

# 中国地方国際物流戦略チーム第19回部会 (意見交換の発言録)

## <意見交換：物流関係団体>

### 【中国地方海運組合連合会 永見委員】

国内輸送量は、トンキロベースでは、約50%がトラック輸送、残りの44%が内航海運によって支えられており、残りが鉄道、航空輸送となっている。

産業基礎物資のセメントや鉄鋼では、8割以上が内航海運で輸送を支えている現状がある。

私どもの業界の当面の最大の課題は、何と言っても船員不足である。背景として、プラザ合意以降の円高政策の中で余剰になった外航船員、あるいは漁業規制の中で余剰になった漁船船員の受け皿として、内航船員の船員数は長らく充足していたが、その後、リーマンショックなどの不況のあおりを受けて運賃収入が低下、自社での養成が厳しくなっており、そこに来て少子高齢化という年齢構成のひずみをまともに受ける形となったのが現在の姿と言えると思う。船舶は14年以上の老齢船が72%を占めており、船員については56%以上の方が50歳以上、中には80歳という船員もいる状況である。有効求人倍率についても、昨年3月には5.91倍、恒常的に4倍を超えるような状況が続いている。これを受ける形で、行政のほうも、国土交通省海事局の中でさまざまな検討が続けられており、我々業界団体としても様々な取り組みを実施してきている。船員というのは一定の海技資格が必要であり、学校を卒業したらすぐに船員になれるという職種ではないので、しっかりとした教育が必要な職種である。そうした中、従来は「官学」と言って、公共的な学校が主に船員を輩出する母体となっていたが、現在は民間完結型の船員養成施設、尾道を中心にして、海洋共育センターを立ち上げている。九州にも今、養成施設ができつつあり、尾道と合わせて年間100名以上の内航船員をここで輩出している。現在、内閣府が中心となって、政府全体の取り組みとして、就職氷河期の支援プログラムが今、動きつつある。令和2年度の予算要求にもこの民間完結型の船員養成のシステムが予算要求の中に反映されているので、期待しているところである。

中長期的な視点で言えば、子供への理解醸成段階での取り組みの他に、就職決定段階など、各階層に応じたアプローチをこれまで実施している。即戦力確保でいうと、比較的若く定年を迎える海上自衛隊の方、そして任期付きの自衛官の方、これは20代前半になるが、そうした方々の船員への採用に現在注力しており、各種就職のセミナーあるいは中級自衛官の就職ガイダンスも実施している。

また、目新しい取り組みでいうと、広島県地域政策局の方で、首都圏からのIターン、Uターン、Jターンを促進する事業に取り組んでおり、その就職の職種の中に船員も入れていただき、先ほどの海洋共育センターとの連携を模索しつつある。更に、自治体と連携して、公的な教育機関、海上技術学校とか海上技術短大への進学を促すという作業を進めており、船員になるための奨学金制度等が比較的充実しているので、こうした優位性を取りまとめて、関係方面に提示し、作業を進めている。

### 【中国地方港運協会 三原委員】

政策提言(案)については特に意見はないので、このままお願いしたい。その中で、1点だけ話したいのは、人材不足、人材確保についてである。物流関係者の人材不足については、政策提言(案)にも記載があるとおりである。私ども港運協会の会員会社についても、人手不足の波が押し寄せてい

る。現在までは定年退職者の再雇用等々で何とかしのいできたが、それもそろそろ限界に来ている。例えば新規採用者や中途採用者を募集しても、応募がなかったり、応募があってもなかなか採用まで至らなかったケースが沢山ある。

特に新卒者については、給与、いわゆる賃金の高さよりも労働環境面、休日や残業、福利厚生施設などを重視する傾向が強く、採用するのに苦労していると聞いている。

また、港運業界のイメージが余りよく伝わっていない、よく知られていない等の要因もあるように考えている。このため、私どもの上部団体である日本港運協会へ業界のPRビデオなどを作成して欲しい旨を、中国、四国、九州、沖縄の西日本4協会に要望し、さらに北海道、東北、日本海の3協会にも支援していただいた。

その結果、本年度中に日本港運協会がPRビデオを作成するという事になった。完成の暁には皆様方へ御紹介できればと思っている。

### 【門司通関業会 児玉委員】

通関業界全体でもやはり人手不足は起こっており、特にここ最近の働き方改革に基づいて、超過勤務、残業時間の削減とか、そういったことにより通関時間の短縮化などが求められている状況である。

今、通関業界としては、その中で何をやっていこうかということでは、まず、通関士の地位向上を図るための施策を打つべきだろう、あわせて女性通関士のフォローをしっかりとやっていこう、それから、通関業法の改正に基づいて在宅勤務が認められたので、それに対する対応を今後検討していくことになっている。

在宅勤務に関しては、個人情報とか法人情報の確保のためのセキュリティーの課題があるので、すぐにどうこうというわけではないが、近い将来これについて具体的な検討をしていく状況になると思っている。

話は変わるが、ここ最近の貿易動向、直近のトレンドを見てると、例えば山口県の一般物流の主力である下関の関釜フェリーなどは、韓国の半導体産業の減退を受けて、輸出がかなり減少している。特に半導体製造装置が減少している。

一方、日韓の問題を受けて旅客の方は半減している状況で、こういった世界的なトレンドの中で貿易をやっていく通関業会には、厳しいというか、それぞれのトレンドに対応していく柔軟性が求められているのが昨今の課題だろうと思っている。

### 【中国トラック協会 岩本委員】

私どもはトラック業界として、この政策提言（案）において、特段の意見はない。

私どもの業界も非常に人材不足、人材確保が困難だという状況が発生しており、協会の対応策として、平成27年度から5年間、運輸支局と連携した高等学校訪問を中国5県トラック協会を実施している。私は広島県トラック協会の専務理事でもあるので、広島県のお話をさせていただくと、延べ26校全ての学校を回っている。その中で、就職指導の先生からヒントを得たことは、「今の学生はペーパーによる説明にはほとんど目を通してくれない。目で訴えたほうがいいですよ」ということで、PR用の人材確保、若年層向けの人材確保DVDを昨年11月に制作した。

これは、予算的なものがあるので、中国5県で中国トラック協会として作成して、今年度から高等

学校訪問の際はそれを持って、まず就職指導の先生に見ていただき、それから学生に紹介していただくというような方法をとっている。また、インターンシップ等を実施している事業者もいるため、インターンシップの際、事業者には事前に配布して、DVD を見てもらっている。この DVD は、中国 5 県の実際の会員のドライバーにインタビュー方式を取り入れて、業界として非常にわかりやすく表現したものと考えている。機会があれば御覧いただければと思う。

それから、協会の人材確保対策として、会員事業者が求人情報誌等に自社の求人広告を掲載する場合、助成事業も実施している。

最後に、高校の授業の 1 コマをいただいて物流出前講座を行っており、昨年度 1 校、今年度は 10 月 2 校、11 月 1 校を開催する予定。その中で、私どもの業界のアピールと、先ず若年層にトラック事業、運輸業界に少しでも興味を持っていただけるよう活動を続けている。

### 【中国地方倉庫協会連合会 寸田委員】

始めに、政策提言（案）については、中国地方倉庫協会連合会として特に意見はない。

非常にピンポイントなお願いになるが、中国 5 県で、倉庫の荷動きが非常に活発である。特に、広島県では、もう 1 年以上、荷物のオーバーフローで、倉庫はパンパンという状態が続いている。そういう状況の中で、安芸地区、広島の出島地区のコンテナ物流拠点早期事業化があるが、背後地の物流用地として、倉庫を建てるような用地も計画されているので、是非これを早期に推進していただきたい。

もう 1 点、待ったなしの労働力不足について取り組みとして、中国地方倉庫協会連合会（広島県倉庫協会）では 3 年前から倉庫見学会という取り組みを行っている。ほとんどの方は「倉庫？荷物を入れるものでしょう」という感じだと思う。ただ、実際に倉庫業、倉庫事業者の方がどんな仕事をしているかというのがなかなか分かり難いということで、3 年前から、公立高校、私立高校の就職担当の先生を実際に呼んで、会員の倉庫 2 カ所を見てもらい、そのあと忌憚のない意見交換をするということを行っている。今年で 3 年目になり、実際にお招きした学校から直接採用につながったというのが今まで 5 名いて、今年も内定段階の生徒さんもいらっしゃる。非常に小さい取り組みで、学校の先生といっても、40 人、50 人という人数ではないけれども、ちょっとでも倉庫業の仕事を理解してもらって、今後につなげていく必要があると考えて行っている。

### 【中国冷蔵倉庫協議会 小白委員】

先ず冷蔵倉庫の状況については、私どもの冷蔵倉庫は、 $-50^{\circ}\text{C}$ ～ $-60^{\circ}\text{C}$ から $+10^{\circ}\text{C}$ までの温度帯の商品を扱っている。全国の冷蔵倉庫の庫腹状況と同様、中国ブロックにおいても軒並み満庫状態である。とりわけ広島市内の倉庫は、逼迫している。このことは、BCP 対策と、運送のコンプライアンス遵守のために荷物を手元に置いておきたい。また、EPA の関税の引き下げ、荷動き等が背景にあると言われている。広島地区においては、大手冷凍食品メーカーの共配事業が 3 社から 4 社へと拡大して、入出庫ベースで高い伸び率になっている。また、冷凍食品業界にとどまらず、各メーカー・荷主主導で共配による物流の効率化が進められている。が、やはりメーカー、荷主の主導もしくは協力・連携がなければ物流効率化がなかなか進まないのが現状である。

それと、現場労働者不足の現状とそれへの対応については、労働力不足は冷蔵倉庫業においても深

刻である。冷蔵倉庫と言うと、寒い、労働環境が悪いとまずもって敬遠されている業種のようなものである。現在、日本冷蔵倉庫協会の総務委員会のほうで労働者問題の部会を立ち上げて、人手不足の実態とその対応策について検討を行っている。その中で、倉庫業は外国人の技能実習制度の対象業種になっていないので、その研修対象として認可の働きかけを行うことも検討されている。

### 【広島国際航空貨物運送協会 栗山委員】

国際航空貨物という縛りではなくて、業界の中で今困っていることで、広島市内のいわゆる宅配・集配に関わるところに駐車スペースがないため、駐車禁止対策ということで、ドライバー以外に横乗りをして、貨物の集配中に誰か人がいて貨物を動かすドライバー以外にも人を採用して行っている状況がある。

先般、8月の新聞では、宅配路上駐車解禁が都内で広がっていくというような記事が出ていた。これは、道路交通法の部分で、警察の管轄になると思うが、労働力不足とか生産性の向上とか働き方改革の部分では結構な重荷になっているところがある。広島市内のそのスペースは今でも取り合いになっているような状況なので、こういったところの緩和を何とかお願いできれば、業界としては非常に嬉しい。

あとは、これは今、特段の規制がある訳ではないが、貨客混載が色々なところで、自治体も含めて、民間のタクシーとかバス会社等で取り組まれているところがある。中国地方においても、人口の減少で、例えばバスとかタクシーの経営が非常に厳しくなっている一方で、荷物はあるわけであって、そういったところで貨客の混載について、トラックだけではなくて、ハイブリッド的な取り組みが今後必要になってくるのではないかと考えている。

### <意見交換：物流関係企業等>

#### 【マツダロジスティクス株式会社 植委員】

自動車メーカーのマツダの物流子会社ということになる。主要事業としては、主に港湾領域では、広島・山口でマツダの完成車の取り扱いとか自動車部品を中心としたコンテナヤードのオペレーション、広島・山口地区から阪神地区へのコンテナの内航フィーダー輸送を主に行っている。

広島港は、コンテナ取扱量が2014年で22万5000TEUから昨年度（2018年）には27万6000TEUということで、5年間で5万TEU、順調に増加している状況である。

海田地区に関しては、これらを受けて、コンテナ物流の増加に対して強化策を実施していただき、ヤードの路面補強工事とか、蔵置能力、オペレーション能力を大幅にアップし、更にガントリークレーンも1機増設していただいた。今後更に自動車部品の荷動きが活発化・活性化が予測される環境下で今後のスムーズな対応ができる環境を作っていただいたことに、関係者の皆様には、この場をお借りしてお礼を申し上げたい。

反面、特に臨港地区では背後地で慢性的な倉庫不足が顕著になっており、当社においても数十カ所の倉庫、小規模倉庫の分散拠点化になっており、広域化もして、コスト増とか人員不足の要因になっている。これらによって競争力も低下しているという状況である。

岸壁・ターミナルの整備もさることながら、今後広島港で集荷・創荷して物流を拡大していくためには、倉庫不足はやはり大きな課題になっている。今ちょうど長期構想の取り組みとして、出島地区

のコンテナターミナルの2期工事の中では、この点についてしっかり議論して、周辺環境を含めてよりよい港の整備を官民一体となってやっていきたい。

また、港湾領域においても労働者不足があり、国内の生産年齢人口が減少していることと、本船の大型化によって港湾荷役の波動性がさらに拡大しているということで、今後さらに労働力の確保が難しくなってくると思う。

広島港、三田尻中関港については、波動性の大きい完成車荷役があり、日々百数十人から200人近くの労働者が必要な状況で、現状で労働力不足が顕著になっており、関係会社と連携することや社内の地域間連携によって何とかしのいでいる状況である。

こういった環境下で、さらに若年層は労働力の確保が益々難しくなり、女性・シニア層の雇用の拡大に向けて働き方も改革が必要で、企業単体でいろいろと環境整備を行っている。

女性の活用については、例えば保育所を自社での設置や育児休暇制度の充実、外国人労働者の積極活用も行い、RPA化・ロボット化による難作業の改善などに取り組んでいる。

また、知名度が非常に低い領域なので、メーカー、船会社と連携して、完成車とかコンテナ荷役の見学会を定期的で開催し、学生の確保、また、将来の労働力になる小中学生に対して港湾運送事業のアピールをしている。

各協会でも同様の取り組みを行っているが、企業単独では限界があるため、官民、あとは協会が一体になって、今後こういった領域に労働力が確保できるような活動を一緒に進めていきたい。

#### 【中谷興運株式会社 中谷委員】

労働力不足ということを皆さん盛んに言われているが、我々も実際現場で仕事をしていて、特に昨年ぐらいからこれが非常に強まっているという感じがする。特に、今、働き方改革関連法が制定されて、複数の物流系会社において、時間外に対する管理がかなり厳しくなっていて、実際に祝日とか夜間の荷役がやりづらいと、それで「中谷興運のほうでちょっと助けてくれませんか」というような話も結構来ている。我々の正直な感想を言うと、これだけ人手が足りないと言っている中で、今、労働の残業時間の規制を強化しなさいというのは、相矛盾している。だから、民間の立場からすれば、省庁間連携をもうちょっとしっかりとって欲しいという気持ちがある。

特に、例えば医療従事者の方などは、来た患者は断れないという特殊性も考えて、規制の強化はされているわけだが、我々からすると、物流も経済の大動脈になるわけであって、当然ながら、我々が仕事を止めてしまったら世の中に物が回らないということになるわけであって、来た仕事は断れない。かなり深刻なこの状況は、我々物流の業界でもひしひしと感じられる。そういう中で、生産性を上げるということで、自動化とかAIという話も出ているが、これは正直、これから何年かかるかわからないような話である。

我々も、人を確保するために色々な施策を行い、あるいは高齢者とか女性の活用に取り組んでいる。それでも人が足りないと言っている現状があるので、例えば今、外国人技能実習生の受け入れをより拡大しましょうというような国策がある中で、なぜこれが我々の業界では余り幅広く認められないのかという議論もある。こういったところをもう少ししっかり中央のほうに伝えていかないと、これから地方の経済は回っていかないのではないかという危機感を覚えている。

### 【東ソー物流株式会社 原口委員】

我々の業界では、特に徳山下松の同業者の中では、顔を合わせるたびに「人が足りない」「人が足りない。どこか貸してくれないだろうか」という話ばかりである。港湾の業界については昔から、女性の方が港湾で働くという環境がなかった。今はクレーンオペや大型重機の運転手といったところに女性をどんどん活用していこうということで取り組んではいるが、「女性の更衣室がありますか」「女性専用トイレがありますか」「女性の休憩場所がありますか」と言ったときに、そういった場所は整っていないという現実がある。我々の倉庫、現場事務所も同様で、そういった整備に今から何年かかってやっていくのか、お金がどれだけかかるのかということも、切実な思いがある。

それから、働き方改革の関係で、今までは決まった要員の中で何とか時間外でこなせていた仕事の中々こなせなくなっている。「夜間の仕事をする人間を募集しよう」と言っても、最近の若い子はほとんどが、夜は仕事をしたくない、土日も出たくないといったところで離職していく。中途採用で募集してもそういった説明をすると我々の業界には入っていただけないというのが現実である。そういったところをどうやって整備していくのか。お金だけで片付く面ではないと思うので、その辺については、民間のほうも遠隔地から人を雇えるような体制をつくったりして、色々努力はしている。箱物、岸壁をつくるだけではなくて、行政の方の施策とか、そういったところに注力していただきたいと思っている。

### 【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 中筋委員】

政策提言（案）に関しては特に意見はないが、鉄道関係としては、昨年度、西日本豪雨でちょうど100日間不通となったため、国土強靱化については特に強くお願いしたい。提言書の中のあらゆるところで道路整備があるが、渋滞解消にもつながるので、そこも強くお願いしたい。

物流業界全般としては今、労務管理が非常に厳しくなっており、時間外労働によって次の日仕事ができないというような状況にもなっている。弊社は利用運送事業者と一緒に仕事をしないと成り立たない業界であるが、労働者不足はご多分に漏れず深刻である。利用運送事業者についても非常に不足しており、高齢化が進んでいると聞いている。弊社の現場では、駅の入替え要員や、機関車の乗務員等も不足してきている。今後女性の方々等の採用を進めたいが、国鉄から引き継いだ施設がまだまだ残っており、女性用のトイレがないとか、色々な問題がある。こういう施設への補助金があってもいいのではないかと思う。

採用については、私も高校を何校か回らせて貰ったが、地元志向が非常に強くなっている。決まった時間に出て決まった時間に帰る、自宅から通うことができるという希望する方が多くなっており、採用は非常に厳しくなっている。そういうことも一緒に考えていただければと思っている。

### 【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 吉田委員】

出席者名簿では物流関係団体というくくりの中に入っているが、金融機関に所属しており、製造業から非製造業まで幅広く投融資一体の金融サービスを行っている。政策提言（案）については、非常に多岐にわたって網羅的にまとめられており、このうち物流ネットワーク機能継続検討ワーキンググループについてコメントさせていただく。資料を拝見する中で感じたことは、昨年西日本豪雨被害を受け、人的被害、インフラの被害も大変大きく、物流ネットワークについてもさまざまな視点で取り

組むべき課題がこちらのワーキンググループの資料で整理されている。

例えば印象的な応急措置としては、国道 31 号の応急復旧は、経験のない災害の中、不休で、こちらにいる関係諸機関の取り組みによる御決断による対応があったと思っている。

また、見えなかった課題も浮き彫りになり、特に高速道路のリダンダンシー機能の確保は取り組むべき課題だと思う。こうした議論を踏まえ、政策提言（案）にも適切に反映されており、関係諸機関相互の密接な連携がやはり大切だと痛感した。昨年起こった西日本豪雨によって得た教訓を、政府への要望にまとめて、しっかりと届けていただきたいと思う。

最後に、このワーキンググループの設置、豪雨の被害を振り返ってこれまで見えてこなかったような課題をあぶり出す作業は、非常に意義深い。こうした要望を政府に伝えることによって、中国地域だけではなく、他地域への波及、そして国としての産業競争力の強化、こうしたところにつながっていくと思うので、この案どおりで進めていただきたい。

### ＜意見交換：地方公共団体等＞

#### 【鳥取県 廣田委員】

鳥取県については、政策提言（案）の資料-6②の山陰の「日本海側拠点港の機能充実」ということで、今回鳥取港もまぜていただいた。鳥取港に絞った形で説明すると、鳥取港の「山陰道の整備に合わせた港湾の利用促進」ということで、山陰道の鳥取市内部分、鳥取西道路が今年 5 月に開通した。鳥取県では交通が順次つながってきて、物流の形が非常に大きく変わってきている。

こういった中、鳥取港が位置している付近では、山陰道、鳥取自動車道、あとは京都・兵庫とつながる山陰近畿自動車道も順次、3 府県がつながってきた。新たに広がってきた圏域としては、兵庫県の北側、但馬地方も入ってきて、高速道路と連携した新たな物流の掘り起こしを今後も必死になって、物流効率化、生産性向上といった形で、連携を強化できるように、今、県の方でも取り組んでいる。

米子・境港間の高速道路が現在凍結状態になっているが、こちらが事業再開できるように、2 市 1 村で協力して早期事業化に向けて取り組んでいるところ。境港は特にインターチェンジまでの距離が非常に遠い港湾ということで、今盛り上がってきている境港が高速道路で早くつながるように、この政策提言の中で取り組んでいきたい。

#### 【島根県 石飛委員】

政策提言に関して、ハード整備の取り組みについて、浜田港では平成 29 年度に港湾計画を改訂しており、現在その浜田港の機能強化に向け港湾計画に位置づけられた施設の事業化に取り組んでいる。

物流については、浜田港の平成 30 年の国際定期コンテナ取扱貨物量は 2 年連続過去最高となっている。浜田港では 31 年 1 月にガントリークレーンを供用開始した。また、同じく 1 月からは韓国との定期コンテナ船が週 2 便化となって、コンテナの貨物需要が益々増加することを期待している。

今年度港湾計画に位置付けられた臨港道路福井-長浜線が事業化になった。浜田港の港湾活動の主な重要な福井地区と長浜地区が結ばれることにより、両地区の相乗効果、また、長浜地区が山陰道と直結している臨港道路 4 号線とアクセスでき、物流機能の強化が図られることを期待している。

港湾施設のメンテナンスの工夫と課題については、施設の適切な管理と計画的な更新・補修の取り組みが必要と思っている。工夫としては、特に荷役機械は毎年点検を行って、例えば運転時間、耐用

年数等を考慮して、部品の更新や補修など、年次計画を策定して、費用の平準化や故障への対応をしている。課題は、施設数が多く、費用や人員が課題だと思っている。

また、近隣他港及び他港の管理者との役割分担の検討状況は、現在具体的な検討はしていないが、今後どのようなことができるか考えているところ。

### 【岡山県 藤原委員】

まず、政策提言に関することとして、水島港は、国際バルク戦略港湾の大型船による連携輸送の実現ということで、機能充実を図るために、第1段階として、玉島ハーバーアイランド7号埠頭を来年春に供用するという目標で、国の御支援のもと、今まさに急ピッチで整備を進めている。穀物バルクの拠点港として更なる発展を目指すためには、航路等港湾施設の整備や効率的な運営体制の構築が必要となっている。

同じく水島港は、コンテナ貨物輸送の強化にも従来より力を入れており、貨物の取扱量はおかげさまで過去最高を記録している。

更に今後も増加が予想されるので、コンテナ関係の港湾機能の強化も欠かせないと思っている。これら港湾機能の強化については、関係者の皆様方の御支援、御協力を賜りながら、ハード・ソフト両面の施策に取り組んでいきたい。

それから、施設の老朽化については、岡山県でも非常に課題となっており、多くの施設で供用後相当年数が経過している。利用制限等が懸念されるので、これに対処するための定期的な点検と点検に基づく補修サイクルを定めていこうと、維持管理計画を策定している。

予算確保は、非常に限られた財源の中厳しいが、優先順位をつけて、必要性の高いものから補修に取りかかるとか、長寿命化を図っていく必要があると考えている。

それから、他港との役割分担については、岡山県でも具体的な検討を行っているということはないが、昨年7月豪雨でJR貨物が岡山・北九州間を海上輸送でコンテナ輸送を行った際に、岸壁利用者等の調整が必要だということを改めて認識した。こういった意味でも、他港も含めて、関係機関の連携は重要と考えているので、当チームの検討を踏まえつつ、本県でも取り組んでいきたい。

### 【広島県 山本委員】

私からは、広島県の取り組み状況について御紹介させていただく。まず、広島県は、自動車・鉄鋼を初めとする国内有数の大手メーカーから伝統的な地場産業まで多種多様な集積しており、製造品出荷額は中四国・九州地方で最大の工業県である。これら企業の経済活動を支えるということで、産業競争力強化のために、物流の効率化や拠点機能の充実を図っていきたくと考えている。

まず、最近の取り組みとして、今年の3月、20年ぶりに広島港の港湾計画を改訂した。この港湾計画の改訂に先立ち広島港の長期構想を昨年9月に策定し、おおむね30年先の広島港のあり方、ビジョンを取りまとめさせていただいた。この長期構想に基づき港湾計画の改訂を実施し、その中では物流・産業面、人流・賑わい面、安全・安心面、この三つの視点から計画の改訂をしたところ。この計画の中で、物流・産業面は、資料-6③に概略を記載している。

その中で一番中心となっているのが広島港出島地区で、地域産業の持続的発展、アジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点として、広島港出島地区の国際コンテナターミナル、それから背後



地において外貿コンテナ機能の強化を図ることとしている。こちらの地区は、広島港背後地域において倉庫の需要、物流施設の需要が非常に逼迫しているということは、重々承知しており、現在背後の埋立地を、県のほうでも埋め立てさせていただいている。

それから、出島の2期地区の早期事業化についてももしっかり取り組んでいく必要があると思っているので、引き続き御指導をお願いしたい。

海田地区についても、コンテナ機能の強化ということで、岸壁整備や荷役整備の増設を行っている。

福山港については、船舶の大型化、貨物の効率的な輸送を図るということで、昨年度から直轄事業で埠頭再編事業を進めていただいているので、よろしくをお願いしたい。

また、資料中にはない尾道糸崎港も、こちらは西日本有数の原木取扱量を持つ港ということで、地域の基幹産業を支える物流・交流拠点となるように、港湾機能の強化を引き続き目指してまいりたい。

ソフト施策については、広島港、福山港のコンテナ利用促進策として、港湾振興協会、港湾管理センターと連携して、新規利用される荷主、それから荷主に対して御提案をされたフォワードの方に対しての補助制度、また、県内港で新たに航路を開設しようとする船会社様等に対して助成制度を設けている。こういったものを通じてさらなる利用促進に努めていきたいと考えている。

最後に、港湾施設のメンテナンスの工夫、課題という点で、私ども広島県では施設点検をおおむね5年ごとに実施しており、この結果をもとにメンテナンス費用の平準化を図るということで進めている。ただ、一方で、計画どおり進めるのも非常に難しいところがあり、特にガントリークレーンなどの電気機械設備のメンテナンスについては、メーカーによる簡易点検は毎年実施しているものの、突発的な不具合等があり、こういったものについては単年のメンテナンス費用が非常に多額になっている中で、県費による手当てもいろいろ工夫しながら進めさせていただいているという課題がある。

最後に、今回の部会での議論を参考として、引き続き皆様方と情報交換させていただきながら、広島県の港がよりよい港になるように取り組んでまいりたい。

### 【山口県 片山委員】

私からは、政策提言に関わる山口県の取り組み状況ということで御説明させていただく。山口県は瀬戸内側に石油コンビナート等の企業が沢山立地しており、県政の総合計画「やまぐち維新プラン」の中で「産業維新」「大交流維新」「生活維新」という三つの維新に取り組んでおり、このうちの「産業維新」ということで、「活力みなぎる山口県」を実現するためにはやはり産業力の強化が必要だ、産業力を強化するためには基礎素材型産業の輸送コストを削減することで企業の国際競争力を高めようと、資料-6③の国際バルク戦略港湾（石炭部門）に取り組んでいる。

効率的な施設整備、そして連携というのがキーワードとなっており、全てのところで岸壁を整備したのでは、費用もかかるし、時間も掛かるため、これのスピードを上げて効率的に輸送するというところで、ファーストポートのほうにケーブルサイズを入れて、減載した上でセカンドポートに入れようという形で施設整備を進めるとともに、企業のほうで連携して企業共同輸送の取り組みを進めるために港湾運営会社等を作り、この連携強化に現在努めている。災害時のほうでもお話があったが、施設整備終わっても、急に連携して共同輸送を強化することは、すぐには中々できないので、現時点から少しずつでも企業のほうで連携して、共同輸送を行い、課題の抽出等をしていただいた中で、本格運用に向けて準備を進めている。

県としては、こういった瀬戸内産業の強化ということで重点施策として引き続き進めていきたいと思っているので、引き続き皆様の御支援、御協力を賜りたい。

## 【呉市 松原委員】

呉市に関する事項として、資料-6②安芸地区の、主なハード施策の 4-(1)物流におけるリダンダンシーの確保について、広島呉道路（坂北インターチェンジから呉インターチェンジ間）の4車線化事業の整備促進を項目に挙げさせていただいた。昨年7月の豪雨災害では84日間にわたって通行不能になり、物流・人流に深刻な影響が発生した。このため、防災・減災、国土強靱化のための緊急対策として、今年3月に新規事業として採択されたため、この整備促進に向けてお願いしたい。

次に、主なソフト施策の 2-(2)多様な関係者の連携による物流効率化について、「人流と物流の調和に向けた検討」として、クルーズ船寄港に伴う物流環境に関する呉港の取り組み状況を説明させていただく。呉港ではこれまで、荷役頻度の高い川原石南のマイナス10m岸壁に港運事業者と調整をしながらクルーズ船を受け入れたものの、荷役環境やクルーズ船の受け入れに支障を来した苦い経験がある。このため、港運事業者の意見を踏まえ、今後クルーズ船は荷役頻度の低い川原石西のマイナス7.5m岸壁のみで受け入れ方針とするとともに、必要な防舷材、係船柱、フェンス等の基盤整備について行っていきたいと考えている。なお、5万トン以上のクラスについては、広島港と連携しながら、広島港に寄港する客船のオプションルツアールで呉市中心部への周遊を検討することとしており、こういった連携を図りながら、物流事業者の負担にならないような方向で調整していきたいと考えている。

次に、長距離陸上輸送貨物のモーダルシフトについて、呉港では、今後更なる長距離ドライバー不足などが想定される物流環境やドライバーの労働環境の改善、つまり、長距離ドライバーではなくて近隣の運送であればその日に家に帰って寝られるとか、そういったドライバーの労働環境の改善を踏まえて、関東地方と中国地方を連絡する RORO 船による内航定期航路を阿賀マリノ埠頭へ誘致することを検討している。今後、これに伴い、岸壁の延伸や埠頭用地の拡充についても検討を行っていききたいと考えている。

この取り組みは、各地域共通の 4-(3)「企業生産活動を支える輸送手段の多様化」にも関連する。呉市では、昨年の豪雨災害時の教訓から、最大規模の災害となる南海トラフ巨大地震を想定し、海路と耐震強化岸壁の活用による物流網のリダンダンシー機能の強化を検討する必要があると考えている。

また、呉港の内航シャーシ貨物以外のその他の物流に関する基本方針を説明させていただく。バルク貨物についてはこれまでどおり内貿・外貿ともに重量系の貨物を中心に取り扱いを行っていく。外貿コンテナ貨物は、アジア方面は広島港での取り扱いを基本とし、港湾管理者として呉港は新たな設備投資やポートセールスを行う予定はない。また、欧米方面については、ハブ港への呉港を活用したフィーダー便の可能性について、研究はしていきたいと考えている。

いずれにしても、物流に関しては、近隣港の港湾管理者である広島県を始め、関係事業者と連携・調整しながら検討していききたいと考えている。

## 【境港管理組合 浦瀧委員】

私からは、政策提言の中の資料-6②に今回新たに明記した内航 RORO 船の定期化の取り組み状況について、まず報告させていただく。境港では、内航 RORO 船の定期航路化を目指し、平成27年に産学金官で構成した境港流通プラットフォーム協議会を立ち上げており、これの実施事業として、主に近海郵船の敦賀港から苫小牧港の定期航路を延伸する形で、これまでトライアルを実施してきた。この

4月には、同じ近海郵船が敦賀港から博多港を結ぶ RORO 船の定期航路を開設し、7月からは2隻体制に増強されて、現在のところデイリー運航（毎日運航）を始めているという状況の変化があった。今年度はこの九州航路の途中寄港を目指してトライアルを実施する予定。

先ほど「9月」という説明があったが、ちょっと遅れており、今は、11月頃の予定で調整している。なお、これまでの苫小牧への輸送については、敦賀で一旦積みかえるトランシップでの輸送を考えている。

内航 RORO 船の定期化について、昨年7月の西日本豪雨以降、リダンダンシーの観点からも、重要性は山陰地方でも改めて認識されている。特に日本海側の海上輸送網の整備について、山陰側はミッシングリンクになっており、輸送拠点を設けることは喫緊の課題であると感じている。

このような背景を受けて、今年1月には、境港の背後にある荷主企業、物流企業を含む民間と境港管理組合が連携して、境港内航 RORO 開設推進協議会を設立した。先月の8日には寄港提案書を船主に提出し、一丸となって定期化の働きかけを行っている。

次に、境港の埠頭再編改良事業の整備進捗状況について説明させていただく。竹内南地区貨客船ターミナルは、来年の春供用予定である。現在国土交通省で岸壁の工事を、私ども管理組合では背後の旅客上屋、埠頭用地の工事を鋭意実施している。旅客上屋は現在概ねできており、あと、設備を入れて試験運転をすれば完成という状況で、10月末には一足早く完成する。

次に、港湾施設のメンテナンスの目標と課題についてであるが、私どもも維持管理に関する費用はなかなか確保できない状況で、必要などころから細々と補修を行っている。また、4.5m以深の岸壁と言うと46バースを管理しており、点検となると単独費での予算対応となり、単独費が非常に厳しい中、必ずしも5年に1回の点検ができていないのが実情である。また、橋長が1.4km、海面高さ33mという非常に大きな江島大橋も管理しており、これが供用から15年経過した現在でも、点検費用の面から、近接目視による点検ができていない。ただ、このまま放っておく訳にはいかないので、これを打開するために、ドローンを使った点検等、コスト削減につながるような効率的な点検手法をこれから検討していく予定にしている。

### <有識者のコメント>

【広島大学大学院：塚井先生】

物流ネットワーク機能継続検討ワーキングに関わって、今回の提言の内容を見ると、災害時に備える取り組みは、整理が非常に難しいと改めて感じた。4-(1)と4-(3)に記載されている内容の違いを読み取ることは難しく、結局同じことが言われている。それだけ、災害時に備えるというのは、結局、同じところに帰ってきてしまう印象を受ける。

このワーキングの検討が始まるときにも感じたのは、災害に備えるということは、過去の教訓を一つの突破口にして、今までと違う物流体制をどうやって作るのか、制度設計を見直すことも当然含まれ、特に工学的には、技術をどうやって入れていくのかに尽きると思う。

対策は沢山あるが、何かを試さないと、同じやり方をしていけば、再び同じようなことが繰り返されてしまう。

去年から色々な所で災害があり、先日も九州での発災や今回の関東での混乱等が起こっている。次の災害にうまく備えることは、今までと違うことをどうやって試すのかに尽きる。この提言書の中で ICT に対して、いま一度、総合的に物流を効率化する、特に発災時の混乱したときにも強い物流をつくる ICT をどうやって入れていくのかということが、もう一つの大きな切り口となる。

全体として、ICTの話は全てに共通して底流に潜在化していると、この提言書では読める。表立って書かれているのは、実は4ではなくて、3のところに取り上げられている内容だけ。しかし、項目で見えていくと、3の人材不足、労働力不足のところのICTの話は、結局、全部に共通するところになっている。来年以降の活動の方向性として、ICTの比重はもっと大きくてもよい。それが切り口になって、災害に備えることになり、物流全体が効率化され、互いの連携を高めることになる。あるいはそういった取り組みがもっと進んでいくことで、この地区がどんどん強くなっていく。

### 【岡山大学大学院 津守先生】

四つの柱を立てて、本日は特に追加的に、災害対応の話をピックアップした形でお話しさせていただいた。災害対応を強化するということは当然必要だが、同時に、日常的に言うと、やはり人手不足が非常に深刻になっているということがはっきりわかった。

ただ、その人手不足問題への対応には、アプローチがいっぱいある中で、どれを選ぶかによって、かなりバッティングする面がある。制度的にも解決しなければいけない問題がたくさんある。もちろん外国人実習生を入れるというのも一つの手だが、これもまた制度的に解決しなければいけない点がある。自動化、デジタル化を使って解決するというのもあり、これまた制度的な問題が当然ある。

一方で、働き方改革関連法によって、労働力不足問題はより深刻化しているという現実もある。これにどう対応するのかということも考えていかなければいけない。と同時に、物流業界という、一般の人から見ると見えにくい業界をどううまくPRしていくのかということも当然考えなければいけない。

今、皆さんがお話した問題は、そういった色々なやり方があることを、とりあえずここ中国地方の業界の中でまず議論していただきたい。ただ、個々の事業者が「こうだ」「ああだ」というふうに思っても前に進まない。中国地方の業界団体でどうするのか決めましょうという形でぜひ議論していただき、その上で全国の中央団体でも議論してもらいたい。そうしないと法的に対応することは無理だと思う。是非、まずは業界団体単位での議論と対応を進めていただきたいと思う。

一方、行政のほうは、外国人を入れるとか入れないとか、デジタル化を進めるとか進めないとか、あるいは働き方改革関連法を緩和するとかしないとかというのは行政のほうでやらなければいけないことなので、その点は、業界団体のほうから「こうしないと困る」「こうして欲しい」という具体的な要請があった場合には、真摯に対応していただきたい。それによって、技術的な問題、技術をベースにした解決策は具体化していくはずである。この点は、これだけの皆さんが揃っている中で、ぜひ認識を共有して、対応のパッケージを官民で作っていただきたいと思う。

と同時に、そういう中で、あれもこれもはできないので、今後考えなければいけないのは、施設をどう効率的に維持管理していくのかというのは行政側に当然ある。場合によっては、ダウンサイジングを含めた形で、近隣の他の自治体と連携して役割分担、機能分担を図っていくことも考えていただかなければいけないと思う。その際には事業者と、「このバースを無くすけど、いいですか」という話は当然あらかじめ必要になってくるので、官民での連携体制を事前に作っておいていただきたい。