

令和5年度の取組について

第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会

 **公益社団法人 秋田県トラック協会**

目次

- 1. 荷主様とトラック運送事業の意識調査**
- 2. 「物流シンポジウム」の開催について**
- 3. 秋田県の青果物輸送事例と今後の課題**

1. 荷主様とトラック運送事業の意識調査



1. トラックの2024年問題についての意識調査の実施（荷主様向け）・・・1

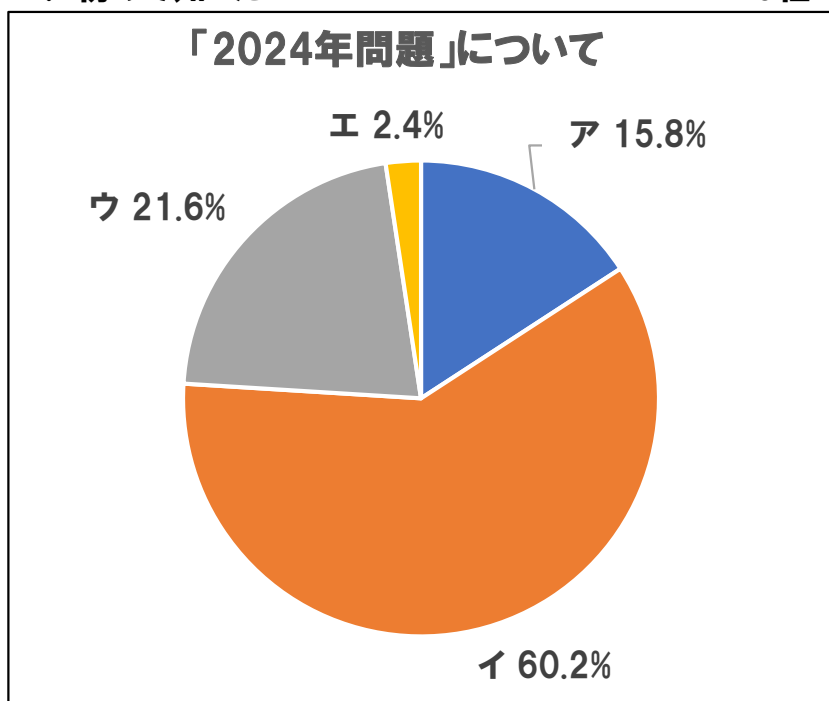
【調査実施期間】： 令和5年7月

【対象】： 秋田県内の貨物運送事業者を利用している企業 955社

【回答率】： 39.8%（回答数 380社）

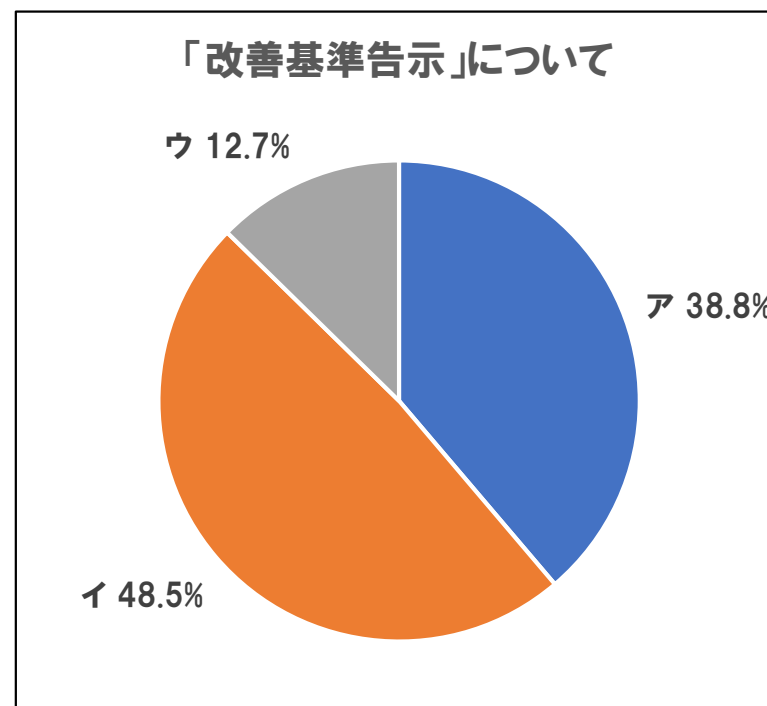
「2024年問題」について

- ア. 知っている/対策を行っている。…………… 61社
- イ. 危機感を持っている。…………… 288社
- ウ. 知っている/何とかなると思っている …… 82社
- エ. 初めて知った …………… 9社



「改善基準告示」について

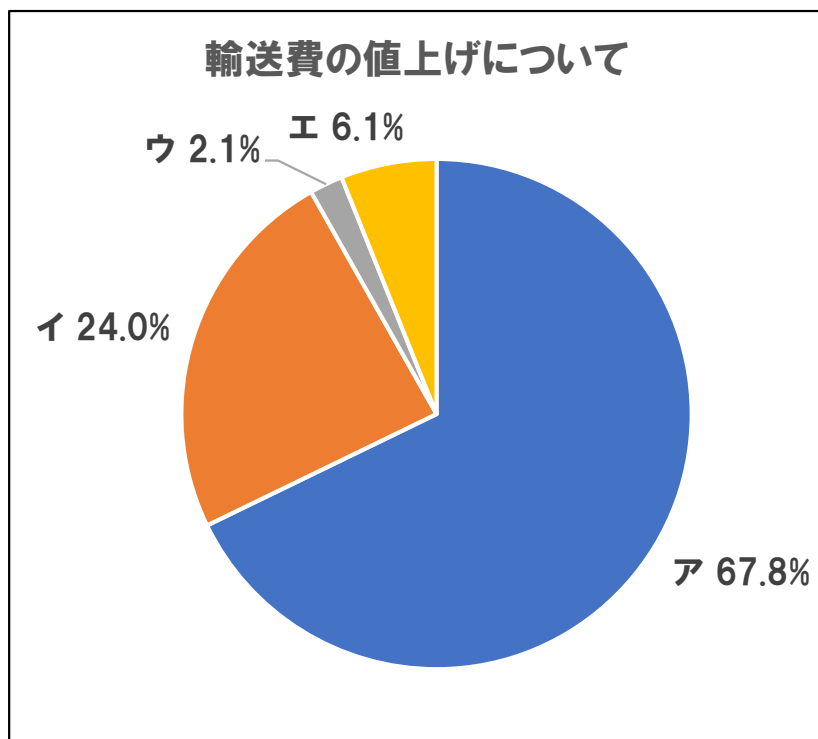
- ア. 内容を含めて知っている …………… 148社
- イ. 聞いたことがあるが、内容を知らない …… 184社
- ウ. 全く知らない …………… 48社



1. トラックの2024年問題についての意識調査の実施（荷主様向け）・・・2

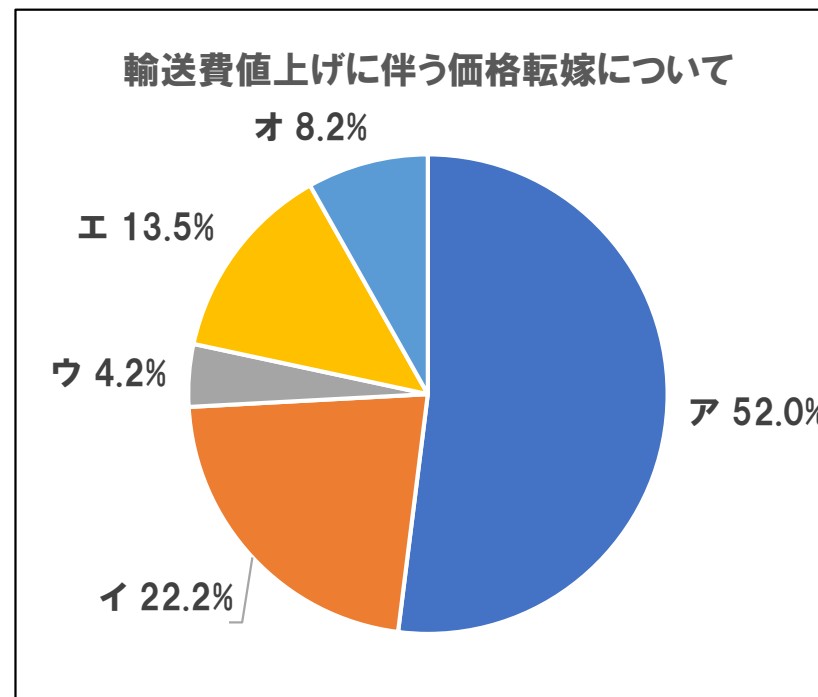
労働環境改善のための輸送費の値上げについて

- ア. 理解できる 258社
- イ. 理解できるが対応できない 91社
- ウ. 理解できない 8社
- エ. その他 23社



輸送費の値上げに伴う、価格転嫁について

- ア. 交渉し協議できる状況 199社
- イ. 取引先が多く煩雑である 91社
- ウ. 取引先に決定権がない 16社
- エ. 交渉できる環境がない 51社
- オ. その他 31社



2.トラックの2024年問題についての意識調査の実施（会員向け）・・・1

【調査実施期間】： 令和5年4月

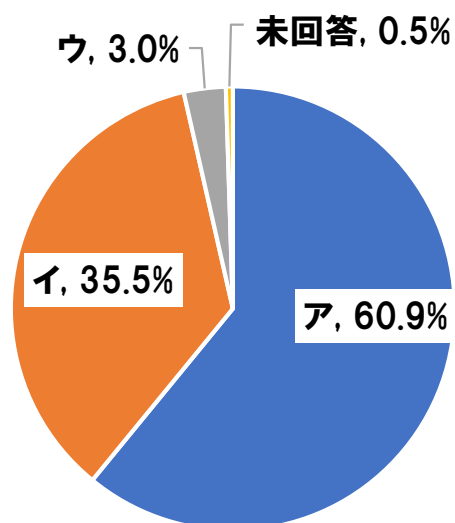
【対象】：（公社）秋田県トラック協会 会員 363社（但し 霊柩部会員を除く）

【回答率】： 54.2%（回答数 197社）

改善基準告示の改正について

ア. 理解できている	120社
イ. 若干理解できている	70社
ウ. 理解できていない	6社
未回答	1社

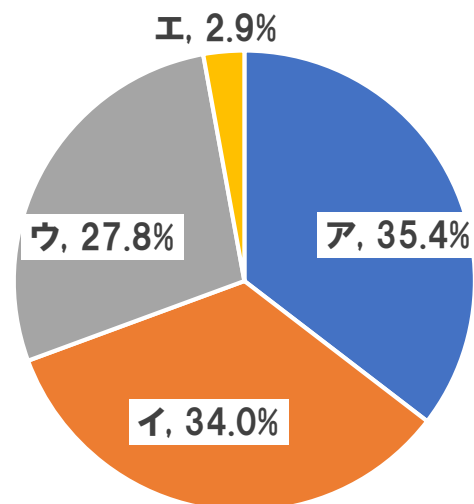
改善基準告示改正への理解



改正改善基準告示の対応について

ア. 現在のままで対応可能	69社
イ. 2024年4月までに対応可能	67社
ウ. 不安がある	55社
エ. 対応不可能	6社

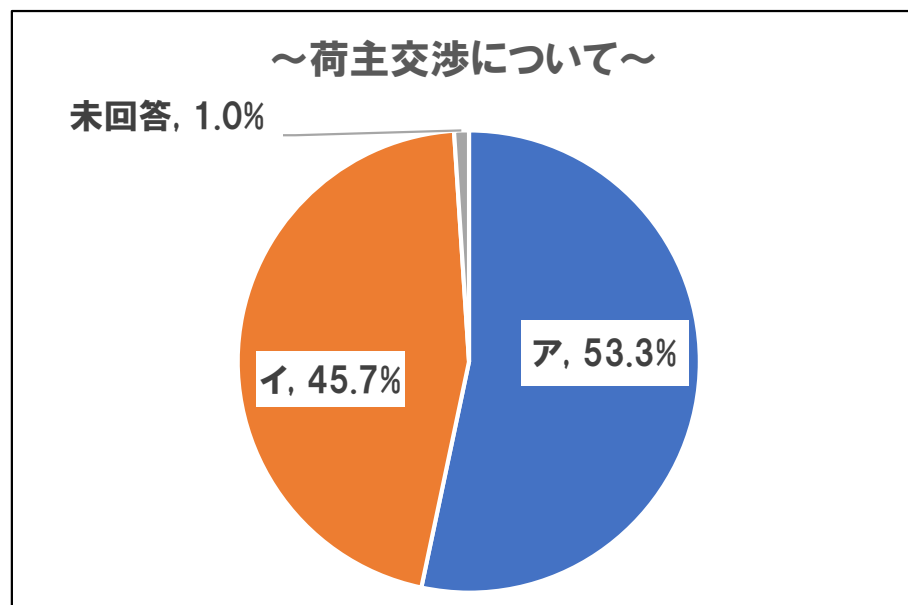
改善基準告示改正への対応



2.トラックの2024年問題についての意識調査の実施（会員向け）・・・2

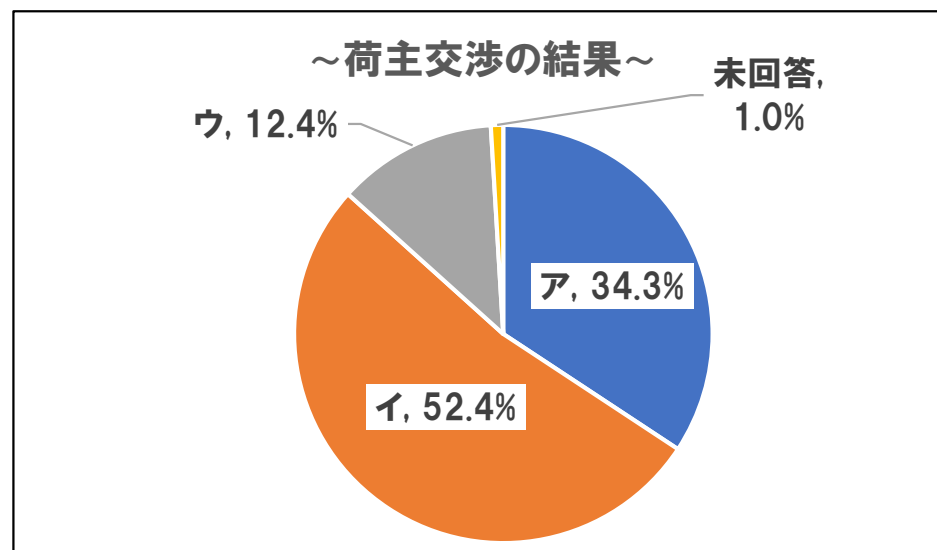
2024問題に向けて荷主様と交渉について

ア. 交渉した	.....	105社
イ. 交渉していない	.....	90社
未回答	.....	2社



荷主様と交渉結果について（105社）

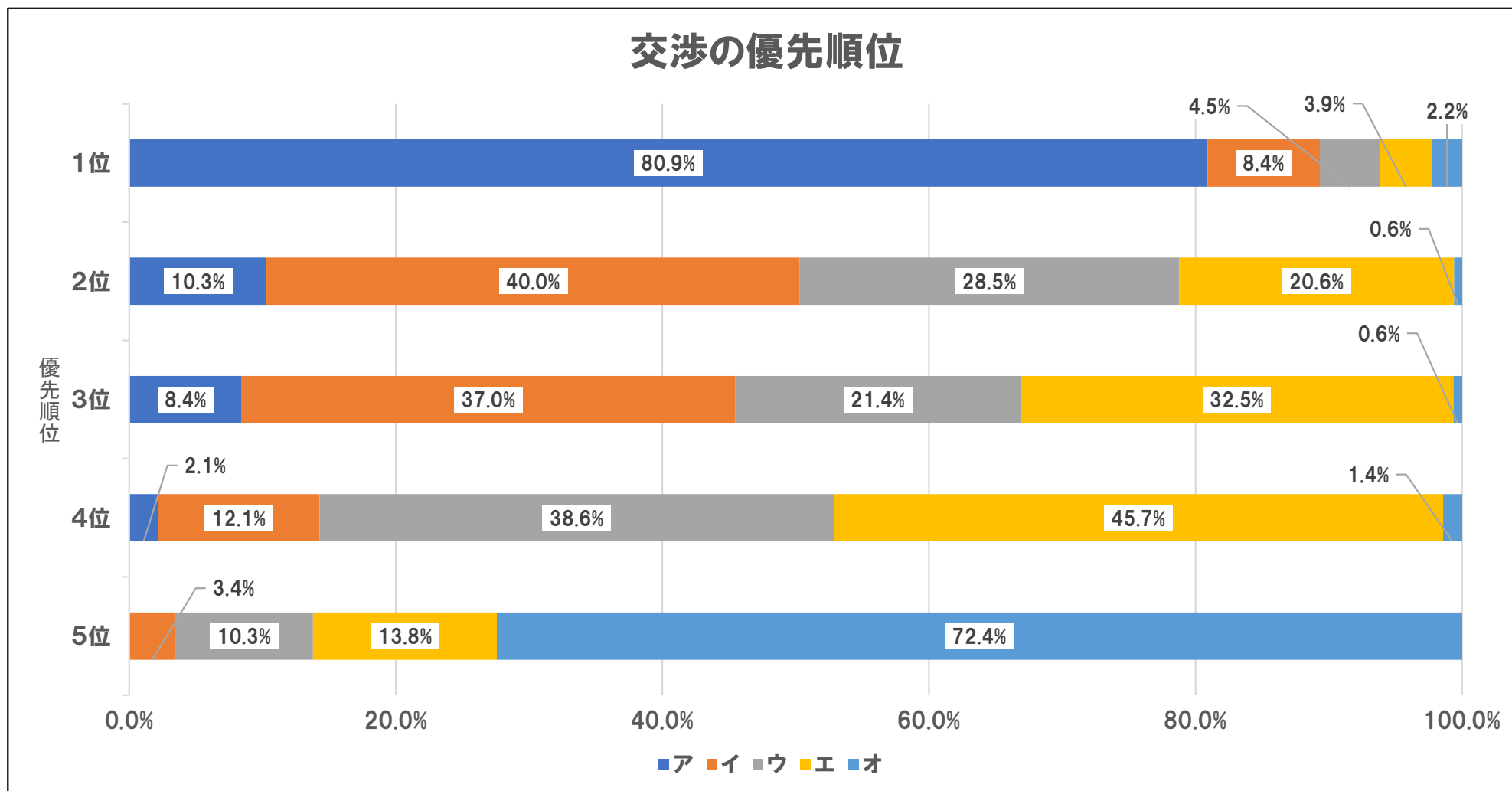
ア. 満足のいく返答	.....	36社
イ. 満足のいかない返答	.....	55社
ウ. 荷主様から返答なし	.....	13社
未回答	.....	1社



2. トラックの2024年問題についての意識調査の実施（会員向け）・・・3

主な荷主様 に対し交渉する中で、優先順位の高いもの

- ア. 運賃の値上げ
- イ. 荷待ち時間の短縮
- ウ. 高速料金の収受
- エ. 付帯作業の削減
- オ. その他



2. 「物流シンポジウム」の開催について



物流シンポジウム

『秋田の「はこぶ」を未来に!! ～みんなで考える物流の2024年問題～』を開催

2024年問題はトラック事業者だけでは解決できない問題であり、荷主や一般消費者等に幅広く周知し、秋田県全体の問題として提起することを目的に開催。

<開催概要>

開催日：令和5年10月11日

会場：あきた芸術劇場ミルハス 中ホール

主催：秋田県、秋田魁新報社、秋田県トラック協会

第一部 基調講演

「どうなる日本経済 景気回復に死角はないのか」
経済ジャーナリスト 須田 慎一郎 氏

第二部 パネルディスカッション

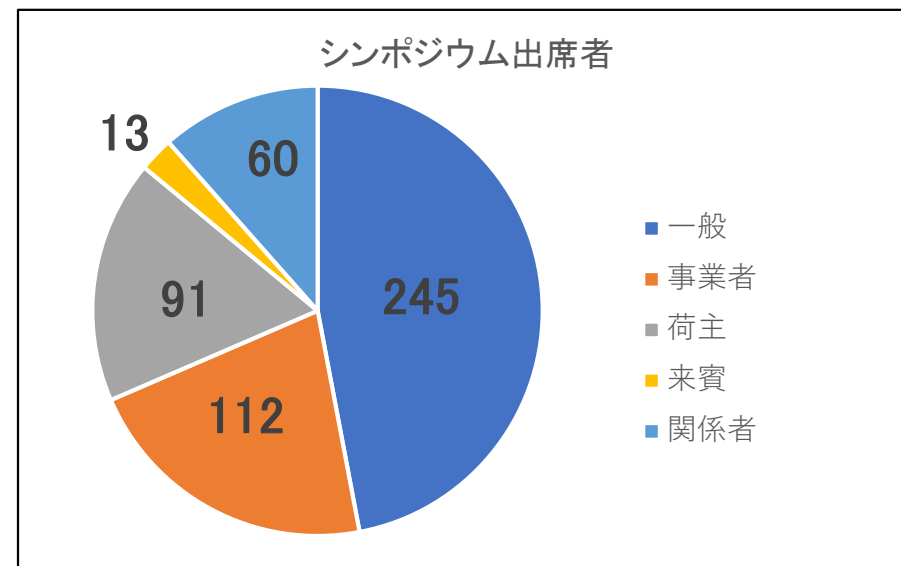
登壇者	秋田県副知事	猿田 和三 氏
	全農秋田県本部 園芸畜産部長	吉田 良二 氏
	秋田県立大学 修生	菅原 湊 氏
	秋田県トラック協会長	赤上 信弥 氏
オブザーバー		須田 慎一郎 氏



来場者、アンケート結果

○出席者内訳（計521名）

一般 245名 / 事業者 112名
荷主 91名 / 来賓 13名
関係者 60名



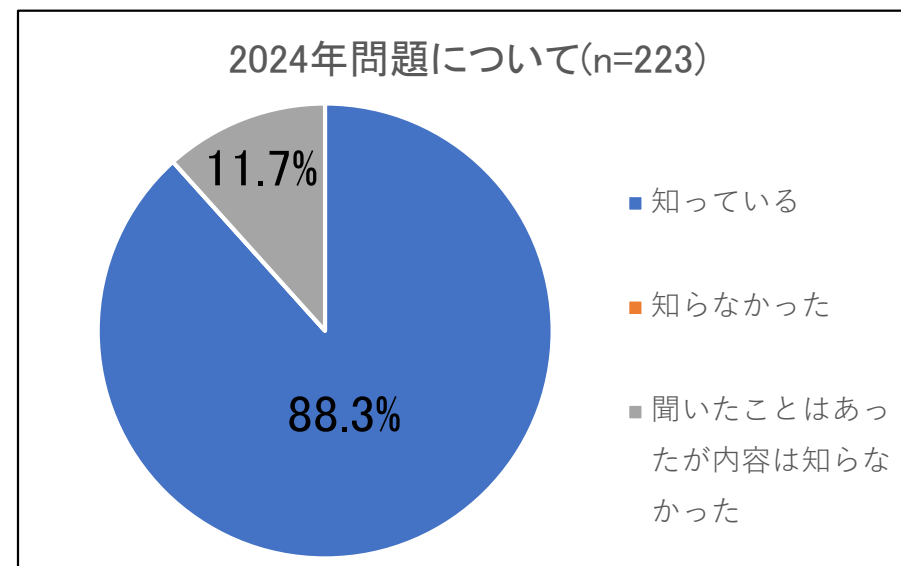
○アンケートについて

◇「2024年問題について」

知っている 88.3% / 知らなかった 0%
聞いたことはあったが内容は知らなかった 11.7%

◇意見・要望など

- ・荷主が何を求めているか、負担に応じてくれるか不安（事業者）
- ・自社製品への影響に関心がある（荷主）
- ・他業種での事例や取り組み事例が知りたい（荷主）
- ・関係者間での協力が必要と認識（荷主）
- ・社会全体への周知の必要性（一般、荷主）
- ・ドライバーからの意見もほしかった（一般）
- ・人手不足についてあらためて認識した（一般）



3. 秋田県の青果物輸送事例と今後の課題



令和5年度の実証実験に向けた課題

1. 実施時期

令和4年度
9月4日(日)~9月10日(土)
農繁期 = 物量 多 (青果物 全般)

2024年問題に向けたトライアル

令和5年度
8月20日(日)~8月26日(土)
農繁期 = 物量 多 (青果物 全般)

2. ハブ拠点

令和4年度
各JA主要出荷所
各JA内の青果物集約

1車分に満たない青果物を横持ち

令和5年度
県南園芸センター
ハブ拠点での集約 各JAから1車に満たない 青果物を集約する

3. 集荷便と幹線便・直行便の再分離

令和4年度
出荷量が多いと予想 ハブ拠点なし

最盛期の出荷量の検証も必要

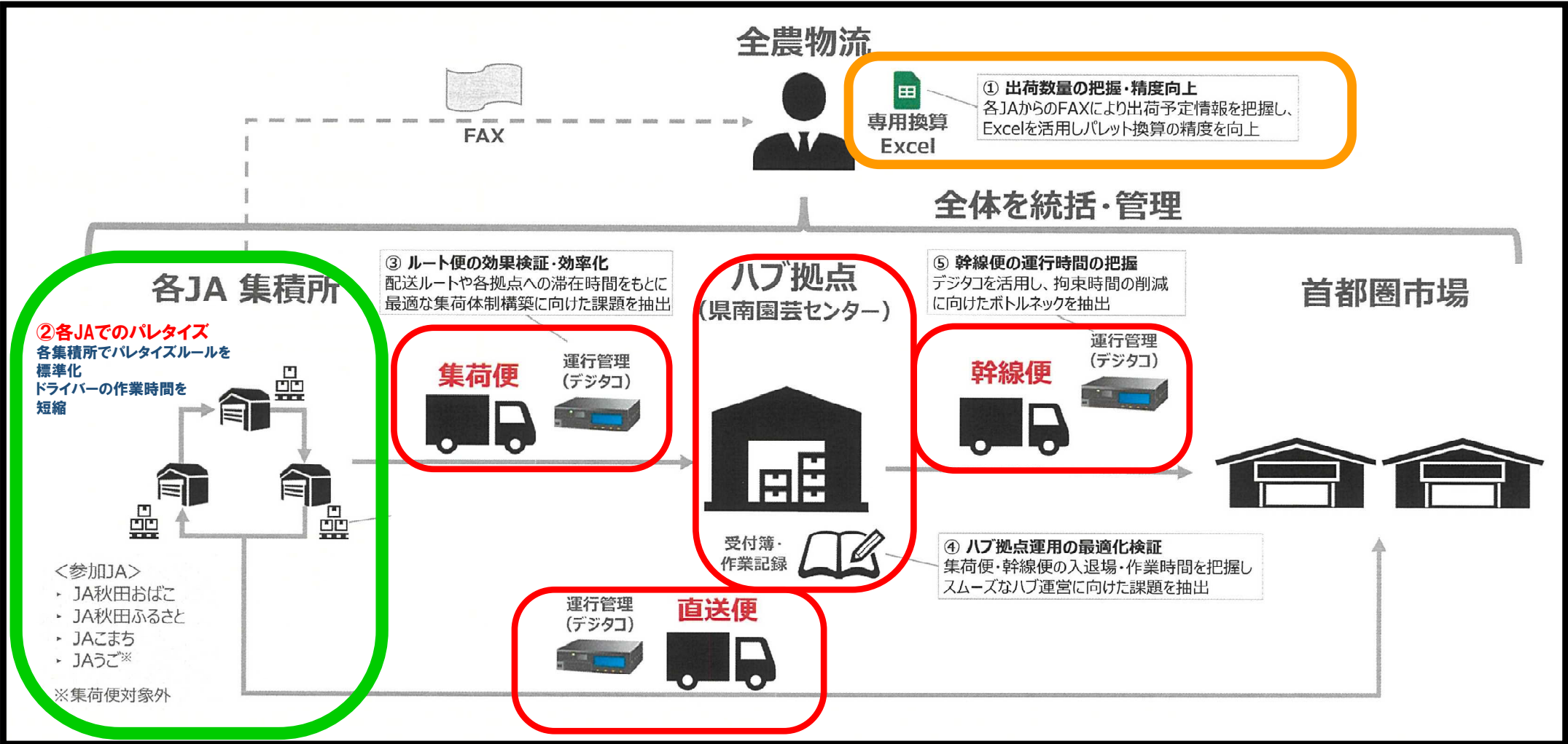
令和5年度
直行便 = 各JAから関東直行 幹線便 = 各JAから1車満載にならない 青果物をハブ集約し関東へ 集荷便 = 各JAからハブ拠点への横持

4. 各出発地点での作業時間の検証

令和4年度
平均積み込み時間 約3時間

2024年問題に向けたトライアル

令和5年度
各JAでパレタイズ作業を実施



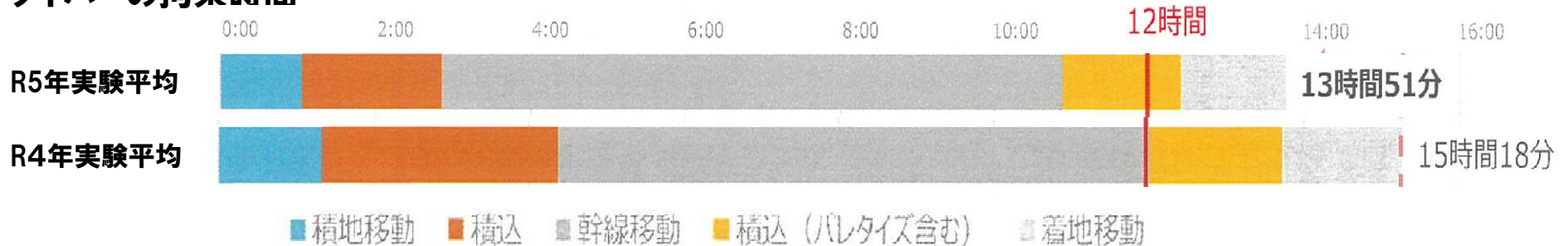
令和5年度（繁忙期）の実証実験で見えてきた事

直送便・幹線便と
集荷便の完全分離に
よる拘束時間の短縮

- ① 直送便 =各JA拠点 ⇒ 首都圏市場 8台
 - ② 幹線便 =ハブ拠点 ⇒ 首都圏市場 37台
 - ③ 集荷幹線便=JA拠点⇒ハブ拠点⇒首都圏市場 27台
- ※計画では、③集荷幹線便は無し



ドライバーの拘束時間



※ 昨年度の実験時より拘束時間が1時間57分削減したが目標の12時間以内には収まらなかった。

原因として考えられること

1. 物量(繁忙期で中型車に納まらない)等の関連で、集荷と幹線の完全分離が出来なかった。
2. ハブ拠点への配車が予定より早い=滞在時間が長い（最終集荷便が到着しないと積み込み完了しない。）

令和5年度（繁忙期）の実証実験で見えてきた事



ハブ拠点の 運営管理

- ① 待機や積込作業の長引きにより停留時間が計画より長くなった。
 - ・ 幹線便の配車が重複したことによるフォークリフト空き待ちが発生
 - ・ 検品作業による積込開始時間の遅れ
- ② 品質面・安全面でのリスクがみられた。
 - ・ 幹線便重複によるフォークリフト同士の接触の可能性がある。
 - ・ 長時間停留により、予冷した青果物の温度管理がおろそかになる可能性がある。

パレタイズ作業の 適正化

- ① 今回よりパレタイズ作業はJAで実施。
 - ・ 集荷時、各出荷所での集荷車両の停留時間は大幅に減った。
 - ・ 一部のJAでは、生産者の選果場への持ち込み時間遅れや、選果量の多さからパレタイズが深夜までかかり、JAの負担が非常に増えた
- ② 品質面でのリスクがみられた。
 - ・ 品目によるパレタイズ方法が統一されていない為、集荷ドライバーが手直しするなどの場面がみられた。

出荷情報の連携 活用強化

- ① JA出荷所のうち出荷情報連絡が定時に出来たところが約半数。
- ② パレット換算シートの入力は出来たが、最適台数配車にはまだ活かしきれていない。

終わりに

これからの取組

1. 実験の成果と課題を県北・中央のJAに向けて発信し、オール秋田で問題解決に取り組めます。
2. 中央関係官庁・首都圏市場とも連携強化
 - ・首都圏市場での待機時間問題等について協議し、全市場での予約システム導入化に向けた取り組みを実施します。
 - ・レンタルパレットの費用分担についても引き続き協議継続をします。

★ 荷主である全農秋田県本部さん、県南エリアの各JAさん、運送事業者、行政機関が同じテーブルで2024年問題について3年間取り組んだ、これが、一番の成果です。