

最大のネックは長時間労働

荷待ち時間の解消対策

長時間労働をどうするか、物流業界における働き方改革の最大のネックになっている。荷待ちで渋滞がひどかっ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 来るのは月数件」と実感としては、まだちについて、都東京 いう。同外貨振興担 港港湾局広報係は 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 扱いが多くなっ 現場で処理されてい るように、こちらに 会社やドライバーの 渋滞解消には今

後も取り組んでいく リンピック時は混雑 が、臨時の貨物置き 場やゲートオープン 時間の延長など、都 社も努力している。 オリニック・パラ 「今後とも東京都と協



(写真と本文は関係ありません)

議論していく。荷待ち 時間は平均して1時 間ちょっと。抜本的 な解決には至ってい 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 運送会社やドライ バーに情報を提供し ている」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、 変わらない」として おり、東京港埠頭で は「渋滞が減ったか どうかについては、 一概には言えない。 動線を変えるなどの 対策はしている」と いう。 荷待ち時間の長時 間化は行政の努力で 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 ループの一モノフ ル。同社とスマー トドライブが2月27 日、セミナーを開催。 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 によって労働時間を 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 についてはバース予 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 る必要がある」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)

