

鹿児島県地方協議会における 令和3年度の協議会の取組について

令和4年3月
九州運輸局鹿児島運輸支局

- トラック運送事業者においては、月60時間超の時間外労働等、長時間労働の常態化が課題となっているが、荷主都合による荷待ち時間等がその大きな要因となっており、業界の自主努力のみで改善することは困難。
- このような状況を踏まえ、厚生労働省、国土交通省、事業者、荷主等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。
- 平成28年度及び平成29年度に長時間労働削減等に向けたパイロット事業を行い、そこで得られた長時間労働改善等の知見を平成30年度にガイドラインとして取りまとめ。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

【学識経験者】

野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）
 齊藤 実 神奈川大学経済学部教授
 高岡 美佳 立教大学経営学部教授

【労働組合】

仁平 章 日本労働組合総連合会 総合政策推進局総合局長
 難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
 園田 龍一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

【行政】

林 幸宏 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
 津垣 修一 消費者庁政策立案総括審議官
 吉永 和生 厚生労働省労働基準局長
 畠山陽二郎 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
 亀井 明紀 中小企業庁事業環境部取引課長
 太田 豊彦 農林水産省食料産業局長
 小野 洋 環境省地球環境局長
 萩川 直也 国土交通省自動車局長
 阿部 竜矢 国土交通省総合政策局物流政策課長
 紺野 博行 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）

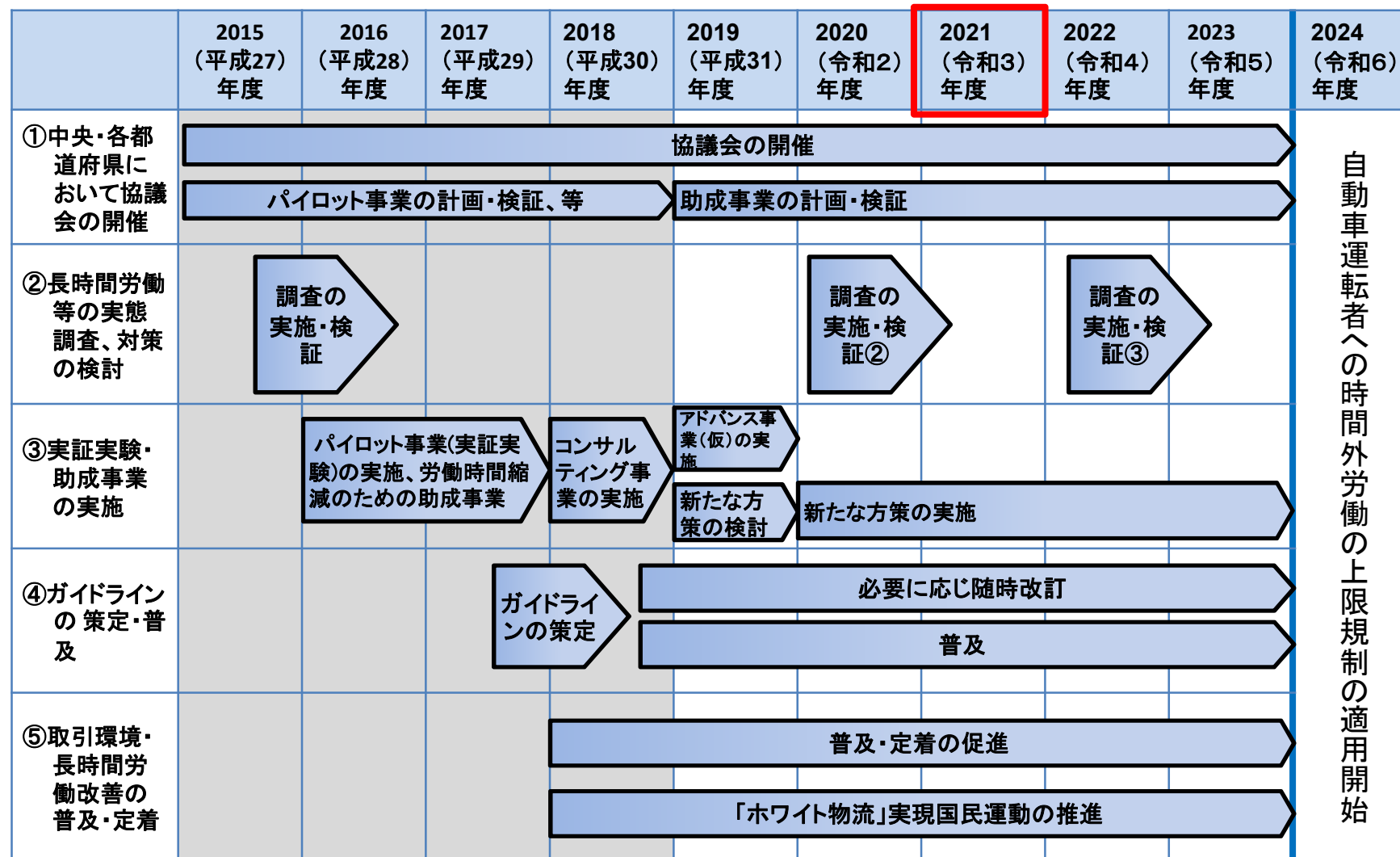
【荷主】

堀内 保潔 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
 鈴木 重也 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
 五十嵐克也 日本商工会議所 地域振興部長
 湊元 良明 日本商工会議所 産業政策第二部長
 佐久間一浩 全国中小企業団体中央会 事務局次長
 橋爪 茂久 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
 山田 周 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
 塩田 弘幸 全国農業協同組合連合会 経営企画部次長
 山中 邦夫 日本農業法人協会 事務局長
 一柳 尚成 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
 浦郷 由季 （一社）全国消費者団体連絡会 事務局長

【トラック運送業】

辻 卓史 （公社）全日本トラック協会 副会長
 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長
 浅井 隆 （公社）全日本トラック協会 副会長
 長谷川伸一 （一社）日本物流団体連合会 理事長
 溝田 浩司 日本通運（株） 業務部長

※内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ



※2023年(令和5年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

これまでの取組（平成28～令和元年度実証実験）

平成28年度パイロット事業【食肉（鶏肉）輸送の実証実験】

- 待機時間及び荷卸し時間の短縮等によるドライバーの拘束時間削減。
- 中国方面の輸送について、2つのルートを設定し、各ルートで荷物の事前転送、積込み時間の設定、ばら積みからパレット積みへの変更などの取組を行い、拘束時間の短縮を実施。

平成29年度パイロット事業【鶏卵輸送の実証実験】

- パレット荷役及び中継輸送等によるドライバーの運行時間の改善。
- 関西方面の輸送について、①手荷役からパレット荷役化への変更、②福岡の営業所を活用した中継輸送などを行い、拘束時間の削減、休憩時間の確保を実施。

平成30年度コンサルティング事業【食肉（牛肉）輸送の実証実験】

- 宵積み、朝積み、着時間の後ろ倒しによるドライバーの運行時間を改善し、休憩時間を確保。
- 関西方面の輸送について、工場の出発時間の設定による宵積み、朝積みの実施などを行い、8時間以上の休憩時間の確保を実施。

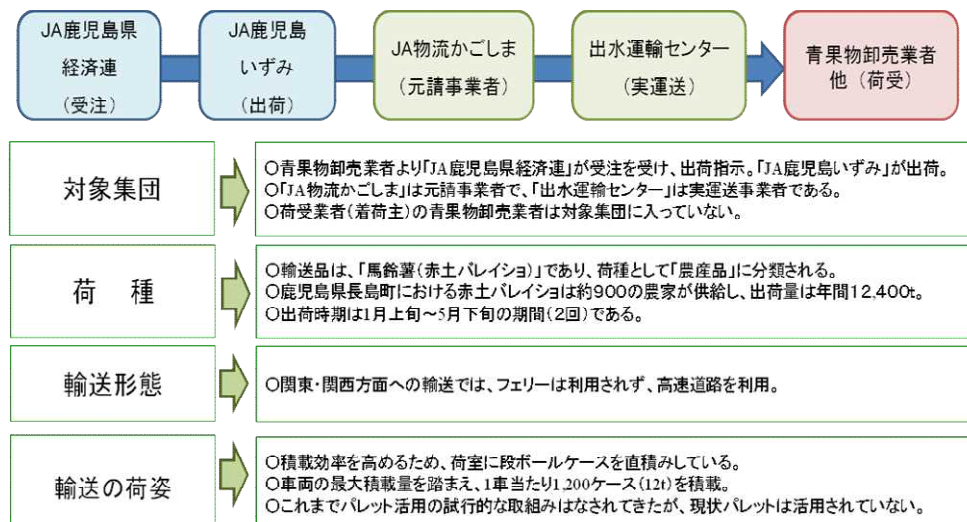
令和元年度アドバンス事業【鹿児島県は実証実験なし】

- 中央協議会で検討された3つの対象輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ）の中から、鹿児島県で需要が多い農産品・青果物輸送の実態に集配形態や課題が近いと考えられる「加工食品」を参考に農産品・青果物輸送の課題等について、次年度の協議会において協議すること及び国の実証事業があれば活用することを確認。

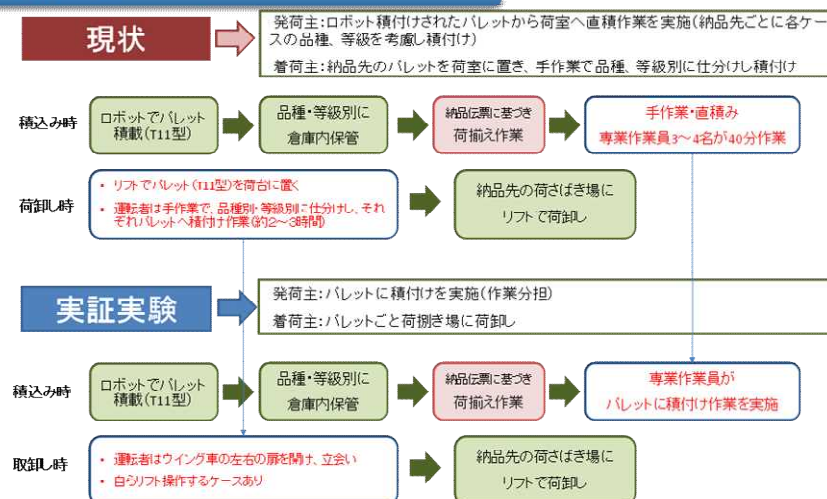
これまでの取組(令和2年度実証実験(馬鈴薯輸送))

馬鈴薯輸送：パレット化とフェリー利用による長時間労働縮減 鹿児島県

1. 実施者の概要



2. 事業概要



3. 事業の実施



4. 事業の成果

○実証実験による時間縮減効果等は以下の通りである。

積込・荷降作業

改善前	改善後
<運転者> ○積込作業(立会い): 平均40分/回 ○荷卸作業(手作業): 平均75分/箇所 <倉庫作業員> ○積込作業 平均40分/回(3～4名)	<運転者>・・・正味の実質時間 ○積込作業(立会い): 20分/回(▲20分) ○荷卸作業: 30分/箇所(▲45分) (リフト操作、立会い) <倉庫作業員> ○パレット積付け作業 20分/回(▲20分) 作業員4名×20分=80分(積込の品種・等級、端数への対応)

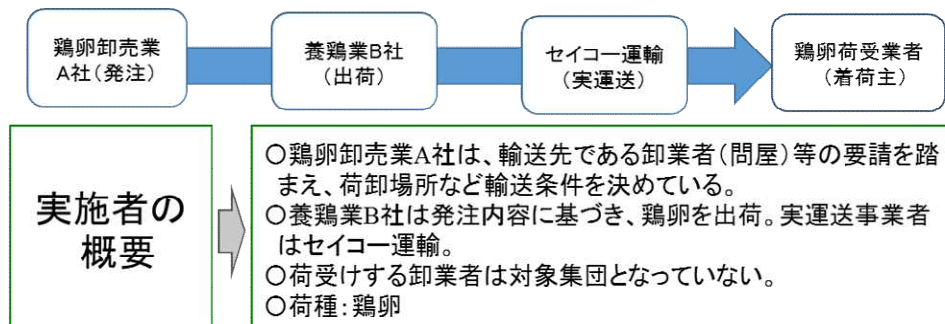
運行

改善前	改善後
【鹿児島～関東方面】 ○フェリー利用せず 20時間15分 ○休息期間 8時間30分	○フェリー利用 14時間45分(▲5時間30分) ○休息期間 12時間45分(+4時間15分)

これまでの取組(令和2年度実証実験(鶏卵輸送))

鶏卵輸送における荷卸し箇所数削減に向けたパレット化 鹿児島県

1. 実施者の概要



複数箇所への荷卸作業実態と問題

- 【複数の荷卸し箇所】
 - ・関西に到着後、複数の荷卸し箇所があり、移動時間を含め、約8時間を要している。
 - ・納品先から別の納品先までの移動時間、高速道路料金を考慮すると、納品先の集約化が課題となる。
- 【荷卸作業】
 - ・納品先によりパレットのサイズ(主に2種類)が相違し、一部の納品先では木材パレットのため、衛生面の問題からパレットを借受けできず、現地で手作業でパレットに積付けし、荷卸しする。

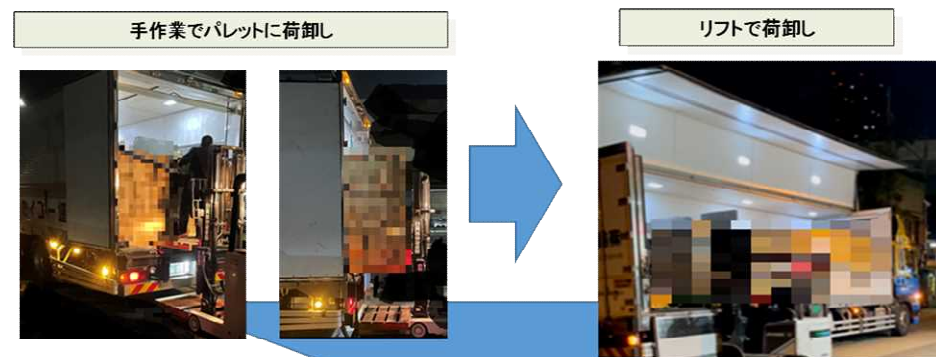
実証実験

- ・荷卸先集約化の課題は、コロナ禍において貨物量が減少し、イレギュラーな輸送となっているため、各産地間の調整が困難なため、実証実験を見送った経緯がある。(次年度以降、コロナ禍での貨物量減少等の問題の収束を待ちながら、継続して検討)
- ・荷卸先の集約にあたり、パレット化する必要があるため、実証実験では荷卸先の集約化を見据えたパレット化の実証実験を実施した。

パレット活用による効果

- 【手作業】手作業の場合、1パレット当たり5～15分前後。
- 【パレット化】パレット活用により、荷卸作業・倉庫格納の所要時間は1パレット当たり1～3分。
- 【効果】1パレット当たり3～7分程度縮減。

2. 事業概要



労働時間の増減

改善前

- ＜運転者＞
- 積込作業: 120分
(作業員によるサポートなし)
 - 荷卸作業: 1パレット当たり10分～15分
(品種・等級等の仕分け作業により変動)

改善後

- ＜運転者＞
- パレット積付・積込作業: 120分(変化なし)
 - 荷卸作業: 1パレット当たり3分(倉庫格納まで)

実証実験: 積込・荷卸作業のプロセスの変化

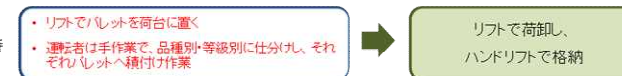
現状

- 発荷主: GPセンターで積付けされたパレットから、運転者が荷室へ直積作業を実施(納品先ごとに各ケースの品種、等級を考慮し積付け)
- 着荷主: 納品先のパレットを荷室に置き、手作業で品種、等級別に仕分け、積付け

積込み時



荷卸し時



実証実験

積込み時



取卸し時



【参考】これまでの取組(平成28年度パイロット事業)

待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減 鹿児島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業: 鹿児島くみあいチキンフーズ株式会社川内工場
鹿児島県に生産拠点を有する食肉メーカー。九州圏内をはじめ、全国に出荷している。関西以西の遠方への出荷についてはフェリーを利用している。
- 運送事業者: 元請: 株式会社JA物流かごしま、実運送事業者: 牧迫運輸株式会社
鹿児島県に本社を置く。食肉の輸送経験は長い。
- 荷種
食肉

2. 事業概要

鹿児島発中国地方向けの2ルートについて、下記の①～④の取組を行い、拘束時間の短縮を行った。(※Beforeの「時間」は実績の平均値である)

	ルートA			ルートB		
	Before	After	結果	Before	After	結果
①待機時間の短縮	4時間	0	▲4時間	4時間	0	▲4時間
②荷卸し時間の短縮	1.3時間	1時間	▲0.3時間	2.3時間	1時間	▲1.3時間
③走行時間の短縮	9時間	9時間	—	10.5時間	10時間	▲0.5時間
④休息期間の確保	—	—	—	4時間(分割)	(8時間)	▲4時間
(積み込み)	2時間	2時間	—	2時間	2時間	—
拘束時間	16.3時間	12時間	▲4.3時間	22.8時間	13時間	▲9.8時間

③走行時間短縮のため、他の車両により事前に転送を実施



3. 課題

- ① (ルートAB共通) 到着順の積込となっていたため、ドライバーが早めに来て順番待ちをしたり、他の車両と時間が重なることによって、待機時間が長くなることがあった。
- ② (ルートAB共通) 途中経由地での荷卸しに時間がかかっていた。
- ③ (ルートB) 走行距離が長く、拘束時間が長くなっていた。
- ④ (ルートB) 届け先での時間指定により、適切な休息がとりにくくなっていた。

4. 事業内容

- ① (ルートAB共通) 納品先の時刻指定状況から逆算し、実験車両の積み込み開始時刻を15時と決定。他の車両については、実験車両の積み込みに影響を与えないよう、別の時間帯を指定した。
- ② (ルートAB共通) 経由地で卸す分について、バラ積みを変更に変更した。
- ③ (ルートB) 発地からルートの途中までを別車両で運ぶことにより、実験車両の走行距離、走行時間を短縮した。
- ④ (ルートB) 届け先の時間指定を後ろにずらしてもらい、納品前に休息8時間を確保した。

5. 結果

- ① 待機時間が平均4時間から「ゼロ」へ短縮された。
- ② 経由地での荷卸しはルートAで平均1.3時間から1時間に短縮された。ルートBでは荷卸し2回で2.3時間であったが、8時間の休息期間取得により荷卸し1回は別運行となるため、ルートBの荷卸しは1回1時間に短縮された。
- ③ ルートBの走行時間は平均10.5時間から10時間に短縮された。
- ④ ルートAの拘束時間は4.3時間短縮、ルートBの拘束時間は9.8時間短縮された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷車両について、およその時間指定はしていたものの、改めて行き先を考慮した時間指定を行うことにより、全体的に待機時間が削減された。
- ② トラック運送事業者とのコミュニケーションの深化・信頼関係の増強が図れた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から届け先への協力依頼により、納品時間指定を変更してもらえたこと。
- ② 荷主企業において、新たな手間・コストが発生する可能性があるものの、経由地で卸す分について、バラ積みの意思決定があったこと。
- ③ 走行時間を短縮するため、コストをかけて転送するというアイデアを実行したこと。

【参考】これまでの取組(平成29年度パイロット事業)

パレット荷役や中継輸送等による運行時間の適正化 鹿児島県

1. 実施者の概要

- 発着荷主企業: マルイ食品株式会社
鹿児島県に本社を置き、鶏卵の選別・加工及び販売等を実施。発荷主として出水のセンター、着荷主として関西のセンターを選定。
- 元請運送事業者: マルイ運輸株式会社
荷主企業と同列のグループ会社。営業拠点は九州エリアを中心に関西、東京と幅広く展開。
- 実運送事業者: セイコー運輸株式会社
本社は鹿児島県。福岡や中部にも営業所を設置。大型24台、中型2台等を保有。
- 荷種
鹿児島から関西への鶏卵の輸送

2. 事業概要

- 手荷役からパレット荷役によるカートン積み込み作業の効率化
- ドライバーの出発時間の適正化
- 中継輸送の活用により1日の最大拘束時間の削減

- トライアルを3回実施
 - ・10月12-13日
 - ・10月19-20日
 - ・10月26-27日

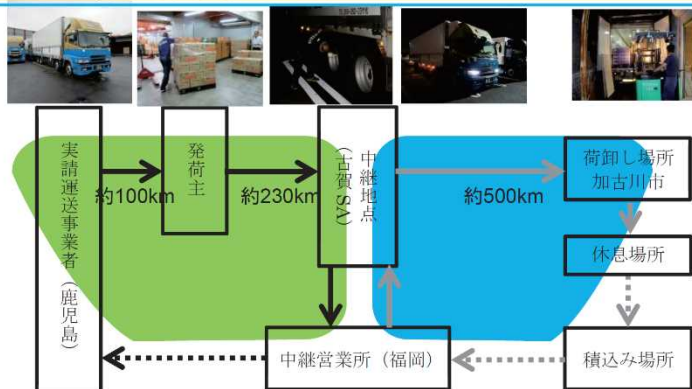
手荷役



パレット化



中継輸送イメージ



※点線部分は復路であり、都度、輸配送パターンが異なる可能性がある

3. 課題

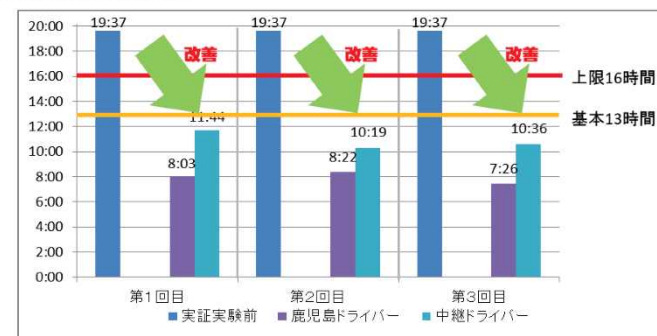
- ① 製品出荷待ちによる待機、手荷役による積み込み、荷卸しに長時間を要している。
- ② 積み込み指定時間に対して、出庫時間が早い。
- ③ 1日の最大拘束時間16時間をオーバーしている。
- ④ 連続運転4時間に対する30分以上の休憩時間が確保されていない。

4. 事業内容

- ① 荷役作業工程の見直し
・手荷役からパレット荷役への検討
- ② 手待ち時間の縮減
・積み込み指定時間に合わせて、ドライバーの出庫時間を後ろに倒す。
- ③ 運転時間等の見直し
・中継輸送トライアルの実施。
(九州自動車道「古賀SA」で福岡(営)所属ドライバーと交替)

5. 結果

- ① パレット荷役による作業時間の削減 (積み込み時42%、取卸し時 34%)
- ② 出庫時間の指定、中継輸送により1日の最大拘束時間の遵守、連続運転4時間に対する休憩時間の確保



6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① コンプライアンスの確保
- ② トラックドライバーの適正な労働・運転時間、肉体的な負担のない荷役作業

7. 結果に結びついたポイント

- ① 積載効率が落ちる等コスト的な負担がある中での荷主・元請運送事業者の協力
- ② 実運送事業者による中継輸送への積極的な取り組み姿勢

【参考】これまでの取組(平成30年度コンサルティング事業)

宵積み・朝積み・着時間の後ろ倒しで休息期間確保 鹿児島県

喫緊の課題：遵法 拘束時間・運転時間・休息期間

現行の運行スケジュール見直しの必要性

削減を狙った業務区分の時間	拘束時間の削減・休息期間の確保	拘束時間の削減・休息期間の確保
施策テーマ	No. 2	No. 3
	木曜便 積み込み時間帯の見直し 「宵積み+朝積みの実施」	月曜便 積み込み時間帯の見直し 「朝積みの実施」
施策のポイント	ポイント① 休息期間を8時間以上取得する 休息期間が十分とれる運行スケジュールを策定・実行する ⇒ スターゼンロジスティクス様 & タハラ運送様 ポイント② 阿久根工場の出発時間を早める & 設定する 現状：出発時間は決められておらず、11時～14時くらいの間で変動 到着時間は決まっているため、ドライバー判断により間に合わせていた ⇒ スターゼンミートプロセッサ様 ポイント③ 営業所の到着時間を2時間後倒しする 2時間到着を遅くした場合、営業所オペレーションへの影響を把握する ⇒ スターゼン販売様	

工場の出発時間の設定・着時間の後倒しを行い、リードタイムの長い運行スケジュールを設定するため、以下のポイントで実施準備をしていただいた。

ポイント① 工場出発時刻遵守に向け 生産スケジュールを調整	ポイント②生産スケジュールや道路状況など考慮し 運行スケジュールを見直し ポイント③ドライバーへ休息取得等を周知徹底	ポイント④ 営業所への情報連携
発荷主 スターゼンミート プロセッサ様 - 当日製造出荷を減らせるよう、生産スケジュールの調整を行った 『宵積み』した車両に『朝積み』する場合、荷卸し順を考慮した生産スケジュールとし、積み込み時の手戻りを無くした	元請運送事業者 スターゼン ロジスティクス様 - 宵積みのため、全量を前倒し生産することが難しいため、一部朝積みする『宵積み+朝積み』として運行スケジュールを見直し - 実証実験の時間帯の道路状況を考慮し運行スケジュールを見直し	実運送事業者 タハラ運送様 着荷主 スターゼン販売様 ドライバーに - 出社後13時間以内に必ず8時間以上の休息を取る（到着時間よりも休息時間を優先） - 従来はドライバーが互いに積み込みの支援を行っていたが、実証実験では積み上がり後、速やかに出発することを周知徹底！ 営業所に対し、 ドライバーの長時間労働改善に向けた取組みであること - 実証実験では、到着時間が最初の荷卸し場所で2時間後倒し・以降順次遅くなることを再度情報連携！

実証実験結果と結果サマリ

削減を狙った業務区分の時間	拘束時間の削減・休息期間の確保	拘束時間の削減・休息期間の確保
施策テーマ	No. 2	No. 3
	積み込み時間帯の見直し+出発時刻の前倒し 「宵積み+朝積みの実施」	積み込み時間帯の見直し 「朝積みの実施」
実証実験実施日	積込日：1月23日（水）、24日（木） 出発日：1月24日（木） 到着日：1月25日（金）	積込日：1月14日（月） 出発日：1月14日（月） 到着日：1月15日（火）
運行ルート	阿久根工場→岡山→神戸→伊丹→和歌山	1便：阿久根工場→SZ京都 2便：阿久根工場→岡山→神戸→伊丹→
結果サマリ	休息	8時間35分
	出発時刻	予定 8:30 → 実績 8:25
	到着時刻	岡山：営業所の営業時間内に到着荷降ろし時間短縮 岡山：20:30 → 18:50 神戸：8:00 → 6:40 伊丹：10:00 → 8:11 和歌山：13:15 → 10:56
	運転時間	区間：阿久根工場 → 岡山 予定：12時間 実績：10時間25分（うち、休憩1時間3分）

いずれの施策も、休息期間8時間以上の確保ができた。

【ご参考】積み込みの様子

1月23日（水）宵積み ルート：SMP阿久根→岡山→神戸→伊丹→和歌山

①岡山・神戸・伊丹・和歌山分のビーフ商品を一括してパレット積み

②パレット積みしたビーフ商品をトラックから抜き取り（仮置き）

③行先に合わせてボーク商品とビーフ商品を積み込み

積み込みの様子

ボーク（保管分）

ビーフ（仮置き分）

積み込みの様子

ボークの積み込みの様子

出荷用に保管されたボーク商品をトラック内に積み込み

仮置きしたビーフ商品をトラック内に積み込み

保管状況

伝票と張り紙で先行確認

【参考】これまでの取組(令和元年度鹿児島県地方協議会)

中央協議会における検討

- 荷待時間が長い3分野について、懇談会を開催。
 - ・加工食品、建設資材、紙・パルプ（洋紙・板紙部門）、（家庭紙部門）
 - （H30年度）課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有化。
 - （R1年度）各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見いだしていく。

令和元年度の「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
（令和元年8月9日付 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）

地方協議会における検討

中央で開催している3つの「対象輸送分野」の中から検討するテーマを一つ以上選定

しかしながら

地方では、対象輸送分野の輸送需要は少ない。

⇒ **鹿児島では青果物輸送の需要が多い**

対象輸送分野のうち、もっとも鹿児島県の輸送の実態に近い「加工食品」を参考としながら、次年度に向けて**「青果物」輸送**についての課題の掘り起こしを行う。

【参考】「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」について

- トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

- 【対応例 1】 予約受付システムの導入
- 【対応例 2】 パレット等の活用
- 【対応例 3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 【対応例 4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 【対応例 5】 集荷先や配送先の集約
- 【対応例 6】 運転以外の作業部分の分離
- 【対応例 7】 出荷に合わせた生産・荷造り等

「コンサルティング事業」、「アドバンス事業」の事業概要は、国交省HPのガイドライン掲載ページにあわせて掲載

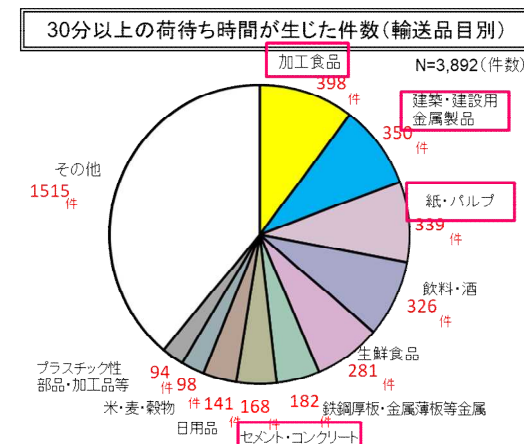


【荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html（国土交通省ホームページ）

【参考】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(加工食品・建設資材・紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに(サプライチェーン関係者へのメッセージ)



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

【参考】平成27年トラック輸送状況の実態調査(鹿児島県)

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、化学工業品(17時間20分)が最も長く、次いで農水産品(15時間04分)、特殊品(14時間34分)、林産品(13時間34分)の順となっており、雑工業品(11時間40分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、農水産品(1時間04分)が最も長く、次いで雑工業品(1時間02分)、軽工業品(47分)、特殊品(46分)の順となっており、化学工業品(0分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

		平均値										各項目の最大値									
		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
点検・点呼等		0:22	0:19	0:23	-	0:14	0:15	0:24	0:20	-	0:21	4:00	1:10	1:20	-	0:40	0:30	3:00	0:40	-	4:00
運転時間	一般道路	(3:24)	(2:59)	(5:51)	-	(2:49)	(5:50)	(2:42)	(2:39)	-	(3:42)	(23:50)	(11:00)	(8:20)	-	(8:00)	(6:00)	(9:20)	(8:30)	-	(9:00)
	高速道路	(4:19)	(5:18)	(1:44)	-	(5:04)	(5:25)	(3:38)	(2:38)	-	(3:35)	(21:30)	(18:00)	(11:50)	-	(9:50)	(8:10)	(18:40)	(7:30)	-	(20:00)
	計	7:43	8:18	7:35	-	7:53	11:15	6:20	5:17	-	7:17	34:00	21:30	16:10	-	12:50	13:50	21:10	8:40	-	21:10
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:54)	(0:11)	-	(0:24)	(0:00)	(0:38)	(0:29)	-	(0:44)	(8:40)	(8:40)	(1:50)	-	(4:00)	(0:00)	(8:10)	(3:20)	-	(8:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:05)	(0:00)	-	(0:05)	(0:00)	(0:07)	(0:20)	-	(0:02)	(5:20)	(1:10)	(0:00)	-	(0:40)	(0:00)	(5:20)	(3:00)	-	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:05)	(0:00)	-	(0:02)	(0:00)	(0:02)	(0:13)	-	(0:01)	(3:30)	(1:10)	(0:00)	-	(0:30)	(0:00)	(2:10)	(2:00)	-	(0:30)
計		0:51	1:04	0:11	-	0:31	0:00	0:47	1:02	-	0:46	8:40	8:40	1:50	-	4:30	0:00	8:40	3:20	-	8:20
荷役時間		3:20	3:32	4:00	-	2:02	1:10	3:20	3:48	-	3:53	16:10	8:40	6:30	-	5:30	1:50	10:20	7:40	-	8:20
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:06	0:04	0:00	-	0:00	0:00	0:06	0:00	-	0:06	7:00	1:20	0:00	-	0:00	0:00	7:00	0:00	-	5:20
休憩時間		1:54	1:44	1:21	-	2:41	4:40	1:20	1:13	-	2:07	12:20	8:30	4:30	-	6:00	5:00	9:00	3:00	-	9:40
(不明時間)		0:04	0:03	0:04	-	0:03	0:00	0:04	0:00	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)		14:20	15:04	13:34	-	13:25	17:20	12:22	11:40	-	14:34	59:00	40:50	22:20	-	26:00	19:50	38:30	18:20	-	33:40
運行数		570	59	12	0	15	2	192	9	0	67	「農水産品」は、1運行の拘束時間が長く、手待ち時間が長い									
構成比		100.0%	10.4%	2.1%	0.0%	2.6%	0.4%	33.7%	1.6%	0.0%	11.8%										

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)

※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品類別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

【参考】令和2年度トラック輸送状況の実態調査(全国)

トラックドライバー調査

2.1 運行における拘束時間とその内訳
2.4 輸送品類別

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、金属機械工業品 11 時間 37 分(H27 調査 12 時間)が最も長く、**次いで農水産品 11 時間 25 分(H27 調査 12 時間 32 分)**、軽工業品 11 時間 6 分(H27 調査 12 時間 16 分)の順となっておりいずれも荷役時間が長い。なお排出物 9 時間 25 分(H27 調査 10 時間 35 分)が最も短い。
- ・荷待ち時間は、林産品 1 時間 12 分(H27 調査 1 時間)が最も長く、次いで金属機械工業品 34 分(H27 調査 53 分)、軽工業品 31 分(H27 調査 54 分)の順となっており、排出物 2 分(H27 調査 36 分)が最も短い。

1 運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

		今回調査										H27調査									
		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
点検・点呼等		0:23	0:22	0:30	0:13	0:25	0:23	0:31	0:21	0:10	0:21	0:29	0:28	0:26	0:34	0:29	0:31	0:30	0:31	0:31	0:31
運転時間	一般道路	(5:12)	(5:14)	(6:03)	(8:07)	(4:33)	(5:19)	(5:01)	(4:48)	(6:30)	(4:37)	(4:29)	(4:04)	(5:37)	(5:58)	(4:28)	(4:37)	(4:11)	(4:20)	(4:41)	(3:49)
	高速道路	(1:40)	(1:51)	(0:00)	(0:13)	(2:20)	(1:32)	(1:23)	(1:18)	(0:57)	(2:02)	(2:02)	(2:35)	(0:50)	(0:34)	(1:42)	(1:33)	(1:59)	(1:59)	(1:04)	(2:38)
計		6:52	7:05	6:03	8:20	6:53	6:51	6:23	6:06	7:27	6:38	6:31	6:39	6:27	6:32	6:10	6:10	6:10	6:20	5:45	6:26
荷待ち時間	①荷主都合	(0:15)	(0:07)	(0:46)	(0:20)	(0:15)	(0:12)	(0:21)	(0:06)	(0:01)	(0:17)	(0:33)	(0:30)	(0:46)	(0:11)	(0:32)	(0:19)	(0:42)	(0:31)	(0:30)	(0:25)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:07)	(0:05)	(0:17)	(0:00)	(0:14)	(0:06)	(0:07)	(0:02)	(0:01)	(0:09)	(0:09)	(0:04)	(0:08)	(0:03)	(0:12)	(0:10)	(0:07)	(0:14)	(0:04)	(0:06)
	③その他の時間調整等	(0:03)	(0:01)	(0:08)	(0:02)	(0:05)	(0:01)	(0:03)	(0:05)	(0:00)	(0:03)	(0:06)	(0:05)	(0:06)	(0:05)	(0:09)	(0:09)	(0:04)	(0:05)	(0:02)	(0:06)
計		0:25	0:13	1:12	0:22	0:34	0:19	0:31	0:13	0:02	0:29	0:48	0:39	1:00	0:19	0:53	0:37	0:54	0:50	0:36	0:37
荷役時間		1:29	1:35	1:22	0:14	1:42	1:36	1:36	1:15	0:21	1:32	2:47	3:02	2:18	2:02	2:35	2:19	2:59	2:43	1:53	3:06
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等		0:14	0:30	0:08	0:01	0:13	0:08	0:18	0:06	0:01	0:11	0:13	0:13	0:09	0:06	0:15	0:13	0:10	0:11	0:25	0:14
休憩時間		1:43	1:39	1:35	1:32	1:50	1:32	1:46	1:44	1:22	1:37	1:26	1:21	1:14	1:07	1:26	1:15	1:22	1:19	1:16	1:23
(不明時間)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:11	0:10	0:09	0:10	0:12	0:09	0:10	0:10	0:09	0:10
拘束時間		11:05	11:25	10:50	10:43	11:37	10:49	11:06	9:46	9:25	10:48	12:26	12:32	11:44	10:50	12:00	11:14	12:16	12:04	10:35	12:28
運行数		1,315	119	8	70	193	149	223	116	48	249	27,266	1,434	432	327	3,870	2,017	4,012	1,779	178	3,328
構成比		100.0%	9.0%	0.6%	5.3%	14.7%	11.3%	17.0%	8.8%	3.7%	18.9%	100.0%	5.3%	1.6%	1.2%	14.2%	7.4%	14.7%	6.5%	0.7%	12.2%

※今回調査は、各項目の時間の合計と拘束時間が一致しない場合は、拘束時間と一致するように各項目の時間に割り振っている。

※H27調査の不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間。

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明の運行を含む)。

※「全体」の運行数は品目不明、複数品目輸送分も含むため、品別運行数の合計値と一致しない。

※品区分については、「付属資料」参照のこと。

全国においても「農水産品」は、1 運行の拘束時間が長い

令和3年度の鹿児島県地方協議会について

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 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)

今年度の重点取組事項について

- 昨年度同様、地方協議会ごとに対象輸送分野（**地域において課題のある輸送分野**、過去の実証実験等のフォローアップ対象の輸送分野、荷待ち時間に課題のある加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ）を選定し課題の整理及び課題に対する改善策の活用等を検討。
- 一部の地方協議会においては、実証実験を実施。**

鹿児島県地方協議会における取組

- 鹿児島県地方協議会において継続課題としていた「**農産品・青果物**」輸送において、今年度は「**茶葉**」輸送の実証実験を実施。

重点取組事項の「PDCA」及び「工程表」について

※今年度からの「工程表」追加

- 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、**各地方協議会の取組について、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、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、中長期の取組となるような目標及び指標（KPI）を設定すること。**（PDCA等は指定の様式により、令和4年4月末日までに本省自動車局貨物課へ報告）