

～ 中継輸送サービス(e-change)により2024年問題解決の糸口へ ～



遠州トラック株式会社
営業開発課

PROFILE - 会社概要 -

会社概要

商号	遠州トラック株式会社 ENSHU TRUCK CO.,LTD.
代表者	代表取締役会長 澤田邦彦 代表取締役社長 金原秀樹
本社所在地	静岡県袋井市木原22番地の1
設立年月日	1965年8月16日
資本金	12億8,430万円
主な事業	1. 一般貨物自動車運送事業 2. 貨物利用運送事業 3. 倉庫業 4. 不動産売買、仲介および賃貸業 5. 土木建築工事の設計施工および請負業 6. 自動車整備事業 7. 情報処理に関する研究開発およびソフトウェア販売事業 8. 産業廃棄物処理業 9. 労働者派遣事業 10. 通関業

会社沿革

1965. 8	遠州トラック株式会社設立
1982. 4	春日部事業所(現、さいたま営業所)を開設 浜松事業所(現、浜松営業所)を開設
1988. 3	湖西事業所(現、湖西営業所)を開設
1994. 8	千葉事業所(現、千葉営業所)を開設
10	東京事務所(現、東京営業所)を開設
1995. 4	店頭市場に株式を上場 (現、東証スタンダード市場)
1996. 9	引越センターを開設
1997. 9	横浜事業所(現、横浜営業所)を開設
1998. 2	本社配車センターを設置
2000. 3	小牧事業所(現、一宮営業所)を開設
8	富山営業所を開設
2001. 1	ISO9002の認証を取得 (2003.1月 ISO9001として再取得)
2003. 4	富士営業所を開設
11	武蔵営業所を開設

2004. 6	大阪営業所を開設
2006. 9	住友倉庫グループ傘下入り
2007.10	藤枝営業所を開設
2008. 4	掛川営業所を開設
2009.11	厚木要冷センターを開設
2017. 4	小田原営業所を開設
2020. 4	都田営業所を開設
2024. 4	袋井LSC営業所を開設



LOCATION - 本社および営業拠点所在地 -



ADVANTAGE - 当社の強み -

- 「現場」(物流資産)を持つアセット会社
- 工業系から商業系まで多岐にわたる取扱品
- サードパーティーロジスティクス(3PL)



中継輸送



倉庫業務



3PL業務



SCM業務



輸配送・共同配送業務



2024年問題・・・

■ドライバー不足

- ①低賃金（全産業との比較）
- ②長時間労働（長時間の荷待ち時間・荷役時間）
- ③高齢化・成り手不足（トラックドライバーの約45.2%は40～54歳。
一方、29歳以下の若年層は全体の10%以下。女性の割合は2.5%と全産業と比べて極めて低い状況。）

弊社のドライバーも半数以上が50歳以上、若手が入社してくれない・・・。

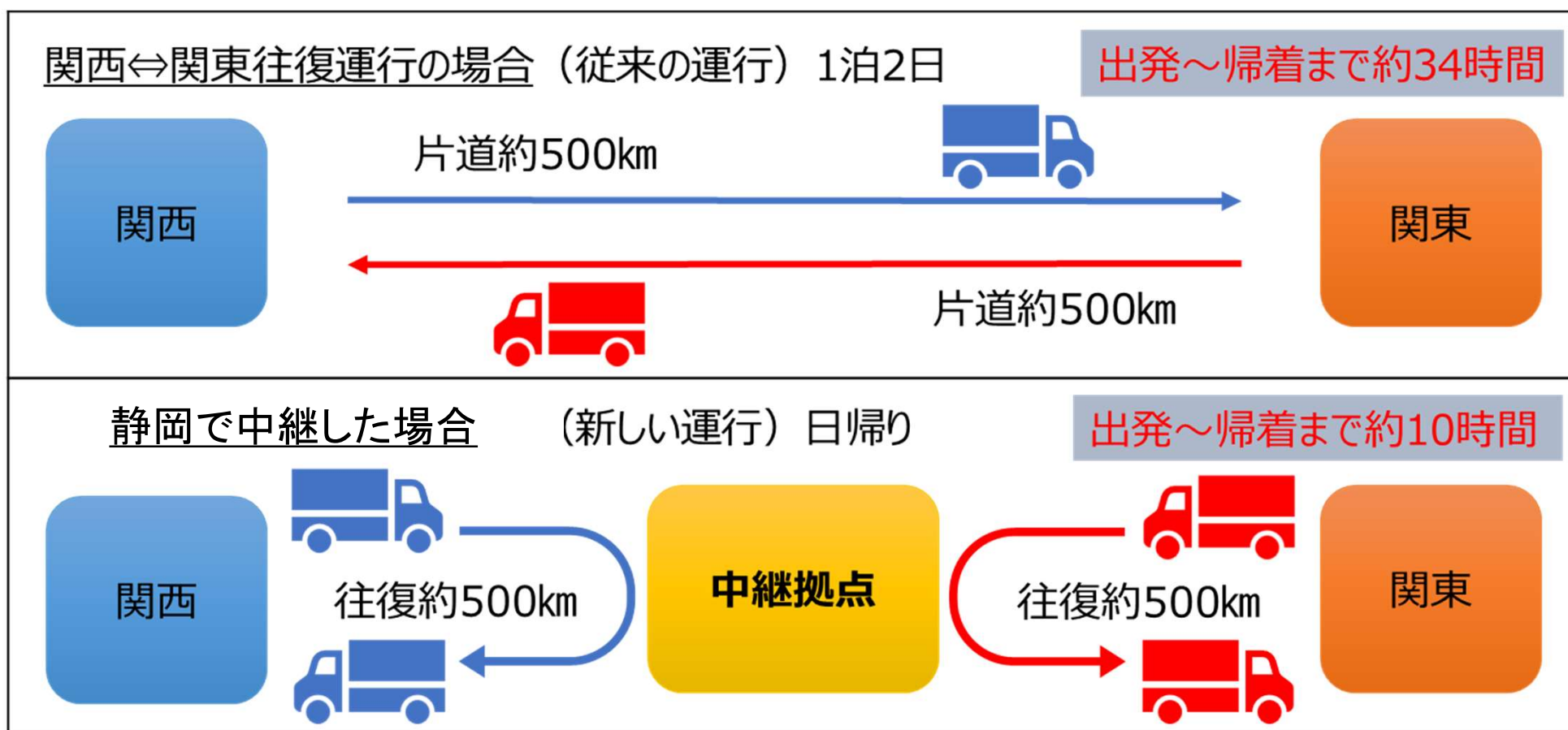
■時間の規制

- ・ 時間外労働規制の見直し（労働時間の規制）
- ・ 改善基準告示（運行の規制）

何か対策を取っておかないと・・・

気づいたら自社の荷物を運んでくれる運送会社が無いなんてことも。

2024年問題の対策の一つとして中継輸送サービスを提供。
中継輸送サービス「e-change」とは、長距離運行の中間地点で荷物の積み替えやドライバー交替、シャーシ交換し区間をつなぐ輸送方法です。



e-change

荷物を積み替える

1

中継輸送プラットフォーム



遠州トラック都田営業所

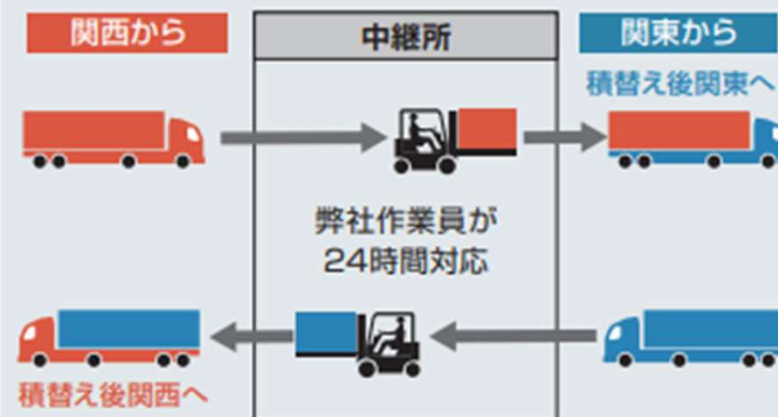
新東名
浜松スマートIC
から2.5km

プラットフォームから出荷先まで弊社ネットワークを使用した配車手配を実施。そのため、東西間片側からの荷物でも中継輸送が可能です。



24時間体制で荷物積み替えをおこない、中継地から次なる目的地に車両を送り出します

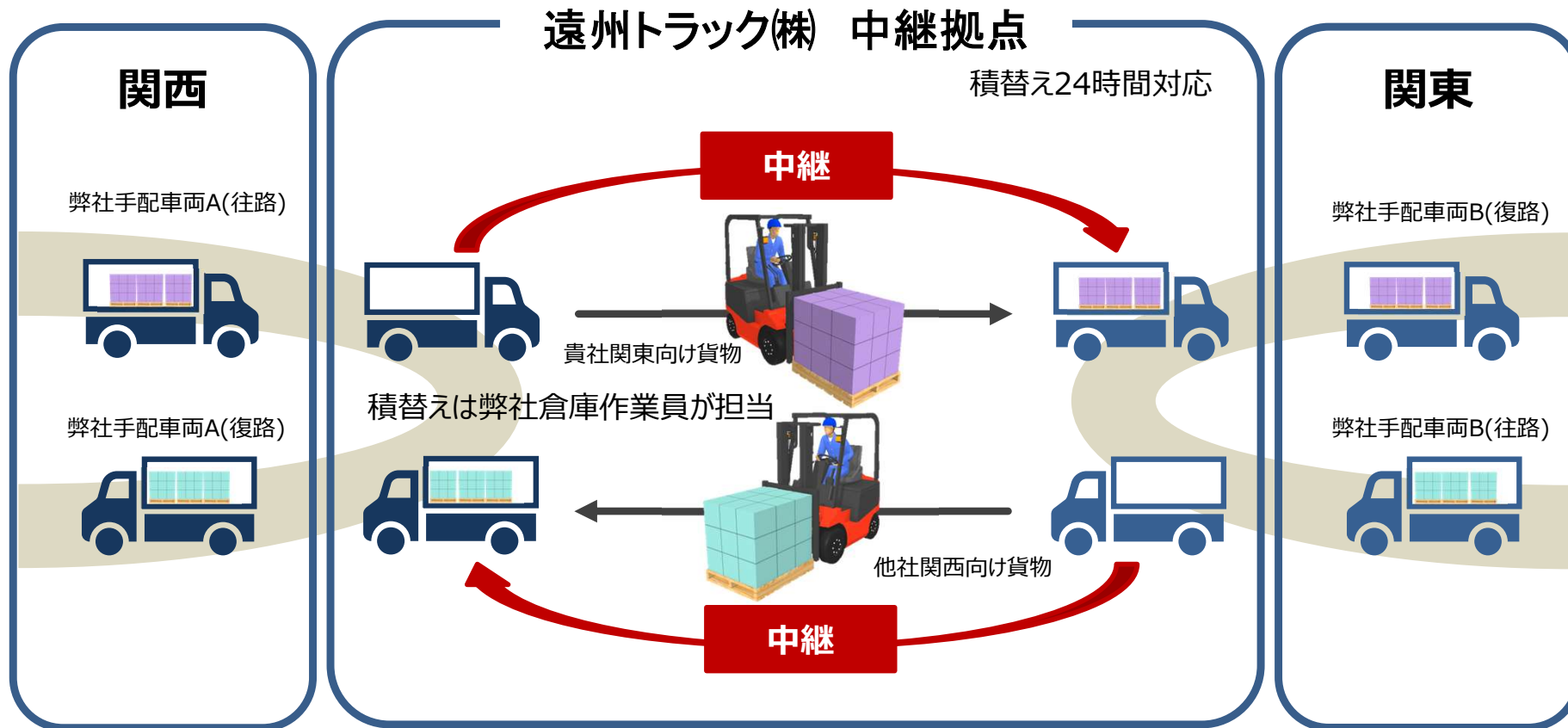
荷物積み替え方式



- 出荷元から出荷先まで一括配車手配
- プラットフォームへの貴社持ち込み可能
(持ち込み車両への復路貨物のあっせん可能)
- 車上受け・車上渡しでの積み替え作業
(仮置き対応有)
(各種フォークリフト配備)
- 関東-関西以外の東北、中四国、九州向けも対応

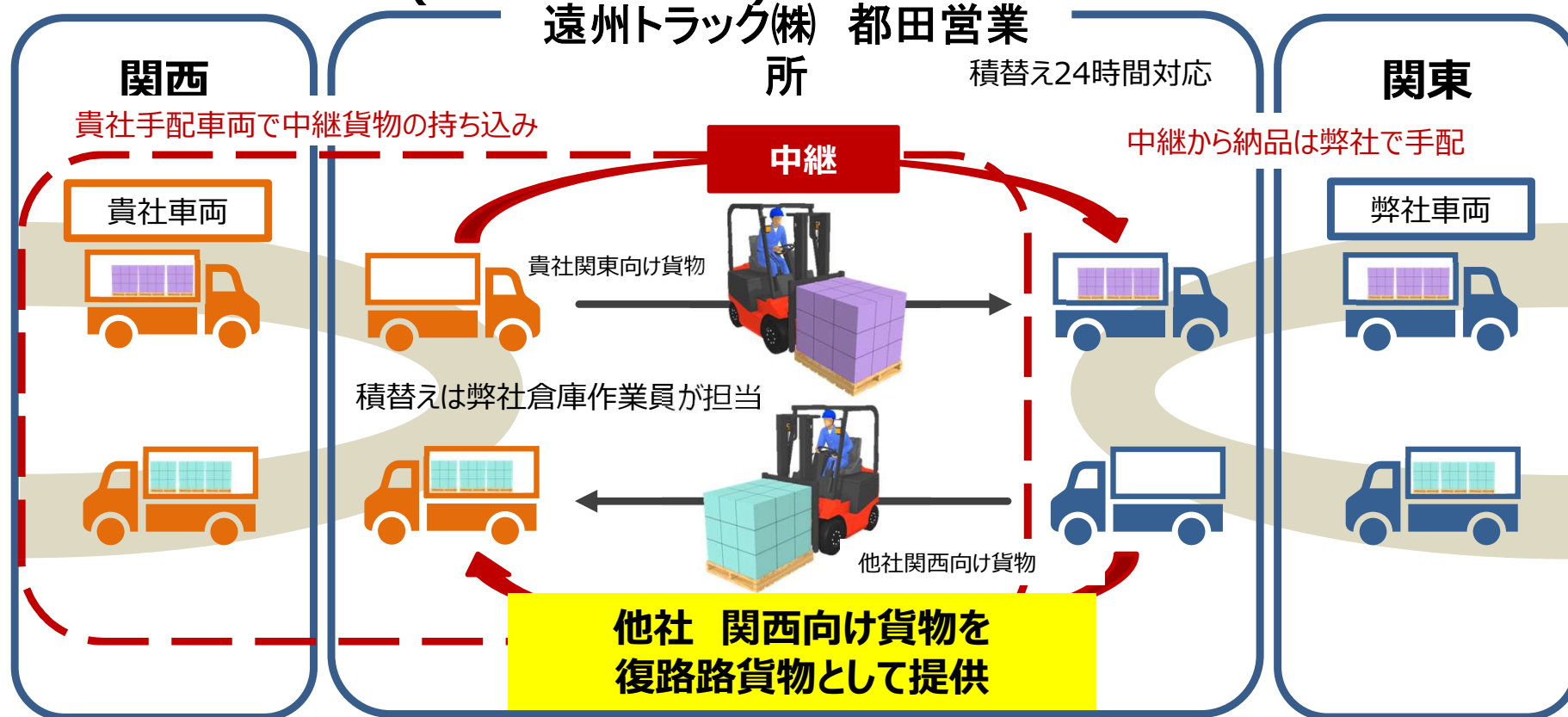


中継輸送プラットフォーム(基本パターン)



出荷元から出荷先までの車両手配は弊社で一括管理、
中継拠点で荷物を一時仮置き、他社の貨物と積み替えを行い、
納品時間に合わせた配車手配を行います。

中継輸送プラットフォーム(持ち込みパターン)



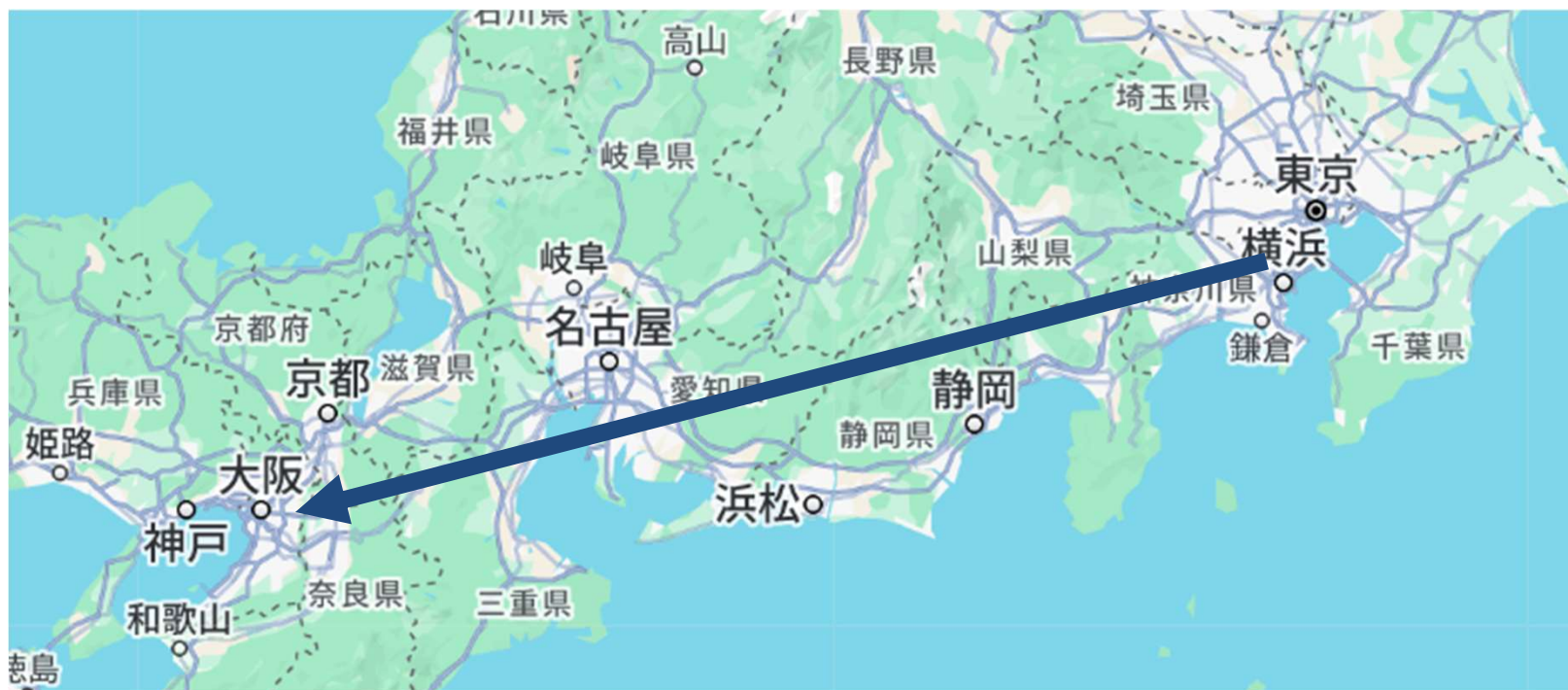
運送会社様向けに、荷物の持ち込み対応と復路貨物を提供いたします。
中継拠点まで持ち込んでいただければ、
納品先までの配送請け負いと帰路方面への貨物をご提供いたします。
自社車両を日帰り運行に変更でき、復路貨物の確保により収益も保証されます。
荷主企業様は、出荷元→中継拠点を既存の運送会社へ、中継拠点→出荷先を弊社に
依頼することにより、既存の運送会社との取引を終了せずに中継輸送が導入できます。

中継輸送 拠点情報



導入事例① 持ち込み復路貨物提供パターン

導入前：神奈川県→大阪府 直送 460km~470km



導入事例① 持ち込み復路貨物提供パターン

導入後：神奈川→浜松市(持ち込み、積み替え) 210km
+ 浜松市→千葉県(復路貨物提供) 260km 合計距離 470km
+ 浜松市→大阪府 遠州トラックで配送

効果 4運行/5日間 → 5運行/5日間 = 輸送量 25%UP



導入事例② TC中継パターン

導入前: 大阪府→埼玉県500km・千葉県520kmなどへ複数個所納品



導入事例② TC中継パターン

導入後:大阪府→浜松市240km(大型車) + 浜松市(別車混載)→埼玉県260km
→千葉県290km

効果 長距離の集車難解消



導入事例③ 中間在庫パターン

導入前：福島県→静岡県430km・長野県380km・愛知県550km



導入事例③ 中間在庫パターン

導入後：福島県⇔埼玉県210km(在庫拠点を中間区間に新設)
+埼玉県(中間在庫)→静岡県260km・長野県230km・愛知県380km

効果 長距離区間の分割により集車力UP



■ **目的**

長距離トラックドライバーの労働環境の改善および働き方改革に貢献する

■ **期待される効果**

□ 労働環境の改善、ドライバー不足の解消

- ・各拠点は、東京、大阪から約 2 ～ 3 時間の距離にあり、中継輸送を行うことで“日帰り運行”が可能となる

※ 関東～関西間の従来の運行では、一般的に日を跨ぐ運行となる

- ・日帰り運行が可能となることから、若手や女性など新たなドライバーの採用に繋がる

□ 車両稼働率の向上

- ・泊付き運行：2往復4運行/週（月→火、水→木） ⇒ 日帰り運行：5運行/週（月～金）

□ 環境負荷の低減

- ・日帰り運行になることで、休息中に消費する燃料及びCO2排出量削減が期待される



コネクティア
公式Webサイト

<https://ca-hamamatsu.com/>

【位置図】



【中継方式】



■店舗名

コネクティア浜松

■住所

静岡県浜松市浜名区都田町

■アクセス

E1A 新東名浜松SAから約2km

■サービス内容

店舗設備： 自販機、休憩所、トイレ(浜松SAを利用)、その他SAの施設利用可

バース数： 30バース ※+2バース予備

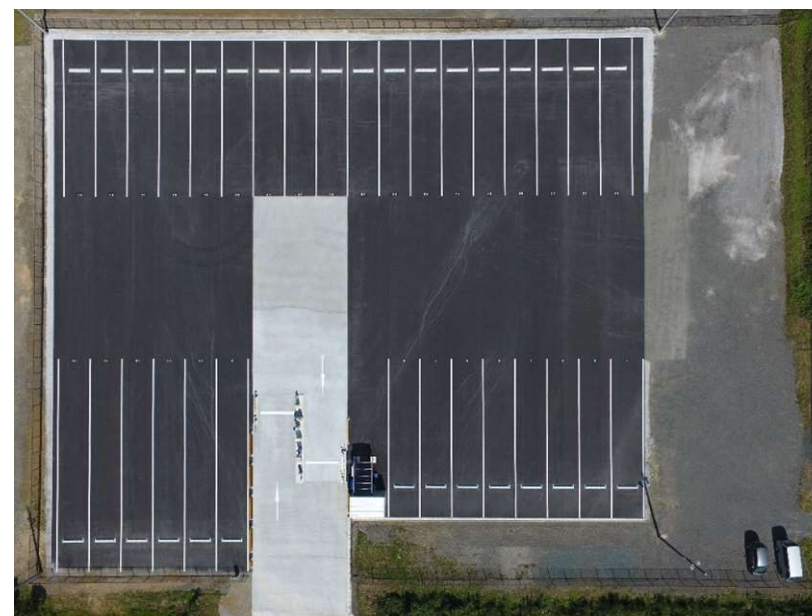
バースサイズ： 20m×4m、26m×4m

中継方式： 乗り替え方式、スワップボディ方式、
トレーラー・トラック交換方式

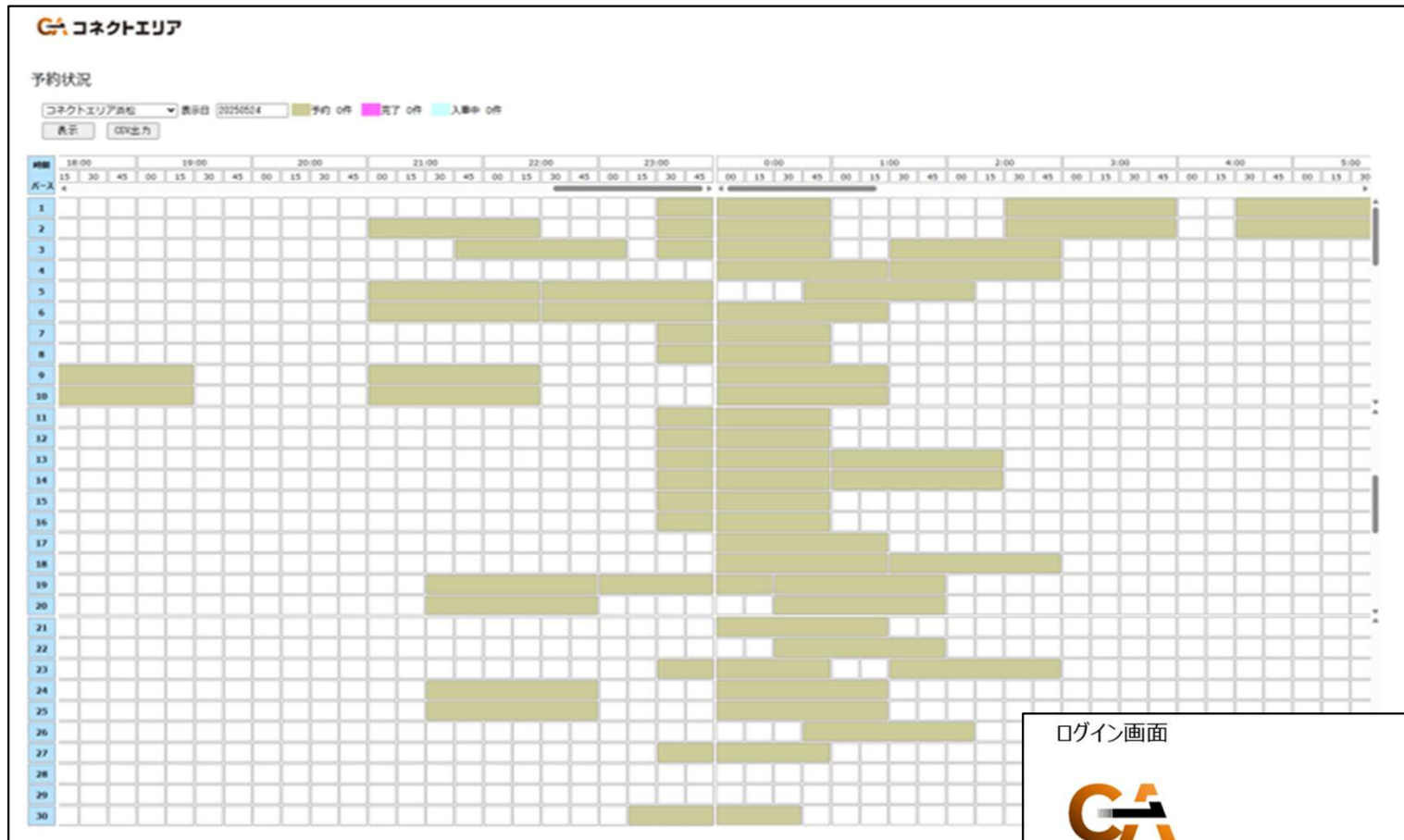
対象車両： 全車種

営業時間： 24時間

利用料金： 600円/1利用







ログイン画面

コネクティア

ID

パスワード

[初回ログイン・パスワードを忘れた方はこちら](#)

①WEB予約システムから事前予約
 ②単日・期間指定、曜日指定対応可能
 ③利用開始時間の3時間前までに予約
 (予約を取り消す場合も3時間前まで)

予約登録画面

予約登録

発行ID

利用運送会社

車両番号

トラック車種

予約日 ~

予約時間 ~

曜日選択 日 月 火 水 木 金 プルダウンから利用拠点、バスNoを選択

バス コネクティア浜松 | 1 |

備考

■店舗名

コネクティア東名浜松西

■住所

静岡県浜松市中央区湖東町5720
(遠州トラック(株)浜松営業所内)

■アクセス

E1 東名 浜松西ICから約1km

■サービス内容

店舗設備：自販機、トイレ、喫煙所

バース数：4バース

バースサイズ：17m×3.5m

乗り替え方式、スワップボディ

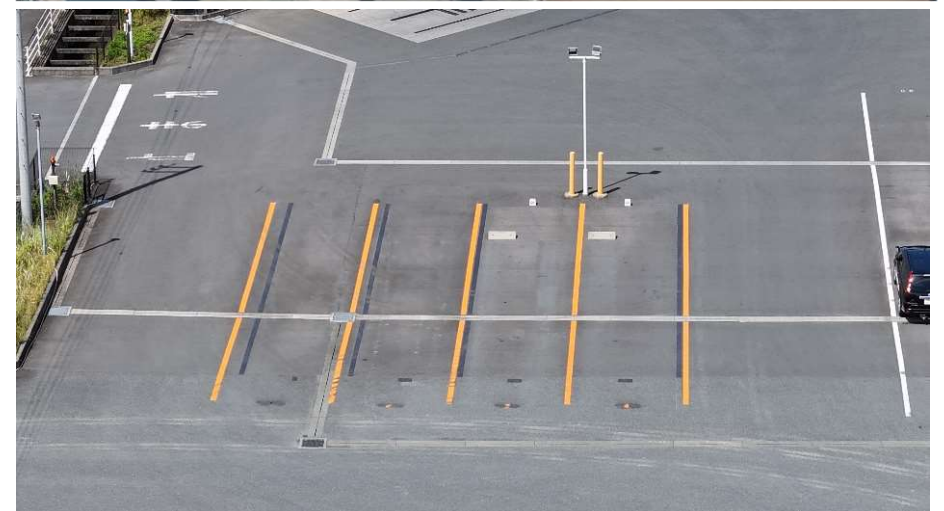
中継方式：方式、

トレーラー・トラック交換方式

対象車両：セミトレーラーまで

営業時間：24時間

利用料金：600円/1利用





■店舗名

コネクティア静岡

■住所

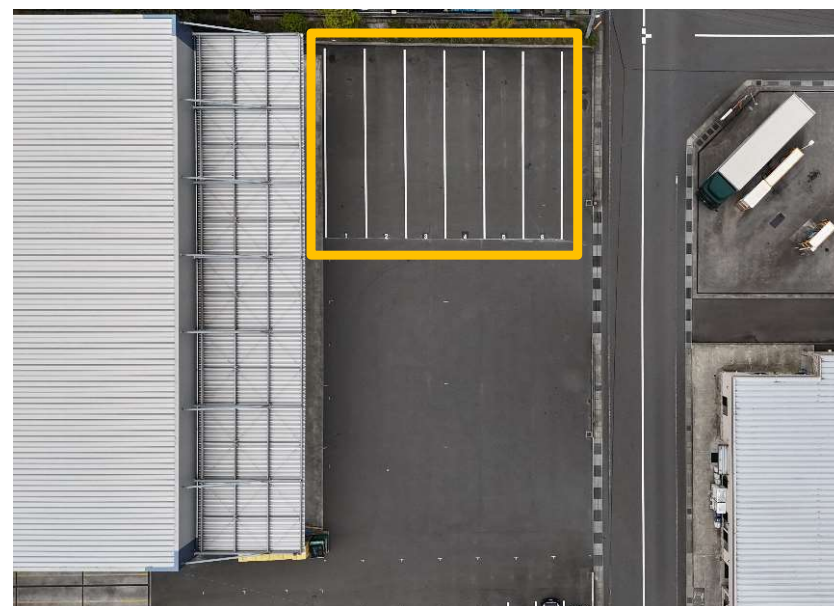
静岡県静岡市駿河区宇津ノ谷9 4 2
(国道1号線沿い、静岡市物流団地協同組合内)

■アクセス

E1A 新東名 藤枝岡部ICから約8km
E1 東名 焼津ICから約8km
(国道1号線岡部バイパス利用、信号ほぼなし)

■サービス内容

店舗設備： 自販機、トイレ
バース数： 6バース
バースサイズ： 17m×3.5m
中継方式： 乗り替え方式、スワップボディ方式、
トレーラー・トラクタ交換方式
対象車両： セミトレーラーまで
営業時間： 24時間
利用料金： 900円/1利用



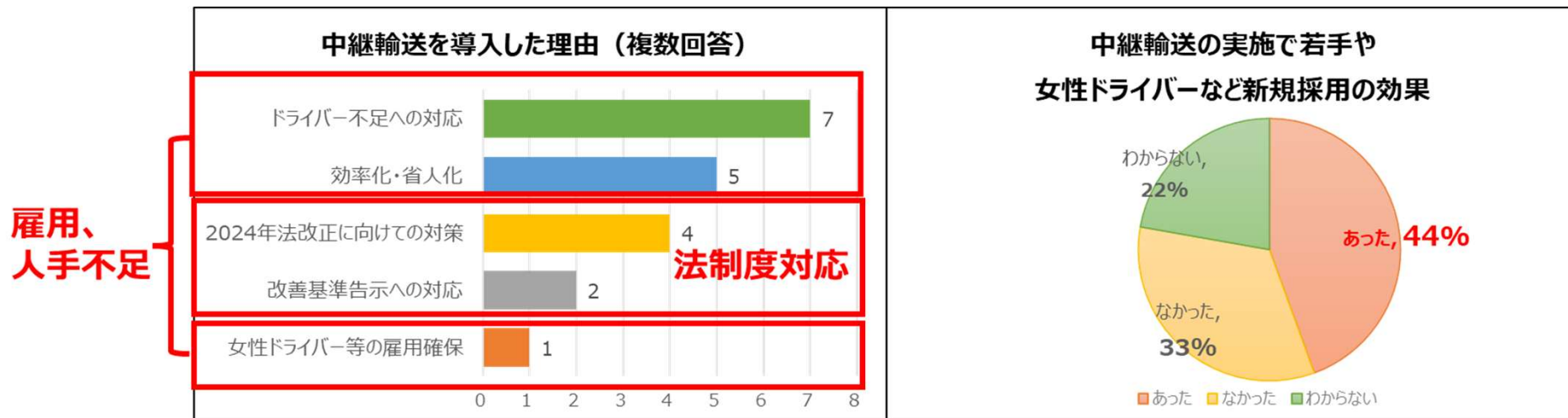
※それぞれのICから国道1号線岡部バイパス利用で、信号ほぼなしノンストップでアクセスが可能。
帰り道は降りたICとは別のICから高速に乗ることも可能です！





メリット：労働環境の改善による新規採用・定着率UP

中継輸送実施企業へのアンケートでは、中継輸送の実施によりドライバーの採用、定着率向上に繋がった、地場のドライバーを幹線輸送に従事させることが出来た、という回答を頂いた。














雇用、
人手不足

【アンケートで頂いた内容】

- ・**中継輸送を前提として採用**を行ったところ、乗務員の**採用につながった**。
- ・**日帰り運行が出来る**ことで、**定着率向上**につながった。
- ・幹線輸送＝泊付き運行であったが、中継輸送にすることで日帰り運行が可能となることから**地場の乗務員が幹線輸送に従事**することが出来た。

メリット：車輛の稼働率向上

	従来の運行 (関東⇔関西泊付き運行)	従来運行での 運賃(例)	中継輸送 (コネクティア浜松利用)	中継輸送での 運賃 (例) ※関西側のみ
月		¥ 80,000		¥ 80,000
火				¥ 80,000
水		¥ 80,000		¥ 80,000
木		¥ 80,000		¥ 80,000
金				¥ 80,000
土		¥ 80,000		
	<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #f0f0f0;"> ・関東⇔関西間は2往復4運行が限度 </div>	¥ 320,000	<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #fff9c4;"> ・中継輸送であれば、関東⇔関西間5運行が可能に (車輛の稼働率 & 売上アップ) ・定時定発運行となりドライバーの労働環境の改善及び 運行管理上の負荷軽減 </div>	¥ 400,000

デメリット：コストアップも車輛の稼働率UPで吸収可能

■コストアップ要素

①高速道路料金

・長距離逓減…100kmを超え200kmまで25%割引、200km超は30%割引

②中継拠点費用

・自社の中継拠点であれば、設備投資・減価償却費・設備管理費等

・積み替え作業料、倉庫料、コネクエリア浜松、借地等であれば、利用料・賃借料等

■コストアップと売上アップ

【コストアップ試算】 例：大型車1台あたり、吹田IC⇄東京IC

		A.中継輸送		B.従来の運行	A-B
①高速道路料金	出発IC	吹田	浜松SA	吹田	
	到着IC	浜松SA	東京	東京	
	料金	7,500	6,290	12,540	1,250
②中継拠点 (CA浜松) 費用	利用料		660		660
	月会費※		220		220
日計			14,670	12,540	2,130
週計			73,350	62,700	10,650

※月会費は1~4台目までの@4,400円/月÷月20日(週5日)利用として算出。

【売上運賃試算】

コストアップはするものの、車輛の稼働率が向上 = 売上アップすることから、**コストアップ分の吸収は十分可能**と考えられます。

	週計
A.中継輸送	400,000
B.従来の運行	320,000
A-B	80,000

中継輸送の導入 ★ 運送会社メリット ★ 荷主メリット



中継輸送は運送会社にとってとてもメリットあり！

★安定した物流サービスを提供 ➡ ★荷主輸送力確保

**荷主企業は、中継輸送の導入を支持することにより、
安定した物流サービスを受けることが出来る！**

東北～九州をつなぐ中継輸送網

2026年度中に、東北・中国地方に中継拠点を設け、東北－関東－中京－関西－中国－九州をつなぐ中継輸送網を拡大します。



Confidential