エキスパート登録 専門家から の

ワンポイントアドバイス

株式会社　森の経営コンサルタント
代表取締役　森　昭博

【略歴】
働きがい・やる気を高めて売上をアップさせる組織づくりの専門家。経営改善計画策定支援では13年間で104件の実績を誇り、小規模・零細企業から中堅企業まで数多くの業績改善を伴走支援してきた。東京都のJAグループ出版社に勤務後、地元・香川県へUターン。タウン情報誌の出版社や放送局を経て、2012年4月に中小企業診断士として独立開業し現在に至る。



『四国の荷物の40%が運べなくなる!? 2030年物流危機と運送業が挑む大転換』

【内　容】

野村総合研究所試算では、運転手不足と2024年問題（労働時間制約）で、四国は2030年には40%の荷物が運べなくなる（2030年物流危機）と言われています。荷主が警戒すべきは「運賃を払ってもトラックを確保できず、製品の出荷や原材料の調達が止まる」リスクです。従来の「安く・早く・融通を利かせて運んでもらう」商慣行から脱却し、運送会社を事業継続のための重要なパートナーと位置づけた対策が求められます。

まずは、運転手の負担を減らすことです。順番待ちの予約システムを入れて無駄な待機時間をなくしたり、荷物をパレットに載せてフォークリフトで一気に積み下ろしできるようにしたりして、長時間の拘束を減らします。

次に、納品スケジュールの見直しです。「翌日必着」といった極端に急ぐ配送をやめて日数にゆとりを持たせたり、毎日の少量の配達を週2～3回にまとめたりして、トラックに荷物を満載できるように工夫します。

また、人件費や燃料費・修繕費等の上昇を認めて適正な運賃を支払い、その分を自社商品の価格にもしっかり反映させることが大切です。物流の効率化は現場任せにせず、経営トップを含めた会社全体で仕組みを変えていく姿勢が必要です。

運送会社にとって「2030年物流危機」は、運転手を確保できていれば仕事の価値が高まり、適正な運賃をもらいやすくなるチャンスと言えます。しかしその一方で、2028年頃までに段階的に施行される「トラック新法（貨物自動車運送事業法の抜本改正）」という新しいルールに対応しなければなりません。

この法律の目的は、無理な安売り競争や複雑な下請け構造をなくし、運転手が安心して働ける環境を作ることです。主なポイントは4つあります。

1つ目は「事業許可を5年ごとの更新制にすること」です。安全や労務のルール違反はもちろん、債務超過など財務基準を満たせない会社も更新できなくなります。

2つ目は「下限運賃の設定」で、赤字になるような極端なダンピング契約を結ぶことが禁止されます。

3つ目は「孫請けの制限」です。中抜きの横行を防ぐため下請けに出せる回数を原則2回までに抑え、誰が実際に運んでいるかを記録に残す義務が課されます。

4つ目は「白ナンバー車による違法運送の取り締まり強化」です。

ルールと健全な財務を守れる会社には追い風ですが、管理や経営基盤が不十分な会社は生き残れない時代になります。専門家としては、業績改善と荷主との運賃交渉のために、車両別損益作成によるPDCAサイクルを回す管理体制の構築をおすすめします。

新任職員紹介

よろしくお願いします

10月1日付で、新たに5名の方が採用され、商工会職員としてのキャリアをスタートさせました。



小豆島町商工会	高松市牟礼庵治商工会	まんのう町商工会	三豊市商工会	香川県商工会連合会
経営支援員（一般職）	経営支援員（総合職 B）	経営支援員（総合職 B）	経営支援員（総合職 B）	経営支援員（総合職 B）
西滝 絵里香	細川 浩志	澤井 文耶	小畑 達哉	原田　周