太田昭宏氏
Akihiro Ohta

衆議院議員 公明党議長
（前 国土交通大臣）

太田昭宏氏◎プロフィール
1945年愛知県生まれ。京都大学大学院修士課程修了。京大時代は相撲部主将。元国会担当政治記者。93年に衆議院議員当選以来，衆議院予算委・商工委・建設委・議院運営委の各理事，教育改革国民会議オブザーバー，党憲法調査会座長，党総合選対本部長，党幹事長代行，党国会対策委員長等を歴任。公明党前代表，前国土交通大臣，前水循環政策担当大臣。現在，党全国議員団会議議長，東京第12総支部長，首都直下地震対策本部総合本部長，現代中国研究会顧問など。

人の命と生活・産業を守る物流への社会的認識が変化

――太田前大臣の国交相在任期間（2012年～2015年）は，大庭会長の日本物流団体連合会（物流連）理事長在任期間（2011年～2015年）とまさに重なります。東日本大震災の直後にあたるこの時期，それぞれのお立場で復興対応の陣頭指揮をとられるなか，急拡大するＥコマースへの対応等により，今まで等身大に見られていなかった物流の役割が，産業社会に欠かせないライフラインであるという再認識も進んだようです。初めにこの時期を振り返り，当時の環境変化と物流の役割をどうご覧になってきたか，お伺いしたいと思います。

太田 大庭さんが物流連の理事長に就任されたのは，2011年のいつごろですか？

大庭 ６月です。東日本大震災のすぐ後でした。太田先生には国土交通大臣時代，物流連のパーティなどにご臨席いただき，いつも励ましの言葉を頂きました。

スペシャル企画
物流ビッグ対談

産業社会発 物流の役割

激変する環境に「協働」と

太田 そうでしたか。あの大震災から数年の間に，社会の物流に対する意識が大きく変わりましたね。2013年７月に国交省内に局長級の「物流審議官」ポストと「国際物流課」が新設されたのも，国として物流をより重視する姿勢の表れです。

大震災直後は物流網が寸断される中で，被災地にどう物資を届けるかが最大の課題になりました。そこで道路の復旧と並行し，日本海側や内陸部の軸を活用した迂回輸送，また鉄道や船舶による石油等の支援物資の迂回輸送を進めました。リタンダンシー（代替性）の確保によって，一定の実績を上げることができたのです。その後の復興の過程でも，人の命と生活・産業を守る物流は，極めて重要なんだとの認識が浸透しましたね。

世界に視野を広げると，2016年の６月にパナマ運河が拡大開通し，大型コンテナ船が利用できるようになった（従来の最大5000TEUが約１万3000TEUに拡大）ことで，米東海岸からも太平洋を渡ってアジアに至るルートが新たな選択肢になりました。今後，北極海航路が拓ければLNGなどの輸入が容易になるなど，物流

大庭靖雄氏
Yasuo Ohba
（一社）日本マテリアルフロー研究センター 会長
（日本物流団体連合会・前 理事長，
NAAファシリティーズ 代表取締役社長）

大庭靖雄氏◎プロフィール
1951年佐賀県生まれ。東京大学法学部卒業，在学中は合気道部副主将。75年運輸省入省。外務省在オーストラリア日本国大使館一等書記官，運輸省運輸政策局複合貨物流通課長，新東京国際空港公団企画室長，運輸省運輸政策局総合計画課長，国土交通省政策統括官付政策調整官（物流担当），総合政策局総務課長，九州運輸局長，国土交通省大臣官房審議官，（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事，内閣官房総合海洋政策本部事務局長，（一社）日本物流団体連合会理事長を経て，現在に至る。

展・進化の基盤，はさらに拡大

「技術革新」で立ち向かえ

図表1 国土のグランドデザイン2050概要から（抜粋）

キーワードは，コンパクト＋ネットワーク

コンパクト＋ネットワークの意識・必要性

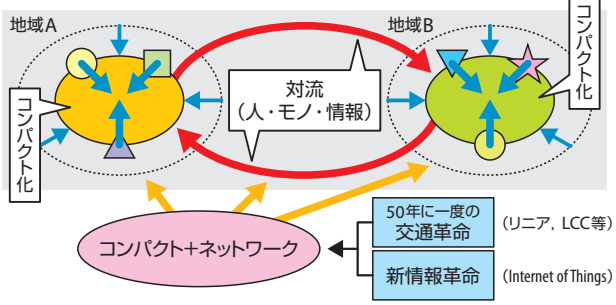
①質の高いサービスを効率的に提供
- 人口減少下において，各種サービスを効率的に提供するためには，集約化（コンパクト化）することが不可欠
- しかし，コンパクト化だけでは，圏域・マーケットが縮小して，より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保できないおそれ
- このため，ネットワーク化により，各種の都市機能に応じた圏域人口を確保することが不可欠

②新たな価値創造
- コンパクト＋ネットワークにより，人・モノ・情報の高密度な交流が実現
- 高密度な交流がイノベーションを創出
- また，賑わいの創出により，地域の歴史・文化などを継承し，さらにそれを発展

→ コンパクト＋ネットワークにより「新しい集積」を形成し，国全体の「生産性」を高める国土構造

多様性と連携による国土・地域づくり

- 人口減少社会において，各地域が横並びを続けていては，それぞれの地域は並び立たず，サービス機能や価値創造機能が劣化
- しかしながら，我が国が長い歴史の中で育んできた多様性が，近代化や経済発展を遂げる過程で徐々に喪失
- このため，
  (1)まずは各地域が「多様性」を再構築し，主体的に自らの資源に磨きをかけていくことが必要
  (2)その上で，複数の地域間の「連携」により，人・モノ・情報の交流を促進していくことが必要
- これにより，多様性を有する地域間で①機能の分担・補完，②目標を共有し進化，③融合し高次のサービス機能の確保と新たな価値創造が可能に
- このような「多様性と連携」を支え，地域の多様性をより豊かにしていくのが，コンパクト＋ネットワーク
- コンパクト＋ネットワークは，50年に一度の交通革命，新情報革命を取り込み，距離の制約を克服するとともに，実物空間と知識・情報空間を融合させる
  （「距離は死に，位置が重要になる」→ その場所で何ができるかという「比較優位」）
- 人・モノ・情報の交流はそれぞれの地域が多様であるほど活発化（→対流）
- 対流のエンジンは多様性（温度差（地域間の差異）がなければ対流は起こり得ない）
  →常に多様性を生み出していく必要



人と国土の新たなかかわり

◎多様性を支えるふるさと
- 多様性のある地域で暮らす中で，人は地域に愛着を持ち，そこがふるさとになる。ふるさとが長い年月を経て，それぞれの文化を育み，人は地域の文化を呼吸しながら生きていく存在。住み慣れた地域に住み続けたい思いは最も大切していかなければならないものの1つ

◎単一のベクトル（評価軸）から2つのベクトルへ
- 2つのベクトル（国際志向と地域志向）の下，国土，経済，地域，暮らしなどの各分野で戦略的サブシステムなど，多元的な仕組みを取り入れることが必要

◎新しい「協働」
- 人々が各地の地域活動などに積極的にかかわっていく，新しい「協働」の時代へ

◎女性の社会参画
- 女性の就業率と出生率は正の相関。男女がともに仕事と子育てを両立できる環境を整備し，女性の社会参画を推進

◎高齢者の社会参画
- 元気な高齢者が知識，経験，技術を活かして地域で社会参画

◎コミュニティの再構築
- 人が国土とかかわる上で，重要な舞台となるコミュニティが，都市化，核家族化等の中で弱体化。コミュニティを再構築し，多世代循環型でサステナブルなものに

→ 各般の少子化対策と相まって，国民の希望通りに子供を産み育てることができる環境を整備することにより，出生率が回復し，中長期的に1億人程度の人口構造を保持

世界の中の日本

- グローバリゼーションの中で日本が存在感を高めるには，日本独自の価値を磨いて，世界の人々に多面的な価値を提供できる場とする必要
- このため，全国津々浦々を世界に通用する魅力ある地域へ。地域の宝を見出し，それを磨き，世界への情報発信を積極化
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックは，東京だけでなく，日本の姿を世界に見せる絶好のチャンス

災害への粘り強くしなやかな対応

- 災害に対する安全を確保することは，国土づくりの大前提
- 国民の生命，財産を守ることが最優先。一方で，災害に対する安全の確保はグローバル社会における我が国経済とその信用力の基盤
- 巨大災害のリスクを軽減する観点からも，依然として進展する東京一極集中からの脱却
- 災害が発生しても人命を守り，致命的なダメージを受けない，災害に強い国土づくり

国土づくりの3つの理念

［多様性「ダイバーシティ」］［連携「コネクティビティ」］［災害への粘り強くしなやかな対応「レジリエンス」］

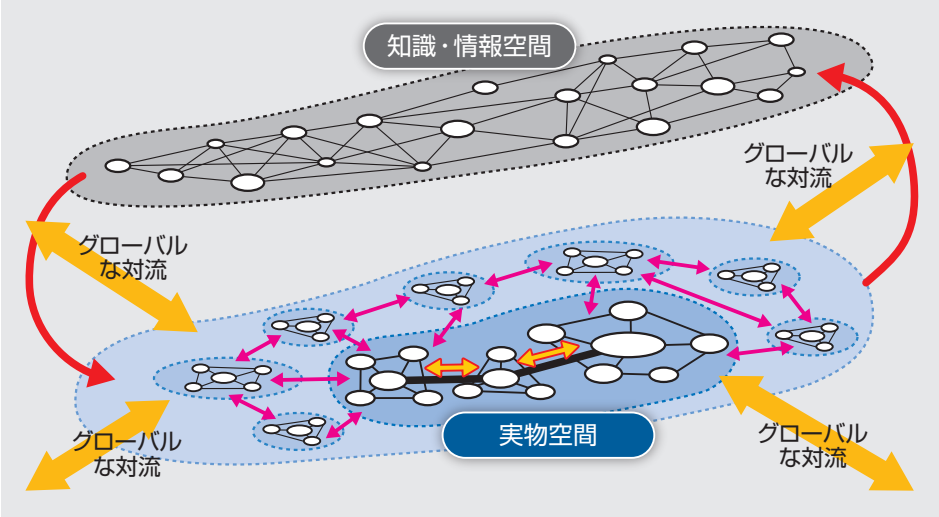
の高度化がもたらす影響には計り知れないものがあります。

第二次安倍内閣では改めて経済成長，生産性向上にスポットを当てていますが，物流インフラ整備は単なる公共事業ではなく，すべての産業のインフラを整え，競争力を高める成長戦略なのです。

さらに現在では，IoTやAIなどの新しい技術開発によって，物流生産性革命を進め，人手不足を補うことが期待されている。すでに通販で注文した商品が指定日時に届く，沖縄物流ハブを使えばイチゴなど日本の高品質の生鮮食品が香港などアジアのお宅にも翌日，新鮮なまま届くなど，物流の仕組みは飛躍的に進化しています。

この5年で物流に新しい時代が開けたと言っていいでしょう。それに時代が拍車をかけている。私は「時間軸を持つ政治が必要」だと従来訴えてきましたが，今こそ世界の技術革新の動きから最先端の成果を取り

図表2 対流促進型国土のイメージ



入れ，産官で結束し新しい展開に立ち向かっていくべき時だと思います。

大庭 実に元気が出るお言葉です。私は東日本大震災の３か月後に物流連の理事長に就任しましたが，振り返ると，震災発生後ただちにトラック１万台での緊急物資輸送や，内航海運で石油を東京から仙台へ運ぶなどの対応が進められました。そのときカボタージュ規制（自国の沿岸輸送＝内航海運は自国船に限るルール）があったからこそ，緊急時にも海上物資輸送ができた。他方，外航海運の外国船を見ると，東京湾に来るはずだったものが，福島第一原子力発電所の放射能の影響を恐れて半年間で50便もキャンセルされたのです。

こうした中で，物流が社会のライフラインであることが再認識されました。70億人が住む地球を，それ自体が１つの生命体であると考えれば，物流は「循環器」に当たります。体の隅々にまで休みなく栄養を送っているから生命は維持され，どこかで機能が止まるとそこは壊死してしまう。

私の公務員として最後の仕事の１つは，太田先生が公明党の代表時代の麻生内閣で，ソマリア沖の海賊処罰対処法の制定を担当したことです。ヨーロッパとアジアを結ぶ物流の大動脈が妨害を受けては，全世界の社会経済が混乱する。そこで各国が軍隊を送りましたが，日本も自衛隊を派遣できるように法整備したのです。

物流は、日本という国の形にも大きく影響したと思います。日本は島国で資源の産地や欧米の主要市場からも遠いのですが，臨海工業地帯を作って，港湾に隣接した工場に大型船で資源を運び，製品を輸出するという仕組みを作った。輸送コストを抑えるこの物流の仕組みがあったから，日本は工業国として成長を遂げることができたのだと思うのです。

国土グランドデザインと物流施策，価値を生み出す物流

太田 私は国土交通大臣を３年弱務めましたが，この間に総合物流施策大綱（2013-17）を制定するとともに，国土のグランドデザインをまとめました。

高度成長時代には田中内閣の日本列島改造論や，大平内閣の田園都市構想などがありましたが，まだ安定成長時代となる21世紀のビジョンがなかった。そこで盛り込んだのは，都市はコンパクトシティを志向し，医療も介護も含めた生活機能を集約する。同時にそれぞれの街に個性をもたせ，コンパクトシティ間の連携を図る。

たとえば豊かな農水産物の産地と，近隣の工場地帯との連携など，個性の異なる都市同士では，温度差があるからこそ「対流」が生まれる。38㎢という広いような狭いような国土の中で，こうした対流を促進していく……2050年を目指したグランドデザインを示したのです（図表1，2）。

今は東京オリンピック・パラリンピックの2020年を目標にする議論が多いのですが，私には異論があります。肝心なのはそのあと，2025年，30年，そして50年にも安定した仕事と生活が確保できる戦略です。私が「時間軸をもつ政治」と強調するのはそうした意味なのです。

2013年の物流大綱では，このような「対流促進型国土形成」という国土のグランドデザインの重要なフレームワークとして，①大交流時代においてアジアを１つとする物流圏の形成，②先端技術の活用による巨大災害等の様々なリスクへの対応など，将来に向けた物流のあり方を示しました。

こうした物流は成長戦略そのものであり，「国の力」として，平和と繁栄に貢献してくれるものと確信しています。

大庭 私も国交省時代に２つ目の物流大綱（2001-2005）の策定に携わりました。それまで荷主業界から，物流はコストを下げるべき対象としてばかり意識されていたのですが，この時に，世界でも競争できる効率的な物流サービスを追求すること，環

境負荷を低減し「サステイナブルな物流」を実現すること，そういう方向が示されました。その後ご指摘のように「国際展開」や「災害対応」のテーマが加わり，大綱は進化し，個々の政策にも反映されてきました。

物流の主な機能は，必要なときに，必要な物を必要な量，必要なタイミングで届けることにあります。タイムリーかつ正確に届ける日本の物流の高い品質が，製造業の強さを支えてきたと思います。世界に誇る自動車メーカーの強い競争力も，余計な在庫を持たなくてよい物流の仕組みを作ったことでもたらされました。

その高度な物流機能はコンパクトシティにおいても，買い物弱者を支える仕組み等として働き，物流の役割が隅々まで広がるのではと思います。

太田 そこでも大事なのは技術革新ではないでしょうか。高度化するニーズに対応し，物流側の技術も高度化する。従来から日本企業は世界的に見ると神業に近いことを実現してきましたね。

お話のジャスト・イン・タイム（JIT）の仕組みや在庫管理，また倉庫や物流センターでもただ物を保管しておくだけでなく，自動的に搬送し仕分けるなどの高度な仕組みが導入されている。宅配便の時間指定や翌日・当日配送などと合わせ，世界に誇るべきものでしょう。その分，現場ではご苦労されていると思いますが，こうした日本の長所を，IoTなどの先端技術を活用しさらに未来を切り開いていければと思います。

以前インドを訪れた時，実に美味しいマンゴーをいただいたのですが，鮮度を保つ物流の仕組みがないため，遠くには運べないとのことでした。しかし日本には，生鮮品ほか製品に応じたきめ細かな温度管理と物流管理の技術がある。これをアジアに展開できれば，現地の産業・生活向上とともに日本の成長にもつながるはず。そうした物流は，ただ物を運ぶのではなく，「価値を運ぶ」「価値を生み出す」技術，サービスだと思います。

大庭 日本企業では勤勉な従業員が現場作業や品質をよりよくする工夫を常に行い，それを顧客に提供することで，信頼を得てきました。これを武器にアジア市場に打って出られれば，日本ブランドで発展していくチャンスがあると思います。

労働力不足対策は新技術と協働，シェアリング

——その一方で現在，少子高齢化などの影響から物流業界におけるドライバー，現場作業者の不足は危機的水準に迫っています。こうしたなかで物流行政や団体，また荷主を含む産業界にはどのような対応が求められるとお考えでしょうか。

大庭 上のような高品質できめ細かいサービスを提供するほど労働力が必要で，とくにドライバー不足が顕在化しており，これをどう打開するかが産業界の大きなテーマになっています。

その方策の１つとして注目されているのが，「シェアリング・エコノミー」を物流においても実現させることです。たとえば荷主が１社でトラックを使うのでなく，他社の貨物と積み合わせる。トラックは全国で約700万台が稼働しており，うち営業用車両が110万台と少ないにもかかわらず，85％の貨物を運んでいる。それだけ営業用車両の積載効率が高い。つまり輸配送をアウトソースして自営から営業への「自営転換」を進めることが，輸送効率の向上につながります。

ところが近年拡大している通販，Eコマースでは個人向け貨物でロットが小さくても，翌日・当日に急いで運ぶため，低い積載率でトラックを稼働させるケースが増えている。こうした背景から営業用車両の積載率は現在，従来の約５割から約４割まで低下しています。

これを高める方策の１つがシェアリングだと思うのです。ただしそれには荷主が，物流は競争でなく協働すべき分野だと，認識を改める必要があります。幸い，今ではシェアリングを支援するIoTや AIの技術が発達し，使える道具が増えてきました。今後，改善する余地が大いにあるのではと思います。

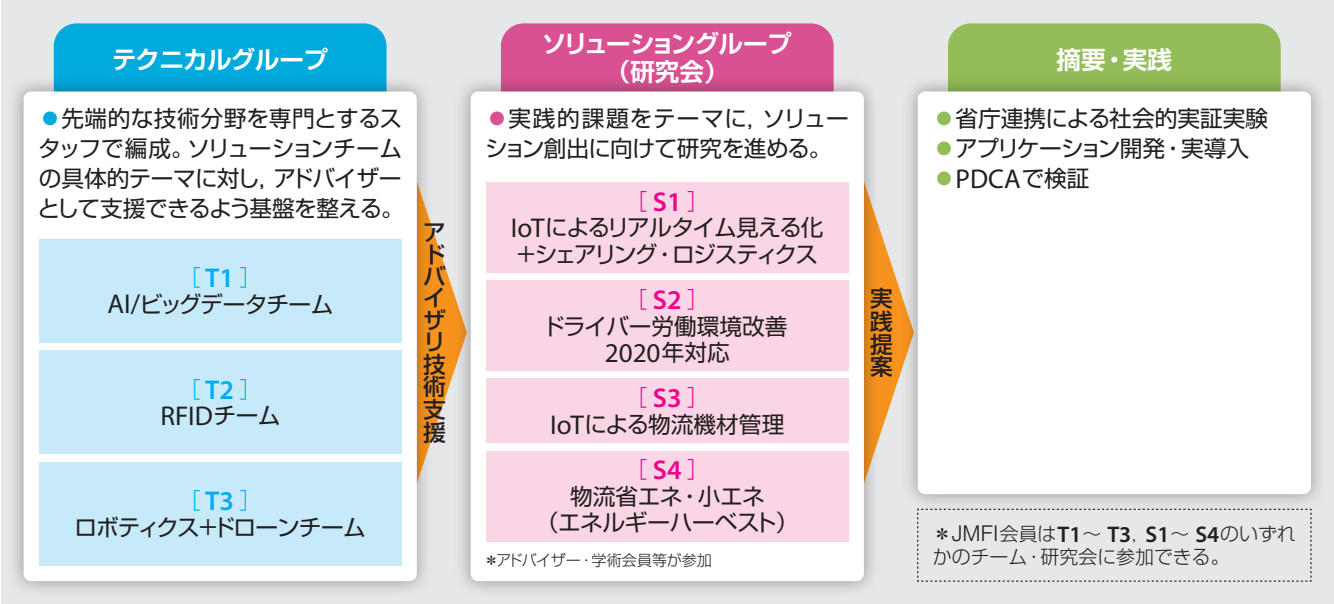
もう１つはできるだけ大きな輸送単位で運べるよう，トラックから鉄道や船の輸送に切り替える「モーダルシフト」を推進することで，これは環境負荷低減にも有効な対策です。

また現在，自動運転技術を応用し高速道路でトラックの隊列走行を実現しようと期待が高まっています。先頭車両だけにドライバーが搭乗し，後続車は無人で走行する。物流の大きなボトルネックになりかねない労働力不足を解決するためにいろんな知恵を集める必要があります。

実は去る11月に，私が会長に就任した一般社団法人 日本マテリアルフロー研究センター（Japan Material Flow Institute, JMFI）も，従来は企業やそのグループ単位で進められてきた物流・サプライチェーンの改善を，企業の枠を超えてみなで協働，シェアリングしながら研究，教育，普及啓蒙を進めていこうというものです。そういう趣旨で，本誌を発行する流通研究社が発起人となって，設立されたものなんです。

太田 ほう，どんな企業が参加して

図表3 日本マテリアルフロー研究センター（JMFI）研究会のテーマ・構成（2016年12月現在，順次拡充予定）



いるのですか。

大庭 メーカー，商社や卸・小売の流通など荷主はもちろん，物流事業者，ICTやマテハン企業など，企業のサプライチェーンに係わる幅広い業種の企業が横断的に参加している，今までにないユニークな法人になっています。

既存の団体の多くはそれぞれの業界企業の集まりですが，JMFIは一業界のためでなく，「物流・サプライチェーンの全体最適」を目標に，課題を共有して研究を進め，成果を社会に発信・還元していこうと計画しており，11月の設立総会で本格活動を開始したところです。中でも，IoTなど新技術を活用してデータを共有し，物流のシェアリング，最適化を追求することを主な研究テーマの1つとして掲げています。

労働力不足，環境改善へ JMFIが先端技術研究開始

太田 そうしたデータの活用の動きは，もう現実にあるのですか。

大庭 一部の企業では個々に取り組みを始めている例もあるようですが，街や地域など広範囲で，物流全体の膨大なビッグデータを集めて活用する，という取り組みは，まだこれからではないかと思います。

実は当センターではこの遠大なテーマに挑む構想があります。この地域にはこれだけの荷物が流れ，これだけ出て行っている……その全体量まで行かなくとも，多数の関係者を巻き込んだより広い範囲で物流データを取得し共有できれば，「ではこれとこれを一緒に運ぼう」といったシェアリング，共同化の可能性が見える化できるはずです。

実際には他社に顧客情報・営業情報は出せない，という企業間の壁もあり，社会の物流全体の見える化は容易でないと思いますが，一般社団法人である当センターが公益を追求する立場に立って挑戦していければと思っています。

太田 非常に大事なテーマであり，ぜひ日本マテリアルフロー研究センター（以下，JMFI）でがっちり研究してほしいですね。先のG7・交通大臣会合のテーマの1つも自動運転でした。同業企業同士は競争を繰り広げる中でも，物流は共同化し，高速道路でも隊列走行をぜひ実現していきたい。

労働力不足にどう対処するかは，これからの日本にとって本当に大事なテーマです。建設業界でも不足が進み，人件費が高騰し困っているとの事業者の話も聞きます。しかし私としては，職人さんやドライバー，船員など現場作業者の賃金は，正当なレベルに上げるべきだと思うのです。昔の職人さんはよい給料をもらえ，文字通り「手に職をつける」ことで生計を立て，社会に役立てた。だから事業者が，作業者に正当な報酬を支払える環境を作ることが大事なのです。

物流現場は女性が一番少なかった業種の1つかも知れませんね。重い荷物を担いで運ぶならそれも仕方ないが，新技術の活用で女性でも高齢者でも，現場作業ができるようにする工夫があるはず。それもJMFIでぜひ，考えてもらいたいですね。

大庭 ええ，JMFIの研究テーマには，IoTによる見える化・シェアリングのほか，ロボティクス，自動運転，AIといった先端技術テーマを

網羅し，研究の準備をしています（図表3）。

マイナスの3Kから，給料・休暇・希望の「新3K」へ，

太田 新たな工夫で現場作業者の処遇を改善することが，女性や若い人を引き付けるためにも必要です。物流や建設の現場作業は従来，「きつい・汚い・危険」という「3K」現場の代表とされてきました。これでは若い人は就職したがらない。

このマイナスの3Kをプラスの3Kに転じること，つまり「給料がいい・休暇がある・希望がある」という「新3K」職場にしていくことです。

事業者側に対し，それができるような環境整備を促進することが政府の役割と考えています。現場に女性用のトイレを設置するなど働きやすい環境にする，短時間でも働ける制度を作る……それぞれの業界の特徴に合わせ，「新3K職場」作りを推進したい。JMFIでもそうした方策を考えていただきたいですね。それによって物流業界にも働く人にも，誇りと希望が回復できるはずです。

大庭 まさにその通りですね。

日本の商慣行では，通常，売り手が決める販売価格は顧客に届ける「運送料込み」とされています。だから荷主が競争で価格を下げると，運送料の部分まで下げられ，ドライバーの給与にもしわ寄せ来る一因になっているように思います。国際貿易や欧米市場では顧客が取りに行くケースが多く，運賃は販売価格と別。引越しを頼んでも軒先までが運賃で，家の中まで運ぶサービスは別料金です。

日本では通販商品などは「配送料無料」と謳うことで顧客を引き付けています。実際に無料で配送できるはずはなく，消費者は「物流はタダ」という誤った認識をもつ危険があります。物流にはコストがかかるという意識を荷主も消費者も共有し，必要なサービスには対価を支払う……それがドライバーなど現場作業者の待遇を改善し，人手不足を解消する1つのカギになると思います。

太田 「送料無料」とした通販商品は確かにありますね。Eコマースの発展で，奄美大島など遠隔地で生産される名産品も全国に販売できるようになりましたが，かなりの物流コストがかかっていることが消費者には意識されていない。

市場原理として，つい安い方を選んでしまいがちですが，そこに危険があるのです。昨年冬の痛ましいスキーバス事故も，背景には低価格競争で徹底したコスト削減を求められた事業者とドライバーの追い詰められた事情がありました。20世紀の日本社会を覆っていた「安ければいい」という感覚を変え，「価値あるものには対価を支払う」時代へと，国民全体が認識を変えていかなければなりませんね。

国際化・アジアの時代へ，「善隣物流」で国際連携を推進

——さて以上のような課題を含め，今後は2020年の東京オリンピック・パラリンピックを控え物流力を確保すること，加えてアジアから世界へとグローバルに物流がシームレス化する中で国際物流への対応も重

要テーマとなっています。最後にそうした今後のあるべき「物流のかたち」について，展望をお聞かせください。

太田 まず国際物流については，日本の貿易額に占めるアジア各国との貿易額が現在，４割まで拡大しており，アジア全体での国際分業が急速に進展しています。この大きな経済圏において日本企業が成長を取り込んでいくためには，少なくとも4つの課題がある。それは①外資規制，②国ごとに異なる通関の複雑さ，③現地の物流インフラ不足，④ユニットロード化が進んでいないことです。

これらの課題をどう克服するか。私の大臣在任中に横浜で第５回日中韓物流大臣会合を開催しました。その成果として横浜宣言を採択し，①日韓でのシャーシ相互通行によるシームレス物流をさらに拡大する，②北極海航路開拓に係る協調の枠組み構築，など新たな方針を決めました。

現在は石井大臣が私の後を引き継ぎ，「物流生産性革命」を推進してくれていますが，国際物流の観点では日本ならではの高品質物流サービスであるクール宅配便サービスの国際標準化を進めようとしています。ASEAN諸国でも所得水準が向上し冷凍食品等の需要が高まると予想され，これが黎明期にあるアジアのコールドチェーンの拡大と，わが国物流企業の海外展開促進につながるものと期待しています。

大庭 アジアでパレット利用など貨物のユニットロード化が進んでいないのも課題とのご指摘がありました。実はJMFIが流通研究社から引き継いで主催する「アジア・シームレス物流フォーラム」(2017年フォーラムは５月18日，19日に東京流通センターで開催）の根本テーマである「アジア善隣物流」の構想を打ち出したのが，晩年に流通研究社の名誉会長を務めた平原直氏（日本パレット協会初代会長）でした。

同氏が育成した中国・韓国の弟子たちが後年，お話の日中韓物流大臣会合を支えるほどの専門家に育っています。さらに同会合で毎回確認されている，日中韓で共通利用する国際標準パレットのアジア国際規格（1,100×1,100㎜と1,200×1,000㎜）を初めに決定したのが，アジア・パレットシステム連盟（APSF）でした。そのコアメンバーである日中韓の代表はいずれも平原氏の弟子たちで，「平原先生の夢，アジア善隣物流を実現するために」と活動を継続しているのです。

私も国交省の課長時代に流通研究社の間野社長の呼びかけに応え，国内の一貫輸送用標準パレット規格であるT11型（1,100×1,100㎜）の普及促進のため，1996年に日本縦断で開催した「パレットシステム説明会」実現のお手伝いをした経緯があります。

太田 それは歴史に残る偉業ですね。

首都圏の渋滞解消施策，ビルや街にも荷捌き施設

太田 一方で国内の物流力の確保・整備については，三大都市圏の環状道路，国際コンテナ戦略港湾の整備，首都圏空港の機能強化などを進めていますが，既存のインフラも賢く使い，ストック効果を最大化することが重要だと思っています。

たとえば，この２月26日に圏央道が湘南，相模原，八王子，上尾からついに成田までつながります。私の大臣時代には東九州自動車道も開通し，宮崎から生鮮産品がフェリーで愛媛に，本四架橋で関西へと高速道路ネットワークで運べる体制になりました。ストロー現象が心配されましたが，どの県もその後有効求人倍率が１を越えています。

既存インフラ活用では，首都高王子線や東名高速海老名から圏央道に入る合流地点で，ゼブラゾーンを取り外す等ピンポイント改修により，一気に渋滞が緩和される成果も上がりました。

大庭 道路の渋滞解消は重要なテーマですね。オリンピック関連工事で交通量が増えますが，それに伴う渋滞関連の情報があらかじめ示される必要があります。大きな建物や街を作るときにも，必ず大量の物流が発生することを念頭に，荷捌き設備を完備することが必要と思います。新丸ビルに出入りする車両は１日1,100台，うち貨物車が600台を占めています。ビルの中の様々な活動にも物流がなくてはならないのです。ところが，従来のビルの地下駐車場は高さ2.1mのところが多く，トラックが入れません。すると路上に一時駐車して荷下ろしせざるを得ず，渋滞の原因になってしまう。虎ノ門ヒルズの地下駐車場の高さは3.8mで，４トントラックが入れます。

太田 大事な点ですね，そうしたテーマもJMFIでぜひ研究，アピールしてほしいところです。「研究センター」ですから研究が主な活動になると思いますが，机上の論文を書いて終わりではなく，実際に物流高度化に役立つ取り組みに進めていかれることを，大いに期待しています。

大庭 ご期待に沿えるよう頑張ります。

（2016.12.22，衆議院第一議員会館にて）

MF