

物流から考える
とちぎの未来

section 08

企画・制作／下野新聞社ビジネス局

年末になり、大量のモノが全国を行き交っています。今年は「物流の2024年問題」というトラック業界の職場環境が激変した年ですが、物流業界を挙げて経済や生活に支障がないよう変化に対応しています。栃木県内ではどのような取り組みが行われているのか、国土交通省関東運輸局栃木運輸支局（宇都宮市）に伺いました。

ハコブトチギ
特設Webサイト過去の連載は
こちらから
ご覧いただけます<https://www.shimotsuke.co.jp/feature/special/transport-tochigi>

物流維持へ啓発活動

いわゆる「物流の2024年問題」とはトラックドライバーの時間外労働時間の上限と拘束時間が規制され長距離輸送等の人員確保が困難になることで、物流の停滞が心配されています。この問題には荷主、運送、倉庫、小売りなどさまざまな業界が関わり、それぞれの商慣習があるため難題が山積していますが、国土交通省関東運輸局栃木運輸支局（宇都宮市）は啓発活動とトラックGメンの取り組みを強化して「物流の2024年問題」の解決を図っています。

■軽貨物運送が1・2倍に

栃木県内の貨物輸送のほとんどはトラック輸送です。2019年度と23年度を比較すると、一般貨物自動車運送事業者数は横ばいですが、貨物軽自動車運送事業者数は1・2倍と増えています。同支局は、「軽貨物運送」の増加要因を「宅配便の需要が増えた」と分析しています。

啓発活動は、県内の経済団体や企業、官公庁等と合同で開くセミナーや団体等がメンバーになる「トラック輸送における取引環境・労働時間改善栃木県地方協議会」などを通して実施。「物流の2024年問題」に絡む、トラックドライバーの賃金アップにつながる取引環境整備やドライバーの健康管理の重要性、作業の効率化および生産性向上策などを紹介しています。

取引環境整備に関しては、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あたり参考指標となる「標準的運賃制度」の活用を呼びかけています。事業者が自己の経営状況を踏まえて運賃を分析することが大切で、同制度の届け出率は全国が約57%に対し、栃木県は52%。同

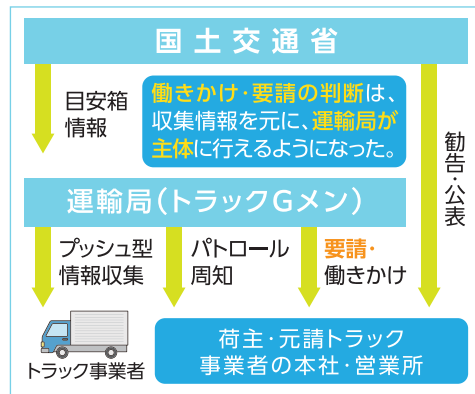


標準的運賃改定に関するパンフレット(国土交通省)

支局はドライバーの賃金を含め経営改善の効果を強調し、制度の活用と届け出を呼びかけています。

■トラックGメンが活動

トラックGメンは、適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し「2024年問題」の解決を目指すために国交省が創設した専門部隊です。全国で162人、同支局は2人在籍しています。トラック事業者から、過積載依頼や恒常的に長い荷待ち時間な



2024年6月以降の「働きかけ」「要請」に関する運用方針

どの荷主・元請けの行為を聞き出し（プッシュ型情報収集）、違反原因行為の疑いがある荷主・元請け事業者、に、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」などの是正措置を行います。

同支局はこれまでに200件以上のプッシュ型情報収集を行いました。今後、荷主等の支店や荷さばき場周辺などのパトロールを強化する方針です。Gメンという言葉から、「怖い」「関わりたくない」というイメージを持つ人も多いでしょう。同支局のGメンは「調査時に『問題ない』と答えた事業者から、後日相談を受けることがあります。栃木支局には事業の改善につながる支援策があるので、Gメンをどんどん活用してほしい」と話しています。

さまざまな業界の工夫や努力で成り立っている物流業界。この貴重なインフラを維持していくために、消費者は何かできるでしょうか。同支局は「まずは宅配の再配達を無くしてほしい。ひとりひとりの心掛けで物流の負担が軽くなり効率化が進みます」と協力を求めています。

私たちはハコブトチギを応援しています

