

1. 貨物自動車運送業の現状

- 物流は生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足や適正な価格転嫁が進まないなどの課題が存在
- 物流産業を魅力ある職場とすることを目的として「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が2024年4月から適用され、ドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用される。
 - ➡ 何も対策を講じなければ、輸送力が不足※し、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面
- 令和4年1月以降、国の燃料油価格激変緩和事業により、軽油価格は150円前後に抑制されてきたが、令和5年6月以降、段階的に縮小され、9月末には終了予定。

※輸送力の不足(政府推計) 2024年 ▲14%
2030年 ▲34%

2. 国の方針

物流革新に向けた政策パッケージ(令和5年6月2日 関係閣僚会議取りまとめ)

- (1) 商慣行の見直し
 - ◆ 物流負荷の軽減や多重下請構造の是正に向けた規制的措置の導入、
 - ◆ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォローのための体制強化(トラックGメン)
- (2) 物流の効率化
 - ◆ 賃金水準向上等に向けた価格転嫁円滑化の取組 等
 - ◆ 物流GX, DXの推進(モーダルシフト、脱炭素化)等
- (3) 荷主・消費者の行動変容

全国162名体制
(うち大分2名)



トラック事業者へのプッシュ型
情報収集を行い、得た情報に基づき
国土交通大臣が是正措置
(働きかけ、要請、勧告・公表)を行う

- 国が物流革新に取り組む中、運送事業者は魅力的な職場づくりや働き方改革によりドライバーを確保していく必要がある
- 燃料価格をサーチャージ制度により価格転嫁し、賃金水準を向上するなど、人材確保に取り組むことが求められているが業界特有の商慣行などにより価格転嫁ができにくい

3. 支援制度案

2024年問題の解決に向け、人材の確保や働き方改革の促進などに前向きに取り組む運送事業者に対し、支援金を支給する。(R5.10~R6.3予定)

経営・労働環境改善支援金(325,816千円)

- **支給金額** トラック1台 ・大型(車両総重量11トン以上):50千円
 ・大型以外(11トン未満) :25千円
 ただし、1事業者あたりの上限 2,500千円
- **支給対象** 県内に本店や事業所を設置する貨物自動車運送業者(538社)
 ただし、大企業(11社)は除く(支給対象527社)
- **支給要件** ①荷主との価格交渉を行うこと(交渉記録の提出)
 ②労働条件改善の取組(賃金水準向上、人材確保、福利厚生、就業環境整備等のいずれか)を行うこと(計画と実績の提出)

【参考1】 燃料高騰対策として、支援金を支給する県は以下のとおり
 R4:佐賀、長崎、熊本、宮崎、鹿児島、沖縄(福岡、本県(~R5.9)はIoTや導入支援)
 R5:長崎、宮崎、鹿児島、沖縄

【参考2】 バス・タクシーには燃料費助成(~R5.9)を実施しているが、今後は運賃価格の改定が進んでいく模様。

タクシー:R5. 7. 12運賃改定(県内76社中55社)
 初乗 500円→550円(+50円)
 加算距離 181m→160m(▲21m)
 バス :R5. 12月以降、順次改定予定

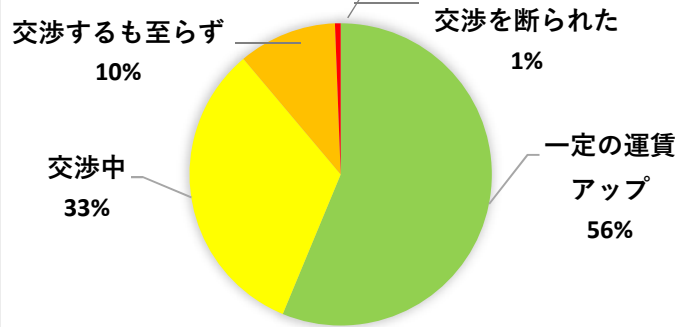


貨物自動車運送業環境改善緊急支援事業 交渉記録のまとめ

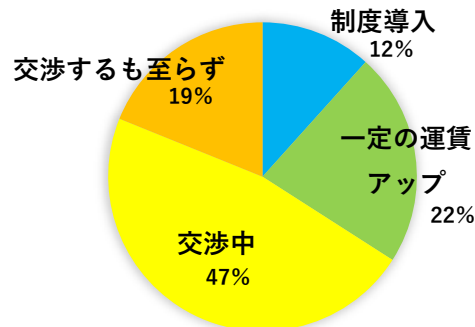
価格交渉記録について

申請事業者数 510社 交渉記録数 1,426件 交渉記録の期間 R5.4.1~R6.2.29

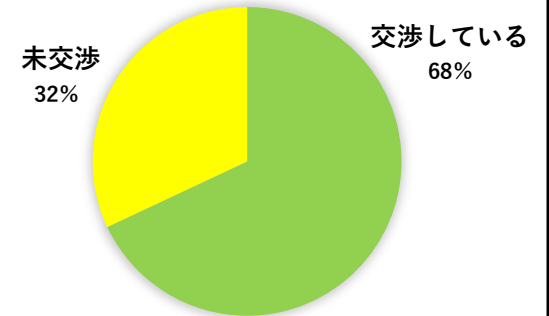
①標準的運賃について



②燃料サーチャージについて



③物流負荷の軽減について



【事業者の声】

- 書面で交渉したところ、1Lあたりの燃料単価上昇分を半年毎に価格改定できるようになった
- 交渉の結果、フェリー運行部分の燃料調整金を負担してもらえるようになった
- 書面での交渉をすると手応えがあった
- 一定の時間以上の待機料を収受できるようになった
- 待機時間減の申し出が聞き入れられ改善した
- 標準的運賃の適用とサーチャージの同時交渉は難しい
- 他の運送事業者からの交渉がないので値上げはできないと言われた
- 元請けに交渉したが、元請けも適正運賃を収受できておらず断られた
- 荷主にサーチャージの概念がなく、運賃値上げに含む結果となった
- 短距離運行ではサーチャージの交渉が難しい
- もっと安く受ける会社があるので切り替えると言われた
- 書面での交渉を試みたが、提出すら断られた

価格交渉記録の分析

- 県内対象事業者521社中510社(約98%)が価格交渉を行い、ほぼ全ての荷主が交渉に応じており、価格交渉の取組が進展している
- 標準的運賃については交渉の成果が上がっているがサーチャージについては制度導入が12%と、更なる理解促進が必要
- 荷主側からの交渉の打ち切りなど、従前の商慣行による対応も報告された

経営・労働環境改善支援金(325,816千円)

- 支給金額
 - トラック1台 ・大型(車両総重量11トン以上):50千円
 - ・大型以外(11トン未満) :25千円
 ただし、1事業者あたりの上限 2,500千円
- 支給対象
 - 県内に本店や事業所を設置する貨物自動車運送業者
 - ただし、大企業(11社)は除く(支給対象521社)
- 支給要件
 - ①荷主との価格交渉を行うこと(交渉記録の提出)
 - ②労働条件改善の取組(賃金水準向上、人材確保、福利厚生、就業環境整備等のいずれか)を行うこと(計画と実績の提出)