

社整審・交通審技術部会 基本政策懇談会 話題提供

物流・ロジスティック政策

1. MaaS と LaaS

- ・ MaaS (Mobility as a Service) には関心が高いが、Laas (Logistics as a Service) があまり議論されないのはどうしてだろうか？
- ・ いろいろと理由はあるが (人には移動中も意識があるが、モノには意識がなく、荷主も預けてからは関知しない。マーケットの規模が旅客輸送に比べて小さい。・・・)、最大の理由は物流事業者の懸命の努力によって、ある意味では LaaS は実現しているからではないだろうか。
- ・ しかし、すでに実現している LaaS が種々の環境変化により存続に赤信号が点灯しつつあるのが現在であると考える。
 - 人手不足のため運営がむづかしい
 - 集配送だけでみると需要密度の低い中山間地、スポンジ化した都市域では成立性が危うい
 - 幹線物流も人手不足や厳しい労働条件のため改善方策が見えづらくなっている。
- ・ 物流・ロジスティックスは生活、産業、地域や国を支える最重要なインフラであるとの認識を強く持ち、物流危機ともいえる現下の状況に官民産を挙げて取り組むことが重要である。

2. 解決に向けての視点

- ・ 厳しい状況を打開するためには、自動運転・隊列走行、ターミナルや集配所の AI 化、上流側 (生産) をも視野に入れたロジスティック改革などの技術的色彩の強い改革革新が重要であるが、それだけでは不十分と思われる。
- ・ 純技術革新に加えて、あるいは短期的には制度技術革新がより効果的であり、急がれるのではないだろうか。この観点から方策についての視点を以下に提示する。
- ・ 地域にモビリティ資源は多様に存在する。その連携、相互有効活用が可能となる制度設計。
 - 共助の思想に基づいた自家用車の有償活用の拡大
 - 貨客混載の再加速化と客貨混載の積極的検討
 - ◇ バス・鉄道は路線縮小によりサービス範囲が減少しているが、宅配サービスは遍くサービスしている。貨物車に旅客輸送、御用聞きサービス、気守りサービスなどの機能を持たせることによりサービス提供と収入増加が可能となるのではないか。もちろん、営業免許と運転免

許のクリアが必要であるが、運転免許はサポートカー機能の向上も見据えて緩和できるのではないかと。積極的な議論が望まれる。

◇ スイスの郵便バス（1849年の開始時には郵便馬車）が有名であるが、我が国でも1789年に大阪の中井竹山がべか車（大八車）の貨客混載を松平定信に提言するも、馬方船方の反対により実現できず。

➤ 車両の利活用の柔軟性の獲得

◇ 営業車の貸し借り。安全性確保の観点から営業車の貸し借りはできない。しかし、データ連携の高度化により業務コンソーシアムの設立や協業が活発になりつつあるなかで、これが足かせになっていることもあると聞く。災害時の共助なども視野に入れた相互活用についても議論を進めるべき。

◇ e-pallette などラットフォーム型の自動運転車の活躍が期待されているが、多用途性が開発理由であるし最大魅力でもあるが、その柔軟性の獲得が現在ではむづかしい。

◇ 安全性は最重要課題ではあるが、確保しつつ新たな展開が必要ではないか。

➤ 宅配ロボットの社会実装

◇ 最も効率化が遅れているところが都心におけるファースト/ラストマイル部分であり、手押し車・自転車などを利用した人力輸送が中心である。このため、生産性が低く過酷な労働環境ともなっている。

◇ 宅配ロボットと宅配ボックスの連携による効率化・省人化が望まれるところであるが、宅配ロボットの走行空間がどこにもない。またビル内の使用についてもごく一部での小規模実験が行われている段階である。

◇ 経済産業省での検討が始まったが、歩調を合わせた積極的検討を期待したい。

・ インフラ整備との協調

➤ 隊列走行や自動運転のためには、高速道路の機能拡大やターミナルなどのインフラ整備が必要である。

➤ 事業やサービスの多角化や連携にもデータ連携基盤が重要である。物流を社会の重要インフラと位置付けるのであれば、公的セクターとしての貢献もきちんと議論すべきである。

以上