

飼料輸送の合理化に関する全国連絡会議

飼料輸送に関する課題と要望

令和7年5月27日



目次

- ・ **トラック運送業界の現況について**
- ・ 飼料・畜産輸送の現況・課題について

不足する輸送能力

物流の2024年問題



時間外労働年960時間
上限規制



改善基準告示
見直し



月60時間超時間外労働
割増率50%へ引き上げ
(2023年4月)

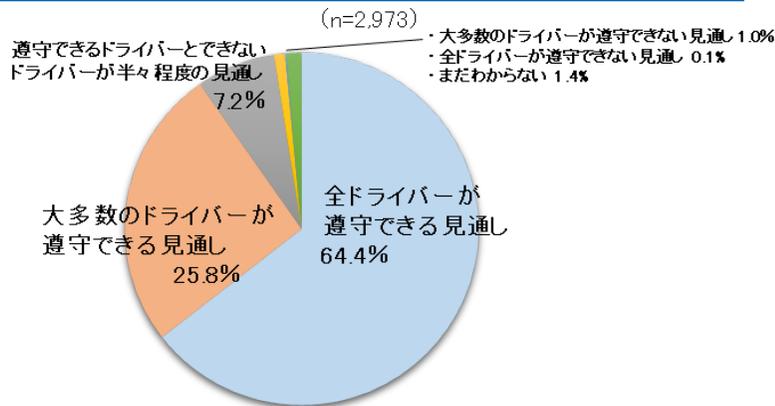
“何も対策をしないと” 運べなくなるかもしれない

N X 総合研究所		野村総合研究所	
改正改善基準告示に基づく拘束時間 原則 年 3,300 時間に対応した場合の試算		時間外労働の上限規制 年 960 時間に対応した場合の試算	
2030 年	34.1 % 不足	2030 年	約 35 % 不足
影響の大きいところとして、 発荷主別では 農産・水産品 (32.5%)、特積み (23.6%)、 地域別では 中国 (20.0%)、九州 (19.1%) が挙げられている。		地域別では特に、東北や四国といった地方部がよりひっ迫し、2030年に 秋田県では約46%、高知県では約42% の貨物が運べなくなる可能性があると考えられている。	

【参考】 3,300 時間 = $\left(\begin{array}{l} 2,340 \text{ 時間} \\ \left[\begin{array}{l} \text{1年間の所定労働時間} + \text{1年間の休憩時間} \\ (2,080\text{時間}) \quad (260\text{時間}) \end{array} \right] \end{array} \right) + \left[\begin{array}{l} 960 \text{ 時間} \\ \text{1年間の時間外労働時間} \end{array} \right]$

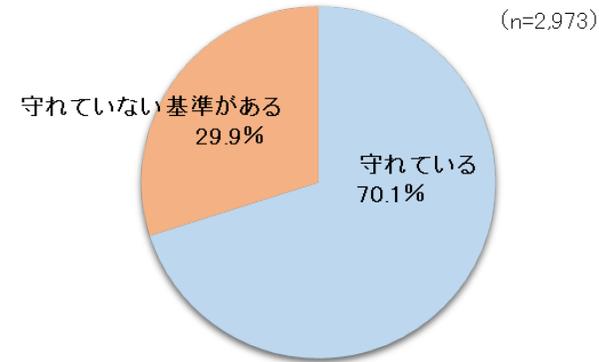
①時間外労働の上限規制(年960時間)の遵守の見通し

「全ドライバーが遵守できる見通し」が最も多く(64.4%)、次に「大多数のドライバーが遵守できる見通し」(25.8%)で、合わせて9割超となった。



②改正改善基準告示の遵守の状況

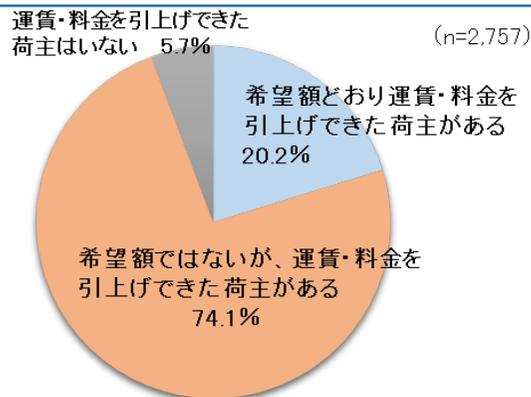
約7割が「守れている」、残りの約3割が「守れていない基準がある」となっている。



③運賃交渉の結果

※⑩で「全ての・半数以上の・一部の発注者と交渉した」と回答した事業者(2,757)が回答

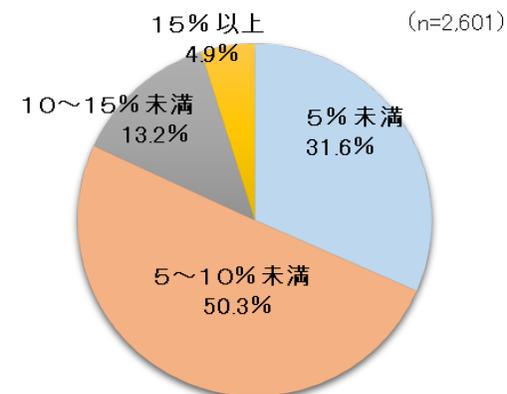
「希望額どおり運賃・料金を上げできた荷主がある」は20.2%、「希望額ではないが運賃・料金を上げできた荷主がある」は74.1%であり、約94%が運賃・料金の引上げを実現している。



④運賃交渉による運賃のアップ率

※⑩で「運賃・料金を引上げできた」と回答した事業者(2,601)が回答

「5～10%未満」が最も多く(50.3%)、次に「5%未満」(31.6%)、「10～15%未満」(13.2%)となった。



関係閣僚会議における石破総理の発言

第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議における石破総理の締めくり発言

- 物流の「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等によって、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。一方で、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。
- 第一に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強力に荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第二に、生産性向上に向けて、物流分野における「省力化投資促進プラン」を今春目途に策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強力に後押ししてください。
- 第三に、輸送力不足が年々深刻化する**2030年度までの期間を、物流革新の「集中改革期間」と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーション**に向けて、「中長期計画」の見直しを反映した**「総合物流施策大綱」を策定**すべく、早急に検討を開始してください。
- 物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。

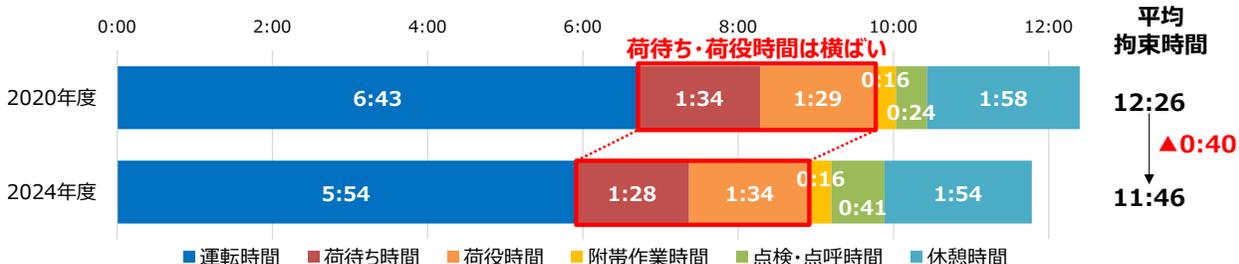


物流効率化、価格転嫁・賃上げ等の状況

トラックドライバーの労働時間の状況

- トラックドライバーの労働時間の実態調査の結果、**荷待ち・荷役時間**については、2020年度と比較して**横ばい**であり、短縮に向けた取組が不可欠。
- 本年4月施行の**改正物流効率化法の荷主等への規制**を着実に執行するとともに、来年4月の一定規模以上の事業者(**特定事業者**)に対する**中長期計画等の作成等の義務付け**の施行に向けて、改正内容の周知を徹底。

○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



国土交通省「令和6年トラックドライバー調査（令和6年）」の結果より作成

物流業の価格転嫁の状況

- **物流業の価格転嫁状況**は、他業種に比べて**低い**。
- 中でも、**トラック運送業の価格転嫁状況**は、調査対象の中で**ほぼ最下位**。

受注者としての価格転嫁状況（調査対象30業種中）**発注者**としての価格転嫁状況（調査対象30業種中）
 運輸・郵便(トラック除く)は18位、トラック運送は29位 運輸・郵便(トラック除く)は25位、トラック運送は30位

価格転嫁	コスト増に対する転嫁率
全体	49.7%
1位 卸売	60.3%
2位 製菓	58.6%
3位 機械製造	57.3%
18位 運輸・郵便(トラック除く)	47.7%
25位 生活関連サービス	38.1%
26位 放送コンテンツ	38.0%
27位 農業・林業	36.5%
28位 通信	34.7%
29位 トラック運送	34.4%
30位 金融・保険	25.2%

価格転嫁	コスト増に対する転嫁率
全体	49.7%
1位 化学	61.9%
2位 飲食	59.0%
3位 造船	57.0%
25位 運輸・郵便(トラック除く)	45.5%
26位 農業・林業	41.2%
27位 金融・保険	40.9%
28位 放送コンテンツ	39.8%
29位 広告	31.4%
30位 トラック運送	29.5%

出典：中小企業庁「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査結果」より抜粋

物流業の賃上げ率の状況

- **物流業の足元の賃上げ率**は、全産業平均を**下回る**。

各産業	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
全産業(規模計)	2.07%	1.90%	1.78%	2.07%	3.58%	5.10%
全産業(中小)	1.94%	1.81%	1.73%	1.96%	3.23%	4.45%
トラック運送業	1.83%	1.36%	1.28%	1.36%	2.18%	2.96%
倉庫業	1.87%	1.78%	1.77%	2.47%	4.67%	4.13%
内航海運業	1.77%	1.60%	1.52%	1.52%	3.95%	4.16%
貨物鉄道事業	2.30%	1.76%	1.74%	1.82%	1.97%	2.30%

出典：春闘賃上げ率の労働組合集計数値（トラック運送業は全国交通運輸労働組合総連合、倉庫業は全日本倉庫運輸労働組合同盟（大手中心の38組合）、内航海運業は全日本海員組合、鉄道はJR貨物調べ）を基に作成。

（出典）国土交通省資料を基に、全日本トラック協会が作成

目次

- ・ **トラック運送業界の現況について**
- ・ **飼料・畜産輸送の現況・課題について**

飼料・畜産輸送を行っている

運送事業者数(自家輸送含む)

(令和7年5月 全日本トラック協会調べ)

747 者



貯蔵タンクに関すること

- タンク蓋の開閉のための昇降と身体が制限された危険な高所作業
- 老朽化や不安定な構造、設置による危険な状態
- 雨、雪による路盤の泥沼化と梯子等がすべりやすくなる
- 夏季の高温によるタンク内の腐敗、虫等の発生

バルク車への添加剤の投入作業に関すること

- 添加剤を片手や肩で担いでバルク車天井へ梯子を昇降する危険な作業
- 合羽や防護服着用等による自由が制限された危険な作業
- バルク車の生産停止により、バルク車の代替が不可。いずれバルク車で輸送はできなくなる

働き方改革・労働時間等に関すること

- 小ロット、多頻度注文による低効率な配送
- 飼料工場での荷待ち
- 突発的なオーダー変更
- 配送経路の道路の道幅が狭く、車両の大型化、トレーラ化ができない
- 特殊車両であり、他の貨物を運ぶことはできないのみならず、防疫や飼料の種類にも制限され、片道は空車運行となる

家畜伝染病等に関すること

- 輸送停止による収入の大幅な減少

飼料・畜産輸送の現状

- ① **特殊車両（バルク車）が必要で、運送業務の効率化が困難**
 - 帰り荷がない、注引量が多様でバルク車の積載率が低い
 - 車両の汎用性がない、バルク車は高額で納品期間も長く、積極的な設備投資が困難
- ② **ドライバーによる高所作業を伴う危険な附帯作業が多い**
 - バラタンク飼料の残量確認、飼料タンク蓋の開閉、バルク車のブーム設置、トランスバックの開封、バルク車上での添加剤等の投入・混合 等
- ③ **不定期な受注配送、小口配送の存在、輸送の長距離化等によりドライバーの働き方改革に影響**
 - 生産者の失念や季節的・経営的变化により受発注が不定期・不定量
 - 早朝・夜間・休日・祝日の緊急輸送で労務管理が困難
 - バラ・トランスバック・紙袋など輸送形態が多様化
 - 飼料工場再編等に伴う輸送の長距離化
- ④ **農場（会社、飼料工場）における車両消毒作業等による負担増**
 - 防護服への着替え、車内・車両の消毒、消毒に伴う車両の金属・電気系統の劣化・故障等の負担増
- ⑤ **家畜伝染病の多発による輸送業務の停止、経営リスク増**
 - 高病原性鳥インフルエンザ・豚熱など発生農場の大規模化に伴う経営停止の影響大、発生農場の経営存続が不透明
 - 車両の他用途への転換やドライバーの他業務への転換が困難、車両の維持費・償却費・ドライバーの雇用維持費が過大な負担
 - 家畜伝染病の激甚化・頻発化に伴う消毒作業、配送ルート・運送計画の変更・多頻度への対応、輸送業務の停止等に伴う経営的負担は大幅に増加

飼料・畜産輸送の現況・課題と要望 ①（貯蔵用タンク）

【現況】

- ① 農場内に設置してあるタンクに飼料配送する際、タンクに据え付けられた梯子を昇降し、最上部の蓋をあけ、バルク車のタンクから飼料を投入する高所作業となっている。
- ② 梯子は簡易なものであり、ほぼ垂直で、ステップも細く不安定な構造である。また、高さ8m未満のタンクには公的な建築基準が無く、タンクの管理基準やタンク設置後の管理責任の所在も不明確。
- ③ その結果、基礎が不十分で不安定なタンクや、老朽化したまま修繕されないタンク、あるいは樹木・草等により昇降や作業に支障を来すタンクがあり、高所作業を行うドライバーが危険な状態におかれ、このまま危険な状態が続くと飼料輸送を続けることができなくなる恐れがある。
- ④ 配送先が千差万別（畜種＜牛・豚・鶏＞、系列＜JA・商社＞、経営規模、農場立地 等）であり、産地課題の地域特性も多い。（飼料工場の立地、運送事業者数、除雪対策等）



タンクの昇降作業



木々が昇降に支障



細い昇降ステップ

要望

<長期的視点>

- ① 我が国特有の貯蔵用タンクの在り方の検討
（高所作業の削減）
- ② 生産者・荷主等の負担軽減対策の検討
（宮崎県試算：飼料タンク数～県内約3万基）

<短期的視点>

- ① 昇降作業の軽減
（タンク蓋の遠隔開閉、ブレンダー装置の設置等）
- ② 安全性の確保
（螺旋階段、傾斜付梯子、転落防止ガード付梯子、ステップの強化等）
- ③ 各基準等の明確化
（建築基準、設置基準、管理基準、管理責任所在等）



飼料・畜産輸送の現況・課題と要望 ②（附帯作業・働き方改革）

【現況】

- ① 飼料メーカーの配合飼料に農家独自の添加物（特に養豚・養鶏農場で袋物、バケツ、一斗缶等を使用）等の投入・混合作業も多く、片手で担いで梯子を昇降する作業のため、安全面の確保ができずヒヤリハットの事例も発生。
- ② 飼料高騰が拍車をかけ、小ロット・多頻度の配送注文により配送回数も増加傾向にある。また、深夜・早朝時間帯や日曜・祝祭日の緊急注文等により、配送の効率化が図れず、ドライバーの労働時間削減・労務管理の適正化及び新規ドライバー確保に支障を来している。
- ③ 広域配送エリアにおける運送事業者は、車両の大型化（単車に代えフルトレーラーの導入）や、拘束時間短縮のための高速道路利用等の自助努力で対処しており、経営的負担が大きい。

要望

<長期的視点>

- ① **生産者への添加物投入削減の理解醸成**
(配合飼料の高品質化、費用対効果、飼料安全性の責任等)

<短期的視点>

- ① **飼料残量の可視化**
(正確な需要把握と効率的な配送計画のシステム整備)
- ② **ブレンダー装置の導入・整備推進**
- ③ **家畜頭数に応じた飼料タンクの設置基準の検討**
- ④ **貯蔵用タンクサイズの最適化**
(大型化、予備・中継基地用タンクの整備推進)



今すぐ実施・検討してほしいこと！

重要!

◇ タンク一斉点検の実施

<現況>

実態が不明

<検討>

管理者・責任所在の明確化により、安全性に必要なメンテナンス等を行う仕組みづくりが必要

重要!

◇ 農場での労災事故防止

<現況>

運送事業者への監査・行政処分が適用（安全配慮義務違反）

<検討>

農場・荷主側の管理責任に起因する労働災害防止の仕組みづくりが必要

1タンク後ろの柱①
※腐食している



2タンクの柱
※根元が腐食している



1タンク後ろの柱②
※腐食している
ぐらつくため、隣の2タンクから
蓋を開けることもある



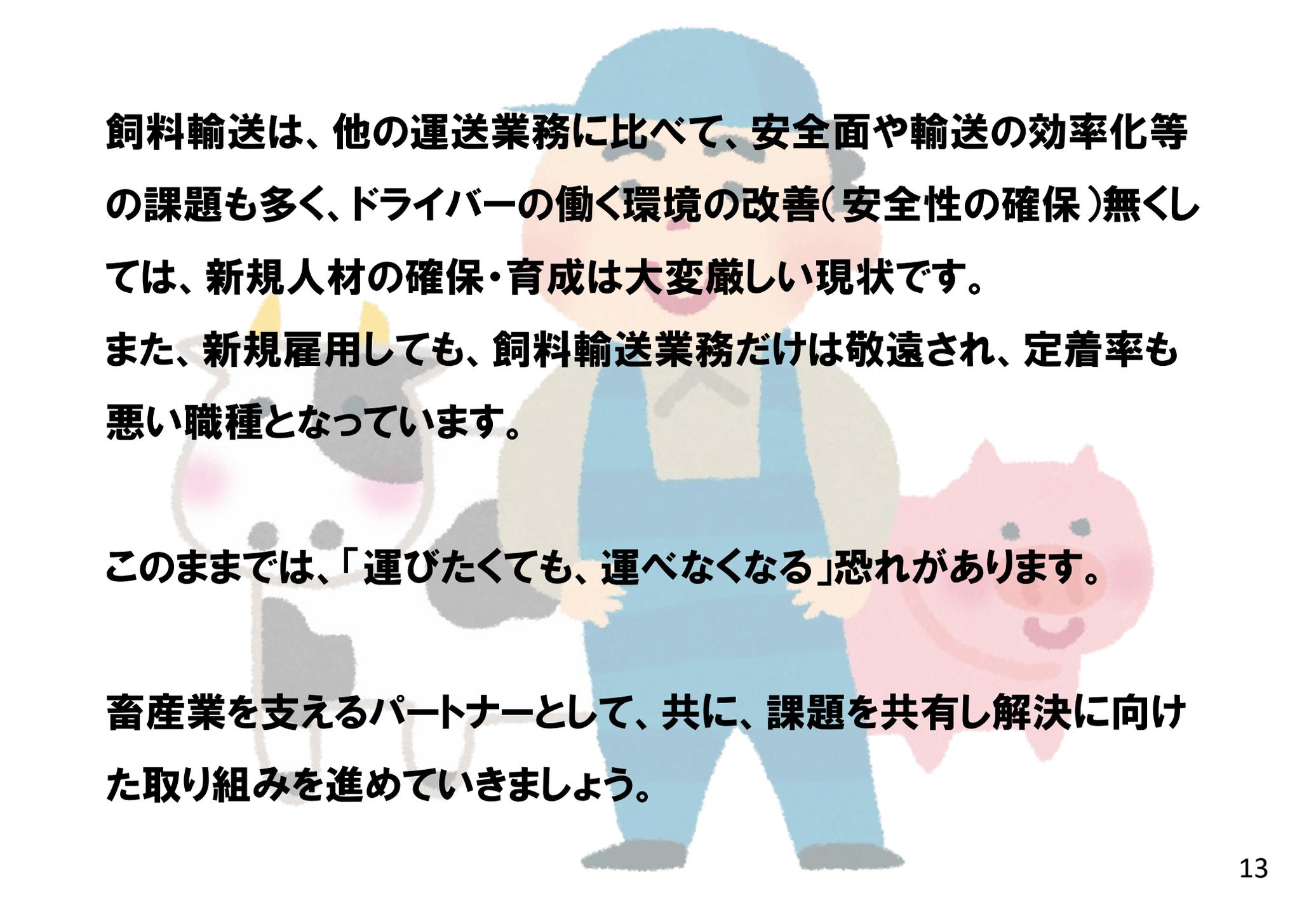
その他要望等

<飼料・畜産業界への要望>

- ① 畜産業界からの「家畜の餌が届かなければ、畜産経営が成り立たない」**危機感の醸成・情報発信**をお願いしたい。
- ② 農畜産物は市場原理の下、価格形成され、産地から消費地までの**輸送運賃の価格転嫁の適正化**を検討いただきたい。
- ③ 飼料工場での**荷受け・荷待ち時間の短縮に係る取組**、及び農場への飼料配送における年末年始・ゴールデンウィークなど**長期連休時の飼料配送の改善（余裕を持ったリードタイムを含む。）**を検討いただきたい。
- ④ 2024年問題等への対応について、大規模農場、農業法人経営等は荷主として理解が深まっているが、**小規模農家に対する理解・周知啓発**をお願いしたい。
- ⑤ 生産農場は防疫・環境の問題から山間部・奥地に多くあり、道路整備も不十分で狭小。輸送バルク車や生体輸送トラックの横転事故等もあり、**安全性を重視した道路管理・整備**をお願いしたい。

<関係行政機関への要望>

- ① 畜産配合飼料の輸送問題は、所管する農林水産省だけでなく、貨物運送を所管する国土交通省や労働安全衛生を所管する厚生労働省をはじめとする**関係行政機関が連携し、スピード感を持った対応・検討**をお願いしたい。
- ② 家畜伝染病の発生時には発生農場の経営停止とともに、輸送業務も停止される。**飼料・畜産輸送の使用車両は他用途への転換ができず**、業務停止中における**車両維持費・償却費、あるいはドライバーの人件費等が過大な負担**である。農家への補償とあわせ、ドライバーに対する所得補償など**運送事業者への補償**をお願いしたい。
- ③ 小規模農家が多い**山間部地域でのバルク車の大型化は困難な状況**。また、安全基準の不適合などを理由として**5トン車トレーラの新車製造が停止**されたため、車両が調達できない状況にある。5トン車トレーラの製造許可や、**高所作業を行う必要のない他の輸送方法の代替案**の検討（例えばタンクのコンテナ化等）をお願いしたい。



飼料輸送は、他の運送業務に比べて、安全面や輸送の効率化等の課題も多く、ドライバーの働く環境の改善(安全性の確保)無くしては、新規人材の確保・育成は大変厳しい現状です。
また、新規雇用しても、飼料輸送業務だけは敬遠され、定着率も悪い職種となっています。

このままでは、「運びたくても、運べなくなる」恐れがあります。

畜産業を支えるパートナーとして、共に、課題を共有し解決に向けた取り組みを進めていきましょう。