

中継物流拠点「コネクトエリア浜松」 による物流業界の働き方改革支援

中日本高速道路株式会社 事業開発・推進本部 事業創造部 新事業開発課

1 はじめに

昨今、物流業界における不規則な就業形態や長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、トラックドライバー需給の将来予測として 2028 年度には需要量に対し約 27.8 万人が不足するといった推計¹⁾が出されている。さらに働き方改革関連法の適用により、2024 年 4 月から時間外労働時間の上限規制が導入されることとなり、特に長距離輸送を担うドライバーの長時間労働の是正は喫緊の課題となっている。こうした中、公益社団法人全日本トラック協会は働き方改革を推進するため「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定した。その一つが中継輸送の拡大であり、長距離トラックドライバーの長時間労働の解消と労働環境改善に取り組む物流事業者の増加が期待されている。

このような状況を踏まえ、中日本高速道路株式会社は、高速道路会社で初となる中継物流拠点「コネクトエリア浜松」（以下、本拠点という。）を新東名高速道路 浜松サービスエリア（下り線）隣接地に、静岡県の企業である遠州トラック株式会社と共同で整備し、2018 年 9 月 12 日より事業を開始した。



図 コネクトエリア浜松 周辺および駐車場全景

本拠点は、東京（東名・東京インターチェンジ（IC））から224km、大阪（名神・吹田IC）から245kmと東京～大阪間のほぼ中間地点（双方から約3時間の距離）に位置することから、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働省）で定める連続運転時間4時間を考慮すると、中継輸送に最適な立地と考えられる。

本稿では本拠点の事業概要と利用者へのヒアリング結果などを紹介する。

2 中継輸送と期待される効果

2.1 中継輸送とは

中継輸送とは、従来は泊付きで行われていた長距離運行を、複数のドライバー（車両）が中継することで日帰り運行を可能にする輸送方式であり、各ドライバーの労働負担を軽減する方法の一つである。

中継輸送の方式には、中継拠点で①トラクタを交換する「トレーラー・トラクタ方式」、②ドライバーが交替する「ドライバー交替方式」、③貨物を積み替える「貨物積替え方式」の3パターンがあり（下図）、本拠点では①と②の利用を想定している。

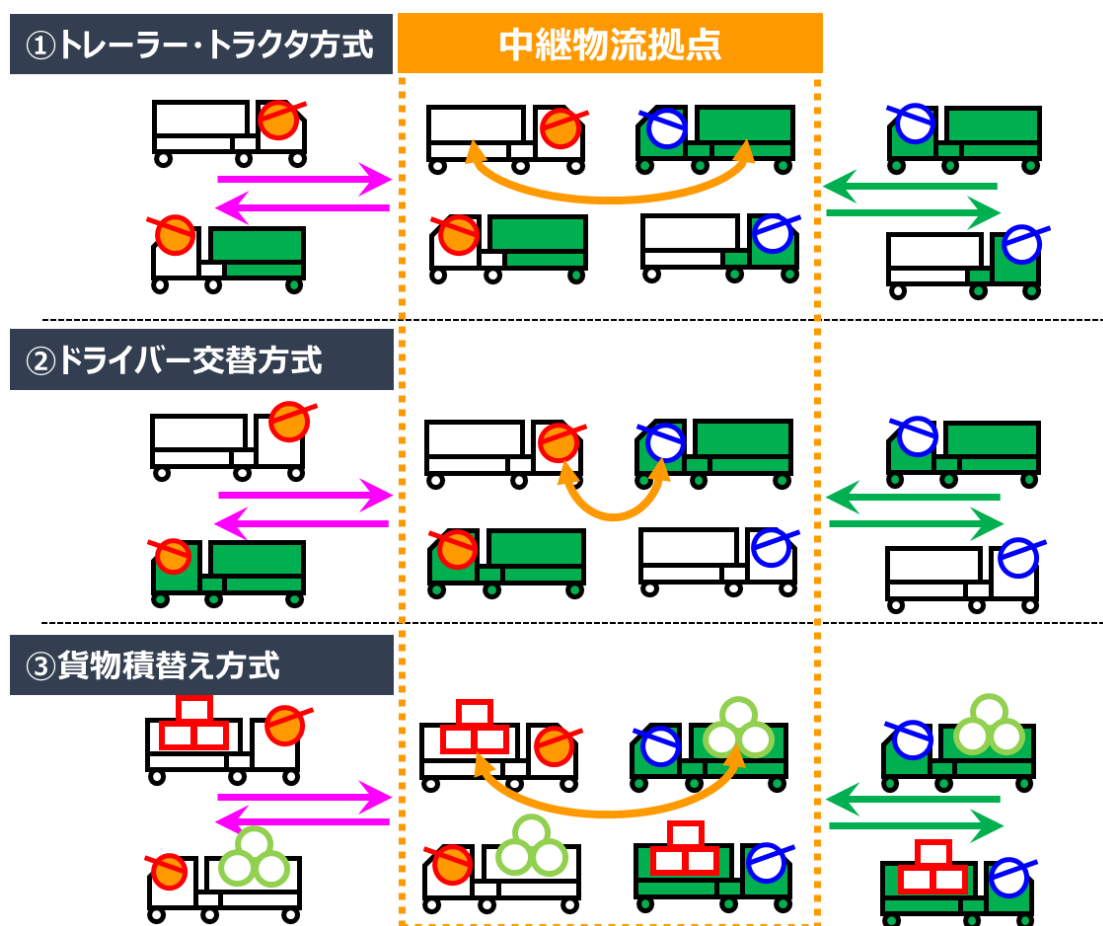


図 中継輸送の方式

2.2 期待される効果

1) 労働時間の削減（労働環境改善）

関東～関西間の輸送において、従来の運行では、一般的に1泊2日の行程となっていたが、中継輸送の実施により日帰り運行が可能となり、労働環境の改善に繋がる。（下図）

2) ドライバー不足の解消

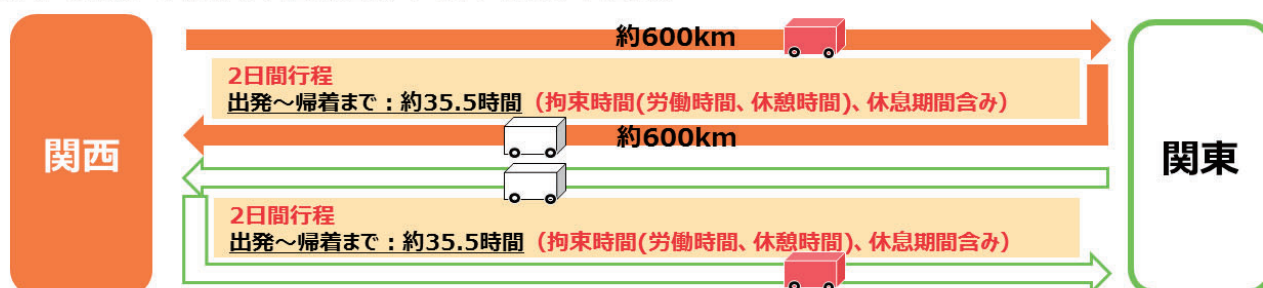
日帰り運行により働きやすい環境が整備されることで、若手や女性など新たなドライバーの採用に繋がり、ドライバー不足の解消に寄与することが期待される。

3) 環境負荷の低減

日を跨ぐ運行の場合、エンジンをかけたまま休息をとる場合が多いが、日帰り運行となることで、休息中に消費する燃料及び CO₂ 排出量の削減が期待される。

このように中継輸送を積極的に採用することで、働き方改革だけでなく従業員満足度の向上、輸送の効率化、生産性向上さらには環境負荷低減に繋がり、結果的に企業価値の向上や労働力確保に繋がるものと期待されている。

① 関西拠点⇄関東間の往復運行の場合（従来の運行） ※ 1 往復：2 日間の行程の場合



② コネクトエリア浜松利用の場合（新しい運行） ※ 日帰り運行の場合（想定）



図 稼働イメージと拘束時間

3 事業概要

3.1 共同事業者

本拠点の整備・運営は、静岡県内に本社を構える遠州トラック(株)との共同事業である。

3.2 アクセス

本拠点は高速道路に隣接する当社保有の遊休地を活用したものであり、利用には一旦高速道路を退出し一般道を経由する必要があるが、隣接する浜松 SA にはスマート IC が併設されているため、上下線の相互アクセスは良好である。(P1 写真参照)。

3.3 施設概要

本拠点の敷地面積は約 8,000 m²で、30 台分の大型車駐車マスを設けた。駐車マスの大きさは、セミトレーラーのトラクタ交換を行う拠点であることから、余裕を持って交換できるよう一般的な駐車マスより大きい 4m × 20m で整備した。(下図)

3.4 利用料金

本拠点の利用にあたっては、月会費と1回あたりの利用料金を設定した（下表）。1回あたりの利用料金は1台600円（税別）であり、中継1回に要する費用は2台（東京側1台、大阪側1台）合計で1,200円（税別）となる。また、月会費は利用促進を目的とし、物流会社ごとの利用登録台数に応じた段階設定とした。

なお、2021年下半期より、最大2カ月間無料で利用可能となる「無料モニター」制度を創出し、さらなる利用促進を図っている。

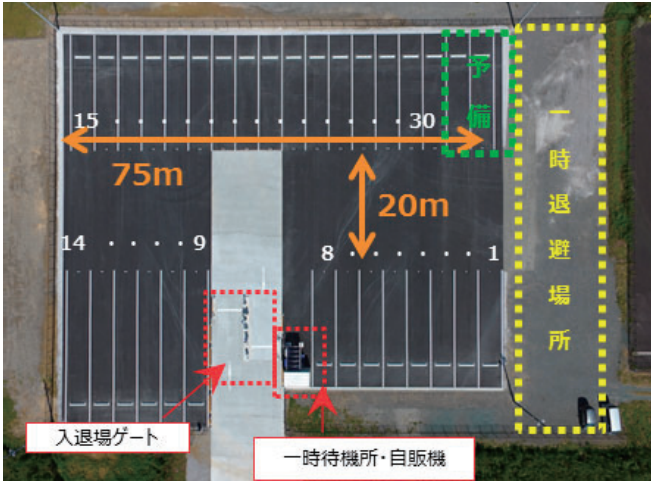


図 駐車場マス

表 利用料金設定 (税別)

設定	利用登録台数	月会費 (1台あたり)	利用料金 (1回1台)
①	6台まで	4,000円	600円
②	7台以上14台まで	2,000円	
③	15台以上	1,000円	

3.5 事前予約制の導入

本拠点は、事前に会員登録した全ての物流事業者にご利用いただくことが可能である。利用にあたっては、専用のWEB予約管理システムより利用日時、駐車バース番号を指定して予約のうえ、出入口で登録車両毎に配布する利用登録カードによる照合によって入退場を行う（下図）こととし、これにより確実に駐車マスを確保することができるよう工夫した。



図 入退場ゲート

4 利用状況

本拠点は開業から約3年を経過したところであるが、これまで延べ12社、2.2万台（2022年1月までの実績）に利用いただいている。上記利用会社のうち、「トレーラー・トラクタ方式」のトラクタ交換による利用が9社（うち、スワップボディ（下図）交換による利用が3社）、「ドライバー交替式」による利用が3社であり、様々な中継輸送形態で利用されている。



図 スワップボディ車両交換状況

5 利用者からのご意見

本拠点を利用いただいたドライバーおよび運行管理者を対象としたヒアリングを実施した。以下に結果を示す。

5.1 中継輸送のメリット

ドライバーからは「日帰り運行が可能になった」「運転負荷が軽減された」「実質の拘束時間が短くなった」といった労働環境が向上した旨の回答があり、期待した効果が表れている。

運行管理者からは「ドライバーの効率的配置」「車両の稼働率向上」との声があり、効率性の点からも評価されていることが分かった。また複数社において日帰り運行が可能となったことで新たなドライバーの採用に繋がったことや、女性ドライバーを追加配置したとの報告もあった。

5.2 中継輸送のデメリット

「どちらかの車両に遅れが生じた場合に待機が発生し、結果的に両方の到着が遅れる」「自車が遅れることで相手を待機させることになり罪悪感がある」という意見があったため、中継輸送特有の時間ロスがあることと、待ち合わせ時間に遅れることで心理的に悪影響を及ぼすことが分かった。

5.3 コネクトエリア浜松のメリット・デメリット

上記中継輸送のメリット・デメリットの他、本拠点固有の諸元に関しては、「高速道路至近で時間ロスが少ない」「駐車スペースが広く、スワップ車等の交換作業がしやすい」「予約制で確実に駐車ができるため安心」という意見があった。一方で、本拠点を利用する場合はスマート IC から一旦高速道路を降りる必要があることから「料金の長距離通減割引が切れてしまうことで、高速道路の利用コストが増大した」といった事業コストに与える影響がデメリットとして挙げられた。

5.4 今後に期待すること

本拠点による中継輸送事業の今後に期待することとして、「高速料金の長距離割引の継続」といった意見のほか、「本拠点のような中継物流拠点の増設」といった趣旨の意見もあった。高速道路料金制度への要望はあるものの中継物流拠点の拡大に関するニーズは多いことが分かった。

6 おわりに

本拠点開業後、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組 中間とりまとめ」(令和2年9月25日)において、「働き方改革を推進する観点から、トラック運転者の長時間労働を抑制し、労働者不足の解消を目的とした中継輸送を推進」することが提言された。こうした動きも踏まえ、弊社としては、引き続き中継輸送ならびに本拠点のメリットをより多くの物流事業者に知っていただくため、周知・広報に努め事業を推進していく所存である。

本拠点をはじめとした中継物流拠点がさらに多くの物流事業者に利用されることが、長距離トラックドライバーの労働環境改善と物流業界の持続的な発展に繋がることを期待している。

参考文献

- 1) (公社)鉄道貨物協会；“平成30年度本部委員会報告書”、pp.95～104、2019