「物流2024年問題対策事業」シンポジウム ―― ともに・つなぐ・岐阜の物流の未来

物流2024年問題をともに乗り越えるために

今年4月に働き方改革関連法がトラックドライバーにも適用になったことに伴い、他業種の労働者と比較して労働時間が長いとされている物流業界は大きな影響が懸念されている。トラックドライバーの時間外労働の上限が年960時間までとなり、1日に運ぶことができる荷量の減少、トラック事業者の売上げの減少、ドライバーの収入減少による担い手不足などの問題が生じ、今まで通りモノを運んでもらえなくなる可能性が懸念されており、この問題は「物流2024年問題」と言われている。

県は、物流の役割や重要性を理解してもらい、問題の解決につなげようと9月6日に大垣市のソフトピアジャパンで、物流2024年問題対策事業シンポジウム「ともに・つなぐ・岐阜の物流の未来」を開催した。

基調講演

荷主企業と物流事業者でサプライチェーンを支えよう

流通経済大学教授の大島氏が講演

物流の維持には「サプライチェーンの見直し」への理解・協力が重要

シンポジウムではまず、物流に関する調査・分析・コンサルティング業務を行う民間シンクタンクに長年勤務し、今年4月から大学教授を務める大島弘明氏が講演し、「荷主企業と物流事業者でサプライチェーンを支えよう」をテーマに、2024年問題について説明やトラックドライバーの現状などに言及した。

まず2024年問題について、輸送業やドライバーの労働条件が現状と変わらないとすると、営業用トラックで不足する輸送能力は、今年は14・2%、それが2030年には34・1%と問題が深刻化し、モノが運べなくなる可能性が大いにあることに言及。その理由として、運送事業者の多くは経営が厳しく、経費に占める比率が50・5%と人件費を上げることが難しく、そして、労働時間を短くすることも難しい状況にあるとした。

これらの改善策として、荷主企業や物流事業者でサプライチェーンを支えようとの提案をした。

荷物自動運送事業法の一部を改正する法律が公布され、来年度には、荷物の再配達の削減や積載率の向上、標準的な運賃を公表した運送価格転嫁を促していく方向性で進んでいることを説明した。

その中で大島氏は、荷主企業と物流事業者、一般消費者の理解・協力によるサプライチェーンでの商慣行などの見直しが急務であることを明言し、さまざまな改善事例を紹介。例えばこれまでは手で積み込んでいた物を、パレットの上に載せてフォークリフトで積みなおすようにしたところ、積み込み時間および下ろした時間が大幅に短縮されたり、パレット化することで荷下ろしの時間が大幅に短縮されたりと、荷主側は、荷主に現状をきちんと伝えて提携を岡西塩屋地区の間を走らせているトラックを静岡県内に中継地点を設けてドライバーは静岡県内で仕事だけで済むようにして、労働負荷を軽減した例や、同じ品目を製造するライバル会社同士が共同配送を行い、店舗への配送を、1日に何回かの配送を1回にまとめるなど、こういった物流を維持できない、消費者が便利な部分に慣れきった生活を改めるきっかけにしていくことが大切」とした。

株式会社 秋田屋本店
知南事業所長
太田賢二氏

株式会社 パローホールディングス
流通技術本部物流部長
上口隆一氏

まずは各社の取り組みを教えてください。

太田 秋田屋本店は江戸時代に創業し、明治時代に義肇部を創設、以来、食品製造業界の業態部門をしており、本集中、岐阜市と上場がある。

事業概要としては、パチェツローヤルゼリープロポリスを扱い、大手食品メーカーのOEM製造もある。全国の義務業からの買い付け、海外からの輸入もあり、消費者へ届けている。養蜂移動距離が長く、岐阜から北海道まで運ぶケースもあり、トラックを使っていくなかで、物流事業者との関わりは深い。

物流に関しては大型化、配送効率のアップ、ドリームタムの延長などに取り組んでいる。通販以外の理解には特にお客さまには時間がかかる旨を伝えるなどして対応している。

上口 パローは製造から販売までの垂直統合型のビジネスモデルを持ち、スーパーマーケット、ドラッグストア、ホームセンターを主力とし、関連する製造や純、物流部で関連子会社とは中立の立ち位置で物流の最適化がミッションである。

2024年問題については、その5年前から、物流の最適化がミッションである。

2024年問題については、その5年前から、物流の最適化がミッションである。

パレット手荷管理システム、基幹センターが、慢性的な90分近くの待ち時間が発生していた。システム導入で、待機時間が運送会社と倉庫センター双方合わせて半分以下になるなど、荷主側の受注時間がきていて、2分は納品受注の延長、荷主きをいかに純小化していくかが2日目配送以外の時間のバッファが提供できるか、リードタイムの延長も荷主ができるか、3分目は配送約の見直し、不必要な時間指定を解消できるか、整備はチャーターで賢い上げをしてしまうと、これより運送会社にとっては安定と収入が得られるというのが、ポイントとなる。

大島 メーカーだって、仕えれの部分で、ばば着荷主側とだってそう、着荷主とも荷主側の両方の顔を持っているなっていろ。売る側と物を手配することになっている。一方で、ビジネスなる。運賃は基本的に、運送会社に対して荷主側の問題ある。労働時間ついて、工夫して解決できる余地があるのかどうか。

鈴木 エスライングループ22社の中核事業会社で、事業組織は「運ぶ」「運ぶ」に「助ける」の3つ。「運ぶ」には法令から法人の小口荷物を運ばせていただいている貸し切り貨物の規模も伸びている。「助ける」は個人の引っ越しなど、「運ぶ」はBtBトラックに積めるものの何でも扱っている。「助ける」に関しては倉庫内を自動化し、ソフトを使って仕分けできるようになっている。

大島 2024年問題については、問後的に輸送コストがアップしてくるため、人件費、求人費が偏ると、燃料料金の値上げ、賃金改定のお願いが必要。また個別運賃管理、配送組みの自動化などに取り組むべきだと考えている。

佐藤 1983年に設立し、一般貨物に加えて、産業廃棄物運搬収集、加工事業等をしている。石川県、愛媛県、高知県、静岡県などに営業所がある。発泡スチロール、プラスチックの容器などのかさのある軽量物の輸送が得意。新品のプラスチック容器を輸送し、その帰りに使用済み製品を引き取り、処理業者まで持っていく仕事もある。酒岡や愛媛、高知の営業所は魚市場を組んでいる。気泡緩衝材の輸送や加工も得意。

コンプライアンスの強化に取り組み、デジタルタコグラフの導入により、拘束時間や休憩時間の可視化を進め、1年による点呼を取り入れた、有料道路は全額会社負担、ドライバーを委員会活動も進めている。トラックの整備や管理の見直しについては、以前私がトラック製造会社で働いていた経験を生かして整備を行っている。

次のステップとして、運送会社が所有している土地を待機エリアとして使ったり、会社に活用していただくサービスの提供を検討している。休憩や待機ができるようになることで、収益化はもちろん利便性向上になればいきたい。

大島 出てきたキーワードは、大型化、リードタイムの見直し、予約システム、クロスドック、時間管理、DX入れ、さらには駐車場の有効活用などで私の講演と重なる部分も多かった。法はトラックドライバーが合法的に安心して働められるところは多くなるべきだと考えている。

大島 物流事業者の側としての意見は、**佐藤** 運賃交渉等は原価計算表を作ってお客さまと協力しながら、どうしても必要なことを訴えながら進めている。また、柔軟なスケジュール等を組んでもらうことで、高い運賃ではなく安定的に全体的なプラスに持っていければと進めている。

大島 交渉の余地や仕方はいろいろある。

鈴木 我々は、「運賃是正」という言葉を使っている。規制緩和以降、業者数が増えて荷主の力が強い状況が続き、運賃が上げられなかった。また昭和のレートがあまり適切ではない状態。令和になっても上がっていない状態において、是正」が入切、我々は荷物を運んで企業経営をしているというのが前提。収入が上がらないと企業の持続性も保てない。私たちは水や空気と同じ感覚で、運送サービスは有償はいうことに理解いただきたい。

大島 運賃については大きくクローズアップされているが、いかに物流を持続させていくかという視点でいろいろと話してきた。物流は、荷主、運送事業者の責任を持ってやっていくというスタンスを改めて感じさせてもらった。多少苦ろなために、運送事業者の側から客観的なデータを提示して提案する、運賃を「是正する」という考え方を持つ、私も「適正運賃」という言葉を使っていく。そして最後は交渉、お互いが納得することが重要。

リードタイムの延長などは過去には考えられなかったリードタイムの延長は物流サービスの低下と捉えられる場合があるが、安定的の低下と捉えることが、垂大切、一日遅くなっても支障はなかったという検証を過去にはしたことがあり、「ドライバーの不足という点ばかりが強調されているが、倉庫の中で作業する人も足りていない」翌朝の出荷に向けて、夜中作業をしている人もいる。夜中は人が集まらない、翌日の日中に時間をかけて確認しながらやっても良い場合もあるのでは、それぞれの立場で考えるべきところはあり、ベクトルの向いているところは同じという印象。県内でも、もっと意識が醸成されていくことで、物流をより良いものにできるのではという点をまとめさせていただきたい。

荷主企業も物流事業者もベクトルの向きは同じさらなる意識の醸成で物流をより良くできる

佐藤 運賃交渉の鍵は、物流の「見える化」強い信頼で、選ばれるビジネスパートナーに

鈴木 荷主側の理解が伴にくい内容ではある。商品が入ってる時間が長いと欠品や在庫が生まれ、理解が得にくいが、少しずつ進めていく。

佐藤 1983年に設立し、一般貨物に加えて、産業廃棄物運搬収集、加工事業等をしている。石川県、愛媛県、高知県、静岡県などに営業所がある。発泡スチロール、プラスチックの容器などのかさのある軽量物の輸送が得意。新品のプラスチック容器を輸送し、その帰りに使用済み製品を引き取り、処理業者まで持っていく仕事もある。酒岡や愛媛、高知の営業所は魚市場を組んでいる。気泡緩衝材の輸送や加工も得意。

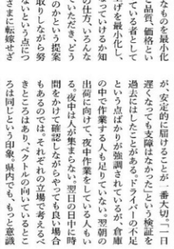
コンプライアンスの強化に取り組み、デジタルタコグラフの導入により、拘束時間や休憩時間の可視化を進め、1年による点呼を取り入れた、有料道路は全額会社負担、ドライバーを委員会活動も進めている。トラックの整備や管理の見直しについては、以前私がトラック製造会社で働いていた経験を生かして整備を行っている。

次のステップとして、運送会社が所有している土地を待機エリアとして使ったり、会社に活用していただくサービスの提供を検討している。休憩や待機ができるようになることで、収益化はもちろん利便性向上になればいきたい。

大島 出てきたキーワードは、大型化、リードタイムの見直し、予約システム、クロスドック、時間管理、DX入れ、さらには駐車場の有効活用などで私の講演と重なる部分も多かった。法はトラックドライバーが合法的に安心して働められるところは多くなるべきだと考えている。

（ファシリテーター）
流通経済大学流通情報学部 教授
株式会社 NX総合研究所 顧問
大島弘明氏

パネルディスカッションでは、大垣氏をファシリテーターに、荷主企業として新興食品製造の秋田屋本店（岐阜市）、城南事業所長の太田賢二氏、ホールディングス多務局市流通技術本部物流部長の上口隆一氏、物流事業者として エスライングループ（岐阜市）営業部次長の鈴木政隆氏、佐藤産業（羽島市）代表取締役の佐藤裕昭氏が意見を交わした。



佐藤産業有限会社
代表取締役
佐藤裕昭氏

株式会社 エスライングループ
営業部次長
鈴木政隆氏

物流事業者として、これまで以上に荷主や社会に理解・協力してもらいたいことは？

鈴木 我々は労働時間が長い・賃金が低い業界。今までの長い歴史の中でこういう状況になってしまっている。物流業は、国の経済を回す血液と言われる重要な産業である。しかし関わらず、従業員の平均賃金が他業種と比べて1～2割低く、労働時間が2割長いのが現状。また（全日本トラック協会）が、2022年度決算として会員事業者が報告した経営状況を分析したところ、57%が赤字経営、黒字企業でも営業利益率は1～3%と非常に低く、このままの状態が続けば次世代を担うさ若世代には物流業界には魅力を感じてもらえないであろうと、イメージを変えていくことが大事。そのための原資として運賃料金改定をご理解願いたい。

時短に向けては、時間指定が足かせになっている。必ずしもかんでも午前必着、翌日必着で出荷されれば荷主ある。必要な場合はもちろん対応する。我々としては時間の余裕をいただきたい。

大島 取引条件はきえていくべき、実際に午前中必着と言われる。物流は、まさに私たちのライフライン（生命線）と言えること。

本年4月に、物流の担い手であるトラックドライバーの労働時間外労働の上限規制が導入されました。労働時間が短くなることで、1日に運ぶ荷物が少なくなり、何人対応策を行わなかった場合には2030年には全国で約3割の輸送力が不足すると試算されており、私たちの生活や経済活動に多大な影響を与える恐れがあります。

この物流2024年問題の解決には、物流業者だけでなく、荷主企業や消費者と一体となった取組みが重要とされ、荷主企業は、ドライバーの労働環境改善や働き方改革に取り組むための適正な運賃の収受のほか、荷主企業と物流事業者が連携した、荷待ち・待機時間及びパレット作業の削減、DXによる務効率化などの取組み、さらに消費者には、宅配BOXの設置など、再配達削減の配慮などが求められています。

一般消費者

当日、翌日配達の宅配サービスが受けられないかもしれません。水産品、青果物など新鮮なものが手に入らなくなるかもしれません。

参考：公益社団法人 全日本トラック協会HPより

物流2024年問題とは

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されており、このことが「物流の2024年問題」と言われています。

2024年問題による影響

国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して何も対策を行わなかった場合には、営業用トラックの輸送能力が2024年には14・2%さらに2030年には34・1%不足する可能性があると試算しています。

何も対策を行わなかった場合、以下のようなことが起こるかもしれません

物流事業者

荷主や一般消費者のニーズに応えられなくなり、今までどおりの輸送（例えば長距離輸送など）ができなくなります。今までどおりの輸送を継続するためには、さらにドライバーの増員が必要ですが、人材確保が困難となります。

荷主企業

必要な時に必要なものが届かないかもしれません。輸送を断られる可能性があります。

一般消費者

物流2024年問題対策事業
ともに・つなぐ・岐阜の物流の未来

物流事業者向けセミナー
これからの物流を支えるために具体的な解決策をともに学ぶ！
物流2024年問題対策事業セミナーのご案内 実践セミナーで、具体的な解決手段を見つけよう！
こんな方にお勧め □荷主企業とwin-winな関係を築きたい □営業力アップの方法を学びたい □交渉に必要な運賃の積算方法を知りたい □ドライバーの時間管理・給与計算の事例を知りたい
運賃交渉の鍵は、物流の「見える化」
強い信頼で、選ばれるビジネスパートナーに
11/12（火） 定員40名 参加費:無料
13:30～16:00（受付13:00～）
会場：長良川国際会議場 国際会議室（5階）
内容 （講義/90分）・（グループディスカッション/30分）・（発表・相談会/20分）
申込フォーム
齊藤 史織 氏
船井総研ロジ株式会社
物流ビジネスコンサルティング部 物流DXグループ グループマネージャー
エグゼクティブコンサルタント
入社以来、運輸・物流業を専門に100社以上の会社にコンサルティング・アドバイスを行っている。業績アップをテーマに、マーケティング戦略の立案や営業強化・運賃交渉支援、ドライバー採用・育成・定着、中期経営計画の策定といった内容でコンサルティングを実施。最近では、2024年問題を背景に、物流会社・運送会社の生産性向上の必要性が高まり、デジタル化・DXなどによる効率化支援の実績を重ねている。
「物流2024年問題対策事業」シンポジウムをYou Tubeで限定公開中
動画公開期間 令和6年11月30日まで
9月6日に開催した荷主企業・物流事業者向け「物流2024年問題対策事業」シンポジウムを期間限定でご視聴いただけます。視聴を希望される方は右記QRよりお申し込みください。
※セミナーの詳細はWEBで公開 https://gifu-butsuryu2024.pref.gifu.lg.jp/ 物流2024年問題 岐阜
お問合せ先 物流2024年問題対策事業運営事務局（岐阜新聞社営業局内） TEL.058-264-1158（月～金／9時～17時）
主催／岐阜県 協力／一般社団法人岐阜県トラック協会

無断複製・転載を禁じます