

ハローテニリュウ

中継輸送で法令順守徹底

近距離業務で収入カバ

【静岡】ハロー・テニリュウの徹底とドライバーの健康を考えた「中継輸送の取組事
ユウ（渡辺昭人社長、浜松）管理を強化している。収入、例集りに、成功事例として
市中区）は、長距離輸送についても、空いた時間で取り上げられた。
中継輸送を取り入れ、コン近距離の業務を行いカバ 同社の中継輸送は、メイ
プライアンス（法令順守） 1. 国土交通省が1月に発の自動車部品輸送で、愛

知・豊田・神奈川・横須賀のルートで15年7月から開始。従来の1車1人の運行では、法定拘束時間を守るのが難しくなっていたため、本拠のある浜松市を起点に1車2人の運行に改めて問題更正に取り組んだ。現在は豊田・神奈川・厚木・京都・南丹・静岡・富士・京都・宇治・神奈川・平塚の3運行で中継輸送を展開。売上比率は10%を占め



本社近隣の駐車場で乗り継ぐ

南丹・富士を1車1人運行する場合、浜松を午前7時に出発して富士で積み下ろし後、午後5時に南丹に着き、再び積み下ろしを行って午後6時に発車。その後、愛知・刈谷に立ち寄

て午後1時に浜松に帰着していた。これを1車2人の運行による乗り継ぎ輸送に変更。1人のドライバーが浜松を出発後、富士で荷物を積み下ろした後に浜松に戻る。もう1人のドライバーが乗り継いで南丹に向かい、業務を終えて浜松に帰る。これを24時間で

送行し、ドライバーは法定時間内で業務を終了させる。1日の業務後に帰宅が可能で、健康維持に努められる。1人1車の業務を2人で行って収入減少の懸念があるが、残った勤務時間を長距離運行中心で手が回らなかつた近距離運行などの業務に当てこすことでカバー。業務ロス解消と生産性向上にもつながる結果となっている。しかし、課題も多い。2人で同じ車両を使用するため、渋滞や積み下ろしの状況で車両が遅れる場合に、乗り継ぎで待機するドライバーにはストレスの要因となる。

渡辺氏は「労働環境改善への提案に聞く耳を持ってきている。将来的には乗り継ぎ輸送の料金体系を整備して、荷主に1車2人体制の料金を理解してもらえれば」と期待。今後も乗り継ぎ輸送を積極的に取り入れ、新しい人材を取り込みたい考えだ。（奥出和彦）

渡辺社長は「ドライバーの相性を考えなければならぬ。『お互いさま』という気持ちを持たせなければならぬ」と気遣う。対応として、車両を持続