

「持続可能な未来の物流の確保に向けた活動報告と提言」について

Proposals and actual measures taken to promote a sustainable logistics

(公社) 秋田県トラック協会 専務理事：三杉 孝昌

はじめに

トラック輸送が国内貨物輸送量の約9割を担っている今日、輸送機関別の分担率は秋田県においても同様であり、特に人口減少が著しい当県においては将来ドライバー不足による物流の停滞が懸念されている。

労働基準法等関係法令の改正により、国土交通省や厚生労働省ではトラックドライバーの長時間労働の改善を図る必要があるとして、都道府県ごとに「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を立ち上げ、実証実験等を通じ荷主企業との課題共有を図りながら改善に取り組んできたが、これまでの商習慣や、新たに発生する経費負担等により改善に繋がっていないのが現状である。

こうした経緯を踏まえ、ドライバー不足等による物流の停滞は、地域の生活や経済活動に大きな影響を及ぼすことが想定されるため、秋田県トラック協会として秋田県に物流の課題共有のための枠組み作りを要望した。

その結果、秋田県は、生産性が高く持続可能な物流の構築が県内の産業振興に必要不可欠であるとして、物流業界が抱える課題について県全体で共有することとし、課題の改善・解決に繋げていくことを目的に、物流事業者、

荷主企業、関係団体、行政機関の参加により、令和元年11月に「秋田の未来の物流を考える協議会」(以下、「未来協」)が設立されるに至った。

以下、秋田県内における物流の現状と課題、そして、秋田県の主要な産業である農産品に係る物流の現状と、持続可能な首都圏向け青果物輸送の実証実験の取り組みとともに未来協として取りまとめた提言を紹介する。

1. 秋田県内における物流の現状と課題

秋田県内における輸送機関別の輸送量、及び秋田発着地域間輸送量は図1及び図2のとおりである。

(1) 輸送機関別の輸送量

東北の物流平成30年度総合版(東北運輸局)によると、平成28年度の秋田県内発着貨物量は、年間102,450千トンであり、輸送機関別では、トラックが97,964千トンの貨物(95.6%)を輸送している。(図1)

また、秋田県を発着する多くの貨物は、大多数は域内である東北発着となっており、関

図1 秋田県における輸送機関別貨物輸送量の推移（単位：千トン）

		鉄 道	船 舶	トラック	合 計
H26	発	401	959	47,267	48,627
	着	288	3,103	49,062	52,454
H27	発	402	669	46,907	47,978
	着	301	2,906	43,512	46,719
H28	発	364	786	48,234	49,384
	着	317	3,019	49,730	53,066

出典：東北運輸局「東北の物流平成30年度総合版」

図2 秋田発着地域間輸送量地区別比率（平成28年度、単位：千トン）

地域 輸送機関		北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	合計	分担率
		秋 田 発	鉄道	26.9	33.6	96.8	14.2	54.6	68.2	37.0	5.0	27.9
船舶	222.3		60.3	49.3	298.0	60.2	16.4	13.6	4.5	61.4	786.0	1.6%
トラック	0.0		46,497.6	1,043.5	465.8	87.3	46.2	62.4	31.2	0.0	48,234.0	97.7%
計	249.2		46,591.5	1,189.6	778.0	202.1	130.8	113.0	40.7	89.3	49,384.2	100.0%
シェア	0.5%		94.3%	2.4%	1.6%	0.4%	0.3%	0.2%	0.1%	0.2%		
秋 田 着	鉄道	46	48	119.5	21.4	21.9	27.4	13.9	5.6	13.3	317.0	0.6%
	船舶	618.8	647.4	821.4	352.9	69.5	12.3	204.4	13.4	279.2	3,019.3	5.7%
	トラック	0	48,315.1	1,145.3	187.2	82.6	0.1	0	0	0	49,730.3	93.7%
	計	664.8	49,010.5	2,086.2	561.5	174.0	39.8	218.3	19.0	292.5	53,066.6	100.0%
	シェア	1.3%	92.4%	3.9%	1.1%	0.3%	0.1%	0.4%	0.0%	0.6%		

出典：東北運輸局「東北の物流平成30年度総合版」

東、北陸と続いている。日本海側に位置し、広大な面積を有する本県においては、その地理的特性上、鉄道や船舶による輸送は選択されにくく、リードタイムや輸送頻度の面で、より優位性のあるトラックが輸送手段の中心となっているものと考えられる。（図2）

（2）将来供給不足が懸念されるトラック輸送力

県内の物流を支えるトラック運送事業者は、平成2年の貨物自動車運送事業法等物流二法の施行以降、規制緩和により増加傾向が続いたものの、平成18年度をピークに漸減傾向に転じ、近年は横ばい状況になっている。

また、多くのトラック運送事業者は慢性的なドライバー不足などにより、将来的には現在の輸送能力を維持できなくなる可能性が指摘されるところとなっている。

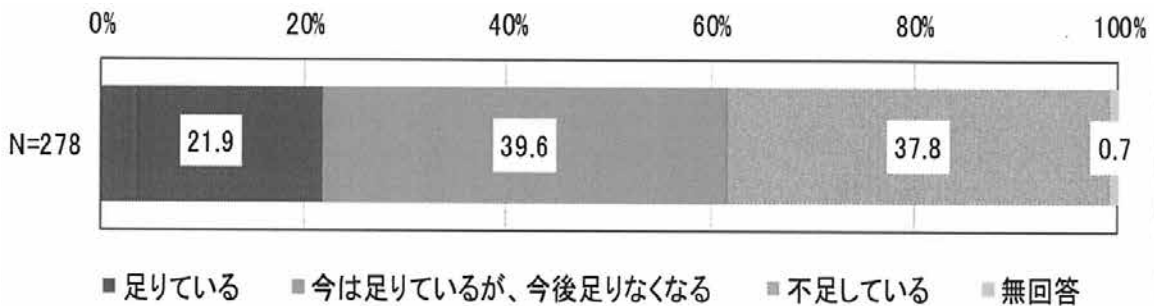
(3) 物流に従事する労働者の不足

秋田県トラック協会として働き方改革に係るアンケート調査を実施したところ、ドライバー不足に関しては、回答者の39.6%が「今は足りているが、今後足りなくなる」とし、37.8%が「不足している」と回答している。(図

3)

また、秋田県が実施した荷主企業向けアンケート調査でも、トラックドライバーを含む物流従事者の人手不足に関しては、回答者の35.5%が「現在ある」とし、63.8%が「今後あるだろう」と回答している。(図4)

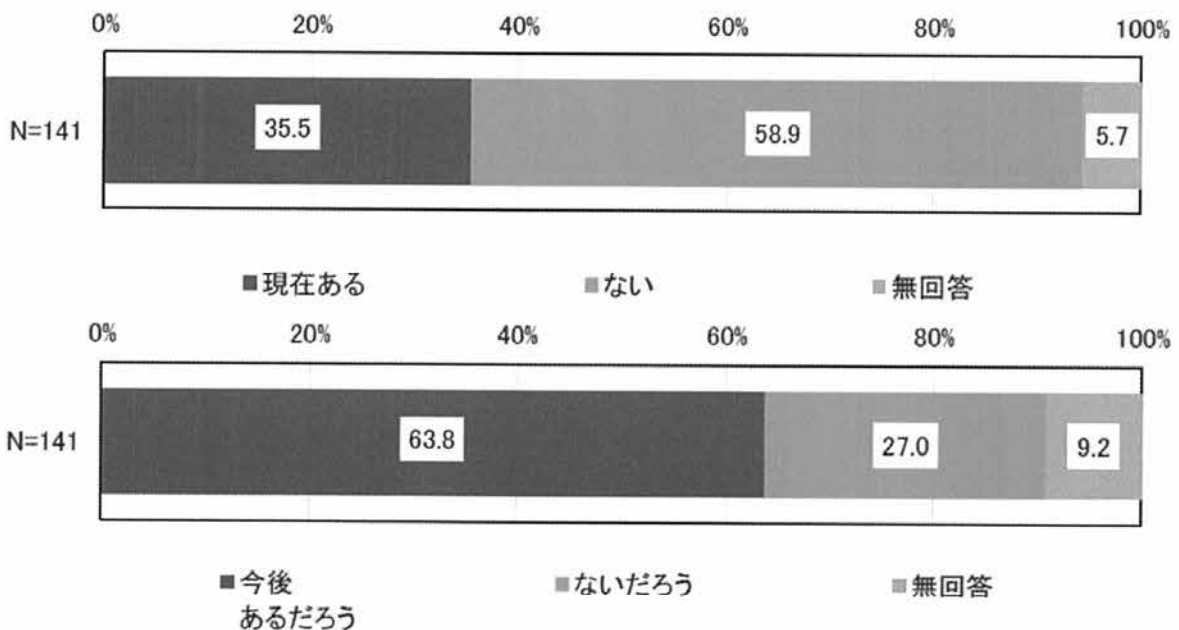
図3 ドライバーの人手不足感



出典：秋田県トラック協会

「秋田県内トラック運送事業者の働き方改革等の実態に関する アンケート調査」

図4 物流事業者の人手不足感（上段：現在 下段：今後）



出展：秋田県「物流効率化のための荷主企業の物流実態に関するアンケート調査」

(4) 距離的・時間的なハンディキャップと道路網の整備

上記(1)でも述べたように、秋田発着の貨物は、東北や関東発着が大部分を占め、その殆どをトラックが輸送しているが、秋田から関東までの距離が遠いことから、燃料代等の運行経費に加え、高速道路利用料、ドライバーの人件費などトラック輸送を行う上での負担が多くなる状況になっている。

また、秋田自動車道には暫定二車線区間(大曲IC～北上JCT)が残っているほか、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道にはミッシングリンクの箇所があり、こうしたインフラ整備の遅れがドライバーの労働環境改善の障害となっている。

2. 実証実験による物流環境の検証

2024年4月から、ドライバーの時間外労働の上限規制が始まることや改善基準告示の見直しが検討されていることなど、現状の長時間労働に依拠した輸送形態では長距離物流が立ちゆかなくなることが想定されるため、未来協において、実証実験を通じ、秋田が抱える物流の現状や諸課題を考察するとともに、課題解決に向けた協議を重ねてきた。

具体的には、長距離輸送において、課題が多い首都圏向け青果物輸送に焦点をあて、農林水産物流検討WGと先進技術検討WGにおいて議論を重ね、持続可能な物流の構築に向けた検証を行うこととした。

(1) 首都圏向け青果物輸送に関する現状の課題

イ、ドライバーの拘束時間

一人のドライバーが、複数出荷所でのパレタイズ、検品、積み込み作業を行いながら集荷と幹線輸送を行い、さらに、着荷主(市場)のところで発生する荷待ち時間や荷物の取り下ろし作業時間等を合わせると、1日の拘束時間が15時間を超える状況も発生している。

ロ、非効率的な集荷体制

着荷主ごとに納品する青果物を、当日の担当ドライバーが別々に集荷するため、一つの集荷所に複数のドライバーが集荷に回るなど、非効率的な集荷体制になっている。

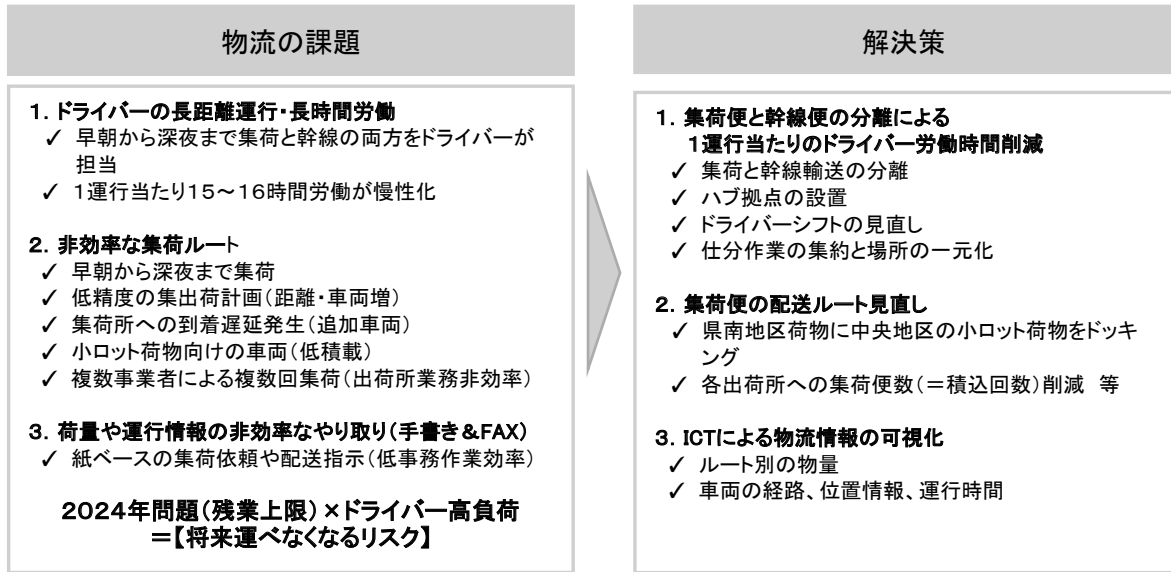
ハ、荷量の把握や運行情報の確認等の非効率なやり方

各JAから元請運送事業者への出荷量の連絡、元請運送事業者から実運送事業者への配送指示、各JAへの集荷時間等の情報提供は、主に電話やファックスを介してのやり取りとなっており、情報交換に手間がかかっている。

(2) 首都圏向け青果物輸送の実証実験の内容

(1)で述べた現状の課題を踏まえ、実証実験では物流の諸課題に対する事前の解決策を設定(図5)のうえ検証することとし、全農秋田県本部、JA秋田おぼこ、JA秋田ふ

図5 物流の課題と解決策



るさと、JAこまち、JA秋田しんせいの他、運送事業者は全農物流（株）秋田支店、羽後運輸（株）、川連運送（株）のご協力のもと、また、(株) Hacobu 様のムーボ・バース、ムーボ・フリートといったトラック予約受付システムや動態管理サービスを活用し、令和3年11月7日から11月13日までの7日間実施した。

(3) 実証実験の結果から

今回の実証実験は、秋田県内の限られた地域で、かつ、閑散期における短期間の実施であったが、実験の結果及びその過程で明らかになった課題を解決することにより、トラックドライバーの労働時間は約2割短縮される可能性があることが分かった。

また、通常、物流の効率化を図る場合、相対としてコストが掛かり増しになることが多いが、今回は輸送経費を抑制できる見込みがあることも判明した。

一方、荷役作業の効率化、軽減化を進める上で必要なパレット代については、費用の負担や管理について更なる検討が必要であるとされた。

3. 未来協からの提言

未来協では、この3年間の活動の成果として地域の産業発展に必要不可欠な物流の維持、確保に向けた提言書として、以下のとおり取りまとめた。

提言内容については、今後、行政や荷主企業等関係者に要望・説明し、引き続き改善に向けた取組を行っていくこととしている。

提言1 青果物輸送における効率化の推進について

- ・青果物輸送における前日集荷の徹底と、集荷と幹線輸送の分離を行った上で、標準化したパレットや荷姿に

よる一貫パレチゼーションを推進する必要がある。

- ・トラックの配送や輸送ルートを選定などを一元的に管理するため、ICTを活用する必要がある。
- ・物流事業者のみならず、荷主、行政、消費者までを含めた幅広い関係者が、物流改革に伴う今後のコスト負担のあり方を検討し、分かち合う必要がある。

提言2 労働力不足とトラック輸送偏重からの脱却について

- ・若者、高齢者、女性など多様な人材の獲得に向け、トラックドライバーや倉庫作業員等の物流従事者の労働環境を改善する必要がある。
- ・物流コストの適正な負担や荷待ち時間の縮減に係る、物流事業者と荷主間の相互理解を促進し、連携を強化する必要がある。
- ・複数の物流事業者による、共同配送や中継輸送を推進していく必要がある。
- ・鉄道、船舶、航空機を活用したモーダルシフトやモーダルミックスを加速させる必要がある。

提言3 先進技術の活用による生産性の向上について

- ・ICTを活用し物流業務のデジタル化を進めるとともに、物流現場における課題を顕在化させるため、輸送

情報やコストなどの物流データを「見える化」し、関係事業者間でのデータ共有・共用を進めていく必要がある。

- ・荷役作業等の機械化・自動化を推進するとともに、現場作業の更なる効率化と省力化を図るため、物流ロボットや無人フォークリフト等の活用に向けて、物流リソースの共同利用を進めていく必要がある。
- ・国を中心に実用化に取り組んでいる自動運転技術等の動向を注視しつつ、本県においても、将来的な活用に向け、取組意識を醸成していく必要がある。

提言4 持続的・継続的な取組の推進について

- ・荷主を中心とするすべての物流関係者に、物流現場の危機的状況を広く理解してもらうため、トラック協会などの業界団体は、自らのシンクタンク機能を強化し、情報を積極的に発信していく必要がある。
- ・秋田県は大都市圏から距離的に遠く、物流コストが重くなる傾向にあるため、その負担軽減が図られるよう道路網の整備を引き続き促進するとともに、高速道路料金等の長距離低減割引を拡大する必要がある。
- ・今後の物流を考える上で対応が急務となっている、地球環境に配慮した持続的な物流の確保に向け、カーボ

ンニュートラルに係る諸施策の情報収集に努め、研究する必要がある。

- ・物流現場における幅広いデジタル技術の活用に向け、その基盤となる高速移動通信システム（5G）を整備していく必要がある。

4. 今後の取り組み

未来協は、「持続的な未来の物流の確保に向けた活動報告と提言」の取りまとめをもって終了したが、秋田県としてはこうした取り組みは初めてであり、物流を取り巻く諸環境は厳しさを増しているにもかかわらず、その必要性について充分理解されているとは言えない状況にあることから、令和4年度以降については、名称や構成メンバーを刷新し、提言書の推進を目的とした活動の実施や、物流を取り巻く課題の整理とその解決により、持続可能な秋田の物流を維持・確保していくための取り組みを進めていくこととしている。