

國吉 保武会長に聞く

ダンプの不足で 空港建設等の遅延も懸念 2018年完成予定の 那覇港総合物流センターに 期待

沖縄県トラック協会の國吉保武会長と初めて言葉を交わしたのは、全日本トラック協会で開催された2年前の専門紙記者との新春懇談会の席上。気温の高い沖縄では1月だというのに早咲きの桜が開花するが、そのひと枝をわざわざ空路で持って来られた。「東京に、ひと足はやく春を届けたいと思ったから…」と語っておられたが、その気心に國吉会長の全てが表れているように感じたものである。沖縄には青春時代のほろ苦い思い出もあって、大学卒業以来足を踏み入れていなかったのであるが、國吉会長に是非お話をお聞きしたいと思って依頼したところ、今回その希望が実現した。満面の笑顔で迎え入れて頂いた國吉会長との会談は、終わったばかりの県知事選挙の結果からで、苦難の道を歩み続けている沖縄の現実を教えられた。宮平仁勝専務理事にも同席頂いて、沖縄県トラック協会の活動も詳しくお聞きしたが、こちらはホームページに掲載されているので、今回は國吉会長との対談を中心に掲載する。國吉会長は絵画としても知られるが、対談を終えて心温まるものが残るのは、その趣味人としての人柄によるものに違いない。



沖縄県トラック協会の國吉保武会長

時節柄“質素”を心掛けた 福岡での事業者大会

□秋林路 昨年10月9日の全国トラック運送事業者大会は、沖縄を含む九州トラック協会の担当でしたが、内容の濃い大会になりましたね。

■國吉 この大会を九州トラック協会で開催するからには、大いに盛り上げたいということで、実行部隊として最初に手を挙げました。なんとか赤字を出さないように質素にやりましょう、というところから始めました。全体的に派手ではないし、手作り感もあって良かったのかな、と思っているところです。

□秋林路 地域によっては、かなり派手になるケースもありますが、経営に苦勞しておられる業界でもありますから、お金をかけて派手にやるのは、今の時世では逆効果イメージになるかも知れません。

■國吉 それぞれの地域の考え方もあります。ずっと前になりますが、京都での大会では初めて本物の舞妓さんを見せて頂いたのが良かったです。(笑)

□秋林路 毎年ですから色々あって良いのかも知れませんが、折角あんなに多数の事業者さんが参加されるのですから、実質的な議論が大切だと思います。

■國吉 心意気が通じればいいんです。一大イベントだから、その地域のトラック協会が一所懸命に



第19回全国トラック運送事業者大会で閉会挨拶をする國吉会長

なるのは当然ですからね。

□秋林路 早いもので、この事業者大会も来年で20回ですね。事業者の意思統一としてこの大会の意義は大きいと思います。

■國吉 そうですね。みんなが集まって苦労していることを話し合うことも大切です。そういう意味での意義は大きいと思います。

□秋林路 国に対して団結力のある業界であることを見せる効果もあると思います。ところで、国際物流の観点から日本のハブ港をどうするか、という話が国土交通省でも出ているようですが、地の利からすれば沖縄にコンテナ用のハブ港を持ってくれば大きな役割を果たすと思います。世界中の海上貨物を一度集約することが大切です。全国には既に沢山の港が出来ていますから、ハブ港を沖縄に持ってきて、そこからデリバリーすれば良いのではないかと考えています。物流と経済は密接な関係にありますから、それで沖縄経済が豊かになればいいわけです。国防上からも大切な地域ですから、総合的見地からも沖縄の役割は大切です。

■國吉 戦後69年経っているけど、まだ沢山の課題があります。運送業界としても安全・安心を考えるとおく必要がある訳ですよ。

□秋林路 中国は約60年周期で革命が起きてい

るようですが、人口も多いし内乱に発展すると、距離的にも近いので沖縄にも大きな影響が及びかねません。

■國吉 尖閣諸島の問題をはじめ、沖縄にもいろいろな問題があります。抑止力ひとつとっても賛否両論あります。

□秋林路 ところで、沖縄に来る前に、福岡の希望が丘高校の安部幹也先生にお会いして、運転免許制度の改正(中型運転免許問題)にこぎ着けたお話を伺いました。沖縄に行くといったら「國吉会長さんに宜しく。」とのことでした。素晴らしい先生ですね。(66ページ参照)

■國吉 はい、よく存じ上げております。運転免許制度を変えて、高校生が卒業する18歳から中型車の運転免許が取得できる見通しになったことで、高卒でこの業界にはいる門戸が大きく広がったこととなります。

□秋林路 本誌は40余年の歴史がありますが、これまでずっとトラック産業界を対象にした専門誌の立場を貫いてきました。しかし、トラックユーザーの経営が安定しないことには、トラック産業界も元気になれないのは当然です。それで、昨年とはくにトラックドライバー不足と運賃の適正化をテーマに取り組んで来ました。

今回、安倍先生にお会いしたいと思ったのは、中学、高校の先生、それに一般の人達がトラック業界を正しく知らない。そんなところに子供を就職させる親はいない。もっと「Gマーク」の対象会社を増やして、「Gマーク」がどんな意味があるのかPRして、若い人が安心してこの業界に入ってくるようにする必要があります。そのためには、全国のトラック協会もそういうPRにもっと努めるべきだ、と先生はおっしゃっていました。

■國吉 高校の先生たちは一所懸命ですね。いまは運行管理者の国家試験をとっていますね。その子たちに、大手の物流業者に就職なさい、と言って採用してもらっています。工業高校の先生にも物

流の世界は面白い、物流業界は魅力がある仕事だから、ぜひともチャレンジして欲しい、とお願いしています。我々にとって人手不足は現実の問題ですからね。

□秋林路 全国の統計では、沖縄は比較的若い人が多い県のような感じです。

■國吉 でも、あまり仕事をする場所がないんですよ、沖縄は…。

ダンプの不足は建設計画の遅れに繋がる可能性

□秋林路 面積が狭いですからね。でも空港などいろいろ建設の計画もありますね。

■國吉 辺野古の問題、那覇空港の第2滑走路の問題など…、でも、今ダンプが足りなくて困っている状況です。

□秋林路 今注文しても納車は1年後だと聞きました。

■國吉 そうなんですよ。どうしたら良いんでしょうかね。

□秋林路 車両メーカーはどここの工場も目一杯の状況になっています。リーマンショックの時に全国の車体メーカーは辛い目に遭っているんで、工場や人員を増強して生産能力を上げることに躊躇してるんです。2020年までは何とか需要があっても、その先が読めない。人口も減ってくるし、国のインフラへの投資も以前のような状態は考えにくい…。メーカー側の立場から見るとそういうことになります。

■國吉 辺野古の計画も5年だし、普天間も5年…確かに2020年以降どうなるのか読みづらい事は確かですね。

□秋林路 高速道路をどんどん作った高度成長期の頃、ダンプは需要に対して過積載で対応していたんです。ダンプは白ナンバーでしたからね。当時は、定積載の3倍くらい積んで儲けていましたが、今はそういう違反は出来ないから、トレーラダンプ

で対応しようとする動きが出ています。法律に則った形で、もっと積載を稼ぐ方法です。産業廃棄物ではかなり大きなトレーラダンプが使用されていますが、土砂用だと積載容積の規定があるので、それ以上積載出来ません。でも普通のダンプの2.3倍も積載できます。

■國吉 日本は規制の枠が厳し過ぎますね。

□秋林路 道路の設計基準では耐荷重にゆとりがあるのに制限値が厳しい。道路には能力があるのに使われないのは国家経済的には問題です。

■國吉 マスコミもそういう事をちゃんと伝えて欲しいですね。

□秋林路 でも、なかなか法律は変えない。担当官のさじ加減で判断しているケースも見受けられるので、根本的な見直しが必要だと思います。

■國吉 1年以上もダンプが手に入らなくなれば、予定通りに沖縄の滑走路は出来ない。現実として大きな問題ですよ。

□秋林路 国家全体から見ても大きなマイナスです。

■國吉 改善して頂きたい点など積極的に取り組みたいと思います。

急浮上してきた那覇港総物流センター建設への対応

□秋林路 沖縄は九州トラック協会に属していますから、沖縄だけということではなく九州トラック協会として物申す形が望ましいと思います。燃料問題はいかがですか。

■國吉 燃費高騰はどれも同じだけど、九州は長距離ですが沖縄は海があるので、長距離を走ることはないんです。

□秋林路 いすゞ自動車は燃料問題はトラックメーカーも真剣に考える必要がある、と話していました。ただ、トラック産業は将来的に国内ビジネスだけでは不安があるので、海外への展開を積極的に考えてます。日野自動車の国内を担当する窓口は「日野を知



那覇港管理組合はガントリークレーンなども設置して作業しています。トランシップでは最高の地だということで、将来中国を視野に入れ始めたのですが、人件費なども含めて費用が高いこととか、その他にもいろいろな規制もあって、なかなかうまく行かないのが現状です。既に20年を経過しているので、これをどうにかしないといけないと皆が思っていたところなんです。

現在進行しているのが国内外から発着する貨物の仕分けや流通加工が可能な高機能物流支援施設『那覇港総合物流センター』を74億円の予算で建設し、2018年4月共用開始を目指すというものです。交付金で作るので家賃も安いと思うので、ここには是非物流事業者が入居できるようにしたいと思っています。

■秋林路 総合物流センターを活用し、そこから出る貨物を管理運営するのは運送事業者ですかね。

■國吉 沖縄は対外的には船が中心ですが、沖縄振興策、実は21世紀ビジョンと言うん

らないユーザーはいないので今更大型トラックの広告はしない。」と話していましたが、戦略的には海外に目を向けているのだと思います。

■國吉 那覇空港の第2滑走路や辺野古の建設が動き出したけど、それに対してトラック協会としても対処していく必要があります。

それと、もうひとつの課題としては、沖縄の地理的な条件から来る国際物流の問題です。沖縄は地理的には最高の条件が整っています。この構想はすでに20年も前からあるのですが、



那覇港総合物流センター建設を伝える地本新聞

ですが、復帰から10年スパンでやってきておりますが、今回は初めて沖縄独自で作成、という話になって、これからの10年をどうするかというのを委員の先生方が中心になって作ったんです。その中に国際物流の話もいっぱい載っているんです。私はその基盤整備部会の委員になってるんですが、ここで「国際物流は20年も前からやっているのに進展していないじゃないか」と言って、国際物流だけではなく国内物流も視野に入れて考えようという事になっております。

那覇港の物流は国内物流が主ですが、国際物流も、一緒になって進めましょう、となっています。でも今度の選挙で、知事が代わってしまったが引きつづき計画は進行するものと思っています。

■秋林路 選挙の結果はいろいろなところに影響が出るんですね。出来るだけ早く進めないと、その内に「やらなくてもいいや」とか、「前知事の決めたことはやらなくていい」となると問題です。

■國吉 那覇港の話はトラック業者だけの問題ではなくて、いろいろな方面にも影響が出ますからね。みんなで、その必要性を訴えなければならぬんです。前知事には我々の入居を要請しております。それが後3年後には完成するわけで、そこに大きな期待を持っています。

■秋林路 会員数など沖縄県トラック協会の規模は現在のどの程度ですか。

■國吉 協会員は約700社あって、車両保有台数は約7千台ですから、規模は小さいんです。中小の業者が99%を占めています。しかも、2台3台という業者が圧倒的に多いんです。どうしてかというと、復帰前の琉球政府の時代に砂糖キビ農家が沢山あって、その農家が2台とか3台のダンプを使って砂糖キビを運んでいた訳です。それがベースになって今日まで続いているんですね。今は新規免許の取得は5台以上保有ということですが、その制度以前の事業者です。そういう業者が今でも元気で頑張っているわけです。そこが他県と事情が違うところなん

です。

■秋林路 その特殊事情は沖縄だけですね。事業者の増大が競争激化につながって秩序が混乱している点について、衆議院の宮内秀樹議員(自民党・トラック議員連盟事務局次長)は、「運送免許を更新制にしてはどうか」と述べています。今の運送免許はもらったら永久的ですけど、運転免許でも適正があるかどうか見て更新する形を取っています。運送事業も、ちゃんと適正な給料を払っているとか、保険にもちゃんと入っているとか、そういうことで、3年か4年か一度チェックして更新する方法をとればいい、と話していました。そうすれば秩序を乱すアウトサイダーを排除できる。こういう政治家もいますから、制度改革は不可能ではないと思います。

研修活動はレポートで報告

■國吉 そうなると2台でやっているところが後3台増やせるかというそうはならない。だとすると、沖縄ト協の会員数はもっと減少することになります。協業化、共同化の方法もあるだろうけど社数は少なくなるでしょうね。

■秋林路 宮内議員のような政治家をこの業界もバックアップすれば良いと思います。ところで、沖縄ト協は、人材育成にも熱心に取り組んでおられるようですね。

■國吉 まずは職員から、ということで若いスタッフを採用しています。彼らにそれぞれ課題を与えていますが、日々成長してくれていますので将来が楽しみです。理事会も勉強しなければいけないので、広く研修に行ってもらっていますが、物見遊山で行かれては困るので、レポートの提出を義務付けています。国際物流の関係もあるので、近いところで台湾にも行って物流を研修して来ました。

■秋林路 青年部も随分活躍しておられますね。

■國吉 青年部には、トラックドライバーズコンテ



青年部によるトラックの日イベント

ストやトラックの日などのイベント運営を担当してもらっています。これまでの青年部の活動が弱い感じだったのでそれを活性化させようと考えたわけです。また、これまで各支部は独立していましたので、独自に活動して本部に上納金を納めてもらう形にしていたのですが、それをすべて統合して公益社団として活性化させた経緯があります。

□秋林路 一枚岩になったわけですね。

■國吉 公益社団法人になるためにはそれが条件ですからね。先日は岩手県トラック協会に行って研修をやってきました。それも、参加者全員にレポートを出してもらいました。震災を乗り越えたトラック協会としての話が勉強になりました。

□秋林路 昔のトラック協会の研修は、殆ど遊びの要素が先行していましたが、今は荷主さんも見えますし、真面目に取り組むようになっていきますね。

■國吉 公益社団法人になったので当然です。

□秋林路 実は2016年秋に東京トラックショーを開催する準備をしています。同時に子供トラックショーも開催したいと思っています。子供たちには来場するバスの中でトラック輸送はこんなに大切な仕事だということを学習してもらい、展示会場で見たことは、写真や絵画、作文にまとめ提出してもらおう。優秀作品は表彰してマスコミに発表する。こういう活動で、子供たちにもっとトラックに関心をもって貰いたいと思っています。

■國吉 それは実にいいことです。ぜひとも成功させて下さい。子供たちにトラックを身近かに感じてもらいたいですからね。我々も県内の学校と協力して、夏休みの宿題で絵画コンクールを行っています。その優秀作品が『沖縄トラック情報』の表紙を飾っています。審査委員長は私です。(笑)



沖縄トラック情報の表紙を飾った絵画コンクール最優秀賞作品「ソーラーパネルで発電トラック」

□秋林路 確か全日本トラック協会にも國吉会長の絵が掲げてあったと思いますが、絵画のキャリアは長いのですか。

■國吉 それほどでもないのですが、好きで描いています。この協会の1階にも掲げてあるので見て下さい。

□秋林路 有難う御座います。素晴らしい事です。私は、初めての海外旅行が沖縄でした。私にとって

沖縄は青春時代の思い出の地です。

■國吉 沖縄はこの10年面白いですよ、と言いつけてます。沖縄はこれから一変に代わる、それが今なんです。(笑)

□秋林路 そうですね。沖縄の問題は自分の事として、全国民が考えなくてははいけません。今日はお忙しいところ、有難う御座いました。



沖縄県トラック協会の1階に掲げられている國吉会長の作品