

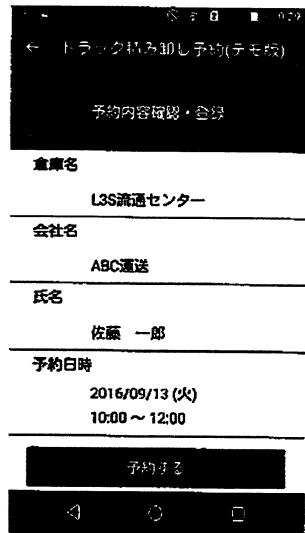
エル・スリー・ソリューション

「貨物積み降ろし受付予約システム」を発売

ドライバーの待機時間短縮と倉庫の生産性向上を両立

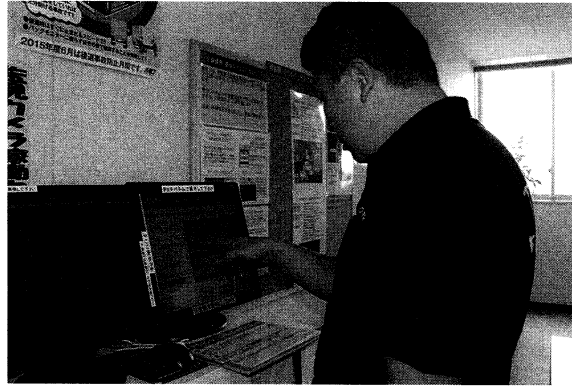
川崎陸送(本社・東京都港区、樋口恵一社長)の情報システム関連会社であるエル・スリー・ソリューション(同)は23日のプレス発表会で、「貨物積み降ろし受付予約システム」を9月13日から発売する、と発表した。トラックドライバーが倉庫での積み降ろし時間をスマートフォンなどの端末から事前に予約できるシステムで、導入によりドライバーの待機時間削減に寄与すると同時に、倉庫側でも入出庫の順番が事前に分かることから、計画的な人員配置と貨物の保管レイアウトが可能。生産性が向上し、作業員の増員を抑えられる。今秋から実施

予定の改正物流総合効率化法(物効法)では、倉庫に輸送拠点併設した輸送連携型倉庫を整備する場合やトラック予約システムを導入して空車や待ち時間を解消する取り組みを行った



ドライバーが予約するスマホ画面

| 状態 | 運送会社名 | 車番 | 乗務員名 | 区分 | ホーム | 受付時刻 | 備考 |
|-----|-------------------|------|-----------|----|-----|-------|-----|
| 作業中 | 関西丸和 | 366 | ナカノ ヨシノリ | 出 | 03 | 09:22 | 結部 |
| 作業中 | センカインショウワンカフシキカイハ | 2828 | クロキ | 入 | 04 | 08:49 | 3C無 |
| 作業中 | 中倉陸送 | 6522 | ナカミチ | 入 | 07 | 08:03 | 4C無 |
| 受付 | 西田海部 | 0714 | トモナカ ヒロユキ | 入 | 09 | 09:04 | 2D無 |
| 受付 | マキモト | 1324 | カネクニ | 入 | 09 | 09:06 | 1A |
| 受付 | クイタイ | 6838 | シフタユウジ | 入 | 09 | 09:24 | 1A無 |



ドライバーがタッチパネルで受付

場合、倉庫施設および付属設備などに対し新たな税制上の特例を講じることとなっている。土地の有効活用の観点から、トラック営業所併設が困難な場合もあり、物効法の要件をクリアするツールとしても予約システムが注目されそう

●待機時間解消でドライバー不足を解消

現在、倉庫や配送センターでの積み込みや配達は2時間以上待機させられるのは当たり前前で、繁忙期には8時間以上という長時間待機を強いられるケースもあり、とくに年末年始やゴールデンウィーク、お盆前には全国至るところで長時間待機が発生。待機時間問題を解消することでトラックの回転率が向上し、1台あたりの仕事量が増え、少ない車で多くの仕事ができるようになることから、ドライバー不足解消につながる。

エル・スリー・ソリューションではドライバーの待機時間問題を解決するため、倉庫・配送

受付照画面（現在稼働中の受付システム）

センターに

来場するドライバーが、タッチパネル方式の画面で受付すること

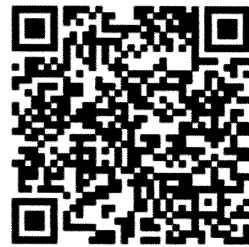
で、来場から退場までの所要時間を計算し、どの時間が混雑し、どの程度の待機が発生しているかを可視化する「トラック受付システム」を開発。川崎陸送の埼玉、京都の倉庫・配送センター等で導入・運用

してきた。待機時間の集計等データを分析し、作業時間の前倒しや作業員の増員といった対策を講じ、待機車両、待機時間の削減に一定の成果を得られた。

●国際物流総合展でシステムを体験

しかし、「受付」だけでは繁忙期の待機時間を能動的に削減できず、「予約」により100%待機時間の削減に貢献できる」と判断。そこで「受付」に「予約」機能を加えた「貨物積み降ろし受付予約システム」を新たに開発。9月13日から開催の「国際物流総合展2016」に出展する。事前にブースでの説明予約をとることができるとの仮想の受付予約システムを同8日の13時から開始し、ブラス来場者は自らトラックドライバーのように同システムを体験できる。

同システムは、ドライバーが倉庫に来る前にスマートフォンなどから予約（24時間対応）。倉庫に来場したドライバーは、タッチパネル式の受付システムで受付を行う。受付後、待つているトラックの順番を倉庫内および休憩室のモニター画面で表示。ドライバーは「自分はあと何番目か」、倉庫作業員は「あと何台トラックが残っているか」が分かりそれぞれ予定を立てられる。倉庫側はエル・スリー・ソリューションのクラウド上の予約システムで、トラックの入場時間予約を管理する。



国際物流総合展事前
予約申し込みサイト

●ドライバー自身の予約で倉庫にメリット

樋口社長は、同システム導入の倉庫側のメリットとして「予約枠を設定することでピークシフトを行い、入場車両をコントロールできるため、作業員の人員配置を平準化できる。ドライバー不足が相当解消するほか、駐車場のスペース確保や交通整理のための人員配置も必要なくなる」と説明。導入に適した拠点として、Wi-Fi環境が整った「1日に50〜60台の出入があり、荷量に対しバース数が少ないなど待機が常態化している倉庫」のほか、工場や建設現場なども挙げた。

また、これまで川崎陸送の拠点での運用から

「出庫はオーダーの遅れなど不確実なため、予約制は入庫から始めるほうが確実」と指摘。また、同社の運用上、配車担当者による予約を厳禁とし、「必ずドライバー自身が予約を入れること」にこだわっていることについて「配車マ

ンが仮予約のような形で予約枠をたくさんとり、直前にキャンセルすると、倉庫側のオペレーションが破たんする。ドライバー自身が予約してこそ、倉庫とトラックの両方にメリットが出せる」とした。

「100万人が待たなくなれば、ドライバー不足は解消」と川崎陸送の樋口社長 米国や外資系企業で導入が進む「予約制」の意義を強調

「お盆前には24時間待ちというトラックもある。この環境を変えないとコスト増になるばかりか、そもそもトラックドライバーの成り手がいなくなる。日本の物流はなぜ予約制をとりきれないのか」。川崎陸送(本社・東京都港区)の樋口恵一社長(写真)は23日、同社の情報システム関連会社エル・スリー・ソリューションが販売する「貨物積み降ろし受付予約システム」のプレス発表会で講演。トラックの待機時間対策として米国や外資系企業で導入が進んでいる「予約制」の意義を強調し、普及を呼び掛けた。

樋口氏は「トラックドライバーの高齢化が進み、とくに60歳以上が増えていく。大型車のドライバーは70歳定年」という会社もある。警察庁の運転免許統計によると、男女とも若年層の免許取得者が減って、75歳以上が増えていく。自動運転車を高齢者が買う余裕はなく、高齢ドライバーが認知症を抱えて運転することが考えられる。そうすると運送業はな



「日本は超高齢化が進む中で、通販の

当日配送などが増えてくると、トラック輸送はますます労働集約型になる」とした上で、トラックの積み下ろし時の待機について、「(劣悪な労働環境による)ドライバー不足に加え、トラックの低稼働率の一因となっている」と説明。東京港コンテナターミナルでの車両待機にも言及し、東京港のドレージ回転率が釜山港の約5分の1という「格差」を念頭に「トラックを待たせることは輸出競争力のマイナスにつながる。生産性を向上させ、待ち時間をなくすべき」と述べた。

「大手物流会社も海外では倉庫・配送センターで予約制を既に採り入れている。米国では、車両留め置き料が2時間まではフリーだが、それ以上は1時間あたりおよそ50〜60ドルがチャージされる」と報告。国内でも外資系小売の配送センターで予約制がとりいれられているほか、10月から施行予定の改正物流総合効率化法で、認定要件のひとつとしてトラックの待機時間解消につながる予約システムの導入も挙げられていると説明した。

さらに「100万人のトラックドライバーが待たなくなれば、ドライバー不足は一気に解消する」と強調。「『予約制を導入しても、配達先で待たされるから意味がない』という声もあるが、予約制を導入して一部でも回転率が上がれば効果がある。配達先で待たされても、積み込み先で待たなくなれば、トータルで待ち時間は半分になり、大きな改善になる。最初から100点満点でなくてもいいから、できることから始めよう」と語った。