

青果物4日目販売における 過去の取り組み

令和4年2月21日

トラック運送事業における就業者数と平均年齢

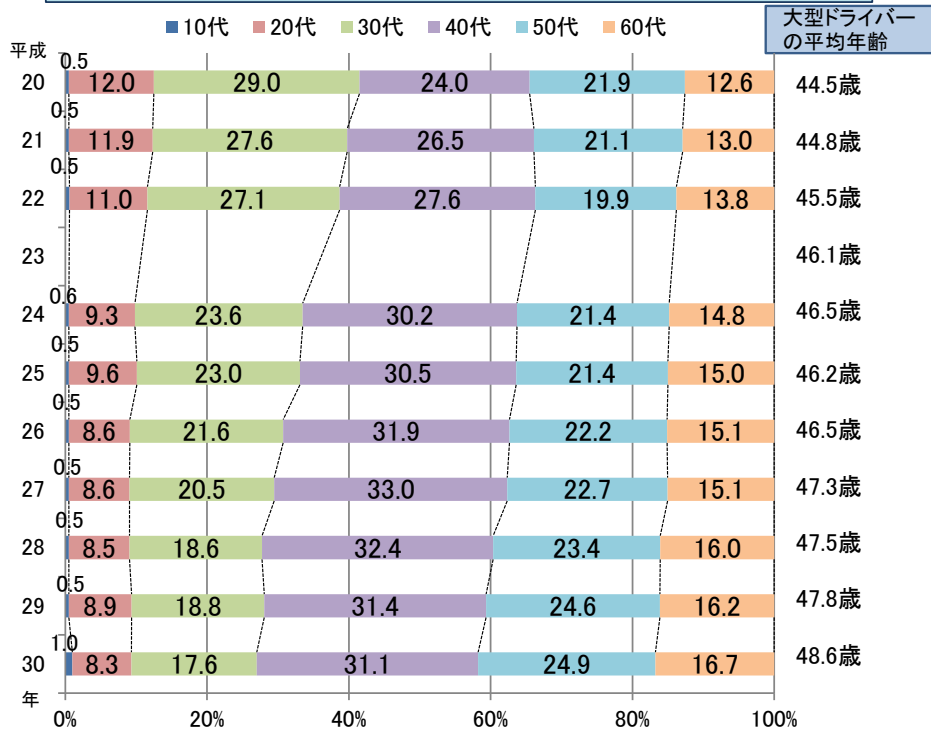
【就業者数、輸送・機械運転従事者数】

(単位: 万人)

	就業者数			輸送・機械運転従事者数		
	総数	男	女	総数	男	女
平成30年	193	155	38	86	84	2

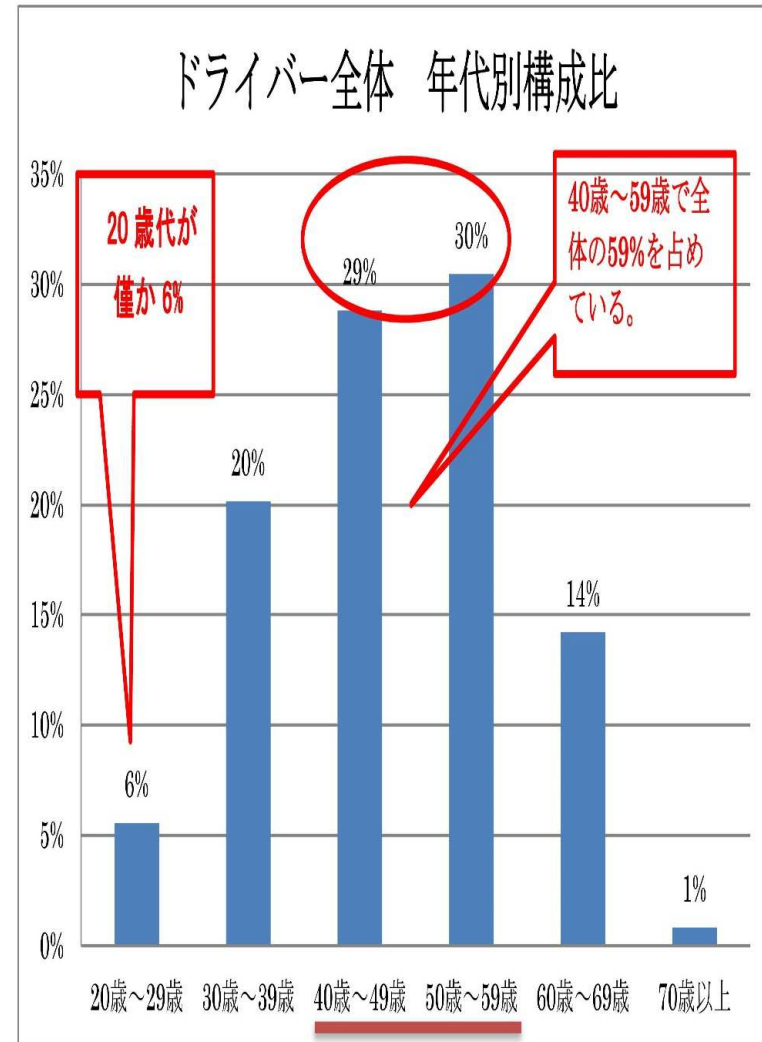
注1 総務省「労働力調査」における「道路貨物運送業」の数値。注2 就業者数には役員やパート・アルバイト等も含む。
注3 「道路貨物運送業」における輸送・機械運転従事者は主に自動車運転従事者。

【年齢階級別就業者数構成比の推移と平均年齢】

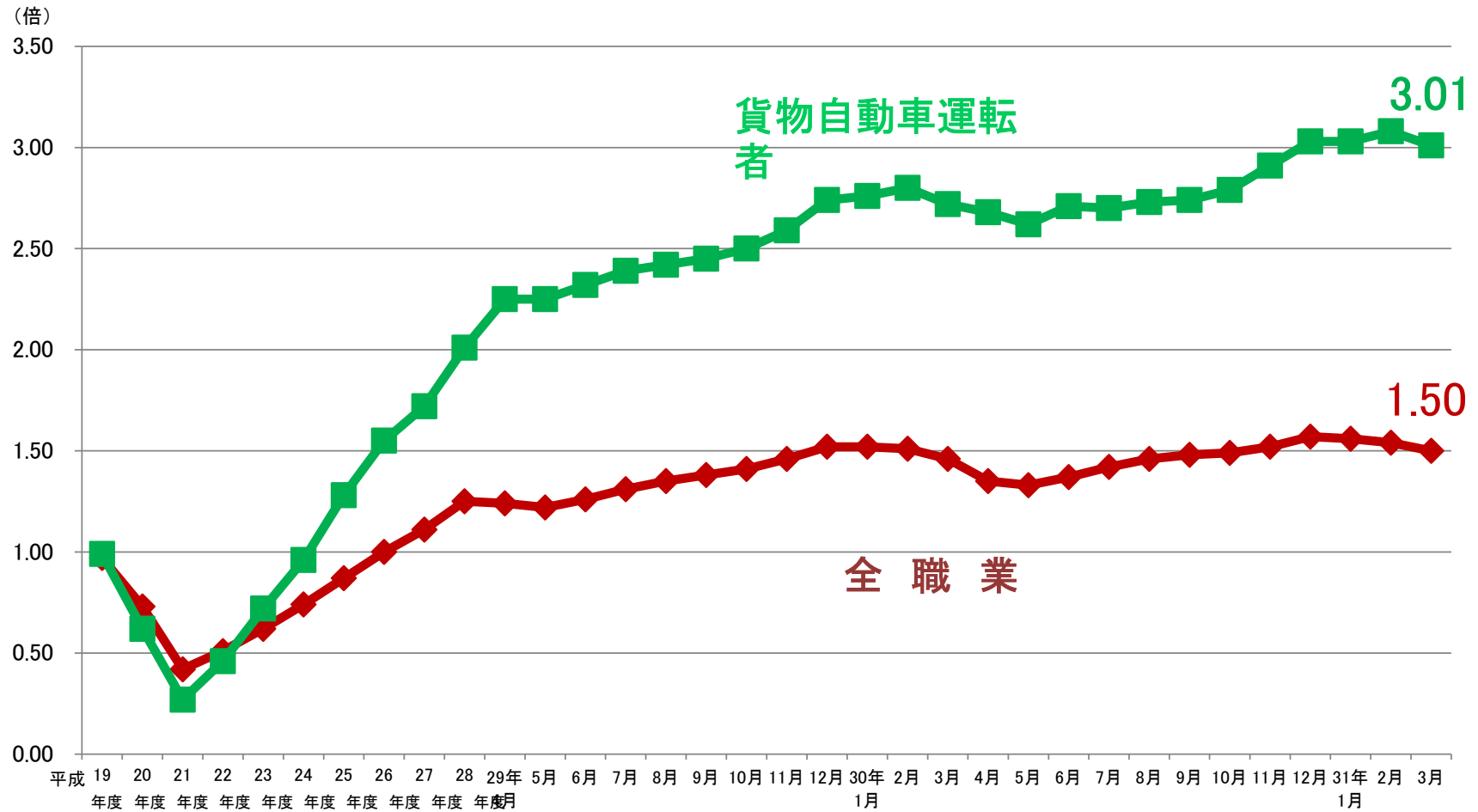


注1 年齢階級別就業者数構成比は総務省「労働力調査」より
注2 平均年齢は厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より「営業用大型貨物自動車運転者」の平均年齢

【宮崎県内野菜輸送ドライバー 年代別構成比】



有効求人倍率の推移について



※上記はいずれも常用(パート含む)の数値

資料: 厚生労働省「一般職業紹介状況」より

働き方改革関連各法律の施行期日等について

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】		4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 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】	※衆議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること」とされた。 ※参議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること」とされた。						4月1日から 適用
	月60時間超の時間外割増 賃金率引上げ(25%→50%)の 中小企業への適用						4月1日から 適用	
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用					
パートタイム・ 有期雇用労働法	同一労働同一賃金(※)			4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用			
労働者派遣法	〃			4月1日から 適用				

※①短時間・有期雇用労働者に関する正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化、
 ②派遣労働者について、派遣先の労働者との均等・均衡待遇の確保、③短時間・有期雇用・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由に関する説明を義務化 等

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
「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」(関係省庁連絡会議)							
	①2023年度末までのできるだけ早い時期に、全事業者が改善基準告示に規定する1カ月の拘束時間の 限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守 ②2024年度末までのできるだけ早い時期に、全事業者の全ドライバーの時間外労働が年960時間以内 長時間労働を是正し、生産性向上を促進するため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、 取引環境の適正化を柱とした環境整備等を実施						
「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」(全ト協)	2023年度末までに、時間外労働年960時間超のトラックドライバーをゼロに						







トラック運転者の労働時間等についての改善基準告示一覧

(平成 13 年 8 月 20 日 国土交通省告示第 1365 号)

区 分	改 善 基 準 告 示 の 内 容	
拘 束 時 間	<p>一箇月 293 時間</p> <p>労働協定があるときは、1 年のうち 6 箇月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲において 320 時間までの時間まで延長できる。</p> <p>1 日 原則 13 時間 最大 16 時間 (15 時間超えは 1 週間について 2 回以内)</p>	
運 転 時 間	<p>2 日を平均して 1 日当たり 9 時間</p> <p>2 週間平均で 1 週間当たり 44 時間</p>	
連 続 運 転 時 間	<p>4 時間以内 (運転の中断は 1 回連続 10 分以上、かつ合計 30 分以上の運転離脱が必要)</p>	
運 行 時 間	<p>一の運行における時間 144 時間</p> <p>最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間 (ただし、フェリーに乗船した場合における休息期間を除く。)</p>	
休 息 期 間	<p>継続 8 時間以上</p> <p>運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。</p>	
拘束時間・ 休息期間の 特例	休息期間の 分割	<p>一日 (始業から 24 時間) において 1 回が継続 4 時間以上、合計 10 時間以上に分割可 (業務の都合上やむを得ない場合で、一定期間の勤務回数 の 1/2 以内 (最高でも 2 ヶ月のうちの一ヵ月))。</p> <p>ただし、フェリー乗船時には適用しない。</p>
	2 人乗務の 場合	<p>2 人乗務 (ベツト付き)</p> <p>最大拘束時間を 20 時間まで延長可、休息期間は 4 時間まで短縮可</p>
	隔日勤務の 場合	<p>2 暦日における拘束時間は 21 時間を超えないこと。</p> <p>夜間 4 時間以上の仮眠を与える場合は、2 週間について 3 回を限度に 2 暦日における拘束時間を 24 時間まで延長可 (2 週間の拘束時間は 126 時間 (21 時間×6 勤務) まで)</p>
	フェリー 乗船の場合	<p>勤務の中途においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、休息期間 8 時間から減ずることができる。ただし、減算後の休息期間は、二人乗務の場合を除き、フェリー乗船時刻から勤務終了時刻までの時間の 1/2 を下回ってはならない。</p>
時間外労働の協定	<p>時間外労働協定における一定期間は、2 週間及び 1 箇月以上 3 箇月以内を協定する。</p>	
休 日 労 働	<p>2 週間に 1 回以内、かつ 1 箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内</p>	
労働時間の取扱	<p>労働時間は拘束時間から休憩時間 (仮眠時間を含む) を差し引いたもの</p> <p>事業場以外の休憩時間は、仮眠時間を除き 3 時間以内</p>	
休 日 の 取 扱	<p>休日は休息期間に 24 時間を加算した期間</p> <p>いかなる場合であっても 30 時間を下回ってはならない。</p>	
適 用 除 外	<p>緊急輸送、危険物輸送等の業務については、厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外</p>	

改善基準告示の遵守が困難な背景

- ・都市部からの地理的な制約と青果物等における鮮度を保つ為の厳しい到着日時等の時間的な制約がある
- ・拘束時間、休息期間、運転時間等を改善基準告示内で収める為には、カーフェリーの利用が必須であるが、乗船できず陸路輸送となることが多い。
- ・出荷日当日、正午に出荷量が確定する為、フェリー積み込みまでのリードタイムが非常に短く、集荷、積み込みに余裕がなく、遅延の場合は陸路輸送となる。また、当日、出荷量の誤差が発生すればドライバーに出勤をお願いすることも多く、会社、ドライバーともに予定を立てにくい状況となっている。
- ・運転手が慢性的に不足しており、特に、青果物輸送における長距離運転者については、募集しても集まらず、面接で仕事内容を伝えると、求職者から断られるケースが多い。現職のドライバーも高齢化してきており、労働環境の改善についても中々進まない現状等、様々な問題が挙げられる。

	出荷日 前日		出荷 当日	
	~H29.11.31	午後	午前	午後
旧		出荷予定データ 18時~19時	出荷データ確定 12時30分~13時30分 積込作業開始 ※時間的な余裕がない状況 	17時発  
新	H29.12.1~	出荷データ確定 ~17時まで 【関東・中京方面】	朝から積込開始 	12時発   ※この5時間を利用して県外各フェリーへ移動可能 ※ドライバーの休息も取りやすくなる ※運行への余裕が生まれる

物流ニッポン

発行 月曜日・木曜日 第4064号 © 物流ニッポン新聞社 2018 (1969年4月1日第3種郵便物認可)
購読料/6ヵ月30,600円(税別) ※送料別

2018年(平成30年)
2 | 15
(木曜日)

URL = http://www.logistics.co.jp
株式会社 物流ニッポン新聞社
編集発行人 山田 晋
東京本社 東京都千代田区平河町1-7-20 電話 03-5221-2346
大阪本社 大阪市天王寺区堂ヶ芝1-3-24 電話 06-6773-5655
全国各支店自社ネットワークの物流総合専門誌
札幌 011-756-9006 名古屋 052-251-8301
仙台 022-241-7723 大阪 06-6773-5655
東京 03-5221-2345 広島 082-836-8886
新潟 025-288-5695 福岡 092-474-5858

ECONOMETRICS
L-RIC 物流総合研究所
〒112-0092 東京都千代田区千代田1-2-26
TEL: 03-5221-2344 FAX: 03-5221-2346

宮崎県内JA、出荷前倒し

長距離輸送の負担軽減



ドライバーの負担軽減に大きな効果を上げている

宮崎県内の全13の農業協同組合(JA)は、関東・中京方面の青果物の出荷前倒し、長距離トラック事業者の交通事故防止と労働時間抑制に乗り出した。2017年12月1日から、夕方からトラックの出荷時間を正午に早めた。前日に出荷数量を確定、出荷当日の午前中にトラックへの積み込みを終え、正午に宮崎を出発する体制に変更した。出荷時間の繰り上げにより集荷作業と運転のゆとりが生まれ、ドライバーの負担軽減と輸送効率化に大きな効果を上げている。(田懐一)

出発時間、午後5時→正午

トラック事業者もJA関係者の話によると、各JAは関東・中京向け青果物の出荷アタを前日の午後5時までに確定して事業者に連絡し、冷蔵車を活用するため、出発できるのは午後5時だった。JA関係者の話によると、各JAは関東・中京向け青果物の出荷アタを前日の午後5時までに確定して事業者に連絡し、冷蔵車を活用するため、出発できるのは午後5時だった。

トラック事業者は正確な出荷量と集荷場所を前日までに把握できるため、計画的な配車、勤務シフトを組むようになった。作業にゆとりが生まれ、労働災害事故や商品破損、誤配が減り、休日の取得が「福利厚生」を示してくれた。全国的にも非常に珍しいケースだ。出荷時間前倒しでできた6時間あまりの運行時間の余裕により、ドライバーの労働環境も進んでいる。

九州の産地と関東を結ぶ長距離輸送は、地域・品目を問わず崩壊の危機に直面している。消費者が手頃な価格で新鮮な果物を手にできる現在の仕組みは、無理に無理を重ねて成り立っている。消費者に届けられなくなる前に、地域を越え、官民を挙げて協賛し、欲しい。



また、残された課題は少ない。関東エリアの卸売市場では、到着時刻の遅延が問題となっている。

物流業界での自動化・機械化は、拠点間や倉庫内の搬送で扱われる物を対象に配送を導入事例がみられる。普及策の検討が要する。一方、積み下ろしなどの作業は、サイエンスに

別府(大分県)、新田(福岡県)の各港、九州・関西航路の乗船時間に合うため、輸送の選択肢が大きくなった。全線陸上輸送の場合でも、出荷が6時間前倒しされたことで、休憩時間・休憩期間を確保できるようになり、ドライバーのストレス軽減につながっている。改善基準告示の順守は、現実的には長距離フェリーの利用が必要だが、乗船率やリドタイムの短さがネットならではの利点である。午

後の積み込み作業に手間取って予約した乗船時間間に合わず、結果的に全線陸上輸送になるケースも少なくなかった。出荷当日に出荷量の変更があった場合、ドライバーを急に出動させたことになり、余った人雇から返り、労務不足の事態も起きている。

県内各JAが一斉に輸送体制を見直した背景には、県や宮崎県経済農業協同組合連合会(JA宮崎経済連、新森雄吉会長)、ト

ト業界 10、15 四半期 景況感

含日本トラック協会(坂本西会長)が9日発表した2017年12月期のトラック運送業界の景況感(連環値)は、判断指標が前調査(17年10月期)比14.9%増の2.0となり、14年10月期以来のプラスに転じた。一般貨物で輸送数量が概ね推移。宅配物では運賃・料金が回復基調を示した。18年1

宅配の荷役自動化

出荷時間の前倒しは、農業者の協力なくして実現し得なかった。消費者が届くまでの時間は、新鮮な商品価値を左右するため、生産者は「精選された農産品を少しでも早く届けて欲しい」と願う。収穫・出荷時間が変わる。今回の決定は、農家とトラックが担っている農業協同組合(以下は「コプラ」)とJA(以下は「JA」)の苦渋の決断だった。一方、長距離ドライバーの労働環境は、劣悪を極めている。消費地に至る現在の輸送の仕組みは、もはや限界を迎えている。

「は、昼夜問わず東京にまで農産物を運ぶのは、13の農業協同組合が、人手不足も含めて、トラックが担っている。長期にわたる調整の結果、13の農業協同組合は、この状況を理解し、協力して解決しようとしている。」

「は、長距離ドライバーは、この状況を理解し、協力して解決しようとしている。」

農家、苦渋の決断

「は、長距離ドライバーは、この状況を理解し、協力して解決しようとしている。」

「は、長距離ドライバーは、この状況を理解し、協力して解決しようとしている。」

「は、長距離ドライバーは、この状況を理解し、協力して解決しようとしている。」

宮崎県内における青果物輸送 輸送状況調査

I アンケート調査の実施目的

目的① 青果物出荷時間の前倒しに対する取り込み実施状況調査

目的② 宮崎県 青果物輸送における実情調査

II 調査方法

①調査対象：系統青果物輸送16事業者

②調査方法：輸送状況調査票（アンケート）

③調査期間：平成30年8月3日(金) ～ 平成30年8月17日(金)

④回収結果：15事業者

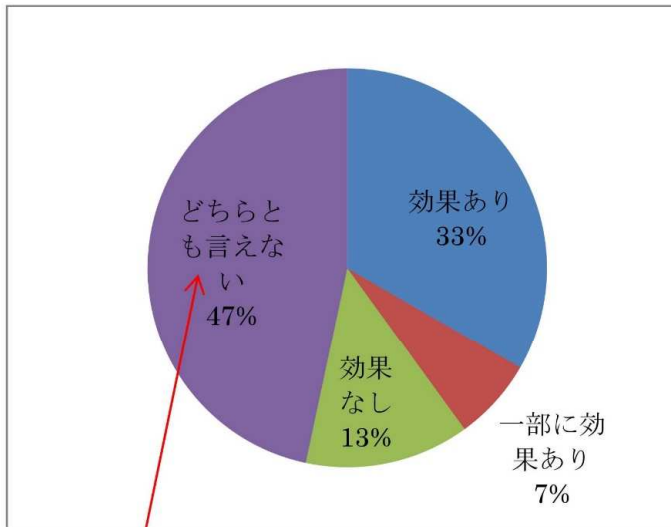
青果物出荷時間の前倒しに対する取り組み実施状況について

青果物出荷時間の前倒しに対する取り組み実施状況について

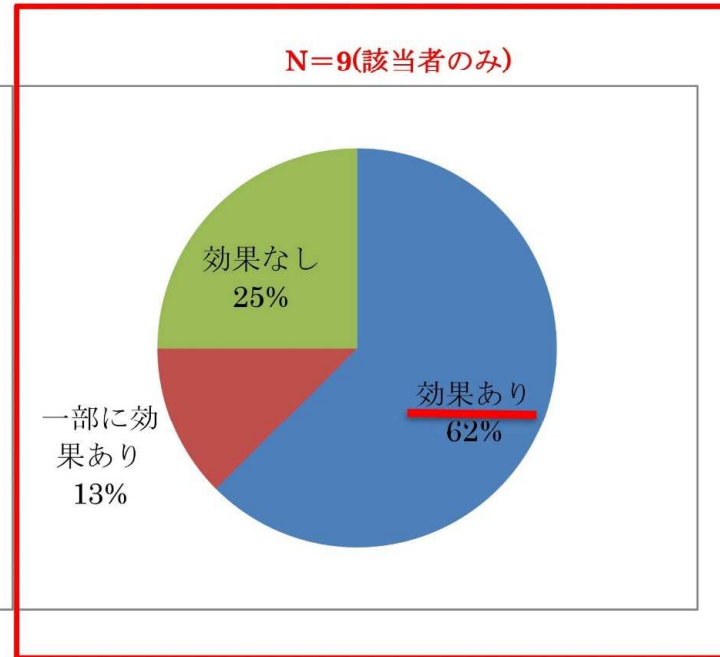
問1 関東・中京方面向け青果物出荷時間の前倒しによる取り組みの結果、貴社ドライバーへの負担軽減、運行管理(改善基準告示の遵守)、カーフェリー利用機会の拡充等に効果がありましたか。N=15

(1)効果あり 5社 (2)一部に効果有り 1社 (3)効果なし 2社 (4)どちらとも言えない 7社

N=15(どちらとも言えないを含む)



N=9(該当者のみ)

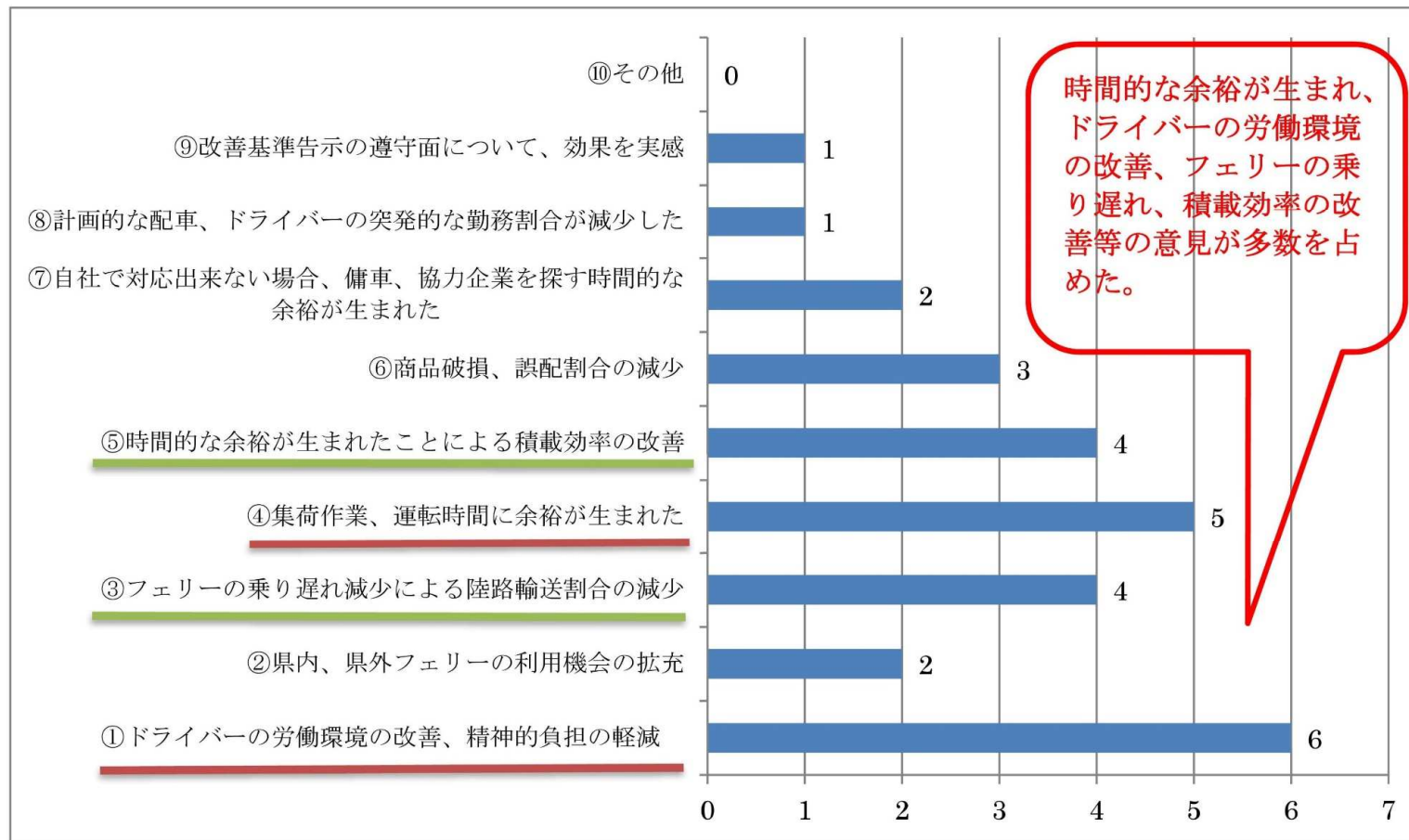


選択肢(4)どちらとも言えない 主な理由について、

①関東、中京方面運行無し ②中国方面の積合が多い ③利用運送事業の為 ④航空貨物の為の4点が挙げられた。

青果物輸送前倒しの取り組みの効果について

問 1-2 問 1 で(1)と(2)に○印を付けた方にお聞きします。※複数回答可 N=6
具体的に、貴社ではどのような点で効果を実感されましたか。

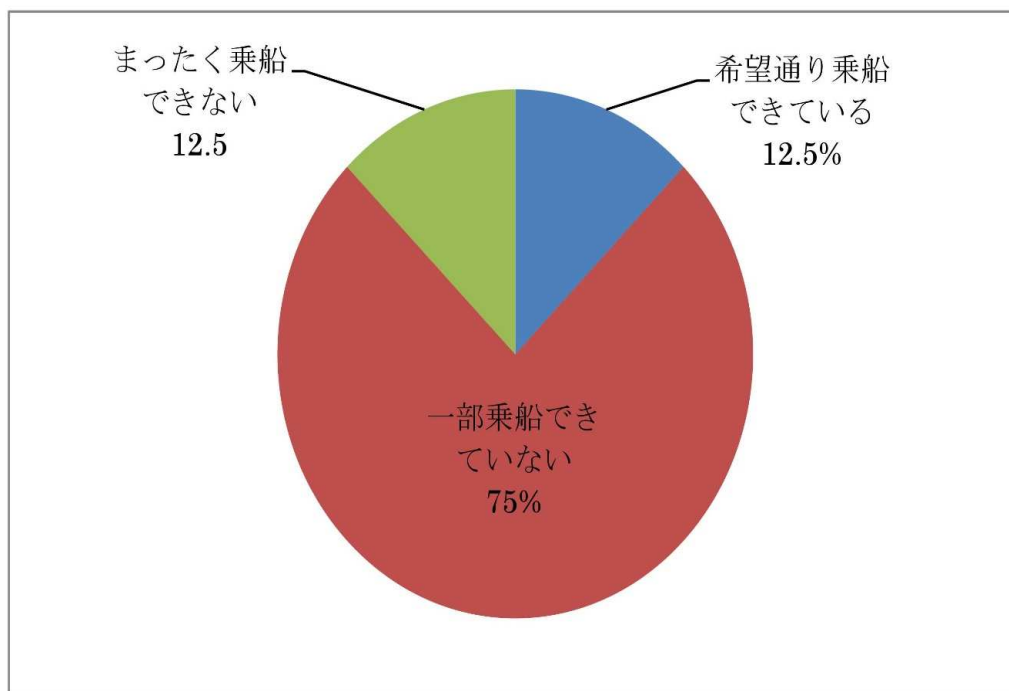


カーフェリー乗船率について

問10 貴社が希望するカーフェリーの乗船率として、現状どの程度乗船できていますか。 N=15

1. 希望通り乗船できている(1社)
2. 一部乗船できていない(6社)
3. 全く乗船できない(1社)
4. フェリーを利用していない (7社)

※フェリー利用 8社の乗船率について



フェリー利用 8事業者
希望するカーフェリーの
乗船率として、

一部乗船できていない

(6社) 75%

希望通り乗船できている

(1社) 12.5%

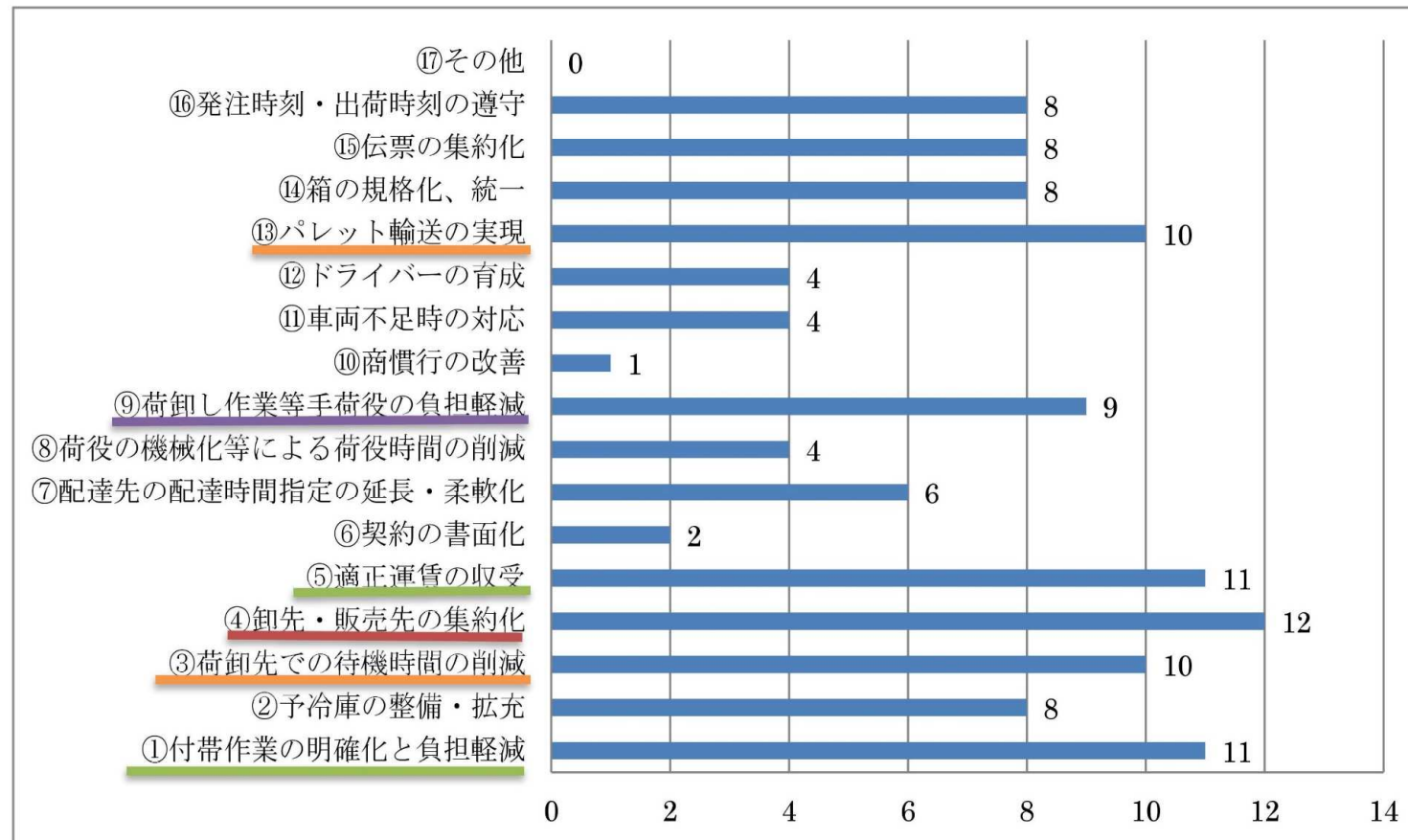
全く乗船できない

(1社) 12.5%

今後の青果物輸送の取り組み課題

問 11 青果物輸送で直面する課題、問題に対応していく為、今後どのような事に取り組まなければならないと思いますか。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。

※複数回答可



「標準的な運賃」について

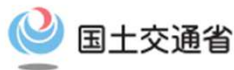
令和2年
4月

トラック輸送の 「標準的な運賃」 が定められました

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して**持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃の告示**を行いました



トラック輸送の「標準的な運賃」に
ご理解・ご協力をお願いいたします



平成30年12月

「貨物自動車運送事業法」が改正されました

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間（960時間）が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、**その担い手である運転者を確保できず、重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み**、以下の措置が講じられました。

規制の適正化

事業者が遵守すべき
事項の明確化

荷主対策の深度化

標準的な運賃の告示制度の導入

背景

- 原価を回収できる運賃（対価）の收受が必要
- 結果、法令遵守した、持続的な経営が困難

標準的な運賃の
告示制度の導入

（令和2年4月24日告示）
法令を遵守して、持続的に事業を行う際の参考となる運賃の告示

国土交通省が告示した

標準的な運賃は次のように設計されています。

運賃表の種類	距離制運賃	時間制運賃		
地域	地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位			
車種	バン型の車両で設定			
車種				
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
対象となる運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定			
元請・下請の関係	元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算			

安全性優良事業場(Gマーク)認定制度について



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である公益社団法人全日本トラック協会は、トラック運送事業者の交通安全対策などへの事業所単位での取り組みを評価し、一定の基準をクリアした事業所を認定する貨物自動車運送事業安全性評価事業を実施しています。

この貨物自動車運送事業安全性評価事業は、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する制度です。

2021年12月17日現在、安全性優良事業所は28,026事業所あり、これは全事業所数の32.1%にあたります。