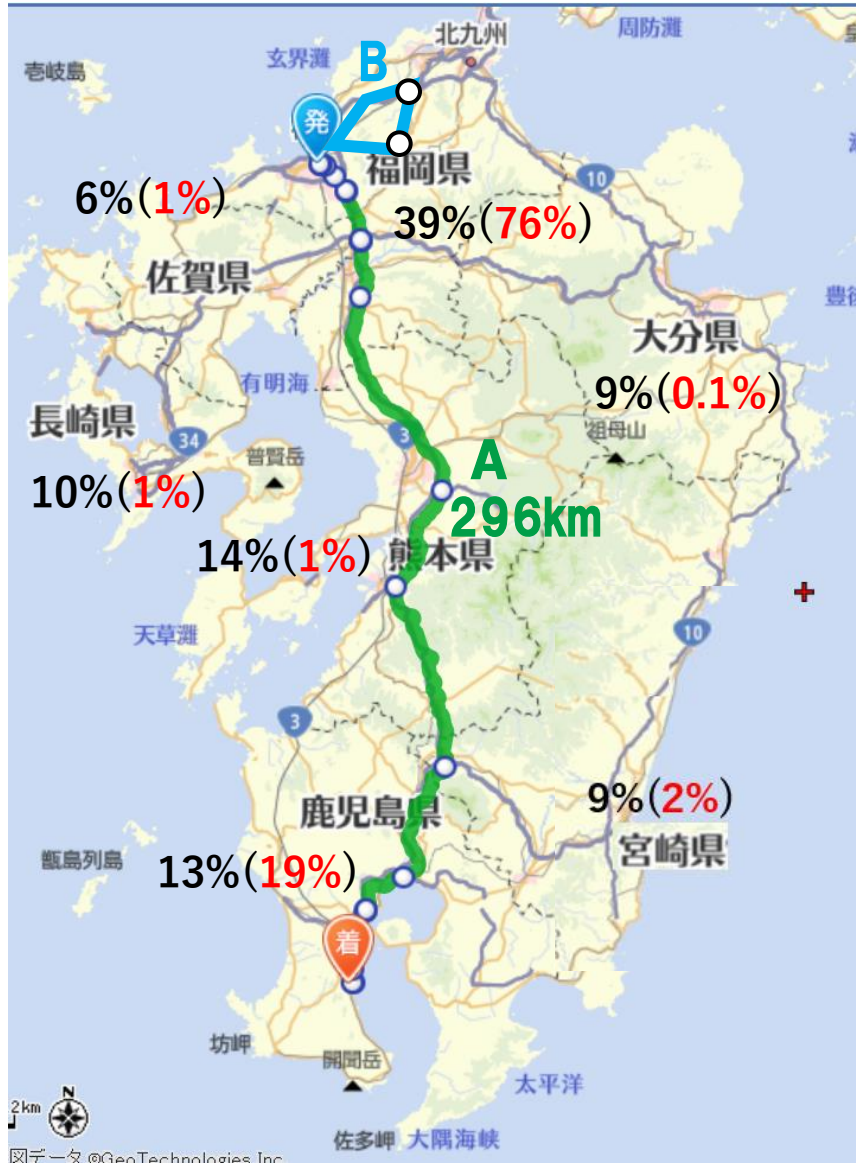


九州の物流BCPを考える

2024年5月1日
えびの市での報告

課題1 ドライバーの拘束時間と時間外



X車-A運行パターン 12回

出勤	福岡	6:00
往荷顧客着地	鹿児島	10:00
往荷荷降ろし		12:00
休憩		13:00
復荷客着		14:00
服に客発	鹿児島	16:00
帰社	福岡	20:00

X車-B運行パターン 11回

出勤	福岡	9:00
着地(復荷)	福岡	10:00
復荷降ろし	~	12:00
休憩		13:00
往荷顧客着	福岡	15:00
往路積込み	~	17:00
帰社	福岡	18:00

X車 月間の運行(A・B交互運行)

A運行拘束時間	14時間
A運行時間外	5時間
B拘束時間	9時間
B時間外	0時間
AB計月間拘束(A12回・B11回)	267時間
AB計月間時間外	60時間

- ◆ 現在は本州から100%の荷が福岡に入り保管され、そのうちの20%を南九州に運んでいる。しかし南九州からの帰り荷は少なく、殆どが空で戻っている。
- ◆ また、24年の時間規制で、運行自体も困難になる可能性が大きい。

<改定改善基準告示>

- 1日の拘束時間**13時間以内**(14時間以上は週2回)
- 月の拘束時間 最大284時間
- 月の時間外80時間以内(年間時間外960時間以内)
- 年間労働拘束時間 3300時間 (労働協定により最大3400時間)
3300時間 ÷ 12ヶ月 = **275時間/月**

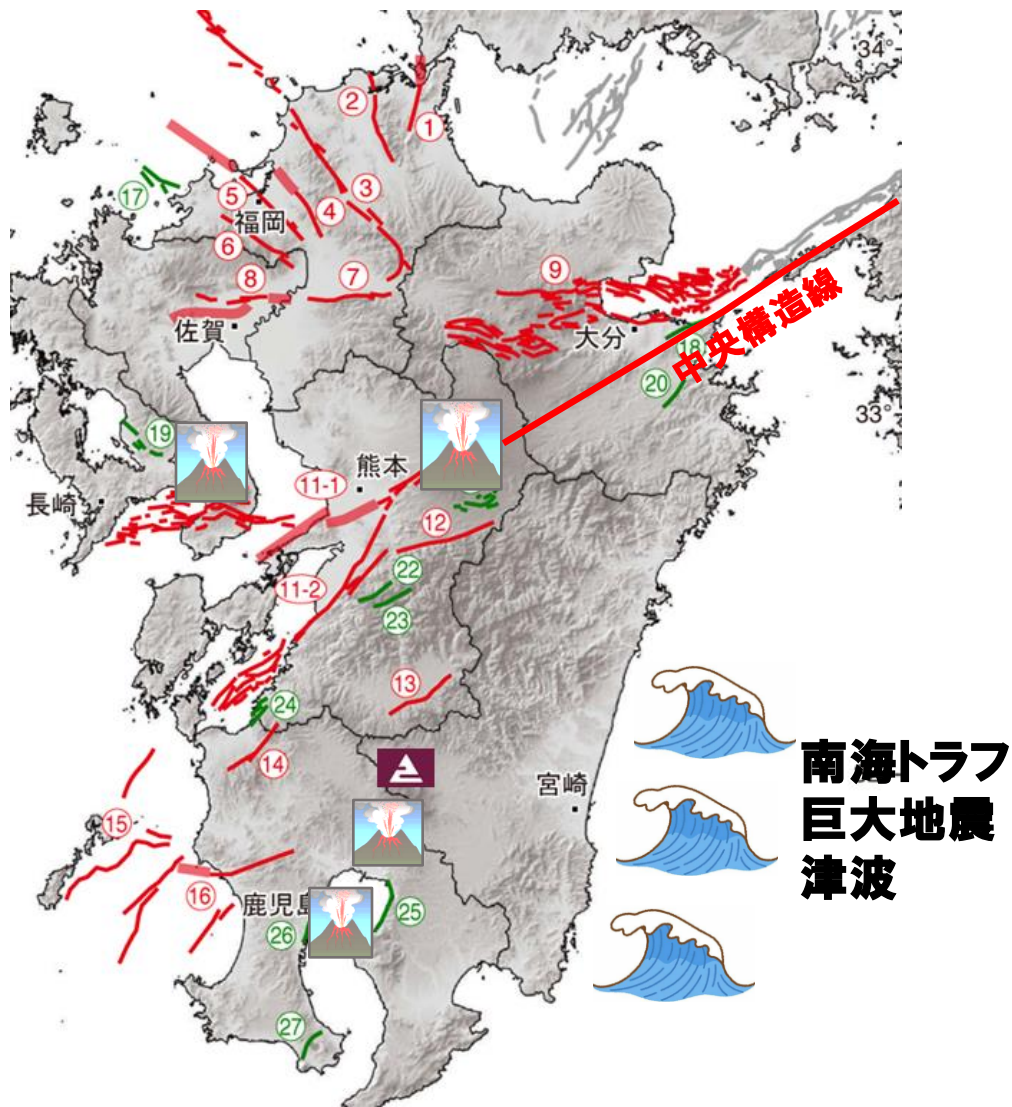
上記の改定基準告示のため、福岡から鹿児島までの輸送は、右表のように順調にいても困難な状況となる。

- ・ 1日航続時間が13時間以内
- ・ 月間航続時間284時間

の2項では、オーバーの可能性が高い。**片道300km以上の運行を規制内で実施するのは困難な状況となった。**

39% (76%) = 県別比率 = 黒文字は人口比率・カッコ内**赤文字**は日雜の配送量比率

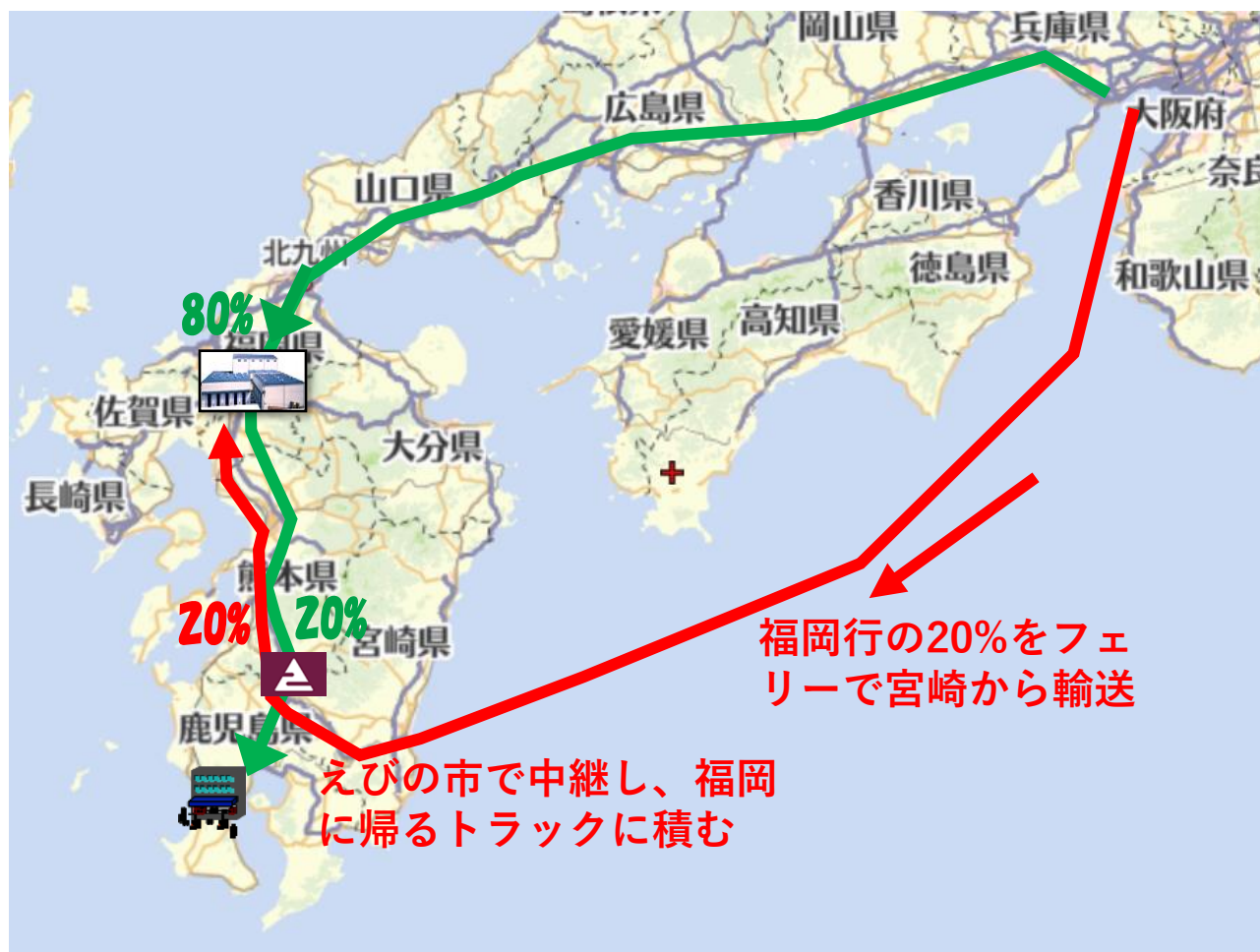
課題2 九州地方の災害に対する物流インフラ



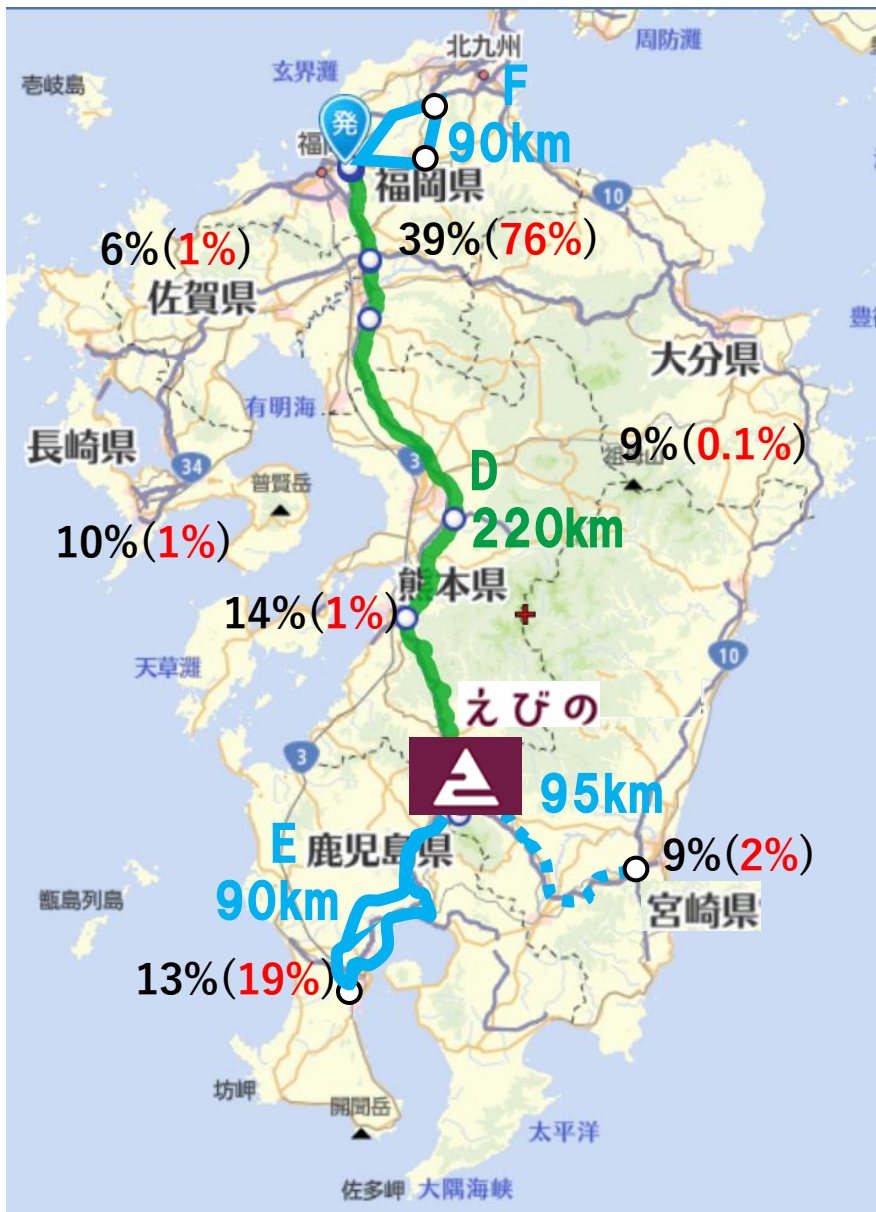
- | | | |
|----------------|--------------|---------------|
| 1: 小倉東断層 | 7: 水鏡断層帯 | 12: 緑川断層帯 |
| 2: 福智山断層帯 | 8: 佐賀平野北縁断層帯 | 13: 人吉盆地南縁断層帯 |
| 3: 西山断層帯 | 9: 別府-万年山断層帯 | 14: 出水断層帯 |
| 4: 宇美断層 | 10: 雲仙断層群 | 15: 飯断層帯 |
| 5: 菅田断層帯 | 11-1: 布田川断層帯 | 16: 市来断層帯 |
| 6: 日向峠-小笠木峠断層帯 | 11-2: 日奈久断層帯 | |

阿蘇の噴火、桜島噴火、中央構造線付近の巨大地震、南海トラフ巨大地震による津波、福岡の活断層、九州地方は多くの火山と断層、そして太平洋のプレート型地震など、大きな災害が予測される。全国の人口10%の九州地方は、今後の生活BCPを目指し、北九州からのインフラだけでなく、南九州からの交通インフラの構築が重要である。

そこで、南九州の交通の要である「えびの」の活用を検討する。



解決策 ドライバーの拘束時間と時間外対策



39% (**76%**) = 県別比率 = 黒文字は人口比率・カッコ内赤文字は日雑の配送量比率

D車運行パターン

	発	着
えびのS出勤・積込み	21:00	22:00
えびのS⇒福岡S着	22:00	1:00
福岡S荷降ろし・積込み	2:00	3:00
福岡S発⇒えびのS	3:00	6:00
えびのS 荷下ろし	6:00	6:30

E・F各車 運行パターン

	発	着
中継センター出勤 積込み	8:00	9:00
センター発⇒着荷主	9:00	10:00
着荷主⇒休憩	12:00	13:00
休憩⇒集荷先着	13:00	14:00
集荷先 積込み・発⇒中継センター	16:00	17:00
中継センター荷降ろし・終了	17:00	17:30

各車 月間の運行(A・B交互運行)

	18:30
D拘束時間	9.5時間
D時間外	0.5時間
E・F車 拘束時間	9.5時間
E・F車 時間外	0.5時間
D計月間拘束(D23回)	207時間
D計月間時間外	11.5時間
E・F計月間拘束(D23回)	207時間
E・F計月間時間外	11.5時間

南九州の中央に位置し、九州自動車道と宮崎自動車道の交通結節点であるえびのジャンクションに中継拠点を持ち、福岡とのシャトル運行を実現することが、九州地方(特に南九州)における24年問題や災害BCPの大きな解決策となる。



えびの市を起点とした物流BCPの企画案

ポイント

- 24年問題と災害物流を両立した物流構造の構築
- 九州内物流の一方通行を無くす
- 福岡発南下ルートだけの現状から、宮崎港・指宿港からの北上ルートを拡大する。

北上ルートの企画案

- 南九州中間地の「えびの市」に中継拠点をつくる
- 拠点は多数が利用できるプラットホームにする。
- マッチング、シェアリングが可能なデジタル拠点にする
- 全温度帯、危険物対応などの特殊倉庫も併設する

アピール方法

- 本州地域のクライアント向けウェビナーでの発信
 - ・ 自社でのウェビナー発信
 - ・ ウェビナー会社を活用したウェブ展示会参加
 - ・ JILSや流研などを活用したセミナー企画
 - ・ YouTubeでの物流座談会を発信

