

千葉県のトラック運送事業者の働き方改革に関する調査について

2025（令和7）年1月

トラック輸送における取引環境・労働時間改善千葉県協議会
一般社団法人千葉県トラック協会

1. 実態調査の概要

2024年4月から自動車運転業務における時間外労働の上限規制（年960時間）及び改正改善基準告示が適用となった。トラック輸送における取引環境・労働時間改善千葉県協議会、千葉県トラック協会では、上記適用開始後の県内トラック運送事業者における労働時間改善の進捗を把握するとともに、運賃値上げ交渉、ドライバーの賃上げ実態及びそれらの取り組み課題等を把握するためのアンケート調査を実施した。

2. 調査結果

（1）アンケート調査の実施

- 調査対象事業者 a) 会員：1,310者
b) 非会員：入会促進キャンペーン対象事業所（協会未加入） 406者
- 調査方法：郵送調査
- 調査期間：2024年10月～11月
- 回収数 a) 会員454者、b)非会員16者 合計470者

a) 会員

配布数	回収数	回収率(%)
1310	454	34.7

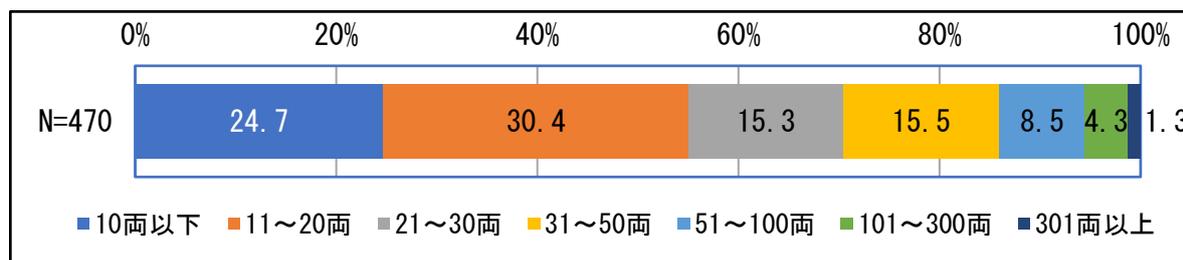
b) 非会員

配布数	回収数	回収率(%)
406	16	3.9

（2）回答事業者の属性

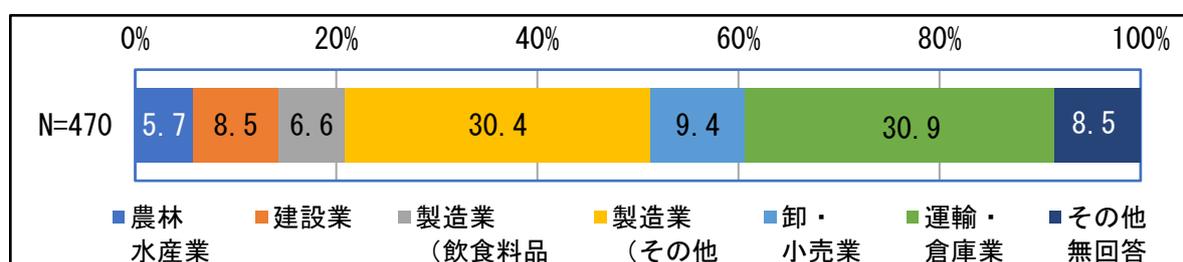
①保有車両台数

図表1 保有車両台数（会社全体）



②荷主の業種（1位）

図表2 荷主の業種（1位、大分類）

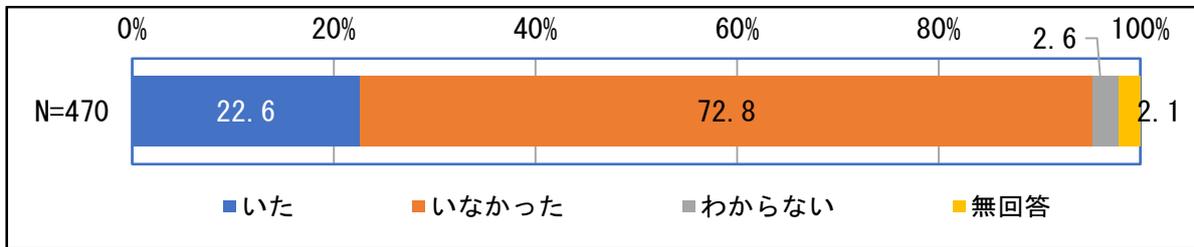


(3) ドライバーの時間外労働時間の状況

①昨年度（2023年度）の実績

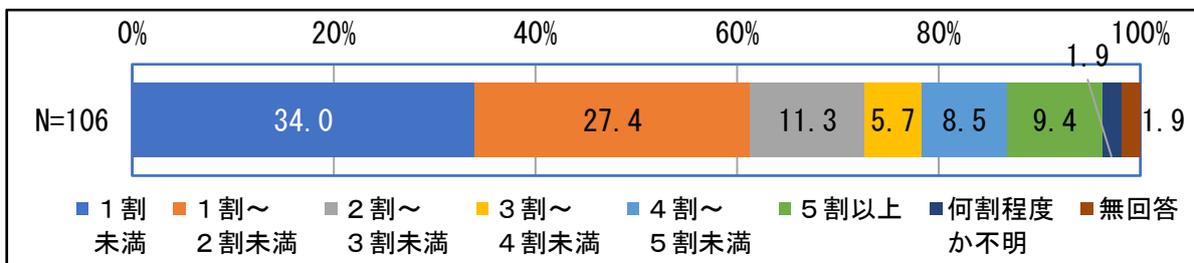
ドライバーは2024年4月1日より時間外労働時間の上限が年960時間（法定休日労働を含まない）となったが、適用前年（2023年度）にこれを超えるドライバーがいたかどうかを尋ねたところ、「いた」が22.6%、「いなかった」が72.8%であった。

図表3 年960時間を超えるドライバーの有無（2023年度実績）



また960時間を超えるドライバーが「いた」とする回答者にドライバーの何割程度に相当するかを尋ねたところ、「1割未満」が34.0%で最も多く「1割～2割未満」が27.4%であった。一方で「5割以上」とする回答も9.4%みられた。

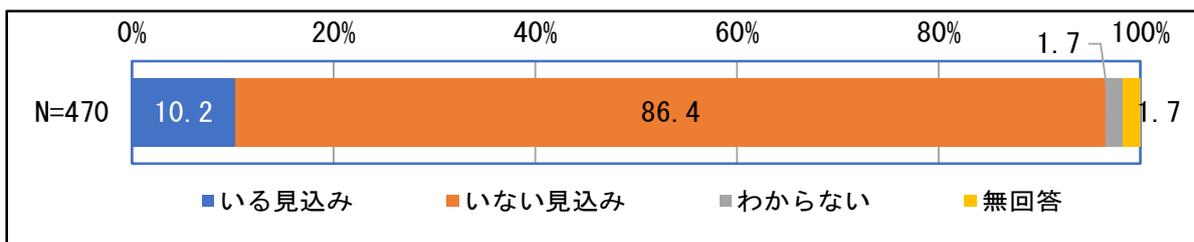
図表4 年960時間を超えるドライバーの割合（2023年度実績）



②今年度（2024年）の見込み

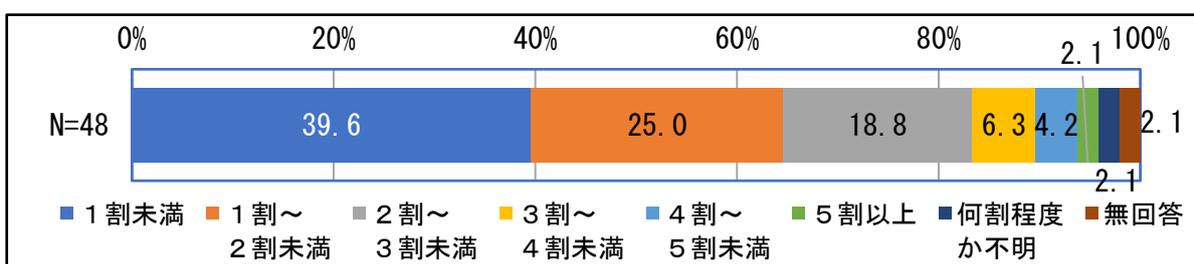
2024年度より上限規制の適用がスタートしたが、今年度末までに時間外労働時間が年960時間を超えるドライバーがいそうかを尋ねたところ、「いる見込み」は10.2%、「いない見込み」は86.4%であった。

図表5 年960時間を超えるドライバーの有無（2024年度見込み）



また960時間を超えるドライバーが「いる見込み」とする回答者にドライバーの何割程度に相当するかを尋ねたところ、「1割未満」が39.6%で最も多く「1割～2割未満」が25.0%であった。「5割以上」とする回答は2.1%で2023年度よりも低い。

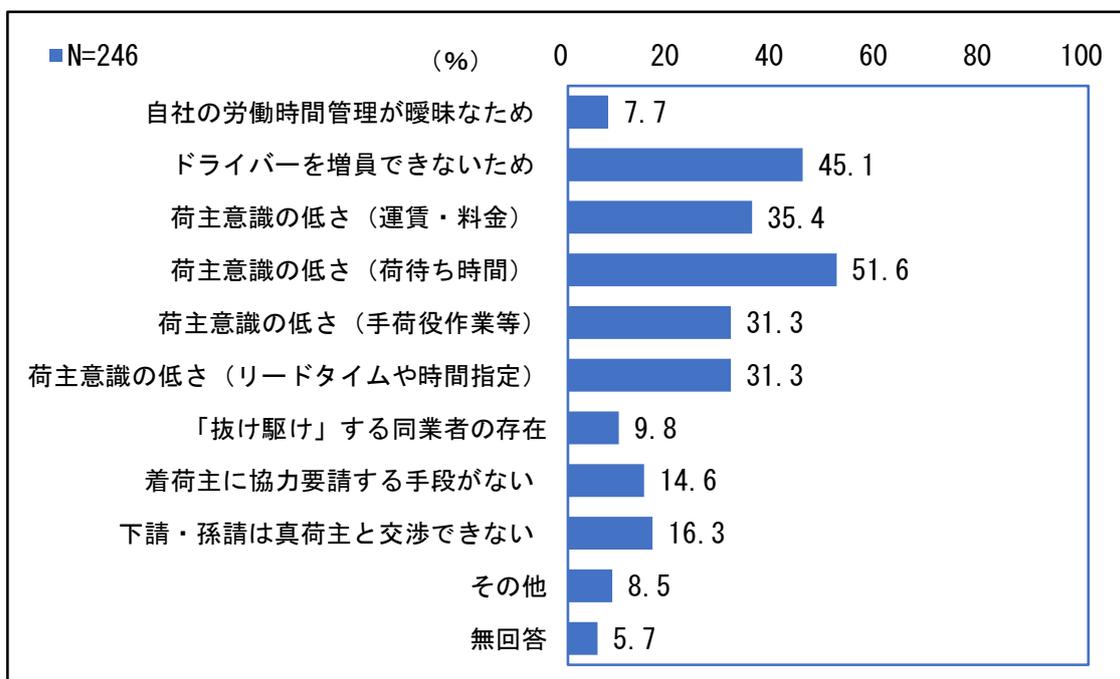
図表6 年960時間を超えるドライバーの割合（2024年度見込み）



③時間外労働時間の上限を超えてしまう理由

月 60 時間超の時間外労働が発生している事業所に、ドライバーが上限を超えてしまう理由を尋ねたところ、「荷主の理解・協力意識の低さ（特に、積込・納入時の荷待ち時間に対して）」が最も多く 51.6 %であった。「ドライバーを増員できないため」（45.1 %）がこれに続く。

図表 7 時間外労働時間の上限を超えてしまう理由（複数回答）



（４）改正改善基準告示への対応 ～拘束時間の遵守

年 960 時間の時間外労働時間の上限規制と同時に改正改善基準告示も適用開始となった。

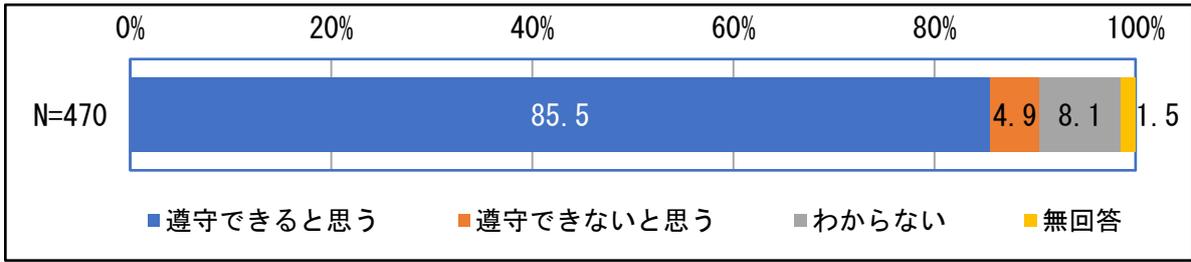
新たな拘束時間の上限を遵守できそうかを尋ねたところ、年間の限度（原則年 3,300 時間、労使協定の締結により延長している場合は年 3,400 時間）については 85.1 %が「遵守できると思う」と回答した。「遵守できないと思う」は 4.5 %であった。

図表 8 拘束時間上限の遵守（年間）

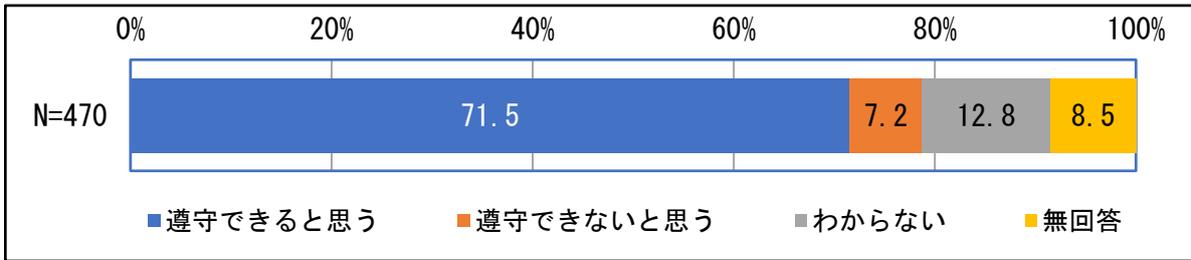


また 1 カ月の拘束時間の原則（284 時間以内）については 85.5 %が、繁忙期（年 6 回まで 310 時間以内）については 71.5 %が「遵守できると思う」と回答した。通常月よりも繁忙期のほうが遵守しづらいと感じている。

・ 図表 9 拘束時間上限の遵守（1 カ月、通常月 284 時間）



図表 10 拘束時間上限の遵守（1 カ月、繁忙月 310 時間）

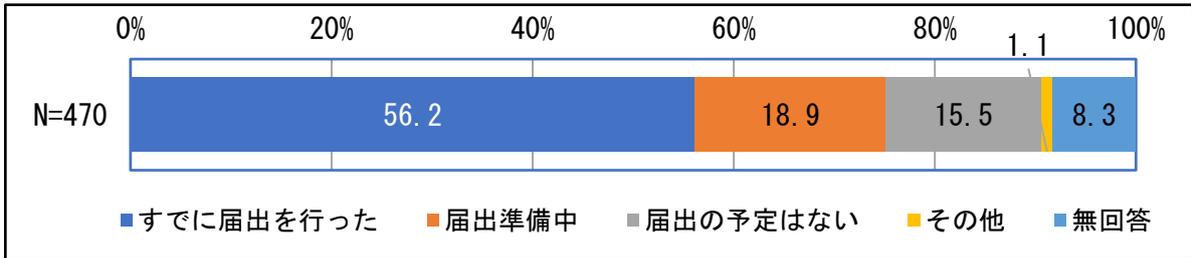


(5) 運賃

①標準的な運賃の届出状況

「標準的な運賃」の届出状況を尋ねたところ、「すでに届出を行った」が 56.2 %であった。「届出準備中」は 18.9 %、「届出の予定はない」は 15.5 %であった。

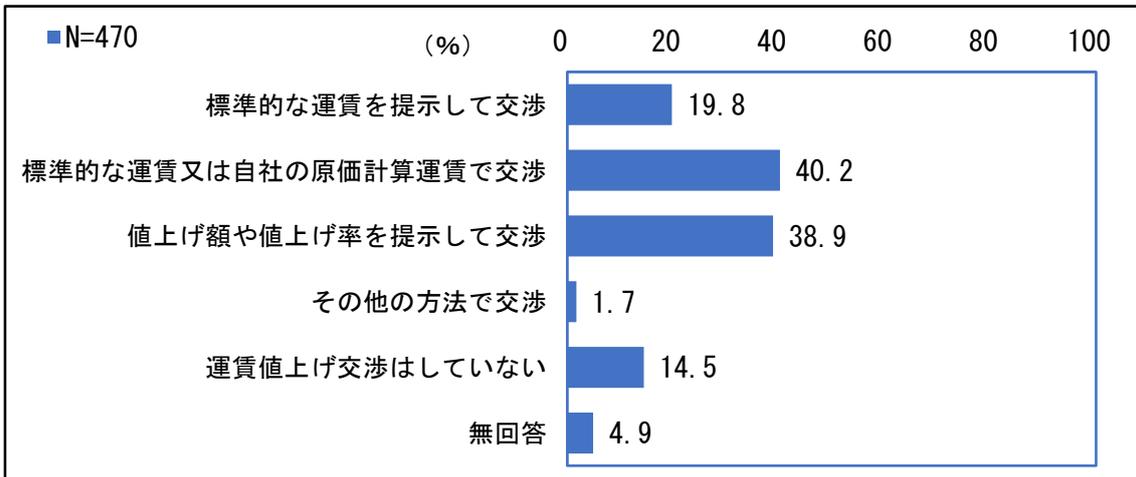
図表 11 標準的な運賃の届出



②荷主との運賃値上げ交渉

荷主に対してどのような交渉を行っているかを尋ねたところ（複数回答）、「原価計算に基づく自社運賃を提示して交渉している（標準的な運賃又は自社独自の原価計算に基づく）」が最も多く 40.2 %であった。「具体的に値上げ額や値上げ率を提示して交渉している」（38.9 %）がこれに続く。「標準的な運賃（告示運賃）を提示して交渉している」は 19.8 %とやや低い。

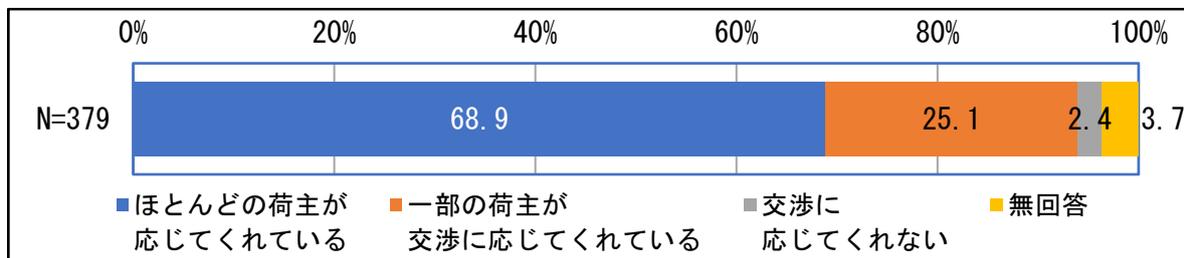
図表 12 運賃値上げ交渉（複数回答）



③荷主の対応

何らかの交渉をしている回答者（N=379）に対して、荷主がこれに応じているかを尋ねたところ、「ほとんどの荷主が何らかの交渉に応じてくれている」が 68.9 %であった。「一部の荷主では何らかの交渉に応じてくれている」（25.1 %）をあわせると 9 割以上の荷主が交渉に応じている。

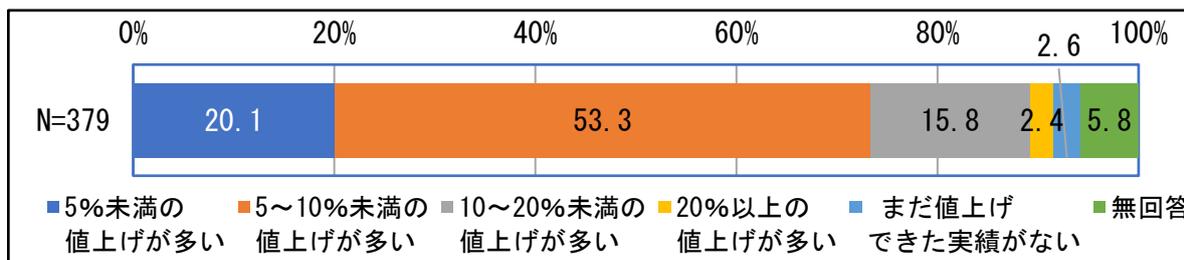
図表 1 3 運賃値上げ交渉に対する荷主の対応



④交渉実績

交渉に応じてくれた荷主では、運賃は何パーセントくらい値上げできたかを尋ねたところ「5～10 %未満の値上げが多い」が 53.3 %であった。「5 %未満の値上げが多い」（20.1 %）がこれに続く。

図表 1 4 運賃値上げ交渉の実績

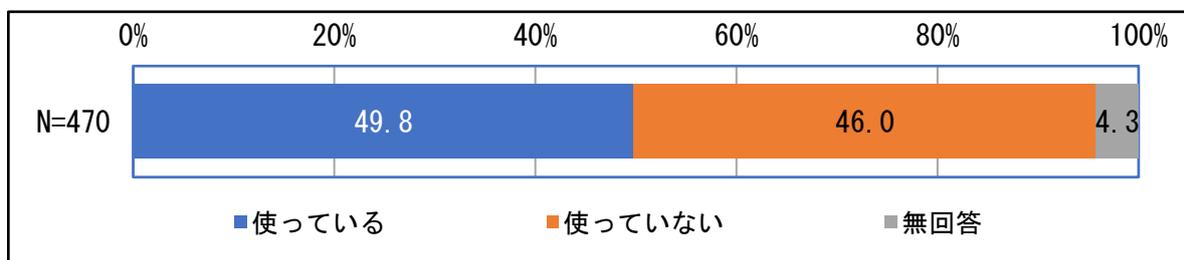


(6) 下請け運賃

①下請け事業者の利用状況

協力会社（下請のトラック運送事業者）を使っているかどうかを尋ねたところ「使っている」は 49.8 %、「使っていない」は 46.0 %であった。

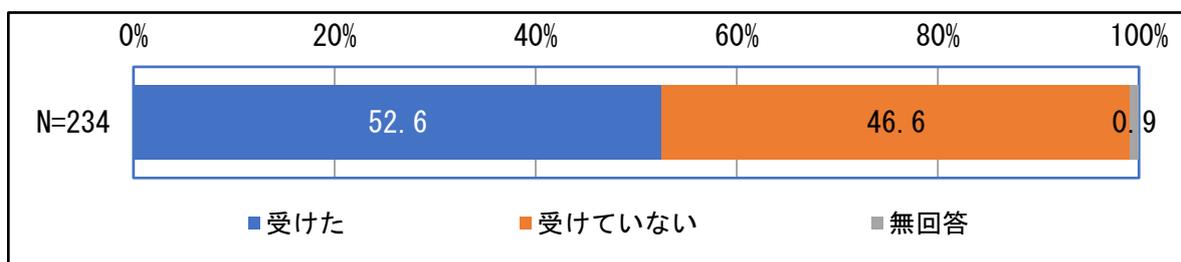
図表 1 5 下請け事業者の利用



②下請けからの打診・交渉の有無

「使っている」とする回答者に、最近、協力会社から運賃値上げの打診・交渉を受けたかどうかを尋ねたところ、「受けた」は52.6%、「受けていない」は46.6%であった。

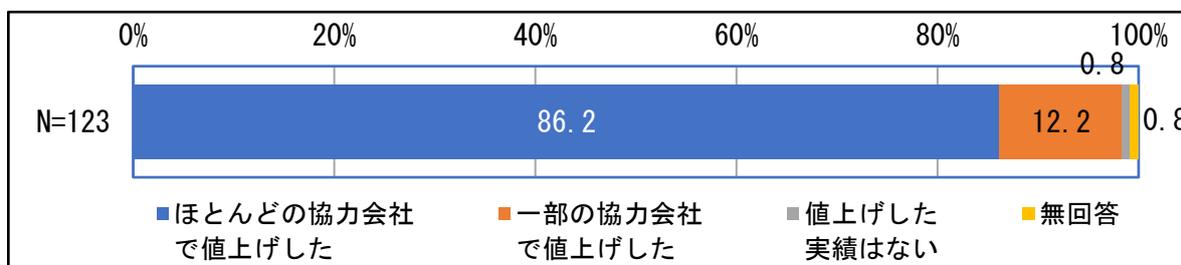
図表 1 6 下請け事業者からの打診・交渉



③下払い運賃の対応状況

協力会社から運賃値上げの打診・交渉を「受けた」とする回答者（N=123）に、値上げに応じたかどうかを尋ねたところ「ほとんどの協力会社に対して値上げした」が86.2%であった。「一部の協力会社で値上げした」は12.2%、「値上げした実績はない」は0.8%であった。

図表 1 7 下払い運賃値上げへの対応

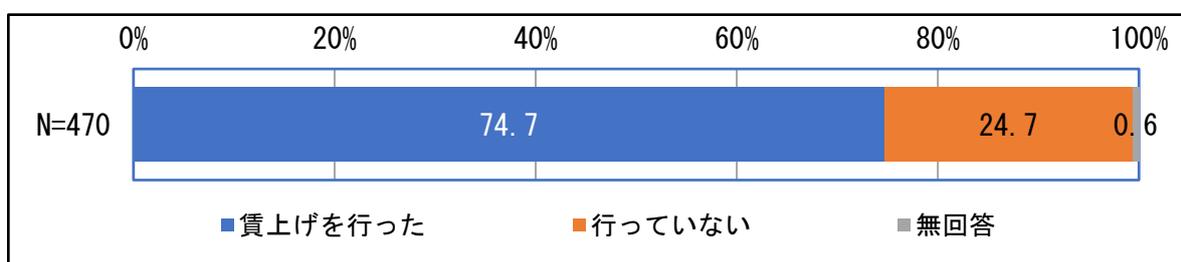


(7) 賃金

①賃上げ実績

最近（直近3年程度以内）、ドライバーの賃上げを行ったかどうかを尋ねたところ「賃上げを行った」は74.7%、「行っていない」は24.7%であった。

図表 1 8 ドライバーの賃上げ



②賃上げの時期

「賃上げを行った」とする回答者に賃上げの時期（複数回実施している場合は直近の時期）を尋ねたところ、令和6年が171件で、中でも令和6年4月が最も多く89件であった（N=351のうち回答があったのは222件）。

図表 19 ドライバーの賃上げ時期

令和	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
元年				1									1
2年									1				1
3年										1			1
4年				5	1	1		1					8
5年		1	1	13	1	1	1	2		17	2	1	40
6年	11	2	5	89	14	5	14	4	9	18			171
合計	11	3	6	108	16	7	15	7	10	36	2	1	222

③賃上げ率

「賃上げを行った」とする回答者に1人あたり年間総額で何%程度アップしたかを尋ねたところ、最大で30.0%、最小で0.2%、平均では6.0%であった（N=351のうち回答があったのは308件）。

図表 20 ドライバーの賃上げ率

（保有車両台数規模別）

(%)

	データ数	最大	最小	平均
30両以下	203	30.0	0.3	6.1
31～100両	87	30.0	0.2	6.0
101両以上	18	20.0	1.0	5.1
合計	308	30.0	0.2	6.0

3. 実態調査から読み解く ～働き方改革の進展状況～

<労働基準法への対応>

労働基準法への対応状況をみると「時間外労働時間の上限遵守」「時間外割増賃金率の適用（月60時間超について50%）」「年次有給休暇の取得義務付け（5日以上）」とも少しずつではあるが改善が進んでいる。

トラックドライバーの時間外労働時間の上限（年960時間、法定休日労働を含まない）については、適用半年前の状況では「いる（見込み）」が26.3%であったが、23年度の実績では「いた」は22.6%、さらに24年度の「いる見込み」は10.2%となり、上限を守れないとする事業者は減少傾向にある。

月60時間超の時間外割増賃金率への対応状況についても「まだ50%割増賃金率で払っていない」は、中小企業にも適用開始となった23年度は9.7%であったが、24年度では5.5%に減少した。年次有給休暇の取得についても、ドライバー職で「5日に満たない労働者がいる」は23年度は20.0%であったが、24年度では16.6%に減少した。

ただし改善は進んでいるもののいまだ法令遵守できない事業所はゼロではない。ドライバーが上限時間を超えてしまう背景として「荷主の理解・協力意識の低さ（特に、積込・納入時の荷待ち時間に対して）」が51.6%とトップに挙げられていることから、荷主対策の継続が必要である。

<改正改善基準告示への対応>

改正改善基準告示も 2024 年 4 月から適用開始となった。特に拘束時間の遵守に焦点をあててこれを遵守できそうかを尋ねたところ、繁忙期の拘束時間の遵守（1 カ月 310 時間）については「遵守できないと思う」（7.2 %）、「わからない」（12.8 %）で、他の項目よりも守りづらいとみている。輸送需要の繁忙期対策が急務である。

<賃上げ>

ドライバーが長時間労働になってしまう理由の 1 位は「荷主の理解・協力意識の低さ（特に、積込・納入時の荷待ち時間に対して）」だが、2 番目の理由は「ドライバーを増員できないため」（45.1 %）である。これまで足りない労働力はドライバーの残業で補われていたが、その選択肢は法律で制限された。「働く時間が減ったため収入も減ってしまった」となるとは、ドライバー不足をさらに加速させることになる。

まずはドライバーの賃金アップに取り組み、ドライバーが集まる、定着する環境を整える必要がある。

アンケート調査では、最近（直近 3 年以内）に賃上げを行ったとする回答が 74.7 %で、平均賃上げ率は 6.0 %であった。賃上げをしている事業者が多数派である。ただしその効果については採用、新規雇用に効果ありとする回答は 20.5 %、定着率のアップに効果ありとする回答も 37.3 %で、約半数は効果のほどは「わからない」とする回答であった。効果をより顕在化させるためのもう一段の賃上げの必要性が窺える。

<荷主交渉>

運賃値上げ交渉をしたトラック運送事業者では、その多くが「荷主は交渉に応じてくれている」と回答している。「ほとんどの荷主がに応じてくれている」（68.9 %）、「一部の荷主がに応じてくれている」（25.1 %）を合わせると 9 割を超える。さらに運賃値上げ率も 5 ～ 10 %未満程度とする回答が多く（53.3 %）、運賃値上げに対して荷主の理解は進みつつあるといえる。

値上げに応じない荷主は少数派だが、それでも値上げしない荷主には引き続きの交渉が必要である。一方で、値上げに応じてくれない理由の中には、運賃の安い事業者に切り替えられる、多層化状態（孫請けひ孫請け等）のため真の荷主と直接交渉できない等の業界内の問題もあることから、トラック運送業界内部で課題を解消していくことも必要である。

千葉県のトラック運送事業者の働き方改革に関する調査報告書（概要）

発行日 2025（令和 7）年 1 月

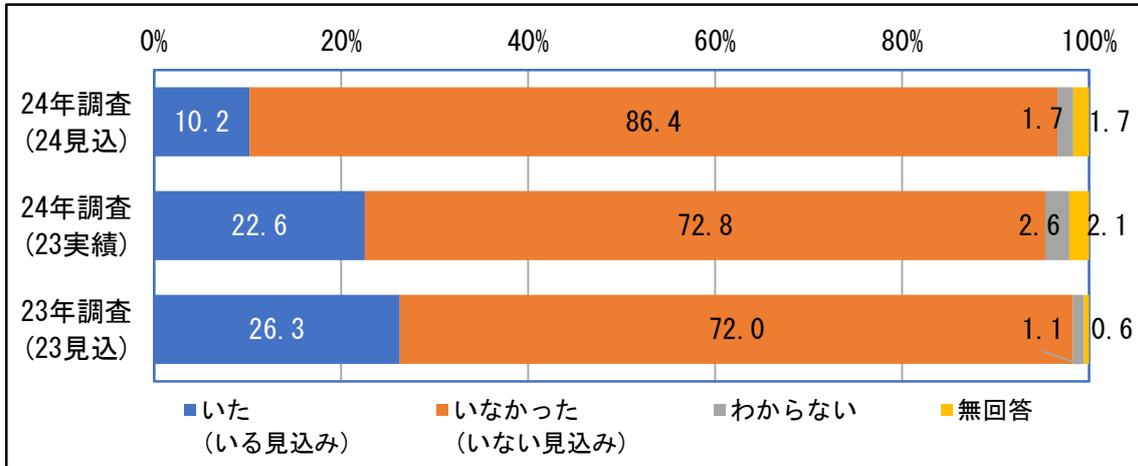
制作 一般社団法人千葉県トラック協会
〒 261-0002 千葉県千葉市美浜区新港 212-10
TEL 043-247-1131 FAX 043-246-7372 URL <https://www.cta.or.jp/>

【参考データ】

(1) 働き方改革の進展進捗

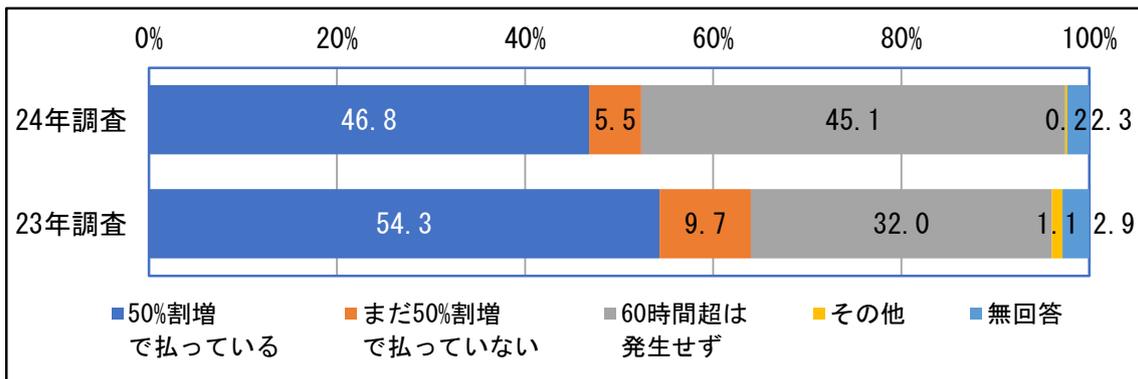
①時間外労働時間の上限の遵守（ドライバー）

図表 2 1 時間外労働時間が年 960 時間を超えるドライバーがいるか



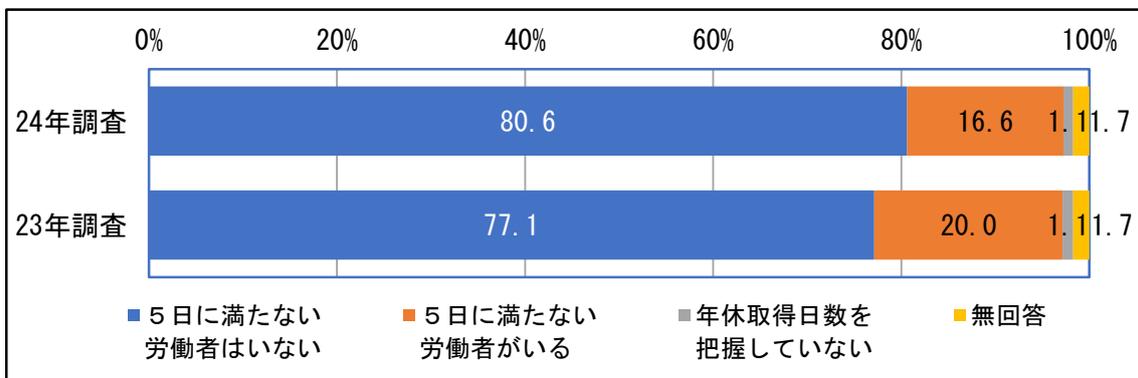
②割増賃金率の適用

図表 2 2 月 60 時間超の時間外労働について 50%割増賃金率で払っているか



③年休5日取得義務

図表 2 3 年次有給休暇の取得状況（ドライバー）



*1 働き方改革の進展状況（前年度調査結果との比較）について

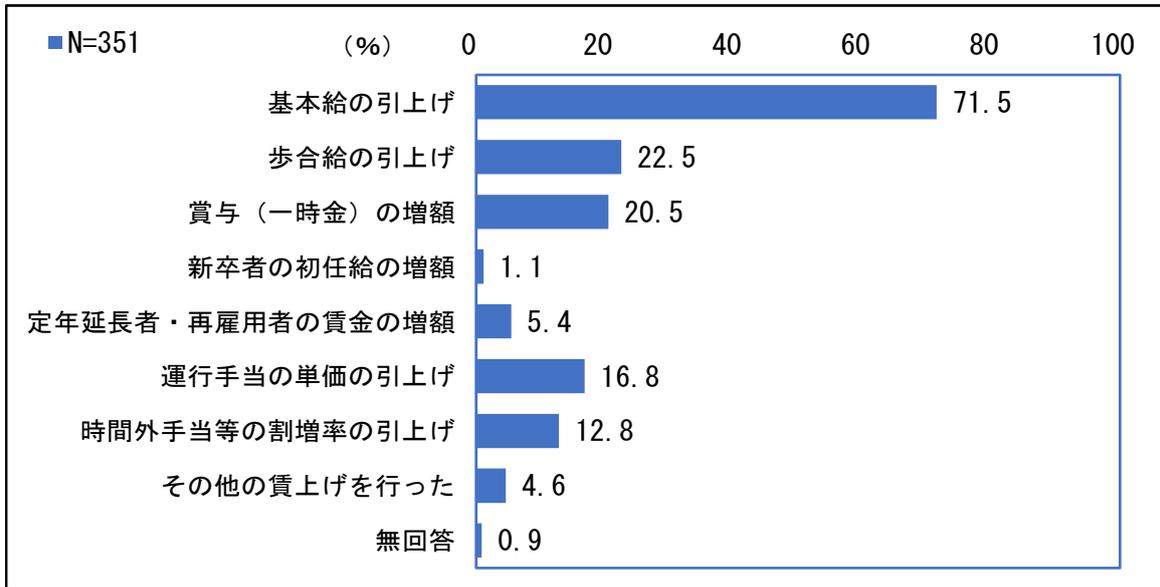
①調査の時期： 24年調査は2024年10～11月、23年調査は2023年9～10月に回答を得た。

②調査の対象： 24年調査は千葉県トラック協会の会員事業者（所）1,310者及び入会促進キャンペーン対象事業所（協会未加入）に調査票を送付、470者から回答を得た。23年調査は千葉県トラック協会の会員事業者（所）のうち協会活動に積極的な会員を中心に500者を抽出し調査票を送付、175者から回答を得た。

(2) 賃上げの内容と効果*

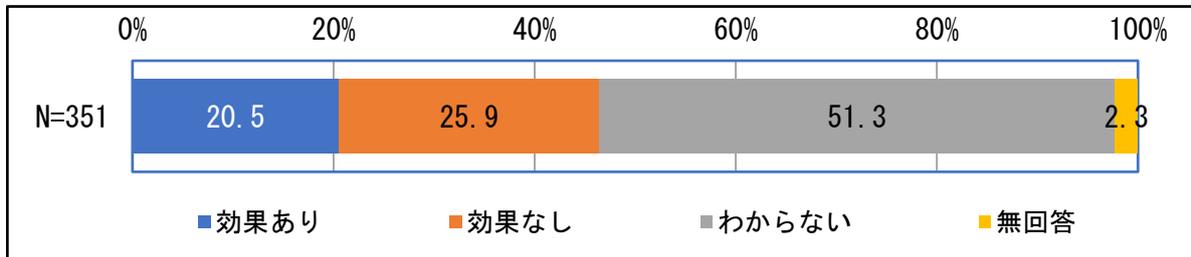
①賃上げの内容

図表 2 4 ドライバーの賃上げの内容 (複数回答)

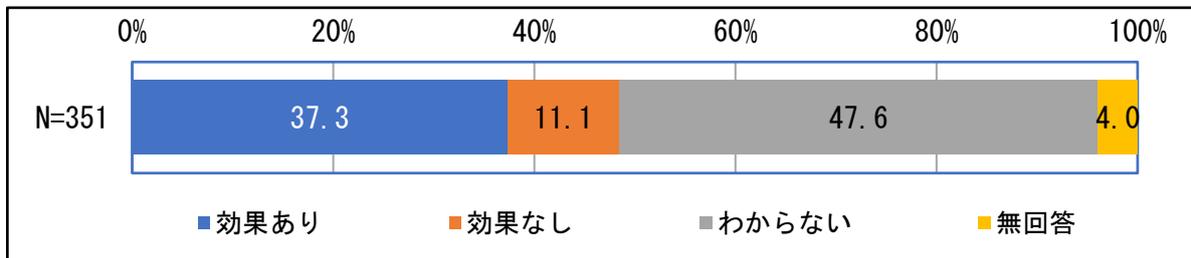


②賃上げの効果

図表 2 5 ドライバーの採用のしやすさに効果はあったか



図表 2 6 ドライバーの定着率アップ・転退職の抑制に効果はあったか



*1 24年調査で「賃上げを行った」とする回答者(N=351)を対象に集計。