

資料3

令和5年度及び6年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会」の取組みについて

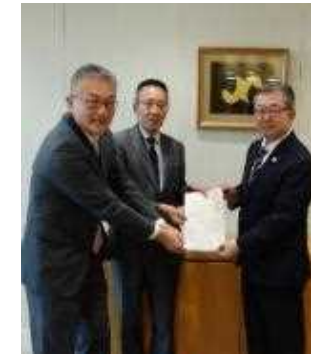
（関東運輸局神奈川運輸支局・一般社団法人神奈川県トラック協会）

関東運輸局神奈川運輸支局の取組み 及び国土交通省の施策について

トラック事業の取引環境適正化に向けた関東運輸局の取組み

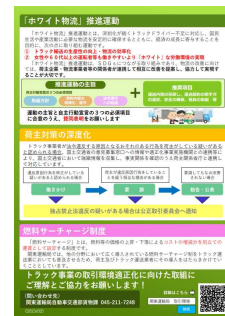
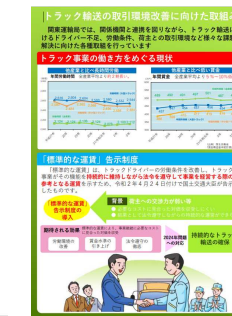
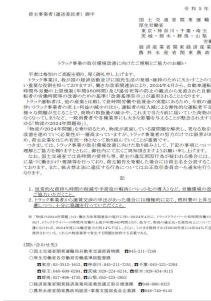
荷主団体への対応

令和5年12月には、関東経済産業局との連名にて、関東商工会議所連合会に対して、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・料金の収受のため、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。



荷主への対応

令和5年8月、物流2024年問題を乗り切るため、トラック事業者の取引環境改善に向け、荷主の理解と協力を求めることを目的とし、関東農政局も加わった4局連名による文書を各都県トラック協会を通じて、荷主へ発送（約9,000者）。



労務費転嫁指針の対応の周知

令和5年12月27日、取引環境の整備の一環として、内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定。

労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストのうち、労務費の転嫁に係る価格交渉について、「発注者」及び「受注者」それぞれが採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめたものを全日本トラック協会あて周知を依頼。

また、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が成立したことから、令和6年5月29日、国土交通省、農林水産省、経済産業書連名で関係団体あてに標準的な運賃を平均8%引き上げ、指針に記載された項目を踏まえて適切に対応するよう、傘下会員に対して改めて周知した。

『2024年問題セミナー』を実施

令和5年11月27日、神奈川県地方協議会として時間外労働の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用が令和6年4月に迫っていることから、取引環境の適正化、長時間労働の是正、運転者不足の解消、適正な運賃収受などの様々な課題の解決に向け、セミナーを実施。

第一部では関東運輸局、神奈川労働局、関東農政局、関東経済産業局より各行政機関の取組を説明。第二部では、荷主、運送事業者をパネラーに迎え、パネルディスカッションを実施した。

WEB参加者は138名、会場出席者は134名。



令和5年11月13日

『2024年問題セミナー』 ～ 国民生活・経済活動を支えるために!! ～ を下記のとおり開催します

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会」では、平成27年度より、トラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた環境の整備を進めるため、協議してまいりました。

時間外労働の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用が令和6年4月に迫っていることから、この度、取引環境の適正化、長時間労働の是正、運転者不足の解消、適正な運賃収受などの様々な課題の解決に向け、下記のとおりセミナーを開催いたします。

記

【開催概要】

1. 日時 令和5年11月27日(月) 14:00～16:35
2. 場所 横浜情報文化センター 6階ホール
(横浜市中区日本大通11番地)
3. 参加費 無料
4. 参加方法 現地・オンライン
5. プログラム 別紙のとおり
6. 参加申込 右記QRコードより申込みください。
※現地参加については、定員(200名)に達し次第、締め切りとさせていただきます。
7. 主催 トラック輸送における取引環境・労働時間改善
神奈川県地方協議会



【問い合わせ先】

関東運輸局神奈川運輸支局(輸送担当)
担当: 平田、戸澤
電話: 045-939-6800(音声ガイダンス1)
FAX: 045-932-3228
(配布先)
横浜海事記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、物流専門紙

2024年問題セミナー 国民生活・経済活動を支えるために!!



あたりまえを 止めるな!

第一部 現地・オンライン 併用開催 各行政機関の取組み

現地定員: 200名
※定員になり次第、締め切りとさせていただきます。
参加無料

日時 令和5年11月27日(月)
14:00～(受付開始13:30)
場所 横浜情報文化センター6Fホール
(横浜市中区日本大通11番地)

※取材の場合は、下記問い合わせ先の神奈川運輸支局へ直接ご連絡ください。

【主催】 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 神奈川県地方協議会

【問い合わせ先(事務局)】
国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 045-939-6800(音声ガイダンス1)
厚生労働省神奈川労働局労働基準部 045-211-7351
(一社)神奈川県トラック協会 045-471-8882

第二部 荷主とトラック事業者を対象としたパネルディスカッション

(株)総合研究所
大島氏

Meiji Seiki
ファルマデベロップ(株)
川村氏

(株)カスミ
寛藤氏

夏島運輸(株)
近藤氏

東成通商
末松氏



経営者団体4団体に書面を手交

神奈川運輸支局において、神奈川県商工連合会、神奈川県中小企業中央会、（一社）神奈川県経営者協会、（一社）神奈川県商工会議所連合会に対し、に対し、トラック事業者から運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費の上昇分も考慮したうえで、十分に協議を行っていただくよう、傘下会員等への周知を依頼。



神運輸第1254号
令和6年1月22日

一般社団法人 神奈川県商工連合会
会長 上野 聡

関東運輸局神奈川運輸支局長
尾林 信

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、昨年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②商主・消費者の行動変容、③輸送手段の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。
さらに、昨年10月には、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の創出しを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う両者の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金の交渉の促進が重要であると考えております。
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、下記事項について、傘下会員への周知等にご協力をお願い申し上げます。

記

○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。
○必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

神運輸第1254号
令和6年1月22日

一般社団法人 神奈川県経営者協会
会長 野島 直文 殿

関東運輸局神奈川運輸支局長
尾林 信

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、昨年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②商主・消費者の行動変容、③輸送手段の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。
さらに、昨年10月には、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の創出しを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う両者の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金の交渉の促進が重要であると考えるております。
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、下記事項について、傘下会員への周知等にご協力をお願い申し上げます。

記

○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。
○必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

神運輸第1254号
令和6年1月22日

神奈川県中小企業団体中央会
会長 森田 順

関東運輸局神奈川運輸支局長
尾林 信

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、昨年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②商主・消費者の行動変容、③輸送手段の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。
さらに、昨年10月には、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の創出しを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う両者の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金の交渉の促進が重要であると考えるております。
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、下記事項について、傘下会員への周知等にご協力をお願い申し上げます。

記

○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。
○必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

神運輸第1254号
令和6年1月22日

神奈川県商工会連合会
会長 関戸 昌 殿

関東運輸局神奈川運輸支局長
尾林 信

トラック事業の適正化・生産性向上に向けた取組へのご協力をお願いについて

日頃より格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
トラック事業は、国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「物流2024年問題」が喫緊の課題となっております。
政府としては、持続可能な物流の実現に向け、昨年6月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、①物流の効率化、②商主・消費者の行動変容、③輸送手段の見直しを柱とする、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、現在、抜本的・総合的な対策に取り組んでおります。
さらに、昨年10月には、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の創出しを図るべく、緊急的に取り組む施策として「物流革新緊急パッケージ」を策定したところです。特に、物流の取引環境の適正化のためには、必要なコストと物流サービスの質に応じて適正な対価を支払う両者の定着に向けた価格転嫁や運賃・料金の交渉の促進が重要であると考えるております。
つきましては、トラック事業の取引環境の適正化に向けた取組について、ご理解を深めていただくとともに、下記事項について、傘下会員への周知等にご協力をお願い申し上げます。

記

○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。
○必要なコストを反映した適正な運賃・料金の収受のため、積極的にトラック事業者との協議を行っていただくこと。

労働時間に関する法制度等の周知活動

トラック運送事業者に対する改正労働基準法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知や促進に向けて、各種セミナーにおいて周知を行う。

➤ 令和6年11月19日 鶴見地区荷役作業における労働災害防止講習会において講演予定

神奈川運輸支局における高校訪問関係

運送事業の運転者は、中高年層に依存した状態であり、若年層・女性の就労者が少ない状況にある現状を踏まえ、若年層等に自動車運送事業に対する関心を持ってもらい、運転者を指向する可能性のある層を少しでも広げることが不可欠であることから、高等学校等の校長等への説明を通じ、**就職活動を控えた高校生等に対し職業としての運転者に関心や興味を喚起することを目的**に平成27年度から実施している

年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
神奈川	15校	15校	17校	16校

※神奈川以外の支局においても、訪問する高校数にはばらつきはあるものの毎年度実施している

＜高校生向け＞



＜教員向け＞



＜訪問時＞

支局長自らが高校へ出向き、校長先生や進路指導の先生に対して、パンフレットを使用し運送事業の概要と役割などについて説明している。

なお、パンフレットについては、生徒の目につくところに置いていただくようお願いしてきている。

（例えば、進路指導室に置いていただくなど）

標準的な運賃・適正な運賃収受のための荷主周知活動

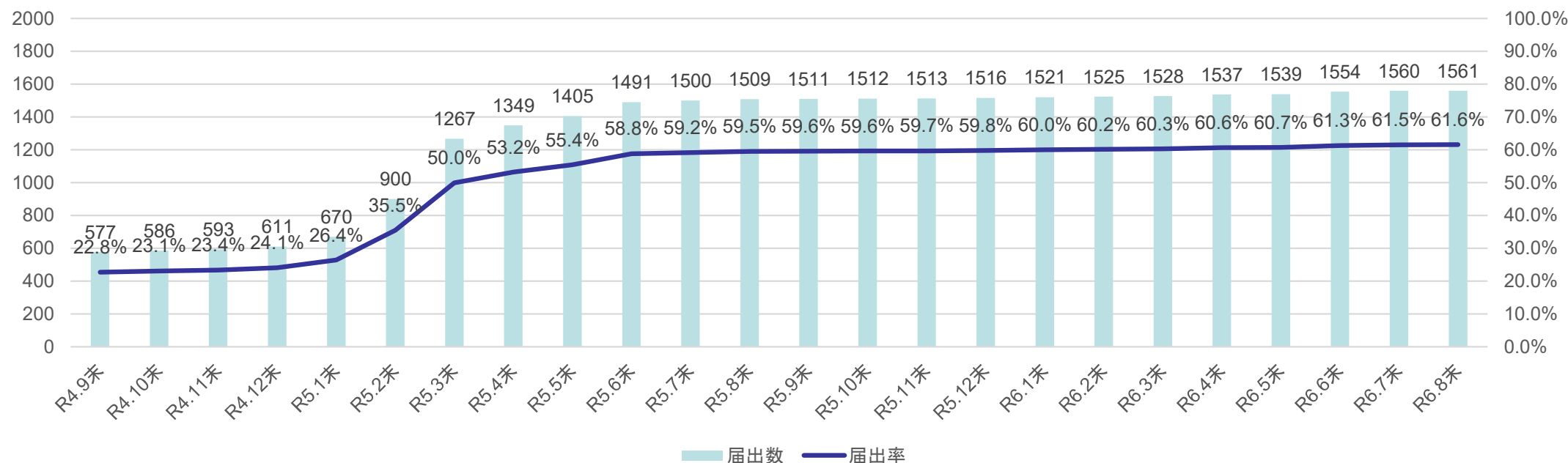
標準的な運賃について

トラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっている。運転者の労働条件の改善等を図るため、貨物自動車運送事業法の改正が行われ、令和6年度から年間 960 時間の時間外労働の限度時間が設定されること等を踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられたもの。

標準的な運賃の届出件数について

神奈川県内 1, 561社 届出率 61.6% ※令和6年8月31日現在

標準的な運賃の推移(届出数・届出率)



「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金 設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、**運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）**

1. 荷主等への適正な転嫁

＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	→	2,180円	※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価
	→	2,100円	

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を**設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

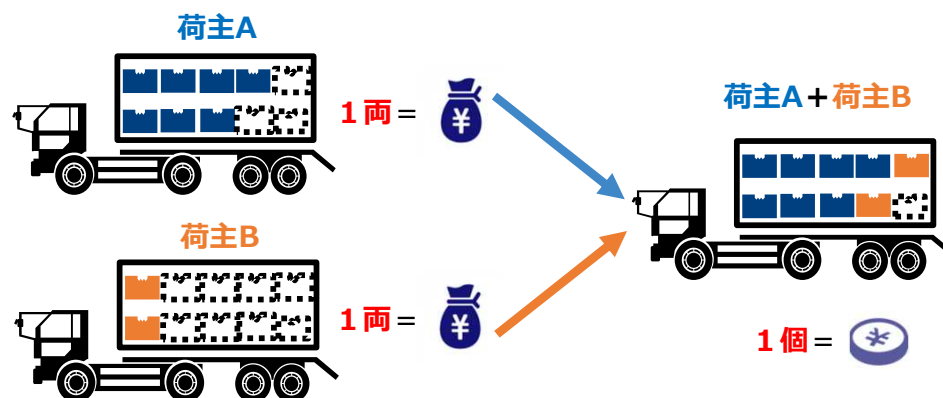
＜契約条件の明確化＞

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

＜「個建運賃」の設定等＞

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しない**ことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

＜その他＞

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表も必要**とする【約款】

「標準的運賃」の周知・徹底

令和6年3月に告示された新たな「標準的運賃」について、関係省庁と連名で、荷主・トラック事業者向けのリーフレットを作成・配布。

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、トラック運送事業者からの申し出にご協力をお願いいたします

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。

トラック運送事業者の皆様

令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

▶ ドライバーの賃金水準が引きあがり、労働環境の改善につながります

▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



国土交通省



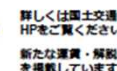
厚生労働省



経済産業省



農林水産省



公正取引委員会

詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解雇集を掲載しています。



国土交通省



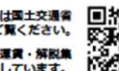
厚生労働省



経済産業省



農林水産省



公正取引委員会

詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解雇集を掲載しています。



- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

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(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|----------------------|----------------------------------|
| ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握 | ・物流管理統括者の選定 |
| ・荷待ち・荷役作業等時間 | ・物流の改善提案と協力 |
| 2時間以内ルール/1時間以内努力目標 | ・運送契約の書面化 等 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------|------------------------------------|
| ・予約受付システムの導入 | ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 |
| ・パレット等の活用 | ・共同輸配送の推進等による積載率の向上 |
| ・検品の効率化・検品水準の適正化 | ・荷役作業時の安全対策 等 |

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

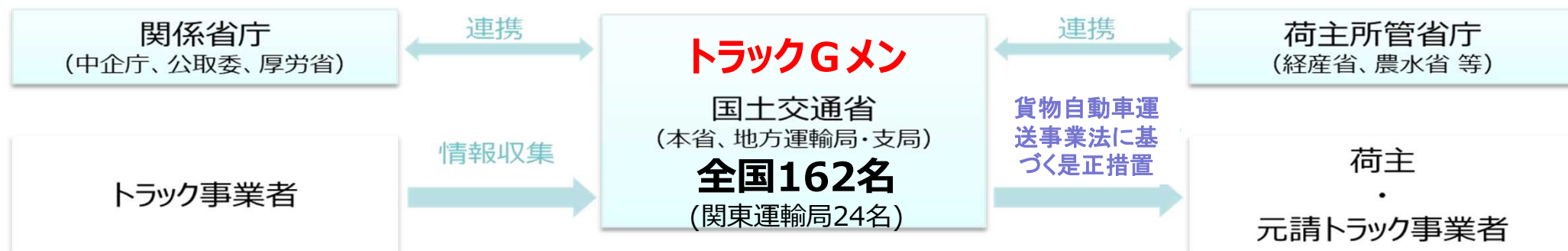
- | | |
|----------------------------|---|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや
資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

トラックGメンの設置

トラックGメンが設置され、荷主・元請事業者への監視体制を強化



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「情報収集」

①目安箱への投稿及び直電

国土交通省HPに「目安箱」を設置し、24時間メールでの情報収集を実施

②プッシュ型情報収集

- ・ヒアリング（訪問・電話）取引環境・荷主情報の積極的な収集
- ・パトロール（現場の状況確認）荷主等の支店、荷さばき場周辺
- ・フォローアップ調査（パトロール時に実施）情報提供元への事実確認

③関係省庁等からの情報提供

「是正措置」

【違反原因行為への対処】

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

関係省庁・荷主所管省庁及び局内関連部署へ情報提供

違反原因行為とは

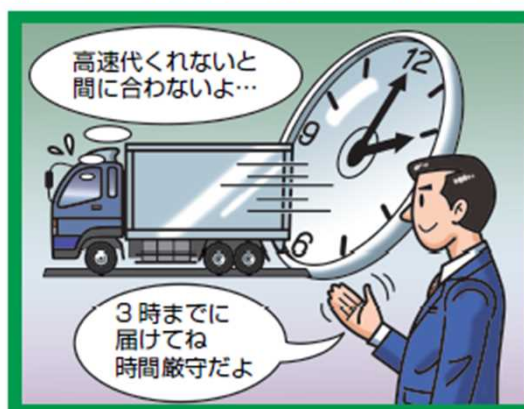
違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為。

恒常的に長い荷待ち時間



⇒ 過労運転防止義務違反を招くおそれ

無理な到着時間の設定



⇒ 最高速度違反を招くおそれ

過積載になるような依頼



⇒ 過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

運賃・料金の不当な据置き

(例) 運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じないなど

運賃・料金の不当な据置き例

- 単価見直しの相談をしてもなしのつぶてで話を聞こうともしない。
- 荷主の担当部長に相談に行くと「不届だ、まず一席もうけるべきだろう」と言われ断られた。
- 荷主の物流子会社の担当に運賃改定交渉を申し込むと「予算があるから」と即断された。



契約にない附帯業務

(例) 契約にない以下のような業務を行わせ、料金を支払わない

付帯業務例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 積み下ろし場所から貨物を移動させる。



異常気象時の運行指示

(例) 気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

異常気象時の運行指示例

大雪警報や台風による警報が出ているのに運行を指示され、結局異常気象により輸送を継続できず、荷主から違約金を請求されるなどという例も。これは当然違反原因行為に該当。



「働きかけ」・「要請」までの流れ

「働きかけ」の流れ

情報収集

目安箱／直電
からの情報

プッシュ型収集
による情報

関係行政機関
からの情報

情報の精査



違反原因行為を行っ
ているおそれあり！！

- ✓ 違反原因行為の種別及び
荷主情報を整理
- ✓ 必要に応じて、
補充聴取、調査等を実施

貨物自動車運送事業法に基づく措置

文書による「働きかけ」の実施



荷主等の本社もしくは営
業所、物流センター等

働きかけ内容

- トラック事業者が関係
法令を遵守して事業を
遂行できるよう荷主が
配慮することについて
の理解
- 違反原因行為が行われ
ていないか自主的な社
内点検の実施の促進

「要請」の流れ

情報

「働きかけ」実施後も未
改善の情報が寄せられ
るとき

「働きかけ」を行った荷
主等の物流施設のパト
ロールを通じて得た情報

荷主が違反原因行為をし
ている蓋然性があると認
められるなど相当な理由
がある場合

等

(パトロール)



荷主等の拠点
(営業所等)

違反原因行為をして
いることを疑うに足
る理由あり！！



ドライバー

文書による「要請」

文書による要請とともにヒアリングの実施

要請内容

- 違反原因行為の解消に向けた計画の作成・提出
- 取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状
況や改善効果等を定期的な報告やヒアリングな
どで確認
- 違反原因行為の解消までフォローアップ

※ヒアリングを実施する場合

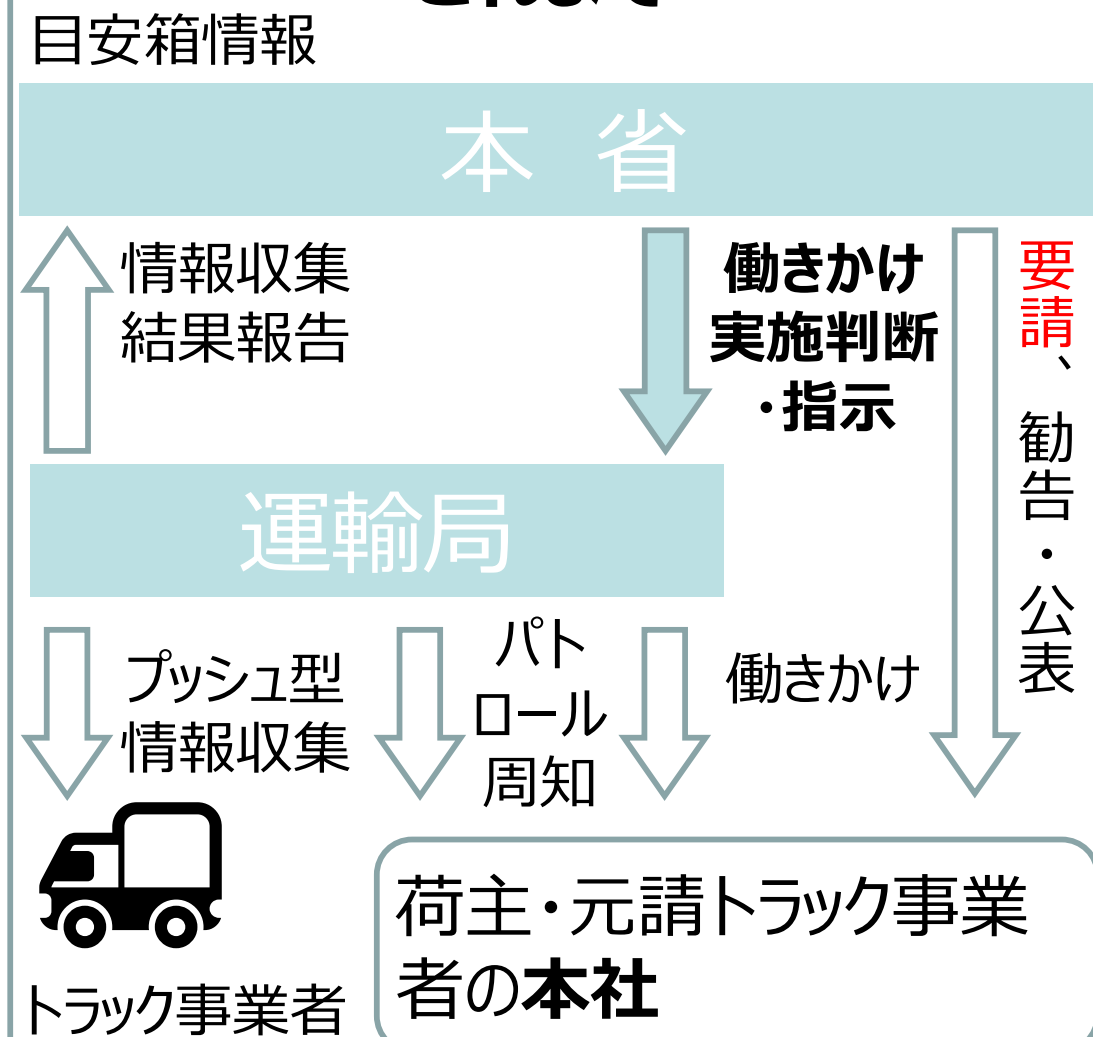
- 重大または悪質な違反原因行為を行っている可
能性がある荷主など
- その他、ヒアリングを実施した方がよいと考え
られる場合
(荷主等が扱う貨物を所管する関係省庁(経産
省、農水省等)と連携して実施)

改善が認められない場合 「勧告・公表」

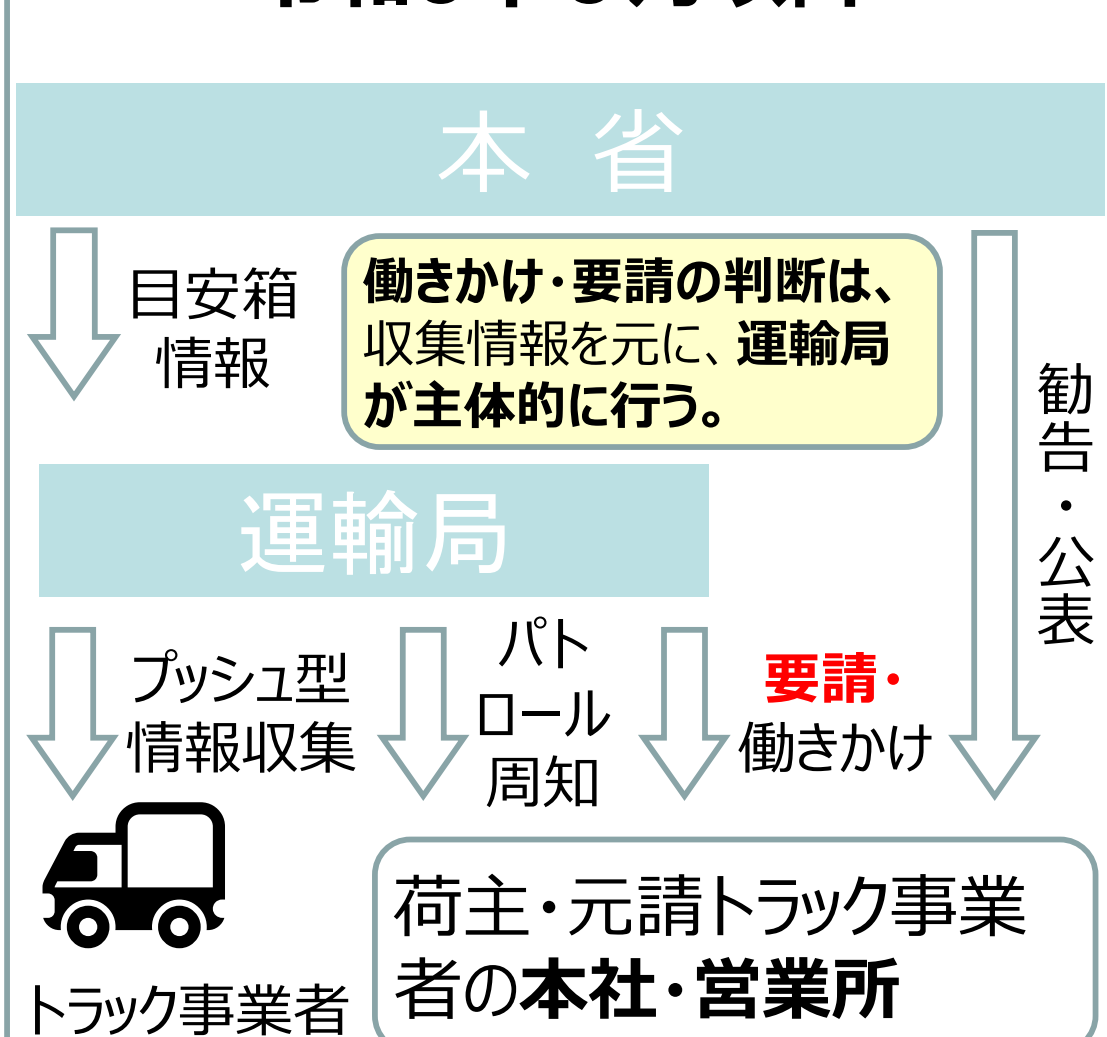
「働きかけ」・「要請」にかかる運用方針の変更について

運輸局が荷主に対する「是正指導」実施の判断を行い、より積極的に動けるように。

これまで



令和6年6月以降

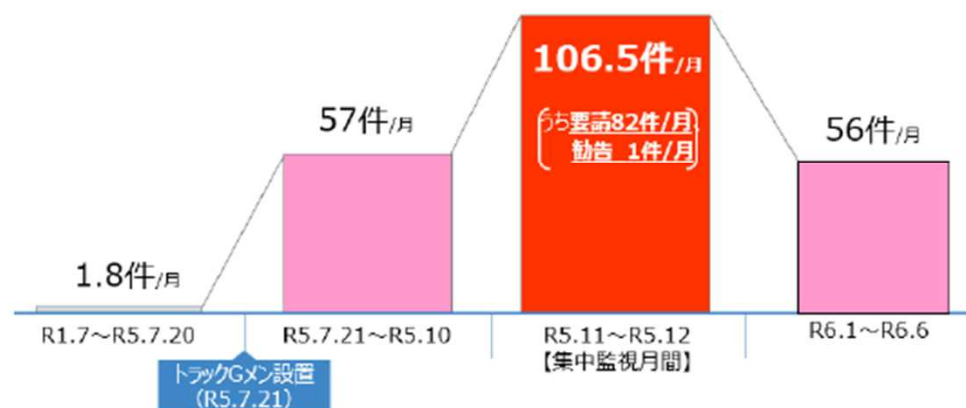


- 物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や、荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施。

トラックGメンの活動実績

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（同年7月）。
- 関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19)
- ⇒ 計811件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約にない附帯業務 (16%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

トラックGメンの機能強化の概要

- ① Gメン調査員の設置
 - ・国のトラックGメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）にGメン調査員を設置し、情報収集体制を強化。
- ② 荷主情報等のデータベース化
 - ・荷主情報等を管理するクラウドシステムを整備し、関係者間でタイムリーに情報を共有することにより効果的な要請等を実施。

プッシュ型情報収集に係る周知

トラックGメンによるトラック事業者へのプッシュ型情報収集の実施にあたり、関東運輸局ホームページ及び各管内運輸支局ホームページにおいて、お知らせを掲示。



国土交通省 関東運輸局
神奈川運輸支局
For the NEXT 次の未来へ

陸上の交通 自動車の検査(車検)・登録 自動車の整備 環境・バリアフリー 海上の交通 倉庫

◎支局からの重要なお知らせ

【2022.1.20】
2月1日(火)より登録窓口における交付状況が手持ちの機器で確認できるようになります

【2021.12.1】
令和4年1月4日よりコース番号等が変更になります

【2019.7.8】
7月16日(火)より自動音声案内を開始します。

■新着情報

【2023.9.7】
バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表の更新について

【2023.9.5】
「バリアフリー教室」の開催について(横浜市立 相沢小学校)

【2023.9.5】
「バリアフリー教室」の開催について(横浜市立 港南台第一小学校)

【2023.8.29】
令和5年度 旅客・貨物自動車運送事業運転者神奈川運輸支局長表彰を行います

【2023.8.28】
令和5年度 整備管理者選任後研修の実施について

【2023.8.7】
『トラックGメン』がトラック事業者への情報収集を行っています!!(プッシュ型情報収集)

【2023.7.5】
電子制御装置整備主任者資格取得講習の実施について(令和5年度下半期)

【2023.6.8】
「バリアフリー教室」の開催について

【2023.5.30】

陸上の交通
軽貨物(黒ナンバー)手続きについて
自動車運送事業
証明
運送事業者の皆様へ
レンタカー事業
自家用自動車による有償運送について
自動車運転代行業
トラック輸送適正取引(燃料サーチャージ等)推進相談窓口
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
「適切なバス予防整備ガイドライン」について

海上の交通
旅客航路事業
プレジャーボート
船舶の検査・登録手続
外国船舶の監督
港湾運送事業
運輸安全マネジメント

保安担当関係
運行管理者・整備管理者・事故報告・その他

自動車の検査(車検)・登録
自動車登録手続きのご案内・受付時間
検査登録のしくみ
登録の手続き
申請に必要な様式の書き
希望ナンバーの申し込み
テレホンサービス
自賠責保険

倉庫

ユーザー車検の予約
→パソコン・スマートフォンからはこちら

自動車の整備
日常点検・整備
定期点検・整備
点検・整備の推進

観光
訪日旅行促進事業(訪日プロモーション)
箱根・湯河原・熱海・あしがら観光圏

『トラックGメン』がトラック事業者への情報収集を行っています!!(プッシュ型情報収集)

現在、トラックGメンが、トラック事業者の皆様に順次お電話等でご連絡いたしております。長時間の荷待ちや依頼になかった附帯業務など、違反原因行為に関する情報の提供にご協力をお願いいたします。

トラックGメンです。荷主や元請けとの取引の中で何かお困りのことはありませんか？



神奈川運輸支局のトラックGメンへの連絡先は

045-939-6800 (音声ガイダンス番号：1)

国土交通省の目安箱からも情報提供ができます(URL又はQRコード)

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



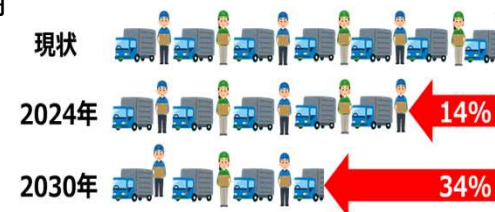
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- 荷主**（発荷主、着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化**のために取り組むべき措置について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画**の作成や定期報告等を**義務付け**、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、うち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 元請トラック事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面**による交付等を**義務付け**。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の運送の利用（＝**下請けに出す行為**）の**適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**運送利用管理者**（＝**下請取引を適正に管理する者**）の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者**選任と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）を補う**ことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%
引上げを通じて波及する
運賃改定の効果

荷役作業の料金等を
適正に収受できるよう
なる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）

10%前後（約6～13%）

※次年度以降も効果拡大

【流通業務総合効率化法】

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

- 荷主***（発荷主、着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

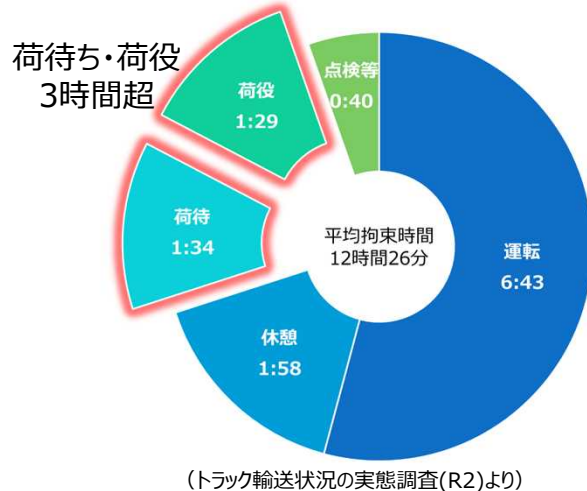
一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 ---【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 ---【荷主等が取り組むべき措置の例】---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

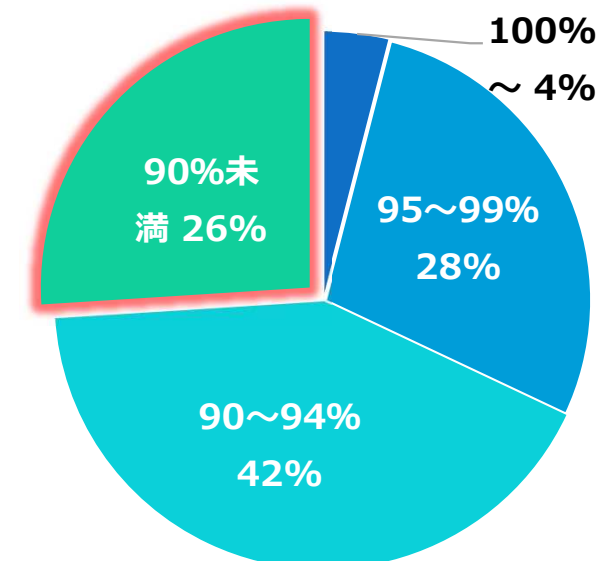
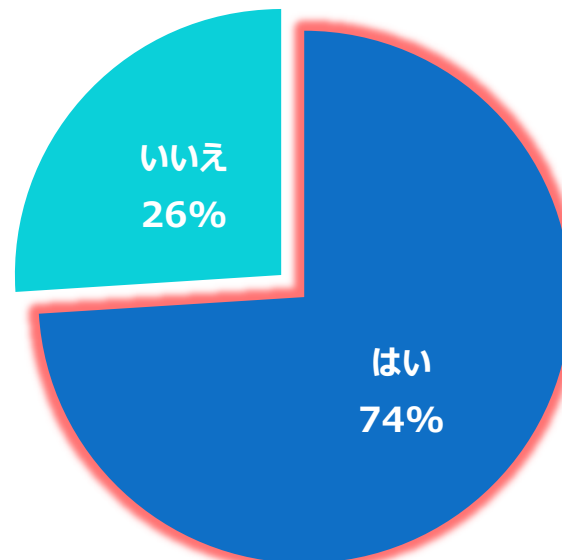
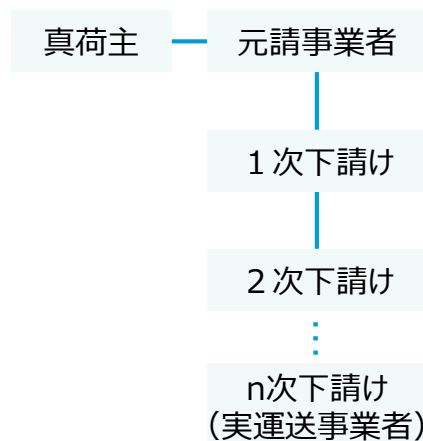
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

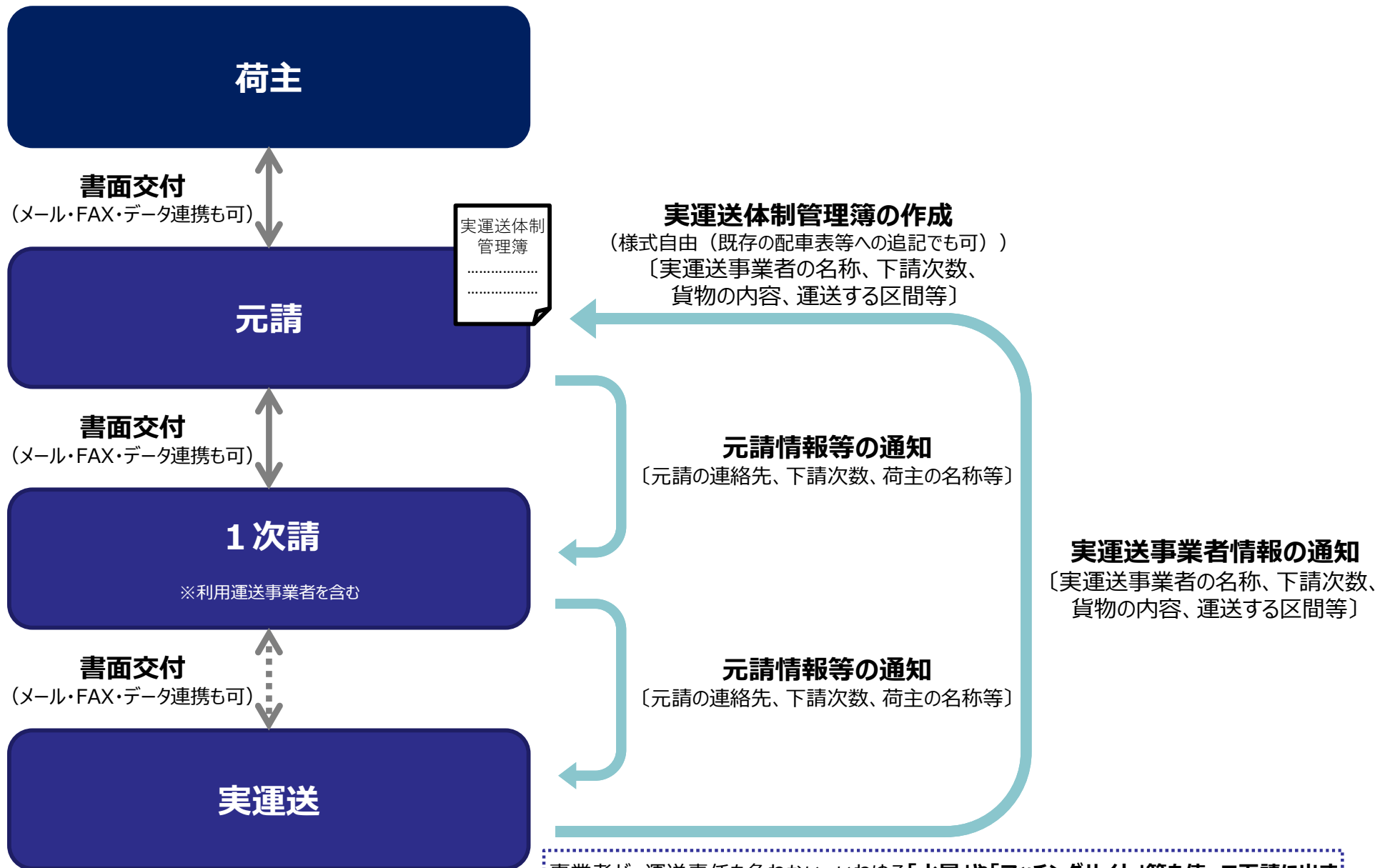
-----【多重下請構造のイメージ】-----

-----【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】-----

-----【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、
請け負った金額の概ね何%か】-----



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）



〔恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、
管理規程の作成、責任者の選任を義務付け〕

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す
行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

(参考) 実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※): 法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

神奈川県トラック協会の取り組み

(1) 労務研修会の開催

(概要)

陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部、神奈川県貨物自動車事業協同組合連合会と共催で、時間外労働の上限規制や改善基準告示の改正の周知や、トラック運送事業の経営改善支援を行っているコンサルから対応策の解説と事例紹介などを行った。

- 令和6年度においては、2回実施予定（1回実施済）28名が参加
- 研修会の模様については、動画配信を行う予定

(2) 働き方改革推進支援セミナー・働き方改革相談窓口の開催

(概要)

働き方改革関連情報の周知及び、働き方改革の取組を支援・促進するため、働き方改革推進支援セミナー・働き方改革相談窓口を開催した。

- 令和6年度においては、4回実施予定（1回実施済）
- セミナー参加者 9社 相談窓口 3社

(3) ブロック懇談会の開催

(概要)

例年ブロック・地域で開催しているブロック懇談会において、時間外労働の上限規制等の対応について周知を行った。

- 令和5年度においては、「2024年問題 働き方改革に向けて今年度中に行うべき対応について」の講演など、全8回開催し合計300名が参加
- 令和6年度は「労働判例・健康起因事故判例に学ぶトラック運送業の労務管理について」の講演を11月から開催予定

標準的な運賃の普及促進に関する取組み

(1)「標準的な運賃」活用セミナー(応用編)の開催

(概要)

各事業者が、「標準的な運賃」の考え方を踏まえ、原価計算や、独自運賃の作成、荷主との交渉方法を中心に学ぶことを目的に全日本トラック協会と共催で開催した。

- 令和6年10月22日に開催し、37名が参加

(2)荷主企業等への「標準的な運賃」PR活動 (令和4年度・5年度・6年度)

※令和6年度については荷主向け周知事業(5頁)で対応

(概要)

「標準的な運賃」をトラック運送事業者が十分に活用するため、荷主企業等に向けてWeb告知ツール(シラレル及びアドマトリックスDSP)を用いて、神奈川県トラック協会及び全日本トラック協会Webサイトへ誘導し、同運賃の周知を行った。(令和4年12月～令和5年7月)

- 誘導表示回数 シラレル：10,074,286回 アドマトリックスDSP：20,943,486回

- クリック数 シラレル：84,406回 アドマトリックスDSP：23,636回

また、一般向け広報活動として、電波媒体、SNS、紙媒体などを活用し、同運賃の周知を行った。

- 令和5年4月～ 「標準的な運賃」の20秒ラジオCM

- 令和5年4月～7月 「標準的な運賃」のSNS動画広告(YouTube、TVer)

- 令和5年4月14日 日本経済、読売、朝日、毎日新聞の神奈川県版に意見広告を掲載

(3) 中小企業の皆様に役立つ価格交渉講習会～2024年物流問題への対応～

(概要)

2024問題に対応するためには中小企業が価格交渉のノウハウを身に着け、積極的な交渉を行うことが必要であり、サプライチェーン全体で適正な価格転嫁を実現していくための講習会を開催した。

□ 令和6年10月2日に開催し、58名が参加

(4) 「標準的な運賃」相談窓口の設置

(概要)

「標準的な運賃」の普及促進を図るため、個別相談を実施。

□ 令和6年においては4回実施予定、10件の相談に対応（10月末現在）

（相談内容：標準的な運賃を活用した交渉、元請け事業者としての標準的な運賃を踏まえた対応等）

荷主等への要請やその他周知活動

(1) 公正取引委員会の取組み・調査等についての周知

(概要)

協会ホームページを活用し、下請法の運用状況及び中小事業者等の取引公正化に向けた取組みや、荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況などを掲載し周知した。

(2) 異常気象時における輸送の安全確保の周知

(概要)

大雪や台風などの異常気象時において、運行経路の変更や運行の中止等の柔軟な対応を行うこと、在庫の積み増しなどの物資融通を行うことについて、国土交通省、農林水産省及び経済産業省の連名で荷主団体宛に発出した要請文書及び気象情報や道路情報等を協会ホームページに掲載し周知した。

(3) 働きやすい職場認証制度の取得推進

(概要)

働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保を図ることを目的とし、働きやすい職場認証制度の認証取得に係る助成事業を実施。また、多くの事業者に申請してもらうため、制度のWebサイトを協会のホームページにも掲載。

(取得者数 令和5年度：9社 令和6年度：1社) ※令和6年9月末現在

(4) 物流2024年問題、政策パッケージ等の荷主向け周知事業(インターネット広告)

(概要)

2024年問題への取組は運送事業者のみでは改善が困難であることから、荷主企業等へ理解を求める為、インターネット広告(シラレル及びアドマトリックスDSP)を利用して、県内企業に向け周知し、理解を求めた。

- 令和6年度においては、7、9、10月に実施予定
(令和6年7、9月実績)
- 誘導表示回数 シラレル：4,324,616回 アドマトリックスDSP：12,893,751回
- クリック数 シラレル：44,928回 アドマトリックスDSP：3,694回



(5)「物流の2024年問題」に関する意識調査

(概要)

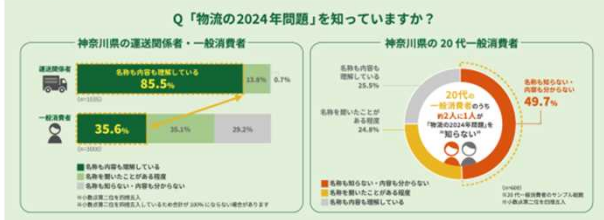
神奈川県運送関係者1,035人および神奈川県の一般消費者3,000人を対象に、「物流の2024年問題」に関する意識調査を実施。調査結果をHP等で公表し、一般消費者の理解度や運送業界の問題等について理解を求めた。

PRESS RELEASE
報道関係者各位

2024年6月25日
一般社団法人 神奈川県トラック協会

「2024年問題」に対する運送関係者と一般消費者の意識・理解に大きな差が！？ 神奈川県トラック協会が 「物流の2024年問題」に関する意識調査を実施 神奈川県の20代一般消費者の約2人に1人が「物流の2024年問題」を知らないことが明らかに トラックドライバーからは「運ぶ以外の仕事」の改善を求める声も

一般社団法人神奈川県トラック協会は、神奈川県の運送関係者1,035人および神奈川県の一般消費者3,000人を対象に「物流の2024年問題」に関する意識調査を実施いたしました。調査の結果、「物流の2024年問題」について、神奈川県の運送関係者の約85%は内容まで理解している一方で、神奈川県の一般消費者の約3人に1人が「名称も知らない」ということが分かりました。また、運送関係者は再配達の有料化を求める一方で、一般消費者の約3人に1人は「有料化は考えられない」と回答。運送関係者と一般消費者の間で「物流の2024年問題」に対する理解や意識の差があることが明らかになりました。



神奈川県トラック協会特設サイト：<https://www.kta.or.jp/pub/project2024/01/>

「物流の2024年問題に関する意識調査」トピックス

①「物流の2024年問題」を理解している一般消費者の割合は運送関係者の半分以上という結果に

「物流の2024年問題」について運送関係者の85.5%が「名称も内容も理解している」と回答する一方で、一般消費者で「名称も内容も理解している」と答えた人の割合は全体の35.6%となり、運送関係者の半分以上の割合に、一般消費者の中でも、特に20代一般消費者の約2人に1人が「名称も知らない・内容も分からない」と回答。運送関係者と一般消費者で意識の差が見られました。

②運送関係者が「再配達の有料化」への理解を求めるも、一般消費者の約3人に1人が「考えられない」と回答

昨今、「物流の2024年問題」の対応策として、再配達を削減するなど効率的な運送に向けた機運が高まっています。本調査では、運送関係者から「再配達の有料化」への理解を求める声がある一方で、一般消費者の約3人に1人が再配達の有料化について「考えられない」と回答し、運送関係者と一般消費者の意識にギャップがあることが明らかになりました。

③運送関係者からは「運賃・送料の見直し」や「トラックドライバーの待遇改善」を求める声も

運送関係者の約7割が、「物流の2024年問題」を解決するためには「荷物を運ぶ適正な運賃や送料の値上げに理解を示す」、「トラックドライバーの待遇を改善する」ことが必要と回答しました。

④運送関係者の「運ぶ以外の仕事」とは、1日平均「2時間以上」の荷待ち時間も！？

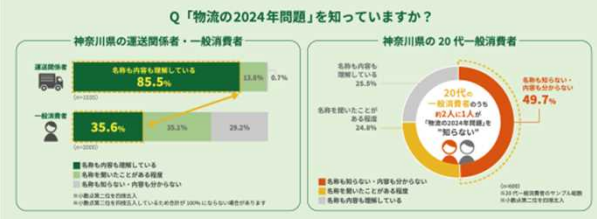
トラックドライバーの運送以外の付帯作業である「運ぶ以外の仕事」も問題視されています。運送関係者からは「予定外の待機や商品の持ち帰りなど発注主・荷主都合により拘束時間が増えている」と、「運ぶ以外の仕事」に関して改善を求める声が多く寄せられました。

調査結果詳細

①「物流の2024年問題」を理解している一般消費者の割合は運送関係者の半分以上という結果に

「物流の2024年問題」について尋ねたところ、一般消費者の35.6%が「名称も内容も理解している」、29.2%が「名称も知らない・内容も分からない」と回答し、約3人に1人が「物流の2024年問題」について理解できていないことが分かりました。また、一般消費者の中でも20代一般消費者の約2人に1人が「名称も知らない・内容も分からない」と回答し、特に若年層の「物流の2024年問題」への理解が低い結果となりました。

一方で、運送関係者の85.5%が「名称も内容も理解している」と回答し、「名称も知らない・内容も分からない」と回答した人は0.7%と、運送関係者のほとんどが「物流の2024年問題」を理解。運送関係者と一般消費者の間で理解の差が生じていることが分かりました。



②運送関係者が「再配達の有料化」への理解を求めるも、一般消費者の約3人に1人が「考えられない」と回答

昨今、「物流の2024年問題」への対応策として、再配達を削減するなど効率的な運送に向けた機運が高まっています。本調査では、運送関係者から「再配達の有料化」への理解を求める声がある一方で、一般消費者の約3人に1人が再配達の有料化について「追加で支払うことはできない・考えられない」と回答し、運送関係者と一般消費者の意識にギャップがあることが明らかになりました。

運送関係者からは、(仮に宅配の場合)「再配達を希望する方に対しては2回分の運賃として1,000円以上は負担してほしい」、「置き配ができる施設を充実させたり、不在の場合は受け取る側が自ら引き取る側が自ら引き取りに来る制度を導入してほしい」など、有料化やトラックドライバーの負担を軽減するための対応策を求める声が多くありました。



<調査概要>	
調査地域	：神奈川県
対象者条件(サンプル数)	：運送関係者1,035人、20～69歳の一般消費者3,000人
調査手法	：インターネットアンケート調査
調査期間	：運送関係者 2024年4月16日(火)～5月16日(木) 一般消費者 2024年4月19日(金)～4月23日(火)

※このリリースでは、文章の分かりやすさを図り、名称及びテキストの表記を変更しているところがあります。

監修者コメント

2024年4月1日、ついにトラックドライバーたちにも「働き方改革関連法」が施行されました。ニュースでよく聞く「物流の2024年問題」の源流はこの「働き方改革」にあります。言わずもがな、その改革は「トラックドライバー」のためのものではなく、国も荷主も消費者も「荷物」の心配ばかりしているように感じます。

目に見えにくく、カタチにも残らない「運ぶ仕事」。そのため、企業間輸送の荷主に、宅配サービスを受ける消費者にも「運んで当たり前」「輸送にお金をかけるのは馬鹿らしい」という意識が定着し、結果的に「送料無料」という言葉に違和感をもたない社会になってしまったのではないのでしょうか。

誰かが犠牲になるサービスは、もはやサービスではありません。今回のアンケート調査では、世間と現場の意識的なギャップが可視化されたように思います。今調を上げて目に映るほとんどのモノが1度はトラックに載っているもの。理解や許容は、そんな実情を知ることから始まります。

物流の2024年問題は、施行日がゴールではなく「スタート」です。今回の調査が、少しでもドライバーの状況を把握してもらえれば幸いです。

フリーライター/元トラックドライバー
橋本愛実さん

組織概要

一般社団法人神奈川県トラック協会

神奈川県内の運送会社で構成する業界団体。貨物自動車運送事業に関する指導や調査研究、働き方への対応・人材確保対策・交通安全事故防止対策が主要な事業。ドライブレコーダーをはじめとする安全機器や環境対応車の導入への助成、ドライバー向け安全教育訓練、実際のトラックを用いた学校への交通安全教室などを手掛ける。行政と協定を結び、災害発生時には営業用の「緑ナンバー」車により緊急物資輸送に協力している。

■本部所在地：〒222-8510 横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館 5F
■発足：1969年
■会長：吉田修一
■加盟事業者数：約2,300社
■車両数：約66,000両

画像素材ダウンロード [URL] <https://bit.ly/3X2DESy> [PASS] 2024

－ 本件に関するお問い合わせ －

神奈川県トラック協会PR事務局(株式会社マテリアル)
TEL: 03-5459-5490 / FAX: 03-5459-5491 / E-mail: bpj@materiainpr.jp
担当: 山本 (070-3621-8685) / 富永 (070-7789-2810)

(6) 物流セミナーの開催

(概要)

荷主企業と運送事業者が業界の諸問題についての認識を共有し、法に基づいた健全な取引関係を構築することを目的とし、令和5年度は公正取引委員会による価格転嫁円滑化の取組みや2024年問題についての問題意識の共有を図った。

- ☐ 121名が参加、内荷主企業40名参加
- ☐ スマホアプリを活用し、参加者より2024問題に対する意見等を集計・発表
- ☐ 令和6年度においては11月12日に開催予定

(7) トラックGメン等への情報提供

(概要)

巡回指導の際に、事業者より長時間荷待ち等の荷主等の違反原因行為の情報収集を行い、トラックGメンや荷主特別対策チームに情報提供を行い、連携強化に努めた。

今後は、適正化事業調査員とトラックGメンと更なる連携強化を図る予定

「2024年問題」に対する運送関係者と一般消費者の意識・理解に大きな差が！？

神奈川県トラック協会が

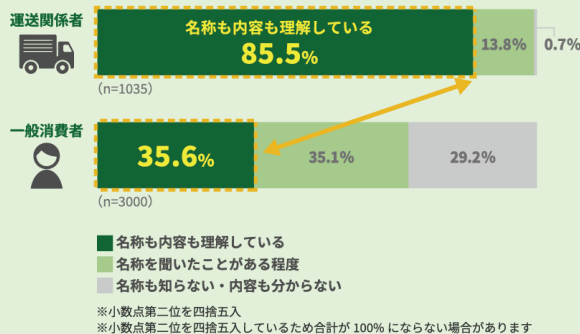
「物流の2024年問題」に関する意識調査を実施

神奈川県の20代一般消費者の約2人に1人が「物流の2024年問題」を知らないことが明らかに
トラックドライバーからは「運ぶ以外の仕事」の改善を求める声も

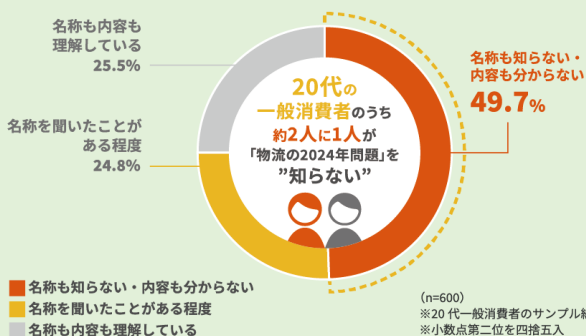
一般社団法人神奈川県トラック協会は、神奈川県の運送関係者 1,035人および神奈川県の一般消費者3,000人を対象に「物流の2024年問題」に関する意識調査を実施いたしました。調査の結果、「物流の2024年問題」について、神奈川県の運送関係者の約85%は内容まで理解している一方で、神奈川県の一般消費者の約3人に1人が「名称も知らない」ということが分かりました。また、運送関係者は再配達の有料化を求める一方で、一般消費者の約3人に1人は「有料化は考えられない」と回答。運送関係者と一般消費者の間で「物流の2024年問題」に対する理解や意識の差があることが明らかになりました。

Q 「物流の2024年問題」を知っていますか？

神奈川県の運送関係者・一般消費者



神奈川県の20代一般消費者



神奈川県トラック協会特設サイト：<https://www.kta.or.jp/pub/project2024/01/>

「物流の2024年問題に関する意識調査」トピックス

①「物流の2024年問題」を理解している一般消費者の割合は運送関係者の半分以上という結果に

「物流の2024年問題」について運送関係者の85.5%が「名称も内容も理解している」と回答する一方で、一般消費者で「名称も内容も理解している」と答えた人の割合は全体の35.6%となり、運送関係者の半分以上の割合に。一般消費者の中でも、特に20代一般消費者の約2人に1人が「名称も知らない・内容も分からない」と回答。運送関係者と一般消費者で意識の差が見られました。

②運送関係者が「再配達の有料化」への理解を求めるも、一般消費者の約3人に1人が「考えられない」と回答

昨今、「物流の2024年問題」の対応策として、再配達を削減するなど効率的な運送に向けた機運が高まっています。本調査では、運送関係者から「再配達の有料化」への理解を求める声があがる一方で、一般消費者の約3人に1人が再配達の有料化について「考えられない」と回答し、運送関係者と一般消費者の意識にギャップがあることが明らかになりました。

③運送関係者からは「運賃・送料の見直し」や「トラックドライバーの待遇改善」を求める声

運送関係者の約7割が、「物流の2024年問題」を解決するためには「荷物を運ぶ適正な運賃や送料の値上げに理解を示す」、「トラックドライバーの待遇を改善する」ことが必要と回答しました。

④運送関係者の「運ぶ以外の仕事」とは。1日平均「2時間以上」の荷待ち時間も！？

トラックドライバーの運送以外の附帯作業である「運ぶ以外の仕事」も問題視されています。運送関係者からは「予定外の待機や商品の持ち帰りなど発荷主・着荷主都合により拘束時間が増えてしまっている」など、「運ぶ以外の仕事」に関して改善を求める声が多く寄せられました。

①「物流の2024年問題」を理解している一般消費者の割合は運送関係者の半分以下という結果に

「物流の2024年問題」について尋ねたところ、一般消費者の35.6%が「名称も内容も理解している」、29.2%が「名称も知らない・内容も分からない」と回答し、約3人に1人が「物流の2024年問題」について理解できていないことが分かりました。また、一般消費者の中でも20代一般消費者の約2人に1人が「名称も知らない・内容も分からない」と回答し、特に若年層の「物流の2024年問題」への理解が低い結果となりました。

一方で、運送関係者の85.5%が「名称も内容も理解している」と回答し、「名称も知らない・内容も分からない」と回答した人は0.7%と、運送関係者のほとんどが「物流の2024年問題」を理解。運送関係者と一般消費者の間で理解の差が生じていることが分かりました。

Q「物流の2024年問題」を知っていますか？

神奈川県運送関係者・一般消費者



運送関係者
名称も内容も理解している
85.5%

(n=1035)



一般消費者
名称も内容も理解している
35.6%

(n=3000)

■ 名称も内容も理解している
■ 名称を聞いたことがある程度
■ 名称も知らない・内容も分からない

※小数点第二位を四捨五入

※小数点第二位を四捨五入しているため合計が100%にならない場合があります

神奈川県20代一般消費者



名称も内容も
理解している
25.5%

名称を聞いたことが
ある程度
24.8%

■ 名称も知らない・内容も分からない
■ 名称を聞いたことがある程度
■ 名称も内容も理解している



名称も知らない・
内容も分からない
49.7%

(n=600)

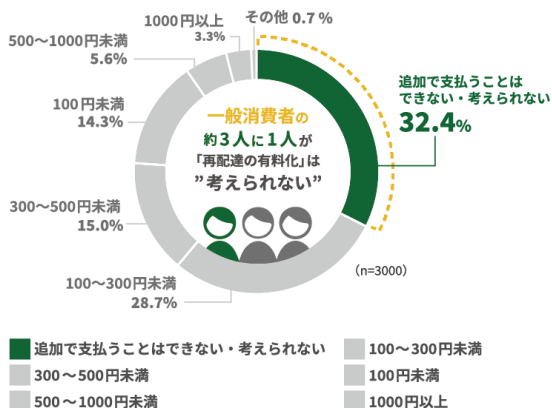
※20代一般消費者のサンプル総数
※小数点第二位を四捨五入

②運送関係者が「再配達の有料化」への理解を求めるも、一般消費者の約3人に1人が「考えられない」と回答

昨今、「物流の2024年問題」への対応策として、再配達を削減するなど効率的な運送に向けた機運が高まっています。本調査では、運送関係者から「再配達の有料化」への理解を求める声があがる一方で、一般消費者の約3人に1人が再配達の有料化について「追加で支払うことはできない・考えられない」と回答し、運送関係者と一般消費者の意識にギャップがあることが明らかになりました。

運送関係者からは、（仮に宅配の場合）「再配達を希望する方に対しては2回分の運賃として1,000円以上は負担してほしい」、「置き配ができる施設を充実させたり、不在の場合は受け取る側が自ら引き取りに来る制度を導入してほしい」など、有料化やトラックドライバーの負担を軽減するための対応策を求める声が多くあがりました。

Q 再配達有料になった場合、適正だと思う金額（1配送あたり）はいくらですか？



〈運送関係者の声〉

再配達を希望する方に対しては
2回分の運賃として1,000円以上は負担してほしい。

置き配ができる施設を充実させたり、不在の場合は
受け取る側が自ら引き取りに来る制度を導入してほしい。

不在による再配達は無駄な時間に感じる。
再配達手数料を取るなどで対策してほしい。

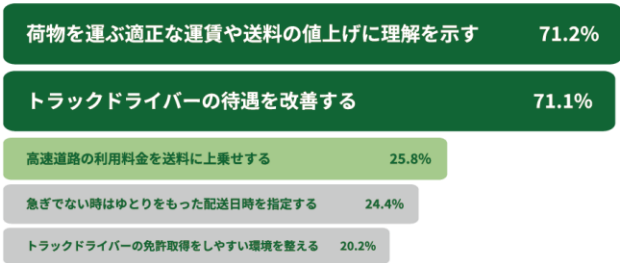
再配達を減らすために置き配や時間帯指定を
配達前に指定できるようにしてほしい。

③運送関係者からは「運賃・送料の見直し」や「トラックドライバーの待遇改善」を求める声が

「物流の2024年問題」や、その一因とも言えるトラックドライバー不足を解決するために必要だと思うことについて運送関係者に尋ねると、「荷物を運ぶ適正な運賃や送料の値上げに理解を示す（71.2%）」、「トラックドライバーの待遇を改善する（71.1%）」という回答が上位に入りました。具体的には、「ドライバーの賃金面での待遇と待機時間の問題を改善しないと、これから先さらに人手不足になっていくと思う」「輸送会社だけでは解決できないので、荷主も理解して待機時間の削減や運賃値上げを積極的に協力してほしい」など、トラックドライバーの人手不足を懸念する声や荷主に改善を求める声が多く寄せられました。

Q「物流の2024年問題」を解決するために必要だと思うことは？

＜運送関係者の回答＞



(n=1035) 複数回答あり
※小数点第二位を四捨五入

＜運送関係者の声＞

- ドライバーの賃金面での待遇と待機時間の問題を改善しないと、これから先さらに人手不足になっていくと思う。
- 拘束時間を単純に短縮しても低運賃だと待遇面に問題が出てドライバーが集まらない。
- 輸送会社だけでは解決できないので、荷主も理解して待機時間の削減や運賃値上げを積極的に協力してほしい。

④運送関係者の「運ぶ以外の仕事」とは。1日平均「2時間以上」の荷待ち時間も！？

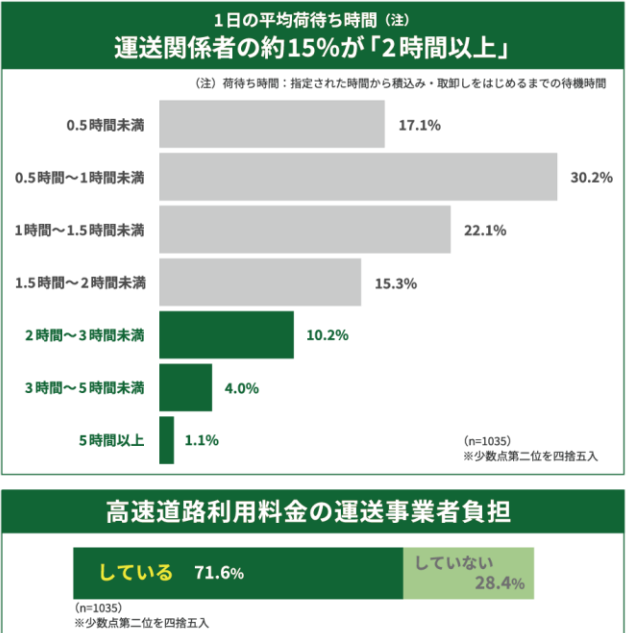
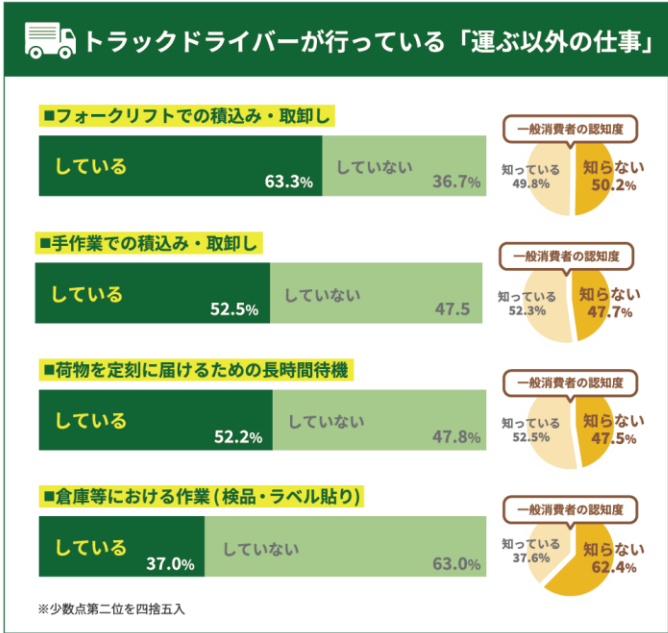
「物流の2024年問題」の課題のひとつとして、トラックドライバーの運送以外の附帯作業である「運ぶ以外の仕事」も問題視されています。「運ぶ以外の仕事」には、下記のグラフにある通り、「手作業での積み込み・取卸し」、「荷物を定刻に届けるための長時間待機」など様々な仕事があります。

中でも、指定された時間から積み込み・取卸しをはじめるまでの「1日の平均荷待ち時間」に関しては、運送関係者の約15%が「2時間以上」と回答。また、トラックドライバーの「運ぶ以外の仕事」に関して、一般消費者の半数近くが認知していないことが明らかになりました。

これらのトラックドライバーの実態について、運送関係者からは「法改正によってトラックドライバーの労働時間に上限が課されているが、予定外の待機や商品の持ち帰りなど発荷主・着荷主都合により拘束時間が増えてしまっている」など、改善を求める声が多く寄せられました。

また「拘束時間の規制が厳しくなったことに伴い、1日に走行できる時間も限られるため、高速道路の利用は必須、高速料金の負担を発注者負担（荷主負担）にしてほしい」などの声も見受けられました。

あたりまえになっている商習慣を見直し、荷主も一般消費者も意識や行動を変えることで問題解決に繋げる必要があります。



<調査概要>

調査地域 : 神奈川県
対象者条件（サンプル数） : 運送関係者 1,035人、20～69歳の一般消費者 3,000人
調査手法 : インターネットアンケート調査
調査期間 : 運送関係者 2024年4月16日（火）～5月16日（木）
一般消費者 2024年4月19日（金）～4月23日（火）

※このリリースでは、文章の分かりやすさを重視し、名称及びテキストの表記を変更しているところがあります。

監修者コメント

2024年4月1日、ついにトラックドライバーたちにも「働き方改革関連法」が施行されました。ニュースでよく聞く「物流の2024年問題」の源流はこの「働き方改革」にあります。言わずもがな、その改革は“トラックドライバー”のためのもののはずですが、国も荷主も消費者も「荷物」の心配ばかりしているように感じます。

目に見えにくく、カタチにも残らない「運ぶ仕事」。そのため、企業間輸送の荷主にも、宅配サービスを受ける消費者にも「運んでもらって当たり前」「輸送におカネをかけるのは馬鹿らしい」という意識が定着し、結果的に「送料無料」という言葉に違和感をもたない社会になってしまったのではないのでしょうか。

誰かが犠牲になるサービスは、もはやサービスではありません。今回のアンケート調査では、世間と現場の意識的なギャップが可視化されたように思います。今顔を上げて目に映るほぼすべてのモノが1度はトラックに載ってきているもの。理解や許容は、そんな気付きや知ることから始まります。

物流の2024年問題は、施行日がゴールなのではなく「スタート」です。今回の調査が、少しでもドライバーの状況を把握してもらえるきっかけになれば幸いです。

フリーライター/元トラックドライバー
橋本愛喜さん



組織概要

一般社団法人神奈川県トラック協会

神奈川県内の運送会社で構成する業界団体。貨物自動車運送事業に関する指導や調査研究、働き方への対応・人材確保対策・交通安全事故防止対策が主要な事業。ドライブレコーダーをはじめとする安全機器や環境対応車の導入への助成、ドライバー向け安全教育訓練、実際のトラックを用いた学校への交通安全教室などを手掛ける。行政と協定を結び、災害発生時には営業用の「緑ナンバー」車により緊急物資輸送に協力している。

- 本部所在地 : 〒222-8510 横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館 5F
- 発足 : 1969年
- 会長 : 吉田修一
- 加盟事業者数 : 約2,300社
- 車両数 : 約66,000両

画像素材ダウンロード 【URL】 <https://bit.ly/3X2DESy> 【PASS】 2024

－ 本件に関するお問い合わせ －

神奈川県トラック協会PR事務局（株式会社マテリアル）

TEL : 03-5459-5490 / FAX : 03-5459-5491 / E-mail : bp1@materialpr.jp

担当 : 山本（070-3621-8685） / 冨永（070-7789-2810）