

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 2023年1、2月号

物流業界における大手の再編は、取りも直さず路線業から物流子会社や流通業へと、輸送の中心が移りつつあることを示すものでもあるでしょう。かつて賑わいを見せていた全国各地のトラックターミナルは、当時経済成長の証でもありました。現在、低迷した景気が回復の兆しを見せ始め数年が経とうとしていますが、各ターミナルに集まって来る荷物は決して増加しているようにも見えません。実はこのあたりにも物流子会社や流通業者が構築してきた「共同ネットワーク」の及ぼす影響が表れていると言えそうです。今後の企業成長は“コスト削減と効率化”にかかっていることを多くの経営者は御存知でしょう。特に燃料費や人材不足に苦しむ物流企業においては、現在日々の業務もコストと効率化を強く意識しながら行なわれていることはもちろん言うまでもありません。3PL業務を行なう業者や物流子会社の存在がより強力となってきたのも、まさにその延長線であると言えるでしょう。ただこの数年の間に、比較的早いスピードで繰り返されてきた企業再編と物流子会社の台頭は、しばしば現場力の強化を後手に回した形となっており、今になって各荷主などから再び不満の声もあがりつつあるようです。選ばれ続ける物流業者であるためには、やはり現場の改善と強化はどうしても欠かすことはできません。輸送に限らず物流業務全般に渡って高度な品質が求められる現在、各部門における優れた現場力は誇るべき商品でもあるでしょう。何としても定期的な現場の見直しと改善活動を継続し、本社・支店共に成長を遂げることで周囲の目にとまる存在となりたいものです。

景気の良し悪しはともかく日本経済が成長衰退を繰り返す中で、国民の良い物を見抜く目が確実に進化していることも事実です。“我慢する”空気感が抜けない今だからこそ、地道な商品開発と改善を続け、選んでもらえる企業を意識しておくことが重要ではないでしょうか。そのためにも確保しておきたい人材については、さらに本腰を入れて取り組む必要があります。深刻な人手不足が決して一過性ではないことは誰にも目にも明らかなこと。今後も全産業間で働き手の争奪戦は続いて行きそうです。社員一人が背負う負担と責任が重くなることも否めませんが、その分福利厚生の充実やシステム改善による省力化、また女性ドライバーを迎える社内環境整備などで社員の満足度を高めておくことが大切です。今だからこそ、怠りたくない“人のケア”。“この会社で頑張れて良かったな”という実感の残る仕事を、現場の社員にさせてあげることができれば、2023年は間違いなく、さらなる飛躍の年となることでしょう。

幹部育成を柱に新年を始める

人材不足や資源高騰等の重要課題を多く抱えたまま、2023年が幕を明けました。働き方改革を確実に進めながら企業成長のための収益確保も怠ってはならない一、経営者にとっても、また悩み多い新年のスタートであったかもしれません。山積みとなった課題ですが、それらのほとんどはやはり“人”から派生したものが多くようです。物流現場を動かす人にあらためて焦点を合わせた上で、基本の保管・荷役・輸送の持続を絶やさない決意を、また新たにしておくべきでしょう。全ての物流現場における“小人数”のオペレーションはこの先も大前提で、そのためにも1人当たりのパフォーマンスは最大限に高めて行かなければなりません。ここで必要となるのはやはり優秀な指導者です。どれほど

社長が素晴らしくてもドライバーやスタッフが優れていても、トップダウンやボトムアップの中間クッションとなる幹部がいなければ、それは単に強引な社長命令や、部下のつぶやきで終わってしまう、という恐れもあります。これまで幾度となく取上げてきた幹部の重要性ですが、この先も物流が直面していくあらゆる問題を確実に乗り越えていくためにも、状況をしっかり理解しつつ、経営者の目線で現場を動かしていける経営幹部を1人でも多く育てていく必要があります。ドライバーの離職率が高かった九州のある運送会社で幹部教育に力をいれ、3人だった管理職の数を6人に増やしたところ、辞めていく人が各段に減っていった、とのこと。数を増やしただけでなく、その育成にも成功した結果でしょう。リーダーシップを持って部下を正しい方向へ動かすこと、また現場における円滑なコミュニケーションで部下の悩みを聞いたり、教育体制を構築したりする、などなど。これをスキルでいうとまさに「マネジメント力」です。経営者の理念や目標に向かっての戦略を現場に落とし込み、業務の中で実行に移していくためには、社長の目線と指導力を持った幹部が必要であることは言うまでもありません。幹部の育成に先立って、まず大切なことは社長自らが、自社の求めている管理職の姿を明確に伝え、その指導に当たることです。“何が必要か自分で考える”ことは重要ですが、それでそのまま現場に送り込んでしまうと、スタッフと一緒に動いてしまう、つまり現場の一員となってしまう恐れがあります（現場からのたたき上げだった場合は、なおさらそうなりやすい）。管理職の現場離れには、社長のフォローが一番の近道なのです。ただ、通常の社長業務に追われ管理職育成に十分な時間を取ることが難しいというお声も多いため、管理職育成のセミナーも今では多く開催されるようになってきました。現場を離れ自らの新たな立場を自覚するという意味では外部セミナーへの参加も効果的かもしれません。

物流の現場では、毎日のように問題が発生し、それを解決していくことで1日が終わると言っても過言ではありません。それでも社長が戦場のような現場を、信頼できる管理職に委ねて会社経営に力を注ぐことができれば、会社の発展もより順調に叶うでしょう。繰り返しになりますが、まずは経営者自身が自社の幹部に求めるものを明確にし、出来る限り具体的に言語化して定義を示すことが第一です（自社の財務計画策定に参加、企画書・契約書などの作成、自社の収益拡大に向けた商品提案やマーケティングの試み、など）。目に見えぬ新たな課題も、まだまだ潜んでいそうな2023年。社長から現場までの意思疎通を明確に図り、困難からの脱出とスピードある回復を実現できるよう、全社員の心と力をひとつにまとめておきたいものです。

公取委、物流取引実態調査開始

公正取引委員会は1月13日、荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用行為を効果的に規制する観点から、物流事業者への書面調査を開始しました。

公正取引委員会では、荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用行為を効果的に規制する観点から、独占禁止法第2条第9項第6号の規定に基づき、「特定荷主が 物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法」（以下「物流特殊指定」）を定めています。公取委では定期的に行っている調査であっても、昨今の燃油高騰やさまざまな商品が値上げされている状況下で、運送料金などの取り決めが適正に行われているか、価格交渉に際して荷主が優越的な地位を濫用していないか、例年以上に正確な調査が求められている、としています。調査の回答内容によっては、公取委の独占禁止法・下請法の執行部門に情報提供をすることになっています。

調査対象期間は荷主から提出された物流事業者名簿を基に、物流事業者に書面調査を行なうもので、2022年1月1日から12月31日まで。回答内容については回答者が特定できる形で公表することはなく、物流事業者が特定されないことのないよう、公取委も細心の注意をすることになっています。回答期限は1月31日。

山九など3社、BDF仕様の実証実験開始に

山九は1月13日、三井物産、デンソーの3社と共同で、100%バイオディーゼル燃料(BDF)を使用した貨物輸送の実証実験を始めたことを発表しました。B100と呼ばれる使用済み植物油などから精製された純度100%のBDFを使い、輸送の安全性や実用性、経済性など総合的な観点から利用拡大に向けて検討する、としています。B100を使用することで、軽油と比べCO2排出量を80%削減できる効果を見込んでいます。

発表によると、BDFは軽油とは燃料性状が異なることから、高濃度で使用すると車両に不具合が生じるリスクの高さがネックとなります。このため、軽油に最大5%混合して使うB5が主に使用されてきましたが、CO2削減効果が低く浸透していませんでした。今回の取り組みでは、こうした課題を解消するため、三井物産が調達した専用機器を車両に装着。車両への悪影響が及ばない形でB100が使用できる仕組みを構築しました。同機器の日本での導入は初めての取り組みとなります。三重県内でデンソーの貨物をトラック輸送する際に実証を行うことにしています。山九は検証結果を踏まえ、利用拡大を検討するとともに地球環境に配慮した事業運営を目指すとしています。

帝国データバンク2022年調査、物価高倒産最多は運輸業

帝国データバンク(TDB)が1月13日発表した「物価高倒産動向調査」で、2022年(1-12月)に物価高倒産した320件のうち「運輸業」が64件となり、全49の業種詳細別のなかで最多になったことがわかりました。運輸業の物価高倒産は21年の16件から4.0倍と大幅に増えており、燃料費の高騰や価格転嫁の未実施が、運送業者の経営を強く圧迫している実態を裏付けた形となりました。TDBによると、物価高倒産は、原油や燃料などの仕入れ価格上昇や取引先からの値下げ圧力などで価格転嫁できなかったことが原因で、収益が維持できず倒産した企業を対象としています。TDBは「人手不足の問題も相まって、運輸業は他の業種に比べて倒産の動きが早かった」と指摘しています。燃料高騰分や経費アップの価格転嫁が十分に進まない環境下で、物価高が「最後の追い打ち」となっているとみられ、今後も中小事業者を中心に物価高倒産は増加傾向で推移するとみえています。

業種詳細別でみると、物価高倒産は運輸業に続いて、総合工事業が39件、飲食料品製造が28件と多くなっています。全業種の物価高倒産件数は21年比で2.3倍増。詳細業種別よりも大きなカテゴリーの業種別でみると、「運輸・通信業」は「建設業」(70件)に続いて2番目に多くなりました。負債規模別は「1億~5億円未満」が146件と最多でした。22年12月単月の物価高倒産件数は48件となり、同年11月の46件を上回り6か月連続で過去最多を更新しました。建設業が12件、運輸・通信業が10件とともに2桁を超えとなりました。

NX総研調査、2022年度国内輸送量は0.2%減に

NX総合研究所が1月11日発表した「2022年度・23年度の経済と貨物輸送の見通し」によると、22年度の国内貨物輸送の総輸送量は前年度から0.2%減少し、20年度以来2年ぶりに前年実績を下回ることがわかりました。消費関連が持ち直し、生活関連も盛り上がったものの建設関連が下押し要因となりました。23年度も新型コロナウイルス禍前(19年度)の水準には届かず、前年比0.5%減となり2年連続で前年比マイナスとなる見通しです。

発表によると、輸送量の下振れした背景にあるのは、世界経済の減速に伴う日本国内からの輸出や設備投資が減退するリスク。分析の前提として日本経済について、新型コロナによる景気の下押し圧力は徐々に弱まる一方、物価高に伴う個人消費の伸び悩みや生活困窮者の増加といった懸念などを踏まえています。

22年度は上期で、生活関連が大幅な伸びを示した一方、消費関連、建設関連が減少して0.3%減。下期は消費関連が持ち直したほか生活関連も盛り上がりましたが、建設関連が下押しした結果、前年度並みでの着地となりました。

23年度は通期で、消費関連が引き続き小幅ながら0.3%増とプラスを見込むほか、設備関連も2.0%増と伸長が期待される、としています。それとは対照的に、建設関連は先行き不透明な経済環境下で大規模な土木工事の執行が期待できない上に、新設住宅着工戸数も減少するため2.8%減を予測しています。

瀬戸内海の小島へ水上ドローン活用で医薬品輸送試験実施

瀬戸内海の粟島（あわしま、香川県三豊市）で水上ドローン輸送の試験運航が1月27日に行われました。オンライン診療を受けた島内の患者に薬や日用品を届けるものです。試験運航を通じて、将来の島での生活や医療の在り方を住民とともに検討していく考えです。

粟島は、三豊市の本土側から4.5キロ沖にあり、面積3.72平方キロメートルの小さな島です。試験運航を主催するのは、地元企業や医師会、NPO法人、自治体などで構成するコンソーシアム「粟島スマートアイランド推進協議会2nd」。それによると、水上ドローンは電動モーターで進む小船で、対岸の須田港から粟島まで1時間弱で医薬品や日用品を運ぶもの。今回は遠隔操縦でしたが、ゆくゆくは完全自動運航を目指すとしています。少子高齢化や人口減少が進む粟島で、「医療」「物流」という観点から、新しい診療形態や輸送サービスの実証を行い、持続可能なサービスを確立したい考えです。粟島以外の島への応用も視野に入れており、実験結果の詳細が注目されています。このプロジェクトは、2022年度の国土交通省スマートアイランド推進実証調査の採択を受けて実施されるものです。

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中。物流業経営者・幹部向けに「『物流業の営業強化手法とは』～提案営業の進め方！のテーマで弊社代表の岩崎が2023年2月17日（金）時間16時～17時（60分）迄講演致します。参加費用一人5,000円（税抜）、但しジャパントラックショーサポーターは無料。申込先：国際物流総合研究所 ☎03-3667-1571 <https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M528778&c=713213&d=2f02>
- ・コラボネット事業協同組合では、2月16日（木）午後3時からオープンセミナーをオンライン形式で開催いたします。今回は物流業サバイバル戦略「運賃交渉の進め方～標準的運賃の活用とは」のテーマで弊社の岩崎が講演させていただきます。お申し込みはコラボネット事務局(株)ナガオ内井上 ☎04-2945-5611 まで。
- ・ジャパントラックショー事務局では2024開催に向けたフォーラムを2023年2月9日（木）16時～20時までTKPガーデンシティ PREMIUM 京橋にて開催します。参加費用は懇親会費用含め1人1万円（但しジャパントラックショーサポーター登録物流企業の皆様は無料）。定員は100名。セミナーでは永田町2024年問題のキーマンと言われる赤澤亮正衆議院議員による“2024年問題と荷主への改善指針について”のテーマでの講演、福岡運輸(株)の富永泰介社長と東亜物流(株)の森本勝也社長による“2024年問題のベストアンサー”のテーマでのパネルディスカッションが行われます。詳細は国際物流総合研究所 ☎03-3667-1571 ジャパントラックショー事務局まで。
- ・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。
- ・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。

合併号 追加ニュース

メディバルと三菱倉庫、医薬品 SC の可視化で協同

メディバルホールディングスと三菱倉庫は1月26日、医療用医薬品のサプライチェーン（SC）上の情報を可視化することを目的とした実証実験を共同で行うと発表しました。GDP（医薬品の適正流通）ガイドラインに則った流通・輸送に強みを持つ両社のノウハウを融合させるもので、具体的には、医薬品卸から医療機関に届くまで、厳格な温度管理が必要な保冷医薬品の温度情報を可視化し、三菱倉庫の製薬企業から医薬品卸までのデータプラットフォーム「ML Chain」（ML チェイン）との連携を目指すものです。SC全体の温度情報を可視化することで、シームレスな流通体制の構築につなげることが狙いです。

メディバルは2019年4月、GDP対応に特化した組織を設置し、ALC（医療用医薬品や医療材料、臨床検査試薬などを扱う高機能物流センター、Area Logistics Center）を中心に各製薬企業の監査基準をクリアする質の高い流通体制を構築。さらには、2027年3月期を最終年度とする「2027メディバル中期ビジョン Change the 卸 Forever ～たゆまぬ変革を～」において、成長戦略の一つとして「持続可能な流通の構築」を掲げ、医薬品の品質情報を一元管理するトレーサビリティの完全化を目指しています。

実証実験では、両社の持つ機能を融合させ、医薬品のサプライチェーン全体で温度情報の可視化を実現するための円滑な流通体制の構築に向け、検証を進めることにしています。メディバルは実験において、保冷医薬品の配送に温度ロガーを取り付けた保冷箱を使用。ロガーが取得する配送時の温度情報を、MLチェーンに送信する仕組みを構築するとしています。

日販が配送コース再編で17%減、カンダと共配も

出版取次大手の日本出版販売（東京都千代田区）は1月25日、持続可能な出版流通の実現に向けた取り組み状況「出版流通改革レポート」をまとめたと発表しました。レポートは第6弾で2022年12月までの進捗を整理したものです。配送関連の取り組みについては、首都圏全域でのコース再編が進んだほか、共同配送はカンダホールディングスグループのカンダコーポレーション（東京都千代田区）と実施に向けて協議していることを明らかにしました。同社は「運送会社目線で効果のあるコース再編を実現する」として、コース削減以外にもトラックやドライバーの稼働時間効率化を目指す方針を示しました。また2022年度中に異業種と連携し、出版配送に他商材を取り込んだり乗り入れたりする「配送のオープン化」も実施を検討するとしています。

同レポートによると、東京都と神奈川県などにある147の配送コースのうち、東京都中野、杉並、千代田の各区などで17.7%を減らして121コースに集約。関西圏は配送時間が短いため、効率化の成果が出しにくいとして22年度中の再編は見送りましたが、引き続き運送会社と検討を進めていく、としています。名古屋圏は実施に向けて準備中で、22年度中に取引先と協議を始め、23年度上期をめどに実行を目指すとしています。

22年度目標としていたコース数20%減は達成できていないものの、トラック総距離は1日当たり911キロ減少し、積載率も10%上昇して平均40%にまで改善される効果が見られ、運送会社の原価削減には一定程度の寄与があると総括しました。燃料費など物価高に伴うコストアップの一部抑制やCO2排出量の削減にもつながっている、としています。

乗務後自動点呼開始に伴う条件確認を

今年1月から法令に基づく運送ドライバーを対象にした乗務終了後の点呼業務を、運行管理者ではなく機器が代替する「自動点呼」の運用が1月から始まりました。対面で起こる人的な確認ミス減少や運転手・管理者の長時間労働の是正を図るほか、ICT（情報通信技術）を活用して安全性と労働生産性の両面を向上させることが狙いです。一方で、自

自動点呼を実施するための要件や点検機器の認定など条件が定められており、運用責任を負う事業者や運行管理者は注意が必要です。国土交通省が発表している資料によると、国が運行管理業務の高度化に乗り出したのは2021年。乗務後点呼は「乗務前」に比べると、点検項目が少ないことから自動化を進めた、としています。ただし、点呼は「安全な輸送を担う運行管理の要」と位置付けられているため、確実性を損なわず、対面点呼と同等の形での運用ルールを検討してきました。このため、点呼実施の継続が困難な場合は、運行管理者ら人による対応を求めると定義。自動点呼機器の非常時には、常に対応できる体制も必須としています。使用する機器やシステムが満たすべき要件としては、運転手の酒気帯びの状況を測定した結果やその様子について、静止画か動画で自動的に記録したり保存したりすることなど4項目を求めています。このほか「なりすましの防止」のため、個人を確実に識別できる生体認証機能を義務化。酒気帯びを検知した場合、管理者が気付くように警報や通知を発した上で、点呼を完了させないようにすることなどを明記しています。