有限会社H.I.プランニング　243-0025厚木市上落合６９７－２　℡/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１２月号

物流現場における部下指導の中で、最も大切なことは、そこに働く人々のやる気をどんどん引き出し、その結果を評価しながら、改善を進め、収益に結びつけていくことです。同じ職場に集まった人達同志が、やりがいを持ち、時には良い意味でのライバル心をいだきながら、成長していけるよう、働く環境を整えて行く事も幹部の皆様の重要な役割です。人材不足に加え、多くの課題を抱える物流業においては、新年もまた変化していく周辺環境への対応が待ち受けているはずです。改正物流法が施行される２０２５年春。働き方改革関連法のスタートから１年が経つ節目の時に向け、自社の成長とより良い変化を確実なものにしておきたいですね。

新年の法改正に向けて

物流は国民生活・経済を支える重要な社会インフラであるにも関わらず、業界を支える人材は年々減少し続けてきました。一方で時代の流れと共に物流業務も進化を繰り返し、ＡＩを上手く活用できれば少ない人手を補えるところまでレベルも上がってきています。また物流産業を魅力あるものにして若い人を呼び込むため働き方改革関連法も本年４月から施行されました。トラックドライバーにも年間残業時間規制が適用されるなど現場の混乱も予想されましたが、実際には幹線輸送において大型車両が不足するなど、これまでのところ問題は限定的に留まっているようです。ただ年明けから年度末にかけ、様々な年間の集計が出るあたりで、新たな問題に直面する恐れもあり、引き続き見守りが必要です。また２０１５年以降急増してきた軽貨物輸送事業者も２０２４年問題のあおりを受け、さらに増加傾向にありますが、同時に軽トラック運送業における死亡・重傷事故件数が最近６年で倍増しており、安全対策の強化も求められるところです。こうした中、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和６年法律第23号）が第213回通常国会で成立、令和６年５月15日に公布され、２０２５年から施行されます。政府は次の２法改正による対策を政府は講じることにより、物流の持続的成長を図っていこうとしています。

まず流通業務総合効率化法（法律の名称が「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」に変更）によって荷主・物流事業者への規制が行われます。①荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。②上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。③上記事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分の場合、勧告・命令を実施。さらに、特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務付けることになっています。

次に貨物自動車運送事業法の改正によって、トラック事業者の取引に関して新たな規制が始まります。まず元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成が義務付けられました。荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む）等について記載した書面による交付等も義務付けられます。またトラック事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の運送の利用（=下請けに出す行為）の適正化について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、責任者の選任が義務付けられます。同法の改正によって軽トラック事業者に関する規制も始まります。軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講と

②国土交通大臣への事故報告が義務付けられました。加えて国交省による公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等が追加されました。

国交省では改正物流法は、トラックドライバーの賃上げ原資の確保や物流の生産性向上を強く推し後押しするめるためのものとしており、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進めるためにも、荷主・物流事業者に対する規制的措置を導入する、としています。このうち、改正物流効率化法の施行に向けては、今後政省令等に定める基本方針や判断基準、特定事業者の指定基準等の具体的な内容などを検討するため、国土交通省・経済産業省・農林水産省の三省の審議会の合同会議を立ち上げ、令和６年秋に取りまとめたものを、来春施行するとしています。

流通業務総合効率化法にもとづく荷主・物流事業者に対する規制的措置は、荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上を図ることを目指しています。具体的には、2028 年度までに、以下の目標の達成を目指します。①現行より 5 割の運行で、1 運行あたりの荷待ち・荷役等時間を計 2 時間以内に削減（1 人あたり年間 125 時間の短縮）する、②5 割の車両で、積載効率 50%を実現（全体の車両で積載効率 44%に増加）する、を目標としています。

国民の３人に１人が６５歳以上、５人に１人が７５歳以上になるとされる２０２５年。業界の人手不足にもさらに拍車がかかると見込まれています。物流業務のＤＸ化を少しずつでも推進していくことが２０２４年、２０２５年問題の解決につながっていくことは確かでしょう。時代の背景に合わせ物流が変化していくことは当然の現象。自社の未来にとってより良い“変化の選択肢”はどれなのか、２０２５年を目前に控えた今、じっくりと向き合い考えておきたいものです。

運送業の倒産リスク、業種別では第７位

AI（人工知能）を使ったクラウド与信管理サービスを運営するアラームボックス（東京都新宿区）は１２月 18 日、過去 1 年間のネット情報などをもとに予測した「倒産危険度の高い上位 10 業種」を公表しました。半導体不足や海外企業との競争激化にさらされている輸送用機械器具製造業のほか、人口減少の影響などを受けている百貨店やスーパーなどの小売業でリスクが高まっています。前回 6 月の調査で危険度が 2 位だった道路貨物運送業は 7 位に順位を下げ、前回 10 位だった道路旅客運送業は 5 位になりました。

同社は 2023 年 12 月 1 日から今年 11 月 30 日の期間に収集した 1 万 3697 社、22 万 5595 件のネット情報などを分析し、1 年以内に倒産する危険性がある「警戒企業」を抽出しました。

ランキングによると、道路貨物運送業は 50 社に 1 社が倒産する危険性があり、道路旅客運送業も 45 社に 1 社が倒産する可能性あります。道路貨物運送業では、主にトラック運送会社に倒産や支払い遅延の情報があり、時間外労働の規制強化によるドライバーの不足によって、受注の減少や外注費の増加が生じています。さらに、燃料費の高騰も、資金繰りに窮する企業の経営を圧迫しています。

道路旅客運送業では、タクシーやバスなど自動車で旅客を運送する多くの企業が赤字や債務超過に陥っており、トラック運送同様に、運転手不足や燃料費高騰が課題となっています。また、観光バスやタクシーの運営会社の中には、新型コロナ禍で打撃を受け、政府の支援に頼っていた企業も多く、支援策が終了した後の経営に注意が必要だと同社は指摘しています。

1 位の輸送用機械器具製造業は、半導体不足や海外企業との競争激化の影響で工場稼働率の低下が懸念されているほか、自動車や鉄道車両のメーカーで認証試験における不正が発覚し、信用低下が広がっています。これによって、さまざま

な規模の輸送用部品メーカーで債務超過に陥っているという情報があり、３６社に１社が倒産する危険があるとしています。

ヤマトが日本郵便に配達委託の見直しを申し入れ

ヤマトホールディングスは１２月 18 日、小型の薄型荷物の配達を委託している日本郵便に対し、来年３月末までに全量委託するとのスケジュールの見直しを求めていると発表しました。小型薄型荷物の委託については、今月 13 日、ヤマトが配達委託の中断を申し入れたと、各メディアが報じていました。報道後、同社が公式に説明するのは初めてとなります。スケジュールの見直しを求めているのは、両社で扱う「クロネコゆうパケット」の全量配達委託で、ヤマトが年間４億個扱っていた小型の薄型荷物「ネコポス」を 10 月から「クロネコゆうパケット」に順次切り替え、来年３月までに日本郵便が全量の配達を引き受ける計画でした。

ヤマトの発表によると、日本郵便への配達委託を進める中で、これまでに比べて配達日数が伸びてしまう事態が発生しているといい、「顧客のニーズに応えられない状況を解決するため、協業の主旨や基本合意書に基づき、ネコポスからクロネコゆうパケットへの切り替えにともなう配達委託スケジュールの見直しを申し入れ、真摯に協議を重ねている」などと説明しています。

両社の協業では、ヤマトの DM 便サービス「クロネコ DM 便」を「クロネコゆうメール」に切り替えることでも合意しており、こちらは予定通り,今年１月末で移行して、現在は日本郵便に全量の配達を委託しています。今回の報道では、日本郵便がヤマトからの申し入れに反発しているとも報じられました。

ヤマトは報道内容について「協議の過程で、日本郵便への配達委託を全て停止することを打診したという、間違った印象を与える可能性のある一部報道が行われたことは誠に遺憾」などとし、内容の一部に誤りがあるとしています。

公取委調査、下請ほど価格転嫁進まず

公正取引委員会は１２月 16 日、企業に対して行った価格転嫁円滑化の取り組みに関する特別調査の結果を公表。労務費の価格転嫁率は 62.4%と前年度の 45.1%に比べて大幅に上昇しました。価格転嫁が進んでいるのは元請けや下請け間にとどまり、２次、３次の下請けでは転嫁率も下がっていました。

調査では、全国の事業者 11 万社に、コスト上昇分の価格転嫁が適切に行われているかなどについて、受注者・発注者の双方の立場での回答を求める調査票を発送。3 万 1181 社から回答がありました。

調査結果によると、労務費の上昇を理由とする価格協議を、すべての商品、サービスについて行ったとする発注企業の割合は 59.8%で、「一部の商品、サービスで協議」したとする企業を含めると 68.0%でした。

受注者の価格転嫁の要請額に対して引き上げられた金額の割合（転嫁率）は、前年度調査の 45.1%から 62.4%へと 17.3 ポイント上昇し、原材料価格の 69.5%、エネルギーコストの 65.9%に近い水準にまで上昇しました。

しかし、労務費の転嫁率をサプライチェーンの段階別にみると、販売時の転嫁率は 66.5%と前年に比べ 18.8 ポイント上昇したものの、元請けへの発注段階では、61.2%（同 16.2 ポイント増）、２次下請けへの発注段階では 56.1%（16.8 ポイント増）、３次下請けでは 49.2%（13.8 ポイント）と、段階が下がるほど、転嫁率が低くなっていました。

国は価格転嫁を進めるために昨年 11 月、「労務費転嫁交渉指針」を公表し、「発注者側からの定期的な協議の実施」などを求めていますが、全ての受注者と定期的な協議の場を設けた発注者の割合は 23.7%にとどまり、「一部の受注者とのみ定期的な協議の場を設けた、または定期的な協議の場を設けなかった」と回答した発注者が 76.3%を占めました。

また、受注者に価格転嫁の状況を尋ねたところ、「すべての商品、サービスで引き上げ」と回答したのは54.2%、「7割から9割が引き上げ」が26.5%でした。業種別にみると、道路貨物運送業は「すべて」が37.9%、「7割から9割」が30.6%。倉庫業は「すべて」が47.9%、「7割から9割」は28.7%との結果でした。

ＡＧＣ、九州―関東間でデイタベース活用の共同輸送本格化

ガラスや化学品など素材メーカーのAGC（東京都千代田区）は１２月19日、物流業界が抱える輸送力不足やCO2排出量削減の課題解決を目的に、複数企業との連携により構築した共同輸送データベースを活用した、共同輸送の取り組みを本格的に開始すると発表しました。このデータベースは、2025年からのサービス提供を予定しており、運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）分科会のリーダーであるAGCが主導して構築したものです。

茨城県と佐賀県の間で独自の輸送を行っていたAGCと、神奈川県と福岡県の間で輸送を行っていたヤンマーロジスティクス（大阪市北区）が協力し、茨城-佐賀-福岡-神奈川とラウンド輸送することで物流を効率化します。具体的な数字は示されていませんが、乗務員の1運行ごとの貨物重量の増加や車両台数の削減を実現した上、輸送の効率化によるCO2排出量の削減といった効果を確認することができている、としています。

AGCはことし1月から7月にかけて、TDBC分科会に所属するトランコムや大王製紙、ライナロジクス（千葉県市川市）など9社と連携し、実証実験を実施しました。この実験で発着地や車両仕様などの基本情報を登録・共有できるデータベースを構築し、企業間で自由に共同輸送候補を検索・検討できる仕組みを確立しました。データベースの運営は、動態管理サービスを運営するtraevo（トラエボ、東京都港区）が担う予定です。

国交省、貨物自動車運送法改正で安全基準厳格化、軽貨物事業者事業停止措置も

国土交通省物流・自動車局は、このほど来年4月に施行予定の貨物軽自動車運送事業の安全規制強化に関する省令改正について、行政処分の基準改正案の内容を明らかにしました。新しく設置を義務化する貨物軽自動車安全管理者の未選任には事業停止30日間とするなど、厳しい規制が設けられることになりました。法令改正によって安全管理者の選任・届け出義務違反のほか、安全管理者講習の受講、貨物軽自動車運転者等台帳の作成・保存、運送契約時の書面交付、運送利用管理者の選任、実運送体制管理簿の作成などの義務を負うことになりました。これらの違反について、処分量定を定める計画です。

また、一般貨物自動車運送事業を含めた自動車運送事業全般の処分基準では、健康診断の未受診に関する処分を厳格化。未受診者3人以上の場合は、処分期間が人数に比例して延長される仕組みが新たに導入され、初違反なら1人あたり15日車、再違反なら同30日車の車両停止処分とする予定です。安全対策強化につながるだけでなく、多重下請け構造の解消にもつながるこれらの施策、個人事業主を含めた軽貨物運送業者の運営体制の見直しが迫られることになります。

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“成果に結びつく部下指導～部下のやる気に注目する”のテーマで弊社代表の岩崎が２０２５年１月１０日（金）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=M839375&c=2463457&d=0388

・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。