

鳥取県内の自家用有償旅客運送による貨客混載の検討事例（鳥取県日野町）

平成30年7月9日、鳥取県

1 経緯

- 日野郡内の某貨物運送事業者では、ドライバー不足の課題を抱えており、物流センターから往復約50km離れ、約1時間要する日南町エリアへの集配が負担となっていた。（1日2往復）
- 一方、日野町では赤字路線となっている日野町営バス（日野町根雨一日南町生山）の収支率改善のため貨客混載による生産性向上の取組みを検討していた。
[H29年度日野町営バス収支]全体▲約20,000千円、うち貨客混載検討路線▲約6,800千円

日野町営バスでの少量貨物運送による、既存の貨物運送事業の代替実施を某貨物運送事業者と協同して検討



従前、物流会社ドライバーが江府町の物流センターから日南町へ午前と午後2往復集配に行っていたが、バスによる貨客混載で、午前日南町に行ったドライバーが江府町の物流センターに戻らずに対応できるため1往復で済むようになる。

日野町のメリット

利用者が少ない路線で貨物運送収入を得られ、生活路線の維持に繋がる

物流会社のメリット

- ・ 1往復分の運行が削減
- ・ 労働時間削減（人手不足解消）

2 課題

日野郡内には貨物自動車運送事業者が34社（一般貨物自動車運送事業13社、軽貨物自動車運送事業21社）存在するため、自家用有償旅客運送での貨客混載実施に必要な許可基準である既存の貨物事業者に支障がないことの確認が既存の運送事業の代替に過ぎないにも関わらず、非常に困難。（事業実施までに非常に時間がかかることが予想されるとともに零細な貨物業者も多く、面会すら難しい。）

日野郡の某貨物運送事業者の現状の輸送形態

平成30年7月9日
鳥取県

1 物流センターについて

日野町営バスによる少量貨物運送を検討している某貨物運送事業者の日野郡内に配達される貨物については、江府町の物流センターに一度、輸送された後、日野郡内各エリアごとに仕分けされ、配達される

2 日野郡内の輸送方法について

- (1) 某貨物運送事業者においては、エリアごとに配達担当者を決めており、それぞれエリアごとに午前と午後に分けて1日2回集配を行っている。
- (2) 各エリア担当者は、朝一で午前配達分の貨物をトラックに積載して各担当エリアに移動し、午前中の集配を行い、終了後、一度、江府町の物流センターに戻り、午前中に各エリアから集荷した荷物を積み下ろすとともに、午後配達分の貨物をトラックに積載し、再度各担当エリアに移動し、午後の集配を行い、終了後、再度、江府町の物流センターに戻って午後に集荷した荷物を積み下ろす。
- (3) 日野町営バスの菅福線のうち、午後に生山（日南町）に到着する便を活用して少量貨物運送を実施することで、日南町エリア担当のドライバーは江府町の物流センターに午後配達分の荷物を取りに行かず、かつ、午前中に日南町で集荷した荷物を江府町物流センターに届けなくても、午後の集配が可能となる。

<効果>

■貨物運送事業者のメリット

従前、日南町エリア担当者が午前中の集配後に一度江府町物流センターに荷物を取りに戻っていたが、日南町に滞在することが可能になり、**1往復分の運行が削減**となることで**トラック燃料費の削減や労働時間削減**（生産性向上による人手不足解消）に繋がることが期待される。

■日野町のメリット

利用者が減少するバス路線の運賃収入を**貨物運送収入**で補うことが可能。