

トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
**佐賀県地方協議会の取組について**

---

令和3年3月23日

協議会事務局

九州運輸局 佐賀運輸支局

# 【振り返り】これまでの佐賀県地方協議会の取組

## 佐賀県地方協議会の経緯

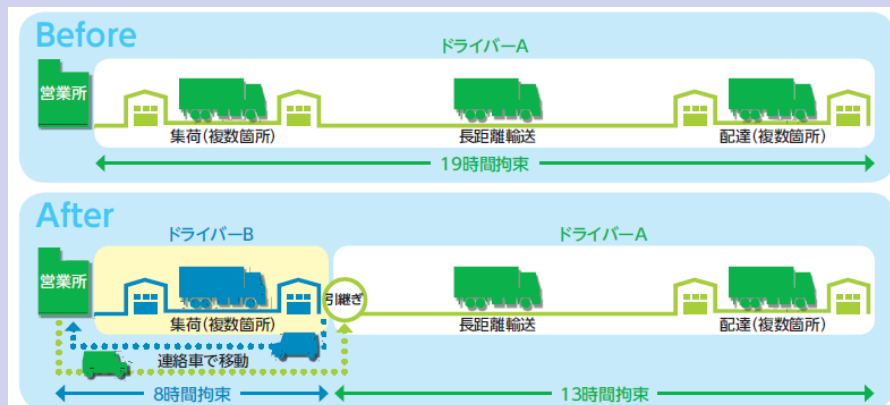
- 平成20～25年度まで開催した「トラック輸送適正取引パートナーシップ会議」を改組し、平成27年度より継続開催
- 目的：トラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める

※「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

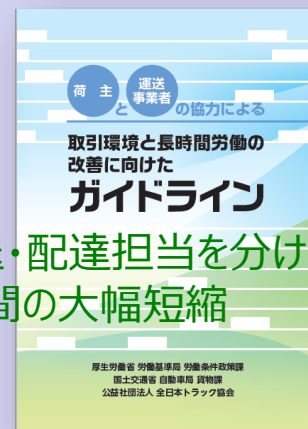
詳細はP8～9参照

### 【平成28年度】集荷と幹線輸送のドライバー分離による拘束時間削減 (荷種) 冷凍食品



【成果】  
集荷担当と長距離幹線輸送・配達担当を分け、  
ドライバー1人あたり拘束時間の大幅短縮

- 【残る課題】
- ①集荷専門運転手の確保→増コストの負担
  - ②2日目以降の時間短縮にはつながらない
  - ③着荷主の厳しい時間指定等の解決必須



### 【平成29年度】ピッキング方式変更による積み込み時間の短縮 (荷種) 生活用品

## 令和元年度（前回） 検討対象分野にかかる各委員からの主なご発言

- ・加工食品の課題（リードタイム延長、配送頻度、小ロットにならざるを得ない生鮮物、日配物等）は包括的に考える必要あり。
- ・商習慣などに起因する季節波動の問題があり発注条件の見直しが必要。新しい請求形態や商習慣を作るのも手。
- ・大市場への出荷輸送を担う九州の物流事業者から見て、農産品はとても大きい市場。
- ・農水省の「食品等の流通合理化」の取組に非常に期待。佐賀で特徴的な青果物、農産品も検討とすべき。
- ・**農産物も含めた食品流通、という大きなテーマで来年も協議を。**

## 令和2年度 検討の対象とする輸送分野

通達

### 令和2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2年8月7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)～(エ)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) 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
- (ウ) 昨年度地方協議会で取り組んだ「加工食品」、「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
- (エ) 今年度新たに取り組む「飲料・酒」又は「生鮮食品」の輸送分野

対象輸送分野(検討対象分野)を **「加工食品」** 及び **「農産物」** とする。

－選定理由－

- ① 昨年度地方協議会で検討
- ② ガイドラインの周知を図る必要
- ③ 委員の問題意識、課題の多さ

－選定理由－

- ① 待機時間の発生率が高い
- ② 前回協議会で浮上したテーマ
- ③ 九農局、JA佐賀の取組

# 【参考】 荷待ち時間実態調査（平成29年7月、平成30年11月実施）

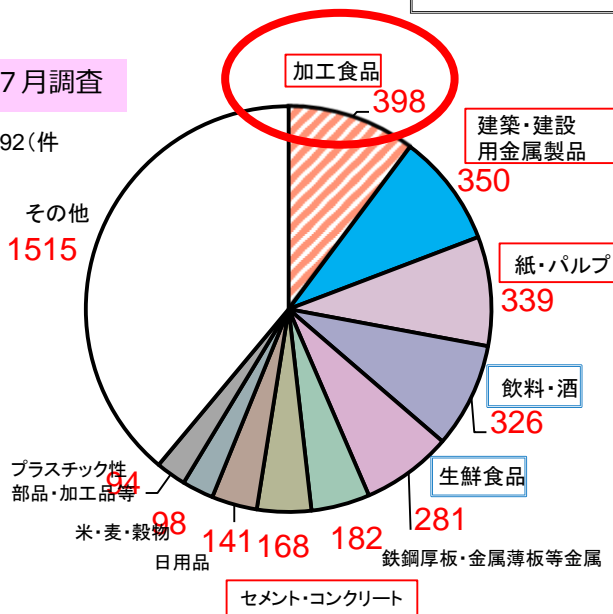
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、**30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）**について懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策について検討を行い、その結果を踏まえて**品目ごとのガイドラインを策定（令和2年5月公表）**。
- 加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、ガイドラインにおいて示した今後の取組の方向性に沿って、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、課題整理や改善策の検討を実施する。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

は、既に懇談会を設置している品目  
 は、今後懇談会設置を検討する品目

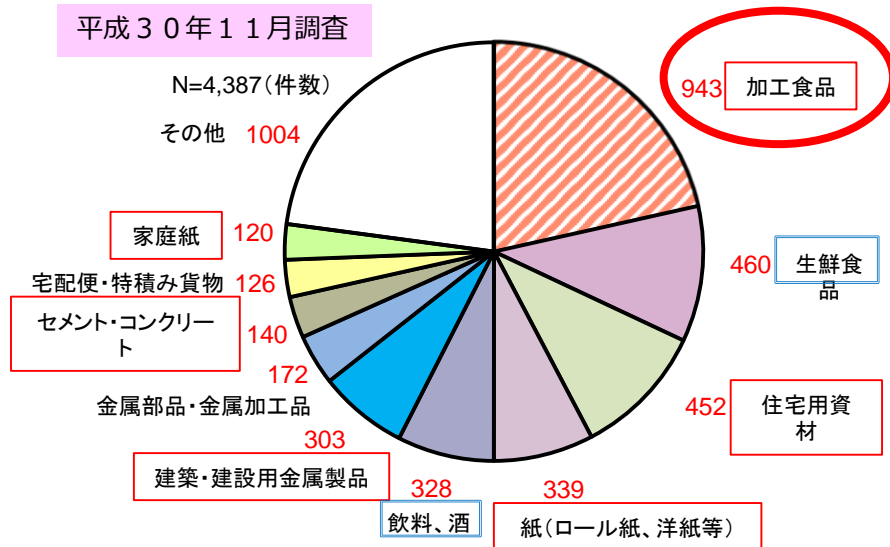
平成29年7月調査

N=3,892(件数)







平成30年11月調査

N=4,387(件数)



**「加工食品」は、荷待ち時間が生じた件数が最も多い**

# 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

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
<p><b>加工食品</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>「1 / 3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在</li> <li>多種多様な製品サイズが存在</li> </ul> <p>⇒ <b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b> ⇒ <b>長時間にわたる荷役作業</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化</li> <li>QRコード等の活用による伝票情報の電子化</li> <li>パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現</li> <li>物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進</li> </ul>
<p><b>建設資材</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的</li> </ul> <p>⇒ <b>トラックの荷待ちへの関心が薄い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多種多様な製品を邸別に仕分け</li> </ul> <p>⇒ <b>複雑かつ長時間にわたる検品作業</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進</li> <li>運送と荷役の分離の推進</li> <li>複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元請業者による物流へのマネジメントの強化</li> <li>伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進</li> </ul>
<p><b>紙・パルプ (洋紙・板紙)</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附带作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着</li> </ul> <p>⇒ <b>低積載率での運行</b> ⇒ <b>附带作業の実施による長時間労働</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附带作業の軽減等の対策を実施</li> <li>発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進</li> <li>荷役の機械化を推進</li> </ul>
<p><b>紙・パルプ (家庭紙)</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない</li> </ul> <p>⇒ <b>手荷役による長時間労働</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>製品が安価かつ高張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難</li> </ul> <p>⇒ <b>家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主の連携によるパレット化</li> <li>物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進</li> <li>消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進</li> </ul>

# 加工食品物流に関する運送事業者アンケート結果(令和2年12月実施)



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

加工食品物流編



国土交通省

## <アンケート実施概要> 実施者 佐賀運輸支局(協力:佐賀県トラック協会)

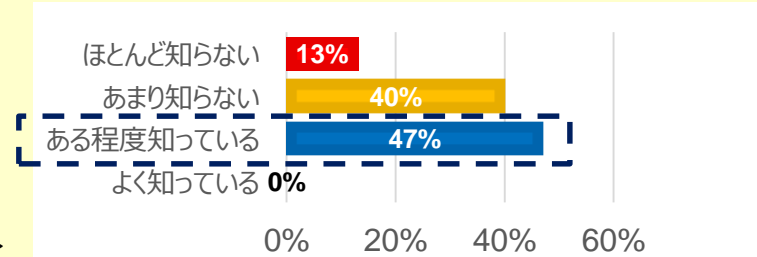
- 実施の時期 令和2年12月14日(月)~12月22日(火)
- 調査対象 加工食品を運送する佐賀県内のトラック事業者
- 主な輸送物品 牛乳・乳製品、調味料、菓子、乾物、即席麺、冷凍・冷蔵・チルド食品、納豆
- 目的 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品物流編)」対応状況の把握
- 調査手法 アンケート用紙をFAXで配布、回収
- 有効回答数 15社/83社(全項目回答あり)

## ■「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物流編」の認知度等

### Q1. <ガイドラインの認知度>

ガイドラインの内容をご存じですか?

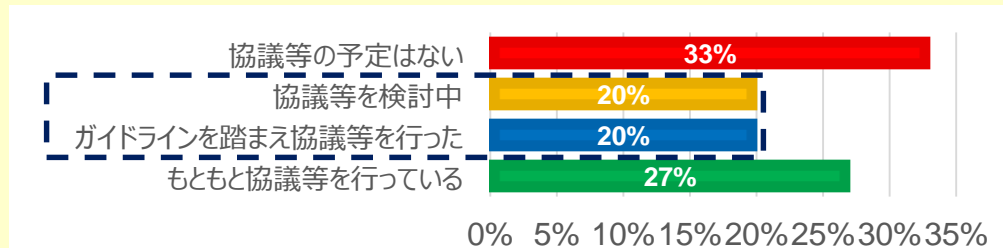
➡ **認知度 47%**



### Q2. <荷主-運送業者間のコミュニケーション>

ガイドライン公表(令和2年5月29日)以降、荷主と運送業者との間で、「取引環境と長時間労働改善」に向けた協議(意見交換、相談等)の場を設けたことがありますか?

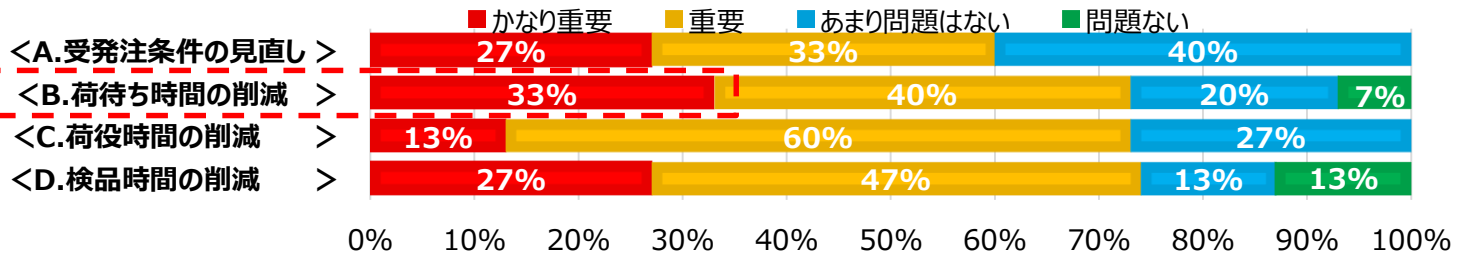
➡ **態度変容度 40%**



## ■「加工食品物流」における重要課題

### Q3. <重要課題>

ガイドラインで挙げている、加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき4つの課題のうち、御社の加工食品物流で特に改善すべき重要課題は?



➡ **もっとも「かなり重要」な課題は、「B.荷待ち時間の削減」**

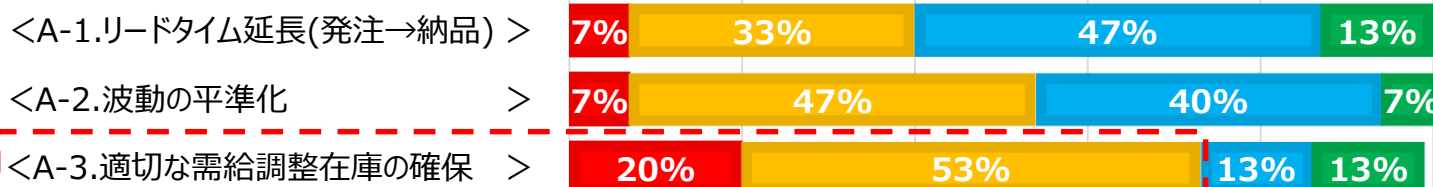
## ■「加工食品物流」における具体の課題

### Q4.~Q7. <重要課題ごとの改善事項の優先度>

それぞれの重要課題への対応にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の優先(重要)度を教えてください。

#### A. 受発注条件の見直し

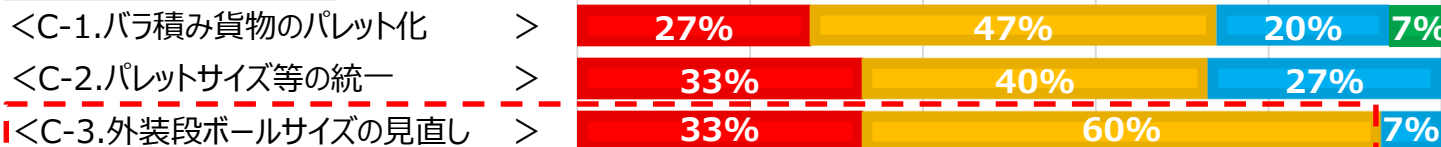
■ かなり重要 ■ 重要 ■ あまり問題はない ■ 問題ない



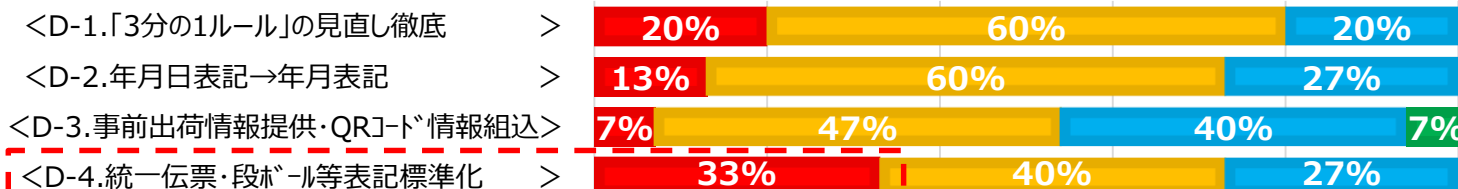
#### B. 荷待ち時間の削減



#### C. 荷役時間の削減



#### D. 検品時間の削減



## ■「加工食品物流」における課題改善の可能性について

### Q8.~Q9. <荷主とトラック事業者等が一体となって取り組むべき課題の改善の可能性>

- ・今後改善の見通しがある(可能性が期待される)項目を選択してください(複数回答→棒グラフ)
- ・改善の可能性が期待できない理由・原因があればコメントください。

#### A. 受発注条件の見直し

・前々日までに運送会社に依頼したり、到着の時間指定をなくしたりするなど、余裕のある受発注条件になっていない。背景として、荷受け側が損失を抑えるためにギリギリまで発注を遅らせている結果、発注の集中化や、急な車両手配などにつながっていると感じている。  
 ・さらに根本原因として賞味期限の取扱などの全国共通ルールなど、運送会社と荷主だけで解決する問題ではないとも感じる。

A-1 発注から納品までのリードタイムの延長...

5

A-2 波動の平準化...

2

A-3 適切な需給調整在庫の確保...

2

#### B. 荷待ち時間の削減

・荷受け側倉庫や物流センターなどの現場に「荷待ち時間はしょうがない」という感じが見受けられる。倉庫や荷受けセンターも人員不足で総合的に荷受け遅延が発生していると感じる。  
 ・対策として、「予約制」の導入などの対策がされている倉庫等もあるが、運送会社としては、道路状況が変わり対応が難しくなる。

B-1 先着順から予約制への変更...

0

B-2 時間指定の柔軟化...

7

#### C. 荷役時間の削減

・やはりパレットの導入が解決策になる。しかし、その対応が運送会社まかせになっていたり、バラ積みからの改善が進まなかったり、パレットサイズがバラバラで対応が進んでいないのが現状。  
 ・荷崩れの防止のためのラップを巻く作業があったり、パレット卸しの降ろし方に問題があったりなど、パレットを導入しても、改善すべき点はある。

C-1 バラ積み貨物のパレット化...

5

C-2 パレットサイズ等の輸送容器の統一...

4

C-3 外装段ボールサイズの見直し...

3

#### D. 検品時間の削減

・「B.」同様、倉庫や荷受けセンターの人材不足があり、改善が見込めない。  
 ・その対応策として、置き逃げ(検品省略)で運用している納品先もあるが、基本的には検品から受領書受け取りまでが望ましい。

D-1 「3分の1」ルールの見直し徹底...

1

D-2 年月日表記から年月表記への変更...

1

D-3 事前出荷情報提供/QRコード等へ情報組込...

3

D-4 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化...

2



# 【参考】平成28年度パイロット事業概要

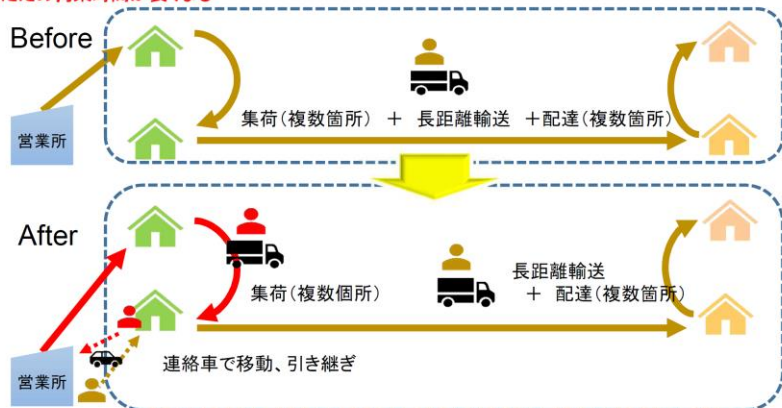
## 集荷と幹線輸送のドライバー分離による拘束時間削減 佐賀県

### 1. 実施者の概要

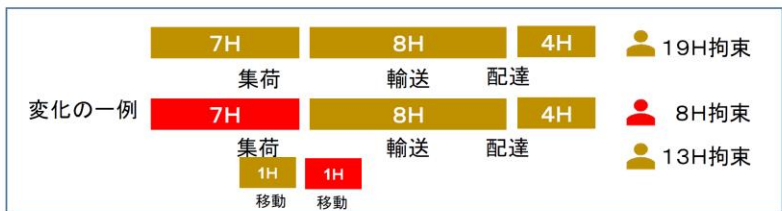
- 荷主企業 : 発荷主A(食品メーカー)  
佐賀県に本社を置く食品加工業で、関西や首都圏を中心に冷凍食品や食肉類を提供している
- 運送事業者: 運送事業者ア  
佐賀県に本社を置くトラック運送事業者。低温食品輸送の他、倉庫や物流システムの開発も行う
- 荷種 : 冷凍食品

### 2. 事業概要

- 1人のドライバーが複数箇所集荷の後、関西・関東方面等の長距離を運転し、複数箇所配達しているため拘束時間が長くなる



- 集荷担当と長距離幹線輸送・配達担当を分けることで、ドライバー1人あたりの拘束時間を大幅に短縮



### 3. 課題

- 集荷も配達も複数箇所、さらに配達に午前中指定であるケースも多いため拘束時間が長かった。特に運行1日目の拘束時間は19時間を超えることもあった

### 4. 事業内容

- 対象となる運行便を下表のように設定。それぞれの便につき、集荷担当運転手、長距離運行運転手を別々に設定し、集荷終了後、車両を引き継いで長距離の運行を開始させた

集荷日	方面	集荷地	荷下地	荷下日
1月10日	関東	佐賀県佐賀市	神奈川県中井町	1月12日
		佐賀県伊万里市	神奈川県伊勢原市	1月12日
1月11日	関西	佐賀県伊万里市	大阪市港区	1月12日
		佐賀県佐賀市		
1月12日	関西経由関東	佐賀県伊万里市	大阪市此花区	1月13日
		佐賀県佐賀市	大阪市港区	1月13日
			神奈川県川崎市	1月14日

### 5. 結果

- 幹線便(関東)の運転手の拘束時間は運行3日間合計で6時間減少した

	Before 関東便(作業分離なし)	After 関東便(作業分離)		幹線便の 時間増減 (Aft - Bef)
	集荷・幹線便 (始業～配達終了)	集荷便	幹線便 (配達終了)	
始業時刻	10日 7:30	10日 7:30	10日 13:30	-
運転時間	19時間30分	3時間20分	16時間10分	△3時間20分
荷役時間	4時間00分	3時間10分	50分	△3時間10分
休憩時間	2時間30分	1時間00分	1時間30分	△1時間00分
その他時間	30分	2時間30分	2時間00分	1時間30分
拘束時間	26時間30分	10時間00分	20時間30分	△6時間00分
休息期間	24時間00分		24時間00分	-
合計	50時間30分	10時間00分	44時間30分	△6時間00分

### 6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、安定した運行を確保できた

### 7. 結果に結びついたポイント/課題

- 実験にあたっては、引き継ぎを受ける長距離運行の運転手が自分の積んでいない荷物を間違えずに下ろすことができるか、という点が懸念されたが、これについては運送事業者アがマニュアルを整備し、工夫をこらした帳票(車両引継用積み付け表、貼りつけ表など)を用意したことで解決した
- さらなる効果拡大に向けた課題として、①集荷専門の運転手の確保 ②2日目以降の時間短縮、③運行計画を厳しくする着荷主の時間指定等の解決 ④ドライバー2名体制となることによるコスト増への対応 など

# 【参考】平成29年度パイロット事業概要

## ピッキング方式の変更による積込み時間の短縮

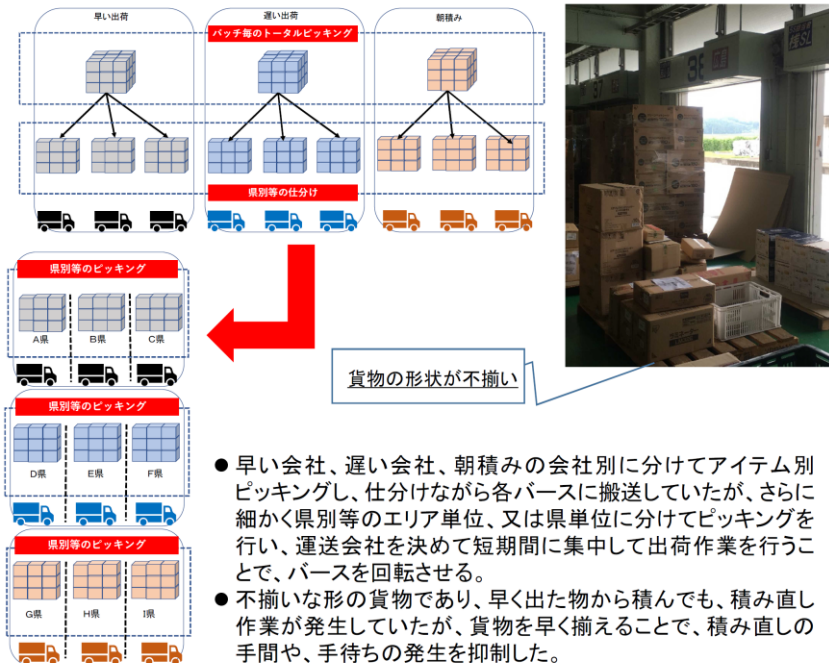
佐賀県

### 1. 実施者の概要

- ▶発荷主企業 : アイリスオーヤマ株式会社 鳥栖工場  
生活用品の企画、製造、販売
- ▶運送事業者1 : 太田運輸株式会社 佐賀支店(車両数:27台(佐賀支店))  
本社福岡県、一般貨物運送事業
- ▶荷種 : 生活用品

### 2. 事業概要

【早い会社、遅い会社、朝積みของบริษัท別ピッキングから県別等エリア毎のピッキング方式へ】



### 3. 課題

- 荷下ろしの時間を短縮するために、積込の際に運送事業者がバラタイズしているが、荷物が一括して揃わない為、積込作業が断続的になる。このため積込時間が長くなり、特に広島便では1日目の拘束時間が15時間30分にも及んでいた。

### 4. 事業内容

- 従来のピッキング方式から、県別等のエリア別ピッキング方式に変更するために、システム改変を11月中に行った。
- 新システムが安定して稼働するのを見計らい、1月の広島向け便について、変更したピッキング方式にて荷役を行った2運行の日報と従来の日報を比較し、荷役時間がどの程度短縮するかを計測した。

### 5. 結果

- 積込時間の変化による比較のため、Beforeの1運行の1日目の運行と、Afterの2運行の1日目を表にした。
- 拘束時間は、実証実験の両運行とも、標準時間13時間を超過しているが、原因は、休憩時間の増加にあり、労働時間は短縮している。なお、広島便①では、集荷前の業務とのタイミングの問題で、集荷前に2時間50分にわたる休憩を取得しており、広島便②では、配達先到着前に2時間50分の休憩をしており、到着後取得すれば、休憩期間となったものである。
- それぞれの荷役時間を分解し、発荷主での積込時間を比較すると、BeforeとAfterでは、平均で30分の効果が見られる。ちなみに、広島便①では3時間20分と長いですが、貨物量の増加に伴い備車が必要となり、不慣れた運転手の積込みを手伝う等の作業が発生していることによる。集荷の体制を整えることで、更なる効果が期待できる。広島便②では1時間である。
- 結果、ピッキング方式の変更については、一定の効果がみられるものの、その効果を生かすことのできる、より合理的な運行計画の立案が必要と考えられる。

	Before 広島便 2017.6.27	After 平均	After 広島便① 2018.1.23	After 広島便② 2018.1.30
拘束時間の内訳				
運転時間	10:10	6:25	5:30	7:20
休憩時間	1:10	4:20	4:10	4:30
荷役時間	4:10	3:45	5:00	2:30
点呼点検	0:00	0:15	0:20	0:10
拘束時間	15:30	14:45	15:00	14:30
荷役時間の内訳				
発荷主積込み	2:40	2:10	3:20	1:00
他荷主積込み	0:00	0:30	0:00	1:00
荷下ろし時間	0:40	0:30	0:30	0:30
掃り荷積込み	0:50	0:35	1:10	0:00
合計荷役時間	4:10	3:45	5:00	2:30

### 6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 発荷主では、積込パースを短時間で回転させることで、スペースの有効活用ができる。
- 運送事業者では、労働時間の短縮が図れる。

### 7. 課題

- 発荷主では、近年貨物量が飛躍的に増大しており、現在、隣接地に立体自動倉庫を建設中である。その倉庫が稼働することにより、さらに出荷作業の合理化は期待できるが、運送事業者側で、拘束時間を短縮できるような新倉庫の新たな作業方式に対応した運行計画の立案が必要である。

**通達**

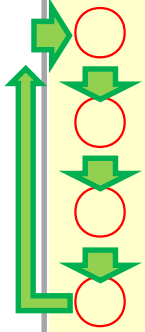
**令和2年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の実施事項について**  
 (令和2年8月7日 厚労省労働条件政策課長、同監督課長、国交省貨物課長 通達より一部抜粋)

## 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、別添様式を用いてPDCAサイクルによる継続的な改善を行うこと。地方運輸局等は取りまとめた別添様式を**令和3年4月末日までに自動車局貨物課に報告すること**。

○ <span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 150px;"></span> <重点取組事項名>
○重点取組事項概要 <span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 95%;"></span>
○KPI [ ] <span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 150px;"></span> [〇〇年度~〇〇年度 □□□□ → 〇〇年度~〇〇年度 □□□□]
○重点取組事項の取組状況 <span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 95%;"></span>
[KPI]
○課題及び今後の対応の方向性 <span style="border-bottom: 1px dashed gray; display: inline-block; width: 95%;"></span>
記載担当者名: 〇〇省(〇〇局〇〇課〇〇)

### 令和2年度佐賀県地方協議会重点取組事項PDCAシート



- **重点取組事項 概要**
- **KPI** Key Performance Indicator (重要業績評価指標)
- **重点取組事項の取組状況**
- **課題及び今後の対応の方向性**

別添様式 (PDCAシート)

**次  
頁**

## 令和2年度 佐賀県地方協議会 重点取組事項PDCAシート 事務局案

本日、ご意見・ご承認をいただきたい事項

### <基本的考え方>

- ・「全輸送分野」において、「標準的な運賃」の認知度向上や「働き方改革」の取組み等を進め、実態把握していく
- ・令和6年度に向け、当面は「加工食品」「農産物」を主眼に検討・取組を進める（必要に応じ見直し）
- ・「加工食品」については、まずガイドラインの浸透を図る取組が必要
- ・「農産物」については、関係者で意見・情報交換をしながら取組を進めていく

### <PDCAシート報告案>

- 輸送対象品目(特に農産物・加工食品)の輸送にかかる効率改善

※・輸送対象品目を4年間固定する必要はない  
・毎年度目標等の見直しOK

重点取組事項概要 取組の基本的柱	K P I 目標設定(令和5年度末まで)	重点取組事項の取組状況 R2年度の取組状況と評価	課題 及び今後の 対応の方向性
「標準的な運賃」の推進	○届出率 <b>100%</b> (県内に主たる事務所がある会員社)	・会員向けセミナー+広報 <b>届出率 55.1%</b> (R3.3.22現在)	・荷主理解・協力を求めていくアプローチ手法
ホワイト物流推進運動 賛同企業数の拡大	○県内賛同事業者数 <b>14社</b> (運送事業者12社、荷主企業2社)	・県内賛同事業者数 <b>7社</b> (運送事業者7社、荷主企業0社) (R3.3.22現在)	・アプローチすべき荷主企業とアプローチ手法の検討
改正労働基準法の 周知及び理解の促進	所轄労働基準監督署ごとに、 <b>少なくとも毎年度1回(全体で4回)以上、説明会開催</b>	説明会開催 令和元年度 <b>6回</b> 延べ参加者328名 令和2年度 <b>5回</b> 延べ参加者63名	(方向性) ・説明会及びポータルサイトを通じた理解促進
ガイドライン (加工食品編)の浸透	※毎年度アンケートを実施し把握 ○認知度 <b>75%</b> ○態度変容率 <b>70%</b> ○改善項目割合 <b>平均30%</b>	R2.12アンケート結果 ○認知度 <b>47%</b> ○態度変容率 <b>47%</b> ○改善項目割合 <b>平均19%</b>	・荷主企業へのアンケート協力依頼 ・改善協議の方法
農産物輸送効率化の 協議推進	<b>農産物輸送効率化のための懇談会(仮称)の開催</b>	<b>懇談会設置について合意</b> (佐ト協、運輸支局、JAさが、九農局)	(方向性) ・意見、情報交換の場 ・連携の検討

佐ト協  
報告

労働局  
報告

