

## 2024年問題への取組について

一般社団法人宮崎県トラック協会

## 1. 持続可能なみやぎきの物流構築のための総決起大会

日時：令和5年8月31日（木）13：30～

場所：宮崎観光ホテル

参加：約350名

（行政機関荷主団体、一般消費者、運送事業者）

## 2. 経営課題解決セミナー

日時：令和5年10月12日（木）

場所：宮崎県トラック協会研修会館

参加：50名（会員事業所）

## 3. 「標準的な運賃」活用セミナー

日時：令和5年11月21日（火）

場所：宮崎県トラック協会研修会館

参加：29名（会員事業所）

## 4. 「物流の2024年問題」に係るアンケート調査

日時：令和6年1月～2月

回答：165社（暫定数）

## 5. その他

輸送品目ごとの部会活動において啓発、情報交換を実施

## 持続可能なみやざきの物流構築のための総決起大会を開催！

宮崎県トラック協会は8月31日、宮崎観光ホテルに於いて、持続可能な物流構築のための総決起大会を開催した。

宮崎県の共催、宮崎運輸支局をはじめとする国の機関や（公社）全日本トラック協会、さらに、県経済界や荷主団体の核となる（一社）宮崎県商工会議所連合会、宮崎県経済農業協同組合連合会など12機関・団体の後援とともに、（一社）宮崎県建設業協会など8つの関係団体に参加協力をいただき、会員事業所を含め総勢350名を超える参加者であった。



当大会のサブテーマは、「2024年問題という変革（ピンチ）をチャンスに捉えて！」と題して、トラック運送事業者はもとより、荷主企業や一般消費者が一堂に会し、「県民一体となって持続可能なみやざきの物流輸送サービスの構築」と「本県の産業・経済の更なる発展を目指す気運を醸成すること」を目的として開催し、2024年問題への対応に向けて荷主・運送事業者・消費者の代表が共同宣言を行い、相互の連携や物流基盤の強化等を確認した。

時間外労働の上限規制や適正な価格転嫁など、生活や経済を支える物流業界が抱える諸課題等について、運送事業者のみならず、荷主企業や消費者等を含めたサプライチェーン全体の問題として共有し、関係者が連携・協力して付加価値向上や稼げる力を高める「共創」により、物流の効率化や生産性向上を図り、持続可能な物流の実現に繋げることが必要不可欠となっている。



主催者挨拶で牧田信良会長は、働き方改革をはじめとした「物流の2024年問題」に於ける課題等を踏まえ、「決してトラック事業者だけで乗り越えられる問題ではない。今日ここに集まった皆さんと団結して、問題を解決したい」と述べ、官民一体で問題に向き合う重要性を強調した。



また、大会を共催した宮崎県の河野俊嗣知事は、「物流は本県の生命線であり、物流の流れを保っていかねば、我々の生活は成り立たない」として、県民一人ひとりが問題の本質を認識し、関係者を含めて互いに協力することが問題解決に繋がると強調した。

更に、共同宣言の採択では、荷主企業代表の宮崎県経済農業協同組合連合会、運送事業者代表の(株)キング運輸、消費者代表の宮崎県

地域婦人連絡協議会がそれぞれの立場から、2024年問題という大きな変革をチャンスと捉え、本県の産業活動や経済が元気であり続けるため将来にわたって持続可能なみやざきの物流構築に取り組むと宣言した。

大会ではこのほか、2名の講演があり、国土交通省自動車局貨物課長の小熊弘明氏が「我が国の物流の革新に向けた取組みの動向」と題して、国がまとめた政策パッケージの内容とともに「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」という3つの施策を中心に、必要に応じて法規制も検討するなど、省庁を横断した対策に乗り出していることを説明した。



(左から) J A宮崎経済連 押川園芸部長  
(株)キング運輸 山下取締役運輸部長  
県地婦連 神谷副会長

また、物流ジャーナリストで日本物流学会会員の森田富士夫氏から「2024年問題を克服し、持続可能な物流を構築するために」をテーマに、荷主・運送事業者・一般消費者のそれぞれの視点から分かりやすい講演をいただいた。



大会最後は、協会会員である太田引越専門部会長の音頭により、参加者全員で「ガンバロー三唱」を行い、取り組みに向けた気運を盛り上げ、総決起大会を終了した。

なお、大会の様子はTVニュース(NHK、MRT、UMK)や新聞・業界紙でも全国版で報道されるなど、マスコミの反響も大きく、参加された県内経済界・行政官庁・荷主団体等からも好評を頂いた。

《追伸》

総決起大会の録画ビデオや講演会資料、物流2024年問題に関するアンケート結果(速報)、その他の関係資料等は、県ト協ホームページに掲載しておりますので、詳しくはそちらでご覧下さい。



# 持続可能なみやざきの物流構築に向けた共同宣言

物流は生活（くらし）や経済活動を支える不可欠な社会インフラです。しかし、「物流の 2024 年問題」を契機に、顕在化したドライバーの長時間労働の実態や燃油価格高騰など、厳しい経営環境が続いている物流業界の課題は深刻化しており、これらが人手不足の原因となり、輸送能力の低下が懸念される事態を招いています。

物流が停滞・途絶することは、宮崎の農畜産物や工業製品などを県内外に円滑に輸送できず、外貨の獲得に支障をきたすことに繋がるため、本県の産業や経済を維持するためにも回避しなければなりません。

将来にわたって物流を安定的に維持・確保していくためには、県内の運送事業者はもとより、荷主企業や消費者が一致協力して、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題に取り組むことが、今、求められています。私たちは、関係者の総力を結集し、持続可能なみやざきの物流構築に向けて全力で取り組むことを、ここに宣言します。

## ◎ 荷主企業の取組として

1. 物流にかかる構造的なコストを理解し、パートナーである運送事業者と協力して持続可能な物流の実現を目指します。
1. トラックの発着時の体制を整え、荷待ちや荷役作業時間の縮減とともに、荷物の到着日時の弾力化等に努めます。
1. 運送事業者と連携して、生産性向上や物流の効率化に取り組み、県内産業の振興と物流全体での共存共栄を目指します。

## ◎ 運送事業者の取組として

1. 荷主企業と連携した物流の省力化等により、ドライバーの負担軽減に努めます。
1. 荷主企業、運送事業者の双方において、非効率な商慣行の見直しを行い、適正な取引環境のもとで、効率的な輸送サービスの実現を目指します。
1. 荷主企業の大切な貨物の運送に当たっては、安全で安心できるトラック輸送を実現するため、交通安全等の法令順守や環境保全・省エネ対策等に努めます。

## ◎ 消費者の取組として

1. 物流が日夜を問わず私たちの生活を支えていることを意識し、物流を維持していく上で適正な送料や納期について、理解を深めます。
1. 宅配便の再配達削減や、高速道路のサービスエリア及び道の駅等の休憩用の大型車駐車スペースを空けるなど、普段の生活の中で出来る物流への負担軽減に取り組みます。
1. 持続可能な物流の実現のために努力している荷主企業や運送事業者を応援します。

## ◎ 全体

- ・私たちは、「2024 年問題」を乗り越えるため、お互いが抱える課題等を「共有」し、労働時間の縮減や適正なコスト負担など、サプライチェーン全体で協力して取り組みます。
- ・私たちは、産地等における関係者が連携・協力して付加価値向上や稼げる力を高める「共創」により、物流に従事する人々が働きやすい環境の整備や物流の効率化を実現します。
- ・私たちは、「2024 年問題」という大きな変革をチャンスと捉え、宮崎の産業活動や経済が元気であり続けるために、将来にわたって持続可能なみやざきの物流を実現します。

令和 5 年 8 月 31 日

(荷主企業代表)

宮崎県経済農業協同組合連合会 園芸部 部長 **押川 和範**

(運送事業者代表)

株式会社キング運輸 取締役運輸部長 **山下 敬雄**

(消費者代表)

宮崎県地域婦人連絡協議会 副会長 **神谷 則子**

# 経営課題解決セミナーを開催

【主催：宮崎県トラック協会】

【共催：東京海上日動火災保険株式会社】

10月12日に宮崎県トラック協会研修会館にて、2024年問題に備える「経営課題解決セミナー」が開催された。今話題のテーマという事もあり、会員事業者の関心も高く、経営者や実務担当者50名以上の参加があった。講師の瀧澤学氏(株)瀧澤・佐藤事務所)は、全日本トラック協会物流政策委員会にも参加するなど、運送事業の労務管理に精通している労務士。

開会のあいさつでは大久津専務理事が2024年問題に対する協会の今までの取組みや、今後は運送事業者、荷主、消費者、行政が一丸となって取り組んでいかなければならない事などを述べていた。

本編セミナーでは、最初に来年度から適用される改正改善基準告示や労働協定の記入内容など、国交省や厚生労働省の見解など最新の情報を話された。次にドライバーの給与に関する事、更には労務管理でのトラブル事例まであり、実務にも活用できる幅広い内容のセミナーとなった。参加者からは「大変面白くためになった」「もう少しセミナーの時間を長くして欲しい」などの声があり、有意義なセミナーとなっていた。





## 「標準的な運賃」活用セミナーを開催

宮崎県トラック協会では、11月21日（火）宮ト協総合研修会館において「標準的な運賃」活用セミナーを開いた。

当セミナーは、近代経営システム研究所代表森高宏純様を講師にむかえ、

- ・「標準的な運賃」の概要
- ・「標準的な運賃」を踏まえた原価計算
- ・原価計算を反映した運行形態別運賃の考え方
- ・荷主との交渉方法
- ・燃料サーチャージ

などを具体的に解説いただいた。

宮ト協では「標準的な運賃」が告示された令和2年度から毎年「標準的な運賃」に係るセミナーを開催し、啓発と理解醸成を図っているところである。



セミナー風景



森高講師



セミナー風景



セミナー風景

# 「物流の2024年問題」に係るアンケート調査の概要

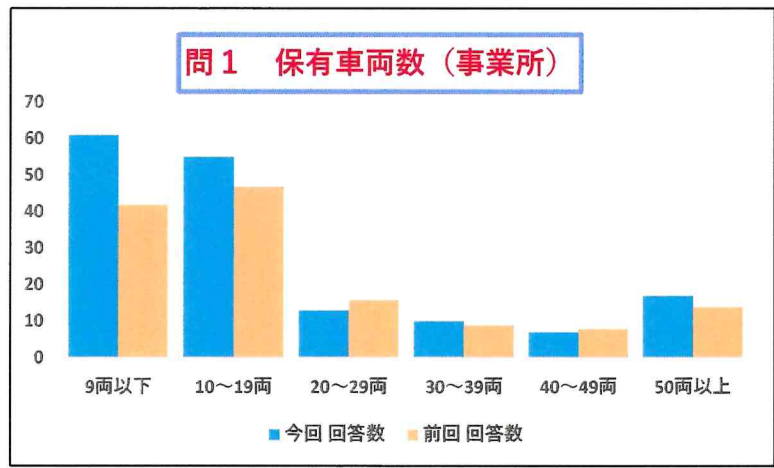
《一般社団法人 宮崎県トラック協会》

- (1) 調査対象（回答数） 運送事業者 165社 ※《2月13日現在》
- (2) 調査期間 令和6年1月25日 ～ 令和6年2月14日
- (3) 調査方法 調査票による無記名回答
- (4) 前回調査 令和5年7月

## 《集計結果》

### (1) 保有車両数について

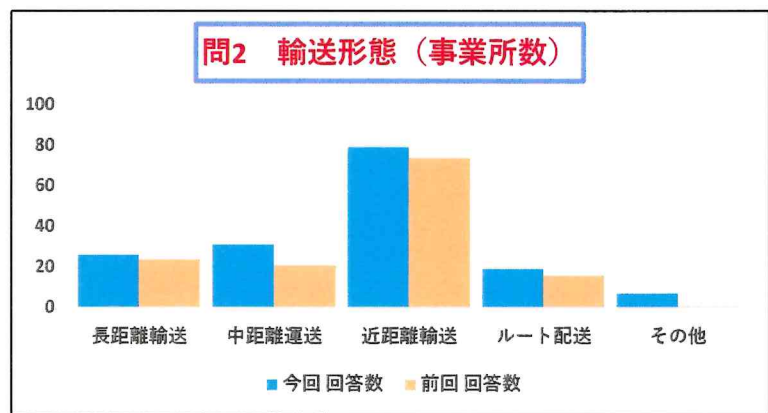
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
9両以下	61	37.4%	42	30.9%
10～19両	55	33.7%	47	34.6%
20～29両	13	8.0%	16	11.8%
30～39両	10	6.1%	9	6.6%
40～49両	7	4.3%	8	5.9%
50両以上	17	10.4%	14	10.3%
	163		136	



- ◎ 前回の調査より29社（136社→165社）の増加。
- ◎ 特に9両以下が19社増。10～19両が8社増の回答で、車輛規模の小さい事業者の回答が多く、全体の7割を占めた。

### (2) 輸送形態について

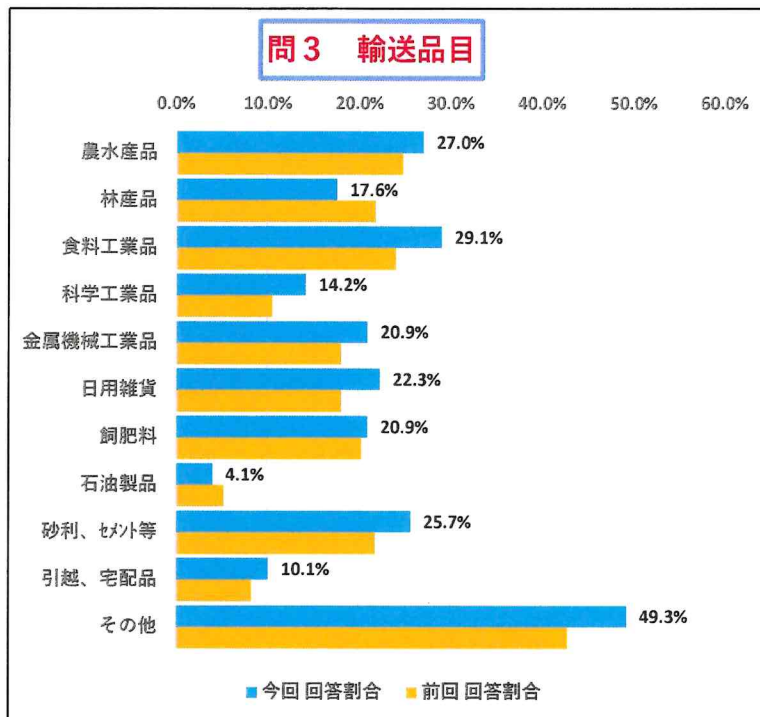
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
長距離輸送	26	16.0%	24	17.6%
中距離運送	31	19.1%	21	15.4%
近距離輸送	79	48.8%	74	54.4%
ルート配送	19	11.7%	16	11.8%
その他	7	4.3%	1	0.7%
有効回答数	162		136	



- ◎ 中距離輸送が10社の増、近距離輸送が5社の増で、両者で67.9%を占めた。

(3) 輸送品目について《複数回答可》

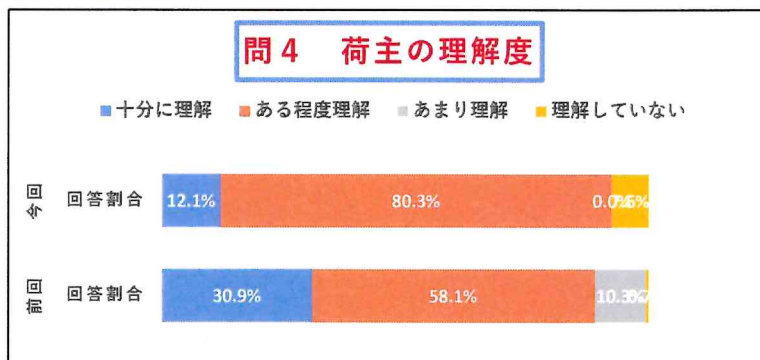
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
農水産品	40	27.0%	33	24.8%
林産品	26	17.6%	29	21.8%
食料工業品	43	29.1%	32	24.1%
科学工業品	21	14.2%	14	10.5%
金属機械工業品	31	20.9%	24	18.0%
日用雑貨	33	22.3%	24	18.0%
飼肥料	31	20.9%	27	20.3%
石油製品	6	4.1%	7	5.3%
砂利、セメント等	38	25.7%	29	21.8%
引越、宅配品	15	10.1%	11	8.3%
その他	73	49.3%	57	42.9%
有効回答数	148		133	



◎ 輸送品目のその他を1品目とカウントすると、各事業者約2.5品目程度（延べ357 / 148事業所）を配送していることが推測される。

(4) 「物流の2024年問題」への荷主の認識・理解度について

	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
十分に理解	19	12.1%	42	30.9%
ある程度理解	126	80.3%	79	58.1%
あまり理解	0	0.0%	14	10.3%
理解していない	12	7.6%	1	0.7%
有効回答数	157		136	

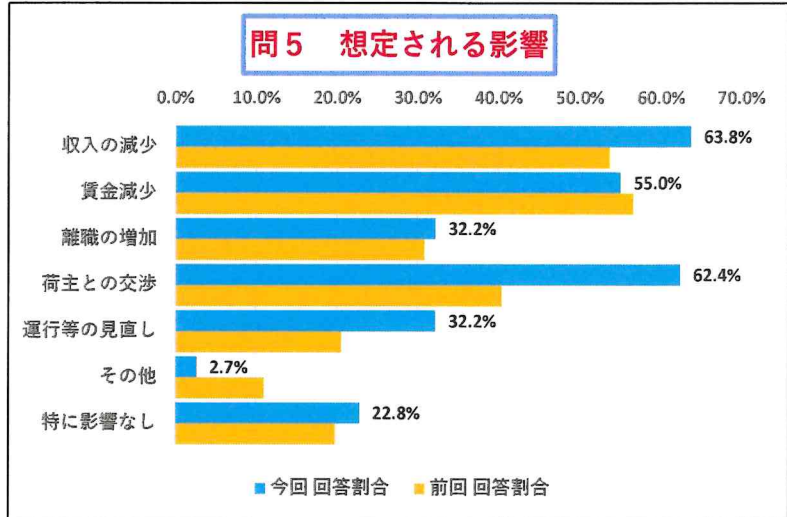


◎ 前回の調査以降、国の政策パッケージの公表や荷主対策等の方向性が明らかとなり、運送事業者の2024年問題に対する意識・荷主へ求める水準も高まったことから、荷主の理解について「十分に理解」の判断から「ある程度理解の理解」に大きく転換したものと推測される。



(5) 「物流の2024年問題」で想定される影響について《複数回答可》

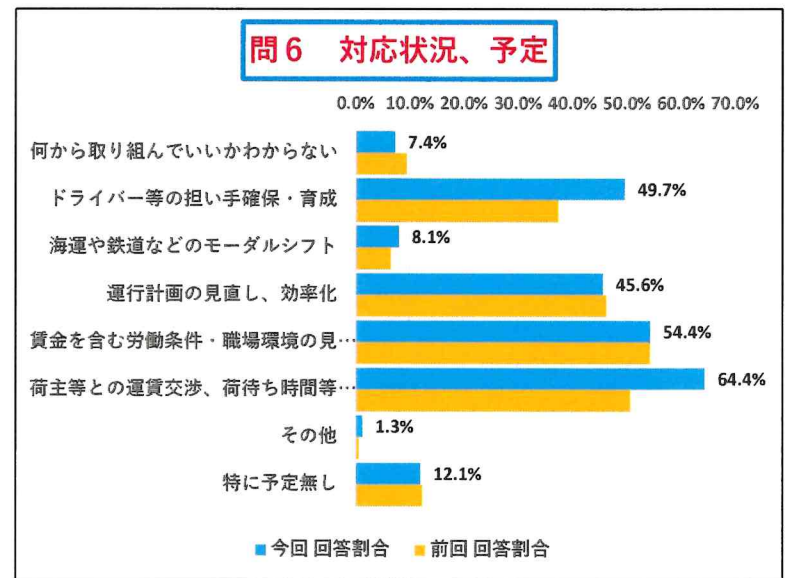
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
収入の減少	95	63.8%	73	53.7%
賃金減少	82	55.0%	77	56.6%
離職の増加	48	32.2%	42	30.9%
荷主との交渉	93	62.4%	55	40.4%
運行等の見直し	48	32.2%	28	20.6%
その他	4	2.7%	15	11.0%
特に影響なし	34	22.8%	27	19.9%
有効回答数	149		136	



- ◎ 想定される影響について、「収入の減少」や「荷主との交渉」、「運行の見直し」の割合が増加したのが特徴。
- ◎ ドライバーの時間外労働規制や運転・拘束時間等の削減が大きく影響しているものと推測される。

(6) 「物流の2024年問題」への対応状況、予定について《複数回答可》

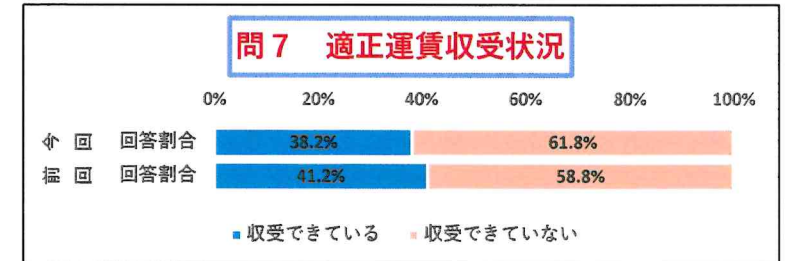
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
何から取り組んでいいかわからない	11	7.4%	13	9.6%
ドライバー等の担い手確保・育成	74	49.7%	51	37.5%
海運や鉄道などのモーダルシフト	12	8.1%	9	6.6%
運行計画の見直し、効率化	68	45.6%	63	46.3%
賃金を含む労働条件・職場環境の見直し	81	54.4%	74	54.4%
荷主等との運賃交渉、荷待ち時間等削減交渉	96	64.4%	69	50.7%
その他	2	1.3%	1	0.7%
特に予定無し	18	12.1%	17	12.5%
有効回答数	149		136	



- ◎ 2024年問題の対応については、「ドライバー等の確保・育成」や「荷主等の運賃・荷待ち時間の削減交渉」の割合が高まっており、喫緊の課題認識となっている。

(7) 適正な運賃の收受状況について

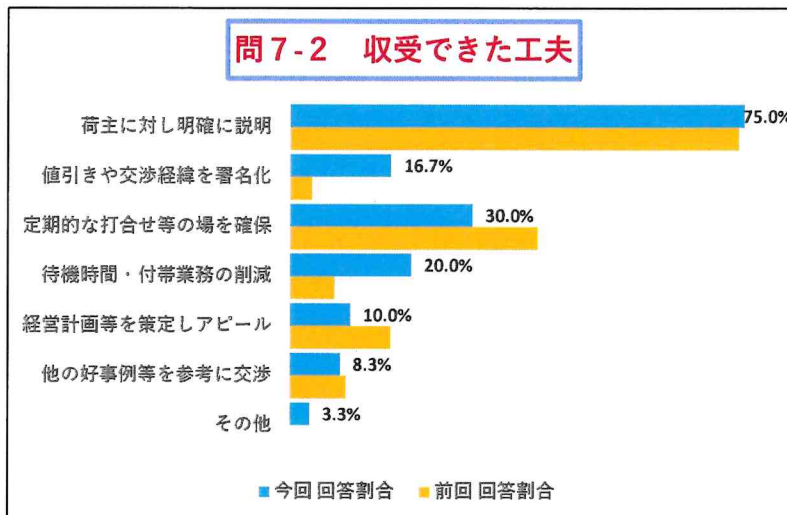
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
收受できている	60	38.2%	56	41.2%
收受できていない	97	61.8%	80	58.8%
有効回答数	157		136	



- ◎ 適正運賃の收受状況の割合は前回と大きな変化はない。

(7-2) 収受できた工夫《複数回答可》

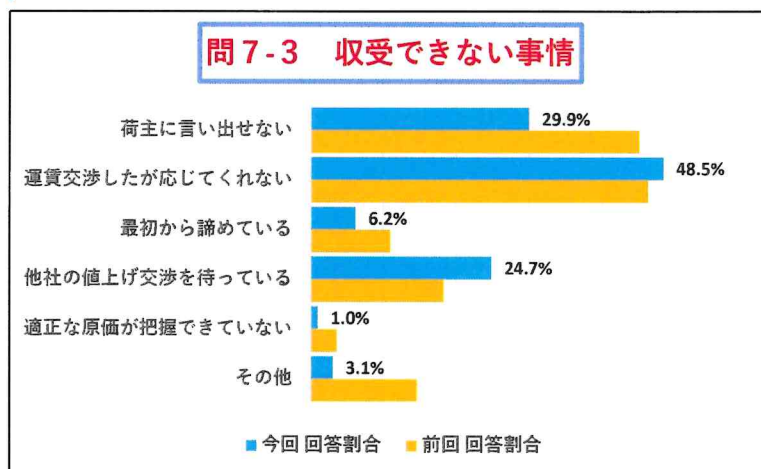
	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
荷主に対し明確に説明	45	75.0%	40	74.1%
値引きや交渉経緯を署名化	10	16.7%	2	3.7%
定期的な打合せ等の場を確保	18	30.0%	22	40.7%
待機時間・付帯業務の削減	12	20.0%	4	7.4%
経営計画等を策定しアピール	6	10.0%	9	16.7%
他の好事例等を参考に交渉	5	8.3%	5	9.3%
その他	2	3.3%	0	0.0%
有効回答数	60		54	



◎ 収受できた工夫としては、交渉経緯等の書面化とともに、運賃値上げよりも「待機時間・付帯業務の削減」に伴う物流の効率化により、結果的にコスト削減につながっていると推測される。

(7-3) 収受できない事情《複数回答可》

	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
荷主に言い出せない	29	29.9%	37	45.1%
運賃交渉したが応じてくれない	47	48.5%	38	46.3%
最初から諦めている	6	6.2%	9	11.0%
他社の値上げ交渉を待っている	24	24.7%	15	18.3%
適正な原価が把握できていない	1	1.0%	3	3.7%
その他	3	3.1%	12	14.6%
有効回答数	97		82	

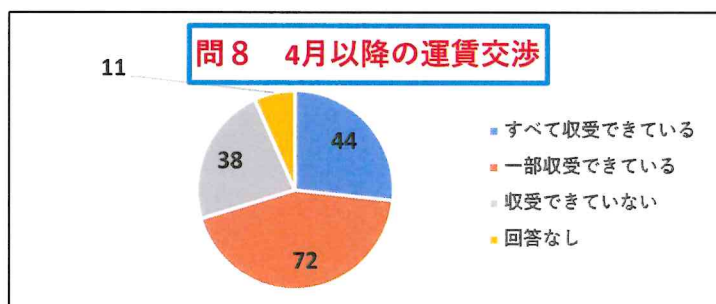


◎ 収受できない事情としては、「荷主に言い出せない」は15%程度減っているものの、「荷主が交渉に応じてくれない」が約5割を占めている。

◎ 2024年問題を理解する荷主は増加しているものの、価格転嫁までは至っていないことから荷主側も経営的に厳しい状況が伺える。

(8) 2024年4月以降の荷主との運賃交渉について

	今回		前回	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合
運賃交渉した	42	26.9%		
現在交渉中	62	39.7%		
交渉していない	52	33.3%		
有効回答数	156			



◎ 2024年問題がスタートする4月以降の運賃交渉について、回答事業所の3分の1が未交渉となっており、運送事業者側の更なる運賃交渉の取組強化が求められる。