



「道の駅」を活用した中継輸送実証実験の概要

実験概要

○実験の日程

令和3年11月9日（火）～11月12日（金）

○実施場所・実施内容

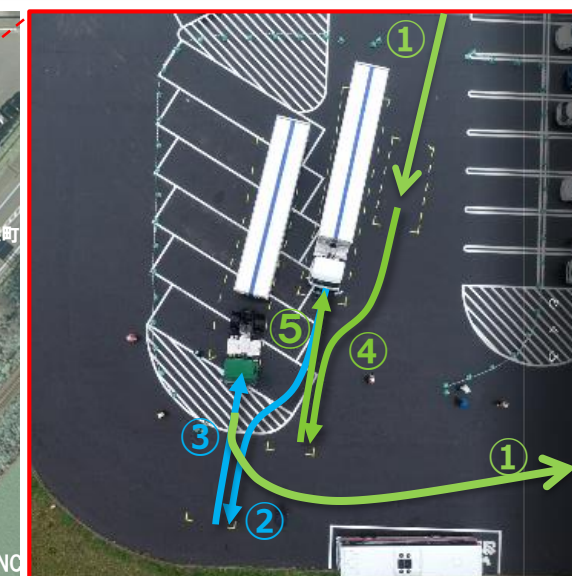
道の駅「もち米の里☆なよろ」名寄市風連町西町334番地1
トラック2台によるトレーラヘッド交換の中継輸送

○取扱貨物

冷凍イクラ、冷凍ホタテ、宅配用品



道の駅 もち米の里☆なよろ



ヘッド交換の状況

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

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）

「道の駅」もち米の里なよろ
（中継拠点）

ヘッド交換

D. 枝幸→名寄→枝幸

片道約100km
（往復約**7.5時間**の拘束）

枝幸町



トレーラヘッド交換の状況



中継輸送実証実験の効果と今後に向けた課題・取組



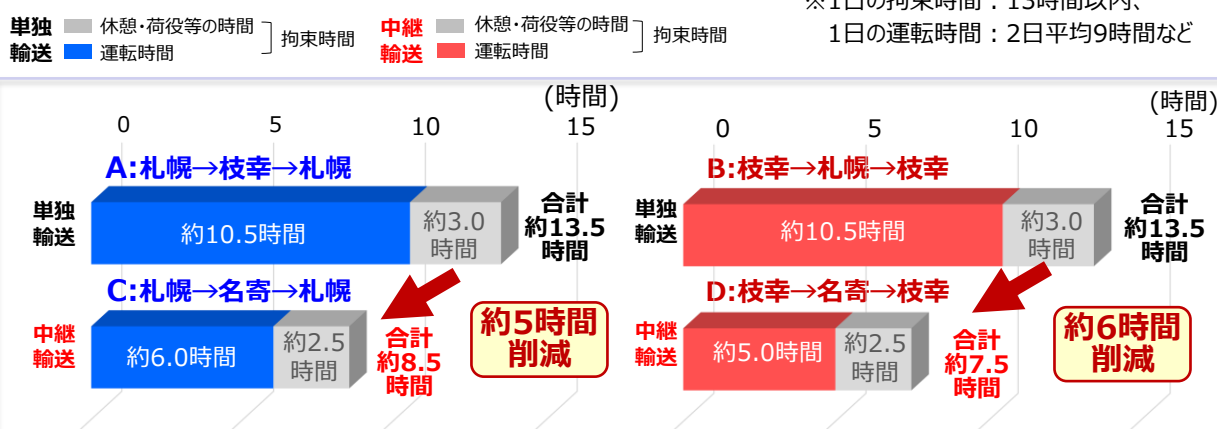
国土交通省
北海道開発局

中継輸送実証実験の効果

①労働環境の改善

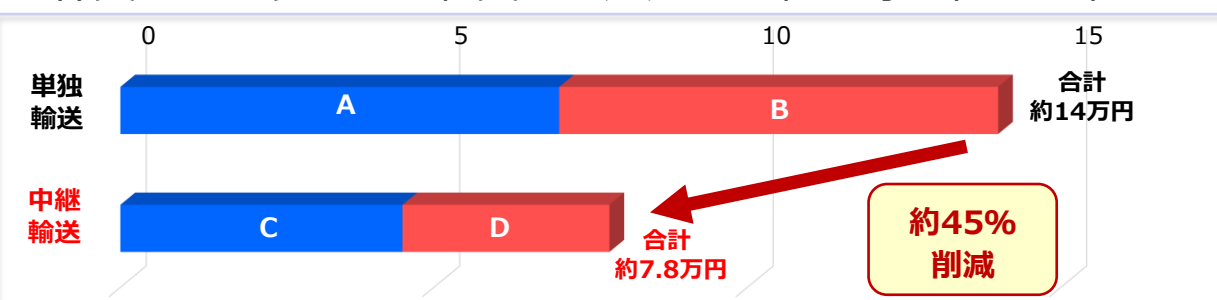
- 中継輸送及び荷物集荷のタイミングを合わせることで、**トラックドライバー 1人あたりの運転時間や拘束時間が削減**され、長時間運転の発生を回避するなど労働環境を改善。
- これにより、厚生労働省によるトラックドライバーの労働時間等の改善基準※を満足し、**2024年からスタートする時間外労働時間の上限規制内に改善**。

※1日の拘束時間：13時間以内、
1日の運転時間：2日平均9時間など



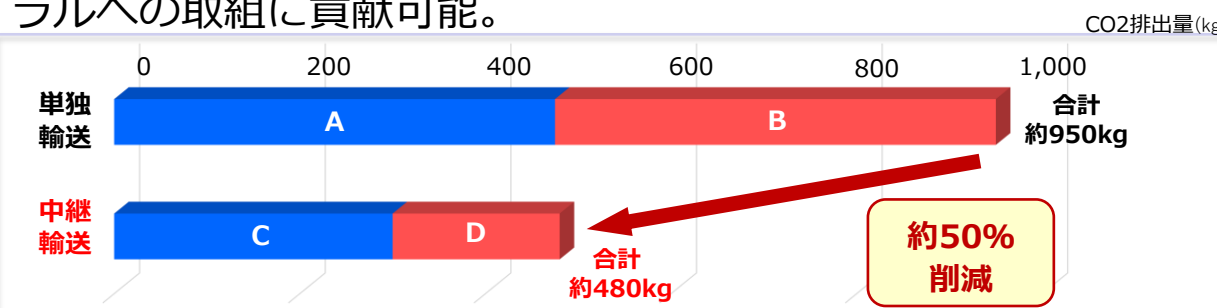
②輸送費用の低減

人件費・トラックの燃料費・高速道路の料金等を約45%低減。



③環境への負荷軽減

トラックからのCO₂排出量を約50%軽減し、カーボンニュートラルへの取組に貢献可能。



課題・ニーズ等

○実験参加者へのヒアリング結果

～中継輸送の実用に向け重要と思われるもの～



運送事業者A

ドライバーの長時間労働、人材不足の解消のため、ドライバーの労働条件を改善し、また、新たな労働者を呼び込む対策として、中継輸送は必要不可欠です。地域を支える運送事業者として、**安定的な輸送サービスを今後も提供していくために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**になると思います。



運送事業者B

- 道の駅は幹線道路沿いに立地し、数も多く中継場所に適切。
- 実験期間中は、荷物集荷のタイミングが合わず、片荷輸送のケースもあったので**輸送効率を更に高める工夫が必要**だと思います。
- トレーラーを保有していない運送事業者も利用できるような仕組みもある**といいです。



トラックドライバーA

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いいです。



トラックドライバーB

車両の一方通行化、夜間照明の設置、トラック同士が同時に到着できるための仕組み、駐車スペースの事前予約システムなどがあるといいです。



荷主

中継輸送により**品物を出したいときに出せるよう輸送機会が増えるようになればありがたいです**。また、輸送コストが抑えられればさらによいと思います。

取組のまとめ

- 本実験により、道の駅を活用した中継輸送による労働環境の改善効果やそのニーズを確認し、中継輸送が生産空間における物流サービスの維持に貢献できることを確認しました。
- 本実験を通じて明らかになった効果やニーズを踏まえ、中継輸送の実用化に向けた検討を継続します。