

宮崎県地方協議会における取り組みについて

令和4年2月21日（月）

宮崎県地方協議会事務局

九州運輸局 宮崎運輸支局

宮崎労働局

（一社）宮崎県トラック協会

1. 宮崎県地方協議会における過去の取り組み(振り返り)

宮崎県地方協議会の経緯

○トラック運送事業においては、全産業と比較しても特に総労働長時間が長く、中には、荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な状況も多く見られたことから、トラック運送事業者、荷主、経済団体、労働団体、行政機関などの関係者が一体となり、トラック運送事業の取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための環境整備を図ることを目的として平成27年に設置。

※「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（働き方改革関連法）」に基づき、令和6年度からトラック運転者の時間外労働の上限規制が適用されることを踏まえ、**長時間労働の改善と生産性向上の取組を、荷主と連携し加速させる必要がある。**

パイロット事業（実証実験）の実施

【平成28年度】 4日目販売による余裕を持った運行の実現（荷種）青果物

【平成29年度】 着先での待機実態の可視化による拘束時間削減（荷種）青果物

コンサル事業（実証実験）の実施

【平成30年度】 荷卸ルールの整理・共有による効率化の実現（荷種）青果物

※参考

過去のパイロット・コンサル事業を国土交通省HP内で紹介しております。

【国土交通省HP】 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html

第12回地方協議会以降の取り組み

第12回宮崎県地方協議会（令和3年3月8日開催（書面））において承認頂きました取組方針に基づき、以下の取り組みを実施しました。

○加工食品物流等における取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組み

〈ガイドライン（加工食品編）の周知〉

→国土交通省主催の「物流改善に向けたガイドラインセミナー」（オンライン開催）について、事務局（宮崎運輸支局、宮崎労働局、宮崎県トラック協会）で連携し、荷主・運送事業者へ参加を呼びかけ

※セミナーは、R3.12.8～R4.2.18にかけて品目別に開催された（計4回）

○荷主との連携強化方策の検討

〈ホワイト物流推進運動〉

→宮崎県主催の物流懇談会において講演

→荷主団体等を訪問し概要説明及び参画を呼びかけ

※宮崎県商工会議所連合会では、会員向け広報誌にも掲載

〈標準的な運賃制度〉

→労働基準監督署主催の「労働時間等説明会」のほか、各種会議において講演

→荷主団体等を訪問し概要説明及び協力要請

→宮崎県トラック協会との連名により県内企業あて文書発出

○宮崎県下におけるトラック運送事業者の取引環境・労働時間の実態把握

→宮崎県内を発地とする加工食品の主な種類及び加工食品輸送における輸送形態や長時間労働の実態及び原因等を把握するため、加工食品を取り扱う県内のトラック運送事業者に対しアンケート調査を実施

※アンケート結果はP4～7へ掲載

令和3年度 検討の対象とする輸送分野

【通達】令和3年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の実施事項について

(令和3年7月9日付け 厚労省労働条件政策課長、同監督課長、国交省貨物課長通達より一部抜粋)

(1) 今年度の輸送分野別の検討について

① 対象輸送分野

各地方協議会事務局は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等に対し、**1つ以上の輸送分野における課題の整理及び課題に対する改善策の活用等**を検討すること。**検討の対象とする輸送分野は、各地方の状況に応じ、次の(ア)～(オ)のいずれかより選定**すること。

- (ア) 令和元年度に実施した待機時間・附帯作業に関する調査の都道府県別の結果に基づき、各都道府県における待機時間が特に長い輸送分野
- (イ) 令和2年度に実施した稼働効率に関する調査の輸送品目別及び都道府県別の結果に基づき、各都道府県における積載効率の改善が必要な輸送分野
- (ウ) 過去の実証事業のフォローアップを実施する必要があると考えられる輸送分野
- (エ) 「加工食品、飲料・酒」、「建設資材」及び「紙・パルプ」の中で、各輸送品目別のガイドラインで示した『今後の取組みの方向性』に沿って取組を行う輸送分野
- (オ) 各地方協議会事務局が取扱事項として特に必要と認めた輸送分野

対象輸送分野（品目）を「**加工食品（鶏肉製品 [精肉を含む]）**」とする

〈選定理由〉

- ・宮崎県はブロイラー飼養羽数が国内トップクラスであり、県内で加工（食鳥処理を含む）された製品はそのまま消費地へ輸送されているが、当協議会において、「賞味期限が短く素早い輸送が求められており物流上における課題も多い」との意見を頂いている

また、自動車運転従事者について令和6年度から時間外労働の上限規制が適用されることを踏まえ、**その他輸送分野（品目）においても、荷主・運送事業者間で改善に向けた協議を実施しやすい環境づくりを可能な限り進めていく**

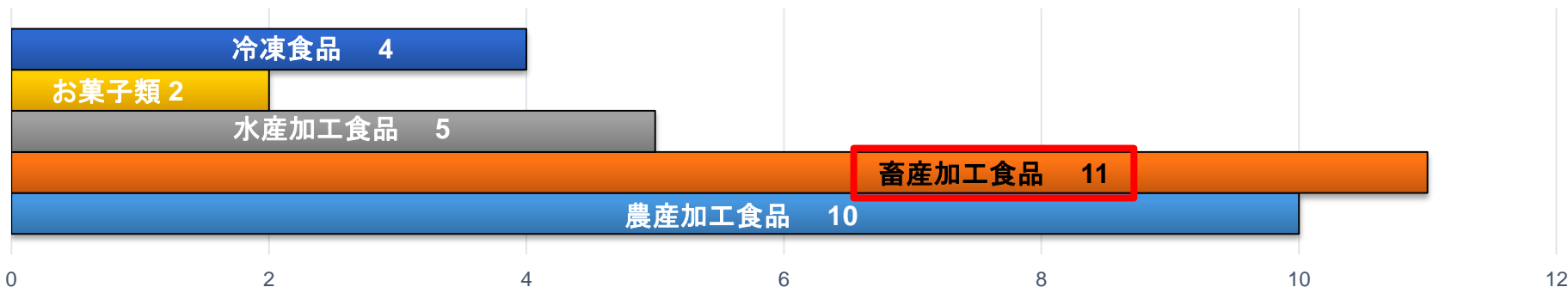
3. 加工食品物流に関する運送事業者アンケート結果

- <アンケート実施概要>** 実施者：トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮崎県地方協議会
- 実施時期 令和3年7月30日(金)～8月17日(火)
 - 調査対象 加工食品を運送する宮崎県内のトラック事業者
 - 目的 宮崎県内を発地とする加工食品の主な種類及び加工食品輸送における輸送形態や長時間労働の実態及び原因等の把握
 - 調査手法 アンケート用紙をFAXで配布、回収
 - 有効回答数 19社/36社

■ 基本事項

1. 取扱加工食品の種類について（複数回答）

加工食品のなかで、運送を受託している主な品目を教えてください



2. 畜産加工食品の主な輸送先について（複数回答）

受託している畜産加工食品（宮崎県発）の輸送先（中継拠点を含む）を教えてください。

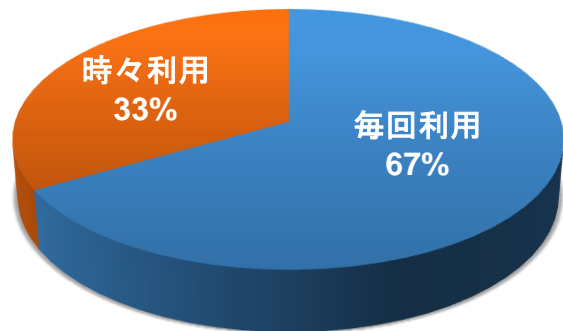


3. 加工食品物流に関する運送事業者アンケート結果

■「畜産加工食品物流」における具体の課題

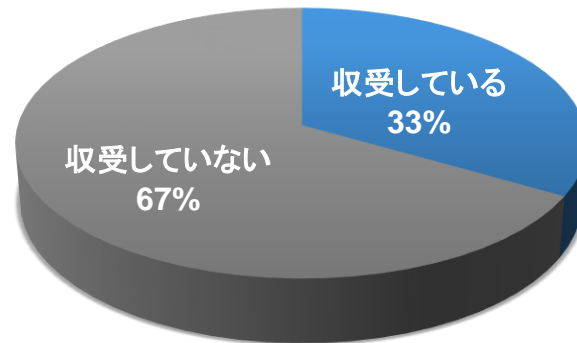
3. フェリー、RORO船の利用状況について

関西以北への輸送において、フェリー・RORO船など航路を利用することはありますか。



4. フェリー、RORO船利用料金の収受状況

航路（フェリー・RORO船等）の利用にあたり、荷主や元請事業者から料金は収受出来ていますか。

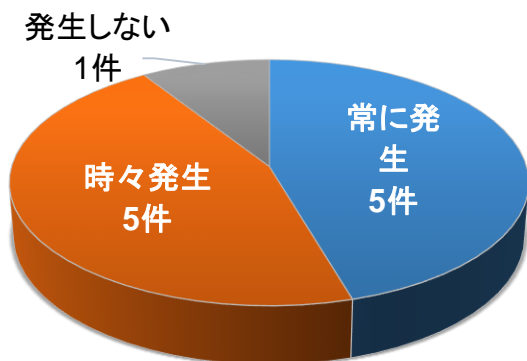


※その他の輸送手段(鉄道、航空機等)を利用するとの回答は無し

5. (1) 荷待ちの発生状況及びその要因等 (荷積み時)

荷積み時における「荷待ち」の発生状況を教えてください。また、発生している場合は、その主な要因と荷待ち時間（最大、平均）を教えてください。

荷待ち発生状況



発生要因 (複数回答)



荷待ち時間(荷積み時)

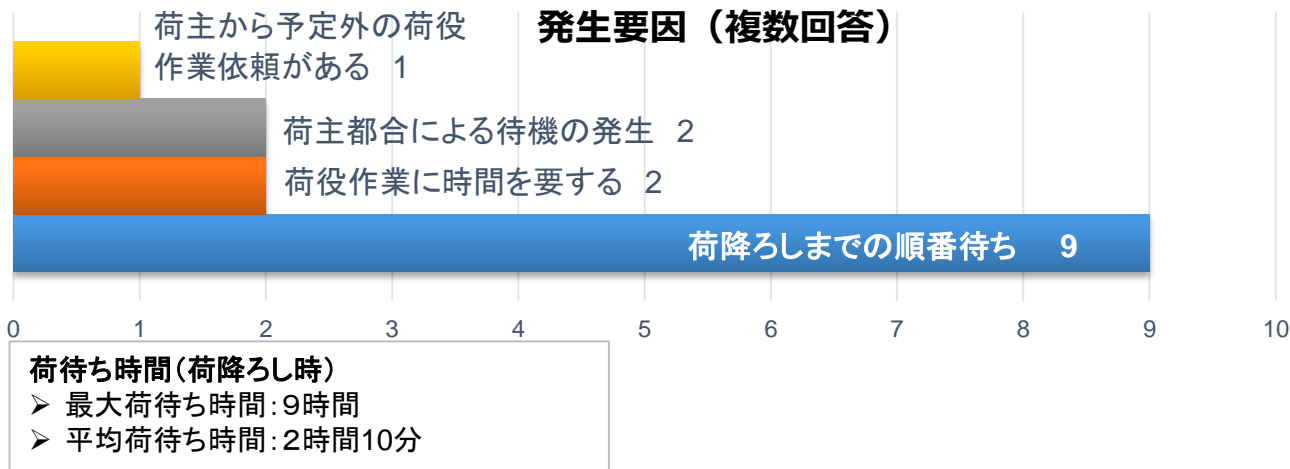
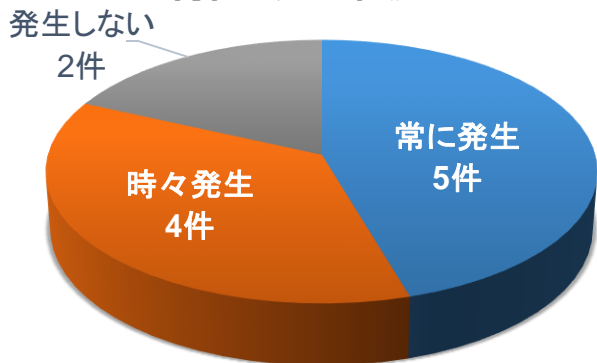
- 最大荷待ち時間: 6時間
- 平均荷待ち時間: 1時間54分

3. 加工食品物流に関する運送事業者アンケート結果

5. (2) 荷待ちの発生状況及びその要因等 (荷降ろし時)

荷降ろし時における「荷待ち」の発生状況を教えてください。また、発生している場合は、その主な要因と荷待ち時間（最大、平均）を教えてください。

荷待ち発生状況

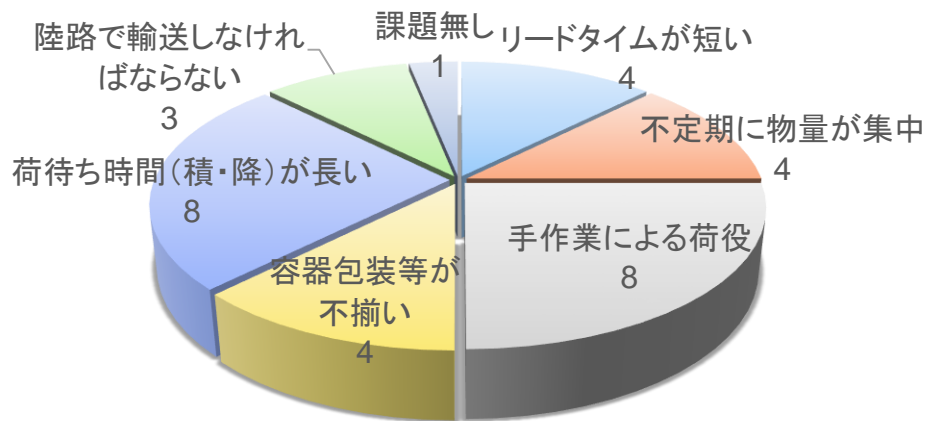


■「加工食品物流」における課題改善の可能性について

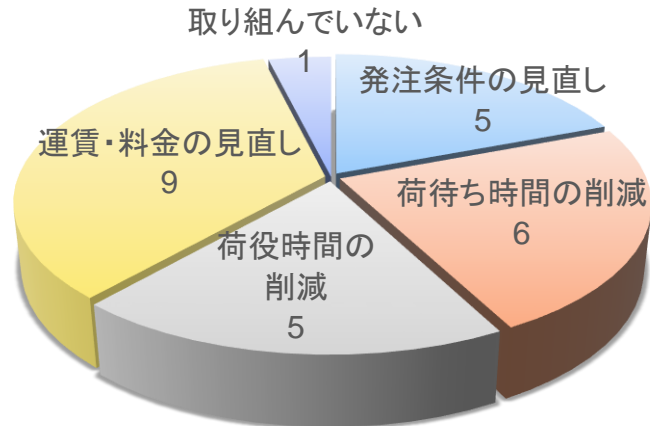
6. (1) 長時間労働に関する課題と課題可決に向けた取り組み

長時間労働（取引環境を含む）に関して、直面している課題はありますか。また、課題の解決に向け荷主や元請事業者に対して働きかけていることはありますか。

長時間労働改善への課題 (複数回答)



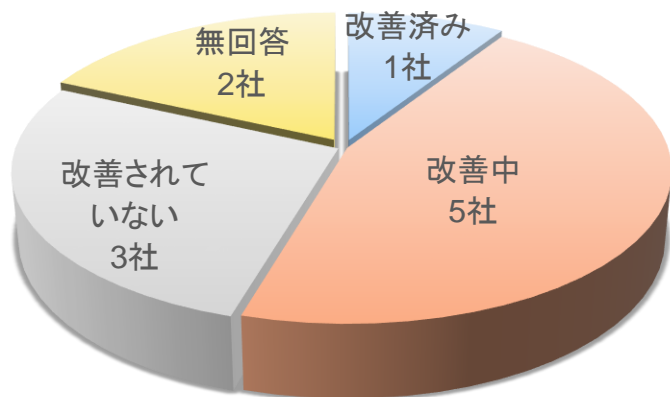
荷主等への働きかけの状況 (複数回答)



6. (2) 長時間労働等に係る課題の改善状況

荷主や元請事業者に対する働きかけの結果、改善は図られましたか。「改善されていない」場合、その理由を教えてください。

課題に対する改善状況



～改善されていない理由～

- | | |
|--------------------------|----|
| ・荷主側からの非協力的な回答があった | 2社 |
| ・働きかけは行っているものの荷主側から回答がない | 1社 |

まとめ

- 関東・関西方面への輸送にあたっては、航路（フェリー、RORO船）の利用が多いものの、事業者の中には荷主、元請事業者より航路利用料金を収受出来ず、自社負担で利用しているところもある
- 荷積み若しくは荷降ろし時の荷（手）待ちについては、ほとんどの事業者が発生していると回答
 - 平均荷（手）待ち時間は約2時間。中には9時間にも及ぶ荷待ちが発生
 - 「荷積み時」よりも「荷降ろし時」の荷待ち時間が長い傾向にある
 - 発生要因は「順番待ち」が多く、次いで、荷主都合（搬出入の準備不足等）による荷待ちとなっている
- 荷主等との協議により、取引環境や長時間労働等の改善が図られる一方で、協力を得られず、なかなか改善が進まないといった事業者も存在

課題

- 今回の結果は、運送事業者からの回答により浮き彫りとなった課題のため、荷主側の認識・実態等を反映した更なる課題の深掘りが必要

宮崎県地方協議会 対象輸送分野に係る今後の取り組み方針

・R6年度から時間外労働の上限規制が適用されることを踏まえ、①「加工食品」(鶏肉製品 [精肉を含む]) 流通上における長時間労働などの課題の早期改善と同時に、②その他輸送分野(品目)においても荷主・運送事業者間で改善に向けた協議が実施しやすい環境づくりに向け、次回協議会までに以下に取り組む。(必要に応じ見直し)

<具体的な検討・取り組み等の方向性>

ガイドラインの周知

- ・対象輸送分野(品目) 物流上における課題の共有・改善に向け、荷主、運送事業者等に対し、引き続き、ガイドライン(加工食品、飲料・酒物流編)の周知を行う

① 対象品目の物流上における課題の把握・共有を図り効率的・効果的な取り組み(実証実験等)を検討

- ・荷主等へアンケート調査を実施し、それぞれの立場からの課題を収集・共有するとともに、これらの課題の改善に向け、実証事業も含め次年度以降の効率的・効果的な取り組みの検討を行う

② 関連ガイドライン・過去の実証事業等の周知

- ・「標準的な運賃」届出率の向上に向け、引き続き、「標準的な運賃」制度について、荷主や運送事業者へ各種会議や訪問、文書等により周知を行う
- ・過去の実証事業のうち、主要な事業について、その後の展開情報のほか、過去の事例集(全国の実証事業結果)、その他品目に関するガイドラインの周知を行う
- ・ホワイト物流推進運動への参画呼びかけを行う
- ・事務局や委員が参画する他の協議会(他機関で設置された同様の課題改善に向けた会議体)との連携を模索する(意見・情報交換会の開催 など)

トラック運送事業者に対する法制度の周知

- ・改正労働基準法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知・理解に向けて、労働基準監督署において労働時間等説明会を実施する



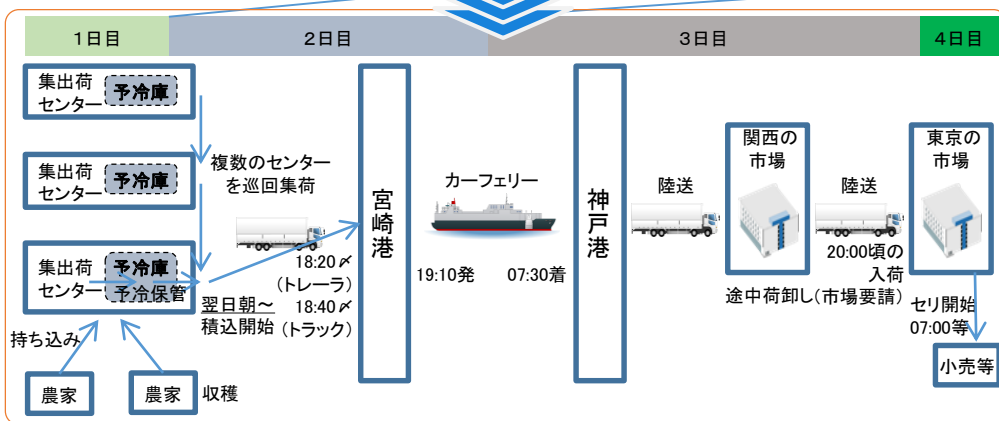
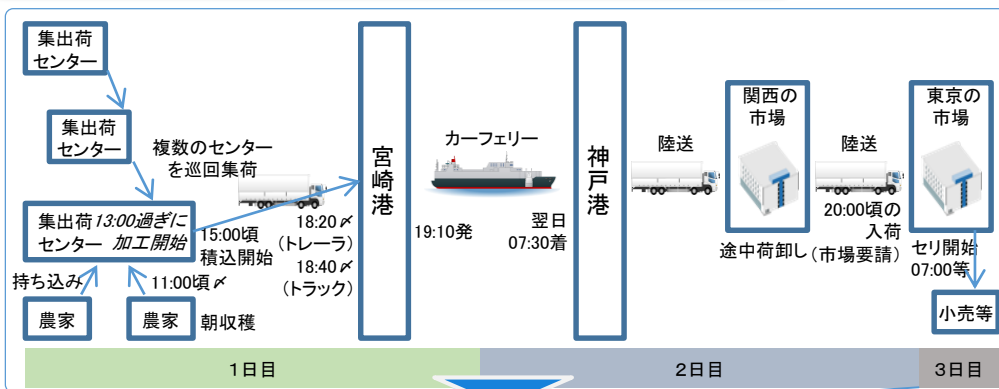
参 考 資 料

4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現（平成28年度パイロット事業）

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主A（農業団体）、着荷主B（卸業者）
 - 発荷主Aは単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売（委託販売）・物流する機能を担っている。
 - 着荷主Bは関東の市場で事業を営む青果卸業者である。
- 運送事業者：運送事業者ア（元請）、運送事業者イ（下請）
 - 運送事業者ア（元請）は、発荷主Aの関連会社である。実運送と利用運送事業を行っている。
 - 運送事業者イ（下請）は、宮崎県に本社を置く運送事業者。青果センターから関東・関西等への遠距離輸送を担当しており、農産物の輸送を主事業としている。
- 荷種：青果物

2. 事業概要



3. 課題

- ① フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。
- ② 着側の卸市場には順番待ちのルールが明確でなかったり、着荷しているのに荷受け担当が出てこなかったり、ドライバー自らが荷役しなければならないなど、卸によって差がある。

4. 事業内容

- ① 収穫当日は出荷せず予冷庫に入れる。
- ② 翌日、従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
- ③ これにより3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変える。

5. 結果

- ① 収穫当日積み翌日積みとすることで、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。
- ② 収穫から販売までのリードタイムは3日から4日にのびたものの、収穫当日は予冷庫にて保管することにより3日目販売と変わらぬ鮮度が保持できた。
- ③ フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

6. 荷主企業のメリット

- ① 余裕を持った出荷スケジュールでも鮮度を保持可能であることが確認できた。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
- ③ 運送事業者との間で忌憚のない意見交換ができるようになった。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
- ② 荷主企業、運送事業者が一同に介し、継続的な改善を検討した。
- ③ 荷主企業の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ。

着先での待機実態の可視化による拘束時間の削減

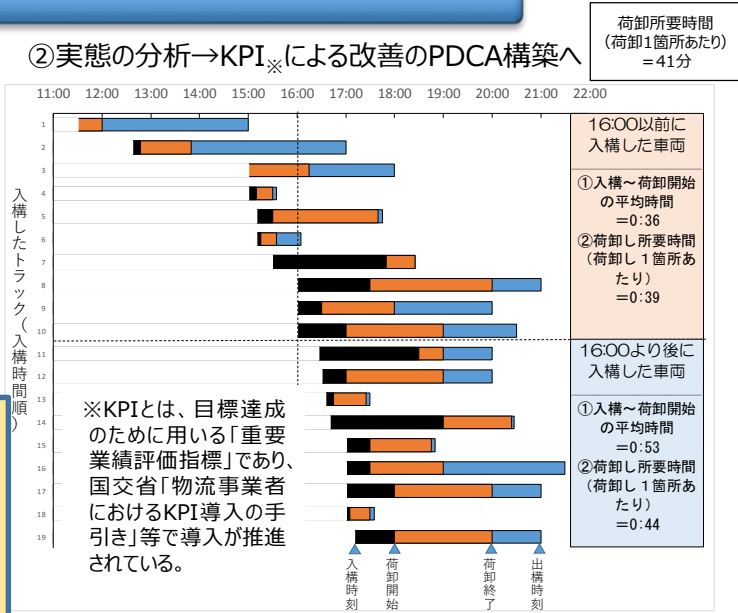
(平成29年度 パイロット事業)

1. 実施集団の概要

- ▶ 荷主企業：発荷主 A（農業団体）、着荷主 A-a（卸業者）
 - 発荷主 A は単位農協を組合員とする連合組織であり、県全体の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売（委託販売）・物流する機能を担っている。
 - 着荷主 A-a は関東の市場で事業を営む青果卸業者である。
- ▶ 運送事業者：運送事業者 A-b（元請）、運送事業者 A-c（下請）
 - 運送事業者 A-b（元請）は、発荷主 A の関連会社である。実運送と利用運送事業を行っている。
 - 運送事業者 A-c（下請）は、宮崎県に本社を置く運送事業者。青果センターから関東・関西等への遠距離輸送を担当しており、農産物の輸送を主事業としている。
- ▶ 荷種：青果物

2. 事業概要

- ① ドライバー調査による実態把握
- ② 実態の分析→KPI※による改善のPDCA構築へ



実施により分かったこと

- 平均 3 箇所ほどで荷卸しを実施
- 入構までの待機よりも荷卸しの所要時間の方が6割ほど長い
- 早い時間帯に入構すると所要時間が短縮できる

等々

③ 改善策の実施→荷卸し業務手順書（マニュアル）策定

課題（抜粋）	手順書における対策（抜粋）
入構時間による対応の差	① 日勤、夜勤の時差出勤導入 ※実際に業務時間として1時間のクロス時間を設ける
荷卸しの順番が不透明	② 送り状をもとに入場順位を指示する司令塔の配置 ③ 司令塔より直接ドライバー携帯電話に連絡

3. 課題

- ① 当市場は東京の主要卸売市場の一つであり、狭隘化している。その中で荷卸しに利用できるエリアが十分に取れないなどの問題を抱える。
- ② 荷卸しのルールが明確でなく、ある種現場任せとなっている。例えばキュウリ、トマト等の品種別にバラバラに荷卸しされるなどの非効率があり、業務手順の見直しが課題である。

4. 事業内容

- ① ドライバー調査による待機の実態把握。
- ② 調査から実態を分析し、KPIによる改善のPDCA構築。
- ③ 改善のための施策として、荷卸し作業に関わる業務手順書（マニュアル）を策定、実施可能な項目から順次実施する。

5. 結果

- ① 従来明確でなかった待機の実態が可視化され、着荷主にも問題が共有された。
- ② 荷卸し作業の業務手順書を策定し、仕事のやり方を見直すことにより、荷卸し時間が削減された。
- ③ 改善の取り組みを今後も継続することとなり、定着化への流れを作ることができた。

6. 荷主企業のメリット

- ① 運送事業者から荷卸しの遅延等へのクレームがあったが、クレームの原因への対処ができた。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
- ③ 一度限りでなく、着荷主との間で改善活動を継続する基盤ができた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 定量的な実態の把握したこと。
- ② 双方が抱える問題点・不満点の忌憚のない意見交換ができたこと。
- ③ 着荷主もドライバー不足等の物流問題へ認識が高く、連携して取り組めたこと。

1. 実施者の概要

- 発荷主：A組合
 - 着荷主：B-a社、B-b社
 - 元請運送事業者：C社
 - 実運送事業者：D社
 - 荷種
- 宮崎県の農産物を全国各地に販売する農業団体
 関西の卸売市場にて事業を営む青果卸業者
 発荷主A団体の物流関連会社
 元請運送事業者の物流を担う一社
 野菜と果実。常温でバラ積またはパレット積にて輸送

2. 事業概要

着荷主へのヒアリング

気付き

- 卸業A社様と卸業B社様で荷受けルールが異なる
- 野菜と果実でも荷受けルール（受付方法・荷受開始時刻）が異なる

実運送事業者への実態調査

気付き

- 待機は、野菜よりも果実で発生している
- 野菜と果実で荷卸開始時刻が異なることなど、正しい荷受ルールを知らない可能性がある
- 複数箇所卸しとなっている

施策1

「関西の卸売市場での荷卸しルール」を整理し、ドライバーに周知する

ドライバーに配布した荷卸しマニュアル

関西の卸売市場 荷卸しルール

野菜と果実は、別棟です。
 ■ 荷卸しルール：このページをご覧ください
 ■ 荷卸し場所・待機場所：ウラ面をご覧ください

卸業A社様	卸業B社様
待機列に荷受します / フォークリフトは、荷受け担当者で操作します	待機列は 1 正門から入り、野菜の待機列に並ぶ(ウラ面) 2 荷受け担当者(受付)が到着すると、案内に取次移動する (開始前は案内には入れない) 3 荷受け担当者の指示で荷卸しする
待機開始時刻：12時～	待機開始時刻：12時～
受付順に荷受します / フォークリフトは、荷受け担当者で操作します	待機列は 1 正門から入り、野菜の待機列に並ぶ(ウラ面) 2 荷受け担当者(受付)が到着すると、案内に取次移動する (開始前は案内には入れない) 3 待機列に並ぶ(ウラ面) 4 受付順に荷卸しする
待機開始時刻：14時～	待機開始時刻：16時～

ご注意事項
 ● 待機列でも順番が異なる
 → 画面の順番列に相談してください
 野菜・果実を1か所で卸したい
 → 1か所1パレット以下なら、事前連絡をまとめて荷卸しできます！

施策2

納品先を集約する仕組みづくり (横持ち実施ルールの作成)

※他にも長時間待機の場合のルールづくりも併せて実施

3. 課題

A組合は関西の卸売市場で営む卸売業B-a社・B-b社へ野菜と果実を販売する際に、C社経由でD社へ輸送を依頼している。D社のドライバーから、長時間待機の改善や、荷卸し開始時刻やフォークリフト使用ルールを明確にしてほしいといった要望があった。これらを当初課題として取り組み、長時間労働の抑制と定着化を図る。

4. 事業内容

- ①実態調査：着荷主への荷受けルールのヒアリングを行い、荷受けルールの整理を行う。実運送事業者ドライバーへの待機実態調査を通じて、現状の課題を洗い出しを行う。
- ②施策検討：①で整理した荷受けルールをもとに、ドライバー向けに荷卸しルールを整理した荷卸しルールマニュアルを配布する。また、長時間待機の発生を抑制するルールを構築する。
- ③実証・評価：②で検討した施策の実施と評価を行う。

5. 結果

- ①市場での荷卸しルールを整理し、明確化した「ドライバー向けマニュアル」を作成し、配布することができた。
- ②作成した「ドライバー向けマニュアル」配布と長時間待機の発生を抑制する施策の取り組みについて、継続的に実施していくこととなった。

6. 発荷主企業と着荷主企業のメリット

- ①発荷主企業にとっては、長時間待機を削減することで、現状の荷卸し先を維持することができる。
- ②着荷主企業にとっては、荷卸しでドライバーにかかる過大な負担を軽減することで、販売先として選ばれる卸売業者となることことができる。

7. 結果に結びついたポイント

- ①発荷主、着荷主の互いの現状課題を理解し、課題解決に取り組んだことが成功に結び付いた。
- ②発荷主企業にとっては、普段から感じていた困難さを、アンケートと実態調査を実施し、課題として明確にしたことで施策に落とし込むことができた。
- ③着荷主企業にとっては、ドライバーへの負担を軽減しなければならないという課題意識を持っていただいたことで、今後も自主的に改善に取り組んで頂くきっかけとすることができた。