

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

■ 積載率が低かった帰り便を、中継輸送実施で解決

往路便の幹線運行を、中継輸送に切り替え。

結果として、積載率が低かった複数の帰り便が集約でき、積載率が向上。

中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日(積載率が少ない曜日の前日)のみ中継輸送を実施するという発想。

■ 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制

中継輸送は、高速料金の差額負担などのコスト増を伴う。

そこで、中継輸送を、特に問題になっている曜日に限定して実施する事で、コスト増を大きく抑制。

■ 中継輸送の仕組みを、一步ずつ確立

中継輸送には、様々な懸念事項がある。

- 懸念事項 例
- ・車両故障、荷物事故等の経費負担をどうするか。
 - ・片方のトラックが遅延すると、両方のトラックが遅延してしまう。

全ての懸念事項の対応策を決定してから中継輸送を実施するのではなく、まずスタートして、問題が出る度に支店間で協議のうえ解決。

一步ずつ中継輸送の仕組みの確立を進めている。

※協議内容の例

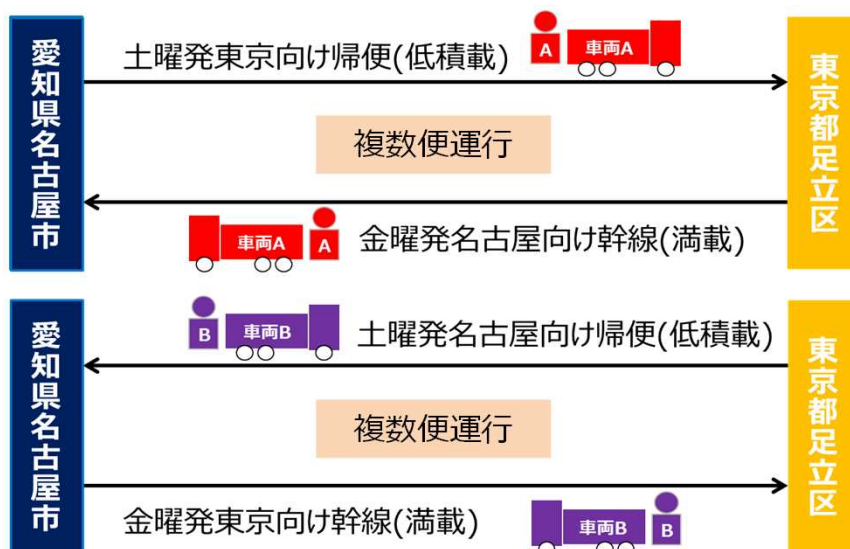
- ・片方のトラックが遅延すると、両方のトラックが遅延してしまうという問題については、天候などの理由から中継地への到着が遅れてしまう場合は、ドライバーを中継地で待機させ、後に着く車両を待つ。
- 貨物到着の遅延は、荷主と交渉することで、理解を頂いている。

1. 本中継輸送の概要

- 実施事業者：岡山県貨物運送株式会社
- 中継方式：ドライバー交替方式
- 中継輸送経路：愛知県名古屋市⇔静岡県静岡市⇔東京都足立区

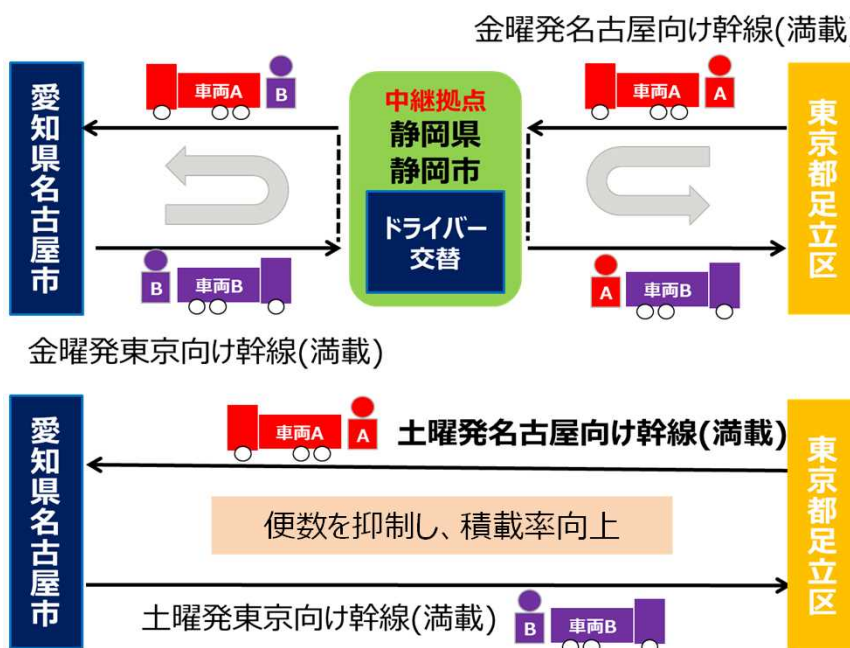
2. 中継輸送の取組み内容

中継輸送実施前



金曜日発幹線については、自社拠点でドライバーを交替し、中継輸送を実施し、土曜日発の幹線は便数を削減し、積載効率を改善した。

中継輸送実施後



3. 取組みに向けた課題

金曜日に名古屋を出発しても、東京で土曜日発の荷物が少なく、逆に東京支店が金曜日出発しても、名古屋で土曜日発の荷物が少なく、両支店が低積載運行になっていた。

4. 中継輸送の導入効果

金曜日発の幹線輸送に対して、中継輸送を実施することで、その日の車両は当日中に帰社する。積載率の低い土曜日発の幹線は、台数を減らすことで、1台あたりの積載効率を上げることができた。

他社との「車両の相互使用」による中継輸送

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

■ 他社とのドライバー交代方式実施に向けて、両社で歩み寄り。

- ・日帰り運行にシフトするため、ドライバーの作業工程など、運行スケジュールを両社で見直し、歩み寄り。

■ 他社とのドライバー交替方式実施に向けて、“覚書”を締結。

【覚書締結項目 抜粋】

- ・中継輸送対象車両のETCカードの運用
一般的な銀行系カードを使う。
- ・デジタコデータの運用
双方の責任で管理する。

■ 中継輸送実施に向けて、保険適用について詳細に事前検討！

- ・中継輸送実施に向けて、従来から加入していた保険の補償内容の充実を実施。
- ・中継輸送に使用する車両に関しては、自社運転者従業員限定特約を、両社とも解除。
- ・保険適用ルールについても、上記覚書に明記。

【覚書明記内容】

- ・中継相手企業ドライバーが事故を起こした場合は、自社の保険を適用して補償
- ・加入保険の補償金額
- ・補償限度を超える場合は、当該ドライバー所属会社が全額負担。

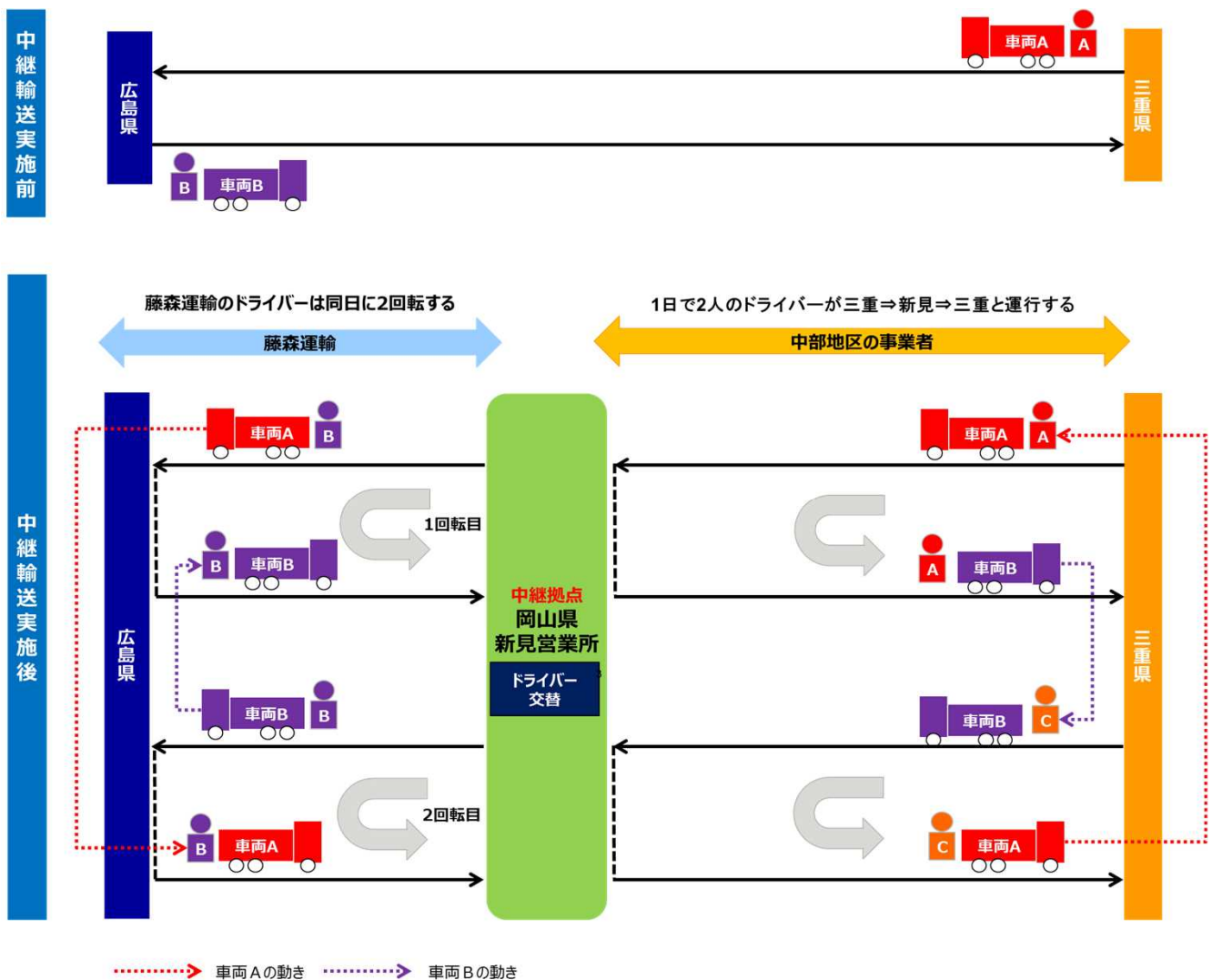
■ 他社との連携は、更に拡充

- ・車両の稼働率とドライバー業務効率の向上と併せて、
更なるパートナー企業を発掘。新しい事業領域の拡充を目指す。

1. 本中継輸送の概要

- 実施事業者：藤森運輸株式会社
中部地区の事業者（車両の相互使用）
- 中継方式：ドライバー交替方式
- 中継輸送経路：広島県⇔岡山県⇔三重県

2. 中継輸送の取組み内容



3. 取組みに向けた課題

藤森運輸：ドライバーの労働時間の短縮化と安全な運行輸送の徹底化。

中部地区の事業者：ドライバーの労働時間の短縮化とコスト削減。

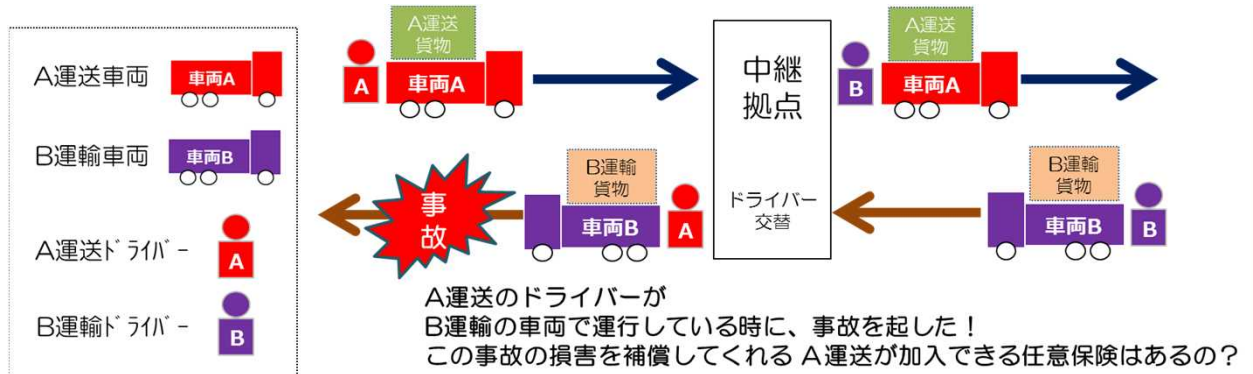
4. 中継輸送の導入効果

他社と連携した中継輸送を実施することで、下記の実現。

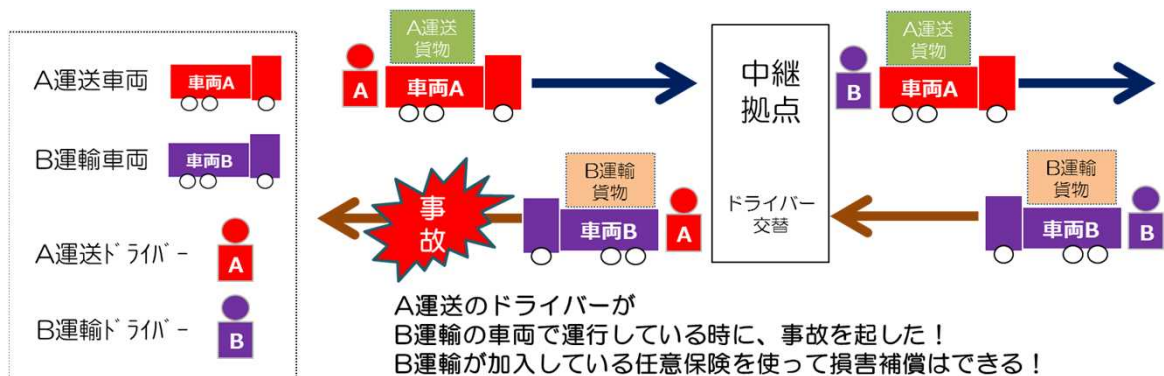
- ・ドライバーの労働時間管理などコンプライアンスを徹底
 - ・トラックドライバーの不足が深刻化する中、人材確保に寄与。
- ※中継輸送導入後に、その日に内に帰れることに魅力を感じた若年層からドライバー職への応募があり、社員として登用。(岡山⇔広島を担当)

コラム 保険について

ドライバー交替方式の中継輸送は、トラック事業者同士で他社の車両を運転します。下図に示すように、A運送のドライバーが、B運輸の車両を運行している際に起こした対人賠償や対物賠償事故等の損害を補償する為に、A運送が加入できる保険はあるのでしょうか？ 残念ながら、現時点ではその様な保険はありません。



しかし、このような場合でもB運輸が加入している任意保険を使い、補償してもらう事は可能です。



そのためには、2つ確認すべきポイントがあります。

1. 事前にトラック事業者間で車両の相互使用に関する協定書を締結し、A運送のドライバーがB運輸の許可を得て車両を運行していること（『許諾被保険者』であること）が必要です。
2. 任意保険の補償内容
『自社運転者従業員限定特約』等の範囲を縮小させる補償内容になっている場合は、保険会社への確認が必要です。

また、相手のトラック事業者の任意保険を使わせてもらった場合、相手のトラック事業者の保険料率は上がる可能性がありますので、損害保険会社の専門家から様々なアドバイスをもらいながら、検討する事が大切です。

鶴信運輸(株)では、2020年からドライバーの負担軽減や労働時間の削減のために、スワップボディコンテナ車両の導入を進めている。導入効果として、荷物の積み下ろしに**4時間かかっていたのが、20分に短縮**するなど劇的な効果を上げている。

<スワップボディコンテナ車両の特長>

- 車体と荷台を簡単に分離することが可能 → 荷待ち時間削減、積載率向上
- けん引免許が不要 → ドライバー不足を解消

【活用例①：物流施設での活用】

トラック到着前から荷役が始められ、トラック到着までにコンテナを一杯にでき、積載率が向上し、トラック台数を削減

トラックは到着後、荷台を付け替えるだけで出発でき、荷役作業による荷待ち時間を削減

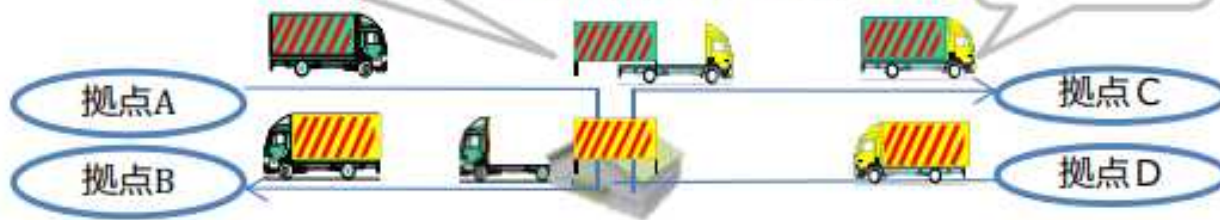


【活用例②：中継輸送での活用】

帰り荷の確保により積載率が倍増し、トラック台数を削減

中継拠点で荷台を交換

日帰りでの勤務が可能となり、労働環境が改善



(参考情報)

厚生労働省の「過重労働解消キャンペーン」の一環として岡山労働局で実施される「ベストプラクティス企業訪問」に中四国地方で初めて運輸支局と合同で実施。今回、訪問対象として選定した鶴信運輸(株)では、社長主導により「働きやすい職場環境の整備」や「長時間労働削減」の2点において数年前から積極的に実施しています。当日は、スワップボディコンテナ車両の分離のデモンストレーションや若手ドライバーとの懇談など、陰地社長ご協力の下、様々な意見交換を行うことが出来ました。