

# 特集共通 カ ッ ト

## 業界構造に変化の兆し

「働き方改革関連法」が4月に施行される。トラックドライバーの年間時間外労働が制限されることで、運送会社の97%を占める中小企業の統廃合が進んでいる。更には競合となる異業種からの新規参入が相次ぐことで、業界全体の構造が変わる兆しが見えてきた。物流不動産市場では新規プレイヤーの参入や開発プロジェクトの増加が続いており、国内外の投資家からの注目度は依然として高い。低金利が投資を後押しし、市場への資金流入が継続している。マーケットの地位も確立した。一方で、大量供給による空室率の上昇、建設資材の高騰による採算面など、懸念材料が増えている。

(イソーコ総合研究所 取締役会長 大谷 敏一)

### 好悪材料が交錯する

物流の問題解決に政府が本腰を上げて来た。岸田文雄総理は「荷主・物流事業者間等の高値」への見直し、物流の生産性を向上すると共に、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要だ」と表明。関係省庁に連携強化を命じた。

政府が懸念しているのは、いわゆる「物流2024年問題」である。この問題の核心は、24年4月に施行される「働き方改革関連法」によるトラックドライバーの時間外労働時間の上限規制と、その影響である。具体的には、24年4月1日からトラックドライバーの年間時間外労働が960時間に制限されることになる。

ドライバーは労働環境が改善される一方で、時間外収入を得ることができないため賃金は下がる可能性が高く、離職率が高まるだろう。物流業は、現状でも全産業平均より5~10%程度年収が低いので、トラックドライバーの生活がより厳しくなる。一方、荷主と物流事業者の高賃金を見直し、物流の標準化やDX・GXなどによる効率化を推進する必要がある。そして、物流の生産性を向上させ、荷主企業や消費者の行動変容を促進する仕組みを導入するための根本的な対応が必要だ。

例えは、宅急便の申込みの親であるヤマト運輸・元名譽会長の小倉昌男氏は「サービスが先、利益は後」の全員経営を社内徹底させたことで知られる。しかし、宅急便取り扱った個数が爆発的に増加したことにより、昨年には値上げを断行し、「インフラは値上げを断行してはいけない」とする小倉氏の狙いは、弱者への救済だ。宅急便ネットワークが国内で張り巡らされ、日本経済を支えるまでに成長した。そんなインフラだからこそ、値上げで弱者にいわせがきしてしまう事態を避けようとする思いがあった。筆者も同様に、物流コストの値上がりによる大きな違和感を持つ。物流業界が値上げをせざるを得ない背景として、労働生産性の低さがある。

日本生産性本部が21年12月に発表した「労働生産性の国際比較2021」によると、日本の労働生産性(就業1時間あたりの付加価値)は5086円(購買力平準換算)で、8282円の米国の61.4%に留まった。「運輸・郵便」カテゴリの米国内水準(17年調査)を100とすると、日本は43.1%。国内

荷主と物流事業者の見直しに伴い、料金交渉を行う企業が増えている。しかし、本日の料金を増額させることが良き解決策なのだろうか。

物流業の労働生産性は、米国内と比較して5割以下と惨憺たる実状。物流業に課せられるミシヨンのひとつが労働生産性を向上させることだ。施策の一つに規制緩和がある。例えは貨客混載だ。タクシー事業者、貸切バス事業者による貨物運送業、貨客混載事業の解禁、トラック事業者による旅客運送業も全国で行うことが認められている。貸切バス事業者とタクシー事業者は、過疎地域のみ営業が認められていたが、制度改正により、全国で営業を行うようになった。同様にトラックも過疎地域に限定せず、全国での旅客運送が可能となる。より物流の効率化が期待されている。



プロロジスアーバン東京辰巳

# する物流不動産



TRC(東京流通センター)物流ビル新A棟

### 物流不動産のトレンド

#### 中継リレー輸送

輸送の効率化とドライバーの負担軽減を追い、大手物流会社は長距離輸送のトラックドライバーがトラックを乗り換える「中継リレー輸送」を開始し、1泊2日だった業務が日帰りで可能となった。これら拠点整備や大規模物流施設の地方展開のベースとなるのが、物流不動産だ。物流不動産の供給過剰を危惧する声も耳にするが、交通の利便性が高く、効率的な保管・流通加工・運搬、震災対応などが整った物流不動産のニーズは確実に高まっている。

物流集積地の拡大と交通網の更なる拡充から、ホテシヤルが高まる東京・平和島、足立・葛西、埼玉・三郷、春日部、千葉・高谷、流山が物流拠地の注目を浴び、物流会社は同業他社のM&A、事業所の統廃合・集約によるスケールメリット効果、物流システムの基盤強化を加速させている。

#### 小区画の賃貸

借り手に配慮した契約条件の軟化により、小区画の賃貸が広まっている。TRC(東京流通センター)が23年8月に、同社敷地内で建て替え工事を進めてきた「物流ビル新A棟」を竣工した。先行して開発された「B棟」は17年に竣工し、竣工時点で半数区画のテナントと締結、約半年で満床となった。また、「新A棟」は1階から3階は最も小区画476㎡から相談が得意で、都心エリア最小クラスの小スペースベースとして少量保管や小ロットアップ企業からの引き合いが多いという。プロロジスもラストワンマイルに対応する都市型物流不動産として「プロロジスアーバン」の開発に積極的な姿勢を見せる。小区画のデメリットはテナント数が増えることで、リーシングや管理などに手間が掛かる。だが、今後も需要は増すと見られ、この流れにも注目している。



