戦略ロジスティクス特集

中小参入への後押しを

中継輸送の最前線

澤田　邦彦氏

武藤　学氏

山部　雅春氏

橋本　恵一郎氏

大谷　明氏

藤田　浩二氏

高速料金 最大のネック　山部
ヘッドとシャシー錯綜　澤田

（9面から続く）

藤田　コネクトエリア浜松への具体的な期待や要望をお聞かせください。

武藤　ドライバーにヒアリングした結果、車長16・5㍍以上のトレーラは自動的にゲートが開かないため、一度降車してボタンを押す手間が発生しています。止めてはいけないところにトラックが止まることになり、スマートに出発できません。

山部　コネクトエリア浜松は利用させてもらっていないので、まずは見学させていただきたいと考えています。今後はダブル連結車など色々な車両が出てくるでしょうから、駐車スペースの規格を広げる必要があります。しかし、一番のネックは高速道路料金だと思います。

武藤　高速道路の利用に関しては、料金を抑えるために、あえて出発を遅らせたり、途中で時間調整をして夜間割引を適用させたりしています。当然、拘束時間は延びてしまいますので、改善が必要です。

大谷　コネクトエリア浜松の利用を拡大する意向はあるのですが、コスト面で折り合わなければ不可能なので、高速道路料金の課題の解決が待たれます。

澤田　より多くの事業者にコネクトエリア浜松を利用してもらえるよう、今後、中日本高速道路に、料金が加算されない体系を構築できないか、交渉を行っていきたいです。需要は旺盛なので、これに応えたい。また、課題としてはトレーラのマッチングでヘッドとシャシーが錯綜していることが挙げられます。中継輸送拠点の中で引き合わせられればいいのですが、例えば、当社のヘッドが別の事業者のシャシーを引っ張ろうとすると、運行許可を何百通りも申請しなければなりません。

このため、同一事業者間でないと、中継輸送を行うことは難しいです。もし、中継輸送拠点でマッチングする際に、運行許可申請を代行できるような許可を発行してもらえれば、様々なケースに対応できます。

地場と長距離 役割分担　武藤
運行計画「組みやすい」　山部

藤田　コネクトエリア浜松について、ドライバーなど利用者の反応はいかがでしょうか。

武藤　確実に停車できるスペースがあるため、安心感を持てると非常に好評です。

また、当社では中継輸送を始めてから社内の運送の概念が変わりました。今までチャーター便は単車に積んで納品するという概念だったのが、トレーラに積み替えて幹線輸送するという概念になり、地場・長距離の役割分担の意識が醸成されて、長距離乗務員の労働時間短縮につながっています。

藤田　拠点間の中継輸送が非常にやりやすくなっていますね。

山部　ドライバーが日帰り運行できる点で、中継輸送は大変好評です。運行管理者側としても、運行スケジュールを組みやすいので、メリットは大きいです。幹線輸送や、顧客が固定化されている運行には適していると思います。

ただ、納入先までの二次配送まで考えると、別の機能が必要になります。幹線輸送と納入先までの二次配送は、分けて考える必要があります。長距離の幹線輸送を中継輸送でつないでSP、TCまで運ぶ。そこから二次配送として地場の運送会社に納入先まで届けていただくことも必要になります。

やはり、物流センター間の中継輸送と、積み替えなどの荷役が必要な倉庫機能、納入先までの二次配送を含む輸送との機能分けが必要になると思います。

大谷　決まった時間に就業でき、外食が減ったので金銭面でも負担が軽減されたという声を聞きます。ドライバーにとって良いことなので、更に拡大したいです。

藤田　物流業界では特に大型車のドライバーが集まらない傾向にありますが、労働時間の問題が改善されれば、人材確保にもつながります。遠州トラックでは、中継輸送拠点の整備を他県などへ拡大する計画はありますか。

澤田　今のところは無いです。当社の拠点がある静岡だから色々なサービスができるわけで、他県でもできるかというと、難しいです。コネクトエリア浜松のサービスを充実させ、ニーズに応える方針を立てています。例えば、拠点の近くで倉前機能を備えることや、荷さばき機能、一時仮置き機能などを充実させます。

単車運行をトレーラに　武藤
運転者の休憩地整備を　山部

藤田　実現すれば、長距離輸送や幹線輸送でも活用の可能性が広がってくるでしょうね。次に、中継輸送と働き方改革について、今後の展望を伺います。

武藤　現在、車両14台の7ペアで中継輸送を行っていますが、10月までに20台の10ペアまで車両数を拡大します。日帰り運行や労務管理など多面的にメリットが出ていますので、現在単車で行っている運行も、徐々にトレーラへ切り替えていく展望があります。

併せて、トレーラのドライバーを社内的にブランド化して、ドライバー確保につなげたいです。給料や待遇を調整して、今、単車に乗っている若手ドライバーにとってトレーラ乗務が目標になるような雰囲気づくりを進めたいです。働き方改革においても、中継輸送のメリットを加えていくことで、更に改善されていくと思います。

山部　中継輸送では、荷主の理解や他社とのマッチングの条件などを整えていかなければ、当社が輸送している荷物に関しては、納入までの二次配送につなげることが難しいと感じています。倉前輸送をできる体制を整備し、積み替えなどを行うことで、エンドユーザーまで配送できる仕組みを考えています。

働き方改革に関しては、長距離輸送は時間的な制約が大きく、ドライバーのことを考えると、誰でも運行できる仕組みにしなければ、人手も事業者も集まりません。中継輸送で積み替えができる場所を設けるなどして、一定の距離を輸送してもらい、そこから二次配送できる体制を整える必要があります。

その中で、ドライバーの福利厚生や待遇の改善も求められます。現実の問題として、待機場所や駐車スペースは慢性的に足りず、住宅地付近で路上駐車になってしまうと、近隣から苦情が出ます。そうなると、どこで休めばいいのか、という問題が必ず発生します。

かといって、荷主から時間指定があれば、ドライバーは納品先の近辺にいなければなりません。今後は男女を問わずドライバーが休憩できる場所を整備することが必要です。

人材確保の件ですが、今の若者は車に興味が無くなっているようです。昔は車が好きで、車を運転する勤務が性に合う人が多くいました。管理も甘く、トラックに乗れば運転席では誰の目も気にせず、自己管理で走ったり、休んだりできていましたが、今は違います。健康管理や安全のために、ドライバーを管理することはとても重要なことですが、ドライブレコーダー、車載カメラ、スマートフォンなどの管理ツールの導入は、一部のドライバーにとって、乗務職の魅力を減らしてしまっている側面があると感じています。

九州むけ運行でも開始　大谷
高齢者・女性活用に有効　藤田
促進へ事例取りまとめ　橋本

藤田　中型トラックのドライバーより、大型トラックのドライバーの方が給料は高いはずですが、それでも全産業平均より10％程度安いのが現実です。一方で、労働時間は2割程度長い。それが原因でなかなか若手が来ないというのはあると思います。

山部　女性ドライバーの数も業界で約2万人から長らく増えていません。他の業界では女性の活躍が進んでいるため、少子高齢化による人手不足の影響は比較的大きくありませんが、物流業界はそうではありません。こういった状況を変えていかなければなりません。

大谷　今後の展望ですが、スワップボディーコンテナをどんどん購入して、活用を拡大していくことが最大のテーマになっています。ニトリは毎年出店が進んでおり、物量も増えています。車両を確保しなければ顧客に迷惑を掛けてしまうので、ドライバーに選ばれる会社を目指しています。そのためには、荷役分離を徹底的に追求し、ドライバーの負荷を軽減する必要があります。

今、九州向けの運行で中継輸送を始め、日帰り運行できるように取り組んでいます。今は物流拠点間の在庫移動しかしていませんが、営業所や店舗への搬入でもスワップボディーコンテナの運用を検討していきたいです。

課題は、帰り荷を他社から都合してもらい、往復運行できる仕組みにすることです。これらに取り組み、24年までにスワップボディーコンテナ車の社内でのシェアを現状の5％程度から20％程度に引き上げる目標を持っています。

藤田　労働時間短縮の効果はいかがですか。

大谷　確実に短縮されて、幸いにもスワップボディーコンテナ車での事故は一切発生していません。また、倉庫スペースを効率的に活用できるメリットもあります。

澤田　当社では静岡発の発送業務を担当していますが、中継輸送によってコンプライアンス（法令順守）上問題無く輸送ができ、更に管理者もストレスを感じずに運行管理ができています。これを生かして人材確保にも力を入れていきたいですが、残念ながら、現状ではドライバーは高齢者ばかりです。

藤田　中継輸送は高齢者や女性の活用でも非常に良い方策です。関東―関西以外の幹線輸送にも広げるために、コネクトエリア浜松のような施設が他の地域にもオープンすることが、事業者の願いだと思います。

最後に、橋本課長補佐に総括をお願いします。

橋本　国交省としても中継輸送はもっと普及させなければならないと考えています。本日も様々な意見を聞かせていただきましたので、参考にさせていただきながら、しっかり後押ししていきたいと思います。

また現在、国交省では中継輸送の取り組み事例集をまとめているところです。東京―大阪だけでなく、全国各地の様々な場所での取り組みや、複数事業者間での取り組みも掲載し、各事業者の工夫している点が分かるようなものになっています。そう遠くない時期に公表したいと考えていますので、ぜひ参考にしていただきたいと思います。

藤田　大手事業者は自社の施設で中継輸送を行っていますが、業界の9割を占める中小事業者は、そうはいきません。国交省の事例集なども参考に、取り組みを促進してもらえば、物流業界にとってプラスに働きます。国交省に力添えをお願いしたいです。本日はありがとうございました。

（中西祥梧、辻本亮平が担当しました）

（面担　田村咲絵）