
「2024年問題等に対する取組について」

『第21回北海道トラック輸送における 取引環境・労働時間改善地方協議会』資料

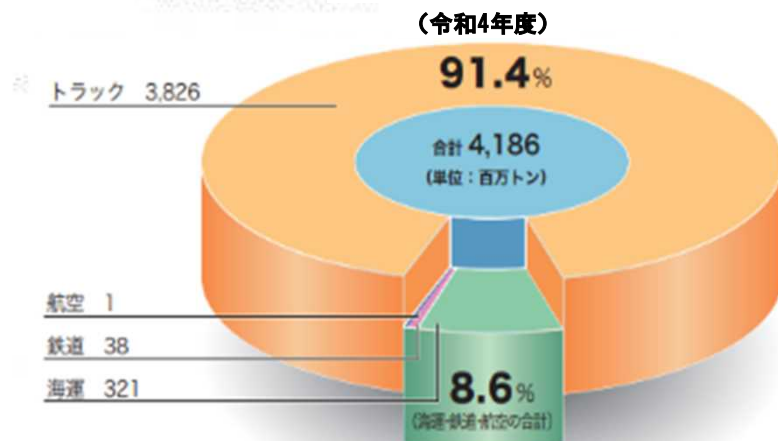
■ 日 時 令和7年8月18日（月） 13時30分～

■ 場 所 北海道トラック総合研修センター 4F大会議室



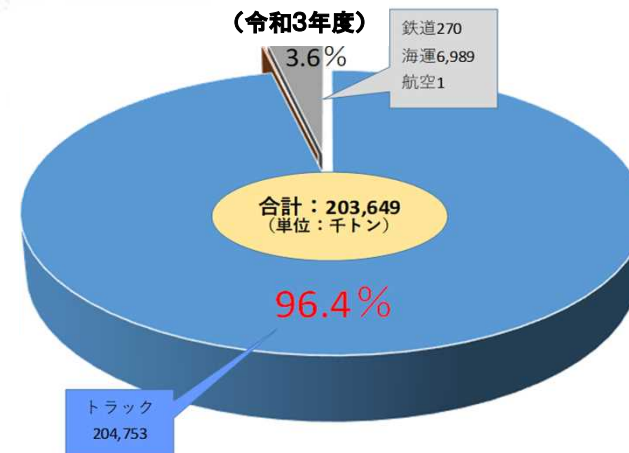
（公社）北海道トラック協会

■全輸送機関別分担率(国内) トンベース
輸送機関別分担率



出典: 全ト協 日本のトラック輸送現状と課題

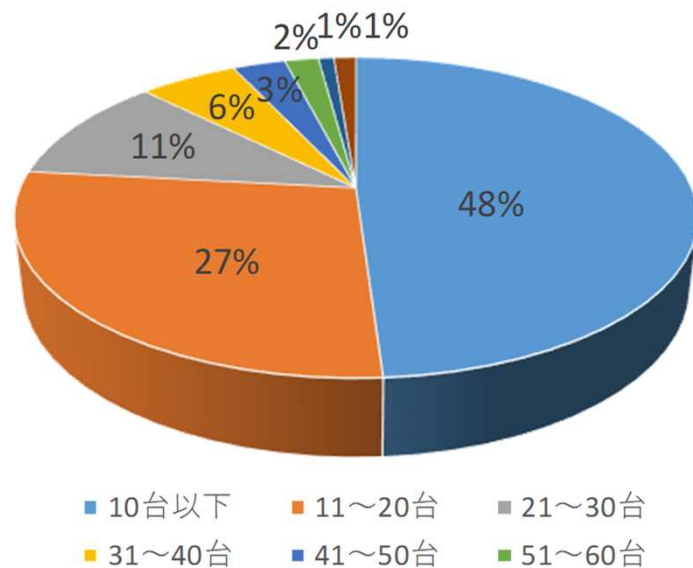
■全輸送機関別分担率(道内) トンベース



出典: 北海道運輸局 北海道の運輸令和5年度版

令和4年度の国内におけるトラック輸送の分担率は91.4%。
令和3年度の道内においては96.4%をトラック輸送が担っている。

【運送事業者の規模（北ト協会員）】



- ・ 中小企業が9割以上のトラック業界
- ・ 保有車両台数10台以下の小規模事業者が約5割を占める。

道内トラック運送業界の概況

①労働時間

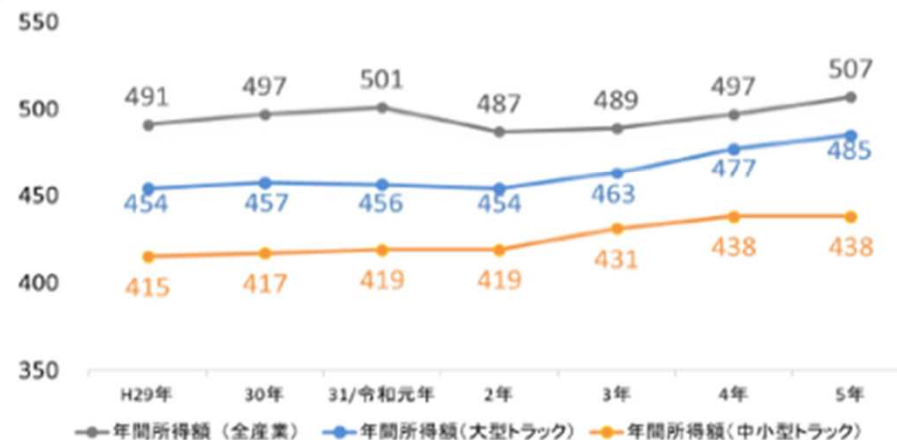
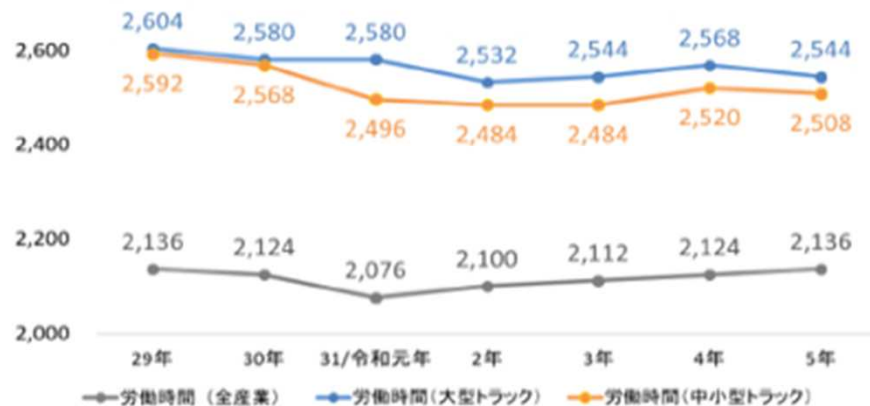
(時間)
2,800

全職業平均より約2割長い

②年間賃金

(万円)

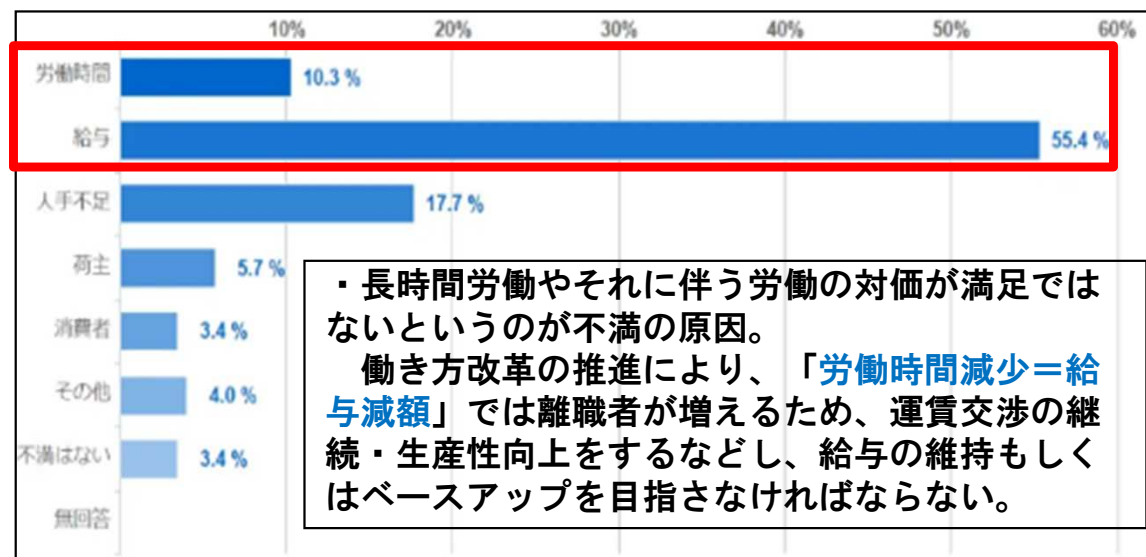
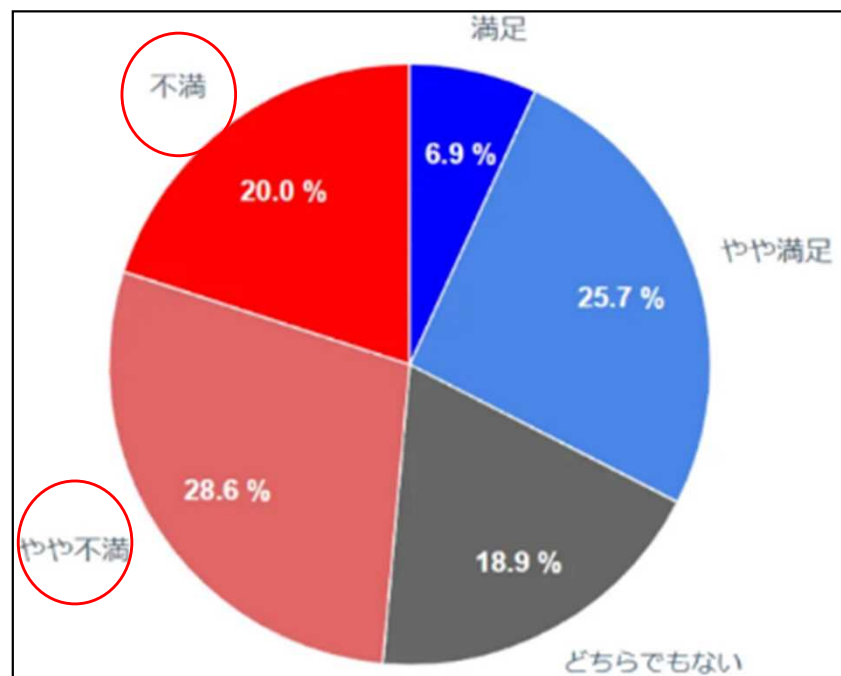
全産業平均より5%～15%低い



※厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

●今の働き方にどのくらい満足しているか

「NHK・トラックドライバーに聞いたWebアンケート」より



・長時間労働やそれに伴う労働の対価が満足ではないというのが不満の原因。

働き方改革の推進により、「労働時間減少＝給与減額」では離職者が増えるため、運賃交渉の継続・生産性向上をするなどし、給与の維持もしくはベースアップを目指さなければならない。

「R6年度・広報活動」 日本経済新聞／北海道新聞・読売新聞

【日本経済新聞・掲載日】

- ・令和6年6月18日
- ・令和6年6月25日
- ・令和6年7月23日
- ・令和6年8月20日
- ・令和6年9月25日
- ・令和6年10月22日
- ・令和6年11月19日
- ・令和6年12月17日
- ・令和7年1月21日
- ・令和7年2月18日

物流の2024年問題

当たり前の生活を維持する為に

標準的な運賃は、右記の二次元コードからご覧頂けます。


荷主のみならずへのお願い

- 1 「標準的な運賃」導入へのご理解

 ドライバーの労働環境改善や働き方改革に取り組むためには、適正な運賃・料金等の収受が必要です。
- 2 運送以外に発生する「料金」や「実費請求」へのご理解

- 3 荷待ち時間、待機時間の削減

 ①予約システムの導入
 ②出荷・受入れ体制の見直し
- 4 作業削減など労働環境の改善

 ①パレット化による手搬作業の削減
 ②情報の共有化、DXによる業務効率化等
- 5 リードタイムの延長

 ①長期輸送は中1日を空け運転での効率的輸送
 ②サプライチェーン・マネジメントの抜本的な改善

消費者のみならずへのお願い

- 1 再配達を減らす配慮

 再配達への取り組みとして、確実に受け取れる日時・場所の指定、宅配ボックス・ロッカーの利用や置き配の推進
- 2 家とめ買い(家とめ注文)による運送回数の削減

 ①注文回数を減らす事による配送の削減
 ②荷物を送る時は、相手の受け取りやすい日時を確認し、再配達にならないようにしましょう。

トラック運送事業者からのお願い

「当たり前の生活」を維持するためには、持続的で安定した輸送力の確保が必要です!!

「標準的な運賃・料金」の収受、「再配達・運送回数」の削減、「荷待ち・待機時間」の削減等について、皆様にご協力いただき、**〈ドライバーの労働環境を改善〉**しなければなりません!!

そのためには

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215 <http://www.hta.or.jp>

【北海道新聞：掲載日】

- ・令和6年6月9日
- ・令和6年7月15日
- ・令和6年8月13日
- ・令和6年10月14日

【読売新聞：掲載日】

- ・令和6年6月12日
- ・令和6年7月17日
- ・令和6年8月14日

物流の2024年問題

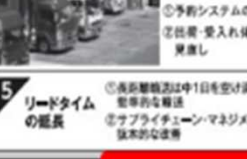
当たり前の生活を維持する為に

標準的な運賃は、右記の二次元コードからご覧頂けます。


荷主のみならずへのお願い

- 1 「標準的な運賃」導入へのご理解

 ドライバーの労働環境改善や働き方改革に取り組むためには、適正な運賃・料金等の収受が必要です。
- 2 運送以外に発生する「料金」や「実費請求」へのご理解

- 3 荷待ち時間、待機時間の削減

 ①予約システムの導入
 ②出荷・受入れ体制の見直し
- 4 作業削減など労働環境の改善

 ①パレット化による手搬作業の削減
 ②情報の共有化、DXによる業務効率化等
- 5 リードタイムの延長

 ①長期輸送は中1日を空け運転での効率的輸送
 ②サプライチェーン・マネジメントの抜本的な改善

消費者のみならずへのお願い

- 1 再配達を減らす配慮

 再配達への取り組みとして、確実に受け取れる日時・場所の指定、宅配ボックス・ロッカーの利用や置き配の推進
- 2 家とめ買い(家とめ注文)による運送回数の削減

 ①注文回数を減らす事による配送の削減
 ②荷物を送る時は、相手の受け取りやすい日時を確認し、再配達にならないようにしましょう。

トラック運送事業者からのお願い

「当たり前の生活」を維持するためには、持続的で安定した輸送力の確保が必要です!!

「標準的な運賃・料金」の収受、「再配達・運送回数」の削減、「荷待ち・待機時間」の削減等について、皆様にご協力いただき、**〈ドライバーの労働環境を改善〉**しなければなりません!!

そのためには

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 ☎(011)531-2215 〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 <http://www.hta.or.jp>

＜放映スケジュール／約23万本＞

令和6年7月1日～令和7年3月15日

ナレータソング「トラックはライフライン」

♪トラックは
ライフライン～♪

みんなの生活を
支える！

♪トラックは
ライフライン～♪

っていうけど
それ知ってる？

＜コンビニ店員＞
だって
トラック止まれば
コンビニ空っぽ！

＜看護婦＞
薬が届かず 治療もできない

＜現場監督＞
資材が届かず 建設止まる

＜市場仲買人＞
野菜もお肉も届かない

＜カップル女性＞
え～ たいへん～！？

◆都会を駆け抜ける
トラック

◆歌に口を合わせる
笑顔の男性ドライバー

◆子供たちが叫ぶ！

◆荷下ろしする
女性ドライバーも現る

◆街のカップルが疑問を口にする

＜ここからラップ＞
◆困ったコンビニ店員
空っぽの棚

◆困り果てた看護婦

◆困り果てた現場監督

◆野菜が届かず、困った
市場の仲買人

♪トラックは
ライフライン～♪

＜ドライバー＞
日本の荷物の9割を運ぶ！

♪みんなのしあわせを
イェーイ

はこんでる～♪

Na
「緑ナンバーの
全日本トラック協会」

◆カップルも知って納得！

◆ビル群を走るトラック！

◆男女ドライバーが訴求

◆美しい景色の中
悠然と走るトラック

◆ドライバーのアップ

◆子供たちが叫ぶ！

◆大ロングで
日本の田舎の美しい風景

◆協会ロゴ

トラック運送事業者は物流のパートナーです

公益社団法人
北海道トラック協会

後 援



国土交通省 北海道運輸局



厚生労働省 北海道労働局



経済産業省 北海道経済産業局

MAFF 農林水産省 北海道農政事務所



「R6年度・荷主対策事業」【協力依頼文書の発出】

【荷主企業への周知】

（１）関係行政機関から道内荷主企業への協力依頼文書の発出

平成28年度より関係行政機関のご協力により、道内荷主企業へ協力要請文書の発出をいただいております。令和6年度は令和7年3月6日・道内荷主企業4,873社へ北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局、北海道農政事務所の連名による依頼文書（「2024年問題」に対応した道内物流を構築するために）及び関係資料の発出をいただいた。

トラック輸送を利用される荷主の皆様へ

令和7年3月6日

国土交通省 北海道運輸局
厚生労働省 北海道労働局
経済産業省 北海道経済産業局
農林水産省 北海道農政事務所

「2024年問題」に対応した道内物流を構築するために
～トラックドライバーの負担を軽減した輸送体制の実現に御協力ください～

平素は格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、国民生活や経済産業活動を支えるライフラインとして物流を担っていますが、少子高齢化に伴う労働力の需給バランスが崩れ他業界においても人手不足が叫ばれている中、トラック運送業界の労働環境は、全産業の平均値と比べ「労働時間が約2割長く」、「年間所得は約5～15%も低い」ことから、トラックドライバーの担い手不足は年々深刻な状況となっています。

更には若年層の就業割合が低く、ドライバーの高齢化が顕著でこのまま対策を講じなければ担い手の減少が急激に進み、持続的で安定した輸送力の確保が難しい状況となります。

御承知のとおり、令和6年4月からは働き方改革関連法における時間外労働規制の見直しにより、トラック運送事業者に対する罰則付きの時間外労働上限規制（年960時間）が適用となり、また、労働時間等のルールである「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」も併せて適用となったことから、現在、トラック運送事業者は労働時間削減のため、業務効率化による生産性の向上及び配送ルートの最適化などの取組を推進しております。

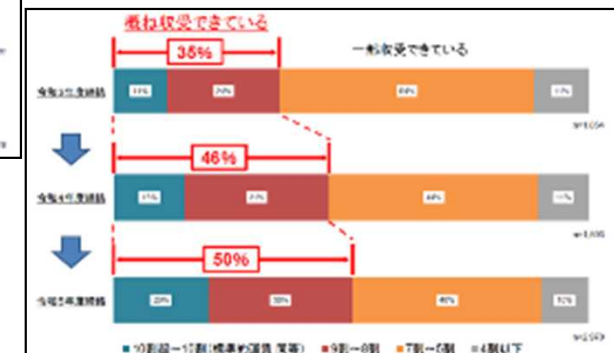
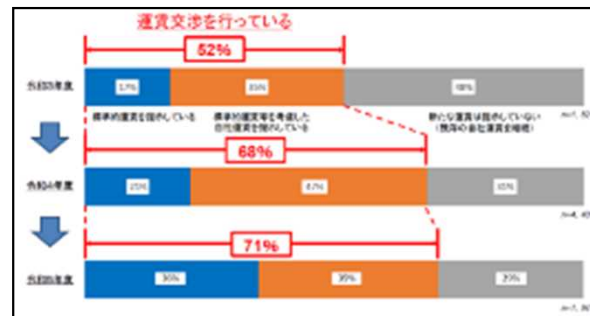
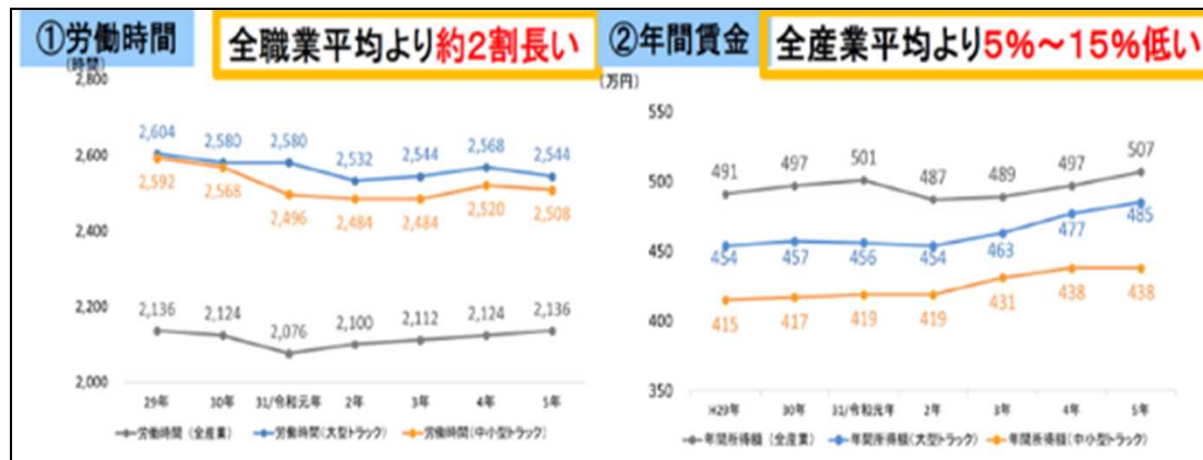
政府もトラックドライバーの労働環境改善を図り、かつ、賃金水準を全産業並みまで引き上げるため、コストに見合った適正な対価を収受できるよう、荷主に対する交渉力が弱いトラック運送事業者のために、今般「標準的な運賃」を改めて告示したところです。荷主企業の御理解もあり運賃水準は改善しつつあるものの、国土交通省調べにおいては「標準的な運賃を概ね収受できている」全国のトラック運送事業者の割合は20%と停滞しています。

このように、ドライバーの担い手不足に喘ぐトラック業界においては、人手不足を改善するために「標準的な運賃」や「料金（運送以外の業務）」の収受が急務な状況であり、仮にこの問題が長引けば、ドライバーの賃金低下を招き離職率が上昇することも危惧されており、また、時間外労働時間については将来的に一般則（720時間）の上限規制を目指すこととされています。

「2024年問題」は始まりに過ぎず、今後の輸送力を確保するためには、官民連携で物流革新を実現するための実効性ある対策を講じていかなければなりません。

特に北海道は、安全で安心な食糧の供給地域としての役割を担っており、道内の第一次産品の輸送が滞ることは道産品のブランド力を損なうこととなり、また、日本全国に与える影響も計り知れないと憂慮しております。

荷主の皆様におかれましても、下記の取組について御理解いただき、物流のパートナーであるトラック運送事業者と相互に協力し、「荷待ち・荷役時間の削減」や「DXを活用した物流」、「他輸送モードとの連携」などの取組により、トラックドライバーの負担軽減と荷主の物流生産性向上を進め、持続的で安定した輸送体制の確保に向け、御協力をよろしくお願い申し上げます。



「R6年度・セミナー開催」【DX系】



身近で行われているDXとは！

中小企業でも取り組めるDX

法改正を契機として業務効率化や業務改善が求められる今
デジタル化・DX化の一歩を踏み出してみませんか？

展示会
事前予約
不要

概要

日時 2024年 8月 27日(火)

展示会(4階) 10:00 ~ 17:00

セミナー(3階)

1回目 11:00 ~ 11:30

2回目 14:00 ~ 14:30

対象 北海道トラック協会 会員

場所 北海道トラック総合研修センター

(札幌市中央区南9条西1丁目1-10)

※ 駐車場のご用意はございませんので
近隣のパーキングをご利用ください

問合せ 北海道トラック協会
予約 TEL 011-511-9784

参加費 無料

展示物

4階会場に点呼機器、DXツールを設置
様々なツールをご用意しておりますので
実際に触れてご体感ください

< AI・IT点呼機器出展企業 >

株式会社デンソーソリューション

↳ Business Support System(BSS)

株式会社NPシステム開発

↳ AI点呼システム

株式会社コア

↳ Cagou IT点呼

中央矢崎サービス株式会社

↳ SAN点呼(自動点呼システム)

株式会社ナブアシスト

↳ 点呼+

東海電子株式会社

↳ e点呼セルフ Typeロポケビー

< デジタル・DX関連ツール >

・クラウド会計・勤怠ソフト

・オフセグ

・IOT端末による安全管理...など

< 展示会 >



< ミニDXセミナー >



助成事業名

助成額（概要）

自動点呼機器・
DX導入促進助成

1台目：100,000円
2台目：150,000円

	札幌	函館	室蘭	旭川	十勝	釧根	北見	計
R5	40	9	14	14	1	1	2	81
R6	34	3	12	13	7	7	2	78



(公社)北海道トラック協会

「R6年度・セミナー開催」【人材確保・経営系】

- 外国人労働者を受け入れる「特定技能制度」説明会
- 運賃交渉等個別相談会
- 陸運事業者のための安全マネジメント研修
- 過労死等防止対策セミナー
- 北海道運輸局「トラック・物流Gメン」及び北海道労働局「荷主特別対策担当官」をお招きし、トラック運送事業者を取り巻く諸課題や労働規制適用後の荷主対応等について意見交換会を開催（17回）



特定技能（自動車運送業） ドライバーの受け入れ手法 について

PERSOL Global Workforce株式会社

20240925 朝刊（1面）

発行所：9月25日（本曜日）

大 阪 朝 日 新 聞

（2024年9月25日）

（17回）

外国人 運送業の救世主に？



言葉・交通ルール指導課題

特定技能追加で運転手確保期待

人命に直結する運転手確保。トラック業界では、特定技能制度の追加で運転手確保が期待されている。言葉・交通ルール指導課題は、外国人労働者を受け入れる際の重要な課題となっている。5年で24万人の外国人労働者を確保する目標があり、言葉・交通ルール指導は、外国人労働者の安全な運転を確保するための重要な課題となっている。

立憲野田体制
小川 卓
司 院



（公社）北海道トラック協会

「人材確保事業」

【自衛隊退職者向け講習会
(51～54歳)】
【任期制自衛官の就職援護
「業界研修」講義】



【高校生を対象とした業界紹介】



【インターンシップ】



【物流施設体験会（地区ト協）】



【トラックドライバー求人サイト】



【TVer広告】



【外国人材採用セミナー】

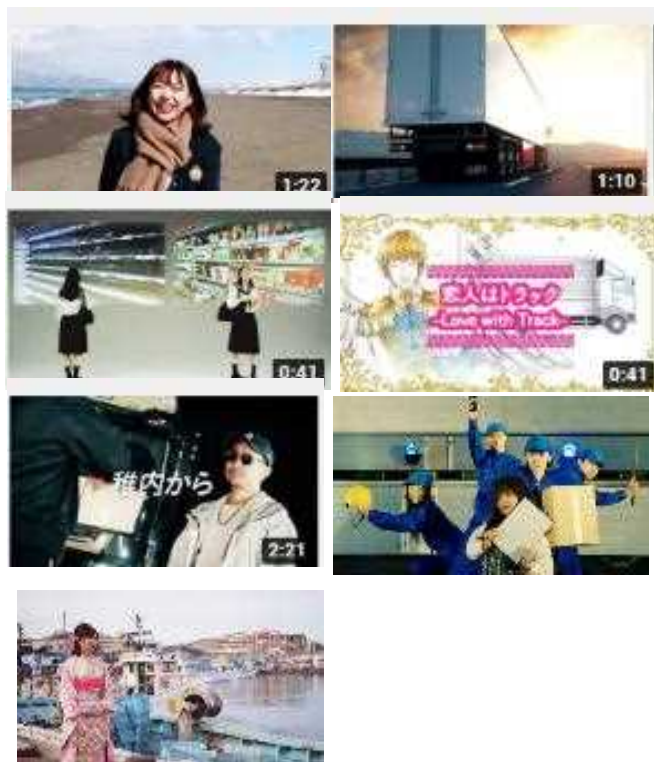


「人材確保事業」

【HPの活用】



【YouTubeチャンネルの活用】



【子ども交通安全教室】



【トラックの日】



【トラック協会杯サッカー大会】



【イメージアップ】

●新聞広告

トラック運送業界では、将来を担う人材を求めています!

生活(くらし)と経済を支える「トラックドライバー」という職業を育てませんか?

●国内貨物輸送の9割以上を担うトラック輸送。想像してください。日本の物流の中心となる このステージに、あなたが立つことを。

インターンシップ 体験就業

トラック協会では、運送事業に対する理解や関心を高めるため、若年層を対象とした「インターンシップ(体験就業)」を推進しています。

公益社団法人 北海道トラック協会

〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10
TEL 011-531-2215 <http://www.hta.or.jp>

●テレビ・ラジオ広報



トラック運送事業者は物流のパートナーです

公益社団法人
北海道トラック協会

後援

国土交通省 北海道振興局 経済産業省 北海道振興局 国土交通省 北海道振興局

「R7年度・広報活動スケジュール」

R7.9

新聞広報開始

※日本経済新聞（10）・北海道新聞（4）・読売新聞（3）

R7.9

TVCM放映開始 ※STV、HBC、HTB、UHB、TVH ※R6全ト協素材 15秒ver
実態調査実施

R7.9

TVer広報開始

※R6全ト協素材 30秒ver

R7.12

道内荷主へ第3版パンフレット発送（北ト協会長文書） 道内荷主約4,900社
※実態調査結果・物効法・下請法・Gメン 他

R7.12

札幌シネアド広報開始（年末年始・2週間）

※R6全ト協素材 30秒ver

R8.3

5 行政連名文書の発出

※道内荷主約4,900社

物流の「未来」のために

社会全体のご理解とご協力が必要です

ドライバー不足は暮らしに影響します

こんなことが起こるかもしれない

- 輸送依頼を断られる
- 必要なときに荷物が届かない
- 店舗の商品が品薄になる
- 日時指定や翌日配達などの依頼が難しくなる
- 水産物、青果物など新鮮なものが手に入らない

標準的な運賃は、右記の二次元コードからご覧いただけます。

荷主の皆様へお願い

- 1 「標準的な運賃」導入へのご理解
- 2 運送以外に発生する「料金」や「実費請求」へのご理解
- 3 荷物の時間、荷役時間の削減
 - ①予約システムの導入
 - ②出荷・受入れ体制の見直し
- 4 作業軽減など労働環境の改善
 - ①パレット化による手荷役作業の削減
 - ②情報化の共有化、DXによる業務効率化等
- 5 リードタイムの短縮
 - ①長距離輸送は中1日を余裕で確保する効率的な輸送
 - ②サプライチェーン・マネジメントの根本的な改善

消費者の皆様へお願い

- 1 再配達を減らす配慮
- 2 家での買い（受と注文）による運送回数の削減

トラック運送事業者からのお願い

「当たり前の生活」を維持するためには、持続的で安定した輸送力の確保が必要です!!

- 「標準的な運賃・料金」の収受
- 「再配達・運送回数」の削減
- 「荷役・荷役時間」の削減
- 「荷役作業の効率化」等について、皆様にご協力いただき、ドライバーの労働環境を改善しなければなりません!!

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所 公正取引委員会 北海道事務所

HTA 道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 〒084-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215

ホームページもご覧ください <https://www.hta.or.jp> 活動からはこちら

物流の「未来」のために

社会全体のご理解とご協力が必要です

ドライバー不足は暮らしに影響します

こんなことが起こるかもしれない

- 輸送依頼を断られる
- 必要なときに荷物が届かない
- 店舗の商品が品薄になる
- 日時指定や翌日配達などの依頼が難しくなる
- 水産物、青果物など新鮮なものが手に入らない

標準的な運賃は、右記の二次元コードからご覧いただけます。

荷主の皆様へお願い

- 1 「標準的な運賃」導入へのご理解
- 2 運送以外に発生する「料金」や「実費請求」へのご理解
- 3 荷物の時間、荷役時間の削減
 - ①予約システムの導入
 - ②出荷・受入れ体制の見直し
- 4 作業軽減など労働環境の改善
 - ①パレット化による手荷役作業の削減
 - ②情報化の共有化、DXによる業務効率化等
- 5 リードタイムの短縮
 - ①長距離輸送は中1日を余裕で確保する効率的な輸送
 - ②サプライチェーン・マネジメントの根本的な改善

消費者の皆様へお願い

- 1 再配達を減らす配慮
- 2 家での買い（受と注文）による運送回数の削減

トラック運送事業者からのお願い

「当たり前の生活」を維持するためには、持続的で安定した輸送力の確保が必要です!!

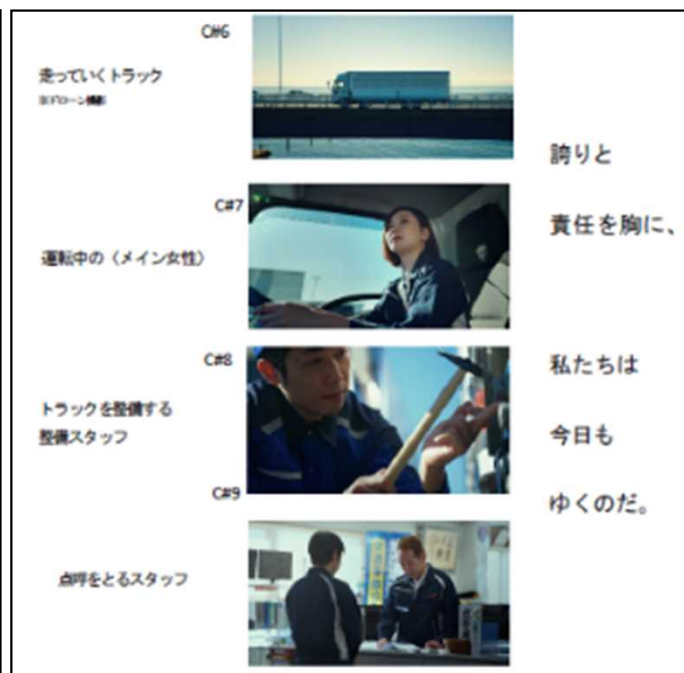
- 「標準的な運賃・料金」の収受
- 「再配達・運送回数」の削減
- 「荷役・荷役時間」の削減
- 「荷役作業の効率化」等について、皆様にご協力いただき、ドライバーの労働環境を改善しなければなりません!!

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所 公正取引委員会 北海道事務所

HTA 道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 ☎(011)531-2215 〒084-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10

ホームページもご覧ください <https://www.hta.or.jp> 活動からはこちら

「スケール」篇 演出コンテ 15 秒



公益社団法人北海道トラック協会

盐得

 國立交通大學
 國立中央大學
 國立成功大學
 國立陽明交通大學
 國立清華大學
 國立政治大學
 國立台灣大學
 國立高雄大學
 國立高雄第一大學
 國立高雄第二大學
 國立高雄師範大學
 國立高雄應用科技大學
 國立高雄海洋科技大學
 國立高雄餐旅大學
 國立高雄交通大學
 國立高雄藝術大學
 國立高雄科學大學
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院
 國立高雄管理學院
 國立高雄教育學院
 國立高雄師範學院
 國立高雄應用學院
 國立高雄海洋學院
 國立高雄餐旅學院
 國立高雄交通學院
 國立高雄藝術學院
 國立高雄科學學院
 國立高雄醫學院
 國立高雄護理學院

「R7年度・広報活動」 物流の重要性を連想させるCM 「TVer／シネアド30秒」ver

「スケール」篇 演出コンテ 30 秒

巨大な倉庫と 大量の荷物	CM1	オリジナルソング	トラックが	CM11	トラックを荷運する 整備スタッフ	その誇りと	CM20	公園で遊ぶ親子
※倉庫内視認のコマ	CM2	SA...	運ぶのは 荷物だけ ではない。	CM12	顧客とスタッフ	責任を胸に、	CM21	コピーがきまる
倉庫を歩いている (メイン男性)	CM3			CM13	事務スタッフ	私たちは	CM22	トラックを ライフライン
トラックに乗り込む (メイン女性)	CM4			CM14	荷物とトラックに 積み込むスタッフ	今日も	CM23	飲食店の従業員
道路に集まった たくさんのトラック	CM5			CM15	走っていくトラック	ゆくのだ。	CM24	カフェオーナーの笑顔
走っていくトラック	CM6			CM16	倉庫内を歩いている 運送会社スタッフ		CM25	トラックが走る道 ロゴが映る
城角とハンドルを切る	CM7	国内物流へ 要とし、		CM17	仲間と倉庫内を歩く (メイン男性)			
運送業者の (メイン男性)	CM8	日々の暮らしを		CM18	倉庫内を カメラが移動していく			
走っていくトラック ※ワイド撮影	CM9	支えて		CM19	遠くを貫つめる 運送会社スタッフ			
運転席の (メイン女性)	CM10							

【コメント】
トラック運送事業者は

【コメント】
物流のパートナーです。

差替え

トラック運送事業者は『物流のパートナーです！』

公益社団法人北海道トラック協会

後援

国土交通省北海道運輸局 厚生労働省北海道労働局 経済産業省北海道経済産業局
MAFF 農林水産省北海道農政事務所 公正取引委員会 北海道事務所

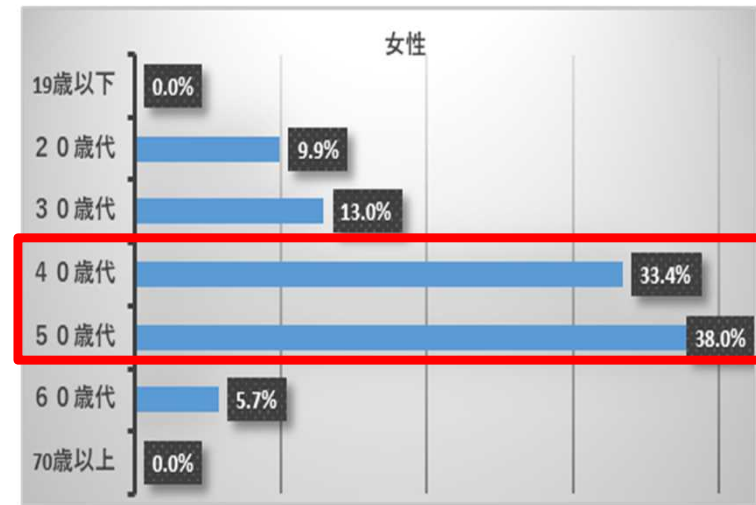
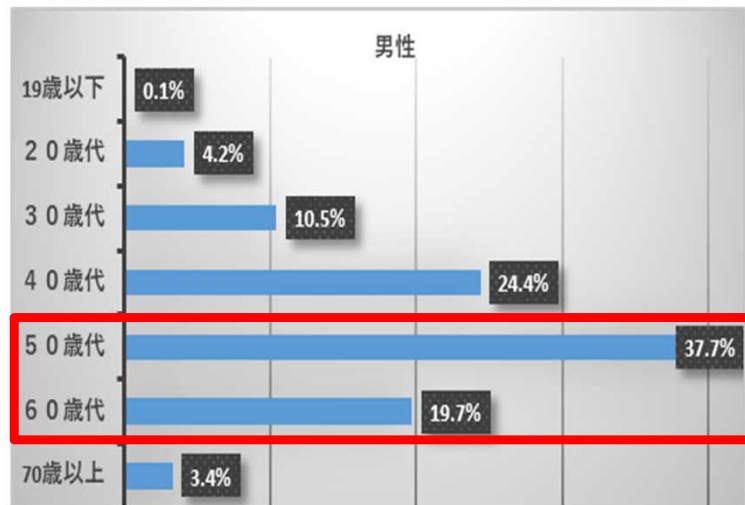
「R7年度・人材確保事業」【助成事業】

事業名（人材系の助成事業）	助成額（概要）
【ドライバー健康診断助成】	一般・深夜業健診1,500円
【睡眠時無呼吸症候群(SAS)助成】	2,500円（上限）
ドライバー健康起因事故防止助成	・眼科検診：10,000円（上限） ・脳MRI・脳ドック・心臓ドック健診：20,000円（上限） ・人間ドック：30,000円（上限）
【運転免許取得等支援助成】	大型100,000円（上限）、中型・準中型50,000円（上限） けん引50,000円（上限）、フォークリフト5,000円（上限） 受験資格特例教習100,000円（上限）
【運転者職場環境良好度認証制度取得促進助成】	新規・同位継続40,000円
【自動点呼機器導入促進助成】	1台目：200,000円（上限） 2台目：150,000円（上限）
【求人情報掲載促進助成金】	50,000円（上限）
【労働災害防止対策昇降設備等導入助成】	30,000円（上限）
【血圧計導入促進助成】（全ト協）	50,000円（上限）
【インターンシップ導入促進助成】（全ト協）	・3日間：90,000円 ・4日間：110,000円 ・5日間以上：130,000円
【人材確保対策支援事業助成】	200,000円（上限） ※外国人材採用・人材紹介・採用コンサルティング 費用

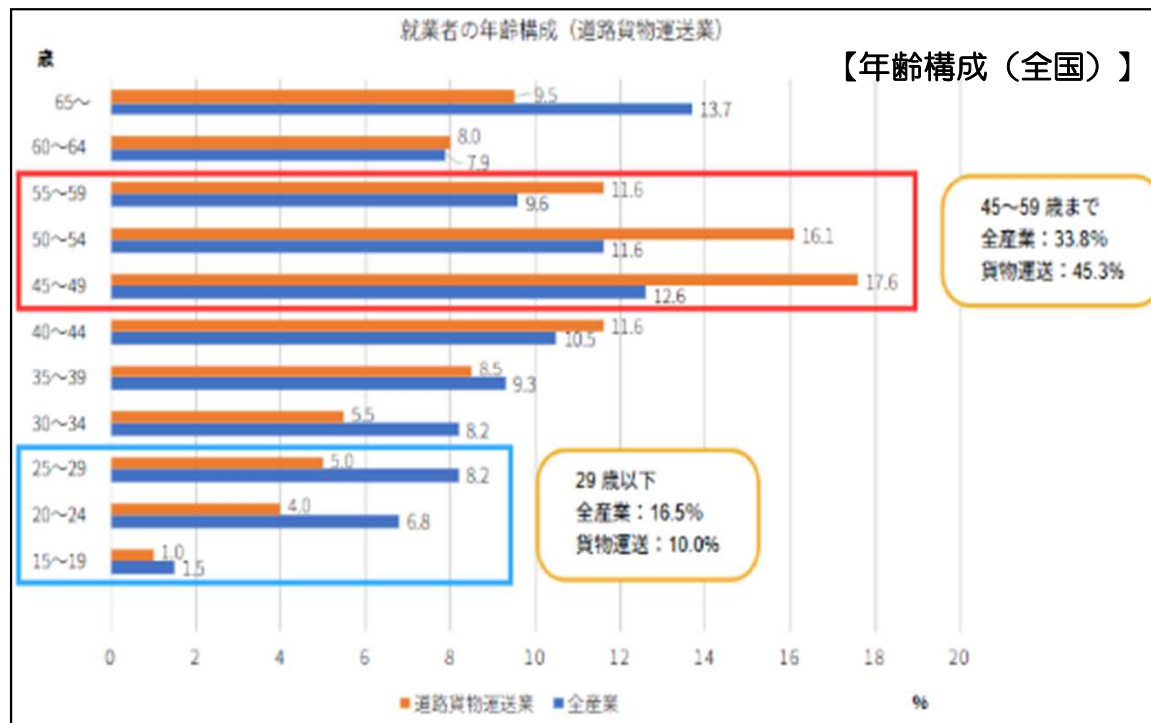
※赤字：R7年新規

道内トラック運送業界の概況【R6 北ト協調査】

【ドライバー年齢（道内）】



【比率（道内）】



・道路貨物運送業の就業年齢を全国ベースで見ると、全産業平均に比べ**若年層**と**高齢層**の就業割合が低く、**中年層**の割合が高い。

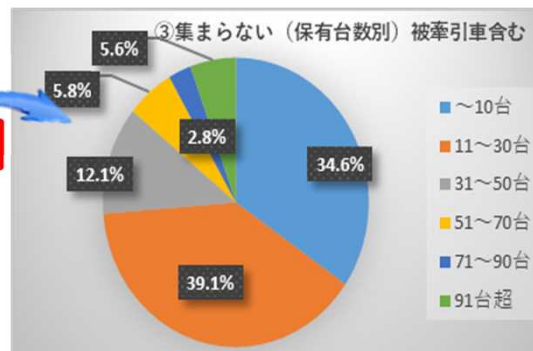
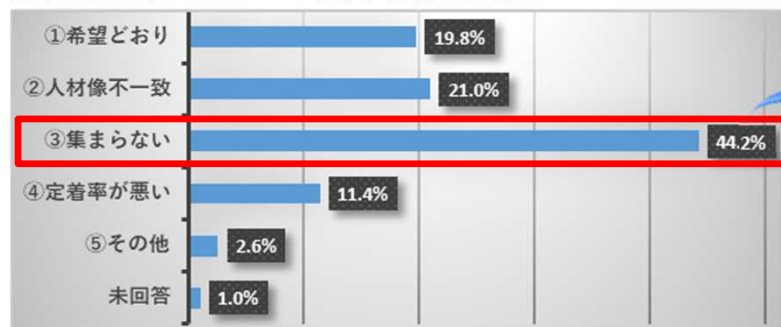
・北ト協調査における道内の就業年齢は**中年層**の割合が全国平均を**上回っている**状況。
特に**50歳代（男性）**を見ると道内は**10%**多い。



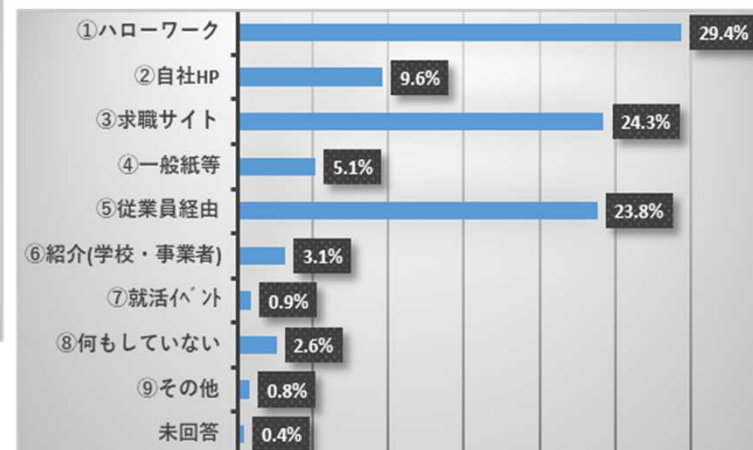
（公社）北海道トラック協会

道内トラック運送業界の概況【R6 北ト協調査】

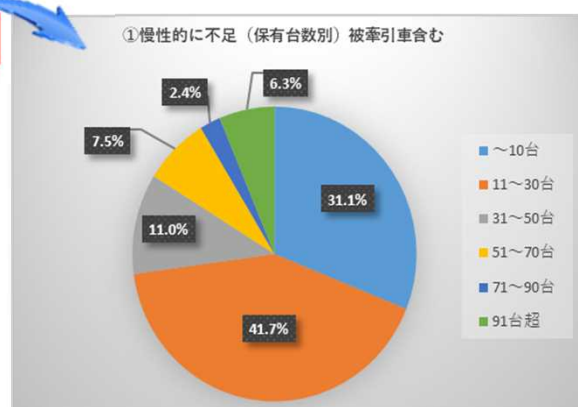
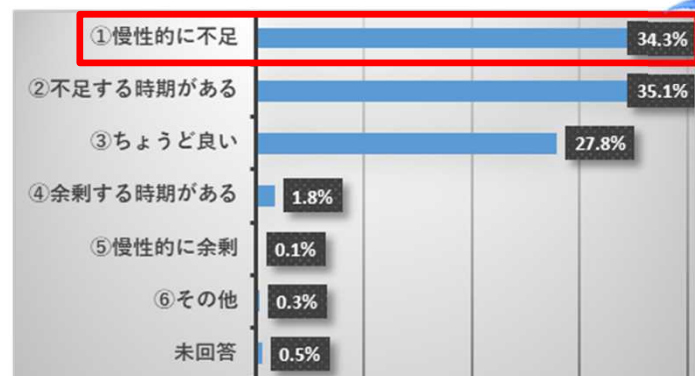
【ドライバーの採用状況】



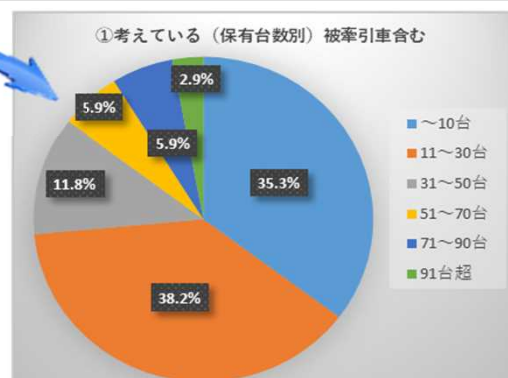
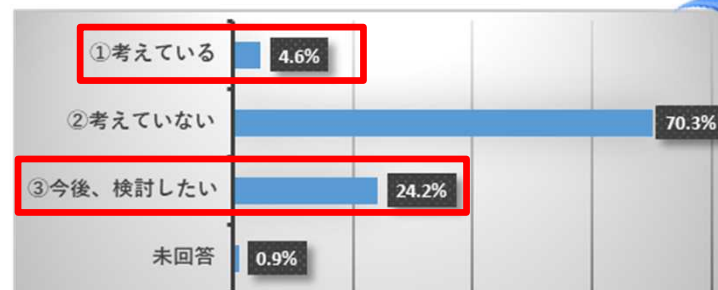
【ドライバーの募集方法】



【ドライバーの人手不足感】



【特定技能外国人の受入れ】



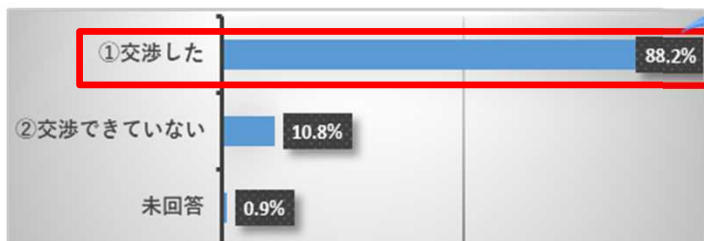
・ドライバーの採用に関して、何らかの問題を抱えている事業者が全体の**約79%**に達する

・特に保有車両数**30台以下**の事業者においては採用も進まず、また、ドライバーも慢性的に不足しており人手不足が顕著

・他業界においても人材不足の中、ドライバーの労働環境改善も進まず、日本人材の採用がままならないことから、**外国人材の採用も視野**に入れ始めている状況

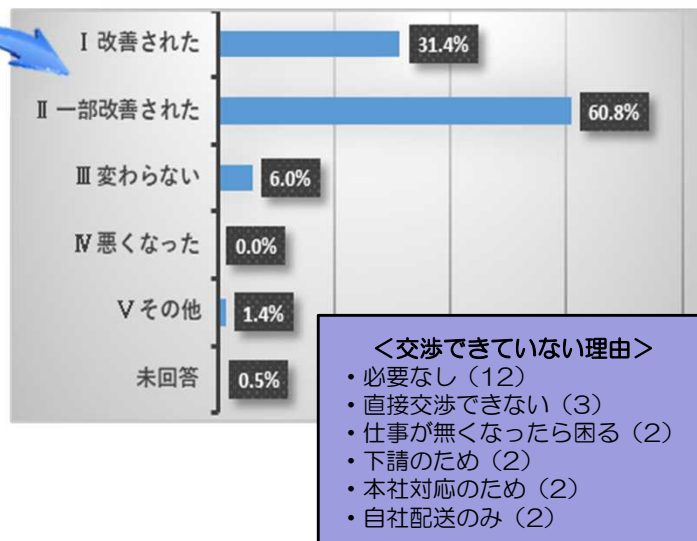
道内トラック運送業界の概況【R6 北ト協調査】

【標準的な運賃の交渉は？】



- ・ 道内の標準的な運賃の会員届出率は6月末現在**81.1%**
- ・ 交渉した割合は3年平均**87%超**

●交渉の結果



＜交渉できていない理由＞

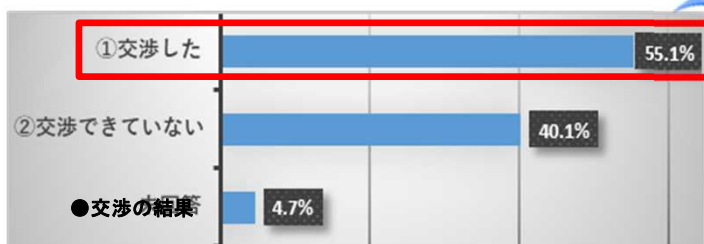
- ・ 必要なし (12)
- ・ 直接交渉できない (3)
- ・ 仕事が無くなったら困る (2)
- ・ 下請のため (2)
- ・ 本社対応のため (2)
- ・ 自社配送のみ (2)

＜参考＞

区分	R4調査 (%)	R5調査 (%)	R6調査 (%)
交渉した	84.9	89.6	88.2
交渉できていない	13.8	9.7	10.9
未回答	1.4	0.7	0.9

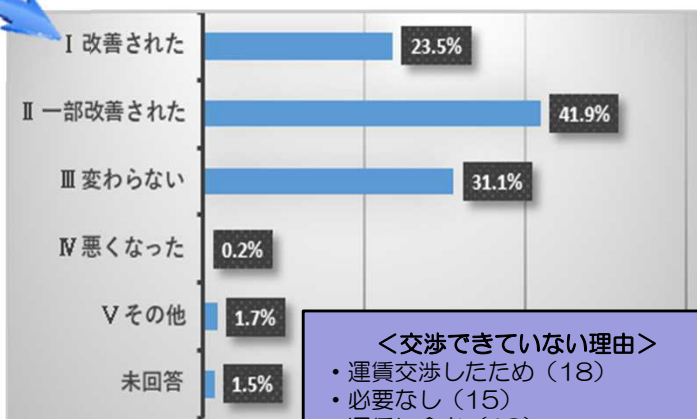
区分	R4調査 (%)	R5調査 (%)	R6調査 (%)
改善された	21.6	30.3	27.7
一部改善された	62.1	59.7	53.6
変わらない	13.4	9.2	5.3
悪くなった	0.8	0.2	0
その他	1.8	0.5	1.2
未回答	0.2	0.2	12.2

【燃料サーチャージの交渉は？】



- ・ R6調査では交渉した割合が下がっているが、平均では**約59%**という水準。
- ・ 交渉出来ていない理由については、「荷主に理解が無い」・「運賃を改善して貰ったから」という回答が多くを占める。

●交渉の結果



＜交渉できていない理由＞

- ・ 運賃交渉したため (18)
- ・ 必要なし (15)
- ・ 運賃に含む (12)
- ・ 荷主が理解していない (8)
- ・ サーチャージを導入していない (7)
- ・ 仕事が無くなったら困る (5)
- ・ 荷主が親会社のため (3)

＜参考＞

区分	R4調査 (%)	R5調査 (%)	R6調査 (%)
交渉した	59.5	61.6	55.2
交渉できていない	37.6	35.9	40.2
未回答	2.9	2.5	4.6

区分	R4調査 (%)	R5調査 (%)	R6調査 (%)
改善された	16.9	17.2	13.0
一部改善された	50.3	49.8	23.2
変わらない	29.7	31.9	17.1
悪くなった	0.6	0	0.1
その他	2.6	0.7	0.9
未回答	0	0.5	45.6

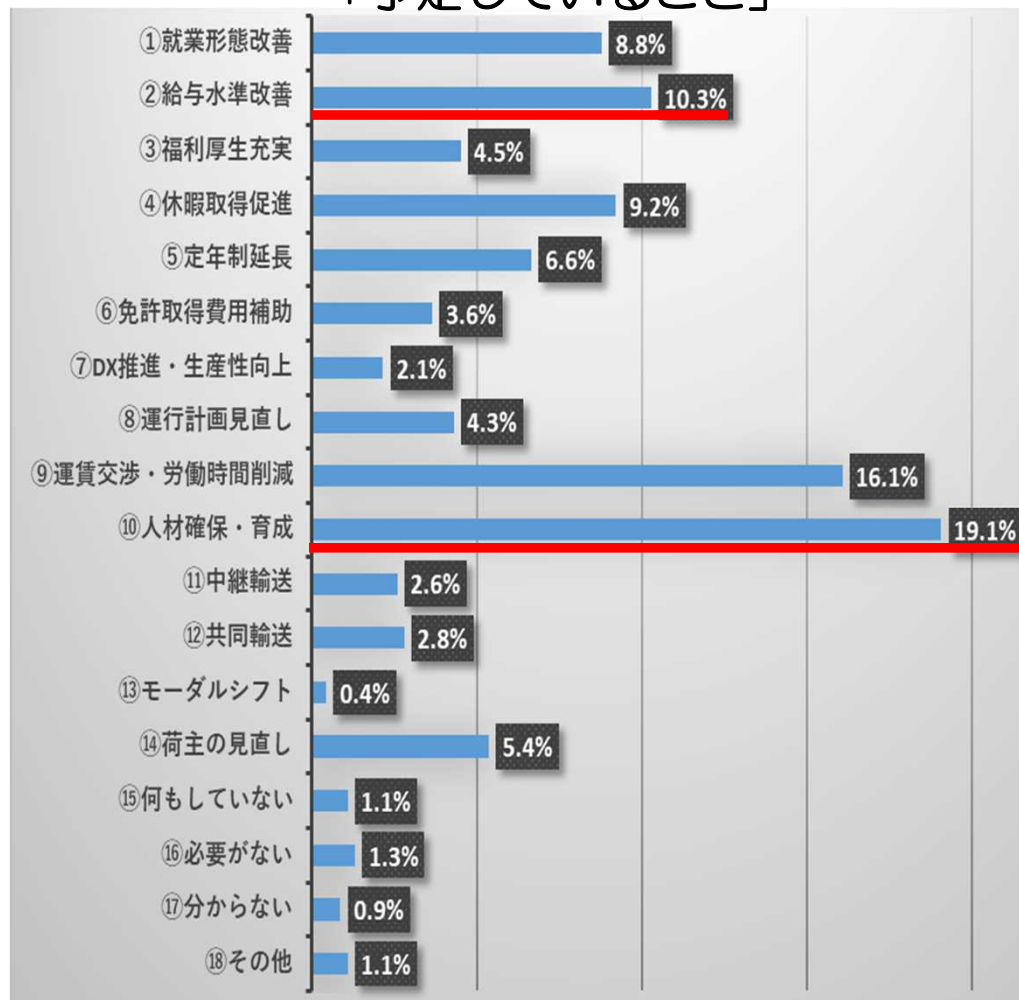
道内トラック運送業界の概況【R6 北ト協調査】

【「2024年問題」への対応】

「実施していること」



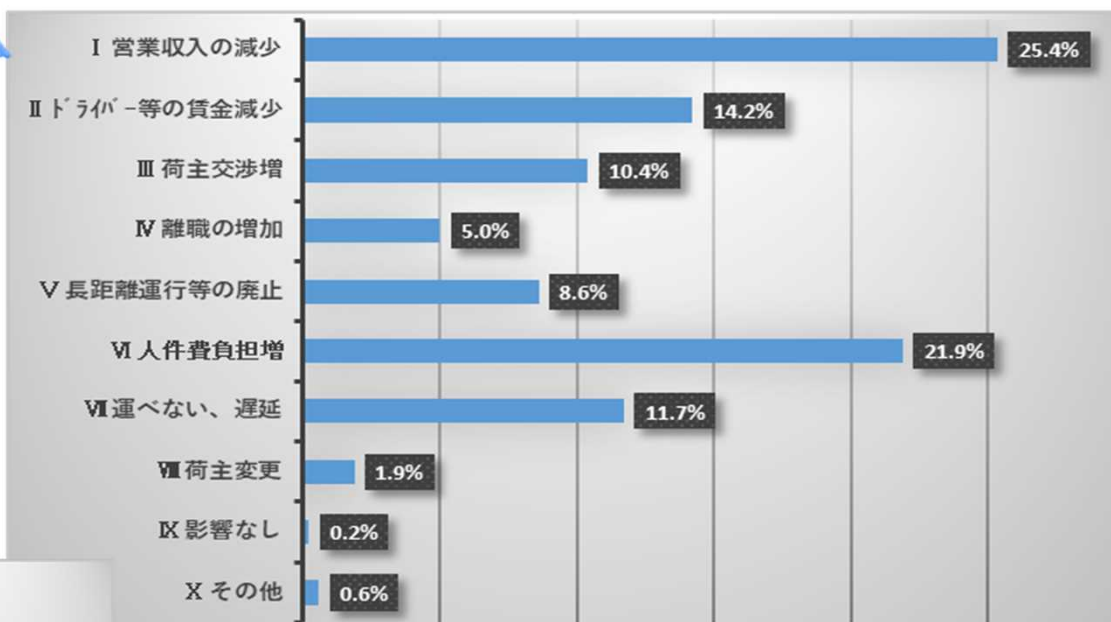
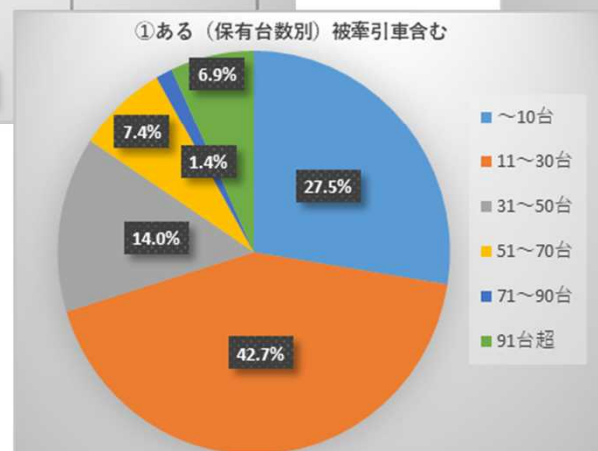
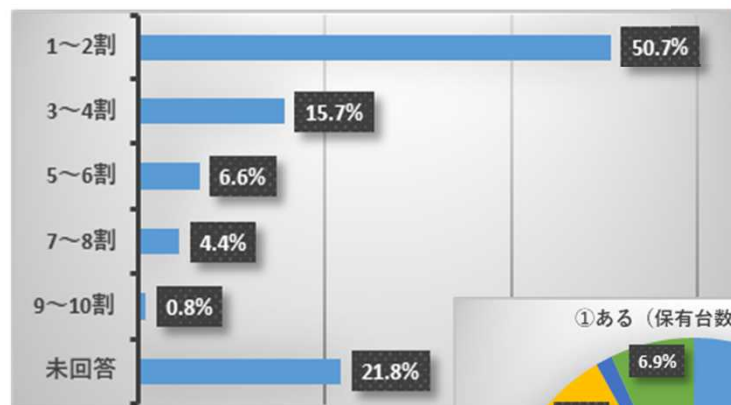
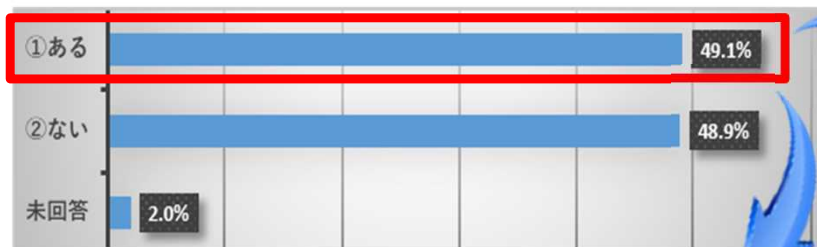
「予定していること」



- ・ 給与水準を改善した事業者の割合が低く、また、今後、実施したいという事業者も10.3%に留まる
- ・ 燃料費等の価格上昇により、運賃値上げ分を人件費に充当できていないものと思慮。
- ・ 標準的な運賃の収受に向けた交渉を継続し、早急にドライバーの労働環境を改善しなければならない。

道内トラック運送業界の概況【R6 北ト協調査】

【2024年問題への影響は？】



<参考>

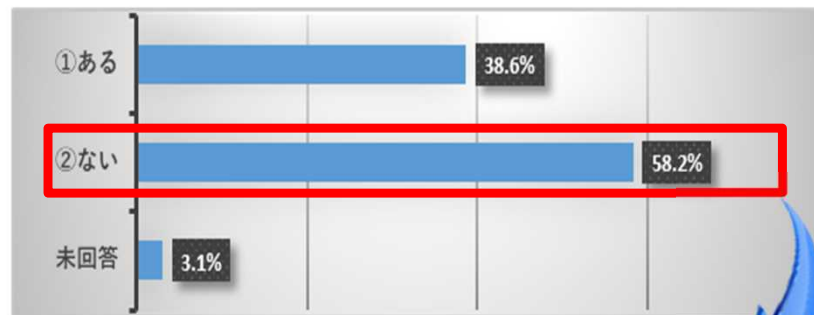
区分	R4調査(%)	R5調査(%)	R6調査(%)
ある	62.8	62.1	49.1
ない	35.0	36.5	48.9
未回答	2.2	1.4	2.0

区分	R4調査(%)	R5調査(%)	R6調査(%)
1～2割	45.8	40.8	50.7
3～4割	34.4	24.9	15.7
5～6割	8.4	10.8	6.6
7～8割	6.2	6.3	4.4
9～10割	1.9	2.7	0.8
未回答	3.3	14.6	21.8

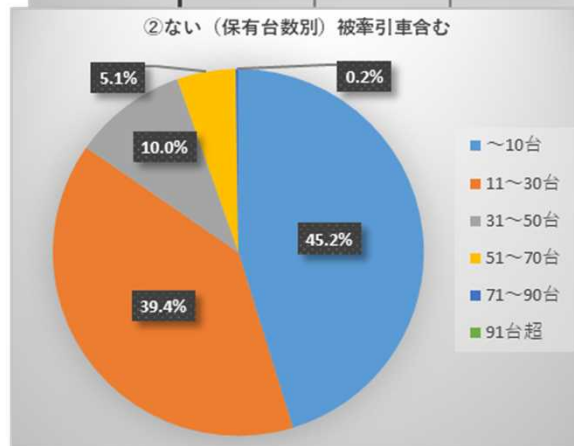
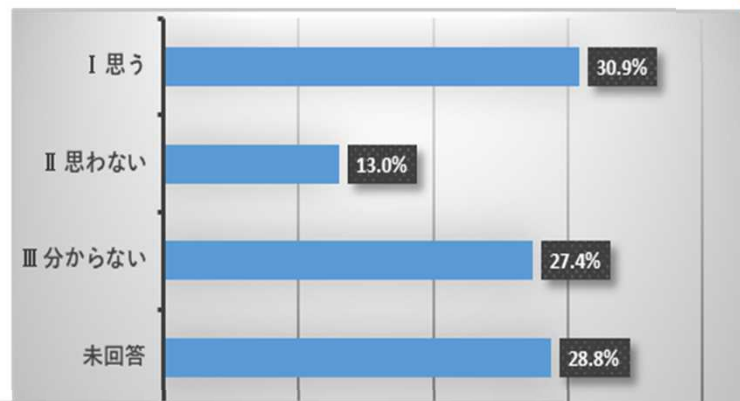
- ・ 影響が「ある」との回答は3年連続**減少**傾向
- ・ 「ない」との回答は3年連続**増加**傾向
- ・ 各社、業務改善に取り組み対応策を講じた結果、現段階では影響が最小限に留まっているのではないかと推測。

道内トラック運送業界の概況【R6 北ト協調査】

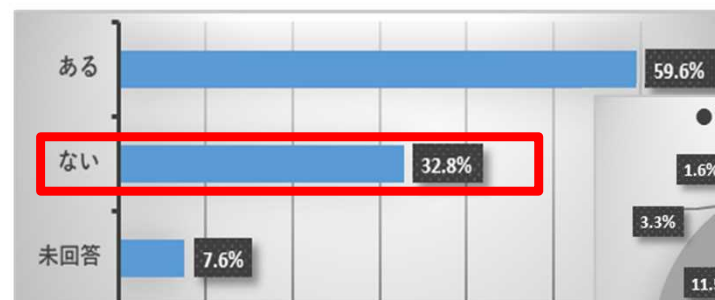
【荷主と定期的な協議の機会はある？】



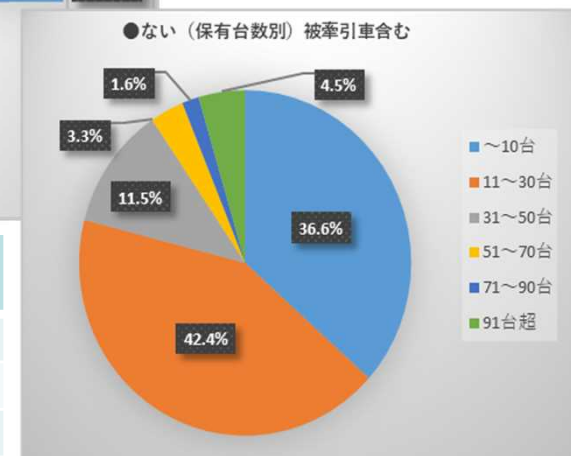
●協議の場が必要か？



【荷主の理解が進んでいると思うか？】



区分	R4調査 (%)	R5調査 (%)	R6調査 (%)
ある	42.5	42.1	59.6
ない	51.4	49.6	33.0
未回答	6.1	8.4	7.5



<理解がある理由>

- ・荷主が理解し対応してくれる (66)
- ・多少、理解されてきている (52)
- ・運賃値上げに対応してくれる (45)
- ・運賃交渉がやりやすくなった (29)
- ・2024年問題が話題になる (29)
- ・ニュースや新聞等広告の効果 (18)
- ・話を聞いてくれる (17)

<理解がない理由>

- ・何も変わらない (21)
- ・関心が無いと思う (16)
- ・運賃が上がらない (15)
- ・荷主の理解不足 (14)
- ・浸透していない (13)

・「協議の場がある」が**4.9P増**、「協議の場が無い」が**5.5ポイント減**だが、左図のとおり保有台数10台以下の小規模事業者ほど協議の場を有していない。

・荷主の理解度については、「ある」が**17.5P増**、「ない」が**16.6P減**。

数字では、「2024年問題」や「標準的な運賃」等について確実に荷主への浸透が図られているように見えるが、より一層、適正な運賃・料金の転嫁対策を推進するとともに、商慣行の見直しについても働きかけが必要がある。