

一般廃棄物許可業者の ワンポイント講座

白井グループ(株)
代表取締役

白井 徹 Shirai Toru



vol. 9 | 収集運搬の効率化

東京23区の廃棄物収集運搬業者は、人手不足、人件費高騰、中間処分単価の値上げなどのコスト増加にも関わらず収運費用の価格転嫁ができていない。このままでは収集運搬業者の経営は悪化していくばかりである。問題の一つは現在の「多品目少量運搬」の仕組みにある。1990年バブル崩壊後、東京の最終処分場の枯渇により、事業系廃棄物業界では行政が手放した小規模事業所のごみ

回収が進んだ。1996年事業系ごみの有料化、1997年容器包装リサイクル法の施行などがあり、多品目にわたる分別回収という資源リサイクルの要望に引き続きながらも業界としては成長していった。

しかし、2008年のリーマンショック以降、資源売却価格の下落による利益率の減少、景気後退による顧客からの値引き要請が起こった。さらに、区ごとの換算重量があるにも関わらず、行政からは実量に近づけるよう、指導が入り、取引価格の値下げに拍車をかけた。このような市場変化にも関わらず、「多品目少量運搬」にかかる収集運搬原価は顧客には認知されていない。むしろ、トレンドとなつてしまった。処理業者は多くの負担を背負い、日々の業務を何とかこなしているのである。

大手宅配業者が10kg以下の荷物を約1200円で関東圏内に配送するのに対し、23区の事業系有料ごみシールは45ℓ1袋でたったの310円。同じ物流業なのに、物流費の捉え方がこんなにも違うのである。

もう一つの問題は物流効率である。東京23区とアメリカのシアトル市を比較すると、処理費用(収運費と処分費含むkg当たりの原価)はシアトル市が約25円/kg、東京の処理業者に委託される事業系ごみはこれよりも2倍以上原価が高い。なぜこま

で差が開いたのか。シアトルでは事業系と家庭系の区別がなく、分別は3品目のみ。収集車輛1台あたりの収集量は4t/日以上にもなる。対して、東京23区は家庭系と事業系に分類され、さらに5~6品目に分けて回収する。家庭系ごみは地域を面で回収しているため、車両1台あたり同約6tが運ばれるが、事業系ごみは、数十の収集業者がそれぞれ数カ所しかないごみ置き場のために街中を駆け巡る。そのため収集数量は、家庭系ごみやアメリカのそれをはるかに下回る。物流効率の悪さが、廃棄物処理原価をこんなにも変えてしまうのだ。

また、配車計画策定に関する技術革新の遅れも原因である。現在、シアトル市や23区の家庭系ごみ回収ではIT一括計算によつて配車計画が組まれているが、事業系ごみの回収現場では、いまだに配車係が配車計画を手動で組み立てている。加えてドライバーの勤怠管理や教育、連絡調整も全て行っているため、合理的な配車計画をつくることは難しい。結論として、東京23区における収

集運搬業の再構築を図るために次のことを提案したい。

当社をはじめ、23区廃棄物収集運搬業者は物流効率を上げるために配車業務のIT化を進めること、またマーケティングに対して収集運搬に對しての原価をしっかりと説明すること。これらの要素が必要ではないか。

物流効率を上げるため、当社は2013年に自動配車システムを導入し、15%以上の車輛数減少に成功、配車業務の負担も低減された。配車を効率的に管理するには配車のIT化が最も効果的である。つまり、業界全体でITによる物流効率化を進めれば、将来的には動脈業界で行われている共同収集までも可能になると考えられる。廃棄物物流業界の構造改革が進むことを強く願う。

●執筆者プロフィール●

白井 徹 | Shirai Toru

廃棄物のトータルプランニングを手掛ける白井グループ(株)代表取締役。廃棄物物流の高度化をテーマとした数々の事業を展開しているほか、最近では、アメリカ西海岸でのリサイクル事業やケニアでの医療処理事業をスタートするなど、廃棄物ビジネスのグローバル化にも着手している。