

有限会社 H.I.プランニング 243-0025 厚木市上落合 6 9 7 - 2 TEL/Fax046-230-0890

代表 岩崎 仁志

E-mail : h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H. I. インフォメーション 2024年1、2月号

コロナ禍からようやく抜け出した初めの年は、能登半島地震からのスタートとなってしまいました。翌日には羽田空港で日航機と海上保安庁の機材が衝突するという考え難い事故も発生。改めて被災された方々、お亡くなりになりました。方々には、心からお見舞いとお悔やみを申し上げます。2024年は初日から、BCPの必要性和平時における訓練の重要性を、あらためて認識させてもらうことにもなりました。また事が起きたその時の初動体制までは、常に整えておかねばならないことにも気づかせていただきました。新しい年の経営方針と共に自社全体における危機管理体制も再確認・共有しておく必要があるでしょう。

日本を含めた世界規模での経済見通しは2024年依然として成長率2.4%と鈍化。ただし国内の経済活動に目を向けると中小企業の賃上げにも期待が高まり、現状足踏みが続く景気も、下振れ懸念は少なそうです。世界全体で考えると変わらぬ円安傾向も含め日本にとっての形勢は不利なことが多いように思えますが、これほど優れた人材や企業を多く抱えたこの国がこのまま消沈してしまうはずはないと考えます。ひとつひとつの企業が潜在能力を引き出し、ゆらぎに負けぬ構えを整えておくことが今は必要でしょう。また企業の成り立ちは1人1人の従業員が支えるもの、という基本の考えも1年の始まりに当たり改めて心に刻んでおきたいものですね。

「2024年、変化に耐えうる物流業者になる」

2024年、EC需要の加速は変わらず続き、個人が直接物やサービスとつながることも多様化しながら増えていくと思われま。またこの傾向はメーカ側の商スタイルにもそのまま影響を与え、中間卸を介さないD to C (ダイレクト to カスタマー) で物を売るケースもさらに増加していくことでしょう。アマゾンを始めとするECサイトの売上拡大はこのD to Cに後押しされている部分も少なくないようです。“顧客と直接つながりたい”とする製造側のニーズは、今後の物流市場においても、大きな成長のカギを握るものとなるに違いありません。物流サプライチェーンの組み立てやエンドユーザーの膨大な情報を確保している物流業者は、こういったメーカ側から見れば理想のプラットフォームに他ならないはず。たとえこれまで未開発の分野であったとしても、需要予測に基づく生産体制の変更などは、過去の経験や顧客データを基に、メーカに合わせた物流プラットフォームを構築していくことができれば、対応も可能です。予測不能なパンデミックや自然災害時にも、被害を最小限に抑え事業を継続・再開していけるよう、出来得る限りの細かいデータ収集と活用が必要で、これは事業者側にとっても非常に有効な取り組みであることは確かなことです。流通のサプライチェーンを物流業者が主役となって進めていくためにはやはり少なからずAIの力を借りることが必要ですが、これは来年・再来年といった極めて近い未来、必ず強力な武器＝高い企業スキルとなり得るものです。次々と湧き出る課題を前に、全産業が模索を続ける今、経営の好機となるチャンスもまた発見し易い時と言えるでしょう。地に足をつけながら、必ず1歩2歩、先を見る戦略で自社の意思統一を図っていくことが重要です。

2024年4月の労働規制強化以降、物流業界を始め国内の様々なシーンで徐々にその影響は現われ始めます。すでにご存じの通り、2030年には需要の34%、運べない届かない荷物が出てくる一、これが現実となれば日本の経済成長にも、大きなマイナスの影響が及んでしまうという深刻な問題を前に、国も物流革新に向けた動きを2023年度は具体的に加速させたものです。政府の取組みの中には、モーダルシフトや物流DX推進等の他にもフィジカルインターネット＝次世代型物流システムの構築を目指すものもありましたね。フィジカルインターネットはまだコンセプト段

階の取組み、と言った方が正しいと思いますが、これが進んで行けば、国内物流は今とは比べ物にならないくらいの効率化を実現することになります。官民一体となった取組みもすでに始まっているフィジカルインターネットについて、復習の意味でも定義しておきましょう。これは、“インターネット”という名の通り、荷物とその配送情報をパケットのように規格化（大きなものは分割、小さなものはまとめる）、どの荷物も宛先の付け方など共通のシステムで運用、ルール化し、輸送手段も共有化するものです。最も大きいと思われるメリットは、荷物のサイズが規格化されれば、制裁率は大幅にアップしますし、また同一の目的地に向けた混載がAIやIOTを組み合わせれば実現できれば、トラックドライバーの人員も減らすことが可能、ということです。以上簡単に説明致しましたが、理屈はわかっても実現のハードルはまだ高そうです。ただメーカとJRの輸送協業や九州新幹線の博多―鹿児島間では貨客混載事業も始まっており、大手メーカによる試験的な取組みから次世代の物流超効率化に向けた動きが一つずつ現実のものとなっていくことは理想でしょう。現時点では不可能に近いことも、課題解決につながりそうな取組みがあれば、とにかく情報収集を続けておくという姿勢はとても大切。これまでも皆様のそういった意欲が、現在の企業成長を支えてきたことは間違いのない事実です。「荷物と配送情報を規格化し、物流を共有手段として究極の効率化を目指す仕組み」を全ての物流企業と荷主が低コストで共有し、利用できる未来が一日も早く訪れることを、前向きな気持ちで待ちたいものです。

運輸業倒産増加、東京商工リサーチ調べ

東京商工リサーチ（TSR、東京都千代田区）は15日、2023年（1～12月）の倒産企業について、倒産の形態や要因に関するさまざまなデータを公表しました。負債1000万円未満の企業倒産は前年比20.7%増の495件、うち一般貨物自動車運送業は同7件増の10件で、貨物軽自動車運送業も3件増の6件と増えました。2023年の道路貨物運送業の倒産件数は、ここ10年で最多となる328件で、前年からは32.2%増加しました。資本金1000万円未満の小・零細企業の消滅型の倒産が目立っており、燃料費の高騰、価格転嫁の遅れが要因となっているようです。その上、有効求人倍率は2.7倍（23年11月）と全体の1.2倍を大幅に上回るなど、人手不足はより深刻化する見通しです。この業界全体の苦境を覆す、2024年4月以降の改正改善基準告示の法施行がその契機となることを期待したいものです。

物価高を起因とした倒産は全体で2.3倍の645件と急増。業種別では道路貨物運送業が75.3%増の121件で突出して高く、燃料価格が高止まりするなか、下請け体質の強さから価格転嫁の進行遅れが顕著となっています。人手不足による倒産は全体で2.5倍の158件とこちらも急増。業種別最多は一般貨物自動車運送業の30件で、前年の5件から大幅に増加しています。新型コロナウイルス禍の支援策として政府が進めた納税猶予などの反動により、税金滞納が引き金となった倒産も2.1倍の55件と倍以上となりました。ここでも産業別で一般貨物自動車運送業が最も多く、前年から4件増えて6件でした。それに関連し、コロナ禍での支援策である実質無利子・無担保融資のゼロゼロ融資を利用した後の倒産数は39.2%増の631件に上り、道路貨物運送業は22件でした。

公取委、道路貨物運送460社に注意喚起

公正取引委員会は、優越的地位の乱用に関する令和4年緊急調査を踏まえ、コスト上昇分の価格転嫁円滑化に関する特別調査を実施し、結果を公表しました。受注者から名前の挙がった発注者など1万2千社余りを対象に調査を行ない、うち8,175社に注意喚起の文書を送付しました。その中で、貨物運送業は460社で、調査39業種中3番目に多くなっています。

公取委は令和4年緊急調査では発注者4,300社に注意喚起をするとともに、13社の企業名を公表していました。今年度は、5月に発注者・受注者双方の立場で回答を求める第1回書面調査を39業種1万社を対象に実施するとともに、前年注意喚起した4300社に対してコスト上昇分価格転嫁が行なわれているかの調査も行ないました。8月に

は第1回の書面調査で受注者から名前が挙がった発注者3064社に対して再調査を実施しました。これらの結果を踏まえ、価格交渉の場で明らかに協議することなく据え置いた、または転嫁しない理由を回答することなく価格を据え置いたと認められる発注者8175社に対して注意喚起文書を送付しました。情報サービス業が最も多く755社、協同組合559社について道路貨物運送業が460社でした。サプライチェーンにおいて多重下請け構造が存在し、価格転嫁が円滑に行われていないことが疑われるとしています。公取委は、労務費価格の転嫁状況も調査、転嫁率が10%未満の割合が高い業種の中で、道路貨物運送業が35.5%と自動車整備業、輸送用機械器具製造業、映像・音声・文字情報政策業、金属製品製造業、印刷・同関連業について6番目に高くなっていました。

前年に企業名を公表した13社に対してフォローアップ調査も実施、13社中5社が物流業者でしたが、協議の場を設け、相談窓口を設置するなどの改善取組みがみられました。この中で佐川急便は取引先の要望を汲み取る場を新設、価格協議の状況をチェックする新組織を本社に設立しました。価格転嫁の要望があった取引先に協議を実施、転嫁を要請しなかった取引先のうち半年間価格が据え置きになっているすべての取引先に価格を一律引き上げる通知を行ない、相談窓口を営業所内に設置しました。公取委では今回注意喚起を行なった8175社に対してフォローアップ調査も実施する計画です。

国交省、標準的運賃8%引き上げへ、下請け手数料など提言

国土交通省は12月15日、荷主との運賃交渉する際の指標として定めている「標準的な運賃」の水準を、現状から平均8%引き上げる意向を示しました。7日に行われた、3回目の「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」で提言を取りまとめたもので、運賃の算定根拠となる原価のうち、燃料費を120円、燃料サーチャージを120円と基準価格を引き上げる考えです。他には、運送業務に付帯する荷役業務や荷待ちなどに、運賃とは違う形での対価として標準的な水準を設定する計画です。標準運送約款で、運送と運送以外の業務を明確に分け、荷主から対価を収受する内容を盛り込みます。待機時間料や荷役作業ごとの積込料、取卸料が新たに加算されることとなります。

多重下請け構造の是正に向け、運賃の10%を下請け手数料として設定。元請け運送事業者は実運送事業者の商号や名称を荷主に通知することや、荷主、運送事業者の双方が運賃や料金などを記載した電子書面を交付することを義務付けます。また、運賃設定の多様化も推進し、共同輸配送を念頭に個建て運賃を設定。一方で、リードタイムが短い運送、有料道路を利用しない長時間の運転に対しては割り増し運賃を設定します。その他、海上コンテナ輸送車やダンプ車など5車種の特特殊車両に対する割り増し、中止手数料の請求開始可能時期と金額の見直しを実施するほか、運賃や料金など店頭掲示事項のインターネットによる公表を可能とする計画です。

今後は検討会での議論や提言を踏まえ、2024年1月以降、標準的な運賃は運輸審議会への諮問、標準運送約款はパブリックコメントを経て改正を行うことにしています。

物流企業、事業拠点の新規立地計画は過去最高に

日本立地センターは1月16日、2023年度の新規事業所の立地計画について物流企業などの動向調査をまとめ、結果を公表しました。新設や増設、移転の立地計画があると答えた物流企業は3割を超え、統計を始めた12年度以降で最高となりました。調査は、毎年10月に、国内の製造業や物流業の計2万社を対象に実施。事業拠点の新設や増設、移転といった立地を中心に、企業の投資意向を把握する目的で調べてみました。今回は、23年10月17日～11月6日に行われ、物流企業274社から回答を得ました。回収率は5.5%。このほか、製造業(回答数1077社)でも合わせて実施されました。その結果、事業拠点の立地計画について、物流業では「計画がある」と回答したのは32.6%で前年度比2.1ポイントの増加。統計を開始して以降、最も高い数値を示しました。

同センターは、その背景として、24年問題や人材不足への対応のほか、保護貿易主義や技術覇権を巡る米中貿易摩擦や経済安全保障問題が顕在化してきたこと、コロナ禍を経て経済活動が再始動したりインバウンド需要が回復したりしてきたことなどを指摘しています。立地計画があると回答した企業を対象に、立地形態を尋ねたところ、「新設」が58.1%で同7ポイントの大幅増でした。一方で、「移転」が24.4%で、6.3ポイントの大幅減と好対照。増設は17.4%でした。着工予定時期については、「早急に」が38.1%で7.4ポイントの大幅増。一方、「長期的に検討」が6%で9.9ポイント減少しました。候補地域では、「南関東」が27%と最も高く、続いて「東海」が19.1%、「北関東」18%、「北部九州」14.6%。いずれも連続して上昇する結果で、同センターは「大都市圏および隣接地域が候補地となっている」としています。また、「『北部九州』など半導体関連投資が活発な地域では、物流業が製造業より立地意欲を示す結果」とのこと。同センターは「24年問題と合わせ、物流業の事業拠点の再編・整備が急務となっている」と指摘しています。立地計画の理由や背景について、「需要増への対応」が48.9%で最上位。「市場開拓」（40.9%）が2位に躍進し、「手狭感の解消」「老朽化」（いずれも26.1%）と続いています。

物流派遣時給上昇傾向続く、三大都市では1404円に

リクルートは1月19日、2023年12月の派遣スタッフ募集時平均時給調査の結果をまとめました。3大都市圏（首都圏・東海・関西）における「製造・物流・清掃系」の平均時給は前年同月比43円アップの1404円で、5か月連続アップとなりました。業務別でもすべてで上昇し、「発送・仕分け・梱包」が同62円アップの1388円、「物流作業」が33円アップの1344円、「構内作業・フォークリフト」が34円アップの1448円、「ドライバー・配送・デリバリー」が62円アップの1410円でした。ドライバーの求人ニーズが増加しているといいます。

業務ごとに最も高い時給だったエリアはいずれも首都圏で、「発送・仕分け・梱包」が69円アップの1423円、「物流作業」が46円アップの1367円、「構内作業・フォークリフト」が27円アップの1472円、「ドライバー・配送・デリバリー」が62円アップの1451円でした。

お知らせ

- ・国際物流総合研究所ではオンラインセミナーを開催中。物流業経営者・幹部向けに「物流業の営業強化手法とは～提案営業の手法とは～3PLとアウトソーシングの成功事例に学ぶ」のテーマで弊社代表の岩崎が2023年2月9日（金）時間16時半～17時半（60分）迄講演致します。参加費用一人5,000円 Japan Truck Show サポーター企業は無料
申込先：国際物流総合研究所 TEL03-3667-1571 <https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M662338&c=1574500&d=0589>
- ・コラボネット協同組合では、経営者・幹部を対象としたオープンセミナーを2月14日（水）午後4時～5時まで（株）ナガオ会議室にてハイブリッド形式で開催致します。“間近に迫る2024年問題を踏まえて次世代型物流企業となるには”のテーマで弊社代表の岩崎が講演致します。参加費用は無料、詳細はコラボネット事務局04-2945-5611迄。
- ・HIプランニングでは、各種課題に最適なソリューションを提供させていただきます。環境改善にも役立つ話題の車載機器各種（矢崎エナジーシステム社製等）を高性能と多くの実績で各界からの評判も高い製品を御紹介致します。
- ・ジャパントラックショー サポーターズフォーラム in 九州を3月8日（金）午後2時～5時まで、福岡県トラック協会大会議室で開催いたします。セミナーと懇親会が開催されます。詳細は、ホームページを参照ください。
- ・エイチ・アイ・プランニングでは、オンラインでの研修を展開しております。ZOOMかTeamsを活用し、お客様ニーズに合わせて、様々な研修を行なっております。多様な研修内容は携帯でも提供が可能です。経営戦略、2024年問題などの課題もテーマに研修を進めて参ります。一度お問い合わせください。