

どうする?手待ち

行き詰まった
「手待ち、取材」

「問題ない」に閉口 温度差ヒシヒシと

荷主は自社の物流センターで起る手待ちの問題を、どのように考えているのか。本紙は今春実施した「庭先調査」で名前の挙がった着荷主に取材を申し込んだが、いずれも失敗。中には「うちで待ち時間は問題になっていない」とした企業もあり、着荷主の間で手待ちの考え、改善の取り組みに温度差があるようだ。

(小林 孝博)

た運送会社のうち、半数以上が「待ち時間は二年前と変わらない」と指摘。三菱食品の六時間三十六分を筆頭に、旧・路線連盟の調査で社名公表された着荷主ではいまま「一時間以上の手待ちがある」との答えが目立った。

○まだ公表不可

そこで本紙は、運送会社から「改善がない」と名前の挙がった荷主にアプローチ。手待ち解消の対策について聞くとしたが、いずれも断られた。ちなみに、中には「手待ち解消事例の蓄積が少ないため、公表できる段階にない(ライフコーポレーション)」といった、前向きと受け止められる理由も聞かれた。

○認識にずれが

一方で、「輸送業務は自社で行っており、答える立場にない(高瀬物産)」、実施。同調査で特に待ち時間が長いと名前の挙がった荷主を中心に、二年間で手待ちの改善が進んだかどうかを運送会社に聞いた。

結果、見えてきたのは手待ち解消の道は遠いという事実だ。回答し

いないケースがあることも見えてきた。

○「必要悪」の風潮

なぜ荷主間で手待ち問題の意識に差が生じているのか。物流に詳しい日本能率協会コンサルティングの岡卓也チーフコンサルタントは「荷主にとって手待ちはサービスとの意識が横行し、必要悪」と考える風潮が残っている」と分析。J-IT(ジャスト・イン・タイム)の納品が不可欠な自動車業界のように、「自社(着荷主)にメリットがない限り、なかなか改善を進めることが難しい領域」とする。

域」とする。

○現場任せの弊害

また手待ち問題が浸透しない背景には、現場作業を物流会社に委託する荷主が多いことも関係しているようだ。実際、イオンは「(本社としては)物流全体についてしか話せない」とし、各現場の運営を外部委託していることを、取材に応じられない理由に挙げた。

本紙調査に回答したあ

る運送会社も「近年は現場運営を大手3PLに委託する傾向が強まっている」と指摘。コスト削減のため、定期的に運営会社を変える荷主も依然としており、「待ち時間削減には荷主の協力が欠かせないが、現場の実態を理解してもらうことに苦労する」と話す。

商慣習として長年続く手待ち。最近では車両回転率の向上、納品予約時間の設定を通じてトラックの

もあり、改善を進める着荷主もある。

着車遅延を後回しにしたり、着荷主起因の遅れに対してはコストを支払ったりと改善を徹底している。

明確な契約が解決の鍵

手待ち削減には、荷主と運送会社がWIN-WINの関係構築することが近道。一案が「共同便」の取り組みだ。着荷主が復路で発荷主になる体制を構築すれば「着荷作業の遅延」発遅延となり、当事者間で意識を持つことができる。

運送会社が時間当たりのコストを明確にし、正しく請求することも必要だ。自社のロスがコスト増につながる可能性もあるが、契約内容の明確化を確実に行うことが第一ではないか。

(文責・小林 孝博)



日本能率協会コンサルティング
岡 卓也チーフコンサルタント

荷主の中には、事業者が待つことはサービスとの意識が強く、必要悪と考える風潮が残っている。このため「手待ちはない」という着荷主の現場で「あの状況は手待ちではないか」と尋ねると、担当者がハツとする場面にいくわす。

発荷主は(運送の)依頼側であるため、手待ちに対する意識は改善されつつある。一方、着荷主は貨物を届けてもらう側だ。制約条件下で精いっぱいやっている上での必要悪となっており、なかなか改善が進まない。

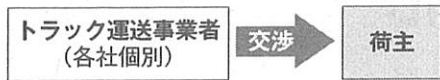
手待ちは荷主側にもメリットがない限りの改善の進まない領域といえる。例えば、自動車業界(J-IT納品)は一日当たり十回以上の輸送を行うこと

立ちばだかる独禁法

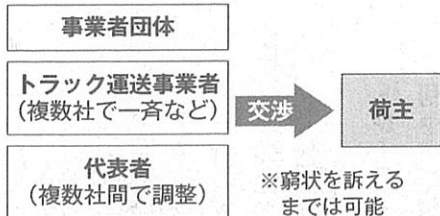
手待ち解消に立ち向かえば手待ちが常態化して前に断念。代表者を立て、トラック事業者を、公認の荷主に、複数企業が交渉すること違反と知った末に、各社が個別交渉する際、やり方を問うているのは相手に窮状を伝えると独占禁止法に抵触することだ。価格や触する恐れがあるため、時間などの契約は「各社だ。現場担当者から「条個別に対応する」(公取件が厳し過ぎて効果的な委)ことが定められてい話し合いができない」とる。

ある運送事業者は数年前、同じ荷主の物流センターに入りする数社と組んで手待ち改善を求め企業レベルでも同じ。例

○独禁法に抵触しない交渉



×独禁法に引っ掛かる交渉



個別交渉しかなく?

中、政府は昨年来、サくまで独禁法に違反しないビジネスの生産性向上にいう工夫を公取委。着手。国土交通省も長時手待ちについても、特定間の手待ちを、トラックの運送事業者のみが不利の生産性を低下させる要因の一つに挙げ対策に乗り出した。だが、事業者からは「(荷主が喜ぶ)好事例の創出だけでは意味がない。荷主と交渉する上で、法律が厳し過ぎるのではないかと本音も漏れ聞こえる。

公取委として
特段対策なし
これに対し、「もちろん業務の効率化には賛成だが、どう推進するかはあ

(小林 孝博)