

【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 <ul style="list-style-type: none">・ 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 <ul style="list-style-type: none">・ 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）

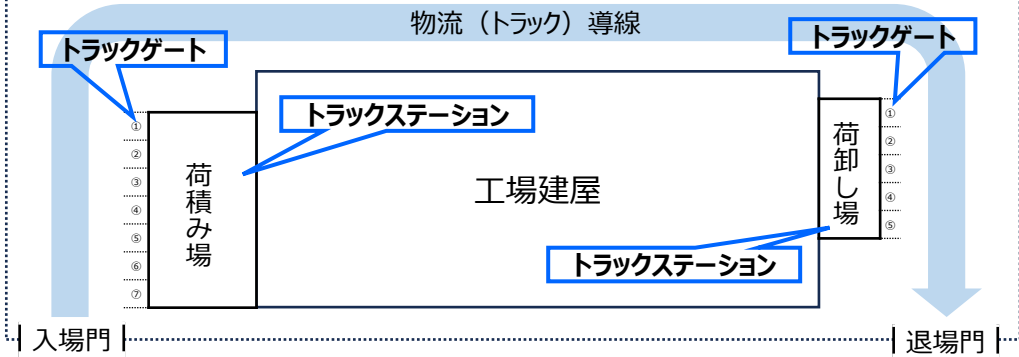
個社毎で呼称が異なるため、本資料内における用語の認識を合わせるため、以下参照ください。

【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）



<工場レイアウトイメージ>



【トラックゲート】

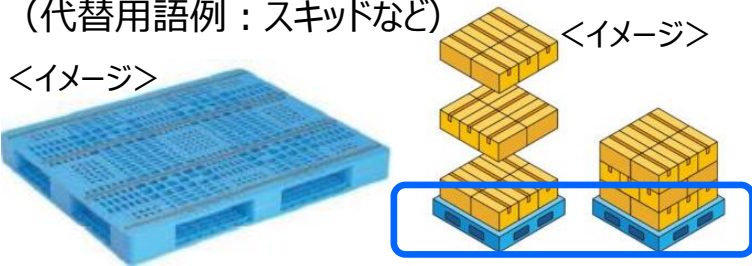
トラックステーションの内、**トラック 1 台毎**に割り振られる停車位置を指す用語（代替用語例：バース、ポート、ピットなど）



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】

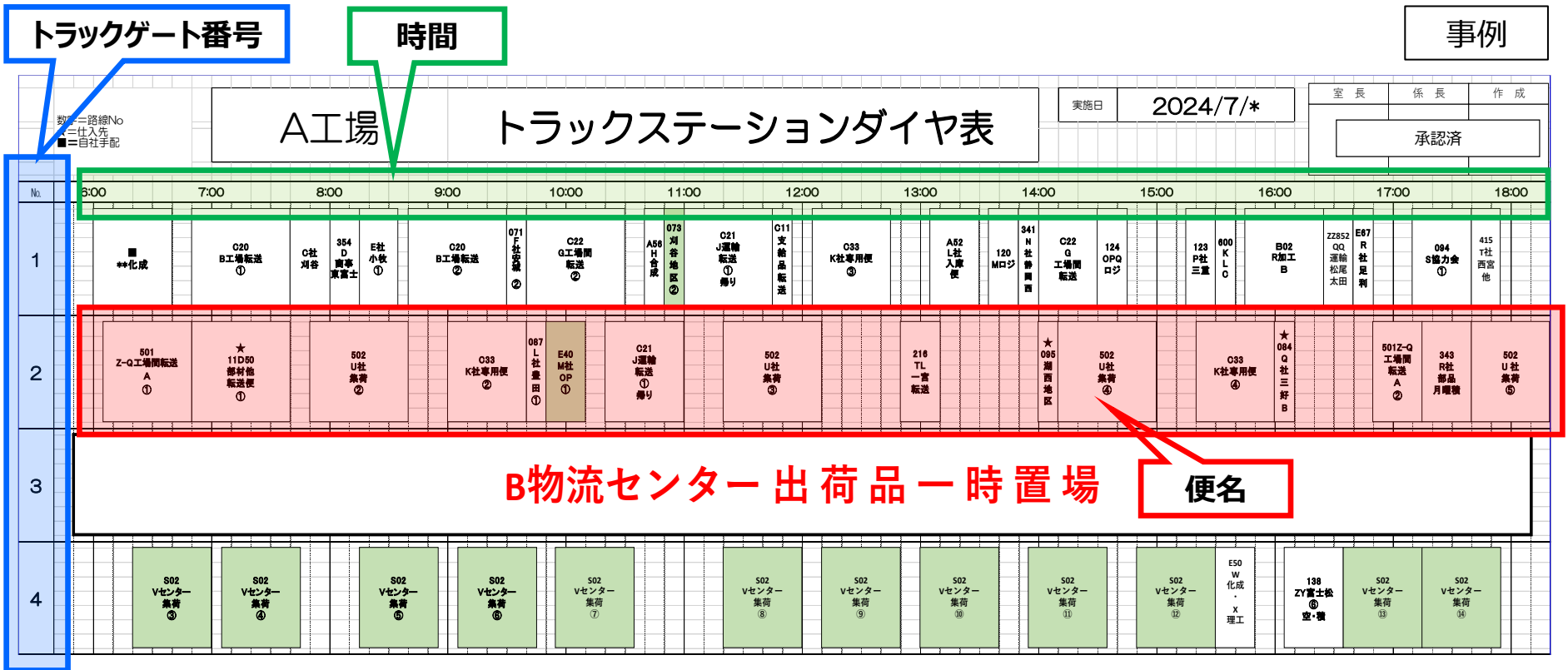
輸送や荷役、保管するため、荷を単位数量にまとめて載せる台（物流資材）のことを指す用語
（代替用語例：スキッドなど）



はじめに（用語集②）

【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



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. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

- (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
 - 運送契約の書面化

- (2) 実施することが推奨される事項
- 予知システム等の導入
 - パレット等の活用
 - 積載効率・積品・積水の適正化
 - 物流システムや荷役機材(パレット等)の標準化
 - 共同輸送の推進等による積載率の向上
 - 荷役作業の安全対策

2. 発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・荷送り等
 - 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
 - 物流コストの可視化
 - 発送量の適正化

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(ミルカン方式)

4. 物流事業者の取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- 業務時間の把握・分析
 - 業務効率の向上
 - 運送効率の向上
- (2) 実施することが推奨される事項
- 業務効率の向上
 - 運送効率の向上
 - 業務効率の向上

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替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く取り組み

■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、基準やルール、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、機持ち及び縦持ち、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で作業場毎で2時間以内とする。また、出荷時間までに確実に荷搬入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/合理化に取り組み。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く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、物流事業の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。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なる。

物流事業者が、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、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案を行う。

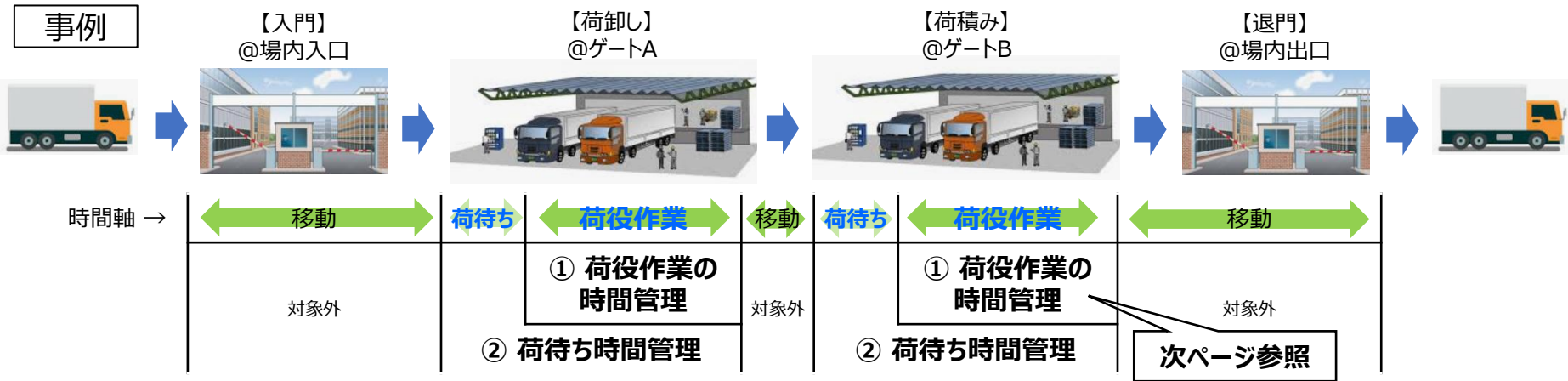
荷主責任による荷待ちや荷役作業等にかかる時間を作業場毎に2時間以内とする。また、出荷時間までに確実に荷搬入を完了し荷待ち時間の解消に努める。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている場合は、更なる作業時間短縮のため倉庫作業との分担も考慮し乗務員荷役（含む附帯業務）の効率化/合理化に取り組み。また、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮を行う。

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。また、出荷時間までに確実に荷搬入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/合理化に取り組み。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く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。

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。また、出荷時間までに確実に荷搬入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/合理化に取り組み。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く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。

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 荷待ち時間管理：トラックゲート毎のダイヤ表管理※にてトラック着発時間の計画と実績の乖離を管理して把握する
→ 乗務員の自主的な早着は荷待ち時間として考慮しない ※ダイヤ表管理：2/6ページ参照



② 荷待ち時間管理（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。

＜時間管理ツール：マクロ機能を活用したエクセル＞

Sheet 1
乗務員入力画面

荷役作業の時間管理ツール

事業所	〇〇工場	(固定)
-----	------	------

STEP 1

便名を以下のリストから選択してください。

便名

便名リスト

8-10時_①
8-10時_②
8-10時_③
8-10時_④
8-10時_⑤
8-10時_⑥
8-10時_⑦
8-10時_⑧
10-12時_①
10-12時_②
10-12時_③
10-12時_④

開始打刻

STEP 2

【作業開始打刻】をし、荷役作業を実施ください。
↓ PUSH

作業開始打刻

8

終了打刻

8

ステータス

【運用イメージ：乗務員入力画面】

- ① 便名リストから自身の便名を選択
- ② 作業開始打刻
- ③ 現在時刻が開始打刻に反映
- ④ 荷役作業開始
- ⑤ 荷役作業終了
- ⑥ 便名リストから自身の便名を選択
- ⑦ 作業終了打刻
- ⑧ 現在時刻が終了打刻に反映

開始・終了打刻
情報が自動で
Sheet 2 に反映

STEP 3

すべての荷役作業が終了したことを確認し、【作業終了打刻】をしてください。
↓ PUSH

作業終了打刻

＜注意事項＞

打刻忘れや打刻ミスをした場合は再打刻せず、その旨を管理者へ通知をしてください。

Sheet 2
管理者画面

(平均：K3で指定した作業時間以下を除く。7～10000行までを計算対象としている。)

Average 以下の作業時間超過を赤塗りつぶし、以下の作業時間未満を黄色塗りつぶし、(あまりにも短く、打刻ミスと考えられるもの)

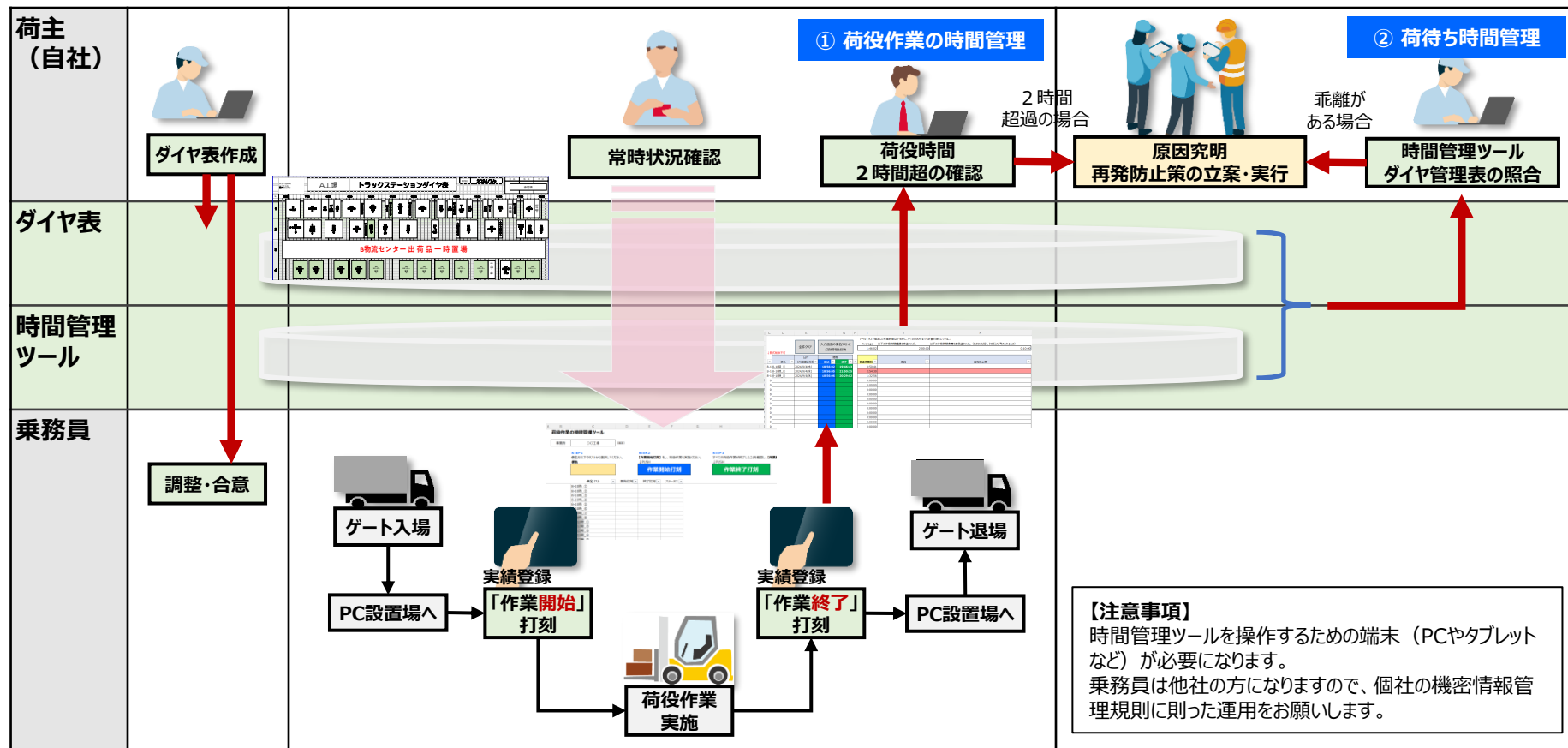
1:46:02	2:00:00	0:10:00
---------	---------	---------

【運用イメージ：管理者画面】

- I. 適宜、各便の荷役作業時間を確認
- II. 2 時間を超える場合には原因究明し、再発防止策を講じる
- III. 併せて、別で管理しているダイヤ表と照合し、計画と実績に乖離がないか確認
- IV. 乖離がある場合には同様に原因究明し、再発防止策を講じる

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（再掲：2/10ページと同様の内容）

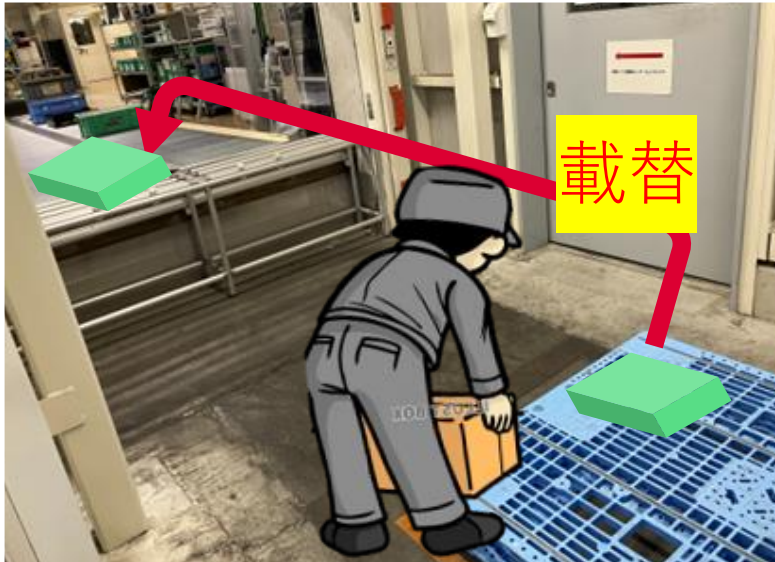

【ダイヤ表管理】

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

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/*	
承認済		室 長		係 長	
作成		承認済		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	C社 刈谷	354 D 商事 東富士	E社 小牧 ①
		C20 B工場転送 ②	071 F社 豊田 ②	C22 G工場間 転送 ②	A56 H 合成
		073 刈谷地区 ②	C21 J運輸 転送 ① 帰り	O11 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 静岡 西	C22 Q 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 松尾 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 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 豊田 ①
		E40 M社 OP ①	C21 J運輸 転送 ① 帰り	502 U社 集荷 ③	216 TL 一宮 転送
		★ 085 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 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 ⑩ 空・横	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		