

「第 2 回 持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料

# 九州におけるトラック輸送 の現状と課題について

令和 4 年 1 0 月 6 日

全日本トラック協会 副会長  
九州トラック協会 副会長



 **松浦通運株式会社**

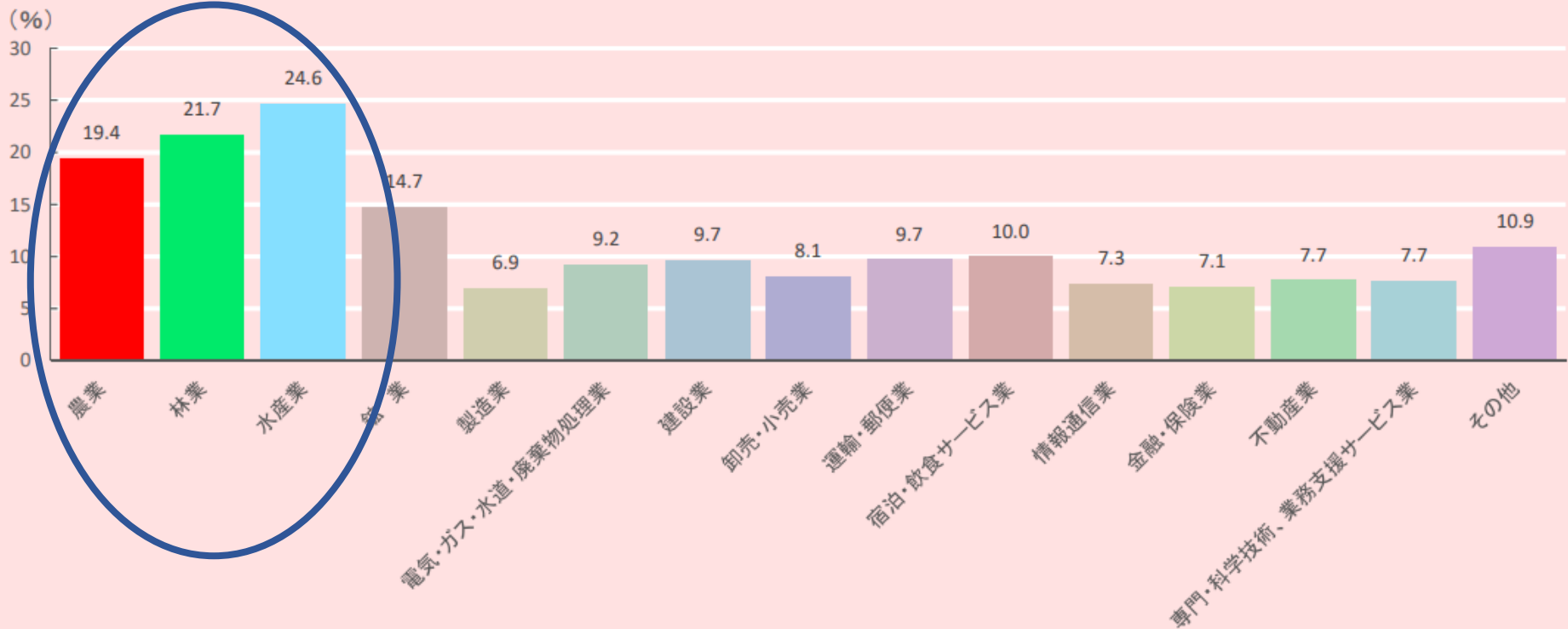
代表取締役 馬渡 雅敏

# 九州のトラック輸送の現状

○産業別の全国に占める九州のシェア

第一次産業（農業、林業、水産業）のシェアが高い。

●九州における産業別に見た生産額のシェア（平成30年度）



資料：「九州農業の概要」（九州農政局）

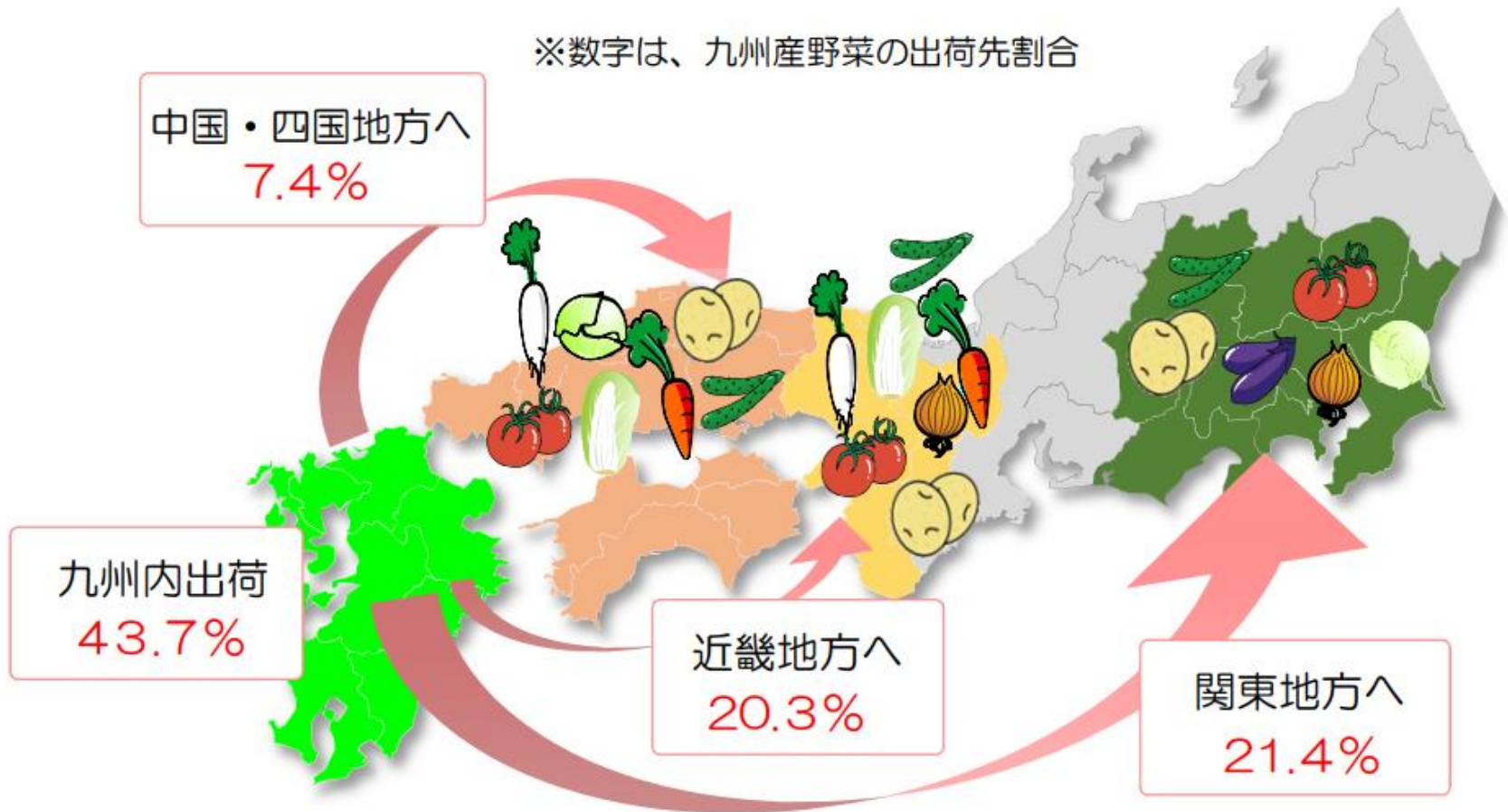
# 九州のトラック輸送の現状

## ○九州産農産品の出荷先

九州のシェアが高い農産品において、約6割が九州外へ出荷され、長距離輸送が多い。

## ●九州産野菜の出荷先（令和2年）

※数字は、九州産野菜の出荷先割合



# 九州のトラック輸送の現状

## ○九州からの東京へのトラック輸送時間

福岡～東京（片道1,100km、15時間）、宮崎～東京（片道1,400km、19時間）となり、改善基準告示や2024年からの時間外労働の上限規制（年960時間）の対応に苦慮。

### 【2024年以降の改善基準告示】

拘束時間 (始業から終業までの時間)	1日 原則13時間以内 最大15時間以内 (14時間超は1週間に2回以内) (1週間全て長距離の場合、出先の泊を伴う場合は週2回まで最大16時間以内) 原則 年3300時間の範囲で月284時間以内 特例 年3400時間の範囲で月310時間まで
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	原則 継続11時間以上努力義務 (下限継続9時間) (1週間全て長距離の場合、出先の泊を伴う場合は、週2回まで継続8時間)
運転時間	2日平均で、1日あたり9時間以内 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	4時間以内 (SAPA、道の駅等で駐停車できない場合、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可) (運転の中断には、1回概ね連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要。当該中断は原則休憩)

### 【労基法改正に係る自動車運転業務の取り扱い】

#### 働き方改革による時間外労働

2024年4月以降 年960時間を上限 (休日労働含まない)

→月平均80時間 (休日労働含まない)

→将来的には、一般則 (720時間) の適用を目指す

福岡～東京  
片道1,100km、15時間

宮崎～東京  
片道1,400km、19時間

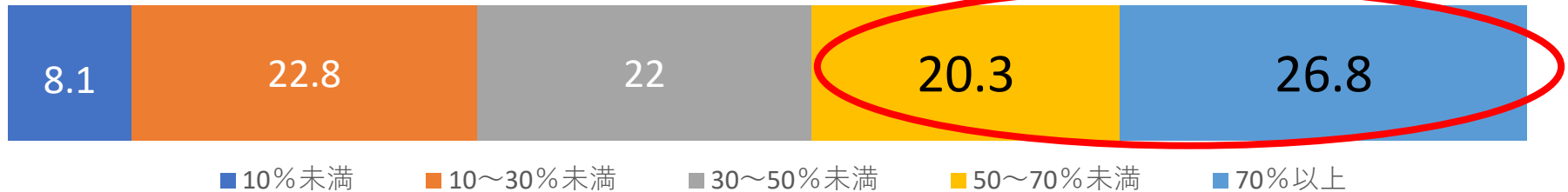
長距離運行を行う事業者  
ほど対応に苦慮

# 九州のトラック輸送の現状

## ○長距離運行への車両を投入する事業者の割合

長距離運行へ5割以上車両を投入している事業者が5割近くを占める。

長距離運行への車両を投入する事業者の割合（九州）（N=123）（単位：％）

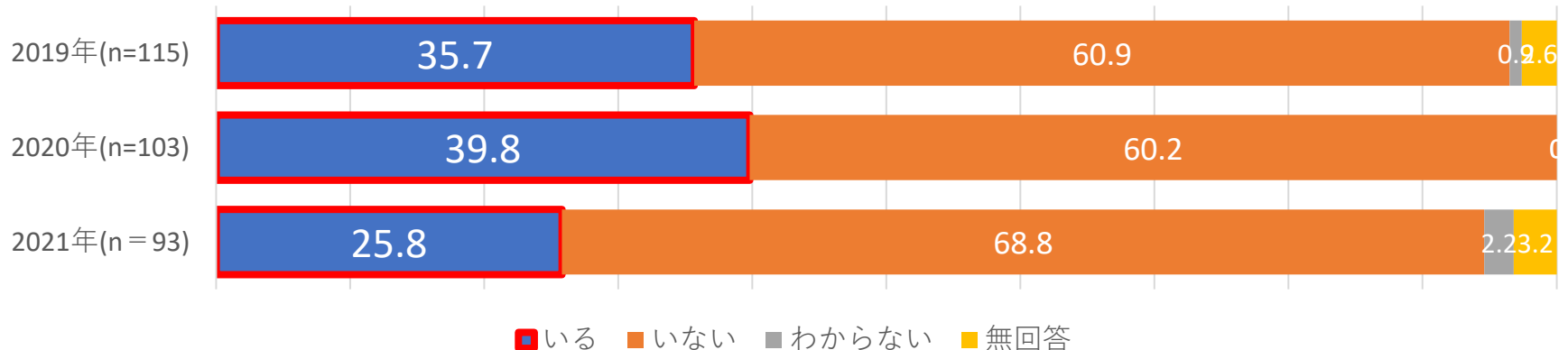


資料：全ト協「改善基準告示見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査」（2020年3月）

## ○時間外労働960時間超のドライバーがいる事業者の割合

およそ3割を超える事業者で960時間超のドライバーがいる。

時間外労働時間が960時間超となるドライバーがいる事業者の割合（九州）（単位：％）



資料：全ト協「働き方改革モニタリング調査」（第2回～第4回）

# 九州のトラック輸送の現状

## ○長距離運行日数

4泊を超えるドライバーが4割以上を占め、長時間労働が課題。

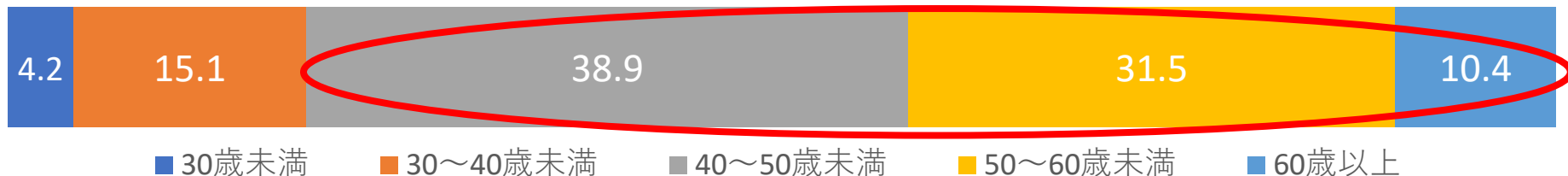
直近の長距離運行日数（九州）（N=578）（単位：％）



## ○長距離運行を行う年齢構成

40代以上のドライバーが8割以上を占め、若年者確保が課題。

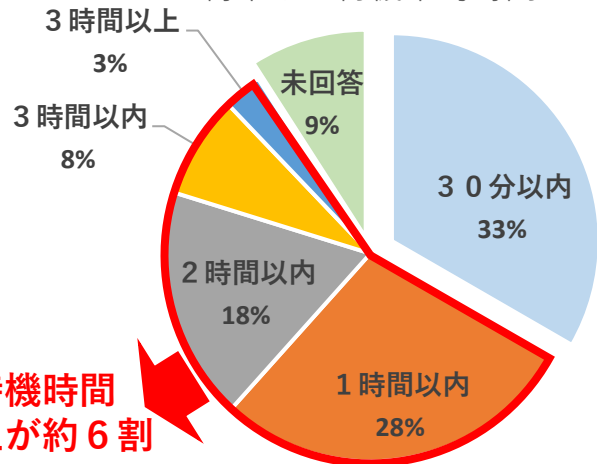
長距離運行を行うドライバーの年齢構成（九州）（N=578）（単位：％）



# 農林水産省 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート

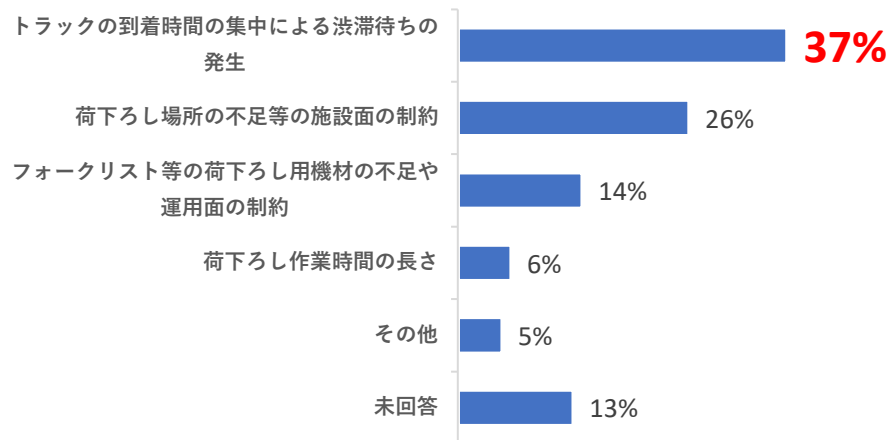
- ・荷下ろし待機時間については、33%の物流事業者が「30分以内」と回答。一方、「2時間以内」以上との回答も29%みられる。
- ・荷下ろし作業時間については、34%が「30分～1時間以内」と回答。一方、「2時間以内」以上との回答も25%みられる。
- ・一方で待機時間、作業時間ともに1時間以上要している物流事業者も一定数存在。
- ・発荷主から委託を受けた荷下ろし先の市場数については、25%が「2市場」、27%が「3市場」、17%が「4市場」と回答し、約7割が複数市場での荷下ろしを行っていると回答。

荷下ろし待機平均時間

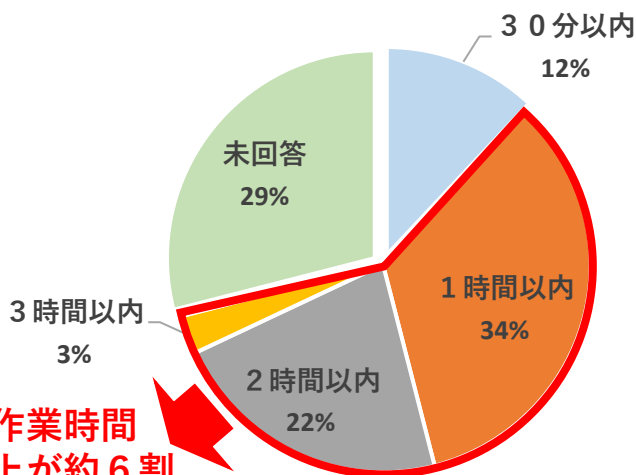


荷下ろし待機時間  
30分以上が約6割

荷下ろし待機時間発生要因

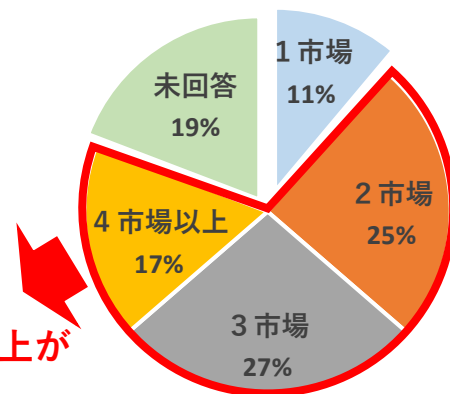


荷下ろし作業平均時間



荷下ろし作業時間  
30分以上が約6割

発荷主から委託を受けた荷下ろし先  
平均市場数

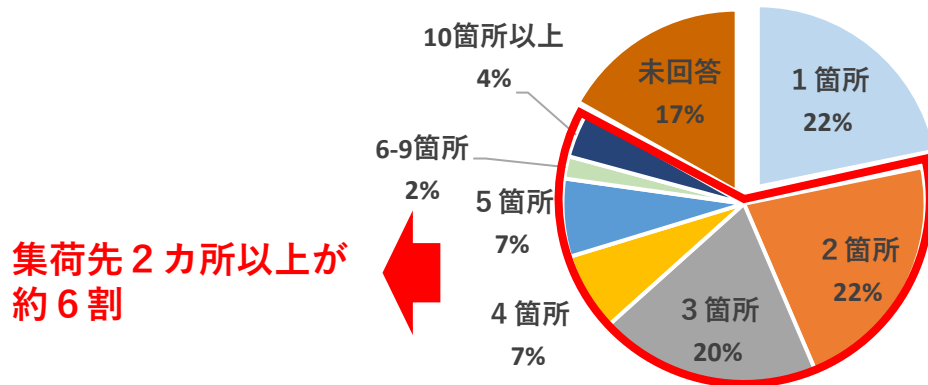


荷下ろし先  
2箇所（2市場）以上が  
約7割

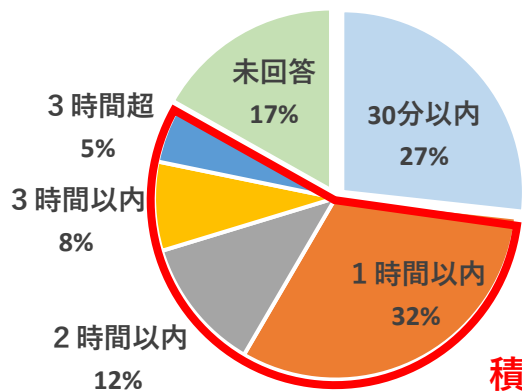
# 農林水産省 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート

- ・ 集荷先数については、22%が「1箇所」、同じく22%が「2箇所」、20%が「3箇所」と回答。
- ・ 産地での積込待機時間については、32%が「30分～1時間」と回答。
- ・ 産地での積込作業時間については、37%が「1時間～2時間」と回答。

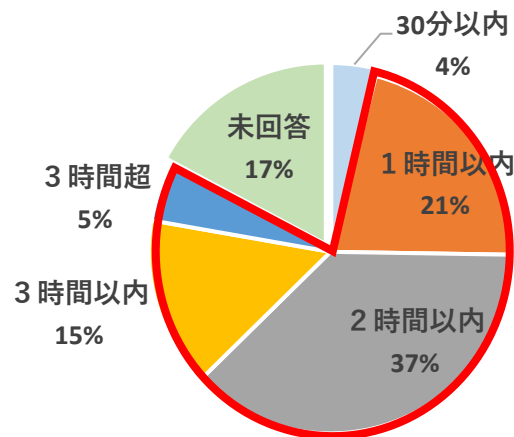
集荷先数 (平均)



産地での積込待機時間



産地での積込作業時間

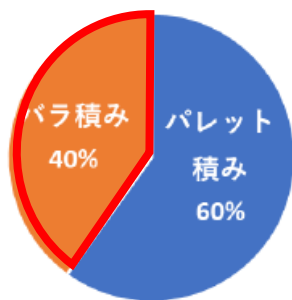




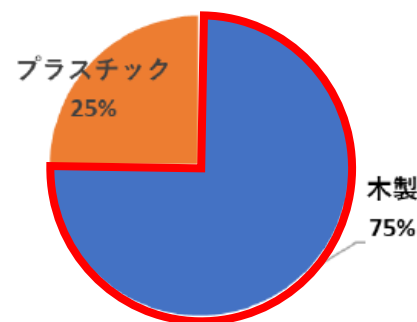
# 農林水産省 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート

- ・荷姿の割合について、60%が「パレット積み」、40%が「バラ積み」と回答。
- ・トラックからの荷下ろし方法については、36%が「パレット化された貨物を、フォークリフト等でそのまま荷下ろし」と回答し、31%が「バラ積みの貨物を、パレットに乗せて荷下ろし」と回答。
- ・使用しているパレットの材質については、75%が「木製」と回答。
- ・別パレットへの積み替えやバラ下ろしする理由については、各々50%以上が「着荷主都合」によるものと回答。

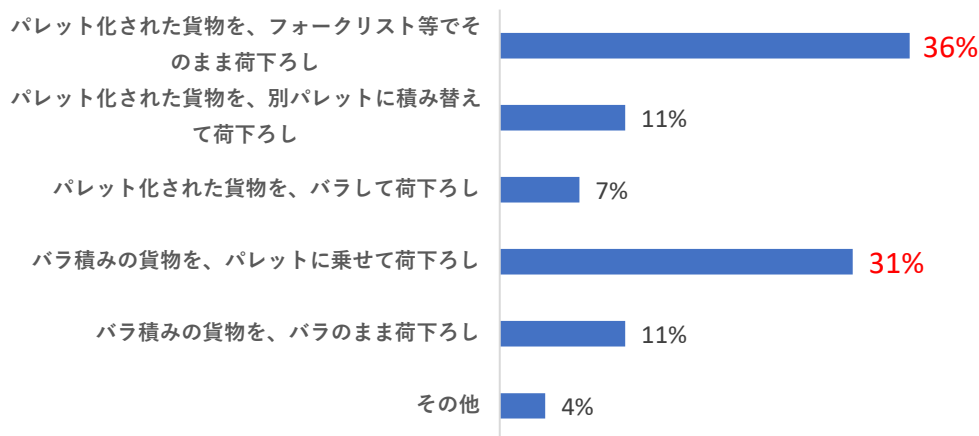
パレット積みとバラ積みの割合  
(平均)



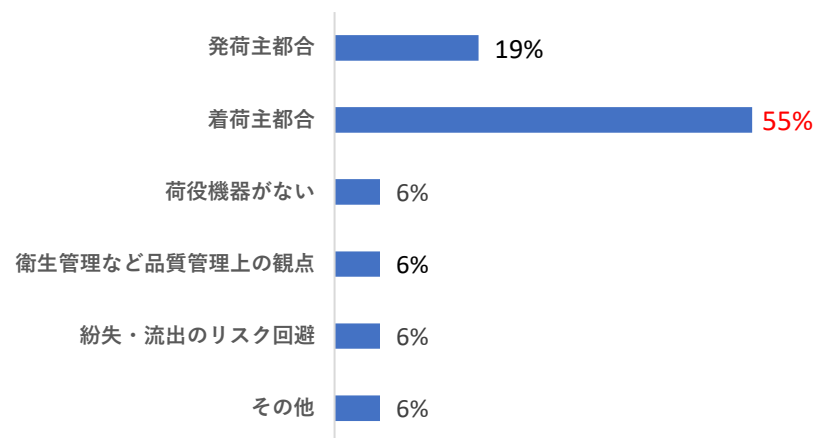
使用しているパレットの材質



トラックからの荷下ろし方法 (荷姿・荷役方法)



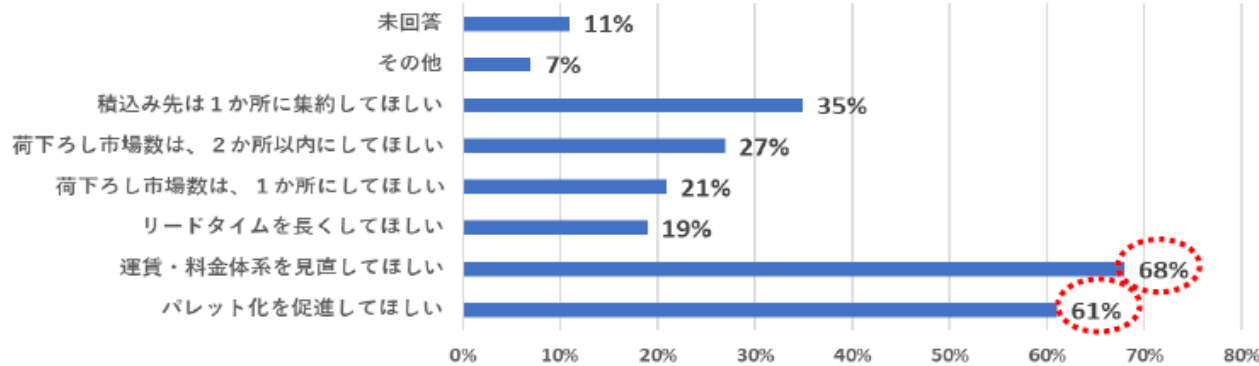
バラ下ろしする理由



# 農林水産省 物流事業者に対する青果物流通に関するアンケート

- ・発荷主への要望については、68%が「運賃・料金体系を見直してほしい」と回答し、61%が「パレット化を促進してほしい」と回答。
- ・着荷主への要望については、52%が「荷受け側の人的応援を増やしてほしい」と回答し、50%が「荷下ろし作業を荷受側が実施してほしい」と回答。

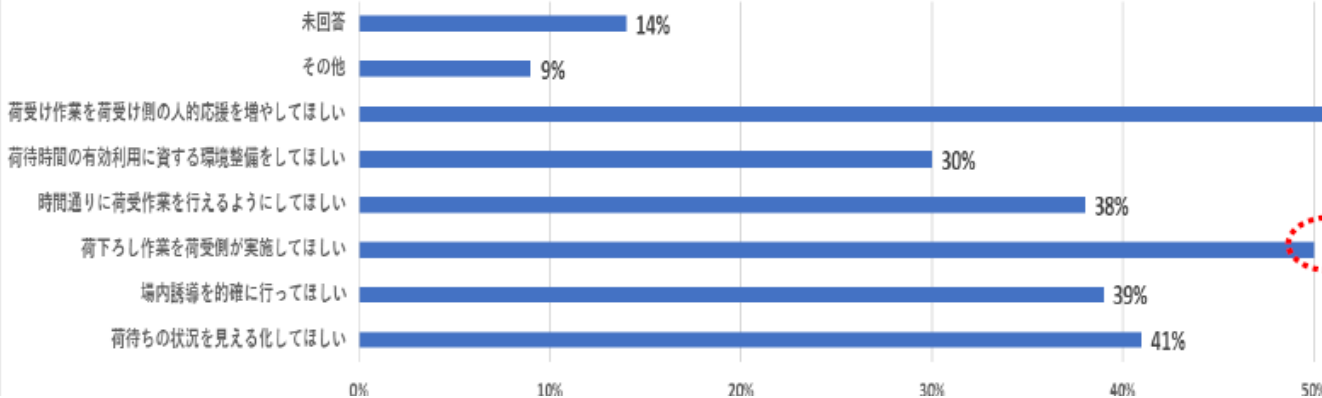
## 発荷主への要望



## 【その他回答（一部抜粋）】

- ・ 積込時の待機時間改善。
- ・ 積荷情報の前広な連絡。
- ・ 積替作業の軽減、パレットへの手積み作業の減少。

## 着荷主への要望



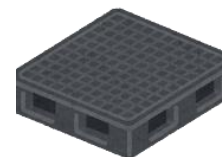
## 【その他回答（一部抜粋）】

- ・ 卸売市場における十分な人員確保。
- ・ 待機場の確保（路上駐車が多い）。
- ・ 待機時間の削減、荷役の標準化（有料化）。
- ・ 希望の予約時間が取れない。

# 荷主への要望

## ・最新荷役機器、設備の導入による荷積み・荷下ろし時間、作業時間の削減

ドライバーの荷役作業負担の軽減と労働時間の削減を図るためには、**手荷役の削減**が必要。また、**パレット化の定着**を図るとともに、**レンタルパレットを回収できる仕組み**の構築が必要。



### 【例】

片方開き倉庫でのターミナル作業から、両開き倉庫への移転

## ・時間当たり人件費単価引き上げのため、標準的な運賃と燃料サーチャージの適用、待機時間料や附帯作業料等の支払

**適正な運賃・料金の收受  
燃料サーチャージへのご理解をお願いいたします**

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃の告示を行いました。

2023年4月1日現在  
燃料単価 高騰  
国内輸送の92%を担うトラック輸送は最大級の危機！  
各社の事業継続につながる問題です

2024年4月1日現在  
燃料単価 960円/リットル

国土交通省 JETP 全国トラック協会

**令和2年4月  
トラック輸送の「標準的な運賃」  
が定められました**

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃の告示を行いました。

トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

国土交通省 JETP 全国トラック協会

# 荷主への要望

## ・リードタイムの延長

商品の受注・出荷から小売店までのリードタイムが短くなる一方で、輸送を担うドライバーの負担が過大となっている。

翌日到着の慣習を見直し、翌々日到着にするなど最低でも「プラス1日」のリードタイム延長による余裕を持った配車と確実な車両の手配、締切時間の前倒し、必要のない納品時間指定を外す、積載率の向上など輸送効率化を推進。



## ・予約システムの導入による荷待ち時間の削減

到着順に荷積み・荷下ろしが行われる場合、早い順番を取るため多くのトラックが必要以上に集配先・配送先へ早く到着する傾向がある。結果、長時間の荷待ちが発生してしまう。

予約受付システムを導入・活用することで、①到着時間を見越した運行計画の策定や②荷主側における作業等の準備などが可能となり荷待ち時間を減らすことができる。

## ・積込先、荷下ろし先の集約

九州から大都市圏へ農産物を輸送する際、複数の市場等へ少量ずつ下ろす場合が多く、各市場においても全国からのトラックが集まり、待機時間が発生する。

ドライバーの長時間労働抑制及び大都市への車両流入抑制の観点から、大都市近郊にまとめてパレットで荷下ろしできる施設（ストックポイント）の整備が必要。



# 荷主の取り組み事例

## JA域や県域を越えた共同輸送（広域SP設置に向けた実証）

〔九州での県域を越えた共同輸送の実証〕

- 京浜や京阪神まで輸送距離の長い九州地区では、消費地への「運べないリスク」解消が喫緊の課題となっている。
- 本会は、2021年11月に福岡市の物流業者拠点を活用し、福岡・佐賀・長崎県の青果物を対象に積み合わせによる共同輸送試験を実施した。これにより、①パレット輸送による荷積み・荷下ろし時間短縮、②県域を越えた荷まとめによる積載効率の向上、③複数県域一括納品による卸売市場の負担軽減、を確認した。
- 2022年度は、トラックとフェリーを活用した複数県域による共同輸送を実証する予定である。

2021年11月の北部九州3県による共同輸送実証

県域を越えた共同輸送便



パレットでのスムーズな荷降ろし



資料：全国農業協同組合連合会

# 車両総重量35トン（単車）の開発に向けた検討

セミトレーラでは、車両総重量44トンの走行が可能であるが、免許や、運転の難しさから忌避される傾向にある。

19歳で大型免許が取得でき、女性にも若者にも運転しやすい大型トラック（単車）輸送のニーズが高まってくる。**車両総重量35トン車の開発**（現在は25トン（平成5年から））により、牽引免許がなくても**大量の荷物の輸送が可能**となり、**ドライバー不足への対応及び環境負荷の削減の観点から有効**である。さらに今後、**燃費向上や電動化に対応するため、バッテリーやパレットの軽量化**についても、行政、メーカー、事業者で実現に向けた検討が必要。

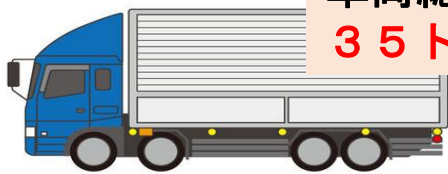
現行



軸重10トンまで



改正案



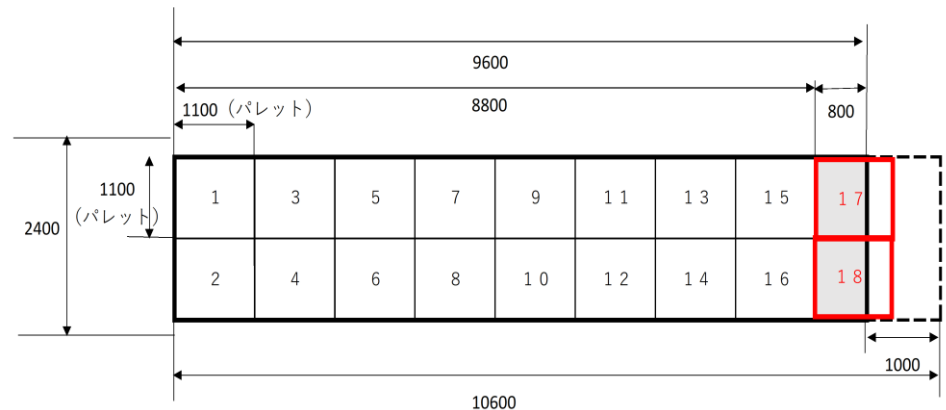
車両総重量  
**35トン**

車両重量増トン・積載量増トン

## T11型パレット積載枚数の増加

T11型パレットを現状の16枚から**18枚**積載出来るよう荷台を長くし、併せて**積載重量の増トン**の検討

荷台平面 イメージ図

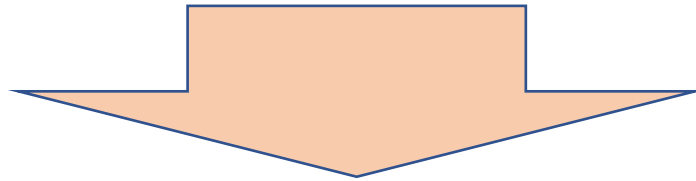


# 最後に

従来は

より早く・より安く・よりサービス良く

が当たり前の物流でしたが・・・



これからは

災害時にも対応可能な時間的余裕を持ち、

セグメント毎の最安値でなく、サプライチェーンを通して、全体最適な運賃・料金を収受でき、

より短い時間で物流を完結できるようなパレットやDXを含めた社会体制の再構築を図る。