

## 「荷主との連携による輸送体系の見直しについて」

### 1. 趣旨

現在、運送業界においては、法令の遵守、従業員が安全に働ける職場環境の整備に努めているところですが、長距離輸送における改善基準告示の遵守が困難な状況となってきております。昨今、業界においては、労働力の不足感が一段と強まっており、物流業界が直面しているドライバー不足・高齢化問題は大変憂慮すべき状況となっております。

長距離輸送における運行管理、改善基準告示の遵守が困難な背景として、

- ・宮崎県から関東向けのワンマン長距離運行では、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ため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。

こうした状況を踏まえ、「改善基準告示を遵守した運行の確立」と「長距離運転者の労働環境の改善」を目指し、荷主、行政機関、各団体のご支援、ご協力のもと、改善に向けた取り組みを行った。

要望事項、取り組み内容については以下のとおりです。

### 2. 要望事項

**【最重点 要望事項】**（初年度については、関東・中京地区向けの運行に適用）

- （1）改善基準告示遵守に向けた輸送体制の確立に向け、前日夕方までに出荷数量を確定、出荷当日午前中から積み込みを行い、正午までに出発できる体制作りを行う。

**【その他 平成 29 年度 青果物輸送会議で協議、提出された要望事項(9/6)】**

- （2）4日目販売の実現に向けての施設整備（予冷库等）
- （3）配送の効率化（販売先の集約等）
- （4）書面化による付帯作業の明確化と負担軽減

**開始期日** 実施予定日：平成 29 年 11 月 1 日(水)を当初予定していたが、  
実施日：平成 29 年 12 月 1 日(金)から運用を開始した。

### 3. 取組内容 出荷までのスケジュールの変更

**変更前**

①出荷前日	18時 ~ 19時	出荷予定データを確認
②出荷当日	12時半 ~ 13時半	出荷データの確定
	~ データ確定後、現場へ移動、積込作業開始 ~	
	17時半 ~ 18時半	各方面に向け出発



**変更後**

①出荷前日	関東・中京向けの輸送 九州・関西方面の輸送	17:00 迄に出荷データを確定 前日は出荷予定データとする
-------	--------------------------	-----------------------------------

②出荷当日 (関東・中京方面の輸送)  
午前中に積込を終わらせ  
昼 12時までに関東、中京向けのトラック出発

(九州・関西方面の輸送) 出荷日当日 12時迄に出荷データを確定  
 データ確定後、現場へ移動、積込作業を開始  
 17時 ~ 九州・関西方面に向け出発

#### 【フロー図 基本】

	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	17時発
			積込作業開始 ※時間的な余裕がない状況	
				
新	H29.12.1~	出荷データ確定 ~17時まで 【関東・中京方面】	午前	午後
			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
				 

※午前中出発で時間的な余裕が生まれたことによる効果予測



○陸路輸送にける現状

改善基準告示では休息が8時間とされているが、大田市場での荷卸し、待機時間が長時間となる。延着の可能性も考え、ドライバーは休憩、睡眠時間を削って運行している状況が続いている。

休息期間の確保には、上りでフェリーの活用が必要であるが、乗船枠の問題、リードタイムの短さがネックとなっている。

出荷当日の午前中に宮崎を出発できれば、ドライバーの心理的プレッシャーの軽減、積載効率の向上、県外フェリー活用の可能性が見えてくることになる。

#### 4. 過程

荷主、行政機関のご支援・ご協力のもと系統青果物輸送事業者を中心に以下のとおり、会議が行われ、意見交換、取りまとめが行われた。8月9日(水)開催の青果物輸送における意見交換会では、荷主、各行政を含め意見交換を行った。9月6日(水)開催 平成29年度「青果物輸送会議」においては、系統青果物輸送事業者が出席、荷主に対する改善要望事項を協議、後日、要望事項の同意書を荷主に提出した。

##### 第1回 青果物輸送打ち合わせ

日時：平成29年6月29日(木)  
場所：宮ト協総合研修会館  
出席：会員5社

##### 第2回 青果物輸送打ち合わせ

日時：平成29年7月10日(月)  
場所：宮ト協総合研修会館  
出席：会員7社

##### 第3回青果物輸送打ち合わせ

日時：平成29年7月21日(金)  
場所：宮ト協総合研修会館

##### 意見交換会(8/9)に向けた打ち合わせ

日時：平成29年8月3日(木)  
場所：宮ト協総合研修会館

##### 青果物輸送における意見交換会

日時：平成29年8月9日(水)  
場所：宮ト協総合研修会館  
出席：宮崎運輸支局, 宮崎労働局  
宮崎県、経済連,(株)JA物流  
宮ト協会員,事務局

##### 平成29年度「青果物輸送会議」

平成29年9月6日(水)  
場所：JAビル503研修室  
出席：(株)JA物流, 青果物輸送事業者、宮ト協  
備考：(株)JA物流 主催  
青果物輸送改善に関する要望書 16社が後日同意書を提出

## 会議開催風景



7/10 第2回青果物輸送打ち合わせ



8/9 青果物輸送における意見交換会



9/6 平成29年度「青果物輸送会議」



## 5. 結果に結びついたポイントと課題

- ・今後も宮崎県の農畜産物を安定して輸送体制の確立に向けて、運送事業者の自助努力をはじめ、荷主、行政の皆様の物流に対する深い理解、協力があり、宮崎県一丸となって取り組みを行えたこと。
- ・このままでは「宮崎県の農畜産物を運ぶ人がいなくなってしまう」という強い危機意識を各団体が共有し、取り組みを行えたこと。
- ・法令遵守(改善基準告示)、運転者の労働環境改善を共通の認識とし、荷主、運送事業者双方で改善に向けた取り組みを行えたこと。結果として、荷主、運送事業者ともに改善基準告示が困難な運行を余儀なくされるリスクを低減させることができた。  
また、青果物輸送を担うドライバーの労働環境を改善し、より安全で安心して働ける職場にしていくと同時に、今回の青果物輸送の取り組みをモデルケースに、他の分野への波及、改善が期待される。

## 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><b>一箇月 293 時間</b> 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><b>1 日 原則 13 時間</b> <b>最大 16 時間 (15 時間超えは 1 週間について 2 回以内)</b></p>
運 転 時 間		<p><b>2 日を平均して 1 日当たり 9 時間</b> 2 週間平均で 1 週間当たり 44 時間</p>
連 続 運 転 時 間		<b>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)</b>
運 行 時 間		<p>一の運行における時間 144 時間 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><b>継続 8 時間以上</b> 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<sup>1</sup>の 1/2 以内 (最高でも 2 ヶ月のうちの一ヵ月))。 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) 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。 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>勤務の途中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、フェリー下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		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。
休 日 労 働		<b>2 週間に 1 回以内</b> 、かつ 1 箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内
労働時間の取扱		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 事業場以外の休憩時間は、仮眠時間を除き 3 時間以内
休 日 の 取 扱		休日は休息期間に 24 時間を加算した期間 いかなる場合であっても 30 時間を下回ってはならない。
適 用 除 外		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