

農産物輸送におけるトラック事業者の現況

第5回佐賀県農産物輸送懇談会

佐賀県の農産物輸送に携わるトラック事業者作成資料

佐賀県農産物輸送における2024年問題への対応状況

2024年3月までの拘束時間等

佐賀～関東便

4泊5日行程

拘束時間 57.5時間

内 運転38時間 荷役6.5時間

待ち2.5時間 ※休憩10.5時間

(時間外労働 11.5時間)

佐賀～関西便

3泊4日行程

拘束時間 40時間

内 運転23時間 荷役5時間

荷待ち10時間 ※休憩2時間

(時間外労働 9.5時間)

2024年4月以降の拘束時間等

佐賀～関東便

4泊5日行程

拘束時間 52時間 (△5.5)

内 運転36.5時間 荷役5時間

待ち3.5時間 ※休憩7時間

(時間外労働 7時間)

佐賀～関西便

3泊4日行程

拘束時間 33.5時間 (△6.5)

内 運転22.5時間 荷役5.5時間

荷待ち3時間 (△7) ※休憩2.5時間

(時間外労働 4時間) (△5.5)

【2024年4月以前と4月以降の比較】

- ・輸送条件はその都度異なるため、単純比較での時間の削減は可視化できないが、都内市場ではスムーズな取り卸しができるようになったと感じられる。
- ・関東便については、午前中の出発が可能となり、休憩9時間が確保できるようになったが、卸箇所が多い場合や繁忙期は困難なケースもある。
- ・関西便については、売り日を1日延ばすなどの対策で行程に余裕が出たが、人件費が増大した。

荷待ち時間における対策

トラック事業者による対策

- ▶ 市場での取り卸しや待機時間を削減するため、パレットへの積替えなどを要望。



予約システムの導入と活用状況

- ▶ ある関東市場は予約システムが導入されているものの、ピークタイムに利用が集中し、活用が難しい。

※予約システムには・・・

- ・会社側で予約が可能（Eparkなど）
- ・ドライバーによるアプリ完結型（MOVVOなど）



予約システム導入の効果

- ▶ アプリ完結型は、ドライバーの高齢化などで活用が困難な場面もある。

今後の課題

- ▶ 発着荷主連携、運行管理システム導入型の改修を期待。
- ▶ 全ての市場で同一のシステムが稼働すれば管理が容易。
- ▶ 大果大阪青果本場（大阪市福島区/大阪市中央卸売市場内）は場内が狭く、待機の列を牛歩する状況が依然として改善されていない。市場の構造的な問題であり、市場施設の移転や改修が必要ではないか。

荷役作業における対策

トラック事業者による対策

- ▶ パレット積みで市場取り卸し作業を簡略化し、市場での待機時間を削減

荷主側の対応

- ▶ 青果物コントロールセンターの機能改善
- ▶ 効率的な集荷ルートへの見直し

効果

- ▶ 集荷ルートの効率化により集荷車の減少が図られ、午前発が可能となった。
- ▶ 都内市場はパレット化によりスムーズな積卸しが可能となった。

今後の課題

- ▶ パレット化が進まない市場における早期対応
- ▶ パレット化が進まない品目の早期パレット化
- ▶ 荷役作業におけるドライバーと産地作業員及び市場作業員の役割分担の書面による明確化



佐賀県の農産物輸送における課題

○関西便については、従来からの2日目売りが3日目売りへと改善され改善基準告示への対応は進んだものの、これに関わるドライバー人件費等の追加費用を賄うだけの運賃転嫁が進んでいない。

○近年の猛暑などによる天候不良によって、採れる量が不規則であり、収穫量が減少した場合は満載させることに苦慮し、法令を守りたくても守れない場面もある。

○複数箇所の集荷、配送により拘束時間が超過するものについて改善の余地があると思われることから、発荷主側との継続的な協議の場が必要。

○大果大阪青果本場（大阪市福島区/大阪市中央卸売市場内）など構造的な問題を抱える市場においては、市場施設の移転・新設や改修、外部施設（冷蔵倉庫）の活用などの対応が必要ではないか。

○バラ積みバラ卸しなど、時間と体力を要する業務や長時間の待機が常態化する業務がドライバーから敬遠され、ドライバー離れが加速化し更なる輸送力不足を引き起こすおそれがある。更なるパレット化の促進が必要。

○予約システムが市場毎でそれぞれ導入されており操作が煩雑となっている。予約システムの一本化ができればドライバーの負担軽減につながる。

○ドライバーの休息・休憩を確保するためには、高速道路SA・PAの大型車両駐車場不足も深刻な課題と認識。大型トラック専用のPA整備などの対策を検討する必要があると認識。

○高速道路を含む有料道路利用料金、フェリー航送費、作業員派遣費、荷役作業費については別途収受とすることで、確実な適正運賃の収受につなげることが必要である。

○佐賀県における青果物輸送に限らず、現状の運賃が標準的な運賃と比較してどの程度なのか、標準的な運賃を収受するためには何が障壁となっているのかなど、荷主と交渉して標準的な運賃を収受できるようになった例なども挙げて、共有化いただきたい。