

Fuji Sankei Business i.

2018(平成30)年

6|19[火]

<日刊21847号>

フジサンケイビジネスアイ

Bizクリニック

営業用・自家用トラックの統合管理へ

物流業界が大きく変わる。背景には100年に一度の変革期といわれ、注目を集めるMaaS (Mobility as a Service) がある。米ウーバー (Uber) に代表されるライドシェアリングやカーシェアリングで「自動車を所有せず、乗りたいときに利用する」サービスだ。

2015年度の営業用トラック (緑ナンバー) は140万台、自家用の白ナンバーは616万台 (自動車検査登録情報協会調べ)。MaaSによる規制緩和で国が緑ナンバーと白ナンバーを統合管理し、物流業に生かせればドライバー不足は一気に解決する。筆者はその大転換が早ければ3年後、遅くとも5年後と予測している。

物流業が抱える長時間労働、輸送コスト上昇、過疎地での買い物難民などを解決する糸口にもなる。配達を、一般ドライバーなどに委託することで、

エンドユーザーに運ぶ「ラスト・ワン・マイル」もスムーズになるだろう。

「所有」から「利用」への価値転換は若者たちに確実に浸透している。60代はかつてマイカーを持つことに憧れたが現代の若者はカーシェアを利用し、浮いたお金をデート費用に捻出するクールかつスマートなライフスタイルが定番になりつつある。個人間カーシェアサービス「Anyca (エニカ)」でポルシェなどの高級外車を安く借り、カーライフを満喫する人もいる。プリウス、ノート、フィットなどカーシェアリングで人気車種のユーザーは、自分が使わないときにマイカーをシェアに出し、受益分を維持費に補填する。今や自動車は、見えや趣向性ではなく、「経済合理性」を最優先するツールとなっている。

半面、自動車メーカーは、MaaSの普及で生産台数が減り、ビジネスモデ

イーソーコグループ 会長 大谷巖一



おおたに・いわかず 高千穂商大 (現・高千穂大) 卒。1981年東京倉庫運輸入社。92年東運開発に転向し、物流不動産ビジネスを開始。99年アバンセロジスティック (現イーソーコ) を設立し、副社長。14年から現職。日本物流不動産評価機構副会長、日通学園流通経済大客員講師を務める。61歳。東京都出身。

ル崩壊の恐れがあるため、対抗策に打って出た。トヨタ自動車は18年1月に米国で開かれた展示会で、MaaS専用次世代電気自動車「e-Palette Concept (イーパレット・コンセプト)」を参考出展し、話題を呼んだ。20年にイーパレットの一部機能を搭載した車両で東京五輪のモビリティとしての活用を目指し、20年代前半に米国を中心とした地域でサービス実証を始める予定だ。

この構図は、物流施設にも当てはま

る。団塊世代の経営陣は所有にこだわったが、若い経営陣は利用へとかじを切り始めた。消費生活の多様化に伴って荷主オーダーが様変わりし、物流施設を賃貸したほうがリスクを回避できるからだ。これが物流不動産ビジネスを活発化させている。物流業には大きなチャンスが訪れる。しかし変化に対応できない会社は、転業または廃業を余儀なくされる。変革の波に踏み出すチャンスを逃さないためにも、MaaSは欠かせないキーワードとなる。