

輸送効率化特集④

# 今こそ輸送の効率化に正面からの取り組みを!

## 車両の稼働率を飛躍的に高める「中継輸送(乗継輸送)」

### 事例紹介 (有)ハロー・テンリユー(静岡県浜松市)

トラック運送業界の喫緊の課題となつていくトラックドライバーの「長時間労働」と「人材不足」を解消させるための方策のひとつとして、輸送の効率化を避けては通れない。そこで、『広報とらつく』では、トラック運送業界における輸送効率化を目指すための様々な取り組みをシリーズで紹介。取り組みの現状や



渡辺 昭人 代表取締役



渡辺 裕 常務取締役

### 「1車2人体制」でドライバーの拘束時間を削減

### 宿泊が必須だった関東・関西間の輸送 複数人で運行を分担して日帰りを可能に

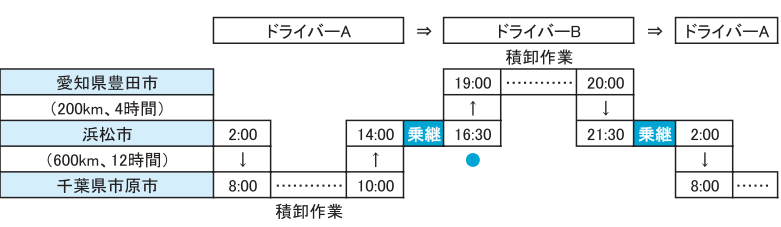
(有)ハロー・テンリユー(渡辺昭人代表取締役)は、主に自動車の部品・ユニットの輸送業務を行う運送会社である。さて、同社は静岡県浜松市に本社を構えている。物流の大動脈である東名高速道路と新東名高速道路が、浜松市内を東西に貫いている。東京・大阪間は、距離にして約470キロ。途中の休憩なども加味すると、渋滞がなるとスムーズに流れたとしても、高速道路を利用しても8時間程度の道のりとなる。もちろん、大都市圏内では渋滞に巻き込まれる可能性も高まるため、所要時間がさらにかかるとも想像に難くない。そのため、現在は1人乗務の場合、2日間で1運行にせざるを得ず、それだけドライバーの拘束時間も長くなってしまう。しかし、近年のドライバー不足もあり、労務管理の面で大きな負担に悩んでいた。一方、同社は県内の近距離輸送も行ってはいたが、長距離輸送に車両やドライバーが取られてしまっていたため、近距離輸送に充てる車両やドライバーの数が不足する状況にもなった。そこで、1車1人体制の場合、1運行を終えるのに2日間の費用や労務負担が、荷主の輸送ニーズに柔軟に対応することが難しく、運行ロスが顕在化していたという。

### 労務管理の面で長距離輸送が大きな負担に 法令遵守の観点から中継輸送を提案

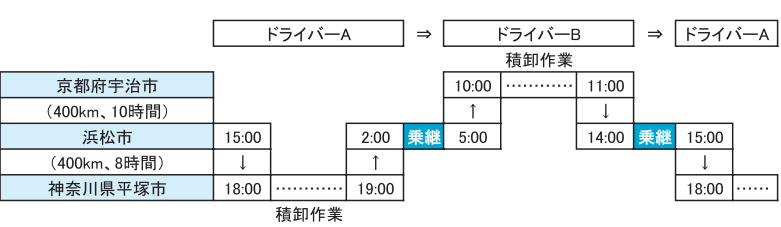
同社が中継輸送(乗継輸送)を開始したのは、平成27年6月のことである。同社の荷主である自動車メーカーや自動車部品メーカーは、同社の地元である静岡県内だけでなく、関東圏や関西圏にも拠点を置いており、関東・関西間や関東・中京間といった長距離輸送へのニーズが高かった。同社でもかつては、関東圏や関西圏などへの輸送にあたり、1運行をドライバー1人で担う「1車1人体制」での運行を行っていた。しかし、近年のドライバー不足もあり、労務管理の面で大きな負担に悩んでいた。一方、同社は県内の近距離輸送も行ってはいたが、長距離輸送に車両やドライバーが取られてしまっていたため、近距離輸送に充てる車両やドライバーの数が不足する状況にもなった。そこで、1車1人体制の場合、1運行を終えるのに2日間の費用や労務負担が、荷主の輸送ニーズに柔軟に対応することが難しく、運行ロスが顕在化していたという。

図 同社における中継輸送(乗継輸送)の運行図

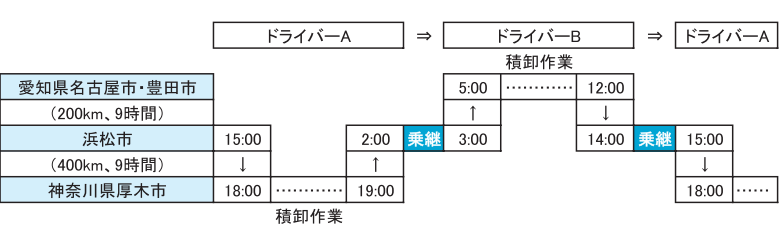
①千葉県市原市-浜松市-愛知県豊田市



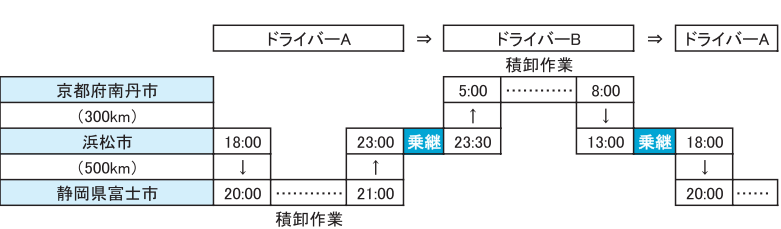
②神奈川県平塚市-浜松市-京都府宇治市



③神奈川県厚木市-浜松市-愛知県名古屋市中区



④静岡県富士市-浜松市-京都府南丹市



※距離・所要時間は、往復の距離・所要時間を示す。

※所要時間・運行時刻は、荷役作業時間や休憩時間等も含めた目安のもので、作業の進捗状況や道路状況等により前後することがある。



関東-関西間などの長距離輸送を1台の運行車両につき2人体制にすることで、ほぼ中間地点で乗り継ぐことが可能となり、それぞれのドライバーの労働時間削減などの効果を生み出した

### 本社を拠点にしてドライバーが乗継 従来通りの設備・人員体制で効率化を実現

それでは、図をもとに、同社における中継輸送(乗継輸送)の概要についてみていきたいと思います。同社では、4便で中継輸送(乗継輸送)を実施している。便の便で1車2人体制を採用しており、4便を運行するのに必要なドライバーは8人となる。1車1人体制での運行と1車2人体制での運行を比較すると、1車1人体制ではドライバーが乗務を終えて退社してから次に出社するまでの間、トラックは車庫に留め置かれたままとなり、大きなロスとなる。一方、1車2人体制の場合は、ドライバーが交替してもトラックは稼働したままとなり、トラックが稼働し続けることで、運送会社としてはロスカットや生産性向上に繋がるのである。

さて、同社の中継輸送(乗継輸送)で特徴的なのは、全ての便で2人のドライバーがそれぞれ同社本社所在地の浜松市から乗務を開始するように、乗務前と乗務後の点を社内で実施していることである。それにより、新たな設備の導入や人員



乗り継ぐ際には、伝票の受け渡しなど貨物情報の伝達を行うほか、相互に貨物積載状況を確認するなど、輸送品質の維持・向上にも取り組んでいる

候などによつて中継拠点への到着が遅れてしまい、スムーズに乗継ができず、結果として着荷主先への到着も遅れてしまうことである。同社でも、なかには30分という限られた時間で乗継をしなければならぬ場合もある。同社では、渋滞などで到着が遅れそうになった場合には、乗務中のドライバーから会社に携帯電話で連絡を入れてもらうようにし、着荷主に対して状況報告を行っている。それとともに、中継拠点から先の運行を受け持つドライバーにも連絡を入れ、出社時間を調整してもらおうとしているという。

「荷主への提案のもとで配車計画を立て、荷主にもご理解をいただいて実際に踏み切っていますので、仮に到着が遅れそうになっても荷主側で柔軟に対応して下さっています。一方で、中継拠点への到着が遅れることで、ドライバー同士が揉めしてしまうこともあり、その点では注意が必要です。」(渡辺裕常務取締役) ドライバー2人がペアになつて運行を担当していることから、中継輸送(乗継輸送)の配車計画を立てる際にはどのドライバーをペアにするかがポイントになつてくるという。運行中のトラックが中継拠点に遅れそうな時には、乗務しているドライバーには「遅れてはならない」と焦りのような気が持たが湧き上がってくる

ことがある。一方で、中継拠点で待つ側のドライバーも「待っていないけれどもならない」とじっと待機する。こうした待ちとなった出来事がストレスとなり、場合によってはドライバー間のトラブルに繋がってしまうのである。

### 優秀な社員の獲得にも繋がる中継輸送 「適正運賃・料金収受」実現が今後のカギに

「乗継輸送では、2人のドライバーが同じ車両を使って仕事をしなければならない。『お互い様』という気持ちで乗務しなければなりません。例えば、一方のドライバーが喫煙者で整理整頓が苦手なタイプで、もう一方のドライバーが非喫煙者できれいなタイプだったとしたら、後者のドライバーはきつくない思いをしないうです。当社では、乗継時にはハンドルをチェンジして軽く拭く



車両を引き継ぐ際にはハンドルを拭くなど軽い清掃を行うほか車内を整理整頓するなど次に乗るドライバーへの思いやりも必要となる

「将来的には、乗継輸送(乗継輸送)への移行にあたっては、荷主の運賃体系を整備し、荷主に対して1車2人体制での運賃の導入を相談させていただきたいと考えている」と(渡辺 昭人代表取締役)

また、図の①で示した運行のように、中継拠点が必ずしも運行ルートの中継地点となるわけではないため、ドライバーによっては乗務時間が減少してしまうこともある。図②で示した運行は、ドライバーの乗務時間が(約5時間と短い)。その場合は、当該運行の乗継輸送(乗継輸送)導入によるドライバーのメリットは大きい。

## 「拘束時間減少」の喜びを実感 「中継輸送(乗継輸送)」のメリット!!

愛知県名古屋市長津市・豊田市・浜松市の輸送を担当



塩谷 希希さん

従来は、長距離乗務に加えて荷役作業も多いため、1人では本当に大変な乗務でした。体力的にも厳しく、また自宅に戻る時間もないような状況でした。金子さんとペアになり、1車2人体制で乗務を行うようになってからは、自分の時間が確保できるようになりました。本当に助かっています。

浜松市・神奈川厚木市の輸送を担当



金子 光秀さん

以前よりも荷役作業が減少したことで、体力的にも楽になりました。乗継輸送では、同じ運行を受け持つパートナーのことを考える必要があります。交代の時間が限られていた際、乗継輸送になったことで、平日でも自分の時間が持てるようになり、嬉しいですね。

先の方で積卸作業があったため、「乗務が終わった時にはヘトヘトに疲れ切ったようなドライバーも少なくありませんでした(渡辺 昭人代表取締役)」。しかし、1車2人体制では、発荷主先での積卸作業と着荷主先での積卸作業はそれぞれ別のドライバーが担当するため、荷役作業におけるドライバーの負担軽減にも繋がっています。

### 今まさに労働環境改善の契機 拘束時間削減に向けて積極的な提案を

中小運送事業者でありながら、中継輸送(乗継輸送)へのチャレンジを果敢に続け、トラック運送業界の最大の課題となつている「長時間労働解消」と「人材獲得」をともに実現しようとしている同社。渡辺社長は今後の向けた中継輸送(乗継輸送)の改善ポイントを尋ねると、「道路状況や作業状況を反映した乗継時間の設定の推進」と、「新たな中継拠点の整備」を挙げた。

「現状では乗継時間にバラつきがあるため、乗継輸送(乗継輸送)に取り組もうという中小運送事業者へのアドバイス。渡辺社長からもらった。『ドライバーの拘束時間削減に向けては、荷主と相談して1車2人体制を取り入れ、改善させていくことが効果的です。ドライバーの長時間労働やドライバー不足が叫ばれている現在、荷主側でも労働環境の改善に向けた提案に対して聞く耳を持つていただけている状況です。』今まさにドライバーの労働環境改善の契機」と捉え、拘束時間削減に資する乗継輸送の導入に積極的に挑戦していただきたいと思います(同)

### 有限会社ハロー・テンリュウ

代表取締役 渡辺 昭人  
本社所在地 静岡県浜松市中区  
高丘西 3-21-1  
平成9年12月  
1,100万円  
37人(うちドライバー25人)  
23台  
創立金  
資本金  
従業員数  
車両数