

会派視察報告

自由民主党周南 兼重 元

- 視察期日 平成 30 年 10 月 30 日
視察市 I 兵庫県神戸市 II 株式会社上組 (コンテナターミナル)
視察事項 神戸港について
- 1) 神戸港の歴史
 - 2) 国際港湾としての神戸港
 - 3) 150 周年記念事業
 - 4) 神戸港の将来構想

I 神戸市

1. 概要

1) 神戸港の歴史

港湾管理者として神戸市が抱える国際港都神戸市の歴史は、仁安 2 年 (1168) 平清盛が神戸の前身である福原に来て宋との貿易を志し、大輪田の泊の改修にあたる。これが現在の神戸港のルーツである。

国際港としての第一歩は慶応 3 年 (1868) の開港式からである。平成 29 年は開港 150 周年に当たる。1 年を通じて様々な記念事業が開催される。

2) 国際港湾としての神戸港 (説明を受け如何に記述する)

国際コンテナ戦略港湾政策の更なる深化、加速のために「集貨」「創貨」「港の競争力強化」の三本柱を軸にハード、ソフト言った一体化となった取り組みを進め、基幹航路の維持・拡大を図る。

・集貨

ブサン港等の東アジア諸港に流れている西日本諸港の貨物を国際フィダー等により阪神興へ集約

取り組み成果：神戸港と瀬戸内、九州を結ぶ内航フィダーネットワークの増加、充実
事業実施前 (2014 年 4 月) 68 便/週 → (2018 年 6 月) 102 便/週になる

・創貨

全国トップクラスのインセンティブを活用した企業誘致と、国の支援制度を活用した埠頭近傍の物流施設の高度化

・競争力の強化

コンテナ船の大型化など、海運、港湾を取り巻く情勢の変化に対応し、ユーザーの要望に的確に対応した、水深 -16m、22 列ガントリークレーンを備えた高規格コンテナターミナルの整備

3) 開港 150 周年記念事業

2017 年 1 月 1 日に開港 150 年を迎えるにあたり、しみんとともに祝い、海、船、港への関

心を深め神戸港の更なる発展のスタートとする。

神戸開港 150 年記念事業の狙い

単なる一過性のイベントで終わらせない。

神戸港は「神戸のまちの礎」であり、「神戸文化・産業の礎」である神戸港を「私たちの港」として再認識統一スローガン「みんなと、港KOBÉ」以下記念事業を列記する。

①神戸国際港湾会議②クイーンエリザベス神戸発着クルーズ③神戸開港 150 年記念式典祝賀会④ビルゲイツ参お祝いメッセージ⑤港フェスタ神戸⑥神戸帆船フェスティバル⑦こうべ食の博覧会⑧チームラボアイランド⑨学ぶ未来遊園地・i n 神戸港・アートアトラクション・「はじまりは、神戸港」キャンペーン⑩民間企業、団体とのコラボレーション⑪都心ウオーターフロントエリアの再開発（港湾労働者の総合福利厚生施設「神戸ポートオアシス」・メリケンパークリニューアル⑫海事分野の人材育成、確保（市内小学校 3 年生全員を対象にした神戸港見学・神戸開港 150 年認知度アンケート

4) 神戸港の将来構想

2017 年 5 月 19 日 発表

神戸港の目指すべき将来像

挑戦・進化を続けるみなと神戸 新たな価値創造を目指して

「港湾・産業」の主な取り組み

「神戸国際ロジスティクスパーク構想」「港湾・産業」のコアプロジェクト

I 神戸港ロジスティクスターミナルの整備による高付加価値化機能を備えた再輸出型トランシップ拠点の形成

II 最先端の技術と高品質な物流サービスによる神戸ブランドの確立

「にぎわい・都市」の主な取り組み、コアプロジェクト

I 世界から人を惹きつける神戸港ウオーターフロントの形成

II クルーズ船受け入れ環境充実とマーケット拡大によるクルーズ都市の構築

2. 所感

「百聞は一見にしかず」の諺通り、みなと神戸は日本を代表する国際港に相応しい規模と迫りに圧倒された。市街地は開港段階で外人居留地を備え歴史的な建造物や景観も多い。昨年開港 150 年を迎え、記念事業が様々開催された。当然これを一過性に終わらせることなく、次の 150 年も発展してゆく神戸港であるため「将来構想の策定」による新たな取り組みが始まっている。

我が「徳山・新南陽港」の実態と比較するべくもないが、重厚長大、石油化学産業に特化する周南市の産業構造に相応しい港湾の整備が現在進められている。さらに将来構想をしっかりと立てた取り組みが求められる。

II コンテナターミナル

平成 30 年 10 月 31 日

学んだことを箇条書きにする。

神戸ポートアランドに位置するコンテナヤードを株式会社上組 長田行広様のご案内で見学する。供用開始 広さ 726 万㎡「国際海上コンテナターミナル」国際コンテナターミナルは神戸市が地主である。

内航貿易が多い。徳山港では輸入が多くバルクが主である。

平成 23 年 3 月の阪神淡路大震災による壊滅的被害で取扱量の激減からやっと往時の取扱量に回復したが 6、7 年の立ち遅れを余儀なくされており、その間国際ハブ港とし台湾、韓国にとって代わられる。今後の課題である。

コンテナ貨物船に積み込み、積み下ろし作業はガントリークレーン等で行って居り、コンテナの割り振りもコンピューターでコントロールしている。

島国の日本がこれからつづいて国際社会で発展するためにも、港湾の整備は不可欠であり、急ぎ整備が求められることを新たにした。

神戸港視察報告書

報告者 田村勇一

神戸港について、

神戸港は1868年に開港し、150年を経過している。天然の良港を持ち我が国の中心的に位置し、立地的にも我が国の最大の港として発展した港と言える。

開港後は、人・物・情報が行き交う拠点として、また国際貿易港として、最新の設備を整備し、世界を代表するまで発展している。

開港100年には、我が国で初めてのコンテナ船が入港し、コンテナ物流は、港湾物流のあり方を大きく変え、船舶の大型化などに対応し、要索や積態を変えるきっかけとなった。

コンテナ物流という大きな変化にいち早く対応し、ポートアイランド、六甲アイランドの2つの巨大人工島は、世界最先鋭のコンテナミナルを有し、神戸港の港勢拡大に大きく寄与していると言える。

また、人工島においては、物流機能のみならず、居住・業務・商業用地の供給など、最先端の多機能複合型の海上都市づくりを我が国はもとより世界に先駆けて進めている。

同時に、港湾物流機能の沖合展開により、物流機能が移転した都心コアエリアでは、メリケンパーク、神戸ハーborランド、ポートアイランド、キャンパスゾーンなどの再開発が進められている。

1995年に発生した阪神・淡路大震災で、神戸港は甚大な被害を受けたが、わずか2年で施設復旧を完了している。

しかし、神戸港の再生は容易なものではなく、2010年には、阪神港として、大阪港とともに国際コンテナ戦略港湾に選定され、現在も基幹航路の維持・拡大や港湾サービスの取り組まれている。

神戸港は、これまでの港湾物流活動により、西日本唯一の基幹航路、近年経済成長の著しい中国やASEANとの充実した航路網、加えて国内においては、中国、四国、九州等の各港とのフィード・バック・ネットワークを形成してきている。

これらのネットワークを通じて、多くの国内外地域との間に、貨物のみならず、人的交流も含めた深いつながりがある。

今後、日本の人口、経済の縮減が予測される中、この様国内外の地域のつながりを拡大、発展させるため、アジア等の成長を神戸に取り込むことが求められている。

一方では、現在、関西圏には、大阪湾岸道路西伸部をはじめ、新名神高速道路や名神湾岸連絡線とつた高速道路の未整備区間（ミッシングリンク）があり、阪神高速3号神戸線の渋滞発生や災害時の代替性確保などの課題に加え、

背後圏と神戸港のアクセス性の低さによる神戸港の競争力低下の一因となっており今後の課題である。

今後、ポトアイランド～穴甲アイランド間の接続による神戸港内の物流拠頭の一体化に加え、神戸港の背後圏との陸上アクセス性の向上が見込まれる。

神戸には多くの大学等教育機関が立地しており、進学を機に学生が転入し、多くの若者が集まっている。就業を契機とする東京や大阪への流出が顕著であり、雇用創出の場や産業の創出による卒業後もまちの活かしに住民が続けてもらう取り組みが必要である。

(株)上組(PC-18営業所)視察〈所感〉

平成30年10月31日

米沢 痴達

(株)上組は、神戸市に本社を置く港湾運送最大手の老舗企業である。創業150年を迎え、神戸港を始め全国主要港湾で事業を展開し、周南市にも徳山支店を構え、周南コンビナートの物流事業に取り組みられている。年間総売上げは、平成29年度2500億、従業員数3700人となっている。

神戸港PC-18は、国の直轄事業として整備され平成22年4月より供用開始されている。水深は16mで、岸壁総延長は400mである。

(株)上組は、神戸港PC-18にPC-18営業所を構え、コンテナ取扱量は外航は船社月4万個、内航は4000~8000個となっている。外航船はターミナルを持たない船会社が対象となっており、上組と船会社相方がウレインの関係である。外航は、北米よりも東南アジアへの流通が好調で、内航は瀬戸内海が主でマツダの取扱量が多い。

外国船からみれば、神戸港におけるターミナルの位置付けは、関西地域の人口減や産業停滞、又、家電メーカー等海外拠点での生産体制となっており、魅力が薄れてきているとのことである。その点周南コンビナートの貨物取扱量は安定しているとのことである。

韓国は国策として港湾事業に取り組み、国からの補助額が大きく、日本の民間港湾事業者は太刀打ちできないとのことである。トランシップ事業においては完全に釜山に置いておかれており、釜山は北東アジアの物流ハブ港となっている。

オペレーションルームでコンピューター管理業務を視察したが、埠頭現場と一体となった作業に感心した。上組においても多分に満ちず人材不足が課題であり、特に現場の大型クレーン作業員確保に苦慮しているとのことであった。

上組PC-18営業所は、コンテナ船の大型化へ対応した高規格ターミナルが整備されており、物流コストの削減や効率化が図られ、国内外での競争力強化への強い思いが感じられた。

今後国際競争に対処するには、テクノロジーの進化に対応した人材育成につとめ、更なる高効率な物流システムの構築につとめ、多様な貨物に対応可能な物流拠点整備が求められよう。「神戸港将来構想」の具現化に向け官民一体の取り組みに期待する。

平成30年10月30日
——神戸港について——神戸市〈所感〉 米沢 痴達

神戸港は1868年に開港し、2017年に開港150年を迎えている。神戸市は日本を代表する国際貿易港として、日本の国民生活や経済産業の発展をけん引すると共に、都心の背後に六甲山を有し、穏やかな瀬戸内海に囲まれた地形で、見事なみなとまち神戸の都市景観を醸し出している。

神戸港は、コンテナ輸送における東アジア対外貿易の最大拠点として開発されてきたが、近年のASEAN諸国の台頭により、急激な貨物量の増大とコンテナによる物流革命が起り、コンテナ取り扱い量は釜山港にとって変わられている。

そこで、2015年より国際コンテナ戦略港湾として更なる深化、加速をめざして「集貨」「創貨」「港の競争力強化」の3本柱を軸に、ハード、ソフト一体となった取り組みが進められている。

又、開港150年を節目に、国内外の社会経済情勢や港湾物流の変化に対応すべく、30年先を見据えた神戸港がめざすべき戦略として「神戸港将来構想」が策定されている。

又、西日本のクルーズ拠点として、2018年は140隻の大型船

入港を見込んでいるが、観光客の大半は、京都、奈良、大阪へと流れ、クルーズターミナルとして地元への経済波及効果は低いとのことであった。ただ神戸市としては、帰港地としてではなく発着港として、国家的観光戦略に貢献しているとのことであったが、地元経済への波及についての取り組みを強化すべきである。勿体なく残念なことと感じる。

又、水素利活用の取り組みもなされ、オーストラリアより液化水素を輸入し、環境分野における規制や新エネルギー活用システムの構築にもつとめられてある。

海が身近にありながら、都心とウォーターフロントが高速道、国道によって分断されている現状があり、ウォーターフロントが賑わいと交流の為に十分活かされていない。今後再開発の進展に伴い、交通インフラを整備し、回遊性の向上を図り、賑わいの創出が求められる。連節バスやBRT等の導入も検討されている。

日本の製造業全体が低迷傾向にあり、東アジア地域において日本の貨物需要のシェアの低下を招いている。そのことにより神戸港

をはじめとする日本の主要コンテナ港湾は、東アジア主要港と比較して、コストサービスが後退し、取り扱い量も釜山に大きく水をあけられている。

今後神戸港は、国際コンテナ戦略港湾として30年先を見据えて策定された「神戸港将来構想」をいかに具現化していくのか、国際競争力回復に向け官民一体となった取り組みが求められる。

<会派視察報告書>

自由民主党周南 福田吏江子

視察期日：平成30年10月30日（火）～31日（水）

視察先：神戸市、株式会社上組（神戸港 PC18 現地視察）

【神戸市】平成30年10月30日（火）、10月31日（水）

「みなとまち神戸について」「神戸港の物流について」

神戸市は、六甲山と港に囲まれたまちであり、人口1,527,407人（平成30年10月現在）、世帯数718,247世帯（平成30年10月現在）、面積557.02km²（平成29年10月現在）でまちとともに港が発展してきた。海から山までの距離が近く北風は山でさえぎられていること、市街地の幅が狭く横に長い地形、また大きな川がないため浚渫の必要がなく水深が深い維持管理のしやすい天然の良港であることなど、周南市の地形ともよく似ていると思った。

神戸港は昭和48年（1868年）1月1日に開港し、平成29年（2017年）に開港150年を迎えている。開港150年の節目に、概ね30年先を見据えた神戸港が目指すべき戦略的な将来像として「神戸港将来構想」を策定されている。その背景には、近年ASEANをはじめとするアジア諸国等の急速な経済成長や第4次産業革命ともいわれるIoT・人口知能などの技術の進展、そして世界における海上物流の動向はコンテナ船の大型化、世界的な船社の統合やアライアンスの再編など大きく変化しており、ヒト・モノ・カネ・情報・技術など様々な側面で急激な変化やグローバルな結びつきがますます強まっていること、また一方で、国内に目を向けても、人口減少社会の進展、少子高齢化に伴う労働人口の減少や国内港湾の相対的地位の低下など、神戸港を取り巻く状況は大きく変化していることがあるとのことであった。神戸港の主たる機能である港湾・産業に加え、みなとまち神戸の活力と文化を創造するにぎわい・都市、さらに今後一層重要性が高まる環境・安全を対象とし、神戸港の総合的な国際競争力強化を図るため、「神戸港将来構想」に取り組まれている。周南市の港をどのように描き機能強化していくことができるか参考にしたいと思い、神戸港を視察先に選定した。

神戸港の歴史から説明を受けた。神戸の港の歴史は古く、日本書紀に務古水門との記述があり、奈良時代に築かれた大輪田泊は平安時代末期から鎌倉時代初期にかけて、日宋貿易で栄える国際貿易拠点であった。室町時代、江戸時代には「兵庫の津」と呼ばれ、鎖国政策下の江戸時代には、国際交通の要衝として重要な役割を果たしていた。1858年に締結された日米修好通商条約の中で開港が定められ神戸港は1868年1月1日に開港した。開港当日、英米諸国の軍艦は、マストに日章旗を掲げて祝意を表し、正午に21発の祝砲を放って開港を祝

したとのことであつた。開港後は、人・物・情報が行き交う拠点として、また、国際貿易港として常に最新の設備を整備し、世界を代表する港に発展した。また神戸港の発展とともに神戸の街も発展していった。先人たちの英知と努力により、開放的で自由な気風や風土からなるくらしの文化、大都市の魅力、暮らしやすさが調和した今日の神戸が形成されたとのことであつた。神戸港から日本全国に広まったものに、ジャズやコーヒー、ゴルフ、マラソンなどがあり神戸のハイカラ文化を象徴するものとなっている。神戸港の港湾整備は国（当時の内務省）の直轄事業として進められ、西日本の対外貿易の中心地となった。また、ドイツでケーソン製造技術を学び活用して、日本で最初にケーソンが埋められたところでもある。前述したように神戸は幅が狭い地形であるため、土地を求めて海を埋め立てへ発展していった。昭和39年（1964年）7月に海上文化都市ポートアイランド構想（国内初の複合機能をもつ埋め立て地）が発表され、昭和39年（1964年）～昭和56年（1981年）にかけてポートアイランドの建設が行われた。開港100年にあたる昭和42年（1967年）9月には、日本で初めてのコンテナ船が神戸港（摩耶ふ頭）に入港した。このコンテナ物流は、港湾物流のあり方を大きく変え、その後の船舶大型化などにも対応していく神戸港の姿や機能を変えていったとのことであつた。このコンテナ物流という大きな変化にいち早く対応した神戸港は、1970年代には世界2位のコンテナ取扱量を誇った。ポートアイランド構想では、このように急激な貨物量の増大とコンテナによる物流革命、神戸市の人口増加に対応した住機能の確保、新しい産業・雇用の場の創出・市街地では実現できない大規模施設の建設が掲げられ、1980～1990年代に完成したポートアイランド、六甲アイランドの2つの巨大人工島は、世界最新鋭のコンテナターミナルを有し、神戸港の港勢拡大に大きく寄与し、また物流のみならず、都市施設としての住居・学校・病院をはじめ、コンベンション施設や商業施設があり、最先端の多機能複合型の海上都市づくりを世界に先駆けて進められたとのことであつた。同時に港湾物流機能の沖合展開に寄り、物流機能が移転した都心ウォーターフロントでは、メリケンパーク、神戸ハーバーランド、ポートアイランドキャンパスゾーンなどの再開発がすすめられた。

ポートアイランドでは、昭和45年（1970年）に水深12mのコンテナターミナルPC1が供用開始され、その後11バース（1バース300mの連続したコンテナターミナル）が整備されました。これは当時最新鋭の設備で、阪神淡路大震災前の平成6年では、コンテナ取扱量が世界6位であつた。しかし平成7年（1995年）1月7日午前5時46分に起こった阪神淡路大震災（震源淡路島、震度7、震源深さ約16km、マグニチュード7.3）によって、神戸港も甚大な被害を受けた。約116kmに及ぶ水際線の大部分が被害を受け、大型岸壁239バース及び

23km におよぶ物揚場の大部分が被災、外貨貨物の約 7 割を取り扱っていた 21 のコンテナターミナル全てが使用不能、ガントリークレーンが全て崩壊したとのことであった。昼夜を問わず復旧作業が取り組まれ、平成 9 年（1997 年）5 月 19 日神戸港復興宣言がなされた。コンテナ船の大型化が急速に進展していることから、コンテナ船が水深の深い六甲アイランド（水深 13m～14m）、ポートアイランド第 2 期（水深 15m～16m）に移転した。ポートアイランド第 2 期は、ポートアイランドの南に隣接して、平成 21 年度（2009 年度）に埋立が完了し国際化・情報化など新たな時代のニーズに対応した港湾施設及び都市施設を整備し、ポートアイランドや神戸空港と連携する一体的な都市空間の形成を目指したものである。特に平成 22 年（2010 年）8 月には阪神港として大阪港とともに、国際コンテナ戦略港湾に選定され、平成 26 年（2014 年）10 月には、阪神国際港湾株式会社を設立し、現在も基幹航路の維持・拡大や港湾サービスの向上に取り組まれている。平成 28 年（2016 年）には、コンテナ取扱量が震災前の水準にまで回復してくるなどようやく震災前のスタート地点に立ったとのことであった。港湾都市神戸の持続的な成長を実現するため、概ね 30 年先という新たなステージに向かって取り組みを進められている。

国際コンテナ戦略港湾の取組について、港湾政策のさらなる深化・加速のために「集貨」「創貨」「港の競争力強化」の 3 本柱を軸にハード・ソフト一体となった取組を進め、基幹航路の維持・拡大を図るとのことであった。その背景には、釜山や中国の整備が深化や東南アジアの台頭による日本の地位低下がある。釜山港の東アジア諸港へ流れている西日本諸港の貨物を国際フィーダー（主要港と国内各地を結ぶ外貨コンテナの国内二次輸送を行う内航船のこと）等により阪神港や集約し、全国トップクラスのインセンティブを活用した企業誘致や国の支援制度を活用した埠頭近傍の物流施設の高度化により、港のエリアで貨物を創る仕組みづくりを行い、コンテナ船の大型化など、海運・港湾を取り巻く情勢の変化に対応し、ユーザーの要望に的確に対応した水深 16m、22 列ガントリークレーンを備えた高規格のコンテナターミナル整備による競争力の強化を国と一緒に進めているとのことである。これまでの取組の成果として、神戸港と瀬戸内・九州を結ぶ内航フィーダーネットワークの増加・充実が挙げられている。これまで、西日野の貨物が釜山港へ運ばれていたことに危機感を覚え、海上輸送のネットワークの強化に取り組み、日本の貨物の集貨を目指した。事業実施前（平成 26 年 4 月時点）で 68 便/週であったのが、事業実施後（平成 30 年 6 月時点）には 102 便/週となっている。徳山下松港でいうと、4 便/週であったのが 7 便/週となっている。周南市で言えば、ゼオン・トクヤマ・東ソーなどの主に荷主企業に直接訪問しながら集荷につとめたとのことで、日本の貨物は日本国内できっちり処理しようという仕組みづくりをしたとのこ

とである。また、東南アジア地域等～北米間の年間コンテナ荷動量は約 441 万 TEU¹存在し、このうちトランシップ貨物は約 113 万 TEU 存在する（国土交通省 PORT2030（参考資料）より）。トランシップされている国の内訳では、台湾（約 37 万 TEU）、香港（約 26 万 TEU）、中国（約 25 万 TEU）、韓国（約 9 万 TEU）の順に多く、日本はわずか約 1.6 万 TEU に留まっている。阪神淡路大震災の前までは神戸港で取り扱っていたトランシップ貨物が台湾、中国、韓国に移っているので、それが 1 割でも取り戻すことができると約 10 万 TEU 以上の取り扱いが増えることになるので、東アジア地域等～北米間のコンテナをひとつの大きなターゲットとして集貨していきたいとのことであった。そのため、官民協働でのアジア広域集貨プロジェクトチームを設立し取り組みをすすめているとのことであった。上組を訪問した際にも同様に、韓国が国策として港湾事業に取り組み、日本の民間港湾事業者は価格競争において太刀打ちができないこと、トランシップ事業においてハブ港となっている釜山港に後れをとっていること、現状では韓国に勝てるサービスがないこと、トランジットを増やす政策が必要である、これは官民あげて取り組まないと難しいことであるというお話を伺った。東南アジア地域～北米間の貨物における日本でのトランシップ機能の回復・向上を国策として取り組むことが必要ではないかと考える。神戸市では、アジア広域集貨プロジェクトチームを設立し、①西日本からの貨物集貨、②トランシップ貨物の獲得、③港における貨物の高付加価値化について、官民協働で議論を進められているとのことであった。今後の動向に注目したい。

また、神戸開港 150 年を記念し、新港突堤西地区（第 1 突堤基部）の再開発に着手されている。これは、文化施設棟に魚を芸術品としてみられるような水・水族・アートが融合したまち型のアクアリウムやウェディング・クラシックカーミュージアムといった大人のミュージアム、業務・商業棟にクリエイティブラボやオフィス（フェリシモ本社、GLION グループ本社）、BMW ワールドミュージアム、BMW ショールーム、住宅棟に住宅、商業施設（オープンカフェ、クリニックなど）、駐車場棟に約 600 台分の駐車場を、住友不動産を中心とした事業者グループとともに、新たな魅力と活力ある都心・ウォーターフロントの創出に向け取り組まれているとのことであった。このようなウォーターフロントの取組は、今後の徳山港のウォーターフロントを考えるにあたり参考にした

¹ ロジスティクス用語集（日本通運）より補足

<英語・別名称>Twenty-foot Equivalent Units

TEU とは、20 フィートで換算したコンテナ個数を表す単位のこと。

海上コンテナは、輸出入されるため国際的に統一された構造となっており、サイズも 20 フィートと 40 フィートが一般的に使用されているが、このうち 20 フィートコンテナ 1 個分を 1TEU と呼んでいる。40 フィート 1 個分は 1FEU(forty-foot)という単位があるが、むしろ 2TEU に換算されるのが一般的である。

いと考える。

また、神戸市では海事分野人材育成・確保に取り組まれているとのことであった。これは、上組でも同様に人材不足である現状のお話を伺った。以前は、港湾カレッジで半分以上の学生がガントリークレーンに乗りたいと希望していたが、今はガントリークレーンを希望する学生は40人中5人くらいの割合であること、オペレーションをしたいと希望する人が多いのだという。機械に乗りたいという若い人が少ない状況であり、台湾では、事務所からの遠隔操作を導入したことで就職の人が増えたのだという。横浜港や神戸港において、国交省が実証実験中であるというお話であった。少子高齢化による人手不足に加え、業種や分野別に人材の偏りが出てくるのかもしれないということを知った。神戸市では、小・中学校を対象に副教材（「海とみなとが仕事の舞台—神戸港—」神戸港が果たす役割、海や港に関わる仕事を写真やイラストで分かりやすく紹介した副教材。発行・編集：神戸海事地域人材確保連携協議会（神戸市、国土交通省、海事関係事業者・団体で構成））を発行しており、身近な港である神戸港のお仕事について具体的にわかりやすく、また親しみやすいつくりで学習できるようにつくられていた。また、神戸運輸監理部が実施している出前授業や「神戸・みなと体験（小中学生を対象とした神戸港見学ツアーを海事関係事業者・団体と行政の協働で実施（2009～）、ツアー内容の主な内容として、神戸港内見学（神戸港遊覧船）、神戸港国際流通センター・コンテナターミナル見学、操船・クレーン操縦シミュレータ体験、神戸空港内及び海事博物館の見学、青果棟や加工棟の見学など）」など、子供たちに現場をみてもらうことで、港の役割やそこで働く人々の仕事について、より理解を深める取り組みがなされていることがわかった。また、横浜市と神戸市にしかない「港湾職業能力短期大学神戸」や2019年10月に完成予定である「港湾技能研修センター」の移転・親切によって、優れた技術の継承をしていきたいとのことであった。このような取組からも港湾業界の人材不足解消を期待されている。港湾業界・物流業界の人材不足は日本国にとって大きな課題となっていると考える。徳山港においても国土交通省が所有する業務艇「おおつ」が活用され、地元の子供たちや山口大学や徳山高専の学生さんたちの学ぶ機会となる取り組みがなされている。次世代を担う子供たちが港の仕事に少しでも目を向けられる機会を増やしたい。

神戸港は2017年1月1日に開港150年を迎えた。神戸市では、神戸港が次の150年も発展し続けていくため、そのスタートとする記念事業に取り組みされたこと、また3～4年前から記念事業のためのプロジェクトチームを立ち上げ準備を進めたこと、期間中、神戸港では一年を通して、様々なイベントに開港150年という冠をつけたことで神戸の礎である神戸港を「わたしたちの港」として多くの皆さんに再認識してもらえたのではないかとということであった。これら

のお話から、2022年2月10日の徳山港開港100年を迎えるにあたり、周南市においても、港とともに発展してきたまちとして、開港100年を市民とともに祝い、海、船、港への関心を深める記念事業の実施は、シビックプライドの醸成につながる大きな契機になると考える。開港記念に向かって、どのような取り組みをしていくか、官民協働での早期の協議が必要であることを考え、このことを一般質問で取り上げたいと考える。