



物流・運送業界を

取り巻く

2024年 対応

問題と アドバイス

●業種別・コスト上昇分に対する価格転嫁状況

【労務費】		【原材料費】		【エネルギーコスト】	
順位	業種	順位	業種	順位	業種
1位	化学	1位	化学	1位	化学
2位	建設	2位	機械製造	2位	石油製品・石炭製品製造
3位	情報サービス・ソフトウェア	3位	金属	3位	建設
4位	食品製造	4位	自動車・自動車部品	4位	金属
5位	石油製品・石炭製品製造	5位	電機・情報通信機器	5位	食品製造
23位	製薬	23位	情報サービス・ソフトウェア	23位	金融・保険
24位	金融・保険	24位	廃棄物処理	24位	放送コンテンツ
25位	自動車・自動車部品	25位	通信	25位	自動車・自動車部品
26位	通信	26位	放送コンテンツ	26位	通信
27位	トラック運送	27位	トラック運送	27位	トラック運送

(出所) 中小企業庁「価格交渉促進月間(2022年3月)フォローアップ調査の結果について」から一部抜粋

現状把握と

DXを活用した課題解決提案

業種特性と2024年問題を踏まえた支援が求められる

物

物流・運送業界の2024年問題とは、働き方改革関連法により、2024年4月1日からドライバーの時間外労働に年間960時間の上限が課せられることで発生する問題の総称だ。他業種と比べ物流・運送業におけるインパクトは大きい。

理由は複数あるが、一番は現状の対応遅れだろう。図表は中小企業庁の「価格交渉促進月間(2022年3月)フォローアップ調査の結果について」である。業種別の価格転嫁状況は、トラック運送業が3項目すべてで最下位。では、なぜこのような状況になっているのか。

言うまでもなく、物流業界は多重下請構造となっており、価格交渉をしようにも、元請けと下請けの関係だけで安易に賃金を決めることはできない。大元の荷物の出し手(発荷主)と荷物の受け手(着荷主)の間で価格交渉がされない限り、元請け、下請け、孫受けと続く多重下請構造の各企業に還元されることもないのだ。

荷主の運送業者の相互理解を深める

では、どのような支援がで

きるかだが、ここでは3つの視点を紹介したい。

まずは人材の確保と離職防止策を講じることだ。最も望ましいのは賃金アップと労務管理の徹底だが、そう簡単には対応できない。

そこで、取引先の決算書について、業界特有の数値の変化にアンテナを立てよう。的確な財務分析を基に

将来的なコストアップの試算を行い、どの程度の人件費の上昇なら売上で吸収できるか、お金のプロとして現状把握からサポートしよう。

次にDX対応だ。国土交通省のデータによると、ドライバーの荷受け・荷役時間の合計は、1運行あたり平均で3時間3分。「運転していない拘束時間」がこ

れだけあることこそが、労務上の一番の問題であり、一方で最も改善が見込める部分でもある。

荷主(下請け)の全体でドライバーの現在位置が把握できていないため、着荷主も受入準備ができず待機時間が発生する。ドライバーの位置情報を把握できるツールの導入など、具体的なソリューションの提案も視野に入れつつ対応する必要がある。

最後に、取引先と荷主との関係構築だ。荷主サイドがこうした内情を理解しているかどうかで、物流・運送業者の行く末は大きく変わる。

金融機関の担当者としては取引先の荷主企業への情報提供も絡めつつ、サブライチエーン全体を巻き込んだ課題解決を後押ししたい。目の前の企業だけの問題ととらえず、マクロな視点で2024年問題に向き合ってほしい。