

明治大学 全学共通総合講座「アート・オブ・物流」に NEXT Logistics Japan（株）代表の梅村が登壇しました

2024年7月5日（金）、明治大学商学部の2024年度全学共通総合講座「アート・オブ・物流」において、NEXT Logistics Japan株式会社（以下、NLJ）代表の梅村が講義を行いました。

梅村が本講座に登壇するのは、今年で4回目となり、今年も100名超の学生が受講しました。講義後には、学生から活発な質問が寄せられましたので、その様子をご報告します。



明治大学商学部
町田一兵教授

NLJ
代表取締役社長CEO
梅村幸生

教室の様子

1. 2024年度明治大学 全学共通総合講座「アート・オブ・物流」の概要

- ・担当教員：**明治大学商学部 町田一兵教授 / 菊池一夫教授**
- ・講座の目的：学生に物流及び関連産業の役割及び仕組みについて理解の促進とともに、**物流への関心をもつきっかけを提供**することを目的としています。将来、各産業の持続的発展を支える物流人材の育成を目指しています。

2. 7月5日 講義の概要

- ・講義タイトル：**皆で運ぶ、物流の未来 – NEXT Logistics Japanの挑戦–**
(100分)
- ・講義内容：**「物流2024年問題」の本質と、2018年に設立以来日本を代表する企業と共に物流の社会課題解決に向けて取り組んできたNLJの取り組み**

3. 学生の皆様からの質問と回答

Q. NLJの取組みの一つとして、ドライバーの待遇改善を挙げているが、将来ドライバーの仕事はどうなる？

A. (梅村) 高速道路が自動運転になると、現在のドライバーが職を失うという懸念があります。しかし、ドライバー不足は幹線輸送だけでなく、eコマースの域内輸送などでも全国的に深刻です。将来的には、幹線輸送を自動運転にし、その人員を域内輸送に振り向けることで全体のドライバー不足を解消することが一つの考え方です。
また、物流の付加価値は荷物の受け渡しにあるため、運ぶ部分を機械に任せ、預かりや届ける部分に人手をかけるべき。このようにして社会全体でのリソースの最適化が図れるようになることを期待しています。

(町田教授) 大型飛行機もほとんどが自動操縦で運行されており、パイロットは上昇時と降下時のみ手動で操作しています。それでもパイロットの職は依然として残っています。同様に、自動運転が普及してもドライバーの職がなくなるわけではなく、別の付加価値が求められると思います。

Q. 今後取り組もうとしていることが、法律等で認められない場合、梅村社長はどのようにして考え方を転換し、解決策を見出すのかを聞きたい。

A. 法律自体が現代の状況に適していないこともある、と考えています。特に技術が進化する中で、自動運転や電動化に対応するためには、法律を適宜更新する必要があります。行動を起こせば、意外と壁を乗り越えられることもあります。苦労はありますが、越えられない壁はないと考えています。

Q. ダブル連結トラックの運行区間を拡大していくと、拠点の問題になってくると思う。全国に広げるための取組みをどのように進めるつもり？

A. (梅村) 今年度中にさらにネットワークを広げることを目指しています。特定のクロスドックを設けずに、荷主の拠点を利用して直送する計画です。また、将来的には、大規模なクロスドックを作ることも考えています。例えば、水素トラックの航続距離は約600キロですが、クロスドックに水素ステーションを設けることで、そこで燃料補給が可能になります。このような集約拠点を国と協力して整備し、みんなで活用することも実現できれば良いと思います。

(町田教授) みんなで運ぶ、そのみんなを増やすっていう取組みされて、これが社会課題の解決に繋がるビジネスだなんていうふうにも実感しました

Q. トラック会社とドライバーが別々の場合、ドライバーが事故を起こした際の責任は？

A. トラックにセンサーを設置し運転挙動を把握することで、事故の履歴や責任を明確にしています。

3. 学生の皆様からの質問と回答

Q. モーダルシフトのひとつ、鉄道輸送は多くの荷物を一度に運び、CO2排出量も削減できる。ダブル連結トラックが鉄道輸送より優れている点はある？

A. (梅村) 確かに環境負荷の点などを考慮するとトラックの走行はなるべく減らし、鉄道で運ぶ方が理想的です。一方で、**トラック輸送が重量ベースで日本の輸送量の9割を担っています。この日本の物流を支えるトラックを電動化、また輸送生産性を高めることにより、CO2排出量の削減**を目指しています。

また、鉄道のキャパシティに余裕がある区間では鉄道を活用すれば良いと思います。

(町田教授) もともと物流業界出身ではなく、トラックメーカー出身の梅村社長が、物流の社会課題に取り組むためにNLJを立ち上げたのは、マーケティング視点の良い例です。たとえば、**コンテナ船を最初に運行したのは海運会社ではなく、元トラックドライバー出身のマルコム・マクレーン**でした。彼は、普段荷物を載せたトラックを港まで運転し、海運会社がトラックから船に荷物を積み替える様子を見て、コンテナ（箱）に入れて一度に運ぶ方が便利だと気づき、コンテナ船を始めました。

異なる視点をもっていたからこそ、彼はこの発想に至ったのです。

これが、マーケティングの発想です。こういったマーケティングの視点を学生の皆様に学んでほしいと思います。

<取材申し込み・問い合わせ先>

NEXT Logistics Japan 株式会社 経営企画・管理Div. 高木
info@next-logistics-jp.jp TEL : 03-6911-1691