



今日から着手できる！ 物流現場改善 メソッド

働き方改革とホワイト物流の推進による物流現場改善は、大きなテーマです。そのためには、現場力の向上やITの導入に力を入れていく必要があります。ただし、ヤミコモに多額の投資を行っても大きな成果は得られません。ここでは物流業務改革に向け、知恵と工夫およびITで物流現場の課題を改善していった事例について紹介します。

知恵と工夫による事例

納品順に応じた番号札を貼付

課題

混載便において、納品先でトラック荷台の奥に積んだ荷物を先に降ろす必要がある場合、後方の荷物をいったんすべて降ろしてから目的の荷物を取り出す「積み直し作業」が常態化していた。

対策

荷主企業と協議し、「ドライバー側で識別用のラベルを取り付けること」に了承を得た。その上で、各納品先に向けた荷物に対し、納品順に応じた番号札および色分けラベルを貼付する運用を開始した。

効果

- ・積み直しの作業がほぼ不要となり、荷降ろし時間を大幅に短縮。
- ・視覚的識別が可能になり誤配防止に。

〈改善前〉

1件目が荷物の奥にあるため、すべてを降ろして積み直す必要があるが、荷主企業別・納品順の区別がつかない。

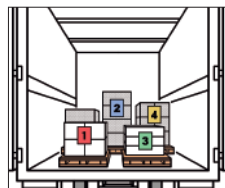
- 積み順の管理なし。
- 納品順を間違えやすく、時間と労力がかかった。
- 作業者の経験だけに頼っていたので、誤配や積み直しが発生。



〈改善後〉

納品先ごとに「番号」+「色ラベル」を事前に貼付した。

- 視覚的に識別しやすく、積み直しゼロに。
- 誰が作業しても、誤配なし・時短・安心感を醸成。



イラストはイメージです。

ITを活用する事例

積み付け最適化ソフトの導入

課題

混載便や多品種小ロット貨物を扱う場合、積載順や荷姿の調整に時間を要していた。作業の属人化も進み、新人ドライバーやアルバイトでは効率的に積載できず、ミスや再積み直しによる遅延が発生。加えて、積載率の低下による空間ロスや荷崩れのリスクも顕在化していた。

対策

荷物の「寸法」「重量」「数量」と車両の荷台寸法を入力することで、最適な積み付けパターンを自動で提案する「積み付け最適化ソフト」を導入。

効果

- ・積載率が15%以上向上し、1台あたりの運搬量が増加。
- ・積載図に従って作業できるようになり、月間で数十時間相当の作業時間削減と輸送コストの低減を実現。

〈改善前〉

積載ムラや空間ロスが多く荷崩れのリスクあるほか、積み直しが頻発。

- 容積率：約60～70%。
- 作業者により精度・速度に差が出ていた（属人化）。



〈改善後〉

均一で高密度な積載により容積率が最大化でき、また積載図に従い誰でも再現可能に。

- 容積率：約85～90%以上に。
- 新人でも対応可能、積み直しゼロ、トラブル減少。

鈴木 邦成（すずき くにのり）

物流エコノミスト、日本大学特任教授、博士（工学）（日本大学）。早稲田大学大学院修士課程修了。日本ロジスティクスシステム学会理事、日本SCM協会専務理事。専門は物流・ロジスティクス工学。主な著書に「物流DXネットワーク」（NTT出版）、「入門 物流（倉庫）作業の標準化」（日刊工業新聞社）。