



加藤 新一さん

山崎 純大さん

安全運行で輸送品質向上を実現した
開発型3PL 物流企業としての新たな展開
ドライバーは会社にとっての大切な財産
会社の主役は管理職ではなく
現場の人達

◇ゲスト

加藤 新一

名正運輸株式会社 代表取締役社長



山崎 純大

一般社団法人日本パレット協会 会長
(日本パレットレンタル株式会社 取締役会長)

乾物の問屋の配達からスタートした名正運輸は、創業当初から物流センターを運営し、多頻度少量物流に対応してきた。2年前に父親から経営をバトンタッチした現社長の加藤新一氏は二代目で今年47歳になる。会社に入ってまず始めたのが「家業から物流企業になること」だったという。競争力があって、社員一人一人が豊かになれる会社になりたいと社長は語る。その経営手腕、そして運送業から物流企業への転換をめざす経営思想はまさにトラック物流業界の革命児でもある。業界のナンバーワンになる必要はなく、オンリーワンとしての存在が大切だとも話す。では、今月のゲスト加藤社長の話を聞こう。

道路交通安全マネジメント
ISO 39001 認証で日本初

◇山崎 パレット協会としてもお世話になってます。加藤社長の考え方というのは現代にマッチしていると思います。まず、とにかく明るく行こうということで、社長ご本人も実に明るいし、声も大きいので、どこにいても社長がいるのがすぐに分かる。それと、社員の方々も声が大きくて、明るい。

名正運輸には、社員に恵まれるための基本方針の柱があって、開発型の3PLを支えていくのが人材であり、運輸品質を保つことで、ひとりひとりが豊かになる。そして、社会にも貢献していきたい、という明確な目標を持っている。

お父様の時代からどんどん発展して今の状況になっていると思いますが、まず凄いなと思ったのはISO39001を日本で最初に取り入れたとい

うところですね。

◆加藤 以前からISOの取得には取り組んでいました。9001は品質、14001は環境、39001は道路交通安全マネジメントになります。39001は2年前にできたんです。

最初は、9001が手頃なのでやってましたが、9001は特にものづくりを対象としているので、ISOの要求事項が物流業者では受け入れられない部分も多くて、言葉の解釈を変えないと理解できない。そうすると、ISOのためのISOになっちゃう。安全委員会を立ち上げて、どうやったら事故がなくなるんだろうとか、現場からのいろいろな声を聞きながらやっていくわけですが、でも、手前味噌で自分たちの会社で作り込んでやっていることが世の中から見ると、どう見えるか？ やっていることが本当に合っているのか？ という疑問が出てきて、それで39001を導入して検証したかったというのが一番の切っ

純大のハートフル対談

◆加 藤 取得したことでドライバーさんの安全についての意識が高まりますし、39001を取った会社なのにそういう運転をするのか、と一般の方からお叱りのお電話をいただくケースもたまにありますが、今後はそういうことがないように心がけようという目線になってますので、その意味での効果はあったと思います。

社内的に襟を正す、本当の意味で一人一人がそういう気持ちになってくれてます。それは大きな成果だと思います。

◇山 崎 人は財産、人材が大切だとおっしゃっているけど、その中で、ゴールドドライバー制度を制定していますよね。

◆加 藤 安全委員会の中でやっていくと、締め付けだけが強くなってしまふ。勿論、最初は型にはめるということは大事で、強制的ですがある一定の事故は少なくなる。そうすると、もういらなくなっちゃうんですよ。でも、それじゃ困るわけで、一人一人のドライバーさんに気付いてもらわないといけないわけで、そういう時に会社から一方的にワーワーと言うよりも、この人が良いドライバーだよ、ということをして、理屈ではなくて分かってもらおうということで、ゴールドドライバー制度というものを作りました。この人のように運転してくれ、この人のように振る舞ってくれ、このひとのように仕事をしてくれ、という狙いもあります。それと、もうひとつ、ゴールドを取られたドライバーさんに対して給料も含めて待遇面を優遇しています。

◇山 崎 それが39001の大きな仕掛けだとしたら、日常的な細かな仕掛けのひとつとして、デジタコの活用もありますよね。

◆加 藤 そうですね。当社もデジタコは第1世代から導入しています。また、ドライブレコーダーも3点式を入れてます。前方・後方・運転席の3カ所を記録するタイプです。

事故事例を説明するときに絵を使ったりミニ



コミュニケーションを大事にた人材育成に取り組んでいます、と加藤社長

掛けです。

ISOのためのISOだとしたらやらない方がいいわけで、当社がやっている安全活動をそのままISOの規格に載せて検証したい、ということで取り組みました。

◇山 崎 ISO39001は、交通事故による死傷者を減らすことを目的に、さまざまな企業や組織が取り組むべきマネジメントシステムの要求事項を定めた国際規格で、PDCAサイクルを回しながら継続的に改善していく内容のものですよね。

先日、御社の従業員の方に伺ったら、マネジメントの方に来てもらって勉強会を本気でやったし、あっという間に過ぎたけど、けっこう大変だった。でも、やって良かった、と言ってました。そういう意識って大切ですよ。

カーを使ったりする場合がありますが、それよりもドラレコで記録された生の動画を見て判断するのがもっとも良いですね。そうすると、それまで“やらされ感”の強かったドライバーズミーティングがまったく変わってくるんです。みんな食い入るように動画を見ますし、そこで本音の意見も出てくるんです。これはだいぶ違います。

◇山崎 そこだね。ドライバーさんから見ると、大きな仕掛けから会社の仕掛けもあって、運行品質も守るための“やる気感”も出てくる。ただ、どうしても、見張られてる、という感覚は出てしまう。でも、御社の場合は、そういう部分での“気付き”に使うから、人材教育にも繋がっていく。人材教育についてもいろいろな仕掛けをしていると思いますが…。

◆加藤 従来は全国それぞれの拠点ごとにやっていたんですが、今は、本社のある名古屋に来てもらって、本社の空気を吸ってもらって、ボクや会長の話も聞いてもらって、ダイレクトコミュニケーションを大事にしながら、人材の育成に取り組んでいます。

優秀なドライバーは 会社にとっての大きな財産

◇山崎 飛島村(愛知県海部郡飛島村)からスタートして、どんどん発展してって、現在は全国展開になるわけですね。

◆加藤 昨年、前橋に拠点を作りまして、今年も前橋の西にもう1ヵ所出しました。実は、沼津でもちょっと違った業務をやっていて、さらに小牧でも温度帯の違う仕事を始めたりとか、いろいろと展開しています。

◇山崎 地域から全国へ、ということだね。さらにその先としてISOまでやっているならいずればグローバルということで、日本を起点に世界へ、ということもお考えになっているとは



運輸品質を保つことで一人一人が豊かになる、という目標がいいね、と山崎会長

と思いますが、日本全国での食品輸送の3PLとしての業績はどうでしょうか？

◆加藤 今年度は15%ぐらいの増収で、利益的には投資もありますから7~8%ぐらいで



名正運輸の本社と物流センター。ここには、第1物流センター、中京物流センター、飛島第二センターがある

すね。

◇山 崎 昨今言われているドライバー不足という問題はどのようにでしょうか？

◆加 藤 全国どこの物流業者もその点には苦勞されているとは思いますが、愛知県に関してはトヨタさんがありますので、クルマ関係の需要によって、愛知県内の運送会社さんはその部分は特に苦勞されていますね。誰でもいいというわけにはいきませんからね。

◇山 崎 先ほども品質の話が出ましたが、それをキチッと、ナンバーワンじゃなくてもいいからオンリーワンになって行く。そのためには、人材教育も重要です。

◆加 藤 そうなんです。誰でもいいわけではないので、正直、良いドライバーさんがどこの会社も欲しいわけですから、実際に当社も苦勞してます。面接に来た人すべてに来てもらいたいんですが、やはり当社の判断基準とか規定というのがありますから、お断りしなければならないケースもあります。

◇山 崎 ノドから手が出るほどドライバーは欲しいけど、品質というものも維持していかなければならない。そのためには、どうしても採用できない、ということもあるでしょうね。

◆加 藤 当社で決めている安全に対する社内制限速度は、一般道路は最高で時速 50km、高速は 80kmで走りなさいということを徹底している中で、安全に対する意識が希薄な人を入れてしまうと、そのひと自身が居づらくなってしまいますからね。

◇山 崎 採用で特にキーワードにしているのは安全に対する意識なんだ。

◆加 藤 そうです。そこをうるさく言うものですから、そういうことを好んできってもらっている人はいいんですが、オレはそうじゃなくとにかく走って稼ぎたいんだ、という人は面接でお断りしてます。そのボーダーラインを下げてしまえば、会社の目指す方向がまた違う形になってしまうので仕方ありません。

◇山 崎 それは、トラック事業者 6 万数千社共通の悩みだろうね。それに対しての加藤社長のひとつのチャレンジだと思います。トレードオフに悩みながらも物流はとてもリアルだから、それにキチッと応じていく必要もある。かといって、誰でもいいんだとしたら、品質が保てない。だから採用基準は崩さない。そういうチャレンジはこれからもどんどんやって行ってもらいたいな。

◆加 藤 でも、本当に良い方との出会いというものもあります。それはタイミングです。タイミングと出会いは必ずあります。

◇山 崎 出会いね。われわれもタイミングでの出会いだからな。でもね、その出会いがあって、その後も付き合いを続けていくための仕掛けや働く環境というのも大事ですよ。そういうものを大切にする必要はあります。

それと、CO₂排出削減など環境対策も積極的に進めてますよね。

◆加 藤 当社はトラックを 9 年



国際規格 ISO の各種認定を受けている。交通事故による死傷者を減らすことを目的にした ISO39001 は同社が日本初認定になる

以内で代替えしていこうということにしていますし、環境に配慮したトラックの導入もそうですし、そういういいクルマを運転するということになればドライバーの意識も違ってきますから、それは、常に心がけてます。

◇山 崎 トラックを積極的に代替えしていく、というのは排出ガスのクリーン化も進めることが出来るわけですが、そのための投資も結構かかりますよね。それでも、やっていくのは凄いですよ。

◆加 藤 毎年、トラック購入に対して3億円以上の資金は使ってます。でも、それがいい循環になれば会社経営面でもいい状況になって行くんです。そういう循環に乗せるまでは大変でしたが、今は良い循環になってます。

シンクライアントシステムの導入で 業務効率化と災害対策を実現

◇山 崎 今、御社の主軸は開発型を含めた3PLですが、そうすると情報というのがひとつのキーになってきますよね。3PLは、情報を集約解析して無駄をなくす必要がある。そうすると、ITを使って行くわけでしょう。お聞きしたらそのためにシンクラ(仮想PC型シンクライアントシステム)を駆使されているということですが…。

◆加 藤 労務管理、営業所管理、車輛管理、経営管理の業務に、NEC製のシンクラを導入しています。業務の効率化は当然ですが、サーバーを専用データセンターに置くことで、高度なセキュリティシステムと災害時でも事業を継続することができます。

でも、当社がシンクラを入れた理由は、これまでシステムに投資をしていなかったということが

切っ掛けなんです。例えて言うなら、それまでの三輪車からいきなり新幹線に乗り換えてしまったようなものです。つまり、これまでその関係の投資をしていなかったからそこまで行けたというのが本音です。中途半端に投資をしていたとしたら、なかなかそこまで投資する勇氣はなかったでしょうね。

今までのものを全部否定して新たなシステムを構築して行かなければならなくなる。でも、逆に当社はそれまで一切何もやっていなかったものですから、行きやすかっただけのことです。本当は恥ずかしい話なんですよ。(笑)

◇山 崎 正直だね。普通だったら、シンクラは当社として前向きにチャレンジしまして、という話でしょ。(笑)でも、本当のことを話しちゃう、加藤社長は実に謙虚だな。

◆加 藤 NECさんに講演を頼まれて、いろいろなところでシンクラの話をさせてもらってますが、技術的な問題は別にして、システムエンジニアと一緒にやって行く事が大切です、と言ってます。どっちが客だとかは関係なくね。だから、これまでにいろいろとトラブルもありましたが、そのプロセスの結果として現在は完成しています。



パワーゲート付の大型4軸低床ウイング車。ショートキャブ車で荷台スペースを大きく確保している



◇山 崎 御社のお客様は優良企業が多いじゃないですか。でも、そういうお客さんが集まるわけだね。シンクラも含めて、そういう投資を積極的にされて、今のシステムをさらに進化させて構築していこうということだね。会社で働く人たちの意欲も高まるでしょうね。

そういえば半年程前に NHK のクローズアップ現代にも登場したんですよ。ちょっとだけでしたけど選ばれたわけだから凄いと思うな。

◆加 藤 これとあれが写るように、と NHK さんに指示させてもらいましたけどね。

◇山 崎 あの時のテーマは食品ロスで、賞味期限の問題でしたね。廃棄の問題も含めて、加藤社長のところは送っていく方だけど、その中で戻ってくるものも相当あるでしょ。

◆加 藤 当社でも返品処理はありますよ。汎用センターですからね。在庫過多を持つことで結果そういうものが出てきちゃうわけです。

◇山 崎 まさに、日本全体の流通業のトレー

ドオフだね。

◆加 藤 政策在庫というものがあることで、一定時期に過剰な在庫を持って、それが行き先を失うと、賞味期限切れになって、廃棄ロスになる。綺麗に流通して行けばこんなことにはならない。本当に売れる物だけを入れてやればこういう事態は避けられます。でも、これが食品を扱う物流センター最大の悩みで、在庫というものが最大の問題なんです。

◇山 崎 問題というよりは悩みでしょうね。それを、解決しようと積極的に取り組んでおられるわけだから凄いですよね。

で、物流量の多くは首都圏にあって、特に東京に本社を持っている会社が全体を見ているということで、そこで商売が認められないとその先が難しいというのが日本の本社主義ですが、そこらもいろいろと考えられているんでしょう。首都圏に対してどのぐらいの比率での意識を持っていますか？

◆加 藤 気持ちとしては、名古屋というエリアにはまだまだ仕事はあるとは思いますが、われわれが立脚している流通業のパイの大きさで言うと、圧倒的に首都圏東京です。その首都圏にある本部に選ばれないとわれわれの商売は成り立たない。選ばれる会社になるためには、キチッと首都圏に認知されなければなりません。大型の案件に積極的に手を挙げているのもそのためです。

◇山 崎 地元を中心とした実績は持たれてるけど、首都圏のセンターとかは？

◆加 藤 川崎で一部スーパーさんの仕事を担当させていただいているのと、前橋の2拠点で食品卸様の物流センター運営をやらせていただっていますが、ここを足がかりに、川崎から東に登って行って、前橋からは南下する形でやろうという構想があります。

◇山 崎 拠点拠点に名正さんのセンターができていくことになるのを望んでいます。加藤社長

は次世代を担う経営者の一人だと思ってます。運輸業は、大きな会社も含めて多々あるけどセンター型の3PLで括ると限られてきます。もっともっと名正さんが大きくなっていただければいいと思います。

**ドライバー不足解決の道は
誇りの持てる環境作りが一番**

◇山崎 先ほどの話ですが、ISO39001は、かなりのエネルギーがいるけど現場でやらないと意味がない。大きな構造があっても自発的な仕掛けとして、自分だけじゃなく従業員全員でやらないと意味ないでしょうね。

みなさんISOを取るのに必死で、取れた後はと言うと、どうですかね。取るためだけになっちゃうと問題です。

◆加藤 お客さんから言われたから取る、というのでは、どうしても“やらされ感”があるので、それは避けたいと思っています。

◇山崎 従業員さんだって“やらされ感”があってはダメで、それにプライドを持って取り組む姿勢が必要ですよね。それを加藤社長は先導に立って推進しているのは凄いと思いますよ。自分達がオンリーワンになることを目標にするのは大切だよね。日本で最初に取得しているということもあるけど、他がなかなか取れていないというのは結構難しいISOなんだと思います。

◆加藤 われわれの業界というのは、昔は結果だけだったんです。でも、荷主さん達もプロセスを見るようになってきた。どういう状態で配達されたか、どういう環境で輸送してますか、ということで結果だけじゃなくなった。だから、そこには事故件数をディスクローズしたりだとかも必要です。ひとつの例ですが、いま何度の温度で運んでいますか、というのもありますし、安全も当社のお客さんからすると品質の一部に

なってますから、その中で39001は充分使えるという価値のあるものだと思います。昔は安全というものは、荷主さんとしてもあなたたちで勝手にやってくれ、という視点だったんです。今はお客様の看板を付けて走ってますから事故は起こせない、その事故を起こさないこと自体が品質になる。昔とはガラッと変わってます。

今は、39001に関しての話をしてくれないか、というのをお客さん側から依頼されることも多くなってます。安全に対しての意識の変化と言うか、それも品質の一部なんだよ、とお客さん側も理解していますからね。

◇山崎 デジタコやドラレコの装着になると車価がどんどん上がってきますから、経営的にも大変じゃないかな？

◆加藤 ボクは、正直言って新しい物好きということもあるんですが、ハード面でカバーできることはすべてやってやりたいという気持ちがあります。

裏の話もあって、ドライバーさんの判断を客観的に判断するための仕掛けでもあるんです。当社では、ドライバーさん一人一人の士気を上げるために、年に1回のドライバー表彰とか、デジタコの点数の順位を発表するなど、いろいろな表彰制度を設けています。その中で、客観のひとつの物差しとしてデジタコを全車両に搭載してるんです。デジタコ搭載の大きな目的は、そういう評価基準のためなんです。

また、ドラレコに関しては、ドライバーを守るという意味合いが一番大きいんです。300台近く毎日走っていると、事故も当然ありますし、暴漢に襲われたケースも今までにあります。そういう時にドライバーさんを守るためにはドラレコがもっとも効果があるんです。

◇山崎 物流企業、運送部門ではドライバーの方々がもっとも大切な人的財産ですからね。

◆加藤 その通りです。管理職は特にそうなんですが、どっち向いて仕事しているの？と社

純大 のハートフル 対談

内でいつもうるさく言ってます。つまり、一同主役ということです。

端的に考えると主役はボクだと思われがちなんですが、そうではなくて、直接お客さんや一般の方とふれ合うのはドライバーさんです。だから、ドライバーさんを見て一般の人達は名正運輸がどういう会社かを判断する。日常的にお客さんと接するのはパートナースタッフさんであり、ドライバーさんなんです。われわれは主役じゃなくて裏方なんです。だから、お客様の方を向いて仕事しなさいよ、ということは常に言ってます。

例えば本社で会議をする時に現場が忙しくやっていたら、会議なんかに来るんじゃない、とも言ってます。そういうところをうるさく言ってます。これはうちの親父からの考え方なんです。

社員数は、パートさんなんかを併せたら1100名ぐらいになります。ですからダイレクトコミュニケーションという考えを持っています。人数が

これだけいると、私が言ったことが何人もの人を伝えることで伝言ゲームみたいに違う言葉になってしまう。それで、理不尽なことになるのがボクが一番厭なものですから、当社にはホットラインというものがあって、ある部署にダイレクトに今の現場がこうなっているんだという声が直接入ってくる形にしています。

◇山 崎 ドライバー不足を給料さえ上げれば解決するのかということそうではない。ドライバーとして誇りが持てる環境を作り上げることが重要だと思います。私もレンタルパレット業に携わって長いんですが、その原点は「人間を重労働から解放して、トラックドライバーをエンジニアに」ということを34年も言い続けてます。でも、なかなか社会全体がそういう方向には向いていかない。だから、加藤社長のような若くてチャレンジ精神をお持ちになっている方が、どんどん出てきてほしいんです。加藤社長がやられていることを見ていると、まさにそういうことでプライドの持てる仕事にすることを実践し

てますからね。

◆加 藤 物流業者というのは社会のインフラなんです。でも、見えにくい世界なんです。何かがあると、例えば先日の大雪だとか震災だとか、そういう時にはわれわれが神様みたいに崇められますけど、その時だけで、常にスポットが当たる形にはならない。

◇山 崎 パレットの業界も同じで、たかがパレットされど



最も多く保有しているのが4tウイング車だ。効率的な荷役作業とドライバーの労力軽減を目的にその殆どがパワーゲート付となっている

パレットなんです。運送業も同じで、たかがドライバーさんされどドライバーさんなんですよ。でね、なかなかそれが逆転していかないんですよ。均衡が取れないということです。ドライバー不足を解決するためには加藤社長のような考え方でやっていく必要があるんです。

◆加藤 本当に真剣になっていろいろなことを考えて行かなければならない時期に来ているとは思います。

◇山崎 便利使いがもっともダメだよ。普段はいらないよ、と言っておきながら緊急時になると神様のように思われる。そういう運送業の構造自体が問題なんだよね。

◆加藤 労働不足もあるけど、われわれは下請的な形でこれまでやって来た。でも、徐々にではありますが、本物のパートナーになって行くような気がします。お客さんの言葉を聞いていても、以前とは多少変わってきていると最近感じています。お客さん自身も、こういう事ではいけない、ということを感じはじめているんだと思います。

◇山崎 そういう面では今がそのターニングポイントでしょうね。荷主さんも運送事業者をパートナーとして考えて、輸送効率だとか、環境に配慮した運行だとかを考えて行く必要が出てきているんだと思うな。

◆加藤 社会的にも今は仕事を取りに行く時代ではないんです。うちの現場でキチッとした良い仕事をしていれば、必ず声がかかってくるんです。逆に言えば、声をかけられるような仕事をしていなければならないし、声もかからない仕事であればやらない方がいいと思います。やらせて下さいということだと、これだけドライバーが足りない時代で、そんな余裕はどこもない。だったら、安全で品質を保った良い仕事をして仕事の価値を創り出す、それがボクの経営理念なんです。良い仕事をしてお客さんに認められれば価値が出て来る、仕事を取りに行く

より今の仕事をキチッとやっていれば必ず声がかかる、と社員に対して盛んに言ってます。でも、当社は実際にそういう流れになってきています。ここに来てお客様の見方も変わってきてます。安かろう悪かろうの仕事はもはや考えられない時代に来ていると思いますね。

普通の会社になることがスタート
女性の能力を活かす職場作りを

◇山崎 自分が誇りを持ってないのに社員に誇りを持つてということは言えませんからね。

◆加藤 ボクは会社に入って22年ほどなんですが、それまで3年ほどは上場一部企業のサラリーマンをしていました。それで、この会社に入った時には、就労規則も形ばかりで、一体この会社はどうなっているんだと思いましたね。会社というものは社員規定だとか労働時間だとか必ずあるものだと思ってましたから、入った時は本当にビックリしたんです。正直、なんだこの会社はと思いましたね。運送屋の家業は厭だと思ったんです。それで、運送屋の家業ではなく、物流企業になるんだという思いを持ってこの20数年やってきたんです。

制服を統一して茶髪ロン毛を禁止したりとか、髭もダメとか、社内規則を決め、一般道路では社内制限速度を守って、50km以上は出すなとか、そういう改革をしたら、それまで永年勤めていた人達が30人以上一気に辞めちゃったんです。その時には親父にかなり怒られました。だけど、自分としては物流企業にしたいという思いがあって、それで10年ほど前からそういう形ができてきました。

◇山崎 登録した会社の標章もお持ちですよ。そういうことも大切ですからね。

◆加藤 それもボクなりの拘りです。トラックのカラーリングも何度となく気に入るまで塗り替えたりしましたがそれもひとつの拘り

です。

それと、うちの社員、ドライバーさんには一人一人に名札を付けてもらってるんですが、これも名前でもらいたいという拘りなんです。

制服も可視化してまして、管理職はこのワッペン、ゴールドドライバーはこのワッペン、DL(ドライバー・リーダー)はこのワッペン、という風な仕掛けもしています。でも、それって普通の会社であればなんでもないことで当たり前のことです。実を言うと、この会社を普通の会社にするということから始めたんです。

◇山崎 センターも凄く綺麗ですよ。デザイン的にも。やっちゃ場倉庫じゃなくて、ロジスティクスのセンターというイメージだよね。

◆加藤 うちの会社の常務が女性なんです。彼女がそういう部分で能力を発揮してくれるもので助かってます。オフィスのデザインとかいろいろなところはすべて彼女が決めます。それと、入社時の面接も常務が担当しますので、挨拶だとか礼儀についても徹底的にやります。

常務はプロパーでずっと当社で事務を担当してもらってたんです。それとGM、部長ですが、そこにも女性が何人もいます。全員プロパーです。プロパーだからこそ、できるんですよ。

◇山崎 運送会社というのは、永年ずっとやっ

てきた女性をそのまま事務員で終わらせてしまうんですよ。

◆加藤 全デポ長会議というのがあるんですが、それと同様に全社事務員会議というのも年に4~5回やるんです。物流会社というのは、事業所ではドライバーさん達は全員外に出ちゃいますよね、残るのは所長と事務員だけなんです。で、事務員さんにマネジメント能力があるかないかで、収支が変わってくるんです。だから、事務員さん達にマネジメントの知識を持ってもらうことは必要なんです。ですから、当社は事務員さん達を積極的に勉強会に参加させます。月次も事務員さん達が開示してますし、あなたのところがなぜ悪いのかということも事務員さん達にも分かってもらってます。数字作りも事務員さん達がやっているの、その時にマネジメントの知識は大切です。それで、こうして下さいああして下さいというのが非常に重要です。実は事務員さん達がキーマンなんです。

◇山崎 そういう話を聞いても、どんどんオンリーワンに近づいている気がするな。

◆加藤 上場企業にいた時、その会社が自動化倉庫や集中管理をやったり物流が進んでました。それでこの会社に来てカルチャーショックを覚えたわけですが、物流の組立方以前に会社自体の組織というか内容ができてなくて大きなショックがありました。だから、二代目になる前に他社で修行をした方がいいと思いますよ。他を見ずにそのまま継いだら、それが当たり前だと思ってしまいますからね。

◇山崎 一人一人が豊になる。名正運輸さんみたいな会社がどんどん増えていかないと物流業だけじゃなく、これからの社会構造自体が崩壊してしまう可能性もあります。人口も減少して、労働人口も女性を入れて7000万人を切ってます。



◆加 藤 女性の進出は必要です。われわれの業種だと、女性には無理だ、ということをする人があるけど、それは大きな間違いで、女性でもできる仕事にしていかなければならないんです。現場の責任者は男性が殆どだけど、これからは女性の責任者を立てなければならない時代になってきています。当社には女性の現場責任者もいます。

◇山 崎 トラック業が男性社会だと思っているから、そういうことを平気で言う人が

いるんだよね。日本の社会構造のインフラがトラック物流なんだから、女性の労働者にもどんどんこの業界に入ってもらわないとならない。女性が能力が劣るとか思ってる人もいるかも知れないけど、そんなことはなくて、女性ならではの優れた部分もある。仕組み仕掛けがなってないんですね。

◆加 藤 女性の力をマストでやらなければならない時代になってます。

◇山 崎 ドライバーさんがいないから出来ませんでは済まない。外人労働者を使うというのもトラック物流会社では問題があるという話だし、女性に働いてもらう環境作りを考えないよね。

話は変わるけど、趣味はゴルフとスキーでしょ。ゴルフはハンデ11。凄いですね。

◆加 藤 でもそこからなかなか上手くならないんです。スキーは、われわれの時代というのは、テレビゲームも携帯電話もないし、大学時代にみんなとワイワイガヤガヤやってたのが楽しかったわけで、大学時代はずっとスキーをやっていて、大学を出てからも4年間スキー学校でインストラクターをしてました。



加藤社長のデザイン的な拘りが入った同社の車両マーキング

◇山 崎 三浦雄一郎さんのお話を最近伺ったんだけど、あの人は北海道大学の医学部なんですよ。スキーが好きだったものだから、教授に呼ばれて、君は農獣医が向いているんじゃないかと言われて、農獣医になったんですね。ご本人がそう言ってました。スキーには、のめり込める魅力があるんでしょうね。

◆加 藤 標高1800mとか2000mとかですと住んでるとその世界に入り込んでしまうんですよ。大学時代も1年の内4ヶ月ぐらいはスキーのために山に入っていましたからね。大学にはスキーをやりに行きたみたいなものです。留年もせずに4年で卒業は出来ましたけどね。

◇山 崎 加藤社長はお酒も好きですよ。飲み会の場ではいつも楽しそうなもの。

◆加 藤 好きです。でも、もともとは一滴も飲めなかったんです。親父も飲まなかったですね。最初、社会人になった頃は接待で飲んでも早く帰りたいとばかり思っていました。でも、今は真逆ですね。(笑)

◇山 崎 本日は忙しいところありがとうございました。また時間がある時に飲みながらこの話の続きをしましょう。