

建設資材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 ～ 建設資材アンケート結果 ～

2019年03月27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

P2

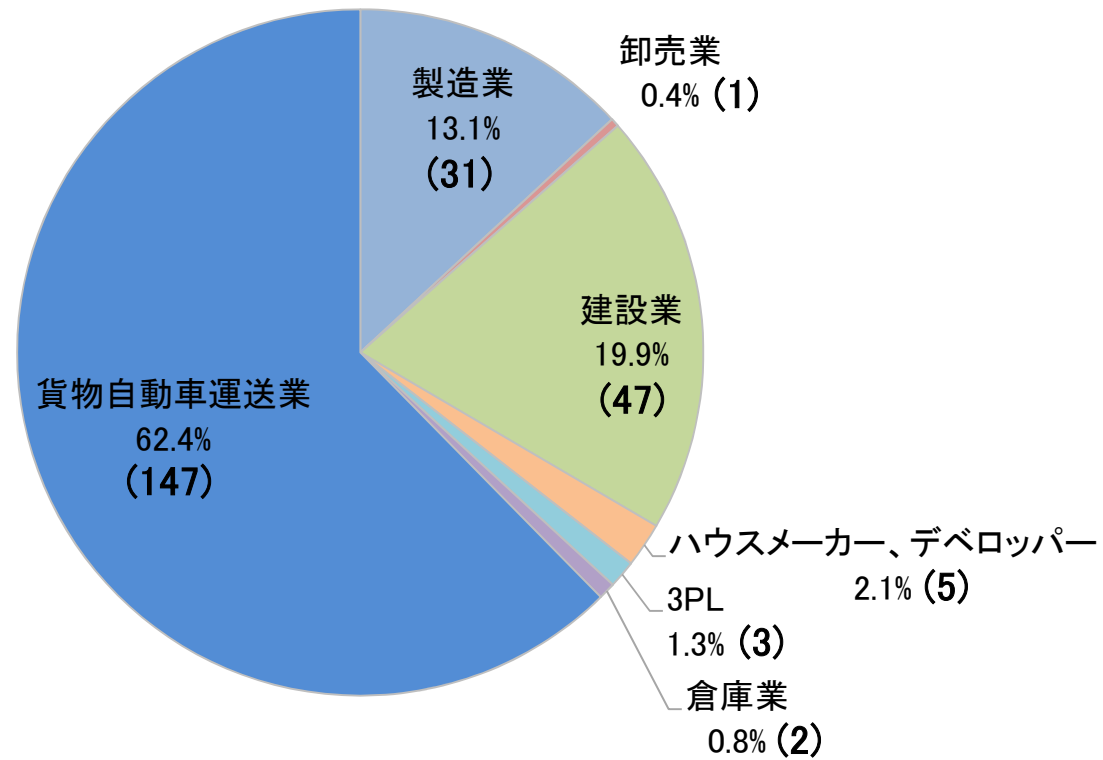
アンケート調査結果の概要

P5

回答者属性

建設資材 アンケート実施概要

- 実施期間 2018年3月12日～2019年3月22日
- 回答数 236 (内訳は以下のグラフの通り)



代表的な品目名

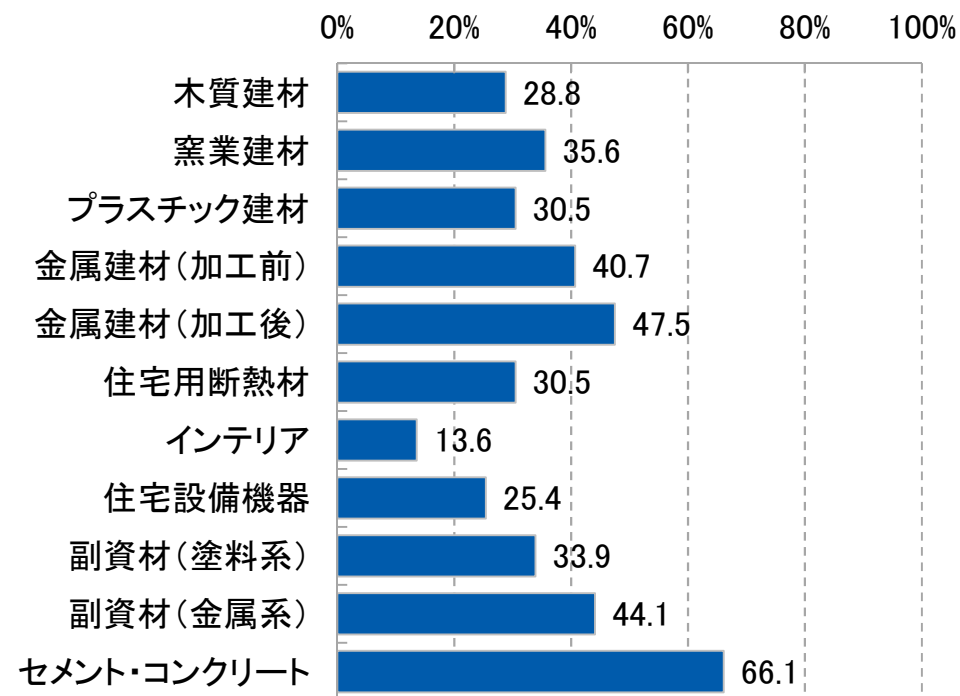
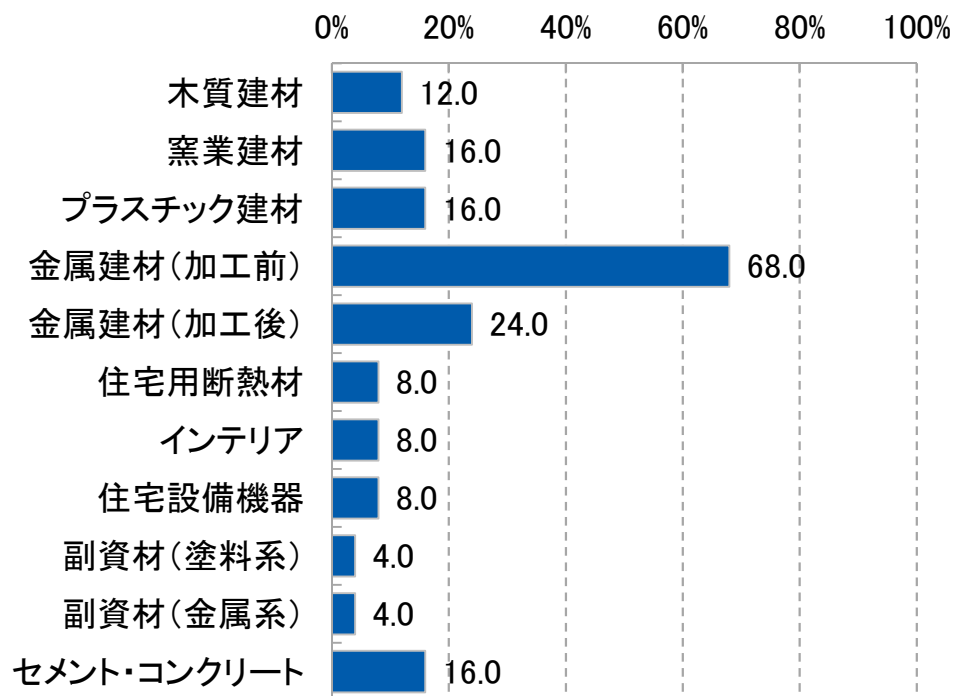
- 代表的な品目は、左図の出荷（建材メーカー等）では金属建材（加工前）が多く、入荷（建設会社等）では金属建材（加工前）、金属建材（加工後）、副資材（金属系）、セメント・コンクリートが多い。

Q4: 出荷製品のうち、取り扱っている主な品目名をお答えください。
(いくつでも) n=25

Q3: 入荷製品のうち、取り扱っている主な品目名をお答えください。
(いくつでも) n=59

※回答者・・・建材メーカーの出荷担当

※回答者・・・建設業、ハウスメーカー・デベロッパー、卸売業、
建材メーカーの調達担当

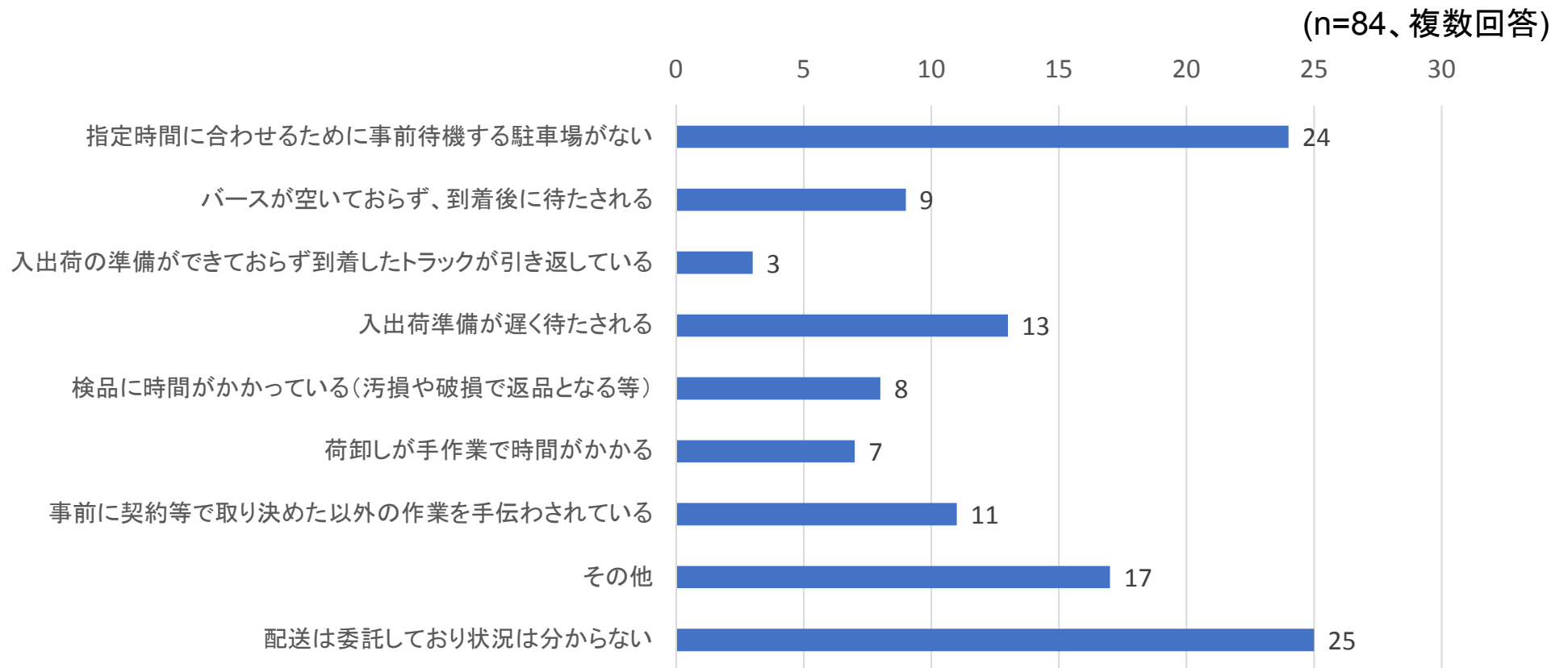


アンケート調査結果の概要

荷主が現在直面している問題(出荷元倉庫、及び納品先倉庫・建設現場関連)

- 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状況は分からない」(29.8%)と最も多く、次いで「指定時間に合わせるために事前待機する駐車場がない」(28.6%)、「入出荷準備が遅く待たされる」(15.5%)、「事前に契約等で取り決めた以外の作業を手伝わされている」(13.1%)、「その他」(20.2%)となっている。

Q37,39: 貴社の物流において、現在直面している問題をお答えください。(いくつでも)

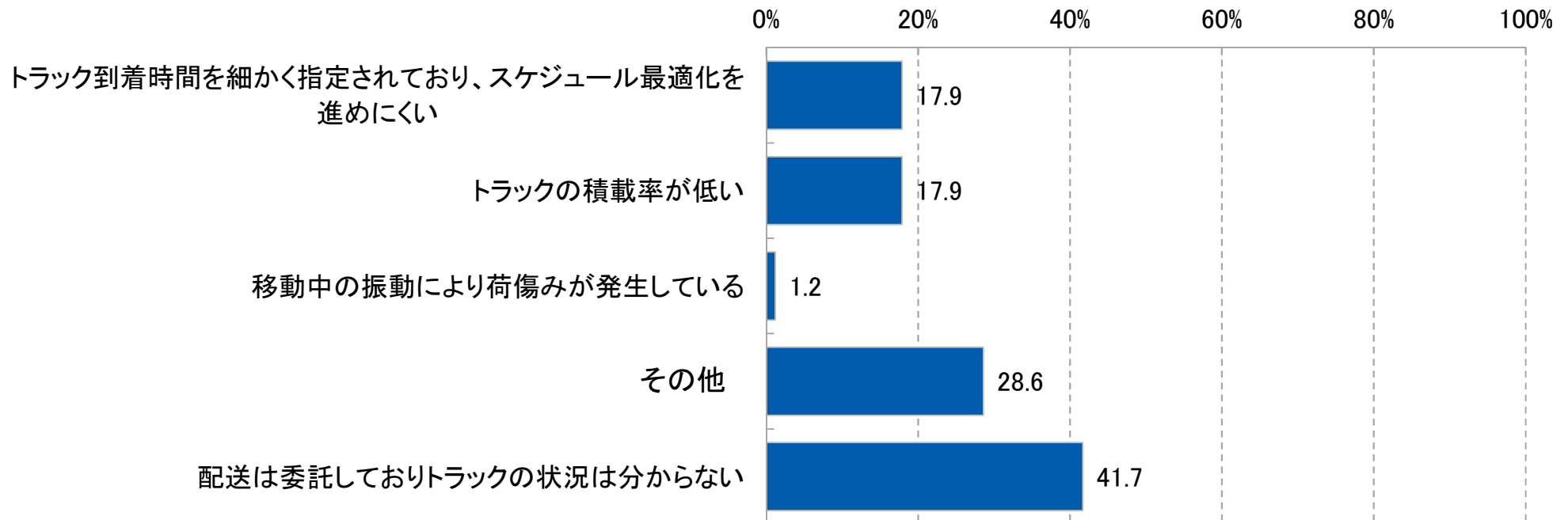


荷主が現在直面している問題(トラックの配車・輸送関連)

- 荷主全体(出荷／入荷)で荷主が現在直面している問題を見ると、「配送は委託しておりトラックの状況は分からない」(41.7%)とその他(28.6%)が多く、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」(17.9%)、「トラックの積載率が低い」(17.9%)、「移動中の振動により荷傷みが発生している」(1.2%)となっている。

[Q40]貴社の物流において、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おける問題をお答えください。
(いくつでも) n=84

(n=84、複数回答)



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」17.9%

- 「問屋納入については、朝一からの製品納入となり午後納入はほぼ出来ない為、回転効率が悪い。鉄筋屋納入についても、問屋納入同様」、「現場納入については、納入の指定内容が多く苦慮している」といったコメントがあった。
- また、到着後さらに荷卸しまでに時間を要する時間が読みにくいことについて、「建設現場敷地が狭く納入車両は1台ずつの荷卸しとなり部材によっては時間がかかる」、「建築現場の工事作業で動線の確保が出来ていなかったり、他の納材とかち合ったりすることがある。」、といったコメントもあった。
- 上記に関連して、荷卸し時間が読めないゆえに作業を手伝わざるを得ないことについても、「鉄筋加工業者等で小規模なところは経営者自ら荷卸し作業されるところがある。トラック運転手が手伝わないと荷卸しに時間がかかる」、「荷卸しの手伝いをすることが、慣例となってしまっている。同業他社も同じ状況で拒否することが困難。また運転手も早く作業を完了したい故、進んで手伝っている状況も散見される。」といったコメントがみられた。

■「トラックの積載率が低い」17.9%

- 「アイテムの種類、寸法、形状が多岐にわたっており、積載率の向上が困難である」、「部材形状、容積、重量が多種多様で常に満載には至っていない」、「出荷明細が少量なのが多い」といった、多品種少量になりがちな建設資材に顕著な理由のほか、「工場、物流センターへのJIT納入(日単位)している為、日々の物量変動が大きい」、「積み合わせ方が人に頼っており、配車数にも影響をおよぼしている」といったコメントがあった。

■「移動中の振動により荷傷みが発生している」1.2%

- 荷傷みの発生については、「ワイヤーを掛ける作業は運転手がおこなう事が多い」というコメントがあった。

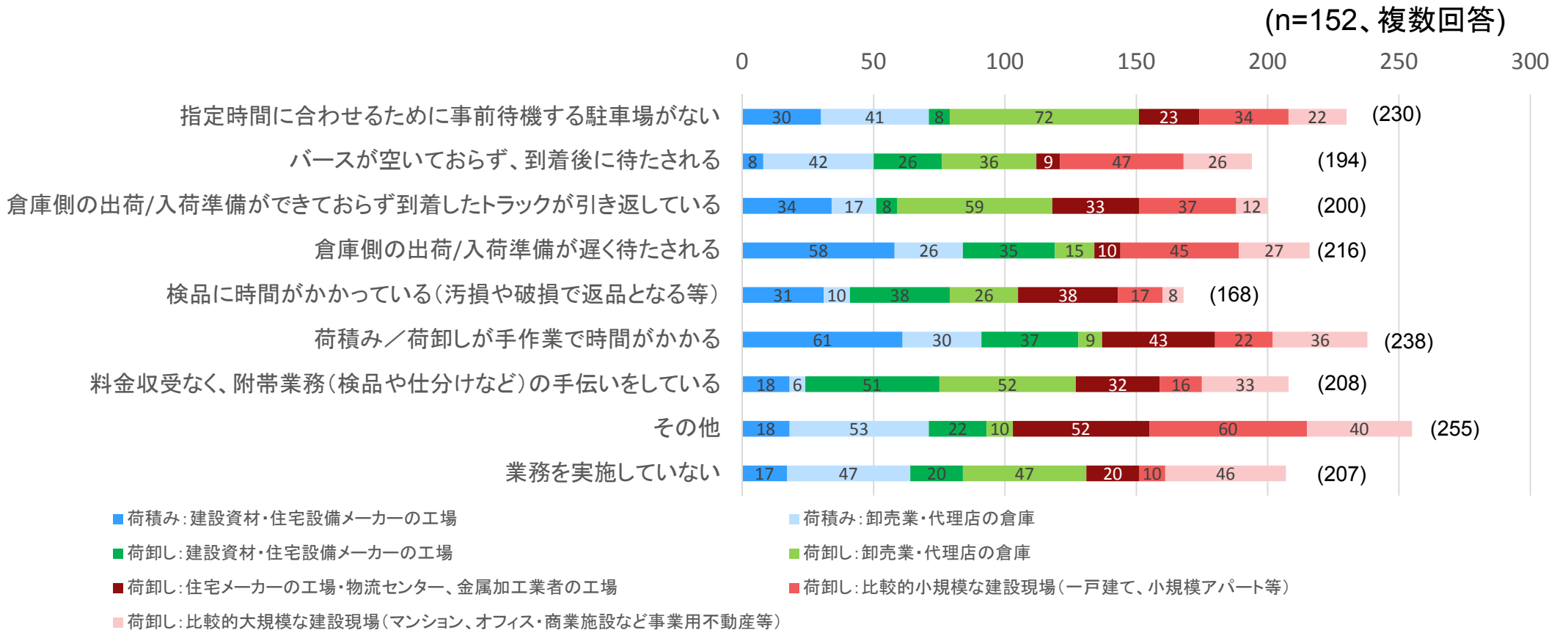
■「その他」28.6%

- 特殊車両確保について、「特殊車両等の台数が少なく逼迫している」、「トラック不足(特に平ボディ車の不足が顕著)」、「客先の要望通りの積載車両手配が難しいときがある」といったコメントがあった。
- 上記以外では、「輸送単価を上げたいが顧客の同意が難しい」、「積込み明細の確定が遅く、最適な配車が困難」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(出荷元倉庫、及び納品先倉庫・建設現場関連)

- 物流事業者が現在直面している問題は、「荷積み／荷卸しが手作業で時間がかかる」が最も多く。次いで「指定時間に合わせるために事前待機する駐車場がない」、「倉庫・建設現場側の出荷／入荷準備が遅く待たされる」、の順に回答が多かった。

Q49: 建設資材の物流において、各場所において、現在直面している問題をお答えください。

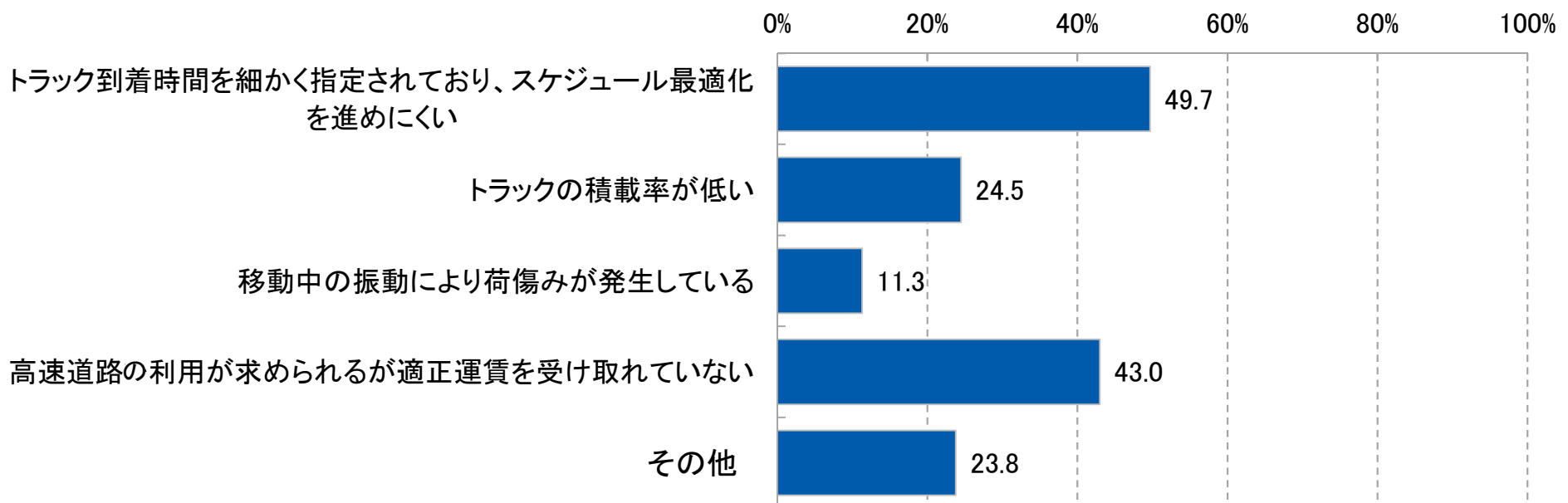


物流事業者が現在直面している問題(トラックの配車・輸送関連)

- 物流事業者が直面している問題をみると、「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」(41.7%)が最も多く、次いで「高速道路の利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」(43.0%)、「トラックの積載率が低い」(24.5%)となっている。

[Q50]建設資材・住宅設備の物流において、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) (n=151)

(n=151、複数回答)



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」49.7%

- 到着時間指定について、「時間指定があり、一台一現場一回で終わってしまう」、「朝一に仕事が集まってトラックの台数が必要になり、2便目、3便目の稼働率が悪い」、「現場到着時間の徹底で効率的な配車が組めなく一日の運賃が上がらない」といったコメントがあった。
- 到着後さらに荷卸しまでに時間を要する時間が読みにくいことについて、「現場に着いて荷下ろし終了まで、長いと1時間半くらい。(通常10~30分)」、「建設現場の工事進捗状況により、荷卸し時間が延長される」、「現場監督の時間指定には届けるが長時間待たされることがある」といったコメントがあった。
- 加えて、待機場所のなさも時間を読みにくくしている要因として、「都心などの現場の際に業者側から待機場所の指定がない時などは困惑する」、「都内などビルの現場の搬入になると待機場所がなく路上待機をせざるを得ない状況で搬入車両も多く荷卸し時間が読めない」といったコメントがあった。

■「トラックの積載率が低い」24.5%

- 工事進捗に合わせた小分け配送を求められることについて、「1回の納品なのに、留め置き・分納を求められる」、「同じ現場に複数回の少量納入が多く積載率が悪い」といったコメントがあった。

■「移動中の振動により荷傷みが発生している」11.3%

- 移動中の問題として「弊社まで運搬されてくる際に固縛が十分にされておらず荷ズレが発生したり角当てがないまま荷締めをしたことにより製品に破損が発生」といったコメントがあった。
- 積み込み、荷卸し時の問題として、「重量物納品に対し、作業員を手配してもらえず、現場にも人が居なかったため、無理やり一人で卸したが、商品を破損させて弁済請求が来た」、「手積みで種類も多く、梱包が簡素化され破損も発生」といったコメントがあった。

■「高速道路の利用を求められるが適正運賃を受け取れていない」43.0%

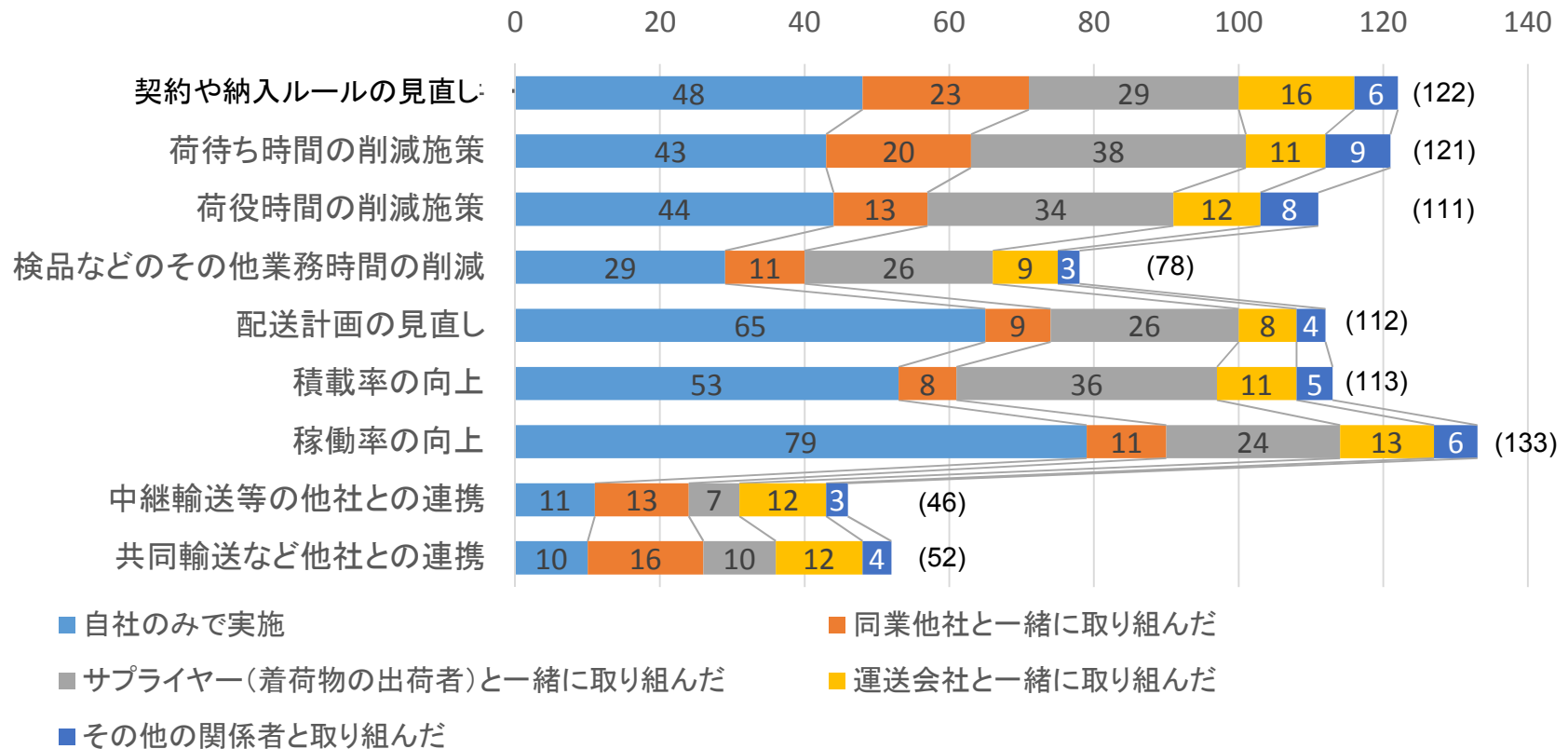
- 「現場での待機時間が長いため、荷卸し後の高速移動や荷積み後の高速移動を余儀なくされるが、高速代を請求しづらい。または、追加料金を拒否される」といったコメントがあった。

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「稼働率の向上(133件)」が最も多く、次いで「契約や納入ルールの見直し(122件)」、「荷待ち時間の削減施策(121件)」となっている。

Q43: 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=152、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)

■「契約や配送ルールの見直し」

- 単価の変更を顧客に要望。納入時間帯に幅を持たせた。等

■「荷待ち時間の削減施策」

- 運送会社の待ち時間がないよう運送会社との積み込み時間指定をしている。／ドライバーの拘束時間を計測し、長時間待機になった施工現場に対しては原因を確認すると共に課題を抽出して改善に取り組んだ。／搬入管理ソフトを導入し、搬入の時間管理が外部から見やすくなるようにした。／車両の待機時間の削減に向けて入庫時間を指定し、無駄な待機時間を削減した。／サプライヤーの現場常駐者又は警備員と運転手との電話連絡によりタイミング良く納入させる。／等

■「荷役時間の削減施策」

- 倉庫内の待機時間に関しては、前段取りや倉庫内のレイアウトを見直すことによって短縮を図っている。／積み込む品物を事前に集めて、短時間で積込みが行えるようにした。／複数個所での積込みを減らし、少ない箇所で積込みを完了させるようにした。／荷役機械の計画的配置、資材置き場の整理。／等

■「検品などのその他業務時間の削減」

- 現場と打ち合わせをして、ストックヤードの確保に努めた。／極力同グループの資材を纏めてヤードを有効活用した。／数量に関して細かく管理して不要な納品を回避した。／等

■「配送計画の見直し」

- GPS機能付き営業無線の導入で、きめ細かい配車に結びつけた。／工場倉庫に直送して受入可能なものは中継地点でのストックを省力し、自社工場への直送に切り替えた。／等

■「積載率の向上」

- 輸送能力向上のため、2か所卸しなど実現のため、納入先と数量の情報が共有できるようにした。／相積みをして積載率を向上させた。／自事業所及び他事業所帰り便の有効活用を検討中。／原則は、各階ごとの分割であるが運搬費などの削減の為、ストックが出来る範囲で回数を削減している。／等

■「稼働率の向上」

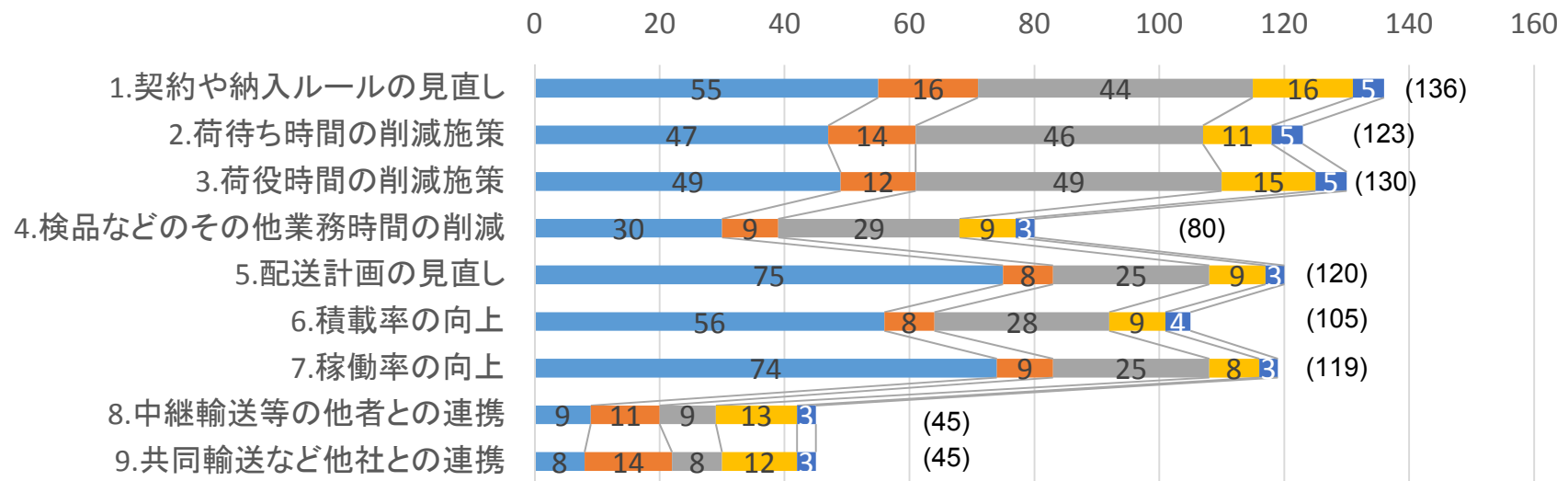
- 回転率向上への取組みについてはサプライヤーと調整し一回受入から二回受入に変更。／等

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「契約や納入ルールの見直し」が136件と最も多く、主体としては自社のみが55件、サプライヤーと一緒に取り組んだが46件となっている。
- 次いで「荷役時間の削減施策」が130件で主体としては自社のみが49件、サプライヤーと一緒に取り組んだが同数の49件となっている。

Q52: 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=152、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と取り組んだ

建設資材アンケート調査結果

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)

■「契約や配送ルールの見直し」

- 当日オーダー当日出荷の見直しの取り組みを行った。／時間指定の幅を持たせた。／可能な範囲で納入時間の変更をお願いした。／等

■「荷待ち時間の削減施策」

- 納入時間を分散させるため、ストックができる物は前倒しで納品できるようにした。／納入時間を計画化して、無駄な待機時間を削減した。／配達前に現場監督さんと連絡を取り合い、納入時間の調整をしている。／等

■「荷役時間の削減施策」

- 積み込み時間を短縮させる為、方面別仕分けを出荷側に依頼した。／荷卸しする人と、積む人を分けて待ち時間の負担が少なくなるようにした。／等

■「検品などのその他業務時間の削減」

- リフト作業員の増員の要請。／ 等

■「配送計画の見直し」

- 運転者と配車担当で連絡を取り合い、配車状況の調節を行った。／元受運送会社へ配送スケジュール、タイムスケジュールの提案。／ストックできるものは前倒しで納品できるようにお願いした。／建設現場での荷卸し状況をリアルタイムデジタコで確認しながら配車の調整。／等

■「積載率の向上」

- 荷姿を検討し、軸重を計測し調整することで積載できる数量を増やした。／積載方法を工夫したり、装具を改良したりして、従来は車両を分けて配送していた荷を1台にまとめた。／再リース品などはまとめて発注・ストックしてもらい何度も走らなくていいようにした。／等

■「稼働率の向上」

- 個々の現場で施工時間の調整をしてもらい輸送効率を上げた。／等

■「中継輸送等の他者との連携」

- 現場に製品を見に行き、積込方法をこちらで考えた。他の運送会社と協力して、中継などで荷物を配送した。／納入先近くのお客主工場から積込先近くまでの輸送業務を提供してもらい、稼働率を向上させている。／等

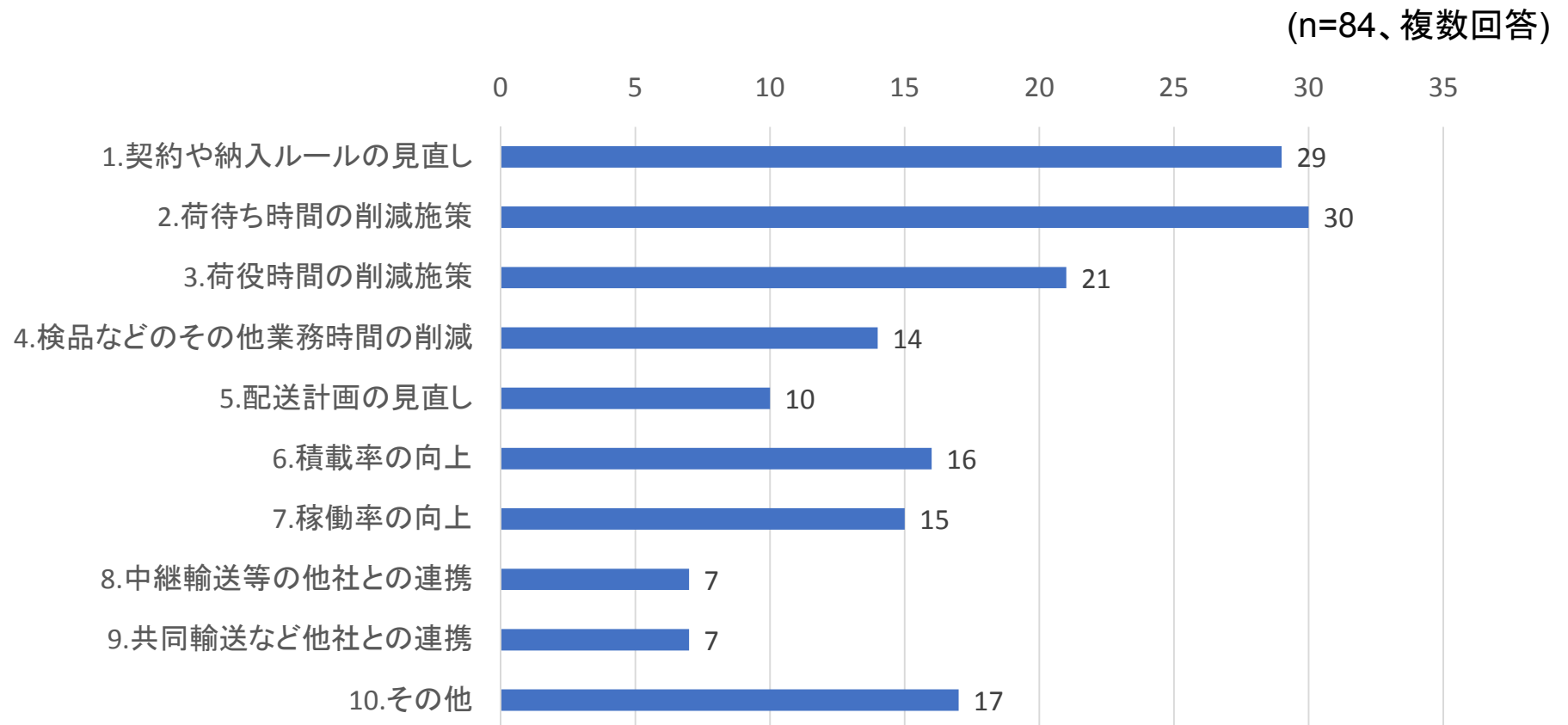
■「共同輸送など他者との連携」

- 販売店とその配下の工場、運送業者で車両の融通をきかせるようにした。／等

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、「荷待ち時間の削減施策」が30件と最も多く、次いで「契約や納入ルールの見直し」が29件、「荷役時間の削減施策」が21件となっている。

Q46: 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)

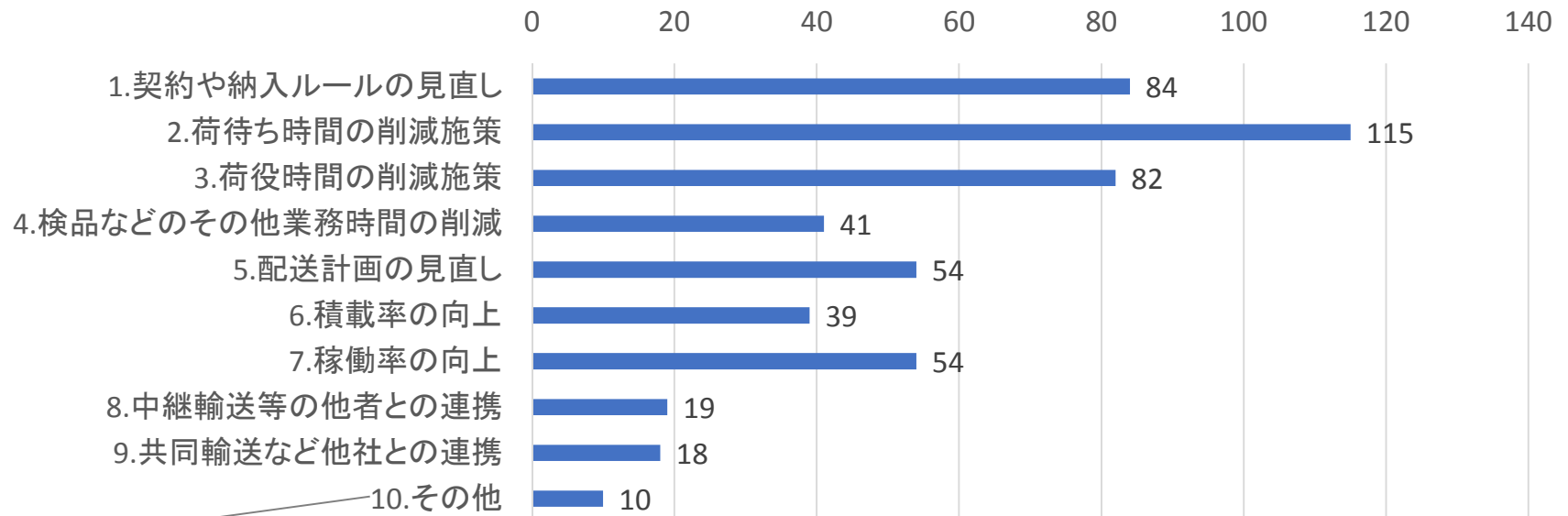


貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策

- 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115件で最も多く。次いで「契約や納入ルールの見直し」が84件、「荷役時間の削減施策」が82件となっている。

Q74: 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=147、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