

平成28年度
貨物自動車運送事業における
中継輸送実証実験モデル事業
有識者検討会

第1回資料

2016年9月23日

目次

- 昨年度事業の振り返り P2
- 今年度事業の実施概要 P5
- 今年度実施ステップ全体像 P11

[質疑応答]

- 中継輸送のニーズ分析 P13
- 参加事業募集に向けた今後の進め方 P20

[質疑応答]

- 事務局連絡 P32

昨年度事業の振り返り

昨年度事業の振り返り

■ 昨年度事業の概要

トラック事業における不規則な就業形態や長時間労働の原因となる一人の運転者が一つの工程を担う働き方を抜本的に改め、一つの行程を複数人で分担する「中継輸送」の導入を図るため、実証実験を実施し事業モデルの構築を行う。

■ 実証実験実施の目的

「中継輸送」の導入を図るべく、

実証実験を通じ、「中継輸送」実施に向けた様々な課題を体系的に整理する。

■ 実施した実証実験

| 中継パターン | 区間 | 中継拠点 | 物流事業者 | 荷主(3PL) | 対象貨物 | エリア特性 | 車両特性 |
|---------------|-------|----------------|--|--------------|--------------|-------|------|
| トレーラー・トラクター方式 | 北海道内 | 芽室 | 丸日日諸産業 北海運輸 | JAきたみらい | 農産物 | 地方 | トレ |
| | 関東⇔関西 | 磐田 | 澁澤倉庫協力会社 | 東芝ロジ 澁澤倉庫 | 東芝家電 澁澤日雑 | 都市 | トレ |
| | 関東⇔関西 | 磐田 | 澁澤倉庫協力会社 | 東芝ロジ 澁澤倉庫 | 東芝家電 澁澤飲料 | 都市 | トレ |
| 貨物積替方式 | 東北⇔関東 | 那須 | DHL協力会社 | DHL | PCサーバー | 地方 | 単車 |
| ドライバー交替方式 | 福岡⇔埼玉 | 広島 姫路 浜松 | 福:柳川合同、広:ネトロジステイクス 姫路:信栄運輸、浜松:ウエルポート 茨城:関東柳川合同 | JL組合員企業貨物 | 帰り荷検討 | 地方 | 単車 |

昨年度整理された課題

- ① 中継輸送パターン（ドライバー交替方式／貨物積替え方式／トレーラー・トラクター方式）では、いずれも**ドライバーの拘束時間改善に向けて有用な施策**であることが判明し、『**ドライバー不足の解消**』に繋がる**ことが裏付けられました**。
- ② しかし、一方で中継輸送はいずれのパターンにおいても**一朝一夕に実施することはできず、実施に向けては事前に参加企業間での十分な調整をする必要がある**ことが分かりました。
- ③ また中継輸送は、『**安定的な貨物の確保**』や『**適正な中継拠点の立地**』、更には『**情報支援システムの整備**』等、輸送以外の幅広い領域の課題を解決しなければ成功裏に実施できない事も分かりました。

| 分類 | 項目 | トレーラー・トラクター方式 | 貨物積替え方式 | ドライバー交替方式 |
|---------------------------|----|---|---|--|
| ①貨物の確保 | | | | 【柳川合同・ネストロジ等】 複数の運送事業者でレーを走る |
| 分類 | 項目 | トレーラー・トラクター方式 | 貨物積替え方式 | ドライバー交替方式 |
| ①物流事業者の契約範囲遵守 | | 【東芝×道澤】 物流事業者の契約範囲が、東芝は軒 | 【No13.DHL×ロジック】 物流事業者の契約範囲が、JICタイプ | |
| 分類 | 項目 | トレーラー・トラクター方式 | 貨物積替え方式 | ドライバー交替方式 |
| ①事業用自動車 の相互使用 | | 【東芝×道澤】 【丸日白濁×北海道】 トレーラー・トラクター方式に於いて、事業者をまたがる相互利用について適法性を検証 ⇒国交省様へ問題ない事を確認 | | 【柳川合同・ネストロジ等】 ドライバー交替方式に関して、自動車相互使用に於ける適法性を検証 ⇒H19 届出が廃止に変更（協定等により定めておく） ・幹線運行指示書の作成単位を確認 ⇒ドライバー単位で作成することを確認 ・中間点時の滞差を踏まえた運用 ※中間点時は必要ない事確認 |
| ①拠点稼働 時間帯の 見直し | | 【東芝×道澤】 拠点稼働時間帯の調整は、拠点間の距離や交通状況により、拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【DHL×ロジック】 拠点稼働時間帯の調整は、拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【柳川合同・ネストロジ等】 中継拠点到着時間帯を確認。 ⇒ドライバー交替方式であり、高効率作業は限る。 拠点の時間/施設等に問い検討。 |
| ②コスト増 に関する検討 | | 【東芝×道澤】 拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【DHL×ロジック】 拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【柳川合同・ネストロジ等】 中継拠点到着時間帯を確認。 ⇒ドライバー交替方式であり、高効率作業は限る。 拠点の時間/施設等に問い検討。 |
| ③拠点稼働 タイムスケジュール 見直し | | 【東芝×道澤】 拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【DHL×ロジック】 拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【柳川合同・ネストロジ等】 中継輸送実施時の車両運行タイムスケジュールを設定した結果、中継拠点での合流タイミングを合わせるため、発地出発時刻を大きく後倒す必要性が判明。 ⇒車両出発地を物流事業者車両として待機させ後倒し。 |
| ④車両出発地の 見直し | | 【東芝×道澤】 拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【DHL×ロジック】 拠点間の距離や交通状況により、調整が必要となる | 【柳川合同・ネストロジ等】 中継輸送実施時の車両運行タイムスケジュールを設定した結果、中継拠点での合流タイミングを合わせるため、発地出発時刻を大きく後倒す必要性が判明。 ⇒車両出発地を物流事業者車両として待機させ後倒し。 |

検討プロセスで見えた
様々な課題

| 項目 | トレーラー・トラクター方式 道澤倉庫・東芝ロジスティクス | トレーラー・トラクター方式 北海道 |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 今後の思い | 中継輸送実施に向け取り組みたい | 中継輸送実施に向け取り組みたい |
| 実施手順 | 非常にわかりやすかった。 | 事前にファイルももらえたのでわかりやすかった。 |
| 運用し ての 感想 | 中継輸送実施に向け取り組みたい | 中継輸送実施に向け取り組みたい |
| 中継輸送 拡充に 向けた 思い | 中継輸送拡充に向け取り組みたい | 中継輸送実施に向け取り組みたい |
| コスト について | 中継輸送が今後 取組みたいか | 中継輸送実施に向け取り組みたい |
| 感じた 課題 | 中継輸送が今後 取組みたいか | 中継輸送実施に向け取り組みたい |

実証実験実施後に
ドライバー・運行管理者にインタビュー

今年度事業の概要

今年度事業の位置付けと目的

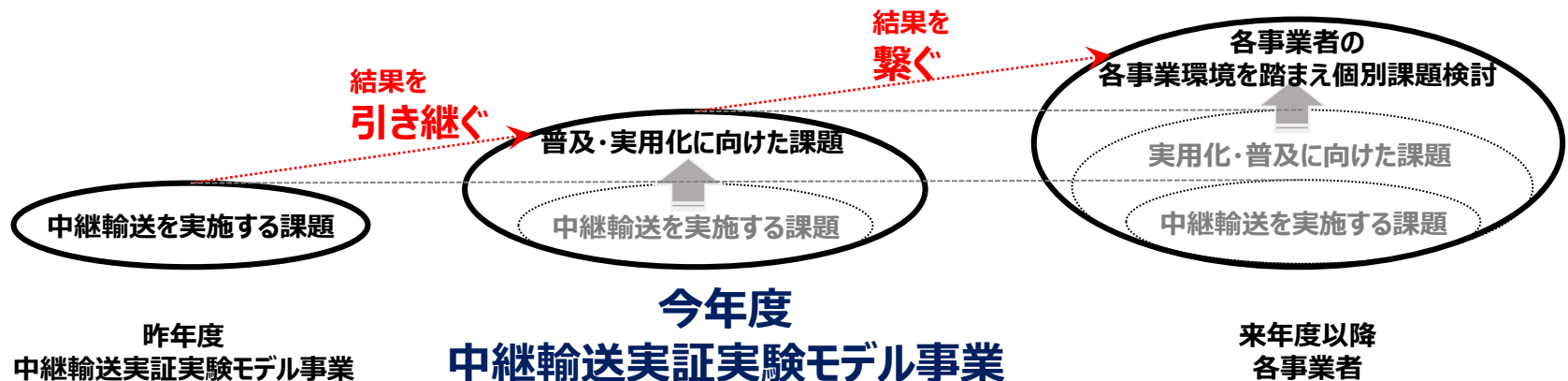
昨年度の中継輸送実証実験モデル事業は、異なる運送事業者同士で中継輸送を実施する際の課題を洗い出しました。

今後は、中継輸送を如何に拡充するかが重要な鍵となります。

そこで今年度は

来年度以降に中継輸送を実施する事を想定している事業者や中継輸送に意欲のある事業者の一助となるべく、**中継輸送の普及と実用化に向けた課題を洗い出す**事を目的とした実証実験を展開します。

事業の全体像



実証実験実施に向けた方向性

普及とは？

中継輸送を円滑に実施できる『**仕組み**』があり

実施地域/事業者数の両面で中継輸送が拡充し、かつ広く浸透している

実用化とは？

中継輸送に容易に参加できる『**場**』があり

様々な事業者が中継輸送に参加、或いは中継輸送を活用できるようになっている

Key Word

『**仕組み**』
『**場**』

▼
今年度
実証実験で
検証する事

検証する
『**仕組み**』『**場**』

【方向性案 1】

新規に

『**仕組み**』『**場**』を構築

※PDCA的な発想/取組み

※完成版の精度期待値は高いが
時間/負荷に加え、多大な
コストを要する

【方向性案 2】

既存の

『**仕組み**』『**場**』を活用

※SIDA的な発想/取組み

※スピード感をもった検証が可能。
※ビジネス環境が激変する中、主流。
但しやり戻し等の不効率が生じる
結果として発生する可能性有

必要な
新規
機能は
追加

今年度実証実験について

既存の求荷求車ビジネスの『仕組み※1』と『場※2』を活用する中継輸送を前提(実証実験仮説)とし、その普及と実用化に向けた課題を洗い出す

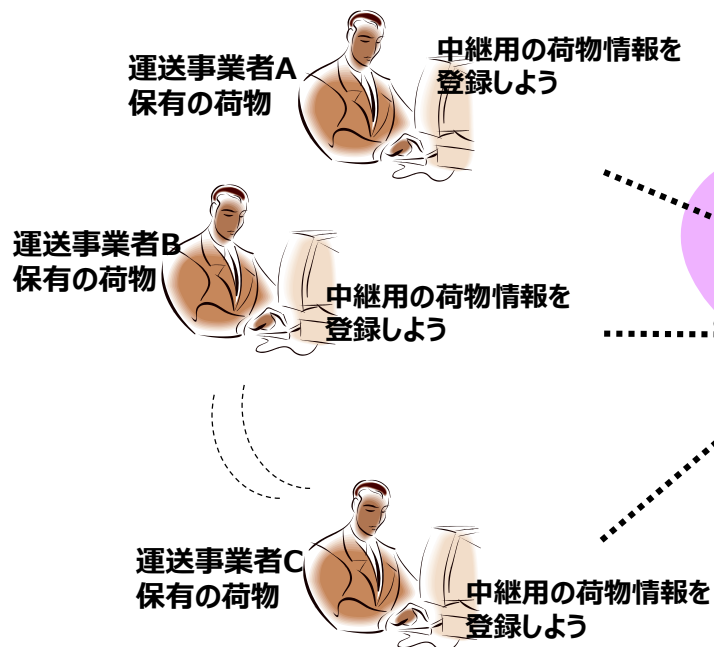
※1『仕組み』とは？ : マッチングまでのプロセスや、契約・付保・決済・与信・最低保障等、既に確立されている仕組み

※2『場』とは？ : 出会いの『場』としての情報システムや、既存の多数組合員企業、また交流会

- ・求荷求車ビジネスのリファレンス(WebKIT)として、日本貨物運送協同組合連合会様(以降：日貨協連)にご協力頂く
- ・実験実施時期は平成29年1月中旬より2週間程度を予定

【 中継用 荷物提供者 】

[現在、WebKITを活用している運送事業者]

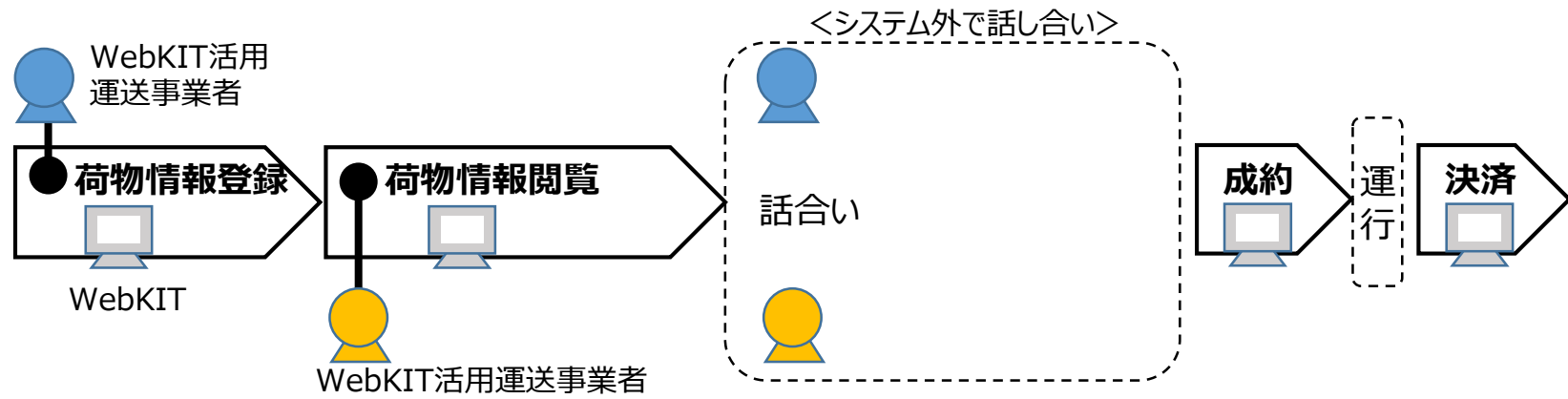


【 中継幹線 車両提供者 】

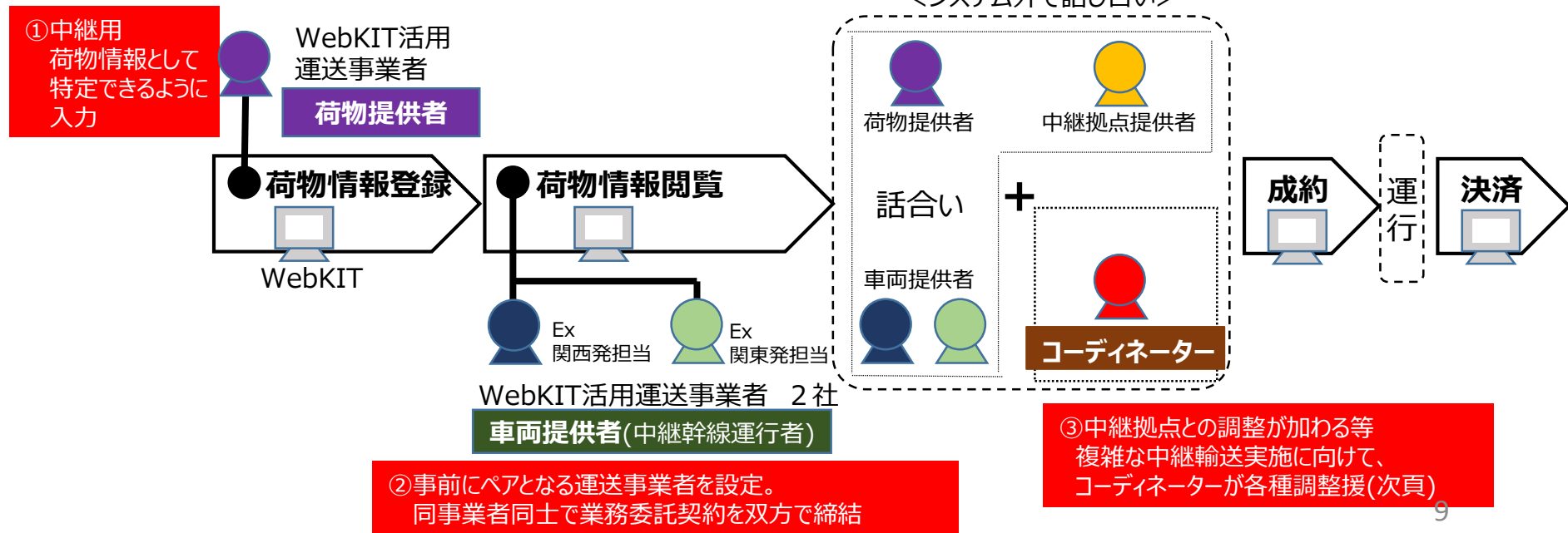
[現在、WebKITを活用している運送事業者]



□ 通常のWebKIT



□ 今年度実証実験 (赤部分が↑の通常との相違点3つ) (通常のWebKIT運用は平常通り実施)



コーディネーターの役割

【コーディネーターの2つの役割】

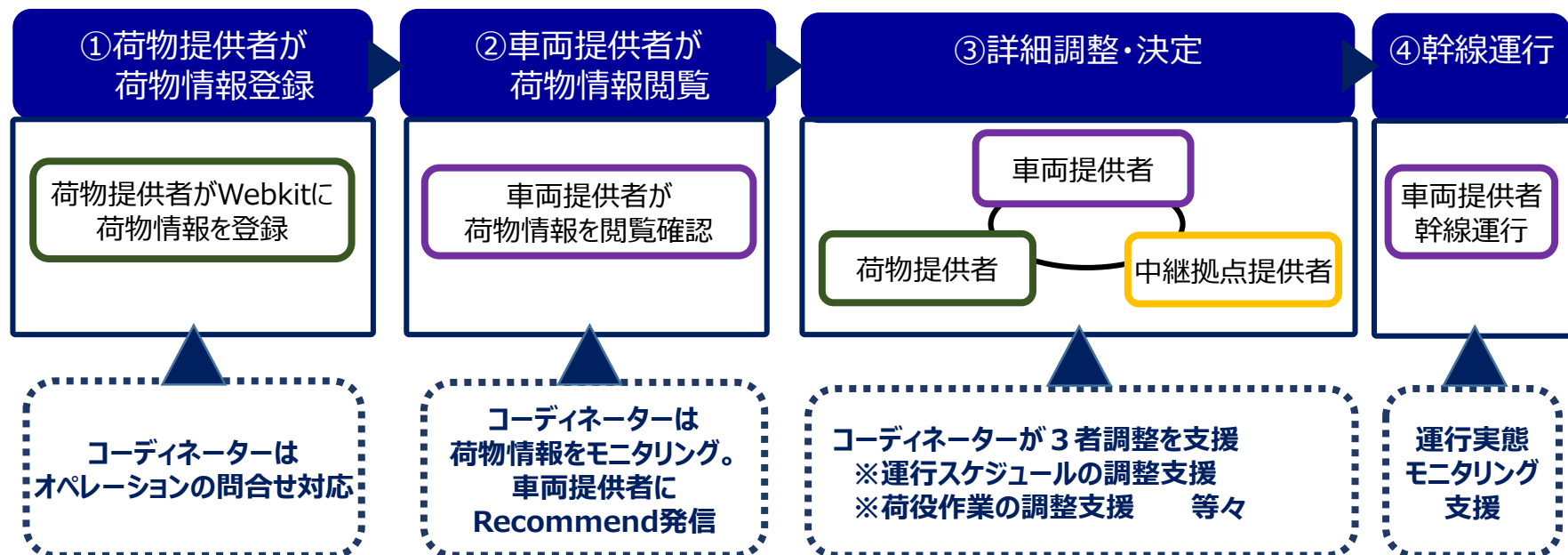
- ① 車両提供者・荷物提供者・中継拠点提供者の3者が中継幹線運行に向けて調整を行う際、各種調整事項の全面的支援を実施。
- ② 実験期間中、登録情報を常にモニタリング。マッチング活性化に向け、マッチングの可能性のある情報がある場合、車両提供者/荷物提供者に中継幹線運行の検討を打診/依頼。

実証実験期間中のコーディネーターに対しては、昨年度中継輸送実証実験の経験がある富士通総研がサポート。
 今年度はコーディネーターの役割についても、実証実験を通じて洗い出すことを想定。

※コーディネーターの契約・利益確保を含む位置付けは、今後事業化を検討する各事業者の事業環境を踏まえ、来年度以降に各事業者で検討。

～6頁『今年度事業の位置付けと目的』の来年度以降各事業者に該当～

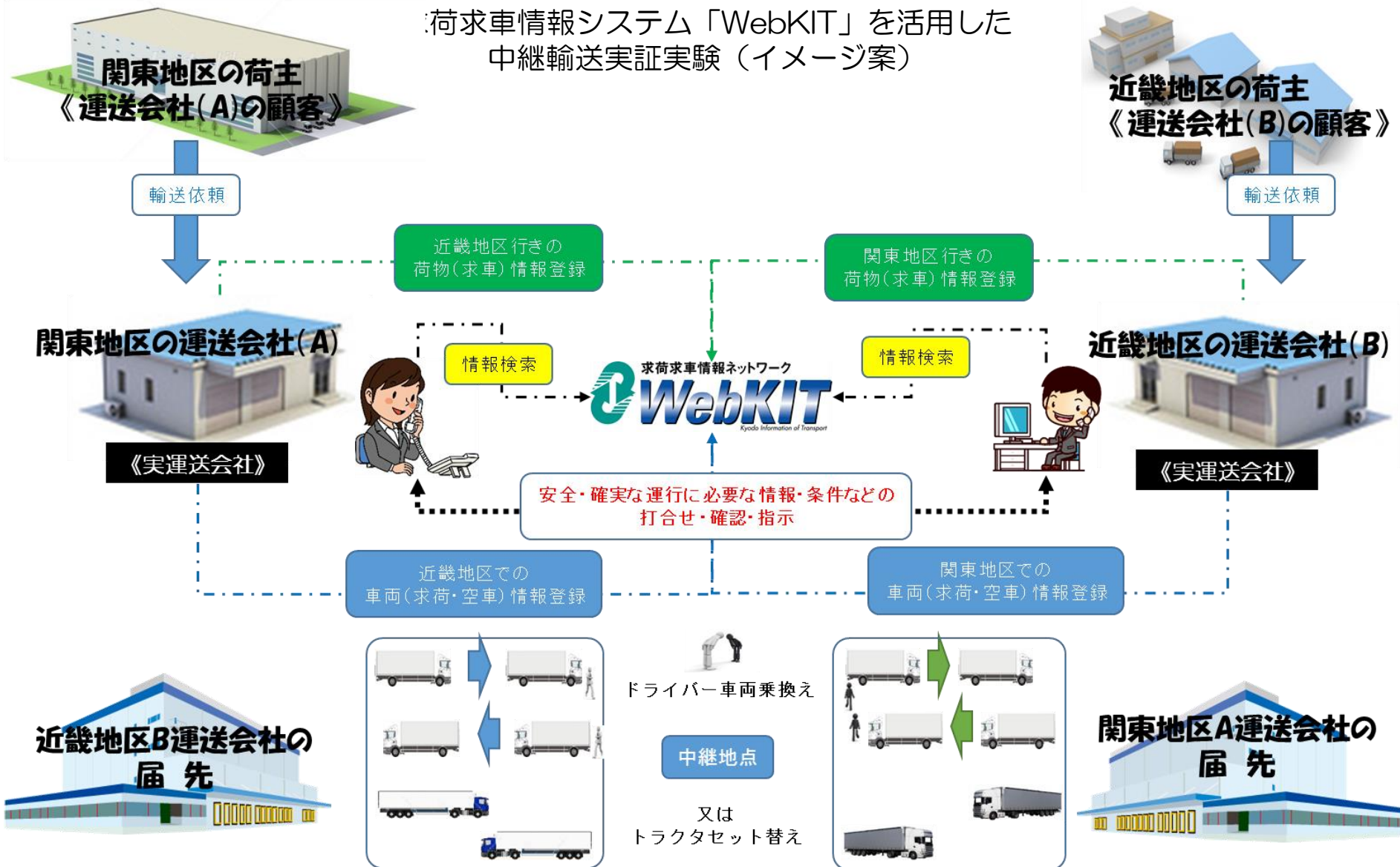
【実証実験の流れ】



【役割】

ご参考：日貨協連様 WebKIT

荷求車情報システム「WebKIT」を活用した
中継輸送実証実験（イメージ案）



今年度実施ステップ全像

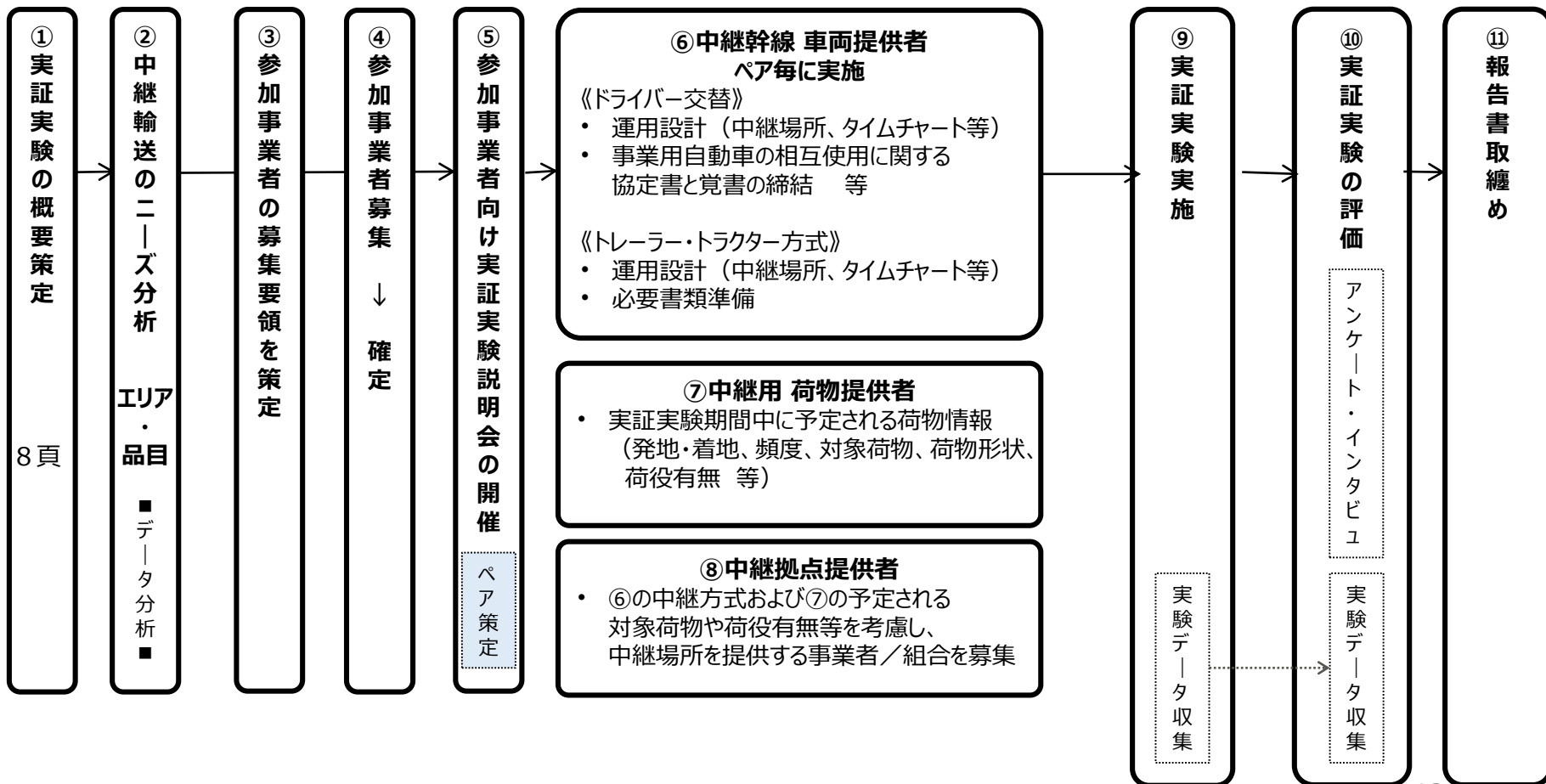


▲第1回
検討会
-本日-

▲第2回
検討会
(検討状況の中間報告)

▲第3回
検討会

▲第4回
検討会



中継輸送の二ーズ分析

～WebKIT実績データを活用した分析～

ニーズ分析実施の目的

今年度実証実験は、『中継輸送普及に向けた課題』『**実用化**に向けた課題』を洗い出す為の重要な取組みである。それを踏まえると、実証実験そのものが活性化せずマッチング実績を残せなかった場合、その評価が困難となり、本来洗い出したい課題を表出化できない可能性が高い。そこで実証実験を活性化することを目的として、データ分析を実施する。

データ原資 : WebKIT実績データ (2015/10から2016/3の下期度データ)

<狙い1>

実証実験を実施する『**エリア**(案)』を出し、
『中継拠点提供者』・『車両提供者』・『荷物提供者』との調整の方向性を出す

<狙い2>

実証実験を実施する『**取扱品目**(案)』を出し、
『荷物提供者』との調整の方向性を出す

<狙い3>

実証実験を実施する『**中継パタン**(特にトレーラートラクター方式)(案)』を出し、
『車両提供者』との調整の方向性を出す

データ分析の結果

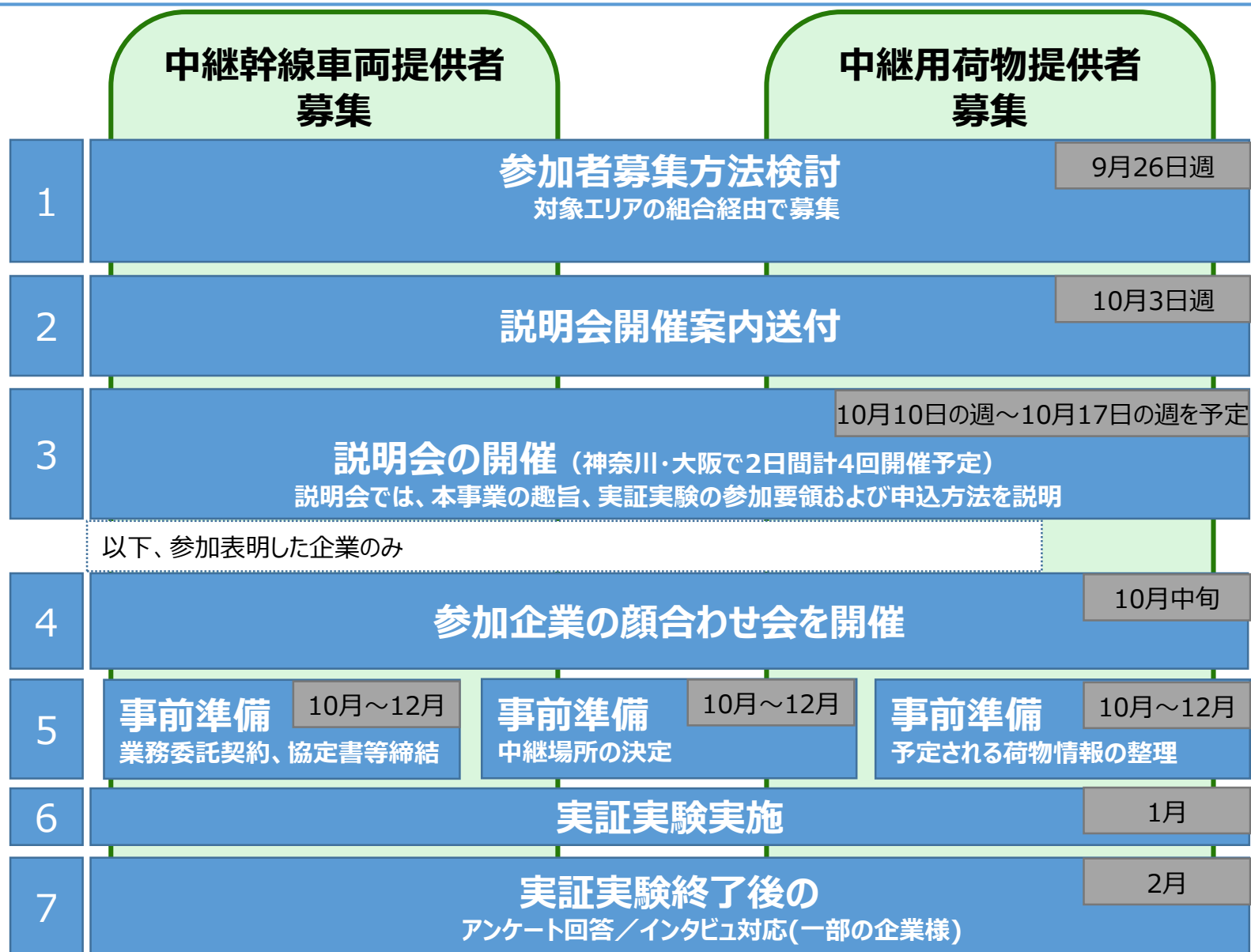
【大阪府 – 神奈川県エリア】を実証実験の対象エリアに設定

今後の進め方

中継幹線車両提供者募集

中継用荷物提供者募集

今後の進め方



事務局連絡