

## 中国地方国際物流戦略チーム第 24 回部会

### (意見交換の発言録)

#### <意見交換：物流関係団体>

##### 【中国地方港運協会 太刀掛委員】

政策提言案に関し、4 点ほど発言させていただきます。

1 つ目は、昨年 7 月、名古屋港のコンテナターミナルでランサムウェアによるサイバー攻撃があり、3 日間荷役が止まったということがありました。これ災害と同じようなレベルのものであり、これを受けて国土交通省でも検討がなされ、港湾運送事業法施行規則が改正されました。この施行規則改正により全国のコンテナターミナルで一定基準の TOS システムを利用する港湾運送事業者は、今年度末までにサイバーセキュリティ対策を含めた事業計画の変更手続きを行う必要があり、当協会でも広島港や水島港で対応をしているところです。

現状での課題は、サイバー攻撃に遭ったときの BCP の作成を如何にするかであり、これについては、関係行政機関のご協力も頂きながら取り組んでいきたいと考えています。

2 つ目は、カーボンニュートラルについて、徳山下松港をはじめ、今では広島や呉などいろいろなところで脱炭素化推進協議会が立ち上がり、あるいは準備会ができるという動きがあります。各港でそれぞれの立地企業のいろいろな動きがあり、脱炭素に向けたアプローチの仕方というのは各港で違った形で計画が作られていると理解をしています。

この協議会には我々の業界も参画をさせていただいていますが、我々の港湾運送事業は、労働集約型の業務というところもあって、恐らく使っている荷役機械の FC 化などに帰着するのかなと思っています。我々の業界は中小企業が多いということもあり、今後そういったカーボンニュートラルの計画が実装される際には、国の補助メニューを含めた支援策も検討をいただければありがたいというお願いです。

3 つ目は、御多分に漏れず人手不足。これは我々業界に限ったことではなく、物流業界も船舶産業も同じ状況と思っています。とりわけ、港運業界というのは、認知度が低いのが本当に悩みです。それに関わらず労働集約型なので、いろいろな効率化について取り

組んでいく必要があるのは重々承知していますが、現状は厳しくなっていてきています、我々としては、高校や中学校に行って職業紹介、我々の職業はこんなお仕事ですよというのを広島で一昨年からはじめています。現在、呉や水島でもそういった動きをしています。

ただ、これには限界があって、花が咲くのが5年、10年かかるのかというところもあります。PR的な取組をするときに、やはり我々だけでは難しいので、例えば職業フェアみたいなものを行政の力を借りて開いていただければ、より拡大することもありますし、物流業界全体で中途採用含めて、人を採用したときにはある程度助成制度を設けるなども一つ検討の材料にしていいただければありがたいと思っています。

4つ目は、政策提言の話でもう既に意見提出した内容で修正していただいています。その意見の理由になりますが、徳山下松港の「及び更なる物流機能の強化」を書いてくれないかというお話をさせていただいていました。これは、徳山下松港で3つのヤードがあり、それぞれ暫定水深について、進捗中の事業内容の記載で止まっていたのですが、港湾計画はさらに深くした計画になっていたため、我々とする、しっかり港湾計画とこの提言内容が一致する形で取り扱っていただけたらうれしいということもあり、意見を上げさせていただきました。

#### 【門司通関業会 児玉委員】

人手不足というものは同じ悩みを抱えており、我々の上部組織である一般社団法人日本通関業連合会を中心に通関業、通関施設の運営向上に向けて、魅力ある職場にならないと人が集まらないということで、ダイバーシティ推進のための活動や、専門性向上の取組を行っています。

ただ、これも急に回復というのは望めない、地道な作業が必要なのと、皆さんも御存じないかもしれませんが、通関業の通関手数料が非常に安価に設定されており、平成28年までは上限が法律で決まっていたのですが、その後に自由化されてからもその上限を超えるような交渉というのは非常に難しく、要は手間がかかるわりにはお金にならないというのが1つ課題です。

また、メガEPA（経済連携協定）の拡充あるいは最近越境ECや貨物の増加など課題はたくさんあって、厳しい状況になっています。例えば越境ECについて、何百倍という形で、通関件数が増えています。博多港では、1事業者で年間1万件ぐらいの件数から、近年は

年間300万件売れるという。300倍から400倍という件数が発生しているようです。

そういった中において、やっぱり大事なのはDX化をどうするか。国際物流について、輸出者から輸入者、日本から海外まで一貫したデータでみられる、そういったプラットフォームを各国がつくって売り出している状況の中で、なかなか日本の通関基幹システムが連携していくことが、もうちょっといくとうまくいくと言われながら障害になっているというふうに聞いています。

そのため、電子化を進めて、人手不足を補うとともに、優秀な人材を採用、育成していくために労力を得るための努力をしていくというのが現状です。それらを御理解いただきつつ、通関業だけでやっている会社は少なく総合物流でやられているのですが、その中でも通関業に目を向けてもらえるようになればいいなと思っています。

#### 【中国トラック協会 森井委員】

大規模災害発生時におけるトラック協会の対応状況と、それから課題について、話をさせていただきますと思います。

災害の激甚化が進む中で、待ったなしの救援というのが求められていますが、トラック協会ではセンターの要請に応じて、救援物資を輸送するためのトラックを集め、その町へ救援物資を運んでいることと、大規模な災害の場合は御遺体が出てくるということで、その御遺体を火葬場に搬送しなければならないということで、トラック協会の会員の事業者が、社長自ら今回、能登の場合に霊柩車に乗っていただいて、現地で活動したということもやっています。

それに加えて必要なのは、災害における専門家という方々を現場に派遣するということが重要になっています。プッシュ型で、救援物資がどんどん拠点に送られてきても、そこへどんどん山積みになって、どこに何があるか分からない状況になります。拠点がぐちゃぐちゃになってしまっているので、それをきれいに整理して保管するということが重要で、それを行うための知識を持った災害に強い専門家というものも併せて現地のほうへ派遣をしているということで、こういった対応をしています。

課題として、災害に強い専門家に多くの方々がないただくため、協会としては講習などを開催し、育成をしていかなければならないという課題が1つあります。

それから、もう1つは自治体との連携がどうしても必要になってきます。配送トラック

で、地域の拠点にものを運んで、運転手が1人で行って、公民館がどこで何を下ろしているのか、場所も分からないと混乱することになります。その公民館で拠点配備するような自治体の方が重要ですが、混乱している状態の中でそこまでなかなか手が回らないというのが現状で、そういったことをしていただける自治体との連携というものが非常に重要になっています。

ハード面の整備は進んでいきますけれども、なかなかそういった細々としたソフト面は後回し、おろそかになりがちですが、必要なものを必要な場所に継続的に運ぶためにも、こういった課題も解決していかなければいけないかなと感じています。

#### 【中国地方倉庫協会連合会 濱崎委員】

労働力不足による取組として、広島県倉庫協会としての活動になりますが、6月にコロナ禍で中止になっていた倉庫見学会を5年ぶりに開催しました。これは高等学校の先生、専門学校の就職担当者をお招きして、実際に倉庫を見学していただき、倉庫業というものを少しでも理解していただく目的で行っています。倉庫業というのは、冷暖房が完備しているわけでもないですし、いまだ手作業の部分も多く、若者に人気のある職種とは言えません。職場環境の改善に取り組むとともに、1人でも採用に結びつくよう、今後もこの取組は続けていきたいと思っています。

また、上部組織である一般社団法人日本倉庫協会のほうに、倉庫業の外国人特定技能への職種追加を目指し、外国人就労調査チームが発足しました。こちらのほうとも情報を共有しながら、ますます厳しくなるであろう人手不足に対応していき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県で構成しています。会員事業者数は今年度に入り、1社、1事業所の加入があり、47社の、67事業所で、設備能力は約37万トン保有しています。

中国5県の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90.7%、出庫高が92.5%、在庫高が100.2%と荷動きが悪く、在庫は前年並みで推移しています。荷動きが悪いのは、コロナ禍における巣ごもり需要等も落ち着き、度重なる値上げによる消費者の買い控えの影響もあるのではないかと思います。

県別に見ますと、荷動きは鳥取・島根県が前年より良く、岡山・広島・山口県が前年より悪い状況で推移しています。在庫高は、鳥取・広島・山口県が前年を上回り、島根県・岡山県が前年を下回って推移しています。広島県においては各社満庫状態が続いており、自社で扱いができないものを他社の倉庫でお預かりする再保管も厳しい状況です。特に今年は牡蠣が豊漁で、新規の保管荷役料は高騰傾向にあります。2022年度からの電力料金の高騰高止まりにより、昨年、各社保管料の10%程度の価格転嫁が実施できたところですが、現状の荷動き悪い満庫状態が続けば、第2弾の料金改定も実施されます。

2024年問題に関しては、大きな問題の発生やトラブルは聞いていませんが、ドライバーの労働時間の上限規制により、1日の走行距離は350～500kmから300kmに減少して、年末に向けて繁忙期に関東方面へのチャーター便は通常どおり手配できるか危惧されています。

一方、1日の走行距離の減少により、広島・岡山県が物流拠点として見直され、サッポロビールさんが広島に物流拠点を再び設けられたり、横浜冷凍さんが2025年春に、岡山県に3万トンの中国・四国地方最大規模の冷凍・冷蔵倉庫の進出を予定されています。

また、標準的な運賃には至っていないものの、荷主様の御理解を得て、運賃の改定、詰込み時間の短縮を目的としたパレット輸送の変更も徐々に進展しつつあるようです。荷主様の御理解はトラック事業の活動の影響も大きいのではないかと認識しています。

大規模自然災害の発生対策として、海洋を対象として10月にNHK広島放送局気象キャスターとBCP対策事業計画の専門家である講師2名をお迎えして、2部構成で災害発生時の安定供給を果たすための講演会の開催を予定しています。

中小冷凍冷蔵倉庫業者の喫緊の課題は、人材確保と物流DXの推進です。海運事業者においては、職場体験の受入れを実施したり、奨学金返済支援制度を設けたり、変更経路の優良コースの認定に取り組まれたりと努力はされていますが、依然として若手の採用には苦慮されています。

物流DXの推進についてはコスト面の制約もありますが、導入事例の見学会を開催し、成功事例を共有できるかと思っています。

## <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】

当社の業務、サービス内容について少し御説明させていただきます。当社は自動車メーカー、マツダの物流子会社となります。従ってマツダが生産拠点を置いている広島港と山口防府、三田尻中関港を主な拠点としています。貨物は、完成車、マツダ車とマツダの自動車部品が主な取扱いになります。国際物流ということでは、船種は完成車ではPCC（自動車専用船）、外航・内航、一部内航船としてRORO船も扱っています。コンテナでは、コンテナ船の外航・内航船、阪神を主としたフィーダー船での運航も含めた物流サービスの提供を行っています。

意見として、広島の方で3点、こちらは広島の港湾事業者他社の御意見も伺ったところになります。

まずは港頭地区における倉庫の拡充を図っていただきたい。具体的に言えば宇品外貿地区、こちらについては老朽化倉庫群を整理していただき、再編いただきたい。また出島埋立地区こちらについては港湾関連用地の利用増加に伴い、埋立ての早期化、環境整備をしていただき、まずは倉庫の拡充を図っていただきたい。

2つ目は、今ある広島国際コンテナターミナル、通称出島コンテナターミナルの管理棟、事務所棟はありますが、管理棟がない状態なので、管理棟を設置いただきたい。具体的タイミングですが、出島埋立ての3工区、物流用地、今ちょうど広島県で売却をされた部分になりますが、こちらを事業者が稼働を開始されると、かなりコンテナの取扱数が増えてくると伺っていますので、このタイミングに合わせてぜひとも管理棟の設置を御検討いただきたい。

3つ目は、出島コンテナターミナルから高速3号線を高架で結ぶ臨港道路の整備、こちらを具体的に進めていただければと思います。広島港長期構想計画の中にも計画が入れていただけていますが、具体的な工事計画立案を進めていただきたいということになります。

続いて三田尻中関港が、こちらでも老朽化がかなり進んでいます。安全作業を実施するための港湾施設の維持管理、具体的には中関3号岸壁がひび割れて危険な状態になってきています。工事の計画も伺っていますが、早期に工事を進めていただきたいということで御要望させていただきます。

2つ目が、港湾施設の老朽化、特に福利厚生施設、労働環境を整え離職率低下にも繋げたく、かなり傷んでるトイレ等もあるので、小さなところですが、こういった整備も含めて進めていただければと思います。

また上屋も広島宇品と同様に45年、そろそろ50年を迎えようとする倉庫もありますので、こちらのほうの建替え計画も進めていただければと思います。

共通部分で広島、山口とも、カーボンニュートラルポートに対応した入港船舶及び岸壁で使う荷役機器は大型機器となりますので購入額も大きなものになります。事業者にとって大きな負担となりますので、こちらのほうは補助制度等の御検討をいただければ事業者のほうも取り組みやすいのではないかと思いますので、よろしくお願いいたします。

最後に少子高齢化、労働者の絶対数が少なくなる中、どの業種も同様の悩みと思いますが、特に港湾作業においては、力作業、手作業に加えて、屋外作業で天候にも左右されて厳しい作業環境にあります。次世代の担い手確保は本当に各港湾事業者が苦労しているところで、中国地方国際戦略チームにもサポートを既にいただいておりますが、継続して担い手確保につながるサポートをいただければと思います。よろしくお願いいたします。

#### 【中谷興運株式会社 中谷（代理：三宅）委員】

港湾運送及び荷役関係、水島港で業務を営んでいます。港運関係につきましては、中国地方港運協会様から4項目ということで要望事項がありました。まとめていただいておりますので追加することはありません。

トラックも倉庫もやっており、人手不足というのはどこの業界でも共通しているかと思っています。日本人が少なくなればもっとほかの人たちが雇えるような状況、環境を整えてくればいいのになと思っています。

#### 【東ソー物流株式会社 原口委員】

人手不足にこういった取組をしているかというところを御紹介させていただきます。

我々のほうでは、寮を造ったりいろんなハード対策をして人を呼んでこようという取組をしています。近年では背後にいらっしゃるメーカー、内航海運の方々、それから港湾業界の方々、こういったところが連携して、産業観光ツアーというバスツアーをやっています。御家族の方、小学生の方とお父さん、お母さんが一緒に来られて、日頃入れない工場

の中、それから港湾の中に入っていて、港でどんな仕事をしているかを見ていただくというようなことをやっています。その方々から後ほど手紙をいただいたり、いろんなアンケートの中で、港の仕事とか倉庫の仕事、それから物流の仕事、こういったところに非常に興味を持っていただけてると思っています。

港というのは今ソーラスフェンスで仕切られて中に入れなくなっています。だから港でどんな仕事をしているか全く子供たちは知らないんですね。乗り物に乗ってみたい、大きなクレーンに乗ってみたい、コンテナの中に入りたいといういろいろな御意見をいただいている中で、我々ができることをやっているのですけれども、興味を持っていただいて、我々の業界のほうに就職を希望するというふうな動機づけにできればというふうに思っています。

そういったアクションをどんどん取っていきながら、メーカーと連携しながらやっていきたいなと思っています。

それからお願いになりますが、今新しいものをどんどん造っていくということでいろいろな提言をされていますが、古いものは昭和の時代に造ったものが非常にもろくなっています。直近で言いますと、岸壁の背後の後背地のところがいきなり陥没をして、一步間違えば死亡災害につながりそうな事案が数件起きています。こういったことは日々作業をしている場所ですので、少しスピード感を持って対応していただきたいというところです。

もう1つは、我々の地区でいいますと徳山下松港がメインになりますが、とにかく岸壁が足りない。背後のメーカーが非常に活発で、生産量もどんどん上がっています。コンテナにしろ、バルクにしろ、全てバースが足りない状況になっています。あと2年ぐらいたつとバイオマス、木くずの扱い等もどんどん増えてきますので、今のままであれば他の港に持っていかなければいけないような状況になってきますので、御検討いただきたいなと思っています。

#### 【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 尾原委員】

当社、日本貨物鉄道株式会社、車両等の鉄道によって物を運ぶ企業で、特にJR旅客会社の保有する鉄道路線によって、それをお借りして貨物列車を走らせているという全国唯一の事業体で、全国に139か所の貨物駅を持って、1日に414本の貨物列車を走行させている会社です。船舶と同様、貨物鉄道輸送というのは、定型・定時・大量輸送という基幹特性を

生かしながら、他の輸送と共に国内物流の一翼を担っている会社です。

そういった中で、昨今の物流の2024年問題であったり、カーボンニュートラルの達成といった社会課題の解決に向けて、貨物線というスタイルは、期待は高まりつつあるもののいろいろな要因によって、国内の総物流の減少であったり、特に鉄道物流においては災害というものについて非常に顕著に影響を受ける輸送元ということで、残念ながら貨物セツト輸送の拡大には至ってないというところで、輸送物件については、2013年度以降横ばいが続いているという状況です。

また現在も羽越線という新潟県の線路がありますが、先日の豪雨により線路が流出しまして、復旧までに約3週間かかるということがあり、被災箇所を避けた貨物列車の迂回運転を実施し、その区間についてはトラックや船舶代行を実施しているところです。

そういった中で、昨年度に中国運輸局、当初、共同事務局として、鉄道物流の災害による輸送渋滞に対するBCP策定に向けた官民一体の検討会というものを実施させていただきました。この中で輸送障害発生時のトラック代行による代行輸送強化であったり、そもそも輸送障害の発生抑制、影響の低減、こちらを取りまとめ、主に災害発生時の緊急代行、トラックであったり船舶であったりですけども、この手続を迅速に行える仕組みづくりを行わせていただきました。

併せて山口県周南市に所在する貨物駅の新南陽駅について、同駅を緊急代行の拠点駅ということで、2027年初の開業を目指して現在改良工事を行っていますが、災害発生時の代行カバー率というのは2021年度の実績で4.9%、これは山陽線を通行する貨物列車というのが上下で4,000ほど日々輸送が行われていますが、残念ながら災害が発生して代行する際に4.9%の貨物しか救済できていないという状況で、新南陽駅の改良工事を行うことによりようやく14.8%まで、それでも要請には対応できていないということです。

最終的には新南陽駅以外の駅を候補駅として、いろいろ改良を加えて2030年までには災害時のカバー率を50%まで弊社としては引き上げる予定で計画を進めているというところ です。

また、このような災害発生時や2024年問題に対応するためにトラックで持ち込んだ貨物を鉄道コンテナに積み替え可能な施設の設置を各駅に進めているということですけども、もともと貨物駅というのは仕分け配送というのがメインであったため、全国の貨物駅には貨車から直接積卸しを行う上屋というのも非常に多くあり、それぞれの設備を再整備し、最終的には全国で66駅程度に上屋の再整備を進めているというところ です。

【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 小沢委員】

人手不足や災害対策について、3点述べさせていただきたいと思います。

1点目が人手不足ですが、2024年問題がそうだと思うんですけれども、人手不足に対してはそれらを補う新しい機能、パーツが必要になってくると思っています。我々は設備投資調査というものをやっており、これは企業へのアンケート方式で設備投資の動向調査をしているのですが、今年は8月に公表しました。

今回の調査結果ですが、企業の意識調査というのを同時に行っており、アンケートの結果ではデジタル活用、DX、AIが2024年問題への対応ということになっています。ただ、これはアンケートの結果ですので決して正解ではなく、それぞれに正解を見つけていくのが大切ななと思っています。DX、AI以外の方法としては、機械化や自動化、ロボティックスなんかも含まれると思うんですけれども、あとは外国人労働者をどう活用していくのかというような解もありますし、規制緩和なども考えていくことが必要ななと思っています。

2点目は、人手不足の中でもカーボンニュートラルを行っていかないといけないということがありますが、これも設備投資調査のアンケート結果では、カーボンニュートラルについては設備の入替えの契機になると感じていらっしゃる方が大多数でした。加えてサプライチェーンに全体で対応していかなければいけないといったような回答でした。これが正解なんだと思っていませんが、意識の高い人、とりわけ欧州、米国、大企業の投資家にはカーボンニュートラルについては浸透しつつありますが、米国の一部についてはそうではありませんし、新興国や中小企業、消費者にはまだまだのところかなと思っていますので、2050年に向けて徐々にということですが、啓蒙活動をしてカーボンニュートラル時代のサステナブルと言ったほうがいいと思いますけれども、土壌づくり等を進めていく必要があるかなと思っています。もしかしたら、カーボンニュートラル実現という目標をDX、ツールを使って成し遂げていけるのが皆様の期待する将来なのかなともっています。

最後に災害対策ですが、弊行については東日本大震災以来、企業の行っている災害対策を評価するシステムをつくらせていただきました。その中で評価すべきところは大きく4つありました。1つ目は防災です。2つ目が減災でして、要は何か起こったときに災害の度合いを小さくしていくというようなものが大事かなと思っています。3点目が復旧ですが、これは小さく2つに分かれまして、復旧を100%でなくても、60%なのか、80%なのか分かりませんが、そこまで復旧させていくような程度です。あと、その程度まで復旧させるスピードは大事だと思っています。4点目は、コンティニューイティといいますか、違うもの

で代替していくといったようなものを含めたBCP、こちらのほうが肝要になっていくと思っています。

加えまして最近の教訓ですが、やはりコロナ禍でしたし、これだけのサイバーテロ等増えていますので、災害のカテゴリー自体が増えてきたかなと思っています。また少し広い概念になりますが、レピュテーションといったらいいのかもしれませんが、ホワイトだのブラックだのといったような企業風土ですとか、あとはGX、こちらは県の取組等々も広い意味での企業を守る防災になっていくのかなと思っています。

### <意見交換：地方公共団体等>

#### 【鳥取県 吉野（代理：藤本） 委員】

2月1日に鳥取港で利用者懇談会を開催させていただきました。その中で企業から、地元の港を使いたいとお声をいただき、本当にありがたいなと思っているところです。

その声にお応えすべく、しっかりと利用促進に取り組んでいこうということでやっている中で、鳥取港は背後の圏域の広さに特化したかもしれませんが、海運というものに対する意識が非常に低い、海運の重要性というものを求める機会が無く、例えば内航といいますか、そういう重要な役割を担っているということも御存じないというところもありまして、海運というものの重要性というところ、魅力発信というようなところが利用促進につながるんだろうということで、海運というものをまずお知らせすべく、5月に海運セミナーを開催させていただきました。

その開催に当たっては、兵庫県豊岡市の商工会議所経由で広くPRさせていただきましたところ51名の方に御参加いただき、また、豊岡よりもっと遠い朝来市から参加された方もおられて、一方では海運というところに対するアンテナを高く上げておられる企業もおられるなということで認識したところでございますが、並行して国内で調べていますが、海運の重要性というところもしっかりと今後PR、意識を高めて利用促進につなげていきたいという取組をさせていただくところです。

#### 【岡山県 西澤（代理：山本） 委員】

水島港の国際バルク戦略港湾政策では、整備局が水島港国際物流ターミナル整備事業を実施中で、水島地区と玉島地区をつなぐ水島玉島航路の水深12mが昨年度完成となりました。これによって大型船による大量輸送が可能となるということで、海上輸送コストの削減につながって、玉島の利便性がさらに高まったものと考えています。引き続き水島地区の整備促進が望まれているところです。

国際物流機能の維持・強化につきまして、水島港ではコロナウイルスの感染拡大以降、コンテナの取扱貨物量が回復していない状況が続いており、国の国際コンテナ戦略港湾政策として、国際基幹航路の我が国への寄港と定期航路の維持拡大について取り組んでいるところではありますが、地方港に立地する企業の雇用と所得の維持のため、中国地方を発着するアジア諸国へのコンテナ航路についても引き続き支援をお願いしたいと考えています。

また、地域間等の連携による物流の効率化については、4月から国のほうが新たに事業化された一般国道2号コネクトパーキング岡山・早島で物流の中継施設整備に向けて今年度から調査に着手すると聞いています。こちらが整備されればドライバーの労働環境の改善、さらには新たな労働力の確保につながって、2024年問題の輸送能力不足に対しての効果が期待されるものと考えています。

以上の取組を通じて、今後も岡山県としての取組をさらに進めていく所存です。持続可能な地域産業の基盤を強化し、国際競争力のある水島港の実現に向けて全力を尽くしていきたいと考えています。

#### 【広島県 新村委員】

広島県の状況を先にお話をさせていただきますと、まず広島港では令和5年のコンテナ取扱量が過去最高となる27.9万TEUを記録しており、堅調にコロナ禍を経て回復してきているという状況です。加えて、現在直轄事業で広島港の出島地区で岸壁の延伸工事を実施していただいているということもあり、また県のほうでも背後の造成を進めてきた物流関連用地、こちらをマツダ株式会社に分譲するということを予定しています。

こうした取組と、また一方での港湾のカーボンニュートラルの実現に向けても県内各港で議論を行っているという状況です。引き続き皆様と情報交換をさせていただきながら、産業競争力強化や、物流の効率化に向けて取組を進めてまいりたいと思っています。

その一方で、先ほどマツダロジスティクス株式会社からも御意見いただいたように、実は課題もありまして、御指摘いただいたことについて何件かコメントさせていただければと思います。

まず宇品外貿地区の倉庫の不足など御指摘をいただきましたが、こちらについては関係者の皆様と引き続き方向性の確認など、意思疎通を図らせていただきながら取組を進めてまいりたいと考えています。

また、出島地区の背後の用地、こちらは今現在北側のほうから順次載荷盛土とか地盤改良を進めているという状況です。どうしても数年単位で時間はかかってくるかと思いますが、順次供用できるように事業を進めてまいりたいと考えています。

次に出島地区の件で2件ほど御意見いただきましたが、まず出島地区の管理棟の話については、現在岸壁延伸を進めています。背後の物流関連用地も売却して、あの辺り一帯として使われ方が大きく変わるタイミングになると、まさに御指摘のとおりこのタイミング

で検討していくべき課題であるというふうに認識しており、必要な設備、機能はどういったものが必要かというところ、その中での管理棟という御指摘だったと思いますが、それについても全体の使われ方のレイアウトの検討などを行っていく中で、関係者の皆様と意見交換もさせていただきながら検討を行っていきたいと考えています。

また、臨港道路についても御意見を頂戴しました。こちらについても、全体として利用しやすい港になっていくように、皆様の御意見を引き続き伺いながら検討を進めてまいりたいと考えています。

### 【山口県 大江（代理：西富）委員】

最初に、先ほどマツダロジスティクスや東ソー物流から港湾の維持管理のことで御意見をいただき、それについてですが、今回、中国地方の港湾管理者が来られており各港全部共通だと思いますが、なかなか維持管理の予算が限られている中でこういった予算の効率的な対応ができるか常に考えていますので、可能な範囲で対応していきたいというところが全体的な回答となります。

その中で3点ほど具体的にマツダロジスティクスから話があり、中関3号の岸壁のひび割れと中関3号のトイレの話ですが、こちらについては県のほうでも事前に把握しており、検討を進めておりまして、近々、御回答はさせていただくことになっています。

県上屋の建替えは、まだそこまで調査が進んでいませんので、これから調査等を進めていってどうするか取扱いを研究していくといったようなことを考えています。

維持管理のことは以上としまして、県の事業の御紹介をさせていただきたいと思います。

山口県の事業としては、今国土交通省に進めていただいています国際バルク戦略港湾事業というものがメインの事業となっており、宇部港と徳山下松港で事業を実施していただいております。宇部港については令和4年度に事業を全部完成させていただいて、今は徳山下松港のほうをメインに進めていただいております。

徳山下松港、非常に活発な港ということで、とても貨物の需要もありますので、ぜひ事業の着実な整備と早期の完成をお願いしたいと思います。特に港のほうが元気になるためには、背後の企業の活動が活発になって、そうすると原材料の輸入も増えますし、製品の出荷も増えるということで、港も元気になり、地元も元気になるということですのでぜひお願いしたいと思います。

続きまして、物流ネットワークの強靱化のことで、先ほどJR貨物のお話の中で出てきまし

たが、JR貨物と中国運輸局が中心となり、山口県の山陽線の新南陽駅を代行拠点とする鉄道の災害被災地の対応についての検討会が昨年開催され、山口県も道路部局と港湾部局が参加して非常に有意義な話をさせていただいて、今年の4月に検討結果を取りまとめていただいたところです。

この中で感じたのが、今回地元の企業にも港運事業者にもいろいろとアドバイスをいただきながら進めてきたのですが、どうしても最初に取りまとめたときはいいのですが、時間が空くとだんだんそのときの記憶が薄れていきますので、スムーズに切り替えるためには平常時からの連絡体制というのがやっぱり必要だなと思っていますので、定期的に何も無いときでもできれば年に1回ぐらいそのモードを試していただくという形になれば、本当に災害が起きたときにスムーズに進むのではないかなと思っています。

県の事務所の話をしめすと、ソーラス区域に大量にトラックが入るということで、その手続がありますが、そういったものも年一回ぐらいで訓練という形というか、実際にやっていただいてその手続をすれば、発災の際の対応がうまくいくのではないかと考えていますので、そちらについてぜひ御検討いただけたらと思います。

#### 【呉市 奥村委員】

呉港の取組状況について御紹介させていただきたいと思います。

提言案の中で、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ということで項目が2つありますが、1点目、カーボンニュートラルポートの形成・支援の中に、今回呉港を入れさせていただきました。これについては、呉港も令和6年10月に呉港港湾脱炭素化推進協議会の設置を考えており、今月9月10日に脱炭素推進協議会の準備会を開催しました。この中で港湾区域の企業であるとか関係団体から脱炭素の取組など御報告をいただいた後に意見交換を行ったところです。来年度についても、計画策定に向けて、いろんな企業であるとか関係団体と連携して取り組んでまいりたいと考えています。

2点目は、内貿RORO船の定期化ということで、人材不足にも関連してくると思いますが、現在呉港のほうでも内貿RORO船の定期化について取組を進めているところです。

RORO船の定期化事業については、平成25年度の呉港を利用した懇談会で参加企業から要望が出されて検討を行ってきたところです。また、平成30年7月豪雨災害で呉市のほうでは陸の孤島となり、物流、人流とも滞った経験があり、代替輸送の重要性というのを改めて認識しているところです。

こうしたことから、今回の2024年の問題も含めて、内貿RORO船の定期化は呉港にとっても必要な施策だと考えており、昨年の11月30日には呉港の阿賀マリノポリス地区、阿賀マリノふ頭をRORO船の専用バースとして整備するための港湾計画の変更を行ったところです。

定期化に向けて引き続き要望を行っていくとともに、呉市としても先行して整備を行って、一日でも早い就航を目指して取り組んでまいりたいと考えています。

### 【境港管理組合 岩下委員】

人材不足に関し3点発言をさせていただきます。

まず人材不足に関連することですけど、山陰の企業は外貿を行う企業の半数以上が神戸港を使って貿易をしています。そのほとんどの企業がトラックで神戸までドレージをしていたというのが実態になりますが、井本商運が敦賀・境港・神戸を運航する国際フィーダーROROが2022年にできましたけれども、そちらの利用が大変伸びています。

トラックで神戸との間の輸送をするのを、この航路で内航するということで、一昨年から昨年まで44%増、それから今年上半年についても、昨年上半期比35%増ということで量が増えていますので、こういった人手不足と二酸化炭素の排出も抑えるというような動きを後押しすることに御協力をいただきたいということが1点です。

それから2つ目ですけども、今年8月に南海トラフ地震臨時情報が発せられました。ほぼ同時に境港の一番の大口荷主さんから、南海トラフ地震が起こったら新規に整備していただいた境港のRORO岸壁にデイリーでRORO船を着けさせてもらいたいというような話があって、ちょっと焦ったところです。

国内RORO定期化に向けた試験をしているのですが、全くシャーシがないですし、トレーラーの連結検討とかもしてますけど、そうは言われても本当にどうなるんだろうということで不安なお盆を過ごしたところですが、実際に2018年の西日本豪雨の際には、岡山と広島で豪雨の被害がありJR貨物さんが山陽線を利用できなくなって、伯備線利用で米子経由の山陰線を迂回するルートが1年近く使われていたと思います。

昨年10月に災害時における海上輸送応援協定を船社とは結んだのですがなかなか進まないということが課題で、こちらへの御協力をいただきたいということです。

3点目が、8月から日本と韓国、ロシアを結ぶ定期フェリーを毎週運航していますけども、クルーズ客船の予約が非常に増えてきており、来年だけで国際フェリーとクルーズ客船が

同じふ頭に着きたいということでバッチングをはじめています。これが17回に及んでおり、港の中も広くはないものですので、操船が巧みな国際フェリーのほうに、コロナ前まで10年間着岸していただいていた古いほうの岸壁によけてもらわないといけないというような実態が出てきています。

そういうことでありますので、老朽岸壁の改修と、計画はされていますが未整備の岸壁の整備を早急に行っていただきたいということです。

### <有識者のコメント>

#### 【立命館大学 久保田先生】

政策提言案について、昨年度と比べてそれほど大きな変更というのはなかったかと思いますが、新たに加わった点も幾つかありますので、気づいた点に関して少しコメントを述べたいと思います。

1つは、西日本主要港との物流ネットワーク体制強化という文言が新たに加わった点が非常に良かったと思っています。ネットワークの強化が図られることで、日本海側拠点港の長年の課題であった長距離陸上輸送の解消や、政策提言の4本目の柱である大規模災害に備えた強靱な物流ネットワークの構築に関連するような災害時のリダンダンシーの確保にもつながることを期待したいと思っています。

政策提言の3つ目の柱である労働力不足に対する人材確保・育成・活用施策の促進に関する御意見が多かったと思いますが、人材確保に関して、かなりここ数年の間に状況が厳しくなっていると感じます。

人口減少社会を迎え、特に中国地方では人口減少が進んでいく中で、全体のパイが縮小していることに加え、2024年問題対応に代表されるような労働時間の上限規制に向けた対応が求められています。さらに最近では賃上げへの対応も求められており、賃上げをしないと人材確保が難しくなっています。このため、賃上げの原資をどうやって確保するかという課題にも対処する必要があり、非常にステージがどんどん上がってきており、人材確保・育成がかなり大変な状況になっていると感じます。

その中で、それらの課題に対応していくには、人をなるべく採用しなくても済むような生産性の向上に向けた取組も求められます。今回の政策提言に物流DX等の促進というのがありますが、そうした取組を通じた現場労働の生産性向上や、個々の社員さんの能力を上げていくといった労働者の能力開発などが鍵になってくると感じます。

ただ、こうした取組というのは事業者さん単独では限界があると思いますので、今回の政策提言案に加筆されたような事務作業の労働負担の軽減、煩雑で非効率な作業の削減、それに加えて、DXに関連するようなデジタル技術技能習得に向けた訓練体制の整備などを推進していくことが求められると感じています。

【広島大学大学院 塚井先生】

タイミングというのが、この部会そのものが、コロナ以前とは対応が変わってきていますし、また呉市から言及がありましたが、西日本豪雨、広島地区では特に、岡山も含めて視点が変わる大事件だったかなと思います。

国内としてはそういうことがありながらも、港というのは国際的な動きにもなりますので、以前から日本の港がしっかり世界の中で役割を果たしていけるのかという対世界という認識と、それからもちろん国内、人口減少とは言っても1国で1億以上の人口を抱えているというこの状況に対して、国土をしっかり守っていくという責任がありますので、両方をにらみながら見ていくというふうになったときに、コロナで戻ってきた今のタイミングでどういうことがコロナの前と比べて課題になっているのか、そこを個人的にも勉強したいと思っていますし、今年のタイミングでしたらコロナの影響の後どうだというようなことをデータの上で考えたり、長期的な見通しが立ちにくいので、少なくともコロナのことがあるので見通しが立たないというような言い方は多分もうないのかなと、こういうタイミングかなと思います。その意味で、DXも含めて少し立ち止まって振り返るよいタイミングなのかなというふうに考えています。

今日いろいろお話をいただいた中で、特に私が印象的だったのは、RORO船に関するお話がたくさん出てきていますし、世間的にも大分注目されているかなと思います。

ただ、以前伺っていたコロナ前の10年前のRORO船のイメージとは違ってきて、まず脱炭素という話と、それからモーダルシフトをして省力化もして、いかにして管理コストを下げて、なおかつ品質を守るかというようなところが着眼点になってるかのようになります。ただし、リードタイムが長くなる、倉庫での保管時間も長くなるということで、システムそのものが入れ替わってしまうのです。ここのところに我々や事業者も含めて、荷主とそれから運送事業者と、皆様がきちっと対応できるのかというのが1つ鍵かなと思います。

もう1つインフラに関してですが、今日も老朽化というお話が出てきまして、私もインフラの整備というのはどうやっていくのかなと昔から関心を持っていました。やはり30年から40年たつとどのようなインフラでも老朽化は免れないですし、規模の問題もあります。機能の問題もあります。同じ大きさでもそれだけのスペースがあるだけでは駄目だと、様々な新しいことに対応できるようアップデートをしなければならない。そのときにどんな言い方ができるかだと思います。つまりは、脱炭素、それからもう1つはリダンダンシーの確保だと思います。今ある港がどういう整備がされているかということも今日地図で

示していただきましたけれども、恐らくこれに空間軸を重ねなくてはならなくて、早く整備されたところほど老朽化も進んでいる。もちろん改修も進んでいるところかと思いますが、どうしてもそれだけでは間に合わなくなってくる。現状では早く整備されたところというのはキャパシティいっぱいまで使って運用されている状況になっている。そうなったときに戦略的に、周りの港がどういうふうに動けるのか。中国地方で港を考えるというのは、恐らくどこの地区でも同じなのですが、近いところがどういうふう古い設備をうまくキャッチアップしながら、新しくアップデートしながら運用していくのかという、その視点が我々の部会のところに求められている対応の意味なんだろうと思います。

最後になりますが、着実に、特に新しい体制に対応したRORO船のようなシステム、それから既存のもののリプレイス、それから機能を上げるということ、そのチャンスを逃さないように進めていかなければならないと感じました。

#### 【岡山大学大学院 津守部会長】

災害対応については中国地方国際物流戦略チームで海上輸送利用のガイドラインも既に作っているのですが、実効性があるかということとどうかなと思っています。被災者の立場に立って実際に機能する、そういう仕組みに改善していきたいと思っています。今後も、ぜひ御協力いただければと思います。

もう一つの人手不足ですが、やはり人材育成の仕組みをつくっていかないといけない。特に、人材育成の仕組みづくりというのは、労働生産性を上げないといけないということもありますが、働く人がその職場にやりがいを感じて、職業に誇りを持てるような、そういったことも含めて改善していかないと人が集まらないということです。そのため訓練体制も含めて、今、港湾労働とか内航船員とかの訓練の在り方について調べており、具体的な仕組みを作りたいなと思っていますので、こちらも御協力いただければと思っています。

同時に、こういったことを進めていこうと思うと、自分たちでできることとできないことが出てきます。できないことは地元や中央の外部の組織と連携していかないといけない。そういった外部組織との連携も含めた形で、災害対応、人手不足問題対応を具体的に進めていきたいと考えています。また中央省庁等と連携が必要な場合には、我々の活動を十分に認識してもらい、制度的、予算的な支援をお願いできる形にしていきたいと考えています。