

中部地域の次世代物流のあり方を論じる本連載において、今回は「2024年問題」の背景を見てきた。今回は、それに対応する荷主および物流事業者の対応と課題を見ていく。

24年問題に先立ち、荷主事業者も「自身の荷物が運ばなくなる」実害を見据えて動き出している。

特に先進的に取り組むのは、中部地域にもカゴメやミツカン等のメーカーが数多く立地する食品業界だ。中でも、味の素は荷主事業者として本問題に早期から

してサステナブル・シェアード・トランスポートを立ち上げ、新たな物流の価値提供を目指す。また、日本郵便グループとセイノーグループは同じく24年より幹線物流の共同運行を目指す業務提携を発表した。物流事業者間でも幹線輸送などの「協調」「領域におけ

物流事業者の対応策と限界

中部地域と次世代物流(2)

る取り組みが進む。

読者の関心が

また、物流事業者側の省人化に向けた協調の取り組みも始まった。ヤマト運輸は2024年に共同輸送のオープンプラットフォームを提供する新会社と

高いであろう中部地域においても、荷主・物流事業者の省人化に向けた取り組みは活発だ。特に中部地域の基幹産業である自動車業界では、地域の複数の部品メ

カーを1台のトラックで回って部品を引き取る「ミル克蘭」方式がトヨタ自動車によって導入されるなど、完成車メーカーを筆頭に取り組みをけん引している。

一方、持続的な物流に向けては課題も山積みだ。物

（毎週木曜日に掲載）

林 真帆（はやし・まほ）
 コンサルティング事業本部イノベーション&イノベーションソリューションマネージャー



流事業者や、同業界の荷主同士が共同配送に取り組む場合、輸送計画や在庫データ等、競合企業間でやり取りするリスクの高いデータを創っていく上では、その抛出が求められる可能性がある。

今後、競争関係にある物流事業者同士や同業他社の荷主事業者同士で協調モデルを創っていく上では、その線引きを丁寧に行うことや、業界外の外部企業を起

