有限会社H.I.プランニング　243-0025厚木市上落合６９７－２　℡/Fax046-230-0890
代表　岩﨑　仁志　　E-mail：h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H．I．インフォメーション　２０２４年９月号

社会インフラとしての持続可能性が求められる物流業界において、デジタル化の勢いが加速し続けています。　製造からラストワンマイルまでのほとんどの工程を、ロボットで行なうことも技術的にはすでに可能。人と物を、人がつないできた物流の仕組みは時代と共に変わり続けています。

ＡＩの進化も人手不足の今では大いに歓迎すべきことではありますが、物流はデジタルのみで完成するものではないこともしっかり心に留めておくべきでしょう。しかしながら多発する自然災害や緊急事態を思う時、クラウド型の情報システムやＵＰＳ(無停電電源装置)等で、システム障害のリスクを低減させると言った対策は、重要なシステムデータを守る上で心強い味方になってくれるかもしれません。いずれにせよ現代の災害対策の中で、企業のシステムデータを守ることは中核のＢＣＰ項目と言えるでしょう。人手不足や災害対策などへの対応として企業内のデジタル化は、あくまでも現場が、そのコアな力を十分に発揮できるようにするための手段であると理解した上で、向き合っていきたいと考えます。

物流業におけるＢＣＰを見直す

国内では、豪雨、台風、豪雪、地震などの自然災害が毎年あらゆる地域で発生しています。これらの災害は、多くの場合サプライチェーンを分断し、人々の暮らしや企業活動に非常に大きな負の影響を与えているものです。過去に発生した災害の記憶をたどってみても、企業が長期間にわたり事業を休止せざるを得ない状況に追い込まれたり、場合によっては廃業に追い込まれてしまうケースもありました。企業にとって災害へのリスク対策は常に重要な責務です。東日本大震災を契機にＢＣＰの必要性を再認識し、策定を行う企業が増加しましたが、その後それらの見直しや実効性を意識した活動は続いているのか、疑問が残るところです。ＢＣＰがただの紙切れにならないように、また社内における意識統一が常に行われているようにその存在価値は高めておくべきです。物流業界に於いては各業界団体が、ＢＣＰの策定ガイドラインを公表していますので、これを参考にＢＣＰを策定する物流企業も多いようです。物流業のＢＣＰ対策とは、災害等の緊急事態でも、物流を中断しない、もしくは素早く稼働再開できる体制を構築することで、始めて有効性を持つものです。

物流業に限らず国内企業のBCP対策はまだ十分とは言えません。それでも数少ない経験の中から、想像し得る最大限の予防を講じ、あきらめない努力を積み重ねていかなければ、自然の猛威を前に、人はいつまでも無力でいるしかないでしょう。ＢＣＰは自然災害や人的災害などに備えて、平時に策定する計画、リスクマネージメントの一種です。有事の際は社内・外の行動指標になるので、全社員に周知しておく必要があります。ＢＣＰ（Business Continuity Plan）とはご存じの通り事業継続計画。自然災害の他、テロやパンデミック、システム障害などの緊急時、事業を継続し損害を最小限に抑えるためのものです。混同されやすいものとして「ＢＣＭ」や「防災対策」といったものもありますので、ここで一度再確認しておきましょう。　ＢＣＭ（Business Continuity Management）は事業継続マネジメントのことで緊急時の対処行動や復旧マニュアルなどの事後対策、組織内での意識啓発や訓練を含む、一連のマネジメント活動を指します。防災対策は主に自然災害から命や資産、住居などを守るという目的で策定されており、避難訓練や建物の耐震強化や防災グッズの備えなどがここに含まれます。対策時に意識する目的を見ると、緊急時における事業の復旧・存続を目的とするＢＣＰとは大きく違うことがわかります。もちろんいずれも災害時に有効な対策ですので、平時からしっ

かり備えておく必要がある、という点では共通するものがあるでしょう。またＢＣＰの中でもとりわけ物流体制の事業継続に焦点をあてたものを物流ＢＣＰ・ＬＣＰ(Logistics Business Continuity Plan)と呼んでおり、災害時におけるサプライチェーンの混乱を極小化するための戦略を、物流ネットワークや拠点の視点から構築しておくものになっています。

先にも述べましたが東日本大震災以降一気に高まったＢＣＰへの関心は現在どうなっているでしょう。２０２４年に入り、国交省が行った物流業界におけるＢＣＰの策定状況アンケートによると、物流業者（６００社中）では、２１．５％、荷主（２００社中）では５７．３％が策定を行っていると回答しました（有効回答率３８．５％)。またＢＣＰを策定した理由は両者共にリスクマネジメントの一環、としたところが最も多く、続いて災害対策法や消防法など法規制上の理由や取引先からの要請、が上位にあがっています。緊急事態が発生してから何かを始めようとしても、おそらくパニックになった頭と周囲の状況の中では正しい行動は起こせないでしょう。物流ＢＣＰのイメージは「想定外」を基本とするところに策定の有効性があります。東日本大震災や新型コロナウィルスなど未曾有の大災害の中にあっても、物流業は自社の事業継続のみならず、社会的責任、という立場からも、非常に重要な役割を果たしてきました。このように国民の生活や安全、また国の経済活動復旧にもつながる物流ＢＣＰ対策において他社よりも抜きん出ていれば、それだけでも企業価値は高まり、社会や顧客からの信頼も得られることになるでしょう。災害大国日本において、ここ数か月の間にも８月、宮崎県沖の日向灘を震源とするマグニチュード７．１の地震や９月２１日以降の能登半島豪雨など、危険な災害が相次いで発生しています。これら災害の規模が大きくなればなる程、発生直後はＢＣＰ担当者の指示の迷いが命取りになることもあります。的確な指示をできる限り早く冷静に出せるようにするためにも、平時からの準備を怠らないようにしておくことが大切です。企業の中でまとまりやすい部署ごとにＢＣＰ担当者を選定し、そこに情報が素早く集約されるような仕組み作りが、是非とも必要です。災害発生時の初動として忘れてはならない従業員の安否確認のためにも、緊急時の連絡網の作成は欠かせません。自社内の被災状況を正しく知るところから、何ができるか、を決め物流ＢＣＰを実行に移していくのです。自然災害は年を追うごとに甚大化、２０２０年世界中を大混乱に導いた新型コロナウィルスのようなパンデミックもまた新たな変異を繰り返したウィルスにより、発生してくるかも知れません。物流ＢＣＰは「いつ来るかわからない」から「いつ来てもおかしくない」事態に備えるものへと、変化してきています。物流を絶やさないために行なう手段の一つとして、２０２４年問題の解決と共に取り組みたい物流ＢＣＰの策定。機会を作り、ネットワーク企業や関連企業、また荷主とも策定を話し合っておきたいものです。

国交省、行政処分厳罰化来月施行へ

Logistics Today 主催のオンラインセミナーで国土交通省物流・自動車局安全政策課から中尾忠頼課長補佐（総括）が登壇、政府の運行管理に関する新たな規制や、行政処分の厳罰化について、運行管理や安全管理のあるべき姿について解説しました。中尾氏は、急ピッチで規制の見直しが進められている運行管理高度化・一元化の現状を解説。「業務用自動車の安全輸送の根幹を担う運行管理について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理などを実施しているが、運行管理者不足や長時間労働などの課題が顕在化していることへ、政府としても運行管理の規制を見直すことで対応してきた」と説明。進化した ICT（情報通信技術）機器を活用した遠隔の営業所間での点呼実施や、運行管理業務を集約して運行中の他営業所の運転手への運行指示を行うなど、安全性の確保を前提としながら運送事業の人手不足などにも対応する運行管理のあり方を提示しています。

遠隔点呼に関しては同一事業者内での本格運用から、事業者を跨いだ遠隔点呼の先行実施へと移行、来年度からの本格運用が予定されています。IT 点呼機器などを活用した自動点呼に関しては、同一事業所内での営業所を跨いだ「業務

後」での本格運用を実施、さらにことし4月には営業所や車庫以外、宿泊地や休憩所など被実施場所を拡大して本格運用されており、現状は「業務前」の運用に向けた先行実施の検証に取り組む段階である、としました。また、運行管理業務の一元化に関しては、将来的な「事業者を跨いでの点呼などを含む運行管理」の実施に向けた検証が行われている状況とも説明しました。ICT機器の進歩に合わせた運行管理の規制の見直しは、運送事業者にとって、将来どんな事業形態を目指すのか、戦略も多様化することとなりそうです。現在検証されている事業者跨ぎの運行管理が実現すれば、運行管理業務の受委託も想定され、運行管理を業務の根幹としている運送事業の経営のあり方自体も大きく変化するかもしれません。DX（デジタルトランスフォーメーション）を活用できる企業と活用できない企業では、選択できる事業のあり方にも大きな差が出ることも想定されます。運行管理の効率化において「安全」への取り組みをないがしろにすることはできないため、安全取り組みに関しても効率化と両輪でのデジタル化が求められます。政府は、運行管理の効率化を後押しする遠隔点呼機器や自動点呼機器などの導入は、過労運転の防止にも役立つため、運転手の健康管理・安全管理のサポート機器として、補助金を用意して導入を促すことにしています。安全に関する政府の施策に関して、中尾氏からこの日（19日）、自動車運送事業者に対する行政処分の基準を改正し、10月1日から施行することも発表されました。酒気帯び運転や点呼の未実施、勤務時間の告示違反などの行政処分基準をより厳しくする見直しについての改正が検討され、7月から改正案に対するパブリックコメントを実施していたもの。当初、来年1月を予定していたのが3か月の前倒しでの施行になったものですが、中尾氏は「悪質事業者への処分はできるだけ早くという意見にも応えての対応」としました。また、トラックを対象に、「勤務時間等告示の順守違反」に関しての量定が変更され、これまでの未順守計16件での上限を廃止し、未順守計6件以上の場合、初違反で未順守1件あたり2日車、再違反で未順守1件あたり4日車に引き上げられる、とも強調しました。

「点呼の未実施」に関しても、これまでの未実施50件以上で20日車の上限があった基準を変更、未順守20件以上だと、初違反で未順守1件あたり1日車、再違反で未順守1件あたり2日車へと処分の厳罰化を実施することとなります。

イーロジット、創業者の角井氏が社長に復帰

電子商取引（EC）などの通販物流代行サービスを展開するイー・ロジット（東京都千代田区）は9月19日、創業者の角井亮一会長が社長に復帰すると発表しました。昨年10月に就任したばかりの谷辻昌也社長は、リテール事業専任取締役となり、同事業の推進に当たります。常務には、新たに古閑睦朗氏が就任することになりました。

同社は経営の悪化が進み、営業赤字が続いていたことから、昨年10月に角井社長が会長に退き、谷辻氏が社長に就任。しかし、2024年3月期決算では3期連続の営業赤字となり、債務超過に陥るとともに、現金も大幅に減少した上、継続企業の前提に関する注記も付いてしまいました。再建を託された谷辻氏ですが、役を果たすことができずわずか1年で退任し、創業者の角井氏が返り咲くことになったものです。

全ト協、全国トラック協会長会議開催、国対応求める声相次ぐ

全日本トラック協会は9月18日、東京都の明治記念館で全国トラック協会長会議を開催、全国のトラック協会長からは2024年問題に取り組むトラック運送業界の状況を反映し、会議に参加した国土交通省への質問や高速道路の大口割引を求める意見が上がりました。主な意見は労働基準法の改正に伴う残業時間規制の順守、多重下請け構造の是正、高速道路料金の見直しなどでした。

坂本克己全ト協会長のあいさつの後、国土交通省の三輪田優子貨物流通事業課長は4月から施行された改善基準告示の改正で年間残業時間が960時間に制限されたことを取り上げ、事業者がこの規制を順守できるよう、ドライバーの残

業時間を確認する必要があると強調。業務の見直しや荷主への働きかけが必要とした上で、都道府県のトラック協会に対し、この規制の徹底を周知するよう要請も行ないました。業界の健全化に向けた取り組みとして、地方運輸局と連携した監視体制の強化が提案され、国交省からは、地方適正化事業調査員の選任や研修の実施、情報共有の促進を通じて、より厳格な監視体制を構築する方針が示されました。また、改正物流法の施行に伴い、国交省から荷主所管官庁への意見具申が可能となることから、情報収集体制の強化も併せて検討していることが明かされました。

長年にわたり業界内で課題とされている多重下請け構造の是正についても、実態調査を行った上で対策を検討する方針が説明され、三輪田氏は「荷主と運送会社間の関係性や付加価値の有無などを調査し、透明性の向上を目指す」と述べました。「必ずしも多重下請け構造すべてをただちに是正する対象と見なすわけではないが、「掲示板に情報を表示しているだけの求荷求車マッチングサイトなどもあると聞いている」と指摘、「標準的運賃で示されている利用運送手数料10%が適切なのかという問題意識を持っている」と発言しました。このほか、物流事業者の利便性向上に向け、高速道路料金の割引制度についても意見が交わされ、大口多頻度割引の実質50%割引化や、深夜割引の対象時間帯の見直しなどが具体的な施策として挙げられましたが、地域によって割引率が異なる点や、一部有料道路が割引対象外であることなど、解決すべき課題も多いことが指摘されました。全国各県のトラック協会においても、飲酒運転根絶や路上投棄防止に向けた取り組みが継続的に行われていますが、各協会ではドライバーや事業所が自主的に飲酒運転根絶を宣言し、警察との連携を強化することで、交通事故防止に努めている、といった取り組みを共有。ごみのポイ捨て防止には、携帯トイレの配布や啓発活動が有効に機能しているという報告がありました。このほか、千葉県トラック協会の池田和彦会長は「成田空港における航空貨物の取り扱いにも問題が浮上している」と発言。予約システムの導入が進められていますが、それに伴う長時間労働の問題は依然として解決に至っていないとして、システムの周知と改善が急務で、関係各所への働きかけが重要と強調しました。運賃設定の適正化に向けた意見も出され、現在の運賃設定基準が実態に即していないとの指摘があり、見直しが必要であるとされました。近年増加しているタイヤ脱落事故防止に向けた取り組みの強化を求める声も上がり、メーカーによる製品の改善や、国交省との連携を通じた対策が求められており、業界全体での安全性向上が急務である、との意見が出されました。

お知らせ

・一般社団法人国際物流総合研究所と㈱交通タイムスとの共催で2024年10月27日（日）9時～17時、富士スピードウェイにおいて、トラックと車のコラボイベント“ジャパントラックショーin Fujispeedway 2024”が開催されます。出展社情報、各イベントの詳細につきましては随時更新してまいります。公式サイト⇒ https://truck-show.jp/fsw2024/

・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“２０２４年問題対策～社員育成と定着をはかるには”” のテーマで弊社代表の岩崎が２０２４年１０月９日（水）時間16時半～17時半（60分）迄講演致します。参加費用一人5,000円Japan Truck Showサポータ企業は無料）

申込先：国際物流総合研究所℡03-3667-1571 https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M662338&c=1574500&d=0589

・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。