

ドライバー不足時代到来 荷主企業が取り組むべき輸送改善ポイント

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

①トラック輸送を取り巻く環境変化と“今すぐできる”改善方策

皆さんもニュースや新聞報道でご存じかと思うが、トラック運転者不足が顕在化してきている。厚生労働省によれば、2019(令和元)年7月の自動車運転の職業に関する有効求人倍率は3.05倍。運転者候補者1人を3社が奪い合う構図だ。運送事業者だけではなく、荷主にとってもこの状況は正直言ってきつい。なぜなら、運送事業者が荷主を選ぶといった、今まであり得なかったことが起こりつつあるからだ。

では、最終的に運送会社と安定的に取引を継続していくために、荷主企業として打つ手はないのだろうか。答えは「ある」だ。私たちが今すぐできる2つの改善方策について考えていこう。

①荷役時間を短縮する

まず、トラック運転者の負担を減らす改善が挙げられる。トラック運転者といえば、道路上を走ってなんぼの仕事だが、実際に運転者の拘束時間の中で多くを占めるものが「荷役時間」だ。荷役時間とはトラックへの積み込みとトラックからの荷降ろし時間のことを指す。皆さんの会社ではトラックの積み込み、荷降ろしにどれくらいの時間がかかっているだろうか。大型トラックの場合、フォークリフトを

使ってトラックいっぱい積み込む時間、満載の荷を降ろす時間ともに20分もあればできる。これを目安に実際時間と比較してみるとよい。30分かかっているれば、5割余分に時間がかかっていることになる。40分であれば倍だ。もし、そのような時間になっている場合、私たちができる改善の視点は以下の通りだ。

- トラックと積み荷置き場、荷降ろし場の距離を近づける。目安は15メートル以内
- 今、積み込む荷物がどれだか一目でわかる。荷ぞろえして表示を付ける
- 荷降ろし場をわかりやすくする。一カ所にまとめて降ろせるようにする
- 荷降ろしに付随した作業を運転者にやらせない。棚入れ作業やライン供給作業などは社内で実施する

荷役時間を長くする要因は「運搬距離が長いこと」と「迷いや場所探しが発生すること」「余分な付随作業があること」だ。トラック運転者の本業はトラックを走らせて輸送することと認識し、それを妨げないことを心掛けよう。

②待機時間を短縮する

この待機時間もトラック運転者泣かせの問題だ。流通の現場では積み込み待ちで4時間、運んで行った先での荷降ろし待ちで4時間という、とんでもない現象が発生していると聞いている。これでは実際の輸送を行

う時間が限られてしまう。では、皆さんの会社ではどうだろうか。4時間は極端だとしても30分から1時間待たせることがあるのではないだろうか。この待機時間を無くすことは運転者の負荷を軽減する大きなアイテムだ。そして荷主・着荷主ともにこの解決は義務だと思った方がよい。

この解決のためには以下のアイテムに取り組もう。

- トラックのタイヤを設定し、それを運送会社に通知する
- トラックポートを必要数確保する
- トラックポートの数だけフォークリフトを配備し、フォーク待ちを無くす
- 荷役時間を短縮する改善を行う
- トラック待機時間が発生した場合はそれを社内に周知するとともに、運送会社には待機料を支払うようにする
- 生産遅れの場合はトラック出発を優先し、生産部署が自ら運ぶまたは自らの予算で特便を走らせる

② “今すぐ計画できる” モーダルシフト

皆さんはモーダルシフトという言葉をお聞きになったことはあるだろうか。簡単にいうと、トラック輸送から鉄道や船舶などCO₂排出量のより少ない輸送手段へ切り替えることだ。モーダルシフトが盛んに叫ばれてきた背景は地球温暖化だ。ジャスト・イ

ン・タイム輸送は環境への影響が大きいとやり玉に挙げられてきた背景がある。もちろん高積載率でのジャスト・イン・タイム輸送は問題ないことはいうまでもない。

この環境対応を目的としたモーダルシフトだが、最近ではやや目的が変わってきたようだ。荷主のニーズでは、CO₂排出量削減というよりも、将来的なトラック輸送力が不足するリスクへの備えであることが明らかになってきた。

考えてみて欲しい。トラック輸送では、今のところトラック一台に運転者が一人必要。一方で鉄道や船舶はその何十倍もの荷物を一気に運ぶことができるのだ。なんだ、そんな優れたものならすぐに使っていたのに、と楽観的に考えたいところだが、実際にはいろいろな課題がある。そのメリットとデメリットについて確認しておこう。

鉄道はトラックでは限られている輸送量を拡大することができる。大量・重量品をまとめて輸送できることが大きな魅力だ。鉄道は当たり前だが軌道輸送だ。そのため、天候に対する安定度は比較的高い。距離的に中・遠距離輸送に適しており運賃も割安となる可能性がある。CO₂排出量は他の輸送手段に比べて最も少ないといわれ、環境負荷が小さい。

デメリットもある。そもそも軌道はほとんどが旅客輸送と共用だ。そのため、どうしても旅客優先になりがちで希望に沿った輸送ダイヤを組めないことが多くなる。当然、人身事故があればストップするし、天災により被災すれば復旧に時間を要する。そして最大の課題として輸送に使用するコンテナをタイムリーに調達できない可能性があること。さらに鉄道単独では顧客のサイトまで輸送はでき

ず、出荷場までトラックで集荷に来てもらい、到着駅から顧客まではトラックで配送してもらわなければならない。つまり端末輸送が必要となるのだ。

もしリードタイム的に許されれば使ってみたいのが船舶だ。海外との間は当たり前に使われる船舶だが、四方を海に囲まれる日本にあっては国内輸送の手段としても十分検討の余地はありそうだ。船舶輸送には次のようなメリットがある。

鉄道と同様、自動車では運びきれない大量貨物を一気に運ぶことが可能。特に遠距離輸送ではコスト的にメリットがある。船舶にはカーフェリーがあり、トラック運転者の負荷を軽くすることも魅力だ。CO₂排出量は鉄道に次いで少ないといわれ、環境負荷の小さい輸送モードだといえる。そして何よりも輸送コストが割安であることが大きな魅力だ。

では、船舶のデメリットは何か。まず、後にも先にも輸送時間がかかることだろう。納品までのリードタイムが延びるので短リードタイムを求められる場合には不適だといえる。天候にも左右される。台風などが来れば欠航となり延着を余儀なくされる。また、到着地の港から納品先が離れている場合には船舶輸送の長所が生かせない場合が考えられる。

このようにあまり一般的に使われていない鉄道輸送と船舶輸送だが、トラックドライバー不足を契機に導入検討を開始する会社が増えてきている。しかし、鉄道や船舶でも能力には限界がある。検討が遅れることで「売り切れ」となることも十分考えられる。実行を視野に今すぐ計画を進めることをお勧めしたい。

③ その他に荷主が“順次取り組むべき改善項目”

その他に荷主企業が順次取り組むべき改善として以下のような項目が挙げられる。運賃が上昇してもその分を補って余りある輸送コスト改善につながるはずだ。紙面の都合上、詳細な解説ができないので、拙著「みるみる効果が上がる!製造業の輸送改善(日刊工業新聞社)」を参照いただきたい。

- 特便を徹底的に減らす
- 社内で配車担当者を定め、配車情報を一元化し複数部署が別配車するようなムダを減らす
- 荷量計算ができるようにするための物流データ(荷姿寸法、荷姿重量)を整備する
- 日々出荷トラックの積載効率をデータで把握し、輸送パフォーマンスを評価する
- 積載効率を向上するために重量物と嵩物の混載(鉄綿混載)を実施する
- トラックの荷台にぴったりはまる荷姿を設計する
- 他社との共同輸送にチャレンジする
- 調達先に“ものを引き取りに行く”物流にチャレンジする

【略歴】(せんでく・けいいち)1982年慶応義塾大経済学部卒。同年、日産自動車に入社。生産管理・物流管理・購買管理部門に配属後、2001年ルノー・日産共同購買会社出向。仏ルノー社と連携しサービス(物流および部品以外の購入品)購買業務に携わる。05年東風日産乗用車公司出向(サービスサポート購買部副部長)。08年ユニプレス出向(生産管理部主管)。09年Kein物流改善研究所を設立。代表として物流改善についてブログ、メルマガ発信、専門誌執筆、講演活動を行う。12年ユニプレス総務部長に就任。内部統制業務、会社総務全般を担当。13年物流コンサルティング業務に専念するため独立。国際物流総合研究所の主席研究員に就任、現在に至る。