



物流から考える
とちぎの未来

section 13

企画・制作／下野新聞社ビジネス局

10月9日は「トラックの日」です。トラックはトンベースで約9割の輸送を担う重要な輸送機関です。下野新聞社はスムーズな物流を維持し、明るい未来をつくるために、今年も「ハコブトチギ」物流から考える「とちぎの未来」を通して県民の皆さんと物流のあるべき未来について考えます。今回は、物流の効率化に詳しい流通経済大学流通情報学部大島弘明（おおしまひろあき）教授に「2024年問題の今」について話を伺いました。



流通経済大学流通情報学部
大島 弘明 教授

日本大学理工学部建築学科卒。株式会社日通総合研究所（現在の株式会社NX総合研究所）で物流現場の調査研究やコンサルティングに従事。東日本大震災後には緊急物資輸送の実態把握や今後のあり方に関する調査、物流業のBCP策定作成ガイドラインの策定等にも関わる。2024年4月から現職。

図るには、商慣行を見直さなければなりません。商慣行の見直しに大きな力を発揮すると考えているのが「改正物流効率化法」です。

この法律は、荷主を含む全ての事業者を対象として、今年4月1日に一部施行されました。ドライバーの長時間労働を改善するための「荷待ち・荷役時間の短縮」や、共同輸送等による積載率の向上による輸送能力のアップが努力義務になっています。

「努力義務だから、対応しなくても大丈夫」とはいきません。慢性的な人手不足に加えトラックドライバーの高齢化などを見ると、荷主を含めた産業界全体で対応する必要があります。私はいくつかの国の物流に関する会議に参加していますが、改正物流効率化法には、国として持続可能な物流を図るという強い意志を感じます。

法改正を受けて大規模荷主（発荷主・着荷主）、トラック運送事業者の一部では、DXを活用した発送や納品のスケジュール管理、パレットなどを利用した荷役時間の短縮などの取り組みが始めています。今後、大規模な荷主

届いてはいるが…

では、2025年秋現在で「モノが運べない」「届かない」ということは、起きているでしょうか。多くの消費者は「きちんとモノは運ばれているし、届いている」という実感をお持ちでしょう。

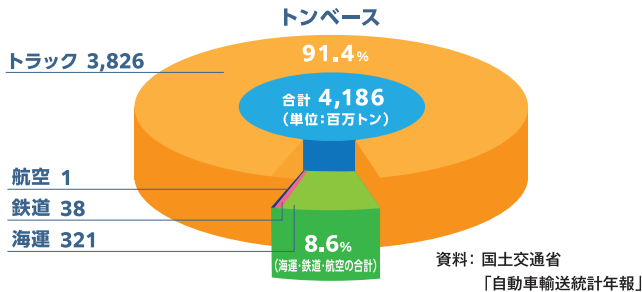
変わらずにモノが届いている理由は、二つあると考えます。一つは影響を試算した2019年当時と比べて、コロナ禍の影響が依然としてあり輸送トン数が減っていること、もう一つは

法改正が一部施行

こうした問題の解決を

持続発展する物流を目指そう

輸送機関別分担率(2022年度)



やトラック運送事業者との取引がある小規模事業者にも影響は及びます。労働時間の短縮や物流の効率化は、ドライバーの確保に必要です。こうした社会の流れにきちんと対応していかないと、「荷物を運んでもらえない」「荷物を運ぶことができない」「危険性があります。」「選ばれる荷主」「運ぶことができるトラック運送事業者」を目指しましょう。

3者の協力不可欠

物流の持続的成長を図るため、物流業界はさまざまな手を打っています。その中には、新しい仕組みを採用したものがあり、実はこれまでもあった道具や考え方を見直して活用を始めたもの

改正物流効率化法で荷主に課す努力義務

	想定する主な対応	国の目標
1	トラック積載率の向上 発送や納品のスケジュール調整	現状から16%増加
2	荷待ち・荷役時間の短縮 トラックの到着予測システム導入	ドライバーの労働時間を年間125時間削減

もあるのです。人手がいたすね。また、輸送の効率化に「必要ない、できない」と着手しなかったのです。現在ではやらないといけないし、「やればできる」ことも多いのです。成功事例を発信し広げていきたいです。

消費者の皆さんにお伝えしたいのは、やはり宅配便の再配達を無くすことです。時間を指定したら確実に受け取ってほしいです。置き配や駅・コンビニでの受け取りなど消費者のニーズに沿ったサービスも増えています。いろいろなサービスを上手に活用していただきた

これからますます荷主、運送事業者、消費者の3者が協力していくことが大切になります。物流の商慣行見直しと荷主と消費者の行動の変容を進め、社会インフラの物流を支えていきましょう。

私たちはハコブ トチギを応援しています



あなたに、ベスト・ウェイ。



信頼ある情報・物流ネットを形成

