

トラック入庫時間の事前連絡による荷待ち時間の短縮

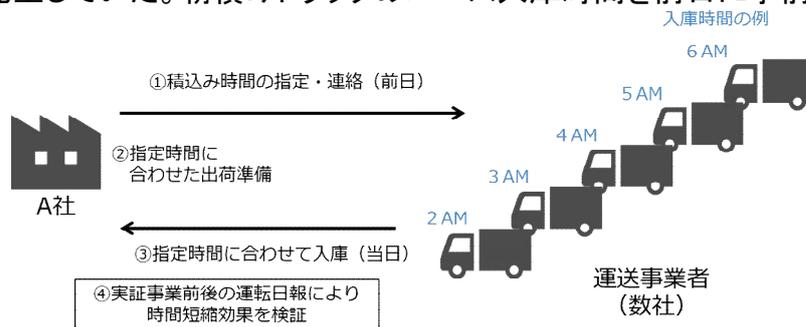
北海道

【事例1】1. 実施者の概要

- 発荷主企業：段ボール製造メーカーA社
- 運送事業者：A社手配によるトラック運送事業者 数社
- 荷種：段ボール製品

2. 事業概要

- 段ボール製造メーカーA社における荷物の積込みは、朝の8時30分前後を中心に積込みトラックが集中し、荷待ち時間が発生していた。朝積みトラックのバース入庫時間を前日に事前連絡する運用を実施した。



3. 課題

- A社では、朝積みが全体の7割、宵積みが3割となっており、同じ時間帯に積込みトラックが集中し、荷待ち時間が発生していた。また、積込みトラックの順番決めは行っておらず、到着順に積み込んでいた。

4. 事業内容

- 朝積みトラックのバース入庫時間の目安を発荷主のA社が指定し、運送事業者へ前日に事前連絡を行った。

5. 結果

平均荷待ち時間 実験前 0h09m → 実験中 0h11m ⇒ +0h02m
 平均荷役時間 実験前 1h12m → 実験中 1h12m ⇒ ±0h00m

- 荷待ち時間が解消された車両もあったが、平均荷待ち時間は導入前より2分増加、平均荷役時間には変化は見られなかった。これは、実験期間が閑散期で荷待ちが少なく実験前と実験中の輸送量等内容の違いにより生じたものである。
- 発荷主での荷待ち時間が解消された一方で、着荷主の納品先に早めに到着した分、待機時間が発生したケースもあった。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット、今後の展開

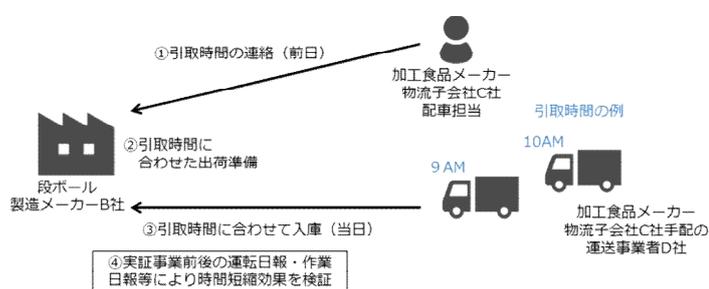
- 着荷主に着時間の調整依頼を行うことや、対象車両を朝積みトラックのみから宵積みトラックにも拡大することにより、ドライバーの積込み待ち時間および労働時間の短縮だけでなく、積込み作業員の作業時間や労働時間の短縮も期待できる。
- 今後の荷待ち時間の削減に向けては、トラック予約受付システムの導入又は時間予約のルールを決めるとともに全工程を含めて、いかに効果が上がる運用ができるか設定していくことが重要。

【事例2】1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 段ボール製造メーカーB社
- 着荷主企業 : 加工食品メーカーの物流子会社C社
- 運送事業者 : 着荷主(加工食品メーカーの物流子会社C社)手配によるトラック運送事業者D社
- 荷種 : 段ボール製品

2. 事業概要

- 段ボール製造メーカーB社では、段ボールを引き取りに来る着荷主のトラックが数台あるが、引き取り時間が決まっておらず、出荷準備作業が非効率となり、また、ドライバーの荷待ち時間が発生していた。今回の実証実験では、引き取りトラックの引取時間を事前に連絡する運用を実施した。



実証実験時期は閑散期で出荷台数が少なく、概ねスムーズに実施できたものの、今回の実証実験では、対象車両の平均待機時間が実験前の13分に比べて実験中が26分と13分増加する結果となった。出荷準備や出荷作業に多少余裕のある時期の実証実験であったため、実験前でも到着次第ほぼ待ち時間なしに積み込める状況で、待機時間が短い時期であった。

3. 課題

- 引き取りトラックの引取時間が決まっておらず、事前連絡もないことから、出荷準備作業が非効率となっており、ドライバーの荷待ち時間も発生していた。

4. 事業内容

- 引き取りトラックの引取時間の目安を、着荷主側から発荷主のB社に前日に事前連絡を行った。

5. 結果

- 平均滞在時間 実験前 0h13m → 実験中 0h26m ⇒ +0h13m

- 平均時間は導入前より13分増加。これは、実験期間が閑散期で荷待ちが少なく、実験前と実験中の輸送量等内容の違いにより生じたものである。
- また、実証実験で引き取りトラックの到着時間を取り決めたが、その時間に遅れないよう余裕をもって到着するドライバーの意識が働いたため、その分の待機時間が発生した。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット、今後の展開

- 出荷時間(引き取り、自社仕立てとも)の取り決めは、「ドライバーの荷待ち時間の短縮」と「発荷主側の出荷作業の効率化」に効果が期待できる。今後は、対象車両の拡大、通常期や繁忙期の実施で、引き続き効果の検証に取り組まれることが望まれる。
- 対象の拡大にはトラック予約受付システムの導入も検討されるが、希望の時間に集中する等荷受け又は荷卸し場所の特性、荷待ち発生原因等に応じて、適切な手法を設定していくことが重要。