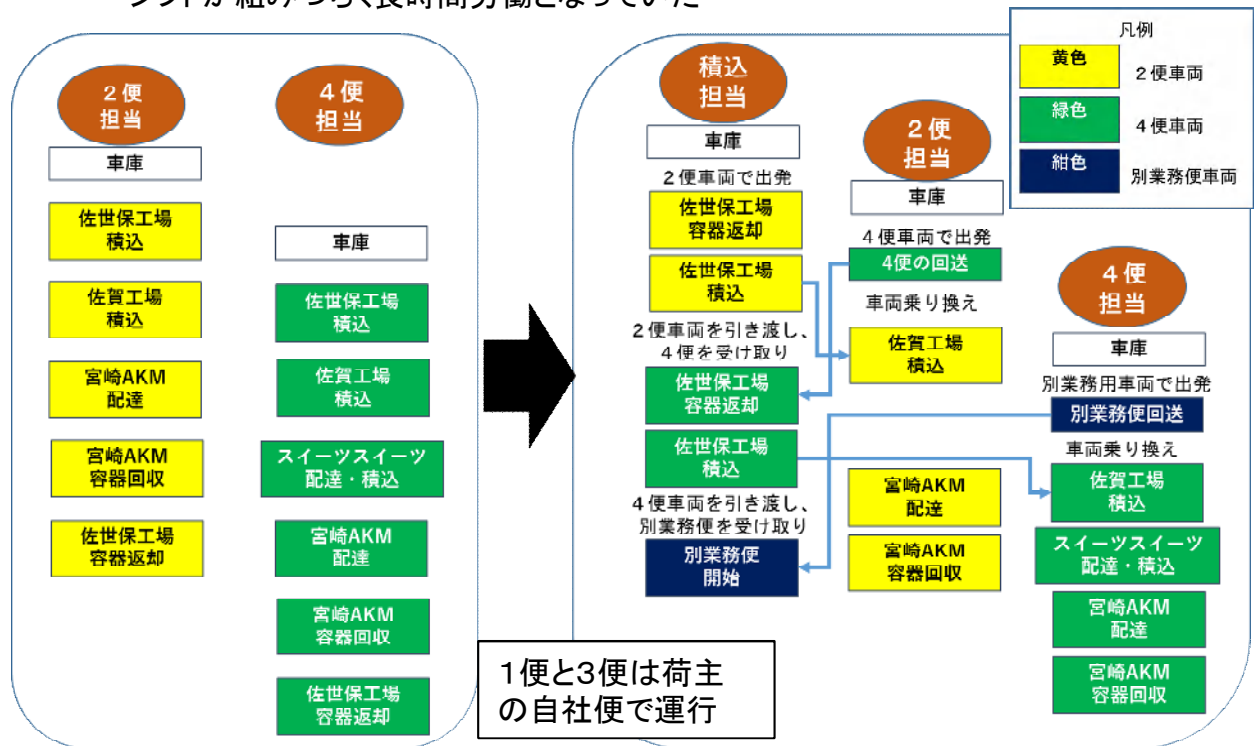


1. 実施者の概要

- 荷主企業：株式会社フランソア(食品メーカー)
福岡県に本社を置く食品加工業で、九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。
佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加。
- 荷種
パン等

2. 事業概要

佐世保から長崎までの往復輸送を、毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた



積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行い、佐世保工場出発以降を別の運転手で対応。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了となる。

高速道路の利用区間拡大

従来	2便利用距離	437.4km	4便利用距離	579.8km
現在	2便・4便とも	628.3km(利用できる区間は全て高速道路を利用)		

拘束時間を1時間～2時間短縮 運行の安全性も向上

3. 課題

- ① 宮崎県の下りし先では、当該荷物を受けてさらに県下への配送があるため、定められた時間に到着しなければならず、全体的に厳しい運行計画であった。
- ② 少しでも労働時間を短縮するために、深夜早朝になる空容器の返却に、応援の作業員を派遣していた。

4. 事業内容

- ① 走行距離が増大しても時間的なメリットを享受できるのであれば、利用可能な高速道路の区間は全て利用（往路は柳川～田野→武雄北方～田野、復路は田野～柳川を田野～佐世保三川内へ）
- ② 荷主の協力を得て、空容器の返却を集荷前の日中に行えるようにし、2名で行っていた業務を3名で行えるように、短時間の別業務と組み合わせて、シフトを変更

5. 結果

- ① 拘束時間が最大で2時間10分短縮
- ② 運転手の荷扱いによる作業負荷が軽減され、疲労感の軽減を実現
- ③ 運転に集中できるため、デジタコでの運転手の安全運転評価も向上
- ④ 運転手の感想としても、一般道の走行に比べて、高速道路での運行の方が、ヒヤリハットの経験が減少

	2便		全線高速道路使用		一般道と高速道路使用			4便		全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実験時	効果	実験時	効果	従来		実験時	効果	実験時	効果		
運転時間	11:27	10:12	1:15	11:04	0:23	運転時間	11:17	10:40	0:37	11:16	0:01		
荷役時間	2:33	1:58	0:35	1:56	0:37	荷役時間	3:23	1:50	1:33	1:58	1:25		
休憩時間	0:40	0:40	0:00	1:00	-0:20	休憩時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00		
その他時間	0:20	0:20	0:00	0:20	0:00	その他時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00		
拘束時間	15:00	13:05	1:55	14:20	0:40	拘束時間	15:40	13:30	2:10	14:15	1:25		

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷形態を変えることなく、運行の安定性を強化。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 日通長崎運輸では以前より、他顧客の近距離の短時間業務を有しており、約半日で終了するフランス佐世保工場での積み込み作業と組み合わせることができ、効率の良い操配ができたという点が一番のポイントである。
- ② 以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたが、冬場は真っ暗であり、作業性が低かったのではないかと推察される。この作業を昼間に行う場合、明るい場所で行うことにより、作業性は向上していると思われる。
- ③ 上記②に関しては、昼間は作業場は混雑しており、車両がすぐに付けられない恐れがあるが、接車場所の確保につき、フランス佐世保工場の協力を得られたことも、大きく影響している。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会」 におけるパイロット事業報告書(概要版)

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

9月15日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

11月30日

第3回検討会

- 結果分析
- まとめ

2月17日

(株)運輸・物流研究室

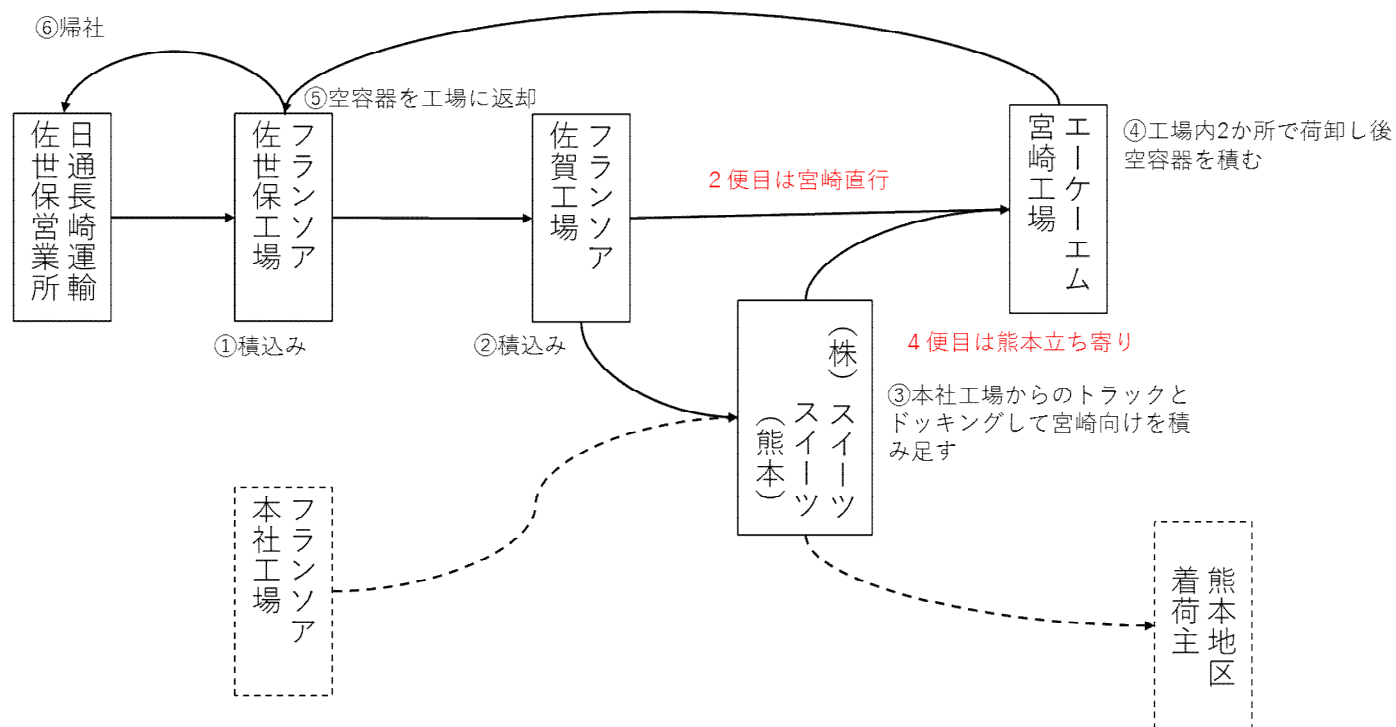
1. 対象集団の概要

	発荷主	着荷主	実運送事業者
企業名	(株)フランソア	エーケーエム(株)	日通長崎運輸株式会社
事業所所在地	長崎県佐世保市	宮崎県宮崎市	長崎県佐世保市
業種	パン製造	食品製造業	一般貨物自動車運送事業
規模	資本金1億円 従業員数2692名	不明	資本金1千万円以下

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー

注：1便目と3便目はフランソア自社便



- 株式会社フランソア佐世保工場の出荷場所は、工場と一体となっており、工場内で生産されたパンはバンジウに詰められ、検査終了までの間仮置きされ、その後各仕向先単位で積み込まれる。
- 宮崎行は4便あり、その内2便と4便を日通長崎運輸が担当している。
- 佐世保工場で積み込み後、佐賀工場に立ち寄り、宮崎行を積み足す。
- さらに、4便は「さらい便」として、福岡にあるフランソアの本社工場からの熊本向けトラックと、熊本の関係会社工場(スイーツスイーツ)でドッキングし、佐世保工場発熊本向けの商品を下ろした後に本社工場発エーケーエム宮崎工場向けの商品を受け取り、宮崎に出発する。
- エーケーエムでは、1Fと2Fの2か所に商品別に下ろし場所があり、両便とも、それぞれで商品を下ろし、空容器(バンジウ)を積み込み、佐世保に向けて出発し、フランソア佐世保工場にて返却後、帰社する。

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(2) 荷主企業と運送事業者の取引実態

■ 輸送戦力

① 構成員事業者への委託状況

日通長崎運輸へは宮崎行の2便と福岡行1便を担当。
残りは社有車と傭車(ムラシマ)で、佐世保工場発で13台、
佐賀工場発で10台
本事業の対象は宮崎行2便

② 輸送分野

長距離輸送

(佐世保～宮崎～佐世保 600km)で、2日行程

(佐世保～福岡 270km)で、1日行程

③ 委託シェア

20%弱

④ 使用車両(車種・台数)

大型冷蔵車3台

■ 物流条件

① 積込作業

出荷口のシャッター部分が、バンジュウ台車の高さになっており、その部分で、バンジュウを押し出し、トラックのテールゲートに載せるまでは、工場側が行う。

運転手は、テールゲートで受け取った以降、ゲートを操作し、荷台を滑らせながら、バンジュウを前方に移動させ、積み込んでいく。

② 輸送条件(高速使用等)

柳川ICより田野IC間(218.7km)を往復で高速使用。料金は運賃に込み。

③ 納入時刻等の着荷主の条件

到着後すぐに、着荷主から先の配送が行われるため、時間厳守が求められる。

但し、故意に遅らせた場合以外は、延着に対するペナルティはない。

④ 運賃体系

距離制(行先別)貸切運賃

3. 運転者の労働実態

■ 運行実態と業務内容

当該業務は、4人の運転手でシフトを組んで運行している。往復で600kmから700kmという長距離輸送であり、かつ、積み下ろしともに手荷役が発生する。

トラックの荷台を直接滑らせていく作業方法で、単品は重量品ではないが、まとまると、それなりの重量がある。

冷蔵車で作業であることを併せると、夏場に温度差による体力消耗があることは否めない。

運行に関しては、武雄市所在の佐賀工場での集荷後、高速道路を使用すると、大幅に距離が延びるため、一般道を利用してみやま柳川ICより的高速道利用となっている。

但し、武雄北方ICより全線高速を利用すると(田野ICまで301km)、走行時間は約20分程度短縮されるとみられる。

なお、4便については、熊本で積み替えが発生するので、武雄北方ICから植木ICまで利用し、スイーツスイーツでの積み替え後、植木ICから田野ICまでの利用となる。



