



今年度における大分県地方協議会の取組みについて

令和3年3月5日

九州運輸局 大分運輸支局



運輸と観光で九州の元気を創ります

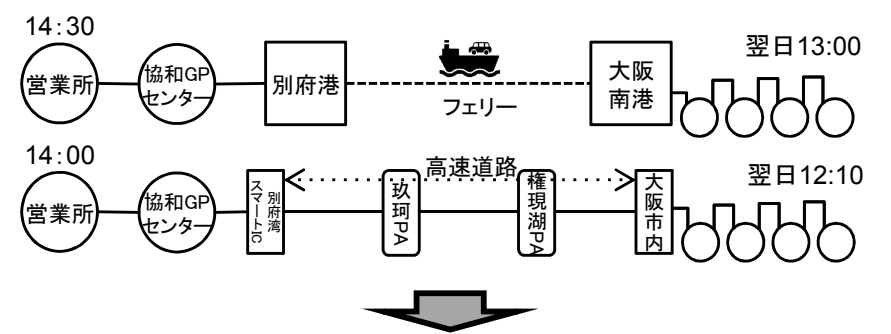
九州運輸局

1. 実施者の概要

- 荷主企業 : 農事組合法人協和(鶏卵事業)
大分県内に2農場と1つのGPセンター(出荷センター)を持つ。九州内、大阪・滋賀、関東に出荷している。
- 運送事業者 : 豊後通運株式会社
大分県杵築市に本社を置く。運送事業、引越事業、倉庫事業を行う。当荷主の運送業務を、関東への路線便以外一手に請け負っている。
- 荷種 : 鶏卵

2. 事業概要

大分県から大阪・滋賀の鶏卵問屋4カ所下しの長距離運行において、別府港～大阪南港間にフェリーを利用し、夕方出発、翌日昼過ぎ納品を実現しつつ、改善基準告示を遵守している。
モーダルシフトの効果を検証するため、天候等の事由により高速道路利用となった運行と比較を行う。



- ・ 発・着を同時刻とする場合、高速運行は翌日昼過ぎまでの約22時間休息がとれない。
- ・ 1日の運転時間(下し地まで)が高速運行は11時間20分となった。
- ・ 運送コストはフェリー運行の方が約1万1千円高くなる。

3. 課題

- ① 夕方大分県内のGPセンターを出荷し、翌日昼過ぎまでに大阪・滋賀の鶏卵問屋に納品するために、運転手の適正な労働時間の遵守、商品事故リスク回避が課題である。

4. 事業内容

上記課題の解決のため、既に別府港から大阪南港までの幹線移動にフェリーを利用していた。このモーダルシフト効果を検証するために、高速道路による運行との比較を行った。

- ① 大分～大阪間の移動にフェリーを行う運行と、高速道路を利用する運行を行った。
- ② 両運行において、出発から最終納品地までの運転手の労働時間と運送コストのデータを取得し比較した。
- ③ 高速道路利用運行においても運転手の適正な労働時間を遵守するには、どのような問題があるかを、荷主と運送会社で検討。

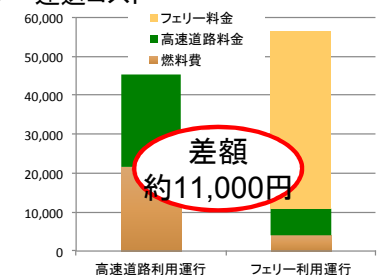
5. 結果

- ① 運転手の労働時間(出発から最終納品地まで)

	高速利用	フェリー利用
拘束時間	22h10m	10h40m
運転時間	11h20m	4h30m
休息期間	(同) 無し	11h50m

高速では始業後返路のフェリー乗船まで休息が取れなかった。8時間の休息の確保には、荷主の積込みの前倒し、納品時間の後ずらしまたは両方が必要となる。

- ② 運送コスト



上記以外に、エンジンオイル費、タイヤ・チューブ費、修理費は、高速利用の方が運転距離が4倍長い分消費が大きい。

6. 荷主企業のメリット

- ① フェリー運行により、運転手の適正な労働時間を遵守しつつ、夕方出荷～翌日昼過ぎ納品のリードタイムが実現でき、顧客サービスに繋がっている。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 卵という商品特性上、破損リスク対策にフェリー輸送が適していたこと。
- ② フェリー利用では、大分～大阪の幹線移動と休息が同時に実現できること。
- ③ 運送事業者が継続的にフェリーを利用しているため、フェリー料金が比較的安く契約できていること。
- ④ 当該航路が瀬戸内海航路で、悪天候による決行が極めて少なく、全面的にモーダルシフトを行っても物流水準が低下しなかったこと。

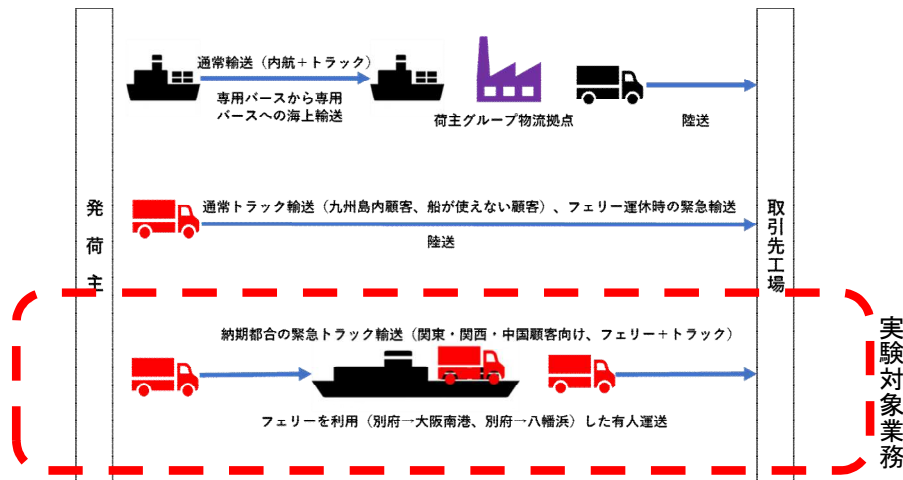
高速道路の有効利用による拘束時間の削減（平成29年度パイロット事業）

1. 実施者の概要

- 発荷主企業：発荷主A 大分県内の金属製品製造業の物流子会社
- 運送事業者：運送事業者A 大分県に本社を置く一般貨物自動車運送事業者（車両数 57台）
- 荷種：金属製品

2. 事業概要

物流拠点と輸送フロー



- 発荷主では、通常は内航船を利用した運送を行っているが、緊急性のあるものや、内航船が使えない仕向け地については、トラック輸送を利用している。
- 運送事業者Aは、上記の内、緊急輸送を担当している。
- 関東・関西向けには神戸港又は大阪南港までフェリーを利用しているが、その後の高速道路の利用が充分でない場合、運転時間や拘束時間が長くなる傾向がある。運行実態調査では、2日目の運転時間が15時間30分と長く、拘束時間が17時間20分と最大時間（16時間）を上回っている。
- 実証実験では、清水港や東京有明港までのRORO船利用について検討したが、運送事業者Aは過去のRORO船の利用実績があり、外海での揺れによる運転手の船酔いやシェイクハンド先が短期間で見つからないことから、下船後の高速道路全線利用を実験事業とすることとした。

3. 課題

- 運送事業者Aは、発荷主拠点から関東・関西方面へは、大分港や別府港からフェリーを利用し、神戸港又は大阪南港から陸路で着荷主に向かうが、高速道路利用料が運賃で賄えていないケースがあり、その場合、一般道を使用することとなる。そのため、運転時間が長く、拘束時間もそれにつれて長くなる傾向がある。

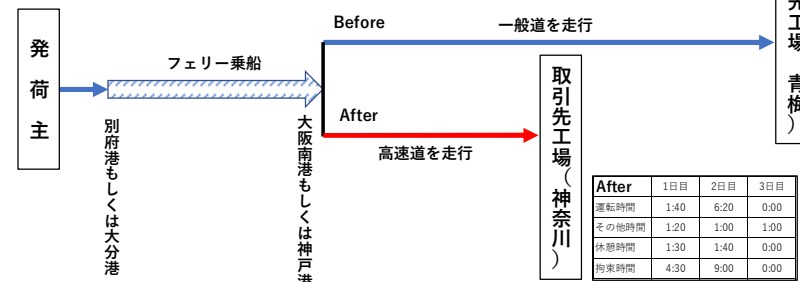
4. 事業内容

- フェリー下船後、関東の着荷主まで全線高速道路を利用する。

5. 結果

Before	1日目	2日目	3日目
運転時間	2:50	15:30	0:30
その他時間	3:40	0:50	3:00
休憩時間	1:30	1:00	0:00
拘束時間	8:00	17:20	3:30

取引先工場（青梅）



After	1日目	2日目	3日目
運転時間	1:40	6:20	0:00
その他時間	1:20	1:00	1:00
休憩時間	1:30	1:40	0:00
拘束時間	4:30	9:00	0:00

- Beforeの重複カウントを除いた通算運転時間は17時間40分であったが、実験結果では通算7時間50分であり、大幅に減少した。
- Beforeでは、2日目に最大拘束時間を超過していたが、実験結果では、1日目、2日目とも10時間以内となった。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 発荷主は、改善基準告示を遵守しつつ、到着時間を早められる。
- 運送事業者Aは、改善基準告示を遵守した運行となり、拘束時間、運転時間が短縮する。

7. 結果に結びついたポイント／課題

- ポイント
 - 出荷依頼が前日の12時までであり、運行計画を作成する時間が確保できていたこと。
 - 大分県は関西・関東へのフェリー航路が充実しており、従来からフェリー利用がなされていたこと。
- 今後の課題
 - 高速道路の利用を合理的に行うため、費用面につき発荷主側との調整が必要である。
 - 費用対効果を踏まえた効果的な高速道路の利用区間の検討が必要である。
 - フェリーの乗船がタ刻であるにも拘わらず、生産計画の関係から午前中の集荷を余儀なくされることがある。短時間勤務者や日勤者の雇用等で集荷と運行を分けるようなワークシェアリングについても検討が必要である。

- ▶ 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

【対応例 8】 荷主側の施設面の改善

【対応例 9】 十分なリードタイムの確保による
安定した輸送の確保

【対応例 10】 高速道路の利用

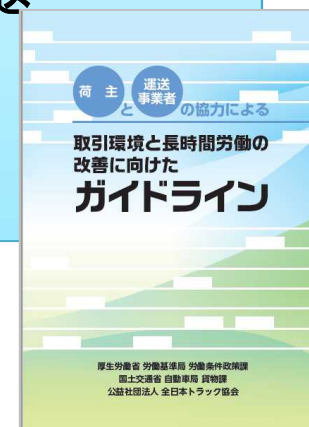
【対応例 11】 混雑時を避けた配送

【対応例 12】 発注量の平準化

【対応例 13】 モーダルシフト

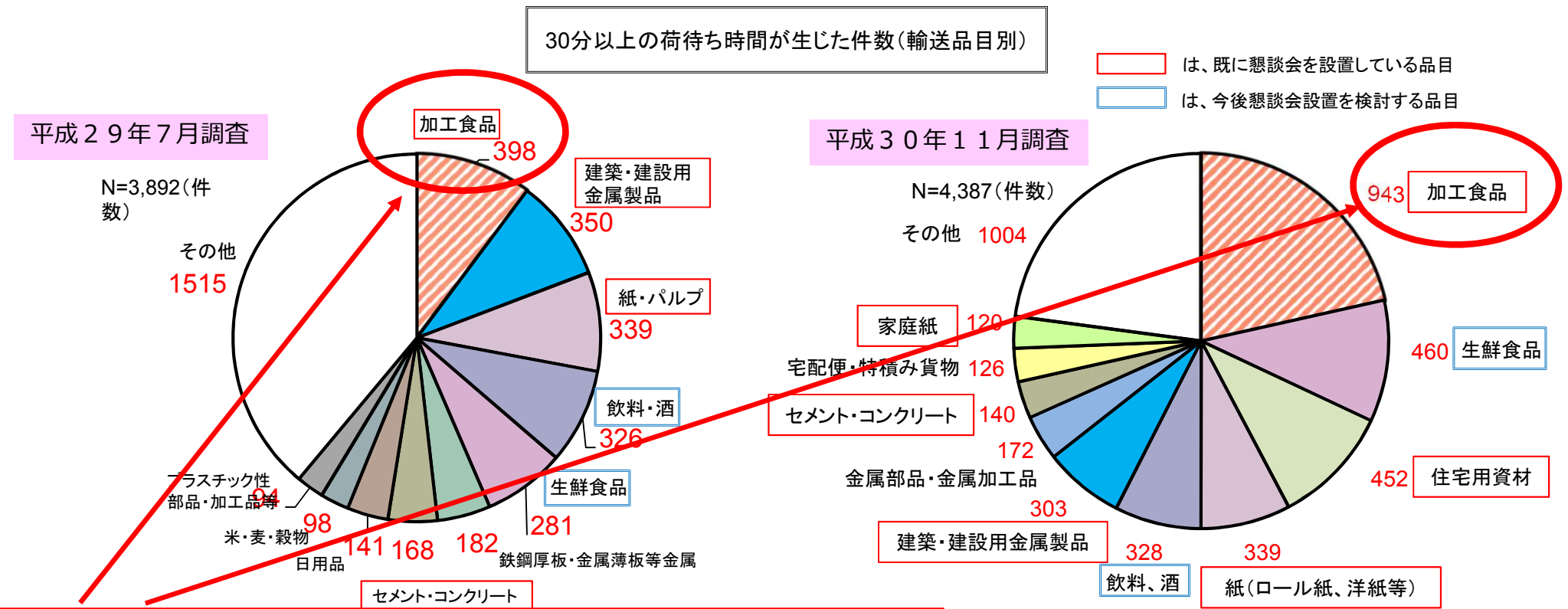
【荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf> (国土交通省ホームページ)



【参考】荷待ち時間実態調査（平成29年7月、平成30年11月に実施）

- 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て、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。



「加工食品」は荷待ち時間が生じた件数が最も多い

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**

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」**を検討テーマとした。

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）

1 今年度の重点取組事項について

（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（運輸支局、都道府県労働局及び都道府県トラック協会をいう。以下同じ。）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（パイロット事業、コンサルティング事業、アドバンス事業）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（以下「対象輸送分野」という。）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。なお、下記

3（1）の実証事業の実施地域を所管する地方協議会は「飲料・酒」を、3（2）の取組の指定があった地方協議会は「生鮮食品（品目は「生乳」に限る。）」を選定すること。

（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

※ **本年5月策定「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」、「同 建設資材物流編」、「同 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」、「同 紙・パルプ（家庭紙分野）物流編」**



昨年度の協議会で、委員から課題となる意見があったこと、並びに昨年5月にガイドラインが策定され、「今後の取組みの方向性」が示されたことを踏まえて、**今年度も引き続き「加工食品」をテーマの中心に取り上げ**、荷主とトラック運送事業者等から、コロナ禍における現状と取引環境等の改善状況について報告をお願いし、進捗状況を共有したい。

【PDCAサイクルによる取組】

「加工食品」に関する中小規模事業者に対し、ガイドラインの周知を実施したい。

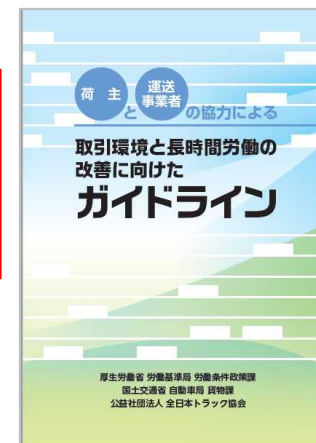
背景（根拠）

地方協議会においては、平成28～29年度にかけて2カ年にわたりパイロット事業を実施して、これによって得られた成果を活用して国土交通省、厚生労働省及び（公社）全日本トラック協会において「**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**」を作成した。

また、荷待ち時間の件数が特に多い輸送分野（加工食品ほか2分野）について平成30年度から「物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」開催し、令和2年5月に国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省において「**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）**」を作成した。

昨年度の協議会の中で、荷主委員から「荷主側の皆様は理解しているが、**傘下企業の99%を占める中小規模の事業者**に意識改革を促していくことが課題である」との意見があった。

まずはガイドラインを末端まで浸透させていく取組が必要



「加工食品」だけでなく、全輸送分野においても「標準的な運賃」の認知度向上や、「働き方改革」の取組みの周知を並行して行い、実態を把握していくことも今後検討

令和2年度大分県地方協議会重点取組事項PDCAシート

案

○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)の周知

○重点取組事項概要

大分県内の「加工食品」に関する中小規模事業者に対して、「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」(国土交通省、厚生労働省、(公社)全日本トラック協会作成)、並びに「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、経済産業省、農林水産省、厚生労働省作成)を送付して周知を図る。

また、ガイドラインを送付して一定期間が経過した後、ガイドラインの理解度を把握するため、送付先の中小規模事業者に対してアンケート調査を実施する。

○KPI

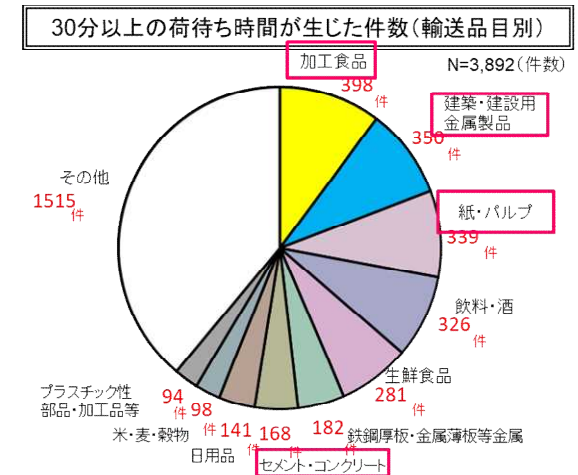
対象事業者に対して、ガイドラインの送付及びアンケート調査を実施する。

【令和3年度 送付数:○社※】 ※対象事業者数が判明次第追記する。

以下様式省略（未実施のため記載なし）

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】各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<ul style="list-style-type: none"> 「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 多種多様な製品サイズが存在 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業 	<ul style="list-style-type: none"> 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 QRコード等の活用による伝票情報の電子化 パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
建設資材	<ul style="list-style-type: none"> 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 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 	<ul style="list-style-type: none"> 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 運送と荷役の分離の推進 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 	<ul style="list-style-type: none"> 元請業者による物流へのマネジメントの強化 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
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<ul style="list-style-type: none"> 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 ⇒低積載率での運行 ⇒附带作業の実施による長時間労働 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	<ul style="list-style-type: none"> 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 ⇒手荷役による長時間労働 製品が安価かつ嵩張るため、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 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品 	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主の連携によるパレット化 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「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 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