

物流テック続々、24年問題挑む

「2024年問題」まで残り100日間近となった。ピンチはチャンスとばかりに物流テックや関連産業が沸く。運送業者は物流のデジタルトランスフォーメーション(DX)強化を進め、荷主は共同配送を進めるなど各社の動きが加速する。トラック業界は過当競争で9割が中小零細。長時間労働と低賃金が定着し人が来ない構造問題が横たわるが、2024年問題を契機に変わるか。

「2024年を間近に控え、これまでの食品・飲料・住設建材業界に加え、最近では化学・鉄鋼などからの引き合いが増えている」。航空測量サービス大手のパスコ(9232)のシステム事業部、井手修平営業統括部長は話す。同社は荷主や運送事業者向けに輸配送効率を高めるための配車支援システムを提供する。

配送ルートは従来、配車マンと呼ばれるベテランが独自のノウハウで差配していた。パスコが提供するサービスは、独自のアルゴリズムに配車マンのノウハウを反映して、最適な車両台数と配送時のルートを割り出す。「配車業務の属人化解消は急務」(井手統括部長)。今年に入り、検証を目的としたテスト導入の依頼が増えている。

トラックドライバーの時間外労働の上限が24年4月から年間で960時間に制限される「2024年問題」が間近に迫ってきた。残業時間が制限されることで、トラックドライバーが不足することが確実視されている。野村総合研究所が物流の供給不足を試算したところ、2030年には全国約35%の荷物が運べなくなるとの結果がでた。

一方、物流の人手不足を機に成長するのが物流テックだ。富士経済(東京・中央)は、次世代の物流システム・サービス市場の規模は2030年には21年比で78.6%増の1兆1831億円と予測。人手不足や長時間労働を解決するため、配送の効率化、トラックの稼働率の向上や荷待ち時間の短縮などを目的に「先端技術を活用した自動化やデジタル化が一層加速する」(富士経済)との見方は多い。

物流の効率化を進めるうえで鍵とされるものの一つが、トラックの最大積載量に対して、実際に積載した貨物の量の比率を指す「積載率」の向上だ。国内のトラック積載率は4割弱とされる。「空の状態で帰るのが原因。他社との共同輸送などを通して改善を図る必要がある」(野村総合研究所の小林一幸グループマネージャー)

日本パレットレンタル(JPR、東京・千代田)が展開する共同輸送のマッチングサービス「トランオプト」は積載効率の改善を目指す。

トランオプトには合積みの可否に関する情報や積み荷の種類、場所などの情報を登録できる。入力された情報をもとに登録者に最適なマッチング相手を提示する機能があり「鉄鋼や化学など共同輸送に不慣れで、自力では気づけなかった産業でも共同輸送の可能性に気づくことができる」(JPRの渡辺安彦グループ長)。11月には長瀬産業(8012)がトランオプトのライセンス提供を受けて化学品業界でのサービス提供を始めた。トランオプトは23年11月時点で180社が利用し、26年度までに300社程度まで拡大する計画だ。

荷主や物流施設の都合によってドライバー側が待機している「荷待ち時間」もドライバーの負担だ。荷主は倉庫にトラックが駐車するスペースの数ややってくるトラックの数などを把握していないことが多く、トラックが同時に来ると待ち時間が発生する。

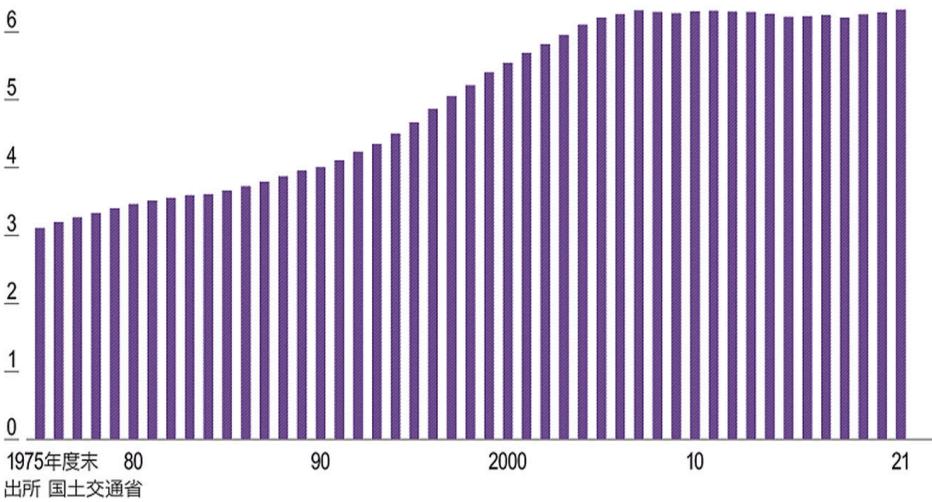
5月に三菱倉庫(9301)と資本業務提携を結んだHacobu(東京・港)はトラックが物流倉庫に荷物を運び入れたり出したりする際に駐車する「バース」の予約システム「MOVOBerth」を販売する。11月時点で利用事業所は1万4000拠点を超える。

倉庫内での業務効率の改善で注目されるのが無線自動識別(RFID)タグという技術だ。高千穂交易(2676)などが展開しており、電波を用いてデータを非接触で読み書きする技術。物流施設内での商品読み込みなどの効率化が期待でき、荷おろしなどの際の業務効率化が期待される。

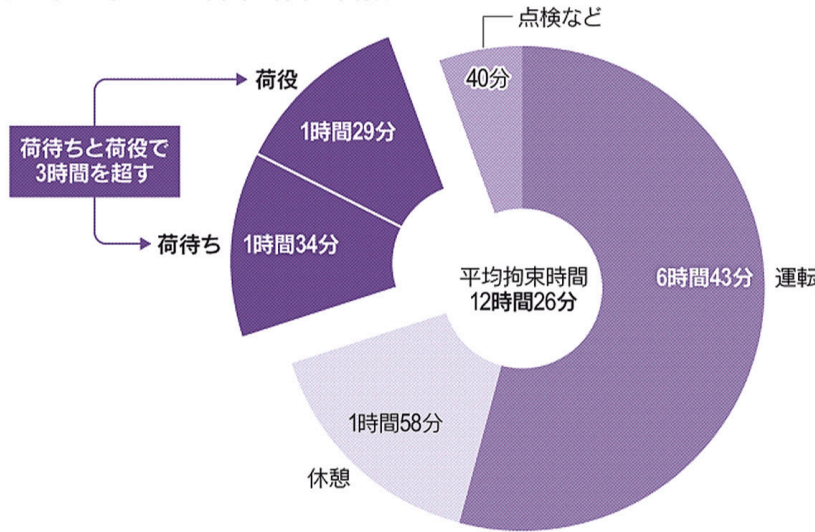
低賃金というドライバー不足の根本的な原因の解消も必要だ。大型トラックドライバーの平均賃金は全産業に比べて低い。「90年代の規制緩和で事業者数が増加し過当競争が激しく

ルート最適化、共同輸送マッチングも

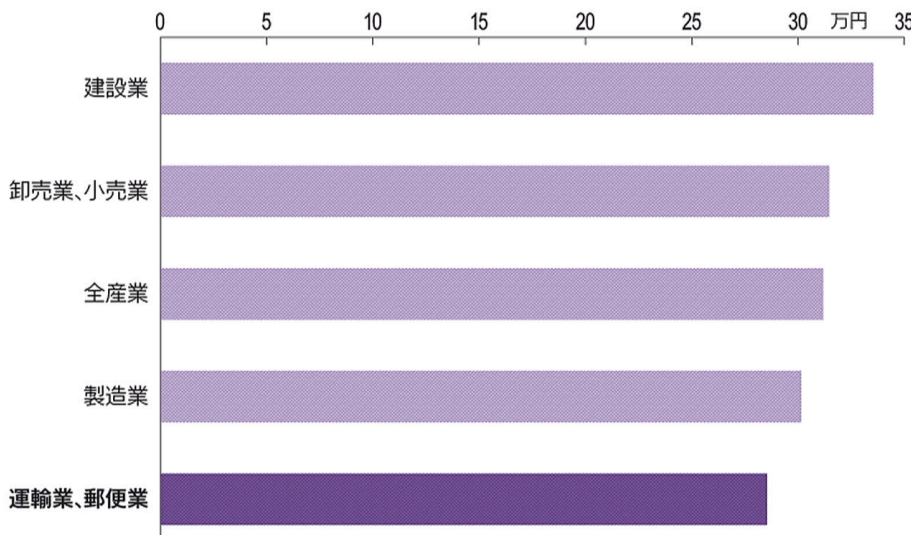
90年代以降、事業者数が急増した(貨物自動車運送事業者数)
7 万者



トラックドライバーの拘束時間の内訳



出所 国土交通省。端数の関係で積み上げた時間と合計時間は一致しない。荷待ち時間ありの運行
所定内給与



なった結果だ」(流通経済大学の矢野裕児教授)。21年度末時点の事業者数は約6万3000者と90年から6割増増加。「大手業者による多重下請け構造が根付き、ドライバーの待遇悪化が不足に拍車をかける」(矢野教授) そんな業界の慣習に一石を投

じるのがセイノーホールディングス(9076)やラクスル(4384)などが出資するハコベル(東京・中央)が展開するサービスだ。配送事業者がアプリで直接に仕事を受注できるサービスで「荷物を運ぶ配送事業者に適切な運賃が支払われる仕組みでメリッ

トが大きい」(狭間健志CEO)という。

ドライバー不足は深刻で高齢化も進む。矢野教授は「24年問題を契機にドライバーの過酷な環境に光が当たり、テクノロジーや業務効率を通じて問題解決につながってほしい」と話す。