

過去の『さくマガ!』は弊社 HP にて公開しております。是非ご覧ください。



事務所 TOPIC

埼玉県トラック協会で開催 ～勉強のコツを紹介します～

7月23日、7月30日の日程で埼玉県トラック協会にて運行管理者試験対策講義を行いました。約40名のご参加を賜り、盛況のうちに終えることができました。運行管理者試験においては基本的な問題ではありますが、多くの受講生が回答できなかった問題とそこから勉強する上でのコツをお伝えいたします。



運行管理者試験対策講義の様子

Q 問題

次の記述の正誤を回答しなさい。

貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物自動車利用運送をいう。

A 解答

結論からいうと、上記記述は誤りです。貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいいます。貨物自動車利用運送は運送事業者にとって馴染みのある単語ですので、そこをついた問題となっています。貨物自動車運送事業という言葉の定義をしっかりと覚えているかを問う問題でした。

皆さんは上記問題について正確に回答することはできたでしょうか。運行管理者資格を取得している方もそうでない方も自分の貨物自動車運送事業の理解度を試す意味で有益な出題だったのではないのでしょうか。



佐久間の部屋

「理解する」とは？

皆さんは「ある事柄を理解している」とはどういうことだと認識していますか。例えば、「貨物自動車運送事業を理解している」とは何をもって理解していると判断することができるのでしょうか。

分ける作業ができるかどうか

「理解する」とは、言い換えれば「分かる」ということです。「分かる」の語源は、「分けることができる」です。つまり、「ある事柄」について理解している＝「ある事柄」を要素に分けることができる、ということなのです。例えば、図1をご覧ください。

「貨物自動車運送事業」を「一般貨物自動車運送事業」「特定貨物自動車運送事業」「貨物軽自動車運送事業」の3つに分けることができました。これで「貨物自動車運送事業」について理解している(＝分かっている)ということができます。ただ、こ

図1「貨物自動車運送事業」を分けて考える

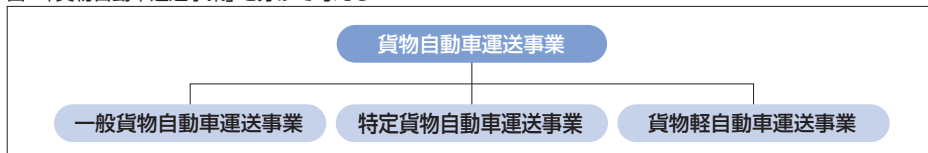
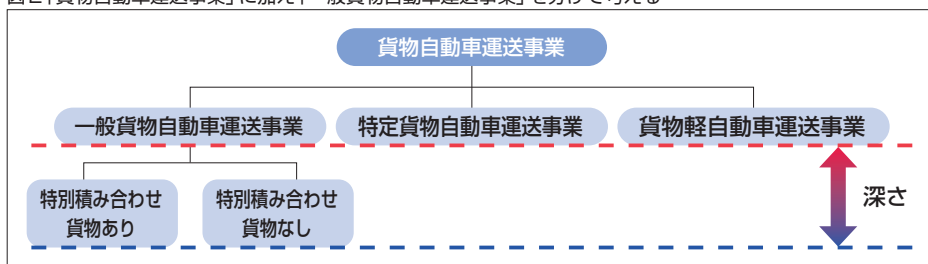


図2「貨物自動車運送事業」に加え「一般貨物自動車運送事業」を分けて考える



れでは浅い理解にとどまります。ここから深く理解するためには、さらに「一般貨物自動車運送事業」「特定貨物自動車運送事業」「貨物軽自動車運送事業」をそれぞれ分けることができなくてはなりません。この「分ける」作業で重要なのが「切り口」(分けるための基準)です。

さまざまな切り口で分ける

例えば、「一般貨物自動車運送事業」を特別積み合わせ貨物運送の有無という「切り口」で分けると、図2のようになり

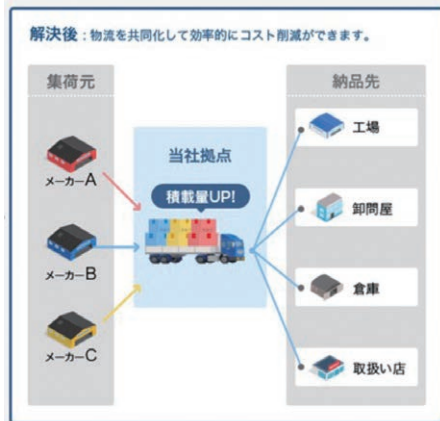
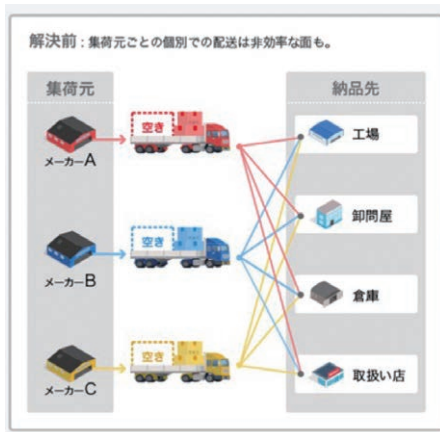
ます。この「切り口」によって、理解に深みが増しました。当初は赤い点線までの理解でしたが、青い点線まで理解が深まったのです。

今回は「分ける」と「切り口」についてお伝えしました。もし、皆様の会社で課題や問題がある場合は是非この手法をご利用ください。もし社内のDX化でお悩みであれば、「DX」というワードを頂点に持っていき、業務工程(受注、配車、輸送…)などを「切り口」に分けていくのも楽しいかもしれません。

「2024年問題」対策としてにわかに注目を集めているのが「共同配送」と「中継輸送」です。今回は「共同配送」と「中継輸送」とはどのようなものか確認したうえで、最新の事例、それらを実現するための考え方等を紹介します。

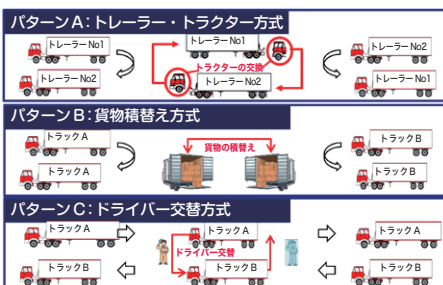
定義

共同配送：届け先（納品先）の共通する複数のプレーヤー（メーカーなど）が互いに荷物を持ち寄り、特定エリアの配送業務を共同で行うことで**トラックの積載効率を高め、コスト削減を実現**しようという取り組みです。



(出典：株式会社エバラ物流 HP)

中継輸送：長距離・長時間に及ぶ運行等において、運行途中の中継地等で他の運転者と乗務を交替する輸送形態であり、**運転手の労働時間削減を実現**しようとする取り組みです。



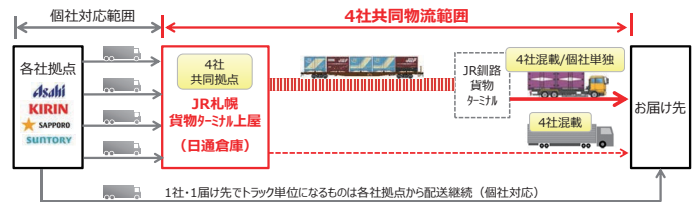
(出典：国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」)

最新の事例

事例1：大手ビールメーカーの共同配送

アサヒ、キリン、サッポロ、サントリーは北海道の遠隔地域において、4社共同配送を行っています。これによって**積載率85% (24%上昇)**となりました。

スキーム (出典：製・配・販連携協議会2017年度「配送効率化」取組事例報告)



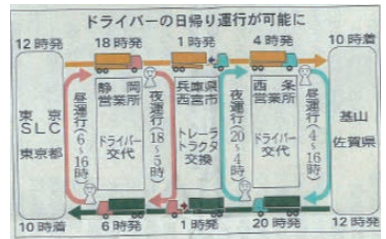
ライバル関係にあるビール大手4社が共同配送で連携する初めての事例です。トラックのドライバー不足が深刻になる中、運べなくなるリスクを回避する

のが目的です。4社合計で年間の**CO₂排出量を330t (従来比で約28%)削減、年800台の長距離トラック運行台数削減**が見込まれています。

事例2：キューソーティス株式会社の中継輸送

キューソーティス株式会社(キューソー流通システムグループ)は「働き方改革」推進を目的に2016年から中継輸送を実施しています。ドライバー5人、車両2台、3拠点を中継し、**片道36時間かかっていた運行時間が22時間に短縮**されました。

スキーム (出典：物流ニッポン2023.7.18)



ドライバーの拘束時間を大幅に削減した好例ですが、中継輸送には注意点もあります。第一にタイミングです。事故や渋滞などで中継のタイミングが狂えば採算割れのリスクがあります。第二に責任の所在です。複数社で中継輸送を行う場

合は責任の明確化が必要です。他社のシャーシを使用している間に生じた事故や盗難の責任、また、整備の責任は誰が負うのかを明確にするべきです。

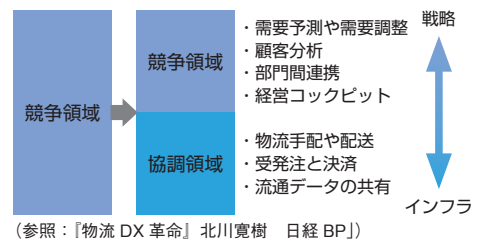
共同配送・中継輸送の考え方

共同配送や中継輸送を実現するための大切な考え方は「協調」です。複数運送事業者が協調することによって、輸送案件の全体パイを把握することができます。そのうえで各社が共同配送や中継輸送の協定を結ぶことで全体利益の最大化が図れます。個社最適ではなく、全社最適を目指すことで各社が得られる利益の総和が大きくなるということです。

りますが、規模が小さい1社1社であれば、荷主に有利な運賃条件や荷役条件を勝ち取ることができるからです。

今、運送事業者に求められている考え方は「協調」です。「協調」を生み出すためには自社ビジネスの「競争領域」と「協調領域」を分けて考える必要があります。協調領域とは、「一見すると競争領域のようだが、他社と協調したほうがより利益を生み出せる領域」と定義することができます。自社のビジネスを細分化し、協調領域を探ってみるのはいかがでしょうか。

しかし、この「協調」こそ実際には難しい問題です。協調することは競合他社を利することに繋がり、自社の情報が競合他社に漏れる可能性があるのではないかと懸念が残るからです。もし輸送案件を独り占めする、荷主に対して単独で交渉を進める、という各々の利益を求める行動をすれば買手(荷主)を利することになります。荷主としては、輸送の窓口が多くなる煩雑さを抱えることにな



(参照：「物流DX革命」北川寛樹 日経BP)