

まず現状の「見える化」から

さらば？
こんにちは

若年層の間で個人の時間を大事にする考え方が浸透する昨今。その上、政府が主導する働き方改革実現会議では残業時間の具体的な上限が検討され、仕事と生活の調和が一層重視されている。仕事と生活の両立に向けた取り組みを支援するワーク・ライフ・バランスの浜田紗織コンサルタントは「持続可能な物流を構築するためにワーク・ライフ・バランスが重要」と訴える。(佐藤 周)

物流発の好事例に期待

ワーク・ライフバランス 浜田 紗織 コンサルタント

～安全・安心・安定～
「3A」企業への
ヒント



若手育成でチーム力底上げ

―なぜワーク・ライフ・バランスが注目されるのか。

浜田 人口減少で労働人口が減る中、生産性向上を目指す企業のニーズが高まってきた。また介護や育児を抱えて仕事をすることも増え、無制限に働けるケースが減ってきた。日本全体が発想の転換を求められている。

―生産性向上が求められる。浜田 一口に生産性向上といっても、以前とは商品の売れ方が違う。高度経済成長期には、均一の商品を大量に造ることが成果につながった。いまはニーズの多様化が進み均一でないサービスが求められている。多様な視点の導入こそが、生産性向上につながる。―多様な視点をどう取り入れる。

浜田 日本では「スーパーフレックシー」が管理職になる場合が多い。仕事ができる管理職を中心に、現場が回る。だが管理職が、育成に費やす時間を増やせばチーム全体の能力が上がり、視点が多様化され、結果として生産性向上につながるなど時間の使い方が鍵になる。

―時間をどう使うかが問われる。浜田 時間のマネジメントが求められている。例えば休息、ある研究の成果で、睡眠は前半で体力を後半で精神を回復させることが分かっている。短時間睡眠では、精神が疲弊し生産性は低下する。

―全員の時間を捻出しなくてはいけない。まずは、時間の棚卸しを

浜田 すぐできる手段として時間の棚卸しを勧めている。朝メールで一日の行動計画を報告し、夜メールで行動の現実を確認する。計画と実情を基に、どこがボトルネックになっているか把握する。あるメーカーの調達部では、長時間労働の原因は調達スキル不足が原因と考えていた。だが現実を確認すると、実際に低いのは調達部の経理スキルだった。調達部と経理部の間で何度も経理のやり直しになり、経理部の長時間労働の原因にもなっていた。

一人仕事減らし複眼化を

―物流業界では長時間労働が問題だ。

浜田 高度な知識や技術が求められる、顧客に合わせて形をつくる物流は一人仕事になりがち。長時間労働や休みを取りにくい状況になっている。だが業界が二十四時間動いていても、人は休まなくてはならない。

―何をすれば良いのか。浜田 仕事を、専門性が要求される部分と誰でもできる部分に分けた例がある。誰でもできる部分はチームでシェアすることで、一人仕事を減らせる。若手に任せられる仕事も増え、成長スピードが上がった。複数の人が担当すれば、新しい気付きも生まれ得る。

―専門的な仕事も分割は可能。

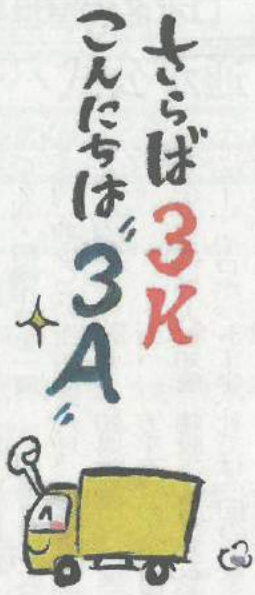
浜田 仕事全体を共有することは難しくても、共有できる部分はある。医療は、同じく二十四時間稼働の産業だが、救急医療などでチーム制を導入。情報を共有して引き継ぎを可能にしている。

顧客にはメリットの説明を

―荷主の要求レベルも高い。浜田 物流でよく聞くのは、時間に関わらない荷主を待つため全体の時間を遅らせる事案。一方で無茶な要求をする荷主は実はごく一部。そうではない、他の多数の荷主を巻き込んではどうか。遅れる荷物を待たないことが全体の生産性向上につながるの理解を多くの荷主から得られれば、イメージをプラス転換できる。荷主と物流事業者の力関係は対等とはいえないが、メリットを伝える交流は欠かせない。

―荷主に協力を求めていく。浜田 ある物流子会社では、納品車向けに予約システムを導入し、待ち時間を削減した。このシステムは社内の時短の取り組みからスタートした。多くの関係者がいる物流の場合、多くの人にメリットがあることを伝えることが

はまだ・さおり 平成17年4月、東京急行電鉄入社。25年12月、ワーク・ライフ・バランス参画。主なクライアントは、国土交通省中部地方整備局、日本通運、NTT都市開発、日本国土開発、江崎グリコ株式会社など。3児の母。



浜田 すぐできる手段として時間の棚卸しを勧めている。朝メールで一日の行動計画を報告し、夜メールで行動の現実を確認する。計画と実情を基に、どこがボトルネックになっているか把握する。あるメーカーの調達部では、長時間労働の原因は調達スキルの不足が原因と考えていた。だが現実を確認すると、実際に低いのは調達部の経理スキルだった。調達部と経理部の間で何度も経理のやり直しになり、経理部の長時間労働の原因にもなっていた。

— 見える化することで真の原因が分かる。

浜田 多くの場合、外部要因やイレギュラーな要因に目隠しされ、他にムダがあることに気が付きにくい。時間の棚卸しにより仕事を見つめ直すことで、真の原因を発見できるようになる。

— イレギュラーを言い訳にしない。

浜田 イレギュラーもさらに見つめれば、天候のような本当にどうにもならない問題と、発注元の突発的な変更などお互いに損をしている場合、さらにミスや技術不足といった自分たちで改善できる問題に分けられる。減らせる部分は減らしていけばいい。

眼化を

顧客にはメリットの説明

— 荷主の要求レベルも高い。

浜田 物流でよく聞かされるのは、時間間に合わない荷主を待つため全体の時間を遅らせる事案。一方で無茶な要求をする荷主は実はごく一部。そうではない、他の多数の荷主を巻き込んではどうか。遅れる荷物を待たないことが全体の生産性向上につながるという理解を多くの荷主から得られれば、イメージをプラス転換できる。荷主と物流事業者の力関係は対等とはいえないが、メリットを伝える交渉は欠かせない。

— 荷主に協力を求めていく。

浜田 ある物流大手会社では、納品車向けに予約システムを導入し、手待ち時間を削減した。このシステムは社内の時短の取り組みからスタートした。多くの関係者がいる物流の場合、多くの人にメリットがあることを伝えることも

必要だ。

— 目先の対応ではなく広い視野で交渉する。

浜田 視野を広げるのは、ワーク・ライフ・バランスの効能の一つ。早く帰って買い物をするといった消費者の視点を持つだけで、新しい気付きが得られる。仕事から離れる時間は、アイデアの源泉だ。

規制を革新
につなげる

— 企業にとっても新たなチャンス。

浜田 政府で残業時間規制が検討されている。世間でも、長時間労働を減らしてということという機運が高まっている。先んじて取り組みることが人材確保にもつながる。できることから目標を立てて始めることが大切。

— 鍵になるのは。

浜田 会社を変えようとするトップの姿勢。ドライバーは時間を組み立てる仕事。どこがボトルネックなのか把握しやすい強みがある。どうやって時短や生産性向上につながるかは、経営の取り組みだ。規制を先取りして取り組みは、革新を生む刺激にもなる。

— 物流が止まればたくさんの方が困る。

浜田 社会インフラである物流でこそ、持続可能な体制をつくるためのワーク・ライフ・バランスに取り組んでもらい、好事例を他業界に発信してほしい。

東京急行電鉄入社。25年12
主なクライアントは、国土
N-TT都市開発、日本国土
虎の母。



1917年(大正6年) 私たちは
横浜護謨製造株式会社として横浜市に産声を上げました。
課せられた命題は高性能ゴムの国産化を目指し、
産業の近代化を後押しすること。
そのために求められたのは高い技術力と先見性でした。
これまでになかったものを、先頭を切って世に送り出すという
精神こそが数々の革新的な製品や技術を誕生させたのです。
それはまるでギアがつながるようにいまも受け継がれています。
そして、未来へ。
紡いできた歴史と技術をもとに
誰も見たことのない世界を切り拓いてゆきます。

YOKOHAMAは、
先駆ける。



横浜ゴム株式会社 0120-667-520
http://www.yokohama.com 月に一度は空気圧の点検を