

MARCH
2025

図表で見る

令和6年度 トランク業界の価値を高める羅針盤
加速する物流改革



新物効法

チャンネル登録をお願いします



チャンネル登録

環境対策 ↑

規制的措置

HTA HYOGO TRUCKING
ASSOCIATION

求められる新基準
への対応

新しい
標準的運賃



「荷待ち時間」
「荷役等時間」
の算定方法

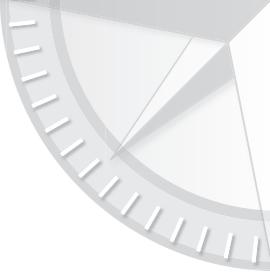
図表で見る

トランク業界の価値を高める羅針盤
加速する物流改革 ~求められる新基準への対応~

令和7(2025)年3月発行

一般社団法人兵庫県トランク協会 担当 業務部

<https://www.youtube.com/channel/UCpYE8GXVDZMDovT9ZxDrChw>



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、厚く御礼を申しあげます。

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。

令和6(2024)年度もわが国の物流の持続的な業界体質への転換がより一層求められており、その動きはどんどん加速している状況にあります。

物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律(新物効法)の施行に向けた有識者による合同会議¹では、「物流は、国民生活や経済活動、地方創生を支える不可欠な社会インフラである」との認識のもと、「物流の2024年問題」による物流停滞を回避するために、新物効法の基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等の内容について審議が進められました。今後、新物効法に基づく様々な取組が進められると予見されます。

こうした動きに遅れが無いよう、令和6(2024)年度も昨年に引き続き、わが国のダイナミックな物流の革新の動きをお伝えするべく、「加速する物流改革～求められる新基準への対応～」をテーマに取り上げました。本冊子では、新物効法に関するポイントと新たな標準的運賃について、確認していきたいと思います。

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 木南 一志

¹ 国土交通省における交通政策審議会交通体系分科会物流部会、経済産業省における産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会、農林水産省における食料・農業・農村政策審議会食料産業部会物流小委員会の合同会議

はじめに

物流に関する法整備が進み、新ルールへの対応が求められる中、今年度の「羅針盤」は、「求められる新基準への対応」をテーマにしました。トラック事業者として新しいルールや価値観にどのように対峙していくのか、ということを考えていただく場にしたいと思います。

また、環境に関する取組を喚起するため、物流効率化と環境対策の両立を図っている事例を紹介させていただきました。今後、荷主の行動変容を促していくための提案材料として参考にしていただけますと幸いです。

現在、令和7(2025)年4月1日の新物効法の施行に向けて
新しい情報が逐次発信されていますので、
最新の情報であることに注意してください!

目次

会長挨拶	1
はじめに	2
1. 新物効法の施行に向けて	3
ポイント1 荷主・物流事業者に対する規制的措置について	3
ポイント2 基本方針について	3
ポイント3 荷主・物流事業者等の判断基準等について	4
ポイント4 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について	5
2. 新たな「標準的運賃」	7
(1)新たに「標準的運賃」(令和6年3月公示)とは	7
(2)標準的運賃の内容	9
(3)荷主との対話	11
3. 環境に関する取組 ~物流効率化と環境対策は両立する~	14
■兵庫県トラック協会の動き	15
(1)エコドライブチェック	15
(2)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

1. 新物効法の施行に向けて

「物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律」(新物効法)の施行に向け、ここでは、法改正のポイントを紹介します。

ポイント 1 荷主・物流事業者に対する規制的措置について

荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図ることを目的に、荷主・物流事業者に対する規制的措置が講じられます。

対象	規制的措置の内容
全ての事業者	<ul style="list-style-type: none"> ①荷主*(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。 上記①②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	<ul style="list-style-type: none"> 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの(特定事業者)に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が勧告・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。

*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。



新物交法施行に関する今後のスケジュール

2024年5月15日	物流改正法 公布
2024年6月~11月	第1回~第4回合同会議(規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ)
2024年11月27日	合同会議取りまとめを策定・公表
2024年1月・2月・3月	法律の施行①に向けた政省令の公布
2025年4月1日	法律の施行① 基本方針 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準 判断基準に関する調査・公表 等
2025年秋頃	判断基準に関する調査・公表の実施
2026年4月(想定)	法律の施行② 特定事業者の指定 特定事業者の提出・定期報告 物流統括管理者(CLO)の選任 等
2026年4月末	特定事業者の届出~指定手続 →荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出 中長期計画の提出
2026年10月末	判断基準に関する調査・公表の実施
2026年秋頃	
2027年7月末	定期報告の提出

特定事業者の指定に向け、
荷主:取り扱い貨物数量の把握
トラック:車両台数等の把握
倉庫:保管量の把握

定期報告に向けて
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測(荷主等)

ポイント 2 基本方針について

新物効法では、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針を国が定めることとされています。

基本方針のポイント

- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標
 - 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。
 - ①5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減(1人当たり年間125時間の短縮)
 - ②5割の車両で、積載効率50%を実現(全体の車両で積載効率44%に増加)
- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策
 - 設備投資・デジタル化
 - ・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援
 - ・積載効率の向上等
 - ・荷待ち時間の短縮
 - ・荷役等時間の短縮
- 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進
 - ・再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進
 - ・「送料無料」表示の見直し
 - ・返品の削減や欠品に対するペナルティの見直し
- その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項
 - ・物流に関わる多様な主体の役割
 - ・トラックドライバーの運送
 - ・荷役等の効率化の前提事項



荷主・物流事業者等の判断基準等について

すべての荷主(発荷主、着荷主)、連鎖化事業者(フランチャイズチェーンの本部)、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、これらの取組の例を示した判断基準・解説書を策定することとしています。

①積載効率の向上等

- ・共同輸配送や帰り荷の確保
- ・適切なリードタイムの確保
- ・発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

②荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入
- ・混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入
- ・タグ等の導入による検品の効率化
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等

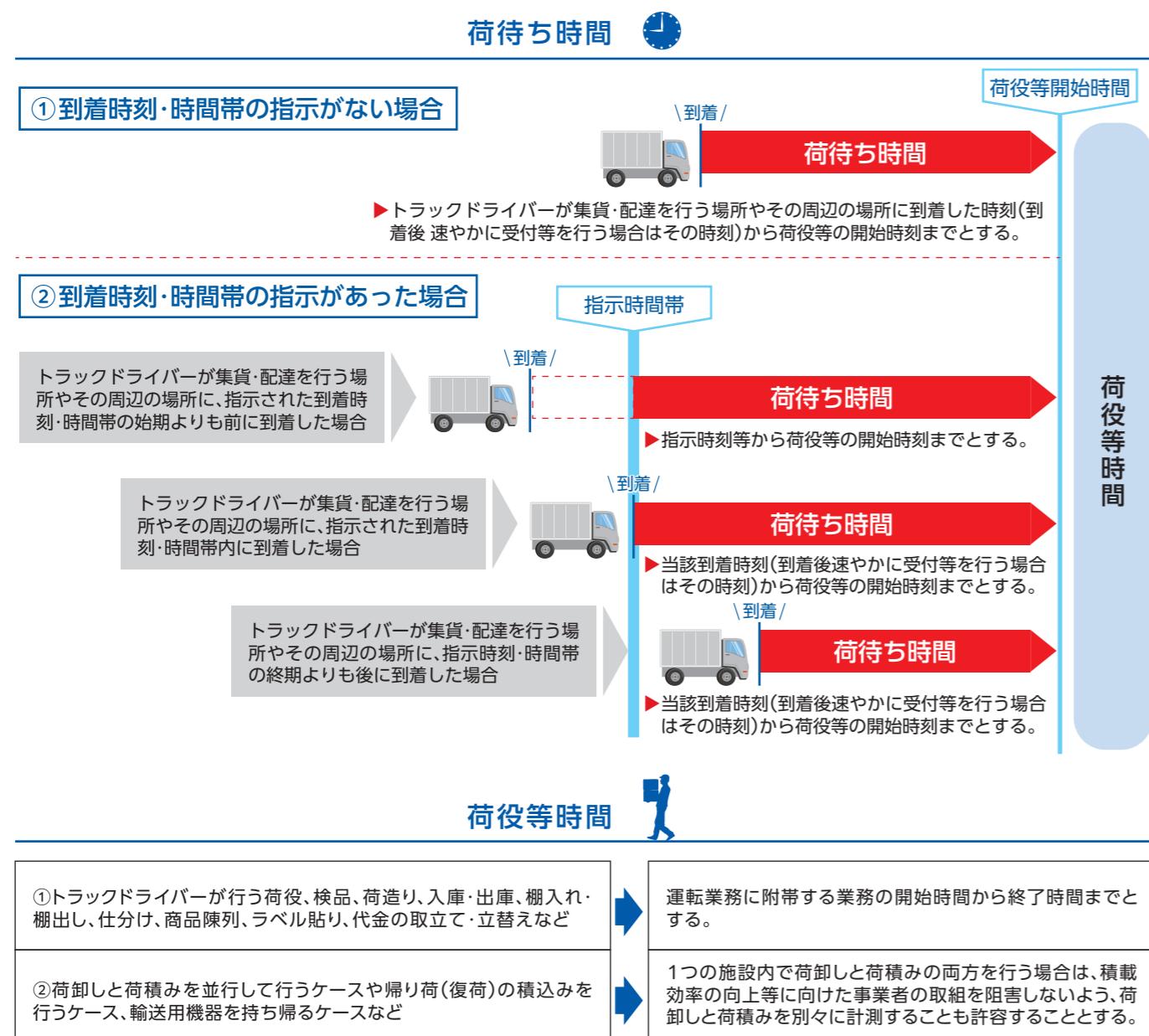


パレットの利用や検品の効率化

ポイント4 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

新物効法では、荷主・物流事業者等が物流効率化のために取り組むべき措置の実施状況の評価の前提となる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法を国が省令で定めることとされています。

「合同会議取りまとめ」では、「荷待ち時間」と「荷役等時間」の具体的な算定方法について、以下の内容が示されています。



詳細はホームページへ

報道発表資料:「交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会
商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会
物流小委員会 合同会議」の取りまとめを公表 - 国土交通省



コラム

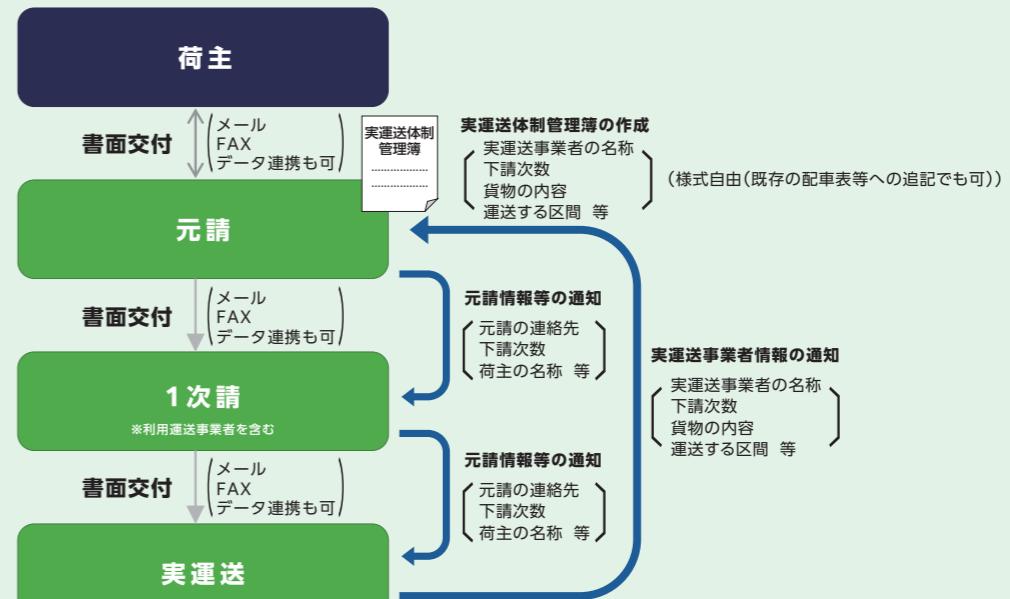
トラック事業者の取引に対する規制的措置(貨物自動車運送事業法)

「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」(物流改正法)において、トラック事業者の取引に対する規制的措置に関する内容が示されていますので、ご覧になってください。

< トラック事業者に対する規制的措置 >

- ・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交付等を義務付け。
- ・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。
- ・下請事業者への発注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、管理者の選任を義務付け。

トラック事業者に対する規制的措置



軽トラック事業者に対する規制的措置もあります。

- 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
- ③ 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が国交省HPにおける公表対象に追加



(資料)国土交通省「標準的運賃Q&A」

2. 新たな「標準的運賃」

(1) 新たな「標準的運賃」(令和6年3月公示)とは

標準的運賃とは～荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標～

「標準的運賃」は、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標とするべく、令和2年に創設された制度です。令和6年3月には、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引き上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」が告示されました。

主な改正点と期待される効果～トラック運送事業の維持・発展のために積極的に運賃交渉を～

令和6(2024)年3月公示の「標準的運賃」は、運賃水準の引き上げや料金や実費の明確化等により荷主等への適正な転嫁を図ることに加え、多重下請構造の是正や多様な運賃・料金設定等といった点が改正されています。

トラック運送事業の健全な経営と維持・発展のために、新たな「標準的運賃」を荷主との運賃交渉に活用してください。

荷主等への適正な転嫁

- 平均約8%の運賃引上げ
- 燃料費の基準価格を120円に変更し、燃料サーチャージも120円に変更
- 現行の待機時間料に加え、積込料・取卸料の水準を提示
- 有料道路利用料(高速道路料金等)を個別に明記

多重下請構造の是正等

- 下請け手数料(利用運送手数料)を設定(運賃の10%を別に収受)

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
- 速達割増や有料道路を利用しない場合の割増等を設定
- 特殊車両割増の対象を追加

ドライバーの賃金水準が引きあがり、
労働環境の改善につながります

法令に則った事業の安定化を
実現できます

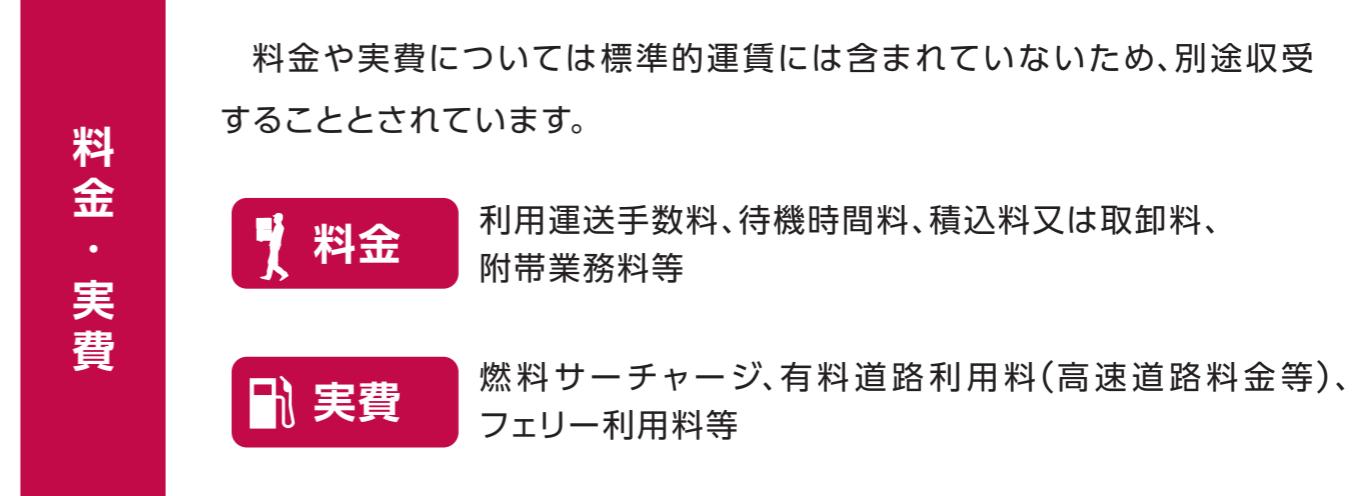


詳細はホームページへ

国土交通省「標準的運賃Q&A集」(令和6(2024)年10月)

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001841395.pdf>

標準的運賃の概要～適正な運賃 = 標準的運賃 + 料金・実費～



適正な運賃

(資料) 国土交通省「新しい標準的な運賃リーフレット」(令和6(2024)年6月)

国土交通省「トラック運賃の「標準的運賃」が改定されました」(令和6(2024)年10月)

(2) 標準的運賃の内容

I 距離制運賃表

車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定しています。距離に応じて標準的運賃を設定しています。右表は近畿運輸局管内の運賃表です。

従来比、平均8%引き上げられています。

II 時間制運賃表

距離性運賃表と同じく、車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定しており、従来比、平均8%引き上げられています。

右表は近畿運輸局管内の運賃表です。

III 個建運賃

運送区間ごとに最低積載個数又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で、次の式により算出した1個又は1重量あたりの運賃を適用することができます。

共同運送の場合は個建運賃をご利用ください。

車種別のキロ程に応じた距離制運賃
又は 車種別の時間制運賃のいずれか
及び これらの運賃に付随する料金

÷ (最大積載個数又は重量) × 基準積載量(○○%)

※○○は、各運送事業者において設定するものとする。

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,060	17,060	22,070	27,890
20km	16,920	19,190	25,020	31,870
30km	18,780	21,330	27,980	35,840
40km	20,630	23,460	30,940	39,810
50km	22,490	25,600	33,900	43,780
60km	24,350	27,730	36,850	47,760
70km	26,200	29,870	39,810	51,730
80km	28,060	32,000	42,770	55,700
90km	29,920	34,140	45,730	59,670
100km	31,770	36,280	48,680	63,650
110km	33,620	38,380	51,550	67,490
120km	35,470	40,490	54,420	71,330
130km	37,320	42,600	57,290	75,170
140km	39,170	44,700	60,160	79,010
150km	41,020	46,810	63,030	82,850
160km	42,870	48,920	65,890	86,690
170km	44,720	51,030	68,760	90,530
180km	46,570	53,130	71,630	94,370
190km	48,420	55,240	74,500	98,210
200km	50,270	57,350	77,370	102,050
200kmを超えて500kmまで 20kmを増すごとに加算する金額	3,680	4,180	5,650	7,560
500kmを超えて 50kmを増すごとに加算する金額	9,210	10,450	14,130	18,900

(単位:円)

車種別 種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
基礎額 8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km、 小型車以外は130km	37,640	43,920	57,690	73,970
基礎額 4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km、 小型車以外は60km	22,580	26,350	34,610	44,380
加算額 基礎走行キロを超える場合は、 10kmを増すごとに	基礎走行キロを超える場合は、 10kmを増すごとに	340	410	630	920
加算額 基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに*	基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに*	3,430	3,600	3,870	4,550

※4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。



料金・実費

IV 運賃割増率

速達割増等	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します。
休日割増(日曜祝祭日)	2割増し
深夜・早朝割増(22時~5時)	2割増し
特殊車両割増	車種に応じて設定します。

V 待機時間

待機時間に応じた費用を、運賃とは別に料金として収受します。

4tクラス 中型車の例

待機時間料	1,760/30分	※30分を超える場合
積込料・取卸料	機械荷役 2,180/30分	合計2時間を超えた場合は割増率5割を加算
手荷役	2,100/30分	
付帯業務料	運賃とは別に実費として収受	

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として収受します。

VII 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受(運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から収受)します。

VIII 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受します。

IX その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受します。

X 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示します。

適正な 運賃

(3)荷主との対話

荷主等との運賃交渉の際に、労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃を活用しましょう。



トラック・物流Gメンの是正対象となる事例

「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、「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6年11月には改組・拡充が図られ、「トラック・物流Gメン」となりました。Gメンの是正対象となる事例が「標準的運賃Q&A」に記載されていますので、ご覧になってください。

Gメンの是正指導対象となる事例



長時間の荷待ち
悪いね～もう少し待って
今日も夜まで待つか
荷主都合による長時間の荷待ち時間の発生



契約にない附帯作業
悪いね、そこのラベルを貼るのを手伝ってもらえる？
契約にはなかったはずだけど
契約にない（トラック事業者が合意していない）附帯作業をドライバーに指示



運賃・料金等の不当な据置き
人件費や燃料費が上がっているので、運賃や料金をあげてもらえませんか？
だめだ、こっちも苦しいんだよ
トラック運送事業者からの適切な運賃・料金の收受に関する交渉に応じない（交渉のテーブルにつこうとしない）



過積載運送の指示・容認
天井までスペースが空いてるじゃないか
もう少し積めるよね？
はい…
積込直前に貨物量を増やすよう指示



異常気象時の運送依頼
納品日は変えられないからね
大雨警報が出ているのに…
トラック事業者が安全な運行が困難と判断した状況での運行強要



無理な運送依頼
3時までに届けてね、時間厳守だよ
飛ばさないと間に合わないよ…
適切な運行では間に合わない到着時刻の設定

近畿運輸局の「トラックGメン」の通報窓口は、以下のリンクをご覧ください
<https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/butsuryu/20230721.html>



標準貨物自動車運送約款等の改正・施行

トラック運送事業者が、健全な事業運営のために必要な運賃を收受できる環境整備等を図る観点から、令和6(2024)年6月に標準貨物自動車運送約款が改正・施行されました。

「標準貨物自動車運送約款」とは、荷主等とトラック運送事業者との間の運送契約に関する契約条項のひな型です。適正な運賃・料金の收受を目的として、運賃・料金の收受ルールが定められており、待機時間、積込み・取卸し、附帯業務等について具体的に規定されています。

契約にあたっては、標準的運賃とセットで活用してください。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

1 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容が明確化されました

[関係条項:標準運送約款(第61条)]

改 正 前
積込み、取卸し等の業務は、「第2章運送業務等」で規定していました。待機時間、附帯業務等は、「第3章附帯業務」で規定していました。

改 正 後
運送以外の業務は、「第2章運送業務等」から分離し「第3章として「積込み又は取卸し等」に規定されました。また、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を收受する旨が規定されました。



2 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面を交付することになりました

[関係条項:標準運送約款(第6条及び第7条)]

改 正 前
荷送人による運送の申込み、トラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がありませんでした。

改 正 後
運送を申込む荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む。）である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨が規定されました。



3 利用運送を行う場合は実運送事業者の商号・名称等を荷送人へ通知することになりました

[関係条項:標準運送約款(第17条)]

改 正 前
利用運送が行われた場合でも荷送人に実運送事業者を知らせる旨の規定はありませんでした。

改 正 後
利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨が規定されました。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として收受する旨が規定されました。



4 中止手数料の金額等が見直されました

[関係条項:標準運送約款(第38条)]

改 正 前
荷送人が、貨物の積込みを行う前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しない規定でした。

当日に運送の中止	貸切 普通車3,500円
	小型車2,500円

改 正 後
当該中止手数料の見直し

運送中止の申し入れ日	中止手数料
運送の前々日(2日前)	運賃・料金等 ^(※1) の20%以内
運送の前日(1日前)	運賃・料金等 ^(※1) の30%以内
運送の当日	運賃・料金等 ^(※1) の50%以内

※1 当該運送引受書に記載した運賃・料金等

(資料)国土交通省・厚生労働省・公益社団法人全日本トラック協会「トラック輸送の「標準的運賃」が改定されました」



新物交法に関するリーフレット

令和7(2025)年4月1日から対応が必要となる主な内容について、国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会がリーフレットを公表していますので、ご覧ください。

運送契約締結時
の
書面交付義務化

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に、運送サービス(附帯業務等も含む)の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられます。

委託先への発注
適正化(健全化措置)
運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務化

利用運送を行うときに委託先への発注適正化(健全化措置)について努力義務が課されるとともに、一定規模以上の事業者については、健全化措置に関する管理規程の作成、管理者の選任が義務付けられます。

実運送体制管理簿の作成・情報通知の義務化

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締重下請構造の可視化を図るため、元請事業者に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した実運送体制管理簿の作成が義務付けられます。

荷待ち時間や荷役作業・附帯業務の「業務記録」への記録義務の対象が、全車両に拡大

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために「積込み」、「取卸し」、「荷造り・仕分・棚入れ等」、「荷待ち」の業務記録への記録義務の対象が全車両になります。

詳細はホームページへ

物流:改正貨物自動車運送事業法(令和7年4月1日施行)について - 国土交通省

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html



3. 環境に関する取組 ~物流効率化と環境対策は両立する~

輸送効率化やCO2削減を効果的に進めていくには、荷主の行動変容を促していくことが極めて重要であり、その方法論について「物流革新に向けた政策パッケージ(案)」(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議、令和5(2023)年6月2日)でも言及されています。

環境に対する取組を進めていくには、物流効率化や働き方改革だけではなく、CO2排出量削減などの環境対策と両立することを示しながら、荷主に提案していくことが重要です。

「総合効率化計画の認定事例」では、物流効率化(経済効果)とCO2排出量の削減(環境効果)を両立させている事例が数多く掲載されていますので、参考にしてください。

物流効率化と環境対策の両立を図っている事例



(資料) 国土交通省「物流総合効率化法に基づく支援」より作成

物流の効率化が
環境問題への貢献に繋がる





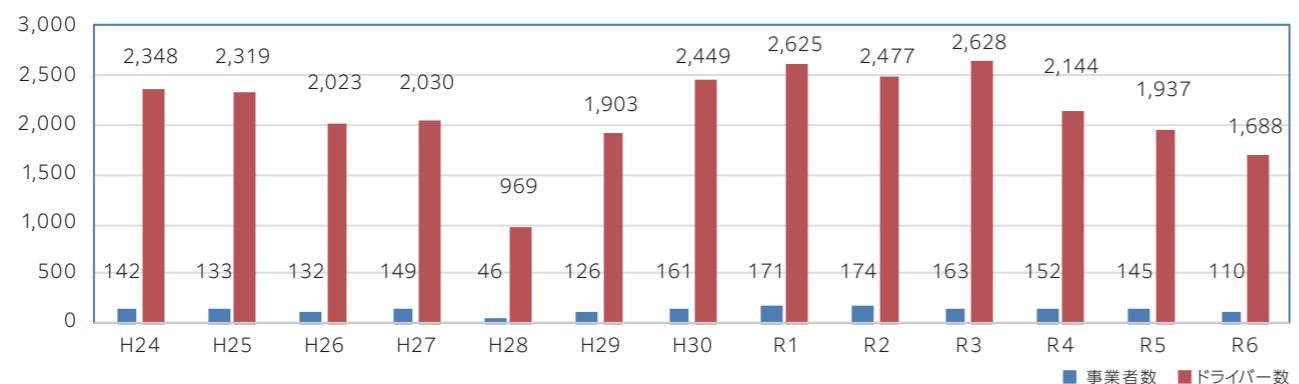
(1)エコドライブチェック

(1)実施期間:令和6(2024)年11月1日～30日[※エコドライブ推進月間]

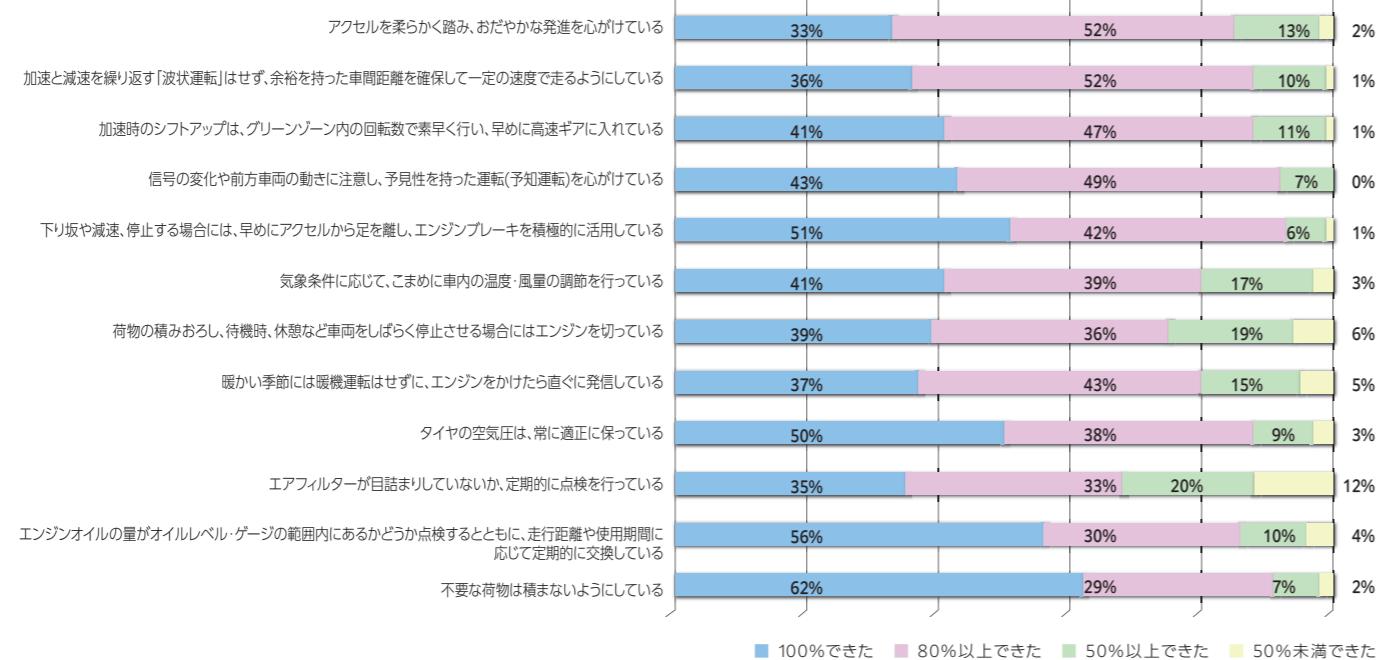
(2)エコドライブ運動の内容

- ①運動(実施)期間中に、運転者にエコドライブ励行を指導
- 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に記入
- ③事業者は、運転者が記入したチェックシートをFAXにて事務局(関西交通経済研究所センター)へ提出
- (3)報告期限:令和6(2024)年12月13日
- (4)回答数:110社、1688名(参考:令和5年度調査 145社、1937名)

1.年度別参加状況



2.令和6(2024)年度集計結果



(2)令和6(2024)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などについて、市民の皆様にご理解をいただき、併せて、業界のイメージアップを図るため、環境月間に合わせて毎年11月にフォーラムを開催しています。

今年度は11月26日に兵庫県トラック総合会館において開催し、物流関係者、運送事業者等を中心に80名が参加しました。

講師には、トラックドライバーの実態に関する著書を複数執筆し、メディアでも情報発信をされているフリーライターの「橋本愛喜氏」と、朝日放送の朝の情報番組「おはよう朝日です」で30年以上にわたり気象情報を担当している、気象予報士・防災士の「正木明氏」のお二方にご講演いただきました。

■講演1「運送業界の構造から掘り下げる ~トラックドライバーのモラル問題~」

トラックドライバーの社会的地位の向上、人手不足の解消、運賃交渉等は、ゴミのポイ捨てなどトラックドライバーのマナー・モラル違反が大きく影響すると指摘され、業界を挙げての意識改革の重要性を訴えられました。

講演中に聴講者が持つスマートフォンとWebアンケートシステムを活用して、聴講者の意識をリアルタイムで集計、発表する聴講者参加型で講演を進められました。



講師:フリーライター 橋本 愛喜 氏

■講演2「命と貨物を守る輸送判断 ドライバーは如何に異常気象、災害に備えるか」

近年頻発する災害等の要因を解説し、今後も同等以上の災害等に備える必要があり、トラックドライバーや管理者においては、運行時には常に最新の天気予報を取得すると共に、天気予報用語などを正確に理解することが非常に重要であると訴えられました。

講演の冒頭では、日々テレビで行っているやり方で、当日の天気予報を実演していただきました。



講師:気象予報士・防災士 正木 明 氏



(3)労働力確保対策の推進

■「トラック運送事業者そのための人材確保・労働環境改善セミナー」

10月21日(月)、兵庫県トラック総合会館において株式会社コヤマ経営 代表取締役 小山 雅敬氏を講師にお迎えし、若年、女性ドライバー確保、定着、育成等の参考となる「トラック運送事業者そのための人材確保・労働環境改善セミナー」を開催しました。

【セミナーの内容】

- (1) 運転者人材の雇用状況
- (2) 運転者人材等の採用
 - ・効果的な求人方法 (SNS 活用、紹介、WEB 求人サイト活用など)
 - ・新卒者、女性、高齢者等の雇用促進 等

(3) 人材が定着するための労働環境の整備

- ・運転者の賃金引上げ、賃金体系の見直し、未払い賃金請求への対策
- ・労働時間管理等による時間外労働時間の縮減対策 等

(4) 人材確保・定着、働き方改革等に対する助成金

【講 師】 株式会社コヤマ経営 代表取締役 小山 雅敬 氏

■ハローワーク「トラックドライバーのお仕事セミナー」

物流業界の人材確保と広報活動のため、ハローワークで開催された「トラックドライバーのお仕事セミナー(就職ガイダンス)」に参加しました。

トラック輸送は、国民生活や経済活動を支える社会インフラであり、トラックドライバーが人々の暮らしと生活を守るために重要な役割を担っていることを当協会職員が映像を交えながら説明しました。

質疑応答では女性ドライバーの求人やドライバー教育についての質問や、セミナー終了後の「相談会」では運転免許制度や基本的な仕事の流れについて等の相談がありました。



【実施概要】

- | | |
|------------------|----------|
| 令和6(2024)年6月12日 | ハローワーク灘 |
| 令和6(2024)年7月4日 | ハローワーク明石 |
| 令和6(2024)年7月17日 | ハローワーク神戸 |
| 令和6(2024)年10月2日 | ハローワーク姫路 |
| 令和6(2024)年11月21日 | ハローワーク伊丹 |



(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そのためのDX推進セミナー」を開催しました

12月2日(月)、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に中小トラック運送事業者における情報化推進による生産性向上と「データ経営」による見える化などDX推進の実現を支援すべく、機器及びシステムの活用事例を紹介する「中小トラック運送事業者そのためのDX推進セミナー」を開催致しました。

会員事業者12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】

- ・2024年問題とIT活用について
- ・DX(デジタルトランスフォーメーション)とは
- ・DX活用による経営改善
- ・DX活用事例
- ・情報セキュリティと個人情報保護
- ・業務効率化等にかかる自動点呼機器、システムについて



講師:近代経営システム研究所代表 森高 弘純 氏



■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6(2024)年10月1日 | トラック総合会館 |
| ・改善基準告示解説セミナー | 令和6(2024)年8月6日 | トラック総合会館 |
| | 令和6(2024)年8月26日 | 西部研修会館 |