

トラック事業者「足元」固める

「お客様は神様です」。こんな言葉が流行った頃、時代は高度経済成長のまっただ中にあり、荷動きが活発化するとともに、物流もどんどん発展していきました。運送事業はまだ免許制度で、新規参入には同業他社の同意など、大きなハードルがあり、時代がちょうど昭和から平成に入る頃に規制が緩和され、物流二法の施行によって参入障壁が撤廃されると、新規参入が相次ぎ、激しい競争時代へと突入していきました。

需給バランスが崩れ、業界は価格競争、そしてサービス競争の様相を呈し、トラック業界でいえば、運賃が下がるという厳しい経営環境を強いられる一方で、生き残りをかけて荷主へのサービス合戦も繰り広げなければならず、まさに「お客様は神様」という時代を迎えました。業界はこの間、対荷主に力を注ぐのが精いっぱい、足元を見つめる余裕がなかったと言えます。しかしその結果、安全への取り組みや労働環境の整備など、そうした足元をないがしろにしてきたことで、そのツケというべきか、現在ドライバー不足という深刻な事態が蔓延しています。さらに労働力不足に拍車を掛ける少子高齢化が加わり、業界はかつてないほどのリスクに直面していると言えるでしょう。

こうした環境下に、事業者は対荷主というこれまでの戦略の見直しを迫られ、足元をなおざりにはできなくなっています。安全への取り組みや労働環境の整備が不可欠で、そこをないがしろにするということは事業の成長が見込めないどころか、存続さえも危うくなるとの懸念も現実味を帯びてきました。

とはいえ、安全への取り組みや労働環境の整備には当然、コストが掛かる。このコストをどう調達するのか。荷主から適正運賃の収受を行うのか、自社の効率化を進め、コストを捻出するのか。取り組みはさまざまだが、まさに企業努力が問われる時代を迎えているといえます。荷主のニーズを捉え、輸送品質の向上を目指す一方で、労働環境の整備などの足元をしっかりと固めなければならない。「仕事はあるが、人がいない」。すでに、水面下ではこうした事態が発生している。労働力確保が今後も容易ではない中で、事業者は難しい舵取りを迫られています。

日高運輸の運転手さんの近況報告

松浦 啓二さん - 平成13年4月23日入社 -



私が、社会人として働き始めた1980年代前半では、企業の定年は55歳でした。私も今年、この年齢になりますが、気力体力とも衰えは隠す事は出来ない様に感じる今日この頃です。

しかし、社内には、まだ数人、人生の先輩が頑張っておられますので、事故を起こさない様に、安全運転に心掛けて、また、私の夢である博物館のオープン目指して頑張っていきたいと思っています。



社長より

松浦さんより先輩は数多くいらっしゃいます。私達はまだまだヒヨッコ！共に頑張りましょう！

Jump Hidaka.co.

日高運輸株式会社

住所：高崎市日高町1049

TEL：027-362-1887

Mail：hidakaunyu.co.jp@

aw.wakwak.com

HP：http://hidakaunyu.com

2016年3月

No.175

運転疲労の防止

3月(弥生)：早春。間もなく春暖快適な日々を迎えます。しかし、三寒四温と言われるように、寒暖の繰り返しが続くと思われ、その中で、トラックドライバーとして、日々の健康管理に留意しなければならぬと思います。そこで、「運転疲労の防止」のポイントについて紹介しますので参考に…

(資料：全トラ交通経済協組発行「特別講習テキスト」)

記

1、運転と身心の状態
運転者は、狭い車内での運転作業を続けているため、肉体的・精神的疲労が重なります。このような状態になると注意力、思考力が鈍り反応時間も長くなり、最悪の場合は居眠り運転にもなりかねません。交通事故と背中合わせに働いているドライバーは、いつもベストの状態に運転作業にあたるのが大切です。

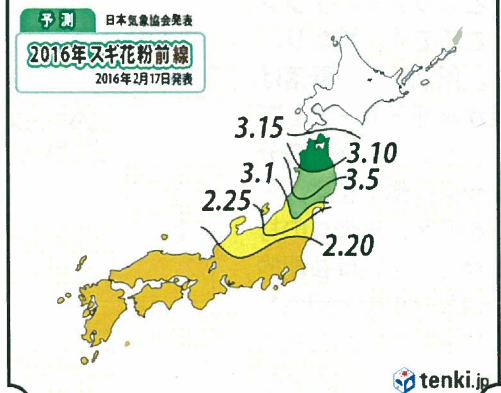
2、目の疲れの解消法
車の運転に必要な情報は、その80%以上が視覚によって収集されています。したがって、交通状況をキャッチする目が最も疲れやすいのです。睡眠を十分に取る事はもちろんですが、運転中に目が疲れた時は、次の方法で疲れを解消して下さい。

一口メモ

高齢者(歩行者・自転車)の関係した死亡・重傷等、重大交通事故は依然として後を絶たないようです。以前にも紹介しましたが、高齢者の行動特性について挙げますので認識して下さい。

- ・車の接近に気がつかない。
- ・体の動きが鈍く、とっさに危険を回避出来ない。
- ・交通ルールに弱い。
- ・判断力が低下している。
- ・自己中心的である。
- ・ドライバーからの保護を期待する。

疲労の原因でもある『2016年スギ花粉前線』



原油安

原油価格の下落から見える国際情勢

若干もち直していますが、ガソリンの値段がだいぶ安くなりました。理由は、原油の値段が去年の最高値のほぼ半分になったからです。それはなぜか。原油価格の変動を見ることで、国際情勢が見えてくるのです。

■産油国が減産しない2つの事情

原油価格は、株式と同じように需要と供給の関係で上下します。価格が低下したのは、需要が減ったからか、供給が増えたからか、どちらなのか。

今回は、中国経済の減速や欧州景気の低迷はあるものの、2008年の米リーマン・ショック後のように世界の景気が急激に悪くなって需要が落ち込んだわけではありません。新興国を中心に経済が発展し、世界の人口増加という要因もあって、長い目でみれば原油需要はまだまだ伸びていくはずで。

しかも、イスラム過激派組織「IS」（「イスラム国」）との戦いがあるように、中東情報は混乱しています。本来なら原油価格には上げ材料の方が多いともいえるでしょう。

需要はあるはずなのに、価格は下落している。となれば、問題は供給の方にあります。供給過剰になっているのです。それは、**米国のシェール革命で生産が激増したシェールオイル**です。従来の原油にシェールオイルが加わり、供給が需要を上回るようになったからです。

こうした場合、通常ですと産油国は減産して、価格下落に歯止めをかけます。ところが14年11月、サウジアラビアやカタールなどで構成する石油輸出国機構（OPEC）が開いた総会は、需給調整の減産を見送ったのです。

原油価格がコストを下回れば、当然のことながら採算割れの赤字です。事実、OPEC加盟国でも、ベネズエラやナイジェリアは減産を強く主張しました。どちらも採算割れで収支悪化は深刻です。

収益が悪化しても減産はしない。これがサウジやカタールの方針です。そこには2つの事情があります。一つは「シェール革命」への対抗。もう一つはイスラム世界の対立です。

■次の価格高騰に備えて“油断”は禁物

ここで産油国が減産すれば、OPECに加盟していない米国のシェールオイルに市場を奪われるが、いまの原油価格が続けば、シェールオイルの開発・生産には打撃になる。これがひとつの思惑でしょう。シェールオイルの開発には1バレル70ドル程度かかるとみられるため、採算割れになるというわけです。

さらに、イスラム教スンニ派のサウジはOPEC加盟店で、シーア派のイランと対立しています。イランは核開発にも力を入れ、シーア派系のシリアのアサド政権を支援しています。サウジなどスンニ派の産油国は、イランなどシーア派の勢力拡大に神経をとがらせています。現在の価格を維持することでイラン経済を弱体化させようというシナリオがあるのではないか、とも推測できるのです。

米国は、この事態をどうみているのか。自国のシェール産業を育成するには、いまの原油価格は開発投資の見直しを迫られるマイナスの環境です。しかし、リーマン・ショック後の景気立て直し途上にあり、安い原油価格そのものは自国経済にプラスです。

しかも、米国はウクライナ情勢を巡ってロシアと厳しく対立しており、安い原油価格は原油輸出に依存するロシアの財政にダメージとなります。イランの核開発の圧力をかけたいところです。つまり、安い原油価格は好都合なのです。原油価格の暴落は、最大産油国サウジと米国の思惑が水面下で一致していることが大きいのではないかと、というのが私の分析です。もちろん、日本にはプラスに働きます。円安・ドル高の下でも輸入コストを抑え、経済への打撃を小さくできるからです。しかし、原油は長期的には値上がりするでしょう。産油国との協力関係を一層深め、省エネルギー技術を育てて、次の価格高騰に備える必要があります。まさに“油断”は禁物なのです。

原油価格の推移(月次)



バイオ燃料

環境面で再び注目 望まれる低価格・高品質な供給

軽油価格は現在、下落が続けているが、高騰が続いていた軽油の代替品として「バイオ燃料」が注目されたのは10年ほど前。現在、国交省などは2020年の東京オリンピックに向けて航空機の燃料にバイオジェット燃料を導入しようとする動きを見せている。環境面の問題から現在、バイオ燃料の本格導入に向けた動きが加速している。再び注目を集めているバイオ燃料の現状について調べた。

《本格導入へ各地の動き》

国内のバイオ燃料の先駆けとなったのは京都市。平成9年から家庭の使用済みてんぷら油などの廃食油からバイオディーゼル燃料を精製し、ゴミ収集車や市バスの燃料として年130万リットルを利用している。年3200トンの二酸化炭素の削減につながるという。

京都市の廃食油の回収地点は1686地点(平成25年3月末現在)あり、同市では「バイオ軽油」実用化プロジェクトを推進し、バイオ燃料の一層の普及拡大をめざしている。

また、東日本大震災で被災した農地をバイオ燃料の供給地としようとする動きも出ている。太平洋セメント(東京都港区)は昨年10月、福島大学うつくしまふくしま未来支援センター(福島市)と農地再生の共同研究契約を締結し、南相馬市をモデルに研究を開始した。同研究では、耕作放棄された農地でのバイオディーゼル燃料生産などを通じて地域農業の再生を目指していく。

《コンビニなど使用が広がる》

バイオ燃料の使用はコンビニなどにも広がっている。ローソン(東京都品川区)は5日、コンビニで初めてバイオマス発電システムを導入した環境配慮型モデル店舗を兵庫県姫路市にオープンさせた。ローソン店舗で揚げ物を調理する際に排出される廃油などをバイオ燃料として、店舗の発電機の燃料として再使用する。既存店舗の消費電力の20%にあたる3万6000キロワットアワー相当の電力を発電する予定。

新エネルギー・産業技術総合開発機構では、2030年をめどにバイオ液体燃料製造事業の確立をめざして支援している。食料と競合しない次世代バイオ燃料の開発を必須としており、事業化に向けた動きを見せている。

今後、国交省や経済省などが2020年の東京オリンピックに向けて航空機のバイオジェット燃料導入をめざしており、バイオ燃料の開発が加速することが予想される。

トラックメーカーでも同様の動きがあり、いすゞ自動車(東京都品川区)は昨年12月、ユーグレナ社(同港区)と2020年に向けた国産バイオジェット・ディーゼル燃料の製造に関する合同記者会見を実施。

ミドリムシ由来の軽油燃料の共同開発を進めているユーグレナ社は2016年夏から横浜市の「環境・エネルギー分野の拠点形成」である京浜臨海部の旭硝子工場内で日本初のバイオジェット・ディーゼル燃料製造実証プラントの建設を開始し、2017年内の着工と2018年の稼働開始をめざす。

トラック運送業界としても、低価格・高品質なバイオ燃料の供給が望まれるところだ。

..... 編集後記

3月に入り、三寒四温の日々が続きます。2月は、インフルエンザの猛威が弊社を襲いましたが体調管理に気をつけ、旬のものを食べ、健康第一で過ごしましょう！旬である山菜には、冬の間に蓄積されて脂肪や老廃物を排出し、活動的な体に目覚めさせてくれますよ。

編集長 黒澤美恵子

