

中継ポイントの拡充と今後の展開



参与株式会社 参与カーゴネット株式会社

本日の内容



- 1. 鈴与カーゴネット(株)の概要
- 2. 中継輸送の始まりから現在まで
- 3. 中継ポイントの拡充
- 4. 中継輸送の事例

事例1:他社とのコラボレーション

事例2:2拠点での中継輸送

5. 今後の展開について



1. 鈴与カーゴネット(株)の概要

鈴与カーゴネットグループの概要



保有車両一覧

2021年1月現在

| 車格/拠点 | 北海道 | 東北 | 北関東 | 関東 | 甲府 | 沼津 | 富士 | 静岡 | 焼津 | 浜松 | 名古屋 | 関西 | 九州 | 合計 |
|---------------|-----|----|-----|----|----|----|----|-----|----|----|-----|----|----|-------|
| トラクター | 30 | 2 | 64 | 24 | 11 | 0 | 36 | 40 | 37 | 35 | 16 | 40 | 29 | 364 |
| 大型 | 3 | 13 | 93 | 30 | 10 | 36 | 37 | 23 | 36 | 20 | 21 | 38 | 2 | 362 |
| 中型車 | 1 | 15 | 73 | 38 | 0 | 6 | 8 | 25 | 18 | 1 | 12 | 6 | 1 | 204 |
| 小型車 4 t 未満 | 0 | 1 | 18 | 5 | 6 | 3 | 2 | 34 | 1 | 6 | 0 | 1 | 2 | 79 |
| 合計 | 34 | 31 | 248 | 97 | 27 | 45 | 83 | 122 | 92 | 62 | 49 | 85 | 34 | 1,009 |

※積載重量3,000kg以上を中型、9,000kg以上を大型とし算出

スワップボディ・シャーシ保有台数

| スワップボディ | SW | SH | SWH | 合計 |
|---------|---------|----|---------|----|
| 車種 | 3・8ウイング | 平 | 4・1ウイング | |
| 台数 | 28 | 1 | 5 | 34 |

内エアサスシャーシ878本 アルミWシャーシ 978台 それ以外 246台 合計 1,224台

エンジン付車両 1,009台 シャーシ 1,224台 更に車両増車中

鈴与カーゴネットグループの概要 (ネットワーク)

当社の目指す運送

①コンプライアンス

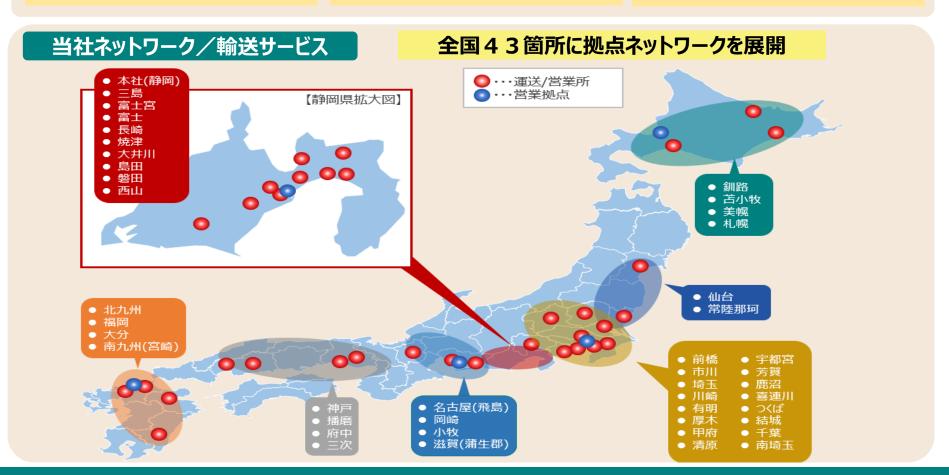
- ✓ 中継輸送・フェリー輸送の利用
- ✓ 乗務員の拘束時間削減

②CO2排出量削減

- ✓トレーラ化による輸送台数削減
- ✓ モーダルシフト ・ 実車率向上

③乗務員の労働環境改善

- ✓ 中継輸送により、毎日帰宅が可能
- ✓無人航走のフェリー利用



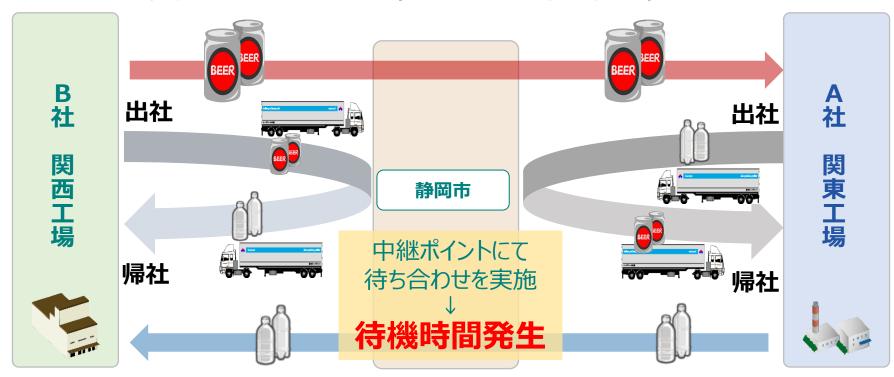


2. 中継輸送の始まりから現在まで

トレーラーによる中継輸送の始まり



当社は約15年前に 飲料メーカーの関東⇔関西の輸送を宿泊運行から 静岡での中継輸送に切り替えた (5台/日 運行で開始)



【スタートしての気付き】

発地(関東、関西)の車両が静岡で中継すると、

両車が同じタイミングで中継ポイントに到着せず、どちらかの車両に待機時間が発生

待機時間解消の手段





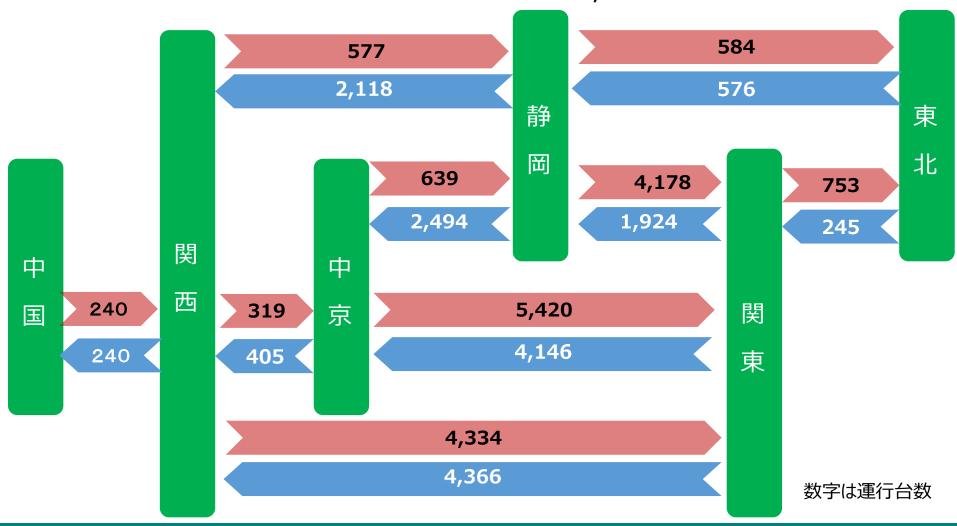
両端の車両で運行するのではなく、中継ポイントの車両を使用することで待機時間を解消



トレーラーの年間輸送実績



【中継輸送を含むトレーラーの輸送実績】 宮城県~広島県に拡がり、現在は年間41,500台の稼働実績

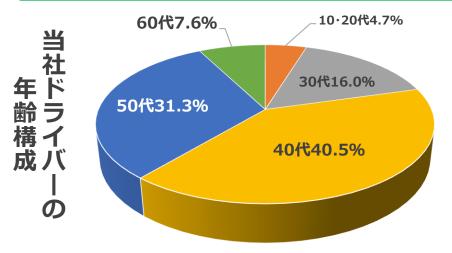


中継輸送導入の効果



法令遵守はもちろんであるが・・

①ドライバーの労働環境の改善⇒毎日家に帰れる運行が実現



- * 高齢ドライバーにも運行可能
- *女性ドライバーも本輸送に従事可能



- ②投入車両の削減⇒顧客と交渉、トラックからトレーラー輸送への切り替えが実現
- *投入車両の削減によりCO2の削減に繋がった
- *大量輸送によりドライバーの生産性向上に寄与



1.1×1.1のパレット積載の場合、 トレーラー化することで 車両台数は73%に削減

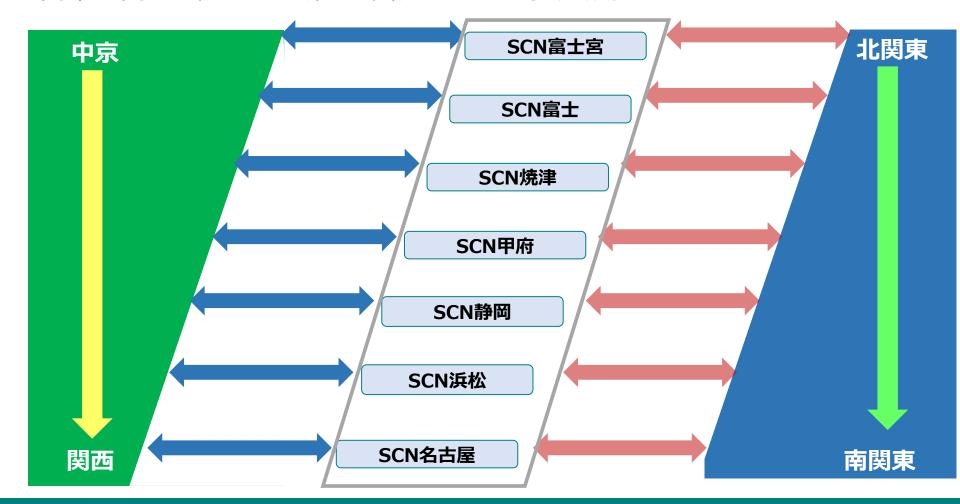


3. 中継ポイントの拡充

中継ポイントの拡充



- ■北関東、関西西部エリアに対応するためには、輸送距離に合わせた中継ポイントが必要
- ■西廻りと東廻りを均等距離で中継する
- 関東⇔関西の例では、当社は中継ポイントを7拠点設置



中継ポイントの拡充



各中継ポイント毎の輸送対象エリア

| 中継 ポイント | 対象エリア(関西) | 対象エリア(関東) |
|---------|-----------------|-------------------|
| 甲府 | 静岡県・愛知県・岐阜県・三重県 | 群馬県・栃木県・茨城県 |
| 富士宮 | 愛知県・三重県・岐阜県・滋賀県 | 群馬県・栃木県・茨城県・埼玉県北部 |
| 富士 | 愛知県・三重県・岐阜県・滋賀県 | 群馬県・栃木県・茨城県・埼玉県北部 |
| 静岡 | 愛知県・三重県・岐阜県・滋賀県 | 埼玉県・茨城県西部・千葉県・東京都 |
| 焼津 | 三重県・岐阜県・滋賀県・京都府 | 埼玉県・東京都・千葉県・神奈川県 |
| 浜松 | 奈良県・京都府・大阪府・兵庫県 | 東京都・千葉県・神奈川県 |
| 名古屋 | 奈良県・京都府・大阪府・兵庫県 | 神奈川県西部・静岡県・山梨県 |

拘束時間12時間以内/日とし、最適な中継ポイントを選定 豊富な拠点展開により、関東ー関西全域の輸送対応が可能

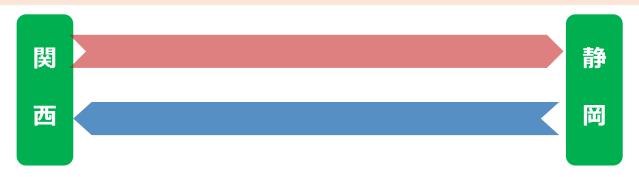
中継ポイントが複数ある利点



■中継ポイントを利用することで、往復運行の選択肢が増える

ex.静岡⇒関西⇒静岡 でなくても 静岡⇒関西⇒名古屋⇒静岡もOK

①通常の運行パターン(同区間の複荷を確保して運行)



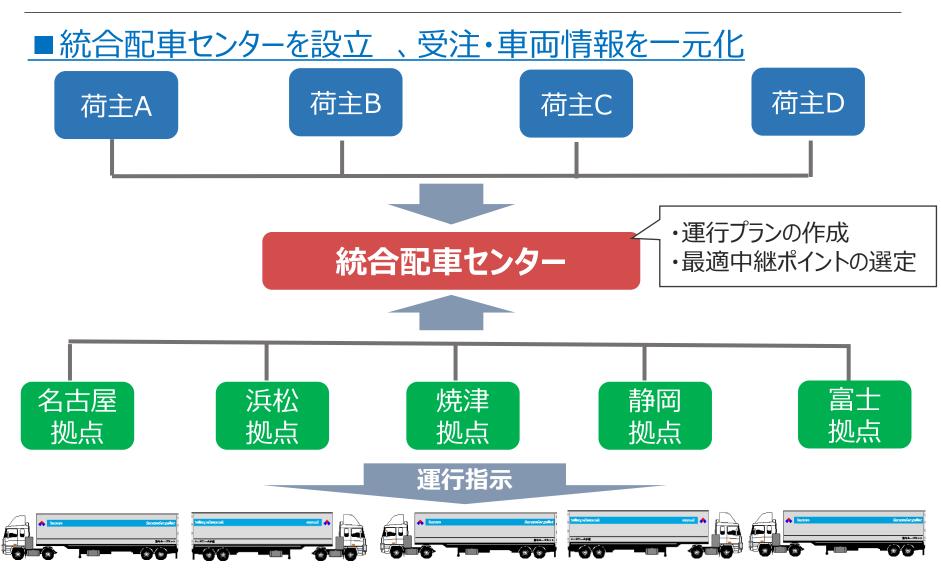
②中京ワンタッチの運行



発地・着地を一致させなくても、中継ポイントを介した輸送を行う事により 配車パターンが増加 ⇒ 実車率の向上も実現

配車体制





実車率が70%⇒83%に向上、台数換算70台⇒61台に削減



4. 中継輸送の事例

中継輸送の事例 ①他業者とのコラボレーション



·南光運輸様

区間:岩沼市⇒静岡市

製品:紙製品

・鈴与カーゴネット

区間:静岡市⇒仙台市

製品:菓子類

結城市に中継ポイントを設け、

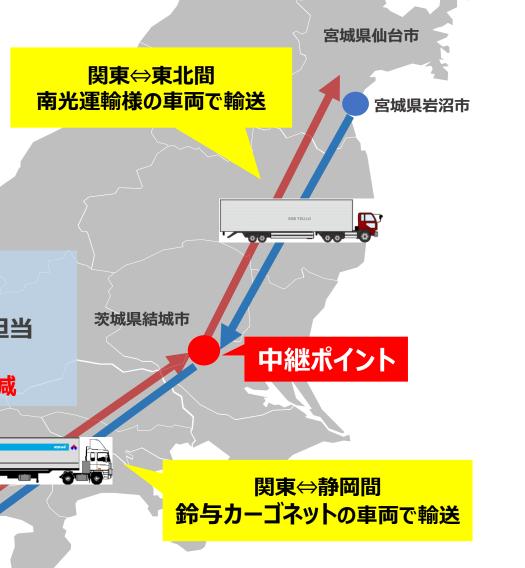
関東-東北間:南光運輸様が担当

関東一静岡間: 鈴与カーゴネットが担当

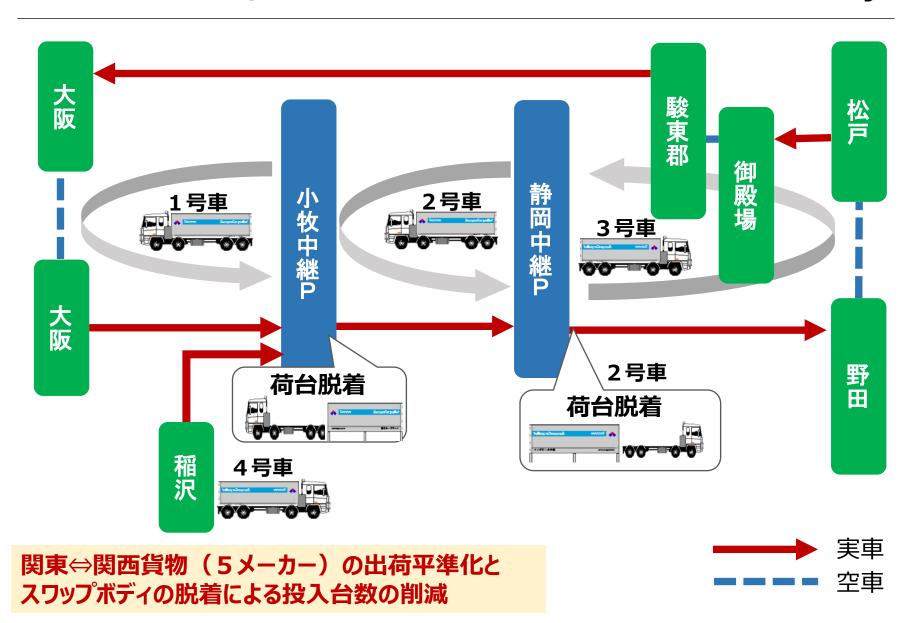
- コンプライアンス運行の実現
- ・実車率向上によりCO2排出量削減

静岡県静岡市

静岡県静岡市



中継輸送の事例 ②スワップボディによる2拠点中継輸送 🔷 Suzuyo



中継輸送の事例 ②スワップボディによる2拠点中継輸送 🔷 Suzuyo

【中継輸送のポイント・効果】

2拠点中継輸送

• コンプライアンス運行実施の為、静岡・名古屋の2拠点スイッチを実施

スワップボディ車使用台数

スワップボディ車 <u>車体4台、荷台5台を使用</u>

(静岡:車体2台、荷台3台、名古屋:車体2台、荷台2台)

現在の使用台数と共同運行後の使用台数 6台⇒4台

実車率/CO2排出量

- 個別配車の場合:総走行距離1,438km、実車距離1,165km、実車率81%
- 共同運行の場合:総走行距離1,248km、実車距離1,165km、実車率93%
- 実車率向上によるCO2削減効果 ▲270.1t-CO2/年 (個別配車:400.8t-CO2 共同運行:270.1t-CO2)



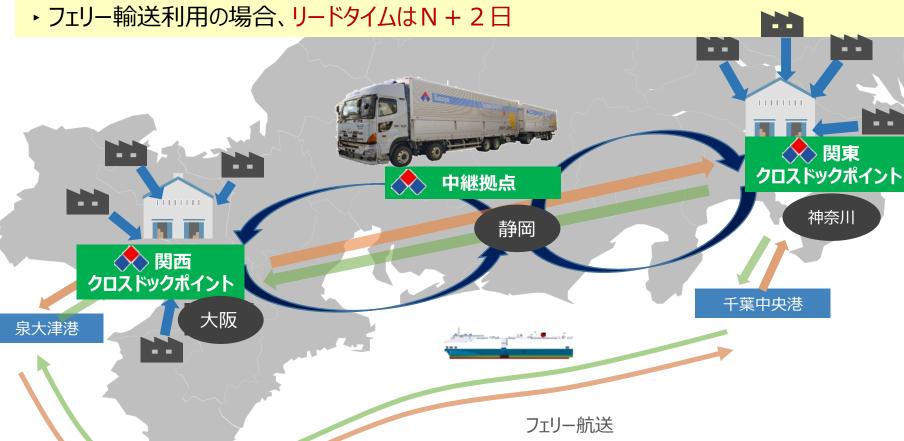
5. 今後の展開について

自社倉庫の活用による長距離混載輸送



【貸切に満たない貨物】を、関東・関西に設けたクロスドックポイントに集約、配送

- ・幹線輸送の"W連結トラック"によるCO2排出量の削減
- ・中継輸送/フェリー輸送利用によるコンプライアンス運行の完全実現
- 中ロット貨物集約化によるトラック台数削減、積載率向上







ご清聴ありがとうございました

鈴与株式会社 鈴与カーゴネット株式会社

2021年3月15日