

第18回部会における主な意見（参考資料）

| 機関名 | 主な意見 |
|-----|--|
| 有識者 | <p>○災害時のBCPに関して個々の事業者、あるいは現場で主務にあたっておられる方々の取り組みが非常に重要である。その中でも特に代替となる輸送ルートの開発が必要です。積極的に何か輸送ルートに関する代替案を確保していく様な試みをもっと前のめりにやらないと我々がこんな状況で、来年、再来年、どういう状況になるのか分からない。国土強靱化と言っても、具体的な話にならないのではないかと感じている。</p> <p>○今回、皆様のご尽力が不足していたとは決して思わない。それぞれフル稼働で対応されていたとは思いますが、まだまだいけるはずだという思いも一方である。そのための、知恵をどういう風に出すのか、特に整備局さんがプラットホームをどう作っていくのか、考えていただきたい。</p> <p>○非常に抽象的な言い方で申し訳ないが、野心的な航路の開発、野心的ロジスティクスという話とBCPというような話は決して矛盾しないと思う。ここを兼ね備えたような政策の提言ができれば、新しい商機も産まれるし、代替航路の開発にもつながると思う。強靱化という事もハードウェアの上で利用できる強靱なソフトウェアというものができれば益々、我々はこういう災害に強くなっていくのだと感じる。</p> <p>○倉庫などの拠点と海上輸送や鉄道輸送などのルート、これら拠点とルートの2つの代替、それを日常的に用意しておかなくてはいけないと思う。それを日常的に用意するということは、日常的に使って、そこで儲けることをしなければならないということになるが、現実にはそんなに儲からない。そうすると問題はコスト負担をどうするのという話になる。役割、コストの負担を関係者間でどうやって調整いくのかということを考えなくてはいけない。それを考える場としてここ（国際物流戦略チーム）を使わないとおかしい。</p> <p>○新しい中国地方の物流の機能がどうあるべきかということを含めて、防災に強いためにはどうしなければいけないのかを考えていく必要がある。既に個々で試みをなされているのが幾つもある。それをどのように防災とリンクさせていくかという視点が必要。それらをまとめていき、この場（国際物流戦略チーム）で調整していかなくてはならないのかなと思う。</p> <p>○現地の利用者懇談会で現場状況をお聞きし、把握し、課題を整理する。そしてこの部会で整理する。このような体制ができていることは大きな財産であり、社会基盤、組織基盤でもある。こういう場を用いて災害対応などをしっかりと出来る仕組み、制度などをどう作っていくかということを含めて中国地方から提案してゆけないものかと思う。</p> <p>○災害対応だけではなくて、減災、いわゆるBCPとかBCMなど事前取組みの重要性が再認識されようかと思う。災害を減らしていく。そのためにいかに今ある仕組みを活用していくことが大事であると思う。</p> |

| 機関名 | 主な意見 |
|--------|--|
| 有識者 | <p>○今日よい言葉が出た。協定を行う、共助という言葉もあった。連携はもちろんで、鉄道などとの連携。みんなで持ち合えるところを活用して助け合う仕組みをつくる。それで強靱な国土を培う。そのような物流基盤を構築し、運用していく。自治体だけではそういう仕組みを作っていくのは難しいと思うが、これは緊急対応であり、国においても積極的な対応を期待したい。各方面においてそのような考え方を取り入れていく必要があると思う。</p> <p>○生産年齢人口が今後減少していく中で、若者の確保はどんどん難しくなっていく。その中で恐らく今後対象となる人材として期待されるのは女性の活躍、65歳以上のシニア層の活躍。その他、外国人も含めた人材の確保・育成が求められていくのではないかと感じる。</p> <p>○人材の新規採用が難しくなるなか、今後ますます重要になるのが、採用した人材の定着。苦勞して採用した人材が三年以内に離職してしまうのは、企業・労働者の双方にとって不幸なことかと思う。こうした中、女性やシニア層などに対し、柔軟な働き方が可能な職場環境を各企業がいかに情報発信していくかが、人材の確保や定着につながるのではないかと感じる。</p> <p>○先進的技術の活用も重要。生産性向上につなげていく意味でも活用を進めていく必要があると思う。今後、働く人の一層の安全確保が求められる。生産性向上も大事だが、やはり貴重な人材の安全に配慮した設備投資が求められてくるのではないかと感じる。</p> |
| 物流関係団体 | <p>○どんな災害がいつどこで起こってもおかしくない状況のため、災害に強い港湾の整備は必要だと思う。7月の西日本豪雨は陸上交通が寸断され、海上交通により支援物資が輸送された。近隣港湾の連携がより必要になると考えている。</p> <p>○人手不足と人材確保の関係で、トラック関係とか船員関係も人手不足が問題になっているが、港運業界も人材確保に現在苦慮している。</p> <p>○港湾の貨物の荷役能力は、大まかに言って荷役機械の能力と労働者数で港の能力が決まってくると思うが、今後、労働者の確保が難しくなってくると港全体の荷役能力が少し落ちてくると思う。コンテナ船の大型化が進めばターミナルの蔵置量が増え、作業量のピークが大きくなる。より多くの労働者が必要となることから、こういったところも少し考えていけたらと思う。</p> <p>○台風21号で関西の港湾、大阪、神戸港は非常に大きな影響を受けた。今、何が起きているかという、労働力不足が一つ大きな課題となっている。加えて問題となったのが、荷役機械が海水に水没して機能不全を起こしたこと。そういった時に、提言にある相互協力の様な形が実現できれば、復興力は芳しくなるのではないかと感じる。港湾の信頼性を考えるために、この復興力というのは非常に需要だと思っている。一企業、一地域のみでの復興力ではなく、地域連携が非常に大事ではないかと感じる。</p> <p>○昨年初めての取り組みとして、倉庫見学会を広島地区の高校の就職担当の先生をお招きして実際に倉庫を見てもらう、荷役を見てもらう、というPRをして、就職の労働力確保に努めた。これは奇跡だと思うが、昨年、高校生5人の採用につながった。</p> |

| 機関名 | 主な意見 |
|----------------|--|
| 物流 関係 団体 | <p>○広島県と災害時における物資の保管等に関する協定を交わしている。この7月に協定に基づき、保管依頼があったが、空きスペースがほとんど無いという中で、具体の荷物の保管期間が分からない。荷役が昼だけなのか24時間なのか、不透明な中で色々協力要請があった。これについては協力をする前提だが、対応できないことがあると思うので、協会として、今後検討することとしている。</p> <p>○災害に強い物流システムが、昨今の大きな関心事。道路が寸断され、物流に多大な影響がでたのは周知の事実。</p> <p>○政府が進めているプッシュ型支援は、情報が輻輳する被災地だけに、その対応が難しいのかなと思う。</p> <p>○国内流通の効率化に向けた連携の中で意見があった。モーダルミックス、特に保税貨物の内航海運へシフトすることによるトラックドライバーの不足解消、CO2の削減のために、他港と比較して内航海上運賃や広島港よりのドレージ料金の見直しを実施して頂きたい。これも、中国地方の物流ネットワークの強靱化につながるのではないかという意見もあった。</p> <p>○BCPという意味で災害に強い広島空港が多少電力の問題はあったものの、大きな混乱の無い中で大きなゲートウェイとして、こういった事態に対応していくのが、大きな課題となっている。</p> |
| 物流 関係 企業 | <p>○豪雨で水島港は大丈夫だったが、その後の台風で阪神港が大きな被害を出した。船が着かないとか、漂流物がとれないとかがあった。代替輸送、ルートと乗り物の確保が大事になると思う。あわせて、幅広く検討していただきたいと思う。</p> <p>○港湾地域における倉庫の不足ということで、物量を増やし、事業を拡大して、効率化をしたいと思っているが、倉庫が無いために延ばしているというのがある。</p> <p>○国際航路を新規に獲得するという意味でも岸壁の調査ならびに耐震化をスピーディーに進めていただきたい。</p> <p>○公共埠頭の浚渫、耐震化を強力に進めていただきたい。</p> <p>○代替輸送、ルートと乗り物の確保が大事になると思うので、あわせて、幅広く検討していただきたいと思う。</p> <p>○トラック運賃が災害後非常にあがっており、代替輸送の費用が上がって困っているというところをよく聞く。また、以前は特に中国地区の一般消費者への納品について、関西に倉庫をもってトラックで直送や、福岡に倉庫を持って福岡から中国地方へ供給するところで倉庫の集約化が見られていたと思うが、今回の災害により中国地区にも倉庫を持っておかないといけないと聞く。</p> <p>○BCPの対応として、普段から鉄道と船の連携を視野に入れておかななくてはならないと思っている。東日本大震災の以前は、北海道と関西の敦賀の間でフェリー会社と連携し、スペースを定期的にする形で代替輸送のルートを構築しているが、赤字になっており、費用の分担について、今後はお客も含めて検討していきたいと考えている。</p> <p>○自らの代替手段を整えておかないと産業活動が維持できないと痛感した。それが産業活動の維持あるいは競争力の維持・強化というところに密接につながっていく。今回、提言の中であげられている災害に強い強靱な物流ネットワークの構築は非常に重要なテーマと思っており、より具体的な施策につなげていけたらと思う</p> |

| 機関名 | 主な意見 |
|-----------------|--|
| 地方 公共 団体等 | <p>○7月豪雨で山陽側の高速道路や国道などを利用されていたトラックやトレーラーは、豪雨によりこれらの道路が通行止めになったことから、島根県内の山陰自動車道や国道9号に迂回してこられた。これにより、山陰道や国道9号に大渋滞が発生した。このような大渋滞は県内企業の物流活動への影響や住民生活への影響が大きいため早期の山陰道整備を痛感したところ。7月豪雨により災害による物流機能の寸断という形になったが、これらの災害は企業活動や住民生活に大きく影響するので、大規模災害に備えた国土強靱化やリダンダンシー確保のため、山陰側の港を含むインフラ整備の重要性が分かったところ。</p> <p>○港湾管理者としては災害ごみの一時集積地としての受入れ、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。</p> <p>○港湾の貨物の対応や役割が災害時には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、迅速に関連企業さんなどに調整ができる体制や仕組みの構築が必要であると考えている。</p> <p>○道路、鉄道寸断によって、企業への影響もあり、今般、ポートセールスに関わりのある広島県内企業にヒアリングをする機会があったので、20社にヒアリングをしたところ、最も多かった回答として物流の寸断が生産活動に影響があったということを知っている。</p> <p>○豪雨や地震などの自然災害によって物流が途絶することを防ぐべく、リダンダンシー確保の需要は近年ますます高まっており、日本海側の海上輸送網の整備、とりわけ、中国地方にとっての山陰側に輸送拠点を設置することは喫緊の課題であると考えている。</p> |