

「第4回2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」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2年10月5日（月）



佐賀県・福岡県を拠点とする総合物流サービス

 **松浦通運株式会社**

代表取締役社長 馬渡 雅敏

会社概要

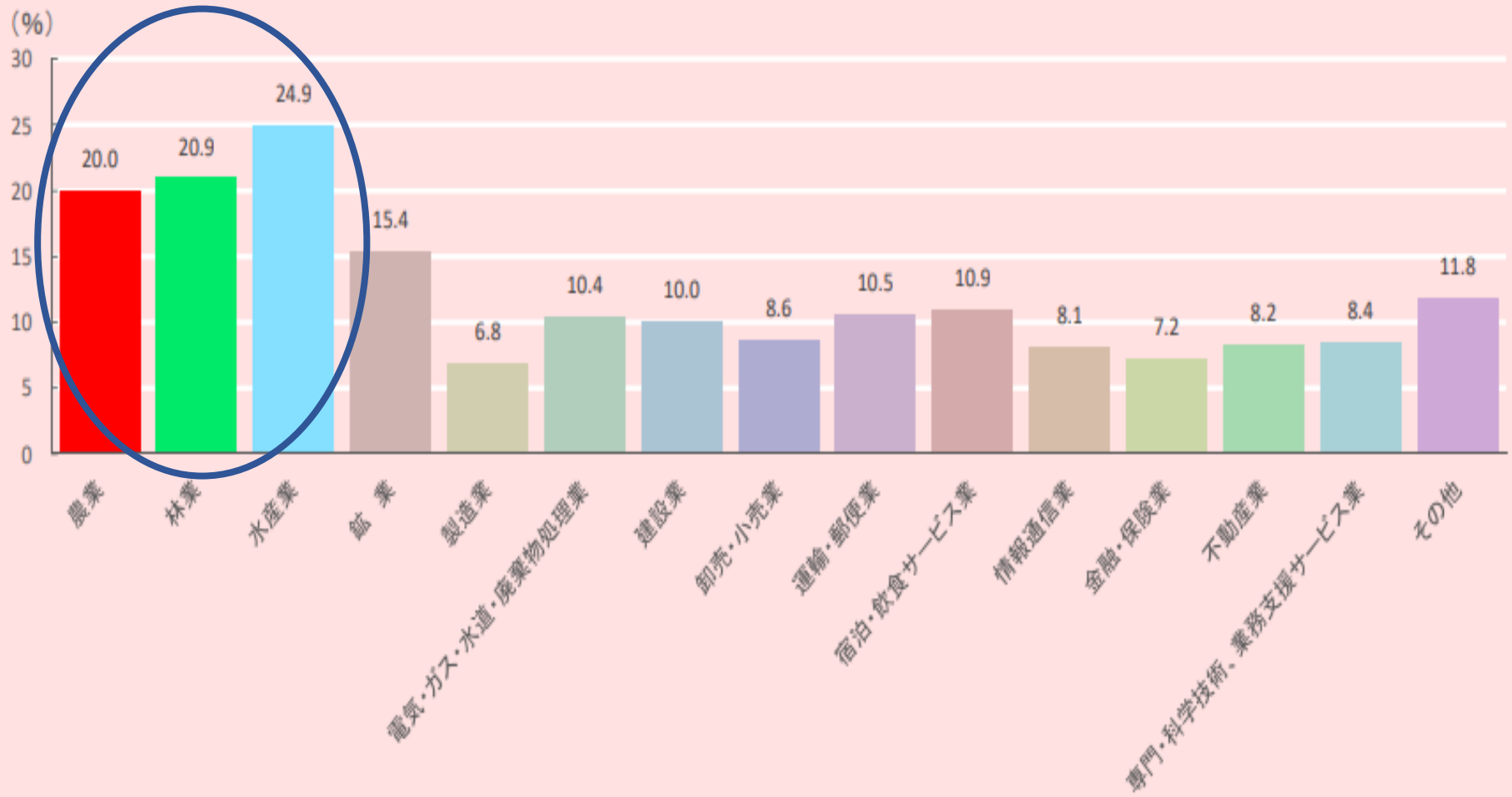
- 社名** : 松浦通運株式会社
本社 : 〒847-0101 佐賀県唐津市中瀬通10-37
設立 : 昭和19年2月25日
資本金 : 5,000万円
年商 : グループ50億円
社員数 : 270名
事業項目 : 一般区域貨物自動車運送事業、一般路線貨物自動車運送事業、軽車輛等運送事業、特別積合せ運送、航空貨物便、重量物の運搬・架設、設置及びこれに付随する事業、一般建設業とび土工事業、港湾運送事業、通関業、輸出入業、船舶代理店業、倉庫業、通運事業ほか
車両台数 : トラック 74台、特種車輛 37台、トラクタ 6台、トレーラ 13台、特殊車輛 37台、クローラクレーン 4台、ラフタークレーン 6台、ハーバークレーン 1台
社是 : 「敢斗の精神」、「和合の精神」、「創意工夫の精神」、「感謝と奉仕の精神」



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

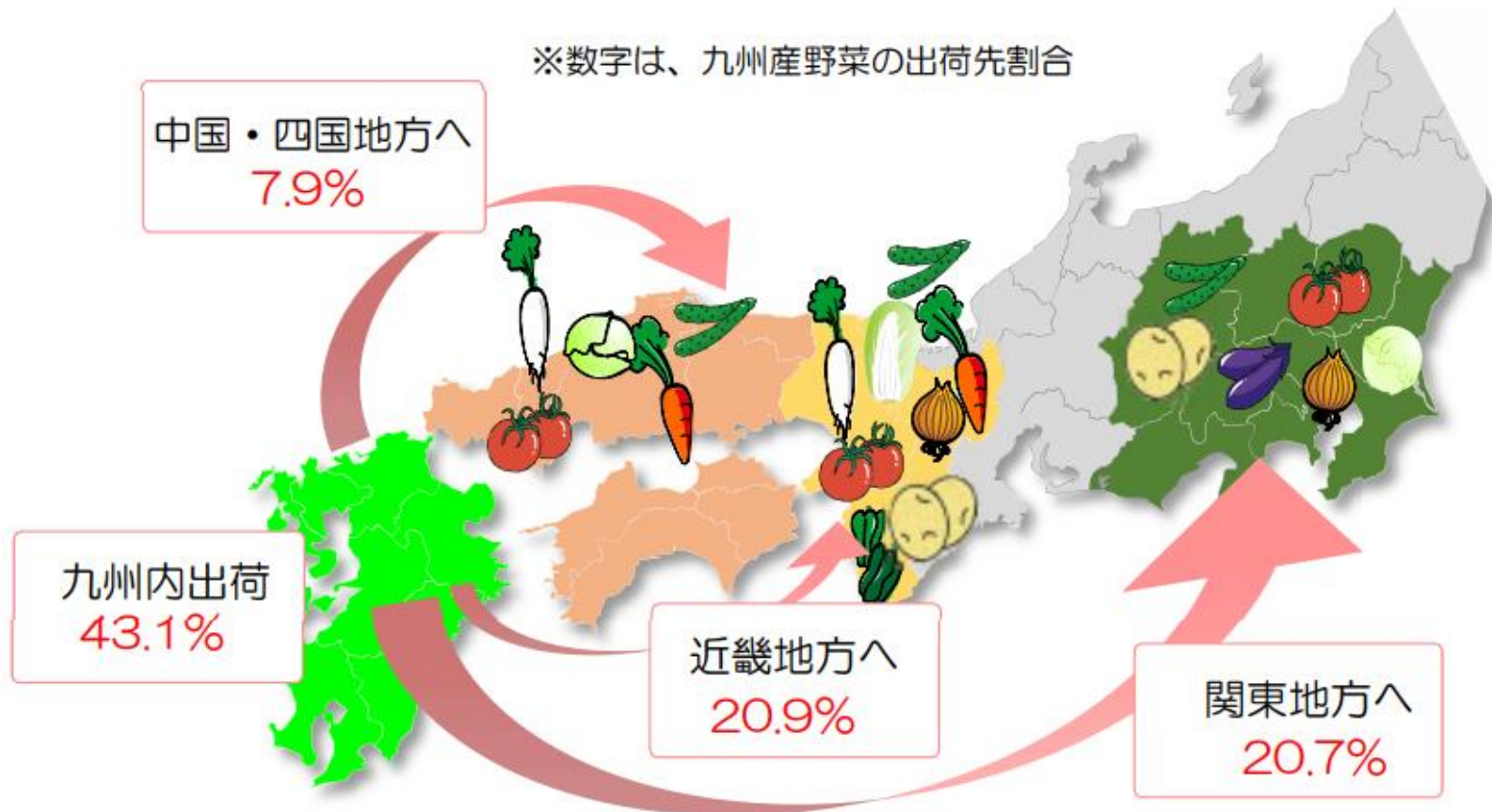
第一次産業（農業、林業、水産業）のシェアが高い。



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。

【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16時間以内 （15時間超は1週間に2回以内） 1か月 293時間以内
休息期間 （勤務と次の勤務の間の自由な時間）	継続8時間以上
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

福岡～東京
片道1,100km、15時間

宮崎～東京
片道1,400km、19時間

【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

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 (N=123)



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

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960時間超のドライバーがいる事業者の割合 (N=115)



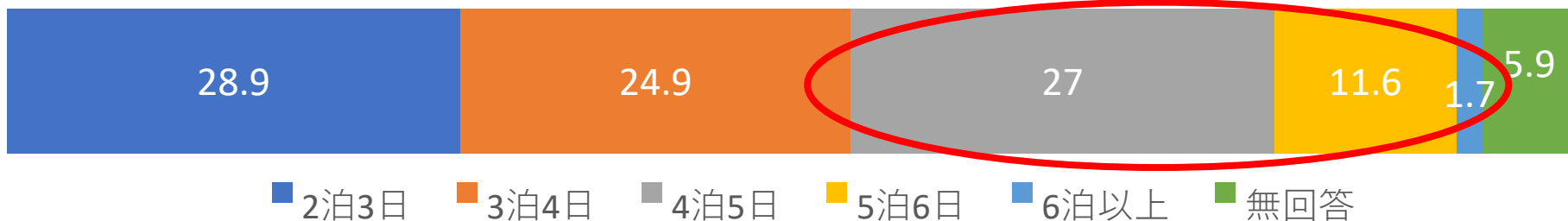
資料：全ト協「働き方改革モニタリング調査(第2回)」(2020年3月)

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 (N=578)

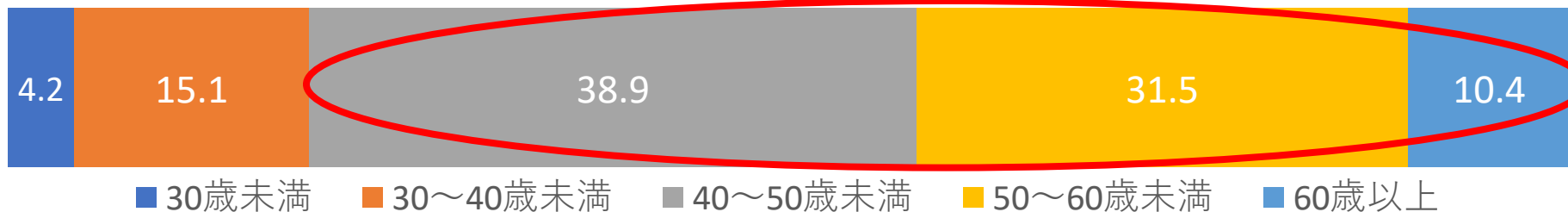


資料：全ト協「改善基準告示見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査」(2020年3月)

○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 (N=578)



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)

当社の取り組み

○人材の確保

- ・ 初任給・基本給の引上げ
- ・ 新卒者向けにアパート借り上げ、家賃半額補助
- ・ インターンシップの受け入れ
- ・ 外国人の受け入れ



当社の取り組み

○従業員の定着

- ・「2020健康経営優良法人」認定
- ・メンター制度（年齢が近い先輩社員が相談にのる）の導入
- ・資格取得費用の全額補助
- ・全車ドラレコ付デジタルタコグラフの装着による、安全確保



当社の取り組み

○荷主への働きかけ

- ・最新荷役機器、設備の導入による荷積み、荷卸し時間の削減
- ・人件費の時間当たり単価を引き上げるため、附帯作業料の収受と標準的な運賃への変更、荷待ち時間や作業時間の削減を要望。

- 【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
 - ・締切時間の前倒し
 - ・納品日のプラス1日化など
- ・必要のない納品時間指定を外す



次期総合物流施策大綱策定に向けて

I. 車両総重量31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。

今後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31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。

II. 高速道路料金の割引

長距離輸送が多く、法令を遵守するためには高速道路の利用が不可欠である。また九州からの農水産品の輸送は大都市向けが多く、鮮度や価格で大都市近郊地との競争で不利になってしまうため、高速道路料金の上限定額制の設定や例えば農水産品輸送割引など営業用トラックに特化した割引制度の導入。

次期総合物流施策大綱策定に向けて

Ⅲ. 大都市圏に流入せず荷卸し可能な施設の整備

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卸す場合が多く、各市場においても全国からのトラックが集まり、荷卸待ち時間が発生するため、**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卸しできる卸施設（ストックポイント）の整備。**

Ⅳ. 手荷役の削減

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であり、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。**

次期総合物流施策大綱策定に向けて

V. 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、積載率の向上など輸送効率化の推進。

VI. 外国人労働者の活用

外国人労働者の技能実習2号や特定技能に運転業務を追加することによる将来的な安定した労働力の確保。

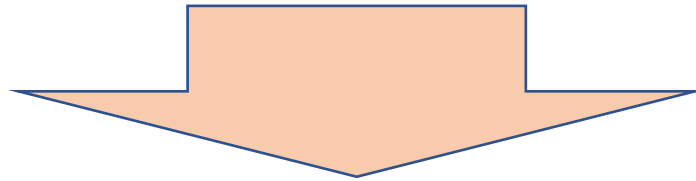
VII. ロボット点呼の活用等DX社会への対応

新型コロナウイルスの影響により、従来の対面型点呼に不安を持つドライバー、運行管理者が多いことから、非接触型ビジネスモデルとして、ロボットを活用した点呼の導入。また、納品・検品のペーパーレス化などDX社会に対応するための支援。

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。

ご清聴ありがとうございました。



佐賀県・福岡県を拠点とする総合物流サービス



松浦通運株式会社