

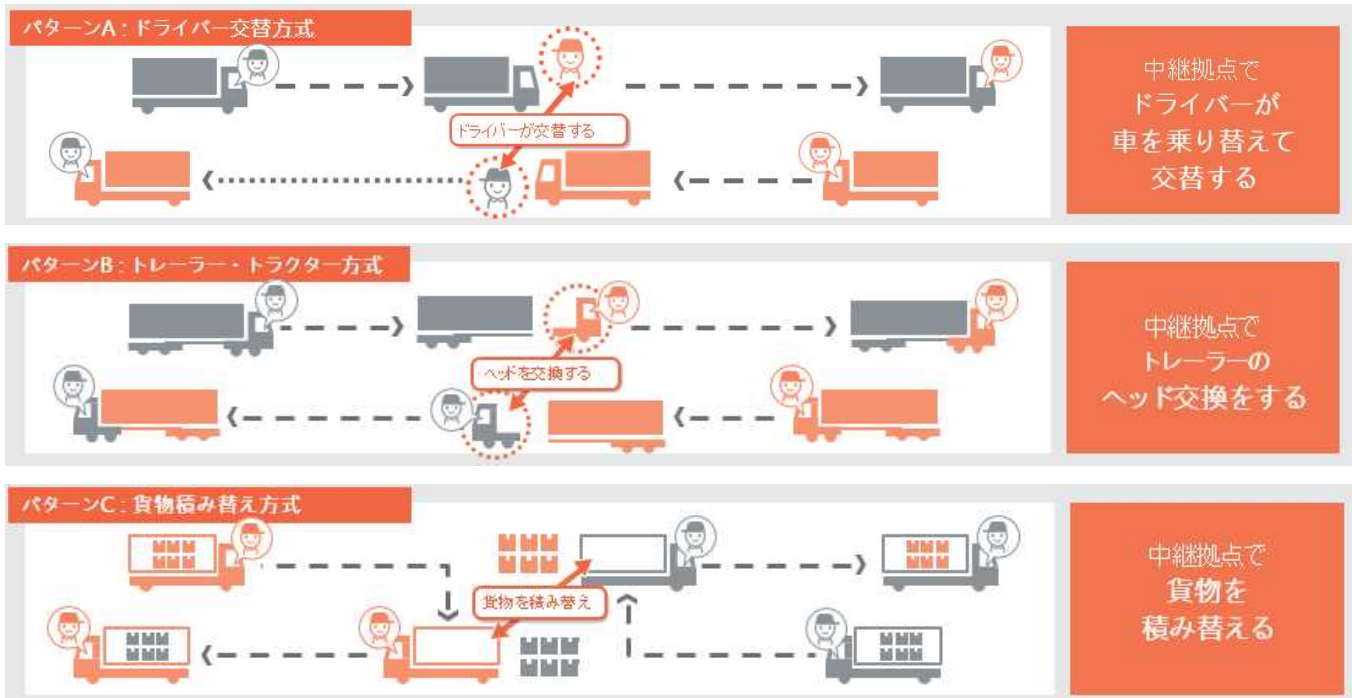
トラックドライバーの長時間労働を抑制するため 「中継輸送」に取り組んでみませんか？

「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]

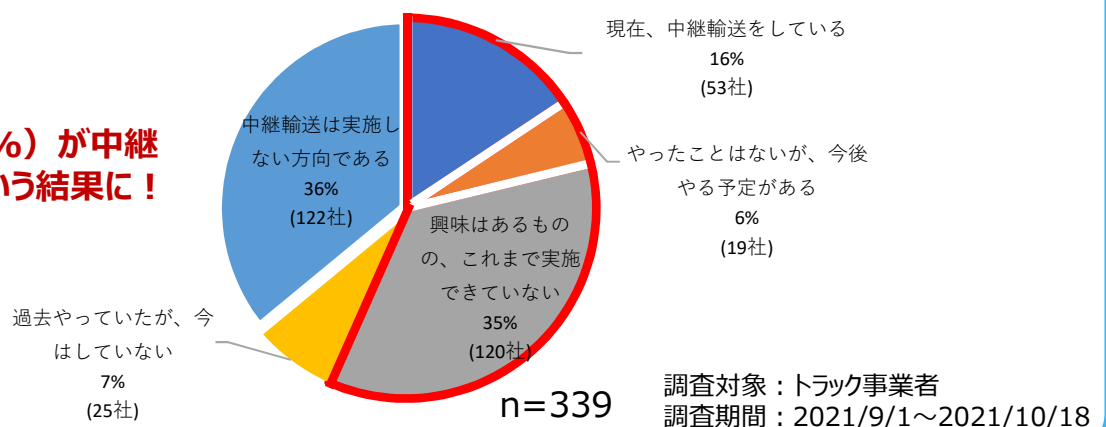


□ 中継輸送はどのくらい普及しているのでしょうか？

- 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）

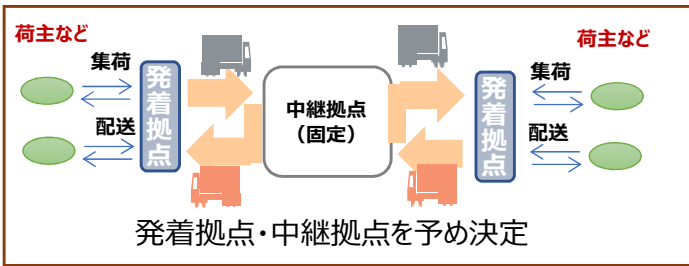
半数以上（57%）が中継輸送に前向きという結果に！



□ 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】

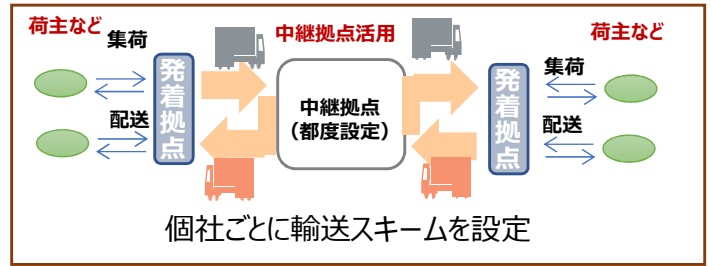
片道のみでの長距離輸送の改善や、近隣の集配案件の拡大が期待できる。

【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

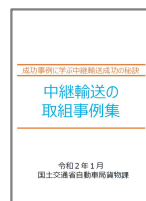
- 従来の幹線輸送と比べ、中継輸送では
 - ① 高速料金、中継拠点利用料、新規保険料等のコスト増
 - ② 中継によるリードタイム増 が発生

【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