

令和5年度の取組等について

令和5年3月20日(月)

九州運輸局 鹿児島運輸支局

目次

- 重点取組事項について
- 令和5年度実証実験案
- 中継輸送とは

- **重点取組事項について**
- 令和5年度実証実験案
- 中継輸送とは

重点取組事項について

通達

令和4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4年7月19日 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)

2 重点取組事項のPDCAについて

今年度の重点取組事項が、令和6年度から適用される時間外労働の上限規制に向けて効果的な取組となるよう、各地方運輸局等は管轄する各地方協議会の取組について、別添様式1を用いてPDCAサイクルによる継続的な改善を行うこと。この際、PDCAを効果的に実施できるよう、別添様式2を用いて令和6年度から時間外労働の上限規制が適用されることに向けた改善のための工程表を作成し、中長期の取り組みとなるような目標と指標（KPI）を設定するよう努めること。地方運輸局等は取りまとめた別添様式を令和5年4月末日までに自動車局貨物課に報告すること。

別添様式2（工程表）

地方協議会名:
 □□□□□□□□□□□□□□<重点取組事項名>
 【概要】

	2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
(例)						
陸送関係の共同輸送の実績	→				輸送用機械の稼働効率を2024年度までに○○%（2010年度）まで改善	
地方協議会において、陸送関係の発着荷主（メーカー、販売店）及び運送事業者が参画し、共同輸送の実現に向けた枠組について協議	→				...	
各社の運行データを集計し、共同輸送のシミュレーションを実施	→					
実証実験の実施	→					

別添様式1（PDCAシート）

令和3年度〇〇地方協議会重点取組事項PDCAシート

〇 車載車の共同輸送の促進

〇重点取組事項概要

当県における輸送用機械の稼働効率の低下が著しいことから、陸送関係の発着荷主（メーカー、販売店）及び運送事業者を巻き込んで共同輸送の枠組みを構築し、ひいてはドライバーの長時間労働等の改善に向けた取組を促進する。

〇KPI

【1】稼働効率
 【輸送用機械の稼働効率】2024年度までに稼働効率を○○%（2010年度）まで改善

〇重点取組事項の取組状況

・〇〇地方協議会において陸送関係の発着荷主（メーカー、販売店）〇〇株式会社及び〇〇株式会社が参画し、運送事業者〇〇株式会社とともに共同輸送の実現に向けた枠組について協議。
 ・各社の運行データを集計し、共同輸送のシミュレーションを実施。

【KPIの達成状況（令和3年度末）】

〇〇%

〇課題及び今後の対応の方向性

・R4年度にシミュレーションをもとにした運行実証実験を予定。
 ・ロット集約や発注方法の共通化などの検討を進めていく。

記載担当者名：〇〇局〇〇課〇〇

重点取組事項のPDCA(案)について

令和3年度鹿児島県地方協議会重点取組事項PDCAシート

○ 茶葉輸送における実証実験の実施

○重点取組事項概要

【茶葉輸送の実証実験】

- ・中継輸送を活用した荷待ち時間、荷役時間、運転時間の削減
- ・実証実験関係者(実運送事業者:安全産業(株)、藤森運輸(株)、事務局:鹿児島県トラック協会、鹿児島運輸支局、日本PMIコンサルティング(株))

OKPI

- ・実証実験において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図る。
- ・荷主事業者:100社、運送事業者800社

○重点取組事項の取組状況

【茶葉輸送の実証実験】

- ・令和3年10月19～21日実証実験実施
- ・鹿児島県鹿児島市～岡山県倉敷市(中継地点)～静岡県島田市・牧之原市、袋井市
- ・トラック2台(安全産業(株)1台、藤森運輸(株)1台)

【KPIの達成状況(令和3年度)】

- ・令和2年度に実施した実証実験(鶏卵輸送、馬鈴薯輸送)において得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有
- ・鹿児島県トラック協会広報誌に実証実験の概要を掲載し、会員事業者へ共有(約800社)
- ・荷主企業への「燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について」の依頼文書送付にあわせて、概要資料等を共有(約1,100社)

○課題及び今後の対応の方向性

【茶葉輸送の実証実験における課題】

- 中継のコスト、中継の所要時間、中継のリスクの3つを最小化するための手法を採用する必要がある。
- ・積替え方式を採用する場合、全てパレット化し、リフトで作業することを前提にする必要がある。
- ・乗務員乗換方式を採用する場合、中継点での営業所、倉庫を設置するなどし、拠点を形成することが有用である。
- ・シャシー、荷台(スワップボディ)の交換方式を採用する場合、車両取得が必要とされ、台替えに合わせ進める必要がある。
- ・最適な取組みは、乗務員の交替方式である。この場合、中継点の岡山、兵庫、京都等のエリアに1箇所、中継点として営業所及び倉庫を設置すると効果的である。
- ・改善基準告示の見直しが行なわれるなか、中継点を設置して、労働時間の縮減に向けた取組を先んじて実施することは有効である。

【今後の対応の方向性】

- 今年度の実証実験において得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図るとともに、次年度以降においても、引き続き鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農産品・青果物」輸送についての課題の掘り起こしを行う。

令和4年度鹿児島県地方協議会重点取組事項PDCAシート

○ 令和3年度実施の実証実験(茶葉輸送)で得た知見の共有等

○重点取組事項概要

- ・令和3年度実施の実証実験(茶葉輸送)で得た知見(中継輸送を活用した荷待ち時間、荷役時間、運転時間の削減)に関して、引き続き荷主、運送事業者へ共有を図る。
- ・令和6年4月から適用される労働時間の上限規制についても、引き続き荷主、運送事業者へ周知啓発を図る。
- ・更に、令和5年度に中継輸送・中継拠点の活用による荷役時間、運転時間の削減を目的とする実証実験を効果的に実施し、知見の深度化を図ることができるよう準備を進める。

OKPI

- ・令和3年度実施の実証実験において得られた課題や知見等に関して、引き続き荷主、運送事業者へ共有を図る。(荷主事業者:100社、運送事業者1,100社)
- ・併せて、労働時間の上限規制に関して、協議会事務局内で連携し、荷主、運送事業者へ周知啓発を図る。(荷主事業者:100社、運送事業者1,100社)

○重点取組事項の取組状況

- ・令和3年度に実施した実証実験(茶葉輸送)において得られた課題や知見等に関して、労働時間の上限規制に係る周知啓発と併せて、荷主、運送事業者へ共有(荷主100社、運送事業者1,100社)

○課題及び今後の対応の方向性

【労働時間の上限規制等への対応】

- ・改正労働基準法及び改正改善基準告示が令和6年4月より適用されることにより、これまでどおりの運行が不可能となることを踏まえ、令和3年度実施の実証実験から得た知見である、中継輸送、中継拠点の活用に取り組むことにより、荷待・荷役時間や労働時間の縮減を実現する必要がある。
- ・中継輸送・中継拠点の活用を検討する場合、中継地点での営業所、倉庫等の施設設置による拠点化が不可避である。また、中継輸送においては、乗務員乗換方式とするのか、それとも荷の積替方式とするのかにより、求められる対応が異なるが、後者の場合、パレット化やリフト車による荷役の簡素化を追求することが望ましい。

【今後の対応の方向性】

- 令和3年度実施の実証実験において得られた課題、知見に関して、引き続き、荷主、運送事業者へ共有を図っていくとともに、次年度以降においても、引き続き実証実験等を通じて、鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農産品・青果物」輸送についての課題の掘り起こしを行う。

重点取組事項の工程表(案)について

地方協議会名:鹿児島県地方協議会

「農畜産物・青果物」輸送の実証実験等を活用した課題の掘り起こし

【概要】

鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農畜産物・青果物」輸送の課題の掘り起こしを行い、得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主企業、運送事業者へ共有を図り、取引環境、労働時間改善に取り組む。

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
<p>「農畜産物・成果物」輸送の実証実験等を活用した課題の掘り起こし</p>				<ul style="list-style-type: none"> 実証実験等において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図る。 荷主事業者:100社、運送事業者800社 	
<p>地方協議会において、実証実験等の関係者(荷主企業、運送事業者)が参画し、実証実験等で得られた課題について協議</p>					
<p>実証実験等において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有</p>					
			<p>労働時間の上限規制の周知啓発等</p>		

- 重点取組事項について
- 令和5年度実証実験案
- 中継輸送とは

令和5年度の対象分野の取組案

令和5年度 検討の対象とする輸送分野

通達

令和4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4年7月19日 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

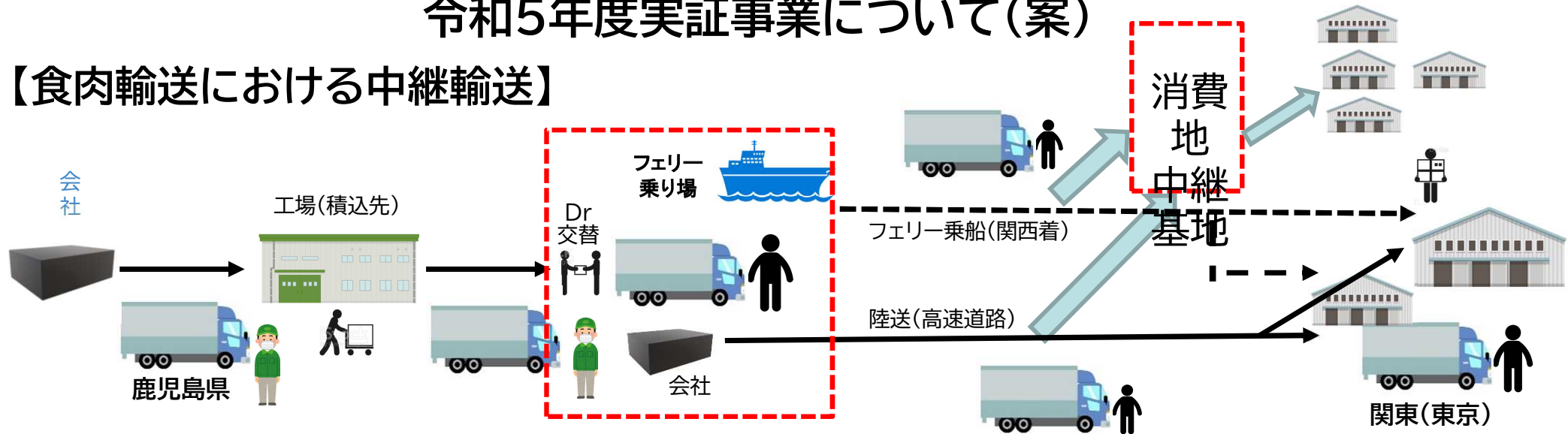
各地方協議会事務局は、これまでの地方協議会での課題整理や過去の実証事業を通じて浮き彫りとなった課題、輸送分野ごとに顕在化している課題等に対し、1つ以上の輸送分野における課題の整理及び課題に対する改善策の活用等を検討すること。検討の対象とする輸送分野は、**各地方の状況に応じ、次の(ア)～(オ)のいずれかより選定**すること。

- (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) 過去の重点取組事項や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

令和5年度においても、農畜産県である当県の特徴を踏まえ、**農畜産物・青果物**を対象分野として取り組む。

令和5年度実証事業について(案)

【食肉輸送における中継輸送】



○現状(1人のドライバーで輸送)

- ・DrA:会社へ出勤、積込先に移動、荷役作業(積込)終了⇒荷卸先(最終仕向地:東京)に向け、運行開始(7カ所卸し)(フェリー又は高速道利用)

○実証(積込と幹線のドライバー交替・荷卸カ所減)

- ・DrA:会社へ出勤、積込先に移動、荷役作業(積込)終了後、乗換地点まで移動(会社又はフェリー乗り場)
- ・DrB:乗務交替地から荷卸先(最終仕向地:東京)に向け、運行開始
消費地中継基地へ5カ所分の中継輸送を依頼し、2カ所分を直送(フェリー又は高速道利用)

★積込と幹線のドライバーを分けることによって、労働時間の削減が見込まれる。

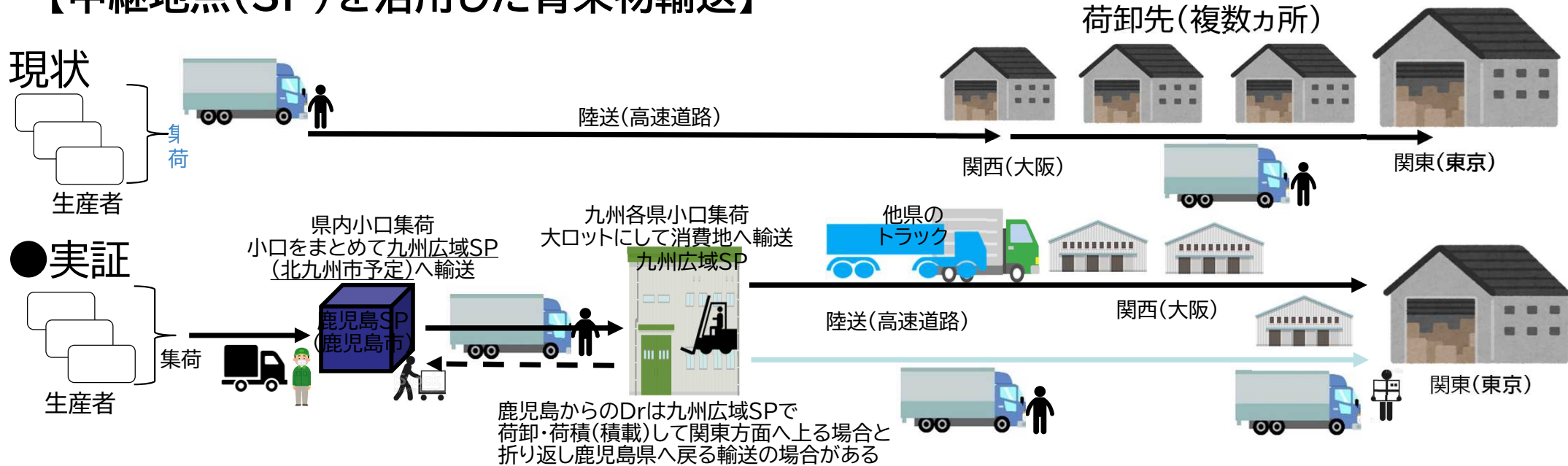
★荷卸し先数を見直すことによって、荷役作業(荷卸)、待機時間等の削減が見込まれる。

▲1人の運転者で行っていた輸送を積込と幹線の2人の運転者に分けるため、コスト増になる。

▲また、荷卸先(7カ所→3カ所)を減らすために、消費地中継輸送を活用することからコスト増になる。

令和5年度実証事業について(案)

【中継地点(SP)を活用した青果物輸送】



○現状(1人のドライバーで輸送)

- ・DrA:会社へ出勤、複数の積込先で集荷し、積込終了後、最終仕向地(東京)に向け、運行開始(フェリー又は高速道利用)

○実証(SPを活用し、集荷と幹線を分離、荷卸先の集約)

- ・DrA:複数の積込先で集荷し、鹿児島SPまで輸送
- ・DrB:鹿児島SPから小口集荷した青果物を九州広域SPまで輸送(折り返し運行又は大ロットになった青果物を積込し、消費地(関西・関東)へ輸送)

- ★複数の生産地からの集荷と鹿児島SP(鹿児島市)からの幹線の運転者を分けることによって、労働時間の削減が見込まれる。
 - ★荷卸先が九州広域SP(北九州市予定)に集約化されることによって、荷役作業(荷卸)、待機時間等の削減が見込まれる。
 - ★九州広域SPからの消費地の輸送においても、大口の貨物であり、荷卸先数が減ることによって荷役作業(荷卸)、待機時間等の削減が見込まれる。
 - ★大口化により、積載率アップ、運賃収入アップが見込まれ、運転者の待遇改善に繋がる。
 - ▲1人の運転者で行っていた輸送を集荷と幹線の2人の運転者に分けるため、コスト増になる。
(集荷運賃の発生と鹿児島SP～九州広域SPへの横持ち運賃が発生する。)
 - ▲生産地から少ロット集荷のため、鹿児島SP～九州広域SPへの輸送量の確保、輸送方法の検討が必要。
 - ▲荷卸先を減らすため、積載率等の見直しが必要となる。
- 生産者は、小口出荷でも消費地への輸送ができ、販売先の確保が可能になるが、配送料の負担が増える。

- 重点取組事項について
- 令和5年度実証実験案
- 中継輸送とは**

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後(令和6年4月1日)に、**年960時間**の上限規制が適用される。

	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(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 (臨時的で特別な事情がある場合、 上限なし) 特別条項	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることのできない時間外労働規制(年720時間等)
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> (貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象)	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> (休日労働を含まず) ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

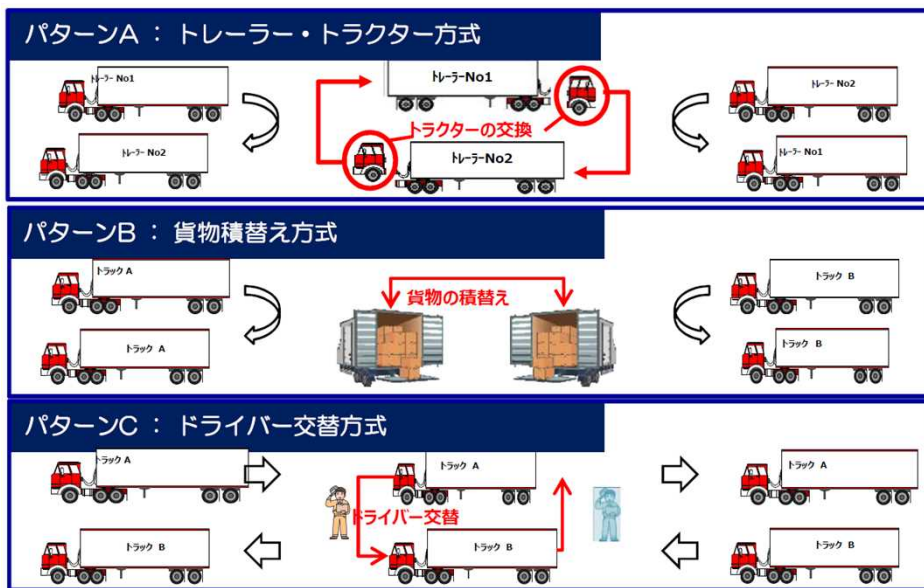
中継輸送とは

中継輸送

ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する輸送形態。



■ 輸送方式



国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」

○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必要があるが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

○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となる。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

○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。

時間外労働規制の適用等によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、中継輸送の普及・実用化を推進。

中継輸送拠点・中継輸送実証実験

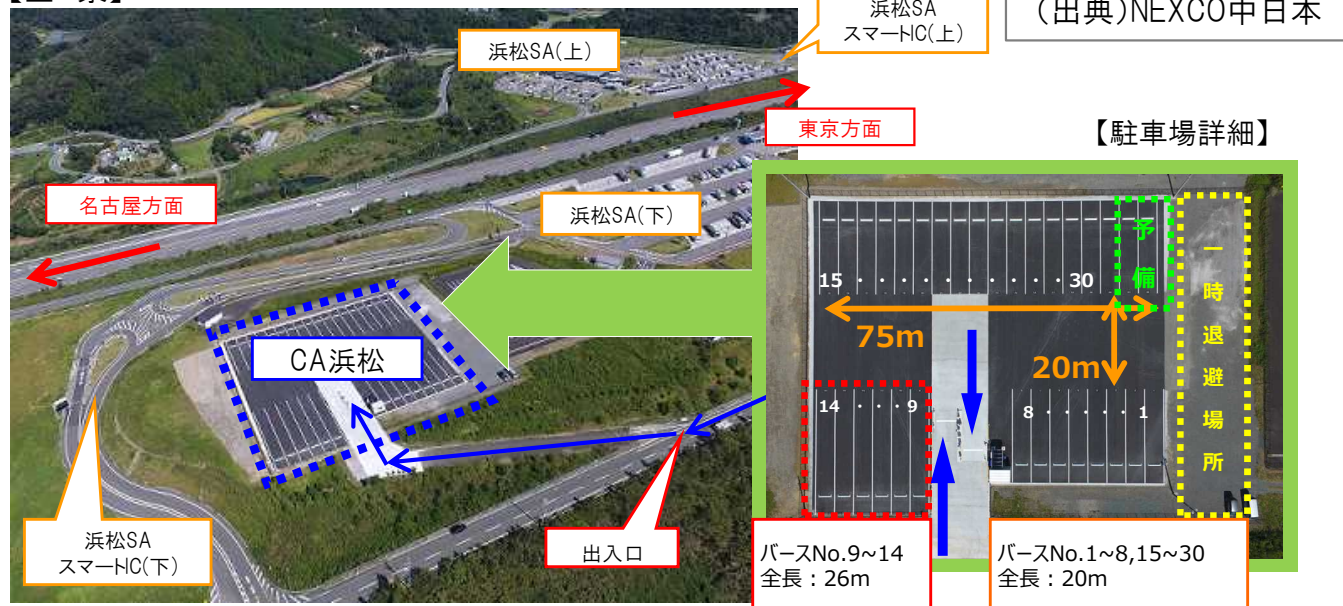
コネクタエリア浜松(静岡県)

○スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備。(H30年9月～事業開始)

【位置図】

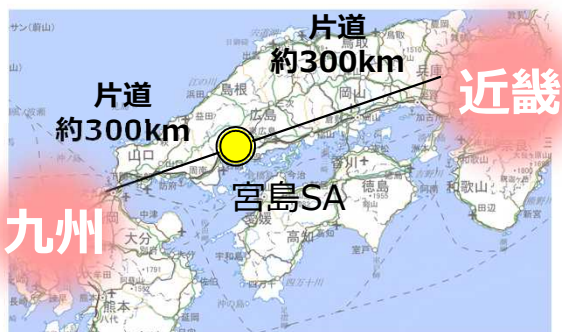


【全景】

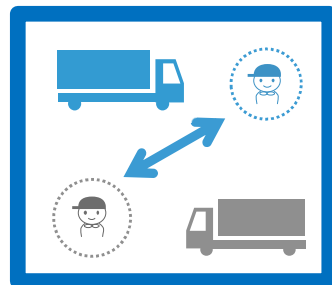


山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施。(R4年2月～3月)



【ドライバー交替方式】

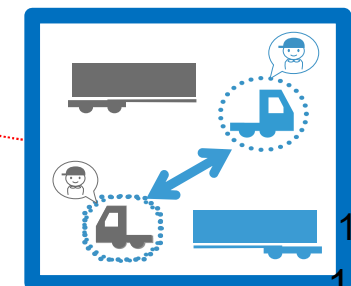


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点とした実証実験を実施。(R3年11月、R4年11月)

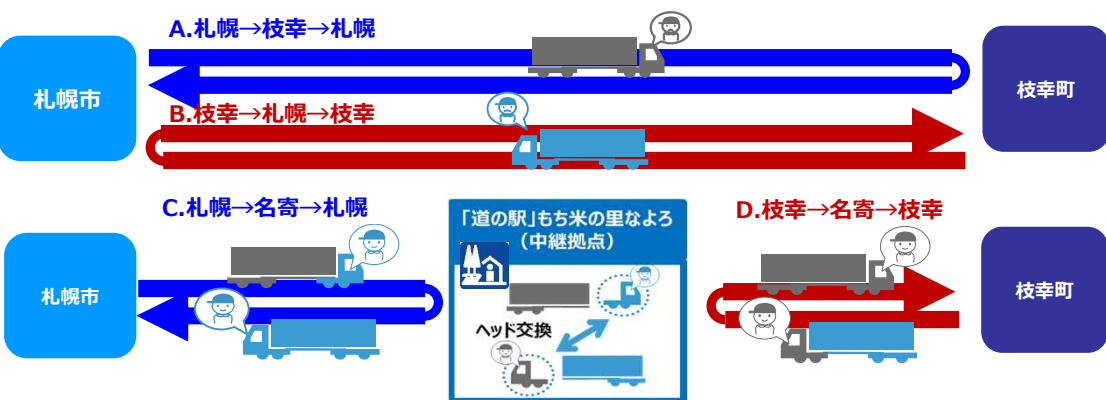


【ヘッド交換方式】

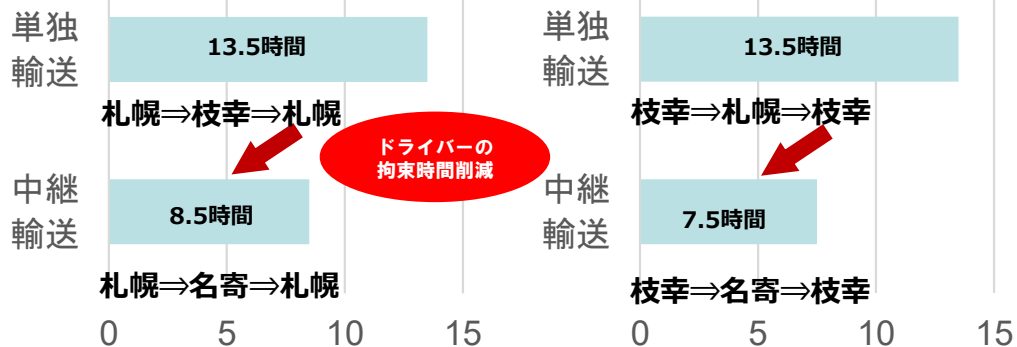


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者

働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため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う。

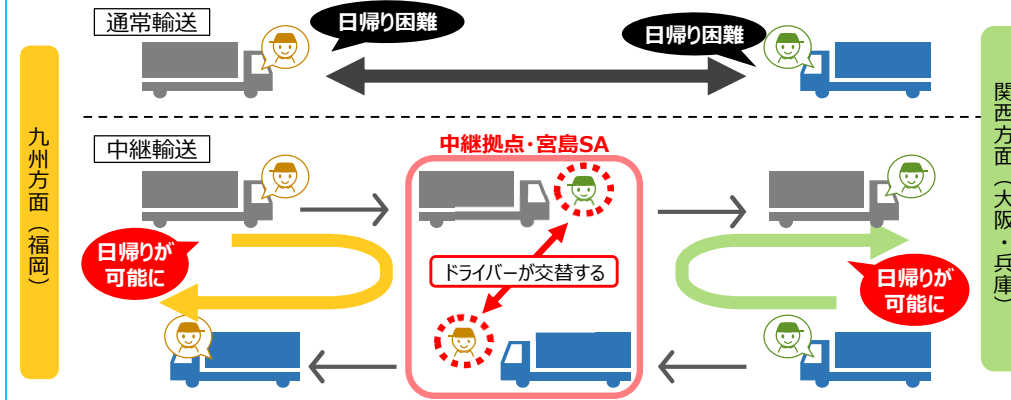


トラックドライバー

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よい。

山陽自動車道 宮島SA (広島県)での実験 (R4.2~R4.3)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者

- ・日帰りが可能になる。
- ・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい。



トラックドライバー

- ・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。
- ・ぜひ導入してほしい。
- ・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題。

「改善基準告示」の改正案の概要

「改善基準告示」の改正については、厚生労働省の労働政策審議会で議論が行われ、令和4年9月、同審議会の専門委員会トラック作業部会においてとりまとめられた。令和4年12月に公布、**令和6年4月に施行予定**。主な内容は以下のとおり。

	現 行	改正後(令和6年4月～)
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内。年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内。 最大15時間以内。長距離運行は週2回まで16時間 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内。年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	継続8時間 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・継続11時間以上を基本、9時間を下限 ・長距離運行は継続8時間以上(週2回)
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は、2日平均で1日9時間。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は現行どおり。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 SA,PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可

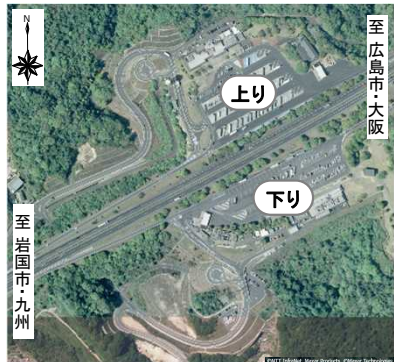
※上記のほか、予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合の対応を新設。

中継輸送拠点 / 実証実験実施箇所

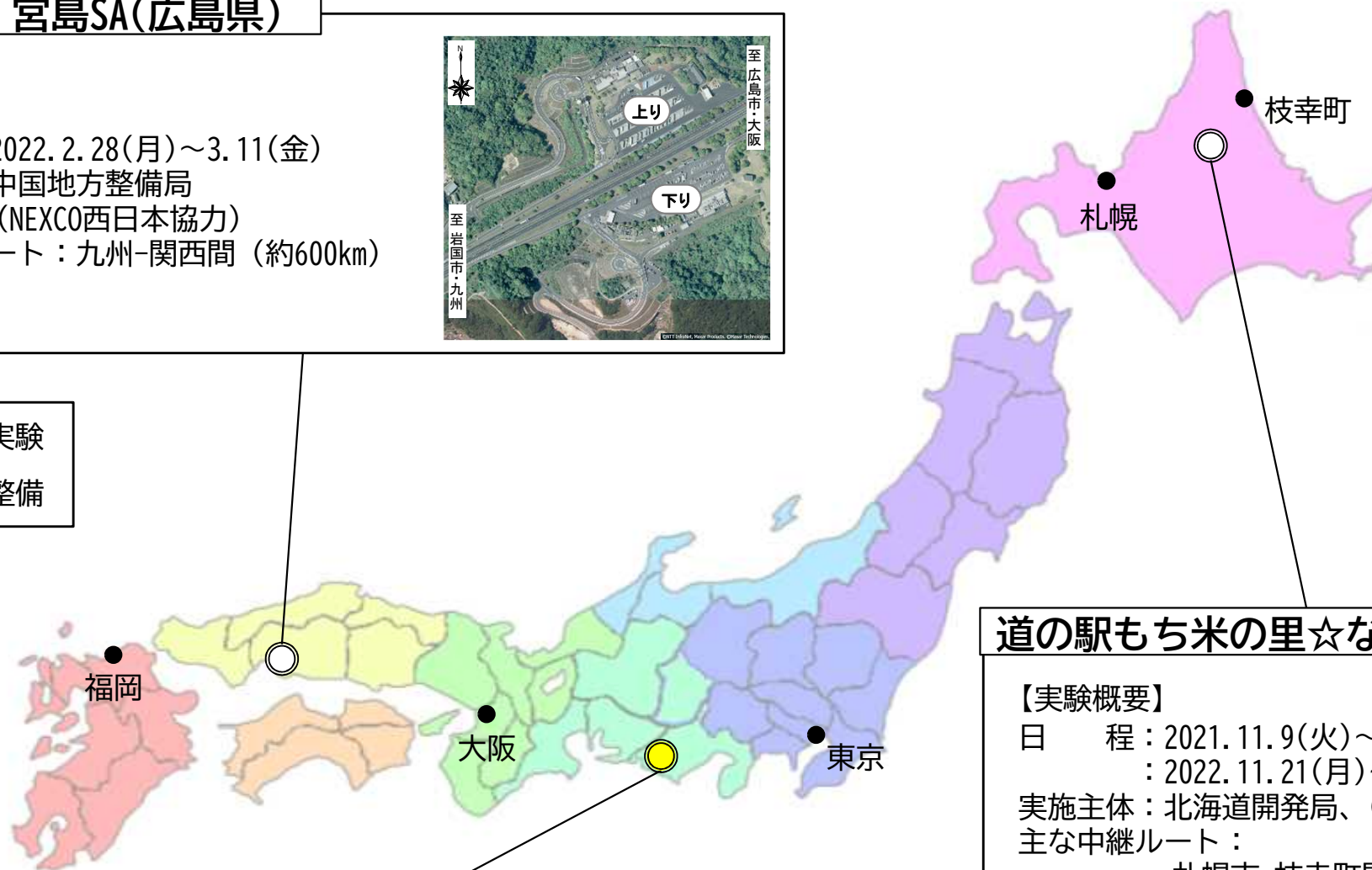
山陽道 宮島SA(広島県)

【実験概要】

日 程：2022. 2. 28(月)～3. 11(金)
 実施主体：中国地方整備局
 (NEXCO西日本協力)
 主な中継ルート：九州-関西間 (約600km)



- …実証実験
- …拠点整備



コネクタエリア浜松(静岡県)

【概要】

駐車容量：駐車マス30台
 事業主体：NEXCO中日本・遠州トラック(株)
 事業開始：2018年9月12日 (水)
 主な中継ルート：関東-関西 (約600km)



道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

【実験概要】

日 程：2021. 11. 9(火)～12(金)
 : 2022. 11. 21(月)～12. 18(日)
 実施主体：北海道開発局、(株)ヤマト運輸 等
 主な中継ルート：
 札幌市-枝幸町間 (約300km)



画像出典元：<https://hokkaido-michinoeki.jp/michinoeki/2939/>
 (北海道の道の駅総合サイト「もち米の里☆なよろ」)

中継輸送システム『コネクトエリア浜松』(静岡県浜松市)

○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を実施

【位置図】



【運用イメージ】

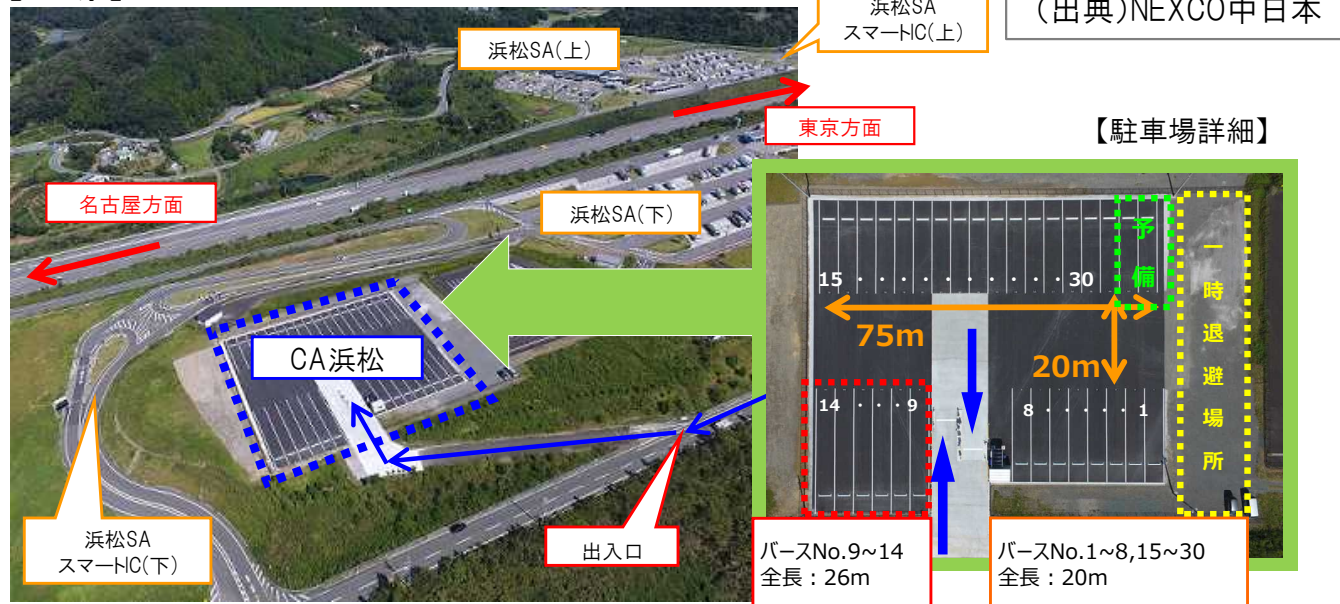
トレーラー・トラクタ交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



【全景】



【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西拠点⇔関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:2日間の行程の場合



② コネクトエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)



宮島SAにおける中継輸送実証実験の概要

中継実施日		3月3日～4日
中継予定時間		1:30～2:00
中継便数		1便/日
区間	東行	北九州22:50発 → 明石 <概算500km>
	西行	茨木20:30発 → 福岡 <概算620km>
車両		大型トラック(12m)



「道の駅」を活用した中継輸送実証実験の概要

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

片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)

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

片道約200km
(往復約**8.5時間**の拘束)



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

開始前

