

2024年問題への対応に向けて《埼玉県版》

～埼玉県下のトラック輸送における長時間労働の改善等に関するアンケートおよびヒアリング調査から～

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**上限規制（年間960時間）**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。

（※制度等の詳細は巻末の参考文献をご参照ください。）

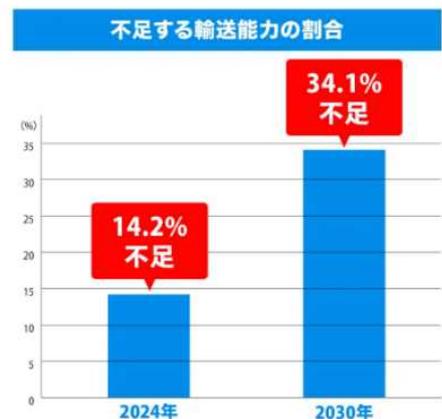


2. 2024年問題による影響

（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。

埼玉県においても同様の状況が見込まれます。



トラック事業者【絵挿入】	荷主【絵挿入】	一般消費者【絵挿入】
<ul style="list-style-type: none">✓ 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	<ul style="list-style-type: none">✓ 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	<ul style="list-style-type: none">✓ 当日、翌日配達の家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・労働時間改善埼玉県地方協議会

事務局 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局
厚生労働省埼玉労働局
一般社団法人埼玉県トラック協会

作業協力 株式会社 NX 総合研究所

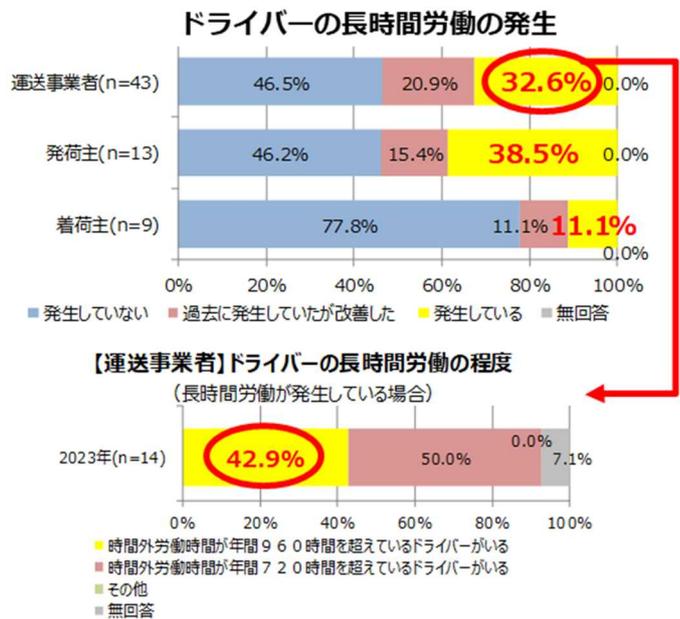
2024年3月

3. 埼玉県下の紙・パルプ輸送のトラックドライバーの長時間労働の実態

～2023 年度に実施したアンケート調査結果からの実態です～

埼玉県の紙・パルプ輸送のトラックドライバーの約 3 割で長時間労働が発生

- ✓ 紙・パルプ輸送を実施している運送事業者の 3 割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 4 割は時間外労働時間が年間 960 時間を超えています。
- ✓ 長時間労働の発生原因として、「午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している」が発荷主・着荷主・運送事業者の共通課題となっています。



長時間労働の原因 (ガイドラインP7より)

項目	運送事業者 (n=14)	発荷主 (n=5)	着荷主 (n=1)
①午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。	50.0%	60.0%	100%
③着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。	57.1%	40.0%	0.0%
④発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。	50.0%	40.0%	0.0%

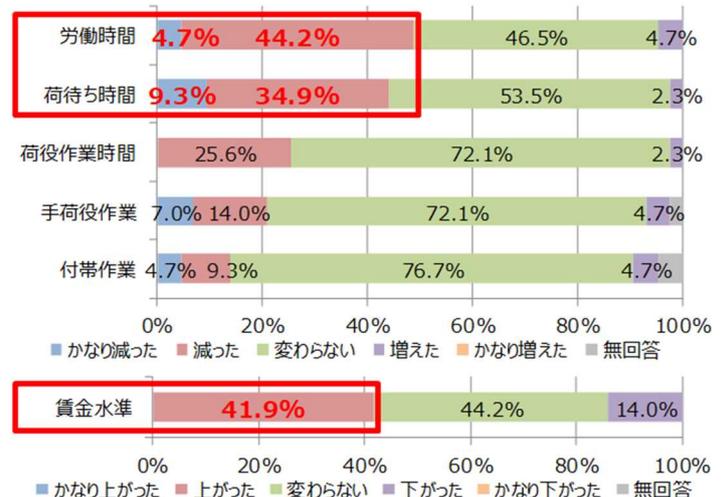
ドライバーの労働時間・賃金水準に改善傾向はみられるものの、荷役や手荷役、付帯作業時間等は 7 割が「変わらず」

- ✓ 2 年前との比較で、ドライバーの労働時間や荷待ち時間、賃金水準には改善が見られましたが、荷役や手荷役、付帯作業は「変わらない」との回答が 7 割以上を占めています。

【運送事業者】2 年間と比べた変化② (n=43)

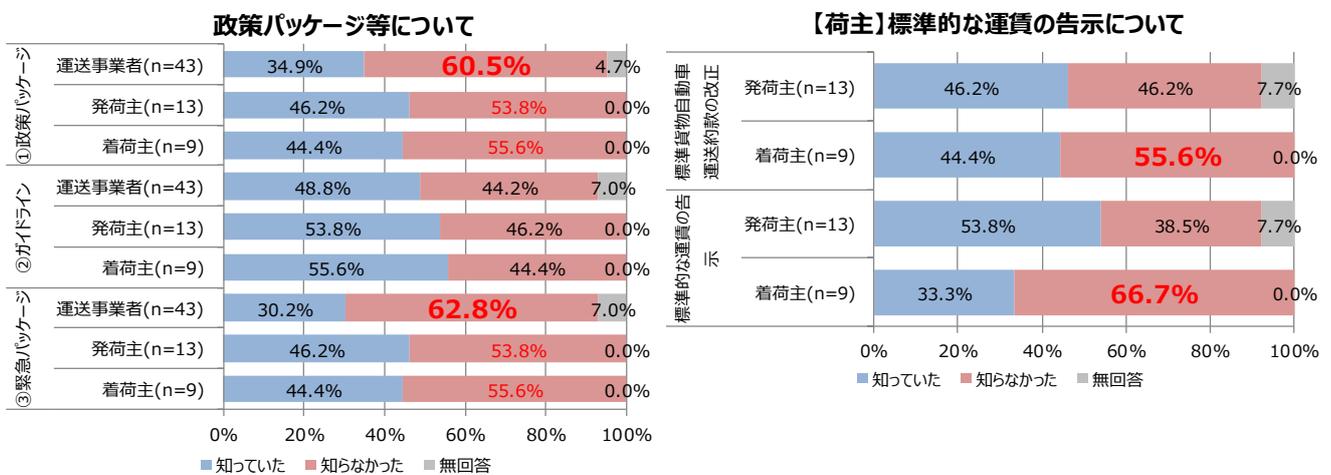


【運送事業者】2 年間と比べた変化① (n=43)



各種政策の周知は決して十分ではなく、運送事業者、発荷主、着荷主へのさらなる周知が必要

- ✓ **運送事業者の6割が「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流革新緊急パッケージ」を知らなかったと回答しました。**
- ✓ 「物流革新に向けた政策パッケージ」、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」、「物流革新緊急パッケージ」、いずれについても**運送事業者の認知度がもっとも低くなっています。**
- ✓ 標準貨物自動車運送約款の改正、標準的な運賃の告示どちらについても、着荷主よりも発荷主の認知度の方が高い。



改善に向けて、運送事業者の自助努力と荷主との協力・連携が求められる

- ✓ 改善への取組として、**運送事業者ではドライバーの労働時間に対する意識改革や無駄な早出出勤の禁止の徹底、ドライバーや作業員の増員、配車の工夫などの自助努力のほか、荷主への働きかけ（受注締切時間の繰り上げ、高速道路使用、納期の平準化等）**を行った事業者がありました。
- ✓ **荷主側でも、トラック予約システムの導入、発注の前倒し、曜日や届け先の集約など**の各種対策が取られていました。
- ✓ また、取引は荷主主体であり、運送事業者の立場では改善を申し入れることができない、仕事を失いかねない、といった懸念から、長時間労働の削減に向けた取組みができないといった運送事業者の声もありました。紙・パルプ輸送業界における長時間労働の改善には、荷主の協力が不可欠であり、今後はさらに、**発荷主、着荷主、運送事業者が一体となって、紙・パルプ輸送における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。**

改善方策

- 運送事業者、発荷主で取り組みそう／具体的に検討している対策：
 - 荷卸し時間の事前指定
 - 受発注締切時間の見直し（早期化）
 - 納品リードタイムの緩和
 - 往復ともに全線高速道路を利用
 - 日単位における発注量の平準化
 - 納品回数の集約
 - 共同保管・共同輸送
- 発荷主、着荷主で具体的に検討している対策：
 - 荷卸し時間の事前指定

4. 埼玉県の紙・パルプ輸送における 2024 年問題への対応事例

～2022 年度に実施したヒアリング調査結果からの事例です～

① 荷待ち時間の削減の取組例

✓ **ドライバーへの出発時間指示** 運送事業者

Before: 出発時間がドライバー任せになっていた。例えば、ドライバーが朝 3 時に出て早く到着し、8 時頃まで車で待機しており、数時間の待機時間が発生していた。

After: それを朝 4 時や 5 時に出発すればよい、という時間の指示をした。ドライバー任せにすると、道路が空いているうちに早く行って向こうで寝て待とう、という考えになるが、**待機時間も拘束時間に含まれるため、事務所側から出発時間を指示し、待機時間を削減した。**

✓ **トラック誘導システムの導入** 発・着荷主

トラック誘導システムを導入してトラックバースの見える化を行った。さらに、受注システムおよび在庫システムを連携し、フォークリフトに車載端末を付けることで積込情報が共有化され、**どのトラックがどこに行き、何を積むのかがわかるようになり、事前の積荷準備が可能になった。** 荷待ち時間の削減だけでなく、積込み作業時間も 20～30 分ほど短縮された。



② 荷役作業の改善の取組例

✓ **パレット化の推進** 発荷主

Before: 手積み手卸しで荷役作業に時間がかかると、次に積み下ろす車両の作業開始も遅くなってしまふので、荷役作業の遅れが待機時間に繋がっていた。

After: パレット化を進めた結果、作業がスピーディになって待機時間も少なくなり 30 分程度で積めることが多くなってきた。**パレット化により多少積載効率は落ちるかもしれないが、作業効率が上がることで輸送回数を増やせばメリットがある。バラ積みの場合 1 往復しかできないところ、パレット輸送であれば 3 往復程度可能である。** ドライバーの高齢化が進んでおり、作業時間が短くなれば事故リスクも下がるので、**安全面からもパレット化を進めたい。**

✓ **荷役・検品作業について** 発・着荷主

Before: 積荷は大半が段ボール原紙（一個で 1 トン以上）であり手積みは不可能であるため、ロールクランプリフトで荷台に乗せ、レール状のもの（ジョロダーやエアローラー）で積んだり、荷台に乗せてドライバーが手で転がしたり、リフトで横から積むこともある。**荷主の立場としては、ドライバーの安全の観点から、転がし積み作業等をなくす取組みや、RFID ラベルの活用を進めている。**

After: 積込時の現物確認はハンディターミナルでバーコードを読み込んでいるが、RFID を活用することで、ドライバーは荷台で待機して積込作業をするだけで、読み込み作業をする必要がなくなり、時間短縮や負担軽減の効果があった。

③適正な運賃の收受等に向けた取組例

✓ 待機料金の收受 運送事業者

標準的な運賃の届け出をしたが、運賃値上げの交渉よりも、**待機料金を交渉した方が受け入れられやすい**（2時間かかったから時間当たり〇円など）。ドライバーが待たされている時間も会社としては時間給で給与を支給している、という話をすると理解してもらいやすい。

✓ 高速道路料金の收受 運送事業者

運賃の見直しについて荷主と協議を行って承諾をもらい、また、**高速道路を多く使用し、時間の短縮を行っている**。運賃の見直しについてはどこの荷主も最初は渋っていたが、燃料の高騰や物価の上昇が追い風となった。

④その他の取組例

✓ 荷主と運送事業者間の話し合いの場の設置 運送事業者

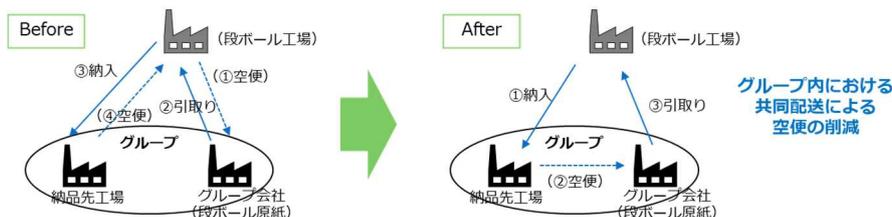
Before: 毎週一回、荷主と物流会議を開催し、状況の良くない卸し先をピックアップして営業に投げかけていた。

After: 都度改善を重ね状況が改善されてきたことから、現在は2週に一回開催している。**荷主との物流会議は大変重要であり、指摘を受けたり、我々の意見を聞いていただける貴重な場である。**

✓ 共同配送（往復運行）による輸送の効率化 着荷主

Before: 段ボール工場では近隣のグループ会社から段ボールの原紙を仕入れているが、以前はその工場に引取り便を出して、段ボールの原紙を積んで帰ってきていた（空便が2度発生していた）。

After: 段ボール工場が原紙を引取りに行く前に、納品先に段ボールを卸して（右図①）トラックを空にして（右図②）段ボールの原紙を積んで帰ることで（右図③）**空便が無くなり、その分物流コストも抑えられるようになった**。このようなグループ内での共同配送・往復運行を実施している。



✓ 発注の平準化 着荷主

Before: 敷地スペースに限界があり、決められたスペースの中で資材を含め在庫を管理し、計画に合わせて製造し、納品しなければならない。基本的には前日から前々日までに資材や原材料を発注しているが、発注先から提案があればその通りに対応している。

After: 例えば、トラックの大きさに対し発注量が少ない場合は、輸送効率が悪くなるため、前の便のものと一緒に運び、当便はキャンセルするなど調整して発注している。そうすることで、我々荷主にとっても**無駄な車両を出さずにすんだり、運送事業者にとっては輸送効率上がるなどのメリットがある**。このように**コミュニケーションでやりくりをして、調整・平準化して発注**している。

5. 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。

6. 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)

ステップ1	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
	<ul style="list-style-type: none">● 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"/>
ステップ2	労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する
	<ul style="list-style-type: none">● 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"/>
ステップ3	荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する
	<ul style="list-style-type: none">● 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、配申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"/>
ステップ4	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
	<ul style="list-style-type: none">● 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"/>
ステップ5	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
	<ul style="list-style-type: none">● 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"/>
ステップ6	改善の成果を測定するための指標を設定する
	<ul style="list-style-type: none">● 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"/>
ステップ7	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
	<ul style="list-style-type: none">● 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"/>

7. 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埼玉運輸支局 輸送担当**

■ 参考資料

- 物流革新に向けた政策パッケージ（我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）
- 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
- トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント（厚生労働省労働基準局）
- 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（厚生労働省労働基準局労働条件政策課、国土交通省自動車局貨物課、公益社団法人全日本トラック協会）
- 「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」
- 物流の適正化・生産性向上にむけた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン詳細版（農林水産省、経済産業省、国土交通省）
- 労務費の適正な転嫁のための価格交渉に関する指針（内閣官房、公正取引委員会）

それぞれ QR コード
& ハイパーリンクに