

令和5年度ホワイト物流推進事業 実証実験結果



R5年度 ホワイト物流推進事業 実証実験 結果概要

	高崎畜産/高崎ファーム	JA物流かごしま①	JA物流かごしま②	セイコー運輸
実施概要	鹿児島発関東地方向けの2ルートについて、貨物積替方式による運送を行い、拘束時間の短縮を図った。	鹿児島から関西方面への牛の生体輸送において、1人の運転手が陸送しているが、大分から神戸までの区間をフェリーを活用した海上輸送に切り替え、ドライバーの負担軽減を図った。	鹿児島からの関東・関西向けの食肉輸送については、納品先件数が多く、ドライバーの拘束時間が増加している。消費地中継拠点を活用し、小口ロット貨物を消費地車両へ積替えを行い、消費地車両での中継輸送を実施することで、鹿児島発ドライバーの荷降ろし先件数を減らし、拘束時間削減を図る。	鹿児島から大阪まで鶏卵の輸送において、1人の運転手が片道1泊2日運行で輸送を実施しているが、北九州から大阪まで海上輸送に切り替え、ドライバーの負担軽減を図った。
実証実験実施方法	貨物積替方式	モーダルシフト	貨物積替方式	モーダルシフト
輸送時間*	△5時間 (△25.6%)	△6時間 (△26.7%)	△3時間 (△4.4%)	+2時間
うち、休憩・休息	△1時間	+4時間	+3時間	+5.5時間
うち、時間外労働	△5時間 (△43%)	△7時間 (△77.8%)	△3時間 (△22.2%)	△6時間 (△86%)
輸送コスト	1.3~1.65倍	+30%	+12%	1.4倍

R5年度 ホワイト物流推進事業 実証実験

貨物積替方式による時間外労働時間の削減

1 実施者の概要

荷主事業者：株式会社高崎畜産／高崎ファーム
運送事業者：有限会社昇栄運送
荷種：牛（生体）

2 事業概要

鹿児島発関東地方向けの2ルートについて、貨物積替方式による運送を行い、拘束時間の短縮を図った。

ルートA（鹿児島→滋賀→東京）		ルートB（鹿児島→滋賀→横浜）	
荷卸先までの輸送時間	+ 3 時間	荷卸先までの輸送時間	+ 3 時間
輸送時間*	△ 5 時間 (△25.6%)	輸送時間*	△4.5時間 (△23.7%)
うち、休憩・休息	△ 1 時間	うち、休憩・休息	△ 1 時間
うち、時間外労働	△ 5 時間 (△43%)	うち、時間外労働	△4.5時間 (△41%)
輸送コスト	1.3～1.65倍	輸送コスト	1.5倍

※輸送時間、休憩休息時間及び時間外労働時間については1人目のドライバーの時間を記載

3 実施結果

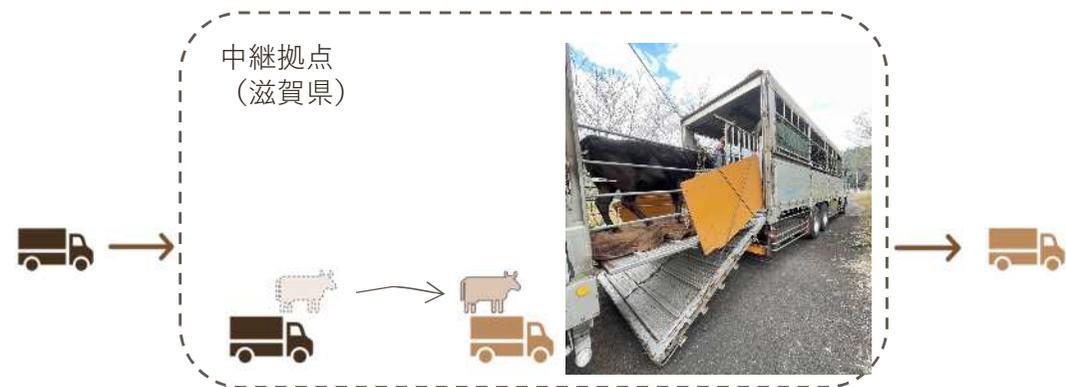
- これまで、1人による運送を行っていたが、中継拠点で2台目のトラックに貨物を移し替えることにより、1人の運送時間を削減することができ、従来の輸送時間から5時間（25.6%）削減することができた。
- また、輸送時間のうち、時間外労働時間を最大43%削減することができた。
- 数回同じドライバーで実施したことにより、貨物積替作業時間を短縮することができた。

4 成果

- 拘束時間の減少により、ドライバーの負担軽減につながった。
- ドライバー同士の密な連絡等により中継拠点での荷待ち時間を削減。

5 課題

- 貨物の積み替えを行うことにより、新たな荷役作業が発生。
- ルート変更に伴う費用及び人件費が増加したことにより、コスト増となった。
- 黒毛和牛（生体）を手作業で乗せ換えるため、生体に傷がつかないように慎重に乗せる必要があり、ドライバーの負担増。
- 未経験や慣れないドライバーだと怪我等の恐れがある。



R5年度 ホワイト物流推進事業 実証実験

モーダルシフトによる時間外労働時間の削減

1 実施者の概要

荷主事業者：鹿児島県経済農業協同組合連合会
運送事業者：株式会社JA物流かごしま
荷種：牛（生体）

2 事業概要

鹿児島から関西方面への牛の生体輸送において、1人の運転手が陸送しているが、大分から神戸までの区間をフェリーを活用した海上輸送に切り替え、ドライバーの負担軽減を図った。

(1運行当たり)

鹿児島 → 大分（船） → 関西

拘束時間	△6時間（△26.7%）
休憩・休息时间	+4時間
時間外労働時間	△7時間（△77.8%）
輸送コスト	+30%

3 実施結果

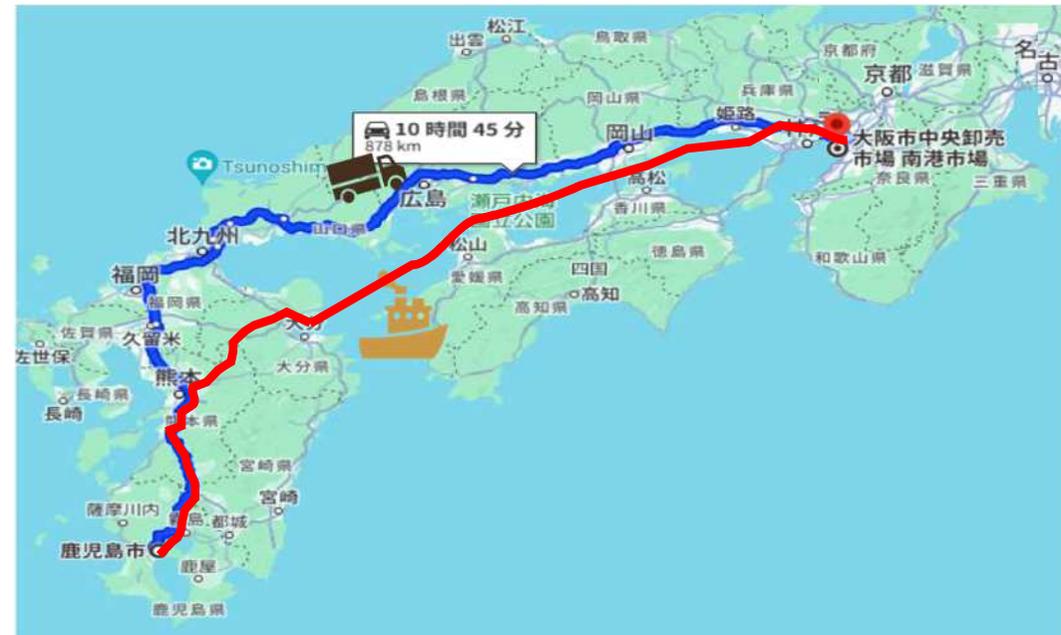
- これまで、1人の運転手による陸送を行っていたが、フェリー輸送をすることにより、フェリー乗船時間を休息时间とすることができ、休息時間が大幅に増加した。
- フェリー輸送に切り替えることで、長時間労働の抑制につながった。

4 成果

- 長時間労働の抑制及び休憩・休息時間の増により、ドライバーの負担軽減につながった。
- ドライバーの拘束時間を1運行あたり、6時間削減できた。

5 課題

- フェリーの欠航や空き枠がない場合には陸送せざるを得ない。
- フェリー利用により新たなコストが発生した。
- フェリー乗船中に甲板へ糞尿の漏れが発生した。
- 夏期の輸送は、フェリー船内が温度上昇することから生体への影響が懸念される。



R5年度 ホワイト物流推進事業 実証実験

貨物積替方式による時間外労働時間の削減

1 実施者の概要

荷主事業者：株式会社JA食肉かごしま
運送事業者：株式会社JA物流かごしま
荷種：食肉

2 事業概要

鹿児島からの関東・関西向けの食肉輸送については、納品先件数が多く、ドライバーの拘束時間が増加している。

消費地中継拠点を活用し、小口ロット貨物を消費地車両へ積替えを行い、消費地車両での中継輸送を実施することで、鹿児島発ドライバーの荷降ろし先件数を減らし、拘束時間削減を図る。

(1運行当たり)

鹿児島 → 志布志or宮崎（船） → 関西中継基地（積替） → 納品先

拘束時間 $\Delta 2$ 時間 ($\Delta 4.9\%$)

休憩・休息时间 +2時間

時間外労働時間 $\Delta 2$ 時間 ($\Delta 23.5\%$)

輸送コスト +9.4%

(1運行当たり)

鹿児島 → 志布志or宮崎（船） → 大阪 → 関東中継基地（積替） → 納品先

拘束時間 $\Delta 3$ 時間 ($\Delta 4.4\%$)

休憩・休息时间 +3時間

時間外労働時間 $\Delta 3$ 時間 ($\Delta 22.2\%$)

輸送コスト +12%

3 実施結果

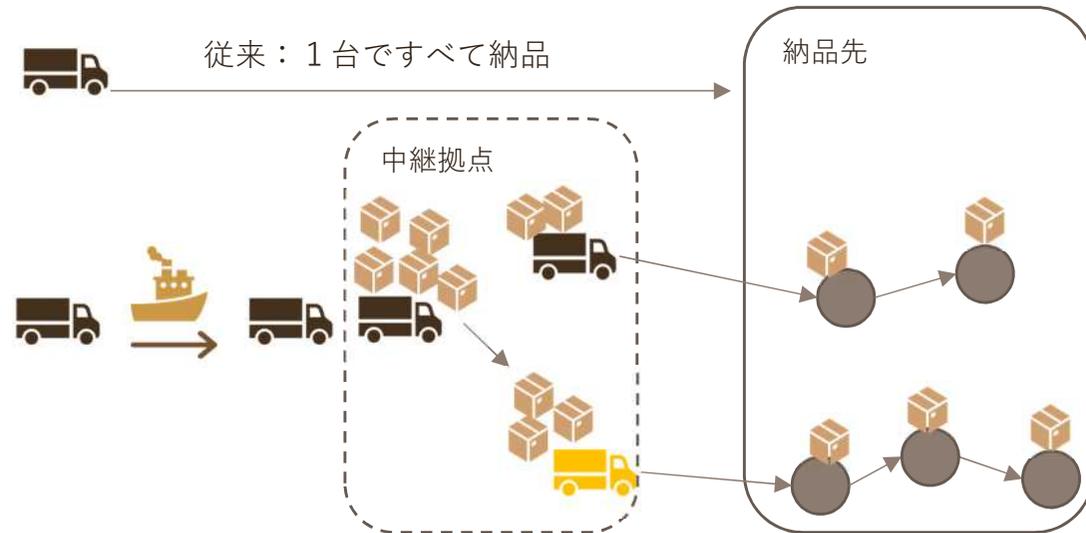
- 中継基地で積み替えを行うことにより、鹿児島発ドライバーの荷卸し先が減少し、1運行当たりの拘束時間を4～6%削減することができた。

4 成果

- 長時間労働の抑制及び休憩・休息時間の増により、ドライバーの負担軽減につながった。

5 課題

- 消費地車両による中継輸送の実施により新たなコストが発生した。
- 納品時間の指定が困難となり、製造日・出荷日の変更が必要となる。
- 関西地区については、納品のリードタイムが1日延長となる。



R5年度 ホワイト物流推進事業 実証実験

モーダルシフトによる時間外労働時間の削減

1 実施者の概要

荷主事業者：マルイ運輸株式会社
運送事業者：セイコー運輸株式会社
荷種：鶏卵（冷蔵）

2 事業概要

鹿児島から大阪まで鶏卵の輸送において、1人の運転手が片道1泊2日運行で輸送を実施しているが、北九州から大阪まで海上輸送に切り替え、ドライバーの負担軽減を図った。

鹿児島 → 北九州（船） → 大阪

荷卸先までの輸送時間	+2時間
うち、休憩・休息	+5.5時間
うち、時間外労働	△6時間（△86%）
輸送コスト	1.4倍

3 実施結果

- これまで、1人の運転手による陸送を行っていたが、フェリー輸送をすることにより、フェリー乗船時間を休憩時間とすることができ、休憩・休息時間が大幅に増加した。
- フェリー輸送に切り替えることで、長時間労働の抑制につながった。

4 成果

- 長時間労働の抑制及び休憩・休息時間の増により、ドライバーの負担軽減につながった。

5 課題

- フェリーの時間に合わせる必要があるため、荷卸先までの輸送時間が長くなってしまう。
- 荷卸し先の理解が必要。
- フェリーの空き枠がない場合には陸送せざるを得ない。
- フェリー利用により新たなコストが発生した。

