

# ほろにかが

令和元年10月15日  
全国卸売酒販組合中央会

## 「物流クライシス」

東北支部長 山口 哲行

物流業界の人手不足が深刻化している。今年の春先には、転居を必要とする者が地域間で荷物を搬送できなくなる「引っ越し難民」の形で一般国民にも影響を及ぼし始めた。

最初にみんなが異変に気が付いたのが、一昨年あたりに大騒ぎになった「宅配クライシス」。それまでは「CtoC サービス」だった宅配が、ネット通販の急伸により「BtoC サービス」に変化し、荷物の量は膨大なものとなった。また、消費者側の生活様式の変化により配達時の不在率が高まり、その結果、再配達も増える。そして大手通販に対するボリュームディスカウントのため、運送業者の利益率は低下。その上、「過酷な労働環境」の影響で、ドライバーは減少していくという悪循環の中で発生した。宅配そのものが存亡の危機に瀕したことは記憶に新しい。

宅配以外の物流もほぼほぼ同じ状況だ。小口化、ジャストインタイム、ネット通販の増加などの流れを受けて、需要・サービスが小口化・多頻度化するなか、ドライバー不足などの労働力不足が顕著になっている。現在、トラック運転手の有効求人倍率は3.19倍(本年1月現在)という極めて深刻な状況にある。また、令和9年度にはドライバー不足が28万人にまで拡大するという予測も出ている。

このため、配送料の値上等による物流関係の経費が高騰し、酒類業界、とりわけ、中間流通を担う我々酒類卸売業者の収益状況に大きな影響を及ぼしている。

国は平成29年11月から「標準貨物自動車運送約款」などを改正し、「運賃＝貨物の輸送(場所的な移動)の対価」と「料金＝運送以外の役務等への対価」

の区分を明確化し、運送業者がこれらを別建てで収受できる環境を整備した。現在、この標準約款改正に伴う陸運局への運賃・料金の変更届出が進んでいる。

また、「働き方改革」との関連では、時間外労働の割増賃金率制度の中の中小企業猶予措置の廃止（令和5年4月から）、自動車運転業務への時間外労働の上限規制の適用（令和6年4月から）等が予定されている。

かつて、酒類卸はプロパー社員による配送が基本だった。当社でも、若手の社員が配送ドライバーとして経験を積み、営業担当になる前に、お得意先様との関係構築や商品知識などを身に付けてきた。ところが、平成に入ったころから多品種小ロット化が進み、また、季節変動が大きいという商品の特性もあり、価格競争力を維持するために、配送コストを変動費化することを目的に、配送の外注化、フィー化が進んだ。フィー化は荷物の量に応じて卸が配送業者に支払う運賃が変動する仕組みなので「変動費化」という意味で一定の効果を上げたと思う。

しかしながら、徐々に進む人手不足の中で、配送業者から見れば車両が拘束されるのに、受け取る運賃が変動する「フィー」という仕組みは決して有難いものではなく、フィーの見直し、あるいは車の台数当たりいくらという運賃体系の見直しなどが進んできた。こうした流れは、酒類業界へも大きな影響を及ぼしている。

このような中で、今年の4月、国土交通省・経済産業省・農林水産省は上場会社及び各都道府県の主要企業（合計約6300社に対して、「ホワイト物流」推進運動への参加を要請する文書を直接送付した。「ホワイト物流」推進運動というのは、深刻化するトラック運転手不足に対応して、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保することを目的に、

1. トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
2. 女性や60歳以上の運転者も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現

に取り組む運動とのことだ。

「参加」するにはどうするかというと、トラック輸送の生産性向上・物流の効率化などに関する「自主行動計画」を策定・公表し積極的に取り組みを実施する。運送内容の見直しに関する推奨項目も掲げられていて、

- ・ 予約受付システムの導入
- ・ パレットの活用（積み下ろしの省力化）
- ・ 発荷主からの受注確定前に入出荷情報の事前提供・共有
- ・ 運転以外の作業部分の分離
- ・ リードタイムの延長
- ・ 納品日の集約
- ・ 検品水準の適正化

などがある。いずれも、荷主である卸が勝手に行えることではなく、お得意先様との合意・協力が無ければ実現できないことばかりだ。

酒類業界のみならず、「物流」は国民生活や産業活動に大きく影響する。

従来の「運び方」を見直し、物流網を寸断させないことが国全体にとって、喫緊の課題と言えよう。