

中継輸送の実施に当たって (実施の手引き)

平成29年3月
国土交通省自動車局貨物課

はじめに

トラック運送事業で働く方は、中高年層の男性が多く、このままでは、深刻な労働力不足になる事が心配されます。これを解決するためには、労働力不足の一因となっている「厳しい労働環境」を改善することが求められています。

こうした中、ドライバーの労務負担を軽減する方法のひとつに『中継輸送』があります。泊付きの長距離運行を複数のドライバーで中継することにより、各ドライバーが日帰りで勤務できるようになるなどの労務負担軽減が期待されます。

しかし、中継輸送の事例があまり多くない事もあり、中継輸送を行おうと思っても、具体的にどんな事を検討したら良いのかが分からないトラック事業者の方もいます。



本手順書は、

『異なるトラック事業者同士で行う ドライバー交替方式の中継輸送』の実施に向けて、どんな事を検討したら良いのかをまとめたものです。

トラック事業者の方々が中継輸送実施に向けて検討する際の一助となればと思っています。

目次

1. 中継輸送について

- ①中継輸送とは？
- ②中継輸送の方式

2. 中継輸送実施に向けた検討の手順

- ①中継輸送実施に向けた検討の進め方
- ②ルールを理解する
- ③中継輸送の枠組みを決める
- ④運用の詳細を決める
 - ・運行タイムスケジュールを決める
 - ・ドライバーの荷役作業有無を検討する
 - ・協定を締結する
 - ・運用に必要な資料を作成する
 - ・運行時、何か起こった時の対応を考える

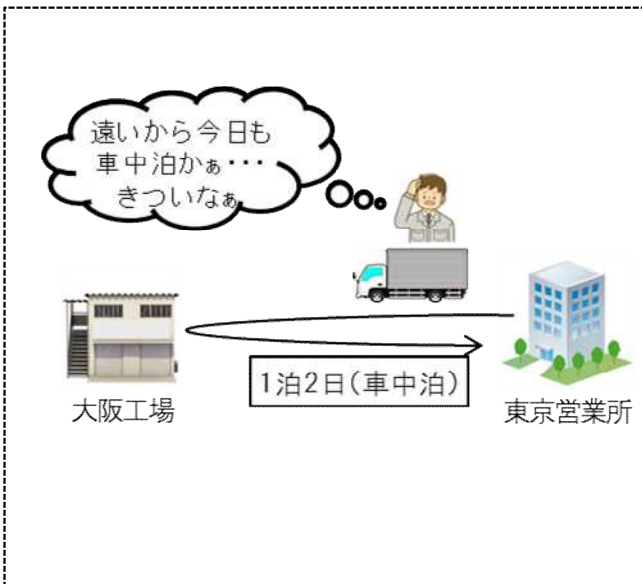
3. さいごに

4. 様式例集

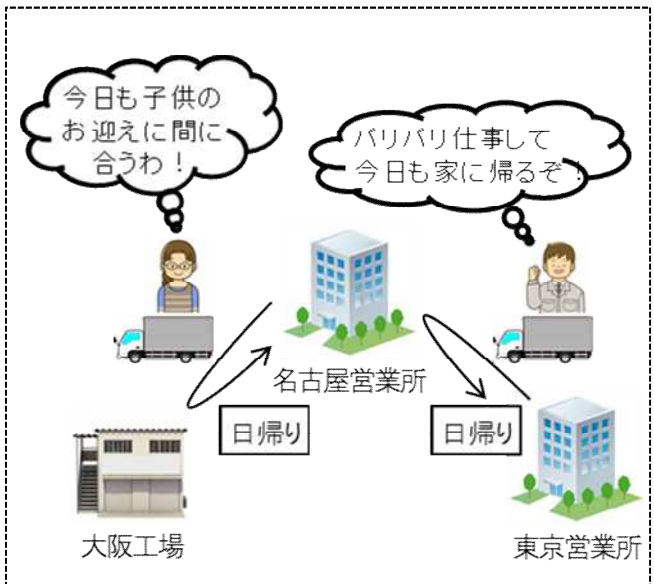
1 - ①. 中継輸送とは？

中継輸送とは、一人の運転者が一つの行程を担う働き方ではなく、一つの行程を複数人で分担する働き方です。

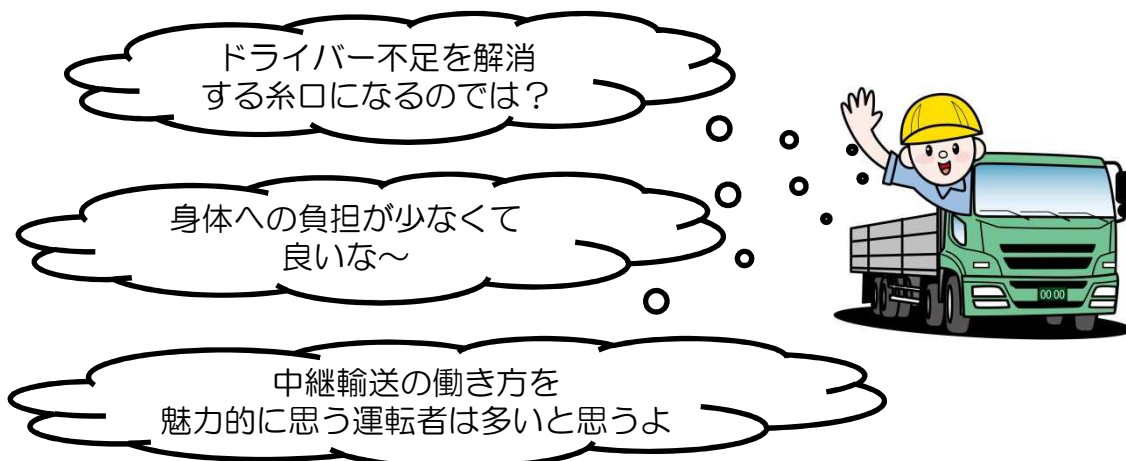
〔中継輸送を実施しない場合〕



〔中継輸送を実施する場合〕

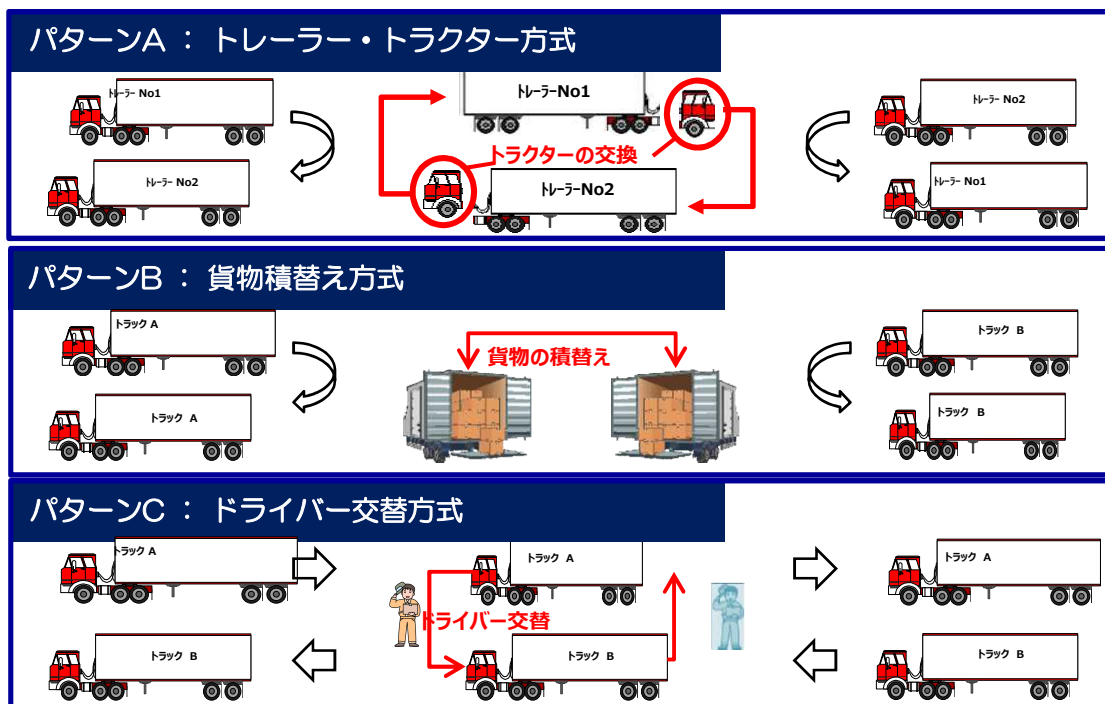


国土交通省で、平成27・28年度に行った「貨物自動車運送事業における中継輸送実証実験モデル事業」に参加頂いたトラック事業者の運行管理者、運転者の多くの方より、労働力不足を解決する重要なひとつの取組みとして意欲的に中継輸送に取り組みたいとの声を頂いています。



1 - ②. 中継輸送の方式

異なるトラック事業者同士で行う中継輸送は、代表的に次の3つの方式があります。



パターンA：トレーラー・トラクター方式

中継拠点でトラクターの交換をする方式です。
牽引免許を持っている運転者同士で行う必要がありますが、
中継拠点での交換作業は短時間で終わります。

パターンB：貨物積替え方式

中継拠点で貨物を積み替える方式です。
中継拠点での積替え作業が発生しますので、中継拠点での作業時間は
長くなります。

パターンC：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です。
他のトラック事業者の車両を運転する事となりますが、
単車での実施が可能な方式です。中継拠点での作業も短時間で終わります。

本手順書は、トラック事業者の方々より実施したいとの
声が最も多かった『パターンC：ドライバー交替方式』を
中心にまとめています。



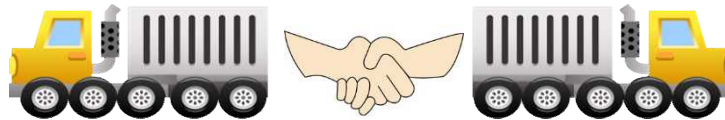


【トレーラー・トラクター方式での中継輸送】

事前に確認しておかなければならない事として

- ヘッドとシャーシが連結可能かどうか
- 中継拠点にヘッド交換をする十分な敷地があるか

があります。



【貨物積替方式での中継輸送】

『昔から実施しているTCと同じだから、実施に向けた検討が容易かなあ』との意見も聞きます。

確かにトラック事業者の方々が日頃から実施している内容に近い事も事実です。

ただし、貨物積替方式は

- 荷主の協力等によりパレタイズ化する事で中継拠点での積替時間をいかに短縮するか
- 中継拠点の荷役作業員や設備の確保

を事前に検討しておく事が大切です。

また積替作業中に貨物破損が発生した場合の対応も事前に話しあっておくが大切です。



2 - ①. 中継輸送実施に向けた検討の進め方

異なるトラック事業者同士で行うドライバー交替方式の中継輸送を行う際の検討手順は次のとおりです。

検討にあたっては、中継輸送を実施する相手のトラック事業者との十分な話し合いが必要となります。

- **国土交通省の通達や運行管理者の点呼等のルールを理解する**
異なる事業者同士でドライバー交替方式の中継輸送を実施するにあたり、国土交通省の通達と「中継輸送に関するQ&A」を事前に理解しておきましょう。
- **実施する中継輸送の枠組みを決める**
中継輸送を実施する区間を踏まえ、どこの地域を中継拠点とするか等、まずは実施する中継輸送の大まかな枠組みを決めましょう。
- **運用の詳細項目を決める**
幹線車両の運行タイムスケジュールや協定書の締結等、相手のトラック事業者と事前に話し合い、準備しておかなければならない項目があります。



2 - ②. ルールを理解する

異なるトラック事業者同士でドライバー交替の中継輸送を実施する場合、『法制面』と『運行管理』について、多くのトラック事業者が疑問に思われます。

■ 法制的に問題ありません

異なるトラック事業者同士でドライバー交替方式の中継輸送を実施する事は法制的に問題ありません。

ただし必要となる措置はあり、対応しなければならない事が2つあります。

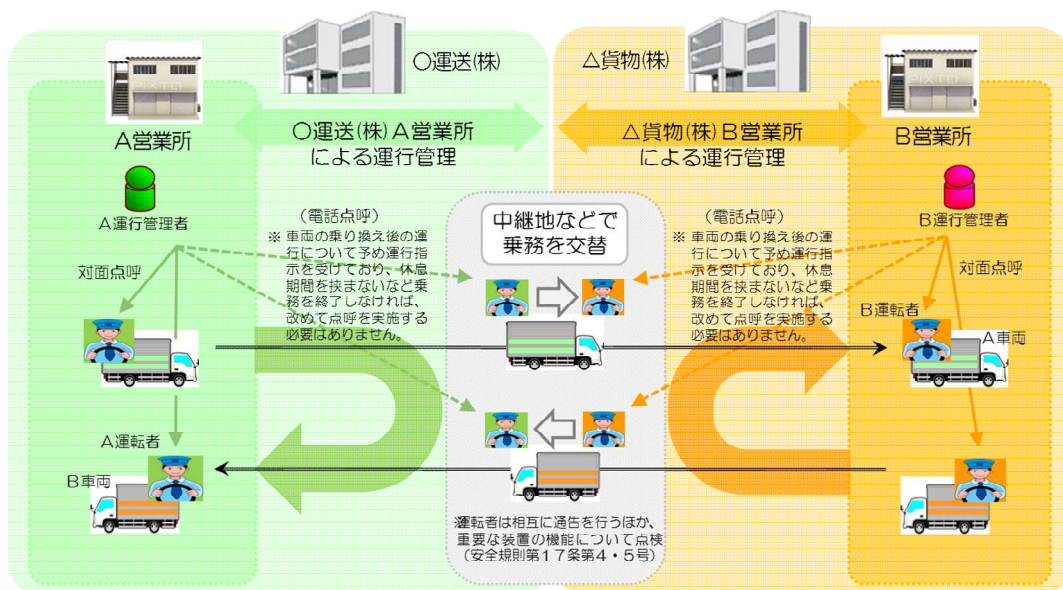
- 相互使用を行う事業者間で、責任関係等について事前に協定書等で定めておくこと
- 相互使用の対象となる事業用自動車には、事業者名及び運行区間等を記載した表板を当該事業用自動車の助手席側の前面に外側から見やすいように置くこと

この内容は、国土交通省通達「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、平成19年一部改正）に記載されています。本通達は手順書7頁、8頁をご覧ください。

なお協定書の概要を13頁、14頁に記載していますので、ご覧ください。

■ 運行管理は、車両に乗務する運転者が所属している営業所が行います

中継拠点においては、車両の乗り換え後の運行について予め運行指示を受けており、休息期間を挟まないなど乗務を終了しなければ、改めて点呼を実施する必要はありません。



■その他の疑問があれば…

国土交通省ホームページ 自動車総合安全情報（中継輸送に関するQ&A)に色々な情報が掲載されていますので確認しましょう。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3relay/>



「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
沖縄総合事務局運輸部長

殿

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たい。

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。

2 - ③. 中継輸送の枠組みを決める

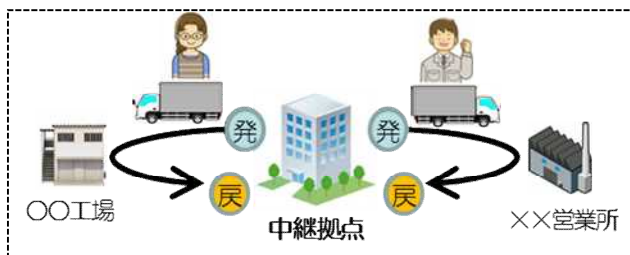
■どこを起点？ 内回り、それとも外回り？

中継幹線の運行には、次の2つの考え方があります。

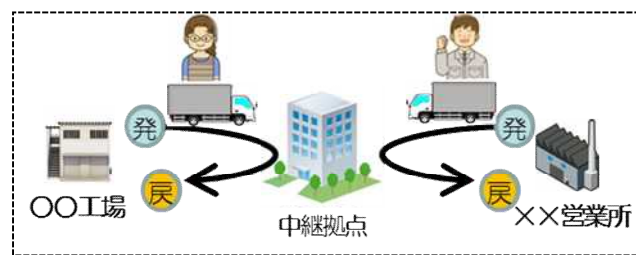
内回り：中継拠点を起点として中継幹線を運行

外回り：積み地を起点として中継幹線を運行

【内回り幹線が運行】



【外回り幹線が運行】



外回りは、中継拠点で両方の中継幹線が落ち合う考え方です。

この場合、万が一、何らかの事情で相手トラック事業者の中継幹線の運行が遅れた場合、遅れた幹線が中継拠点に到着するまで、自分自身も待機しなければならない事となります。

内回りは、トレーラー・トラクター方式の場合に、シャーシプールとして中継拠点を活用する場合に適用できる考え方です。この場合、中継拠点の営業所に所属する運転手を確保しておく必要があります。

■中継拠点はどこにする？

中継拠点をどこにするかによって、中継幹線の運行は大きく左右されます。

【立地】

次の2つの考え方があります。

- ①距離の中間を考える
- ②運行時間の中間を考える

②の運行時間の中間とは、例えば東北⇄関東間で中継幹線を運行する場合、距離の中間点に中継拠点を設けたとしても、雪道を運行する東北発の中継幹線と、雪のない道を運行する関東発幹線では、中継拠点到着までの所要時間が大きく異なる事があります。

【設備】

今、女性ドライバーの活躍に注目が集まっています。

女性用トイレ、あるいはシャワー等の休憩施設など、拠点設備も中継拠点を決定する重要な要因です。

中継拠点として、駐車スペースのあるガソリンスタンドやトラックステーション等、様々な候補が考えられます。ただし駐車場の混み合う時間等、それぞれ場所の事情を考え、十分な話し合いが必要です。

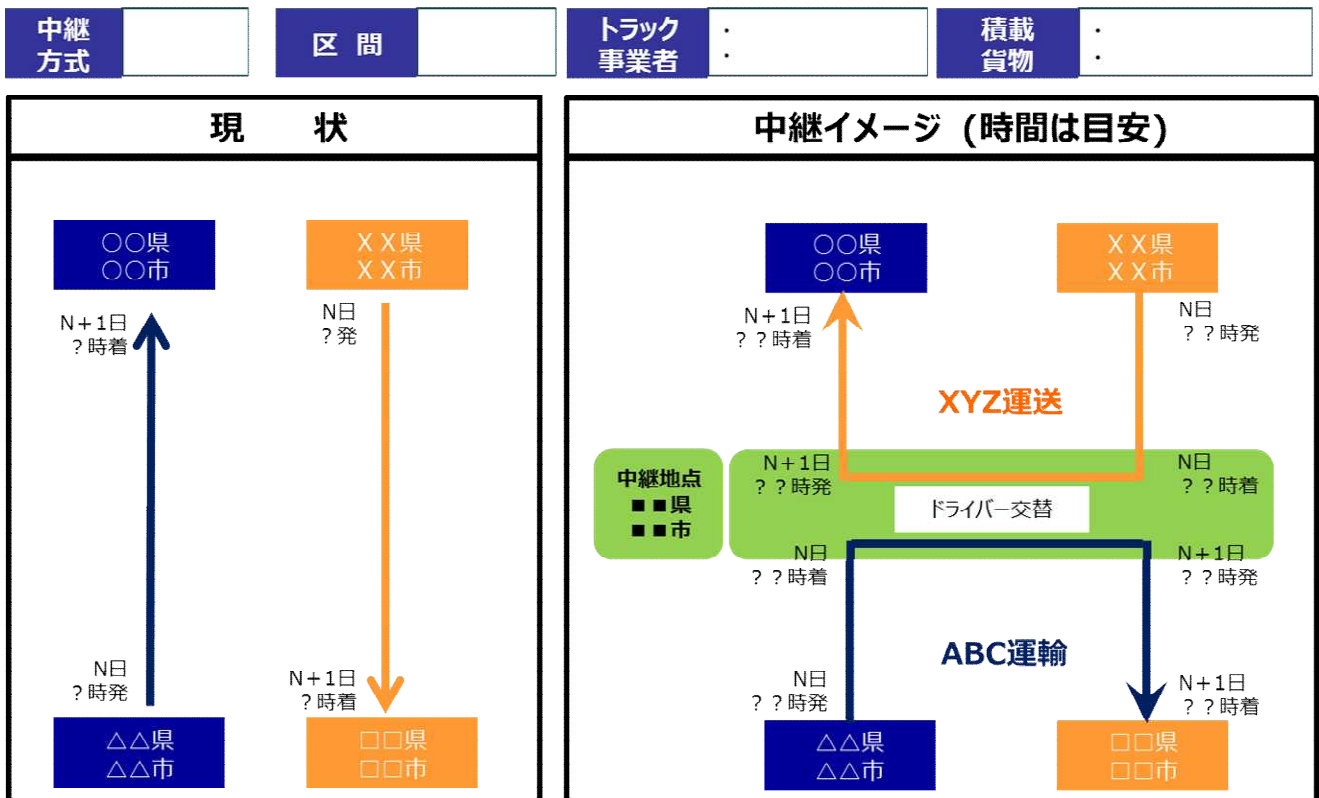


■大まかに運行図を作ってみる

ここまで決まった段階で、一度、大まかな運行図を作ってみましょう。

以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用する事ができます。

【運行図 (イメージ)】



2 - ④. 運用の詳細を決める

さていよいよ、詳細の検討です。

相手のトラック事業者や中継拠点の担当者と十分な打合せが必要となります。

■ 運行タイムスケジュールを決める

中継輸送を実施時の運行タイムスケジュールを決めましょう。

運行タイムスケジュールを決めるためには様々なポイントがあります。

■ 遵法性

ドライバーの拘束時間や連続運転時間等の基準を守る事は当然必要です。

[国土交通省 自動車総合安全情報]

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/personnelmanagement.html>

■ ドライバーが中継拠点で交替する時にやっておくこと

中継拠点でのドライバー交替は、伝票やキーの交換等は必要です。それ以外にも次の時間を見込んでおきましょう。

※相手のドライバーからトラックの操作説明を受ける
初めて運転する場合には、車載端末の操作方法等、相手のドライバーから車両操作説明を受ける時間が
必要です。

※車両点検をする

車体に傷がないか等、車両点検をする時間が必要です。
点検項目は、例を16頁に記載していますので、
確認しましょう。

■ 発荷主／着荷主との十分な打ち合わせ

中継輸送は、中継拠点でドライバーが落ち合うタイミングが合致する事が望ましいです。

しかしそのため、発荷主での積込時間や着荷主での荷卸時間を変更してもらわなければならない事もあります。

発荷主／着荷主と十分な話し合いをしましょう。

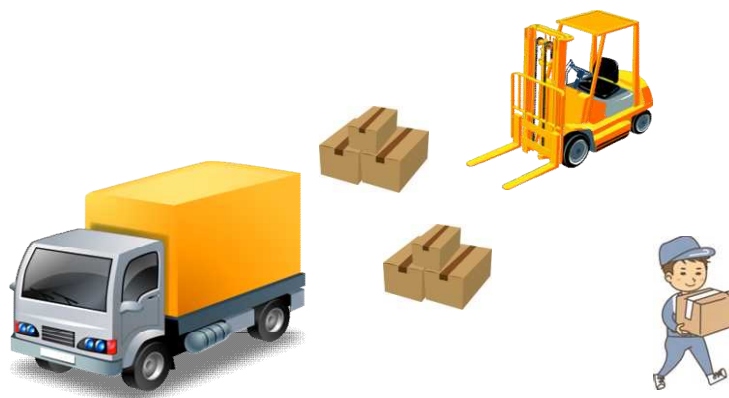
■ドライバーの荷役作業有無を検討する

まずは発荷主／着荷主での荷役作業の契約がどうなっているかを調べましょう。

ドライバー交替方式の場合、相手トラック事業者のドライバーが、着荷主に荷卸に行く事となります。

着荷主との契約内容がドライバーによる荷卸作業となっている場合、相手トラック事業者にドライバーに荷扱いについて事前に教えておく必要があります。

また、受付場所や荷卸場所についても、きちんと引継ぎをしておきましょう。



■協定を締結する

国土交通省通達「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」にあるように、中継輸送を行うトラック事業者同士で十分な話し合いを行ったうえで、事前に協定を締結しておく必要があります。

では、どの様な締結項目が必要なのでしょう？その項目例を説明します。

[協定書 条項例]

①中継輸送実施の目的

「ドライバーの労働時間改善」や「輸送の効率化」など、相手のトラック事業者と中継輸送を実施する目的を十分に話し合っておきましょう。

②運行区間と交替場所

中継輸送を継続・拡大していく中で、より効率的な運行を目指し、様々な見直しが発生する事もあります。覚え書での締結も検討しましょう。

項目は、運行区間と交替場所、また④項と関連しますが、その車両の所属営業所と登録番号(車両を特定する場合)が考えられます。

③車両の受け渡し方法

中継場所でドライバーが交替する時の対応を決めておきましょう。

例えば車両を引き受けるドライバーが、相手ドライバーから車両を引き受ける時に受領サインをする帳票で受け渡しをするやり方もあります。

④使用車両の事業用自動車の特定

中継輸送で使用する車両を特定しましょう。

また、メーカーによって補助ブレーキなど車両の構造に違いがある場合、事前にドライバーへ指導する事も必要です。

⑤運行時の『運行管理』と『車両管理』の責任

運行管理と車両管理の責任が、どちらのトラック事業者にあるのかを決めておきましょう。

例えば引き受ける事業者のドライバーが車両を引き受けた時点から、運行管理と車両管理の責任を担うという考え方があります。

⑥車両整備の責任

車両整備の責任が誰にあるのかを決めておきましょう。

例えば車検証の使用者が担うという考え方があります。

⑦引渡し時の整備責任

⑤項と関連しますが、相手事業者のドライバーに車両を引き渡す際の整備責任が誰にあるかを決めておきましょう。
引渡し事業者が通常の使用に耐えうるように整備し引き受け事業者に引渡しをするという考え方があります。

⑧事故発生時の報告責任

事故等が発生した場合の報告責任について決めておきましょう。
引き受け事業者が引渡し事業者に報告責任を担うという考え方があります。

⑨損害賠償の範囲

貨物の喪失や破損、あるいは第三者の死傷等、損害賠償の範囲、更には責任も決めておきましょう。
例えば一切の責任を引き受けている事業者が担うという考え方があります。またその際の対応要領をどうするかも両社で十分に検討しておく必要があります。

⑩車両使用料の取り扱い

車両使用料の取り扱いを決めておきましょう。
例えば相互使用のため発生させないという考え方があります。

⑪契約期間

⑫条項外事項発生時の対応

■運用に必要な資料を作成する

さて、実際に中継輸送を運用する際の流れを考えながら、必要な資料を考えていきましょう。

①車両出発

国土交通省通達「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」に記載されている表板は用意していますか？

この表板は、助手席に掲示しておく必要があります。

相互使用車両 表板 例

登録番号	
事業者名	
運行区間	⇔
事業者名	
運行区間	⇔

②発荷主での積込み～出発

伝票などの帳票をドライバーが発荷主より預かります。

ここで預かった伝票などの帳票は、中継拠点で相手のトラック事業者のドライバーに渡さなければなりません。

例えば、下写真の様な袋を用意しておく、袋単位で交換できますので紛失等の心配は軽減されます。

相手のトラック事業者の袋の色を変えておくと、更に分かりやすくなります。



③中継拠点到着 ～ ドライバー交替

いよいよ中継拠点到着です。ドライバーの交替です。

- 引き受けるドライバーが相手の車両を点検する
引き受ける際に車両点検をしましょう。車両点検項目を記載した点検実施表を事前に作っておくと良いでしょう。

日常点検実施表【例】						出発日	帰社日		
点検者	整備責任者	運行前	運行後		車両ナンバー	場所	運行前	中継	運行後
							日付		
					保有会社				ドライバー

点検箇所	点検要目	点検			
		運行前	中継	運行後	
エンジン部	原動機のかかり具合				
	低速及び加速の状態				
	ファンベルト 損傷				
	ファンベルト ゆるみ				
	ダイナモ チャージ状況				
	セルモーター 良・不良				
モーター油	適量の注油				
中間部	クラッチ 切れ具合				
	ミッション 注油及び油もれ				
	デフ 注油及び油もれ				
	ジョイント 遊びボルト締めつけ				
足廻り	ブレーキ 調整、利き具合				
	スタートボード 調整、利き具合				
	タイヤ 溝の深さ				
	ディスク・ホイールの取付状態				

点検箇所	点検要目	点検			
		運行前	中継	運行後	
電気	バッテリー 適量なる液				
	各ライト関係 点滅点検				
その他	タイヤ空気圧 適量				
	タイヤ 亀裂及び損傷				
	ラジエーター 注水、水もれ				
	エア・タンク				
	全般の油水もれ				
	オイル、エレメント 交換				
車両状態	モーター油 交換				
	排気カス 黒鉛の増加				
	エアコン 利き具合				
	車両横観 (傷等)				

★運行前点検は、出発前に必ず行うこと

- 伝票などの帳票類とキーを交換する。
点検終了後、伝票などの帳票類とキーを交換です。
※前項にも記載しましたが、伝票などの帳票類は袋に入れておく安心です。
交換した際には、確かに交換した事を相互確認できる証跡を残す必要があります。その為の受渡書を事前に作っておくと良いでしょう。

事業用自動車の受渡書 例

登録番号:

日時	所属事業者名	運行者名	印・サイン

④着荷主到着 ～ 荷卸

ドライバーは、中継拠点で相手のトラック事業者から受け取った袋から必要な帳票を取り出し、着荷主の受付担当者に渡します。

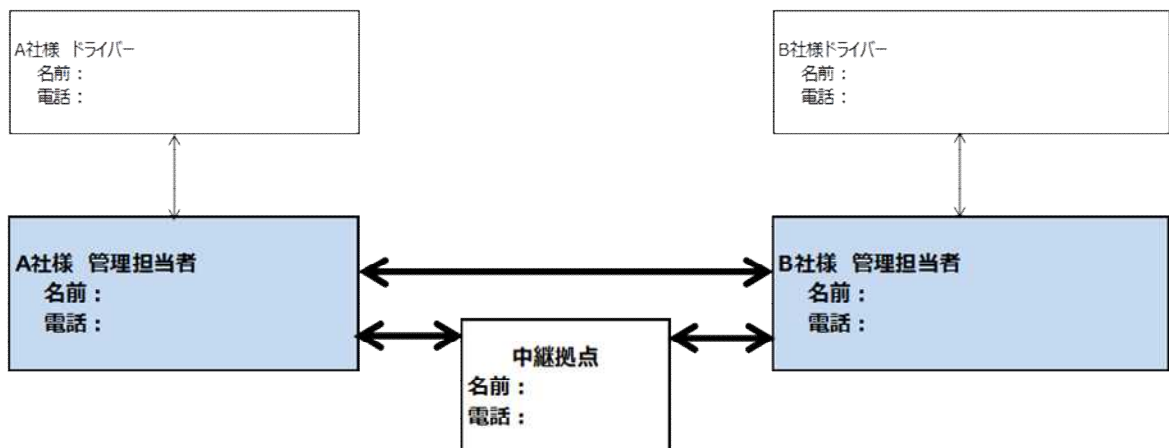
なお着荷主にドライバーが初めて行く事も想定されます。

着荷主への道順や、受付場所・納入要領等を整理した資料を事前にドライバーに渡しておくで円滑に納入ができます。

また何か分からない事があった場合に、ドライバーが関係者と連絡をとる必要が出てくる事もあります。

連絡網を作っておくと良いでしょう。

連 絡 網 例



■運行時、何か起こった時の対応を考える

中継輸送の検討を行う際、殆どの方が
『何か起こったらどうするの・・・？』
という心配をなさいます。

通常と異なる運行をするわけですから、色々な不安が生じるのは当然でしょう。

検討段階で大切な事は、『何か起こったら…』の『何か』をできるだけ想定し、その事象毎の対応ルールを相手のトラック事業者と事前に相談し決めておく事です。

また、事故を起こさないために、メーカーによる補助ブレーキなど車両の構造の違いについて、事前にドライバーへ指導する事も必要です。

①起こるかもしれない事を想定し対応ルールを考える

相手のトラック事業者と想定される事象を出し合い、
対応ルールを検討しましょう。

運行遅延や破損(貨物や車両)など、様々な事象が考えられる
はすです。

※代表的に事象例を下表で整理しましたので参考にして下さい。

同じ事象でも、起こるタイミング(中継拠点到着前/後)によって
対応ルールが異なる事がありますので注意しましょう。

大分類	中分類	小分類
事故	<ul style="list-style-type: none"> 対人賠償 対物賠償 搭乗者傷害 車両 	車庫から発地に向かう途中
		発地から中継拠点に向かう途中
		中継拠点から着地に向かう途中
	<ul style="list-style-type: none"> 貨物 	発地積込み時の破損
		中継拠点での破損
		着地荷卸し時の破損
		運転時の破損 ・中継前 ・中継後
	積載貨物	忘れ
着地荷卸し時の忘れ		
運行車両	遅延	発地の出発時刻が遅延
		中継地の到着時刻が遅延
		着地の到着時刻が遅延

■保険について

起こるかもしれない事を想定しその対応ルールを個別に決定していくにあたり、事故が起こった際の保険については、悩まれると思います。ここでは、相手のトラック事業者が運行している時に起こすかもしれない様々な事故の対応を、保険の見地から整理します。

※本稿の作成にあたっては、民間保険会社にご協力頂きました。

①事前に認識しておく2つのこと

■国交省通達を、念のため再認識する

中継輸送に限る事ではありませんが、平成15年2月14日付
国交省通達

- ・一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理の内容を、念のため再認識しておきましょう。
この通達には、保有車両数に応じ加入しなければならない保険が書かれています。

平成15年2月14日付 国交省通達

「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理について」

1. 一般貨物自動車運送事業（特別積み合わせ貨物運送をするものを除く。）の許可
(9) 損害賠償能力

① **自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済に加入**する計画のほか、一般自動車損害保険（任意保険）の締結等十分な損害賠償能力を有するものであること。

平成15年2月14日付 国交省通達

「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理について」
の細部取扱いについて

1. 一般貨物自動車運送事業（特別積み合わせ貨物運送をするものを除く。）の許可
(9) 損害賠償能力

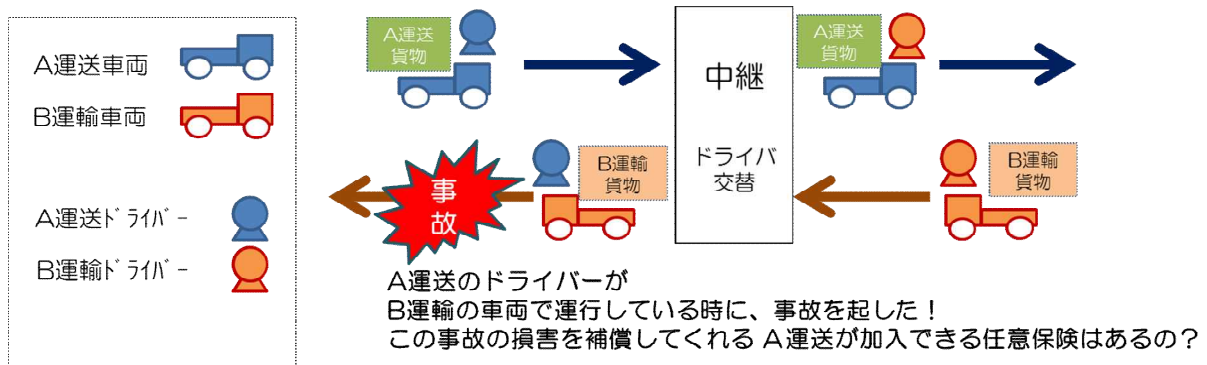
①について

- ・任意保険等への加入を確保すべき自動車は、**貨物用事業用自動車**が**100両以下の貨物自動車運送事業者**とする。
- ・加入すべき任意保険等は、原則として、**被害者一名につき保険金の限度額は無制限**とする。

■現時点の保険補償を認識する

中継輸送は、トラック事業者同士で他社の車両を運転します。

では、相手のトラック事業者の車両を運行している際に起こしてしまった対人賠償や対物賠償事故等の損害を補償する為に加入できる保険があるのでしょうか？



残念ながら、現時点ではその様な保険はありません。

しかし、今後中継輸送が今以上に普及し、そのニーズが高まれば、新たな保険商品が登場する可能性はあるかもしれません。

②トラック事業者同士で保険の適用について話し合う。

- 相手のトラック事業者が加入している任意保険を確認する。
任意保険加入の有無も含めて、トラック事業者によって加入している任意保険の内容は様々です。相手のトラック事業者が加入している任意保険を確認しましょう。

【任意保険の補償種類】

自動車保険	<ul style="list-style-type: none"> ・対人賠償 ・対物賠償 ・車両 ・搭乗者(傷害) 	運送保険	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物賠償
-------	---	------	---

- 相手のトラック事業者の車両で運行している際に事故を起した！
相手のトラック事業者の任意保険を使わせてもらう？

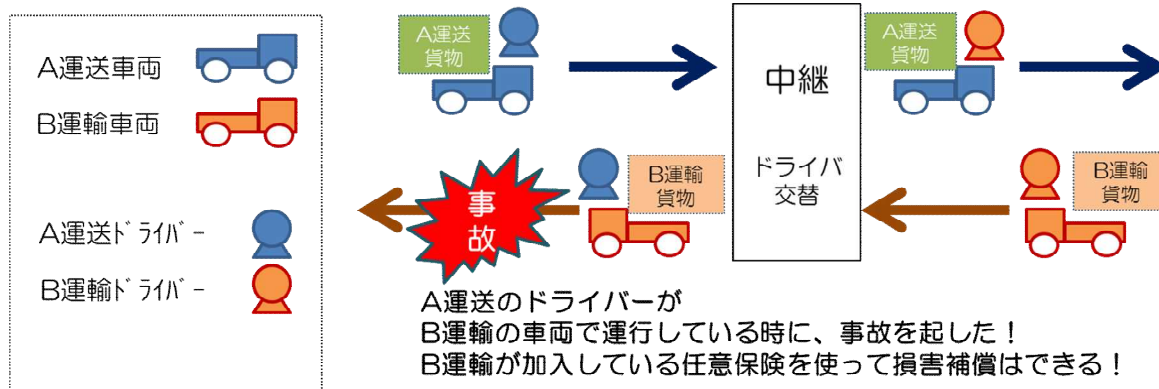
相手のトラック事業者の車両を運行している際に起こしてしまった事故を、相手のトラック事業者が加入している任意保険を使い補償してもらう事は可能です。

※事前にトラック事業者間で協定書を締結し車両利用を承諾していますので、『許諾被保険者注』となります。

注：許諾被保険者とは？

自動車保険においては自動車の使用実態にあわせて、記名被保険者の承諾を得て被保険自動車を使用、または管理している者も被保険者として取扱っています。この被保険者を許諾被保険者といいます。

ただし、任意保険が『自社運転者従業員限定特約』等の範囲を縮小させる補償内容になっている場合は、注意が必要です。



以上を認識したうえで、相手のトラック事業者の任意保険を使わせてもらうかを話し合しましょう。

なお、相手のトラック事業者の任意保険を使わせてもらった場合、相手のトラック事業者の保険料率は上がる可能性があります。

この点も踏まえた十分な話し合いが必要です。

また、話し合いには、現在加入している損保会社の担当者にも同席してもらう方が良いでしょう。

専門家の立場で、様々なアドバイスがもらえます。

3. さいごに

新しい取組みに挑戦する時は、様々な不安があるものです。

ましてドライバー交替等の中継輸送は、かつて物流業界にはあまりなかった方式ですので、なおさらです。

しかし、ドライバー不足はますます深刻化しており、待ったなしの状態です。

そこで、本手引きが中継輸送に向けて取り組まれる様々なトラック事業者の皆様にとっての一助となればと思っております。

また、中継輸送の内容によって、総合効率化計画策定の補助事業も活用できる場合がございます。

次頁に補助事業の概要を紹介していますので、ご参照・ご検討頂ければと思います。

【補助事業の例】 計画策定経費補助（物流総合効率化法）

物流効率化を図る取組において、協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく流通事業総合効率化事業の計画（総合効率化計画）の策定のための調査事業に要する経費に対して支援を行う。

補助対象経費	補助率
計画策定のための調査に要する費用 （協議会開催等の事務費、データの収集・分析の費用、アンケートの実施費用、等）	定額 （上限額200万円）

※補助率等補助制度についてはH28年度のもの

【流通業務総合効率化事業の要件】

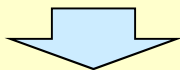
- 2以上の者（法人格が別の者）が連携すること。
- 流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施すること。
- 輸送の合理化により流通業務を効率化すること。
- 物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するとともに、流通業務の省力化を伴うものであること。

〈中継輸送での総合効率化について（中継輸送を伴う総合効率化計画の例）〉

帰り荷の確保による輸送の省力化

【従来の輸送】

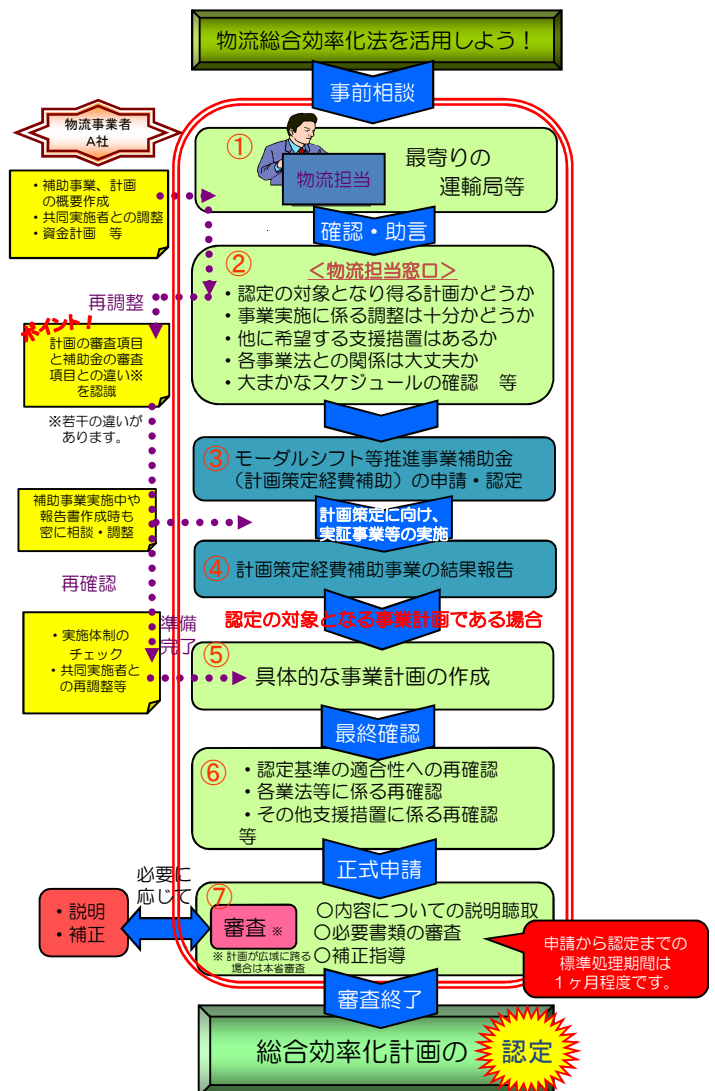
帰り便における帰り荷の確保がうまく行かず、空車率が高まってしまいうケースが常態化。空車回送分の輸送力のムダとCO2等の環境負荷が発生してしまっている。



【中継輸送による積載率向上】

中継輸送を行う2事業者について、それぞれ定量的な貨物がある事業者同士がペアリングされることで、帰り荷についても安定的に確保され、結果、空車回送がなくなり、効率的な物流が実現。

（参考）物流総合効率化法の認定までの流れ
※計画策定経費の補助制度を利用する場合



4. 様式例集

相互使用車両 表板 例

登録番号	
事業者名	
運行区間	⇔
事業者名	
運行区間	⇔

日常点検実施表【例】

出発日 帰社日

場所	運行前	中継	運行後
日付			
ドライバー			

車種 ナンバー	
保有会社	

点検者	整備 責任者	運行前	運行後

点検箇所	点検要目	点検		
		運行前	中継	運行後
電気	バッテリー 適量なる液			
	各ライト関係 点検			
	タイヤ空気圧 適量			
	タイヤ 亀裂及び損傷			
	ラジエーター 注水、水もれ			
その他	エア・タンク			
	全般の油水もれ			
	オイルエレメント交換			
	モービル・オイル交換			
	排気ガス 黒鉛の増加			
	エアコン 利き具合			
車 輛 状 態	車両概観 (備等)			

点検箇所	点検要目	点検		
		運行前	中継	運行後
エンジン部	原動機のかかり具合			
	低速及び加速の状態			
	ファンベルト 損傷			
	ファンベルト ゆるみ			
	ダイナモ チャージ状況			
	セルモーター 良・不良			
	モービル油 適量の注油			
中間部	クラッチ 切れ具合			
	ミッション 注油及び油もれ			
	アブ 注油及び油もれ			
	ジョイント 遊びボルトしめつけ			
足廻り	ブレーキ 調整、利き具合			
	スタートボード 調整、利き具合			
	タイヤ 溝の深さ			
	ディスク・ホイルの取付状態			

★運行前点検は、出発前に必ず行うこと

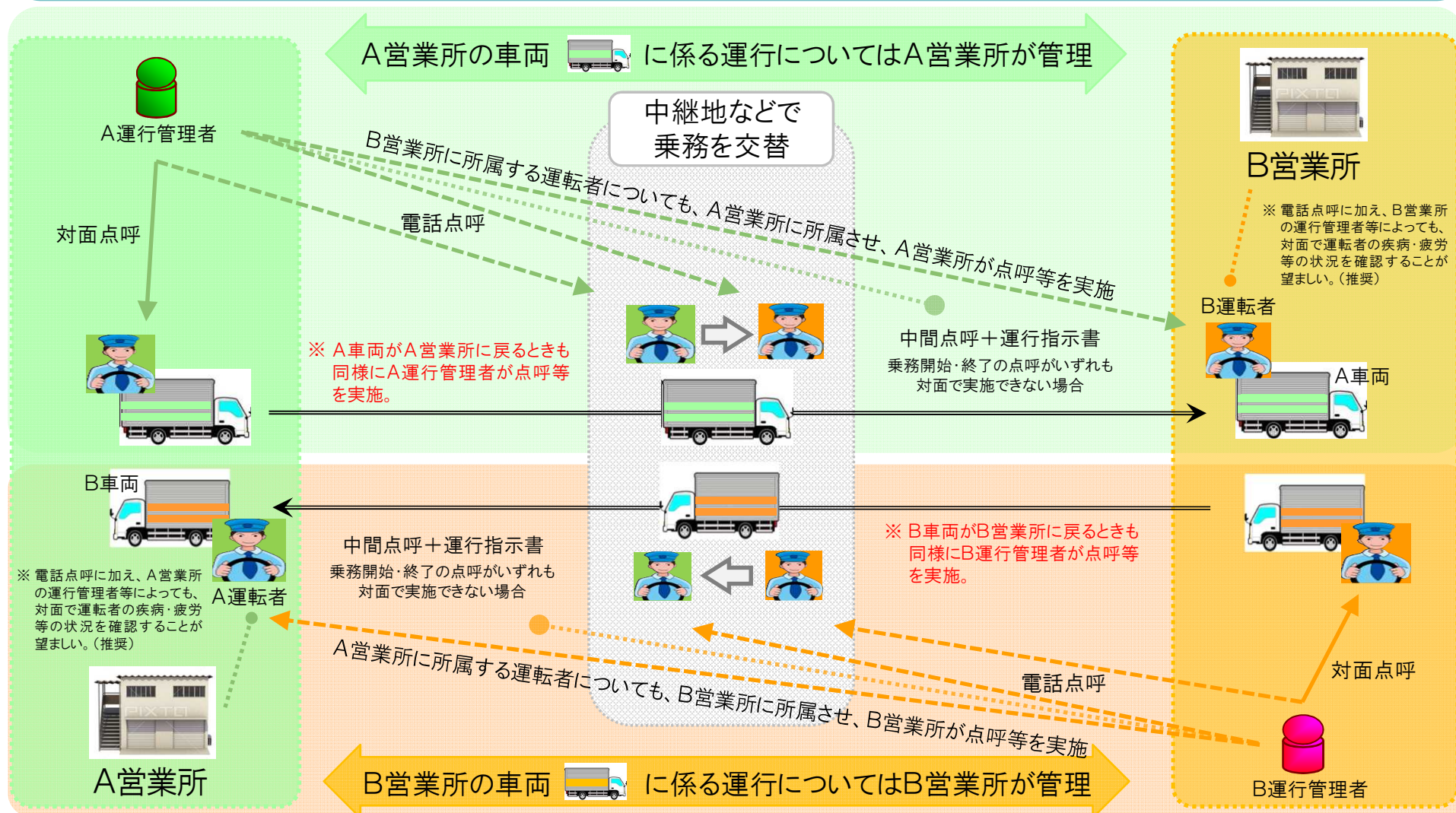
事業用自動車の受渡書 例

登録番号： _____

日時	所属事業者名	運行者名	印・サイン

①-1 同一事業者内での中継輸送について

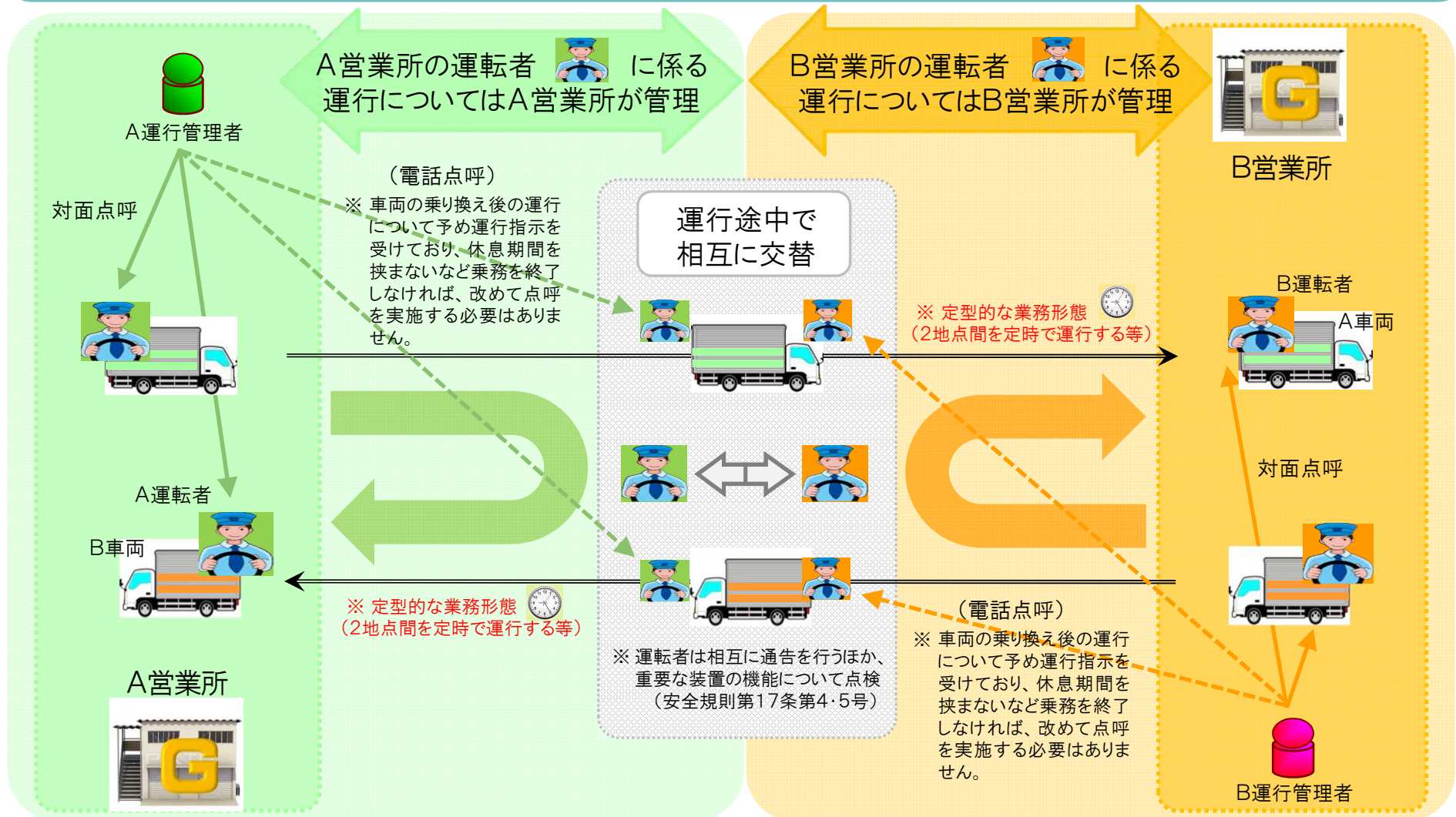
同一事業者内の複数営業所において中継輸送を行う際、他営業所に所属する運転者を乗務させるには、当該運転者を使用車両の配置された営業所にも所属させ※、当該営業所から点呼や運行指示などの運行管理を一元的に行う必要があります。 ※ 運転者台帳を備え置くとともに、健康診断・乗務記録の共有等により適切に健康・労務管理を行う等、貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める事項を遵守する必要があります。



①-2 同一事業者内での中継輸送について（Gマーク特例）

定時で運行するなど定型的な業務形態にある同一事業者内のGマーク営業所間では、①による中継輸送とは別に、解釈運用通達第17条第2項の規定により、運転者を“兼務”させることなく中継輸送を行うことが可能。ただし、点呼簿・乗務記録・運行記録計の記録の共有・保存が必要となるほか、運行管理規程への明記等が必要。

※ Gマーク営業所とは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所のこと。



② 異なる事業者間での中継輸送について

異なる事業者間で中継輸送を行う場合は、通達「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)に基づき、事業者間で、責任関係などについて協定書等で定めておくこととされております。なお、運行管理については、車両に乗務する運転者が所属している営業所において行うこととなります。

