



物流'24年問題：トラック待ち時間の改善

～積み残しによるトラック待ち時間超過リスクの低減～

資料 6

ブリヂストン彦根工場概況

所在地 : 滋賀県彦根市高宮町211番地
 操業開始 : 1968年(昭和43年)3月
 工場長 : 中村 真人
 従業員数 : 1,502名(2025年6月末現在)
 敷地面積 : 656,000平方メートル ※甲子園球場16個分、東京ドーム14個分
 生産品目 : 乗用車用スチールラジアルタイヤ



工場	主要生産品目
久留米工場	1931年3月操業の当社のマザープラント 乗用車用、小型トラック用タイヤ、航空機用、レーシング用等の各種タイヤ
東京ACタイヤ製造所	航空機用ラジアルタイヤ(新品)を生産
那須工場	乗用車用、小型トラック用、二輪車用、農業機械用、産業車両用タイヤを生産
彦根工場	乗用車用、小型トラック用ラジアルタイヤを生産 中京・関西の二大マーケットにタイヤを供給
下関工場	建設・鉱山車両用タイヤ専門工場製品の大半を海外に輸出
鳥栖工場	乗用車用と小型トラック用ラジアルタイヤを生産
栃木工場	トラック・バス用、乗用車用、小型トラック用、新交通用ラジアルタイヤ等を生産
甘木工場	トラック・バス用、小型トラック用ラジアルタイヤ主力専門工場
防府工場	乗用車用、小型トラック用ラジアルタイヤ、建設・鉱山車両用タイヤを生産
北九州工場	建設・鉱山車両用ラジアルタイヤ専門工場

ブリヂストン物流株式会社概要

■ブリヂストン物流株式会社概要



使命 MISSION

“ブリヂストングループ唯一”の物流専門運会社として、専門性を活かし顧客視点でサプライチェーン改革実行しグループ連結貢献

■彦根倉庫概要



□ 彦根倉庫人員数

- 直接：74名
- 間接：16名
- 派遣：15名
- 委託：65名

総員170名

□ 彦根倉庫入出庫トラック台数

- 入出庫トラック：**170台/日**
内出荷：約100台/日

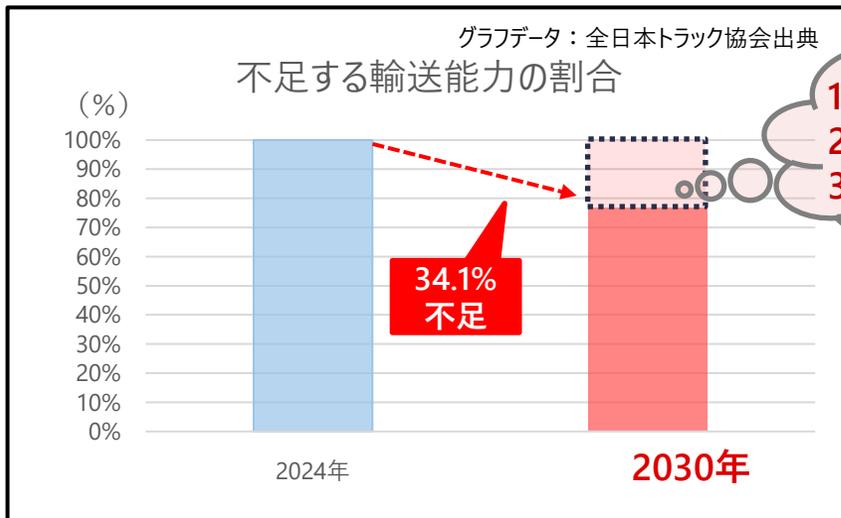


出荷先：北は北海道、南は九州全域 **国内最大規模の物流倉庫**

テーマ選定の背景

■ 物流業界の現状

⇒ 2024年問題から2030年：輸送能力の大幅な減少



1. 時間外労働の上限規制
2. ドライバーの高齢化
3. ドライバー不足

■ 【物流の2024年問題】への対応のため策定された物流の適正化・生産性向上に向けたガイドラインポイント

- ① 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項
 - ・物流管理統括者の選定 (CLO)
 - ・荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルール
- ② 発荷主事業者としての取組事項
 - ・出荷に合わせた生産・荷造り等・運送を考慮した出荷予定時刻の設定
- ③ 着荷主事業者としての取組事項
 - ・納品リードタイムの確保
- ④ 物流事業者の取組事項
 - ・長時間労働の抑制
 - ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ⑤ 業界特性に応じた独自の取り組み

■ 荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルールとは



2時間以内ルールに対し荷主として真摯に受け止め**改善を取り組む**ことが必要！！！！

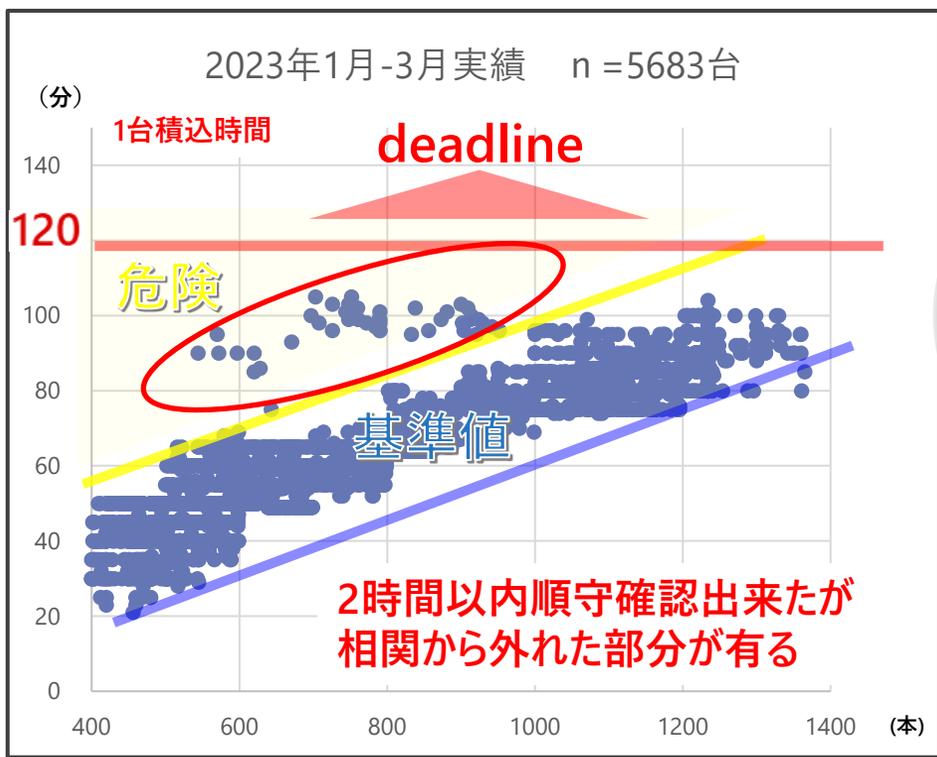
テーマ選定の背景

■これまでの取り組み

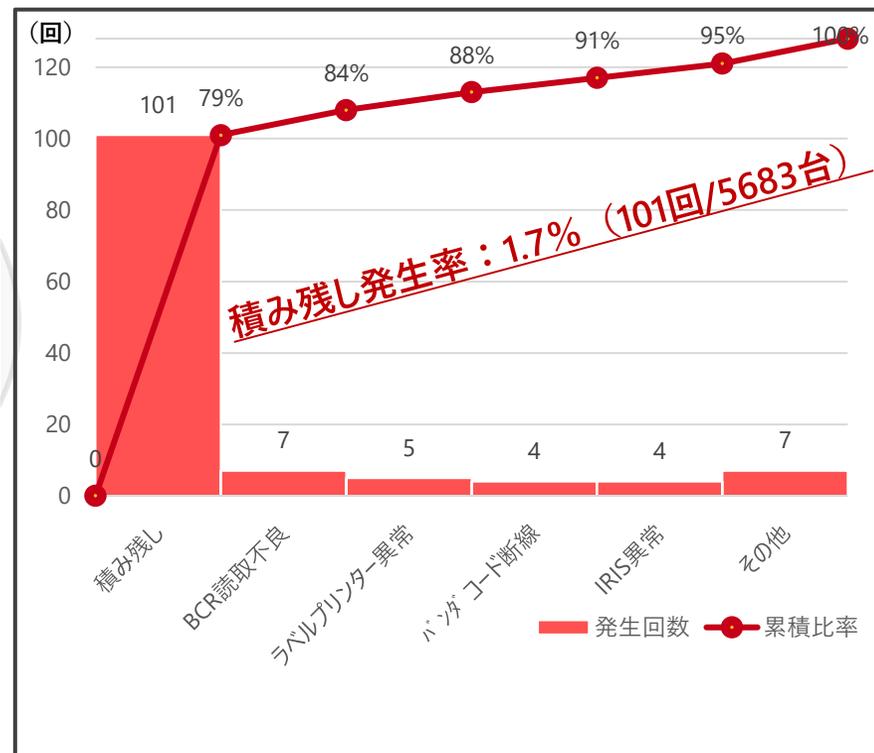
2005年から“**選ばれる荷主**”としてトラックを待機させない活動（荷待ちを削減）を実施

1. 受付システム導入：積載状況を見える化しトラック待機を減らす活動
2. 現場環境改善：積込バンドの導入で積込軽労化

■トラック 1 台当たりの積込終了時間



■荷待ちに繋がった要因 ※2023年1-3月実績 n = 128



現状2時間以内ルールは順守出来ているが、時間を超過するリスクが残る = 改善が必要

テーマ選定の背景

■ 積み残しとは ⇒ 計算上算出された本数が乗らない実績とのギャップ

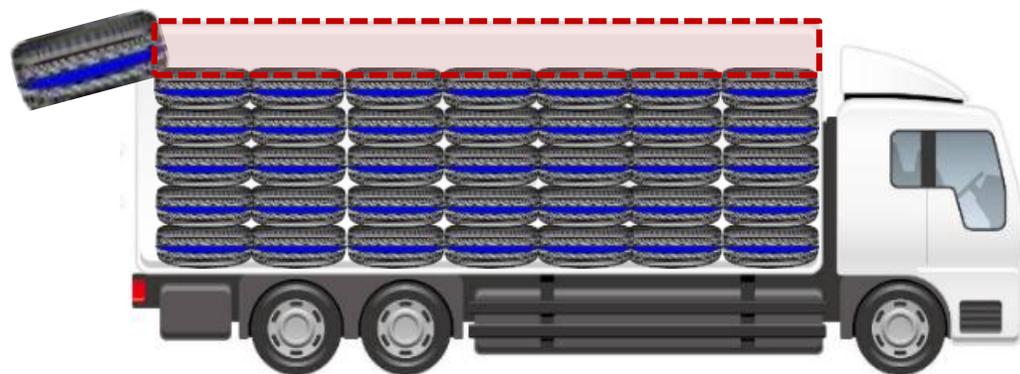
①後部に入らず積み残すパターン



後部に“あと一列”が乗り切らない・・・



②上部に入らず積み残すパターン



上部に“あと1本”が入らない・・・



■ 積み残し処置

1. 本数照合



2. スタッブ確認



3. 指示を受ける



4. 伝票訂正



5. 伝票渡し



処置工数：15分～40分/件
平均処置工数：25分/件

積み残しが発生すると約25分のトラック待機時間が発生し、2時間以内ルールに抵触する恐れがある

現場解析

■ 測定時の荷姿を確認

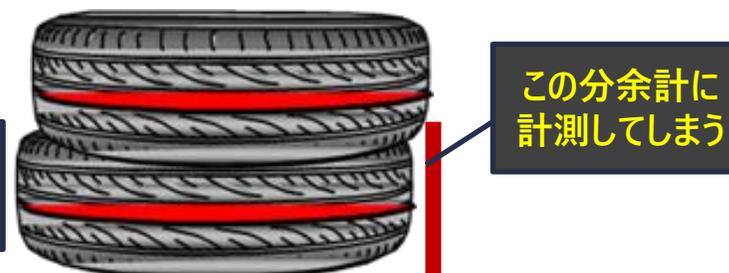


積み上げるたびに微妙に違う

≪ トレッド幅 ≫



≪ 外径 ≫



■ 測定を再確認



トレッド幅測定部



測定部が垂直にならず誤差が出る

中心が捉えづらく誤差が出る



外径 測定部

□ 3つ検証まとめ

- 複数のドライバーの積込 - ① "人"
- タイヤの登録データ - ② "人"
- タイヤの測定 - ③ "データ"

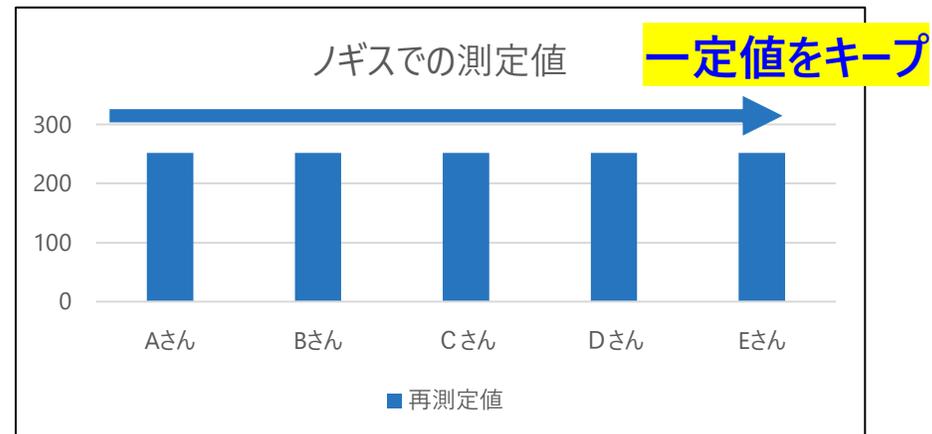
積み上げ方で結果にバラつきが出てしまう or 安定しない⇒問題は測定方法にあった

対策案の実施

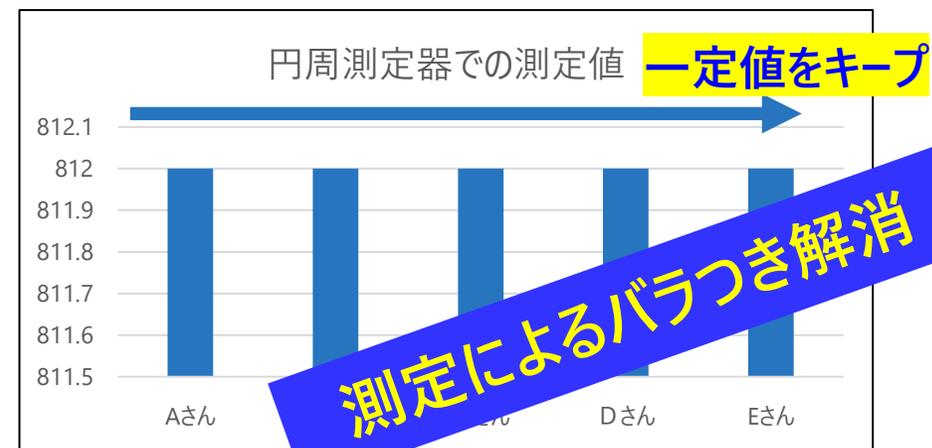
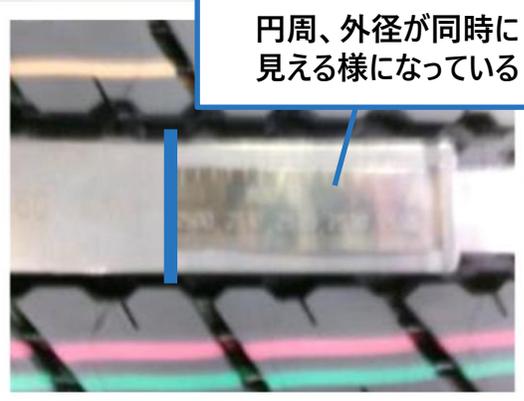
- タイヤ幅の測定：測定台車での積み上げての測定を廃止⇒1本での計測 & ノギスで測定する



ノギス測定



- タイヤ外形の測定：測定台車での積み上げての計測を廃止⇒1本での計測 & 円周測定器を使用して計測する

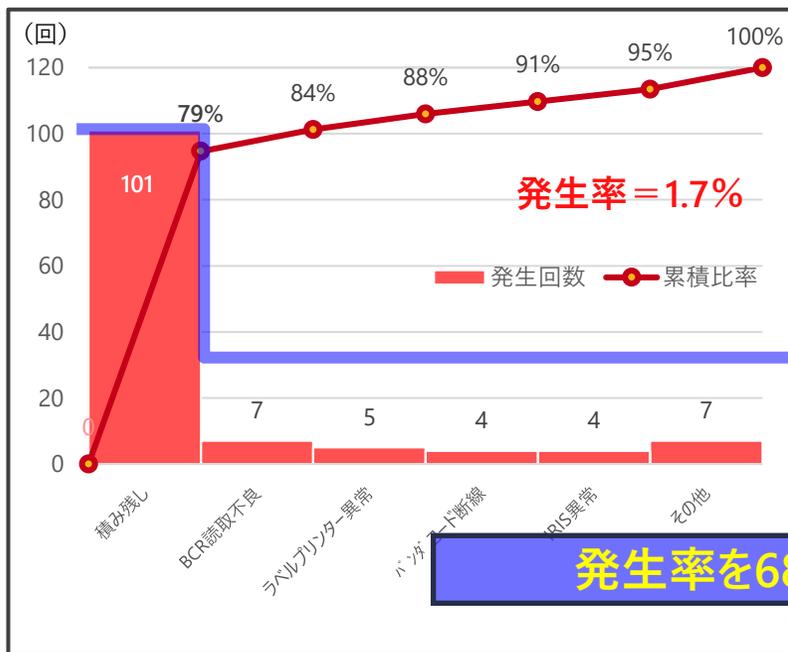


測定値のバラつきを解消したことで、より精度の高い出荷指令が出来るようになった

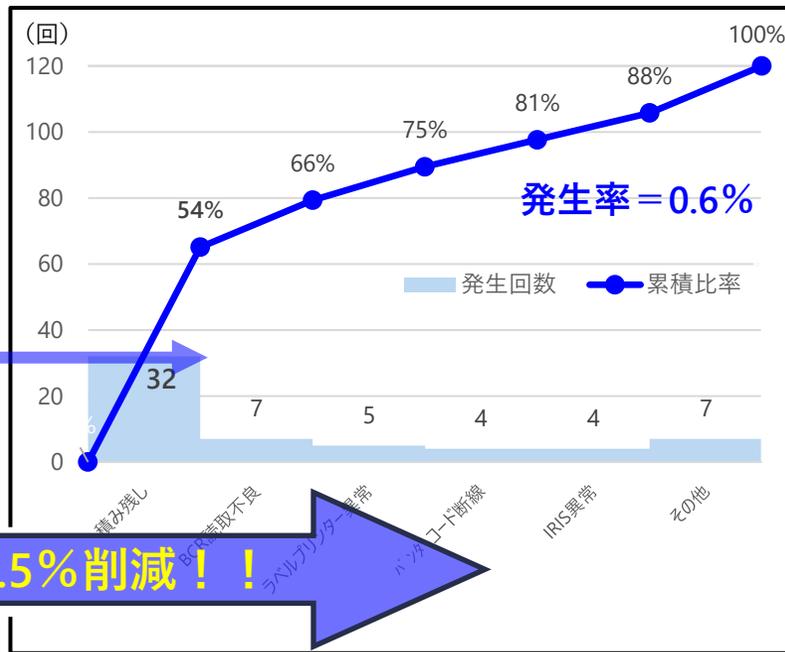
効果の確認

■ 改善後の積み残し発生率

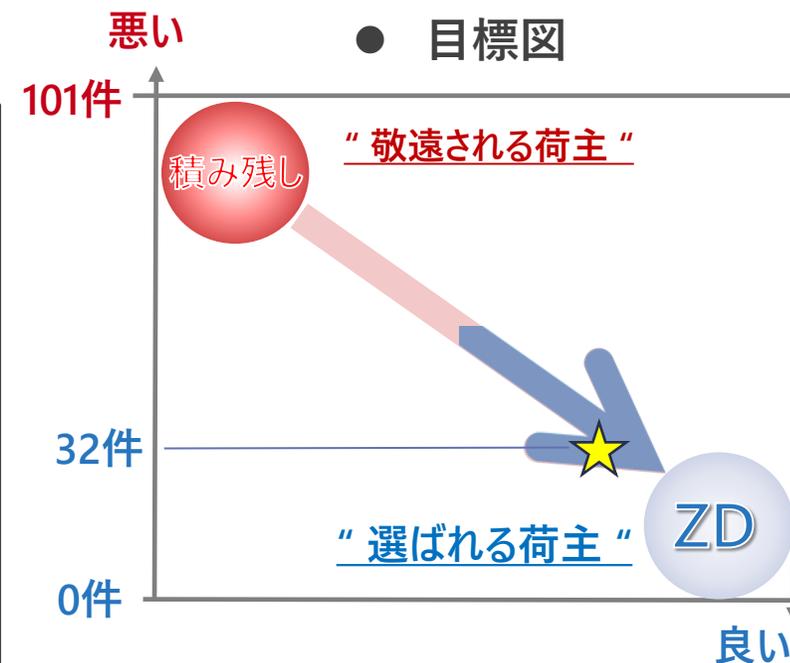
※2023年1-3月実績 n=128



※2023年4-6月実績 n=59



発生率を68.5%削減！！



□ ドライバー様の為にも
ここで“あきらめる”ことはできない！



改善前：積み残し発生率 1-3月

1.7% (101回/5683台)

改善後：積み残し発生率 4-6月

0.6% (32回/5161台)

