

書評

筒井公平著『今こそ、自動運転物流による列島改造！』

筒井 正夫（滋賀大学名誉教授）

現在、高市政権の登場で、新自由主義・財政緊縮・消極主義という長いトンネルを抜け出し、ようやく国家主導による経済成長と安全保障を軸とした日本再建の道が開かれ、株価は5万円台に上昇し、日本経済は飛躍の時を迎えよるとしている。しかし、その足元で、日本の経済・社会を根底から揺るがしかねない危機が身近に忍び寄っていることに、多くの人々は気が付いていない。物流の大動脈である高速道路のトラック運転手は、高齢化、低賃金、過酷な長時間労働で知られる。2024年に労働環境改善の法的措置が取られたが、実質的効果には多くの課題が残り、運転手数はなお減少し続けており、2030年には農産物等貨物の36%弱が届かなくなる可能性もあり、損失額は7～10兆円余に達するという。

こうした実害ばかりではない。現在でも長時間で非効率な輸送体制のため積載量が限定され、運賃コストは高止まりして、日本経済の生産性向上を阻む要因の一つとなっている。

ちょうど人体でいうならば、動脈がドロドロの血液で今にも詰まって破裂しそうな状態で、各臓器に新鮮な血液がスムーズに提供されないために、体力が落ち、全体の健康が損なわれている危険な状況といえよう。

本書は、この危機の打開策としてトラックの自動運転と、インターチェンジ等高速道路に直結した物流施設の連携という構想を展開したものである。著者の筒井公平氏は、交通経済や流通経済、自動車産業、都市計画、法制度といった特定分野の専門家ではなく、それらすべてに精通した総合プロデューサーのような存在と思われる。しかも単なる机上のプランナーではなく、自ら政府や地方自治体等に説明し、関連土地所有者、運送・自動車メーカー・不動産等の各業界等との交渉を重ね、解決プランを提示し政策提言を行い、物流施設の用地選定から基本設計まで担当して悪銭苦闘してきた、この分野の開拓者である。

本書の特徴は、この現在進行中の危機の本質とその解決策が、開拓者の目から平易でわかりやすく説明されている点にあるが、さらにその著者が、複雑な利害関係の只中に分け入って新境地を切り開こうという熱意と、その都度受けた誤解や無理解からくる蹉跎の厳しさが随所に滲み出ており、著者の苦労や喜びが行間に感じられるところに、本書のもつ今一つの魅力がある。

では、著者が構想する「高速道路でのトラックの自動運転化と物流施設建設」とはどのようなメリットがあるのだろうか。第一に、自動運転＝省人化による人件費削減、トラック稼働率の劇的向上、物流施設における効率よい物資交換が可能となって、迫りくる物流破綻を回避することができる点である。

第二に、荷主受業者・運送業者・自動車業者ともに利益を拡充することができ、その

利益を土台として運転手の賃金増と輸送運賃の低下が可能となり、物流に従事する全産業に恩恵が行き渡ることである。

第三に、主要都市と遠隔地間あるいは海外との物流交易の迅速化・低価格化による相互経済の飛躍的交流と発展という、ウィン・ウィンの効果を挙げることである。特に、増加傾向にある遠隔地からの農産物輸送のコストが低減されて、巨大消費地たる都市圏への供給が安価かつ迅速となる。さらに貿易港と高速道路直結型物流施設を結ぶことで、輸出入の迅速化と効率化が図られ、交易のハブ港としての役割が増大することである。

第四に、物流施設が、①自動運転の運行管理と貨物地域間輸送を統括し、車両と貨物をマッチングするハブ、②大量のデータを処理・保存するデータハブ、③バッテリー用電気や水素充填のためのエネルギーハブ、④周辺地域の農業振興や町おこしの拠点、⑤防災ロジスティクス、等の多様な機能を果たすことができる点である。ここでいう周辺地域の農業振興とは、今や後継者不足と高齢化で瀕死の状態にある都市農業に対し、物流施設に土地を提供した兼業農家のために、広大な施設内に農業ゾーンを設けたり、施設の屋上に大規模ハウス栽培やスマート農業を展開したりして、農産物の大量生産を可能とし、しかも収穫物は即座に高速道路を經由して大消費地に輸送されて利益を生むという妙案である。

著者はまた、こうした多様な機能が集約される物流施設のサイバーセキュリティーの重要性についても警告している。

さて読者には、こうした策で現在物流が抱える問題は万事うまく解決されるように思われるかもしれない。しかし、著者はその進展には数々の壁が立ちはだかっていることを明らかにしている。

第一に、この事業を統一して遂行していく主体が存在しないことである。政府は確かに高速道路のトラックの隊列走行から官民一体の「自動運転プロジェクト」まで進めているが、そこでは自動運転の技術確立のための実証実験に重点が置かれて、高速道路直結の物流施設建設といったインフラ整備には至っていないのである。つまり高速道路内の自動運転等は政府の管轄だが、それを一歩出たところに建設する物流施設や、さらに一般道や港への連結は地方自治体の管轄であって、担当外ということである。さらに運送会社や自動車会社との連携や、車と物流の総合的なビジネス化を統一して計画・運営していく主体としての役割を果たしていないのである。

したがって第二に、政府内の統一した司令塔による行政運営がなされず、高速道路での物流政策や自動運転の技術基準に関しては国土交通省、自動運転の水素ステーションに関しては経済産業省、自動運転の安全性に関しては警察庁、農産物の物流に関しては農林水産省という具合に、縦割り行政の弊害が著しい現状となっている。

第三に、政府と地方自治体との行政管轄の分離などから、統一した政策施行が行われていないことである。国の上記の自動運転や物流施設に関する方針は、地方自治体にほとんど周知されておらず、そのことが物流施設建設を一層困難にしているのである。

第四に、今度は、地方自治体内部においても、物流施設建設整備を規制する都市計画部署と、その用地確保のため農家からの農地転換を規制する農政部局が、意思疎通を欠き、物流施設建設整備の成否は原初的には農政部局との協議如何にかかっている、と著者は指摘する。

第五に、物流に係る運輸業者における下請け—孫請けという多重構造と、加えて荷主と運送業者と自動車製造メーカーが互いの利害が一致せずに、三すくみの状況に置かれているという複雑な構造が、自動運転物流のスムーズな導入を阻んでいるという。

こうした縦割りと横割りの行政、業者間の構造的利害相反状態という日本経済の発展を阻害する構造的な問題点は、著者のこれまでの政府・地方自治体・関連業者に向けての交渉や提言、事業推進への取り組みの呻吟する過程の中で初めて明瞭に浮かび上がってきたのである。ただそうしたなかで、政府の方針にも自動運転の実現だけでなく、運行管理システムや必要なインフラ等の事業環境整備といった点が盛り込まれるようになったり、また国交省出身の知事がいる京都府の城陽市で高速道路直結型の物流施設が建設されたりと、好転する局面が現れてきていることも確かである。

著者は、そうした良い兆候を生かしながら上記に見た構造的な問題点を解決するための恒久的な解決策として、国が経営母体となって、高速道路直結型の物流施設の建設と運営を担い、必要となる大量の自動運転用のトラックの発注や技術的な研究支援も行う、つまり、国が「起業家としての国家」となり、国と地方それぞれの縦割り・横割りの弊害や自動車業界間の利害対立を調整しながら、物流・運輸という公共的なインフラ整備に効率的に投資し、事業を統一的に推進せよと提言している。

本書で示されたように、物流とは、あらゆる産業、業種の根幹を支える土台である。高市内閣が支援する危機管理及び成長戦略に係る17の戦略的分野も、それらの製品が安全に大量に円滑に安く互いに供給されなくては、供給力も需要増も十分スムーズに進展することはできない。つまり物流こそ経済並びに軍事的安全保障の根幹を支えているのである。本書の最大の意義は、それを果たすための諸困難の現実的解決方法として、国家の果たすべき役割と機能を明瞭に示したところにある。

ただし、本書には著者の個人的な経験や調査に基づく限界もあるだろう。そうした点を克服するためにも、ぜひ本書を一つのたたき台として、物流関係に携わる政府・地方自治体・事業者の方々が知恵と経験を出し合って、より完成されたグランドデザインとそれを遂行する運営母体を創設して、危機の克服に邁進していただきたい。そのためにも本書が、多くの方々に読まれ、物流をめぐる危機的状況の実態とその克服策について幅広い関心が持たれ、建設的議論が行われることを願うものである。

(幻冬舎、2025年11月刊)