

「四日市港を基盤に物流をリード」

伊勢湾倉庫株式会社 会社概要

本社所在地：三重県四日市市尾上町3番地の1

事業内容：倉庫、港湾運送、トラック、
通運、通関、船舶代理店

創立年月：1948年6月（創業1948年）

資本金：250百万円

売上高：58億円

従業員数：125名



●インタビューー

名古屋中小企業投資育成株式会社
常務取締役 五十嵐 健二

伊勢湾倉庫株式会社

代表取締役社長 波多野 正昶 氏



波多野 正昶 氏 プロフィール

1944年 生まれ

1971年 当社入社

2008年 社長就任

趣味：旅行、読書

《四日市港の伊勢湾倉庫》

【五十嵐】三重県四日市市に本社を置き、当地区有数の港湾である四日市港（国内港湾における貨物取扱量第15位、平成29年）で事業を展開されていますが、四日市港の特徴を教えてくださいませんか。

【波多野】四日市港は国際貿易港であり、また我国有数の石油化学コンビナートを擁するエネルギー供給基地です。

国際コンテナ輸送の進展により、石油関連

だけではなく多様な貨物の取り扱いをしています。具体的には、臨海工業地帯の化学品の取り扱いがメインとなっています。また、石炭などの燃料関係やとうもろこし・米麦などの穀類も重要な貨物です。

四日市港の他の特徴としては、大手の総合物流企業を中心に官民一体となり、地域の発展に取り組んでいる点です。

【五十嵐】国際貿易港である四日市港での事業展開にはどのような特徴があるのでしょうか。



《四日市港全景》

【波多野】 輸入だけでなく輸出もありますが、輸入で量的に多いのは石炭、コークスなどの燃料や、とうもろこしなどの穀類です。大型専用船により数万トン単位で輸入されており、大型の革新的な機械で作業を行っています。また、コンテナ船で輸入される貨物の大半が工場などの生産現場に港から直接運送されます。

一方、輸出では、四日市港や周辺で生産される化学品や完成自動車及び自動車部品などを扱っています。アジアをはじめ、世界各国に輸出されています。

輸出入どちらも、荷主からリードタイム短縮を求められておりますので、自社のペースで仕事をすることが難しくなってきていることに加え、取り扱い貨物量に大きな起伏があり、その変動の対応に苦慮しています。

【五十嵐】 取扱量では燃料系が多いですか。

【波多野】 四日市港の特徴を反映して、石炭など原燃料の割合は大きいです。しかし、当社は地域密着型の営業展開をしており、地元企業との結びつきを大切にしてきましたので、自動車部品やセメント、その他原料など、取扱品目は多岐にわたっています。

また、低温倉庫も保有しているため、穀物の取り扱いは重要な位置づけにあります。

【五十嵐】 地元大手の総合物流企業の存在



《石炭船荷役を行う機械》

感が大きい中、四日市港での位置づけはどのようなものなのでしょうか。

【波多野】 地元大手企業が四日市の取扱貨物量でかなりの部分を占める一方、当社は次いで2番目にあります。自社の良さを強化するために、得意先からのリードタイム短縮に加え、安全、品質といったニーズに応えられるよう、営業面ではきめ細かい対応を心掛けております。

また、現場においては、日々のパトロールを強化しています。ベテランの現場管理責任者が日々、機械の不調などを確認し、本部と迅速な情報共有をすることで組織的な問題解決をスムーズにしています。また月一回、私も含めて役員による巡回を行い、生産性を阻害する労働環境の改善点等について、社員の意見を直接吸い上げ、その後の改善実施にスピード感を持たせています。

さらに、四日市港の港湾事業者がお互いの現場で定期的にパトロールを実施しています。指差呼称、トラックの輪止め等を確認し、保護具の装着具合など些細なことでも第三者の目から厳しく指摘しあうことで、安全性の向上に努めています。

このように、四日市港の港湾事業者として、競争関係だけでなく、お互いに連携することはあり

ます。

【五十嵐】他にも四日市の港湾事業者間で協力する場面はありますか。

【波多野】お客様に対応するときにも協力することはあります。どの企業であっても、荷主から急な要請があった場合や、あまりにも多くの荷物を扱わなければならない場合は、自社ですべての荷物を保管することはできません。そのような場合には、他の港湾事業者と連携し、対応をします。人や倉庫、設備は限られていますので、四日市港全体で補完し合いながら対応するという考え方です。

【五十嵐】収容能力や陣容について教えていただけますか。

【波多野】自社倉庫、借庫合わせて約33,000坪と、トウモロコシやナタネなどの農産物を保管するサイロ約11,000トンがあります。社員数は125名(2019年2月期末時点)、関係会社も含めると300名弱となり、他に外部社員も活用しています。



《穀物サイロ》

《四日市港に根付く》

【五十嵐】過去を振り返り、御社が四日市港に根付き、存在感を高めていくまでを紐解いていきたいと思います。まずは創業の経緯を教えてくださいませんか。

【波多野】当社は1948年、地元四日市の有力者が中心となり設立されました。戦時中、海軍第二

燃料廠(しょう)をはじめ多くの工場群を擁した四日市は甚大な被害を受け、市街地は瓦礫の山で、産業も壊滅状態でした。そのため、仕事はほとんど無いに等しく、物流といっても馬車で荷物を引くような時代でした。

【五十嵐】そこから、四日市港第二位の地位を築くきっかけはありましたか。

【波多野】朝鮮戦争の特需を契機に四日市港もインフラ機能をより強く求められるようになり、当社も港湾事業者に必要な各種免許を取得してきました。また、当社は四日市港に拠点を置く会社として、「四日市の仕事はどんなものでも引き受ける」姿勢を取ってきました。当社が四日市でシェアを上げたのは最近のことですが、当社が堅実に幅広く荷物を取り扱ってきた点が、徐々に四日市の荷主企業から認められ、顧客数の増加につながったのではないかと考えています。

四日市港の主要取扱貨物は、昔は羊毛が中心で、次第に化学品や自動車関連にシフトしましたが、当社は地域の顧客と良い関係を保ちながら、時代の変化に対応することができました。その中で、高度経済成長期の需要を取り込み、取扱貨物量を増大してまいりました。

【五十嵐】同業者との共存関係構築において、どのようなことをされてきましたか。

【波多野】四日市港の港湾事業者が共同出資をして、倉庫やサイロを運営する子会社などを設立してきました。このように、四日市港では、当社を含め各事業者が自社で設備を抱え込まず、倉庫に関わるコストなどを変動費化する仕組みがあります。そういった協力関係の中で、比較的景気変動の影響を大きく受ける物流業界においてそれぞれ歴史を築いてきたと考えております。

また共同出資は、常に新しい企画に参画す

ることで、港湾事業者としてトレンドに遅れないようにする意図もあります。2017年に当社は、四日市港の大手物流企業と共同出資で物流センターを建設しました。この施設は国土交通省から「港湾機能高度化施設整備事業」として採択されており、港湾に立地する物流施設の再編・高度化により、防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るものとして認められています。

当社は、設立以来、地道な投資によって事業基盤を築いてきましたので、設備投資は今後とも継続していかなければならないと考えています。



《共同出資による物流センター》

《港湾業界の中で》

【五十嵐】 港湾運送業、倉庫業、陸上運送業の一貫した対応が可能ですが、どのような経緯があったのでしょうか。

【波多野】 港湾運送は、港湾において海上輸送と陸上輸送を接続させており、貨物の船積み・陸揚げ作業・荷捌き作業・保管を行っています。

また、港湾においては、1970年代以降、コンテナ輸送が世界中に普及し、港湾荷役作業に革新が起きました。一つ目は、荷役時間の短縮です。大型コンテナ船に対応できるよう港のコンテナターミナルが整備され、ガントリークレーンによる荷役で、時間当たりの荷役量は従来の荷役と比べると数十倍となりました。二つ目として、品質面でも大きな変化が起きました。コンテナの使用



《ガントリークレーン》

により、基本的に中身の貨物に触れない、シームレスな輸送が可能となり、荷物の損傷や遺失が減少しました。このように、船内荷役及び沿岸荷役を一貫して行う革新荷役が進展しました。コンテナ船だけではなく、ばら積み貨物（トウモロコシ等）専用船による輸送も多くなり、船とトラック、鉄道（JR四日市駅）による一体物流が可能となりました。当社も荷主のニーズに合った運送方法を提案する中で、取扱荷役量を増大させることができました。

【五十嵐】 倉庫業では、取扱荷物の変遷とともにどのような対応をされてきたのですか。

【波多野】 倉庫業では、港湾運送業務に付帯する貨物保管の他、四日市コンビナート地区の企業が生産する製品の一時保管を担っていますが、単なる保管・荷役サービスの提供のみでは荷主のニーズに対応することが困難になってきています。

一般的に倉庫業をとりまく環境は、長期的には物流量が漸減傾向をみせ、保管需要が伸び悩んでいます。その一方で多品種少量生産に移行し、入出庫時の製品形態が、同一製品においても種類が多く、一種類の中においても複数の記号・番号で区別されており、荷主の物流ニーズも高度化してきています。そのような中で、多品種にわたる複雑化への対応として、入出庫時

のダブルチェックにより確実性を高め、数量、種類、行き先などに関するミスを抑制しています。また、物流ニーズの高度化に対しては、安全・品質面での要求が高まっているため、トレーサビリティ対応の作業を請け負ったりしています。

【五十嵐】 港湾物流業界の中で、苦労したことはございますか。

【波多野】 港湾運送事業は多岐に渡っており専門性も高いため、専門職の育成、ノウハウの継承等、現場も含めた人材育成には時間を要しますし、施設を確保する中で自社倉庫を増やすことが大変でした。

《四日市港と伊勢湾倉庫の今後》

【五十嵐】 四日市の港湾事業者として、今日の景気をどのように見えていますか。

【波多野】 最近、輸出では米中対立の影響で、中国関連の化学品において荷動きが鈍るなどの悪化基調にあります。今後も不透明感が一層強まり、景気減速が危惧されます。今は花形である商品の急速な衰退も懸念されます。

【五十嵐】 そのような外部環境において、どのような対応をされていくのですか。

【波多野】 より一層、社会や生活に密着した貨物へ注力をしていく必要があると考えています。四日市港は三重県唯一の国際貿易港です。港湾の物流業者として、輸出貨物や輸入貨物、さらに国内貨物を中心に、景気に左右されにくい貨物やロットの大きい貨物の取り扱いに対応するために現場力の強化が必要です。

【五十嵐】 現場力を高めていくための施策を教えてくださいいただけますでしょうか。

【波多野】 現状の人手不足への対応は急務となっております。人員充足以外には、現状人員の

生産性向上も必要です。例えば、夏場の倉庫現場などでのファン付きの作業服や、パワーアシストスーツの支給が有効かもしれません。

また、従来の「荷役作業は人がやるものだ」という先入観を捨て、先端技術を取り入れていくことも必要です。具体的には、作業効率改善のため、自動化・省人化にも取り組まなくてはなりません。当社の倉庫では、お客様から多様な荷物をお預かりしておりますので、単一作業しかこなせないロボットはマッチしないのですが、一方、定型で連続してある程度の数量で輸入されてくる貨物もあり、そういったものは機械化を進めていきたいと思っています。

【五十嵐】 管理面での生産性向上も図られるのでしょうか。

【波多野】 IT活用により、港湾の諸手続・取引(行政手続、民間事業者間手続)の電子化、ペーパーレス化とデータ連携をした上で、効率性や生産性向上を図る考えです。現状は、PC入力と台帳記入が併存しているなど、生産性を向上させる余地が残されていると思います。こういった分野の導入推進には、若手の力が必要なので、ベテランの知恵やノウハウを上手く活かすために、世代間の長所をミックスさせられるようリーダーシップを発揮していくのが、今後の課題であると考えています。

【五十嵐】 今後も、四日市港とともに更に発展されることを祈念しています。



《自社倉庫》