

<意見交換：物流関係団体>

【中国地方海運組合連合会 岡本委員】

我々の団体は、内航海運業界の現状ということで、特に船員不足の課題を簡単に説明させていただく。

内航船舶は、トラック輸送に次いで国内物流総量の44%、鉄鋼、セメントなどの基礎物流に至っては、実に8割以上の輸送をするインフラである。日本経済と日本国民を底辺で支えている。

我々の組合は、岡山から西の山口県、鳥取県、島根県の6組合、315社で構成しており、402隻の規模の業界である。

業界の喫緊の課題は、船舶・船員の高齢化であり、深刻な状況を迎えている。船舶においては、老齢船といわれる船齢14年以上の船舶の隻数の比率が、日本全国で71%となっている。船員においては50歳以上が53%という状況である。中国管内において、内航海運の求人倍率は昨年11月に6.1倍をピークとして、今年4月には4.1倍。ちなみに、広島県における陸上の先月の有効求人倍率は2.02倍となっており、内航船員の不足の深刻さが御理解いただけていると思っている。

また、これらの課題に対し、国土交通省海事局では一昨年6月、内航業界のあるべき未来を見据えた「内航未来創造プラン」を作成し、官民協力して諸政策を推進している。

それから当地区における特徴の一つとして、尾道に本部を置き、全国の海運業者が参画する「海洋教育センター」は設立から10年を迎え、9月29日の中国新聞でも大きく報道された。

従来の内航船員の海上労働力の確保は、海上技術短大、水産高校、海上技術学校など、国や自治体が設置した養成施設で、船員の育成を行ってきた。内航船員の半分以上が50歳以上という構成が進行する中で、少子化の影響や景気低迷による事業者の経営体力も低下しており、若手船員の自社養成が困難になり、船員不足、高齢化に拍車をかけてきた。ということから、主に陸上労働者から海上労働者への転職者の受け皿として、船舶の運航に必要な一定の海技資格を最短で10カ月半で取得できるカリキュラムを作成し、国の認可を受けて内航船員養成に着手した。これまでに10年間で、陸上から海上に400人の戦力を現場に供給している。

また、こうした即戦力を養成する取り組みのほか、比較的若く退職を迎える海上自衛隊員を内航業界に迎えるとともに、内航業界の認知度が必ずしも高くないことを踏まえ、進路決定段階で生徒の保護者に対するご理解、指導を行っている。

今後とも各位の御協力をいただきながら、国民生活を支える物流インフラの役目を果たしていきたいと思っている。

【中国地方港運協会 西山委員】

まず、この場をお借りして、港のハードの整備、それから海上輸送量の増加等々に向けた環境づくりの醸成にリーダーシップを発揮していただいている整備局、それから港湾管理者の皆様に感謝を申し上げます。

港運業界として、荷物が増えること、船が増えること、これは非常にありがたいことである。一方で、深刻な人手不足と、労務管理が非常に厳しく、なかなか残業をさせられないという状況である。

人生70年、65歳を過ぎてもまだいけるという言葉もあるが、我々の業界では60歳、65歳、だ

んだん目も見えなくなってくる。こういうところで、昼夜荷役を行うと、これは労災の増加という別の側面、リスクを伴うので、なかなかこれを進めるわけにもいかない状況がある。

労働力不足というと、よく我々の業界では、コンテナターミナルが引き合いに出されて、やれ遠隔操作、AIだと、こういう話になりがちだが、実はそれだけではない。どうしても人の手を使わないとできない仕事というのが厳然として存在する。

例えば、広島港で取り扱いがある車のボディになるような薄板コイルは在来船で港に入り、これを玉掛けして、それから揚げ荷をしてから、トラックに載せて配送しており、人の手が必要である。

あるいは完成した自動車、これを自動車運搬船に載せると、何千台という貨物を一台一台、ドライバーが乗って本船の中に積み込んで固縛するところはAIでは全然片付かない問題がある。

この辺りのことを本日出席した方々には是非御理解いただきたい。

【中国トラック協会 岩本委員】

中国トラック協会として、この政策提言について、特段意見はない。

各業界共通の悩みとしては、私どもトラック業界でも、人手不足、人材確保が大きな課題である。

協会の対応としては、若年層の確保を目的に、平成27年度から国土交通省運輸支局と連携をした、高等学校訪問を実施しており、これは中国5県のトラック協会で行っている。

広島県で今年は6校、全てに私も訪問しており、これまでに延べ26校の高等学校の訪問を実施している。

これは、私どもの会員事業者に対して、各種会議で、こういう協会の活動の中で、会員事業者も求人情報を常に高等学校に出すように周知を図っている。

なかなか成果に結びついていないところはあるが、地道な活動としてこれは継続するしかないという協会では考えている。

また、中国5県の協会が組織している中国トラック協会では、昨年11月に若年層向けの人材確保用のDVDを作成して、高等学校訪問や出前授業、インターンシップ等で現在活用をしている。

広島県では、昨年1校、今年は今月2校、また11月に1校、「イメージアップ体験スクール」と称し、高等学校及び短期大学の授業の1コマをいただいて、物流出前講座を開設させてもらい、学生に少しでも私どものトラック業界に興味を持っていただけるよう活動している。

人材確保のためには、業界が魅力ある産業となるように、労働時間、賃金等、労働環境の改善に向けて、業界が一致団結して今取り組むべきと考えている。

【中国地方倉庫協会連合会 寸田委員】

始めに、倉庫業の状況として、緩やかだが長期間にわたって好景気に支えられて、中国5県とも非常に荷動きは活発となっている。この4月、5月、6月、3カ月間の入庫量対前年比、前年同期と比べると入庫量が105%、同じく4、5、6月の月末平均保管残高を対前年度と比べると116%という状況になっている。

また、特に広島地区においては、1年以上にわたって非常に荷動きが活発で、倉庫が足りない

という状況が続き恒常的となっている。

それで、政策提言の案の中にある安芸地域、広島港の出島地区コンテナ物流拠点の整備については、予定では物流用地も用意されているということなので、早期の事業化をお願いしたい。

どの業界も人手不足が非常に深刻だが、倉庫業界にとっても同様となっている。倉庫業界はなかなか知名度が低いため、労働力不足に対する取り組みとして、広島倉庫見学会を行っている。具体的には、高校の就職担当の先生、専門学校の就職部の担当者の方を実際の倉庫に招き、倉庫でこういった作業をしている、こういった保管をしているというものを見ていただく。その後、意見交換をするという取り組みを行っている。今年で3回目になっている。小さな取り組みだが、この3回の中に実際に倉庫見学会に来ていただいた就職担当の先生の高校の生徒を5名採用につながったという、実績も上がっている。

引き続き小さい取り組みにはなるが、このような活動をしていきたいと思っている。

【広島国際航空貨物運送協会 栗山委員】

政策提言の部分では意見は特にはない。国際物流というくくりではなくて、一番、特に今、喫緊で困っているのは、市内の集配に関する駐車禁止対策である。

道路交通法では、たとえ駐車禁止区域でも5分以内であれば認められるが、5分以上超えたり、集配のために無人になっている状態になると違反になってしまう。業界としては、そのために運転者以外に補助者をつけて、市内の集配をしている。

貨物車専用の駐車スペースは当然、市内にもあるが、2017年に政府からも働き方改革を受けて駐禁を緩和しようという方針が打ち出され、それを受けて警察署が今そういった緩和策を、都内を中心にかなり広げている。

今、広島を含めてどういう動きになっているか明確はつかめていないが、是非こういった動きを、緩和してもらえそうな動きをしていただけると、人手不足、それから生産性向上にかなり貢献をするのではないかと考えている。

もう一点は、地方によって人口減少が進んでいく中で、今、特に規制はないが、貨客混載、バス、タクシーを含めた民間の企業と一緒に、人口減少、過疎地の送配に対し、そういったハイブリッドな取り組みを各自治体でも進められており、こういったことも中国地方もどんどん進めていくべきと考えている。

【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 山田委員】

政策提言のほうは特に意見等はない。鉄道関係は、昨年度の西日本の豪雨でちょうど100日間鉄道が不通になったことで、お客様、皆様にもご迷惑をおかけした。国土の強靱化ということについては特に強くお願いしたい。

人材不足については、当社は鉄道だけではなく、鉄道の前後でトラック事業者と一緒にやっていく業界であり、中国地方ではないが、ある地域では、その専門のトラックが昨年に比べたら1割台数が減ったという実態も聞こえてきている。

これに対しては、当社では専門のトラックだけでなく、一般のトラックが利用できやすいように、駅の中に積替設備や、使いやすくなるような設備を色々と検討しているところである。他の業界の皆様とも一緒になって採用活動、PR等を進めていきたいと思っている。

当社の人員も、運転手不足等色々あり、採用に苦労しているところで、業界全体として、もっと物流業界をPRしていきたいと考えている。

<意見交換：地方公共団体等>

【鳥取県 河田委員】

鳥取内に境港と鳥取港が二つあり、今回の政策提言の中に鳥取港を記載した。

まず、鳥取港は、鳥取港周辺の道路環境が最近改善された。山陰道の鳥取西道路、これが5月の供用によって、鳥取の東部から西部に向けての物流が改善されている。また、鳥取から東側、兵庫県から京都に向かう山陰近畿自動車道も今、整備が進められており、現在鳥取市内を通るルートも、国交省の方で検討している。鳥取港は、鳥取自動車道、山陰道、山陰近畿自動車道が結節する地点ということで、港湾の背後地の交通事情が更に向上していくところである。

ただ、鳥取港は、最近の船舶の大型化、それから港湾用地の不足といったような問題、それから度重なる災害での航路の埋塞といった問題もある。今、その解決に向けまして、港湾計画の改定の作業を進めているところである。

境港は、国のほうで今、竹内南貨客船のターミナルの整備を進めている。来年の春には供用予定で、さらに境港の物流・人流の期待が高まっている。その背後にある、陸路、高速道路の整備というのにも必要になってくる。現在、米子から境港を通る高速道路の整備が今はまだ白紙の状態ではあるが、これの実現に向けて関係市町村との連携も含みながら、実現に向けて進めている状況である。

【島根県 井田委員】

政策提言につきましては、特に意見等はない。

日本海側拠点港の機能充実にあたる浜田港の現在の状況について若干話をさせていただく。

浜田港では、平成29年度に港湾計画を改定して、現在、その改定計画に沿って機能強化を図っており、港湾計画に位置付けられた施設の事業化に取り組んでいる。今回、新たに政策提言等に盛り込まれている、福井地区岸壁の早期事業化についてもその取り組みの一つである。

物流については、浜田港の平成30年の国際定期コンテナ貨物量は3,700 TEU 近くとなり、過去最高を更新した。今年1月にガントリークレーンの供用を開始し、同じく1月からは韓国との国際定期コンテナ航路が増便して週2便となり、コンテナ貨物の需要は益々増加するものと期待している。

また、港湾計画に位置付けられた施設のうち、臨港道路福井-長浜線は、今年度、補助事業として新規採択していただいた。この道路が完成すると、浜田港の主要地区である福井地区と長浜地区が有機的に結ばれ、港湾機能が強化されると思っている。長浜地区も山陰道と直結している臨港道路福井4号線と直接アクセスできることとなり、物流の利便性がさらに向上することを期待している x

【岡山県 原田委員】

政策提言に関する情報としては、国際バルク戦略港湾の機能充実ということで、水島港玉島ハーバーアイランド7号埠頭に関して、国に多大に御支援をいただき、岡山県と連携して急ピッチで、整備を進めている。引き続き、穀物バルクの拠点港として、今後の発展ということで、航路等の整備が今後も必要になってくると認識している。

同じく水島港のコンテナ貨物の輸送についても、近年の取扱量が非常に伸びており、昨年度は過去最高を記録した。こちらに関する港湾機能の強化も必要であると考えている。

一方、これに接続する陸路について、国道は、直轄で国道2号の倉敷立体4車線化の年度末の供用に向けて、鋭意、努力していただいているところである。また、いわゆる岡山バイパス、岡山-倉敷間の渋滞が大変激しい状況になっているため、総合的な対策が必要であり、国で、計画段階評価を行っていただいている、引き続き早期の事業化について期待をしている。岡山県も、国道2号を補完する、関連する県道が多々あるので、こちらの整備についてしっかりとやっていきたい。

また、提言の中にあつた、大規模災害に備えた物流ネットワークの構築に関して、昨年7月豪雨の際は、岡山と北九州の間で、船舶によるコンテナの代替輸送を行った。本来、水島港を使いたかったが岡山港になったことから、こういったリダンダンシーの観点からも、引き続き関係団体等と連携を強化していきたいと考えている。

【広島県 山本委員】

皆様には日頃から、広島県の港の整備、それからご活用にご協力いただき、この場を借りて御礼申し上げます。

広島県は、県内に自動車、鉄鋼などをはじめとする、非常に大きいメーカー、伝統的な地場産業、いろんな産業が集積しており、製造品出荷額は中国・四国・九州地方で最大の工業県となっている。広島県は、これらの企業の産業活動を支えるために、産業競争力の強化に向けて物流の効率化、拠点機能の充実を図っている。

当県の港湾の振興、それから物流機能の強化についていくつかご紹介したい。まず、広島港は、今年、広島港築港130周年を迎え、それにタイミングを合わせて、今年の3月、広島港の港湾計画を改訂した。港湾計画の改定に先立ち、昨年9月に広島港の長期構想を策定して、おおむね30年先のビジョンを見据えながら、取りまとめを行った。この長期構想を踏まえ港湾計画の策定作業を進め、おおむね10年先の目標を盛り込んだ港湾計画を策定した。この計画の中では、大きく三つ、物流面・産業面、それから人流・賑わい面、そして安全・安心面、この三つの視点から広島港の将来像をまとめた。

この中の物流・産業面については、資料-5③、補足資料の3ページの地域産業の持続的発展、それからアジア諸国との貿易拡大、こちらを支援する国際物流拠点として、資料の左側にある出島地区の国際コンテナターミナル、それから背後地を整備して、外貿コンテナ機能の強化をしっかりと図っていくという方向性を打ち出している。

また、計画を受けた施策の具体化については、中国地方整備局と連携して、広島港利用高度化検討会を設置し、意見交換を行いながら検討を進めている。

この出島地区は、今後の広島港の国際物流において、極めて重要な中心的な役割を果たす地区

であると考えているため、早期の実現に向けてしっかりと取り組みを進めていきたい。

同じページの右側にある海田地区においても、コンテナ機能の強化に資する岸壁整備、それから荷役機械の増設といった取り組みを行っている。

同じ資料の4ページの福山港は、船舶の大型化、貨物の効率的な輸送を図るため、昨年度から直轄事業で、埠頭再編事業を進めていただいている。

それから尾道糸崎港は、原木などの地域の基幹産業を支える物流港の拠点ということで、新たな要請にも対応した港湾機能強化を目指していきたい。

こういった施策の早期実現に向けて、引き続き取り組んでいきたいと考えている。広島県の港湾がより良い港になるように引き続き頑張っていくので、皆様方の御支援御協力をお願いしたい。

【山口県 櫻井委員】

山口県では、昨年策定した県政の基本方針である「やまぐち維新プラン」、そこに三つの柱を掲げており、その中の一つに産業維新がある。本県経済の原動力である瀬戸内海の沿岸、石油コンビナートを形成する基幹産業の強化が必要であり、産業力の強化を行うために基礎素材産業の輸送コストを削減するため、企業の国際競争力を高める取り組みを行っている。その中で、国際バルク戦略港湾の石炭部門に取り組んでいる。

また、他の港湾についても、コンテナターミナルの再編、あるいは臨港道路の整備等の各港の特性に応じた港湾の機能強化を進めている。国際バルク戦略港湾は、効率的な施設整備と企業間連携を行うために、ハード・ソフトの両方が非常に重要である。大型船の入港を可能とする岸壁等について拠点を定め、効率的に整備し、貨物輸送も企業連携により効率的に輸送することが基本となっている。

具体的には、ファーストポートにケープサイズ級船舶を満載で入れて、減載した状態でセカンドポートに入れる形で施設整備を進めるとともに、関係企業と県が出資して設立した港湾運営会社を核として、特定利用推進計画をもとに、石炭の共同輸送等の取り組みを進めるための、連携強化に努めている。

国際バルク戦略港湾における災害時の対応として、国交省のほうで勉強会、演習の機会を設けていただいている。石炭のような幹線貨物となるエネルギーバルク貨物と緊急支援物資等の取り扱いは若干異なるが、発災状況に応じた企業間・地域間の連携、特にバルクの施設整備のほうは、選択と集中の中で、リスク分散とトレードオフの関係もあり、そういった意味では、より連携を広域的に考えていかなければならない。

あるいは発災後の時間軸とか、役割分担のあり方についても、課題が抽出されたことを認識しており、今後もこの辺りをしっかり考えていく必要があるのではないかと考えている。

山口県としては、今回の政策提言案のように、災害時を含めた物流ネットワーク機能強化を重点政策として、引き続き進めていきたいと考えている。今後とも関係の皆様方の御支援・御協力をよろしくお願いしたい。

【呉市 松原委員】

呉市からは、資料-5②の政策提言について御説明させていただく。政策提言に関する事項として、主なハード施策の4- (1)、物流におけるリダンダンシーの確保について、広島呉道路坂北インターチェンジから呉インターチェンジの間で、これの4車線化事業の整備促進を項目に挙げさせていただいた。

昨年7月の豪雨災害では84日間にわたって通行不能になり、物流、人流に深刻な影響が発生した。このため防災、減災、国土強靱化のための緊急対策として、今年3月に新規事業として決定されている。

次に2- (2)の長距離陸上輸送貨物のモーダルシフトについて御説明する。呉港では今後更なる長距離ドライバー不足などが想定される物流環境やドライバーの労働環境の改善を踏まえ、関東地方と中国地方を連絡するRORO船による内航定期航路を阿賀マリノ埠頭へ誘致することを検討している。今後これに伴い、岸壁の延伸や埠頭用地の拡充についても、検討を行っていきたいと考えている。

また、昨年の豪雨災害時の教訓から、物流ネットワーク機能継続検討ワーキンググループの検討結果にあるように、平時からの輸送方法の多様化が重要であると考えている。これは体験から、混乱の中では、平時にそういった輸送航路がなければ、災害時だけでそういう対応ができないということを実感している。

今後、最大規模の災害となる南海トラフ巨大地震を想定し、海路と耐震強化岸壁の活用による物流網のリダンダンシー機能の強化を検討する必要があると考えており、内航定期航路の誘致に力を入れていきたい。

よい港となるよう今後とも取り組んでいくので、皆様方の御支援・御協力をお願い申し上げます。

【境港管理組合 永田委員】

境港では、現在、我が国唯一の日韓露を結ぶ国際定期貨客船、内航RORO船、大型クルーズなどに対応した物流・人流ネットワークの拠点として、現在、竹内南地区で、貨客船ターミナルの整備を実施中である。直轄事業で岸壁の整備を行い、管理組合では埠頭の整備をしている。

旅客上屋のほうはおおむね完成し、来年の春にグランドオープンに向けて取り組んでいる。

一方で、内航RORO船については、平成25年度より試験輸送を実施しており、実は昨年7月豪雨の際にJR貨物、伯備線とか山陽線が途絶した際には、北海道に向けた定期航路の試験輸送を行った。その時は実際に紙等を北海道まで持って行って、北海道から在来船で東京まで持っていたという実績がある。今回の提言の中にも赤字で追記があるように、平時から輸送方法の多様化ということ、今回荷主の方々にも御理解いただいたと思っている。

道路の必要性も十分に考えており、米子・境港の高速道路の早期事業化、こういったことにも、連携しながら道路と港の連携を十分に意識しながら、引き続き取り組んでいくので、よろしくお願ひしたい。

<有識者のコメント>

【島根県立大学：久保田先生】

この政策提言案の取りまとめにかかれた皆様のご努力に敬意を表したい。今回の政策提言案の大きな特徴として、4本柱の四つ目の柱である災害対応の4-（3）のところに、物流ネットワーク機能継続検討ワーキンググループで議論した内容が新たに組み込まれている点が大きな進歩とと思っている。

私もこのワーキンググループに参加して感じたところとして、主なターゲットとしては、これまで海上輸送を利用したことがない荷主に海上輸送を身近に感じてもらえるような、平時からの輸送方法の多様化につながる取り組みに期待している。

もう一つは、多くの委員からご意見があった4本柱の三つ目の柱である人材確保・育成についてである。働き方改革の流れの中で残業の削減とか、有給休暇の付与に向けた対応というところに取り組んでおられる企業は多いと思うが、働き方改革の中で多様な働き方を取り入れていって人材確保に組み込んでいく契機とするといった見方もできると思っている。

人材確保の主なターゲットとなり得るのが、若年層、女性である。出産・育児等で一旦仕事を離れた女性に復帰してもらうことを検討することに加え、今後はシニア層、中長期的には外国人をターゲットとする議論も出てくるかと思う。

若年層に関しては、私自身大学でキャリアセンター長という仕事を兼務している立場としての感想としては、リアルな現場を知ってもらう取り組みが今後一層必要になってくると思う。例えば、委員からの発言にもあった企業のPR動画の作成や、資料でも触れられているインターンシップなどといった現場を知る取り組みが、今後さらに求められてくる。インターンシップのタイプも短期のものから長期のものまでさまざまなプログラムが議論されている。短期のものとしては、単純な見学型である。そこから若干期間を延ばして体験型があり、さらに長期のものになると、各企業の課題解決の方策を若者の視点で考えていくといった課題解決型（PBL型）といったインターンシッププログラムも議論されている。

これらを既存の取り組みと組み合わせ、若者にいかに伝えていくかが重要になってくる。

あと、女性の人材確保に向けては、更衣室やトイレなどの設備投資が必要になってくる。話にもあったように、シニア層の人材確保に向けては、安全面の確保が必要になってくるので、安全性の強化に向けた設備投資が必要になってくると思う。

人材確保を極力しなくて済むような方法として、生産性向上に向けた設備投資という考え方もあるが、多様な人材を確保するためにも一定の設備投資が必要になってくる。よってこれらの設備投資に向けた支援も、今後求められてくるのではないかと思う。

【岡山大学大学院 津守先生】

この物流戦略チームで取り組まなくてはならない柱はいくつかあるが、本日の話にあったように、すぐ取り組むべきことは、一つは災害対応であり、もう一つは人手不足対応だと思う。

一つ目の災害対応については、物流ネットワーク機能継続検討ワーキンググループで議論して、その結果を出しているのだから、それを着実に進めていきたい。一言でいうと、平時の仕組みを災害時に活用していくというもので、平時でも機能しているということはビジネスとして成り立つということなので、災害時も追加コストの必要なく、使用することができるということである。それと、普段から使っていれば使い慣れているので、失敗が少ないということである。災害時にいきなり使うとなると、なかなかうまくいかないケースは今までも沢山あった。最近も発電機をあまり使ってなかったという話があった。平時の仕組みを使うことは、換言すると、人手不足問題を解消とまでいかないまでも、緩和するためのモーダルシフトの推進にもつながる。

二つ目の人手不足問題の深刻化というのは、本日、各業界の方々が言われたように、どこの業界でも見られる状況である。その対応として、内航としては「海洋共育センター」を活用するか、トラック業界とか倉庫業界では、見学会とか説明会を行い地道に頑張っておられるので、そういった試みを有効に支援していけるのか、今後検討していきたいと考えている。それは、当然、官民両方で支援のパッケージを考えていかなければならないということで、この点はまた御協力をお願いする。

同時に、人手不足問題を解決しようと思うと、基本は若い人が働きやすい職場、あるいは魅力ある職場にしていかなければ、どうにもならない。それによって若い人が物流の現場に来てもらえるようにし、人手不足問題を緩和させていくことが必要になってくると思う。そのために何が必要なのかということも、この場でも議論していきたい。

また、自動化の話が出たが、まさに自動化というのは本来、魅力ある職場を作ることを実現するための道具で、自動化すればうまくいくという訳ではない。だからといって、自動化を否定する訳ではなく、魅力ある職場をつくるために、自動化をどう活用するかという視点が必要だろうと思う。現在、国交省港湾局で進めている遠隔操作 RTG の導入の件は、大きな港には有効だと思うが、中国地方の地方港に関しては、すぐには導入できない。地方港の貨物が少ないところでも導入が可能な、簡便で安い自動化というものを開発しなければいけないと思う。それが、現場が働きやすくなるということにつながっていき、現場に行くのも良いねという若者が増えるという風に誘導していかなければ、中々この人手不足問題は解決しないと考えている。この点もまた色々検討して提案させていただきたいと思っているので、是非御協力いただきたい。

それと、貨客混載の件について、それによる効率化というのは当然、進めていくべきだが、問題は、その中で今まであった貨物輸送と旅客輸送の境界をなくして行く際は、ルールをきちんと決めて進めていかないと、逆に、運賃や給料が下がって、若手が来なくなるということになりかねない。貨客混載する場合には、こういうケースですと慎重にルールを決めて実現させていくのがいいのではないかと考えている。この点もまた検討させていただければと思う。