

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4月号

先日NHKのニュースの中で、東京の小売店に並ぶ“昆布のおにぎり”を例にとり、身近な“物流2024年問題”としての解説がありました。

まず具になる昆布は、北海道日高で1台目のトラックへ積まれます。小樽港から新潟港までフェリーで運ばれ2台目のトラックに積み替え、そこから兵庫県西宮の工場に向かいます。そこで佃煮になった昆布は3台目のトラックに乗り、500km先の千葉工場へ。そちらで包装箱詰めされ3台のトラックで物流センターを経由しながら神奈川の弁当工場に到着。さらに海苔も同じ頃佐賀から1000km以上の距離を計8台のトラックを乗り継いで到着します。コメは関東の農家から4台のトラックで運ばれ、おにぎりになるのを待つ、というものです。何気に口にするおにぎり1個にも、実に20台ものトラックが関わっていることを知ると知らないでは、問題の受けとめ方少なからず分かれてきそうですが、消費者の皆様と考えていただきたいのは、そのトラック1台1台に乗務するドライバーの労働時間が短くなるとうなる？ということでしょう。日頃から皆様もよくご存知の通り、おにぎりに限らずトラック輸送は現在も日本経済や国民生活の多くを支える大動脈。2021年度の国内輸送量42億5千万tの約9割強を、トラック輸送が占めています。国内各地で調達した食品や資材を、2024年4月以降はこれまでのような長距離輸送では運べなくなってくる、という現実がどれ程深刻な問題であるか、当事者である物流業者にとっても、まだ未知数の部分が多いでしょう。“長距離ドライバーである意味がなくなる”として離職してしまう人材を1人でも少なくするためにも荷主の理解と協力は必須です。

物流業者が主導者となり、これまでの当たり前を変えていくためにも、プロとしての確かな輸送の安全提供は、大前提でありましょう。タッグを組む荷主の立場も理解した上で、改正改善基準告示適用後の今を、見て参りたいと思います。

荷主と取り組む2024年問題

4月以降、トラックドライバーの時間外労働に年960時間（休日労働は含まない）までの上限規制がかかることになりました。ドライバー1人あたりの輸送能力の低下や、人材不足はあらゆる業種においても深刻な問題ですから、“2024年問題”は現代社会において、国民全体で解決すべき重要課題と言えます。当然のことながら問題解決の当事者には荷主も加わることになるのですが、当該年度に入った今もその法令を理解できていない荷主が意外と多いことに驚きます。働き方改革関連法に基づき、荷主・元請業者は運送業者に無理な負担を強いることなく、物流を止めないための努力・協力を実行していく姿勢が求められているのです。その努力を怠り、これまで通りの荷待ちや作業を続けさせた結果、ドライバーが違法な時間外労働を行なうことになれば、“主たる要因が荷主側に起因（荷主指示による等）する”と認められた場合、荷主名・事業内容が公表されます。これは荷主勧告制度といい、荷待ち時間の改善が見られなかった場合や非合理的な到着時間の設定、やむを得ない遅延に対してのペナルティなども調査対象となっています。トラックGMENの活躍により、これまでの不公正な取引にもメスが入りつつあるようです。

輸送の現場では大手を中心に即日配達や翌日配達の廃止、コストの値上げなど少し前から影響が出ておりましたが、時間外労働の上限は年間で決まってくるので、年度初めの今はまだ“ものが運べない”ほどの状況は出ておりません。しかし来年度末近くになってきたあたりで、恐れていた状況が現実となってあらわれてくることも考えられます。早ければ年末繁忙期にさしかかったあたりで、各社対策の有無により明暗が分

かれてくるかもしれません。簡単には進まない荷主との連携は今すぐに、確実に進めておく必要があることを事業者側もしっかり認識しておきましょう。

物流の現場においては、複数の顧客との取引の中で輸送業務が発生します。荷主・着荷主とそこに入出入りする同業者や関係各社など、関連企業の数はいくらも知れない程多いことでしょう。それら事業者が全て自社内のみにおける2024年問題に取り組んだとしても、いつまでたっても解決には至りません。企業間（B to B）物流の場合メーカーを中心に調達と出荷がそれぞれ縦割りで動いており、調達の行きと帰りで空のトラックが当たり前のように発生することも、2024年4月現在まだ多いのです。2024年問題の解決には、荷主と同時にサプライヤーや他メーカーも巻き込んだ改革が、どうしても必要であることを業界全体がまず理解しておくべきです。

改革の中には事業者が主体となって進めていけるものもあります。2024年問題を運賃値上げで解決できると考える運送事業者も多いのですが、2024年問題は労働生産性を引き上げるための働き方改革です。これまでのような時間指定配送や配送コース設計を見直すだけで、積載率の向上も望めます。配送量に基づいた運賃計算の場合、無駄な配送を見直すだけで運賃収入が上がります。また何よりの問題である荷待ち時間削減に向けた荷主との取組みを進めることも、事業者が積極的に行ないたい対策です。例えば指定時間に間に合っても荷主側の検品遅れや製品未完成等で積み開始が大幅に遅れるケースもありました。今後はトラックが本当に積みを開始できる時間を事前に指定してもらうことが物流を止めないためのとても重要かつ効果的な対策となることを荷主と共に理解し合っておくことです。まずはドライバーに課された1日13時間ルールについて、荷主側に認識してもらい、日々の就業時間の1分1分がこれまで以上に大切な意味を持つようになるか伝えることが第一歩かもしれません。

各荷主によって異なる輸送時間や、今後提供できなくなる付帯サービス（有料）などデータを荷主ごとに作成し、いつでも何度でも提示できるように準備しておくことも大切です。ドライバーの労働時間短縮は、1人当たりの運行時間の短縮に直結し、これまで1人で運送できていた距離が、2人あるいは2日かかってしまう可能性も考慮しなければなりません。長距離輸送に関しては、荷主側がこれまでと同じような条件で、運送を依頼することが明らかに難しくなるでしょう。輸送能力低下による運賃値上げ交渉は引き続き行なっていく必要はありますが、根底にあるのは輸送力の確保であることを必ず付け加えておくべきです。ドライバーの荷待ち時間は、拘束時間の中でも特に重要課題であり、時間の短縮や積み荷の仕分けなどの工夫に対し柔軟な対応を求めつつ、これまで以上にこちら側も時間や納期を守ることが重要です。

トラックの積載効率を上げ、コストの削減を図るために荷主同士が連携して、配送業務を行う取り組み=共同配送を検討する企業も増えています。荷主が共同倉庫に荷物を持ち寄り、そこから納品先へ一括で配送するので、トラックの数を削減、積載率の向上が見込めます。特別な配送ではなく、標準化した行ない易い配送システムへ切り替えていくことがまずは重要であることを伝えましょう。集荷や配送の際の効率化として、輸送網を集約することも解決策のひとつです。集荷先や配送先が分散していると、それぞれに荷待ちや荷役時間が発生してしまい、非効率的となってしまいます。荷主としては集約を行うことで、リードタイムの削減や在庫効率化などの効果も期待できます。手積みによる荷役作業をパレットを利用した形態にするのも一手です。パレットやトラック、折り畳みコンテナといった輸送機器を導入することで、荷役時間を削減できます。物流業者と荷主が同じ目的を持ち“物流を止めない”目標に向かっていけるよう、決意を新たに致しましょう。

中企庁、価格交渉フォローアップ調査

中小企業庁は18日より、3月の価格交渉促進月間のフォローアップ調査を開始しました。調査対象となるのは、前回9月の調査同様、全国の中小企業30万社となり、調査期間は5月末までに実施します。6月中をめどに、価格転嫁率など全体のデータを、また8月中にリスト公表や指導・助言を行う予定となっています。

前回2023年9月のアンケート調査では回答率が倍増し、リスト公表の対象社も220社に増加しました。物流企業においても14社が公表され、価格転嫁の取り組みも進んでいない状況が明らかになりました。前回の結果から状況がどう進捗したのか、判断する材料としても重要な調査と位置づけています。

中小企業庁の担当者は、今回の調査の目玉は「労務費」であるとしており、春闘の好結果が、継続的な賃上げに向けて労務費を転嫁できる取引環境につながっているかが精査されることになっています。トラックドライバーの働き方改革が問われるトラック運送事業にとっては、まさにドライバーの賃上げの原資となる価格転嫁が現状どうなっているのか、精度の高い調査とするためにも、積極的な調査協力が求められています。

具体的な取引先の企業名の報告が求められることに抵抗があり、アンケート回答率が上がらない状況もあるようですが、企業名が公表されることで、より能動的な対策につながることも期待されます。「良い」も「悪い」も、1社でも多くの発注企業の価格転嫁の状況を明らかにすることが、価格転嫁を新たな商慣習にする材料となっていくと中企庁はコメントしています。

全ト協、睡眠時無呼吸症候群対策セミナー実施

全日本トラック協会（全ト協）は今年度の「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」を開催します。5月から2024年3月まで、前期と後期に分けてステップ1～3の計6回のセミナーを計画しています。

2022年4月に国土交通省の「自動車事故報告書等の取扱要領」の一部が改正されたことを受け、SASが疑われる居眠り運転、漫然運転を伴う事故では、健康起因事故として疾病名の報告が求められるようになりました。トラックドライバーがSASを発症すると、日中に強い眠気や疲労感を覚え、居眠り運転や事故を起こすリスクが高まります。その他にも、SASは高血圧や狭心症、心筋梗塞、脳梗塞といった合併症を引き起こす危険性もあるため、早期に発見して治療する必要があります。

セミナーでは、SASを正しく理解して、対策を始めていくためのステップ1から、医療機関のかかり方から治療までを学ぶステップ2、対策の実効性に繋がる運用面を解説したステップ3までを、事業者事例を紹介しながら、段階的に説明していく計画です。

時間はいずれも14時～15時。ズームを利用したオンラインでのセミナーで、定員はそれぞれ100人。全ト協のホームページから申し込むことが必要になります。

物流・運送業経営者73%が先行き厳しいと予想、M&ACP調べ

M&Aキャピタルパートナーズ（M&ACP）は4月18日、物流・運送業の経営者101人を対象に実施したM&Aに関する意識調査の結果を発表しました。調査は2024年3月21日から22日にかけて行われたもので、アンケート形式で実施されました。

調査結果によると、物流・運送業界の経営者の73.3%が業界の先行きについて「さらに厳しくなる」と予想しており、これは23年の調査結果に比べ3.3ポイント増加しました。経営者たちは、荷主企業に対する運賃の値上げ交渉にも積極的で、63.4%が「実施中」または「実施予定」と回答しましたが、これは前年から7.6ポイントの減少を示しています。

また、24年問題として注目されているドライバー不足に対する対策も積極的に行われており、25.7%の経営者がすでに具体的な対策を実施していると回答しました。ドライバー賃金の向上が74.0%で最も多くの経営者に支持されており、労働時間の改善も58.0%と高い支持を得ています。この結果は、ドライバー不足への対策が従来の取り組みからどのように変化しているかを示していると考えられます。

さらに、労働時間の改善に向けた具体的な取り組みとして、荷役・荷待ち時間の削減が62.1%で最も多くの経営者に採用されており、62.2%の経営者がその効果を実感していると回答しています。経営課題の解決策として、他社とのM&Aやパートナーシップを検討している経営者は16.8%と依然として低くなっていますが、これは前年比で0.8ポイント増加しています。パートナーシップを検討する場合、27.7%の経営者が同業の大手企業との連携を望んでおり、これは前年から1.7ポイントの増加となっています。この調査は、物流・運送業界が直面している厳しい環境と、それに対する業界内の対応を浮き彫りにしていると言えるでしょう。特に、ドライバー不足という長期的な課題への対応策として、賃金の向上や労働条件の改善が進んでいることが確認された、としています。

政府、全ての建物に省エネ基準適合義務づけ閣議決定

政府は4月16日、「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律」に基づく施行期日を定める政令と、施行に必要な政令の整備を閣議決定しました。これにより、2025年4月1日から、新築の住宅および非住宅を含むすべての建築物に対して省エネ基準の適合が義務付けられることになります。

改正法は、22年6月に公布され、建築物の省エネ性能を一層向上させることを目的としています。この法律は、新築建築物に対する省エネ基準の適合義務付け、構造規制の合理化などが含まれており、公布日から3年を超えない範囲で施行されます。政令の詳細には、以下の点が含まれます。①床面積が10平方メートル以下の建築物は省エネ基準の適合義務から除外される。②省エネ基準への適合義務の対象を拡大し、高断熱性能を持つ木造建築物や太陽光パネルを装備する建築物が増えることを考慮し、建築物の仕様に応じて「柱の太さや壁の量」に関する構造規定を整備する。③都道府県と市町村における建築主事の事務整理を含む、必要な改正を行う。この法律と政令の整備により、建築物のエネルギー消費性能の向上が図られると同時に、建築物に関する省エネ基準の適用範囲が拡大されます。具体的な構造規定の内容は告示に委ねられており、詳細は今後明らかにされる予定です。

施行日は25年4月1日に設定され、これにより建築業界においては、より高いエネルギー効率と環境配慮が求められることとなります。政府はこの施策を通じて、50年までの脱炭素社会の実現に向けた具体的なステップを踏み出しており、建築物の省エネ基準の徹底がクリーンエネルギーへの移行を加速させると期待されています。

お知らせ

・ジャパントラックショー2024が2024年5月9日(木)～11日(土)までパシフィコ横浜で開催されます。250社を超える出展社による展示や話題のテーマに基づくセミナーなど開催されます。ホームページでセミナー参加予約を受け付けておりますので、詳しくはホームページをご参照ください。<https://truck-show.jp>

・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「2024年問題を探る～運賃交渉はどうなっているか」のテーマで弊社代表の岩崎が2023年5月13日(月)時間16時～17時(60分)迄講演致します。参加費用一人5,000円 Japan Truck Show サポータ企業は無料)

申込先：国際物流総合研究所 03-3667-1571 <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5月31日(金)午後4時～5時まで(榎ナガオ会議室にてハイブリッド形式で開催致します。“荷主と進める2024年問題対策とは”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。

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。