有限会社H.I.プランニング　243-0025厚木市上落合６９７－２　TEL/Fax046-230-0890
代表　岩﨑　仁志　　E-mail：h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H．I．インフォメーション　２０２４年7、8月号

２０２４年問題を契機として、行政による物流関連業務監視の目は大幅に強化されています。働き方改革関連法は、基本的には厚労省の主幹ですが、そこに国交省、公正取引委員会が加わり、これらがかつてなかったほどに連携、さらにトラックＧメンという実行部隊が監視の強化を担うという、国としては最高水準の厳しさで「適正な物流」を実現しようとしているようです。例えば監視最大の標的とも言える「荷待ち」については、最悪の場合これまで以上に容赦なく社名公表が行なわれることになります。また６月１日から施行されている標準的運賃ですが、その中には荷役作業の割増料金についても明記されており、最低でも30分2000円、最高水準で換算すると5500円/時間にもなってしまうことにー。これはつまり、荷役は基本的にはドライバーにやらせるものではない！という国からの強い示唆、と考えるのが、妥当でしょう。さらに2024年６月独禁法につながる恐れありとして、公取委は573の荷主に対し具体的な懸念事項を明示した注意喚起を行なっています。その他にも国は今後トラックＧメンの機能強化（下請けＧメンも）などにより、処遇改善や取引適正化のさらなる取組みを進める、ともしています。サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の仕組みを実現するためにもこの先、独禁法の執行強化を行なっていくようです。

吹き始めた風に乗らない手はありません。あらゆる改革を前向きな材料として自社の取組み強化に使い、物流改革期の先頭ランナーを目指しましょう。

物流業２０３０年問題

改正改善基準告示の施行により、物流の改革が業界周辺でもすこしずつ進み始めています。　ただ忘れてはならないのがその先に待ち構える2030年の壁です。実際2030年問題が物流業界に及ぼす影響はさらに深刻です。この先も進む高齢化と人口減少による慢性的な人手不足、2024年問題からの継続的なドライバー不足、脱炭素化への投資負担などの課題が重なり合い、業界は多方面からの圧力に直面します。2030年問題とは、2030年に日本が直面する複合的な社会問題でもあります。人口減少、少子化、高齢化という長年の構造的問題が同時に顕在化し、雇用、医療、社会保障などの分野で明らかな混乱をもたらすと予測があります。労働力不足、医療需要の急増、社会保障制度の圧迫など、従来のシステムでは対応しきれない事態が生じ、働き方の再定義や制度の刷新など、社会全体の見直しが求められます。2030年問題への対応は、日本の持続可能性を左右する重大な課題と捉えるべきでしょう。物流業界においては、2030年問題で日本全体が直面する労働力不足に業界特有の要因が加わりさらに加速・深刻化することが懸念されています。日本においてはすでに高齢化が急速に進んでおり、内閣府の発表によると2023年時点で65歳以上が29.1％と過去最高を更新、４人に１人以上が高齢者となります。このペースが続くと、2030年には３人に１人が高齢者になると予測されており、同時に出生率低下による生産年齢人口の減少が顕著になります。この人口構造の変化は、あらゆる産業で労働力不足を引き起こしますが、特に物流業界への影響は甚大です。2024年４月から働き方改革法案が本格適用された物流業界では、トラックドライバーの年間時間外労働が960時間に制限されました。この規制は、ドライバーの健康と生活の質を守るとされる一方で、労働時間の制限により、

一人のドライバーが走れる距離が短くなるため特に長距離輸送に支障をきたす可能性が高くなることはすでに皆様も御承知の通りです。2024年でもトラックドライバー不足は深刻化していますが、この状況が改善されないまま2030年を迎えると高齢ドライバーの退職と生産年齢人口の減少が重なるため、人手不足がさらに加速することになってしまいます。加えて課題とされているカーボンニュートラルに向けた世界的な動きが、物流業界にさらなる圧力をかけていくことになるでしょう。2030年に向けて脱炭素要請が一段と強まる中、物流業界は車両のEV化やエコドライブの徹底など、大規模な設備投資と運用変更を迫られています。このような業界全体の変革は、短期的には業界の負担を増大させ、中小企業を中心に経営を圧迫することになりかねません。

国土交通省の調査によると、ドライバー不足と2024年問題の労働時間規制により2030年には運送能力の34.1%が不足するとされています。これにより、荷物の配送遅延や滞留、サービスの低下など、物流ネットワーク全体に大きな影響がでる恐れがあります。ここに到るまでドライバーの労働環境は、非常に過酷で長時間労働や深夜勤務が常態化してきました。厚生労働省の「賃金基本統計調査」によると、ドライバー1人当たりの年間労働時間は約2,500時間と、全産業の平均と比べて際立って長いことも当たり前のように受け止められていたものです。さらに、無駄な部分が多い荷待ち時間の長さなど非効率な勤務体制も問題視されてきました。このままいけば今後はドライバーの収入減少による離職も懸念され、人材不足がさらに悪化していくことも覚悟しておく必要があります。物流コストには、輸送・運送費などの「コスト」のみではなく、人件費や企業のシステムなどにかかる「コスト」も含まれますので、人件費や燃料費などのコスト高騰は2030年に向け物流業界の経営を圧迫し続けていくことになるのかも知れません。ただしドライバーに対する賃金アップはこのところのベア傾向や物価上昇のことを考えるだけでも実現に踏みきっていただきたいもの。まして人手不足の中、残業代が減る見込みへの不安もあり、モチベーションが下がり続けるドライバーの定着率を上げていくためにも、賃金や保障の充実はどうしても必要なことと考えましょう。そのためにも適正な運賃やコストの価格転嫁には真剣に取り組んでいくべきです。業界の構造改革が進まない例の筆頭にあると言っても過言でないものが物流コストの適正な価格転嫁ができないこと。これらが労働環境の改善を妨げ、ドライバー不足という悪循環を生んできました。しかし今後は荷主に向ってしっかりとした資料を用意しつつ、お互いが2030年に向って失敗しない、取り残されないパフォーマンスを続けていくため同じ立場で交渉のテーブルに着くべきなのです。荷主にしても物流コストが増えることを拒めば、荷物を運んでくれる事業者は去っていくことになるわけですから、必然的に問題と向き合うことになるでしょう。2030年度に向けた政府の中長期計画に「適正運賃収受や生産性向上のための法改正」がポイントしてありますが、すでに先の6月1日より運賃水準の8%値上げが施行されています。また新たな運賃では①荷主等への適正運賃単価、②多重下請け構造の是正、③多様な

運賃・料金の設定等を3つの見直しの柱としています。簡単にポイントをあげて見ますと①では荷待ち荷役時間が2時間を越えた場合、割増率5割が加算（運賃）、有料道路利用料金も個別に明記する等、②では下請け手数料10%（運賃）を設定、元請け事業者は実運送事業者も明記、③では共同輸配送等を念頭に個建て運賃を設定、他にも「速達割増」や有料道路利用無しによるドライバーの長時間勤務割増、等があります。またその他、計画の核となる「流通業務効率化法」「貨物自動車運送事業法」2法の改正も行なわれており、そこでも「物流効率化は国の責務」との一文も強く明記しています。2030年に向けた物流改革はまだ始まったばかり、事業者にとっての苦難もこの先未知数であるかも知れません。6月26日発表、国交省が行なったR5年度2000社調査によりますと（調査期間2024年1-3月）、少なくとも運賃交渉を行なった事業者は71%、この中で一定の理解を荷主から得られたとしたところは75%、すなわち事業者全体から見ると運賃交渉において一定の理解を得られたしたところは53%になる、としました。この数字が、先の2法改正等を受け、確実に実効性を持って、伸びて行ってくれることを願わずにはいられません。ものを言える事業者として日々の実績を積み重ねていくことの重要性も現場と確認し合いながら、安心・安全なプロの物流パフォーマンスを社会に提供し続けて参りたいものです。

２３年度物流市場は前年比４％祝週

市場調査会社の矢野経済研究所は22日、物流15業種の総市場規模について、2023年度は前年度に比べ4.0%減の23兆4015億円だったとの調査結果を公表しました。インフレによる欧州の消費低迷や中国の景気低迷によって、世界的に物流需要は減少し、国内の貨物輸送量も物価上昇による消費の落ち込みで低調に推移するとしています。

調査は今年4月から6月にかけて実施、国内の物流事業者に対し、聞き取りや電話アンケートなどを行ったものです。調査結果によると、22年度の物流15業種の総市場規模は、前年度比106.2%の24兆3665億円と推計されています。業種別にみると、海運では22年9月頃までの好市況と円安の影響で、外航海運が収益拡大。3PLも海外を含めた積極的なM&Aによる事業拡大で、市場規模が大幅に拡大しました。総市場に占める比率が高い海運市場や3PL市場の規模拡大が総市場を押し上げ、114.4%の伸びを見せた21年度ほどではないものの、引き続き市場が拡大しました。しかし、国土交通省の統計では、国内、国際ともに22年の貨物輸送量は、コロナ禍以前の19年水準には戻っていません。これは市場拡大の要因が物量ではなく価格の上昇となっているためで、同様の傾向は今後も続いていくとしています。

特に、海外事業を展開する物流事業者にとっては、円安によってドル建ての売上高増につながるという側面があり、外航海運事業者は円安効果によって売上高を大幅に伸ばしました。一方で、燃料費や人件費などのコスト増で、運賃などの値上げも進んでいます。2023年度の物流市場は、業種別にみると3PLや普通倉庫、引越、軽貨物輸送といった業種で前年度より拡大するものの、海運やフォワーディング、一般港湾運送など比較的構成比率の高い業種で減少傾向が見られます。同社は、こうした要因で23年度の物流15業種総市場規模が縮小する見込みだと分析しています。

三菱倉庫、EVトラック活用でCO2削減

医療用医薬品や医療機器製造のノボノルディスクファーマ（東京都千代田区）と、同社製品の保管・輸送を担う三菱倉庫は23日、CO2排出量削減を目指し、医薬品の輸送にEV（電気自動車）トラックを活用する実証実験を8月から開始すると発表しました。

両社はこれまで、東京の物流センターから全国の特約店への医薬品の輸送を従来型のディーゼルトラックで行ってきましたが、今回の取り組みでは、東京から関東の一部地域への輸送トラックの1台を医薬品の適正流通（GDP）ガイドラインに準拠した中型EVトラックに切り替えることで、同輸送区間におけるCO_2排出量の削減を図るものです。

EVトラックの導入については、利用できるEV充電スタンドの場所が限定的であり、一度に配送できる総積載量が小さく、かつ走行可能距離も短くなるなど課題も多いものの、配送ルートの最適化などにより、今回のEVトラック導入が可能となりました。GDPに準拠した中型EVトラックによる特約店向け医薬品輸送は、業界初の取り組みとなります。今後は、継続的に取り組みを評価・改善し、順次、対象地域の拡大を目指します。ノボノルディスクは、日本国内のオフィスビルや工場の使用電力について、100%再生可能エネルギーへの切り替えを完了していますが、三菱倉庫もノボノルディスクの配送拠点となる三郷1号配送センターA棟全体の電力について、ことし4月から100%再エネ化を実施。この取り組みにより、ノボノルディスクファーマの配送センター業務としては年間174トンのCO_2削減が達成されることになります。

佐川とサンドラッグ宅配ロッカー共同利用トライアル

佐川急便とサンドラッグ（東京都府中市）は23日、佐川急便の専用宅配ロッカーの共同利用に向けたトライアルを開始したと発表しました。12日から、サンドラッグのネット通販店舗受け取りサービスを通じて購入された商品や、佐川急便の再配達荷物を好きな時間に受け取れるサービスを試行しています。例えばサンドラッグのオンラインショッピングサイトで商品を注文する際に「店舗受取」を選択し、受け取り店舗を平塚夕陽ヶ丘店に指定すると、準備が整った時点で受け取り情報がメールで通知されます。これにより、佐川急便の再配達荷物の受け取りと同時に、店頭での待ち時間をなくし、好きな時間帯にロッカーで商品を受け取ることが可能となります。両者はこの取組みでオンラインショッピングの拡大と物流効率化を図りたいとしています。

伊藤園、日新食品、ラウンド輸送開始

伊藤園と日清食品は22日、往路に茶葉、復路に即席麺を運ぶラウンド輸送の毎日運行を同日から開始すると発表しました。両社は持続可能なサプライチェーンの構築を目指し、往路だけでなく復路の車両活用にも着目した「循環型」の物流連携を強化する、としています。今回の取り組みでは、往路で伊藤園の茶葉を愛知県江南市の生産委託工場から、静岡県牧之原市の管理倉庫へ輸送し、復路で日清食品の静岡工場（静岡県焼津市）から愛知県春日井市の在庫拠点へ即席麺を輸送します。この取り組みにより、トラックの使用台数を19%削減し、CO_2排出も17%削減する見込みです。これまで両社は、「空きパレットの共同返却輸送」や「即席麺と茶葉の混載輸送」など、トラック台数の抑制やCO_2排出の削減につながる取り組みを実施してきました。今後は連携を一層強化し、両社の製品を混載して輸送するなど、より広範な物流連携も検討しています。

お知らせ

・物流業経営者・幹部向けの物流経営塾第１６期が７月から始まりました。物流経営塾とは、物流業界を取り巻く厳しい環境を勝ち抜く為に必要な、高度な専門知識と企画・実行力、リーダーシップ力を学ぶ場として、若手経営者や幹部候補者の育成を目的とした講座です。２回目は８月２６日（木）に開催します。スポットと参加も可能です。詳細および申込先は：国際物流総合研究所℡03-3667-157まで

・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“部門における課題発見と解決手法”のテーマで弊社代表の岩崎が２０２４年８月１９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

・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。