

【参考資料⑧】

中継輸送の普及・実用化に向けた取組みについて

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後(令和6年4月1日)に、**年960時間**の上限規制が適用される。

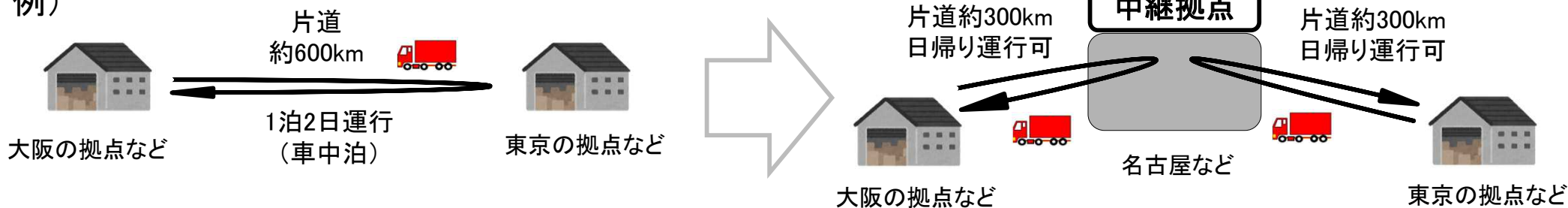
	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (臨時的で特別な事情がある場合、 上限なし) 特別条項	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることのできない時間外労働規制(年720時間等)
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> (貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象)	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> (休日労働を含まず) ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

中継輸送とは

中継輸送

ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する輸送形態。

例)



■ 輸送方式

パターンA：トレーラー・トラクター方式



パターンB：貨物積替え方式



パターンC：ドライバー交替方式



国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」

○トレーラー・トラクター方式(ヘッド交換方式)

- ・中継拠点でトラクターの交換をする方式。
- ・牽引免許を持っている運転者同士で行う必要があるが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

○貨物積替え方式

- ・中継拠点で貨物を積み替える方式。中継拠点での積替作業が必要となる。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

○ドライバー交替方式

中継拠点でドライバーが交替する方式。

時間外労働規制の適用等によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、中継輸送の普及・実用化を推進。

中継輸送拠点・中継輸送実証実験

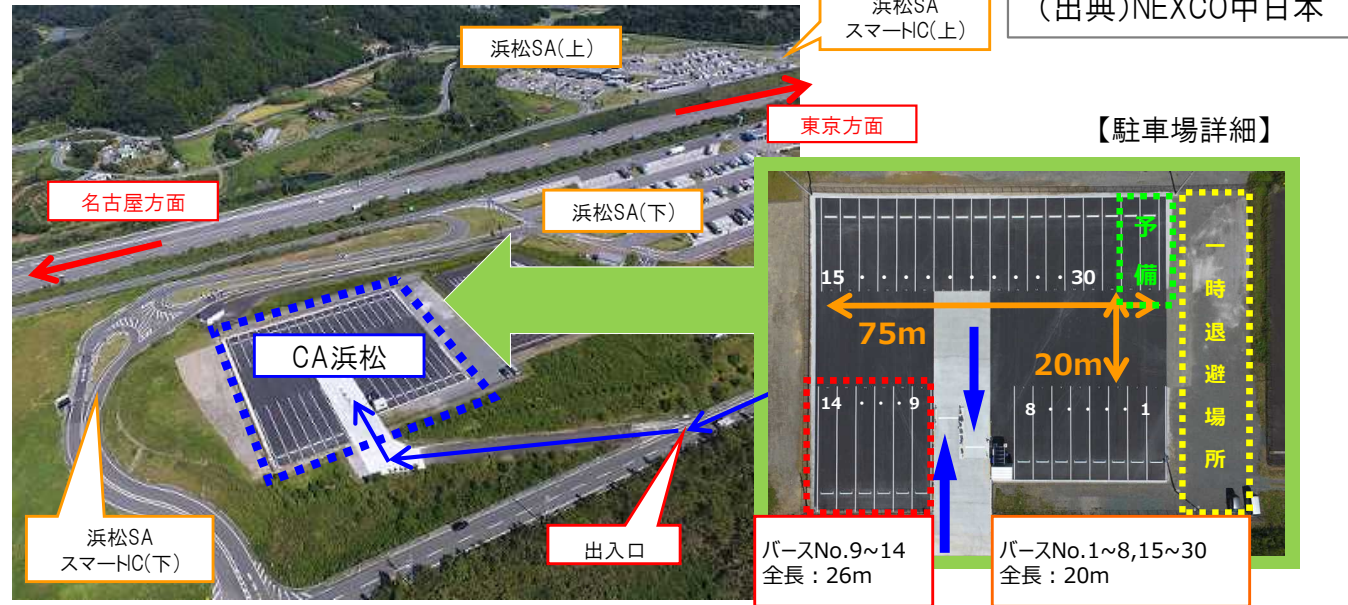
コネクタエリア浜松(静岡県)

○スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備。(H30年9月～事業開始)

【位置図】

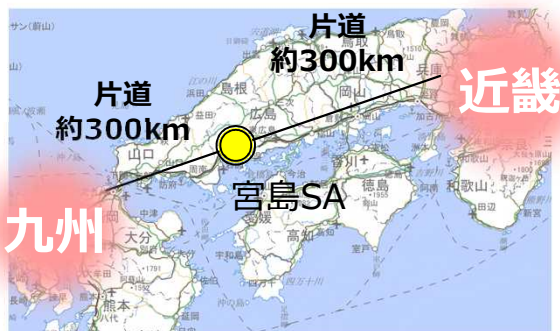


【全景】

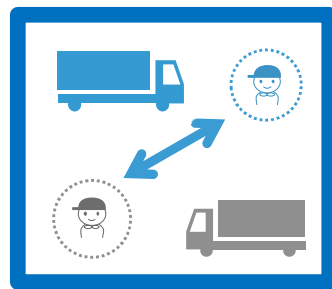


山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施。(R4年2月～3月)



【ドライバー交替方式】

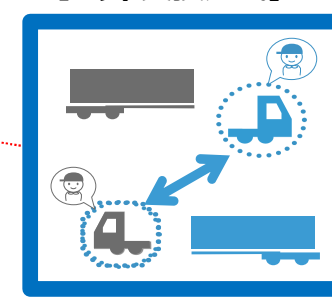


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点とした実証実験を実施。(R3年11月、R4年11月)

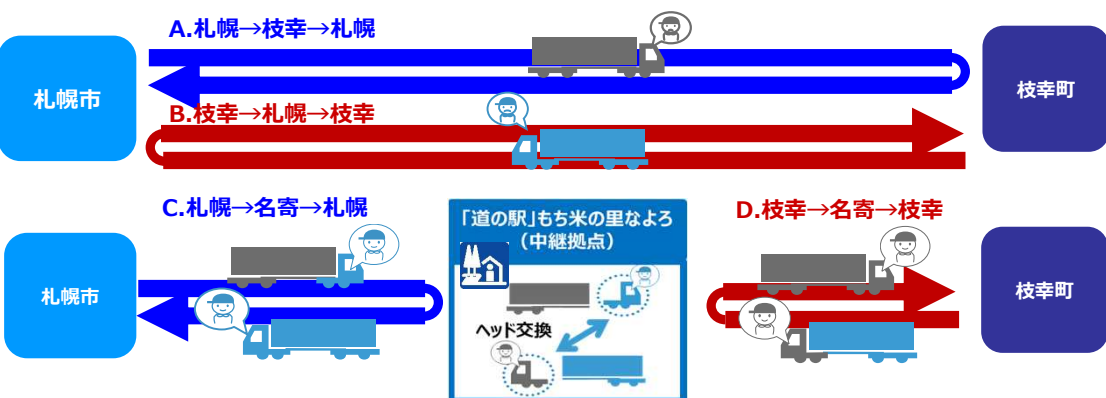


【ヘッド交換方式】

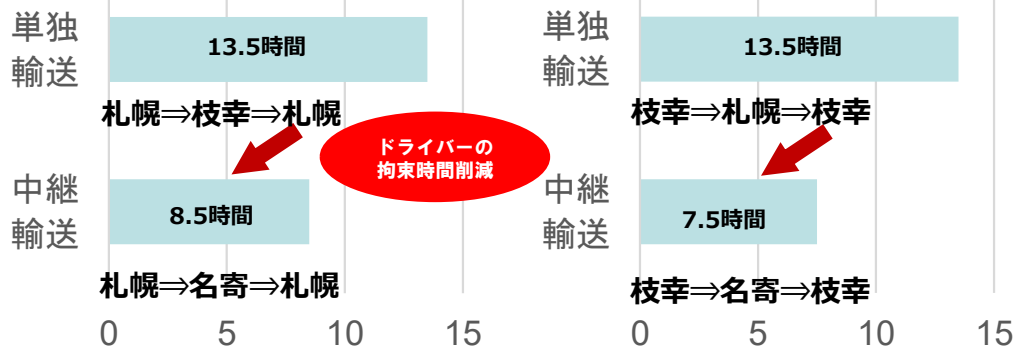


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声

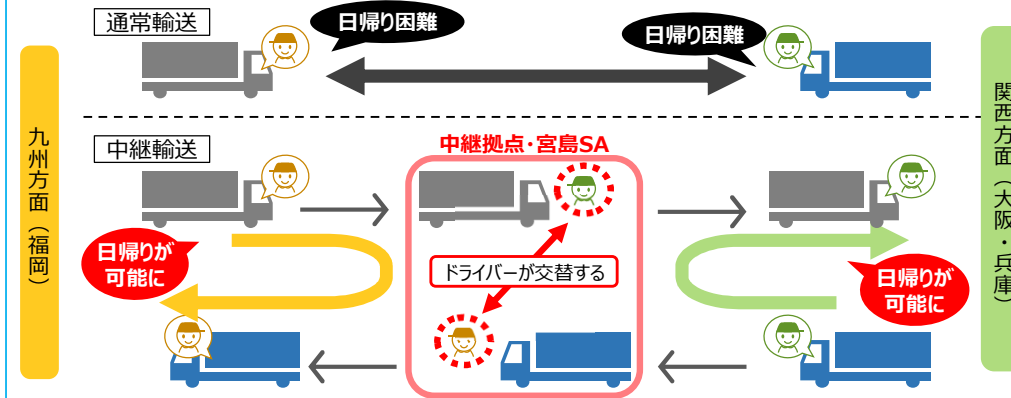


運送事業者
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

トラックドライバー
一般車両と分離した動線や専用の駐車スペース、トレーラーやヘッドの一時保管スペースがあるとよい。

山陽自動車道 宮島SA (広島県)での実験 (R4.2~R4.3)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者
・日帰りが可能になる。
・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい。

トラックドライバー
・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。
・ぜひ導入してほしい。
・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題。