

物流効率化（バース予約システムの導入）について

形式だけで実態とそぐわない（バース予約枠が少ない・希望時間通りにいかない）

【トラック事業者】

○**予約しても前の荷積み・荷卸しが終わらず結局待たされる。**

→枠の取り方が実績に基づいていない可能性。

○**到着指定(予約)時間が勝手に変えられる。**

→時間変更の条件、連絡体制、同意形成フローの合意不形成

○**予約×切の時間が配車確定のタイミングに合わない**

→トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成不足

○**人気の時間(平日午前中等)がすぐ埋まり、結局順番待ち**

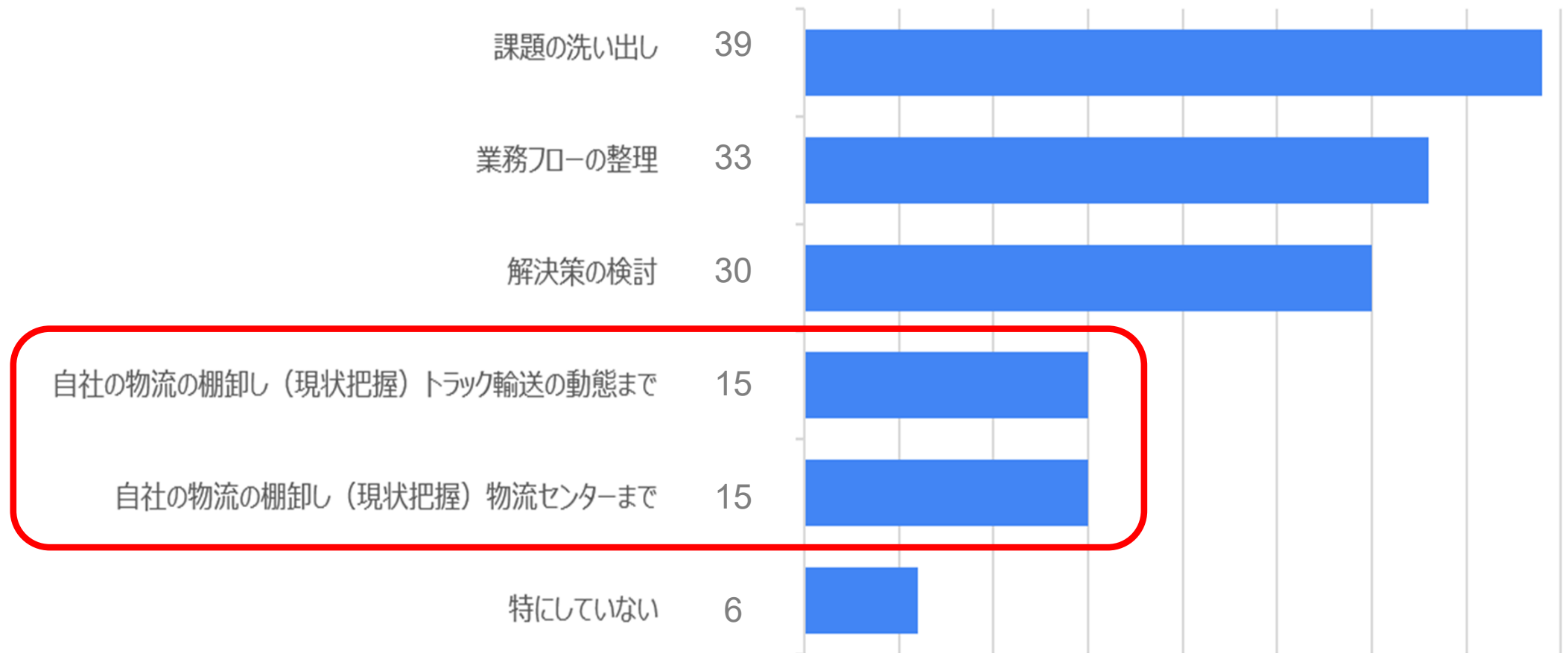
→発注タイミング等荷主側のオペレーションがそのままでは時間枠の整理が早く綺麗にできても荷待ちは減らない。



構内・工場近くでの待機禁止、数字合わせの荷待ち時間削減



トラック運送事業者の不満は減らずトラックGメンの是正指導の対象に



ドライバーの健康を守るためのルールと必要な時間

- (ルールの例) ・① **拘束時間**…労働で拘束できる時間は13時間まで(うち運転できる時間は9時間まで)
 ・② **休息期間**…拘束時間の後は休息を11時間取る。
 ・③ **430休憩**…連続して運転できるのは4時間まで、4時間ごとに30分以上の休憩。

例

広島

柏

広島県(広島市)→千葉県(柏市) 距離：片道855km

ルールを守った運行所要時間

27時間24分

(休憩・休息もしっかりとって運行)

(参考)Google map検索による所要時間

10時間43分

(途中の休憩時間など含まず)

【所要時間内訳】 運転時間合計：**11時間24分**※1 休息期間：**11時間** その他拘束時間合計：**5時間**
 (休憩、点呼・準備等)

【具体例】

ルール① 1日に運転できる時間は**9時間**まで

ルール② 拘束時間の後は
休息を**11時間**とる

国際ルール※2による 1日あたりの休息期間

2時間24分

広島

柏

1時間
点呼・
準備等

4時間

運 転

30分

4時間

運 転

1時間30分

1時間

運

1時間

点呼・準備等

休

息

1時間

点呼・準備等

運 転

ルール③ 連続運転できるのは**4時間**まで
 (4時間ごとに30分以上の休憩)

トラック物流の例（単位換算と時間の制約）

※以下の所要時間は、改善基準告示における各種例外規定を全て適用しないものとした場合の想定。

東京

A社（着荷主）

発注

広島

B社（発荷主）

発注日:9月13日

B社製造の**おむつ**を9月15日AM10:00までに
当社店舗の店頭に並べたい。同日AM5:00までに
千葉県柏の配送センターに**3,000個**届けて欲しい。

千葉県柏市

A社配送センター(柏市内E社運営)

F社に配送発注

F社（トラック運送事業者）

9月15日AM5:00 始業・準備後営業所出発

9月15日AM6:00 センター到着

積込み(所要45分)

9月15日AM7:00 出発

A社店舗 1

AM7:30 到着・荷卸し

A社店舗 2

AM8:30 到着・荷卸し

9月15日AM5:00
到着・荷卸し(所要45分)

(距離) 広島市→柏市
(片道855km)

(所要) 約27時間半

※内訳別紙



受注日:9月13日

おむつ 3,000個 (**10個／箱**)×**300箱** を、
9月15日までにA社の千葉にある配送センター
に納入します。

広島県広島市

C社に指示

B社物流センター(広島市内C社運営)

おむつ300箱(**10箱／パレット**)×**30パレット**での
荷造りを実施

D社に輸送発注

D社（トラック運送事業者）

30パレット=**トラック2台(10t&4t)**で輸送※

配車スケジュール、帰り荷の確保、運転者の労働時間を把握の
上、対応可能なドライバーを選

※混載なしと仮定 (参考) トラック毎のパレット積載可能枚数
10tトラック(24パレット)、4tトラック(10パレット)

9月13日 PM2:30積込み(所要45分(2台分))
終了後営業所に戻り(帰庫)、終業

休息期間 (11h)

9月14日 AM1:30 始業・準備後営業所出発

システム導入に係る留意点

○自社の業務課題、実状調査、フロー整理は自社が責任を持つ

→ベンダーは聞き取り綺麗に整理してくれるが、それで満足しない。
最後の腹決めは自社の責任。

○決裁権持つ人間をチームの責任者に

→または決裁権を持つ人にももの言える人がトップに座ること。
そうしないと「ちやぶ台返し」や導入後の「こんなはずじゃなかった」に。

○面倒でも最初に広く関係者の意見を聞き、過程を共有する。

→急がば回れ。その過程を記録に残せば、「手戻り」を防ぐ効果も



荷主事業者における物流担当者のご苦勞が少しでも報われるよう
トラックGメンは荷主、トラック事業者、システムベンダー等関係者の
「声」を聞き、それを伝えるべきところに「伝え」ていきます。

それがシステム投資効果向上の一助になれば幸いです。