

「物流業界の現状と将来性～2024年問題とともに～」、湯田圭翔、経営学科、4年、山下奨ゼミ

2018年に「働き方改革関連法」が制定されて以来、多くの企業において労働時間に関する制度の見直しがされ、時間外労働時間が月45時間、年360時間に限度が設定された。自動車運転業においては、当該法の施行後5年の猶予が与えられ(2024年)、時間外労働の上限規制を年960時間として適用されることになっている。しかし、日本経済新聞(2023年4月15日)によると、27.1%の企業が2024年に適用される規制を満たせていない状態であるという。現在、運送業においては規制を満たすために労働形態や配送設備、配送体制の変革が行われている。

一方で、インターネットの普及や新型コロナウイルス感染症の蔓延によって、宅配便取扱個数は年々右肩上がりである。国土交通省によると、令和3年度の取扱個数は4,953百万個であり、平成26年から1.3倍増加している。

本研究では、物流業界の現状と2024年問題を踏まえて、業界を代表する企業2社の財務諸表を分析しその特徴について考察し、また各企業の中期経営計画の妥当性について予測を行い将来性について考察する。

2024年問題の解決は、自社のみでの解決は非常に困難であり、業界をまたいで連携やSCMの高度化を行う必要がある。また、多くの消費者ができる対応は不在再配達を削減することである。

また、財務面では、物流業界を牽引するSGHDとヤマトHDは、ROEにおいて大きな差が生じており、その要因はターゲットや費用構造の違いによるものであった。しかし、いずれの企業においても費用の高騰による利益の圧迫が続いている。また、中期経営計画の妥当性を検討したが、いずれのパターンにおいても目標値を達成できないとの結論に至った。しかし、物流業界はEC市場の拡大に伴い新たな成長がみられ、低成長を続けている。

以上のことを本研究で導いたことにより、今後の2社の方向性が見えた。それは、財務面においては業務の標準化や悪質な商慣習の改善を行うことである。また、今後はそれだけでなく労働環境やカーボンニュートラルなどの地球環境に配慮した企業経営、さらには新事業を行うことである。そのような変化を大手2社が積極的に取り入れパイオニアとなることで、物流業界全体の経営の健全化につながる。その結果として、昨今のESG投資に即した経営となり、株価の上昇にもつながるのではないだろうか。