2021年6月7日（月）
発行所　トラック情報社　www.shinjidai.jp
関西総局　〒571－0079　大阪府門真市野里町31－15
電話072－882－6258　FAX072－882－6372
関東総局　〒364－0013　埼玉県北本市中丸7－7－7
電話・FAX048－591－4835
身近な情報をお寄せください info@shinjidai.jp まで
第1・第3月曜日発行　6か月21,000円（税別）
1か年41,000円（税別）

物流新時代
SHINJIDAI

長距離運行で1日拘束13時間クリア

横浜と仙台の運送会社
ドライバー交替で中継輸送
「信頼関係があれば実現可能」

2台の大型トラックが中継地点で、お互いの運転手が交替して各々の出発地点へ戻っていく中継輸送は、同じ会社やグループ会社での実施は行われているが、異なる会社間で実施されることは珍しい。萬（よろず）運輸㈱（東海林憲彦社長、横浜市鶴見区）と㈱仙台配送（尾上寿昭社長、仙台市宮城野区）は今年2月から相模原―仙台間で2社共同の中継輸送を行っている。

ドライバー交替方式は、他のトラックを運転

中継輸送には主に3つのパターンが使われている。1つは、トレーラー同士が中継拠点でトラクターの交換をする方式。中継拠点での交換作業は短時間で終わる。

2つ目は、貨物積替え方式。中継拠点で貨物を積み替えるもの。積替え作業が発生するので、交換作業は長くかかる。

3つ目は、今回のドライバー交替方式。中継拠点でトライバーが交替するもので、単車での実施が可能。中継拠点での乗り換えは短時間で終わる。

ドライバー交替方式と他の方式のとの大きな違いは、ドライバー交替方式は、他のトラックを運転する事となる点だ。

自動車部品を載せた2台の大型ウイング車は毎朝それぞれ、神奈川県相模原市と宮城県仙台市を出発する。福島県の白河の関トラックステーションが中継拠点となる。

中継拠点でドライバーが乗り換え、萬運輸のドライバーは相模原へ、仙台配送のドライバーは仙台へ戻る。このため、ドライバーは宿泊の必要がなく、毎日家に帰ることができる。

萬運輸のドライバーの場合、横浜営業所を午前2時に出発し、午前6時ごろに福島に着く。そこで荷物を降ろした後、横浜に戻り、そして昼前に相模原に到着。横浜には午後1～2時に到着するため、1日の拘束時間は約12時間となり、改善基準告示にある拘束時間の原則13時間以内をクリアできている。

1か月間に10泊運行がすべて日帰りに

相模原―仙台間を1人のドライバーが往復すると、1か月の間に10泊しなければならない。以前は長距離ドライバーにとって宿泊は当たり前だったが、近年は宿泊を敬遠し、日帰り運行を希望する人が増えている。

中継輸送を行うドライバーからは、「毎日家に帰れるので身体的な負担が軽減される」、「外食費を抑えられる」と好評だという。

会社側も毎日運行するには2人の専従運転手が必要になるが、日帰り運行では1人の運転手でまかなえる。車中泊に伴うアイドリングストップで燃料代の節約にもつながっている。

東海林社長は中継輸送を行う理由について、「トラックは宿泊が当たり前になっているが、同じ運転業務でも、例えば新幹線はエリアごとに運転する区間が決まっていて、宿泊を伴わない。また、1台の車両を複数人で使用する。トラックも新幹線と同じように、A地点からB地点を複数人のドライバーが中継する形があってもいいのではないか」と話す。

白河の関TSで車両を交替する萬運輸と仙台配送の運転手

中継輸送は労働時間の削減や人手不足解消の手段として注目されているが、他社と共同で行う場合、事故発生時の責任の所在、保険料の負担、車両の使用ルールなど、事前に両社で取り決めなければならない項目が多い。

このため、中小事業者にとってハードルが高く、敬遠する事業者も少なくない。

中継輸送は働き方改革に対応する一つの手段

両社が中継輸送を円滑に行えた理由には、社長同士の信頼関係がある。東海林社長と尾上社長は10年以上の親交があり、仕事に対する考え方に共通する部分が多いという。

東海林社長は、「会社が違っても信頼関係があれば、中継輸送は実現可能と考えている。仕事に対する社長同士の考え方が一致していれば、他社のドライバーとのトラブルなども防げる」と強調する。

さらに、「中継輸送は2024年4月からの働き方改革に対応する一つの手段。また、積載率を上げることで車両1台の利益を増やし、ドライバーの給与に反映できる。今後は中継ルート沿いのエリアからの集荷や、他の路線での中継輸送なども検討し、トラックドライバーを働きやすい職業に変えていく」と話している。