

長崎県地方協議会の取組みについて

九州運輸局 長崎運輸支局

令和6年2月28日

目的 **トラック運送事業者・荷主・行政等**の関係者が一体となり、
トラック運送事業における**取引環境改善・長時間労働の抑制**を実現するための
具体的な環境整備を行う

対象輸送分野・・・協議会で課題の整理および課題に対する改善策の活用等を検討する対象分野。長崎県は**加工食品と農産物**。

これまでの経過

平成27年5月**トラック中央協議会**設立
平成27年8月 **長崎県トラック地方協議会**設立
トラック中央協議会は現在まで**全16回開催**
長崎県地方協議会は今回で**第15回目の開催**

過去の長崎県地方協議会資料をご覧になりたい方は・・・
☞https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyomu/jidosha_k/truck_kyogikai.htm

トラック中央協議会資料をご覧になりたい方は・・・
☞https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html



昨年度の協議会
(R5.3.23開催)

長崎県地方協議会の取組について

1. これまでの長崎県地方協議会の取組について
2. 令和5年度の長崎県地方協議会の取組について
3. 令和6年度の長崎県地方協議会の取組計画案について

過去のパイロット事業（長崎県）

業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減

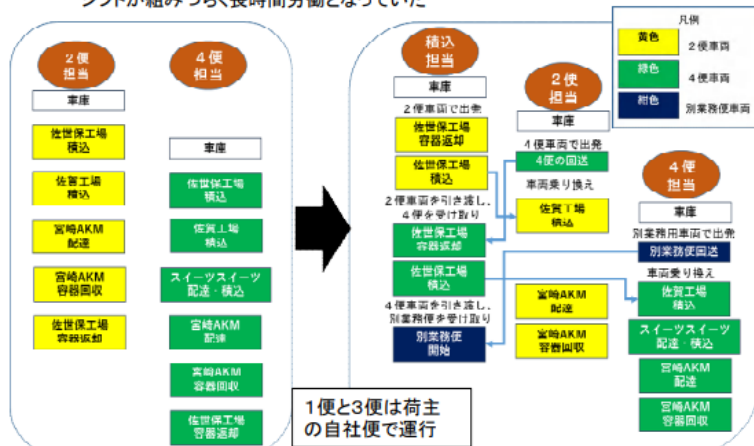
長崎県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：株式会社フランソア（食品メーカー）
福岡県に本社を置く食品加工業で、九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。
佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加。
- 荷種
パン等

2. 事業概要

佐世保から長崎までの往復輸送を、毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた



積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行い、佐世保工場出発以降を別の運転手で対応。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了となる。

高速道路の利用区間拡大

従来	2便利用距離	437.4km	4便利用距離	579.8km
現在	2便・4便とも	628.3km(利用できる区間は全て高速道路を利用)		

拘束時間を1時間～2時間短縮 運行の安全性も向上

一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮

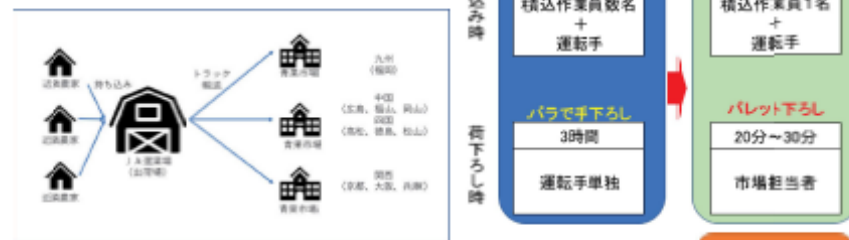
長崎県

1. 実施者の概要

- ▶発荷主企業： JA長崎県中央農業協同組合
 長崎県中央地区の農家の選果、市場へのデリバリーを担当
 ▶運送事業者： 幸運トラック株式会社(グループ会社含む全社:501台)
 本社大村市、一般貨物運送事業、利用運送事業等
 ▶荷種： 農産物(人参)

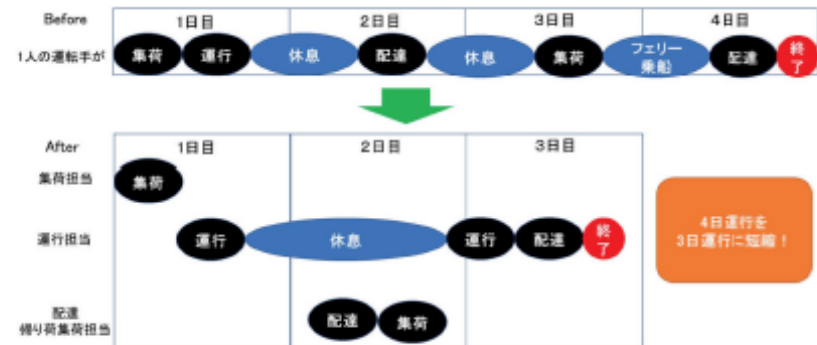
2. 事業概要

【一貫バレーゼーションの実施】



運送事業者がパレットを作成し、JAと市場の協力を得て、選果場から市場までの一貫パレチゼーションを実現した。

【中継輸送の実施】



集荷、運行、配達をワークシェアリングで分担し、自社内中継輸送を実施。運行担当者の1運行の所要時間は76時間から44～49時間に短縮した。

参考 過去の実証実験の全国事例集

過去の実証実験の事例については

「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集」をご参照ください。

👉 <https://white-logistics-movement.jp/guide/guide001/>

品目別・都道府県別に見ることができます。

01農水産品 02金属機械工業品 03科学工業品

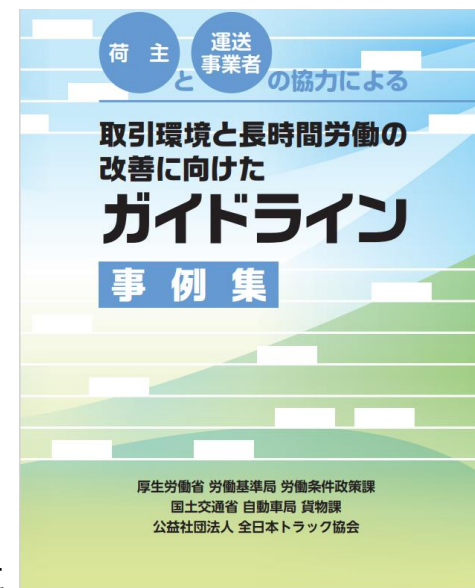
04軽工業品食料品 05雑工業品 06特種品

👉 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン加工食品・飲料・酒物流編」も掲載されています。

👉 他にも、物流改善に取り組む際に参考となるマニュアル・ハンドブックを見ることができます。

「事例集」URL : <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001487579.pdf>

（「事例集」掲載ページ : https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html）



令和3年度～4年度の取組について

令和3年度に加工食品を輸送する運送事業者276社に対して、加工食品輸送に関する現状・課題を把握するため、アンケートを実施し、令和4年度の協議会にて、アンケート結果を取りまとめた。

調査時期	令和4年1月
調査対象	・長崎県トラック協会会員の加工食品を輸送する可能性のある事業者 276社 ・うち 155社 が回答（ 回答率56.1% ） 155社のうち「 加工食品輸送を行っている 」と回答した 67社 からの回答を集計。
目的	加工食品物流における現状・課題等の把握
アンケート項目	・他県地方協議会のアンケート項目 ・農林水産省の物流事業者へのヒアリング項目 などを参考に作成

加工食品物流における課題に関するアンケート

トラック事業者 各位

トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会

当協議会は平成27年に、トラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めるために設立されました。トラック運送業におきましては、総労働時間が長く、荷主都合による待ち時間や荷役時間の増加など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な課題が多くありますことから、学識経験者・荷主・トラック事業者及び労働局・運輸局の行政機関など、関係者が一体となって、長時間労働の抑制及びその定着を図ることを趣旨として設立されております。長崎県地方協議会では、「加工食品」を検討テーマとして、加工食品物流に関する労働条件の改善のため現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向けドライバーが就労しやすい労働環境を構築することを目標として取り組みを進めることとしております。つきましては、加工食品物流における現状や課題などを把握するため、実際に輸送を行っているトラック事業者の皆様へのアンケート調査を行うこととしましたので、ご協力いただきますようお願いいたします。加工食品物流に関する労働条件の改善に向けた取り組みのためにも、皆様の率直なご意見をお聞かせいただきますようお願い申し上げます。

加工食品物流に関し、下記アンケートへのご回答（選択又は記入）の協力をお願いします。

<回答先：長崎運輸支局 回答期限：令和4年1月31日>
FAX：095-839-4154 または Mail：qst-nagasaki-yusou@mlit.go.jp

■貴社について、以下の回答欄にご記入ください。

会社名/営業所名	
所在地	〒
電話番号	FAX番号

アンケートの結果

- ・取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの認知度が低い。
 - ・荷主と運送事業者の間で「取引環境と長時間労働」に向けた協議を行っていない事業者が53.8%（検討中28.4%, 予定がない25.4%）。
 - ・荷待ち時間、荷役時間、検品時間の短縮が必要。
 - ・受・発注条件の見直しが必要。
- ⇒物流改善ガイドラインの周知、ホワイト物流推進運動賛同事業者の拡大 などの取組が必要

長崎県地方協議会の取組について

1. これまでの長崎県地方協議会の取組について
2. 令和5年度の長崎県地方協議会の取組について
3. 令和6年度の長崎県地方協議会の取組計画案について

令和5年度 取組計画

1. トラック運転者の労働時間の改善基準告示改正・時間外労働の上限規制適用について荷主企業へ周知

⇒荷主団体や荷主企業に対して各事務局の窓口や荷主団体訪問の機会を捉えて周知

2. 物流改善ガイドラインを運送事業者・荷主企業へ周知

⇒荷主団体や荷主企業に対して周知文書を送付。

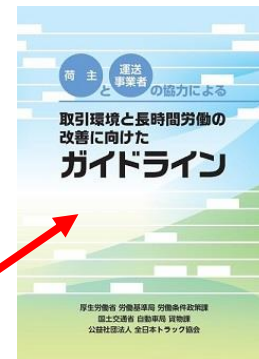
3. ホワイト物流推進運動の周知を行い賛同企業数を増やす

⇒荷主団体や荷主企業に対して周知文書を送付。

令和6年1月31日現在賛同事業数7者（令和5年時点2者）

4. 運転者の新規採用についてアンケート調査を実施

⇒採用状況や労働環境に加え、標準的な運賃の収受状況などの調査項目を追加したアンケートを実施



賛同企業数
長崎県は
全国最少

2. 令和5年度の長崎県地方協議会の取組について

R5年度取組計画 4 運転者の新規採用についてアンケート調査を実施

⇒ 運送事業者を対象に若年者・女性ドライバーの採用状況についてアンケート調査を実施し、課題を把握するとともに労働条件改善状況を確認する。

⇒ 採用状況や労働環境に加え、標準的な運賃の収受状況の調査項目を追加したアンケート実施。



トラック事業者の運賃収受等に係る実態調査 調査票

貴社の概要について

質問(1) 貴社の長崎県内すべての車両数を教えてください。

① 10両以下 ② 11~30両 ③ 31~50両 ④ 51~100両 ⑤ 101両以上

質問(2) 貴社の長崎県内すべての運転者数を教えてください。

① 10名以下 ② 11~30名 ③ 31~50名 ④ 51~100名 ⑤ 101名以上

質問(3) (2)でお答えいただいた人数のうち、女性運転手の人数を教えてください。

① いない ② 1~3名 ③ 4~6名 ④ 7~10名 ⑤ 11名以上

質問(4) 貴社の人手不足感についておたずねします。十分な人数を100とすると、現在どれくらいの割合だと感じますか。

① 40未満 ② 40~59 ③ 60~79 ④ 80~99 ⑤ 100以上

質問(5) 貴社の長崎県内すべての運転手の平均年齢は何歳くらいですか？

① 20歳代以下 ② 30歳代 ③ 40歳代 ④ 50歳代 ⑤ 60歳代以上

質問(6) 運転手の平均勤続年数は何年くらいですか？

① 3年未満 ② 3年以上 5年未満 ③ 5年以上 10年未満 ④ 10年以上 20年未満 ⑤ 20年以上 30年未満 ⑥ 30年以上

質問(7) 貴社の月額給与の総支給額の平均を教えてください。

① 20万円未満 ② 20万以上30万円未満 ③ 30万以上40万円未満 ④ 40万以上50万円未満 ⑤ 50万円以上

質問(8) 貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数をお教えてください。

① 1番 ② 2~3番 ③ 4~5番 ④ 6~7番 ⑤ 8番以上

質問(9) 貴社が取引する荷主のうち、(8)の主な荷主が占める割合を教えてください。

① 4割以下 ② 4~5割 ③ 6~7割 ④ 8~9割 ⑤ 10割

質問(10) 貴社の取扱品目のうち、最も取扱が多い品目を1つ選んでください。

① 農水産品 ② 加工食品 ③ 飲料・酒 ④ 紙・パルプ ⑤ 建築用資材 ⑥ 金属部品・加工品 ⑦ セメント・コンクリート等 ⑧ ガソリン・軽油等 ⑨ 再生资源・廃棄物 ⑩ 日用品 ⑪ 機械 ⑫ 宅配便・特積み貨物 ⑬ その他（ ）

質問(11) (10)の取扱品目で答えた荷主は貴荷主、元請けの運送事業者、下請けの運送事業者（自社が孫請）のうち、どれに当たりますか。

① 貴荷主 ② 元請けの運送事業者 ③ 下請けの運送事業者（自社が孫請）

質問(12) 貴社の主な運行パターンについて最も近いもの1つに○をつけてください。

① 長距離・貸切 ② 長距離・積合せ ③ 中距離（概ね九州内）・貸切 ④ 中距離（概ね九州内）・積合せ ⑤ 短距離（概ね県内）・貸切 ⑥ 短距離（概ね県内）・積合せ

※「長距離」とは、1運行の走行距離が450km以上のものとします。

質問(13) 貴社が所在する地域に○をつけてください。（複数選択可）

① 県央（諫早・大村） ② 県南（長崎・西彼・西海） ③ 県北（東彼杵・佐世保・北松） ④ 雲仙・島原 ⑤ 五島・上五島・壱岐・対馬

調査時期	令和5年12月～令和6年1月
調査対象	・長崎県トラック協会会員事業者461社 ・うち263社が回答（回答率57.0%）
目的	長崎県のトラック業界における、人手不足感、労働時間の現状、2024問題に向けた取組の実施状況、運賃収受の状況を把握し、今後の取組に活用する。
アンケート項目	・車両数 ・人手不足感 ・女性運転手数 ・1ヶ月の平均給与総額 ・平均勤続年数 ・荷主の状況 ・2024年に向けた取組状況 ・運賃収受の状況や運賃の交渉状況 など

質問(22) 貴営業所が扱う荷主のうち、「標準的な運賃」の80%以上の運賃を収受できている荷主は全体のどれくらいですか。（最も近いもの1つに○をつける）

① 40%未満 ② 40~59% ③ 60~79% ④ 80~99% ⑤ 100%

ご協力ありがとうございました。

※回答結果は統計的に処理し、企業名や氏名が特定される形で公表することはありません。また、具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。

トラック事業者の運賃収受等に係る実態調査 調査票

貴社の概要について

- 質問(1) 貴社の長崎県内すべての車両数を教えてください。
- ① 10両以下 ② 11～30両 ③ 31～50両 ④ 51～100両 ⑤ 101両以上
- 質問(2) 貴社の長崎県内すべての運転者数を教えてください。
- ① 10名以下 ② 11～30名 ③ 31～50名 ④ 51～100名 ⑤ 101名以上
- 質問(3) (2)でお答えいただいた人数のうち、女性運転手の人数を教えてください。
- ① いない ② 1～3名 ③ 4～6名 ④ 7～10名 ⑤ 11名以上
- 質問(4) 貴社の人手不足感についておたずねします。十分な人数を100とすると、現在どれぐらいの割合だと感じますか。
- ① 40未満 ② 40～59 ③ 60～79 ④ 80～99 ⑤ 100以上
- 質問(5) 貴社の長崎県内すべての運転手の平均年齢は何歳くらいですか？
- ① 20歳代以下 ② 30歳代 ③ 40歳代 ④ 50歳代 ⑤ 60歳代以上
- 質問(6) 運転手の平均勤続年数は何年くらいですか？
- ① 3年未満 ② 3年以上 5年未満 ③ 5年以上 10年未満
④ 10年以上 20年未満 ⑤ 20年以上 30年未満 ⑥ 30年以上
- 質問(7) 貴社の月額給与の総支給額の平均を教えてください。
- ① 20万円未満 ② 20万以上30万円未満 ③ 30万以上40万円未満
④ 40万以上50万円未満 ⑤ 50万円以上
- 質問(8) 貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数をお教えてください。
- ① 1者 ② 2～3者 ③ 4～5者 ④ 6～7者 ⑤ 8者以上
- 質問(9) 貴社が取引する荷主のうち、(8)の主な荷主が占める割合を教えてください。
- ① 4割以下 ② 4～5割 ③ 6～7割 ④ 8～9割 ⑤ 10割
- 質問(10) 貴社の取扱品目のうち、最も取扱が多い品目を1つ選んでください。
- ① 農水産品 ② 加工食品 ③ 飲料・酒 ④ 紙・パルプ
⑤ 建築用資材 ⑥ 金属部品・加工品
⑦ セメント・コンクリート等 ⑧ ガソリン・軽油等 ⑨ 再生資源・廃棄物 ⑩ 日用品
⑪ 機械 ⑫ 宅配便・特積み貨物 ⑬ その他 ()
- 質問(11) (10)の取扱品目で答えた荷主は真荷主、元請けの運送事業者、下請けの運送事業者（自社が孫請）のうち、どれに当たりますか。
- ① 真荷主 ② 元請けの運送事業者 ③ 下請けの運送事業者（自社が孫請）
- 質問(12) 貴社の主な運行パターンについて最も近いもの1つに○をつけてください。
- ① 長距離・貸切 ② 長距離・積合せ
③ 中距離（概ね九州内）・貸切 ④ 中距離（概ね九州内）・積合せ
⑤ 短距離（概ね県内）・貸切 ⑥ 短距離（概ね県内）・積合せ
- ※「長距離」とは、1運行の走行距離が450km以上のものとします。
- 質問(13) 貴社が所在する地域に○をつけてください。（複数選択可）
- ① 県央（諫早・大村） ② 県南（長崎・西彼・西海）
③ 県北（東彼杵・佐世保・北松） ④ 雲仙・島原 ⑤ 五島・上五島・壱岐・対馬

2024年問題に向けて

- 質問(14) 貴社で最も拘束時間が長い運転手の拘束時間についてお伺いします。
1日あたりの拘束時間（1週間平均）、1ヶ月あたりの拘束時間（1年平均）を教えてください。また、泊つきの運行はありますか。
- 1日あたり ① 8時間以下 ② 8時間超 11時間以下
③ 11時間超 13時間以下 ④ 13時間超 16時間以下 ⑤ 16時間超
- 1ヶ月あたり ① 160時間以下 ② 160時間超～250時間以下
③ 250時間超～293時間以下 ④ 293時間超～320時間以下 ⑤ 320時間超
- 泊つきの有無 ① あり ② なし
- 質問(15) 一つの運行で144時間を超える運行はどれくらいありますか。
- ① 全くない ② ほとんどない ③ 時々ある（半分くらい）
④ 頻繁にある（7～8割くらい） ⑤ ほとんどが超える
- 質問(16) 時間外労働の上限規制（いわゆる2024年問題）に向けてどのような取り組みをされているか教えてください。
- ()
- 貴社の運賃収受の状況について

- 質問(17) 国交省が告示している「標準的な運賃」の金額を100とした場合、実際に貴社が収受している運賃の金額はどれくらいですか。（1つに○をつける）
※「標準的な運賃」の金額は別添をご参照ください。
- ① 40%未満 ② 40～59% ③ 60～79% ④ 80～99% ⑤ 100%以上

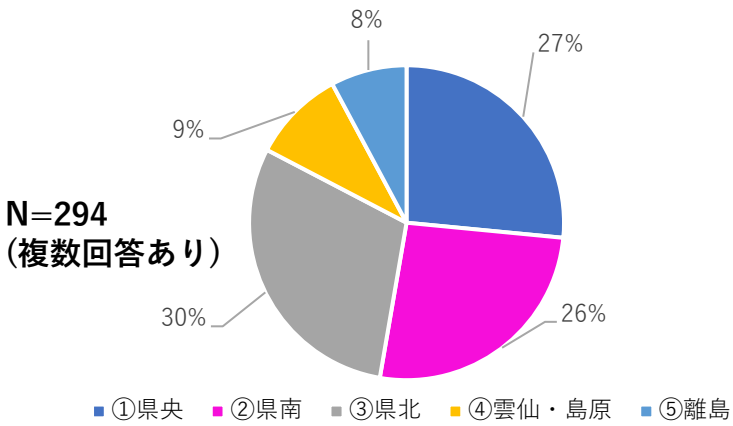
- 質問(18) 荷主と行った運賃交渉の状況を教えてください。（1つに○をつける）

① 交渉して受け入れられた ② 交渉中 ③ 交渉したが断られた ④ 交渉していない

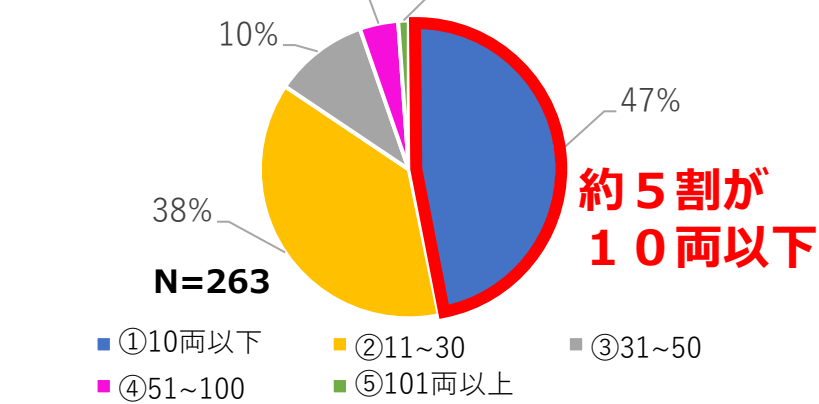
- 質問(19) 質問(18)で、④の回答を選択された方のみご回答ください。
交渉していない理由を教えてください。（最もあてはまるもの1つに○をつける）
- ① 真荷主または元請事業者の経営状況を考慮 ② 今後の契約への悪影響を懸念
③ 交渉にあたる人材がいない ④ 交渉する時間がない ⑤ 交渉しても聞いてもらえないと思う
⑥ 交渉のやり方が分からない ⑦ その他 ()
- 質問(20) 質問(18)で、④の回答を選択された方のみご回答ください。
どのような条件がそろえば荷主との交渉が可能になると考えますか。
- ()
- 質問(21) 質問(18)で、①の回答を選択された方のみご回答ください。
運賃について荷主との交渉に成功した理由や有効だった取組を教えてください。
- ()
- 質問(22) 貴営業所が扱う荷主のうち、「標準的な運賃」の80%以上の運賃を収受できている荷主は全体のどれくらいですか。（最も近いもの1つに○をつける）
- ① 40%未満 ② 40～59% ③ 60～79% ④ 80～99% ⑤ 100%

- 事業所の所在地は多い順番に県北、県南、県央、雲仙・島原、離島となっている。
- 事業規模は車両数 10 両以下の小規模事業者が約 5 割を占める。
- 主要取扱品目は農水産品・加工食品が最も多くこの2種類で3割を占めた。

事業所所在地

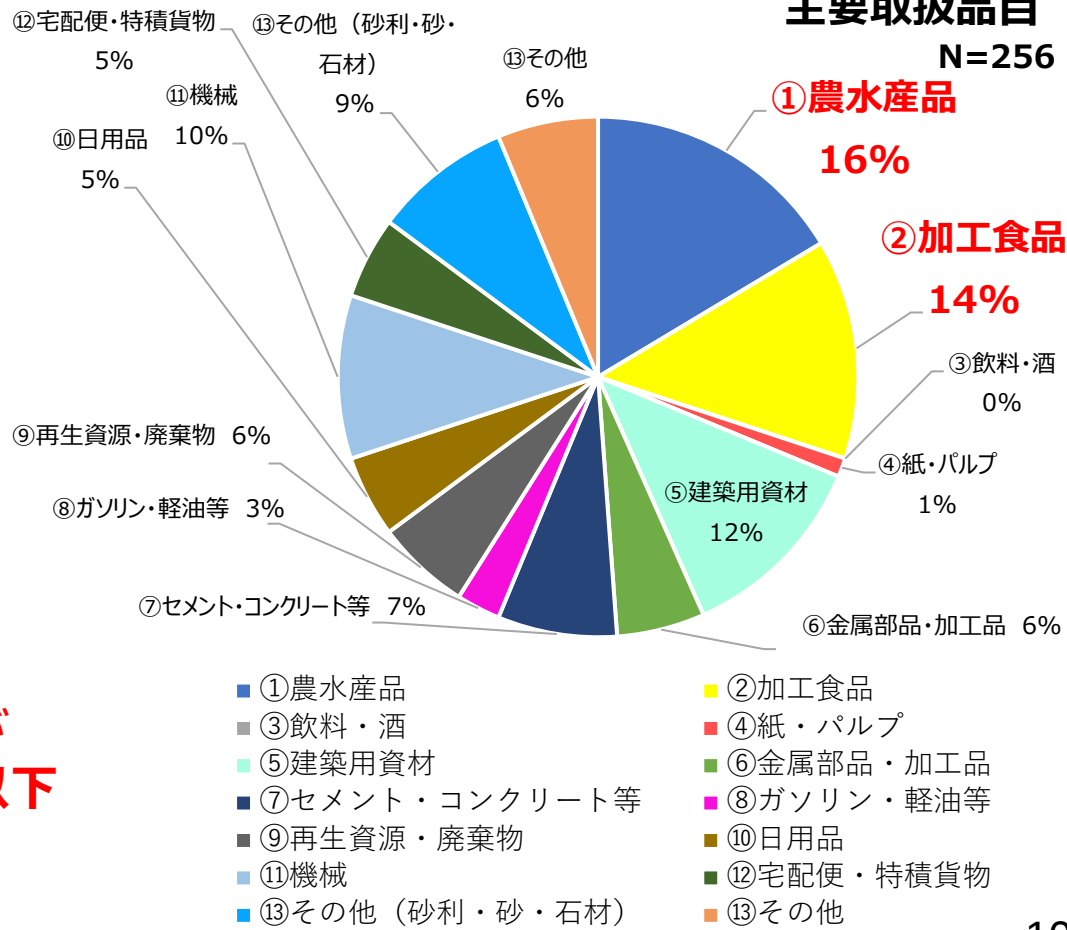


保有車両数



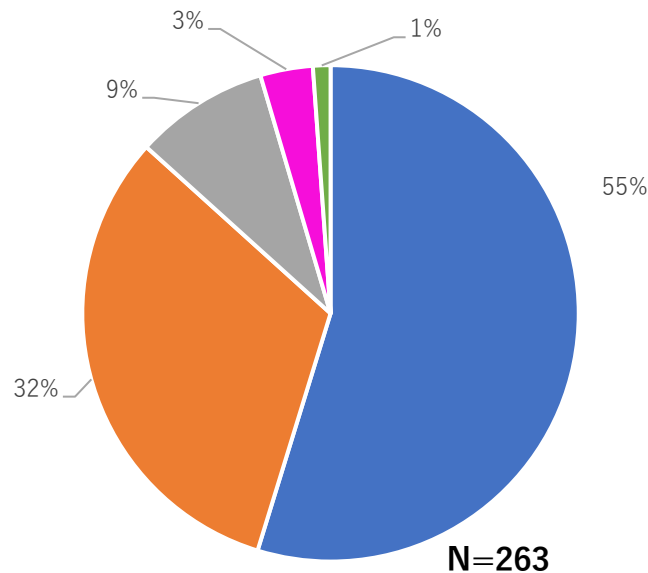
主要取扱品目

N=256



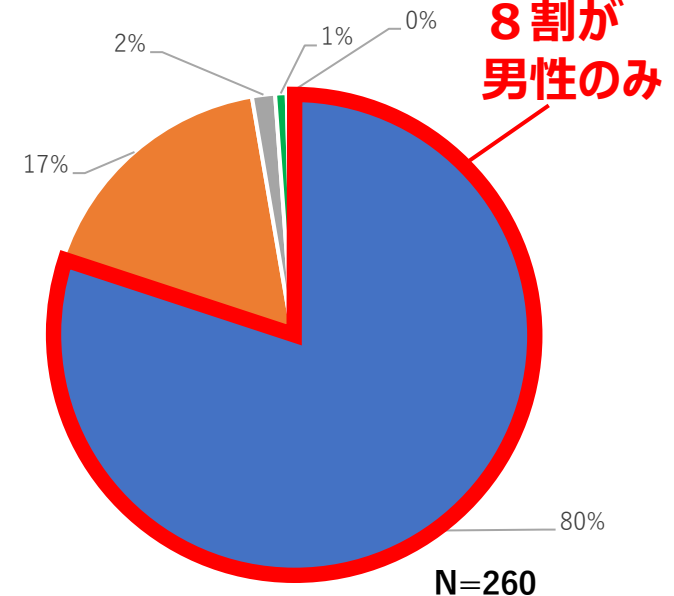
- 運転者数は10名以下が最も多く、次いで11～30人であり、車両数に準じた結果となった。
- **8割**の事業者が女性運転者は「いない」と回答した。

運転手数



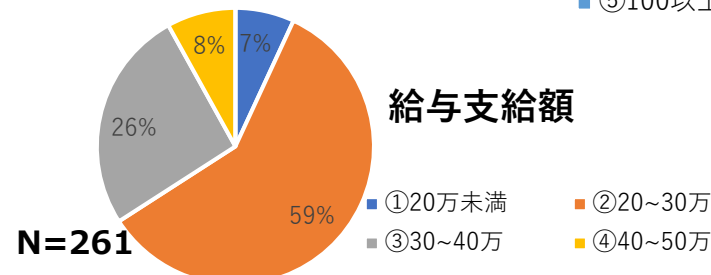
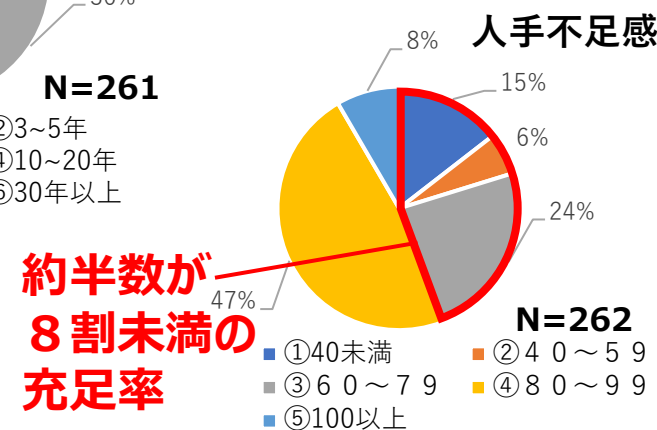
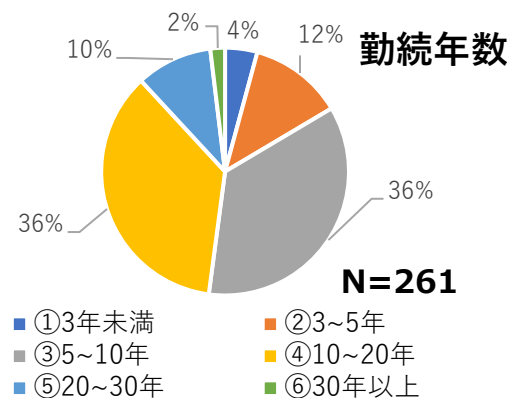
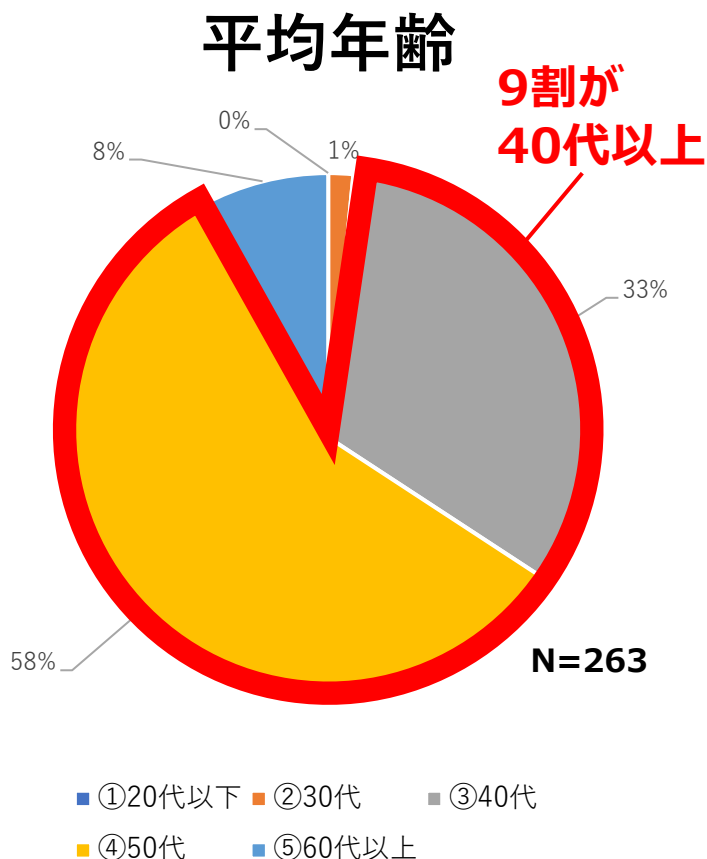
■ ①10名以下 ■ ②11～30 ■ ③31～50
■ ④51～100 ■ ⑤101名以上

女性運転手の人数

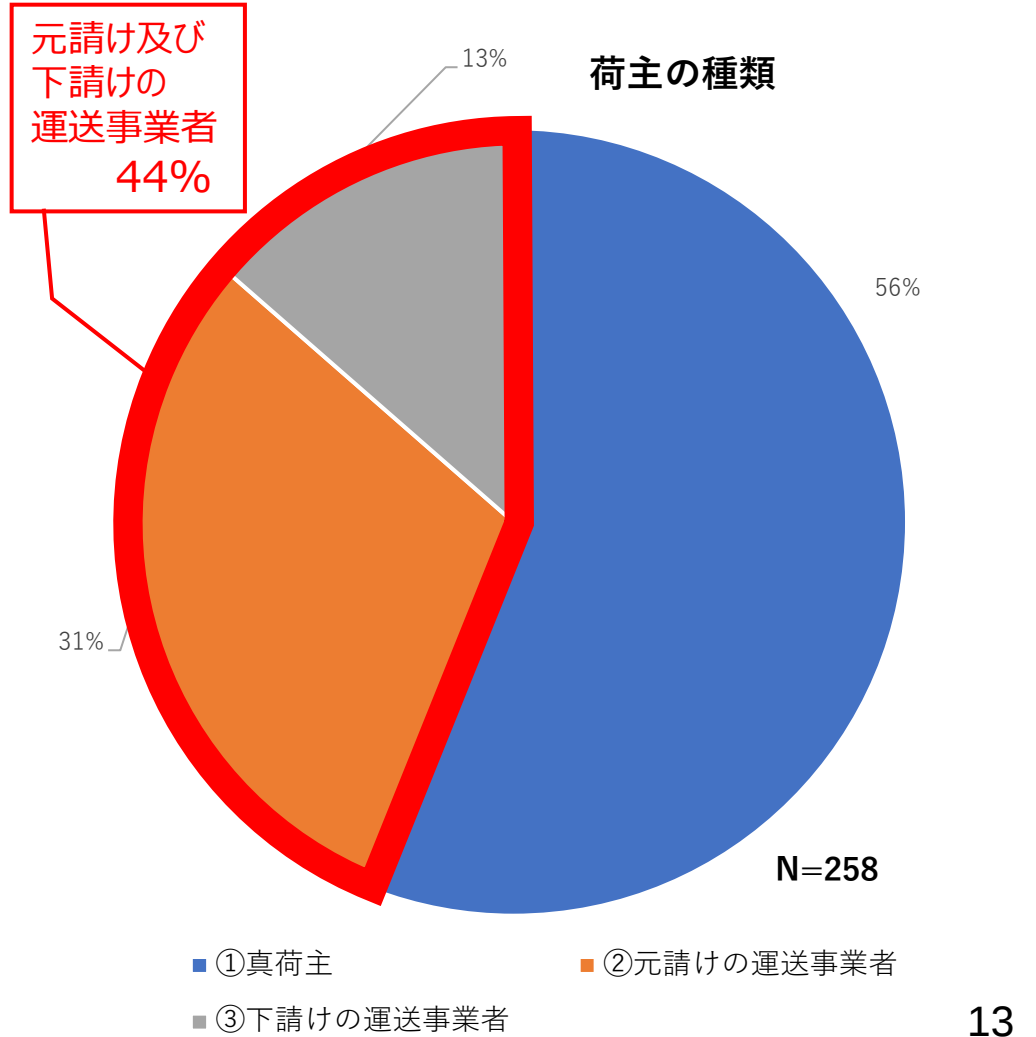
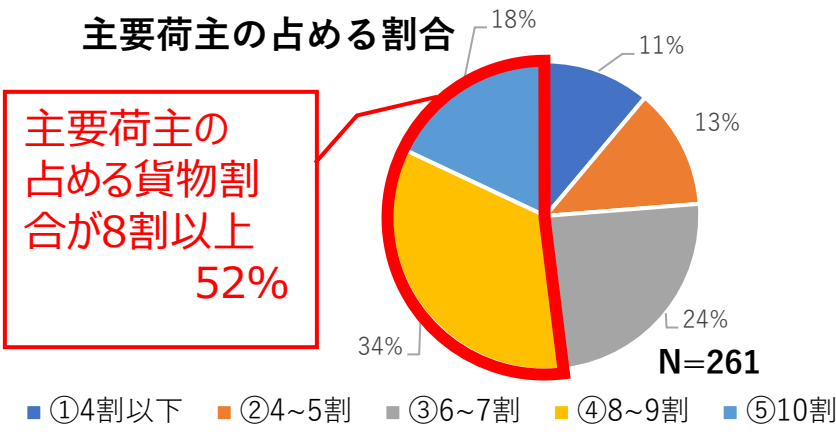
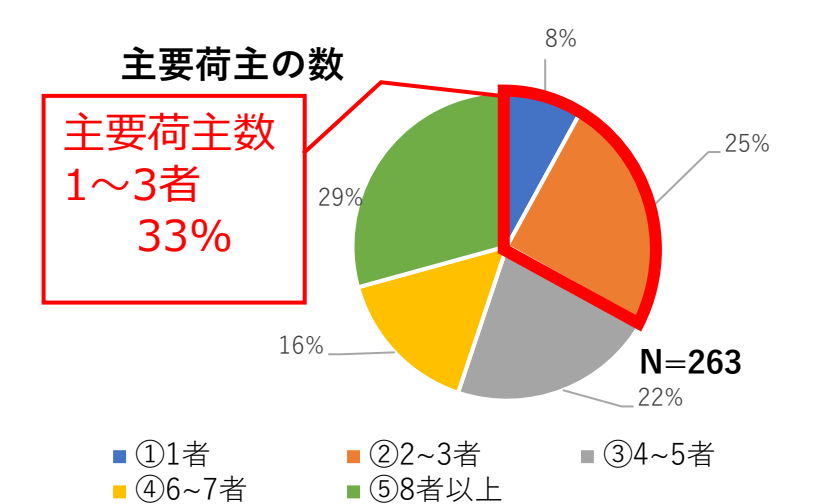


■ ①いない ■ ②1～3 ■ ③4～6 ■ ④7～10 ■ ⑤11以上

- 運転者の平均年齢は最も割合が大きいのが50代、次いで40代
⇒ **平均年齢40歳代～50歳代が9割を占める**
- 平均勤続年数は5～10年と10～20年の割合が最も大きい
- 人手に関しては全体の**約半数**の事業者が、100を「人手不足なし」とした場合に、**80未満の充足率**であるとしている。
- 月額給与支給額については**約6割**の事業者が**20万円以上30万円未満**としている。



- 主要荷主は元請けの運送事業者、下請けの運送事業者回答した事業者が **4 割以上**
- 主要荷主の数が1者～3者が **3 割以上**
- 主要荷主の占める貨物の割合が8割以上とした事業者が **5 割以上**

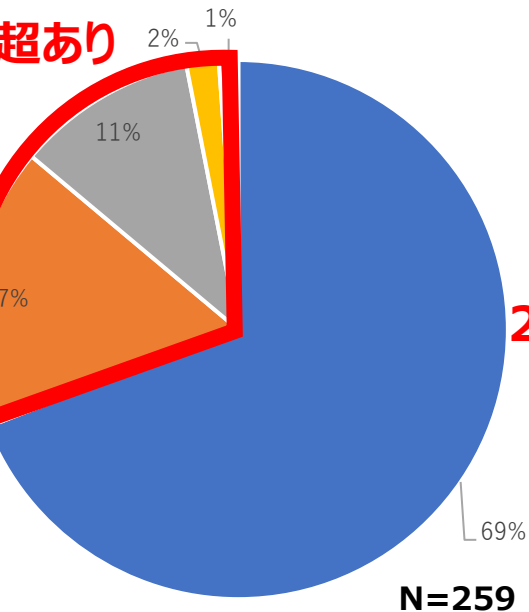


アンケートの結果について(拘束時間等の現状)

- **約 3 割**の事業者が 1 4 4 時間を超える運行を行っている
- **約 4 割**の事業者が泊付き運行を行っている
- **約 1 5 %**の運送事業者が現状で新しい改善基準告示に対応できない運行をしている可能性

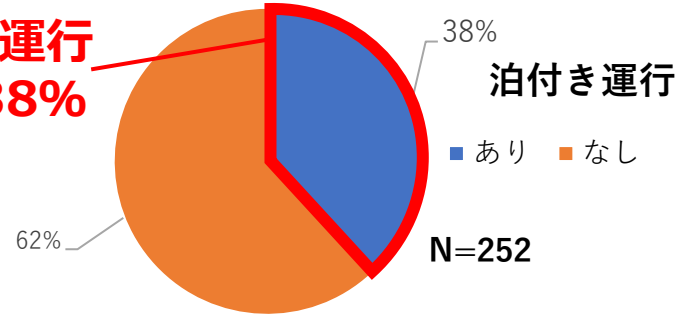
144時間を超える運行の頻度

3 割が
144時間超あり



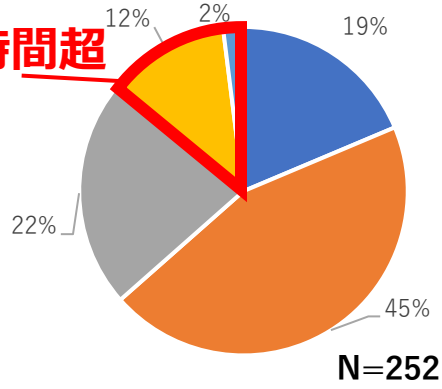
- ①全くない
- ②ほとんどない
- ③時々ある
- ④頻繁にある
- ⑤ほとんどが超える

泊付き運行
あり 38%



拘束時間 (1ヶ月あたり)

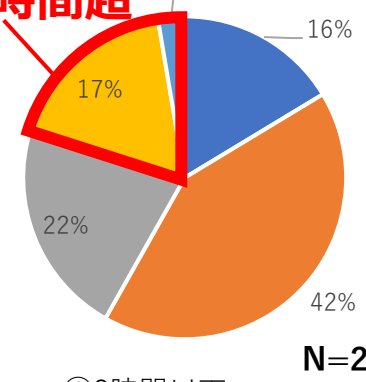
293時間超



- ①160時間以下
- ②160～250
- ③250～293
- ④293～320
- ⑤320超

1 3時間超

拘束時間 (1日)



- ①8時間以下
- ②8～11
- ③11～13
- ④13～16
- ⑤16超

時間外労働の上限規制（いわゆる2024問題）に向けて実施している取組（主なもの①）

- ・高速代を増額し、休憩・休息を取れるようにしている。また、取引会社に説明し理解を得て、荷卸・荷積箇所を減らし、日にちをずらすなど、運行日程に余裕を持たせる。減収になるが、2024年問題に対応できない運行になる仕事で調整ができないものは断っている。
- ・運行日程の期日を延ばしている。
- ・勤務割当を変更し、労使共に最適な時間割りを組みたい。その一方で、残業を希望し仕事に意欲を持つ社員には、不満があるようで退職しないか心配。
- ・乗務員を増加させる
- ・運賃値上げ交渉、人材確保
- ・トレーラ輸送に切り替え （中継輸送）・荷役分離、積込み・荷降ろし・荷待ち時間短縮のお願い・パレット輸送への変更のお願い・輸送体制の見直しをお願いをしている
- ・全線高速道路利用
- ・拘束時間のチェックを行ない運行管理を徹底
- ・拘束時間、運転時間を短縮するための高速料金を荷主に負担してもらう。荷待ち時間短縮のお願いをする。フェリーを利用。
- ・人員補充し、休日を増やす
- ・時間短縮の為高速利用を考えている。料金を上げドライバーの給料確保を考えると今退職されても次の採用確保も難しい。
- ・出勤時間の調整、高速・有料道路の活用
- ・ドライバーの確保か仕事量を減らす。
- ・荷主への積込時間の短縮要請、運行ダイヤの見直し
- ・元請け業者との話し合い。高速の利用。
- ・配送先の削減、人員採用
- ・残業を要するような仕事の整理
- ・長距離便を出来るだけ行かないように、行くなら全高速で
- ・全線高速使用、仕事を断る、他社に依頼する
- ・出発・到着時間の見直し、運行計画の見直し
- ・長距離の顧客に高速代の交渉、積込時間の設定の交渉、仕事が早く終わったら業務終了で早く帰す
- ・労働環境の見直し、残業時間削減、休みが増え賃金低下にならないように改善

時間外労働の上限規制（いわゆる2024問題）に向けて実施している取組（主なもの②）

- ・荷主と打ち合わせを密に行い、時間のロスが無いようにしている
- ・倉庫での前日積込、パレット輸送
- ・色々なパターンのコースの組み合わせにより拘束時間の短縮
- ・①できるだけ毎日の時間外労働を少なくなる様な配車を心がけるようにしている②荷主さんの協力をえて土曜日の公休出勤を2日（16H）程公休日にてできる様お願いする予定。
- ・削減された残業代の保障、ルート見直し、付帯作業見直しなど
- ・デジタコでの運行管理の徹底、ドライバーに対して走り方、休み方の指導教育、荷主荷受との輸送方法の協議
- ・顧客への値上げ交渉および物流効率向上の協力を要請
- ・運賃値上、労働時間を減少させること、給与が減少するので、運賃値上げして運転手のやめない様体制をととのえる。
- ・待ち時間等運行の改善、荷主の理解を得る。
- ・業務入れ換え、交代要員の配置
- ・年間休日の完全取得と有給休暇の完全実施（五日間）
- ・社員の生産性を向上させる施策を推進している
- ・運賃値上げ（給料の単価の値上げのため）
- ・休憩時間を確保するようにしている
- ・デジタコデータの管理と有休の活用、運行完了時の指導
- ・高速使用、荷役作業時間の短縮
- ・車の配車にて拘束時間の偏りが無いよう調整した
- ・効率的な運行と荷主の協力
- ・1人あたりの運行回数を減らす
- ・運行内容の見直し、配車の効率化
- ・現在の拘束時間を保ちつつ、運賃交渉を成立させ賃金UPを図りたい
- ・長距離運行に関して全線高速道路に切り替え、労働時間の短縮を計画。荷主に対して高速道路料金の別途請求を周知
- ・社員の生産性を向上させる施策を推進している
- ・高速道路の利用・待機時間の削減、休日日数を増やす
- ・域内運行への変更



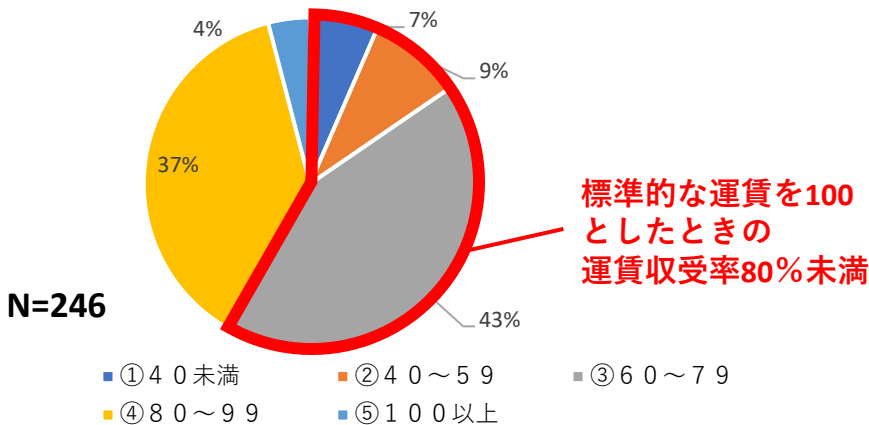
時間外労働の上限規制（いわゆる2024問題）に向けて実施している取組（主なもの③）

- ・荷主との交渉、運送スケジュールの改定
- ・早出、残業にならないように心掛けている
- ・業務終了後は早期退社を促しています
- ・長時間運行が予測される場合は高速道路使用により、時間短縮を意識して行っている。都度荷主と交渉している。
- ・従業員を増やすか、仕事を減らすかのどちらかを選んでいかないとします
- ・荷主等と協議中（運行形態、p / h 輸送、荷待ち時間等）
- ・週休2日制の導入
- ・長距離には行かず、地場を優先した運行
- ・配送ルートの見直し。有料道路の最大活用
- ・地場便を強化しています
- ・① 1 運行当たりの時間（日数の変更）② 中継輸送（3 車両 4 人体制）
- ・担当ドライバーを複数名に割り当て
- ・運転手の補充と運送内容の見直し
- ・運行回数の抑制、荷待ち時間短縮、荷役作業効率化
- ・個人ごとに労働時間の管理を毎月行っている。
- ・休出をなくし、高速の使用で時間短縮などを行う
- ・追っかけを無くしていく事、荷主や運送組合との話合い
- ・積み込み作業等、作業員に行わせ時間の短縮を計りたい
- ・乗務員採用の拡充、新人研修の内容の見直し、コミュニケーションをよくとる
- ・1 か月の休日の増加、積み待ち業務の廃止
- ・有料道路使用を増加させている、荷待ち時間の短縮を荷主にお願いしている
- ・一部を外部委託化、社員採用
- ・荷主の選別
- ・適切な労働時間の厳守、4 週 8 休を目指すなど
- ・コースの見直し、出勤時間の変更
- ・高速利用（ほぼ全線）・1 運行の日数を増やして余裕を持たせる・無理な運行になりそうな仕事は受けない

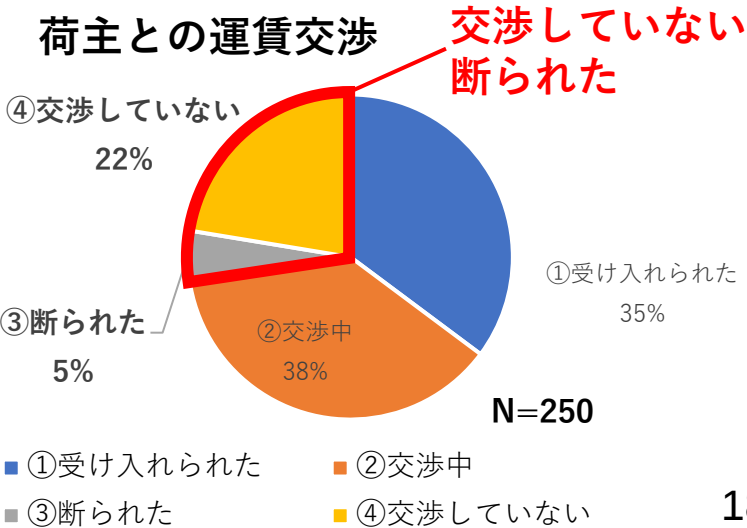
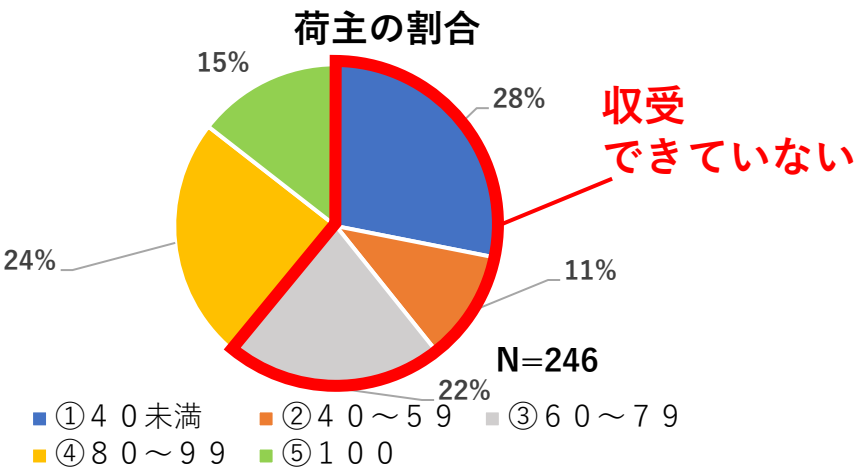


- **約 6 割**の運送事業者が標準的な運賃の 8 割未満の運賃しか収受できていない
- **約 3 割**の運送事業者が荷主と運賃交渉していない・断られている

標準的な運賃を 1 0 0 とした場合の運賃収受状況



標準的な運賃の 8 割以上を収受できている



○運賃交渉をしていない理由

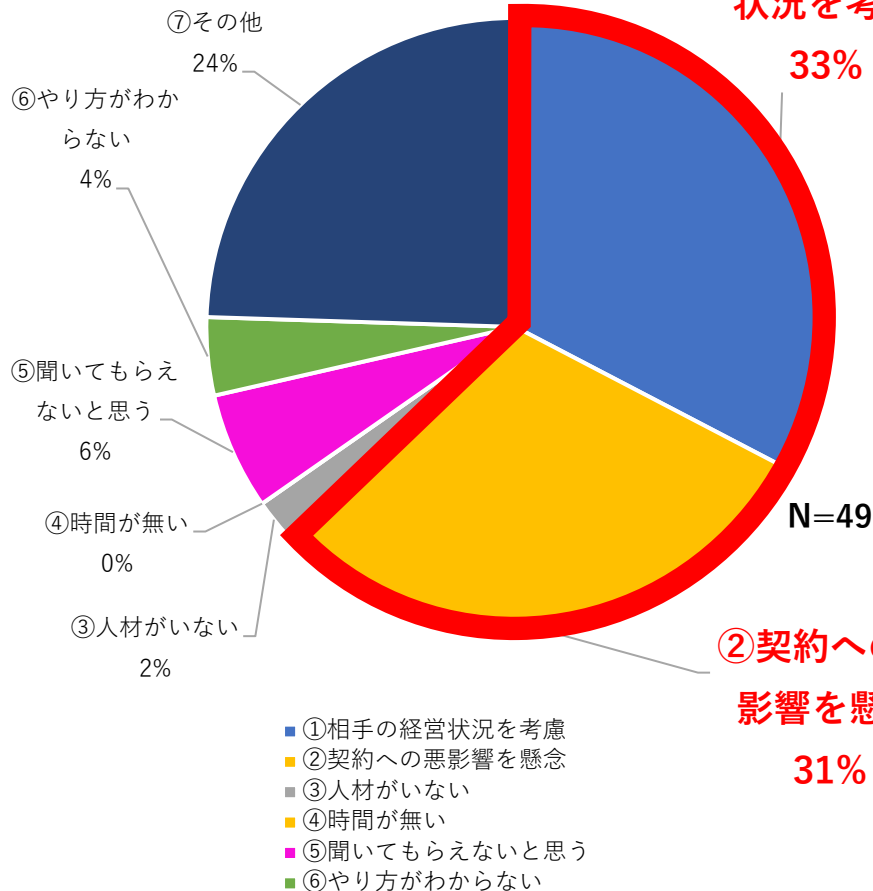
相手の経営状況を考慮 **33%**、契約への悪影響を懸念 **31%**

⇒ 運送事業者に比べ、**荷主の立場が強い**

運賃交渉をしていない理由

①相手の経営
状況を考慮
33%

②契約への悪
影響を懸念
31%



【運賃交渉をしていないその他の理由】

- ・取引が始まったばかりのため
- ・営業所単位では交渉できない
- ・**交渉できる立場にない**
- ・今後交渉しようと思っている
- ・**荷主側から運賃改定の通知があった**
- ・現在でも**妥当な運賃を請求**している

【交渉をしていない事業者に質問】

どのような条件がそろえば運賃交渉可能か？

- ・**荷主の経営状況が向上**すれば
- ・国交省など第三者を交えて交渉
- ・**わからない**
- ・他社が最低運賃を守れば
- ・最低賃金のように**最低運賃を定めて欲しい**
- ・荷主との経営状況や情報交換の場があれば
- ・運送会社の社会的地位の向上
- ・国が運賃を上げるように御触れを出す
- ・法改正しかない
- ・完全子会社のため考えていない
- ・真荷主の人件費が上昇すれば可能性あり
- ・下請け同業者でまとまって交渉に挑む

【交渉して受け入れられた事業者に質問】

荷主との交渉に成功した理由や有効だった取組（主なもの①）

- ・燃油高騰、人件費等の経費上昇を理由にした
- ・2024年問題が運送業者だけの問題ではなく、取引会社の協力が不可欠であることを根気よく説明。
それに対して自社の現状と今後の課題、値上げの根拠となる数字を示した。
- ・取引先も理解してもらい、燃料高騰、人員確保の為にこのままでは経営困難と説明し、積極的に強力頂いた。
- ・少しずつ上げていただけるようお願い致しました。
- ・改善基準告示遵守（運転時間の短縮・休息時間の確保）ための高速利用料金の負担をお願いした。
- ・運賃値上げのお願い文書を郵送、直接荷主と面談し、現状と2024年問題について理解して頂いた。
- ・2024年問題を話題に出し、物価高騰、人材不足、実際のトラックの経費見積り等を示した。
- ・2023年度版（九州トラック協会）コピーし、荷主説明した。法で決まったルールは必ず荷主に説明するようにした。
- ・運送業界の現況、当社の現況、2024年以降の予想を説明し、ドライバーの待遇改善のためとお願いし、理解された。
- ・荷主に当社の経費等の内訳を理解してもらえた。
- ・運送組合を通じて何度も荷主と協議を重ねた結果納得してもらえた。
- ・1回だけの交渉ではなく複数回に渡る交渉により実現した。
- ・現在の運賃では経営が困難であることを説明した。
- ・2024年問題に関する資料などをお客様に提示して必要なコストが見える化して理解を得てもらった。
- ・働き方改革などの労務管理に対応するにあたって2024年問題以降はドライバー1人あたりの仕事量を減らし賃金をあげないといけないことを説明し、理解してもらった。
- ・荷主側も2024年問題を理解されており、速やかに交渉に応じてもらえた。
- ・現在の状況を伝えて理解してもらった
- ・これまでの実績を踏まえ、何回も交渉し2024年問題に向け協議した
- ・荷主との良好な関係
- ・品質と受託力
- ・真荷主が2024年問題を理解しており、運賃が上がった。
- ・標準的な運賃を掲示し、2024年問題を提起した。
- ・複数年で段階的に標準運賃にしていくこととなった。





【交渉して受け入れられた事業者に質問】

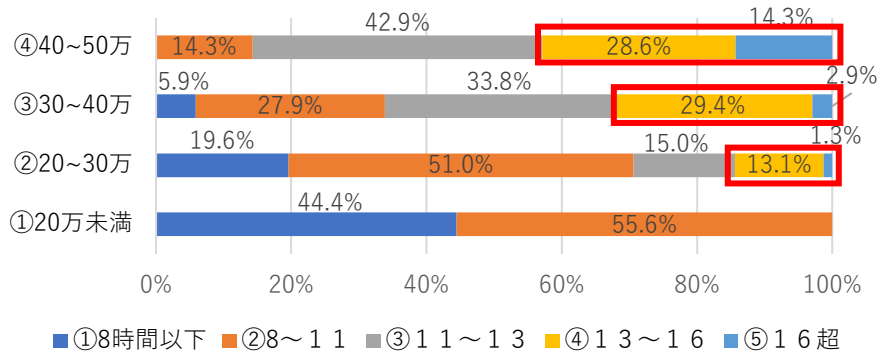
荷主との交渉に成功した理由や有効だった取組（主なもの②）

- ・自社の安全の取り組みや、ドライバーの安全教育、法令遵守、車両整備、洗車、資格取得等を行った。
- ・文書にて値上げ要因を説明、交渉した。
- ・原価計算書を提出して交渉した。
- ・燃料費の高騰や人件費の上昇によるコスト増を説明し理解してもらった
- ・荷主が2024年問題に理解があった為、交渉はスムーズでした。
- ・ドライバー不足のための確保及び燃料、タイヤ、部品等のコスト上昇での車輛維持費負担の増加を理解してもらった
- ・物価高の高騰を理由に、代表自ら出向いた
- ・燃料費上昇の為（上昇分の金額を表した）
- ・運賃について理解して頂ける荷主としか契約しないようにした。
- ・周りの運送会社も値上げ交渉していたので、合わせてもらった
- ・人件費、燃料の高騰などの理由を説明
- ・社会情勢を説明して受け入れられた
- ・日頃から荷主さんとコミュニケーションを取っており、関係性（信頼、信用）を常に得ていたため、交渉しやすかった
- ・燃料費の高騰に理解が得られた
- ・燃料費の計算を月単位で走るキロ数と消費量を出してお客様に提示、半分は企業努力し、半分の負担をお願いした。
- ・半年かけてねばり強く交渉した
- ・燃料費に理解してもらえた
- ・輸送品質の向上、安全輸送への取り組みを行った
- ・物価高騰、人材不足、質の良い人材確保の為の賃金アップなどを説明
- ・物価高騰で受け入れられた
- ・運送の現状と課題を粘り強く説明し、荷主の協力が不可欠なことや、値上げに対する根拠となる数字で示した。
- ・原油価格の高騰、最低賃金の引き上げにより、必要経費が増大したことを説明した。
- ・物価上昇による従業員の生活の維持・従業員の確保・仕事の継続は当社の努力のみでは無理であることを説明した。
- ・根拠となる資料を持って説明した

○トラック運転手の給与額は、**長い拘束時間と正の相関**の傾向
○トラック運転手の給与額は、**宿泊付き運行、144時間超の長時間運行及び長距離運行**と正の相関の傾向
⇒**トラック運転手の給与は、長距離運行・長時間労働の下に成り立っている。**

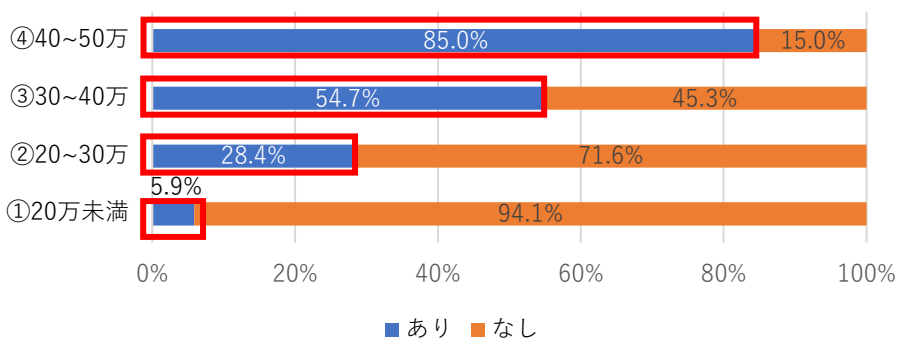
月額給与と拘束時間（1日）

N=260



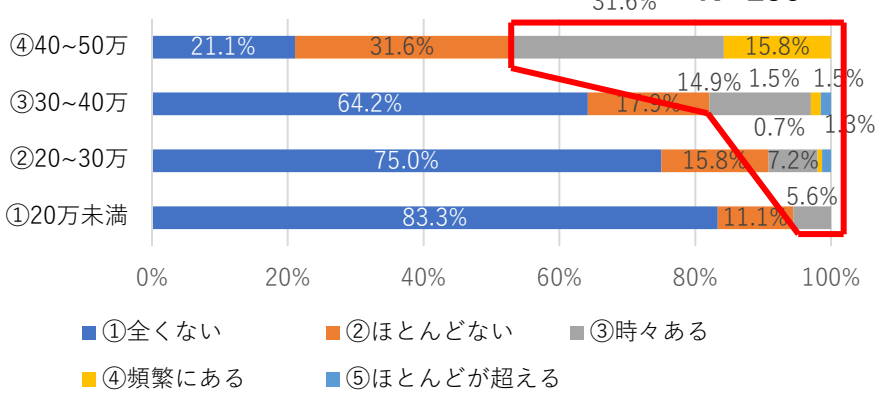
給与と泊付き運行の有無

N=249



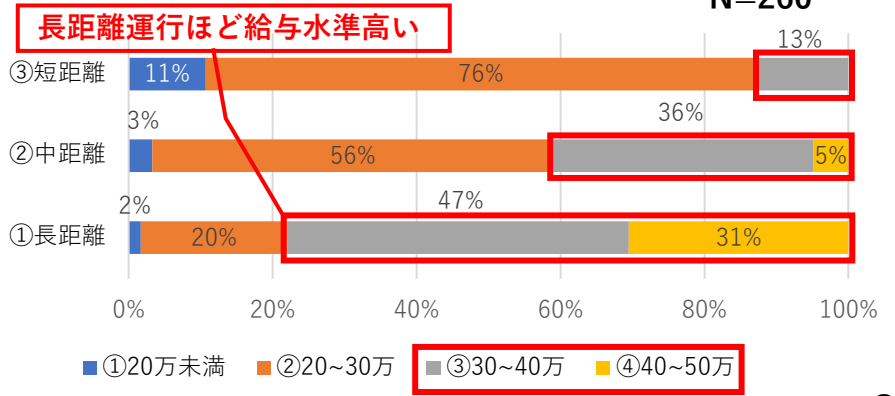
月額給与と144時間超運行の頻度

N=256



運行パターンと月額給与

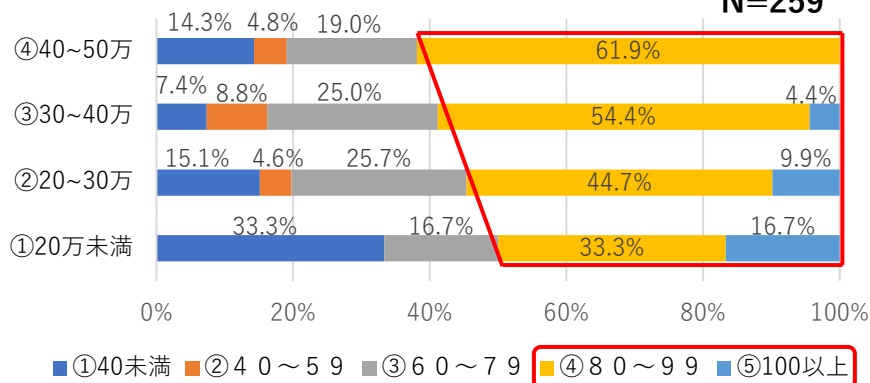
N=260



- 運転手の充足率は、給与額と正の相関の傾向
 - 一方で、給与額と勤続年数は直接的な関係性が見られない。
- ⇒短期的な人手不足解消のためには給与水準の上昇が必要だが、長期的な運転手の定着のためには長時間労働の改善が必要だと推察される。

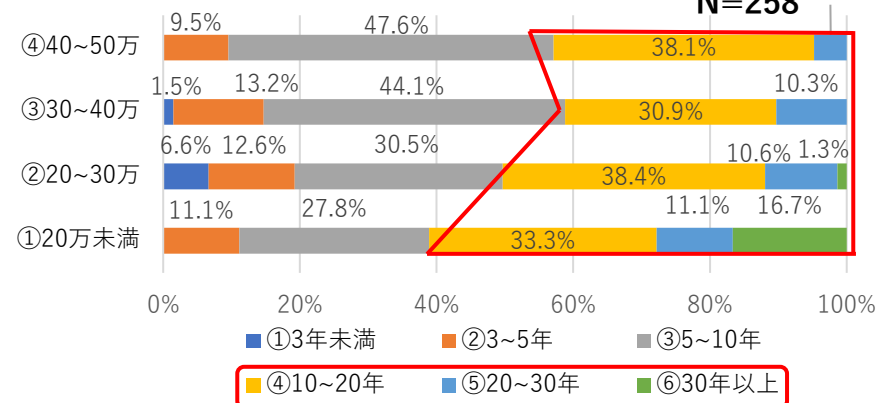
給与と充足率

N=259



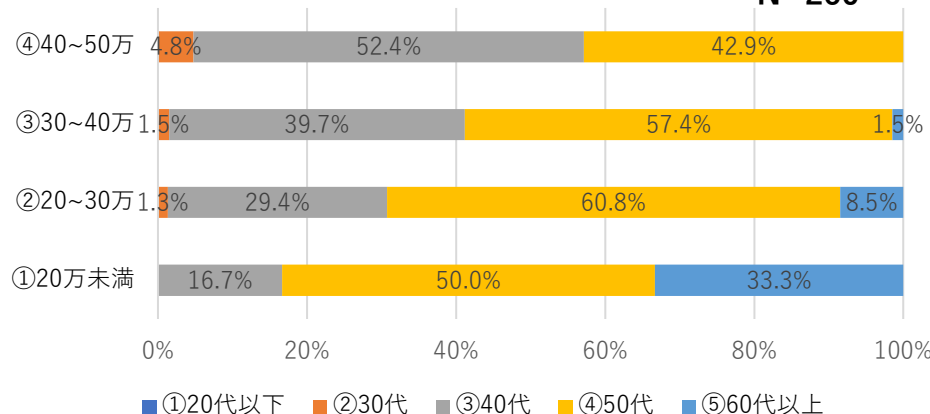
給与と運転者の平均勤続年数

N=258



給与と運転者の平均年齢

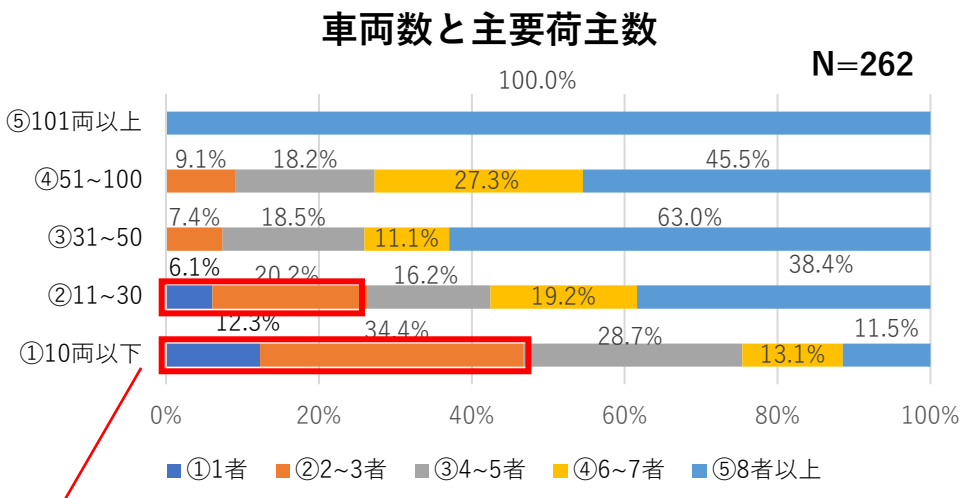
N=260



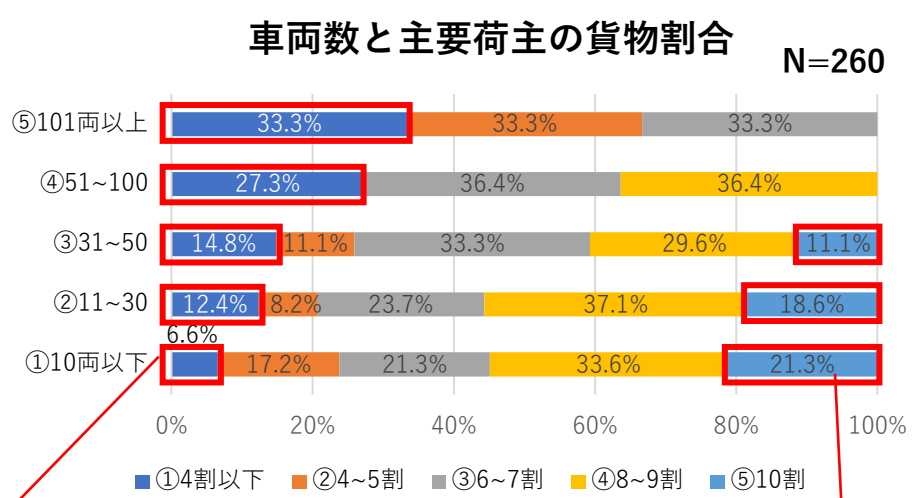
高い給与ほど若い年齢層の割合が大きい

アンケートの結果について(車両数と主要荷主の関係)

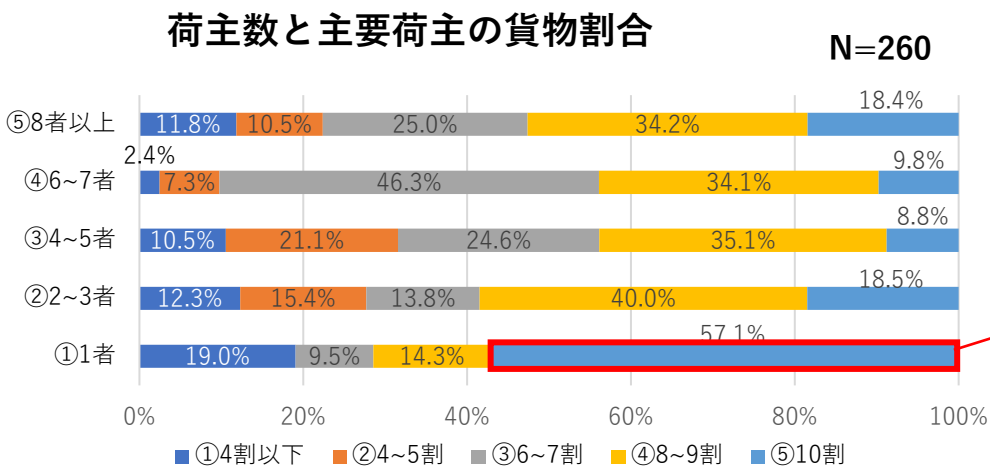
- 車両数と荷主の数は**正の相関**、主要荷主が占める貨物の割合は**負の相関の傾向**がある。
⇒ 車両数の多い事業者ほど、1つの荷主が占める貨物（仕事）の割合が**低い**傾向にある。
- 主要荷主が**1者の場合、6割近くの事業者が全ての貨物を主要荷主に依存**



車両数の少ない事業者ほど荷主が少ない



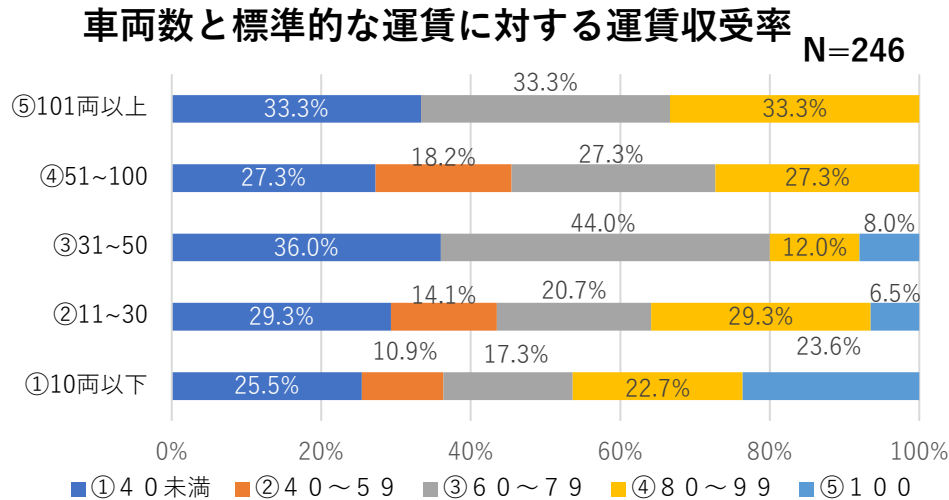
車両数が多いほど、主要荷主が占める貨物割合低下している傾向が見られる



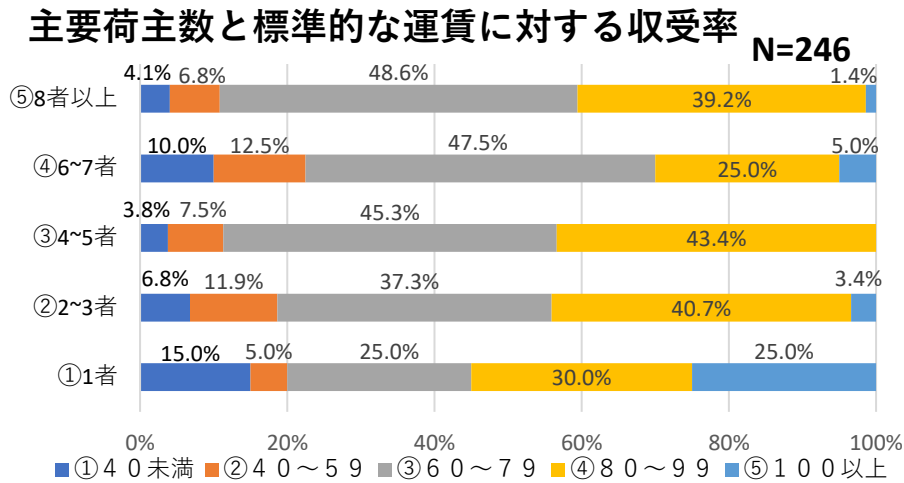
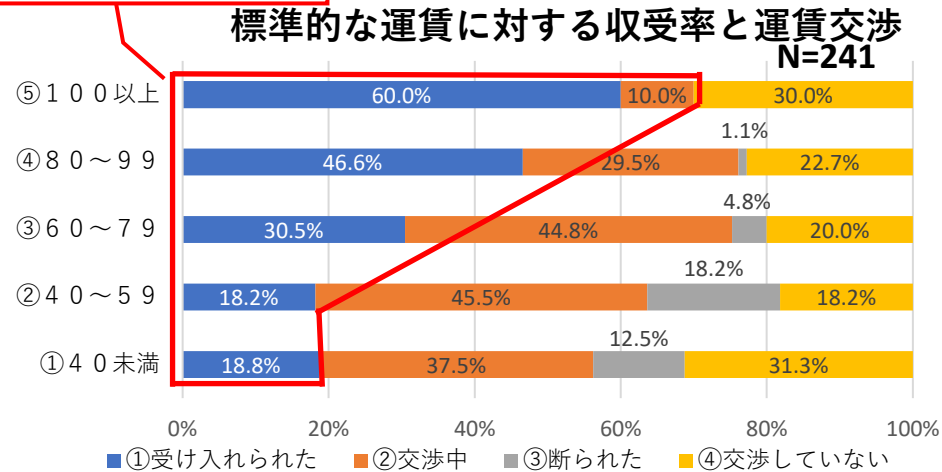
車両数が少ないほど、主要荷主が占める貨物の割合が大きくなる

主要荷主が1者の事業者のうち、57%の事業者が全ての貨物を主要荷主に依存

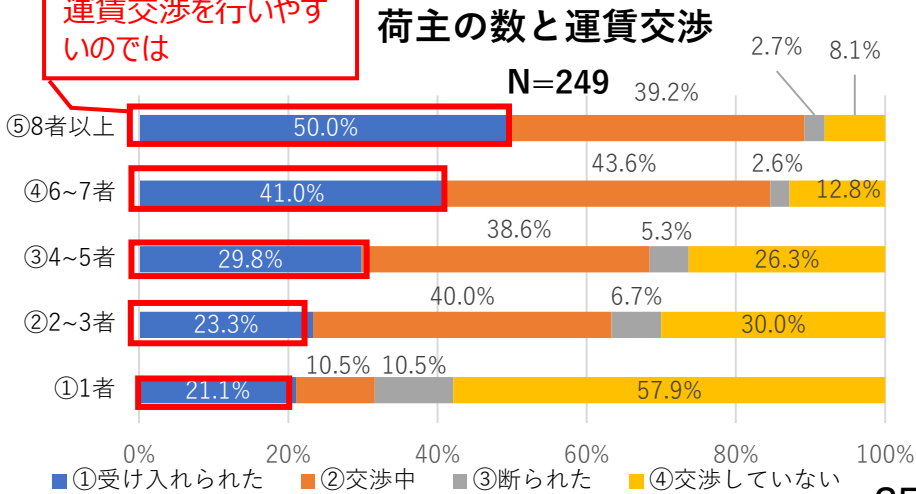
- 標準的な運賃收受のためには会社規模や荷主数に関係なく、**トラック運送事業者が積極的に運賃交渉を行ったかどうか**が重要
- 荷主数の多さと運賃交渉の成功は**正の相関⇒荷主が多いほど運賃交渉し易いことを示唆**



運賃收受率が高いほど交渉を行った割合が大

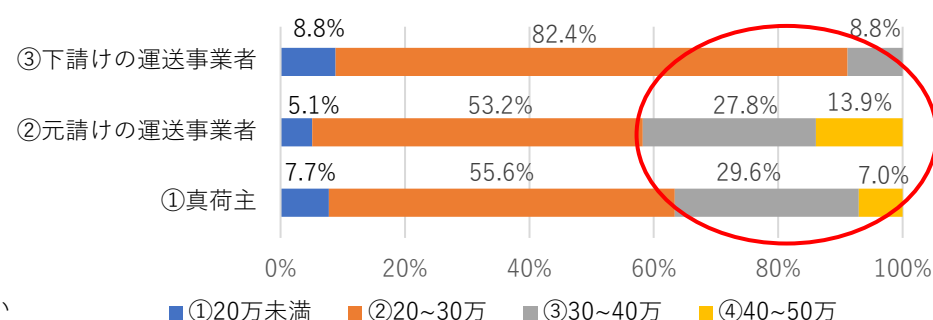


荷主数が多いほど運賃交渉を行いやすいのでは



- 荷主が真荷主→元請け→下請けとなるに従い、**運賃交渉の成功に負の相関**がある。
- 真荷主と比較し、元請け、下請けを荷主とする事業者は、標準的な運賃に対する**運賃収受率が低い**傾向。
- 荷主が下請けの場合は特に**月額給与水準も低い**傾向。
⇒荷主が「元請け、下請け」の事業者は運賃交渉が難しく、それ故給与が抑えられる傾向にあることを示唆

荷主の種別に対する月額給与水準
N=255



Category	① 40 未満	② 40～59	③ 60～79	④ 80～99	⑤ 100 以上
③ 下請けの運送事業者	6.1%	9.1%	48.5%	33.3%	3.0%
② 元請けの運送事業者	12.2%	12.2%	45.9%	27.0%	2.7%
① 真荷主	3.7%	7.4%	40.7%	43.0%	5.2%

長崎県地方協議会の取組について

1. これまでの長崎県地方協議会の取組について
2. 令和5年度の長崎県地方協議会の取組について
3. 令和6年度の長崎県地方協議会の取組計画案について

3. 令和6年度の取組計画(案)について

令和5年度長崎県地方協議会重点取組事項PDCAシート

○加工食品・農産物輸送等を行う運送事業者の労働環境の改善

○重点取組事項概要

加工食品輸送と農産物輸送等を行う運送事業者の労働環境、運賃収受状況、荷主との運賃交渉の有無等の実態を把握し、課題等の改善を図ることにより、トラック運送業界の人手不足解消に向け、ドライバーが就労しやすい労働環境を構築する。

○KPI

- [1]加工食品物流事業者へのアンケート調査[荷主との協議を行った事業者 50%]
- [2]ホワイト物流推進運動賛同事業者数[運送事業者10者][荷主企業1者]

○重点取組事項の取組状況

- ・運送事業者の労働環境や標準的な運賃収受率等の実態把握のため、令和5年12月トラック事業者へアンケート調査を実施した。
- ・物流改善ガイドラインの効果的な周知方法を検討し、令和6年2月、荷主企業へ周知・協力依頼文書を支局長名で発出した。
- ・ホワイト物流推進運動の賛同企業数を増やすため、令和6年2月、荷主企業へ賛同依頼文書を支局長名で発出した。

【KPI達成状況】

- [1]令和5年12月、運転手の採用状況や労働環境に加え、標準的な運賃の収受状況等を調査項目に追加したアンケートを実施。
[荷主との協議(運賃交渉)を行った事業者 73%]
- [2]ホワイト物流推進運動賛同企業数[運送事業者7者][荷主企業0者](※R6.1.31時点)

○課題及び今後の対応の方向性

- ・運送事業者が業務効率化を図り、標準的な運賃を収受するためには荷主の理解・協力が不可欠であることから、荷主企業向けに荷待ち時間や拘束時間、運賃収受等の問題に関する周知や講習会、運送事業者の取組への協力依頼を実施する。
- ・運送事業者が荷主へ運賃交渉等を行うための下地作りとして、運送事業者向けの原価計算の講習会を開催する。
- ・時間外労働の上限規制適用後の運送事業者の実態把握のため、労働環境及び標準的な運賃収受率等に関するアンケート調査を実施し、アンケート結果を基に数値目標を設定する。

3. 令和6年度の取組計画(案)について

【アンケート結果より】

- ①トラック運転手の給与は、長い拘束時間と長距離運行で成り立っており、新しい改善基準告示に対応できない運行を行っている運送事業者も見受けられる。
- ②短期的な人手不足の解消のためには給与水準の上昇が必要。
- ③運賃交渉を行った事業者が、より高い運賃を収受する傾向にある。
- ④運賃交渉に有効だった取組に、自社の現状や、根拠となる数字を示し根気強く交渉することが挙げられている

⇒一人あたりの労働時間を減少させるための運転手雇用
⇒より短い拘束時間・短い距離で給与水準を維持

} 標準的な運賃を参考に運賃水準を上げる必要がある

⇒荷待ち時間の短縮や荷役時間の減少など業務の効率化
⇒運送事業者が荷主と運賃交渉を行うための下地作り

} 荷主の理解と協力、運賃交渉のための説得のツールが必要

○今後実施する取組の方向性

【協議会】改正改善基準告示への対応状況の調査・運賃収受状況のフォローアップ

荷主への協力依頼、荷主向けの講習会等の周知活動

運送事業者向け原価計算講習会、継続したホワイト物流推進運動の周知

【荷主】運送事業者との交渉に応じるとともに、荷待ち時間の軽減など効率的な運送に協力

【運送事業者】自社の現状、運送原価を分析し運賃交渉のツールとするとともに、輸送の効率化を図る

3. 令和6年度の取組計画(案)について

令和6年度取組計画(案)

○改正改善基準告示の対応状況の調査・運賃収受状況のフォローアップ°

1. 運転手の人材確保状況、労働条件、標準的な運賃の収受状況・労働環境等に関するアンケート実施（上限規制実施後の状況を確認する）

○荷主への協力依頼、荷主向けの講習会等の周知活動

2. 改善基準告示改正後、明らかとなった課題や、業務効率化の取組事例などについて、荷主企業の理解を深めるため、荷主向けの講習会開催等により周知を図る

○運送事業者向け原価計算講習会

3. トラック運送事業者向けの原価計算の講習会実施するなど、荷主に対して運賃値上げの必要性を理解してもらうためのツールを提供

○ホワイト物流推進運動の周知の継続

4. 荷主企業と物流事業者が相互に協力し、物流を改善させる気運を醸成するため、ホワイト物流推進運動の取組について周知し、賛同企業の更なる拡大を図る

3. 令和6年度の取組計画(案)について(工程表)

地方協議会名:長崎県地方協議会重点取組事項PDCAシート
＜重点取組事項名＞加工食品・農産物輸送等を行う運送事業者の労働環境の改善
【概要】
加工食品輸送や農産物輸送等を行う運送事業者の実態を把握し、課題等の改善を図ることにより、トラック運送業界の
人手不足解消に向け、ドライバーが就労しやすい労働環境を構築する。

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
加工食品輸送・農産物輸送等を行う運送事業者の課題解決				・標準的な運賃の8割以上を収受できている運送事業者50%以上 ・ホワイト物流推進運動賛同事業者数 [運送事業者20者] [荷主企業5者] ・トラック運送事業者向けの原価計算の講習会開催1回 ・荷主企業向けの周知活動、講習会開催1回	
労働環境改善の状況を確認					
加工食品を輸送するトラック運送事業者を対象にアンケート調査を実施。276社へアンケート調査を実施、155社から回答があり加工食品を輸送している67社からの回答を集計。	地方協議会にて加工食品物流のアンケート調査結果を報告し、結果から課題を検討。	運転者の労働環境、標準的な運賃収受状況、運転者採用状況等についてアンケート調査実施			
		地方協議会にてアンケート調査の集計結果を報告し、集計結果を基に改善策を検討。	実証実験の実施も含めた改善策の検討		
		荷主企業・運送事業者への周知			
		改善基準告示改正・時間外労働上限規制適用について荷主企業へ周知	荷主向けの講習会開催・周知活動		
		物流改善ガイドラインについて運送事業者・荷主企業へ周知			
		ホワイト物流推進運動について運送事業者・荷主企業へ周知し賛同企業を増やす			
			トラック運送事業者向けの原価計算の講習会実施		