

# ドキュメント&レビュー

# 手待ち時間



混雑のピークを把握(上)、受け付けにはタッチパネルを採用

## トラックバス受付誘導システム

# ピーク予測、分散

## 川崎陸送 完全予約制へ

川崎陸送(樋口恵一社長、東京都港区)では「トラックバス受付・誘導システム」を開発した。物流センターなどでトラックの入場

川崎陸送(樋口恵一社長、東京都港区)では「トラックバス受付・誘導システム」を開発した。物流センターなどでトラックの入場

から退場までの時間をデータとして管理し、ピーク時の把握や混雑の平準化に役立っている。ドライバーの待機時間ゼロを目指し、最終的に「配送センターのアポイント制」につなげたい考えた。大手菓子メーカー工場内にある関東営業所(埼玉県坂戸市)では、幹線大型車両を対象にトラックバス受付・誘導システムを運用している。ドライバーがタッチパネルで受け付けた後、込み具合をみながら、出荷準備が整うタイミングでバス担当者がドライバーの携帯電話に連絡し、バスに誘導。受け付け、出荷作業開始、作業完了の時間を記録する。関東営業所には大型車両

から退場までの時間をデータとして管理し、ピーク時の把握や混雑の平準化に役立っている。ドライバーの待機時間ゼロを目指し、最終的に「配送センターのアポイント制」につなげたい考えた。大手菓子メーカー工場内にある関東営業所(埼玉県坂戸市)では、幹線大型車両を対象にトラックバス受付・誘導システムを運用している。ドライバーがタッチパネルで受け付けた後、込み具合をみながら、出荷準備が整うタイミングでバス担当者がドライバーの携帯電話に連絡し、バスに誘導。受け付け、出荷作業開始、作業完了の時間を記録する。関東営業所には大型車両

の駐車スペースがなく、同営業所に近い坂戸流通センター(同)でも受け付け可能とした。ドライバーは、同センターの24時間対応の待機室で、バス担当者から連絡があるまでの間、休息を取れる。受け付けから出荷作業完了まで所要時間をデータ化することで、月や曜日ごとに混雑のピークを予測、配車を分散化するなど手を打てる。受け付けは、ドライバーにパソコンのマウスやキーボードを操作しなくていいように、タッチパネル方式を採用している。また、ドライバーの呼び出しは携帯電話のメールではなく、直接会話をこたわった。ドライバーがメールを開いたかどうかを確認できないためだ。樋口社長は「米国ではゲートにタイムカードがあり、トラックの入退場時間を管理している。欧米で当たり前のことが日本ではできていない。バス受け付けを完全予約制にすれば、待機時間はなくなる」と指摘する。

トラック業界の永遠の課題とされるのが、ドライバーの「手待ち時間」。荷主は「朝一番に来てほしい」という要望が強く、工場や物流センターなどでは午前中の一定の時間帯にトラックが集中し、数時間に及ぶ待機が発生しているケースも多い。待機に伴うコストはトラック会社も負担しているのが現状で、車両稼働率の悪化だけでなく、ドライバーの拘束時間の延長による過労運転など、安全面への影響も懸念される。国土交通省が昨年6月に開催したトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議(野尻俊明議長、流通経済大学教授)でも「ドライバーの待機時間の長時間化は物流業界全体の課題」とされ、適正化に向けた継続的な取り組みの必要性が確認された。手待ち時間解消にはどんな切り口があるのか――。モデルケースを検証した。(石井 麻里)

の駐車スペースがなく、同営業所に近い坂戸流通センター(同)でも受け付け可能とした。ドライバーは、同センターの24時間対応の待機室で、バス担当者から連絡があるまでの間、休息を取れる。受け付けから出荷作業完了まで所要時間をデータ化することで、月や曜日ごとに混雑のピークを予測、配車を分散化するなど手を打てる。受け付けは、ドライバーにパソコンのマウスやキーボードを操作しなくていいように、タッチパネル方式を採用している。また、ドライバーの呼び出しは携帯電話のメールではなく、直接会話をこたわった。ドライバーがメールを開いたかどうかを確認できないためだ。樋口社長は「米国ではゲートにタイムカードがあり、トラックの入退場時間を管理している。欧米で当たり前のことが日本ではできていない。バス受け付けを完全予約制にすれば、待機時間はなくなる」と指摘する。