



## 慶應義塾大学ビジネス・スクール

### F B O 社 (補足資料)

レイリング氏は、FBO社にとって望ましい燃料補給作業のやり方を見つけるために、彼のスタッフが半年前に残したメモを見ながら考えていた。そのメモには、概略以下の様な内容が記されていた。

(1) 1台のトラックの積載容量と飛行機が搭載できる燃料を比べてみると、満杯のトラック1台で何機に燃料を供給できるかを計算できるが、各飛行機の到着時に多少の燃料が残っていることを考えると、1台のトラックで少し多めの飛行機に燃料を供給することが可能と考えて差し支えない。したがって、この値からトッピングが必要になるタイミングが予測できることになる。

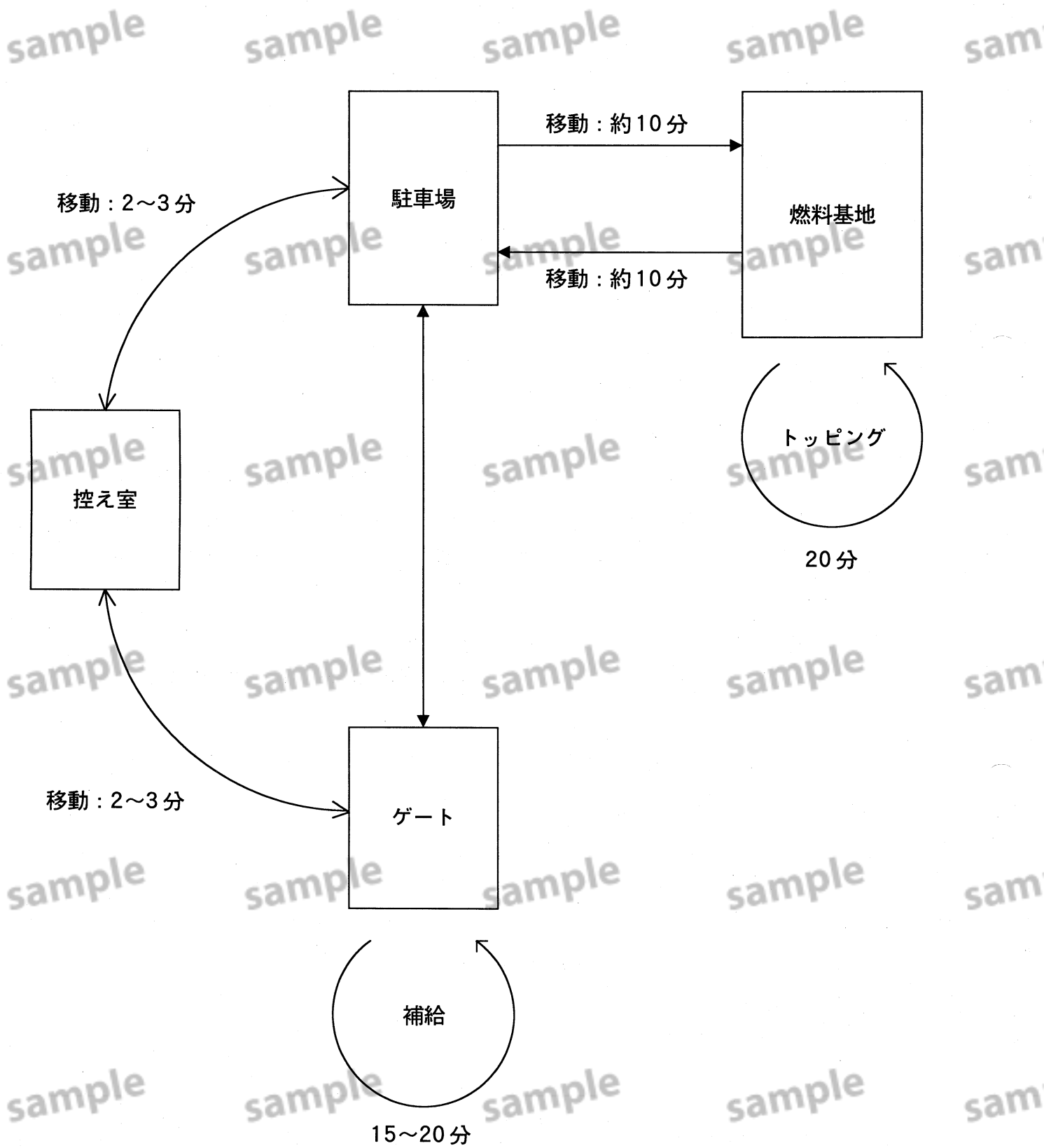
(2) リフューラーの稼働率については、下の図1に示す施設配置を参考にして、標準的な1サイクルに必要な作業時間を求めることができる。トッピングがない場合とある場合の1サイクルの作業時間がわかれば、出発する飛行機の数に応じて稼働率を求めることが可能になる。

(3) リフューラーの稼働率は、1日平均で見ると50%を大きく下回る水準にあると思われる。したがって、多少の余裕率を加味しても、コスト低減のための人員削減の余地は大きいと判断できる。

(4) トラックについても上記(2)と同様の考え方で計算すると、その稼働率は20~30%前後と思われ、過剰能力によるコストのムダが発生していると判断できる。

レイリング氏は、しかし、このメモにある値を再度確認してみる必要があると感じていた。同時に彼は、FBO社が航空会社によりよいサービスを提供するためには、どの位の稼働率になるようにリフューラーとトラックを配備すべきかについて、慎重に検討する必要があるように感じていた。

図1 作業施設の配置と所要時間





(2) 小型機への燃料補給



(4) 羽根の下に付いている残量計



(1) 燃料補給作業



(3) 中型機と燃料トラック

不許複製

慶應義塾大学ビジネス・スクール

共立 13.2-RP200