

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9月号

昼をまわった頃の影が、もう長く傾き始め、風のおいも空の色もすっかり秋特有のものに変わってきました。本来なら過ぎ去ったオリンピックの余韻も残る9月、思い出を手繰り寄せつつも、近づいてきた2020年のゴールを目指してラストスパートをかけ始める頃一、だったはず。まさかこのあと未知のウィルスと共に新しい年を迎えることになる、など誰が想像したでしょうか。季節が進むにつれ、感染症のリスクはインフルエンザやノロウィルスへとさらに拡がっていきます。冬が訪れる前から予防対策のさらなる強化、と気持ちの引き締めを図るよう、専門家が警鐘を鳴らす一方で、政府の景気刺激策は、地域や項目をさらに拡大しながら経済の回復を急ぎます。この先日本の未来は国民1人1人の、企業1社1社の手に委ねられたもの、と思っておかねばなりません。

いずれにせよ、真の経済回復は世界規模で進んで始めて叶うものです。1日も早く、一人でも多くの人々に有効なワクチンが行きわたり、自由な往来が戻るようお願いしながら、逆境に決して負けない決意を固めることに致しましょう。

### めざせ！企業の新たな創生期

全世界でパンデミック収束の気配が見えない現在、規模を問わず多くの企業が、この先の見通しを立てかねています。荷主となる企業がおおむね赤字の上半期決算を示す中、物流業者が貨物量減少などのあおりを真向から受けるのは当然のことでしょう。メーカー側もこれまで以上にコストダウンの傾向を増加させており、“経営統合”や“工場閉鎖”、また“M&A”といった苦境時の手段を講じるどころも再び目立つようになってきました。そして、そのコストダウンの標的にされるのが残念なことにやはり“物流費”。経済も生活も物流が正しく機能しなければ成立しないのに、何故こうも物流費が軽視されがちなのか、業者側に見ればどうしても納得いかない話ではありますが、今は議論の時間もありません。メーカー共々危機を乗り切らなければ企業の未来は途絶えます。サプライチェーン全体の観点に立った前向きな戦略を練り直しながら、一步一步を進めて行くしかないでしょう。激変したこの環境に対応するスピードと勇氣ある決断力が現在の物流業者には必要です。

リーマンショック以降、アベノミクスを経て少しずつ回復してきた日本経済と、それに伴う形で成長を続けてきた物流の様々な市場も、他市場同様急速に低迷期へと、入ってしまいました。上昇の運気に乗つつあった物流費の動きもこの先しばらくは見通しづらくなっていくかもしれません。健全な物の流れは、国内外問わない国際輸送の回復が条件です。国境を越えた移動に、依然として厳しい制約が続く現状を見ても、全体的な輸送量の増加は少なくとも今年中は見込めそうもありません。たとえ需要はあっても、その先これまでのような荷動きを取り戻す分野は限られてくると思われれます。例えば5G関連の半導体や電子部品、また緩やかに回復してきた自動車関連部品など。また当然ですが、医療用品関連の輸送も当分望まれ続ける供給分野でしょう。

2020年、進歩した医学とIT技術に囲まれながら暮らしてきた多くの人々は今、現代ならではの感染症災害に苦しみ続けています。人の往来が今ほど盛んでなかった14世紀、ヨーロッパから全世界に広がったペストが、人類史上最悪のパンデミックとも言われていますが、この時は世界全体で2億人近くの死者が出た、ともされています。激減した人口と人々の喪失感、疲労感の回復には実に一世紀もの歳月が必要であったとも一。気の遠くなるようなこの長い間ヨーロッパの人々はまさにペストと向き合う新たな生活様式を探りながら、次なる創造時代であるルネサンス期へと向かった、との説も多いようです。時代も周辺状況も現在とは大きく異なりますが、苦しい経験をするからこそ人々は

学び、“今”を生きる工夫を編み出して行くのでしょうか。“最も強い者、最も賢い者が生き残るのではない。唯一生き残ることができるのは変化できる者である”と言ったのはダーウィン。生き残るためなら何色にも染まれる多くの引き出しを持った企業が今は強い、このことを忘れず自社付加価値のバージョンアップを図って参りたいものです。

### 日立物流とSGHDの提携事実上解消、「独自に成長戦略」

資本業務提携を結ぶSGホールディングスと日立物流は9月24日、提携関係を見直すことを発表しました。当初は「数年内の経営統合」も視野に入れていましたが、「それぞれ独自に成長戦略を推進することが、企業価値の最大化に寄与するとの結論に達し」として、株式の持ち合いを解消することになったものです。

日立物流が持つ佐川急便の株式20%はSGホールディングスに875億円で譲渡、SGが持つ日立物流の株式29%については988億円を上限とする自己株式の取得・買い付けを実施し、これにSG側が一部を売却する形を取る予定です。

両社は2016年3月30日に資本業務提携を締結し、日立物流の3PL事業と佐川急便の宅配事業を組み合わせる提携戦略を発表し、ECプラットフォームセンターの立ち上げなどで協業にも取り組みましたが、日立物流が掲げた協業目標値「売上500億円（後に200億円へ引き下げ）、営業利益20億円」の達成に苦戦していました。

それでも19年5月24日に行われた中期経営計画説明会で日立物流の中谷康夫社長は、SGホールディングスとの関係について「SGHとの協創は非常に有効だと実感しているし、今後も大きな可能性を秘めている」と評価した上で「将来の方向性をお互いにきちんと擦り合わせができるか」がポイントになるとの考えを示していました。

しかし、SG側では提携を主導した町田公志SGホールディングス元社長がグループを離れ、日立物流側でも20年3月期決算説明資料で、それまで「SGHとの協創」としていた取り組みをから「SGH」の文字が消えるなど、徐々にトーンダウンしており、今回の発表は実質的に提携関係を解消したともいえる結果となりました。SGH側では持分の一部を売却するだけで、協業プロジェクトは今後も最適な形で継続する」と強調しており、資本関係は薄くなるが、経営の自由度を高めることが「現在の資本業務提携を継続していく場合のメリットを上回ると判断した」とコメントしています。

### 全ト協、正しい運転・明るい輸送運動実施

全日本トラック協会はこのほど「正しい運転・明るい輸送運動」の実施計画を発表しました。この運動の実施期間は令和2年11月16日（月）から令和3年1月10日（日）まで。この運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全及び輸送秩序の確立により円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全、安心な輸送サービスを提供することを目的としています。経営トップ、管理者及び従業員が一体となって、下記15項目を中心とした取り組みを行うものとしています。なお、①～⑥を事故防止に関する重点項目として、対策を強化する考えです。重点実施項目は、①飲酒運転の根絶、②追突事故及び交差点における事故防止の徹底、③過労運転防止の徹底 ④確実な点呼の実施、⑤運転時、携帯・スマートフォンの使用禁止徹底、⑥健康診断受診の徹底、となっています。これに加えて取り組み項目は次の通り。⑦荷役作業時の安全確保の徹底、⑧高速道路における事故防止の徹底、⑨車両の安全性確保徹底、⑩降積雪期における輸送の安全確保の徹底、⑪正しい積付け・固縛方法の徹底、⑫エコドライブの推進（燃料の使用量を削減し、CO2及び排出ガスの低減を図ることは、業界に課せられた命題）、⑬運輸安全マネジメントの徹底（輸送の安全確保が最も重要であるという意識を経営トップから現場の運転者まで浸透させるため、絶えず輸送の安全性の向上に努めるよう安全意識の高揚を図る）、⑭安全意識の高揚（経営者は社会的責務を自覚し、安全を最優先するという経営理念と、絶対に事故を起こさせないという信念を持って、事故防止対策の徹底を図り、運転者は常に適正な速度と車間距離を保つなど、安全走行を徹底すること。さらに交通法令の遵守はもちろんのこと、プロドライバーとしての使命と自覚を持って、一般ドライバーの模範となるよう、常に思いやりのある運転を心掛ける）、⑮輸送品質・サービスの向上（運転

者は荷扱いに一層の注意を払い、毀損等の貨物事故の防止を図り、笑顔と誠意をもって顧客等に接するとともに、言葉遣いや態度を明快にし、親切丁寧に対応するよう輸送サービスの向上に努める)、などとなっています。

全ト協では広報とらつくホームページ、ラジオ、業界紙等を活用し、本運動の趣旨、実施計画等を全事業者に周知して欲しいとしています。また各都道府県トラック協会からの推薦に基づき本運動に功績のあった事業所及び従業員を表彰することも運動に盛り込み、安全運転の機運を高めたい、ともしています。

#### AEBS 衝突回避わずか 2 社、富士運輸が実証実験

富士運輸(奈良市)は9月19日、同社奈良支店の第2駐車場で、国産トラックメーカー4社と海外メーカー2車種を対象に、すべてのトラックに搭載が義務付けられている衝突被害軽減ブレーキ(AEBS=アドバンスドエマージェンシーブレーキングシステム)が「有効に機能するか」を確かめる実証実験を実施しました。

実験は車種ごとに時速20、30キロでドライバーがブレーキペダルを踏まないように留意して行われましたが、20キロで障害物に接触しなかったのは日野、三菱ふそうの2社のみにとどまり、いずれ、UDトラックス、スカニア(スウェーデン)、ボルボ(同)の4社は20キロ、30キロのいずれも接触前に停車できませんでした。実験開始前、国内メーカーの担当者は「あくまでも衝突回避を『支援』する機能」(奈良日野自動車)、「被害軽減を目的としているため、条件によってはさまざまなことが起こり得る」(三菱ふそうトラック・バス)などと、実験の目的がAEBSの本来の目的である「被害軽減」ではなく「衝突前に停止するかどうか」とならないよう訴えていました。また、「(今回の実験で使用された)段ボールで作られた障害物の場合、自動車と認識しない可能性がある。本物のクルマであれば、時速80キロでも止まる実力がある」(UDトラックス)と、障害物がAEBSの認可要件となる「セダンの量産乗用車」ではなくトラックを模した段ボールであることを懸念する声も聞かれました。実験はこうしたAEBSの正確な目的を理解した上で、いずれの大型トラック「ギガ」、スカニアのトラクターヘッド、日野の大型トラック「プロフィアハイブリッド」、同社トラクターヘッド、「レンジャー」(4トン)、三菱ふそうの大型トラック「スーパーグレート」、同社トラクターヘッド、「ファイター」(4トン)、ボルボFH、UDトラックスの大型トラック「クオン」——の順に、時速20キロと30キロで実施しました。20キロの実験ではいずれ、スカニアが障害物に衝突した後、日野の3車種と三菱ふそうの1車種は衝突直前に停止、ふそうのトラクターヘッド、ボルボ、UDトラックスは、障害物を押し出す形となり、衝突を回避できませんでした。30キロもいずれ、スカニア、ボルボ、UDトラックスは停止できず、日野はすべて直前で停止。ふそうは大型トラックとトラクターヘッドが衝突回避となったものの、4トントラックがクリアできませんでした。AEBSはドライバーの安全運転を支援する目的で搭載が義務化されている機能で、システムが衝突の可能性を検知した際に、まずは警報でドライバーにブレーキを促し、ドライバーが警報に気づかない場合は「自動ブレーキ」が作動して「衝突を回避または衝突の程度を軽減する目的で、車両を減速させる」(AEBS認可に関する統一規定)装置として規定されており、「いかなる場合も衝突を回避」するものではありません。しかし、実際には運送会社の経営者や運行管理者、ベテランドライバーでも「衝突を回避・防止する機能」として捉えているケースが少なからずあることから、実証実験の結果を受け、富士運輸の松岡弘晃社長は「どのメーカーのトラックが安全なのかを理解できた」と本音を漏らすとともに、「認可のベースとなる協定規則でターゲットが厳密に指定されていることは理解しているが、運送会社は安全を最優先課題として取り組んでいる。低速でも先行車に衝突してしまうとすれば、AEBSに対する一般的な期待と異なるのではないか」と話し、作動する要件が利用者の感覚とかけ離れたものになっている可能性を指摘しました。

(Logistics Today より)

### ピックゴーがドライバー評価制度刷新、好循環促す

CBクラウド（東京都千代田区）は9月17日、ドライバーと荷主をつなぐ配送マッチングプラットフォーム「PickGo」（ピックゴー）のパートナー評価制度を刷新し、18日から新たに「ピックゴースコア」として運用を開始すると発表しました。「ドライバーの実績を可視化し、荷主側にも提示することで高い評価を受けるドライバーがより選ばれやすくなり、満足度の高いサービスが提供できるようになる」という好循環を促す狙いで制度をリニューアルしたもので、新たに個人ユーザー評価や運行歴などの指標を加え、より多面的にパートナーの実績を点数化するもの。

これまではパートナーの位置情報のトラッキング、集荷・配送完了といった「適切なタイミングでのアプリ操作」など、運行の正確さを判断する指標に基づいていましたが、ピックゴースコアでは、これまでの指標に加え、買い物代行サービスで個人ユーザーからのサービス満足度評価、運行数や法令・規則を順守した安全な運行をしているかなどを加味。複数の実績が反映されるためより評価として信頼度の高い指標となるよう配慮しました。点数のスケールは50点から1000点満点の整数値へと変更。値の変化をダイナミックにすることで、点数の上下のインパクトを感じやすくし、スコアアップへの取り組みを促す考えです。まずは軽貨物ドライバーを対象に変更し、一般貨物や今後サービスを開始するバイク・自転車でも段階的に実装する方針です。

### 成田空港8月の国際航空貨物10%減、羽田は半減

東京税関が9月16日に公表した成田空港と羽田空港の8月の国際航空貨物取扱量は、成田空港が14万9838トンで前年同月比9.8%の減少、羽田空港が1万9658トンで56.3%の減少となりました。コロナウイルス拡大による国際線減便の影響を受け、航空貨物は大幅な減少が続いています。

成田空港は、積込量が14.5%減の6万6303トンで、主に成田地域通関の輸出（17%減）と仮陸揚量（27.1%減）が減少。取卸量は5.6%減の8万3535トンで、主に仮陸揚量（19.5%減）が減少したものの、成田以外の通関輸入分が58.7%増と大きく伸びました。貨物種別では、ドライ貨物が8.1%減少し、生鮮貨物は4.7%増加しました。羽田空港は、積込量（48.8%減）・取卸量（62%減）ともに大きく減少し、輸出入量は半減となりました。

### 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しております。10月16日（金）16:00～17:00分（60分）『物流業、課題解決に導くリーダーシップとは』のテーマで弊社代表、国際物流総合研究所代表主席研究員の岩崎が講演致します。現場課題を解決するため様々な手法がこれまで試されてきましたが、最も効果があるリーダーシップ、リーダーシップの要請と課題解決に導くか、その手法を解説致します。詳細は国際物流総合研究所電話03-3667-1571ホームページ→<https://www.e-buturyu.jp/>まで。
- ・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ご提供も可能です。