

東日本大震災被災者の方々へ心よりお見舞い申し上げます

健康診断のすゝめ



岡 卓也氏

トラック業界が長年抱えてきた荷主庭先での荷待ちや付帯作業。無償サービスとしてドライバーの負担増につながる問題を解決する糸口は、物流に詳しい日本能率協会コンサルティングの岡卓也氏は「解決には待ち時間のデータ採取が必要」と話す。

(文責・小林 孝博)

ドライバー不足が深刻化する中、輸送力を維持していくにはどう物流の最適化を図っていくかが重要になっている。荷待ちや付帯作業の問題をテーマにセミナーを開催すると、荷主企業からたくさんの方が集まる。荷主にとって非常に関心の高いテーマといえる。

ドライバー不足が深刻化する中、輸送力を維持していくにはどう物流の最適化を図っていくかが重要になっている。荷待ちや付帯作業の問題をテーマにセミナーを開催すると、荷主企業からたくさんの方が集まる。荷主にとって非常に関心の高いテーマといえる。

一日の動き、見える化を

前編



セミナーでは参加者に「正しいサービスに正しい料金を払うことが必要」と話している。最適化なしに問題の解決は在り得

待ち時間も料
金收受の対象

セミナーでは参加者に「正しいサービスに正しい料金を払うことが必要」と話している。最適化なしに問題の解決は在り得

クには払わないのか。同じように待たせるなら、料金を払うという考えがあってもいい。トラック事業者も「待ち時間の見える化」を図るべきだ。人件費はコストの一定の比率を占める。待たせることも、走らせることもコストは同じ。四時間の時間を書き込むが、こ走っても、前後二時間の間に「何時に入って何時待ちがあれば倍の時間を拘束したことになる。改

岡 卓也氏(おか・たくや) 昭和48年3月15日生まれ42歳。大阪府出身。法大卒。平成18年日本能率協会コンサルティング入社。以来、一貫して生産・ロジスティクス領域でのコンサルティング・セミナー、研修講師として第一線で活躍。

るには「待ち時間」のデータを取る。改善報告で、ドライバーの拘束時間などが厳しく定められていることを伝える必要もある。日報による細かな書き込み。なぜ庭先の問題を改善できないのか。まず荷主にとって「荷待ち、付帯作業は無償のサービス」と捉える誤った慣習が大きい。ドライバーは荷待ちがある、出発時間を守らなければならないという強迫観念に陥る。指定時間を厳守するため、自分で作業をしなければいけないと考える。さうなら荷待ち中はやることがなく、つい自ら手伝わしてしまうことも一因だ。積み降ろしに手伝わなかった時間も本来なら拘束時間に入る。ドライバーは運行日報に入庫・出庫など時間も書き込むが、こ走っても、前後二時間の間に「何時に入って何時待ちがあれば倍の時間を拘束したことになる。改

日報による細かな書き込み

かりとカウントする必要がある。本日は「何時間拘束されたか」が重要なのに、ドライバーのほとんどが重要な情報を取っていない。どのくらい待ち時間があつたかを荷主に知らせることも欠かせない。改善基準報告では、一日の拘束時間は原則十三時間以内と定めている。東京一名古屋間を移動する場合、荷待ち時間が長ければ本来往復できる区間も片道しか運行できなくなる。賃金に関係のないサービス残業が増えれば、ドライバーのモチベーションも下がる。