

中国地方国際物流戦略チーム第 23 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】

内航海運は国内物流の約 4 割、産業基礎物資に至っては約 8 割の輸送シェアを持っている輸送モードですけど、内航海運も船員不足に大変苦しんでいるところです。この間、官民の一定の取組によって、在構成員全体に占める若年船員の割合というのは若干上昇傾向にあることも、一方事実ではありますけど、他方では 50 歳以上の船員がいまだに半数を占めるという、大変高齢化が進んでいる人材構成となっているところです。若年の皆様方にいかに海上労働ということに興味を持っていただけるかということで、実はこの間、様々な取組をしており、この秋の取組を紹介することによって報告にさせていただきます。

まずは、一般市民が唯一国内でセイルトレーニングをすることのできる練習帆船「みらいへ」という船があります。この船を、来月の 14、15、広島港に招聘をいたしまして、小・中学生を対象にして、1泊の航海体験が 1 回、それから日帰りの航海体験を 1 回ということを計画しております。両方とも定員 30 名枠でありますけれども、既にかかなりの申込みが来ております。海に親しむことをもって、ぜひ、将来の職業を海上労働に関する職業に就いていただきたいなと思っています。もう 1 点が、瀬戸内を中心に活動しております STE48 というアイドルグループがあります。この STE48 のうち 4 名の方々に、内航船に実際に乗っていただいて、その結果を Tik Tok だとか、あるいは YouTube など発信をしていこうと。この取組みのコンセプトは、船員って何かありかもっていうコンセプトで発信をしていこうというところです。11 月末に撮影に向けて、現在、鋭意調整を進めているところです。

【中国地方港運協会 三原委員】

政策提言の中に、労働力不足に対する人材確保が書いてあるのですが、その点について、当協会が取組始めた内容を 1 点だけ紹介をさせていただきたいと思います。御存じのよう

に、昨年、国交省のほうから港湾労働者不足対策のアクションプランというのが策定されました。それを受けて、協会としても何かしたいということで、国際物流戦略チームで港運のPR動画とパンフを、作成をしていただきましたので、それを活用して、広島市立の中学校と広島市立の広島工業高校へ職業講話、あるいは職業紹介ということで、1時間程度、会員事業者の中から若い人に講師になっていただいて、大体4事業者からそれぞれ1人ないし、2人出ていただいて、交代で出向いて話をしております。現在、広島市立工業高校と、それから広島市の宇品中学校の、2回ほど実施したところです。来週、仁保中学校を予定しているところです。その反響はどうかといいますと、中学生の反響は非常によくて、港運という仕事が人々の生活にこんなに役立っているとは知らなかった。すばらしいと。ぜひ港運の仕事がしてみたいとは書いてないのですが、そういうふうにつながっていけばいいかなと思っています。今後も、今年度あと2回、3回ぐらいは、中学校に対して、そういう職業講話をしていって、これがうまくいけば、広島市からそれ以外のところにも展開していけたらいいのかなと考えています。

そういった上で、中学校のほうから、じゃあ、実際に出島のコンテナターミナル行ってみたいというような話もありましたけども、そういったところを考えると、やっぱり職場と環境ですね。男性、女性がそれぞれ、トイレもそうだと思うのですが、休憩ですとか、あるいはそういったところも含めて、職場環境の整備がより必要なのかなということも感じたところです。

【神戸通関業会 古島委員】

私どもの業界につきましては、先ほどのテーマでもありましたが、国際物流の中で通関というところを担っており、やはり高齢化っていうものが続いているところです。また、労働力不足は深刻化し2030年には500万人とも600万人の人材が不足するというようなことも言われておりますので、業種を問わず深刻な問題かなというように思っています。私どもの通関に関しましては、国家試験であります通関士試験というものがあります。これに合格した者が通関士となって、通関業務に当たるというような形になっていますが、どうしてもその通関士っていうのが不足しているというような状況があります。ある企業の方が、ちょっと笑い話であったのですが、その企業の方は、1人の通関士がいると、それも76歳の通関士ということで、新しい通関士を探しているというような話

でした。その方がやっと1人入ってくることができたという話でしたので、聞いてみたら、その方が71歳だったということでした。そのような状況なので、私どもの業界につきましても、若手の人材の確保というのと、社員の育成、定着というようなところを目指しながら、取り組んでいるところです。

若干事例を紹介しますが、まず、若手の確保につきましては、今まではやってきてなかったのですが、大学のほうにPRをしなくちゃならないということで、今年から、神戸税関さんといろいろとタイアップをさせていたとき、大学の講義の一部をちょっといただき、私どもの通関士のほうで実態をお話させていただくこともやっています。あとは、パンフレットを作って、各大学のほうに置かせていただくことを、今年から始めているところです。

あと1点、私どもの上部機関と申しますか、一般社団法人の日本通関業連合会というのがありますが、ここではダイバーシティの推進に取り組んでいるところです。今まででしたら、やっぱり日本人の男性がメインで仕事をしてもらおうというところだったのですけれど、性別、あるいは年齢、国籍、その他の多様性を含んだ人材を確保していくと。当然ながらそれらの方々の育成・活用ということも重要ですので、それらを進めていくという状況です。また、人材を確保する上で重要なのが、通関業あるいは通関士という地位と知名度を上げなくちゃならないというのがありますので、こちらのほうにも力を入れていくというような状況です。

【門司通関業会 児玉委員】

門司通関業会としても、先ほど神戸通関業会からお話があったように、人材不足、ダイバーシティの関係に取り組んでおりますので、ダブるお話はちょっと避けまして、最近の福岡なのですが、新しい物流体系というか、越境E-Commerceっていうのが非常に拡大をしている話をさせていただきます。

私ども通関業者が通関をしてないので、あまり詳細までは話にはできないのですが、これまで越境E-Commerce、イメージしてもらうのは、大体通販、国際通販をイメージしてもらうといいのですが、これまで航空貨物が主力だったのですが、これを、国際フェリーを使って取り組むというのがあって、東京で始まって、今年から博多港のフェリーを使ってというのが始まっています。通関件数でいうと、通常であれば四、五百件し

かないところ、1万件ぐらいになるのですが、物量自体はコンテナ二、三本とかいう程度です。この新しいE-Commerceの拡大が、今後、今引き合いがあるみたいなので、地方港にも行くのではと、懸念もしているところでございます。懸念というか、期待半分なのですけど。ただ、課題というのは、やっぱり仕分のための広い倉庫だとかトラック物流網の確保だとか、そういったものが必要になってくるので、こういった新しい物流体系に対して、新しいビジネスをやったり、新しいインフラ整備っていうのを少し考えていく必要があるのかと感じている。

【中国トラック協会 森井委員】

トラック業界の抱える課題は、非常に山積しており、慢性的なドライバー不足であったり、それから、来年4月から始まる年間の時間外労働の上限規制への対応であったり、それから長時間労働など、非常に厳しいドライバーの労働環境であったりと、運賃は低迷するとか、多重構造であるとか、古い商慣習であるとか、たくさんあるのですけど、目下大きな課題としましては、燃料価格が非常に高騰しておるということに対して対応ができていないというのが大きな問題です。業界紙を見たり、それから、我々業界を見渡しても、倒産件数が増えてきており、何をしようにも、やはり生き残らなければならないと。そうならば、やっぱり燃料価格というものに対して、我々業界が順応していかなければならないのではないのかなと感じています。今までは、急激に高騰してきたということで、政府も激変緩和対策として補助金を元売に対して打っていただいているというところですが、この6月から段階的に縮小され、9月末をもって終わるといような話も当時ありましたが、その燃料価格の高騰が運賃にちゃんと反映されているかという、それはできていないという厳しい状況にあります。

中国トラック協会としては、取組一つを御紹介させていただくと、先般、中国トラック協会全体で、各会長さんが国土交通大臣に直接お会いし、この燃料価格の問題についてしっかりと対策を打ってくれというような陳情をしたところですが、どの業界も物流業界共通のこの問題、課題だと思うのですが、いかにこの燃料価格の高止まり、高騰に対して、業界が、順応していけるようになるのかどうか、受け入れられるようになるのかどうか、それ、運賃への反映などもそうですけれども、そういったことにしっかり取り組んでいかないと、業界自体の存続も危ぶまれてくるのではないのかなと思います。

【中国地方倉庫協会連合会 寸田委員】

初めに、貨物動向なのですが、御多分に漏れず新型コロナウイルスのときに、入庫量、出庫量、最大で15%から20%ほど落ちておりました。ところが、1年、2年たつうちにだんだんだんだん入庫量も増えてきまして、順調に回復しておりました。昨今の今頃は、多分もう1年先にはコロナ禍前に戻るだろうなというふうな予測をしていたのですが、ここ1年くらい、入庫量もそこまで回復せずに、出庫が悪くて、いわゆる荷動きが悪いというふうな状態で足踏みをしております。結構これ長くて、個人的にはちょっと本当に景気が悪くなりつつあるのかなと不安を感じております。

協会の課題なのですが、今まで報告された各団体の方と一緒に、もう人材不足、これに尽きます。会員さんなんか、いろいろとお伺いすると、普通のハローワークじゃなくて有料の高いお金を出して求人をして、1人ぐらいしか問合せがないというふうな状況をたくさん耳にしています。これに対して、広島県倉庫協会なのですけども、6年ぐらい前から、6月に倉庫見学会ということで、広島県内の公立・私立の先生と専門学校の就職担当の方を実際に作業している倉庫を複数か所見ていただいて、その後、意見交換等をして、直接高校生、専門学校生を採用したいというふうな活動をしておりました。

1年目、2年目で合わせて2桁まではいかないのですけども、ある程度の直接の採用ができたのですが、コロナの関係で、コロナで倉庫内には第三者を入れない形にしておりましたので、3年止まっております。来年から倉庫見学会を、ぜひ復活させたいというふうに思っているのですけど、3年のブランクができてしまったので、広島県とか、私学の連合会、また一から訪問して、ぜひとも、本当に1人でも2人でも直接採用できるような形で活動したいと思っています。

【中国冷蔵倉庫協議会 松岡委員】

中国冷蔵倉庫協議会は広島、山口、岡山、鳥取、島根の5県で構成しております。会員事業者数は46社の、事業所数は66事業所で、設備能力は約37万トン保有しております。中国5県冷蔵倉庫の庫腹状況について簡単に説明しますと、1月から7月までの累計ですが、前年比入庫高が96.5%、出庫高が98.8%、在庫高が102.4%と若干荷動きが悪く、在庫は前年並みで推移している状況です。県別に見ますと、荷動きは鳥取・島根県が前年よりよく、岡山・山口県が前年並み、広島県が前年より悪い状況で推移して

おります。在庫高は、山口県が前年を上回り、島根県・岡山県が前年並み、鳥取・広島県が前年を下回って推移しております。

昨今の冷蔵倉庫の課題としましては、電力料金の高騰です。現状高止まりで推移していますが、2020年と比較しますと、単価、料金ともに2倍に高騰しています。当局の指導もあり、昨年7月から価格転嫁を進め、保管料の10%程度の料金改定ができたというふうに聞いています。先般開催されましたG7広島サミット交通少量抑制の取組、また、いよいよ迫ってきました2024年問題に関しても、倉庫は受け身の立場であり、荷主様の御協力がなければ解決に向け進めませんが、好事例の共有と情報を引き続き発信していきたいと思っています。

また、各種会議で話題になるのが、人手不足と若手の採用が非常に厳しいということです。若者や女性が興味を持ち、働きたいと思えるような待遇と職場環境への取組を急がなければならないと感じております。

【広島国際航空貨物運送協会 大島委員】

この政策提言の中にも書いていただいていますけど、要は、我々、航空輸送団ってというのは、今日のビデオの中でも僅か0.5%しかない、国際物流の。この中国地方からの取扱いってというのは、輸出、輸入ともにおおむね年間約千五、六百トン程度ということで、本当に小さな数字です。ただ、この提言の中にもあるような、この大規模災害が発生したときには、航空輸送は大活躍すると。コロナのときもそうでしたけども、大型機、もしくは貨物専用機を使って海外から医療物資を緊急輸入したりとか、いざというときには役に立つが、ふだんはさほど重視されないと、こういう立場です。特にこの中国地方の空港は、貨物を取り扱うという設備関係では非常に寂しい環境ということで、ほぼ出口というのは、実際には国際便がまだ復活しておりませんでしたのですが、やっぱり成田だ、羽田だ、関西空港だ、福岡だという空港を利用していますので、恐らくほぼほぼ、各我々の団体11社ありますけども、この11社全てそれぞれの空港に国内輸送して運んでいるというような状況です。

私どもとしては、やはりこの中国地方の産業競争力の強化という、この政策提言の表題にもあります、我々はこの地域で仕事をしているいろんなお客様の競争力を強化、こういってことも考えますと、もう少しこの空港機能の強化というものがなされることを期待し

ていますので、ぜひ、何らかの形で、今後、方向性として持っていただければなというふうに思っています。具体的には、貨物の取扱い機材一つを取っても、全く何もない空港もありますし、四国も似たような状況ということで、今後、南海トラフだとか、そういったことで、大規模災害がもし仮に発生したときに、大型輸送機が来てもまともに取り下ろしすらできないというような状況にもなりかねませんので、今後、そういったところも我々としては期待をしていくところです。

<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】

マツダロジスティクスを取り巻く環境の報告をさせていただき、意見を述べさせていただきます。当社、自動車メーカーマツダの物流子会社となります。総合物流会社として、国内外で陸上輸送、海上輸送、航空の物流サービスの提供をさせていただいておりますが、この場では中国地方、マツダが工場を置いています広島と山口の物流サービスをベースに報告させていただきます。

広島と山口の港湾物流サービスは、マツダの完成車を扱います自動車専用船、自動車部品を扱いますコンテナ船の荷役作業をしております。近年の国際物流動向を広島港のコンテナ動向を例に挙げましてご報告させていただきますと、新型コロナウイルスの影響、半導体の影響、ウクライナの情勢等々、近年様々な厳しい状況にあって、荷扱い量もかなり落ち込んでいましたが、昨年及び今年に入り、コロナ前、あるいはそれ以上の取扱量になっており、回復傾向、安定した状況が、現在は続いているところです。

この環境下にありますと、港湾物流事業者は、やはり先ほどから話が出ておりますとおり、作業者の確保、担い手というところに、大変苦戦しています。港湾作業におきましては、力作業/肉体労働、屋外作業も伴いますので、天候に左右され、作業環境の厳しさなどで、非常に、若い方に嫌われ、次世代の担い手を確保するのに苦慮しとるところです。やはり戦略チームさんのこういったビデオ撮影、先ほども見させていただきましたが、若い担い手の目につくところに置いていただければ非常に助かるところです。PR動画等の作成につきましても、引き続きよろしくをお願いします。

今後につきましては、港湾作業の環境整備という面でも、港湾施設の充実、働きやすい職場づくりにもお力添えいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、コンテナターミナルにおきましては、出島地区のバースの延伸工事に着手いただき、

誠にありがとうございます。あわせまして、繰り返しにはなりますが、背後地の整備、コンテナヤード、倉庫用地の確保につきましても、同期化した整備のほうを、よろしく願いします。あと、山口地区におきましては、我々、三田尻中関港で作業させていただいていますが、老朽化のほうが進みつつあります。岸壁等のメンテナンスなど、安全安心して作業のできるよう、引き続き御協力のほどよろしくお願いいたします。

最後になりますが、カーボンニュートラルの取組についてですが、カーボンニュートラル対応のいろんな機材、荷役機器等も、メーカーさんから出始めとるところではありますが、やはり機材の購入についてはかなり高額/割高になってまいりますので、対象となります荷役機器、あるいは本船、こういったところにつきましても、整備局さんはじめ、関係官庁様、補助制度、補助金など、広範囲で検討いただければと思いますので、よろしくお願い致します。

【中谷興運株式会社 中谷委員】

まずは、冒頭に紹介いただいたPR資料です。動画含めていろいろ印刷物を作っていたいて、これは弊社の社員も出させていだいて、非常にみんないい印象を持っていて、いいものつくっていただいたなと思っています。まず、このことに感謝申し上げたいなと思っています。

私もこの会議はもうずっと出させていだいていて、この提言に関して、特にこれはもう全然間違ったことは書いてないというふうに私思っているのですが、例えば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から、これはもうコンテナに関することですね。これなんかも大体毎回提言として出させていだいていると思うのですが、これを国の方がどういうふうに受け止めておられるのかなというのを、これは正直分かりません。というのが、これは正直、私、ひがみかもしれませんが、民間の受け止め方としては、やはり東京から発信されるのは、この国際コンテナ戦略港湾政策ということに関しては、その6大港にできるだけ荷物集めましょうというふうにやっぱり我々聞こえてくるのです。ですから、例えば私がそのときに、じゃあこれ、例えば地方港で国際コンテナを扱うことについての是非はいかがですかという話をすると、いや、それは地方港でも国際コンテナ扱っていただくのは構いませんというふうなことを大体言われるのですが、これは、だから期待なのか、単に現状維持なのか、どっちなんかなといつも思

いながらこの話を聞いているのです。だから、これは提言、これ出すのはよろしいのですが、ただ、国としてこれは本当にどの程度これを受け止めておられるのかなというふうに思います。

とにかく、今、国際コンテナにしろ、フィーダーコンテナにしろ、やはり各港のやっぱり生産性というか効率性を上げるというのは、やっぱりやらないと、結局は同じ箱を扱いますので、やっぱり効率性上げないと、もう絶対港の物流機能というのは破綻していくので、特に先ほどから皆さんお話しされているように、やっぱりだんだん担い手が確保しづらくなってくると。そうすると、例えば今まで6大港を中心にテナーとかいろいろな自動化設備とかそういう整備が考えられていましたけど、これをもうちょっとやっぱり地方港のほうにやっぱり広げていくべきではないかなと、そういうふうに、結局やっぱりどの港が欠けても日本全体の国際物流なり内航物流というのを維持するというのは、これはもう絶対無理な話ですから、ですから、これはだから大きい港だけじゃなくて、やっぱり地方港の課題でもあると思うのです。ですから、そこはぜひ考えていただけたらなと思います。

あと、実は2024年問題ですね、この解決として、これ、実は私自身も、これはもう実は28年前からずっと言っているのですが、やっぱり日本ってこれからずっと、もう昔から少子高齢化が見えている中で、やっぱり陸上輸送に依存した形の物流網の維持ってというのは、もう絶対限界が来るだろうと。そうなったら、とにかく国際フィーダーとかそういうことじゃなくて、いわゆる国内輸送の代替としての内航輸送の活用というのをもっと本気で考えないといけないんじゃないかなと。実は最近になってやっとこのモーダルシフトとかそういった観点でこの内航輸送ということがいろんな文言で出てくるようになったのですが、これは正直やっぱり国交省の中でもいろんな部署が関連してくる話だと思うので、本気でこの日本の国内の物流網を維持するために、やっぱり内航とあと陸上輸送と、どう役割分担をしていくべきなのかというのをぜひ考えていただきたいなと思います。

【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 尾原委員】

我々日本貨物鉄道株式会社は、本当、社名のとおり鉄道を使って物を運ぶ企業として、主にJR旅客会社の保有する鉄道路線を使って、それをお借りして貨物列車を走らせるという会社です。全国1社制の会社です。全国で貨物駅っていうのは140か所ございまして、それらの間を日に414本の貨物列車を走らせながら、2,700万トンの貨物を輸

送しています。

貨物鉄道輸送につきましては、定時、定型、大量輸送というこの機関特性を生かして、トラックであったりとか船舶であったりとか、そういった輸送モードとともに、国内の物流の一翼を担っている会社です。

そういった中で、カーボンニュートラルが国際公約になっているところで、営業トラックと比較しまして、CO₂の排出量が昨年度11分の1ということで、輸送モードにつきまして一番多分CO₂が排出少ない輸送モードです。

そういった中で、貨物鉄道輸送の取扱量であったり、機関別の分担率を拡大していきたいなというところでいろいろ取り組んでいるところです。あわせて、2024年度問題ですとか、貨物列車というのは運転士1人で10トントラック65台分の貨物を運ぶというところで、そういった特性といったところは、これからのこういった課題に対処するためには、物流に貨物鉄道輸送の一部を一定割合組み込むといったところが最も現実的で効果的な内容かなというところですが、残念ながら鉄道貨物輸送、2013年から横ばいです。最近は特に自然災害が多くなってきていまして、近年では本当に若干減少傾向にあるといったところです。これにはいろんな要因がありますけども、やはり自然災害といったところが本当に大きなところかなと思っています。中国地方につきましては、主要路線である山陽線、過去に平成30年の7月豪雨というところで山陽線、100日間寸断されたといったところで、ほか、令和3年8月にも大雨、今年度7月につきましても、これ、山口県になりますけど、山陽線の小野田と厚狭という駅の間で大雨により10日間実は列車が運行できなかったということで、このときは貨物列車544本の運休が発生したというところ です。

こういった荷主離れの原因となっている災害発生の脆弱性というものを克服するためには、例えば線路設備の強靱化が非常に大事であるといったところです。それと、平素からJR旅客会社との連携であったり、情報交換、そういったものも強化しております。また、鉄道網が寸断された場合、寸断された箇所にトラック代行といったものを使いまして輸送を継続しているわけですが、なかなか代行トラックの拠点となる貨物駅の列車の折り返し設備であったりホームの拡張、あとは駅ナカ、駅チカ、そういったところの代行トラックの駐車場の整備であったり、確保などの取組というのは、今後非常に大事なことかなというところ です。一例としまして、今年度7月に大雨で列車が止まってしまったということで代行をやったわけなのですけども、弊社としまして、中国地方で広島貨物ターミナ

ル駅、これはマツダスタジアムの横にある貨物駅でございますが、それと、山口県は新南陽駅、こちらのほうで代行拠点の駅ということで業務をやらせていただいたわけなのですが、その際、広島貨物ターミナル駅の横にマツダスタジアムがありまして、その観光バスの駐車場を広島市が保有されているというところで、事前に広島市と協議をして、代行トラック輸送の駐車場というものを確保することができたということです。あわせて、新南陽駅、こちらにつきましては、国の補助事業ということで、当駅を代行拠点の駅ということで、これ、昔ながらの駅ということで非常に使い勝手が悪いというところで、代行のしやすい駅ということで必要機能の整備というものを今行っております、これは2027年の1月に開業を目指して進めているところです。今後、災害発生時には、まず垂直的に列車の折り返し運転がすぐにできる体制、トラック代行がすぐにできる体制というものを、社内で現在取組を行っているというところです。

あと、またそういった災害対応に対する動きは、JRだけではなくて大手事業者、大手物流事業者につきましても、貨物駅の積替え設備であったり、各社様のトラック拠点を活用して、トラックドッキングとか、そういったところを実施する取組を伺ってます。トラックドッキングにつきましては、鉄道とトラック、あと、鉄道と船舶、トラックと船舶と、いろいろクロスドッキングといったこともありますけど、災害時のみならず、こういった取組というのは本当に2024年度問題であったりカーボンニュートラルであったり、そういったところにも貢献する内容であるというところで、弊社としても現在全国の拠点駅にトラックの積替え箇所の整備を進めているというところです。

今ほど述べた内容以外につきましても貨物鉄道輸送が社会的に果たす役割につきましても、社内では今後も検討を続け取組を継続していきたいと思っております。

【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 赤坂委員】

私どもは、物流関係企業としていただいているものの、金融機関であり、直接物流業務に携わってはおりませんが、物流企業をはじめとした事業者の皆様が取組に対してのファイナンス、それから、政策金融機関としてナレッジ・情報の提供等を通じて国際物流戦略チームなどの取組について支援をさせていただければと思います。

まず、私どもが重点分野として注目している分野についてコメントさせていただきます。提言案及び、それに踏まえられている物流革新施策パッケージにおいても、カーボンニュートラルに対する対応は課題として引き続き挙げられているものと認識しています。コン

ビナートの国内有数の集中地域である中国地域は、CO₂の多排出産業を抱えており、コンビナートを中心にしたいわゆるトランジション、カーボンニュートラルへの移行や、次世代エネルギーへの転換を踏まえた燃料受入れ、供給インフラの整備・強化などが地域としてのカーボンニュートラルの取組の優先事項の一つになっているものと認識しております。具体的には徳山下松港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けた議論など全国的にも注目されているところと認識しています。

私どもとしては、政策金融機関として、従前から長年インフラやエネルギー関連の分野に取り組んできたところです。また、私ども自身の中期経営計画、こちらは2050年を見据えた計画ですが、こちらにおいて、持続可能な社会の実現ということが大きなテーマになっており、具体的にはグリーン社会の実現、イノベーション、そしてトランジションへの取組を事業戦略上支援していきたい分野として挙げさせていただいています。これらの事業戦略を具体的に進めていくためには、国際物流戦略チームの取組のような官民連携を通じて現場の課題を確認・議論するなかで、私どもも課題等を認識させていただき、それらが最終的に事業や取組となった場合には、ファイナンス、特にリスクマネーの供給という形で、制度面や金融面の方で支援していければと考えております。

具体的には、金融機関として様々なファイナンス手法を用いて、様々なリスクの取り方の整理やファイナンススキームの活用を検討することになりますが、結局、ファイナンスの前提としては、カーボンニュートラルであれば、地域の具体的な課題を踏まえ、どういう事業で対応していくのかというところが大事になりますので、事業者の皆様と情報交換したり、また、私どもから情報提供したりすることで、積極的に事業に関する課題を整理していくところで支援させていただければと思っています。この様な取り組みが、最終的にはカーボンニュートラルの実現に向けた物流GXの推進、それから物流DXによるイノベーションのほうにつながっていくと認識していますので、かかる支援を政策金融機関の立場として引き続き続けて参りたいと考えております。

また、カーボンニュートラルだけが課題というわけではないということは認識していますが、まさに提言案に示されている雇用確保、災害対応、それから観光活性化などの観点も港湾機能の強化とか維持には欠かせないところと考えております。これらは物流だけではなく地域としての持続可能性にもつながってくるところとしますので、これらの視点も含めた引き続き多面的な議論や検討ができればと考えています。

<意見交換：地方公共団体等>

【鳥取県 小田原（代理：藤本）委員】

鳥取港ですが、取扱品目は、バイオマス燃料、あるいは凍結防止剤及び建設資材というところが主なところで、背後の企業さんの産業構造規模からなかなか港湾の利用が進まない状況です。一方で、背後の高速道路ネットワークの整備が進みました。以前の想定したエリアを超えた企業にも利用いただけるのではないかと出てきましたので、もちろん今までの企業さんもですが、今後、可能性のある企業さん、エリアを拡大しまして、物流の実態を改めて調査して、企業様の競争力強化、また、2024問題、迫っていますが、その解決のお手伝いを港湾がさせていただければということで、その調査等を開始したところです。また、脱炭素につきましても、今年度、鳥取港推進計画策定を目指して、同じように企業様のヒアリング等を今ちょうど実施しています。何とか年度内策定に向けて取り組んでいきたいと思えます。

【鳥根県 五十川（代理：寺嶋）委員】

港湾機能の強化につきましては、浜田港で平成29年に港湾計画を改定し、この計画に位置づけられた施設の整備に取り組んでいるところです。昨年11月には福井地区に福井第2上屋が完成しました。国をはじめとした関係の皆様方には、この場を借りてお礼申し上げます。現在は直轄事業で整備している新北防波堤と補助事業で整備中の福井地区と長浜地区を結ぶ臨港道路の整備を進めているところです。

一方で、コンテナターミナルを有する福井地区では、船舶の大型化に対応した岸壁の整備が喫緊の課題となっています。国際的にもコンテナ船の大型化が進んでいることは周知の事実ですが、現有岸壁は700TEU型までしか対応できておらず、コンテナ船社が求めております1,000TEU型への対応につきまして、関係機関と協議しながら早期の事業化に向けて国に要望しているところです。また、浜田港では、今年度から港湾脱炭素化推進計画策定に着手しています。年内には第1回の協議会を開催したいと考えておりますので、関係の方々の御協力をよろしくお願い申し上げます。

2024年問題に関しましては、本県でも問題意識を共有しており、商工労働部を中心に企業ヒアリングを行い、海上輸送への転換ができないかなどの必要な対策について検討をしているところです。

【岡山県 長尾（代理：湯浅）委員】

本県の政策提言ですけど、まず、水島港の国際バルク戦略港湾政策です。直轄事業として水島港国際物流ターミナル整備事業を実施中です。水島地区と今玉島地区をつなぐ水島玉島航路、これの水深12メートル化が今年度完成予定となっています。大型化によるいわゆる大型船によるさらなる大型輸送、大量輸送が可能となることで、海上輸送のコスト削減につながります。玉島地区の利便性が特に高まることが期待されており、今後は早期の供用開始が望まれているというところです。

また、国際物流機能の維持強化というところですけど、水島港は残念ながらコロナ禍以降、水島港のコンテナ取扱貨物量というのは回復していない状況が続いていまして、国の国際コンテナ戦略政策、こういったところが国際基幹航路の我が国への寄港と定期航路の維持拡大ということで取り組んでますが、やはり地方に立地する企業の雇用と所得の維持、こういったところを考えると、中国地方を発着するアジア諸国へのコンテナ航路の維持拡大に資するようなコンテナターミナルのさらなる機能強化、これについても引き続き支援をいただきたいと考えています。

また、地域間等の連携の物流効率化につきましては、御紹介にもありました一般国道2号岡山倉敷立体（第1期）が昨年度新規事業化されました。設計等が今順調に進められていると聞いています。また、本年2月に完成いたしました国道2号の大樋橋西交差点、これの立体化が完成したわけですけども、完成から1か月後の交通量調査などでは所要時間が約4割短縮されたというような大きな効果が出ています。また、過去には、少し古いデータになりますが、コンテナ流動調査なんかを見ますと、岡山市内で生産されるコンテナ貨物の約6割が実は神戸港を利用されているといったようなデータもありますし、物流業界の2024年問題というのも目前に迫っています。こういったことから、岡山市から倉敷市にかけての慢性的な渋滞、交通渋滞、これが解消されるということで、物流拠点である水島港からの円滑なネットワークが強化されて、地域経済活動の活性化につながるものと考えています。

最後に、また、本県は製造業の割合が全国平均を大きく上回るものづくり先進県でして、中でも水島コンビナートは本県製造品出荷額の約半数を占める産業の中核です。しかしながら、産業構造としましては製造業の割合が高いということで、温室効果ガスの排出量という面では本県排出量の約半分を占めています。こういったことを踏まえ、水島コンビナートの集積効果や立地優位性、また、水島港との連携、こういったポテンシャルを生かし

たカーボンニュートラルの取組を推進するために、水島港と水島コンビナートの各企業が連携しまして、昨年11月にカーボンニュートラルネットワーク会議というものを設置して、取組方針を策定したところです。また、本年6月にはコンビナート企業が連携して具体的な取組を推進することを目的としたカーボンニュートラルコンビナート部会を設置、また7月には水島港のカーボンニュートラルポート部会を開催して、港湾脱炭素化推進計画の作成等に向けて協議を開始しているところです。先ほどからの港湾機能の強化、これに加えて、環境価値の高い港湾として、将来にわたって国内外から選ばれる港、これを目指してまいりたいと考えています。

【広島県 内藤委員】

広島港においては、令和4年、昨年のコンテナの取扱量は27万8,000TEUということで過去最高を記録しました。また、クルーズ客船、人流のほうですけれども、これ、今年度の3月から外国クルーズ船の寄港が再開していますが、今年度は64回に上る見込みということで、過去最高をこちらも記録する予定です。ちなみに、今日は、2隻クルーズ船が入っておりまして、1隻はカーテンの向こうに見えているのですが、小型1隻と、五日市にもう1隻が入っています。

そして、広島空港ですけど、こちらも順調に回復しており、今年7月の利用状況はコロナ前の30年7月に比べまして1.2倍ということで、大分戻ってきています。国際線についても、今年1月から台北線が国際線として最初の復便しました。そして、ちょっと6か月ほど空きましたが、7月にチェジュ航空がソウル線に新規就航、そして8月には大連、北京便が復便、そして、今月も9月22日から上海便が復便予定となっています。このように、港湾、空港ともコロナ禍から順調な回復を見せているところだとは思いますが、今後ますますの機能強化を目指していきたいと思っています。

そこで、人流につきましては、広島港の宇品港地区におきまして、大型客船の受入れにおきましてクルーズターミナルを今年度完成目指して整備しているところです。

また、港湾物流のほうでも、広島港の出島地区において直轄事業のほうで岸壁延伸を進めておりまして、広島県としましても荷役機械の整備や背後の土地の造成、分譲といったところを進めているところです。それに併せましてターミナルの生産性向上といったものも当然必要になってきますので、関係利用者の皆様との意見交換を進めているところです。また、カーボンニュートラル、脱炭素化に向けまして、広島県においても、今年度、広

島港と福山港の協議会を立ち上げる予定としています。しっかりと関係の皆さんと議論を進めていきたいと思っています。

【山口県 片山（代理：西富）委員】

山口県の港湾の物流については、メインとして行っているのが徳山下松港、宇部港の国際バルク戦略港湾の石炭の事業となっています。事業自体は国にやっていただいております。宇部港については航路のマイナス13メートル化が昨年度完成してしまっていて、徳山下松港については現在、鋭意国のほうで事業を実施していただいているところです。ちょっと石炭とつくのが、今のカーボンニュートラルと逆行するというようなところがいろんなところで言われるのですが、カーボンニュートラルと言ってもすぐすぐエネルギー転換が進むわけではありません。どうしても今石炭を使われている企業というのは、ある程度石炭を使いながら、今石炭とバイオマスの混焼で、さらにはアンモニアと石炭の混焼というような形の技術開発のほうも進められていますが、石炭についてはやはり引き続き当面は相当の使用量があるということで、国際バルク戦略港湾のほうをぜひ国のほうにも鋭意進めていただきたいと思います。

一方で、カーボンニュートラルの話が出ましたが、徳山下松港につきましてはカーボンニュートラルポートの検討を進めています。その中で、各企業、港運業者のほうと話をさせていますと、やはり課題となってくるのが、港運業者さんのほうにとっては現在の機械を低炭素型、脱炭素型に置き換えるとなったとき、やはり従来型と比べて非常に価格差があると。その価格差をあるのをやっぱり港運業者さんのほうに負担していただくというのはかなり難しいところがありますので、その辺についてはやはり県でも限界がございしますので、国の支援が必要だというようなことで、その点お願いしたいということ、あと、荷主というか、企業さんのほうとお話しさせていただきますと、カーボンニュートラルのほうを進めるに当たって、どうしてもカーボンニュートラルをやるということはコストをかけるということになります。一方で、価格を維持して国際競争力を維持したままでないと企業としても存続できないという、その2点の両立というのが非常に課題だと各企業おっしゃられています。その辺、港湾として今石炭を入れてますけれど、バイオマスを入れる、将来的には今、徳山下松港、企業グループさんのほうでアンモニアを入れるという計画を発表されていますけども、そういったものについて港湾サイドでも協力していきますし、ぜひ国の支援をいただきたいと思いますということで、今回のGX関係の提言というのは非常に

山口県としてありがたく思っています。

【呉市 寺嶋委員】

政策提言の中で、国内物流の効率化、あるいは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ます。

呉港では、平成25年度の呉港利用者懇談会で、参加企業のほうから内貿定期貨物航路誘致、RORO船についての要望が出され、検討を行ってきました。また、平成30年7月の豪雨災害では、幹線道路の広島呉道路、あるいはJR呉線が寸断をし、長期にわたり物流、人流ともに滞ったという苦い経験がありまして、リダンダンシー、いわゆる代替輸送の確保の重要性が改めて認識をされました。

こうした中で、阿賀マリノポリス地区の機能強化を図るための港湾施設整備の早期事業化に向けて、港湾計画の一部変更を国にお願いしているところでして、来月10月2日には呉市地方港湾審議会を予定しており、順次計画変更に向けて取組を進めているところで、2024年問題、いわゆる働き方改革関連法案の規制が迫る中で、RORO船の誘致につきまして、一日も早い就航を目指して引き続き取り組んでいきたいと考えています。

最後に、物流戦略には直接関係はありませんが、本市にとって大きな問題の日本製鉄瀬戸内製鉄所呉地区がこの9月末をもっていよいよ全面休止となります。この製鉄所の跡地の活用につきましては、もともと原料埠頭として使用していた岸壁もありますので、そういったところの活用も視野に入れつつ、日本製鉄、広島県、当市が連携をしながら地域経済の活性化に寄与する活用となりますよう取り組みますので、国をはじめとする関係各所の皆様方におかれましては、何とぞ支援を賜りたいと考えています。

【境港管理組合 佐々木委員】

私からは、境港の近況について何点か報告、案内をさせていただきます。

まず1つが、コロナの影響です。当港も非常に影響を受けておりまして、ここ3年間で大きく荷が減りました。背景といたしましては、当港の国際便、国際コンテナ便の一つの上海便が、残念ながら昨年5月に休止となっています。また、釜山港の直行便がメインなのですが、その辺り、釜山港は非常に混乱をしていたということで、荷が大きく神戸に逃げてしまったということもありまして、がくっと落としてました。しかしながら、釜山港の若干の問題の解消の動きなどもありまして、昨年末ぐらいから徐々に荷が戻って

おり、今年に入ってからほぼコロナ前と同様な形にはなっていますが、まだコンテナの量については復元には至っていません。

そういった中であって、大きく下支えをしていただいているのが神戸発着の国際フェリー航路です。現状は外貿が中心ですが、2024年問題があります。内貿での利活用、こういったものに大きく期待を寄せている、そういう状況です。また、モーダルシフトの関係の話もありましたが、今の取組といたしまして、境港は鳥取、島根両県にまたがる港なのですけども、鳥取県、そして島根県、両県が初めて連携をして、いわゆる海上輸送にモーダルシフトをしてみませんか、その際のアドバイスなどもさせていただきますという場を10月18日に設けることといたしました。正式なリリースは来週になると思いますけども、山陽側の皆様方でも参加可能ですので、興味がおありの方はぜひ参加をいただければと考えています。

また、最後に、やはりモーダルシフトの受皿としての港湾、まだまだ機能強化が必要であると考えています。コンテナ船も大型化をどんどん進めておられます。私どもの港でもなかなか2隻同時入港はできないといった事態も出ておりますので、ぜひこの辺りは、皆様方、また整備局のお力添えもいただきながら整備促進を図っていかれたらと思っています。

<有識者のコメント>

【立命館大学 久保田先生】

今回の政策提言案で新たに加わった点は、政策提言の1つ目の柱である「産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現」に関連して、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、「物流革新に向けた政策パッケージ」に対応する形で、モーダルシフトや物流GXの推進といった文言が加わったことにあると思います。

一方で、今日の各企業様等の委員の発言からは、3つ目の柱である「労働力不足に対する人材確保、育成」に関する意見が引き続き多かったような気がします。労働力不足に対応するためには2つのアプローチがあると思います。1つは生産性を向上させて労働力不足を補うというアプローチです。2つ目は、新規採用に向けた取組を継続することです。これら2つのアプローチの両方が求められると思います。生産性向上に向けたアプローチにつきましては、今回の政策提言案でもICT等の活用から物流DX等の推進という文言に変更されているわけですが、物流DXの取組が、実際にその物流に携わる各企業様の生産性向上によってコストダウンが図られたり、稼働率が上がることによって受注基盤が強化されて売上げの維持拡大につながったりするなどといったことに期待したいと思います。

一方で、新規採用に向けたアプローチについてですが、本日の部会を通して、各団体が様々な取組を行っていることが分かり、その取組は評価できると思います。特に若者の採用を狙いとする場合には、常々若者の目線を知ってくださいというふうなお話をしているわけなのですが、特に今若者が働くということに関して、「ライフデザイン」という言い方もあるとおり、どういう生き方をしたいかに関心があります。ですので、実際にその情報発信をされる中で、実際に働いている人の姿が見えるような工夫をされることをお勧めしたいと思います。

【岡山大学大学院 津守部会長】

大きな問題として労働者不足とかカーボンニュートラル対応とか、あるいは災害とかパンデミックへの対応とかがあって、そういう中で生産性を上げなきゃいけない、生産性上げて、少ない人でできるようにしないとダメとか、あるいはデジタル化進めなきゃいけないとか、モーダルシフトも必要だとか、そういう次の段階の対応があります。これ、1個1個切り離して考えるのではなくって、全体でまとめてつながりをつけて対応してい

かないと、めちゃくちゃ効率悪くなると思うので、そういう点、整理した形で問題解決につなげていきたいなと思っております。

それと、もう一つは、現場サイドで言いますと、やはり魅力的な職場をつくらないと人は来ないと思うので、その一つは、やっぱりきれいであるとか、きれいって言ったって作業現場がずっときれいなわけではないので、トイレがついてるとかシャワーがあるとか、それ、男、女、両方あるとか、そういう普通の会社の職場やったらあるよねというようなことをまずは整えていくというのが最低限かなということ。もう一つは、やっぱりそこで働いている人が、自分はこんなことできたぞというやりがいを持てるような、そういう働き方改革、だから、デジタル化なんかが進むと機械とかコンピューターに人が従うような形になるケースもあったりするじゃないですか。そんなんじゃないかって、人の能力を高めるようなデジタル化っていう方向を目指さないと、おもしろくないからいい人來なくなると思うのですね。そういうことも、各企業さんもそうですし行政もそうですので、意識しながら働き方改革とか労働者不足対策とかを考えていくのが必要かなと思っています。

それ以外にも、カーボンニュートラルとかも、要は料金がちゃんととれてないのがおかしいのですよ、物流業界というのは、基本的に。それは何でかというと、交渉力が弱いからですね、お客に対する。そうすると、交渉力を強めるような要素をかき集めてこなきゃいけない。カーボンニュートラルなんかっていうのも、それへの対応なんかもそっちのほうに使うように行政のほうも意図的に誘導していかないと、何か対応したコストを全部また物流業者がかぶってしまうみたいな話になっちゃうので、その点、ぜひこういう場があるからこそ、いい方向に向けていきたいと思っておりますので、これからも御協力よろしくお願いいたします。