

環境変化と課題に対応した 経済成長を持続可能とする 物流改革を

物流改革を通じた成長戦略委員会
委員長／渡邊 健二

(インタビューは1月23日に実施)

人口減少、デジタル化、グローバル化は、物流産業にもさまざまな課題を突き付けている。特に、宅配クライシスで消費者にも認識された深刻な人手不足の課題は、「物流危機」の到来を予見させた。このままでは、物流がわが国経済の持続的成長の足かせとなりかねない。重要な鍵となる「国内の物流全般」を強くするための基本施策について渡邊健二委員長が語った。



物流は経済を支える社会インフラ 物流業界全体の深刻な人手不足

近年「宅配クライシス」という言葉が報道され、一般消費者の方々が身近に物流の課題を感じる契機になりました。しかしそれは「物流」の中では、ラストワンマイルという一部分です。物流は、さまざまな物資をトラック、鉄道、船、航空機などを使って、全国各地に日々届ける社会インフラです。

現在は労働人口が減少し、物流業界全体で深刻な人手不足に陥り、トラックドライバー不足は、実に有効求人倍率3.12倍(産業全体では1.52倍)にも達しています。一方で、Eコマース市場は、毎年前年比10%程度拡大し、今後も成長が予想されます。

大規模自然災害が発生すると物流ネットワークが断たれ、経済活動に深刻な影響を与えることは記憶に新しいところです。

人口減少と過疎化の進展で、将来的に鉄道や道路などのインフラの維持・更新が難しくなることも大きな課題の一つです。

物流版シェアリング・エコノミー 規格統一によってプラットフォームを

物流インフラに積極的な投資を望むことは難しく、物流の担い手が不足する中、危機的状況を招かないための方策として、「既存のリソース」を最大限に活用する「物流版シェアリング・エコノミー」を提言しました。

食品メーカーなどでは「共同配送」の取り組みが始まっています。しかし、このような取り組みを他の産業や企業に広げていくためには、各社ごとに異なる規格が大きな障壁となっています。梱包や荷姿、輸送容器、バーコードの位置や受発注情報など多くの規格を統一し、需要から供給までの複数事業者を一元管理する「物流プラットフォーム」を構築しなければ、こうしたシェアリングの取り組みを実現することは難しいでしょう。そのためには、官が一つの方向性を示さないと難しいものがあります。物流の業界団体、さらには荷主企業などが連携し、行政を巻き込んだ官民連携の下で「物流標準化団体」を設立する必要があります。

また、トラックを利用した運送には他者の貨物を有償で輸配送する営業用トラック(緑ナンバー)約142万台と、自分の貨物を輸配送する自家用トラック(白ナンバー)約617万台の2種類があります。自家用トラックは有償の貨物輸送が原則として禁じられていますが、これを活用することができれば、地域の経済や生活を支える貴重な戦力となり得ます。輸配送手段の確保が困難な地域では、安全管理を担保できるシステムを導入した事業者については規制を緩和し、自家用トラックでの有償貨物運送、すなわち自家用トラックのシェアリングを認めるべきです。

一方、道路交通法改正で駐車違反の取り締まりが強化され、2人体制でないと配送ができなくなるなど、物流事業者にとっては生産性が低下する状況となっています。日本は物流を意識した都市づくりを行っていないため、公道での荷さばきスペースの確保や、公共駐車場の新設・増設、商業ビルなどの共用部の利用など、施設のシェアリングを進めることも重要です。

シェアリングを進めて物流効率を高

渡邊 健二 委員長

日本通運
取締役会長

1950年埼玉県生まれ。72年中央大学卒業後、日本通運入社。2004年常務理事 総務・労働部長、05年執行役員 第9ブロック地域総括兼大阪支店長、05年取締役執行役員 第9ブロック地域総括兼大阪支店長、07年取締役専務執行役員 首都圏ブロック地域総括兼東京支店長、09年代表取締役副社長 副社長執行役員、11年代表取締役社長 社長執行役員を経て、17年取締役会長、現在に至る。12年4月経済同友会入会。16年度より幹事。17年度より物流改革を通じた成長戦略委員会委員長。

めることは、経済成長と競争力強化、またCO₂削減など地球環境問題への対応にもつながります。

外国人材の受け入れや
データの活用に官民の理解を

「物流版シェアリング・エコノミー」以外にも、取り組むべきことはあります。例えば、現在、外国人材の受け入れについて議論されていますが、トラックドライバーの在留資格は認められておらず、人手不足が深刻なのに議論の俎上にさえ載っていません。一定の基準を満たした安全運転支援システムを搭載した車両で、安全が担保できる場合には、外国人トラックドライバーに在留資格を与えるべきでしょう。

また、消費者と宅配業者の間での情報の共有化を進めることも重要です。配達する前に留守が分かるようになれば、物流業界の生産性も高まるでしょう。Eコマースが今後も成長を続けることが予想される中、会員の皆さまにはどうやって消費者と宅配業者が情報を共有していくかということについても、考えていただけたらと思います。

提言概要(2月5日発表)

経済成長と競争力強化に資する物流改革

物流は経済という血液をわが国の隅々に運ぶ「血管」の役割を果たしているが、国内の深刻な人手不足を発端とし、今や破綻の危機に瀕している。産業や社会構造が激変する中、物流においても、従来の延長線上にはない大胆な取り組みが一層必要である。これらの点を踏まえ、本提言では、わが国の経済成長と競争力強化に資する強い物流を築くた

め、その基本となる「国内の物流」に焦点を当てた施策を提言する。

深刻な人手不足、Eコマースの急拡大、物流に起因する地方・中小企業の競争力低下、物流インフラの持続可能性の危機、災害リスクや地球環境問題への対応、物流業界の構造問題の露呈など、これら物流を取り巻く環境変化と課題を解決する。

I 物流版シェアリング・エコノミーの実現

(1) 概要

新たな発想転換の視点で、既存のリソースを最大限に活用し、物流業界全体のキャパシティを拡大と、その実現のための基盤整備を行う。

(2) 具体施策

・ サプライチェーン全体の物流工程を一元管理する「物流プラットフォームの構築」と、梱包や荷姿、情報連携、発注単位などの「規格の統一」

・ 安全管理システムを導入・利用した事業者に限り、輸送手段の確保が困難な地域における「自家用トラックによる有償運送の規制緩和」

・ ダイヤに余力ある地方部における「新幹線を活用した物流の実現」

・ ロールボックスパレットなどの「輸送容器の共同使用」や、都市部における「駐車スペースの共同使用」

II 先進技術の積極的な活用

(1) 概要

労働生産性を向上させるため、無人化や省人化などの先進技術を社会実装し、物流事業者や消費者が積極的に活用できるよう環境を整備する。

(2) 具体施策

・ 隊列走行・自動運転、在宅／不在情報のビッグデータなど、「先進技術を社会実装」すべく、サンドボックス制度の本格運用(国)、先進技術の積極的な導入(物流事業者)、先進技術を活用した物流への理解(消費者)

III 聖域のない国内制度の改革

(1) 概要

先進技術を積極的に活用・合理化し、わが国特有の高物流コスト要因について、聖域を設けずに改革する。

(2) 具体施策

・ 一定の安全基準を満たした車両へ乗務する「外国人ドライバーへの在留資格の付与」

・ 高速道路における、高速・定速で安定的に自動運転を行うための「専用軌道の設定」と、利用促進のための新たな「料金制度の検討」

・ 港湾情報や貿易手続情報を整理し「物流プラットフォームと連携」、先進技術を導入した「荷役機械の遠隔操作化・自動化」

IV 推進体制

(1) 国の体制

経済成長に資する国家プロジェクトと位置付け、予算と権限を一元化し、省庁横断的な司令塔となる組織を設置。

(2) 民の体制

規格化やプラットフォーム構築はインフラ整備であり、民間企業が単一で実現できないため、官民連携の下で、「物流標準化団体」を設立・推進。

詳しくはコチラ

