

第1回中部横断自動車道開通記念リレーシンポジウム ～産業・物流～ つながる山梨 海と空に開かれた「開の国」へ

2022年3月14日開催

2021年8月29日の中部横断自動車道（山梨－静岡間）の開通を記念して、県内の関係企業・団体からパネリストを招き、開通に伴う効果や企業戦略、今後の展望等の意見交換を目的とするシンポジウムを開催しました。第1回は産業・物流をテーマに、県内の物流関連企業による活発な意見交換が行われました。



山梨県の立地特性に着目しロジパークを建設

首都圏に比べて地価が安く、大都市圏へ配送がしやすい山梨県は、中部横断自動車道の開通によって物流ネットワークが強化され、物流面での魅力がますます高まっています。近年、頻発する災害や新型コロナウイルス感染症拡大等の影響で、海外からの調達品を国内の倉庫に一定期間溜めておく「在庫型サプライチェーン」という考え方が生まれつつあり、当社では山梨県中央市に物流拠点である延べ床面積5万9千坪のロジパークを建設中です。このロジパークは既にお客様から100%に近い需要を頂いている状況です。開通によって山梨県内と清水港とのアクセス性も高まり、清水港を活用した商品調達の拡大も期待しております。



運送・倉庫業
富岳通運(株)
総務・運輸安全
マネジメント事務局課長
小原 春人氏

清水港とのアクセス向上！RORO船を活用し輸送効率をアップ



運送業
鈴与カーゴネット(株)
甲府支店甲府営業所支店長
竹村 基史氏



中部横断自動車道開通の一番のメリットは、運送時間の短縮と定時性の確保であり、今まで片道300kmであった配送圏域が片道330km～350km程度まで拡大しました。清水港へのアクセスが向上し、RORO船※を活用しやすくなったことも大きなポイントです。RORO船を活用することで、積卸し時間の短縮が見込まれ、従業員の負担軽減にも繋がり、労務管理の改善や品質の向上が期待されます。また中部横断自動車道が開通したことで、山梨県が中京方面と北関東方面などを結ぶスイッチポイント（物流の中継地点）となることが期待されます。
※ RORO船（Roll-On Roll-Off）：貨物を積載したトラックやトレーラーごと輸送可能な船舶

商圏が拡大！静岡県がより身近に

当社の食料品取扱店舗は、笛吹市の物流センターから90分圏域に立地していることを目安に40店舗を展開しています。中部横断自動車道の開通により沿線の店舗への配送効率が向上したことに加え、90分圏域が拡大したため静岡方面が新たな商圏となる可能性が期待できます。限られた台数のトラックを効率的に運用することが重要だと考えています。当社では静岡県産品を店舗で販売する「静岡フェア」を年に数回開催しており、毎回大変な好評をいただいています。中部横断自動車道の開通を機に、静岡県の商品の販売機会を増やし、両県の交流を拡大したいです。



静岡方面が新たな商圏となる可能性あり



総合小売業
(株)オギノ
物流部
総括マネージャー
新藤 和仁氏

こだわりのスイーツを全国・海外に！商品の安定的な供給を実現



製造・販売業
(株)シャトレゼ
物流部部长
原 晃彦氏



中部横断自動車道は安定して走りやすく、デコレーションケーキなどのデリケートな生菓子の配送にあたって非常に優しい道です。静岡方面への配送時間も30分～1時間程度短縮され、ドライバーの負担軽減にもつながっています。当社の商品の8割程度は、山梨県内の自社工場で生産しており、清水港を経由して国内だけでなく海外に向けても配送しています。これまで清水港に向かう場合は、国道52号経由で一日あたり1～1.5往復が限界でしたが、中部横断自動車道の開通により一日あたり2往復が可能になり、配送がより効率的になりました。

課題・懸念材料：道路投資で「物流の2024年問題」に対応

- 物流の2024年問題※がある中で、事故や渋滞等により輸送時間が伸びると、ドライバーが商品を届けられないというリスクが生じる可能性がある。（新藤）
- 物流の2024年問題※を踏まえ、いかに安定的、効率的に輸送を実現するかということが重要であり、道路整備の果たす役割が大きいと言える。（佐藤）
- ドライバーの労務環境の改善は業界全体で取り組むべき課題であり、中部横断自動車道の4車線化や中央道小仏トンネルの渋滞解消による輸送時間の安定化が重要。（原）
- 共同配送などの輸送システムの改善と、渋滞対策などの交通網整備の両面で輸送時間を縮減していくことが課題と考えられる。（小原）
- 適正な価格で商品を輸送するというのが物流業の大きな課題。お客様に納得いただけるメニューの提示が重要と考えている。（竹村）

※ 物流の2024年問題：働き方改革関連法によって、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働時間の上限規制（年間960時間）が適用されることで生じる諸問題。ドライバーの労働環境が改善される反面、想定外の交通事故や渋滞により輸送時間が伸びると、労働時間の規制によって最終目的地までの輸送ができないといった問題が生じる可能性がある。

今後の展望・期待：防災、環境、働き方、ネットワークに配慮した持続可能な物流を

- 中部横断自動車道長坂以北の整備は、山梨県の物流のハブ機能を強化するだけでなく、災害時の輸送など防災面でも重要な役割を果たすと考えられる。富士山静岡空港も積極的に活用したい。（小原）
- CO2削減による環境負荷低減が物流企業の使命であり、中部横断自動車道を追い風とした持続可能な物流を実現していきたい。（竹村）
- 共同配送などの効率的な物流を実現するにあたって、新山梨環状道路や新たな御坂トンネルなどの新たな道路網の拡充に期待している。（新藤）
- 中部横断自動車道長坂以北の整備による原材料の調達網の強化や、清水港の航路拡大によるさらなる輸出拡大に期待している。（原）

今後期待される道路ネットワーク整備



中部横断自動車道の開通により、広域物流拠点としての山梨県のポテンシャルが向上

中部横断自動車道の開通によって輸送時間短縮や配送効率の向上といった効果が物流関連企業に現われており、広域物流拠点としての山梨県のポテンシャルの高まりを実感いたしました。山梨県が物流拠点としてのポテンシャルを最大限に発揮するうえでは、開通した中部横断自動車道の4車線化、中央道の渋滞解消といった既存インフラの改良に加えて、中部横断自動車道長坂以北区間や甲府中央SICなどの新規整備、富士山静岡空港や清水港との連携といった事項の必要性が確かめられました。また議論の中では、労務環境改善やドライバーの確保など物流業界が抱えている課題が浮き彫りになりました。物流業界が持続可能であるためには、業種を越えた連携や荷主側の理解などのソフト面からのアプローチも取り入れていくことが大切と言えるでしょう。



コーディネーター
山梨総合研究所調査研究部長
山梨県立大学特任教授
UTYテレビ山梨「スゴろく」
(水曜コメンテーター)
佐藤 文昭氏

リレーシンポジウム 全体の流れ（全4回）

- | | | | | |
|----|---------|------|---------|-----|
| 今回 | 第1回 | 第2回 | 第3回 | 第4回 |
| | 産業・物流分野 | 観光分野 | 防災・医療分野 | 総括 |