

中継輸送の実証実験について

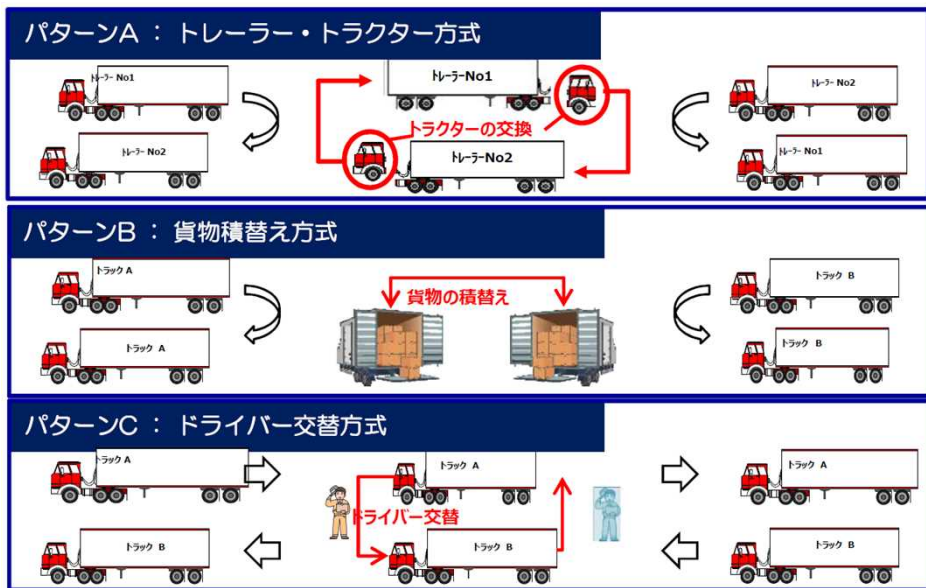
中継輸送とは

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

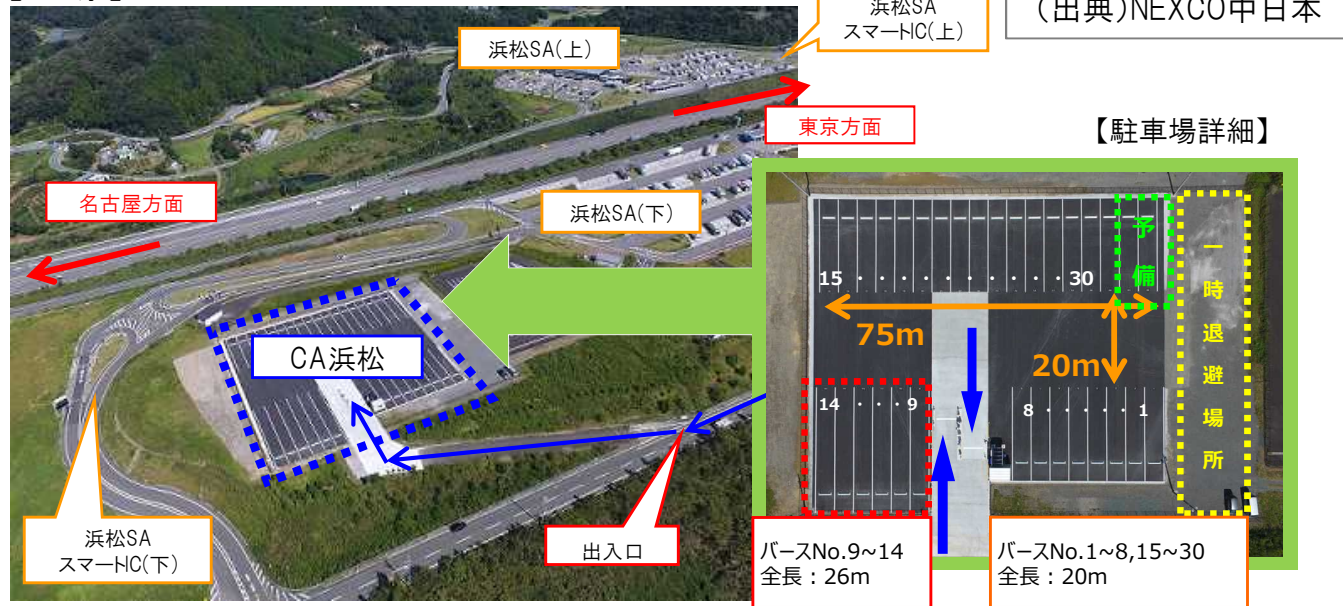
コネクタエリア浜松(静岡県)

○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】

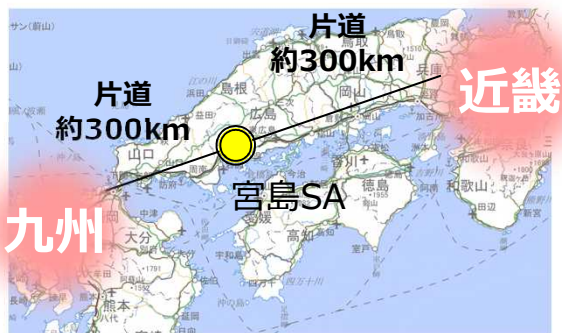


【全景】

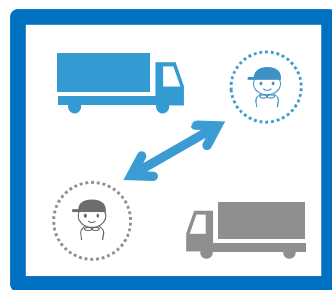


山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○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】

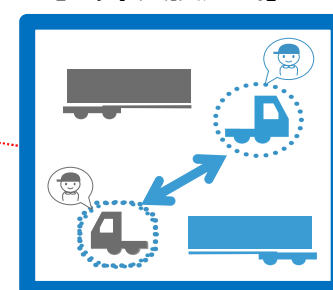


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○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)



【ヘッド交換方式】



「道の駅」を活用した中継輸送実証実験の概要

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)

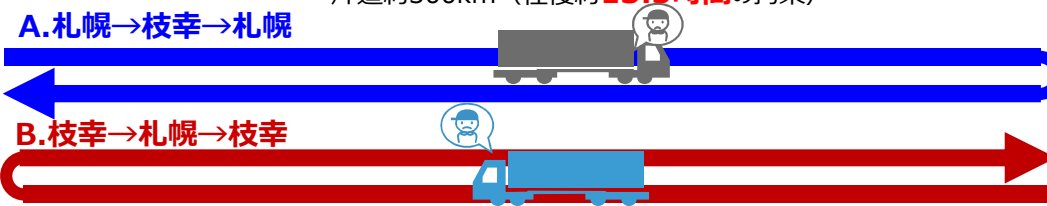


札幌市

A.札幌→枝幸→札幌

B.枝幸→札幌→枝幸

片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)



枝幸町

片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)

中継輸送



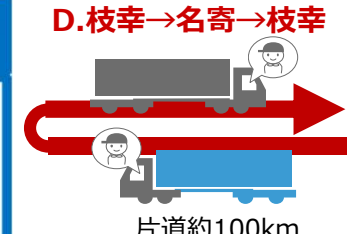
札幌市

C.札幌→名寄→札幌

D.枝幸→名寄→枝幸



片道約200km
(往復約**8.5時間**の拘束)

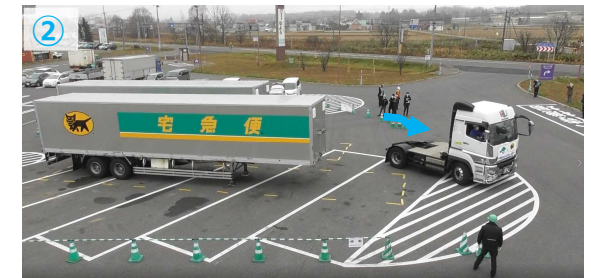
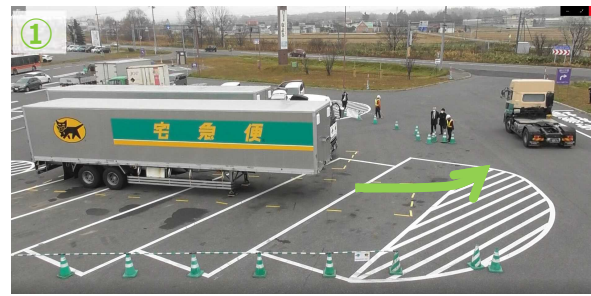


枝幸町

片道約100km
(往復約**7.5時間**の拘束)

トレーラヘッド交換の状況

開始前



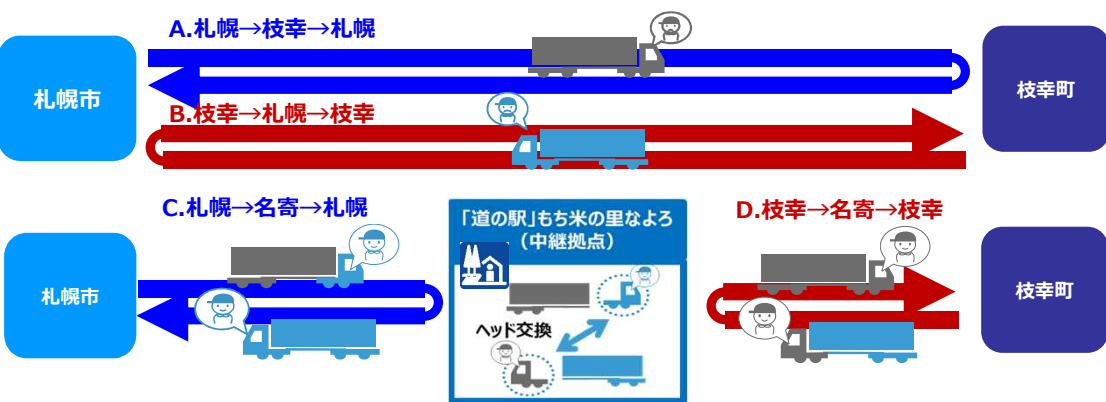
宮島SAにおける中継輸送実証実験の概要

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)

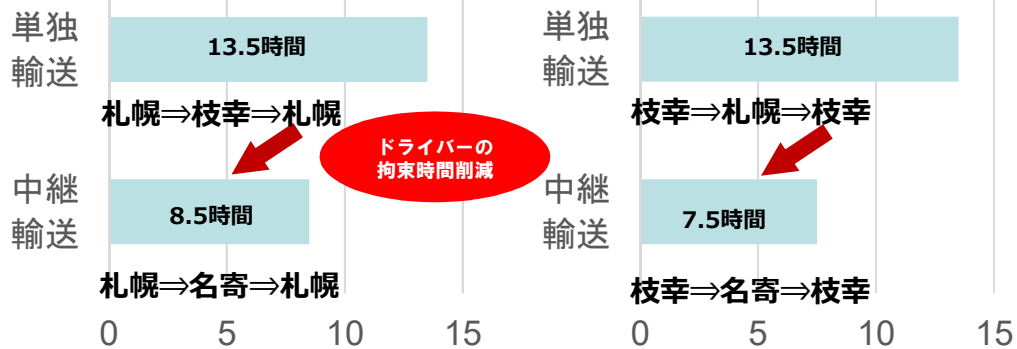


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声

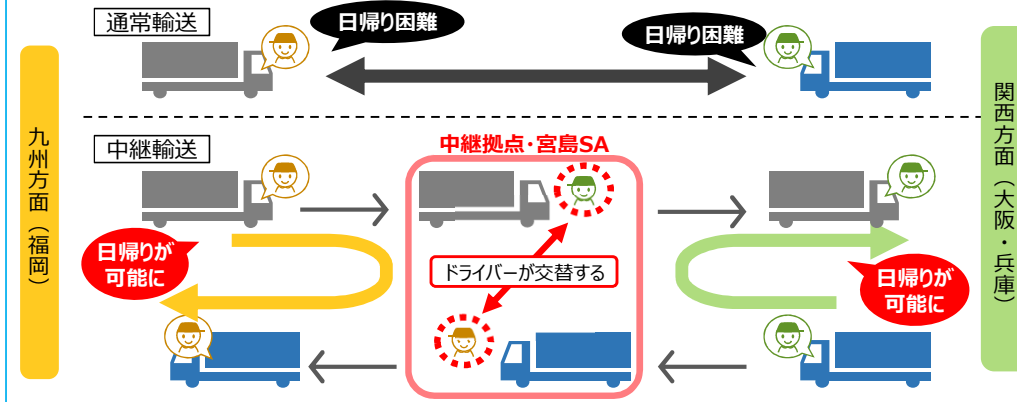


運送事業者
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

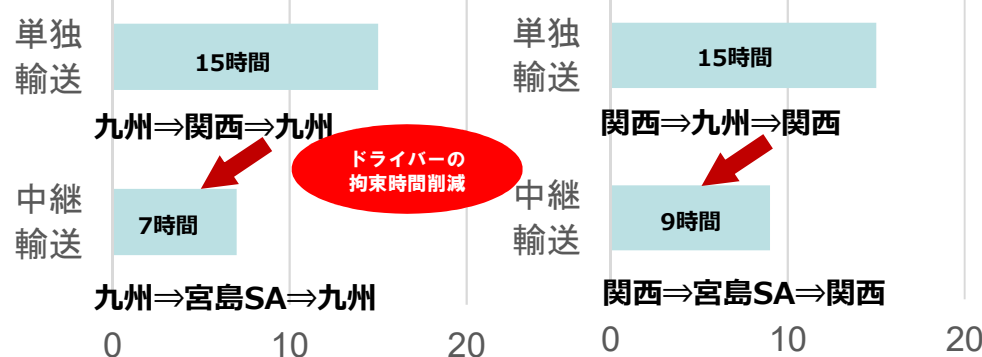
トラックドライバー
一般車両と分離した動線や専用の駐車スペース、トレーラーやヘッドの一時保管スペースがあるとよい。

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。