

道路貨物運送業 取組事例②（「日通長崎運輸」）

（株運輸・物流研究室小野秀昭主席研究員）

次に、2つ目の事例です。長崎県の実例で、業務工程の変更と高速道路の利用拡大による拘束時間の削減について御説明いたします。

対象集団の発荷主は、福岡県に本社を置くフランソアで、佐世保工場から九州一円にパンやケーキを販売しています。着荷主は宮崎市に立地するサンドイッチ・菓子パン工場、運送事業者は日通長崎運輸です。

実験対象となったトラック輸送の実態について説明します。

フランソアの宮崎行きのトラックは1日4便あり、そのうち2便を日通長崎運輸が担当しています。赤線のA便は、佐世保工場で積み込み、佐賀工場に立ち寄り、商品を積み足した後、宮崎に直行します。青線のB便は、佐賀工場で商品を積み足した後、さらに熊本の関係会社工場に立ち寄り宮崎に向かいます。両便とも宮崎の着拠点で全てをおろした後、バンジュウと呼ばれる空容器を積み込み、佐世保工場に戻ります。佐世保工場で空のバンジュウを返却後、日通長崎運輸の営業所に帰社します。

これは九州の地図です。発荷主の佐世保工場と佐賀工場、熊本の拠点、着荷主の宮崎工場の位置関係です。1日で往復しますが、走行距離は620キロメートルにもなります。

この写真は佐世保工場で出荷を待つパンの入ったバンジュウです。

この写真はパワーゲートによるトラックへの積み込み作業です。この写真はトラックの庫内にバンジュウが積み込まれている様子です。

次に、運転者の労働実態を見ましょう。

運転時間、荷役時間、休憩時間、その他時間を合計した拘束時間は、A便のトラックで15時間、B便のトラックで15時間40分にも上ります。運転時間はともに11時間を超えています。

このため、今回の実証実験では、1日の拘束時間が原則時間の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。このことから、全体で2時間程度の削減を目標にしました。

そこで、実証実験では2つの改善策を考えました。

1つ目の改善策は、業務工程の変更です。まず、佐世保工場での空容器返却のタイミングを当日の深夜から翌日の朝の集荷前に変えます。また、佐世保工場でのA便とB便の積み込み作業を別のあいているドライバーが担当します。つまり、従来、ドライバー2人体制だったものが、空容器返却と積み込み担当を加えた3人体制に切りかえるということです。BeforeのA便、B便の担当者の緑の部分の業務を、Afterの図の積み込みを行う別のドライバーに振り分けました。

これにより、A便、B便のドライバーは出発時刻を遅くすることができ、さらに帰社時

刻を早めることができます。4 第 2 回生産性向上国民運動推進協議会

2 つ目は、返路での全線高速道路の利用です。従来は山之口インターから柳川インターまでの 203 キロメートルの区間を高速利用していましたが、実験では、田野インターから佐世保 三河内インターまでの 327 キロメートルに変えました。

以上の 2 つの改善策を実験した結果です。

拘束時間は A 便と B 便の平均で約 2 時間短縮しました。内訳は、業務工程の変更によって 1 時間 6 分、高速利用区間の拡大によって 56 分の短縮です。労働生産性の変化を算出すると、プラス 15.3%上昇という好結果になりました。

さらに、副次的効果として、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というドライバーの感想をいただいています。

また、空容器の返却作業を明るい時刻に実施できるので、作業性、安全性についても向上することが期待できます。

以上、山梨県と長崎県の事例でしたが、最後に、2 つの成功事例に共通する点として、発荷主あるいは着荷主の協力が得られたことが挙げられます。具体的には、運送事業者の窮状を理解してくださった点。物流条件やコスト負担について一定の歩み寄りをいただいた点です。トラック輸送の労働時間の短縮には、事業者の努力に加え、荷主の協力が不可欠であるということが浮き彫りになったとも言えます。

以上、報告を終わります。ありがとうございました。