



## 世ろじたす

株式会社日通総合研究所 〒105-8322 東京都港区東新橋一丁目9番3号  
http://www.nittsu-soken.co.jp

第1回 (2015年5月18日) Contents

トラックドライバー不足の正しい認識と対応について	1
アセアン統合で何が変わるの？	2
連載①新興国の物流最前線	3
創刊にあたってのご挨拶	4

## Logistics Report

### トラックドライバー不足の正しい認識と対応について

トラック輸送の現場では、「募集してもドライバーが集まらない」という声が非常に高まっています。しかし、足元ではこれまでどおり運ぶことができている現場が多いため、本当に不足しているのかとの声を耳にします。それは、物流を止めてはならないという運送事業者の責任感のもと、事業者とドライバーの頑張りによって維持されているからです。現存のドライバーが休日出勤や残業をこなし、予備のドライバーが常に運転し、事務職、管理職がドライバーを兼務しているケースも少なくありません。しかし、このような頑張りには、自ずと限界があり、輸送の安全性のリスクが高まることも懸念されます。

物流の現場では、輸送量に比べて輸送力のほうが多い供給過多の時代が長く続いてきましたが、年々、主に年齢を理由に辞めていくドライバーの数に対して、新たなドライバーのなり手が少ないことが続いた結果、供給不足へと逆転したとみられます。

つまり、今日のドライバー不足の問題は、社会変化に伴う構造的な問題として捉え、これまでのようなトラック輸送ができないリスクに直面しているという現実を冷静に受け止めることが重要です。

そもそも、ドライバー不足の最大の要因は、他産業に比べて長時間労働で低賃金という厳しい労働条件にあり、安定した輸送力を確保するためには、ドライバーの労働条件を他産業並みに整備していかなくてはなりません。言い換えれば、これまでのようにトラック輸送やドライバーの労力に依存しすぎた物流から、「ドライバーに優しい物流」に見直していくことが、今後のあるべき物流の姿ではないでしょうか。それには、例えば長時間労働の一因である荷物の積卸しまでの手待ち時間がない現場、きつい労働の一因である手作業による積卸しを排除した現場をいかに実現するかです。また、長距離輸送については、トラックから鉄道や船舶利用にシフトすることも必要で

すが、一方でリードタイムが長くなることへの理解や、運行ダイヤが決まっている鉄道や船舶に乗り遅れないよう、出発時間の厳守への対応が必須です。さらに運賃についても、ドライバーの労働実態に見合った賃金を支払うことができる適正なレベルの負担も必要とみられます。

つまり「ドライバーに優しい物流」の実現には、運送事業者の自助努力のみならず、荷主企業や消費者を含めた社会全体の理解と協力が不可欠であることを、認識する必要があると考えるところです。

#### 【トラックドライバー需給の将来予測】

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	993,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	▲29,118人	▲106,211人	▲85,946人

出所：公益社団法人鉄道貨物協会の「平成25年度本部委員会報告書」平成26年5月

経済研究部  
担当部長  
大島 弘明

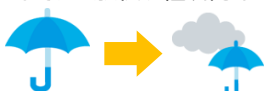


### 企業物流短期動向

経済研究部 担当部長 佐藤 信洋

日通総合研究所では、年に4回、荷主企業（製造業、卸売業）2,500事業所に対してアンケート調査を行い、その結果を「企業物流短期動向調査（日通総研短観）」としてとりまとめ、発表しております。

その中で定点観測している国内向け出荷量『荷動き指数』は、景気動向と密接に連動する傾向にあることから、物流面からみた景気動向の指標として、一般紙や経済誌などでもしばしば取り上げられています。



【国内向け出荷量見直し】

2015年3月調査における「荷動き指数」をみると、1～3月実績は△14、4～6月見直しでは△7となっており、足元において景気は回復の方向に向かってはいるものの、基調はやや緩慢であると判断できます。

## 東南アジア 10 国による “ASEAN 経済共同体” その発足による変化とは

2015 年末に ASEAN 経済共同体が発足する予定となっています。ASEAN 経済共同体が発足すると、どのようなことが起こるのでしょうか。ASEAN に EU のような統一市場が出現するなど、劇的な変化が起こるのでしょうか。今回は、そのあたりを紐解いてみたいと思います。

経営コンサルティング部  
主任コンサルタント  
那智 久代

### ASEAN 統合で何が変わるの？

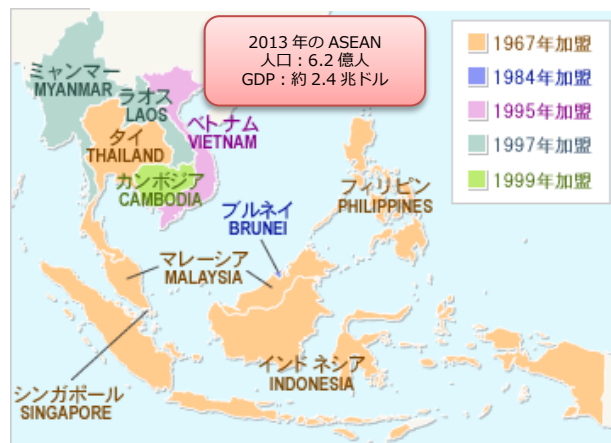
うすうす感じている方もいらっしゃるかもしれませんが、2015 年末、アジアにヨーロッパのような統一市場は出現しません。そもそも、ASEAN の経済共同体とヨーロッパ共同体は目指している物が異なります。レベル的に共通しているのは域内関税の撤廃、といったところくらいでしょうか。例えば、人の自由な移動は「熟練労働者」に限られます。企業が欲しいのは賃金の安い単純労働者なんですけどね。国境通関もなくなりません。なぜなら、ASEAN は関税同盟ではないので、ASEAN 域外からの輸入関税がタイとミャンマーで異なります。安い国に入れて、域内を自由に移動されては困るわけです。ASEAN 域内を移動するときも、きちんと原産地証明をつけ、国境で域内産品であることを確認しないことには、関税 0 とはならないのです。

ASEAN では、非関税障壁の撤廃も謳ってはいますが、何をもって非関税障壁と呼ぶのか共通基準がまだにない状況です。ある国の貿易規制が「非関税障壁だ」と指摘を受けても「国民の安全を守るために必要だ」と言われればそれまでですから。貿易手続きの簡素化もなかなか進んでいない状況です。原産地証明の「自己証明制度」は、簡素化度合いの高いものと、簡素化度合いの低いもの、2 つのパイロットプロジェクトが併存しており、はたしてどちらで統一するのか揉めています。また、車両

の相互通行については、枠組み協定は完成していますが、個別協定は一部未完成という状況です。完成している協定についても、全ての国が批准しているわけではありません。

なんだか否定的なことばかりで、ASEAN なんて魅力なし、と言っているように聞こえるかもしれませんが、そんなことはありません。ASEAN の連携による最も大きな功績は、関税の撤廃、つまり AFTA(ASEAN Free Trade Area)の実現です。原加盟国(タイ、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、フィリピン、インドネシア)では、2010 年に関税の撤廃が完了しています。99%を超える品目で関税を撤廃しているため、外資系製造業に ASEAN を 1 つの生産拠点として認識させ、域内分業体制を構築させることに成功しました。その結果、域内の工業化も進み、大きな経済成長を遂げ、単なる生産拠点から消費市場としての魅力も増加してきています。

そもそも、ASEAN はゆるやかな連携により成功してきた地域連携協定です。加盟国の主権はそのままに、周辺の大国に埋没しないように協力しましょう、という体制だったからこそ、分裂せずに存続している側面があります。その結果、例外が少な



ASEAN (東南アジア諸国連合)

出所：日本アセアンセンターホームページ  
<http://www.asean.or.jp/ja/asean/known/base/outline.1.html>

い、広範囲での関税撤廃を実現できたとも言えるでしょう。実は、ASEAN が経済共同体構想を公式に目指し始めたのは 2003 年になってからです。当時は、「2020 年の完成を目指す」としていたのですが、07 年になって「15 年初の完成」に前倒しました。そして、12 年時点であまり進捗が思わしくなかったため、これはまずい、ということになったのですが、ここで期限を変えるとメンツが立たないと思ったのか否か、15 年には違いないけど年末ね、と実質 1 年後ろ倒した経緯があります。20 年のままだったとしても想定どおりに完成していたかは怪しいのですが、3 歩進んで 2 歩下がる、の歩みで進んでいます。ASEAN 経済共同体については、15 年末という期限ではなく、より長い目で見る必要があると言えます。

### 新興国インフラの良し悪しはコストに跳ね返る！

新規事業開発室長  
シニアコンサルタント  
坂東 篤



坂東です、皆様初めまして。現在私は日通総研の新しい事業を考えて企画をしたり、立ち上げたりする部署の責任者をしております。このニューズレターを含む情報発信も新しい企画の一つです。今後も皆様に有益な情報を提供してまいりますのでよろしくお願いたします。

私が6年前日通総研に来た時は、お客様から海外事情や進出に関する相談がかなり増えてきている状況でした。そこで海外に関する調査・コンサルティングの専門チームを立ち上げて、これまでアセアン諸国、インド、ブラジル、メキシコ、ロシア、トルコ、ドバイなどの新興国に実際に足を運んで現地での調査を行ってきました。このコーナーでは現地で実際に見て聞いてきた情報を分かりやすくご提供していき、海外でのビジネスをご検討の方、日本との違いを知りたい方などにご興味を持っていただければと思います。

さて、我々は海外物流事情のトピックでよく講演をさせていただいております。その時に「タイの道路は日本以上に良い」、「(どことこの)港湾インフラが古い」などと頻りに言っております。お客様の中には「インフラがどうのって興味ないな〜、物流会社にはキチンとウチの物を運んでくれればそれでいいんだよ」という方も多々いらっしゃいます。確

かにそうなのですが、実はインフラの良し悪しは全て皆様の製品のコストに跳ね返ってくるのです。

皆様が製品をタイとお隣のミャンマーに輸出するケースを例にとりましょう。詳細は割愛しますが、タイとミャンマーでは港湾や道路などのハードインフラ、通関手続きや法制度などのソフトインフラ、両方ともタイの方が圧倒的に優れています。



写真1：タイ バンコク近郊の高速道路  
道路インフラも走るトラックも日本とほぼ変わらない

タイの港湾に着いた皆様の製品は船から陸揚げされ、輸入通関手続き、国内指定地への輸送と続きますが、タイでの陸揚げ作業、通関手続きは日本とほぼ変わらない効率性で事が進みます。タイの道路インフラは写真のとおり日本以上のキレイさで、トラックも新しく、これも日本と同レベルのスピードや品質が見込めます。(バンコク市内に入ると渋滞は凄いです…。)これがミャンマーの場合、まず近代的なクレーンがある港湾が限られています。通関手続きは複雑で、輸入するのに5~7日かかる

場合もあります(日本やタイは通常1日)。ミャンマーは国内の陸運輸送も問題点が多いです。最近では新しいトラックが入ってきているものの、まだ大半が古い中古トラックで、燃費も良くなさそうですし、ちょくちょく故障で止まっているのを見かけます。道路はデコボコで狭く、皆様の製品が壊れないように追加の梱包が必要になる(コストアップ要因)ケースも多く、狭い道に故障車がブロックなんかしていると、いつ着くか分からない…。なんて事が日常茶飯事です。時間がかかって非効率なものには、どうしてもコストが余計にかかってしまいます。



写真2：ミャンマーのトラックターミナル  
古いトラックが多く非効率

次回以降は、各国の具体的な状況について報告していきたいと思えます。また特定の国やトピックについて知りたい、こんな情報が聞きたい、ということがあれば、是非編集部宛にご連絡ください。できるだけご期待に沿った情報を書きたいと思えます。

## About Us



経営コンサルティング部  
主任コンサルタント  
那智 久代(なち ひさよ)

◆出身地：千葉県習志野市 ◆血液型：O型 ◆趣味：ドライブ・スノーボード・ボディボード  
1995年 横浜国立大学 経済学部 国際経済学科 卒業  
【得意分野】・物流コスト分析や物流ネットワーク再構築 ・海外での調査案件 ・管理会計

2013年10月から半年間、シンガポール駐在を経験しました。シンガポールで生活してみると、スーパーやコンビニでの買い物徐々に楽しくなくなってきました。その理由は、品揃えに変化がないから。どこに行っても置いてある商品はほぼ同じで、目新しいものがない！！最後には買い物に苦行の様に思えました。徐々に日本に戻ると、スーパーやコンビニの売り場が楽しくて仕方ありません。日本での買い物は、毎日立ち寄るパターンで、このニーズを満たすのがコンビニ業態です。朝、昼、晩、欲しいものが揃っています。これを支える物流業のみなさまの努力は並々ならぬものがあると思えます。今日も楽しく買い物できる環境に感謝。

# Message

## ✚ 創刊にあたってのご挨拶

皆さん、はじめまして。日通総合研究所社長の宮近と申します。

はじめに、日通総研につきまして少し宣伝させてください。当社は、昭和36年設立以来50年余り、一貫して物流に特化して、技術開発、調査・研究、コンサルを行ってきた会社です。

最近では、「物流」という言葉がすっかり定着していますが、もともとは日本語に無かった言葉のようです。私の手許にある先輩が残していった「1999年版広辞林」には、「物流」という言葉は見当たりません。その頃までは、運送、輸送、配送という言葉を使っていたのですが、今はこうした言葉に代わって、すっかり「物流」という言葉が定着して使われております。

この言葉につきましては、当社研究員がアメリカの書物にあった「Physical Distribution」という言葉を「物的流通」と翻訳して、それ

を略して用いたことが広まって、「物流」と言われるようになったようです・・・とまあ、こういった自慢めいたことから話を始めないといけないように、当社はとてもプロモーションの下手な会社です。

へたはへたなりに、当社ホームページでは「経済と貨物輸送の見通し」「企業物流短期動向調査」「ロジスティックレポート」などを発表したり、「日通総研ロジスティックセミナー」などを通じて業務内容を紹介したりしてまいりました。ただ、読者の皆さんが今思っておられるとおり、「日通総研」という名前は聞いたことがあっても、「業務の内容は知らない」ということだろうと思います。

ここは一つ、先祖返りして、電子媒体から紙媒体へ回帰。当社の業務内容の先端情報を「ニュースレター」という紙媒体で皆さまのところへお届けさせていただくことにいたしました。メールマガジンの洪水にお悩

みの方も多と思います。このニュースレターでは、そのスキマを

ねらって、仕事の合間、ちょっと頭を休めるときにお目通しいただくことを目指しております。

先日、元プロ野球選手がやっている居酒屋へ立ち寄りしました。いつものように、まずはビールから。手にしたジョッキに「バットは振らなきゃ、ヒットは生まれません」と刷り込んでありました。私どもはバットを振りますが、読者の皆さまにとってはヒット性の記事がなかなか見当たらないかもしれません。少し辛抱して読んでいただけますでしょうか。たまには、芯を食ったような打球が飛ぶかもしれません。どうかお付き合いください。

代表取締役社長  
宮近 清文



## 編集部よりひと言

皆様、はじめまして。日通総研では、この度ニュースレター「L+ ろじたす」を発刊することとなりました。物流という堅苦しいイメージにとらわれず、あらゆる角度からとらえたロジスティクスについて、わかりやすく、そして皆様にとってプラスとなる情報を発信していきたいと思っております。

また、「L+ ろじたす」を通じて、皆様が「興味のあること・知りたいこと」にも積極的にお応えしていきたいと思っておりますので、取り上げてほしいネタなどございましたら、下記までご連絡いただけますと幸いです。

皆様に楽しんで読んでもらえるニュースレター目指してお届けしてまいりますので、今後ともよろしく申し上げます。

編集長 軟崎



### <次号トピック>

- ◆今話題のパワードスーツについて、当社コンサルタントがレポート！実際に装着してきた様子をレポートいたします。
- ◆物流改善事例  
過去に取り組んだコンサルティング事例をご紹介します。

(次回トピックは変更になることがあります。)

購読のご希望がございましたらご連絡ください。また、ご意見・ご感想・ご要望、お待ちしております。

URL : <http://www.nittsu-socket.co.jp>

日通総研 編集部 mail : [logi\\_plus\\_pr@socket.nittsu.co.jp](mailto:logi_plus_pr@socket.nittsu.co.jp)