

部署間の横串が足りない

物流の位置付けとその実態

LINEつながりやすい

—DXで言うと、ファクスはもうすぐです。
A 真つ先にやめようと思うんですが、難しいです。取引先が中小企業だと、なくせそうてなくせません。メールでいいのになぜかそれができない文化がいまだにあります。物流現場を回ってもファクスをやめているところは聞いたことがないです。
D 皆さん意外とスマー

トフォンは持っているの
で、LINE(無料通話アプリ)だとながかりやすいです。パソコンはないけどスマホはあるよ、という。前職では一緒に仕事をやった会社にも、「ファクスはありますか」と聞かれました。

F DXを推進する立場にありますが、やはり既存の業務を変えるのは難しいです。一人の配車マンが運

をどう収支に結び付けるかが大事で、その数字の変化で収支がどう変わるかが分からないと判断が付きません。ただデータを集めただけではダメだと思っています。

D 数字の「見える化」は社内徹底にやっただけですが、課題が二つ出てきました。一つは、経営層が全体最適で数字を見るのができない。例えば、コストを下げて効率が悪くなっても、コストが下がっていいという感じがします。

二つ目は、数字が見えるって個人の頑張りも見えてきます。それがちゃんと人事評価に反映される仕組みが必要です。数字を出すって判断しないといけないことが増えるため、皆逃げてしまっています。この二つがそろわない限りは、諸刃の剣になりますね。

E DXに限った話ではないですが、一つの部署が一つの会社みたいな意識になるんです。サプライチェーン(供給網)全体で相当な無駄があるのに変えたらいい、みたいな風潮はあります。私は生産管理の部署に所属していますが、物流拠点の保管キャパシティを考えずに生産計画を立ててしまっています。その結果、物流拠点で相当な在庫を抱えて作業効率が落ちます。

—物流の指標は難しいですよ。例えばピッキングの生産性とか、扱っているものが変わったら数字はすぐ変わるため、本社で管理するのは大変です。
A はい、あとその指標

を嫌う業界ではあります。システム導入にアレルギー反応を示す人もいます。最近はシステム導入が進んでドライバーさんのスマホ率が上がったと思います。

F またガラケーのドライバーさんも意外という方が多いので、目付きやすいし、メモ欄に自由に書ける、とか。

電話だと5秒で返事をもらえるので、わざわざシステムを開いてログインしなくていいという意見もあります。

B そもそも環境の変化

D 生産管理は納期に間に合わせる必要があり、拠点は在庫を減らさなくてはいいけない。どちらの仕事の評価軸が違うはずで、お互い損し合いますよね。その評価を変えなくてはな

—納品時間は小売りが決めていますよね。
A どうしても変えられないところはあります。ただ、荷主さんによっては変えられたいところもあって、パートナーさんとコミュニケーションを取りつつ、お客さまに話をしていきます。

B ドラッグストアの中には1分過ぎたら「帰ってこい」と言われるところがありますよね。荷受けする時間が決まっていたりして、

—扱う商材を増やしたからですね。
B そうだと思います。A カテゴリーごとにドライバーが分けて納めないといけないところもあって大変です。

B 発荷主、着荷主どちらのお客さんもあるんです。発荷主は出しやすい形で荷物を出しますが、着荷主は受け入れにくかったりします。荷物にも個別最適があります。そのしわ寄せがドライバーさんに来たりします。マテハンがある

—おっしゃる通りですね。DXと言いつつ、大半がデジタル化して、ちよっとしたデジタル技術を使った改善ばかりで、DXというワードを出すから、自分たちの業務が何なのか定めたり、管理指標を明確にしたりして、足元から固めていくべきだと思います。

B 社会的地位は変化してききましたが、物流は過去にそこまで投資されてきませんでした。こうした中で、機械化や自動化、スタートアップの増加があったりして環境が変わっています。

一方でレガシー(遺産)システムが残っていて、根本を変えにくいところもあります。

D ありますね。誰も触れられないレガシーシステム。
—最近ではクラウドシステムの組み合わせが増えてきていますね。サイバー攻

と、そういう荷姿では受けられないとか。
出す側は6ヶを一つにまとめるけど、受け側はこの外側の包装は要らないとか。この辺のレベルの会話はできていないです。

A そういっての流通加工として料金を化すのも手ですね。
逆に言うと、現状はサイバスでやっているわけですから、そういった交渉を持ち納品の仕方を維持するためという名目です。

—「Gメンが来た」というのを聞いたことはあります。
B マルチテナント(複数企業入居)型の物流施設の口コミにドライバーさんが「待たされた」と書いたのを見て、調査に来られました。

—「Gメンが来た」というのを聞いたことはあります。
B マルチテナント(複数企業入居)型の物流施設の口コミにドライバーさんが「待たされた」と書いたのを見て、調査に来られました。

A どの拠点でもマップ上に口コミがあるんですよ。本当かどうかわかりませんが、そのしわ寄せがドライバーさんに来たりします。マテハンがある

—おっしゃる通りですね。DXと言いつつ、大半がデジタル化して、ちよっとしたデジタル技術を使った改善ばかりで、DXというワードを出すから、自分たちの業務が何なのか定めたり、管理指標を明確にしたりして、足元から固めていくべきだと思います。

B 社会的地位は変化してききましたが、物流は過去にそこまで投資されてきませんでした。こうした中で、機械化や自動化、スタートアップの増加があったりして環境が変わっています。

一方でレガシー(遺産)システムが残っていて、根本を変えにくいところもあります。

D ありますね。誰も触れられないレガシーシステム。
—最近ではクラウドシステムの組み合わせが増えてきていますね。サイバー攻

と、そういう荷姿では受けられないとか。
出す側は6ヶを一つにまとめるけど、受け側はこの外側の包装は要らないとか。この辺のレベルの会話はできていないです。

A そういっての流通加工として料金を化すのも手ですね。
逆に言うと、現状はサイバスでやっているわけですから、そういった交渉を持ち納品の仕方を維持するためという名目です。

謹賀新年



(順不同)

東九州デイリーフーズ株式会社
社長 田中 辰典
<大分市>

臼杵運送株式会社
社長 足立 哲
<大分市>

公益社団法人 大分県トラック協会
会長 仲 浩
<大分市>

株式会社 アイエヌロジスティクス
社長 山下 博幸
<大分県佐伯市>

株式会社 NBSロジソル
社長 河野 逸郎
<大分県日田市>

株式会社 鶴見運送
社長 三浦 政人
<大分県別府市>

一般社団法人 宮崎県トラック協会
会長 牧田 信良
<宮崎市>

株式会社 湯浅運送
社長 湯浅 貴之
<宮崎市>

都城貨物事業協同組合
理事長 元明 吉美
<宮崎県都城町>

都城トラック団地協同組合
理事長 松尾陽一郎
<宮崎県都城町>

草水運送株式会社
社長 草水 裕之
<宮崎県都城町>

株式会社 マキタ運輸
社長 牧田 信良
<宮崎県都城町>

鹿児島物流ネットワーク協同組合
理事長 逆井 望
<鹿児島市>

マリックスライン株式会社
社長 岩男 直哉
<鹿児島市>

株式会社 肥後産業
社長 肥後 貴哉
<鹿児島市>

公益社団法人 鹿児島県トラック協会
会長 鳥部 敏雄
<鹿児島市>

鹿児島共同配車センター事業協同組合
理事長 有村 住美
<鹿児島市>

出水運輸センター株式会社
社長 菊池 寅峰
<鹿児島県出水市>

公益社団法人 沖縄県トラック協会
会長 新城 英一
<那覇市>

琉球通運株式会社
社長 喜納 秀智
<那覇市>

日本港湾経済学会
会長 男澤 智治
<北九州市八幡東区>

公益社団法人 佐賀県トラック協会
会長 馬渡 雅敏
<佐賀市>

佐賀県キット利用協同組合
理事長 馬渡 雅敏
<佐賀市>

佐賀県貨物自動車事業協同組合
理事長 川崎 孝
<佐賀市>

松浦通運株式会社
社長 馬渡恒太郎
<佐賀県唐津市>

株式会社 丸野
社長 野上 龍彦
<長崎市>

公益社団法人 長崎県トラック協会
会長 馬場 邦彦
<長崎市>

製缶陸運株式会社
社長 塚本 敏
<長崎市>

公益社団法人 熊本県トラック協会
会長 下川公一郎
<熊本市東区>

陸上貨物運送事業労働災害防止協会 熊本県支部
支部長 富田 康方
<熊本市東区>

南九州交通共済協同組合
理事長 富田 康方
<熊本市東区>

株式会社 九州アイエヌライン
社長 笹島 竜一
<熊本県大津町>

熊本交通運輸株式会社
社長 住永 富司
<熊本県益城町>

九州トラック交通共済協同組合
理事長 川口 廣祥
<福岡市博多区>

公益社団法人 福岡県トラック協会
会長 二又 茂明
<福岡市博多区>

福岡倉庫株式会社
社長 富永 太郎
<福岡市東区>

小林運輸倉庫株式会社
社長 西濱 征治
<福岡市東区>

西久大運輸倉庫株式会社
社長 伊東健太郎
<福岡市東区>

九州商運株式会社
社長 中川 寛茂
<福岡市東区>

株式会社 イトキュー
社長 中原 理臣
<福岡県糸島市>

福岡ロジテック株式会社
代表 永山 浩二
<福岡県宇美町>

株式会社 ニシアツ
社長 黒井 寛
<福岡県新宮町>

株式会社 アイエヌライン
社長 奈賀幾次郎
<福岡県吉富町>