

長崎県地方協議会における取組について

九州運輸局長崎運輸支局

令和4年3月9日



第12回協議会における説明・承認事項について



業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減

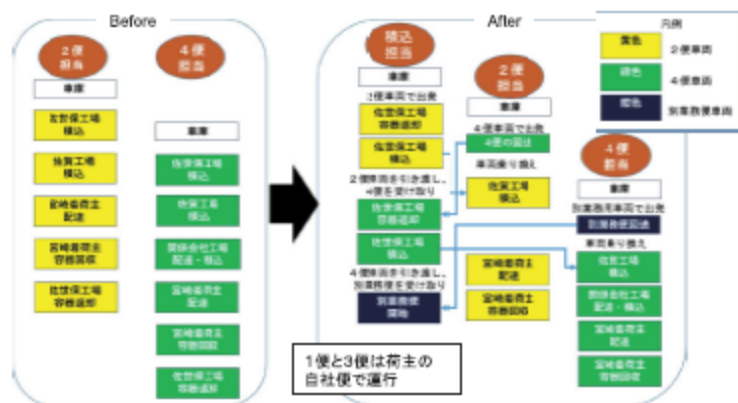
長崎県

1. 実施者の概要

- 荷主企業： 発荷主A(食品製造業)
福岡県に本社を置く食品製造業で九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
着荷主a(食品製造業)
本社宮崎県宮崎市
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加
- 荷種：パン等

2. 事業概要

- 佐世保から長崎までの往復輸送を毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらい長時間労働となっていた
- 実証実験では、佐世保工場において積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行う。佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了とする
- 高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と拡大した場合で労働時間を比較する
 - ① 2便・4便とも従来運行ルートの場合(2便の利用距離437.4km、4便の利用距離 579.8km)
 - ② 2便・4便とも628.3km(利用できる区間全て)を高速道路利用する場合



拘束時間を40分～2時間10分短縮 運行の安全性も向上

3. 課題

- 宮崎県の下り先では、当該荷物を受けてさらに県下への配送があるため、定められた時間に到着しなればならず、全体的に厳しい運行計画であった
- 15時間を超える拘束を短縮するため、深夜早朝作業となる空容器の返却に、応援の作業員を派遣していた

4. 事業内容

- 走行距離が増大しても時間的なメリットを享受できるのであれば、利用可能な高速道路の区間は全て利用(往路は柳川～田野→武雄北方～田野、復路は田野～柳川を田野～佐世保三川内へ)
- 荷主の協力を得て、空容器の返却を集荷前の日中に行えるようにし、2名で行っていた業務を3名で行えるように、短時間の別業務と組み合わせ、シフトを変更

5. 結果

- 拘束時間が最大で2時間10分短縮
- 運転手の荷扱いによる作業負担が軽減され、疲労感の軽減を実現
- 運転に集中できるため、デジタコでの運転手の安全運転評価も向上
- 運転手の感想としても、一般道の走行に比べて、高速道路での運行の方がヒヤリハットの経験が減少

	2便		全線高速道路使用		一般道と高速道路使用			4便		全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実験時	効果	従来	実験時	効果		従来	実験時	効果	従来	実験時	効果
運転時間	11:27	10:12	▲1:15	11:04	▲0:23	▲0:23	運転時間	11:17	10:40	▲0:37	11:16	▲0:01	▲0:01
待機時間	2:33	1:58	▲0:35	1:58	▲0:37	▲0:37	待機時間	3:23	1:50	▲1:33	1:58	▲1:25	▲1:25
休憩時間	0:40	0:40	0:00	1:00	0:20	▲0:20	休憩時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00	0:00
その他時間	0:20	0:15	▲0:05	0:20	0:00	▲0:20	その他時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00	0:00
拘束時間	15:00	13:00	▲2:00	14:20	▲0:40	▲0:40	拘束時間	15:40	13:30	▲2:10	14:14	▲1:26	▲1:26

6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、運行の安定性を強化

7. 結果に結びついたポイント

- 日通長崎運輸では以前より他顧客の近距離の短時間業務を有しており、約半日で終了する発荷主佐世保工場での積込み作業とその業務を組み合わせることができたため効率の良い操縦ができた
- 空容器返却の日の中での接車場所確保については混雑が予想されるが、発荷主佐世保工場の協力を得られたことも大きい
- 空容器返却時刻の変更には、労働時間短縮以外の効果もある。以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたため冬場は真暗で作業性が低かったが、この作業を昼間明るい場所で行えるようになったことから、作業性は向上したと推察される

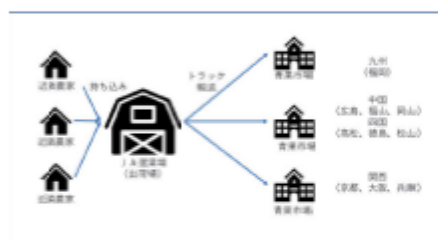
一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮 長崎県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業：JA長崎県中央農業協同組合
長崎県中央地区の農家の選果、市場へのデリバリーを担当
- 運送事業者：幸運トラック株式会社(グループ会社含む全社:501台)
本社大村市、一般貨物運送事業、利用運送事業等
- 荷種：農産物(人参)

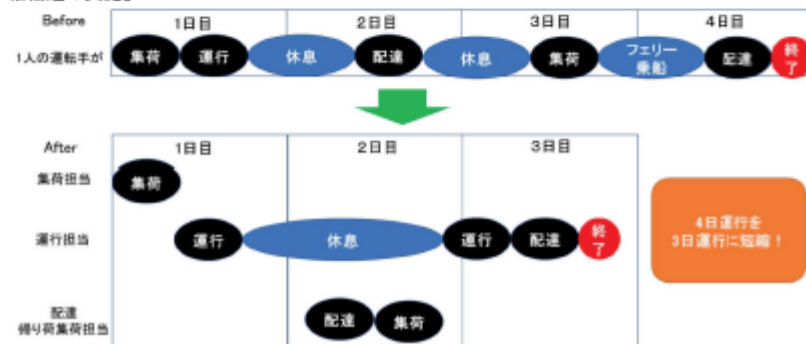
2. 事業概要

【一貫パレチゼーションの実施】



運送事業者がパレットを作成し、JAと市場の協力を得て、選果場から市場までの一貫パレチゼーションを実現した。

【中継輸送の実施】



集荷、運行、配達をワークシェアリングで分担し、自社内中継輸送を実施。運行担当者の1運行の所要時間は76時間から44~49時間に短縮した。

3. 課題

- パレット崩しの手荷役となっているため、積込作業に多くの人数を要している。
- 下ろしの際には運転手一人で手荷役を行わなければならない、時間を要している(計3時間)
- 2箇所下ろしの場合、下ろし時間が遅いため、2日目に帰り荷を積み時間が長い。

4. 事業内容

- A. 一貫パレチゼーションによる荷役作業時間短縮
- B. 中継輸送による拘束時間短縮



集荷を別の運転手が引き、幸運トラックの加西営業所(兵庫県)を活用し、配達を加西営業所の運転手が引き、2人によるワークシェアリングを行った。

5. 結果

A. 一貫パレチゼーション

- Beforeでは集荷時に1時間(積込作業員あり)、配達時に3時間(運転手のみ・2カ所下ろし時)を要していた荷役作業が、パレット化により、集荷時は20分、配達時20分~30分(1カ所下ろし)に短縮された。
- 市場では、パレット下ろしの場合優先して荷下ろしができ、手待ちも発生していない。

B. 中継輸送

- 3人の運転手全てが改善基準告示を遵守して運行しているが、4日運行が3日運行に短縮した。
- 大阪の市場に到達するのに、Beforeでは、21時間30分を要したが、Afterでは12時間10分に短縮した。
- 混み合うとされている夜中の取り下ろし時間であったが、スムーズに行えており、葉物や果物のように鮮度が要求される作物の輸送にも対応できる。
- 運行の運転手は、休息を加西営業所で取り、車中泊ではないため、体への負担が軽減される。
- Beforeでは、車中泊を2回行っており、夏季や冬季では、計26時間30分のアイドリング時間が必要となることが、Afterでは、帰りの集荷前の平均6時間のアイドリング時間に短縮され、燃費の向上も期待できる。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 発荷主：市場への到達時間が早くなり、鮮度を要求される作物の競争力が向上する。
- 運送事業者：運転手の負担を軽減しつつ、運行回数の増加が期待できる。

7. 結果に結びついたポイント/課題

【ポイント】

- 発荷主が、パレット化に前向きで、選果場のパレットの使用を認める等、協力的であった。
- 運送事業者が、自らの費用でパレットを作成する等、パレット化に積極的であった。
- 運送事業者が、加西営業所を持っており、中継ポイントとして活用できた。

【課題】

- 今回の実験では、積替え作業が発生したが、JAパレットをそのまま使うことで、作業負担が軽減される。
- 最繁忙期には人手不足により、実験ができなかった。短時間勤務者の採用等、戦力面の工夫がいる。

令和元年度の「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

(令和元年8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)

平成30年度より、**特に荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ）**。以下「対象輸送分野」という。）について、それぞれの分野ごとにサプライチェーン全体における効率化及びトラックドライバーの労働時間の改善を図るため、関係荷主、トラック運送事業者、学識経験者等から構成される懇談会を開催している。

各懇談会では、平成30年度は主に課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有等を行ったところであり、令和元年度は、平成30年度の各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決策を見出していくこととしている。

対象輸送分野において本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等については、**各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要**である。

ついては、今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進める。



対象輸送分野の中から **1つ以上検討するテーマを選定**

輸送量・輸送頻度

建設資材、紙・パルプ < 加工食品

【28年度パイロット事業】

業務工程変更と高速利用拡大による拘束時間削減を目的とする実証実験

※加工食品（パン）の配送

【29年度パイロット事業】

一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮を目的とする実証実験

※統一パレット



各パイロット事業の結果・課題と、加工食品の課題である、受発注条件、荷待ち時間、検品時間等が、農産物・水産物輸送にかかる課題を検討していく上でも参考となり得ることから、「加工食品」を検討テーマとする。

※令和元年度協議会により決定、令和2年度以降も継続して検討。

長崎県地方協議会における検討テーマ

加工食品

【重点取組事項】 加工食品物流に関する労働環境の改善

加工食品物流に関する現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向け、ドライバーが就労しやすい労働環境を構築する。

【今後の協議会での検討の進め方】

加工食品物流における現状・課題等の把握のため、対象トラック事業者へのヒアリング・アンケート調査を実施。



- ・調査結果により現状の把握・課題の整理を行い、ガイドラインや過去に実施したパイロット事業での実証実験等を参考に、数値目標を設定するなど計画的な改善策の検討・策定。
- ・改善策の検討・策定にあたっては、関係する団体や事業者等の協議会への参画要請や実証実験事業の活用も含め行う。



- ・策定された改善策に基づき計画的に改善を進めていく。
- ・改善策の進捗状況や若年者・女性ドライバーの就労状況等を定期的に調査し改善状況の検証を行うなど、PDCAサイクルにより継続的な改善を行う。

アンケート調査の実施について



長崎県地方協議会における検討テーマ

加工食品

【重点取組事項】 加工食品物流に関する労働環境の改善

加工食品物流に関する現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向け、ドライバーが就労しやすい労働環境を構築する。

【今後の協議会での検討の進め方】

加工食品物流における現状・課題等の把握のため、対象トラック事業者へのヒアリング・アンケート調査を実施。

⇒令和4年1月にアンケート調査を実施



- ・ 他県のアンケート調査項目や農林水産省が行った物流事業者へのヒアリング調査項目を参考に調査項目を決定し、アンケート調査を実施。
- ・ トラック協会加盟の加工食品を輸送する可能性のある事業者276社へ1月6日にアンケート調査を実施、155社から回答があり回答率は56.1%。
- ・ 回答があった155社のうち88社（56.7%）から加工食品輸送を行っていないとの回答があり、加工食品輸送を行っている67社からの回答を集計。

加工食品物流における課題に関するアンケート

トラック事業者 各位

トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会

当協議会は平成27年に、トラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めるために設立されました。

トラック運送業におきましては、総労働時間が長く、荷主都合による待ち時間や荷役時間の増加など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な課題が多くありますことから、学識経験者・荷主・トラック事業者及び労働局・運輸局の行政機関など、関係者が一体となって、長時間労働の抑制及びその定着を図ることを趣旨として設立されております。

長崎県地方協議会では、「加工食品」を検討テーマとして、加工食品物流に関する労働条件の改善のため現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向けドライバーが就労しやすい労働環境を構築することを目指して取り組みを進めることとしております。

つきましては、加工食品物流における現状や課題などを把握するため、実際に輸送を行っているトラック事業者の皆様へのアンケート調査を行うこととしましたので、ご協力いただきますようお願いいたします。

加工食品物流に関する労働条件の改善に向けた取り組みのためにも、皆様の率直なご意見をお聞かせいただきますようお願い申し上げます。

加工食品物流に関し、下記アンケートへのご回答（選択又は記入）の協力をお願いします。

<回答先：長崎運輸支局 回答期限：令和4年1月31日>

FAX：095-839-4154 または Mail：qst-nagasaki-yusou@mlit.go.jp

■貴社について、以下の回答欄にご記入ください。

会社名 /営業所名			
所在地	〒		
電話番号		FAX番号	
E-Mail			

※ご記入いただいた回答者情報は本アンケートに関わる集計および統計的分析のための目的にのみ使用し、回答者の同意なく第3者に開示・提供いたしません。

■品目別運送数における食品関係の割合はどの程度ですか。

%

■その内加工食品の割合はどの程度ですか。

%

加工食品を輸送されている場合は、次ページ以降のアンケートにもご協力下さい。
(輸送されていない場合は、これでアンケートは終了です。本ページを送信願います。)

■食品輸送において、日常的な業務で運送を受託するのはどの流通段階からどの流通段階への取引ですか。当てはまるものをすべてにチェックを入れて下さい。

	①【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】生産者団体等集荷施設（域内輸送）
	②【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】生産者団体等集荷施設（域外輸送）
	③【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】卸売事業者（市場）
	④【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】食品製造事業者
	⑤【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】小売事業者（物流センター）
	⑥【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】小売事業者（店舗）
	⑦【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】卸売事業者（市場）
	⑧【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】食品製造事業者
	⑨【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】食品卸売事業者
	⑩【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】小売事業者（物流センター）
	⑪【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】小売事業者（店舗）
	⑫【荷主】資材販売事業者 - 【荷受】食品製造事業者
	⑬【荷主】食品製造事業者 - 【荷受】食品卸売事業者
	⑭【荷主】食品製造事業者 - 【荷受】小売事業者（物流センター）
	⑮【荷主】食品製造事業者 - 【荷受】小売事業者（店舗）
	⑯【荷主】食品卸売事業者 - 【荷受】小売事業者（物流センター）
	⑰【荷主】食品卸売事業者 - 【荷受】小売事業者（店舗）
	⑱【荷主】小売事業者（物流センター） - 【荷受】小売事業者（店舗）
	⑲その他【荷主】 - 【荷受】

■「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編」（以下「ガイドライン」という。）について

Q1.ガイドラインの認知度 ガイドラインの内容をご存じですか？	以下より最も当てはまるものにチェック ☐ よく知っている ☐ ある程度知っている ☐ あまり知らない ☐ ほとんど知らない
Q2.コミュニケーション状況 ガイドライン公表（令和2年5月29日）以降、荷主と運送業者との間で「取引環境と長時間労働」に向けた協議（意見交換、相談等）の場を設けたことがありますか？	以下より最も当てはまるものにチェック ☐ もともと、荷主-運送業者間で協議等を行っている ☐ ガイドライン公表を踏まえ、協議等を行った ☐ 協議等を検討している ☐ 協議等の予定はない

■「加工食品物流」の課題について

Q3.重要課題 ガイドラインでは、加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき4つの課題を挙げています。御社の加工食品物流で特に改善すべき重要課題をおたずねします。	以下のそれぞれの課題について、御社の状況を踏まえた改善の重要度（優先度）を4段階から選択し、○で囲んで下さい。 <A.受発注条件の見直し> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <B.荷待ち時間の削減> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <C.荷役時間の削減> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <D.検品時間の削減> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要
Q4.A.受発注条件の見直し 受発注条件見直しにあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。	<A-1 発注から納品までのリードタイムの延長> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <A-2 波動の平準化> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <A-3 適切な需給調整在庫の確保> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要

Q5.B.荷待ち時間について 現状、荷積み時または荷下ろし時において、待ち時間は発生していますか。また、どのくらいの時間なのか○で囲み教えてください。	<B-1 荷積み時における待ち時間の現状> 待ち時間はない まれに発生 発生 頻繁に発生 <B-2 荷積み時における待ち時間の長さ> 30分以内 30分～1時間 1時間～1時間半 1時間半以上 <B-3 荷下ろし時における待ち時間の現状> 待ち時間はない まれに発生 発生 頻繁に発生 <B-4 荷下ろし時における待ち時間の長さ> 30分以内 30分～1時間 1時間～1時間半 1時間半以上
Q6.C.荷待ち時間の削減 荷待ち時間の削減にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。	<C-1 先着順から予約制への変更> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <C-2 時間指定の柔軟化> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要
Q7.D.荷役時間の削減 荷役時間の削減にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。	<D-1 バラ積み貨物のパレット化> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <D-2 パレットサイズ等の輸送容器の統一> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <D-3 外装段ボールサイズの見直し> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要

Q8.E.検品時間の削減 検品時間の削減にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。	<E-1 「3分の1」ルールの見直し徹底> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <E-2 年月日表記から年月表記への変更> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <E-3 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報組込> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要 <E-4 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化> 問題ない それほど問題はない 重要 かなり重要
Q9.改善の可能性 加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき課題（Q4～Q8の項目A-1～E-4まで）のうち、今後改善の見通しがある、あるいは改善の可能性があると期待されるものを教えてください（複数回答）	あてはまるものをすべてチェックしてください <改善が期待できる項目> A.受発注条件の見直し ☐ A-1 ☐ A-2 ☐ A-3 B.荷待ち時間の削減 ☐ C-1 ☐ C-2 C.荷役時間の削減 ☐ D-1 ☐ D-2 ☐ D-3 D.検品時間の削減 ☐ E-1 ☐ E-2 ☐ E-3 ☐ E-4

Q10.改善策の提言 上のQ9.において選択（チェック）された項目について、改善の方策がありましたら教えてください。（自由記述）	A.受発注条件の見直し B.荷待ち時間の削減 C.荷役時間の削減 D.検品時間の削減
Q11.改善が見込めない理由 上のQ9.において選択（チェック）の付かなかった項目について、改善の見通しが無い（あるいは改善の可能性が期待されない）理由を、差し支えない範囲で教えてください。（自由記述）	<改善が見込めない理由（自由記述）> 記述例：着荷主と交渉することが難しい 等 A.受発注条件の見直し B.荷待ち時間の削減 C.荷役時間の削減 D.検品時間の削減

■その他

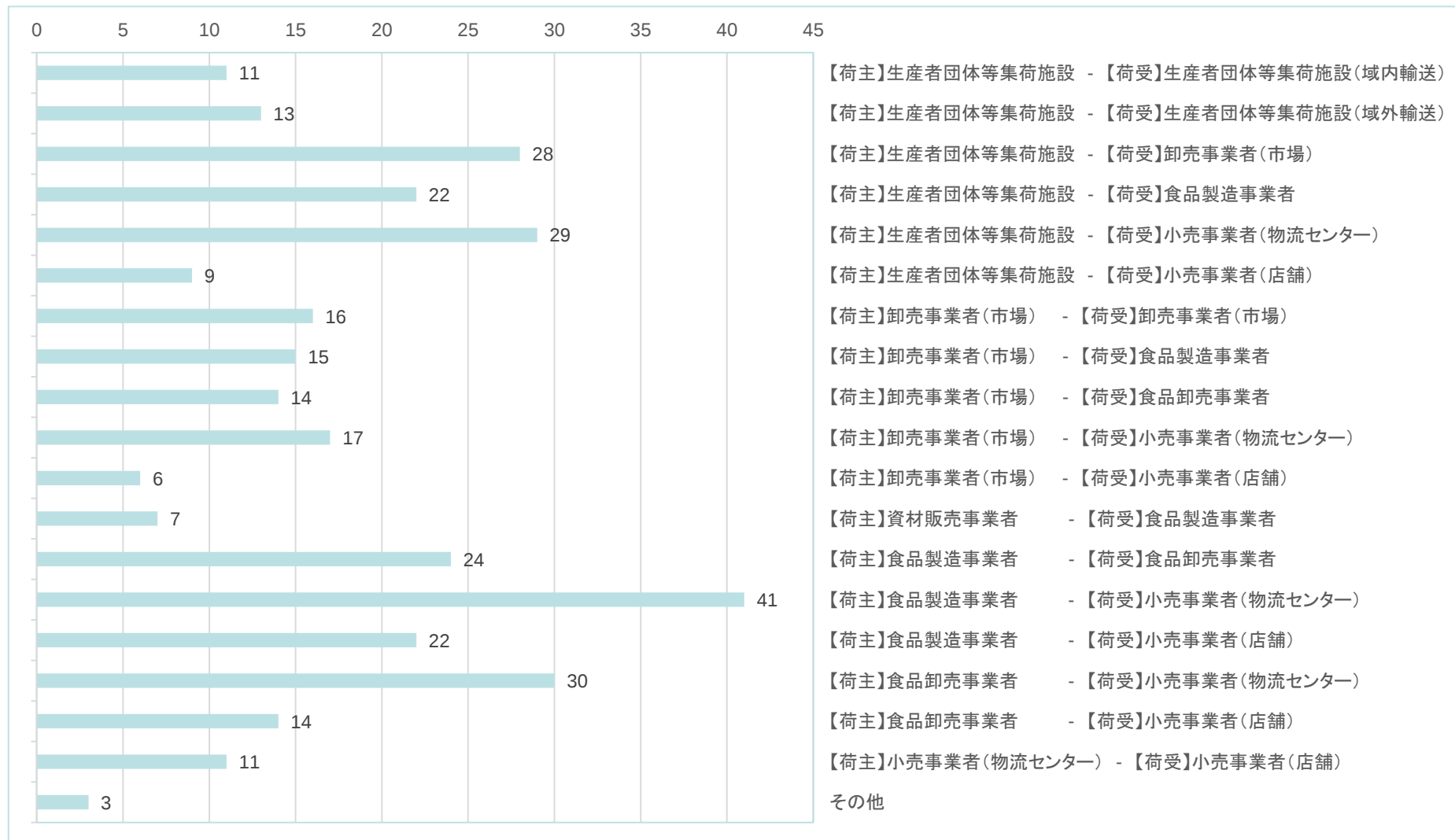
Q12.コロナ禍による影響 コロナ禍により、取引環境や労働環境に変化がありましたら教えて下さい。	<自由記述>
Q13.軽油価格高騰による影響 軽油価格高騰により、取引環境や労働環境に変化がありましたら教えて下さい。	<自由記述> (例：燃料サーチャージを交渉中)
Q14.人材確保について 運転者など人材の確保について取り組んでいることがありましたら教えて下さい。	<自由記述> (例：女性の活用の為、トイレや更衣室等を整備した)

Q15.パレット化について 加工食品輸送におけるパレット化について、問題点や提言などがありましたら教えて下さい。	<自由記述>
Q16.貨物の毀損について 段ボールなど包装資材に毀損が生じた場合、その毀損範囲の判断や廃棄の費用負担等について、現状及び問題点や提言がありましたら教えて下さい。	<自由記述> (例：中身が毀損していないにもかかわらず全額賠償を求められる)
Q17.その他、ご意見ご感想などお聞かせください	<自由記述>

アンケート調査の結果について

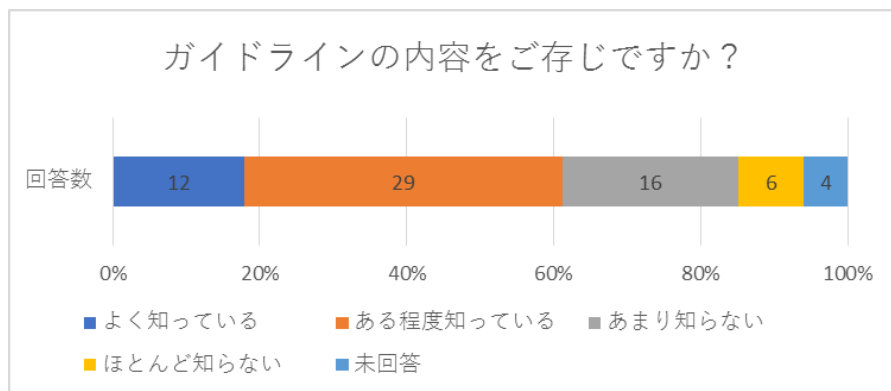


- 食品輸送において、日常的な業務で運送を受託するのは、どの流通段階からどの流通段階への取引ですか。
当てはまるものすべてにチェックを入れて下さい。

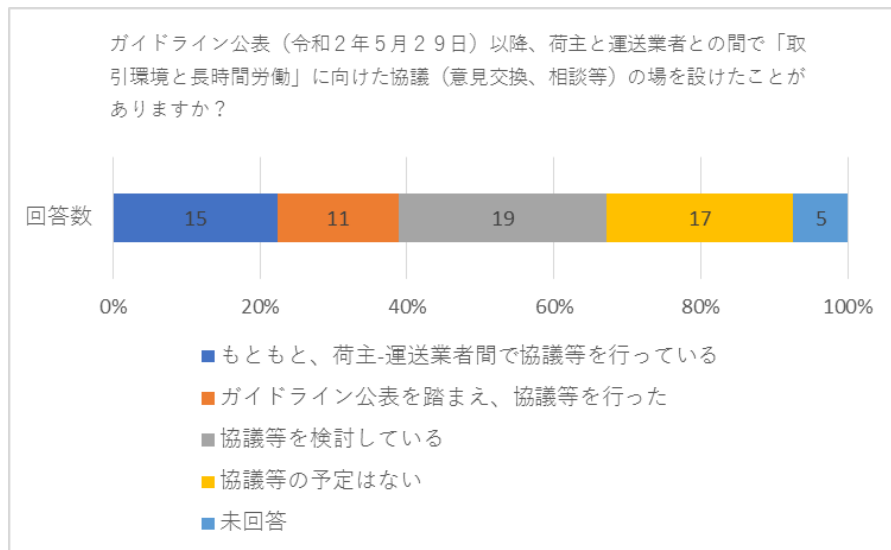


■「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン加工食品物流編」（以下「ガイドライン」という。）について

Q1.ガイドラインの認知度

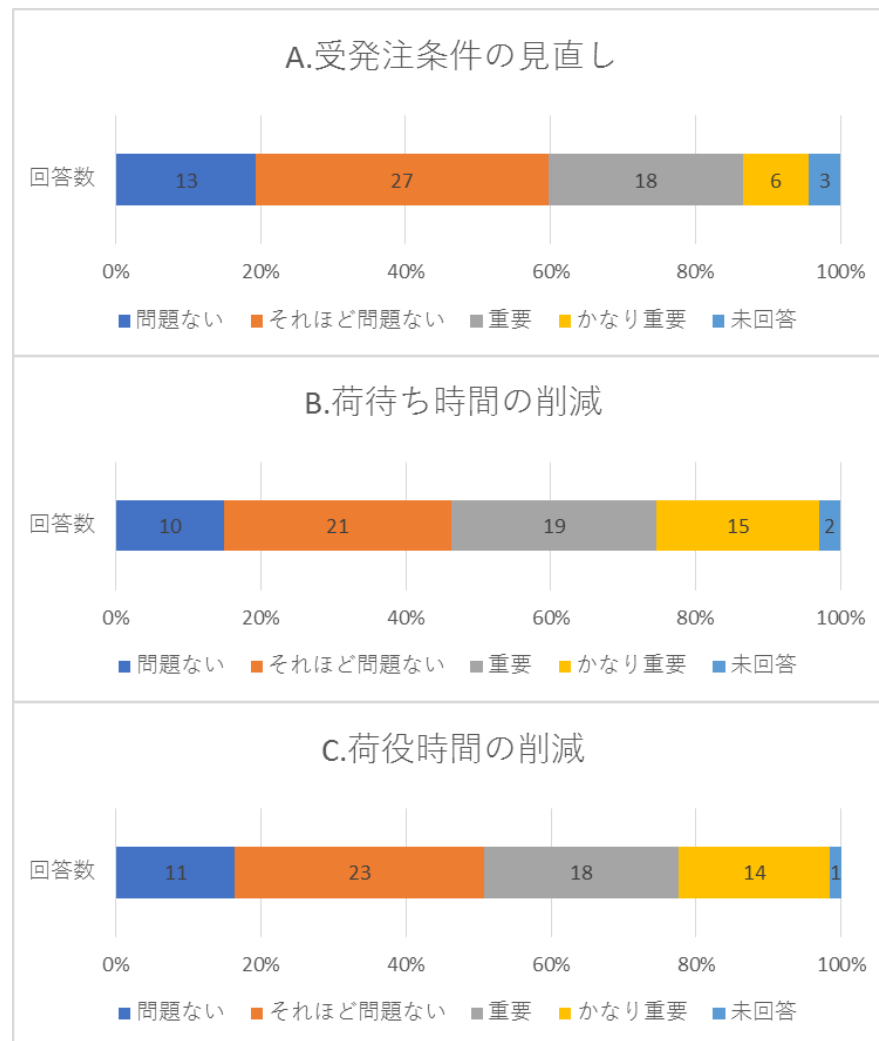


Q2.コミュニケーション状況

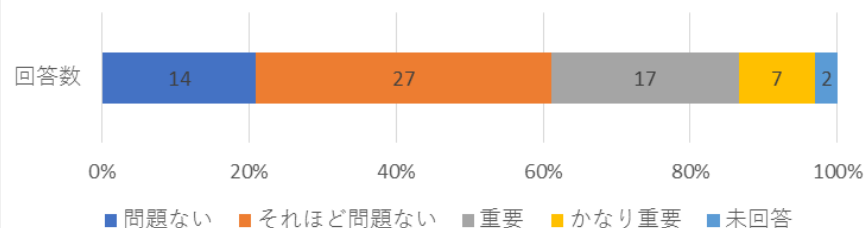


■「加工食品物流」の課題について

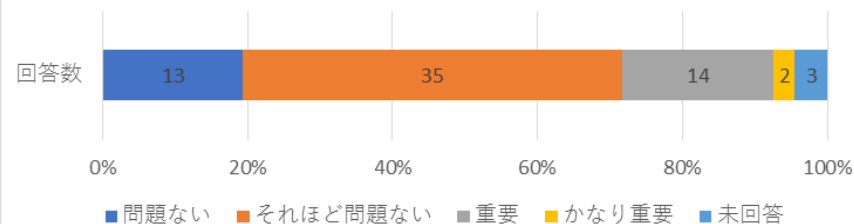
Q3.重要課題



D.検品時間の削減

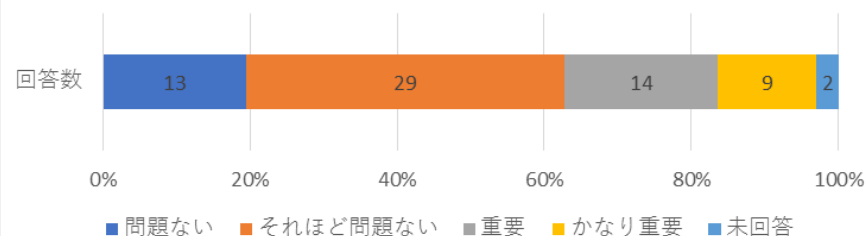


A-3 適切な需給調整在庫の確保

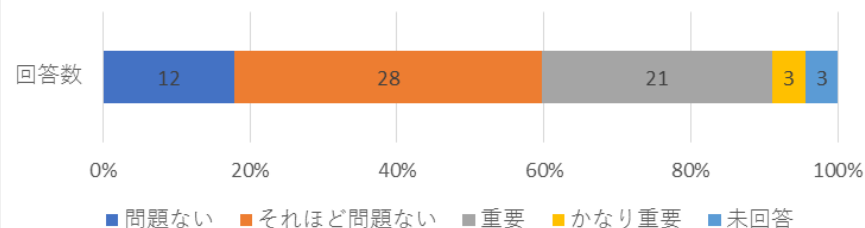


Q4.A.受発注条件の見直し

A-1 発注から納品までのリードタイムの延長

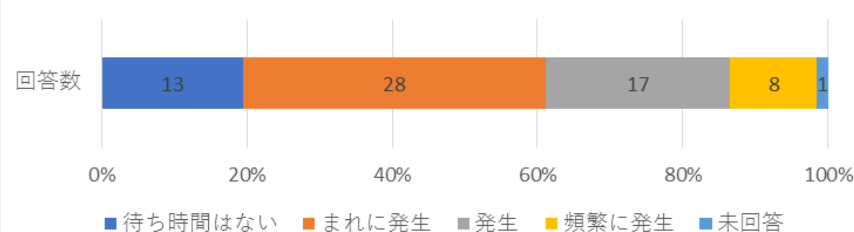


A-2 波動の平準化

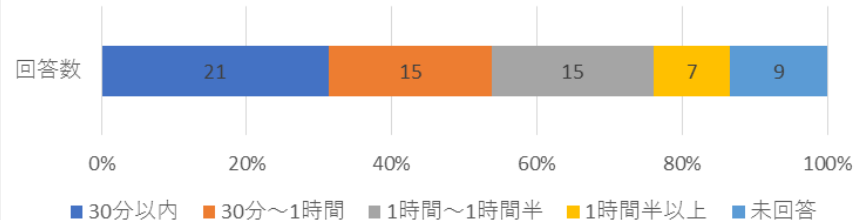


Q5.B.荷待ち時間について

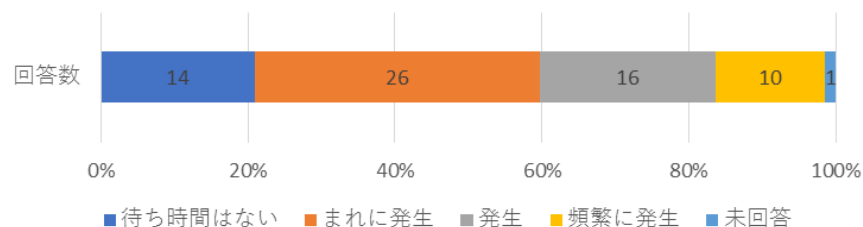
B-1 荷積み時における待ち時間の現状



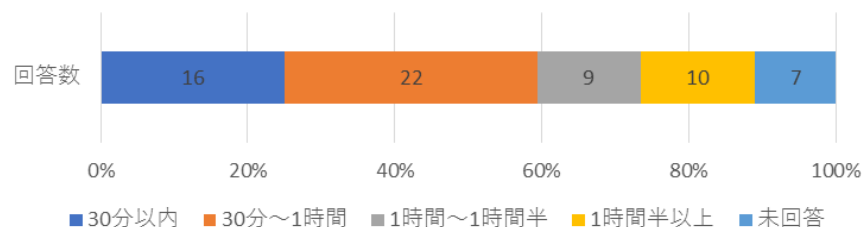
B-2 荷積み時における待ち時間の長さ



B-3 荷下ろし時における待ち時間の現状

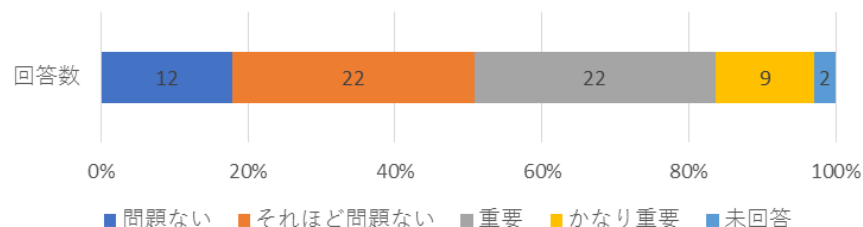


B-4 荷下ろし時における待ち時間の長さ

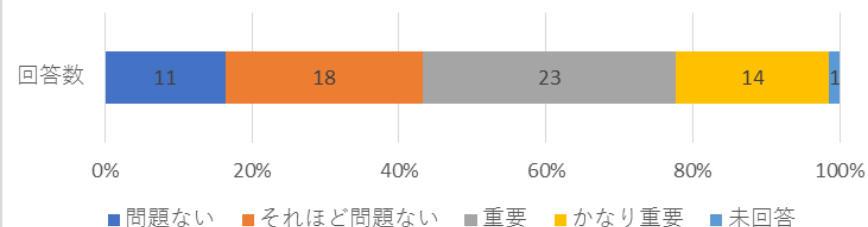


Q6.C.荷待ち時間の削減

C-1 先着順から予約制への変更

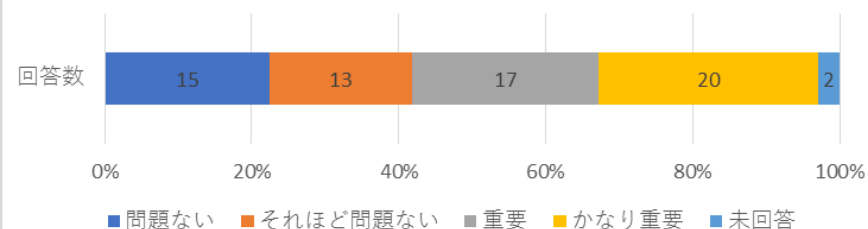


C-2 時間指定の柔軟化

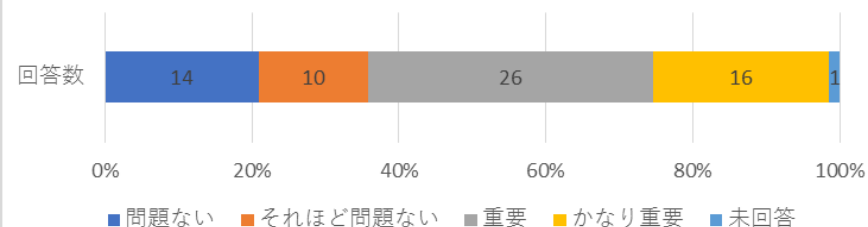


Q7.D.荷役時間の削減

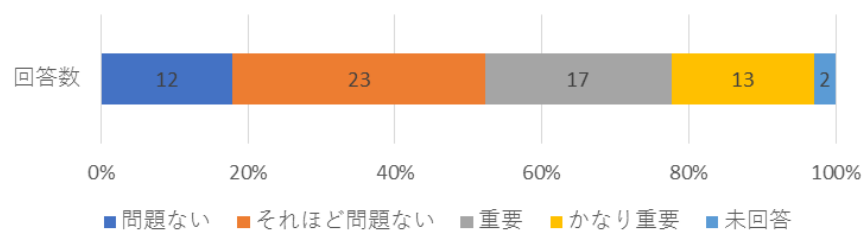
D-1 バラ積み貨物のパレット化



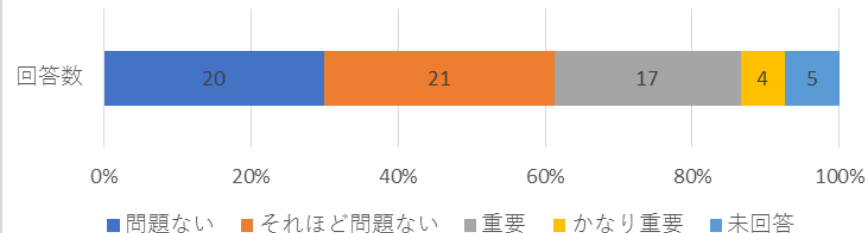
D-2 パレットサイズ等の輸送容器の統一



D-3 外装段ボールサイズの見直し

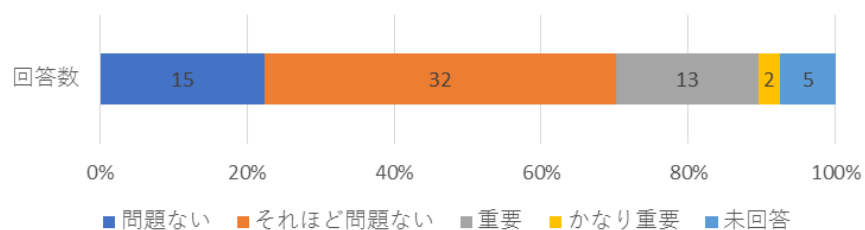


E-3 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報組込

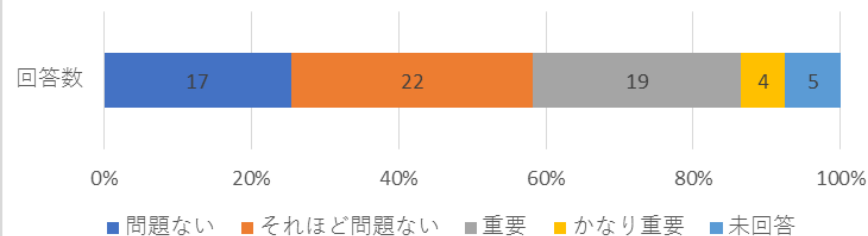


Q8.E.検品時間の削減

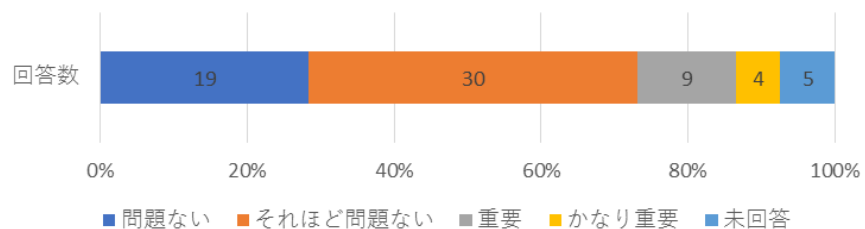
E-1 「3分の1」ルールの見直し徹底



E-4 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化

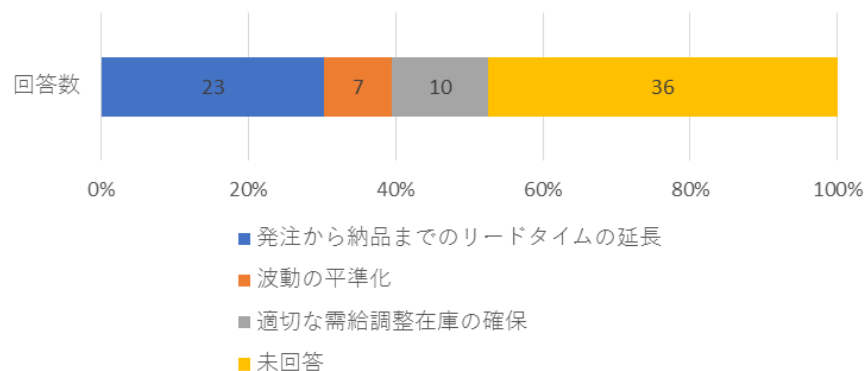


E-2 年月日表示から年月表示への変更

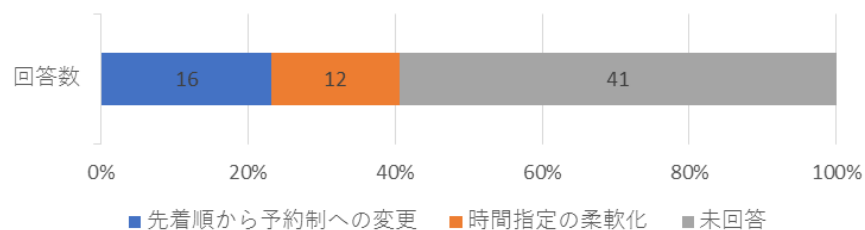


Q9.改善の可能性

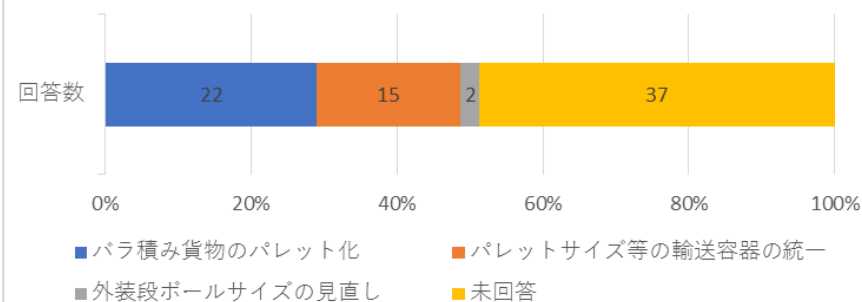
A.受発注条件の見直し



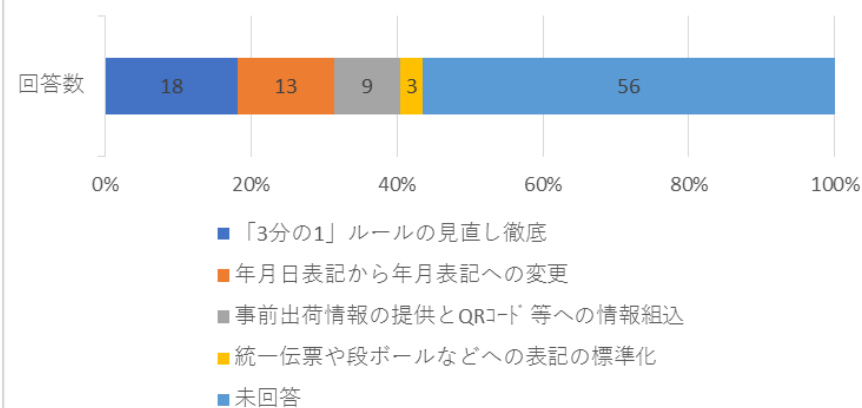
C.荷待ち時間の削減



D.荷役時間の短縮



E.検品時間の削減



今後の取り組みの進め方について



長崎県地方協議会における検討テーマ

加工食品

【重点取組事項】 加工食品物流に関する労働環境の改善

加工食品物流に関する現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向け、ドライバーが就労しやすい労働環境を構築する。

【今後の協議会での検討の進め方】

加工食品物流における現状・課題等の把握のため、対象トラック事業者へのヒアリング・アンケート調査を実施。⇒令和4年1月に実施



- ・ 今回のアンケート調査結果により現状の把握・課題の整理を行い、事務局において数値目標を設定するなど計画的な改善策を検討し、次回協議会において改善策の協議を行う。
- ・ 改善策の検討・策定にあたっては、関係する団体や事業者等の協議会への参画要請や実証実験事業の活用も含めて行う。



- ・ 策定された改善策に基づき計画的に改善を進めていく。
- ・ 改善策の進捗状況や若年者・女性ドライバーの就労状況等を定期的に調査し改善状況の検証を行うなど、PDCAサイクルにより継続的な改善を行う。