

---

『物流 Weekly』連載原稿

『日本ロジファクトリーの物流ケース・スタディー』

“社長！それは違います！” 第118回

---

<タイトル>

「ムダ業務の見える化（可視化）」

<本文>

ムダな業務はイコール非効率業務であり、無くしてしまうことを前提に取り組まなければ当然、コストアップの要因となっている。例えば「残業手当負担率」とは、現業職の総残業時間、早出時間から荷主にお金がもらえる残業、早出時間を引いた自社負担の残業、早出などの時間、金額の割合である。また、これらの残業、早出時間には荷主や納品先の都合による「待ち時間」など、荷主に対する料金転嫁が困難な場合も含まれている。このような場合は荷主からもらう料金の体系を見直すか、ドライバーの給与体系を一部歩合にするなどの措置を取らなければならない。

次に「休車率」がある。車両1台が空車となると、駐車場に車両が休んでいることになる。これは車両の大きさにもよるが、1日8,000円～12,000円程の損失となる。各車両別の休車率が重要な数字となるが、理由としては「営業力不足」か「配車能力の低さ」か、あるいは「業務量に対して車両台数が多過ぎる」ことが挙げられる。今の時代、減車は恥ずかしいことではない。むしろ、利益を出せないほうが問題で、休車率が高い車両は備車に切り替えられないか検討すべきである。例外として、大型トレーラーや特殊車両のように、付加価値が高いため運賃が高く、休車率が高くても採算が合う車両は別となる。しかし、さらに利益が出せるように休車させないための仕事が欲しいものである。

あと、事務スタッフの「多能工社員率」がある。業務には「分業化」を行うと効率上がるようなセンター運営などの業務と、「集約化」を行うと効率上がる事務作業がある。事務作業は、各自がそれぞれの仕事しか対応できなければ、人は増える一方である。経理スタッフでも電話対応と伝票入力作業など3つ以上の業務をこなせる、といった事務スタッフが何人いるかも少数精鋭の目安となる。