

# 「最適な供給網構築」本分

両者が説くように手積みは現場作業者への負担が大きく、それゆえに、手積みを避けて独自の物流システムを構築した物流会社もある。中国陸運（西尾義輝社長、広島県廿日市市）は3温度帯の食品物流に特化し、広域の共同配送網を整備。関西から九州までのルート上に7カ所の倉庫を物流センターとして機能させられた。西尾社長は「卸や倉庫会社では入出庫で何時間も待機させられ、しかも積載量を優先するため手積みがほとんどの期変わりには荷待ち

せ、18年夏からはセンター間のスイッチ輸送を行っており。

同社の物流サービスの範囲はセンター間に限定し、荷役はパレットかカゴ台車

が基本。その理由について、西尾社長は「卸や倉庫会社では仕事ではない。逆に、手積みをしていたドライバーにとっては、パレットやカゴ

で渋滞が発生し、取扱量の波動も大きい。手積みを売りにする運送会社も多く、この商習慣が簡単に変わるとは考えられず、当社としては敬遠した」と話す。

手積みの負担に対しても、「50歳を過ぎて入社したような人に、いきなりできる仕事ではない。逆に、手積みをしていたドライバーに更に、「手積みのプロを育てるのが役割ではなく、最適なサプライチェーン（供給網、SC）をつくるのが我々の本分」との見解を示す。

3人の声からは、荷物の種類に関係なく手積みの限界がうかがえる。ただ、パレット化を推し進めるに

は、産業界を挙げた取り組みと資本力が不可欠で、容易に移行できないのも事実だ。それでも、24年4月まで残すところ2年余りで、タイムリミットは待ったなし。ドライバー不足も懸念され、地方の産業を守る観点からも持続可能な長距離輸送の体制づくりが急がれる。