

物流危機、3月末に迫り来る「荷物を運べない現実」

「これ以上は残業できない、もう走れない」

「2023年まではなんとかトラックを確保できたが、最近はずしでも確保できるわけではない。需給が変わってしまっている」——。そう話すのは、大手EC事業者の仕事も手がける物流企業の幹部だ。

以前は荷物の情報量を1とすると、運べるトラックの空車情報は1.3～1.4というバランスだったが、最近では1を下回ることも増えているという。空きトラックの情報が減り、運べない荷物がでてきているのだ。

協力会社に配送を委託できない場合、自社の車両でなんとか対応する、もしくは帰りの荷物がなくても往復分の運賃を払って委託する、などといったケースがあるという。

この幹部は「(実際に走る) 運送会社の運賃の条件をどんどん上げなければならないが、荷主からは十分な額をもらえていない。運賃だけでなく効率も上げていかなくては」と苦しい状況を語る。

空きトラックの情報が どんどん減少

物流業界では2024年4月、ドライバーの残業について年間960時間までの上限規制が導入され、拘束時間などの制限も一段と強化された。より多くの人員が必要になり、コスト上昇が課題となっている。いわゆる「物流2024年問題」だ。

2024年問題はテレビなどで、主に宅配の現場の話が取り上げられてきたが、長距離ドライバーの労働環境の改善が本来の趣旨だ。足元では規制の影響が如実に表れている。



トラック輸送は泊まり勤務も多かった。子育て世代が働くには厳しく、待遇の改善が求められていた (記者撮影)

「車両の情報数が、月を追うごとに減っている」。こう話すのはランコム・名古屋情報センターの兼田慎二センター長だ。

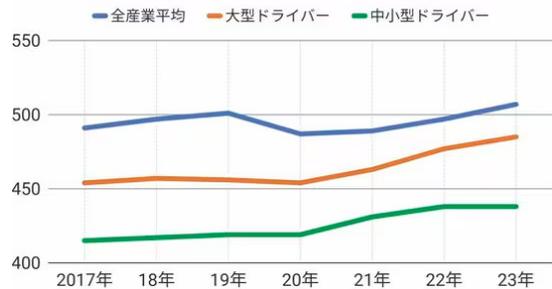
ランコムは全国1万3000のパートナー運送会社と連携し、荷物と空きトラックを

人力でマッチングする「求貨求車」サービスを提供している。

残業規制を受けて、長距離の運行を担っていた運送会社は中・短距離へのシフトを進めている。ランコムの東海エリアでは、2024年の上期は全体でトラックの空車情報が約10%減少。中でも600キロ以上を走る長距離トラックの情報は約20%減ったという。

業界では、夏場、年末の12月、期末の3月が繁忙期に当たる。運送会社は繁忙期に備え、普段からドライバーの労働時間を調整する必

ドライバーの賃金は全産業平均より低い —大型・中型ドライバーの賃金の推移—



出所) 厚労省「賃金構造基本統計調査」を基に東洋経済作成



ランコムの名古屋情報センター。アジャスターと呼ばれる社員が1人2台の電話を駆使し、マッチングを行う (撮影: 永谷正樹)

要がある。そこで、仕事の見込み時間や納品時間、荷物を積まずに拠点へ戻る回送の距離などを細かく確認する会社が増えている。

トランコムも、これまでは運送会社に「13時から積み込みできまず」などと伝えればよかったが、実際に作業が始まっているか、荷待ち(待機)が発生していないかなど、運送会社が詳細を確認するようになったという。

ただし、こうした事情を踏まえ、荷主側が納期を調整し、待ち時間が発生しないように工夫するなど仕事の条件を見直しているかという、そう簡単ではない。荷主にも当然、顧客がいる。リードタイムを変えられないといった理由があるのだ。

「実際には、荷主の都合や荷物の条件に合った運送会社を探すことのほうが多い。運送会社にも譲れない条件があるので、うまく交渉し、調整していくのがわれわれの仕事でもある」(兼田センター長)

今年の3月期末、荷物は運べるのか？

とはいえ、荷主側がいつまでも、こうした対応を続けられるかはわからない。運送会社は必ずしも、厳密な計算の下で動いているわけではないからだ。トランコムの東海エリアマネージャー・上野剛史

氏は、今後トラックの空車情報がさらに減る可能性を指摘する。

「運送会社は長距離から近場の運行にシフトしているが、顧客(荷主)の構造まですぐに変えられるわけではない。これから残業時間の調整を迫られる会社もあるのではないか」(上野氏)

規制が適用されて1年目ということもあり、ドライバーの残業をうまく調整できず、1月から3月末にかけて「これ以上は残業できず、走れない」といった状況に陥る会社もできそうだ。

もう1つの焦点は運賃だ。前述のように、業界は残業規制による人手不足、人件費の増加が課題だ。加えて車両の購入費、燃料費など、ほぼすべてのコストが上昇し、これまで通りの運賃では利益を確保しにくくなっている。

しかし、2024年は運賃交渉がうまく進んだとは言いがたい年だった。消費の低迷で荷物が少ない状態が続き、宅配業者の間で価格競争が勃発。倉庫での保管から配送まで手がける3PL(物流の一括受託)業者まで波及した。コスト増を吸収できず、大幅減益決算や業績見通しの下方修正が相次いだ。

2024年問題を機に価格転嫁を進め、運送会社が適正な利益を確保できるようにする。ドライバーの待遇を改善し、若い人材に入ってもらおう。そんな業界の狙いは、2025年に持ち越しになってしまった。

運べなくなる事態を回避するには？

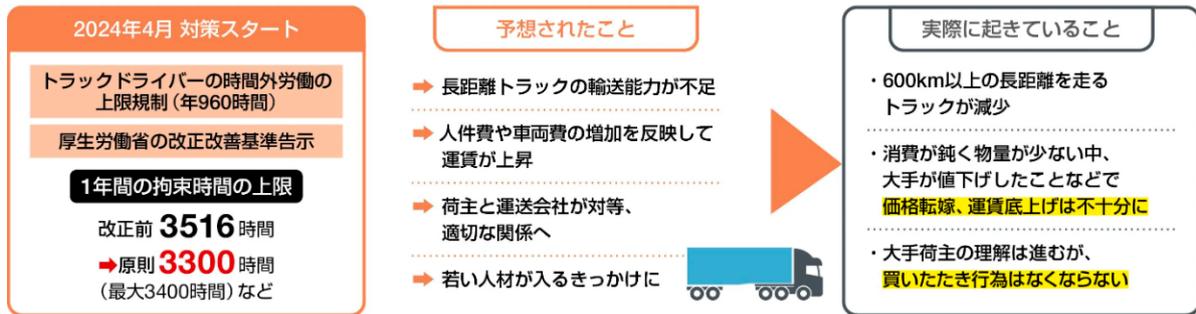
大手企業の荷主を中心に、価格転嫁を許容する動きは見られるものの、運送会社が希望する運賃を満額もらえるケースはまだ少ない。

運送会社の苦しい事情について、荷主側の十分な理解は得られていないのが実情だ。業界幹部は「業界は閑散期のほうが長く、現場の情報が伝わるまでに時間もかかる。実際に運べなくなる事態が起きないと、荷主も動かない印象を持っている」と語る。

荷物が運べない危機を回避するには、ドライバーなどの賃金や労働条件を改善し担い手を増やすこと。効率化のために投資を進める必要もある。荷主企業の歩み寄り必須だ。

インフラ崩壊の危機を乗り越えられるか。2025年も正念場が続く。

●「2024年問題」突入で業界は思わぬ方向へ



出所)取材を基に東洋経済作成

掲載日●2025.1.17

text:田邊 佳介(東洋経済 記者) photo:永谷 正樹

