

中継輸送の普及・実用化に向けた取組みについて

第18回北海道トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

令和5年2月22日

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。

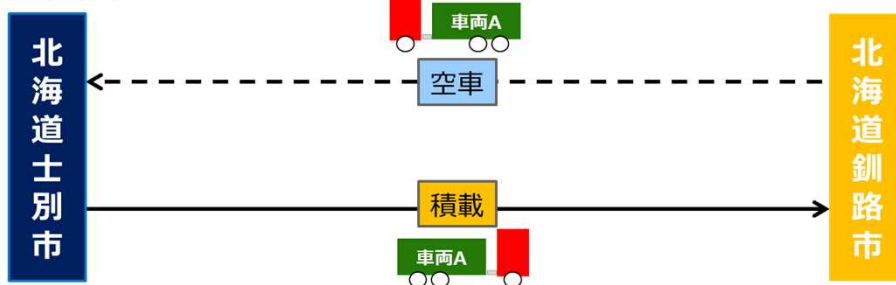
1. 本中継輸送の概要

- 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

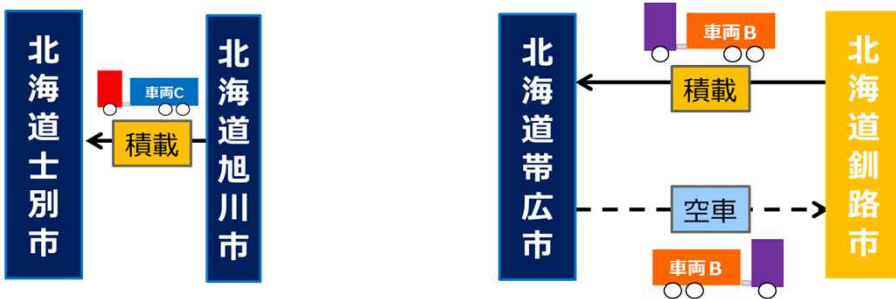
2. 中継輸送の取組み内容

中継輸送実施前

西尾運送



道東運輸



凡例

西尾運送トラクター：■

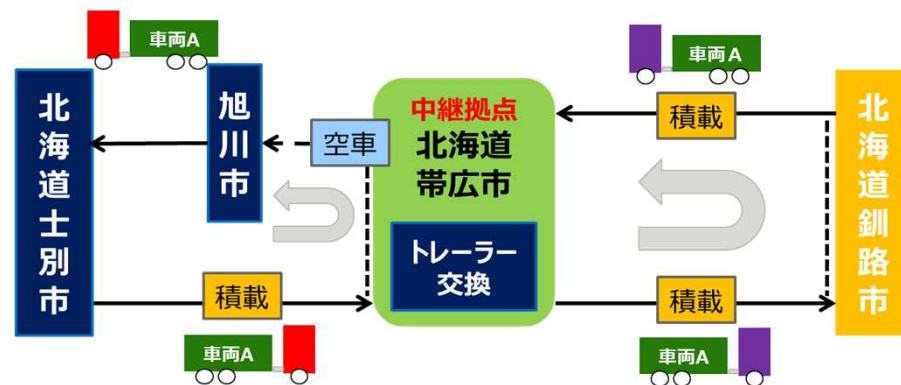
西尾運送トレーラー：■ 車両A ■ 車両C

道東運輸トラクター：■

道東運輸トレーラー：■ 車両B

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

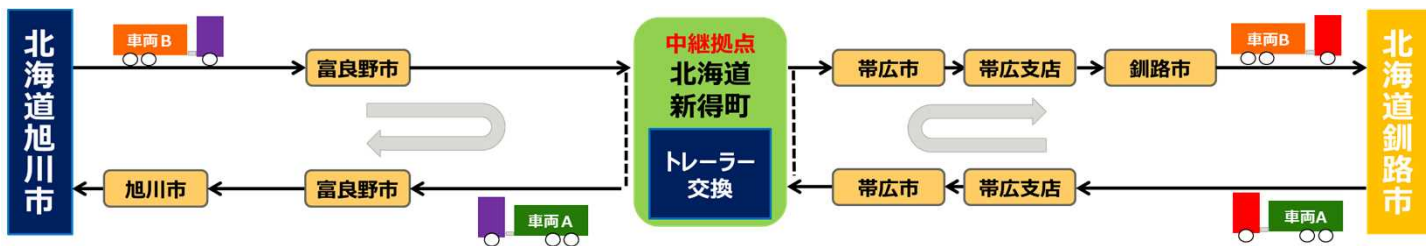
- 実施事業者：松岡満運輸株式会社
- 中継方式：トレーラー・トラクター方式
- 中継輸送経路：北海道内各地で実施
(例として2.の記載区間：旭川市⇔新得町⇔釧路市の区間で実施)

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

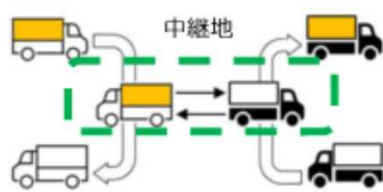
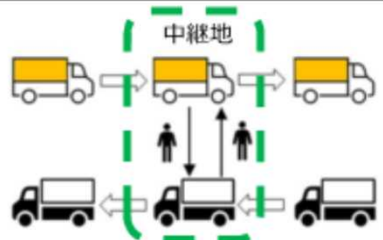
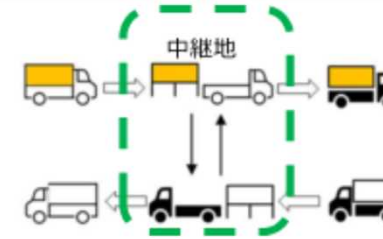
社会的背景からドライバーの確保がどんどん難しくなっていく中で、女性も含めたドライバーを確保し、安定的に長距離輸送を実施できる体制を整える必要がある。

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。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
				
スワップトレーラー方式	中継拠点でスワップボディとトラクターを分け、トラクターの交換をする	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・スワップボディ対応車両の生産が追いついていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
				

令和5年2月8日
自動車局総務課企画室

自動車運送事業者のための「働きやすい職場認証制度」申請期間延長

自動車運送事業者による働き方改革の取組（職場環境の改善努力）を「見える化」した「働きやすい職場認証制度」について、現在「一つ星」新規・「一つ星」継続・「二つ星」新規の申請を受け付けておりますが、2月15日までの申請期間を3月7日まで延長します。

1. 概要

国土交通省では、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するための総合的な取組の一環として、令和2年度に「働きやすい職場認証制度」を創設し、今年度より、新たに「二つ星」を導入したところです。

本制度を通じ、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促します。併せて、更なる改善の取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保が期待できます。

現在、「一つ星」を既に取得している事業者を対象とした「二つ星」申請及び「一つ星」継続申請に加え、認証を取得していない事業者を対象とした「一つ星」新規申請について受け付けております。申請期間はいずれも2月15日までとしておりましたが、3月7日まで延長することとしました。

認証取得によるインセンティブも強化する予定であり、認証取得の一層の促進、更なる本制度の普及により自動車運送事業者の働き方改革を推進してまいります。

2. 詳細

（1）対象

自動車運送事業者（トラック事業者、バス事業者（乗合、貸切）、タクシー事業者）

（2）審査要件

- ①法令遵守等、②労働時間・休日、③心身の健康、④安心・安定、⑤多様な人材の確保・育成、⑥自主性・先進性等

の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

※⑥は「二つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。

（3）認証手続き

国土交通省の指定を受けた一般財団法人日本海事協会（ClassNK）が認証実施団体として申請受付、審査及び認証手続きを実施。

（4）料金

審査料：55,000円（税込）／1申請あたり

※インターネットによる電子申請の場合、33,000円（税込）に割引。

電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円（税込）に割引。

登録料：66,000円（税込）／1申請あたり

- (5) 認証取得によるインセンティブ（今後の予定を含む。）
別添2のとおり。

3. スケジュール（予定）

【「二つ星」新規・「一つ星」継続認証】

- (1) 申請受付期間：令和4年12月16日～令和5年3月7日
(2) 認証事業者の公表：令和5年6月以降順次
※延長期間（2月16日～3月7日）の申請受付分については、令和5年7月以降順次公表。

【「一つ星」新規認証（追加申請受付分）】

- (1) 申請受付期間：令和5年1月16日～3月7日
(2) 認証事業者の公表：令和5年6月以降順次
※延長期間（2月16日～3月7日）の申請受付分については、令和5年7月以降順次公表。
※令和4年9月16日～11月15日の申請受付分については、順次、認証事業者を公表しています。

<参考>

- (1) 自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要（別添1）
(2) 「働きやすい職場認証制度」認証取得によるインセンティブ（別添2）
(3) 一般財団法人日本海事協会 プレスリリース
「2022年度 働きやすい職場認証 『一つ星新規』『一つ星継続・二つ星新規』の申請受付期間を2023年3月7日まで延長」
https://www.classnk.or.jp/hp/ja/hp_news.aspx?type=press_release&id=9242&lang=JP&layout=1
(4) 国土交通省自動車局「働きやすい職場認証制度」紹介ホームページ
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000025.html
(5) 一般財団法人日本海事協会「働きやすい職場認証制度」ホームページ
(申請はこちらで受け付けております。申請案内書等もご覧いただけます。)
<https://www.untenshashokuba.jp/>

以上

【お問い合わせ先】

自動車局総務課企画室 福田
代表 03-5253-8111 （内線 41162）
直通 03-5253-8564

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受け付ける。

1. 認証の審査要件

- 中小事業者による申請を容易にし、取組の円滑な浸透、普及を図る観点から、

- ① 法令遵守等
- ② 労働時間・休日
- ③ 心身の健康
- ④ 安心・安定
- ⑤ 多様な人材の確保・育成
- ⑥ 自主性・先進性等

の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

※⑥は「二つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
- ※ 審査料: 55,000円(税込) / 1申請あたり
(インターネットによる電子申請の場合、33,000円(税込)に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円(税込)に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円(税込) / 1申請あたり

3. 「一つ星」認証事業者数 令和5年2月8日現在

トラック事業者	2,440社
バス(貸切・乗合)事業者	229社
タクシー事業者	751社
合計	3,420社

<認証マーク>



4. スケジュール (予定)

- 「一つ星」継続・「二つ星」新規の受付期間: 令和4年12月16日～令和5年3月7日
- 「一つ星」新規(追加募集)の受付期間: 令和5年1月16日～3月7日
- 認証事業者の公表(上記受付期間分): 令和5年6月以降順次
※令和4年9月16日～11月15日の「一つ星」新規申請受付分については、順次、認証事業者を公表している。
※延長期間(2月16日～3月7日)の申請受付分については、令和5年7月以降順次公表。

5. 認証取得によるインセンティブ (詳細は別添2参照)

- 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。
- 求人エージェント等の認定推進機関の協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」、「設備改修工事の料金割引」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による補助金における認証事業者の優遇等の措置や、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。10

「働きやすい職場認証制度」 認証取得によるインセンティブ

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援

等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引

等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

4. R4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

● 二種免許取得支援

本認証制度取得事業者を優遇（詳細は今後検討）

トラック関係

● テールゲートリフター導入支援

申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇（詳細は今後検討）

● 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援

本認証制度取得事業者等が申請対象（詳細は今後検討）

5. その他（日本海事協会）

● 保有車両台数分の認証ステッカーの無料配布

2022年度「二つ星」を取得又は「一つ星」を継続した事業者が対象

● 優良事業者表彰制度の創設

長期間認証を継続して取得している事業者を対象に検討中