

令和7年度 近畿地区第2回労使関係セミナー



全日本運輸産業労働組合連合会

中央執行委員長 成田 幸隆

2025年11月12日（水）



運輸労連公式マスコットキャラクター
ゆたか

運輸労連の紹介

運輸労連の紹介



だれもが安心して働ける 職場づくりをめざして

- 1968年結成
- トラック運輸を中心にさまざまな輸送分野で働く仲間が集まり、
全国で約400組合、約10.9万人が加盟
- トラック運輸産業では、最大の産業別労働組合

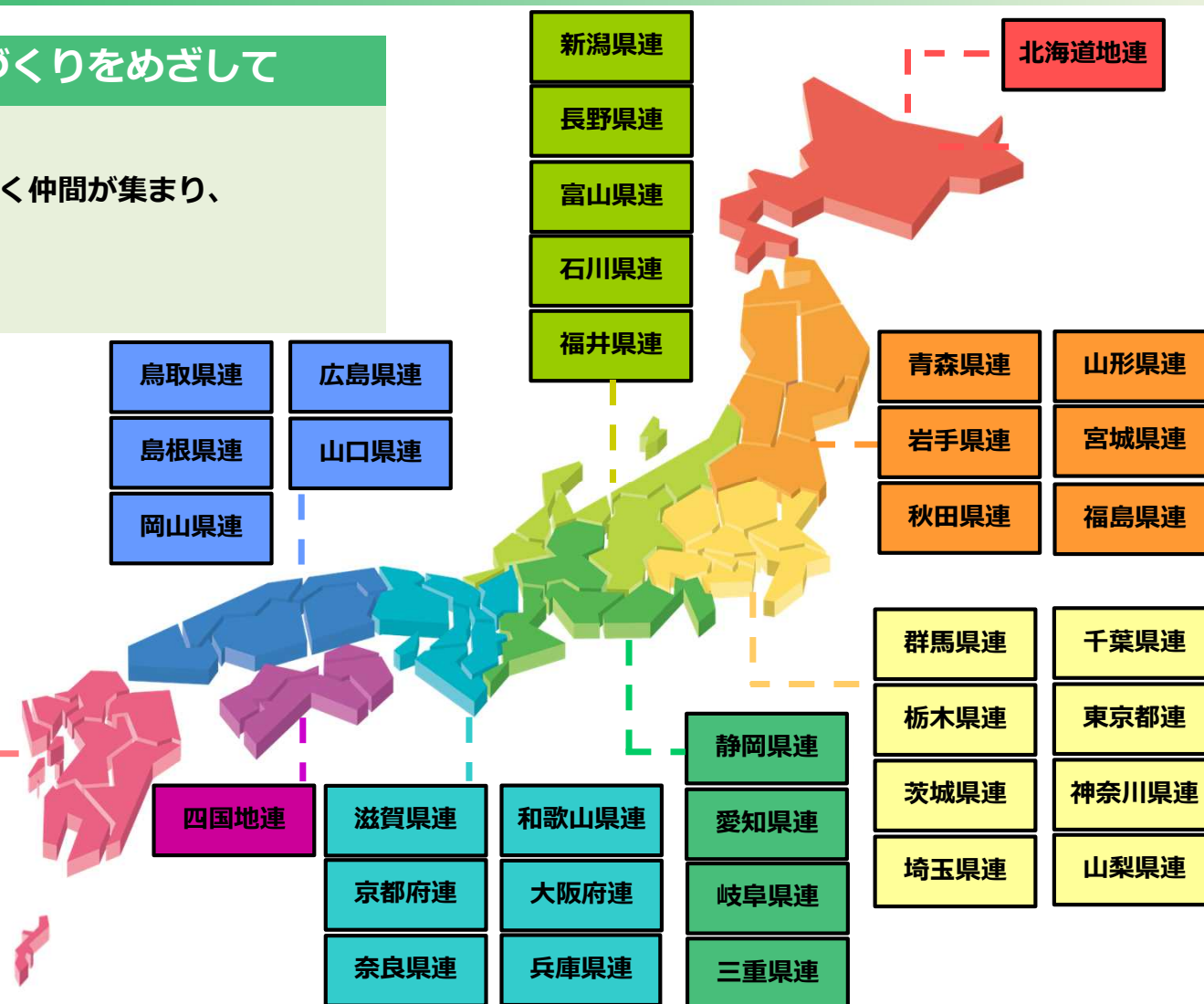
運輸労連 地連・都府県連合会

全国44都道府県に設置

全国単組

12単組。→全国単組の地方組織

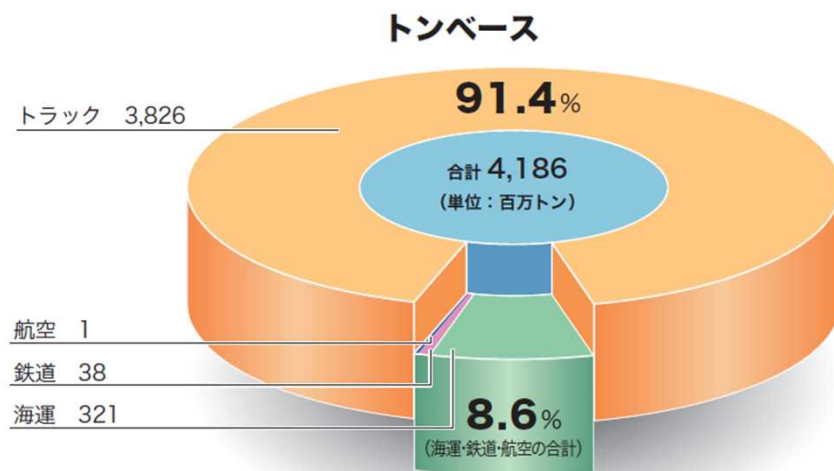
福岡県連	大分県連
佐賀県連	宮崎県連
長崎県連	鹿児島県連
熊本県連	沖縄県連



トラック輸送産業の概況

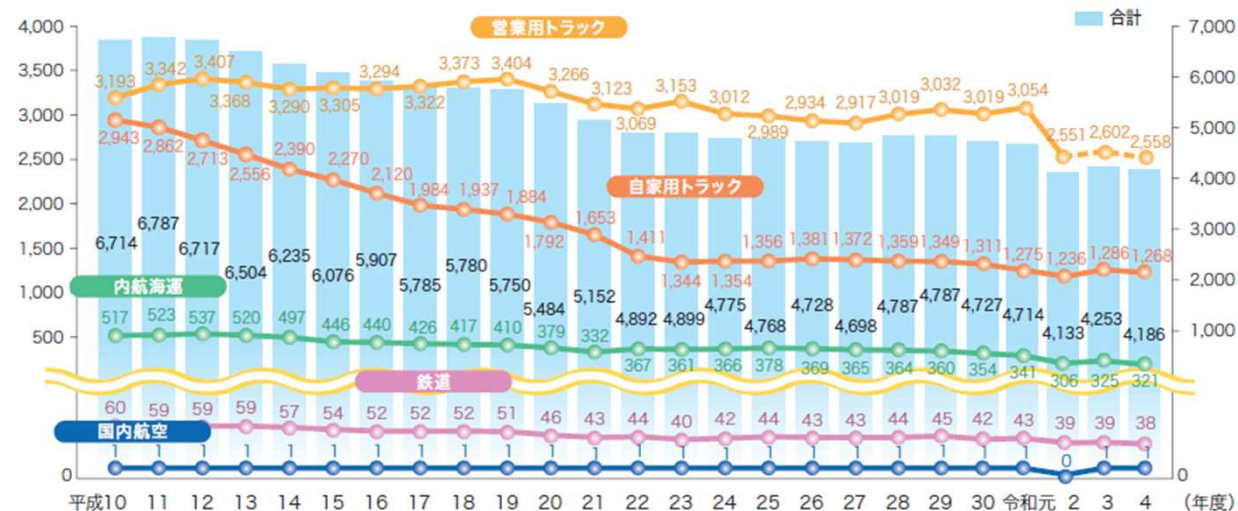
国内貨物輸送のトラック

輸送機関別分担率（令和4年度）



輸送トン数の推移

(単位：百万トン)



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計

(注)：1. 平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く

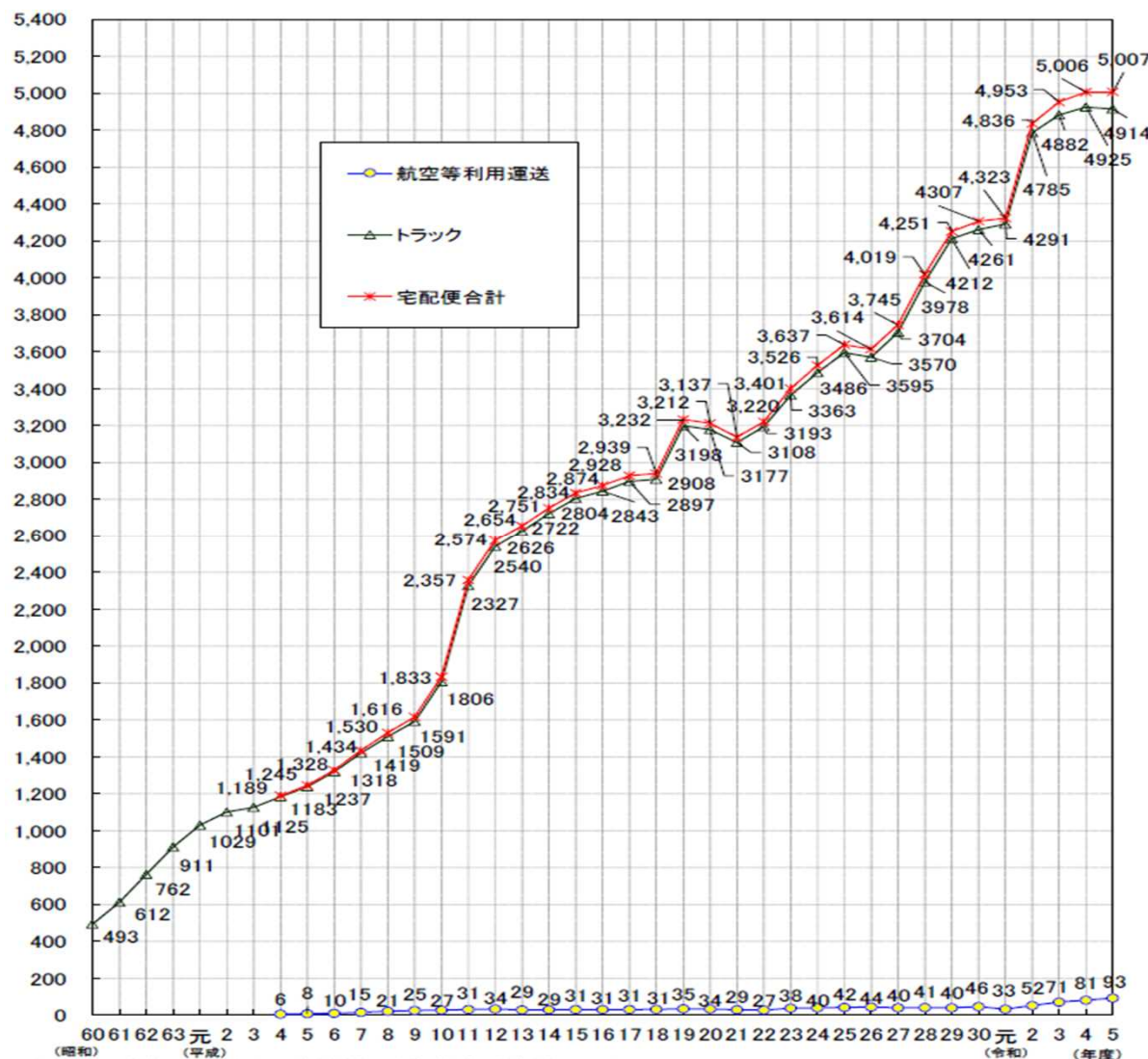
2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している

3. 令和2年度以降については、令和2年4月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない

4. 合計は輸送機関別の単位未満を四捨五入後に計算したものである

宅配便取扱個数の推移（S60年度～R5年度）

（単位：百万個）



宅配便の個数は約 5 0 億個

1 個当たりの重量を 1 0 kg と仮定すると
約 5 0 百万トン

トラック全体の貨物輸送量は 3 7 億 8 1 百万トン
（令和 5 年度）

宅配便がトラック全体の貨物輸送量に対する比率は
約 1. 3 %

- （注 1）平成 1 9 年度からゆうパック（日本郵便株）の実績が調査の対象となっている。
- （注 2）日本郵便株については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
- （注 3）「ゆうパケット」は平成 2 8 年 9 月まではメール便として、1 0 月からは宅配便として集計している。
- （注 4）佐川急便(株)においては決算期の変更があったため、平成 2 9 年度は平成 2 9 年 3 月 2 1 日～平成 3 0 年 3 月 3 1 日(3 7 6 日分)で集計している。

出典：国土交通省

トラック運送業の働き方をめぐる現状



①労働時間

全職業平均より約2割長い

(時間)



②年間賃金

全産業平均より5%~15%低い

(万円)

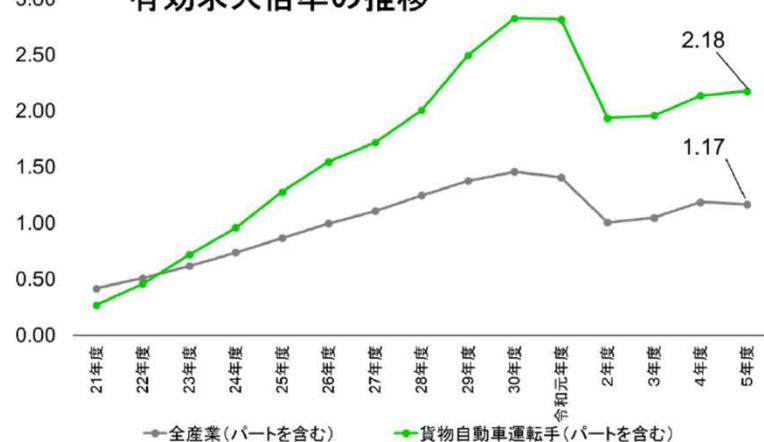


③人手不足

全職業平均より約2倍高い

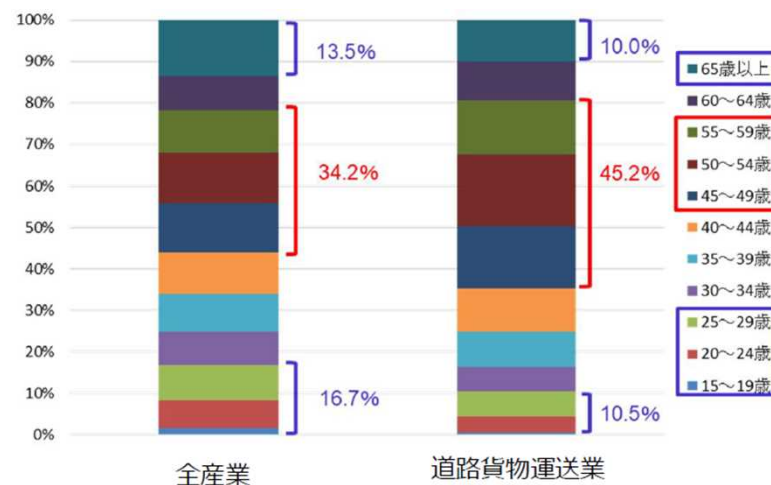
(倍)

有効求人倍率の推移



④年齢構成

全産業平均より中年層の割合が高い



資料：国土交通省

自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況（令和5年）

監督指導の状況

(1)業種ごとの監督実施事業場数、同法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※表中の（）内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

事項 業種	監督実施 事業場数	労働基準関係 法令違反 事業場数	主な違反事項		
			労働時間	割増賃金 の支払	労働時間の 状況の把握
トラック	2,928	2,389 (81.6%)	1,405 (48.0%)	569 (19.4%)	191 (6.5%)
バス	193	155 (80.3%)	77 (39.9%)	36 (18.7%)	28 (14.5%)
ハイヤー・ タクシー	299	269 (90.0%)	138 (46.2%)	103 (34.4%)	47 (15.7%)
その他	291	236 (81.1%)	119 (40.9%)	77 (26.5%)	31 (10.7%)
合計	3,711	3,049 (82.2%)	1,739 (46.9%)	785 (21.2%)	297 (8.0%)

（注1）「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（例：自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

（注2）違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているので、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

(2)業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

事項 業種	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
			総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック	2,928	1,706 (58.3%)	979 (33.4%)	1,269 (43.3%)	952 (32.5%)	628 (21.4%)	871 (29.7%)
バス	193	102 (52.8%)	73 (37.8%)	57 (29.5%)	25 (13.0%)	30 (15.5%)	13 (6.7%)
ハイヤー・ タクシー	299	100 (33.4%)	44 (14.7%)	76 (25.4%)	19 (6.4%)	1 (0.3%)	0 (0.0%)
その他	291	91 (31.3%)	44 (15.1%)	52 (17.9%)	47 (16.2%)	24 (8.2%)	42 (14.4%)
合計	3,711	1,999 (53.9%)	1,140 (30.7%)	1,454 (39.2%)	1,043 (28.1%)	683 (18.4%)	926 (25.0%)

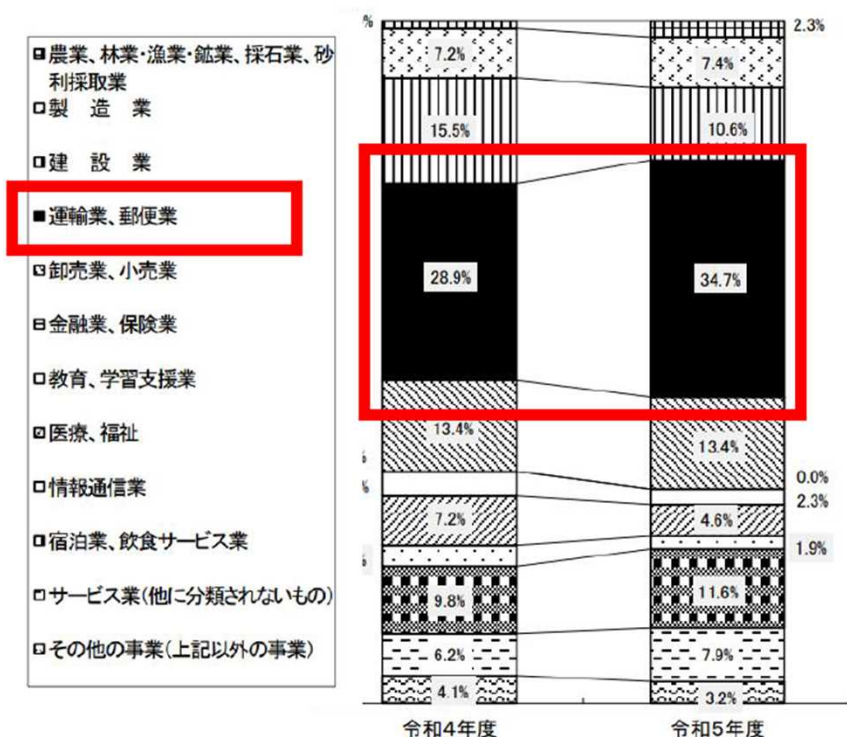
（注）総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

脳・心臓疾患の労働災害補償状況（2023年度）



○厚生労働省が取りまとめた、過重な仕事が発症した脳・心臓疾患の状況によると、「業務上疾病」と認定し労災保険給付を決定した支給決定件数は、業種別では「運輸業、郵便業」が3分の1を占め、このうち「道路貨物運送業」が66件と最多

支給決定件数の業種別構成比



支給決定件数の業種別構成比

業種 (大分類)	業種 (中分類)	支給決定件数
1 運輸業、郵便業	道路貨物運送業	66 <16>
2 宿泊業、飲食サービス業	飲食店	18 <2>
3 その他サービス業	その他事業サービス業	12 <3>
4 建設業	総合工事業	11 <4>
5 建設業	設備工事業	8 <4>
5 卸売業、小売業	飲食料品卸売業	8 <2>
7 卸売業、小売業	飲食料品小売業	7 <2>
8 医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	6 <1>
9 製造業	食料品製造業	5 <2>
9 宿泊業、飲食サービス業	宿泊業	5 <1>
9 卸売業、小売業	その他の小売業	5 <2>

※ < >内は死亡の件数で、内数である。

トラック運送事業法令の見直し（規制緩和）



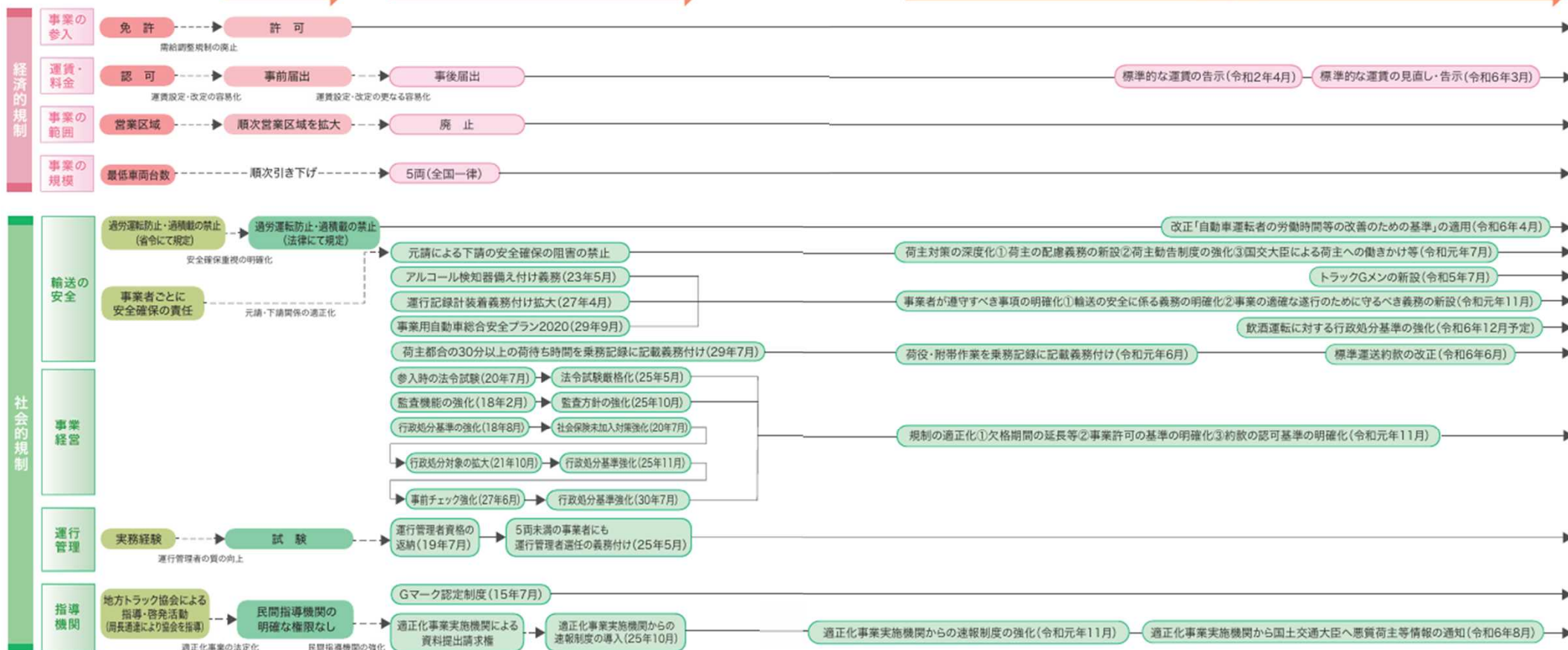
事業規制等の動向

◎トラック運送事業法令の見直し

平成2年12月～

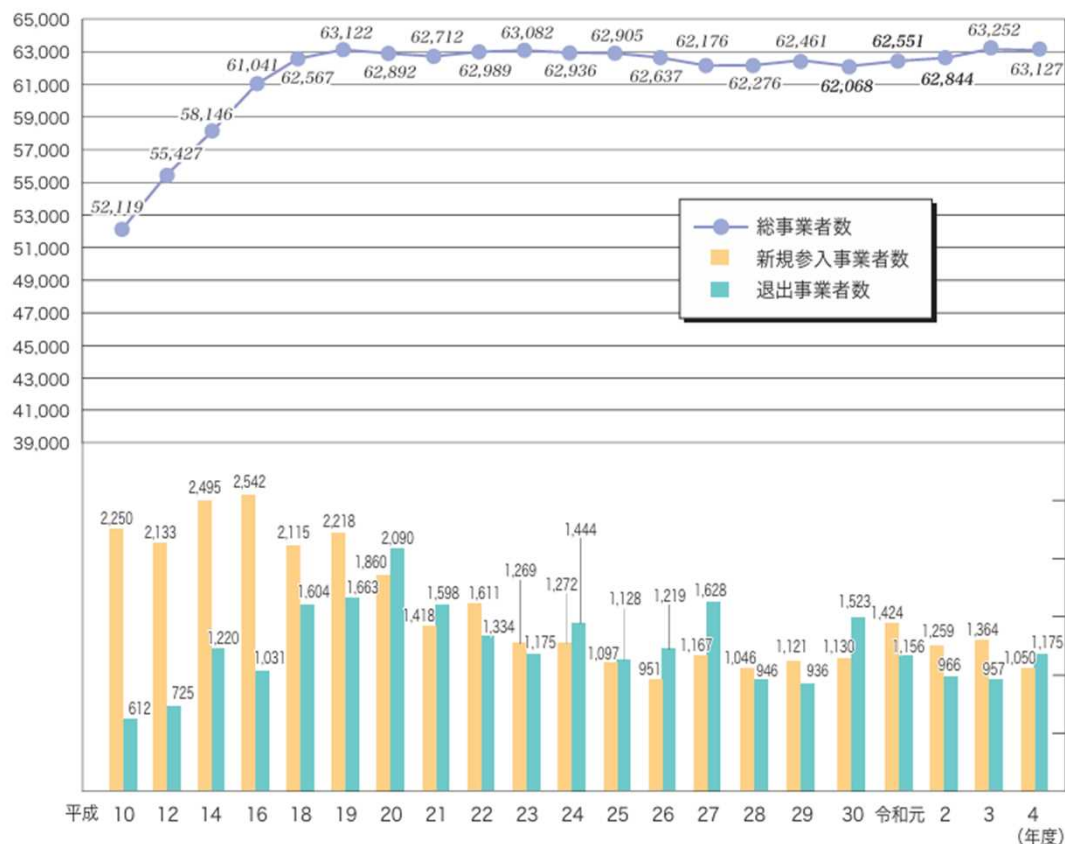
平成15年 4月～

令和元年 6月～



トラック運送事業者の現況

◆トラック運送事業者数の推移（単位：者）



資料：国土交通省 （注）：退出事業者数には、合併・譲渡により消滅した企業を含む。

◆トラック運送事業の規模別事業者数（令和5年3月末現在、単位：者）

車両規模別

業種	両	10以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～500	501以上	計
特別積合せ		14	11	11	33	51	81	69	44	314
一般		29,756	13,158	5,950	4,711	2,981	902	242	49	57,749
特定		281	18	5	3	2	0	0	0	309
霊柩		4,557	142	25	20	6	4	1	0	4,755
計		34,608	13,329	5,991	4,767	3,040	987	312	93	63,127
構成比(%)		54.8	21.1	9.5	7.6	4.8	1.6	0.5	0.1	100.0

従業員規模別

業種	人	10以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～300	301～1,000	1,001以上	計
特別積合せ		8	8	7	20	54	74	44	72	27	314
一般		26,533	13,716	6,471	5,260	3,870	1,366	318	168	47	57,749
特定		251	34	10	8	5	1	0	0	0	309
霊柩		4,198	280	99	76	49	24	8	18	3	4,755
計		30,990	14,038	6,587	5,364	3,978	1,465	370	258	77	63,127
構成比(%)		49.1	22.2	10.4	8.5	6.3	2.3	0.6	0.4	0.1	100.0

資料：国土交通省

- （注）：1. 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計と一致しない
 2. 各表の特別積合せの計数は、一般の外数として計上している
 3. 一般には霊柩を兼業している事業者を含む。 霊柩の事業者は専業者のみ

トラックドライバーの働き方改革と 「物流の2024年問題」

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し



運輸労連

2018年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（2019年4月）の5年後（2024年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用された。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間等が強化された。

主な改正内容

	～2024年3月末	2024年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

営業用トラック運転者の需給の将来予測結果

	2020年度	2025年度	2030年度
需要量	1,053,365人	1,157,763人	1,184,393人
供給量	1,006,759人	1,012,147人	970,307人
不足	△46,606人	△145,616人	△214,086人

○物流の「**2024年問題**」については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、現時点では、**懸念された物流の深刻な停滞は起きていない。**

○**2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補うことを目指し、**2024年2月に関係閣僚会議で決定された「**中長期計画**」を踏まえた**施策を着実に推進**するとともに、「中長期計画」の見直しを反映した2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始。**

この間の国の取り組み

物流革新に向けた政府の取り組み

- 2023年**
- 3月** 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置
 - 6月** 関係閣僚会議において「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定
 - 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施
 - 10月** 関係閣僚会議において「**物流革新緊急パッケージ**」を策定
 - 11月** 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定
- 2024年**
- 2月** 政府において**改正物流法案**の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」を策定
「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催
 - 5月** **改正物流法公布**



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（2023.3.31）



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（2023.9.28）



物流革新・賃上げに関する意見交換会（2024.2.16）

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取り組み

荷主企業、物流事業者、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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定

(1) 物流の効率化

【即効性ある設備投資の促進】

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



【「物流標準化」の推進】



バラ積み・バラ卸し
パレットからパレットへの積み替え

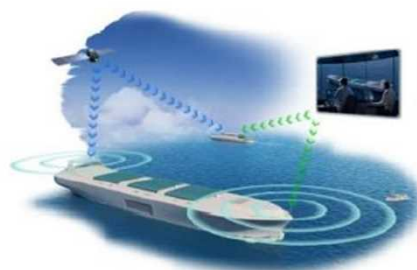


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】



<自動運転サービス支援道>



<自動運行船>

【ダブル連結トラックの導入促進】



25mダブル連結トラック
<ダブル連結トラック>



「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取り組み



(2) 商慣行の見直し

【物流法改正】
(規制的措置の導入)



【トラックGメンによる是正指導】



【「標準的運賃」の周知・徹底】

【距離制運賃】

区間	小運賃 (21.77円)	中運賃 (44.17円)	大運賃 (66.57円)	スーパー (88.97円)
0km	15,790	15,790	15,790	15,790
10km	17,800	24,180	32,570	40,960
20km	19,810	26,190	34,580	42,970
30km	21,820	28,200	36,590	44,980
40km	23,830	30,210	38,600	46,990
50km	25,840	32,220	40,610	49,000

【時間制運賃】

区間	小運賃 (21.77円)	中運賃 (44.17円)	大運賃 (66.57円)	スーパー (88.97円)
0km	15,790	15,790	15,790	15,790
10km	17,800	24,180	32,570	40,960
20km	19,810	26,190	34,580	42,970
30km	21,820	28,200	36,590	44,980
40km	23,830	30,210	38,600	46,990
50km	25,840	32,220	40,610	49,000

(3) 荷主・消費者の行動変容

【再配達削減に向けた取り組み】

＜ポイント還元実証事業（昨年10月～）＞



<p>EC事業者</p> <p>amazon</p> <p>● 一回受け取りの推進 等 → 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元</p>	<p>Rakuten</p> <p>● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等 → 日付指定による一回の受け取りでポイント還元</p>	<p>LINEヤフー</p> <p>● お届け指定便キャンペーン 等 → お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元</p>
<p>物流事業者</p> <p>ヤマト運輸</p>	<p>SAGAWA</p>	<p>日本郵便</p>

【「送料無料」表示の見直し】

【物流法改正】（規制的措置の導入）

「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化**が課題。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・ 現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」**に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

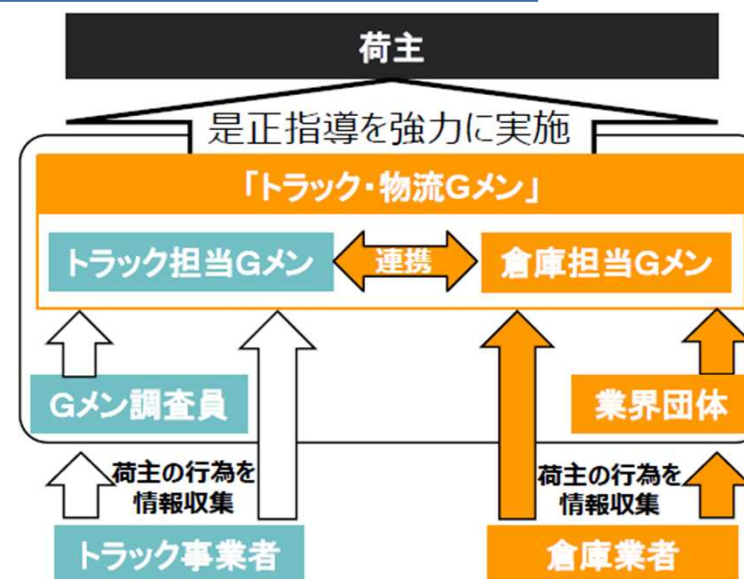
<体制の拡充> 現行162名に、

- ・ 国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・ 各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」166名を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ

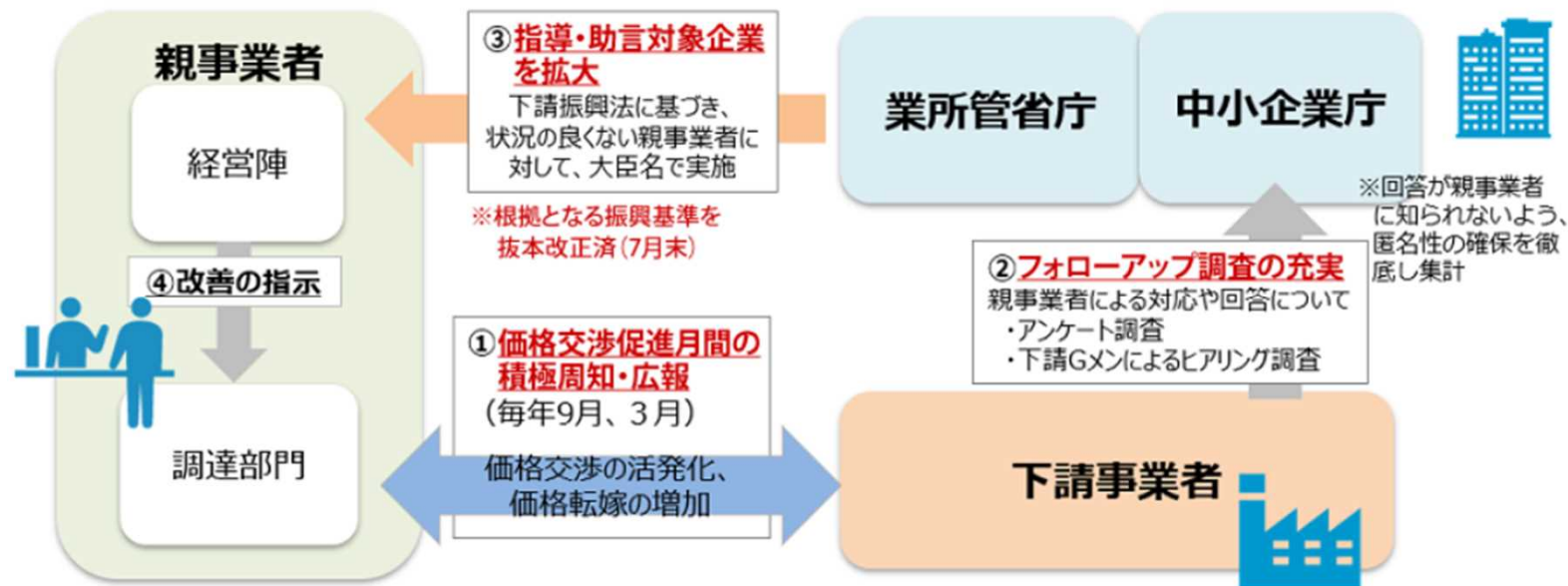


参考 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

価格交渉・転嫁の状況が芳しくない荷主・元請けに対する指導・助言



- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、中小企業が価格交渉・価格転嫁できる環境整備のため、中小企業庁において毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。
- 中小企業の取引状況を正確に把握するため、(1)アンケート調査（回答企業数約4.6万社）と、(2)下請Gメンによるヒアリング（対象企業数約2,000社）を実施。
- (1)(2)の結果から、価格交渉又は価格転嫁の状況が芳しくないとされた発注企業に対し、所管大臣名による指導・助言を実施（物流事業者については国交大臣より実施）



価格交渉の実施状況の業種別ランキング【発注企業の業種毎に集計】



価格交渉に応じられていない業種は、交渉の結果である価格転嫁率においても、比較的低い順位にある。

順位	業種	前回	今回平均点
－	全体	6.75	7.18 ↑
1位	製薬	7.13	8.40 ↑↑↑↑
2位	電気・ガス・熱供給・水道	7.22	7.67 ↑
2位	飲食サービス	6.45	7.67 ↑↑↑↑
4位	建設	7.15	7.65 ↑↑
5位	運輸・郵便（トラック運送除く）	6.75	7.54 ↑↑
6位	化学	7.41	7.52 ↑
7位	造船	7.51	7.46 ↓
8位	情報サービス・ソフトウェア	6.94	7.40 ↑
9位	鉱業・採石・砂利採取	6.70	7.39 ↑↑
10位	電機・情報通信機器	6.63	7.38 ↑↑
11位	卸売	7.17	7.36 ↑
12位	小売	6.38	7.27 ↑↑
13位	食品製造	6.72	7.19 ↑
14位	広告	7.50	7.13 ↓
15位	自動車・自動車部品	6.60	7.05 ↑
16位	農業・林業	6.41	7.01 ↑↑
17位	紙・紙加工	6.70	6.97 ↑
18位	金融・保険	7.30	6.86 ↓
18位	機械製造	6.67	6.86 ↑
20位	放送コンテンツ	5.32	6.84 ↑↑↑↑
21位	不動産・物品賃貸	6.56	6.60 ↑
22位	生活関連サービス	6.07	6.54 ↑
23位	金属	6.27	6.44 ↑
24位	通信	6.20	6.36 ↑
25位	建材・住宅設備	6.68	6.31 ↓
26位	印刷	5.90	6.30 ↑
27位	トラック運送	5.28	6.21 ↑↑
28位	繊維	6.89	6.19 ↓↓
29位	廃棄物処理	6.74	6.15 ↓↓
30位	石油製品・石炭製品製造	5.77	6.02 ↑
－	その他	－	－

※価格交渉の実施状況に係る回答を点数化し、発注企業の業種毎に平均点を集計。

※2024年9月時点との変化幅と矢印の数の関係

↑：0.1～0.4ポイント 上昇、↑↑：0.5～0.9ポイント 上昇、↑↑↑：1.0ポイント以上 上昇 ※価格交渉が行われたか、下記の評価方法で回答を点数化し、発注企業の業種別に集計。

（例）家電メーカー（発注者）が、トラック運送業者（受注者）に運送委託するケースは、「電機・情報通信機器」に集計。

質問① 交渉有無	質問② 交渉申し入れ 有無	質問③ 交渉が実現しなかった理由	点数
行われた	申し入れが あった	－	10点
	申し入れが なかった	－	8点
行われ なかった	申し入れが あった	コストが上昇せず、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		コストが上昇したが、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		支払代金が市場価格に連動するため、交渉は不要と判断し、辞退したため	対象外
		コストが上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、辞退したため	5点
	申し入れが なかった	コストが上昇せず、交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		支払代金が市場価格に連動するため、交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、発注量減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかったため	－5点
		コストが上昇し、交渉を申し出たが、応じてもらえなかったため	－10点

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング 【発注企業の業種毎に集計】 運輸労連

トラック運送等が下位にあるなどの全体的な傾向は従前通りだが、トラック運送は約6ポイント上昇。

2025年3月			コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率					
					原材料費		エネルギー費		労務費	
①全体			↑	52.4% (49.7%)	↑	54.5% (51.4%)	↑	47.8% (44.4%)	↑	48.6% (44.7%)
②業種別	1位	化学	↑	64.8% (61.9%)	↑	69.3% (65.0%)	↑	62.4% (57.9%)	↑↑	61.3% (54.6%)
	2位	製薬	↑↑↑	64.1% (53.6%)	↑↑	68.7% (60.4%)	↑	56.6% (54.2%)	↑↑↑	61.7% (46.5%)
	3位	食品製造	↑↑	60.3% (55.3%)	↑	62.7% (58.3%)	↑	52.2% (47.6%)	↑	51.7% (47.2%)
	4位	電機・情報通信機器	↑	58.4% (54.8%)	↑	62.8% (58.9%)	↑	52.7% (49.6%)	↑	53.3% (48.7%)
	5位	造船	↑	57.6% (57.0%)	↓	60.2% (62.1%)	↑	57.9% (56.5%)	↓	51.0% (53.2%)
	6位	飲食サービス	↓	57.3% (59.0%)	↓	58.4% (61.2%)	↓	48.2% (49.0%)	↓	46.1% (49.4%)
	7位	自動車・自動車部品	↑	56.6% (51.9%)	↑	63.7% (59.8%)	↑	55.0% (51.8%)	↑	53.4% (48.9%)
	8位	機械製造	↑	56.2% (54.3%)	↑	63.3% (60.7%)	↑	52.2% (49.1%)	↑	50.6% (47.4%)
	9位	卸売	↑	54.4% (51.2%)	↑	56.5% (51.7%)	↑	48.1% (43.9%)	↑	47.4% (42.9%)
	10位	情報サービス・ソフトウェア	↑↑	54.3% (47.1%)	↑↑↑	50.5% (38.0%)	↑↑↑	46.0% (34.0%)	↑↑	53.6% (46.3%)
	11位	電気・ガス・熱供給・水道	↑↑	53.6% (48.0%)	↑↑	55.2% (49.0%)	↑↑	50.1% (43.5%)	↑↑	51.8% (43.9%)
	12位	建設	↑	52.6% (50.3%)	↑	53.7% (51.6%)	↑	48.2% (46.0%)	↑	50.4% (47.4%)
	13位	小売	↑	52.5% (48.8%)	↑	53.4% (49.2%)	↑↑	46.8% (41.7%)	↑↑	46.3% (40.5%)
	14位	鉱業・採石・砂利採取	↑	52.2% (49.8%)	↑↑	53.5% (47.4%)	↑↑	51.0% (43.6%)	↑↑	49.5% (43.4%)
	15位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑↑	51.5% (45.5%)	↑↑	50.6% (44.3%)	↑↑	48.1% (41.6%)	↑↑	49.3% (42.8%)
	16位	紙・紙加工	↑	51.4% (50.2%)	↑	52.5% (49.9%)	↑	46.8% (43.0%)	↑	46.7% (42.7%)
	17位	金融・保険	↑↑↑	51.1% (40.9%)	↑↑↑	50.5% (36.3%)	↑↑↑	45.6% (31.7%)	↑↑↑	47.7% (37.4%)
	18位	金属	↑	50.9% (50.3%)	↑	56.4% (55.4%)	↑	47.5% (44.5%)	↑	46.3% (42.6%)
	19位	生活関連サービス	↑	50.2% (48.4%)	↑	48.9% (48.2%)	↑	44.5% (41.2%)	↑	43.4% (42.7%)
	20位	不動産・物品賃貸	↑	48.5% (48.1%)	↑	49.0% (46.5%)	↑↑	46.0% (41.0%)	↑	47.0% (45.4%)
	21位	印刷	↓	47.7% (48.5%)	↓	48.9% (49.0%)	↑	41.3% (41.1%)	↓	39.6% (40.6%)
	22位	繊維	↓	47.5% (49.0%)	↑	49.1% (48.8%)	↓	41.6% (45.3%)	↓	41.7% (46.8%)
	23位	建材・住宅設備	↓↓	46.6% (51.6%)	↓	48.3% (51.6%)	↓	41.3% (44.9%)	↓	39.5% (42.8%)
	24位	石油製品・石炭製品製造	↓	46.0% (47.6%)	↑	55.6% (55.5%)	↓	42.4% (42.9%)	↑	41.2% (41.0%)
	25位	農業・林業	↑	45.0% (41.2%)	↑	44.6% (39.9%)	↑	41.3% (37.3%)	↑	38.9% (36.1%)
	26位	放送コンテンツ	↑	43.2% (39.8%)	↑	44.6% (40.4%)	↓	36.0% (36.2%)	↑	41.7% (36.8%)
	27位	廃棄物処理	↓↓↓	39.3% (50.7%)	↓↓↓	37.2% (43.1%)	↓↓↓	34.4% (47.0%)	↓↓↓	35.3% (48.7%)
	28位	広告	↑↑	38.7% (31.4%)	↑↑↑	48.4% (32.3%)	↑↑↑	37.8% (26.4%)	↑	36.3% (32.1%)
	29位	通信	↓	37.7% (47.0%)	↓	37.2% (44.7%)	↓	34.1% (40.5%)	↓	37.3% (45.7%)
	30位	トラック運送	↑↑	36.1% (29.5%)	↑↑	32.1% (25.7%)	↑↑	33.1% (27.2%)	↑↑	32.8% (26.9%)
—	その他	—	—	—	—	—	—	—	—	

※2024年9月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑: 1~4ポイント 上昇、↑↑: 5~9ポイント 上昇、↑↑↑: 10ポイント以上 上昇

※ () 内は前回の転嫁率を示す。

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング【受注企業の業種毎に集計】 運輸労連

受注者として、価格転嫁してもらえている業種（上位にある業種）は、発注者としても価格転嫁に応じている傾向。

2025年3月			コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率									
		原材料費			エネルギー費		労務費							
①全体			↑	52.4%	(49.7%)	↑	54.5%	(51.4%)	↑	47.8%	(44.4%)	↑	48.6%	(44.7%)
②業種別	1位	化学	↑↑	64.4%	(55.3%)	↑↑↑	69.8%	(59.0%)	↑↑	60.9%	(51.7%)	↑↑↑	58.9%	(47.0%)
	2位	卸売	↑	61.3%	(60.3%)	↑	63.7%	(61.9%)	↑	52.9%	(51.2%)	↑	51.8%	(49.6%)
	3位	機械製造	↑	61.0%	(57.3%)	↑	66.7%	(62.1%)	↑	56.8%	(52.7%)	↑	55.9%	(51.8%)
	4位	電機・情報通信機器	↑	57.3%	(54.9%)	↑	62.5%	(58.8%)	↑	52.8%	(48.4%)	↑↑	53.5%	(48.3%)
	5位	小売	↑	55.7%	(52.6%)	↑	56.7%	(54.0%)	↑	46.9%	(44.5%)	↑	46.1%	(44.7%)
	5位	紙・紙加工	↑↑↑	55.7%	(44.7%)	↑↑↑	58.3%	(45.8%)	↑↑	49.3%	(40.3%)	↑↑↑	49.6%	(38.5%)
	7位	食品製造	↑↑	55.4%	(50.0%)	↑↑	57.4%	(51.4%)	↑	49.2%	(44.5%)	↑↑	49.4%	(43.8%)
	8位	造船	↑↑	54.8%	(49.5%)	↑↑	62.0%	(53.0%)	↑↑↑	61.8%	(47.7%)	↑	49.3%	(46.8%)
	9位	情報サービス・ソフトウェア	↑↑	54.0%	(47.8%)	↑↑	50.1%	(41.8%)	↑↑	45.4%	(37.0%)	↑↑	53.4%	(47.3%)
	10位	自動車・自動車部品	↑	53.4%	(49.7%)	↑	63.2%	(59.6%)	↑	53.4%	(51.7%)	↑	52.3%	(48.4%)
	11位	鉱業・採石・砂利採取	↑↑	53.0%	(43.1%)	↑↑	50.1%	(40.3%)	↑↑↑	50.3%	(36.5%)	↑↑	45.8%	(36.8%)
	12位	建設	↑	52.5%	(49.8%)	↑	53.9%	(51.6%)	↑	49.4%	(46.3%)	↑	51.5%	(48.0%)
	13位	金属	↓	51.9%	(52.3%)	↑	59.8%	(59.7%)	↑	48.5%	(47.7%)	↑	47.0%	(45.1%)
	14位	印刷	↓	51.0%	(53.1%)	↓	52.3%	(54.2%)	↑	44.7%	(44.3%)	↓	43.9%	(44.3%)
	15位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑	50.7%	(47.7%)	↑	48.7%	(44.8%)	↑	48.3%	(44.1%)	↑	48.6%	(43.7%)
	16位	繊維	↑	50.6%	(49.7%)	↑	51.6%	(49.3%)	↑	45.0%	(44.9%)	↑	45.0%	(44.1%)
	17位	建材・住宅設備	↑	49.4%	(48.3%)	↑	51.1%	(49.8%)	↑	44.3%	(43.8%)	↑	43.1%	(40.8%)
	18位	広告	↓	48.3%	(50.4%)	↓	52.8%	(53.7%)	↑	47.4%	(44.7%)	↓	43.5%	(45.4%)
	19位	不動産・物品賃貸	↑↑	47.8%	(42.8%)	↑↑↑	50.8%	(34.3%)	↑↑↑	50.6%	(35.1%)	↑↑	48.6%	(40.1%)
	20位	石油製品・石炭製品製造	↑	46.8%	(46.7%)	↑	58.4%	(55.6%)	↑	42.4%	(41.7%)	↑	39.9%	(39.3%)
	21位	電気・ガス・熱供給・水道	↑	45.5%	(42.1%)	↑	47.2%	(43.6%)	↑	42.1%	(37.5%)	↑↑	43.7%	(37.2%)
	22位	製薬	↓↓↓	45.0%	(58.6%)	↓↓↓	66.7%	(80.0%)	↓↓↓	41.7%	(72.9%)	↑	43.3%	(40.0%)
	23位	農業・林業	↑↑	44.8%	(36.5%)	↑↑	43.4%	(34.3%)	↑↑	40.6%	(32.7%)	↑↑	39.8%	(32.5%)
	24位	生活関連サービス	↑	42.1%	(38.1%)	↑↑	41.8%	(34.5%)	↑↑	38.1%	(29.3%)	↑↑	39.7%	(33.7%)
	25位	放送コンテンツ	↑	41.0%	(38.0%)	↑↑	45.4%	(38.0%)	↑	38.2%	(34.6%)	↑	40.4%	(37.9%)
	26位	廃棄物処理	↑	40.1%	(38.4%)	↑	37.6%	(36.5%)	↑	38.8%	(36.5%)	↑	37.4%	(35.4%)
	27位	トラック運送	↑	37.6%	(34.4%)	↑	33.6%	(29.6%)	↑	35.4%	(32.0%)	↑	34.1%	(31.1%)
	28位	飲食サービス	↓↓↓	36.9%	(55.0%)	↓↓↓	42.8%	(53.6%)	↓	44.6%	(47.0%)	↓↓↓	33.9%	(49.0%)
	29位	通信	↑	35.4%	(34.7%)	↑↑↑	35.7%	(30.7%)	↑↑	34.5%	(27.0%)	↓	36.3%	(38.0%)
	30位	金融・保険	↑	28.5%	(25.2%)	↑↑	30.6%	(21.2%)	↑↑↑	32.1%	(19.4%)	↑↑	27.5%	(21.0%)
—	その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

※2024年9月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※（）内は前回の転嫁率を示す。

物流革新の法制度（第213回通常国会で成立）



- ・ 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適用される一方、対策を講じなければ物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。
- ・ 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。



1. 荷主・物流事業者に対する規制 【物流効率化法】

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図るため、

・ **荷主および物流事業者**（発荷主、着荷主、トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）は、**物流効率化**の義務等

・ 荷主および物流事業者の**事業所管大臣**は、**指導・助言、調査・公表、勧告・命令**の実施等

2. トラック事業者の取引に関する規制 【トラック法】

物流業界の**多重下請構造**を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図るため、

・ **荷主および物流事業者**は、**運送契約**の締結に際して、サービス内容・対価等について記載した**書面交付等**の義務

・ **元請事業者**は、**実運送体制管理簿**の作成の義務
等

3. 軽トラック事業者に対する規制 【トラック法】

軽トラック運送業において、安全対策を強化するため、

・ **軽トラック事業者**は、①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**の義務

・ **国交省**は、軽トラック事業者の事故報告・安全確保命令の**情報公表**
等

2024年法律第23号（同年6月、8月、翌年、翌翌年に段階施行）

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（第217回通常国会で成立）

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律 概要



- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ**2030年には輸送能力が34%不足**
- **物流は国民生活及び経済活動の基盤**であり、エッセンシャルワーカーである**トラックドライバーの経済的社会的地位の向上**等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、**トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上**等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、**5年ごとの更新制**を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者
に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」
を継続して下回らないことを義務化

(※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制

(※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当する
ものとして是正指導を実施

(※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として
運送を引き受ける場合、**再委託の回数を二回以内に制限するよう
努力義務化**

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる
「**白トラ**」)の**利用を禁止（罰則付）**荷主等に対しては**是正指
導も実施**

担保

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

**①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に
実施**できるよう**独立行政法人に委託する等必要**な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、**(1)①につい
て更新手数料等**によるほか、**(1)②について広く社会で支える観
点から財源措置を検討**

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を**本法律の
施行後3年以内を目途**として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図る
ため、**物流政策推進会議を設置**

推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

トラックドライバーの賃金体系整備

運輸労連は、賃金体系の整備に向けて、連合総研および労働政策研究機構（JILPT）からの有識者複数人を加えて、「新たなモデル賃金の設定」について議論を進め、2015年9月に冊子「賃金制度の整備に向けて～新たなモデル賃金の構築について～」を刊行し、取り組みを進めてきました。



時間外労働の上限規制と改善基準告示の改正の適用が2024年4月からはじまり、業界内でも、長時間労働の是正をはじめ、歩合給中心から適正な時間管理による給与体系に移行していく必要性が求められています。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について（93号通達）

第3 労働時間等の取り扱い及び賃金制度等に関する基準

・賃金制度等

保障給：歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の6割以上の賃金が保障されるように保障給を定めるものとする。

$$\text{1時間当たり保障給} = \frac{\text{通常の賃金}}{\text{算定期間における通常の労働時間}} \times 0.6$$



ドライバーの望ましい賃金制度

賃金の基本的なあり方は、①家族を含めた生活を安定的・将来的に保障する賃金、②歩合給・変動給比率に対する一定の制限・ルール、③仕事の熟練・スキルに応じた賃金、となる。

これらは、①基本給（生活給）、②仕事給（歩合給）、③職能資格給にほぼ対応するものであり、この区分けそのものは一般に行われていることである。

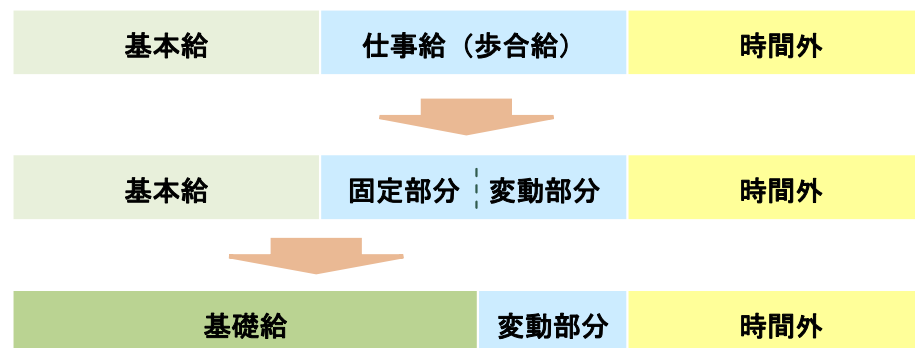
問題は、多くの企業において、①本給部分に定昇がないか、あってもきわめて少額であること、②歩合給の占める割合が高いこと、③技能習熟に対する評価の仕組みがないこと、である。

したがって、これを改善するには、①基本給部分における適正な定昇制度の確立、②賃金総額に占める歩合給を含めた変動給比率の上限設定（例えば60%以下）、③職能資格的な制度の導入、などが必要となろう。なお、第二の、賃金総額に占める歩合給を含めた変動給比率の上限設定を例えば60%以下としているが、この場合、これまでの産別の方針、および行政解釈*1を踏まえ、歩合給を含めた変動給のうちの最低保障給を20%確保する。それにより、賃金の固定部分（基本給+歩合給を含めた変動給のうちの最低保障給）が60%以上となるようにする。

図表1は賃金項目の整理についてイメージを記したものである。現在支払われている賃金はおおよそ「基本給+仕事給（歩合給）+時間外」のように区分できる。しかし、「仕事給（歩合給）」という変動給は、実際には「固定部分+変動部分」に分けられる場合が多い。このうちの「基本給」と「固定部分」の合計（基本給+歩合給を含めた変動給のうちの最低保障給）が、安定的な賃金部分とみなすことができる。

この安定的な賃金部分をここでは「基礎給」と呼ぶことにする。上述の「賃金の固定部分（基本給+歩合給を含めた変動給のうちの最低保障給）が60%以上となるようにする」というのは、この「基礎給」が60%以上となるようにするということである。

図表1 賃金項目の整理



*1 行政解釈とは、「少なくとも平均賃金の一〇〇分の六〇程度を保障することが妥当と思われる」としていること、また「自動車運転者の賃金形態については、交通事故の防止対策の一環として、交通事故につながりやすい賃金制度を改善する見地から、『歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の六割以上の賃金が保障されるような保障給を定めるものとする。』との『改善基準』が示されている」としていることの2点を指す（厚生労働省労働基準局編『改訂新版 労働基準法 上（労働法コンメンタール3）』労務行政、2011年、p. 373）。

ご清聴ありがとうございました



運輸労連公式マスコットキャラクター

ゆたか