

自動車運転免許の制度変更で泣き笑い

2017年3月12日から、改正道路交通法が施行される。主な改正点は、準中型運転免許の新設と高齢運転者対策の推進である。いずれも重要な改正であるが、運輸業界における深刻な人手不足に対して、前者はドライバーの人材確保に向けて大きな期待が寄せられている。

前回の2007年改正時に導入された中型免許制度では、普通免許で運転できる自動車は車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満と規定されていた。しかし、トラック輸送では、保冷設備やパワーゲートなど装備する設備が高度化した車両が増えたことで、2トントラックでも車両総重量が5トンを上回るケースが増えていた。こうした環境の変化のなかで、小型トラックを運転するためには中型免許が必要となったが、中型免許の取得要件として20歳以上、普通免許等保有期間2年以上などの要件を満たさなければならなかった。

そのため、高校新卒者などの若いドライバーが働く際の障害となり、結果として、ドライバーの高齢化や人手不足を加速させる背景ともなっていた。高卒就職者の職業選択の拡大という観点から、全国高等学校長協会が免許制度の改正を要望するなど、さまざまな方面からの働きかけによって、免許制度が改正されることとなったのである。

今回新たに導入される準中型免許を取得すると、18歳から車両総重量3.5トン以上7.5トン未満、最大積載量2トン以上4.5トン未満のトラックを運転することが可能となる。また、普通免許の保有にかかわらず、直接、準中型免許を取得することも大きな特徴である（準中型免許を取得すると、普通自動車も運転できる）。

他方、現行制度の普通免許は、新制度では自動的に「5トン限定準中型免許」とみなされ、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満の自動車を運転することが可能となる。しかし、3月12日以降に取得する普通免許は、運転できる自動車が車両総重量3.5トン未満、最大積載量2トン未満へと引き下げられた免許となる。

免許制度の変更を巡り関連する業界への影響のほか、一部ではチャンスと捉えた企業も多い。例えば、マイクロバスや2トントラックをベースとした一部のキャンピングカーでは、車両総重量が3.5トンを超える場合もあり、商品ラインナップに影響を与える可能性もある。あるいは、自動車教習所などでは、教習生の3月11日までの免許取得を目指してさまざまな取り組みが行われている。

運送業界の人手不足は深刻な状況にあるが、それは免許制度の変更によって加速されたものとなっていた。制度変更が市場を歪めるのであれば、より経済実態を反映した環境を整えていくことも制度設計者のセンスといえよう。

(撞球者)

当コラムの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。

メルカリとシェアリングエコノミー

流行っていると耳にしたことがある程度であった「メルカリ」を、この度利用してみた。メルカリは衣料品などを個人間で売買するフリーマーケットアプリである。売りたいと思った品物を写真に撮り簡単な説明と価格を入力するだけで出品することができ、その品物を買いたい場合はボタン一つなど簡単な操作で購入できる。毎日数十万品以上の品物が出品されているという。

専門紙の日経MJが2016年9月に行った「ネットライフ1万人調査」によると、個人間取引（C to C）のサイト・アプリ別の全体利用率は、ヤフオク！が19.8%でトップとなった。一方のメルカリは全体で6%にとどまるものの、10代後半で見るとメルカリ利用率が22.3%でヤフオク！を上回り、20代ではヤフオク！とメルカリがほぼ同数であった。私はアラフォー世代に属するが、利用してみると単純明快で非常に使いやすく、子育て中の主婦などの出品も多いことから、若者だけの利用にとどまらず、すそ野は広がっているようだ。

メルカリでは開封済みや一部使用済みの化粧品などが出品され、実際に購入されているという。自らがとなるとさすがに抵抗感はあるが、肌に触れるブラシなどを取り換えれば問題なく使えるという人がいるというのも、理解はできる。自分にとって不要な物が、他の誰かにとっても必要な物となる。捨てようと思っていた物がわずかでもお金になるのなら、と出品する人が多いのもうなずける。

2016年度のシェアリングエコノミーの市場規模は前年度比26.3%増の360億円が見込まれるなど（矢野経済研究所調べ）、メルカリが含まれるシェアリングエコノミーの市場は拡大が続き、カーシェアや民泊のほか、ライドシェアやクラウドファンディングなど新しいシェアリングビジネスが活発化している。自社の開発、製造した商品やサービスを次々と購入し、消費してもらうにはどうしたらよいかと日々頭を悩ませている企業にとっては、シェアされてはたまらないという思いがあるかもしれない。しかし、そうした消費行動の変化に合わせて柔軟に「変化」することが、熾烈な競争を勝ち抜くために必要な術となろう。そう考えると、現時点では市場規模は決して大きくないが、今後の成長性に期待が持てるシェアリングエコノミーは、多くの企業にとってビジネスチャンスとなり得るのかもしれない。

(シマウマ)

当コラムの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。

日本のモノづくり最後の砦が揺らぐ？

写真・カメラを趣味とする者からすると、カメラ産業が日本メーカーの独壇場であることは非常に頼もしい。しかし最近、カメラ市場の縮小やカメラ関連企業の苦境に関するニュースに心苦しい思いをすることも多い。

ニコンが、高級コンパクトデジタルカメラ「DL シリーズ」の発売中止を発表した。「開発費の増加と市場の減速による販売想定数量の下落」というその理由は、カメラ好きからするといささかショックなものであった。

DPE およびカメラ販売大手のキタムラも、全店舗の約1割に当たる129店の閉鎖を発表した。専門店だけあって販売員の知識が豊富で、特に中古でカメラやレンズを購入する場合には頼りになる先であったため、これもまた不安が募るニュースであった。

2016年のデジタルカメラ出荷台数は、レンズ一体型が前年比43.7%減の1,258万台、レンズ交換式が同11.0%減の1,161万台と大幅に落ち込んだ(カメラ映像機器工業会「デジタルカメラ統計」)。熊本地震による部品供給の滞りという要因はあったものの、それを差し引いても市場の縮小が加速していることは確かだ。

最大の理由は言うまでもなく、スマートフォンのカメラ機能の性能向上である。画質は普及価格帯のコンパクトデジタルカメラに迫るレベルにまで向上し、大半の人にとっては「これで十分」という水準に達してしまった。

かつては「スマートフォンのカメラで写真に興味を持った層が、その画質に飽き足らず本格的なカメラの購入層になることで、カメラ市場が活性化する」という楽観論もあった。そうならなかったのは、スマートフォンのカメラが単に写真を撮るだけでなく、それをメールに添付して送付したり、SNSにアップして共有したりする、新たなコミュニケーションツールになったためである。スマートフォンの画面で見ただけなら、なおさら付属のカメラで画質は十分。プリントの必要もないため、DPE店の需要も大幅に減少した。

いまやスマートフォンがテレビ、音楽プレイヤー、ゲーム機、カーナビ、カメラを兼ねるようになり、コンシューマー向け機器の市場を大きく揺さぶっている。今後も驚くような機能が搭載されるに違いない。そのようななか、日本メーカーは淘汰を免れることができるのか。

現在カメラ市場を日本メーカーが支配しているのは、必要とされる光学技術・画像処理技術・精緻な組み立て技術などが、一朝一夕では追いつくことのできない高度なノウハウに支えられているためである。各社はそれを基盤に事務機器、半導体製造装置、医療機器などを新たな事業の柱としている。しかし、カメラと異なりそうした分野では、海外メーカーの追い上げを受け苦戦している側面もみられる。

家電、携帯電話、半導体・電子部品、液晶など、様々な分野において日本メーカーが存在感を失っていくなか、カメラメーカーが持つ技術は日本のモノづくり最後の砦ともいえる。新たなブレイクスルーを果たしてほしいと願ってやまない。

(KH)

当コラムの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。

世界経済の先行きを読むーバルチック海運指数

世界全体の経済変動や商品価格の先行指標とされるバルチック海運指数 (Baltic Dry Index、以下 BDI)。BDI とは、英国ロンドンにあるバルチック海運取引所に、各海運会社やブローカーから提供された、1 年以下の短期で契約する外航ばら積み船の運賃や用船料 (船舶賃貸借料) を集計したもので、1985 年 1 月 4 日を 1,000 として指数化している。

BDI は貨物船の需要と供給のバランスによって決まる。需要面では、モノを運ぶ貿易量によるが、荷物の内容が鉄鉱石や石炭など、最終財の生産に必要な原材料やエネルギーであるため、世界経済の景気変動に影響を受ける。

したがって、今後の経済見通しが良好であれば、最終財の増産計画が立てられ、原材料貿易が増加し、BDI は上昇する傾向がある。逆に、経済の先行きが悪くなれば減産を始めるため、貿易量は原材料から少なくなり、BDI は下落する可能性が出てくる。

この一連の流れが、BDI が世界の貿易量と、その背後にある世界経済の変動を読み解く先行指標として注目される理由となっている。

また、BDI が低下すると将来的な国内総生産 (GDP) の低下が予測され、そのことによって長期金利の低下を招くとして、BDI は 10 年物米国債利回りと相関があるとの主張もある。

近年では、世界の貿易量の変化に大きな影響を与えているのが中国である。世界経済は中国経済の拡大と成長からこれまで利益を得ていたといえるが、中国経済の減速、貿易量の低下は BDI にも反映することとなる。

2017 年 2 月に BDI は大きく低下した。その背景として、中国の春節 (旧正月) で荷動きが一時的に停滞し、貨物船の調達が低調だったためだといわれている。中国の鉄鋼メーカーなどが春節休暇に入る前に船を確保したことで、1 月下旬から用船料が急速に低下したという。

世界経済の動向を BDI が反映し、その結果を受けて各国経済の見通しに変化し、自己実現的に各国の実体経済に影響を及ぼし、再び BDI が変動する。そこでは中国の経済状況が大きく影響している。

BDI を眺めていると、世界経済の主要プレイヤーの動向と先行きを予測する重要なヒントが得られるかもしれない。

(撞球者)

当コラムの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。