

令和4年4月26日  
自動車局貨物課中継輸送でトラックドライバーの働き方改革の実現へ  
～中継輸送実現のポイントや取組事例を取りまとめ～

中継輸送は長距離運行を複数のドライバーで分担し、日帰り勤務が可能となる輸送形態であり、労働負担の軽減や担い手の拡大に繋がります。

国土交通省は、中継輸送の更なる普及促進のため、中継輸送実現のポイントや新たな取組事例を取りまとめました。

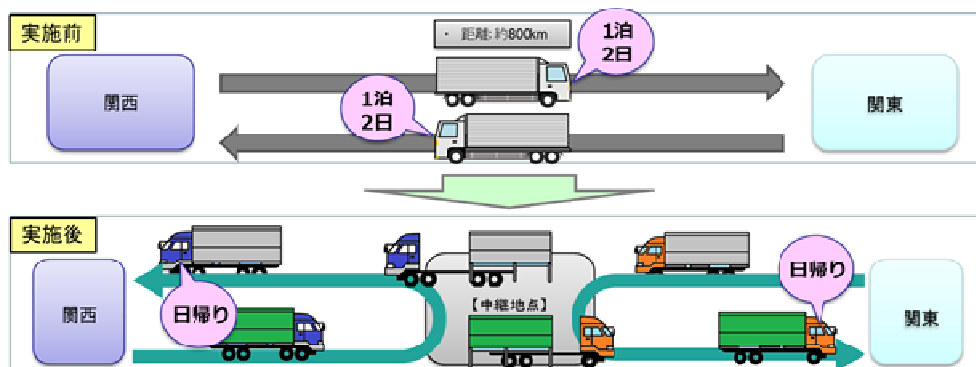
## 背景

- 自動車の運転業務は、令和6年4月1日から、年960時間の時間外労働の上限規制が適用されます。
- 上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保するためには、長時間労働の改善等の働き方改革に向けた取組みを速やかに実施する必要があります。

## 概要

- トラック事業者を対象とした調査の結果、半数以上の事業者が中継輸送の実施に前向きな意向を示しました。
- 一方で、中継輸送を実施している事業者は約16%と道半ばな状況であるため、荷主や運送事業者、民間の中継輸送をコーディネートしている事業者へのヒアリングを基に、実現のためのポイントを取りまとめました。
- また、令和2年1月に「中継輸送の取組事例集」を公表しましたが、新たに5件の事例を追加しました。

## 中継輸送のイメージ



## 関係URL

- 中継輸送実現に向けたポイント（リーフレット）
- 取組事例集  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000103.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html)

## 【問い合わせ先】

自動車局貨物課 池澤、早川 代表：03-5253-8111（内線41-313） FAX：03-5253-1637

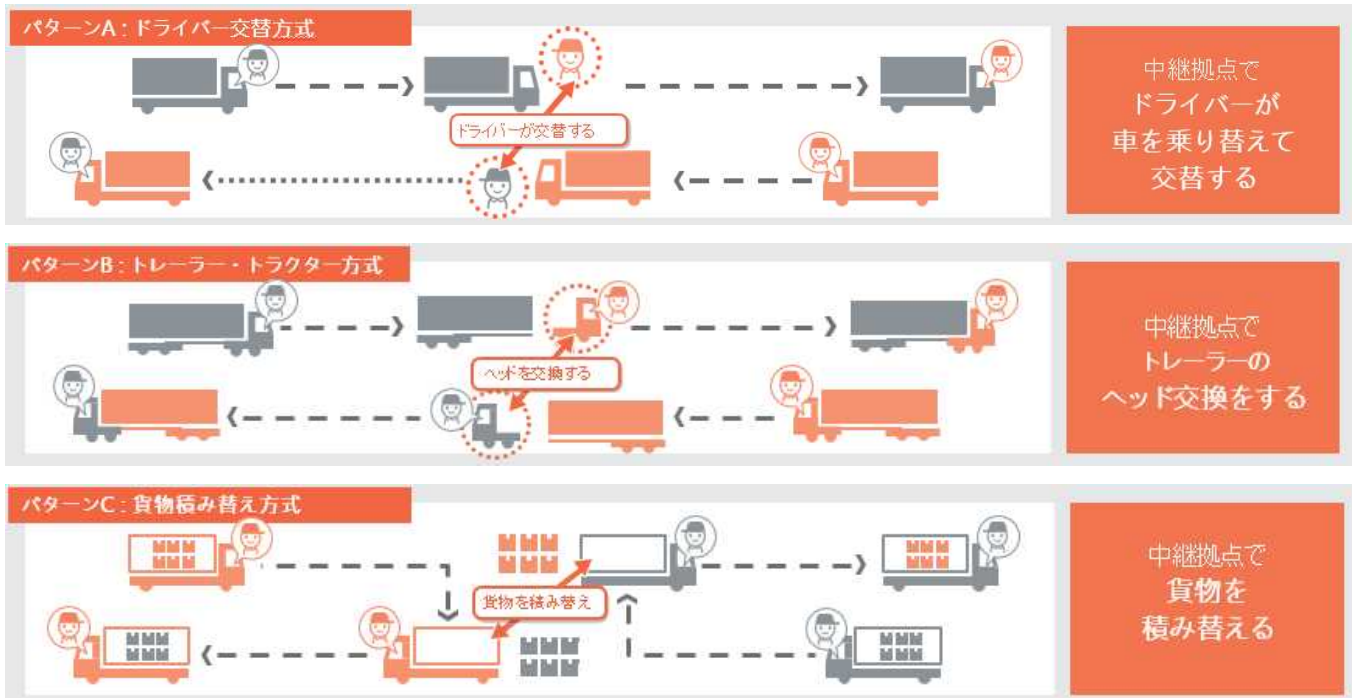
# トラックドライバーの長時間労働を抑制するため 「中継輸送」に取り組んでみませんか？

「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]

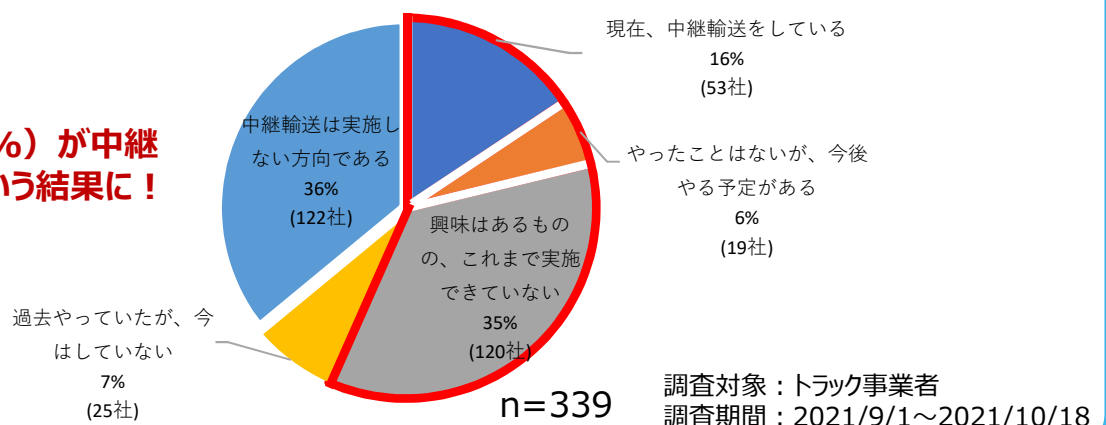


## □ 中継輸送はどのくらい普及しているのでしょうか？

- 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）

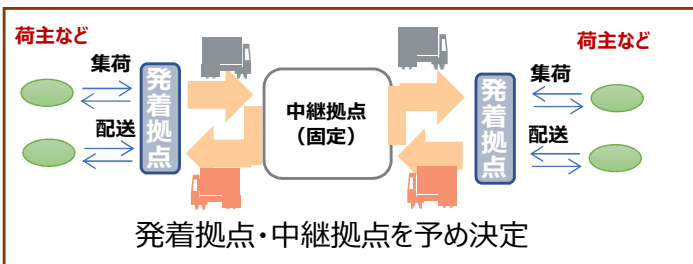
**半数以上（57%）が中継輸送に前向きという結果に！**



# □ 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】

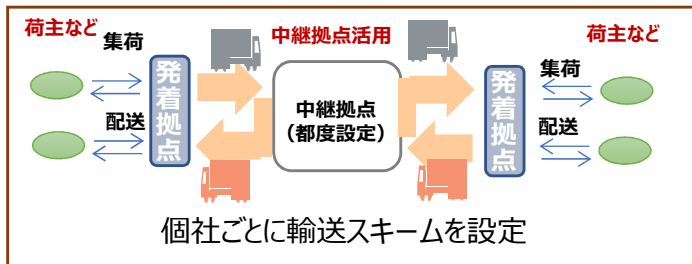
片道のみでの長距離輸送の改善や、近隣の集配案件の拡大が期待できる。

### 【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に、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

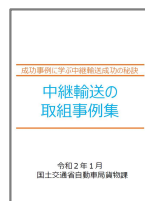
- 従来の幹線輸送と比べ、中継輸送では
  - ① 高速料金、中継拠点利用料、新規保険料等のコスト増
  - ② 中継によるリードタイム増 が発生

【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



国土交通省自動車局貨物課

2022.4