

インフラメンテナンス国民会議設立総会 会長からのメッセージ
株式会社経営共創基盤 富山 和彦 代表取締役CEO

平成28年11月28日（月）

私は企業再生が専門なので、ある意味、門外漢で、この話をいただいたときに、正直、逡巡するものがございました。ただ、主旨を伺っているとなるほど、と、私個人としても思うところがありまして、それがあある意味では、国民会議に対する思いでもあるんですが、それをいくつか申し上げたいと思います。

ひとつはですね、私ども東北地方でバス会社を営んでおります。今はもう、5社、6社、数は増えているのですが、一番北で、岩手県の宮古市とか、そして、福島、栃木、茨城でバスを経営しております。地方のバス会社っていうのは、これ自体が交通インフラを担っている産業であります。昨今、鉄道が更に撤退していったって、バスに依存に変わっているのです。なぜ、こういうことが起きるかという、実は経済的には当然の背景がありまして、鉄道というのは専用軌道を自分がコストを使って管理をする。かつ専用なんですね。ここのコスト優位性が厳しいわけです。稼働が高くなれば、固定費が高い、比率が高いわけですから、逆に儲かる事業になるわけですが、稼働が低くなりますと、固定費を被りますので、非常に効率が悪くなる。逆にバス会社は道路という公共財、みんなが使うものを、（言い方が悪いんですが）タダで遣わしてもらっている。そこで全然経済性が違うのです。したがって、要は人口が減っていく中で、当然バスの方が優位になってくる、そういう構造になっています。今のはやり言葉で言いますと、究極のシェアリングエコノミーなのです。色んなものが人口減少社会においては、純粋な民間ベースでは難しくなり、シェアリングエコノミーに乗せて、公共財化していくということです。要は、公共財領域がこれから広がっていくはずなのです。となりますと、この社会的共有資産をどう上手使っていくかということが経済と社会の両方にとって極めて重要な、ある種、国家の基幹的課題となります。

実は、私たちも3.11を身を以て体験しました。痛恨事ではありますが、仲間2人が亡くなっております。それから、福島原発事故では原発20キロ圏からの住民移送はうちのバスが主力としてやっております。そういった意味合いで言うと、いかに道路インフラが大事かと言うことを改めて痛切に感じました。ですから、このテーマに関して、私自身、ある種、宿命的な繋がりがあると感じるところがあります。裏返してみますと、これをどうしていくかが極めて重要だと思っております。

それから、2つ目が地方創生です。こういう地方のバスの仕事をしていると私自身、（正直、若い頃は全然無かったんですが）地方、あるいはローカル経済圏に対する思いを持つようになりました。分配政策的な意味じゃなくて本質的な

成長政策、成長戦略の問題として、実は地方の経済、ローカル経済圏にこそ、この国の成長代があるのではないかという強い確信を持つようになったのです。で、それを一度本にまとめようと思って、2年前に「なぜ、ローカル経済から日本は蘇るのか」という本を書きました。お陰様で、霞ヶ関周辺で評判を得て、これが今の地方創生や一億総活躍に繋がっていると勝手に思っています。

地方のローカル経済圏においてインフラ産業及び建設産業は非常に大きな産業です。かつ、それが色んな意味での社会基盤、社会生活、医療等いろいろなものを維持しているわけです。そう考えますと、地方経済の生産性の革命を起こすうえで、実はインフラ産業、とりわけメンテナンスは非常に大きな意味を持っております。もちろん新規建設は大事なのですが、人口減少ですから、だんだん新規からメンテに軸は移っていくわけです。新規建設は稼働が上下しますが、メンテナンスは安定的に仕事が生じます。実は生産性というのは、人件費は固定費ですから固定費稼働率が非常に重要な意味を持ちます。ですから、このメンテナンスが主軸になっていくと言うことは、実はこの産業領域の生産性が上がり、ひいては賃金の上昇と雇用の安定化に資することになります。そういう意味で言うと、地方創生の非常に大きなドライバーになっていく、そういう側面を持っていると思っております、安定的かつ高生産性の産業にしていくことは、実は地方創生の鍵になると思っております。

3つ目。笹子の事故の時に私は中日本高速の監査役をやっておりました。もちろん、監査役というのは主に会計財務面を見ておりますので、あの事故と自分自身が直接の因果、責任関係にはなかったわけですが、自分が役員をやっている会社でああいうことが起きたわけです。あの事故で亡くなった若い方々は私の子供くらいの年代で、その親御さんの想いは想像を絶するものがあります。あの事故が契機でメンテナンスの問題が着目を浴びたわけで、当事者の一端でもあるので自分なりに背負っていくものになっているわけです。ですから、今回の国民会議でお役に立つことで、その思いを一部でも返せることができればと、思っております。

最後に、私のもう一つの顔として、バス会社とは別にもう一つ、IoT ラボに関わっております、かなり前から東京大学とAI 開発をやってきました。両極端の世界ですけども、今、これが結びついてきています。5、6年くらい前から、東京大学の松尾豊先生と一緒に色んな分野のアプリケーションチャレンジをやっています。一番、花咲いているのは皆さんの身近で言うと、スタディサプリというリクルートがやっている受験サプリで、受験生の3分1くらいがこれを使って勉強しています。後ろにAI が動いているスマホで勉強できるアプリケーションで、ある通信教育の会社は経営ピンチになっていますが、1つの原因はこのサービスです。その過程で私がずっと思っていたのは、メンテナンスの領域というのは非常にストレートに IoT、AI の技術がフィードバックされ使いやす

い領域だろうということです。私なりに、この領域でそれなりの経験、色々なチャレンジ、成功・失敗両方をしてきておりますので、何らかの形でお役に立てたらと思います。

実は、最近見えてきているのは IoT、AI、あるいはビッグデータが本当に新たに活躍できる領域、新たに社会的、経済的価値を生める領域というのは、純粋なバーチャルな世界ではなくて、リアルな世界ということです。IT は従来、ネットのバーチャル空間、サイバー空間でしか事が起きないのですが、最近は何でもポケモン GO もそうですが、リアルな世界に飛び出てきています。リアルな領域に飛び出てまいりますと、当然のことながら、ソフトウェアだけではものが解決いたしません。ハード系の技術、具体的な生々しい質量と熱があるところで物事を解決していかななくてはならないわけで、ハードとソフトとデータを融合的に、かつ実際の人間がやっているオペレーションを乗せていくというのは日本が得意な領域なのです。純粋なサイバーなプラットフォームの世界というのはやっぱり英語圏が有利なので、日本語圏は不利なのですが、自動運転もメンテナンスもそうですが、リアルな世界に出てきた瞬間に、言葉というのはあまり重要な意味を持ちません。むしろ、日本が永年蓄積してきているハードウェアのテクノロジー、あるいは、経験の中で蓄積されたいろいろなノウハウ、そういったものが、猛烈にものを言ってくるわけです。

一方でビッグデータ、センサーを使う、他方で今日おいでの皆さんの会社で蓄積された匠のノウハウ、技術を AI の方に乗せていくことによって生産性を上げていく、あるいは、技術伝承をそういった形でやっていくことによって、まさに生産性革命が起きうる、明確にその可能性が高い領域であります。そういった意味合いで言いますと、まさに革命という言葉がフィットする領域だと思っておりますので、従来の延長線上では私は門外漢ですけども、革命ということであれば私が会長をやっても許されるのかなと思い、引き受けたわけであります。

ですので、私自身、この会議に対しては非常に期待するところ大ですし、何となくメンテナンスは建設土木の中でマイナーな感じがあったのかもしれませんが、おそらく 10 年後、20 年後にはむしろ、この領域がメインフィールドになっていくと思っておりますし、逆にないといけないと思っておりますし、また、そのための色々なイノベーション、革命という言葉に匹敵するようなイノベーションを起こさないといけないわけですし、かつ、起こせると私は確信しております。ですから、この国民会議が革命、あるいは、イノベーションの起点となり、かつ、エンジンとなっていくように、実際の主役となるのは今日お集まりの民間企業、あるいは地方のみなさんですから、そういった運動となるべく、私も精一杯頑張っていきますので、どうぞよろしくお願いいたします。