

中国地方国際物流戦略チーム第20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】

今年の20歳人口と出生数を考えた時に、将来の労働力は27%くらい減少すると言われている。その中で新しい時代の物流を担う人材をいかに確保するののかというのは、私ども海事という分野の中では共通項も多い課題である。しかし、船員を養成するロジックと陸上労働者を養成していくロジックが、全くプロセスが違うこともあり、全く同じ土俵での議論がしにくいと思うのが正直なところである。私どもが今、主に新しい労働者である新しい船員をどう確保していくののかというのは、まず、将来の職業選択の中に船員というのをいかに加えていただけるのかが重要である。そういう職業もあるのだよということを一生懸命、特に若年層に伝えていくということを私共は中心的に進めている。

【中国地方港運協会 三原委員】

港運協会のコロナによる影響について、現状を少しお話しさせていただく。管内には11港湾あり、コロナによってかなりダメージを受けており、貨物の取り扱い実績がかなり減少している。その中で特に自動車関係、鉄鋼関係の取り扱いのウエイトの高い港湾が影響を受けている。中国運輸局が発表している統計である船舶積卸実績では、令和2年4月から6月の3か月間の実績と1年前の4月から6月の3か月間の実績を比較してみると管内全体では前年比78%となっている。大体2割強の減となっている。中でも広島港が49%、三田尻中関港が31%、呉港が64%と落ち込んでいる。先ほど申し上げたように自動車関係、鉄鋼関係のウエイトの高い港湾への影響が大きい。他の港湾については、概ね80~105%の実績となっている。

このような状況の中で、港湾管理者の広島県さん及び呉市さんによる港湾施設使用料の減免措置には、会員の事業者さんから大変に助かっているという感謝の言葉を聞いている。この場を借りて広島県及び呉市の関係者の皆様へ心から御礼を申し上げる。また、港湾施設の減免措置の延長や他の港湾への拡大をお願いしたい。広島県さんは減免措置の延長を決めているということで重ねてお礼を申し上げる。

政策提言の案については、特に異論は無く原案通りで良いと思っている。人材不足、人材確保の関係では、港湾運送事業というのは労働者数と同時に船舶からの積み下ろしの荷役

機械の能力というのが非常に影響しており、荷役機械の能力と労働者数を合わせたものがその港の貨物の積み下ろし能力と考えることもできる。労働者の数が減少していけば当然、港における貨物の積み下ろし能力も必然的に下がってくると思う。一方、物流コストを抑えるために荷主や船社は運航船舶の大型化を図っている。従って、港湾における貨物積み下ろし量のピーク量が増加するということになる。この状況に対応するためには、労働者の確保、人材の確保、荷役機械の更新や増設により、港全体の能力を維持あるいは高めるようなことも必要になるのではないかなと考えている。

【神戸通関業会 大野委員】

今回提示いただいた、政策提言の案に関しては、特にこの内容で良いと思う。提言趣旨の中で、新型コロナに関する様々な課題というのが示されており、その中にサプライチェーンの混乱というものが一つの課題として挙げられている。我々、通関業会の課題の情報共有ということで、我々の取り組みと課題意識について述べさせていただく。

我々の仕事は、国際物流に関する輸出入の通関手続きを行うものであり、この手続きを遅滞なく処理するのが我々の使命であるが、今回のコロナの関係で行動の抑制の話があった。なおかつ政府側の方からもテレワーク、在宅勤務の推奨があり、我々業会もそれについても取り組んでいこうとした。しかし、通関業を自宅でする場合は企業の経営者判断だけでできる訳ではなくて、通関業法という法律に基づいて一定の要件を満たしているということを税関側の方に示して、開始の許可をもらう必要がある。このプロセスが大変なため、我々事務局側で「通関業者のための在宅勤務ガイドライン」を作成した。当業会のHPでもそれを情報共有し、税関に対する手続きの時に皆様に利用いただいたということで、とても好評を得た状況である。結果として、私どもの母体である神戸港では各店社様の45%が在宅勤務を実施している。ところが管内の中国地方（山口県を除く）4県では13%にとどまっており、その原因についてアンケート調査を実施した。共通事項としては、自宅で使用するOA機器を購入しようとしても大学生等の購入需要の高まりの影響を受け、在庫不足となり納品が間に合わないため実施できない、そもそも従業員のパソコンスキルとか自宅での勤務効率を維持するための環境づくりに問題があるということであった。その他、もっと重要なのが情報セキュリティー、文書管理の面においてなかなか社内体制が出来上がっていない、実際仕事を進めて行くうえで取引先とのコミュニケーションが自宅からだとなかなか上手くつながらない、そういった問題もあった。地方の特徴的な話としては、多くの中小企業の方がおり、そもそも中小企業では通関業務をやっているだけではなくて多角的な業務をやっているので、働き方として、在宅勤務という選択肢はありませんという回答もあった。

これを踏まえて、今後の我が通関業会の取り組みとして2点述べさせていただく。まず、アンケートの結果を踏まえ、今後ポストコロナ社会における在宅勤務のあり方に関して、環

境づくり、もしくは組織の規模感に見合った在宅勤務はどうあるべきなのかということを検討していくということが1点目である。

昨今様々な報道があったが、特に気になったのが日本の生産性がG7諸国の中で最下位であったこと。世界でも28位ということで非常にレベルの低い結果となっている。そういった中で税関から発表されたのが「スマート税関構想2020」ということで、近未来の10年、20年先の税関手続きをどうしていくのかということである。ポイントは一層のデジタル化ということがあるが、その中で税関における審査・検査のあり方の検討など中長期ビジョンが政策の中に述べられている。これらを踏まえ、2点目として、通関業会においても我々を取り巻く環境は今後大きく変わっていくため、生産性向上のために将来を見据えた通関業務全般のあり方について、具体的には、関連業界間のネットワークを今後どのように構築していくのか、また、ペーパーレス化を更に推進していくにはどうすべきか検討していく。

これらの取組によって、多様な働き方、仕事の仕方が実現できるとともに、企業のBCP対策においても有効になると考えている。

【門司通関業会 児玉委員】

テレワークに関して、昨年のこの会議では、人材育成のために子育て中の女性等を活用するため、テレワークの制度を税関の方にも導入していくので、これにどう対応するのかという発言をさせてもらった。しかし、コロナの感染拡大によってテレワークが一気に加速した。これは昨年度と目的が違っており、業務を継続するために密の状況を避けて感染を防ごうということ、また、会社の全体的な感染を防止するために作業場を分けるということが主な目的になっている。今後もテレワークが進むため、それにより生じてくる様々な課題をどう整理して対応してかが今後の課題だと思っている。一方、物流全体では、テレワーク化については非常に遅れている分野に見られている。確かに物流は現場があるため、なかなかテレワークになじまないところはある。また、今回提言のコロナ対策の中でも、どうするのか、ということが概括的にしか記載されていないため、細かいそれぞれの分野で何ができるのかを早急に検討しなければいけないと思っている。

【中国トラック協会 岩本委員】

政策提言案については特段の意見は無い。政策提言にある、4番目の大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築の項目に関連して、私どもの上部団体である全日本トラック協会が、大規模災害時における災害物流専門家育成という取組をしているので、紹介をさせていただく。

過去の災害において、支援物資の供給に関わる物流というものが円滑に機能せず、結果として末端避難所等にいる被災者の皆様に必要な物資が届かないという事態が度々発生している。その対応策として、物流事業者等に物流に関連するノウハウを持つスタッフ、これを物流専門家という呼び方をしているが、物流の専門家が自治体の災害対策本部及び物資拠点到に派遣をされ助言・支援を行った結果、支援物資物流の円滑化が図られている。特に東日本大震災以降は、この物流専門家の協力を得ることの重要性が自治体等により強く認識をされている。私どもトラック協会と自治体との協定においても、この物流専門家の派遣に関する条項が盛り込まれていることが他県においても多くなっている。ただし、物流専門家に求められる能力や、自治体との役割分担等のあり方等について、未だに明確になっていないという実情がある。このため、改めてこれまでの知識・ノウハウを整理し、将来的な災害において支援物資、物流の円滑化に貢献できる物流専門家の育成に役立てることを目的として、トラック協会職員、及び会員事業者、そして希望があれば自治体職員を含めた物流専門家育成研修を行っていくこととしており、そのための研修プログラム、研修テキストの作成を進めている。今後、全日本トラック協会から全国 47 都道府県に通達を行ったうえで研修を開始していくこととなる。自治体との連携、役割分担等を明確にするということと、今後の災害時の対応に幅広く適応できる人材を育成するという取り組みを紹介させていただいた。

【中国地方倉庫協会連合会 寸田委員】

まず初めに、政策提言案については特に意見は無い。これで良いと思う。

倉庫業の関係について、コロナウイルスの影響は資料の 5 などに書いてある通り、今まで経験したことのないようなものであり、影響は非常にあった。ただ観光業、飲食業や宿泊業に比べるとそこまでではない。しかし、扱う貨物によって、影響が非常に変わっている。例えば自動車関係の荷物を保管する倉庫については、今年の 2 月くらいからパタッと動きが止まった。動き出したのは 8 月 9 月あたりからという状況になっている。また、非常にピンポイントだが、例えば業務用のビールを扱っている倉庫については、今年はコロナの影響、そして熱くなるのが非常に遅かったため、業務用の生樽が全く動いていない状況である。

テレワークの話があったが、倉庫業は元々馴染まない部分が多い。一部大手の管理部門の方とか、営業の一部の方はテレワークをしているが、倉庫業に関しては実際に倉庫の中で作業をしなければいけないため、全くテレワークはなじまない。また、コロナ対策でマスク着用に関しても構内作業は厳しいため、マスクをつけて作業するのは難しい状況である。なくて良い、又は各個人の判断にまかせているのが実態である。

それと、人材確保・育成について、ここ数年高校の就職担当教諭、あるいは専門学校就職部の職員の方を、実際に営業している倉庫にお招きして、倉庫で勤務するということはこ

うということですよ、という PR をしている。しかし、今年 6 月に予定していた倉庫の見学会はコロナの影響でやむを得ず中止になっている。それと、研修関係について、いろんな研修を毎年やっているが、今年に関してはコロナの影響で非常に開催が難しい状況になっている。パソコン研修を前期後期とやっているが、前期についてはコロナの関係で中止、後期については、初めての取り組みで web を活用したパソコン研修を予定している。これについては、パソコンがひとり 2 台いる、web で大丈夫か、などの意見があり、今の応募状況は芳しくない。

【中国冷蔵倉庫協議会 小白委員】

私どもの冷蔵倉庫については、-50~-60 度から+10 度までの温度帯の商品を扱っている。冷蔵倉庫の現状をお話しさせていただく。

在庫量は、昨年の高水準を上回ってほぼ満庫状態で、ここ 10 年、食材、食品の輸入の増加、容積を要する加工食品の増加を背景に、冷蔵倉庫の在庫量は増加していたが、貿易協定による関税低下で食肉輸入が増えたところにコロナで外食需要が激減して、荷物が滞留しているという状況である。荷動きが悪く、物が出て行かず、荷物が滞留し、倉庫がパンパンという状況にあり、広島県もほぼ満庫状態である。港湾の近くに倉庫用地を確保していただきたい。

政策提言については、異論は無い。港湾に関する施策は着々と進展していると思うが、物流効率化のところではやはりメーカー等の荷主の主導、協力がなければなかなか進まないのが現状であり、そこが課題と考えている。

また、人材確保についても、各社がそれぞれ動いているものの、苦勞しているのが現状である。このあたりが、冷蔵庫業者の課題と考えている。

少し話が変わるが、会員企業さんからは、他港と比較して内航海上運賃や広島港よりのドレージ料金が高いため見直しを図っていただきたい、という声も出ている。

【広島国際航空貨物運送協会 栗山委員】

まず、最初にコロナ禍における国際航空貨物の状況、特に輸出について説明する。旅客が非常に制限されている関係で、国際関係の旅客便は大幅減になっている。このため、輸出貨物については、一部貨物便が飛んでいるところを利用したり、旅客のスペースを使って貨物を運んだりという形で何とかやりくりをしている。それでも月間 7 万トンの貨物の輸出があり、中国はじめ経済が回復基調になるなかで、非常にスペースが取りづらく、緊急貨物の輸送が非常に困難になっている。それから航空運賃も非常に高騰しており、航空貨物市場と

しては厳しいマーケットになっている。

アフターコロナ・ポストコロナという意味では、2点ほどある。やはり従来からの課題であるが、ワイドボディー機が広島空港発で飛んでいない。現状、広島空港から航空貨物として輸出するには非常に微々たるスペースしかない。東南アジアを中心にワイドボディー機を飛ばして、コンテナで運べるようなスペースがあれば、もっと広島県産のブランドのものを東南アジアへ輸出等できるし、コスト面からも加速できる。これは様々な問題があるため簡単にいかないのは重々承知しているが、引き続きあきらめず検討していただきたいというのが一つ。

もう一つはBCPです。台風・地震等、全国どこで災害が起こってもおかしくない状況である。広島空港は関西・九州の真ん中にあり、BCP対策として関空、福岡空港、北九州空港などのメイン空港のバックアップ空港になる方法はないだろうかと考えている。極論から言うと、非現実的かもしれないが、関空とか九州が被災にあった時に広島空港から飛行機を飛ばすというもの。または、道路網の寸断とか、内航船に支障が生じた時で、緊急の貨物を飛ばさなければいけない場合、広島空港から羽田、成田など国内線のワイドボディー機で貨物をつないで輸出していくとか、そんなフレキシブルな対応が取れるような空港の機能の充実を考えていきたい。

<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】

当社は自動車メーカーのマツダの物流子会社となる。当社の主要事業としては港湾領域では広島、山口でマツダ車の完成自動車の外航船・内航船の本船荷役、船舶輸送、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であるとか、広島・山口地区から阪神地区へのコンテナ内航フィーダー船、こういった事業をしている。

直近の事業環境としては、新型コロナウイルスの影響によって世界規模で経済の停止、自動車需要の激減、広島・防府でも自動車工場が4月以降大幅な生産調整を実施している。生産稼働停止、工場の稼働停止に伴い、自動車産業のサプライチェーンにも甚大な影響を与え、陸海空、国内海外とすべての領域で物流が激減して物流が停滞している。裾野が広いだけに自動車産業に関わる部品サプライヤーとか鉄鋼素材メーカー等の事業環境にも非常に大きな影響を及ぼしている。7月以降、徐々に海外を中心に需要は回復基調にあり、工場の生産も回復基調にあるが、今後も第2波、第3波に向けて予断を許さない、先が読めないという状況にある。

広島港の状況については、4月－8月に関しては完成車が前年比50%減、コンテナについては自動車部品を取り扱う海田地区が60%減、出島地区が20%減と、広島港全体でもコンテナ物流が40%ほど減少している。全国平均と比べても減少幅が非常に大きいため、我々

港湾運送事業者の環境も非常に厳しいという状況で、山口県の防府地区においても同様の状況である。

また、港湾作業の労働環境については、本船荷役時のマスクの着用の義務化とか、ソーシャルディスタンスの確保といったところで作業環境は非常に悪化しており、作業効率も非常に低下している。外国人船員との接触ということもあり、その辺りのコロナの感染対策とか、夏場には熱中症リスクの対応とか、これまでにない対応を色々余儀なくされており、事業者に対する負荷が非常に高まっている。今後、第2波、第3波の発生リスクがあると思うので、事業継続リスクを想定して、冬に向けて対応を検討している。こういった環境下で、企業単体で難局をしのぐのは、非常に限界があるが、広島県さんが行政主導で様々な新型コロナで苦戦する港湾事業者への補助事業などしていただき、非常にありがたいと考えている。この場をお借りして関係者様に御礼を申し上げる。

広島港のコロナ前の状況としては、5年前と比べ物量が20%程度増えており、コンテナ貨物取扱個数28万TEU弱という状況である。課題としては、これまでも申し上げてきたが、港湾施設の老朽化、集荷、創荷、港湾労働者の不足の解消、そういったところが喫緊の課題になる。また、昨年広島県さんで改定された広島港の港湾計画に基づいた広島港のあり方ビジョンをベースに官民で活動が続いているという状況である。出島港については今、埋め立てを着々と進めており能力不足の解消とサービス性の向上と競争力の強化を進めている。海田地区についてもヤードの路面補強であるとか、ガントリーの能力増強であるとか、そういったところを計画的に整備していただいている。

3つ目の課題として港湾領域の労働者不足である。港湾領域のため波動性が大きく、また現場作業ということで、なかなか対策が難しい。間接領域については、若年層の労働力確保が益々厳しくなっており、女性、シニアの雇用の拡大に向けての改革ということで、社内で保育所を作るとか、育児休暇制度の充実、業種によっては外国人労働者の積極活用を進めている。災害対応も含めてデジタル化ということで、働き方改革、リモート、在宅ワーク、そういったところを積極的に進めていたが、港湾関係の現場といったところはなかなか難しい。このため、部分的にロボットを入れるとか、RPAを入れるとか、自動化を進めて行くことで、労働負荷や重筋作業などの解消をしていこうと考えている。また、非常に知名度の低い領域であるので、メーカーさんであるとか船会社さんと連携をして、次世代の港湾労働に従事してくださる方への宣伝していきたい。最近では完成車荷役とかコンテナ船をテレビ番組などで取り扱う機会も増えており、そのようなツールも利用し、官民が一体となって広報活動を進めていただきたい。

【中谷興運株式会社 中谷委員】

弊社の港湾運送事業に関しては、コンテナ荷役、自動車荷役、鉄鋼製品の積み込み等の作

業をさせていただいている。

水島港の状況はマツダロジスティクスさんからご報告があったように、似たような状況であるため、私からは、提言にもある労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進に絡んで、我々港湾における労働力不足の問題、その解決のための生産性向上及び現在課題になっている働き方改革について、ご意見を申し上げたい。

昨年この部会に参加させていただいて同じようなことを申し上げているが、私も働き方改革の意義というものはよく理解しているつもりではあるが、残念ながらコアな現場でそれを進めるには色んな障壁がある。例えば、派遣労働者を簡単に使えないとか、外航船労働者も簡単に使えないとか、船は24時間時期を選ばずに入ってくるとか。特にコンテナ船は定時性が非常に大事であるため、しっかりと対応をしないといけない。我々も努力している。皆さん、各業界そうだと思うが、なかなか人材を増やしていく中で、働き方改革のリミットだけ与えられて、これをしっかり守りなさいと言われても理想と現実はある。去年も同じこと申し上げたが、ぜひ国交省の皆様には我々現場の実情も聞いていただいて、各省庁としっかりと意見調整をし、あるべき働き方改革の備え方について、ぜひ取り組んで欲しい。

生産性を向上させることについて、水島港のコンテナ荷役に関して話をさせていただく。水島港で私が30年近く前に本格的に事業に取り組みだした頃は、将来的には年間10万TEUくらいの輸出中心の港になると想定していたが、今は皆様のご支援もあり16万TEUくらいの規模になっており、輸入の割合も6割、7割くらいになっている。そうなってくると、現在のキャリア方式からテナ方式に切り替えた方が良い事業環境になっている。今、コンテナヤードではコンテナがあふれかえって置き場にも困っている。そのやりくりだけでも非常に時間がかかって、大変生産性が悪いという問題があるので、わたくしどもも県に対して、テナ方式への切り替えをぜひ検討していただきたいとお願いしている。しかし、これをやるには地方公共団体の予算だけでは、とても追いつかない部分もあるかと思うので、是非、実用現場を見た上で、国からのご支援をいただきたいと考えている。

【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 中筋委員】

政策提言案について、異論は無い。

台風、雨、ひと昔前に比べると非常に強力に、強大になってきている。道路に関して、新たなバイパス等の建設も進めていただきたいが、既存のネットワークの強靱化を強く訴えかけていただきたい。また、災害は避けられないため、平成30年の西日本豪雨の時も自治体等速やかに対応していただいたが、災害時の許認可については、速やかに許可等をいただきたい。

コロナに関して当社の状況は、6月を底にして、だんだん戻りつつある状況である。品目では、資料にある通り、自動車に関係する自動車部品、バンパーなどに関係する樹脂、タ

イヤに関係するゴム等々の影響が非常に大きい。また、これも資料に載っているが、食品関係、特に飲料ですが、地元のスーパーでは非常に好調という話もあるが、法人向け、また自動販売機で売っているジュース等々は外出自粛の影響が大きく出ており、5、6月は非常に悪い状況であった。

また、働き方改革、コロナに関して、我々の現場については在宅勤務ができない状況である。コロナ対策としては、駅構内に入る人を必要な人に制限をしたり、取材等々を遠慮したりといったことを実施している。非現業については、2月ごろからモバイルパソコンを導入しており、web会議も活用し、在宅勤務を行っている。

【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 星委員】

出席者名簿の中では物流関係企業としていただいているが、銀行ということで、実際は物流を担うというより、物流関係企業の皆様を金融面でお支えする、お手伝いをするという立場である。

今回のコロナに関しては、政府100%出資の銀行ということで、その他の政府系金融機関、日本公庫さん商工中金さん、それから民間金融機関さんと危機対応融資制度で、資金繰り支援とか、資本増強について対応している。

今回の政策提言案について、事前の意見照会の時に意見というよりは質問という形で、大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築の(4)新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた物流支援策の充実について、現時点での具体的な政策や支援イメージを伺ったところである。本日、資料の5を拝見するとアンケートの中で5ページに、地域や業種分野で問題の特性が異なるといった課題がある中で、今後アンケートやヒアリングを実施していくと書かれており、今後更にスコープを絞っていくことと理解をした。

<意見交換：地方公共団体等>

【島根県 藤原委員】

瀬戸内側の方がメインの議論になっており、日本海側の特有の事情とは違うところがあるのかなと感じている。ただ、今後のスケジュールで浜田港の利用者懇談会が計画されている。その場では、山陰地方独特の事情も含めて事業者のご意見が聞けると思うので、その意見を参考に島根県としての色々な政策を考えて行きたい。

【岡山県 鶴崎委員】

私は担当が港湾サイドなので、提言に関して港との関わりの部分に触れさせていただく。

水島港の主力は、穀物バルク貨物、コンテナ貨物及び自動車貨物である。水島港では、港湾運営会社によって、これらを扱うふ頭の一体的な運営を進めている。港湾管理者で運営する場合、公平性の原則ということで、船の入港に関しても先船優先といった運用になるが、民の視点を入れた港湾運営会社で運営を行うことで、公平性と効率性の両立という新しい視点を加えて、効率的にふ頭運用できると期待している。現在、国際バルク戦略港湾として具体的に動かしているのは穀物バルクであり、今年の6月に玉島地区で一つふ頭が完成して供用開始している。今後はファーストポートとなるふ頭の整備に向けて事業環境を整えていくとか、港内で各地区にある穀物企業との港内連携、このための航路整備などに取り組んでいく。

先ほど中谷港運の社長様からお話をいただきましたコンテナの部分については、かなり取扱量の伸びがある状況の中、ヤードが手狭という問題もあります。更には人手不足といった将来のことを見据え、生産性を向上させるということも併せて視野に入れなければならない。今後、コンテナヤードの拡張など議論を進めるにあたり、物流の関係の皆様と、情報交換しながら将来に向けた研究調査を進めていきたいと考えている。また、実現となればお話していただきましたように県単独や事業者の皆さんとやるには限界があるため、国の支援をお願いしたい。

また、平成30年の豪雨災害では、かなりの漂流物が港湾の中に入り込んで一時期港湾の機能が十分発揮できなかつたということがあった。大規模災害でリダンダンシーというと陸上がマヒした時に海上で送るというような発想であるが、海上の方も影響を受けることについて、その豪雨災害の時に、現場で目の当たりにした。リダンダンシーを確保するため、港湾サイドの方がいかには早く復旧作業を行えるかが重要であると改めて認識した。このように港で抱える問題について、この提言の中でしっかり盛り込んでいただけていると思っており、有難く考えている。

【広島県 山本委員】

初めに中国地方港運協会様、マツダロジスティクス様から、わたくしどもの措置に関しまして、大変過分な言葉をいただいた。お二方、その他の方々からご紹介ありましたが、広島県の県内港湾はコロナの影響を受け、大変厳しい状況が続いている。一番厳しかったのが5月頃で、対前年の同月日に比べると広島は50%程度、福山は、月によって変動があるが、合わせると十数%減少が見込まれており、非常に厳しい状況である。現在開催中の9月議会では、減免制度の延長に必要な予算を上程中である。これら措置もご活用いただきながら、

なんとか厳しい状況を乗り越えていただいて、コロナ後の更なる発展に向けてぜひまたお力添えをいただければと思っている。

それからアフターコロナに向けて、県としてもしっかり取り組みを進めていきたいと思っており、資料中にもご紹介いただきましたが、広島で中核となる出島地区のコンテナ機能強化についてはしっかり実現に向けて取り組んでいきたいと思っており、また、福山港においても直轄の方で進めていただいている箕沖のコンテナバースの延伸についてもしっかり連携して実現を図っていきたいと考えている。

それから先ほど航空関係の貨物のお話をいただいた。広島空港の民営化手続きについては、国の方で進めているが、今月の11日に民営化に向けた優先交渉権者が決定した。私共は優先交渉権者の提案の中身までは十分に把握していないが、恐らく航空貨物についても大変積極的な提案がされていると思っている。実際の民営化は来年の7月からスタートであり、広島県としても、民営化が順調にスタートし、その後発展していくように、しっかり連携して取り組んでいきたいと考えている。

【呉市 松原委員】

呉港に関し、私の方から簡潔に2点ほど申し上げさせていただく。

まずコロナ対策ですが、中国地方港運協会の三原専務理事さんの方からお話しありましたが、呉港は4月から6月までの港湾使用料減免について広島県とほぼ同じような形で、減免対策をするということになっている。また7月以降も、広島県の動向をみて、しっかりと検討させていただく。

もう1点は部会の中で、呉港がどのような対応をしていくのかについてである。呉港の特徴としては広島港と非常に隣接しているため、港の活用のすみわけが大事だと思っている。外貿コンテナは広島港で取り扱っているため、外貿コンテナは広島港を使っていく。呉港が何をするかと言うと内貿を頑張っていくという方向である。このため、現在はROROの内航定期航路誘致の検討協議会を立ち上げて検討を行っている。

<有識者のコメント>

【島根県立大学 久保田先生】

政策提言案のところで、今回大きく変わったところに関連して意見を申し上げる。

一番大きく変わった点は政策提言の4本柱の4つ目のところで、大規模災害の後に「等」という文字が入ったとことにあると思う。具体的には(4)で「世界的に流行する感染症への対応」というのが加わった。ただ、議論の中でもあった通り、具体的にどのような施策をイメ

ージしながら今後中身を詰めて行くかといったことが課題になってくると思う。提言案には「影響を踏まえた物流支援策の充実」ということが書かれているので、当然、物流支援に関連する施策になるかと思うが、新型コロナウイルス感染拡大の問題解決に向けては、物流に関わる関係企業の事業の存続が重要になってくると思う。感染拡大を受けて経営のリスクが表面化してきたので、それらのリスクに対してどこまで対応していくのが今後の課題になってくると思った。

2点目は、新型コロナウイルス感染拡大にも関連すると思うが、4本柱の3つ目の人材確保・育成のところである。ここの(1)のところで、「労働環境の向上」という文言が入ったところが、大きな違いである。コロナ禍を受けて、職場環境改善の必要性が高まってきたと思う。今日の議論の中でも在宅勤務、テレワークの話が出てきたが、物流関係の仕事では労働集約型の業務も多い中で、労働環境向上をどのように進めて行くかに関しても、業種、職種、規模などといった各企業の状況に即した労働環境向上のあり方があるという気がした。

今後、企業の事業存続に関連した施策の範囲、業種、職種、規模に対応した労働環境の向上策などについて議論を深めていく必要があると感じた。

【岡山大学大学院 津守先生】

1つは、これからウィズコロナという状況の中で、その対応をしていかないといけないため、デジタル化などの動きが加速する。デジタル化が加速することによって、働き方も変わるし、必要な人材の能力も変わってくる。あるいは、どこにどんな人材がどれだけいるというのも変わってくる。そういう世界に入ってくるということになる。そうした際に、コロナでデジタル化が進み変になっても嫌だなどという話ではなくて、それを逆手にとってどれだけ競争力をつけるのか、そういうステージに立っているということなので、ぜひ前向きにとらえて欲しい。今後、どう対応していくのか、何が足りないのかという話を具体的に出していただき、整理をしていきたい。

そういう動きの中で、まずは資料の中にもあるとおり、ヒアリング調査とかアンケート調査をよりきめ細かく行っていこうと思っている。ヒアリングはそれぞれの業種とか、場合によっては事業者さん毎で、という形で行いたい。その中で何が問題なのか、あるいは、こうすればこんな風に変えられるのだという具体的提案というものを拾い上げていきたいと思っている。それを組み合わせて、この提言案にある内容を肉付けしていくという作業を、これから進めて行きたいと思っている。それは恐らく、中国地方の特色を持った物流のあり方を構築していくということにつながっていくと思うので、当然中央に向かって中国地方としてこれは必要なのだと要求をする根拠になっていくと考えている。是非、ご協力をお願いします。