

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 2020年6月号

本日も日本列島の上空には梅雨前線が停滞。重くまとわりつくような梅雨の季節もいよいよ本番です。夏至が過ぎ、昼間の時間もまた少しずつ短くなっていくことを思う時、いいようのないあせりや空しさを、例年以上に覚えてしまいます。それでも、コロナのいる新しい生活が半年の後、どのように変わっているのか、現実から目をそむけず厳しい予測をたてておくことが、今は必要でしょう。企業戦略を練る上で、周辺状況の想定は常に“悪”としておくことが基本。人の心は放っておけば正常な方に向かって考え方を誘導しようとしみます。ご存知の方も多いと思いますが、これはいわゆる正常性バイアス、という人の認知機能です。この程度なら、もしくは自分だけは大丈夫、と都合の悪い状況を過小評価し、現実逃避しようとすることで対応が遅れ、事態の悪化を招くことも多いといわれています。日常が戻りつつあるように見える日本において、つい事態の収束を“終息”と思いたくなることもありがちですが、世界中ではいまだに感染拡大が続いている事を決して忘れてはなりません。

IMF予測による最新のGDP成長率は前年比4.9%（世界全体）減。ようやくプラス成長が見られる21年になっても、19年水準にまでは戻れないとしています。国内外の往来が制限なく行えるようになるまでは物流業界における“緊急事態”は継続しているということでありましょう。このパンデミックも含め、現経営者・幹部の方々は歴史に残る規模の大きな災害をいくつも経験してこられました。しかしここに至るまでに受けた被害やダメージをしっかり糧として、企業としての成長を遂げてこられたこともまぎれもない事実です。すぐそばからコロナが完全に消滅するその日まで“自分は大丈夫”はあり得ないことを、肝に命じておきたいものです。

苦境を乗り越えその先へ

生鮮食品や医療品等を運んでいる運送会社の一部が、長時間労働をかえりみずサプライチェーンを守り続けている一方、配送先の店舗や工場、工事現場などがいまだに休業し、荷物を運ぶ先がなくなってしまった企業も少なくありません。倉庫や物流センターの一部では輸入貨物の減少で倉庫から貨物が消えたり、もしくは東京オリンピックの延期により、出庫されるはずだった貨物がそのまま保管され混乱しているケースもあります。

コロナウイルスの感染拡大によるパンデミックは国内外多くの企業経営に大きな影響を与えています。ただ業界によってはその業績や影響には差があります。たとえば、ビルやマンション建築など、ゼネコンが手掛ける大規模工事現場への配送は一時激減したものの、一般住宅の新築やリフォームに用いられる住宅建材の配送は、増えてきたともいわれている様です。新型コロナウイルスの影響で仕事が減り、売上を落としている運送会社には、いくつかの共通点があります。低迷する企業の特徴は、①限られた少数の荷主としか取引をしていない、②特定の業界に特化している、③差別化できるような特徴がない、参入障壁の低い仕事をしている、④営業活動を軽視してきた、などが考えられます。そもそもこのような企業では普段から社員が新しい仕事を嫌がり、時代や社会の変化に馴染もうとしない傾向が強い、ということもあります。一方大きな影響を受けず、業績も維持できたところに共通することは①ドライバー教育が徹底しており、顧客の評価が高い、②専用車両の購入など、初期投資が大きく、参入障壁が高い、③物流を一括して受託しており、顧客との関係が深い、④棚入れまで行うため、配送先、荷主とも、顧客満足度が極めて高い、⑤特定業種や荷主に限らず、業種や荷主を分散し、リスク回避をしいるなどがありそうです。ある物流企業ではメーカ需要の落ち込みを、新たに手掛けた医薬品物流が補っているというケースもありました。

勝ち組の共通点は現場力と差別化戦略の徹底とも言えるでしょう。他社が容易に参入できないための仕組み作りが大事です。

この先何があっても物流機能が不要になることは決してありません。もし、欲しいものが欲しい時に買えなかったら？ もし、あの時新型コロナウイルス感染拡大の影響により、食べ物や医療品などの供給が止まってしまっていたら？ 人々はどれほどパニックに陥ったことでしょうか。人々の生命と暮らしを守るために昼夜を問わず動き続けた物流の尊さは誇るにふさわしいものです。物流のサプライチェーンは需要が増えている商品を24時間体制で増産し、事業継続と製品供給を止めない体制づくりを構築。また生産ラインの部品を切らせないように、国外のサプライヤーや物流会社などと日々連絡を取り合うなどして、サプライチェーンを維持しようと努めています。さらに、運送業や倉庫業は、他者や業者への情報確認をしながら遅延を確認、顧客に配送の多チャネルを提案する、製品出荷の準備を早急に進める、イレギュラーなオーダー、特例需要への積極的な対応を進めるなど、人々の生活を支えるため必死に、協力しあって供給が途絶えないようにしているのです。改めて私も1人の消費者に戻り、この様な時でも欲しいものをいつでも手に入れられる、不自由な生活を送ることができることのありがたみを、しみじみ思ったものでした。

ラストワンマイル協組、EC需要拡大へ3PLと提携強化

中小運送会社37社が加入するラストワンマイル協同組合(東京都府中市)は6月17日、3PLや倉庫会社などとの連携を強め、急増するEC宅配需要への対応力を高めるため、新たに「コラボビジネス構築プロジェクト事業部」を開設したと発表しました。物流業務の一括受託を掲げる3PL事業者や倉庫会社からの組合加入が増え、6月に入ってセンコーグループの埼玉南センコーロジ、柏センコー運輸、誠実運輸倉庫といった大手3PL系列の運送会社による参画が相次いだことを受けた動きです。運送会社に比べて経営規模が大きく、ラストワンマイル配送を担う組合加入会社から見れば「荷主」に相当する企業との連携を強化することにより、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う混乱を経てさらに拡大が進むと見られるEC市場の需要取り込みを図る狙いがあります。同協同組合は昨年10月に大阪府へと集配エリアを拡大しており、現在は愛知県を中心とする東海地方への進出を検討しています。7月からは「一日の取り扱い荷数が倍近くになる案件の稼働」が決まっているとのこと。物流大手は荷主の物流業務を一括して受託するビジネスモデルを掲げながらも、EC市場の拡大に処理能力が追いつかず、配送まで手が回らなくなっているケースもみられています。

今回の動きは、物流大手が「倉庫、フルフィルメント体制がそろっていても、配送システムは外注」という従来のスタイルから脱却しきれないことを見抜き、拠点運営と配送機能の「コラボレーション」を打ち出すことで、業容の拡大につなげる狙いがあるとみられています。同事業推進のためメンバーには大手宅配会社の出向社員が加わるほか、物流コンサルタントなども多彩な人材が在籍することになるといいます。

一般トラック運転者賃金1.4%減少、全ト協調べ

全日本トラック協会(全ト協)は22日、トラック運送事業の賃金・労働時間に関する実態調査結果(2019年度版)を公表しました。調査結果によると、19年5月から7月にかけて支給された1か月の平均賃金は、特別積み合わせ貨物自動車運送事業者(特積み)が33万7000円で18年度調査時から2.6%増えた一方、一般貨物自動車運送事業者は32万4400円で1.4%減少。年間賞与の1か月平均額を加えた月額金額でも、特積が39万7600円(6.4%増)、一般は36万8400円(0.2%減)と明暗を分けました。

運転者から事務員、荷扱手、整備・技能員までの職種を含めたトラック運送事業全体では、全職種平均で1人1か月平均賃金が33万1000円(0.7%増)、年間賞与の1か月平均額を加えた月額額は38万3700円(3.6%増)となりました。事業の中核となる運転者のうち、男性運転者(けん引、大型、中型、準中型、普通)の賃金は特積が35万5800円(4%増)、賞与を加味した月額給与は41万5100円(7.4%増)と増加。一般は33万5700円(0.8%減)となり、賞与分を

加味した平均月額が 37 万 1500 円 (0.5%増)。特積と一般を合わせた男性運転者全体の平均賃金は 34 万 6600 円で 2.1%増加。賞与を加味した月額は 39 万 5200 円 (5.5%増) となりました。

男性運転者の職種別賃金は、特積で大型、けん引、普通、準中型、中型の順で高く、一般では大型、けん引、準中型、中型、普通の順。大型運転者と中型運転者の賃金の差は、特積で月額 8 万 7900 円、賞与を加味して 9 万 3300 円。一般は月額 7 万 3200 円、賞与を加味して 8 万 8400 円となっています。さらにトラック運送事業従業員の平均年齢は、男性運転者が 46 歳 (前年 47.2 歳)、男女合わせた全職種平均では 45.4 歳 (46.1 歳) でした。

CBRE 物流テナント調査、拠点分散で需要高まる見込み

CBRE は 6 月 16 日、物流施設を利用する荷主・物流会社の動向をまとめたレポート「物流施設利用に関するテナント調査 2020」を発表しました。この調査は、国内の物流施設を利用するテナント企業に対し、ウェブアンケートの形式で実施したもので、2020 年 3 月 4 日から 19 日までの間に、物流企業 242 社、荷主企業 94 社の合わせて 336 社から回答を得ました。調査レポートによると、今年調査ではテナント企業の最重要課題が、昨年の雇用確保から人件費の抑制・削減にシフト、物流業界が自動化・省人化に本気で取り組みだした様子がうかがえるとしています。

物流センター運営のコスト配分の平均は、「輸送・配送費」が 34%、「人件費」が 29%、「建物 (不動産) コスト」が 27%、「その他 (機械設備・管理システム費)」が 10%でしたが、今後 3 年間の見通しでは 8 割以上のテナント企業が「輸送・配送費」と「人件費」が上昇すると回答。一方で今後 3 年間で庫内作業に影響を与えるテクノロジーについては、画像処理、無人搬送機、RFID タグなどの IoT 機器が多く選択されました。これらのテクノロジーを利用することで「作業員が減る」とした企業は 78%におよびました。こうした流れの中で、新型コロナウイルスの感染拡大が発生。CBRE はサプライチェーンの見直しによる拠点分散や在庫の積み増しなどで、物流施設の需要は中長期的に増加するとみています。アンケートでは、新型コロナウイルスの影響があると思われる項目について、「在庫量の積み増し」が 30%で最も多く、「特に変化はない」を除き「庫内作業の自動化が加速する」が 17%と続いています。倉庫の新設・移転などの計画に関する質問では、何らかの計画があると回答した企業のうち、「面積を増やす」が 67%、「拠点数を増やす」が 52%を占めました。また、倉庫を移転・増設する理由では、「拠点の効率運営 (集約・統合、再編)」「荷物量の拡大」「建物・設備の老朽化、使いにくさ」が多く選択されました。

国交省、貨物運送のコロナ影響とりまとめ

国土交通省はこのほど、新型コロナウイルスによる関係業界への影響について、5 月末時点の調査結果 (有効回答 143 者) を公表しました。運送業界は、前年同月比減収となった事業者の割合が 4 月末時点より増加して 88%に、2 割以上の減収となった事業者の割合は 4 月末時点から倍増して 29%に拡大。輸送品目別で見ると、鉄鋼厚板・金属薄板・地金など金属素材の運送収入は 28%の減少、完成自動車・オートバイ・自動車部品の運送収入に至っては 45%の減収。特に大きな影響を受けている両品目は、メーカーの生産活動の停滞により 3 月から 5 月まで減収の幅が拡大し続け、今後の見通しも明るくありません。こうしたなか、政府は収入が減った事業者に対して金融機関からの融資や持続化給付金などの資金繰り支援を用意していますが、5 月末時点でこれらを申請した貨物自動車運送事業者は 19%にとどまっています。また雇用を維持するために計画的な休業を行った事業者を支援する雇用調整助成金については、16%の事業者しか申請していません。景気動向調査などで同じ「運輸・倉庫業」に振り分けられる旅客運輸業界に目を向けるとその状況はさらに悲惨です。5 月末時点で 90%の事業者が前年同月比 5 割以上の減収となったタクシー業界 (有効回答 222 者) では、88%の事業者が資金繰り支援を、49%の事業者が雇調金を活用していました。また、さらに大きな影響を受けている貸切バス業界 (有効回答 62 者) では、5 月末時点で 87%の事業者が 7 割以上の減収となっており、63%の事業者が

資金繰り支援を、79%の事業者が雇調金を活用していました。これを見ると「他業界と比べれば貨物運送はマシな方」とする世の中の論調はあたらずとも遠からず、といったところなのでしょうか。

収益変化に大きな差が表れている陸上運輸業ですが、今後の見通しについては概ね一致しています。旅客と貨物で程度は大きく異なるものの、6・7月は5月と比べてやや回復を見込んでいます。気がかりなのは、貨物自動車運送業で前年同月比減収を見込む事業者が6月は減少に転じるものの、7月に1ポイント増加していること。20%以上の減収を見込む事業者は6月から再度4ポイント増加する見通しとなっています。

国際物流総合展21年3月、愛知で開催

日本ロジスティクスシステム協会と日本能率協会は6月24日、物流専門の展示会「国際物流総合展」を2021年3月9-12日に「愛知スカイエクスポ」(愛知県国際展示場)で初開催すると発表しました。これまでは隔年2月に「東京ビッグサイト」(東京国際展示場)で開催していましたが、東京2020大会の会期変更により首都圏では21年秋まで展示会を開催できないことから、開催時期と場所を変更して愛知で開催することにしました。愛知を選定した理由については、「大手から中小企業者まで多くの製造業が集中している東海地域の中心地であり、本展示会を開催するのに相応しいエリア」だと説明しています。21年開催の展示会では、「3密」を避ける新たな運営ガイドラインを設けるとともに、オンラインを活用した新たな商談機会を提供する新企画の導入も検討しているといっています。

お知らせ

・国際物流総合研究所ではオンラインセミナーを開催いたしております。①7月6日(月)午後4時～5時まで『危機を乗り切るための物流戦略策定のための(物流管理/物流効率化)基礎』を開催いたします。日頃からBCPに関わる物流としての取り組みや効率的に対応するための戦略を練る上で参考となるように、あるべき組織の姿/物流業務プロセス/物流エンジニアリング機能/コスト管理などのSCM視点からの対応について基本を紹介いたします。受講料:5,000円(税抜)で講師は国際物流総合研究所 シニアフェロー 安藤康行がとめます。

セミナー詳細お申込み⇒ <http://a10.hm-f.jp/cc.php?t=M834291&c=1791805&d=a36f>

②7月15日(水)午後4時～5時10分まで『ポストコロナ時代の物流戦略』～各社のコロナに立ち向かう物流戦略を探れ(前編)～としてポストコロナ時代を乗り越える為、実例として実際に行った対策や起こった現象から今後物流企業として何を考えていくべきなのか議論いたします。受講料:5,000円(税抜)、で講師パネリストは茨城乳配株式会社 代表取締役 吉川国之 氏、トヨー・ロジテック株式会社 代表取締役 西岡 斉 氏でモデレーターは国際物流総合研究所 代表主席研究員 岩崎仁志が務めます。

セミナーお申込み⇒ <http://a10.hm-f.jp/cc.php?t=M834292&c=1791805&d=a36f>

・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、日本ビューテックの「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。