

# 令和5年度実証事業について

---

令和5年10月18日(水)

九州運輸局 鹿児島運輸支局

# 目次

- 重点取組事項について
- 令和5年度実証事業案

- 重点取組事項について

- 令和5年度実証事業案

## 令和5年度 検討の対象とする輸送分野

通達

令和4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4年7月19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)~(オ)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) 令和2年度に実施した稼働効率に関する調査の輸送品目別及び都道府県別の結果に基づき、各都道府県における積載効率の改善が必要な輸送分野
- (ウ) 過去の重点取組事項や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
- (エ) 「加工食品、飲料・酒」、「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
- (オ) 各地方協議会事務局が取扱事項として特に必要と認めた輸送分野

令和5年度においても、農畜産県である当県の特徴を踏まえ、**農畜産物・青果物**を対象分野として取り組む。

# 令和5年度の対象分野の取組案②

## 【通達】令和5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5年8月9日付け厚生労働省労働条件政策課長、同監督課長、国土交通省貨物課長通達より一部抜粋)

### 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)～(カ)のいずれかにより選定すること。なお、選定に当たっては、下記2において工程表作成及びKPI設定が行われることを考慮し、中長期的な取組を見据えて検討すること。

(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(別添資料参照)

(イ) 令和2年度に実施した積載効率に関する調査の輸送品目別及び都道府県別の結果に基づき、各都道府県における積載効率の改善が必要(※)な輸送分野(別添資料参照)

※ 令和元年度の数値が平成22年度の数値と比較し、概ね約5%以上低下している輸送分野を目安とする。

(ウ) 過去の重点取組事項や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

(エ) 「加工食品、飲料・酒」、「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

(オ) 各地方協議会事務局が取組事項として特に必要と認めた輸送分野

※ 令和2年5月策定(「加工食品物流編」は令和3年4月に「加工食品、飲料・酒物流編」に改訂)「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」

(カ) 令和4年度に下記2に基づき工程表の作成及びKPIを設定している輸送分野

昨年度の当協議会での承認及び上記通達(今年度の実施事項)を踏まえ、今年度における当協議会における対象分野は、引き続き**農畜産物・青果物**とする。



# 令和5年度における重点取組事項(案)

## 令和5年度鹿児島県地方協議会重点取組事項PDCAシート

### ○ 令和5年度実施の実証実験(青果物輸送・食肉輸送)で得られる知見の共有等

#### ○重点取組事項概要

##### 【実証実験(青果物輸送・食肉輸送)】

- ・中継拠点を活用した荷待ち時間、荷役時間、運転時間の削減(青果物輸送)
- ・中継輸送を活用した荷待ち時間、荷役時間、運転時間の削減(食肉輸送)
- ・実証実験関係者(実運送事業者:株式会社JA物流かごしま、事務局:鹿児島県トラック協会、鹿児島運輸支局、日本PMIコンサルティング(株))

##### 【周知啓発】

- ・従前より実施している令和6年4月から適用される労働時間の上限規制について、荷主、運送事業者に周知啓発を継続
- ・今年度実施の中継輸送・中継拠点の活用による荷役時間、運転時間の削減を目的とする実証実験で得られる知見の活用(上記青果物輸送・食肉輸送に係る実証実験)

#### ○OKPI

- ・令和5年度実施の実証実験において得られた課題や知見等に関して、荷主、運送事業者へ共有を図る。(荷主事業者:100社、運送事業者1,100社)
- ・併せて、労働時間の上限規制に関しても、協議会事務局内で連携し、荷主、運送事業者に周知啓発を図る。(荷主事業者:100社、運送事業者1,100社)

#### ○重点取組事項の取組状況

#### ○課題及び今後の対応の方向性

地方協議会名:鹿児島県地方協議会

「農畜産物・青果物」輸送の実証実験等を活用した課題の掘り起こし

#### 【概要】

鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農畜産物・青果物」輸送の課題の掘り起こしを行い、得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主企業、運送事業者へ共有を図り、取引環境、労働時間改善に取り組む。

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
				実証実験等において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図る。 ・荷主事業者:100社、運送事業者1,100社	
「農畜産物・成果物」輸送の実証実験等を活用した課題の掘り起こし					
地方協議会において、実証実験等の関係者(荷主企業、運送事業者)が参画し、実証実験等で得られた課題について協議					
実証実験等において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有					
労働時間の上限規制の周知啓発等					

①重点取組事項の取組状況、②課題及び今後の対応の方向性に関しては、実証事業後に今年度中に協議会を開催し(書面協議の可能性あり)、ご協議頂く予定にしております。

# 【参考】重点取組事項について(令和4年度振り返り)

通達

令和4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4年7月19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1を用いて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、別添様式2を用いて令和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、中長期の取り組みとなるような目標と指標（KPI）を設定するよう努めること。**地方運輸局等は取りまとめた別添様式を令和5年4月末日までに自動車局貨物課に報告すること。

### 別添様式2（工程表）

地方協議会名：  
□□□□□□□□□□□□□□<重点取組事項名>  
【概要】

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
(例) 陸送関係の共同輸送の実績 → 地方協議会において、陸送関係の発着荷主(メーカー、販売店)及び運送事業者が参画し、共同輸送の実現に向けた仲介について協議。 → 各社の運行データを集計し、共同輸送のシミュレーションを実施 → 実証実験の実施				陸送用機械の稼働効率を2024年度までに○○%(2010年度値)まで改善 ……	

### 別添様式1（PDCAシート）

令和3年度〇〇地方協議会重点取組事項PDCAシート

〇 車載車の共同輸送の促進

〇重点取組事項概要

当県における陸送用機械の稼働効率の低下が著しいことから、陸送関係の発着荷主(メーカー、販売店)及び運送事業者を巻き込んで共同輸送の枠組みを構築し、ひいてはドライバーの長時間労働等の改善に向けた取組を促進する。

〇KPI

[1]稼働効率  
【陸送用機械の稼働効率】2024年度までに稼働効率を○○%(2010年度値)まで改善

〇重点取組事項の取組状況

・〇〇地方協議会において陸送関係の発着荷主(メーカー、販売店)〇〇株式会社及び〇〇株式会社が参画し、運送事業者〇〇株式会社とともに共同輸送の実現に向けた仲介について協議。  
・各社の運行データを集計し、共同輸送のシミュレーションを実施。

【KPIの達成状況(令和3年度末)】

〇〇%

〇課題及び今後の対応の方向性

・R4年度にシミュレーションをもとにした運行実証実験を予定。  
・ロット集約や発注方法の共通化などの検討を進めていく。

記載担当者名：〇〇局〇〇課〇〇

# 【参考】重点取組事項のPDCA(案)について(令和4年度振り返り)

## 令和3年度鹿児島県地方協議会重点取組事項PDCAシート

### ○ 茶葉輸送における実証実験の実施

#### ○重点取組事項概要

##### 【茶葉輸送の実証実験】

- ・中継輸送を活用した荷待ち時間、荷役時間、運転時間の削減
- ・実証実験関係者(実運送事業者:安全産業(株)、藤森運輸(株)、事務局:鹿児島県トラック協会、鹿児島運輸支局、日本PMIコンサルティング(株))

#### OKPI

- ・実証実験において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図る。
- ・荷主事業者:100社、運送事業者800社

#### ○重点取組事項の取組状況

##### 【茶葉輸送の実証実験】

- ・令和3年10月19～21日実証実験実施
- ・鹿児島県鹿児島市～岡山県倉敷市(中継地点)～静岡県島田市・牧之原市、袋井市
- ・トラック2台(安全産業(株)1台、藤森運輸(株)1台)

##### 【KPIの達成状況(令和3年度)】

- ・令和2年度に実施した実証実験(鶏卵輸送、馬鈴薯輸送)において得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有
- ・鹿児島県トラック協会広報誌に実証実験の概要を掲載し、会員事業者に共有(約800社)
- ・荷主企業への「燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について」の依頼文書送付にあわせて、概要資料等を共有(約1,100社)

#### ○課題及び今後の対応の方向性

##### 【茶葉輸送の実証実験における課題】

- 中継のコスト、中継の所要時間、中継のリスクの3つを最小化するための手法を採用する必要がある。
- ・積替え方式を採用する場合、全てパレット化し、リフトで作業することを前提にする必要がある。
- ・乗務員乗換方式を採用する場合、中継点での営業所、倉庫を設置するなどし、拠点を形成することが有用である。
- ・シャシー、荷台(スワップボディ)の交換方式を採用する場合、車両取得が必要とされ、台替えに合わせ進める必要がある。
- ・最適な取組みは、乗務員の交替方式である。この場合、中継点の岡山、兵庫、京都等のエリアに1箇所、中継点として営業所及び倉庫を設置すると効果的である。
- ・改善基準告示の見直しが行なわれるなか、中継点を設置して、労働時間の縮減に向けた取組を先んじて実施することは有効である。

##### 【今後の対応の方向性】

- 今年度の実証実験において得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図るとともに、次年度以降においても、引き続き鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農産品・青果物」輸送についての課題の掘り起こしを行う。

## 令和4年度鹿児島県地方協議会重点取組事項PDCAシート

### ○ 令和3年度実施の実証実験(茶葉輸送)で得た知見の共有等

#### ○重点取組事項概要

- ・令和3年度実施の実証実験(茶葉輸送)で得た知見(中継輸送を活用した荷待ち時間、荷役時間、運転時間の削減)に関して、引き続き荷主、運送事業者へ共有を図る。
- ・令和6年4月から適用される労働時間の上限規制についても、引き続き荷主、運送事業者へ周知啓発を図る。
- ・更に、令和5年度に中継輸送・中継拠点の活用による荷役時間、運転時間の削減を目的とする実証実験を効果的に実施し、知見の深度化を図ることができるよう準備を進める。

#### OKPI

- ・令和3年度実施の実証実験において得られた課題や知見等に関して、引き続き荷主、運送事業者へ共有を図る。(荷主事業者:100社、運送事業者1,100社)
- ・併せて、労働時間の上限規制に関しても、協議会事務局内で連携し、荷主、運送事業者へ周知啓発を図る。(荷主事業者:100社、運送事業者1,100社)

#### ○重点取組事項の取組状況

- ・令和3年度に実施した実証実験(茶葉輸送)において得られた課題や知見等に関して、労働時間の上限規制に係る周知啓発と併せて、荷主、運送事業者へ共有(荷主100社、運送事業者1,100社)

#### ○課題及び今後の対応の方向性

##### 【労働時間の上限規制等への対応】

- ・改正労働基準法及び改正改善基準告示が令和6年4月より適用されることにより、これまでどおりの運行が不可能となることを踏まえ、令和3年度実施の実証実験から得た知見である、中継輸送、中継拠点の活用に取り組むことにより、荷待・荷役時間や労働時間の縮減を実現する必要がある。
- ・中継輸送・中継拠点の活用を検討する場合、中継地点での営業所、倉庫等の施設設置による拠点化が不可避である。また、中継輸送においては、乗務員乗換方式とするのか、それとも荷の積替方式とするのかにより、求められる対応が異なるが、後者の場合、パレット化やリフト車による荷役の簡素化を追求することが望ましい。

##### 【今後の対応の方向性】

- 令和3年度実施の実証実験において得られた課題、知見に関して、引き続き、荷主、運送事業者へ共有を図っていくとともに、次年度以降においても、引き続き実証実験等を通じて、鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農産品・青果物」輸送についての課題の掘り起こしを行う。

地方協議会名:鹿児島県地方協議会

「農畜産物・青果物」輸送の実証実験等を活用した課題の掘り起こし

【概要】

鹿児島県において1運行の拘束時間が長く、手持ち時間が長い「農水産品」のうち、需要が多い「農畜産物・青果物」輸送の課題の掘り起こしを行い、得られた課題、知見を概要としてとりまとめ、荷主企業、運送事業者へ共有を図り、取引環境、労働時間改善に取り組む。

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
「農畜産物・成果物」輸送の実証実験等を活用した課題の掘り起こし				<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験等において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有を図る。</li> <li>荷主事業者:100社、運送事業者800社</li> </ul>	
地方協議会において、実証実験等の関係者(荷主企業、運送事業者)が参画し、実証実験等で得られた課題について協議					
実証実験等において得られた課題、知見を、概要としてとりまとめ、荷主、運送事業者へ共有					
労働時間の上限規制の周知啓発等					

- 重点取組事項について

- 令和5年度実証事業案

# 実証事業を必要とする理由

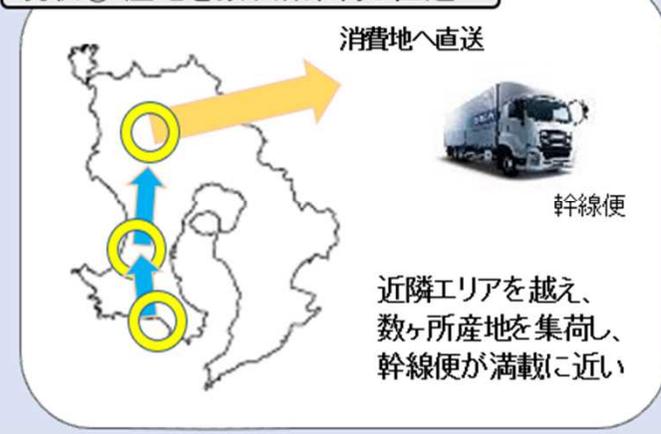
## 鹿児島県の農産物輸送の状況（現在と将来的な展望）

現在の主な出荷パターン

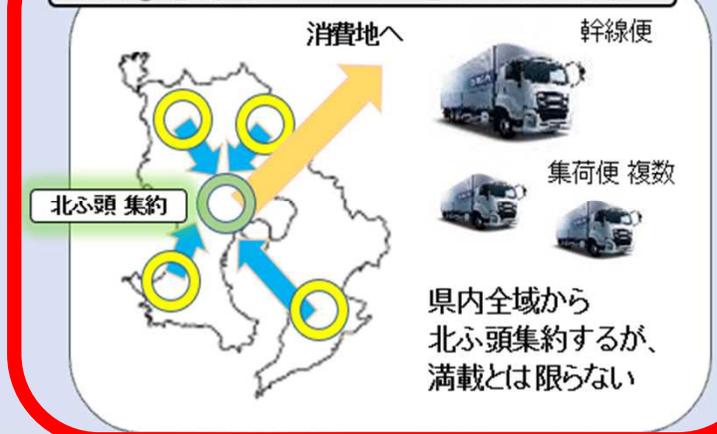
現状① 産地から直送



現状② 産地を数ヶ所集荷し直送



現状③ 複数産地・小ロットを北ふ頭に集約



労働改善基準告示に則った これからの輸送

農産物輸送の改善ポイント

- ① 集荷と幹線との便切り分け  
(各々の運賃設定・収受が必要)
- ② 4日目販売の導入の検討
- ③ 産地の協力体制  
(積み込み立会・荷待ち削減)
- ④ 出荷日の集約(ロット拡大)
- ⑤ 販売市場の集約
- ⑤ パレット輸送の導入
- ⑥ 着荷主の早期荷受けなど

労務軽減

ロット拡大

コスト抑制

- 「2024年問題」は、2024年ゴールでなくスタートです。  
荷主・着荷主・運送会社など各関係者が、お互いの持続的な成長のため、2024年までの間に準備する努力をお互い惜しまないことが大切です。
- 「2024年問題」を放置すると様々なリスク起因で、運送会社は元より、荷主・着荷主までも事業継続できない恐れがあります。  
運べない事態は、適切な改善で避けなければなりません。
- 「2024年問題」に対応するためには、  
①ドライバーの労働時間の削減、②輸送体制の整備、  
③適正な運賃・料金の収受、が不可欠です。

荷主・着荷主・輸送会社など、お互いに相談し、改善策を決定・実施  
輸送コスト抑制について、お互いに提案・実施する努力が必要  
解決できない場合は、コストUPの回避は困難



共存・共栄

## 令和5年度実証事業について(案)

### 【中継拠点(SP)を活用した農産物輸送】



#### ○現状(1人のドライバーですべて輸送)

・ドライバーA: 会社に出勤後、複数の積み込み先で集荷・積み込み終了し、最終仕向地(東京)に向けて、運行開始  
(フェリーならびに高速道路利用)

#### ●実証(集荷便と幹線便を分離させ集約し、県内外の各SPの活用で、輸送ロット拡大と荷降ろし先の削減)

- ・ドライバーB: 複数の積み込み先を集荷し、鹿児島SPまで集約輸送
- ・ドライバーC: 鹿児島SPから小口集荷した農産物を九州広域SPまで輸送  
(折り返し運行またはロット拡大した農産物を積み込み、消費地(関西・中京・関東)へ輸送)

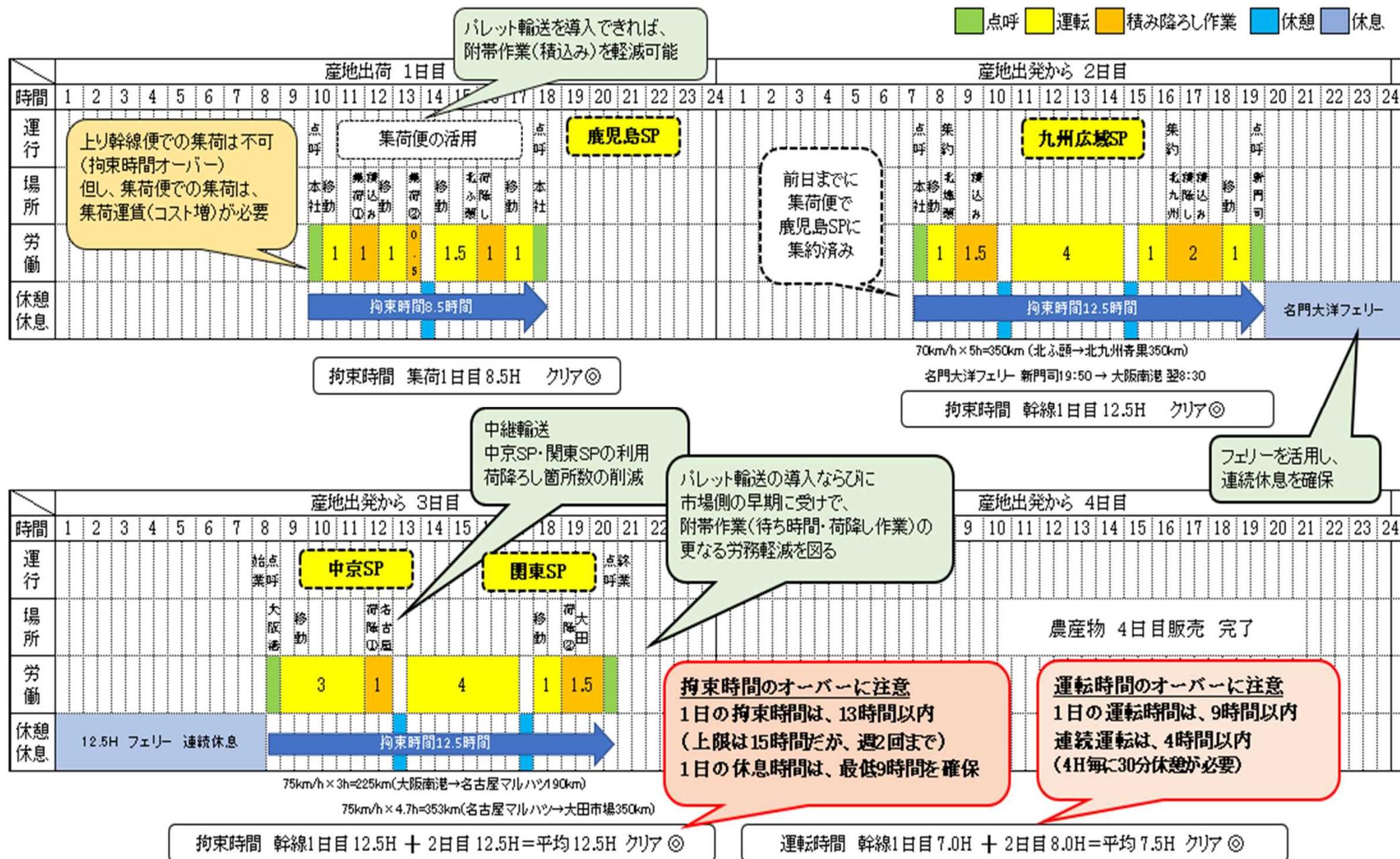
## 《見込まれる効果》

- ★複数ヶ所の生産地からの集荷と鹿児島SP(鹿児島市)からの幹線の運転者を分けることにより、ドライバーの労働時間の削減が見込まれる。
- ★荷降ろし先が九州広域SP(北部九州)に集約化されることによって、荷役作業(荷降ろし)、待機時間などの削減が見込まれる。
- ★輸送中におけるパレット化により、ドライバーの更なる荷役作業(荷降ろし)、待機時間などの削減が見込まれる。
- ★九州広域SPからの消費地までの輸送においても、大ロットとなり、荷降ろし件数が減り、荷役作業(荷降ろし)、待機時間などの削減が見込まれる。
- ★ロット拡大により、積載率と運賃収入アップが見込まれ、ドライバーの待遇改善に繋がる。

## 《考慮すべき影響》

- ▲1人のドライバーで実施していた輸送を集荷便と幹線便の2名のドライバーに分けるため、コスト増が考えられる。  
(各SPでの荷捌き料・集荷運賃と鹿児島SP～九州広域SPへの横持ち運賃が発生する。)
- ▲生産地から小ロット集荷のため、SP間の輸送量の確保、輸送方法の検討が必要になる。
- ▲パレット輸送導入時の代金負担の取り決めが必要となる。
- ▲荷降ろし先を減らすため、積載率低下が懸念されるため見直しが必要となる。
  
- ▲生産者は、小口出荷でも消費地への輸送が可能になり、販売先を確保できるが、運賃・料金など輸送コスト負担が増える傾向にある。

## 中継拠点(SP)を活用した農産物輸送における運行モデル



現在、着荷主側と調整中

## 令和5年度実証事業について(案)

### 【食肉輸送の関東向けにおける中継輸送】



#### ○現状(1人のドライバーで輸送)

- ・ドライバーA:会社へ出勤後、積込先に向かい、荷役作業(積込み)終了 → 荷降ろし先(最終仕向地:関東)に向け、運行開始(6ヶ所降ろし 直送) (フェリーならびに高速道利用)

#### ●実証(1人のドライバーが、消費地にある中継拠点を利用して輸送)

- ・ドライバーB:(積込みは上記と同等) → 消費地中継基地へ3ヶ所分の中継輸送を依頼し、2ヶ所分を直送(フェリーならびに高速道利用)

#### 《見込まれる効果》

★消費地中継基地の利用で、荷降ろし件数が削減可能で、運行時間・荷役作業(荷降ろし)、待機時間等の削減が見込まれる。

#### 《考慮すべき影響》

▲荷降ろし先(配送6ヶ所→3ヶ所)を減らせるが、消費地中継を活用することからコスト増になる。