

茨城県議会 交通政策・物流問題調査特別委員会

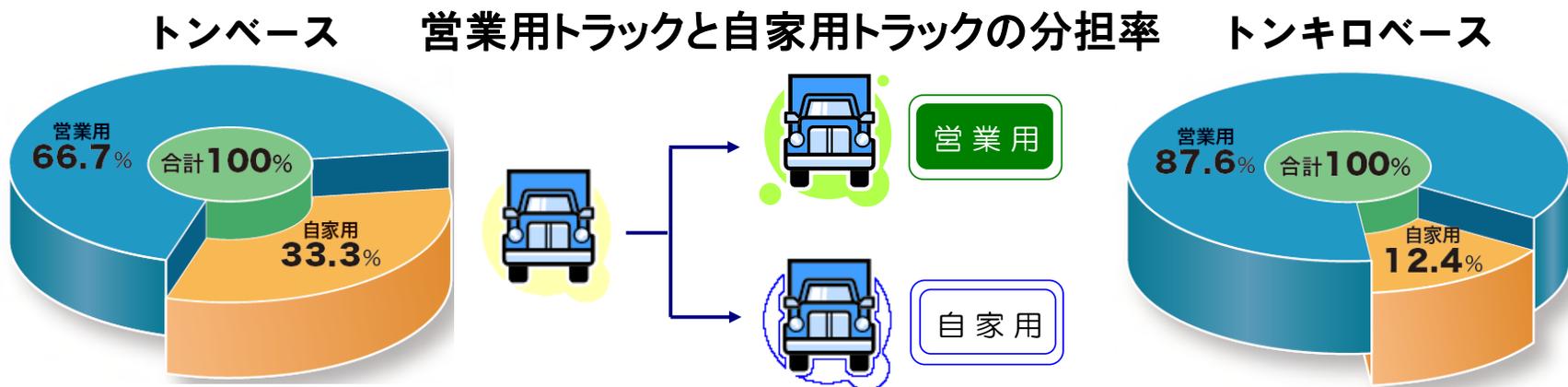
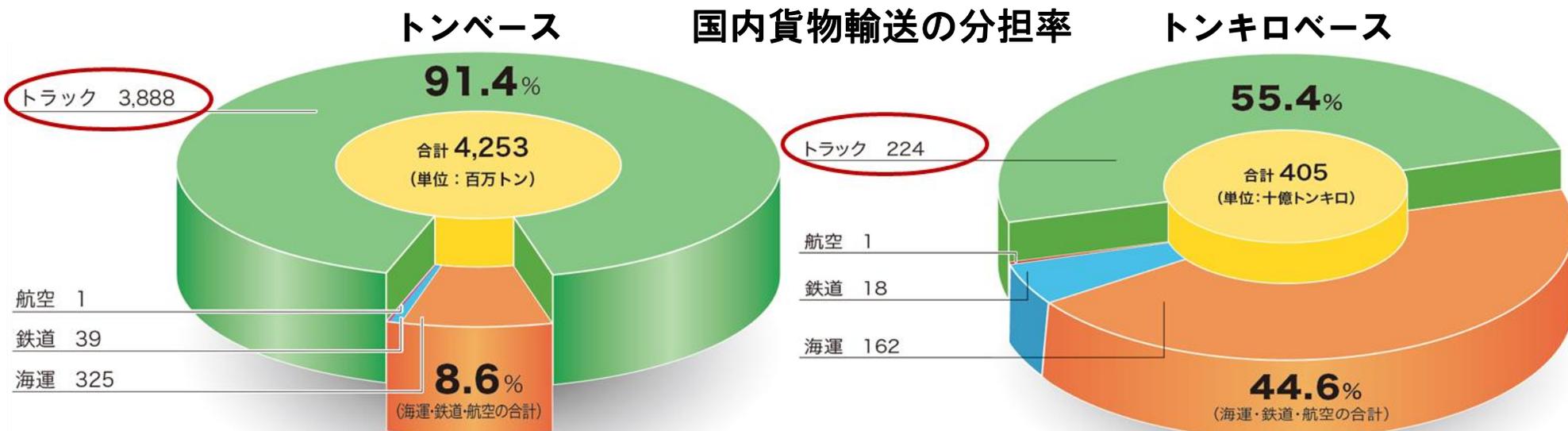
物流における商慣行の見直しと 荷主・消費者の行動変容

2024年8月28日

流通経済大学 流通情報学部
大島 弘明

国内貨物輸送の特徴

- 国内貨物輸送量の基幹モードは『トラック輸送』。
トラック輸送の分担率はトンベースで9割超、トンキロベースで5割超。



物流の2024年問題とは

- 2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制の年960時間が適用されることで輸送能力が不足し「モノが運べなくなる」可能性などの問題。

規制への対応

- ◆ 時間外労働の上限規制の適用
 - ・ **ドライバーは2024年4月から年960時間**（月平均80時間）
※他の産業・職種は5年前から年720時間（月平均60時間）
- ◆ 改善基準告示の改正への対応
 - ・ **2024年4月から1年間の拘束時間3,300時間**
(≒時間外労働の上限規制年960時間)

実態

26.6% のドライバーが
1年間の拘束時間**3,300時間**を超過（2019年：厚労省調査結果）

影響 (試算)

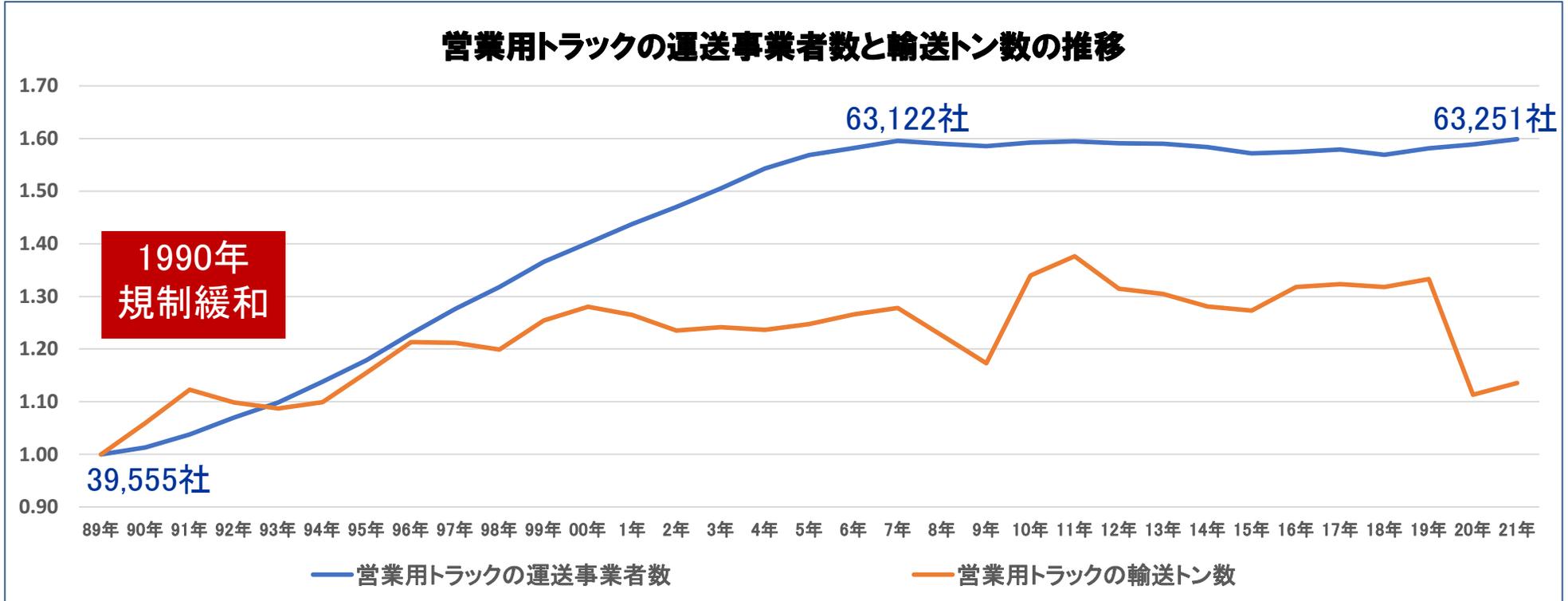
輸送条件やドライバーの労働条件が現状と変わらないとすると
営業用トラックで不足する輸送能力は

2024年 ▲14.2%

2024年問題+ドライバー不足で
2030年 ▲34.1%

営業用トラックの運送事業者数と輸送トン数の推移

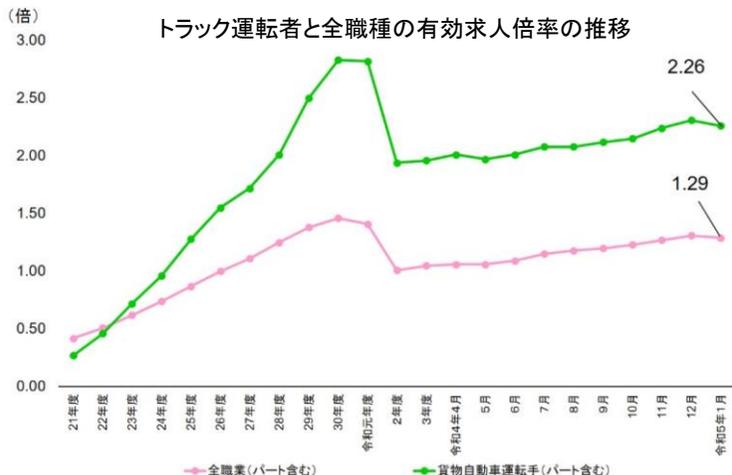
● 1990年の規制緩和以降、営業用トラックの事業者数は約1.6倍の一方、輸送量は約1.3倍と供給過多により競争が激化。ドライバーの労働条件に負の影響が。



物流現場の就業状況や労働条件

●全職種平均に比べトラック運転者の有効求人倍率は約2.0倍高い

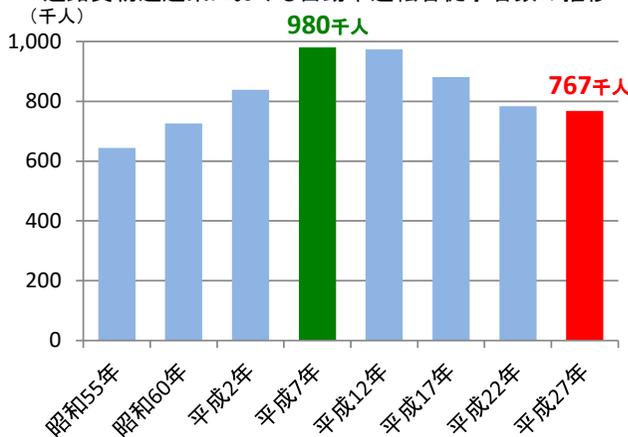
トラック運転者と全職種の有効求人倍率の推移



出典:国土交通省HPから

●トラック運転者は、ピーク時より213千人減少

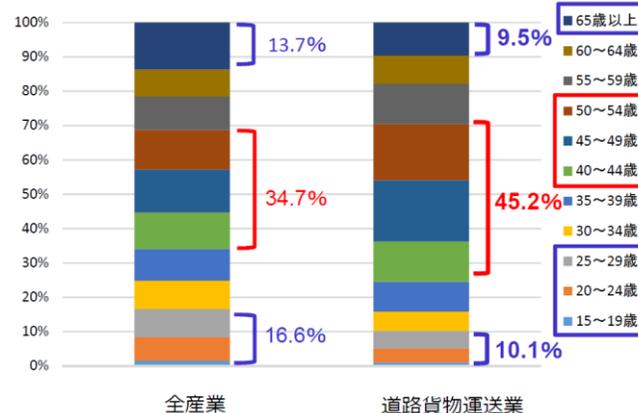
道路貨物運送業における自動車運転者従事者数の推移



出典:国勢調査を基に作成

●トラック運転者は高齢化が顕著

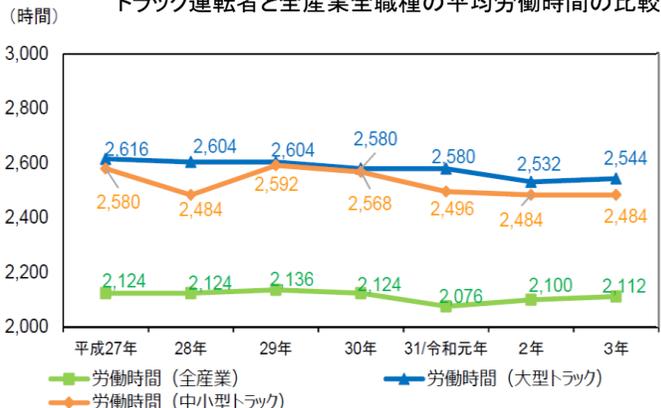
トラック運転者と全産業全職種の平均年齢の比較



出典:国土交通省HPから

●全産業平均よりトラック運転者の労働時間は約2割長い

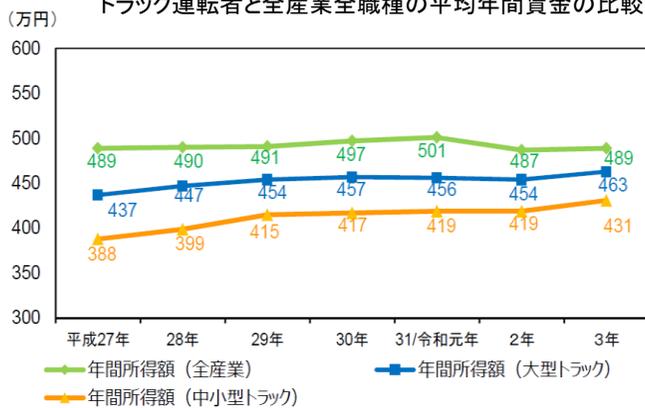
トラック運転者と全産業全職種の平均労働時間の比較



出典:国土交通省HPから

●全産業平均よりトラック運転者の年間賃金は約1割低い

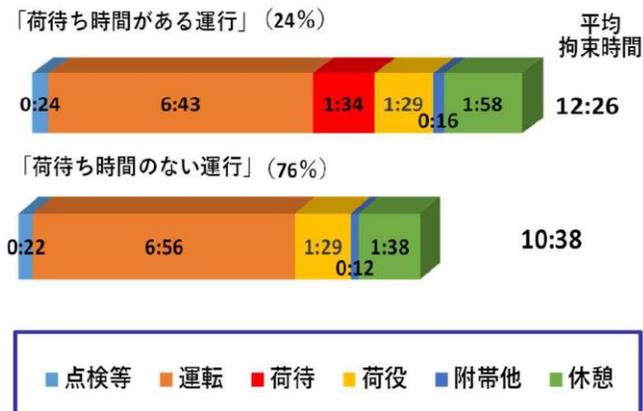
トラック運転者と全産業全職種の平均年間賃金の比較



出典:国土交通省HPから

●荷待ちや荷役が長時間労働の一因

1運行あたりの拘束時間の内訳



出典:国土交通省HPから

トラック運送事業の経営状況と運賃等参考データの推移

- 運送事業の経営は厳しく、経費に占める比率が50%近い人件費を上げる余裕がない。一方競争下で運賃・料金水準は大きく上がっていない。

貨物運送事業の営業利益率の推移

(1社平均)

区分		営業利益率(%)		
		令和2年度	令和3年度	令和4年度
全体	100.0%	▲0.4	▲0.9	0.0
保有車両規模別	～10台	▲3.4	▲3.9	▲3.6
	11～20台	▲1.6	▲1.9	▲1.2
	21～50台	▲0.3	▲0.7	0.0
	51～100台	0.4	0.0	1.2
	101台以上	1.7	0.8	2.1

貨物運送事業の総経費の構成

	令和4年度
人件費	46.0%
その他	14.0%
計	100.0%

資料:(公社)全日本トラック協会「令和4年度決算経営分析報告書」、「国土交通省資料」から筆者作成

トラック輸送の運賃・料金等参考データの推移



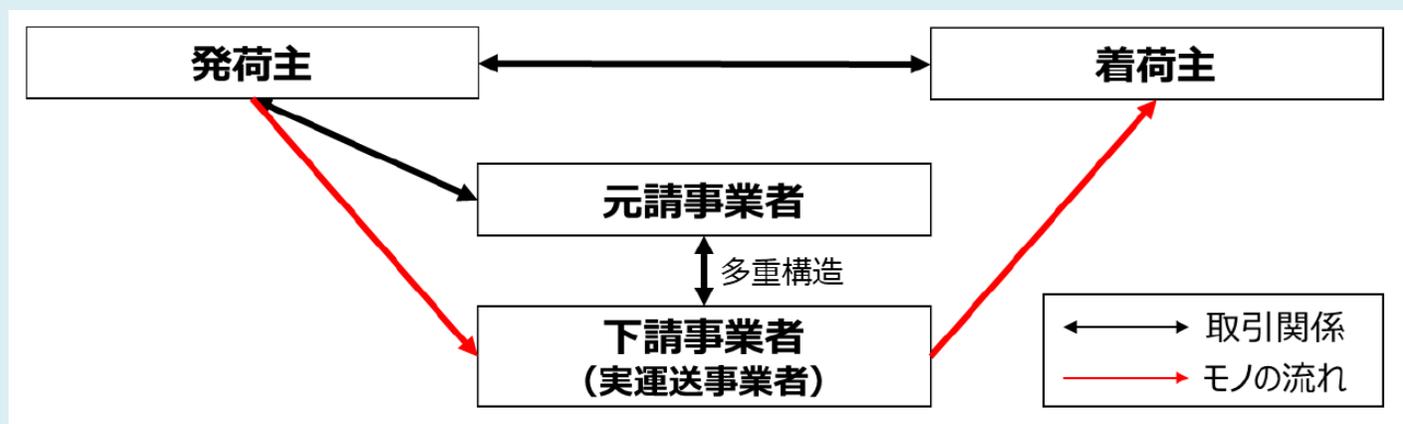
資料: 日本銀行HP

物流改善・物流革新等に向けた政府の動き

- 経済活動に欠かせない物流を持続、革新させるための対策が展開されつつあり、物流を取り巻く環境が大きな転機に。

持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめから

物流における取引関係・モノの流れ



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 令和5年6月2日

荷主企業、物流事(運送・倉庫等)、一般消費者が協力

(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

➡ 中長期的な継続取組の枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備

物流革新緊急パッケージ 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 令和5年10月6日

商慣行の見直し①

「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」の概要

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的措置

【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

商慣行の見直し①

「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」の概要

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【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（＝下請けに出す行為）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的措置

【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。

【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

改正法の附帯決議のポイント

- 他の職種並みの時間外労働の上限規制(年間720時間)の早期実現
- **トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現**
- 標準的な運賃の毎年の見直しと適正な価格転嫁
- **悪質な荷主等への監視強化、違反行為に対する関係法令に基づく積極的な勧告・公表等**
- 「荷主至上主義」の実態から脱却
- **荷主等における取組状況のフォローアップ調査の定期的な実施、取組が不十分な荷主等に対する積極的な指導・助言**
- 荷主においてパレットの標準化や回収が行われるような適正な指導
- **モーダルシフトに向け、荷主、運送事業者等の関係者と新たな需要を生む方策の検討**

出所: 参議院ホームページ 議案情報「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」から筆者要約

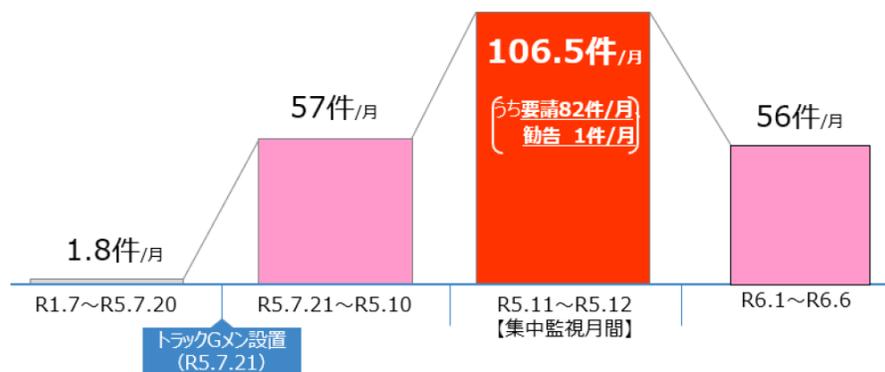
商慣行の見直し② / トラックGメンの機能強化

- 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%)
- 契約のない附帯業務 (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。

商慣行の見直し③ / 「標準的運賃」 及び 「標準運送約款」 の見直し

- 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 (R5.12.15)、運輸審議会に諮問 (R6.1.10)、答申 (R6.2.29)。

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	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100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

- 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、**荷主から対価を收受**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%**を別に收受)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】

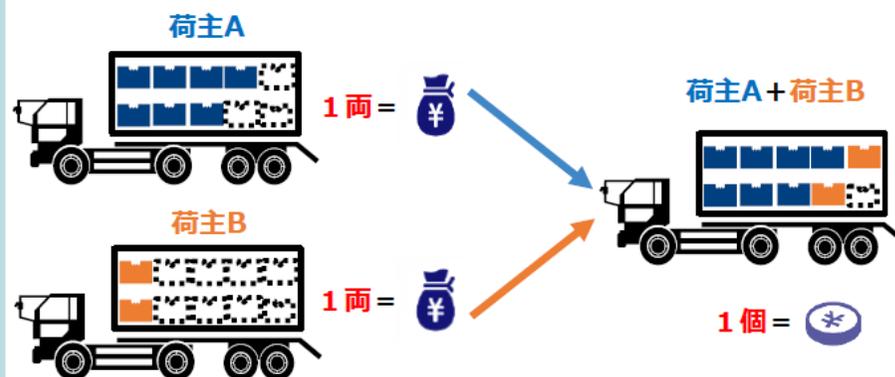
<契約条件の明確化>

- 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**を可能とする【約款】

荷主・消費者の行動変容①

ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装

- 宅配の再配達率の半減（12%→6%）に向けて、本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す。※国として1配送当たり最大5円を支援

再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要



ポイント還元実証事業を実施する主な事業者の取組概要

EC事業者	<ul style="list-style-type: none">● 一回受け取りの推進 等→ 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元	<ul style="list-style-type: none">● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等→ 日付指定による一回の受け取りでポイント還元	<ul style="list-style-type: none">● おトク指定便キャンペーン 等→ お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元
物流事業者			

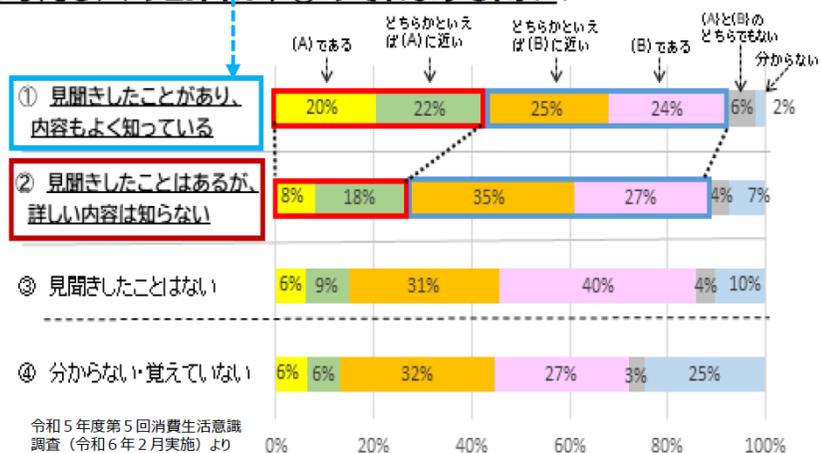
荷主・消費者の行動変容② / 「送料無料」表示の見直し

○物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、

- ・令和6年度の消費生活意識調査において、「**送料無料**」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の**状況把握**を実施。
- ・改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「**送料無料**」表示の見直し等を定める方向で議論中。

消費者に対する意識調査

- 「**送料無料**」表示を見聞きしたことがある人のうち、「**送料無料**」表示の見直しの議論を見聞きしたことがある人は約70%。
→そのうち、
① **内容もよく知っている人が約20%**、
② **詳しい内容は知らない人が約50%**
- 上記の議論の内容について、**詳しい内容は知らない人(②)**においては、「**送料無料**」と表示することに問題はないと考える人が多数。一方で、**よく知っている人(①)**でも、**問題はないと考える人(B)**が半分いるが、「**無料**」と表示するのはやめるべき(A)と考える人の割合は、②のそれよりも高い。

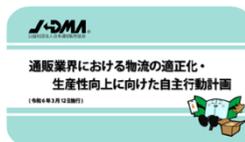


事業者等の主な取組事例

- 令和5年12月の「**送料無料**」表示の見直し要請に応じて、以下の取組等を実施。

公益社団法人 日本通信販売協会

事業者団体としての取組として、団体作成の「**物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画**」の中に、「**送料無料**」表示の見直し等の取組を盛り込んだ。



アマゾンジャパン合同会社

「**送料を無料とする仕組み**」について説明を加えるとともに、**持続可能な配送を目指した取組等**を紹介



LINEヤフー株式会社

オンラインモールの商品検索結果に表示される「表示情報について」をクリックすると「**送料無料 = 表示価格に送料が含まれる商品**」との説明等を表示



楽天市場

「**送料を無料とする仕組み**」について図表を用いて説明を加えるとともに、**物流の持続可能性**に関する取組等を紹介



最近の物流への取り組み事例①

分類	企業名等	概要
共同化・標準化	日用品14社／サプライチェーン協議会設立	エステー、サンスター、ユニ・チャーム、ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング、ライオンなど14社。 物流業務の標準化・効率化に向け、ASN(事前出荷情報)を活用した伝票レス・検品レスの標準業務モデルの検討や実装、物流データ連携による輸配送車両の活用効率化や積載効率化の検討、外装表示やパレットユニットロードのガイドラインの策定・更新など取り組む。
	ソニーと日立が家電の共同物流	ソニーマーケティング日立グローバルライフソリューションズは、物流プラットフォームを相互利用した共同物流を2024年4月より開始。北海道での各量販店の物流センターへの共同配送から開始し、その取り組み結果を踏まえ、全国での展開も検討する。
	中四国の有力スーパーが物流協業	中四国の有力スーパーが物流の協業を始める。イズミ、フジ、ハローズの3社を中心とする小売業12社と物流2社が中四国物流研究会を発足。人口減少が加速するエリアにおいて、2024年問題をはじめとする物流課題に連携して取り組む。物流センターへの納品時間帯を統一し車両台数を減らしたり、幹線物流における相互輸送により運行便数を削減したりといった事例を想定。
	ファミマとローソンが共同配送	ファミリーマートとローソンは8日、岩手、秋田、宮城の3県で商品の共同配送を11日から始めると発表した。1台のトラックに効率的に2社の荷物を積むことで、トラック運転手の不足が懸念される「2024年問題」に対応する。大手同士の本格的な連携は初めて。

最近の物流への取り組み事例②

分類	企業名等	概要
共同化	味の素やキューピーなど食品大手8社と卸が物流データを連携	拠点情報を共有し、荷物の情報を電子化することで、荷降ろしにかかる時間を半減させ、運転手の労働時間短縮につなげる。 メーカー8社のグループ売上高合計は加工食品市場の2割を占める。
	日本郵便、西濃運輸が共同運行	幹線輸送の共同運行で業務提携。トライアルは東京―大阪など5路線で完了し、5月までに8路線を終える見込み。両社共同でチームを立ち上げて、来年4月ごろを目標に定期便を目指すほか、2社以外の新規参画企業も募りながら、業界連携を模索していく考え。
	ヤマト運輸、西濃運輸、福山通運の3社の荷物を集約	ゼンリンは、複数の物流事業者の荷物を地域の事業者がまとめて配送する「共同配送システム」をヤマト運輸の協力のもとに構築。埼玉県秩父市において、ヤマト運輸、西濃運輸、福山通運の3社の荷物を集約して配送する「おむす便」の実運用を開始。
モーダルシフト	イオン北海道	北広島から釧路市や釧路町の店舗に運ぶ商品を、苫小牧から釧路まで船で輸送する実証実験を開始。週4回この配送をした場合、商品が届く時間は従来より半日ほど遅くなるものの、トラックの走行距離はひと月およそ2万9千キロ削減できる見込み。
	ファミリーマート	ファミマル 新潟県津南の天然水(370ml、600ml)」について、2024年4月から一部地域のファミリーマート物流センターへの納品に関して、貨物鉄道輸送を活用したモーダルシフトの取り組みを開始。

最近の物流への取り組み事例③

分類	企業名等	概要
荷待ち時間の削減	コマツ	コマツは大阪工場(大阪府枚方市)など国内4工場で、物流トラック運転手の構内拘束時間2時間以内を達成した。荷下ろし時のトラック予約受け付けサービスを導入したほか、荷下ろし場の集約と、荷下ろし後の運転手による付帯作業をコマツが担うなどして実現。
	日立建機	国内の全工場を含む9拠点にトラック予約受け付けサービスを順次導入する。拠点でのトラックの待機時間を30分以内に短縮することを目指す。
パレット化	岡山県農産課	青果輸送パレット統一へ、国内で最も多く流通している縦横各1・1メートルのプラスチック製を導入する方針を決めた。リース制を採用し、首都圏などの市場内にある回収拠点に管理を一任する仕組みに。
ダブル連結トラック	各社	鴻池運輸は30年までに10台の導入をめざす。 福山通運は50台ほど導入し、25年までに150台追加する予定。 センコーは30年までに100台を導入する計画。
中継輸送	新潟花き中継拠点化検討協議会	新潟県内の中継拠点を活用して、大阪―仙台間の花き輸送の効率化を進めている。実証では台車を取り入れた荷物の積み込みで作業時間を短縮。トラック運転手の延べ拘束時間を18%削減できることを確認した。
配送回数の見直し	日本パン工業会	パン業界長年の慣習である「一日2回配送」から「一日1回配送」への移行が必要との認識を示した。

ドライバーや作業員の長時間労働や手荷役に頼る物流から 人に優しい物流へ

◎輸送力(ドライバー)確保に向けた労働環境・条件の改善＝働き方改革

◎限られた輸送力で対応するための物流効率化＝生産性向上

運送・荷主：●コンプライアンスの徹底

運送：●荷主企業への正しい主張＝荷主への提案！

運送：●現場の“見える化”が必要（時間管理・原価計算）

運送：●労働時間が短縮しても賃金が減らない仕組み・体制づくり

運送：●マッチング（積載率向上（日帰りも）・帰り荷・共同配送等）

荷主：●「選ばれる荷主企業」という理解を！

荷主：●発荷主・着荷主の間で取引条件見直しを！（取引条件≒物流条件）

荷主：●企業活動における「物流」のプライオリティーの格上げを！

運送・荷主：●物流効率化の本格的な推進＝効率化は儲かる！

運送・荷主：●荷主と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立！

ご清聴ありがとうございました。

ご質問・ご感想は

流通経済大学／NX総合研究所 大島 弘明 まで

oshima@rku.ac.jp

【プロフィール】

1964年生まれ、東京都出身

1988年 日本大学理工学部卒、(株)日通総合研究所入社

2018年 取締役

2022年 (株)NX総合研究所に社名変更

2023年 常務取締役

2024年 流通経済大学 流通情報学部 教授
(株)NX総合研究所 顧問

主にトラック運送事業の変化や労働・安全問題、
物流効率化対策などの調査研究に従事

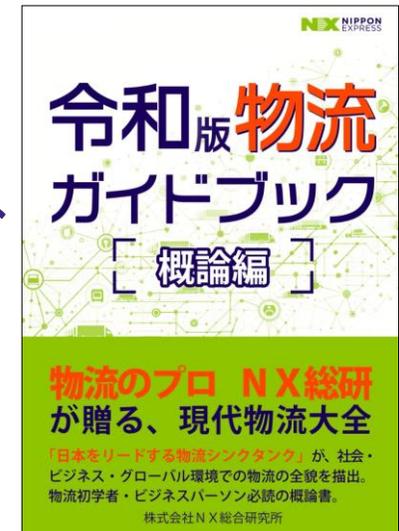
主な著書

「ドライバー不足に挑む！」(単著)

「令和版 物流ガイドブック」(共著)

「都市の物流マネジメント」(共著)

「現代の大都市物流」(共著)



ドライバー不足に挑む！

日通総合研究所
大島弘明 著

輸送経済新聞社