

荷待ち・荷役作業削減に向けた 加工食品業界の取組みガイドライン

2023年10月

(一社)日本加工食品卸協会 物流問題研究会

食品物流未来推進会議

はじめに

「持続可能な加工食品物流」構築のためには、トラックドライバーの拘束時間(特に、納品時の荷待ち時間および荷役作業に要する時間)の削減、限りあるトラック輸送能力の最大限の活用等が不可欠である。

これらを実現するための施策の策定および実行に向けた手引きとして、本ガイドラインを作成する。

なお、本ガイドラインの適用範囲は、メーカー拠点(以下、発荷主事業者)から卸拠点・小売専用DC(以下、着荷主事業者)への納品までとする。

1. 長時間の荷待ち・荷役作業発生要因

(1) アイテム数の増加

消費者意識の多様化(価格志向、食生活の価値観等)に対応した、競争領域における製配販各社のMD活動により、取扱アイテム数は増加傾向にある。このことが各層物流現場における作業の煩雑化、荷待ち・荷役作業時間の長期化につながっていると考えられる。

(2) 着荷主事業者物流センターのバースや入荷作業場の狭隘化

取扱アイテム数や使用パレットの増加等により、入荷バースや作業場スペースを十分に確保できなくなってきた。より省スペースかつ機動性のある什器の活用等の工夫が必要になっている。

(3) バラ降ろしによるバースの占有

一部発荷主事業者においては商品特性等の理由から、車両積載率向上のための「バラ積みバラ降ろし」納品が行われており、荷待ちや荷役作業時間長期化の原因となっている。

(4) 先着順による入荷検品

入荷を先着順に行う着荷主事業者物流センターにおいては、多くのドライバーが出来るだけ早く荷降ろしを開始したいがため、受付開始前に並ぶこととなり、長時間の場外待機が発生する。

2. 長時間の荷待ち

(1) 荷待ち時間の定義

各拠点が設定している開場時間以降で、「受付時間(予約時間)から荷降ろし開始時間まで」を荷待ち時間とする。開場時間(予約時間)前に到着し、待機している時間は対象外とする。

ただし、こうした待機も拘束時間にあたるため、削減に向けて努力する。

(2) 長時間の荷待ちの削減施策

以下の施策については、本来の目的(トラックドライバーの拘束時間削減、限りあるトラック輸送力の最大限の活用)に合致し、発着荷主事業者と物流事業者の業務効率化に資することを前提とする。実施にあたっては、事前に十分に協議を行い、いずれかに負荷が偏らないように留意する。

① 入荷予約受付システムの利用促進

入荷予約受付システムは、長時間の荷待ち削減の有効なツールとして導入が進んでいる。一方で、予約枠の不足、希望予約時間帯と確定時間帯のあい離、時間指定の増加、複数システムの乱立、予約業務負荷の増大など、物流事業者の負担が深刻化している。

導入の目的を明確化し、発着荷主事業者双方協議の下、導入を進めていくことが望ましい。

② ASNデータの普及

発着荷主事業者から着荷主事業者に対し「事前出荷情報(ASN)」データをあらかじめ送信することにより、立会い検品の免除(検品レス)や、(優先)入場後即時退場を実現し、長時間の荷待ち削減を目指す。

③ 入荷時間枠の見直し

早朝や午後など、オフピークにも入荷枠を拡げることにより、コアタイムの入荷車両数を分散し、長時間の荷待ちを削減する。

④ 車両の相互活用

卸車両によるメーカー卸間納品や、メーカー車両による卸-小売店舗間配送など、発着荷主事業者が車両を相互活用することにより、台数の削減や積載効率の向上を目指す。

⑤ 先行在庫の検討

着荷主事業者のセンターに発着荷主事業者名義の在庫保管を行い、着荷主事業者側の発注に基き、名義変更する。大口配送による車両台数の削減や、物流センターのスペースの有効活用を図る。

⑥ 発注頻度の低減

発注頻度を低減(発注ロットの引き上げ)することにより、車両台数削減、

納品時作業の削減、総荷待ち時間の削減を目指す。定曜日発注、正パレット・面単位発注、低ランク商品の集約発注等によりこれを実現する。

⑦ マザーセンター化の検討

一部の物流センターにマザー機能(横持ち機能)を持たせ、納品先の集約化を目指す。

3. 荷役作業

(1) 留意事項

- ① 『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者ガイドライン』(2023年6月)には、「荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。」「既に2時間以内となっている事業者は、目標時間を1時間以内としつつ、更なる時間短縮に努める。」と記載されており、荷役作業自体の工数見直しや削減に、発着荷主事業者双方が継続して取り組む。
- ② 新規納品先については、荷役作業の内容や範囲等につき、事前に協議の上、決定する。

(2) 荷役作業現場での安全対策

- ① 荷役作業の現場は十分な広さを確保し、床面の凹凸等つまずきの原因をできるだけ排除する。また、死角となる箇所を極力無くすように対策を施す。
- ② フォークリフトによる荷役作業が発生する場合、フォークリフトを管理する事業者は、法令に基づき必要な定期点検を実施し、安全性を確認する。また、同事業者は使用ルールを構内に掲示または周知し、作業者が最大荷重に適合した資格を有しているか確認する。

(3) フォークリフト作業

- ① 「バラ積みバラ降ろし」は、該当車両がバースを占有して長時間の荷待ちの原因となる。

また、ドライバーの作業負荷も高いため、双方で取り決めた利用可能なパレット(T11型プラスチックパレット、ビールパレット等)に積載納品し、フォークリフトでの荷降ろしを推進する。

- ② 上記『ガイドライン』には、「適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む」と記載されている。また、ドライバーがフォークリフト免許取得を必須とされている現状は、将来ますます深刻化するとされるドライバー不足に影響を与える懸念があるため、ドライバーによるフォークリフト作業削減に、発着荷主事業者双方が継続して取り組む。

(4) 商品の整列作業

- ① 荷降ろし時、パレットに商品が単載(1アイテム1賞味期限)されている場合は、そのまま荷受けする。複数の商品がパレット上に混載され、そのままでは検品ができない場合、検品できる状態に商品を整列することは、発着荷主事業者側の業務範囲とする。同一商品で複数の賞味期限が混在する場合も同様とする。
- ② 検品できる状態に商品を整列するために使用する積替え什器の種類は問わない(パレット/カートラック/カゴ車等)。ただし、什器は作業場付近にあらかじめ着荷主事業者側で用意しておき、保管場所までドライバーに取りにいかせてはならない。また、積替え後に所定の場所まで商品を搬送させることも不可とする。
- ③ 双方で事前に取り決めた納品ルールがある場合は、それに従う。

(5) その他の作業

- ① ラベル貼付、所定の場所への二次移動、棚入れ、賞味期限入替え等の作業は、着荷主事業者側の業務範囲とする。
- ② 着荷主事業者事由で、事前に双方で取り決めた利用可能なパレットから他のパレットに積替える作業は、着荷主事業者側の業務範囲とする。着荷主事業者物流センターのラック高さに合わせるための段落とし作業も同

様とする。

以上

(一社)日本加工食品卸協会 物流問題研究会 所属企業 (五十音順)

旭食品(株)、伊藤忠食品(株)、加藤産業(株)、国分グループ本社(株)
国分首都圏(株)、コンタツ(株)、(株)トーカン、(株)日本アクセス
日本酒類販売(株)、三井食品(株)、三菱食品(株)、ヤマエ久野(株)

食品物流未来推進会議 所属企業 (五十音順)

味の素(株)、カゴメ(株)、キッコーマン食品(株)、キューピー(株)
日清オイリオグループ(株)、(株)日清製粉ウェルナ、ハウス食品(株)、
(株)Mizkan