

2024年7月29日

一般社団法人日本溶接容器工業会

物流2024年問題を踏まえた容器配送に関係団体等への協力依頼について

今後の適切な容器配送を確保するため、一般社団法人日本溶接容器工業会はLPガス関係団体あてにお願い文書を添付資料の通り発出しました。

なお、本件文書は、2024年7月5日（金）に開催された「七協議会事務局会議」及び2024年7月29日に開催された「日本液化石油ガス協議会保安委員会会議」において席上配布されました。

LP ガス関係団体 各位

2024年7月5日

一般社団法人 日本溶接容器工業会

2024年問題を踏まえ LP ガス容器の適切な配送に関するお願い

拝啓 平素から格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、ご存じのとおり、トラックドライバーの働き方改革と労働基準法改正により、労働条件、とりわけ走行時間、休憩時間等労働時間が厳しく制限され、輸送能力減少や運賃上昇が不可避となる物流業界における所謂 2024 年問題が眼前に差し迫ってまいりました。

政府が公表している物流革新緊急パッケージは、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直し、これらを三本柱として物流業者だけでなく発送荷主と受取荷主も対応すべき具体的項目が多岐にわたり列挙され対応が求められています。

トラックドライバーの負担軽減、物価動向の反映や荷待ち・荷役等の対価の加算による「標準的な運賃の引上げ」及び契約時書面交付等の項目も取上げられており、輸送費上昇も懸念されます。特に LP ガス容器につきましては、その重さ、大きさ、荷姿等から現状でも運送業社、ドライバーの確保が困難になっており、今後一層深刻化することが懸念されます。

当工業会では、これまでも、LP ガス容器に係る安定した物流を確保するためのお願い、トラックドライバーの負担を軽減するため荷下ろし作業を受け入れ側の作業とするお願い更に配送された容器の確認を早期に実施していただくお願いなどをホームページ上に掲載し会員企業の皆様にご協力をお願いしてきました。

しかし、別紙「容器配送に関してお願い文書を発出した背景」で指摘している通り、容器配送に関して現在でも問題となっている事例も生じています。このため、これまで要請した上記取り組みに加えて、2024 年問題対応として政府が提言しているドライバーの負担軽減等の実現が必要だと考えており、発荷主としてトラックドライバーの待機時間を短縮するとともに、負担軽減のため荷上げ業務の実施に努めます。着荷主におかれましても待機時間の短縮や荷下ろし作業について皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

また、配送事業者を確保するためには、車上渡しによるドライバーの負担軽減に加えて、配送時の責任の所在を明らかにするために受け渡し条件を明記した書面による契約書の作成も今後進めていくべきと考えています。

なお、当問題に関連し諸規制から輸送能力低下も報道されており、お客様への納品は、従来以上の納期の確保をお願いいたします。

「国民生活に不可欠なエネルギーである LP ガスの安定供給」のため当工業会会員企業も今後一層努力いたしてまいり所存でありますので、貴協会そして LP ガス販売事業者の皆様のご理解とご協力を重ねてお願い申し上げます。

敬具

容器配送に関してお願い文書を発出した背景

LPガス関係団体 各位

一般社団法人日本溶接容器工業会

一般社団法人日本溶接容器工業会会員企業は、LPガスの安定的な供給のため、LPガス容器の適時・適切な配送に努めて参りました。

現状、政府が指摘している輸送力が不足しているにも関わらず、容器配送の大幅な遅れ等貴団体会員企業様の事業に影響が生じないよう、鋭意努力を致しております。しかし、物流事業者の確保等に関して当工業会会員企業にヒアリングを行ったところ、既に以下のような様々な事例を抱えているのも事実でございます。

- ① 荷下ろしが容易（オントラック渡しが一般的）なバルクの配送トラックの確保に比べてシリンダーの配送トラックの確保は困難（ドライバーが全数荷下ろしすることが常態化）になっている。
- ② スポット的に要請した物流事業者は、一人で容器全数を荷下ろししなければならない辛さから再度引き受けていただくのは困難となっている。
- ③ 配送トラックの確保の遅れにより、高速道路を使わざるを得なくなりコスト高の要因となっている。
- ④ 車両比率の低い平ボディでの納入指定（車両比率が高いウィング仕様は充てん所等の屋根に干渉する恐れがあり敬遠されがち）があり、トラックの確保が困難になっている。
- ⑤ 納入時の地面置き指定が、長時間の荷下ろし作業による待機時間の増加及びトラックドライバーの負担増加になるため、トラック確保が困難になっている。
- ⑥ 荷下ろしが困難になる2段積みの拒否事例が増えており、配送の遅れの原因になっている。
- ⑦ 九州での配送トラックの確保が特に困難になっている。

輸送力の不足は今後さらに深刻になる恐れがあり、現状でも厳しい状況になっている配送事業者の確保が、上記の理由を主として、さらに状況の悪化を招きかねないと懸念しています。

このため、配送事業者が特に問題視しているトラックドライバーの負担を軽減する必要があると考えており、荷上げ、荷下ろしの負担を軽減することが配送事業者の確保に必要と考え、お願い文書を提出させていただいた次第です。

容器製造メーカーとして、このような状況の中でも適切な容器配送を実現するため積極的に努めて参りたいと思いますが、引き続きご支援のほどお願いしたいと思います。

物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年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。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、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、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、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化

○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

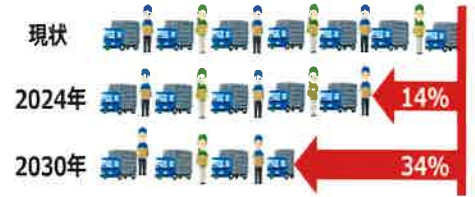
- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

●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

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年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輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 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、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。



○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。

法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（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。

*1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。

○上記①②の者の取組状況について、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を特定事業者として指定し、**中期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

【荷主等が取り組むべき措置の例】
＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレットの利用による荷役時間の短縮

2. 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】

○**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。

○**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*2。

○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*3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。

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、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。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加