

県内における物流に係る実態調査及び分析に関する業務報告書【概要】

1. 本県物流業界を取り巻く現状と課題

(1) 物流業界の2024年問題について

- 令和6年4月1日から、働き方改革関連法の施行により、トラック運転者に対して年960時間の時間外労働上限規制が適用されるとともに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正によって、拘束時間や休息期間等の取扱基準も改正されることとなった。
- 2024年問題が物流業界に及ぼす影響として、トラック運転者の不足や輸送力の低下が懸念されている。これに対応しなかった場合、東北運輸局のHPでは次のように指摘している。
 - ・2030年には全国で約35%の荷物が運べなくなる。
 - ・東北6県では全ての県において全国平均を上回る供給力不足が予想されており、平均で約41%もの貨物がこのままでは運べなくなってしまう可能性がある。

(2) 2024年問題に係る政府の動きについて

年・月	内容
令和4年9月	「持続可能な物流の実現に向けた検討会」 <u>立上げ</u> (令和5年8月に最終取りまとめ)
令和5年3月	「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」 <u>設置</u>
令和5年6月	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、の3つの課題について、荷主企業、物流事業者及び一般消費者が協力して取り組むべき抜本的・総合的対策を、「 <u>物流革新に向けた政策パッケージ</u> 」として策定 併せて、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「 <u>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</u> 」を作成・公表
令和6年3月	①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正、③多様な運賃・料金設定などの3点から見直しを行い、「 <u>標準的運賃(平成2年4月告示)</u> 」の改正告示を <u>発出</u>
令和6年5月	①荷主・物流事業者に対する規制的措置、②トラック事業者の取引に対する規制的措置、③軽トラック事業者に対する規制的措置を盛り込んだ、いわゆる「 <u>改正物流法</u> 」を <u>制定・交付</u> 。同法の基本方針や荷主・物流事業者等の努力義務、判断基準などの具体的な内容について取りまとめを行った上で、令和7年4月に法施行予定

出典:国土交通省ほか関係省庁のHP掲載資料から、(株)フィデア情報総研が独自に取りまとめ

(3) 本県トラック運転者の雇用・労働環境について

①労働時間

- 厚生労働省の「令和5年賃金構造基本統計調査」(以下「賃金調査」という。)により、職種別の「所定内労働時間数(1月単位)」と「超過労働時間数(1月単位)」を比較すると、本県のトラック運転者は、大型、中・小型ともに、所定内労働時間が長く(約5~10時間)、超過労働時間は大幅に長い(約20~30時間)。

■所定内労働時間(山形県)

順位 (多い順)	職種	所定内 労働時間
-	全産業	166
1	幼稚園教員, 保育教諭	178
2	食料品・飲料・たばこ製造従事者	176
3	営業用大型貨物自動車運転者	175
3	自家用貨物自動車運転者	175
3	その他の営業職業従事者	175
3	土木技術者	175
7	清掃員(ビル・建物を除く), 廃棄物処理従事者	173
8	営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)	172
8	紡織・衣服・繊維製品製造従事者	172
8	土木従事者, 鉄道線路工事従事者	172
8	その他の社会福祉専門職業従事者	172

出典:令和5年賃金構造基本統計調査(厚生労働省)、山形県は100人以上の職種に限る

■超過労働時間(山形県)

順位 (多い順)	職種	超過 労働時間
-	全産業	11
1	営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)	43
2	自家用貨物自動車運転者	38
3	営業用大型貨物自動車運転者	35
4	食料品・飲料・たばこ製造従事者	24
5	はん用・生産用・業務用機械器具 ・電気機械器具整備・修理従事者	22
6	警備員	21
7	機械技術者	20
7	電気・電子・電気通信技術者 (通信ネットワーク技術者を除く)	20
7	はん用・生産用・業務用機械器具組立従事者	20
10	ゴム・プラスチック製品製造従事者	19
10	その他の教員	19

②所定内給与額 ③平均年齢

- 賃金調査により、職種別の「所定内給与額(1月単位)」を比較すると、本県の大型トラック運転者は平均値を約2万円上回っているが、中小型トラック運転者は約4万円下回っている。
- 賃金調査により、職種別の「平均年齢」を比較すると、本県のトラック運転者の平均年齢は、大型、中小型ともに、全産業平均値を約3歳上回っており、高齢化が進んでいると言える。

■所定内給与(山形県)

順位 (少ない順)	職種	所定内給与 (千円)
-	全産業	255.8
1	紡織・衣服・繊維製品製造従事者	171.1
2	身の回り世話従事者	181.9
3	受付・案内事務員	184.4
4	電話応接事務員	187
5	警備員	196.6
~	~	~
10	その他の定置・建設機械運転従事者	210.5
11	営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)	212
~	~	~
49	営業用大型貨物自動車運転者	273.7
~	~	~
60	管理的職業従事者	425.4

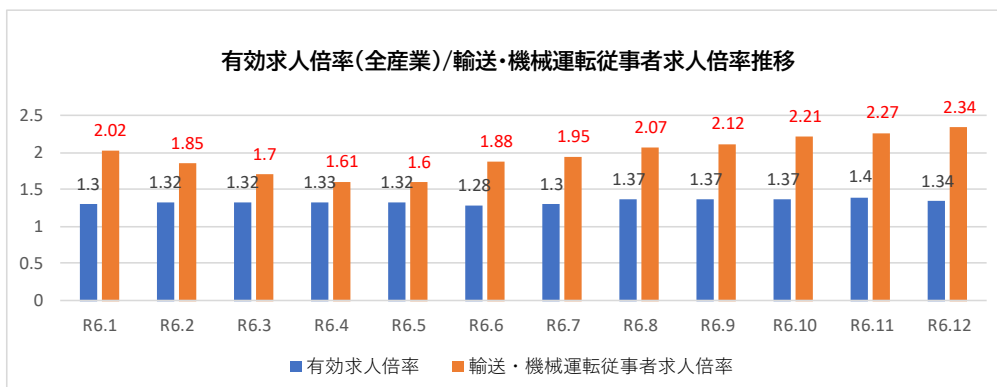
出典:令和5年賃金構造基本統計調査(厚生労働省)、山形県は100人以上の職種に限る

■平均年齢(山形県)

順位 (高い順)	職種	平均年齢
-	全産業	44.4
1	管理的職業従事者	52.5
2	自家用貨物自動車運転者	52.4
3	警備員	52
3	准看護師	52
5	清掃員(ビル・建物を除く), 廃棄物処理従事者	50.2
~	~	~
10	営業用大型貨物自動車運転者	47.7
11	営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)	47.6
~	~	~
20	はん用・生産用・業務用機械器具 ・電気機械器具整備・修理従事者	46
~	~	~
60	理学療法士, 作業療法士, 言語聴覚士, 視能訓練士	34.2

④有効求人倍率

- 山形労働局の「最近の雇用情勢」に基づき、本県のトラック運転者の過去1年間の有効求人倍率の推移を見ると、全産業平均値を大きく上回っている。また、直近5カ月は2倍を超えている。



出典:山形労働局「最近の雇用情勢について(新規学卒者を除く)」

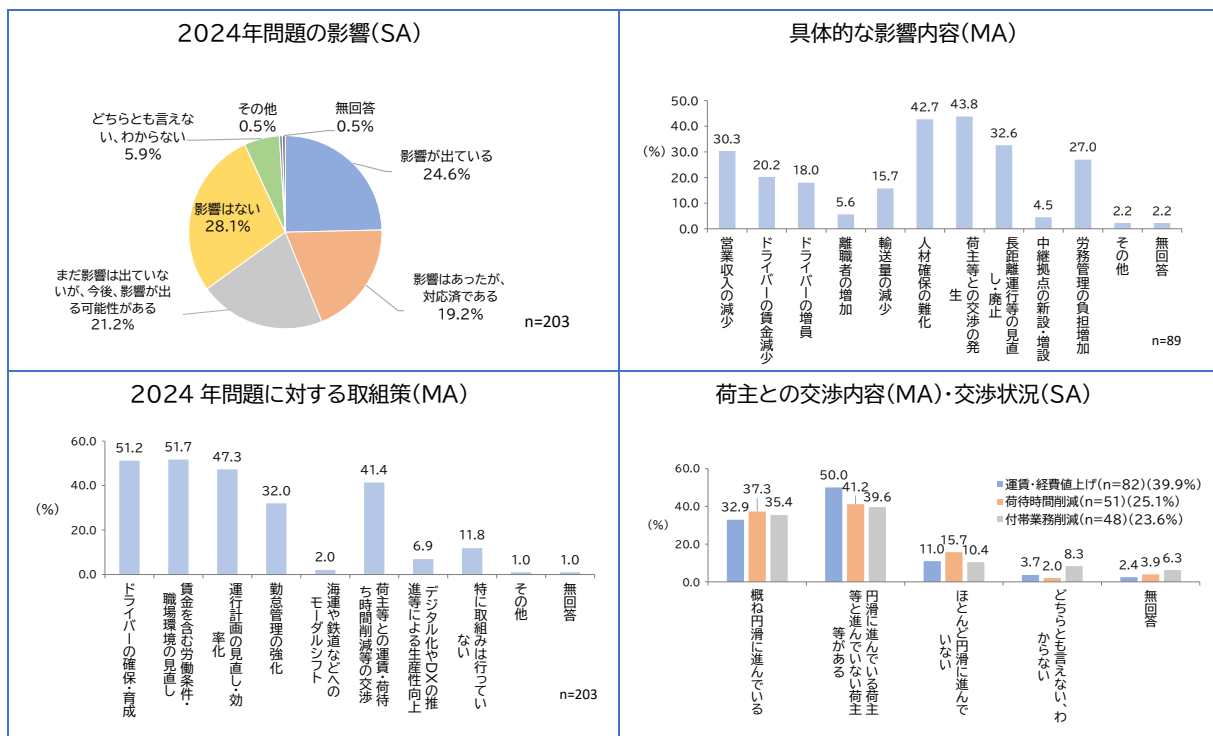
2. アンケート調査の結果について

《アンケート調査の概要》

- 調査対象 公益社団法人山形県トラック協会会員事業所のうち、霊柩部会を除く 377 事業所
(回答数 203 事業所、回収率 53.8%)
- 調査期間 令和 6 年 10 月～11 月に実施
- 調査項目 ・ 2024 年問題について ・ ドライバーの不足感について
・ 行政に期待する支援策について 等
- 調査方法 郵送調査とインターネット調査の併用

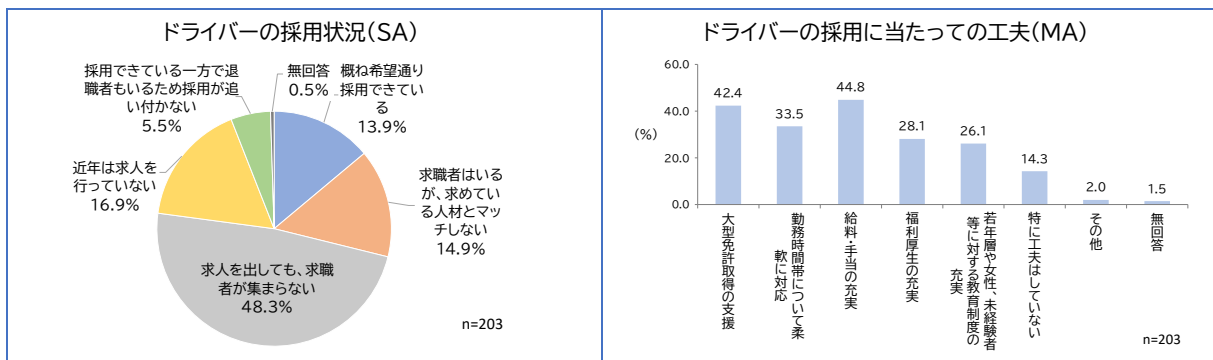
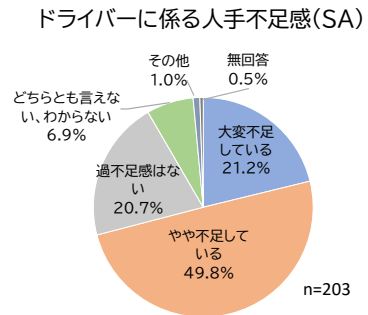
(1)2024 年問題について

- 2024 年問題の影響については、「影響はない」との回答が 28.1%で最多だが、「影響が出ている」(24.6%)、「今後影響が出る可能性がある」(21.2%)、「影響はあったが対応済である」(19.2%) の回答とそれほど差はなく、全体としては評価が分かれる結果となった。
- 具体的な影響内容は、「荷主等との交渉の発生」との回答が全体の 43.8%で最多。次いで、「人材確保の難化」(42.7%)、「長距離運行等の見直し・廃止」(32.6%) などとなっている。
- 2024 年問題に対する取組策としては、「賃金を含む労働条件・労働環境の見直し」が 51.7%で最多。次いで、「ドライバーの確保・育成」(51.2%)、「運行計画の見直し・効率化」(47.3%)、「荷主等との運賃や荷待ち時間削減等の交渉」(41.4%) などとなっており、労務管理や人材確保への取組みが多い。
- 荷主等との交渉内容・交渉状況については、「運賃・経費値上げ」の回答が 39.9%と最多。次いで、「荷待時間削減」(25.1%)、「付帯業務削減」(23.6%)の順となっている。なお、交渉状況については、いずれの交渉も「円滑に進んでいる荷主等と進んでいない荷主等がある」の回答が最も多い。



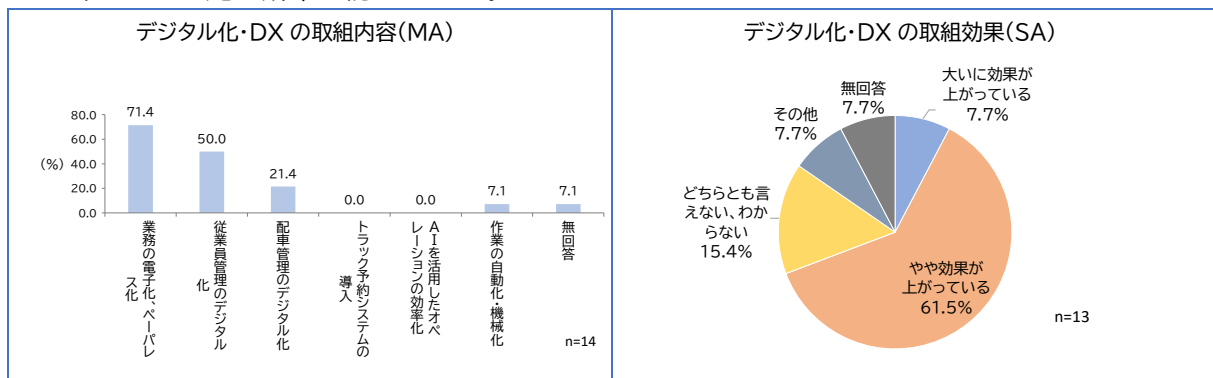
(2) 人手不足対策について

- ドライバーの人手不足感は、「やや不足している」(49.8%)と「大変不足している」(21.2%)を合わせた『不足』の事業所割合は7割を超え、ドライバーの人手不足は深刻である。
- ドライバーの採用状況は、「求人を出しても、求職者が集まらない」が最も多く(48.3%)、次いで、「近年は求人を行っていない」(16.9%)、「求職者はいるが、求めている人材とマッチしない」(14.9%)が続く。全体として、ドライバーの採用に苦労している状況がうかがえる。
- ドライバーの採用に当たっての工夫は、「給料・手当の充実」が最も多く(44.8%)、次いで、「大型免許取得の支援」(42.4%)、「勤務時間帯について柔軟に対応」(33.5%)の順になっている。一方で、特別な工夫を講じていない事業所も一定数ある(14.3%)。



(3) 生産性向上対策について

- 生産性向上に関する取組みとして、「デジタル化や DX の推進等による生産性向上」は全体の 6.9%にとどまっており、「海運や鉄道などへのモーダルシフト」も 2.0%にとどまっている(3 ページの「2024 年問題に対する取組策」のグラフ参照)。
- デジタル化・DX に取り組んでいる事業所の取組内容は、「業務の電子化、ペーパーレス化」が 71.4%で最も多く、次いで「従業員管理のデジタル化」(50.0%)が続く、どちらかといえばデジタルイノベーションの取組みが中心となっている。
- デジタル化・DX に取り組んだ事業所の約7割が、『効果あり』と回答しており、取組みに対しては一定の効果が認められる。



3. ヒアリング調査の結果について

《ヒアリング調査の概要》

- 調査対象 ・ アンケート回答事業所の中から特徴的な取組みを行っている 5 事業所
・ 荷主及び業界団体等 5 団体(事業所)
- 調査期間 令和 7 年 1 月～3 月に実施
- 調査項目 ・ 2024 年問題の影響 ・ 2024 年問題に対する取組内容
・ ドライバーの人手不足の状況 ・ 行政に期待する支援策 等
- 調査方法 訪問による面談調査

主な意見

(1)2024 年問題の影響

運送事業所

- ・ 改善基準告示を守るのに苦勞している(拘束時間等)。
- ・ トラックの稼働時間が短くなり、営業収入が減少し、ドライバーの賃金も減少した。
- ・ ドライバー不足が顕著になり、業界内でいわゆる“引き抜き”が起きている。

荷主団体等

- ・ ドライバーの人手不足と労働時間規制により、運送のリードタイムが長くなり、輸送 1 回当たりのロットも大きくなった。また、運送会社から共同配送の提案を受けた荷主もいる。
- ・ 遠隔地向けの中継輸送費用や高速料金等が上乗せになり、輸送コストが増加した。

(2)2024 年問題に対する取組内容

運送事業所

- ・ 賃金体系の見直しを行った。
- ・ 運行計画の見直し・効率化を図った(出勤時間調整、運行と荷役作業の分離、配送コースの見直し等)。
- ・ デジタルタコグラフや IT 点呼等のデジタルツールを導入した。一部の事業所では、倉庫作業で、自動仕分けシステムや IoT 温度管理センサーなども活用している。
- ・ 時間をかけて運賃等の荷主交渉を行った(理解を得られたケースと得られないケースがある)。
- ・ 一部の事業所では、輸送の効率化に加え、ドライバー不足の解消のため、モーダルシフトを進めた(一方、小ロットや厳格な温度管理を理由にモーダルシフトを見送った事業所もある)。

荷主団体等

- ・ 荷受体制や出発時間の見直し、パレット化を進めている。また、積載効率や配送効率を高めるため、商品パッケージなどの規格見直しを行っている荷主もいる。
- ・ 運賃については、事前に準備を進め価格改定を行った荷主もいる一方で、現在も交渉中の荷主もいる。
- ・ 物流効率化に向けて、DX に取り組む動きがある。ただし、予約システムについては様々な課題も指摘された(規格が統一されていない、小規模施設ではコスト割れが起きる等)。

(3)ドライバーの人手不足の状況

運送事業所	<ul style="list-style-type: none">• 運送業に対してのイメージが低く、ドライバーがなかなか集まらない。• ドライバーの高齢化が進んでいる。年齢構成を考えるとドライバーは何人でも欲しい。• ドライバーの人材不足は慢性的に続いている。新卒が採用できず、ほとんどが中途採用。また、採用者は未経験者が多い。• 教育制度の充実を図っている(メンター制の導入、接客対応等)。• 大型免許等の資格取得について助成制度を設けている(全額助成の事業所もある)。• 福利厚生充実を図っている(社宅整備、検診助成、サークル活動への助成等)。
-------	---

(4)行政に期待する支援策

運送事業所	<ul style="list-style-type: none">• 燃料費補助があるとよい。(全ての事業所から要望)• 大型免許などの資格取得支援や、ゲートリフターなどの法定講習支援があるとよい。(多くの事業所から要望)• 一般トラック車両の購入・整備への助成があるとよい。(複数の事業所から要望)• 人材確保・育成支援として、人材会社に支払う紹介料や教育訓練に係る経費に対する助成があるとよい。また、ドライバーのイメージアップにつながる PR を積極的に行ってほしい。• 社会保険労務士など専門家派遣への助成があるとよい。• 健康管理に関する助成を充実してほしい(支給単位をトラック台数ではなくドライバー数に)。• 運送事業者と荷主双方から、トラックの高速道路料金補助や割引についての要望があった。• トラック予約システムの規格を統一してほしい。
荷主団体等	<ul style="list-style-type: none">• 物流の効率化を図るため、集荷場の物流ライン改修や、パレットに合わせた段ボールの型製作に係る助成があるとよい。• 着荷主側が発荷主や運送業者に対して、無理な要求や不誠実な対応をするケースが見受けられるため、行政が主体となって着荷主への啓発を進めるべき。• モーダルシフトについては、JR 貨物の使い勝手が良くないため(休日や不通が多い、鉄道事故発生時の対応が不十分など)、国からしっかりと指導してほしい。

4. 県が取り組むべき施策の提案

(区分)	施策案	摘要
2024年問題対応全般	①関係団体と県民が一体となった意識啓発の取組 ②荷主事業者に対する標準的運賃やガイドライン等の周知徹底 ③物価高騰対策支援(燃料費補助等) ④働き方改革の推進と専門家活用支援 ⑤物流コスト低減のための政府への働きかけ	①2024年問題は運送事業者だけでは解決できず、荷主や消費者の協力が不可欠であるため、他県の例を参考にし、意識啓発のための県民運動などの取組みが必要である。 ②標準的運賃やガイドラインについて、荷主事業者の理解が進んでおらず、運賃については実運賃との乖離が見られる。 ③行政に期待する支援策として、燃料費補助の要望が最も多い。 ④トラックドライバーの労働時間は他職種と比較して相当長いため、専門家の助言を得て働き方改革を進める必要がある。 ⑤運送事業者に対する高速道路料金の引き下げや、トラック予約システムの規格統一等に係る政府への働きかけ。
人手不足対策	①トラックドライバーのイメージアップ広報 ②免許取得・法定講習等支援 ③事業者が実施する人材確保・育成事業に対する支援	①県政広報媒体等を活用し、若者(中高生を含む)に対して職業としての魅力をPRする。 ②大型・中型・けん引等の免許取得支援、ゲートリフター特別教育など、運送業に必要な法定講習の経費助成。 ③民間の人材紹介会社に対する紹介手数料の助成や、健康経営推進のための経費助成等。
生産性向上対策	①DXに係る経営層の意識改革 ②デジタル人材の育成とDXの導入支援 ③モーダルシフトの実態調査と推進策検討 ④荷主向けの物流効率化支援	①運送業のDXは他産業より遅れているので、セミナーなどで経営層の意識改革を進める。 ②産業支援機関や金融機関と連携し、「社内のデジタル人材育成」と「DXによる生産性向上」を両立できる取組みを進める。 ③モーダルシフトは輸送効率化や環境対策に加え、人手不足解消にも有効であることから、実態を詳しく調査した上で、推進策を検討する必要がある。 ④物流効率化に資する集荷場の改修助成、長距離輸送に係るパレット回収助成、トラックの空きスペース情報共有化システム導入支援等。