

図表で見る

トラック業界の価値を高める羅針盤
物流2024年問題 トラック事業者の生きる道

令和6(2024)年3月発行
一般社団法人兵庫県トラック協会 担当業務部

動画をアップしました



チャンネル登録

チャンネル登録をお願いします

<https://www.youtube.com/@user-yu1hs9lg1o>



図表で見る

MARCH 2024

トラック業界の価値を高める羅針盤

物流2024年問題

トラック事業者の生きる道



HYOGO TRUCKING
ASSOCIATION

会長挨拶

会員各位におかれましては、日頃より当協会の事業運営にご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

兵庫県トラック協会は、トラック運送事業者に課せられた輸送の安全確保と事故防止、環境対策などの課題を着実に果たしていくとともに、会員企業のみなさまの厚いご支援のもと、トラック業界全体の価値を高めるための様々な活動を展開して参りました。

本冊子は、協会が取り組む最重点施策、重点施策の中から、経営者のみなさまに是非知っておいていただきたいトピックスをわかりやすくとりまとめたものです。

令和5(2023)年度は、わが国の物流の革新に関する関係閣僚会議が設置され、政府の旗振りのもとで物流の労働力不足の問題に対して、荷主、物流事業者、一般消費者までも含めて、一体となって取り組んでいく方向付けが行われました。10月に同会議が公表した「物流革新緊急パッケージ」では、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しといった見出しが立てられていますが、これを進めていくためには、われわれは働き方改革を進め、持続的に活動していく業界体質への転換が行われていることが大前提となります。

令和5(2023)年度は、わが国の物流の革新に関する関係閣僚会議の動きを中心に、業界を取り巻く大きな潮流変化を感じていただきたいと考え、昨年度に続き、「物流2024年問題」をテーマに取り上げました。

会員企業のみなさまにおかれましては、引き続き、厚いご支援をよろしくお願いします。

一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 原 岡 謙 一



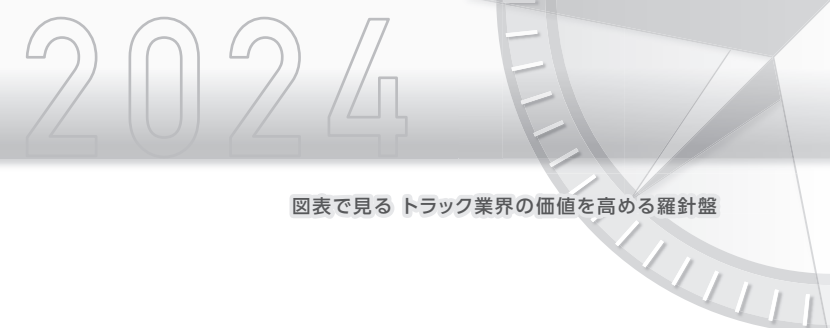
はじめに

物流2024年問題への対応が求められる中、今年度の「羅針盤」は、物流2024年問題に関する関係者の動向を知っていただき、トラック事業者としてこの問題に如何に向き合うのか、という点を考えていただく機会にしたいと思います。

令和32(2050)年を目標としたカーボンニュートラルへの対応も急務です。昨年度の「羅針盤」においてはカーボンニュートラルの概要について紹介しましたが、今年度は、具体的に進めていくため「CO2排出量簡易算定ツール」を紹介しています。

また、持続的な業界体質へと転換していくには、更なる生産性向上が求められています。こうした中、「羅針盤」では、生産性向上の鍵を握る自動化・機械化／デジタル化に関する事例紹介を行っていますので御参考にしていただきたいと思います。

目 次	
会長挨拶	1
はじめに	2
■ 物流2024年問題 トラック事業者の生きる道	3
わが国の物流の革新に関する関係閣僚会議の設置	3
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	7
法制化の動向と進む環境整備	8
■ カーボンニュートラル(CN)に取り組む	10
■ 中小物流事業者の自動化・機械化やデジタル化の推進に向けて	12
■ 兵庫県トラック協会の動き	14
(1) エコドライブチェック	14
(2) 令和5(2023)年度 環境と物流を考えるフォーラム	16
(3) 労働力確保対策の推進	17
(4) 働き方改革に関する取り組み	18



図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議の設置

(1) 物流2024年問題とは

令和6(2024)年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されています。このことが「物流の2024年問題」と言われており、メディアを賑わすことが多くなってきました。

何も対策を講じなければ、令和6(2024)年度には14%、令和12(2030)年度には34%の輸送力不足の可能性が指摘されています。

(2) 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の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、令和5(2023)年3月に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が設置されました。

(3) 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)

① 具体的な取り組み内容

同会議では、総理から、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 1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策をとりまとめるよう指示がありました。

これを受けて、とりまとめられたのが「物流革新に向けた政策パッケージ」です。

物流革新に向けた政策パッケージ(令和5(2023)年6月策定)では、「2024年問題」対策に関する右図のような事項が定められています。

② 施策の効果

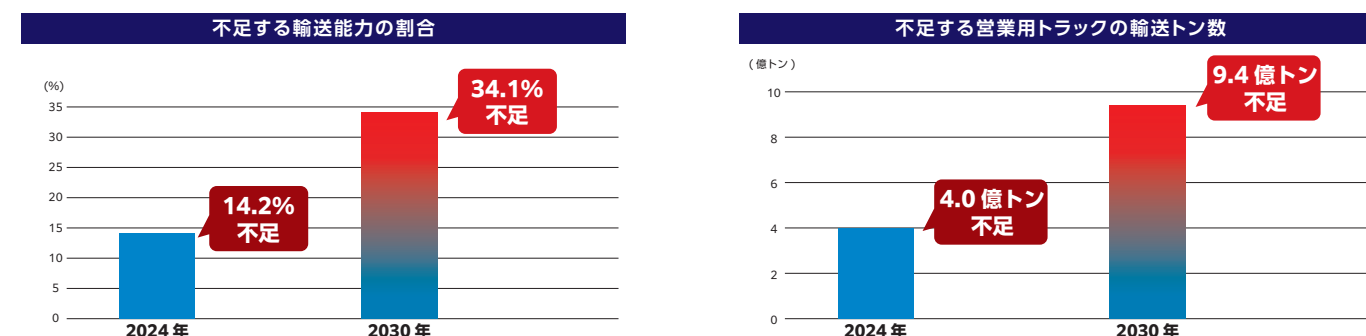
このまま推移すると輸送力が令和6(2024)年度14%(トラックドライバー 14万人相当)、令和12年(2030)年度には34%(トラックドライバー 34万人相当)不足し、今のように運べなくなる可能性があります。

これを補うには、物流革新に向けた政策パッケージに示すような具体的な取り組みが必要と推計しています。

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
3つの政策をパッケージ化



【図表】不足する輸送能力

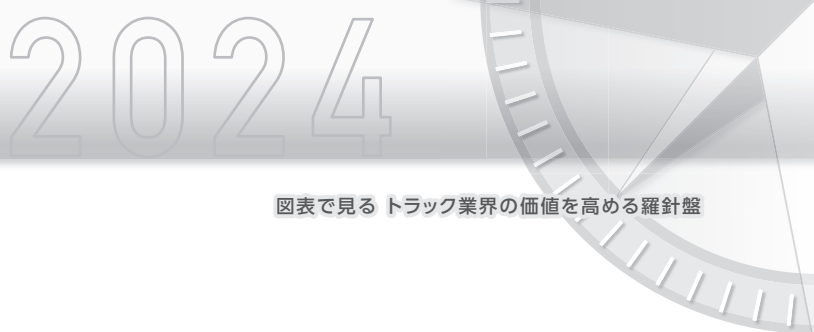


(資料)公益社団法人全日本トラック協会ホームページ

【図表】物流革新に向けた政策パッケージにおける具体的な施策



(資料)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(2023)6月2日



図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

(4)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)

賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、令和12(2030)年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議は「物流革新緊急パッケージ」を策定し、記載された事項について必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととしています。

(5)自主行動計画

令和5(2023)年6月に決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」では、規制措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表することとされています。

これを踏まえ、公益社団法人全日本トラック協会は、個々の事業者における適正取引推進等のための取り組みを一層推進することを目的に、今般事業者が実践する「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を策定しました。

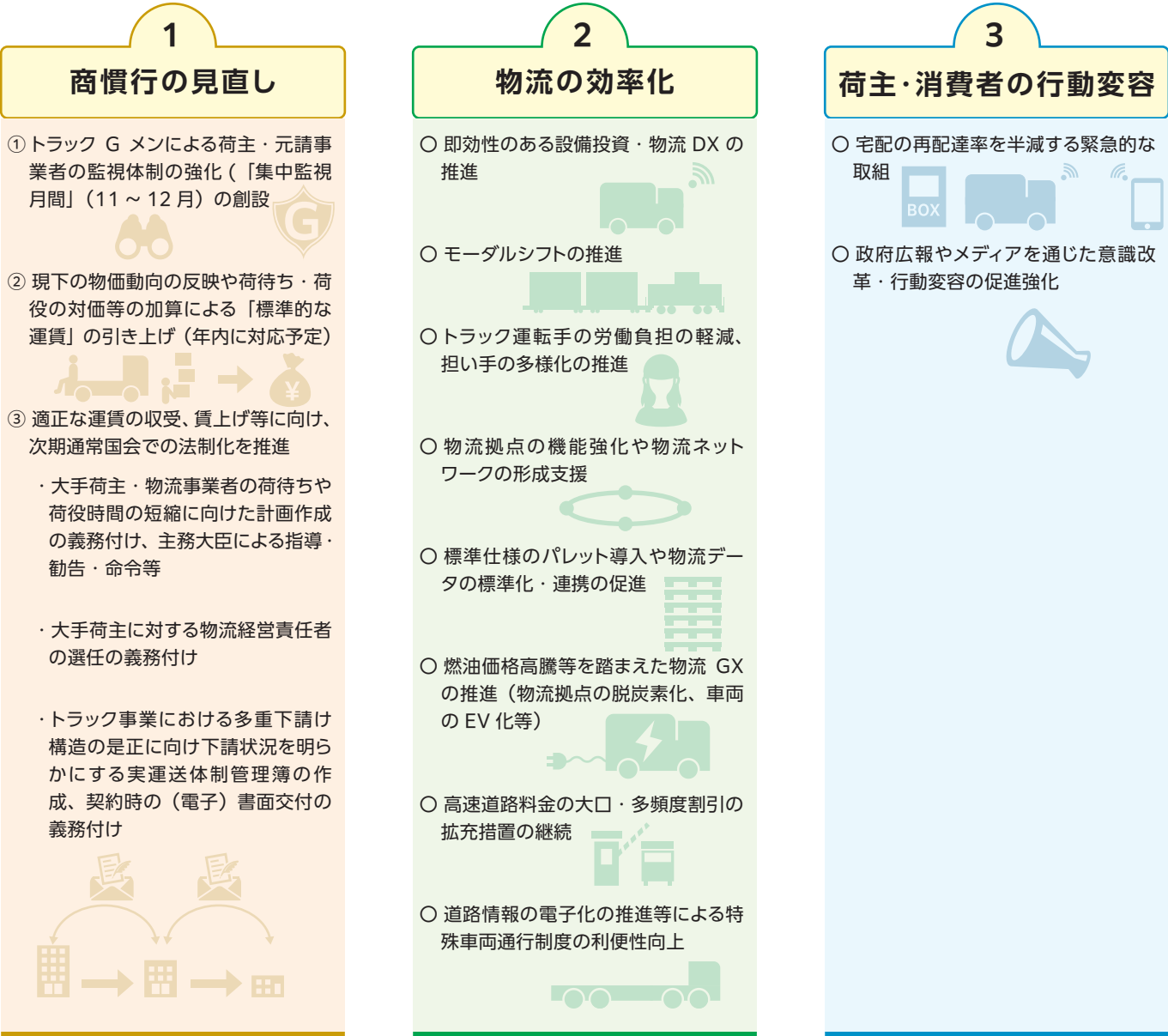
【図表】物流革新に向けた政策パッケージにおける施策効果の推計

施策	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
 積載率向上	38% ➡	50% × 達成率(2割)	6.3 ポイント
 モーダルシフト (注)	3.5 億トン ➡	3.6 億トン	0.5 ポイント
 再配達率削減	12% ➡	6%	3.0 ポイント
		合計	14.3 ポイント

(注) モーダルシフトの効果は、内航海運・貨物鉄道の年間貨物輸送量を表す(モーダルシフトにより転換された貨物輸送量相当が、トラックの年間貨物輸送量から削減されることが見込まれる。)

(注) 輸送力 1 ポイントはトラックドライバー 1 万人に相当

【図表】物流革新緊急パッケージ

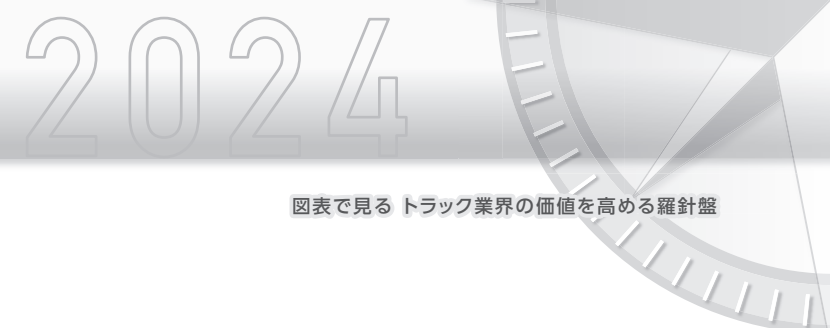


(資料)物流革新緊急パッケージ(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)令和5(2023)年10月6日

詳細はホームページへ

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 | 内閣官房ホームページ
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/index.html





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

(経済産業省・農林水産省・国土交通省)

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者(運送・倉庫等)、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取り組みを実施することが必要です。

経済産業省・農林水産省・国土交通省は、発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者が物流の適正化・生産性向上を図るために必要な諸事項をガイドラインとして整理しました。

物流事業者の取り組みに関することは以下の通りです。

詳細はホームページへ

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
<https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005-1.pdf>



【図表】ガイドラインにおける物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

共通事項

- 業務時間の把握・分析
- 長時間労働の抑制
- 運送契約の書面化等

個別事項(運送モード等に応じた事項)

- 荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- トラック運送業における多重下請構造の是正
- 「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

共通事項

- 物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- 賃金水準向上

個別事項(運送モード等に応じた事項)

- 倉庫内業務の効率化
- モーダルシフト
- モーダルコンビネーションの促進
- 作業負荷軽減等による労働環境の改善等

(資料)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(経済産業省・農林水産省・国土交通省)
令和5(2023)6月より抜粋

法制化の動向と進む環境整備

(1) 法制化の動向

2024年問題に対応し、物流の持続的成長を図るため、「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」が、令和6(2024)年2月13日に閣議決定が行われ、国会に提出されました。

① 荷主・物流事業者に対する規制【流通業務総合効率化法】

- 荷主(発荷主・着荷主)・物流事業者に対し、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。
 - 上記取組状況について、国が判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
 - 上記事業者のうち、一定規模以上のもの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の場合、**勧告・命令**を実施。
 - さらに、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「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

② トラック事業者の取引に対する規制【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。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、**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。
- トラック事業者・利用運送事業者に対し、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。

(資料)国土交通省

(2) トラックGメン「貨物自動車運送事業法に基づく初の「勧告」を実施」

「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5(2023)年6月)に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」が設置され、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」が行われています。

令和5(2023)年11月・12月の「集中監視月間」では、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、初めての「勧告」(2件)が実施されました。

集中監視月間における実績

- 勧告:** **2件【初】**(荷主1、元請1件)
 - 要請: 164件(荷主82、元請77、その他5件)
 - 働きかけ: 47件(荷主26、元請け19、その他2件)
- ⇒計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち(62%)
- 運賃・料金の不当な据置き(14%)
- 契約になかった附帯業務(13%)
- 無理な運送依頼(7%)
- 過積載運行の要求(3%)
- 異常気象時の運行指示(1%)

(3)「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直し

国土交通省が設置した「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」が提言集をとりまとめ、公表した。令和6(2024)年1月以降、「標準的な運賃」については、2月29日運輸審議会から国土交通大臣に対し答申され、令和6(2024)年3月中に告示される予定です。

「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言の概要

①荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引き上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 待機時間料に加え、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算
- 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、荷主から対価を収受する旨を明記

②多重下請構造の是正等

- 「下請け手数料」を設定
- 荷主、運送事業者双方が運賃・料金等を記載した電子書面を交付することを明記

③多様な運賃・料金設定等

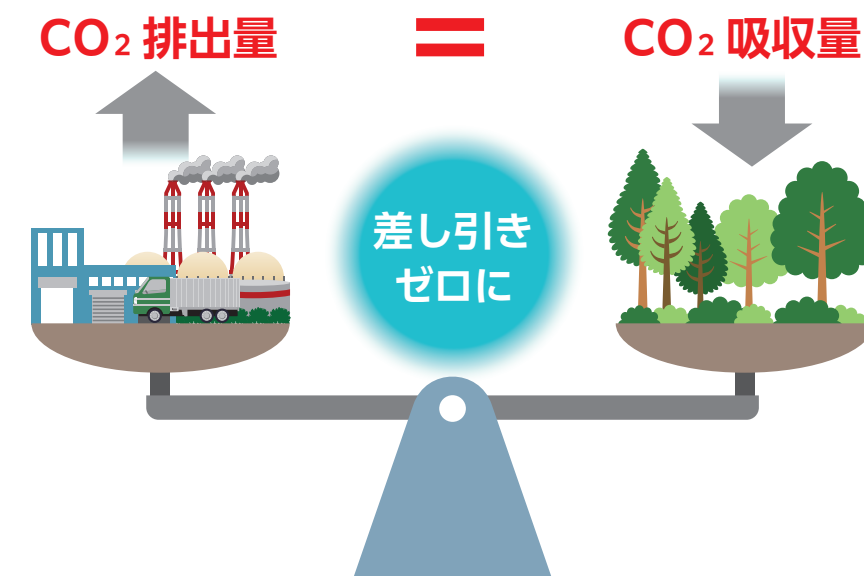
- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定 等

(1)カーボンニュートラルとは

「カーボンニュートラル」とは、地球温暖化をもたらす「温室効果ガス」の排出をできるだけ削減し、削減できなかった分は植林による吸収などで差し引いて全体としてゼロにすることです。

日本政府は令和32(2050)年に「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言し、また令和12(2030)年度の温室効果ガスの排出削減目標を国際社会に向けて表明しており、地球温暖化対策に社会全体で関わることを求められています。

【図表】カーボンニュートラルとは



(資料)公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン2030」

(2)トラック運送業界が取り組む「カーボンニュートラル」

『トラック運送業界の環境ビジョン2030』では、取り組みやすいものを選んで実践できるように、3段階のメニューに分けて、それぞれ具体的な行動例を示しています。

3段階のうち『「はこぶ」でCO₂削減』の取り組みに重点を置きつつ、『「事務所」でCO₂削減』、『「みんな」で環境対策』のそれぞれの取り組みについても積極的に実践することで、トラック運送業界全体の環境対策につながるとしています。

詳細はホームページへ

トラック運送業界の環境ビジョン2030 ～2050年カーボンニュートラルに向けて～
<https://jta.or.jp/member/kankyo/vision2030.html>



(3)トラック運送事業者用 CO2排出量簡易算定ツール

公益社団法人全日本トラック協会は、今後、カーボンニュートラルの具体的な行動につなげていくため、各事業者がCO₂排出量を簡易に算定できる「トラック運送事業者用 CO₂排出量簡易算定ツール」を作成しています。

「トラック運送事業者用 CO₂排出量簡易算定ツール」では、自社で把握しているデータの内容と精度によって3つのステップに分け、それぞれのステップに応じた帳票フォーマットを使用して自社のCO₂排出量を把握するしくみとなっています。

詳細は以下のホームページからご覧ください。

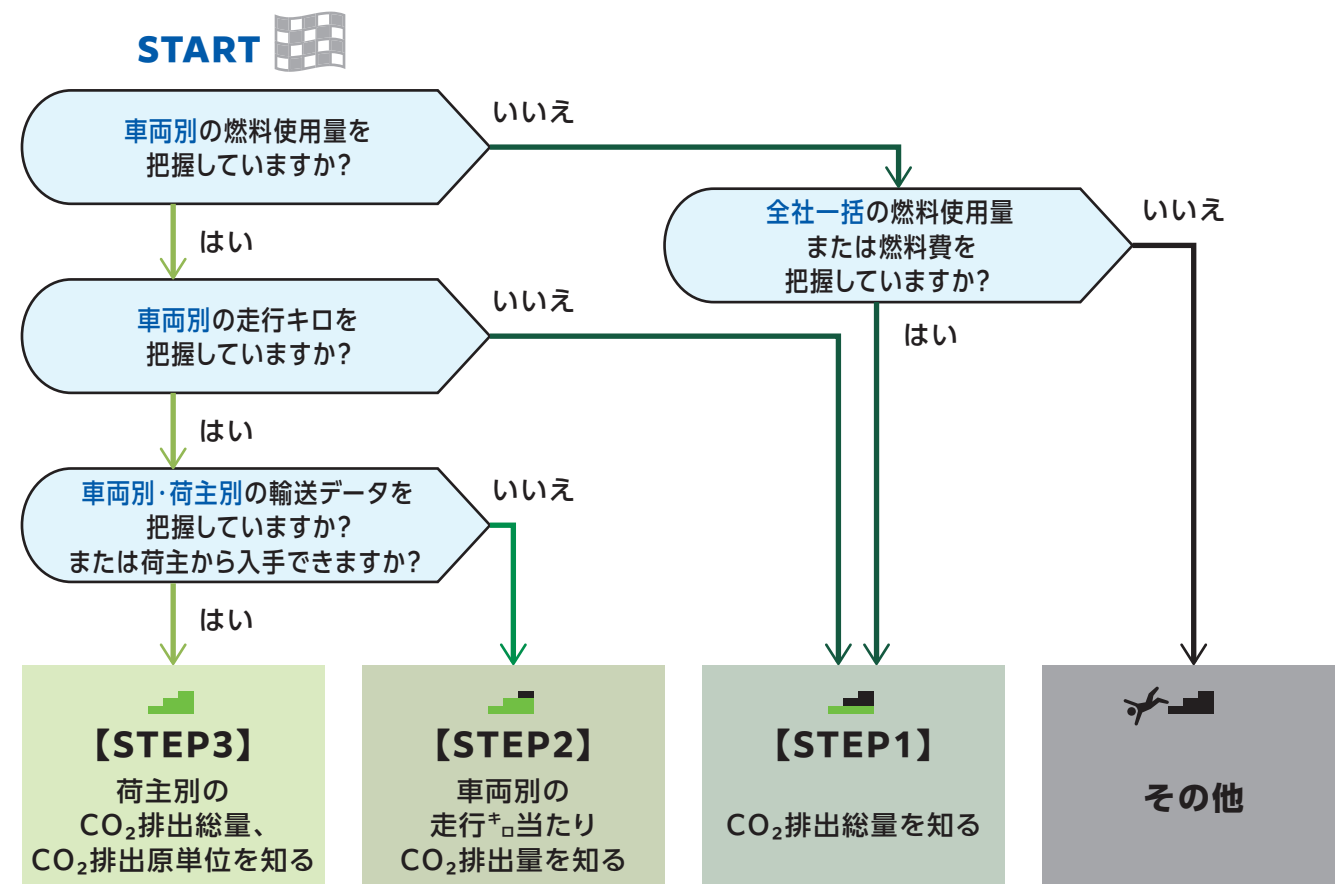
詳細はホームページへ

トラック運送事業者用 CO₂排出量簡易算定ツール
<https://jta.or.jp/member/kankyo/vision2030tools.html>



【図表】CO₂排出量簡易算定ツールの概要と使い方

自社が3つのうちのどのステップにあたるのか、フローチャートを使って判定してみましょう



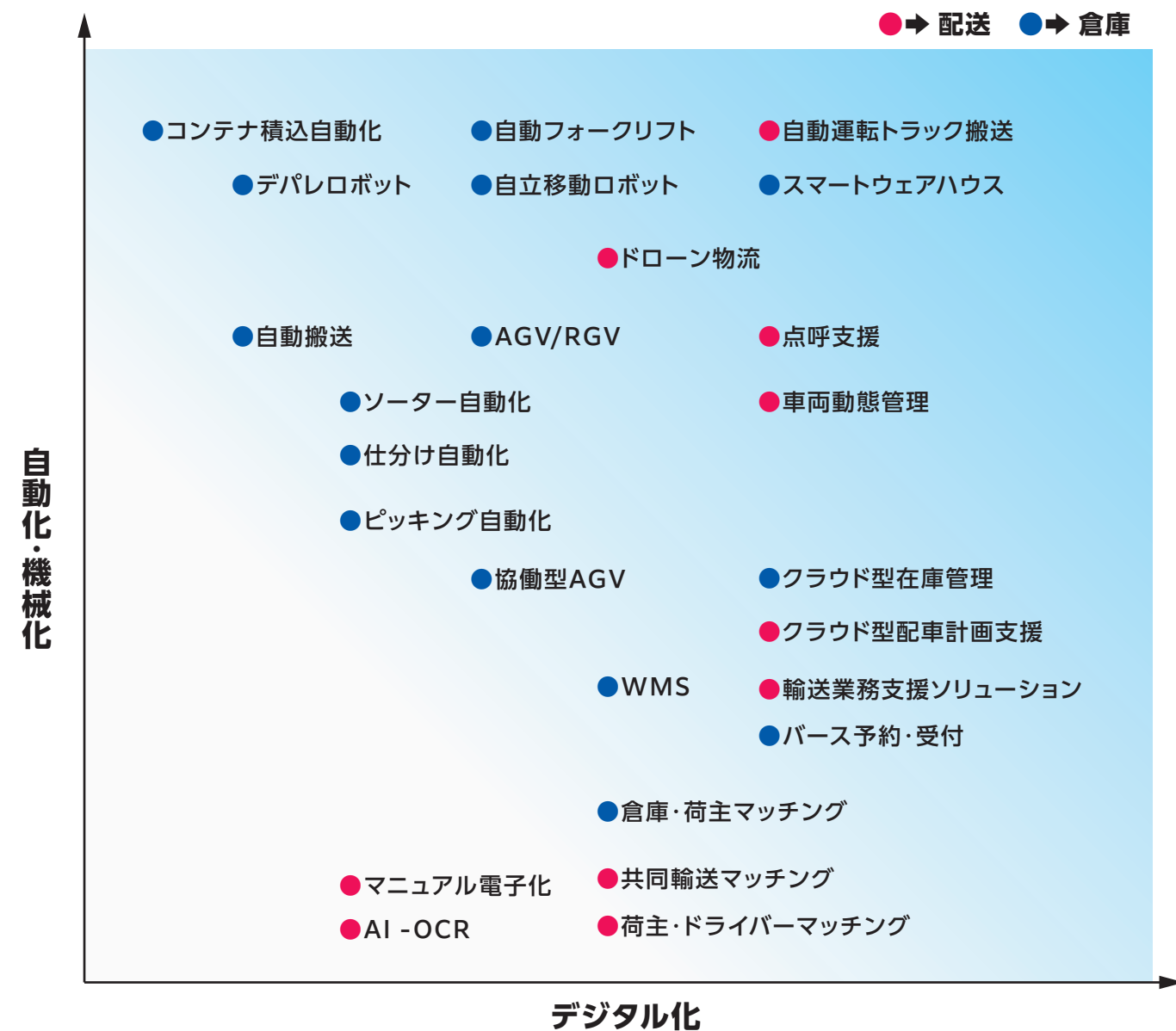
(資料)「CO₂排出量簡易算定ツール」使い方マニュアルver2(公益社団法人全日本トラック協会)令和5(2023)年6月

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

物流DXを加速させるためには、中小事業者による取り組みも不可欠となります。そこで、国土交通省は中小を含む物流・配送事業者の参考となる自動化・機械化、デジタル化によって物流業務の効率化や生産性向上に繋がった先進的な取り組みについて、わかり易く紹介した事例集を作成しています。

事例集は、①各社が抱える物流業務に関する具体的課題、②課題を解決する物流DX技術、③DX技術の導入により得られた効果、の3つの視点から整理しています。

【図表】物流業務におけるDX(自動化・機械化/デジタル化)導入状況



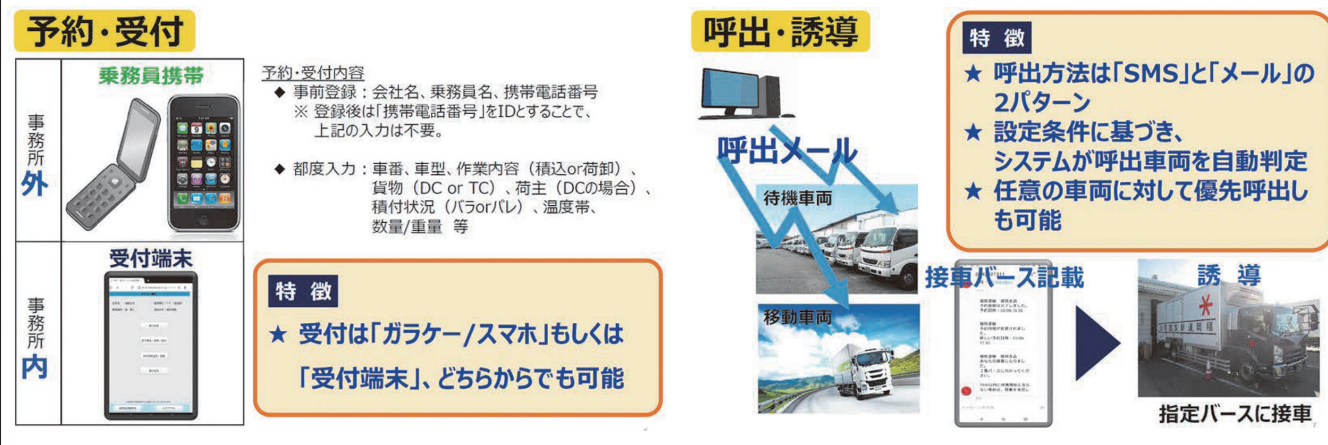
AGV: Automatic Guided Vehicle(無人搬送車)
 RGV: Rail Guided Vehicle(有軌道無人搬送車)
 WMS: Warehouse Management System(倉庫や物流センターなどで在庫と物流プロセスを効率的に管理するための専門的なソフトウェアシステム)

(資料)物流・配送会社のための物流DX導入事例集～中小物流事業者の自動化・機械化やデジタル化の推進に向けて～(国土交通省総合政策局物流政策課)令和4(2022)年3月

■中小物流事業者の自動化・機械化やデジタル化の推進に向けて

【図表】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

- 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。



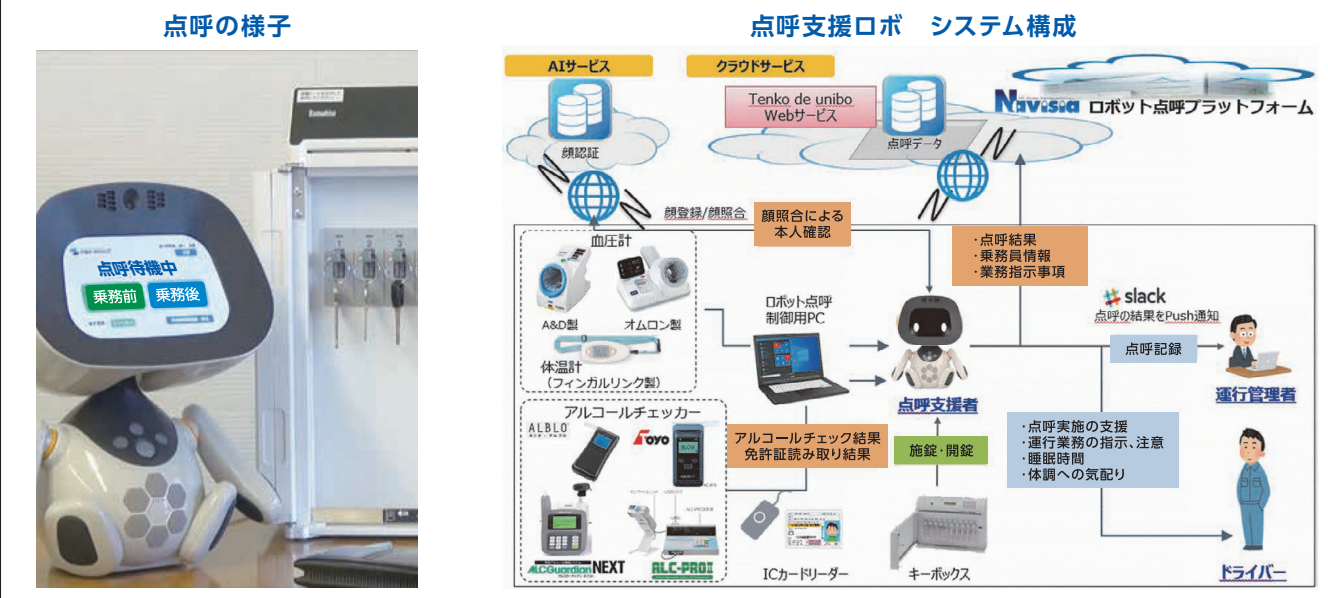
【図表】AI点呼ロボットの導入で運行管理者の負荷を低減

- 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(日貨協連取扱価格・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)



(資料)物流・配送会社のための物流DX導入事例集～中小物流事業者の自動化・機械化やデジタル化の推進に向けて～(国土交通省総合政策局物流政策課)令和4(2022)年3月

■兵庫県トラック協会の動き



(1)エコドライブチェック

政府は令和2(2020)年に、令和32(2050)年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを宣言しました。また、全日本トラック協会が昨年4月に「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を公表し、トラック運送業界として令和12(2030)年に「CO₂排出原単位」を、平成17(2005)年度比31%削減することを打ち立てました。

これらの目標を達するためには、エコドライブチェックの各項目はとても重要です。そのため、特に実践率の下位の項目については、各事業所においてドライバーだけでなく全ての従業員にエコドライブを推進し、全項目「100%できた」を目標に取り組みを進めていきましょう。このエコドライブの取り組みは、環境面、経済面、安全面での取り組みを同時に実現することにも繋がります。協会でも、エコドライブの取り組みは重要課題として今後も推進していきます。

【令和5年度エコドライブチェック調査の実施概要】

(1)実施期間

令和5(2023)年11月1日(水)～30日(木)〔※エコドライブ推進月間〕

(2)エコドライブ運動の内容

①運動(実施)期間中に、運転者にエコドライブ励行の指導。

②運動期間終了後、運転者が期間内における自らの運転を振り返り、エコドライブチェックシート(運転者用)に記入。

③事業者は、運転者が記入したエコドライブチェックシートをそれぞれの項目ごとに集計し、エコドライブチェック集計表に記入のうえ、FAXにて事務局（関西交通経済研究センター）に提出。

(3)報告期限:令和5(2023)年12月15日(金)

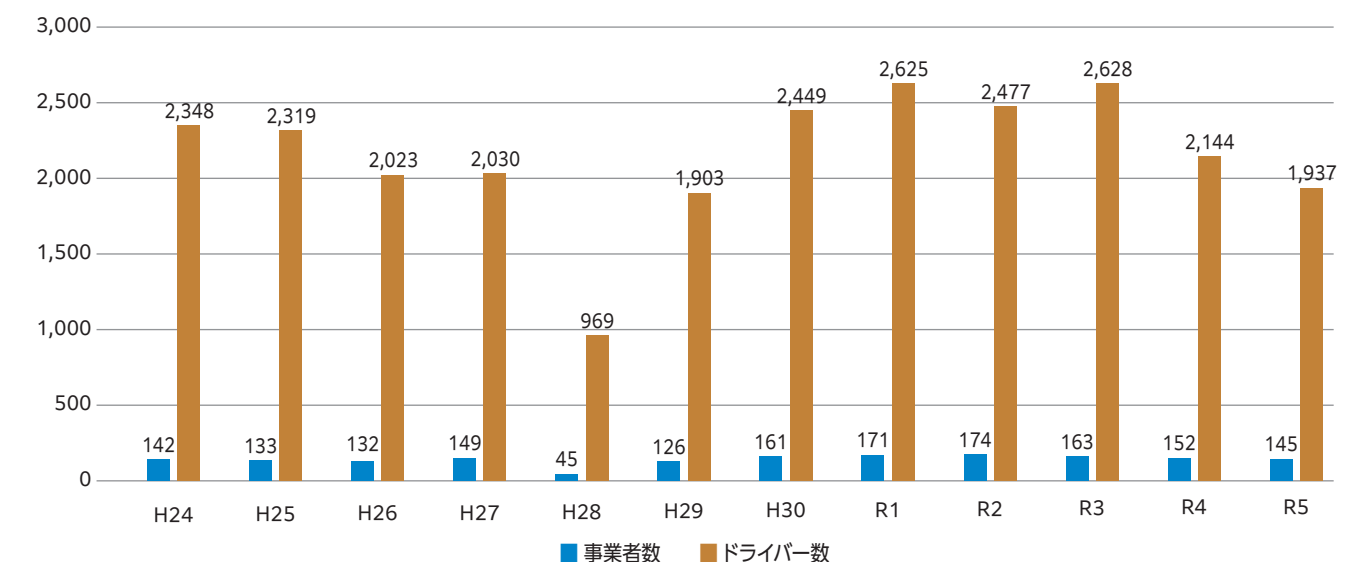
(4)回答数: 145社、1,937名(参考:令和4(2022)年度調査 152社、2,144名)

【結果概要】

令和5(2023)年度の参加事業者数/ドライバー数は、 145社/ 1,937名

(前年度対比、事業者 7社減少、ドライバー数は207名減少)

エコドライブチェック参加状況





「80%以上できた+100%できた」の回答率(前年対比)

No.	チェック項目	80%以上できた+100%できた		対前年度比(%)
		令和5年度(%)	令和4年度(%)	
①	下り坂や減速、停止する場合には、早めにアクセルから足を離し、エンジンプレーキを積極的に活用している	95.0	93.3	1.7
②	信号の変化や前方車両の動きに注意し、予見性を持った運転(予知運転)を心がけている	93.5	91.1	2.4
③	不要な荷物は積まないようにしている	91.0	93.7	-2.7
④	エンジンオイルの量がオイルレベル・ゲージの範囲内にあるかどうか点検するとともに、走行距離や使用期間に応じて定期的に交換している	90.2	89.3	0.9
⑤	タイヤの空気圧は、常に適正に保っている	90.1	89.4	0.7
⑥	加速と減速を繰り返す「波状運転」はせず、余裕を持った車間距離を確保して一定の速度で走るようにしている	89.4	88.3	1.1
⑦	加速時のシフトアップは、グリーンゾーン内の回転数で素早く行い、早めに高速ギアに入れている	88.1	86.6	1.5
⑧	気象条件に応じて、こまめに車内の温度・風量の調節を行っている	84.5	80.1	4.4
⑨	アクセルを柔らかく踏み、おだやかな発進を心がけている	83.8	84.2	-0.4
⑩	暖かい季節には暖機運転はせずに、エンジンをかけたら直ぐに発進している	80.9	81.0	-0.1
⑪	荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合にはエンジンを切っている	78.4	78.3	0.1
⑫	エアフィルターが目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている	72.7	77.0	-4.3

【集計結果】

上図は前年度のエコドライブチェック集計と比較したものである。

「100%できた」と「80%以上できた」を合わせた回答の割合は、今年度も90%台から70%台と項目により達成度には大きなばらつきがある。

①「下り坂や減速、停止する場合には、早めにアクセルから足を離し、エンジンプレーキを積極的に活用している(以下、①)」は95.0%、②「信号の変化や前方車両の動きに注意し、予見性を持った運転(予知運転)を心がけている(以下、②)」は93.5%と高い割合を示している。

前年度と比較すると、①、②及び③「不要な荷物を積まないようにしている」の3項目が、前年度と同様に取り組みのトップ3となっている。

また、⑫「エアフィルターが目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている(以下、⑫)」、⑪「荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合にはエンジンを切っている(以下、⑪)」は前年度同様に70%台と低くなっている。両項目とも運転時以外の取り組みであることから、運転していない部分でのドライバーの取り組みについては、意識づけが低いことが推測されるため、事業者およびトラック協会からの更なる周知・啓発等の強化が必要と考える。



(2)令和5(2023)年度 環境と物流を考えるフォーラム

兵庫県トラック協会は、トラックが社会に果たしている役割、環境対策の取り組み、「社会との共生」を目指した交通事故防止対策などについて、市民のみなさまにご理解いただき、併せて業界のイメージアップを図るため、毎年11月にフォーラムを開催しています。

令和5(2023)年度は、物流コンサルタント、学識者のお二人にご講演をいただきました。

講演では、船井総研ロジ株式会社 ロジスティクスコンサルティング部 部長代理 田代三紀子氏から、「荷主企業と物流企業におけるホワイト物流の取組と課題について」と題してご講演いただき、続いて、立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授 塩見康博氏から「渋滞発生のメカニズムから考えるエコで効率的な物流のあり方」と題してご講演いただきました。

今トラック運送業界に求められている、カーボンニュートラルに繋がるエコで効率的な物流に対する新たな知見を得る、非常に有意義な講演となりました。

【開催概要】

日時：令和5(2023)年11月28日(火)14時00分～16時40分

場所：兵庫県トラック総合会館

主催：一般社団法人兵庫県トラック協会

後援：国土交通省近畿運輸局、兵庫県



講演1 田代 三紀子氏



講演2 塩見 康博氏

■兵庫県トラック協会の動き



(3) 労働力確保対策の推進

■ハローワーク「運輸分野における求職者向けガイダンス」

人材確保のための業界PR活動の一環として、県下のハローワークが開催する運輸分野における求職者向けガイダンスに参加しました。

運送業界では、ドライバーの人材不足が喫緊の課題の1つとなっており、求職者にドライバーという仕事に関心をもってもらえるようガイダンスを行いました。

ガイダンスでは協会職員が、トラック輸送が社会的なインフラとして国民生活をささえていることやドライバーという職業のやりがいについて説明しました。



【実施概要】

令和5(2023)年7月27日	ハローワーク伊丹
令和5(2023)年8月23日	ハローワーク灘
令和5(2023)年9月26日	ハローワーク西宮
令和5(2023)年10月3日	ハローワーク明石
令和6(2024)年1月12日	ハローワーク神戸

■「就職フェア for 定通 2023」



【実施概要】

令和5(2023)年7月15日
兵庫県立西宮香風高等学校

令和5(2023)年7月15日(土)、兵庫県立西宮香風高等学校で開催された「就職フェア for 定通 2023」に、兵庫県トラック協会も参加しました。

この就職フェアは、1つでも多くの職場を定時制・通信制の高校生に知ってもらおうと開催され、6回目の今回は当協会を含めた26の企業と就職活動を行っている多くの親子が参加されました。

学生や教員達との意見交換を行った中で、運転免許制度や事故防止の取り組みについての意見があり、運送事業者が取り組む安全対策として、運転者に対する教育や労務管理等について説明を行いました。他にも、全日本トラック協会のホームページで案内しているインターンシップ事業について、物流業界に関心を持つ学生に活用していただけるよう引率教員にお願いしました。

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤



(4) 働き方改革に関する取り組み

■「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」

令和5(2023)年12月1日(金)、兵庫県トラック総合会館において近代経営システム研究所 代表 森高 弘純 氏を講師にお迎えし、(公社)全日本トラック協会と共催で生産性向上のための情報化支援セミナーとして「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」を開催致しました。

会員事業者8名の方が参加され、講師からは、中小トラック運送事業者が業務の効率化・生産性の向上を図れるよう、IT機器のシステム概要・費用・期間、成功のポイント、導入の留意点など具体的に分かりやすく講義いただきました。

【研修内容】

- ・ITの活用方法(活用のメリット、効果的なシステムの策定)
- ・生産性向上に向けたIT機器及びシステムの活用事例の紹介
- ・全ト協車両原価計算シートの活用
- ・中小トラック事業者の情報セキュリティ対策
- ・「データ経営」による見える化の実現
- ・デモンストレーション(運輸総合管理システム、自動点呼機器 等) *デモンストレーション協力会社: (株)タイガー、(株)ナブアシスト

■「2024年問題対策セミナー」

令和5(2023)年7月25日(火)、2024年問題に向けた諸問題に対応するため、労働時間の管理・業務の効率化から、業務内容・ビジネスモデルの見直しまで踏み込んだ内容で講演いただきました。また、実運送事業者の取組例も紹介していただきました。会員事業者27名の方が参加されました。

【研修内容】

- 1部 「物流の2024年問題で金融機関が果たすべき役割とは」 商工中金ソリューション事業部
- 2部 「DX、パートナーシップによる積極的な2024年問題の解決」 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会、菱木運送株式会社

■その他、働き方改革に関するセミナー等

【実施概要】

「標準的な運賃」活用セミナー	令和5(2023)年10月25日	兵ト協
改善基準告示解説セミナー	令和5(2023)年9月27日、11月7日(神戸)	
	令和5(2023)年10月2日、11月8日(姫路)	
トラック運送事業者のための人材確保・労働環境改善セミナー	令和5(2023)年10月26日	兵ト協
未払い残業対策セミナー	令和5(2023)年11月30日	兵ト協