



アスファルト3%高 来月から、物流費を転嫁

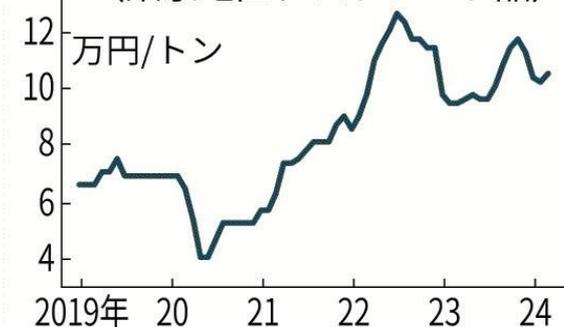
道路舗装に使うアスファルトの流通価格が4月から約3%上がる。運送の担い手不足が懸念される「2024年問題」が迫る中で、アスファルトの販売会社が物流費や人件費の上昇分を転嫁した。原料の原油価格も上昇基調にあり、今後のアスファルト高がインフラ整備コストを押し上げる可能性がある。

アスファルト販売会社と道路舗装会社が1月から進めてきた価格交渉がほぼ決着した。上げ幅は1トン当たり3000円が中心。経済調査会（東京・港）によると、指標となるストレート品の価格（東京地区、需要家渡し）は3月時点で1トン10万5000円。4月以降は約3%上がる形だ。

アスファルトは製油所の原油精製によって生じる残さから造る。販売会社は石油元売りからアスファルトを仕入れ、各地で工事を手がける道路舗装会社に販売する。配送は主に専門の配送会社が担う。

道路舗装会社への販売価格は、元売りからの仕入れ価格にコストを上乗せして決める。これまでの価格は原油価格の変動をもとに動いてきた。今回の値上げはコスト上昇を理由としており、異例の交渉となった。

アスファルト価格は上昇基調 (東京地区、ストレート品)



(注) 経済調査会調べ

NIKKEI

アスファルト配送の運転手は不規則で長時間の労働が常態化している。工事は夜が多いうえ、道路舗装会社が配送依頼の有無を当日に決められる「確認オーダー」と呼ぶ独自の商習慣がある。運転手は工事の直前まで待機しなければならない。

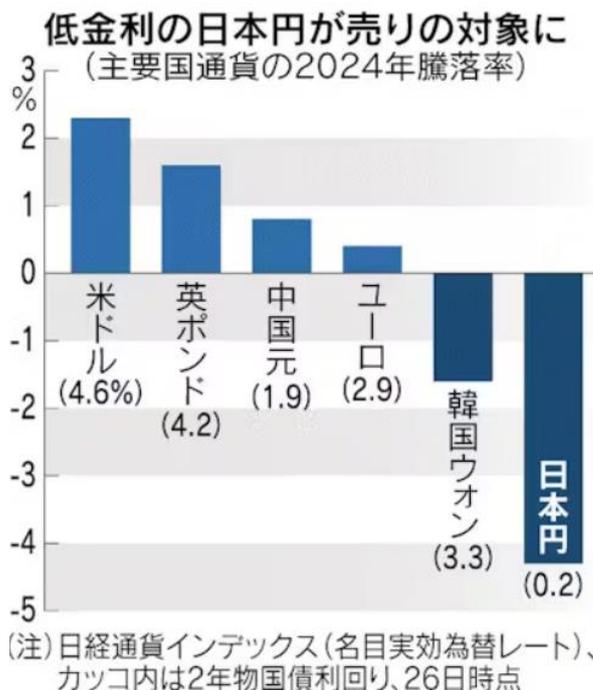
配送会社は待機中の賃金や、キャンセルになった場合の賃金も負担する。埼玉県草加市の配送会社、東正運輸倉庫の伊波政次専務は確認オーダーについて「35年近く続く非効率な商習慣」と指摘する。

運転手のほとんどが50代後半というビューテックローリー（千葉県市川市）の田口政人専務執行役員は「アスファルト貯蔵設備の整備といった運送と関係ない作業までドライバーが負担するケースも多い」と明かす。



円安、34年ぶり水準 業績追い風も消費には影

外国為替市場で27日、円相場が1ドル=151円97銭に下落した。1990年7月以来34年ぶりの円安水準。日銀の政策修正後も、世界で突出して金利が低い状況は変わらないとの見方から売り圧力がとまらない。円買いが起こりにくい需給構造の変化も根底にある。円安の長期化は大企業の業績に追い風になる半面、国内のインフレ圧力を高め個人消費に影響を落とす。



円の安値更新のきっかけは2つあった。中国人民銀行（中央銀行）が元の基準値を元安に設定し、広範なドル高につながった。利上げに積極的な「タカ派」とされる日銀の田村直樹審議委員が「当面、緩和的な金融環境が継続する」と発言し、低金利が続くと市場に受け止められた。

19日に日銀がマイナス金利を解除した後も円安圧力が強い。低金利は変わらないとの見方から、金利差に着目し、低金利の円を借りて他の通貨を買う「円キャリー取引」（総合2面きょうのことば）が再加速している。主要通貨に対する価格変動を合成した「日経通貨インデックス」で、円は24年に4.3%下落した。

22年は原油など資源価格が急騰し、貿易赤字が拡大したことが円安に拍車をかけた。インバウンド（訪日外国人）による円買い需要もなかった。こうした要因が改善されてもなお円安圧力が強い背景には、円が買われにくくなったことがある。

企業が海外生産を増やし円安でも輸出数量が伸びない。企業は海外利益を現地で再投資し国内への還流が弱い。1月の経常収支は4382億円の黒字だったが、資金の流出入でみると「1.8兆円の赤字」（みずほ銀行の唐鎌大輔氏）だった。



「デジタル赤字」も増えている。海外企業が提供するクラウドサービスなどへの支払いが増加。23年は年5兆円の赤字となった。今年の特徴は個人による海外株などへの投資の拡大だ。財務省によると1~2月には投資信託を経由して2.3兆円の海外証券投資が生じた。こうした変化から円の妥当な水準は円安方向に下がったとされる。

円安の長期化が日本経済に与える影響は恩恵と負担の両面がある。

大企業にとっては輸出や海外収益の円ベースでの利益が大きくなる。2024年3月期の期中平均レートは1ドル=144円程度。仮に25年3月期のレートが150円になればトヨタ自動車には3000億円の増益要因となる。日経平均株価にも押し上げ要因だ。一方、輸入物価高は中小企業や個人の負担となる。国内消費の低迷が続く要因になってしまう。

円高方向への揺り戻しは米国が利下げに転換する時との予想が多い。ただ、円安が止まらないようだと日銀に圧力となり「追加利上げが早まる可能性もある」（三菱UFJ銀行の井野鉄兵氏）。

22年10月に151円94銭を付けた際には東京時間深夜に政府が為替介入した。鈴木俊一財務相は27日、「行きすぎた動きにはあらゆる手段を排除せず断固たる措置をとる」と発言。22年の介入前と同じ「断固」という文言を使いけん制した。



物流2024年問題、持続可能な業界へ変革の好機

医師や建設業とともに、4月から長時間労働の規制が強化されるトラック運転手。人手不足で物流が滞るおそれがある「2024年問題」として運送事業者や荷主は対応を進めてきたが、運転手の高齢化などで状況は年々さらに厳しくなる。4月は対策のゴールでなく中長期対策のスタートととらえるべきだ。価格競争のしわ寄せを受けてきた物流業界を持続可能な産業に進化させる最後のチャンスでもある。

・遠隔地の生活基盤揺らぐ

4月からトラック運転手の時間外労働時間は年960時間までに制限される。「ただちに影響が出るわけではないが、年間基準を守るため秋ごろから対応が大変になる運送業者が出てくるのでは」と物流関係者はみる。省人化や標準化による効率向上、運転手の賃上げや労働環境改善を進めなければ、荷物が届かない地域がいずれ出てくる。

NX総合研究所（東京・千代田）の試算では、残業規制強化の影響などで24年度には輸送能力が14%、30年度には34%不足する。遠隔地や付加価値が低い品目ほど影響を受けやすい。

2024年問題について都市部の消費者は宅配便の配達遅れや野菜の価格上昇などを考えるだろうが、遠隔地にとっては「農産物などの生産品を届けられなくなる」「生活必需品が届かなくなる」深刻な事態だ。末端の毛細血管に血液が流れず壊死（えし）が始まるイメージ。都市に食料を供給する地方で生活基盤が脅かされると生産能力が低下し、都市にも跳ね返る。遠隔地の物流網が崩れるとはそういうことだ。

政府は23年3月に物流革新に関する関係閣僚会議を設置。6月に政策パッケージ、10月にはそのうちまず取り組むべき緊急パッケージを発表。さらに物流関連2法の改正案を今国会に提出するなど矢継ぎ早の対策を打ち出したのは、大きな危機感があってこそだ。

経済産業省は23年度の補正予算で、自動倉庫や搬送ロボット、輸送マネジメントシステムなど物流効率化につながる先進的な実証事業に対する補助制度を設けた。中小企業の省力化投資への補助金は物流施設の建設にも使える。

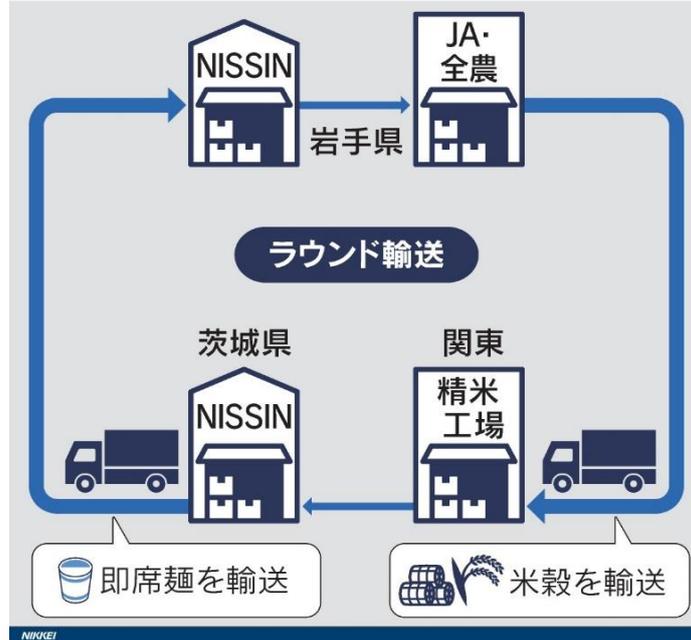
国土交通省は荷待ち時間や運賃について荷主や元請け事業者を監視し、悪質な場合は勧告や公表も行うトラックGメンを創設。1月には下請け事業者に長時間の荷待ちなどをさせた疑いで2社に初めて是正を勧告し、改善計画の提出を求めた。

・競争より協調

物流改革に及び腰だったメーカーなど発荷主、卸・小売りの着荷主も「荷物が届かなくなる」という危機感や政府の硬軟両様の対応を受け、業界団体や企業単位で対策を急いでいる。「物流は競争ではなく協調領域」という理解が次第に浸透し、改革への自主行動計画をまとめた企業・団体は100以上に上る。



日清食品とJA全農のラウンド輸送のイメージ



まずはトラックの積載効率を高める共同輸送。同業者同士だけでなく、より効果が上がる異業種間も進み始めた。

日清食品と全国農業協同組合連合会（JA全農）は「ラウンド輸送」を開始した。JAの岩手県の倉庫から関東の精米工場へコメを運んだトラックが、帰りは茨城県の日清の工場から岩手県の製品倉庫へ即席麺を運ぶ。トラックが貨物を積載して走る実車率は12%高まる見通しだ。

運転手の負担軽減や商慣行の見直しも重要。日本ハム・ソーセージ工業協同組合は業界として自主行動計画を作成した。運転手が納品先での棚入れや商品の値付けなど付帯業務をしていた慣行を変えて荷待ちや荷役を2時間以内にする目標を設けた。「定番商品の納品リードタイムを1日から2日以上に」「365日納品やピース納品（ばらでの納品）の見直し」も盛り込んだ。

トラックから鉄道、船舶に輸送を切り替えるモーダルシフトも進む。ネスレ日本（神戸市）は2月から静岡県で生産したボトルコーヒー1日200トンを実車率を高める見通しだ。500キロメートル以上の長距離輸送では鉄道を利用してきしたが、より貨物量が多い中距離輸送も対象にした。



・トラック運転手の待遇改善はこれから

「2024年問題」が契機となり、荷主、運送業者の物流課題への理解が進み、改革を促したのは間違いない。流通科学大学の森隆行名誉教授は「大手ではかなり対策が進んだが、運転手の賃金アップを含め中小はまだこれから」と指摘する。

道路貨物運送業では50代以上が全体の約半数を占め、全産業平均と比べて労働時間は2割長く、賃金は1割低いと言われる。週末も休みにくいトラック運転手は若者に敬遠されがちで、総合的で息の長い人手確保対策が必要になる。

政府は2月、30年度に34%不足すると試算される輸送力を補うための中長期計画をまとめた。デジタル技術の活用や共同配送の推進などでトラックの積載率を19年度の38%から30年度には16%以上高める。標準的運賃を8%引き上げることなどで、初年度は10%前後の運転手の賃上げを見込む。

さらに、物流関連2法の改正により規制措置を強化する。荷主、物流事業者のうち一定規模以上を「特定事業者」に指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付ける。特定事業者の荷主には物流だけでなく生産、調達、販売など経営全体に目配りする役員クラスの「物流統括管理者」を選任させる。特定事業者は今のところ3000社程度と見込まれている。

物流をめぐる課題に政府は2030年度に向けて取り組む中長期計画をまとめた

適正な運賃収受や物流生産性向上のための法改正

- 一定規模以上の荷主・物流事業者に、荷待ち・荷役時間短縮に向けた中長期計画作成や定期報告を義務付け
- 一定規模以上の荷主に物流統括管理者の選任を義務付け
- 多重下請け構造是正へ、トラック元請け事業者の実運送事業者の名称などを記した管理簿作成などを義務付け
- 運転手の賃上げに向け、標準的運賃の引き上げ、荷待ち・荷役の対価について標準的な水準を提示

デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化設備やシステム投資を支援
- 自動運転やドローン物流などの実装を加速

多様な輸送モードの活用推進

- 鉄道や内航海運の輸送量を今後10年程度で倍増
- 自動物流道路は10年で実現目指す。自動運航船は30年ごろまでに本格的な商用運航を実現

高速道路の利便性向上

- 中大型トラックの高速道路での最高速度を4月から時速90キロに引き上げ
- ダブル連結トラックの導入促進

荷主・消費者の行動変容

- 再配達削減へ、ポイント還元実証事業などを推進
- 「送料無料」表示の見直しを要請

MINORZI



・「フィジカルインターネット」の考え普及なるか

次世代の物流システムとして注目されているのが、インターネット通信の概念を物流に適用する「フィジカルインターネット」である。荷物や倉庫、車両の空き情報などをデジタル技術で可視化し、規格容器に詰めた荷物を業種を超えた複数企業の倉庫やトラックをシェアしたネットワークで輸送するイメージだ。

欧米では10年ごろから研究が進み、企業や研究機関で構成するALICE（欧州物流革新協力連盟）は40年までの「フィジカルインターネット・ロードマップ」を発表している。

日本でも経済産業省と国土交通省が中心となって21年に産官学のフィジカルインターネット実現会議を設置した。40年までの実現を目指すロードマップを公表し、化学品など業界別の作業部会が4つ設けられている。例えばスーパーマーケット部会は「物流資材の標準化」「データ共有による物流効率化」などの検討に入っている。

ヤマトホールディングス、日清食品、JR貨物などは一般社団法人「フィジカルインターネットセンター」を22年に設立し、オープンなネットワークでの共同物流を目指す。

北海道では業種を超えたフィジカルインターネット懇談会が23年に発足した。地域が広く人口密度が低い北海道は物流網の将来に懸念が強い。運転手が1人で輸送できる片道4.5時間圏域を想定し、共同輸送や中継輸送を検討している。

北海道開発局などが道の駅や除雪ステーションを中継地点とし、トレーラーの後部シャシー（車台）を交換したり、運転手が交代したりする実験をしている。物流事業者同士が集まって共同輸送や中継輸送したい品目のマッチングをする場も設け、成果を上げている。

カロリーベースで日本の食料生産の約25%を占める北海道だが、道北や道東で輸送網が維持できなくなれば、酪農などの農家は厳しくなる。北海商科大学の相浦宣徳教授は「道北や道東が衰えると他地域にも影響する。札幌圏や港湾などと各地域を結ぶ中継拠点などを活用し、業種を超えた共同輸送を広げていくことが重要。いずれの場合もリードタイムの見直しが必要となる」と語る。

一方、物流課題を「地域活性化のチャンス」ととらえる地域もある。北海道名寄市や名寄商工会議所は、札幌市など道央と道北を結ぶ中継拠点として、名寄インターチェンジ周辺に物販施設やトラックターミナル機能などを持つ物流拠点構想を検討している。



国土交通省と大分県は貨物を積んだトラックやシャシーごと輸送できるRORO船の大型化や需要拡大に対応するため、大分港で岸壁（バース）やシャシー置き場を整備中。24年度には1バースの工事が終わる予定で、「九州の東の玄関口としての機能を高めたい」（県港湾課）という。

・過剰なサービス求める意識の見直しを

日本の物流の課題と進むべき方向をあぶり出した「2024年問題」。独コンサルティング大手、ローランド・ベルガーの小野塚征志パートナーは「自動運転や倉庫ロボットによる省人化、物流機能や情報が企業の垣根を越えてつながる標準化により、労働集約的だった輸送、保管、梱包、手配などの物流オペレーションは装置産業化する」と今後の変化を見通す。

各企業でこれまで改革が進まなかった物流領域こそ、変革すれば競争力向上の源泉になる。

環境への配慮の観点からも、企業が「多品種少量生産」「ジャストインタイム」という考え方を改めて見直すのはもちろんだが、速さや品質に過剰なほど高いサービスを求める日本の消費者も意識を変えていく必要があるだろう。

