資料3

第１８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

～これまでの取組状況報告・次年度の方向性について～

熊本県地方協議会　事務局
九州運輸局熊本運輸支局
熊本労働局
（公社）熊本県トラック協会

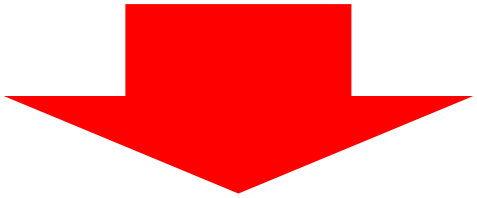
令和８年３月４日

【振り返り】熊本県地方協議会設立趣旨

国土交通省

平成27年4月3日に閣議決定された「労働基準法等の一部を改正する法律案」に規定されている割増賃金率引上げの施行（平成31年4月）に関しては、中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に関係行政機関や業界団体等との連携のもと、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

このうち、トラック運送業においては総労働時間が長く、また荷主都合による手待ち時間などトラック運送事業者のみの努力で改善することが困難な状況。



学識経験者・荷主・事業者・行政（厚生労働省・国土交通省）などにより構成される協議会を中央及び各都道府県に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、**関係者が一体となって長時間労働の抑制とその定着を図っていく**こととする。

【振り返り】 これまでの熊本県地方協議会の取組

国土交通省

熊本県地方協議会

平成27年度から令和６年度までに１７回開催

パイロット事業（実証実験）の実施

【平成28年度】 **下ろし地域内配送の外部委託による労働時間削減**
(荷種) 青果物

【平成29年度】 **倉庫内作業と積込方式の変更による作業時間短縮**
(荷種) 住宅設備機器

アドバンス事業（実証実験）の実施

【令和元年度】 **パレット化による労働時間短縮**
(荷種) 青果物

生乳物流の改善に係る実証実験の実施

【令和２年度】 **バース使用時間帯の計画配分などによる待ち時間削減**
(荷種) 生乳

ガイドラインの配付･アンケート調査の実施

【令和３年度】 **運送事業者へガイドラインを送付･アンケート調査**
(荷種) 加工食品、飲料･酒

実証実験の実施

【令和４～５年度】 **パレット化による労働時間短縮**
(荷種) 青果物

アンケート調査の実施

【令和６年度】 **改正労働時間等の周知、アンケート調査の実施**

H27年度の取組内容

国土交通省

アンケート調査 → 中央協議会にて報告 → 各県協議会にて報告

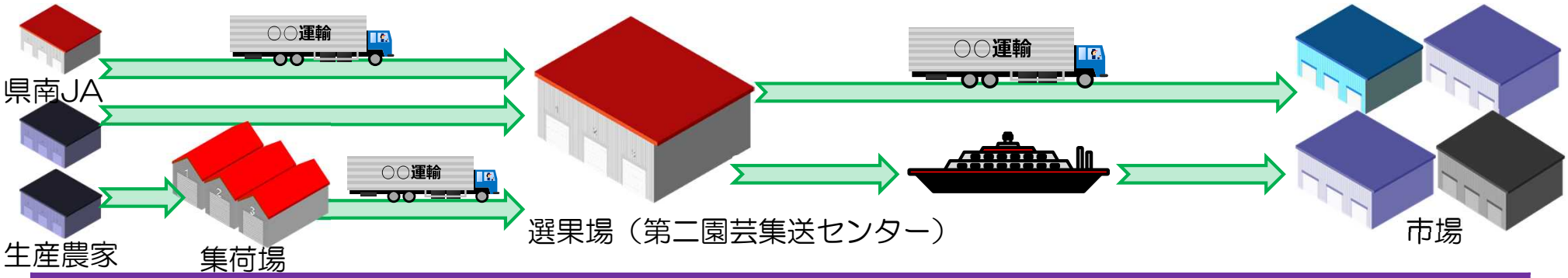
【結果】
トラック輸送状況の実態調査
　運送事業者：1，252社（※有効回答数）　ドライバー　：5，029名（※有効回答数）
〈分析概容〉
1. ドライバー拘束時間の概要
　・短・中距離運行の平均拘束時間が11時間台であるのに対し、長距離運行の平均拘束時間は16時間を超えている。
2. ドライバーの拘束時間等の分析
　・１運行の拘束時間が13時間を超える運行が全体の49.5%、16時間を超える運行が全体の17.3%
　・休息期間８時間未満の運行が全体で17.0%あり、「大型」の割合が高くなっている。
　・調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の13.2%あり、「大型」の割合が高くなっている。
　・連続運転時間4時間超の運行が全体で12.9%あり、「大型」、「長距離」、「排出物」の割合が高くなっている。
3. 荷役、附帯作業の発生状況
　・荷役に関して書面化しているものが53.6%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが12.2%。
4. 荷役、附帯作業の発生状況
　・荷役作業の発生割合は、発荷主で40.8%、着荷主で59.2%。荷役作業の平均時間は、発荷主で51分、着荷主で42分。
5. 事業者調査結果
　・ドライバーは全体の７割弱で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
　・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも半数近くの事業者で生じている

平成28年度の取組内容

国土交通省

【実証実験概要】
熊本→関西・関東向けの青果物に係る長距離運送。青果物という性質上、遅くとも出荷翌々日の着が求められる。関東地方において市場配送を受けおう運送会社に、一部の市場への配送を現地にて委託する「配送分離」の実験を行い、卸し箇所削減による労働時間の削減効果と発生するコストを検証。

県南JA・生産農家 → （集荷場） → 運送 → 選果場（選果・集約・保管）
→ 運送→ 市場・卸売会社 → 運送 → スーパー等 → 消費者



パイロット事業の集団		
発　荷　主	熊本県経済農業協同組合連合会（青果物出荷）	青果物の集約・保管・発送
運送事業者	熊本交通運輸(株)　（保有車両数 118両、運転手 109名） (有)国際急送　（保有車両数　54両、運転手 62名） 宇城農産輸送(株)　（保有車両数　19両、運転手 18名）	トラックによる輸送

（※）着荷主なし

平成28年度の取組結果

国土交通省

【パイロット事業　実証実験　結果】

〈実証実験3社平均〉
- 運転時間は2時間の短縮。
- 拘束時間を全体として1時間50分の短縮。
- 下ろ地での荷役時間は下し時間の削減と積替え時間が相殺し、目立った効果には至らなかった。
- 小ロット下し先を委託する場合には労働時間改善効果を得ることができた。

〈荷主企業・運送事業者のメリット〉

発荷主
- ルートの早い地点で委託先に積替える場合は、自社便と並行して配達されるため、市場納品時間を全体として早めることができる。

運送事業者
- 拘束時間、運転時間が短縮された。ただし荷役時間は積替え時間との相殺で効果小。
- 小ロット先のみを委託できたケースでは、労働時間改善効果を得ることができた。

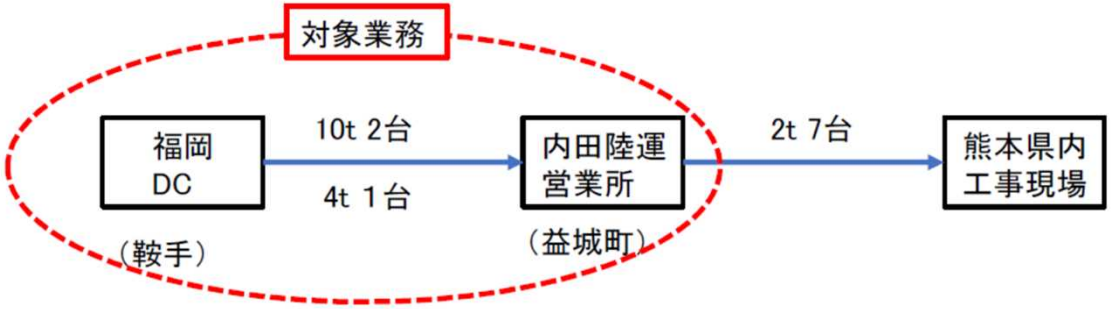
〈課題〉
- 配送委託コストの負担について、負担者・負担額等の検討、協議が必要である（契約明示）。
- 委託先輸送能力の判断（農産物への対応力、冷蔵施設の能力等）。
- 納入ロットの拡大、下し箇所数の集約に向けた発荷主の一層の協力。
- 納品地域のみの配達委託では出発初日の運転時間、拘束時間が削減されない。
- 長距離輸送では、高速道路の速度制限の見直し、高速道路料金の低減等が必要。

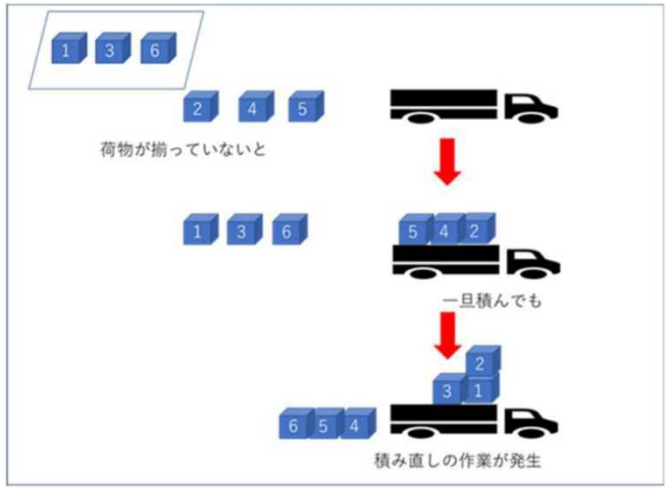
平成29年度の取組内容

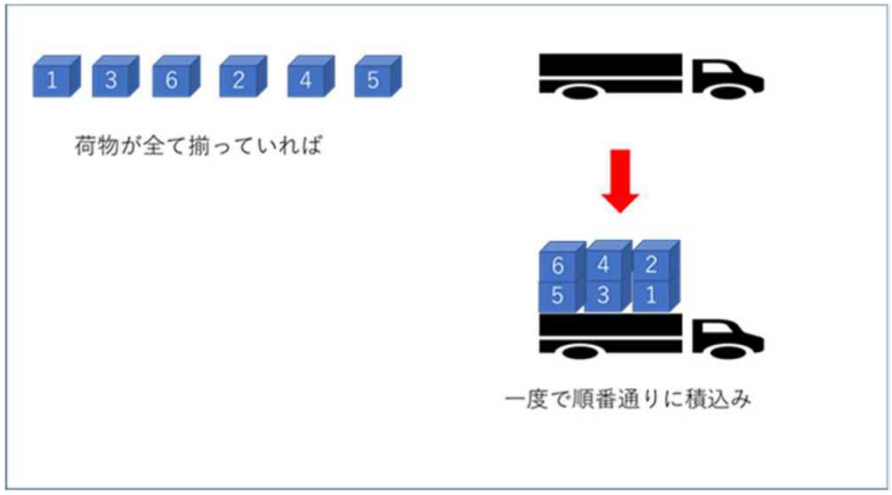
国土交通省

【実証実験概要】
（A案） パレットバースの出荷方式の変更
　　1レーン／1車両を2レーン／1車両にし、集中的に出荷することで、車両の滞留時間を短縮する。
（B案） 第一倉庫・第二倉庫同時受付
　　ドライバーは手持ち時間を他社の積込み応援に充てていたが、2台の車両を第一倉庫と第二倉庫で同時に着床させ、出荷作業・積込作業を同時進行させることで、手持ち時間を減少させる。
（C案） 内田陸運の受付時間繰り下げ
　　積込時間の短縮を見込み、物流センターの受付時間を11時頃から12時頃に変更する。
（実験はC→A→Bの順に段階的に行い。最終的には3案同時に実行。）

物流拠点と輸送フロー







平成29年度の取組結果

国土交通省

結果

・「受付時間の繰り下げ」と「パレットバース同時運用」については一定の効果があったが、「第１倉庫・第二倉庫の同時受付」はほぼ変化がなく、若干　悪化した。
・結果として約１時間半の積込み時間短縮効果が得られた。

施策内容	比較期間 上：Before 下：After	積込作業時間 ／占有時間 (Before)	積込作業時間 ／占有時間 (After)	効果
A案　パレットバース	10/1～10/29 10/30～11/10	0:58	0:41	0:17
B案　同時受付	10/30～11/10 11/13～11/24	3:06	3:12	-0:06
C案　受付時間繰り下げ	10/1～10/15 10/16～10/29	4:37	3:19	1:18
実験期間中通算	10/1～10/15 11/13～11/24	4:37	3:12	1:25

運送事業者・発荷主のメリット
【発荷主】
・内田陸運のバースでの積込み作業が短くなっており、バースの運用効率が向上した。
【運送事業者】
・車両の午前中の運用の幅が広がった。
・荷待ち時間を計画的な休憩時間に切り替える事で、労働時間が短縮した。

結果に結びついたポイント／今後の課題

【ポイント】
・発荷主が、全体の作業に影響を及ぼす出荷方法の変更を、自社の責任において実行したこと。
・発荷主が、倉庫内荷役を委託している会社の理解を得て、その協力を得られたこと。
・運送事業者が、日頃より作業改善について、積極的に発言してきたこと。

【課題】
・規模の大きい倉庫であり、倉庫内荷役委託会社の現場作業員へ、趣旨徹底を今後行う琴によって、一層の効果を上げることが期待できる。
・運送事業者では、対象業務以外の業務を当該車両に行わせているが、トータルとしての労働時間が短縮できるように工夫することが必要である。

平成30年度の取組（改正内容の周知）

国土交通省

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

【公布日 ： 平成30年12月14日】

改正の概要

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- 欠格期間の延長（2年⇒5年）
- 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- 密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限　等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- 安全性確保（車両の点検・整備の確実な実施等）
- 事業の継続遂行のための計画（十分な広さの車庫等）
- 事業の継続遂行のための経済的基礎（資金）　等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して収受

＝「運賃」：運送の対価　「料金」：運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化（許可後、継続的なルール遵守）

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施　等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- 車庫の整備・管理
- 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難（例：過労運転、過積載等）

→ **荷主の理解・協力**のもとで**働き方改革・法令遵守**を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度（既存）の強化

- 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

(1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合

→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有

② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

⇒ 法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

（労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため）

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

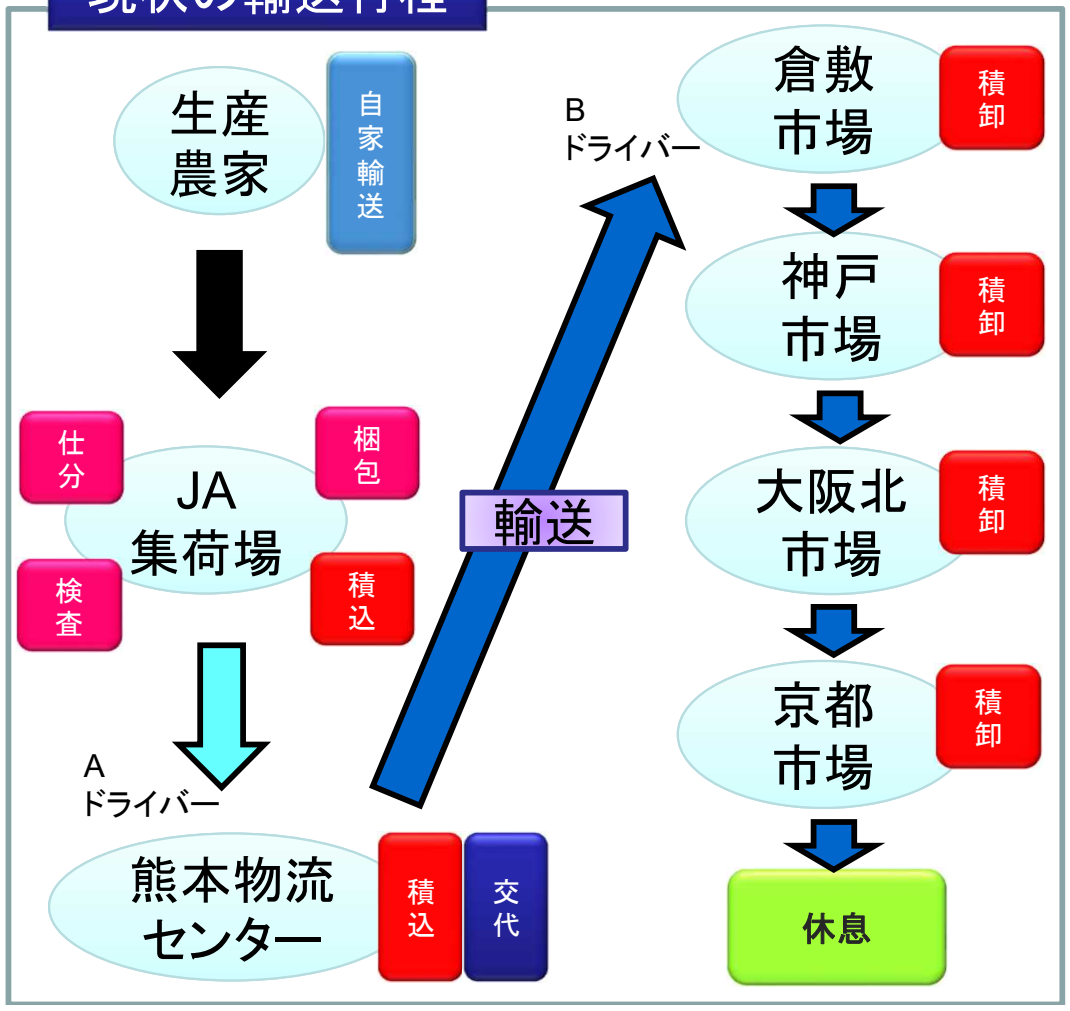
施行日 ：（1. ～3. ）公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日　（4. ）公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

平成31年度(令和元年度)～令和2年度の取組

国土交通省

○対象輸送品目；青果物
○荷主　　；熊本県経済農業協同組合連合会、熊本県農協青果物輸送改善協議会
○事業者　　；熊本交通運輸(株)
○検証事項　　；熊本発大阪着の往便において、パレットを用いた輸送を実施することで、労働時間の短縮及び商品の品質劣化について検証。

現状の輸送行程



課題の発生箇所

①農協(県南地域JA)

②物流センター(益城)

課題の内容

荷積み、詰め替え、積み卸しが手作業のため、**長時間の荷役作業**が発生

総労働時間を確保するため、1工程を2名で輸送

平成31年度(令和元年度)～令和2年度取組結果

国土交通省

総　括

【集荷場の課題】
・パレット置き場の確保。
・一定の出荷ロットがある産地であれば良いが、出荷量が少ない産地ではパレット化は用意ではない。
・ばら積みに比べると商品同士が密着するため、喚起が滞り特に夏場においては留意する必要がある。

【卸売市場の課題】
・検品効率化のための積みつけ方法等、集荷場側と今後協議すべき課題がある。特にコストについては、いかに関係者間で分担するか議論する必要がある。
・パレットの置き場や、管理方法についてレンタル会社とも調整する必要がある。

【運送事業者の課題】
・箱サイズをパレットに合わせて変更していく必要があるが、全国的な統一も必要になる。
・積載率低下による減収も含め、パレット運用に要する追加コストについて誰が負担するのかどうか。

・ドライバーの拘束時間、集荷場での合計作業時間、卸売市場での荷卸作業時間が総じて減少することを確認。
・積込み現場でのパレタイズ作業に人的・物的労力と追加的な費用が発生。
・市場側での荷卸作業においては、市場によってはウイング車の運用上の制限がある等留意すべき点が存在。
・市場側での荷下ろし終了後の仕分け作業においても労力が発生(パレットへの積付工夫の必要性)

令和3年度の取組内容

国土交通省

令和３年度　検討の対象とする輸送分野

通達

令和3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3年7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

対象輸送分野(検討対象分野)を「加工食品、飲料・酒」及び「農産物」とする。

－選定理由－

① 荷待ち時間の発生件数が多い

② ガイドライン※の周知を図る必要

－選定理由－

① 令和元年度に実証実験

② 九州農政局、JA熊本経済連の取り組み

※令和2年5月29日「加工食品物流編」を策定
令和３年4月27日　飲料・酒を追加し、「加工食品、飲料酒物流編」へ改訂
＜ガイドラインの掲載HP＞
・https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000106.html

令和3年度の取組結果

国土交通省

加工食品・飲料・酒

＜具体的な取り組みの方向性＞

・**「加工食品、飲料・酒」**については、ガイドラインの浸透を図る取り組みが必要

加工食品等

・関係する運送事業者（熊本県トラック協会食料品部会加盟事業者を想定）へガイドラインを送付し、周知を図る。
・ガイドライン送付時にアンケートを実施。
・アンケートの回答結果を基に選定した運送事業者、荷主等へのヒアリングを実施する。



ガイドラインの周知、県内の現状・課題の把握

アンケート結果（概要）

①送付事業者数	１１２社	－
②アンケート回収事業者数	３１／１１２社	27.7%
③ガイドラインの認知度	５／２４社（※2）	**20.8%**
④ガイドライン活用率	４／５社	**80.0%**
⑤ガイドライン活用可能性	１３／１９社	**68.4%**

＜取り組み内容＞

①ガイドラインの周知・アンケート及びヒアリング

・熊本県トラック協会食料品部会加盟事業者を中心にガイドラインを送付（令和3年12月3日）
・ガイドラインの送付時にアンケートを実施（～令和３年1月）
・アンケートの回答結果等を基に選定した運送事業者、荷主等へのヒアリングを実施（令和4年2月）

②「物流改善に向けたガイドラインセミナー」の周知

・国土交通省が開催した「加工食品、飲料・酒」分野を含む４分野に係るガイドラインセミナーについて地方協議会委員（傘下会員含む）あて周知を実施（令和3年10月22日）
・取り組みのガイドライン送付時にガイドラインセミナーの開催案内を同封（令和3年12月3日）

令和3年度の取組結果

国土交通省

農産品

＜具体的な取り組みの方向性＞

・「**農産物**」については、関係者で意見・情報交換をしながら取り組みを進めていく

農産物

・農産物輸送に関係する行政機関・荷主団体・運送事業者団体において輸送の効率化への事業・施策に取り組んでおり、
当該関係者の情報共有・意見交換を行う場（実務者レベル）を設ける。
※農産物輸送効率化のための意見交換会（仮称）

関係者（予定）

JA熊本経済連
熊本県トラック協会
熊本運輸支局
九州農政局

農産物輸送の効率的・効果的な取り組み（次年度以降の実証実験等）を検討

＜取り組み内容＞

◆農産物輸送効率化のための意見交換会の開催

【概要】

◇構成員
○JA熊本経済連　○熊本県トラック協会（運送事業者）
○熊本運輸支局　○九州農政局

◇開催日　第1回：令和３年11月30日、第2回：令和4年1月14日

◇開催場所　熊本運輸支局

◇内容
・構成員の取り組み内容の情報共有
・共同配送、パレット化についての意見交換
・次年度の実証実験についての意見交換　等

令和3年度の取組結果

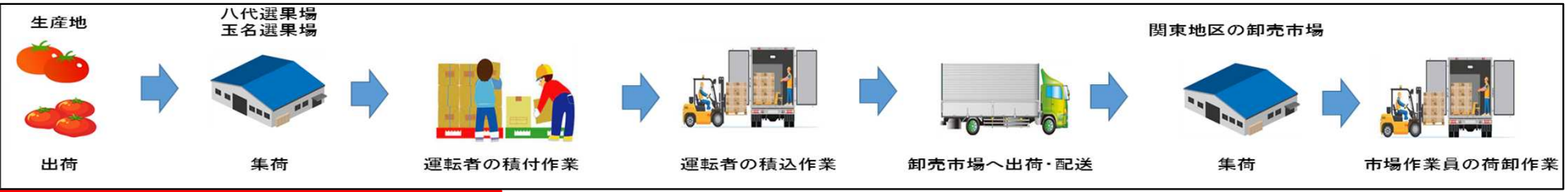
国土交通省

運転者の労働時間の短縮に向けたトマト輸送のパレット化について

実施内容	八代・玉名の各選果場（集荷場）で集荷されたトマトを選果場（集荷場）内で運転者がパレットへの積付作業を行い、フォークリフトでトラックへの積み込みを行った後、卸売市場（関東地区の市場で計画）へ配送し、卸売市場の作業員がパレットのまま荷卸しを行う一貫パレチゼーションを実施する （今年度にJA熊本経済連、熊本県トラック協会、九州農政局、熊本運輸支局で協議を行い、調ったもの）
トマトを選定した理由	令和元年度にアドバンス事業においていちごのパレット化を実施した際に、いちごが比較的軽量な農産物であったため、積載効率が約６割まで低下したこと※を踏まえ、比較的重量がある農産物を対象とすることとし、そのなかでも遠隔地輸送のあるトマトを選定することで、パレット化による積載効率や運転者の拘束時間の変化を確認するため
実施目的	トマトの配送業務をパレット化することにより、荷物の積載効率を低下させずに、運転者の拘束時間(主に卸売市場での荷待ち時間や附帯作業時間)の改善を図る。→併せて、検証結果を農産物全般でのパレット化検討の際の材料とすることも目指す。
実施予定時期	令和４年１１月～１２月１０日（このうち７日から１０日間程度）
運送の区間	**選果場（集荷場）**：八代選果場／玉名選果場 → **卸売市場**：関東地区の市場で計画
確認したい事項	①トマトをパレット化したときの積載効率の変化 ②パレット導入の費用及び卸売市場でのパレットの回収費用の負担方法 ③待ち時間を含めた市場での滞留時間の変化

※積載効率が低下した理由・・・バラ積みの場合6段積載可能がパレット使用時の厚み（約150㎜）で5段積載となり、その時点で5/6（16.6%）減少。
更に、ボディー内で隙間が出来（車両内寸2350㎜に対し2200㎜使用）、その部分で9列が8列となり8/9（11.1%）減少となりました。
結果的に、バラ積載では最大28,080パック、パレット積載では最大17,600パックとなり、最大減少幅が37.3%となります。

イメージ図



令和元年度アドバンス事業実施時に発生した課題

- パレット化により積載効率が６割程度まで低下した
- 積込現場でのパレタイズ作業に人的・物的労力と追加的な費用が発生した
- 多品種のいちごが１つのパレットに積載されており、卸売市場側での仕分け作業時に市場作業員の負担が増加した
- パレットの導入に係る費用負担や卸売市場での保管場所確保や回収方法等

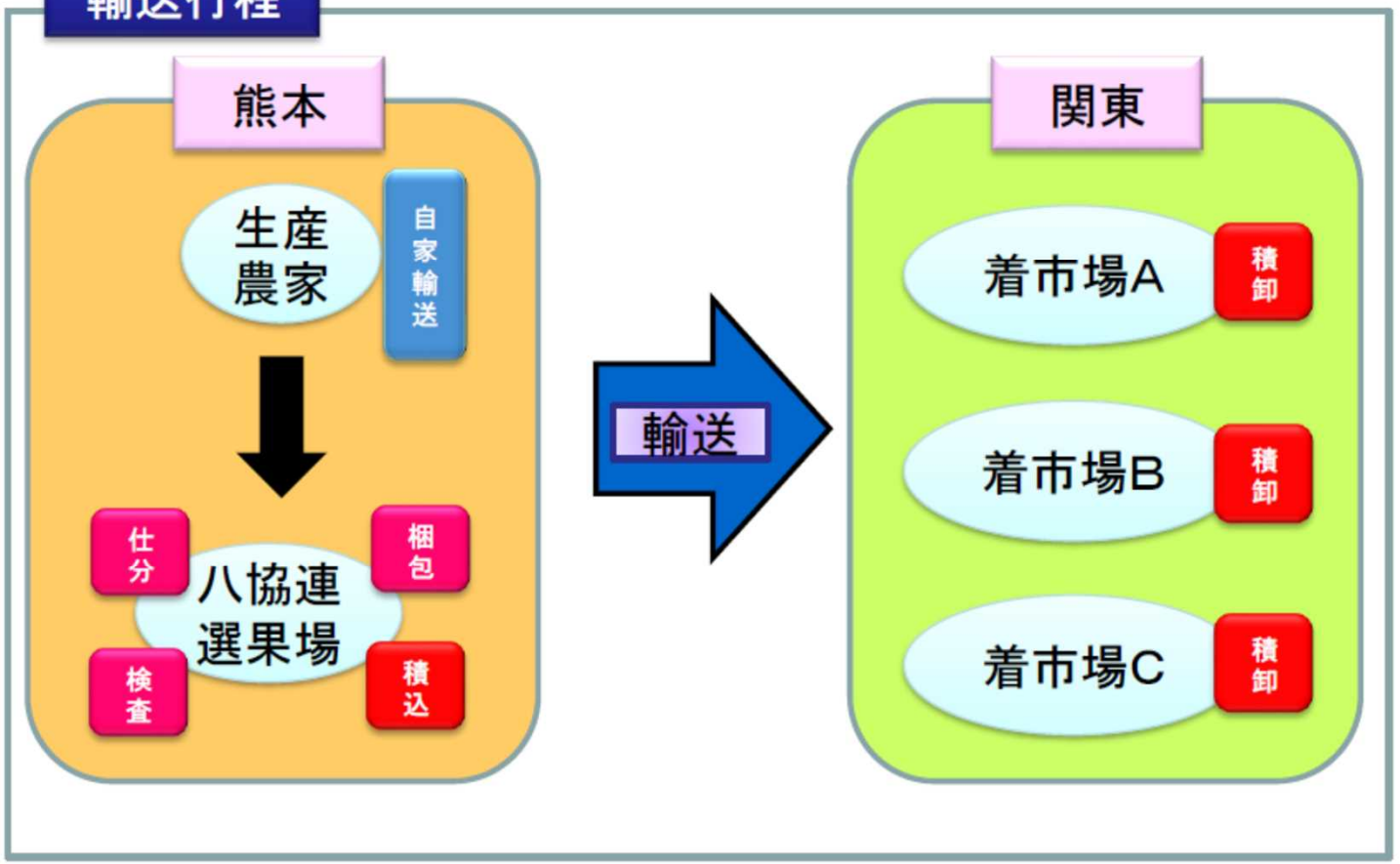
令和4年度の取組内容

国土交通省

トマト輸送に係る実証実験

○対象輸送品目；青果物（トマト・ミニトマト）
○荷主　　；農事組合法人八協連
○事業者　　；熊本県農協青果物輸送改善協議会（実輸送：熊本交通運輸株式会社）
○検証事項　　；熊本発東京着の往便において、パレットを用いた輸送を実施することで、労働時間の短縮及び輸送品質等について検証

輸送行程



課題の内容

・車両への積み卸し作業が手荷役で行われているため、発地・着地の双方で長時間の荷役作業が発生
・着地側の市場での荷降しでパレットが優先されるケースがあり長時間の荷待ちが発生

令和4年度の取組内容

国土交通省

トマト輸送に係る実証実験

◆青果物輸送における八協連選果場からのパレット化に係る実証実験を実施
◆品目はトマトとし、出荷時期のはじまる11月～12月にかけて実施
◆出荷先の関東圏のうち市場A、B、Cの3箇所を対象に実施
◆日本パレットレンタルより480枚のT11型パレットを借り受け
◆480枚のパレットを全て使い切った時点で実証実験終了

◆過去の同時期実績との対比により実証実験における作業効率、ドライバーの作業時間等に対する効果を検証





対象品目（トマト）



対象品目（ミニトマト）

令和4年度の取組内容

国土交通省

トマト輸送に係る実証実験

①八協連選果場で選果場内の構内用パレットからT11型パレットにトマトを積み付け
②大型ウィング車に積み込み
③関東まで輸送付後、着市場A、B、Cの3箇所にて荷降し
④休息期間を挟み、帰り荷輸送へと移行



等級別に箱詰めされたトマトを構内用パレットに仕分け



T11型パレットをドライバーが荷室に敷設



構内用パレットを荷室へ搬入



敷設したT11型パレットに構内用パレットからドライバーが積み替え

令和4年度の取組結果

国土交通省

トマト輸送に係る実証結果

【着側での課題】

・パレット利用によって、着側での市場では荷役作業効率が平均で3.1倍もの向上が確認された。
・ばら積みの際には当階級別の積み替え作業をドライバーが行っていたため、パレット化に伴い着側の作業員負担が増大した。
・「土物類」であれば利用できるクランプフォークやパレットチェンジャーが果実類では使用できないため、積替え仕分けは手作業になる。

【発側での課題】

・着側での作業効率の向上が確認できた一方で、発側の積込現場では短時間ではあるが、作業時間が長くなる結果となった。
・これは構内用パレットサイズが1300mm×1300mであり、このサイズではトラックの荷台に2列で詰めないことが一つの要因。パレット化の本格導入の際にはT11型への対応など、発側での効率向上について検討することも必要。



構内用パレットとT11型パレット

【商習慣における課題】

・着側の市場で仲卸ごとに当階級の仕分けが発生するが、これまでは長年の商習慣にてドライバー側の作業となってきた。
・継続するドライバー不足、時間外労働時間の規制にて現状の輸送形態を維持することが困難。
・市場としてはさらに川下の大手販売店の要請にも応えなければならず、パレット化の推進に向けてはサプライチェーン全体で問題意識の共有が重要。
・コストと回収率は密接に関係するため、パレット輸送導入については市場側の理解・協力が不可欠。
・パレット化に向けてはどのように応分のコスト負担を検討するのかも課題としてあげられる。

【そのほか課題】

・短距離であればパレットを毎日回収できるが、長距離であれば帰荷があり、パレットを積んで帰ると積載効率が下がるため、バラ輸送が選択されるという指摘もある。
・今回のトマトは重量勝ちであったため、パレットを用いても積載数が変わらなかったが、葉物などの容積勝ちの品目においては制裁効率が下がるため、パレット化が容認されないケースがある。
・パレット化の本格運用については、必要枚数を適宜引き取っていくような運用が必要である。

令和5年度の取組内容

国土交通省

令和５年度　熊本県地方協議会　対象輸送分野に係る取組

＜基本的考え方＞

・令和６年度に向け、「加工食品、飲料・酒」「農産物」を主眼に検討・取組を進める（必要に応じ見直し）

＜具体的な取組の方向性＞

・**「加工食品、飲料・酒」＝**ガイドラインの浸透を図る取組が必要

加工食品等

・令和5年4～12月、貨物自動車運送事業者を対象とした労務安全管理講習会において周知
・令和5年8～12月、自動車運転者の労働時間等の改善のための改善基準告示等説明会において周知
・令和5年9月20日、陸上貨物運送事業労働災害防止協会において周知
・令和5年11月8日、熊本県トラック協会会員事業者向け機関誌において周知
・令和5年12～令和6年1月、産業資源循環協会において周知
・令和6年1月22日、熊本県商工会議を訪問し、ガイドラインの周知・活用を要請
・令和6年3月１日、熊本県トラック協会の広報誌において周知
・令和6年3月15日、第16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において周知

→ 更なる周知に関して次年度の取組を検討

・**「農産物」＝**実証実験を実施（キャベツ輸送のパレット化）

農産物

・農産物輸送に関係する行政機関・荷主団体・運送事業者団体を構成員とした「農産物輸送効率化のための意見交換会」にてとりまとめた実証実験（キャベツ輸送のパレット化）を実施

→ 実証実験による効果・課題の検討

関係者

JA熊本経済連
JA上益城
九州農政局
熊本県トラック協会
熊本運輸支局

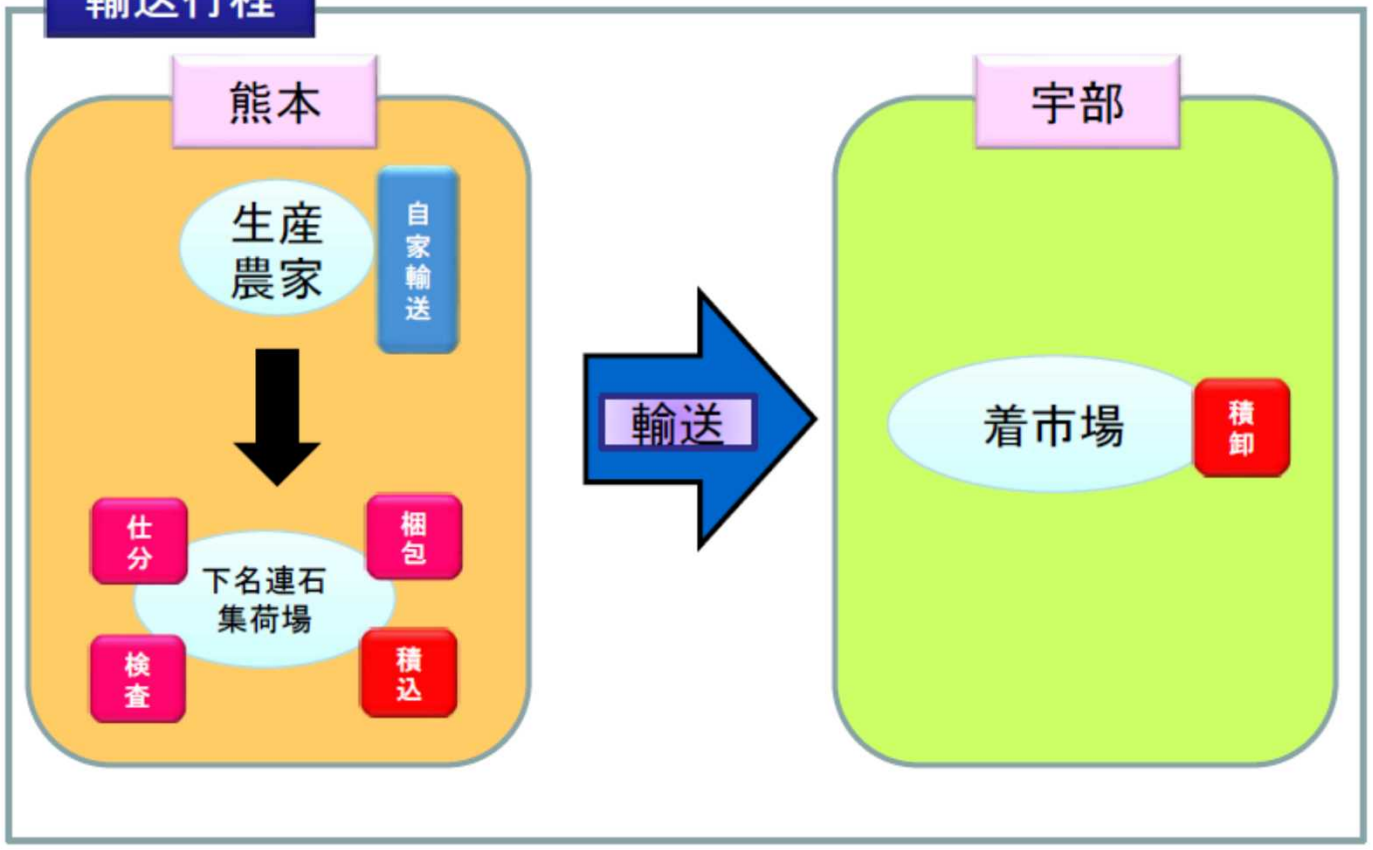
令和5年度の取組内容

国土交通省

キャベツ輸送に係る実証実験

○対象輸送品目；青果物（キャベツ）
○荷主　　；上益城農業協同組合
○事業者　　；熊本県農協青果物輸送改善協議会（実輸送：熊本交通運輸株式会社）
○検証事項　　；熊本発宇部着の往便において、パレットを用いた輸送を実施することで、労働時間の短縮及び輸送品質等について検証

輸送行程



課題の内容

・車両への積み卸し作業が手荷役で行われているため、発地・着地の双方で長時間の荷役作業が発生
・着側の市場での荷降しでパレットが優先されるケースがあり長時間の荷待ちが発生

令和5年度の取組内容

国土交通省

キャベツ輸送に係る実証実験

◆青果物輸送における下名連石野菜集出荷場からのパレット化に係る実証実験を実施
◆品目はキャベツとし、出荷時期ピークとなる7月に実施
◆7/12～7/28までの期間
※水、日、祝日は市場が休みとなり、市場の休日前となる火、土、祝日前は出荷無し。
◆出荷先は宇部を対象に実施
◆宇部側からの持ち込みパレット（1,200mm×1,020mm※）を利用して実施

※1,000mm～1,050mmの間で若干の個体差あり

◆バラ積み輸送による実績との対比により実証実験における作業効率、ドライバーの作業時間等に対する効果を検証



対象品目（キャベツ）

令和5年度の取組内容

キャベツ輸送に係る実証実験

①下名連石野菜集出荷場の構内用パレット（1,500mm×1,500mm）から宇部側からの持ち込みパレット（1,200mm×1,020mm）にキャベツを積み付け
②大型ウィング車に積み込み
③宇部まで輸送後、市場にて荷降し
④休息期間を挟み、帰り荷輸送へと移行



【下名連石野菜集出荷場の構内用パレット】



【宇部側からの持ち込みパレット】

令和5年度の取組内容

国土交通省

キャベツ輸送に係る実証実験


構内用パレットで予冷


宇部側持ち込みパレットをドライバーが荷室に敷設


着側市場の作業員がフォークリフトで荷下ろし


着側市場の作業員２～３名で10段積み→５段積みへ下ろし分け


構内用パレットを荷室へ搬入


宇部側持ち込みパレットに構内用パレットからドライバーが積み替え


下ろし分けの終わったパレットから上屋内へ搬入


上屋への搬入終了

令和5年度の取組内容

国土交通省

キャベツ輸送に係る実証結果

【着側での課題】

・パレット利用により着側での作業効率は3．0倍もの向上。
・ドライバーの拘束時間短縮と、負担軽減による将来的な輸送力維持のための施策として、引き続きパレット化の推進は必要。
・実証実験において、車上渡しとしたためこれまでドライバーが行っていた作業がを着側の作業員が実施・
・もし今回の輸送形態を継続的に行うのであれば、作業人員を固定で手配する必要があるため、人件費をどうするのかという問題がある。

【発側での課題】

・今回の実証実験では着側の荷役作業効率の向上が確認できた一方で、発荷主側で構内用パレットから持ち込みようパレットへの積替えなどで、短時間ではあるが作業時間が長くなる結果となった。
・出荷前の予冷を行う機器が1500mm×1500mmのパレット使用が前提の使用となっている事が理由。パレット本格導入については、予冷機器更新のタイミングにて、改めて効率向上について検討するが必要。

【商習慣における課題】

・各中央卸売市場開設者等が定める業務規定（条例）についても、各開設者によって規定状況が異なるところである。
・卸売業者の定める受託契約約款には「委託物品の引き渡し方法」とした項目があり、市場では荷物を下ろすまでがドライバーの仕事と認識されているケースがある。
・パレット化の推進により着側での仕分け作業負担が増大する点においては荷主側の理解を促進することが必要である。

【そのほか課題】

・パレット本格導入時においてはパレットの調達などの初期投資費用が必要となり、応分の負担について検討する必要がある。
・応分の負担を検討する為には政策的な助成策等の検討も必要。
・リードタイムの延長に関する検討。
・T11型パレットを推奨しているが、市場流通においてT12型のようなパレットは一定の割合で使用されており、将来的な規格については検討が必要。
・熊本発の青果物輸送においては必然的に長距離となることから、改善基準告示の荷主への一層の周知が必要。

令和6年度の取組内容・結果

国土交通省

令和６年度　熊本県地方協議会　対象輸送分野に係る取組

＜基本的考え方＞

・令和７年度に向け、「加工食品、飲料・酒」「農産物」を主眼に検討・取組を進める（必要に応じ見直し）

＜具体的な取組について＞

・３省ガイドラインの浸透を図る取組が必要



①「ホワイト物流」推進運動賛同企業数の拡大

◇講習会等にて周知

②標準的な運賃の普及

◇県内荷主企業等への適正取引及び事故防止に関する文書の送付

◇新聞広告等によるPRの実施（熊本県トラック協会）

③改正労働時間等の周知

◇熊本県トラック協会が主催するセミナー等において周知。

◇新規許可事業者に対する講習会において熊本労働局より周知。

◇労働基準監督署において、労働時間・改善基準告示等の労働条件の説明会を実施

令和6年度の取組内容・結果

国土交通省

物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン取引状況に関する調査結果（アンケート・ヒアリング結果）

■ **「物流の2024年問題」について**

- （アンケート調査結果より）**荷主と運送事業者ともに約４割が「物流の2024年問題」による業務への「影響がある」**と回答した。影響先については、**荷主の４分の３が「物流コスト増加により利益率の悪化」があると回答。運送事業者では６割以上が「稼働率の低下による利益率の悪化」を最も多く挙げたほか、「労務管理の煩雑化」が第二位となっており、労務管理の制約による管理の煩雑化や利益率の悪化の影響**を受けている。

■ **運賃交渉について**

- （アンケート調査結果より）**標準的な運賃を提示した運送事業者は12.4%であり、そのうち荷主に標準的な運賃が受け入れられたのは30.8%となった。一定程度受け入れられた（30.8%）、受け入れられなかった（11.5%）であり、運賃交渉の状況からも荷主との運賃交渉において必ずしも希望通りにはなっていない場合もある。**
- （ヒアリング調査より）**「標準的な運賃」から大きな乖離があることや燃料サーチャージの収受が難しい状況**

➡ **運賃の改善に向けたさらなる取組が必要である。**

■ **ガイドラインの認知度と理解度**

- **荷主の約７割、運送事業者の約８割が「知っている」と回答したが、内容を理解しているのはそれぞれ３割未満にとどまった。**
  自主行動計画を「自社で提出している」荷主は3.9%、運送事業者は8.9%と**全体的に低い結果であった。**

➡ **荷主および運送事業者ともに、ガイドライン・自主行動計画の認知度・理解度を向上させる対策が必要である。**

■ **「実施が必要な事項」の取り組み状況**

- （アンケート調査結果より）荷主・運送事業者とも**輸送面における**時間短縮に向けた取り組みにおいては、**短期的な取り組みは進んでいるものの、長期的な対策やハード・ソフト面からの対策を進めていく必要がある。**荷待ち・荷役作業では、**荷主と運送事業者にて捉え方が異なる傾向**にあった。
- （自由記述の取組事例より）「事前に輸送車両入庫時間等を輸送業者と調整し、可能な限り待ち時間を無くす取り組み」や「事前に情報公開を積極的に行いコスト減に努める」などの双方の協力関係を築きながら改善をしていく意見が見られた。

■ **取り組みが進んでいる荷主・運送事業者名へのヒアリング調査からの事例等**

- **「①輸送方法やリードタイム変更に関する取り組み」や「②荷役作業の改善に関する取り組み」が行われていることが明らかになり、改善に向けて荷主は運送事業者の要望をくみ取りながら一体となって協力し、WIN-WINの関係になるように取組むことが効果的**であること
- 中・長距離輸送においてはモーダルシフトやリードタイムを確保することにより長時間労働を抑制する一方で、**一律の改善基準告示の設定が厳しく遵守が難しいことを挙げていた。**

長時間労働の改善に向けて**短期的な対策は進みつつあるが、「標準的な運賃」をベースとした水準との大きな乖離や中長距離輸送における**課題も多くあり、今後業界や行政を挙げてより一層の理解を深め、**WIN-WINの関係になるように一体となって協力する環境を作り、物流の適正化・生産性向上に向けて**進めていく必要がある。

令和7年度の取組内容

国土交通省

熊本県地方協議会　今後の取り組み方針

・熊本県地方協議会の検討テーマ（対象輸送分野）は、引き続き「加工食品、飲料・酒」「農産物」とする。
長時間労働などの課題の早期改善及び荷主・運送事業者間で改善に向けた協議が実施しやすい環境づくりに向け以下に取り組む。（必要に応じ見直し）

＜具体的な取り組みの方針＞

運送事業者・荷主企業等に対する法制度の周知

・「標準的な運賃」制度や、令和7年4月から施行される関係法令などについて、理解を深めるため、講習開催等により周知を図る

運送事業者・荷主企業等への訪問

・県内の運送事業者・荷主企業等に対して、労働時間改善や生産性向上に向けた取り組み状況を訪問により聞き取り、好事例を収集・普及促進に取り組む

「ホワイト物流」推進運動への参加呼びかけ

・荷主や運送事業者が開催する会議など、機会を捉えてホワイト物流推進運動への参画に向けて、呼びかけを行う

改善基準告示の周知及び遵守状況の確認

・改正労働基準法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知・理解に向けて、労働局・労働基準監督署において機会を捉えて周知を行う
・運送事業者を訪問し、労働時間等の労働条件について調査し、問題点について助言指導を行う

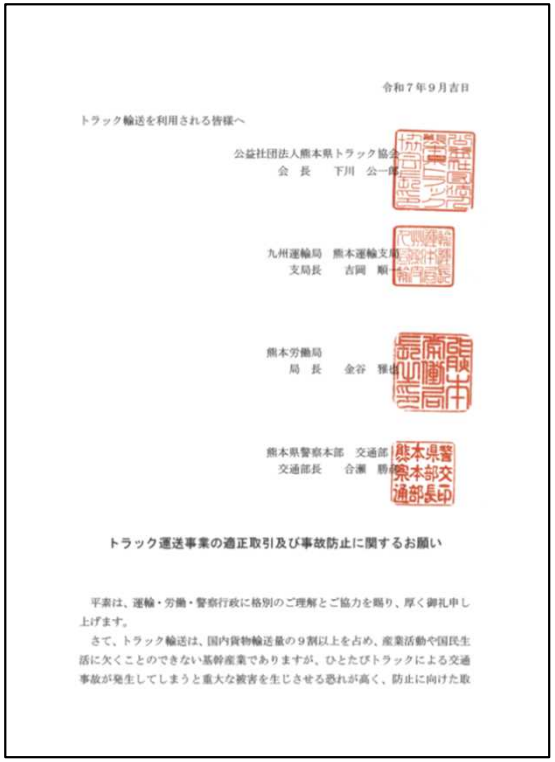
令和7年度の取組結果

国土交通省

運送事業者・荷主事業者等への法改正の周知

働き方改革関連法の改正内容について、運送業界内及び業界外（荷主団体・荷主企業）に対する周知と理解促進を目的に要請文書の発出や新聞広報掲載、テレビ放映、動画広告、セミナーの開催など、様々な手段を用いて行ってきた。

①荷主団体・荷主企業宛て協力要請文書の発出（R7.9月）
　県内荷主企業・団体　3,000社



令和７年９月吉日

トラック輸送を利用される皆様へ

公益社団法人熊本県トラック協会
会　長　下川　公一郎

九州運輸局　熊本運輸支局
支局長　吉岡　順一

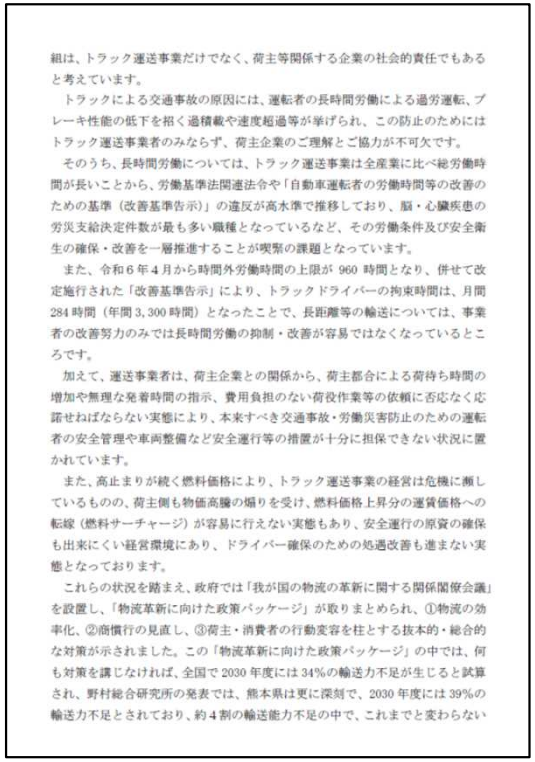
熊本労働局
局　長　金谷　雅也

熊本県警察本部　交通部
交通部長　合瀬　勝也

トラック運送事業の適正取引及び事故防止に関するお願い

平素は、運輸・労働・警察行政に格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送は、国内貨物輸送量の９割以上を占め、産業活動や国民生活に欠くことのできない基幹産業でありますが、ひとたびトラックによる交通事故が発生してしまうと重大な被害を生じさせる恐れが高く、防止に向けた取



組は、トラック運送事業だけでなく、荷主等関係する企業の社会的責任でもあると考えています。

トラックによる交通事故の原因には、運転者の長時間労働による過労運転、ブレーキ性能の低下を招く過積載や速度超過等が挙げられ、この防止のためにはトラック運送事業者のみならず、荷主企業のご理解とご協力が不可欠です。

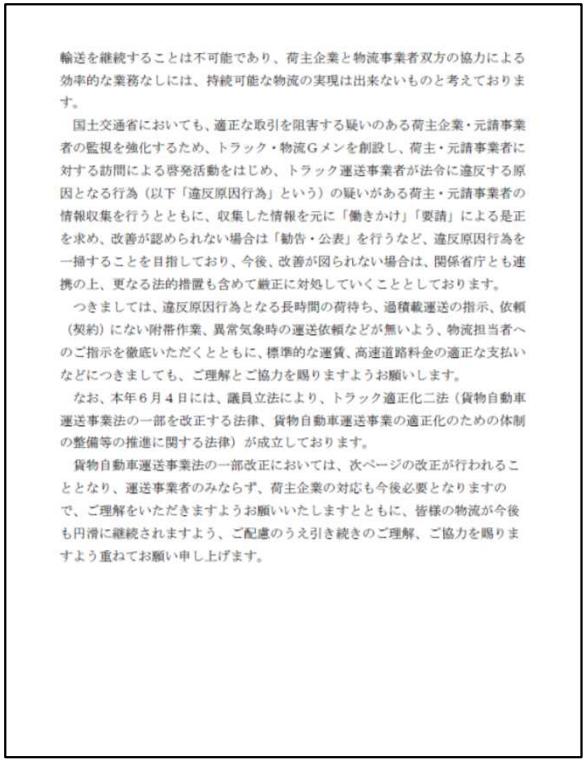
そのうち、長時間労働については、トラック運送事業は全産業に比べ総労働時間が長いことから、労働基準法関連法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の違反が高水準で推移しており、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっています。

また、令和６年４月から時間外労働時間の上限が 960 時間となり、併せて改定施行された「改善基準告示」により、トラックドライバーの拘束時間は、月間 284 時間（年間 3,300 時間）となったことで、長距離等の輸送については、事業者の改善努力のみでは長時間労働の抑制・改善が容易ではなくなっているところです。

加えて、運送事業者は、荷主企業との関係から、荷主都合による荷待ち時間の増加や無理な発着時間の指示、費用負担のない荷役作業等の依頼に否応なく応諾せねばならない実態により、本来すべき交通事故・労働災害防止のための運転者の安全管理や車両整備など安全運行等の措置が十分に担保できない状況に置かれています。

また、高止まりが続く燃料価格により、トラック運送事業の経営は危機に瀕しているものの、荷主側も物価高騰の煽りを受け、燃料価格上昇分の運賃価格への転嫁（燃料サーチャージ）が容易に行えない実態もあり、安全運行の原資の確保も出来にくい経営環境にあり、ドライバー確保のための処遇改善も進まない実態となっております。

これらの状況を踏まえ、政府では「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策が示されました。この「物流革新に向けた政策パッケージ」の中では、何も対策を講じなければ、全国で 2030 年度には 34%の輸送力不足が生じると試算され、野村総合研究所の発表では、熊本県は更に深刻で、2030 年度には 39%の輸送力不足とされており、約４割の輸送能力不足の中で、これまでと変わらない



輸送を継続することは不可能であり、荷主企業と物流事業者双方の協力による効率的な業務なしには、持続可能な物流の実現は出来ないものと考えております。

国土交通省においても、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、トラック・物流Ｇメンを創設し、荷主・元請事業者に対する訪問による啓発活動をはじめ、トラック運送事業者が法令に違反する原因となる行為（以下「違反原因行為」という）の疑いがある荷主・元請事業者の情報収集を行うとともに、収集した情報を元に「働きかけ」「要請」による是正を求め、改善が認められない場合は「勧告・公表」を行うなど、違反原因行為を一掃することを目指しており、今後、改善が図られない場合は、関係省庁とも連携の上、更なる法的措置も含めて厳正に対処していくこととしております。

つきましては、違反原因行為となる長時間の荷待ち、過積載運送の指示、依頼（契約）にない附帯作業、異常気象時の運送依頼などが無いよう、物流担当者へのご指示を徹底いただくとともに、標準的な運賃、高速道路料金の適正な支払いなどにつきましても、ご理解とご協力を賜りますようお願いします。

なお、本年６月４日には、議員立法により、トラック適正化二法（貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律、貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律）が成立しております。

貨物自動車運送事業法の一部改正においては、次ページの改正が行われることとなり、運送事業者のみならず、荷主企業の対応も今後必要となりますので、ご理解をいただきますようお願いいたしますとともに、皆様の物流が今後も円滑に継続されますよう、ご配慮のうえ引き続きのご理解、ご協力を賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

令和7年度の取組結果

国土交通省

運送事業者・荷主事業者等への法改正の周知

②新聞等広報掲載

- 熊日新聞（R7.12.13土曜）全7段カラー記事体広告1回
- くまもと経済（R8.1月）A4・1ページカラー広告1回
- 読売新聞（R8.1.1）全15段・カラー広告1回
- 熊日新聞（R8.1月）半3段カラー広告4回
- くまにちすぱいす（R8.1月）全5段カラー広告1回
- リビング熊本（R8.1月）全5段カラー広告1回





令和7年度の取組結果

国土交通省

運送事業者・荷主事業者等への法改正の周知

③テレビ放映
30分特別番組 令和7年12月6日（土）16:25～16:55
テレビCM　53本



④WEB媒体等
・YouTube 15秒動画配信 令和7年11月1日～令和8年3月
・YAHOO！JAPANバナー広告 令和7年12月1日～令和8年2月

⑤改正物流法説明会
・熊本開催　：令和7年　4月30日（水）
・鹿本支部　：令和7年　4月22日（火）
・城南支部　：令和7年　4月24日（木）
・熊本東支部：令和7年　7月17日（木）
・鹿本支部　：令和7年　7月18日（金）
・熊本中支部：令和7年　7月22日（火）
・宇城支部　：令和7年　7月24日（木）
・阿蘇支部　：令和7年　8月　5日（火）
・天草支部　：令和7年　8月　7日（木）
・熊本北支部：令和7年　8月19日（火）
・熊本南支部：令和7年　8月19日（火）
（合同開催）
・玉名支部　：令和7年　8月29日（金）
・人吉球磨支部：令和7年9月16日（火）
・菊池支部　：令和7年11月21日（金）
・城南支部　：令和7年12月　5日（金）

本部・支部出席者合計　433者566名
（※内荷主7名）

⑥荷主企業等向け新春経営セミナー
令和8年1月22日（金）　出席者合計　108社131名出席（うち荷主企業9社12名）

令和7年度の取組結果

国土交通省

運送事業者・荷主事業者等への訪問

荷主事業者への訪問

トラック・物流Gメンの活動として、荷主企業を訪問し、改正物流法など法改正の内容を周知





訪問事業者数：37社

運送事業者への訪問

トラック・物流Gメンの活動として、運送事業者を訪問、電話にてヒアリングを行い、情報収集

ヒアリング事業者数：24者

令和7年度の取組結果

国土交通省

「ホワイト物流」推進運動への参加呼びかけ

トラック・物流Gメンの活動の際に制度説明等を行い、周知。







改善基準告示の周知及び遵守状況の確認

・九州運輸局熊本運輸支局において、労働時間管理適正化指導員が新規トラック運送事業者に対して、労働時間等の労働条件について説明

令和7年度　8回開催　出席者合計15社23名

・労働時間管理適正化指導員がトラック運送事業者を訪問し、労働時間等の労働条件について調査をし、問題点について、助言指導

令和7年6月～令和7年2月末において17社に対して実施

・各労働基準監督署において、労働時間・改善基準告示等の労働条件の説明会を実施

各署合計　4回開催　出席者合計71名

令和7年度の九州協議会について

国土交通省

趣旨・目的

○平成２７年度から中央及び各都道府県に「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。
（各都道府県に設置された協議会は「地方協議会」）

○地方協議会では、年々通達上の周知事項が増加しており、**周知事項の説明に多くの時間が必要となっており、**協議の時間が限られているのが現状。

○今年度の議題である「令和６年４月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策」等について、**九州各県の協議結果等を共有することは有意義ではないか**。

○以上を踏まえ、**①周知事項の一元化、②九州７県の地方協議会の協議結果等の共有　を目的として**、今年度、**試行的に**九州７県の「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」を合同開催する。

開催概要

◆開催形式　：　**WEB形式**
◆委　　員　：　**各県の協議会委員**
◆開催時期　：　**令和８年３月１６日（予定）**
※当日参加出来なかった委員の皆様へは後日録画データを送付予定
※開催後アンケートを実施し、九州協議会の開催方法等の意見を伺うとともに、当日の説明内容への質疑についてもアンケートの中で受付予定
◆開催内容：　**①各県協議会の協議結果等の報告**
②周知事項の説明
（九州運輸局、公正取引委員会事務総局九州事務所、九州経済産業局、九州農政局からの説明を予定）

令和8年度について

国土交通省

関係する法律改正（概要）

令和6年4月

- 時間外労働の上限規制【労働基準法】

令和7年4月

- 書面交付の義務化【貨物自動車運送事業法】
- 利用運送を行う際に一定規模以上の事業者には管理規定、管理者の義務【貨物自動車運送事業法】
- 実運送体勢管理簿の義務化【貨物自動車運送事業法】
- 荷待時間・荷役時間の記録対象車両の拡大【貨物自動車運送事業法】

令和8年1月

- 協議に応じない一方的な代金決定の禁止【中小受託取引適正化法】
- 手形払等の禁止【中小受託取引適正化法】
- 運送受託の対象取引への追加【中小受託取引適正化法】
- 従業員基準の追加【中小受託取引適正化法】
- 面的執行の強化【中小受託取引適正化法】

令和8年4月

- 違法な「白トラ」に係る荷主等の取り締まり【貨物自動車運送事業法】
- 特定事業者の指定【物流効率化法】

概ね3年以内を目処に

- 運送事業許可の更新制度【貨物自動車運送事業法】
- 適正原価の厳守義務【貨物自動車運送事業法】
- 労働者処遇改善確保義務【貨物自動車運送事業法】

令和8年度について

国土交通省

令和8年度の取組方針について

改正物流法を受けての運送業界の実態把握

【対応例】

①運送事業者向けアンケートを行い、現状の実態把握を行う。また、九州各地でのアンケートを検討し、各ブロックとの比較を行う。

②トラック・物流Gメンの活動として事業者及び荷主企業を訪問し、問題点や優良事例などの情報を収集。

③説明会など機会を捉えて、改正法の内容を周知する。

収集した実態の分析

各運送事業者や荷主企業から収集した情報を分析し、問題点や改善すべき点などを洗い出し。

分析結果より対応を検討

協議会にて行える対策を検討。

今後の対応について（まとめ）

国土交通省

・平成27年度　アンケート調査による実態把握
・平成28年度　パイロット事業　実証実験（拠点集約）
・平成29年度　　〃
・平成30年度　改正法の周知
・令和元 年度　アドバンス事（パレット化に係る）
・令和　2年度　生乳物流の改善に係る実証実験
・令和　3年度　ガイドラインの配布、アンケート調査の実施
・令和　4年度　実証実験の実施（パレット化に係る）
・令和　5年度　　〃
・令和　6年度　標準的な運賃、改善基準告示の周知、ホワイト物流推進の周知
・令和　7年度　運送事業者、荷主企業へ法改正の周知、事業者への訪問等

令和8年度以降の法改正の状況　　九州協議会を含めた現状のまとめ

関係する法改正を受け、九州においてどのような変化があったのか。労働状況等を把握することに務める。

把握の結果、協議会での対応を検討