

中国地方国際物流戦略チーム第 25 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】

港運協会の現状ですが、我々の港運業界はまさに労働集約型であり、なかなか機械化や、合理化が進まないというところがあります。そういった中で、人手不足が非常に顕在化してきています。

協会独自でいろいろ取組はしています。具体には、港運業界をまずは知ってもらうことから始めており、令和 5 年から広島市内の中学校に出向いて、現在、市内の工業高校も含め 19 校に職業講話として我々の業界の PR をしています。10 年先ぐらいに芽が出るのかなと思っていますが、ちょっとスパンが長い取組になります。

もう 1 つは、呉市と広島大学で Town & Gown 構想というものを立ち上げられ、昨年 10 月ごろに広島大学からお話をいただき、我々も入らせていただいています。越智学長が海洋海事分野でいろいろ取り組んでいきたいという中で、我々の業界の紹介動画を作成しました。(JV-Campus (ジャパン・バーチャル・キャンパス)：筑波大学が運営するオンライン上の国際教育プラットフォーム。加盟している大学・商船高専の学生がアクセスして動画が視聴可能で、単位も取得できる。)

我々はこのように取り組んでいますが、協会だけでやるのは限界があるため、行政機関の皆さんのお力添えがいただきたい。そのような中、退職自衛官の活用ということで、国土交通省、防衛省、日本港運協会の 3 者が確認書を締結したことを受け、今、中国運輸局と一緒に退職自衛官の活用に取り組んでいます。また中国地方整備局より、広島県内で高校等の就職担当の先生を招いて、港運業界の職場見学と仕事の内容の説明を行う話もあり、年度内にできるように進めていければと考えています。

その他に、適正取引の関係で、港運業界も下請法の改正を受け、国交省港湾局でもガイドラインを策定するために検討会が立ち上がっているかと思います。今年度中に恐らくガイ

ドラインができると思いますが、我々の業界は荷主との関係で非常に弱い立場にあり、なかなか価格交渉が難しいという中で、ガイドラインが出るのを心待ちにしており、荷主と交渉できる材料をいただければありがたいと思っています。

もう1つ外国人労働者受け入れの話があります。港運業界で受け入れるのは、今の時点ですぐにもというわけにはいかない状況かと認識しています。ただ、組合も一定条件では認める方針を出されていますが、そこに至るまではいろいろなものの整理、受入体制等が準備できないといけないのかなと思っています。そのため、中央の議論を待ちたいと思っています。

またDXについて、我々の業界は今でも紙ベースというのが多いです。実際には電子化して何でもできるようになれば一番いいですが、サイバー攻撃への対応などなかなか難しい状況があります。

最後に、インフラについて、ハード整備は提言に書かれている内容を早期にお願いしたいと思います。資料に人材確保・育成の促進について労働者の管理体制の記載があり、港運業界は人手不足ですが、女性の方が現場に徐々に増えてきていただいている状況です。ただ、各港湾の公共岸壁を見ても、トイレや更衣室などがまだまだ不十分な点がありますので、この辺りも整備を進めていただければと思っています。

【神戸通関業会 古島委員】

人材確保や人材育成制度の話をさせていただきたいと思います。

私どもも、どの業界に限らず人手不足は進んでいます。データを見ますと、通関士が私ども業会のメインですが、10年前と比べて、管内の通関士はだいたい40名前後減っています。通関士は国家試験になっており、毎年1回試験が行われ、毎年だいたい600名以上の方が合格している状況です。合格率はバラバラな状況で、一昨年は24%でしたが、昨年は12%と半減しています。ただ、600名以上の方が通関士の試験を合格していながら、実際にその方々が通関士として勤務しているかというところ、それは非常に少ないというところです。

そのような状況なので、私どもは、まず通関士、通関業務、通関業者を知ってもらいたいと思っています。税理士に比べてメジャーではないので、まず知ってもらうため、昨年ぐらいからYouTubeの動画を作成して、配信をしています。今の若い方々に見てもらえるように、長い時間ものではなく1、2分でインパクトを出すよう工夫して、流しています。

続いて、私どもも大学に出向き出前授業をやっています。神戸税関とタイアップしながら、兵庫県内の大学で行っている状況です。今年からは、学生の多い近畿大学にも出向いていく予定です。

またその中で、大学からの要望ですが、女性職員が多いということで、女性通関士の方が講師になって自らの仕事を紹介するというのも新たにやっています。

最後に、人材育成ですが、今年からEPA関税認定アドバイザーというものをづくり、実施していこうというものがあります。

今年はトランプ関税で非常に混乱した状況にあり、現在WTOが活用されてないこともあるため、2国間協定がメインとなっています。日本では現在、約20のEPA（経済連携協定）を2国間で結んでいますが、通関手続自体が非常に複雑になっています。その中で、EPAを荷主の方にいかに使ってもらえるか、通関士の方々にアドバイザーになっていただき、いろいろ荷主の方に助言ができるようなことをやっていこうという取組を行っています。

通関業会では、通関士の方々のスキルアップはもとより人材育成と、いかに通関士になっていただくかに力を入れている状況です。

【門司通関業界 児玉委員】

適正料金の収受についてお話をさせていただきます。

1点は、関税・消費税立替問題というのがあり、輸入者、荷主に代わって一時的に各種税を立て替えるということが過去から大きな問題としてあり、通関業者のキャッシュフローを圧迫する形となっています。

これについて、通関業界からもいろいろ働きかけを行って、公正取引委員会から優位な立場からの強要に当たる可能性があるという注意喚起文書も出ましたし、財務省関税局からは日本貿易会に対して、こういう立替えについては極力しないようにという文書が出されています。

少し改善されていると理解していますが、9月26日の日本海事新聞に掲載された東京通関業会のアンケートによると、それほど改善されておらず、やはり問題となっています。

もう1点は、通関手数料の適正化、収受に関して、専門性が高くなって、人件費も上がっている一方で、通関手数料は上がらない状況です。長年の制度、習慣によって低価のままです。

通関士の皆さんも、専門性に見合うだけの通関手数料を取りたいと言われており、要は、知識、経験はタダじゃないよということを何とか荷主の方に理解していただきたいと思っています。また、上部機関である日本通関業連合会の会長が、先だって行われた国交省の第6回の総物流施策大綱に関する検討会において、このことについて問題点として提起しています。

通関手数料のほかに、先ほどのEPA関税認定アドバイザー制度をはじめ、通関手数料とは別にお金をいただく道はないかというのを模索している現状です。

ぜひあらゆる機会に通関業なくして貿易は成り立たないという中、通関手数料の適正化に向けて何かお話しする機会があればしていただければなと思っています。

【中国地方倉庫協会連合会 濱崎委員】

ここ数年大きな問題になっている人材不足について、昨年もお話をさせていただきましたが、広島県倉庫協会では、6月の倉庫見学会で広島県内の高校の先生方に実際の作業現場を見ていただき、業界を知っていただく取組をしています。今年は初めて大学のキャリアセンターの皆様にも御案内を出し、また見学会に会員の採用担当者の方に集まっていただき、意見交換会を開催しました。

倉庫見学会は平成29年にはじめた事業で、コロナの影響による中断を経て、今回は5回目となりました。例年5、6人の高校の先生方に御参加いただいていたのですが、今年は残念ながら高校から御参加いただいた先生は1名のみでした。大学の関係者の方に5名御参加いただいたため、何とか開催できましたが、参加された高校の先生の話では、昨年は就職希望者40名程度のところ、求人票が1,000通届く状況で、生徒を紹介するのは非常に難しいとのことでした。

このような状況の中、倉庫見学会は業界を知っていただくよい機会なので続けていきたいのですが、来年以降、学校関係者の方に御参加していただけるか不安に感じています。

外国人材については、上部団体の一般社団法人日本倉庫協会を中心に、物流倉庫という分野での特定技能の追加を目指して活動しています。既に新聞報道等がありましたが、順調にいけば2027年から特定技能外国人の受入れが可能となると聞いています。ただ、まだあくまで予定であり、決定になるには幾つかのハードルがあるとも聞いています。

【中国冷蔵倉庫協議会 松岡委員】

中国5県の冷蔵冷凍倉庫の庫腹状況について簡単に説明しますと、令和7年1月から8月までの累計で、前年比入庫高は102.8%、出庫高は100.9%、在庫高が95.9%と、1社1事業所の加入により入出庫高は前年比で増加していますが、新規加入事業者の影響を考慮すれば荷動きは悪く、在庫高について山陰地区は前年比で増加し、山陽地区は前年比減少で推移しています。

荷動きが悪いのは、諸物価の高騰並びに度重なる食料品の値上げによる消費者の買い控えの影響があるのではないかと恐れ、今後景気の後退が懸念されます。

県別では、荷動きは中国5県とも悪く、在庫高はトップの島根県と新規加入があった岡山県が前年を上回り、広島、山口県が前年を下回って推移しています。広島市内においては各社満庫状態が続いており、自社でお預かりできないといった状況で、他社の倉庫でお預かりする再保管も非常に厳しい状態が続いています。

2024年問題も1年半が経過し、荷主の方の協力により、まだ標準的な運賃には至っていないものの、運賃の改定、荷役時間の短縮、出庫・荷卸し時間の短縮を目的としたパレット輸送への移行も、徐々にですが進展しています。これらはトラック物流ビジネスの拡充の影響は大きいものと認識しています。

価格転嫁の状況は、2022年からの電力料金の高騰・高止まりにより、2023年に各社保管料の10%程度の価格転嫁は実施できましたが、最近の諸物価の高騰並びに人件費の増加により、保管・荷役料について再度10%程度の改定に取り組まれています。

大規模自然災害の発生対策として、令和6年10月にNHK広島放送局気象キャスターとBCP対策（事業継続）専門家の講師2名をお迎えし、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を開催しました。また令和7年2月には、広島県倉庫協会さんと共催で、BCP策定講座を開催しました。受講された数社がBCPを策定されたと聞いています。

さらに、中国運輸局より、災害時における倉庫事業者との災害協定についてのお話をいただいております。協会としても協力して参りたいと思っています。

人手不足の課題については、倉庫業自体、学生から人気のある業種ではないように感じています。大手事業者は別として、中小零細事業者は新卒のみならず若手社員の採用に苦慮されている深刻な状況です。定年延長や継続雇用で急場をしのいでおられますが、いずれにしてもしっかり稼いで、給与並びに休日、労働時間など福利厚生面の充実を図るのが急務ではないかと思っています。

最後に、物流DXの推進についても、業界の大半を占める中小零細事業者にとっ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したり、補助金活用の情報提供をタイムリーに実施したりしていきたいと思っています。

<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】

私も自動車メーカーマツダの物流子会社となりますので、マツダが生産の拠点を置いている広島、山口を主な拠点として、国際物流、海上輸送、航空輸送を行っています。

海上輸送については、広島港と三田尻中関港から、完成車であればPCC、自動車専用船、自動車部品についてはコンテナ船を利用して、海外出荷、輸入貨物の受入れを行っています。

このような作業環境の中、広島港では4件、三田尻中関港では2件の御検討の依頼を申し上げます。

まず広島港で、港頭地区の倉庫が不足しており、この拡充について推進いただきたいというところ。具体的には、宇品地区であれば老朽化倉庫の再編、出島地区であれば出島コンテナターミナル周辺の背後地の埋立ての早期化について、港湾事業者の方々は倉庫探し、場所探しに困られているので、どうか推進の御検討をいただきたい。

2件目は、広島国際コンテナターミナル、出島コンテナターミナルの管理棟の建設についてです。現在、出島コンテナターミナルは管理棟がありません。港湾作業者の休憩所、更衣室もない状態であり、港湾も労働者不足に各社大変苦慮しているところで、作業者の働きやすい充実した労働環境の整備は、離職率の低下に大変重要と思いますので、整備を御検討いただきたい。

同時に、出島コンテナターミナルの周辺の取扱量が今後大幅に増加する見通しであり、ターミナルゲートの増設も含めて必要不可欠と考えておりますので、御検討いただければと思います。

加えて、ゲート情報管理の強化、DX化の推進、サイバー攻撃等についても、管理棟は必要不可欠ではないかと思いますので、整備を御検討いただければと思います。

続いて、同じく出島地区で、ターミナルから高速3号線へのランプの設置について御検討を進めていただきたい。既に広島県から広島港長期構想で、高速3号線と出島コンテナターミナルを高架で結ぶ臨港道路の計画をお示しいただいておりますが、近い将来、出島地区はかなり荷量が増える見通しとなっていますので、早期に対策を検討いただき、コンテナターミナルのサービス向上の低下につながらないよう、御検討、早期建設をしていただければと考えています。

広島港の4件目は、出島コンテナターミナルの延伸バース背後地のコンテナヤードについてです。現在、整備局の方でターミナルのバースの延伸工事を行っていますが、ヤードの

延伸工事がまだ具体的に示されていないと思いますので、同じタイミングでバースとヤードの延伸を考えていただければと思いますので、御検討をよろしくお願いします。

続いて山口三田尻中関港についてです。まず1点目は、安全作業実施のための港湾施設の維持管理についてです。中関3号岸壁、いわゆる旧岸壁で老朽化が進んでいます。現在も現場の補修の対応いただいております、感謝申し上げます。継続した対応、今後、大型補修工事などがありましても迅速な御対応をいただきたい。

2点目は、港湾施設の老朽化の対策についてです。ありがたいことに女性の港湾従事者は増加傾向にあります。このため、老朽化対策に合わせ女性に対する福利厚生施設の充実を図っていただければと思いますので、御検討いただければと思います。

最後に、共通部分でお礼とお願いになりますが、カーボンニュートラルポートの対応で、港湾の大型荷役機器に対して補助制度を設けていただきたいと繰り返し申し上げていたところ、経産省の方で補助制度が開始されたと連絡をいただきました。

早速、制度の活用を検討していますが、対象となる大型荷役機械、リーチスタッカーは国内メーカーであれば、発注から納車まで1年半から2年かかるという回答に対して、今回の制度では、行政担当事業部署に申請書類を提出して、審査、問題なければ承認いただいた後に、発注して納車するまで、この一連の期間が8か月、9か月ぐらいしか取っていないという状況にあります。その点で、非常に使いづらい制度になっていますので、もう少し利用しやすい制度に改善、サポートいただければと思います。

【中谷興運株式会社 中谷委員】

提言の中で積極的に外国人人材の活用を検討するところはもっと踏み込むべきじゃないかと思います。港湾運送事業において作業の人材が採れないのは、1つは従来、人材の供給先であった工業高校や商業系の学校の進学率がものすごく上がっています。そのため、ただでさえ学生が減っていることに加えて、減っている学生の中の進学率がすごく上がっており、非常に少ない就職希望者を我々現業系の会社で取り合っているのが現状なので、これを解決するには外国系の人材を活用するしかないのではないかと思います。

以前は組合の問題等があり、なかなかこういったことは発言しづらい現状があったわけですが、現在は日本港運協会の幹部の方々がこのことについて検討が必要ではないかと発言されるようになっているので、もっとやられていてもいいのではないかと思います。

この数年間、国が働き方改革ということで、残業規制等々いろいろ取組をされていますが、港運業界でもこのあおりを受けています。実は今、以前は一番きつくてなかなか休みも取れないと言われていた建設土木が、例えば公共事業などは、むしろ土日は休めと、実施した会社の評価点数を上げる政策をどんどん取りつつあります。そのため、地元の岡山でも、建築土木業者の方々はたいてい土日にも休むようになってきました。そうすると、若者からすれば、同じ稼ぎがあれば土日が休めるほうが友達との交流もでき、一方で、港は夜も働き、あるいは土日にも働くということであれば、だんだん環境が恵まれる建築土木に人が行ってしまう、という話を聞きます。

港湾運送事業については、人材についてはマイナス要素がどんどん列記されているのが現状であり、日本港運協会からもそういう発言が出るような機運もあるので、外国人材の活用についてもっと積極的に国に対して提言していくべきだと私は思います。

【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 尾原（代理：近藤）委員】

会社の取組について、4点ほど説明させていただきます。

1点目は、災害時の物流機能に対する備えや課題について、弊社としては、鉄道ネットワークが寸断された際にも、お客様からお預かりした貨物を目的地まで確実に届け、物流を止めないという使命を果たすため、災害時のBCP対策に取り組んでいます。自然災害等の影響により、万が一、貨物列車の運行が不可能となった場合に、利用運送事業者と連携し、コンテナを最寄りの貨物駅で取り卸すなどして代替輸送を実施しています。また、長期間線路が不通になる場合は、不通区間を迂回する列車を運転することにより貨物の輸送ルートを保証しています。

2点目について、外国人労働者等による人手不足の解消と、働き方改革、現場環境の改善、自動化の課題になります。弊社としては、外国人労働者の導入に関してはまだ進んでいない状況ですが、弊社が目指しているのはスマート貨物ターミナル駅の実現です。現在、貨物駅で行われている業務は、貴重な人材を安全確保のための重要な作業に充てることで成り立っています。そして新たに取り組んでいるのは、貨物駅全体の業務効率化です。可視化し、新人でもベテランオペレーターのように作業ができるよう、一層のデータ収集と分析を現在急ピッチで進めているところです。

3点目は、デジタル技術の導入をはじめとする物流効率化の現状です。弊社として、鉄道

コンテナ輸送の総合的な管理システム、IT-FRENS&TRACEシステム、GPSを利用して列車の走行位置を特定し、それを基に運転士に情報提供を行い、運転操縦をサポートするPRANETSシステムによって、コンテナや列車の位置情報を把握し、お客様にホームページ等でも輸送状況の提供をしています。

4点目に、カーボンニュートラル、脱炭素化社会の実現等の環境対応については、貨物輸送のCO2排出量はトラックの約11分の1です。当社は物流全体の脱炭素化によって、お客様や関係各社のScope3の実現に貢献してきました。今後は2050年のカーボンニュートラルの実現に向け、自社のCO2排出削減の加速化をしていきます。

【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 小沢委員】

我々が今年6月、7月にかけて行った中国地域設備投資計画調査の別冊になりますが、企業の意向調査をさせていただき、そこから幾つかのトピック、AIですとかカーボンニュートラル、人手不足、価格転嫁、賃金の上昇、ウェルビーイングなど、物流事業者以外の企業のお悩み事にはなりますが、簡単に御紹介したいと思います。

まず、AIの活用状況について、調査によると、AIは生成AIを含めますが、活用は年々進んでおり、今年の調査では3割の企業が既に利用を開始しています。ただ、議事録の作成や業務効率化等の利用にとどまっており、今後は事業の高度化や、データの活用、戦略の素案などにも利用することが期待できるのではないかと考えています。

2点目が、カーボンニュートラルへの取組について、多くの企業が設備の切替えや、サプライチェーン全体での対応を今も進めています。ただ、課題の内容が少し変わってきており、当初は体制の整備、カーボンニュートラルの専門部署をつくろうとか、そういった整備が当初はありましたが、昨今は技術面の問題に移ってきました。加えて、今年の調査では、技術面も終わり、価格面の課題、こちらが技術面と匹敵するほど回答数としては出てきたところ です。カーボンニュートラルの進展が徐々に進んでいるのではと見ているところです。

3つ目ですが、人手不足について、営業職も管理職も含めて、多くの職種で不足している結果となりました。特に熟練工や技術職、IT人材、こういう高度なスキルを持った人材の不足を強く感じている企業が多かったところです。その対策としては、業務の削減や合理化にとどまっているところもあり、効果的な対策は打てていない状況でした。

4つ目に価格転嫁ですが、燃料費や人件費の高騰に伴い多くの企業が価格転嫁を行って

おり、多少なりともその効果は出ているという結果です。ただ、転嫁できたが十分な水準ではないという企業が2割以上おり、別の調査にはなりますが、人件費と並んで物流コストの転嫁がなかなか進みにくいという声も聞いており、物流業界の厳しさを感じているところ
です。

5つ目が賃金の上昇の問題ですが、調査によると8割以上の企業が既に賃金の引上げを実施しています。今後も賃金の上昇を実施していく企業が5割以上ありますので、人件費についても今後まだまだ上がっていくのではないかと見ているところです。

最後の6つ目はウェルビーイングについてです。多くの企業が健康経営の推進や、労働環境の整備に取り組んでおり、従業員のウェルビーイングの向上に努めている結果となりました。この取組が進むことによる福利厚生制度の充実や、勤務時間のマネジメントなどの高度な人材マネジメントが逆に経営者側に求められてくるのではないかと考えているところ
です。

<意見交換：地方公共団体等>

【鳥取県 吉野（代理：藤本） 委員】

発言に対するキーワードをいくつかいただいています。それに関する現状について申し上げます。

まず、企業の方の意見に関しては、鳥取県はかねてより利用されている企業からもっと大きなタンカーに変えたいという要望をいただいています。それに対して、水深の浅い岸壁2バースを増深し、このたび供用できたということで、そういった声には今後もしっかりと対応して参りたいと考えています。

続いて災害についてです。鳥取県では、昨年、今年と大きな災害は発生していませんが、能登半島地震において海上輸送が非常に重要な力を発揮したことを受け、今年5月、イベントに合わせて海上自衛隊の大型輸送艦に鳥取港に寄港いただきました。その際に、輸送艦の中に50トンの貨物を積める大型のホーバークラフトを乗せて来ていただき、鳥取港から赤十字の船と消防の車両、もう1つはおそらく自衛隊の車両を積んで、それを港から海浜に上げる訓練を行いました。陸上が寸断されたときに海から車両を上陸させる方法を実際にやってみようということで実施しましたが、自衛隊より指揮いただいたおかげもあり見事に成功しました。これにより、港湾ならではの力を発揮することも確認させていただきました。

そのほか人材不足の関係では、実は港湾管理者でも技術系の職は人気がなく、特に鳥取県も惨憺たる状況です。なおかつ港湾はさらに取りづらく、夏休み等にはインターンシップ等がありますが、港湾の勉強をしたい、体験したいという人は全くおりません。

何とかしたいと思っている中、数名インターンシップで学生にお越しいただき、期間中に港湾も案内しました。鳥取港を案内したときに、鳥取港は貨物取扱がそんなに多くはないが、その中で非常に生活に密着した生コンの原材料や、山陰では欠かすことができない冬の安全を確保する融雪剤等、本当に生活に必要なものを扱っていることをしっかりPRしました。学生の最後の感想では、港湾の部分が大部分を占めたというところで、先ほどの災害等の話にも繋がりますが、まずはPRをしっかりやっていくこと。なかなか港湾は注目を集めないところがありますが、その重要性をしっかりとPRすることが、人材の確保や港湾の発展につながっていくことを改めて感じた次第です。

【島根県 今岡（代理：赤名）委員】

人材不足等、皆様からお話があったとおりですが、自治体側としては港湾機能の強化や、物流効率化、そういったところに対応していくことになると思っています。島根県ですと、県内唯一の国際貿易港である浜田港で機能強化を進めており、県西部の石見地方においては、現にトラック輸送等も非常に脆弱ということもあり、浜田港地域の立地企業の中には、海上輸送への転換を検討されている企業もあると地元から聞いているところです。その結果として、コンテナ取扱貨物量が昨年過去最高を記録し、今年も7月現在で前年比1.2倍と昨年の取扱量を更新する動きもありますので、そういったところを補完するために、平成29年に港湾計画を改訂したところです。それに基づいて直轄事業で新規の防波堤整備や、補助事業を活用して、地区間を結ぶ臨港道路の整備などを進めています。

今後は船舶の大型化等に対応した岸壁整備が課題になると思っており、政策提言に載せていただいた内容に沿って事業化等に向けて頑張っていきたいと考えています。

物流ネットワークの構築という面では、大型施設整備だけではなく、既存施設の有効活用も重要と考えています。今回の政策提言の趣旨に追加いただきましたが、今年6月に策定された国土強靱化実施中期計画に基づく予算の確保が非常に重要となりますので、よろしくお願いします。

環境面で大事なところでは、本県では今年の4月に浜田港で脱炭素推進計画を県内で初めて策定しました。これから取組を進めるところですので、こちらも先進県の事例等、今後御指導いただきながら進めていきたいと考えています。

【岡山県 尾松（代理：山本）委員】

政策提言にある岡山県の水島港の国際バルク戦略港湾政策では、直轄事業で実施いただいているが、水島港は大きく水島地区と玉島地区の2地区があり、玉島地区の方は令和5年度までに水深12mの岸壁・航路が完成しました。それに引き続き、水島地区で水深14m岸壁の整備を頑張っているところです。

またコンテナ等の国際物流機能の維持強化については、令和2年のコロナの頃から水島港でもコンテナ貨物量が回復していない状況が続いていますし、加えて国の国際コンテナ戦略港湾政策で、国際基幹航路の我が国への寄港、定期航路の維持拡大に取り組んでいます。地方港に立地する企業の雇用や、所得の維持のためには、中国地方を発着するアジア諸

国へのコンテナ航路等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。

道路について、現在、国で整備中の一般国道180号の岡山環状南道路が整備中であり、令和8年度開通予定と聞いています。こちらが整備されれば岡山市内中心部への流入交通の分散により交通渋滞が緩和されることで、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、地域の経済活動の活性化につながっていきます。

以上の取組を通じて、岡山県としては取組をさらに進めていき、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取り組んでいきたいと考えています。

【広島県 新村委員】

まず広島県の港湾利用状況について、広島港では令和6年の取扱量27万TEU、令和5年に過去最高の27.9万TEUを記録していますが、それよりは若干微減となっています。クルーズ船は順調で、今年度は108回の寄港が予定されています。

こうした中、広島港の出島地区においては直轄事業で岸壁の延伸工事を実施していただいています。これに加えて、物流関連用地の一部をマツダ株式会社に分譲し、現在物流センターの建設が現地で行われています。引き続き、港の機能強化を通じて産業の発展等に寄与して参りたいと思います。

港湾脱炭素化の実現に向けても、フォローアップの資料に記載のとおり、作業中もしくは計画策定済みという状況です。

航空貨物輸送についても1点紹介させていただきます。現在、広島空港で貨物専用機の定期便就航に向けて、本年1月、2月に試行運航を行いました。現在、引き続きヤマトホールディングス株式会社や日本航空株式会社と実現に向けて検討を進めています。

次に、トイレや管理棟についての御意見をいただきました。出島地区は事務所があり、過年度にトイレまたは水場等の環境改善は順次行ってきましたが、一体的な管理棟は現状ありません。今後、我々も取扱貨物の増加は見込んでおり、ターミナルのレイアウトの変更なども現在検討しているところです。そうした中で、若干時間軸を移しながらになりますが、必要な設備機能についても、引き続き意見交換させていただき、検討を進めていきたいと考えています。

続いて、広島港の宇品地区、出島地区の倉庫の拡充について御意見をいただきました。こちらについては、関係の皆様とどういった方針で行っていくのか、引き続き意思疎通を図り

ながら取組を進めていきたいと考えています。出島地区については埋立地があり、竣工した部分は、分譲を行っているところです。その南側、残りの土地については現在造成中で、順次載荷盛土を行いながら圧密を促進しており、どうしても竣工までの時間は年単位でかかる見込みですが、順次供用できるように事業を進めたいと考えています。

また、出島地区のコンテナターミナルから高速3号へのランプの設置について、こちらも港全体として使いやすくなるようにと考えており、事業化となればかなり大きなものですが、引き続き皆様の御意見を伺いながら検討を進めていきたいと考えています。

また、出島地区のコンテナターミナルの延伸、直轄事業背後のヤードの埋立ての御意見をいただきました。今、埋立事業を行っていませんが、背後の埋立地内で暫定荷さばき地を確保する方向で検討を進めているところです。こちらについては、令和4年度、新規事業化した当時に関係者と調整をして、そういった事業の進め方で合意形成を得ながら進めているところであり、現在330mのうちの150mを延伸しておりますが、背後の埋立はフルバース化でのタイミングでと考えていたところです。ただし、貨物の荷などを見込んで、港としてしっかり使いやすいものにしていくという流れのもと、使いやすいものになっていくように模索して参りたいと思っていますので、引き続き意見交換させていただきながら取組を進めていければと思っています。

【山口県 仙石（代理：磯部） 委員】

まずは、今年2月に三田尻中関港の利用者懇談会を開催していただき、ありがとうございました。その際、企業様よりいろいろ御要望等いただきましたが、その中でも施設整備に関する要望については、皆様からの強い要望であると私どもとしても十分承知しています。

三田尻中関港の今後の取扱貨物量の動向を注視し、将来にわたる岸壁の利用方法など、港の利用者の方と意見交換しながら、また市や国とも協力しながら、今後事業の必要性等について研究していきたいと考えています。そのほか、老朽化対策等についても御要望いただいております、優先順位をつけて適宜対応して参りたいと考えています。

次に、先ほどマツダロジスティクス様よりお話があった中関3号岸壁の老朽化設備の補修ですが、側溝など破損が著しい箇所については、近々一部補修をする報告を出先事務所より受けています。そのほか、老朽化の進んでいる箇所についても継続的に補修を進めていくように努めていきたいと考えています。

もう1点、女性労働者のための福利厚生施設の充実については、これからの課題として、皆様と意見交換しながら引き続き研究していきたいと考えています。

続きまして、山口県の取組について若干お話をさせていただきます。

山口県における一番大きな港湾事業としては、一括大量輸送による安価かつ安定的なバルク貨物の供給のために、国、県、港湾運営会社が実施している徳山下松港、宇部港の国際バルク戦略港湾関連の事業になります。このうち宇部港の事業、本港航路の13m化ですが、中国地方整備局により令和4年度に事業を完成させていただいています。徳山下松港については、下松地区において大水深公共棧橋が供用開始し、今年5月に完成式典を行ったところです。徳山地区や新南陽地区においても、岸壁や航路、泊地の整備などを中国地方整備局で鋭意進めていただいております、ぜひ確実な事業実施と早期の事業完成をお願いしたいと考えております。

また、港湾背後の企業が国際競争力を維持強化するためには、国際バルク戦略港湾の機能充実に加えて、カーボンニュートラルへの対応も求められているところです。このため、山口県でも港湾に関係する多くの方々に御協力いただき、CNP形成に向けた取組を進めており、昨年3月には徳山下松港において港湾脱炭素化推進計画を策定することができました。また、宇部港と小野田港についても検討を進めており、港湾脱炭素化推進協議会で計画策定に向け関係企業等と意見交換を重ね、今年度中の計画策定を目指しているところです。

山口県の港湾は、基礎素材型産業を支える重要なインフラであり、今後も取扱貨物の動向や企業ニーズ等を踏まえ、県内各港の特性に応じた港湾の整備や利用促進に向けた取組を行っていくとともに、それぞれの背後地域の産業や実情を踏まえながらカーボンニュートラルポートの形成を推進してまいります。

【呉市 小笠原委員】

呉市の取組状況ですが、カーボンニュートラルポートについて、計画策定に向けて脱炭素化推進協議会を数回開催しており、現在進めているところです。できるだけ事業者の経済合理性との整合を取りながら、産業競争力を強化できるようなことをイメージしながら進めていきたいと思っております。

続いて、呉市は平成30年に災害を受け、このときに完全に陸路が遮断されて物流が止まった経験があります。そういったことから海路の重要性については非常に市民感覚的にも認

識しており、港湾の物流機能が非常に大事なものだと思っています。そうした中、RORO船の定期化を進めています。元々は企業の方から要望を受けて始めておりますが、昨今いろいろ事業者の環境が変化しているように感じており、正直なところ少々苦戦しています。中国地方整備局や、関係者の皆様の御協力を得ながら進めていきたいと思っています。

また、呉市ではアジアにおける新たな海洋海事の拠点づくりということで、Town & Gown 構想ということを進めています。Townは街や行政のこと、Gownは大学のこと、呉市と広島大学がそれぞれ、自治体の行政資源と大学の教育や研究資源を融合し、活用することで、海洋海事に係る課題の解決や地域経済の活性化を進めていくことを最終的な目的としたものです。

こういった取組の中で、海博というイベントを開催して、海洋海事に関する技術の紹介や、様々な関係者の取組を皆様に見ていただく機会を設けています。

これらをお子たちや市民に見ていただくことで、即効性はないと思いますが、長期にわたって海洋海事に関する興味や関心を持っていただき、全体として人手不足への対策を進めていきたいと考えているところです。

【境港管理組合 岩下委員】

お集まりの皆様の多くの御支援をいただき、昨年は当港の昭和南地区国際物流ターミナルの岸壁整備の新規事業化を認めていただいたということで、本当に感謝してもしきれない気持ちです。

最近の山陰の荷主の状況としては、昨年の部会では2024年問題はまだまだ深刻化していない、物流費の上昇などもそれほど急激ではないという話でしたが、現在の状況は、かなり輸送費が上昇しており、中国地方ではそれほどでもないですが、特に関東の主要港湾の近辺のドレージについては、臨時的なものは価格の問題ではなくブッキングできないくらいに逼迫しており、荷主の危機感が上がってきている状況です。

最近は大雨や強風が多く、それに伴い、鉄道貨物において計画運休となったり、実際に大雨や強風が過ぎ去った後、沿線の木や竹が倒れ込んで、なかなか運行を再開できなかったりと厳しい状況があり、荷主の方もお悩みの状況です。また、それに合わせ、海運の方が以前はコスト高でしたが、徐々にその価格差がなくなってきている状況です。

そういった中で、境港では国際フィーダー、国内フィーダー航路の輸送量が過去2年間で

倍増しており、このような状況の中で新物流ターミナルの新規事業化は大変助けになるものです。

新ターミナルは昭和南地区になりますが、扱うコンテナのバンニング、デバンニングは昭和北地区で行っており、それに伴って上屋の整備事業を着手しています。来年度からデザインビルド（設計施工一括発注）に入りますが、令和8年度の国当初予算での支援を引き続きお願いします。

また、現在の岸壁の状況ですが、PKS船とセメント船などの他、大型の巻き網船などが非常に長い岸壁の中に入ってきており、旅客ターミナルからあふれてきたクルーズ船が昭和北地区に着岸しています。クルーズについて来年の寄港回数が過去最高だった2016年の61回を大きく更新する見込みとなっており、2026年は4月から5月にかけて3隻から4隻の同時寄港が頻発する状況になります。

CIQの関係者の方々もいらっしゃいますが、先週のCIQ会議において、来年4月17日に4隻の同時寄港が、ロシアと韓国と境港を1週間で一周するフェリーも相まみえ、CIQで扱いきれないという話が出て、今のところ一番影響が少ないと思われる国際フェリーを抜港してもらえるかどうか現在検討している状況です。

国際フェリーに関して、今週金曜日（10月3日）、韓国ではチュソクという旧盆にあたり連休となります。この連休に合わせ、これまでにない旅客数と、旅客車両が通常は3、4台しかないところに、今回は40台弱となり、今までなかったような旅客・車両で、キャンピングカー等も入ってくる予定です。通関を通すと1台当たり1万円ずつぐらい高くなるのを嫌い、個別通関で御迷惑を今週金曜日におかけしますが、できるだけ対応いただけると境税関の方には言っています。うまくいかなければ次の月曜日に通関が延期になる状況ですが、なんとかやる予定にしています。

また、去年の部会の後で中国運輸局自動車交通部の方からお声がけいただき、中国地方の港では唯一クルーズのライドシェアを実施しています。トライアルの結果、客層がある程度読めるダイヤモンドプリンセス等の高い価格帯（プレミアムクラス以上）の客船で、（ライドシェアが）競合する（船社が運航する）シャトルバスの価格や（ライドシェア）受付における通訳業務について支援があれば継続できるということで継続して行っていております。

また、先ほど部会長からRORO連携を複数の港間でやるべきとお話をいただきました。2016年のトライアルの後、コロナ禍で進んでいみせんでしたが、昨年RORO船の岸壁の使用

料を減免し、その中で昨年末に近海郵船の「ほくと」が1回接岸して、ランプウェイを試行的に下ろす取組を行いました。その後はなかなか岸壁の使用はないですが、一番大きな荷主からは、南海トラフ地震が起きたらデイリーでRORO船を着けさせてほしいというような極端な話があるなど、少し困っている状況です。

最後に、米子・境港間の高規格道路についても積極的に進めていただきありがとうございます。

<有識者のコメント>

【岡山大学大学院 津守部会長】

私は基本的に、キーワードは連携だと思っています。皆様御承知のとおり、日本の産業空洞化は今、深刻になっており、中国地方も全くそのとおりです。そういった危機への対応の際に、個々の事業者や個々の業界だけでは対応ができないため、業界間の連携、業界と行政との連携、官民間の連携、地方公共団体間の連携等も必要です。そういう輻輳する連携の仕組みをつくってパッケージ化して対応していくことが必要になってくると思います。これは地方公共団体の中でも同様です。先ほど、産業労働部との連携はどうなっていますかと話をしたのは、そういった趣旨です。物流部門だけで何かできるかといったらできません。そのため、このような場（＝中国地方物流戦略チームの部会）を活用して、組織に戻ったときに、他にもここと連携すべきだなというところがあればどんどん連携していただきたいと思います。

そうすることで、物流から産業を再生することを見せることができれば、物流というところか脇役のようなイメージですがそうではないということを示す格好のPRになりますので、このような場を活用して産業再生につなげていただきたいと思います。