

# 好事例の紹介

---

トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
茨城県協議会 事務局

令和8年3月13日

# 出庫時間の最適化による労働時間 削減の取組みについて

有限会社櫻井運輸

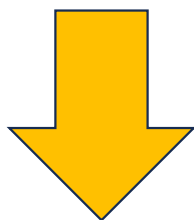
代表取締役 櫻井正孝

# 会社概要

- ▶ 所在地 茨城県古河市高野903-1
- ▶ 設立 1975年11月
- ▶ 資本金 600万円
- ▶ 従業員数 23名
- ▶ 保有車両台数 9台（うちタンクローリー車4台）

## 出庫時間の最適化について

- ▶ 2009年より過去の運行データを活用し、輸送内容によって出庫時間を10分単位で調整しています。

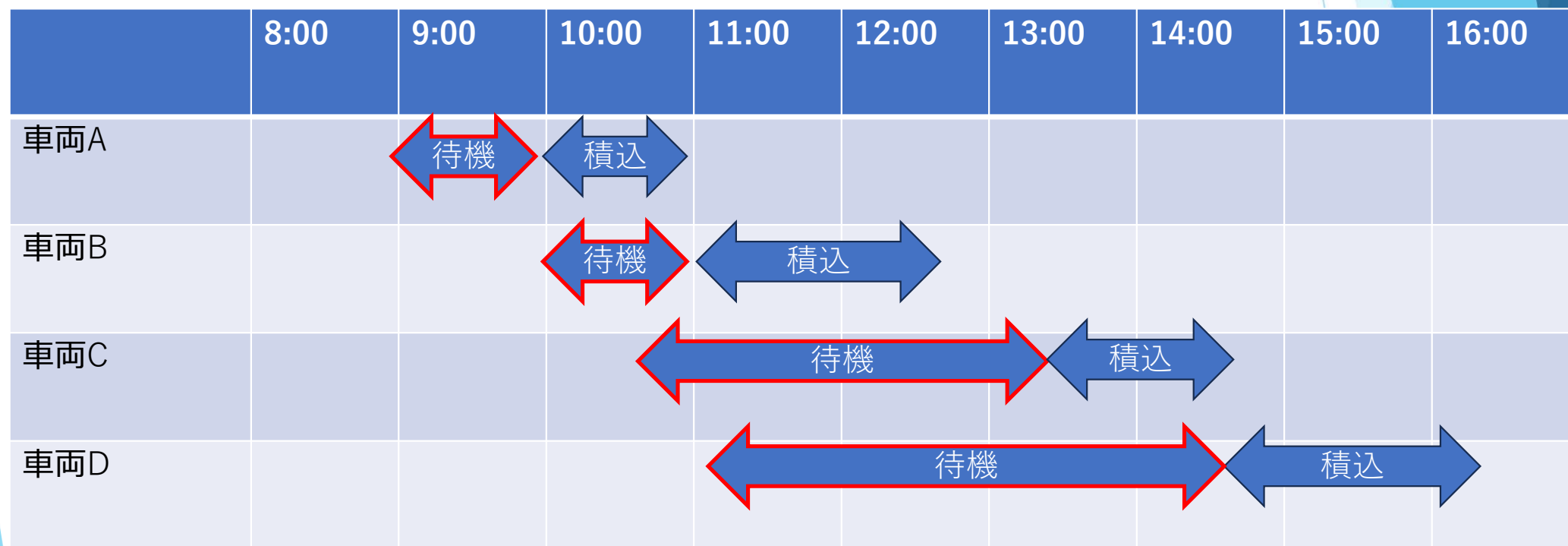


- ▶ ドライバーの2009年当時の月平均拘束時間 2 3 3 時間 / 月平均残業時間 4 1 時間 ⇒ 直近1年間の月平均拘束時間 1 3 4 時間 / 月平均残業時間 5 時間以下に削減。(拘束時間を 6 3 % ・ 残業時間を 8 7 % 削減)

# 出庫時間の最適化について

- ▶ 積込みラインは合計2カ所、積込み車両は他社含めて5台。1ラインで5台積込みの場合もあり。商品積合せの有無、積込み数量によって積込みに要する時間が異なります（30分～1時間30分程度）。
- ▶ 過去の運行データに基づいて積込み工場への到着時間を予測し、車両ごとに在庫時間を調整することにより積込み待機時間を削減しています。

## 顧客工場内での待機時間・積込時間



# 出庫時間の最適化について

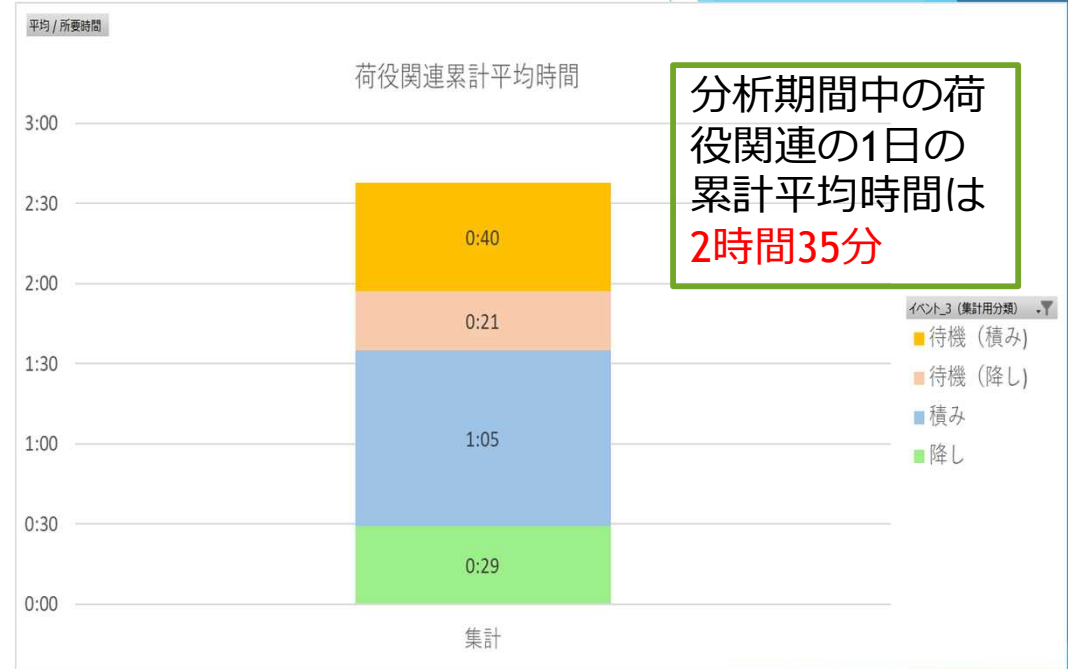
▶ 当社の配車ホワイトボード  
毎日、配車時に出庫時間を決定  
しています。赤字で記載した時  
間が**出庫時間**。

社内で仕組化し、継続すること  
で企業文化になっています。

車番	運転手	何土	目的地	出庫時間
526		6土	草加市 8:30以降	7:00
629		4土	佐野市 13:00-15:00	11:30
960		10土	志木市 10:00	8:00
536		6土	高崎市 7:30	5:00
		3土	佐倉市	
6443		4土	小川-川越 10:00 往復	7:00 ✓
BN		4土	小川-川越 11:30 往復	13:00 往復 ✓
9778		4土	小川-川越 14:00 往復	9:30 ✓

# 労働時間の現状分析

年月日	車番	車種	ドライバー	イベント場所	納品先	納品県	走行時間	イベント_3	開始時間	終了時間	所要時間	品名	種別	数量
2023/10/2	6529	6	6			埼玉県	0:00	運行開始	7:03	7:03	0:00			
2023/10/2	6529	6	6			埼玉県	1:30	待機(降し)	8:33	9:05	0:32	無殺菌		
2023/10/2	6529	6	6			埼玉県	0:00	降し	9:05	9:46	0:41	無殺菌		4,000
2023/10/2	6529	6	6			埼玉県	1:12	休憩	10:58	11:05	0:05			
2023/10/2	6529	6	6			埼玉県	0:14	運行終了	12:07	12:07	0:00			
2023/10/2	6529	6	6			埼玉県	0:00	拘束時間	7:03	12:07	5:04			



パターン	2カ所降	2回線	2品種積	積みのみ	朝積当日降	積みなし	渋滞	時間指定
1	0	0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	0	0	1	0

デジタコのCSVデータを活用し、労働時間について可視化分析を行っています。  
 ドライバー・納品先・積み込み商品種別ごとの荷役時間、待機時間の平均値、最大値の把握に役立っています。

# 労働時間削減のために取り組んだこと

## ▶ ドライバー交代

残業の発生が予想される車両についてドライバーを交代し、積込作業を別ドライバーが行うことで労働時間を短縮しています。

## ▶ マルチドライバーの育成

ローリー車の特殊作業が出来るドライバーを1名増員することにより、出勤日数や労働時間を調整しています。

## ▶ 指定納品時間に関する交渉

納品時間の指定により残業時間の発生が予想される場合には、顧客に対して配車の組み換え、指定納品時間の調整や高速利用について都度交渉しています。

## その他の取組み

### ▶ 賃金体系の見直し・賃上げの実施

労働時間が短縮されても賃金が減少しないよう給与体系の見直しを行うとともに併せて基本給を引上げ賃上げを実施。

### ▶ DXの推進

基幹システム、配車システムの入れ替えを行うことにより業務作業を効率化し、事務所内の生産性を向上。

### ▶ リスキリングの推進

業務効率化、専門人材の育成、社員のモチベーション向上を目的に、経営層・非正規社員を含む全社員を対象にリスキリングの機会を提供。



トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
茨城県協議会 殿

# ロジスティード東日本(株)における事例概要



## 1. 荷主企業概要

- (1)A社 茨城工場
- (2)B社 茨城製作所

両社は同一工場敷地内にて主に電線ケーブルの製造を行っている。  
製品の出荷先は当工場より全国に向けて実施。

## 2. 元請企業概要

ロジスティード東日本株式会社

荷主工場内に位置し、両社からの出荷依頼に対し、車両手配、荷揃え、  
積込み作業を請け負っている。1日あたりの取り扱いトラック車両数は約85台。

## 3. 背景

従来より当工場における長時間の積込みトラックの荷待ちが課題となっていたが  
23年6月“荷待ち・荷役ガイドライン”の発布に伴い、当社内においても経営層を  
主とした全社対策プロジェクトを発足。荷役実績を取得し、荷主と定常的に  
共有することで荷主と一体となった荷待ち・荷役時間の削減施策を実行したもの



## 4-1. 取り組み概要

2023年11月より、工場内におけるトラックの滞留時間の調査を実施。  
滞留時間が2時間を超える車両は調査期間1509台中  
128台(8.5%)であった。

2時間超過車両の“0”化に向けて荷主と協議を行い課題の見える化と改善を実施。

課題：着荷主からの注文を当日まで受けており、荷揃えする時間が短い

① ➡ 荷主受注締切の前倒し

課題：当日出荷する製品が完成していない

② ➡ 製品完成早期化

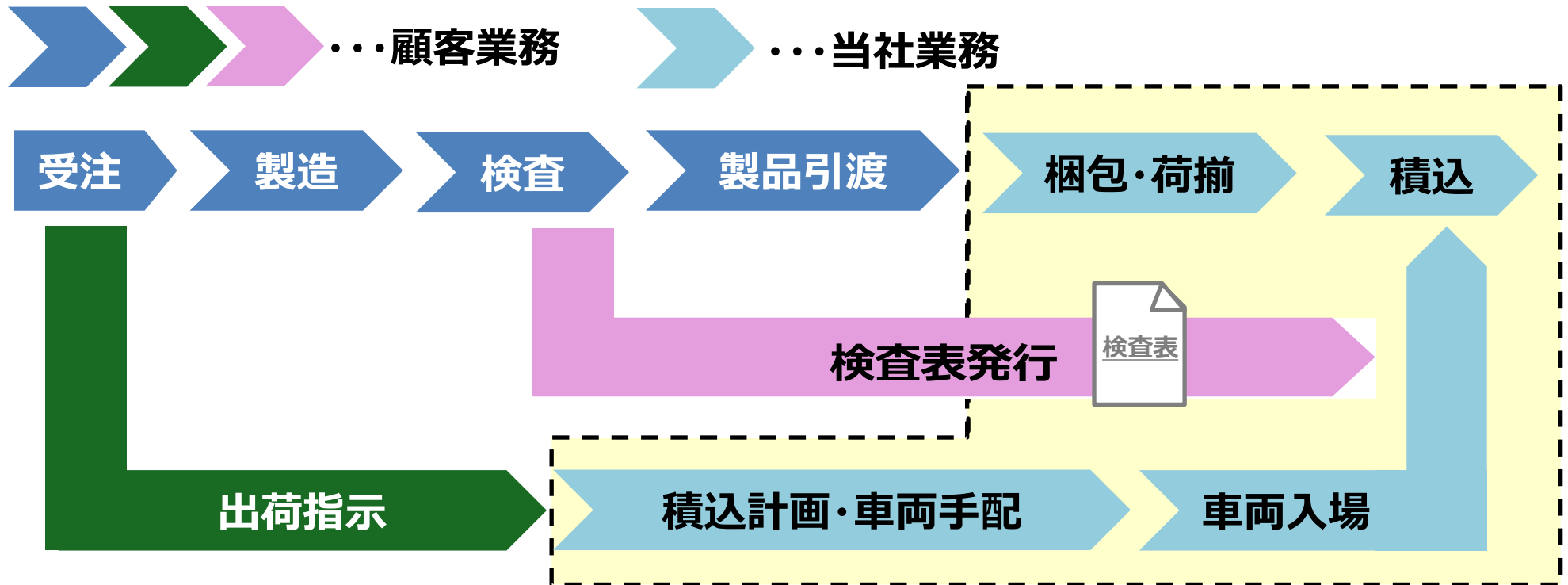
課題：多数のトラックが同一時間帯に入場しており、積込作業者が不足

③ ➡ 積込指示時間の設定による作業の分散化



## 4-2. 当社の業務受託範囲

- ・製品引渡後の梱包作業・荷揃作業(積込作業場への配膳)
- ・積込作業計画の立案、全国向けチャーター車両手配
- ・車上受け渡しによる手配車両への荷役作業





## 4-3. 施策取組以前のフロー

Before

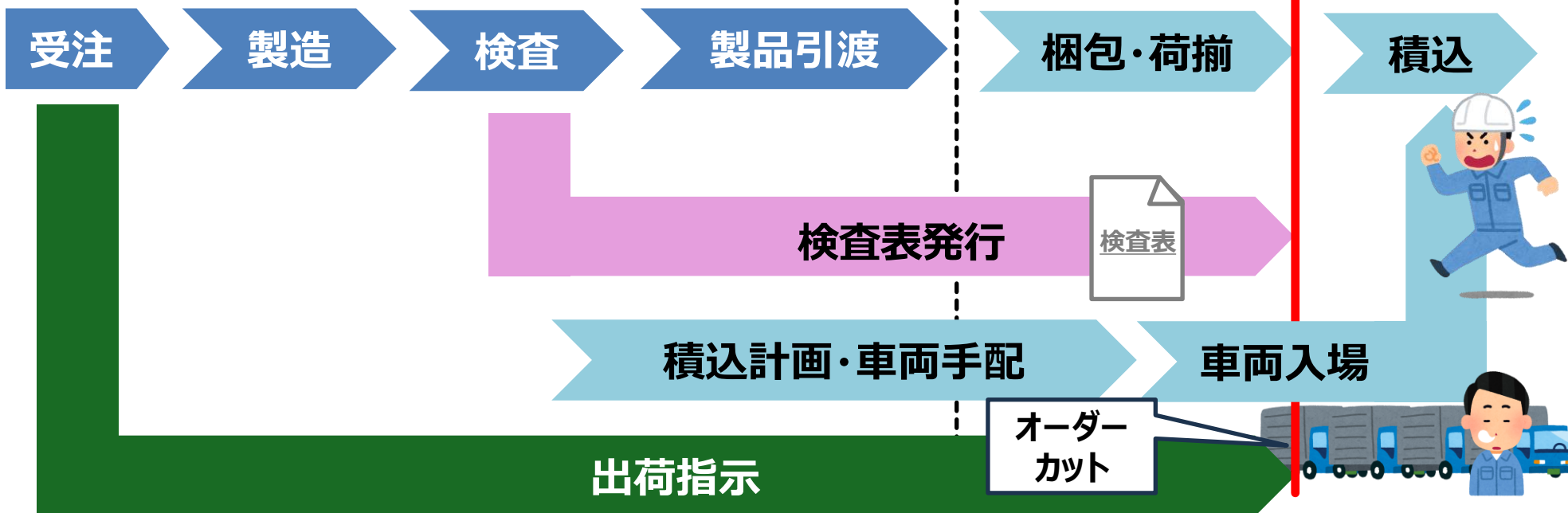
- ① 出荷指示が **出荷当日AM**まで
- ② 製品引渡が **出荷前日PM**まで
- ③ 検査表発行が **出荷当日AM**まで
- ④ 入場指示時刻が **大枠での指定**

**出荷当日まで出荷準備、車両手配に追われる結果**  
**場当たりの荷揃人員の配置による作業遅延**  
**検査表発行待ちによる待機時間の増大**  
**不確定な積込指示時刻による車両滞留**

～23年11月

出荷日/前日

出荷日/当日



## 4-4. 施策実行後のフロー

After

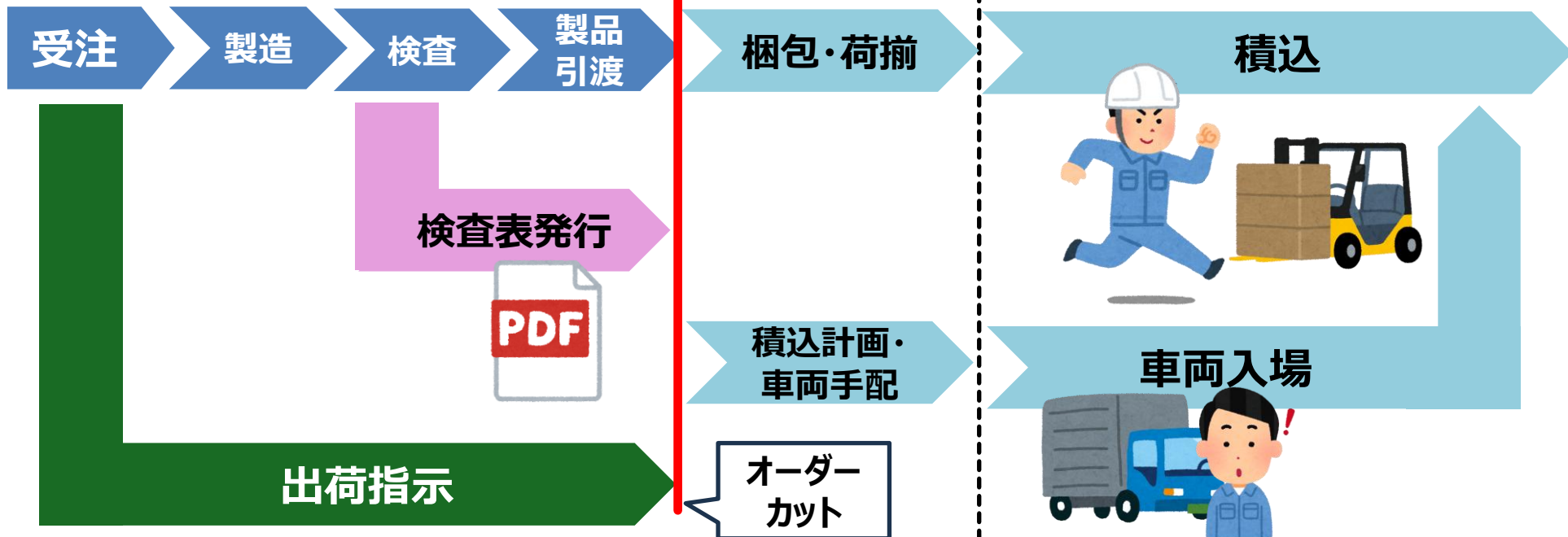
- ① 出荷指示を**出荷前々日AM**まで
- ② 製品引渡を**出荷前日PM**まで
- ③ 電子化された検査表の発行を  
**出荷前日AM**まで
- ④ 入場指示時刻を**車両単位に設定**

積込みまでのリードタイム確保により  
 計画的な荷揃人員の配置による作業消化  
 製品完成に合わせた検査表の発行  
 確実な積込指示時刻による滞留抑制

23年12月～

出荷日/前日

出荷日/当日



## 4-5. 製造工場における積込管理(バース予約システムはマッチしなかった)

製品の完成状況、当日の**出荷量の波動**により、**平準化は難しい**。限られた積込バース、積込作業者を有効活用する目的で、汎用的な予約システムは利用せず、**当社からの入場指示時刻の指定での運用を採用**。

### [バース予約システム]

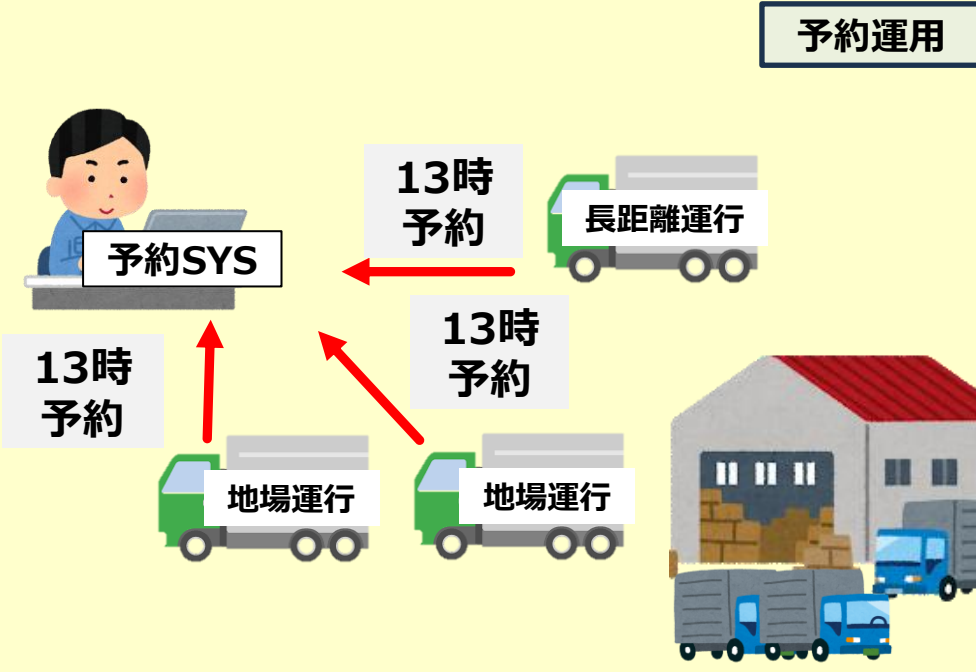
◎ 積込時刻の予約により運行計画が容易

× 希望時間で予約が取れず、運行計画の再検討が必要

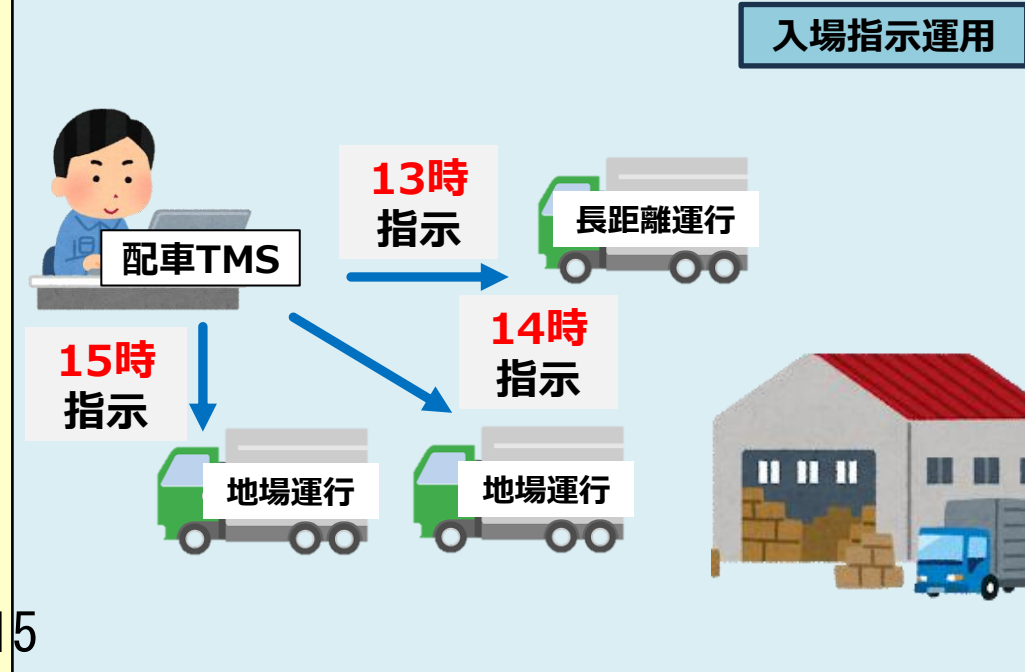
### [積込時間指示]

◎ 積込作業がスムーズに行える  
◎ 長距離運行などを優先的に積込み運行時間を確保

× 指示時刻に合わせた運行管理が必要



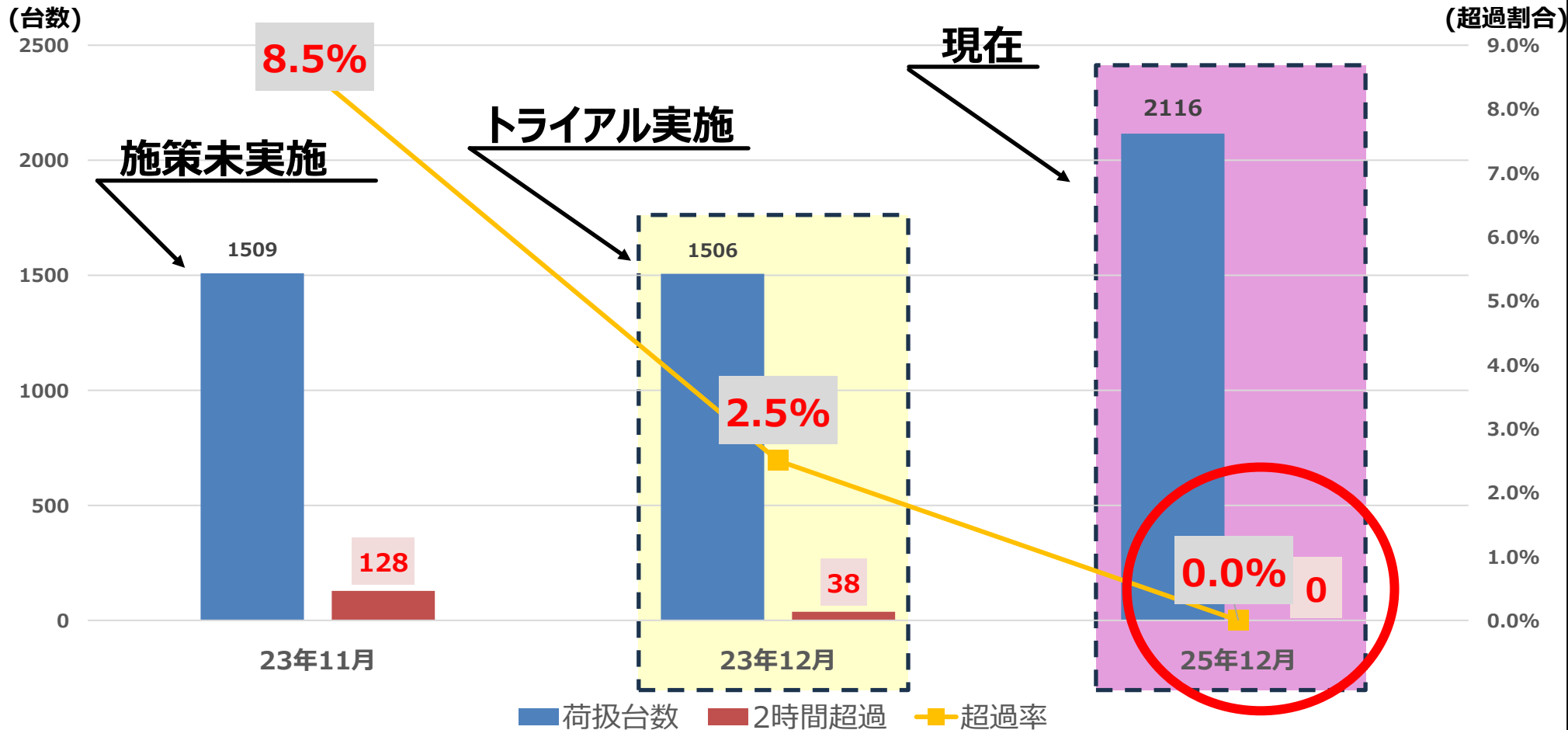
15





## 4-6.削減効果① 待機時間

トライアル初月において、前月比▲100台の超過台数削減を実現。以降、本運用化を図り、直近の実績においては**2時間超過台数“0台”**と大きく改善。

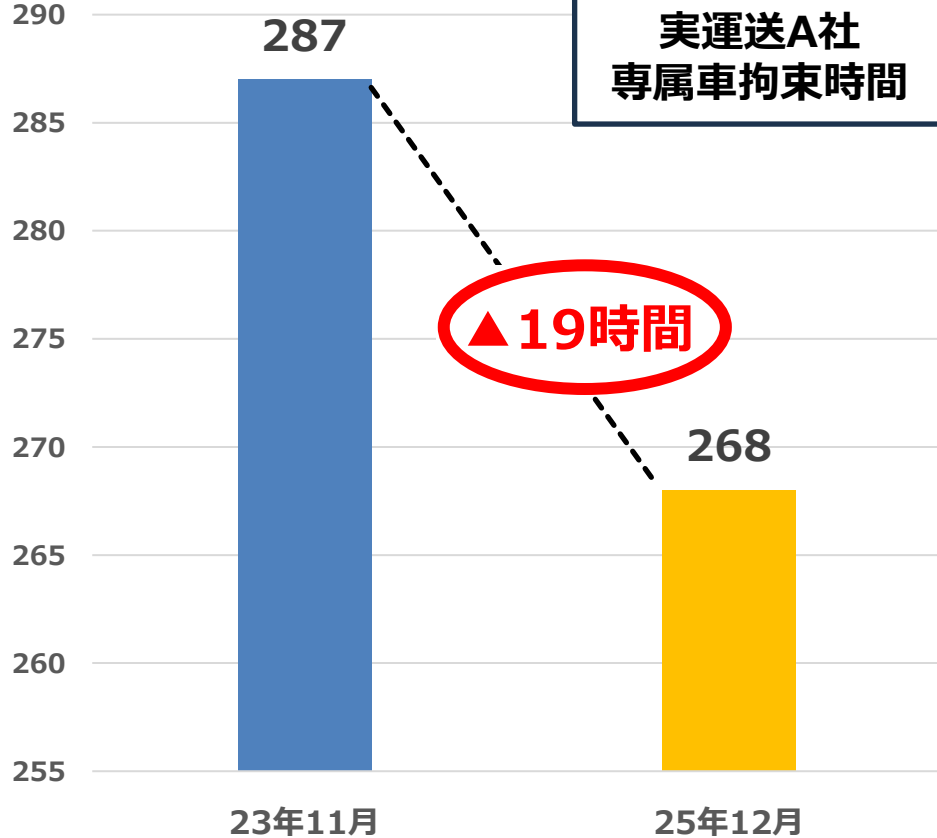




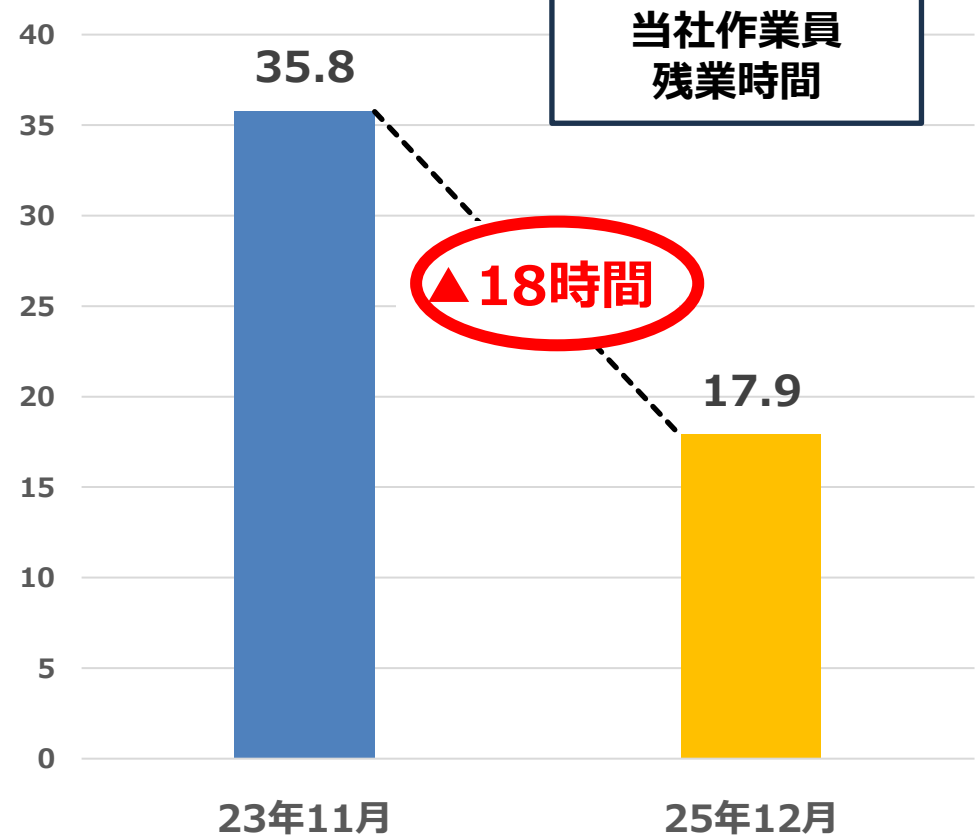
## 4-6.削減効果② 労働時間

実運送A社(専属車)の拘束時間は、施策実行前と比較し▲200時間/年相当の削減と共に改正改善基準告示へ対応。当社作業員においても残業時間の削減効果を発揮。

(拘束時間/月・人)



(残業時間/月・人)

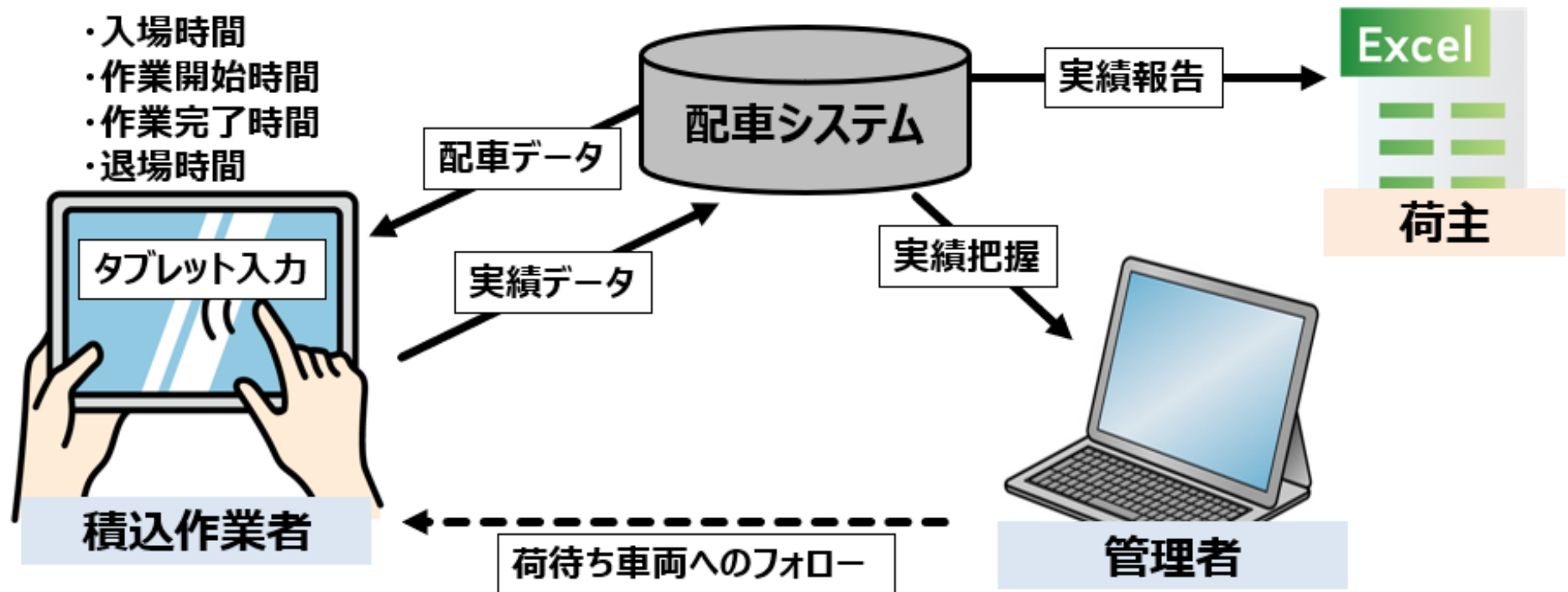


## 4-7. 荷役管理の精度向上に向けて

### ■ 荷役実績管理のDX化

従来より、荷役管理実績においては、管理台帳への手書きによる実績管理及び台帳実績の転記によるExcel化にて報告が行われていた。**(=結果の把握のみ)**

当社の配車システムと連動した管理システムを開発することで、管理精度の向上・効率化の他、受注～配車～荷役管理の一元管理を実現**(=リアルタイムでの状況の把握)**



## 4-8. 取組総括①

### ■ 荷主の協力無しでは成り立たない

当社側の努力だけでは改善は不可能。

改善基準告示の改正・働き方改革(残業960h/年)に伴う労働時間削減の必要性を荷主にご理解いただき、問題意識を共有する事で、**荷主・当社一体となった施策実現**を可能とした。

### ■ 荷主営業機会の損失(サービスの低下)とコストの増大

本取組は荷主受注受付の前倒しを前提として成り立っており、その背景には少なからず荷主**営業機会の損失及び管理コストの増大**を招いていると推察。

更に、今後発布される“適正原価”の遵守にて輸送費の高騰は免れない状況であり荷主においては更なるコスト増大の経営課題に直面している。

### ■ 当社オペレーション側の意識変容

細かな入場指示時刻の設定を始めとした、従来には無かった現場管理の強化により**オペレーション側の負荷は増大**。

既存運用からの変化から、抵抗感を示す者もおり管理者のみならず、従業員一人ひとりが物流を担う当社の役割と存在意義を理解し**意識変容を促す事**が重要。



## 4-8. 取組総括②

### ■ 抜本的な改善に向けて

24年問題を皮切りに、荷主の意識はこれまで以上に高まり、場内から納品先までを担う当社役割の重要性を再認識した。

本取組に際しては、発荷主側の理解と協力を得られたことで実現した。

実運送会社からも、待機時間(拘束時間)が削減出来たと評価をいただいている。

一方で着荷主側の納品指定時刻は過去からの商慣習より朝での納品を希望されることが多く、実運送事業者の運行計画は宵積み/朝着の基本的な運行形態はこれまでと大きな変化は無い。場内での待機時間削減に向けた積込み指示時間の設定では、すべてが各運送事業者の希望通りでの時間が確保できず、結果的に余計な拘束時間が発生している。積込可能なバース数や対応する作業員にも限りがある中で、これら課題への取組が今後の課題。

引き続き、荷主、実運送会社と一体となった事業構造の改革へ取り組み、課題解決に向けた活動を継続していく。



## 5.【ご参考】その他の荷主での取り組み

課題①：屋外バースは、雨天時に積込作業が出来ず、場内滞留が長時間化

➡屋内積込バースの拡張による荷待ち時間の抑制

課題②：荷数が多く、荷役に時間がかかる

➡積込補助者の配置による荷役時間の短縮

課題③：手荷役により積込み製品の種類によっては時間がかかる

➡(暫定処置)積載率の低減。将来的にパレット化を目指す

課題④：特定の時間へ積込みトラックが集中

➡勤務体制の見直しによる積込作業時間の拡大

課題⑤：積込バースが出荷物量に対して不足

➡製品完成の早期化による、外部倉庫からの出荷運用

トラック輸送における取引環境・労働時間改善 茨城県協議会

## 荷待ち時間削減活動についてのご紹介

積水ハウス株式会社  
生産調達本部  
生産管理部 生産出荷管理室

2026年3月13日

## 事業概要

### ◎積水ハウス株式会社 (大阪市)

住宅の設計・施工を中心とした総合建設業  
設計施工からアフターメンテナンス・リフォームまでの自社グループ一貫対応  
賃貸住宅やマンションをはじめ、街づくり・都市開発・国際事業などの展開

### ○東日本プロダクトセンター 関東工場 (古河市)

敷地面積 : 309,57㎡ (東京ドーム6.6個分)  
生產品目 : 軽量鉄骨、重量鉄骨、木造、ダインコンクリート  
外壁等の住宅部材の製造  
出荷エリア : 関東地方 (山梨県含む)、一部東北地方  
出荷量 : 3,747棟/年 【2025年2月~2026年1月】



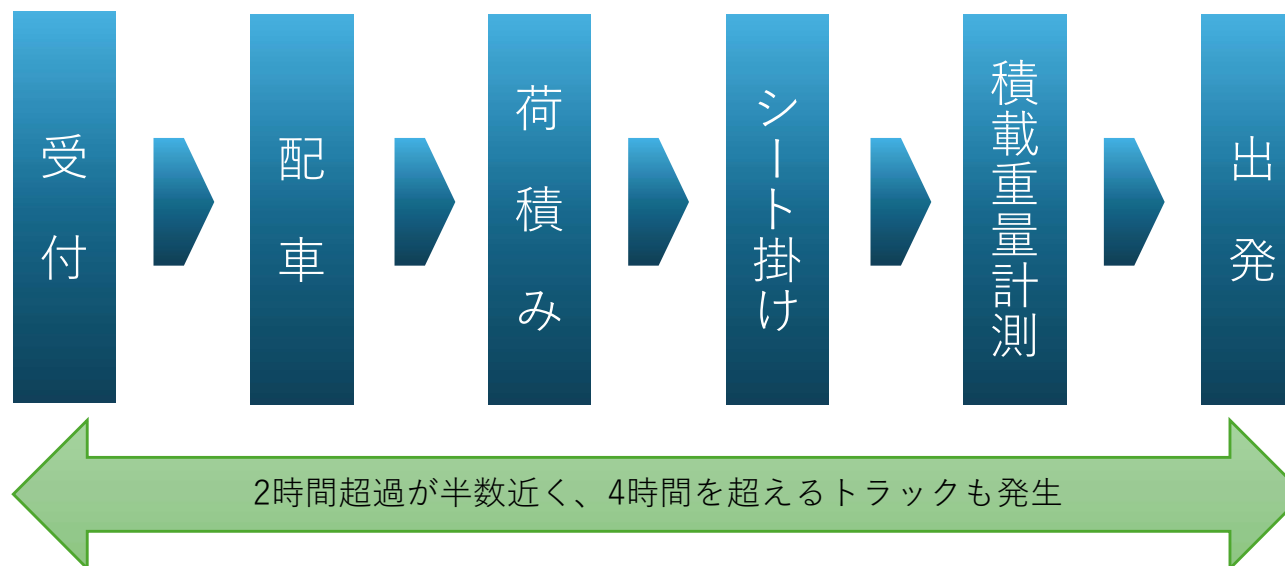
#### ■輸送に関わる事項

出荷トラック : 400台/日  
積込場所 : 工場周辺協力企業様含めた11か所  
荷役方法 : 天井クレーン (大型、重量物)  
フォークリフト (パレット、軽量物)  
運送委託先 : センコー株式会社様  
他20社程



## 課題

### 積込トラックにおける長時間荷待ちの常態化



物流2024年問題を前に、  
各セクションにおける時間計測・現状把握スタート

分析の結果

**トラックの入場集中、積込能力不足、荷揃え待ち、複数箇所積み**などの課題が明確に

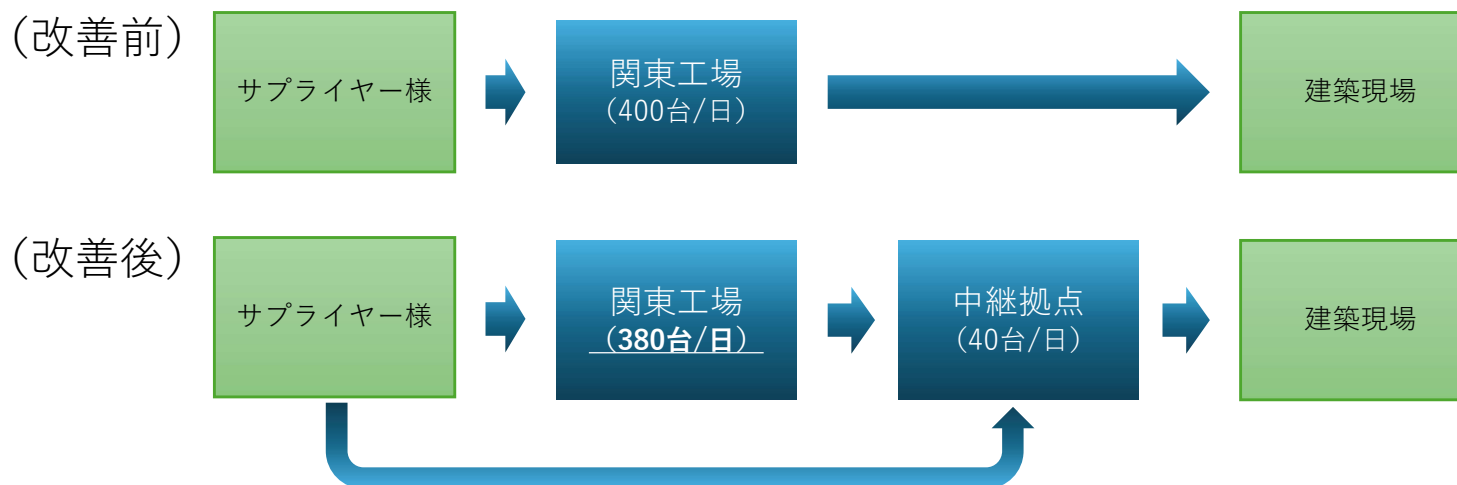
2023年よりセンコー株式会社様と連携し、改善活動を開始

## 対策

課題①：トラックの入場集中、積込能力不足、荷揃え待ち、複数箇所積み

■入場トラックを減らす（荷扱い量減）

◎中継拠点の新設（戸田市、狭山市、市原市）



中継拠点を經由することにより  
工場入場トラック 5%減 + 走行距離（時間）短縮にも寄与

## 対策

課題①：トラックの入場集中、積込能力不足、荷揃え待ち、複数箇所積み

### ■ 入場時間の分散

#### ◎ トラック予約受付システムの導入（株式会社Hacobu様 MOVO Berth）

従来の無制限での入場から、入場時間を予約制にすることで、  
積込能力を超えたトラック集中による荷積みまでの待機時間を削減



ドライバー様による  
携帯電話からの予約の実施

※システム導入にあたりドライバー様による予約取得の運用定着には半年ほどかかった。  
予約方法について個別説明も行ったが、現在も一部ドライバー様向けに電話での予約受付にも対応している。

## 対策

課題②：トラックの入場集中、**積込能力不足**、荷揃え待ち、複数箇所積み

### ■積込能力向上・積込時間の短縮

#### ◎**出荷バース拡大（積込作業増員）**

1日あたりの積込台数と1台あたりの積込時間より必要なバース数を算出し、不足分を補完

**出荷バース** : 30か所 ⇒ **36か所**  
近隣倉庫の賃借 : 2か所 (2,000坪)



#### ◎**荷役設備の増強（天井クレーン）**

重量・長尺物積載用の天井クレーンによる作業は安全確保の為、積込スピードのUPが困難

同時に積込できる台数を増やすため  
⇒ **天井クレーン2基新設**



## 対策

課題②：トラックの入場集中、**積込能力不足**、荷揃え待ち、複数箇所積み

■積込能力向上・積込時間の短縮

### ◎パレット化の推進

自社製造工程やサプライヤー様に対して、  
専用自社パレットを供給しパレット化を実現

バラ積み⇒パレット積み 1台あたり積込時間半減

置場面積縮小・トラック積載効率向上の付帯効果あり

※自社パレット化にあたり、製作費だけでなく、配送後の回収依頼業務や回収にかかる運賃などが必要に。イニシャルコストだけでなく、ランニングコストも大きくなっている。



## 対策

課題③：トラックの入場集中、積込能力不足、荷揃え待ち、複数箇所積み

### ■荷物の事前準備強化

トラックがバースに到着する前に荷物の準備ができる体制づくりの構築

#### ◎事前準備作業時間の確保

⇒生産・納品リードタイムの前倒し

#### ◎事前準備した荷物の保管場所の確保

⇒2日分の荷物が格納できる自動立体倉庫の新設

#### ◎事前準備した荷物の出庫時間短縮

⇒自動立体倉庫と非接触型タグを利用した  
自動出庫システムの開発

※荷物情報を登録したICタグを携帯することで、倉庫内天井に設置されたセンサーが入場を感知し自動で荷物を出庫する。バース到着後の出庫時間短縮を実現した。



## 長時間荷待ちの推移

### ■2時間超過トラック比率

2023年より2時間超過トラック“ゼロ”を目指して活動

2023年2月  
**36.6%**



2025年12月  
**0.2%**



#### 2023年

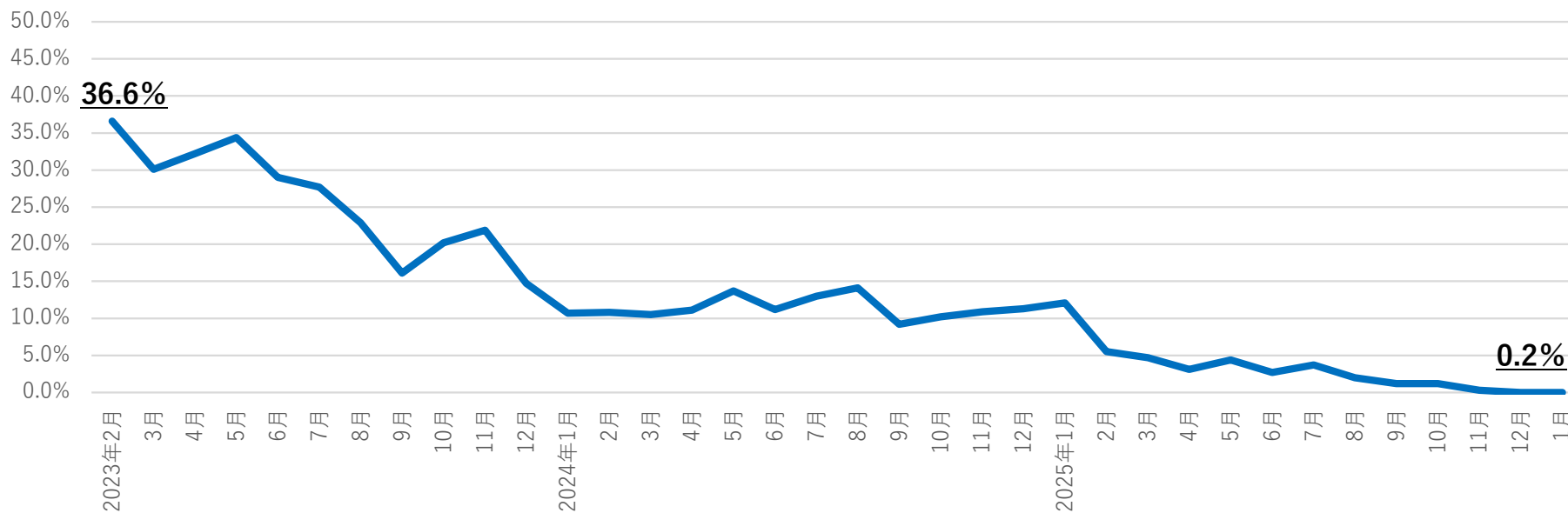
時間計測データ化  
自動立体倉庫本格導入  
生産日前倒し

#### 2024年

拠点新設 (3か所)  
天井クレーン増設  
トラック予約システム導入

#### 2025年

出荷倉庫増床2か所  
荷役作業増員  
複数箇所積み削減



## 継続課題

- ・ 複数箇所積みのトラックにおける移動時間を含めた時間短縮
- ・ 物量の波動によるトラック集中時の対応
- ・ クレーンによる重量物積込における短時間での積込と安全の両立
- ・ 予約忘れ、二次請負様以降への伝達漏れへの対応



⇒ 運送事業者様と連携して、継続的に改善に努める

## 問題

- ・ 拘束時間における荷締めシート掛け作業に要する時間の個人差について
- ・ 拘束時間における運転手様の途中休憩（熱中症対策、食事など）の取り扱いについて
- ・ 荷待ち時間短縮活動に必要な荷主側のコスト負担について

## 今後の取り組み

- ・ 荷主側の責任として、着荷場所での荷待ち時間削減についても取り組む

追記：2025年8月

厚生労働省と国土交通省の[働き方改革取組事例紹介動画](#)にも協力させていただきました。

【 URL 】 [https://www.youtube.com/watch?v=YQTY8BxjC\\_s](https://www.youtube.com/watch?v=YQTY8BxjC_s)

以上



# 倉庫業としての物流効率化への取り組み



ダイセイ倉庫運輸株式会社 関東第2物流センター

2026年3月13日 作成

1

# 目次

---

1. 倉庫業務従事者に向けた三六協定に基づく残業規制対策
2. 全天候型物流センターの活用と効率化
3. 入庫受付から荷降ろし完了までの時間把握  
    ／トラック待機時間の実態把握と対策
4. 現状の課題  
    ／待機時間の明確化，入庫計画に基づく休憩時間交代制
5. 「物流トラブル」再発防止に向けた取り組み
6. 「三現主義」と「無意識」



# 1. 倉庫業務従事者に向けた三六協定に基づく残業規制対策

2026年(令和8年) 安全衛生委員会方針		策定メンバー:安全衛生委員会 全委員 安全衛生委員会 委員長 加藤 進(加藤) 副委員長 門田 正幸(門田)						
2026年 年度方針	《安全・安心に働ける良い職場環境で「Well-Being」を目指す!》 1.労働災害ゼロ職場へ! 2.休憩時間11時間以上の確保へ! 3.残業時間の管理へ! (数値目標: 労災(人身)事故/ゼロ、車両事故/30%削減、休憩時間11時間以上確保/拘束時間13h以内、残業時間/三六協定遵守)							
労災事故/車両事故削減目標 ※数値は他損、協力会社除く	方針実現のアクションプラン							
実績 R4:68件(人身/労災13件、物損55件) 実績 R5:70件(人身/労災10件、物損60件) 実績 R6:52件(人身/労災8件、物損44件) 実績 R7:41件(人身/労災7件、物損34件) 目標 R8:24件(人身/労災0件、物損24件) ※令和7年比 物損事故30%の削減及び人身/労災事故ゼロを達成する。	1.労働災害ゼロ職場	①昨年度発生した労災事故再発防止の為、対策の運用度を1ヶ月に1回評価実施 /品質安全向上室・教育室 ②部内パトロールでの年間重点施策としチェック項目に加え検証を図る ①乗務員(ドライバー)と輸送管理Gで拘束時間13時間以内を考慮した配車計画をおこなう。 ①-1 上記に合わせ、睡眠時間7時間以上を推進する。 ①三六協定に基づいた上限管理を週単位で進捗しクルーの心身の不調予防を進める。 ①-1 残業時間42時間を超える可能性のあるクルーへは委員会で予防策を検討する。						
2026年 月別テーマ及び活動計画								
	月別テーマ	重点活動内容	定期活動					安全衛生活動
			安全パトロール 労災事故防止活動	ヒヤリハット推進	地域/自治体イベント	運転適性診断	定期健康診断	
1月	年度の方針の周知	前年度発生した事故を検証し再発防止活動を図る		前期事例収集				安全リスクアセスメント
2月	労災事故防止 不安全行動総点検	リスクアセスメント/ヒヤリハット抽出 ハザードマップ・リフト作業計画書の策定と周知。		検証/分析				安全ハザードマップ リフト作業計画書 策定/周知
3月	地震対策	避難訓練/ナウキャスト活用1 転倒・転落防止への取り組み		見直し	春季火災予防			各センターでのライン引き 総点検
4月	交通事故zero月間	バック時物損事故撲滅/部署別		運用及び効果検証	春の交通安全			交通事故ゼロ運動 委員会/街頭呼び掛け
5月	5S強化月間 危機予知対策	構内での歩行者“安全呼称” 避難訓練/ナウキャスト活用2						5S強化月間 残業時間検証月間1
6月	雨季対策	結露時スリップ・転倒対策				第1回 運転適性診断	第1回 健康診断/小牧	上期検証/下期へ見直し
7月	猛暑(熱中症)対策	猛暑対策備品の配布 /冷却マフラー・塩飴等			夏の交通安全			熱中症予防
8月	台風対策	パレット置場、建屋周囲の管理 /暴風雨転倒対策						5S強化月間 /不用品廃棄
9月	防災対策	消防訓練(各自治体と連携) 消火・避難訓練 AED実施訓練			秋の交通安全			
10月	貨物荷崩れ防止	庫内・荷台積み付けパトロール			防災の日			ストレスチェック月間 残業時間検証月間2
11月	火災予防	充電コード等漏電防止 一斉点検実施			11月5日 安全の日 秋季火災予防	第2回 運転適性診断	第2回 健康診断/小牧	5S強化月間 /清掃清潔徹底
12月	冬季対策	腰痛予防対策 冬タイヤへの履き替え指導 チェーン着装講習会			年末の交通安全			今期総括/改善計画策定 インフルエンザ等 感染予防対策



# 1. 倉庫業務従事者に向けた三六協定に基づく残業規制対策

関東第二物流センター  
2026年 1月度 終礼時間管理表  
作成: 安全衛生委員 作成: 飯田 充彦

	曜日	終礼時刻	早出人数	終礼後残業人数	合計残業時間	備考
1	木					
2	金					
3	土					
4	日					
5	月	18:10	5.0	1.0	0.0	欠員1人
6	火	18:10	12.0	1.0	26.0	欠員1人
7	水	18:10	12.0	1.0	23.5	欠員1人
8	木	18:10	12.0	1.0	23.5	欠員1人
9	金	18:10	10.0	1.0	19.0	欠員2人
10	土	18:10	0.0	0.0	0.0	
11	日					
12	月					
13	火	18:10	13.0	1.0	18.5	欠員2人
14	水	18:10	13.0	3.0	23.5	欠員2人
15	木	18:10	12.0	2.0	25.0	欠員2人
16	金	18:10	12.0	1.0	24.5	
17	土					
18	日					
19	月	18:10	11.0	2.0	22.0	欠員3人
20	火	18:10	13.0	1.0	22.0	
21	水	18:10	11.0	7.0	35.0	欠員1人
22	木	18:10	10.0	5.0	24.5	欠員3人
23	金	18:10	10.0	1.0	25.0	欠員2人
24	土					
25	日					
26	月	18:10	12.0	1.0	20.0	欠員2人
27	火	18:10				欠員2人
28	水	18:10				
29	木	18:10				
30	金	18:10				
31	土					

月平均残業 (1人あたり) 25.5

1. 拘束時間（残業時間含む）管理は、毎月開催される「安全衛生委員会」にて各事業所別に責任者が残業時間等を進捗状況を報告し課題共有と、オーバーワーク者へのフォローと改善策と取り決めます。
2. 委員会 委員長は①欠員状況 ②業務内容 ③残業上限規制 等を人事部責任者へ報告し早急な対策プロセスを進めます。

## 2. 全天候型物流センターの活用と効率化 事例事例（1）

### ・積み込みセンターの固定化 ※関東第1・第2物流センターでの取り組み

路線便・専属常用便は関東第一センターでの積み込み。自社便・エリア便は関東第二センターでの積み込み。

出荷が両センターから行われるため、センター間専属移送便を活用し、各々のセンターに荷物を随時移送する

事により、積み込み時間や荷待ち時間の短縮が出来る。



## 2. 全天候型物流センターの活用と効率化 事例事例（2）



関東第二センターは全天候型のセンターであり、風雨や降雪、直射日光の当たらない構造となっており、屋内での積み降ろしが可能であり、自社トラック及び入庫等のパートナー会社の積み降ろしについても計画的な作業が出来る体系となっています。





### 3. 入庫受付から荷降ろし完了までの時間把握 ／トラック待機時間の実態把握 及び対策

---

予約管理システムを本社物流センターで運用を開始しています。  
しかし、現在の問題点は路線会社による待機不可の申し出である。

#### 例1

24年問題以降は特に悪化している。受付後すぐに弊社へドライバーが待たされている。早く卸してもらわなければ困る。と路線会社から電話を受ける。

#### 例2

受付後のドライバーから複数台待っているが、弊社は待機が出来ない。すぐに卸してもらえないのであれば荷物を持ち帰ると申し出を受ける。

#### 例3

待機スペースに駐車をせず、直接荷下ろしスペースに車両を停車し、受付に来て荷卸しを催促する。その際に他の納品ドライバーをトラブルになった。

## 4. 現状の課題 / 待機時間の明確化

---

- (1) 待機時間の設定が各社で大きく違いがあり、すべての時間が待機と取られる状況が出来上がっている実態があること。
- (2) 業界的採用難と近年の人員不足もあり、すぐに対応が出来ない状況が実態です。

現状：荷卸しや荷積みに対し、待機をさせない事はもちろんではあるが、近年の人員不足もあり、すぐに対応が出来ない状況でもある。

⇒待機時間の考え方は、**事務所側受付**後から待機時間が発生 となります。

## 4. 現状の課題 / 入庫計画に基づく休憩時間交代制

---

対 策 :

- ①AM10:00～10:30 と PM3:00～3:30 の 倉庫管理者の  
休憩時間は、倉庫側での交代制を検討する。
  
- ②入庫等荷降ろし時11:50～13:00 間は、**受付不可**(出来ない) 等  
入庫受入体制を荷主側と連携し倉庫担当者の休憩時間を確保する。
  
- ③入庫管理システムを行っている本社(小牧市)の仕組みの導入計画を進める。

以上

# 「物流トラブル事故」再発防止に向けた 輸送管理G・教育室の取り組み

二度と起こしてはならない**重大事故**  
【過去の振り返りを見える化】

全員参加で情報共有  
『安全掲示板』





真実は現場にあります。  
**三現主義** 「現場」・「現実」・「現物」で評価し  
**善管義務を意識**し事故を未然に防ぎましょう！

H24年9月27日(木) ベンダーサービス 3階オム二前・転倒破損事故

事故状況  
 3階にてオム二からパレット積みの商品を、取り下ろした際に商品が右に傾き転倒破損した。  
 商品は輸入パレットのためコンパナー上で転倒しないよう目のようにローラーに対して斜めに載せていた。目のようにパレットに対して斜めを跨って積み上げ、フォークをパレットの横元まで差込直したためパレットを引出し目のように傾き直したのが原因の転倒であった。また、フォークを差込んだ位置もパレットの中心から左寄りになっており、すくた間に商品が全体的に傾いて不安定感があったもの、オム二から下ろして再度フォークの差し直しを行おうとした、目の下に隠れてオム二からパレットが取り出されたと思い、つまを降下させている途中でパレット左側がオム二に当たり、その結果転倒

転倒商品名  
 雑穀 雑穀

1パレット重量=約1300キログラム  
 商品1本=213.6キログラム×6本  
 パレット重量20~30キログラム



例：1  
 風化防止の為に、「見える化」

例：2  
 風化防止の為に、定期的に事故を振り返る

# 安全の反対は？

~~危険~~

【無 意 識】



ご安全に！