

第3回 加工食品の物流における生産性向上及び トラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会

貨物自動車運送事業における生産性向上及び 長時間労働改善に向けた調査事業 ～ 加工食品アンケート結果 ～

2019年03月25日

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部
社会システムコンサルティング部
グローバルインフラコンサルティング部
グローバル製造業コンサルティング部
コーポレートイノベーションコンサルティング部

目 次

回答者属性

P3

アンケート調査結果の概要

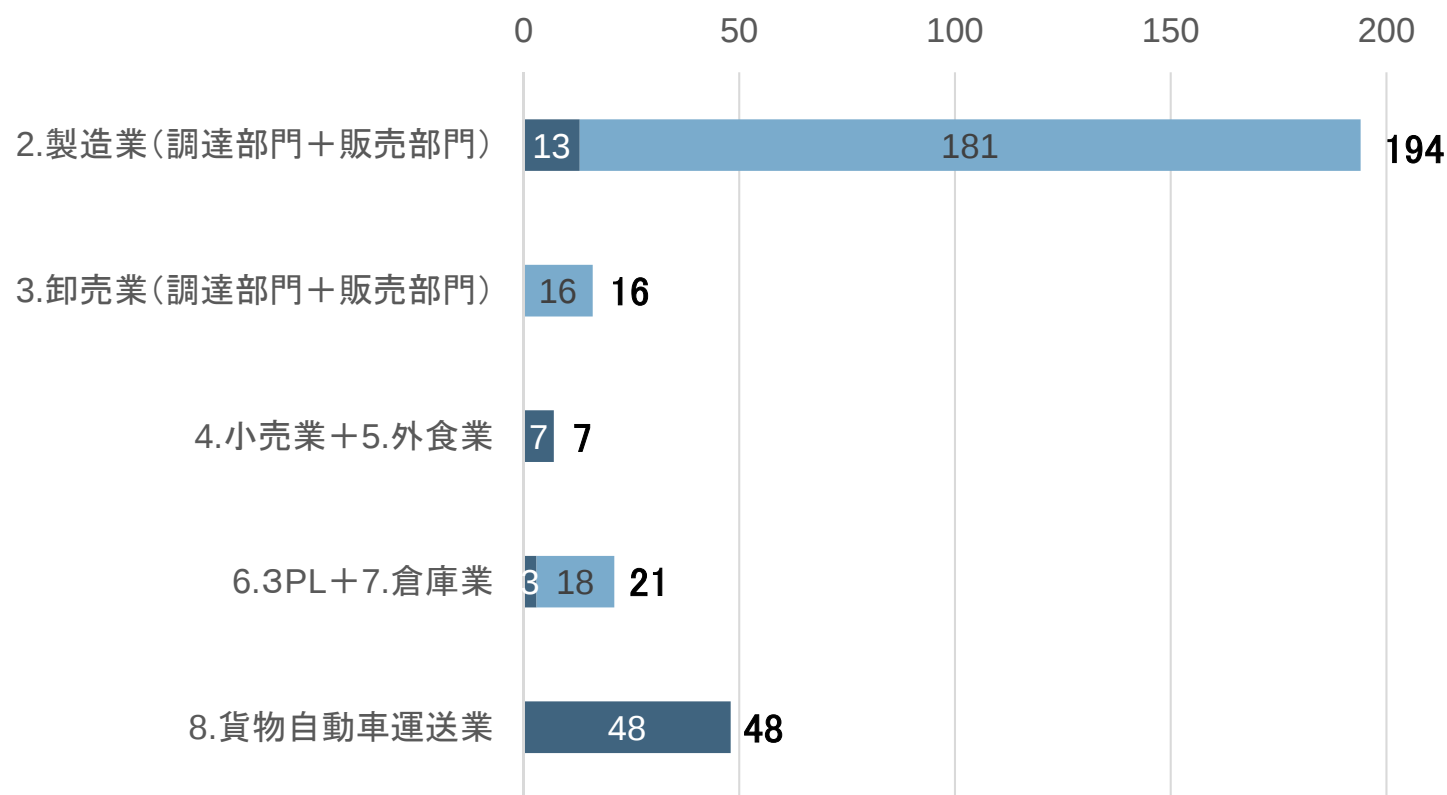
P5

回答者属性

加工食品 アンケート実施概要

■ 実施期間 2018年月12日～2019年2月7日

■ 回答数 286 (内訳は以下のグラフの通り)



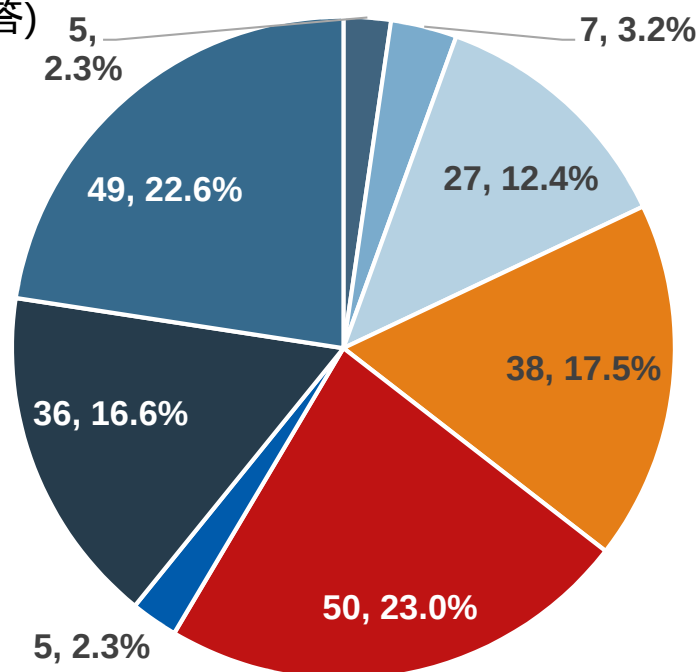
代表的な品目名

- 代表的な品目は、加工食品の「冷蔵・冷凍 袋詰め」、「常温 缶・瓶詰め」、「常温 箱詰め」、「冷蔵・冷凍 箱詰め」

Q4: 調達食材や加工食品のうち、もっとも代表的な品目名を1つお答えください。なお、袋詰め、缶・瓶詰め等は最終的な末端小売単位を想定してください。

製造業・卸売業・小売業・外食業

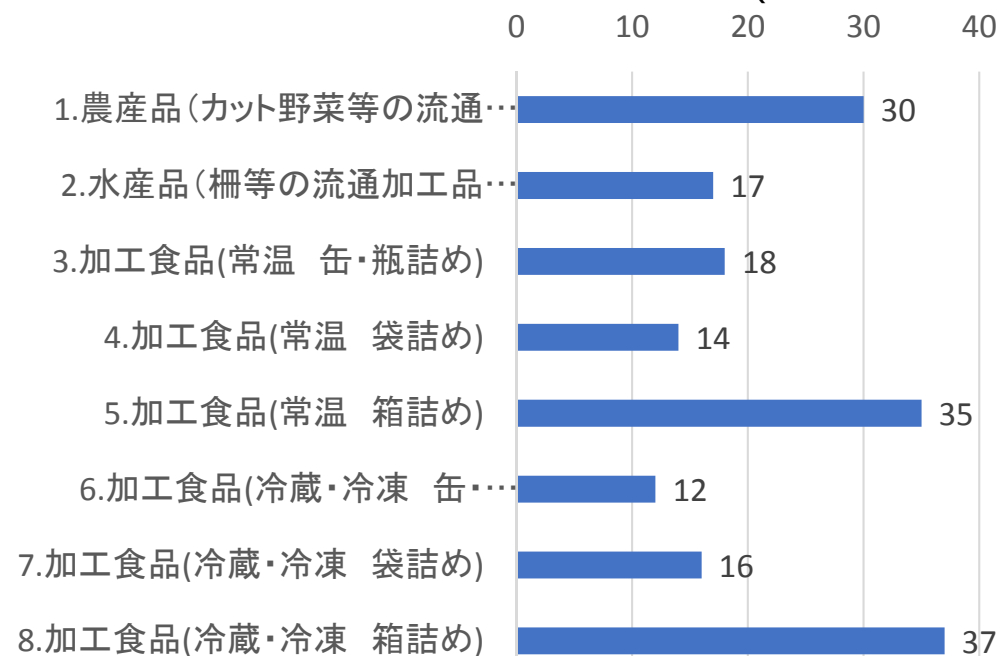
(n=217、単一回答)



- 1. 農産品(カット野菜等の流通加工品を含む)
- 2. 水産品(鰯等の流通加工品を含む)
- 3. 加工食品(常温 缶・瓶詰め)
- 4. 加工食品(常温 袋詰め)
- 5. 加工食品(常温 箱詰め)
- 6. 加工食品(冷蔵・冷凍 缶・瓶詰め)
- 7. 加工食品(冷蔵・冷凍 袋詰め)
- 8. 加工食品(冷蔵・冷凍 箱詰め)

3PL・倉庫業・貨物自動車運送業

(n=69、複数回答)

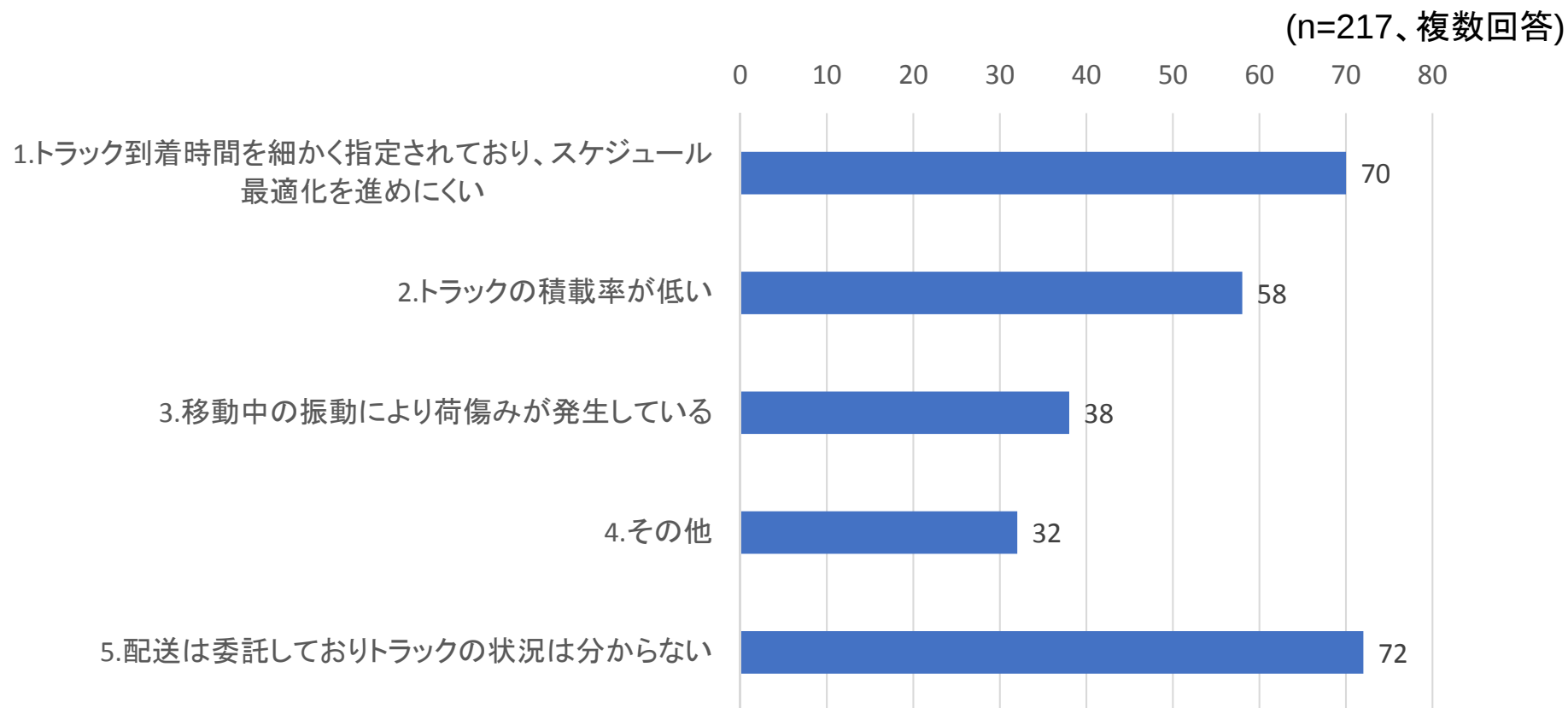


アンケート調査結果の概要

荷主が現在直面している問題

- 荷主全体で荷主が現在直面している問題みると、「配送は委託しておりトラックの状況は分からない」(33.2%)と最も多く、次いで「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」(32.3%)、「トラックの積載率が低い」(26.7%)、「移動中の振動により荷傷みが発生している」(17.5%)、「その他」(14.7%)となっている。

Q42: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送における問題をお答えください。(いくつでも)



荷主が現在直面している問題の詳細(自由記入欄)

■「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」32.3%

- 「指定時間が偏り最適化が進めにくい」や「荷待ち時間が発生し読めない」、「附帯業務が多く時間が読めない」というコメントがあり、その理由として午前中の指定が多いこと、大手スーパー、大きな市場、大手の物流倉庫等は時間帯により長時間待たされること、附帯業務として荷役用のフォークリフト不足や、出荷時の各種附帯業務(商品別・日付別検品・パレット積み替え・ラベル張り等)が発生することがあげられている。また、他にも「荷役時間が読めない」、「季節や月末等の波動」、「施設制約」といった理由があげられている。

■「トラックの積載率が低い」26.7%

- 「荷合わせや共同輸送を実施する余裕がない」というコメントがあり、具体的には着荷主の要求納品時間が被ることによってバラバラの便となること、時間帯別のトラックが発送するので荷合わせがしにくいことがあげられる。同じように「納品条件の制約」というコメントがあり、午前中等の偏りがあること、遅延すると引き取ってもらえないこと、鮮度基準で持ち戻りになることがあげられている。これ以外にも「季節等の波動が大きい」や、「荷待ち荷役検品などの待機時間の多さ」、「附帯業務による遅延」といった理由があげられている。

■「移動中の振動により荷傷みが発生している」17.5%

- 荷傷みの発生については、段ボールなど包装資材の破損や汚損によって受け入れを拒否されること、荷物積み替え時にフォークリフトの爪や他荷物と接触による破損や汚損がおきること、積載率を向上させるために多段積みして破損することがコメントとしてあげられる。

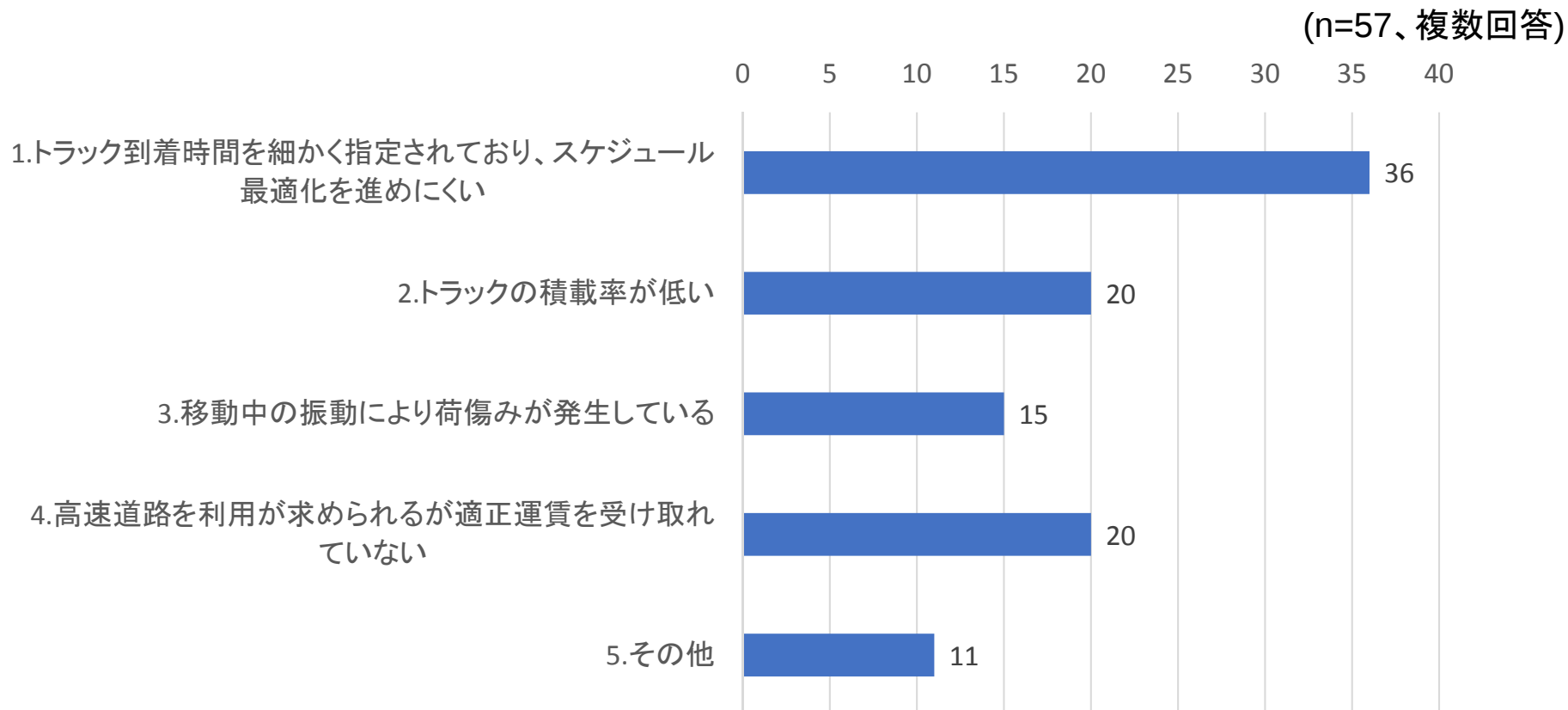
■「その他」14.7%

- その他のコメントとして、「生鮮品のため顧客への納品時間が早朝に集中」、「指定時間より早目に到着してもクレームとなるケースがある」、「出発時間に応じた〆切り日時が決められてはいるが、当日にイレギュラーが発生し、出発の遅延や急な納品に対応しなければならない」、「配達先付近の道幅が狭く、車両制限があり配送効率が悪い」、「鮮度基準が厳しく、食品ロスや持ち戻りが発生」、「盆・正月・GW等の長期休暇前の繁忙期はチャータートラックが確保できない」といったコメントがあった。

物流事業者が現在直面している問題

- 物流事業者が現在直面している問題は、「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」が63.2%と最も多く。次いで「トラックの積載率が低い」が35.1%、「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」が35.1%、「移動中の振動により荷傷みが発生している」が26.3%、「その他」が19.3%となっている。

Q52: 加工食品の物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送に関連した問題をお答えください。(いくつでも)



物流事業者が現在直面している問題の詳細(自由記入欄)

■「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」63.2%

- 着荷主が時間指定をしているが、他の車も同じ時間帯に集中している。
- 指定時間になっても荷役できない。
- 出荷時間になっても荷物が揃っておらず待たされる。
- 早く到着しないと、順番待ちが発生して完了時間が解らない。
- バースが空くまでの待機時間と荷揃えが終わるまでの待機時間が長く時間が読めない。
- 量販店センターなどにおいては、品目により納品時間が異なるため、効率的な配車が組めない。逆に言えば時間指定となるため、待ち時間が長くなることがある。

■「トラックの積載率が低い」35.1%

- 納品先全般(量販店舗除く)に関し、午前中着が増えているためか他メーカーの車両も同様な時間に集中して待機させられる事が多い。非常に配車が組みづらい。

■「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」35.1%

- 輸送配送と作業(荷捌き、検品、指定場所)の分離が曖昧であり、運搬、作業、高速など有料道路代金が受け取れない。

■「移動中の振動により荷傷みが発生している」26.3%

- 食品の段ボールが脆弱で商品事故が起こりやすい。

■「その他」19.3%

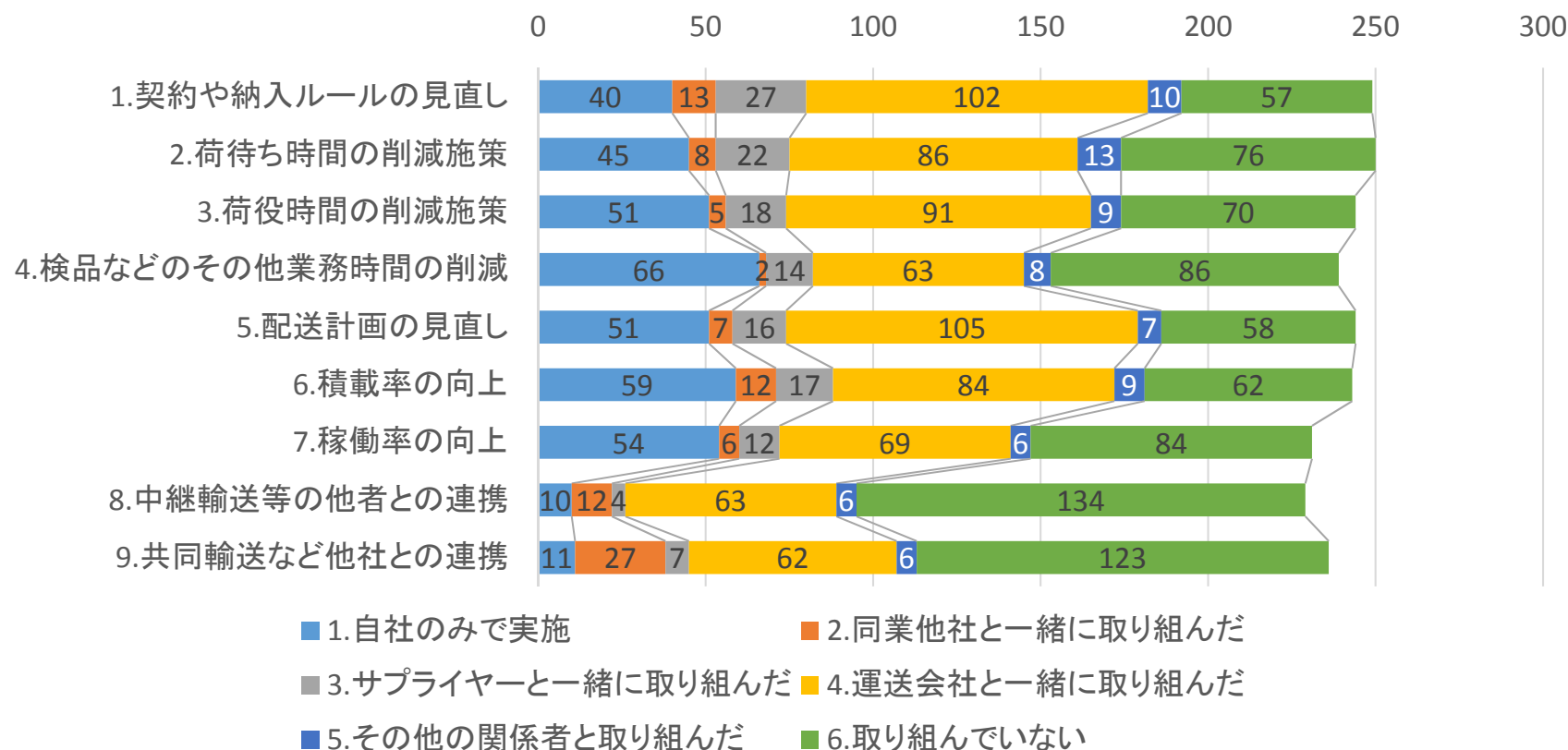
- 輸送配送と作業(荷捌き、検品、指定場所)の分離が曖昧である。
- 附帯作業に関して、入出庫双方の理解が薄く、未だドライバーがするのが当たり前という感覚である。要請しても、相手方も人手不足で対応できないし、費用の話もなかなか前進していない。

荷主がここ3年位で取り組んだ施策

- 荷主がここ3年位で取り組んだ施策としては「契約や納入ルールの見直し(73.7%)」と最も多く、次いで「配送計画の見直し73.3%」、「積載率の向上(71.4%)」、「荷役時間の削減施策(67.7%)」、「荷待ち時間の削減施策(65.0%)」、「稼働率の向上(61.3%)」、「検品などのその他業務時間の削減(60.4%)」、「共同輸送など他社との連携(43.3%)」、「中継輸送等の他者との連携(38.2%)」となっている。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=217、複数回答)



荷主がここ3年位で取り組んだ施策の詳細(自由記入欄)

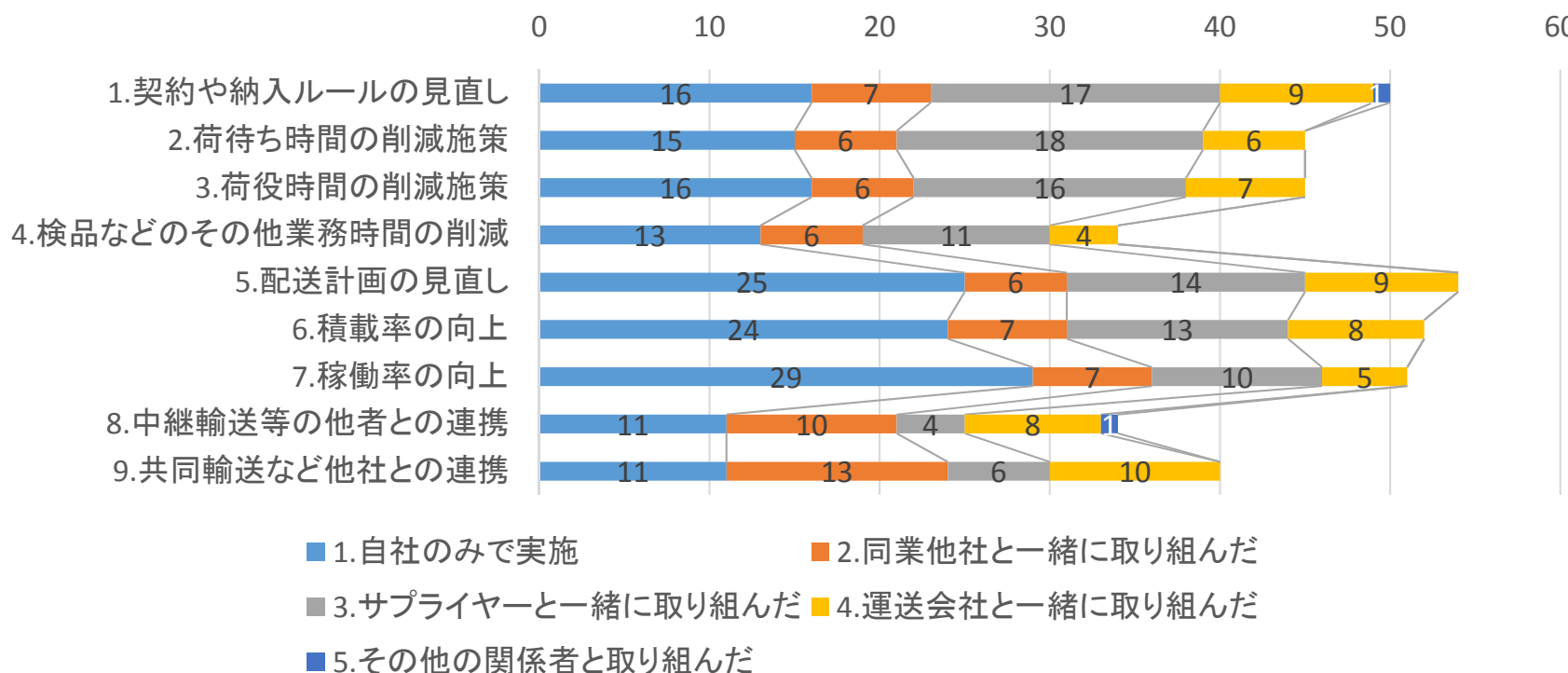
- 「契約や納入ルールの見直し(73.7%)」: 酒や加工食品の最小発注単位の見直し実施(小売業及び多数の製造業)、納品リードタイムを1日延ばした(多数の製造業)、納品時間を見直し(製造業)、納品先と連携して納品回数の削減や納品時間の短縮を協議し業務改善(製造業)、お得意先との発注平準化による積載効率の向上(製造業)、物量が少ないお届け先に対して、配送頻度の縮小(1週間で〇回など・曜日配送)の提案を行った(製造業)
- 「配送計画の見直し73.3%」: 運送業者と配送リードタイムの適正化を推進(多数の製造業)、納品先の減少に応じたコース再編成の実施、事前に大口集荷情報を提供することで積載効率を高めた、過積載とならないよう運送会社と納品先の重量の調整を行った(以上、製造業)
- 「積載率の向上(71.4%)」: コンテナやパレットの積載効率を高めるため発注ロットを決定した(小売業&製造業)、最少発注単位の見直し(多数の製造業)、シートパレットを使用した2段積み配送テスト実施、在庫拠点の見直し、ケースダンボールの強度を高めより高く積める、取引先の納品時間を調整し配送コースを2から1へ縮小、納品単位をケース納品からコンテナへ変更(以上、製造業)
- 「荷役時間の削減施策(67.7%)」: パレット輸送に取り組んだ(多数の製造業)、マテハン機器の更新導入による改善(製造業)
- 「荷待ち時間の削減施策(65.0%)」: 納品時間の柔軟な設定、待機時間が長いお届け先に対して、納品時間帯の時間割制の提案、入庫時間帯と出庫時間帯の大きな取決め、工場での当日製造からの当日出荷を極力避けるべく前日までに仕分け等を完了し出荷日は出荷に専念、各運送会社の集荷時間分散、積み込み車両の入場時間を厳格に指定した、長時間待機時間発生納品先に直接交渉し改善を促し実現(以上、製造業)
- 「稼働率の向上(61.3%)」: ラウンド便の仕組み、同業他社とJRコンテナの往復輸送やトレーラーの混載輸送を行った、納品先のトラックの帰りや空きスペースに自社製品を混載する輸送を行った(以上、製造業)
- 「検品などのその他業務時間の削減(60.4%)」: 外部委託先倉庫における検品作業の効率を図るため、納品される商品のアウターカートンに検品時に必要とされる情報が明記されたシールを貼付するようサプライヤーに指示した。(小売業)、検品作業の効率化のためにデジタル検品を導入、納品時の附帯作業について同業他社と連携して納品先と改善協議を行い業務改善(以上、製造業)
- 「共同輸送など他社との連携(43.3%)」: 同業種との共同輸配送の実施、四国方面の運送便を路線便から共同配送便へ変更することで未着等のトラブルが削減された、同業他社の製品を混載することにより無駄を減らすことができた、同業他社との共同配送の推進と並行して物流基準・納品条件の見直しを検討(以上、製造業)
- 「その他」: 物流委託業者、運送会社との定期ミーティング実施、日用品メーカーとレンタル会社と3社による異業種輸送の取り組み(モーダルシフト)、カートンケース標準化・パレット輸送・受注時間の見直し・待機時間の削減を実施、繁忙期や物量が多いスケジュールは運送会社と連携して増便を確保(以上、製造業)

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策

- 貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施(主体別に複数回答可)では「配送計画の見直し」が54件と最も多く、主体としては自社のみ25件、サプライヤーと一緒に取り組んだが14件となっている。次いで「積載率の向上」が52件で主体としては自社のみ24件、サプライヤーと一緒に取り組んだが13件となっている。「稼働率の向上」が51件で主体として自社のみが29件、サプライヤーと一緒に取り組んだが10件となっている。「契約や納入ルールの見直し」が50件で主体としてはサプライヤーと一緒に取り組んだが17件、自社のみで実施が16件となっている。
- また、「荷待ち時間の削減施策」が45件、「荷役時間の削減施策」が45件、「共同輸送など他社との連携」が40件、「検品などのその他業務時間の削減」が34件、「中継輸送等の他者との連携」が34件となっている。

Q59: 貴社のトラックの生産性向上のために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細(自由記入欄)

■「配送計画の見直し」が54件

- 飲料の配送ルート見直しを提案、魚の積載率をあげるため他社と協力して配送ルート見直した、自社独自で配送ルートを見直し納品時間を調整により若干の荷待ち時間を短縮、店着指定時間等の納品時間を変更し配送ルートの見直し、農協と積込み時間を調整し運行行程を違反の無いよう調整、配送ルートは定期的に見直しを行いサプライヤーに承諾を得る

■「積載率の向上」が52件

- 自社の荷物との積合せを検討し荷主へ条件などを提示、小口の集約化、製品輸送の一部前倒しし1車あたりの積載率を改善、繁忙期に一部納品先へ午後納品を了承してもらい稼働率を改善

■「稼働率の向上」が51件

- 車両稼働率向上のために、運行時間の洗い出しと組み立てを継続的に実施。一部車両では稼働率を50%→70~90%(24時間中)で組み立てを行い 余剰車両の抹消や新規業務の獲得を行いました。

■「契約や納入ルールの見直し」が50件

- サプライヤーと共に、納品頻度の集約や時間短縮を図る協議を実施

■「荷待ち時間の削減施策」が45件

- 正確な入庫時間を要望、積込倉庫で受付予約を採用してもらい待ち時間を短縮、着荷主への荷役をスムーズにするため発荷主の営業担当より着荷主へ働きかけてもらい荷待ち時間を減少、会社からの遅くする等出発時刻を調整

■「荷役時間の削減施策」が45件

- パレット化やカゴ台車に取り組んだ(多数)、仕分けはドライバーにはさせず作業員を増やした

■「共同輸送など他社との連携」が40件

- 同業荷主を紹介してもらって共同配送にて積載率を改善、積載効率の向上のため同業他社との荷物のやり取りを実施

■「検品などのその他業務時間の削減」が34件

- サプライヤーと協力し配送ルートを見直し、ノー検品、一部出荷倉庫でのドライバーによる検品作業を廃止、かご車納入の中身検品は省略してかご車台数のみの検品で業務完了とする旨を必ずサプライヤーと運送会社との契約書に盛り込み検品時間を短縮

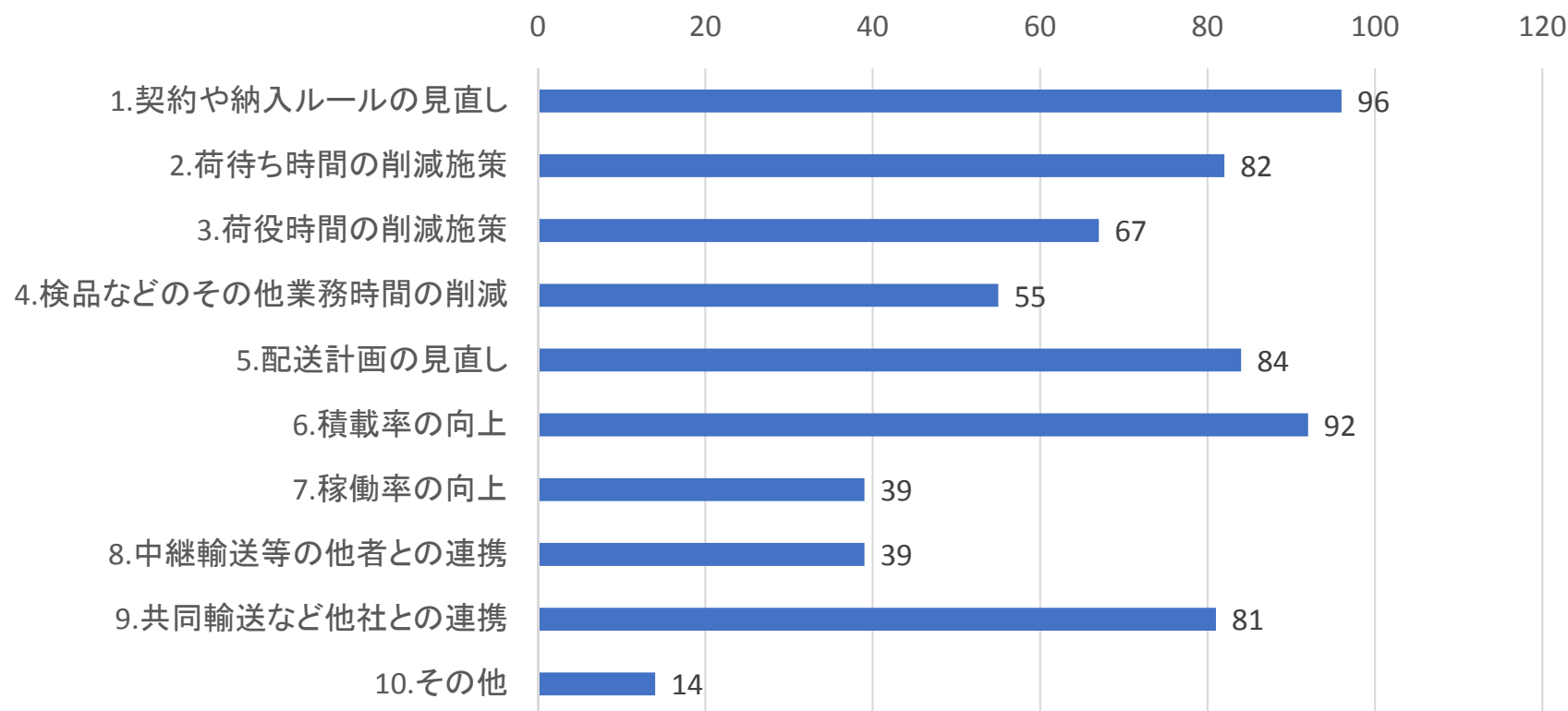
■「その他」: 繁忙期の長距離輸送量を減らすために、閑散期に引き取り当社倉庫で一時保管し、繁忙期の大量受注時を調整

荷主が今後取組んでみたい施策

- 荷主が今後取組んでみたい施策は、「契約や納入ルールの見直し」が44.2%と最も多く、次いで「積載率の向上」が42.4%、「配送計画の見直し」が38.7%、「荷待ち時間の削減施策」が37.8%、「共同輸送など他社との連携」が37.3%、「荷役時間の削減施策」が30.9%、「検品などのその他業務時間の削減」が25.3%、「稼働率の向上」が18.0%、「中継輸送等の他者との連携」が18.0%、「その他」が6.5%となっている。

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=217、複数回答)



荷主が今後取組んでみたい施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネック

■「契約や納入ルールの見直し」44.2%

- 受注から出荷までのリードタイムが短くなっており勤務条件が労働者の希望に沿わない、小ロット・多品種になり生産スケジュールを立てるのに時間がかかる、受注してから納品までのリードタイムを余裕があれば効率が向上、休日発注が現場作業の増加要因、顧客の発注から納品までのリードタイムが少ないこともあり当日入荷当日出荷において止むを得ない部分で配送業者を待機させることもある、発注から納入までの時間があまりないため発注件数が多いと荷物を揃えるのに時間が掛かる、日配商品のため1年365日配送かつ顧客からの発注が出荷当日13時で配送センター納品が22時くらいと非常にタイト

■「荷待ち時間の削減施策」37.8%

- 問題は荷受人の時間厳守、取引先の物流センターによっては納品時間に制限があり(午前11時までに納品完了等)委託した物流会社トラックが2時間並んだにも関わらず午前11時を過ぎた場合荷物を受け取ってもらえず返されてしまった、待機時間は顧客との交渉が難しい、納品する際の待機時間が過剰となっている顧客センターがあり慢性化しているにもかかわらず何らの対策が打てていない、待機時間が一番の懸念事項で委託している物流業者からは待機時間の改善要望があり(費用負担の話もある)着荷主へ待機時間解消の申し入れをしても改善されず手の打ちようがない。

■「共同輸送など他社との連携」が37.3%

- 同メーカーとの共同配送を目指したいがコネクションが少ない、共同配送にしたことにより売上減へ繋がる可能性が心配、競合であるので情報の開示が困難、共配の方面別荷量制限

■「荷役時間の削減施策」30.9%

- 出荷作業場所が狭い、納品時の手作業での荷おろし、パレット配送の推進により待機時間削減につなげたい(各倉庫や車両におけるパレットサイズ・積付けの高さの違い)、パレット管理時の紛失による補充コスト、バラ配送があり検品・荷卸し等時間がかかる、パレット化により積載効率が20%以上下がる

■「検品などのその他業務時間の削減」25.3%

- 荷降ろし先での附帯作業の明確化(契約等)や業務の範囲の適正化、卸への納品時の附帯作業が納品先の既得権になっている

■「その他」6.5%

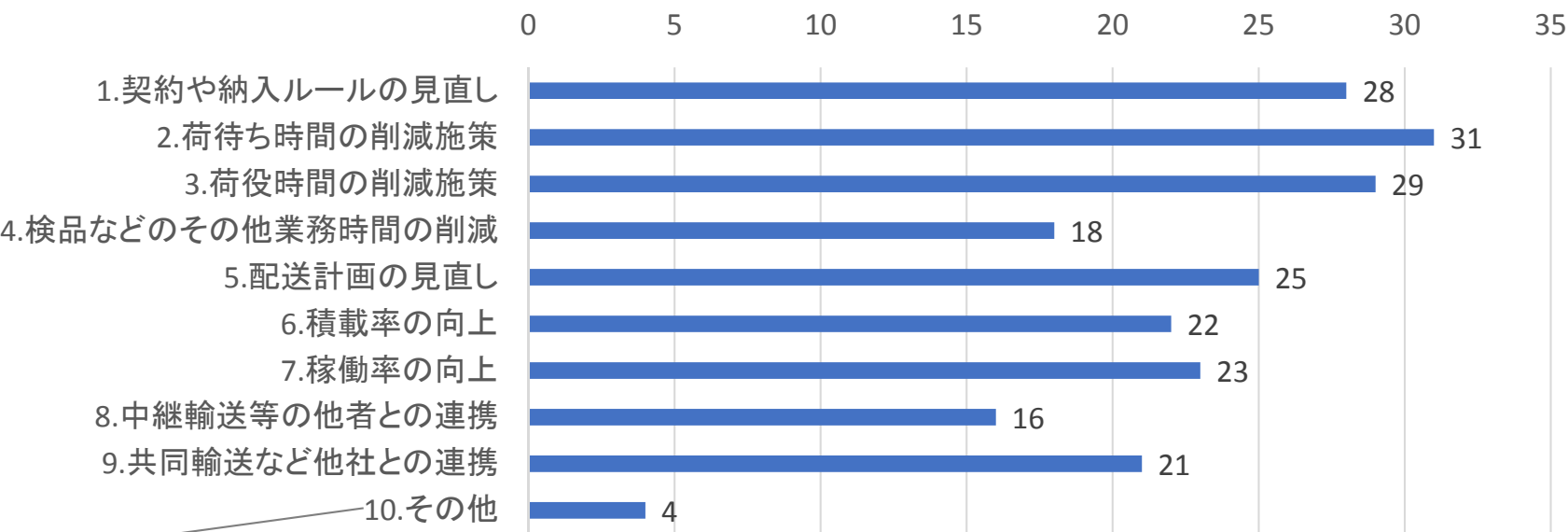
- 他にもトラックドライバー等の人材不足、納品条件(中でも納品時間指定)、季節等の波動、2/3ルール等の食品の鮮度、物流コストの観点、納品先・顧客が強く交渉が困難なこと、物流品質の担保、多頻度少量化などの受発注の動向、倉庫等の施設制約 等のコメントが多数あった

貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策

■ 貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策は「荷待ち時間の削減施策」が64.6%最も多く。次いで「荷役時間の削減施策」が60.4%、「契約や納入ルールの見直し」が58.3%、「配送計画の見直し」が52.1%、「稼働率の向上」が47.9%、「積載率の向上」が45.8%、「共同輸送など他社との連携」が43.8%、「検品などのその他業務時間の削減」が37.5%、「中継輸送等の他者との連携」が33.3%、「その他」が8.3%である。

Q61: 貴社のトラック稼働率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



その他
(自由回答)

稼働率がよくなっても人がいない
現状の取引先での改善はあまり出来ない為、新規取引様での改善されている取引先を増やしていくしか有りません。
柔軟な働き方を許容し、嘱託(高齢者)運転者に活躍してもらいたい
生産性の向上(1台あたりの稼働率をあげる・人件費等を削減)し、直送化をはかる

貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネック

■「荷待ち時間の削減施策」64.6%

- トラックに架装したパワーゲートで納品させるのではなく店舗側のリフターを使わせて貰う、荷主に対し依頼するがエンドユーザーの理解を得られず難航、荷主の積み込み作業員やピッキング態勢の改善が必要、商品のできあがり時間

■「荷役時間の削減施策」60.4%

- かご車納入の荷降ろしがホーム降しで時間が多くかかる、パレットでの輸送を増やしたいが荷主の協力はほとんど期待できない、パレット積み卸しの励行、処理能力を超えている入出荷倉庫が多い、顧客のリフト等荷役作業機の不足(作業員が充足されない)

■「契約や納入ルールの見直し」58.3%

- 現業に手一杯であり他者との協働などが話が進まない、荷主の理解(出荷側も荷受け側も)改善するための人員補充、運賃に待機料・高速代・荷役代・附帯業務代・燃料サーチャージを別途料金とすることの周知、顧客や荷主、世間一般で配送業務内容が明確になっていない為、過度な検品作業や商品のピックアップ、積み付け作業が当たり前、納品指定時間の集中、繁忙期と閑散期の物流差、直接顧客(着荷主)へ改善の要望ができないため、発荷主担当者に頼らざるをえない

■「配送計画の見直し」52.1%

- 荷主による店着時間の指定(効率的な配送ダイヤが組みにくい)、納品先が午前中指定が多く回り切れない

■「共同輸送など他社との連携」43.8%

- 大手食品メーカーの下に物流子会社が有り同業他社と共同配送を行うため現場の意見を物流子会社に伝えても中々改善されない

■「検品などのその他業務時間の削減」37.5%

- 検品作業を荷主側で実施するよう要望、運送事業者が行う附帯業務の線引きがないため配送事業者が全ての附帯作業を実施しており。改善には顧客(卸)がかなり反発すると考えられる、賞味期限の日別管理、納品先でのカテゴリ別の仕分けがネック、附帯作業(縦持ち横持ち作業)は出荷先および荷降先の人手不足が解消されないため改善が困難

■「その他」8.3%

- 労働力不足、波動などの貨物特性、荷主などの関係者の意識、設備などの投資、法制度などを施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネックとなるコメントがあり