

議事概要

説明会名	「トラック輸送における取引環境・労働環境時間改善協議会」中国ブロック各県協議会合同開催
開催日	2026年2月16日(月) 14:00～16:00
実施者	中国運輸局、広島・山口・岡山・島根・鳥取労働局、中国四国農政局、中国経済産業局、公正取引委員会(近畿中国事務所中国支所)
説明会 アジェンダ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 各会からの実施内容共有 2. 各県協議会座長からのご発言 3. 事前にいただいた質問と回答の朗読 4. 各県協議会の業界委員からのご発言

※会議前段の主催者挨拶及び座長選任の流れは割愛しております。

■ アジェンダ1：各会からの実施内容共有(敬称略)

➤ 中国運輸局

◇ 令和8年4月1日に以下法律が施行される。

- ① 物流効率化法(物効法)：中長期計画の策定と報告が義務付けられる事業者には特定貨物の重量9万トン以上の条件に加え、以下基準値が設定された。
 - ✓ 特定倉庫事業者：貨物の保管量が70万トン以上
 - ✓ 特定貨物自動車運送事業者等：保有車両台数150台以上
- ② 貨物自動車運送事業法(トラック法)：内容は以下の通りである。
 - ✓ 適正原価を下回る運賃及び料金の制限
 - ✓ 委託次数の制限
 - ✓ 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り
- ③ ガソリン暫定税率廃止法：軽油引取税の暫定税率(1Lあたり17.1円)について、令和8年4月1日をもって廃止する。発注者からの一方的な価格低減等が行われないよう注視している。

◇ 令和7年度12月23日時点の「是正指導」を実施した荷主数の推移について、長時間の荷待ちだけではなく、契約のない附帯業務の割合も増えている。運送事業者から声が挙げやすくなったことで様々な違反原因行為に係る報告が増えていると推測する。

◇ 当局のトラック・物流Gメンに関する活動状況について、荷主等パトロールは2,160件、オンライン説明会は参加者延べ12,000人を記録した。また、全国Gメン、公正取引委員会との東京合同パトロールも実施した。他各種関係機関(中国経済産業局や中国支局農政局等)とも連携強化している。

◇ 今後の物流政策の方向性として、5つの観点に分類し国のみならず物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に関わる全ての関係者が一致団結して取組みを推進していく。

- ① サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化
- ② 物流全体の最適化に向けた商慣行見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換
- ③ 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善
- ④ 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

⑤ 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

➤ 広島労働局

- ◇ 自動車運転者に係る労働時間について、依然として長時間・過重労働が課題になっている。広島県における令和5年の自動車運転者の年間労働時間数は、タクシー運転者は産業計と同水準であるものの、バス運転者は480時間、トラック運転者は564時間多くなっている。
- ◇ 令和6年度に道路貨物運送業を重点として監督指導を行った事業場に係る労働基準関係法令の違反率は86.7%と高く、令和2年度以降同水準で推移している。
- ◇ 令和6年度に道路貨物運送業を重点として監督指導を行った事業場のうち、68.3%に当たる41の事業場で改善基準告知違反が確認された。
- ◇ 当監督署における指導事例は以下の通りである。
 - ① 荷役時間等の未記載、不適切な運行状況の管理に対する指導
 - ② 長時間にわたる労働による労働者の健康障害の防止を図るための対策について、調査審議等が行われていないことに対する指導
- ◇ トラック運転者の働き方改革の推進に向けた主な取組み例は以下の通りである。
 - ① 取引慣行の改善に向けた取組み
 - ✓ 労働基準監督署による荷主への要請
 - ✓ トラック・物流Gメンへの協力
 - ✓ 周知広報
 - ② 運送事業者を支援する取組み
 - ✓ 労働時間等説明会の開催
 - ✓ 働き方改革推進支援助成金による支援
 - ✓ 働き方改革支援センターによる支援

➤ 中国経済産業局

- ◇ 改正物流効率化法について、大きく2段階で進めている。全ての荷主(発着荷主)、連鎖化事業者、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以下3つの努力義務を課し、これらの取組みの例を示した判断基準・解説書を策定した。(※2025年4月1日施行)
 - ① 積載効率の向上等
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ③ 荷役時間の短縮
- ◇ 特定事業者の指定基準として、中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者(特定事業者)について、全体への寄与度がより高いとされる大手の事業者が指定されるよう、以下基準値を設定した。(※2026年4月1日施行)
 - ① 特定荷主・特定連鎖化事業者：取扱貨物の重量9万トン以上
 - ② 特手倉庫者：貨物の保管量70万トン以上
 - ③ 特定貨物自動車運送事業者等：保有車両台数150台以上
- ◇ 該当企業の売上規模や状況に応じて申請可能な補助金制度がある。施策の例として、省力化投資補助金を説明したい。本補助金は人手不足や生産性向上を目的に中小企業がIoT・ロボット等の省力設備やシステムを導入する費用の一部を国が補助するものである。大きく以下の型に

分かれており、運輸業の採択件数は1%となっており、ぜひ利用いただきたい。

- ① カタログ注文型：省力化製品のカタログから選んで導入する。建設業、製造業飲食サービス業の採択者が多い。随時受け付けている。
- ② 一般型：オーダーメイドで多様なニーズに対応する。建設業、製造業の採択者が多い。2026年2月上旬実施予定である。

➤ 中国四国農政局

- ◇ 2024年は大きな混乱なく経過したが、輸送力不足・輸送費上昇の実感は顕著である。物流効率化法施行に加えて下請法改正及びトラック法改正も踏まえ、物流効率化と取引適正化は喫緊の課題である。
- ◇ 2025年～2030年度の重点取組み事項は以下の通りである。
 - ① パレット標準化：加工食品分野で物流標準化アクションプランに基づく取組みを推進するとともに、青果物、花木、水産物の分野においても検討会での関係者の議論を経て品目ごとの流通標準化ガイドラインを策定した。全産業的にも官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分野において、11型レンタルパレットを標準仕様とする旨を令和6年6月に取りまとめた。
 - ② モーダルシフト・中継輸送：農水産物・食品はトラックによる輸送が96.5%であり、多様な輸送モードを活用したモーダルシフトを推進している。輸送スケジュールやロットの調整、品質保持が課題である。
 - ③ デジタル化：例としてJAグループではベジフルネットによる取引情報交換の仕組みが構築されている。
 - ④ 商慣習の見直し：産地や卸売市場において、荷待ち時間の短縮のためには適切な受け渡し時刻の設定、荷役等時間の短縮のために積卸しや検品等の効率化が必要である。そのために納品の日時や作業への影響を踏まえて、産地・卸・小売間の調整が必要である。
- ◇ 上記を実施するために、令和8年度補正予算にていくつか支援事業を実施している。
 - ① 持続可能な食品等物流総合対策事業
 - ② 卸売市場緊急整備事業
 - ③ 食品流通拠点整備の推進(強い農業づくり総合支援交付金の一部)

➤ 公正取引委員会事務総局 近畿中国事務所中国支所

- ◇ 主な改正事項は以下の通りである。
 - ① 運送委託の対象取引への追加(物流問題への対応)：対象取引に発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を追加した。
 - ② 従業員基準の規模要件への追加(下請法逃れ等への対応)：従業員数300人(役務提供委託等は100人)の区分を新設した。
 - ③ 手形支払の禁止(支払遅延に該当)：対象取引において、手形払を禁止した。その他支払手段(電子記録債権、ファクタリング等)についても、支払期日までに代金満額相当の現金を得ることが困難なものを禁止した。
 - ④ 協議に応じない一方的な代金決定の禁止(価格据え置き取引への対応)：代金に関する協議をしない、必要な説明・情報提供をしないことによる一方的な代金額の決定を禁止した。
 - ⑤ 面的執行の強化：事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与した。省庁間の相

互情報提供に係る規定を新設した。

◇ 加えて、「下請」等の用語の見直しも行った。(例：下請代金支払遅延等防止法、下請代金)

➤ 公益財団法人中国地域創造研究センター

◇ 中国地域における物流DXによる地域課題解決方策調査の実施結果について報告したい。本調査は賛助会員の皆様や自治体等から、今後の中国地域の産業・地域復興に係る調査希望テーマを毎年募集し、テーマごとに学識経験者や企業の実務者等で構成するプロジェクト委員を立ち上げ、アンケート、個別ヒアリング、先進地域事例調査等を通じ、課題を深掘し、地域に必要なとされる提言を広く発信している。

◇ 現状としては、中国地域の貨物流動の8割は「地域物流」、2割は「広域物流」を占めている。地域物流を担う道路運送企業の99%は従業員数300人以下の中小企業であり、特に島根県、鳥取県、岡山県では従業員数20人以下の零細企業の割合が高い。

◇ 先進技術やデジタル化に対する意識調査では、運送事業者の25%が積極的に導入しているが、多くの事業者は「導入コスト負担」や「情報入手方法の不明」、「対応人材の不足」等の理由で導入が難しい状況にある。特に人口減少や少子高齢化が進行している中山間地域では生活に必要な医療機関や食料品店の確保に対する不安がある。こうした地域での物流機能の低下は生活水準のさらなる低下を招く恐れがある。

◇ 物流DXに関するアンケート調査では、2024年問題に係る変化に対し、以下のような結果が得られた。

- ① 改正労働基準法適用後業績悪化が激しくなる事業者が増加している
- ② 法改正後、従業員一人当たりの労働時間減少や賃金増加の動きが強まっている
- ③ 人員やドライバーが不足している
- ④ 法改正後、適正な運賃を収受できている事業者は増えているが、そうした事業者は約5割にとどまる

◇ 重要な課題は「燃料価格・輸送コストの上昇」、「適正な配送料金の確保」、「人員不足」であり、運賃の値上げ交渉やドライバーの確保、人材育成に各事業者は注力している。

◇ 半数近くが機械化・デジタル化に興味関心を持っており、取組みも行われている一方で、事業規模が小さいほど関心度が低く、取組みも行われていない。今後は一般的なソフトウェアに加えて、WEBシステム、AI、QRコード、RFID等の活用が見込まれる。

◇ 中国地域における物流DXの活用により、解決が期待される3つの地域課題(産業復興を支える持続可能な物流体制の構築、住民の生活利便性の維持・向上、防災・災害時の対応の強化)について、9つの方策を提言した。今回説明したい「住民の生活利便性の維持・向上」の方策は以下の通りである。

- ① ラストワンマイルの担い手を増やす物流DXの検討：共同配送システムや自動輸送等
- ② 物流過疎地域の課題に対する連携体制の構築：地域の福祉という観点も含めた連携の強化
- ③ 多様な連携や地域拠点の活用による付加価値の創出：他業種が参画可能なプラットフォームの構築等を通じた住民の利便性向上

➤ オタフクソース株式会社

- ◇ 国内の生産拠点は広島に2工場、栃木、長崎1工場ずつで計4工場ある。
 - ◇ 平成29年にトラック輸送における長時間労働抑制に向けたパイロット事業を行った。オタフクソースの広島地区倉庫にある製品を新生倉庫運輸株式会社の倉庫にて保管、株式会社サン・エクスが実輸送を行い、当社の九州物流センターに届けるという流れの中で物流課題の改善を図った。結果として「在庫型倉庫」に転換したためパレット単位での積込み、取り卸しができるようになり時間をマイナス2時間程短縮できた。
 - ◇ 2016年以降の取組みとして、2016年12月からJPRパレット変更の具体的な取組みを開始、2017年10月に出荷パレットラップ養生を当社の作業に変更する等様々な取組みを実施している。2018年にはJPRパレットの運用を開始、関西DCも設置した。2021年以降は輸送方法を変更する取組みをしていて、RORO船運(モーダルシフト)の開始等を行った。
 - ◇ 物流センターの設置により、2017年から2024年にかけてCO₂排出量が約48%も改善された。
 - ◇ 2025年の7月から納品リードタイムの延長も行った。
 - ◇ 100周年プロジェクトとして物流パートナーの皆様へプレゼント企画を2023年5月に行った。
 - ◇ 当社では物流事業は全て物流パートナーに委託している。だからといって物流に関係する内容が他人ごとになるわけではない。そういった意識をもって改革(業務負荷低減、感謝の想い、環境負荷低減、全体最適改善)に取り組んでいる。
 - ◇ サプライチェーン全体で「物、お金、情報」の流れを効率化し、最適化を図る。取組み事項としては輸送効率化(調達物流、モーダルシフト、パレット積載率等)、共同配送・拠点政策(共同配送、配送リードタイム延長等)、物流整流化(附帯作業削減、納品ロット拡大等)の3つである。
 - ◇ 改正物流効率化法に対し、2026年4月「特定荷主の義務」施行への準備を行っている。
- 株式会社イズミ
- ◇ 中四国物流研究会は小売業15社、物流業3社、行政3団体で構成されている。
 - ◇ 中四国物流研究会ではイオン広島RDC様との遠距離配送に向けた共同配送やDCM物流センター様との配送センター戻り便の活用事例等がある。
 - ◇ 当社の取組みとしては、以下の通りである。
 - ① 店舗型配送の5日/週化
 - ② 発注リードタイムの延長
 - ③ 荷待ち荷役の改善(入荷管理システムの導入)
- 公益社団法人広島県トラック協会
- ◇ 取組みとしては以下の通りである。
 - ① 適正取引推進並びにドライバーの労働環境改善等に向けた広報啓発活動
 - ② 物流パートナーシップセミナーの開催
 - ③ 「標準的な運賃」の理解を深める新聞広告掲載
 - ④ 「標準的な運賃」における主要都市間の距離制運賃早見表の政策
 - ⑤ 「物流の適正取引」に向けたテレビCMの政策・放映
 - ⑥ 広島県内の中小トラック運送事業者の人手不足対策に向けた支援事業
 - ◇ 令和7年度支援事業を実施しての課題に関して、デジタル技術やデータの活用といったDX化に踏み切れない中小事業者が多く見受けられる。上記事業者に対して如何に導入に向けた意識を高

め、導入の実現を図るかが重要である。

- ◇ 令和8年度支援事業の展開案として、DX化推進を躊躇っている事業者に対し、プッシュ型で支援を行いさらなる普及を目指す。

■ アジェンダ2：各県協議会座長からのご発言(敬称略)

➤ 岡山県協議会(有利座長)

- ◇ 岡山では県南を中心に物流拠点の立地化が進んでいる。その点で発表いただいたように物流課題に対する対応がなされていることは望ましい。支援措置や諸対策の対象と中身は複雑多岐であるため、周知に尽力する必要がある。IT活用やDX推進は地場の中小企業を巻き込んでこそ、意義がある。業界の実態に即したシステムの構築を期待したい。トラック協会から発表いただいた8年度のDX推進支援事業の結果も再度教示いただきたい。
- ◇ 少子高齢化による労働力不足に関して、2040年ごろには65歳以上の比率が4割程度に達してさらに深刻化することが懸念される。これを踏まえて中長期的な取り組みや関係者の創意工夫が必要不可欠である。各種対策は創意工夫を妨げず、新規参入を促すように、定期的に制度の中身を見直す必要がある。
- ◇ 物流の人材教育に関して、中国地域の大学で物流論や物流経済学の講義を設定するよう中国運輸局から働きかけていただくのも一案である。

➤ 山口県協議会(松村座長)

- ◇ 取引環境や労働環境改善に向けた話を伺った中で、デジタル化は避けられないと考えた。但し山口県の場合は中小企業数が多いため、中小企業に対する支援は今後必要不可欠になる。

➤ 島根県協議会(飯野座長)

- ◇ 山口県同様零細企業が多く、様々な取り組みをする中でも人材不足が懸念される。またドライバーの不足だけではなく、バックヤード等管理人材の不足も懸念される。またバックヤードの方々がデータや自社の経費の構造をきちんと把握していないと適切な交渉が難しい。中小零細企業が具体的に価格の交渉がしやすいような支援をいただきたい。2次、3次の下請けが多く、元請がどの企業か判別し難い状況が多々ある。前記のような交渉力が乏しい企業が改善基準告知をどのように順守いただけるかGメンの皆様含め協力いただきたい。

➤ 鳥取県協議会(松見座長)

- ◇ DX化については近々の課題であると認識している。中小の企業に関してDX化はなかなか難しい。誰がどのようにしてシステムを運用管理するか等複雑な問題が絡んでくる。あくまで一案だが、企業集合体における一つのプラットフォームを用いたDX化ができるかどうか検討いただきたい。実施できれば個々の零細企業も気軽にDX化の波に乗りやすくなる等メリットがあると思われる。もちろん他社間との情報保持は徹底する前提だが、そういったシステムが入れば利便性が高まるのではないかと考える。
- ◇ 鳥取県の取り組みとして、農産物に関する輸送に関して、2025年12月に意見交換会を開催した。県に存在する3つの農業組合が標準パレットを導入、荷待ち・荷役時間をかなり短縮できたという報告を頂いた。

➤ 広島県協議会(三井座長)

- ◇ 本会議にて多方面からご説明、ご意見をいただき非常に有意義な会議となった。DXの推進に関して、各省庁は連携する必要がある。単なる労働ではなく、他省庁が絡む総合的なビジネスとして物流に係る問題を取り上げるべきだと思料する。また各省庁がワンストップでリーガルアドバイスをできるようなシステムを作ることも大事である。日本の経済を支えるのは物流であり、マンパワーが必要不可欠である。先ほど岡山県協議会からもご発言があったが、大学や高校に対する物流関連の講座設置、就職指導を働きかけることも大事である。公共職業安定所（ハローワーク）や教育訓練機関、各都道府県との連携を図ることも望ましいのではないかと。今回のご意見を踏まえて、各関係機関と協力して推進していきたい。

➤ 各協議会座長のご発言を踏まえた回答(中国運輸局 田中課長)

- ◇ 中国地方の大学や高校への連携講座について、昨年より広島県の大学に対し、中国運輸局から出前講座を提案している。昨年は県立広島大学が反応してくれたため、3年生を対象とした物流の講義を実施した。今後についても各省庁と連携しながら、これから物流を学んでいく大学1、2年生に対して自身の学んだことが物流業界の役に立つということを伝えていきたい。
- ◇ DXを商売に根付かせていく上では、国や地方自治体の支援はもちろん、民間のビジネスの世界でなじむサービスが提供される必要がある。中国運輸局では、物流関連の展示会に都度足を運び、情報収集するだけでなく、現場の声を出展者に伝え、事業者本位のサービスが提供されていくよう働きかけており、収集した情報の有効性を確認しつつ最新情報をオンライン説明会やパトロールの機会を通じて周知する活動を行っている。今後も関係行政機関への情報提供を進めるとともに、特に中小荷主、物流事業者が導入しやすいサービスのご紹介に注力して参りたい。
- ◇ 各省庁との連携について、中国運輸局が開催するオンライン説明会において、省庁関係者にご発言いただくほか、事前に収集した質問の中から選定したものについては各地元行政機関から当該本省に回答案の確認をいただき、内容を確定させ答えていくというスキームを確立している。前記オンラインでのスキームを活用しつつ、各省庁との連携も強化していきたい。

■ アジェンダ3：事前にいただいた質問と回答(敬称略)

➤ 事前にいただいたご意見(鳥取県協議会より)の共有(中国運輸局 田中課長読み上げ)

- ◇ 我が社では20代の社員を雇用したが、大型免許を保有していないため会社の経費で取得させた。普通免許と中型免許を保有している場合は大型免許の取得費用は約30万円、普通免許のみ保有している場合は約50万円かかる。昨年入社したドライバーは普通免許の取得から3年以上経過しておらず、特例教習を受講してからの大型免許取得講習の受講となったため、取得費用は総額で約75万円かかった。免許取得に多額の費用がかかり、若い世代が個人で取得できる金額ではない。実際どこの業種でも高齢化や人員不足で人材確保に大変苦労している。ドライバーの高齢化も進行し、技術に衰えを感じて引退される方も目にしている。若い世代のドライバー育成にさらに注力しなければ、ドライバー不足と労働時間の短縮で物流の麻痺がさらに加速すると考える。

- 事前にいただいたご意見(鳥取県協議会より)に対する回答(中国運輸局 会議後追加)
 - ◇ 国土交通省令和7年度補正予算において、「多様な担い手の確保・育成や労働生産性向上等の推進」ための費用を計上しており、これにより中型・大型・けん引免許やフォークリフト運転資格の取得支援を行うこととしている。今後も輸送力の源泉の一つであるトラックドライバーの人材確保のため支援を行ってまいりたい。

■ アジェンダ4：各県協議会の物流業界委員からのご発言(敬称略)

- 広島県冷蔵庫協会(田中会長)
 - ◇ パレットについて、外形寸法が短辺1000mm、長辺1200mmを使用している業者が非常に多い。前記寸法で各工場が設計されている点ご承知いただきたい。国際海上コンテナ(20、40フィート)は海外からの手積みで日本国内に入ってくる。どんなに尽力しても20フィートで2時間、40フィートで3時間荷積みに時間を要するため、改善のハードルの高さをご承知いただきたい。
- 岡山県トラック協会(宮長専務理事)
 - ◇ 取引環境の観点からお話したい。2025年3月の中小企業庁のフォローアップ調査を見ると、価格転嫁率が34.7%、2025年夏頃の帝国データバンクから出されたサプライチェーン別の価格転嫁の割合を見ると、運輸倉庫のジャンルで28.8%とまだまだ低い状況にある。中国運輸局からの説明にもあったが、これから数年後には適正原価が始動する。適正原価が標準運賃に近づくのであれば、自然と運賃が上昇することになる。これが中小企業の皆様にも大きな負担となると懸念している。今からでも適正原価の指導について、周知活動を強化いただきたい。
- 山口県トラック協会(国広会長)
 - ◇ 運送事業者の目線でお話したい。我々が抱えている大きな問題は「人」と「コスト」の2つである。
 - ◇ 人について、昨今話題となっている外国人労働者の雇用が挙げられる。外国人労働者の受け入れ体制が整っているもしくは今後作ることができる企業は問題ないが、中小企業には難しいと思われる。女性の多用も含めた働く環境の構築も視野に入れた採用が必要になる。現実的に高齢ドライバーの力を借りている。65歳を過ぎても70歳まで頑張ろうというドライバーがいてくださるおかげで、ここ数年物流クライシスが続く中で、物流が維持できている。高齢ドライバーの方が卒業し、2030年に近づくと人に関する問題は現実的になるため、今のうちから手を打たなければならない。DX化は推進したいが、中小企業が多い実態を踏まえると技術的な問題やある程度の資金力がないと費用対効果が見込めないのではないかという懸念もある。
 - ◇ コストについて、適正料金の指標を待っているところではあるが、指標を頂いたところで価格転嫁することが中々難しい。他業界に比べると適正料金を頂く手段や商談の手法が乏しいところがある。毎年春先、秋頃の年2回の値上げに対応する原資がない。前記“防衛的賃上げ”に対し、中小企業は経営活動を維持するための体力が大企業に比べて少ないため、別の問題も発生するのではないかという懸念もある。こういった問題に対してもお知恵を教授いただきたい。
- 島根県有限会社丸和運輸(杉井)
 - ◇ 労務管理を行う中で、関係部長から上がってくる意見をこの場で共有したい。卸先の荷受け時間帯は朝9時に集中しており、荷卸し後に午前中または午後一番の時間帯で積込みを行う方が労

務管理上は容易であるという実情について、運送事業者から十分な理解が得られていない。荷待ち時間や卸の待機等運送事業者への理解は進んでいるものの、リードタイムの緩和等の施策については、運送事業者の実態を踏まえつつさらに検討、周知活動を進めていただきたい。

- ◇ 二重下請け問題に係る事務作業が増加している。今までになかった事務処理や繁忙期の事業者対応等様々求められている。今後ともお知恵を教示いただければ嬉しい。

➤ 鳥取県トラック協会(川上会長)

- ◇ 車両やタイヤ、修理代等コストが増加している。またドライバー不足も懸念される。それぞれの事業者は非常に苦勞している。特に鳥取は物資の消費量も多く、都市部からも距離があるため運送費用が多くかかる。前記問題を解決するには適正な運賃が前提となるが、厳しい経済環境の中で多くの事業者が改善に向けて努力している。このような課題がある中で国も適正原価の見直し等新たな制度を設けている。運送事業者目線で見ると厳しい内容だが、「お客様の荷物をきちんと届ける」という使命を全うするため、ご理解、ご協力いただきたい。

➤ 各県協議会の物流業界委員からのご発言に対する回答(中国運輸局 会議後追加)

- ◇ パレットのサイズ違いは「載せ替え」という附帯作業が発生する物流効率化阻害要因であり、料金が伴わない作業の強要は、荷主と物流事業者が中小受託取引の関係にある場合「不当な経済的利益の提供要請」という禁止行為にあたる。商売上の優位性により、それぞれのサイズに経済的合理性があることを理解のうえ、中小企業庁や厚生労働省、農林水産省、国土交通省の持つ支援策を的確に周知、活用いただきながら、物流の標準化を進め、商慣行の見直しも同時に進めていただけるよう、説明に勤めて参りたい。
- ◇ 適正原価については2月後半までトラック事業者に法的提出義務のある全事業者を対象とした調査を実施。そちらを素地として今後会議体の枠組みの中で最適な制度が議論されていくと認識している。公表された情報についてはオンライン説明会などの場を通じて適宜繰り返して周知を行うことで、トラック事業者のみならず、荷主事業者に対しても納得していただける制度となるよう、中国運輸局として最善の対応行って参りたい。
- ◇ 物流を維持するためには、多様な労働力が無理なく、物流事業に従事いただく環境を整えることが必要となる。中国運輸局では、令和8年3月に中国管内全県を対象として女性トラック事業経営者、管理者、従事者を集めた「ジェンダー主流化推進懇談会」を開催することにより、女性の目線から物流を見直す試みを実施する予定であり、その結果は適宜協議会委員の皆様にも共有し、今後の議論の素地としていただきたいと考えている。

■ 総括コメント(敬称略)

➤ 中国運輸局 田中課長より

- ◇ 各地域の実情を出席している関係者間で確認できた。まだまだ道半ばであるが、行政側の連携はオンラインを通じて進んでいると思われる。今後も連携を深めつつ、できるだけ多くの事業者に支援を施せるよう当局の方で施策検討していく所存である。特に中小企業の皆様に使いやすい制度を中心に周知していきたい。
- ◇ トラック・物流Gメンの活動の中で進んでいるのは「対話」である。運送事業者だけではなく荷主・元請事業者と現場の目線で会話している点は大きく変化した点であると思われる。今回出席いた

だいたオタフクソース株式会社様、株式会社イズミ様とは日頃から物流の課題を共有して議論している。よりよい取組みは周知活動を継続しつつ、取組みが遅れている事業者には支援策、改善事例を提供し、全体最適で課題が解決できるよう尽力していく。

以上