

普及が期待されるトラックの中継輸送 ～ドライバーの長時間労働削減に有効～

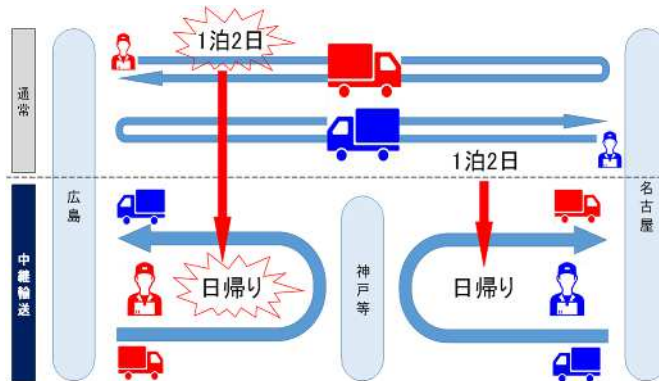
日帰り運送を実現する中継輸送

トラックドライバーの時間外労働時間上限規制適用が2024年4月に迫る中(いわゆる2024年問題)、長時間労働の削減に向けた取り組みとして「中継輸送」(*)が注目を集めています。

中継輸送とは、通常一人のドライバーが担う行程を複数のドライバーで分担する輸送形態(図表1)で、長距離運送の解消、すなわち日帰り運行を可能にし、ドライバーの拘束時間の削減、ひいてはトラック事業者の人手不足の解消に繋がると期待されています。

(*)中継輸送：ドライバーが車両を乗り替えて交替する「ドライバー交替方式」の他、車両のヘッドのみを替える「トレーラー・トラクター方式」、貨物を積み替える「貨物積み替え方式」等がある。

図表1 中継輸送(ドライバー交替方式)



(資料)国土交通省資料より当部作成

環境整備が進む中、導入に向けた準備が肝要

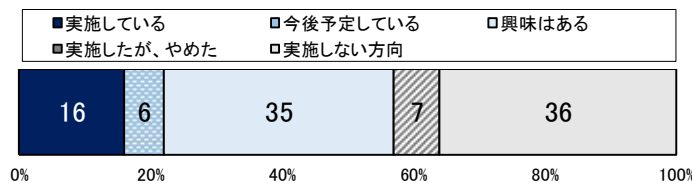
普及が期待される中継輸送ですが、国土交通省の2021年の調査によると、「実施している」事業者の割合は僅か16%にとどまっています(図表2)。

中継輸送の普及が進まない要因としては、①ドライバーの交替や貨物の積み替え等を行う中継拠点の確保や、②連携する運送パートナー企業の発掘、③中継によるコストやリードタイム増加に対する荷主の理解などが難しい点が挙げられています。

しかし、中小のトラック事業者にとって特にハードルが高い中継拠点の確保については、国土交通省が全国の道の駅やパーキングエリア等で整備・確保を行う方針を示している他、民間の一部大手物流事業者では中小事業者も利用できる拠点整備を進める方針を打ち出すなど、環境整備が動き始めています。

中小のトラック事業者においても、こうした状況を踏まえて、運送パートナー企業の発掘と連携に向けた「中継輸送プラットフォームやマッチングサービスの活用」や「協定書に盛り込むべき項目の検討」など、中継輸送の導入に向けた準備に早期に取り組んでいくことが肝要です(図表3)。

図表2 中継輸送の実施状況



(注) 2021/9~10実施、回答者数339者

(資料)国土交通省資料より当部作成

図表3 中継輸送導入に向けて取り組むべきポイント

中継輸送プラットフォームやマッチングサービスなどの活用	安全運転基準やコンプライアンス意識が一致し、自社と同様の荷種を取り扱う運送パートナーの発掘に向け、中継輸送プラットフォームやマッチングサービスなどを活用する
運送パートナーと交わす協定書の内容検討	車両の取り扱いや荷物の責任範囲など、運送パートナーと交わす協定書に盛り込むべき項目を検討しておく
賃金体系の見直し	中継輸送によって労働時間が短縮されたドライバーの賃金が下がることがないように、雇用体系の充実や賃金体系の整備を行う

(資料)各種資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：古谷 (TEL080-9954-7872) までお願いします。