

国道2号 コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会

日時：令和6年3月14日（木） 13：30～

場所：岡山国道事務所 3階会議室（Web会議併用）

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

1) 検討会の設立趣意書・規約（案）・名簿……………資料1

2) コネクトパーキング岡山・早島整備計画（案）……………資料2

①：検討の背景

②：物流に関する施策や制度

③：コネクトパーキング岡山・早島の整備計画

④：今後の進め方について

3. 閉会

検討会の設立趣意書・規約について

国道2号 コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会 設立趣意書

トラック運送業界は、国民の暮らしと経済を支える国内物流の基幹的役割を担うとともに、大規模な自然災害が発生するとその機動力を発揮して迅速かつ的確に物資輸送にあたるなど、国民のライフラインとしての役割を果たしている。

一方、不規則な就業形態や長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化し、また、2024年4月からは年960時間の時間外労働の上限規制が適用され、労働関係法令を遵守しながら現水準の物流を確保する必要があり、物流の効率化、長時間労働等の改善に向けた働き方改革の取組を速やかに実施する必要がある。

この取り組みの中で、特に中間地点付近でトラクター交換やドライバー交代などを行う「中継輸送」は、ドライバーの労働環境の改善や法令遵守に大きく寄与する取組みとなっている。

上記の背景を踏まえ、関係者とともに専門的・学術的見地から幅広い意見交換を行い、中継輸送機能を確保した物流輸送拠点整備の事業計画をとりまとめるとともに具体的な施設計画や管理運営手法等について検討することを目的として、本検討会を設立するものである

国道2号 コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会 規約（案）

（趣旨）

第1条 本規則は、「国道2号 コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会」（以下、「検討会」という）の委員、組織、会議、庶務その他検討会の設置等に関して必要な事項を定めるものである。

（目的）

第2条 本検討会は、国道2号の岡山市南区箕島における物流輸送拠点の整備に関して事業計画のとりまとめや具体的な施設計画、管理運営手法等について検討することを目的とする。

（検討会の委員及び組織）

第3条 委員は、岡山県の交通工学や都市計画・地域計画等の実情に精通した、公平な立場にある有識者とする。

2 検討会の構成については別紙のとおりとする。

（外部からの意見聴取）

第4条 検討会での検討事項に応じて委員長が必要と判断した場合、外部専門家の意見を聴くことができる。

（検討会の事務局）

第5条 検討会の事務局は岡山国道事務所計画課とする。

（委員長）

第6条 検討会には、委員の互選により委員長をおく。

2 委員長は、会務を総理し検討会を代表する。

3 委員長に事故があるときは、委員長が指名する委員がその職務を代行する。

（雑則）

第7条 この規則に定めるものの他、検討会の議事手続き、その他運営に関して必要な事項は委員長が定める。

（附則）

この規約は、令和6年 3月 14日から施行する。

国道2号コネクtpーキング岡山・早島整備事業計画検討会
委員名簿（案）

氏名	所属・役職等
はしもと せいじ 橋本 成仁	岡山大学学術研究院 環境生命自然科学学域 教授
うじはら たけひと 氏原 岳人	岡山大学学術研究院 環境生命自然科学学域 准教授
みやなが ゆうさく 宮長 勇作	一般社団法人岡山トラック協会 専務理事
おか としゆき 岡 敏之	岡山県総合流通センター 岡山運輸団地協同組合 事務局長
さかもと よしお 阪本 良夫	西日本高速道路株式会社中国支社総務企画部企画調整課 課長
きそ しげふみ 木曾 茂文	本州四国連絡高速道路株式会社岡山管理センター 所長
おかもと てつり 岡本 哲典	国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所長
いとう ゆうぞう 伊藤 雄造	国土交通省中国運輸局岡山運輸支局長
これとも しゅうじ 是友 修二	岡山市都市整備局道路部 部長
おおさき しゅんじ 大崎 俊二	早島町まちづくり企画課 課長

（敬称略）

国道2号 コネクトパーキング岡山・早島 整備計画（案）

目次

- | | | |
|------------------------|---|----|
| 1. 検討の背景 | … | 1 |
| 2. 物流に関する施策や制度 | … | 8 |
| 3. コネクトパーキング岡山・早島の整備計画 | … | 16 |
| 4. 今後の進め方について | … | 21 |

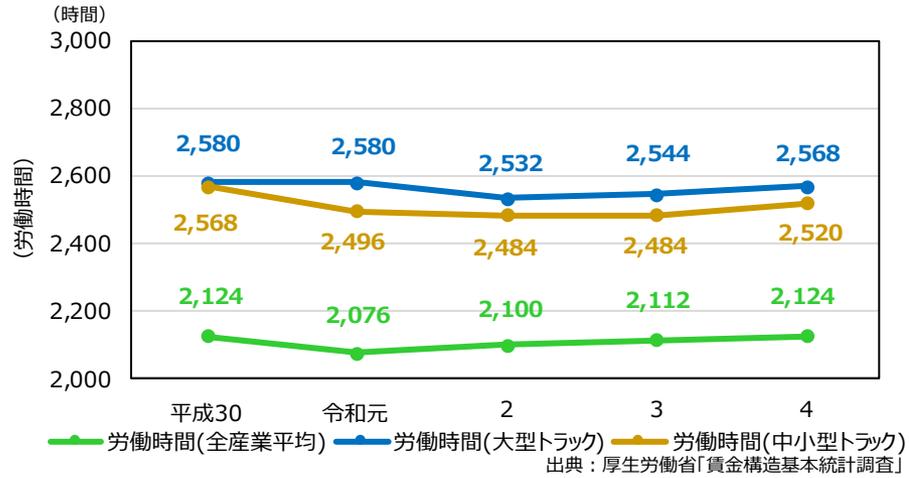
1.検討の背景

1-1.トラック運送事業の働き方をめぐる現状

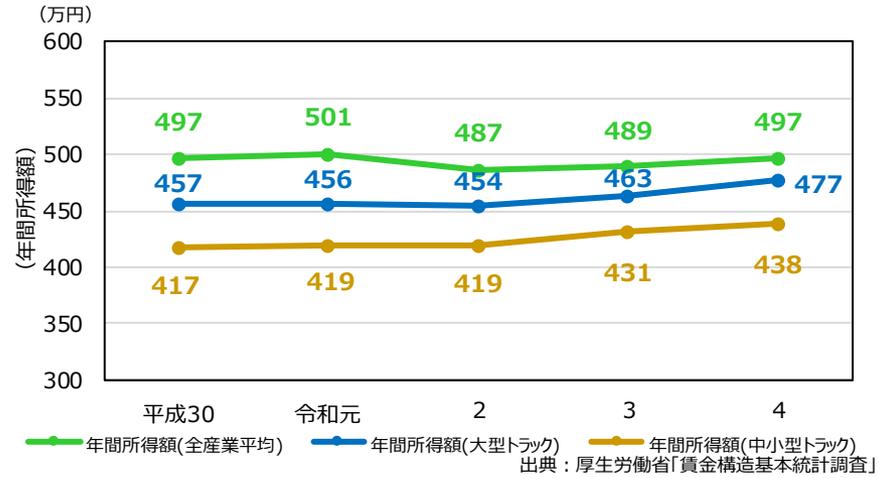
■ トラック運送事業の従事者は、全産業と比較して労働時間が長く、賃金が低く、人手が不足し、高齢化が進んでいる。

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

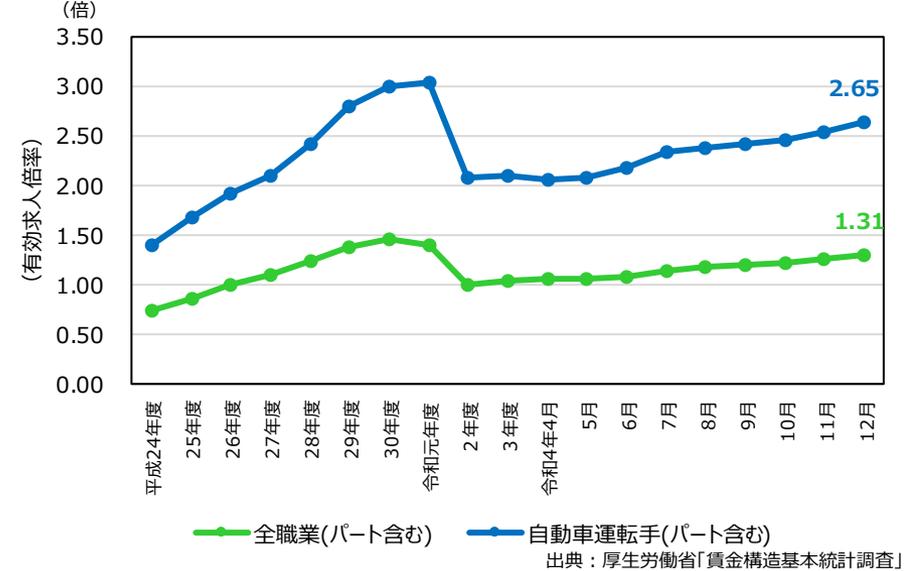
労働時間 全産業平均より**約2割長い**



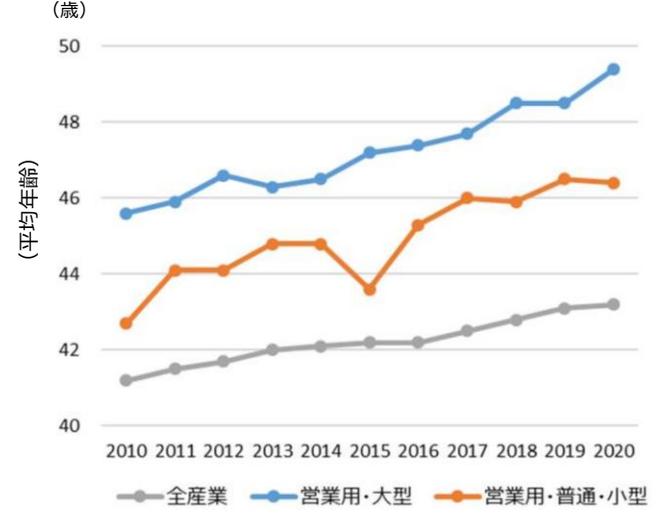
年間賃金 全産業平均より**約5%~10%低い**



人手不足 全職業平均より**約2倍高い**



平均年齢 全産業平均より**約3~6歳高い**



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

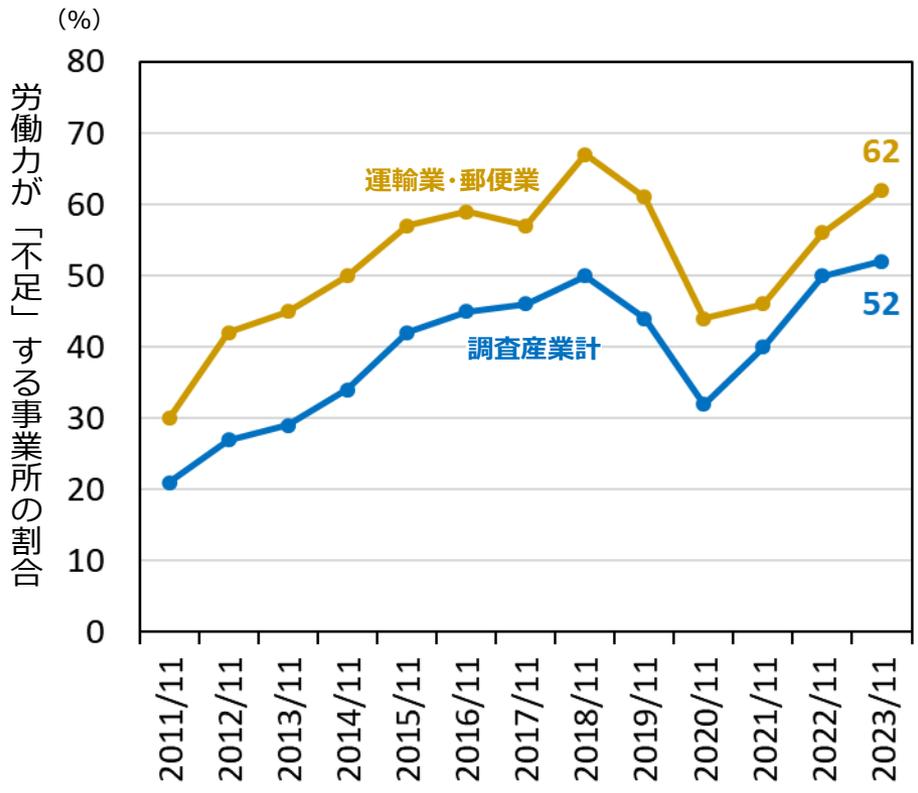
出典：国土交通省資料

1-2. 物流分野における労働力不足の顕在化

- 物流分野(運輸業・郵便業)においては全産業に比べて、労働力不足が顕在化している。
- トラックドライバーの需要は増加していく一方で、トラックドライバーの供給量(人数)は減少していく予測となっており、2030年度には約57.6万人のドライバーが不足するとの試算もある。

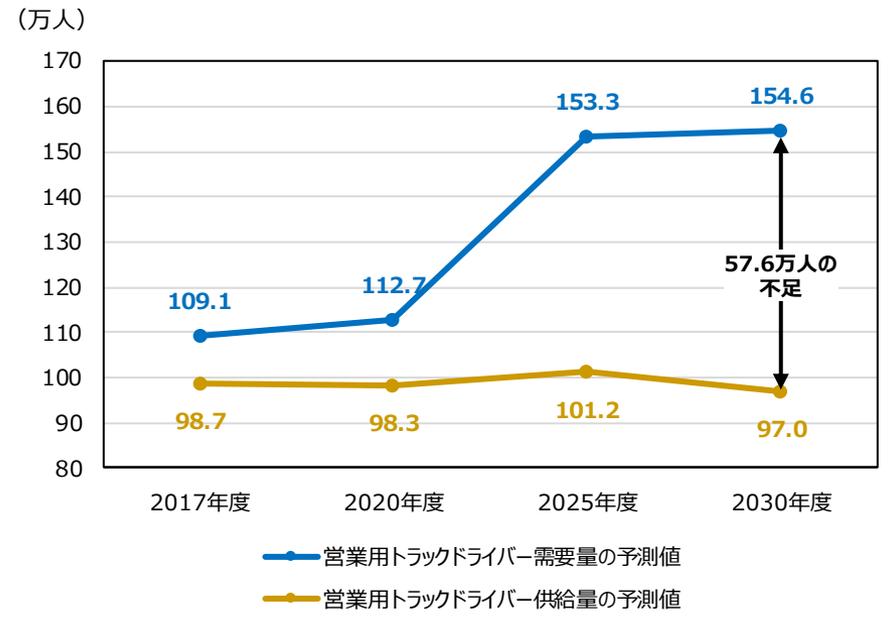
物流分野における労働力不足の顕在化

常用労働者の過不足状況



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

トラックドライバー需給予測



(参考) 鉄道貨物協会R4報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 平成30年度にトラックドライバーに関する中期的な需給見通しを発表しているが、物流2024年問題について考慮されていなかった。
- そのため、令和4年度にドライバーの労働時間が制限される中で、ドライバー1人当たりの輸送量の変化について検討し、2025、2030年度にトラックドライバー需給の予測を実施。
- 営業用トラック輸送量と輸送量あたりの必要ドライバー数からドライバー需要量を予測。
- 将来人口予測からドライバー供給量を予測。

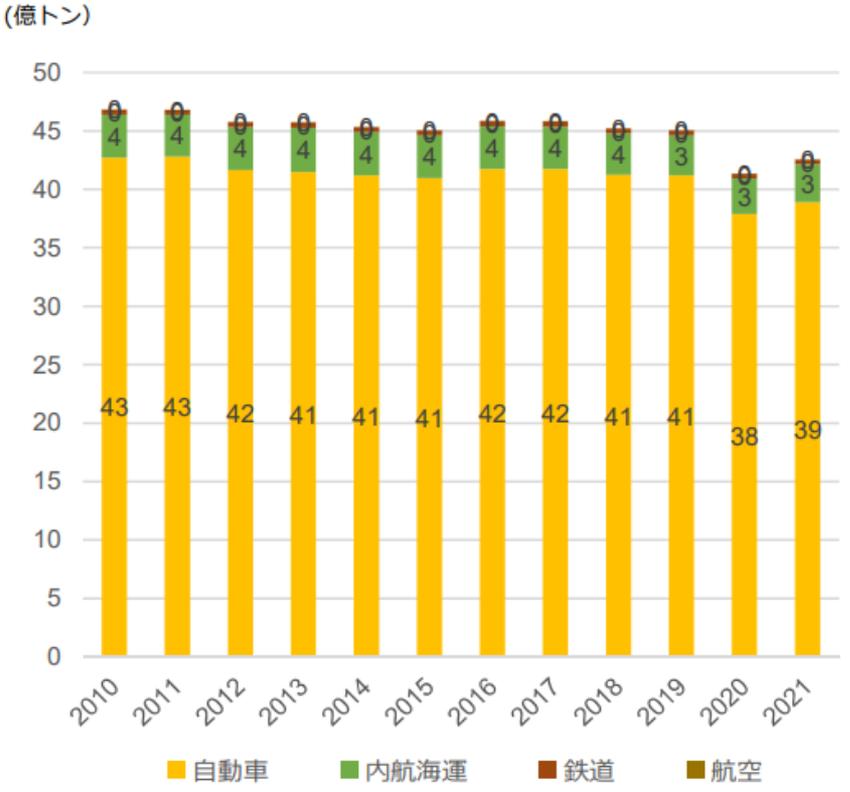
出典1：2017年度・2020年度の予測値は『鉄道貨物協会H30報告書』におけるトラックドライバー需給予測
 出典2：2025年度・2030年度の予測値は『鉄道貨物協会R4報告書』におけるトラックドライバー需給予測

1-3.国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は、輸送重量(トンベース)ではほぼ横ばいで推移していたが、2020、2021年度は減少した。
- 貨物量が減少する一方、物流件数は1990年からほぼ倍増しており、物流の小口化・多頻度化が急速に進行している。

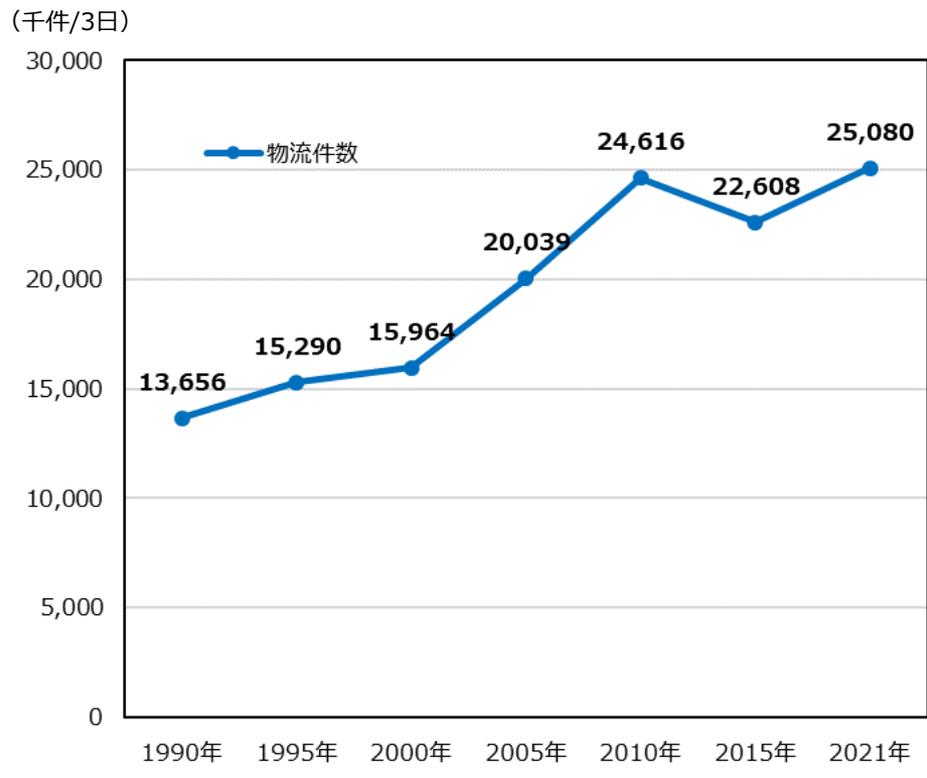
国内貨物輸送量の推移

国内貨物輸送量の推移 (トンベース)



出典：国土交通省総合政策局情報政策本部
「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。
出典：『貨物輸送の現況について(参考データ)』から抜粋

物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」

1-4.自動車運送事業における時間外労働規制の見直し（2024年問題）

- 平成30年7月交付の「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働の罰則付きの上限規制が導入された。
- 自動車の運転業務においても令和6年4月より、年960時間（月平均80時間以内）の上限規制が適用される。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に、年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施（年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。）
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年7月6日公布）
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時的必要がある場合には、労働時間の延長が可能（労基法33条）	≪同左≫
36協定の限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年6か月まで）（特別条項） (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間（月平均60時間） ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内（休日労働を含む） b. 単月100時間未満（休日労働を含む） c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ 令和6年4月1日以降 年960時間 （月平均80時間） ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

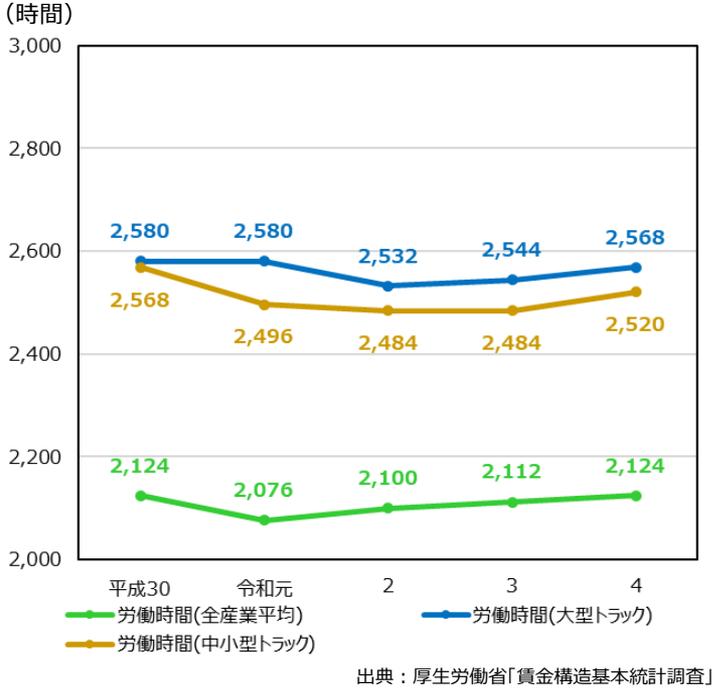
「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議（参議院）（抜粋）
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

1-5.自動車運送事業における時間外労働規制の見直し（2024年問題）

- トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労働環境を改善する必要がある。
- 2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制が適用されるほか、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)の改正により、拘束時間は短縮され、休憩時間は延長される。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

トラックドライバーの年間労働時間



トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	年休5日取得義務化		適用	→				
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ (25%→50%) の中小企業への適用						適用	→

出典：経済産業省・国土交通省・農林水産省 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況 令和4年9月2日

		現行	2024年4月以降(原則)
改善基準告示	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1カ月の拘束時間	293時間 (最大320時間)	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間	継続11時間を基本とし、継続9時間

出典：経済産業省・国土交通省・農林水産省 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況 令和4年9月2日
厚生労働省 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

1-6.労働時間規制による物流への影響

- ドライバーの年間拘束時間の上限を、2024年4月の改善基準告示より適用される原則3,300時間とする場合、荷待ち時間減少などの対策を行わなければ、約14.2%（4.0億トン）の輸送能力が不足するとの試算もある。
- 発荷主別では農産・水産品、特積みにおいて、地域別では中国、九州、関東において、輸送能力が特に不足する。

労働時間規制による物流への影響

(1) 不足する輸送能力（全体）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	14.2%	4.0億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

(2) 不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 (製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品（製造業）	0.0%

(3) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

出典：株式会社NX総合研究所の資料『物流の2024年問題』の影響について(2)』を一部加工

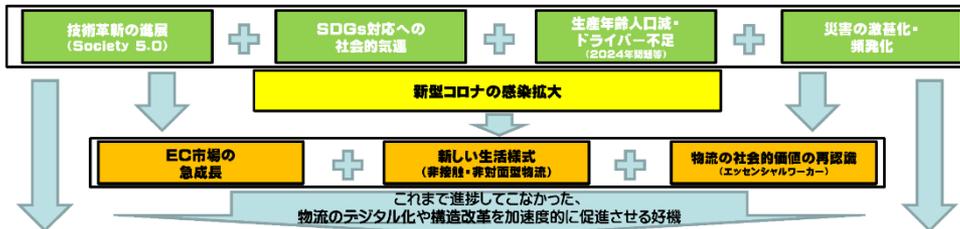
2.物流に関する施策や制度

2-1.総合物流施策大綱

- 令和3年6月に「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」が策定された。
- 今後取り組むべき施策として「トラックドライバーの時間外労働の上限規制を順守するために必要な労働環境の整備」や「新たな労働力の確保に向けた対策」が挙げられており、ドライバーの拘束時間短縮や日帰り勤務を可能にする中継輸送の普及促進、SA・PA等を活用した中継輸送が位置付けられている。

総合物流施策大綱の概要

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナウイルス流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

① 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化 (顧客で測らな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くしてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化

出典：総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要

(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

③ 労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進

複数のトラックドライバーが中継拠点を活用して長い輸送行程を分担することにより、ドライバーの拘束時間の短縮や日帰り運行を実現する「中継輸送」の普及・実用化に向けて、「中継輸送の取組事例集」などを活用し、引き続きトラック事業者の中継輸送の取組を促進する。また、スワップボディコンテナの活用等により荷役分離を推進するなど、更なる拘束時間の短縮に努める。

また、ドライバー不足対策や物流効率化を図るため、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進や、ドライバーの休憩環境の改善を図るため、SA・PAにおける駐車マスの整備や、駐車予約システムなどの検討を推進する。さらに、SA・PA等を活用した中継輸送、物流施設とのアクセスを強化するなど幹線物流に資する高速道路の機能を強化するほか、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設の活用も推進する。

加えて、海上輸送等の活用によるモーダルシフトは長距離ドライバーの負担軽減など働き方改革につながるとともに、トラックドライバーのフェリー乗船時間について厚生労働省の改善基準告示の特例の適用を受けられることから、今後もこれを積極的に推進する。

(6) 新たな労働力の確保に向けた対策

女性や若者、高齢者等の多様な人材の確保・育成が図られるよう、働き方改革を推進し、多様な人材が活躍できる職場環境を整備する。

トラック運送業については、荷主とトラック事業者による取引環境の改善の協議等を通じて労働条件を改善するほか、荷役分離を推進し、女性ドライバー等が働きやすい環境整備を促進する。さらに、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、日帰り勤務を可能にする中継輸送の普及や、力仕事に頼らない機械荷役への転換を推進する。

また、船員について、多様な人材にとって働きやすい職場づくりのため、多様な働き方への意識改革のほか、求人票の様式の改訂等を通じた事業者の取組の見える化、表彰制度等を通じた優良事例の横展開など、行政や業界における必要な環境の整備を図る。

さらに、物流業界においては、既に庫内作業の一部をアルバイトとして採用された留学生などの外国人が担っているが、物流業界におけるダイバーシティの確保等の観点も踏まえ、トラックドライバー等への外国人の活用についても今後議論を進めていくほか、空港における航空貨物取扱業務への特定技能外国人の活用について推進する。

こうした多様な人材の確保・育成に当たっては、経験やスキル等を重視した労働慣行だけに頼らない業務のあり方の検討も重要であり、物流DXの推進により、AIやIoT等新技术を活用することで、オペレーションの定型化や標準化を進める。

出典：総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)本文

2-2.「ホワイト物流」推進運動

- 「ホワイト物流」推進運動とは、トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、
 - ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や60代の運転者等も働きやすい 労働環境実現に向けた取組。
- 取組を進めるための事例として、中継輸送が位置付けられている。

「ホワイト物流」推進運動の概要

「ホワイト物流」推進運動の背景

トラック運転者不足の深刻化により、物流機能は危機的な状況に陥っています。この改善には、荷主企業・納品先企業の皆様や国民の皆様の協力が必要です。



国民生活や企業活動に不可欠な物流の担い手であるトラック運転者の不足は極めて深刻で、トラック運転者がいないために物が運べないこともしばしば生じています。

その背景には、出荷元・納品先での待ち時間が長いことによる長時間労働や、積込・積降し等荷役作業の肉体的負担などがあります。

これら待ち時間や荷役作業時間の長さ、および荷役作業の負担の改善には、出荷元や納品先での物流業務を効率化することが欠かせません。

物流事業者と、荷主企業や納品先企業等の物流の利用者が相互理解の下に連携して、物流の効率化や生産性向上に向けての取組を広げていくことが求められています。

「ホワイト物流」推進運動への参加により期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます！

- 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる**生産性の向上**
- 物流の効率化による**二酸化炭素排出量の削減**
- 事業活動に必要な**物流を安定的に確保**
- 企業の**社会的責任の遂行** 等



取組方法の事例

改善を進める実施手順



荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン



食品に係る物流効率化実施の手引き



トラック輸送における生産性向上策に関する手引き

参考となる事例を紹介



荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集



成功事例に学ぶ中継輸送成功の秘訣
中継輸送の取組事例集

- 令和5年6月に、荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策として「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定され、物流効率化の1つとして中継輸送を含む物流拠点整備がうたわれている。

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備**に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減(荷待ち、荷役時間の削減等)に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② 納品期限(3分の1ルール、短いリードタイム)、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化(**トラックGメン**(仮称))
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**(バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進(パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ **道路・港湾等の物流拠点(中継輸送含む)に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援**
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制(80km/h)**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み(**再配達率「半減」**に向けた対策含む)
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果(2024年度分)

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計: 14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 標準運送約款 」「 標準的な運賃 」の改正等 ・ 再配達率「半減」 に向けた対策 ・ 2024年度に向けた 業界・分野別の自主行動計画 の作成・公表 ・ 2030年度に向けた 政府の中長期計画 の策定・公表
速やかに実施	・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした ガイドライン の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

2-4. 中継輸送の考え方について

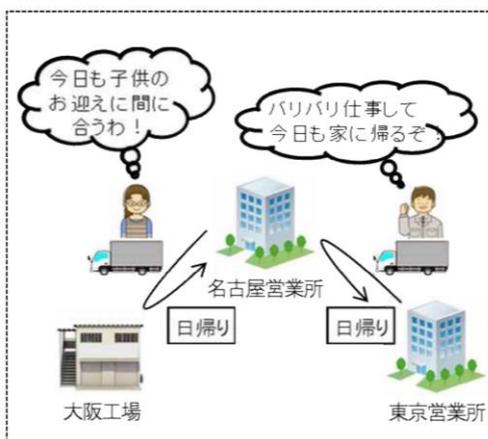
- 近年、宅配便の増加などによりトラック輸送の必要性が向上する一方、ドライバーには長時間労働による負担や労働時間の上限規制、高齢化や担い手不足など様々な課題があり、限られた人員で効率的な輸送を実施する必要がある。
- 中継輸送とは、一人の運転者が一つの行程を担う働き方ではなく、一つの行程を複数人で分担する働き方を指す。
- 中継輸送には、「ドライバー交替方式」、「トレーラー・トラクター方式」、「貨物積み替え方式」の3方式が存在する。

中継のイメージ

[中継輸送を実施しない場合]

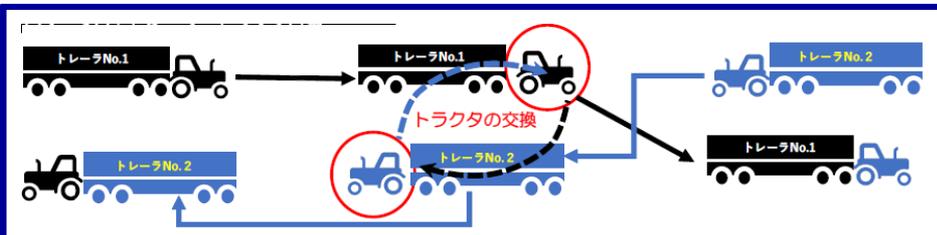
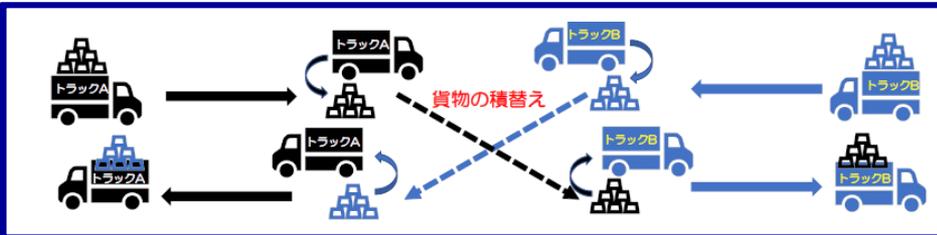


[中継輸送を実施する場合]



出典：中継輸送の実施に当たって(実施の手引き)
(国土交通省自動車局貨物課・平成29年3月)を加工・引用

中継輸送の方式

【パターンA】
トレーラー・トラクター
方式【パターンB】
貨物積替え
方式【パターンC】
ドライバー交替
方式

出典：トラック運送業界の働き方改革 実現に向けたアクションプラン(公益社団法人全日本トラック協会・平成30年12月)を加工・引用

● パターンA：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事が必要だが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

● パターンC：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。

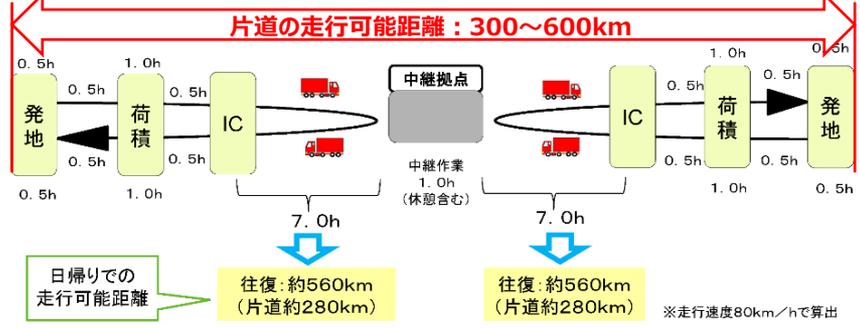
● パターンB：貨物積替え方式

- ・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。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

2-5. 中継拠点の適地について

- 中継輸送は中継拠点までの片道約300kmを超えると日帰り運行不可となることから、2者間が片道300～600kmの範囲が適しているとされている。(物流小委員会)
- 岡山県を中間地とする中長距離輸送は、中国圏(広島県・山口県)・四国圏(愛媛県)・近畿圏(兵庫県・大阪府)の利用が多い。さらに、四国圏・近畿圏の輸送は神戸淡路鳴門自動車道経由もあり、潜在的需要も存在する。
- 岡山県は中四国地方の交通の要衝として重要な位置にあり、特に、早島IC周辺は山陽自動車道(及び代替路となる一般国道2号)、瀬戸中央自動車道から利用でき、多方面からの輸送に対応している。
- 上記より、県内を中間地とする中長距離輸送が多く、交通の要衝である岡山県において、多方面から利用可能な早島IC周辺が中継拠点の適地として考えられる。

■ 1日の走行可能距離の例



※コネクティア浜松の場合
大阪(吹田IC)ー約250kmーコネクティア浜松ー約230kmー東京(東京IC)

※コネクティブーキング宮島の場合
福岡(福岡IC)ー約250kmーコネクティブーキング宮島ー約300kmー兵庫(神戸北IC)

出典：第23回物流小委員会資料「中継輸送の拠点整備について」に加工

■ 都道府県間流動量 上位50位※

順位	発着都道府県		合計 / 物流量 (トン/3日)	順位	発着都道府県		合計 / 物流量 (トン/3日)
	発地	着地			発地	着地	
1	兵庫県	東京都	37,540.2	16	大阪府	広島県	13,247.5
2	神奈川県	愛知県	37,216.8	20	広島県	兵庫県	12,299.7
3	東京都	三重県	24,362.2	31	山口県	大阪府	10,334.2
4	兵庫県	愛媛県	23,865.7	34	山口県	兵庫県	10,235.6
5	大阪府	愛媛県	22,838.5	44	愛媛県	兵庫県	8,958.7
6	大阪府	埼玉県	18,359.9	47	広島県	大阪府	8,434.0
7	福岡県	兵庫県	17,995.2				
8	大阪府	福岡県	16,185.3				
9	愛知県	埼玉県	15,730.2				
10	兵庫県	広島県	15,110.6				

※都道府県間距離が200km以上の物流を対象に整理
※上位10位以降は着目するODのみ記載

■ 早島IC付近※を通過するOD

発着都道府県			トリップ数	合計	発着都道府県			トリップ数	合計
ODペア	発地	着地			ODペア	発地	着地		
兵庫県・大阪府 ⇕ 広島県・山口県	兵庫県	広島県	3,690	14,884	兵庫県・大阪府	兵庫県	愛媛県	224	570
	大阪府	広島県	2605		大阪府	愛媛県	56		
	広島県	兵庫県	3,548		愛媛県	兵庫県	243		
	広島県	大阪府	2253		愛媛県	大阪府	47		
	兵庫県	山口県	795						
	大阪府	山口県	449						
	山口県	兵庫県	833						
	山口県	大阪府	711						

※近畿圏⇔中国圏：山陽道 倉敷JCT～岡山JCT間
近畿圏⇔四国圏：瀬戸中央道 児島IC～坂出北IC間
出典：商用車フローR5.6

■ 岡山県を中間地とする中距離輸送 及び 早島ICの周辺状況

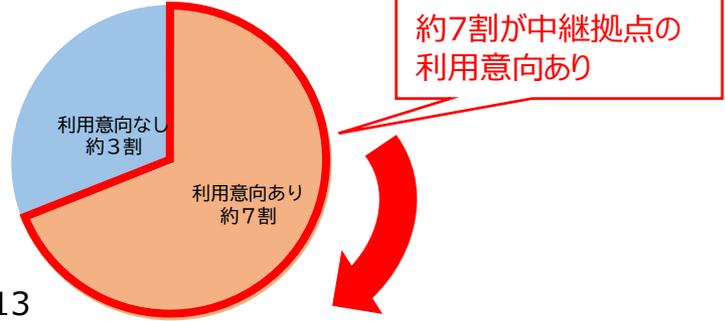


2-6.コネクtparking岡山・早島の必要性について

- 中継輸送拠点のニーズを把握するために、5府県(大阪府、兵庫県、広島県、山口県、愛媛県)の物流事業者を対象に、アンケート・ヒアリング調査を実施した。
- 岡山県を通過する貨物輸送を行う事業者の約7割が岡山県内の中継輸送の利用意向があり、中継輸送可能の発着地を持つ輸送が多く、近畿以東～広島・山口の東西移動のほか、四国への移動も確認できる。
- 中継輸送に関する意見では、日帰り運行が可能であることや、業務効率化や健康増進等への期待を確認できた。一方、企業間連携や車両のメンテナンス、荷待ちスペースの確保等が課題あげられた。
- 中継拠点にあれば良いと思う機能はトイレ、シャワーのニーズが高い。

■ 岡山県内における中継拠点の利用意向

▼岡山県を通過する貨物輸送を行う13社



n=13

▼中継拠点の利用意向がある貨物輸送の発着地

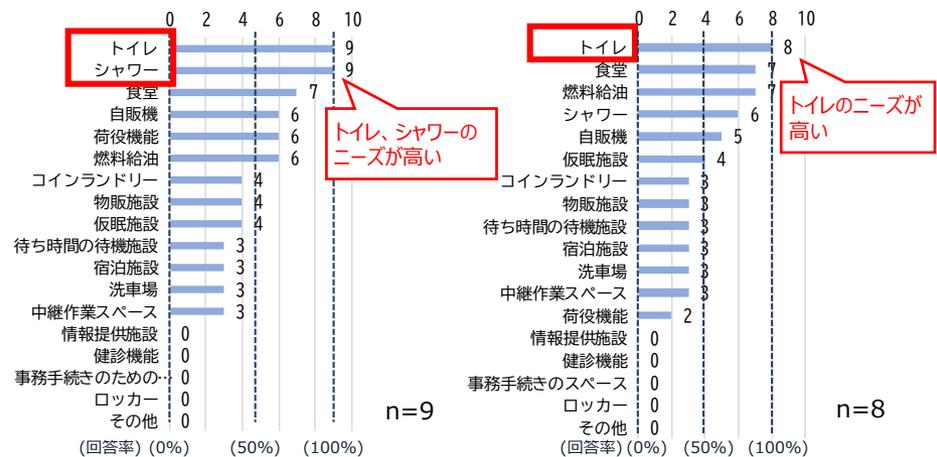
	発着地	主な利用経路	発着地区分
1	三重県【中部】 広島県【中国】	山陽道	近畿以東～広島
2	大阪府【近畿】 広島県【中国】	国道2号	
3	広島県【中国】 大阪府【近畿】 愛知県【中部】 関東地方	山陽道、中国道	
4	大阪府【近畿】 福岡県【九州】	山陽道、中国道	近畿以東～九州
5	和歌山県【近畿】 福岡県【九州】 熊本県【九州】 大分県【九州】	山陽道、中国道、国道2号	
6	九州地方 大阪府【近畿】 山口県【中国】 兵庫県【近畿】	(未回答)	
7	山口県【中国】 栃木県【関東】 大阪府【近畿】	山陽道、中国道、国道2号	近畿以東～山口
8	岩手県【東北】 愛媛県【四国】	山陽道、瀬戸中央道、国道2号	四国
9	山口県【中国】 徳島県【四国】	山陽道、瀬戸中央道	

■ 中継輸送に関する物流事業者・ドライバーの主な意見

アンケート対象	期待される効果	課題
企業	<ul style="list-style-type: none"> 積載率の向上やドライバー総拘束時間の削減 ドライバー不足の解消 輸送効率の向上 <u>日帰り運行可能となり、余剰車両を別業務に当てることが可能</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 1台当たりの輸送効率上がるが、荷物の安全保障が懸念 物流企業間の連携
ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> 車中泊減少により、家庭時間増加 運行時間の短縮 配送時間の正確化 <u>長距離運転減による健康維持</u> 荷物・仕事の集約化 	<ul style="list-style-type: none"> 車両確保と維持(正確なメンテナンス) 自社以外の協力会社の確保 荷待ち、待機スペースの確保

■ 中継輸送拠点にあれば良いと思う施設機能

▼中継拠点の利用意向がある物流事業者 ▼中継拠点の利用意向があるドライバー



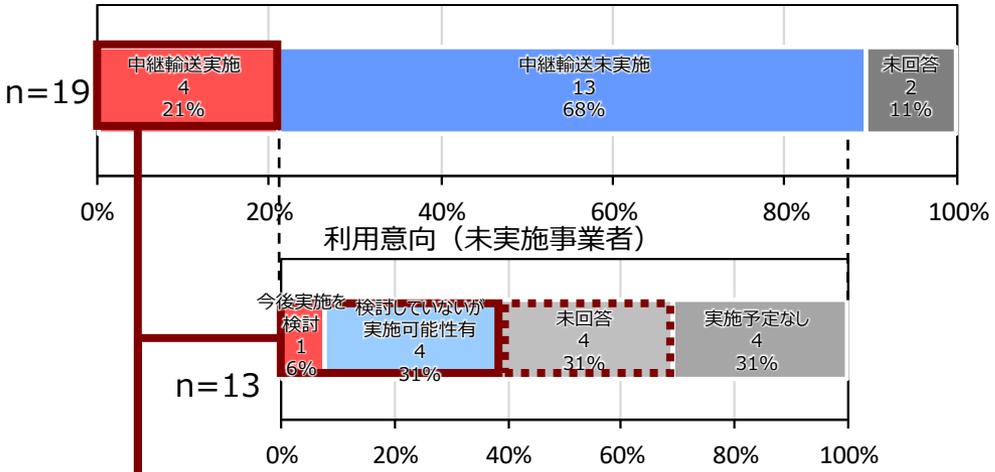
トイレのニーズが高い

2-7. 中継輸送方式のニーズ

- 中継輸送方式は物流事業者はヘッド交換方式・貨物積み替え交換方式、ドライバーはドライバー交替方式の利用意向が高く、各方式に需要があることが確認された。
- 一方、貨物積み替え方式は輸送途中の荷物の積替えや自社以外の中継拠点施設での実施が難しい等課題が確認された。

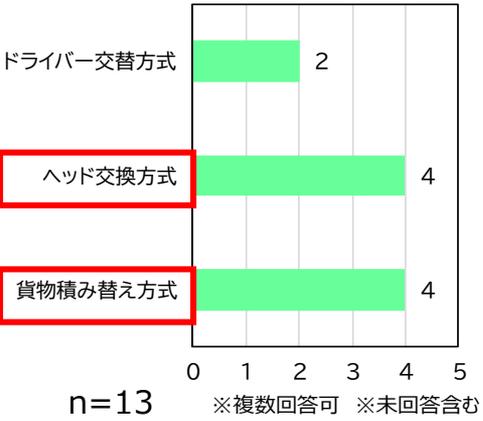
■ アンケート結果

▼ 物流事業者の中継輸送実施状況および利用意向

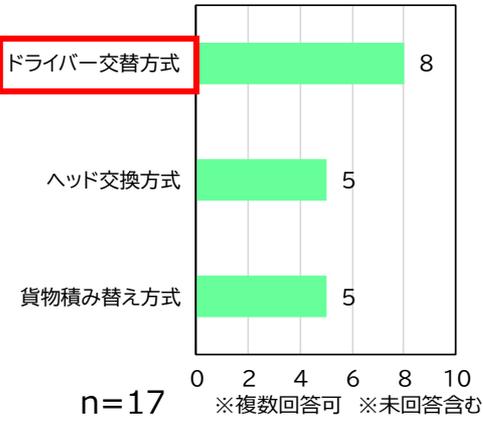


中継輸送を実施・利用意向がある物流企業が約5割(9社)*

▼ 物流事業者



▼ ドライバー



■ ヒアリング結果

A社

- ・以前より関東や中部の業者と提携して、中継輸送を実施している。
- ・輸送方式はヘッド交換で対応している。

B社

- ・実施している中継輸送方式はドライバー交替方式、自社施設での貨物積み替え方式を実施中。
- ・ヘッド交換方式の導入を検討中(トレーラーは導入済)
- ・ただし、第三者の中継拠点施設での貨物積み替え方式には、フォークリフトの利用等での労基対応など導入に向けて課題があると認識している。

・アンケート結果から物流事業者やドライバーから各方式に利用意向があることを確認。

・しかし、ヒアリング結果から貨物積み替え方式に課題を確認。

・**ドライバー交替方式、ヘッド交換方式・荷物積み替え方式の各方式で検討を進め**、実施する方式は今後調整する。

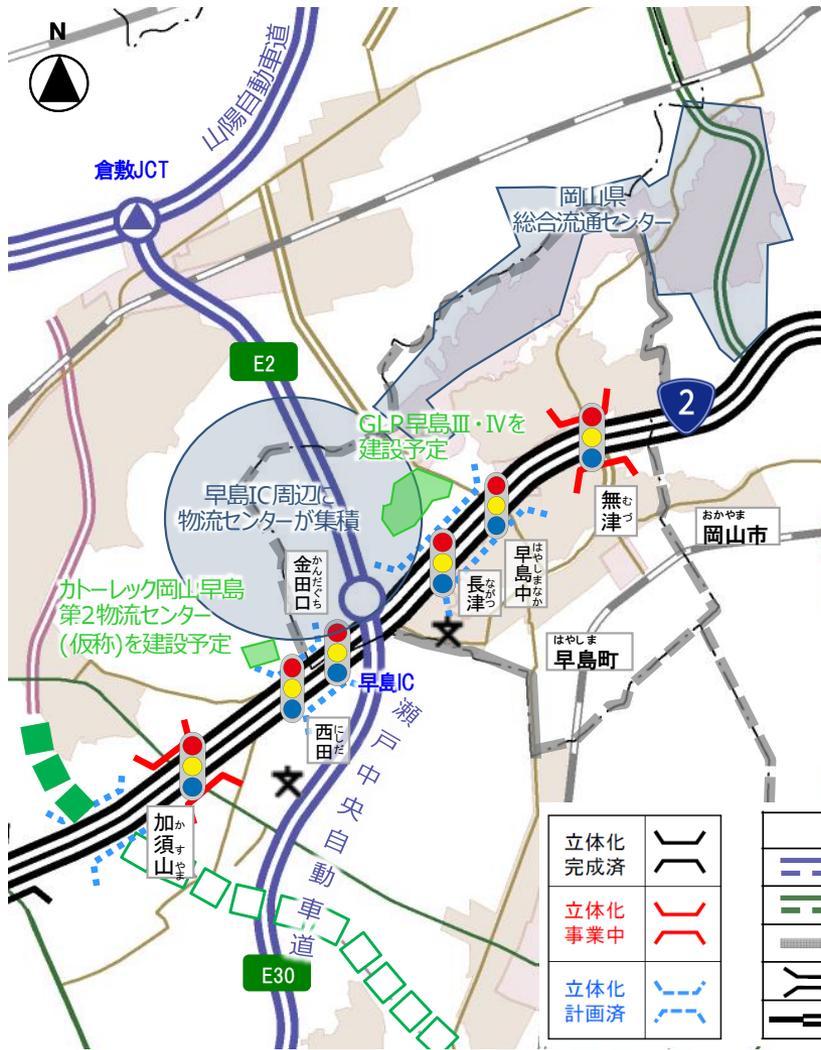
*中継輸送の利用の可能性のある「未回答」の物流企業(4社)も対象とする。

3.コネクtpーキング岡山・早島の整備計画

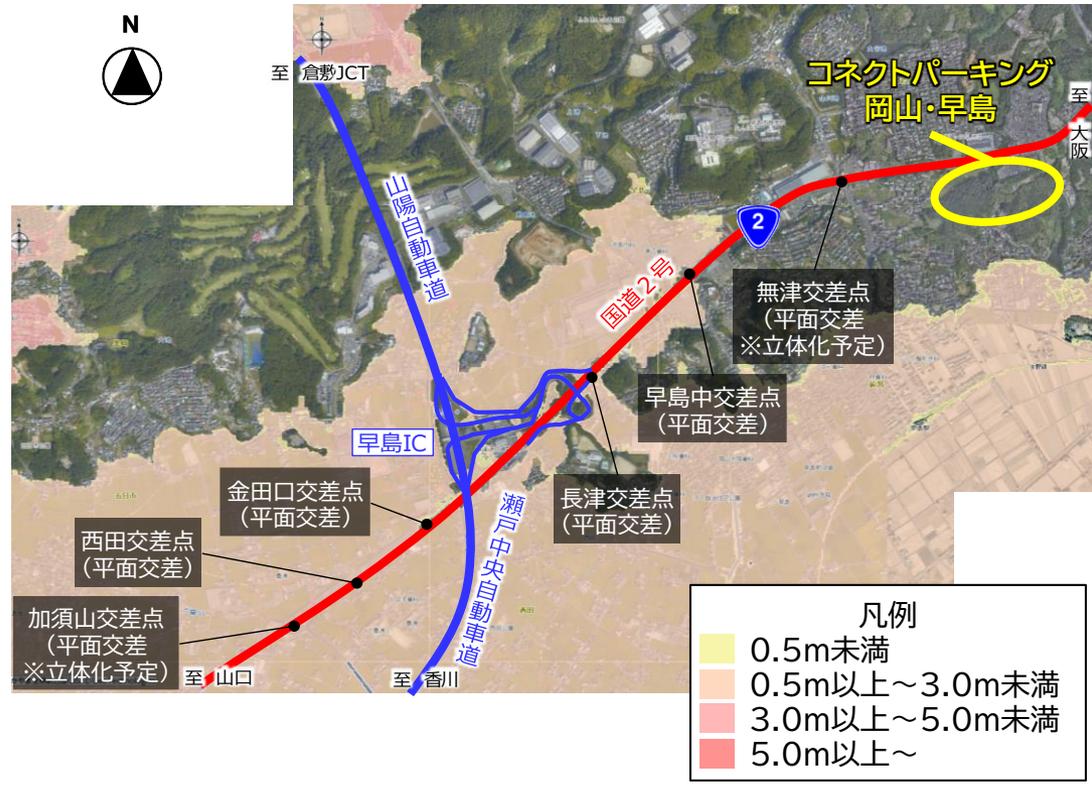
3-1. 整備位置

- 施設整備位置は岡山市南区とし、近畿～中国など東西移動を担う山陽道と四国からの移動を担う瀬戸中央道の多方面の利用者が活用できる早島IC付近の国道2号沿いにコネクトパーキング岡山・早島を整備する。
- 整備候補箇所は、市街地や工業団地、民間物流施設が立地・開発していない箇所とし、頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害リスクが低い地域に立地している箇所に整備箇所を選定した。

■コネクトパーキング岡山・早島の整備候補箇所



■ハザードマップ(洪水浸水想定区域図)



凡例

0.5m未満
0.5m以上～3.0m未満
3.0m以上～5.0m未満
5.0m以上～

立体化完成済	〰〰
立体化事業中	〰〰
立体化計画済	〰〰

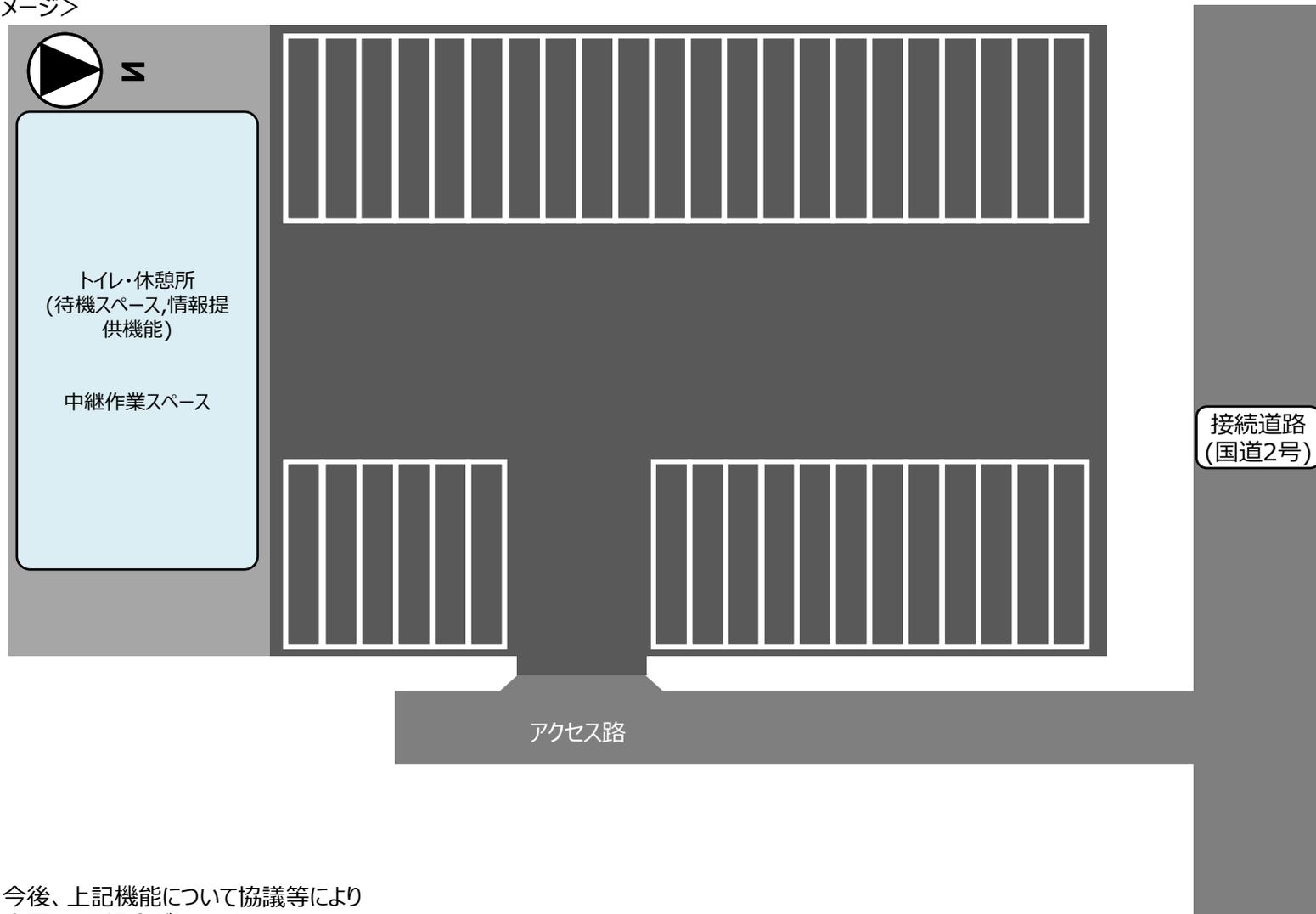
凡例	
高速道路	一般国道
主要地方道	一般都道府県道
環状道路(構想含む)	市街地
橋梁構造	工業地域
車線数(2車線/4車線/6車線以上)	

出典：おかやま全県統合型GISの各情報を加工

3-2. 中継機能（駐車場）

- 中継輸送を行うための機能として、駐車マスおよび中継作業スペースを整備する。
- 加えて、中継相手との待ち合わせや休憩に利用できる施設（トイレ、休憩所等）を整備する。

<整備イメージ>



※今後、上記機能について協議等により
変更となる場合があります。

3-2. 中継機能（休憩所）

- 中継相手との待ち合わせのため、トラックドライバーの休憩所を整備する。
- 併せて、安全で円滑な運行のため道路情報提供機能の設置を検討する。
- 十分な数のトイレを整備するほか、民間のノウハウを活用した施設整備についても検討する。

＜機能イメージ＞

コネクtpパーキング岡山・早島の機能
トイレ
休憩所 (待機スペース・情報提供機能)
その他 民間のノウハウを活用した施設（食堂、シャワー、物販）

※今後、上記機能について協議等により変更となる場合があります。



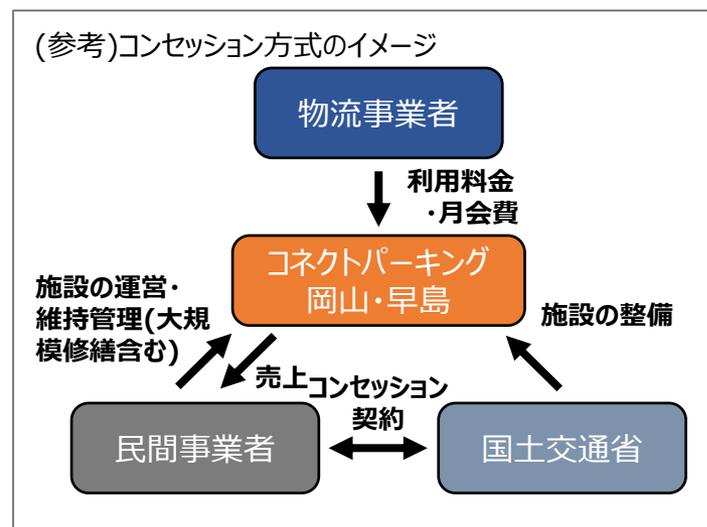
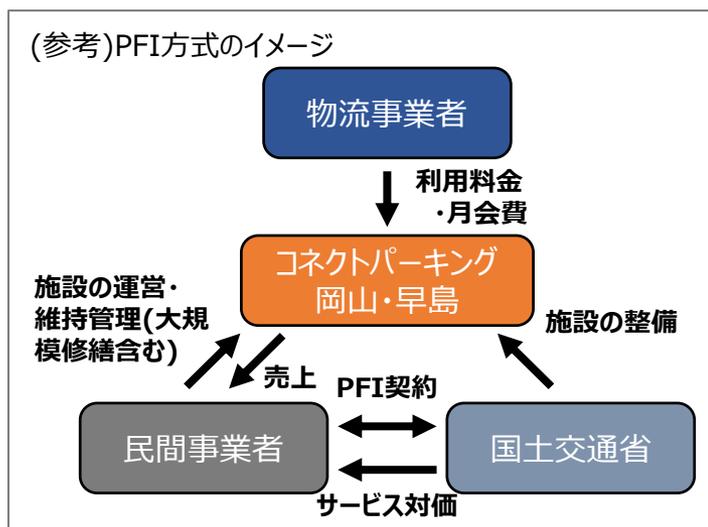
3-3.整備・管理・運営手法（素案）

- 整備・管理・運営手法はPFI・コンセッション（公共施設等運営権）制度等の活用も視野に入れ、民間の技術やノウハウを活用した効率的・効果的な管理・運営を検討予定。

<各スキームについて>

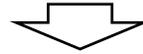
手法	手法の概要
業務委託	専門的技術を要する業務や事務量の集中する業務について、その一部を民間に委託し、民間の資源や能力を活用することにより事務効率の改善やコスト削減などを図る。
包括委託	事務事業に係る一連の業務を包括して民間に委託し、民間ノウハウの活用より、人材やスペースの有効活用、運用・維持コストの削減を図る。
指定管理者制度	民間事業者を指定管理者として指定し民間のノウハウ等を活用することで施設の維持管理・運営等のコスト削減及びサービスの質の向上を図る。
貸与	行政の所有する施設等を、有償または無償で民間に貸与し、民間が当該施設を活用した事業運営、サービスの提供を行うことで、財政負担を軽減しつつサービスの確保及び質の向上を図る。
PFI法	設計・建設から維持管理・運営等に至るまでの全部または一部を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して、適切にリスク分担のもと効率的・効果的なサービスの提供を図る。（公共と事業者は事業契約を結ぶ）
PFI法 (コンセッション)	民間事業者がPFI事業の契約に基づいて、公共施設などの運営権を取得し、公共施設などの運営などの事業を長期的・包括的に行う手法。※公共施設等運営権制度（コンセッション方式）

参考：全国地域PFI協会HP



4.今後の進め方について

アンケート・ヒアリング調査(中国・四国・近畿の物流企業)



第1回 コネクトパーキング岡山・早島の整備に関する検討会

(審議事項) ○規約、検討事項、スケジュール 等
○コネクトパーキング岡山・早島の整備方針(案)



調査・設計



(必要に応じて) コネクトパーキング岡山・早島の整備に関する検討会

(審議事項) ○整備位置、マス数、施設規模の精査
○事業費と採算性についての検討
○実施スキームの精査、民間事業者(整備,維持管理)の選定



工事