

有限会社 H.I.プランニング 243-0025 厚木市上落合 6 9 7 - 2 TEL/Fax046-230-0890

代表 岩崎 仁志

E-mail : h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H. I. インフォメーション 2019年10月号

師走の足音も少しずつ遠くの方から聞こえてきそうな今日この頃、朝夕はぐんと冷え込むようになって参りました。令和になり初めて迎えることになる年の瀬を前にして、台風、豪雨による容赦のない被害を受けられた多くの皆様が、おられることを思うと、晩秋の冷たさが余計心に刺さります。災害のない時代を望み、新元号に幸せを託したことをふと思い起こしたりもいたしました。一日も早く復興が進み、少しでも暖かで穏やかな年末が被災された方々に訪れますことを、日本中が願っていることでしょう。

運賃値上げ+人手不足、という状況の中、物流業界にもまた繁忙期が近づいて参りました。制度の高い在庫計画を実現し、年末を意識した販売計画と生産計画を、荷主と共に調整していくことで、余裕ある年末のスタートを迎えたいものです。

商品事故を削減する

営業トラックによる重大事故はこのところ減少傾向に向かっています。乗務員教育や無事故推進運動等、事業者の真剣な取り組みによる効果も大きいでしょう。ただその裏で、なかなか改善しないのが構内事故や商品事故の発生です。担当者の方にお話を伺うと「積み下ろし先の門扉にぶつけるなどの事故が発生した原因を探ると、バックモニターなどの機器に頼りきってしまっていることに原因があるようだ」との指摘がありました。例えば取引先で建物にトラックをぶつけるなどの事故を起こすと、多額の賠償金のみならず著しく信頼を損失することにもなってしまいます。そうした事故は、やはりトラックを降りて確認するなどの作業を怠ってしまう、といった極めて単純・初歩的なミスであることをしっかり認識し合っていかなければなりません。

他の事例もあげてみます。構内に入ってきたトラックがバックをしようとしたところ、後ろに荷物が載ったパレットを積んだフォークリフトが動きだしていました。バックモニターで確認していたドライバーは「フォークリフトがいなくなった」と思いトラックをバックさせました。実はバックモニターに写らない角度に来たフォークリフトが、パレットから荷物を崩し、停止していたのです。それに気がつかないドライバーは、そのままトラックをバックさせてしまいフォークリフトと接触。フォークリフトは損傷してしまいましたが、幸いフォークマンは無事だったとのこと。しかし一歩間違えば重大事故につながっていてもおかしくなかった事例ですね。「バックモニターは便利だが、死角があることも知っておかないと思わぬ事故につながる。見えない場合には降りてお互いが目や声で確認することが大事」。おそらく冷や汗をおかきになったであろう担当の方の、力がこもったお話しでした。

「商品事故＝物流会社側の責任」とされることが多いのも事実です。「車両事故ならともかく、商品事故を単に“荷扱いが悪い”などの妥当とも思えそうな理由付けで、物流会社のせいにしてしまう」という話もよくあります。これも物流会社への丸投げ構造の影響でしょうか。「管理」は自社、「運営」は外部という外注化の基本が守れていないことも大きな要因のひとつと考えられます。しかし物流会社もこのような「決めつけ」に反論できるような体制を作っておく必要があるでしょう。不覚にして事故が発生してしまった時も決められたルールをしっかり守り、非の打ちどころがない正しい仕事をしていれば、筋の通った説明もできるというもの。「立場が弱い」というものはもう過去のお話に致しましょう。物流をコントロールする側と荷物を安全に保管・輸送してもらいたい側は対等な立場にあります。

「なぜ商品事故が起こったのか」本当の原因を追及し、問題解決や現場改善につながれば事は進展します。物流会社と

してできることは、「商品事故報告書」の内容やフォーマットを見直し、担当者に詳細な記入をさせること。さらにそれを集計して荷主と話し合いの場を設ける必要があります。

荷主と業者の前向きな取り組み例をあげてみます。ガラス器械卸・販売のA社では、商品事故のあまりの多さに、「物流会社だけのせいではない」と自社独自でも対策を検討、「商品特性マスター」を作成し、出入り物流会社のドライバーに自社商品の特性を理解してもらうようにし、改善に向けた取り組みを続けているとのこと。またある精密機械・部品メーカーでは、梱包方法の見直しを行い、ムダな梱包部分を無梱包状態にし、「キケン個所」の強度をさらに高める梱包形式に変更しました。これには段ボールメーカーも参加し、共同開発を行ったそうです。さらにハンドリング数が多い路線便の使用を諦め、近場の得意先に限って最低0.5トン分のロットがまとまるまで出荷せず、あえて在庫を持ってもらうことで地場配送会社への切り替えを実現、事故を削減できたという例もあります。得意先の多頻度少ロットのニーズを断り、輸送品質向上に傾注した勇気ある決断で功を奏した例でしょうか。

物流会社側でも商品事故に対する具体的な情報を提示するくせ付けが必要です。荷主と着荷主まで交えて商品事故の削減に努めれば、一方的な責任転換に屈することも必ず減少していくと思われまます。

台風被害のJR貨物、東北線の迂回、代行輸送強化

日本貨物鉄道（JR貨物）は10月21日、同日付の運転状況として、武蔵野線の梶ヶ谷貨物ターミナル駅-府中本町駅間の不通区間は復旧し、東海道線方面と北関東・上越線方面を結ぶコンテナ列車の9往復を運転再開すると発表しました。不通が続く東北線は、上越・日本海縦貫線を経由する隅田川貨物ターミナル駅-札幌貨物ターミナル駅間のう回輸送（20両編成）を24日から1往復増強しました。

宇都宮貨物ターミナル駅-仙台貨物ターミナル駅間で実施しているトラックの代行輸送は、当初1日あたり最大114個としていたものを23日から最大200個に順次増強。これに合わせて21日から大阪貨物ターミナル駅・安治川口駅・名古屋貨物ターミナル駅～宇都宮貨物ターミナル駅間の折り返し列車1往復と、仙台貨物ターミナル駅-札幌貨物ターミナル駅間の折り返し列車1往復をそれぞれ増強しました。

東京貨物ターミナル駅と北海道を結ぶ船舶による代行輸送は、北海道側で当初の釧路貨物駅に苫小牧貨物駅を加え、釧路港発が22日・25日、苫小牧港発が23日・25日・26日、東京港発が23日・25日・26日となる見込みです。

これに伴い国土交通省は21日、日本貨物鉄道（JR貨物）の東北線不通に伴うトラック代行輸送を支援するため、国交省が特定した経路と車両（コンテナ用セミトレーラー）に係る特殊車両の通行申請については即日で許可証を交付すると発表。宇都宮貨物ターミナル駅-仙台貨物ターミナル駅間で実施されているトラックによる代行支援を増強するため、JR貨物と全国通運連盟からの要請を受けて国交省が決定したものです。

一定の重量・寸法を超える車両が通行する場合は、トラック事業者が道路管理者に通行許可を受ける必要があり、通常は道路管理者が受理した申請を審査し、数日から数週間かけて必要な条件を付して通行許可を交付するのが通常ですが、今回は特別に即日許可を行なう予定です。

アデコ発表、ドライバー2割に睡眠不足、疲労による事故リスク

アデコは10月16日、人手不足が深刻化する運送業界で正社員、契約社員として勤務する全国のトラックドライバー400人を対象とした「働き方」に関する調査結果を発表しました。長距離と短距離のドライバーそれぞれ200人に対し、9月26日から30日にかけてインターネット上で調査した結果をまとめたもので、5人に1人が「睡眠不足や疲労が原因で事故を起こした」「起こしそうになったことがあった」と回答しました。

調査によると6割は「稼働日の平均的な睡眠時間」が6時間未満と短く、5割は「年間の有休取得数」が5日未満にとどまっていることがわかりました。また「悩み」としてもっとも多く挙げられたのは、「給与が低い」ことでした。1日あたりの平均的な拘束時間労働時間と休憩時間を合わせた拘束時間は、原則として1日13時間以内、延長する場合でも最大16時間以内と定められています。「8-13時間未満」との回答が全体の60%を占めたものの、「13-16時間未満」との回答も26.3%あり、9%は「16時間以上」と答えています。また、15時間を超えることができるのは「週に2回まで」となっているにもかかわらず、20.8%は「3回以上ある」と回答。「15時間を超えることはない」という回答は49%とほぼ半数にとどまっています。「運転開始後4時間以内または4時間経過直後に30分以上の休憩などを確保しなければならない」とされている連続運転時間については、「1回の連続運転時間が4時間を超えることがひと月に何回ぐらいあるか」との質問に対し、「1回以上ある」が4割(39.5%)に上りました。24%の運転手は「5回以上ある」と答えています。

稼働日の平均的な睡眠時間は「4時間未満」が6.5%、「4-6時間未満」が50.5%で、合わせて57%が6時間未満。「睡眠や仕事中の休憩など、体を休める時間を十分に取れているか」との問いには44%(176人)が「取れていない」と回答し、そのほぼ半数(47.7%)が「睡眠不足や疲労が原因で事故を起こしたこと、もしくは起こしそうになったことはあるか」との問いに「ある」と答え、5人に1人が「睡眠不足や疲労が原因で事故を起こしたり起こしそうになったりしていた」ことがわかりました。

ことし4月から年5日の確実な取得が義務付けられている年次有給休暇の取得状況については、ほぼ半数の49.8%が「5日未満」と回答。「悩んでいること」を尋ねた質問でもっとも多かったのは「給与が低い」で、6割以上となる61.3%に達した。また「個人としての年収」については4割(39%)が「400万円未満」、3割(26.8%)が「400万円以上500万円未満」で、「500万円以上700万円未満」も21.3%と2割を超えました。

厚労省、過重労働防止キャンペーン実施

厚労省は今年11月1日から過重労働防止キャンペーンを実施します。同省では過労死等防止対策として過労死等防止対策推進法(平成26年法律第100号)及び「過労死等の防止のための対策に関する大綱」(平成27年7月24日策定、平成30年7月24日変更)に基づき取り組みを行ってきました。しかしながら、週の労働時間が60時間以上の労働者の割合は近年低下傾向にあるものの引き続き高く、依然として恒常的な長時間労働の実態が認められるほか、過労死等に係る労災認定件数も引き続き高水準で推移しています。特に物流業や建設業では高い数値に留まっています。

このような状況の中、平成31年4月1日から、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律(平成30年法律第71号)による改正後の労働基準法(昭和22年法律第49号)において、時間外労働の上限規制が罰則付きで規定され、また、令和2年4月1日から時間外労働の上限規制が中小企業にも適用されることとなるため、きめ細やかな周知等を通じ、長時間労働の削減等の過重労働解消に向けた気運の醸成を行う必要があると判断したものです。

この一環として厚労省は、「過労死等防止啓発月間」を定め「過重労働解消キャンペーン」を11月に実施し、長時間労働の削減等の過重労働解消に向けた取組を推進するため、使用者団体・労働組合への協力要請、リーフレットの配布などによる周知・啓発等の取組を集中的に実施します。キャンペーンの実施に先立ち、使用者団体や労働組合に対し、長時間労働削減に向けた取組に関する周知・啓発等について、厚生労働大臣名による協力要請を行い、労使の主体的な取組を促します。また、自社の働き方改革等により、下請等中小事業者に「しわ寄せ」が生じることのないよう傘下団体・企業等への周知啓発を、併せて要請します。具体的には、キャンペーンの実施に先立ち、使用者団体や労働組合に対し、長時間労働削減に向けた取組に関する周知・啓発等について、厚生労働大臣名による協力要請を行い、労使の主

体的な取組を促します。また、自社の働き方改革等により、下請等中小事業者に「しわ寄せ」が生じることのないよう傘下団体・企業等への周知啓発を、併せて要請します。また、長時間にわたる過重な労働による過労死等の労災請求が行われた事業場や労働基準監督署及びハローワークに寄せられた相談をもとに、離職率が極端に高いなど若者の「使い捨て」が疑われる企業等を監督対象企業として、①時間外・休日労働が「時間外・休日労働に関する協定届」（いわゆる36協定）の範囲内であるか等を確認し、法違反が認められた場合は是正指導、②賃金不払残業が行われていないかを確認し、法違反が認められた場合は是正指導、③不適切な労働時間管理については、労働時間を適正に把握するよう指導、④長時間労働者に対しては、医師による面接指導等、健康確保措置が確実に講じられるよう指導、など徹底する計画です。重大な違反が見られた場合は、送検し、社名を公表となります。違反事業者は一定期間ハローワーク等での募集が停止されます。

お知らせ

- ・国際物流総合研究所では2019年7月から物流子会社・3PL事業者の経営者をメンバーとする“物流経営者サロン”を開始いたしました。メーカー同士の共同配送などメーカー主導の動きが活性化している中、物流事業者での取り組みを更なる活性化を目指すべく、互いの取り組みや時事を共有することで、自社だけでは実現出来ない事や効率化を進めるきっかけなどのヒントを得る場を提供させて頂きたいと思っております。本会の趣旨としては旬なテーマをモデレーターが選定、各社より自社の取り組みを発表して頂くと共に、ディスカッション・意見交換を行うことで物流業者としての理想形を目指すものです。終了後には懇親会を設け、普段お会いできない方同志の出会いや業界内の強力なネットワークを築ききっかけの場を提供させていただきます。年6回奇数月第一火曜日に開催する予定。参加費用は、1年間1人12万円(税別、懇親会費用は別途)、第3回目は11月5日午後4時開催いたします。テーマは“物流品質向上の着原点”です。1回ごとの参加も可能です。詳細はTel03-3667-1571まで。
- ・国際物流総合研究所では、2019年11月18日(月)～19日(火)まで愛媛物流施設見学会を実施します。訪問先は、大王海運ロジスティクスセンター、トーヨーロジテック物流センター、オレンジフェリー「おれんじえひめ」船内見学などを予定しています。参加費用は、1人会員28,000円(一般40,000円)です。お問い合わせは03-3667-1571まで。
- ・国際物流総合研究所では幹部向けの物流経営塾第14期を7月から開講いたします。第5回は2019年11月20日(水)。オーデック㈱の小野寺勝久代表が“荷主企業分析と提案作成手法”のテーマで講演。弊社岩崎も“良い提案と失敗事例の研究”のテーマで講演致します。参加費用は1人24万円、申込金10万円(いずれも税別、HIP顧問企業は不要)となります。1回ごとの参加も可能です。小人数による物流業2世経営者、物流業幹部の為の実践的なスタディと現場見学など充実した内容で、実績ある講師陣も多く揃っております。物流子会社や大手・中堅物流企業幹部の方等もこれまで多く参加され好評です。詳細は国際物流総合研究所Tel03-3667-1571 <http://www.e-butstryu.jp/magazine/contents/keiei14.pdf>
- ・HIプランニングでは、各種課題に最適なソリューションを提供させていただきます。環境改善にも役立つ話題の車載機器各種(矢崎エナジーシステム社製など)をはじめ、高性能と多くの実績で各界からの評判も高い製品を御紹介いたします。
- ・ドライバーから見えない死角を雨天や夜間でも鮮明な画像を通じて安全運転をサポートする、日本ヴェューテックの「リアビューモニター」。ドライブレコーダーや通信機器とのシステム連携、多カメラ化など車載機器を中心に幅広く展開しています。また、駐車場やオフィスなどのセキュリティカメラもリーズナブルな価格でご提供。サービス内容も高い評価を得ています。HIP紹介によりサービス価格でのご提供も可能です。