

第4回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会  
ご説明資料

# 次期総合物流施策大綱 策定に向けた意見

令和7年7月28日



**松浦通運株式会社**

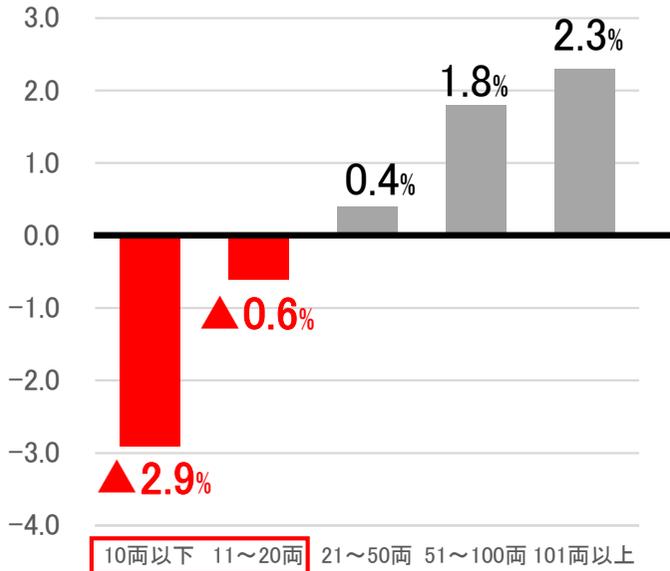
MATSUURA EXPRESS CO.,LTD.

取締役会長 馬渡 雅敏

(全日本トラック協会 副会長)

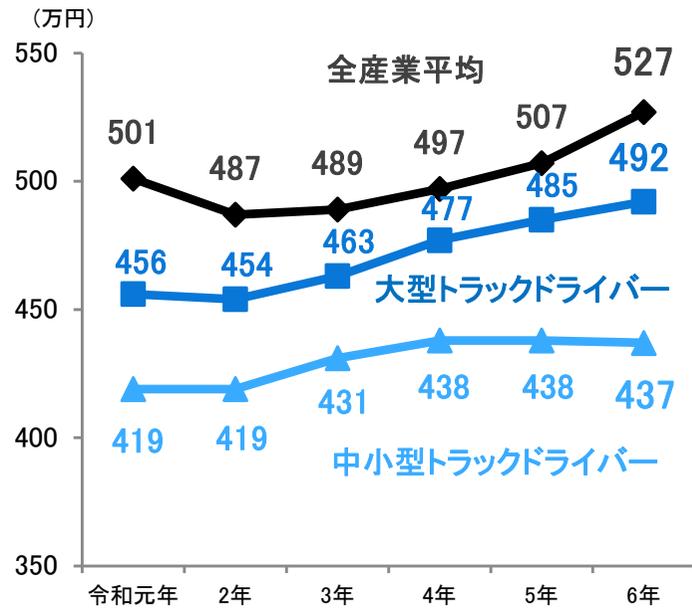
# はじめに

## 貨物運送事業の営業損益率（1者平均）



（出所）全日本トラック協会「経営分析報告書 令和5年度決算版」

## トラックドライバーの賃金の推移



（出所）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

## 2030年に不足する輸送能力

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
<b>34.1%</b> 不足	約 <b>35%</b> 不足

ダブル連結トラックの利用促進（車両の積載効率UP）  
自動運転トラックの実現（人手不足対応） など

EV化、FCV化（カーボンニュートラル対応）  
合成燃料（リニューアブルディーゼル（RD）） など

2030年までに実現可能か？

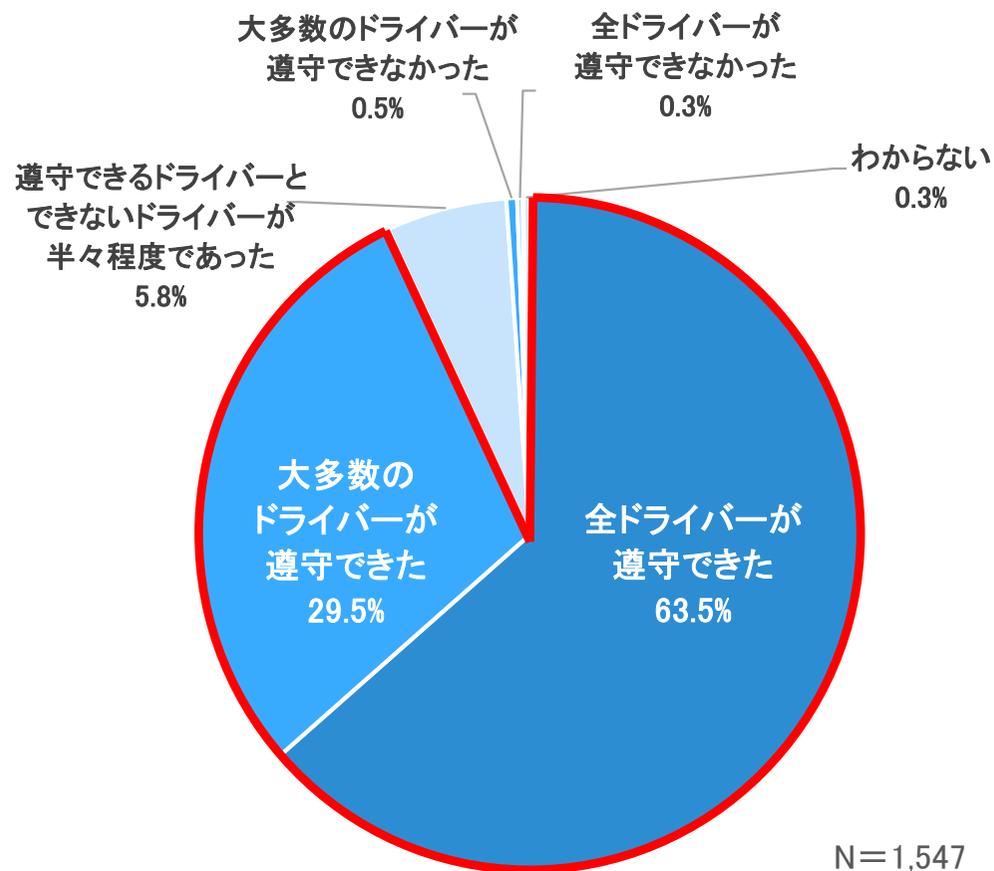
実運送を担う中小事業者においては、  
トラックドライバーの **適切な賃金・適切な処遇** の確保を目指す

# 時間外労働の上限規制と改善基準告示の遵守状況

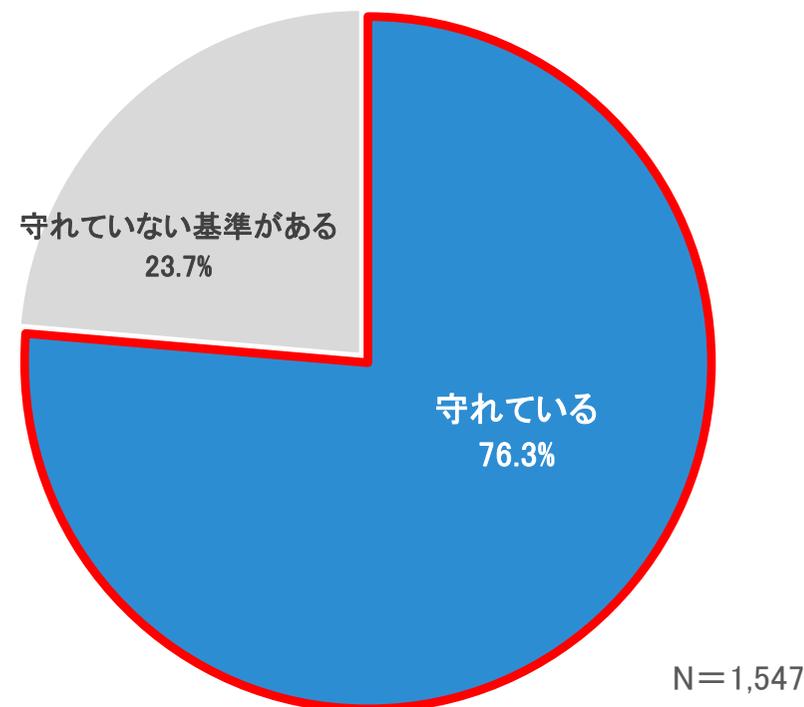
時間外労働の上限規制(年960時間)は**93%**が遵守できており、改善基準告示は**76%**が守れている。

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 (令和7年5~6月実施)

2024年度(2024年4月~2025年3月)における  
時間外労働の上限規制(年960時間)の遵守状況



2024年度(2024年4月~2025年3月)における  
改正改善基準告示の遵守状況



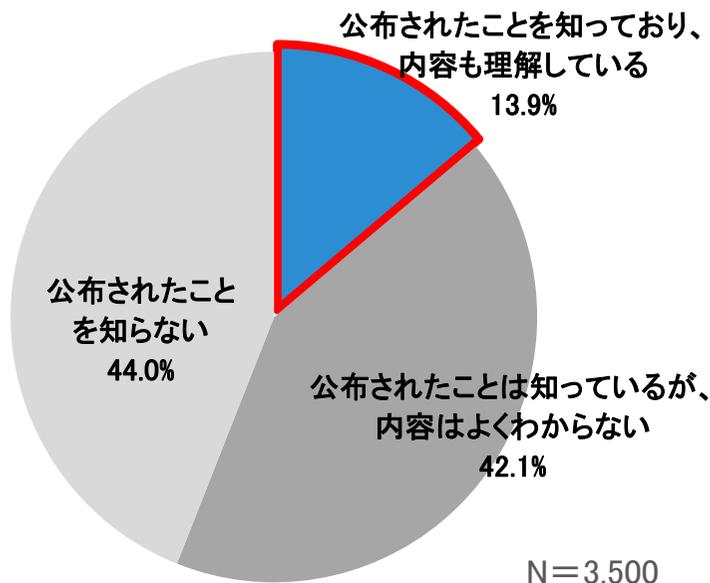
# 次期物流施策大綱への要望①

- 大手荷主や荷主業界団体などでは認知が進んでいるものの、中小荷主や地方の荷主では認知が進んでいない
- 発荷主はもとより、着荷主における取組が進まなければ、商慣行の見直しは進まない

物流効率化法を理解している人は、**13.9%**にとどまっている

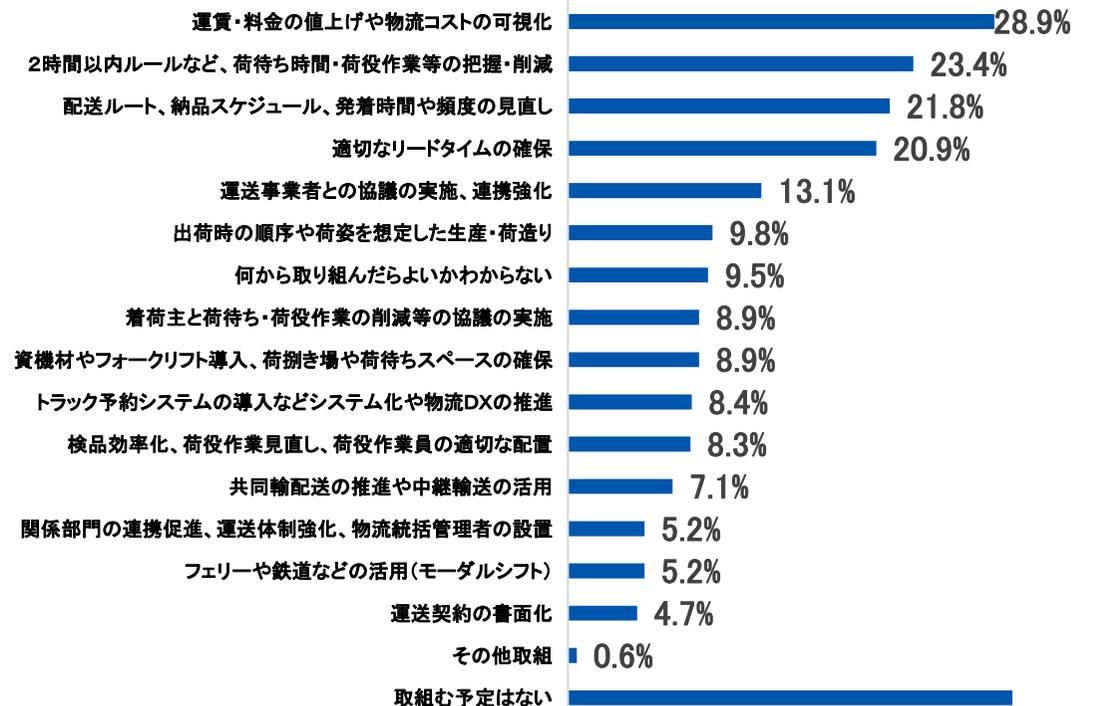
全日本トラック協会が実施した荷主企業へのアンケート結果（令和6年11月実施）

物流効率化法の認知状況



(出所) 全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査」(2024年11月実施)

物流効率化法やガイドラインの中に掲げられている発荷主や着荷主事業者における取組事項の関心が高い項目



(出所) 全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査」(2024年11月実施)

商慣行の見直しを進めるため、中小荷主や地方の荷主など全国の荷主企業に対し、改正物流効率化法の周知を幅広く進めるべき

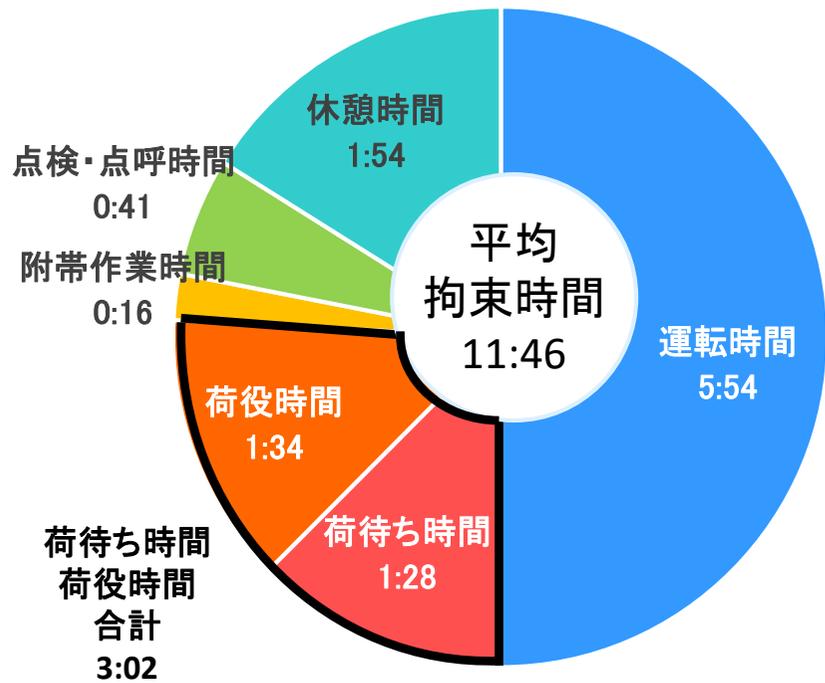
# 次期物流施策大綱への要望②

## 荷待ち・荷役等時間等短縮

物効法の基本方針で目標としている「1 運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計 2 時間以内に削減」、「1 回の受渡しごとの荷待ち時間等で、原則として目標時間を 1 時間以内と設定」を基準とした荷主のKPIを設定。

また、荷主庭先における荷待時間の計測方法の明確な基準の設定が必要。

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間

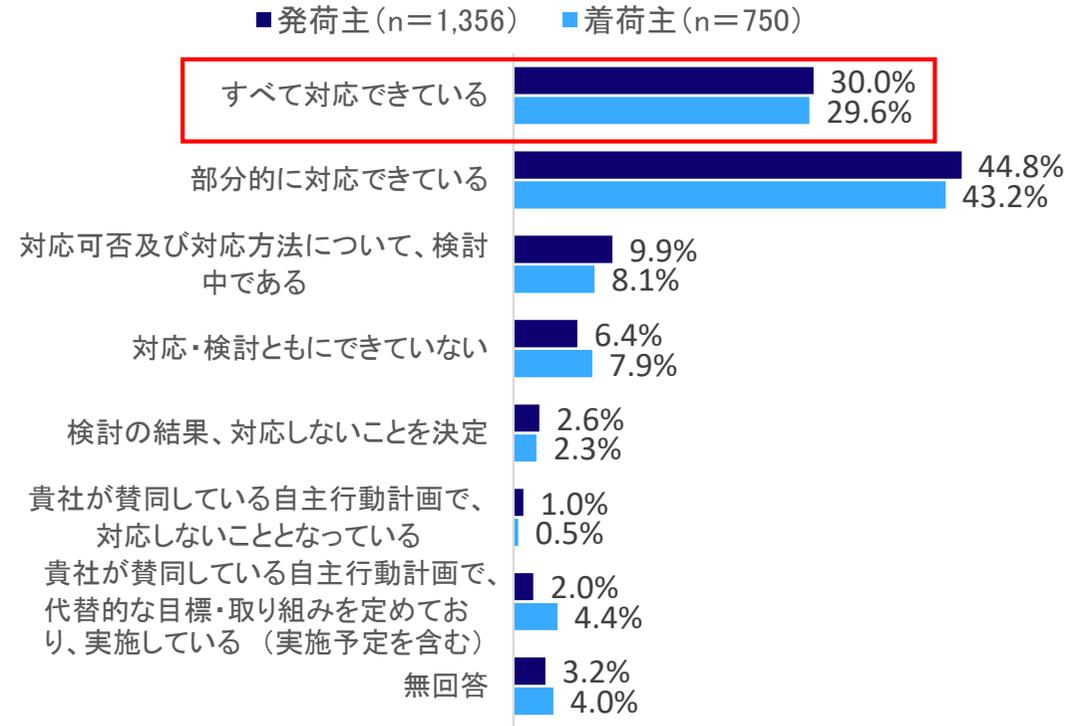


出所：国土交通省「ドライバー実態等アンケート調査」(2024年9～11月)

## パレット化率

全ての荷役におけるパレット化率をKPIに設定

パレット等の活用状況



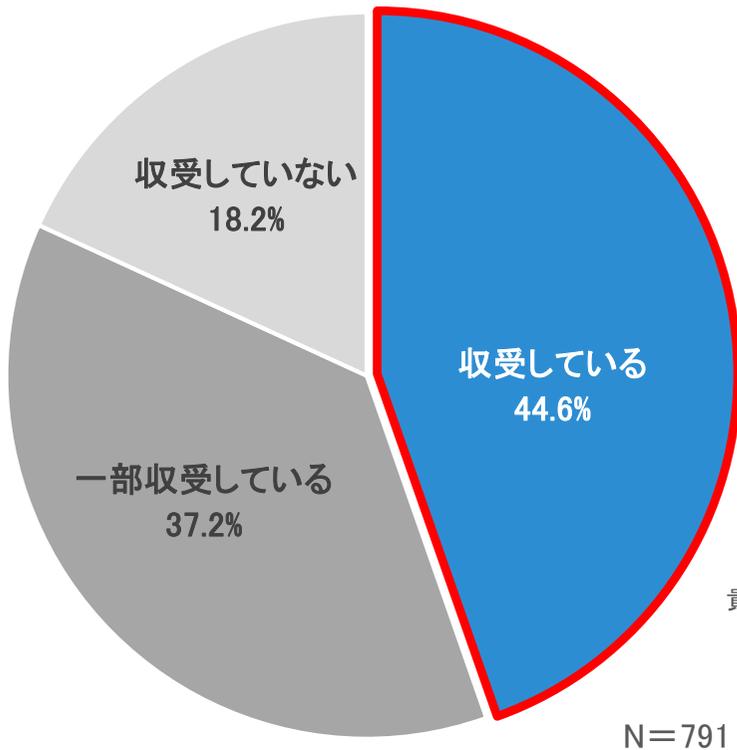
出所：国土交通省・経済産業省・農林水産省「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインの遵守状況 2023年度末フォローアップ調査」

新物効法に基づく取組状況を把握する観点から、人（ドライバー）の負荷軽減を図るKPIが必要

## 高速道路利用率

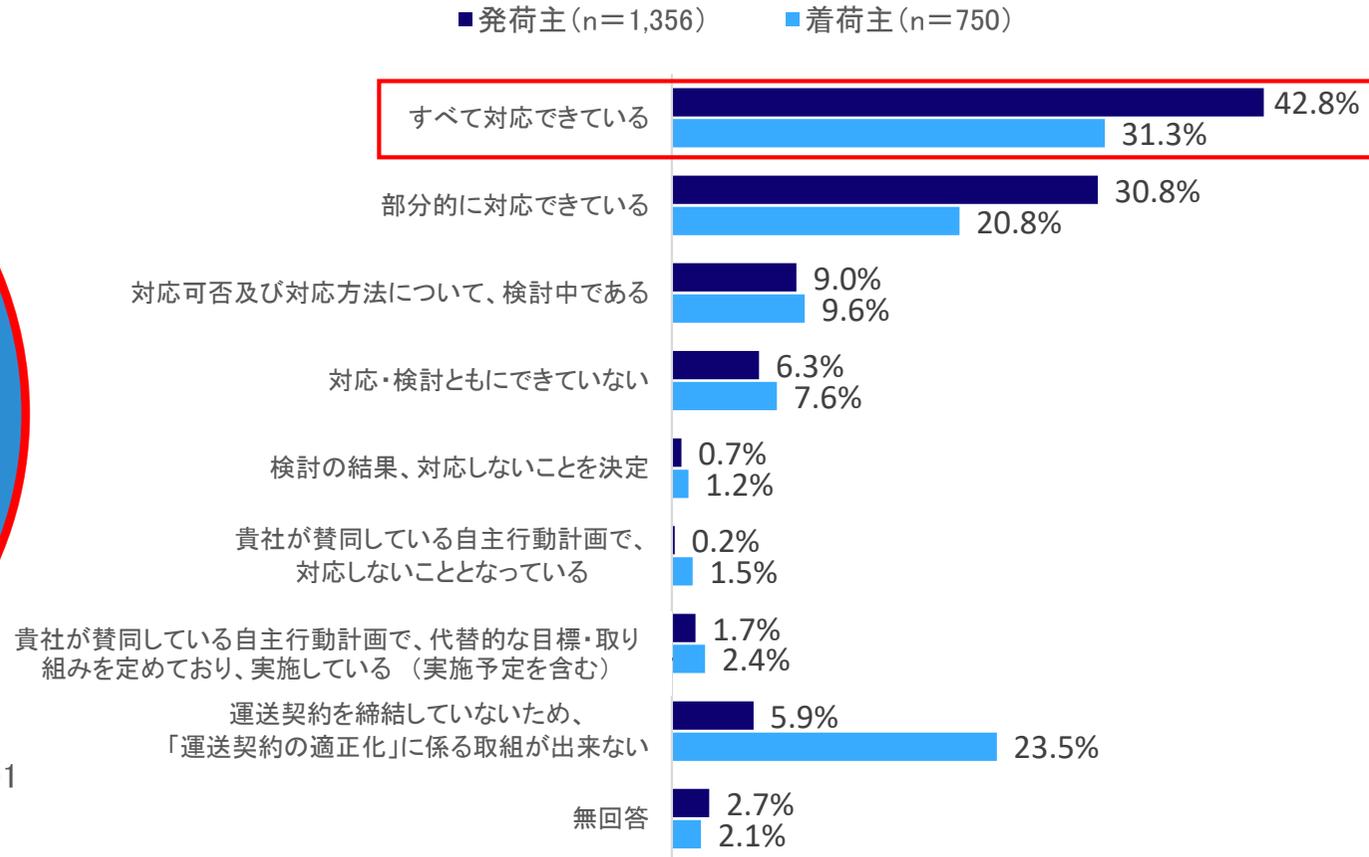
労働時間短縮のため、高速道路料金（夜間割引等）の議論の方向性を踏まえながら、高速道路や有料道路の利用についてある程度強制力を持たせるため、特に**長距離輸送における高速道路利用率あるいは料金の収受率**等をKPIに設定（中近距離については有料道路等の利用率）

荷主からの高速道路料金の収受の有無



出所：国土交通省「R3年度トラック輸送状況の実態調査」

高速道路の利用の取組状況



出所：国土交通省・経済産業省・農林水産省「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインの遵守状況 2023年度末フォローアップ調査」

新物効法が施行されたのを受け、高速道路利用率や料金の収受率などのKPIを設定すべき

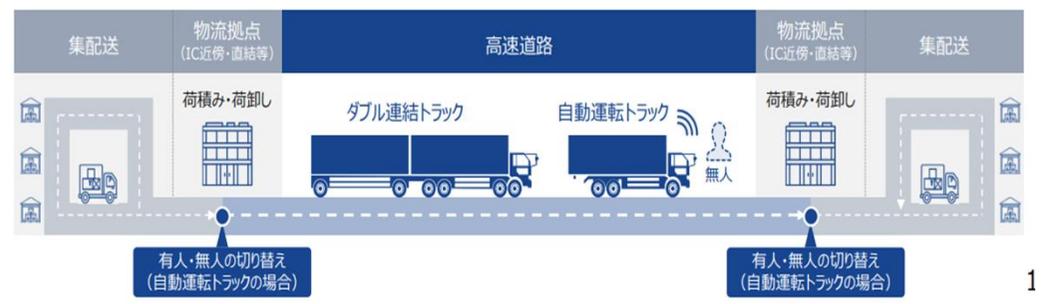
# 次期物流施策大綱への要望③

## ダブル連結トラック等の課題

ダブル連結トラックを走行できる道路環境（広路等）がある運行と、走行できない運行（狭路等）があり、車両導入は容易ではない。また、バックは広いスペースがないと操作不可能である。さらに、バックの運転操作が難しく、ドライバーはダブル連結トラックの乗務を敬遠する。

その他、以下の課題解決も必要である。

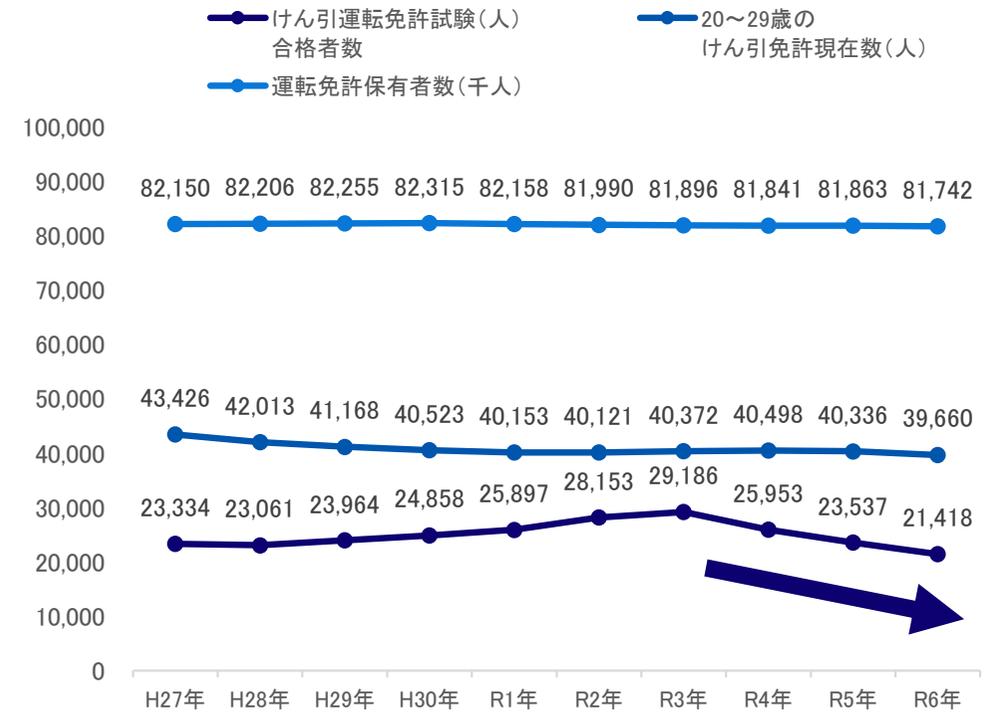
- ① 特車許可手続きの簡素化・迅速化
- ② 高速道路のS A・P A・道の駅等におけるダブル連結トラック専用の駐車マスや休憩・休息場所の確保
- ③ 自然災害時や他の車両による事故発生時等による通行止め時を考慮した通行区間の拡大
- ④ ダブル連結トラックや中継輸送などの利用拡大に向けた物流拠点等の整備



出所：第1回2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 資料

## けん引免許の合格者数と現在数

運転免許保有者数は変動ないが、けん引免許の取得状況は減少傾向にある。



出所：警察庁「運転免許統計」

ダブル連結トラックの他、完全自動運転や自動物流道路が実現したとしても  
その両端では必ず有人運転となる

**有人→無人の切り替えが無くなるまで当面の間、物流の効率化を進めるために  
中小事業者が担う有人運転輸送の車両は  
現在の保有免許で運転可能な単車の増トン緩和（25t→35t）が望ましいのではないか**

最大積載量  
18トン程度

電動発進用  
バッテリー搭載



車両総重量 25トン + バッテリー + 車両重量増トン + 積載量増トン = 31~35トン

11型パレット積載枚数

荷台平面 イメージ図

現行11型パレット  
1枚に1t以内

↓

積載量最大 18t  
(現行は13~15t)



運転席後方車内ベッドの  
幅を広げることも可能  
(写真出典)いすゞ自動車ホームページより

技術革新の深度具合も見据え、ドライバー1人あたりの積載重量を増やすことが可能となる  
中小事業者が導入しやすい単車(4軸)増トン車の開発が望まれる

# まとめ

## ～実現可能な施策と将来あるべき姿の両立を～

現在のメインプレーヤーである中小運送事業者が、  
必要な投資を行いながら、必要な輸送を提供できる  
施策をお願いしたい

技術革新や標準化の見える化を進め、  
将来あるべき物流のビジネスモデルを示すべき

トラックドライバーの幸せを通じ、  
消費者の豊かな暮らしと日本経済の成長を両立していきたい

# 会社概要

社名	松浦通運株式会社
本社	〒847-0101 佐賀県唐津市中瀬通10-37
設立	昭和19年2月25日
資本金	5,000万円
年商	グループ60億円
社員数	275名（男性：215名、女性：60名）

事業項目 一般区域貨物自動車運送事業、一般路線貨物自動車運送事業、軽車輛等運送事業、特別積合せ運送、航空貨物便、重量物の運搬・架設、設置及びこれに付随する事業、一般建設業とび土工工事業、港湾運送事業、通関業、輸出入業、船舶代理店業、倉庫業、通運事業、損害保険代理店業、特殊物品の購買販売業、特殊荷役請負業、荷造包装事業、不動産の賃貸・売買・管理・仲介業、鋼材の製造、加工並びに販売、機械器具及び部材の組み立て、加工並びに販売、工業製品の検査及び非破壊検査の業務、その他関連する事業

車両台数 トラック 110台、トラクタ 15台、トレーラ 27台  
クローラークレーン 6台、ラフタークレーン 8台

社是 「敢斗の精神」、「和合の精神」、「創意工夫の精神」、「感謝と奉仕の精神」



ご清聴ありがとうございました



松浦通運株式会社  
MATSUURA EXPRESS CO.,LTD.