

物流と自動車産業を取り巻く環境変化

中 澤 晃 一*



1. はじめに

日野自動車は、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命に掲げ、お客さまのニーズに応える最適な商品とトータルサポート（アフターサービス）を提供することで、世界中の人々の生活を支えている。現在、日本では生活必需品は何時でもどこでも購入できる大変便利な社会になったが、今後の日本の社会構造変化が我々の物流関係者にどのような影響がでるのか俯瞰してみた。

2. 人口減少および都市集中化

我が国の人口は、2010年にピークを迎え徐々に減少しつつあり、2050年には1億人を割るものと推測されている。また、2050年の65才以上の高齢者の割合は全人口の40%近くになり、世界的にみても超高齢化社会にむかうものと推測されている。

また、大都市圏への人口流動はとどまることはなく、都市部の人口集中は今現在も続いている。地方では、若者の人口流出が顕著となり過疎化が進み、豊かな日本にありながら生活難民と呼ばれる地域が拡大している。総務省の調査結果によれば、過疎地域の人口は日本人口の約10%弱であるにもかかわらず、その対象となる市町村数は約50%、過疎地の面積は日本の国土の60%と広大である。

3. 物流の実態

我が国の物流量は年間4千億トンキロであり、ここ5年間では概ね横這いであり、その半分をトラック輸送で賄っている。現在、日本各地の農水産物や生活必需品については、ほとんどの場合1日あれば手に入れることが出来るようになっているが、これは高速道路網をはじめ物流インフラ整備が進歩したことによるものと考えられる。

我々が普段必要としている、生活必需品は、大規模商業施設や小売店で入手するのがこれまでの主流であったが、インターネットやスマートフォンの普及により電子商取引（EC）に移行しつつある。インターネットの国内普及率は99%を超え、たとえ過疎地域であっても商品をオーダーできる環境が整っている。EC市場は拡大の一途をたどっているが、一方で宅配の利点でもあったサービスが、ECのシステムに追いつかないのが現状である。

4. 物流が抱えている問題

我々の生活は、この50年間で化石燃料を利活用することで、大変便利になったのは周知の事実である。しかし、この豊かな生活は今後も持続可能かはこれからの我々の生活次第であり、正に大きな変

* 日野自動車株式会社 専務役員 Koichi NAKAZAWA

革期に差し掛かったと言える。物流には多くのエネルギーを必要とするが、一次エネルギーを海外から賄っている我が国が、今後も安価で安定的に供給できるかは未知数である。物流量の半分を担っているトラックは、エネルギーを消費し、結果としてCO₂を排出している。また、交通渋滞や交通事故など解決しなければならない課題は多くある他、生活を支える物流業界では、高齢化が進み人手不足が深刻化し、大きな社会問題となっている。

5. 物流の将来と展望

このような状況下で、私たちの事業や暮らしはどのように変化するのであろうか。インターネットをはじめとする通信分野など、世の中の技術革新は目覚ましく変化し、我々のビジネスも変革を求められている。今後、日本の物流は、現在物流が抱えている様々な課題に対し、自動化（含む自動運転）・電動化が進み、更に通信が加わることで、より安価で安心・安全な物流システムに変革するであろう。その実現のためには、異業種とのコラボレーションやアライアンスが必要になる。将来の物流システムでは、社会全体で、安価で安全・安心を享受できることから、このような分野で独占的な権利主張やビジネスモデルは通用しなくなり、むしろ物流システムのプラットフォームとして共通化されるのではないだろうか。この点については、個々の企業の事業によって、様々な意見があるように思う。

しかし、このような大きな物流システムが確立されるまでは、技術の弛まない進歩と経済的な支援が無ければ、一朝一夕では完成しないのは明白である。また、このような物流システムが構築されたとき、我々のモノづくりの製品は、画一化されたものになるのではないだろうか。現在では、物を運ぶハードとして、燃料消費率や安全装置で他社との差別化を図ることで、自社の存在価値があり、そこに競争領域が生まれ、知的財産権が存在する。しかし、将来安全にかつ安心してモノを運ぶシステムに差別化は必要無いものとなるのではないだろうか。すなわち、人やモノの移動が安全で安心な社会になった時、その移動手段はインフラの一つになり、我々はエコなシステムの中で選択された手段により、人やモノの移動が行われるようになるのではないか。

例えば、宅配のネックである再配達の問題も、これまでの宅配サービスだけに委ねるのではなく、小売店でも小口の商品の受け取りができるようにリノベーションし、解決すべきである。エンドユーザーにとっては、宅配サービスからは少し不便になるが、小売店で商品の受け取りをすることにより、新しいコミュニティが形成されることも期待できる。小売店も、時代の変化とともに、その業務形態を見直すことが重要である。大規模商業施設の拡大により小売店のお客が減り、店仕舞いする現象について、今のIoTの技術がカバーできるのではないかと思案する。また、都市化が進むとはいえ、政令都市のように仕事場とベッドタウンを併せ持つ地域も、今後もその存在意義は大きいように思う。したがって、将来の物流では、大都市圏集中型と地方都市分散型のサービスを検討しなければならない。将来、物流・人流の一端を担う自動車産業は、このサービスを中心としたビジネスモデルの構築を変革しなければならない。

6. おわりに

国を支える経済状況の先行きが見通せない中、企業での投資は慎重に行わなければならない、経営の舵取りが難しい時代である。しかし、時代の変化は目覚ましく、物流の将来を俯瞰しながら自社の事業や技術ノウハウを、如何に駆使して事業継続をするかが専らの課題である。私たちは生活基盤を支える事業展開を今後も継続すると同時に、豊かで住みよい社会の実現に向け、いまこそ産学官民一体となって行動することが、我々の使命であると思う。