

# 先進優良事例③ 集荷便と幹線便の切り分けによるトラックドライバーの拘束時間削減

## 「共同配送システム」・「サプライチェーン強化」に関する実証

## 愛知県青果物物流改善協議会

### 背景・目的

・愛知県の青果物輸送は、旧来からの商慣習によりJA毎に輸送会社が決まっている場合が多いが、出荷量は年々減少傾向を示し、単協では輸送体制維持が難しくなっている。2024年問題に向けた対応は様々あるなか、今後を見据えた場合、JA全体として既存の流通体制を見直す必要がある。  
 ・そこで、県下の10JAにおいて各集荷場の品目毎の配荷情報に基づき、出荷物をJA横持集荷拠点に集約する集荷便と、市場へ向かう幹線便とを切り分けることで、愛知県青果物の持続的な物流体制構築を図る。

### 取組概要

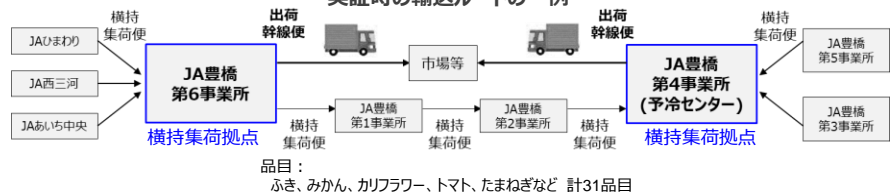
【実施内容】  
愛知県青果物の  
持続的な物流体制構築

開発済の配車システム（補助金対象外）を活用し、青果物の輸送を集荷便と幹線便とに切り分けた最適な輸送ルートを設定することで、名古屋青果(株)向けの輸送における幹線便を担当するドライバーの拘束時間を削減する。

【実施方法】  
集荷便と幹線便の切り分け

実証実施時期：  
令和6年2月4日～2月9日

#### 実証時の輸送ルートの一例

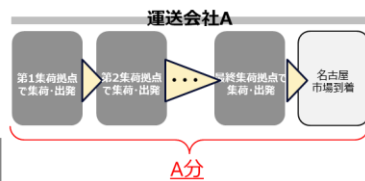


### ポイント

#### 改善効果の主な確認部分（下記イメージ）

従前の配車

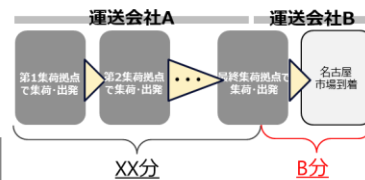
※実証と同程度の荷量  
を運ぶ場合を仮定



通常かかる  
時間 →

実証の配車

実証でかか  
った時間 →



①集荷便および幹線便の両方を同一のトラックドライバーが担う従来の拘束時間（A分）と、集荷便と幹線便とで運送会社を切り分けた場合に幹線便を担当するトラックドライバーの拘束時間（B分）を比較し、改善効果を確認。

②便数の削減にもつながるため、上記に加えて、名古屋青果向けの幹線便を担当するトラックドライバーの総拘束時間の削減効果を確認。

※なお、複数市場を回る輸送が実際的な配車であるため、算出の都合上、上記の時間は名古屋市場に直接的に向かわない場合の時間を含む。

### 協議会体制図

代表

・愛知県経済農業協同組合連合会（出荷団体）

事務局

・愛知県経済農業協同組合連合会（出荷団体）

メンバー

・東海ローディング株式会社（輸送会社）  
 ・名古屋青果株式会社（卸売会社）

愛知県青果物物流改善推進協議会

### 取組成果

- ①名古屋青果(株)向けの幹線便トラックドライバーの拘束時間を**6%**（=B÷A）削減できた。
  - ②幹線便の車両台数の削減効果を含めた名古屋青果向けトラックドライバーの総拘束時間を**24%**（=(D+E)÷C）削減できた（下表参照）。
- ・今後は、関係するJAならびに輸送会社と共有・検討を行い、集荷便と幹線便を切り離れた愛知県青果物の持続的な物流体制について令和6年度の閑散期（9月～10月）における実運用を目指す。

①	従前の拘束時間/台 (集荷と幹線のドライバーが同一)		集荷・幹線輸送にかかる時間	
			A : 716分	
②	従前の総拘束時間 (集荷と幹線のドライバーが同一)		集荷・幹線輸送にかかる総時間	
			C : 50,121分	
①	実証の拘束時間/台 (集荷と幹線のドライバーが異なる)		集荷輸送にかかる時間	幹線輸送にかかる時間
			289分	B : 673分
②	実証の総拘束時間 (集荷と幹線のドライバーが異なる)		集荷輸送にかかる総時間	幹線輸送にかかる総時間
			D : 4,922分	E : 32,995分