

大分県地方協議会の取組について

(令和5年度の取組状況)

令和6年2月29日

九州運輸局 大分運輸支局



協議会のこれまでの取組 (H27~R5)

平成27年7月 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会」 設立

・トラック輸送状況の実態調査、荷主ヒアリングの実施

平成28年度 パイロット事業 (実証実験)

・フェリーによるモーダルシフト効果の検証

平成29年度 パイロット事業 (実証実験)

・高速道路の有効利用による拘束時間の削減

平成30年度 荷主企業物流担当者への輸送に関するヒアリング調査

・荷主企業等8社にトラック輸送の関する状況調査、啓発を実施

平成30年7月 働き方改革関連法の成立

平成30年12月 貨物自動車運送事業法の改正

令和元年度 大分県における検討テーマを「加工食品」に決定

・大分県における検討テーマを「加工食品 (R3年度からは「加工食品・酒・飲料」)」とし、重点的に取組を実施

令和2年度 標準的な運賃の普及

荷主団体等への標準的な運賃の要請

令和3年度 加工食品業界荷主に対する実態調査

・特に荷待ち時間が長い、運送の実態や問題意識に関するアンケート調査を実施

令和4年度 「荷主とトラック事業者の共創セミナー」の開催

・R4.12.5 会場とWEBにて共創セミナーを開催。201名の参加。

令和5年度 「2024年問題の影響の定量的調査」の実施

【H28年度取組】

フェリーと高速道路利用におけるモーダルシフト効果の検証 (平成28年度パイロット事業)

1. 実施目的の概要

- 荷主企業：農業協会の委託(委託事業) 大分県内の産地(2つのGPセンター(出荷センター)を持つ。九州内、大分、高良、開業)に出荷している。
- 運送事業者：農産物運送株式会社 大分県特高市内に本社を置き、運送事業、引越事業、倉庫事業を行う。当県産の運送事業者。開業への路線視以外一手に掛かっている。
- 荷種：鶏卵

2. 事業概要

大分県から大良、高良の産地(約4万羽)の長距離輸送において、別府港へ大良産地(約1000羽)をフェリーで輸送し、夕方出発。平日昼過ぎに納品し、改善基準を達成している。

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送と比較を行う。

14:30 大良産地 → 別府港 → フェリー → 大良産地 平日15:00

14:00 大良産地 → 別府港 → 高速道路 → 大良産地 平日12:10

※ 発着時間別比較する場合、高速道路は平日昼過ぎまでの約22時間休憩と仮定しない。

1. 1日の運転時間(1日)は、高速道路は11時間20分となった。運送コストはフェリー運送の方が約1万1千円安くなる。

3. 検証

- 大分県内2つのGPセンターを訪問。平日昼過ぎまでに大良、高良の産地(約4万羽)を納品するため、運転手の適正な労働時間の遵守、商品リスクの回避が課題である。

4. 事業内容

上記課題の解決のため、産地(別府港)から大良産地までの輸送にフェリーを利用していた。このモーダルシフトの効果を検証するために、高速道路による輸送と比較を行った。

- 大良から大良産地(約1000羽)を輸送し、高速道路を利用する輸送を行った。
- 高良産地において、出発から納品までまでの運転手の労働時間と運送コストのデータを収集、比較した。
- 高速道路利用(平日)においても運転手の適正な労働時間の遵守には、20.0%の差がある。荷主と運送事業者で検討。

5. 結果

- 運転手の労働時間(出発から納品)の比較
- 運送コスト

項目	高速利用	フェリー利用
拘束時間	22h10m	10h40m
運転時間	1h20m	4h30m
休息時間	20h50m	11h50m

※ 運送コストは、高速道路利用の方が約1万1千円安くなる。

6. 荷主企業へのメリット

- フェリー運送により、運転手の適正な労働時間を確保しつつ、夕方出発→昼過ぎ納品のメリットが実現でき、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

- 産地(別府港)から大良産地までの輸送にフェリーを利用していたこと。
- フェリー利用は、大良産地の輸送事業者(産地)に実施されたこと。
- 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に安定的であること。
- 産地(別府港)から大良産地までの輸送に、高速道路による輸送と比較した場合、運送コストは約1万1千円安くなること。

【H29年度取組】

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. 実施目的の概要

- 荷主企業：食品会社 大分県内の食品製造業の物流会社
- 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 (取組の荷種)
- 荷種：食品製造

2. 事業概要

物流拠点と輸送フロー

3. 検証

- 運送事業者は、荷主企業との関係、積荷(食品)は、大分県と別府港間のフェリーを利用して、別府港又は大良産地の産地(約4万羽)を輸送し、高速道路を利用して大良産地に納品している。

4. 事業内容

- フェリー・高速道路、開業の産地まで全線高速道路を利用する。

5. 結果

- Betaの産地(別府港)から大良産地までの輸送に11時間50分であったが、実施結果では10時間20分の削減が実現した。
- Betaは、1日1回(1日)に大良産地に輸送していたが、実施結果では、1日2回(2日)に大良産地に輸送した。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 安全は、改善基準を遵守しつつ、到着時間も早くなる。
- 運送事業者は、改善基準を達成したことで、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/課題

ポイント

- 産地(別府港)から大良産地までの輸送にフェリーを利用していたこと。
- 大良産地は、開業の産地(別府港)に実施されたこと。
- 今後の課題
 - 高速道路の有効利用を促進するため、産地(別府港)から大良産地までの輸送にフェリーを利用していること。
 - 産地(別府港)から大良産地までの輸送にフェリーを利用していること。
 - フェリーの乗降の夕方に実施していることから、生産計画の調整から午後の到着も必要になる。
 - 産地(別府港)から大良産地までの輸送にフェリーを利用していること。
 - フェリーの乗降の夕方に実施していることから、生産計画の調整から午後の到着も必要になる。

2024年問題の影響の定量的調査

大分県におけるトラック輸送の長時間労働の改善等に向け、輸送現場の実態や課題、改善点等を明らかにし、今後の解決に向けた対策検討の基礎資料を収集することを目的に実施

（1）調査対象

アンケート調査対象は、「大分県トラック協会の会員事業者」及び「当該会員事業者所属のトラックドライバー」

（2）調査方法

大分県トラック協会の会員事業者616社及び各事業者のドライバー（各社10名を目途）に、二次元バーコードを使用したWEB形式

（3）調査項目

- ・拘束時間の実態、要因
- ・荷主の協力状況、要望
- ・ドライバーの賃金、付帯作業
- ・人材確保のための意見等

回収結果

運送事業者	96件（15.6%）
ドライバー	211名

チラシ作成 20,000部

商工会議所及び運送事業者より、荷主へ配布予定（次年度計画）

2024年問題の影響の定量的調査結果①

4. 大分県内における2024年問題の影響（不足するトラック供給量）

1. 改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算について

- 改善基準告示の改正による営業用トラック輸送に対する影響について、1年の拘束時間の上限が「原則3,300時間」への見直しによる影響について「不足する輸送能力」の観点で試算する。
(1日の最大拘束時間、1か月の拘束時間、休息期間等は試算の対象に入れていない。)

2. 試算結果

(1) 不足する輸送能力（大分）

		不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2022年度 データ	運送事業者アンケート	7.3%	2,313千トン
	ドライバーアンケート	14.7%	4,686千トン

※拘束時間および運転時間は本アンケート結果（2022年度実績）、ドライバー人数は令和2年国勢調査（2020年）、営業用トラックの貨物輸送トン数は国土交通省「貨物地域流動調査」を使用。

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は2.2%、不足する営業用輸送トン数は689千トンと見込まれる。

※ドライバーアンケートでは、1年間の拘束時間について「わからない」との回答を除いて試算

(2) 不足する輸送能力（全体）【参考】

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度 データ	14.2%	4.0億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

2024年問題の影響の定量的調査結果②

(3) 不足する輸送能力（発荷主別）（2022年度データ）

業 界	不足する輸送能力の割合	
	運送事業者 アンケート	ドライバー アンケート
1. 農産物の出荷団体		30.2%
2. 水産物の出荷団体	24.5%	30.2%
3. 建設業	5.8%	2.6%
4. 卸売業	16.4%	20.6%
5. 小売業		
6. 倉庫業		
7. 特積み（宅包含む）	7.5%	23.8%
8. 元請の運送事業者	17.9%	24.5%
9. 製造業 紙・パルプ	1.5%	60.2%
10. 製造業 電気・機械・精密	28.0%	6.7%
11. 製造業 自動車	6.6%	14.7%
12. 製造業 化学製品	3.7%	12.2%
13. 製造業 金属・金属製品	0.0%	30.2%
14. 製造業 建材	3.1%	8.8%
15. 製造業 飲料品	1.4%	0.0%
16. 製造業 食料品	0.0%	28.6%
17. 製造業 日用品	0.0%	12.6%
18. その他	1.6%	16.3%

【参考】不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）【全国】

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 （製造業）	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
飲料・食料品 （製造業）	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 （製造業）	9.2%
化学製品（製造業）	7.8%
日用品（製造業）	0.0%

資料）「物流の2024年問題」の影響について」（NX総研、2022.11.11）より

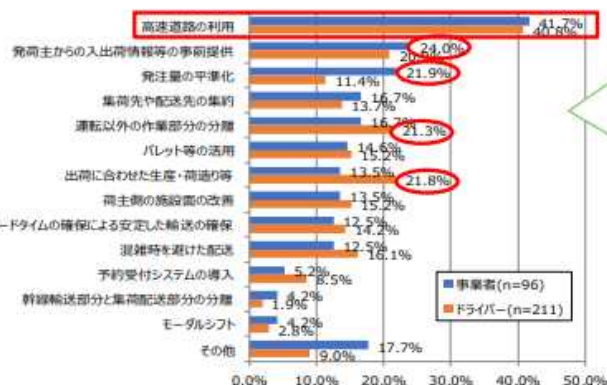
※ 1年間の拘束時間について「わからない」との回答を除いて試算

2024年問題の影響の定量的調査結果③

7. 大分県におけるドライバーの長時間労働の改善に向けて（まとめ）

- 今回のアンケート結果では、**1年間の拘束時間が3,300時間超のドライバーは、運送事業者アンケートで14.1%、ドライバーアンケートでは27.9%あり、長時間労働の実態がみられるとともに、双方に差異が見られた。**
- 2022年度データによる試算では、**拘束時間を3,300時間とした場合、不足する輸送能力は、運送事業者アンケートでは7.3%、ドライバーアンケート調査では14.7%と推計された。**
- 長時間労働となる原因としては、**着荷主での荷卸し待ち、発荷主での出荷時間遅れや荷積みの待ち時間発生などのほか、コストを下げるため一般道路を走行せざるを得ないとの回答も上位に挙がった。**
- 長時間労働の改善に向けて望む協力は、**運送事業者、ドライバーともに「高速道路の利用」が第一位**となった。また、ドライバーからは、「運転以外の作業部分の分離」および「出荷に合わせた生産・荷造り等」が第二位であり、**ドライバーが運転業務に専念できるよう、出荷等の作業の分離について対策を打つことも重要である。**
- ドライバーの年収は、**回答ドライバーの約半数が200万円以上400万円未満**であり、8割超が年収200万円～600万円のレンジにいるという結果になった。
- ドライバーの人材確保や離職防止・働きやすい職場整備に向けては、**7割以上のドライバーは賃金水準が最も重要と回答した一方で、運送事業者のそれは34.4%に止まり、意識の乖離が見られた。**運送事業者では休暇や家族との時間確保が上位に挙げられた。
- については、**「長時間労働の改善に向けて望む協力」での上位項目および賃金水準などの改善に向けて、運送事業者は自助努力だけでなく、荷主への適正な運賃の收受や取引改善などの交渉を含めて、十分な輸送能力を保つために取り組むことが重要**である。

長時間労働の改善に向けてどのような協力を望むか（複数回答）



改善方策

- 運送事業者が望む協力**
 - 第一位 高速道路の利用
 - 第二位 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
 - 第三位 発注量の平準化
- ドライバーが望む協力**
 - 第一位 高速道路の利用
 - 第二位 運転以外の作業部分の分離
 - 出荷に合わせた生産・荷造り等

賃金アップ
が最重要