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　２０２５年3月号

昨年４月、物流関連２法が施行され荷主、物流事業者への強力な規制的措置が講じられることになりました。　さらに２０２５年４月以降は「改正貨物自動車運送事業法」と「改正物流総合効率化法」が施行され、業界課題の解決に向けた新たな一歩を踏み出します。そもそも２０２４年の物流関連２法改正の背景には「２０２４年問題」解決に向けた取組みがありますが、　その問題の源は１９９０年の旧物流２法施行にまで遡ることになります。　戦後日本の物流行政は、産業の保護育成を目的とした需給調整でした。しかし１９９０年代後半になり行政改革の一環として物流業界における規制緩和が論議されるようになり「経済的規制緩和」と「社会的規制の強化」を柱とした旧物流２法が施行されたのです。以降は御存知の通り、2003年更なる規制緩和措置に伴い、参入規制や運賃制度の緩和・撤廃も図られることになり、運送会社の経営環境は悪化が目立つようになっていきました（「社会的規制の強化」は、輸送の安全確保や違反時行政処分強化などで一定の成果をあげたものもある）。低い運賃によるドライバーの賃金水準は低下、にも関わらず付帯業務や荷待ちといった肉体的、精神的ストレスは増えて行くー、応募人員の減少に拍車がかかる状況はこの先長い間続くことになります。これらの種をまいた政府としては、悪循環に歯止めをかけるためにも、どうしても規制の再強化を図る必要がありました。２０１０年代に入り「荷主勧告制度」など対荷主規制の強化も始まり、業界改革に向けた新たな動きを開始、社会的な課題でもあった「働き方改革」の流れもあり、ドライバーの労働環境改善に向けた規制が「物流業界の２０２４年問題」として日の目を浴びることになったものです。

政府や業界が現在に至るまでに施した解決策の効果は、各企業によって感じ方もまちまちでしょう。しかし少なくとも旧物流２法施行当時の物流環境からは大幅な改善を勝ち取っていかなければ、ここから始まる未来の物流に加わることはできません。　法改正は話し合いの良い機会です。荷主共々、また従業員共々、あくまでもお互いの収益改善に向けた解決策を議論、提案し合って参りましょう。

２０２５年度問題を考える

２０２４年５月、流通業務の総合化及び効率化促進に関する法律が公布されました。これは現在「物資の流通効率化に関する法律」に名称変更され、２０２５年４月から施行されます。今後この改正２法によって物流業界に起きてくる変化を考えてみましょう。政府は法改正のＫＰＩとして施行後３年で（2019年度比）荷待ち・荷役時間を年間125時間/人削減させ、積載率向上による輸送能力を16%増加させることを目指すとしています。改正法の内容を大きくまとめると、1.荷主・物流事業者に対する規制的措置（流通業務総合効率化法）　2.トラック事業者の取引に対する規制的措置　（貨物自動車運送事業法）　3.軽トラック事業者に対する規制的措置（貨物自動車運送事業法）の３つになります。これらの結果として、２０２８年までに、①5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　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）を目指すことも明らかにしています。荷主（発荷主・着荷主）・物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）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、国がその判断基準を作ります。荷主には物流の経営責任者の選任、元請け事業者には実運送管理簿の提出とこれまで多重構造となっていた運送業界のあり方にメスを入れたものと言えるでしょう。物流業界において現在ベテランとして活躍しているドライバーの間でも高齢化が進み２０２５年には大量の退職者が出るとの予測もあります。新年度以降、法改正後の自社の対応も含め、周辺状況の変化にも注意を払っておきましょう。

物流業にとって避けては通れない重要課題も多い２０２５年。ほかにどのようなものがあるでしょうか？多くの企業が人手不足への対応に追われる中、物流業界も少子高齢化による更なる労働力不足や企業システムの老朽化がもたらす課題に直面しています。最

も深刻な問題は①トラックドライバーや倉庫スタッフなど物流の核となる労働力が確保できない、また他にも②長年使用してきた古い企業システムは部門や事業所などにより互換性が取れていないなど作業スピードや効率面からも今後の業務進化に対応しきれない不安も出ています(旧システムメンテナンスも多くが保証期間も過ぎており、維持コスト面でも今後の負担は大きいことも不安要因)、などがあるでしょう。

物流企業にとって大切な資産である「人」の価値は、現在益々希少なものとなってきました。この貴重な人的資産をより有効に効率的に活用していくためにもレイバーコントロールを見直し、仕事量に応じた適切な人員配置を行なっていく必要があります。物量や社会情勢などによっても業績変動が激しい物流業界においては、とりわけ倉庫やセンター内では、推測される業務量に応じたムダのない人員配置とそれに対するスタッフの理解が重要です。適切な教育を決してムダと思わず地道に続け、共に売上げ目標を達成するための稼働計画に賛同・協力してもらわなければなりません。

人手不足やDXの加速は全産業が直面している課題ですが、とりわけ物流企業においては、これらに伴い輸配送、拠点、倉庫作業の転換が２０２５年に本格化していくとの見方もあります。むしろそれが実現できなければ物流主導のSCM構想は崩れ去っていくことでしょう。時代背景や人々の生活習慣が変わるにつれ、産業全般もサービスの形を変化させています。各企業と共にSCMを形成していかねばならない物流企業もこれらの進化を素早く受けとめ、今後の経済活動促進につなげていく責務があると考えます。

下請法改正案閣議決定、運送委託への適用拡大

政府は3月11日の閣議で、発注側と受託側の価格協議を義務付ける下請代金支払遅延等防止法（下請法）の改正案と、価格転嫁などに消極的な事業者に大臣が改善を促すことを明記した下請中小企業振興法の改正案を決定しました。対象となる取引に、製造・販売などの目的物の引渡しに必要な運送の委託が追加されます。

下請法の改正案では、発注事業者が下請け業者との価格に関する協議に応じないことや、説明もなしに一方的に価格を決めることを禁止。下請け事業者との価格協議を義務付けました。これによって、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁の定着を図る、としています。

また、下請中小企業振興法改正案では、価格転嫁や取引適正化についての取り組みが不十分な事業者に対し、大臣が指導や助言をしても改善が見られない場合、より具体的な措置を示して改善を促すことができるようにします。今回の法改正では、「下請け」の用語を見直し、下請け事業者を「中小受託事業者」、親事業者を「委託事業者」とします。これにともない、改正後の法律の名称は「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」は「受託中小企業振興法」に改めます。

物流DX化で残業が１１％減、ウイングアークが実証

企業向けのデータ活用を支援するソフトウエアやクラウドサービスを提供するウイングアーク1st（東京都港区）は3月12日、経済産業省の2024年補正予算「荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業」に参加し、統合物流事業を展開するハルテGC（大阪府東大阪市）と共同で実施した結果を、成果報告として本社内で発表しました。

２024年問題の課題を法制化し、実効性を高めるための新物流二法では、契約の書面化・電子化、実運送体制管理簿の作成が義務化されます。これを見据え、実証では同社の物流DX（デジタルトランスフォーメーション）プラットフォームで運送契約から請求業務までの企業をまたがる報告や確認作業をオンライン化する「IKZO Online」（イクゾーオンライン）、AIプラットフォーム「dejiren」（デジレン）などを活用。その結果、荷待ちと荷役作業の時間と把握と削減、契約と実績に基づいた運賃、料金請求を実現したものです。ファクスなどの活字、手書き文字を高精度に読み取りデータ化し、紙文書を電子化を行ないました。バーチャルアシスタント機能により、業務プロセスを自動化、効率化し、その結果、一部の運行において、それに関わる全ての情報を統合的に扱うことに成功。総労働時間が削減し、管理職2人の残業時間が11.4%減少しました。

今回の実証はDX経営による中小運輸事業者支援と積極的な補助金活用のサポートを得るため、運輸デジタルビジネス協議会(TDBC)とサスティナビリティ・DX推進協議会と連携して実現したものです。運輸デジタルビジネス協議会の小島薫代表理事は「デジタルの力を使った、DXによる法令順守が求められています。今回の成果は先行事例として非常に役に立つもので、多くの運送事業者、荷主事業者に知ってもらい、実効性のある形で実施してもらいたい」と語りました。日本経済団体連合会と日本商工会議所、経済同友会の経済3団体は1月16日、「物価と賃金の好循環」による成長型経済の実現に向け、各企業に価格転嫁などの適正な取引慣行の徹底を要請する声明を発表しています。

運輸、物流、自動車業界の雇用は低調

総合人材サービスのマンパワーグループ（東京都港区）は11日、今年第2四半期での企業の雇用計画について尋ねた「マンパワーグループ雇用予測調査」の結果を公表しました。業種別で最も雇用意欲が高かったのは「エネルギー/公益事業」で、「運輸・物流/自動車」は「増員する」との回答が「減員する」をやや上回りました。

同調査は企業に対し「（対象期間の）雇用計画に変化はあるか」と尋ね、「増員する」との回答の割合から「減員する」の回答の割合を差し引いたうえで、季節調整値をかけた数値を「純雇用予測」として公表しています。今回の調査は1月2日から31日にかけてウェブアンケートで実施。日本国内1049社、世界41か国・地域で3万9449の公的機関、民間企業から回答を得ました。調査結果によると、日本国内の純雇用予測はプラス14で、前四半期比より1ポイント減、前年同期比では3ポイントの増となりました。業種別では調査対象の9業種中、8業種でプラスとなり、最も高かったのは「エネルギー/公益事業」で、前四半期比で7ポイント減だったもののプラス29。次いで「通信サービス」のプラス25が続いた。「運輸・物流/自動車」は、プラス5で全業種を9ポイント下回りました。

海外の結果では、アルゼンチンがプラスマイナス0だった以外は、40か国・地域でプラス。平均はプラス25で、最も高かったのはインドの43、次いでアメリカの34メキシコの33などが続いています。同社によると、23年第2四半期以降、日本の純雇用予測はプラス10-15の間で推移しており、日本の雇用予測に大きな変化はありません。しかし、同社の「25年人材不足調査」では、人材不足を感じている企業の割合は77%に達し、グローバル平均の74%を上回っています。人材不足は依然として厳しい現状にあることが明らかになりました。

運送業倒産、リーマンショック後最高に

帝国データバンク（TDB）は3月10日、2024年度の道路貨物運送業の倒産件数は2月末までの11か月累計で328件に達し、過去2番目の水準になる見込みだとする調査結果を公表しました。人手不足と燃料価格の高騰が経営を圧迫していることが要因だと考えられています。同社によると、24年度の倒産件数は前年度の317件を既に超えており、このままのペースでいくと年度末の3月末には360件前後になると予想されます。過去最多は371件だったリーマン・ショック時の2008年で、過去2番目の高水準になるとみられています。倒産の原因をみると、人手不足を要因とした倒産件数は38件で、全業種での人手不足倒産308件の12.3%を占めました。また、物価高を要因とした倒産は116件で、全業種841件のうち13.8%を占めています。物価高による倒産のうち9割が「燃料価格の上昇」が要因でした。燃料価格の高騰が経営を圧迫しているのに加え、コロナ禍からの消費回復で一定の物流ニーズがあるにもかかわらず、人手不足から発注に対応できないという状況が、運送事業者の経営を苦しいものにしています。同社は「人手不足による人件費の上昇など、さらなるコストアップ要因も加わり、今後も道路貨物運送業の倒産は高水準で推移する可能性が高い。運送料金の引き上げや、再委託構造の改善による価格転嫁率の上昇など、抜本的な対策が待ったなしの状況にある」と指摘しています。

3月が仕事検索のピーク、Indeed調べ

人材サービスのIndeed Japan（東京都港区）は13日、仕事探しが活発化する時期に関する調査結果を発表しました。調査では2022年から2024年までの3年間のデータを分析し、職種別の検索動向を明らかにしたもの。

50職種の検索動向によると、仕事検索数は12月に最低となり、1月から急増し3月にピークを迎えます。「事務」「医療関連」「ドライバー」など上位15職種の多くで同様の傾向を示しています。4月入社を見据えた転職活動の活発化や人事異動の影響が背景にあります。一方で「飲食」職種は独自の傾向を示し、5月に検索数が最多。これは大学生の履修が確定し、アルバイト先を探し始める時期と重なります。「飲食」の検索数の高水準は6月まで継続。

Indeed Japanは「企業にとって年明けからの3か月間は、優秀な人材と出会える絶好の機会」と分析しています。

日通、北越製紙とダイハツとのJR貨物利用のラウンド輸送開始

NIPPON EXPRESSホールディングスは13日、子会社の日本通運が、北越コーポレーション、ダイハツ工業、日本貨物鉄道（JR貨物）とともに、北越コーポレーションが運用する20フィートコンテナを活用した、鉄道による異業種ラウンドマッチング輸送を2月から開始したと発表しました。

北越コーポレーションはJR貨物と連携し、18年10月から新潟発関西向けの紙製品の輸送で20フィートコンテナを使用した鉄道モーダルシフトを開始。21年には国土交通省のエコレールマーク取組企業に認定され、CO2排出量の削減や持続可能な輸送体系の構築に継続的に取り組んでいたものの、片道での輸送であり復路の有効活用が大きな課題となっていました。一方、ダイハツは18年2月から12フィートコンテナを使用した九州発北陸向けの軽自動車輸送を開始し、日本通運と連携して新潟、長野地区への輸送拡大を進めてきました。しかしコンテナサイズの問題から軽自動車輸送に限られていたことや、長距離トラック輸送となる日本海側への輸送に課題を抱えており、より持続可能な方法を構築すべく検討を進めていました。

今回、北越コーポレーションの復路の空コンテナ輸送区間の京都貨物駅（京都市下京区）から焼島駅（新潟市東区）で、ダイハツの小型自動車を積載する新たな輸送スキームを日本通運とJR貨物の協力により構築。2月より北越コーポレーション、ダイハツによる異業種ラウンドマッチング輸送を開始したものです。

北越コーポレーションは新潟工場で生産した紙製品を関西地区の顧客へ輸送し、ダイハツは北越コーポレーションが運用する20フィートコンテナを活用し、京都（大山崎）工場、滋賀（竜王）工場で生産した小型自動車を新潟地区の販売会社へ輸送します。国が進める物流効率化の一つとして注目を集めています。

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“２０２４年問題のその後を探る～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２０２５年４月７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=M886409&c=2718248&d=a7c5

・コラボネット事業協同組合では2025年4月15日（火）午後3時半から（株）豊運輸会議室（〒359-0027 埼玉県所沢市松郷138-6)にて「社員のレベルを高める」のテーマで経営者・幹部セミナーを開催いたします。講師は保険代理店の進藤充氏と弊社代表の岩崎が務めます。参加費用は懇親会費込みで1人1,000円。詳細は事務局吉村まで。gmail:jicun7103@gmail.com 携帯：090-4757-0683

・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。

・国際物流総合研究所では４月２３日（水）午後４時～５時半まで“外国人ドライバー採用するためのポイント”として協同組合ビジネスプラザの安藤正啓専務理事を講師に迎えてセミナーを開催いたします。１人費用は５千円（但しジャパントラックショーサポータ企業は無料）詳しくは https://truck-show.jp/supporters/