

# 長崎県地方協議会における今後の取組について

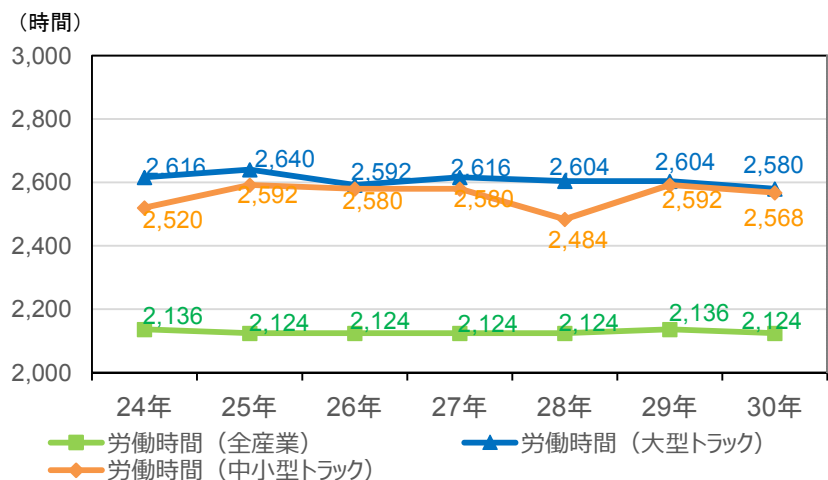
---

九州運輸局長崎運輸支局

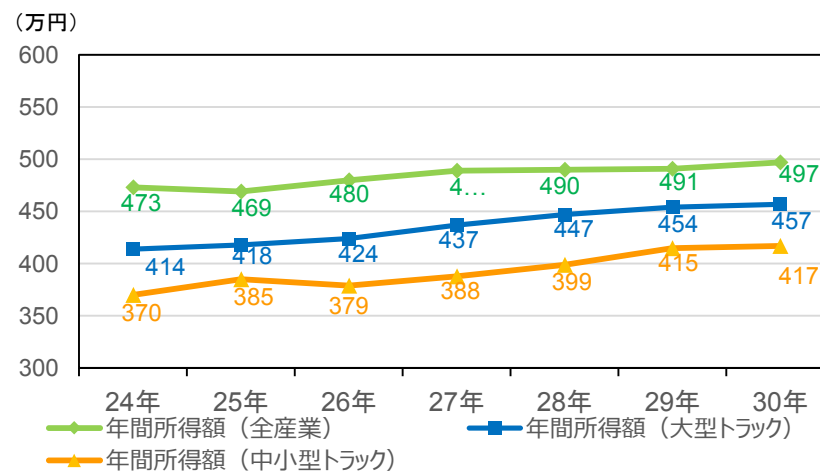
令和3年3月19日

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

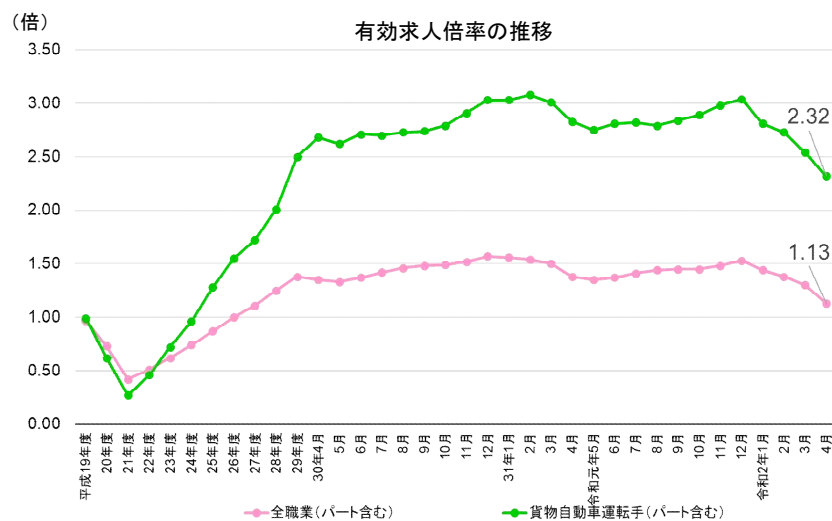
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



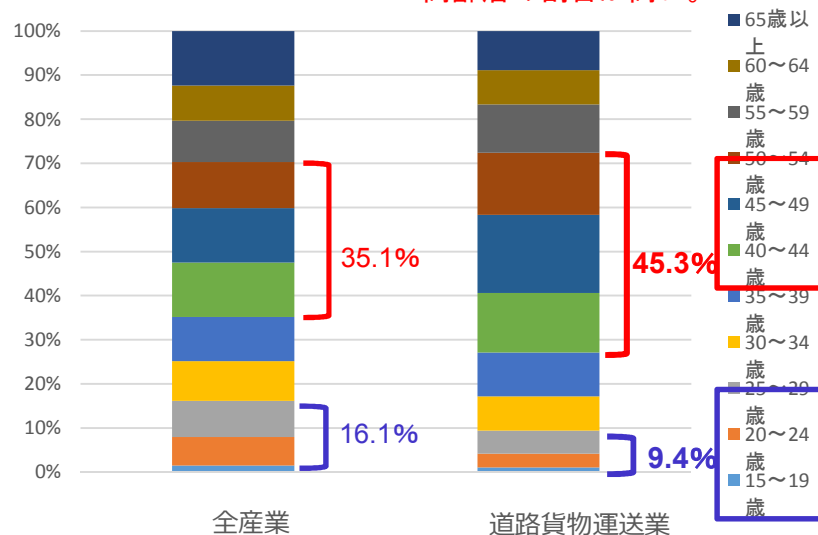
## ②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

# 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要 (平成30年法律第96号)

## 改正の目的

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の不足により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、所要の措置を講じる。

## 改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

### 1. 規制の適正化

#### ① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

#### ② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

#### ③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

- 原則として運賃と料金を分別して収受  
 = 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

#### ① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

#### ② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

### 3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)  
 → 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

#### ① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

#### ② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

#### ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合  
 → ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有  
 ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合  
 → 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合  
 → 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

### 4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を収受しにくい  
 → 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



#### 標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)  
 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

施行日：(1.・2.) 令和元年11月1日

(3.) 令和元年7月1日

(4.) 令和元年12月14日

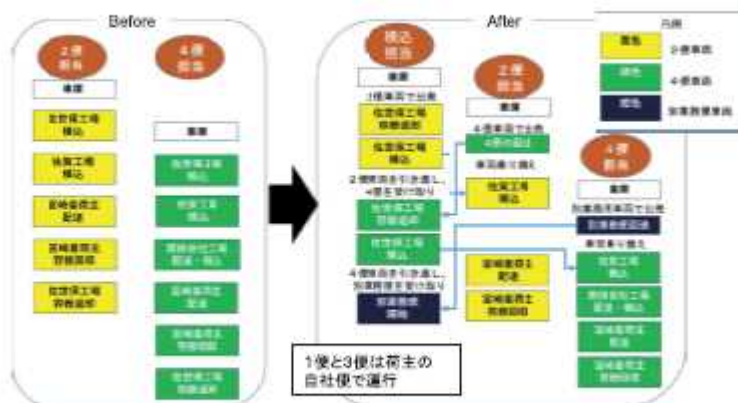
## 業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減 長崎県

### 1. 実施者の概要

- 荷主企業: 発荷主A(食品製造業)  
福岡県に本社を置く食品製造業で九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送  
着荷主a(食品製造業)  
本社宮崎県宮崎市
- 運送事業者: 日通長崎運輸株式会社  
長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加
- 荷種: パン等

### 2. 事業概要

- 佐世保から長崎までの往復輸送を毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた
- 実証実験では、佐世保工場において積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行う。佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了とする
- 高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と拡大した場合で労働時間を比較する  
① 2便・4便とも従来運行ルートの場合(2便の利用距離437.4km、4便の利用距離 579.8km)  
② 2便・4便とも628.3km(利用できる区間全て)を高速道路利用する場合



拘束時間を40分～2時間10分短縮 運行の安全性も向上

### 3. 課題

- 宮崎県の下り先では、当該荷物を受けてさらに県下への配送があるため、定められた時間に到着しなければならず、全体的に厳しい運行計画であった
- 15時間を超える拘束を短縮するため、深夜早朝作業となる空容器の返却に、応援の作業員を派遣していた

### 4. 事業内容

- 走行距離が増大しても時間的なメリットを享受できるのであれば、利用可能な高速道路の区間は全て利用(往路は柳川～田野→武雄北方～田野、復路は田野～柳川を田野～佐世保三川内へ)
- 荷主の協力を得て、空容器の返却を集荷前の日中に行えるようにし、2名で行っていた業務を3名で行えるように、短時間の別業務と組み合わせ、シフトを変更

### 5. 結果

- 拘束時間が最大で2時間10分短縮
- 運転手の荷扱いによる作業負担が軽減され、疲労感の軽減を実現
- 運転に集中できるため、デジタコでの運転手の安全運転評価も向上
- 運転手の感想としても、一般道の走行に比べて、高速道路での運行の方がヒヤリハットの経験が減少

	2便		全線高速道路使用		一般道と高速道路使用		4便		全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実績時	効果	従来	効果	従来	実績時	効果	従来	実績時	効果	
運転時間	11:27	10:12	▲1:15	11:04	▲0:23	運転時間	11:17	10:40	▲0:37	11:16	▲0:01	
荷扱時間	2:32	1:59	▲0:35	1:56	▲0:37	荷扱時間	3:23	1:50	▲1:33	1:58	▲1:25	
休憩時間	0:40	0:40	0:00	1:00	0:20	休憩時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00	
その他時間	0:20	0:15	▲0:05	0:20	0:00	その他時間	0:30	0:20	0:00	0:20	0:00	
拘束時間	15:00	13:00	▲2:00	14:20	▲0:40	拘束時間	15:40	13:20	▲2:20	14:14	▲1:26	

### 6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、運行の安定性を強化

### 7. 結果に結びついたポイント

- 日通長崎運輸では以前より他顧客の近距離の短時間業務を有しており、約半日で終了する発荷主佐世保工場での積込み作業とその業務を組み合わせることができたため効率の良い操縦ができた
- 容器返却の日の日中の接車場所確保については混雑が予想されるが、発荷主佐世保工場の協力を得られたことも大きい
- 容器返却時刻の変更には、労働時間短縮以外の効果もある。以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたため冬場は真暗で作業性が低かったが、この作業を昼間明るい場所で行えるようになったことから、作業性は向上したと推察される

## 一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮 長崎県

### 1. 実施者の概要

- >発荷主企業： JA長崎県中央農業協同組合  
長崎県中央地区の農家の選果、市場へのデリバリーを担当
- >運送事業者： 幸運トラック株式会社(グループ会社含む全社:501台)  
本社大村市、一般貨物運送事業、利用運送事業等
- >荷種： 農産物(人参)

### 2. 事業概要

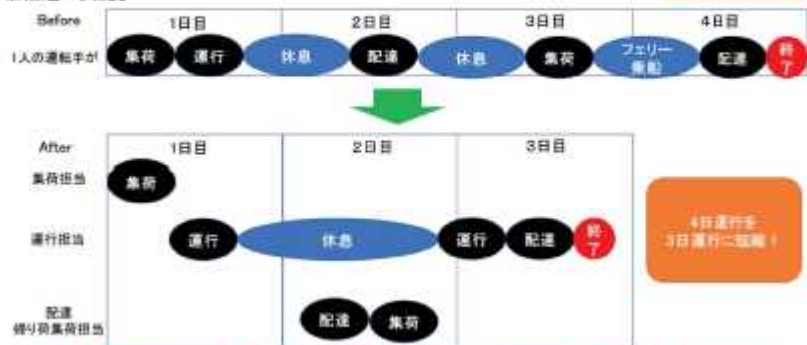
#### 【一貫パレチゼーションの実施】



運送事業者がパレットを作成し、JAと市場の協力を得て、選果場から市場までの一貫パレチゼーションを実現した。



#### 【中継輸送の実施】



集荷、運行、配達をワークシェアリングで分担し、自社内中継輸送を実施。運行担当者の1運行の所要時間は75時間から44~49時間に短縮した。

### 3. 課題

- パレット組立の手荷役となっているため、積込作業に多くの人出を要している。
- 下ろしの際には運転手一人で手荷役を行わなければならない、時間を要している(計3時間)
- 2箇所下ろしの場合、下ろし時間が遅いため、2日目に帰り荷を積み時間が長い。

### 4. 事業内容

- A. 一貫パレチゼーションによる荷役作業時間短縮
- B. 中継輸送による拘束時間短縮



### 5. 結果

#### A. 一貫パレチゼーション

- Beforeでは集荷時に1時間(積込作業員あり)、配達時に3時間(運転手のみ・2カ所下ろし時)要していた荷役作業が、パレット化により、集荷時は20分、配達時20分~30分(1カ所下ろし)に短縮された。
- 市場では、パレット下ろしの場合優先して荷下ろしができ、手待ちも発生していない。

#### B. 中継輸送

- 3人の運転手全てが改善基準告示を遵守して運行しているが、4日運行が3日運行に短縮した。
- 大阪の市場に到達するのに、Beforeでは、21時間30分要したが、Afterでは12時間10分に短縮した。
- 混み合うとされている夜中の取り下ろし時間であったが、スムーズに行えており、葉物や果物のように鮮度が要求される作物の輸送にも対応できる。
- 運行の運転手は、休息を加西営業所で取り、車中泊ではないため、体への負担が軽減される。
- Beforeでは、車中泊を2回行っており、夏季や冬季では、計26時間30分のアイドリングが必要となるが、Afterでは、帰り荷集荷前の平均8時間のアイドリング時間に短縮され、燃費の向上も期待できる。

### 6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- |       |                                      |
|-------|--------------------------------------|
| 発荷主   | ● 市場への到達時間が早くなり、鮮度を要求される作物の競争力が向上する。 |
| 運送事業者 | ● 運転手の負担を軽減しつつ、運行回数の増加が期待できる。        |

### 7. 結果に結びついたポイント/課題

#### 【ポイント】

- 発荷主が、パレット化に前向きで、選果場のパレットの使用を認める等、協力的であった。
- 運送事業者が、自らの費用でパレットを作成する等、パレット化に積極的であった。
- 運送事業者が、加西営業所を持っており、中継ポイントとして活用できた。

#### 【課題】

- 今回の実験では、積込作業が発生したが、JAパレットをそのまま使うことで、作業負担が軽減される。
- 最繁忙期には人手不足により、実験ができなかった。短時間勤務者の採用等、載り面の工夫がいる。

## 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 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)

平成30年度より、**特に荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ）**。以下「対象輸送分野」という。）について、それぞれの分野ごとにサプライチェーン全体における効率化及びトラックドライバーの労働時間の改善を図るため、関係荷主、トラック運送事業者、学識経験者等から構成される懇談会を開催している。

各懇談会では、平成30年度は主に課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有等を行ったところであり、令和元年度は、平成30年度の各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見出し、していくこととしている。

対象輸送分野において本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等については、**各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要**である。

については、今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進める。



対象輸送分野の中から **1つ以上検討するテーマを選定**

輸送量・輸送頻度

建設資材、紙・パルプ < 加工食品

## 【28年度パイロット事業】

業務工程変更と高速利用拡大による拘束時間削減を目的とする実証実験

※加工食品（パン）の配送

## 【29年度パイロット事業】

一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮を目的とする実証実験

※統一パレット



各パイロット事業の結果・課題と、加工食品の課題である、受発注条件、荷待ち時間、検品時間等が、農産物・水産物輸送にかかる課題を検討していく上でも参考となり得ることから、「加工食品」を検討テーマとする。

**※令和元年度協議会により決定、令和2年度以降も継続して検討。**

## 長崎県地方協議会における検討テーマ


## 加工食品


### 【重点取組事項】 加工食品物流に関する労働環境の改善

加工食品物流に関する現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向け、ドライバーが就労しやすい労働環境を構築する。

### 【今後の協議会での検討の進め方】

加工食品物流における現状・課題等の把握のため、対象トラック事業者へのヒアリング・アンケート調査を実施。

- 
- ・調査結果により現状の把握・課題の整理を行い、ガイドラインや過去に実施したパイロット事業での実証実験等を参考に、数値目標を設定するなど計画的な改善策の検討・策定。
  - ・改善策の検討・策定にあたっては、関係する団体や事業者等の協議会への参画要請や実証実験事業の活用も含め行う。

- 
- ・策定された改善策に基づき計画的に改善を進めていく。
  - ・改善策の進捗状況や若年者・女性ドライバーの就労状況等を定期的に調査し改善状況の検証を行うなど、PDCAサイクルにより継続的な改善を行う。