

「ロジスティクス4.0」における「標準化」とはどのようなものですか。

標準化は、DX（デジタルトランスフォーメーション）による物流会社間の情報共有、共同配送の実現などを目指した取り組みです。共同配送の実現に必要な情報は「トラックの現在位置」「トラックの載荷空き容量」「出荷や販売、輸送等の計画データ」の3種類です。物流会社が計画データを共有し、トラックの現在位置情報などが確認できれば標準化は実現できるでしょう。道路サイドからは、トラックの高速道路上の現在位置情報等を提供しただけだとありがたいですね。道路に関連した気象や災害関連データを生かした物流ソリューションは既に実用化されていますが、自然災害の多い日本の特性を生かしたプラットフォームだと考えています。

今後の物流の姿をどう描いていますか。

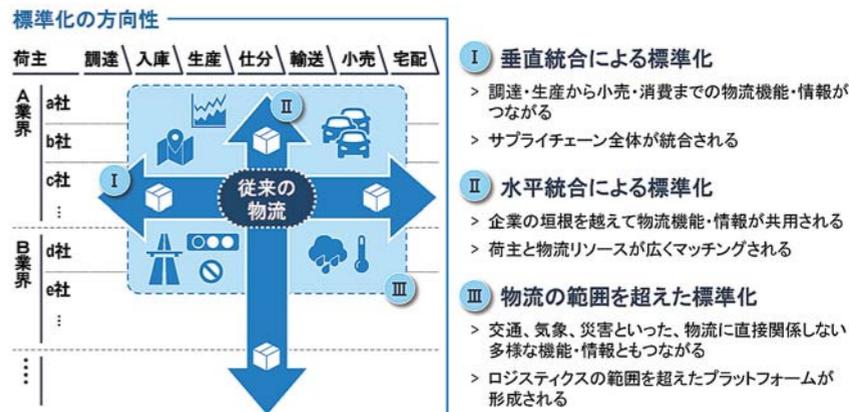
10年後には、荷物は都内のICまで有人トラックで運ばれ、目的地に近いICまでの高速道路を自動運転、そのICから別のドライバーが一般道を運送するといった新しい姿を目指す



（おのづか・まさし）ローランド・ベルガーパートナー。日系シンクタンク、システムインテグレーターを経て現職。内閣府「SIPスマート物流サービス評価委員会」委員長など歴任。東京都出身。

インフラの「日本モデル」の開発と国際発信を

ロジスティクス4.0による標準化



ることができるとは思いますが、現在民間である各物流事業者がIC周辺などに積極的に整備を進めていす。そのような中、地方部に多数設置されている「道の駅」に注目しています。特にIC近くの道の駅は、たくさん可能性があるので、これはないかと考えます。これからは、物流にも役立つ「物流道の駅」的な発想、新たなアイデアが生まれると期待しています。

関東圏では、圏央道のICに近接して物流拠点の整備が進んでいます。EC（電子商取引）での売り上げは首都圏が圧倒的に多く、関東の物流センターは都心へのアクセスに優れた圏央道のIC近くに整備が進んでいます。大阪圏やその他の地域とは少し異なる状態です。圏央道やほかの首都圏の環状道路は物流のためだけに整備された道路ではありません。結果として物流に有効でした。このエリアに物流センターが整備される理由はもう一つあります。圏央道沿線には新興住宅地が多く、若年世代も多いため、必要な労働力を確保できるというメリットがあります。ただし、「ロジスティクス4.0」(荷物の集約、仕分け、出荷、トラックへの積み込み、運送などの作業の省人

最後に、インフラ業界にエールをお願いします。コロナ禍を契機に、ロジスティクス4.0が一層進んでいくでしょう。それを支える土台の一つは道路です。これまでは、道路が整備された後は自由に使うという適宜メンテナンスするスタンスだったと思います。これからは、道路を提供するだけでなく道路利用のオペレーションを提供することも必要ではないでしょうか。IoT（モノのインターネット）デバイスと連携して、物流会社に道路交通情報を提供してもいいでしょうし、トラックドライバーにいろいろなサービスを提供してもいいと思います。日本ならではの「日本モデル」を開発し、世界に輸出して欲しいです。

は必要不可欠な施設ですが、現在民間である各物流事業者がIC周辺などに積極的に整備を進めていす。そのような中、地方部に多数設置されている「道の駅」に注目しています。特にIC近くの道の駅は、たくさん可能性があるので、これはないかと考えます。これからは、物流にも役立つ「物流道の駅」的な発想、新たなアイデアが生まれると期待しています。



聞き手・吉原功氏
 （よしはら・こう）日本みち研究所調査部
 上席主任研究員（地方創生グループリーダー）。神奈川県出身。

過去の連載はみち研のウェブページ(<http://www.rirs.or.jp/>)からご覧いただけます。