

物流のいわゆる2024年問題への対応 (長崎労働局の取り組み)

令和6年11月6日
長崎労働局労働基準部

政府の進める物流革新に向けた政策パッケージ

「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

(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**（バース予約システム、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、サイバースポーツ、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

2. 施策の効果（2024年度分）

	(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	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

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

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

物流業務の発注側企業に対する協力要請の実施

趣旨目的

道路貨物運送事業（自動車運転者）については、脳心臓疾患・精神疾患の労災保険請求件数が全業種の中でも多く、長年、労働者の長時間労働による健康障害が問題となっていたことから、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（平成30年法律第71号）による労働基準法の改正に伴い、令和6年4月から時間外労働の上限時間の規制が適用された。これに伴い、運送企業には長時間労働削減の取り組み実施を促進してきたところであるが、これらの企業単独の取り組みでは限界があり、貨物の発着荷主の協力が必要不可欠となることから、運送企業への長時間労働の削減に向けた配慮及び協力を促進させるための要請を行うもの。

1 要請手法

関係行政機関と関係業界団体の連名で、主要団体に対して労働局長及び関係行政機関等から各団体に対して手交する。（報道機関からの撮影・取材等も可能）

2 要請対象と日時

日時：11月13日（水）11時から

場所：長崎商工会議所内（長崎市桜町4番1号 2F）

メディア関係者の撮影・取材は可

対象：長崎県商工会議所連合会（会長）、長崎県経営者協会（専務理事）

長崎県商工会連合会（会長）、長崎県中小企業団体中央会（会長）

※要請書や要請写真などは後日労働局HPに公表予定。翌月以降の労働基準監督署の監督指導時等の機会に事業場へ提示して周知・協力要請等に活用することも検討。

3 要請者

厚生労働省 長崎労働局 局長

国土交通省 九州運輸局 局長

国土交通省 九州地方整備局 局長

経済産業省 九州経済産業局 局長

公正取引員会 九州事務所 所長

一般社団法人長崎県建設業協会 会長

公益社団法人長崎県トラック協会 会長

長崎県（土木部長、地域振興部長） 順不同

4 セミナーの実施

発注者となり得るすべての業種の企業向けに、物流の2024年問題で生じうる影響や物流業務の発注時に配慮いただきたい内容をセミナー形式で県内各地で実施している。

速早会場：11月12日（火）14時～

<企業経営担当の皆様へ>
企業が直面する2024年問題等の課題解決を考えるセミナー

建設と物流の2024年問題は、建設業や物流業界だけの問題ではなく、サプライチェーンに波及する様々な企業に大きな影響を与えることが懸念されます。ここでは、労働時間削減に関する2024年問題の概要や対応方法について、現場の担当者と一緒に考えていきましょう！

講演内容

【特別講演】
「様々な企業に共通する課題と物流の2024年問題の克服」
建設と物流の2024年問題の概要と課題
企業に与える影響について、現場の担当者と一緒に考えていきましょう！
対応方法について、現場の担当者と一緒に考えていきましょう！

【講演】
上野建設会長の講演内容について
「建設業と物流業を結ぶための企業が取り組むべきこと」
建設業の現場と物流業の現場が連携して取り組むべきこと
建設業と物流業の現場が連携して取り組むべきこと

【講演】
建設と物流の2024年問題の概要と課題
建設と物流の2024年問題の概要と課題
建設と物流の2024年問題の概要と課題

開催日時	会場	主催
令和6年9月27日(金)14時～16時	佐賀県 阿蘇カスササBO	中野建設
令和6年10月10日(木)14時～16時	長崎市 長崎建設分協社 大会場	中野建設
令和6年10月31日(木)14時～16時	佐賀県 阿蘇カスササBO	中野建設
令和6年11月12日(火)14時～16時	長崎市 長崎建設分協社 大会場	中野建設

参加申し込みは下記二次コード内のリンクからお願いします。
その他の日程は確定次第、右記に更新・掲載いたします。
主催 長崎労働局/労働基準監督署

発注者（発着荷主）への要請事項の概要

- ✓ 貨物の発荷主（依頼主）と着荷主（受取主）の都合によりトラックドライバーが長時間の荷待ちとならないよう改善する取り組みをお願いしています。
- ✓ 安定した輸送力を確保・持続可能な物流を実現するための「標準的な運賃」へのご理解を求めています。
- ✓ 物流業者とやり取りを行う担当者に自動車運転者の改善基準告示等の内容を周知することを求めています。

運送業者からの荷主に関する通報内容

- ✓ 待機料や高速代を出してほしいと荷主にお願いしても拒否され、運賃も国が定めた運賃の半分も出してくれません。この荷主を指導してください！
- ✓ 毎回指定された時間に荷主の現場に行くのですが、実際積み込みを始めるまで3～4時間も待たされます。状态的に指定時間がおかしい！この荷主を摘発してください！
- ✓ 伝票が出来ていないという理由で何時間も当たり前待たされます。出荷準備も出来ていない荷物なのにトラックを手配しないで欲しい！



標準的な運賃

🔍 検索



物流改善パンフレット

🔍 検索



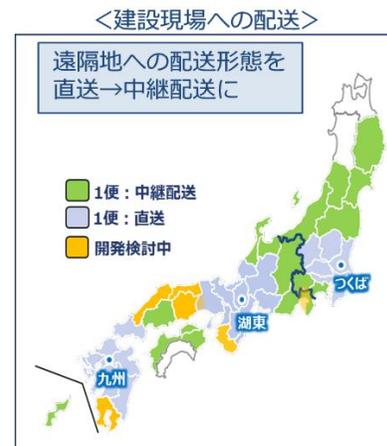
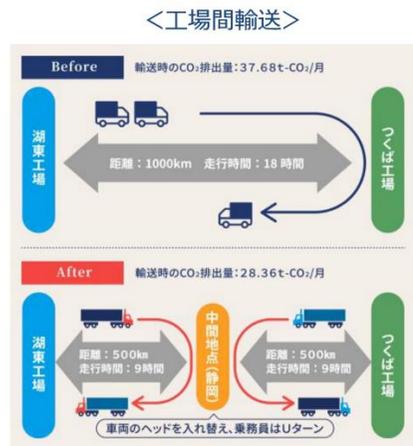
物流の2024年問題への課題に対する全国の荷主企業の工夫・対策事例

事例1 荷主企業 F社の取り組み 一部抜粋

1 1日当たりの労働時間対策

遠隔地の配送を直送から中継配送に切り替えることで、ドライバーの1日当たりの労働時間削減に取り組んでいる。中継拠点の確保や中継輸送の方式により積替え作業が発生するが、そのコストを荷主側で負担している。

また、出荷拠点から配送先（建設現場）までのリードタイムを出荷日の翌日着から翌々日着へ変更することで、ゆとりを持った運行計画でドライバーが配送できている。



※左上図はF社HPから、右上図・下図は同社作成資料から引用

※下図はF社作成資料から引用

4 工場内での積み込みの効率化

出荷品の荷揃えを積み込み前日までに完了させ、ドライバーが荷待ちすることなく積み込みができる体制としている。また、工場内での積み込み車両の移動時間や作業時間の短縮のため、荷主企業の製造部門との連携により、積み込みの効率化に取り組んでいる。

- 工場内に積み込み場が複数箇所あり、積み込み車両が積み込み場を最大3箇所回っていた。
 ⇒積み込み車両に合わせて荷の配置を見直したことで、1箇所のみで積み込みを完了する車両が増加、ドライバーの移動時間を削減できた。
- 製造ライン・完成品ごとの荷の集約であったため、大型車両1台あたり20~30パレットの積載を必要としていた。
 ⇒集約した荷を特性・容積を考慮した荷姿(山)に組み直すことで効率化を図り、積み込み時間を60分→20分に削減した。

Before

◆積み込み部材は、荷揃え別の山で集約される

・積込前日、各担当ラインより完成品が置場に集まる
 ・1台あたり20~30パレットの積載
 【課題】
 タッチ回数が多く、積み自体に時間が掛かる
 ※積み込みに約60分を要する

After 2014年度より継続実施

◆集約された部材を積載の荷姿に組み直す

部材特性、容積を考慮し荷姿(山)を構築し養生

山単位のタッチ回数で積載

※下図はF社作成資料から引用

- 一部の荷(屋根パネル)について、積載荷姿に組み直す作業の補助を積み込み当日にドライバーにお願いしていた。
 ⇒荷主企業の作業員が倉庫内で積載荷姿に組み直す作業を事前に行うことで、ドライバーの補助作業が不要に。また、パレット数も削減して積み込みも効率化することで、ドライバーの拘束時間を30分→10分に削減した。

Before

◆積み込み時に、乗務員様と荷姿を変更し積載

・製造ラインより物流センターへ納品され保管
 ・1標当たり3~5パレットで納品
 【課題】
 積み込み当日に、積載荷姿に組み直す場合、乗務員様に補助をお願いしている
 ※組み直し時間+積み込み時間 約30分を要する

After 2022年11月業務変更

◆事前に倉庫内で、荷姿を変更し積載

パレットの削減により積み込み時間の短縮

物流の2024年問題への課題に対する全国の荷主企業の工夫・対策事例

事例2 荷主企業 G社の取り組み 一部抜粋

2 パレット輸送の積極実施

- ・ 自社製品が医薬品ということもあり運搬時に品質が落ちないように、可能な限り、G社から着荷主へ製品を輸送する際には、基本的にパレットを使用した輸送形態（製品をパレットに積んだまま、フォークリフトで荷積み・荷卸しする形態）を実施(※)。

(※)現在、G社の製品のみを輸送するトラックのうち約98%はパレット輸送を実施。



↑ G社労働者による、フォークリフトを使用したパレット積み込みの様子
(この間、ドライバーは待機している)

3 G社労働者による荷役作業(※)の実施

(※)トラックへの荷積み、荷卸し作業

- ・ G社構内における荷役作業について、安全面を考慮して、自社フォークリフトの運転はトラック運送事業者（ドライバー）には行わせないようにしており、自社労働者（約20名）により行っている。
- ・ これにより、自社のフォークリフトを使い、製品を積み込むノウハウは自社労働者が一番長けていることから、慣れている労働者が運転する分、荷役作業における労働災害発生リスクは低下した。

【上記2及び3による効果】

- ・ 手積みによる作業時と比べ、フォークリフトを使用した荷積み時では、1回の所要時間は1/4程度に短縮！
- ・ 2024年4月からは、荷役作業時の料金について、G社が負担しトラック運送事業者へ支払うことになる(※)が、上記のとおりフォークリフトを使用した荷積みでは大幅な時間短縮となるため、当該料金負担がコストカットとなる！

(※)ドライバー自身は荷役作業は行わず基本的に待機しているが、その時間は要することになるため、新たにその分を附帯料金として支払うもの。

物流の2024年問題への課題に対する全国の荷主企業の工夫・対策事例

事例3 トラック事業者C社と荷主企業の協力した取り組み 一部抜粋

1 配送オーダーのリードタイム延長

- 以前は、発荷主からC社への商品の配送オーダー受付時間を「配送日前日の午後」と設定。その後配車割付(※)を行い、その日のうちに全車に荷を積み込んでいた。この際、ドライバーやフォークリフト作業員は、配車割付確定まで待機状態となっていたことから、この時間を解消する方策を検討。当初、交代制勤務を取り入れ、荷の積み込み作業を24時間体制とすることで、一部の荷の積み込みを翌に行うなど、C社の自社努力で待機時間の解消を目指した。

(※)どのトラックがどの方面にどの順番に配送するかを割振り調整すること。

- そのような中、ドライバーらの上記待機時間発生に係る物流課題をC社から発荷主へ共有。その結果、発荷主が着荷主へ課題解消に向けて理解と協力を求め、その結果、着荷主から発荷主への出荷オーダーの発注時間の前倒しが実現。それまでの「配送日の前日午後」から「配送日の前々日午後」へとリードタイムが延長された。
- リードタイムが延長されたことにより、配車割付が配送前日の午前中には終了し、荷の積み込み作業も昼過ぎにはスタート(以前は夕方スタート)。それまで発生していたドライバーやフォークリフト作業員の待機時間は解消。ドライバーはその日の着荷主への配送を終えて帰社後、すぐに翌日の積み荷作業を行えるようになり、午後の早い時間には帰宅できるようになった。

【配送オーダーのリードタイム延長による効果】

それまでの待機時間解消により、日々約3時間の労働時間が削減(以前は夜まで掛かっていた積込作業が、その日の夕方頃には終了となった)!

(手作業による積み込み・積み卸し)



2 パレットを活用した配送

- 以前は、C社での入出荷作業は、小型トラック(2トン車、4トン車)のみならず、大型トラック(10トン車)への商品の積み込み・積み卸しも手作業(バラ積み・バラ卸し)中心となっていた。
- 手作業では時間を要し、また作業員にも身体的負荷が掛かることから、C社から発荷主へそうした課題について共有していたところ発荷主も理解を示し、当該課題の解決へ向けて、発荷主が主体となってパレット配送を推進。発荷主とC社が連携して着荷主へ働きかけ、着荷主の理解を得ながら徐々にパレットでの配送先を増やし、現在はC社配送先の約40%がパレットを使った配送となっている(※)。

(※)着荷主側の保管スペースや発荷主と着荷主が取り扱うパレットの大きさの違い、また1回の発注数が少ない場合はパレット輸送では非効率になる場合があるなど、着荷主側の事情で、発荷主が使用するパレットのまま配送できない場合がある。

- その結果、トラックへの積み込み・積み卸しの時間は大幅に短縮。また、作業員の身体的負荷も軽減。更に、フォークリフト作業員の倉庫からのピッキング作業(倉庫から発注個数をピックアップする作業)の時間短縮にも繋がり、全体として荷役時間の短縮が実現した。

(パレット積みでの積み込み・積み卸し)



※フォークリフトによる積み込み作業



【取組による効果】

手作業による積み込み・積み卸し時: 1回約2~3時間

→ パレット積み(フォークリフトによる積み込み・積み卸し)による作業時: 1回約20~30分

= 約84%の時間短縮! また身体的負荷も軽減!

働き方改革推進支援助成金の活用促進

生産性を向上させ、時間外労働の削減等に取り組む中小企業事業主を対象として、労働能率向上に寄与する設備、IT機器等の導入、専門家によるコンサルティングなどの経費を一部助成する働き方改革推進支援助成金の活用促進を通じて、企業の業務効率化の取組みを後押しする。

<助成金活用例 1> (パレットの導入)



<助成金活用例 2> (バース予約システムの導入)



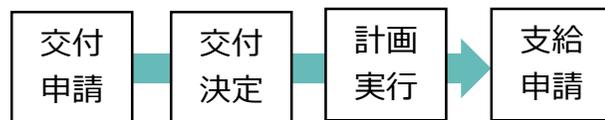
<助成金による導入費用軽減例>

初期導入費：100万円

助成金：100万円×4/5 = 80万円

実質負担：20万円

<助成金支給までの流れ>



<長崎県内における利用実績>

令和5年度：24件（うち運送業は1件）

令和6年度（10月18日時点）：33件（うち運送業は0件）

過労死等防止対策推進シンポジウムの開催

過労死等を防止することの重要性について、県民の自覚を促し、関心と理解を深めるための啓発活動として、「過労死等防止対策推進シンポジウム」を11月30日に開催。

1 日時：2024年11月30日（土） 14:00～16:00

2 場所：出島メッセ長崎 会議室102

3 プログラムの内容

(1) 基調講演

テーマ 「パワハラのは発生は予防できるのか？過労死のない社会を目指して」

講師 神奈川県立保健福祉大学大学院
ヘルスイノベーション研究科 教授 津野香奈美

(2) 過労死遺族による体験談発表



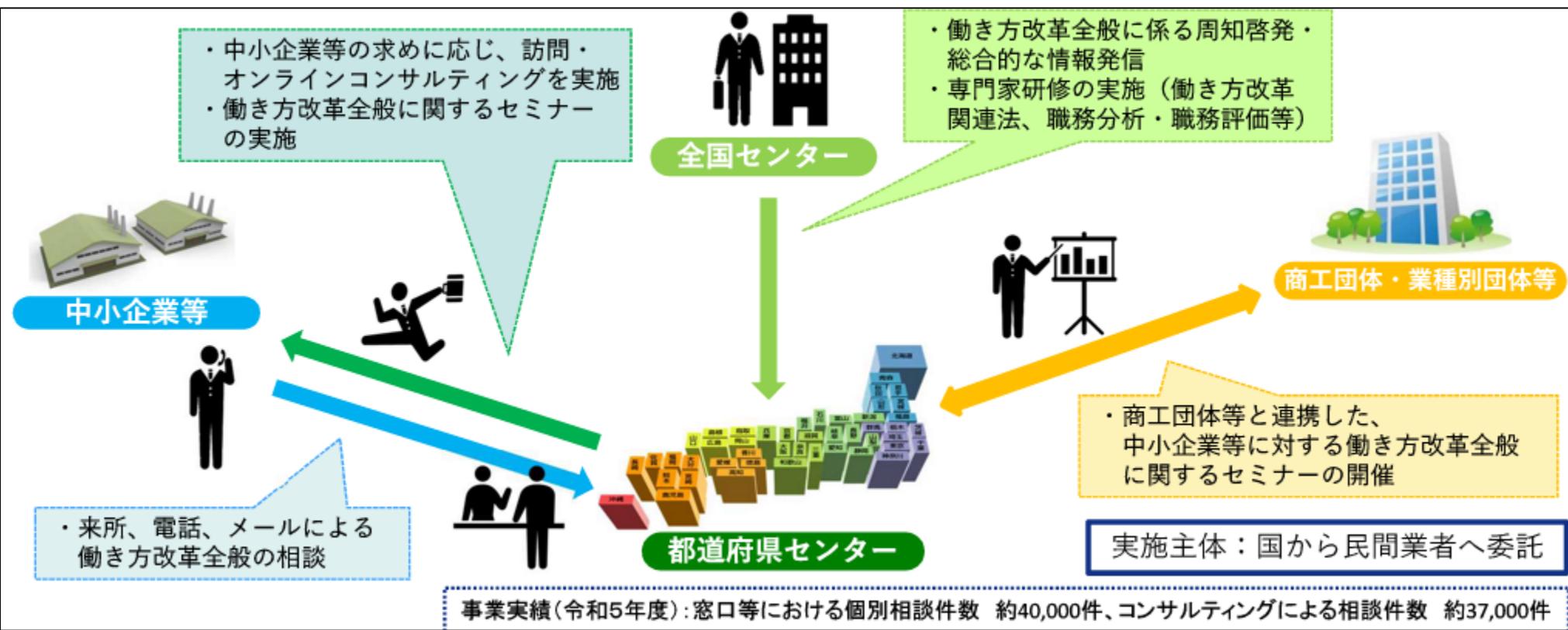
お申込みはこちらから



労働局・労働基準監督署と働き方改革推進支援センターとの協働による支援

長崎労働局・労働基準監督署においては、時間外労働の上限規制等をはじめとする働き方改革関連法の理解を深めるため、企業への個別訪問や各種機会をとらえての説明会等において助言指導を実施している。また、長崎働き方改革推進支援センター（労働局委託事業）においては、専門家の派遣等により長時間労働の削減など働き方の見直しに対する相談対応・助言支援を実施している。

<働き方改革推進支援センターの概要>



長崎労働局における「人材確保対策コーナー」の紹介

人材確保対策コーナーとは・・・

医療・福祉、建設、警備、運輸分野等の人材不足分野の職種について、求人者・求職者の両面から人材確保支援を行う総合専門窓口として、長崎と佐世保のハローワークに設置しています。

※コーナー設置所（長崎・佐世保）以外のハローワークにおいては、求人者・求職者に対し、コーナー利用勧奨、設置所との連携による支援を実施しています。

HW長崎ならではの支援

（設置：平成30年度～）

事業所PRシートの作成



窓口への掲示、求職者へ求人票と併せて郵送することで**応募率UP**を狙います！

全紹介窓口職員にも共有することで、職業相談時に**魅力を発信**しています！

事業所PR（デジタルサイネージ）



待合席の**目立つ場所**に事業所PRシートの放映を行っています！

未経験者歓迎面談会

＼平均参加者数は16名／

参加企業の魅力的な情報をまとめた開催案内チラシを作成し、案内しています！

主な支援内容

～求職者支援～

- ・ 予約制、担当者制によるきめ細かな職業相談、職業紹介
- ・ 求人情報の提供、最新の業界動向、仕事の内容や魅力等の情報発信 等

～求人者支援～

- ・ 求人者への求人充足に向けた助言・指導（求人充足プランの策定）
- ・ 事業所見学会、就職面接会等の開催
- ・ **雇用管理改善等コンサルタントの活用** 等

～関係団体等との連携等による取組～

- ・ マッチング促進のためのイベントの実施
- ・ 取組の周知・広報 等

HW佐世保ならではの支援

（設置：令和元年度～）

事業所向けセミナー

オアシス！



採用担当者が気になる・・・

- 「求職者の目に留まる求人票の作成支援」
- ・ 職場定着の秘訣
- ・ 助成金について 等をお伝えしています！

事業所PRボード



求職者の

目に留まる場所に設置！
面談会参加事業所の求人票では伝えきれないPRポイントを**視覚的に！**

事業所作成PR動画の放映



〈放映場所〉

- ・ 雇用保険説明会
- ・ 事業所ミニ面談会
- ・ 職業相談フロアー設置モニター