

建設資材懇談会 委員アンケート結果のまとめ

1. 建設資材の製品分野において、物流効率化の阻害要因となっている問題・課題について、ご教示ください。

意見①

・建設資材の調達においては、搬入（荷受け）時間を指定される場合が多く、その時間に合わせた資材積込み・運搬・荷渡しとなるため、物流の効率的な運用を阻害するものと思われる。（午前中に集中することが多い）

意見②

・建設資材の流通は多層化・複雑化しており、各種の建材を現場の工程に合わせた納入指示がある一方で、納入側として工程の全体像が把握出来ておらず、まとめ輸送などの効率コントロールが難しいと考えます

- ・工程の進捗状況や変更によって持ち戻り対応も発生しています
- ・運送業界と同様に、建築業界においても流通店様や現場は人手不足であることから、搬入時における付帯作業をご要望頂くこともあり、物流効率だけを追求することが難しくなっています

意見③

- ・様々な形状の梱包形態である為、荷役作業の大半が手作業となっている。
- ・長尺物（4m）など取り扱いできる運送業者が限られている。
- ・邸別仕分け、間配り、階層上げ 等がサービスの一環となりコストを圧迫。
- ・現場配送の場合は車種指定、時間指定、荷受補助指定 等の条件指定が発生し効率化できない。

意見④

- ・長尺・異形・重量物が多いため荷姿が悪く、業界標準が進まないため共同配送を進めにくい。
- ・現場納品は時間指定、狭小地、気象条件、車両待機場所がない、手卸し等の制約条件が多く、乗務員が好まない業態である。

意見⑤

- ・木材関係など、長尺物が多く、積載効率が悪くなる。トラック手配が困難。
- ・素材と言われる製品は、品番などがなく、管理や運搬の過程で経験のある熟練者しか識別できない。

2. 製品出荷、資材調達などの物流では、自助努力による改善取組だけではなく、取引相手（出荷・調達先の事業者、物流事業者等）と連携を強化した取組が効果的ですが、連携した取組が進みにくいのが実態です。
貴社のお荷物物流、調達物流の効率化（作業員、運転者の働き方改革の実現）に向けて、取引相手とどのようなお取組が必要になるとお考えでしょうか。

意見①

- 出荷・調達先の事業者⇄物流事業者⇄荷受け事業者の相互情報共有システム（時間行程）とそれを調整するシステム作りが必要と思われる。
- 物流事業者様との取組については、主要運送会社様、約 200 社と協働で、運送事業者協力会（LPRO）を設立しています
- 納品先である流通店様につきましては、現場・店入れともに、搬入条件緩和のお願いと調整を実施しています
- これらの活動により運輸業界の働き方改革への取組に賛同するとともに、メーカー物流としての安定的かつ高品質な配送の実現の両立を図りたいと考えております

意見②

- 少量配送 → まとめ配送（配送曜日の取決め 等）
- 不要不急の配送特別指示の抑制（車種指定、時間指定、荷受補助 等）
- 特別な指定の配送の場合は荷受側での費用負担
- 余裕を持った納品指示（取決め外の配達指示 等）

意見③

- 積み込み時間、荷卸し時間の短縮に向けた荷積み、荷卸し作業の効率化。
- 物量平準化に取り組みやすい納品日時の緩和。
- 取引相手との稼働カレンダーを合わせる。

意見④

• 建築現場において、工程管理上資材を急ぐケースが多くあります。その際、発注品が入荷して即出荷のケースも多いですが、入荷時間が一律で決まっておらず、入荷待ちによる時間の無駄が発生しやすい。現場納品のパターン化を進め、それに合う調達計画を立てることが必要です。

3. 物流効率化に向けて、リードタイムの緩和（製品出荷、資材調達）、製品の設計変更、物流事業者との連携の強化、共同輸配送など、お取組みされていることがあればご教示ください。

意見①

- ・現状では、特別な取組みは行っていない。（荷受け側であるため）

意見②

取引先との連携取組み以外に下記内容にも取り組んでいます

- ・一部区間におけるリードタイム緩和の実施
- ・梱包仕様の改善による荷扱い性の向上
- ・一部商品のパレット活用によるユニットロード化
- ・荷扱い治具の開発による荷捌き作業の省力化
- ・グループ内外との共同配送の推進

意見③

- ・工場出荷のリードタイム緩和（当日締当日出荷 → 当日締翌日出荷）
- ・長尺物の短尺化（商品開発中）
- ・まとめ配送への取組（配送曜日取決め）向け準備中
- ・特別な指定の配送における費用の負担のお願い（物流業者コストUP受入）

意見④

- ・同業メーカーとの車輛応受援。
- ・狭小現場向け積み替え拠点の共同利用。
- ・取引先と事前情報交換での車輛上限台数設定。

意見⑤

・リードタイムの緩和については、小ロット在庫を進め入荷待ちにならないようにしている。製品設計に関しては、荷下ろししやすいように、梱包の工夫や表記をわかりやすく自社での変更や、メーカーに対応して頂いている。

4. 貴社の「製品物流（出荷）」において、生鮮性の向上、トラックドライバーの拘束時間の削減など、改善に向けてお取り組みされていることがあればご教示ください。

意見①

- ・現状では、特別な取り組みは行っていない。（荷受け側であるため）

意見②

- ・出荷進捗状況の可視化とドライバーへの情報提供
- ・伝票チェック作業のバーコード検品化
- ・ドライバーと荷捌き/積み降ろし作業の分離

意見③

- ・QRコードによる出荷検品導入（一部拠点で運用開始）

意見④

- ・積載率向上による車両台数削減。
- ・二次配送拠点活用による近距離輸送へシフト。
- ・パレット化の推進による荷積み、荷卸し時間削減。

意見⑤

- ・自社ではピッキング作業は倉庫内の社員がすべて対応し、ドライバーは積み込み作業のみに特化し、倉庫内待機時間 30 分以内という目標で予実管理をしている。倉庫内でのピッキング時間短縮の為、定期的に商品レイアウトの変更をおこない、動線の短縮に努めている。

5. 貴社の「調達物流（荷受け）」において、生産性の向上、トラックドライバーの拘束時間の削減など、改善に向けてお取り組みされていることがあればご教示ください。

意見①

- ・現状では、特別な取り組みは行っていない。

意見②

- ・帰り便活用やミルクランによる調達物流の実施

意見③

- ・受け入れ時間指定の緩和
- ・長距離輸送における自拠点内でのクロスドック活用
（山口 → 東北（大阪経由）、山口・敦賀 → 札幌（大阪経由） 等）

意見④

- ・積載率向上による車両台数削減。
- ・パレット化の推進による荷積み、荷卸し時間削減。
- ・積み込み、荷卸しバースの集約。

意見⑤

・荷受けの短縮を図る取り組みはないが、荷受けの仕事は次工程につながる重要な仕事ですので、出荷の際にわかりやすくする為の表記や、保管の際に遠方からでも見えるように（探す時間の短縮）工夫をしている。荷受けの短縮に関しては受注データとの連携によるバーコード管理が有効かと思えます。

6. 本懇談会の検討テーマ、運営等について、ご意見、ご要望等があればご教示ください。

意見①

- 長距離輸送について
長距離ドライバー不足の対策として、業界全体での中継輸送の推進
- 待機時間について
時間を指定しても待機場所がない為、ドライバーは早くから積込受付に来るが待機時間とみなされる。待機時間の定義について疑問である。

意見②

- 建設的な意見交換が出来て、改善策が実行できる懇談会になることを期待しますので、よろしくお願い致します。

意見③

- 建築資材物流において、生産性の改善やこれからの担い手確保の為に改善は必要ですが、同じく職人の担い手も不足している現状で、物流業者ができないから職方さんの仕事が増えるなどの改善では抜本的に業界全体を取り巻く問題に対応できません。生産、物流、施工の流れの中で改善を進めなければ難しいと考えます。サプライチェーンマネジメントの考え方を建築現場の中にも取り入れることが重要だと考えます。