

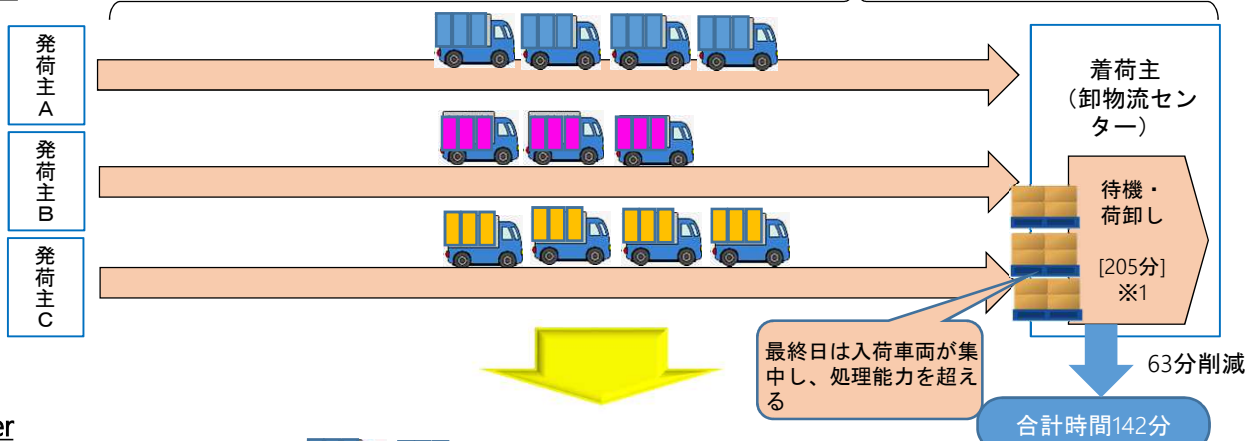
## 1. 実施者の概要

- 荷主企業: サンスター、ユニ・チャーム、ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング、ライオン(以上、日用品製造)、PALTAC(総合卸売)  
発荷主はいずれも日用品の製造業であり、着荷主の物流センターに商品を納品している。
- 運送事業者: トランコム、他  
トランコムは上記発荷主の輸送の元請けであり、中継拠点となる物流センターを運営する。実運送は複数社が担う。
- 荷種: 日用品

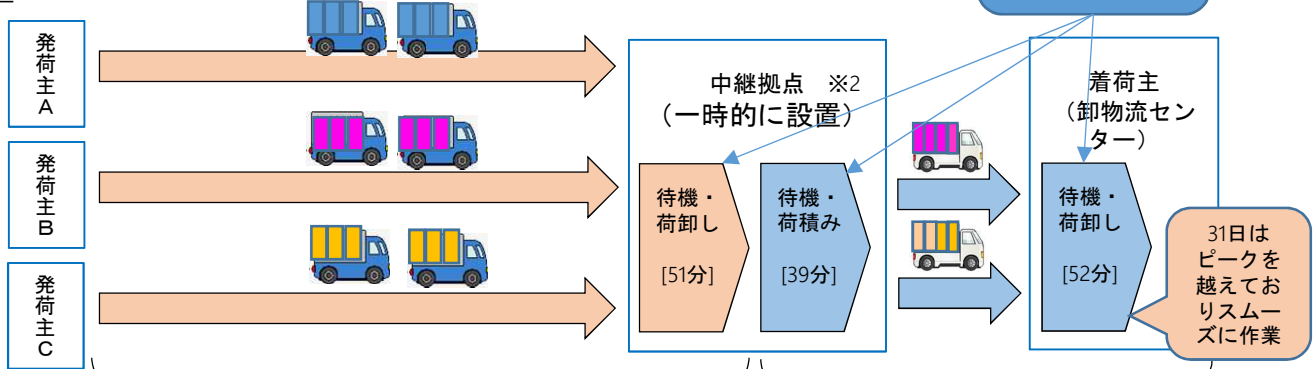
## 2. 事業概要

ピークの12月29日に  
一斉に納品

Before



After



※1: 予約なし、パレット積み車両の平均であり、すべての車両が長時間待機を行っているわけではない。  
※2: 中継拠点は経路途中にあり、走行距離は伸びない。

29日以前に分散納品

ピーク後の31日に分散納品

- 年末のピーク期に納品が集中。これにより、長時間の待機等が発生。
- 着荷主の物流センター近傍に中継拠点を設置。中継拠点に一時保管した貨物を、年末ピークを過ぎた12月31日に納品。
- これにより、トータルの待機時間等を大きく削減。

### 3. 課題

- ① 年末の最終日に貨物が著しく集中。着荷主ではバース予約システムを導入しているものの、予約枠が満杯となり、トラック待機が発生。
- ② 発荷主はピーク時にトラック確保に追われ、平常時よりも高い運賃を負担してでも車両確保を優先。
- ③ 着荷主はピーク時に庫内混雑発生。処理能力が低下。

### 4. 事業内容

- ① 着荷主の物流センターの近傍(輸送途上の位置)に中継拠点を一時的に設置し、年末のピークを避けた分散納品を実施。
- ② 発荷主はピーク前に出荷し、中継拠点に一時保管。ピークを過ぎた31日に着荷主の物流センターに納品。

### 5. 結果

- ① ピークである12月29日の待機を削減。具体的には、1時間以上の待機車両の台数を、37台から23台へと削減。
- ② 着荷主の物流センターと、中継拠点での待機・荷役作業を含めたトータルの時間を、205分から142分へと63分削減。
- ③ ドライバーに対して実施したアンケートによると、実験に参加したドライバー全員が、分散納品によって「身体負荷が軽減した」と回答。

### 6. 各関係者のメリット・デメリット

- ① 主なメリット
  - ・繁忙期におけるトラック確保が容易になる(発荷主)
  - ・繁忙期の庫内混雑が減り、庫内生産性が高まる(着荷主)
  - ・待機時間の削減によりドライバーの労働時間を削減できる(運送会社)
- ② 主なデメリット
  - ・中継拠点のスペース・人員を確保する必要がある(発または着荷主)
  - ・稼働を平準化するため、年末年始等にも出勤日を設定する必要がある(運送会社)

### 7. 結果に結びついたポイントと今後の課題

- ① 発荷主、着荷主、物流事業者という、関連当事者の協力が得られたこと。発着荷主の協力によって、ピークを避ける分散納品を実現する発注等が実施できたこと。
- ② 物流効率上、適切な位置に中継拠点が確保できたこと。また年末の時期にも保管・荷役等の人員を確保できたこと。
- ③ 今回の実証実験にあたっては、それぞれの立場のこれまでの取引関係を前提として年末ピーク時の納品数量の分散によるドライバーの拘束時間の削減を目的としたが、今後はそれぞれの立場における適正な取引環境、現在の商習慣による適正な費用分担を前提として待機時間削減によるコストメリットを含めてコスト負担のあり方を検討すべきである。