

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 2021年7、8月号

国土交通省主導による物流効率化プロジェクトが開始されてから、5年が過ぎました。以来様々な施策の効果もあつてか、物流事業の労働生産性はある程度向上してきたものの、他業種対比でみれば依然として改善の余地を残すといえそう一、現在次期総合物流施策大綱の制定に向け、政府を中心に一層の効率化促進等を目標とする議論も進んでいるようです。人手不足や輸送効率悪化など、従来からの課題に加え、新型コロナウイルス感染拡大もあり、物流業界の課題は山積しています。今後は、新技術の活用に加え、物流業務のアウトソースの進展や異業種を含めたアライアンスによる業界再編のほか、メガプラットフォームの台頭など、業界構造が大幅に変化する可能性も想定されます。

見通すことの難しい2021年の後半戦一。それでも自社にできることを追求し、提供していく努力だけは毎日続けておきたいもの。突然やってくるチャンスを見極め、逃すことのないよう周辺状況の変化にも目をそらさぬように致しましょう。

2011年の東日本大震災以降、多くの企業がBCP（事業継続計画）の重要性を肌で実感、従来の取り組みを抜本的に見直し、自然災害に対する認識をあらたにしたものです。その後10年余りの時が過ぎ、その間も日本列島は様々な災害に見舞われ続けました。2016年の熊本地震、2018年の大阪北部地震に同年の北海道胆振東部地震など多くの地震に加え、その他にも1年を通して豪雪・豪雨や台風等のあらゆる災害リスクが日本列島には点在しています。さらに忘れてはならないのが、これら災害の発生時、多くの国内企業には、人命を守るための使命が託されることになる、ということ。とりわけ物流業者にはおいてはいうまでもなく使用可能な道路インフラの確保と食料や生活必需品、また医薬品等の配達など国民生活を取り戻し継続させるためのサポートが求められることになります。災害発生直後から自社内外のみならず周辺社会との関係も維持し続けていかなければなりませんので、どのような時も機能するBCPの存在は物流企業にとって必須でしょう。災害の発生を言い当てることは残念ながら不可能です。しかし膨大なデータの蓄積と統計により示される予測ハザードは近年ますますその精度を上げてきております。その内容、箇所共に定期的にチェックし、自社業務に与える影響等を事あるごとに見直していく必要があるはずで

自然災害に加え、パンデミックに対する事業継続の問題も昨年以降深刻化しています。災害というものは100あれば100全てが異なる厳しさを持つもの。そこには対処のマニュアルなど存在しないという苦しさを、皆さまもイヤというほど感じておられることでしょう。国内外の経済は現在微妙な上下を繰り返しながらも全体的には少しずつ上向きつつありますが、その動きほとんど全ての裏側にもコロナウイルスは潜入済み。パンデミックの終息まではまだ相当の時間を要することを覚悟しておかねばならないようです。しかしながら、これまでの経験と知恵を生かし、状況をプラスに転じさせることができるのが人間です。特に会社と従業員を守り事業を継続、さらには成長させていかなければならない経営者の皆様には、もう未来を向くことしか許されていないはずでありましょう。感染症の拡大により多くの企業が業績を下げる中、まず収益予測を少しでも回復させるために行う基本策としては、①売上増加策（販売促進プロモーションなど）、②売上原価率の低減策、③販売管理費の削減策（広告宣伝費・旅費交通費・交際費、および物流費率等の低減）などが考えられます。荷主の物流拠点業務および物流企業の拠点業務は、製造業の製造ラインや部品加工業務などと同様に、入庫・保管・輸配送などの業務もあり、リモート体制はかなり困難。完璧なロボット化を実現させるにはまだ相応の月日と費用を要することになりそうです。感染拡大が続く現状を見ても、今後しばらくの間は在宅に必

要な食品や生活用品などの取扱い業務は好調な業績を維持できそうです。また緊急事態宣言後はECの動きもますます活発化しています。いうまでもなく宅配部門の業績は好調を維持。在宅が増えたことにより再配達率も減少しています。

感染拡大により企業の業績は大きく明暗を分けることになりました。しかしパンデミックという未曾悪の災害により一旦は谷底に突き落とされても、素早い初動と戦略の切り替えで、回復の波に乗れた企業ももちろんあります。成功の理由は様々ですが、ひとつ上げるとするならば、収益の確保と社会貢献が、自社スキルによって上手く噛み合う背景があった、ということでしょうか。経営者、幹部をはじめとする全社員が日頃から付加価値の追求を怠らなかつたり、問題解決や改善のくせを身に付けていたりすることで、困難を克服できる力が自然と養われていくということは事実でしょう。しかしながら長期化するパンデミックの中、世界規模での非日常もまだ続きます。各地で生産活動の停止やモノや人の移動制限も緩和されないまま、グローバルベースでのサプライチェーン寸断も多くの物資供給を妨げています。世界中の企業が現在直面しているパンデミックですが、それなのに災害という認識を持ってBCPを策定し、機能化させた経営者は意外と少なかったようです。次々と状況が変化する感染状況と、国の対策に追われるまま、月日が過ぎてしまったことも大きな理由なのでしょう。それでもパンデミックを災害として認識した上での自社BCPは、経験を積んだ今だからこそ、しっかり策定し今後に生かせるものとして残しておくべきでしょう。

災害BCPへのアプローチでまず重要なことは「いかに早く復旧するか」ですが、パンデミックに対しては「どの業務を削減、あるいは休止するか」を考える必要があります。コロナにBCPはいらない、という人も確かにいます。強毒性のインフルエンザ等と比べ致死率が低いからという理由のようですが、重要なことは致死率ではありません。注目すべきはその非日常の長さ。事実発生から1年半たった現在でも、パンデミックはますますその勢いを増し人々の生活に大きな負の影響を与え続けています。時間がたった分ウイルスは感染力を強め、人々は花粉をつけたミツバチのように市中を行き来する一、この状況を止めるにはやはり一人ひとり、1社1社の自覚と行動しかないはず。今からでも遅くありません。巨大化を続ける台風や豪雨、いっどこで起きても不思議ではない地震等への備えに加え、パンデミックに対応するBCPも検討し、見直しておきましょう。

かねてより製造業・商社の荷主物流拠点は、統合・大型化が進み、その目的は効率化とコスト低減が主流でしたが、近年自然災害が多発していることから、リスクヘッジとしての観点も鑑みるようになってきています。機能が止まることの損失予測が経営判断に大きく影響を与えているのでしょう。首都圏や近畿圏のDC拠点（在庫型物流拠点）再配置の検討案として、1拠点到集約するのではなく2~3拠点で在庫・出荷するという仕組みはむしろ健在です。拠点同士である程度の業務補完ができるようにするためですが、企業にとって売上構成比の高い商圏は、これらのリスク回避策がビジネスを継続できるようにするための重要なテーマになってきています。コロナショック以降、人件費や運賃に加え、様々な物の価格に上昇の傾向が出てくるとの予測もあります。時代の大きな転換期がおとずれることも頭に入れた上で、大切な会社と社員を守りぬくための事業継続計画（BCP）を整えておき、実行に移して参りたいものです。

米ウーバー、トラック管理会社買収で物流本格参入へ

米ウーバー・テクノロジーズグループのウーバー・フレイトは、トラック輸送管理システムの米トランスプレイスを買収すると発表しました。買収額は22億5000万米ドル（2480億円）。ウーバーは、物流ビジネスへの本格参入の意思を明確化した形で、今回の買収により新たに獲得したトラック輸送部門を元手に、世界の物流業界における存在感を一気に高める狙いがあるとみられています。

宅配で存在感を高めてきたウーバーが物流業に事実上の参入を表明したことで、世界の物流業界の競合激化は必至と思われれます。日本国内における同様の動きにも注目が集まっていますが、ウーバーは、トランスプレイスの買収時期についてはまだ明言を避けています。

ウーバー・フレイトは、専用アプリで貨物の輸送ルートを予約できるサービスの開発を進めています。ウーバーは、デリバリーや配車サービスに続く収益源として物流ビジネスを掲げています。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う宅配サービスの普及拡大が進むこのタイミングで、トランスプレイスの買収決定を表明したのは、物流事業の本格参入を宣言して荷主企業に対するインパクトと存在感を植え付ける狙いと言えるでしょう。

日本フルハーフ、トレーラー位置管理サービス開始

日本フルハーフ（神奈川県厚木市）は7月26日、IoT技術を活用した新サービス「FRUEHAUF CONNECT」（フルハーフ・コネクト）を発売すると発表しました。取得した位置情報をパソコンやスマートフォンで確認できることから、効率的なトレーラの稼働や維持管理につなげられるとされています。これまでトレーラ単体ではGPSセンサーや通信ユニット用に安定した電源を確保するのが難しく、GPS情報による位置情報管理が困難でした。日本フルハーフは、走行時に充電可能な小型バッテリーと低消費電力型GPS端末の採用により、トレーラ単体でも駐車時の位置情報を取得できるシステムを開発。走行履歴と組み合わせることで稼働率を把握できます。スマートフォン専用アプリによりリアルタイムでトレーラの位置が確認でき、港湾や物流ターミナルでドライバーが容易にトレーラを探し出すことができるようになります。

アパレル2社、物流企業との提携で廃プラ再生実証実験へ

オンワード樫山と三陽商会、センコーグループホールディングス、レコテック（東京都千代田区）の4社は7月27日、廃プラスチックの回収・再生による資源循環プラットフォームの構築に向けた実証事業を始めることを発表しました。アパレルのオンワード樫山と三陽商会がセンコーグループと連携し、納品や返品などの物流業務を通して効率的に廃プラスチックを回収し再生する資源循環の構築を目指すものです。

プラスチック廃棄物の削減と再利用が世界レベルでの課題となるなかで、サプライチェーンの過程で発生したプラスチックの効率的な回収と再利用の取り組みを推進するのが狙いです。4社は、メーカーと物流業社の連携による、サプライチェーンで一貫した資源循環の仕組み作りを確立するため、今回の実証事業の実施に踏み切ったものです。

今回の実証事業は、レコテックの提供する資源循環プラットフォームシステムや廃棄物記録アプリケーションを活用、ハンガーカバーや衣料品包装材などの廃プラスチックについて、種類や量を可視化し追跡・管理します。

ヤマト運輸宅配便大型サイズ新設、通販需要に対応

ヤマト運輸（東京都中央区）は7月20日、「宅急便」のサービス内容をことし10月4日に変更すると発表しました。宅急便に180サイズと200サイズを新設するとともに、規格外の荷物を扱う「ヤマト便」をことし10月3日の荷受け分をもって廃止します。消費スタイルの多様化に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う「巣ごもり需要」が重なり、宅配需要は急速に膨らんでおり、宅急便の対応サイズ枠を広げて大型な宅配商品に新たに対応できるようサービスラインアップを再構築することで、顧客サービスの向上につなげる考えです。

ヤマト運輸はこれまで、宅急便の上限サイズを160サイズとし、それ以上の大きい荷物についてはヤマト便（3辺合計200センチまで、30キロまで）で取り扱ってきました。今回のサービスラインアップの変更で、180サイズと200サイズを新たに設定することで、従来ヤマト便では対応していなかった、クロネコメンバーズの割引制度や送り状発行サービス、配達時の時間帯指定や宅急便センターでの受け取りサービスを提供することができ、顧客サービスが相対的に向上することになります。コロナ禍を契機とした宅配需要の増大により、EC（電子商取引）サイトなどで購入する商品

の対象が、従来の書籍や生活雑貨など小型のものに加えて、米や農産品、家具・家電などにまで大型化が急速に進んでおり、宅配各社が現場で対応に苦慮するケースも目立っていました。ヤマト運輸は、こうした大型荷物への対応を改善することで、荷主を含めた顧客困り込みをはかり、業界内での競合で優位に立つ戦略を取ったものです。今後、他の宅配各社もサービス内容の変更を検討する動きが広がる可能性もあり、大型の通販商品の配送を巡る競争激化の機運が高まりそうです。

2025年度に必要な幹線輸送ドライバー不足顕著に

国土交通省がまとめた、幹線輸送にかかる必要乗務員数の推計で、2025年度に必要な幹線輸送ドライバー数は2017年度比18%増となることが明らかになりました。ある輸送拠点にそのエリアの荷物を集約し、別の拠点に大量に運ぶ幹線輸送は、国内の経済を支える大黒柱です。それを支えるドライバー不足が顕著となり、高齢化も進んでいます。幹線ドライバー不足の深刻化が避けられない状況で、ドライバー育成と幹線輸送そのものの効率化は、待ったなしの課題となっています。国交省は、貨物量が現状維持だと仮定した場合の2025年度の幹線輸送ドライバー必要数は17万7000人と推計(2017年度の15万人と比べると17.8%の増加)。貨物量が今後減少すると仮定した場合でも、2025年度には2017年比で8.0%増の16万2000人のドライバーが必要であると試算しています。

一方で、トラックドライバーは、募集してもなかなか集まらない傾向が強まっています。労働条件が厳しいことが一因で、ここ5年間のトラック運転者の有効求人倍率は全職種平均の2倍近い数値で推移しています。結果として、トラックドライバーの高齢化は顕著となり、2017年度の大型トラックドライバーの平均年齢は47.8歳と、全産業全職種平均よりも5.3歳上回ったものです。定年退職などによる離職が今後進むとみられるなかで、若年層を中心としたドライバー確保が喫緊の課題になっている現状が浮かんでいます。

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しております。物流企業幹部向けに“『部門における課題解決への取り組みとは?』～物流現場における課題を想定、解決するためのケーススタディを行なう～”のテーマで弊社代表岩崎が8月5日(木)時間16時～17時(60分)まで実施いたします。参加費用は一人5,000円(税抜)。セミナー申込み国際物流総合研究所事務局Tn03-3667-1571 <https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M295572&c=115155&d=7fb3>
- ・ H I 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致します。
- ・ 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。H I P紹介によりサービス価格でのご提供も可能です。
- ・ エイチ・アイ・プランニングでは、このたびオンラインでの研修を開始しました。お客様ニーズに合わせた最適な研修をPCかスマホがあればZOOMを活用し、指定時間にどんな場所でも参加することが可能です。新しい時代の研修として、すでに多くの企業で導入済みです。実際の講演とオンラインの組み合わせも可能です。(トライアル可能)
- ・ 来年5月12日(木)～14日(土)パシフィコ横浜でジャパントラックショー2022が開催されます。このトラックショーを盛り上げるためトラック事業者のサポーター登録を募集しております。サポーターに登録いただくと、①サポーターズフォーラム特別価格で参加、②オンラインセミナーに月1無料参加、オンラインコンサルティング30分無料、国内外物流視察ツアー参加など特典がいっぱいです。別添申込書でお申し込みください。