

参 考

トラック輸送における取引環境の改善及び運転者の
長時間労働抑制のための調査業務
～トラック輸送におけるアンケート調査事業～
報告書

令和7年2月

国土交通省 九州運輸局 自動車交通部 貨物課

1. 本アンケート調査概要

1.1 調査の趣旨

トラック運送事業者、荷主企業、一般消費者を対象にトラック輸送におけるアンケート調査を実施し、サプライチェーン全体でみた時に、それぞれの立場（トラック事業者・荷主企業・一般消費者）におけるトラック運転手不足問題に対する認識を明らかにし、それぞれの関係者において、どのようなギャップが存在するかを分析することで、今後の福岡県協議会における実務的かつ、中長期的な取組活動に繋げていくことを目的としている。

また、本アンケート調査結果の公表を通して、福岡県内のトラック事業者が自社の状況、荷主企業の意向、一般消費者の認識等を客観的・定量的に再確認し、必要に応じた自主的な取組（改善）を見出すきっかけを提供することも併せて目的としている。

1.2 調査方法

●トラック事業者向けアンケート

インターネット上にアンケートを作成の上、福岡県トラック協会を介して対象企業にアンケート調査を依頼した。

- ・対象：福岡県トラック協会 会員企業
- ・調査期間：2024年10月1日（火）～11月30日（土）
- ・回答者数：323社

●荷主企業向けアンケート

インターネット上にアンケートを作成の上、九州商工会議所連合会、福岡県商工会議所連合会、福岡市商工会議所のメールマガジンを通じて、対象企業にアンケート調査を依頼した。また、福岡県内の売上高上位企業（1,500社）に対して、アンケート調査のURLとQRコードを記載した依頼状を発送してアンケート調査を依頼した。

- ・対象：九州管内の企業
- ・調査期間：2024年10月10日（木）～11月30日（土）
- ・回答者数：205社

●一般消費者向けアンケート

インターネット上にアンケートを作成の上、株式会社アスマークのモニター調査システムを通じて実施した。

- ・対象：福岡県の一般消費者
- ・調査期間：2024年9月25日（水）～10月2日（水）
- ・回答者数：1,000名

●調査・分析

委託先：公益財団法人九州経済調査協会

2. 本アンケート調査の要点

2.1 トラック事業者と荷主企業の共通アンケート

2.1.1 適正運賃の收受・支払いについて

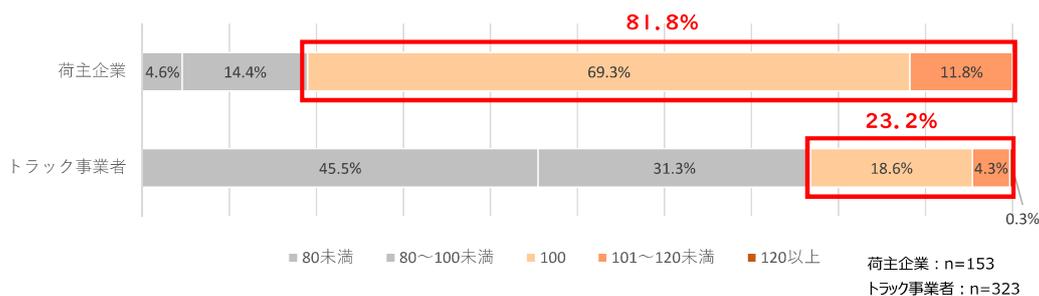
(1) 現状と課題

ズレが生じている適正運賃の認識

運賃の收受・支払い状況について、適正運賃を支払っていると回答する荷主企業が81.8%と大半を占めている一方、適正運賃を収受できていると回答するトラック事業者が23.2%と少なく、双方で運賃の収受状況について認識の差が生じている。なお、「適正運賃」とは標準的な運賃比100以上のことを指す。

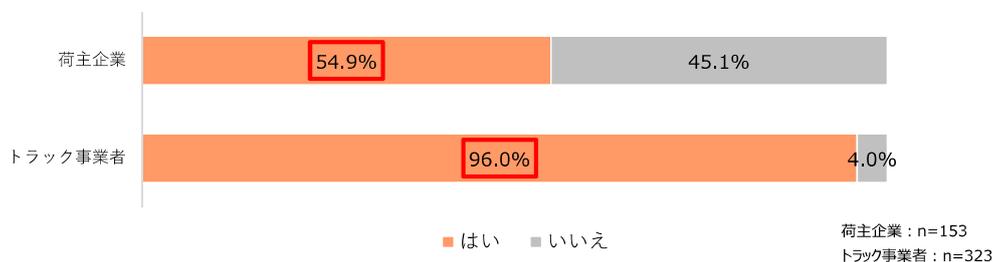
[トラック事業者向け：問15、荷主企業向け：問6（適正な運賃を収受・支払い状況）]

※標準的な運賃比を100としている。



また、双方で運賃の収受状況について認識のズレの差が生じている背景として、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃制度」について、荷主企業が54.9%、トラック事業者が96.0%と差が生じていることが挙げられる。

[トラック事業者向け：問14、荷主企業向け：問5（「一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃制度」の認知度）]



(2) 今後の取り組むべき事項

トラック事業者と荷主企業との間に適正運賃の認識について差が生じているため、適正運賃の支払い率が向上するためには、標準的運賃の認知度を上げる必要がある。

2.2 トラック事業者向けアンケート

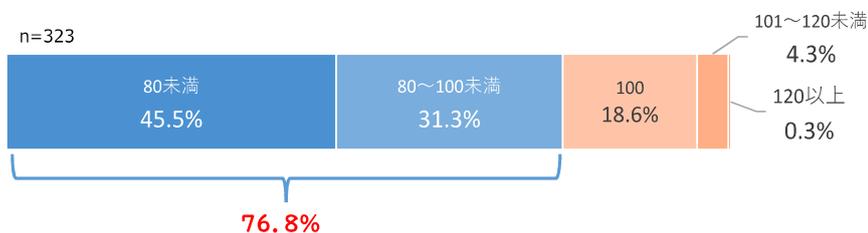
2.2.1 運賃の收受状況について

(1) 現状と課題

運賃交渉に荷主が応じないことが適正運賃を收受できない主要因

適正運賃を收受できていないトラック事業者が全体の約 8 割と多い。また、適正に收受できていない理由の約半数が「運賃交渉をしたが、荷主が応じてくれない」となっているが、荷主との差が生じている。

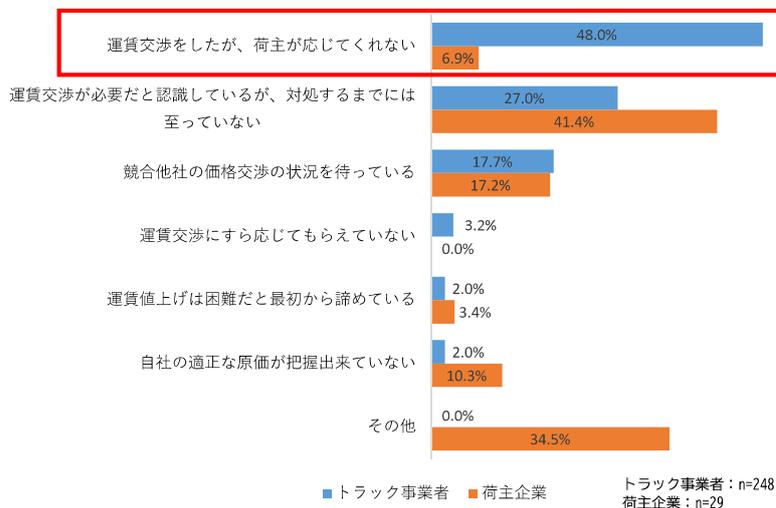
[トラック事業者向け：問 15 (適正運賃の收受状況)]



[トラック事業者向け：問 15-1、荷主企業向け：問 6-1 (適正運賃を收受できていない事情)]

※標準的な運賃比 100 以下と回答した事業者・企業限定

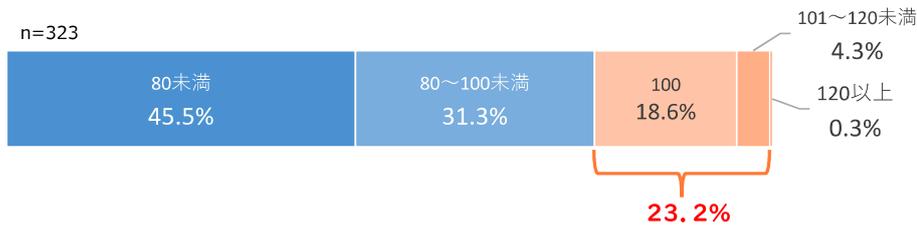
※共通の選択肢のみ抜粋



適正運賃を収受・支払いが出来ているトラック事業者・荷主企業は価格根拠を明確に説明

適正運賃を収受できているトラック事業者は全体の約2割となっている。適正運賃を収受・支払いが出来ているトラック事業者と荷主企業の取組・工夫をみると、いずれも「価格根拠を明確に説明した」が最も多く約6割となっている。さらに「取引条件や交渉経緯の書面化」「経営計画の策定」を行い、価格以外の根拠の明確化にも取り組んでいる。これらの取り組みが適正運賃の収受・支払いに繋がっていると考えられる。

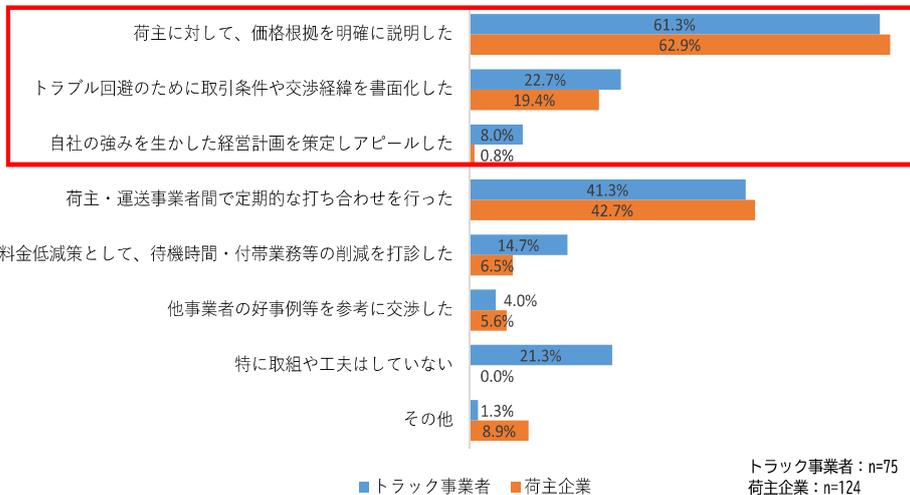
[トラック事業者向け：問 15 (適正運賃の収受状況)]



[トラック事業者向け：問 15-2、荷主企業向け：問 6-2 (適正運賃を収受するための取り組み・工夫)]

※標準的な運賃比 100 以上と回答した事業者・企業限定

※共通の選択肢のみ抜粋

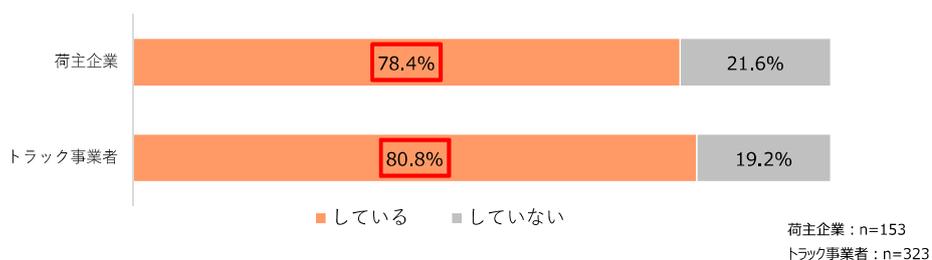


(2) 今後の取り組むべき事項

トラック事業者、荷主企業においては、約 8 割が運賃決定に関する協議を行っているが、荷主が応じてくれないとの割合が多く適正運賃を収受できていないトラック事業者が約 8 割となっている。一方、適正運賃を収受している事業者の取り組みや工夫を見ると、価格根拠を明確に説明すること、取引条件や交渉経験を书面化するなど明確な根拠をもとに交渉を行っていることが明らかになった。

根拠を明確に説明することで、適正運賃の収受・支払いに繋がっていると考えられることから、トラック事業者側で適切な交渉材料を準備するとともに、荷主企業側においては、標準的運賃制度についての理解を深め、トラック事業者の求めに応じ運賃交渉に対応することが必要と考えられる。

[トラック事業者向け：問 17、荷主企業向け：問 8（運賃決定に関する協議の有無）]



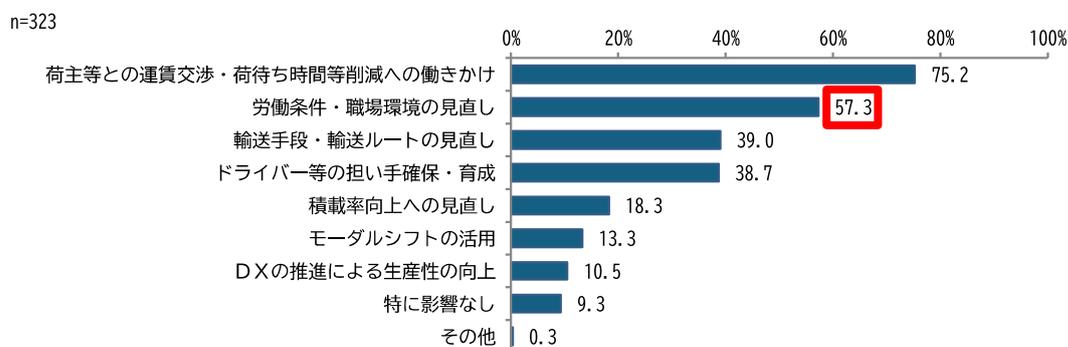
2.2.2 トラック事業者の労働環境について

(1) 現状と課題

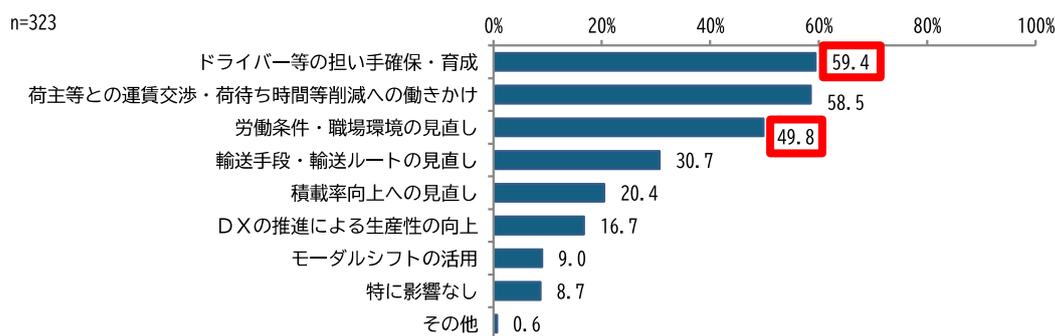
今後の取組の約6割が「ドライバーの担い手確保・育成」

2024年問題に対応するため既に取り組んでいる事項をみると「労働条件・職場環境の見直し」が57.3%となっている。また、今後取り組む予定の事項をみると、「ドライバー等の担い手確保・育成」が約6割と最も多く、「労働条件・職場環境の見直し」も約5割の3位となっており、ドライバーの離職防止や担い手確保に向けた労働条件・職場環境の見直しが重視されている。

[トラック事業者向け：問13（2024年問題に対応するため取り組んでいる事項）]



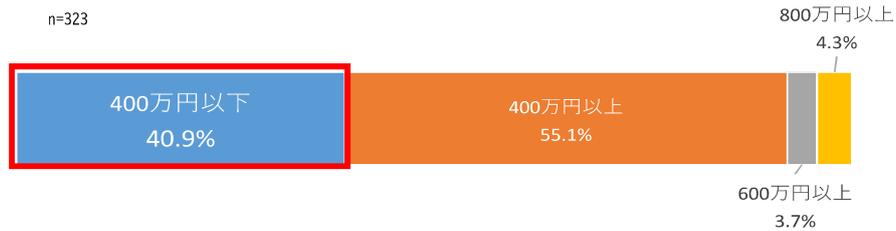
[トラック事業者向け：問13（2024年問題に対応するため今後取り組む予定の事項）]



平均収入 400 万円以下が約 4 割と低水準

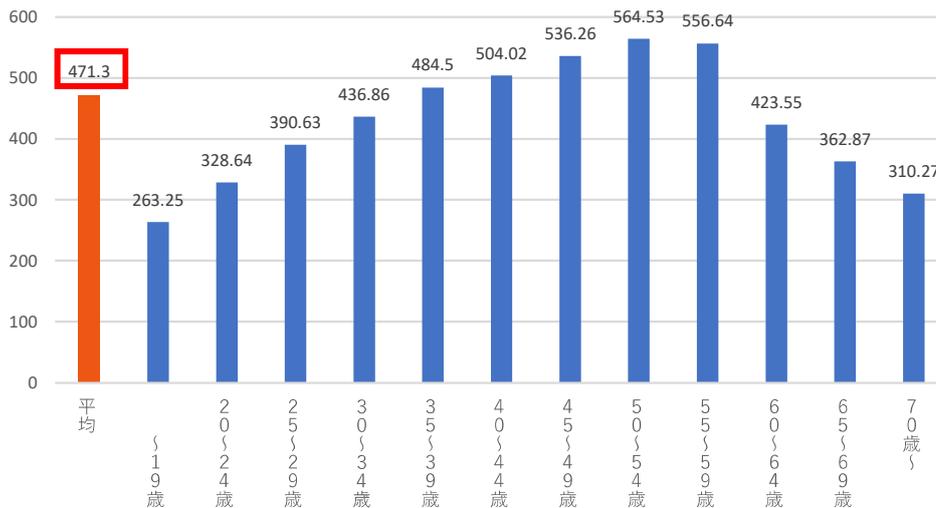
また、「令和 4 年賃金構造基本統計調査」によると、福岡県の平均年収が 471 万 3,000 円である中、福岡県のトラック運送業界では、従業員の平均年収について「400 万円以下」との回答が 40.9% 占めており、給与水準は比較的低い。

[トラック事業者向け：問 24 (従業員の平均年収)]



【参考】令和 4 年賃金構造基本統計調査 福岡県平均

(単位：万円)

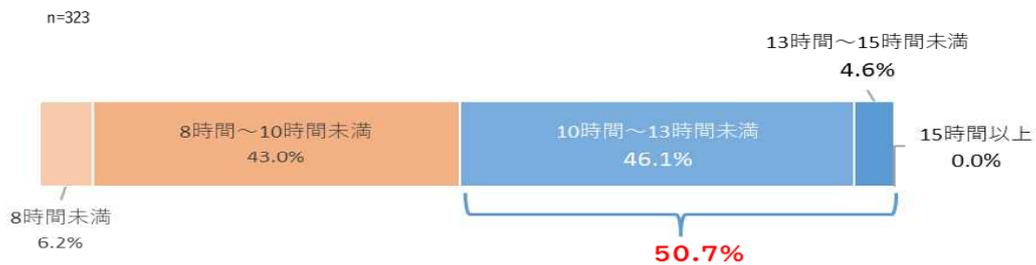


資料) 厚生労働省「令和 4 年賃金構造基本統計調査」

ドライバーの一日当たり平均拘束時間が10時間を超えるトラック事業者が約半数

ドライバーの一日当たり平均拘束時間をみると、「10時間以上」が半数を占めている。
厚生労働省の毎月勤労統計調査（令和5年度確報）によると、所定外労働（残業）も含めた一般労働者の総実労働時間は163時間/月で出勤日数は19.5日となっており、一日平均の実労働時間は8.35時間となっている。平均拘束時間「8時間～10時間未満」の43.0%も加味すると、多くのドライバーが一般労働者平均よりも長く拘束されている。

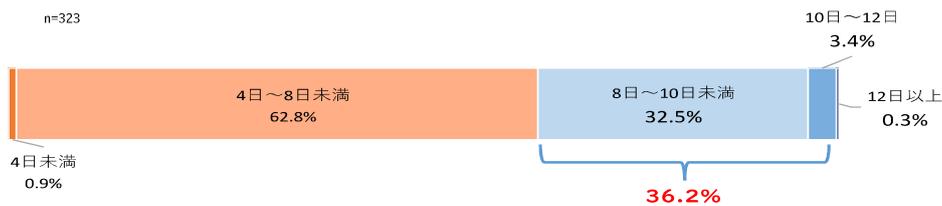
[トラック事業者向け：問1（ドライバーの一日当たり平均拘束時間）]



完全週休二日制以上のトラック事業者は約4割

「令和5年就労条件総合調査」によると、全企業では「完全週休2日制」以上を採用する企業の割合が60.8%に達している。一方、本アンケート調査の結果においては、ドライバーの1ヶ月当たりの平均休暇日数について、8日以上が36.2%と4割に達していない。

[トラック事業者向け：問2（ドライバーの1ヶ月当たりの平均休暇日数）]



【参考】 令和5年就労条件総合調査「主な週休性の形態別企業割合」

(単位：%)

企業規模・年	全企業 ²⁾	週休1日制 又は 週休1日半制	何らかの 週休2日制	完全週休2日 制より休日 数が実質的に 少ない制度 ³⁾	完全週休 2日制	完全週休2日 制より休日 数が実質的に 多い制度 ⁴⁾
令和5年調査計	100.0	6.9	85.4	32.1	53.3	7.5
1,000人以上	100.0	2.9	87.1	19.0	68.1	10.0
300～999人	100.0	3.9	83.7	23.6	60.0	12.3
100～299人	100.0	6.2	86.1	33.9	52.2	7.4
30～99人	100.0	7.5	85.3	32.8	52.5	7.0
令和4年調査計	100.0	7.8	83.5	34.8	48.7	8.6

注：1) 「主な週休制」とは、企業において最も多くの労働者に運用される週休制をいう。
 2) 「全企業」には、主な週休制の形態が「不明」を含む。
 3) 「完全週休2日制より休日数が実質的に少ない制度」とは、月3回、隔週、月2回、月1回の週休2日制等をいう。
 4) 「完全週休2日制より休日数が実質的に多い制度」とは、月1回以上週休3日制、3勤3休、3勤4休等をいう。

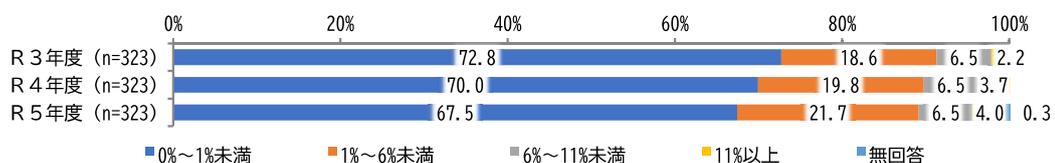
資料) 厚生労働省「令和5年就労条件総合調査 結果の概況」

増加傾向にあるドライバーの女性比率

過去3年のドライバーの女性比率をみると、「0%～1%未満」が約7割と多数を占めているが、減少傾向にある。一方、「1%以上」については増加傾向にある。

女性比率が微増傾向にあることを踏まえると、女性に対して魅力的な労働条件・職場環境を整えることで、女性ドライバーのさらなる増加を見込むことが可能だと考えられる。

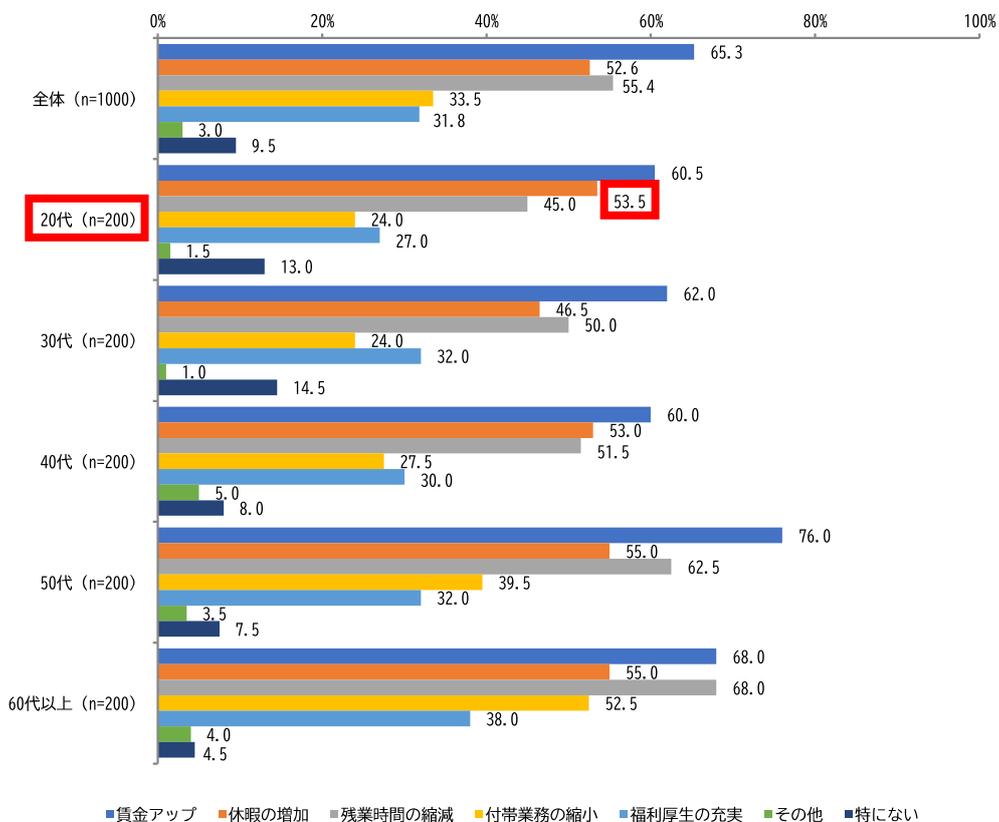
[トラック事業者向け：運転者の女性比率]



トラック業界の魅力向上に必要な「賃金アップ」「残業縮減」「休暇の増加」

一般消費者が考える「トラック運送業界を魅力ある業界に成長させていくための施策」についてみると、「賃金アップ」との回答が全世代共通して最も多く6割を超えている。残業時間の縮減も全体で約6割と比較的割合が高い。また、20代においては、他の年代と比較して「休暇の増加」の割合が高くなっている。

[一般消費者向け：年齢 × トラック運送業界を魅力のある業界に成長させていくための施策 [問4]]



(2) 今後の取り組むべき事項

トラック事業者においては、ドライバー等の担い手確保・育成の取り組みが重視されており、労働条件・職場環境の見直しが進められている。

担い手確保に向けては、若年層や女性にとって魅力的な労働環境を整備していくことが重要となる。一般消費者が魅力的な業界として重視している「賃金アップ」「残業時間の縮減」「休暇の増加」の推進に加え、女性ドライバーが働きやすいトイレや更衣室の整備、子育て世代でも働きやすいシフト制の導入などの環境整備の推進も求められる。

2.3 荷主企業向けアンケート

2.3.1 運賃の收受状況について

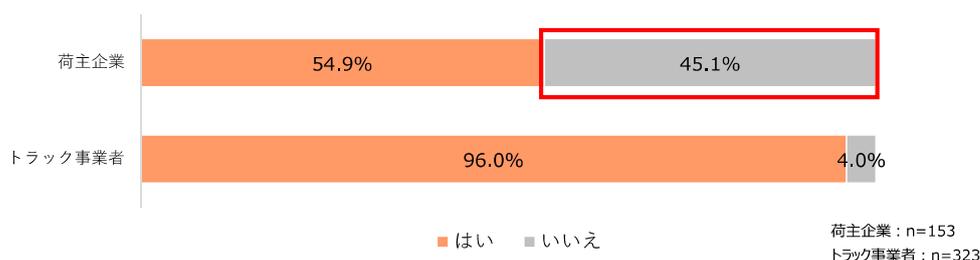
(1) 現状と課題

標準的運賃制度を知らずに「適正運賃」と認識する荷主企業が4割

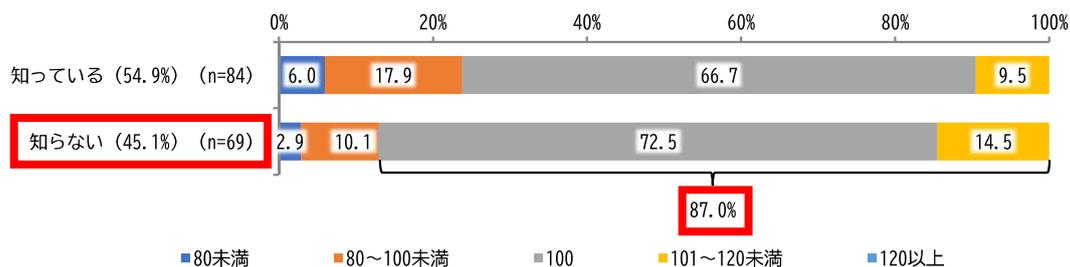
「2.1 トラック事業者と荷主企業の共通アンケート」で挙げたように、適正運賃の收受・支払いの認識については、トラック事業者と荷主企業との間で認識にズレがあることが明らかになった。

標準的運賃制度を知らないと回答した45.1%の荷主企業のうち、適正運賃を支払っていると回答した荷主企業の割合が87.0%に達しており、全体では約4割が標準的運賃制度を知らずに自社の支払いが「適正運賃」と認識している。そのため、荷主企業が認識している「適正運賃」と標準的運賃制度における運賃に差が生じている可能性がある。

[トラック事業者向け：問14、荷主企業向け：問5（「一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃制度」の認知度）]



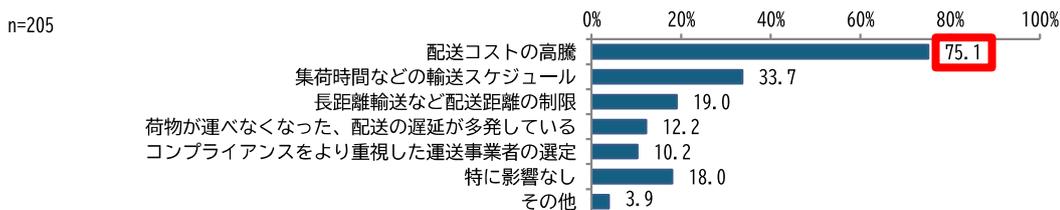
[荷主企業向け：問5（標準的運賃制度の認知状況）] × [荷主企業向け：問6（適正運賃の支払い状況）]



配送コストの高騰により運賃抑制の見直しが高まる可能性

また、今後、2024年問題により懸念される問題について「配送コストの高騰」と回答する荷主企業が75.1%に達しており、圧倒的に割合が高い。そのため、荷主企業側での運賃の抑制の見直しが高まることも考えられる。

[荷主企業向け：問2（2024年問題で懸念される問題）]



荷主企業の約6割で下請け手数料が未払い

令和6年3月の標準的運賃の改正において、多重下請け構造の是正を目的として運賃とは別に、「運賃」の10%を上限として下請け手数料（利用運送手数料）として支払うことが規定された中、「支払っていない」と回答した荷主企業が56.9%に達している。その理由として「下請け手数料（利用運送手数料）について知らなかった」との回答が57.5%を占めている。

[荷主企業向け：問10（下請け手数料の支払いの有無）]

n=153



[荷主企業向け：問10-1（下請け手数料を支払っていない理由）]

n=87



(2) 今後の取り組むべき事項

荷主企業においては、標準的運賃制度を知らないにも関わらず、「適正運賃を支払っている」とする企業が約4割程度あった。また、トラック事業者と比較すると荷主企業においては、標準的運賃制度の認知度が低いため、荷主企業が認識している「適正運賃」と標準的運賃制度における運賃を把握しているトラック事業者との間に運賃の差が生じている可能性がある。また、下請け手数料（利用運送手数料）の支払いについては、約3割の荷主企業が支払いの必要性について認識しておらず支払いに至っていないと考えられることから、今後は、荷主企業において標準的運賃制度の認知度向上が必要となる。

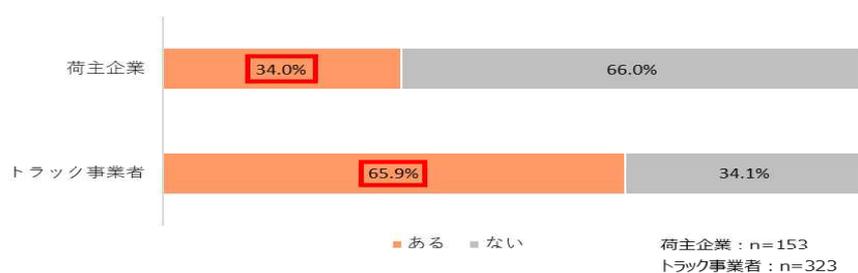
2.3.2 荷待ち時間について

(1) 現状と課題

車両の集中による荷待ち時間の発生

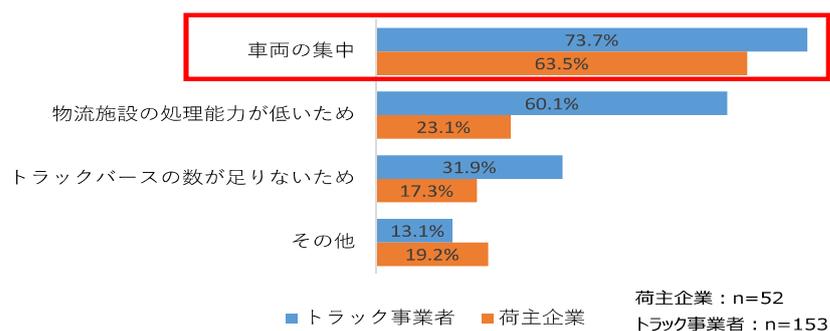
荷待ち時間については、荷主企業は 34.0%、トラック事業者は 65.9%となっており差が生じている。

[トラック事業者向け：問 10、荷主企業向け：問 15]



また、荷待ち時間の発生要因として「車両の集中」との回答が、荷主企業ともに最も多く、搬出・搬入時間の分散が実践できていないという課題が挙げられる。

[トラック事業者向け：問 10-2、荷主企業向け：問 15-2 (荷待ちの発生要因)]

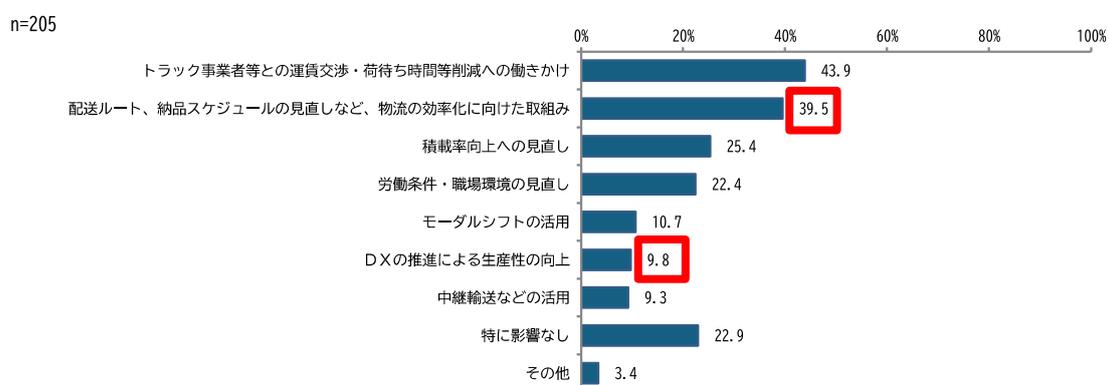


(2) 今後の取り組むべき事項

荷待ち時間の発生要因として、「車両の集中」が最も大きな要因として挙げられている。車両の集中を防ぐためには、各所での業務の効率化が重要となる。

また、2024年問題への対応で取り組んでいることとして、「配送ルート、納品スケジュールの見直しなど、物流の効率化に向けた取組み」との回答が約4割程度に留まっていることに加え、「DXの推進による生産性の向上」との回答については約1割程度と割合が低い。今後、DX化を含め、物流の効率化の推進が求められる。

[荷主企業向け：問3（2024年問題に対応するため取り組んでいること）]



2.4 一般消費者向けアンケート

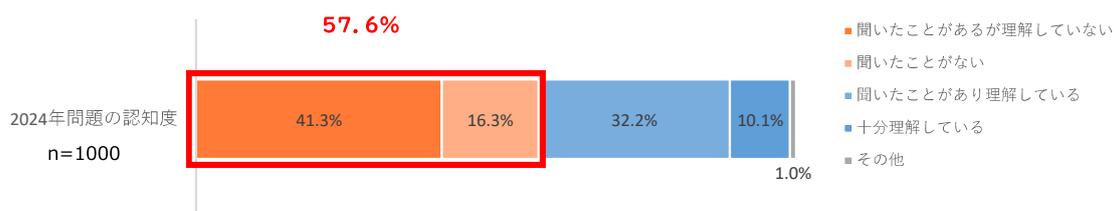
2.4.1 トラック運送業界の「2024年問題」について

(1) 現状と課題

一般消費者の「2024年問題」の認知度は約4割

一般消費者における「2024年問題」の認知度をみると、内容を理解していない割合が全体の約6割（「2024年問題」というワードを聞いたことがあるが、内容については理解していない」：41.3%、「2024年問題」というワードは聞いたことがない」：16.3%）に達している。

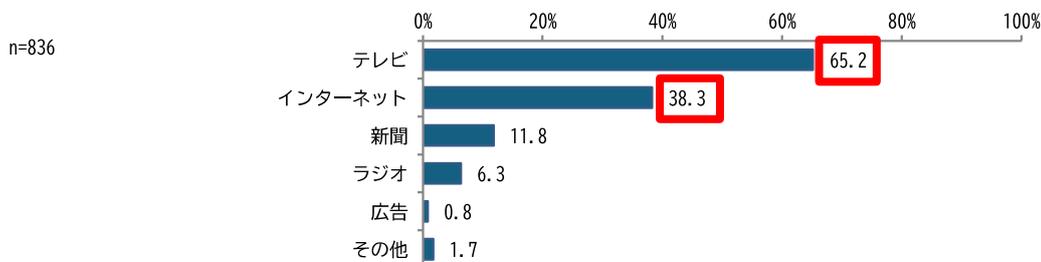
[一般消費者向け：問2（トラック運送業界の「2024年問題」の認知度）]



(2) 今後の取り組むべき事項

一般消費者が「2024年問題」を知った経緯として、「テレビ」が約7割、「インターネット」が約4割となっており、一般消費者において2024年問題への理解をさらに深めるためには、今後もこのような媒体を通じた情報発信が求められる。

[一般消費者向け：問3（「2024年問題」を知った経緯）]



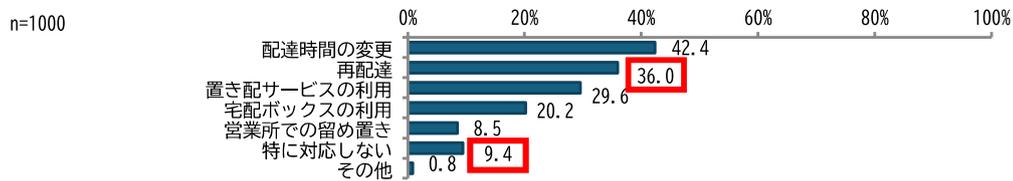
2.4.2 宅配便サービスについて

(1) 現状と課題

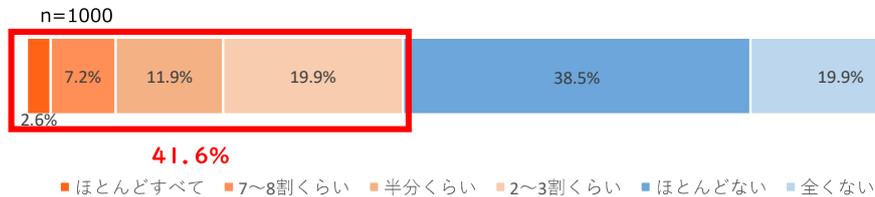
宅配便の再配達（不在）は全体の約4割

宅配便を利用する際に、不在の場合に利用するサービスとして「再配達」が36.0%、「特に対応しない」が9.4%と、宅配事業者を何度も訪問させているケースが多い。また、宅配便の再配達の状態をみると約4割が再配達となっている。これらのサービスは物流の効率化の妨げの主な要因ともなっている。

[一般消費者向け：問9（宅配便利用時に不在の場合に最も利用するサービス）]



[一般消費者向け：問7（宅配便の再配達（不在）になった割合）]



(2) 今後の取り組むべき事項

「再配達等」の削減に向けては、宅配ボックスの設置状況を改善することが有効だと考えられるが、一般消費者における導入は約3割程度に留まっている。そのため、物流の効率化、宅配事業者の負担軽減のため、宅配ボックスの設置や置き配、ゆとりを持った配送日時指定など、消費者の意識改革・行動変容を促すための情報発信が必要と思われる。

[一般消費者向け：問8（宅配ボックスの設置状況）]

