

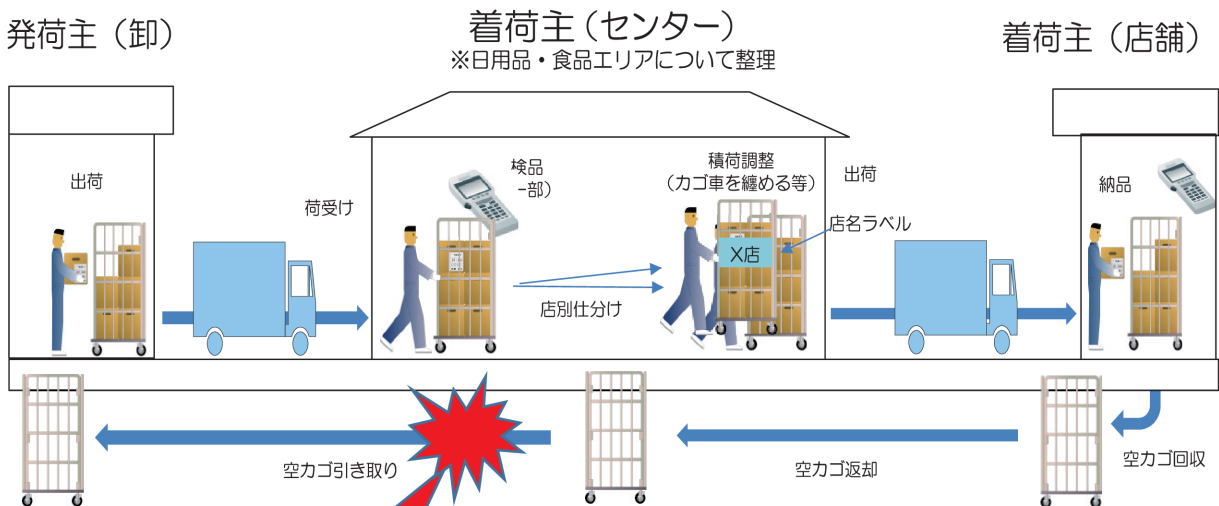
センター納品におけるカゴ車の貸出ルール改善 沖縄県

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主A(卸売業)、着荷主B(小売業)
 - 発荷主Aは沖縄県全域を対象に食料品等の卸売業を営んでいる。着荷主Bは主要販売先の一つである。
 - 着荷主Bは沖縄県全域でGMS等の複数の業態の店舗を幅広く展開する小売業チェーンである。実際の物流業務は物流子会社であるア社に委託している。
- 運送事業者：運送事業者ア(元請)、運送事業者イ・ウ・エ・オ・カ(下請)
 - 運送事業者ア(元請)は、着荷主Aの物流子会社である。着荷主Aの物流はセンターへの一括納品であるが、当該物流センターを運営しているのがア社ということになる。
 - 運送事業者イ～カ(下請)は、実運送事業者である。うちエ社は発荷主A社の子会社であるが、その他は独立の貨物自動車運送事業者である。

2. 事業概要

①物流フローの把握



②カゴ車の貸出がボトルネックであることが明らか

課題

- カゴ車が不足する場合があります
- カゴ車の引き取りの時間制限がある
- 庫内混雑等でカゴ車が引き取れない場合があります

ドライバーの拘束時間の延長の一因に

③カゴ車の貸出ルールの見直し

改善前	改善後
①カゴ車の引き取りは原則午後のみ。	①午前中もカゴ車の引き取りを原則的に可とする。
	②カゴ車引き取り用のバースを4バース設定する（9時までは4バース、9時以降は2バース）
	③前日に引き取り予定数量を調整し、センター側で準備しておくことで、カゴ車引き取りのための待機を削減する。
	④カゴ車を新規に投入し台数を10%強

カゴ車の貸出ルールを改善することで、カゴ車貸出時間に合わせたムダな待機等がなくなり拘束時間が改善された。

3. 課題

- ① 小売店への店舗納品は、カゴ車を利用した一括納品が主流であるが、カゴ車はパレット等と異なりリース等により社会全体で資産を共有する仕組みが未整備で、相対での貸し借りが行われているのが実態。
- ② カゴ車を貸し出す小売店側は、資産を有効活用する観点から、カゴ車の過不足が生じないようにバランス良く投入していくことが課題である。バランスが崩れると、必要な時に必要なカゴ車を借りられない(そのために待機等が発生する)ケースがある。

4. 事業内容

- ① 物流フロー、物流実態の把握。
- ② カゴ車の管理改善策の立案(管理システムのプロトタイプ構築等)。
- ③ カゴ車の貸出ルールの改善策の立案、実施。

5. 結果

- ① カゴ車の貸出荷卸し作業の業務手順書を策定し、仕事のやり方を見直すことにより、荷卸し時間が削減された。
- ② 改善の取り組みを今後も継続することとなり、定着化への流れを作ることができた。

6. 荷主企業のメリット

- ① カゴ車の貸出がボトルネックとなっていたが、円滑な貸出ができるようになった。カゴ車不足による商品の遅延等は着荷主にとってもデメリットであったため、改善につながった。
- ② ドライバー不足、待機問題等は着荷主としても課題として捉えていたため、その問題への対処も行うことができた。
- ③ 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 着荷主の社内で問題意識が共有されていたこと。
- ② カゴ車の貸出の遅延は着荷主のセンター運営全体の効率を左右する問題であり、優先して取り組んで頂けたこと。
- ③ 発荷主もドライバー不足等の物流問題へ認識が高く、連携して取り組めたこと。