LOGISTICS NIPPON

物流ニッポン

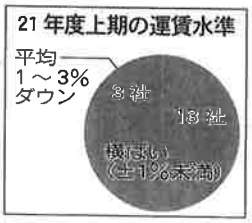
2021年（令和3年）12月17日

発行/火曜日・金曜日　第4437号　©物流ニッポン新聞社 2021（1969年4月1日第3種郵便物認可）　購読料6カ月35,316円（うち消費税2,616円、郵

株式会社 物流ニッポン新聞社　編集発行人：山田 晋　東京都千代田区平河町1-7-20　TEL03-3221-2345　URL=http://www.lo

特積事業

上期、運



最多の5社で、90%以上と

増だった。期末計画に変更はないとの回答があったものの、今後比率を高める方針の企業は多く、自社ドライバーの増員や傭車の削減、幹線便の減便といった取り組みが進んでいくとみられる。

新型コロナウイルス禍で20年上期に縮小した需要の

売上高も16社が答え、全社が増収で、平均3・7%増。純利益は14社が回答し、12社が増加した。

一方、運賃水準が前年同期比でプラスになった企業はゼロ。16社のうち13社が横ばい（プラスマイナス1%未満）で、3社が平均1～3%ダウンと回答した。

及び、3年以上未改定の荷主を中心に引き上げを予定」とのコメントがあったのに加え、2社は22年4月をメドに改定を計画する方針を示した。

燃料価格が高騰している現状に対しては、「今後、軽油単価の上昇分として3%アップを予定」「タリフ

エスラインギフ▽岡山県貨物運送▽近物レックス▽久留米運送▽札幌自動車運輸▽西濃運輸▽第一貨物▽中越運送▽トナミ運輸▽新潟運輸▽福山通運▽三八五流通▽武蔵貨物自動車▽名鉄運輸▽ラニイ福井貨物▽ロジネットジャパン（五十音順）

医薬品・HBCを拡大

カンダHD 国際物流や雑貨も

カンダホールディングスは、売上高に占める医療・薬品・HBC（健康食品や美容品など）の構成比を現在の28%から更に高めていくとともに、国際物流及び生活雑貨と食品の取り扱いも拡大していく。10日、2021年4～9月期の決算説明の動画をサイトにアップし、原島藤壽社長が下期の取り組みや通期業績見通しなどについて発信した。

22年3月期の連結業績は、売上高458億円（前期比4・0%増）、営業利益28億7千万円（21・4%増）、経常利益28億5千万円（15・1%増）、純利益17億7千万円（17・9%増）を見込む。

下期は10月からカンダコーポレーション吉見センター（埼玉県吉見町）で家電量販店向けの入出荷仕分け作業と店舗配送業務を開始。11月からはロジメディカルさいたま第二営業所（新座市）において医薬品卸の保管型センター業務及び小売店向けの配送業務をスタートさせている。更に、22年2月にはロジメディカル海老名営業所（仮称、神奈川県海老名市）を開設し、医薬品卸の物流センター業務を手掛ける予定だ。

原島氏は「第2四半期は営業収益（売上高）、利益ともに過去最高値を記録したが、気を緩めずに歩を進めていきたい。株価は昨年3月に一時605円の時があったが、今年11月末には1160円と2倍弱に上がった。適正な株価は分からないが、会社の業績を伸ばし、業績を説明する機会を設けることで知名度を上げ、少しでも株価のアップに貢献していきたい」と述べた。（沢田顕嗣）

個品単位で管理 シュプ ヒシネ

アパレルのレンタルビジネスを手掛けるエアークローゼット（天沼聡社長兼CEO＝最高経営責任者、東京都港区）は13日、シェアリングビジネスに特化した倉庫管理システム（WMS）を独自開発し、自社の物流システムとして運用を始めた、と発表した。商品を個品単位で管理し、還流・再生して何度も回転させる「循環型物流」の仕組みを構築。シェアリングビジネスの新規参入企業に対して、WMSの提供も検討している。

同社が運営するファッションレンタルサービス、EC（電子商取引）、モールは、いずれも返送が発生する。これを効率化するため、衣類のタグにRFID（無線自動識別）を縫い付け、全ての商品のレンタル・クリーニング・品質の状態管理

アフリカで新規

商船三井 農機輸

商船三井は10日、アフリカへの中古農機輸出事業のKiliMOL（キリモル、大山幹雄社長、東京都港区）及び日本とアフリカに拠点を置くコーポレートアドバイザリー企業、Double Feather Partners（DFP、武藤康平CEO＝最高経営責任者、渋谷区）の両社と、アフリカ各国のロジスティクス・農業分野における新

コロナ収束後のトラ業界

立教大教授 首藤 若菜氏

新型コロナウイルスの感染状況は落ち着きを見せており、新型株が拡大する懸念はあるものの、収束を見据えた取り組みが求められつつある。他業種に比べ新型コロナの影響を比較的小さく抑えられたトラック運送業界だが、ドライバーの労働条件の是正や運賃の適正化といったコロナ禍前からの懸案を多く抱えている。立教大学経済学部の首藤若菜教授は「労働環境改善の機運を再び盛り上げることができるのか」と疑問を投げかけるとともに、行き過ぎた物流効率化の議論に警鐘を鳴らす。（田中信也）

団体戦で商慣行転換を

—コロナ下でトラック運送業界の労働環境に影響はあったか。

コロナ前に高まっていた「物流危機」の解消に向けた労働環境改善の意識が吹っ飛んでしまった。特に、運賃上げの機運が盛り上がりつつあったのが、停滞してしまった。

—アフターコロナを見据え必要な取り組みは。

ドライバーの労働環境改善の機運を再び盛り上げることができるのか。賃金を上げるにはまず運賃上げで、標準的な運賃告示に基づき、荷主との交渉を進めることが重要となる。

気になるのが、技術革新による物流効率化の取り組みだ。政府がデジタル化の旗を振る中、重要な政策だと思うものの、こうした施策による物流の効率化が果たして労働環境の改善につながるのか。必要な荷物が

もう荷主側の都合で動けぬ

効率化、別の非効率生む

—DX（デジタルトランスフォーメーション）は、非接触・非対面型の新しい生活様式として推進している面もあり、新型コロナの影響ともいえる。

荷主や消費者にとっては効率化で利益をもたらすかも知れないが、トラック事業者にとっては安値競争の側面が強まる懸れがある。実際、運賃の値崩れにつながるからと、求貨求車システムに参加せず、以前からの横のつながりを重視する事業者もいる。また、トラック予約受け付けシステムでは、前の搬入先の業務が早く終わっても、受付時間を変更できないため、どこか別の場所で待機するしかなく、「荷待ち」ならぬ「予約待ち」を強いられるという、「効率化した結果、別の非効率が生じる」矛盾を指摘する声もある。

DXやフィジカルインターネット（PI）を前提とした物流効率化の議論が進んでいることに大きな違和感を感じている。このままでは荷主主導で効率化が進み、トラックの事業者やドライバーが置いてけぼりになる可能性が高い。どんな最新技術でも、労働者に適正な賃金、労働条件を確保するという仕組みは変わらない。そこを加味した議論が必要だ。

—個人事業主のドライバーが多い欧米の仕組みを日本でそのまま導入するのは無理がある。

効率化や生産性の向上といった議論になると、ドライバーの賃金や労働時間の話が置き去りにされがちだ。労働集約型のトラック業界で、長時間労働改善の問題は避けて通れない。

コロナ下の景気低迷で長時間労働の問題が影を潜めたが、景気が回復するとまた問題がぶり返すことは歴史が証明している。コロナ禍が収束する前の段階で改善に向けた取り組みを進めなければならないが、（委員として参加している）厚生労働省の専門委員会での改善基準告示見直しの検討も着地点が見えない。

—労使代表の委員の見解に溝がある。

労働時間を短くしないことには業界が良い方向に向かうことはない。「もう荷主側の都合では動けない」というメッセージを発し、商慣行の転換につなげるべき。それには個々の事業者ではなく、団体戦で取り組む必要がある。トラック協会の役割は大きいのではないか。

ることが、荷物の集約につなげる—という仕組みの構築は素晴らしい。ただ、労働者側からみると、配送先や積載量が一定ではないことで負担が増加する。