

・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11月号

年の瀬を間近に控え、働き方改革関連法案の施行も4か月後に迫って参りました。しかし、荷主や当該事業者の中でも、対策が思うように進んでいないという現実を受け、政府は10月6日、2030年の輸送力不足解消に向けて、可能な施策の前倒しをはかるとして、必要な予算の確保も含め、緊急的に取組む“物流革新緊急パッケージ”を決定、発表しました。内容はこれまで幾度となく発信してきた①物流の効率化②荷主・消費者の行動変容③高習慣の見直し、といった訴えの再確認、といったところですが、危険のシグナルを出し続けることで、社会全体にも当事者意識を高めて欲しいという狙いがあるのでしょうか。ただ今さらですが、本来”働き方”と言っても各社・各現場によって、正しいと思われる形は様々なのかも知れません。しかし、異様なまでの少子高齢化と人手不足加速の前には、国全体で足並みをそろえ、この苦しい局面を乗り越えていくしかない、という関係各所からの訴えが、あえての法整備という形になって現れたのでしょうか。

改めて考えると、業務中当たり前に行なわれている重量物運搬にしても、法律の制限があることは、御存知の通りです。その内容は細かく分類され例えば男性の場合、16歳未満→15Kg、18歳未満30Kg、(19歳～は体重の、概ね40%となるよう厚労省の指導あり)など、あくまで腰痛対策予防観点から指導が行なわれているものもありますが、ひとつひとつの決まりを確実にこなしていくことで、労働災害や事故を防ぐことにもつながっていくはずですが、法規制の発端は取りも直さず人を保護し、安全安心は社会を作りあげていくという目的にあると信じ、自社における働き方改革取組みの強化に引き続き取り組んで参りましょう。

事故防止の徹底で経営危機を乗り切る

今年も年末年始の繁忙期に突入した物流業界。この時期、毎日徹底しておきたいのが、事故防止の体制です。事故と言えば、交通事故だけに限らず商品事故や労災なども気になるところですが、今回は公道上における交通事故を中心に考えてみたいと思います。物流業における事故件数は10年前に比べ3分の2程までに減少していますが、依然として高い割合で死傷事故が起きています。その原因は、安全のための“絶対ルール”がいつの間にか、守られなくなっていくということに他なりません。何より法令でも定められている点呼の徹底が十分でないことにも事故の要因が潜んでいるはずです。事故を起こしやすい業者においては、この点呼を重く見ていなかったケースが非常に多いのも事実です。事故を起こした事業者に対し運輸局が罰則を施行する際には、運転者に対する指導監督違反・点呼の不徹底が必ずと言っていいほど、その要因として記載されています。まず基本として点呼の完全実施ができていないか、その点呼の内容と対処がどうなっているか、見直してみましょう。次に車両の点検です。今の車両はコンピュータ制御で確かに簡単に修理できるという白物ではありませんが、それでもタイヤの空気圧や傷、オイルの量、各ランプ、ブレーキ、ファンベルトなど運転前の車両チェックを怠ると、大きな事故につながることも考えられます。この運転前車両点検が実施されていなかったのでしょうか、運行後の不具合や故障で動けなくなっているトラックを時折見かけることがあります。こうなってからでは公道を通る車両に迷惑をかけるばかりか、輸送先が延着により被る被害も発生します。少しの油断がその何倍もの損失を生むことを全社で再確認しておきたいものです。運転前車両点検などの基本が徹底された上で、安全会議の定期的な実施やヒヤリハットマップを作成し、注意を促すことも重要です。この安全会議は何も型苦しいものではなく、ヒヤリハットマップなどを全員で作成し、事故を予防していこうという目的で行なって良いものにしていきま

よう。プロのドライバーが主体となって、自分達と会社の安全を守り抜くことで、顧客や社会全体に安全と安心を提供することになる、という意識を現場全体に浸透させていきたいと思います。

2006年10月に300台のトラックを保有する事業者に対し施行された運輸安全マネジメントですが、翌年2007年4月からは全事業者が対象となりました。これに加え、同年10月1日付で施行された運輸監査の強化による社会保険加入の徹底などにより、さらなる人件費増加の要因も増えています。コスト抑制の意味でも事故防止が重要となる中で、厚生労働省が指定する労災防止の強化業種に指定されているのが建設業と運輸業です。原材料費や燃料費の高騰に加速する円安も加わり経営環境は、ますます厳しくなっていく中小物流業者には、来年4月から実施されるドライバーの残業規制、2024年問題も迫ってきています。これらの課題を克服するために欠かせないのは、やはり不要なコストの削減がポイントとなってくるでしょう。無駄な費用を徹底排除することが重要で、その第一にあげられるのが事故を減少させる、可能な限りゼロにする。ことに他ならないのです。運送業約1000社を調べてみると、実際に前年度事故対策費用を計上していなかった企業、すなわち無事故であったという運送会社は、2社だけでしかありませんでした。多くの会社が事業費用の中に事故対策費用を数百万円程計上しているのが現実です。しかし、これも直接にかかった費用が計上されているだけで、その処理にかかった人件費などは表の数字には表わされていません。経営改善には無駄の極みであるこの費用を削減することが”課題”となるのです。事故が経営に大きな影響を及ぼすことは周知の事実です。事故はコストのみならず、荷主の信頼を失い、社会的地位も下げてしまう悪でしかありません。忙しい時期だからこそ、現場を総括する管理者の体制を整え、ドライバーやスタッフの健康管理にも気配りできる余裕を持たせたもの。従業員一人一人の意識を高め、自主性を信頼できるような風土を作っておくことが一番重要なことでもあるのです。

運送業界においては運輸安全マネジメントの義務化、安全性優良事業所認定制度（Gマーク）の普及など国の施策がある程度の効果をあげてはいるものの、事故の撲滅に関してはまだまだ数値的にも難しい状況にあるようです。とはいえ経営強化には、何よりも安全対策が必要不可欠な優先事項です。事故は絶対起こさないという懸命な努力が重要であり、運転者自身が主体となってこそ実現できる尊い目標です。「いかなる危険も予知して避ける」ことを“絶対”として心掛けておかねばなりません。事故を起こそうと思って運転するドライバーは一人もいないはず。しかしながら、交通事故の95%は人間のミスによるものです。人は機械でもAIでもないからこそ、毎回の周到な準備と緊張が必要なのです。事故は突発的に起こらない、必ず原因・要因があることを十分認識した上で、人間は疲労によって判断能力が低下したり、病を引き起こしたりすることも理解しておかねければなりません。小さいものから大きいものまで、輸送に関わる全ての業務を請け負うプロ集団としては事故の防止、安全の徹底はその原点とも言えるはずで、健全な経営は、健全な従業員が支え作り上げるもの。安全と安心を当たり前提供できる物流業者にはこの先の成長・飛躍も約束されることでしょう。

佐川急便、ラストワンマイルを脱炭素化へ

佐川急便は11月15日、福島県、東京都と共に推進する電気自動車（EV）普及に向けたエネルギーマネジメントシステムの構築・社会実装の取り組みの一環として、同日からラストワンマイルの配送に、小型燃料電池（FC）トラック、小型EVトラックを順次投入すると発表しました。

小型FCトラック、小型EVトラックともに走行時にCO2などの排気ガスを排出しないため、1台につき1年間で12トンのCO2排出を抑制できると見込んでいます。同社は運送事業者として環境負荷低減に向けた持続可能なEVトラックの実装モデルとなることを目指し、充電・水素充てんと配送計画を最適化することによる効率的な運行の実現を図る計画

です。社会実装に関する費用の一部は、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の研究開発助成事業の一環として補てんされます。小型FCトラックは、トヨタ自動車といすゞ自動車との共同開発車両で、冷凍冷蔵庫付きの3トントラック。タンク容量は10.5キロで航続距離は260キロメートルに及びます。小型EVトラックは「いすゞエルフEV」で、冷凍冷蔵庫付きの2トン車。電池容量は60キロワット時で航続距離は180キロメートル。

人手不足による倒産過去最多に、物流業では32件も

帝国データバンク（TDB）は11月14日、人手不足倒産の動向を分析し、結果を発表しました。発表によると、ことし10月時点で累計206件の人手不足倒産が発生し、そのうち物流業界では32件が人手不足が原因で倒産しています。ことし10月だけの人手不足倒産は29件で、2014年以降で初めて年間累計200件を上回る高水準となりました。業種別では建設業が77件、物流業が32件で合計109件となり、2業種で全業種の過半数を占めています。業歴別では、全体の4割にあたる84件が「30年以上」の業歴を持つ企業。従業員数別では75%が「10人未満」の企業で、小規模事業者では1人の退職ダメージが倒産の引き金になり得るとしています。

TDB調査、物流業7割が正社員の人手不足

帝国データバンク（TDB）は11月14日、人手不足を実感している企業割合について調査し、結果を発表しました。同調査は、10月18日～31日、調査対象は全国2万7052社、有効回答企業数は1万1506社で、正社員においては物流業68.4%、建設業では69.5%が人手不足と回答しています。

業種別の人手不足においては、正社員不足は「建設業」69.5%、「物流業」68.4%が不足と回答。前年同月と比較して正社員が「増加した」との回答は、「建設業」21%、「物流業」20.9%で、従業員数が「変わらない」または「減少した」割合は両業種とも8割を占めました。

業種別で人手不足の割合が最も高かったのは「旅館・ホテル」が75.6%で、「円安で訪日客数が増えた」（東京都）、「新型コロナが5類になり人の動きが活発化している」などの声があります。「情報サービス」72.9%、「飲食店」62.6%、「自動車・同部品小売」61.3%が続いています。全業種においては、正社員が不足している企業は52.1%で、前年同月比で1ポイント上昇し、10月としては最高値だった2018年の52.5%に次ぐ水準でした。

全ト協、今年7-9月の景況感まとめ

全日本トラック協会が14日にまとめた7月から9月期のトラック運送業界の景況感（速報）によると、一般貨物の輸送数量は増加傾向にあるものの、高止まりした燃料などの輸送原価を適切に転嫁できていないことから、業界の景況感は前回（4-6月期）から1.4ポイント悪化し、マイナス33.5ポイントとなりました。今後は輸送数量が持ち直すことで改善を見込んでいます。

実働率と実車率はいずれも上昇するなど輸送効率は改善傾向を示しており、今後も改善を見込んでいます。ドライバーの採用動向は上昇しましたが、労働力の不足感を示す雇用動向も上昇しており、今後は採用動向の低下や雇用動向の上昇傾向が続き、ドライバーの不足感は一段と強まると見られています。所定外労働時間、下請け運送会社への委託割合はいずれも悪化しており、今後も所定外労働時間と下請け委託への割合は増加が見込まれています。一般貨物の輸送数量、運賃・料金水準、売上高、営業利益はいずれも改善しましたが、運賃・料金水準は今後悪化する見込みとしています。宅配貨物、特積み貨物ではいずれも改善しており、運賃・料金水準も含めて今後も改善傾向を見込んでいます。事業者規模ごとの景況感は、中小事業者が改善したのに対し、大規模事業者は大幅に悪化。今後は大中小とも改善の見通しです。取扱品目ごとでは主要な消費関連貨物、建設関連貨物、機械関連貨物のいずれも悪化し、その他貨物は改善、今後は4項目いずれも改善する見通しとしました。地域別では中国、四国で改善した一方、北海道、東北、関東、北陸

信越、近畿、中国、九州で悪化。来期は東北、北陸信越、中部、近畿、中国で改善、九州で横ばいで推移し、北海道、関東、四国で悪化が見込まれています。

ピックカメラ物流拠点でピースピッキングロボ実証

ピックカメラと大手リースの三菱HCキャピタル、工作機械など専門商社の山善の3社は11月14日、物流施設で商品ごとに必要な個数を在庫から運び出すピースピッキングを担う協働ロボットの効果的な活用に向けた実証事業が、経済産業省の「流通・物流の効率化・付加価値創出に係る基盤構築事業」に採択されたと発表しました。実証では、物流施設のピースピッキング工程で協働ロボットを活用する複数のユースケースにおいて、さまざまな商品や作業に対する柔軟性・安全性の確保、投資効果を高める環境整備項目の整理を行うことにしています。その後、実際にEC（電子商取引）事業を展開するピックカメラの物流拠点で協働ロボットの实証テストを実施し、人とロボットの効果的な役割分担などを検証します。将来的には、物流施設内で協働ロボットが作業工程に柔軟に対応する新たな自動化サービスの構築を目指す、としています。

物流分野の労働力不足が深刻化するなかで、特にEC事業でピースピッキングの自動化への期待が高まっていますが、異なる形状の商品に柔軟に対応する自動化技術の投資コストや環境整備が課題となっています。この課題に対処するため、現在はロボットと手作業の組み合わせや使用環境・運用方法の標準化などの環境整備が進められています。

三菱HCキャピタルは食品分野や施設管理分野でのロボットフレンドリーな環境整備に取り組んでおり、山善との協業を通じてレンタルを含めた協働ロボットビジネスを推進しています。今回の事業でも、ロボティクス領域でのパートナーシップやソリューション構築力を生かし、ピックカメラのEC事業の知見と山善の高度なシステムエンジニアリング力を組み合わせ、物流分野でもロボットに最適な環境の整備を図るとしています。

政府、物流効率化生産性向上に補正予算158億円

政府は11月10日、2023年度補正予算案を閣議決定しました。一般会計総額は13兆1992億円で、うち国土交通省関連は2兆555億円となっています。

その中で「物流の効率化に資する物流施設の自動化や機械化、脱炭素化」、「トラックドライバーの負担軽減や生産性向上」、「モーダルシフトに向けた大型コンテナ導入などへの支援」、「再配達半減に向けた実証事業」など、物流の革新の実現に向けた取り組みには158億5900万円を充てる考えです。

そのほか、トラック運送事業者の労働生産性向上を維持するための、高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長に77億5900万円を投じる予定です。

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「幹部が行なう2024年問題対策～年末年始の繁忙期を乗り切るには」のテーマで弊社代表の岩崎が2023年12月11日（月）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）、申込先：国際物流総合研究所TEL03-3667-1571
<https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M636855&c=1437818&d=7b5c>
- ・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等）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。
- ・エイチ・アイ・プランニングでは、オンラインでの研修を展開しております。ZOOMかTeamsを活用し、お客様ニーズに合わせて、様々な研修を行なっております。多様な研修内容、携帯での提供が可能です。経営戦略、2024年問題など多様な課題をテーマに研修を進めて参ります。一度お問い合わせください。