

## 第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会 (書面開催)

### 議題1. 取引の適正化に係る各種施策について

◆関係資料・・・【資料1】取引の適正化に係る各種施策について

#### <概要>

- 国土交通省では、ドライバー業務従事者の時間外労働の上限規制適用（年間960時間）を迎える令和6年度までに、トラック運送事業の取引環境の適正化とトラックドライバーの労働環境の改善に向け、関係機関と協力し各種施策に取り組んでいるところです。
- 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会（以下、熊本県地方協議会という）」の場においても、委員の皆様へ取り組み内容を別添資料1のとおりご紹介させていただきます。  
なお、その中でも特に重要なものは以下の4点です。

#### (1) 「標準的な運賃」告示制度（6～9ページ）

- ・この制度は、ドライバーの人件費をはじめ、法令を遵守して持続的に運送事業を行っていくために必要なコストを反映した運賃表を国土交通省が示したもの（令和2年4月24日告示）です。※令和5年度末までの時限措置
- ・本制度の趣旨等は、トラック事業者のみならず荷主をはじめとする物流に携わる全ての方々にも理解していただくことが不可欠と考えており、熊本県地方協議会においても周知を行うものです。
- ・今後も、トラック運送業における取引の適正化を通じて運転者の労働条件が改善され、持続可能な物流を実現できるよう、トラック事業者及び荷主向けに広く周知等を行ってまいりますので、ご理解、ご協力の程よろしくお願いいたします。

※わかりやすい資料として、別添リーフレット（トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました）も添付いたします。

#### (2) 「ホワイト物流」推進運動（11～12ページ）

- ・この運動は、深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活・産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現を目指し、平成30年12月に国土交通省、経済産業省、農林水産省が連携して開始したものです。

- ・トラック事業者と荷主等とが相互理解と協力のもとで物流の改善に取り組んでいくものであり、具体的には当該運動への賛同表明と、自社で取り組む項目を選定し実行していただくものです。
- ・熊本県内では現在13者（トラック事業者9者、荷主企業4者）より賛同表明をいただいておりますが、未参画の荷主及び運送事業者の皆様におかれましては、本運動への参画のご検討をお願いいたします。
- ・国土交通省においては、引き続き多くの企業へ賛同いただけるよう、今後も呼びかけを行ってまいります。

※国土交通省において、「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトを開設しております。（<https://white-logistics-movement.jp/>）

### （3）運転者職場環境良好度認証制度（働きやすい職場認証制度）（14ページ）

- ・この制度は、自動車運送事業（バス・タクシー・トラック）の運転者不足に対応するための総合的な取り組みの一環として、令和2年度に国土交通省が創設したもので、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、トラックドライバーを希望する方の就職を促進することを目的としております。
- ・今後も多くのトラック事業者に申請していただけるよう、引き続き周知してまいります。

※認証実施団体である一般社団法人日本海事協会が情報提供のためにウェブサイトを開設しております（<https://www.untenshashokuba.jp/>）。

### （4）台風等の異常気象時における輸送の目安の設定（33ページ）

- ・近年、大雨・大雪等の自然災害が激甚化し、輸送の安全確保が困難となる状況が多く発生しています。
- ・このため、公共交通機関では異常気象時における輸送の可否の判断基準を設定・運用しているところですが、国土交通省においても、トラック事業の輸送の安全を確保するための目安として、気象庁の資料を基に「気象状況に応じた輸送可否を判断するための目安」を作成し、トラック事業者へ周知したところです。

※わかりやすい資料として、リーフレット（ドライバーの命と大切な荷物を守る・・・）も添付いたします。

## 議題2. 令和元年度実施のアドバンス事業について

- ◆関係資料・・・【資料2】貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働改善に向けた調査事業（アドバンス事業）

### <概要>

- 熊本県地方協議会では平成27年度の設置以降、これまでトラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一丸となり、自動車運転者の長時間労働の改善等の課題に取り組んできたところです。
- この間、平成28年、29年にかけては「パイロット事業」を実施し、住宅設備機器や農産物を対象品目として、荷待ち時間や荷役作業の削減等の取り組みを実施し、その成果を「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」に反映させました。
- さらに昨年度は、九州では唯一熊本県地方協議会において「アドバンス事業」を実施し、課題の整理や改善策の検討を進めるための実証実験を実施したところです。
- 令和元年度に実施した「アドバンス事業」の結果について、別添資料2のとおり報告書を作成しましたので、ご報告させていただくものです。  
なお、報告書の主な内容は以下のとおりです。

### (1) アドバンス事業概要

- ・本事業では、荷待ち件数が特に多い輸送分野の中から「青果物」を選定し、熊本発関西着の長距離輸送において、労働時間の短縮等について検証を行いました。

### (2) 実証実験概要

- ・実証実験を実施するにあたり現状の課題を整理したところ、荷積み、詰め替え、積み卸しの“手荷役”が課題としてあげられたことから、対象品を「イチゴ」とし、“パレット”を用いた輸送を実施しその効果について検証することとしました。
- ・実証実験前は、運転手が産地の農協で手荷役によるバラ積みにより集荷を行っていたため、輸送先（関西方面）へ出発するまでに多大な時間を要しており、改善基準告示の遵守や運転手負担の軽減が課題となっていました。
- ・今回はパレットを160枚手配し、令和2年1月21日から29日にかけて実証実験を実施したところです。

### (3) 成果と課題

#### 【成果】

- ・今回の実証実験において、これまで手荷役で行っていた集荷作業にパレットを導入することにより、運転手の拘束時間、集荷場及び荷卸市場での作業時

間等が減少することが確認されました。

◇熊本→倉敷→神戸→大阪→京都の便

- ・ドライバー拘束時間は・・・平均39分減少
- ・集荷場での合計作業時間は・・・平均47分減少
- ・卸売市場での荷卸作業時間は・・・平均1時間22分減少

◇熊本→神戸→大阪→京都の便

- ・ドライバー拘束時間は・・・平均1時間48分減少
- ・集荷場での合計作業時間は・・・平均13分減少
- ・卸売市場での荷卸作業時間は・・・平均1時間18分減少

- ・また、積み卸し作業が手作業でなくなることにより、作業負荷が大きく軽減され、女性ドライバーや高齢ドライバーの労働環境整備にも大きく貢献することが期待されました。

【課題】

- ・課題としては、集荷場および卸売市場における追加的な作業負担（検品・仕分け及びフォークリフトによる荷卸作業等）や費用（（荷卸人件費、パレット使用料金、フォークリフトレンタル料など）実証実験中で366,700円）が発生したこと等が挙げられております。

議題3. 令和2年度実施の輸送品目別の取組について（生鮮食品（生乳）輸送）

◆関係資料・・・【資料3】輸送品目別の取組について（生鮮食品（生乳）輸送）

<概要>

- 今年度、熊本県地方協議会は「生乳」輸送に係る取組地域として国土交通本省より指定を受けております。
- 「生乳」輸送を対象とする理由は、国土交通省が平成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」の中で最も荷待ち件数が多かったためです。
- 国土交通本省が、生乳輸送を主とする全国の運送事業者に対して現状、課題、改善の方向性等についてアンケートを実施し、その中で、とくに改善に積極的であった「株式会社らくのう運輸」に焦点が当てられ、当該事業者の事業実態についてヒアリングを実施した結果、熊本県地方協議会が「生乳」に係る取組地域として指定されたところです。
- 本来であれば、対象輸送分野を選定するにあたり本協議会を開催し、委員の皆様にご意見を伺うべきところでありましたが、新型コロナウイルス感染症により開催することが困難であったため、事務局にて検討を行い、事後での報告とさせていただきます。
- 最終報告については、次年度の熊本県地方協議会においてご報告をさせていただきます。

だく予定にしておりますが、現時点での取り組み状況等について、別添資料3のとおりご報告させていただくものです。  
なお、主な内容は以下のとおりです。

#### (1) 現在の取り組み状況について

- ・「(株)らくのう運輸」に対して事業実態に関する詳細なヒアリングを行い、認識課題を整理して、その課題に対して、荷主である「熊本県酪農業協同組合連合会(らくのうマザーズ)」と「九州生乳販売農業協同組合連合会(九販連)」を交え、これまで5回にわたり協議を重ね、改善策の検討を行ってきました。
- ・検討の結果、複数の改善策が提示され、その中でも即時かつ効果的と思われるものをアンケートにより5つ抽出し、2月1日から28日までの1ヶ月間実証実験を実施しており、現在は実施結果の分析を行っているところです。
- ・5つの改善策は以下のとおりです。
  - ① 入荷バース使用時間帯の計画的配分
  - ② 酪農家集乳ルート見直しで車両分散
  - ③ 原乳不足情報の事前共有の徹底
  - ④ 乳業工場受入れ時の生乳検査時間の短縮
  - ⑤ 品質検査において異常乳発覚時の翌日集乳への変更

#### (2) 今後の予定

- ・本年3月15日に第6回打ち合わせを行い、実証実験の結果の共有を行い、同年3月24日には結果のとりまとめを行う予定しています。
- ・次年度の熊本県地方協議会において、最終報告書の説明を予定しています。

### 議題4. 熊本労働局報告事項

- ◆関係資料・・・【資料4】トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

#### (1) トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

令和元年9月6日に厚生労働省が開設したポータルサイトです。このポータルサイトは、貨物を運送するトラック運転者の長時間労働の現状や、その改善に向けた取組、施策などを、広く国民、荷主企業、トラック運送事業者の皆さまに向けてお知らせするために開設したものです。

令和2年12月4日には、2つのコンテンツを追加しました。「発荷主」企業向けの周知用動画「今こそ始めてみませんか？トラック運転者のために、『発荷主』ができること。」と、トラック運転者の長時間労働改善につながる施策などをイラストから簡単に確認できる「始めてみよう改善活動」です。  
※ポータルサイトアドレス (<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>)

## (2) 働き方改革推進支援助成金

この助成金は、労働時間の縮減や年次有給休暇の促進に向けた環境整備等に取り組む中小企業事業主に対して、その実施に要した費用の一部を助成するものです。

令和2年度は、同助成金の「労働時間短縮・年休促進支援コース」について多数の申請がありましたので、令和2年10月15日で受付を終了しましたが、令和3年度においても、長時間労働の縮減等に取り組む中小企業事業主を支援します。

## (3) 労働時間等説明会の開催

平成30年度より、トラック運送事業場に対して「36協定届出事業場に対する上限規制等に関する説明会」を開催していましたが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により開催が困難となりました。

令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の収束ははまだ見通せないものの、感染防止対策を徹底し同説明会を開催予定です。

## 議題5. 九州農政局報告事項

### ◆関係資料・・・【資料5】九州における物流効率化の取組について

#### (1) 青果物物流の輸送実態（資料1ページ）

九州は、日本の農産物の大生産地ですが、関東や近畿等の大消費地から遠隔地に位置しています。農産物を含む食品流通の大半がトラック利用であり、長時間労働・低賃金等を背景としたトラック運送業の人手不足が深刻化する中、より一層の物流の効率化が求められています。

#### (2) 青果物物流の現状 ～特性～（資料2ページ）

現在、一年を通し日本国中で農産物を食べることが出来ますが、これを支えているのが物流です。しかしながら、農産物は、①生産量が天候・季節等に左右される、②多品目でロットが小さい場合が多い、③傷つきやすく冷蔵等の温度管理が必要、といった特徴から効率化が困難です。

#### (3) 集出荷拠点の集約等による効率化（資料3ページ）

そういった中、農林水産省としては、まずストックポイントを整備し、集出荷拠点を集約することが必要と考えています。これにより鉄道や船舶へ転換するモーダルシフトの取組が促進することも期待しています。

#### (4) 九州における物流効率化に向けた事例 ～宮崎県（資料4ページ）

九州では、JA宮崎が計画的な出荷体制を整備し、フェリー等を利用した

効率的な物流体制を構築しています。この取組では、生産地から消費地までの所要日数が3日から4日と延びますが、低温倉庫を設置する等品質管理体制を整備しており、消費地のユーザーにも歓迎されています。

(5) スtockポイント設置による北九州モーダルミックス構想(資料5ページ)

令和3年6月から北九州と横須賀を結ぶフェリーが就航しますが、片道が約21時間と非常に早く、九州全域の農産物での利用に向け、効率的な集荷体制が検討されているところです。

(6) 「ベジネコ」プロジェクト(資料6ページ)

九州は、大規模な農家も多くありますが、物流本体だけでなく、受注管理や帳票作成を含む効率的な物流システムの構築に向け、大手運送事業者等と連携した実証事業が始まっています。

(7) トラック予約システムの活用事例(資料7ページ)

さらに、消費地である大田市場では、スマートフォンによるトラック予約システムを導入し、荷待ち時間の緩和、計画的なトラック輸送の補助等を行っています。

九州農政局としては、こういった取組について情報収集・発信するとともに、物流体制効率化に必要なStockポイントの整備、パレットの普及について補助事業を実施する等の支援を行っています。