

# 長崎県地方協議会の取り組みについて

---

令和7年3月13日

九州運輸局 長崎運輸支局

## 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17回開催  
長崎県地方協議会は今回で第16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/gyoumu/jidousha\\_k/truck\\_kyogikai.htm](https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/jidousha_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](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html)



昨年度の協議会  
(R6.2.28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6年度の長崎県地方協議会の取組について
3. 令和7年度の長崎県地方協議会の取組計画について

# 1.これまでの長崎県地方協議会の取組について

## 過去のパイロット事業（平成28、29年度）

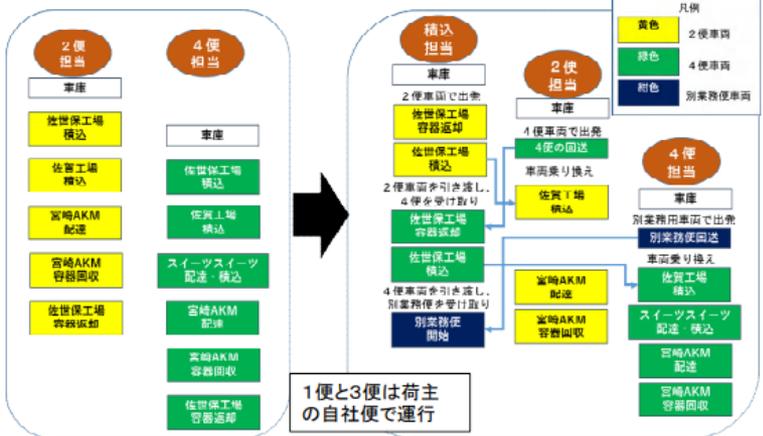
### 業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減 長崎県

#### 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に対応。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

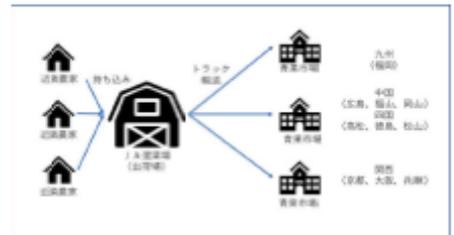
### 一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮 長崎県

#### 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

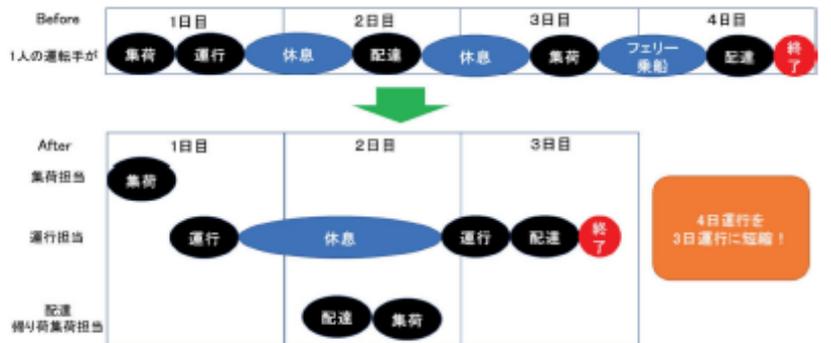
##### 【一貫パレチゼーションの実施】



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。

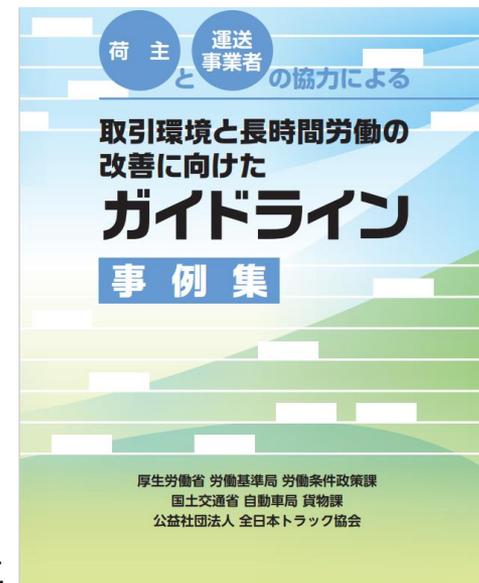
01農水産品 02金属機械工業品 03科学工業品  
04軽工業品食料品 05雑工業品 06特種品

☞ 「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](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html))



## 令和5年度の取組について

運送事業者を対象に、採用状況、労働環境、標準的な運賃の収受状況の調査項目についてアンケート実施し、課題を把握するとともに労働条件改善状況を確認した。

調査時期	令和5年12月～令和6年1月
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>長崎県トラック協会会員事業者461者</li> <li>うち263者が回答（回答率57.0%）</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両数</li> <li>人手不足感</li> <li>女性運転手数</li> <li>1ヶ月の平均給与総額</li> <li>平均勤続年数</li> <li>荷主の状況</li> <li>2024年に向けた取組状況</li> <li>運賃収受の状況や運賃の交渉状況 など</li> </ul>

※調査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督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手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（定期的に委託貨物がある）の数を教えてください。  
 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 再生资源・廃棄物 ⑩ 日用品  
 ⑪ 機械 ⑫ 宅配便・特種貨物 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を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（東彼村・佐世保・北松） ④ 雲仙・島原 ⑤ 島五・上島五・壱岐・対馬

### 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6年度の長崎県地方協議会の取組について
3. 令和7年度の長崎県地方協議会の取組計画について

### 令和6年度 取組計画

① 運転手の人材確保状況、労働条件、標準的な運賃の收受状況・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）

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

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

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

## 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）

※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ない。  
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督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かかる実態調査 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。

- ①10両以下 ②11～30両 ③31～50両 ④51～100両 ⑤101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。

- ①10名以下 ②11～30名 ③31～50名 ④51～100名 ⑤101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 ②1～3名 ③4～6名 ④7～10名 ⑤11名以上

質問（４）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？

- ①20歳代 ②30歳代 ③40歳代 ④50歳代 ⑤60歳代

質問（５）貴社の長崎県内の運転手の平均勤続年数は何年くらいですか？

- ①3年未満 ②3年以上5年未満 ③5年以上10年未満 ④10年以上20年未満 ⑤20年以上30年未満 ⑥30年以上

質問（６）貴社の長崎県内の月額給与の総支給額の平均を教えてください。

- ①20万円未満 ②20万円以上30万円未満 ③30万円以上40万円未満 ④40万円以上50万円未満 ⑤50万円以上

質問（７）貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数を教えてください。

- ①1者 ②2～3者 ③4～5者 ④6～7者 ⑤8者以上

質問（８）貴社が取引する荷主のうち、（７）の主な荷主が占める割合を教えてください。

- ①4割未満 ②4～5割 ③6～7割 ④8～9割 ⑤10割

質問（９）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・特積貨物 ⑬その他（ ）

質問（10）（9）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（11）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（12）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6年12月
調査対象	・長崎県トラック協会会員事業者 <b>457者</b> のうち ・うち <b>212者</b> が回答（回答率 <b>46.3%</b> ）
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問題に対する取組の実施状況、運賃収受の状況等を把握し、今後の取組に活用する。
アンケート項目	・車両数 ・1ヶ月の平均給与総額 ・平均勤続年数 ・荷主の状況 ・2024年問題に対する取組状況 ・運賃収受の状況や運賃の交渉状況 など

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

※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。



### 「2024年問題」に対して

質問(13) 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 ①8時間以下 ②8時間超11時間以下 ③11時間超13時間以下 ④13時間超14時間以下  
⑤14時間超～15時間以下 ⑥15時間超～16時間以下 ⑦16時間超

1ヶ月あたり ①160時間以下 ②160時間超～250時間以下 ③250時間超～284時間以下  
④284時間超～310時間以下 ⑤310時間超

泊つきの有無 ①あり ②なし

質問(14) 一つの運行で144時間(フェリーに乗船する場合における休息時間を除く。)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(15) 令和6年4月に改正された改善基準告示について、今年度はその基準を遵守できそうですか。

①遵守できる(遵守できると思われる) ②遵守できない(遵守できないと思われる)

質問(16) (15)で①の回答を選択された方のみご回答ください。遵守するために実施した取組(もしくはその理由)を教えてください。

取組例) 荷主との交渉の結果、積込・取卸が時間指定となり待機時間を解消したため  
荷主との交渉の結果、パレット積みとなり積込み時間を短縮したため  
理由例) そもそも改善基準告示に抵触する恐れのある運行がないため 等

質問(17) (15)で②の回答を選択された方のみご回答ください。改善基準告示などで遵守できない(遵守できないと思われる)事項を教えてください。(複数選択可)

①1日の拘束時間 ②月間の拘束時間 ③年間の拘束時間 ④1日の休息期間 ⑤運転時間(1日又は1週)  
⑥連続運転時間 ⑦一運行144時間

質問(18) 同じく(15)で②の回答を選択された方のみご回答ください。年末、年度末に向けて、何か実施する取組はありますか。

質問(19) 令和6年4月以前と比べて、改善基準告示に抵触する等の理由により運送依頼を断ることが増えましたか。

①断ることが増えた ②変わらない

質問(20) (19)で①の回答を選択された方のみご回答ください。その結果売り上げ等が減少し、経営に影響を与えていますか。

①影響を与えている ②影響を与えていない

※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。



### 貴社の運賃收受状況について

質問(21) 国土交通省が告示している「標準的な運賃(令和6年3月22日告示)」の金額を100とした場合、実際に貴社が收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)

①0% ②1～19% ③20～39% ④40～59% ⑤60～79% ⑥80～99% ⑦100%

質問(22) 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(23)(22)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(24) 同じく(22)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(25)(22)で、④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(26) 貴営業所が扱う荷主のうち、「標準的な運賃(令和6年3月22日告示)」の80%以上を收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○をつける。)

①0% ②1～19% ③20～39% ④40～59% ⑤60～79% ⑥80～99% ⑦100%

### 参考資料

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)  
厚生労働省 HP

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html)



一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃(令和6年3月告示)  
全日本トラック協会 HP

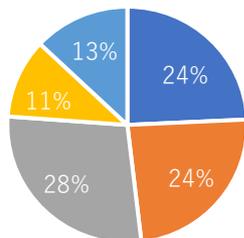
[https://jta.or.jp/member/kaisei\\_jigyoho/top/hyoujun\\_unchin.html](https://jta.or.jp/member/kaisei_jigyoho/top/hyoujun_unchin.html)



# 2.①アンケート結果について(所在地、車両数)

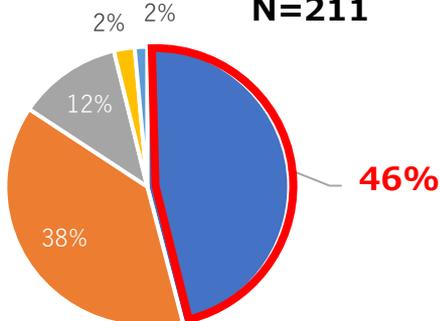
- 貴社が所在する地域に○をつけてください。(複数選択可)
- 貴社の長崎県内すべての車両数を教えてください。

事業所所在地 (複数回答あり) N=239



- 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・杵岐・対馬

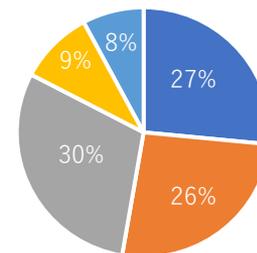
県内車両数 N=211



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

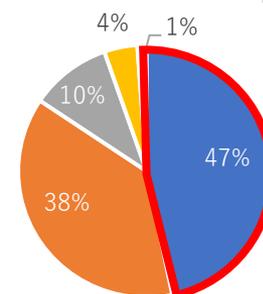
【参考】令和5年度

事業所所在地 (複数回答あり) N=294



- ① 県央
- ② 県南
- ③ 県北
- ④ 雲仙・島原
- ⑤ 離島

県内車両数 N=263



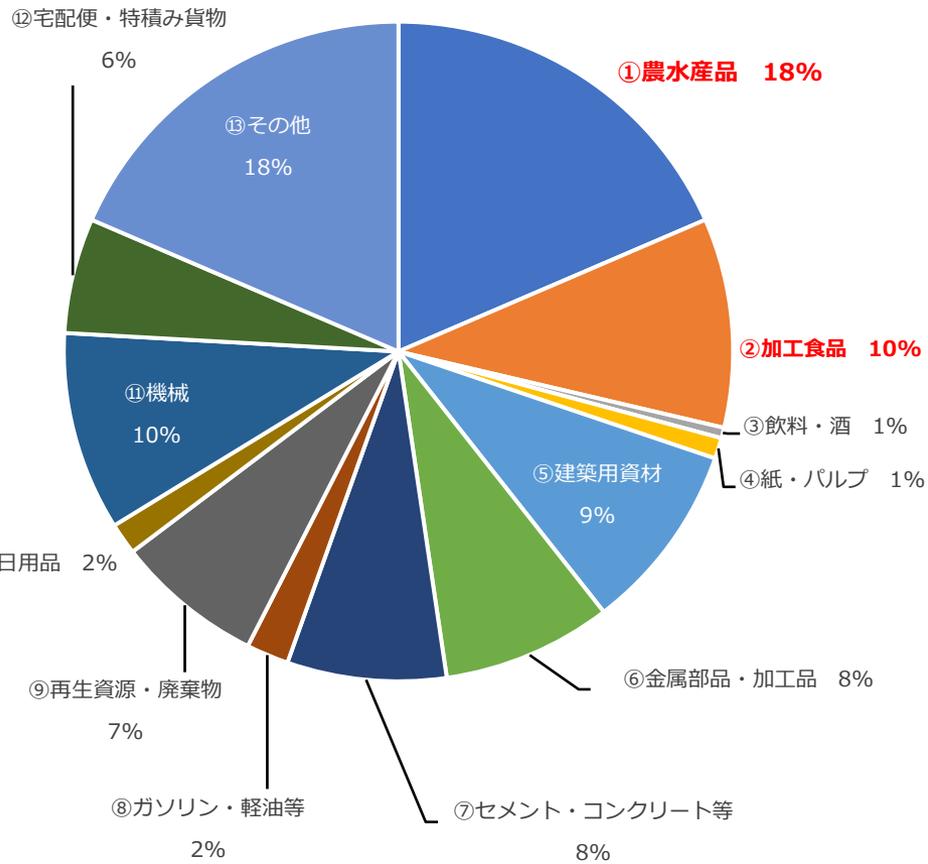
- ① 10両以下
- ② 11~30両
- ③ 31~50両
- ④ 51~100両
- ⑤ 101両以上

車両数10両以下の事業者が最も多く約半数を占め、30両以下も含めると8割超となる。

# 2.①アンケート結果について(取扱品目)

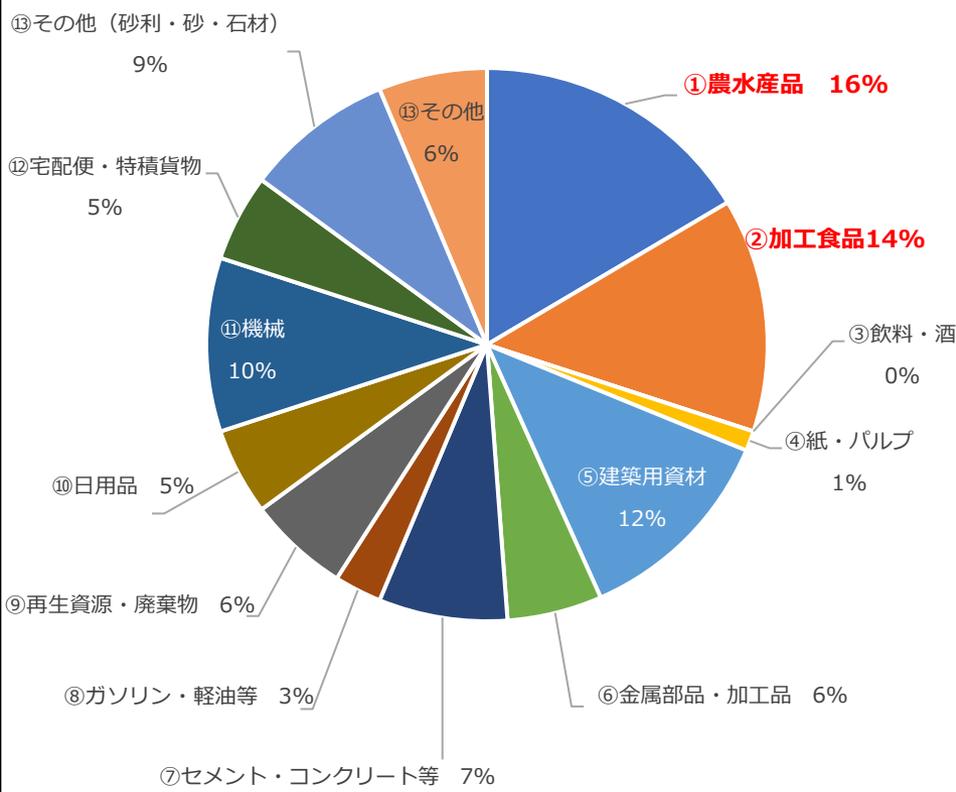
○貴社の取扱品目のうち、最も取扱いが多い品目を1つ選んでください。

主要取扱品目 N=203



【参考】令和5年度

主要取扱品目 N=256



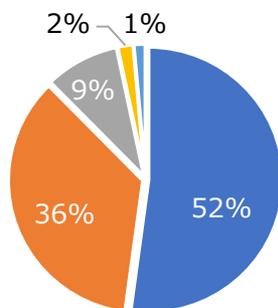
主要取扱品目は農水産品・加工食品が最も多くこの2種類で3割を占めた。

# 2.①アンケート結果について(運転者数)

- 貴社の長崎県内すべての運転者数を教えてください。
- 上記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。

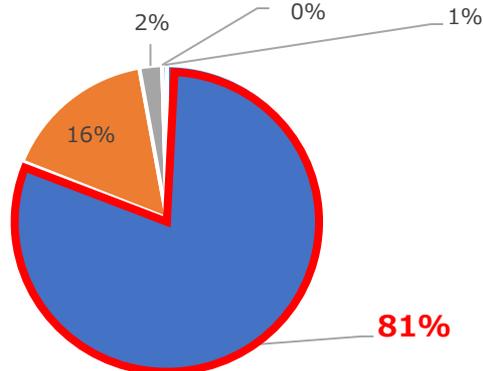
県内運転者数 N=211

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



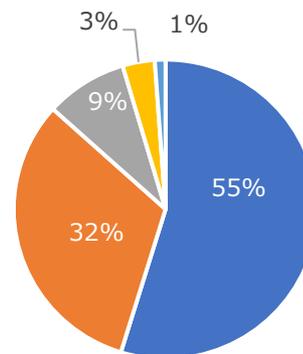
女性運転者数 (内数) N=211

■ ①いない ■ ②1~3名 ■ ③4~6名 ■ ④7~10名 ■ ⑤11名以上



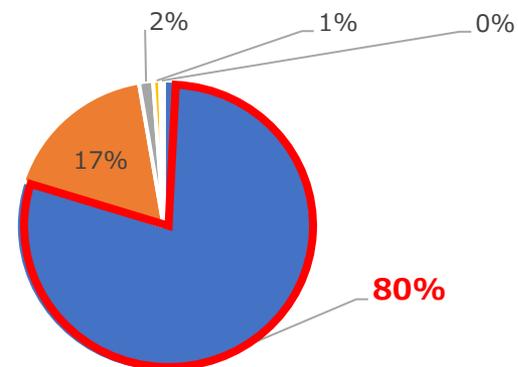
【参考】令和5年度 県内運転手数 N=263

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



女性運転手の人数 N=260

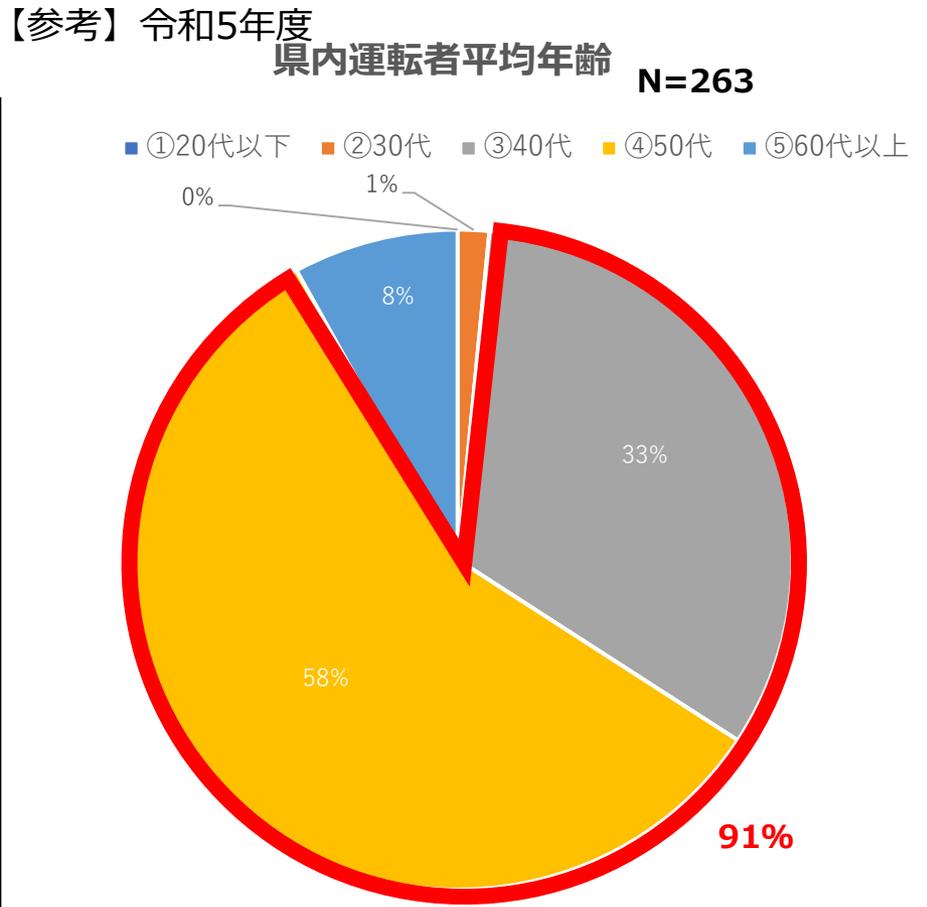
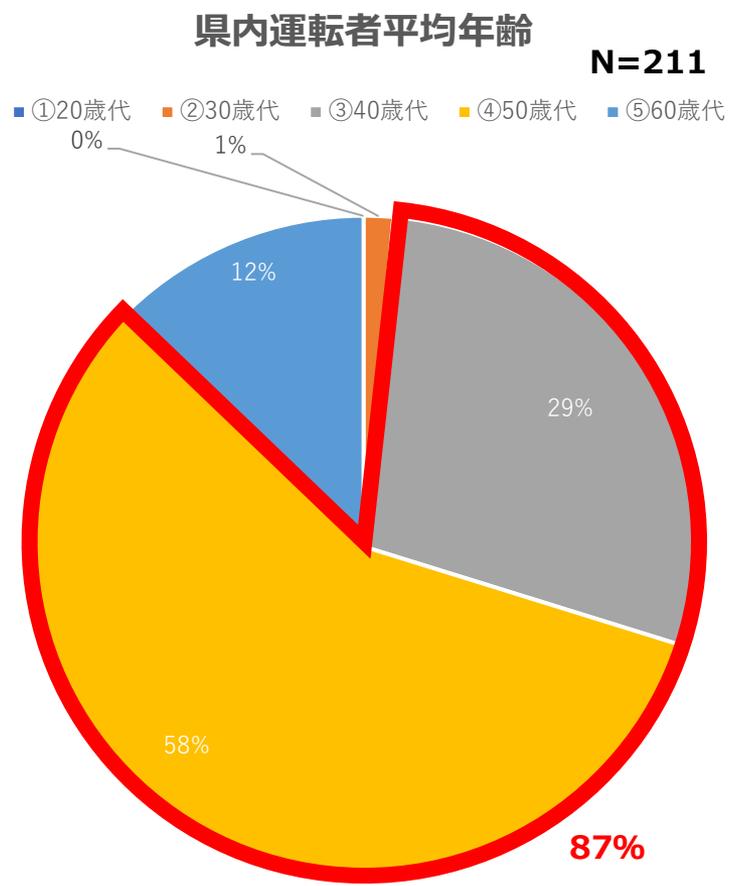
■ ①いない ■ ②1~3 ■ ③4~6 ■ ④7~10 ■ ⑤11以上



運転者数は10名以下が最も多く、車両数に準じた結果となった。  
8割の事業者が、女性運転者数はいないと回答した。

# 2.①アンケート結果について(平均年齢)

○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



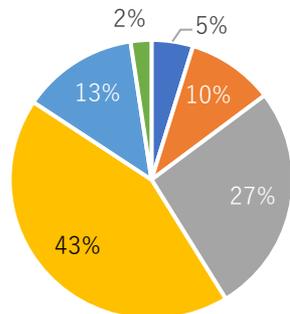
平均年齢は、40～50歳代が9割近く占める。

# 2.①アンケート結果について(勤続年数、給与)

- 貴社の長崎県内の運転手の平均勤続年数は何年くらいですか。
- 貴社の長崎県内の月額給与の総支給額の平均を教えてください。

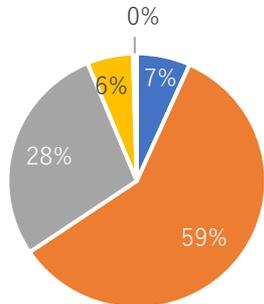
県内運転者平均勤続年数 N=211

- ①3年未満
- ②3年以上5年未満
- ③5年以上10年未満
- ④10年以上20年未満
- ⑤20年以上30年未満
- ⑥30年以上



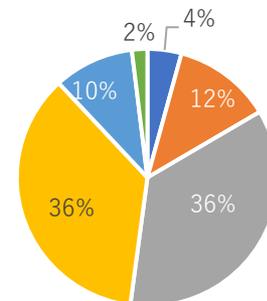
県内平均給与総支給額 N=209

- ①20万円未満
- ②20万円以上30万円未満
- ③30万円以上40万円未満
- ④40万円以上50万円未満
- ⑤50万円以上



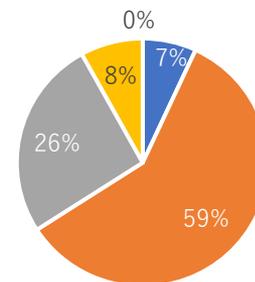
【参考】令和5年度 県内運転者平均勤続年数 N=261

- ①3年未満
- ②3~5年
- ③5~10年
- ④10~20年
- ⑤20~30年
- ⑥30年以上



県内平均給与支給額 N=261

- ①20万未満
- ②20~30万
- ③30~40万
- ④40~50万
- ⑤50万以上



平均勤続年数は10年～20年が最も多い。  
平均給与額については、20～30万円が最も多い。

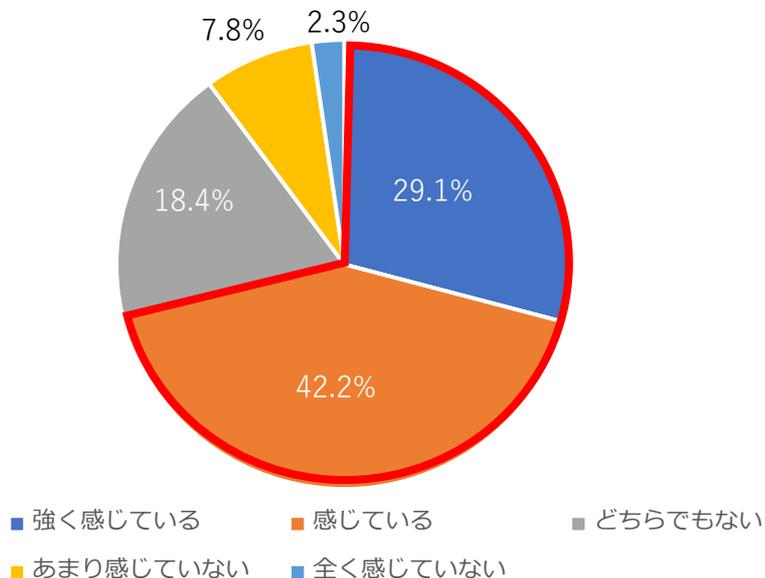
# 2.①アンケート結果について(人手不足感)

○令和6年4月1日以降、供給する輸送量に対する労働力が不足していると感じていますか。【令和6年度本局】  
○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。【令和5年度】

【参考】令和6年度九州運輸局本局実施アンケート

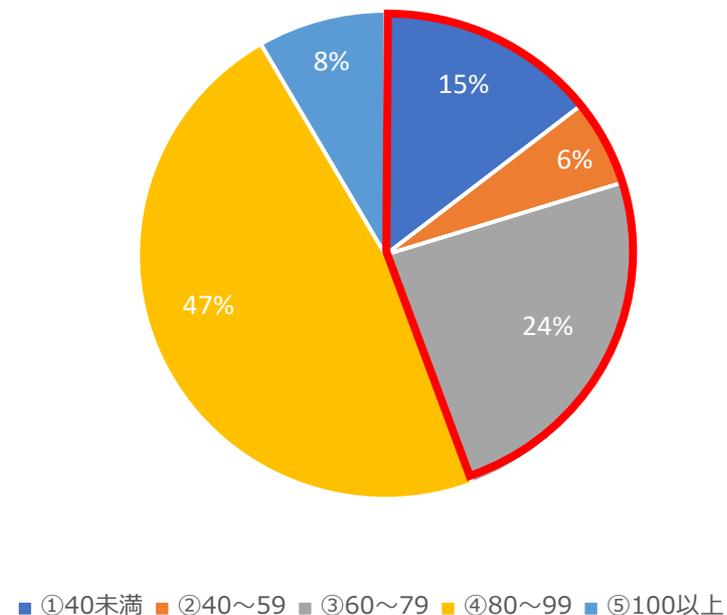
【参考】令和5年度

人手不足感（九州管内）



人手不足感

N=262



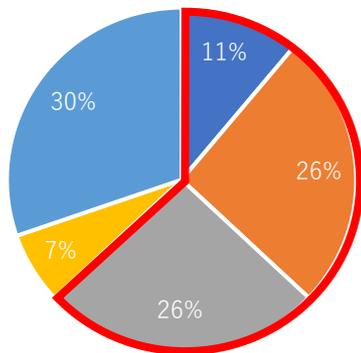
人手不足感については、「強く感じている」、「感じている」合計で7割以上。  
昨年度は、100を「人手不足なし」とした場合、80未満の充足率と回答した事業者は5割弱。

# 2.①アンケート結果について(荷主数、割合)

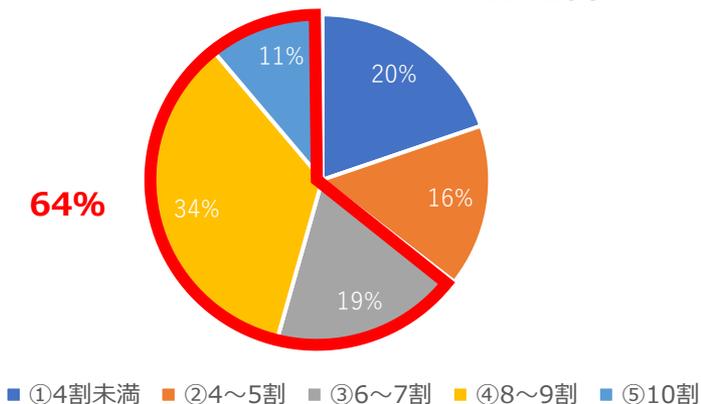
- 貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数を教えてください。
- 貴社が取引する荷主のうち、上記の主な荷主が占める割合を教えてください。

主要荷主数 N=208

■ ①1者 ■ ②2~3者 ■ ③4~5者 ■ ④6~7者 ■ ⑤8者以上

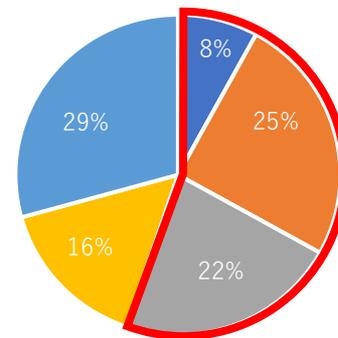


主要荷主割合 N=208

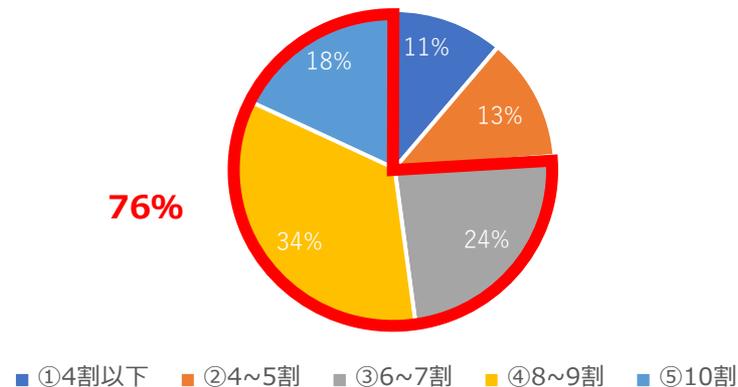


【参考】令和5年度 主要荷主の数 N=263

■ ①1者 ■ ②2~3者 ■ ③4~5者 ■ ④6~7者 ■ ⑤8者以上



主要荷主割合 N=261



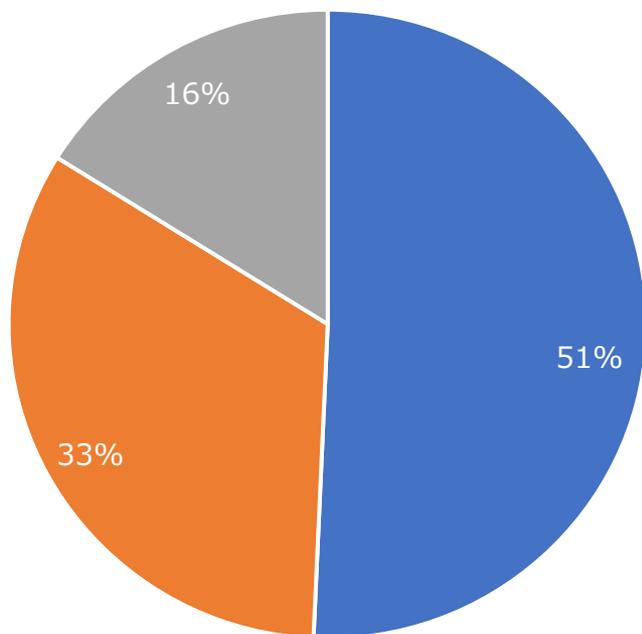
主要荷主数が5者以下の割合が55%→63%と増加した。  
 主要荷主の占める割合が6割以上の割合が76%→64%となり、主要荷主以外からも運送を受注するようになった事業者の割合が増加。

## 2.①アンケート結果について(荷主の種類)

○主な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。

取扱品目の荷主 N=211

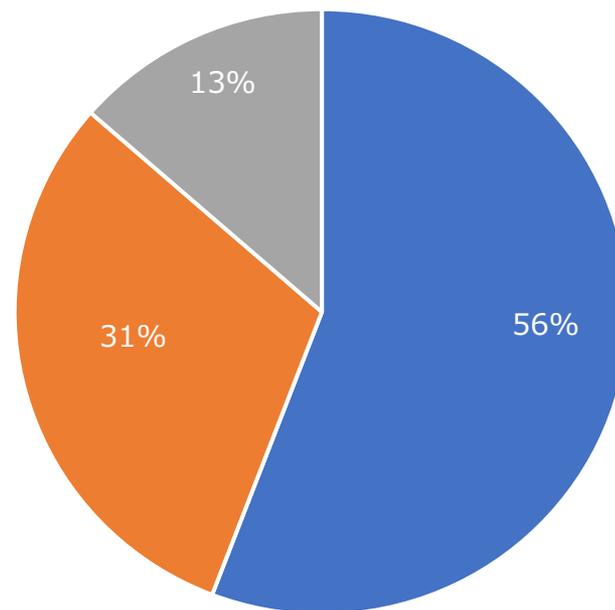
■ ①真荷主 ■ ②元請けの運送事業者 ■ ③下請けの運送事業者（自社が孫請）



【参考】令和5年度

取扱品目の荷主 N=258

■ ①真荷主 ■ ②元請けの運送事業者 ■ ③下請けの運送事業者



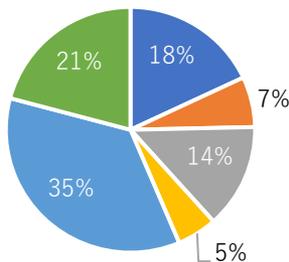
真荷主の割合が低下したが、その割合は5割を占める。

# 2.①アンケート結果について(拘束時間等の現状1)

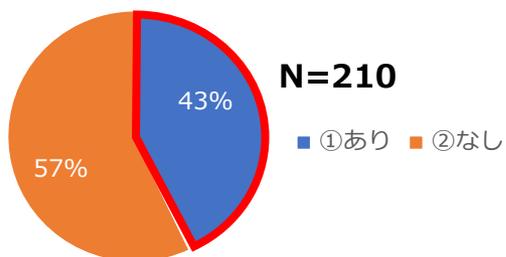
- 貴社の主な運行パターンについて最も近いもの1つに○をつけてください。  
○最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について 泊付き運行の有無

主な運行パターン N=211

- 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



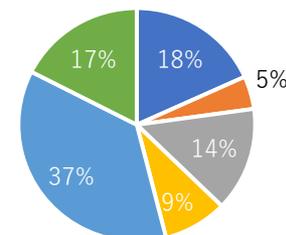
泊つき運行の有無



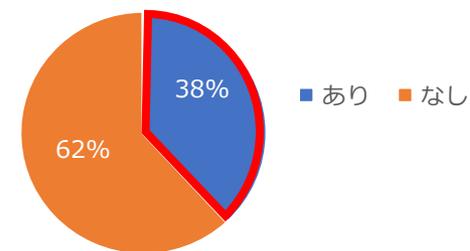
【参考】令和5年度

主な運行パターン N=263

- ①長距離・貸切
- ②長距離・積合せ
- ③中距離・貸切
- ④中距離・積合せ
- ⑤短距離・貸切
- ⑥短距離・積合せ



泊つき運行の有無



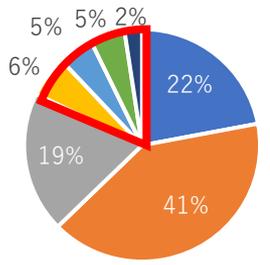
泊付き運行の割合が多少ではあるが増加しており、これまで1日で行っていた運行を2日行程にした影響等が考えられる。

# 2.①アンケート結果について(拘束時間等の現状2)

- 最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について 1日あたりの拘束時間 (1週間平均)
- 最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について 1ヶ月あたりの拘束時間 (1年平均)

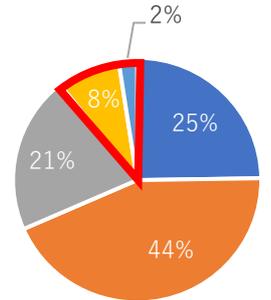
1日あたり拘束時間 N=209

- ①8時間以下
- ②8時間超11時間以下
- ③11時間超13時間以下
- ④13時間超14時間以下
- ⑤14時間超～15時間以下
- ⑥15時間超～16時間以下
- ⑦16時間超



1ヶ月あたり拘束時間 N=206

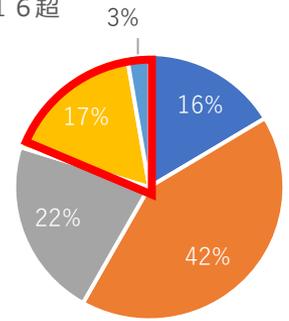
- ①160時間以下
- ②160時間超～250時間以下
- ③250時間超～284時間以下
- ④284時間超～310時間以下
- ⑤310時間超



【参考】令和5年度

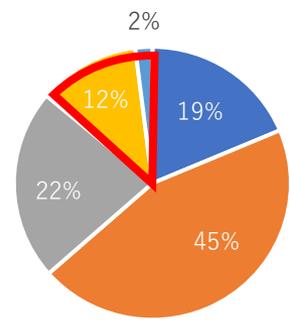
1日あたり拘束時間 (1日) N=263

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



1ヶ月あたり拘束時間 N=252

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



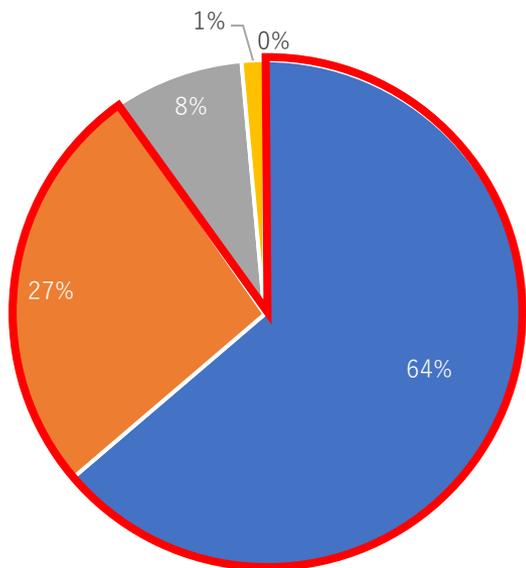
1日の拘束時間13時間超の割合が20%→18%となり、わずかではあるが改善が見られる  
1ヶ月の拘束時間 (現284、旧293) を超える割合も14%→10%と多少の改善が見られる。

# 2.①アンケート結果について(拘束時間等の現状3)

○一つの運行で144時間（フェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）を超える運行はどれくらいありますか。

144時間超運行の頻度 N=209

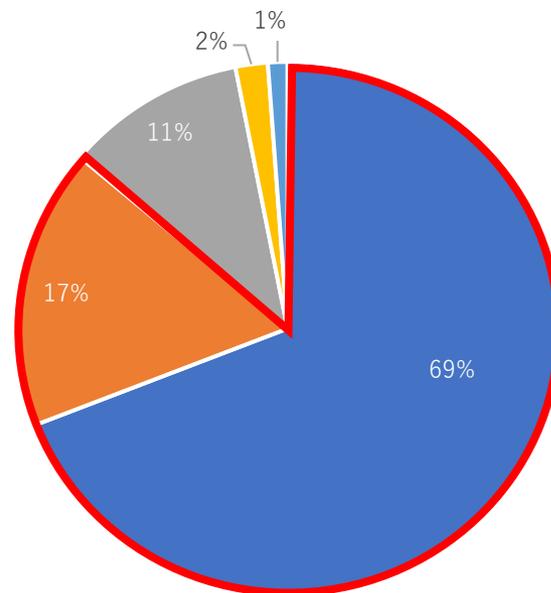
- ①全くない
- ②ほとんどない
- ③時々ある（半分くらい）
- ④頻繁にある（7～8割くらい）
- ⑤ほとんどが超える



【参考】令和5年度

144時間超運行の頻度 N=259

- 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



144時間超の運行が「全くない」、「ほとんどない」の割合は86%→91%と改善がうかがえるが、「全くない」の割合は微減している。

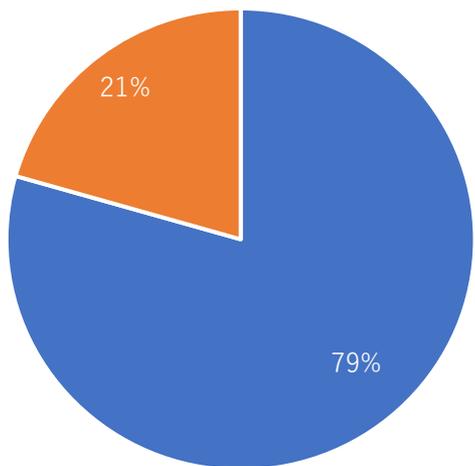
# 2.①アンケート結果について(拘束時間等の現状4)

- 令和6年4月に改正された改善基準告示について、今年度はその基準を遵守できそうですか。
- 善基準告示などで遵守できない(遵守できないと思われる)事項を教えてください。(複数選択可)

## 改正改善基準告示 遵守目安

N=209

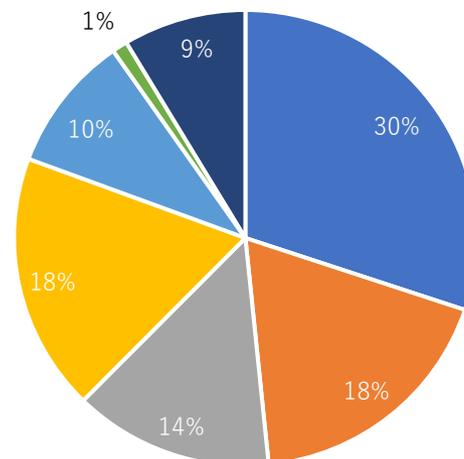
- ①遵守できる(遵守できると思われる)
- ②遵守できない(遵守できないと思われる)



## 遵守できない項目(重複あり)

N=93

- ①1日の拘束時間
- ②月間の拘束時間
- ③年間の拘束時間
- ④1日の休息期間
- ⑤運転時間(1日又は1週)
- ⑥連続運転時間
- ⑦一運行144時間



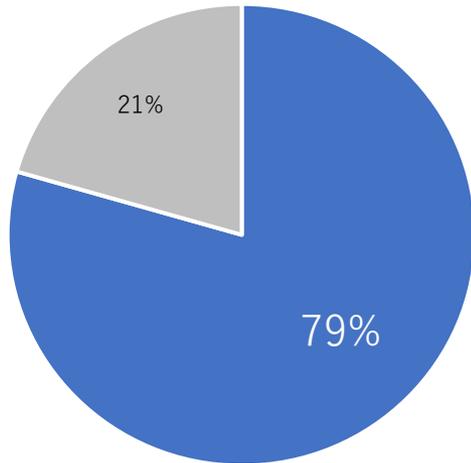
約2割の事業者が、令和6年度に改正改善基準告示を遵守できないと回答。  
その項目としては、1日の拘束時間、月間の拘束時間、1日の休息期間、年間の拘束時間と続いた。

○遵守できる（遵守できると思われる）と回答した方について  
遵守するために実施した取組（もしくはその理由）を教えてください。

N=151（原文ママ）

## 改正改善基準告示 遵守目安

- ①遵守できる（遵守できると思われる）
- ②遵守できない（遵守できないと思われる）



### 【特段の取組なし】

- ・そもそも改善基準告示に接触するおそれのある運行がないため
- ・長距離運行がほとんどない為 など

→81件（全体の53.6%）

### 【取組例：主なもの】

- ・配送コースの見直し等により、残業時間の短縮や、色々なコースの組み合わせにより基準内に抑えている
- ・配車計画の見直し
- ・関東、関西への運行を廃止
- ・週休2日制
- ・休日が増えた事で解消
- ・走行、時間等の教育
- ・ドライバーさんに徹底した拘束時間の教育
- ・高速道路の頻繁な使用
- ・高速道路使用にて走行時間を減少し、休憩時間、休みを確保した
- ・受注を減らす
- ・仕事を受けない
- ・人員を増員してシフト制による休日を取り入れた事
- ・運転手の確保

○遵守できる（遵守できると思われる）と回答した方について  
遵守するために実施した取組（もしくはその理由）を教えてください。

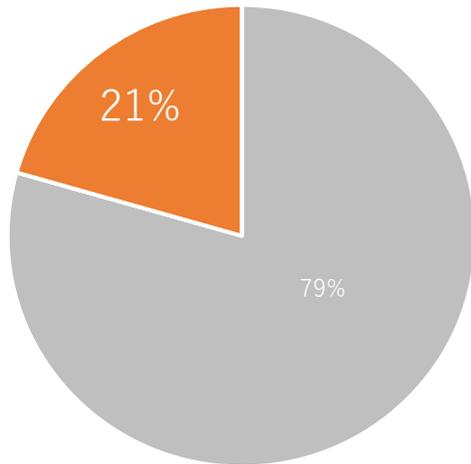
- ・中継店でのドライバーチェンジ
- ・共同配送に力をそそいだ10年かけて
- ・早出残業になるとと思われる現場に配車しない
- ・遠くの仕事は受けない
- ・拘束時間が長い荷主をお断りした
- ・荷主との交渉の結果改善されない契約の解除
- ・荷主との交渉の結果、積み込み、下ろしがほとんどパレット積みになったから
- ・荷主との交渉の結果、始業開始時間を遅らせ、拘束時間が短縮したため
- ・とにかく労働時間への短縮の為の交渉取組
- ・荷主との交渉の結果、積込、取卸がスムーズになり、待機時間を解消したため
- ・荷主と運賃交渉および運行日程の調整を行い、余裕をもった運行をできるようにした
- ・荷主との交渉の結果、高速などの使用を許可して頂いた為
- ・荷主との交渉の結果、積込・取卸が時間指定となり待機時間を解消したため
- ・高速やフェリーの使用（荷主と交渉の結果）
- ・パレット積みで積込時間を短縮及びフェリー運行を実施
- ・拘束時間 労働時間 残業時間の管理システム導入
- ・徹底した時間管理、人員を増やした。社員になれる期間を早めた

○遵守できない(遵守できないと思われる)と回答した方について  
年末、年度末に向けて、何か実施する取組はありますか。

N=34 (原文ママ)

## 改正改善基準告示 遵守目安

- ①遵守できる(遵守できるとと思われる)
- ②遵守できない(遵守できないと思われる)



【特段の取組なし】

・特になし など

→6件

・繁忙期なのでできない。  
荷主様が離れてしまうから。

【取組例：主なもの】

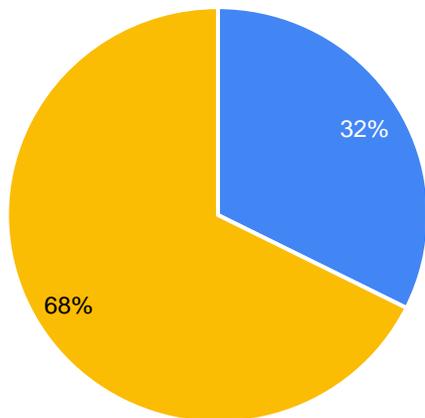
- ・ 外注を増やし、自車の稼働を抑える
- ・ 運転手不足で仕事量は変わらないので 庸車を頼んだりしてドライバーの負担を減らしている
- ・ 高速道路の使用 積込、荷下ろし作業の効率化
- ・ 待機時間を短縮する為、積込、取卸し時間の確認を徹底する(特に現場卸し)
- ・ 時間が抵触しそうな輸送案件は断る
- ・ できるだけ休ませる為、仕事量を減らす
- ・ 日々の拘束時間を管理して 出勤日数を調整している
- ・ 人員の増員以外に対策はないと思います
- ・ 運賃の良い荷主の新規開拓 (パレット積み、待機時間の解消含む)
- ・ 荷主に対して違反の出ないような運行依頼をしていただくようお願いする。
- ・ 運賃交渉とダイヤの見直し検討依頼
- ・ 荷主との話し合いにて、ドライバーに 正月休みを作ろうとしている
- ・ パレット積みへの改善、待機時間の解消、運賃値上げのできる荷主の新規開拓
- ・ 現行荷主のパレット積み、待機時間の解消、運賃値上げの交渉、新規荷主開拓
- ・ 1日の拘束時間対策のために、フェリーを利用するなど運転者の休憩時間を作る
- ・ フェリー運行の利用、積込を別の作業員にて行い乗務員を運行だけを行うように対応中

## 2.①アンケート結果について(2024年問題の影響)

- 令和6年4月以前と比べて、改善基準告示に抵触する等の理由により運送依頼を断ることが増えましたか。
- その結果売り上げ等が減少し、経営に影響を与えていますか。

運送依頼辞退 N=210

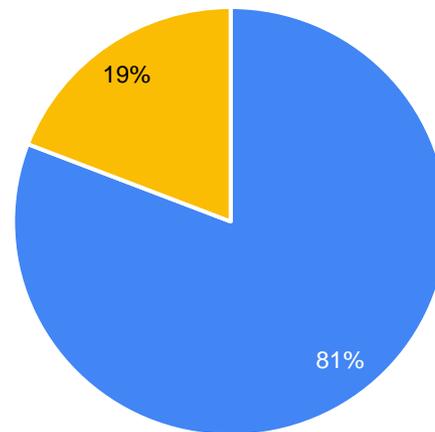
■ ①断ることが増えた ■ ②変わらない



運送依頼辞退による影響

N=68

■ ①影響を与えている ■ ②影響を与えていない



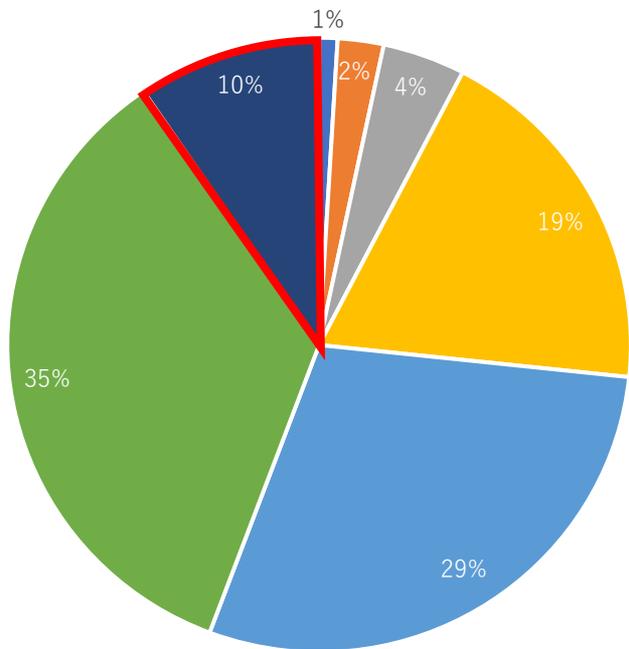
3割の事業者が運送を断ることが増えたと回答。  
またその影響が経営に影響を与えている。

# 2.①アンケート結果について(運賃1)

○国土交通省が告示している「標準的な運賃（令和6年3月22日告示）」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。

### 標準的運賃に対する現収受運賃の割合

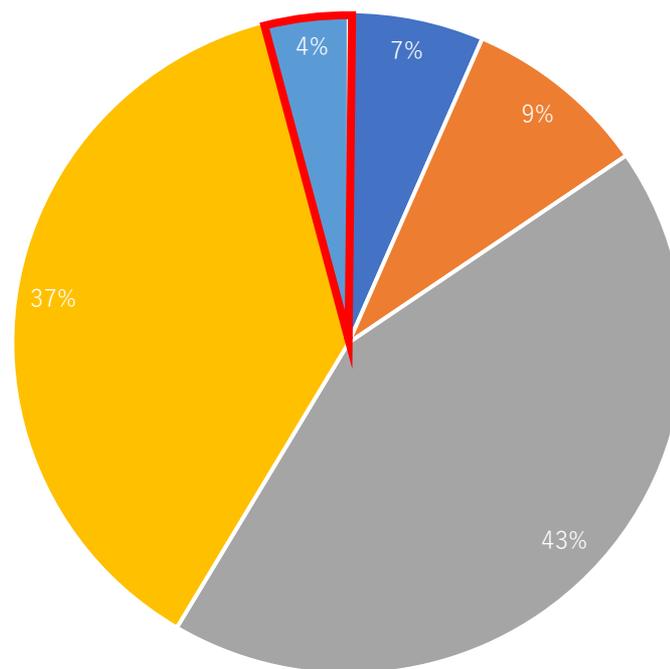
- ①0%
  - ②1~19%
  - ③20~39%
  - ④40~59%
  - ⑤60~79%
  - ⑥80~99%
  - ⑦100%
- N=210



【参考】令和5年度

### 標準的運賃に対する現収受運賃の割合

- ①40未満
  - ②40~59
  - ③60~79
  - ④80~99
  - ⑤100以上
- N=246



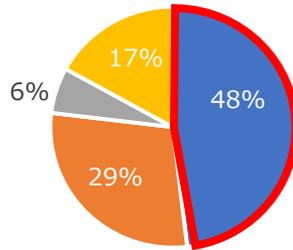
標準的な運賃と同額を収受している割合は4%→10%に増加。

# 2.①アンケート結果について(運賃2)

- 荷主と行った運賃交渉の状況を教えてください。
- 貴営業所が扱う荷主のうち、「標準的な運賃（令和6年3月22日告示）」の80%以上を収受できている荷主は全体のどれくらいですか。

運賃交渉状況 N=212

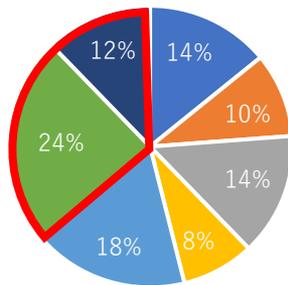
- ①交渉して受け入れられた
- ②交渉中
- ③交渉したが断られた
- ④交渉していない



標準的運賃の80%以上収受できている

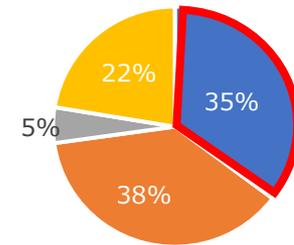
荷主の割合 N=206

- ①0%
- ②1~19%
- ③20~39%
- ④40~59%
- ⑤60~79%
- ⑥80~99%
- ⑦100%



【参考】令和5年度 運賃交渉状況 N=250

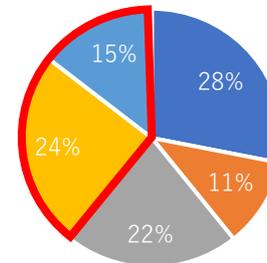
- ①受け入れられた
- ②交渉中
- ③断られた
- ④交渉していない



標準的運賃の額80%以上収受できている

荷主の割合 N=246

- ①40未満
- ②40~59
- ③60~79
- ④80~99
- ⑤100

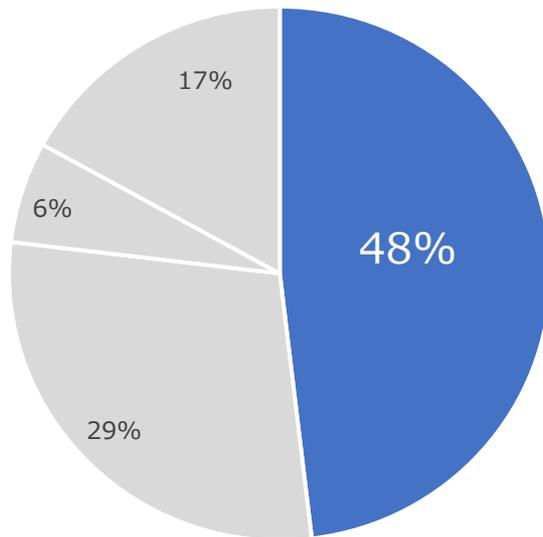


運賃交渉をして受け入れられたが35%→48%と増加。交渉していないも22%→17%へ減少。80%以上収受できている荷主の割合には大きな変化は見られなかった。

○荷主と行った運賃交渉の状況について「交渉して受け入れられた」と回答された方のみ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。

## 運賃交渉状況

- 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



N=81 (原文ママ)

### 【主な記載】

- ・ 世間での報道が大きいと思う (ニュース)
- ・ 2024年問題について、荷主側でも認識があった事。また現行の運用だと2024問題にひっかかるなどを荷主側にも理解があった事が大きかった。
- ・ 荷主からの運賃交渉で話し合い、条件に合ったので交渉を受け入れた。
- ・ 標準的運賃の公表
- ・ 標準的な運賃の資料を基に交渉を行った。現在の物価高騰(車両代、燃料費、人件費等)の資料を作成し交渉を行った。
- ・ 法令等による規制の説明や、コスト増の内訳資料の提示
- ・ 数値化して課題と解決策を説明し続けた。
- ・ 2024年問題以降の法規制について、荷主へ事前説明会を実施するとともに運賃アップへ繋げることができた。
- ・ 複数社で個別ではありますが同時に交渉した
- ・ とにかくお願いする
- ・ 社長自らが現場で常日頃から荷主さん達と仕事を共にし、コミュニケーションもしっかりとれていたので信頼が厚く運賃交渉の会議を数回開いた時も多くの方が足を運んで耳を傾けてくれた。
- ・ 撤退すると伝えた

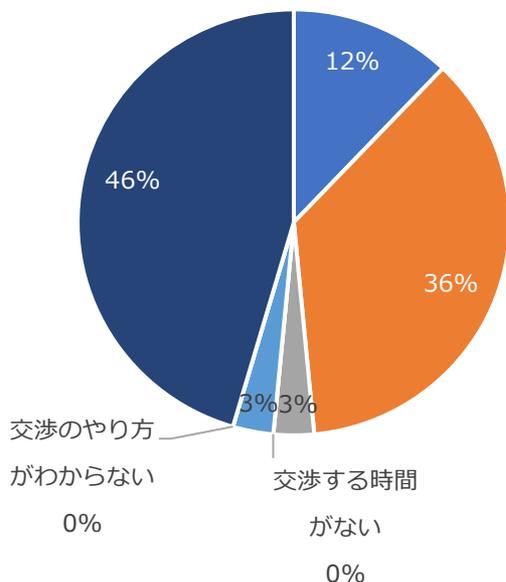
# 2.①アンケートの結果について(運賃4)

○運賃交渉していない理由を教えてください。

## 運賃交渉していない理由

N=33

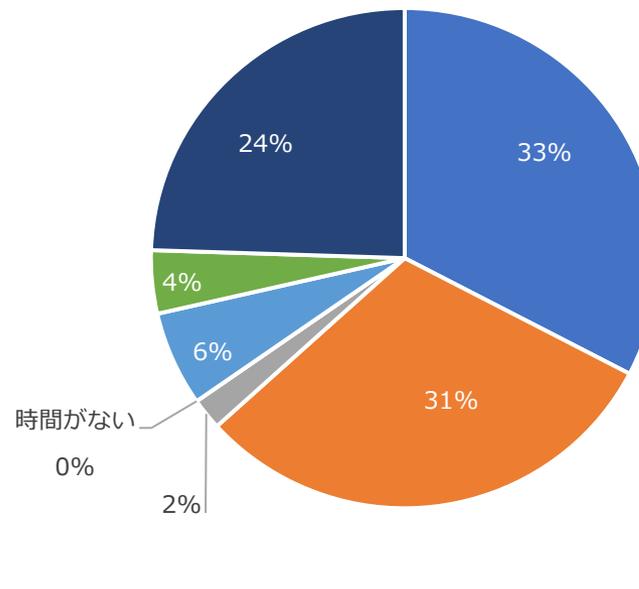
- ①真荷主または元請事業者の経営状況を考慮
- ②今後の契約への悪影響を懸念
- ③交渉にあたる人材がない
- ④交渉する時間がない
- ⑤交渉しても聞いてもらえないと思う
- ⑥交渉のやり方が分からない
- ⑦その他



## 運賃交渉していない理由

N=49

- ①相手の経営状況を考慮
- ②契約への悪影響を懸念
- ③人材がない
- ④時間が無い
- ⑤聞いてもらえないと思う
- ⑥やり方がわからない
- ⑦その他

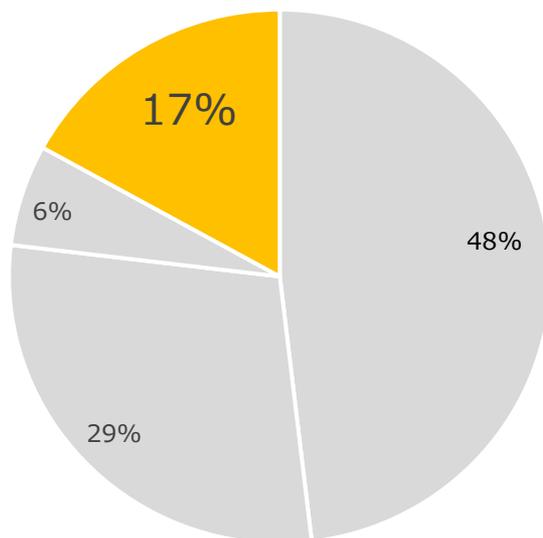


交渉をしていない理由として、契約への悪影響を懸念する割合が最も高かった。

○「運賃交渉していない」と回答された方のみ  
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。

## 運賃交渉状況

- 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



N=18 (原文ママ)

- ・ 国全体運賃が上がれば良い
- ・ 標準運賃の義務化又は標準運賃の9割を最低賃金として義務化
- ・ 行政機関より荷主へ強制的に最低運賃を発布してもらえれば交渉しやすいと思う
- ・ 他会社の単価も上がる事
- ・ 廃業覚悟で交渉する他ない
- ・ 交渉後の悪影響を考えるため
- ・ 運賃交渉になる可能性があるため
- ・ 荷主側の利益が上がれば可能
- ・ 業界全体の更なる機運の高まり
- ・ 燃料の高騰などの理由を理解してもらえないと思う
- ・ 全国民の人と交渉できれば
- ・ 労働時間が合うこと
- ・ 単価が市内で統一されているし、値上げより交渉すれば値下げを言われる
- ・ 荷主（親会社）が前もって値上げした為
- ・ 新聞が減少していても運賃は以前と変わらない為必要がない
- ・ 運行の発生に際して、自社受注の案件しかないため
- ・ 特に困ってない
- ・ 運賃に不満なし

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

## ◇セミナー等での講演

- 荷主向け物流「2024年問題」セミナー（9/4）
- 長崎県内企業の働き方改革推進に係る意見交換会（11/6）



## ◇荷主側企業への要請

- 物流業務の発注側企業に対する協力要請の実施（11/13）

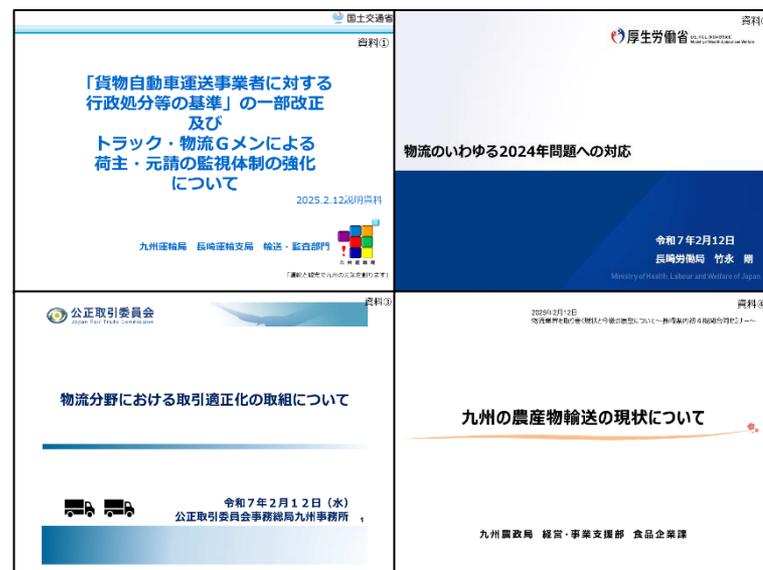


②改善基準告示改正後、明らかとなった課題や、業務効率化の取組事例などについて、荷主企業の理解を深めるため、荷主向けの講習会開催等により周知を図る

## ◇長崎県地方協議会主催セミナー

○「物流業界を取り巻く現状と今後の展望」セミナー（2/12）

「物流の2024年問題」対して、各行政機関の取組と今後の法改正状況を広く周知するため、県内の荷主・物流事業者に向け、長崎運輸支局、長崎労働局、九州農政局、公正取引委員会が一堂に会し県内初の4機関合同セミナーを実施。



## 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

◇運賃交渉等相談会（11/18）



## 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

◇個別訪問の実施

県内の荷主企業、運送事業者に訪問し、周知活動を行った

令和7年3月1日時点 賛同事業者数 **11者**

(令和6年1月31日時点 賛同事業者数者 7者)



### 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6年度の長崎県地方協議会の取組について
3. 令和7年度の長崎県地方協議会の取組計画について

## 令和7年度 取組計画（案）

○2024年問題に対する取組や運賃収受状況のフォローアップ

①2024年度（令和6年度）から1年が経過し、運送事業者の取組状況の調査・運賃収受状況のフォローアップをするため、アンケート調査を実施する

○運送事業者、荷主への周知活動

②荷主、運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、セミナーの開催やトラック・物流Gメンの活動を通じて周知を図る

○「ホワイト物流」推進運動の継続

③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