



温故知新 編 第150回

積載効率Ⅱ積載率×実車率

国土交通省の資料によると営業用トラックの積載効率は近年、40%前後で低迷している。1990年代までは50%前後を維持していたが、多頻度の小口化の進展によって長期的に低下する傾向にあり、問題視されている。ただし、この「積載効率」および「積載率」という言葉の使い方には一部に混乱があるようだ。

第2回「三省合同会議」が開催された

秋晴れのある日、編集長が女性記者を伴って、大先生事務所に顔を出した。なぜか元気いっぱいだ。

「暦では秋ですけど、まだまだ暑いですね」
美人弟子が「今年の夏は一番暑い夏だったそうですね」と応じる。

「そうですね、先生、ちょっと状況が変わってきましたよ」
席に着くなり、編集長が大先生に声を掛ける。

大先生が何のこっちゃという顔で編集長を見る。
「物流統括管理者とCLOとの関係の話です」

「あー、その話か……」
「8月26日に第2回の三省合同会議が開催されましたが、ご覧になりました？」

「いや、観てはいない。資料は見たけど……」
「私は配信された中継を観てたんですが、委員の中から疑問を投げかける意見が出てきたんです」

「会議に出された資料では、相変わらず、『物流統括管理者（CLO）』となっていたな」
「はい、そこです、そこ。会議の最後に委員が意見を述べる段になって、二人の委員がCLO表記について意見を述べました」
「その二つは役割が違うという正論が出たのか？」
「そうですね。二人の委員から『物流統括管理者とCLOはそもそも役割が違うので、それらを同一視するような表記はいかがなものか』という指摘がありました」
「ほう、まともな意見だ。よくぞ言ってくれた。さて、その意見を受けて、今後その表記がどうなるか、興味深いな」
編集長が「はい。でも、両者は異なる存在なので同一視は問題だという意見が会議の場に出されたことは喜ばしいことです」と言っていて、みんなを見る。弟子たちが「そうですね」と応じる。編集長が元気に続ける。
「それと、特定事業者の指定基準についてで

■大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。

■体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。

■美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。

■編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですけすけものを言う。

■女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

すが、案が示されました。まず物流統括管理者の選任が義務付けられる荷主では、年間の取扱貨物の重量で9万トン以上という基準になりました」

「数でいうと、国内の上位3200社程度が該当するようですね」

女性記者の補足に編集長がうなずいて続ける。

「倉庫業者については、年間の貨物保管量が70万トン以上の倉庫業者が特定事業者になります。数でいうと国内の上位70社程度です。また、物流業者は保有車両台数が150台以上の事業者で、数としては上位790社程度が該当する見込みです」

「特定事業者の指定基準の検討では、全体への寄与がより高いと認められる大手の事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度をカバーするということが念頭に置かれていたんですよ」

美人弟子の確認に編集長がうなずく。ここで、女性記者が「ちょっといいですか」と割り込んだ。

積載効率と積載率が混在している

「すごく気になることがあるんです。合同会議の資料の中に『積載率』という言葉が出てくるんですが、なんと、これまで業界で普通に使われていた積載率とは異なる意味合いで使われています」

「たしかにそうですね。基本方針の目標に

係るところで、積載率についての目標として

『令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の車両で積載率50%を目指し、全体の車両で積載率44%への増加を実現すること』とあります。そして、この積載率の定義は『輸送トンキロを能力トンキロで除して得た数値』と

なっていますが、この定義は、これまで『積載効率』という指標で使われていたものです。積載効率を積載率と言い換える特段の理由がない限り、これは明らかに誤用だと思います」

体力弟子の補足に、編集長が身を乗り出して、余計な説明を始める。

「はいはい、そもそも、積載率というのはトラックに積載可能な量（能力トン）に対して実際に積載して輸送した量（輸送トン）の割合として使われてきた言葉です。つまり、輸送トンと能力トンで除した数値です。そして、トラックが走行した距離（能力キロ）のうち実際に積載して走行した距離（輸送キロ）の割合を実車率と呼んできました……」

編集長の要らぬ説明を阻止するように、女性記者が割り込んだ。

「要するに、トラックの有効活用度の割合を測るには、実車で走っている割合がどれくらいか、積載可能な量に対して実際に積載している割合はどれくらいかという二つの指標で見る必要があるということですね。それらの指標が実車率であり積載率です。それらを掛け合わせた積載効率という指標がトラック全体の有効活用度の割合を示すという理解がこ

れまでの常識です」

「その積載効率を積載率と言い換えてしまつたら、これまで日常的に使っていた積載率はこれから何と呼べばいいんですかね」

編集長が口をとがらせて言う。それを見て、美人弟子が応じる。

「最近の国の資料では、積載率と積載効率という言葉が混在して使われています。いずれも、定義は『輸送トンキロを能力トンキロで除して得た数値』となっています。ちなみに、昨年出された『政策パッケージ』では積載効率という言葉が使われています」

「混在しているということは国交省側で特に理由があつて積載効率を積載率に呼び変えたというわけではないということだ。どうしてそうなったかはわからないけど、これからは積載効率という指標で統一してほしい。荷主や物流事業者の取り組みを評価するにも『積載効率＝積載率×実車率』という構造を基にした方がわかりやすい」

大先生の言葉に編集長が「是非そうしてほしいです」とうなずく。大先生が続ける。

「それはそうと、2030年までに、いま38%と言われていた積載効率を44%にするのが目標ということだけど、正直、この数字は実感としてピンとこない。実務の世界で積載率や実車率を上げた結果として出てくる数値だから、実務家は気にしないでもいい数値だから、積載率と実車率だけ気にしていればいい」

大先生の言葉に、編集長が反応する。

「たしかにそうです。積載率や実車率を上げるといっても、荷主にできることは限られますね」

「たしかに、荷主の立場からすると、現実問題として出発時の積載率を上げることには責任を負えない。帰り荷の確保つまり実車率の向上は本来荷主の仕事ではない」

「帰り荷の確保は、物流業者の収入に直接関係することですから、すでにできることはやっています。それ以上やるにあたっては荷主の協力を得たらどうかということでしょうけど、実際のところ難しいですよ……」

「ところで、積載効率の向上とかドライバーの労働環境改善のための措置について判断基準が示されたよな」

判断基準が示された

大先生に促されて、編集長が続ける。

「はい、そうです。ご存じのように、改正物効法では、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課して、その措置については国が省令で判断基準を定めるとされています。そこで、今回の会議で示された判断基準についてみてみます。まず、荷主に対する判断基準ですが、三つの措置が示されています。積載率の向上、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮です」

「この三つが、物流統括管理者が取り組むべき内容だな」

「そうです。最初に積載率の向上ですが、こ

こでは、①トラック事業者が貨物の積み合わせ等ができるようリードタイムを確保すること、②繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じて発送量や納入量を適正にすることという二つが提示されています。そして、③それを行うにあたって社内の関係部門との連携を促進することも指摘しています」

「なるほど、トラック業者が荷物を積み合わせできる時間的余裕を与えろということだ。繁閑差は、荷主側が人為的に作り出している面も否定できないから、その部分については、早急に平準化に取り組んでもらいたい。納品日の集約や発注単位を上げるとは、とにかくまとめて注文をもらうようにしろ、短納期・多頻度小口納品というこれまでの慣習から決別しようということだな」

大先生の言葉に、編集長が「そういうことですね」と言って、続ける。

「次に、荷待ち時間の短縮についてですが、①トラックが一時に集中して到着することがないよう貨物の出荷・納品日時を分散させること、②寄託先の倉庫には倉庫業者が適切な作業時間を確保できるように余裕を持った依頼をすることともに、出荷・納品日時の分散をすることなどが示されています」

「たしかに、荷待ちの最大の原因がトラックの集中にあることはたしかだ。パースの積み降ろし能力を勘案して、荷待ちさせないよう、トラックの到着日時を分散することが喫緊の課題だけど、正直なところ、これは結構大変

な取り組みだ。物流統括管理者にとって難儀な課題だな」

「そうですね。そして、最後の荷役時間等の短縮ですが、①パレット等の輸送用器具を導入すること、②検品の効率化や事前出荷情報の活用により伝票レス、検品レスを実施すること、③荷崩し場を物量に応じて適正に確保すること、④フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により積卸し作業の効率化を図ることなどが提示されています」

「これらの取り組みは、言うは易く行うは難しだ。多分、多くの荷主にとって経験のない取り組みのはずだ。すでにこれらの取り組みに着手している荷主もいるけど、まったく何も手を付けていないという企業では何をすればいいかさえわからないだろうな。まあ、先進企業の取り組みを参考に進めていくしかないけど、ここでは、荷主の間で、取り組み状況に大きな企業間格差が出そうだ。その意味では、これから面白くなりそうだ」

「先生、面白がってはいけませんよ。さて、次に、物流事業者に関する判断基準ですが、ここでは、積載率の向上に関する取り組みが示されています。①複数の荷主の貨物の積み合わせにより輸送網を集約すること、②過疎地などでは共同配送をすること、③求貨求車システム等を活用した帰り荷の確保により実車率の向上を図ること……」

「求貨求車システム等を活用してといっても、すでに活用してますよね」

女性記者が突っ込む。編集長が、「たしかにそうだ」と言っただけで続ける。

「それから、④配車や運行計画を最適化するためにシステムを導入すること、⑤貨物輸送量の増加のため大型車両の導入を行うこと、などが提示されています。やれやれ……」

そうやって、なぜか編集長が疲れた顔で資料を机に置く。女性記者が「お疲れ様です」と言っただけで、話題を変える。

取り組み状況を国が評価・ランク付け

「ところで、私が興味を持ったのは、荷主の

判断基準に関して調査を行い、その結果を公表するということなんです」

女性記者の言葉に、みんなが興味深そうにうなづく。女性記者が続ける。

「具体的には、物流事業者を対象に調査をし、その結果から主要な荷主を抽出して、荷待ち・荷役時間等の短縮、積載率の向上等の取り組み状況を把握するそうです。そして、これらの回答を点数化して、点数の高い者・低い者も含め公表するということなんです」

「それと、その調査の結果、長時間の荷待ち、契約にない附帯業務や無理な運送依頼などが常態化している悪質な荷主を捕捉した場合、公表したり、トラックGメンや公正取引委員会と情報を共有していくとありますね」

美人弟子の補足にうなずいて、大先生が思い出したように確認する。

「それで思い出したけど、たしか省エネ法にある評価制度のようなものも導入することじゃないかなかったですか？」

「はい、荷主や物流事業者を対象に、省エネ法の評価制度を参考に作るようです。定期報告書の内容をもとに判断基準に基づく取り組みの実施状況について評価をして、『優良な事業者』、『更なる努力が期待される事業者』、『停滞している事業者』、『注意を要する事業者』というランク付けをしようです。物流効率化にかかわる企業努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みを創設するということがらしいです」

「なるほど。それは定期報告書の提出が義務付けられている特定事業者だけが対象になるのか？」

「いえ、特定事業者以外の企業が評価を希望した場合もその評価を行う体制を整えるということなんです」

「そういうランク評価は荷主に対する動機づけとしては結構効きそうです。停滞している事業者、注意を要する事業者などと評価され、公表されたら、その会社は社内で大騒ぎだ。物流統括管理者は責められるだろうな。物流統括管理者なんぞなるもんじゃない」

「いや、先生、そんなこと言っちゃいけませんよ。でも、たしかに、物流統括管理者は決して楽しい仕事ではないですね」

思わず、編集長が大先生に同意する。女性記者が呆れた顔で「それでは、今日はこれくらいにしておきましょう」と閉会を宣言する。



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

Illustration©ELPH-Kanda Kadan