

「2024年問題」解決に向けて

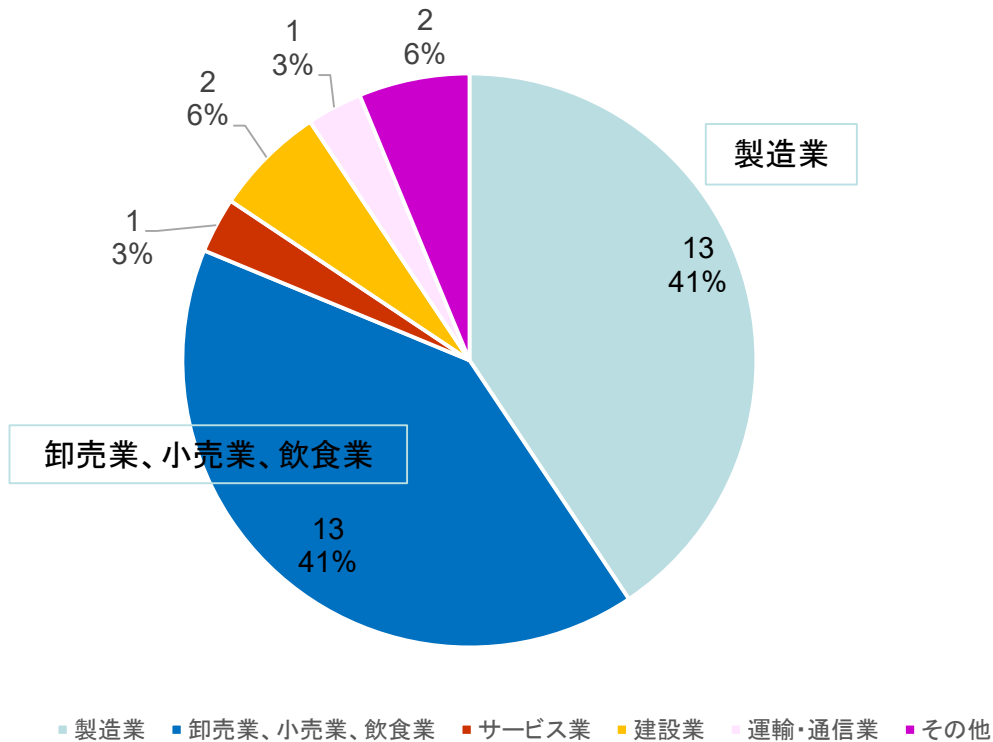
～必要な対策～

国土交通省 東北運輸局

「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・回答者の属性としては、「製造業」及び「卸売業、小売業、飲食業」が最も多く、ともに4割となっている。
- ・サービス業、建設業、運輸・通信業、その他についてはサンプル数が少なく偏りが出るため、業種別の統計では参考としない。
- ・2024年問題の理解度としては、「十分に内容を理解している」は12%となり、業種別では製造業で最も高くなっているが、卸売業、小売業、飲食業では十分理解していると回答した企業はなかった。
- ・一方、「内容をあまり理解出来ていない」「知らない、理解していない」が全体として約半数に上っており、当該層への理解促進に向けた働きかけが重要となっている。

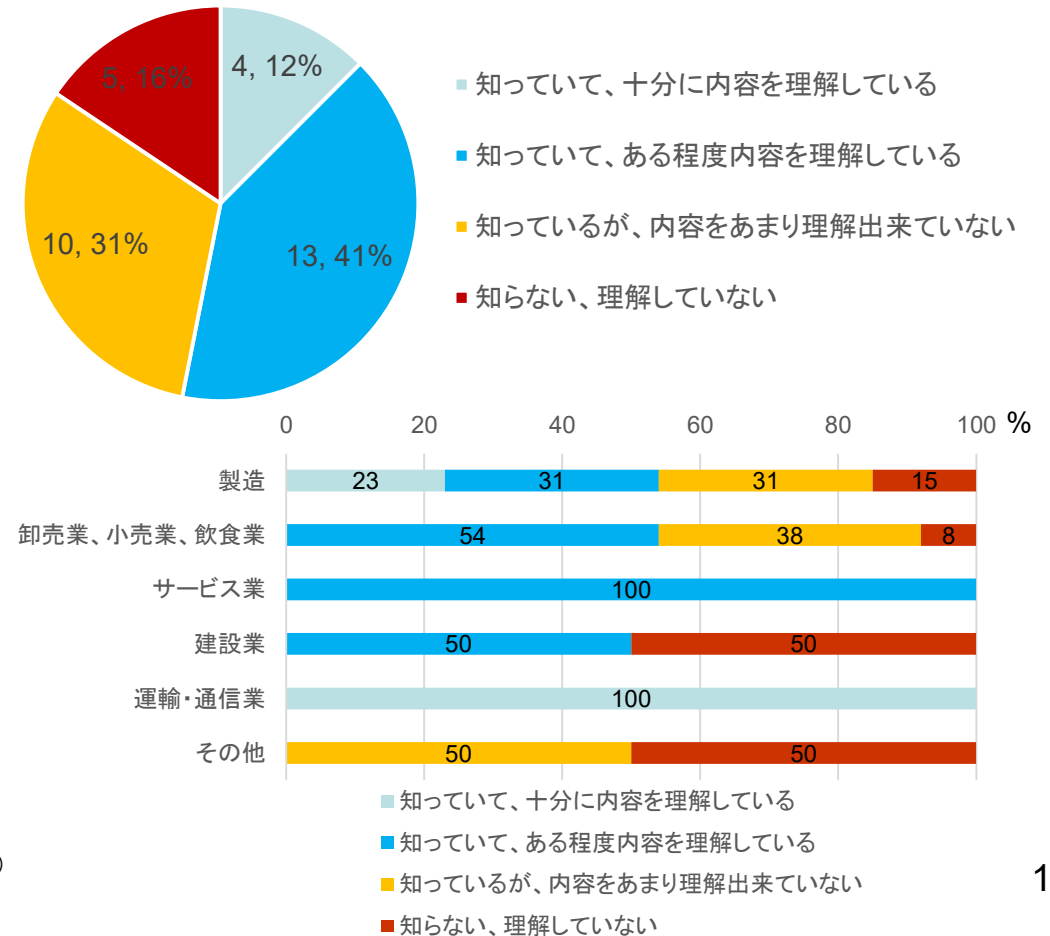
1. 貴社の業種を教えてください。 (最も主とする業種を一つお選びください)



山形運輸支局が令和4年12月に実施(1P~12P)
 対象: 山形県内の荷主企業60者、トラック事業者50者
 回答率: 荷主企業53%、トラック事業者80%

(その他)
 ・林業

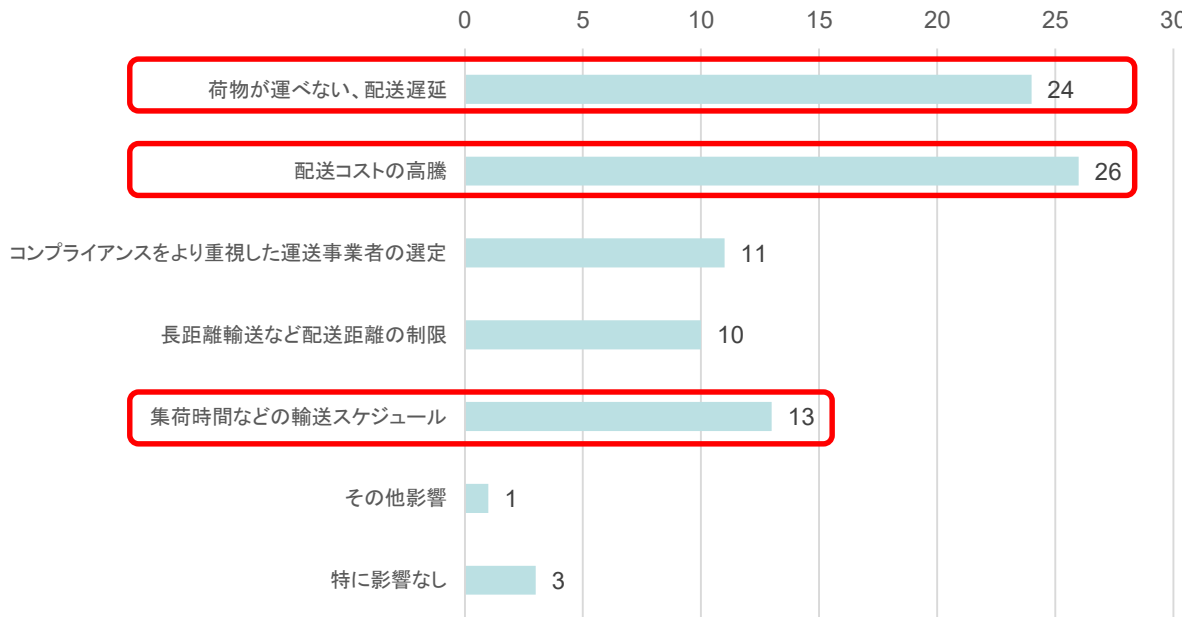
2. 運送業界における「2024年問題」はご存じですか。



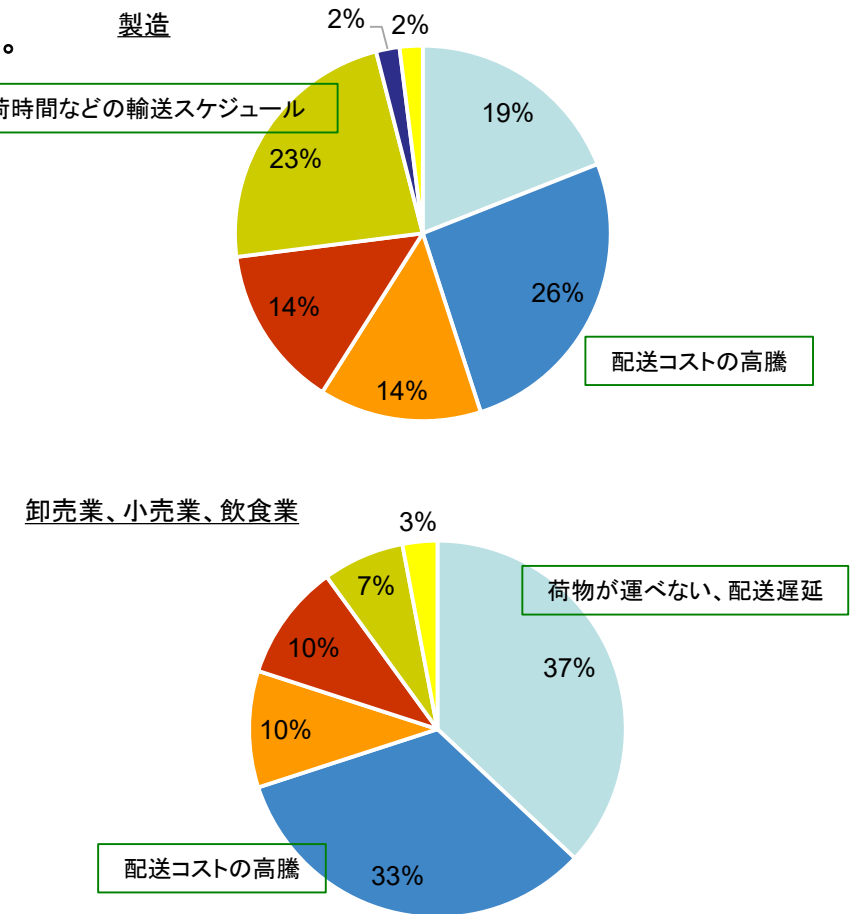
「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・2024年問題により懸念される荷主企業への影響としては、全体として「配送コストの高騰」「荷物が運べない、配送遅延」を懸念している企業が多い。
- ・分野別では、製造業では「配送コストの高騰」「集荷時間などの輸送スケジュール」が高くなっており、卸売業、小売業、飲食業については、「荷物が運べない、配送遅延」「配送コストの高騰」が最も高くなっている。
- ・全体としてそれぞれの項目に対して複数回答の懸念が寄せられており、懸念材料は一つにとらわれる事無く、多岐に渡っている事がうかがえる。

3. 運送業界の「2024年問題」により懸念される荷主企業への影響をお聞かせください。 (複数回答可)



○その他影響
・配送コストを自社製品に転嫁できないと損益悪化



■ 荷物が運べない、配送遅延 ■ 配送コストの高騰 ■ コンプライアンスをより重視した運送事業者の選定
■ 長距離輸送など配送距離の制限 ■ 集荷時間などの輸送スケジュール ■ その他影響 ■ 特に影響なし

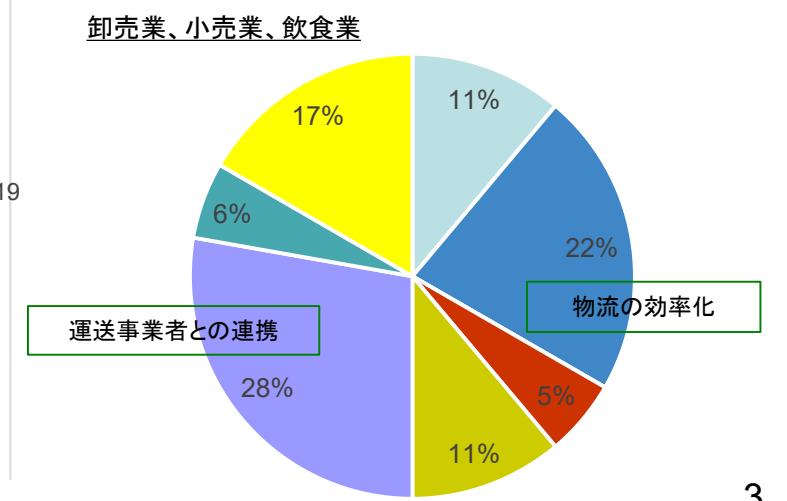
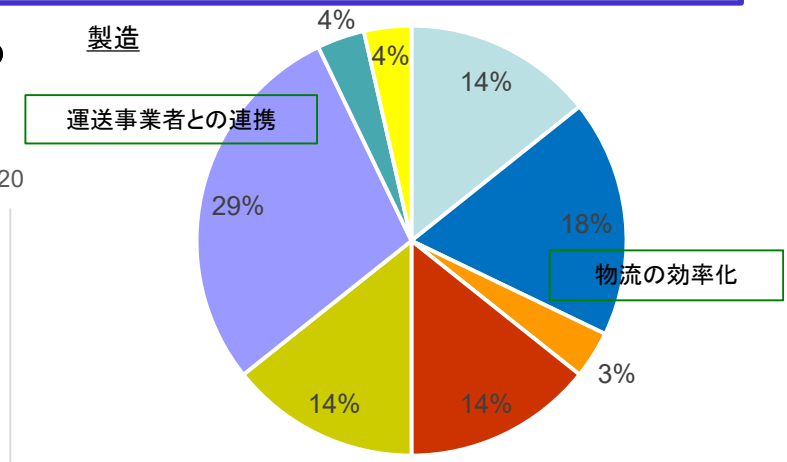
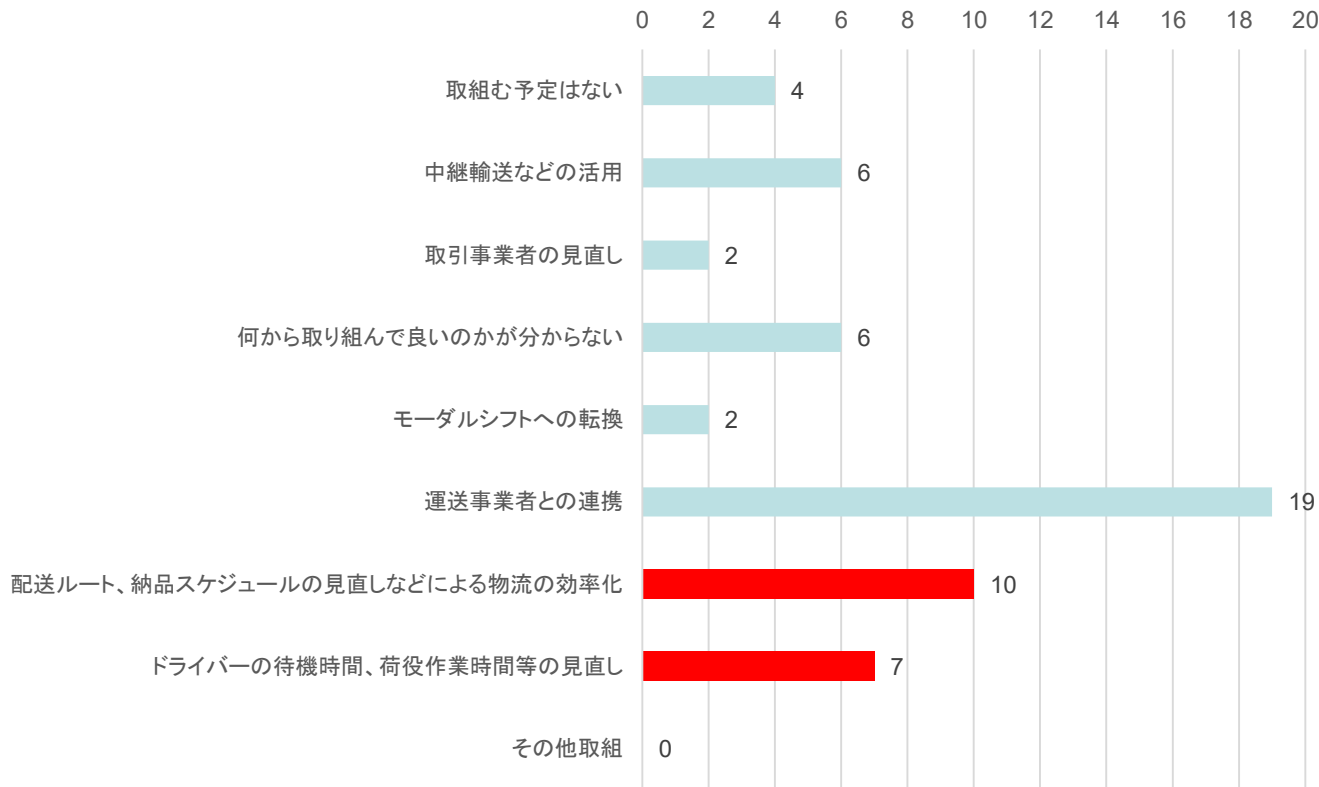
「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

・現在取り組んでいる、あるいは今後の取り組み予定については、「**運送事業者との連携強化**」が最も高く、次いで「**配送ルート、納品スケジュールの見直し**などによる物流の効率化」となっている。

・「**何から取り組んで良いのかが分からない**」と回答している企業も一定数あり、運送事業者からの改善提案や取り組みの好事例の提供などが求められている。

・2024年問題を前にし、将来的に安定的な輸送を確保していくためには、荷主の理解促進とともに、荷主・運送事業者が協力した取組体制の構築が重要となってくる。

4. 運送業界の「2024年問題」に対応するため、現在すでに取り組んでいる、あるいは今後の取り組み予定をお聞かせください。(複数回答可)



■ 何から取組んで良いのかが分からない ■ 配送ルート、納品スケジュールの見直しなどによる物流の効率化
 ■ モーダルシフトへの転換 ■ 中継輸送などの活用 ■ ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し
 ■ 運送事業者との連携 ■ 取引事業者の見直し ■ 取組む予定はない

- ・ドライバー不足により荷物が運べなくなる、長距離など配送先によっては配送を断られる恐れを懸念する企業が多かった。
- ・また、運送事業者からの運賃の値上げ要請、配送コストの上昇をあげる荷主も多い。
- ・荷主としても、着荷主の理解を得られるかが重要と答えており、附帯作業や荷待ち時間の改善、無理な配送スケジュールでの依頼を行わないよう着荷主側が課題を十分認識し、サプライチェーン全体として対応していく事が必要となっている。
- ・一方、荷主企業としては、運送事業者側の理解不足を懸念する回答もあり、運送事業者としても「2024年問題」に向けた対応方針をしっかりと確立し、荷主企業とともに改善対策を推進していくことが求められている。

5. 運送業界の「2024年問題」に対応するにあたり、不安に感じていることや関係者への要望など、自由にご記入ください。

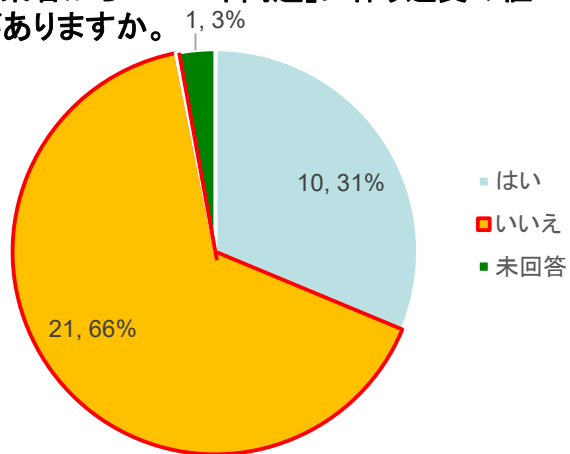
- ・運送事業者からの運賃の値上げの要請や、配送先によっては運送事業者から断られる事。
- ・ドライバー不足により荷物が運べなくなる事。
- ・費用面の上昇に不安を感じている。
- ・2024年問題について運送事業者に対して確認をしているが、事業者からは「どうなるか解らない」との返答になっている。
燃料高騰によるサーチャージ、運賃値上げには応じているが、事業者の対応がかなり遅れているのではないかと感じる。
- ・運送事業者の廃業増加。
- ・納品先のお客様(着荷主)がどの程度までご協力いただけるかが不安。
- ・二階上げや時間指定を減らすことが今後の課題。
- ・建設現場で午前中の荷卸しを午後へシフトされると運送業者が困る。建設業でも同様の働き方改革で、配送の事を考えないで、「午後の必要な時に持って来い。」とされては困る。
- ・遠隔地への輸送。
- ・良く解らない。具体的な変更点や影響がはっきりしないのですごく不安。



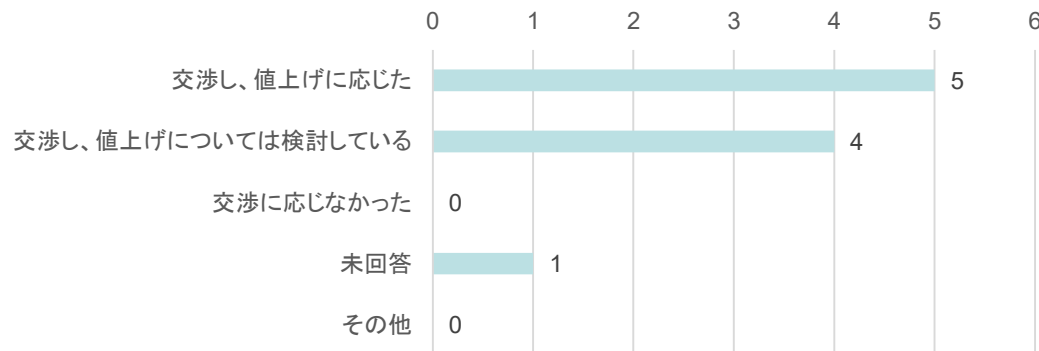
「2024年問題」に関する意識調査結果(荷主版)

- ・未だ運賃交渉を受けていない荷主が7割弱となっており、運送事業者からの働きかけが進んでいない状況がうかがえるため、適正運賃の收受に向けた運送事業者の積極的な運賃交渉が求められる。
- ・運賃交渉を受けた荷主においては、回答があった半数以上が「交渉し、値上げに応じた」と回答しており、一定の成果は出ている。
- ・運賃交渉を受けていない荷主においても、交渉の結果「必要であれば値上げに応じる」と回答している割合が最も高まっている。荷主に対しては、明確な積算根拠とともに適正な運賃を提示し、粘り強い交渉を行うことが必要となっている。

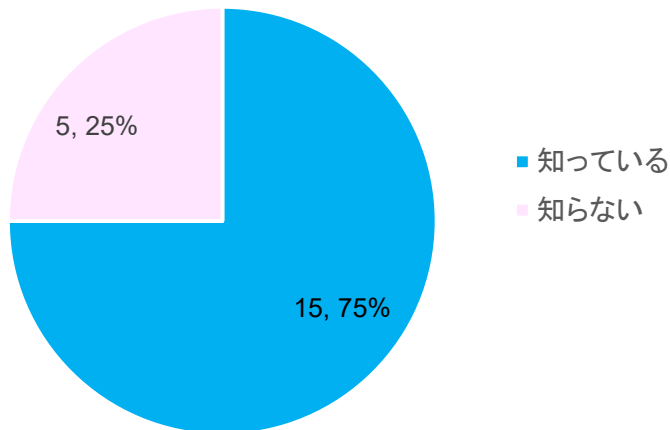
6. 運送事業者から「2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉を受けたことがありますか。



6-1. 「はい」とお答えの場合、交渉結果をお聞かせください



7. ドライバーの待機時間を改善したり、手荷役・検品などの附帯業務を削減することで、運賃料金の低減が図られることをご存じですか。



6-2. 「いいえ」とお答えの場合、今後交渉を受けるとした場合の対応の方向性などをお聞かせください



7. 物流の効率化を目指し、運送事業者をパートナーとして支え合っていく場合に、現状で課題や必要な取組など、ご自由にご記入ください。

《運賃面》

- ・燃料サーチャージの導入。
- ・諸作業料や待機時間の有料化。
- ・送料無料の廃止。
- ・互いに物流の効率化を目指して、見合った費用を負担していく。

《労働時間、附帯作業等関係》

- ・急な発注はしない、時間に余裕を持って発注する。
- ・弊社と弊社が依頼している運送事業者には、現在懸念される事はありません。世の中の問題は、荷主が無理に運賃や納期を設定している為に起こっていると思いますし、将来的に自分の首を絞める事につながります。
- ・待ち時間の解消。
- ・当社では該当するケースはほとんど無いが、ドライバーの方が棚入れ・検品・フォークリフトでの荷卸しを行っている事例を良く聞きます。ドライバーが運転に集中出来るよう、附帯作業は荷主で行い、ドライバーへの負担を少なくする取組が必要と考えます。荷主に自覚させるためもっとPRすべきではないか。

《連携・コミュニケーション関係》

- ・お互いが物流の効率化を図るための定期的な意見交換会や打ち合わせの実施が必要です。
- ・円滑なコミュニケーションが最も必要ではないか。
- ・建築資材メーカーとしては、荷受け建設現場との打ち合わせが重要になってくる。建設現場だけで働き方改革を考えないで、運送業界も同様なので、お互い納入体制、時間を打ち合わせして行かなければならない。一日で運べる量も限られて来るので、発注者側、GC側にもコスト面で上乘せしてもらいたいものである。

《人材確保・育成等関係》

- ・人材確保と育成。
- ・ドライバーの多能化。
- ・副業ドライバーの採用。
- ・多様な働きやすい就労条件の提示。

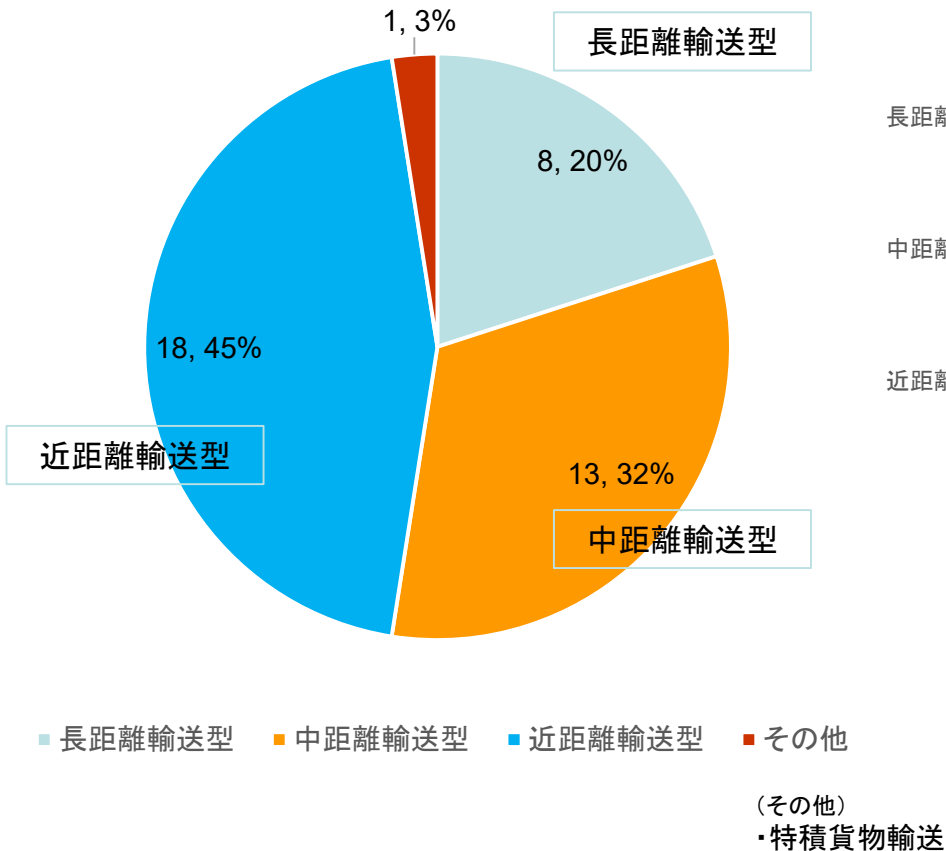
《その他》

- ・運送事業者の人手不足による配送面での不安。

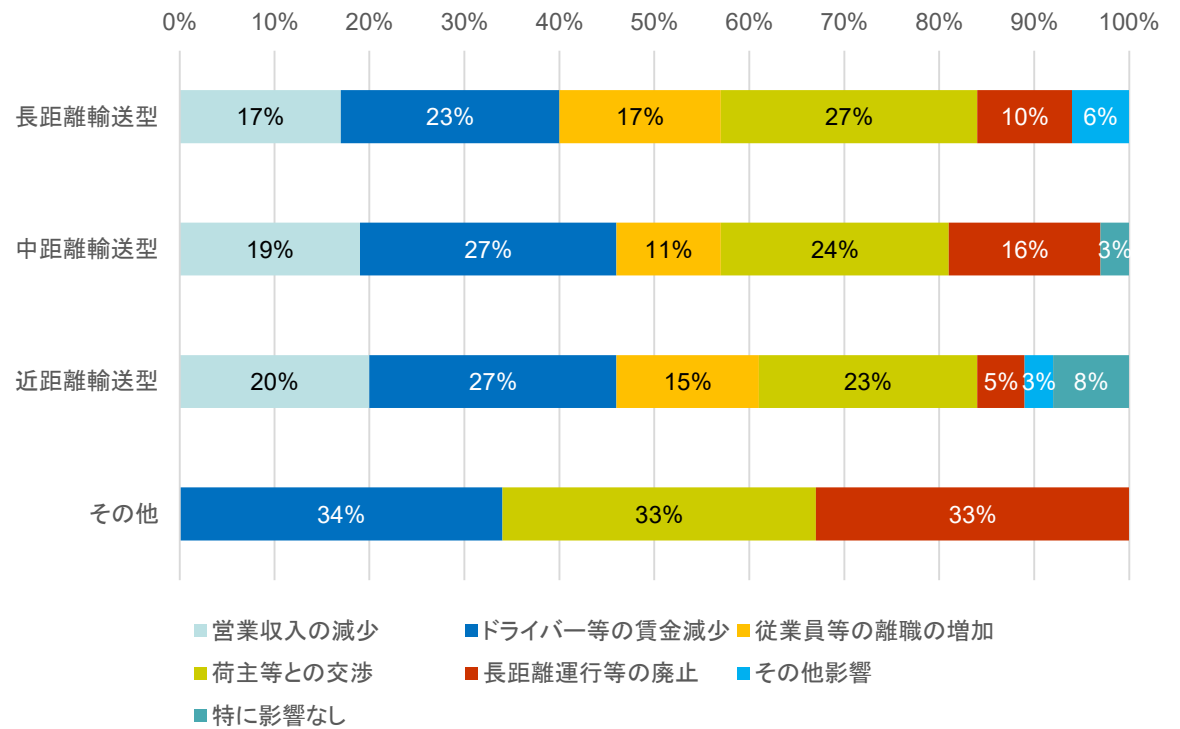
「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

- ・回答のあった運送事業者の属性としては、近距離輸送型が最も多く半数近くを占め、次いで中距離輸送型、長距離輸送型となっている。
- ・2024年問題により考えられる事業への影響については、輸送型にかかわらず、「ドライバー等の賃金の減少」と「荷主等との交渉」と答えた割合が高くなっており、様々な課題の中でも、最も懸念している項目となっていることがえる。
- ・営業収入の減少が次いで高くなっており、時間外労働の上限規制により物が運べなくなる事に伴う、運送事業者の収益減を懸念する割合が高くなってきている。

1. 貴社の運行形態をお聞かせください。 (主となる輸送形態を一つお選びください)



2. 「2024年問題」により考えられる事業への影響をお聞かせください。 (複数回答可)



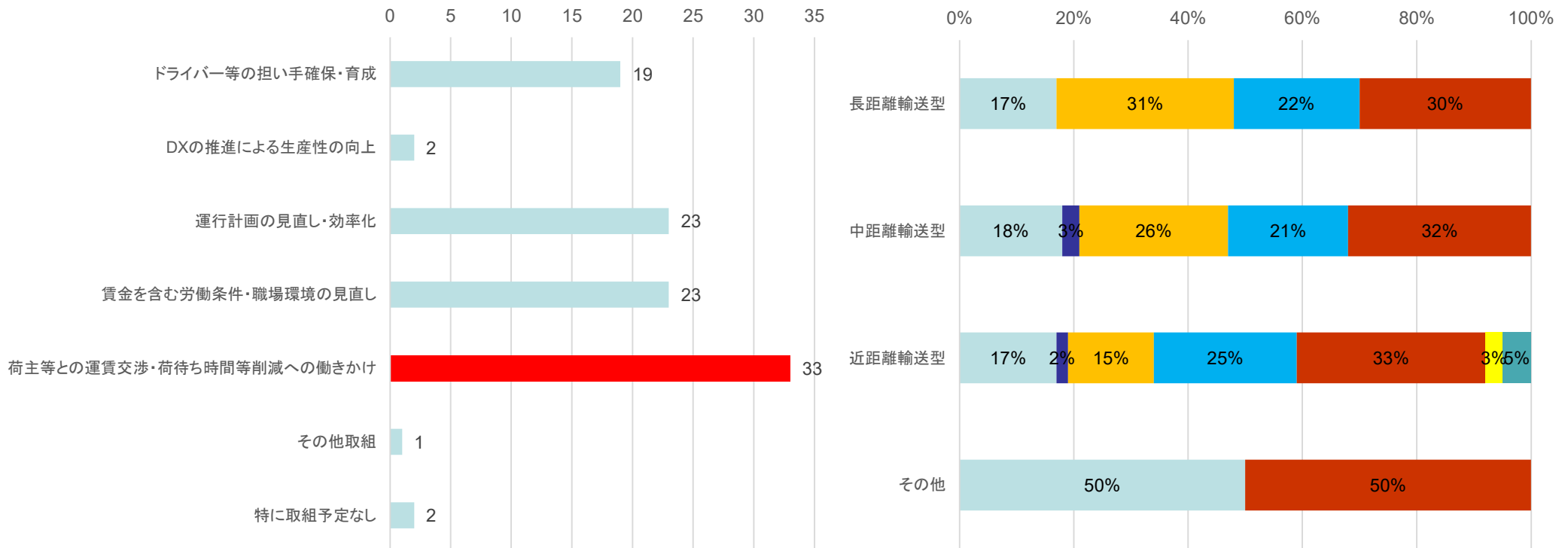
(その他影響)

- ・人員の確保(乗継ぎ、積込・荷卸要員)
- ・人件費の負担増加
- ・人材採用・増員(残業分の平準化)

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

- ・荷主企業との運賃交渉や長時間労働の削減に向けた働きかけを実施している割合が最も高くなっている。上限規制適用を前にして、早期の交渉等が待ったなしの状況である。
- ・また、ドライバーの労働条件や職場環境の見直しと回答している割合も高く、ドライバーの待遇改善に向けた企業としての取組みが進められている。
- ・あわせて、運行計画の見直し効率化に取り組む企業も多く、新たな労働時間の枠内での効率的な輸送計画の策定が検討されている。

3. 「2024年問題」に対応するため、現在すでに取り組んでいる、あるいは今後の取組み予定をお聞かせください。(複数回答可)



(DX推進の具体例)

- ・点呼ロボットの導入
- ・クラウド勤怠管理ソフトの導入

(その他取組)

- ・IT化の推進によるドライバーへのリアルタイム道路交通情報の提供

4. 「2024年問題」に対応するにあたり、不安に感じていることや関係者への要望など、自由にご記入ください。

《対荷主関係》

- ・メーカー他荷主の物流への考え方の変更、待機時間の解消が無ければ、規則を守ることは厳しくなると思う。
- ・荷主との交渉を早めに行う必要があると認識している。
- ・荷主に交渉しても理解していただけない。燃料油、人件費など事業を行っていくのに経費が多くなり、利益率が下がり先々が不安。
- ・荷主の乗務員の労働時間と賃金への認識を改めて欲しい。
- ・荷積、荷卸し、荷待ちやその他原因がある場合の違反について、荷主に罰則を求めるというのをしっかりやって欲しい。特に、時間指定等があると違反の原因となる。
- ・荷主(特に中小企業)の理解や、荷主の積込・積卸し時間への考えを変えていかないとかなり難しい。バスのように、一定の運賃をもらわないとダメというようにして欲しい。
- ・緑ナンバーでのチャーターは宅急便ではなく、計画に沿って動いている事への理解。
- ・残荷に対する荷主の理解度。

《人手不足、人材確保関係》

- ・拘束時間の減少により、今まで1人で対応していた業務が2人、3人と必要になる。退職防止、採用強化を実践しているが、人員不足と高齢化が問題である。
- ・2024年問題に付随してドライバーの高齢化に対しての解決策。
- ・現在抱えている契約業務を履行する為には、物理的に人材の増員が必要であると考えますが、その為の体力が作れるかが疑問であり、不安である。
- ・ドライバーの収入の減少により、更に人手不足になるのではないかと。

《賃金の減少、営業収益の悪化関係等》

- ・中・長距離が出来なくなり、労働者の賃金低下が懸念される。・売上げの減少に伴う離職の増加。・賃金の維持。
- ・現状の運送業界の賃金レベルでは人材確保は難しい。適正運賃は法的拘束力がないため現実的ではなく、ドライバー職の賃金を別枠(最低賃金ではなく所得補償)法的拘束力のあるもので定める事で人員確保、運賃の上昇につながるのでは。

《運行計画、安定輸送等関係》

- ・長距離輸送の廃止による、リードタイムの変更。・遠隔地への輸送。

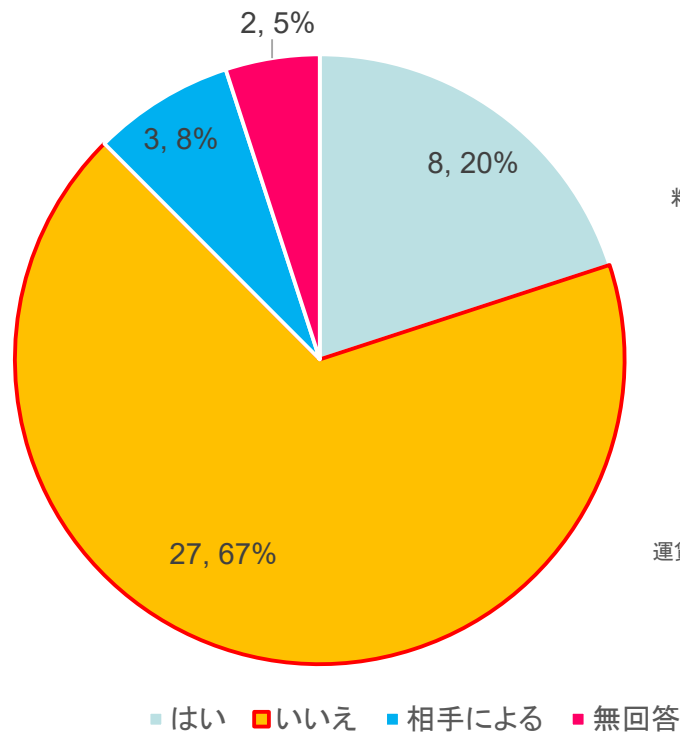
《その他》

- ・ドライバーに対して違う負担が発生する可能性。

「2024年問題」に関する意識調査結果(運送事業者版)

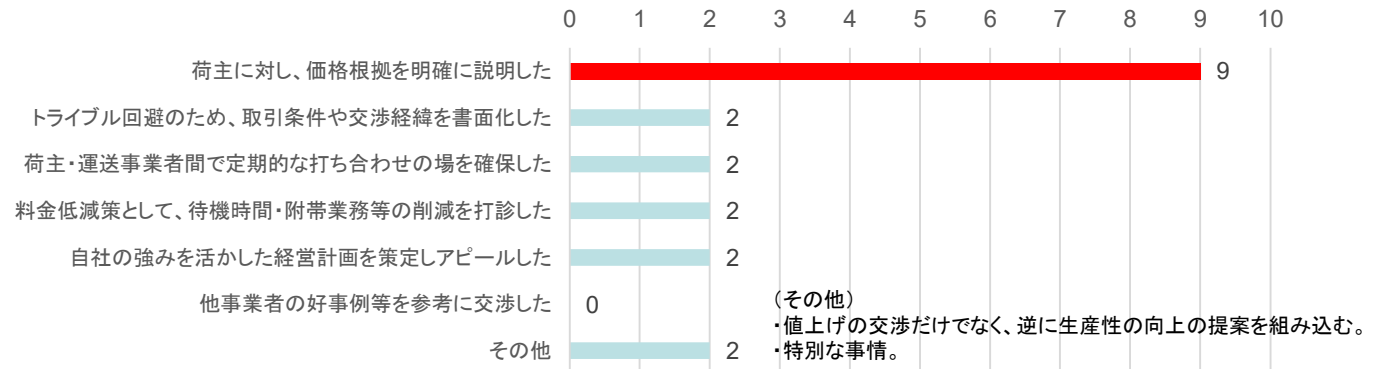
- ・適正な運賃を収受出来ていると答えた割合は2割にとどまっており、収受できていない事業者が7割弱に上っている。
- ・同じ運送事業者でも、収受できている荷主と、出来ていない荷主に分かれており、荷主側の理解、対応にばらつきがある。
- ・適正運賃を収受するためのポイントとしては、「荷主に対し、価格根拠を明確に説明」して交渉し、適正収受に結び付けている事例が多い。
- ・適正運賃を収受出来ていない理由としては、運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれないという回答が圧倒的に高い。ここで言う「運賃交渉」の手法が不明確だが、対荷主への交渉術としては、「価格根拠を明確に示すこと」が重要である。

5. 「標準的な運賃制度」の活用などにより、適正な運賃を収受できていますか。

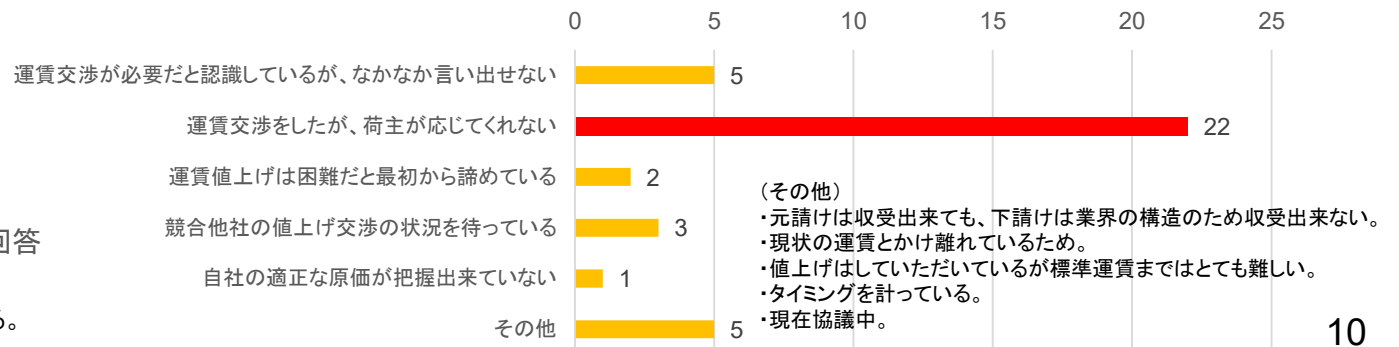


- (相手による)
- ・収受できている企業、交渉中の企業、収受不可の企業がある。
 - ・特に長距離については皆無な状況。

5-2. 「はい」とお答えの場合、適正運賃を収受するための取組や工夫した点を教えてください。(複数回答可)

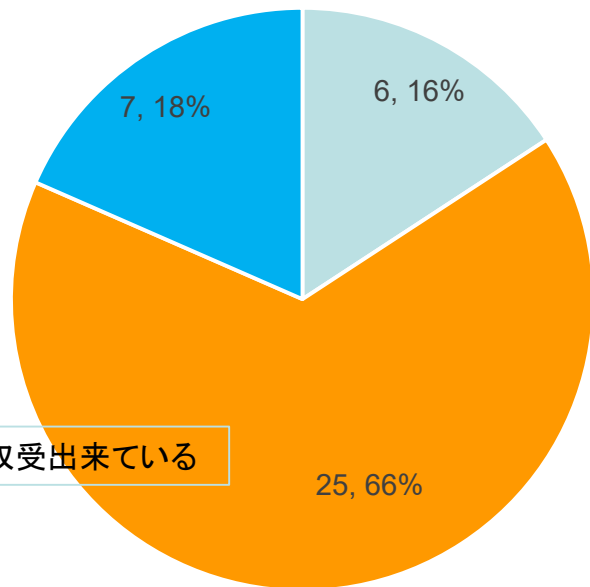


5-3. 「いいえ」とお答えの場合、適正運賃を収受出来ていない事情は何でしょうか。(複数回答可)



- ・適正な料金や実費の收受については、一部では收受出来ていると答えた割合が7割弱と最も高くなっている。
- ・收受出来ている理由としては、荷主企業の理解とともに、価格根拠を示した交渉や定期的な打ち合わせによるものであり、事業者の価格交渉に向けた働きかけの手法や荷主企業との関係性によるものであるとうかがえる。
- ・收受出来ていない理由としては、荷主側の経営上の要因や無理解が多くあげられている。
- ・「2024年問題」は運送サービスを利用している荷主企業に密接に関わってくる課題であり、自らにどのような影響が及ぶのかを理解し、荷主企業と運送事業者が協力して、効率的な運送体制を構築することが必要である。

5-4. 待機時間や附帯業務には料金が発生すること、高速道路料金は実費が必要になることを荷主に伝え、必要経費として收受出来ていますか。



■ 收受できている ■ 一部は收受できている ■ 收受出来ていない

○收受出来ている理由

- 価格根拠を説明している
- 定期的な交渉を実施している
- そういった時間も組み入れたコース提案をしている
- 荷主が理解してくれている

○收受出来ていない料金と種類、その理由

- 荷主が、経費を製品に転嫁できないとのこと
- 荷主が原価の上昇を抑えている
- 荷主から経営が厳しく対応できないと回答された
- 運賃の値上げではなく、経費の負担をお願いしたい
- 附帯作業は待機時間について荷主が理解しない
- 元々の運賃が細分化していない
- 高速道路料金を負担してくれない

考察

○荷主側

- ・「2024年問題」は運送サービスを利用している荷主企業にも密接に関わってくる問題であるが、内容を十分に理解出来ていない企業の割合が半数近くを占め、理解促進に向けた早急な対策が必要である。
- ・発荷主ばかりでなく、着荷主も含めたサプライチェーン全体での取り組みが必要不可欠であるとの認識を深めさせ、危機感を共有する事が重要。
- ・どのような対策をとったら良いのかが分からない荷主企業も多く、「2024年問題」の影響や変更点などを明らかにし、どのような対策が必要となるのかを、先進事例も含め情報提供が必要。
- ・取引環境の適正化(適正運賃の適用等)を推進すると共に、荷主の配慮義務や荷主勧告制度への理解も求めていく。

○運送事業者側

- ・運送事業者との連携強化を求めている荷主企業は多く、運送事業者側も対等なパートナーとして、生産性の向上や業務効率化に向けた改善提案を積極的に行っていく姿勢が求められているのではないかと。
- ・荷主企業との緊密な連携を構築していく事が必要。会社としての方針を明確にし、積極的な交渉や働きかけを推進する。
- ・荷主企業ばかりで無く、元請け事業者の適正取引の確保に対する意識改革が必要である。
- ・荷主企業・運送事業者双方でコンプライアンス遵守への意識を浸透させ、荷主企業の不適切な行為については、国土交通省や厚生労働省の相談窓口や通報制度、荷主への要請活動などを活用し、従来型の取引慣行からの脱却を図る必要がある。

今後の対応方針

①荷主企業の「2024年問題」の理解促進及び対策強化を図る。

- ・荷主団体会員企業の認知度向上、理解と協力を呼びかけるため、経済団体への働きかけを継続的に実施。
- ・2024年問題の事業への影響や課題を明らかにし、今後の取り組みの方向性などのヒントを提供するため、令和5年度早期に荷主企業を対象とした説明会等を開催する。(令和5年度早期に実施)

②国土交通省、厚生労働省、経済産業省など関係行政機関が連携した荷主企業対策の深度化。

- ・国土交通省における相談窓口・目安箱の活用や、労働基準監督署の荷主特別対策チームでの要請活動の実施。

③業界団体として、会員企業等へ適正運賃收受への働きかけを強化。

- ・「標準的な運賃」「燃料サーチャージ」の届出促進と共に、会員事業者の荷主企業への運賃交渉への働きかけを促進し、取組みに当たっての課題などがあれば吸い上を行い、国に情報提供を行う。

1. 物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分
2. 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性）
3. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）における課題

(1) 物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分

●2024年問題の認知度

- ・荷主企業 産業全体で5割程度
- ・消費者(物流が危機的な状況に陥りつつあることを見聞きしたことがある) 5割程度

要因

- ・行政による荷主企業や消費者の意識醸成の取組が十分でない。
- ・商取引において物流コストを明示しない慣習である店着価格制。
- ・商品販売において購入額が一定以上の場合等に送料無料とするサービス。
※荷主企業や消費者において、物流の状況について理解する機会が限られている。

○荷主企業においては

- ・物流部門においては物流課題に対する危機意識があったとしても、経営者層を含む企業全体としての認識につながっていない。
- ・納品リードタイム延長等の物流負荷軽減に資する取組が荷主企業の社会的評価につながっておらず、物流生産性向上に向けたインセンティブが働きにくい状況。

○消費者に対して

- ・SDGsやカーボンニュートラルといった社会課題の解決からも再配達削減等の取組が求められることを行政が発信していくことが求められる。

必要な対策

- ・物流に係る広報を推進することや物流生産性向上(物流改善)の取組が評価されるような仕組みの構築
- ・経営者層の意識改革を促す措置等を検討する。

荷主のみなさん

(表)

2024年問題を知っていますか、本当に?



2024年4月以降、こんな問題が懸念されます。

●ドライバーの拘束時間の減少

特に長距離輸送を行う業者では長時間労働が発生しやすいので、現在の人数や車両数ではこれまでどおりに運べなくなる、もしくは法を順守した経営を行うのが困難な状況になると予想されます。

●売上・利益の減少

1日に運ぶことのできる荷物の絶対量が少なくなり、利益の減少につながります。

運賃を上げれば価格競争に敗れて顧客離れが起こる恐れがあり、安易に値上げをすればよいというわけにもいきません。

●ドライバーの収入減少

残業時間が規制されれば、その分ドライバーが受け取れる残業代も少なくなります。

ドライバーが十分な収入を得られなくなって 離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。



- ・個々ではよい改善はできません。
- ・荷主・トラック事業者など関係者一体で考えていくことが重要です。
- ・今まで取り組んできた様々な好事例を参考に改善を進めていきましょう。

・業務の合理化・労働時間の改善 → 協議会での荷主との検討・ガイドラインを参考に推進

荷主:荷役作業の合理化 ⇨ 荷待ち時間等の改善によるコスト削減

【荷主とトラック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】(国土交通省HP)

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha.tk4_000107.html

・ワークシェア → 求人 → ホワイト物流・働きやすい職場認証制度によるPR等

ドライバー:働きやすい職場環境の確立 ⇨ 若年層の取り込み、高齢化の解消

【「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト】

<https://white-logistics-movement.jp>

【自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」】

<https://www.untenshashokuba.jp>

・ドライバー確保 → 待遇向上 → 標準運賃の確保等

事業者:低賃金・労働時間の改善 ⇨ 労働環境改善による人材の確保、業務の効率化

【標準的な運賃の告示】

<https://www.mlit.go.jp/common/001430908.pdf>

(裏)

改善基準告示とは

改善基準告示とは、平成元年に労働大臣告示として制定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のこと。すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準で、自動車運転者の業務の特性を踏まえ、労働時間等の労働条件の向上を目的としている。

改正改善基準告示(トラック) (抜粋)

	現 行	見直し案 (令和6年4月～)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・ 1ヶ月 293時間以内 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日 原則 13時間以内 最大 15時間以内 (14時間超は1週間2回以内) ・ 1ヶ月 284時間以内
休息期間	継続 8時間以上	継続 11時間 を基本とし、 9時間下限
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩等の確保 (1回10分以上で分割可)) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩の確保 (1回概ね10分以上※で分割可)) <small>※「1回概ね10分以上」とは、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと 車運転の中断は、原則休憩とする</small>

改善基準告示に違反すると・・・

トラック事業者は、改善基準告示違反があった場合、貨物自動車運送事業法により、警告、車両停止、事業停止等の行政処分を科せられます。

2024年問題はすぐそこです!!



何とかしなければ物流が停滞!?
結果、経済や生活の停滞に!!

(2) 物流プロセスの課題(非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性)

● 物流プロセス

- ・物流事業者のほか、発荷主企業、着荷主企業、消費者等様々なプレイヤーが関与。
- ・発荷主企業と着荷主企業との間で、商品等の受発注に係る契約、着荷主企業の指定する場所に貨物を届ける旨の契約が締結。
- ・それを受けて物流事業者は、貨物を物流施設等に輸送する契約を荷主企業(主に発荷主企業)と締結。



対象	類型	輸送に係る課題
(a) 発荷主-着荷主	受発注	・納品時間(リードタイム)、受注×時間による無理な配送依頼 ・受発注の波動による需要偏在 ・(e)で発生した事由の処理
(b) 発荷主-元請事業者	運送契約	・取引適正化(運賃・料金等) ・(d)(e)で発生した事由の処理 ・その他安全な輸送を妨げる行為
(c) 元請事業者-下請事業者	下請契約	・取引適正化(運賃・料金等) ・(d)(e)で発生した事由の処理
(d) 発荷主-下請事業者	荷積み	・長時間の荷積み待ち ・契約にない附带作業
(e) 下請事業者-着荷主	輸送、荷卸し	・取引関係にない着荷主の指示 ・長時間の荷卸し待ち ・契約にない附带作業

※ここでいう「元請け」とは、「貨物利用運送事業者が行う一種貨物利用運送事業又は第二種貨物利用運送事業」または「貨物自動車運送事業者が行う貨物自動車利用運送」を指し、直接の契約関係に入らない取次事業者は含まない。

問題点(荷主関係)

- ・貨物の内容や納品時期等については、発荷主と着荷主との間で決定されるため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多い。
- ・発荷主企業先や着荷主企業先でトラックドライバーが荷役作業を行う場合に対価が収受できていないだけでなく、附帯作業として商品棚への陳列作業まで行う場合もあるなど、トラックドライバーにとって非効率な商慣習が広まっている。
- ・契約が書面等で締結されておらず、契約内容が曖昧なままトラックドライバーが附帯作業を行うことによって適正な運賃・料金が収受できていない。
- ・着荷主企業は、多くの場合物流事業者との間に直接の契約関係はないが、事実上、輸送する貨物の内容や納品時期等を決定する立場にあり、トラックドライバーの長時間の荷卸し待ちや、契約にない附帯作業等の原因となる場合も多い。
- ・現行制度は主に発荷主企業を対象としたものが多く、着荷主企業の物流改善を主目的にしたものは存在しない。

問題点(下請関係)

- ・下請事業者に委託するたびに、元請事業者が収受した運賃から利ざやが引かれることとなり、荷主企業と元請事業者との間で標準的な運賃の水準の対価が支払われていたとしても、実際に輸送業務を担う事業者(以下「実運送事業者」という。)が十分な運賃を収受することが困難。
- ・トラック業界の多重下請構造により、実運送事業者が分かりづらくなり、輸送契約の責任の所在が不明確になるおそれ。
- ・荷主企業にとっても、実運送事業者に発生したトラブル等が可視化されないリスクにつながる。
- ・当初の輸送契約に荷役等の附帯作業が含まれているか否かは下請事業者や着荷主企業には必ずしも見えず、下請事業者が着荷主企業からの契約外の要求を断りにくくしている一因。

必要な対策

- ・荷主企業も含めたサプライチェーン全体で生産性向上に取り組むことが必要。
- ・サプライチェーン全体の最適化は、物流需要の起点である着荷主企業の協力が非常に重要。
- ・発荷主企業と着荷主企業が協働して非効率な商慣習の是正に取り組むことや、取引の適正化、物流事業者の取引関係における多重下請構造の是正等の取組が必要。

2017トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(47都道府県・102のパイロット事業)

- 2018.5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画
- 6 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(加工食品)
 - 7 働き方改革法案成立
 - 10 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(洋紙・板紙分野))
 - 11 **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**
(長時間労働改善等に向けた13の対応例(荷待ち対策等))
 - 12 貨物自動車運送事業法改正
生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材)

2020.5～ **輸送品目別ガイドライン**

加工食品①、建設資材、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)(2020.5)
加工食品②、飲料・酒(2021.4)

9 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(飲料・酒)



★取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と運送事業者の協力は、中央及び47都道府県での「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に、輸送品目別実証事業によって加速させてきた。

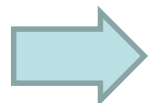
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化 ②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動。

企業は、取組方針、法令遵守への配慮及び契約内容の明確化・遵守に関する「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明して運動に参加。





「ホワイト物流」
推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

自主行動宣言の
ご提出

宮城県 ×

<p>株式会社青葉冷蔵</p> <p>有限会社キットエクスプレス</p> <p>仙台喜多運輸株式会社</p> <p>株式会社大昇物流</p> <p>株式会社東北タイセイ物流</p> <p>南光運輸株式会社</p> <p>株式会社丸山運送</p>	<p>株式会社エートランス</p> <p>株式会社小林商事</p> <p>株式会社仙台食品運輸</p> <p>伊達貨物運送株式会社仙台支店</p> <p>株式会社東北マツダ</p> <p>株式会社南光物流サポート</p>	<p>奥洲物産運輸株式会社</p> <p>株式会社サンユー</p> <p>株式会社仙台配送</p> <p>東邦運輸倉庫株式会社</p> <p>トヨタ自動車東日本株式会社</p> <p>丸木医科器械株式会社</p> <p>南東北福山通運株式会社</p>
--	--	---



2019年3月
国土交通省・経済産業省・農林水産省

取引適正化に向けた取組み-パートナーシップ構築宣言 国土交通省



<ロゴマークに込められた思い>

大企業と中小企業がうまく噛み合い、共存共栄していく

- 経団連会長、日商会頭、連合会長及び関係大臣（内閣府、経産省、厚労省、農水省、国交省）をメンバーとする「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」において、「パートナーシップ構築宣言」の仕組みを創設。

- 「パートナーシップ構築宣言」は、サプライチェーンの取引先や価値創造を図る事業者との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築することを、「発注者」側の立場から企業の代表者の名前で宣言するもの。

宮城県 146社

アイリスオーヤマ株式会社 (5-24 その他の製造業)
 浅倉書店 (5-24 その他の製造業)
 株式会社安部工業 (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 株式会社アルコム (5-18 生産用機械器具製造業)

A L S O K宮城管財株式会社 (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 株式会社willow consulting (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社エヌエスシー (7 情報通信業)
 Enter株式会社 (9 卸売業)
 有限会社 奥州秋保温泉閣亭 (14 宿泊業、飲食サービス業)

株式会社大場工業 (4 建設業)
 お茶の井ヶ田株式会社 (10 小売業)
 株式会社office PLAN B (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 オートメディア出版株式会社 (5-10 プラスチック製品製造業)

金の井造株式会社 (5-2 飲料・たばこ・飼料製造業)
 有限会社川口納豆 (5-1 食品製造業)
 有限会社キヤド・ケンドロ (19 サービス業 (他に分類されないもの))

株式会社工藤鉄筋工業 (4 建設業)
 株式会社 クラスコファニチャー (5-5 家具・装備品製造業)

グローテック株式会社 (5-18 生産用機械器具製造業)
 コスモ警備株式会社 (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 株式会社サイコー (9 卸売業)
 佐々木鐵工株式会社 (5-16 金属製品製造業)

有限会社サトー測地 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

佐藤ファーム (1 農業、林業)
 三和工業株式会社 (5-16 金属製品製造業)
 株式会社蔵王高原牧場 (1 農業、林業)
 株式会社庄子運送 (8 運輸業、郵便業)

白石開発株式会社 (14 宿泊業、飲食サービス業)
 伊興警備保障株式会社 (19 サービス業 (他に分類されないもの))

有限会社アイ・エヌ・ディー (17 医療、福祉)
 あさひ電子株式会社 (5-21 電気機械器具製造業)
 株式会社アラート (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 A L S O K宮城株式会社 (19 サービス業 (他に分類されないもの))

E A R T H C R E A T E株式会社 (4 建設業)
 株式会社インテクス (4 建設業)
 株式会社STKオートモービル (19 サービス業 (他に分類されないもの))

M'sデンタルクリニック (17 医療、福祉)
 株式会社エーシーネクスト (10 小売業)
 株式会社大友金属 (5-16 金属製品製造業)
 株式会社大沼製菓 (5-1 食品製造業)

有限会社大町機工 (5-16 金属製品製造業)
 株式会社おてんとさん (10 小売業)
 株式会社オークジャパン (19 サービス業 (他に分類されないもの))

株式会社薬匠三全 (5-1 食品製造業)
 カネ力東北スチロール株式会社 (5-10 プラスチック製造業)
 株式会社河北新報社 (7 情報通信業)

株式会社ガトーみかや (5-1 食品製造業)
 キョウワセキュリオン東北株式会社 (19 サービス業 (他に分類されないもの))

株式会社熊谷林業土木 (1 農業、林業)
 株式会社倉元製作所 (5-13 窯業、土石製品製造業)
 株式会社グリーンライフ (19 サービス業 (他に分類されないもの))

弘進コム株式会社 (5-11 ゴム製品製造業)
 今野印刷株式会社 (5-7 印刷・関連産業)
 株式会社コンピュータシステム研究所 (7 情報通信業)

サクラ歯科技工所 (17 医療、福祉)
 株式会社佐藤建設 (4 建設業)
 株式会社佐藤土木測量設計事務所 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

有限会社三和塗装工業所 (4 建設業)
 三和フィルム株式会社 (5-10 プラスチック製品製造業)
 株式会社七十七銀行 (11 金融業、保険業)
 食育フードシステム東北株式会社 (14 宿泊業、飲食サービス業)

株式会社志波姫運輸 (8 運輸業、郵便業)
 株式会社シーエーコンサルタント (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社G&G (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 SkyBring株式会社 (17 医療、福祉)
 株式会社鈴木アド・プロセス (5-3 機械工業)

株式会社積水化成品東北 (5-10 プラスチック製品製造業)
 株式会社仙台銀行 (11 金融業、保険業)
 株式会社仙台ビルディング (12 不動産業、物品賃貸業)
 株式会社創建コーポレーション (4 建設業)

株式会社高一建設 (4 建設業)
 高藤歯科医院 (17 医療、福祉)
 大東精密株式会社 (5-10 プラスチック製品製造業)

有限会社中央広告社 (13 学術研究、専門・技術サービス業)
 行政書士てしるぎ事務所 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社トインクス (7 情報通信業)
 有限会社東北塩ビ (5-10 プラスチック製品製造業)
 株式会社東北電送設備 (4 建設業)
 東北発電工業株式会社 (4 建設業)

株式会社トスネット (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 株式会社ナルク自動車 (19 サービス業 (他に分類されないもの))

虹の丘デンタルクリニック (17 医療、福祉)
 株式会社Neo Breakthrough (12 不動産業、物品賃貸業)
 株式会社橋本店 (4 建設業)

株式会社はむ (13 学術研究、専門・技術サービス業)
 バウダン行政書士法人 (13 学術研究、専門・技術サービス業)
 日立Astemo仙台株式会社 (7 情報通信業)
 株式会社ビック・ママ (10 小売業)

フジ技研工業株式会社 (9 卸売業)
 株式会社富士精密 (5-21 電気機械器具製造業)
 株式会社BLUETECH.OCEAN (4 建設業)
 有限会社北栄製作所 (5-24 その他の製造業)
 株式会社MAKOTO Prime (19 サービス業 (他に分類されないもの))

丸山電工 (4 建設業)
 丸山株式会社 (10 小売業)
 宮城スリ自動車株式会社 (10 小売業)

妙法産業株式会社 (4 建設業)
 株式会社メリングジャパン (18 複合サービス事業)
 株式会社ライブ・マネジメント (11 金融業、保険業)

陸前総合開発株式会社 (4 建設業)
 有限会社澁辺動物病院 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

有限会社三和建設 (4 建設業)
 有限会社三和建設工業所 (4 建設業)
 株式会社三和建設 (4 建設業)

有限会社寺嶋ホールディング (4 建設業)
 ディプロ・テック株式会社 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

東磐運輸株式会社 (8 運輸業、郵便業)
 東北電子計算センター (7 情報通信業)
 東北電力株式会社 (6 電気・ガス・熱供給、水道業)
 株式会社東北リソース (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社戸引製菓 (5-24 その他の製造業)
 株式会社永瀬商店 (5-24 その他の製造業)
 株式会社にきどうぶつ病院 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社Z E A L (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 杉山水産株式会社 (2 漁業)
 鈴木書店 (5-24 その他の製造業)

仙台喜多運輸株式会社 (8 運輸業、郵便業)
 仙台ターミナルビル株式会社 (18 複合サービス事業)
 株式会社仙台マエダ (5-16 金属製品製造業)
 創建株式会社 (4 建設業)

株式会社高橋電気商会 (4 建設業)
 株式会社大栄商事 (15 生活関連サービス業、娯楽業)
 株式会社タイフ技術サービス (13 学術研究、専門・技術サービス業)

合同会社T Mソリューション (14 宿泊業、飲食サービス業)
 有限会社寺嶋ホールディング (4 建設業)
 ディプロ・テック株式会社 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

東磐運輸株式会社 (8 運輸業、郵便業)
 東北電子計算センター (7 情報通信業)
 東北電力株式会社 (6 電気・ガス・熱供給、水道業)
 株式会社東北リソース (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社戸引製菓 (5-24 その他の製造業)
 株式会社永瀬商店 (5-24 その他の製造業)
 株式会社にきどうぶつ病院 (13 学術研究、専門・技術サービス業)

株式会社カザワ工業 (5-16 金属製品製造業)
 ネットコトヤ仙台株式会社 (10 小売業)
 歯つびーDental Lab. (17 医療、福祉)
 株式会社早坂サイクル商会 (10 小売業)

株式会社ハンソリュウシヨウテクノロジーズ (5-21 電気機械器具製造業)
 有限会社平岡製工社 (5-16 金属製品製造業)
 株式会社ビルキャスト (19 サービス業 (他に分類されないもの))

株式会社藤崎 (10 小売業)
 株式会社ブリーズ (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 方正貿易株式会社 (9 卸売業)
 株式会社北洲 (4 建設業)

まさる行政書士事務所 (19 サービス業 (他に分類されないもの))
 マル二食品株式会社 (5-1 食品製造業)
 株式会社宮城運輸 (8 運輸業、郵便業)
 株式会社 宮城マイクロプロフラー (5-2 飲料・たばこ・飼料製造業)

村木動物病院 (13 学術研究、専門・技術サービス業)
 株式会社Mogee (9 卸売業)
 株式会社ラポールヘルパ・グループ (15 生活関連サービス業、娯楽業)

株式会社若生工業 (5-16 金属製品製造業)
 巨理歯科医院 (17 医療、福祉)
 株式会社わらし工房 (5-24 その他の製造業)

(3) 物流標準化・効率化(省力化・省エネ化・脱炭素化)における課題

●現状課題

- ・トラックの積載率は4割未満。
- ・標準化が進んでいないことにより、様々な規格のパレット等が存在。

必要な対策

- ・物流 DX を推進して効率化を図るためには、その前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が極めて重要。
- ・物流に関わる全てのステークホルダーが、各種要素の非統一に起因して発生する物流現場の負担を明確に認識し、その改善に向けて協力して取り組むことが必要。
- ・物流業界においては働き方改革の推進が急務である中、中継輸送やモーダルシフトの導入等、労働時間削減や担い手不足解消のための取組を進める必要がある。
- ・運輸部門は我が国全体の CO2 排出量の2割を占め、そのうち4割は貨物自動車からの排出であるなど、脱炭素化を進めるにあたって重要な大口需要家である。トラック輸送の効率化や車両のEV化、再エネ施設導入等、脱炭素化に向けた取組が不可欠。

【鉄道貨物輸送に関する認識】

- 鉄道貨物(コンテナ)に対する認知度が低い。鉄道側のPR不足？
 - ・トラック輸送に比べ、遅延が多いとの印象。
 - ・鉄道輸送の利用は大口輸送に限定されている印象。12フィートコンテナ1つからでも可能。
 - ・2024問題対策に鉄道輸送を取り入れるところも。(青森地区のりんごの首都圏向け輸送)



※その他、冷蔵、冷凍コンテナも有する。

【メリット】

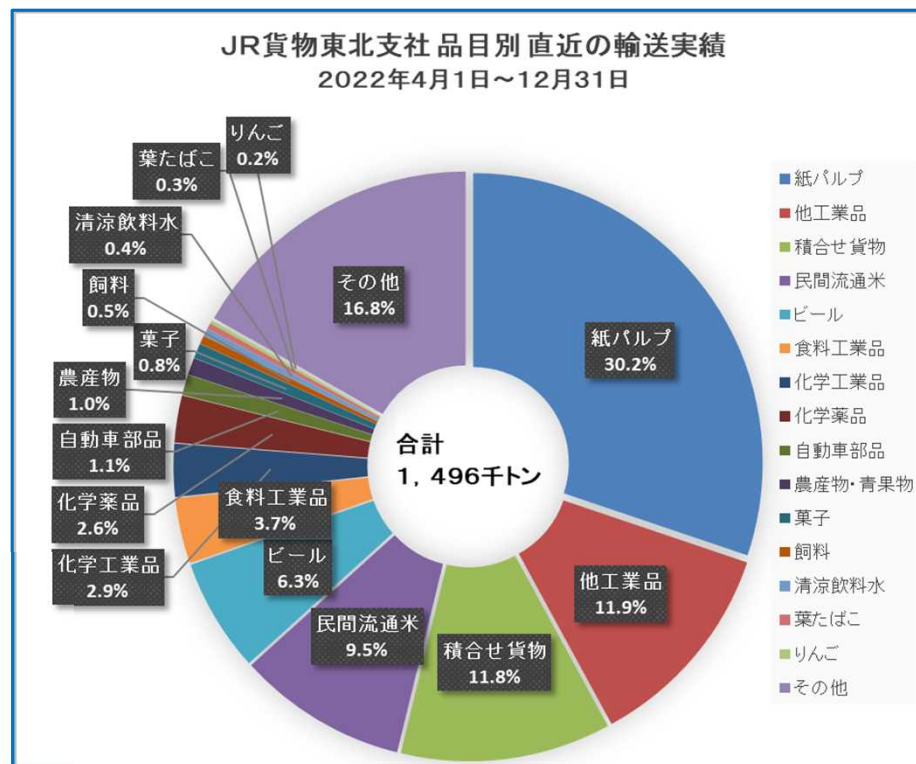
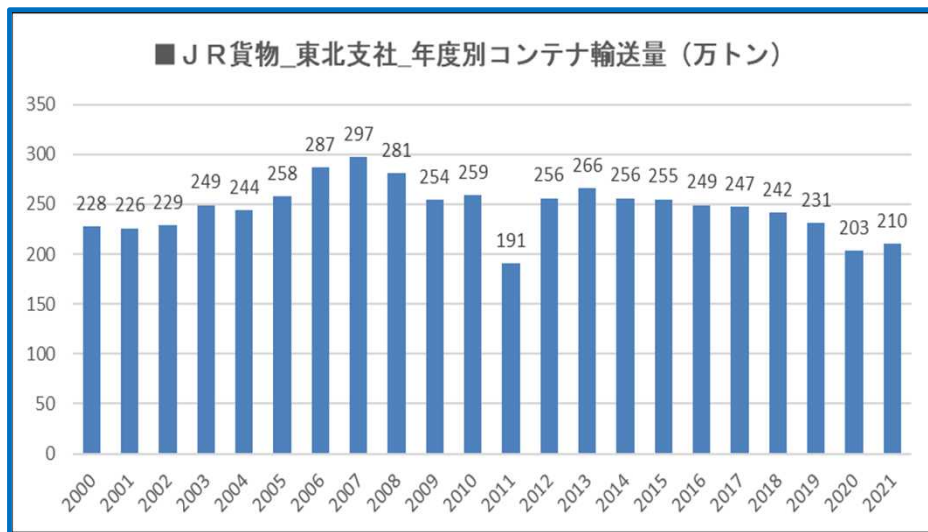
- 長距離輸送(600km超え)は、トラック輸送に比べ、コスト面で優位なケースが多い。
 - ※_距離例: 仙台→名古屋: 約700km、青森→東京: 約710km、仙台→東京: 約350km
- 正確な輸送ダイヤ。定時運行率は、2020年度 91.8% (2019年度 92.2%)
 - ※_定時運行率とは、30分以内に終着駅へ到着した列車の割合
- トラックドライバーの効率的な働き方に寄与。
 - ※_配達先の倉庫では土日の閉鎖が増えており、その間配達先でトラック運転手は待機。鉄道コンテナは着地で留置可能。

【デメリット】

- 短距離輸送(350km以内)では、トラック輸送がコスト面で優位なケースが多い。
- 災害発生時の輸送障害に対する対応強化が課題。
 - ・平時より災害を想定し代行輸送(トラック、船舶)の確保又は迂回輸送を検討。

【JR貨物における利用拡大の取組】

- JR貨物東北支社では、コンテナ見学会の開催又は地元地方銀行のビジネスマッチングを活用。



【参考まで】

貨物鉄道は最大でトラック65台分を一度に輸送

幹線区間の輸送に適した鉄道貨物輸送

- ▶ 貨物列車1編成当たりの輸送能力は、最も長い26両編成で約650トン。10トントラック65台分に相当。大量性という機関特性を幹線区間にて発揮。



【最近の輸送動向】

- ・コロナ感染症の影響により、東北地方の主要荷物である紙、米、ビール等の輸送が減少。
- ・2019年以降、災害による輸送障害を契機に顧客が逸走。

出典: 東北運輸局
(日本貨物鉄道株式会社東北支店からデータ提供)