

部品輸送トラックの位置把握と 輸送時間の実績収集による最適化

奥屋 太志 - マツダ(株) **

辻 剛 - 日本電気(株)

堀水 修 - (株)日立製作所

川田 学 - シュナイダーエレクトリック(株)*

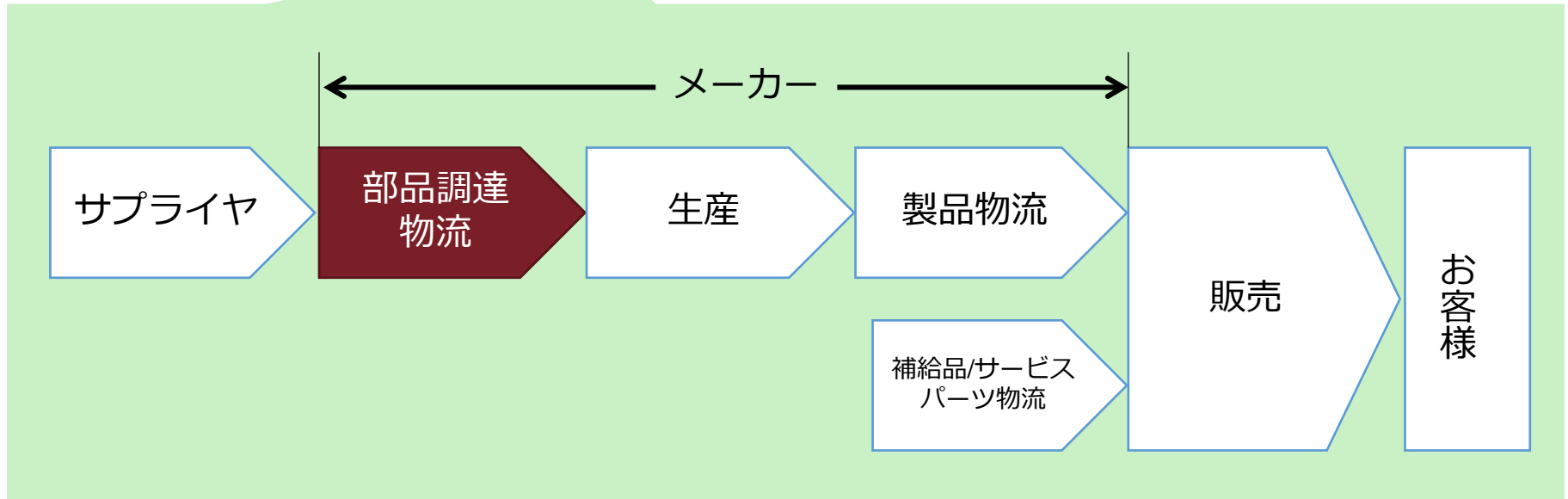
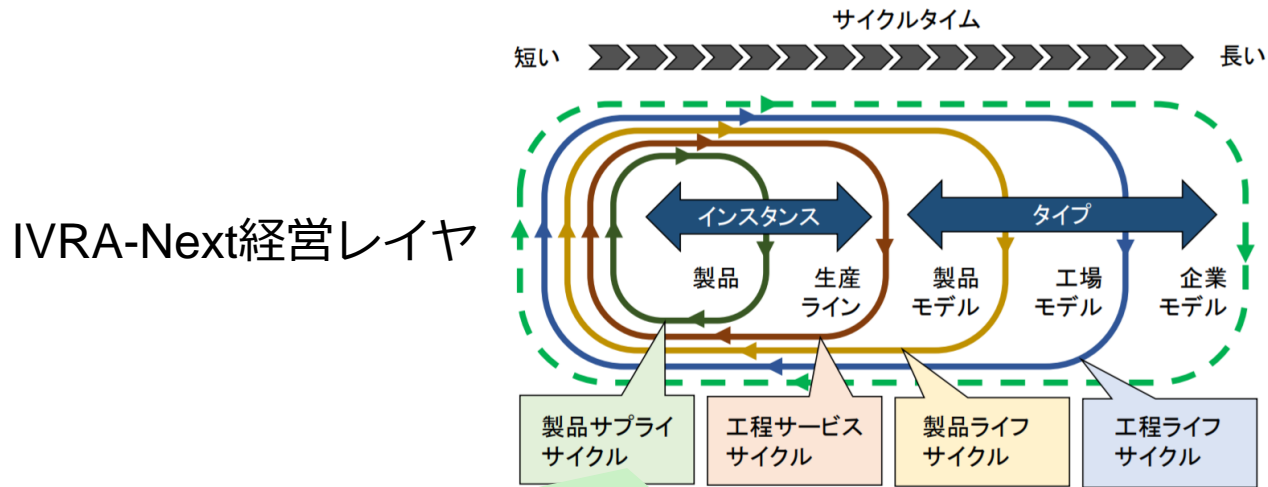
丸山 佑樹 - トヨタ自動車(株)

鈴木 研二 - (株)日立製作所

** ファシリテーター

* エディター

対象とする問題



将来発生するであろう
トラック人員の減少と高齢化

製造業の物流領域においても、
トラック運用に解決しなければならない
問題がある

トラック効率を最大現に引き出
す施策が必要

① 走行効率の最大化

STEP1

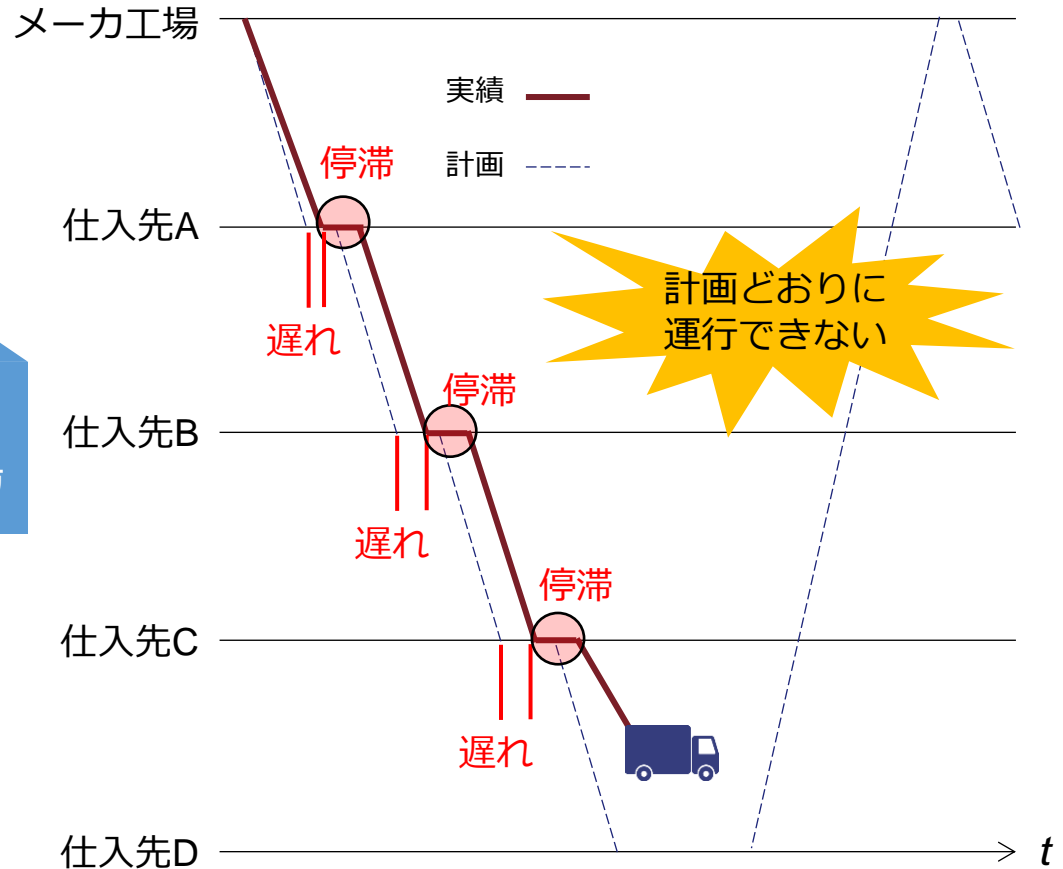
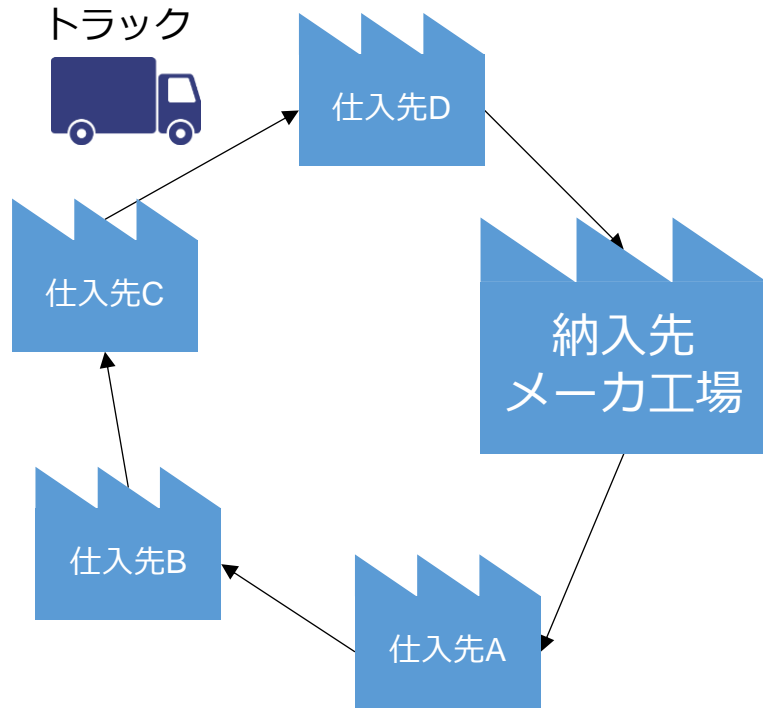
- ロス（待ち時間）無く、決められた時間に搬入
- 走行時間（距離）を短く

② 積載効率の最大化

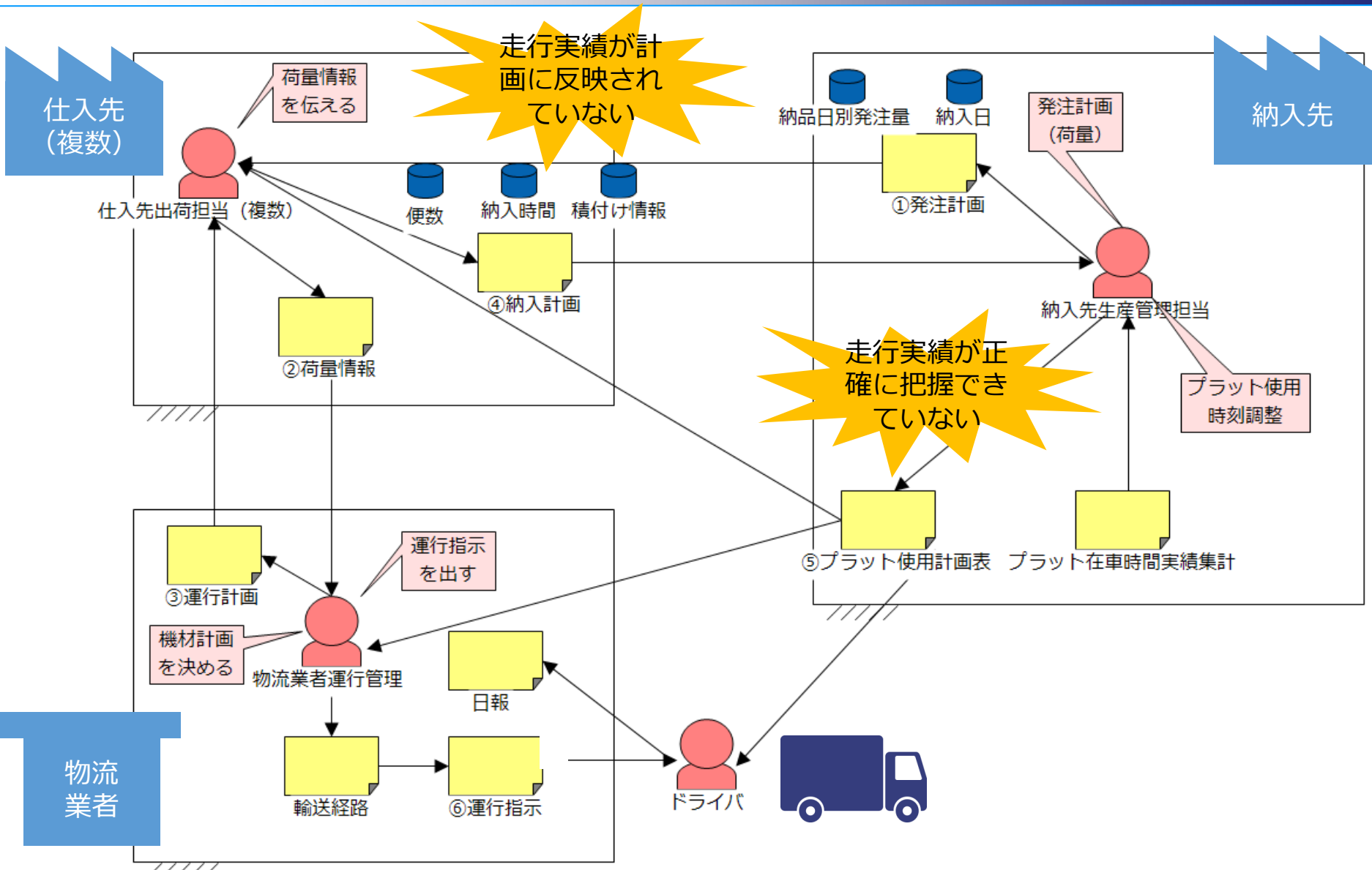
STEP2

- 行き（納品）をトラック最大で運用
- 帰り（空箱回収）をトラック最大で活用

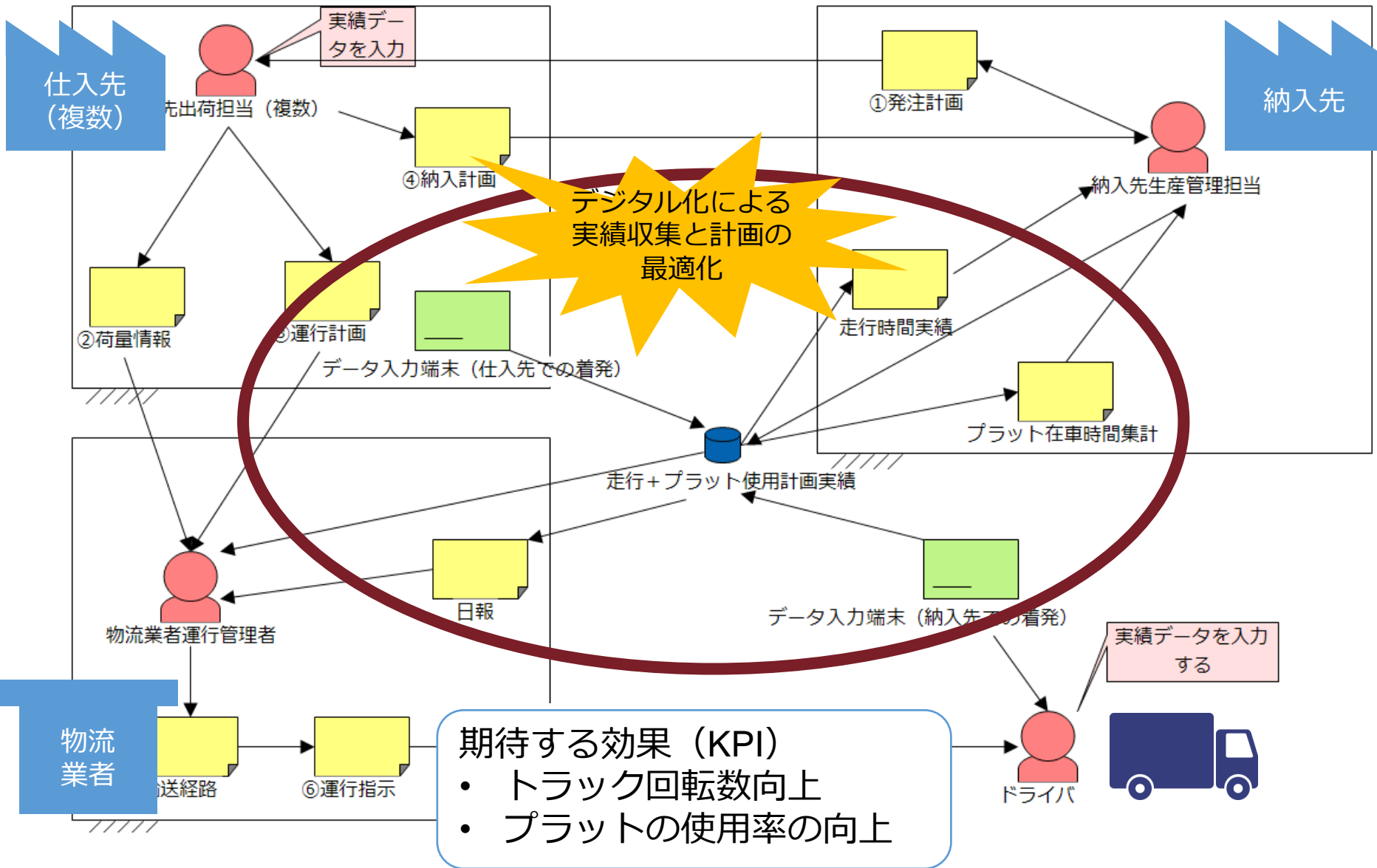
ミルクラン方式



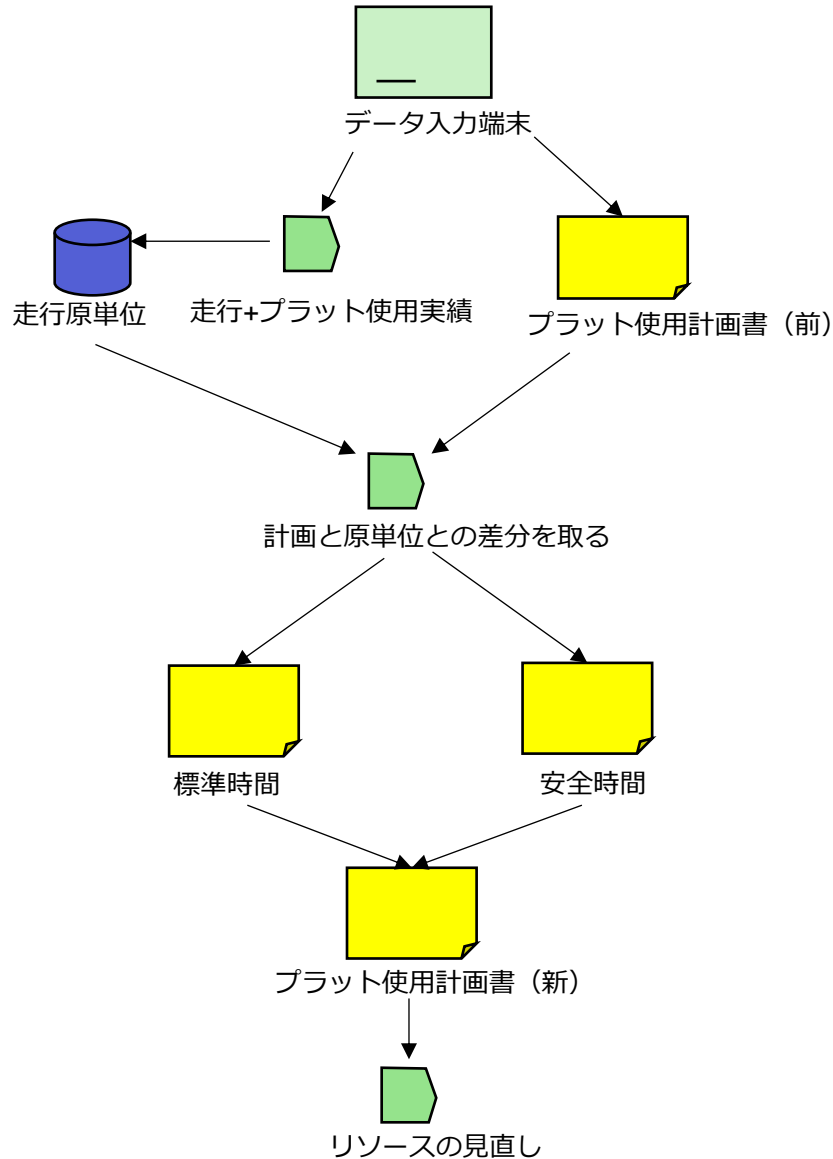
■ 現状の業務 (A S - I S)



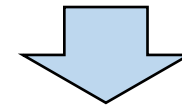
あるべき姿／ありたい姿



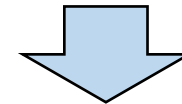
■ 利用する処理ロジック



曜日別・時間帯別の
走行実績時間・荷卸し時間の
把握



各時間の原単位化

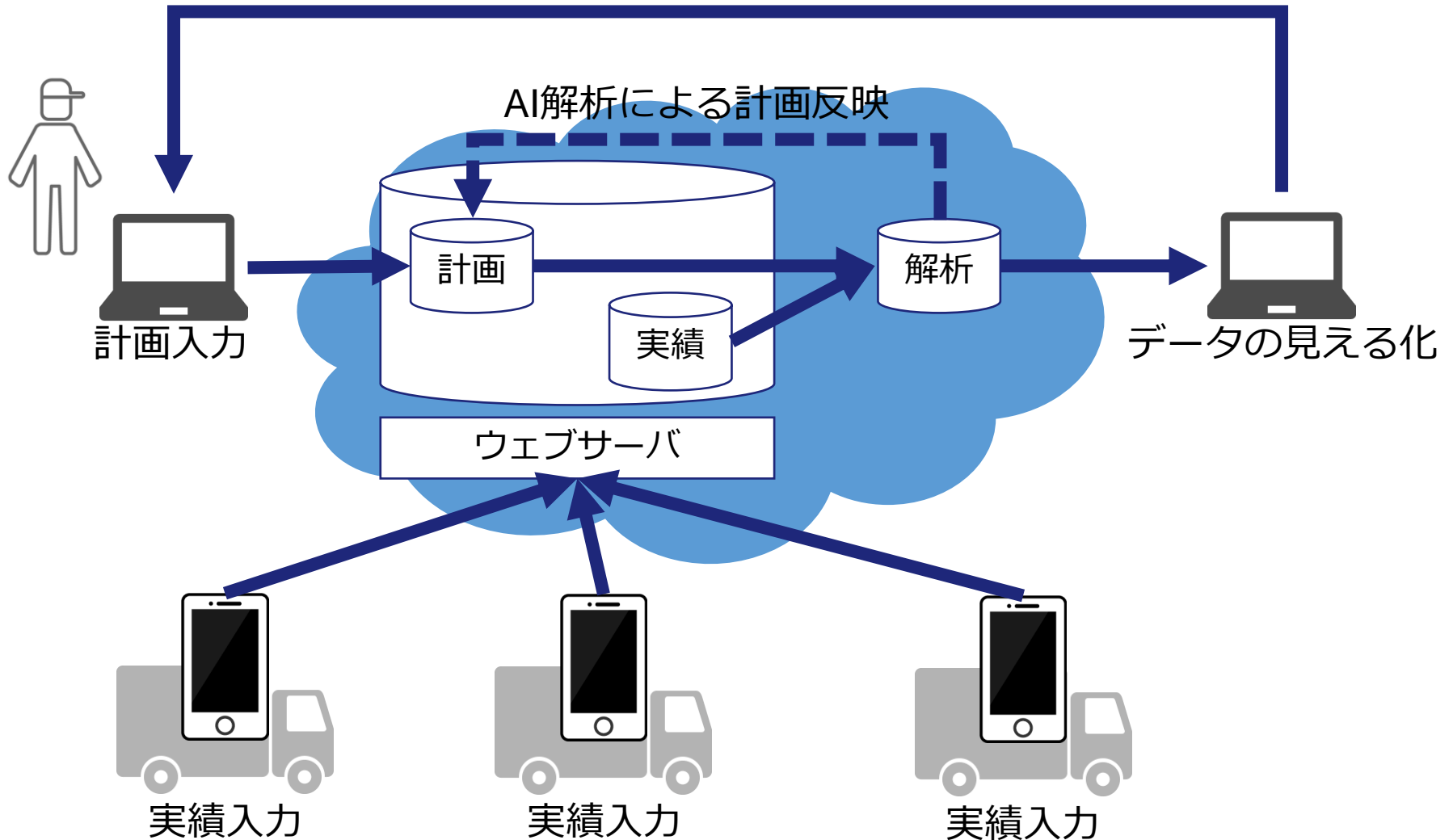


トラック運行計画の最適化



マニュアル解析による計画反映

AI解析による計画反映



走行前設定情報

セレクト ▼

便情報

ドライバ名
:
:

停車時

現在時刻 9:35

現在地: 豊田合成(仕入先)

計画: 9:00~10:00

9:00 10:00

荷積み →

現時点での遅れ 0分

出発

勤務終了

走行時

現在時刻 9:35

次工場: MAZDA

計画: 10:00 - 11:00

予想: 9:40 - 10:40

20分進み

待機場着

戻る 休憩 プラット着

プラットステータス

現在時刻 10:35

MAZDA 受入プラット1

10:00

アイシン 作業中
終了予定 10:50

11:00

豊田合成

11:30

豊田合成

戻る

休憩中

現在時刻 **:**

休憩中

休憩終了

休憩時

現在時刻 10:35

プラットXに
入庫してください。

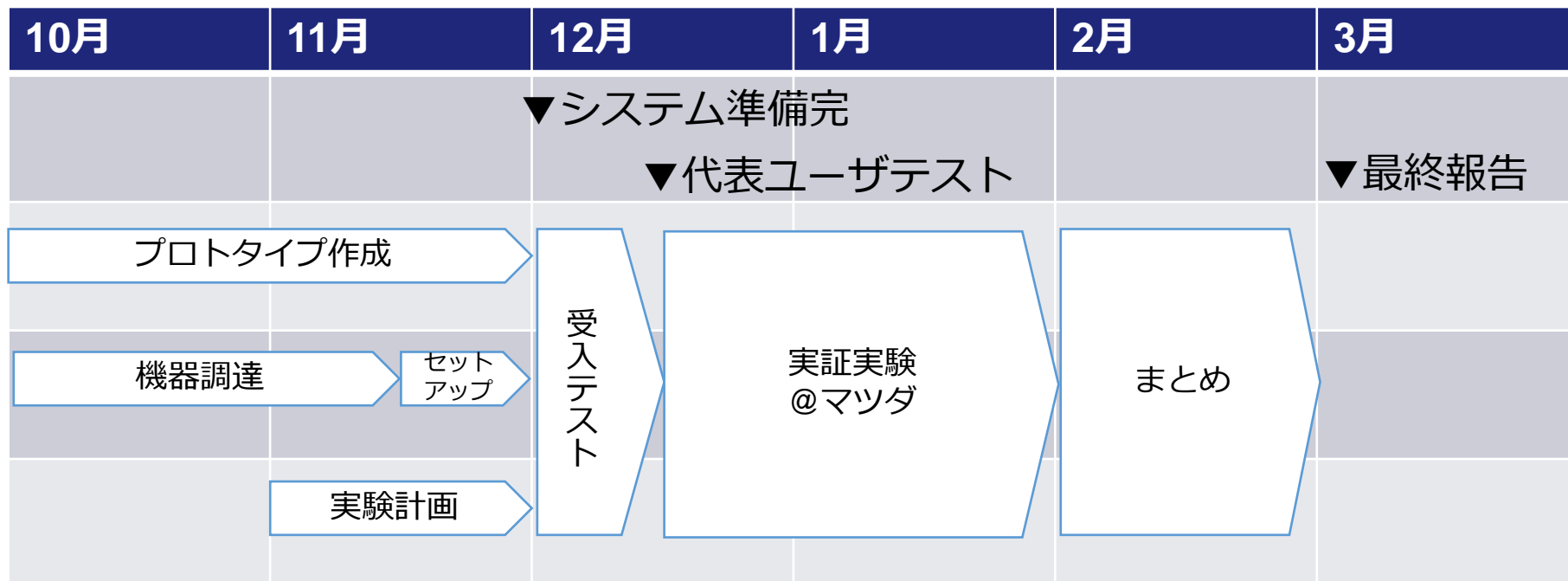
プラット着

プラット進入指示

時間による
自動切替







サポートメンバ（特にシステム構築）募集中！！

