

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](mailto:h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp)

## H. I. インフォメーション 2020年3月号

花曇りの中、満開の桜を風が散らします。この年に一度の美しい花の季節を待ちわびた方も、多くおられたことでしょう。オリンピックの開催さえ先に追いやってしまうコロナウィルスの猛威が世界中の春の景色を大きく変えてしまいました。非常時には拠点やルートを変えたりするなど、最悪でもいくつかの選択枝が残る自然災害とパンデミックの大きな違いは、この“逃げ場のない事態”の発生であった事を、今さらながらに思い知らされております。

懸念されるのは今後の影響が拡大してくる経済へのコロナ波及。米国の新たな経済対策を受け、ニューヨーク株に続き回復を見せた日経平均株価も、その後の状況により不安定な動きを繰り返しています。

息の詰まるような閉塞感を皆が抱える中、あとは東京2020の延期を前向きにとらえ、とにかく耐え忍んでいくしかありません。景気の回復はここに来て再び先送りされてしまいましたが、今はとにかく各社“我が身の大切さ”を第一として従業員と資産を守り抜き、力の温存を図っておくことを考えて参りましょう。皆様方と御社御一同様のご健康を心よりお祈り申し上げます。

### 荷主と取り組むホワイト物流

2019年4月、働き方改革準備関連法案が施行されてから、まもなく1年が過ぎようとしています。トラックを含む交通事業者の働き方(特にドライバーの労働環境)を改善すべくホワイト経営認証制度が始まったのもこの頃でした。一方ではメーカ(荷主)を対象としたホワイト物流の推進運動も並行してスタート。官邸主導で各省庁の局長クラス総出という力が入った取組みに注目が集まりましたが、果たしてその後、関係各業界は何かを変えることができたのか、改めて少し振り返ってみたいと思います。

物流業者の側からすると、これまで長い間荷主との間で続いてきた多くの不当な取引きは、業界特有の商習慣や日本という風土の中で、根深く残り続けてきたものであり、そう簡単に改善できる類のものではない、ということではないでしょうか。しかし同時に、ここに至るまで当地に拠点を構えながら経営を続ける中で、おそらく得てこられたものも少なくなかったはず。荷主に従い続けたり、戦ったりするのではなく、お互いに協力し合いながら利益を高め合う関係を今後も続けて行きたいと願うことが、事業者側も共にホワイト物流を推進することになると考えたいものです。何よりも荷主が自らの利益のみを優先したり、不当な取引きを行なったりすると、今は処罰や勧告の対象となってしまうのでー。

物流を自前で行うメーカも多い中、ドライバー不足や業務の効率化について、“いよいよ危ない”と痛感する担当者が益々増えてきていることも事実です。働き方改革法案による残業規制の強化凍結も残り4年をきりました。2024年4月よりトラックドライバーの時間外労働が960時間まで、となります。すでに事務管理業務や倉庫業務には720時間という上限規制が適用されていますが、通年だと繁忙期対応も加わるためギリギリを保てるかどうか苦しい対応を迫られることになりそうです。

競争力を高める面から、またドライバー確保の面からも、今後メーカを始めとした全ての企業はSCMの中核に物流を配置し、全体の生産性を上げるという課題に取り組んでいく必要があるでしょう。市場の需要通りに物流が機能しづらい現在、製造+配送+販売が同時に同じ取組みを行なっていかなければ、国の経済活動そのものが先細りしてしまうという危機感は、大手・中小を問わず全ての経営者の胸中にあると思われます。加工食品業者としてかねてよりドライバー

不足を始めとした輸送問題に直面してきた味の素が先陣を切った形で物流システムの改革に取り組んで来たことは小紙でもお話しした事がありますが、2019年以降はこうした行政の動きも積極的に活用しながら、少しずつホワイト物流を軌道に乗せつつあるようです。ご存知の通り昨年4月には味の素物流+ハウス物流+カゴメ物流統合による“F-LINE”が設立され協働配送と共同幹線輸送を全国規模で推し進めています。実際の壮大なシナリオを具現化できることはまさに大手メーカの強みでもありますが、“ホワイト物流実現”は何もこれだけにはあらず、です。

ホワイト物流に賛同した全国の企業は各業態や業種、また地域性や規模等によりばらつきもあるとのこと。食品業界以外の業界では、規模に関わらず、物流を経営課題として認識できていないところも多いようです。これまで荷主にとって物流管理問題は多くの場合、コスト削減でしかありませんでした。しかしこの先も年を追うごとに深刻化していくドライバー不足はいやがおうでも各社に輸送の生産性を上げ、持続可能な物流の確保に踏み切ることが命題として突き付けることになるはず。リードタイムの延長ひとつをとっても実現することで得られるものはとても大きいものがあります。先の食品業界を例に挙げれば、これまで荷待ちにより必然だった夜間作業の多くが消滅することにつながり、ドライバーを含む物流要員の作業時間も大幅に減り、持続可能な物流構築にもつながるとのこと。省人数、省時間が、この先の物流を育てていくのであれば物流事業者として、この流れに参加しないではいられないはずありません。自らも荷主に働きかけ、未来に向けた協力体制を再度組み直していく必要がないか、もう一度提案してみる価値はありそうですね。

#### 国交省標準運賃案を公開

国土交通省は2月27日、改正貨物自動車運送事業法（2019年11月1日施行）の4本柱である（1）事業者が順守すべき事項の明確化（2）規制の適正化（3）荷主対策の深化（4）標準運賃の告示制度の導入——のうち、残されていた「標準運賃の告示」について、26日付で赤羽一嘉国土交通大臣が運輸審議会に諮問したことを発表しました。

この「標準運賃」は、トラックドライバーの労働条件の改善を目的に、国土交通省が運賃交渉の材料となる目安を示したもので、輸送契約の多くを占める「貸切運賃」を想定し、各地方運輸局（沖縄県は沖縄総合事務局）別に運賃案を明示しています。運賃案では、小型・中型・大型・トレーラーの「距離制運賃表」「時間制運賃表」のほか、運賃割増率、待機時間料、その他費用の取り扱いについて目安が示されました。今後、外部委員による運輸審議会がこの運賃案を審議し、4月2日の公聴会で一般事業者や関係団体から意見を聞くことにしています。国土交通省は運輸審議会からの答申を受けて正式に告示する計画です。同省の担当者は「審議の回数などは定まっていないため、いつ告示できるかについてははっきりとしたことは言えないが24年3月までの時限措置としているため、できるだけ早期に告示にこぎ着きたい。告示する運賃に強制力はないが、労働環境改善に向けた運賃交渉に役立ててほしい」と話しています。

実勢運賃が平成2年提示の基準運賃より低いのに運賃案を提示することは難しいのではとされていた中で、今回の実質運賃案提示は一步前進したとの評価もありますが、示された運賃案は実勢と大きく乖離しており、個別にこの運賃案を提示しても荷主の理解は得られないとする事業者も多く、今後の行方が注目されます。

（国交省ホームページ参照 <http://www.mlit.go.jp/common/001330580.pdf>）

#### EC事業者向け物流サービスでヤマト・ZHD業務提携

ECモールを展開するZホールディングスとヤマトホールディングスは3月24日、両社が業務提携することで合意し、6月末からEC事業者向けに新たな物流サービスを提供することを発表しました。新サービスは、ZHDの「Yahoo!ショッピング」「PayPayモール」に出店しているEC事業者を対象に、ヤマトHDが自社の物流拠点と庫内作業員を活用したフルフィルメントサービスを提供するもので、ZHDは物流品質の大幅改善と出店者の業務負担軽減

減により翌日配達に対応する商品を増やし、利用客の満足度向上を目指します。ヤマトHDは、新サービスに2種類のパッケージを用意しており、1つ目の「フルフィルメントサービス」は、受注、ピッキング、梱包、出荷、配送までの全業務をヤマトが請け負います。2つ目の「ピック&デリバリーサービス」は、EC事業者の倉庫で当日発送の商品をまとめてヤマトの物流拠点に持ち込むと、その先の帳票発行、個別ピッキング、梱包、出荷、配送といったサービスを受けられる仕組みです。ヤマトHDの長尾裕社長は、この取り組みについて「EC物流も次のステージに入らなくてはならない。ヤマトグループの物流リソース活用とZHD・ヤマトHDのデータ連携により、ECモール出店者を総力をあげて支援していく」と話し、業務提携にかける思いを語りました。一方、ZHDの川辺健太郎社長は「欲しい物が欲しい時に手に入る世界を実現し、2020年代前半にEC業界3位から1位となることを目指す。これには物流・配送の強化が欠かせない。ZOZOやアスクルといったグループ内の物流機能を活用するほかに、ヤマトと新サービスを開始することでこれを実現する」と、業務提携の意義を語りました。取扱高でZHDの上位にいるアマゾンと楽天は、物流拠点の展開と自社物流網の構築を加速しており、物流面で水をあけられているZHDとEC物流を積極的に取り込みたいヤマトHDの思惑が一致したものとみられます。

### 国土交通省異常気象時の輸送目安を設定

国土交通省は2月28日、異常気象時にトラック輸送を行う場合の対応目安を設定しました。この目安は、台風などの安全を確保することが難しい状況下で、荷主がトラックドライバーに輸送を強要することを抑制するためのもので、1月に目安案が提示され、広く意見を公募していました。28日から施行される決定版では、降雪時の「概ね12時間で30センチ以上」としていた条件を「大雪注意報発表時」に変更します。この目安に従わないことで直ちに行政処分につながるものではありませんが、同省（運輸局）が実施する監査で、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、行政処分の対象となります。同省は、ドライバーが輸送を中止した場合は荷主に直ちに連絡することや、荷主から強要された場合は同省の「意見公募窓口」に通報することを求めています。異常気象でも輸送を強要され2次的な事故なども多く発生していることから、今回の措置となりました。

| 気象状況                          | 雨などの強気象庁が示す車両への影響   | 輸送の目安   |
|-------------------------------|---|---|
| 降雨時                           | 20～30mm/h   | ワイパーを速くしても見づらく<br>輸送の安全を確保するための措置を講じる必要                         |
|                               | 30～50mm/h   | 高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）<br>輸送を中止することも検討すべき |
|                               | 50mm/h 以上   | 車の運転は危険<br>輸送することは適切ではない  |
| 暴風時                           | 10～15m/s  | 道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける<br>輸送の安全を確保するための措置を講じる必要  |
|                               | 15～20m/s  | 高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる   |
|                               | 20～30m/s  | 通常の速度で運転するのが困難になる<br>輸送を中止することも検討すべき                            |
|                               | 30m/s 以上  | 走行中のトラックが横転する<br>輸送することは適切ではない                                  |
| 降雪時<br>視界不良（濃霧・風雪等）時<br>警報発表時 | 大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき<br>視界が概ね20メートル以下であるときは輸送を中止することも検討すべき<br>輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき |   |

### 国土交通省、広域道路網強化を物流効率化の基本戦略に

国土交通省は3月24日、大学教授7人による「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」を設置し、空港・港湾・貨物駅へのアクセス向上を盛り込んだ基本戦略案を提示しました。示された基本戦略案は(1) 中枢中核都市等を核

としたブロック都市圏の形成、(2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上、(3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化、(4) 災害に備えた多重性の確保・国土強靱化、(5) 国土の更なる有効活用や適正な管理、となっています。

第1回の検討会では、主要都市間の連絡速度、高速道路・一般道の渋滞発生状況、交通代替の確保状況など、広域道路網が抱える課題について共有。日本の主要都市間の平均連絡速度は時速60キロで欧州や中国と比べて遅いことや、東名高速や中央道など高速道路全区間の1割で発生している渋滞が全体の渋滞損失時間の4割を占めていることなどが説明されました。基本戦略案のうち、物流に直接関連する「空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化」については、拠点空港や国際戦略港湾、コンテナ取扱駅などへのアクセスを向上させ、人とモノの流れの効率化を目指す方向性が示されました。

国土交通省は今後、4月に第2回の検討会を実施して諸外国の広域道路網の考え方を共有するほか、基本戦略と広域道路が満たすべき要件の考え方について検討を進め、6月頃に国に対する提言の中間とりまとめを作成します。

## 2月の景気は全業界で悪化、今後は停滞続く見込み

帝国データバンクが3月4日に発表した景気動向調査（有効回答1万704社）によると、2020年2月の景況感は10業界すべてが悪化する結果となり、景気DIは38.7（前月比3.2ポイント減）と、5か月連続で悪化しました。

「運輸・倉庫」の景気DIは、前月比5.5ポイント減の34.0となり、3か月連続の悪化。「運輸・倉庫」は、新型コロナウイルスの影響で旅行客が減少し、旅行業やバス、タクシーなどの自動車運送業の景況感が急速に悪化したほか、中国向けの輸出入が減少するなか、民間住宅向けの建築資材などで納入の遅れがみられるなど、日本国内の荷動きも停滞、景気DIは3か月で11.1ポイントの減少、1年前からは14.3ポイントの減少と、急速に悪化しました。

先行きについて物流関係者からは、「新型コロナウイルスの動向次第なので分からない」「中国からの輸入貨物がどうなるのか全く分からない」「市況が上昇する好材料がない」など、感染拡大による影響で先行きが見通せないとの声寄せられました。その他の業界は、「製造」が34.9（2.7ポイント減）で10か月連続の悪化、「卸売」が34.4（3.5ポイント減）で5か月連続の悪化、「サービス」が45.1（4.4ポイント減）で2か月ぶりの悪化となりました。

### **お知らせ**

- ・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月から開講中です。第7回は2020年4月15日（水）。  
J-SCICConsultingの安藤康行代表が“メーカサプライチェーンを踏まえた人材教育のすすめ”のテーマで講演。弊社岩崎も“勝ち残る物流業者となるには”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提供も可能です。