

# 持続可能な物流の実現に向けて 中継輸送の取組み



**TRANCOM**

令和4年 11月 11日

トランコム株式会社

商号 **トランコム株式会社**

TRANCOM CO.,LTD

東京証券取引所 プライム市場  
名古屋証券取引所 プレミア市場

所在地 愛知県名古屋市東区葵一丁目19番地30号

営業種目 物流センター構築運営・配送事業

創業 1955年3月10日

輸送マッチング事業

資本金 10億8,004万円

生産請負・人材派遣事業

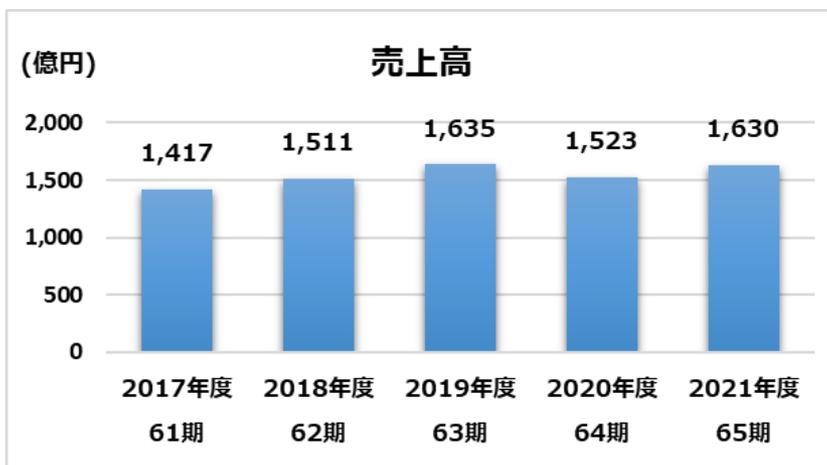
代表者 代表取締役 社長執行役員 **武部 篤紀**

従業員数 **6,532名**

業績データ

グループ会社

<主要事業>



国内

- トランコムDS(株)
- トランコムSC(株)
- トランコムTS(株)
- トランコムITS(株)
- トランコムMTS(株)
- トランコムEX東日本(株)
- トランコムEX中日本(株)
- トランコムEX西日本(株)

海外

- TRANCOM BANGKOK CO.,LTD.
- TRANCOM TRANSPORT (THAILAND) CO.,LTD.
- TRANCOM GLOBAL HOLDINGS ) CO.,LTD.
- TRANCOM CHINA LOGISTICS LTD.
- Sergent Services Pte Ltd
- Starlink Resources Pte.Ltd./H&S Co Pte.Ltd.

- ・個人宅配
- ・人材派遣、生産請負事業
- ・貨物自動車運送事業
- ・ソフトウェア開発、設計 他
- ・自動車整備 他
- ・物流センター管理運営、配送事業
- ・物流、生産請負事業
- ・貨物輸送業務
- ・海外グループの事業統括
- ・貨物輸送業務
- ・ビルクリーニング事業
- ・貨物フォワーディング

## 拠点所在

### 【汎用拠点（一例）】

#### 蓮田ロジスティクスセンター

埼玉県蓮田市

構造	S造3層
敷地	15,628坪
延床	24,021坪



#### 東海ロジスティクスセンター

愛知県東海市

構造	S造3層
敷地	5,000坪
延床	6,800坪



#### 西淀川事業所

大阪府大阪市

構造	マルチ倉庫
延床	15,585坪
賃貸	3,200坪



#### 久山事業所

福岡県糟屋郡

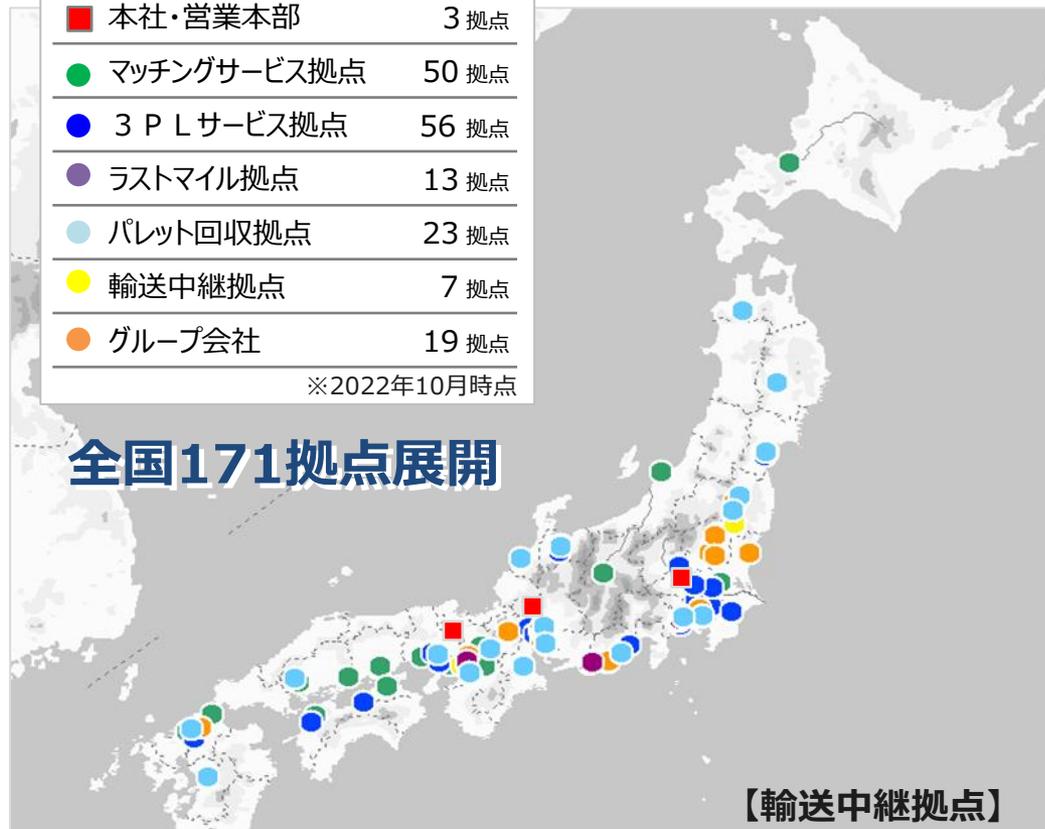
構造	マルチ倉庫
延床	12,087坪
賃貸	2,330坪



■ 本社・営業本部	3 拠点
● マatchingサービス拠点	50 拠点
● 3 P Lサービス拠点	56 拠点
● ラストマイル拠点	13 拠点
● パレット回収拠点	23 拠点
● 輸送中継拠点	7 拠点
● グループ会社	19 拠点

※2022年10月時点

## 全国171拠点展開



### 【輸送中継拠点】

#### 休憩施設



#### 事務所・大型トラック駐車場



# 中継輸送の取組み

## 中継輸送の取組み一覧

※※1便 = 1ラウンド(往復)

定期運行開始	運行ルート	中継拠点	荷主	手段	車両	便数
2019年	愛知県⇔福岡県	広島県	自動車メーカー	乗換え	単車	6便/日
	静岡県⇔香川県	大阪府・兵庫県	衛生材メーカー・家具小売	スイッチ	スワップ	2便/日
2020年	福島県⇔香川県	大阪府・静岡県・埼玉県	衛生材メーカー	スイッチ	セミトレーラー	2便/日
	静岡県⇔埼玉県 埼玉県⇔福島県	埼玉県	衛生材メーカー・家具小売	スイッチ	スワップ	3便/日
	富山県→福岡県	岡山県	医薬品、衛生雑貨メーカー	積替え	単車	0.5便/日
2021年	愛知県⇔福岡県	広島県	自動車メーカー	乗換え	フルトレーラー	2便/日
	滋賀県⇔埼玉県 神奈川県⇔京都府	静岡県	空調メーカー・通販	乗換え	単車	1便/日
	福島県⇔静岡県	埼玉県	衛生材メーカー	スイッチ	セミトレーラー	2便/日
2022年	兵庫県⇔群馬県	静岡県	ペット用品メーカー	乗換え	単車	2便/日
	静岡県⇔香川県	大阪府	衛生材メーカー	スイッチ	セミトレーラー	2便/日
	福島県⇔静岡県	埼玉県	衛生材メーカー	スイッチ	セミトレーラー	2便/日
合計						24.5便/日

当社の日当り輸送量 : 24.5 便(中継輸送) / 約7,300 便(当社取扱い) → 中継輸送比率 0.3 %

### 乗換え

中継拠点でドライバーが車を乗り換え



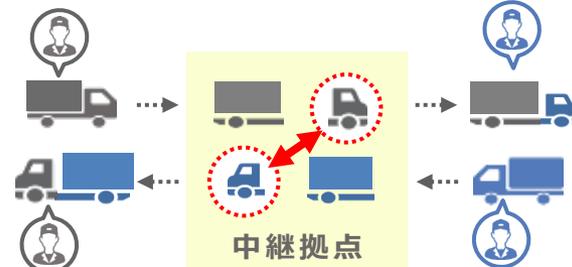
### 積替え

中継拠点で貨物を積替え



### スイッチ

中継拠点でトレーラーのシャーシを交換



## 中継拠点紹介（自社拠点）

荷主、物流会社が利用できるオープンな中継拠点を設置。  
 ドライバーの休憩設備を備え、フルトレーラー等、車両の大型化にも対応。

トランコム 袋井事業所	
所在地	静岡県袋井市
アクセス	東名高速道路「袋井IC」至近
施設情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型トラック駐車場46台／フルトレーラー対応</li> <li>・ドライバー休憩室、シャワールーム完備</li> <li>・インタンク</li> </ul>

### 休憩施設



### 事務所・トラック駐車場



### <将来構想>

車両整備場、移動式水素ステーションカーの設置検討。

(イメージ)  
移動式水素ステーションカー

(イメージ)  
車両整備場

### 燃料補充



### 車両整備



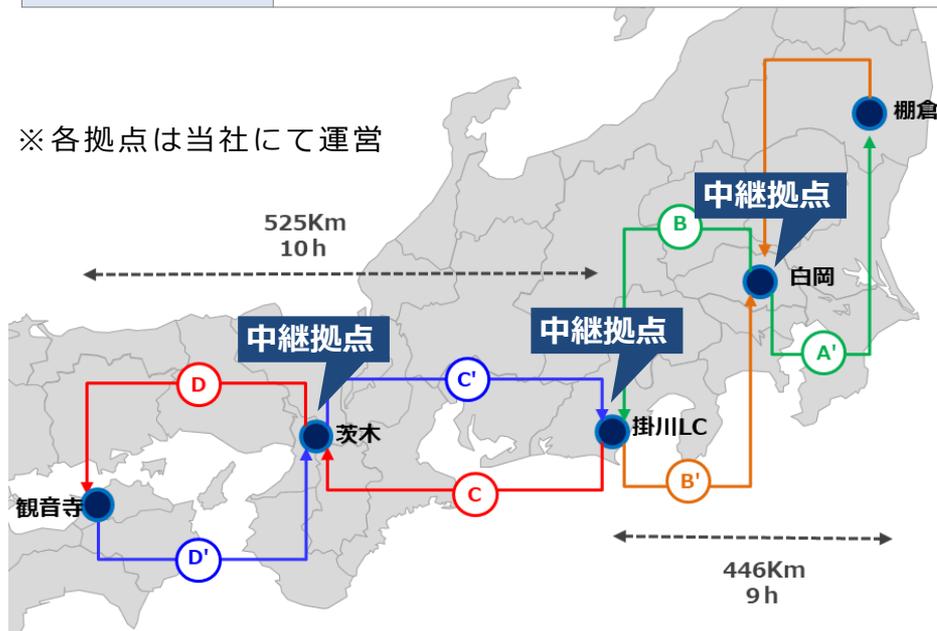
## 背景と目的

2019年働き方改革関連法が施行。ホワイト物流の環境構築に向けてお客様への提案・協議の上、中継拠点の共同取り組みについて検討を開始した。

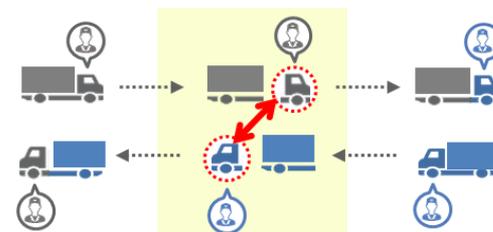
## 取り組み内容（輸送フレーム）

2020年12月より、セミトレーラーを利用したスイッチ輸送を開始。（継続実施中）

運行形態	セミトレーラーを利用したスイッチ輸送	 
運行区間	香川県 ⇄ 大阪府 ⇄ 静岡県 ⇄ 埼玉県 ⇄ 福島県	
運行数	2便/日	



参考：セミトレーラースイッチのイメージ



### < 運行表 >

■表運行	棚倉	白岡	掛川	茨木	観音寺
時間	9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24	1 2 3 4 5 6 7 8 9			
休憩					
走行					
作業	積み	A	B	C	D
スイッチ					卸し

■裏運行	観音寺	茨木	掛川	白岡	棚倉
時間	9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24	1 2 3 4 5 6 7 8 9			
休憩					
走行					
作業	積み	D'	C'	B'	A'
スイッチ					卸し

※ユニ・チャーム様の全国幹線台数は、170台/日。内、上記取り組み含め 約6%は中継輸送を実施

当初課題と対応、結果

課題
<p><b>固定ダイヤでの運行が必要</b></p> <p>同じ時間軸で往路便、復路便の中継が必須の為、突発的な車両トラブル、道路事情による遅延は運行に支障をきたす</p>
<p><b>バラ積みでの輸送のため中継拠点での作業負荷が大きい</b></p> <p>ドライバー拘束時間の増加</p> <p>※バラ積み＝手作業で荷物(ケース)を積込むこと</p>



対応策（成功要因）
<p><b>運行ダイヤの維持</b></p> <p>運行時間に多少の余裕を持たせる（30～60分） 遅延の影響を翌日に持ち越さないように計画</p>
<p><b>ドライバーの荷役作業の負荷軽減</b></p> <p>1部パレット化輸送を実施（トレーラーの片面パレット＋片面バラ積み） → 積み降ろし時間の削減</p>
<p><b>積載量の担保（荷主のご理解）</b></p> <p>積載コントロール → パレット輸送にて積載率は低下。車両大型化により輸送量を確保し、コストアップを低減した</p>

<定量効果>

内容	差
拘束時間（時間/週/1人）	<b>-23.25時間</b>
1週間の残業時間（時間/週/1人）	<b>-8時間</b>
1週間で届けられた回数(回数/往復数/4人)	<b>+2回 / + 1往復</b>
リードタイム（LT）	<b>-1</b>

<残課題>

- ・ **ドライバー管理の工数増**  
(ドライバー人数 2名→4名)
- ・ **運行管理の工数増**  
(突発的なトラブル対応 等)
- ・ **在庫管理工数増**  
(積載を考慮しアイテムを選定してる為)

**当社が各拠点の運営を全て運営していた事で、課題への対応と工数増加を最小限に抑える事ができた**

## 異業種との取組み内容

### ユニ・チャーム様、湖池屋様の幹線を組合わせた中継輸送

	目的	取組みに向けた荷主の協力
ユニ・チャーム様	持続可能な物流の構築に向けて、異業種との混載輸送モデルで解決したい。	パレットとバラ(ケース)の混載輸送による積載効率悪化を抑制。
湖池屋様	現状運行ルートでの、大阪府発→埼玉県着の片道輸送の解消をしたい。	ドライバー作業負担軽減のためパレット輸送へ変更。輸送量の減少を抑制するため、10tトラックからセミトレーラーへ変更。



## 結果

### <定量効果>

	実施前	実施後	差
ドライバー人数	4名/日	3名/日	-1名/日
合計残業時間	16時間/日	13.5時間/日	-2.5時間/日

### <残課題>

単一顧客での運用と比較すると、管理工数、各拠点での綿密な時間コントロールが大幅に増加

**関係する企業が増えるほど、克服すべき対応の難易度は高い**  
**中継輸送に参画する企業が増えれば、物流の持続可能性は高まる**

## 中継輸送の取り組みから見えた課題

課題	検討（案）
輸送範囲の拡大	リードタイムの緩和
ドライバー拘束時間の削減	パレット輸送の推進
	各荷主拠点のバース管理の徹底（待機時間削減）
	スワップボディ普及（荷役分離）
業務・管理工数削減	荷主、物流会社間のデータ標準化と連携
	ドライバーの労務管理の一元管理
	検品レス、納品伝票電子化
環境整備	他社車両との乗換えにおける、任意保険制度の見直し
	高速道路料金における、長距離逓減制の継続、中継拠点への一時退出、再進入の促進
	スムーズな走行の実現（渋滞情報の精度向上 ex.ETC2.0の活用）

**中継輸送の早期実現に向けて課題認識の浸透と**  
**“環境整備”と“サプライチェーン全体”での取り組みが必要**

**ご清聴  
ありがとうございました**