

# 2024年問題への対応に向けて

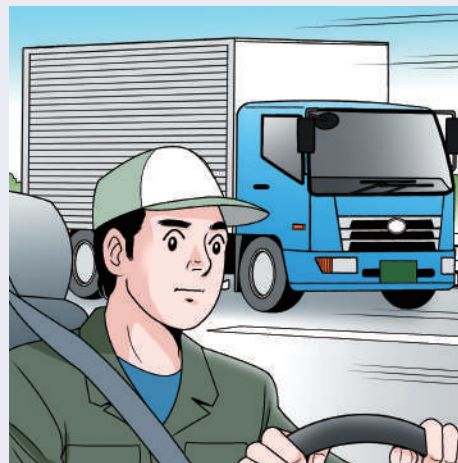
～山梨県の加工食品輸送における長時間労働の実態及び2024年問題への対応事例～

## 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**」とされています。

（※制度等の詳細は巻末の参考文献をご参照ください。）

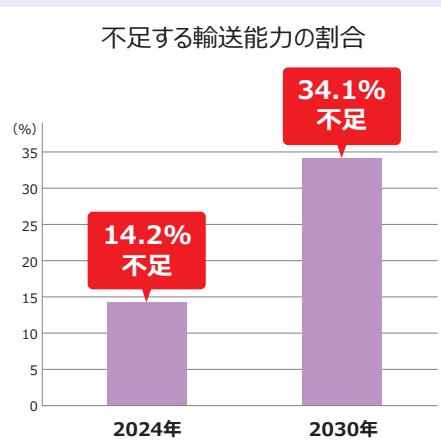


## 2024年問題による影響

（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。

山梨県においても同様の状況が見込まれます。



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 of 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・労働時間改善山梨県地方協議会

事務局 国土交通省関東運輸局山梨運輸支局  
厚生労働省山梨労働局  
一般社団法人山梨県トラック協会

作成協力 株式会社N X 総合研究所

リーフレット全体は、  
右記からご覧下さい



# 山梨県の加工食品輸送における2024年問題への対応事例

～山梨県内でも既にこのような取り組みが行われています。ぜひ参考にしてください～

## ① 予約システムの導入

### ● 予約システムの導入による待機時間の削減 (運送事業者A社) **運送事業者**

**Before** : 荷卸しの順番が到着順であり、朝8時からの荷受け開始時間に合わせ、夜中の12時頃に到着しても既に50台待ちであったり、長いと10時間の待機も発生していた。

**After** : 数年前に**荷主が予約システムを導入**した。導入後は予約システムで予約を取れば、その時間に卸せるようになり、**待機時間が5～7時間短縮**できた。

## ② パレット等の活用

### ● ロールボックスパレット輸送による時短や効率化向上 (運送事業者B社) **運送事業者**

**Before** : ドラッグストアやスーパー、観光地の売店などへの飲料(瓶や缶、ペットボトル)の配送は、手荷役で積込みに時間がかかり、重量物のため体力的にもドライバーへの負荷が大きかった。

**After** : **ロールボックスパレットによる輸送を発荷主から着荷主に相談してもらい、センター配送で導入**。積込み時間削減のほか、荷役作業の負荷も大幅に軽減できた。ロールボックスパレットの使用による積載率低下分は、ゲート付き大型車両の導入で、配送効率を上げた。

## ③ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供

### ● 納品データの事前入手と優先バースによる時短 (国分首都圏株) **荷主**

**Before** : 納品待ちや検品作業により待ち時間が発生していた。

**After** : 山梨の拠点では未実施だが、東京と神奈川の拠点ではメーカーより**納品データを事前**に入手し受領データを返信する処理を構築し、①納品トラックの優先バースを作り、到着後すぐ荷卸しでき、②荷降ろした後、**ノー検品**で直ぐに出発できる。

## ④ 集荷先や配送先の集約

### ● 同業者との共同配送 (武田食品株 & 武田運送株) **荷主** **運送事業者**

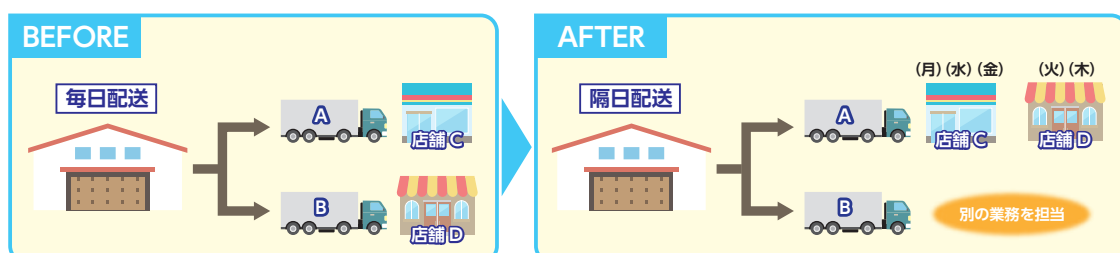
**Before** : 山梨県内のチルド物流(低温物流)は自社商品の配送が主で、エリア内での配送先も限定されており、積載効率が十分ではなかった。

**After** : 同じエリア、同じ配送先を有する同業者と協同して**共同配送を実現**。配送部門の人員も強化し、**積載効率の改善に繋がった**。

### ● エリア別に配送日整理 (武田食品株 & 武田運送株) **荷主** **運送事業者**

**Before** : あるエリアでは月曜日から金曜日まで、毎日2店舗に1台ずつ(計2台/日)納品に行っていた。

**After** : **毎日納品から、月、水、金のルートと火、木のルートの隔日納品にして、2つのエリアを1台で納品できるように配送日を整理(1台/日)**。積載効率を上げ、余った車両で別の業務ができるようになった。



### ●各店舗への配送便数の削減（5便から4便体制に）（荷主C社）**荷主**

**Before**：配送センターから各店舗への配送について、1日5便体制（一便：7時、最終便：18時）ではドライバーの労働時間が長くなっていた。

**After**：1日5便体制から4便体制に減便した。各便の輸送内容を精査し、無駄なスペースなどを洗い出した。また、従来一緒に配送していたスーパーのレジ袋やトレーは別の運送事業者に依頼し、時間外労働時間が削減できた。

### ●積み場所の集約（3ヵ所積みから1ヵ所積みに集約）（JA熊本果実連）**荷主**

**Before**：同じ敷地内の第1～3工場それぞれで出荷荷物を積んでいた。1工場当たりの積込み時間は長くはないが、3倍となるため1時間以上となることもあった。

**After**：事前に積込情報を入手したトラックに関しては、出荷荷物を構内移動させて集約し、1ヵ所で積込みが完了できるように変更。敷地内滞在時間を短縮することができた。

## ⑤ 運転以外の作業部分の分離

### ●荷主における選任物流職の増員（レンゴーロジスティクス株）**運送事業者**

**Before**：荷主（甲府大一実業）の出荷量増加に合わせ、ドライバーの増員とトラックの増車を繰り返して来たが、荷主に相談し、積込時間短縮に取り組む事となり、荷主側で選任の物流職が増員されることとなった。

**After**：ドライバーが倉庫から出荷する荷物を探し出し、積み込む作業に約1時間半ほどかかっていた。選任の物流職が増員され、出荷荷物の事前準備を行う事で、ドライバーは積込み作業だけになり、時間は短縮できた。一日2運行で約45分の短縮となり、ドライバーの労働時間短縮・負荷軽減になった。

### ●荷主によるピッキング作業およびノー検品の実施（荷主D社）**荷主**

荷主側で店舗別にピッキングして仕分けており、ドライバーは揃っている荷物を持っていくだけ、一部の納品先については納品時もドライバーは荷物を降ろすだけで、検品等の作業は発生しないようにしている。

## ⑥ 出荷に合わせた製造・荷造り等

### ●積込貨物優先の製造依頼（レンゴーロジスティクス株）**運送事業者**

**Before**：荷主の工場では、繁忙期に出荷が増えると積込み待ちや、製造ラインのキャパシティを超えて製品の完成待ちが発生。拘束時間が大幅に伸びていた。

**After**：工場側では翌日納品の製品を優先的に製造し、すぐに出荷しない製品の製造は後回しにする出荷優先の製造を実施、積込の待ち時間が大幅に削減された。検討にあたっては、デジタコから取得した、積込み時間や納品時間などから具体的な荷待ち時間を提示した。

### ●トラックのダイヤに合わせた出庫（荷主E社）**荷主**

**Before**：既製品はあらかじめ入庫されているので問題ないが、加工品の商品化遅れによるトラックの荷待ちがしばしば発生していた。

**After**：出庫時間を厳格に守り、商品化が遅れてもそれを待たずにトラックのダイヤに合わせて出荷することにした。物流には優しいが、出荷の遅れにより販売機会を逃しかねないため、諸々検証し改善していくことが必要。ただ、そこまでしないと2024年問題は根本的に解決できない。



## ⑦ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

### ●長距離運行についてリードタイムの延長を依頼（運送事業者F社） 運送事業者

**Before**：長距離運行では拘束時間が長くなりがちであった。

**After**：荷主の協力のもと、九州、北海道、大阪以西、関東以东など長距離運行についてリードタイムを延長（1日余分）し、拘束時間の問題が解決した。

### ●午前出荷を多めにし、終業時間を早めた（運送事業者G社） 運送事業者

**Before**：飲料メーカーの顧客からは一日に2回締め（午前と午後）でオーダーが入るが、午後のオーダーが多いと時間外労働が発生していた。

**After**：午前の発注を多めに、午後は少なくする運用に変更。午前発注を増やすため、前日の締切時間を後ろ倒しに、午後の締切を1時間早めた。午後の仕分けや出荷作業が少なくなり、終業時間が2～3時間早くなった。締切時間を変更したが、一日の出荷量は変わっていない。

### ●当日配送から翌日配送に変更（半分の店舗）（荷主H社） 荷主

**Before**：当日配送は販売機会を逃さないメリットがある一方で、作業時間的に厳しいというデメリットがある。以前は全店舗に対し当日配送を行っていた。

**After**：半分の店舗を当日配送、残りの半分の翌日配送に変更した。また、賞味期限が長い商品は一日前倒しで納品し、翌日仕分けるといった余裕を持たせる作業への変更に取り組んだ。

## ⑧ 高速道路の利用

### ●高速道路の利用（運送事業者I社） 運送事業者

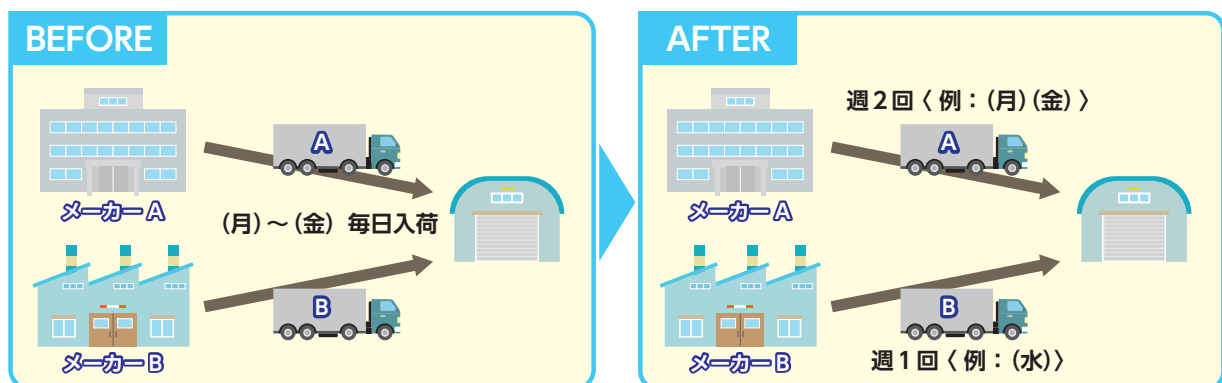
出荷時間が遅れた場合に高速道路を使用してもいいよう荷主に交渉した結果、別途収受できるようになった。高速道路を利用することで労働時間を大幅に短縮することが可能となった。

## ⑨ 発注量の平準化

### ●発注・入荷回数の削減のためのロット調整（国分首都圏株） 荷主

**Before**：メーカーにおいてはリードタイム+1（翌日配送）が減り、+2（翌々日配送）が推進され、リードタイムに多少余裕ができたが、まだほとんどのメーカーで毎日入荷となっている。

**After**：入荷回数を減らすために、発注ロットを上げる取組みが行われており、メーカーAは週2回、メーカーBは週1回などと曜日を分けて入荷され、物流の負荷を軽減している。



# 対応のポイント

- **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。**  
それには荷主の協力が不可欠であるため、今後はさらに、**発・着荷主および元請・下請運送事業者という製配販が一体**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とすれば、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に対して、発荷主側のみならず着荷主側についても実態と問題について、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。ガイドラインとともに、次ページのチェックリストを活用することで、取組みを進めていくことが重要です。

## 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。

# 山梨県内の加工食品輸送に関わる トラックドライバーの長時間労働の実態

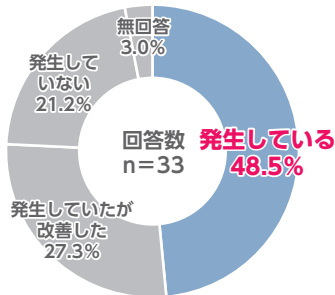
～2021年と2022年実施したアンケート調査結果からの実態です～

## ① 山梨県で加工食品輸送をしている運送事業者の約半数で長時間労働が発生

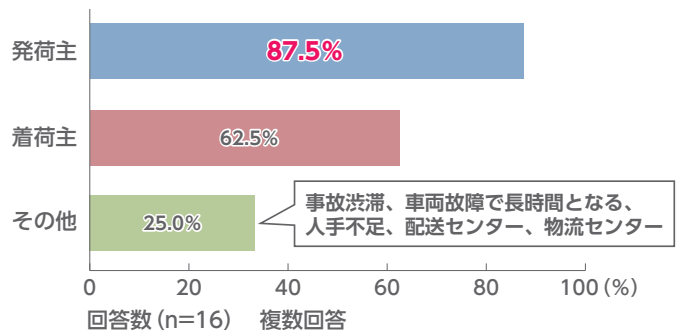
- 2021年度の運送事業者に対する調査では、加工食品輸送を実施している運送事業者の48.5%がトラックドライバーの長時間労働が発生していると回答しており、そのうちの87.5%の回答者が長時間労働の発生場所として「発荷主」と回答しています。また、13時間以上の拘束時間が発生していた場所は、発荷主が64.3%、着荷主が100%でした。
- 2022年度の荷主に対する調査では、出入りしているトラックドライバーの長時間労働が「発生している」と回答したのは発荷主で15.8%、着荷主で5.9%でしたが、「わからない」や無回答の回答が半数以上となっており、多くの荷主事業者で実態が把握されていない現状が浮き彫りになりました。

### 運送事業者 (2021年度)

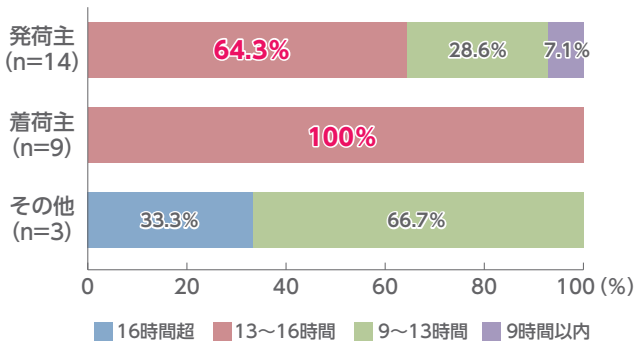
トラックドライバーの長時間労働



長時間労働の発生場所

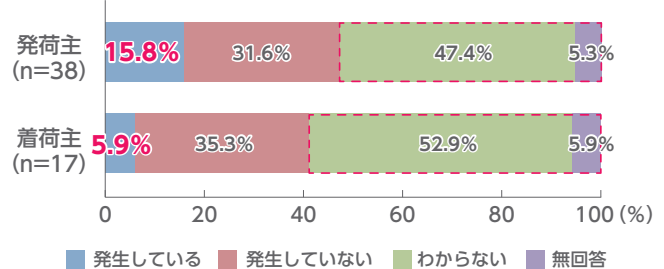


トラックドライバーの拘束時間 (発生場所別)



### 荷主 (2022年度)

トラックドライバーの長時間労働



## ② 荷待ち時間や荷積み／荷卸しの順番待ちが最大のネック

- 運送事業者調査による長時間労働の発生原因は、発荷主では「発荷主の出荷が遅れ、荷待ち時間が発生する」、また、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」が最多となりました。
- 荷主調査における長時間労働の発生原因も、出荷時間の遅れによる荷待ち時間、荷卸しの待ち時間、リードタイムに合わせた早めの待機などと考えられています。





# 労働条件改善のためのチェックリスト

(荷主と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より)

<b>ステップ1</b>	荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける	
	● 荷主、トラック運送事業者が同席する会議体を設置したか	<input type="checkbox"/>
	● 問題意識の共有のため、定期的な意見交換日程を設定したか	<input type="checkbox"/>
<b>ステップ2</b>	労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する	
	● 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間を正確に把握する方法を検討したか	<input type="checkbox"/>
	● 時間管理のためのツールの導入を検討、選択したか	<input type="checkbox"/>
<b>ステップ3</b>	荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する	
	● 発荷主の生産・出荷スケジュールや附帯作業などを検証したか	<input type="checkbox"/>
	● トラック運送事業者の運行計画、配車計画などを検証したか	<input type="checkbox"/>
	● 着荷主の受け入れ体制や附帯作業などを検証したか	<input type="checkbox"/>
<b>ステップ4</b>	荷主、トラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む	
	● 把握、検証した長時間労働の原因について関係者間で協議したか	<input type="checkbox"/>
	● 荷主、トラック運送事業者それぞれができることを検討したか	<input type="checkbox"/>
<b>ステップ5</b>	荷主とトラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する	
	● 作業効率化のために必要な機器の導入等を検討したか	<input type="checkbox"/>
	● 関係者間で応分の費用負担を検討したか	<input type="checkbox"/>
<b>ステップ6</b>	改善の成果を測定するための指標を設定する	
	● 改善効果を測るための数値目標を設定したか	<input type="checkbox"/>
	● 問題点と改善に向けた意識を関係者間で共有したか	<input type="checkbox"/>
<b>ステップ7</b>	指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む	
	● 設定した数値目標を定期的にモニタリングしたか	<input type="checkbox"/>
	● 数値目標の達成度合いについて関係者間で共有したか	<input type="checkbox"/>

## トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

国土交通では、発荷主企業と着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するために「トラックGメン」を創設し、体制を整備しました。トラックGメンによる調査結果をもとに、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等を実施し、実効性を確保します。

**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山梨運輸支局 輸送担当  
電話 055-261-0880

## 参考資料

物流革新に向けた  
政策パッケージ



トラック運転者の  
労働時間等の改善基準の  
ポイント



荷主と運送事業者の  
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



「ホワイト物流」推進運動  
ポータルサイト



自動車運送事業者の  
「働きやすい職場認証制度」

