

【解説集】

荷役作業の重点管理チェックリスト

| | |
|---|-------|
| はじめに（用語集） | P1～P2 |
| 1. 荷待ち・荷役作業の2時間ルールについて | P3 |
| 2. 荷役時間の把握と管理について ・ 荷待ち・荷役作業の時間管理 ・ ① 荷役作業の時間管理 ・ 時間管理ツール ・ 時間管理ツールを活用した想定する業務フロー | P4～P6 |
| 3. トラック着発管理について | P7 |
| 4. 荷役作業について ・ パレット単位の荷役作業 ・ 荷山形成 | P8～P9 |

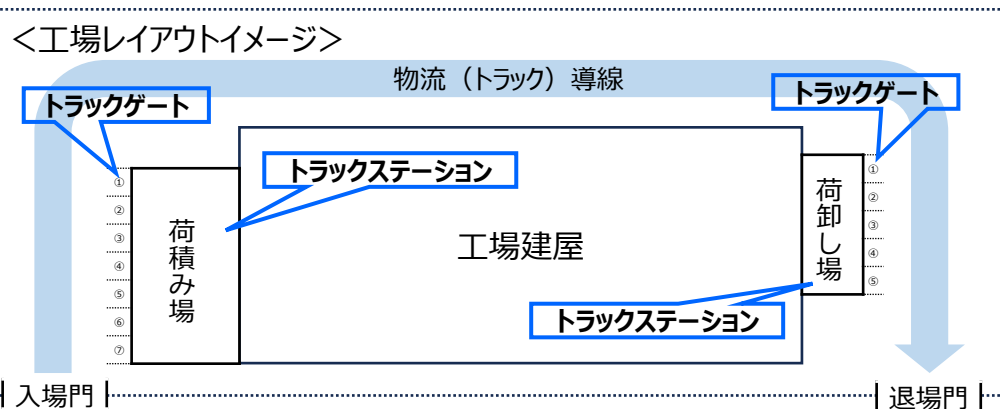
2024年9月
一般社団法人 日本自動車部品工業会

はじめに（用語集①）

個社毎で呼称が異なるため、本資料内における用語の認識を合わせるため、以下参照ください。

【トラックステーション】

トラックが停車し、荷積み/荷卸し場の**全体**を指す用語
（代替用語例：ヤード、プラット、ドック、下屋など）



【トラックゲート】

トラックステーションの内、**トラック 1 台毎**に割り振られる停車位置を指す用語（代替用語例：バース、ポート、ピットなど）

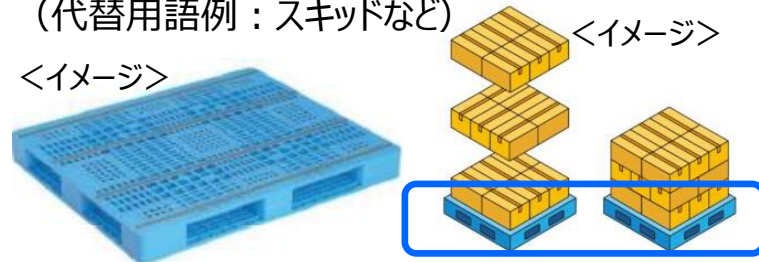


トラックステーションとトラックバースについては、代替用語も含め、個社毎の呼称により混交している場合がありますので、あくまでも例として認識ください。

【パレット】

輸送や荷役、保管するため、荷を単位数量にまとめて載せる台（物流資材）のことを指す用語
（代替用語例：スキッドなど）

<イメージ>



はじめに (用語集②)

【ダイヤ表】

物流事業者や取引先と予め調整し、トラックの着発時間やゲート番号を指定し計画管理するもの

| | | A工場 | | | | | | | | | | | | | | | 実施日 | | 2024/7/* | | |
|-----------|--|----------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|----|-----|--|----------|--|--|
| トラックゲート番号 | | 時間 | | | | | | | | | | | | | | | 事例 | | | | |
| | | トラックステーションダイヤ表 | | | | | | | | | | | | | | | 承認済 | | | | |
| No. | | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | 室長 | 係長 | 作成 | | | | |
| 1 | <small>■=仕入先 ■=自社手配</small> **化成 C20 B工場転送① C社 対応 354 D 高専 東富士 E社 小牧① C20 B工場転送② 071 F社 沼津② C22 G工場 転送② A66 H 合成 073 刈谷地区② C21 J運輸 転送① 帰り C11 支給品 転送 C33 K社専用便③ A62 L社 入庫 便 120 Mロジ 341 N社 静岡 西 C22 G 工場間 転送 124 OPQ ロジ 123 P社 三重 000 K L C B02 R加工 B ZZ852 QQ 運輸 松原 太田 E07 R社 足利 084 S協力会① 415 T社 西宮 他 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 501 Z-Q工場間転送 A① ★ 11D50 部材他 転送便① 502 U社 集荷② C33 K社専用便② 087 L社 豊田① E40 M社 OP① C21 J運輸 転送① 帰り 502 U社 集荷③ 216 TL 一重 転送 ★ 086 瀬西地区 502 U社 集荷④ C33 K社専用便④ ★ 084 Q社 三好 B 501Z-Q 工場間 転送 A② 343 R社 部品 月曜便 502 U社 集荷⑤ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | B物流センター 出荷品 一時置場 | | | | | | | | | | | | | | | 便名 | | | | | |
| 4 | S02 Vセンター 集荷③ S02 Vセンター 集荷④ S02 Vセンター 集荷⑤ S02 Vセンター 集荷⑥ S02 Vセンター 集荷⑦ S02 Vセンター 集荷⑧ S02 Vセンター 集荷⑨ S02 Vセンター 集荷⑩ S02 Vセンター 集荷⑪ S02 Vセンター 集荷⑫ E50 W化成・X理工 138 ZY富士松 空・機 502 Vセンター 集荷⑬ 502 Vセンター 集荷⑭ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. 荷待ち・荷役作業の2時間ルールについて ~各種ガイドライン~

▼「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月



2. 施策の効果 (2024年度分)

| | (施策なし) | (施策あり) | (効果) |
|-------------|--------|---------------|-----------------|
| ・ 荷待ち・荷役の削減 | 3時間 | → 2時間 × 達成率3割 | : 4.5ポイント |
| ・ 積載効率の向上 | 38% | → 50% × 達成率2割 | : 6.3ポイント |
| ・ モーダルシフト | 3.5億トン | → 3.6億トン | : 0.5ポイント |
| ・ 再配達削減 | 12% | → 6% | : 3.0ポイント |
| 合計 | | | 14.3ポイント |

▼物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

令和5年6月

1. 荷主事業者・着荷主事業者と共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・ 荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・ 物流管理統括者の選定
- ・ 荷待ち・荷役作業等時間
- ・ 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・ 物流の改善提案と協力
- ・ 運送契約の書面化

(2) 実施することが推奨される事項

- ・ 物流システムや機械化(ロボット等)の標準化
- ・ パレット等の活用
- ・ 積品の効率化・積品水準の適正化
- ・ 共同輸送の推進等による積載率の向上
- ・ 荷役作業時の安全対策

2. 荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・ 出荷に合わせた生産・荷流し等
- ・ 運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・ 出荷情報等の事前提供
- ・ 発送順の適正化
- ・ 物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・ 納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・ 発注の適正化
- ・ 巡回集荷(ミルクラン方式)

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- 共通事項
 - ・ 業務時間の把握・分析
 - ・ 長時間労働の抑制
 - ・ 運送効率の向上

(2) 実施することが推奨される事項

- 別列事項 (運送モード等に応じた事項)
 - ・ 荷待ち時間や荷役作業等の実施の把握
 - ・ トラック輸送における多量下請集荷の適正
 - ・ 積載率の適正化
 - ・ 積載率の適正化

(3) 実施することが推奨される事項

- 別列事項 (運送モード等に応じた事項)
 - ・ 倉庫内業務の効率化
 - ・ モーダルシフト、モーダルシフトによる効率化
 - ・ 積品水準の向上
 - ・ 作業負担軽減等による労働環境の改善

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代益となる取組や合意した事項を設定して実施する。

(1) 実施が必要な事項

- ・ 荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・ 物流管理統括者の選定
- ・ 荷待ち・荷役作業等時間
- ・ 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・ 物流の改善提案と協力
- ・ 運送契約の書面化

政府からのガイドラインを受け、部工会として自主行動計画を策定し、乗務員の作業負担低減のため、荷主として、荷待ち・荷役作業の時間短縮に取組むようお願いいたします。

【ポイント】

- ・ 荷主責任による荷待ちや荷役作業等にかかる時間を作業場毎に2時間以内とする
- ・ すでに2時間以内を達成していたとしても、作業効率・生産性の向上による物流コストの削減に向けて、更なる作業時間短縮に努める

▼【部工会】

令和5年12月

物流適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

(1) ガイドラインに基づき取り組み

■ 物流業務の効率化・合理化

自動車産業の「自動車部品物流」は材料メーカーから完成車メーカーまで様々な工程を繋いでいる。サプライチェーンに関連した改善は従来から、領域を跨いで進められており、前後工程は複雑に連鎖している。更なる物流業務の効率化・合理化のためには、より正確な時間把握、基準ルール、責任者の専任といった体制づくりが不可欠である。これらの整備を行うことで乗務員の荷待ち、荷役作業など(荷積み・荷卸し・* 附帯業務)にかかる時間の短縮を図っていく。

* 附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

① 荷待ち・荷役作業等にかかる時間の把握

発荷主事業者としての出荷、または着荷主事業者としての入荷に係る荷主責任による荷待ち、荷役作業等にかかる時間を把握する。

② 荷待ち・荷役作業等時間 2時間以内ルール

物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせない。また、荷主責任による荷待ち、荷役作業等にかかる時間をそれぞれ作業場毎で2時間以内とす。また、出荷時間までに確実に荷積みを完了し荷待ち時間の解消に努める。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている場合は、更なる作業時間短縮のため倉庫作業との分担も考慮し乗務員荷役(含む附帯業務)の効率化/合理化に取組む。また、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づき命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮を行う。

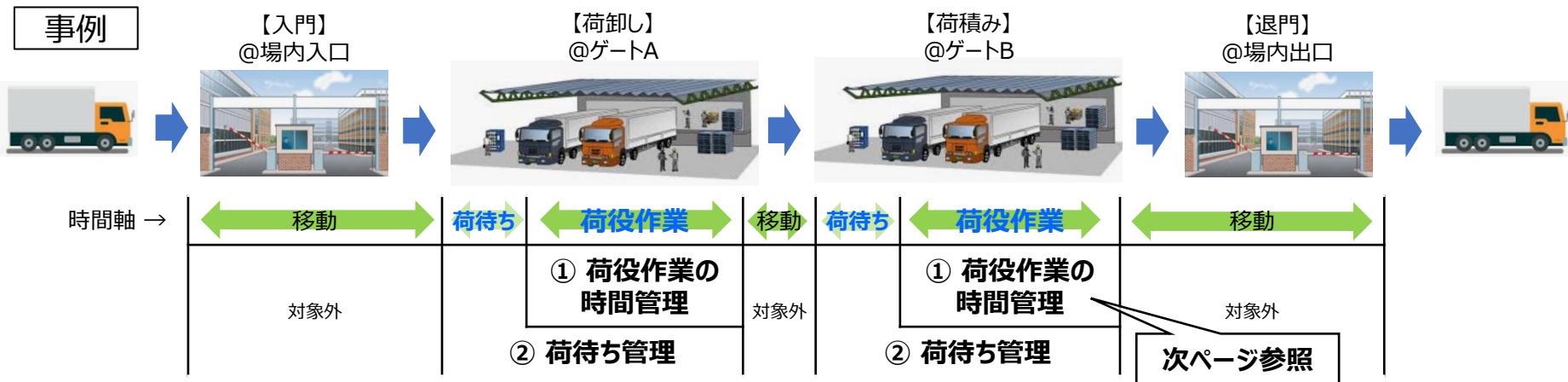
③ 物流管理統括者の選定

物流の適正化・生産性向上に向けた取り組みを総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者(役員等)を選定する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取り組みの責任者として、

荷主事業者から、荷待ち時間や運転等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じて、自らも積極的に提案を行う。

2. 荷役時間の把握と管理について ～荷待ち・荷役作業の時間管理～

- ① 荷役作業の時間管理：荷役作業の開始から終了までを「荷役作業時間」と定義し、作業場毎に時間を把握して管理する
- ② 荷待ち管理：トラックゲート毎のトラック着発時間の計画と実績の乖離を管理することで、荷待ち時間管理を補完する
→ 乗務員の自主的な早着は荷待ち時間として考慮しない



② 荷待ち管理（計画と実績の乖離管理）

| | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 |
|----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 計画 | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 | | | |
| 実績 | 1便 | 2便 | 3便 | A | 4便 | B | 5便 | 6便 | C |

1. ゲート毎のトラック着発時間の計画は必ず**2時間以内/便**とする
2. 計画と実績の乖離時間は、「終了時間」で確認する（左記A,B,C）
3. 終了時間：計画<実績の場合、**原因究明**
4. 上記、原因に対し再発防止策や改善策を講じる

2. 荷役時間の把握と管理について ～ ① 荷役作業の時間管理～

【再掲】 荷役作業の開始から終了までを「荷役作業時間」と定義し、作業場毎に時間管理をする
→ 該当時間が2時間/便を超える場合、原因究明をし再発防止のための改善策を講じる

コスト：導入するための設備投資
汎用性：どの会社、トラックステーションでも適用できるか
付帯作業：運用面での+αの仕事量

【事例：荷役作業の時間管理方法】

| 事例 | コスト | 汎用性 | 付帯作業 | 備考 |
|--------------------|-----|-----|------|---|
| ① フォークリフト鍵の貸出・返却管理 | ○ | △ | △ | フォークリフトを使用しない場合、管理対象外となる |
| ② トラック発着センサー | × | △ | ○ | 発着時間の情報が自動で吸い上がるが、システム導入にコストがかかる |
| ③ 作業開始・終了の打刻管理 | ○ | ○ | △ | 乗務員に打刻をしてもらう手間はかかるが、乗務員の荷役作業がない場合でも、トラック停車時間を把握できるなど、汎用性が高い |



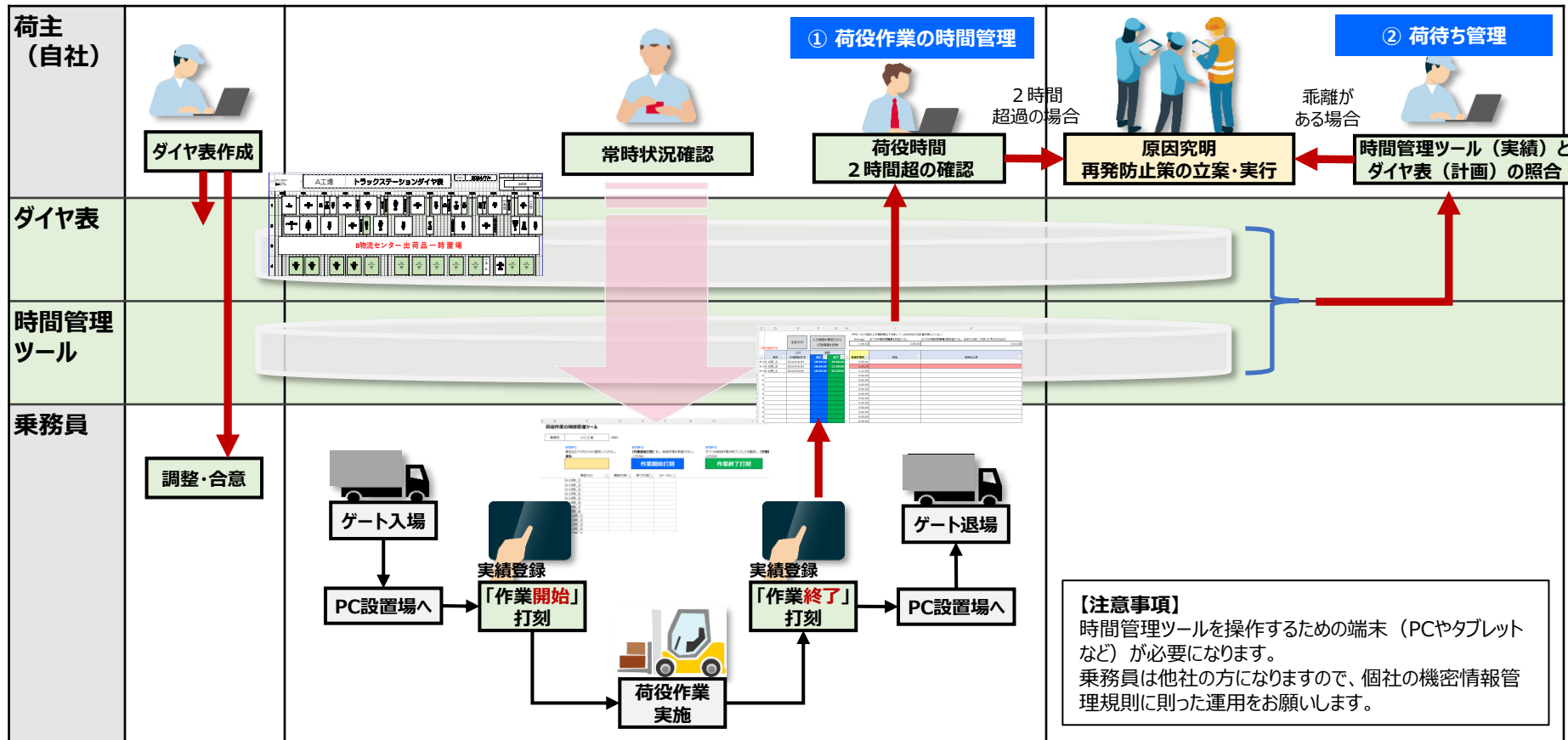
荷役作業の作業開始・終了時に打刻して、その時間管理をする「時間管理ツール」を開発（詳細は次ページ以降参照）
日本自動車部品工業会ホームページより無償でダウンロード可能 ※ダウンロードはこちらから → [「時間管理ツール」](#)

上記の通り、荷役作業の時間管理方法は市場に出回っているものも含め様々であるため、個社の状況に合わせて、それに適した時間管理方法を検討、選択してください。

なお、本時間管理ツールはあくまでも簡易的なものであり、荷役作業の時間を把握するための最小限の機能しかありません。

2. 荷役時間の把握と管理について ～時間管理ツールを活用した想定する業務フロー～

以下はあくまでも事例になりますので、個社の状況に合わせてご活用ください。



3. トラック着発管理について

【ダイヤ表管理】

物流事業者や取引先と予め調整し、トラックの着発時間※やゲート番号を指定し計画管理すること

※**時間帯の指定**ではなく、あくまでも**時刻指定**とすることを推奨

トラックゲート番号

時間

事例

A工場

トラックステーションダイヤ表

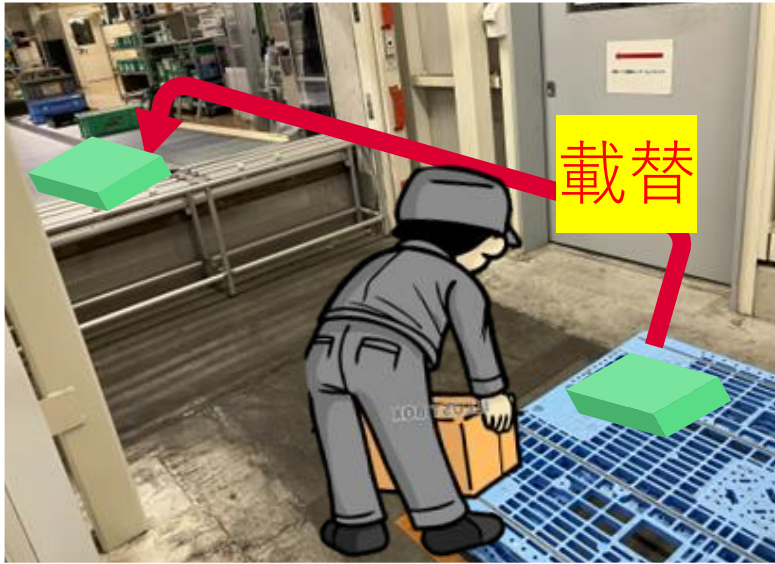

実施日 2024/7/*

室長 係長 作成
承認済

| No. | 3:00 | 7:00 | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-------------------|---------------|--------------|------------|-----------|-----------|-----------|-------------------|-----------|------------|-------------|
| 1 | ■ **化成 | C20 B工場転送 ① | O社 河谷 | 354 D 買手 真富士 | E社 小牧 ① | C20 B工場転送 ② | 071 社専用 ② | C22 G工場 転送 ② | A56 H 倉成 | 078 河谷地区 ② | C21 J運搬 転送 ① 荷り | 011 支給品 転送 | C33 K社専用便 ③ | A52 L社 入庫便 | 120 Mロジ | 341 N 社専用 便 | C22 G 工場間 転送 | 124 OPQ ロジ | 123 P社 三重 | 600 K L C | B02 R加工 B | ZZ852 QQ 運搬 松尾 木田 | E07 R 社足利 | 094 S協力金 ① | 415 T社 百宮 他 |
| 2 | 501 Z-Q工場間 転送 A ① | ★ 11D50 部材他 転送便 ① | 502 U社 集荷 ② | C33 K社専用便 ② | 087 L 社量田 ① | E40 M社 OP ① | C21 J運搬 転送 ① 荷り | 502 U社 集荷 ③ | C33 K社専用便 ④ | 216 TL 一宮 転送 | ★ 086 湖西地区 | 502 U社 集荷 ④ | C33 K社専用便 ④ | ★ 084 Q 社三好 B | 501Z-Q 工場間 転送 A ② | 343 R社 部品 月曜便 | 502 U社 集荷 ⑤ | | | | | | | | |
| 3 | B物流センター出荷品一時置場 | | | | | | | | | | | | | 便名 | | | | | | | | | | | |
| 4 | S02 Vセンター 集荷 ③ | S02 Vセンター 集荷 ④ | S02 Vセンター 集荷 ⑤ | S02 Vセンター 集荷 ⑥ | S02 Vセンター 集荷 ⑦ | S02 Vセンター 集荷 ⑧ | S02 Vセンター 集荷 ⑨ | S02 Vセンター 集荷 ⑩ | S02 Vセンター 集荷 ⑪ | S02 Vセンター 集荷 ⑫ | E50 W 化成・X 理工 | 138 ZY富士松 ⑬ 空・債 | S02 Vセンター 集荷 ⑬ | S02 Vセンター 集荷 ⑭ | | | | | | | | | | | |

4. 荷役作業について ～パレット単位の荷役作業～

乗務員の荷役作業負荷低減および時間短縮のため、箱単位での荷役作業ではなく、一定数の箱を1度に運ぶことができる**パレット単位での荷役作業（パレットを活用した荷積み、荷卸し作業）を推奨**

| 判定基準 | NG | OK |
|------|--|---|
| 状態 | 箱単位 | パレット単位 |
| イメージ |  |  |

4. 荷役作業について ～荷山形成～

乗務員の荷役作業負荷低減および時間短縮のため、**荷山形成（荷合わせ）** ※は荷主側で実施することを推奨
※荷山形成（荷合わせ）：トラックの荷台への積荷配置と同じ状態（順番や場所）で、積荷を予め配置しておくこと

| 判定基準 | NG | OK |
|------|--|--|
| 状態 | 乗務員がパレットに空箱を荷合わせ | 荷主側で荷合わせ (荷山形成がすでに完了しており、乗務員は引き取り作業のみ) |
| イメージ |  |  |