

## 中国地方国際物流戦略チーム第 22 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】

私どもは、まず何と言いましても最大の課題は内航船員不足対策です。この間、関係者の努力によって若年船員のボリューム、採用数は確かに増えていますが、課題となっているのが、定着率がなかなか芳しくない、就職をしても離職をされる船員さんが多いというのが目下の課題です。

国交省の附属機関であります海技教育機構、海王丸、日本丸、こういった船名を出せばお分かりいただけるかと思いますが、船員さんを養成する国の機関であります。ここを卒業する学生さんが毎年200人ぐらいのボリュームで卒業されるわけですけれども、どうしても大手志向、大型船志向が大変強い。

大きな理由としては、内航小型船といいますのは食事の準備などをしてくれる司厨員さんが乗っていない、若者はサトウのごはんとカップ麺が主食になっているということも大きな弱点であるということが言えるかと思う。

昨今、鉄鋼やセメント、石油業界が、それぞれ集約が一段落をしました。今申し上げた3業種が大手3社に集約をされています。生産拠点も集約をされています。それに伴って生産の単位ロットが大きくなっていますから、それにつれて船腹量もだんだん大きくなってきています。これに伴い、人材確保が大きな課題になっている。荷主からオペレーターにつながって、オペレーターが各オーナーさんと船の用船契約をしますが、昔ながらの商契約、商慣行というのがまだまだ残っていて、取引環境の改善も大きな課題になっています。

海事産業強化法というのが先般成立をしており、この4月から順次施行されてきています。今申し上げた取引環境の改善、あるいは内航船員確保対策というのもその法律の中で目標を持って実行されつつあります。この法律の適正確実な実行も期待をされるところで

### 【中国地方港運協会 三原委員】

まず最初に、今回の政策提言案ですけど、特に異論はありません。

あと広報の関係でPR動画を制作され、中身は港湾運送事業の関係ということで、広島港での内容になっており、港湾運送事業を一番最初にPR動画として取り上げていただいて大変ありがとうございました。PR動画に出演された会員事業者の皆さんも非常に心強く思っていると思います。労働者不足がこれで少しでも解消されればと思っている。

あと政策提言の中に、港湾整備、広島港と呉港でしたけれども、呉港のほうは新しく阿賀マリノポリスのほうにRORO船の就航というようなお願いで、岸壁整備の要望です。

実は、7月に海事振興連盟主催のタウンミーティングを呉で開催予定でしたが、コロナにより開催が延期となりました。その場でも呉の阿賀地区の港湾整備を要望しようと思っていましたので、ひとつよろしくお願いしたい。

港湾整備後、我々港湾運送事業者、内航海運等もほかの物流関係業界も同じですが、労働者不足というのが、人材確保に非常に苦労しており、先ほど申しあげましたPR動画を活用しながらリクルートしていこうと思っている。そういったところを国のほうからもアクションプランという提案があって心強く思っている。今後、労働者不足ということが少しでも解消されるように努力をしていきたい。

### 【中国トラック協会 森井委員】

まずは、今般の政策提言につきまして異論はありません。その上で、本日はトラック業界における物流の効率化について少々話をさせていただきたい。

トラック運送業界は荷主との関係で立場が弱いことや、それから行き過ぎた規制緩和と政策の影響などでトラックドライバーの労働環境は決してよいものではなくて、例えば労働時間では全産業平均に比べまして2割以上長いとか、年間の賃金は全産業平均に比べて1割から2割低いと、あまりよくない。こうしたことから、有効求人倍率も全産業に比べまして約2割高いといった人手不足という状況が続いている。

また、トラック運送業界は2024年問題というものが言われていて、これは何かというと、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が5年遅れて2024年4月からスタートするということで、これにより時間外労働を16%削減する必要がある、単純な試算をすると、ド

ドライバー1人当たりの走行距離が月間1,200km減少するということになります。

一方で、EC市場(eコマース、電子商取引)の拡大に伴い、宅配の増加とか輸送ロットの小口多頻度化も進み、輸送頻度の増加が今後も見込まれていくという状況。

こうしたことから物流の効率化は避けられない課題で、対策として運送業界では、積載容量が従来のトラックに比べて220%以上という25mのダブル連結トラックといった車両の大型化や物流拠点の配送業務の効率化、それから中継輸送とか共同輸送、検品作業などにおけるIT技術の導入やパレット化などを進めており、今後ますますこういった効率化に取り組んでいかなければならないと考えている。

物流の効率化に向けては、運送事業者の努力だけで解決できるものではなく、長時間労働の問題であったり、運賃の問題においては荷主の理解が必要であり、また再配達問題など配送サービスの在り方については、消費者の方々の理解が必要だということになってきます。

現実味を帯びたドライバー不足による物流の危機を回避し、持続可能な物流を実現していくためには、サプライチェーン全体でそれぞれの立場で担う役割についてしっかりと議論し、理解を進めていくことが重要ではないのかなと考えている。

#### 【中国地方倉庫協会連合会 寸田委員】

まず最初に、政策提言については特に意見はありません。

今日は、普通倉庫の貨物動向と燃料高騰等の関係の話をさせていただきたい。

まず普通倉庫の貨物動向ですが、全国集約、ただし日本倉庫協会の会員の荷物、入庫量のトン数ベースだけ、全国の数値で、若干古いですが、今年の1月から3月までの入庫量を基に数値を出している。

まず今年の1月から3月までの入庫量は、1年前の令和3年の同期に比べて95.3%、2年前の令和2年の同期に比べて102.8%、コロナ禍前の平成31年の同期に比べて98.7%、そして中国地方、同じく1月から3月ですが、岡山県が令和3年の同期に比べて100.4%、山口県が117.7%、広島県はちょっとブレーキがかかって89.4%という数字になっている。

倉庫についてはコロナの影響はありましたが、極端に大きなものではなかったですが、全国ベース、あるいは広島県を除いてはほぼコロナ禍の前に近づきつつあるのかなと思っています。

そして直近の4月から6月ですが、中国3県だけで、これも在庫量のトン数ベースですが、岡山県は、1年前の対前年同期比を大きく上回っており115%前後、山口県も大きく上回って117%、ただし広島県が若干下回って95%程度となっている。

広島県の戻りがちょっと悪いのは、広島県はマツダ関連の貨物の比重が高いということで、マツダの生産調整によって回復にブレーキがかかっているのかなと思っているが、7月以降マツダが元に戻ってきましたので、マツダ関係の貨物も非常に荷動きはよくなっています。また、今年の猛暑によって飲料関係はコロナ禍前以上のベースに戻っています。貨物動向は以上です。

そして燃料高騰の関係ですが、ウクライナ情勢とか円安の急激な進行等により、原油をはじめエネルギーコストが非常に上昇しています。これについてやはり倉庫業界も経営状況の悪化が懸念される場所ですが、こうした中、今年の5月18日、自民党の物流倉庫振興推進議員連盟が開催されました。この中で物流倉庫のさらなる発展に向けた緊急決議をして、国会、政府等に要請しました。

3点ほどありますが、その中の1点、昨今の経済社会情勢の変革に対応するために必要な施策の実現をしてください。具体的には、電力の安定供給と電力価格の安定に努めること、2点目が電力料金等の上昇分を適切に転嫁できるよう努めることというものを決議して、国会等に要請していただいております。

また、8月に(一社)日本倉庫協会の会長名で電気料金に関するお願いということで、各会員がコスト高を寄託者、荷主さんに転嫁をお願いする際のペーパーを作って、これを活用していこうとしています。

#### 【中国冷蔵倉庫協議会 松岡委員】

審議事項の令和4年の政策提言、今後の活動スケジュールについて異論はありません。

中国冷蔵倉庫協議会は、広島、山口、岡山、鳥取、島根の5県で構成しており、会員事業者数は46社、事業所数は66事業所で、設備能力は約39万トン保有しています。

5月末までの荷動きは、前年比で在庫高が101.4%、出庫高で102.7%、在庫高は97.5%で推移している。荷動き、在庫についてはまずまずですが、電力料金の高騰に会員事業者は皆頭を悩ませています。

7月29日金曜日に、戦略チームの広報活動としてPR動画やパンフレットの作成に当た

り、会員の会社において海上コンテナから輸入食品の入荷、入庫の作業状況を撮影している。イメージされていたものと違っていたのではないかと不安もあるが、出演者は完成品を見るのを大変楽しみにしています。

労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進のところでは、補足資料にもあるが、会員の会社では仕事ウォッチングと称し、地元の私立中学校3年生を毎年受け入れています。体験後の感想文では、倉庫業に興味を持ったと非常にうれしいことを書いてくれています。

人材確保について採用現場で感じるのは、仕事のイメージ、やりがい等も大切ですが、やはり給料、休み、福利厚生ほか、将来も含めた待遇面がポイントではないかと思う。処遇を改善するには稼がなければなりません。稼ぐには生産性を上げる、付加価値をつける、差別化を図る、多角化の推進など、さらなる経営努力の必要性を強く感じている。

#### 【広島国際航空貨物運送協会 大島委員】

今日の政策提言、これに関して特に異論はありません。

今日は、現状の国際航空貨物という非常に小さなパイの業界ですけど、中国地方におけるちょっとした課題を改めて報告したい。

現在、中四国地方で国際航空便というのはまず飛んでいないという状況の中で、成田、中部、関西空港、こういった空港へ中国地方のお客様の荷物を海外へ運んでいる。もしくは、それらの3空港を経て中国地方のお客様のほうへ荷物を届けている。輸出と輸入です。

この場合、今後、非常に課題とされる先ほどちょっと話もあった2024問題。これにより、お客様に対するサービスの提供がかなり難しい部分が出てくる。これは3空港と中国地方の距離です。こういったことが2024問題でさらに浮き彫りになってくるということ。あと、カーボンニュートラルの関係で、航空輸送の場合は非常に多くのCO<sub>2</sub>を排出すると。その一方で、可能な限り国内輸送においてもカーボンニュートラルの実現に近づけていこうということで、今一部の事業者においては、輸出・輸入の各空港から中国地方までの輸送に鉄道利用をトライアルで始めていると、海外各地においても、同じように鉄道利用を進めていっているという状況です。

いずれにしても、カーボンニュートラルと2024問題という国内陸上輸送の部分というのが、我々国際航空貨物運送協会の各事業者の中でも非常に大きな課題となっているので、

シームレスに鉄道輸送を利用できるような環境づくりを我々自身も考えていかなければいけないですし、こういった場で何か後押しをしていただければと考えている。

### <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 森島委員】

まず政策提言案については特に異論はありません。

それでは、当社マツダロジスティクスを取り巻く環境のほうから現況を報告させていただいて、意見を述べさせていただく。

国際物流動向といたしまして、広島港のコンテナ取扱量から見ると、2019年に広島港全体、これはマツダ以外の取扱量も合わせた出島・海田地区でのコンテナ取扱量になるが、年間で約28万TEU出荷しました。過去最高の取扱量であったこの年を境に、新型コロナ、半導体不足、ロシア・ウクライナ情勢、こういった状況に遭遇しまして、いまだ2019年度の取扱量の水準には戻り切れてないというのが現況になっている。

ちなみに一昨年、20年度は19年比で24%のマイナス、昨年、21年度もマイナス17%で苦戦しているところ。今年に入りまして21年度の低い水準を推移している。

しかしながら、コロナ、半導体不足の影響で出荷形態が若干変わってきている。これらの外的要因で海外出荷できない出荷停止の状況が続き、いざ回復、好転したときには、それまで止まっていた、出荷が滞っていた貨物が一気に出荷されるという状況に見舞われる。単月の出荷を見ると、19年度のピークの単月より上回るといった状況の月も発生してくる。この状況は業務の波動、取扱量の波動が非常に大きくなっており、その対応に事業者の皆さんが苦慮している。

この環境下にありますと、港湾事業者は作業者を何とか確保しようと動いているところですが、少子高齢化に加えまして、港湾作業というのは力作業、手作業で、天候にも左右される屋外作業を伴うところもありますので非常に厳しい作業環境と、次世代の担い手が思ったように確保できない苦しい状況。

この解決に向けた取組を先ほどP R動画等々で紹介いただいておりますが、出島コンテナターミナルを中心にP R動画を作成して、港湾事業者皆さんも大変好評で、この場をお借りし、制作いただいてありがとうございました。

今後は港湾作業環境の改善、福利厚生施設の充実等についても力添えいただければと思

いますので、引き続きよろしく願いいたします。

続いて広島港出島コンテナターミナル、出島地区についてですが、先ほども紹介いただきました港湾施設の充実を図るために整備局にバースの延伸工事事業に着手いただけるという説明をいただきました。ハード面併せて背後地のほうも整備事業、埋立ての早期化、コンテナヤード、倉庫用地の確保につきましても早期推進を賜ればと思います。

最後にカーボンニュートラル、カーボンニュートラルポート、先ほどからお話が出ておりますが、我々物流事業者としましてもこの取組は必須と、重要課題だと考えています。まずは国内の主要港、6大港のほうから取組が開始されていくかとは思いますが、広島地方、広島、我々では山口防府中関地区、こちらのほうのターミナルが実際どういう取組を行っているか。その取組につきましては前広に情報開示、発信いただきまして、同時にこれまでにない事業者にとって負担のかかるような取り組みが必要になってきましたら、補助制度、補助金、こういった広範囲の検討をいただければと思います。

#### 【中谷興運株式会社 中谷委員】

この提言に書いてあることは、これは全て間違いではないと思いますし、労働力は不足しているので、その人材確保のためにいろいろな施策を打ちましよう、そのためにはいろいろな技術を活用しましよう。これは全て間違いではないというのはよく分かるのですが、ただ、私がこの会議に出て再三申し上げているのは、それは全然簡単なことではなくて、例えば我々港運事業者として港で機械化を入れるといっても、自動クレーンとかを港に入れるには一体何年かかるのですかという話です。

派遣労働者も使えない、外国人労働者も使えない。そういった中で、厚労省が勝手に時間外規制をパンと決めて、それ何年まで守れと言われても、ではどうするのかという話。

だから、もっと省庁間で連携を取ってほしいと。日本の輸出入のほとんどを港で担っていると言うのであれば、せめてライフケア、あるいはメディカルとかに携わっている人並みの緩和措置というのを本来取るべきではないですかという話を、申し上げているのですが、結局それに対して進展がないわけです。だから、書いてあることは正しいのですが、本当に実現できるのですかということを、常々申し上げているというのがまず一つです。

それと、いろいろ言いたいことはあるのですが、やはりもう一つは、先ほど皆さんの話の中でも、例えばトラック輸送がこれも人手不足で大変ですとかいろいろ話があって、今

朝の日経新聞でアマゾンが薬の宅配をこれからやりますと。それ誰が運ぶんやという話。世の中はどんどん小口配送、あるいは多頻度、こんなの日本だけです。

何を言いたいかといったら、例えば宅配でも日本だと何回も何回も家に持って行っても同じ料金、1つの料金でやります。ところが、海外はいなかったら置いていくか、持って帰って、送り主に送り返すかどちらかなんです。だから、こんな過剰なサービスをやっていて陸上輸送はいつまで持つのですかという話です。

私が言いたいのは、基幹航路をつくるためにフィーダー輸送を充実させようというその話よりも、本当はトラック輸送の幹線長距離輸送の一部はこれからフィーダーにシフトさせるぐらいの一大政策を取っていかないと、多分将来、日本の陸上輸送なんか持たないと思います。これだけ幾らでも小口配送、あるいは多頻度配送も安いサービスやりますなんてことがはびこっていったら。

私はそれもずっと昔から言っているのですが、結局何ら変更はないわけです。書いてあることはいいのですが、できるのですかということと言いたいです。申し訳ないですけど、それだけです。

#### 【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 島地委員】

まずこちらの政策提言案、スケジュール案につきましては全く異論ありません。

貨物鉄道、全国の鉄道で貨物を運んでいるのは、一部私鉄でもありますが、当社1社です。業界イコール当社ということで特殊なところがあります。

課題に関して、先ほど来話が出ておりますカーボンニュートラルへの対応、持続可能性への確保、それから2024年問題が出ましたけど、物流の効率化の課題、こちら当社は逆に受け皿という部分で対応していかなければならないということで課題と思っている。

当社、いろいろキャパシティーの問題があります。駅のキャパの問題、港等と違って駅は鉄道が自前になりますので、そちらの中でやっていかなければならない。それから列車のダイヤの部分、パイを含めて組み合わせた中で、こういった需要に応じていくということをしかりやっていきたいなと思っている。

現状は、先ほど話が出ているとおり、物流全体の流れと同様、当社も低調な状況が続いている。

あと、もう一つ。鉄道で特に大きいのは、鉄道は線ですので、災害というのが最近大き



な課題となっている。昨年も山陽線の山口県西部で寸断されることがありました。ちょうどこの時期だったのですが、3週間ぐらい止まったりしている。そういったときの対応、こういったところも船、トラックと連携してしっかりやっていかなければならない。これが当社の課題と考えている。私どもの抱えております課題は以上です。

最後に1点だけ。先ほどPR動画を見させていただきありがとうございました。こちら同じ物流に携わる者として、若い方がぜひ入っていききたいという気持ちになるような、そんな動画だったと思っている。私どもとしてもこういった取組を続けていただければと思いますので、よろしくお願いします。

#### 【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 鎌田委員】

本日の令和4年政策提言事項につきましては全く異論ありません。

本日、特にカーボンニュートラルポート形成について金融機関としての一意見ですが、少し話させていただく。

内容ですけれども、中国地域を含め西日本のエネルギー供給拠点として、国家産業戦略上対応が急がれているコンビナート一帯でのカーボンニュートラルポート形成、支援。こういった点が今般の政策内容に盛り込まれている点は大いに評価できるものと考えている。

昨今の動向でございますけれども、CO<sub>2</sub>多排出産業を抱えるコンビナートの円滑なトランジションですとか、次世代エネルギー含む燃料受入れのインフラの整備・強化、こういった一連のカーボンニュートラルの取組は政策金融機関としても最優先事項だと考えている。

その中でも中国地域、特に山口県徳山下松港の動向につきましては、全国的にも注目されていると思っていますし、また地域の中核事業者間の中で中長期的な目線を持って脱炭素の行程を意識しながら業種横断的に、また次世代エネルギーの利活用ですとか、港湾整備に関する議論が喧々諤々しっかり議論されているという点は、こちら非常に意義深いものと考えている。

こういった徳山下松港の動向につきましても、他地域と比べてもかなり先行している印象ですので、引き続き私どもとしても注目しますし、ぜひ何かしらの形で支援をさせていただければなと考えている。

政策金融機関としまして日本政策投資銀行が位置づけられておりますけど、引き続き長期融資あるいは投資という形でエネルギーですとか、インフラ分野への取組、こういった

形で皆様を支援してまいりたいと考えている。

また、政策金融機関として中立的な立場であるというようにも認識していますので、こういった部会ですとか検討会にもお邪魔をさせていただきながら、現場の課題をしっかりと認識しまして、官民連携ですとか、成長分野のリスクマネー供給、こういったものをテーマに制度あるいは金融面から、地域のカーボンニュートラルの実現というものを支援していきたいと考えている。

また、そのほかデジタル活用ですとか、雇用確保、災害復旧、観光活性化の観点でも、港湾機能維持・強化につきましては欠かせない論点かと考えていますので、こういった論点につきましても多面的な議論、支援・検討というのは皆様と一体で考えていきたい。

最後に、港湾物流整備の先進的な取組に関しては公的補助のみならず、やはり民間投資の促進というのが課題になってくるかと思っている。また、先ほどの話で徳山下松港のそういった先進的な取組につきましても1つの事例として、地域の拠点連携というものを意識して、こういったベストな取組につきましてもぜひ地域間で共有していただいて、ハード面・ソフト面ともにインフラですとか、ノウハウを共有して、また場合によってはコスト負担を含むそういった軽減策も関係者で考えていきながら、地域一帯で、拠点一帯での向上というものを目指していただければと考えている。

### **<意見交換：地方公共団体等>**

**【鳥取県 蒲原（代理 清水）委員】**

政策提言案につきましては、異論はありません。

鳥取港におきましては、秋から春先にかけての冬季風浪や台風や異常気象に伴う航路埋塞が毎年のように発生しており、入港船舶が他港で喫水調整を行ってから入港するという制限をせざるを得ないような状況です。

こうしたことから、航路埋塞や港内静穏度不足など鳥取港が抱える課題を解消するため、令和2年11月に鳥取港港湾計画を改訂したところ。主要航路の付替えを行うための防波堤整備に着手したところですが、政策提言の4.大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築を着実に推進するため、引き続き防波堤の整備促進に取り組んでまいりたいと考えている。

また、鳥取港では、今年度カーボンニュートラルポート形成計画を策定することとして

いる。本県としても令和2年に2050年脱炭素宣言を行いまして、脱炭素社会の実現に取り組むとしており、カーボンニュートラルポートは本県が進める脱炭素の取組の一部となるものと考えている。政策提言1の5番目に記載されております、地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築の実現に向けて、CNP形成計画の策定を進めていきたいと思っておりますので、関係者の皆様の御指導をいただきますようよろしくお願いいたします。

#### 【島根県 五十川（代理 土屋）委員】

政策提言案については、島根県としても賛同いたします。

政策提言にあります浜田港では、平成29年に港湾計画を改訂して、浜田港の港湾機能強化に向け、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。

令和元年度に浜田港の港湾関連において、主要な福井地区と長浜地区が結ばれる臨港道路福井長浜線を事業化しまして、今年度から現地に着手しています。福井地区においては提言案の1の(2)日本海側拠点港の機能充実をうたっておりますが、新規は新岸壁の早期事業化を要望している。これは国際的にもコンテナ船の大型化が進んでおり、これに対応した岸壁の整備は喫緊の課題と考えており、大型化するコンテナ船と原木や石炭船などを2隻同時接岸するには、さらなる延伸が浜田港においては必要と考えている。

物流についてですが、浜田港では平成30年3月に港に直結する臨港道路福井4号線が供用開始しました。また、平成31年1月にガントリークレーンが供用開始し、本年中にはコンテナターミナルに2棟目の上屋が完成する予定です。コンテナ取扱い増に向けた今後の活動を推進していきたいと考えています。また、令和5年度からは順次、カーボンニュートラル形成計画を策定したいと考えています。

#### 【岡山県 筋野（代理 湯浅）委員】

政策提言に関することとしまして、岡山県では水島港におきまして従来から取り組んでいるコンテナ貨物輸送の強化に加えまして、国際バルク戦略港湾の選定を契機といたしました穀物の安定的かつ安価な輸入の実現に資する港湾施設の整備が進められています。こういった形で、コンテナ貨物や穀物バルク貨物の拠点港としてさらなる発展を目指している。

また、先ほども紹介いただいた、本年4月には水島港へアクセスする重要な幹線道路の

一般国道2号におきまして、国道2号岡山倉敷立体(1期)事業が新規事業化されました。慢性的な渋滞の解決による地域間のさらなる物流の効率化の促進が見込まれているところで、こういった我が県の取組を推進するような内容が提言書の中に十分盛り込まれていると思っております。岡山県としても大変ありがたいと感じている。

また、カーボンニュートラルに関しまして提言にありますけど、水島港は背後に水島コンビナートを擁しており、県内のGHG排出量の大部分を占めている地域であります。今後、コンビナート企業各社が脱炭素化の取組をどのように水島コンビナートに落とし込んで、港湾との連携を図っていくのか。また公共ふ頭におきまして港湾オペレーションの脱炭素化、こういったものを推進していくなど関係企業様と連携しながら、水島港カーボンニュートラルポートの形成を目指していく必要があると認識している。

引き続き、この物流戦略チームの場においても情報交換をさせていただきながら、岡山県として取組を進めていきたいと考えています。

#### 【広島県 内藤委員】

広島県としましても、審議事項の提言等について特段御意見等はありません。その中で触れていただいておりますが、広島県における国際物流に関する取組について少し紹介させていただきます。

まず、広島県の港湾で福山港のほうでことし3月に直轄で整備していただいております福山港のふ頭再編改良事業のうち箕沖地区のコンテナ岸壁の延伸が完成し、供用しております。また、広島港の出島地区におきまして岸壁の延伸工事が今年度の直轄新規事業ということで採択されております。こういったハード整備の着実な進展は、本日お集まりの関係者の皆様の御尽力、御協力のことだと思っています。そして、先ほども指摘ありましたが、岸壁だけできても土地が足りないということもあります。コンテナターミナルの出島の背後の土地の造成につきましては県のほうで進めていまして、そちら幾つか区画を分けていますが、一番最初のところを来年度分譲に向けて、今鋭意詰めている。このようにバース不足とか、土地の不足というものをしっかりと解消していきながら、さらにその先には今ある航路の拡充、さらにはできれば東南アジア航路の新規誘致というところも関係の皆様と協力しながら、しっかりと広島港や県内の港湾機能強化に取り組んでまいりたい。

あと1つ、空港のほうの関係でも状況を紹介したいと思います。

広島空港は昨年7月に民営化をいたしまして、広島国際空港株式会社が運営をしていま

す。御案内のとおり、まさにコロナ禍の真ただ中、逆境の中で民営化ということで人流のほうも大変苦戦をしています。国際線もまだ復元していないという状況。7月末には検疫等の体制の整備をしていただいたということですが、今エアラインのほうもどこに復元するかというのも検討されているところだと思いますので、広島国際空港株式会社と一緒に県でも何か支援できないかということを考えていきたいと思っておりますが、その中で人流だけではなくて物流というものも航空でもできるかなと思っております、こちらも会社のほうと一緒に取り組んでいきたい。

広島では来年5月にサミットもありますので、いろいろと広島のいいものを発信するよい機会だと思いますので、そういったものを契機に物流の活性化、地元の経済活性化に近づけていければと思っております。

また、今日議論の場でも皆さんからも要請ありましたカーボンニュートラルにつきましても、広島もしっかりと進めていきたいと思っております。関係企業の皆さんともいろいろと議論しながら、さらにはこの会議のメンバーの皆さんともいろいろと情報交換をさせていただきながら、しっかりと取り組んでいきたい。

#### 【山口県 和田（代理 辻畠）委員】

まず審議事項につきましては、特に異議等はありません。

あと、山口県の取組で紹介させていただきたいのが、先ほど日本政策投資銀行からも話がありました、徳山下松港のCNP検討会の状況を少し話させていただきますと、国土交通省の中国地方整備局が主体ということで、県のほうも共同開催という形で検討会を令和2年度の終わりぐらいから、全国7港を選定された1つの港として検討を進めています。まだ検討の途中ですが、徳山下松港の特徴としましては、大量の石炭を輸入して背後の化学工場等が自家発電に石炭を大量に使ってCO<sub>2</sub>をかなり排出しているということで、カーボンニュートラルを進めていくとかなりの効果が出てくるということで選定されたのではないかと考えています。

現在、3つのワーキングに分かれて検討を深く進めております。3つというのは、1つは水素のサプライチェーンに関して、2つ目がバイオマス、アンモニア関係のサプライチェーンのワーキンググループ、もう一つは港湾機能と港連携のワーキンググループということです。先般この3つのワーキンググループをそれぞれ開催しましたが、参加された企業様からはかなり活発な意見等ございまして、これから取りまとめていくという流れにな

っています。

**【呉市 川本委員】**

政策提言については賛同します。その中で、政策提言の2.国内物流の効率化に向けた連携の強化、4.大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築に関する呉港の取組について紹介をさせていただきたい。

呉港では、平成25年度の呉港利用者懇談会で参加企業から内貿定期貨物航路誘致の要望が出され検討を行ってきたところです。平成30年7月の豪雨災害では幹線道路のクエアラインが全く通れないとか、鉄道の呉線が寸断、物流・人流ともに滞り、リダンダンシーの確保の重要性が改めて認識されたところです。

そういった中、呉市ではもう一つ大きな課題として、日本製鉄瀬戸内製鉄所呉地区が撤退することになりました。呉のメイン企業の最も大きな企業であります、そこが撤退してしまうということになりました。他の企業に連鎖しないように企業留置、また新たな企業を誘致していくといったことも大きな課題の一つになっている。

そういった中、令和2年度には、呉港定期航路誘致検討協議会を設置したところです。物流面から企業を支えていきたいという思いがあります。呉港阿賀マリノポリス地区へのRORO船誘致に向けた取組を加速させ、本年2月にその就航に向けた入港トライアルを実施しました。今年度は港湾計画の一部変更の事務に取りかかっており、来年度中に変更を行い、その後、岸壁延伸等の整備につながっていければと考えている。

物流業界、先ほどからいろいろ出ております2024問題、いわゆる働き方改革関連法案の規制が間近に迫る中、一日でも早い就航を目指して取り組んでいきたい。

**【境港管理組合 小西委員】**

審議事項につきましては、私ども地元の意見等を反映していただきまして、誠にありがとうございます。

また、8月9日には、津守部会長をはじめ多くの方に境港にお越しいただいて、様々な議論をしていただき本当にありがとうございました。境港利用者懇談会につきましては、平成28年から約6、7年ぶりに開催ということで、地元の関係者からも大きなこと、小さなこと、様々な意見をいただいたところです。特にその中では、主にコンテナ貨物の拡充に向けた要望等が多くあったのかなと思っております。

山陰地方の物流は、やはりトラック中心になっております。今後2024年問題という話もありまして、港湾へのシフト、海運へのシフトというのが望まれるというか、非常に問い合わせが増えてきている状況です。

また、今年3月に定期化した国際フィーダーにつきましては、今後さらに拡充するという話も伺っています。個々の荷主さんだけの力では無理です。やはり行政なり経済界なり、またこの中国地方国際物流戦略チームの協力を得ながら、そういった航路の拡充、利便性の向上を行っていききたい。

### <有識者のコメント>

【島根県立大学 久保田先生】

政策提言案の内容については異論ありません。

各業界団体様や企業様の今回の御発言を聞き、やはり今回も3つ目の柱の「労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進」の課題に関する意見が多かったような印象を持ちました。

また、人材の確保だけではなくて、それをどのように定着させていくかといった人材の定着に向けた取組に関する御意見もあったかと思えます。特に人材確保を狙いとしたPR動画の作成などの広報や啓発活動の取組は大変評価できるのではないかと思います。

一方で、情報発信に当たっては、ターゲットごとにきめ細かなアプローチを行っていくことも鍵になるかと思えます。特に若者をターゲットとする場合には、今の若者の目線がどんな感じなのかということをも十分に理解して、発信する情報の中身とか、発信方法を検討していくことも今後求められてくるのではないかと思います。

私も島根県でいろいろと若者の定着等に関する仕事も進めていく中で、最近の若者は就職先企業の選定にあたり、自分がどういうふうに通じるのか、どういうふうに関わっていけるのかなどといった将来に向けたビジョンを重視して就職先を決定する傾向にあるような気がします。

あと、事業内容だけではなくて職場の雰囲気とか、社内の人間関係などにも着目しています。こうした若者のニーズを踏まえた情報発信というのも特に若者をターゲットとする場合には求められてくるのではないかと思います。

【広島大学大学院 塚井先生】

私は、この部会に関わらせていただいてから7年か8年たつかなと思いますが、この間にいろいろな環境の変化がありました。災害もありましたし、コロナのこともありました。そういった中で、インフラとしての港湾施設のこの部会というのは、地方全体としてその役割をもう一度確認していくような場なのかなと考えています。

今日のお話、まず提言に関してはコンパクトにまとめていただいて、よくこのような形に仕上げていただいた御努力に感謝を申し上げたいと思います。その上で、感想めいたことを2点ほど申し上げます。

やはりコロナも踏まえて出てきていて、非常に難しい課題が産業のカーボンニュートラル化。港湾のカーボンニュートラル化、先ほど徳山下松港の話もありましたけれども、結局港湾の単体ができることというのが限られてくる。カーボンニュートラルといっても、港湾の中の設備をカーボンニュートラル化していくことも大変重要ですが、そうではなくて、利用者になられている企業さんの方にどうやってカーボンニュートラルを港湾と一緒に進捗していただくか。徳山下松港が取り組まれている課題というのはそういうことなのかなと、私は認識しました。

この課題というのが、果たしてほかの港湾でも同じようになるのかなと大変強い関心を持っています。広島港でも同じような話になるのか。もちろん全くならないということはないと思うのですが、やはり港湾、港湾によってそれぞれ性格が違うということも、今日もたくさん御報告がありまして、いいケースとして徳山下松港に近いのが広島港ということになるのか、それとも別の港湾のことをもっと念頭に置かないといけないのか。このあたりの戦略的なアプローチは、ぜひ事務局のほうにお願いしたいと思います。これがまず1点。

2点目は、冒頭に近いところでお話がありましたように、中谷興運さんからいただいたお話、私も陸上輸送に関しては問題が多いと考えています。私自身ももちろんいろいろなものを小口配送で利用させていただきますけれども、やはり世界の常識と違うというのは間違いないところでありまして、消費者のほうに荷物の受け取り方の慣行を変えてもらうということになるのですが、結局のところ、政治とか行政の力で消費者がそんなに簡単に変わるのかと、こういうことになるのだと思います。

専門としてこれを扱っている人間からすると当然でしょうと、再配達に場合によっては料金を付加するという制度もしっかり入れていかないと物事は変わらない。安ければよい



ということだけで物事が動くということにはならないはずですけど、それをいかに行政の力で実現するのかというところが非常に困難かと思えますし、正直、政治の力だけでは難しいところがあるかなと思います。

ぜひカーボンニュートラルという話をもっとしっかり打ち出させていただいて、参考にならないですけど、買い物袋の廃止というのはよくなったという意見もあるんですけど、これからまだまだ検証が必要です。買い物袋を廃止して、あれでカーボンニュートラルになるというのは全く微々たるもので、大したことがないという意見と、あれがごみになって捨てられてマイクロプラスチックになって海洋汚染になって食物連鎖、そこまで考えると量の問題ではないと。ああいう形態のものを排出するということが自体に大きな問題がある。我々としては、そういう量だけでは計れないような別なメリットがカーボンニュートラルの中にあるということをもっと発信していかなければならないと、個人的にもそう思いましたし、カーボンニュートラルの意義というものを単に二酸化炭素を減らすということだけではなくて、社会を新しくつくっていくという側面から、もっとしっかり訴えなければならぬかなと思いました。

#### 【岡山大学大学院 津守部会長】

この部会の最初に申し上げましたように、中国地方の物流機能を高度化させていく、あるいは効率化させていくということは当然ですけれども、単にそれだけでなく、それを進めるためには必ずその担い手が強くないといけないという問題意識を持って進めている者です。

強くしないといけないときに何が必要かということ、お客である荷主さんから適正な料金収入ができないといけないということですね。先ほど出ましたけれども、再配達とかいろいろな小口配送、私はそれも一つのサービスですから、ある程度あってもいいけれども、それがただ同然みたいになってくること自体がおかしいということです。これがきちんと料金が取れば、そんなに料金払ってまで再配達してもらわんでいいというはずなんです。だけど、それが物流事業者のほうが言えない実態だというわけです。つまりお客に弱い、荷主に弱いと。そういう状況をどう改善するかが非常に重要だということです。

仮に適正な料金収入ができれば、それによって自分のところの従業員の賃金を上げることができる。賃金を上げることができるという人を採用することができる。人材確保をす

ることができて、また訓練する余裕もできてくるので、従業員の能力、現場労働者の能力を上げることもできると。そうしますと、より物流サービスを提供することができるから、お客である荷主に対して交渉力を強めることができるという好循環のほうに持っていかないといけないのだけど、今のところそうならないということです。

そういう好循環に切り替えるためには、やはり産官学連携の仕組みで考えていって具体的な施策を打っていかないといけないということだと思います。ここ数年の労働者不足というのは、まさにそれを「はよせんかい」とせっついている状況だということを私も認識しております。そうならないように、私自身個人的にはちょっとやっているところはあるのですけれども、それも含めて外部の組織の試みなども取り入れながら、ここの部会での提言内容の具体化につなげていきたいと考えています。

例えば国交省のほうも港湾労働者不足対策アクションプランを7月にまとめているはずですが。あれによって、うまくいけば港湾運送事業法上で、地方港における現場作業の共同化というものを進めることができるかもしれないと思います。

そういう制度的な対応、あるいは遠隔操作RPG、こんなもの入れられるわけがないので、もっと安くて労働生産性を上げるような適正技術の開発といった技術面での革新というものを組み合わせながら、現行の労働者不足などに対応しつつ、事業者さんの企業能力を向上させていくと。港運だけではなくて内港海運もトラックもそうですし、航空も、あるいは鉄道もそうです。

そういう形で、地道だけれども、地味だけれども、具体的に問題解決につなげていきたいと思いますので、引き続き御協力をよろしくお願いいたします。