

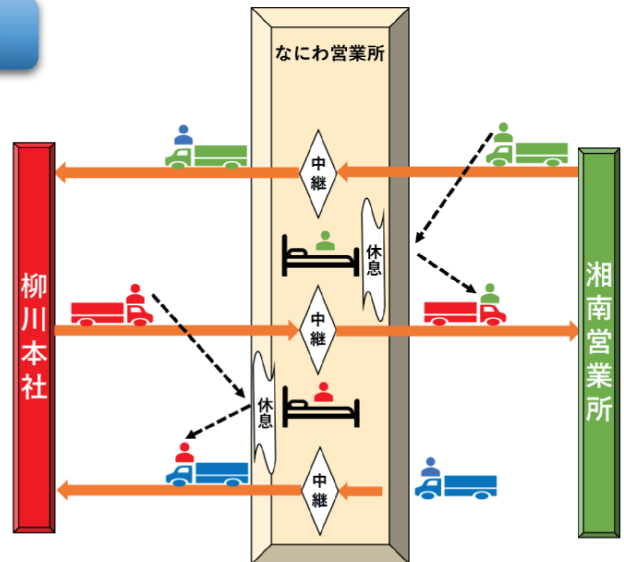
1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 株式会社柳川合同
倉庫業、利用運送業(グループの中核会社)
- 運送事業者1 : 株式会社柳川合同トランスポート(車両数:98台)
本社柳川市、一般貨物運送事業
- 運送事業者2 : 株式会社関東柳川合同(車両数:34台)
本社埼玉県吉川市、一般貨物運送事業
- 荷種 : 家具

2. 事業概要

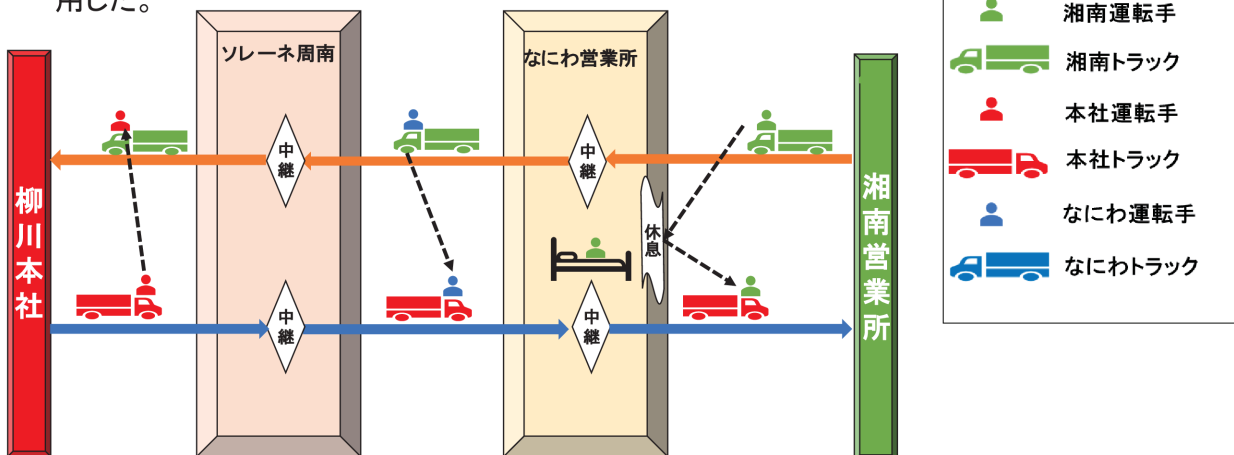
【A案. 非対面型中継輸送】

- 柳川合同のなにわ営業所を中継拠点として利用。
- 湘南の運転手はなにわ営業所到着と同時に休息を取得し、車両はなにわ営業所の運転手が乗り継いで柳川へ向かう。
- 休息明けの湘南の運転手は、柳川から到着の車両に乗り、関東に戻る。
- 柳川の運転手は休息後、なにわ営業所が集荷を済ませた車両で柳川に戻る。



【B案. 2段階中継輸送】

- A案に、柳川—関東間での日帰り中継輸送(対面シェイクハンド)を加えて実施した。
- 対面シェイクハンドの中継地は、国土交通省が「一時退出実証実験」を行っている徳山西インター外側の道の駅ソレーネ周南を使用した。



3. 課題

- 柳川から関東向けは、長距離輸送であるため、着荷主での荷待ち等が発生すると、拘束時間を超過する。
- 独自に中継輸送を試みたが、対面型のシェイクハンドでは、時間(両車両の到着タイミング)がずれることで、十分な休息期間が取れないという問題がある。

4. 事業内容

【A案. 非対面型中継輸送】(2運行実施)

- 運転手に代わってエンジキーの受け渡しが可能ないち拠点を利用することで、到着タイミング不一致による待ち時間の発生を抑える。
- 両拠点の運転手の到着時間を12時間程度ずらし、相手方車両到着と同時に出発できるようにすることで、タイミングのずれによる影響を受けない運行計画を組む。

【B案. 2段階中継輸送】(1運行実施)

- 柳川となにわ営業所間に、日帰り運行が可能ないち対面型の中継地点を設定した。ここで柳川の車両となにわ営業所の車両をスイッチし、柳川本社となにわ営業所の運転手を日帰り運行させた。
- なにわ営業所は、関東から到着した運転手の交替場所(休息期間取得のための待機場所)とした。

5. 結果

【A案. 非対面型中継輸送】

- Beforeでは拘束時間が最大時間16時間になることがあったが、Afterでは、全て原則時間13時間以内の運行となった。
- なにわ営業所から西の区間で運転時間が9時間を超過することがあったが、中継拠点が東に寄っているため、もう少し西側であれば、バランスがとれると考えられる。

【B案. 2段階中継輸送】

- 柳川本社の運転手の拘束時間は9時間20分となり、日帰り運行であるため、車中泊はない。また、運転時間は6時間20分と余裕がある。
- なにわ営業所の運転手の運行は、拘束時間が原則時間を超え13時間40分となり、運転時間も9時間を超過しているが、これも中継拠点がもう少し東側にあれば解消できる。
- 湘南営業所の運転手は、A案と基本的に動きは変わることなく、運転時間も拘束時間も改善基準告示の範囲に収まっている。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 九州／関東間で、休息期間を挟まずに輸送でき、リードタイムの短縮が可能となる。(A案・B案共通)(Beforeでは46時間が、Afterでは24時間に短縮した。)
- 中継拠点の位置を調整することで、九州・関東両方の運転手が改善基準告示を遵守した運行が可能になる。

7. 結果に結びついたポイント／課題

- 柳川合同グループでは、以前から中継輸送に取り組んでおり、中継輸送に必要な手続き等につき周知であった。
- 位置としては若干東寄りではあるが、なにわ営業所を中継拠点として使用できた。
- 発荷主、運送事業者がグループ企業であり、柔軟な運送計画が立案できた。
- 柳川、湘南、なにわ営業所それぞれのドライバーの拘束時間、運転時間は短縮するが、1運行の投入人数を増やしているため、トータル人件費の視点でコスト変化を把握しておくことが、実施上の条件となる。