

⑯運輸業

貨物運送及びタクシー

【貨物運送】

「若者の所得向上」のための取組の方向性 P93

事例 1 輸送サービスの高付加価値化 P94

事例 2 倉庫業務の多能工化による生産性向上 P95

【タクシー】

「若者の所得向上」のための取組の方向性 P96

事例 1 新規事業(日本版ライドシェア)への参入 P97

事例 2 地域版配車アプリ導入による生産性向上 P98

【運輸業（貨物運送）】「若者の所得向上」のための取組の方向性

現状・課題

（1）収益改善

現状：燃料費や人件費の上昇でコスト増。過当競争で運賃が低下し収益確保が困難。

課題：適正運賃の確保、補助金の活用、新たな収益モデルの構築が求められる

（2）物流効率化

現状：荷待ち時間や非効率な荷役作業がある、小規模な運送会社が多い

課題：荷待ち時間の短縮、荷役作業の効率化、環境に対応した低燃費車両の更新、経営者の意識改革

（3）人材確保

現状：人材の高齢化・不足。労働環境の厳しさから若年層の採用も難しく、離職率も高い

課題：入社後のミスマッチ防止、定着支援、人材育成の充実、労務環境・待遇改善、荷主企業の理解と協力

令和6年度産業別年齢階級別賃金



対策

（1）収益改善

【安全・安心・安定による輸送サービスの高付加価値化】

【事業者側の取り組み】

■安全性の強化

デジタコ、ドライブレコーダー等の機器導入によるドライバーの質の向上

バックカメラや各種センサー、AT車導入による事故抑止
荷主企業の理解と協力

■多様なニーズへの対応

運行計画の見える化や人材の確保による労働力強化
により、輸送依頼への柔軟な対応

■輸送品質向上による適正運賃の交渉

安心・安全・安定した輸送を提供。適正運賃の收受

【県庁側の取り組み】

●適正運賃收受に向けたセミナー等の開催

●安全性強化のための設備投資への支援

（運輸事業振興費補助金）

（2）物流効率化

【効率的な物流体制の構築】

【事業者側の取り組み】

■労務の効率化

配車業務の専任化による業務効率の向上
倉庫作業員・ドライバーの多能工化による生産性向上

■輸送・荷役作業の効率化

荷主企業の理解と協力、荷役作業時間の短縮

■低燃費・ハイブリッド車両の導入

老朽化した車両を順次、燃費性能の高い車両（ハイブリッド、EVなど）に更新し燃料コスト削減と環境負荷軽減

【県庁側の取り組み】

●省エネトラック購入及び輸送効率化に係る機器等の購入費への支援

（高知県トラック物流効率化支援事業費補助金）

（デジタル技術活用促進事業費補助金）

（3）人材確保

【若手人材の確保と定着】

【事業者側の取り組み】

■会社見学・体験等の機会創出

自社採用サイトの強化を図り、ミスマッチのリスク軽減

■入社後の定着支援

運転免許・資格取得支援、評価の透明化、スキルアップ研修やキャリア教育による働きがい強化、離職率の抑制

■労務環境・待遇改善

残業時間削減、休暇取得率アップなどワークライフバランス推進や育児休暇等の制度拡充による福利厚生の充実

【県庁側の取り組み】

●人材確保につながる制度の紹介・新制度の検討

（運輸事業振興費補助金）

（働きやすい環境整備事業費補助金）

【運輸業(貨物運送)】企業等の取組具体事例① 「輸送サービスの高付加価値化」

①企業の概要

事業者名：株式会社高知物流

従業員数：21人（2025年6月）

事業概要：大型トラックによる化学品の長距離輸送

②取り組みにより得られた成果

※2022年比較

■競合他社との差別化：輸送サービスの向上「安全・安心・安定」により輸送トラブル40%減少

■賃上げ：時給換算500円アップ（基本給+手当+賞与）

■人材確保：応募者数（募集期間1ヶ月）1人→4人に増加

③取り組みが必要となった経緯/背景

- ・輸送面における競合他社との差別化
- ・における社員のモチベーションの低下
- ・求人に対する応募者数の減少



④具体的な取り組み

1. 輸送サービスの高付加価値化「安全・安心・安定」への先行投資
 - ・輸送の安定化→機器・システム導入（ドライブレコ-ダ-の高品質化、デジタコ等）
2. 受注量の増加
 - ・輸送と欠車の減少への取り組みにより荷主企業の增收につなげる
3. 荷主企業との交渉
 - ・運賃やリードタイムの確保（1ヶ月先の配車計画、わかりやすい資料の作成）
4. 働きやすい職場作りによる社員のモチベーションアップ
 - ・労働条件の改善→育児手当等の見直し、賃上げ
 - ・人材定着→人材育成に注力（セミナー・研修等の開催）

＜本事例を踏まえたポイント

■価格交渉の継続（事業者）

■支援先は賃金水準や下請けの法令遵守状況を精査（県）

【運輸業(貨物運送)】企業等の取組具体事例② 「倉庫業務の多能工化による生産性向上」

①企業の概要

事業者名：丸栄運輸株式会社
従業員数：81人（2025年7月）
事業概要：一般貨物輸送、倉庫業

②取り組みにより得られた成果

- 3,600坪の倉庫の倉庫業務と配送業務を6名での管理運営の実現により、倉庫業務の課題であった低コストでの生産性向上につながった。
- 賃上げ：運送業務、倉庫業務の2024年度一人あたり4.06%の賃金アップ

③取り組みが必要となった経緯/背景

- ・高知県は中山間地域が多く倉庫に活用可能な広い土地が少ない。倉庫相場は安価のため、利益確保が困難であり、低原価で運営する必要がある。



④具体的な取り組み

1. 土佐市の天崎BPセンターは近隣の荷主企業の原材料を保管している。倉庫作業員は倉庫業務と配送を担う「兼務体制」を採用。
作業員は基本的に倉庫業務に従事し、受注状況に応じて機動的に配送へシフト出来る環境を整備。
2. 運送業務に必要な中型免許取得費用は全額会社負担として、未経験者を採用・育成することで柔軟な人員配置とサービス品質を両立。結果、3,600坪の倉庫業務と配送業務を6名で実現。

＜本事例を踏まえたポイント

- 多能工化による生産性向上、無駄をなくす（事業者）

【運輸業(タクシー)】「若者の所得向上」のための取組の方向性

現状・課題

- ・運賃値上げ等により、運転手の平均賃金はコロナ前近くまで回復するなど増加傾向だが、全国平均と比較すれば低水準（▲1,085千円）であり、需要の拡大及び生産性の向上が課題。
- ・人口減少によるタクシー需要の減少が顕著な郡部の事業者では、一般タクシー以外の安定収入確保（例：市町村営交通の運行受託等）が課題。

対策

（1）デジタル化等による生産性向上

【事業者側の取り組み】

- ・配車のデジタル化による運行効率の向上
例）配車アプリ（「こちタク」）の活用促進
例）配車システムの導入

【県庁側の取り組み】

- ・配車システム等の導入補助
- ・生産性向上に関する取組（先進事例等）の情報提供

（2）労働環境改善による若年層等の採用拡大

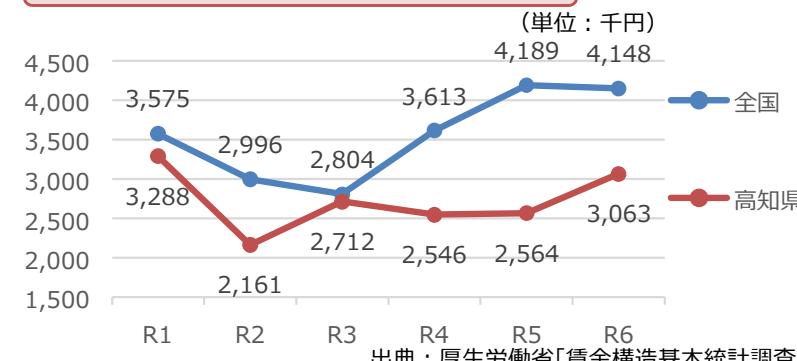
【事業者側の取り組み】

- ・経験が少ない若年層でも働きやすい、運行支援ツール（配車システム・配車アプリ等）の導入・活用
- ・運転手採用に向けた情報発信の強化
- ・日本版ライドシェアの積極的な実施

【県庁側の取り組み】

- ・配車システム等の導入補助（再掲）
- ・若年層や女性が働きやすい環境整備等に対する補助
- ・若年層や女性が働きやすい環境づくりに関する取組（先進事例等）の情報提供
- ・運転手採用に関する支援策（二種免許取得支援等）の検討

タクシー運転手の賃金（年間推計額）



（3）市町村営交通等の業務受託体制の強化による安定収入の確保

【事業者側の取り組み】

- ・地域の移動手段確保に関する市町村との積極的な連携
- ・一種免許ドライバーの雇用・運行体制の構築

【県庁側の取り組み】

- ・市町村による、地域のタクシー事業者を活用した移動手段確保（公共ライドシェア・乗合タクシー・タクシーチケット交付等）を推進
- ・小規模な事業者でも受託しやすい体制づくり（複数事業者による共同受託等）を各地域で推進
- ・タクシーを活用した地域の移動手段確保に関する新たな支援策の検討

【運輸業(タクシー)】企業等の取組具体事例① 「新規事業(日本版ライドシェア)への参入」

①企業の概要

事業者名：武村ハイヤー
従業員数：10人（令和7年）
事業概要：高知市地域でのタクシー運行（車両数11台）

②取り組みにより得られた成果

■既存のリソース（二種免許を所持していない内勤社員が、運転手不足で休車している車両）を活用して、タクシーが不足する時間帯に、日本版ライドシェアにより補完することで、利用者の利便性向上に加え、新たな事業収入確保に繋がっている。

③取り組みが必要となった経緯/背景

- ・繁忙時間帯に、タクシーの配車に時間を要し、利用者を長時間待たせることがあった。
- ・国土交通省が、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消を目的に、令和6年3月に日本版ライドシェア（※）の制度を創設
- （※）タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度

▽日本版ライドシェアのイメージ



④具体的な取り組み

- ・県内他社に先駆けて、令和6年11月～日本版ライドシェアの運行を開始。
- ・タクシー車両が不足しやすい金・土曜日の17時～21時に運行
- ・コストを抑えるため、配車アプリ等は導入せず、電話受付により対応。タクシーが出払っているタイミングで配車依頼があった場合に、日本版ライドシェアの配車を提案する形で運用。

▽日本版ライドシェアの運行車両



▽配車オペレーションの様子



＜本事例を踏まえたポイント＞

- タクシーが不足する場合の対応策として、日本版ライドシェアの実施を積極的に検討してもらうことが重要（事業者）
- 個別の事業者単位では、経営者の高齢化や事務部門の手薄さ、といったことから対応が困難な場合もあるため、実施ノウハウの提供等、業界団体等による取組サポートが必要（事業者）

【運輸業(タクシー)】企業等の取組具体事例② 「地域版配車アプリ導入による生産性向上」

①企業の概要

事業者名：高知市ハイヤー協同組合
加盟社数：28社（令和7年）
事業概要：高知市内の法人タクシーで構成する事業者団体

②取り組みにより得られた成果

■配車アプリを積極的に活用している運転手においては、空車時間の割合が減り、営業収入が向上するなど、生産性向上に繋がっている。

③取り組みが必要となった経緯/背景

- ・乗務員不足などにより路線バスの減便が続く中で、代替の移動手段として活用可能なタクシーの利用促進を促すべく、令和7年4月から、地域独自のタクシー配車アプリ「こちタク」のサービスを開始。
- ・繁忙時間帯においては、一部事業者に予約が集中し、利用者を長時間待たせる状況となっていたため、アプリの活用により、個人タクシーを含めた他事業者へも予約を分散させることで、利用者の利便性向上へと繋げる。



④具体的な取り組み

- ・高知市ハイヤー協同組合に加盟する全ての事業者（28社、計467台）と一部の個人タクシー（9者、計9台）において導入。
- ・大手のタクシー配車アプリと比較し、地域独自のクーポン等を容易に発行できるため、ターゲットを絞った利用促進策等の実施が可能。

△こちTAXIアプリ「こちタク」イメージ



＜本事例を踏まえたポイント＞

- 高齢の運転手を中心に、タブレットを上手く操作できないケースあり。さらなる活用促進に向けては、操作習熟に向けたサポートが必要（事業者）
- 交通空白解消の担い手として、更なるタクシーの利用促進を図る（例：ターゲットを絞ったクーポン発行 等）など、需要創出に向けた取組が必要（県）