

## 事例2

# 業務工程の変更と高速道路利用拡大による 拘束時間の削減

(長崎県)

(株)運輸・物流研究室

# 1. 対象集団の概要

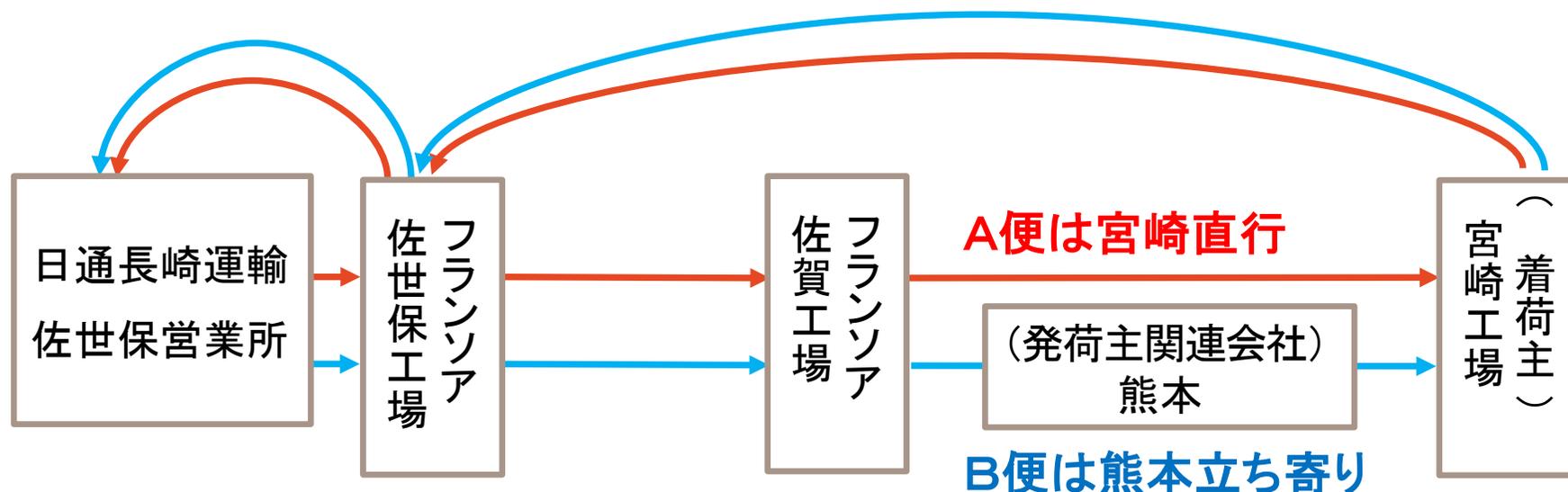
- 発荷主企業：(株)フランソア佐世保工場(本社：福岡県粕屋郡)
  - ・食品製造業(九州内に工場4カ所)
  - ・商圏は九州一円及び山口・広島
- 着荷主企業：サンドイッチ工場
  - ・対象工場は宮崎県宮崎市
  - ・発荷主のOEM提携先
- 運送事業者：日通長崎運輸(株)佐世保営業所(本社：長崎市)
  - ・従業員数 21名
  - ・車両台数 18両
- 対象荷種：パン等



## 2. 対象となる物流の状況

日通長崎運輸は1日2便のトラックを提供(A便、B便)

- A便: 佐賀工場で積み足した後、宮崎へ
- B便: 佐賀工場で積み足した後、熊本に立ち寄り、その後 宮崎へ



A便の動き



B便の動き



## 2. 対象拠点と物流実態

拠点の位置関係



1日の  
往復距離  
620km

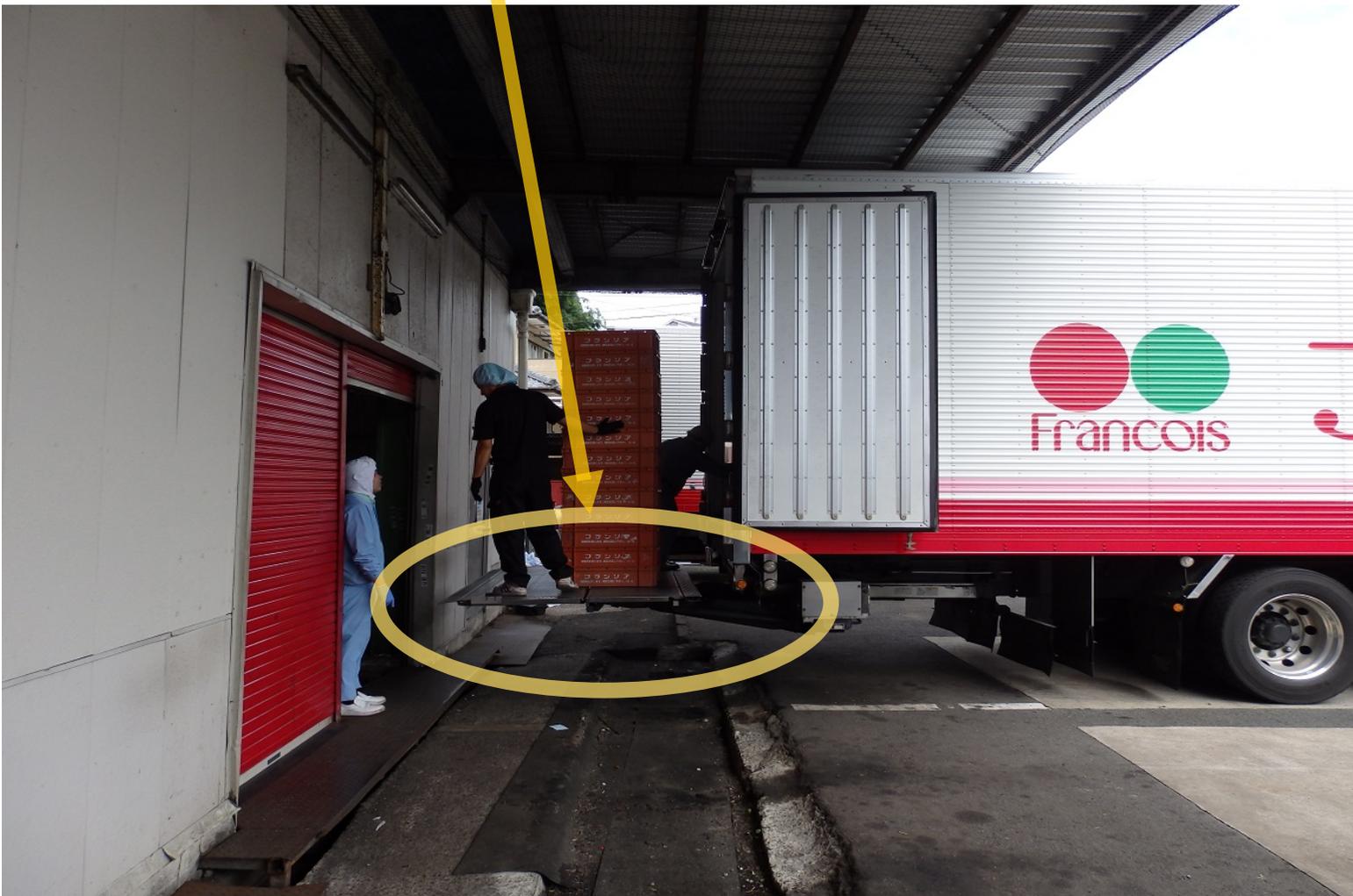
## 2. 対象拠点と物流実態

出荷準備: パンの入った容器(バンジュー)



## 2. 対象拠点と物流実態

パワーゲート による積み込み



## 2. 対象拠点と物流実態

商品を車上に積載



### 3. 運転者の労働実態と課題

- 現状の拘束時間は15時間以上  
最大拘束時間(16時間)は超えないものの原則の13時間は超えている
- A便・B便ともに運転時間は11時間超

	A便	B便
運転時間	11時間27分	11時間17分
荷役時間	2時間33分	3時間23分
休憩時間	44分	30分
その他時間	20分	30分
拘束時間	15時間00分	15時間40分

## 4. 現状の問題点に対する改善案

- 本業務における問題点は、
  - 1日の拘束時間が原則時間(13時間)を超えていること
  - 1日の平均運転時間が9時間を超えていること
- このため、2時間程度の拘束時間の削減が必要である

## 5. 実証実験の概要 ①業務工程の変更

従来、前日夜間に実施していた空容器の返却と、運送当日の貨物の積込みを、別のドライバーが行う

ドライバー2名



ドライバー2名 + 別のドライバー1名※  
3名体制

※ 社内の業務分担の見直しによるものであり、新たに1名雇用したわけではない

# 5. 実証実験の概要 ①業務工程の変更

## ■ 事前 (Before)

## ■ 事後 (After)

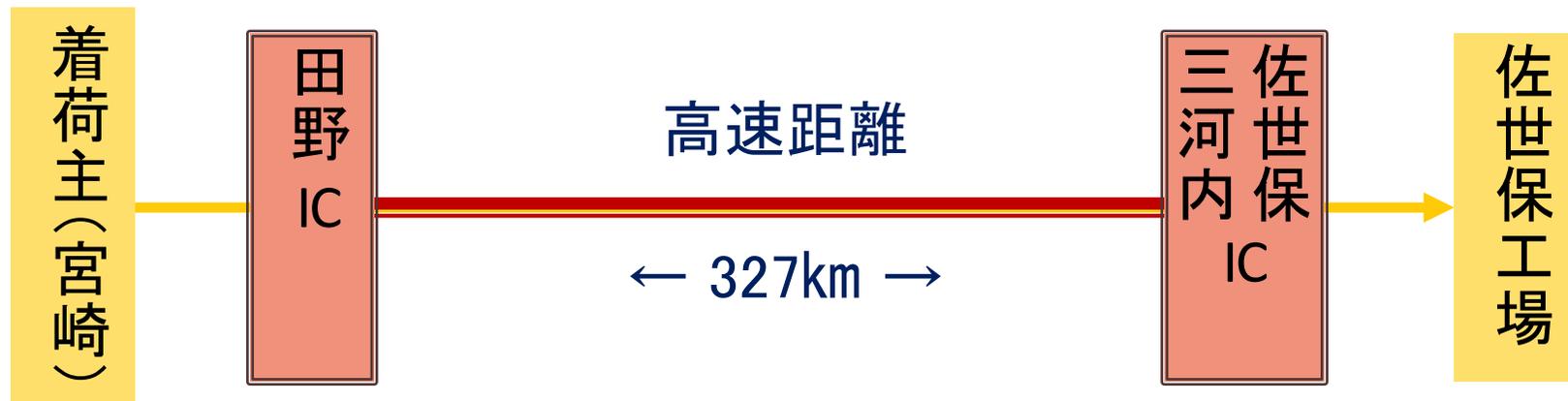


## 5. 実証実験の概要 ②返路での全線高速道路の利用

### ■ Before



### ■ After



●高速利用区間を拡大する: 田野IC ~ 佐世保三川内IC

## 6. 実証実験の結果

業務工程の変更と返路全線高速利用により、拘束時間を約2時間短縮できた

拘束時間	拘束時間	変化
(Before)	(After)	<b>▲ 2時間2分</b> うち業務工程変更効果 <b>▲ 1時間6分</b> うち全線高速利用効果 <b>▲ 56分</b>
15時間20分	13時間18分	<b>労働生産性の変化</b> <b>+ 15.3%</b> うち業務工程変更効果 + 8.3% うち全線高速利用効果 + 7.0%

## 7. 実証実験の効果

- 全線高速利用により、ヒヤリハットの回数が減り、安心して運転できた(ドライバーの感想)
- 空容器の返却作業を明るい時刻に実施できるようになることから、作業性、安全性についても向上していくことが期待できる

## 2事例に共通する成功要因

- 発荷主（着荷主）が、**運送事業者の窮状を理解**
- 発荷主（着荷主）が、**物流の条件やコスト負担について一定の歩み寄り**

ご清聴ありがとうございました