

今、物流に何が起きているのか

物流需給のひっ迫（“物流コストインフレ”）の構造

- 多品種・小ロット輸送やEC等の増加により**物流需要は拡大**。人手不足・高齢化により落ち込む供給を、需要を上回る状態が常態化。需給ひっ迫を受け、荷主企業から見た売上高物流コスト比率は、2012年頃を境に反転、既に、過去20年で最も高い水準まで上昇。
- こうした物流コストインフレの構造を放置すると、2030年時点で**7.5～10.2兆円の経済損失**が発生する恐れがある。

物流の需給関係の模式図

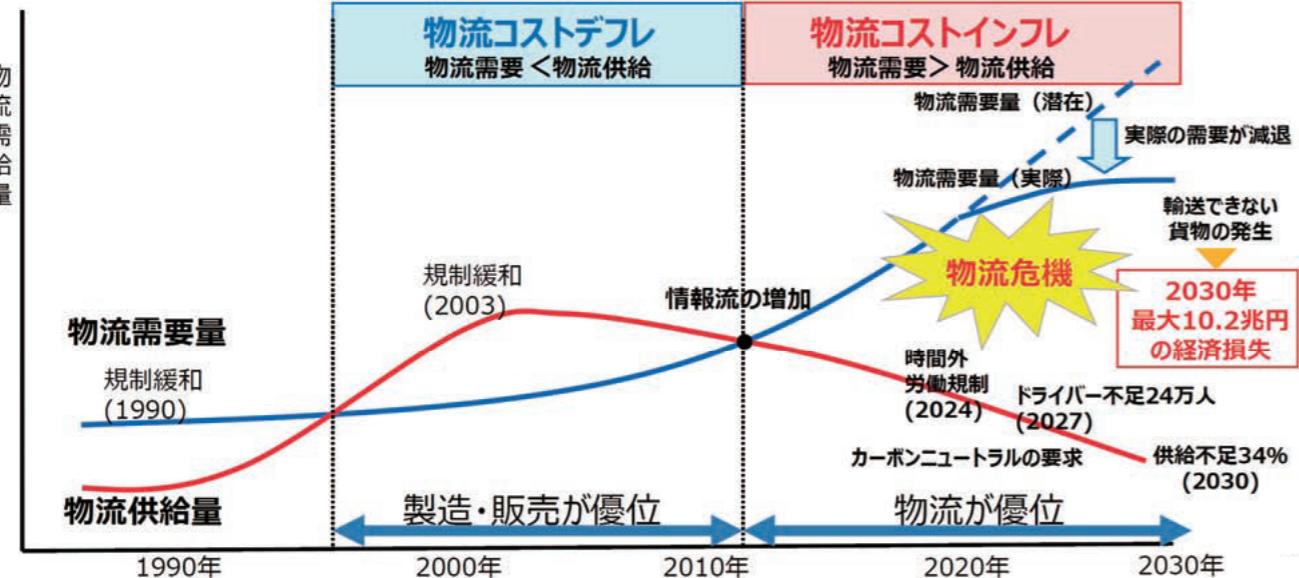


図1 経済産業省 地域フィジカルインターネット実現に向けて
(第1回北海道 地域フィジカルインターネット懇談会 講演資料)

新幹線札幌開業に伴う並行在来
(2)函館～長万部間の鉄路の維持問題

①物流の2024年問題
トラックドライバーの時間外労働の上限規制などが今年の4月1日から適用され、年間の時間外労働の上限が、これまでの1176時間から960時間に変更されます。これに加えて、昨今のドライバー不足(人手不足+免許証取得者の減少等)も相俟つて、輸送力は大幅な制限が掛かる可能性が高い状況です。しかし、北海道の課題はこれに留まりません。

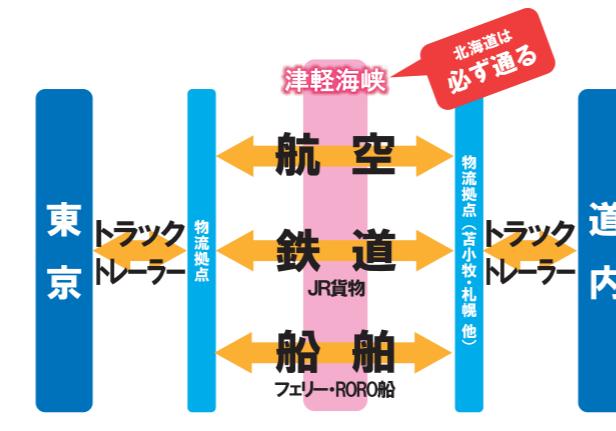


図2 北海道一本州間のモノの流れ

北海道は、全国共通の問題である①と⑤に加えて、3つの問題の解決に向け知恵を絞らなければなりません。しかしながら、全ての

④JR北海道の黄色線区問題
新幹線の最高速度の高速化による新幹線と貨物列車の共用走行の安全性

⑤海上輸送関連の人手不足問題
海上輸送、船舶・港湾の人手不足も全国的に大きな問題となっています。

ちなみに九州では、本州との間に高速道路と国道・新幹線・鉄道で結ばれていることもあり、貨物自動車輸送のみで完結することができるので、ここが北海道と大きく異なると言つても過言ではありません。



そこで今号では、「今、物流に何が起きているのか」をテーマに北海道商工会議所連合会 業務推進部長福井邦幸氏に寄稿いただきました。

物流は私たちの生活を支える大切な社会インフラですが、扱い手不足やカーボンニュートラル問題、働き方改革によるトラックドライバーの時間外労働の上限適用等、多くの課題を抱えており、輸送力不足が社会経済活動に大きな影響を与えると予測されています。

そこで今号では、「今、物流に何が起きているのか」をテーマに

北海道商工会議所連合会 業務推進部長福井邦幸氏に寄稿いただきました。

■私たちの危機感

もしも、自分の大切な荷物を送ることができなくなったり、受け取ることができなくなったら、みなさんはどうしますか?

例えば、スーパーに並んでいるはずの商品が少なくなったり、無くなっていたら? 私たちの暮らしの中で、そのような大きな問題が目の前に迫っているとしたら?

今、「物流危機」「物流の2024年問題」などが大きく取り上げられるようになりました。(図1)私たち商工会議所では、この間

私たちが普段買っているモノや使っているモノがどのように運ばれているのかご存じでしょうか? 本州との間を行き来する荷物は、必ず、船舶「港湾」、JR貨物「青函トンネル」、航空機「空港」を使って海を越えて運ばれています。そして、その全ては、トラックやトレーラーなどによる陸上輸送で目的地まで運ばれています。(図2)

北海道においては、物流に関する企業の長年に亘る尽力によつて、これらの輸送手段が絶妙なバランスで連携し合いながら荷物が運ばれていますが、今、この全ての輸送手段が大きな問題を抱えています。

■北海道の物流

私たちが普段買っているモノや使っているモノがどのように運ばれているのかご存じでしょうか?

北海道の暮らしや経済に大きな影響を及ぼす可能性が高いこと

から、令和4年2月に「物流対策研究会」を設置し、同年7月、緊急提言書を取りまとめ、国や国会議員等関係先に提出、12月には物流対策特別委員会に再編し、北海道知事や北海道議会議員への要望などを実施してきました。