

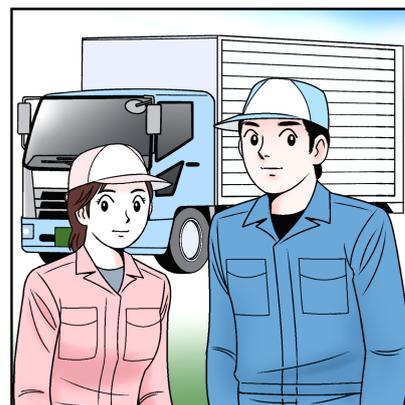
2024年問題に向けて

～茨城県の加工食品、飲料・酒の輸送を例にした長時間労働の実態及び改善事例等から～

1 2024年問題とは？

トラックドライバーの不足が大きな課題となっている中、労働条件を改善するため、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の**960時間上限規制**と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**、2022年12月改正）が適用されます。

しかし、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されています。これがいわゆる「**物流の2024年問題**」と言われています。

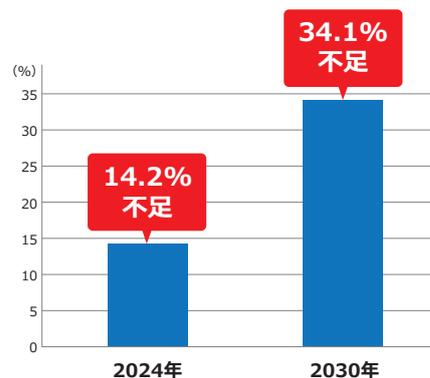


2 2024年問題による影響

（2024年問題に対して何も対策を行わなかった場合）

国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して何も対策を行わなかった場合には、**営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%さらに2030年には34.1%不足する可能性がある**と試算しています。

不足する輸送能力の割合



〇〇運輸

トラック事業者

- ▶ 荷主や一般消費者のニーズに応えられなくなり、今までどおりの輸送（例えば長距離輸送など）ができなくなる
- ▶ 今までどおりの輸送を継続するためにはさらにドライバーの増員が必要だが人材が確保できない



〇〇会社

荷主

- ▶ 必要な時に必要なものが届かないかもしれない
- ▶ 輸送を断られる可能性がある



一般消費者

- ▶ 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
- ▶ 水産物、青果物など新鮮なものが手に入らなくなるかもしれない

トラック輸送における取引環境・労働時間改善茨城県地方協議会

事務局 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局
厚生労働省茨城労働局
一般社団法人茨城県トラック協会

作成協力 株式会社N X総合研究所

3 茨城県下の加工食品、飲料・酒の輸送に関する長時間労働等の実態

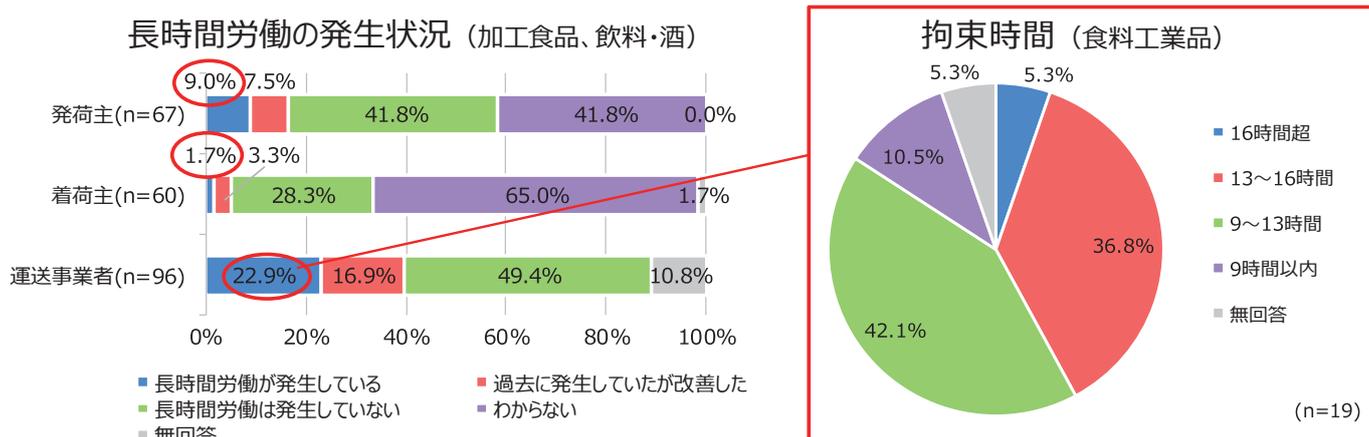
(令和4年度「茨城県下のトラック運送事業における加工食品、飲料・酒の輸送に関する労働時間等実態調査」から)

令和2年1月に国土交通省が行った待機時間及び附帯作業の調査結果から、茨城県では特に待機時間及び附帯作業が多いことが確認された「加工食品」及び「飲料・酒」を対象に、関係する運送事業者及び荷主企業に対してアンケート調査やヒアリング調査を行いました。

長時間労働の発生状況

- 2022年度に実施した運送事業者及び荷主企業に対する調査結果では、**発荷主の9.0%、着荷主の1.7%、運送事業者の22.9%**が「長時間労働が発生している」との回答でした。発着荷主ともに、「わからない」との回答が多く、特に着荷主では65.0%に上るなど、荷主側ではドライバーの労働実態が把握されていないことがうかがえます。
- 長時間労働が発生している事業者では、**1日の拘束時間は9時間超が84.2%、13時間超が42.1%、16時間超が5.3%**でした。1日の拘束時間は原則13時間[※]に比べて長時間労働となっていることがうかがえます。

※ 厚生労働省告示「自動車運転者の労働時間等改善のための基準」(改善基準告示)



荷待ち時間や荷役時間がドライバーの長時間労働の発生原因

- 運送事業者調査による長時間労働の発生原因は、発荷主、着荷主ともに「**荷積み／荷卸しの順番待ち時間が発生する**」が最多となるなど、**荷待ち時間や荷役時間が長時間労働の発生原因**となっているとの回答が多くあげられました。

荷主側での「標準的な運賃」の認知度は3割と低いが、一部で運賃交渉の結果がみえる

- 運送事業者の約4割で標準的な運賃の届出がされており、**運賃アップができたとする回答も2割強**みられるものの、運賃アップに至っていないとの回答が約6割みられました。
- **標準的な運賃の認知度は発着荷主とも約3割**と低い状況でした。

荷主と運送事業者の協力のもと、荷待ち時間や荷役時間の改善をはじめとする物流効率化への取り組みが必要です。

4 2024年問題への対応

- **物流現場の改善には、川上から川下までの荷主それぞれにおける取引条件の見直しが必要です。** 製配販が一体となって、長時間労働の実態の改善に向けて協力して取り組んでいくことが求められます。
- そのため、**発荷主／着荷主双方への現状の理解や協力の浸透、運送事業者のみならず発荷主・着荷主を含めた検討の場の設置**が望まれます。

運送事業者の対応＝自助努力

運送事業者は、トラックドライバーの労働時間の改善に向け、「現場の見える化」に取り組み、「より積極的に荷主に提案する」など自助努力が必要です。

現場の見える化への取り組み

- 運送事業者側では、発着荷主に対して例えば荷待ち時間の改善を求めるのであれば、荷待ち時間の発生状況を正確に把握し、そのデータを持って交渉することが必要です。

発荷主・着荷主への情報共有・提案・交渉

- 労働時間の改善に向け、直接の顧客である発荷主側のみならず、着荷主側も含めて、①交渉の場を設けること、②上記のデータをもとに情報共有すること、③改善に向けた提案を行い、粘り強く交渉すること、が必要です。

ガイドラインの有効活用

- 荷主側への提案・交渉に当たっては、ガイドラインの活用が効果的です。

荷主の理解と協力

荷主企業は、輸送力の確保に向けたトラックドライバーの労働時間改善に向け、物流現場での実態を把握し、運送事業者からの提案をもとに現場改善を進める理解と協力が必要です。

物流現場、特に荷待ち時間・荷役時間の把握

- 荷主側でも、長時間労働の一因である荷待ち時間や荷役時間の発生の有無と具体的な時間を把握し、その改善に協力することが必要です。

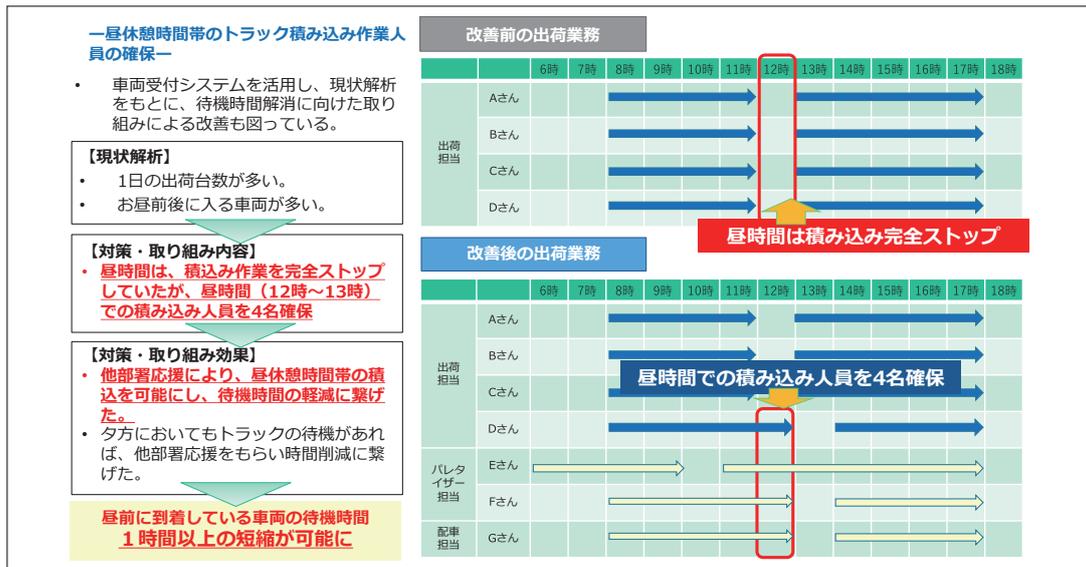
運送事業者との検討の場の設置と提案を基にした改善の実施

- 労働時間の改善に向け、まずは運送事業者と実態検証と改善検討をする「場」の設置が必要です。その場では、上記のデータをもとに運送事業者からの提案をもとに、具体的な現場改善を進めることが必要です。

5 物流効率化の事例

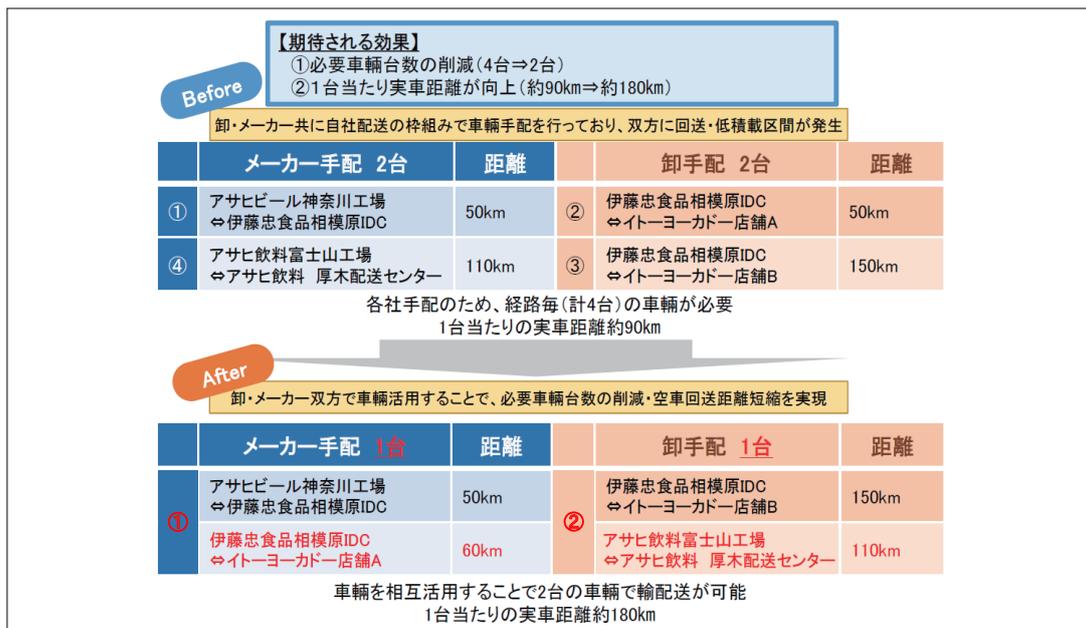
飲料製造業関連の物流現場における「車両受付システム」を活用した改善事例

(令和4年度「茨城県下のトラック運送事業における加工食品、飲料・酒の輸送に関する労働時間等実態調査」から)



飲料メーカーと卸売業者が空車の相互利用で SCM 全体の輸送効率向上の改善事例

(厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会「荷主とトラック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」から事務局にて加筆)



6 適正運賃の收受／適正な取引に向けて

トラックドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的にトラック運送事業を運営するためには、**適正な運賃・料金の收受が必要**です。その参考指標として国土交通省から「標準的な運賃」が告示されています。

- **運送事業者**は、「標準的な運賃」の届出のもと、**荷主との運賃交渉**に臨むことが望まれます。
- **荷主企業**は、運送事業者からの**運賃交渉に適正に応じる**ことが必要です。

なお、荷主企業との取引の中でお困りの場合は「トラックGメン」にご連絡下さい。

トラックGメン(窓口) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 輸送担当
電話 029-247-5348 (ガイダンス番号: 1)