

長崎県地方協議会の取り組みについて

九州運輸局長崎運輸支局
令和5年3月23日



目的：**トラック運送事業者・荷主・行政等**の関係者が一体となり、
トラック運送事業における**取引環境改善・長時間労働の抑制**を実現するための
具体的な環境整備を行う

経過

平成27年5月**トラック中央協議会**設立

平成27年8月 **長崎県トラック地方協議会**設立

現在までトラック中央協議会が全16回開催

(第16回は令和5年3月13日に開催)

長崎県地方協議会は**第14回目**



過去の長崎県地方協議会資料をご覧になりたい方は・・・

👉 https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/jidousya_k/truck_kyogikai.htm

トラック中央協議会資料をご覧になりたい方は・・・(第16回も掲載済)

👉 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html

【その他地方協議会に関するご連絡は事務局までお願いいたします】

1. 長崎県地方協議会で行ったパイロット事業について
2. 協議会の対象輸送分野について（農産物の追加）
3. 加工食品物流に関するアンケート調査結果について
4. 令和5年度の地方協議会取組計画について
5. おわりに

【H28年度】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

【概要】

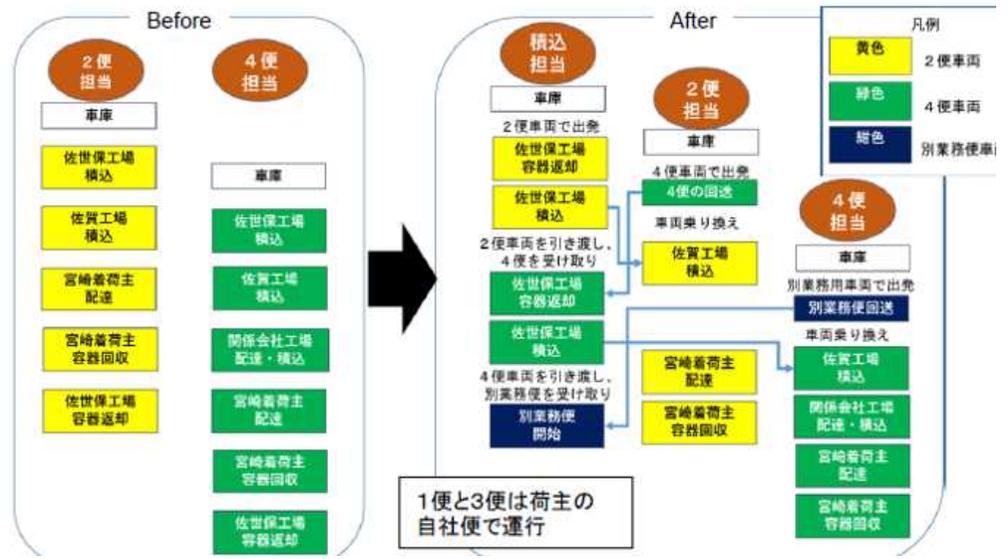
- ・パン工場の積荷を、佐世保工場において積込担当の運転手が大型2台の積み込みと空容器返却の業務を行う。
- ・佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了。
- ・また、高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と利用拡大した場合で労働時間を比較する。

【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荷が軽減され、疲労の軽減を実現。
- ・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、一般道の走行と比較して高速道路の運行の方がヒヤリハットが減少。

【課題】

- ・宮崎の荷下ろし先では、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する必要があり、全体的に厳しい運行計画となってしまった。
- ・15時間を超える拘束時間を短縮するため、深夜作業となる空容器の返却に応援の作業員の派遣が必要だった。
- ・積み込み担当の運転手の人件費については、実証実験では運送事業者が負担したが、継続的に実施する場合、費用を発荷主と着荷主のどちらが負担すべきか調整する必要がある。



【H28年度】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

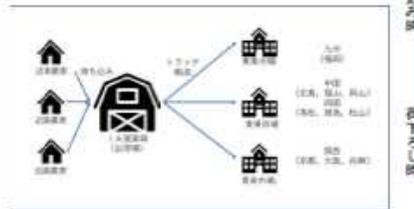
一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮 長崎県

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)

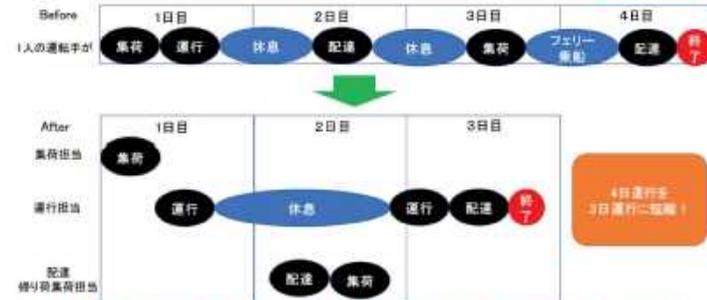
2. 事業概要

【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75時間から44~49時間に短縮した。



荷役作業時間を3時間近く短縮！

4日運行を3日運行に短縮！

3. 課題

- パレット下しの手荷役となっているため、積込作業に多くの人出を要している。
- 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込む時間がない。

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



業者別の運転手が行き、幸運トラックの加西営業所(兵庫県)を通過し、配達を加西営業所の運転手が行う。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分のアイドリングが必要となるが、Afterでは、帰り荷集荷前の平均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、載り面の工夫がいる。

【H29年度】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

【概要】

- ・ J Aの青果物をこれまではJ Aのパレットからトラック事業者のパレットに積み替えて市場から運送・荷卸しを行っていたものを、運送事業者がパレットを作成し、JAと市場の協力で、選果場から市場までの一貫パレチゼーションを実施。
- ・ 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。

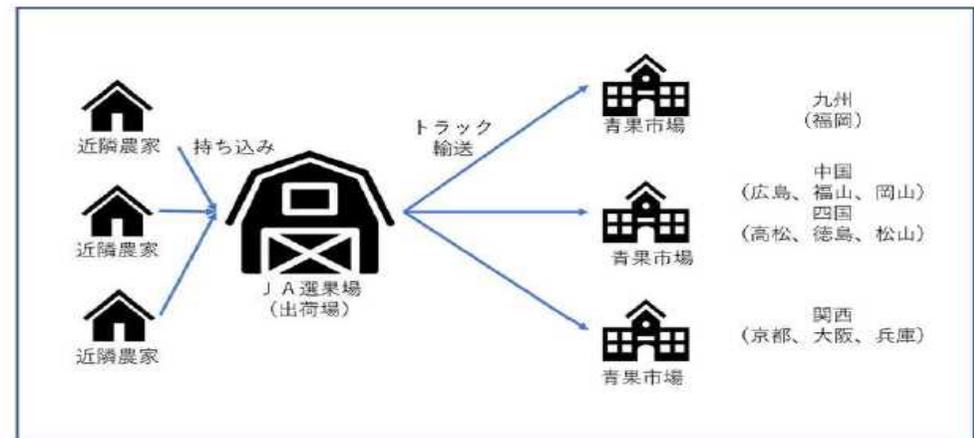
【結果】

- ・ パレット化による集荷、配達時間の短縮。
- ・ 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。
- ・ 3人の運転手全員が改善基準告示を遵守して運行したが、4日運行が3日運行に短縮した。
- ・ 運転手は関西の自社営業所で休息をとり、車中泊ではないため、身体への負担が軽減された。

【課題】

- ・ パレット崩しの手荷役となっているため、多くの人手を要している。
- ・ 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。
- ・ 2箇所下ろしの場合、下ろし時間が遅いため、2日目に帰り荷を積む余裕がない。

【一貫パレチゼーションの実施】



【H29年度】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

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(グループ会社含む本社: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】

Before	After
パレット前 手荷役 30分~40分 積込作業員数名 + 運転手	パレット積み込み 20分 積込作業員1名 + 運転手
バラで下ろし 3時間 運転手単独	パレット下ろし 20分~30分 市場担当者

積込み時
 下ろし時
 荷役作業時間を3時間近く短縮！

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】

Before	After
1人の運転手が 1日目 集荷 運行 2日目 休憩 配達 3日目 休憩 集荷 4日目 フェリー乗船 配達 終了	1日目 集荷 2日目 運行 3日目 配達 集荷 終了

4日運行手
 3日運行に短縮！

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75時間から44~49時間に短縮した。

3. 課題

- パレット溜りの手荷役となっているため、積込作業に多くの人出を要している。
- 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日目に降り荷を積み時間がない。

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

農荷を別の運転手が行き、幸運トラックの加西営業所(兵庫県)を迂回し、配達先加西営業所の運転手が行き、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)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分要したが、Afterでは12時間10分に短縮した。
- 泥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分のアイドリングが必要となるが、Afterでは、降り荷集荷前の平均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。

長崎県地方協議会で行ったパイロット事業について③

過去の実証実験の事例は

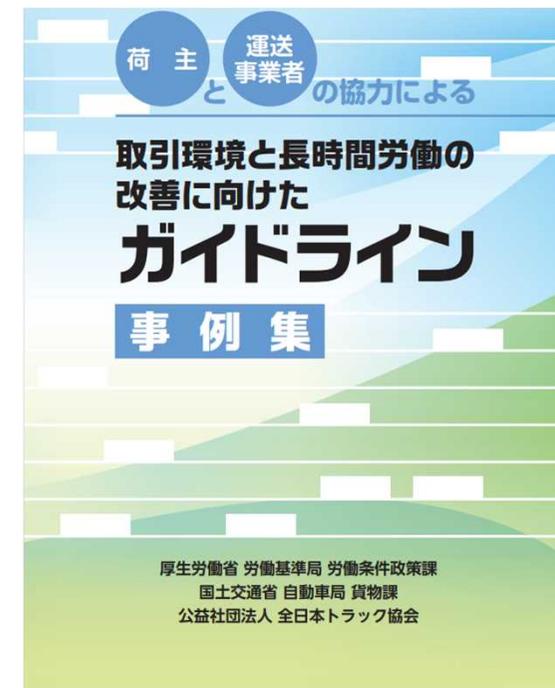
「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集」をご参照ください。

👉 <https://white-logistics-movement.jp/guide/guide001/>

品目別・都道府県別に見ることができます。

01農水産品	02金属機械工業品	03科学工業品
04軽工業品食料品	05雑工業品	06特種品

- 👉 「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・飲料・酒物流編」も掲載されています。
- 👉 他にも、物流改善に取り組む際に参考となるマニュアル・ハンドブックを見ることができます。



1. 長崎県地方協議会で行ったパイロット事業について
2. 協議会の対象輸送分野について（農産物の追加）
3. 加工食品物流に関するアンケート調査結果について
4. 令和5年度の地方協議会取組計画について
5. おわりに

対象輸送分野・・・協議会で課題の整理および課題に対する改善策の活用等を検討する対象分野

加工食品

- ・「加工食品・飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ」の3品目中、長崎県内で輸送量・輸送頻度が最も高い
- ・H28年度のパン輸送の実証実験、H29年度のJA青果物輸送の実証実験の結果が加工食品物流にも活用できる

農産物

- ・長崎県内での輸送量・輸送頻度が高い輸送分野
- ・加工食品物流の課題である「受発注条件」「荷待ち時間」「荷役時間」「検品等の附帯作業時間」が農産物輸送にも共通であり相互に活用可能

1. 長崎県地方協議会で行ったパイロット事業について
2. 協議会の対象輸送分野について（農産物の追加）
3. 加工食品物流に関するアンケート調査結果について
4. 令和5年度の地方協議会取組計画について
5. おわりに

【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。

【令和4年度の取組計画】

- ・加工食品物流を行うトラック事業者を対象としたアンケート調査結果を基に現状の把握・課題の整理等を行い、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を参考に、数値目標を設定する等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への参画要請や実証実験の活用も含めて行う。

加工食品物流に関するアンケート調査結果について①

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標と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@mliit.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。

%

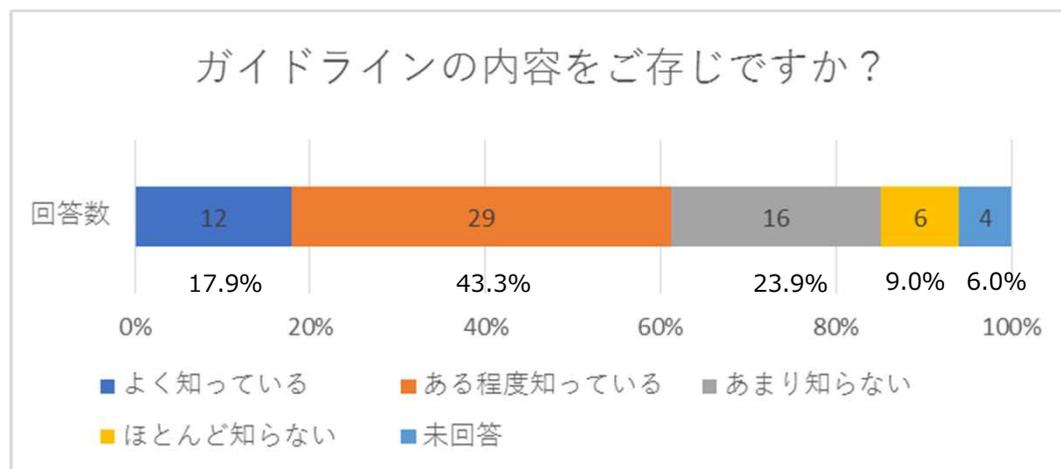
加工食品を輸送されている場合は、次ページ以降のアンケートにもご協力下さい。
(輸送されていない場合は、これでアンケートは終了です。本ページを送信願います。)

調査時期	令和4年1月
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎県トラック協会会員の加工食品を輸送する可能性のある事業者276社 ・うち155社が回答（回答率56.1%） <p>155社のうち「加工食品輸送を行っている」と回答した67社からの回答を集計。</p>
目的	加工食品物流における現状・課題等の把握
アンケート項目	<ul style="list-style-type: none"> ・他県地方協議会のアンケート項目 ・農林水産省の物流事業者へのヒアリング項目 などを参考に作成

👉 アンケート結果については【資料5】
「加工食品物流に関するアンケート調査結果」
で配布しています。

加工食品物流に関するアンケート調査結果②

■ 「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」の認知度・コミュニケーション状況



- ・ 「あまり知らない」「ほとんど知らない」の回答が32.8%
- ・十分にガイドラインが認知されているとはいえず、周知が必要。

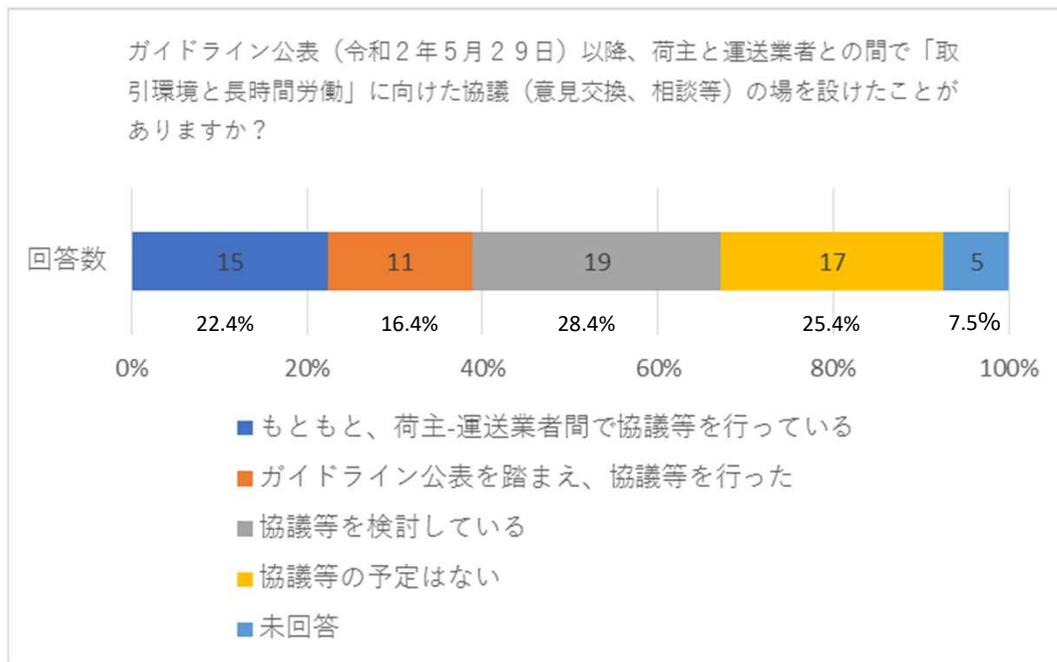


荷主と運送事業者の協力による
取引環境と長時間労働の
改善に向けたガイドライン



加工食品物流に関するアンケート調査結果③

■ 「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」の認知度・コミュニケーション状況



【運送事業者と荷主の協議（意見交換・相談を含む）について】

・令和6年4月からの時間外労働の上限規制の導入および自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が改正されることから、上限規制を遵守していくためには労働生産性の向上を図ることが必要。

・労働生産性向上のためには、ガイドラインを参考に、荷主と運送事業者が現在の「受発注条件」「荷待ち時間」「荷役時間」「検品等の附帯作業時間」について協議を行うことが必要。

- ・ もともと協議等を行っている事業者とガイドライン公表を踏まえ協議を行った事業者が26社で全体の38.8%
- ・ 協議等を検討している事業者が28.4%
- ・ 協議等を行う予定がない事業者25.4%
- ・ 協議等を検討している事業者への支援が重要。

加工食品物流に関するアンケート調査結果④

■ 「加工食品物流」について重要課題

(「重要」と「かなり重要」の合計回答数が多かった順)

B. 荷待ち時間の削減 34回答

C. 荷役時間の削減 32回答

A. 受発注条件の見直し 24回答/**D. 検品時間の削減** 24回答

➡ 多いのは荷待ち時間の削減・荷役時間の削減。ただし回答数は僅差であり、いずれも重要という結果。

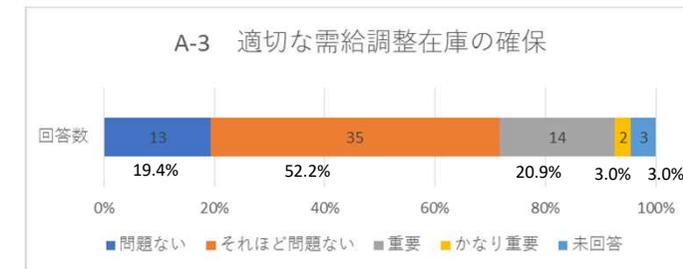
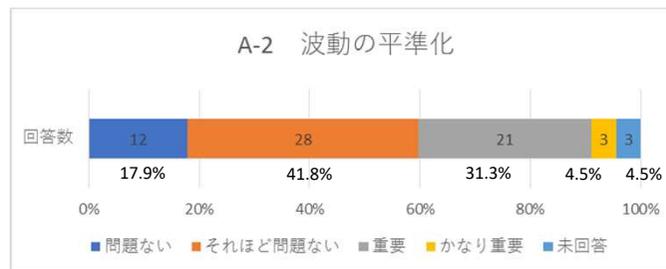
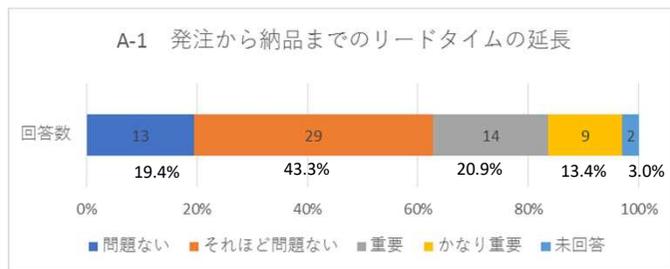
アンケートでは、A～Dの課題について、更に細分化して質問。

- A. 受発注条件の見直しにあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度
- B. 荷待ち時間について現状、荷積みまたは荷下ろし時に発生しているか、その時間は
- C. 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
- D. 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
- E. 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

さらに、A～Eのうち荷主と運送事業者が一体となって取り組むことで改善の可能性があると期待される分野と改善策についても質問。

加工食品物流に関するアンケート調査結果⑤

■ A. 受発注条件の見直しにあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度

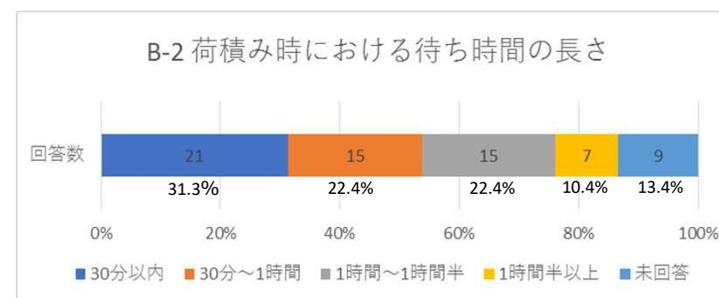
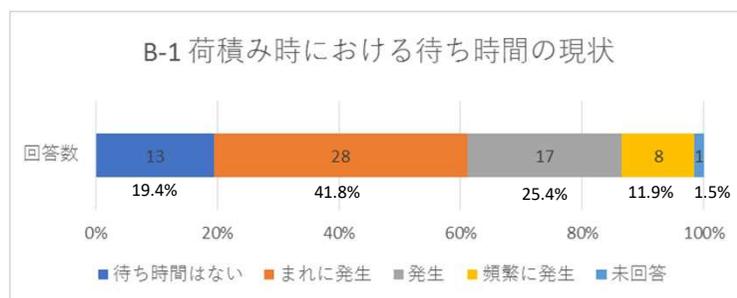


- ・「重要」「かなり重要」の合計回答が多い順に、波動の平準化（24回答）、発注から納品までのリードタイムの延長（23回答）、適切な需給調整在庫の確保（16回答）。

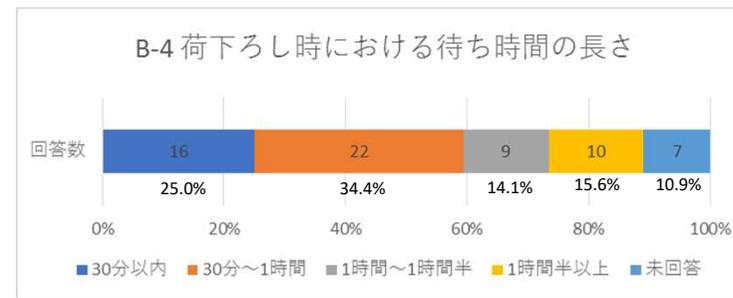
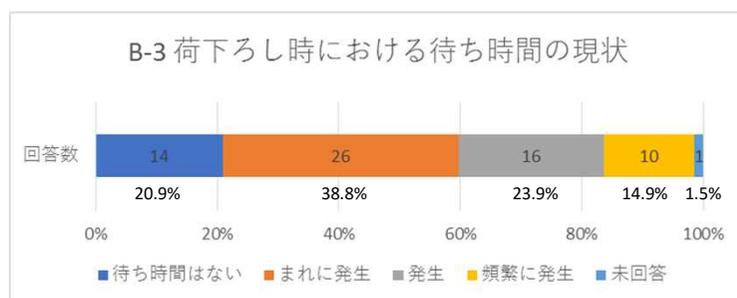
■ A. 受発注条件の見直しについて改善策の提言

- ・ダイナミックプライシングの導入
- ・特に問題はないので今は必要ない。
- ・製造件数の前日連絡
- ・FAXからメール、FAXからシステム入力へ。
- ・締め切りの設定。
- ・労働時間への協力を荷主に理解いただく。
- ・納品日時指定がタイトであり休憩・休息時間を考慮されていない。
発注者にも運行管理者基礎講習の受講が必要ではないか。
- ・青果物関係については発注が遅いため、早く発注をいただけるように発送までの締め切り時間等ルール決めが必要。

■ B. 荷待ち時間について現状、荷積みまたは荷卸し時に発生しているか、その時間は

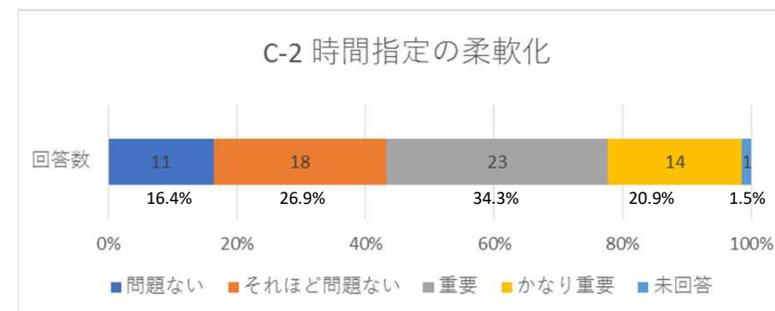
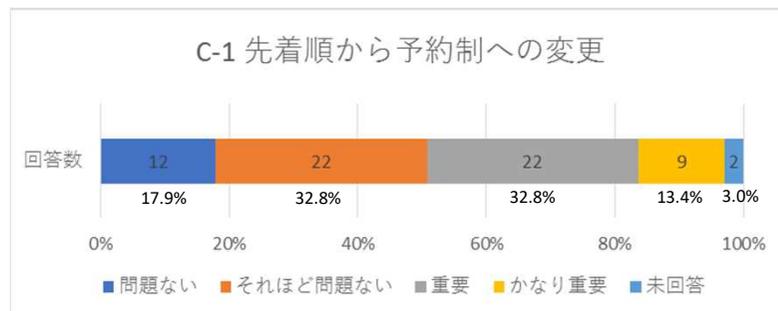


- ・ 待ち時間はないの回答が19.4%、まれに発生するの回答が41.8%。
- ・ 発生するの回答が25.4%、頻繁に発生するが11.9%で、合計37.3%に待ち時間が発生している。
- ・ 荷積み時の荷待ち時間の長さは、回答数の多い順に30分以内、30分～1時間と1時間～1時間30分が同数、1時間30分以上。



- ・ 待ち時間はないの回答が20.9%、まれに発生するの回答が38.8%。
- ・ 発生するの回答が23.9%、頻繁に発生するが14.9%で、合計38.8%に待ち時間が発生している。
- ・ 荷下ろし時の荷待ち時間の長さは、回答数の多い順に30分～1時間、30分以内、1時間30分以上、1時間～1時間30分。

■ C. 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



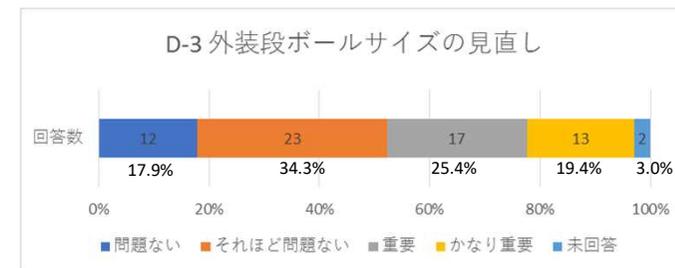
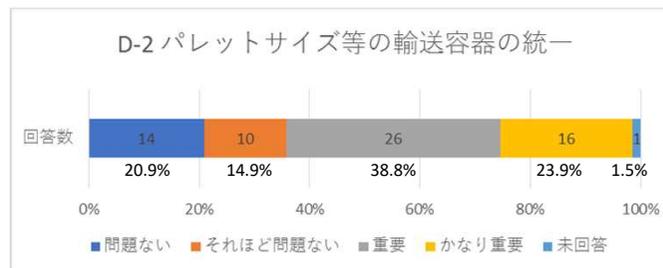
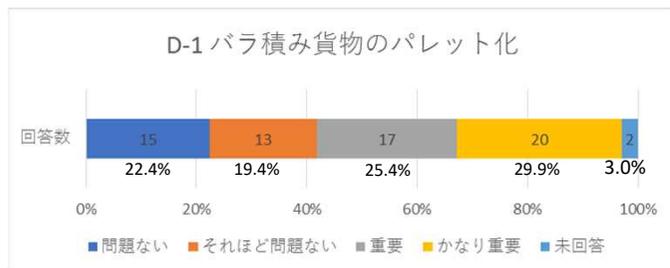
- ・「重要」「かなり重要」の合計回答が多い順に、時間指定の標準化（37回答）、先着順から予約制への変更（31回答）。

■ C. 荷待ち時間の削減について改善策の提言

- ・他業者からの到着を待つことがまれにあるが、その他は問題なし。
- ・時間に余裕を取っているため、それほど問題なし。
- ・トラックバス予約システム導入。
- ・小口バスの設定。
- ・工場と冷蔵庫、倉庫の休憩時間の取り方。
- ・労働時間の協力を荷主に理解いただく。
- ・当日製造等の接車時間を考慮せず単に当日中に積んでしまえば良いという風潮があり、企業側に指導を行えばよろしいかと。
- ・時間確認ができる。
- ・発送施設のキャパ及び作業員の人員確保を行うことで指定された着車時間ですぐに積み込みが行えるように時間設定を行う。
- ・荷積み時間のスケジュール化。
- ・オンラインでの先行予約が進んでいる。
- ・パレット化が最優先。

加工食品物流に関するアンケート調査結果⑧

■ D. 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



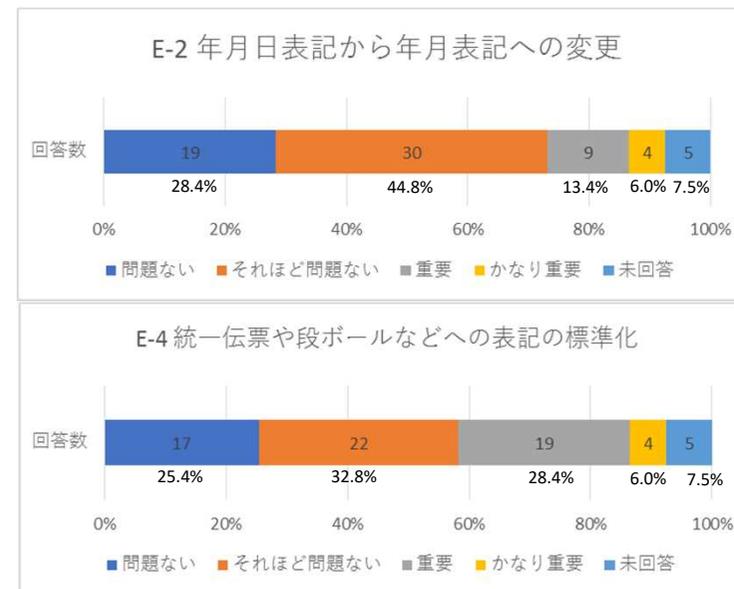
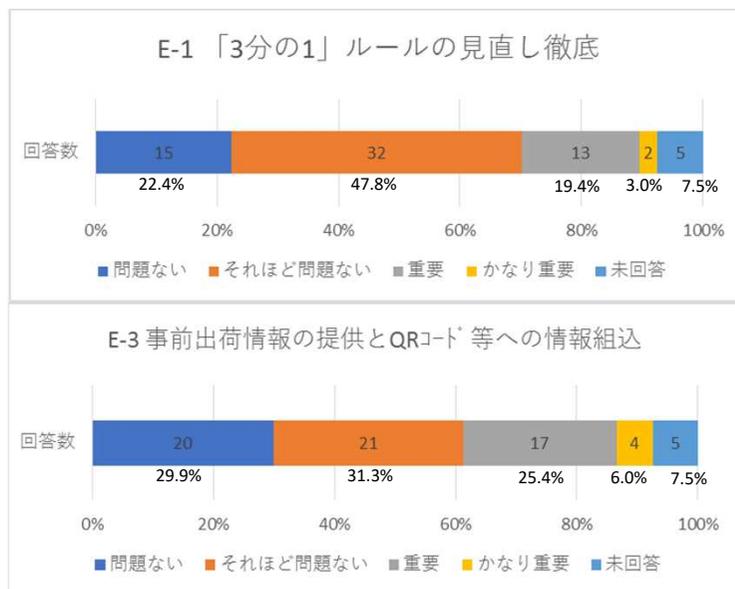
・「重要」「かなり重要」の合計回答が多い順に、パレットサイズ等の輸送容器の統一（42回答）、バラ積み貨物のパレット化（37回答）、外装段ボールサイズの見直し（30回答）。

■ D. 荷役時間の削減について改善策の提言

- ・ レンタルパレットの活用でバラ積み下ろしの削減が可能に。
- ・ バラ積みからパレット積みへ。
- ・ 積み込みスピードに合わせた荷出し。
- ・ 労働時間への協力を荷主に理解いただく。
- ・ 発注側の人員増加、パレット等の運行。
- ・ 手積み手下ろし作業から、カーゴまたはパレット貨物に変更し、荷役時間の短縮を図る。
- ・ 全部パレット積み、もしくはリフト積みのため異常はありません。

加工食品物流に関するアンケート調査結果⑨

■ E. 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



・「重要」「かなり重要」の合計回答が多い順に、統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化（23回答）、事前出荷情報の提供とQRコード等への情報埋め込み（21回答）、「3分の1」ルールの見直し徹底（15回答）、年月日表記から年月表記への変更（13回答）。

■ E. 検品時間について改善策の提言

- ・パレット受け入れの促進。
- ・項目の削減。（数量、商品名、賞味期限、量目等）
- ・指定時間の削減。
- ・労働時間への協力を荷主に理解いただく。
- ・検品者の人員増加およびバーコード等でのPOTの活用の推進。

- ・1パレットまたは1カーゴ毎に、商品の種類及び製造年月日等を入力したバーコード（QRコード）を割り付け、積み込み、荷下ろし時に端末入力を行うことで、検品にかかる時間短縮を図る。乗務員に付帯作業を行わせないことが重要。
- ・信頼関係に影響するので、短縮できない。取引先が責任を押し付けてくる等の問題がある。
- ・QRコード等による電子化。
- ・検品はしない約束です。

■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（複数回答可）

回答数の多い順に

- A. 発注から納品までのリードタイムの延長（23回答）
- D. バラ積み貨物のパレット化（22回答）
- E. 「3分の1」ルールの見直し徹底（18回答）
- C. 先着順から予約制への変更（16回答）
- D. パレットサイズ等の輸送容器の統一（15回答）
- E. 年月日表記から年月表記への変更（13回答）
- C. 時間指定の柔軟化（12回答）
- A. 適切な需給調整在庫の確保（10回答）
- E. 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報組込（9回答）
- A. 波動の平準化（7回答）
- E. 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化（3回答）
- D. 外装段ボールサイズの見直し（2回答）

➡今回のアンケート結果を基に、現状の課題・整理を行い、事務局で具体的な数値目標の設定を行いたい。

アンケート調査では他にも以下を調査

- 改善が見込めない理由
- コロナ禍による影響
- 軽油価格の高騰により取引環境・労働時間環境に変化があったか
- 人材確保について取り組んでいること
- 加工食品輸送のパレット化について問題点や提言
- 段ボール等の包装資材に毀損が生じた場合の毀損範囲の判断や廃棄の費用負担について
(☞別紙資料「加工食品物流に関するアンケート調査結果」)

➡アンケート調査結果に対する委員からの意見（第13回書面開催時）を踏まえ、長崎県地方協議会の取組計画を設定。

1. 長崎県地方協議会で行ったパイロット事業について
2. 協議会の対象輸送分野について（農産物の追加）
3. 加工食品物流に関するアンケート調査結果について
4. 令和5年度の地方協議会取組計画について
5. おわりに

令和5年度取組計画

1. トラック運転者の労働時間の改善基準告示改正・ 時間外労働の上限規制適用について荷主企業へ周知

改善基準告示改正について荷主団体を通じて要請を行う。

2. 物流改善ガイドラインを運送事業者・荷主企業へ周知

物流改善ガイドラインについて荷主団体等を通じて周知を行う。

3. ホワイト物流推進運動の周知を行い賛同企業数を増やす

ホワイト物流推進運動の賛同企業の数を増やす。そのために運送事業者へ周知を行う。
また荷主団体等を通じて要請を行う。

4. 運転者の新規採用についてアンケート調査を実施

運送事業者を対象に若年者・女性ドライバーの採用状況についてアンケート調査を実施し、課題を把握するとともに労働条件改善状況を確認する。

令和5年度長崎県地方協議会重点取組事項PDCAシート	○加工食品・農産物の輸送に関する労働環境の改善
○重点取組事項概要 加工食品輸送と農産物輸送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。	OKPI [1]加工食品物流事業者の荷主とのコミュニケーション状況[荷主との協議を行った運送事業者 50%] 令和5年度にアンケート調査を実施。 [2]ホワイト物流推進運動賛同企業数 [運送事業者10社][荷主企業1社]
○重点取組事項の取組状況 ・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アンケート調査を令和4年1月に実施し、数値目標を設定。 ・物流改善ガイドラインの効果的な周知方法を検討する。 ・ホワイト物流推進運動の賛同企業数を増やすため、運送事業者・荷主へ周知を行う。 【KPI】 [1]令和4年1月に実施した加工食品物流事業者へのアンケート調査[荷主との協議を行った事業者 38.8%] [2]ホワイト物流推進運動賛同企業数[運送事業者2社][荷主企業0社]	○課題及び今後の対応の方向性 ・課題解決のため、必要に応じて関係する団体や事業者等へ新たに協議会への参画を要請する。 ・運転者採用に関する課題を把握するため、運送事業者を対象にアンケート調査を実施する。またアンケート結果を基に数値目標を設定する。

地方協議会名：長崎県地方協議会重点取組事項PDCAシート
 <重点取組事項名>加工食品・農産物の輸送に関する労働環境の改善

【概要】

加工食品輸送と農産物輸送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。

2022年度	2023年度	2024年度	2025～年度	KPI	備考
加工食品輸送・農産物輸送の課題解決					
加工食品物流のアンケート調査結果から課題を検討	加工食品物流事業者へアンケート調査実施	実証実験の実施も含めた改善策の検討		・加工食品物流事業者へのアンケート調査[荷主との協議を行った事業者 50%] ・ホワイト物流推進運動賛同事業者数[運送事業者10社][荷主企業1社]	
	27 荷主企業への周知				
	改善基準告示改正・時間外労働上限規制適用について荷主企業へ周知				
	物流改善ガイドラインについて運送事業者・荷主企業へ周知				
	ホワイト物流推進運動について運送事業者・荷主企業へ周知し賛同企業を増やす				
	労働環境改善の状況を確認				
	運転者採用状況についてアンケート調査を実施(毎年度実施)				

1. 長崎県地方協議会で行ったパイロット事業について
2. 協議会の対象輸送分野について（農産物の追加）
3. 加工食品物流に関するアンケート調査結果について
4. 令和5年度の地方協議会取組計画について
5. **おわりに**

トラック運送事業の2024年問題・・・

改善基準告示の見直し（運転者の年間・1か月の拘束時間の基準が厳しく）

時間外労働の年960時間上限規制（自動車の運転業務は2024年3月まで猶予されていたが対象に）

➡2024年（令和6年）4月1日から適用

運転者の拘束時間の基準が厳しくなると、運転者1名あたりの運行数は減少

➡ドライバー不足がより進み、2030年には日本全国で約35%の荷物が運べなくなるという試算も
（野村総研、2023年1月19日発表）

必要な物流確保のためには、物流の効率化が必要。運転者不足の解消も必要。

2024年問題の解決のために、運送事業者と荷主企業のそれぞれの立場で共同して取り組むことが必要。

また、今後は2024年問題による影響についても調査を行う必要がある。