

物流課題の解決と計画行政

流通経済大学 味 水 佑 毅

物流は、あらゆる経済活動、消費活動に不可欠な社会的基盤だが、現在さまざまな課題に直面している。そして今、目前に迫る課題が「物流の2024年問題」である。

この「物流の2024年問題」とは、働き方改革関連法の適用により、2024年4月以降、自動車運転業務の時間外労働が年960時間を上限とされることにともなって生じる諸問題であり、主に荷物が運べなくなることが問題視されている。しかし、働き方改革関連法の趣旨は、長時間労働の是正と多様で柔軟な働き方の実現を通じた、労働者の健康の確保と、仕事と家庭生活の両立の確保である。労働基準法上、時間外労働の上限は原則年360時間であり、臨時的な特別の事情がある場合に限り年720時間となっている。上述した自動車運転業務の960時間は特例であり、2024年4月以降もこの特例を超える時間外労働が認められている業務は、医師のみである。いずれも業務量の削減がもたらす社会的な影響を考慮した措置である。また、そもそも月80時間の時間外労働はいわゆる過労死ラインでもあり、本来許容できるものではない。荷物が運べなくなることは確かに困った問題ではあるものの、トラックドライバーの健康や生活と引き換えにできるようなものではないし、従来許容されてきたこと自体が不適当なのであって、その是正に取り組むことは当たり前のことである。

しかし、この当たり前を実現するには、物流とそれにとまなう業務に対する認識を改める必要がある。そのためには、派生需要としての物流の改善にとどまらず、本源的需要としての商流の改善、たとえば消費者優位、顧客優位からの脱却が求められる。このことは、上述した労働時間の問題以外にも、地球温暖化を背景としたカーボンニュートラルの実現に向けた環境対応、ライフスタイルの変化を背景とした新たな物流需要への対応など、これからの時代における物流のあるべき姿の実現にあたって共通して重要なことであることは言うまでもない。

本特集は、以上の問題意識にもとづき、これまでの物流の課題を確認するとともに、その解決を図るための新たな視点を提示し、今後の政策論・計画論に資するべく企画したものであり、物流分野に限らず、多岐にわたる分野の専門家に寄稿いただいた。

室賀論説では、近年の物流政策において重視されている物流標準化について、特にリターナブル輸送器材の標準化に着目し、その標準サイズの検討と提案をおこなっている。山本論説では、物流インフラとしての高速道路の休憩施設の役割とこれまでの取り組みを概観したうえで、今後求められる計画論について論じている。土肥論説では、社会的課題の解決に資するソーシャル・イノベーションの実現に着目したうえで、従来の業界の慣行やルールの変革のために、正統性（Legitimacy）をもって転換戦略を遂行できる社会的企業者の必要性を指摘している。北條論説では、輸送分野、保管・荷役分野におけるCO₂排出量を予測するとともに、カーボンニュートラルの実現に向けた計画論として、スロー・ロジスティクスの重要性を提起している。井出論説では、トラックドライバーの労働と健康に着目し、その健康づくりの意義を論じるとともに、労働者の健康を支える枠組みと障害について検討している。大門論説では、国土・地域、都市、地区それぞれの計画の歴史の変遷と物流の関係を概説したうえで、これからの時代のニーズに対応した物流を支える計画論について論じている。笹岡論説では、運送取引に関わる民事法規範の役割を概観したうえで、契約規範を通じた価値の実現について考察をおこなっている。

本特集を通じて物流課題に対する社会的な理解が広がり、当たり前のことが当たり前に実現できる社会の実現のきっかけとなれば幸いである。

Introductory Remark

Planning Administration for Solving Logistics Issues

Yuki Misui
Ryutsu Keizai University

Logistics is an essential social infrastructure for all economic and consumptive activities. Today, it faces a variety of challenges. For example, the “2024 logistics problem” is one of the most pressing issues facing industry today.

The “2024 logistics problem” refers to the problems that will arise in conjunction with the application of work-style reform laws, which will limit overtime work to 960 hours per year for vehicle operators from April 2024 onward. The main problem is that the new laws will make it impossible to sufficiently transport goods. However, the purpose of the work-style reform laws is to ensure workers’ health and life-work balance by reducing long working hours and realizing diverse and flexible work styles. Under the Labor Standards Law, overtime work is capped at 360 hours per year in general and 720 hours per year only in cases of extraordinary and special circumstances. The 960 hours allowed for driving work mentioned above is a special exception, and the exception was determined in consideration of the social impact of reducing workloads. In addition, 80 hours of overtime work per month is the so-called “death line” for overwork and is therefore unacceptable. While the inability to sufficiently transport goods is certainly a troubling problem, it is certainly not more significant than the health and life of truck drivers, and the fact that it has been tolerated in the past is itself inappropriate; it is thus only normal to work on correcting this situation.

However, to realize improvements, it is necessary to change the perception of logistics and its associated operations. This requires not only improvement of logistics as a derived demand but also improvement of commercial distribution as an intrinsic demand, for example, a shift away from consumer and customer dominance. In addition to the issue of long working hours, there are common and important issues in realizing the ideal state of logistics for the coming era, such as environmental measures to achieve carbon neutrality in response to global warming and new logistics demands in response to changing lifestyles.

Based on the above, this special issue of Planning and Public Management is designed to contribute to future policy and planning discussions by identifying current logistics issues and presenting new perspectives on how to resolve them. Experts in a wide range of fields, not only logistics, have contributed articles covering diverse topics.

In the first article, Toshikazu Muroga proposes and discusses a standard size for returnable transport containers as an example of logistics standardization, which has been emphasized in recent logistics policies. In the second article, Takashi Yamamoto reviews the role of expressway rest areas as logistics infrastructure and the efforts that have been made in the past, while discussing a planning theory required for the future. In the third article, Masatsu Doi focuses on the realization of social innovation that contributes to solving social issues and points out the need for social entrepreneurs who can implement transformation strategies with legitimacy to change conventional industry practices and rules. In the fourth article, Masaru Hojo forecasts CO₂ emissions in transportation and storage/handling operations and proposes the importance of slow logistics as a planning theory for achieving carbon neutrality. In the fifth article, Hiroo Ide focuses on the labor and health of truck drivers, discussing the significance of health promotion and examining the framework and obstacles that support worker health. In the sixth editorial, Hajime Daimon outlines the historical evolution of national, regional, city, and district planning and its relationship to logistics, while discussing planning theories that support logistics to meet future needs. In the final article, Manami Sasaoka reviews the role of civil law norms in transportation transactions and discusses the realization of value through contractual norms.

This special issue will hopefully help to broaden the public understanding of logistics issues and realize a society where driver health and life-work balance becomes the norm.