

# 入構予定時刻を事前連絡することで協力会社の手待ち削減 千葉県

## 1. 実施者の概要

- 発荷主企業：TOTOバスクリエイト株式会社（TBCと略記）  
システムバスルームの製造業。千葉県佐倉市と兵庫県赤穂市に工場を持ち、全国の物流拠点を經由して顧客（建築現場）に納品している。
- 運送事業者：日本梱包運輸倉庫株式会社（日梱と略記）  
佐倉営業所を中心に、TBC佐倉工場の構内作業、工場間輸送、物流中継地（T/C）への輸送、顧客指定場所への邸別配送を行なっている。
- 荷種：システムバスルーム



## 2. 事業概要

- 幹線便の佐倉工場での積込には平均3時間の手待ちが発生していたが、日梱の自社車両と協力会社の車両とで荷待ち時間が大きく異なっていた。日梱車両の場合、ドライバーが事前に佐倉工場の構内作業員（日梱社員）に積込可能時刻の電話確認を行っていたが、協力会社はこの情報を知らないため、必要以上に早く入構していたことが原因であった。
- 日梱の構内作業員リーダー、日梱配車係、協力会社配車係、ドライバーの4者間の連絡体制を取り決め、出荷前日に入構時刻を確定させることで、協力会社の佐倉工場での荷待ち時間を3.5時間削減することができた。

	日梱構内作業員リーダー	日梱配車係	協力会社配車係	協力会社ドライバー
出荷前日	 出荷台数、入構時間打合せ	 入構時刻連絡、空車時間・空車場所確認	 確定連絡	 ドライバーに確認し指示
出荷当日	 確定連絡	 積込開始の30分前に入構・受付して積込作業準備		

- 日梱にとって管理責任範囲の拘束時間を3.5時間短縮できた。
- 協力会社にとって、入構時刻に合わせた始業（出社）体制が組めることで、拘束時間を縮めることが可能になった。
- 協力会社にとって、当該運行の前後の運行を含む運行管理が容易になった。

### 3. 課題

- 幹線便の佐倉工場での積込に荷待ち時間が発生し、当該車両の拘束時間の長時間化の要因となっていた。最も運行本数の多い名古屋中継便(佐倉工場～愛知県小牧市)においては、日梱の協力会社の場合約4時間の荷待ちとなっていた。一方日梱の自社車両は事前にTBC出荷係(日梱の構内作業員)から積込可能時間を電話で聞いているため、荷待ち時間がほとんど発生していなかった。元請と協力会社で得ている情報に差があったことで、協力会社のみで荷待ち時間が発生していた。

### 4. 事業内容

- 名古屋中継便を対象に、日梱の協力会社にも入構時刻(積込可能時刻の30分前を目処とする)を事前連絡し、荷待ち時間の変化を検証した。
- ① 日梱の構内作業員リーダー～日梱配車係～協力会社配車係～ドライバーの4者間の連絡体制を取り決め、出荷前日に入構時刻をドライバーに連絡した。
- ② ドライバーは積込可能時刻の30分前に入構・受付することとした。

### 5. 結果

- 協力会社車両の佐倉工場での荷待ち時間が、実験前は3時間57分であったが、実験では27分にまで短縮できた。この結果、協力会社の日梱管理責任範囲※の拘束時間が3.5時間短縮された。  
※佐倉工場着～名古屋中継での荷下ろし終了までの時間

### 6. 荷主企業・運送事業者のメリット

	メリット	デメリット
発荷主 TOTOバスクリエイト	● 積込可能時刻の30分前に入構・受付となるため、場内でのトラックの混雑が緩和される	● 出荷係の日梱配車係との間の連絡が前日・当日の2回必要となるため、全体に拡大する場合負担が大きくなる。
運送事業者 日本梱包運輸倉庫	● 協力会社の管理責任範囲内の拘束時間を約3.5時間短縮できる。名古屋中継便を月間12運行(週3運行)するドライバーの場合、月間42時間(3.5時間/運行×12運行/月)の拘束時間短縮となる。	● 配車係がTBC出荷係と2回、協力会社と2回連絡が必要となるため、全体に拡大する場合負担が大きくなる。
協力会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 従来入構後の荷待ち時間となっていた時間を、休息期間または休憩時間に回すことができる。</li> <li>● 地元で立地する事業者であれば、出荷前日には入構時刻が指示されるため、それに合わせた始業(出社)体制を組むことで、拘束時間を縮めることが可能となる。</li> <li>● 入構時刻があらかじめわかるため、当該運行の前後の運行を含む運行管理が容易になる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日によって始業時刻が変わるため、より細かく時間管理する必要がある。</li> <li>● ドライバーにとっても、日々始業時刻が変わる場合、ストレスが生じる可能性がある。</li> </ul>

### 7. 結果に結びついたポイント／課題

- ① 日梱の構内作業員リーダー～日梱配車係～協力会社配車係～ドライバーの4者間の連絡体制がとれたこと。
- ② 協力会社が対象拠点の近隣に立地しており、入構時刻の連絡により始業時刻の調整が可能であったこと。
- ③ より多くの協力会社に適用する場合、連絡の手間やミス防止のため、ITの活用(Webによる入構時間調整など)等を検討する必要がある。
- ④ 遠方の事業者の帰り便である場合、元請の管理責任は果たせるものの、実運送事業者では抜本的解決には至っていない。