

青森県のトラック輸送 現状とお願い

令和7年3月26日（水） 公益社団法人青森県トラック協会

目次		
	1. 県内の貨物自動車運送事業者の事業規模	1
	2. りんご輸送を行っているトラック運送事業者へのヒアリング	2
	3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から	4
	(1) 荷主との交渉状況等（労働時間）	5
	(2) 荷主との交渉内容（労働時間）	6
	(3) 荷主との交渉状況等（運賃及び料金）	7
	(4) 具体的改善内容（運賃及び料金）	8
	(5) トラック運転者の確保状況	9
	4. トラック運転者の改善基準告示とは	11
	5. 運行事例	
	(1) 青果物の長距離輸送 ～ 従前の運行事例 A	13
	(2) 青果物の長距離輸送 ～ 運行事例 A の改善案	14
	6. トラック運送業界から「荷主の皆様へのお願い」	15
	7. 「新物効法」について	16

1. 青森県トラック協会会員業者の事業規模

当協会の会員事業者の**9割以上が保有50台以下**の中小零細企業

青森県トラック協会会員事業者の規模別事業者数

令和6年10月1日現在

	10台以下	11台～20台	21台～30台	31台～50台	51台～100台	101台～200台	201台～	計
事業者数 (者)	332	149	66	56	34	14	6	657
構成比	50.5%	22.7%	10.0%	8.5%	5.2%	2.1%	0.9%	100.0%
構成比 累計	50.5%	73.2%	83.3%	91.8%	97.0%	99.1%	100.0%	

2. りんご輸送を行っているトラック運送事業者へのヒアリング

「物流の2024年問題」を受け、令和6年7月と12月に、りんごの長距離輸送を行っている会員事業者数社に、その影響や荷主との交渉状況等についてヒアリングを行った。

① 津軽地区 事業者A（令和6年7月にヒアリング）

- 1箱数百円でも販売価格が値上げできればサーチャージ分、高速料金分はカバーできると思うが、**荷主に交渉しても「値上げすれば売れなくなる。」とされ、受け入れてもらえない。**
- 荷主に人手不足、人件費上昇の話をし、運賃交渉を行っても、「人手が足りないのはあなたたちばかりではない、農家も大変なんだ。」とされて話を聞いてもらえない。**きちんと原価計算書を作成し、粘り強く交渉することが必要。**

② 津軽地区 事業者B（令和6年7月にヒアリング）

- 関東便を中1日運行にして、リードタイムを延長してくれている荷主もあるが、相変わらず追っかけ運行（翌日着）を指定してくる荷主もある。**荷主側にも、改善基準告示の理解促進が必要。**
- 関東方面への長距離便から撤退するトラック事業者が増えてきており、その分、近～中距離にシフトしてきている。
- 九州などの遠方行きの際はJRコンテナにシフトしてきており、トラックによる輸送は減っている。

2. りんご輸送を行っているトラック運送事業者へのヒアリング

③ 津軽地区 事業者C（令和6年12月にヒアリング）

- ドライバーの労働時間短縮のためには、パレット化や積み降ろし個所の削減など、**積み込み、荷卸し双方で効率よく作業が行える環境が必要**。
- 小ロット化が進んできているが、輸送効率向上のためには可能な限り満載としなければならない。小ロットであっても満載となるような出荷体制の整備が必要で、**満載にならない場合はその分を「割増運賃」とすることが望ましい**。
- パレット輸送は増加してきているが、今のところパレット輸送の割合は3割程度である。荷主側も人手不足で、当社あてにパレタイズ人員を出してほしいとの要請もある。（作業料金はもらっている。）
- ロボットパレタイザーの導入は、選果場のスペースも限られていることから空パレットを並べて置くスペースが取れないと聞く。また、多額の投資も必要となるのでなかなか出来ないようだ。

④ 津軽地区 事業者D（令和6年12月にヒアリング）

- 当社の荷主の場合、7～8割はパレット輸送になっている。パレット化により、積込に2～3時間を要していたものが、長くても45分程度で終わるようになった。荷主側担当者には、**パレット化のメリットである長時間労働削減について説明、提案し、理解を得ている**。
- 積載率が落ちることから、個建て運賃ではパレット荷役を嫌う運送事業者がいる。パレット化が進まないのは業界内の問題もあるが、**重労働となっている手荷役作業削減は、人手不足もあり発着荷主双方で考えていかなければならない。全体で取組まなければパレット化は進んでいかないと思う**。
- 燃料費が高騰しているので、本来はまず「燃料サーチャージ」の導入から進めなければならないところだが、多くの運送事業者は「運賃の値上げを」としか言わない。**運送事業者側の燃料サーチャージ制についての理解促進が必要**。

3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から

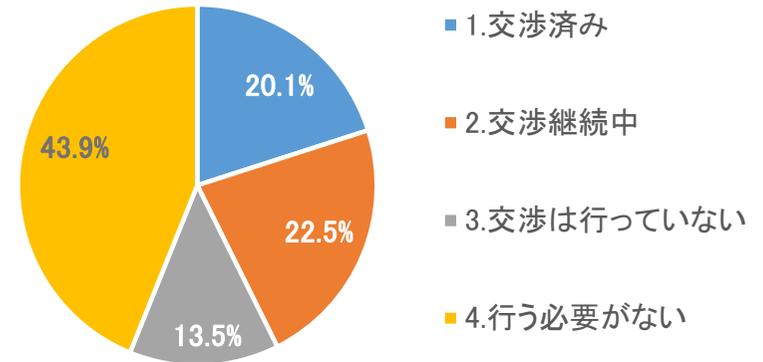
■ 調査概要

1. 目的 令和6年4月からの、「トラック運転者の時間外労働の960時間上限規制」、「自動車運転者の労働時間改善基準告示」の改正による影響、及びトラック運転者の労働時間改善、運賃・料金等に関する荷主との交渉状況、人材確保状況等について把握するため。
2. 調査期間 令和6年11月22日（金）～令和6年12月18日（水）
3. 調査対象 公益社団法人青森県トラック協会
会員事業者 会員 658者（利用運送を除く）
4. 回答数 送付対象事業者数 658者
回答者数 244者
回答率 37.1%

3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から (1) 荷主との交渉状況等 (労働時間)

問1. 労働時間等の改善に向けた交渉状況

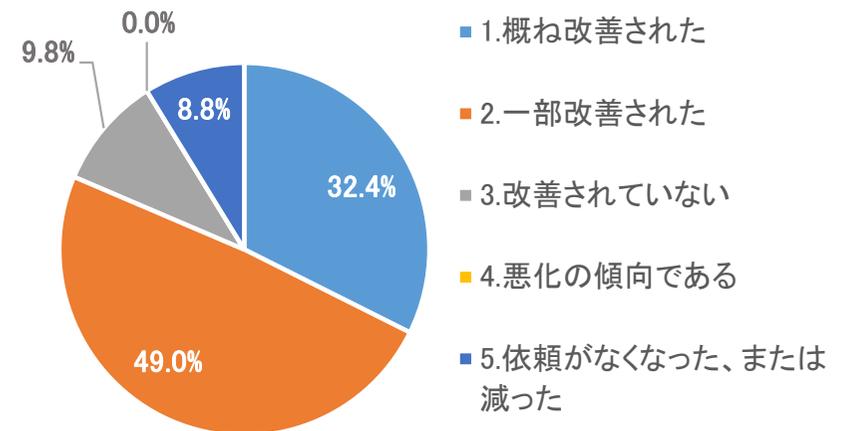
交渉状況	回答数	構成比
1. 荷主と交渉済み	49	20.1%
2. 荷主と交渉継続中	55	22.5%
3. 荷主との交渉は行っていない	33	13.5%
4. もとより長時間労働、改善基準告示違反が発生していないため、行う必要がない	107	43.9%
計	244	100.0%



問2. 交渉により、長時間労働の改善状況及び改善基準告示の順守状況はどうなりましたか。

問1. で「1. 交渉済み」「2. 交渉継続中」と回答した102者(未回答2者を除く)

順守状況	回答数	構成比
1. 概ね改善された	33	32.4%
2. 一部改善された	50	49.0%
3. 改善されていない(従来どおり)	10	9.8%
4. 悪化の傾向である	0	0.0%
5. 荷主からの仕事の依頼がなくなった、または減った	9	8.8%
計	102	100.0%

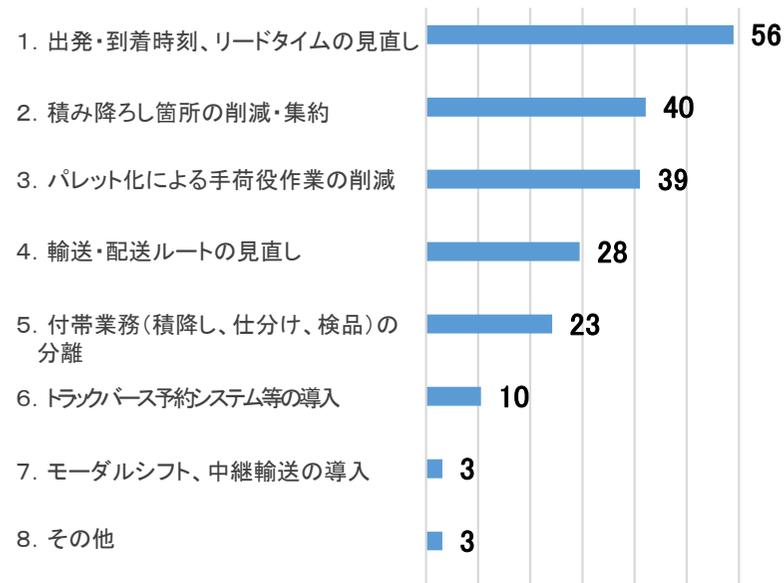


3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から (2) 荷主との交渉内容 (労働時間)

問3. 荷主と交渉した(している)内容についてお聞かせください。(複数回答)

問1. で「1. 交渉済み」「2. 交渉継続中」と回答した95者(未回答9者を除く)

	回答数	割合
1. 出発・到着時刻、リードタイムの見直し	56	58.9%
2. 積み降ろし箇所の削減・集約	40	42.1%
3. パレット化による手荷役作業の削減	39	41.1%
4. 輸送・配送ルートの見直し	28	29.5%
5. 付帯業務(積降し、仕分け、検品等)の分離	23	24.2%
6. トラックバース予約システム等の導入	10	10.5%
7. モーダルシフト、中継輸送の導入	3	3.2%
8. その他	3	3.2%
計	202	212.6%
回答者数	95	100%



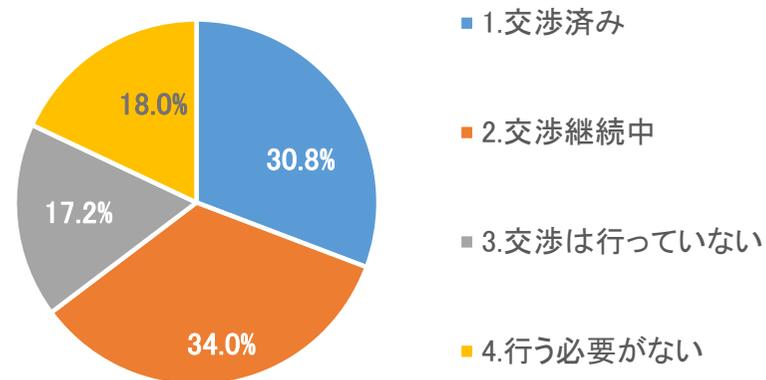
その他 配送回数の削減

荷主と「交渉済み」又は「交渉継続中」の割合は合計で42.6%。
このうち、交渉により「概ね改善された」割合は32.4%に留まっており、引き続き、労働時間等の改善に向けた取組が必要。

3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から (3) 荷主との交渉状況等 (運賃及び料金)

問4. 運賃及び料金(付帯作業料金、待機料金、高速料金、燃料サーチャージ等)の交渉状況

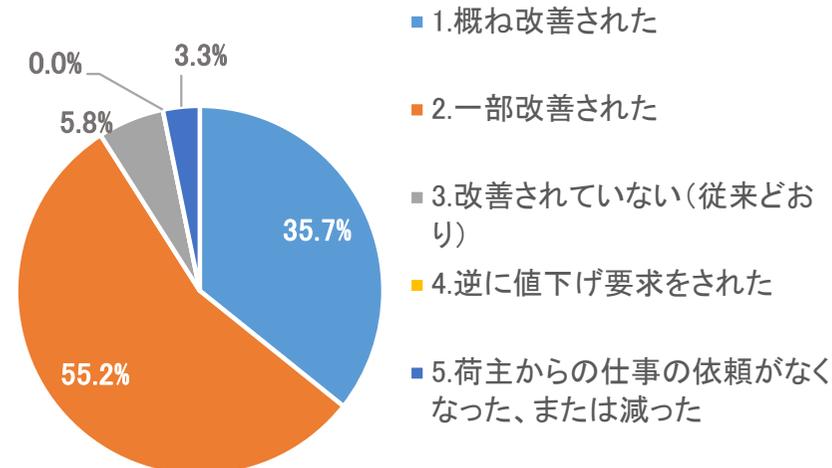
交渉状況	回答数	構成比
1. 荷主と交渉済み	75	30.8%
2. 荷主と交渉継続中	83	34.0%
3. 荷主との交渉は行っていない	42	17.2%
4. もとより十分な運賃・料金となっているため交渉を行う必要がない	44	18.0%
計	244	100.0%



問5. 運賃及び料金の交渉結果についてお聞かせください。

問4. で「1. 交渉済み」「2. 交渉継続中」と回答した154者(未回答4者を除く)

交渉結果	回答数	構成比
1. 概ね改善された	55	35.7%
2. 一部改善された	85	55.2%
3. 改善されていない(従来どおり)	9	5.8%
4. 逆に値下げ要求をされた	0	0%
5. 荷主からの仕事の依頼がなくなった、または減った	5	3.3%
計	154	100%



荷主と「交渉済み」又は「交渉継続中」の割合は合計で64.8%。
このうち、交渉により「概ね改善された」割合は35.7%に留まっており、引き続き、運賃及び料金の改善に向けた取組が必要。

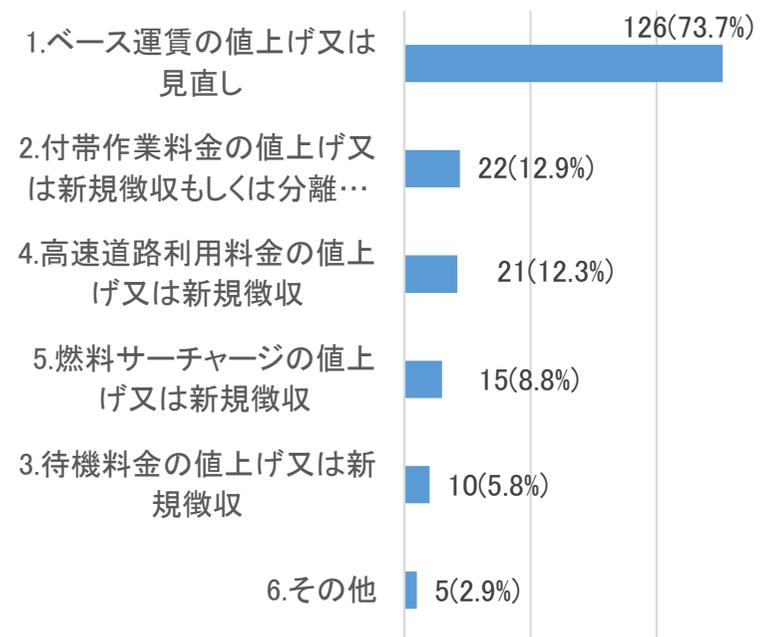
3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から (4) 具体的改善内容 (運賃及び料金)

問6. 運賃及び料金の交渉の結果、改善された内容を具体的にお聞かせください。(複数回答)

問4. で「交渉の結果、運賃料金が概ね/一部改善」と回答した140者と、問3. で「(以前に交渉した結果)もとより十分な運賃・料金となっているため交渉を行う必要がない」と回答した44者

改善内容	回答数	割合
1. ベース運賃の値上げ又は見直し	126	73.7%
2. 付帯作業料金の値上げ又は新規徴収もしくは分離(荷主負担)	22	12.9%
3. 待機料金の値上げ又は新規徴収	10	5.8%
4. 高速道路利用料金の値上げ又は新規徴収	21	12.3%
5. 燃料サーチャージの値上げ又は新規徴収	15	8.8%
6. その他	5	2.9%
計	199	116.4%
回答者数	171	100.0%

【降順】



- その他
- ・キャンセル料の新規徴収
 - ・冬季期間の割増賃金
 - ・高速利用料の徴収
 - ・年契約を本社と締結

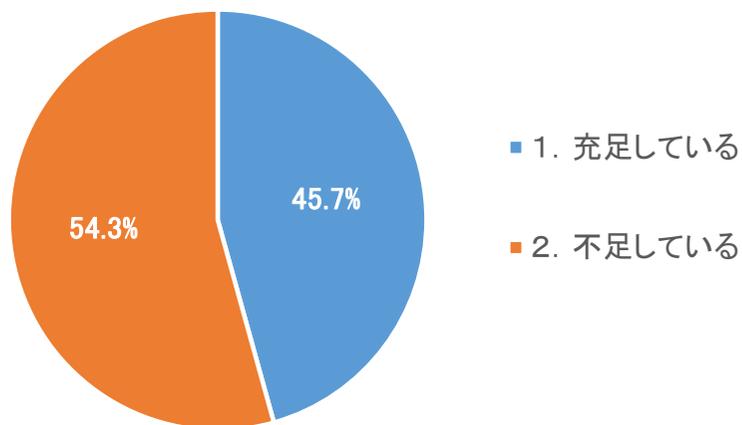
ベース運賃については、73.7%が値上げ又は見直しできたが、燃料サーチャージ等の値上げ又は新規徴収による改善は低調であり、燃料費高騰等を含め、適正な価格転嫁ができていない。

3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から (5)トラック運転者の確保状況

問7. 貴社におけるトラック運転者の充足状況についてお伺いします。

(未回答1者を除く)

運転者充足状況	回答数	構成比
1. 充足している	111	45.7%
2. 不足している	132	54.3%
計	243	100.0%



問8. トラック運転者の採用や定着の障害となっている主な要因は何だと思えますか。(複数回答)

(未回答20者を除く)

運転者採用・定着への障害	回答数	割合
1. 賃金(ボーナス含む)が低い	142	63.4%
2. 労働時間・拘束時間が長い	74	33.0%
3. 仕事がきつい	69	30.8%
4. 交通事故・労災事故等の危険性	52	23.2%
5. 昇進・昇給等、キャリアアップへの不安	35	15.6%
6. その他	29	12.9%
計	401	178.9%
回答者数	224	100.0%

- その他
- ・勤務形態が不規則
 - ・県内の人口が減少し、労働人口が減少しているため
 - ・心理的安全性の低さ。職場環境の悪さ。
 - ・深夜労働があるため
 - ・必要な免許・資格取得の費用や時間の確保が難しい
 - ・福利厚生の実、休日の日数が十分でない。
 - ・労働時間短縮による賃金低下

半数以上が運転者不足と回答している。また、全国的に運転者の高齢化が進んでおり、運転者の採用・定着のため、賃金及び労働時間等の改善が必要である。

3. 物流の2024年問題等に関するアンケート(3回目)結果から

(5) トラック運転者の確保状況

問9. トラック運転者の採用にあたって、貴社ではどのような工夫・対策を実施していますか。

(1) 賃金について

- ① 賃金アップ
- ② 経験年数を賃金に反映
- ③ 賃金、ボーナス、休日等、きちんと説明し、無理な配車を組まない

(2) 勤務形態について

- ① 長距離運行のとりやめ(撤退)
- ② 完全週休二日制の導入
- ③ 出来るだけ休み等は希望に添うようにしている
- ④ ワークライフバランスを重視し、時間外・休日勤務の削減及び有給取得を推進している

(3) 人材育成・教育について

- ① 運転経験のない者でも採用し、指導者を付けて練習させながら働いてもらえる環境にしている
- ② マニュアルの作成などをして業務内容をわかりやすくした
- ③ 大型免許取得・各種資格取得等の費用の会社負担

(4) 採用活動について

- ① 入社祝い金の支給
- ② ホームページ、SNSを活用した採用活動
- ③ 社員紹介制度(紹介料を支給)している
- ④ 運送業の未経験者や女性ドライバーも積極的に採用している

4. トラック運転者の改善基準告示とは

改善基準告示とは

改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働大臣告示)のことを言い、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間、運転時間等について基準が定められています。

改善基準告示の遵守の必要性

- 「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)は、トラック等の自動車運転者の労働条件の改善を図るために、拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたものです。
- 道路貨物運送業は、**脳・心臓疾患による労災支給件数が最も多く**、このままでは、労働力の確保のみならずトラック産業の継続性にも影響を与えることとなります。
- 改善基準告示は、**脳・心臓疾患はもとより、ドライバー確保に必要な労働条件改善に向けた目標としても、確実に遵守することが必要**です。

トラック運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

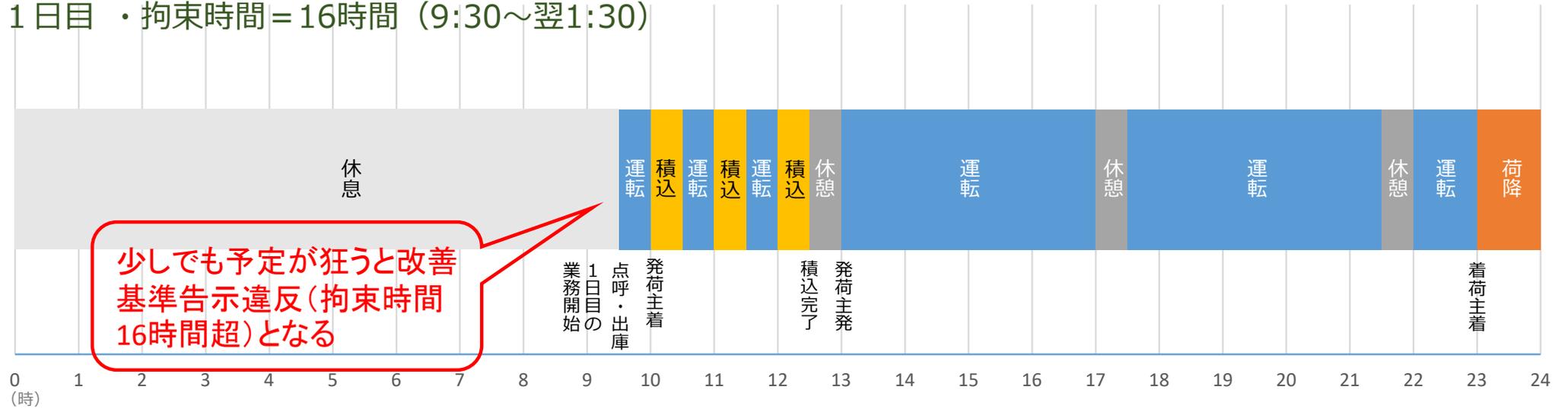
1年、1か月の拘束時間	1年 3,300 時間以内 1か月 284 時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可 (①②を満たす必要あり) 1年 3,400 時間以内 1か月 310 時間以内 (年6か月まで) ① 284 時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が 100 時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13 時間以内 (上限 15 時間、14 時間超は週2回までが目安)	【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 (※1)、16 時間まで延長可 (週2回まで) 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送 (一の運行の走行距離が 250km 以上の貨物運送) で、 ※1 1 週間における運行がすべて長距離貨物運送 (一の運行の走行距離が 250km 以上の貨物運送) での運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない	【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 (※1)、継続8時間以上 (週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日 9時間以内 2週平均1週 44 時間以内	
連続運転時間	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える (1回おおよね連続 10 分以上、合計 30 分以上) 10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない	【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4 時間 30 分まで延長可 予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間 (2日平均)、連続運転時間から除くことができる (※2、3)
予期し得ない事象	<ul style="list-style-type: none"> ※2 予期し得ない事象とは、次の事象をいう <ul style="list-style-type: none"> ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象 (警報発表時) に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3 運転日報上の記録に加え、客観的な記録 (公約機関のHP情報等) が必要。 	勤務終了後、通常どおりの休息期間 (継続 11 時間以上を基本、9 時間を下回らない) を与える
	分割休息 (継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)	<ul style="list-style-type: none"> ● 分割休息は1回3時間以上 ● 休息期間の合計は、2分割:10 時間以上、3分割:12 時間以上 ● 3分割が連続しないよう努める ● 一定期間 (1か月程度) における全勤務回数の2分の1が限度
	2人乗務 (自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)	<ul style="list-style-type: none"> ・身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を 20 時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備 (車両ベッド) が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 <ul style="list-style-type: none"> ● 拘束時間を 24 時間まで延長可 (ただし、運行終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与えることが必要) ● さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を 28 時間まで延長可 ※4 車内内ベッドが、長さ 198cm 以上、かつ、幅 80cm 以上の連続した平面であり、かつ、フツツヨク材質により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
特例	隔日勤務 (業務の必要上やむを得ない場合)	2 暦日の拘束時間は 21 時間、休息期間は 20 時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長可 (2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は 126 時間 (21 時間×6勤務) を超えることができない
	フェリー	<ul style="list-style-type: none"> ● フェリー乗船時間は、原則として休息期間 (減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ● フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

(注1) 改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。

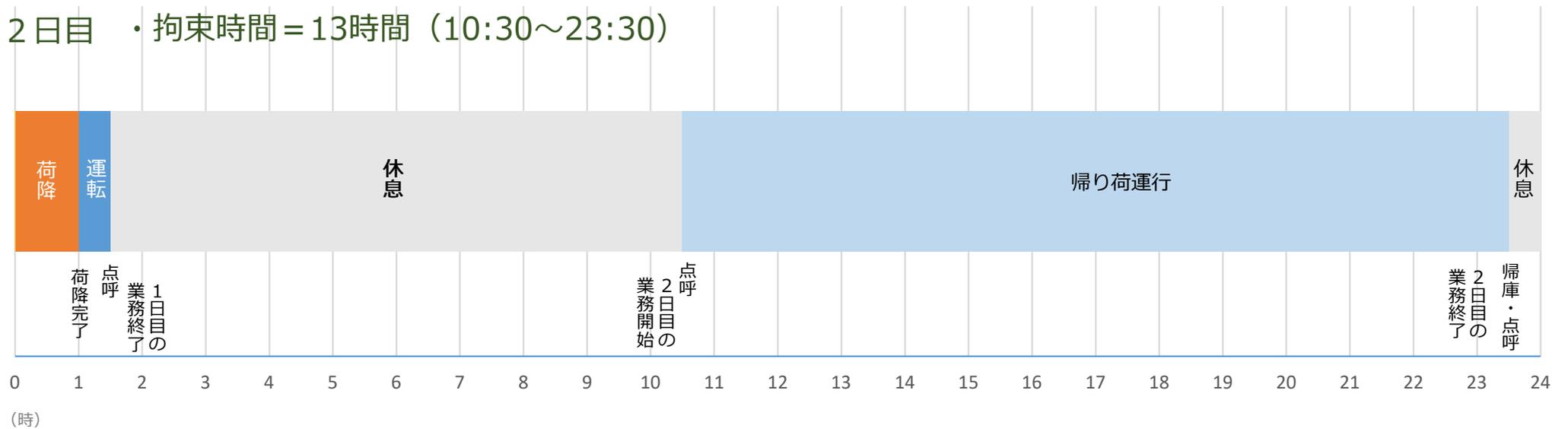
(注2) 本表は、令和4年厚生労働省告示第 367 号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達 (令和4年基発 1223 第3号) の内容を合わせて作成したものである。令和6年4月1日から適用される。

5. (1) 従前の運行事例 A 「青果物の長距離輸送」 (3カ所手積み、1カ所手降り) 弘前～東京 (約700km) 高速道路を平均80km/hで走行

1日目 ・ 拘束時間 = 16時間 (9:30～翌1:30)

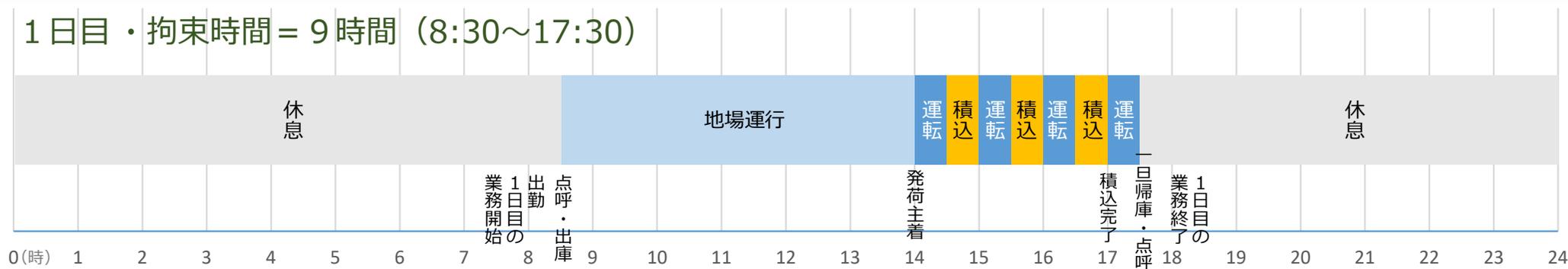


2日目 ・ 拘束時間 = 13時間 (10:30～23:30)

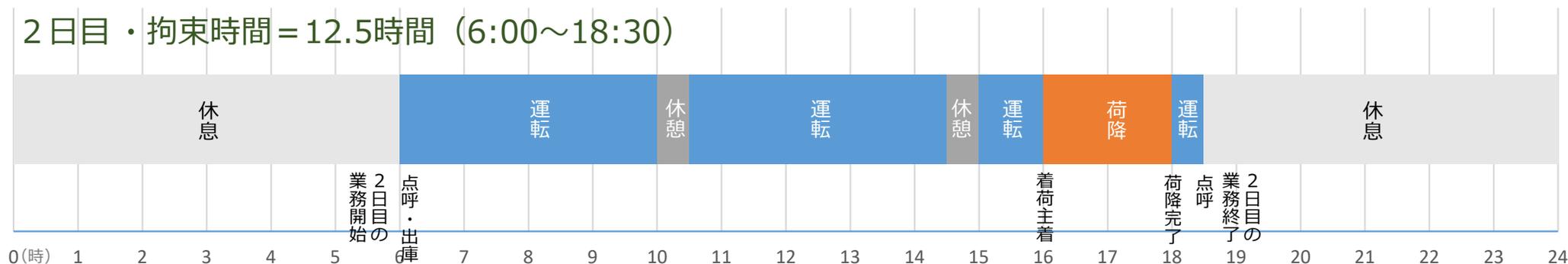


5. (2) 運行事例Aの改善案 (リードタイムの延長) 前日夕方に積込み～翌朝出発の中1日運行

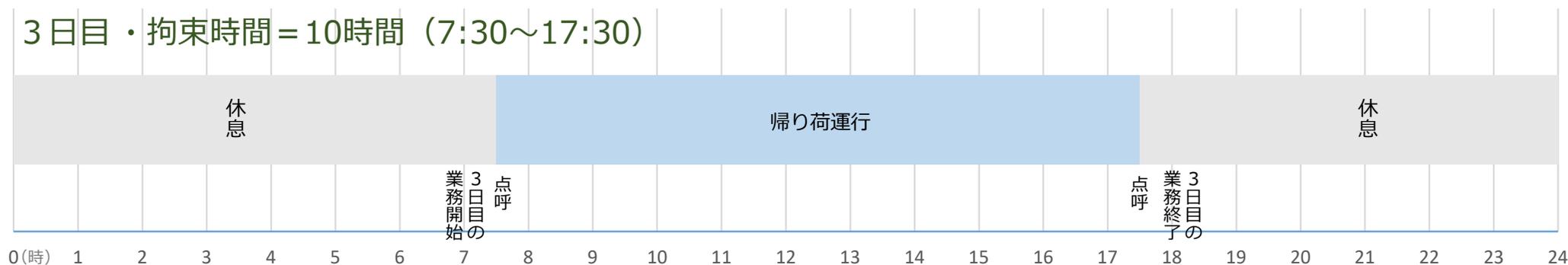
1日目・拘束時間 = 9時間 (8:30～17:30)



2日目・拘束時間 = 12.5時間 (6:00～18:30)



3日目・拘束時間 = 10時間 (7:30～17:30)



6. トラック運送業界から「荷主の皆さまへのお願い」

荷主とトラック事業者が連携して取り組んでいただきたいこと

01

荷待ち時間、待機時間の削減



- 予約システムの導入
- 出荷・受入れ体制の見直し

02

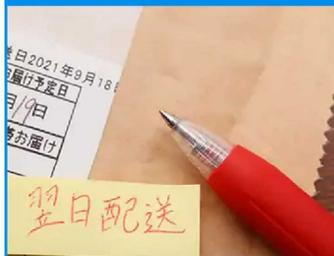
作業削減など労働環境の改善



- パレット化による手荷役作業の削減
- 情報の共有化、DXによる業務効率化等

03

リードタイムの延長



- 長距離輸送は中1日を空け、満載での効率的な輸送

トラック事業者から荷主にお願ひすること

01

「標準的な運賃」等の収受



- 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の適正な運賃を収受

02

運送以外に発生する料金の収受



- 燃料サーチャージや付帯作業料金、高速道路利用料など

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、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)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です。

7. 令和7年4月1日から「新物効法」が施行され、物流効率化のため、すべての荷主に積載効率の向上、荷待ち・荷役時間の短縮等の努力義務が課せられます。

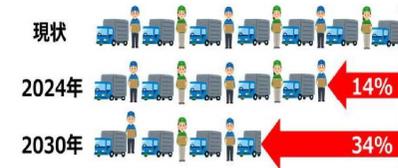
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。



改正法の概要

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。

○上記①②のうち一定規模以上のも（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**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・運輸機構の業務に、大臣認定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】

○**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。

○**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**。

○下請事業者への**発注適正化**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HPI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

資料：国土交通省東北運輸局「改正物流法の施行についての説明会（R7.2.21開催）」