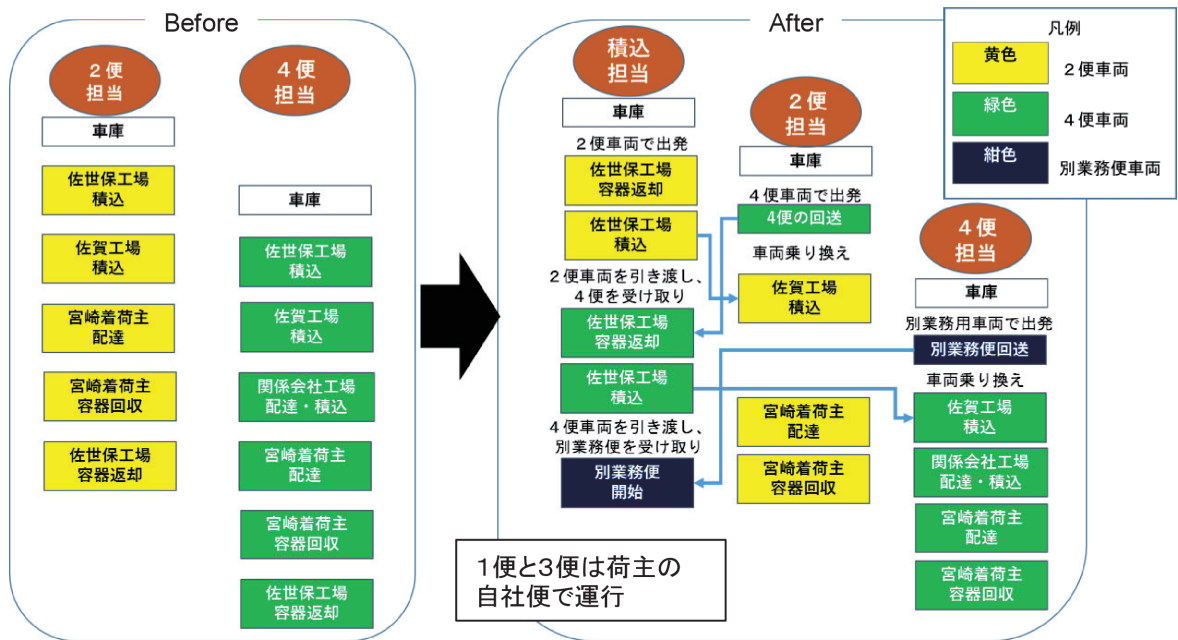


1. 実施者の概要

- 荷主企業： 発荷主A(食品製造業)
福岡県に本社を置く食品製造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
着荷主a(食品製造業)
本社宮崎県宮崎市
- 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
- 実証実験では、佐世保工場において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う。佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。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する
- 高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と拡大した場合で労働時間を比較する
 - ① 2便・4便とも従来運行ルートの場合(2便の利用距離437.4km、4便の利用距離 579.8km)
 - ② 2便・4便とも628.3km(利用できる区間全て)を高速道路利用する場合



拘束時間を40分～2時間10分短縮 運行の安全性も向上

3. 課題

- 宮崎県の下ろし先では、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
- 15時間を超える拘束を短縮するため、深夜早朝作業と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

- 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)
- 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

- 拘束時間が最大で2時間10分短縮
- 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
- 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
- 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 | 0:15 | ▲0:05 | 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 | 14:14 | ▲1:26 | | |

6. 荷主企業のメリット

- 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

- 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、約半日で終了する発荷主佐世保工場での積み込み作業とその業務を組み合わせることができたため効率の良い操配ができた
- 容器返却の為の日中の接車場所確保については混雑が予想されるが、発荷主佐世保工場の協力を得られたことも大きい
- 容器返却時刻の変更には、労働時間短縮以外の効果もある。以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたため冬場は真っ暗で作業性が低かったが、この作業を昼間明るい場所で行えるようになったことから、作業性は向上したと推察される