奈良 新 創造時代 2022

物流の現状と展望

減少傾向と業界再編

▼**物流の現状**

日本の国内貨物輸送量は2020年度、トンベースで41億㌧である。ここ10年ほどほぼ横ばいであったが、2020年度は大幅に減少した。なお国内貨物のモード別輸送は自動車が約5割、内航海運が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5％程度であった。内航海運や鉄道は港湾や駅からの輸送は自動車に依存しているので、今日の貨物輸送に自動車がはたしている役割が大きいことが分かる。2020年度に貨物輸送量が減少したのは、新型コロナウイルス感染症の影響によるもので、BtoB貨物は経済活動の停滞等を受け、一時大幅に減少したが、宅配便については通販事業等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。

▼**トラック業界の現状**

トラック業界では、労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業が増加傾向にある。年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。生産年齢人口が中長期的に減少傾向にあることから、65歳以上の人口が増加していくが、トラックドライバーについては労働環境から人材確保が容易ではなく、全産業に比較して平均年齢が3～6歳程度高い。対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。

▼**宅配便の現状と課題**

貨物1件あたりの貨物量は直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。その背景には、宅配貨物の増加が挙げられる。しかも宅配貨物においては、不在再配達がもともと全体の約15～16％発生していた。物流分野における労働力不足が懸念される中、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

▼**荷主の取組**

出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きくかかわっている。このためパレット化による作業負荷の削減や、荷積み、荷卸しにかかる荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティックスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。またトラックドライバーの年収は全産業平均に比較して5～10％程度低い状況になっている。トラック運送事業の営業経費の約4割が運送にかかる人件費であり、ドライバーの収入を上げていくためには、原資となる運賃確保が不可欠であり、この点からも荷主の取組が必要になってくる。

▼**物流の2024年問題**

トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労災請求件数、支給決定件数ともに最も多い業種となっており、労働環境を改善する必要がある。2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制が適用され、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息時間等の基準を改善する必要があり、改正に向けた検討が行われている。

長距離輸送における輸送手段確保が難しいケースが発生しており、企業によるリードタイムの延長、長距離輸送から中継拠点でのスイッチ輸送への切り替え等が行われている。また中距離輸送についても、制度改正を見据えた輸送方法の見直し等の動きが起きている。企業アンケートの結果によれば、2024年問題の認知度は産業全体で5割程度で、発生する課題としては人材不足や対応コストがあげられている。

▼**燃料価格高騰**

燃料価格はトラック輸送の主要経費の一つであり、燃料価格高騰が経営に与える影響は大きい。他方で燃料価格上昇分の収受額への反映が進んでいない事業者も多く、トラック運送事業の経営を圧迫している。民間企業の分析によれば、原油や燃料、原材料などの「仕入れ価格上昇」や、取引先からの「値下げ圧力」などで価格転嫁ができなかったことによる倒産が相次いでおり、コロナによる輸送量の減少による経営悪化等の背景もあり、運輸業関係が特に多い状況となっている。

川端運輸株式会社

豊かな運び手として社会に貢献

川端運輸は貨物自動車運送事業、貨物運送取扱い事業を営む事業者で、1964年12月に創業、従業員30名、15㌧ウイング車14台をはじめ28台の車両を保有している。長年社長を務めた川端章代氏が会長となり、このほど川端真也氏が社長に就任した。「豊かな運び手として社会に貢献」することを経営理念とする同社の新しい創造と展望について、川端真也社長にお話をうかがった。（聞き手は田中篤則・奈良新聞社代表取締役社長）

■インタビュー

川端運輸株式会社　社長
川端　真也さん

▽社長に就任して

―社長就任、おめでとうございます。現在の心境は。

ありがとうございます。大学卒業後に入社し、トラックドライバーをはじめ配車、経理など会社経営の実務経験を積み重ねてきました。弊社は1964年に祖父が設立した会社で、私で3代目です。新たな気持ちで頑張っていきたいと思います。ただ分かってはいたことですが、経営環境の厳しさを実感しています。

▽働き方改革

―どのような点を厳しい環境とと感じておられますか。

業界全体の問題として、貨物輸送量が減少傾向にあること、燃料の高騰です。それと「トラック業界の2024年問題」と言われている、時間外労働の上限規制が2024年から導入されることです。これは働き方改革と関連するのですが、労働環境の改善・向上は重要な課題です。しかし運輸業界はお客様である荷主との関係で営業が成り立っていますので、自分たちだけの努力ではなかなか改善できません。

対策として、長距離の運行を削減して労働時間の減少を図るために拠点を設定して拠点間輸送に転換していくという方法があります。これまで12時間かけて走っていたところを、中継拠点で引き継ぐことにすれば6時間の運行で済みます。拘束時間が半減し、日帰り運行も可能になります。拠点の開設・運営やドライバーの配置が必要になりコストアップしますが、労務管理をきっちりとやっていく体制を作っていく必要があります。

▽付加価値の創造

―今後の取組として、どのような施策を考えておられますか。

運送業という業界は、荷物を安全に運んで当たり前ですので、新しい取組といっても難しいです。ただ運送業の基本は、地域のお客様です。地域のお客様を大切にすることで、たとえば単に運ぶだけではなく倉庫、流通加工のような役割も担っていくなど、運ぶことに付加価値を付けて、選んでいただける企業になっていくことが必要ではないかと考えています。

▽ドローン物流の模索

―これからの展望について。

将来的にはドローン輸送ビジネスを考えています。そのためにドローンスクールに通って技術のマスターに務めています。

ドローンについては現在、国による規制などは少なく、目下のところ模索段階です。

現在、人がいる上空にドローンを飛ばすことはできません。これが最大のネックです。現在は河川の上空を利用したドローン物流の実証実験が行われていて弊社も参画しています。実用化されるまではまだ時間がかかります。勉強といっても、民法や航空法の法規の勉強から始まって、操縦技術よりそちらが重視されます。操縦もGPSが利かなくなるとコントロールができなくなりますので、万一の危機回避の訓練などをやっています。いずれは「ドローンで宅配」という時代になると思いますので、その日のために研さんを積んでおきたいと思います。