物流危機は乗り越えられるか

編集委員会委員

林 克彦 | HAYASHI, Katsuhiko

流通経済大学流通情報学部教授

ここ数年,物流危機が深刻化しているが,昨年頃からようやく労働生産性向上施策が本格化し始めた感がある. 物流事業者や荷主企業は物流効率化への取組を強め,政府は労働生産性革命を進め物流プラットフォーム構築を開始している.

物流危機の主因は、ドライバー不足である。ドライバーの 有効求人倍率は昨年約3倍に上昇し、ドライバー確保がい よいよ難しくなってきた。労働力不足で倒産する物流事業 者も増え、一方で待遇改善のため運賃値上げが相次いだ。 宅配便、特別積合せ、貸切の運賃(日本銀行企業向けサー ビス価格指数)は上昇傾向が続いている。ネット通販では 配送料無料が見直され、一般商品でも物流費上昇を理由 に商品価格を値上げする動きが広まった。

物流危機に対し国土交通省は、2016年度から物流の労働生産性革命に取り組んでいる。その目標は、2020年度までに物流事業の付加価値生産性を2割向上させ、将来的に全産業平均並みに引き上げることである。その一環として標準貨物自動車運送約款が改正され、積み下ろし料金や待機時間料が規定された。昨年までに、多くのトラック運送事業者が新運賃・料金の届出を行った。荷主企業側でもパレット導入による荷役効率化や、トラックバース予約システム導入による待機時間削減等の動きが広まった。

長距離輸送では、モーダルシフトが広まり、主要鉄道路線では輸送枠が取れないほどである。そうしたなか、昨年7月の西日本豪雨による山陽線の輸送障害では、改めて在来線の強靭化や代行輸送力の確保が課題となった。内航海運ではRORO船や長距離フェリーの新規航路が相次いで開設され、モーダルシフトの受け皿として注目されている。

長距離トラック輸送では、中継拠点でドライバーが交代 する中継輸送方式が普及し始めている。従来は、各事業者 が独自に中継拠点を設けていたが、昨年オープン型の中 継拠点が新東名高速道路浜松サービスエリアに設けられた.東京と大阪との中間にあるこの中継拠点を利用すれば,日帰り運行が可能になる.新東名高速道路では,大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの導入が開始された.さらに昨年,ドライバー1人でトラック3台を操作するトラック隊列走行の実験が始まった.

域内輸送では、共同配送によって積載率の向上やトラック台数削減を図ろうとする動きが加速している。従来は競争する同業種の企業同士が協力することは少なかったが、最近では物流共同化の機運が高まり、加工食品、ビール、家電等の業界で主要企業が共同配送に取り組む事例が目立つようになった。

物流センターの省力化,自動化は,最近とくに進展が著しい. 従来型の自動仕分け機,パレタイザー等の物流機器だけでなく,人手に頼っていたピッキング作業等でも省力化,自動化が進んでいる. なかでもネット通販関係では,ロボティクス技術や自動化技術への大規模投資が行われ,新時代を感じさせる最新物流センターの運用が始まった.

第4次産業革命時代には、スマート物流の実現が求められる. 内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP) の一環として、サプライチェーン上で企業が連携してモノの動きの情報を共有する「物流・商流データプラットフォーム」を構築する事業が昨年始まった. 次世代電子タグの開発によりサプライチェーン全体で個品単位での可視化を図る試みであり、企業レベルとは別次元の生産性向上が実現できる.

アメリカや中国では大手物流事業者やEC事業者が主導して、物流プラットフォームを構築しようとしている。日本では荷主、物流業者等、関係者の協力により推進しようとしているが、日本型プラットフォーム構築の今後の展開を期待したい。

| 平成30年を振り返って | Vol.21 2019 | 運輸政策研究 | **261**