

入出荷場を改善せよ

～ドライバー不足時代に荷主・着荷主が今すぐ取り組むべきこと～

国際物流総合研究所主席研究員／Kein物流改善研究所代表 仙石 恵一

今なぜ入出荷場の改善なのか

最近荷主企業に“最も物流で困っていることは何か”と聞くと、トラック運賃の値上げだという回答が返ってくる。今まで運賃値上げなどは経験したことが無い人が大半。それもそのはず。運送業は1990年の自由化以降、おびただしい数の業者が参入し過当競争に陥っていたから。しかしこの数年で様相は激変した。労働条件の悪さからトラックドライバーの成り手が急減し、ドライバー不足の様相を示してきたからだ。

トラック運送事業者からは「荷主・着荷主構内でのトラック待機時間」と「契約外作業」という大きな問題点が提示されている。少なくともこの問題点を解消しなければますます運送環境は悪化する。放置すればトラック運送事業者から敬遠される荷主になってしまうだろう。荷主にとって荷物を運べないという、考えもしなかったことが現実化する可能性もゼロとは言えない。

では荷主・着荷主は将来に向けて何をすべきか。たくさんある課題の内、やる気さえあれば「すぐできる改善方策」について解説する。紹介する方策に手を打っておけば、トラック運送事業者からすぐに取引を断られるという最悪の事態だけは避けることができるだろう。

入出荷のルールを構築しよう

日本の物流、特に運送事業の生産

図① 入出荷場のルール

荷揃え	出荷時刻の30分前までに荷物並びに出荷伝票を準備し、一か所にまとめて表示を付けて置く
荷役距離	トラックポートと荷揃え場、トラックポートと荷降ろし場・荷揃え場との間の距離はそれぞれ30メートル以内とする
生産遅れによる待機	生産遅れで荷物が出荷時刻に揃わない場合は予定時刻通りトラックを出発させる。待機させることは禁止とする
契約外作業の禁止	荷主と運送事業者との間の契約に無い作業をトラックドライバーに要求することは禁止とする
積載率計算	出荷担当者は荷姿データに基づき積載率を計算する。原則として容積積載率・重量積載率ともに65%以上を配車の基準とする

性は国際的に高くない。では物流効率率はなぜ良くないのか。それは「ルールが無い」ということに起因している。大半の物流現場では作業標準化がなされていない。結果的に作業のやり方やスピードが作業員任せになっており、生産性や品質のばらつきを招いている。

入出荷に関しても同様。出荷トラックの時刻も定められずに早い者勝ちになっており、これがドライバーの早着と待機の要因となっている。契約外作業もルールが無く入出荷場の担当者の場合当たり前の判断により発生している。

そこで入出荷場で発生する作業に関してきちんとしたルールを定め、これをトラック運送事業者にも周知したい。必要な事項は運送契約の中に明記しよう。最低でも決めておきたいルール例を図①に示しておく。

トラック滞留時間を短縮するしかけづくり

荷主・着荷主の構内でトラックが滞留する要因は大きく2つある。1つは「荷役時間が長時間に及ぶこと」だ。

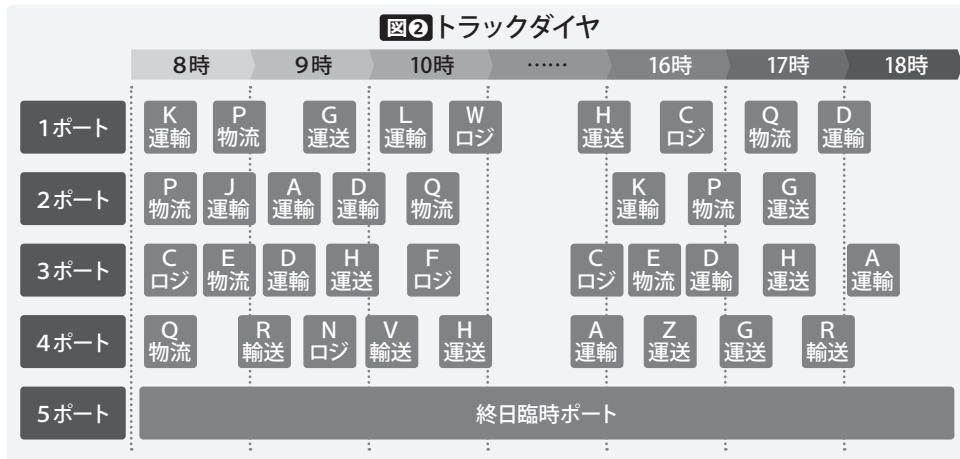
例えばフォークリフトを使って大型車に満載となるように積み込む時間、満載された荷物をすべて荷降ろしする時間は20分もあれば十分。しかし実際には20分超の時間を要していることが多い。もう1つが「待機時間」だ。トラック到着時刻が制御されずに早い者勝ちになっているケースをよく見かける。そのために遅く来たトラックが待たされたり、荷主の荷物が揃わないために待たされたりする。待機時間の要因には他にもいくつか存在する。この2つの時間を短縮するしかけをつくることでトラック滞留時間短縮を実現しよう。以下に具体的な例を記すので実践してみて欲しい。

1 荷揃えの実施

荷主は出荷する荷物についてあらかじめトラック単位に荷揃えを行い、一か所にまとめて置いておく。出荷伝票もあらかじめ出力して準備しておく。

2 わかりやすい現場づくり

トラックドライバーが出荷荷物を探したり、入荷荷物を荷降ろしする場所



を探したりすることがある。現場に大きくてわかりやすい表示を掲げること、トラックを止める駐機場は枠線で囲うなどの工夫を施そう。参考にすべきは鉄道の駅構内の表示だ。誰が見ても瞬時に判断できるかどうかのわかりやすさの基準だ。

3 トラックの平準化

トラックが待機する要因の1つにトラックの集中化が挙げられる。集中化するとトラックポートが不足したり、トラックの待機が発生したりする。物流効率化のキーワードは平準化だ。一日の各時間帯で均等にトラックが入ってくるように振り分け、その結果をトラックダイヤ(図②)として作成しよう。

4 必要なトラックポート数とフォークリフト台数の整備

トラックを平準化した上で必要なトラックポートと荷役用のフォークリフトを整備しよう。トラックポート数とフォークリフト台数は合致させる。よくフォークリフトが足りずにフォーク待ちのトラックが発生していることがあるので注意が必要だ。併せて荷役時の雨天対策も忘れずに。

5 トラック待機場とトラック引き込みシステムの整備

トラックダイヤを定めたからと言っ

てトラックの待機がゼロになるとは限らない。私たちの生活の中でも、約束の時間に遅れないようにやや早めに目的地近辺に到着するよう心掛けている。トラックが会社の近辺まで到着し、路上で待機することは近所迷惑につながる。そこで構内に一定のトラック待機場を設けることは必要。同時に待機場にトラックポートの使用状況を知らせる表示(図③)を設置しよう。ドライバーがその表示を見て「ポート入りの判断」ができるようにしたい。

入出荷場に関連するコンプライアンス

令和元年7月1日より改正貨物自動車運送事業法が施行された。荷主・着荷主にとって貨物自動車運送事業法はなじみが無いかもしれない。しかし今回の改正では荷主の配慮義務が新設されている。トラック運送事業者が法令を遵守して事業ができるように必要な配慮をしなければならないことという責務規定が新設されたのだ。

また、荷主勧告制度が拡充された。荷主に対して勧告が行われた場合には、その旨を公表することが法律に明記された。

さらに違反原因行為を行っている疑いのある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけを行うこととされた。

違反原因行為の事例として、「荷待ち時間の恒常的な発生」「非合理的到着時刻の設定」、「重量違反等となるような依頼」が挙げられている。それぞれが、「過労運転防止義務違反を招くおそれ」「最高速度違反を招くおそれ」「過積載運行を招くおそれ」があるとしている。荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には「要請」や、「公表・勧告」を行うとし、トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」するとしている。荷主とトラック運送事業者との取引は下請代金支払遅延防止法ではなく、独占禁止法が適用されるからだ。

いずれの行為も入出荷場で発生する可能性が高いので、荷主、着荷主は正しい認識を持つとともに、このような事例が発生することの無いように社内整備をしていきたい。

【略歴】物流改革請負人。ロジスティクス・コンサルタント。物流専門の社会保険労務士。自動車メーカーでサプライチェーン構築や新工場物流設計、物流人材育成プログラム構築などを経験。著書「みるみる効果が上がる! 製造業の輸送改善～物流コストを30%削減～」日刊工業新聞、月刊工場管理、月刊プレス技術など連載多数。無料メルマガ「会社収益がみるみる向上する! 1分でわかる物流コスト改善のツボ」<https://www.mag2.com/m/0001069860>