

## 荷主との連携による持続可能な物流の実現

第40回全国大会実行委員会

ドライバー不足等による供給制約は中長期的な問題であり、2030年には物流需要に対して供給が約3割不足するという予測を、複数の研究機関等が発表している。経済、社会活動、そしてわれわれの生活を支えている物流が、今後も円滑に機能していくためには、物流システムの再構築、持続可能な物流の実現が重要となっている。

サプライチェーンにおいて、全体最適化を図ることの重要性が指摘される。しかしながら日本においては、自社の効率化を重視するあまり、各企業が個別最適で仕組みを構築し、業務を行っている場合も多い。同時に、企業間での情報の共有化が進まず、パレット等の標準化も進んでいない。さらに、自社の仕組みに合わせた無理なリードタイム、多頻度、小ロットでの納品を取引先に求めることも多い。このような状況のなか、企業間をつなぐ物流にしわ寄せがいき、非常に効率が悪いことが課題となっている。かつ物流センターでは、パレットを利用しない手荷役が残っているほか、長時間の手待ち時間も発生している。

現在の物流が抱える多くの問題は、サプライチェーン全体の効率の悪さが背景となっている。今後、物流の改革を進めるには、物流事業者だけでは対応できないのであり、荷主も主体的に取り組むことが欠かせない。特に、発荷主だけでなく、着荷主の重要性が指摘される場所である。着荷主の要求に合わせて、リードタイム、納品頻度、ロット等が設定され、実際の物流業務が遂行されることも多い。しかしながら、着荷主の多くは、物流業務の実態を把握しておらず、さらに自社の要求が、物流業務全体にどのような影響を与えているのかについて認識したことがないのが一般的である。この問題については、これまでも何度も指摘されてきたところであるが、改善には結び付いてこなかったのが現状である。

自動車運転業務の時間外労働の上限規制が2024年4月から適用されるが、そのため物流の停滞が発生するのではないかと危惧されている。政府は、持続可能な物流を構築するため、物流の適正化、生産性向上に向けた取り組みを進めるとし、物流プロセスの課題を解決し、物流の合理化を図る措置の検討、経営者層の意識改革を促す措置の法制化を検討している。その際、物流事業者だけでなく、発荷主、着荷主を含めた連携・協働が重要な論点となっている。

本大会では、持続可能な物流の実現に向けて、発荷主、着荷主、物流事業者(元請け、下請け)が、どのように連携し、取り組むべきかをテーマとして、広い視点から議論するものである。