

最大のネックは長時間労働

荷待ち時間の解消对策

長時間労働をどうするかが、物流業界における働き方改革の最大のネックになつていて。荷待ちで渋滞がひどかつた東京港周辺では渋滞が減少しているものの、「待ち時間」自体は期待したほど変化しておらず、悪化傾向にあるとも言われている。多層構造の物流業界では、情報すら下請けまで届かないケースも多く、荷待ち時間解消をどうするか行政などに話を聞いた。

分散化などの対策必要

東京港周辺の荷待ちについて、都東京港港湾局広報係は「広報に情報が寄せられるのは、よほどの場合。ものすごく渋滞しているときぐらいだ。ほとんどは現場で処理されていようで、こちらに会社やドライバーの来るようでは月数件」という。同外貿振興担当者は「公道上の渋滞が半減しているところもある。しかし一方で、貨物の取り扱いが多くなって、車両の待機場所で待つ車両も多い。運送業者たちはまだどう思う」と指摘する。「苦情がある場合は、時期的に荷役効率が悪くなると、なると待ち時間が長くなり、待機場所から溢れる場合もある。渋滞解消には今



(写真と本文は関係ありません)

後も取り組んでいく。リンビック時は混雑場やゲートオープントラfficの分散化をお願いするなど対策が必要」という。ただではなく民間会社も努力している。オリソビック・パラ「今後も東京都と協

議していく。荷待ち時間は平均して1時間ちょつと。抜本的な解決には至っていらない。ターミナルの共用化や新しい道路の開通など、オリ・パラまで完成に向けて取り組んでいるので、かなり解消されるはず。コンテナの取扱量も多くなっており、抜本的な解消には至っていないが、渋滞状況をウェブカメラで撮影していく」という。東京港港湾道路管理課では「苦情で一番多いのは、トラックが一車線をふさいでいるので、どうにかならないか」という苦情。昔からあり、東京港埠頭では「渋滞が減ったがどうかについては、

荷待ち時間の長時間化は行政の努力でなくなるものでもなく、運送事業者の努力だけでも解消しない。業界全体の「解決しよう」という努力が必要と指摘するのは日本GLPグループの「モノフル」。同社とスマートドライブが2月27日、セミナーを開催しモノフルの武田優人シニアマネジャーは「物流現場では実際に労働力が足りておらず、働き方改革によつて労働時間を伸ばすことはできない。女性ドライバーの雇用促進が外国人ドライバーの導入自動運転を進める方法と稼働率向上しかないと指摘する。

「待機時間の削減についてはベース予約システムの導入や積載率改善には混載やマッチングを進めが必要がある」という武田氏。同セミナーでは、「物流業界には統合された情報ネットワークがない。いつどこでだれが、何を運んでいるのか、自社や協力会社のトラックでさえ把握しきれていない。多層構造ゆえに荷主や元請けが下請けの動きを完全にチェックできない」と指摘。荷待ち情報の共有化などについて、業界を挙げての協力が必要になると説明する。同社では4月から、トラック予約・受付ソリューション「トラック簿」のサービスを開始する。

(小西克弥)

2/25/19

軸重違反の強化再び?

阪神高速道路上の取り締まり

昨年まで阪神高速道路でのトレーラ通行での軸重違反が問題となっていたが、一時的にそれも納まっていた。しかし、最近になって再び阪神高速道路でのトレーラによる軸重違反の取り締まりが強化されたのではと言わわれている。

フェリーなどを利用して無人航送で送られてきたシャシーをけん引してトレーラーで輸送する運送A社では「昨夏ごろまで軸重違反が発生していなかつたが、最近、なつてきたと思つて矢先に違反にいたる警告書が届き、同取り締まりによる大口多頻度割引の停止の可能性ができていた。当社では関東などから船で運ばれてきた荷物を積載したシャシーを、当社のトレーラートラクタでけん引して近畿圏で、阪神高速道路も

多くの利用している。積載量にに関しては、過積載の取り締まり強化などから適正な輸送積載となっているもの、何うかの理由で、自動軸重計を通過する際、軸重違反となり高速道路会社から警告を受け、当社が加盟するETCカード発行の協同組合から、30点を超える違反点数が加算されたため、ETCカードの利用停止を求められることになった」と説明。さらに、荷主企業にも相談したが、積載量は過積載にならないように余裕を見



(写真と本文は関係ありません)

(写真と本文は関係ありません)

て軸重違反などにつながっていることが

て、偏荷重やETCゲート前で前方の車両が急停止した際にドライバーがブレーキを強く踏んで、前方に荷重の負荷がかかり、トラクタ後輪一点に荷重が集中して軸重違反などにつながっていることが

LAS条約に定められた積載量が守られており、我々自身がコンテナの封印を外して荷物を無暗に触れることもできず、積載量もオーバーしないのが前提。阪神高速道路に対しても答弁書を提出す

るなどしているものの、許容範囲をオーバーしていることから違反として取り扱われているのが現状で、立て続けに阪神高速道路で軸重違反につながっている」と説明する。

B社では、点数計算によりETCカードで加入する大口多頻度割引が不可能になるのを恐れ、ドライバーに対して阪神

高速道路の通行について注意を呼び掛けているが、労働時間短縮や生産性向上を考えれば、阪神高速道路を利用しないとなれば、労働時間の長時間化につながることから頭の痛い問題と考えているよう

話す。また、国際海上コンテナを輸送する同和泉市内の運送B社でも「ETC2・0を導入し、もう回路である阪神高速も当然通行可能にしている。また、