



# 配車システムの活用で 長時間労働を抑制

現在の物流業界における大きな課題として、「ドライバー不足」と「時間外労働の改正」があげられます。「ドライバー不足」が物流に及ぼす影響は、皆さんもすでに感じられていると思います。一方「時間外労働の改正」については、健全な業界を目指していくためにもしっかり対応していかなければなりません。今回は、長時間労働抑制のカギとなる、配車システムの活用について船井総研ロジ株式会社の石川章弘氏に解説してもらいます。

## 進む長時間労働の是正

まずは、「時間外労働の改正」の概要について説明していきます。これは、厚生労働省が発表している時間外労働の条件規制によって、臨時的かつ特別な事業がある場合でも720時間/年、複数月平均80時間(休日労働含む)を限度に設定するものです。

自動車運転の業務や建設事業などは、改正法執行5年後に上限規制が適用されるため、それまでにドライバーの長時間労働抑制に取り組んでいかなければなりません。その際に、最も有効な手法としてあげられるのが運送事業者向けのPCソフト「配車システム」の活用です。

## 経験と勘に依存しない最適な配車組みを実現

ではなぜ、配車システムを活用することが長時間労働抑制につながるのかみていきましょう。もし、配車システムを活用しない場合だと、配車担当者の経験則（「幹線道路ではなく、裏道を走行すれば時間内に終わるだろう」）や、ドライバーのスキル（「配送件数は多いが、ベテランドライバーだから配送時間に終わらせてくれるだろう」）に依存した配車組みが行われがちです。そうすると、ドライバーの拘束時間は車両によって異なり、計画した時間配分と実際の稼働時間に乖離が生じやすくなり、長時間労働を抑制することは難しくなります。

その点、配車システムを活用すれば、経験と勘ではない根拠のある配送計画、タイムスケジュール、ガント

チャートがすべて共有化されるため、現在抱えている業務に対する車両台数やドライバーの拘束時間を必要最小限に抑制することが可能になります。車両毎の運行時間もある程度バラツキがなくなるため、ドライバーに対する均等な時間配分を行うこともできるよう。また、誰でも配車が行え配車業務の短縮も図れることから、配車担当者の労働時間改善にもつながります。

以上のように配車システムを活用し、時間外労働の改正に備えた体制をしっかりと構築していきましょう。

※配車システムによっては理論値で配車が組まれるため、配車システムのみで完結することは困難な場面もあります。

石川章弘（いしかわ ちかひろ）

船井総研ロジ株式会社 ライン統括本部 スーパーバイザー

大手配送系物流会社では、大手アパレル・雑貨類物流部門の現場立ち上げと営業開発に従事。後に、輸送部門にて大手スポーツメーカー、通販・紙業メーカーなどの輸送開発と企画に係わる。現在は、輸送部門を中心に改善・最適化活動を主に担当。