

## H. I. インフォメーション 2008年8月号

立秋を過ぎたにも関わらず、連日の猛暑日が続きます。皆様、如何お過ごしでしょうか？今年に入っての景気は、停滞、減速へと傾き、ついには先程政府も景気の「弱含み」を発表しました。日通総研短観にも示されていますが、今年の4~6月はこれまでにない程貨物量の減少が見られます。燃料高といい、この暑さといい、たたかれる要素が多すぎますね。

### 物流業についての考察1

物流業を取り巻く環境は、言うまでもなく極めて厳しい状況です。景気は上向きと言われ続けた数年前から現在に至るまで、この危機的な現実、中小企業のみならず大手物流業者にも多くの打撃を与えました。どうにかして、この泥沼から抜け出したい、皆がそう願っています。その願いが永田町に届いていないはずはないのかもしれませんが、いか様にも空回りが止まりません。しかしこの状況が続けば、もっと多くの物流企業が倒産に追い込まれてしまうことでしょうか。我々自身もより強固な自らの防衛策を実行していかなくてはなりません。そのために厳しい経営環境をもたらす原因と物流企業全体の現状を、今号と次号にわたり考察してみたいと思います。まずは言わずと知れた、軽油価格の高騰。現在のフリートによる軽油価格購入料金は、トラック団体の調査によると、全国平均 137.5 円。8月に入り再度 8 円~10 円の値上げで、150 円間近となる見込みです。まさに狂氣的です。これは、軽油価格が高騰する平成 15 年の 70 円の約 2 倍。辛抱して、削ってなんとかなるような限界を超えています。全国的に燃料サーチャージを導入し、荷主に軽油価格高騰分の値上げを認める様に働きかけていますが、これにも多くの課題が残されています。原材料や資材など生産するメーカーでは、売値を引き上げ、サーチャージを認める方向で調整が成功する例もある様ですが、一般消費者を対象とする流通業では、“物流部門の値上げ交渉に応じる余裕などない”のが現状のようです。また、サーチャージ導入は認めるけれども、“下期に入ってから”というケースも多いようです。大手の事業者でも、サーチャージの導入は進んでいません。大手は実運送部分を下請けに委託しており、実質的な軽油費用負担のために、荷主と価格交渉をすることは気が進まないという流れがあったのも事実だと思います。国土交通省が公正取引委員会（公取委）のお墨付けを得て荷主団体などに働きかけ、経済産業省もこれを後押しするという前代未聞の事態にまでなると、サーチャージ導入は止むを得ないという判断が荷主の中に広がってきたのかもしれませんが、しかし、軽油価格の高騰分を少しだけ補ってもらっても、解決できる事はごくわずかです。軽油価格の高騰だけではなく、世界中の全産業を支える物流業勤務者の待遇面ももう一度見直される必要があるのでは？ 朝日新聞 7 月 21 日の一面「ルポにつぼん」で、あるドライバーの 1 週間が大きく報じられていました。この中で、下請けの下請で働くドライバーの本当に厳しい現実が生々しく語られており、胸が熱くなったものです。かつて、「運送屋」と呼

ばれ、不本意ながら低い地位を余儀なくされていた時代も物流業にはありました。確かに、その当時の「運送屋」さんたちは、自分の資産形成のためにのみ力を注ぎ、トラック、ダンプを我物顔で乗り回し、荒々しく、怖いイメージを作ってしまったのかもしれませんが。そういう過去を一掃する義務が、現在の物流業者にはある、と思うのです。企業であるからには社会的な役割も果たさなくてはなりません。輸送団体として一般の人々に直に利用してもらえ施設を作る、催しを開く、など心がけるだけでも回りの印象は変わるはず。物流業は、サービス業。苦しいからこそ、回りの理解や援助は欲しいものです。とにかくやらなければいけないことは山程ある、じっとしている暇はない、ことだけは間違いありません。

### 日通総合研究所短観、6年ぶりの低水準へ、すべての業種・地域で悪化

日通総合研究所（日通総研、林勝利社長、東京都港区）が発表した企業物流短期動向調査「日通総研短観」によると、第2四半期（4～6月）国内向け荷動き指数がマイナス18となり、前期に比べマイナス13ポイントと悪化していることが明らかになりました。また7～9月見通しもマイナス12で下げ止まり傾向は見られるものの、底の見えない景気の悪化が今後後も続く見込みとなっています。

この調査は、荷主企業の出荷状況を物流担当者に尋ね、1,079社から回答を得た結果をもとに分析したものです。4～6月期の“マイナス18”というのは、2002年4～6月期にマイナス22となって以来、6年ぶりの低水準となっています。しかも15業種すべてでマイナスを記録、輸送用機器を除く14業種では2桁のマイナスとなっています。特にこれまで下支えしてきた設備投資での悪化が顕著で、一般機械がマイナス24、7～9月の見通しもマイナス23の見込みです。地域別で見てもやはり全ての地域がマイナス、北海道と中国地区以外は2桁のマイナスとなっています。とりわけ、北陸・信越、東海、関東で大幅な減退となりました。輸送機関別でも、全ての輸送機関がマイナスで、鉄道機関を除き7～9月期はさらにマイナス幅が拡大する懸念が示されています。続いて輸出入の動向ですが、4～6月期の外貿コンテナはかろうじてプラスを維持、しかしこれまでの2桁成長からは大幅に減速、国際航空に関してはやはり2桁のマイナスが続いています。在庫量と営業倉庫利用の動向は、原材料在庫、製品在庫、営業倉庫利用とも4～6月期マイナス、7～9月期もこの傾向が拡大する見込みです。一方、運賃・料金の動向はすべての輸送機関が燃料費高騰で当然プラスとなり、倉庫保管料を除き2桁の上昇を示しています。特にトラック輸送に関しては値上がりとしている荷主の割合は、1～3月が21%でしたが、4～6月になると37%、7～9月はさらに増え50%程と見込まれています。特別積み合わせもやはり同様な割合で値上がっており、このことから、荷主も値上げは止むなし、と判断していることがわかります。これに伴い、物流コストの割合が4～6月はすべての業種で2桁のプラスを示し、7～9月見通しも全体でプラス36と10ポイント上昇する見通しとなっています。

### 全日本トラック協会調べ、サーチャージ導入アンケート調査4割が実施へ

全日本トラック協会（全ト協、中西英一郎会長）がまとめた燃料サーチャージ導入実施

に関するアンケート調査によると、燃料コスト増分の運賃転嫁方法は8割が運賃価格の値上げを挙げる一方で4割の業者がサーチャージの導入を検討していることがわかりました。このアンケート調査は、トラック事業者737社から得た回答をもとに分析したものです。国土交通省が発表した7月14日現在の届出件数は1,314件。全国的な説明会の実施や荷主への働き掛けの効果もあり、トラック業者における燃料サーチャージの導入に拍車がかかってきています。300台以上を保有する178社での届け出は終わっており、現在中堅・中小事業者の申請が進んでいる状況と思われます。アンケートの調査結果によると、燃料高騰分を「ほぼ転嫁」=3.4%、「一部転嫁」52.5%で何らかの転嫁ができているのが55.9%まで増えています。しかし一方で信じられないことに全く転嫁できていない事業者も42.2%残されています。転嫁方法は、「運賃自体の値上げ」が77.9%で最も多く、「別途サーチャージ設定」=11.7%、「値上げとサーチャージ設定」=3.4%となっています。値上げできても5%まで、という業者が7割で、高騰分の一部しか値上げできていないことがわかります。サーチャージの導入状況は、「すでに導入」が1.4%、「一部の荷主に導入」が10.6%、「導入を交渉している」=18.6%と導入に対する動きが4割を占めています。サーチャージ導入における問題点としては、①データの基礎となる車種別・荷主別の走行距離や燃費の把握ができているのが8割に満たない、②仕組みや計算式がわからない、③計算上の軽油基準価格がわからないなど。また、荷主と交渉するときに問題点として、①軽油の値上げが頻繁で、再値上げや再々値上げが必要=52.5%、②軽油基準価格を荷主に理解してもらえない=29.7%、荷主がサーチャージの仕組みを知らない=27.3%などとなっています。下請けを持つ業者で、下請業者から「値上げ申請があった」ところは56.1%、「なかった」ところは43.4%。これに対し、「値上げした」=43.9%、「値上げしていない」=51.9%と答えはまちまちですが、値上げできない理由のトップが、「自社の運賃もあがっていない」=90.8%とうところがまさに業界全体で苦しさの泥沼にはまり込んだ様子を強く表している様でやりきれない思いでした。強力なカンフル剤の注入を切に、早急に、願うのみです。

#### **国土交通省、過労運転防止のための安全対策提言まとめる。荷主との連携の重要性強調**

国土交通省（国土省）は、トラックの過労運転による事故を防止するための安全対策を提言としてまとめました。同省は、運行と過労とのメカニズムの理解を深めることが必要と判断、「過労運転防止対策マニュアル」を作成し、これを活用しつつ広めていくための様々な対策を講じることにしました。

このマニュアルには問題点として、例えばドライバーが仕事の性質上どうしても睡眠を小分けにして取らねばならぬ事や、座席で仮眠を取らざるを得ない状況が疲労の蓄積を招いているにも関わらずこの運行と過労のメカニズムが十分理解されていない、と指摘しています。疲労が蓄積されるような勤務状況、睡眠不足などに加え、心理的なストレス、生活習慣の悪さも伴ってつくられる過労について説明。疲労の表れ方は、①注意力の低下、②疲労感の増大、③眠気などで、この眠気が最も事故に結びつくとしています。疲労を蓄積しないためには①運輸安全マネジメントの推進、②過労のメカニズムの理解、③運行管

理（点呼、労働時間の管理）の徹底、④余裕ある運行計画・運行支援、⑤健康管理の日常化、⑥相談しやすい職場環境の確保、⑦荷主・元請けに現状を理解してもらうこと、⑧最新技術の駆使（追突防止装置、ふらつき・追突防止装置）⑨積極的な休憩施設の利用——などを掲げています。

また運行管理の問題としては、点呼が画一的に行われており、運転者の疲労状況や健康状態を把握できていないとして、そのために毎回違った質問を行うことや、運転者の反応など観察し、日頃から運転者とのコミュニケーションをよく取り、異常に気付きやすくなる様に心がけることがポイントと指摘しています。余裕のある運行支援としては、デジタルタコグラフの活用を挙げ、GPSをインターネットと組み合わせることにより、運転者の状況が事務所にいながら確認できる利点を説明しています。具体的には急減加速を検知したら、運行管理者に知らせたり、事故多発地帯に接近すると車載機器が危険を知らせるなどのサービスが活用できる、などの内容です。

荷主との関係については、適正な運行時間が確保できていない、道路状況による延着でもペナルティが課せられる、などトラック事業者の運行管理状況が理解されていない点を挙げ、運行管理が難しくなる様な運行依頼は、時間の変更や運行計画の見直しなど行ってもらい、そのため是非「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」を活用して欲しいと説明しています。

#### 国土交通省、ITS車載機器活用に関する運転支援システムを12月に大規模実証実験

国土交通省（国交省）は、新たにITS（高度道路交通システム）車載機器を活用し、車両間通信を用いて道路上の危険や道路交通情報を、音声や画像でドライバーに提供する運転支援システムの大規模実証実験を今年12月から実施し、サービス内容と事故削減効果についての検証を行うことにしています。

これに先立ち、実証実験概要や、サービス地域の選定などを論議するためにスマートウェイ推進作業部会（部会長＝川嶋弘尚慶應義塾大学理工学部教授）を7月18日に開催しました。同部会ではこれまで9回の会議を重ねるとともに、ITSの推進を行ってきました。昨年は民間企業の協力を得て首都高速で大規模な実証実験を行っており、その結果、車両挙動データやシステムの安全性と有効性をすでに確認しています。今年度は更に内容を絞り込み、統一的仕様に基づくインフラ機器を活用して車載機器の互換性も確認することにしています。

実験内容と実施場所は、“登り勾配で見通しの悪い道路”との例に基づき、昨年と同様、首都高速道路を、また“前方障害物情報提供”との例に基づき静止画による道路情報提供や経路選択支援を行うため東京臨海副都心地区の一般道を、それぞれ選択しています。この他、①路面上状況の情報提供として冬季積雪寒冷地の関越自動車道路、②見通しの悪いカーブ前で前方障害物情報提供として名古屋高速道路東海環状線、国道153号線、③適切な道路選択を行うための画像・音声による道路交通情報提供を京阪神地区で名神高速、新名神高速道路、④カーブ手前での速度超過車両に対する注意喚起と合流支援情報をして阪

神高速、⑤カーブが連続する下り坂での速度超過車両に対する注意喚起として広島山陽自動車道路、などで実施することとしています。

実証実験は、各高速道路会社が主体となり、自動車メーカー、電機メーカーなども参加する予定です。運転支援システムサービスを三大都市圏など各地域へ普及するのが今回の実証実験の大きな狙いで、今年度の実証実験の結果を踏まえ、2009年度からの本格的展開を図る計画です。

### 首都高速で、タンクローリー横転、炎上事故発生

8月3日（日曜日）午前5時50分首都高速池袋線板橋区熊野町下り車道において軽油とガソリンを運んでいたタンクローリーがカーブを曲がり切れず壁面に衝突後横転、炎上する大事故が発生しました。東京都消防庁では化学消防自動車78台を出動させ消火にあたりましたが、午前10時頃までなかなか火が治まらない程の大事故になってしまいました。事故の原因の詳細はまだ調査中ですが、警察の発表によると、速度超過により右への急カーブを曲がりきれなかったための横転・炎上、との見方の様です。運転手は多胡運輸（群馬県高崎市）の男性ドライバー（45歳）で、腰椎骨折で病院に運ばれましたが、命に別状はなかったとのこと。幸いほかに巻き込まれた車はなかったようですが、炎の熱で上を走る首都高速上り線の橋げたの部品の一部が崩落したり、つなぎ目の金属が溶けたりして、付近の首都高速や一般道路が一部通行止めになりました。現在も懸命な復旧工事が行われていますが、復旧はまだまだ先とのこと、と見込まれています。この事故の影響で、北関東を起点とする物流に混乱が生じており、付近では迂回による渋滞も発生しています。死傷者が出なかったことが唯一の幸いでした。それでも新聞やテレビなどで大きく報道されたこの事故。物流業は事故なく、安全に物が流れて初めて成り立っていること、そして、そこには整備された公共道路が必要であること、が再認識させられた様です。

### お知らせ

- ・ 中小物流業者の経営強化を目指す「コラボネット協同組合」（長尾定一理事長）では、物流業の地位向上と営業力強化を図り、大手に負けない情報インフラとネットワークサービスの構築を目指し、ソフトウェアのASPサービス、幹部・経営者などの育成プログラム、サードパーティ・ロジスティクス実践のための活動を展開しております。説明会も随時実施しております。是非お問い合わせください。（042-946-2471(株)ナガオ内。）
- ・ 物流業の2世経営者の育成を目指す物流経営塾では10月から第4期コースを開催いたします。事前のオープンセミナーを8月21日木曜日午後1時から開催いたします。参加費は懇親会実費費用にて参加いただけます。別紙案内を参照にご参加ください。
- ・ ドライバーの眼精疲労による走行中の事故やバックで入庫する際などの事故が多発しています。このような事故を削減し、安全性の向上に役立つのが日本ビューテック社製の「リアビューモニター」です。より安価な「ナイスビューモニター」もあります。弊社からの紹介で、安価で購入することができます。お問い合わせください。