



温故知新 編 第140回

# 荷待ち・荷役作業を削減する取り組み

加工食品業界が新たに物流のガイドラインを発表した。トラックドライバーの荷待ちや荷役作業の削減に向けた荷主企業の取り組みをまとめたものだ。発荷主・着荷主間の取引条件や商慣行にも踏み込み、実現すれば大きな効果を期待できる施策が並んでいる。大先生一回がその中身をつぶさに読み込んでいく。

## 加工食品業界のガイドライン

「11月に入っても夏日だなんて、今年の気候は明らかに異常ですね」

大先生事務所に入るなり、上着を手に持ち、袖をまくり上げた編集長が大先生に声を掛ける。大先生が苦笑しながら、「暖冬だけでなく、ドカ雪などもありそうだ。災害にならなければいいけど……」と答える。

編集長が「たしかに」と言つて、鞆を開ける。それを見て、大先生が即座に声を掛ける。「その鞆の中に何が入っているか当ててみようか。多分、政府が出した緊急パッケージだろう?」

「はあ、たしかに、10月6日に第3回目の物流革新に関する関係閣僚会議が開催され、賃上げや輸送力不足解消に向けた施策の前倒しを図るため、必要な予算措置も含めた『物流革新緊急パッケージ』を閣議決定しました。ただ、これまでここで検討してきた内容と重複する部分が多いので、今回は取り上げませ

ん」  
「なるほど、それで、今日は何を話題にするんだ?」

「はい、実は、10月に、日食協（日本加工食品卸協会）の『物流問題研究会』と加工食品メーカー8社の会議体である『食品物流未来会議（SBM）』とが連名で『荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取り組みガイドライン』というものを公表しました。その内容が結構興味深いので、取り上げたいと思います」

編集長がそう言つて、鞆から資料を引っ張り出す。

「このガイドラインでは、まず、長時間の荷待ち・荷役作業が発生する要因について指摘しています。一つがアイテム数の増加、二つ目が着荷主事業者物流センターのバスや入荷作業場の狭隘化、三つ目がバラ降ろしによるバスの占有、そして、四つ目が先着順による入荷検品です」

「それを受けて、改善施策が提起されていま

■大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。

■体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。

■美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。

■編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。

■女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

すが、結構実効性のあるものだと思います」  
体力弟子の言葉に大きくうなずき、編集長が勢い込んで続ける。

「長時間待機の削減施策として七つ挙げられています。①入荷予約システムの利用促進、②ASNデータの普及、③入荷時間枠の見直し、④車両の相互活用、⑤先行在庫の検討、⑥発注頻度の低減、⑦マザーセンター化の検討というものです」

「入荷予約システムはいろいろ課題もあるようですが、うまく使えば効果は大きいな。ASNデータは検品レスが可能になるので、優先パスを設けたりして待機を大幅に削減可能だ。これら二つはほとんど普及することが望まれる。ところで、三つ目以降はどういう内容なんだ？」

大先生に問われ、編集長が答える。

「はい、入荷時間枠の見直しというのは、午前中などに限定しないで、早朝や午後などにも入荷枠を広げようというものです。これにより、入荷車両を分散させ、待機をなくするというものです」

「なるほど、早朝や午後入荷も可となれば、車両の回転も上がる可能性がある。それで、車両の相互活用というのは？」

「これは、メーカーから卸への納品車両を小売配送に使ったり、卸の配送車両をメーカーからの納品に使ったりするというもので、うまく相互活用できれば、車両の有効活用という点で効果が大きいですよな」

「たしかに。それを仕組む専門の作業チームが必要だな。これは早くやった方がいい」

「そうそう、次の先行在庫の検討というのは、先生のおっしゃるオーダーレス物流に繋がるかもしれないせん」

「卸のセンターにメーカー名義の在庫を置いておいて、卸が発注した分だけ名義変更するという取り組みのようです。でも、これだけではだめなんですよな？」

女性記者が大先生に確認する。大先生が苦笑しながら答える。

「いや、だめということはない。そこで言う卸の発注というのは、在庫補充要請ではなく、メーカー名義の在庫をこれだけ使うという連絡だから、メーカーとしては、それによって卸に置いてある自社在庫の減少具合が見えるから、その動きを踏まえて効率的に補充すればいい。まさにオーダーレスだ。これは注目して見ていきたい」

「卸からの発注は、在庫補充要請ではなく、在庫使用連絡ということですね。なるほど、これは面白い。注目して今後の動きを追いかけます」

「それがいい。発注頻度の低減というのは、結局、発注ロットを引き上げることだな？」

「そうですね。定曜日発注とか正パレット・面単位発注、それに低ランク商品の集約発注などにして、これを実現することです」

「最後のマザーセンター化というのは、メー

カーが卸の個々のセンターに届けるのではなく、その前段階にマザーセンターを設け、そこで一括して荷受し、その後、各メーカーの製品を混載して各センターに配送するという構想をいうのか？」

「だと思いません。それにより、メーカーからのパレット納品を促進しようという考えのようです」

「まあ、たしかに、これらの施策は実現すれば有効であることは間違いない。早急を実現してもらいたいものだ」

### 荷降ろし後の荷役は着荷主の仕事

「次に、荷役作業についてですが、ここでは、まず安全対策が述べられたうえで、作業効率化策としてパレットによるフォークリフトでの作業が推奨されています」

「そのためには、そもそも、卸側の発注をパレット単位かパレットの面単位にするということが前提になりますよな。さっきの先行在庫方式を取れば、これをメーカー側がやるということですね。いずれにしても、バラ積みなんて時代遅れなことは早くやめた方がいいです。いまや、積載率よりも荷役作業時間短縮の方が優先課題ですから」

なぜか、女性記者が口を失らせてコメントする。大先生が苦笑しながら、「たしかに」とうなずき、編集長に確認する。

「ところで、そのフォークリフト作業は発着荷主側がやるべきことだという共通認識はあ

るんだよな」

「はい、あると思います。ドライバーによるフォークリフト作業削減に発着事業者双方が継続して取り組むと指摘していますから……」

「それと関連しますが、荷降ろし以降の業務について誰がやるかという点について最後のところで明記されていますが、これは画期的な指摘だと思いました」

美人弟子の確認に編集長がうなずく。

「ガイドラインに書いてあることをそのまま読みますね。『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』とあります。それと、『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の高さに合わせるための段落として作業も同様とする』とあります。つまり、これらは、ドライバーが一切する必要はないということですよ」

そう言つて、編集長が一息つく。大先生がうなずく。

「ここという着荷主というのは、卸と小売専用DCを指すようだから、卸としては思い切った宣言だ。これは評価できる」

「後は、これらの施策を実現するための取り組みをできるだけ急ぐということですね」

「そういうことだ。さて……」

「あつ、実はもう一つ取り上げたい話がある

んです」

大先生が閉会を宣言しようとするのを、編集長が慌てて止める。大先生が「まだあるの」と編集長を見る。

### 荷主の担当者は現場実態を知るべし

「実は、実態はきれいごとでは済まないぞという話があるんです」

編集長の物言いに大先生も興味を持ったらしく、「へー、どんな話？」と先を促す。編集長が女性記者を見る。女性記者が大きくうなずき、ノートを手に説明を始める。

「実は、2024年がらみで、何社かのトラック業者さんに取材に行きました。そこで、興味深い話を聞きました。呆れた話も聞きました」

そう言つて、女性記者がみんなを見る。みんなの興味深そうな顔を見て、満足そうに話を続ける。

「まず、到着現場での荷受け担当者やリフトマンについて何とかならないかという指摘が取材したすべての業者さんから出されました」

「トラックを待たせることを当たり前だと思つていたり、いじわるされたりとかだろ。昔からある古くて新しい問題だけど、いまや放つておくわけにはいかないな」

大先生の言葉に、女性記者がうなずく。

「はい、待たせることに平気なだけじゃなく、現場担当者やリフトマンの機嫌を損ねると、荷降ろしが後回しにさせられたり、納品に来た

メーカー自体が嫌いだという担当者がいて、なかなか降ろさせてもらえないなんて信じられないこともあるようです。理不尽としか言いようがないですね」

「荷主の物流担当者はそういう現場の実態を知らないんだらうな」

「はい、特に、倉庫作業を下請けに丸投げしている荷主も多くあつて、そういうところの業者者は、トラックを待たせてはいけないという意識は皆無で、むしろ残業で稼ぎたいという思いが強いため、作業が遅いそうです。それがドライバーの待機の要因になってるとおっしゃってました」

「そう遠くないうちに、そういうところへはトラックが行かなくなるな」

「実際、ある社長さんは、『待機は、お金ではない。ドライバーがとにかく嫌がる。あそこは長時間待たせるので行きたくないという声が多く出てくるようになった。ドライバーには楽しく仕事をしてもらいたいので、ドライバー泣かせの現場の仕事は断るようになっています』とおっしゃってました」

「以前は、断ると仕事が来なくなるという不安があつて泣く泣く続けていたようですが、現実には断るようになってきたんだな」

「はい、大分様子が変わってきたようです。話を聞くと、いま車両不足の傾向が明らかに出てきていて、車はないかという問い合わせが頻繁に来るようになったそうです。ある社長さんは、『いま、仕事に困ることはない』と

はっきり言っていました」

「それは結構なことだ」

### 既存の業者を大事にせよ

「それと、さっきのガイドラインでも指摘されていますが、物流施設が古いとか狭いため待機が発生するケースが多くあるそうですが、そういうところに限って、それを改善しようという姿勢がまったく見られないそうです。改善が先かトラック業者が手を引くのが先かだっておっしゃっていました」

「トラック業者が手を引くのが先だろうな」

編集長がほそつとつぶやく。女性記者が、ノートを見ながら続ける。

「それから、あるメーカーの工場に積み込みに行く、倉庫が工場内外に分散していて、何か所も回らないと積み込みが完了しないそうです。そうなると、たとえ、1か所30分で済んだとしても、5か所だと2時間半も掛かってしまうことになるそうです」

「その手のケースは大手メーカーに結構ある。積み込み場所を最大2か所くらいに集約しないと、問題荷主になりますね」

編集長の言葉にうなずき、大先生が続ける。「こういう現場レベルでの待機の発生は荷主の責任で改善していかないと待機の削減は進まない。こういう現場はドライバーから敬遠されるという危機感をもっと持つべきだな」

「はい、ある社長さんは、『荷主さんはいま使っている運送業者を大切にされた方がいい。そのこと取引をやめて、新規の業者との取引になると、運賃は確実にかなり上がるはずだ』とおっしゃっていました。納得ですね」

「そうそう、多重下請けがらみでは何か言っ  
てなかったか？」

「はい、これは、言い方はいろいろですが、取材したすべての業者の方が、『到底法令を守れないような輸送依頼を下請けに丸投げする大手運送業者が少なくない』とおっしゃっていました。法令違反になるとわかっているのに下請けに回すなんて、明らかにおかしいですね」



#### PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

「たしかに。とにかく、最初に荷主からその手の依頼があった段階で、依頼された元請けや運送業者は拒否すべきだ。あるいは、こういう条件なら受託できるという提案をすべきだ。自分たちの業界を守るためにも、元請けなどが壁にならないとだめだ」

「元請責任ですね。ここはきっちりやってほしいです。まあ、このような現場実態を見ると、先ほどのガイドラインで言えば、その実効性を上げるためには現場にまで目配りが必要だということだと思います。さて、それでは、今日はこのへんにしましょう」

なぜか満足げな顔で、編集長が閉会を宣言した。

輝