開放型拠点 期待高まる

澤田 邦彦氏

さわだ・くにひこ 1957年(昭和32年)6月生まれ、静岡県出身。81年遠州トラック入社。85年取締役、91年常務、98年専務、2001年6月から現職。

日帰り運行着目が契機 他社と共同で実証実験

武藤 働き方改革関連法が4月1日に施行され、労働環境の改善が最重要課題となっています。そうした中で、トラックドライバーの長時間労働の是正に役立つ中継輸送の取り組みがトラック運送事業者の間で始まっており、2018年10月にはオープン型中継輸送拠点「コネクトエリア浜松(浜松市北区)」が開設されました。遠州トラックの鈴田社長はこの立ち上げにも参画しています。今日は、中継輸送による働き方改革について最新の取り組みなどを伺いたいと思います。

鈴田 当社は関東―関西の特積輸送をメインに行っています。もともとは長距離輸送の乗務員の労働時間を短縮するにはどうすればいいかという観点から日帰り運行に着目し、トレーラーによるドッキング運行をしてみようということで始まりました。

武藤 コネクトエリア浜松ができる前から、浜松のトラックステーション(TS)で実施していました。その目的によって広められるスペースが限られているなど行ってみないと分からないという状況では、乗務員が心理的に不安定になるため、今はコネクトエリア浜松を利用しています。現在は輸送効率が高まり、日帰り運行に成功し、乗務員の労働時間の短縮を実現しています。

武藤 学氏

むとう・まなぶ 1980年(昭和55年)11月生まれ、埼玉県出身。2006年コジマ物流入社。07年配車部門、09年営業部門、15年関東支店長、19年4月から現職。

山部 雅春氏

やまべ・まさはる 1958年(昭和33年)2月生まれ、千葉県出身。81年山九入社。2015年東北支店長、19年4月サンネット物流社長付顧問、同年6月から現職。

長距離 車両確保難しく 荷役分離徹底し時短へ 山部 大谷

鈴田 荷主からの評価はどうでしょうか。

山部 労働時間の削減で倉前輸送が難しくなっているほか、長距離輸送のトラックが確保しづらくなっていることもあって、無駄を省いていました。現在は東北方面を含めて特別している段階です。

大谷 当社は、ニトリの製品を全国に輸送する業務を請け負っています。物流センターを全国に11拠点構えていますが、東日本最大の拠点は埼玉県日高市の関東DCで、西日本最大は神戸の関西DCです。

関東―関西で中継輸送に着手していますが、自社ではないので、全て協力会社に委託しています。その中で我々ができることを考えて、スワップボディーコンテナを活用した輸送の検討を始めました。

荷主の立場でドライバーの労働時間を短縮するためにできることは、積み込み時間を短縮することです。自社で全ての荷物を積み込むことにより、ドライバーは運転に集中できます。

こういったことを踏まえ、中継輸送の前に、荷役分離に力を入れました。それまでは往復で関東―関西を輸送してもらっていましたが、それでは1泊2日の運行になってしまいます。これを解消するためコネクトエリア浜松を使った中継輸送を行うことにしました。

往復で600キロメートル以下の運行になるので、ドライバーが都日帰りで帰れるようになりました。また、ドライバーにアンケートを取ると、「食費が浮いた」「荷物が少なくて済む」といった声も出ました。

現在は、これをどんどん拡大していきたいと考えています。ドライバーが不足しているので、女性や高齢者でも運転できるよう荷役分離を徹底したいです。今年中に関西―九州でも、広島を中継輸送拠点に実施する予定です。

運行時間の削減に成功 大谷 静岡を物流の先進地に 澤田

鈴田 スワップボディーコンテナについて、ドライバーの労働時間の短縮効果はいかがでしょうか。

大谷 これまで13時間運行が多かったのが今は10~11時間程度になりました。この1時間のぶれは渋滞やその逆によるものです。慣れておらず1時間から2時間かかる人もいれば、10~20分で済む人もいます。

また、夜中に積み込みを避けて運行するなど、時間管理をしやすくなっています。実績も伴っています。

鈴田 コネクトエリア浜松開設には遠州トラックの澤田社長が参画しました。

澤田 当社は静岡から関東や関西への輸送を多く手掛けており、中継輸送を早急に必要とはしていません。コネクトエリア浜松の整備の検討を始めたのは静岡県から県の活性化策はないかと相談されたのがきっかけでした。日本の真ん中の地点である静岡県を物流の先進地として発信していく狙いです。

中日本高速道路(NEXCO中日本)と共同で18年10月にオープンさせましたが、他の運送会社や荷主に利用してもらうことで、物流業界の働き方改革につながると考えています。このメリットを地元の企業として今後、拡大していきます。

中継輸送の最前線

働き方改革関連法が施行され、労働環境の改善が喫緊の課題となっている。特に、長距離輸送を担うトラックドライバーの労働時間をいかに減らすべきか、頭を抱える運送会社は多い。こうした中、「高速道路会社とトラック運送会社が協同で全国初のオープン型中継輸送拠点「コネクトエリア浜松(浜松市北区)」を2018年10月に開業。輸送の効率化やドライバーの長時間労働の是正に貢献する施設として注目を集めている。最近では、事業者が積極的に設備投資をしたり、自社の拠点間で運行を始めたりするなど、中継輸送が広がりつつある。話に中継輸送を導入している事業者やルールづくりを進める行政担当者に、その効果や課題、今後の展望について話し合ってもらった。

特集 戦略ロジスティクス

複数事業者間で推進を

更なる拠点整備が必要 藤田
魅力ある業界むけ促進 橋本

藤田　関東―関西にとどまらず、中継輸送を広げるには、更なる拠点の整備が必要かと思いますが、行政側ではコネクトエリア浜松のような拠点の整備を今後、促進させる考えは如何でしょうか。

橋本　働き方改革関連法が施行され、ドライバーの長時間労働の是正や人材確保が大きな課題となっている中、物流業界では女性や若者をはじめとする多様な人材を集める必要があります。このため、今までにない物流業界に入って来なかった層にとっても魅力のある業界にしていかなければなりません。

中継輸送は、日帰り運行ができる点で女性や若者への訴求力があり、長時間労働の是正と人材確保の両面で役に立つ方策であることから、その重要性が更に増してきています。

実現する上で、中継拠点の確保が大きな課題となっていますが、今回、関東と大阪の中間地点にある、関―関西で荷量を高め、この取り組みを広めることが重要です。当然、他の地域においても同様の取り組みが進むことも大切です。我々としても中継輸送を促進できるよう、引き続きしっかり検討していきたいと思います。

藤田　国交省も奨励するドライバーの働き方改革に関係する話で、中継輸送がらみし易れますが、ドライバーから「深夜の特定の時間帯は駐車場が満杯で、全く車を止められない」という話を聞きます。運行管理上必要な休憩を取得するのが困難な状況です。

日中から午後8時ぐらいにかけては比較的駐車できるのですが、午前0時を過ぎると全くスペースが無いのが現状ではないでしょうか。

武藤　当社でも、駐車できるかどうかわからないという理由でドライバーがサービスエリアに入るのを怖がっており、大きな課題となっています。

中継輸送はドライバーの労働時間を短縮するには大変良い方策ですが、ただ、中継後の荷物も含め運用する場合や、当社のように他社とも連携して行う場合は難しい点が多いと思います。積み込みのスキルがありません。現在、教育に関するマニュアルを作成し、トレーニングを行いながら積み込みを行っているような状況ですが、人材はまだまだ足りません。これから育てていく必要があります。

運転者数の地域差課題 武藤
中継地点に倉前機能を 山部

藤田　中継輸送を運用する上での課題を教えてください。

武藤　拠点によってトレーラを運転するドライバーの人数のバランスが良くないと行えない点が課題です。当社では関東方面がドライバーが多く、関西の方が少ないです。

山部　物流センター間の輸送では非常に効果が期待できます。しかしながら、当社では個人宅までの直接配送を含めた配車を考えると、それだけその後の工程や荷物を積み合わせが増えれば、それだけその後の工程でドライバーに負担を掛けてしまいます。荷物の近くにSPを設けないと、運用が難しいと思います。

藤田　コネクトエリア浜松から近い当社の物流拠点を使ってネクトエリア浜松の最地で実現するのはハードルが高いですが、今後の展望として、倉前機能などで中継輸送を強力にサポートする考えはございますか。

橋本　せっかく拠点を整備するなら、中継拠点としての機能だけでなく、ドライバーの労働時間短縮に貢献する休憩所や荷物の集積場所としての機能などを備えるなど考えていきたいと思います。

藤田　拠点の付加機能について、行政側ではどう考えていますか。

橋本　今後、そのような需要は出てくると思います。また、現在は同一事業者間の中継輸送が多いですが、中継輸送が広く行われるようになるには、複数事業者間での取り組みが進むことが必要と考えています。

複数事業者間で中継輸送を行うに当たって、危険物のような特殊なものを運ぶ際には、通常の中継輸送に出べて留意すべきことが増えると思いますが、しかしそうした留意点なども含め、国で解決すべき課題があれば検討したいと考えています。

保管ビジネスなど検討 澤田
休憩場所や集積機能も 橋本

藤田　澤田社長、拠点整備を含めた今後の展望はいかがでしょうか。

澤田　コネクトエリア浜松に荷物を仮置きすることや、フォークリフトなどの荷役機器の導入ができれば、色々な課題を解消できると感じています。今のコネクトエリア浜松の最地で実現するのはハードルが高いですが、今後の展望として、倉前機能などで中継輸送を強力にサポートする考えや仮置きができます。笹屋保管の倉庫も持っているので、そういったビジネスに発展させたいです。また、コネクトエリア浜松から近い当社の物流拠点を使って最終的に始めています。今は一部の道の駅への立寄りに限定した運用ですが、実験結果も踏まえ、今後、更に荷物が行われるだろうと思います。

藤田　危険物の中継輸送のニーズも出てくるかと思いますが、認可に関する見解などはありますか。

橋本　今後、そのような需要は出てくると思います。また、現在は同一事業者間の中継輸送が多いですが、中継輸送が広く行われるようになるには、複数事業者間での取り組みが進むことが必要と考えています。

将来的にダブル連結トラックや自動運転技術による隊列走行を行う構想もありますので、車両の運行や切り離し、隊列走行の隊列形成・解除も行えるようになれば、より生産性の向上につながっていくでしょう。

また、高速道路通行料金に関しては、国交省道路局が運行の途中で降りて料金を加算しない取り組みを実験的に始めています。今後、実験結果も踏まえ、今後、更に荷物が行われるだろうと思います。

藤田　危険物の中継輸送のニーズも出てくるかと思いますが、認可に関する見解などはありますか。

橋本　今後、そのような需要は出てくると思います。また、現在は同一事業者間の中継輸送が多いですが、中継輸送が広く行われるようになるには、複数事業者間での取り組みが進むことが必要と考えています。

（10面に続く）

出席者（順不同）

ホームロジスティクス/営業本部輸送部マネジャー
大谷　明氏
遠州トラック/社長
澤田　邦彦氏
コフジ物流/取締役支店長
武藤　学氏
サンネット物流/社長
山部　雅春氏
〈オブザーバー〉
国土交通省/自動車局貨物課課長補佐
橋本　恵一郎氏
〈モデレーター〉
ロジ・ソリューション/社長
藤田　浩二氏

橋本　恵一郎氏

はしもと・けいいちろう　1988年（昭和63年）6月生まれ、兵庫県出身。2010年国土交通省入省。14年大臣官房総務課法規係長、17年6月から現職。

大谷　明氏

おおたに・あきら　1977年（昭和52年）7月生まれ、奈良県出身。2000年ニトリ入社。10年物流部の分社化の後、ホームロジスティクス営業推進部企画マネジャーなどを経て、18年7月から現職。

藤田　浩二氏

ふじた・こうじ　1959年（昭和34年）10月生まれ、京都府出身。83年センコー入社。2008年センコーからロジ・ソリューションが分社化し、出向。14年4月から現職。

中小参入への後押しを

澤田　邦彦氏

武藤　学氏

山部　雅春氏

中継輸送の最前線

高速料金 最大のネック
ヘッドとシャシー 錯綜
山部　澤田

橋本　恵一郎氏

大谷　明氏

藤田　浩二氏

（9面から続く）

澤田　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メートル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、駐車スペースの拡張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感じています。

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が残されます。

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仕様を模索できないか、交渉を行っていきたいです。最重要は距離のため、これに応えたい、また、最短としてはトレーラのマッチングでヘッドとシャシーが結合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、当社のヘッドは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
運行計画「組みやすい」
山部

澤田　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　狭隘に降車できるスペースがあるため、安心感を得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転手に対する意識が変わりました。今までチャーター便は単車に積んで帰着するという概念だったのが、トレーラに積み替えて帰着輸送を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、長距離運転者の労働時間短縮につながっています。

澤田　現在の中継輸送は非常にやりやすくなっていますね。

山部　ドライバーが自宅へ運行できる点で、中継輸送は大変好評です。運行管理者としても、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。

大谷　狭あった時間に駐車場で、外食が減ったのでいると思います。

ただ、納入先までの二次配送まで考えると、別の積載効率が必要になります。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。

やはり、物流センター内の中継輸送など、限られた敷地内での対応が必要な倉庫間輸送の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。

澤田　今のところは無い話ですが、当社の拠点がある静岡県から色々なサービスができるわけで、他県でもできるようにと、難しいですが、コネクトエリア浜松のサービスを充実させ、ニーズに応えるため計画はありますか。

澤田　今後の展望ですが、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、帰り荷を他社から紹介してもらい、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コンテナの運用での効率化を図りたいです。

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　当社では物流発荷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）上問題が発生したり、更に荷主先の荷降ろし待ちが大きく、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、人手も確保も難しくなります。中継輸送で積み合えるような荷主を探すなどして、一定の荷量を確保してもらい、そこから二次配送できる仕組みを考える必要があります。

その中で、ドライバーの福利厚生や荷役の労働負荷軽減も求められます、現実の問題として、物流施設内に駐車スペースは限定的に限られ、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、ドライバーは初荷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、車を運転する動機付け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、自由奔放に走ったり、休んだりできていました。今は違います。機械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によって、一部のドライバーにとって、労務管理の魅力を薄らしてしまっている側面があると感じています。

単車運行をトレーラに
運転者の休憩地整備を
武藤　山部

藤田　現状では、長距離幹線輸送や地場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台のトラックで中継輸送を行っていますが、10月までに20台の10パレ車と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のメリットを加えていくことによってトレーラ乗務が自様になるような意識づくりを進めたいです。働き方改革においても、中継輸送主の運転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がります。倉庫間輸送を行うことで、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、福岡県輸送協同組合の協約の役割分担の意識が醸成されて、長距離運転者の労働時間短縮につながっています。

藤田　現在の中継輸送について教えてください。

山部　ドライバーが自宅へ運行できる点で、中継輸送は大変好評です。運行管理者としても、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。

大谷　狭あった時間に駐車場で、外食が減ったのでいると思います。

ただ、納入先までの二次配送まで考えると、別の積載効率が必要になります。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。

やはり、物流センター内の中継輸送など、限られた敷地内での対応が必要な倉庫間輸送の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。

澤田　今のところは無い話ですが、当社の拠点がある静岡県から色々なサービスができるわけで、他県でもできるようにと、難しいですが、コネクトエリア浜松のサービスを充実させ、ニーズに応えるため計画はありますか。

澤田　今後の展望ですが、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、帰り荷を他社から紹介してもらい、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コンテナの運用での効率化を図りたいです。

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　当社では物流発荷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）上問題が発生したり、更に荷主先の荷降ろし待ちが大きく、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、人手も確保も難しくなります。中継輸送で積み合えるような荷主を探すなどして、一定の荷量を確保してもらい、そこから二次配送できる仕組みを考える必要があります。

その中で、ドライバーの福利厚生や荷役の労働負荷軽減も求められます、現実の問題として、物流施設内に駐車スペースは限定的に限られ、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、ドライバーは初荷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、車を運転する動機付け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、自由奔放に走ったり、休んだりできていました。今は違います。機械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によって、一部のドライバーにとって、労務管理の魅力を薄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
高齢者・女性活用に有効
促進へ事例取りまとめ
大谷　藤田　橋本

澤田　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、それでも運転職種より10%程度安い状況です。二方で、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。どういった状況を変えていかなければなりません。

大谷　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。今は物流施設内の在庫管理しかしていませんが、営業所や店舗への拠入ラインの構築ができれば、荷主にもメリットがあるようなものになっていけるかと考えています。

藤田　中継輸送は荷物の発送業務を担当しているドライバーの取り組みや意識が、各事業者の underlying 課題を浮き彫りにしていると思います。

国交省では中継輸送の取り組みを事例集としてまとめているところです。

今回、参考にさせていただきながら、しっかり検討していきたいと思います。

国交省では中継輸送の取り組みを事例集としてまとめているところです。

また、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して、取り組みを促進してもらえれば、物流業界にとってプラスに働きます。国交省に感謝をお願いしたいです。本日はありがとうございました。

（中西祥樹、甘木亮平が担当しました）

（面担　田村侯彬）