

「物流2024年問題」への東北運輸局の取り組み

令和5年12月14日
国土交通省 東北運輸局

1. 東北運輸局の取り組みについて
 - 2024年問題とは・・・1
 - 物流2024年問題管内各県の主な取り組み・・・2
 - トラックGメンとは・・・3
 - トラックGメンの活動について・・・4
 - トラックGメン業務の対応状況について・・・5
 - 働きかけ事例等・・・6
 - トラックGメンによる他省庁との連携について・・・7

2. 事業者の取り組み事例について
 - 【事例1】中継輸送の実施・・・8
 - 【事例2】米穀輸送における輸送の効率化・・・9
 - 【事例3】労働環境改善に向けた取り組み・・・10
 - 【事例4】長時間労働削減等に向けた取り組み・・・11

- 東北運輸局ホームページ「2024年問題」に係る特設ページについて・・・12

1.東北運輸局の取り組みについて

働き方改革関連法によって2024年4月以降、ドライバーの拘束時間が減ることにより、様々な問題が懸念されます。

	現 行	見直し(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)) <p>※「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 ※運転の中断は、原則休憩とする</p>

・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、今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ますから、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生活に困窮する恐れがありますし、収入減少による離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。

物流2024年問題管内各県の主な取り組み

- 【青森県】
- ・「八戸物流フォーラム～物流の2024年問題を考える～」(5/9 青森県トラック協会)
 - ・トラック協会支部と意見交換(7月 青森支局)
 - ・「津軽地区物流フォーラム～物流の2024年問題を考える～」(8/28 青森県トラック協会)
 - ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会(9/8 青森県トラック協会、青森労働局、青森支局)
 - ・価格転嫁の円滑化に関する共同宣言締結(9/19 青森県ほか経済・労働団体、行政機関)
 - ・荷主を訪問、2024年問題への協力依頼(10月 青森支局)
 - ・運送事業者を訪問、意見交換(10月 青森支局)

- 【岩手県】
- ・「物流2024年問題意見交換会」(7/7 東北農政局)
 - ・価格転嫁の円滑化に関する共同宣言締結(7/12 岩手県ほか経済・労働団体、行政機関)
 - ・トラック協会役員と意見交換(8月 岩手支局)
 - ・商工会議所等へ2024年問題周知活動(9月 岩手支局)

- 【宮城県】
- ・価格転嫁の円滑化に関する共同宣言締結(5/22 宮城県ほか経済・労働団体、行政機関)
 - ・「物流効率化セミナー」(7/20 東北経済産業局、東北運輸局)
 - ・「2024年問題対応セミナー」(8/9 宮城県トラック協会)
 - ・2024年問題に関して宮城県県政ラジオにて放送(8月 宮城県)
 - ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会(9/5 宮城県トラック協会、宮城労働局、宮城支局)
 - ・「まだ間に合う「先手必勝」の物流2024年対策」(9/7 メタル便グループ・三井住友海上火災保険(株))
 - ・2024年問題に関するWEB広告及びCM(10月～ 宮城県トラック協会)
 - ・「ブロック別経営支援推進会議」(11/6～8 宮城県商工会連合会)

- 【秋田県】
- ・「秋田県トラック事業者の将来の課題を考える」研修会(5/23 秋田県トラック協会)
 - ・価格転嫁の円滑化に関する共同宣言締結(6/5 秋田県ほか経済・労働団体、行政機関)
 - ・「トラック運転者等の労働時間管理等に関する説明会」(7/19,26,27,8/1 秋田労働局、秋田運輸支局)
 - ・荷主向けアンケート実施(7月 秋田県トラック協議会)
 - ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会(7/24 秋田県トラック協会、秋田労働局、秋田支局)
 - ・労働時間改善を図るための実証実験実施(集荷輸送と幹線輸送の分離)(8月、11月 秋田県トラック協議会)
 - ・「物流の2024年問題について考えるシンポジウム」(10/11 秋田県、秋田県トラック協会、秋田魁新報社)

- 【山形県】
- ・価格転嫁の円滑化に関する共同宣言締結(3/24 山形県ほか経済・労働団体、行政機関)
 - ・商工会議所、経営者協会へ「2024年問題荷主向け説明会」への協力要請(5月 山形県トラック協会、山形労働局、山形支局)
 - ・「2024年問題荷主企業向け説明会」(6/16,20 山形県トラック協会、山形労働局、山形支局)
 - ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会(11/30 山形県トラック協会、山形労働局、山形支局)

- 【福島県】
- ・「物流の2024年問題って何？」荷主向け新聞広告掲載(4月 全日本トラック協会、福島県トラック協会、福島県トラック協議会)
 - ・経営者団体、商工会連合会等へ2024年問題への協力要請(5月 福島県トラック協会、福島労働局、福島支局)
 - ・価格転嫁の円滑化に関する共同宣言締結(9/1 福島県ほか経済・労働団体、行政機関)
 - ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会(9/28 福島県トラック協会、福島労働局、福島支局)
 - ・労働時間改善を図るための実証実験実施(高速道路利用)(10月末～11月末 福島県トラック協議会)

トラックGメンとは

令和5年6月 2日 政策パッケージ・ガイドライン発表
 令和5年7月21日 トラックGメン発足
 令和5年10月6日 物流革新緊急パッケージ発表

- 国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等による是正措置を講じてきたが、2024年問題を前に、さらに強力な対応が必要とされた。
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」1. 具体的施策 (1) 商慣行の見直し
 - ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化にトラックGメンの設置が記載された。
- 全国に「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものにした。
- 東北運輸局では、東北管内に本社がある企業への「働きかけ」を担当。

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント 令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024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。
- 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、(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

→ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化(※)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策	2. 施策の効果 (2024年度分)																		
(1) 商慣行の見直し <ul style="list-style-type: none"> ① 荷主・物流事業者間における物流負担の軽減（荷待ち・荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※) ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し ③ 物流産業における多量下積み構造の是正に向けた規制的措置等の導入(※) ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（※）） ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組が(※) ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>（施策なし）</th> <th>（施策あり）</th> <th>（効果）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>荷待ち・荷役の削減</td> <td>3時間 → 2時間</td> <td>×達成率3割 : 4.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>積載効率の向上</td> <td>38% → 50%</td> <td>×達成率2割 : 6.3ポイント</td> </tr> <tr> <td>モーダルシフト</td> <td>3.5億円 → 3.6億円</td> <td>: 0.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>再配達削減</td> <td>12% → 6%</td> <td>: 3.0ポイント</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>合計：14.3ポイント</td> </tr> </tbody> </table> <p>2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定</p>	（施策なし）	（施策あり）	（効果）	荷待ち・荷役の削減	3時間 → 2時間	×達成率3割 : 4.5ポイント	積載効率の向上	38% → 50%	×達成率2割 : 6.3ポイント	モーダルシフト	3.5億円 → 3.6億円	: 0.5ポイント	再配達削減	12% → 6%	: 3.0ポイント			合計：14.3ポイント
（施策なし）	（施策あり）	（効果）																	
荷待ち・荷役の削減	3時間 → 2時間	×達成率3割 : 4.5ポイント																	
積載効率の向上	38% → 50%	×達成率2割 : 6.3ポイント																	
モーダルシフト	3.5億円 → 3.6億円	: 0.5ポイント																	
再配達削減	12% → 6%	: 3.0ポイント																	
		合計：14.3ポイント																	
(2) 物流の効率化 <ul style="list-style-type: none"> ① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等） ② 「物流GX」の推進（鉄道・内航海路の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等） ③ 「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等） ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等） ⑤ 高速道路のトラック速度規制（80km/h） ⑥ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速 ⑦ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性 ⑧ ダブル連結トラックの導入促進 ⑨ 貨物運送中の車両に係る駐車規制の見直し ⑩ 地域物流等における共同輸送の促進(※) ⑪ 軽トラック事業の適正運賃や輸送の安全確保 ⑫ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成 	3. 当面の進め方 <p>2024年初 ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化</p>																		
(3) 荷主・消費者の行動変容 <ul style="list-style-type: none"> ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す取組 ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表 ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組 ④ 再配達削減に向けた取組（再配達率「半減」に向けた対応含む） ⑤ 物流に係る広報の推進 	<p>2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ</p>																		

**令和5年7月21日
 「トラックGメン創設」
 （東北運輸局管内17名体制）**

「トラックGメン」とは…

トラックGメンは、適正運賃の収受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「ブッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行爲の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけ・要請の手順】

【働きかけ後の改善事例】

依頼(契約)にかかわる附帯作業(倉庫・製造業等) (改善製造業社・真向主等)

- 改善策：作業範囲、運送料金、作業時間帯等をそれぞれ分けて契約を締結

長時間の荷待ち(製造業・食品) (改善製造業社・真向主等)

- 改善策：「入庫時間を指定」「出庫口の増設」「送達先付近の道路を中継地域として利用」等の実施

目安箱（具体的なイメージ）

トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への投稿をお願いします。

投稿したきたい内容

- ◎ 意見・事例の分類
 - 長時間の荷待ち、依頼しない相業等々
- ◎ 意見・事例の具体的な内容
 - いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- ◎ 貨物の種類
 - 加工食品、日用品、機械・機械部品など
- ◎ 発着荷主の業態
 - 農林漁業、鉱業・採石業・採掘業等
- ◎ 投稿者の情報
 - 会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
 - ※「国土交通省からの連絡不可」において、「連絡不可」を選択いただいた場合、ご連絡を差し上げることはありません。

※ 既述（働きかけ・要請の対象）から投稿先を元が特定されないよう配慮します。

周知用のチラシ

◆「働きかけ」について

適正な取引を阻害する疑いのある荷主等へ貨物自動車運送事業法に基づき改善に向けた「働きかけ」を行うもの

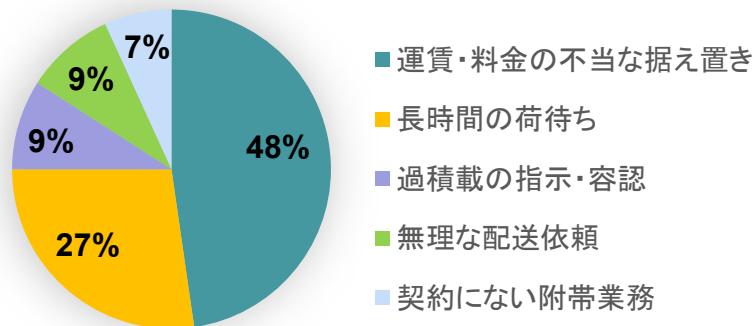
実施件数・・・6件

(令和5年10月末現在)

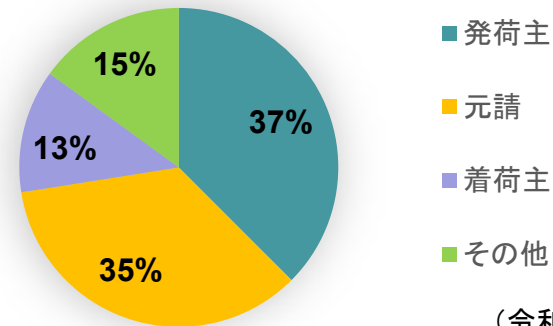
◆「プッシュ型情報収集」について

トラック事業者に対する訪問調査や電話聴取による積極的な情報収集等

違反原因行為の割合



違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



(令和5年11月末現在)

(※データはトラックGメン発足後(R5.7.21～)の東北運輸局における実績)

11月～12月は「集中監視月間」とし、全トラック事業者を対象とした調査概要等に基づく監視強化、関係行政機関との連携強化、情報収集の強化を行っています

トラックGメン業務の対応状況について

◆トラックGメンの認知度

- ・ 運送事業者には概ね認知はされており、運送事業者やドライバーからトラックGメンに、直接荷主情報が寄せられることもある。
- ・ 認知度を向上させるため、(独)自動車事故対策機構、トラックステーションへのチラシ備付け依頼及び各県運輸支局窓口でのチラシ配布や、街頭点検時にトラックドライバーへのチラシ配布を実施した。

◆プッシュ型情報(電話による調査)

- ・ 運送事業者は情報収集に協力的である。

(情報収集で寄せられた声)

- ・ 2024年問題とメディアで報じられるようになり、交渉がスムーズに行えた。
- ・ 荷主の方から「2024年問題への対策は大丈夫か」と言ってもらっている。
- ・ すでに荷主と協力し改善へ向けて動いている。
- ・ 現在交渉中だが、荷主の対応によってはトラックGメンへ相談したい。
- ・ 高速代を支払ってもらえない荷主との契約は切った。
- ・ 関東以西の運送は断っている、荷主には「これまで翌日着だった荷物が翌々日になる」と説明している。
- ・ 運賃交渉したところ門前払いだったが、荷主に特定される恐れがあるので働きかけはしないほしい。

◆ 働きかけ

(働きかけに対する荷主の反応)

- ・ これまで運送事業者へ丸投げであったが、荷主として社内調査を行い改善していく。
- ・ 荷主の考え方も変えないといけない時代だと思っている。
- ・ 改善するにあたり、荷待ち時間の考え方を知りたい。
- ・ 運送事業者はアウトソーシングしていたが、荷主としても責任を持って関与し、200kmを超える運行は高速道路を利用させ、長時間運行にならないよう調整したい。

【事例】違反原因行為：長時間の荷待ち、契約にない附帯業務

→相談者からの申告に基づき荷主へ働きかけを実施したところ、荷主は以下の対策を実施していた。

- ・ 使っている荷下ろしバースが少なかったため、使っていなかった空きバースを使用し、リフトも活用し回転を早くした。
- ・ 荷待ち時間については、社内調査を行い納品時間を指定するなど削減への対策を検討。
- ・ 附帯業務については別契約で行っているが、下請、孫請けまで契約内容が行き渡っていない可能性があるため、関係する運送事業者に対して、改めて周知することにした。

◆ 経済産業省 東北経済産業局との連携

- ・下請Gメンと運送事業者へ合同ヒアリング実施

◆ 厚生労働省 各県労働局との連携

- ・各県労働局長によるベストプラクティス企業との意見交換
(青森11/20、岩手11/21、宮城11/24、秋田11/14、山形11/20、福島11/15)
- ・各県労働局の「荷主特別対策担当官」と荷主や運送事業者へ合同ヒアリングを必要に応じ実施 (予定)

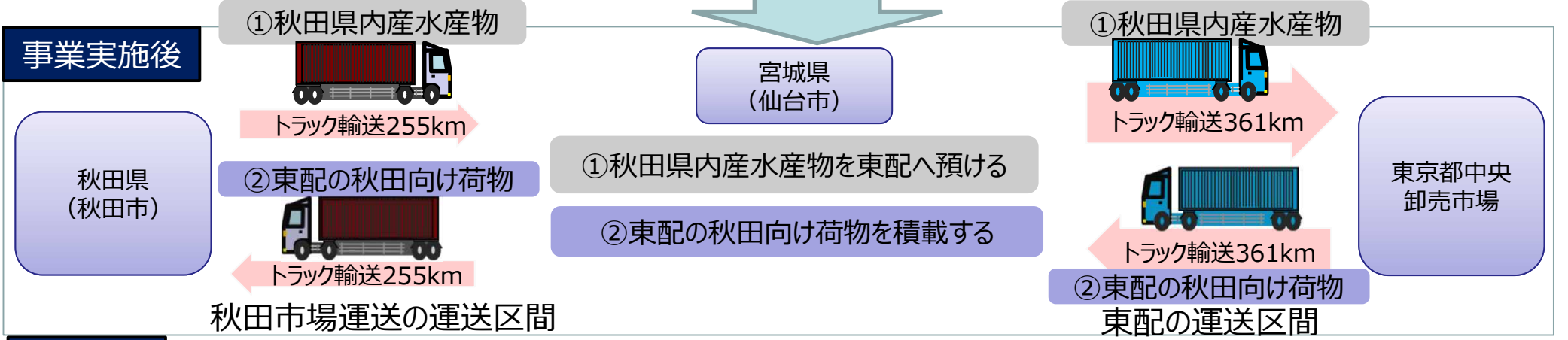
◆ 農林水産省 東北農政局との連携

- ・荷主への合同ヒアリングを必要に応じ実施 (予定)

2.事業者の取り組み事例について

【事例1】 中継輸送の実施

構成員	内容
株式会社 秋田市場運送 株式会社 東配	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田市場運送が東京都中央卸売市場まで輸送していたが秋田県内産水産物を仙台市にて東配に預け、東配が東京まで輸送。 ・東配が秋田市まで輸送していた荷物を秋田市場運送が運ぶ物流システムを構築。



- ### 効果・特徴
- 秋田市場運送のドライバーは1泊2日で行っていた運行から日帰り運行になり負担が軽減。
 - 拘束時間は以前の1運行に比べ1時間30分程度短縮。
 - 両社の積載率も向上。今では1日1便必ず中継輸送が行われている。

【事例2】米穀輸送における輸送の効率化

概要

- ・荷主事業者：JA全農みやぎ
- 元請事業者：全農物流（株） 運送事業者：（株）グランツ、むつみ輸送（株）、築館運輸（株）
- ・「全農パレチゼーションシステム」「全農統一フレコン」を採用した輸送効率化による、ドライバーの手荷役削減、待機時間削減、拘束時間削減の取り組み
- ・宮城県 「全農パレチゼーションシステム」により紙袋輸送におけるパレット輸送の割合は70%（全国52%）までとなった。
- 「全農統一フレコン」は令和3年度から導入開始し、実施率64%までとなった。

全農パレチゼーションシステム

【目的】

主に中小規模生産者向け

- ・手荷役によるばら積み（シートパレット）から**一貫パレット**へ
- ・産地から需要地まで同一パレットで保管・輸送・納品
- ・全農パレットの全国的運用による回収・再配布

ばら積み・シートパレット



一貫パレット



【効果】

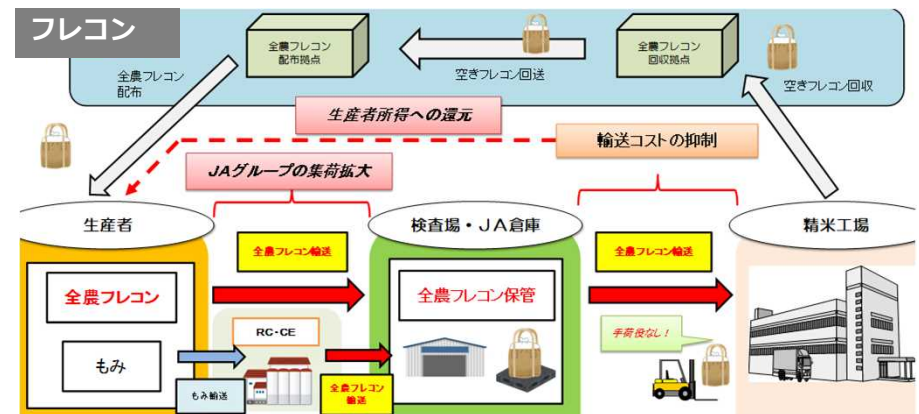
- ・特殊技能が不要となり、通常のフォークリフトで実施可能
- ・出荷～納品までの手荷役が発生しない
出荷作業時間が75%減少（2時間→0.5時間）
納品作業時間が83%減少（1時間→10分間）
- ・一貫パレット使用によるコストダウン・効率化
- ・シートパレットに比べ、安定した保管が可能

全農統一フレコン

【目的】

主にJA共同乾燥施設及び大規模生産者向け

- ・荷役及び物流・資材活用の効率化のため紙袋から**全農統一フレコン**へ
- ・フレコン輸送拡大による輸送力確保
- ・フレコンの規格統一により全国で再利用



【効果】

- ・紙袋36袋分を1本のフレコンに充填
- ・積み込み作業時間が56%減少
- ・納品先での荷受作業時間が61%減少
（納入元へのフレコン返送・フレコン清掃などの作業不要）
- ・全農統一フレコンの導入による回収・再配布のコストダウン・効率化

【事例3】労働環境改善に向けた取り組み


事業者

山形陸運株式会社（本社：山形市）

営業所：県内3箇所，車両数：100両


① 荷主との対話による「標準的な運賃」の収受及び「運送条件」の改定

- ・社内で「営業プロジェクトチーム」を立上げ、月1回の会議を開催し、荷主ごとの「収支」と「運送条件」について協議を実施し、荷主ごとの交渉内容を精査。
- ・各荷主に対し、2024年問題により今後考えられる物流への影響などを説明した上で、「標準的な運賃」の収受と「運送条件」の改定（ドライバーの恒常的な時間外労働を必要とする運行の見直し、少量多頻度の運行の見直し、到着時間指定の廃止など）について、積極かつ丁寧な交渉を実施。

 荷主からの協力を得ることに成功。「標準的な運賃」の収受や無駄な荷待ち時間の削減を始めとした「運送条件」の改定を実現。ドライバーの労働時間の短縮等。


② ITシステムの導入

- ・手書きによる運転日報を廃止し、オリジナルの運行管理ソフトを作成・導入。自社開発システムによる一括管理を可能とした。

 労働時間の一元管理が可能となったことによる、ドライバーの業務効率化、時間外労働の大幅な削減。


③ 所定休日の増加及び年次有給休暇の取得促進

- ・年間休日の増加を計画的に実施。2012年では86日であったものを、2020年には110日へと増加させた。
- ・年次有給休暇について、労働者の生活に合ったより柔軟な取得が可能となるよう、時間単位付与の制度を導入。

 労働時間の短縮、年次有給休暇の取得促進。

④ 健康経営の推進

- ・社員が健康に働き続けられる環境を目指し、2017年から「健康ウォーキング」を実施。全社員に活動量計（スマートウォッチ）を配付し3か月ごとに集計。目標を達成した労働者に褒賞を付与。

 社員の健康維持に寄与するとともに、社員自らの健康維持・向上への意識の醸成が図られた。健康に働き続けてもらうことで、社員のモチベーション向上に繋がった。

【事例4】長時間労働削減等に向けた取り組み

運送事業者と荷主が協力し、長時間労働の削減や年次有給休暇等の取得促進に取り組んでいる事例

事業者

丸カ運送株式会社（本社：南相馬市）

営業所：福島県内 2 箇所、宮城県内 1 箇所、岩手県内 1 箇所 車両数：108 両

① ドライバーの時間外労働削減の取り組み

取引先に「オーダー指示書依頼の迅速化」を依頼



荷主A社 配車時間、オーダー時間の適切なリードタイムの確保



荷待ち待機時間、附帯作業時間の削減



取組前後の月60時間超過者数が約8割減

③ その他 取引先と連携・協力した取組

物流業界2024年問題勉強会開催、乗務員研修会開催

② 年次有給休暇等の取得促進

業務が変則的で休暇取得予定を立てるのが難しいことから、休暇取得しやすい環境作りのため取引先に依頼



荷主A社 納入先をある程度固定することにより、配車の見通しが立てやすくなる



計画的に年次有給休暇が取得しやすくなる



予定が立てやすくなり、有給休暇取得が促進され、2019年度～2022年度の年次有給休暇取得率は100%

2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限規制等が適用される、いわゆる「2024年問題」について周知するため、東北運輸局のホームページ内に特設ページを設置しました。

セミナー等の開催案内を始めとした「2024年問題」に関する情報を運送事業者向け、荷主企業向け、物流利用者向けにそれぞれ掲載しております。

また、国土交通省に設置されている「目安箱」への投稿もできます。



※東北運輸局ホームページ（トップ画面）



「2024年問題」特設ページアドレス
https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/00001_00250.html