

2024 年日本企業將面臨物流交貨系統的改變

資料蒐集：駐大阪辦事處經濟組

據媒體報導，從 2024 年 4 月起，運輸業卡車司機將適用加班上限，屆時整體運輸能力下降將不可避免。日本政府制定物流業相關對策，要求大型託運人及物流營運商有義務提交減輕運輸司機負擔之相關作法。日本企業面臨物流業 2024 年可能造成的運輸問題，相關物流業已開始將小件、高頻率配送模式，轉向為高效率的大量運輸，以往追求最快速配送的日本物流正面臨轉換期。

針對 2024 年運輸業的問題，日本 7-11 將重新檢視商品配送方式，並停止加工食品門市的當日配送。從今年秋季開始，全國 2 萬多家店舖的杯麵和零食等商品，將由當天配送改為隔日配送。此外，將便當等當日配送商品送往門市次數，由每天 4 次逐步減少至 3 次。

LAWSON(便利商店)也將每天配送便當等商品次數從 3 次減少至 2 次。該公司表示，集中商品一次高效率配送，將可減少司機和分貨人員工作時間，將發展成為可持續發展的配送系統。

物流公司中，YAMATO（黑貓）運輸將從今年 6 月起減少關東和中國、四國之間（部分地區除外）隔日可送達的地區，若以從東京出貨來看，預計隔日將不會到貨的縣市所在地點將增加 2 成至 4 成。

全日本卡車運輸協會根據 2022 年度員工出勤狀況進行調查發現，29% 的卡車運輸公司司機加班時數已超過規定的最高水準。根據國土交通省「全國貨物流量調查（物流普查）」，從工廠和倉庫一次出貨的貨物重量從 1990 年的 2.43 噸下降到 2021 年的 0.70 噸。小件貨物高頻率運輸普及，2010 年以後貨車裝載效率低於 40%，不到運輸能力的一半。面臨 2024 年運輸業問題，呼籲物流業者正視配送效率惡化情形，並視為調整配送體系的機會。

Z 控股的子公司雅虎日本從 2022 年 8 月起開始試行一項為選擇延遲交貨消費者提供優惠的相關服務，結果發現消費者並沒有強烈要求快速交貨。51% 的訂單選擇延遲交貨。該公司已根據上述試行結果，從今年 4 月起推出網購消費者若選擇希望延遲的交貨日，將提供行動支付 PayPay 積分作為優惠的方案。

部分物流業者提議將運輸方式轉向鐵路和海運，以替代卡車運輸。與卡車相比，鐵路和海運的運輸頻率較低，但可一次運輸大量貨物，有可能降低每批貨物的運輸成本。花王於 2010 年 10 月開始將位於和歌山縣工廠運送到東京都市區的配送商品路線部分改用海運運輸。

JR 貨物和全國農業協同組合聯合會(JA 全農)則利用班次時間較寬鬆的週末，使用貨運列車長途運輸稻米，從東北地區和日本海沿岸的稻米產區集運貨物，運往關西、九州等西日本等各消費地區。僅限週末的預計運輸時間將比卡車和平常日的鐵路貨運時間長。每週平日運行 5 天的貨運列車通常需要 2 到 3 天，但週末預計需要 3 到 7 天。JR 貨物承辦人表示，因脫碳趨勢下對鐵路運輸的詢價意願增加。

日本 YAMATO 運輸自 1976 年開始推出收集和配送個人包裹的宅急便，並提供隔日送達的服務。1998 年開始指定交貨時間的服務後，電子商務平台(EC)需求迅速擴大，需求增加。由於處理量增多，2017 年起為確保員工休息時間，取消部分指定送達時段服務，改為延遲指定送達時間範圍等方式。

依據野村綜合研究所估算，因 2024 年運輸問題造成的影響，到 2025 年全國所有貨物中將有 28%的運輸量可能無法完成，到 2030 年將達到 35%。現在是發展可持續供應鏈所必須重新考慮交貨系統的時機。