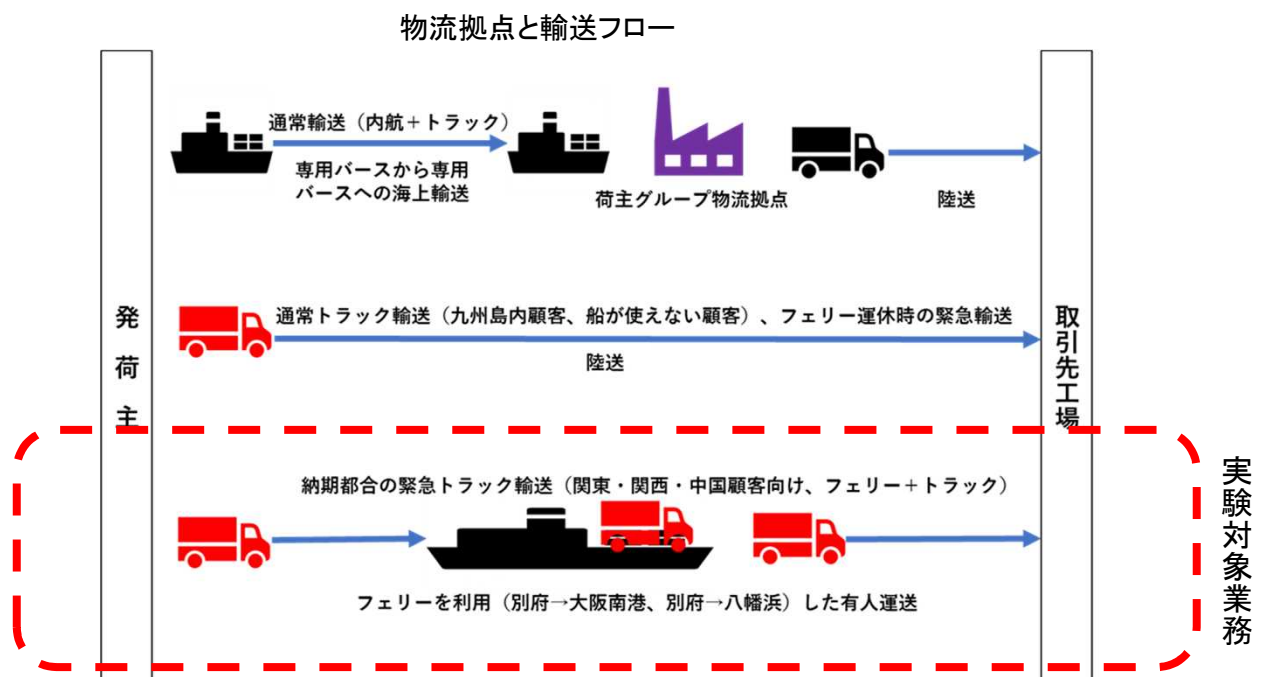


## 1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 発荷主a 大分県内の金属製品製造業の物流子会社
- 運送事業者 : 運送事業者ア 大分県に本社を置く一般貨物自動車運送事業者 (車両数 57台)
- 荷種 : 金属製品

## 2. 事業概要



- 発荷主では、通常は内航船を利用した輸送を行っているが、緊急性のあるものや、内航船が使えない仕向け地については、トラック輸送を利用している。
- 運送事業者アは、上記の内、緊急輸送を担当している。
- 関東・関西向けには神戸港又は大阪南港までフェリーを利用しているが、その後の高速道路の利用が充分でない場合、運転時間や拘束時間が長くなる傾向がある。運行実態調査では、2日目の運転時間が15時間30分と長く、拘束時間が17時間20分と最大時間(16時間)を上回っている。
- 実証実験では、清水港や東京有明港までのRORO船利用について検討したが、運送事業者アは過去のRORO船の利用実績があり、外海での揺れによる運転手の船酔いやシェイクハンド先が短期間で見つからないことから、下船後の高速道路全線利用を実験事業とすることとした。

### 3. 課題

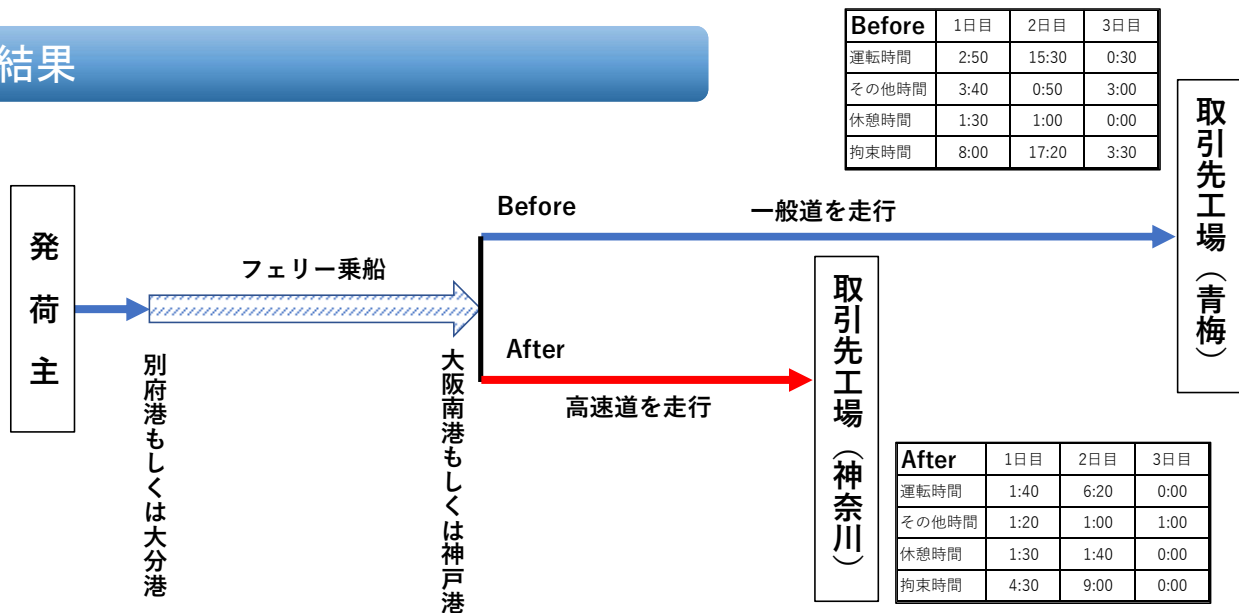
資料2-2

- 運送事業者アは、発荷主拠点から関東・関西方面へは、大分港や別府港からフェリーを利用し、神戸港又は大阪南港から陸路で着荷主に向かうが、高速道路利用料が運賃で賄えていないケースがあり、その場合、一般道を使用することとなる。そのため、運転時間が長く、拘束時間もそれにつれて長くなる傾向がある。

### 4. 事業内容

- フェリー下船後、関東の着荷主まで全線高速道路を利用する。

### 5. 結果



- Beforeの重複カウントを除いた通算運転時間は17時間40分であったが、実験結果では通算7時間50分であり、大幅に減少した。
- Beforeでは、2日目に最大拘束時間を超過していたが、実験結果では、1日目、2日目とも10時間以内となった。

### 6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 発荷主は、改善基準告示を遵守しつつ、到着時間を早められる。
- 運送事業者アは、改善基準告示を遵守した運行となり、拘束時間、運転時間が短縮する。

### 7. 結果に結びついたポイント／課題

- ポイント
  - 出荷依頼が前日の12時までであり、運行計画を作成する時間が確保できていたこと。
  - 大分県は関西・関東へのフェリー航路が充実しており、従来からフェリー利用がなされていたこと。
- 今後の課題
  - 高速道路の利用を合理的に行うため、費用面につき発荷主側との調整が必要である。
  - 費用対効果を踏まえた効果的な高速道路の利用区間の検討が必要である。
  - フェリーの乗船が夕刻であるにも拘わらず、生産計画の関係から午前中の集荷を余儀なくされることがある。短時間勤務者や日勤者の雇用等で集荷と運行を分けるようなワークシェアリングについても検討が必要である。