

商業部会長報告

1. 会議名 **第1回商業部会（オープン部会）**
2. 日時 **2024年6月25日（火） 14：00～15：30**
3. 場所 **秋田商工会議所 7階 ホール80**
4. 出席者 **部会員等24名**
5. 懇談 **物流2024年問題を含めた
卸・小売事業者が直面する課題と対策**
(株)Hacobu Strategy本部 デイレクター 重成 学 氏

(1) 直近の法改正等による影響

① 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正は、荷主・元請企業にもリスクとなる

- ✓ 運送会社が行った過労運転防止違反等に、荷主の主体的な関与があった場合、**勧告を受けた荷主は社名が公表**される
- ✓ 行政処分による業務停止、又は、収益改善が見込めない案件は断られるなど、**運送会社が撤退する可能性**がある

② 「物流関連2法」改正により、物流効率化の取り組みが必要となる

- ✓ 特定事業者は**中長期計画の作成、定期報告**をする【義務】
- ✓ 特定事業者の荷主は、**物流統括管理者を選任**する【義務】（ほか

※特定事業者：一定規模以上の事業者を国が指定

③ 「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直し（国交省告示）

- ✓ 荷主等への適正な転嫁 ➤ **平均約8%の運賃引き上げ**
- ✓ 多重下請け構造の是正等 ➤ **下請け手数料（運賃別途10%）の設定**
- ✓ 多様な運賃・料金設定等 ➤ **速達割増や有料道路を利用しないことによる割増**

※物流において今までの当たり前が大きく崩れつつある危機的状況に突入し、**物流全体を見直す抜本的な改革・法対応が必須**となる

(2) 卸・小売事業者が直面する課題と対策

① 卸・小売事業者が直面する課題

- ✓ 着荷主として意識を持たないと、買いたい値段で買えず、さらに、モノが届かず調達できないなど「**調達コストと供給不足（調達不可）の危機**」
- ✓ 下請け発注する際は、運賃とは別に運賃の10%を「下請け手数料」として依頼元へ請求する「**料金上乘せリスク**」
- ✓ 下請け構造の是正のため、構造の可視化や契約の書面化・電子化など「**下請け構造による追加対応**」

② 卸・小売事業者が今後必須と想定される対応事項

- ✓ 実運送事業者を荷主へ報告（荷主が管理）できる体制の整備
- ✓ 多重下請け構造を減らし、コストが増大しない体制の整備
- ✓ 運賃、料金等の依頼内容を電子書面化できる体制の整備

③ 秋田県における実証実験から物流改革を成功させるポイント

- ✓ 意思決定にデータ・数値を活用する
- ✓ 現場や関係者の悩みを明文化する
- ✓ コストの話に正面から向き合う

(3) 質疑応答

- Q. 個別にパッケージされた商品が各社トラックで配送されてくるため、1日あたり4~5回（各5~10分）仕事が中断してしまう。まとめて配送してもらえると受入作業も1回で済むので、**共同配送の動きが広がらないのか。**
- A. **各地で共同配送の実証実験**などが行われており、**当社も情報システムの提供や物流ビッグデータの活用により支援したい**と考えている。
- Q. 物流業界は過当競争から協力体制へと移行するように感じるが、今後、企業間においても競争型から協力型へ変わっていくのか。
- A. 色々なシナリオがあるが、（個人的見解として）下請け構造の見直しで集約されていくと思う。アメリカは日本よりも国土が広いにもかかわらず物流企業が少ないが、日本が多過ぎると思う。
- C. トラックも大きく値上りし、燃料はリッター10円以上、タイヤも2回の価格改定で値上げされているため、運賃を10%値上げしてもドライバーの賃金アップには結びつかないのが現状。今後、荷主企業へ更なる値上げを進めたいと考えており**「標準的な運賃」に対する荷主企業の理解・協力が浸透することを願う。**
【運送事業者】