境港管理組合：藤原委員】

境港は鳥取県と島根県にまたがっているため、県単位での産業振興となると難しいところがあるが、狭い意味でとらえれば、境港は主に鳥取県の境港市に属している。境港市は漁業のまちで水産加工業が盛んで、毎年水揚げ高も全国 10 位以内にランクインされている。しかし、年々縮小の傾向にあり、年により水揚げ高も乱高下するため安定性がなく、設備投資、新規投資が行われていない状況だった。今、鳥取県において境漁港で衛生管理型市場の整備に取り組んでおられ、今後の水産物の更なる販路拡大、特に海外市場の開拓に力を入れていく状況。

境港は広い意味でとらえると、鳥取県と島根県にまたがる中海・宍道湖・大山圏域に位置し、鳥取県の西部地域と島根県の東部地域は、もともと地域の結びつきが強く、鳥取県民、島根県民というより、その地域にいるという意識が強い傾向がある。様々な取り組みも圏域で行っている。そういうこともあり、境港を核とし、この圏域の産業競争力強化に資する産学官の連携による物流環境改善、商流拡大を目的とした「境港流通プラットフォーム協議会」を平成 27 年に設立した。現在、特に国内 RORO 船の定期航路開設に向けての取り組みに注力している。これについては資料-6②にもある。

苫小牧と敦賀に RORO 船の定期航路があり、これを延伸する形で昨年 2 回、今年も 7 月に試験運行を行った。今年度後半も計画中。圏域の連携は比較的行われているが、ビジネスの世界においては、さらに両県の連携を強めて、両県に利益をもたらす、そういう活動に対する支援を両県で行う取り組みも必要と考えている。両県の行政の連携が低いほど、この圏域でビジネスをされる企業にとって足かせになると認識しなければならない。そういう意味でも鳥取島根両県にまたがる、「産業集積地」としての境港の役割は極めて大きいと考えている。港で見ても、鳥取県の鳥取港、島根県の浜田港の、両重要港湾のちょうど中間に位置するので、産業面の港間での連携を図る上でも境港は拠点とならなければならないと思っている。日本海側の国内海上輸送網のミッシングリンクの解消に向けた国内定期 RORO 船航路の開設に向け、色々な取り組みを行っているが、色々試行錯誤しているところでもあり、引き続き、関係各位に協力を仰ぎながら進めていきたい。

<意見交換：物流関係企業>

【マツダロジスティクス：末廣委員】

当社は自動車メーカーマツダの物流子会社で、中国地方管内においては、海田、出島、中関のコンテナターミナル、自動車専用船バース等を利用し、また、中国地方と阪神港を結ぶ内貿コンテナ、広島と千葉間を結ぶRORO船輸送のサービスを事業展開し、自動車部品の輸出入貨物を中心に取り扱っている。現在、広島港においては海田コンテナターミナルの改良工事が行われ、山口県の中関港もガントリークレーンの増設工事が行われ、機能強化が図られています。当該工事は広島、山口の自動車産業関連の輸出入関係の荷物の拡大に対応するために、約4年前、民間から要望させて頂き、実現に至ったもの。現状、東南アジアを中心に自動車部品の輸出入貨物の物量が順調に増加しており、今後も確実に事業を進めて頂くよう、お願いしたい。

現状で抱える問題を二つ上げると、一つ目はポート地区周辺の倉庫不足と広島港の利便性の向上。二つ目はトラックドライバー、港湾労働者、船員などの深刻な労働不足です。

一つ目の港湾地区周辺の倉庫不足と広島港の利便性の向上だが、倉庫不足により、広島港における貨物の待遇や物流の増加によるサービス性が悪く、広島背後地圏の輸出や輸入貨物が本来、広島港を利用すべき貨物が他港に流出しているのが現実。今年に入り、港の管理も民営化になり、積極的なセールスも始まっているので、広島港の長期構想の検討委員会や宇品・出島地区の基本構想検討委員会等も併せて早急な計画化と早期の対応実施をお願いします。

二つ目は労働者不足で、現在、世間では盛んに労働者不足が叫ばれているが、特にトラックドライバー、港湾労働者、船員は高齢化率が高く、事業の存続が危ぶまれている。労働環境の見直し、業務の効率化、採用の活発化により、労働者確保に向けて現在取り組んでいる。

最後、ヒアリだが、先日水島でも発見され、一昨日、出島コンテナターミナルでも環境省のヒアリ粘着トラップにヒアリらしきものが発見された。まだヒアリとは確定していないが（後日ヒアリと確定）、すぐに周辺を薬品散布による対応が行われた。今後も我々業者側も最新の注意を払って水際で止めるべく努力したい。

【中谷興運：中谷委員】

新しい政策提言を審議すると聞いている。一つ聞きたいのは、資料-6②の4ページ、(4)のアジアの生産拠点向け国際コンテナ貨物のリードタイム短縮、輸送利便性向上のため、阪神港とも連携しながらという記載の所。これは、今、北米とかヨーロッパ向けの基幹航路については、阪神港あるいは京浜港と地方港が連携しながら仕事をしなさいと、東南アジアとか東アジアの近海航路については、各地方港が独自に頑張ってもらいたいと、そういう棲み分けをして欲しいと、私はそのように理解している。岡山県の例で言えば、知事と話をした際も言われていたが、基幹航路については阪神港、京浜港との連携は当然あるべきだろう。ただし、近海については、岡山県が独自に頑張らなくてはいけない。11月8日に岡山県が主催する水島港の利用促進協議会を東京で行うが、岡山港に寄港している各船社を呼び、水島港の利用促進のために、どんなことを官民が協力してやれば良いかを話す。多分同じような取り組みを広島も山口もされていると思う。しかし、連携するのは瀬戸内諸港であって、わざわざこちらのほうから阪神港と連携するというこ

が、近海航路についても資料で出てくるのか非常に理解に苦しむ。特に官の方々に良くご理解頂きたいが、今、瀬戸内に寄港している国際航路の中身は、ほとんど東南アジア向けである。なので、阪神港と連携しましょうと自分たちが言いだして、阪神港にどんどん東南アジアの貨物も持って行き、そちらへ積んでもらいましょうという話になれば、瀬戸内の皆さんが色々努力されて国際港を作ったけど、実際は阪神港の下請け港の位置づけになるのではないか。その危険性をはらんでいる。だから、どういった意図でこの文章ができたのか聞きたいし、これを載せるのは反対です。最後にこれを審議されるということで決をとるのであれば、私、反対しますと申し上げておきたい。これについて、どなたか意見言って頂けるのであればいいが、わざわざうちが阪神港との連携を近海航路について持ちだす意味が分からないというのが意見です。

【戸田部会長】

ご質問、ご指摘には一括してお答えします。事務局の方は後程回答をお願いします。

【東ソー物流株式会社：原口委員】

当社は東ソーというケミカルメーカーの物流子会社で、大半の貨物はケミカルになっている。ケミカルは非常に重量があり、今、最大の課題が、フル積載コンテナでの輸入輸出の増加である。入れる側、出す側も物流の効率化で、重量を（一つの集積体に対して）多くしたいという話があり、いろんな検討をしている中で道路がネックになってくる。荷重の問題で道路、臨港道路をフル積載の車両が通れない現状があり、輸送を断念をせざるを得ない状況にもなっている。こういったところを、今後整備するときに、港だけでなく、港から工場、いろんな倉庫からつけられる道路も勘案しながら検討を進めていって頂きたい。

もう一つは、中谷興運さんからも話がありましたが、東南アジア航路、徳山下松港にも大型船が入ってきており、昨今、船が大型化している。欧州航路、北米航路に一昔前配船していた船が、今は近海航路に回してくるため、港の方の機械が対応ができず、入港の検討をやめなければいけない状況が今、続いてきている。東ソー物流も中国航路、韓国航路をやっており、中国航路においても既に1000本積みから2000本積みくらいの船に変わってきている。今のガントリークレーンのアウトリーチだと奥の2列が取れないため、詰め替えを急いだりする状況になってきている。そちらのほうも素早い対応をして頂きたいと考えている。

【日本貨物鉄道株式会社：伊藤委員】

地方自治体からも話があったが、以前は環境負荷の低減策として鉄道へモーダルシフトしていたが、今、労働力不足、トラックドライバー不足の観点から、鉄道のほうへシフトしている。広島・山口県に拠点が多く、前年比104%、約5%程度の増で推移しており、かなり荷物がある。国際物流ということで、トピックス的なところも含めてご紹介します。

【日本貨物鉄道株式会社：佐藤様】

当社では主に海上コンテナの鉄道輸送、港湾からの輸出入貨物の鉄道輸送、12ft コンテナを使った鉄道輸送に取り組んでいる。今回はダイレクトな海上コンテナ輸送の取り組みについて紹介したい。現在、年度で大体 13000TEU くらい海上コンテナを運んでいる。特に多いのは港から内陸部で、例えば京浜港から北関東の宇都宮や東北の盛岡がある。定期的に海上コンテナ専用の輸送スペースを設け、20ft、40ft の海上コンテナを運んでおり、その他、JR12ft コンテナを国際フェリーと連携させて、中国と韓国に運んでいる。地域でいうと大阪南港から釜山、下関と釜山、下関と中国の蘇州、太宗、博多港と釜山、というルートで JR コンテナの二地間輸送を行っている。もう一つ、港間、海上コンテナの需給バランス調整のために鉄道を利用頂いており、船会社からのオーダーになるが、発着バランスをとるため、輸出で必要なところは海上コンテナを鉄道でデイリーに、空コンテナを供給している。港で輸出入のバランスを均等に考えても船会社によっては次港で空が余ることもあるので、輸入超過の港の方から輸出需要の多いところへ少量ずつデイリーな輸送をしている実績がある。資料-6①の 6 ページ 2 (2) の多様な関係者の連携による物流効率化ということで JR コンテナ貨物のことを記載して頂いてるので、弊社のこういう取り組みを一つ一つ評価して頂いて荷主とか、フォワーダー、運送事業者と連携しながら、港との連携という形で前進していきたいと考えている。

<意見交換：物流関係団体>

【中国地方海運組合連合会：末光委員】

補足になるが、本会議で蔵本会長より、船員に対する事業の一貫で6級海技士の養成について報告させて頂いたと思う。今年度から、民間完結で6級海技士の航海の期間を養成しているが、民間社船で分担する乗船実習を、海事教育機構の航海練習船で、その船を使って1か月平等に訓練を受け、その後、各船社の船に1か月乗船するというをしている。

【中国地方港運協会：三原委員】

人材確保とか育成について発言をということだが、港運協会として、学生を対象とした説明会の開催とか、人員育成の取り組みとか、働き方改革の取り組み等は、現在行っていない。今後の検討課題として受け止めている。そういった中で港運事業者の現状を話すと、ご存知の様に港湾運送業は労働集約型産業で、省力化から少し遠い産業かもしれないと考えている。港における荷役の作業だが、資料にもあったように本船の入港間隔、頻度により荷役作業に間隔が発生する。大きい港ではそうでもないが、中国地方の地方港においては毎日の様に船が入るというわけではないので、どうしても作業の多い少ないが発生する。その作業量のピーク時にあわせて各事業者が労働者を確保するのは非常に困難なので、受入可能な労働者数を確保している。そのため、繁忙期は同業他社と労働者を融通しあいながら荷役作業を対応している。閑散期には兼業、他事業の業務もして対応していると聞いている。

労働者の確保については各事業者ともに苦労していると聞いている。労働者の高齢化、再雇用もそろそろ限界という状況。やはり、業界に3Kのイメージがあり、職員募集しても応募者が居なかったり、少なかったり、採用者の定着率も長くない状況があると聞いている。フォークリフト、玉掛け等の資格を取得した後、すぐ、他の事業者へ変わられるというようなこともあり、なかなか定着が難しいのではないかと話も聞いている。今後、労働者不足で荷役作業がどうなるのか心配する。このような中で中国地方の荷役の実績は、岡山、広島、山口の11港でリーマンショックのまでの実績を回復できていない。ただし、広島港や徳山港はリーマンショック前よりも回復しており、全体の傾向としては緩やかな右肩上がりになっている。

クルーズ船の関係で一言、話をさせて頂くと、大型クルーズ船を港に受け入れることは地域振興につながり、地域が発展することになるので、何も否定することは無いが、やはり、物流と人流は相いれないものがあるので、物理的な棲み分けが必要ではないかと思っている。現在の港湾は基本的には貨物船を受け入れる構造になっていると考えており、大型客船を受け入れるためには、もう少し関係者で検討が必要でないかと思っている。

【神戸通関業会：吉田委員】

通関業の協会で、物流の中の一部門ですので、現状について簡単に紹介します。

今年の10月8日からAEO（Authorized Economic Operator）事業者を対象とした申告官署の自由化が始まる。これにより、申告形態が大きく変わる。ただ、物流に即、どのくらいの影響があるのかは読めない。全国に1490の通関業者がいるが、このうち1割ぐらいがAEOを取得している。神戸通関業会は207法人会員がおり、3割にあたる64社がAEOを取得しているが、件数ベースでは7割ぐらいを占めており、業務の多いところが自由化に向かってAEOを取得していると感じている。小さい業者だと業務管理が難しいところもあり、通関業者全部がAEOを取得することは多分無いと思うので、今後は統廃合が進んでいく気がしている。10月8日の自由化が始まってどうかということを目を注いで見ていかなくてはならないと思っている。

NACCSというシステムを使って大半の輸出入申告が行われている。ここにおられる事業者の方も参加されてると思うが、同じ日に第6次のNACCS更改も行われるので、今、色々テストをやっている状況。フェーズ4段階のうち、今3段階で、8月28日から9月の11日までフェーズ3を行う予定。要は更改されるシステムのお試し期間というテストをやっている状況。フェーズ3は実際のデータを使うので、参加する方も多いと思われ、我々も参加を奨励している。私たちの業会は10月8日をにらんで、新しい制度、システムがスムーズに動くようにしたいと考えている。新しい制度がスタートし、その後、色々統廃合等が始まるのではないかと考えている。

【中国トラック協会：岩本委員】

トラック業界はドライバー不足に非常に危機感をもち、なおかつ喫緊の課題と捉えている。この提言の中にも労働力不足に対応する人材確保が入っている。

今日は中国トラック協会の立場で出席しているが、私は地元広島県トラック協会の理事でもあり、広島県トラック協会として、人材確保についての取り組みを紹介させて頂く。

他県も同様と理解しているが、広島において平成27年度から運輸支局と連携し、県内の高等学校を直接訪問をさせて頂き、校長先生ならびに就職指導担当教諭にトラック協会の現状、社会的な使命等の話をさせて頂いて、就職希望の生徒に、少しでも物流業界に目を向けて頂くよう、協力をお願いをしている。今年も6月に県内6校を回り、27年度が5校、28年度が4校の高等学校を回っている。非常に地道な取り組みだが、私も全ての高等学校に訪問し、指導教諭とも直接話をさせて頂いている。その中で感じているのが、トラックドライバーというのは3Kという言葉もあるが、非常に仕事がきつい、危険であるというイメージがあり、なおかつ給料が安いという中で、高校生はトラックに乗れないという縛りがあった。これは平成19年の中型免許の制度の導入によるものだったが、29年3月の道路交通法改正により準中型免許ができ、18歳から2トントラックは乗れる、市内を走るトラックの半分は乗れることになった。先生より、生徒に対して誘導がし易くなったという言葉も頂いた。労働時間の問題等、課題は多々あるところだが、これからも取り組んでいく。

同時に私どもの上部団体である全日本トラック協会がインターンシップ制度を導入した。各会員事業者が登録をすることで周辺の高等学校、専門学校、大学生を受け入れている。昨年も広島県内3社で10名の就業体験を受け入れ、今年度も実行している。

もう一つは小さな子供向けにトラックまつりを開催している。今年で25回目になる。これは、10月9日を語呂合わせでトラックの日とし、10月の三連休の日曜日、運輸支局において開催している。非常に市民の皆様に着したイベントとなっており、昨年の来場者は過去最高の2万5千人を記録した。小さい子供たちにトラックの仕事、ならびに試乗を体験して頂き、興味をもってもらう。なおかつそこに親御さんと一緒に来ていただくということで幅広く啓発というものに取り組んでいる。今後も継続していきたい。

【中国地方倉庫協会連合会：中塚委員】

中国5県はそれぞれ倉庫協会があるので、広島県を中心に説明させて頂く。広島県の倉庫協会は昭和23年に広島県の倉庫協会は設立され、来年の3月、70周年になる。そういったことから少し長いスパンで統計資料を整理しているが、一つは会員数の減少があり、面積、入出庫高、残高も減少傾向にある。大雑把に言うと50年代半ばの状態に非常に近いものになっている。このことが、倉庫業界にとって一番の大きな問題だと理解している。

一方で倉庫業というのは生産量と消費量の需給調整が大きな役割で、生産業の出荷額や卸売業の販売額の動きに大きく影響されるが、そうした視点からも広島県の経済成長が長いスパンでも進んでいると言えない状況にある。従って、倉庫業界は非常に厳しい状況が続いている。

厳しい状況の中、全国的にも大きな話題となっているが、最近では、倉庫と言われる営業倉庫だけでなく、大型の物流不動産が広島の日市地区にも建設されている。ある意味これが新しいビジネスモデルという視点もあるが、一方では倉庫の老朽化が既存事業者にとって大きな懸念となっている。

倉庫業は災害対策にも大きな役割を担っており、業界では総力をあげてサービス水準の向上を目指し、あらゆる努力を続けています。そういう中で紹介したいのは、人材確保の観点からの取り組みで、広島県の倉庫協会では倉庫の見学会を行った。全国的にも取り組んでいる協会はあるが、広島県は教育委員会にお願いをし、県立高校の就職担当の先生方6名の方に広島近郊の2社の営業倉庫を見て頂いた。非常にご理解も頂いたと思っており、ある学校からは、担任に資料をみせたら複数の生徒が関心を持ったので、早速求人票を出してほしいという話があった。そういった面も今後、取り組んでいきたいと考えている。

【中国冷蔵倉庫協議会：山田委員】

中国5県の貨物の状況と、会員利用者から寄せられた意見を紹介する。(貨物の状況は下表)

広島港利用の事業者より「リーファーコンテナのプラグ数が少ない」との意見があり、私が調べたところ、広島港で60口、出島で18口、福山で60口あり、増設の予定と情報を得ています。

もう一つは、この部会を後押しするような意見で、「少子化やドライバー不足による陸上輸送の効率化が迫られる中、海上輸送による大型輸送への切り替えも必要などがあると思う。ただし、大きな課題は陸上輸送に比べて時間がかかることであり、システムや作業、陸海輸配送の連携による物流の効率化とあわせ、利用する側に対して、過度なスケジュール組みをしなくても済むような取り組み(タイトな受発注の時間を官民一体で緩和させる措置等)も必要ではないかと考える」という意見が寄せられている。

在庫の構成比

県名	入庫	出庫	在庫	水産物	畜産物	冷凍食品
鳥取県	入庫29100トン (前年比94%)	出庫29900トン (前年比92%)	在庫70800トン (前年比106%)	水産物70% 境港の漁獲量	畜産物10% 約107500トン	冷凍食品17% (前年比85%)
島根県	入庫82000トン (前年比111%)	出庫83000トン (前年比123%)	在庫42000トン (前年比105%)	水産物82%		冷凍食品9%
岡山県	入庫95300トン (前年比98%)	出庫94000トン (前年比98%)	在庫257000トン (前年比105%)		畜産物47% 農産品13%	冷凍食品16%
広島県	入庫227800トン (前年比103%)	出庫228500トン (前年比105%)	在庫410900トン (前年比104%)	水産物が44% 農産品25%	畜産物10%	冷凍食品17%
山口県	入庫175800トン (前年比93%)	出庫177000トン (前年比95%)	在庫558500トン (前年比109%)	水産物81%		冷凍食品4%

【広島国際航空貨物運送協会：畑委員】

国際航空貨物運送協会に属している各社は、航空貨物だけを取り扱っている会社ではなく、運送を生業としている。そのため、我々の会員各社も人材確保に苦慮されており、その中で国際航空貨物に従事する方々も高齢化してきている。

広島という位置づけを考えると、大きな空港というのは関西空港や福岡空港になるので、国際貨物を運ぶ場合は関空を利用しないといけない。そのため、トラックドライバーを確保するという部分でも近年厳しい状況になっており、来られるドライバーは60歳近い方々が無理をされている実態があるが、若返りするべく、人を育てていく必要があると考えている。その中で、労働環境の整備がかなり必要になってくる。報道で取り上げられたサービス残業の問題や労働時間に絡んだ災害の解消に向け、働き方改革ではないが、各社に働きかけをしたり、時間帯で多様な働き方へのシフトとか、人材確保では多様な人材として、海外の方も含めた人材確保というのが必要になって来ると考えている。

広島国際航空貨物運送について、少しご紹介させて頂きたい。航空会社が所属する国際航空貨物利用運送があり、航空会社に貨物を委託する際、ディプロマという国際資格に認定された人が最低一人事業所に必要となる。そうしないと航空運送ができないので、ディプロマの試験の認定された訓練センターとして講習会やセミナーを開催し、合格支援、教育を一つ事業としている。アメリカの9.11事件以来、航空保安として、航空貨物に危険物が紛れ込まない様に厳しくなっており、国交省の管轄指導になっているが、連携しながら航空保安協力支援機関も担っている。教育訓練の補完や強化という位置づけで、私共が関係する梱包会社、運送会社に対して講習会をおこなっている。航空保安の関係で危険品の講習も行っている。航空機では何かあれば人の安全に直結するので、航空機に搭載できる危険物に対する専門知識、梱包、状態に関する国際知識を深めていくために最新の国際ルールや、内航機、危険品の分類や識別、危険品申告の講習会も行っている。この講習を受けた方が各社で業務に従事して頂く事で危険物運送に対する安全対策を補完して頂いている。

※ディプロマとはIATA(国際航空運送協会)の認定している世界100ヶ国で通用する国際資格で、航空貨物運送についての知識とスキルを認定する資格。

<事務局からの回答>

【事務局：菅室長】

幾つかご質問、ご意見ありました。まず、労働力不足についてお話が複数出ていました。今回の提言にも盛り込んでおります。関係各課と協力して取り組んで参ります。それから、個別の話として、広島港の倉庫不足の話、徳山の道路の耐荷重が対応できていない話、近海航路の船の大型化に対応しなければいけない状況といった話がありました。これらに関しては港湾管理者と国が協力して対応していきたいと思えます。

中谷委員からの資料-6②の4ページについてのご意見ですが、資料-6①の提言案、2ページ目をご覧頂くと、1の(4)国際物流機能の維持強化ということで、アジア諸国との物流拠点として高いポテンシャルを持つ中国地方におけるアジア諸国での直行便を形成しやすい環境整備、リードタイムの短縮、利便性の向上ということで記載させて頂いています。今回、ご審議頂きたいのは提言の文章ですので、アジア諸国へ直行便を形成しやすい環境整備といったところを今回、事務局として提案させて頂いているとご理解頂ければと思えます。あくまで資料-6②は補足説明資料で、こういった考え方もあるということで理解して頂ければと考えてます。

【中谷興運：中谷委員】

私も資料-6①は全部見て、こういうふうに直行航路を促進するということで書かれてあるんだなど、それもあって、資料-6②はあまり見なかったということはあるんですけど、一つ、広島、山口、岡山の各港湾の担当者の方が、どういうご認識でおられるのかなということを確認したいんですけど、つまり、阪神港は基幹航路においては連携相手であるけど、近海航路においては競争相手ですよということで、今まで頑張られてきたんじゃないのですかと言いたい。自治体の方のご認識はどうなのかなと。今まで努力されてきた訳で、それを見てきましたから、この業界に居て。だから、どう考えておられるのかなと思って、非常に危惧を感じる。今まで競争だと言ってやっていたのが、いつの間にか連携する相手になったと。もちろん、基幹航路について言っている訳ではない。その認識をここにおられる皆さんと担当者と上層部はちゃんと理解されておられるのかを確認したい訳です。

【戸田部会長】

私の理解の中でも、物流戦略チームにおいて、基幹航路、欧米航路については周辺港と阪神港の連携という形で打ち出してきたと思う。そこを東南アジアというところについてはどうかと。ここで連携しながらいくのかなということについて、問題提起ですね。事務局を指示できないかというご提示。この度、継続的に検討していくことが必要だろうと思えます。今日のところは資料の6の①についての承認を頂きたいと。こういうことです。6の②については、引き続きネットワークを大事にしていこうというように理解をして頂ければと思えますが如何でしょうか。

【中谷興運：中谷委員】

これをどのようなところへあげられるか分からないですけども、ここの部会でこれを皆が了承したということで、そのまま出たら、他の業者も皆理解したんだと思われるのが嫌なわけです。引き続き記録に残して頂いて、はっきりした形でご回答頂かないと部会をやっている意味は何ですかと言いたい訳です

【戸田部会長】

事務局への提案ですが、今日の会の記録はきちんと残す。そして、説明をもとに、最終的には本会議で検討することになるが、手続き的なことを説明してください。

【事務局：菅室長】

本会議の委員に書面審議という形でお諮りをさせていただきます。その際に、部会において出た意見も合わせて提示します。

<有識者のコメント>

【広島大学大学院：塚井先生】

今日はこういう機会に関係される方が一堂に会して会議をされていて、参加される方は議論されることを踏まえられて、それぞれご意見をきちんと述べられていて、まず、驚きました。こういう機会で見聞を広げながら物流政策というのが非常に地域にとって関心が高いことであって責任も重大なのだというふうに改めて感じたところです。まだ勉強不足なところがありますけども、産業界全体の持っている問題が非常に顕著にでている会なのかなということは、よく理解したつもりです。そして、地域特性も表面的に私が理解しているところ以上に、それぞれの地域の活動と深く結びついているところでもありますので、今回、たくさんの資料頂いておりますけども、これから色々な機会で、それぞれの場所を回らせて頂く機会も頂けるというふうに伺っております。従って、その場を通して少し私も勉強させて頂きたいと思っております。今日は特段の意見を申し上げられるほど深い理解をしているわけではございませんが、必ずこの業界の皆様のお力になれるような知恵のためなら、ここに座っていることが良かったと思えるように進めて参りたいと思っております。今日はどうもありがとうございました。

【島根県立大学：久保田先生】

私の専門分野と私の主たる活動地域である島根県及び山陰地方という地域性の観点から手短かに感想を申し上げます。

まず、島根県及び山陰地方においては、物流関係企業や荷主企業の規模としては圧倒的に中小企業が多いということです。中小企業の特徴として多様性があげられます。各企業が抱えるニーズも多様になることから、その多様なニーズをどのように把握していくかといったことがカギになります。また各企業が抱えるニーズが多様であるが故に、多様な選択肢を提供するといったことも重要になってくるのではないかと思います。

一方で、中小企業は経営資源すなわちヒト、カネ、モノ、情報に制約があります。このため情報収集面の制約の観点からは、どの選択肢を採用すればよいのか中小企業単独ではわからない部分もあると思います。従って、多様な選択肢の企業への周知や、情報収集面のサポートなどがカギになってきます。

また、人材面の制約の観点からは、委員の皆様からのご意見でもあったとおり、人材確保を推進するために高等学校など学校との連携を進めておられる点が印象に残りました。私自身、勤務先の島根県立大学においてキャリアセンター長という立場で学生の就職という観点から学生と企業の橋渡しを担当しておりますが、まずは地域の若者に対して地元企業の魅力を伝えていくという地道な努力が必要なのではないかと感じている次第です。

連携という観点からは、多様な中小企業のニーズを知っている主体が誰かという点に着目した場合、委員の意見にもあった産学金官の中でもとくに金融機関の機能に着目するべきであると考えます。金融機関は取引先企業の情報をかなり蓄積しておりますので、それらの情報をどこまで外部に提供できるかといった制約はあるとは思いますが、地元の中小企業のニーズを捉えつつ支援につなげていくという観点から、産学金官連携における金融機関の関与がカギとなってくるのではないかと考えています。

【広島大学大学院：戸田先生】

今回で11年目になるんですね。塚井先生から話がありましたが、関係者がよく集まっているなと思います。企業さん、団体さん、自治体、国の方々、関係者が一堂に会して意見交換をする場を10年以上続けている。すごいことだと思います。なおかつ、中国地方国際物流戦略チームの一つの特徴は地元のニーズをきちんとふまえるということで、PDCAをきちんと回すと。これ、3巡しています。一つの港に3回、委員が訪問してニーズを聞き、意見交換をふまえた形で部会の案を作っているから、そういう仕組みもきちっと定着している。国、整備局、運輸局、そして中経連が事務局をしていますが、こういう場を新たに作るのは大変だと思います。これを大切に守って続けて頂きたいということで私の期待と感想です。

【岡山大学大学院：津守先生】

今回の中国地方国際物流戦略チームでは連携というのがキーワードとなっています。貨物を持っているのは荷主さんなので、荷主さんが持っている貨物をどううまく運ぶかという際に、荷主と港運と海運と陸運と倉庫といった物流クラスターをこの中国地域でつくっていくということになると思う。ただ、中国地方だけでそれができるかと言いますと、できませんので、もう少し広く瀬戸内という枠組みになる。そして物流クラスターを作っていく中で、人手不足の問題をどう緩和していくのかという問題に取り組むことになり、そのためにはより効率的に人材確保育成を進めていく体制を作っていく必要がある。一つの具体的な施策として、今、中国地方で行っている国際バルク戦略港湾を具体的なケースとして、今言った物流クラスターを作ることができるのかということを試みていかななくてはいけないのかなと思っています。この施策の中で一つは港湾運営会社というものを、もっと実質化していく必要があることも具体的に入ってきます。バルク戦略港湾にも港湾運営会社が設立されますので。また水島港、広島港も港湾運営会社制度を導入していますので、港湾管理者とどういう役割分担するのかを詰めていかななくてはならない。そして、荷主が貨物を持っていると言いましたけども、一番良いのは、良い物流の仕組みを作って貨物を増やしてもらい、いわゆる創貨をするということです。創貨をするということは、とりもなおさず産業振興するということです。貨物を増やすことによって、物流事業者の仕事も増やして、荷主と物流事業者の両方が相互補完的な関係を作ることによって効率化を図ることができ、ますます産業振興につながっていくという好循環を作っていく必要があります。その中で、中谷さんが前から言われていること、私も前から言っていることですが、欧米航路とアジア航路の棲み分けは最初から無いのです。ただ、政策的にはレトリックとして、そういうふうに分けないと整理がつかないから、本省港湾局はそういう言い方をしてきた。私もこれまで複数の本省港湾局長等に直接、このような棲み分けは現実的ではないということを書いてきました。棲み分けはないので、戦略港湾と地方港湾は集荷・航路誘致においてバッティングすることになる。ただ、バッティングするからといって必ずしも阪神港と瀬戸内の地方港が全て局面でバッティングする訳ではない。今日の資料にもあるように中谷さんが取引されておられるワンハイは大阪港で空バンを取って沿岸輸送特許を使って地方港にそれを落としていく。水島もそうだし、福山も広島も徳山下松もそうです。これらの地方港では空バンに実を入れて、積んで、東南アジアへ持って行っている。これ

は阪神港、大阪港との一種の連携です。それ以外には地方港だけを回り、阪神港に寄港しない航路と、阪神港に貨物を集積させる内航フィーダー航路があります。瀬戸内ではこの3つのパターンのサービスが相互に競争している状況で、これらのどれを選ぶのかは荷主の判断となる。マツダロジスティクスさんもおられますが、中関の貨物はかなりの部分が東南アジアへ行っています。それが、直接行くのではなくて、神戸フィーダーで行っています。それはなぜかと言うとマツダロジスティクス、あるいはマツダさんがそっちを選んだということです。これら幾通りかのサービスがあるということによって、航路の多様性というものは維持されている。これについては整理して、資料を作り直してもらいますが、その際、客観的に見て東南アジア航路では阪神港と地方港の間でバッティングするケースと連携するケースの両方があるので、これら全体で瀬戸内サービスを構成しているということを示して頂こうと思っている。人手不足・ドライバー不足問題が深刻化する中、モーダルシフトは以前から求められていますが、必ずしも順調に進展しているわけではありませんので、内航フィーダーあるいは内航輸送というものを充実させていかざるをえない。それに対応できるような港のあり方については港運事業者としても考えていただきたい。つい最近、本省海事局は内航未来創造プランを出し、そこで明確に内航と港湾の連携を打ち出した。それに対して港湾局長もそれに対応しますというインタビュー記事があった。このように内航と港湾の連携というのは、これから動いていきます。それを、先ほど言った産業振興につながる形で、この中国地方でも作っていかなくてははいけない。