



荷主企業の意識が変わる今、 人材不足の現状を伝え具体的な改善策を提案

運送業界におけるドライバー不足は益々深刻な状況になっており、それによって車両が非稼動になっている企業も多く見受けられます。運送事業者では課題解消に向けて、様々な取り組みを実施されていることと思います。ドライバー不足の解消を図るうえで、特に拘束時間の半分以上を占める走行時間の短縮は注目すべきポイントです。そこで今回は、時短がドライバー不足を補う理由やそれに向けた取り組み例について、船井総研ロジ株式会社の石川章弘氏に解説してもらいます。

一般道を中心に利用すると時短は困難

走行時間の短縮が見込めれば、車両の回転数および1台あたりの配送量が増加できます。つまり、これまで2台(2人)で2個所配送していたものを、1台(1人)で2個所へ運べるようになり、人材不足を補えるということです。

しかし、走行時間短縮の実現には難しい部分もあります。その理由のひとつとして、走行時に使用する道路は

「一般道路」が多いことがあげられます。一般道路は時間帯によって渋滞するうえ、信号による待機や道路の大規模工事などの影響によって走行時間が増える上、イライラもつります。「経費」で高速道路の使用許可をしているケースや、ドライバー判断で高速道路の使用をするケースもありますが、やはり「できるだけ一般道路を使用する」運送事業者が多いのが現状です。

物流業界の転換期である今がチャンス

ではなぜ、一般道路を使用することが多く、「高速道路」を使用しないのか？それは、高速道路を使用した際の費用を、荷主企業側で負担する理解と承諾が得られにくいからです。そこには、荷主企業の「走行時間はあくまでも運送事業者の管理範囲」との考えがあるからでしょう。

よって、走行時間短縮の一步目としては、荷主企業に運送事業者への意識・認識を変えてもらう必要があります。昨今のドライバー不足の課題に加え、大手宅配会社の大幅な値上げや2017年11月の標準貨物自動車運送約款等の改正(待機時間料・積込料など課金対象)により、荷主企業の意識は大きく変わってきているはずで、今の転換期が改革のチャンスといえます。

そこで最も効果的な取り組みとしては、「一般道路と

「高速道路」をそれぞれ使用した場合の走行時間を比較し、高速道路を使用して得られるメリットを伝えることです。例えば、一般道路を使用して1運行しかできない車両が、高速道路を使用することで2運行可能となった場合、1運行あたりの単価を下げる提案を行うことです。荷主企業からすると、「ドライバー不足の影響でこのままでは運べなくなるリスクが高いため、高速道路を使用させてほしい」と言われるよりも、「車両の回転数を増やすことで1運行あたりの単価を下げるので、高速道路の使用も認めてほしい」と話されるほうが前向きに考えられるでしょう。

以上のような例を参考に、走行時間短縮に取り組んでみてください。人材不足を補い、経営基盤の安定につながればと思います。