資料1

各県地方協議会の協議・報告結果

令和8年3月16日（月）

九州運輸局自動車交通部貨物課

九州運輸局

「運輸と観光で九州の元気を創ります」

国土交通省

協議会での協議結果について

各県の地方協議会で協議を行っていただいた内容

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

それぞれの協議会で各委員からご報告、ご意見があった内容を**九州各県で共有**

資料の整理方法

○協議会でご報告、ご意見があった内容を以下５点に整理
①現場での主な変化
②顕在化した「課題」
③影響の範囲・程度
④既に実施されている対応策とのその効果・評価
⑤考え得るその他対応策

○上記５点をトラック運送事業者側、荷主事業者側のご報告等として記載

福岡県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

（各委員の意見）

・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。

（アンケート調査結果より）

・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。

■荷主事業者側

・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。

福岡県協議会における報告・協議内容

○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

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

（各委員の意見）

・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。

（アンケート調査結果より）

・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。

■荷主事業者側

・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。

・荷主として顧客との対話が必要となった。

福岡県協議会における報告・協議内容

○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

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

（各委員の意見）

・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。

（アンケート調査結果より）

・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。

■荷主事業者側

・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

○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

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

（各委員の意見）

・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。

（アンケート調査結果より）

・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。

■荷主事業者側

・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。

福岡県協議会における報告・協議内容

○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

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

（各委員の意見）

・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。

（アンケート調査結果より）

・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。

■荷主事業者側

・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。

【参考】福岡県地方協議会において実施したアンケート調査結果

■要因分析

【平均拘束時間】

・平均拘束時間は、令和６年度は10:33、令和7年度の近距離運行と比較すると9:47と短くなっている。

・福岡県の近距離運行と長距離運行を比較すると、運転時間は違うが、**荷待ち・荷役時間は約2時間**と変わらない傾向が見られた。

・**拘束時間の減少の理由は、近距離・長距離運行共に、予約システムの導入・時間指定の徹底、分業化・パレット化、荷主との交渉、高速・フェリー活用が主な要因**となっている。

・また変わらないとの回答も多く、附帯作業の残存や業態・固定ルート等の構造要因によるものが見られた。

【荷待ち・荷役の状況】

・荷待ち時間については、1時間の以上の荷待ちについては、令和6年度は24.9%、令和7年度は16.6%と▲8.3%減少しており、一定程度荷待ちの改善が見られた。

・荷待ちが長くなる要因については、「物流施設の処理能力が低いため」「車両の集中」が上位を占めており、施　設側の構造要因があると思われる。

・**荷待ち・荷役時間の合計については、約5割が2時間以上を超えており、附帯作業の仕分け・ピッキングや検品、棚入れ・棚卸し、ラベル貼りなどの手作業が依然として多くなっている**。

【参考】福岡県地方協議会において実施したアンケート調査結果

■改善策

【拘束時間全体について】

・**拘束時間の改善のにつながった取組については、予約システムの導入、荷主交渉・協力・意識向上、高速・フェリーの活用、配車・コース／行程の見直し**が多くなっており、荷主との交渉を進めることで拘束時間の改善につながると思われる。

【荷待ち・荷役時間について】

・荷待ち時間については、「物流施設の処理能力が低い」「車両の集中」等施設側の構造要因があるため、予約システムの導入や時間指定の徹底など、**荷主・倉庫事業者側の協力が必要**と思われる。

・また附帯業務については、仕分け・ピッキング、検品や棚入れ・棚卸し、ラベル貼りなど手作業が依然として多いため、**契約時の交渉や書面化による役割分担や有償化、荷主側の人員増や運用改善の必要がある**と思われる。

・書面化については、令和６年度と比較して書面交付の割合は多くなってきており、「書面交付されている」が附帯業務がある割合と「書面交付されていない」が附帯業務がある割合は「書面交付されている」方が附帯業務の割合が２３％も低いことから、**書面交付を進めることで、附帯業務の改善につながる**と思われる。

佐賀県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

・ドライバーに対し出庫時間を厳格に指示することが必要になった。

・バース予約システムなど予約制が増えて無駄な待機時間が減少した。

・荷主が荷役に対して協力的になった。

・運賃交渉しやすくなったが、荷主の業績に左右されてしまう。

・２０２４年問題に加え最低賃金の上昇に伴い運賃交渉がしやすくなった。

・配車の制約が増え、傭車見つけにくくなり失注が増えた。

・運賃交渉が成功する事例も増えたが、運賃交渉をした結果失注するケースもある。

■荷主事業者側

・労働時間の兼ね合いで、東京までの便を岡山で事業者を変更するか、休息時間を設ける必要があるため、運行日程が長くなった。

・取引先トラック事業者に出向い運賃交渉を実施し運送契約の締結及び更新を行った。

・集荷している物量によって荷待ち時間は変化はするが、変化という点で見ると変わりはない。

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

・手荷役からパレット荷役への荷役の効率化の推進が必要。

・新規荷主は適正運賃への理解が低いことに加え、下限運賃がないため競合他社のダンピングが起きやすい。

・荷主も柔軟に対応をしてくれるが適正運賃の収受まで至っていない。

・荷役作業の効率化のために必要になる資格等（テールゲートリフト特別教育）の取得、またそれに呼応する車両、安全面の備品等に関するコストの増加

・バース予約システムは取り合いになっており運送に支障を来すこともある。

・運賃交渉の結果失注することに対して罰則規定がないため、大手企業が買い叩く、もしくは値上げしない。それに伴って関連する会社も上げてくれず、結果として全体相場上昇が停滞している。

・改善基準告示に基づく休憩時間確保が困難（深夜帯の業務延長など）。

■荷主事業者側

・荷役・待機等時間を改善するためは出荷準備スペースの確保が必要。

・運送コスト上昇分に対して製品への価格転嫁を行っているが転嫁も限界になってきている。

佐賀県協議会における報告・協議内容

○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

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

・品質管理のためにこまめな貨物管理が必要になった。
・重量等による車種の選定が言いやすくなった。
・人件費、燃料費、車両、備品等のコストが大幅に上昇した。
・労働時間短縮のため、休みも多く与える必要があり、そのための過剰人員分のコストが上昇している。
・希望納期が緩くなり多少の遅れ等は認めてもらえるようになった。
・ドライバー不足により、ドライバーの質が低下していることから安全品質は低下していると感じる。
・ドライバーの労務管理が煩雑になり今まで以上に時間がかかり、バックオフィス業務のコストが増大している。

■荷主事業者側

・品質の面に関して配送先で梱包破損が多くなった。（例・・・段ボールが破損した状態で納品、横置き指定の荷物を縦置きして破損など）
・運賃値上げによりコスト増加している。
・納品遅延の懸念はあるが現在のところ大きな問題は発生していない。

佐賀県協議会における報告・協議内容

○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

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

・安全・品質を維持していくために、ドライバーへの教育・指示事項の伝達の徹底、2024年問題を顧客に丁寧・適切に説明することが必要。

・コスト上昇への対策として、無駄をチェック、休みを多く取得することで労働時間短縮をすることができた(運賃転嫁も限定的なため)。

・納期に幅をもっていただくことをお願いしている（一部の荷主は承諾済み）。

・労務監理には積極的にDXを活用している。

■荷主事業者側

・納期を遵守するために余裕をもって出荷している。

・納期を遵守するために代替輸送方式を検討している。

・安全・品質を遵守するために、都度、運送事業者に注意喚起を依頼している。

・運送コスト上昇に対応するために製品価格の見直しを行っている

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

・乗務員高齢化への対策として人材獲得のためには時代に合う求人発信が必要。

・運賃交渉他、もっと行政に関与いただきたい。

・国の制度設計において、現場の声を聴かずにルールだけ先に決められている印象が強い。適正原価についても下回ると罰則があるのかと思ってたが、罰則はないという話も聞いている。もう少しきちんと協議したうえで決めて頂きたい。

長崎県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

・特に大きな変化はないが、従来から長崎県は農水産品の取扱いが多く、最西端という立地ということもあり、大量消費地である首都圏まで運ぶとなると（関西・関東方面）、長距離輸送をせざるを得ない状況。

■荷主事業者側

・制度が施行される前から、荷主と運送事業者で定期的に意見交換を行い荷待ち時間解消に向けてのタイムスケジュールを見直した。

・24年問題以降、混雑を避けるため、前日に集荷時間を配車係と調整し、待ち時間を削減している。

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

・改善基準告示の改正以降、関東便（翌着分）は依然として「１日の拘束時間」「月間の拘束時間」「１日の休息期間」「運転時間、連続運転時間」等遵守できていない状況。中には告示を遵守をしようとしない事業者がいる。

・特に長崎が全国にPRして売り出している鮮魚については、現行の改善基準告示では関東まで陸路では1日で運べない。翌々着の鮮魚は翌着のものと比べて鮮度が落ちて漁価が下がるため、売れなくなるのであれば、翌々着でも鮮度が落ちない方法を研究・模索していくべき。

■荷主事業者側

・ドライバーの労働時間が規制されることから、荷待ち時間の削減、ドライバーの拘束時間短縮が課題。

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

・改善基準告示に抵触する恐れがあるため、運送依頼を断ることが増えた。その結果、売り上げ等が減少し、経営に影響を与えている。

・荷主と時間短縮について交渉したが、進展しなかったため契約を終了した。

■荷主事業者側

・配送スケジュールの見直しや発注方法の改善により、結果として発送効率が向上し、運送費コストの抑制に繋がる。単にコスト削減を目的とするのではなく、「無理のない運行計画」「荷待ち時間の短縮」「作業の平準化」を進めた結果として、持続可能な配送体制の構築とコスト面の安定化が同時に実現できると評価している。

長崎県協議会における報告・協議内容

○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

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

・2024年問題へ向けて、翌日輸送の廃止、リードタイムの延長、パレット輸送化を進める。

・首都圏までは物理的に翌着ができなくなるため、翌着を廃止したり、航空便等の運送形態を導入したりする必要がある。

・荷待ち時間は荷主も意識して改善いただいている。荷待ちをすることによって労働時間がオーバーする、ということにならないため、荷物の準備を済ませた状態にしてもらい、荷待ち　時間の削減をしている。（荷主側から提案されることもある）

■荷主事業者側

・配送全体のタイムスケジュールについて、見直しを行う。（1日3便毎日配送→週2日、特定の曜日を休配日に設定する。）→ドライバーの連続稼働の抑制と運行計画の余裕確保が可能となり、労働時間管理の面で運送事業者の負担軽減につながった。

・センター側でのリードタイムが確保され、ピッキング・仕分け作業の準備時間に余裕が生まれ、作業の突発的な集中が緩和した。→「自動発注」の採用率が向上し、人手に依存しすぎない安定した発注・出荷体制の構築につながった。従来多かったバラ発注をを減らし、ピッキングに係る時間・手間を削減→積込作業の効率化が図られ、あわせて店舗側においても納品後の陳列作業時間の短縮に繋がるなど、物流全体での効率化効果が確認された。

・段階的にパレット配送を実施する。

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

・「翌日輸送を廃止する」「荷待ち時間の短縮」「荷積み箇所と荷下ろし箇所を減らす」等を実施するためには荷主への要望が必須。しかし、荷主からの報復、犯人捜しをされることがある。トラック・物流Gメン制度があるが、特に今はアンケートがきただけでも疑われるのが現場の実態。そういった中で荷主の理解が得られるかが課題。

■荷主事業者側

・今後更にドライバーの労働時間規制が厳しくなることを踏まえると、将来的に配送便数の維持や時間指定対応が難しくなる可能性がある。

・配送時間帯の更なる分散、店舗側での受け入れ体制の柔軟化、繁忙期・閑散期に応じた便数調整など、現場の実情を踏まえた無理のない改善策を段階的に検討していく必要があると思料。

・荷主と運送事業者で協議する場を設け、現場実態や課題を共有していく。→荷待ちの発生要因や、作業負荷について共通認識を持つことが重要。

熊本県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

・以前より運賃交渉が行いやすくなっている。

・市場ではパレットの優先レーンができ、パレット化された貨物の荷待ち時間が少なくなった。

・荷主企業との協議の場を設けて対策の検討を行うようにしている。

■荷主事業者側

・特積（幹線）を利用した運送について、以前より時間がかかっている。

・３ＰＬにおいても人材不足が顕著になってきている。

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

・パレットが優先されるため、ばら積み貨物は後回しとなり、荷待ち時間が長くなった。

■荷主事業者側

・農業協同組合側の効率化に対する認識がなかなか追いついていない。

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

・車両の修繕費が高額になり、経営を圧迫。ただ、修繕費については明確な指標がないため、お客様との運賃交渉が難しい。

■荷主事業者側

・１２月の繁忙期に１日～２日程度発注に対する納品の時間がかかっているところ。

熊本県協議会における報告・協議内容

○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

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

・現在、モーダルシフトなどにも取り組んでおり、貨物によっては航空便も併用して運送している。

■荷主事業者側

・製品に対する価格転嫁を全体的に検討をしていかなければならない。

・JAについては、アプリケーションを活用し、荷物量の把握をしているところ。今後運送事業者とも共有し、各方面の省力化につなげたい。

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

・ドライバーの人為確保のために、各学校に訪問するなど地道な活動ではあるが、魅力ある職場という事を伝えていきたい。

■荷主事業者側

・パレット化を進めることで、荷積みや荷降ろしの効率化や荷待ちが減るが、パレット化を行う際にはパレタイザーの導入が必要となるが、億単位の整備費用がかかるため、どのように負担するか課題。

・消費者や国民全体の意識改革が重要となるので、物流問題への理解を促進してほしい。

大分県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

・長時間労働の抑制のために日頃からデジタコデータを活用し拘束時間をオーバーするようなことがあれば原因分析を行い、改善に向けて取り組んでいる。

■荷主事業者側

・荷主側で待機削減の意識が高まり、入庫受付予約システムの導入。

・バラ荷役を行っていたものを順次拠点ごとにパレット輸送に切り替えている。

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

・少しずつ労働時間等改善方向にはあるが、まだまだ荷主と交渉をしにくい状況。

・待機時間料金、高速代、フェリー代、残業代が満足に収受できていない、労働時間が改善されていないという実態がデータでも出ており、このような実態を荷主側が理解していない。

■荷主事業者側

・ドライバー減少により、稼働車両が減少している。

・朝方、夕方に積込み荷下ろし時間が集中している。

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

・待機料金、付帯作業料金を約7割の運送事業者が収受していない。

・フェリー代は約6割、高速道路代では約7割の運送事業者が完全収受できていない。

■荷主事業者側

・荷待ち荷下ろしの時間帯が集中していることにより荷役、荷待ち時間が増加している。

大分県協議会における報告・協議内容

○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

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

・待機時間料金、高速代、フェリー代の収受状況や労働時間の状況などの運送事業者の実態を理解した上で、定期的に協議を行い、課題共有と信頼関係維持を図り改善に取り組んでいく。

・パレット輸送を推進していき、荷待ち時間を短縮していく。

■荷主事業者側

・ドライバーの給与等の条件改善。

・積込み順をある程度事前に確定しておく、なるべく時間の幅を広げて指定する。

・高速道路の使用が必要な場合は使用した分だけ荷主が負担する。

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

・一般の消費者はこのような運送事業者の現状を知らない。誰でも荷主になり得るので、このような状況をもっと積極的に周知していく。

■荷主事業者側

・運送事業者と定期的に協議を行い、課題共有と信頼関係維持を図り改善に取り組んでいく。

宮崎県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

・運賃交渉の増加、予約システム・パレット化の導入など前向きな動きが見られる一方、着荷主での待機や荷役負担は残存しており、改善度合いにはバラツキがある。

・荷主との運賃交渉については要求に応じてくれるが、満額回答には至っていない。

・長距離フェリー活用で拘束時間減少傾向の事例がある一方、都市圏向け陸送では増加傾向。休憩取得の意識向上（1 時間超）もあり、運行形態で差が発生している。

■荷主事業者側

・運賃上昇や配送日数増によって、納期や賞味期限に影響しているため、余裕を持った日程を設定するなど自助努力している。

・ドライバー離職や事務方の配送応援など、人員面の逼迫が継続しており、青果・畜産では車両不足と手積みの負担が強く、集中する出荷期の対応が課題。

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

・発荷主側はDX/パレット化で待機減少も、着荷主側での待機・荷卸し改善が追いつかず、ミスマッチが継続。

・価格転嫁への理解は進むが、転嫁の深度とスピードに格差。運賃上昇は受容されつつも、荷待ち・荷役の価格転嫁が進んでいない。

■荷主事業者側

・産地数量も減少しており、1台当たりの配送件数増加に伴い消費者中継が増加傾向。

・運賃交渉は増加しているが、労務管理や配車管理などの各種システムの管理コスト増が収益を圧迫し、庸車不足で車両手配が難化。

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

・人件費・管理コスト増、空車回送や燃料費負担で収益性悪化。一方、パレタイズとフェリー活用で品質向上・拘束時間短縮のポジティブ効果も確認。

■荷主事業者側

・納期長期化（3 日→4 日）や納期内での未達、荷物破損増など、物流品質の下押し要因が顕在化。

宮崎県協議会における報告・協議内容

○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

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

・2人乗務・中継輸送・フェリー活用・パレタイズなどで拘束／荷役時間の圧縮を図っているが、フェリー枠確保やターミナル拡充が継続した課題。

■荷主事業者側

・運賃上昇や配送日数増によって、納期や賞味期限に影響しているため、余裕を持った日程を設定するなど自助努力している。

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

・中継拠点整備、PA/SA 機能強化、DX（予約・可視化）、価格転嫁による人員最適配分の原資確保などが改善策として有効。

■荷主事業者側

・パレット化の必要性は認識も、段ボールの荷姿見直しや積載率低下、生産者負担の増大がネック。

鹿児島県協議会における報告・協議内容

○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」】

■トラック運送事業者側

・フェリー利用：労働時間短縮のためフェリー利用が増加。

・運行計画：従来の「着発」（朝帰着→夕方再出発）等の運用が困難となり、運行計画の見直しが必要に。繁忙期の増便を断らざるを得ない場面が発生　。

・運賃交渉：要望額には至っていないが、各荷主がしっかり話を聞いてもらっている。また、集荷時の入庫から出庫までの時間を2時間以内におさめる取組を行ってくれる荷主も存在。

■荷主事業者側

・リードタイム：通常より長くリードタイムを設定（特に繁忙期）。

・荷量：荷量制限を実施（特に繁忙期）。

・運賃：運賃改定を複数回実施。。

【顕在化した「課題」】

■トラック運送事業者側

・労働時間：労働時間規制強化の影響により繁忙期の輸送量の増加に対して依頼を断らざるを得ない状況。

・費用負担：フェリー利用時の費用（陸路のみと比較し約3倍）を荷主側で全額負担してもらえる状況に至っていない。

・荷役負担：農産物ではパレット導入が半分未満の状況。冷凍食品ではパレット化で積載率が約3割低下。価格転嫁が必要となるため、パレット化がなかなか進まない。

・フェリー利用：予約が取りづらく計画運行に支障がある。

・人材確保：ドライバーを採用しても長く続かないことが多い。現状維持で精一杯の状況。

・運賃交渉：ドライバーが休憩時間を確保することで労働時間が減っても、給料が下がらないような給料体系にする必要があり、引き続き運賃交渉が必要。二次請け以降の輸送に関する運賃交渉の進め方が課題。

■荷主事業者側

・荷役負担：手荷役が主流となる貨物もある。10t車の荷下ろしに2−3時間かかり、女性・高齢ドライバーの参入障壁となっていると感じる。パレット化による物流効率化を図るもコスト負担が大きく、積載率が３割程度下がるため、価格転嫁が必要。

・価格転嫁：物流コスト増加に対応するには、消費地（納品先）への価格転嫁が必要だが、交渉がなかなか進んでいない部分がある。

鹿児島県協議会における報告・協議内容

○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

【影響の範囲・程度】

■トラック運送事業者側

・運賃交渉：一部品目で3～4割の値上げ要請に応じてもらっているが、市場価格の制約で生産継続に不安。

■荷主事業者側

・運賃交渉への対応：ここ数年で１～2割程度の値上げを実施・運賃改定を複数回実施

【対応策（既実施分）とその効果・評価】

■トラック運送事業者側

・フェリー活用の拡大：費用負担・予約確保に課題があるがドライバーの休息時間確保に有効。

・リードタイムの確保：ドライバーの休息時間確保に有効。

・中継輸送の拡大：横持ちのコスト負担等に課題があるが、関東向け荷物の負担分散や拘束時間の緩和に有効。

・組織再編：営業所間の車両・人員の融通が可能に。

・配車システムの導入：AIによる自動配車システムを運用し、配車業務を効率化している。

■荷主事業者側

・受付時間の前倒し：荷待ち時間短縮のため受付時間を前倒しすることで混雑回避が図られ、ドライバーの満足度も向上。

・予約システムの導入：繁忙期の荷待ち対策に課題が残るが、通常時の待機時間は削減傾向。

・リードタイムの延長：リードタイム延長により運転手への負担を軽減。

・荷量制限の実施：荷量をコントロールすることにより運転手への負担を軽減。

【考え得るその他対応策】

■トラック運送事業者側

・公的支援拡充：宮崎県の例にならいフェリー助成の創設・拡充を働きかけ。

・製品規格の見直し： 例えば30kgの段ボール箱は持ち替えが困難なため見直しが必要。

・標準化の推進：パレット標準化で荷役負担を軽減　。

・帰り荷のマッチング強化：地域横断の共通プラットフォーム作成で繁忙期の車両調達・帰り荷確保を可視化・共有。

・物流特区の設置：地場では法令遵守が可能だが、長距離になると法令遵守が難しくなるため。

・外国人運転者：外国人ドライバーの採用には、言語や生活習慣等の違いだけでなくコストの問題もハードル。制度理解が進めば検討する事業者も増えるのでは。

■荷主事業者側

・パレットの導入支援：インセンティブや支援があれば、荷役負担を軽減することができるため、女性・高齢ドライバーの参入拡大つながる。

まとめ

令和6年4月以降の現場では、各県共通して、運賃交渉の対話環境の改善や、予約システム導入、パレット化、フェリー活用など、一定の前向きな変化や効果が確認されました。

一方で、2025年以降に向けては、「2024年問題は一段落した」との認識の広がりにより、再び交渉が厳しくなっているとの声や、フェリー枠の確保困難、荷待ち・荷役負担の残存、価格転嫁の不十分さ・困難さなど、構造的な課題も引き続き顕在化しています。

また、地域特性に応じ、農水産品輸送や長距離輸送における制約、人材不足や車両・修理費高騰といった課題が、運送事業者・荷主双方に影響を及ぼしていることが共有されました。

こうした中、定期的な協議の継続、実績の見える化、モーダルシフトや共同化の推進など、関係者が連携して段階的に改善を進めていく必要性について、各協議会において共通認識が形成されています。

さらに、パレット化などの物流効率化へのインセンティブ導入や国の更なる支援拡大、生産者側コスト負担の増大に配慮した制度設計の必要性、国民全体の物流問題への意識改革・理解促進の重要性など、国の物流政策に対する提言もあっているところです。

九州各県の地方協議会での協議内容も踏まえて、今後も、各県地方協議会において、運送事業者・荷主・行政が一体となり、現場実態を踏まえた持続可能な物流の実現に向けた取組を進めていくことが重要です。

加えて、九州運輸局のトラック・物流Ｇメンの取り組みなどにも今回のご意見等を活かしてまいります。