

宮崎県の実組について

価格転嫁の円滑化に関する取組



価格転嫁の円滑化に関する協定

締結日：令和5年8月28日

協定期間：～令和6年3月31日



協定項目

1 価格転嫁の状況に関する情報収集と発信

- ・ 県内企業への聞き取り調査等を通じた情報収集
- ・ 情報収集の結果の共有と発信

2 価格転嫁の円滑化に関する支援情報等の周知

- ・ 価格転嫁の円滑化に関する支援情報等の共有
- ・ ウェブサイト、講習会・セミナー等を活用した県内企業への周知

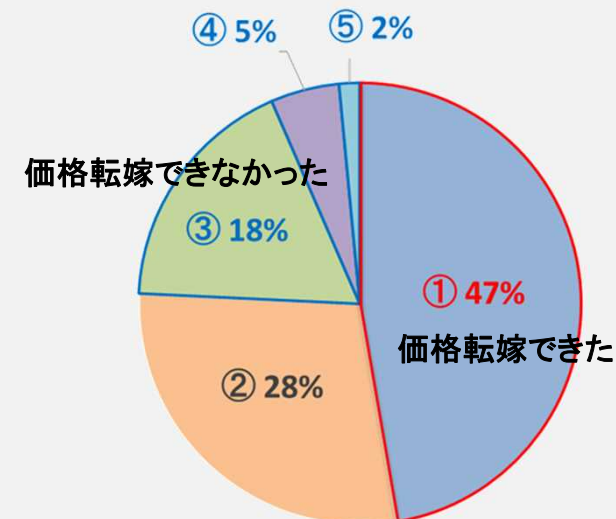
3 パートナーシップ構築宣言の促進

- ・ 県内企業への周知を通じた認知度の向上
- ・ 宣言企業に対する支援策の検討

参画機関・団体

宮崎県、九州経済産業局、九州運輸局、宮崎労働局、(一社)宮崎県商工会議所連合会、宮崎県商工会連合会、宮崎県中小企業団体中央会、宮崎県経営者協会、宮崎経済同友会、宮崎県中小企業家同友会、(一社)宮崎県工業会、(一社)宮崎県トラック協会、(一社)宮崎県銀行協会、宮崎県信用金庫協会、日本労働組合総連合会宮崎県連合会

【価格転嫁の状況】



価格転嫁に関するアンケート調査結果より

【パートナーシップ構築宣言 登録数】

R5.8.28		R6.2.21	
登録数		登録数	宣言率
185		227	0.65 %

引き続き価格転嫁を促進する必要がある → 協定を更新し、令和7年3月31日まで延長

県民への「物流の2024年問題」啓発について

1 テレビ・ラジオCMの制作

物流の2024年問題について、トラック事業者、荷主企業、消費者のそれぞれが当事者意識を持ち、できることに取り組んでいく機運を高めるためにCMを制作。

- ・放送期間：令和5年12月5日～令和6年2月29日
- ・テレビ：UMK、MRT
(トラック事業者向け、荷主企業向け、消費者向けの3タイプ)
- ・ラジオ：FM宮崎、MRTラジオ
(トラック事業者・荷主企業向け、消費者向けの2タイプ)
- ・放送本数：テレビ15秒×126本 ラジオ20秒×90本



2 テレビ番組での啓発

令和5年12月11日	UMK「みやざきゲンキTV」(6分30秒)
令和6年1月10日	UMK「Smile!」(4分00秒)
令和6年1月22日	UMK「Uコレ!」(1分00秒)
令和6年2月5日	MRT「Check!」(2分30秒)



3 ラジオ番組での啓発

令和6年1月16日	MRT ラジオ「GO!GO!ワイド」(2分30秒)
令和6年1月24日	FM 宮崎「ハイブリッドモーニング」(1分30秒)
令和6年1月30日	FM 宮崎「耳が恋した!」(1分30秒)
令和6年2月17日	FM 宮崎「今夜もバニー先輩!」(30分00秒)



4 その他

- ・宮崎県公式 YouTube への CM 掲載
- ・宮崎県トラック協会ホームページへの CM 掲載
- ・宮崎カーフェリー船内での CM 放映
- ・宮崎県防災庁舎エントランスでの CM 放映

5 来年度の対応について

- ・令和6年度当初予算に『「物流の2024年問題」啓発事業』を計上。
- ・サプライチェーン全体（荷主・運送事業者・消費者）で危機感や当事者意識を共有し、課題解決に向けた対策を促進するため、講演会、意見交換会、広報活動等を実施する予定。

トラック事業者に対する燃料・物価高騰対策について

I 交通・物流事業者燃料高騰等対策事業

1 目的

燃料価格の高止まりの影響を受ける交通・物流事業者への負担軽減のため、燃料高騰影響額に対する支援を行うことで本県交通・物流網の維持を図る。

2 事業の概要

(1) 予算額

2,046,600千円（トラックに係る令和4年度・令和5年度予算の合計）

(2) 財源

国庫（臨時交付金・重点交付金）

(3) 事業期間

令和4年度～令和5年度

(4) 事業内容

交通・物流事業者に対する燃料高騰の負担軽減支援（補助率：定額）

(5) 補助単価

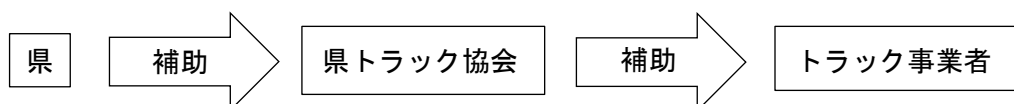
国の燃料油価格激変緩和事業を踏まえた上で、コロナ前の軽油価格からの値上がり影響額を支援。

（参考）

令和4年度 6月補正	大型 60千円／台	小中型 30千円／台
令和4年度 11月補正	大型 36千円／台	小中型 18千円／台
令和5年度 6月補正	大型 108千円／台	小中型 54千円／台
令和5年度 11月補正	大型 84千円／台	小中型 42千円／台

(6) 事業スキーム

県トラック協会を通じた間接補助



Ⅱ トラック事業者物価高騰対策支援事業

1 目的

物価高騰の影響を受けるとともに、物流の 2024 年問題を控え、価格転嫁が進んでおらず厳しい経営環境にある本県のトラック事業者を支援することにより、物流対策を促進し、持続可能な物流網の維持を図る。

2 事業の概要

(1) 予 算 額

6 8, 1 2 4 千円（令和 5 年度 2 月補正予算に計上）

(2) 財 源

国庫（重点交付金）

(3) 事 業 期 間

令和 5 年度～令和 6 年度（令和 6 年度に全額繰越）

(4) 事 業 内 容

タイヤ購入費用補助（補助率：定額、上限 20 万円または 10 万円）

※ なお、物価高騰により厳しい経営環境にあっても、物流の 2024 年問題に向けて、職場環境の整備に取り組んでもらう必要があることから、以下の①から③のいずれかに該当するトラック事業者に対して補助を行う。

①「働きやすい職場認証制度」の認証企業

②「安全性優良事業所認定制度」の認定企業

③「ホワイト物流推進運動」への賛同企業



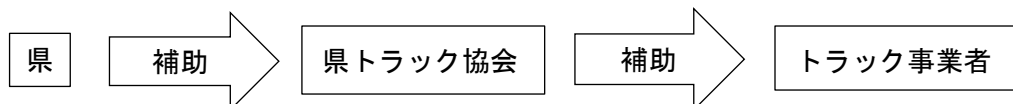
(5) 補 助 単 価

タイヤ 1 本あたり 5 千円

（上記①②に該当する事業者は上限 20 万円、③に該当する事業者は上限 10 万円）

(6) 事業スキーム

県トラック協会を通じた間接補助



みやざき農の物流D X推進協議会 取組状況

宮崎県農業流通ブランド課

本県の物流を取り巻く情勢

□ 農産物物流の現状

- 宮崎から首都圏までのトラック輸送

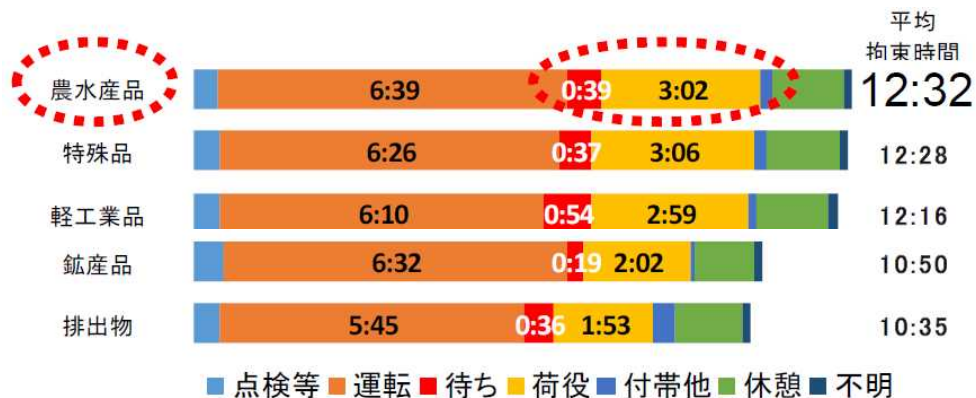
→1,000km以上

約16～19時間

- 農水産物を運ぶドライバーの負担

→拘束時間 平均12時間

うち荷役時間 平均 3 時間



□ トラックドライバーの働き方改革

- 労働基準等改正

時間外労働に罰則付き上限規制

→2024年4月以降、年960時間以内

- 改善基準告示

拘束時間の基準を遵守した運行管理

→ 1 日原則13時間以内等

- 貨物自動車運送事業法改正

荷主勧告制度の強化→当該荷主の公表

物流業界の“2024年問題”



将来に渡って食料供給県としての役割を果たしていくには
持続可能な輸送体制の構築が必要

物流の“2024問題”に対応した本県青果物輸送のイメージ

関東向け 陸送のみの運送事例

改善基準告示が改正。2024年4月から変更 ⚠

日	1日目					2日目																		3日目																									
時	8	..	..	17	..	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21						
	分選荷受 POINT! ..					① 荷積み				② 運転				③ 休憩		運転				休憩		運転		④ 休息								⑤ 運転				⑥ 休憩		⑦ POINT! 運転		⑦ 市場A		⑧ 休憩		市場B				⑨ 運転	
運転時間																10時間																⑥ 8時間																	
拘束時間														④ 16時間※1																		12.5時間																	
休息期間																								⑤ 8時間※2																									

① 午前から荷積みし、早めに出発

POINT! ▶ 前日夕方までに出荷を確定。ストック施設、荷役の省力化、効率的な積み合わせが必要。

② 連続運転は、4時間以内

③ 休憩は、1回連続10分以上・合計30分以上

④ 拘束時間は、1日原則13時間（最大16時間※1）

⚠ 最大15時間に変更

⑤ 休息期間は、継続8時間以上※2

⚠ 継続9時間以上に変更(11時間努力義務)

⑥ 運転時間は、2日平均で1日当たり9時間以内

⑦ 運転時間の制約等のため、荷下ろし箇所数は2カ所

POINT! ▶ ルートの最適化、荷待ち時間削減、荷役の省力化が必要

関東向け 船舶＋陸送 の運送事例

2日目																3日目																					
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
荷積み				⑧ 積み合わせ				⑨ 運転		⑩ フェリー (休憩)										運転				休憩	運転		市場C		⑪ 運転	市場D		市場E		運転			
								2時間												7.5時間																	
11時間																		13.5時間																			
								13時間																													

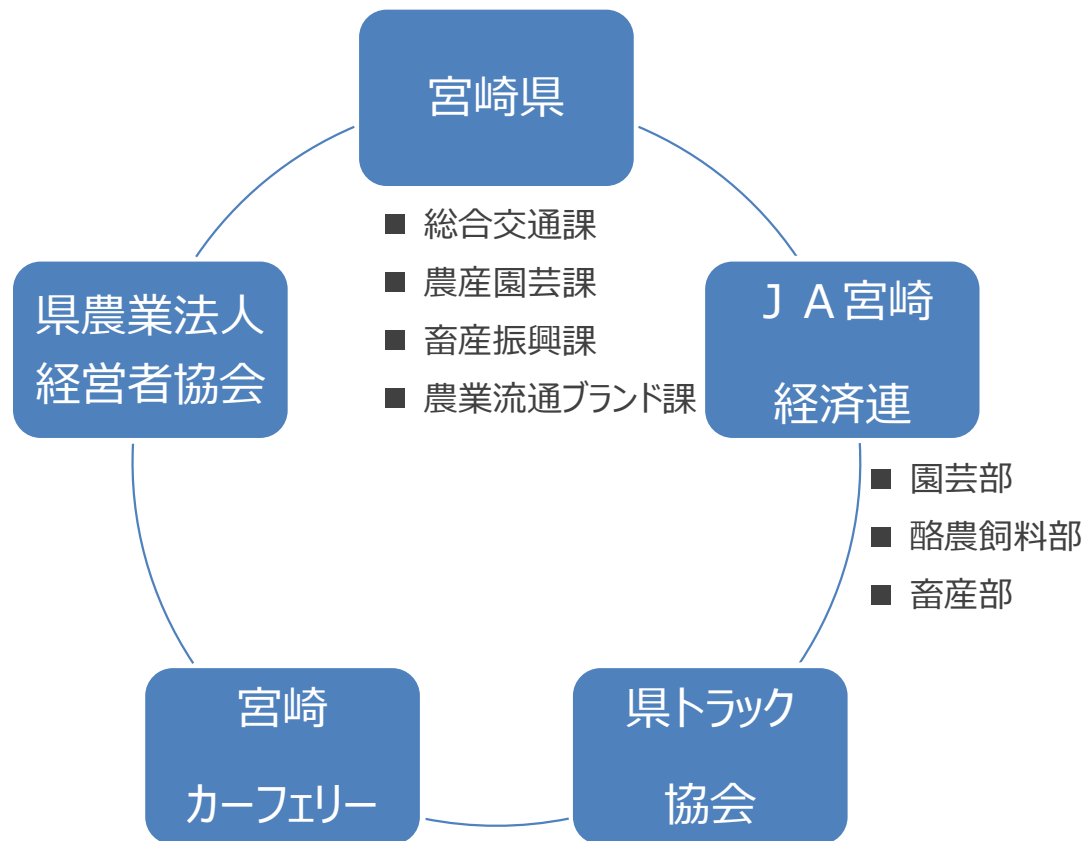
みやざき農の物流DX推進協議会の概要

□ 目的

社会・経済構造の変化等に適応しながら、持続可能で効率的な農産物の物流体制の構築を図るため、県内の農業・運送・行政の関係機関が連携し、現状把握、問題点の整理、課題解決に向けた施策推進に取り組む。

□ 協議事項

- ① **農産物の物流拠点の集約、機能強化の推進**
✓ 主に青果物の集出荷場、選果場の集約化
- ② **農産物の共同輸送の推進**
✓ パレット利用の推進、出荷箱等の規格統一
✓ JA、農業法人、運送会社の垣根を越えた連携
- ③ **農産物輸送のモーダルシフトの促進**
✓ 船舶輸送の利用促進、各輸送モードの連携強化
- ④ **農の物流DXの推進**
✓ ICT、IoTなどのデジタル技術、システムの活用



令和2年度に設立

令和3年度から「みやざき農の物流革新事業」で活動を実施

これまでの 協議会の取組概要

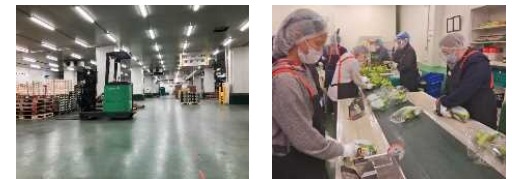
1 荷下ろし箇所数の削減

■消費地物流拠点の活用

- 主体 JA宮崎経済連
- 内容 これまで関東、中京方面の荷下ろし先は4～6箇所あり。
消費地に物流拠点を設け、2～3箇所以内にする体系を検証。

■共同輸送の実施

- 主体 JA宮崎経済連
- 内容 県内JA間の積み合わせ実証を実施。

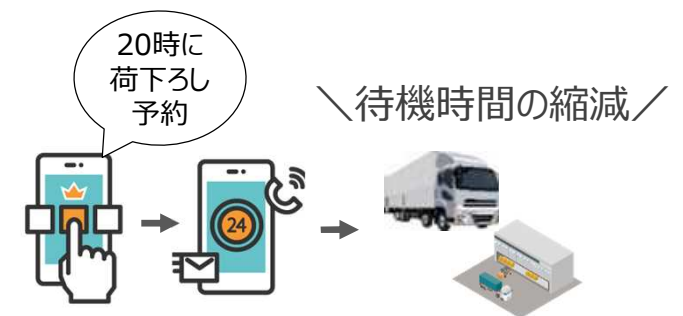


消費地物流拠点の例（東京都）

2 荷待ちの縮減に向けたトラック予約システムの実証

- ドライバーの拘束時間のうち、荷役・待ち時間が占める割合も多い。
荷待ち時間を減らすため、トラック予約システムの利用を実証。
- 対象 東京青果、横浜丸中青果、全農東京C

東京青果「EPARK」の事例
登録：約5,000件、当日入荷量の**50～60%**
1時間以内に下す割合 約9割



トラック予約システムの推進

③ 積み下ろし時間を短縮できるパレット輸送の実証

- 主体 JA宮崎経済連
- 内容 手積みとパレット積みの比較、作業体系の見直し等を実施
- 対象 県内JA、運送会社
- 品目 ピーマン、きゅうり



パレット化で荷役時間は約1/3に削減。
積載効率は15～30%減。

④ パレット輸送の効率化に向けた箱規格の検討

- 主体 JA宮崎経済連
- 内容 パレット輸送の積載効率UPのため、パレットのサイズ(11型)に合わせた箱規格の検証を実施。
- 品目 きゅうり、ピーマン、ゴーヤー、スイートコーン、ズッキーニ、かんしょ、にら



【例】スイートコーンのDBサイズ変更
入数 13本→20本へ
取引先の事情など販売面での調整が不可欠

5 物流効率化に向けた施設整備の支援

- ・ 効率的な輸送体制を構築するために必要な設備整備、パレット化等に必要な情報端末やシステム導入等を支援。
- ・ 一例として、フォークリフトによる搬入出作業を円滑に行うため、予冷庫の改修等を支援。



[設置前]
手作業で搬出入



[設置後]
フォークリフトで搬出入

6 ドライバーの休息時間を確保できるフェリーの利用推進

■利用促進研修会

- ・ 内容 新船内での研修会、見学会を実施
- ・ 参集 県内運送事業者(県トラック協会 定温部会；12社20名)
- ・ 主体 県トラック協会、宮崎カーフェリー

■新船の利用状況調査

- ・ 内容 フェリーの利用状況等の調査を実施。
- ・ 対象 農産物を輸送する運送事業者(40社程度)

■和牛生体輸送試験

- ・ 内容 東京への生体輸送は、フェリーを組み合わせた輸送の検討が必要
- ・ 主体 運送会社、JA宮崎中央、県トラック協会、宮崎カーフェリー



トラック
130台→163台



車両電源
107個→130個



まとめ

- 持続可能な輸送体制の構築には、県内の産地、運送事業者が連携して取り組むことが重要。
- 協議会では、引き続き、関係者の意見やアイデアを伺いながら、課題解決に向けた取り組みを進めていくとともに、国等への要望・提案などに努めて参ります。



県内産地、運送事業者等が連携
持続的に運べる体制を目指す

フェリーを活用した芝浦と場への和牛肥育牛輸送試験

◎取組の背景

- 芝浦と場（東京都品川）への和牛肥育牛の生体出荷については、現在、完全陸送で対応。
- 2024年問題により従来の輸送方法での対応ができなくなることから、宮崎カーフェリー（宮崎－神戸）による海送と陸送の組み合わせによる新たな輸送方法を検討。

◎輸送方法の比較（試験輸送）

※輸送方法については(有)昇栄運送（都城市）の事例（12頭輸送）の内容を記載

○行程の比較

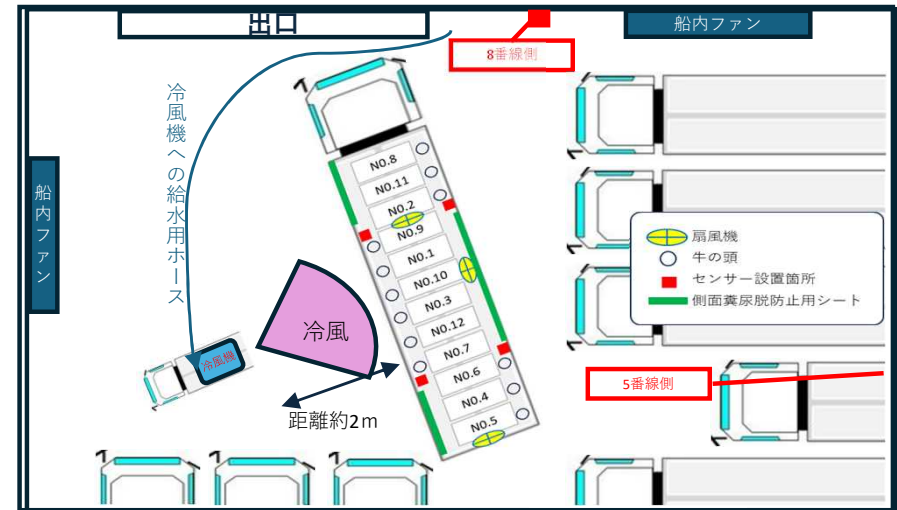
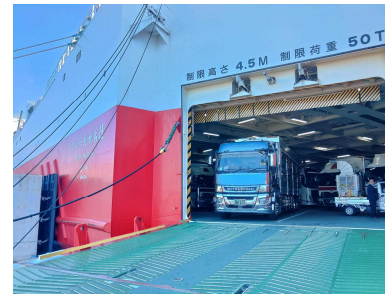
日付	陸送（2ドライバー）			海送+陸送（1ドライバー）		
	時間	場所	内容	時間	場所	内容
1日目	9:30	宮崎中央家畜市場	トラック発	17:00	宮崎中央家畜市場	トラック発
	12:00	吉志PA	休憩	17:30	宮崎港	乗船手続・積込
	15:00	高坂PA	休憩	19:10	宮崎港	フェリー発
	18:00	三木SA	給油・休憩			
	22:00	湾岸長島PA	休憩			
2日目	1:30	日本坂PA	休憩	7:30	神戸港	フェリー着
	4:30	横浜食肉市場	横浜食肉市場着	7:45	神戸港	出発
	13:00	横浜食肉市場	生体卸	11:00	遠州森町PA	休憩
				14:30	横浜食肉市場	芝浦と場着
	と場着まで：延べ19時間			と場着まで：延べ21時間30分（うちフェリー：12時間20分）		
3日目	AM中	横浜食肉市場	と畜	AM中	横浜食肉市場	と畜
	PM中	横浜食肉市場	2分体検品	PM中	横浜食肉市場	2分体検品
4日目	AM中	横浜食肉市場	枝肉成績判明	AM中	横浜食肉市場	枝肉成績判明
	AM中	横浜食肉市場	セリ	AM中	横浜食肉市場	セリ

◎試験の結果及び課題

- 船内ファン+冷風機によって、船内中央部の気温より約4℃下げられた。
- 乗船可能な季節の幅を広げることが可能だが、30℃を超える季節の検討が必要。
- 船内の冷風機等の位置に制限がかかるため、設置・運用の工程の検討が必要。
- 7月暑熱期には、船内温度が39℃を計測した。

◎今後の取組

- 他機種の冷風機の効果を検証するため、30℃を超える季節での試験を行う。
- 肥育牛の他、子牛の輸送に関しても試験を検討。
- 船内の冷風機等の位置に制限がかかるため、設置・運用の工程を検討。



R 5.2月、6月、10月に輸送試験を実施
うち10月に冷風機の導入試験を実施

