

# 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、 <b>上限なし</b> ） <b>特別条項</b>	<u>2019年4月～</u> (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることは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）	<u>2024年4月～</u> ・ <b>時間外労働年960時間</b> （休日労働を含まず） ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

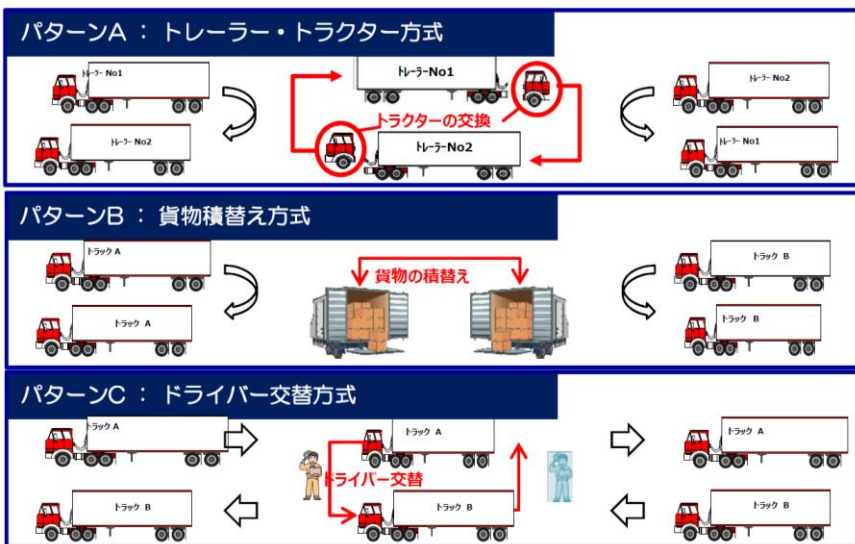
# 中継輸送とは

## 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。



## ■ 輸送方式



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

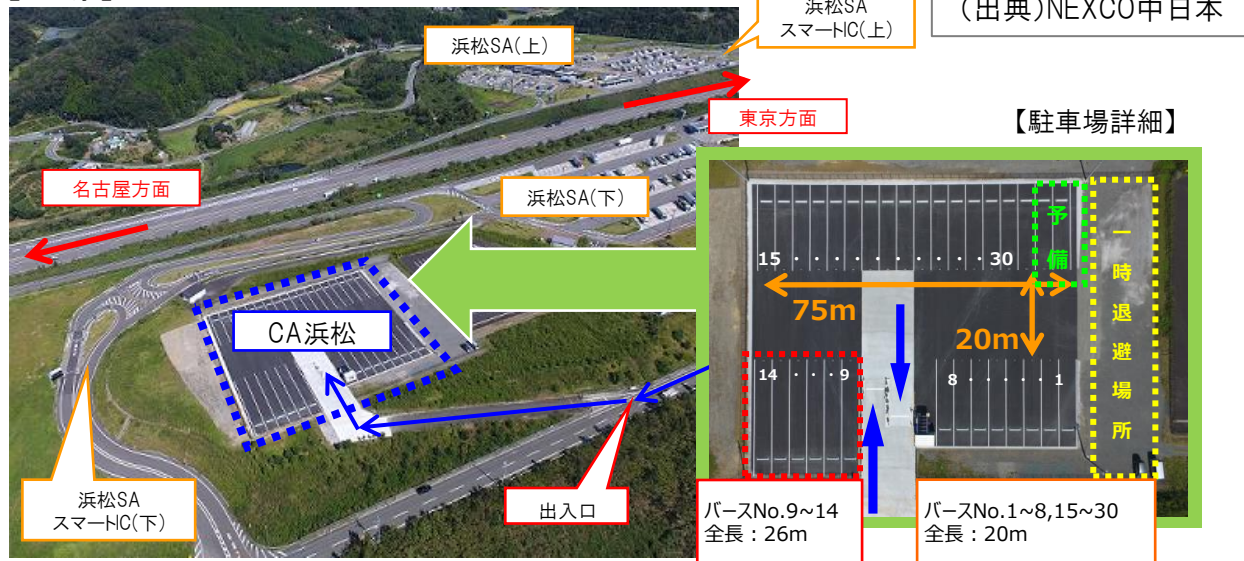
## コネクタエリア浜松(静岡県)

○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】

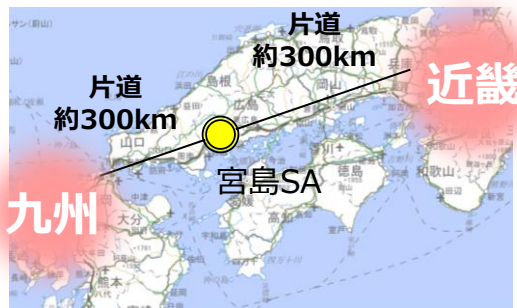


【全景】



## 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】

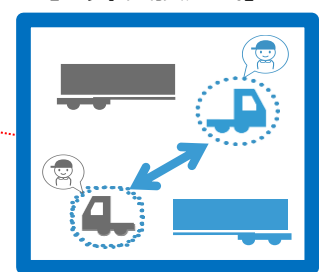


## 道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○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)

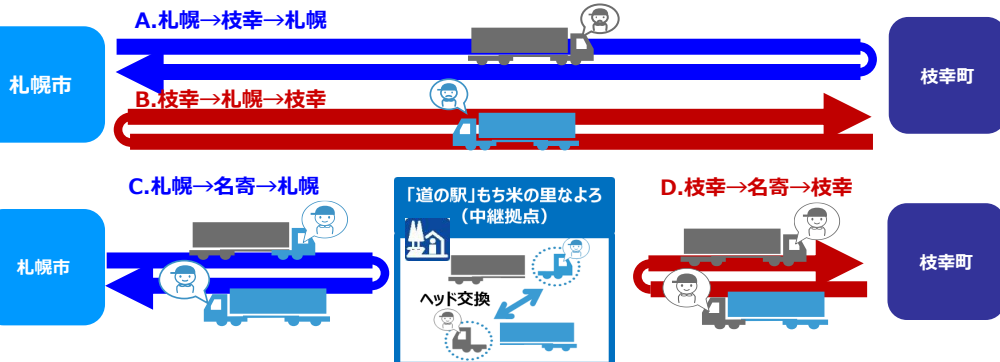


【ハット交換方式】

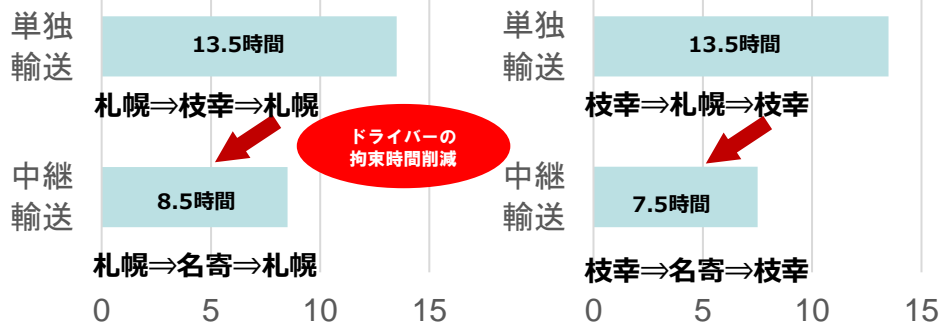


## 道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

### 概要



### 結果と参加企業・ドライバーの声



#### 運送事業者

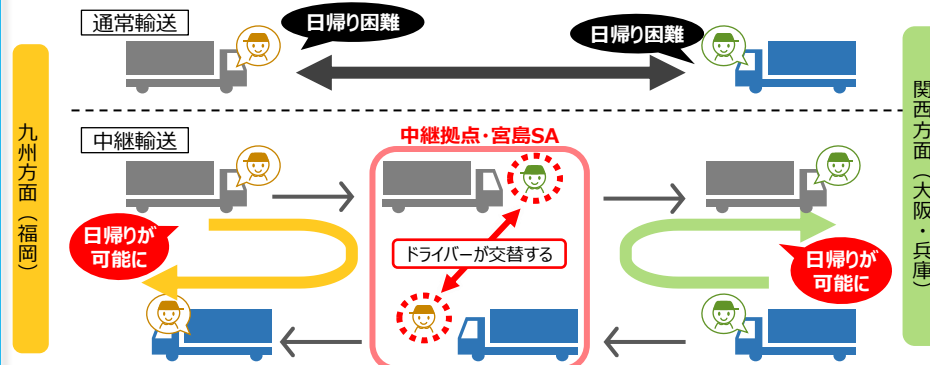
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

#### 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。

「改善基準告示」の改正については、厚生労働省の労働政策審議会で議論が行われ、令和4年9月、同審議会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た。令和4年12月に公布、**令和6年4月に施行予定**。主な内容は以下のとおり。

	現 行	改正後(令和6年4月～)
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則13時間以内 最大<b>16時間</b>以内 (15時間超は1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 <b>293時間</b>以内。<b>年3516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則13時間以内。 最大<b>15時間</b>以内。<b>長距離運行は週2回まで16時間</b> (14時間超は1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 <b>284時間</b>以内。<b>年3400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</li> </ul>
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	<b>継続8時間</b> 以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続11時間以上を基本、<b>9時間</b>を下限</li> <li>・<b>長距離運行は継続8時間</b>以上(週2回)</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間は、2日平均で1日9時間。</li> <li>・連続運転時間は、4時間を超えない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間は現行どおり。</li> <li>・連続運転時間は、4時間を超えない。 SA,PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可</li> </ul>

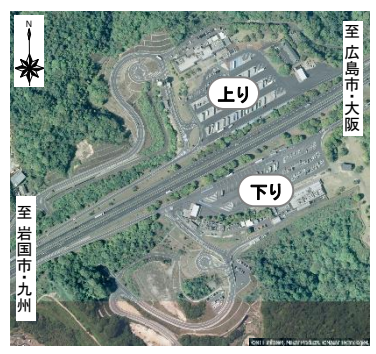
※上記のほか、予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合の対応を新設。

# 中継輸送拠点 / 実証実験実施箇所

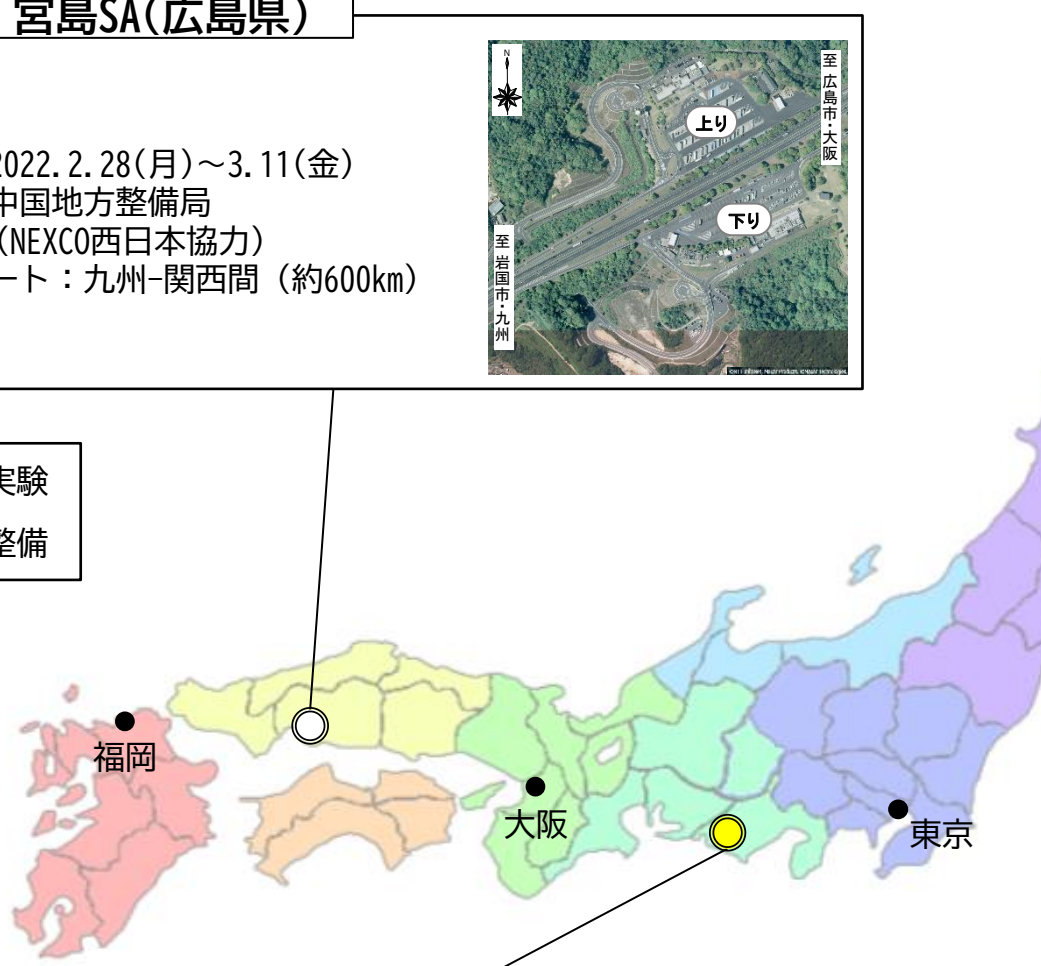
## 山陽道 宮島SA(広島県)

**【実験概要】**

日 程：2022. 2. 28(月)～3. 11(金)  
 実施主体：中国地方整備局  
 (NEXCO西日本協力)  
 主な中継ルート：九州-関西間 (約600km)



- …実証実験
- …拠点整備



## コネクタエリア浜松(静岡県)

**【概要】**

駐車容量：駐車マス30台  
 事業主体：NEXCO中日本・遠州トラック(株)  
 事業開始：2018年9月12日(水)  
 主な中継ルート：関東-関西 (約600km)



## 道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

**【実験概要】**

日 程：2021. 11. 9(火)～12(金)  
 : 2022. 11. 21(月)～12. 18(日)  
 実施主体：北海道開発局、(株)ヤマト運輸 等  
 主な中継ルート：  
 札幌市-枝幸町間 (約300km)



画像出典元：<https://hokkaido-michinoeki.jp/michinoeki/2939/>  
 (北海道の道の駅総合サイト「もち米の里☆なよろ」)

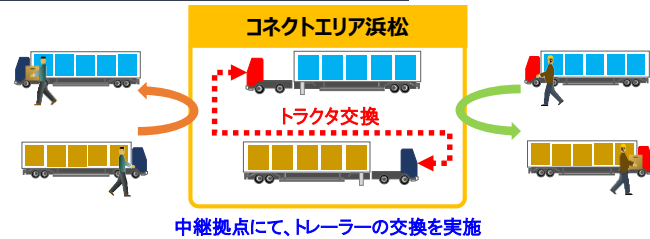
○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を実施

## 【位置図】

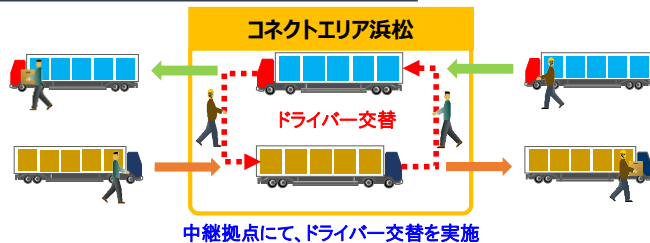


## 【運用イメージ】

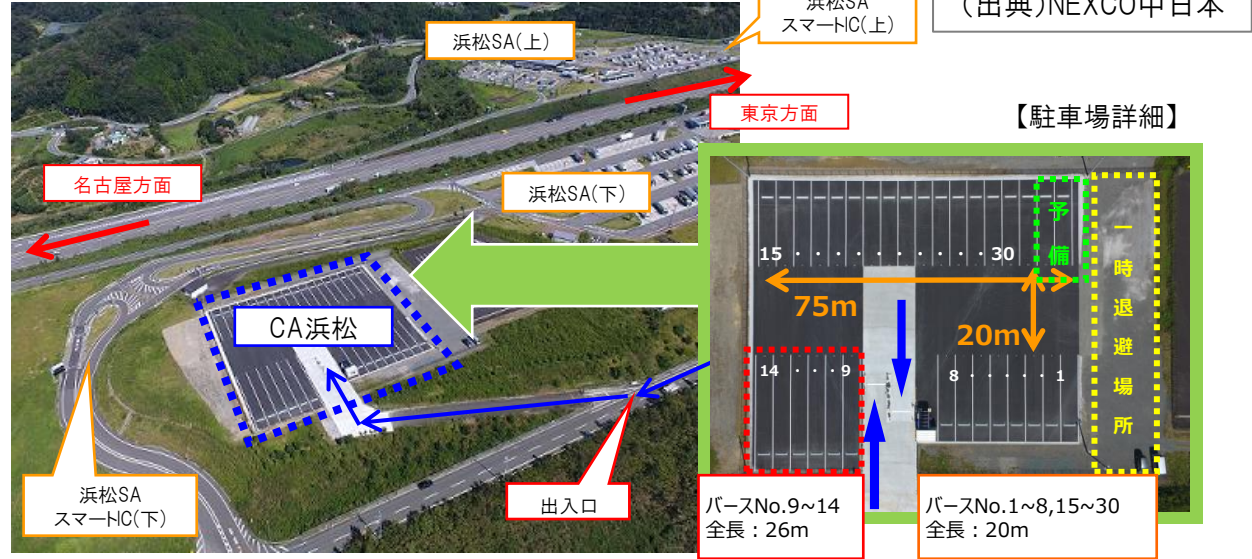
### トレーラー・トラクタ交換方式の場合



### ドライバー交替方式の場合



## 【全景】



## 【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西拠点⇄関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:2日間の行程の場合



② コネクティア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)





# 宮島SAにおける中継輸送実証実験の概要

中継実施日		3月3日～4日
中継予定時間		1:30～2:00
中継便数		1便/日
区間	東行	北九州22:50発 → 明石 <概算500km>
	西行	茨木20:30発 → 福岡 <概算620km>
車両		大型トラック(12m)



**宮島SAで  
中継を実施**

〔引継連絡および  
トラックの鍵を交換〕



## これまでの単独輸送と中継輸送の比較

これまで  
(単独輸送)



札幌市

A.札幌→枝幸→札幌



片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)

B.枝幸→札幌→枝幸



片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)

枝幸町

中継輸送

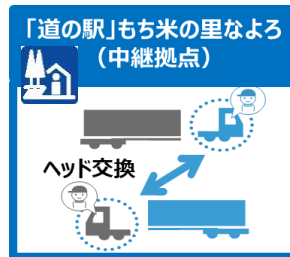


札幌市

C.札幌→名寄→札幌



片道約200km  
(往復約**8.5時間**の拘束)



D.枝幸→名寄→枝幸



片道約100km  
(往復約**7.5時間**の拘束)

枝幸町

## トレーラヘッド交換の状況

開始前

