

# 物流コスト高、ドライバー不足 深刻化 No.1

## 配送効率化に向け、ご理解とご協力を！

株式会社 山西 あすなる会顧問 代表取締役社長 西垣 洋一

今、物流問題への対策が、日本の産業界全体の大きな課題となっています。木材 住宅業界でもドライバーの不足による資材配送の遅れなどの影響が深刻化してきています。

物流の中心的担い手であるトラック業界の現況は、ネット通販などの普及により物量は増え、需要に供給が追いつかない中、深刻な人手不足と高齢化に悩まされ、このままでは、担い手が育たず、近い将来、荷物の配送が難しくなることも想定されます。ドライバー不足は労働人口の年齢分布からして構造的なものと言え、長時間労働に対し、交通安全面や働き方改革の観点から厚生労働省や国土交通省が中心となって様々な規制が強化され、トラック業界の商慣習の見直しや、労働環境の改善が図られています。

こうした中、2017年11月に運送事業者と荷主との契約雛形となる標準貨物自動車運送約款が改正され、1.「運賃」と「料金」の区分を明確化し、2.「待機時間料」を新たに規定し、3.付帯業務の内容のより明確化へと運賃・料金の収受ルールが変更されています。従来運賃の範囲内としてサービスの一環とされてきた積み下ろしの作業や待ち時間などが、運賃（運送の対価）と分け、別途の料金（運送以外の役務等の対価）として荷主に費用負担を求めています。（右図 物流コスト高 トラック業界現況悪化の背景と対策 参照）

木材 住宅資材流通は、商材が川上、川中、川下へと流れる毎、配送コストが掛かり、既に配送コスト負担を各々の企業努力だけでは吸収できない状況となっています。現在引き起こされている物流コスト高は、原油価格の上昇による一過性のものでなく、ドライバー不足や働き方改革などによる構造的要因に起因するものです。又、配送費の値上げを受け入れないと、木材 住宅資材の物流の担い手が、他業界へ流失し、木材 住宅業界の物流システムが崩壊に追い込まれかねない状況です。皆様には、この物流の深刻な状況を御理解頂きたいと思っております。

こうした中、いかに配送の効率を高められるかが益々重要となってきます。当社では、現在の小口の配送や荷揚げなどの作業もサービスの一環として行っていますが、今後は、これらのサービスの継続が難しい状況です。世の中が大きく変化している中、昔のままの商慣習だけでやっていくことができないのが現状です。「仕事は段取り八分」といわれます。皆様のこのお力を、資材の納品の面でも発揮して頂き、現場毎の配送回数を減らすなどご協力をお願い致します。

当社としましても、物流体制の効率化・省力化に向け、検討を進め、必要であれば投資も厭わず進め、必要なサービスの維持に努めて参ります。当社は住宅資材流通の物流網維持のためにも、仕入先からの適正な運賃請求の要求に応じて参ります。皆様におかれましても配送効率向上への取り組み、住宅資材の物流網維持にご協力をお願い致します。業界が大変革期を迎える状況において、今後もより良い方向へ進めるよう皆様と共に、互いの知恵を出し合って歩んで参ります。

### 物流コスト高 トラック業界現況悪化の背景と対策

**背景① トラック運転手はピーク時より減少**  
平成7年980千人 ⇒ 平成27年767千人

**背景② 有効求人倍率高**  
トラック運転手: 3.03倍  
全産業平均: 1.57倍  
次世代の担い手不足に

こうした背景の中、トラックドライバーの人手不足と高齢化が深刻化

**背景⑤ 運転手の年間賃金低水準**  
トラック運転手年間賃金は全産業平均より約2割低い

**背景③ 運転手の高齢化**  
平成30年の年齢構成比 45~59歳の割合 44.8%  
高齢化が進む中、今後定年等で大量離職の恐れ

**対策** 木材・住宅業界全体の物流機能の低下の危機

平成29年11月4日よりトラック運送における運賃・料金の収受ルールが変わります。

**標準貨物自動車運送約款等の改正概要**

- 「運賃」と「料金」の区別を明確化します  
運賃が運送の対価であることを明確化します。
- 「待機時間料」を新たに規定します  
荷主都合による待ち時間等の対価を「待機時間料」とします。
- 付帯業務の内容をより明確化します  
付帯業務の内容に「輸入料」、「少ルル船り」等を追加します。

**背景⑥ 長労働時間**  
トラック運転手労働時間は全産業平均より約2割長い「時間外労働の上限規制」等が適用される予定

**背景④ 車両調達コスト上昇**  
平成18年平均を100とすると平成30年は111.5

**急務**

- 標準貨物自動車運送約款の改正遵守
- トラック業界の労働環境改善
- 運賃の引き上げ（物流コスト上昇）

**背景⑦ 手荷役(手積み/手降ろし)の商慣習**  
いまだ荷揚げや小口配送といった商慣習が残っている

10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7~10kg程度)のダンボールを手積み・手降ろししている事例

**背景⑧ 荷待ちや荷役が長時間労働の要因**  
平成29年7月1日から荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象

作成：(株)山西 経営企画部 西垣