

ビール工場におけるトラック待機時間の削減及び積込時間の縮減 福島県

1. 実施者の概要

- 発荷主:アサヒビール株式会社福島工場(本宮市)
→ 東京都に本社を置く大手ビールメーカー
- 元請運送事業者:アサヒロジ株式会社北海道東北支社福島支店(本宮市)
→ 東京都に本社を置く荷主の物流子会社
- 実運送事業者:エービーカーゴ東日本株式会社 福島営業所(郡山市)
→ 福島県に本社置く運送会社で、元請運送事業者のパートナー企業として、輸送作業を担当
- 着荷主:非公開
→ 仙台市の酒類・食品・関連消費財にわたる卸売業等

2. 事業概要

改善前

待機時間	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 伝票手渡しからバス接車までに長時間の待機発生 (車両が集中する時間帯に発生)
積込時間	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 多品種少量品のピッキング品や希少品の収集・検品に時間を要し、積込生産性悪化 ❑ リフトマンのレイバースケジューリング(LS)が未機能

改善後

<ul style="list-style-type: none"> ❑ 入場バッチによる車両コントロール ❑ 入場車両分散化 ❑ 柔軟な接車バスの変更 (構内滞留車両の分散化)
<ul style="list-style-type: none"> ❑ 希少品は事前に準備、ピッキング品は事前にバス近くに収集し、積込に専念できる体制構築 ❑ WFMによる見える化により、稼働率を高めたLSを実現

取組前

場内滞留時間: 平均	95分
<内訳>	
待機時間: 平均	52分
積込時間: 平均	43分

取組後

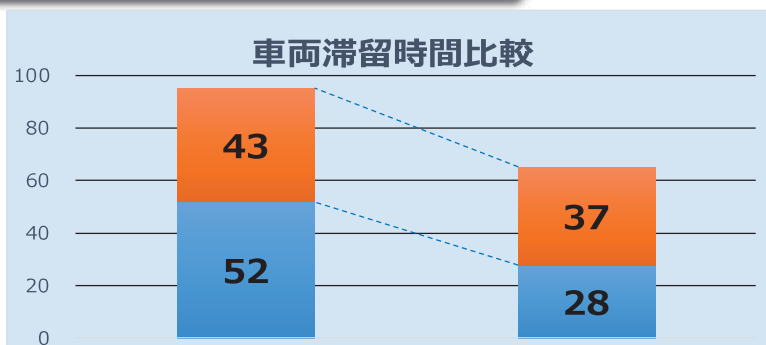
場内滞留時間: 平均	65分 (▲30分縮減)
<内訳>	
待機時間: 平均	28分 (▲24分縮減)
積込時間: 平均	37分 (▲6分縮減)

168 ※1日平均入場車両台数 約80台

3. 実態・課題と事業内容

方向性		実態→課題	取組方策
方向性 1	入場 コントロール 等の取組	<p>【実態】トラックの入場時間のルールが曖昧で、物量により、伝票手渡しからバース接車までの長時間の待機時間が発生している。</p> <p>【課題】合理的な入場ルールの設定と運用の徹底を図る必要がある。また車両が集中する時間帯は、積込能力の引き上げが必要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○納品距離、納品時間から逆算した車両別の入場バッジの設定、運用の徹底 ○積込時の欠品待ち車両への対応（入場バッジを柔軟に組み替える） ○車両集中時間帯の積込バース稼働率の向上（可視化による柔軟なバースへの引き当て）
方向性 2	多品種少量品等 を予め準備	<p>【実態】多品種少量品のピッキング品の事前準備ができていない。また収集と検品の同時実施により、トラック積込の生産性が低下。</p> <p>【課題】事前に荷揃いし、積込バース付近に保管することで、速やかに積込みする必要がある。さらにピッキング作業員の作業効率を上げるために、無駄な作業を見直す必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○希少品は、事前に荷揃い作業を実施 ○積込み場所近くに、予め保管し移動距離を縮減 ○一部検品廃止など、ピッキング作業の効率化を実施
方向性 3	リフトマン の最適配置、 最適な作業計画	<p>【実態】リフトマンの稼働状況が可視化されておらず、時間帯別の必要作業量と稼働状況の相関が不明</p> <p>【課題】リフトマンの時間帯別の最適配置（レイバースケジューリング）を実現する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○WFM活用によるリフトマン稼働状況の「見える化」 ○最適配置、最適作業計画の立案、フォローのPDCAにより効率的なレイバースケジューリングを実現

5. 結果



改善前：滞留平均時間 **95分**
(待機52分+積込43分)

改善後：滞留平均時間 **65分**
(待機28分+積込37分)

本取組によるドライバー拘束時間削減効果

▲12,000時間/年

(≒ ▲30分×80台/日×300日)

※改善前：95分⇒2017年6月～8月盆前の平均値
※改善後：65分⇒2017年12月の平均値

6. 結果に結び ついたポイント

➤ 発荷主における高いコンプライアンス意識を背景にした運転者の長時間労働抑制に向けた意識が変化したこと。 → 車をいかに待たせないか