
「2024年問題等に対する取組について」

『第20回北海道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』資料

■ 日 時 令和6年2月21日(水) 13時30分～

■ 場 所 北海道トラック総合研修センター 4F大会議室



(公社)北海道トラック協会

物流の「2024年問題」をご存じですか？

標準的な運賃は、右記の
二次元コードからご覧頂けます。
トラック 標準的な運賃 検索



何も対策を行わないと2030年には、営業用トラックの国内輸送量のうち **約34%**^(※2) が運べなくなるかも？

このような事が起こるかも？ 知れません

荷物を発送するトラック事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが **人材が確保できない** 人材不足になり **今まで通り運べない**



荷物の発送管理をする荷主

- 荷物が **指定した日時に届かない** かもしれない
- 荷物を **運んでももらえなくなる** かもしれない



荷物を受け取る消費者

- 当日、翌日配達 **の宅配サービスが受けられない** かもしれない
- 水産品、青果物など新鮮な物が **手に入りにくくなる** かもしれない



「2024年問題」とは？

トラックドライバーの働き方改革の施策として、**令和6年4月から罰則付きの時間外労働の上限規制(年960時間)と改善基準告示(※1)が適用**となります。

これにより、ドライバーの拘束時間が短縮となり長時間労働も是正され、労働環境の改善により人材確保につながることが期待されますが、一方で、現在に比べ輸送時間も制約されることから、運送事業者には、より一層の業務の効率化を図り生産性を向上させるなどの対策が必要となります。

このことが物流業界の「**2024年問題**」と称されております。

「2024年問題」を回避し、持続的で安定的な輸送サービスを維持するためには、荷主の皆様のご理解とご協力が欠かせません。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご理解いただき、道内経済や道民の生活に必要な不可欠なライフラインである「物流」を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など **適正な運賃・料金** の収受にご理解をお願いします。

(※1)「自動車運送業の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」は、トラックドライバーの労働時間、休息時間、運転時間等の基準に定めております。(※2)「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回総会資料(※)の調査結果によれば、トラックの減少の影響も懸念した2030年度の輸送量ギャップについて輸送効力の34.1%が不足する可能性が示されています。

後援



国土交通省 北海道運輸局



厚生労働省 北海道労働局



経済産業省 北海道経済産業局

MAFF 農林水産省 北海道農政事務所



道民の願い 交通安全

公益社団法人 北海道トラック協会

〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215

ホームページもご覧ください <http://www.hta.or.jp>

携帯からはこちら



●道内4行政の後援をいただき広報実施



「R5年度・広報活動」

【広報活動・北海道新聞】

ご存じですか？ 物流の「2024年問題」の事

何も対策を行わないと2030年には、営業用トラックの国内輸送量のうち約34%^(※2)が運べなくなるかも!!

このような事が起こるかも？
知れません

荷物を発送する、トラック事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない
- 人材不足にむき、今まで通り運べない

荷物の発送管理をする、荷主

- 荷物が指定した日時に届かないかもしれない
- 荷物を運んでもらえなくなるかもしれない

荷物を受け取る、消費者

- 当日、翌日配達の水配サービスが受けられないかもしれない
- 水産品、青果物など新鮮な物が手に入りにくくなるかもしれない

「2024年問題」とは？ トラックドライバーの働き方改革の施策として、令和6年4月から罰付きの時間外労働の上限規制(年960時間)と改善基準告示^(※1)が適用となります。これにより、ドライバーの拘束時間が短縮となり長時間労働も是正され、労働環境の改善により人材確保につながる事が期待されますが、一方で、現在に比べ輸送時間も制約されることから、運送事業者には、より一層の業務の効率化を図り生産性を向上させるなどの対策が必要となります。このことが物流業界の「2024年問題」と称されております。

「2024年問題」を回避し、持続的で安定的な輸送サービスを維持するためには、荷主の皆様のご理解とご協力が欠かせません。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご理解いただき、道内経済や道民の生活に必要な不可欠なライフラインである「物流」を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など「適正な運賃・料金」の受取にご理解をお願いします。

(※1)「自動車運送者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」は、トラックドライバーの労働時間、休息期間、運転時間等の基準などについて定めています。(※2)国の「持続可能な物流の実現」に関する取組です。

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215

ホームページもご覧ください <http://www.hta.or.jp> 携帯からはこちら→

●道内4行政の後援をいただき広報実施

【日本経済新聞：掲載日】 令和5年10月20日 令和5年10月30日 令和5年11月28日
 令和5年12月19日 令和6年1月29日 令和6年2月26日（予定）
 令和6年3月11日（予定）

【北海道新聞：掲載日】 令和5年10月17日 令和5年11月15日 令和6年1月15日
 令和6年2月15日

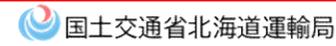


「R5年度・広報活動」

【広報活動・TV：民放5局】



トラック運送事業者は『物流のパートナーです!』



国土交通省北海道運輸局



厚生労働省北海道労働局



経済産業省北海道経済産業局



農林水産省北海道農政事務所

公益社団法人

北海道トラック協会

●道内4行政の後援をいただき広報実施

＜放映スケジュール／約300本＞

- ＜STV＞ 令和5年10月1日～令和5年10月14日
- ＜UHB＞ 令和5年10月15日～令和5年10月31日
令和6年1月8日～令和6年2月8日
- ＜HTB＞ 令和5年11月1日～令和5年11月15日
令和6年2月16日～令和6年2月29日
- ＜TVH＞ 令和5年11月16日～令和5年11月30日
令和6年3月1日～令和6年3月15日
- ＜HBC＞ 令和5年12月1日～令和5年12月23日

「R5年度・荷主対策事業」【協力依頼文書の発出】

【荷主企業への周知】

(1) 関係行政機関から道内荷主企業への協力依頼文書の発出

平成28年度より関係行政機関のご協力により、道内荷主企業へ協力要請文書の発出をいただいております。令和5年度は9月28日・道内荷主企業4,403社へ北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局、北海道農政事務所の連名による依頼文書（「法令を遵守した持続的で安定した輸送力を確保するために」）及び関係資料を発出いただいた。

令和5年9月28日

トラック輸送を利用される荷主の皆様へ

国土交通省 北海道運輸局
厚生労働省 北海道労働局
経済産業省 北海道経済産業局
農林水産省 北海道農政事務所

法令を遵守した持続的で安定した輸送力を確保するために
～トラックドライバーの労働環境改善に御協力ください～

平素は格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。
トラック運送事業は、国民生活や経済産業活動を支えるライフラインとして物流を担っていますが、全産業の平均値と比べ労働時間が約2割長く、年間所得は約5～10%も低いことから、トラックドライバーの担い手不足は益々深刻な状況となっています。更には若年層の割合が低く、ドライバーの高齢化が顕著で、このまま対策を講じなければ担い手の減少が急速に進み、持続的で安定した輸送力の確保が難しい状況となります。

また、令和6年4月からは働き方改革関連法における時間外労働規制の見直しにより、トラック運送事業者に対する罰則付きの時間外労働上限規制（年960時間）が適用になるほか、労働時間等のルールである「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）」も併せて改正となり、今後、トラック運送事業者は時間外労働の削減のため労働環境の改善について実効性のある対策を加速させる必要があります。

北海道内においては、平成27年度より関係行政機関と業界団体等が連携し、「北海道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」において、トラックドライバーの労働条件を改善し将来的な物流クライシスを回避するための取組を推進しておりますが、国土交通省、経済産業省、農林水産省で組織する「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間報告では、規制の適用前までに労働時間削減等の具体的な対応を行わなかった場合、2019年度比で「14.2%の輸送力不足が見込まれ」、更にドライバー数減少も加味した場合、2030年度においては「34.1%の輸送能力が不足する可能性がある」との研究機関の試算も引用されています。

更に広域分散型で冬期間の運行を伴う道内トラック輸送への悪影響は、本試算を上回る可能性もあります。

こうした状況を踏まえ、政府も一体となって総合的な検討を行うため、本年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催し、岸田総理から「1年以内に具体的な成果が得られるよう対策の効果を定量化しつつ、緊急に取組むべき抜本的・総合的な対策を取り纏める」との指示があり、6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を打ち出し、現在、政府を挙げて強力に推進しております。

荷主の皆様におかれましても、下記の取組について御理解いただき、物流のパートナーであるトラック運送事業者と相互に協力し、「荷待ち時間の削減」や「荷役作業の効率化」、「他輸送モードとの連携」などの取組により、働き方改革を推進し、トラックドライバーの長時間労働の抑制を図るなど、持続的で安定した輸送力の確保に向け、御協力をよろしくお願い申し上げます。

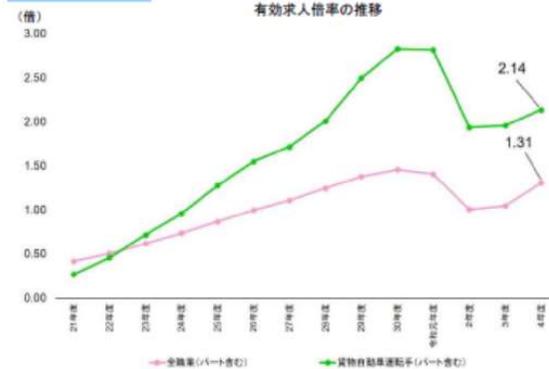
①労働時間 全職業平均より約2割(400h～450h)長い。



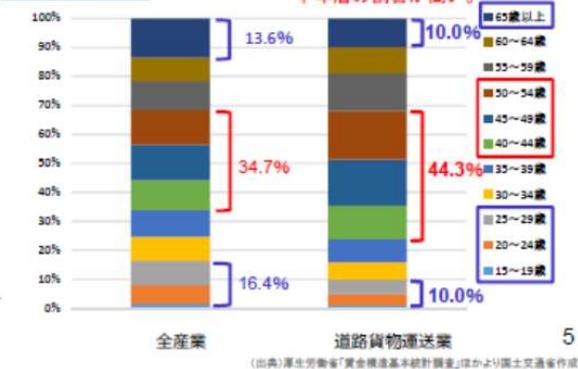
②年間賃金 全産業平均より5%～15%(20万～60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



「R5年度・荷主対策事業」【セミナー開催】

国民生活や経済活動に不可欠な物流!!
物流業界の「2024年問題」対策セミナー
 ~持続的で安定した輸送力を確保するために~

日時 ▶ 令和5年10月20日(金)
 13時30分～16時00分(150分間)

参加費 無料

場所 ▶ 札幌パークホテル3階エメラルド
 (札幌市中央区南10条西3丁目1番1号)

定員 ▶ 200名・YouTube配信あり (下記参照)

対象 ▶ トラック事業者・荷主企業

基調講演

「物流の2024年問題について」
 株式会社NX総合研究所
 常務取締役 大島 弘明 氏

事例発表

「物流効率化の取組について」
 株式会社ラルズ 専務取締役 松尾 直人 氏
 ホクレン農業協同組合連合会
 管理本部物流部 部長 濱 興令 氏

講演

「我が国の物流の革新に向けた取組の動向について」
 国土交通省自動車局貨物課 課長補佐 運崎 彩香

「改正改善基準告示について」
 厚生労働省北海道労働局労働基準部監督課 統括特別司法監督官 香子 勇二

北海道運輸局・北海道労働局・北海道トラック協会
 北海道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 共催

▼ お問い合わせ先 ▼
 北海道運輸局 自動車交通部 貨物課
 ☎011-290-2743
 (公社)北海道トラック協会 業務部
 ☎011-511-9784

お申込みは下記URL
 または
 QRコードから
<https://forms.office.com/r/JGBcf2LTZZ>
 YouTube ▶



<YouTube生配信実施>



- <メディアにも
 取り上げられました>
- <STV> 「どさんこweekend」
 - <UHB> 「ビジネスフラッシュ」
 - <HTB> 「ビジネスウィークリー」
 - <TVH> 「5時ナビ」
 - <HBC> 「夜のプラキタ」



(公社)北海道トラック協会

「R5年度・荷主対策事業」【協力依頼文書の発出】トラック運送事業者は物流のパートナー

【荷主企業への周知】

(1) 北海道トラック協会から道内荷主企業への協力依頼文書の発出

北海道トラック協会も令和3年度より、道内荷主企業へ協力要請文書を送付している。

令和5年3月24日・道内荷主企業4,364社へ「2024年問題等に係る荷主の皆様へのお願い」文書とパンフレットを発送した。

北ト協業第123号
令和5年3月24日

トラック輸送を利用される
荷主の皆様へ

公益社団法人北海道トラック協会
会長 工藤修二
[公印省略]

「2024年問題」等に係る荷主の皆様へのお願い

平素は当運送業界に関して、格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

トラック運送事業者は、国民生活と産業活動を支える公共的物流サービスの担い手として、その重要な使命を日夜懸命に果たしております。

さて、近時マスコミ等で報じられておりますが、政府の進める働き方改革による「2024年問題」では、トラック運転手の残業規制強化で危機的な人手不足が予想され、道内物流では2025年に荷物総量の約30%、2030年には39%が運べなくなるとの推計値が報道されております。

また、ご承知のとおり不安定な世界情勢で原油価格が高止まりとなっており、その直撃をトラック運送事業者が受けている為、燃料価格の高騰が利益を圧迫し経営は極めて困難な状況となっております。

つきましては、良質な輸送サービスの提供が途切れることのないよう引き続き努力する所存でございますので、荷主の皆様におかれましてはトラック輸送業界における現下の厳しい窮状をご賢察いただき、当会員事業者がお伺いした折には、適正な運賃へのご理解をよろしくお願い申し上げます。

《問合せ先》

公益社団法人北海道トラック協会 業務部 ☎011-511-9784



「R5年度・荷主対策事業」【価格セミナーの開催】

日時 令和5年12月12日（火）

場所 京王プラザホテル札幌

エネルギー価格や原材料費、労務費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るため中小企業庁では、令和2年から毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定し、価格交渉及び価格転嫁を促進しているが、交渉の結果、「仕事を断られた」、「値上げ額を削られた」など、価格転嫁が進まない現状が多く見受けられることから、実際に値上げ交渉に成功した事例を共有し、その交渉術について広く周知するためセミナーを開催した。

基調講演の観音寺 社長は、

- ① 交渉に臨む心構えとして、相手は「敵」ではなく「パートナー」
- ② 5つの説得テクニックで、味方になる方が有利、敵になる必要はない。
- ③ 「6つの交渉フェーズ」「7つの交渉タクティクス」を講演をいただいた。



(永吉 氏)



(村元 氏)



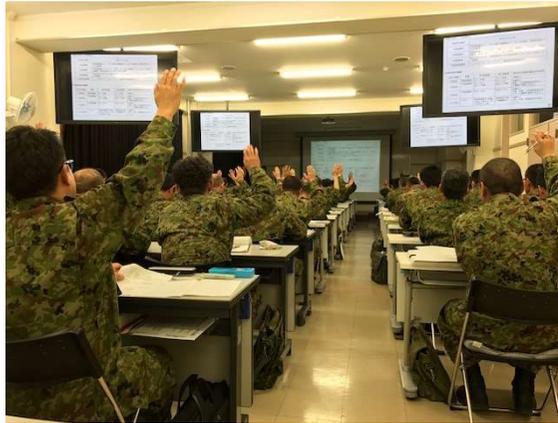
(観音寺 氏)



<p>演題</p> <p>「価格転嫁に向けた 交渉ノウハウの習得について」</p> <p>講師 (株)NRIJ 代表取締役社長 観音寺一高様</p>	<p>演題</p> <p>「我が社の価格交渉と ドライバー安定継続雇用策」</p> <p>講師 (株)札幌豊興 専務取締役 村元良美様</p>	<p>演題</p> <p>「農産物を主体とした 輸送の価格交渉について」</p> <p>講師 富良野通運(株) 代表取締役/博士(商学) 永吉大介様</p>
--	---	--

「R5年度・人材確保事業」

【自衛隊退職者向け講習会
(51～54歳)】
【任期制自衛官の就職援護
「業界研修」講義】



【高校生を対象とした業界紹介】



【インターンシップ】



【物流施設体験会 (地区ト協)】



【トラックドライバー求人サイト】



【Web広告】



【新聞広告】

トラック運送業界では、将来を担う人材を求めています!

生活(くらし)と経済を支える「トラックドライバー」という職業を考えてみませんか?

国内貨物輸送の9割以上を担うトラック輸送。想像してください。日本の物流の中心となる。このステージに、あなたが立つことを。

HTA 北海道トラック協会 TEL011-531-2215 http://www.hta.or.jp

インターンシップ 体験就業

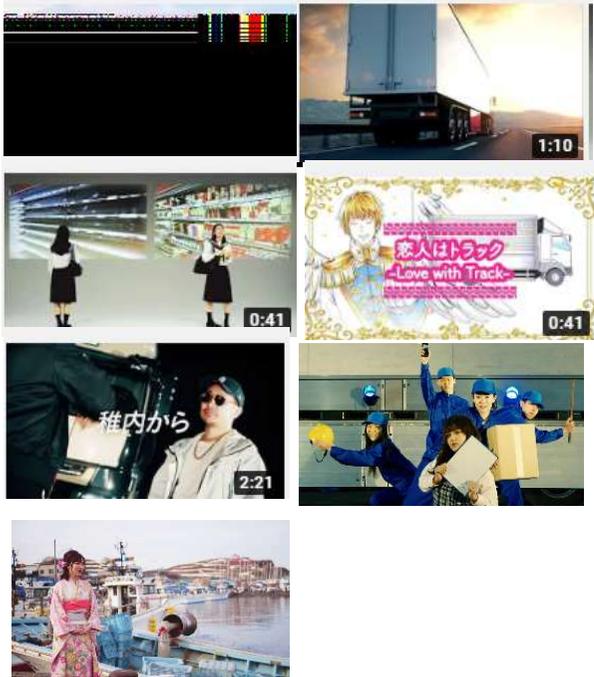
トラック協会では、運送事業に対する理解の中心を高めるため、若年層を対象とした「インターンシップ(体験就業)」を推進しています。

「R5年度・人材確保事業」

【HPリニューアル】



【YouTubeチャンネルの活用】



【子ども交通安全教室】



【トラックの日】



【トラック協会杯サッカー大会】

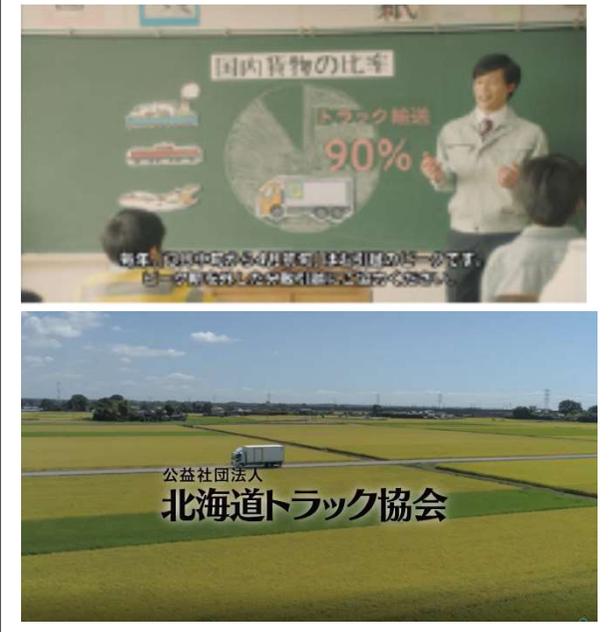


【イメージアップ】

●ラッピングトラック助成



●テレビ・ラジオ広報



「R5年度・人材確保事業」【助成事業】

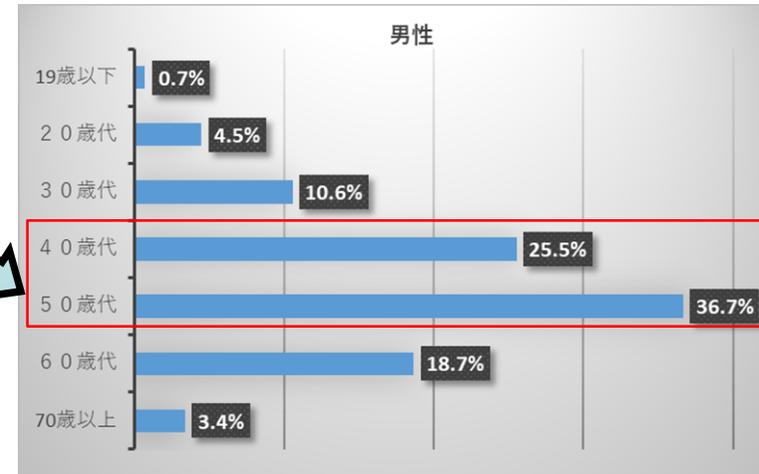
事業名（人材系の助成事業）	助成額（概要）
【ドライバー健康診断助成】	一般・深夜業健診1,500円
【睡眠時無呼吸症候群(SAS)助成】	2,500円（上限）
【血圧計導入促進助成】	50,000円（上限）
ドライバー健康起因事故防止助成 （旧名称：ドライバー脳健診・心臓ドック受診促進助成）	10,000円（上限） （脳MRI・脳ドック・心臓ドック健診に加え、 眼科検診と人間ドックを追加）
【運転免許取得等支援助成】 （旧名称：大型・中型・準中型・けん引・フォークリフト免許取得助成）	大型100,000円（上限） 中型・準中型50,000円（上限） けん引50,000円（上限） フォークリフト5,000円（上限） 受験資格特例教習100,000円（上限）
【インターンシップ導入促進助成】	3日間 90,000円 4日間 110,000円 5日間以上130,000円
【運転者職場環境良好度認証制度取得促進助成】	新規・更新40,000円
【自動点呼機器導入促進助成】	200,000円（上限）

※赤字：R5年新規

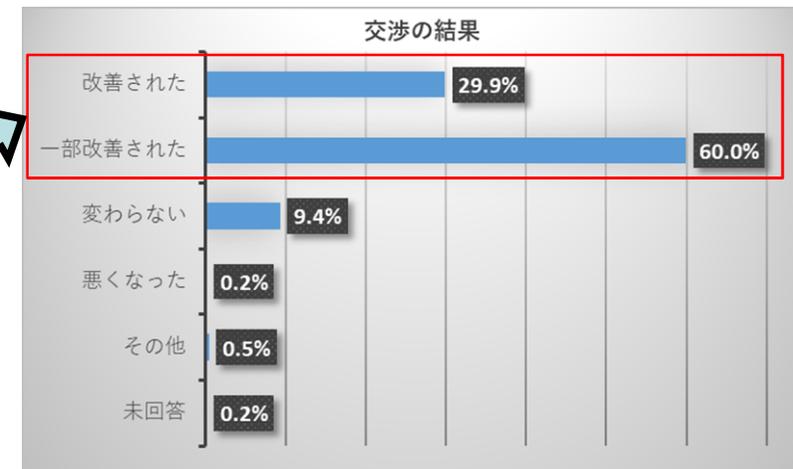
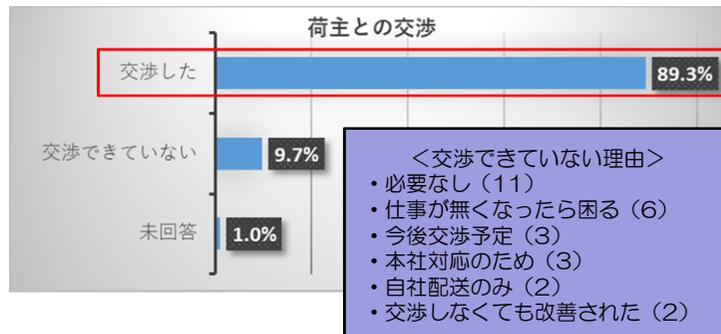
「業界の現況」 R5北ト協実態調査 速報①

- 調査対象 北海道トラック協会の会員事業者 2,969社
- 調査方法 FAX通信及びHPで案内
- 調査期間 令和5年9月20日～令和5年10月31日
- 回答数 730社(24.58%)

●トラックドライバーの男女比率

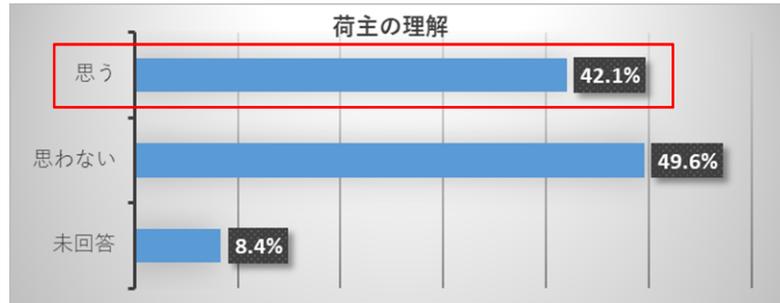


●標準的な運賃の告示による運賃交渉は？



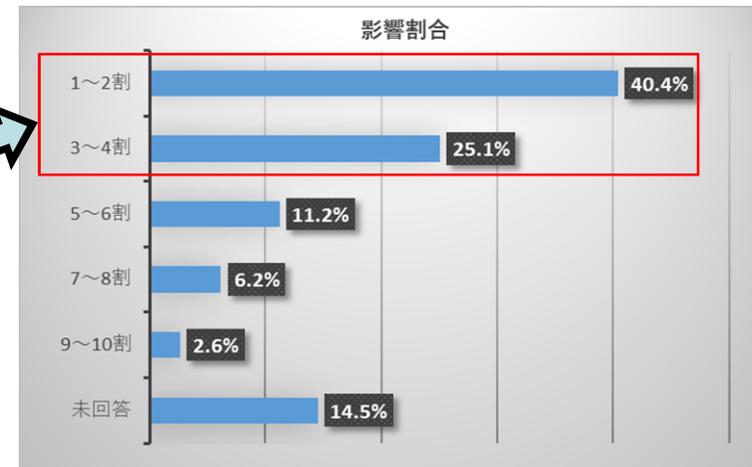
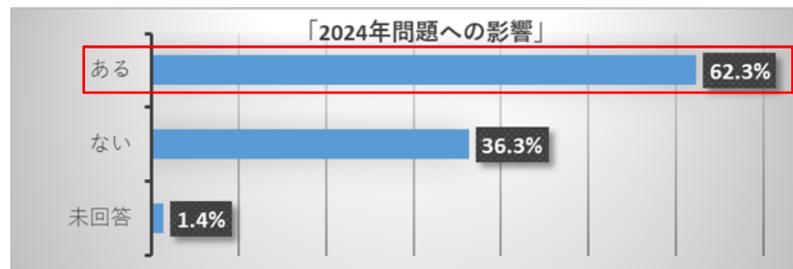
「業界の現況」 R5北ト協実態調査 速報②

●標準的な運賃に関して荷主の理解が進んでいるか？

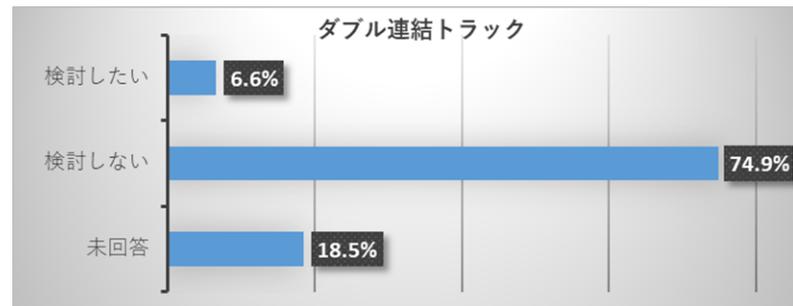


＜思わない理由＞
 荷主からの話の場が無い(9)、情報が浸透していない(7)
 標準運賃自体を知らない(7)、荷主からアクションが無い(7)
 運賃が上がらない(7)、告示に強制力がない(7)、変化なし(4)、
 荷主で知っている会社は少ない(4)、周知不足(4)、
 自社利益優先のため(3)、他人事と思っている(3)など

●「2024年問題」への影響



●ダブル連結トラックの導入について

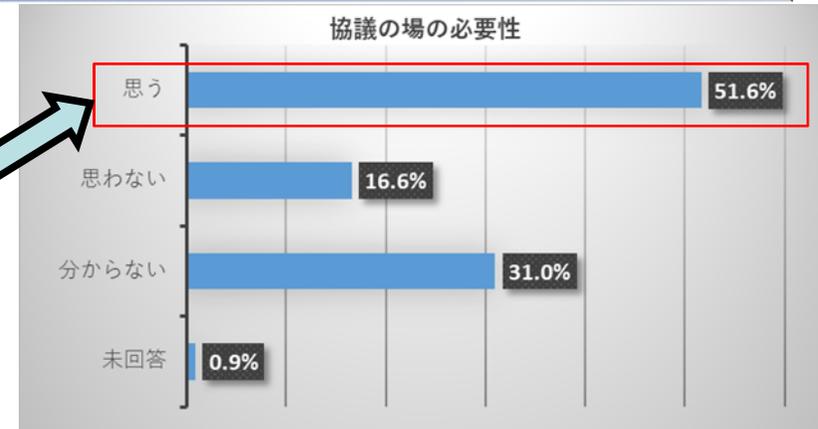
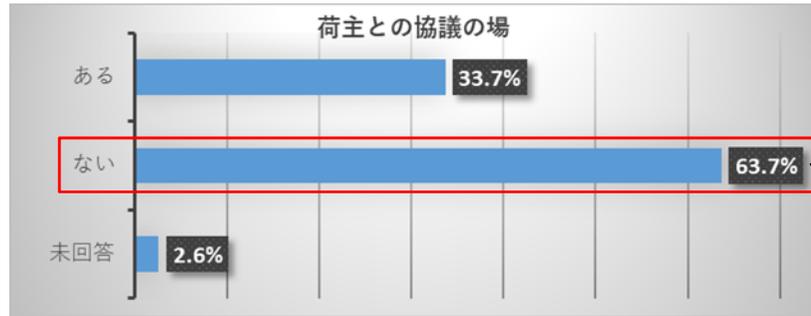


希望する路線区間

- ・道央自動車道【大谷地IC】～【札幌JCT】～【旭川鷹栖IC】【旭川北IC】
- ・旭川紋別自動車道【遠軽IC】～道央自動車道【三笠IC】
- ・道央自動車道【大谷地IC】～道東自動車道【芽室IC】
- ・道央自動車道【苫小牧東IC】～【札幌南IC】
- ・後志自動車道【余市IC】～札幌自動車道【札幌西IC】
- ・札幌自動車道【新川IC】～道央自動車道【旭川北IC】
- ・道東自動車道【帯広JC】～【夕張IC】

「業界の現況」 R5北ト協実態調査 速報③

●荷主との協議の場は？



「2024年問題」に対応するに当たり、不安に感じていること

労働・人材等

- ・人材確保ができない
- ・同業他社との人材確保に関する競争の激化
- ・ドライバー不足
- ・自社ドライバーへの負担増
- ・ドライバーの高齢化とその対応
- ・離職率の上昇
- ・就業形態や給与水準の改善
- ・他産業への流出
- ・人件費負担の増
- ・ドライバー給与の減少

経営状況等

- ・営業収入の減少
- ・荷主がどこまで理解しているか
- ・荷主との交渉
- ・燃料の高騰
- ・輸送量の低下
- ・繁忙期に稼ぎにならない
- ・モーダルシフトの活用とその他経費増加への対応
- ・中小企業を淘汰する意図を感じる
- ・運賃や燃料サーチャージの交渉
- ・フェリー運賃の値上げが荷主に転嫁できない
- ・下請けのため荷主へ直接交渉できず経営が不安

その他

- ・対応の仕方がわからない
- ・休憩時間の確保
- ・協力会社の確保
- ・廃業の選択肢も考えなければならない
- ・長距離運行ができない
- ・運賃交渉後、仕事が無くなった
- ・輸送日程の改善
- ・燃料費が下がれば楽になる
- ・ドライバーの引き抜き
- ・ダンピングして仕事を取る会社が多い
- ・法を無視した同業者と荷主の存在
- ・余り騒ぐと業界に不安を感じ転職者が増えない
- ・2024年問題で業界のイメージがますます悪化している
- ・冬期間の雪害対応
- ・冬の交通インフラ
- ・全てに不安しかない
- ・荷主への周知が足りない
- ・省庁を越えた取組になっていない
- ・不安を感じることはない
- ・残業は少ないので心配していない