

---

『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75回

---

<タイトル>

「備車管理はできていますか？」

<本文>

備車管理に関して基本的なことができていない会社、また、分かってはいても徹底できていない会社は少ない。特に、荷主のルート配送や物流子会社での管理はたくさん多い。物流会社の備車管理でも、「協力会社支援」という形で同業者や中小物流会社を引っ張っていかなければならない。しかし、その多くは配車担当者のやり取りが中心で、実態は「丸投げ」という会社が多い。

そもそも備車管理、協力会社管理とは何か。「サービスレベルの維持」「情報の共有化」「報・連・相の徹底」が重要な要素であることは周知の通りである。しかし、その中身は表面的な内容にとどまっているのが実情だ。たとえば、着荷主からの要望やクレームは元請会社にはなかなか耳に入らない。また、現場での些細な事故、特に現場ドライバー自身が対処できるレベルの事故は現場でもみ消されている。倉庫やセンター、自社の管理に追いかけれられ、備車、協力会社の管理まで手が回っていない。

しかしながら、いざ何か問題があれば、備車・協力会社に関係なく、依頼主である自社に対して責任とペナルティがかかってくる。それよりも恐いのは、納品先間違いや数量間違いなどサービスレベルが下がることで、信用までが低下することである。

また、最近私が最も恐れていることは、専属備車などのドライバーの運転免許証の点数や事故歴を全く把握していない会社が多いことである。頻繁に使用される2t、3t、4t車両は今まで普通免許で乗れたため、休日に起こした違反内容などは報告がない限りわからない。したがって、定期的に調べる必要がある。「自動車安全運転センター」へ問い合わせをすれば、個人情報保護に対する同意文にサインをして、1件当たり800円前後で照会してくれる。

荷主からは同レベルの対応を求められる備車・協力会社の業務には、もっと干渉しなければならない。「管理」という視点ではなく「情報の共有化」という視点で横乗りを実施したり、協力会社ミーティングを定期的に行うなど、「お願い」ばかりをするのではなく、いかに彼らをうまく活用し、彼らにもメリットを産み出せるかを考えなければならない。時には信賞必罰を共に味わうことも大切かもしれない。