限会社H.I.プランニング　243-0025 厚木市上落合６９７－２　TEL/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　２０２６年９月号

2026年1月、取り適法が施行され、対象範囲の拡大や新たな禁止行為の追加が行なわれるなど、荷主・元請け事業者はまた新たな課題を抱え込むことになったものでした。４月から改正物流効率化法も見据え、年明け早々物流の共同化へ本格的な舵を切ろうとする荷主も増えていきました。今年になって共同化が進んできた業界のひとつに食品業界があります。食品業界では少量多頻度配送が多い一方で、トラックドライバーの労働時間規制強化により他業界同様輸送力不足も未解決のままです。そこで企業単独での物流効率化だけでなく、業界横断的な共同物流の形を取入れようとする動きが加速、「競争領域である商品や販売は各社で行い、非競争領域である物流は協力して効率化する取り組み」を強化しようとしているのです。主要な共同化の例を見てみましょう。**共同配送**；複数企業の商品を同じトラックで配送する、積載率向上、配送回数削減が可能。**共同保管**；共通の物流センターや冷蔵・冷凍倉庫を利用、倉庫運営コストを分担できる。**共同輸送**；長距離幹線輸送を共同で実施する、トラックやドライバーの有効活用につながる。**物流情報の共同利用**；在庫情報や配送計画を共有する、配送の最適化や欠品防止に役立つ、等です。成功のポイントは、①十分な貨物密度と配送ルートの重複、②荷主間の公平性を担保する調整メカニズム、③小売・卸売の受け入れの標準化（重複確認）、④初期投資や調整コストを吸収できる資本の余力、⑤できる限り同じ温度帯の商品を扱う、⑥納品条件を標準化する、⑦物流を「競争領域」ではなく「協調領域」と考える、などです。今後も進んで行くと考えられる共同化。遅れることのないよう情報収集を進めておきましょう。

現場力の高め方

物流業において、生産性を高め収益を確保して行くには高い現場力が必要です。人手不足が深刻な現在の物流業では、「教育」、「多能工化」、「デジタル化」の３つを同時に進める企業ほど現場の競争力が高まると言われています。それらの企業では現場で働く人が 安全・品質・生産性を継続的に向上できる状態を作り上げるために注力していることも事実。現場の生産性を高めるためにまず行ないたいのが現場の状況の見える化です。具体的には入出荷件数、作業進捗状況、誤出荷件数、在庫差異、残業時間、事故・ヒヤリハット件数などを日次で共有し、問題の早期発見に努めることです。　次にIEを活用し、標準作業時間、標準作業手順の徹底を図ります（これらのデータをKPI策定に効果的に利用することもできる）。ベテランの経験だけに頼らず、作業手順書の整備、動画マニュアル化を進めることで、誰が作業しても同じ品質になる仕組みを作りましょう。当然作成したマニュアルは新人教育プログラムとしても活用できます。

現場力を高める上で、日々の改善を欠かすことはできません。確実に成長している物流企業では現場における改善の提案も活発化しています。例えば移動動線の短縮、棚配置の見直し、ピッキング方法の改善、荷待ち時間の削減など、スタッフやドライバーの目による問題発見こそが最も効果のある改善活動につながると言えるでしょう。

次に進めたいのがスタッフの多能工化です。言われたことだけを仕事としていると、業務の内容が限られ、スタッフの配置が難しくなります。一方でドライバー場合多くのコースや多様な車格を臨機応変に扱えることで、柔軟な配車を組むことができるようになります。また、センターで働くスタッフでも効率的な動作を自ら工夫して仕事をできるようになると人員の流動性も高まり、適切なスタッフ配置が可能となることで生産性も向上します。多能工化が進むと、特定の人にしか出来ない作業が減っていきます。入荷、保管、ピッキング、梱包、出荷など複数工程を担当できる人材を育成すると、繁閑差への対応力も向上します。現場力を高める上のデジタル化は当然、人手不足対策としても大きな効

果を生んでくれるはず。２０３０年にはWMS（倉庫管理システム）、ハンディターミナル、RFID導入、AI需要予測、配車管理システムなどの積極的な導入は必須となっていくでしょう（デジタル化の促進は、作業の属人化防止にも確実につながる）。現場の成長において欠かせないのが優秀なリーダーの存在です。物流現場の成長に改善は不可欠ですし、スタッフの自主性や画期的なアイディアも物流品質向上には必要です。ただその前に、リーダーが先頭に立って健全な現場の基礎をしっかり作り上げておかねばならないことは言うまでもありません。そこにあるのは「安全第一（５S＋リスク予想）の徹底」と「現場の小さな違和感を報告できる心理的安全性」と言えるでしょう。物流の現場における強力な現場力はまず不適合（交通事故、商品事故、遅延など）を極限まで減らす「凡事徹底」から生まれるものです。指導者はまずその当たり前の基本を現場の中で徹底させておく必要があります。①何より優先させるべきは、まず「安全と５S」。これについては「片付けろ」の命令だけではなく、「通路に物があるとフォークの制動距離が伸びて危険、時間も無駄になるからね」と理由とセットで指導しましょう。②「作業のルールは例外なく守らせる」ことも重要。「少し急いでいるから」とルールを無視した輸送や荷役を一度でも黙認してしまうと、現場の規律は一瞬で崩壊します。時間を費やし安全のために作り上げてきたルールには全て大切な意味があることを指導者がまずしっかり心に刻んでおきましょう。③現場力を高める最大の鍵は、トラブルが起きた時の指導者の態度にあります。部下が誤出荷や遅延などミスを起こした際、叱責すると部下は保身のため、その後、隠蔽や報告の遅れを選ぶようになります。「トラブルがあったらとにかくすぐ教えて」と伝えておき「誰が悪いか」でなく「どの手順に問題があったか」を一緒に考え、仕組みを改善するようにします。同じように事故一歩手前のヒヤリハットを報告した部下にも「よく報告してくれましたね、いつもヒヤリハット訓練しているからね、無事で良かった！」と評価し、皆とも一緒に情報共有しながら、その後の防止につなげるよう指導することで現場の安全意識も高めることができるでしょう。物流の現場にはセンタースタッフやドライバーなど多くの人員が関わりながら各々の作業が、その前後の行程に大きな影響を与えています。現場力を高めて行く上で重要な指導のポイントの一つとしてスタッフ全員に「前後行程への想像力を養わせる」ことがあります。センターの荷揃えが遅れればドライバーの出発が遅れ、ドライバーの荷扱いが荒ければ検品ではじかれ、クレームにもつながるー、「自分の今の作業が次の人（或いは顧客）にどのような影響を与えるのか」自然と意識する癖をつけさせ全体最適な視点を持てる「自社の一員」になれるよう指導していきたいものです。

物流業における利益率を引き上げ、確実な収益を確保して行く上でも、向上心と改善意識の高い現場があることは非常に大きな武器になるでしょう。現場力 = 人材力 × 標準化 × 改善力 × 安全文化という公式が成り立つことを忘れず、大切な部下共々、残る課題に立ち向かって参りたいものですね。

違法残業が突出する物流現場、外国人労働者も敬遠か

厚生労働省が9月15日に公表した2025年度の監督指導結果で、運輸交通業の違法な時間外労働の発生率が主要な業種の中で最も高い水準にあることがわかりました。同じ日に公表された技能実習生・特定技能外国人向けの監督結果でも、違反率は7割を超えています。物流の現場ではドライバーに続き倉庫作業でも特定技能人材の受け入れ準備が進んでいますが、労働時間管理の甘さが解消されないままでは、外国人材から選ばれる現場にはなれないだろう、との見方もあります。厚労省が公表した資料によると、2025年度（25年4月-26年3月）に長時間労働が疑われる事業場として監督指導の対象となったのは全国で2万9150事業場。このうち1万1228事業場、38.5%で違法な時間外労働が確認されました。前年度の2万6512事業場、42.4%と比べると、対象事業場は増えた一方で違反率は下がっています。業種別にみると、運輸交通業は2423事業場が対象となり、2072事業場で法令違反が確認されました。このうち違法な時間外労働があったのは1326事業場で、対象事業場の54.7%にものぼります。これは全業種平均の38.5%を大きく上回り、

商業や製造業、建設業といったほかの主要業種と比べても最も高い水準にあります。賃金不払残業は163事業場、過重労働による健康障害防止措置の未実施は400事業場で、こちらは全業種平均との差はさほど大きくはありません。違法残業だけが際立って高いという、いびつな数字になっています。厚労省が用いる「運輸交通業」はトラック運送に限らずバスやタクシー、鉄道も含む区分で、54.7%のうちトラック運送業由来がどれほどかは今回の資料からは明確ではありません。それでも、荷待ちや道路混雑で稼働時間が読みにくいトラック運送の現場特性が背景にあるとの見方は根強く、2024年4月に適用が始まった自動車運転業務の時間外労働規制も、荷主都合に追われる現場では運用が難しいとの声も聞かれます。物流業界では、外国人材の受け入れ拡大がすでに動き出しています。トラックドライバー不足を背景に、24年3月の閣議決定で特定技能の対象に自動車運送業分野が加わり、25年3月にはトラック分野で初の特定技能ドライバーが乗務を開始しました。ヤマト運輸は27年からの5年間で年100人ペース・最大500人程度のベトナム人運転手の採用を発表しており、拠点間の幹線輸送に限られるとはいえ、それら大手の動きも本格化してきました。倉庫業務についても、26年1月の閣議決定で物流倉庫分野が特定技能の対象に加わり、27年4月の制度開始に向けて準備が進んでいます。受け入れ見込み数は26年度からの3年間で1号特定技能が1万1400人とされ、労働者派遣を前提とした雇用契約は認めず直接雇用を基本とすることや、倉庫管理システム（WMS）の活用を求めることなど、独自のルールも設けられる見通しです。これまで整備が追いついていなかった物流倉庫の現場に、安全管理と生産性向上の水準を課そうとするもので、受け入れ枠だけを広げて済ませようとしているわけではありません。技能実習生や特定技能外国人向けの監督結果は、外国人を雇用する事業場全体の姿を表すものではありませんが、運輸交通業で違法残業の発生率が突出している構造と無縁ではないと言えるでしょう。今のままの労働環境では特定技能人材も定着しないだろう、と話す事業者の声も決して少なくはないようです。外国人受け入れ枠の拡大や上乗せ基準の強化は歓迎すべき動きだとしても、日々の荷待ちや長時間労働をどう減らすかという現場レベルの課題は、それだけでは解決しません。運賃や取引条件を通じて荷主側の負担のあり方を見直したり、労基署による監督や指導をさらに強めたりするなど、受け入れ制度の外側にあるこの部分に手をつけない限り、特定技能拡大は人材確保の切り札にはならないと思われます。

TDB、食品減税の意識調査

帝国データバンク（東京都港区）は18日、飲食料品の消費税率引き下げに関する企業の意識調査を発表しました。2027年4月から2年間、飲食料品の税率を8%から1%へ引き下げる政府方針を前提に調査したもので、日本経済の活性化に「つながる」と回答した企業は18.0%、「つながらない」は54.5%でした。自社の売り上げへの影響では、「変わらない」が76.9%を占め、「増加」は7.9%、「減少」は3.1%でした。回答を基に試算した期待売上増減率は全産業でプラス0.16%となりましたが、この数値は政策効果の予測ではなく、企業の回答を基にした指標です。業種別では影響に大きな差が出ています。飲食料品小売の期待売上増減率はプラス1.58%で、40.9%が増収を見込んでいます。一方、飲食店は46.9%が減収を予想し、期待売上増減率はマイナス3.94%となりました。飲食料品卸売もプラスとマイナスの見方が分かれ、期待売上増減率はマイナス0.31%でした。外食から内食や中食へ需要が移ることへの懸念が表れています。コスト面では、企業から資材や輸送費の税率が変わらなければ、減税分が製品価格に十分反映されず、効果が限定的になるとの声が出ています。また、弁当や持ち帰り需要が増えれば、包装資材の販売が伸びる可能性を指摘する意見もありました。調査は8月18-31日に全国2万2060社を対象に実施し、1万560社から有効回答を得たものです。

9都県市10月にディーゼル車規制を集中強化

埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県と横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市で構成する九都県市は、10月をディーゼル車対策の強化月間とし、一都三県の各条例に基づく車両検査や周知活動を集中的に実施します。

９都県市で実施されている環境確保条例は、施行後２０年余りを経過し、無力化しつつあるのではないかという見方も広まりつつあります。一都三県では 2003 年 10 月から、粒子状物質の排出基準を満たさないディーゼル車の運行を禁止してきました。九都県市によると、現在も基準未達車の走行が確認されており、違反車ゼロに向けた取り締まりや啓発を続ける考えです。強化月間では、各地で車両検査を行うほか、高速道路の SA（サービスエリア）や PA（パーキングエリア）でポスターやデジタルサイネージを掲出します。中央道・石川 PA、圏央道・菖蒲 PA、東名高速・海老名 SA、京葉道路・幕張 PA などでは、啓発品の配布も予定しています。

世界コンテナ運賃、太平洋と欧州で明暗

海運調査会社ドリューリー（英国）が 17 日発表した世界コンテナ運賃指数（WCI）は、40 フィートコンテナ当たり 4500 ドルとなり、前週比 1%上昇しました。太平洋横断航路の運賃上昇が全体を押し上げた一方、アジア―欧州航路は下落し、主要航路で明暗が分かれました。上海発ロサンゼルス向けは 5%上昇の 7712 ドル、ニューヨーク向けは 7%上昇の 1 万 394 ドルとなりました。中国の国慶節を前に需要が高まるなか、船社は欠便で供給を絞っており、翌週は 9 便の欠便が予定されています。ドリューリーは、需要増と供給調整を背景に太平洋航路の運賃が小幅に上昇するとみています。一方、上海発ジェノバ向けは 5%下落の 4016 ドル、ロッテルダム向けは 9%下落の 3626 ドルとなりました。アジア―欧州航路でも欠便は増えていますが、需要の弱さに加え、スエズ運河経由サービスの段階的な復帰が運賃の下押し要因となっています。上海港では待機時間が前週の 65 時間から 78 時間に伸びるなど、アジアの港湾混雑も続いています。紅海・バブ・エル・マンデブ周辺の安全保障リスクや、ドイツ港湾でのストライキ懸念もあり、東西航路の需給環境は不透明感が続いているのが現状です。

運輸業、外国人新規受け入れ難で７割超に支障

日本商工会議所と東京商工会議所が 15 日公表した「多様な人材の活躍等に関する調査」によると、外国人材を受け入れている運輸業のうち、新たな受け入れが困難になった場合に「事業運営に支障が生じる」と回答した割合は 73.7%に達しました。全業種平均の 65.9%を上回り、運輸業で外国人材が事業運営の一部を支えている実態が明らかになしました。業種別では、介護・看護業が 93.8%、運輸業が 73.7%、製造業が 73.1%、宿泊・飲食業が 66.7%でした。調査は、すでに外国人材を受け入れている企業を対象に、新たな受け入れが難しくなった場合の事業への影響を尋ねたもので、外国人材の受け入れ拡大そのものの是非を示すものではありません。

調査全体では、外国人材をすでに受け入れている企業は 25.1%。そのうち、新たな受け入れが困難になった場合に事業運営への支障を見込む企業は 65.9%でした。一方、運輸業では人手不足と答えた企業も 72.2%に上り、建設業の 77.4%に次ぐ高水準でした。人手不足が続くなか、外国人材を含め、採用、省力化、業務見直しなど複数の手段をどう組み合わせるかが運輸業の課題となっています。

お知らせ

・国際物流総合研究所では２０２６年１０月２６日（月）午後１５：００～１７：４０分まで国際物流総合研究所会議室で物流業者限定「儲かる物流企業となるには～物流品質と現場力を高め、提案営業を推進しよう」のセミナーをリアルとオンラインでのハイブリッド形式で開催します。国際物流総合研究所主席研究員の砂川玄任氏が“現場が変わる、DX が変わる、利益が変わる～“経験と勘”の経営からドライバーと一緒に利益を上げる経営へ～”のテーマで講演します。　弊社代表の岩崎も“利益拡大に狙う提案営業の進め方、正しい提案書の書き方”のテーマで講演いたします。参加費用１人 5,000 円定員１５名、Zoom 参加５０名（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://www.e-butsuryu.jp/?p=5953