

第16回 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

令和5年度の茨城県地方協議会における取組み

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

(関東運輸局茨城運輸支局)

令和6年2月

取組内容

(本省通達における令和5年度の地方協議会で実施すべき取組内容)

取引環境・労働時間改善の取組に関して、各地方協議会において特に重要であると考えられるものについて、効果的な周知・共有・浸透がなされるための取組を検討し実施する。

(上記通達を受けた取組)

1. 令和4年度に実施したアンケート調査およびヒアリング調査で確認された課題・取組事例を踏まえて、荷主ならびに運送事業者に対して効果的な働きかけ（リーフレットの配布等）を実施した。
2. 適正取引・労働環境改善に寄与する以下制度の周知および導入促進に取り組んだ。
 - ① 標準的な運賃
 - ② 「ホワイト物流」推進運動
 - ③ 適正な運賃收受のための荷主周知活動
 - ④ トラックGメンにおける活動の共有・周知

リーフレットを活用した各取組の周知

- ▶ 令和5年11月29日、茨城県地方協議会はリーフレット「2024年問題に向けて」を作成（第15回協議会（書面協議）にて承認）。本リーフレットは、令和4年度に実施したアンケート調査およびヒアリング調査で確認された課題・取組事例と併せて、2024年問題による影響・対応、ガイドラインによる物流効率化の事例、標準的な運賃、トラックGメン等の情報を掲載している。
- ▶ 令和5年12月4日、茨城県トラック協会が開催した「持続可能なばらばらの物流構築のための共創セミナー」（資料4参照）において、本リーフレットを講演資料として配付し、茨城県下の状況として説明。
- ▶ 併せて、茨城県下の加工食品、飲料・酒の輸送に係る荷主及び運送事業者、並びに茨城県トラック協会会員事業者に郵送にて配付。

(リーフレット「2024年問題に向けて」)

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長時間労働の960時間上限規制と自動運転車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**」と懸念されています。

2 2024年問題による影響

(2024年問題に対して荷主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年問題に対して荷主対策を行わなかった場合は、**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**可能性がある試算しています。

年	輸送能力不足率
2024年	14.2% 不足
2030年	34.1% 不足

トラック事業者

- ▶ 主手や一般消費者のニーズに応えられなくなり、今まで通りの輸送（例えば長距離輸送）ができなくなる
- ▶ 今まで通りの輸送を継続するには、さらにドライバーの確保が必要だが人材が確保できない

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、翌日配達の手配サービスが受けられないかもしれない
- ▶ 食糧、医薬品など緊急性のあるものが届か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

2023年12月

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の実態

(令和4年度「茨城県下のトラック運送事業者における加工食品、飲料・酒の輸送に関する労働時間実態調査」から)
令和2年1月に国土交通省が行った待機時間及び荷役作業の調査結果から、茨城県では特に待機時間及び荷役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%によるなど、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時間を超えて長時間労働となっていることがうかがえます。

発生状況	割合
長時間労働が発生している	22.9%
長時間労働が発生していない	77.1%

拘束時間	割合
9時間以下	5.3%
9-11時間	18.2%
11-13時間	42.1%
13-15時間	34.4%
15-17時間	0.0%
17-19時間	0.0%
19-21時間	0.0%
21時間以上	0.0%

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長くなる」が最も多くなるなど、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見える

● 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割弱見られるものの、運賃アップに至っていないとの回答が約6割認められました。

● 標準的な運賃の認知度は発荷主も約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組条件の見直しが必要です。製菓製氷が一体となって、長時間労働の実態の改善に向けて協力を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促進、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、直接的な顧客である発荷主のみならず、着荷主も絡めて、(交渉の場を設けること、相互に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重要です。

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・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確認と改善検討をする「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

飲料メーカーと卸売業者が互いの物流現場において、車両受付システムを活用し、待ち時間の短縮とドライバーの長時間労働の軽減を図りました。

項目	改善前	改善後
待ち時間短縮率	約30%	約50%
ドライバーの長時間労働率	約20%	約10%

飲料メーカーと卸売業者が互いの物流現場でSCM全体の輸送効率向上の改善事例

飲料メーカーと卸売業者が互いの物流現場において、SCM全体の輸送効率向上の改善事例として、車両受付システムを活用し、待ち時間の短縮とドライバーの長時間労働の軽減を図りました。

項目	改善前	改善後
車両受付システム導入による待ち時間短縮率	約30%	約50%
ドライバーの長時間労働率	約20%	約10%

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・料金の收受が不可欠**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必要となります。

● 荷主企業は、運送事業者からの運賃交渉に公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」にご相談下さい。

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 輸送協働
電話 029-247-5348 (受付時間 1)

「標準的な運賃」告示制度の周知

- 令和5年5月18日、茨城運輸支局は、トラック協会会長、副会長および支部長を招集し、「標準的な運賃の告示制度」の更なる普及に向けた取り組みを強めるよう依頼。
- 「持続可能なばらきの物流構築のための共創セミナー」において、リーフレット「2024年問題に向けて」配付し、適正運賃の収受について説明。併せて、茨城県下の加工食品、飲料・酒の輸送に係る荷主及び運送事業者、並びに茨城県トラック協会会員事業者に本リーフレットを郵送して周知。



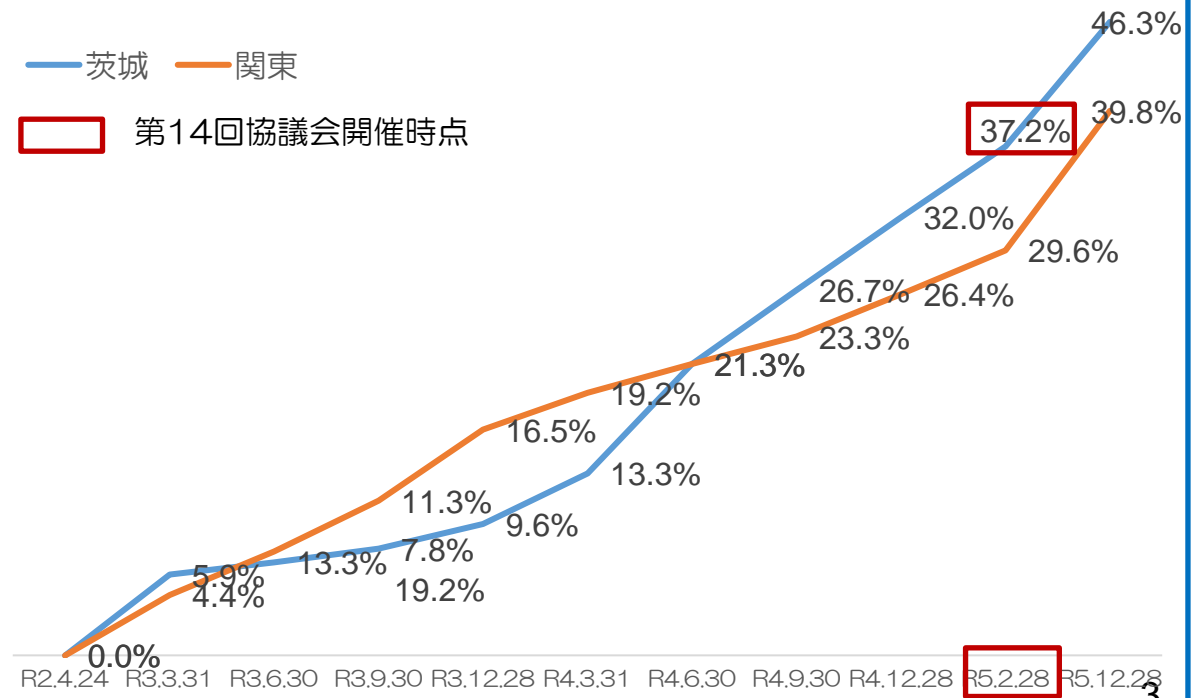
令和5年12月末の届出率：46.3% (茨城県トラック協会員における届出率：87.8%)

- ◆ KPIとして設定している70%には達していないが、トラック協会員の届出率は70%を超えていること、また、第14回協議会開催時点（37.2%）と比較すると約9%アップしているため、浸透が進んでいる。

(参考) 標準的な運賃に係る届出件数

(令和5年12月28日現在)

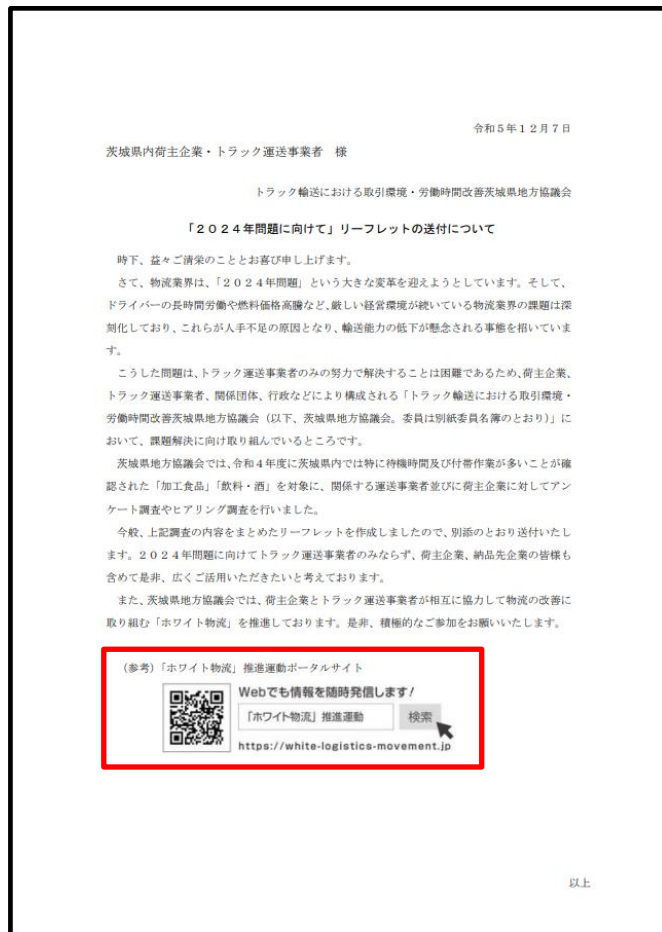
区分	事業者数 (霊柩除く)	運賃料金変更 届出件数	比率
茨城運輸支局	2,258	1,046	46.3%
関東運輸局管内	18,078	7,203	39.8%
全国合計	56,990	33,151	58.2%



※令和2年4月24日標準的な運賃告示

「ホワイト物流」推進運動

- 茨城県下の加工食品、飲料・酒の輸送に係る荷主及び運送事業者、並びに茨城県トラック協会会員事業者に「ホワイト物流」推進運動のポータルサイトを改めて案内（QRコードを配付）。



茨城県内における賛同企業数

・令和6年1月末時点：22社

※ KPIとして設定している30社には達していないが、第14回協議会開催時点（20社）と比較するとアップしており、浸透が進んでいる。

荷主団体への対応

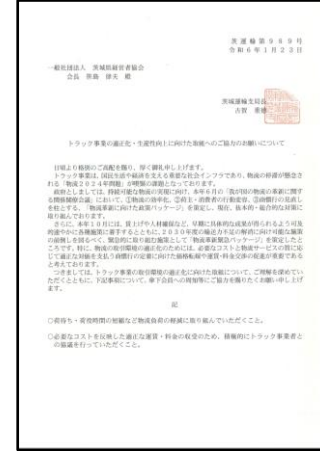
- ① 令和5年5月、茨城運輸支局は、茨城労働局と連携して、茨城県経営者協会、茨城県商工会議所連合会、茨城県商工会連合会および茨城県中小企業団体中央会（以下、荷主団体）に対して、トラック事業者の長時間の恒常的な荷待ちの改善と併せて、取引環境の適正化を要請。
- ② 令和6年1月23・24日、茨城運輸支局は、荷主団体に対して、荷待ち・荷役時間の短縮など物流負荷の軽減に取り組んでいただくことや、必要なコストを反映した適正な運賃・料金の收受のため、積極的にトラック事業者と協議を行っていただくよう、傘下会員等への周知を依頼。



上記要請を受け、各荷主団体は以下のとおり傘下会員等への周知を実施。

- 茨城県経営者協会
傘下会員向けメールマガジンに掲載して周知（令和6年2月5日実施）
- 茨城県商工会議所連合会
各商工会議所を通して傘下会員に周知（令和6年1月25日実施）
- 茨城県商工会連合会
県下43商工会を繋ぐグループウェアを用いて、各商工会経由で傘下会員に周知（令和6年1月24日実施）
- 茨城県中小企業団体中央会
ホームページに掲載して周知（令和6年1月23日実施）

(要請文書)



(プレスリリース)



(文書手交時の様子)



一般社団法人茨城県経営者協会



茨城県商工会議所連合会



茨城県商工会連合会



茨城県中小企業団体中央会

トラックGメンにおける活動の周知

- 令和5年9月5日、茨城運輸支局は、茨城県トラック協会理事会にて、トラックGメンの創設についてを説明するとともに、プッシュ型情報収集への協力を依頼。
- トラックGメンの情報を掲載したリーフレット「2024年問題に向けて」を「持続可能なばらきの物流構築のための共創セミナー」にて配付。併せて、茨城県下の加工食品、飲料・酒の輸送に関係する荷主及び運送事業者、並びに茨城県トラック協会会員事業者の本リーフレットを郵送して周知。

(参考)茨城運輸支局管内におけるトラックGメン活動状況

トラック事業者へのプッシュ型の情報収集

- 茨城運輸支局では、トラックGメンの創設（令和5年7月）以降、トラック事業者に電話等で連絡し、長時間の荷待ちや依頼になかった付帯業務など、違反原因行為に関する情報収集を毎日実施（1日4件程度）。
- 併せて、茨城県貨物自動車運送適正化事業実施機関から悪質な荷主等にかかる情報収集も実施。
- 内容については、荷主・元請け事業者問わず、大企業に対する申告が多い印象。また、荷主による違反原因行為はあるものの、身バレリスクを考慮して申告しないケースも多々ある。

プッシュ型の情報収集を基に実施したトラック法に基づく働きかけ ※事例

違反原因行為	内容	分類	本社所在地
過積載の指示・容認	2t車オーダーに対して <u>過積載と知りながら4t程を無理に積まされる</u> ことがある。	元請	関東
運賃・料金の不当な据置き	1, 2年前からの燃料費高騰に伴って <u>燃料サーチャージについて担当者</u> に交渉しているが、導入出来ていない（ <u>門前払い</u> ）。	元請	近畿