

第7回農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォース

# トラック運送業界の現状と課題について

2025年11月12日



公益社団法人

全日本トラック協会

副会長 馬渡 雅敏

# 不足する輸送能力

“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<br>原則 年 <b>3,300</b> 時間に対応した場合の試算                                          |                  | 時間外労働の上限規制<br>年 <b>960</b> 時間に対応した場合の試算                                              |                  |
| 2030 年                                                                                      | <b>34.1</b> % 不足 | 2030 年                                                                               | 約 <b>35</b> % 不足 |
| 影響の大きいところとして、<br>発荷主別では 農産・水産品（32.5%）、特積み（23.6%）、<br>地域別では 中国（20.0%）、九州（19.1%）<br>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<br>秋田県では約46%、高知県では約42%<br>の貨物が運べなくなる可能性があるとされている。 |                  |

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

# 物流の2024年問題への対応状況

時間外労働の上限規制（年960時間）は **93%** が遵守できており、改善基準告示は **76%** が守れている

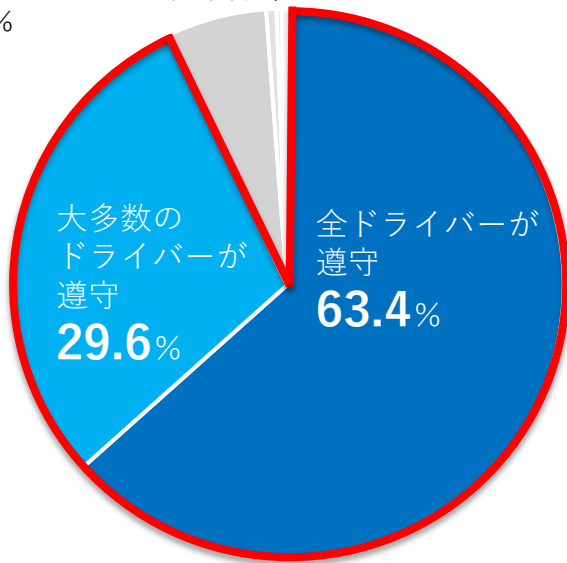
全日本トラック協会が実施した会員事業者へのアンケート結果

時間外労働の上限規制  
（年960時間）の遵守状況

(n=1,552)

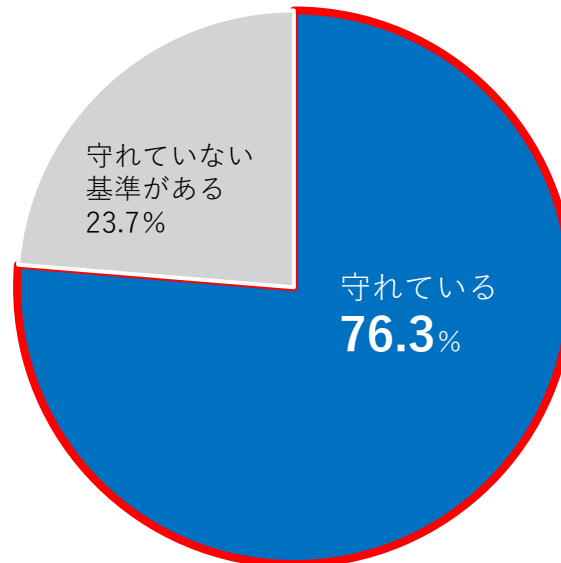
- ・ 大多数のドライバーが遵守できない 0.6%
- ・ 全ドライバーが遵守できない 0.3%
- ・ まだわからない 0.3%

遵守できるドライバーと  
できないドライバーが半々程度  
5.8%



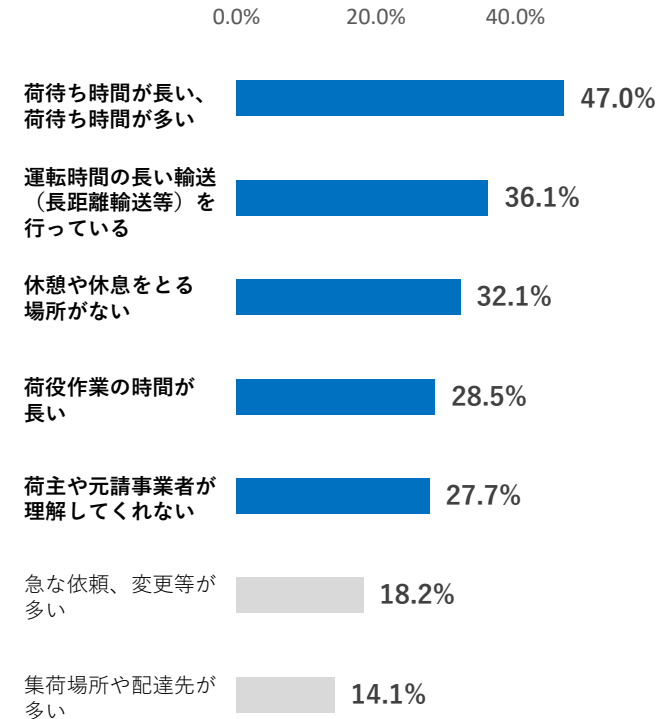
改正改善基準告示の遵守状況

(n=1,552)



改正改善基準告示を守れない原因  
（複数回答）

(n=368)



# 荷主との運賃交渉の状況

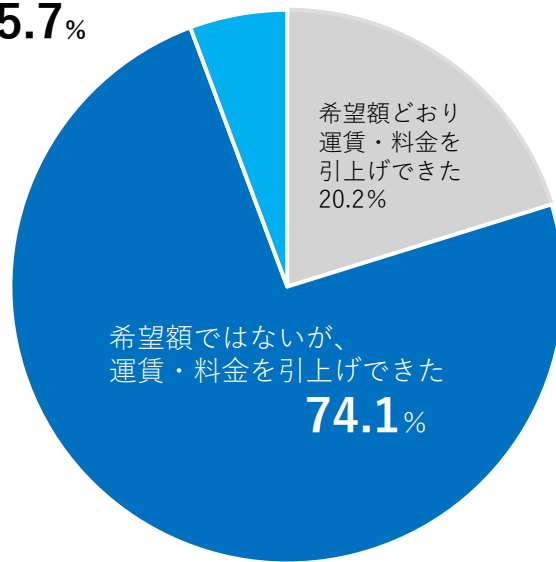
荷主との運賃交渉は進んでいるものの、希望額どおりの運賃料金の収受ができていない

全日本トラック協会が実施した会員事業者へのアンケート結果

## 運賃交渉の結果

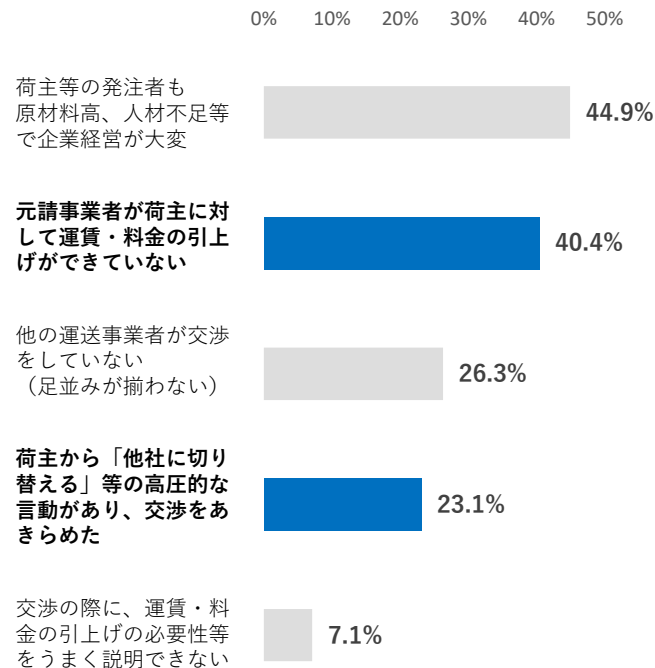
(n=2,757)

運賃・料金を  
上げできていない  
5.7%



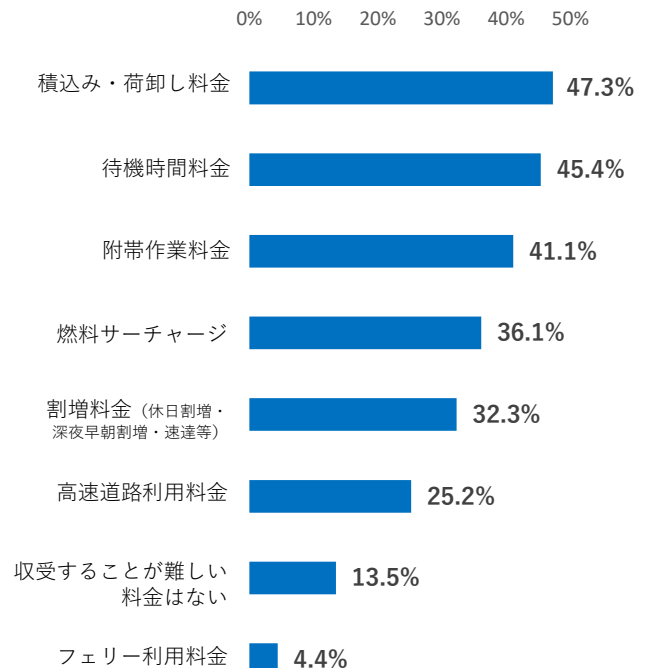
## 運賃・料金を上げできない理由 (複数回答)

(n=156)



## 収受が難しい料金 (複数回答)

(n=2,973)



# トラック運送業界からの要望

地方から大都市圏への長距離輸送における持続的な物流を維持するためご理解いただきたい

## 高速道路料金の負担



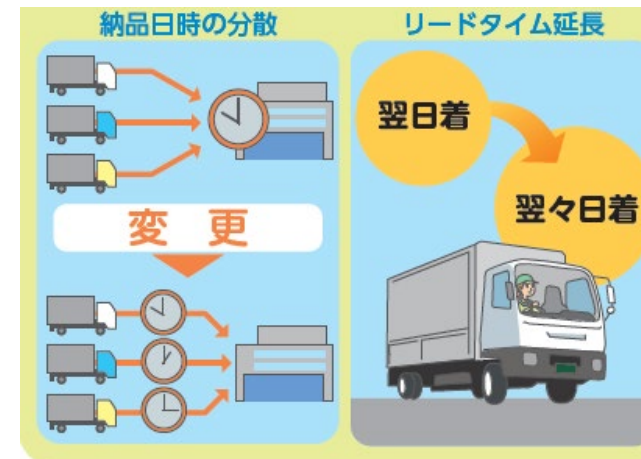
## 標準的な運賃・燃料サーチャージ



## パレット化の推進



## 納品日時の分散・リードタイム延長



# 飼料輸送における要望

## 飼料タンク における 現状

- ①飼料配送の際、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を行っている。
- 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 8 m 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不安定なタンク、老朽化し修繕されていないタンク、樹木・草等が昇降や作業に支障を来すタンク等があり、高所作業を行うドライバーが危険な状態にある。
- ④配合飼料に農家独自の添加物等の投入・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している。

## 労働環境の 改善

- ①小ロット・多頻度配送により配送回数が増加傾向にあり、また、深夜・早朝や日曜・祝祭日の緊急注文によって配送の効率化が図れず、ドライバーの労働時間削減・労務管理の適正化に支障を来している。



飼料タンクへの昇降



木々が昇降に支障



重い添加物を担ぎ  
バルク車を昇る作業



バルク車上における  
配合作業

このままの状態が続くと、危険を伴い、労働環境が悪い飼料輸送が敬遠され、ドライバーの担い手がいなくなり、飼料輸送を継続できなくなる恐れがある。

タンクの一斉点検実施や農場内での労災事故防止、労働環境の改善をお願いしたい

ご清聴ありがとうございました。