LOGISTICS NIPPON

物流ニッポン

発行/月曜日・木曜日　第4151号
購読料/6カ月30,600円(税別)　※送料別

©物流ニッポン新聞社 2019（1969年4月1日第3種郵便物認可）

2019年(平成31年)
1|17
(木曜日)

URL=http://www.logistics.co.jp
株式会社 物流ニッポン新聞社
編集発行人 山田　晋
東京本社　東京都千代田区平河町1-7-20　☎03-3221-2345
大阪本社　大阪市天王寺区堂ヶ芝1-3-24　☎06-6779-5655
全国8支局自社ネットワークの物流総合専門紙
札　幌☎011-756-5006　名古屋☎052-251-8301
仙　台☎022-741-1723　大　阪☎06-6779-5655
東　京☎03-3221-2345　広　島☎082-836-6866
新　潟☎025-288-5695　福　岡☎092-474-5858

この人に聞く　インタビュアー 大谷 厳一

元復興相 今村 雅弘氏

思い切った改革必要

「データ」生かして

いまむら・まさひろ　1947年1月、佐賀県生まれ。70年東京大学法学部卒業、国鉄入社。96年衆院議員（佐賀2区）初当選。2000年国土交通政務官、11年農林水産副大臣、16年復興相。17年10月衆院議員に8期連続で当選。現在に至る。

物流業界は人手不足を中心に多様な課題を抱え、効率化への取り組みや労働環境改善が急務となっている。一方、最新技術によるMaaS（モビリティー・アズ・ア・サービス）をはじめとした新しい仕組みが台頭し、業界構造が抜本的に変わる可能性も叫ばれている。今の物流業界は、一つの分岐点にあると言えるだろう。国鉄（現JR）に務めた経験を基にモーダルシフトや震災復興、国土強靱化といった政策に注力する今村雅弘元復興相に、今と昔の物流業界についてイーソーコ（遠藤文社長、東京都港区）の大谷巌一会長が聞いた。

―倉庫業界は、人口増加により消費が増える中、全共闘世代が知恵を絞りながら官民一体で築き上げてきました。一方、現在は都市集中や人口減少時代に入り、消費者ニーズも多面的になっています。こういう状況下では、経営のスキームを変えなければなりません。

物流業界が物流だけで勝負すると、イノベーションが生まれにくいと考えます。物流は全ての産業に絡む産業ですから、物流を軸にプラスアルファを付けていくと、面白いイノベーションが生まれるというのが私の持論です。現在の物流業界は一つの分岐点を迎えていますが、今村さんは物流に対してどうお考えでしょうか。

今村　国鉄で働いていた当時、人事・労務の仕事に長く携わっていましたが、営業部門にいた時は貨物を担当していました。上野から東北、北陸、北海道への物流を一手に担う部門で仕事をしていましたが、その当時は課長も務めました。コンテナライナー列車を主軸に内陸向けの石油専用貨物車や中継基地、貨物基地などの設立に携わったこともあり、物流とは縁が深いです。

―埼玉県三郷市に武蔵野操車場があった際は、そこでよく仕事をしていたそうですね。

今村　貨物列車を集めて方面別に仕分ける基地（操車場）でした。かつては人力で行われていましたが、負担の大きさや非効率性から、コンピューター制御による自動化を取り入れました。貨車組み替えの際は、ハンプと呼ばれる人工的な丘と坂を活用します。その坂を下る時に、自動的にポイントを切り替えたり、制動力をコントロールして方面別に分けていました。

―現在、三郷市は、陸運における先進的で大型の物流施設が多数開発されています。中継拠点として、今も昔も適した立地なのでしょう。

今村　三郷市は中継拠点の位置付けとして深く認識されていると思います。本来、武蔵野線は主に貨物を運ぶ新線でした。今の山手線に貨物車が走っていましたが、輸送力増強や安全面などの理由から外環線として武蔵野線が完成しました。

首都圏の高速道路網は首都高速道路を中心に、外環道（東京外かく環状道路）や圏央道（首都圏中央連絡自動車道）といった環状道路が整備されてきましたが、鉄道もこれと同様です。三郷市は、鉄道に限らず、トラックや倉庫にとっても物流拠点に適した立地と言えるでしょう。

―衆院議員に当選してからは、今村さんはモーダルシフトに力を入れてきました。今後も、エコロジーやエコノミーの観点からモーダルシフトは推進されるでしょう。

今村　モーダルシフトを進める大きな理由の一つが地球環境保護対策です。一方、経営の観点からみると、トラックの方が便利で早く、ミクロ経済的には費用対効果が見込めるため、当初はなかなか進まない状況でした。現在は労働力不足が深刻となり、モーダルシフトが加速度的に推進されています。

こうした中、ただ運ぶだけでなく、各種データをどう生かすかといったことが必要です。川上から川下までのサプライチェーン（供給網）の一体的な取り組みをしていかなければならない時代です。

おおたに・いわかず　1957年5月、東京都生まれ。高千穂商大（現・高千穂大）卒、81年東京倉庫運輸入社。92年東運開発に出向し、物流不動産ビジネスを創始。99年アバンセロジスティック（現イーソーコ）を設立。2014年から現職。

モーダルシフト 労働力不足が後押し

イーソーコ会長 大谷 巌一氏

高齢化への対応も課題

物流事業者にとっては、経営に大きな打撃となります。

今村　これは、抜本的に仕組みを変えるという革命的なことです。少子高齢化がより物流業界に大きな影響を与える時代となれば、客貨混載も含め否応なくシェアリングエコノミーを取り入れざるを得ない状況となるでしょう。そして、思い切った改革が必要となります。このためにはハード面も必要ですが、規制緩和やIT（情報技術）化、AI（人工知能）化など情報収集やその活用方法といったソフト面が更に大事になってくると思います。

―加えて、若者が物流業界に夢を抱ける環境も大切だと思います。トラックドライバーの場合、同じ荷物を同じ距離で運べば皆給料は同じです。これでは、若い人は夢を抱きません。これに対し、我々は物流ユーティリティープレーヤーとして若者を育成し、夢を持ってもらえるように取り組んでいます。

今村　物流に限らず、色々な企業で同様の取り組みがみられるようになってきました。副業を認めることもその一つだと思います。本人の生きがいやお金の面など考慮すべきところもありますが、複眼的思考や労働生産性が高まるのであれば大変良いことです。

そして、高齢化も課題の一つです。この先、より深刻化するでしょう。人生100年時代と言われますが、75歳ほどの方々にも、ノウハウを若い人に伝えたり、やる気のある人には今より長く働いてもらうなどして乗り切っていかねばなりません。

―若い人はまだ経験が足りません。全共闘世代を中心に今の日本を構築してきた知恵はぜひとも欲しいです。この知恵をどう次の世代につないでいくかが今後、大切になると思います。本日はありがとうございました。

産性が飛躍的に上がると考えています。物流は、既存事業がピンチの状況でも、今の資源を活用して（革命ではなく）改革することで、大変面白い事業になると思います。

今村　物流はよく血流に例えられます。例えば、運動する時には、心臓の鼓動を早くして酸素や栄養などを各組織に送り出すよう脳が指令します。その時々の状況に応じて、脳からの指令内容は変わってきますが、物流も同様です。

経済や消費者のニーズに合わせて、物流をどう運用するかが必要となります。今後、労働力が更に不足する上、効率化によるコスト圧縮など様々なニーズが求められ、これらに応えられる物流システムを構築していかなければなりません。

―ここでお聞きしたいのが、MaaSというシェアリングエコノミーです。物流業界に当てはめれば、緑ナンバーと白ナンバーを組み合わせることで、ドライバー不足などの課題が解消されると考えています。一方、物

大谷の目

「物流」愛してやまず

今村先生は高度成長期、ひょんなご縁で物流業界に足を踏み入れた団塊世代だ。国鉄在籍時には新幹線の客貨混載を考案するほど、物流を愛してやまない先輩でもある。現在も、最新情報を入手しながらシステムを考案するなど、柔軟な発想に大変驚かせられた。豪放磊落で温かいお人柄の先輩が、物流業界を見守ってくれることは大変心強い。