

トレンド語り

経済・社会の発展を支える基幹要素の一つが「物流」である。自然災害の被害地への支援物資の搬送が道路の寸断などにより困難を極めているのをみても、物流の重要性は言をまたない。この物流に「2024年問題」が叫ばれている。24年4月からトラック運転手

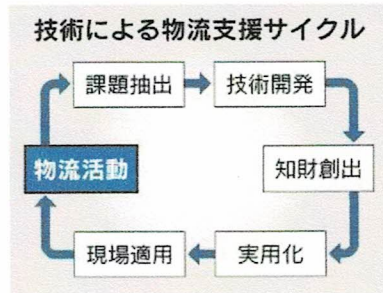
橋本 虎之助

物流の24年問題

開発サイクル高速化を

の時間外労働に年間960時間の上限が課せられる。人手不足が慢性化している物流関係企業が十分な運転手を確保できず、安定的な長距離輸送が難しいと懸念されている。

この問題に対処すべく政府は23年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。商慣行の見直し、



効率化、荷主・消費者の行動変容の施策を打ち出した。企業・業界はトラック輸送を鉄道・海上輸送に切り替えるモータリシフトやドローンの活用、共同配送、中継拠点の整備、輸送パレットの使用拡大などの物流革新を進めている。

改革を円滑に進めるには、技術による支援サイク

ル「物流活動」課題抽出「荷物の3D形状認識」や「技術開発」知的財産（知財）創出「無人搬送車」などだった。知財創出「現場適用」逆の特許シェアが相対的に低かったのは「倉庫ロボット」の運用や「自動梱包機」などだった。

日本が優位な分野は技術の特許出願技術動向調査報告書「スマート物流」によると、物流の省人化・無人化技術として、米欧中韓などに比して日本国（橋本総合特許事務所所長、弁理士）の特許シェアが高いのは弁理士）