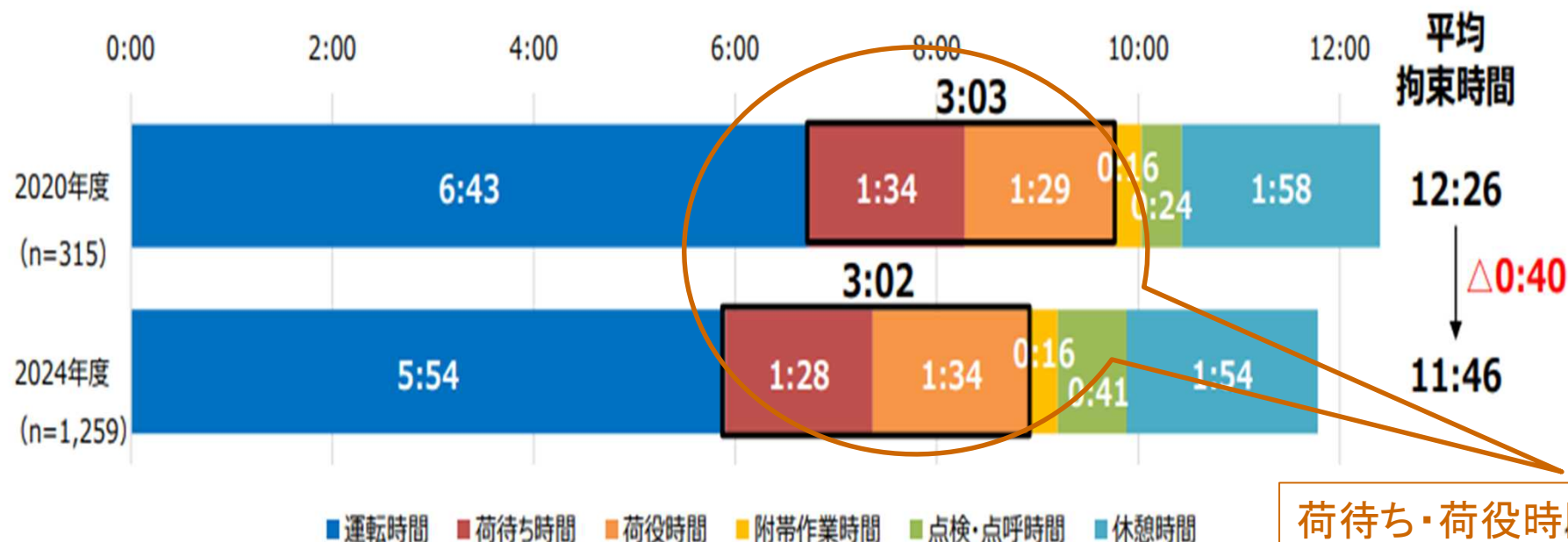


次年度の取組に向けた事務局の提案について

令和7年3月
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岡山県地方協議会

①制度改正、荷待ち等改善に向けた周知・要請について

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



荷待ち・荷役時間は横ばい！

<荷主・物流事業者の判断基準等>

○ **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。

① 積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 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や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



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による荷役等の効率化
- 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

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】

物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- **運送契約締結時**に、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**書面の交付**を義務付け*。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- 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***を課するとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を義務付け。【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- **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**の作成を義務付け。また、各**事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を義務付け。【法第24条の5関係】

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ 令和7年4月1日施行

トラック事業者は運送契約締結時、相互に契約内容を記載した書面を取り交わすことが義務化！

すべての荷主・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を努力義務化！

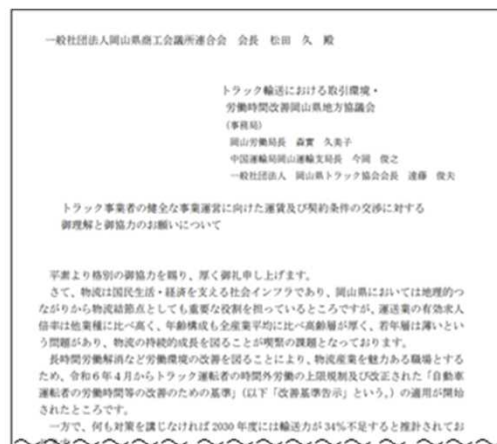
事務局提案事項

昨年9月と11月に国土交通省が実施した調査では、物流の2024年問題に直面後も荷待ち・荷役時間は2020年度調査時と比べてほぼ横ばいとなっており、引き続き関係者全体で物流改善に取り組む必要性がある。

また、本年4月には改正物流効率化法及び改正貨物自動車運送事業法が施行され、荷主や物流事業者が物流効率化のために取り組むべき措置を講じることの努力義務化や、トラック事業者が荷主と運送契約を締結する際に契約内容を書面化し相互に交わすことなどが義務化される。

本年度、標準的な運賃が改正されたことに伴い、協議会では荷主関係団体への要請活動を実施したところではあるが、長時間の荷待ち・荷役時間の解消、関係者の物流効率化への取組、多重下請け構造是正によりトラック事業の取引環境・労働環境を改善していくためには、引き続き荷主や消費者への相互理解を求めていくことが必要である。

そのため、協議会として、荷主・消費者に向けて改正概要やトラック輸送を取り巻く現状の広報・周知や荷主関係団体に対して文書による要請活動を引き続き実施してはどうか。



例) 文書による要請



例) 協議会で過去に実施した新聞広告(日本経済新聞に掲載)

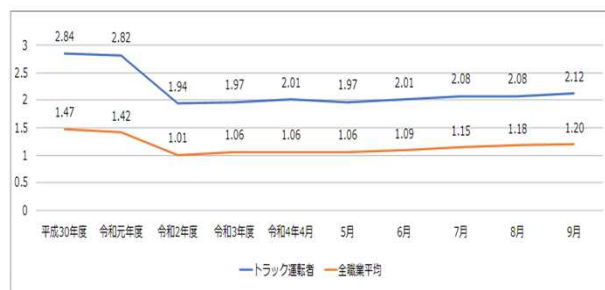


②人材確保に向けた取組の継続について

トラック運転者の有効求人倍率・年齢構成比

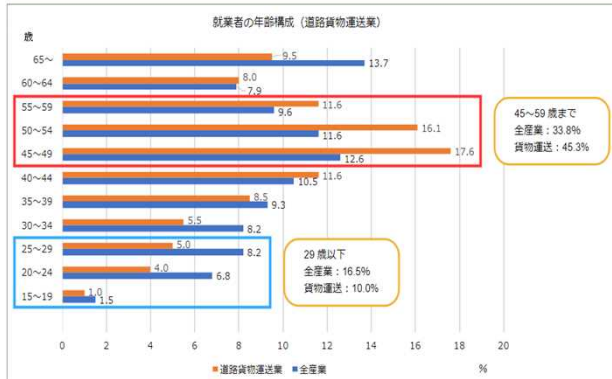
全産業平均と比べ約2倍の開きがあり慢性的な人手不足に陥っている。

トラック運転者の有効求人倍率



厚生労働省「職業安定業務統計」

就業者の年齢構成比

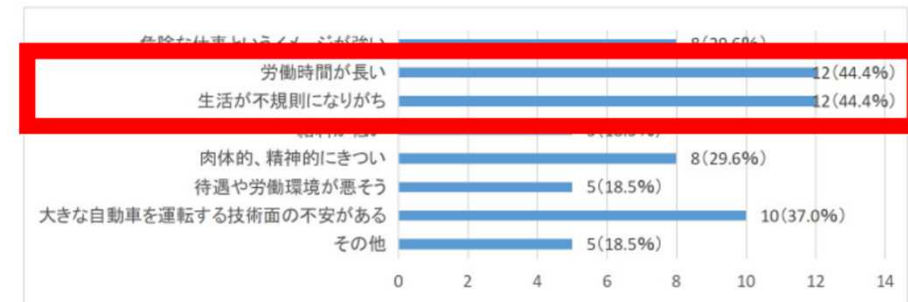


総務省「令和3年労働力調査」

トラック運転者を職業とする場合の不安要素

求職者からはトラック運転業務に関して、勤務時間、肉体面、待遇面等での不安が挙がっている。

9.トラックドライバーを職業として選択する際に感じる不安要素について教えてください。（複数回答可）



令和7年2月1日開催 物流企業合同説明会の参会者アンケート結果より

事務局提案事項

【趣旨】

トラック運送事業の労働環境改善には人材不足解消が必要であるとして、本年度、協議会では物流企業合同説明会＆トラック乗車会を開催し、雇用に繋がった企業もあるなど一定の成果があったところ。一方で、参加者からはトラック運転業務への不安を抱える意見もあり、トラック運転業務を正確に理解してもらうためには、トラック業界のネガティブなイメージの払拭や個社ごとの特性・魅力を知ってもらう必要がある。

また、トラック運転者の年齢構成比は全産業平均に比して高い傾向にもあり、継続的な雇用の確保による年齢層の平準化は物流を維持していくうえで必要不可欠と考えられる。

以上を踏まえ、協議会として実施する人材確保の取組を、本年度のみで終わることなく、関係機関が連携して継続的に実施していくことはどうか。

②人材確保に向けた取組の継続について

【参考】人材確保に向けた取組のイメージ

合同企業説明会の実施



退職自衛官の運輸業界への再就職に向けた取組



トラック乗車体験会の実施



学校を訪問し進路・就職担当教諭へトラック事業説明・生徒向け出前講座の実施



進路担当教諭を訪問・事業概要説明



学生向けの出前講座

③原価計算セミナーとの連携について

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

【発注企業の業種毎に集計】

- 製造業系が上位にあり、トラック運送、放送コンテンツ等が厳しい等の全体的な傾向は従前通りだが、**トラック運送は約 1 ポイント、放送コンテンツは約 6 ポイント上昇。**

2024年9月			コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率		
					原材料費	エネルギー費	労務費
①全体			↑ 49.7% (46.1%)	↑ 51.4% (47.4%)	↑ 44.4% (40.4%)	↑ 44.7% (40.0%)	
②業種別	1位	化学	↑ 61.9% (61.0%)	↑ 65.0% (63.2%)	↑ 57.9% (54.1%)	↑ 54.6% (51.1%)	
	2位	飲食サービス	↑↑ 59.0% (51.5%)	↑↑ 61.2% (53.0%)	↑↑↑ 49.0% (38.3%)	↑↑↑ 49.4% (37.8%)	
	3位	造船	↑↑ 57.0% (49.1%)	↑↑ 62.1% (53.8%)	↑↑↑ 56.5% (45.2%)	↑↑↑ 53.2% (42.5%)	
	4位	食品製造	↑↑ 55.3% (50.0%)	↑↑ 58.3% (51.6%)	↑↑ 47.6% (42.7%)	↑↑ 47.2% (41.2%)	
	5位	電機・情報通信機器	↑ 54.8% (51.2%)	↑ 58.9% (55.9%)	↑↑ 49.6% (43.8%)	↑↑ 48.7% (42.9%)	
	6位	機械製造	↑ 54.3% (51.9%)	↑ 60.7% (57.0%)	↑ 49.1% (45.3%)	↑ 47.4% (43.3%)	
	7位	製薬	↑ 53.6% (53.5%)	↑ 60.4% (56.5%)	↑ 54.2% (49.7%)	↑ 46.5% (44.1%)	
	8位	自動車・自動車部品	↑ 51.9% (47.1%)	↑ 59.8% (54.8%)	↑ 51.8% (47.2%)	↑↑↑ 48.9% (37.2%)	
	9位	建材・住宅設備	↑↑ 51.6% (44.4%)	↑ 51.6% (47.0%)	↑↑ 44.9% (39.5%)	↑ 42.8% (39.4%)	
	10位	卸売	↑ 51.2% (47.0%)	↑ 51.7% (47.5%)	↑ 43.9% (39.6%)	↑ 42.9% (38.3%)	
	11位	廃棄物処理	↑↑↑ 50.7% (39.1%)	↑↑ 43.1% (35.0%)	↑↑↑ 47.0% (34.8%)	↑↑↑ 48.7% (34.6%)	
	12位	建設	↑ 50.3% (46.9%)	↑ 51.6% (47.3%)	↑ 46.0% (42.0%)	↑ 47.4% (43.8%)	
	12位	金属	↑ 50.3% (46.2%)	↑↑ 55.4% (49.8%)	↑ 44.5% (41.5%)	↑ 42.6% (37.9%)	
	14位	紙・紙加工	↑↑ 50.2% (45.1%)	↑ 49.9% (45.9%)	↑↑ 43.0% (37.5%)	↑↑ 42.7% (37.4%)	
	15位	鉱業・採石・砂利採取	↑ 49.8% (48.6%)	↓ 47.4% (47.8%)	↑ 43.6% (43.3%)	↑ 43.4% (42.0%)	
	16位	繊維	↓ 49.0% (49.9%)	↓ 48.8% (51.4%)	↑ 45.3% (43.2%)	↑↑ 46.8% (41.3%)	
	17位	小売	↑ 48.8% (47.1%)	↑ 49.2% (47.8%)	↑ 41.7% (40.5%)	↑ 40.5% (38.6%)	
	18位	印刷	↑ 48.5% (43.5%)	↑ 49.0% (46.6%)	↑ 41.1% (37.2%)	↑↑ 40.6% (34.7%)	
	19位	生活関連サービス	↑↑ 48.4% (39.6%)	↑↑ 48.2% (40.5%)	↑↑ 41.2% (31.8%)	↑↑↑ 42.7% (31.2%)	
	20位	不動産・物品賃貸	↑↑ 48.1% (42.1%)	↑ 46.5% (41.8%)	↑ 41.0% (38.7%)	↑↑ 45.4% (38.9%)	
	21位	電気・ガス・熱供給・水道	↓ 48.0% (48.3%)	↓ 49.0% (49.4%)	↓ 43.5% (44.9%)	↓ 43.9% (45.1%)	
	22位	石油製品・石炭製品製造	↑ 47.6% (43.9%)	↑ 55.5% (51.8%)	↑ 42.9% (38.8%)	↑ 41.0% (37.4%)	
	23位	情報サービス・ソフトウェア	47.1% (47.1%)	↓ 38.0% (39.7%)	↓ 34.0% (35.1%)	↑ 46.3% (46.2%)	
	24位	通信	↑↑ 47.0% (40.8%)	↑↑ 44.7% (38.9%)	↑↑ 40.5% (35.0%)	↑↑ 45.7% (38.3%)	
	25位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑↑ 45.5% (39.8%)	↑↑ 44.3% (37.2%)	↑↑ 41.6% (35.2%)	↑↑ 42.8% (35.8%)	
	26位	農業・林業	↑ 41.2% (38.8%)	↑ 39.9% (39.1%)	↑ 37.3% (33.8%)	↑ 36.1% (32.2%)	
	27位	金融・保険	↑↑ 40.9% (35.3%)	↑ 36.3% (34.1%)	↑↑ 31.7% (28.8%)	↑↑ 37.4% (32.3%)	
	28位	放送コンテンツ	↑↑ 39.8% (33.7%)	↑↑ 40.4% (33.8%)	↑↑ 36.2% (27.8%)	↑↑ 36.8% (31.7%)	
	29位	広告	↓↓↓ 31.4% (46.9%)	↓↓↓ 32.3% (49.1%)	↓↓↓ 26.4% (40.2%)	↓↓↓ 32.1% (42.3%)	
	30位	トラック運送	↑ 29.5% (28.1%)	↑ 25.7% (24.6%)	↑ 27.2% (25.9%)	↑ 26.9% (24.0%)	
	その他	—	—	—	—		

※ 3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※ () 内は前回の転嫁率を示す。

トラックGメンに寄せられた声

● 運賃・料金

トラック運送事業者の皆さんから

- ・更なる価格転嫁と**輸送と作業の完全分離**。
- ・**運賃交渉が生き残る手段だ**と思う。
- ・高速道路深夜割引改定の影響と荷主から**高速道路料金を収受するための交渉方法**。

元請トラック運送事業者の皆さんから

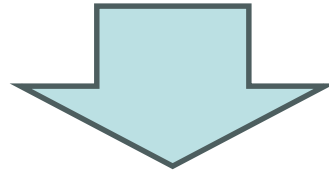
- ・運賃の底上げ、標準的運賃導入への顧客の理解

その他の皆さんから

- ・荷主が最低運賃を上げる。
- ・燃料費高騰対策
- ・**キャンセル料**について

運賃交渉を受けた荷主の反応

- ・標準的な運賃と比較して運送事業者の原価の提出をお願いされるケースも



事業者として自社の原価計算の説明ができず
運賃交渉後契約が打ち切られてしまったとの声

■現状

トラック運送業では取引上荷主が強い立場となっていることから近年の物価高に伴うコストや附帯業務にかかる対価などを事業者側が負担をしている現状。

■背景

トラックドライバーは低賃金を長時間労働により補っていた。しかし高齢化にともなう人手不足の問題が生じ物流に影響が出るようになった。そのため健全な労働環境を作るべく2024年には労働時間の上限規制が行われたところ。それに伴いドライバーの給料が下がったとの声が多くある。

■主旨

トラック事業者は荷主に対し平等な立場で適正な取引を行うことが急務であるが、そのための交渉力が長年で培われておらず、ノウハウが身についていないケースがある。

標準的な運賃を用いて交渉するとしても自社の原価計算は重要である。

そのためトラック協会で行われている原価計算セミナーの開催に、岡山運輸支局及び岡山労働局による背景等の説明を事前に受けることでセミナーの重要性を理解してもらう。



事務局提案事項

岡山運輸支局による法改正の背景等情報の共有及び岡山労働局・岡山県トラック協会による運賃・料金の計算方法やトラックGメンに寄せられた運賃交渉を受けた荷主の反応事例について、情報を得ることで今後の運賃等契約交渉を円滑に進めることができるよう、トラック協会が例年開催している原価計算セミナー等の場を活用して説明してはどうか。