資料５

トラック輸送の現状について（とりまとめ）

令和８年2月１９日

福岡県地方協議会合同事務局

令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について

国土交通省

目的

取引環境及び労働時間に関する現場の実態として、令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について、トラック運送事業者側と荷主側の双方から実態等の報告をお願いしているところ。

今般、九州運輸局において、周知事項の一元化と九州7県の地方協議会の協議結果等の共有を目的として合同開催が予定されており、福岡県地方協議会からも報告を行うことから、各委員からの発言に加え、他の委員からも現場での変化や課題に対する対応策についてご意見を伺うことを目的としてアンケートを実施。

【合同開催への報告内容】

○令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について

- ●現場での主な「変化」
- ●影響の範囲・程度
- ●考え得るその他対応策
- ●顕在化した「課題」
- ●対応策（既実施分）とその効果・評価

調査方法

・対　　象：福岡県地方協議会のトラック運送事業者・荷主事業者の各委員
・調査期間：2026年２月５日（木）～2026年２月13日（金）
・回答方法：メール

各委員から頂戴した意見と併せて、福岡県内のトラック運送事業者を対象に実施したアンケート調査結果（資料6）より、別添にて合同開催へ報告予定。

福岡県協議会における報告・協議内容①

別添①

○令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について

■ トラック運送事業者側

報告項目	各委員の意見	アンケート調査結果より
現場での主な「変化」	・政府・国交省一体となっての政策支援で、運賃交渉は容易な環境が整った。 ・2024年問題の浸透により、荷主との交渉が進んだ。しかし2025年以降については、荷主は2024年問題は終わったという認識に変化しており、料金改定含めた交渉は厳しくなっている。	・荷主との交渉により荷待ち時間が減少し、拘束時間も減少した。 ・2024年問題の浸透により荷主との対話機会が増えた。 ・荷主側の理解醸成により運賃交渉をしやすくなった。 ・高速・フェリーを活用して拘束時間が減少した。
顕在化した「課題」	・長距離運行で協力会社から減便要請が相次いだ。 ・長距離運行のハンドル時間規制や拘束時間規制により、フェリーの利用を検討しなくてはならなくなったが、フェリーの枠を確保することが難しくなっている。 ・運送事業者の後継者問題により、事業撤退する事業者の発生。 ・協力会社の乗務員不足により、業務撤退。 ・車両価格の高騰、従業員待遇改善にかかる価格転嫁が追いつかない。	・休憩時にトレーラーが駐車できる場所がほぼないこと。 ・附帯業務の改善は大手だけ進んでいて、中小はいまだ道半ば。 ・運賃交渉において、人員不足・稼働制約で代替提案（増車・増員等）のカードが弱い。 ・水屋等中間業者の介在による中間マージン構造で、運賃交渉が難航。 ・荷待ち時間。（手積・仕分け作業・施設不足・倉庫内での作業員不足） ・拘束時間を遵守するため交代要員の確保。
影響の範囲・程度	・納期については、柔軟になり お客様の理解も高くなった。 ・雇用している社員の賃金上昇に価格転嫁が追い付かなくなっている印象がある。 ・法規制の強化により、関西圏発九州便の拘束時間を守ることに注力しなくてはならなくなり、最悪の場合空車運行も発生している。	・連続運転時間内に含まれる荷積み・荷卸し作業について、作業を急ぐことで事故のリスクが高くなっている。 ・高速・フェリー使用時の実費支払いが無いためコスト増。 ・荷待ち・荷役時間が長いため拘束時間への影響。
対応策（既実施分）とその効果・評価	・粘り強く お客様に説明が必要。 ・物流センターの納品などは、バース予約システムの導入により、納品待ちによる待機時間の発生は減少した。 ・荷主への集荷から、持込みへ変更して頂き、拘束時間減少。	・荷主との協議により、荷卸し時間が短縮した。 ・パレット積みパレット卸しに変更し荷役作業時間が短縮した。 ・輸送のパレット化、納品倉庫の予約システム導入により待機時間が削減した。 ・宵積みしていた荷物を、朝積みに変更したことにより、荷待ちが減った。 ・荷主との交渉により、高速道路・フェリー利用を認めてもらい拘束時間が減少した。
考え得るその他対応策	・価格転嫁の推進。 ・繁忙期の物量格差が大きく、出荷の平準化。 ・荷主への更なる理解促進、伴う料金改定。	・荷主への更なる理解促進。 ・予約・分散・リードタイム見直し等の時間運用の最適化。 ・荷主・取引先との合意・ルール化。（附帯作業の明確化・有償化等） ・パレット規格の統一による顧客ごとの積替え作業時間の削減。

福岡県協議会における報告・協議内容②

別添②

○令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について

■ 荷主事業者側

報告項目	各委員の意見
現場での主な「変化」	・納品先へ附帯作業（作業料金負担）の説明をすることにより、納品先自ら荷下ろしをする場面が増えた。 ・受益者負担で納品先に作業料金負担の説明をするも理解を示すところと人材不足や資格者不足で混乱をきたしている納品先もある。 ・各輸送企業様からの価格交渉が定例化。 ・着荷主(流通)においてトラックの荷待ち荷役時間の理解が進みトラック受付システムの導入が進む。 ・配達時間の制約を緩和する施策が発荷主側でもさらに進む。（同業他社でも同様のアクションあり） ・積み待ち時間の短縮意識が高まった。（荷主側はもちろん輸送側も適切な時間に構内に入るなど注意を払ってくれている。） ・運賃および待遇に関し、ヒアリングや交渉のハードルが下がり対話しやすくなった。 ・荷主として顧客との対話が必要となった。
顕在化した「課題」	・価格競争の中で、取引先（納品先）にコスト負担をしてもらいにくい（品代に転嫁しにくい）。 ・ドライバーの荷待ち、附帯作業軽減等、労働環境改善もドライバーを確保していく上で大事な事項ではあるが、人件費・トラック維持管理、購入経費高騰等の負担が大きくなったとも聞く。 ・流通全体でのパレット利用など残る課題はあるが、回収やコスト負担の面など制度設計や着荷主側の無断利用などのハードルが高い。 ・他荷主との共同配送が理想的な解決策ではあるが、容易に発着時間などの条件をマッチングすることが出来ず加速できない。 ・要員不足が顕在化してきた。他業種への転職。 ・庸車の難易度が上がった。運転手や車両確保のコスト負担が大きくなった。 ・輸送途中の休憩（特にトイレ）の場所が少ない。 ・帰り荷の確保が難しくなった。
影響の範囲・程度	・これまで長期にわたり、ドライバーによる荷下ろしが一般化していため、納品先の体制が整っておらず、人員増はコストアップにもつながることから納品先の体制整備にも温度差があると思われる。 ・物流に関わるリードタイムは長くなる傾向で市場に理解を求めつつ進めている。 ・荷待ち荷役時間はこれまでの改善である程度対策を打ってきており残り「難易度が高く、効果が小さい」課題が残る。 ・荷主として、需要家と輸送条件、付帯作業などを見直す機会となった。実際に、付帯作業の見直しを実施した。 ・運転手、車両の入れ替わりが発生し、安全、品質の教育時間が増加した。

福岡県協議会における報告・協議内容②

別添②

○令和6年4月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策について

■ 荷主事業者側

報告項目	各委員の意見
対応策（既実施分）とその効果・評価	・自社独自システム（荷待ち・荷役等時間の管理）を導入した。現在、試験運用であるが、現場からは手間がかかるとしてその運用を疑問視する意見がでている。慣れの問題もあるとは思うがガラケーのドライバーがいることや倉庫によってシステムの違いがあることが一定のハードルになっているのではないだろうか。 ・配達時間の時間指定を原則廃止し、配達の自由度を高めた結果、配送効率が向上した。 ・バラ積みからパレットへ変更し荷役時間短縮を図った。 ・納期延長を生産、販売部門と調整した上でフェリー利用を拡大した。 ・荷の積み卸し時間の短縮のため、荷主、需要家、輸送会社で連携を強化した。 ・早く来たら早く積むわけではないことを理解してもらい、決めた時間に積みに来るようにしてもらった。 ・量は少ないが、モーダルシフトも検討。
考え得るその他対応策	・リフト保険の適用範囲確認と導入推進。リフト資格保有者の確保推進 ・パレットの共同利用や共同回収ルールの徹底により流通での無断利用を抑制⇒管理を徹底しパレット利用を拡大（現状は荷主が流出したパレット代金も過度に負担している）。 ・アフターサービスの物流運用を見直し。 ・社内外の幹線物流網を共同配送化し、積載率を改善。 ・実態を誤魔化さずに共有できる関係の構築。 ・実績の見える化。共有化。 ・定期的な懇談会。 ・同業種、異業種の取り組み研修会。