

中継輸送・共同輸送の事例及び その他話題について

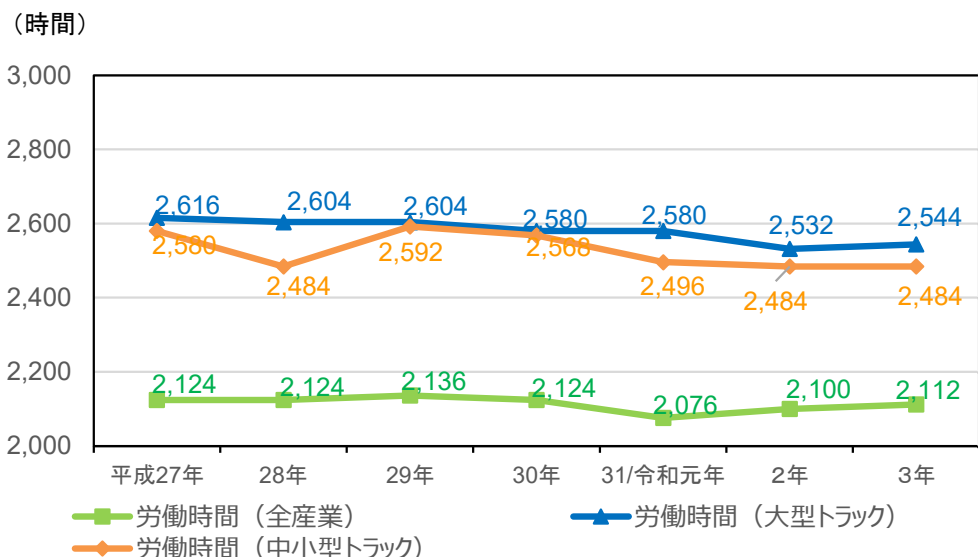
令和5年2月14日

北海道運輸局
自動車交通部貨物課

トラック運送事業の働き方をめぐる現状①

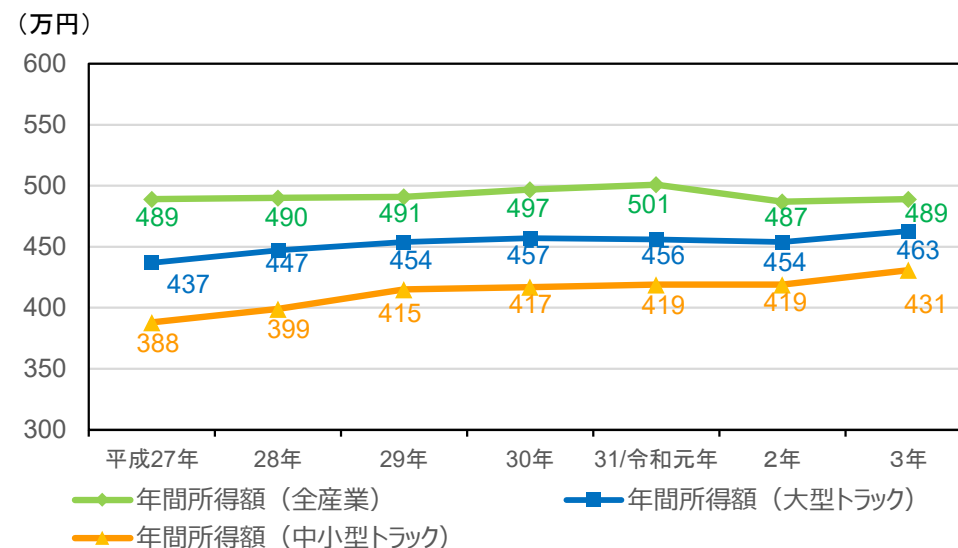
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



②年間賃金

全産業平均より5%～10%低い。



③人手不足

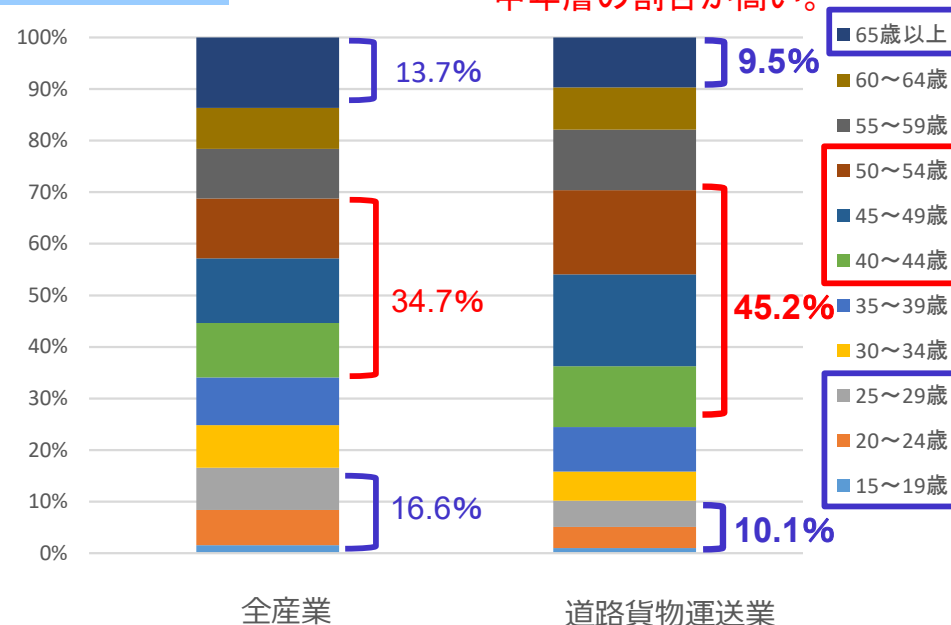
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



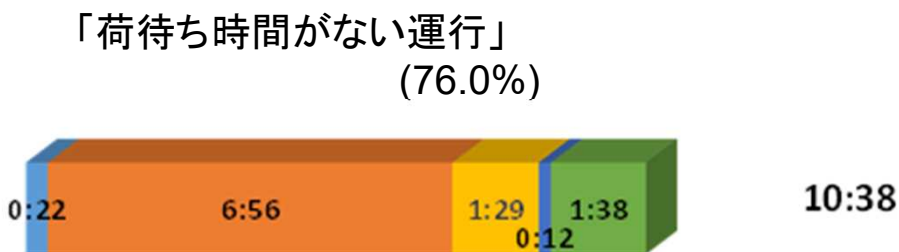
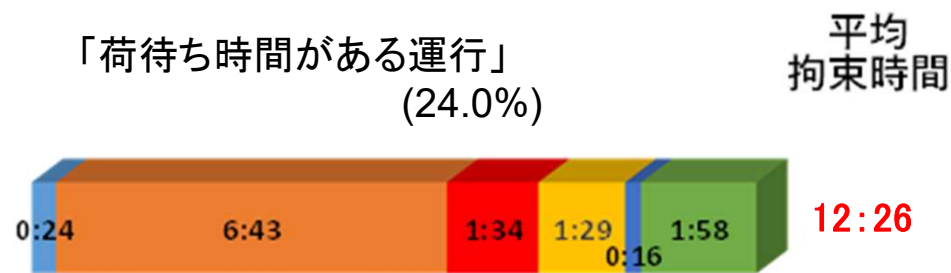
④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



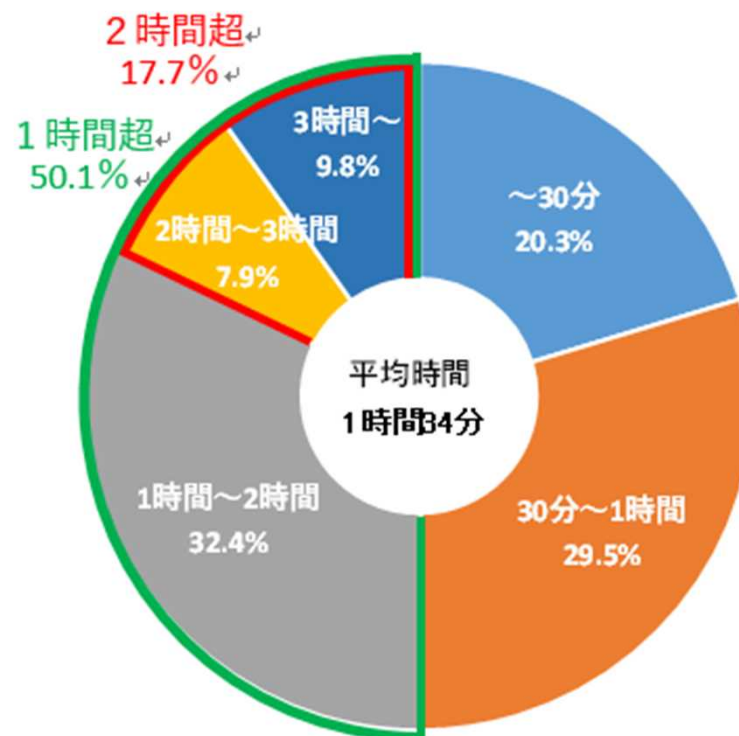
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役
■ 附帯他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典：トラック輸送状況の実態調査
(R2)

	従前の規制	働き方改革関連法施行後(2019年4月～)
原則	《労働基準法で法定》 (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定(労使協定)を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能	《同左》
36協定による時間外労働	《厚生労働大臣告示：強制力なし》 (1) ・原則、月45時間 かつ 年360時間 ・ただし、<u>臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし</u>(年6か月まで)(特別条項) (2) <u>自動車の運転業務は、(1)の適用を除外</u>別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分の対象)	《労働基準法改正により法定：罰則付き》 (1) ・原則、月45時間 かつ 年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない時間外労働時間 ① 年720時間(月平均60時間)(休日労働含まず) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・<u>施行後5年間(2024年3月末まで)従前の規制</u> ・<u>2024年4月1日以降年960時間</u>(休日労働含まず) 2080h(法定労働)+960h(時間外労働) =3040時間+α(休日労働) ・将来的には、一般則の適用を目指す

トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

- 「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成30年7月公布)において、過労死等防止の観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、時間外労働年960時間(＝月平均80時間)の上限規制を適用することとなった。
- 改善基準告示(厚生労働省告示)の見直し内容は、令和4年9月の厚生労働省の専門委員会トラック作業部会においてとりまとめられ、令和4年12月に公布予定。

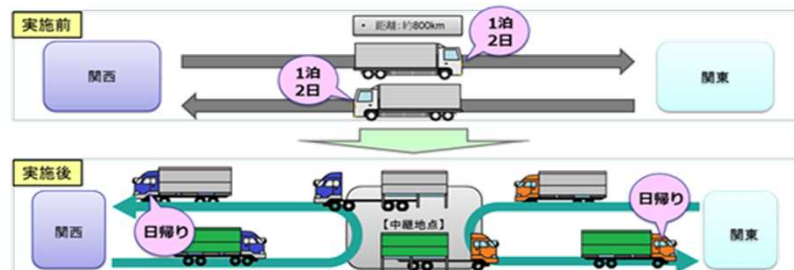
	現 行	見直し案(令和6年4月～)
拘束時間	・1日 原則13時間以内 最大<u>16時間以内</u> (<u>15時間超</u>は1週間2回以内) ・1ヶ月 <u>293時間以内</u>	・1日 原則13時間以内 最大<u>15時間以内</u> (<u>14時間超</u>は1週間2回以内) ・1ヶ月 <u>284時間以内</u>
休息期間	<u>継続8時間以上</u>	<u>継続11時間を基本とし、9時間下限</u>
連続運転時間	・4時間を超えないこと。 (30分以上の<u>休憩等</u>の確保(1回10分以上で分割可))	・4時間を超えないこと。 (30分以上の<u>休憩</u>の確保(1回<u>概ね</u>10分以上※で分割可)) ※「1回概ね10分以上」とは、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと ※運転の中断は、原則休憩とする

※運転時間(2日平均:1日当たり9時間・2週間平均:1週間当たり44時間)については変更なし。
※上記のほか、予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合の対応を新設。

中継輸送とは

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



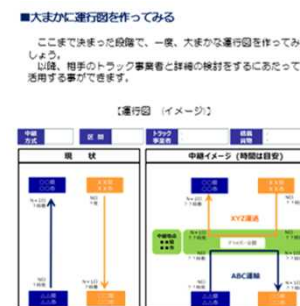
労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等



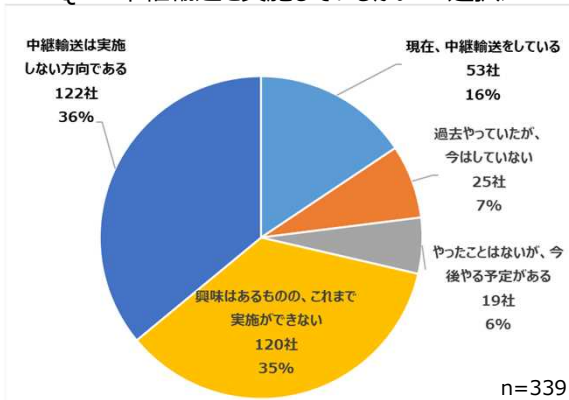
中継輸送の取組事例集（令和2年1月29日公表）

- すでに中継輸送を実施している全国の成功事例を集め、取組概要や成功の秘訣等をまとめた「取組事例集」を作成
- 全26事例あり、中継輸送の実施方式（①ドライバー交代方式、②トレーラー・トラクター方式、③其他方式（貨物入替え等））ごとに整理
- 事例集URL：<http://www.mlit.go.jp/common/001178753.pdf>

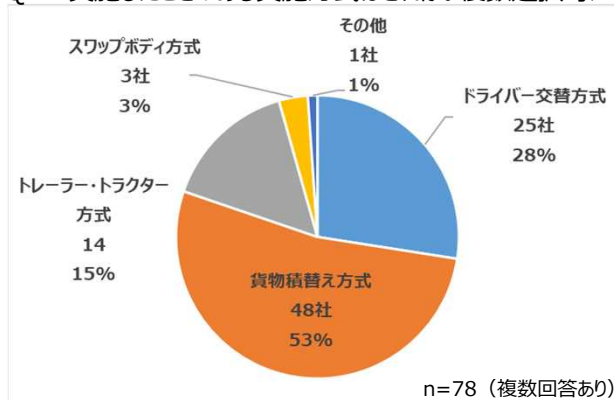


中継輸送に関するwebアンケート調査（トラック事業者を対象に令和3年9月～10月実施）

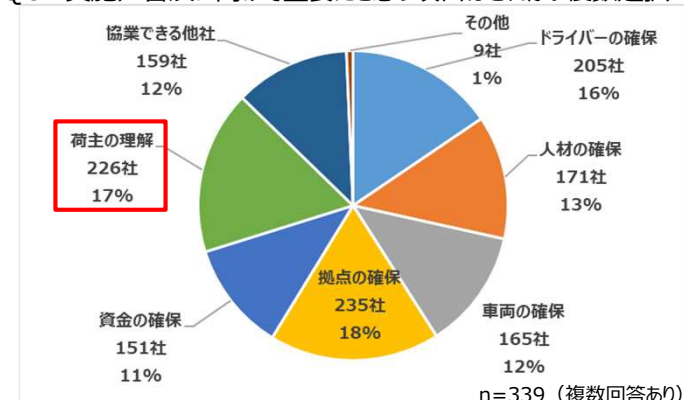
＜Q1：中継輸送を実施しているか。1つ選択＞



＜Q2：実施したことのある実施方式はどれか。複数選択可＞



＜Q3：実施／普及に向けて重要だと思う項目はどれか。複数選択可＞



⇒潜在的な実施ニーズが多くあることを踏まえ、今後さらなる普及促進策を検討

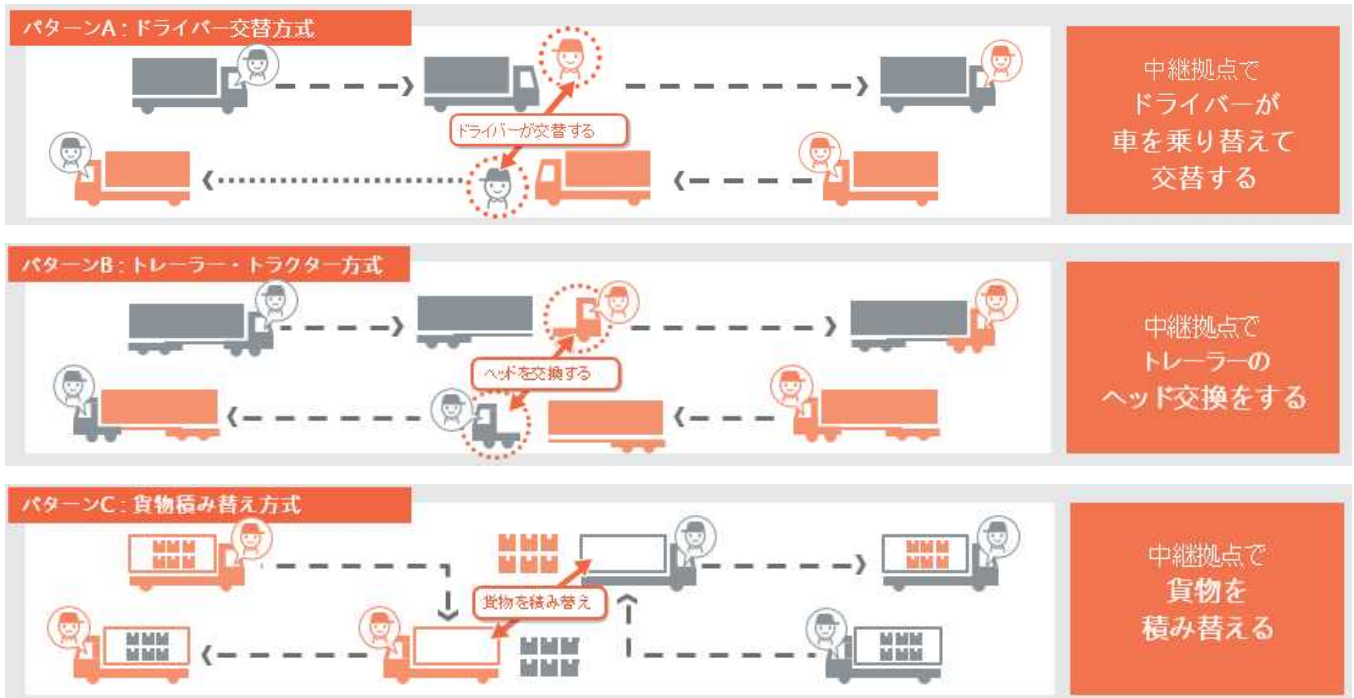
トラックドライバーの長時間労働を抑制するため 「中継輸送」に取り組んでみませんか？

「物流の2024年問題」※を間近に控えトラックドライバーの長時間労働の改善は喫緊の課題です

※2024年4月から年960時間を上限とする時間外労働規制が適用されます

□ 中継輸送によりドライバーの労働時間が削減できます！

〔中継輸送の主なパターン〕

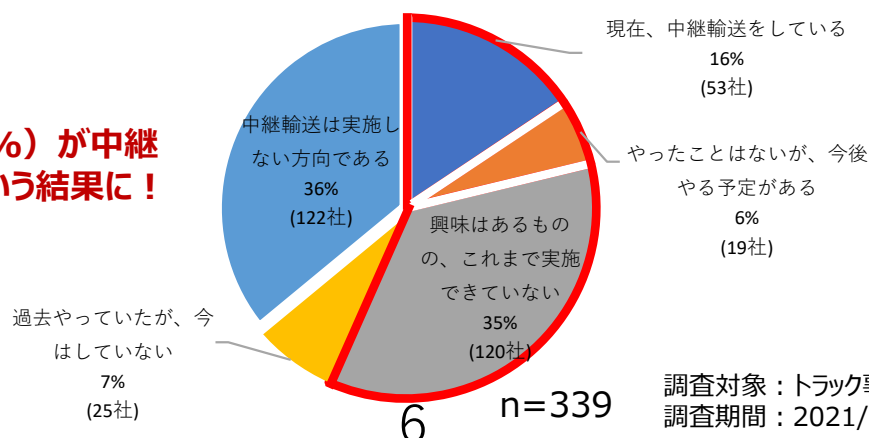


□ 中継輸送はどのくらい普及しているのでしょうか？

- 現在実施中と回答したのは全体の16%とまだまだ道半ば。
- 一方で、「中継輸送に興味はある」との回答を含め、全体の半数以上が中継輸送に前向きという結果も。

中継輸送の実施状況（択一式）

半数以上（57%）が中継輸送に前向きという結果に！

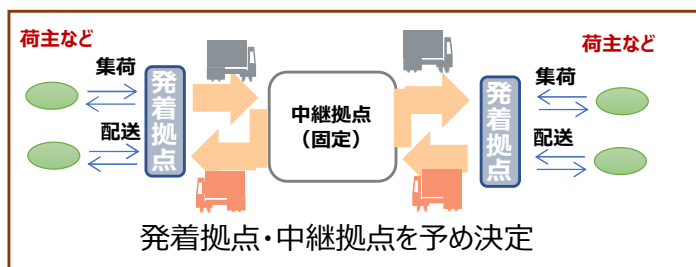


調査対象：トラック事業者
調査期間：2021/9/1～2021/10/18

□ 中継輸送を活用した物流プラットフォームを提供する事業者が登場しています！～荷主企業と運送事業者をコーディネート～

<路線固定型>

確立した幹線輸送スキームでサービス提供



【運送事業者】

片道みの長距離輸送の改善や、近隣の集配案件の拡大が期待できる。

【荷主企業】

物流プラットフォームを提供する事業者が主体となり、複数荷主を集約し共同配送することで、輸送効率の向上が期待できる。

<個別コーディネート型>

荷主に合わせ個別にコーディネート



【運送事業者】

荷主の長距離輸送の要望に応えつつ、ドライバーの労働時間の削減が期待できる。

【荷主企業】

自社の物流課題に対し、輸送ネットワークの構築から、実運送まで一貫したコーディネート力が期待できる。

中継輸送を活用した物流プラットフォームを提供する事業者の例

○ NEXT Logistics Japan 株式会社

(<https://www.next-logistics-jp.jp/>)



○ トランコム 株式会社

(<https://www.trancom.co.jp/>)



○ 株式会社 デンソーテン (スワップボディコンテナ交換方式)

(<https://www.denso-ten.com/jp/release/2022/04/20220412.html>)



□ 中継輸送実現に向けたポイント (荷主・運送事業者等へのヒアリング結果)

● 中継輸送パートナー企業の発掘

- 「ホワイト物流」宣言した事業者同士のコミュニケーションの場である「集いの場」の活用
- 中継輸送プラットフォームの活用
- 事業協同組合の活用 等

● 中継輸送担当ドライバーの賃金体系等の整備

- 中継輸送の実施により、削減された労働時間分の賃金が下がることがないよう、雇用形態の充実や賃金体系の整備

● 中継拠点の確保

- 中継拠点はドライバーが日帰り運行可能な発地・着地との距離250km以内が望ましい
- 中継輸送の方式により必要な設備の確認
例：十分な仮置スペースやフォークリフトなど

● コスト・リードタイム増への荷主の理解／協力

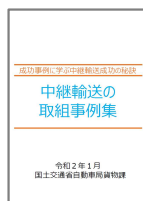
- 従来の幹線輸送と比べ、中継輸送では
 - ① 高速料金、中継拠点利用料、新規保険料等のコスト増
 - ② 中継によるリードタイム増 が発生

【ご参考】国土交通省のホームページでは、中継輸送の実施に向けた資料をご紹介します。



中継輸送実施の手引き

中継輸送に取り組むにあたり踏まえるべきポイントを解説



中継輸送の取組事例集

取組事例や成功の秘訣をご紹介します



「貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車の相互使用について」（平成9年7月1日付国土交通省通達）

自貨第79号
自環第166号
平成9年7月1日

国自総第486号
国自貨第136号
国自整第137号
一部改正 平成19年2月7日

各地方運輸局自動車交通部長
関東・近畿運輸局自動車業務監査指導部長
各地方運輸局自動車技術安全部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長

自動車交通局総務課安全監査室長
自動車交通局貨物課長
自動車交通局技術安全部整備課長

貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車の相互使用について

標記については、運転者の労働時間の改善及び輸送の効率化の観点から、「事業用自動車の相互使用について（平成2年11月30日付け貨技第140号、貨陸第144号）」により、連絡運輸のうち、中継点において他社の車両に貨物を積み替えることなく運転者のみが交代して行う輸送について定めてきたところである。

今般、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外制度の整理等に関する法律（平成9年法律第96号）の施行により、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第15条（運輸に関する協定）の規定が削除されるため、今後、標記については下記に従い取り扱うこととしたので、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれない。

なお、本通達は、平成9年7月20日以降の申請事案について適用することとし、これに伴い、「平成2年11月30日付け貨技第140号、貨陸第144号」は廃止する。

記

事業用自動車の相互使用を行おうとする事業者には、以下の事項について措置するよう周知されたい。

- 1 相互使用を行う当事者間において、次の点につき協定書等により定めておくこと。
 - (1) 運行区間及び運転者の交代する場所
 - (2) 相互使用の対象となる事業用自動車が配置されることとなる営業所
 - (3) 相互使用の対象となる事業用自動車の当該営業所毎の車両数
 - (4) 相互使用の対象となる事業用自動車の自動車登録番号(区間及び配置されることとなる営業所を示すこと)
 - (5) 相互使用の対象となる事業用自動車の運行管理、車両管理及び事故の処理についての相互の責任関係
 - (6) 損害賠償に関する事項
- 2 相互使用の対象となる事業用自動車には、事業者名及び運行区間等を記載した表板を当該事業用自動車の助手席側の前面に外側から見やすいように置くこと。

別紙

相 互	使 用 車 両
登録番号	
事業者名	
運行区間	
事業者名	
運行区間	

注:A4版とし、区間表示は最小行政区画による。

成功事例に学ぶ中継輸送成功の秘訣

中継輸送の 取組事例集

令和4年4月改訂
国土交通省自動車局貨物課

はじめに

中継輸送で働き方改革のすすめ

トラック運転者の長時間労働を抑制し、労働者不足を解消する施策の一つとして、一つの行程を複数人で分担する中継輸送(※)が期待されています。

※国土交通省では、「中継輸送の実施に当たって(実施の手引き)」を公開しています。

URL: <http://www.mlit.go.jp/common/001178753.pdf>

しかしながら、中継輸送を行うために、具体的にどのようなことを検討したらよいのか分からないトラック運送事業者の方もいます。

そこで、全国から中継輸送に取り組まれている事例を収集し、その成功の秘訣を整理しました。

中継輸送にこれから取り組まれようとする事業者の方だけでなく、すでに取り組まれている事業者の方にも参考となる事例が掲載されています。

例えば、「車中泊を削減して欲しい」という“現場の声”がきっかけとなり、現場主導で中継輸送に取り組まれた事例や、中継拠点にガソリンスタンドを活用された事例、更には、25mダブル連結トラックを中継輸送に組み合わせた事例などがあります。

また、中継輸送の更なる可能性として、

①車両の大型化による輸送能力を向上させた例

②荷姿のパレット化とパレットラウンドユースにより、ドライバー荷役負担を削減させた例などがあります。

さらに、トラック運送事業者が実施した事例だけでなく、荷主企業とともに実施した事例も含まれます。

トラックドライバーの労働時間削減に向け、荷主企業の方も是非、本取り組み事例集を参考に、トラック運送事業者とともに、中継輸送に取り組まれることを期待します。

複数事業者が実車率を高める工夫をした中継輸送の設計

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

■ 地元の運送事業者同士が“自力で中継輸送の仕組みを考え”、毎日運行を実現！

【実現に向けて、二社が考えたことの一例】

- ・トレーラーの共有

西尾運送でもともと保有していたトレーラー2台を活用し、道東運輸で切替。

- ・お互いの運行状況の共有による中継輸送内容の設計

■ 中継輸送に伴うコストアップを、荷主も運賃増の対応で協力！

中継輸送は、従来の輸送を分担するため、人件費や高速料金等によってコスト増となる。

増加分を運送事業者のみで負担せず、荷主にも増加分の負担を要請！

※国土交通省では、「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」を公開

■ 貨物がある区間をベースに、中継輸送を設計。新たな設計アプローチ。

既存の幹線において、貨物がある区間(士別⇒釧路・釧路⇒帯広・旭川⇒士別)をベースとし、これらの幹線を全て組み合わせ、中継輸送を設計。

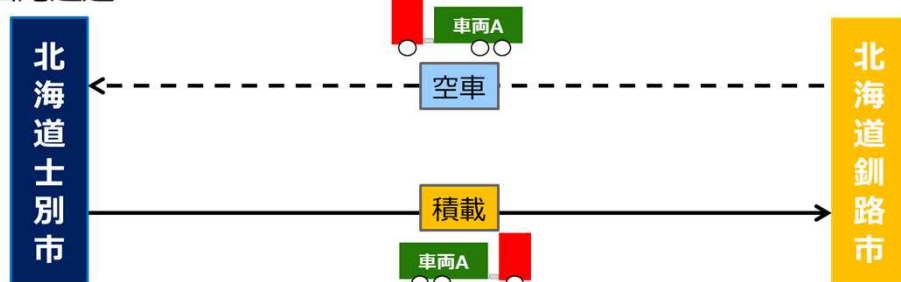
貨物の発着地から考える“通常”の中継輸送設計とは、異なったアプローチで中継輸送を設計。

1. 本中継輸送の概要

- 実施事業者：西尾運送有限会社 道東運輸株式会社
- 中継方式：トレーラー・トラクター方式
- 中継輸送経路：北海道士別市⇔北海道帯広市⇔北海道釧路市

2. 中継輸送の取組み内容

西尾運送



道東運輸

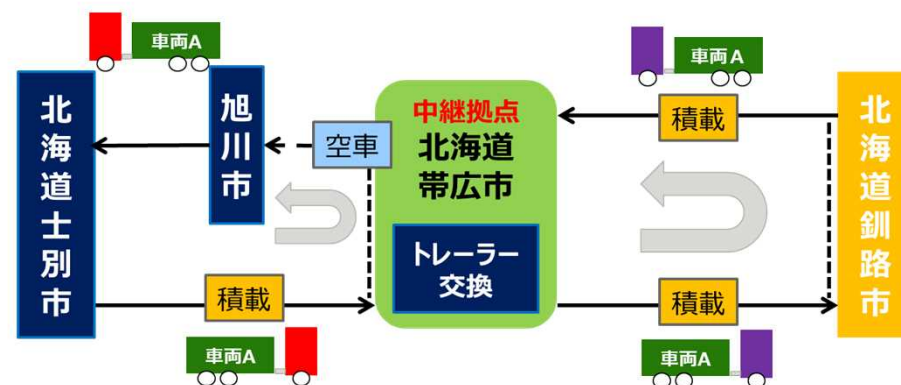


凡例
西尾運送トラクター : 赤
西尾運送トレーラー : 車両A 車両C
道東運輸トラクター : 紫
道東運輸トレーラー : 車両B

中継輸送実施前

中継輸送実施後

西尾運送が所有しているトレーラーを活用し、中継輸送を実施



3. 取組みに向けた課題

・ドライバーの長時間拘束

西尾運送は士別→釧路間の荷物を2日間で運行しており、ドライバーを長時間拘束していた。

・空車の発生

道東運輸は釧路→帯広への荷物があつたが、帯広→釧路への荷物が無く、空車回送があつた。

4. 中継輸送の導入効果

士別～帯広～釧路での中継輸送により、西尾運送は士別～帯広間の日帰り運行を実現。道東運輸は帯広～釧路間の往復での実車を実現した。

トップダウンで始める中継輸送

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

■ドライバー不足の時代が来ると早くから予測し、トップダウンで対策を実施！

10年以上前から、現在のようなドライバー不足が深刻になる時代はやってくると予想し、ドライバーを十分に確保できなければ、今後の長距離輸送の継続が難しくなると考え、先んじて、中継輸送などの労働時間削減につながる取り組みを実施。

その結果、松岡満運輸では、ドライバーの時間外勤務時間は60時間を超えることはない環境を10年以上前から実現しており、ドライバー不足が深刻な昨今であっても、ドライバー不足のに苦しんでいない。

また、十分なドライバーがいるため安定的な長距離輸送を提供。

その結果、安定的な長距離輸送に魅力を感じた荷主が集まり、売り上げも大きくなっている。

1. 中継輸送の概要

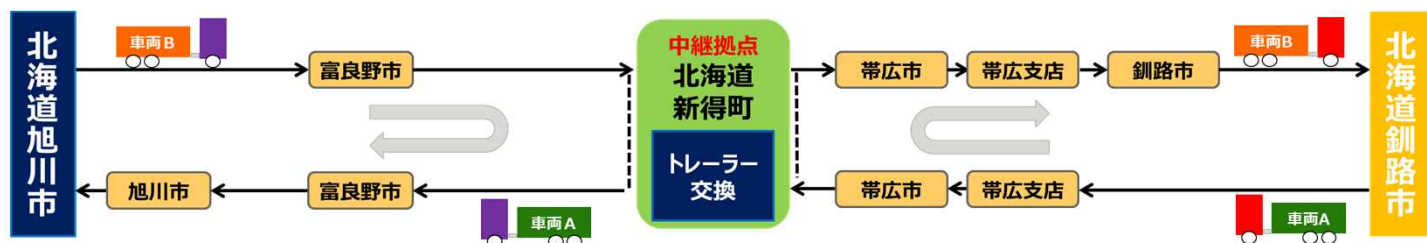
- 実施事業者：松岡満運輸株式会社
- 中継方式：トレーラー・トラクター方式
- 中継輸送経路：北海道内各地で実施
(例として2.の記載区間：旭川市⇔新得町⇔釧路市の区間で実施)

2. 中継輸送の取組み内容

中継輸送実施後

□各発着地での動きは下記の通り

- ・旭川発：旭川を出発後、富良野を経て、新得にてトレーラーのヘッド交換を行った後、富良野市/旭川市を経て、帰社。
- ・釧路発：八雲を出発後、帯広を経て、新得にてトレーラーのヘッド交換を行った後、帯広市/帯広支店/釧路市を経て、帰社。



3. 取組みに向けた課題

社会的背景からドライバーの確保がどんどん難しくなっていく中で、女性も含めたドライバーを確保し、安定的に長距離輸送を実施できる体制を整える必要がある。

4. 中継輸送の導入効果

中継輸送を実施することで、ドライバーの拘束時間を削減することで、ドライバーの労務負担の更なる軽減を実現。

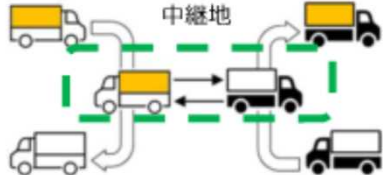
物流を取り巻く現状と取組状況（中継輸送・広
報）

2022年11月11日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

中継輸送の方式と課題について（各社ヒアリング結果により作成）

- 中継輸送は日帰り運行が可能となることなどから働き方改革に寄与すると期待されている。中継輸送の実施方法はいくつかの方法があり、運送事業者の事業環境によって実施方針は異なる。

方式	概要	特徴	事業者ヒアリング結果	
			各方式の課題	共通の課題
積替え方式	中継拠点で荷物を積み替える	・ドライバー、車両の入替が発生しないが、中継拠点において積替えや附帯作業等の新たな負荷が発生する可能性がある。	・荷役機械等の積み替え作業の発生するため、作業可能な中継拠点が必要となる。 ・ドライバーが下ろしやすいように積んだ荷物を一度崩すことになるためドライバーからの反発や、荷主からも途中で下ろしてほしくないという声がある。	・実施方式によって、中継拠点に求められるスペックが異なる。 ・中継拠点として道の駅やSA・PAの活用は、高速料金のコスト増とならない点で有用だが、専用マスが必要。（積替え方式は不可。）また、拠点数を増やすことが必要。
				
乗換え方式	中継拠点でドライバーが交代する	・ドライバーの交代のみで良く、中継拠点での新たな負荷作業は発生しない。	・1台のトラックを複数のドライバーが使うことをドライバーが嫌がる。 ・他社間で実施する場合、事故時の保険適用の取り決めが必要となる。 ・高速道路上の上下線をスムーズに行き来できるSA・PAは限られている。	・中継輸送のため途中で高速道路を降りることによる高速料金の追加発生が課題。 ・道路会社が設置した中継拠点があるが、高速料金・利用料の発生や実施方式に合わないため、近隣の自社拠点を活用している。
				
スワップボディー／トレーラー方式	中継拠点でスワップボディーとトラクターを分け、トラクターの交換をする	・発地、着地での荷役分離が可能のため、新たな負荷作業は発生しない。	・トラクターの交換時に必要なスペース（前方25～30m）の確保が必要となる。 ・トレーラーの場合はけん引免許を持つドライバーの確保が必要となる。 ・スワップボディー対応車両の生産が追いついていない。	・ドライバーの所属に地域的な偏りがあるため中継輸送のペアリングが限られる。 ・他社と連携して中継輸送を実施したい事業者と自社内で運びたい事業者が混在する。
	