

働き方改革の鍵

第6回

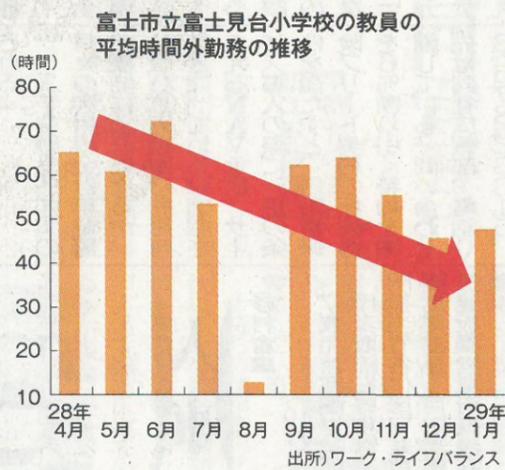
先日、物流業界の経営者との議論で「荷主からの過剰な要求、急なスケジュール変更への対応」がテーマに挙がった。業界慣習から荷主は「モノスター」と言われるが、そのために発生するコストをいかに削減し、いろいろな話の中で参考にしてもらったのは、意外にも教育界の事例だ。保護者が学校などに自己中心的なクレームや理不尽な要求をする「モノスターペアレント」という単語を聞くようになって久しい。海外でも同様の状況があり、一部のモノスターが学



ワーク・ライフバランス
浜田 紗織
コンサルタント

連携で少ない負担に

静岡で教員の残業が過労死ラインの月間80時間であることが明らかになった。教員には残業代が出ず、法律により、月給の4%のみの教職調整額が付く。自動車運転業務と同様、現行制度では労働時間の限度基準の「適用除外」になっている。だが業界の仕組みを変える動きがここでもあ



後、ひっきりなしにある保護者からの要望や連絡の電話で採点や評価など集まることが多い。必要作業が進まず、残業が山積みになり、教員が子どもや保護者に向き合うには時間が必要」との意識があり、従来の方法を柔軟に変える発想が出ず、大変難航した。毎月教員が集まって「働き方改革会議」を開き、4校の校長が互いの会議を見学。自校に生かせるものは取り入れ地道に行った。その中で出たアイデアが留守番電話の設置だ。放課

以上が集まり、環境整備などで力を発揮している。結果、教員1人当たりの月間平均残業時間は約20時間減ったIIグラフ。藤枝市立高洲中学校も留守番電話設置後、親から好意的な反応を得た。持ち帰り仕事も約20%から10%以下になった。変化のヒント 地域住民、教育委員会、保護者、教員が連携して疲弊する学校を変革し、子どもの多様な才能に目を向け伸ばせる学校をつくる。同様に、消費者や発注元も含めた業界の構成要員と連携して疲弊する業界を変革し、インフラとして未来の産業の根幹を担い続ける。ヒントは他の業界にもある。

物流知らない荷主が増加

3PLの普及により荷主が物流機能を外部委託するようになってから、物流ノウハウの蓄積がない荷主が増えてきた。そのため、物流企業側が全体最適に資する優れた提案を行っても、荷主側が理解できず、目先のコストの議論に終始するケースもあるようだ。双方が質の高いコミュニケーションを図るため、インターネットのホームページをより有効に活用できないか。



鈴木 洋平記者

物流企業は、ただ荷物の保管し運ぶだけではない。荷主に対し、保管や配送方法などにより良い提案を行う。相互にメリットがあるはずなのに、「荷主によって理解があったり、なかったりする」と関西のある物流

企業トップ。外部委託で知識継承されず、物流企業が荷主に何らかの提案を行い、荷主の物流部の機能の一部または全部を担い始めると、業種を問わず荷主の物流部がスリムになる。

燃料サーチャージ払う例も 確かに記者の知る範囲でも、物流企業側の改善提案や相談に、的確に対応できる荷主は物流部がしっかりしている企業が多い。首都圏で重量物輸送を手掛ける物流企業では、交通事故削減に力を入れている。ドローン映像を荷主に見せたところ、安全に配慮した

改善提案への理解どう得る

荷主もあり、荷主側にもドライバー不足による製品の安定供給維持について不安がある。「この何年か(自身が講師を務める)物流セミナーに、物流の知識を求めて荷主

企業担当者がセミナー参加 物流企業と荷主の間でコミュニケーションの質を高め、最適物流を実現する素地をつくるためには、物流企業が荷主向けセミナーを開くことも考えられるが、ハードルは高い。いまさら聞かせるかもしれないが、各社のホームページ活用は一つの方法ではないか。ホームページもいろいろある。会社概要のみのものから、自社の歴史や強みに関連付けてサービスを詳細に説明したもの、提供サービスの流れを分かりやすく図解して



ホームページ活用を再考

