

第 4 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

現在の物流を取り巻く現状について

(産業戦略部)

令和 6 年 8 月 2 8 日 (水)

現在の物流を取り巻く現状について

1 国内貨物輸送の状況

(1) 国内貨物の輸送手段

わが国の国内貨物総輸送量は、令和3（2021）年度において、トン数では年間約43億トン、貨物の重量にそれぞれの貨物の輸送距離を乗じたトンキロ*では4,050億トンキロとなっている。

このうち、トラックの輸送分担率はトンベースで約9割、トンキロベースで約5割となっており、国内貨物輸送においては、トラック輸送の比率が高い状況である。

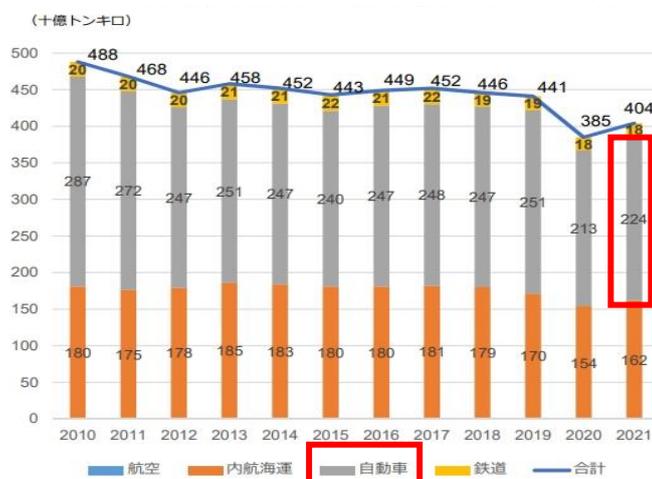
※トンキロ…貨物の重量（トン数）にそれぞれの貨物の輸送距離（キロメートル）を乗じて算出する貨物の輸送量を表す単位。

(参考1) 国内貨物輸送量の推移（トンベース）



出典：国土交通省HP「我が国の物流を取り巻く状況」

(参考2) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



出典：国土交通省HP「我が国の物流を取り巻く状況」

(2) 貨物量及び物流件数の推移

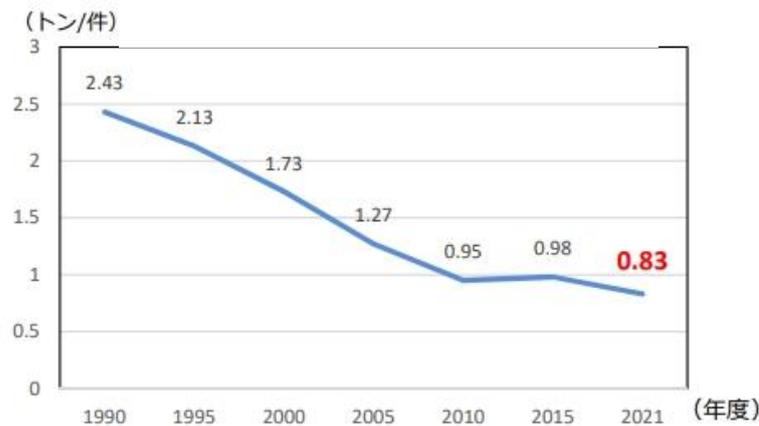
貨物1件あたりの貨物量については、平成2（1990）年は1件あたり2.43トンあったが、令和3（2021）年は0.83トンと約3分の1へ減少している。

一方、物流の件数は、平成2（1990）年の約1,365万6千件に対して、令和3（2021）年は約2,508万件と大きく増加しており、この30年で物流の小口多頻度化が進行しており、物流効率が低下している状況である。

特に、近年はインターネットを利用した通信販売（EC）の伸びとともに宅配便の取扱個数が伸びている（宅配便の取扱については、ヤマト運輸（株）など大手3社で全体の9割以上のシェアとなっている）。

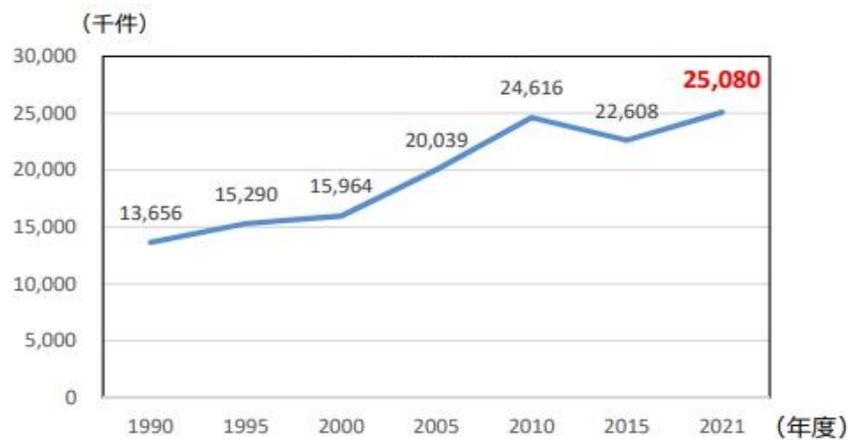
一方で、営業用貨物自動車の輸送量に対する宅配便が占める割合（推計値）は、令和元（2019）年度において2%未満に留まっている。

(参考3) 貨物1件あたりの貨物量



出典：国土交通省HP「我が国の物流を取り巻く状況」

(参考4) 物流件数の推移



出典：国土交通省HP「我が国の物流を取り巻く状況」

(参考5) 宅配便の取扱個数及び営業用貨物自動車の輸送量に対する割合の推移

	営業用 貨物自動車 輸送重量	宅配便貨物 取扱個数	①宅配便 貨物重量 推定値	②宅配便 貨物重量 上限値	宅配便貨物 重量構成比 推計値①	宅配便貨物 重量構成比 推計値②
2007年度	3,403,916	3,232	38,143	80,812	1.1%	2.4%
2008年度	3,266,309	3,211	37,892	80,279	1.2%	2.5%
2009年度	3,123,516	3,137	37,016	78,424	1.2%	2.5%
2010年度	3,069,416	3,220	37,994	80,496	1.2%	2.6%
2011年度	3,153,051	3,401	40,131	85,024	1.3%	2.7%
2012年度	3,011,839	3,526	41,607	88,150	1.4%	2.9%
2013年度	2,989,496	3,637	42,913	90,917	1.4%	3.0%
2014年度	2,934,361	3,614	42,643	90,345	1.5%	3.1%
2015年度	2,916,827	3,745	44,190	93,623	1.5%	3.2%
2016年度	3,019,328	4,019	47,420	100,465	1.6%	3.3%
2017年度	3,031,940	4,251	50,166	106,283	1.7%	3.5%
2018年度	3,018,819	4,307	50,823	107,675	1.7%	3.6%
2019年度	3,053,766	4,323	51,017	108,087	1.7%	3.5%

①…宅配便貨物の平均重量を
11.8kgとした場合のシェア
②…宅配便貨物の全てが大手
宅配便会社の重量上限に
相当する25kgとした場合の
シェア

※(単位)重量:万トン、取扱個数:百万個

出典:(株)日通総合研究所

「2020年度「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期/自動運転(システムとサービスの拡張)/プロ
ープ等車両情報を活用したアーキテクチャに基づく物流効率化のための調査・実証」に係る委託業務 実績報告書」

(参考6) 令和4(2022)年度 宅配便(トラック) 取扱個数

宅 配 便 名	取 扱 事 業 者	前年取扱個数 (千個)	取 扱 個 数 (千個)	対前年度比 (%)	構成比 (%)
宅 急 便	ヤマト運輸 株	2,275,624	2,339,711	102.8	47.5
飛脚宅配便	佐川急便 株	1,369,178	1,359,905	99.3	27.6
ゆうパック	日本郵便 株	988,575	980,317	99.2	19.9
フクツー宅配便	福 山 通 運 他20社	141,486	138,312	97.8	2.8
カンガルー便	西 濃 運 輸 他19社	100,757	101,180	100.4	2.1
そ の 他 (1 7 便)		6,441	5,656	87.8	0.1
合 計 (2 2 便)		4,882,061	4,925,081	100.9	100.0

95%

出典:国土交通省HP「令和4年度 宅配便・メール便取扱実績について」

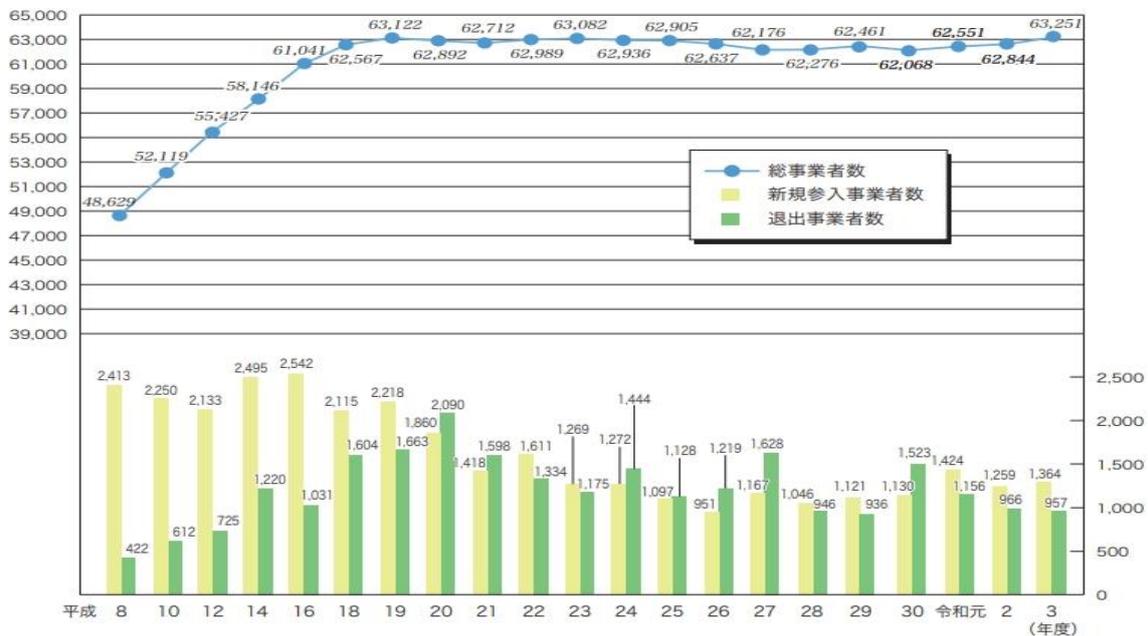
(3) 貨物運送事業者の推移

平成2(1990)年12月に貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法が施行されたことにより、運送業をそれまでの免許制から許可制とすることや、運賃を認可運賃制から事前届出制に変更する規制緩和が行われた。

これらの影響により事業への新規参加者が増加し、トラック運送事業者数は長期にわたり増加する傾向が続いていたが、平成20(2008)年度以降は約63,000者とほぼ横

ばいで推移している。

(参考7) トラック運送事業者数の推移



出典：全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」

2 トラック運送事業における働き方をめぐる状況

(1) 労働時間

トラック運送事業における年間労働時間は、令和4（2022）年時点で、全産業平均の2,124時間に対して、大型トラック運転者で444時間（月37時間）長い2,568時間、中小型トラック運転者で396時間（月33時間）長い2,520時間となっている。

トラック運転者の労働時間が長くなっている大きな要因として、荷物の積み下ろしのために待機する「荷待ち」や荷物の積み下ろしをする「荷役」業務が挙げられている。

国土交通省が令和2年度に実施した調査結果によると、トラック運転者の1日の平均拘束時間のうち「荷待ち・荷役」が占める割合は、約4分の1（3時間超）となっており、トラック運転者の働き方を改善するにはこれらの状況を改善することが重要である。

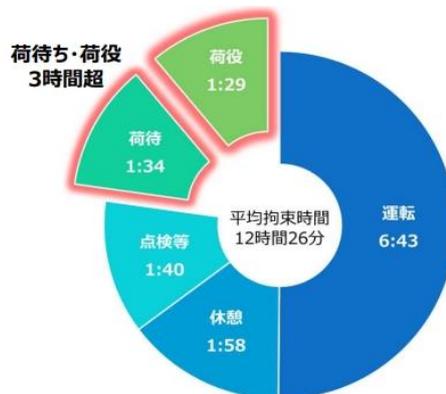
また、「荷待ち・荷役」は荷主側に起因する影響が大きいため、荷主側の意識改革や取組が重要である。

(参考8) トラック運転者の労働時間の推移



出典：全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」

(参考9) トラック運転者の拘束時間の内訳 (令和2 (2020) 年度調査)



出典：国土交通省「我が国の物流の革新に向けた取組みの動向」

(2) 年間賃金

トラック運送事業における年間所得額は、令和4 (2022) 年時点で、全産業平均の497万円に対して、大型トラック運転者で20万円少ない477万円、中小型トラック運転者では59万円少ない438万円になっている。

(参考10) トラック運転者の年間平均所得の推移

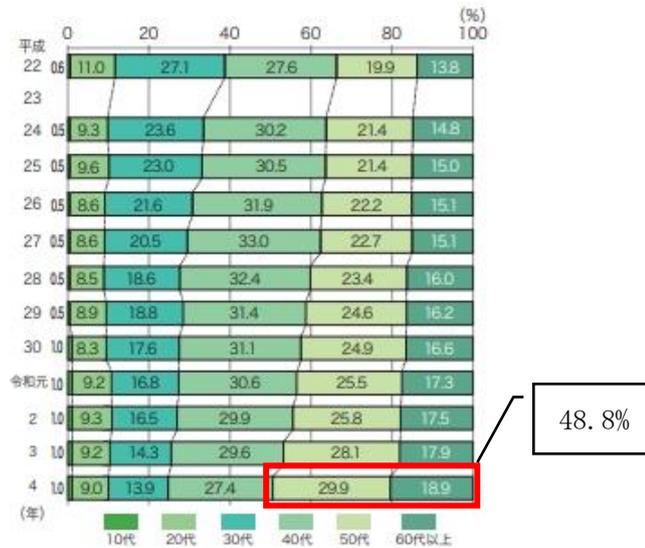


出典：全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」

(3) 年齢構成

トラック運送事業を含む自動車運送事業の就業者については、令和4（2022）年時点で、40歳未満の若い就業者数は全体の23.9%である一方で、40歳以上50歳未満が27.4%、そして50歳以上が48.8%を占めるなど、高齢化が年々進んでいる。

(参考 11) 道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比

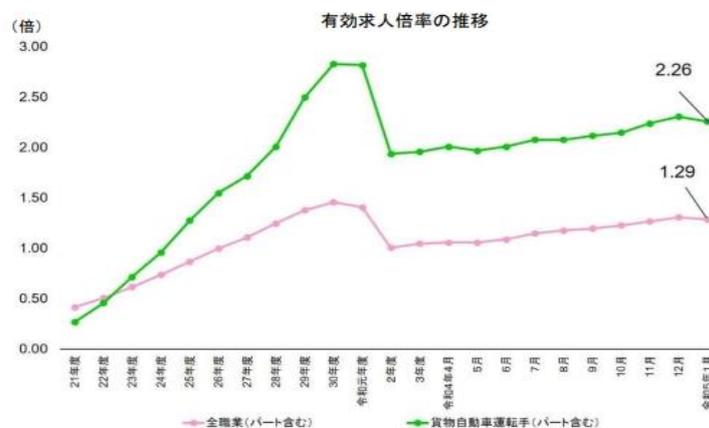


出典：全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2023」

(4) 有効求人倍率

トラック運転者の有効求人倍率は、年々増加傾向にあり、コロナ禍で一時減少したものの、再び増加傾向にある。全職業の平均よりも約2倍高い水準にあり、人手不足の状況である。

(資料 12) 有効求人倍率の推移



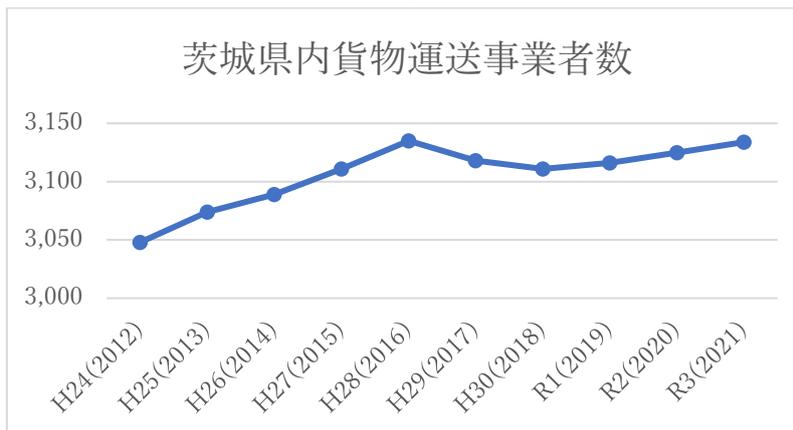
出典：国土交通省HP「我が国の物流を取り巻く状況」

(5) 本県のトラック運送事業の特徴

令和3（2021）年度末における本県の貨物自動車事業者数は、3,134者となっており、過去10年間で微増となっている。

また、（一社）茨城県トラック協会が会員企業向けに実施した調査結果によると、回答企業の約8割が片道450km未満の輸送を主な運行形態としており、関東圏を目的地とした比較的近距离の輸送を行っている事業者が多い。

(参考13) 本県の貨物自動車事業者数の推移



出典：令和4（2022）年茨城県統計年鑑

(参考14) 主な運行形態

項目	今回	
	社数	比率
車中泊が伴う長距離輸送	16	19.28%
片道450km以上の日帰り輸送	3	3.61%
中長距離輸送（200～450km未満）	37	44.58%
近距离輸送（200km未満）	27	32.53%
合計	83	100.00%

77.1%

出典：茨城県トラック協会「標準的な運賃」や「標準運送約款」等の交渉状況に関する実態調査結果

（令和5（2023）年11月調査）

3 物流における2024年問題

(1) 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

運転者の長時間労働を是正し、運転者の健康と安全を確保することなどを目的に、労働基準法の改正を含む「働き方改革関連法」が平成30（2018）年6月に成立し、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31（2019）年4月）の5年後（令和6（2024）年4月）より、年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用さ

れることとなった。

併せて、令和4（2022）年12月に厚生労働省がトラック運転者等の拘束時間（労働時間＋休憩時間）を定めた「改善基準告示」を改正し、令和6（2024）年4月から1か月あたりの拘束時間を原則284時間以内、年間の拘束時間を原則3,300時間以内とする規制が適用されることとなった。

（参考15）時間外労働規制の内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 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</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

出典：国土交通省HP「我が国の物流を取り巻く状況」

（2）時間外労働規制等による影響（2024年問題）

時間外労働規制等によりトラック運転者の長時間労働を抑制する際、労働時間削減のために具体的な対応を行わなかった場合には、輸送能力が不足する可能性が指摘されている。

国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において公表された（株）NX総合研究所の試算によれば、年間の拘束時間の上限を原則3,300時間とした際に、荷待ち時間減少等の対策を行わなかった場合の輸送能力について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前の令和元（2019）年度の貨物輸送量等と比較して、輸送能力の14.2%（営業用トラックの輸送トン数換算で4億トン相当）が不足するとされている。

さらに、運転者数の減少の影響も加味して令和12（2030）年度の物流需給ギャップについて試算した場合、輸送能力の34.1%（営業用トラックの輸送トン数換算で9.4億トン相当）が不足する可能性があるとされている。

(参考 16) 不足する輸送能力 (全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2024年度	14.2%	4.0億トン
2030年度	34.1%	9.4億トン

※2024年度において、拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会「最終取りまとめ」(2023年8月)

(参考 17) 不足する輸送能力 (令和元 (2019) 年度データ)

(発荷主別)

(地域別)

業界	不足する輸送能力の割合	地域	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%	北海道	11.4%
建設業、建材 (製造業)	10.1%	東北	9.2%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%	関東	15.6%
特積み	23.6%	北陸信越	10.8%
元請の運送事業者	12.7%	中部	13.7%
紙・パルプ (製造業)	12.1%	近畿	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%	中国	20.0%
自動車、電気・機械・精密、 金属 (製造業)	9.2%	四国	9.2%
化学製品 (製造業)	7.8%	九州	19.1%
日用品 (製造業)	0.0%		

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会「最終取りまとめ」(2023年8月)

(3) 本県への影響

(株) 帝国データバンクが県内企業を対象に実施した「2024年問題に対する茨城県内企業の意識調査」(令和5(2023)年12月から令和6(2024)年1月実施)の結果によれば、物流の2024年問題について「マイナスの影響がある」と回答した企業の割合は全体の7割に上っている。

特に、直接の労働規制を受ける運輸・倉庫業のほか、卸売業や小売業についても「マイナスの影響がある」と回答した企業の割合が高くなっている。

また、具体的な影響については、「物流コストの増加」が60.3%と最も高く、次いで「人手不足の悪化」(46.4%)、「人件費の増加」(44.3%)が4割台と高くなっている。

(参考 18) 県内企業の「2024 年問題」に対する意識

	影響はない	マイナスの影響がある	分からない
2024年問題全般	22.2%	61.9%	15.9%
物流の2024年問題	14.4%	69.1%	16.5%
建設	10.3%	69.2%	20.5%
不動産	33.3%	50.0%	16.7%
製造	9.6%	63.5%	26.9%
卸売	9.1%	81.8%	9.1%
小売	7.7%	76.9%	15.4%
運輸・倉庫	7.7%	84.6%	7.7%
サービス	36.4%	54.5%	9.1%

注1: 母数は、有効回答企業194社

注2: 網掛けは、物流の2024年問題の全体以上を示す

出典：帝国データバンク水戸支店「2024 年問題に対する茨城県内企業の意識調査」

(参考 19) 「2024 年問題」に対する具体的な影響

		(%)							
		建設	不動産	製造	卸売	小売	運輸・倉庫	サービス	
1	物流コストの増加	60.3	48.7	50.0	69.2	72.7	69.2	38.5	51.5
2	人手不足の悪化	46.4	61.5	16.7	44.2	51.5	38.5	38.5	42.4
3	人件費の増加	44.3	56.4	33.3	34.6	48.5	30.8	53.8	42.4
4	配送スケジュールの見直し	29.9	10.3	0.0	50.0	33.3	46.2	30.8	18.2
5	建設コストの増加	28.9	64.1	83.3	11.5	21.2	15.4	7.7	24.2
6	時間外労働時間の減少	24.2	46.2	33.3	11.5	12.1	7.7	76.9	15.2
7	業務の効率化促進	22.2	25.6	16.7	17.3	12.1	7.7	38.5	30.3
7	従業員の負担増大	22.2	35.9	0.0	15.4	30.3	15.4	23.1	18.2
9	労働環境の改善	21.6	41.0	0.0	15.4	15.2	0.0	53.8	9.1
10	労務管理の煩雑化	20.6	23.1	0.0	13.5	27.3	15.4	61.5	15.2

注1: 母数は、有効回答企業194社

注2: 網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

出典：帝国データバンク水戸支店「2024 年問題に対する茨城県内企業の意識調査」

第 4 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

1 商慣行の見直しについて

- (1) 荷待ち・荷役時間の削減
- (2) 適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組

2 物流の効率化について

- (1) 物流DXの推進

3 荷主・消費者の行動変容について

- (1) 荷主の行動変容
- (2) 消費者の行動変容

(産業戦略部、県民生活環境部)

令和6年8月28日(水)

1 商慣行の見直しについて

(1) 荷待ち・荷役時間の削減

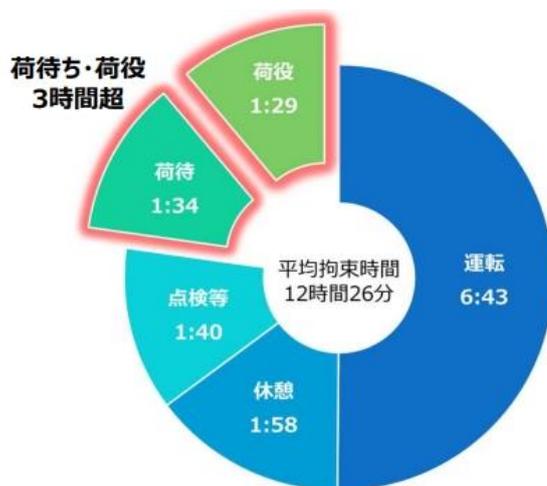
1 現状と課題

(1) 荷待ち・荷役の状況について

国土交通省が実施した実態調査によると、トラック運転者の1日の平均拘束時間のうち、約4分の1を荷物の順番待ちや積み降ろしなどの「荷待ち・荷役」が占めており、これらにかかる時間を削減することで運転者の負担軽減や物流の効率化を図る必要がある。

また、「荷待ち・荷役」については、荷主側の対応による影響が大きいいため、荷主に対して意識改革や対策を促していく必要がある。

(参考1) トラック運転者の拘束時間の内訳 (令和2 (2020) 年度調査) 【再掲】



出典：国土交通省「我が国の物流の革新に向けた取組みの動向」

2 施策の方向性

(1) 荷待ち・荷役時間削減に向けた国の取組

ア 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」の設置

物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」の設置を閣議決定 (令和5 (2023) 年3月)。

同会議は、これまでに5回の会議を開催し、「物流革新に向けた政策パッケージ」 (令和5 (2023) 年6月)、「物流革新緊急パッケージ」 (令和5 (2023) 年10月)、「2030年度に向けた政府の中長期計画案」 (令和6 (2024) 年2月) について検討を実施。

イ 「物流革新に向けた政策パッケージ」の決定

荷主企業、物流事業者 (運送・倉庫等)、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・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

商慣行の見直しについては、荷主・元請事業者への監視を強化するためのトラックGメンの設置や、荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入に向けて取り組むことが盛り込まれた。

（参考2）「物流革新に向けた政策パッケージ」における取組内容

（1）商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（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重下請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（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- 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・内航海運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 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進^(※)
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

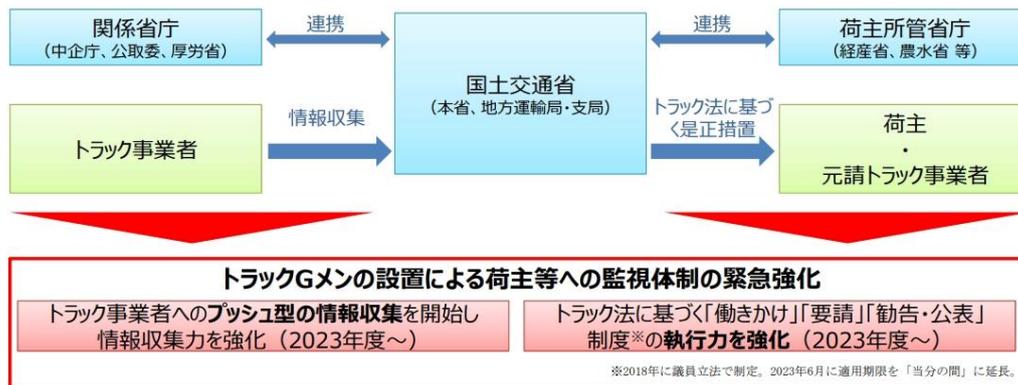
（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 第2回配布資料

（参考3）トラックGメンについて

貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置をより強化するため、令和5（2023）年7月から国土交通省及び地方運輸局に設置（162名体制）し、トラック運送事業者へのプッシュ型の情報収集を開始。



トラックGメンの活動実績 (令和6 (2024) 年6月30日現在)

働きかけ等の累計実施件数	
● 勧告	: 2件 (荷主1、元請1件)
● 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%)
● 過積載運送の指示・容認	(6%)
● 異常気象時の運送依頼	(4%)

出典：国土交通省HP

ウ 「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」の策定

「物流革新に向けた政策パッケージ」の決定を受け、経済産業省・農林水産省・国土交通省が「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」を策定 (令和5 (2023) 年6月)。

ガイドラインでは、荷主事業者に対して、荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握した上、それらの時間を2時間以内とし、これを達成した場合には1時間以内を目標に更なる時間の短縮に努めることを定めている。

エ 「物流革新緊急パッケージ」の決定

令和5 (2023) 年6月に決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」の中から特に即効性の高い施策についてまとめた「物流革新緊急パッケージ」を決定 (令和5 (2023) 年10月)。

商慣行の見直しについては、以下の施策が掲載されている。

① 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)

- ② 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
- ③ 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

オ 物流2法の改正

政府は、「物流革新緊急パッケージ」に基づき、物流2法(流通業務総合効率化法及び貨物自動車運送事業法)の改正案を令和6年通常国会に提出(令和6(2024)年4月26日成立、同年5月15日公布 ※施行日は、一部を除いて公布日から起算して1年を超えない範囲内で決定)。

流通業務総合効率化法の改正では、荷主、物流業者が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、取組状況について国が指導・助言等を行うこととしている。

さらに、一定規模以上の事業者(特定事業者)については、中長期計画の作成や定期報告が義務付けられているほか、特定事業者のうち荷主には物流改善の責任者となる役員クラスの担当者「物流統括管理者」が義務付けられた。

また、貨物自動車運送事業法の改正では、運送業界の多重下請構造を把握するため、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などが義務付けられた。

(参考4) 物流2法改正の概要

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】
<p>○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<u>取り組むべき措置</u>について努力義務を課し、当該措置について国が<u>判断基準</u>を策定。</p> <p>*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。</p> <p>○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<u>指導・助言、調査・公表</u>を実施。</p> <p>○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、<u>中長期計画の作成や定期報告等</u>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、<u>勧告・命令</u>を実施。</p> <p>○特定事業者のうち荷主には<u>物流統括管理者の選任</u>を義務付け。</p> <p>※法律の名称を変更。</p> <p>※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)</p>	<p>【荷主等が取り組むべき措置の例】 <パレットの導入></p>  <p>バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業</p> <p>パレットの利用による荷役時間の短縮</p>
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】
<p>○元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した<u>実運送体制管理簿の作成</u>を義務付け。</p> <p>○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<u>書面による交付等</u>を義務付け*2。</p> <p>○他の事業者の運送の利用(=下請けに出す行為)の<u>適正化</u>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<u>管理規程の作成、責任者の選任</u>を義務付け。</p> <p>*2*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。</p>	
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】
<p>○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<u>管理者選任と講習受講</u>、②国交大臣への<u>事故報告</u>を義務付け。</p> <p>○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。</p>	

出典：国土交通省H P

(2) 荷待ち・荷役時間削減に向けた県の取組

ア 荷主事業者への通知

茨城県内の貨物運送事業者と取引がある荷主企業約1,000社に対して、知事名で荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化への協力を求める要請文を发出（令和4（2022）年7月及び令和5（2023）年4月）。

イ 茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業

業務効率化の取組が遅れている県内の中小物流事業者を支援するため、業務効率化に資する取組に対する補助を実施（令和6（2024）年度6月補正予算、予算額30,000千円）。

（参考5）茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業の概要

<補助対象>

県内に事業所を有する中小貨物運送事業者又は中小倉庫事業者で、パートナーシップ構築宣言※の登録を行なっている者（想定：15事業者）

<対象経費>

- DXの活用により業務効率化を図るシステム等の初期導入経費
【例】 デジタルタコメーター、IT点呼システム
入庫予約受付システム、配車計画システム等
- 手荷役作業の軽減に資する機器の導入経費
【例】 テールゲートリフター、フォークリフト等



<補助率>

1/2（補助上限2,000千円）

3 今後の対応・改善の方向

荷待ち・荷役時間の削減は、運転者の労働条件を改善させるのみならず、物流の効率化に不可欠であることから、国や関係団体と連携し、トラック運送事業者と荷主企業が一体となって荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう機運の醸成を進めていくとともに、県内の中小物流事業者に対して成功事例等の横展開を図っていく。

(2) 適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組

1 現状と課題

(1) トラック運送事業者の価格転嫁の状況

中小企業庁は、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、価格交渉や価格転嫁の状況について下請事業者からのフォローアップ調査を実施。

令和6（2024）年3月実施の調査結果では、トラック運送事業者のコスト増に対する転嫁率は、徐々に改善はされつつあるが、いまだ28.1%と全調査対象業種のうち最下位となっている。

適正な価格転嫁により事業収益の改善や運転者の賃金向上等を図り、トラック運送業界の人手不足の状況などの改善につなげていく必要がある。

(参考6) 価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

2024年3月		コスト増に対する転嫁率※	各要素別の転嫁率			
			原材料費	エネルギー	労務費	
①全体		↑46.1%	↑47.4%	↑↑40.4%	↑40.0%	
1位	化学	↑61.0%	↑↑63.2%	↑↑54.1%	↑51.1%	
2位	製薬	↑53.5%	↑↑56.5%	↑↑49.7%	↑↑44.1%	
3位	機械製造	↓51.9%	↑57.0%	↑↑45.3%	↑43.3%	
4位	飲食サービス	↓51.5%	↑↑53.0%	↑↑38.3%	↑37.8%	
5位	電機・情報通信機器	↓51.2%	↑55.9%	↑↑43.8%	↑42.9%	
6位	食品製造	↓50.0%	↓51.6%	↑↑42.7%	↑41.2%	
7位	繊維	↑49.9%	↑↑51.4%	↑↑↑43.2%	↑↑41.3%	
8位	造船	↓49.1%	↑53.8%	↑↑45.2%	↑42.5%	
9位	鉱業・採石・砂利採取	↑↑48.6%	↑↑47.8%	↑↑↑43.3%	↑↑↑42.0%	
10位	電気・ガス・熱供給・水道	↑↑48.3%	↑↑49.4%	↑↑↑44.9%	↑↑45.1%	
11位	情報サービス・ソフトウェア	↑↑47.1%	↑↑↑39.7%	↑↑↑35.1%	↓46.2%	
11位	小売	↓47.1%	↑47.8%	↑↑40.5%	↑38.6%	
②業種別	11位	自動車・自動車部品	↑47.1%	↑54.8%	↑↑47.2%	↑↑37.2%
	14位	卸売	↓47.0%	↓47.5%	↑39.6%	↑38.3%
	15位	広告	↑46.9%	↑↑49.1%	↑↑40.2%	↑42.3%
	15位	建設	↑46.9%	↑47.3%	↑↑42.0%	↑43.8%
	17位	金属	↓46.2%	↓49.8%	↑↑41.5%	↑37.9%
	18位	紙・紙加工	↓45.1%	↓45.9%	↑37.5%	↑37.4%
	19位	建材・住宅設備	↓44.4%	↓47.0%	↑↑39.5%	↑↑39.4%
	20位	石油製品・石炭製品製造	↑43.9%	↑↑51.8%	↑↑38.8%	↑↑37.4%
	21位	印刷	↓43.5%	↓46.6%	↑↑37.2%	↑34.7%
	22位	不動産業・物品賃貸	↑42.1%	↑↑41.8%	↑↑38.7%	↑38.9%
	23位	通信	↑↑40.8%	↑38.9%	↑↑↑35.0%	↑↑38.3%
	24位	廃棄物処理	↑↑39.1%	↑↑35.0%	↑↑34.8%	↑↑34.6%
	25位	金融・保険	↓35.3%	↓34.1%	↓28.8%	↓32.3%
	26位	放送コンテンツ	↑33.7%	↑↑33.8%	↑↑27.8%	↓31.7%
	27位	トラック運送	↑28.1%	↑↑24.6%	↑↑25.9%	↑24.0%
	-	その他	↑44.3%	↑44.2%	↑↑38.4%	↑39.8%

出典：中小企業庁「価格交渉促進月間（2024年3月）フォローアップ調査結果」

2 施策の方向性

(1) 国の取組について

ア 標準的な運賃の導入

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背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善等を図るため、平成30（2018）年の貨物自動車運送事業法の改正により、標準的な運賃の告示

制度が導入された（令和2（2020）年4月告示）。

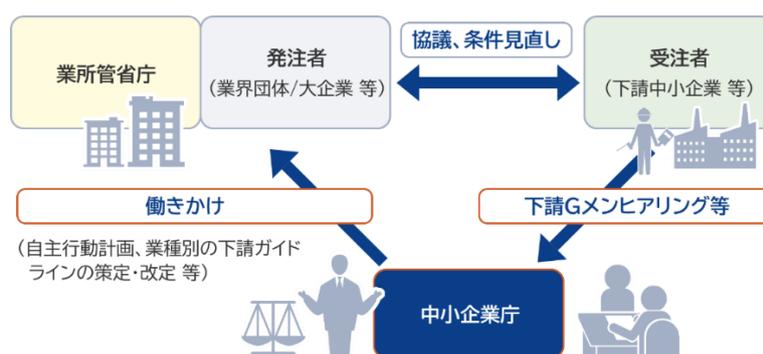
標準的な運賃は、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標とするものであり、令和6（2024）年の改正では、運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等が加算された。

イ 下請Gメン及び下請かけこみ寺の設置

中小企業庁は、取引の適正化や改善指導を行うことを目的に、平成29（2017）年1月より下請Gメンを配置（当初80人から現在は330人へ増員）し、下請等中小企業者への訪問を実施。

また、下請取引の適正化を促進することを目的に、下請かけこみ寺を各都道府県の中小企業振興機関（本県はいばらき中小企業グローバル推進機構）に設置し、買いたたきなどの取引上のトラブルについて中小企業が専門家に相談をできる環境を整えている。

（参考7）下請Gメンの仕組み



出典：中小企業庁HP

ウ パートナーシップ構築宣言

「パートナーシップ構築宣言」は、事業者が、取引先との共存共栄を目指しサプライチェーン全体の共存共栄と新たな連携に取り組むことや、下請け企業との望ましい取引慣行の遵守を企業の代表者名で宣言し、ポータルサイトで公表するもの。

現在、全国で約53,000社の企業が宣言を実施（本県は約900社で、うち運輸業関係は約60社）。

宣言を行った企業は、国の各種補助金での加点措置等の優遇措置が受けられる。

（2）県の実施について

ア 荷主企業への通知

茨城県内の貨物運送事業者と取引がある荷主企業約1,000社に対して、知事名で燃料費や労務費等の上昇分の影響を考慮する価格交渉への協力を求める要請文を发出（令和4（2022）年7月、令和5（2023）年4月及び令和6（2024）年2月）。

イ パートナーシップ構築宣言登録企業へのインセンティブ

パートナーシップ構築宣言の宣言登録企業に対して、以下の県独自の優遇措置を設定。

- ① いばらきチャレンジ基金事業における採択審査の際の加点措置
- ② 県制度融資である雇用拡大支援融資の対象を宣言企業へ拡大
- ③ 茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業の申請条件の1つに位置付け

ウ 価格交渉推進月間の啓発

毎年3月と9月の価格交渉推進月間に合わせて、県内の業界団体や事業協同組合に対して、適切な価格交渉の実施を促す通知を知事名で発出するとともに、産業戦略部メールマガジンにおける啓発を実施。

また、本年9月には、(株)茨城新聞社や茨城県商工会議所連合会との共催により県内中小事業者を対象とした価格交渉講習会を開催予定。

3 今後の対応・改善の方向

運転者の人手不足などの状況を改善するためには、コスト上昇分に対する適切な価格転嫁を実施することで、運転者の賃金の上昇を図り、労働条件を改善することが必要である。

引き続き、荷主企業に対する働きかけや「パートナーシップ構築宣言」への登録促進を図り、トラック運送事業者が価格交渉を行いやすい環境づくりを進めていく。

2 物流の効率化について

(1) 物流DXの推進

1 現状と課題

運送業界は、有効求人倍率が全業種の平均と比較して約2倍となるなど、人手不足が顕著である。

トラック運転者の労働環境を改善し人材の確保を図るとともに、DXや荷役作業軽減する機器等を活用し、業務の生産性を向上させていく必要がある。

2 施策の方向性

(1) DXの活用による業務効率化

「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5（2023）年6月、再掲）において、物流の効率化、生産性の向上を図るため、「物流DX」を推進することが言及されている。

国土交通省は、単なるデジタル化・機械化ではなく、それによりオペレーション改善や働き方改革を実現し、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させることで、これまでの物流のあり方を変革する「物流DX」を推進するとともに、大企業のみならず中小事業者による取組を促すため、DX導入事例集などを作成し、成功事例の横展開を図っている。

(参考事例1) 携帯電話と連動したバース予約・受付システムで待機時間を短縮

① 背景

乗務員の待機時間削減とバース・倉庫内貨物の効率回転へ

物流が集中した際に、倉庫における積み込みや荷下ろし待ちが発生し、待機時間の問題や近隣への迷惑行為となるため、限られたバース数の効率的な運用、倉庫内貨物の効率的な回転、乗務員待機時間の低減が課題だった。

② 導入技術

バース予約・受付システム

- TC(Transfer Center)やDC(Distribution Center)に対応可能な「バース予約・受付システム」を導入し、受付状況やバース状況を可視化することで、情報の共有化と車両誘導を行い、バース運営の効率化を図る。
- 「バース予約・受付システム」の機能は「バース予約」「受付システム」「バース自動割当」「乗務員連絡バース誘導」の4つで、その組み合わせは自由。
- システムの流れは、①携帯電話等からの予約・受付→②SMS・メールによる待機車両のバースへの呼び出し・誘導→③バース稼働状況等の作業進捗をリアルタイムで確認→④受付状況、バース稼働状況をリアルタイムで確認→①へ戻る。



(参考事例2) AI点呼ロボットの導入で運行管理者の負荷を低減

① 背景

運行管理者の点呼業務の負荷を軽減したい

人手不足により労働時間が増加し、ドライバーの勤務状態の把握や、社員個々の業務負荷を把握できておらず、働き方改革と安全対策の強化が必要な局面にあった。

② 導入技術

点呼支援ロボット「Tenko de unibo」

- 運行管理者が行う点呼業務をロボットが支援する。「本人確認」、「アルコールチェック」、「免許証チェック」、「体調管理(血圧・体温)」、「指示伝達」といった点呼業務をロボットが実施。点呼終了後、システムに連動したキーボックスが開放されドライバーは車両キーが取り出せ、点呼記録簿も点呼時の写真付きで自動作成。
- 出退勤機能の追加や安全指導コンテンツの利用など豊富な拡張性を備えており、同社では出退勤管理機能の「乗務員時計」を連動して活用している。

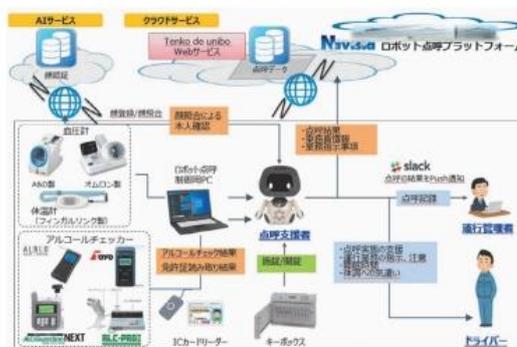
費用(日貸協連取扱価格・税込)

- ・月額 93,500円(3年レンタル取扱)
- ・導入時費用 55,000円~253,000円(事前設定・操作説明時のオプション料金)

【点呼の様子】



【点呼支援ロボ「Tenko de unibo」システム構成】



出典：国土交通省「物流・配送会社のための物流DX導入事例集」

(2) DX導入への支援

① 国による支援

荷役作業などを効率化する目的で、荷主事業者を対象とした物流効率化に向けた先進的な実証事業を国土交通省や経済産業省が実施している。

また、トラック運送事業者がITツールなどを導入する際は、経済産業省や(公社)全日本トラック協会が補助を実施している。

(参考8) 物流効率化に係る主な国庫補助事業

所管省庁	事業名	支援内容	補助率等
国土交通省	物流施設におけるDX推進実証事業費補助金	【対象事業者】 物流施設を保有・使用する物流関係事業者 【内容】 荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、①システム構築・連携、②自動化・機械化機器の導入を同時に行う場合の経費の一部支援。 ※専門家による伴走支援、効果検証等も併せて実施	【補助率】 1/2以内 【補助上限】 ①：2,500万円 ②：1億1,500万円
	トラック輸送省エネ化推進事業	【対象事業者】 トラック運送事業者及び荷主企業（連携して取り組むことが要件） 【内容】 ①車両動態管理システム、②予約受付システムの導入、③ダブル連結トラック及びスワップボディコンテナ車両の導入に要する経費の一部支援。	【補助率】 1/2以内 【補助上限】 ①：14万円/台 ②：4,000万円 ③：1,000万円
経済産業省	物流効率化に向けた先進的な実証事業	【対象事業者】 荷主企業 【内容】 物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用を補助し、荷主企業の省力化や物流効率化の投資効果を明らかにする実証を実施。	【補助率】 2/3以内（中小企業） 1/2以内（中堅企業） 【補助上限】 1億円（中小企業） 5億円（中堅企業）
	IT導入補助金	【対象事業者】 中小企業、小規模事業者 【内容】 自社の課題やニーズに合ったITツールを導入する経費の一部補助を実施。	【補助率】 1/2以内 【補助上限】 150万円～450万円（導入内容により異なる）

② 県による支援（茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業 ※再掲）

業務効率化の取組が遅れている県内の中小トラック運送事業者や倉庫事業者を支援するため、業務効率化に資する取組に対する補助を実施（令和6（2024）年度6月補正予算、予算額30,000千円）。

(参考9) 茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業の概要

<補助対象>
 県内に事業所を有する中小貨物運送事業者又は中小倉庫事業者で、パートナーシップ構築宣言※の登録を行なっている者（想定：15事業者）

- <対象経費>
- DXの活用により業務効率化を図るシステム等の初期導入経費
【例】 デジタルタコメーター、IT点呼システム
 入庫予約受付システム、配車計画システム等
 - 手荷役作業の軽減に資する機器の導入経費
【例】 テールゲートリフター、フォークリフト等



<補助率>
 1/2（補助上限2,000千円）

3 今後の対応・改善の方向

県内の中小事業者については、茨城県中小物流事業者業務効率化支援事業による支援を実施していくとともに、関係団体と連携し、DXの導入や荷役作業軽減のための機器の導入による成功事例の横展開を図り、県内事業者の業務効率化を図っていく。

3 荷主・消費者の行動変容について

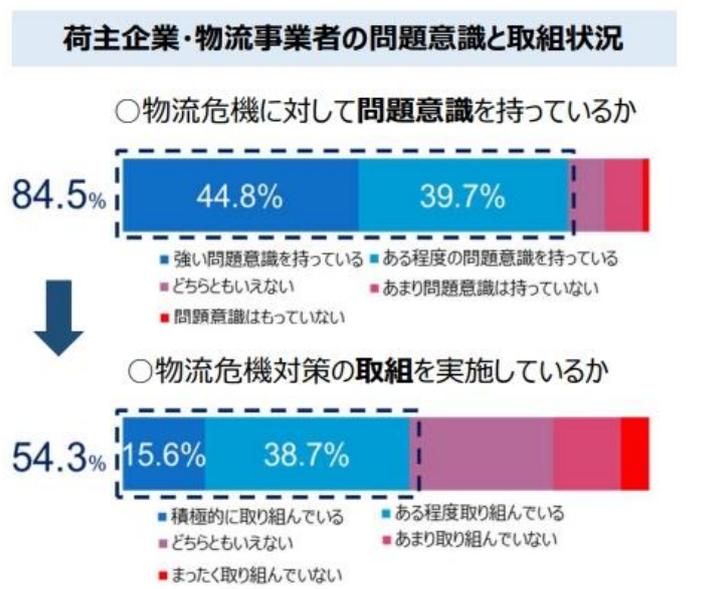
(1) 荷主の行動変容

1 現状と課題

物流の2024年問題に対応していくためには、トラック運送事業者のみならず、荷主や消費者も問題に対する理解を深め、関係者が連携して取り組んでいくことが重要である。

国が令和4（2022）年10月に実施した調査によると、物流危機に対して問題意識を持っている企業の割合は約85%に上る一方、何らかの取組を行っている企業は約54%にとどまっており、取組を促していく必要がある。

(参考10) 荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況



出典：国土交通省「物流革新に向けた政策パッケージについて」

2 施策の方向性

県は、荷主企業や消費者の物流問題への理解を促進するため、関係団体と連携したセミナーを開催するなどの取組を実施している。

(1) 持続可能ないばらきの物流構築のための共創セミナー

トラック運送事業者、荷主企業、消費者が、2024年問題など物流業界が抱える課題を共有し、それに対してそれぞれ「何ができるのか」を考えるきっかけとするため、県と（一社）茨城県トラック協会が共催で「持続可能ないばらきの物流構築のための共創セミナー」をこれまでに2回開催した。

第1回目のセミナー（令和5（2023）年12月4日開催）においては、荷主企業、消費者、トラック運送事業者の代表者が「持続可能ないばらきの物流構築に向けた共同宣言」を行い、その様子がマスコミにも取り上げられるなど、広く県民へのPRにつながった。

(参考 11) 「持続可能ないばらきの物流構築のための共創セミナー」 新聞記事



持続可能な本県の物流構築を目指し共同宣言した県内荷主企業、消費者、運送事業者の代表者ら＝つくば市竹園

2024年問題

持続可能な物流構築を

共同宣言 荷主と事業者、消費者

県トラック協会セミナー

県トラック協会（小倉邦彦会長）は4日、つくば市竹園の同協会会場で、物流の「2024年問題」の課題解決に向けたセミナーを開いた。県内に事業所のある荷主企業や運送事業者など約50の組織・団体が参加し、荷主・運送事業者、消費者の3者の代表が本県の持続可能な物流の構築を目指す共同宣言を行った。

宣言は、荷主側がトラック発着時の体制を整えて荷待ちや荷役作業時間短縮に努める▽事業者が荷主と連携して物流の省力化を図る▽消費者側が宅配の再配達削減などに伴う物流負担の軽減を目指すなど、3者がそれぞれの立場でできることが盛り込まれた。荷主企業代表として「水戸ブルーインクス」水戸市（営業本部の井坂国太郎部長とカスミ）は「（共同宣言）と目標した。また、N

セミナーでは、国土交通省の小幡弘明物流通事課課長が運送事業者の現状と課題を説明。トラック運転手の労働時間は全職並みの手元作業時間短縮に比べて約2割短縮、年間買金約15%ほど低減しているデータを紹介した上で、「荷主と事業者が一体となって荷待ち・荷役作業の効率化に取り組むことが重要」と指摘した。また、N

又総合研究所の大島明常務は「事業者側の視点で見ると、荷主側が『荷主運送の原価止』を求め、運送会社に『コスト削減』を求め、運送会社代表として東ケ藤運輸（水戸市）の五来一社長が、それぞれ宣言を述べた。

同協会の小倉会長は、価格競争が進まない点を踏まえ、「双方が話し合う場を設け信頼関係を築いて課題解決に向けて動いていきたい」と話した。（川崎隆）

出典：令和 5（2023）年 12 月 5 日 茨城新聞

(参考 12) 持続可能ないばらきの物流構築に向けた共同宣言

持続可能ないばらきの物流構築に向けた共同宣言

物流業界は「2024年問題」という大きな変革を迎えようとしています。そして、ドライバーの長時間労働や燃料価格高騰など、厳しい経営環境が続いている物流業界の課題は深刻化しており、これらが人手不足の原因となり、輸送能力の低下が懸念される事態を招いています。

物流が停滞・途絶することは、茨城の生産物を県内外に円滑に輸送できず、本県の産業や経済の発展に支障を及ぼすことになりかねません。

将来にわたって物流を安定的に維持・確保していくためには、県内の運送事業者はもとより、荷主企業や消費者が一致協力して、物流が直面している諸課題に取り組むことが、今、求められています。

わたしたちは、関係者の総力を結集し、持続可能ないばらきの物流構築に向けて、全力で取り組むことを、ここに宣言します。

◆荷主企業の取り組みとして

1. 物流にかかる構造的なコストを理解し、パートナーである運送事業者と協力し、持続可能な物流の実現を目指します。
1. トラックの発着時の体制を整え、荷待ちや荷役作業時間の縮減とともに、荷物の到着日時の弾力等に努めます。
1. 運送事業者と連携して、生産性向上や物流の効率化に取り組み、県内産業の振興と物流全体で共存共栄を目指します。

◆消費者の取り組みとして

1. 物流が日夜を問わず私たちの生活を支えていることを意識し、物流を維持していく上で適正な送料や納期について、理解を深めます。
1. 宅配便の再配達削減や、高速道路のサービスエリア及び道の駅等の休憩用の大型駐車スペースを空けるなど、普段の生活の中で出来る物流への負担軽減に努めます。
1. 持続可能な物流の実現のために努力している荷主企業や運送事業者を応援します。

◆運送事業者の取り組みとして

1. 荷主企業と連携した物流の省力化等により、ドライバーの負担軽減に努めます。
1. 荷主企業、運送事業者の双方において、非効率的な商慣行の見直しを行い、適正な取引環境のもとで、効率的な輸送サービスの実現を目指します。
1. 荷主企業の大切な貨物の運送に当たっては、安全で安心できるトラック輸送を実現するため、交通安全等の法令順守や環境保全・省エネ対策等に努めます。

令和 5 年 1 2 月 4 日

15

(2) (一社) 茨城県トラック協会による活動に対する支援

県は、(一社) 茨城県トラック協会に対し「運輸事業振興助成交付金」を交付し、同協会が実施する広報活動等の支援を行っている。

また、人材確保のための取組として、同協会では、大型免許をはじめとするトラック運送業に必要な各種運転免許の取得補助を実施している。

(参考 13) 運輸事業振興助成交付金を活用した主な取組 (令和 5 (2023) 年度実績)

支援区分	主な実施事業	R5年度 実績額 (千円)
サービスの改善及び 向上に関する事業	<ul style="list-style-type: none">若手や女性経営者育成に関する事業新聞等のメディアを活用した業界のPR活動大型免許等の取得に対する補助働きやすい職場認証取得に対する補助高校への出前事業の実施	73,088

(参考 14) 各種免許取得の補助内容

免許区分	補助率	補助上限額	R5支援実績
大型	1/2以内	10万円/人	187人
中型	1/2以内	5万円/人	74人
けん引	1/2以内	5万円/人	51人
準中型	1/2以内	5万円/人	22人

3 今後の対応・改善の方向

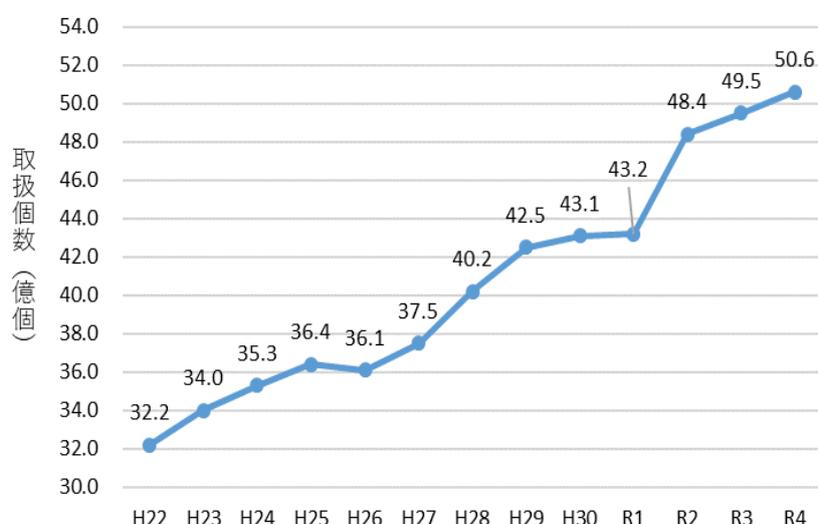
物流の2024年問題に対応するためには、トラック運送事業者のみならず、荷主企業や消費者が一体となって意識改革や取組を行うことが重要であることから、引き続き、関係団体と連携しながら物流問題に対する啓発を実施し、理解の促進などを図っていく。

(2) 消費者の行動変容

1 現状と課題

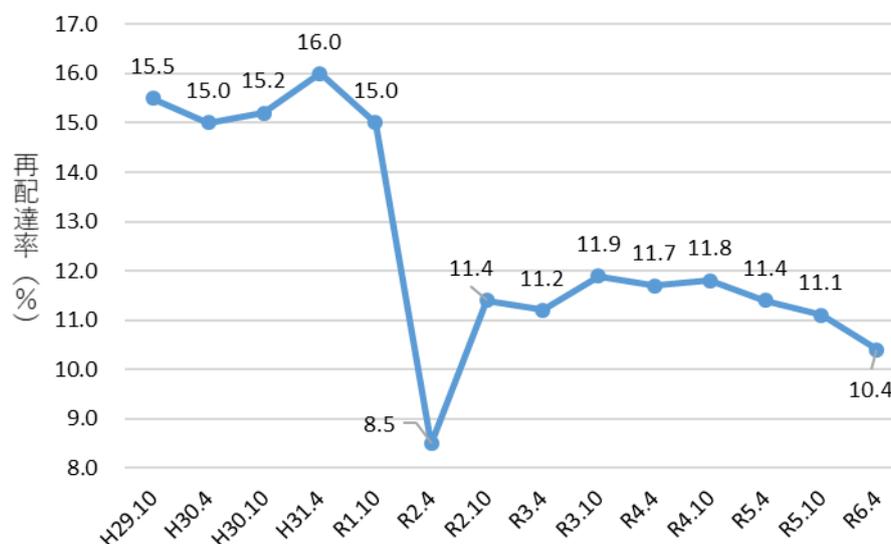
近年の通信販売、特にインターネットを利用した通信販売(E C)の伸びとともに宅配便の取扱個数は急伸しており、令和4(2022)年度の取り扱いは約50億個となる一方で、宅配便の個数のうち約10.4%が再配達であり、今後もネット通販、ネットショップ等のEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要である。(国土交通省HP(宅配便の再配達削減に向けて)、令和4(2022)年9月第1回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料)

(参考15) 宅配便の取扱個数



出典：国土交通省「令和4年度宅配便・メール便取扱実績について」

(参考16) 宅配便再配達実態調査に基づく再配達率の推移



出典：国土交通省令和6年4月期調査結果

2 施策の方向性

物流負荷の削減のためには、前述の荷主企業への取組に加えて、消費者の意識改革・行動変容が不可欠であることから、「2024年問題」に対する消費者の認知度を高めていく必要がある。

○荷主・消費者の行動変容に係る具体的な施策【再掲】

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- 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」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

（令和5（2023）年6月 物流革新に向けた政策パッケージ）

（1）国における消費者の行動変容に向けた取組

再配達率削減緊急対策事業を実施し、消費者が物流負荷軽減に資する荷物の受取方法や日時を自ら「選択」「確認」できる仕組みの構築及び物流負荷軽減に協力的な消費者に対しインセンティブを付与する実証事業に要する経費の一部を補助する事業に補助金を交付している（国土交通省）。

また、事業者が「送料無料」表示をする場合は、表示の理由や送料を無料とする仕組みを消費者に分かりやすく説明するよう要請している（消費者庁）。

（参考17）再配達率削減緊急対策事業の概要



（2）消費者の行動変容につながる県の取組

① 持続可能なばらきの物流構築のための共創セミナー【再掲】

トラック運送事業者、荷主企業、消費者が、2024年問題など物流業界が抱える課題を共有し、それに対してそれぞれ「何ができるのか」を考えるきっかけとするため、県と茨城県トラック協会が共催で「持続可能なばらきの物流構築のための共創セミナー」をこれまでに2回開催した。

第1回目のセミナー（令和5（2023）年12月4日開催）においては、荷主企業、消費者、トラック運送事業者の代表者が「持続可能ないばらきの物流構築に向けた共同宣言」を行い、その様子がマスコミなどにも取り上げられるなど、広く県民へのPRにもつながった。

（参考18）持続可能ないばらきの物流構築に向けた共同宣言（再掲）

持続可能ないばらきの物流構築に向けた共同宣言

物流業界は「2024年問題」という大きな変革を迎えようとしています。そして、ドライバーの長時間労働や燃料価格高騰など、厳しい経営環境が続いている物流業界の課題は深刻化しており、これらが人手不足の原因となり、輸送能力の低下が懸念される事態を招いています。

物流が停滞・途絶することは、茨城の生産物を県内外に円滑に輸送できず、本県の産業や経済の発展に支障を及ぼすことになりかねません。

将来にわたって物流を安定的に維持・確保していくためには、県内の運送事業者はもとより、荷主企業や消費者が一致協力して、物流が直面している諸課題に取り組むことが、今、求められています。

わたしたちは、関係者の総力を結集し、持続可能ないばらきの物流構築に向けて、全力で取り組むことを、ここに宣言します。

◆荷主企業の取り組みとして

1. 物流にかかる構造的なコストを理解し、パートナーである運送事業者と協力し、持続可能な物流の実現を目指します。
1. トラックの発着時の体制を整え、荷待ちや荷役作業時間の縮減とともに、荷物の到着日時の弾力等に努めます。
1. 運送事業者と連携して、生産性向上や物流の効率化に取り組み、県内産業の振興と物流全体で共存共栄を目指します。

◆消費者の取り組みとして

1. 物流が日夜を問わず私たちの生活を支えていることを意識し、物流を維持していく上で適正な送料や納期について、理解を深めます。
1. 宅配便の再配達削減や、高速道路のサービスエリア及び道の駅等の休憩用の大型駐車スペースを空けるなど、普段の生活の中で出来る物流への負担軽減に努めます。
1. 持続可能な物流の実現のために努力している荷主企業や運送事業者を応援します。

◆運送事業者の取り組みとして

1. 荷主企業と連携した物流の省力化等により、ドライバーの負担軽減に努めます。
1. 荷主企業、運送事業者の双方において、非効率的な商慣行の見直しを行い、適正な取引環境のもとで、効率的な輸送サービスの実現を目指します。
1. 荷主企業の大切な貨物の運送に当たっては、安全で安心できるトラック輸送を実現するため、交通安全等の法令順守や環境保全・省エネ対策等に努めます。

令和5年12月4日

② 環境配慮行動の啓発

年間を通して環境に配慮したライフスタイルを実践する県民運動「いばらきエコスタイル」を推進しており、啓発リーフレットや県ホームページにおいて、宅配ボックスの利用による再配達削減などの啓発を実施している。

③ エシカル消費の推進

人・社会・地域・環境に配慮した消費者行動である「エシカル消費」を推進しており、県ホームページやクイズキャンペーン等において、輸送距離の短縮による環境負荷の削減効果がある消費者行動として「地元の商品を選択する」などの啓発を実施している。

3 今後の対応・改善の方向

引き続き、2024年問題など物流業界が抱える課題を消費者と共有する取組を行うとともに、再配達の削減に係る啓発を実施し、消費者の理解の促進を図っていく。