

中国地方国際物流戦略チーム第8回本会議

(意見交換の発言録)

<意見交換：物流関係団体等>

【中国地方海運組合連合会 藏本様】

内航海運組合は約3,000（登録&届出）事業者で約5,200隻、年間の輸送量3億6550万トンを運んでいる。内航の船員数は現在20,438人。その半数、54.6%が50歳以上、60歳以上が約3割という高齢化が進んでいるような状況である。

豪雨災害における緊急輸送については、工業用水、一般生活物資、コンテナ、陸上からの海上の振替輸送、災害土砂運搬、JR貨物の振替輸送で活躍させていただいた。

その課題として、内航運輸は定期用船で動いているため、緊急輸送時に要請があってもすぐに対応できない、船舶がないという問題を抱えている。その中においても空いている船を探して緊急輸送に使うことになるが、問題は旅客との住み分けである。人を運ぶときには旅客船を使い、物資の輸送については貨物船を使うというような住み分けを、今後どのようにしていくのか。また発注先の特定や、生産方法などが見えない状況の中で動いているということがあり、今後の課題になっていく気がしている。

人材の確保・育成については、昨年も報告したが、尾道に本部を置いている一般社団法人海洋共育センターにおいて、昨年度107名の陸上からの転職者を船員にしてきたという実績に加えて、今年度も100名を超す人間を陸上から海上へ転職をさせている。

これまで、公的海技教育に頼り切ったような人材確保・育成をしてきたが、民間でもこういう活動をしてきたという実績を踏まえて、国土交通省海事局ならびに我々の上部団体である日本内航海運組合総連合会に注目いただいて、これらの活動を業界の活動として今後取り上げていこうという動きを、今年度から始めたという状況である。

【中国地方港運協会 西山様】

出島のコンテナターミナルのたもとで、シーゲートコーポレーションという港運運送物流会社をやっている。

この国交省視点の提言には素晴らしいことが書いてあるが、想定通りに機能させる上では厚労省で音頭をとっている働き方改革視点を盛り込まないといけないと考えるので少し意見を述べたい。

特に人材確保について、なぜ若者が来ないのか。これは、いろいろ報道もされているが、給料ではなく休みをとれるかどうかというのが非常に大きなポイント。実際に我々が面接

している学生等についても、初任給はどうでも良い。休みは取れるのか、週休2日は本当に取れるのか。こういうことの方に重きがおかれている現状である。

そこで問題なのが、提言2ページにある、「国際バルク戦略港湾の機能充実」。大型船で大量に持ってきて複数港で揚げ荷すると今と比べて効率が良くなる一方でバルク船は基本的に24時間荷役、土曜日曜なしでやる。人手不足の中かつ残業規制が強化されている中で残業問題をクリアしつつ24時間荷役体制を維持できるだけの労働者を抱えることは非常に困難になってきている。労働者不足は将来的な問題ではなく、港湾の現場では既に足もとの問題となっている。

コンテナターミナルに関しては、広島港で新しくヤードシステムが稼働したが、これによって恩恵を受ける労働者は比較的数量が少ないと思っている。

実際にガントリークレーン一基動かすと、船上、あるいは船側で8~9人の現業職員が動く。ラッシングバーの取り外し・締め付け等、あるいはワッチマンなどがそれに当たる。暑かろうが寒かろうがやる。これが一部の港湾管理者では24時間荷役体制、24時間港オープンを売り物にしているが24時間は働けない。海運会社の方は公表スケジュール通り、あるいは港が認めたバースウィンドウ通りコンテナ船を持ってきた。でも荷役できず遅れる。この損害をどうしてくれるのかというクレーム問題にも発展している港もこの近所にもあると理解している。

24時間体制というのをいつまでも標榜して本当に良いのだろうか。この問題を解決せずに器を作る、制度を作る。視点は素晴らしいと思うが、それを動かす人間のこと、労働者の視点を是非この中に加えてほしい。

【中国トラック協会 岩本様】

トラック協会からは、この政策提言について細かい指摘・意見はないが、後ほど人材確保の話を見せていただく。

7月の豪雨災害では特に広島県・岡山県において、トラック運送事業者が非常に大きく被災した。広島県では、53事業所が浸水被害を受け、事業用トラック195両が車両損壊をしている。岡山県においても、83事業所の浸水及び一部倒壊、車両においては172両の車両損壊という、業界にとっても大きな被害が発生した。

このような中でも、各県トラック協会では県と協定を結んでいる緊急物資輸送の対応をさせていただいた。広島県のケースで説明すると、広島県の対策本部が7月6日に立ち上がり、その翌日から協会職員および物流専門家を県の対策本部へ派遣した。7月7日から8月17日、県の災害対策本部が解散する間、のべ98両の車両と33名の物流専門家および作業員を派遣して物資輸送を行ったところ。岡山県で言うと、岡山は真備地区および総社地区の避難所がまだ開設されているので、実際にはまだ緊急車両物資輸送を継続していると聞いている。岡山県は8月末現在で229両の車両が稼働して、物流専門家および作業員208

名が作業を行っているところ。広島県は現在、緊急物資輸送は終わっているが岡山県は現在も継続をしていると、昨日岡山県トラック協会の専務理事から報告を受けたところ。

先ほど JR 貨物から報告があったが、道路の寸断によって企業間物流、緊急物資輸送等、物流の形態がかなり大きく影響を受けた。現在も、先ほどの JR 貨物の話のように鉄道貨物の代行輸送で、まだまだトラックの手配等が非常に困難だという話を聞いている。いずれにしても、これは本線の復旧に伴い徐々に解消をしていくのではないかと。

人材確保について、他の業界と同様、我々の業界にとっても喫緊の課題である。昨年も少し話したかもしれないが、現在運輸局と連携して、中国 5 県で高等学校訪問を実施している。広島においても、のべ 24 校。すべての高校学校訪問に参加しているが、先ほど話があったように、給料ではなくて休みがほしいという要望の中、この受け入れをなんとか改善していかなければいけないという思いでいろいろな取り組みをしているところ。

今年度は中国トラック協会として、トラック業界を PR するというところで、若年層向けの 10 分程度の DVD を制作中である。これは高等学校の就職指導の先生からヒントを得た。今の若い人は紙ベースの資料を読まないのだから、映像に訴えることによって業界のイメージアップを図った方が良くはないかという話を聞き、現在新たな働き手の獲得に向けた DVD を作成している。なおかつ来年度から、この DVD を活用して高等学校等、関係各所へ配布をして参りたい。

【中国地方倉庫協会連合会 古川様】

中国地方倉庫協会連合会は中国 5 県の倉庫協会の母体で、現時点で全会員数が約 230 社の組織である。

まず、手短かに今回の災害の関連を申し上げる。広島・岡山を中心に大変な被害が発生したが、倉庫業者自体としては直接被害を受けた件数は割と少ない。ただし 1 社、広島の本郷地区において浸水被害を受け、未だに再開の目処が立たないという、被害が大きかった事業者がいる。その他についてはトラック協会の話と若干被るが、高速道路、国道、また鉄道の寸断による影響が非常に大きく、山陽本線が動いていないことによる障害もまだ続いており、1 日も早い復旧を期待しているところ。

もう一つは人材育成・人材確保について、連合会としても人材教育は事業の三本柱の一本として、非常に力を入れている分野である。広島県を中心に、地元の自治体、特に教育委員会と連携を取りながら、倉庫見学会を開催する取り組みを昨年から始めおり、今まで 2 回開催している。これは学校のリクルート担当の先生が対象で、倉庫の現場において、事業・仕事内容、勤務状況等、実態に即した状況を見てもらっている。この取り組みについては非常に反響が良く、この活動を通じて採用に繋がったという実例がかなり上がっており、今後も継続して取り組んでいくこととしている。

我々の業界は中小企業が大半で、単独で充実した企業研修活動を企画するのが難しいた

め、広島で言えば中小企業大学校と提携してオーダーメイド型研修という実態に即した、実際に研修に出た人間がそのまま職場に持ち帰って事業の発展に繋げられるような内容の研修を行っており、毎年多くの事業者に参加していただき好評を得ている。

今後ともこういう人材育成・人材確保事業については、業界としても力を入れていきたい。

【中国冷蔵倉庫協議会 田中様】

中国地方倉庫協会連合会が、+10℃を超える温度帯の荷物を扱うのに対し、+10℃以下、-50～60℃あたりまでの品物を取り扱うのが我々冷蔵倉庫協議会となる。

今回の会議に臨むにあたり、利用者の方々にアンケートを取った。その中で出てきたものとして、過去からもずっと問題になっているが、特に広島港において、他港と比較して内航海運運賃、あるいはドレージ料金が依然として高いということがある。これが、広島港に荷物を持ってくるチャンスを減らす、ハードルとなっている一番大きな原因ではなかろうか、ということが返ってきていた。

今回の豪雨災害だが、我が協会が全国で初めて、大きなリスクを経験した。本郷の貯水場で非常に水量が上がったり、流木など様々なものが流れ込んでパンクすることによって、尾道地区の水道が長期間に渡り止まるということがあった。なぜこれが我が業界のリスクかというと、冷蔵とは当然のことながら物を冷やすので、熱交換をする。熱交換の技術は2通りあり、空冷式と水冷式という2通りの冷蔵・冷凍機がある。今回、水冷式の冷蔵・冷凍機を使っている業者が尾道地区にあり、ここの冷蔵・冷凍設備が止まる、電気はきいていても物が冷えなくなるということが起こった。

これは今後、どこの自治体でも起こりうることなので、是非（対策について）検討していただきたい。水というのが非常に大切な要因だったということで、紹介した。ただ、この業者は福山地区に出先を持っていたので、福山から毎日水を1トン運び、ポンプでクーリングタワーまで汲み上げ、それで冷やし、半日営業して事なきを得ている。

【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 小林様】

JR 貨物では、自然災害での列車の運休は昨年では3%程度であった。今回の災害では、台風24号による再度の被災も含めると影響は100日以上となった。阪神淡路大震災の影響が75日だったのに比べると、長期化した災害になっている。特に山陽線は、我々にとって大動脈なので特に影響が大きく、我々の一日の輸送量の3分の1が影響を受けるという状況だった。

平成26年に東海道線の由比・興津の間が土砂の崩壊で止まった時は、10日間で運転再開したためあまり大きな影響はなかったが、こういった大動脈が寸断されると我々としては

大きな影響があり、先ほど説明したが、十分な対応が取れていない、代行でカバーできるのも2割・3割といったところにとどまってしまっているので、こういった災害に対してはまだまだ対策が必要だと考えていたところ。

こういった災害の中で鉄道施設が被災するのは仕方ないが、鉄道施設外の要因による、たとえば土砂崩壊や土砂の流入といったもので被災してしまうケースが多く存在する。こういったものについて何らかの予防措置が必要なのではないかと考えている。特に、鉄道だけが通っていて人家もないようなところだと、土砂災害警戒区域等にも指定されないということもある。道路も同じだと思うが、そういったところで被災したときの復旧等を考えると、今後は予防措置について考えていただきたいと思う。

<意見交換：地方公共団体等>

【鳥取県 草野様】

今年7月の豪雨災害では、提言にもあるとおりリダンダンシーの関係で、実際に効果があったのが西日本から北海道苫小牧に運ぶ紙関係の資材の運搬事例がある。本来なら陸路で行くところが、陸路が使えなかったために急遽、境港から苫小牧に送ったという事例であり、そういう災害時のリダンダンシーの確保に海上輸送が非常に効果があるという事例であった。

また、鳥取港の話であるが、今回の豪雨で鳥取港に流れ込む一級河川の千代川から約8万m³の大量の土砂が港に流入し、港の中が一部埋まってしまった。水深8mくらい確保すればある程度の船が入れるということで、予定の貨物を入れるために急遽、航路の浚渫を行った。また貨物の一部を他の港で下してもらい喫水調整をして、鳥取港を活用していただいた。現在国土交通省にも相談しているが、川との関係で、できるだけ砂が溜まりにくいような港湾形状を探っていきたいと考えており、現在勉強をしているところである。

【島根県 土肥様】

鳥取県と同じようにリダンダンシーの話題だが、7月1日に益田の空港（萩・石見空港）で式典があった。益田に行って、出雲までの帰りに9号線を通ったが、見慣れないトラックが大量に走行していた。災害の影響だとその時は気づかなかった。これだけの車が9号線を、列をなして走っているというのは初めて見た。ところどころで渋滞は発生していたが、国土交通省で整備している山陰道が部分供用しており、狭いトンネル等が多いところが部分供用によりバイパス的な役割をしている関係で、流れはあまり困ったような状況ではなかったと思っている。今後、未供用区間についても早く供用できれば、山陽側の災害に対して大きな基盤になるのではないかと改めて感じたところ。

港湾について、島根県で国際貿易港として唯一あるのが浜田港だが、遅ればせながらガントリークレーンをようやく整備中で、9月に工場から港の方に搬入された。今年度中に稼働する予定としているが、今度心配なのはその維持費。島根県は産業もあまりない、したがって貨物量もそんな多くないという所だが、港湾は共同管理の境港も合わせれば90港ある。県管理だけでも十数港あり、浚渫や維持費等はかなり苦しんでいる。そうした維持費などを支援していただきたいと思う。

【岡山県 藤原様】

まずは 7 月豪雨につきまして、今日ここにお集まりの皆様方のご協力やご支援いただきまして、誠にありがとうございました。この場をお借りしてお礼を申し上げます。

7 月の豪雨により、高梁川の支流の小田川沿いに位置する倉敷市真備町では、テレビで報道の通り堤防の決壊によって、浸水面積 1200ha と甚大な被害が発生し、多くの方が避難所での生活を余儀なくされた。これらの状況を踏まえ、防衛省から自衛隊の船舶「はくおう」による宿泊支援の紹介があったのを受け、県内の宇野港、水島港において被災者に対し 1 泊 2 日での宿泊支援を行っていただいた。

水島港が被災地から最も近い港であったため、水島港での受け入れを目指して調整を行ったが、入港船舶が非常に多いということもあり、まずは水島港から東へ 1 時間ぐらい離れている宇野港で数日間受け入れを行い、その後数日間、水島に戻って受け入れをすることとなった。

これ以外に港湾管理者としては災害ごみの一時集積場所としての受入れ、あるいは流木など漂流ごみへの対応。とりわけ対応が必要なのは LP ガスのボンベやドラム缶の引き上げ、さらにはこういったものの保管場所の確保に苦慮したところ。

また、JR 貨物の代替輸送として先ほど紹介の通り、北九州間を海上交通にてコンテナ輸送も行った。これも岸壁利用者との調整もあり、JR が当初希望していた水島港ではなく、岡山港での対応となった。

こういったニーズに対応するための課題も明らかになったが、港湾の貨物への対応や役割が災害時には非常に発揮できたものと考えている。しかしながら見えてきた課題としては、非常時に実際に調整に回った者として、非常に前向きに、何か協力したい、できることなら調整をしたいという発言を全ての企業からもらったが、物流との調整といった面でのようにすれば良いか、各企業に戸惑いがあったと感じている。

こういった調整の体制や仕組みの構築が必要ではないかと考えている。

【広島県 宮津様】

今回の豪雨災害におきまして、国交省の皆様には TEC-FORCE の派遣や海上漂流物の回収など、多大なご協力をいただきましてありがとうございました。また、災害対策本部の関係機関の方々、ご協力いただきましたこと重ねてお礼を申し上げます。

本県では 7 月の豪雨で、県内各地で観測史上初となる記録的な豪雨ということで、様々な影響が出た。インフラにも多大な被害が生じた。今般の災害を踏まえて、3 つほど振り返りをしたい。

1 点目が、ポートセールスでなじみのある企業に接触する機会があり、生産活動への影響について尋ねた。複数回答だったが、20 社中 14 社は物流ルートの手断で困った、代替ルー

トの確保が必要だったという回答があり、20社のうち12社は従業員の通勤に困った、とのコメントがあった。

この関連で2点目に入るが、広島-呉間の道路の寸断によって、旅客船協会と被災時の協定を結んでいたのが、旅客船協会に船での人員の輸送を依頼したが、乗客が非常に集中した。整列させるのに人員が非常に不足したということをやわれているので、こういうことが繰り返したときに港湾管理者としても人を割いていかないといけないと強く感じている。

3点目だが、物流に関して直接的に支援できた訳ではないが、県内の大量の災害土砂について、広島港の出島地区で受け入れを行った。振り返ると、公共ヤードから土砂を搬出するというケースだけでなく、民間ヤードも活用しながら土砂を搬出していかないといけないという、緊急の対応が必要だと痛感したところ。

政策提言に関しては、こちらの方から意見を提出しているが、すべて反映されており、特段意見はない。世界有数のシェアを誇る多様な製造業が立地しており、こういった企業が舞台での拠点を拡充していく必要があるということで、物流拠点の拡充に配慮をお願いしたいと提出した。

最後、広島3つの港湾について、先ほど資料内でも説明があったが、簡単に紹介したい。

広島港について、資料-5②の3ページにある通り、外貿コンテナ機能の強化ということで対応してもらっているが、ちょうど8月末に広島港長期構想委員会を終えて、今後港湾計画の改定ということで、今年度中の作業を進めていこうというところ。今年は開港70年、宇品築港130年ということで展開を加速していきたい。

福山港については、同じ資料-5②の3ページだが、今年度の新規事業として箕島・箕沖のふ頭再編事業を認めていただいているので、これは直轄の方で進めてもらいたいと思っている。

資料に紹介はないが、尾道糸崎港においても木材港として効率的な物流という要請が強まっているので、これについては港湾計画の変更、それから航路法線の変更、港域の拡大、こういった作業もあるので、ぜひ港湾管理者として努力していきたい。

【呉市 松原様】

まず今回の豪雨災害で、国土交通省におかれましては、幹線道路、JRの迅速な復旧を始めとして、人的支援ではリエゾンの派遣と実務調整や、物資・人員輸送では整備局所属の船艇の活用。さらに港湾法第五十五条三の三の規定に基づく国の権限代行措置による、迅速な海上漂流物の回収と埋土浚渫の実施など、呉市だけでは実施できない数々の対応を担って助けていただきました。改めてこの場でお礼申し上げます。

今回の災害を受けて、物流に対して呉市周辺で多大な影響を与えた事象は、JR貨物路線であるJR山陽本線や、広島-呉道路、東広島-呉自動車道、山陽道の幹線道路の寸断などが

挙げられる。道路復旧までの間、陸上経由の物資輸送が滞ったため、島しょ部や陸の孤島となった区域に対し、小型船による海上での物資輸送を行っている。これは呉市内、つまり災害区域内での物資輸送の対応を海上輸送で行ったもので、災害発生後に小型船を確保して実施することが可能であった。

一方で、災害時の混乱の中で、大型船や大量の物資の確保などを早急に調整するのは難しく、災害区域外からの物資輸送が確保できないため、一時災害区域内のコンビニなどで商品が不足するなどという事態が発生している。今後、今回の豪雨災害と同規模の事象が日本のどこかで起こりうることや、南海トラフ巨大地震を想定する中で、現在の広域物流ネットワークが長期間寸断された場合、どのように物流機能を継続していくのかが重要な課題だと実感したところ。災害時における災害区域外からの物資輸送を緊急的に実施するためには、港に内航定期航路が存在し、その活用が事前の協定の締結などで担保されていることなど、環境整備が必要であると実感した。

呉市では国内物流の効率化、機能強化という観点だけでなく、物流自体の選択肢を増やし、災害時における物流の継続性の向上を図るため、国内定期航路の誘致に積極的に取り組んで参りたい。

<有識者のコメント>

【広島大学大学院 塚井先生】

本日は、9月18日の部会でご報告いただいたところを、改めて、同じ内容であったり、少し追記をしていただいたりということで、状況をよく共有できたのではないかと思います。

前回（第18回部会）は災害関係が中心だったと思うが、今日は人材の話や、この会議でこれまで議論されてきたところを多く取り上げているように感じている。

前回の会議でも少し申したところで、思いを強くしているところがある。資料-5④のところで少しまとめてもらっているが、各事業者と行政も同じように、リダンダンシーの確保というところを強く実感されたのではないかと思います。一方で、我々自身も喉元過ぎればということにどうしてもなってしまう、日常で直面している事態に目が移ってしまうのは避けられないことだが、こういう災害も頻発するところがある。もう一度同じことがここで起こるというのは可能性としては低いかもしれない。例えば広島地区で豪雨が起こる可能性は低いかもしれない。しかし起こるかもしれないというのは考えられる。是非、日常の中で防災というのを、あるいは防災は難しいので影響を減らすという活動を組み込んでいくということを、改めて整備局ないしは行政には事業として提案していただきたい。

特にこの代替の経路、リダンダンシーだが、どうやって運ぶのかということについて準備できることはたくさんあるような気がしている。例えば情報を共有するフォーマットはどうしておけば良いのか。今回陸路を分断された方々がいるはずで、その記録はしっかり残しておくべき。そしてそれを改善する方法はなんだったのかという検証は必要だと感じている。

また、提言の中でBCPといった表現で出てきているが、単に災害のときにどうするかという話だけになってしまうと、喉元という話が出てくるので、それだけで終わらせてはいけないと思う。必ずBCPを考える場合には、我々が直面している事態のその深刻さに加えて、もっと新しい取り組みがないのか、新しい技術はないのか、変わったやり方はないのか、これらをテストしていくということを繰り返していかないと。防災訓練と称して逃げるのは結構だが、陳腐化してしまう事例も多数ある。やってみれば発見もあるが、これはもう他でやったよ、と思われないうえにどうするか。新しい基軸をどうやって取り込んでいくのか。防災の時の人材を、例えば訓練するということを定期的にやっていけないのか。あるいは臨時で開発した航路を、コスト的にはやむを得ないのかもしれないが、そういうときにどうやって協調しておけば良いのかという訓練は行政の中ではよく行われていることだと思う。忙しいとは思いますが、これも技術開発の一環だと考えていただいて、航路の開発に繋がるような新しい取り組みとしての防災・減災。そういう取り組みに是非積極的に参加していただきたいし、そういうことを整備局の方からも訴えていただきたい。そして、個人的にはそれに関してのアイデアを提供するのは学識の役割だと考えている。

【島根県立大学 久保田先生】

政策提言案の4つの項目のうちの第2の項目である連携の強化、第3の項目である人材確保・育成に関して申し上げます。

まず連携の強化に関して、連携の主体は産学金官連携などの場合などでは多様となる。その中で、企業が連携に関わる場合に留意しなくてはいけないことがある。各企業はビジネスの世界で活動しているため、各企業にとって事業の維持・拡大にメリットがあるというのが大前提になってくる。連携強化に向けた情報共有の取り組みというのは各地域で行われていると思うが、そこからさらに一步踏み込んで、各企業がそれぞれの強みを持ち寄れるような役割分担をどのようにしていくかといったことが重要になってくるかと思う。また、具体的に誰がリーダーシップを取るかという意思決定や、成果の配分をどういう風にしていくかなどといったルールの設定も鍵になってくるのではないかと。

次に人材確保・育成に関して、今回のターゲットである人材は主に若者を想定していると思うので、その観点から話をさせていただく。

私は勤務先でキャリアセンター長という役職に就いていることもあり、大学生の就職観について身近に感じる立場にあるが、他の委員のお話にもあった通り、単純に給料の多さだけではなく柔軟な働き方ができるかどうかを重視する学生が増えてきているなど、若者の価値観が最近変わってきているように感じている。そうした就職観の変化の中で人材確保を進めていく上では、若者目線を知ることが鍵になってくるのではないかと。採用するにあたっては当然情報発信が必要になってくるが、他の委員からDVDの作成に取り組んでいるという話にもあるとおり、どういった手法で情報発信をしていくのかを検討することが重要となる。また、情報の発信方法だけでなく発信する情報の中身などについても、今後若者の働き方に関する価値観が多様化していく中でさまざまなアプローチが求められるのではないかと感じている。

また、企業が自社の魅力を発信する時期について、若者が就職を意識する時期だけに限られてしまうと、大企業を含めた競争にどのようにして勝つかということが課題になってくる。そのため各学校に共通することだと思うが、いわゆる低学年時すなわち就職を意識する前の段階で各企業の取り組みをどのように伝えていくか、学生と企業の出会いの場をどのように設定していくかといったことが重要になってくると思う。

【岡山大学大学院 津守先生】

資料にある4つの提言に触れながら、今日の皆さんの話を踏まえて簡単に思うところを述べさせていただきたい。

1つめの提言、「産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現」。これはこの会ができた際、中国地方の特徴として何があるのかを考えるとコンビナートをはじめとする製造業だ

ということで主にバルクを取り上げたということからきている。もちろんバルクだけでなくコンテナや RORO 船輸送も提言に書いているが、他の地域が比較的コンテナに集中していたのに対して、中国地方はバルクに注目したというのは大きな特徴である。

2 つめの提言、「国内物流の効率化に向けた連携の強化」とあるが、これは国内の地域間連携を強化していこう、それによって産業集積が脆弱化・空洞化していかないよう、物流面からそれを支えようという考え方で作られたものである。特にグローバル化が進むと国境を越えた都市間の連携がダイレクトに形作られる。逆に言うと、国内の地域間・都市間の連携が弱くなりがちである。このように国内地域連携が弱くならないように政策的に働きかけていこう、というものであった。同時に中国地方は関西と四国、九州に挟まれて、物流面で見ると草刈り場になりやすいという側面を持つため、それを逆手にとって関西と九州、四国を結びつけという物流の機能を中国地方に持たせよう、という思いがこの提言には込められている。

そんなことを言っても、先ほど中国地方港運協会の西山会長からも話があったが、物流活動を担う人がいなくなったらどうにもならない。そのため、この 3 番目の提言、人材育成がある。単に機能ばかり羅列するのではなくて、昨日の担い手をきちんと確保・育成していこうではないかということでこの 3 番目の提言がある。現在、この 3 番目の提言が喫緊の問題で、皆さん非常に苦勞されている。

中国地方トラック協会の岩本専務も言っていたが、例えばビジュアルな PR を活かして物流業の魅力を訴えやすくするとか、そういう工夫をしていく必要がある。中国地方海運組合連合会の蔵元会長のところでもそういう検討をされていると聞いているが、個々の事業者ではなくて、できたら全国の業界単位で、人を確保するための PR をしていただきたい。

「24 時間体制にしている港があるが、今後どうするのか」という話を西山会長がされていたが、それは他の地方の港湾でもなされている話である。そうすると中国地方だけで議論しても上手くいかない。であれば、日本港運協会で議論していただいてもいいのかな、と思う。西山会長は日本港運協会の常任理事であるので、常任理事会で問題提起していただくというのも良いのではないかと思う。

一方で冷蔵倉庫協議会の田中会長から、ドレージ料金や内航運賃が高いという話があった。このように同じ物流業界の中でも業種が異なると利害関係がぶつかっている。ドレージ料金や内航運賃を低くするとこれらの業種の賃金が安くなって今度は陸運や港湾、内航に人が来なくなる。そうすると物流が動かなくなるということになる。そのため同じ物流業会内部での利害の調整というのもこの場で話し合っていきたいと思うので、是非ご協力いただければと考えている。

提言の最後の、災害に関する話が出てきたのは、東日本大震災の後である。それから大きく取り上げるようにして、今回、中国地方でも豪雨災害などが深刻な状況になったから改めてもう一度見直さないといけないという話になった。この提言については、防災・減災のために必要な物流機能を、拠点とルートの両方から見直していくということを、技術的・物理

的・制度的にやっていく必要がある。この点は中国地方整備局、中国運輸局、それから各港湾管理者の方々にぜひ協力して知恵を絞っていただきたい。