資料6－2

トラック輸送におけるアンケート

調査結果（単純集計）

令和８年２月
国土交通省 九州運輸局　福岡運輸支局

目　次

１．本アンケート調査概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P１
２．回答者の属性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P２
３．平均拘束時間（近距離運行） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P４
４．平均拘束時間（長距離運行） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P９
５．荷待ち時間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P14
６．契約にない附帯業務 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P16
７．運送契約の書面交付 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P18
８．運賃交渉 ・・P19
７．改善につながった取組内容や今後の取組 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P23
８．拘束時間の課題や要望 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P26

１．本アンケート調査概要

目的

今般、令和６年４月から自動車運転の業務について時間外労働の上限規制が適用され１年半が経過したことを踏まえ、いわゆる「２０２４年問題」後の労働実態について、当協議会においても関係者間で総括し、今後の改善につなげていく必要があるところです。

そこで、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ついて実態を明らかにするため、アンケート調査を実施することとしました。

調査方法

■トラック事業者向けアンケート

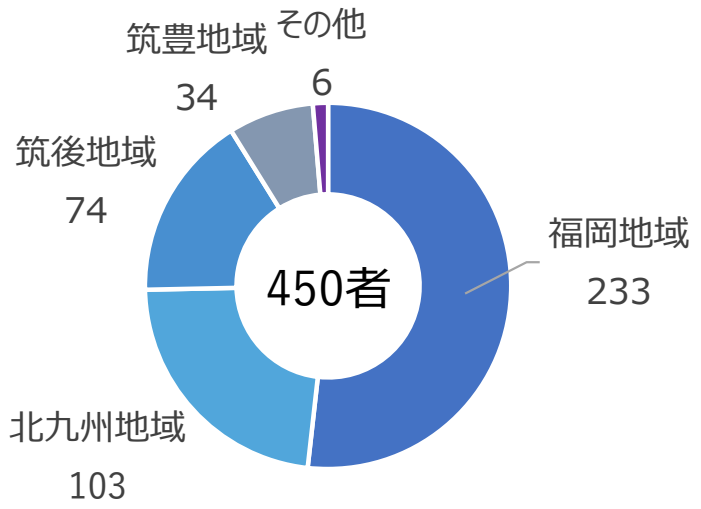
インターネット上にアンケートを作成の上、福岡県トラック協会を介して対象企業にアンケート調査を依頼

・対　　象：福岡県トラック協会　会員企業
・調査期間：2025年12月15日（月）～2026年1月16日（金）
・回答者数：450社
・回答方法：Web

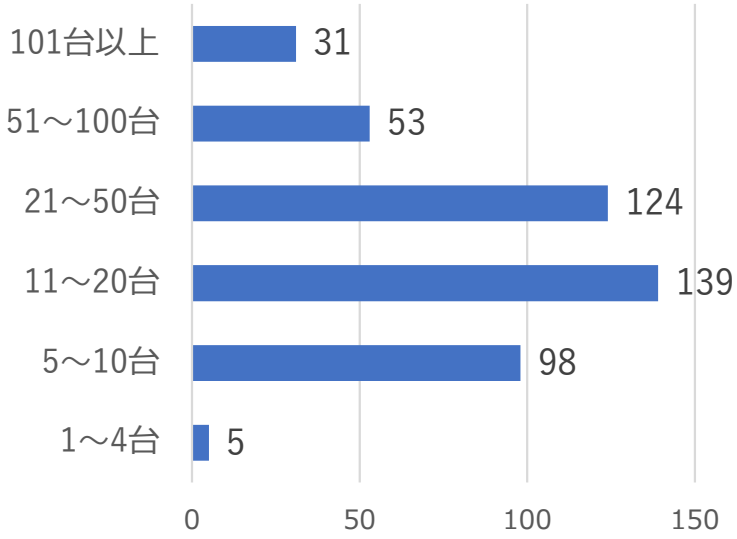
アンケート調査結果

回答者の属性　トラック事業者（N=450）

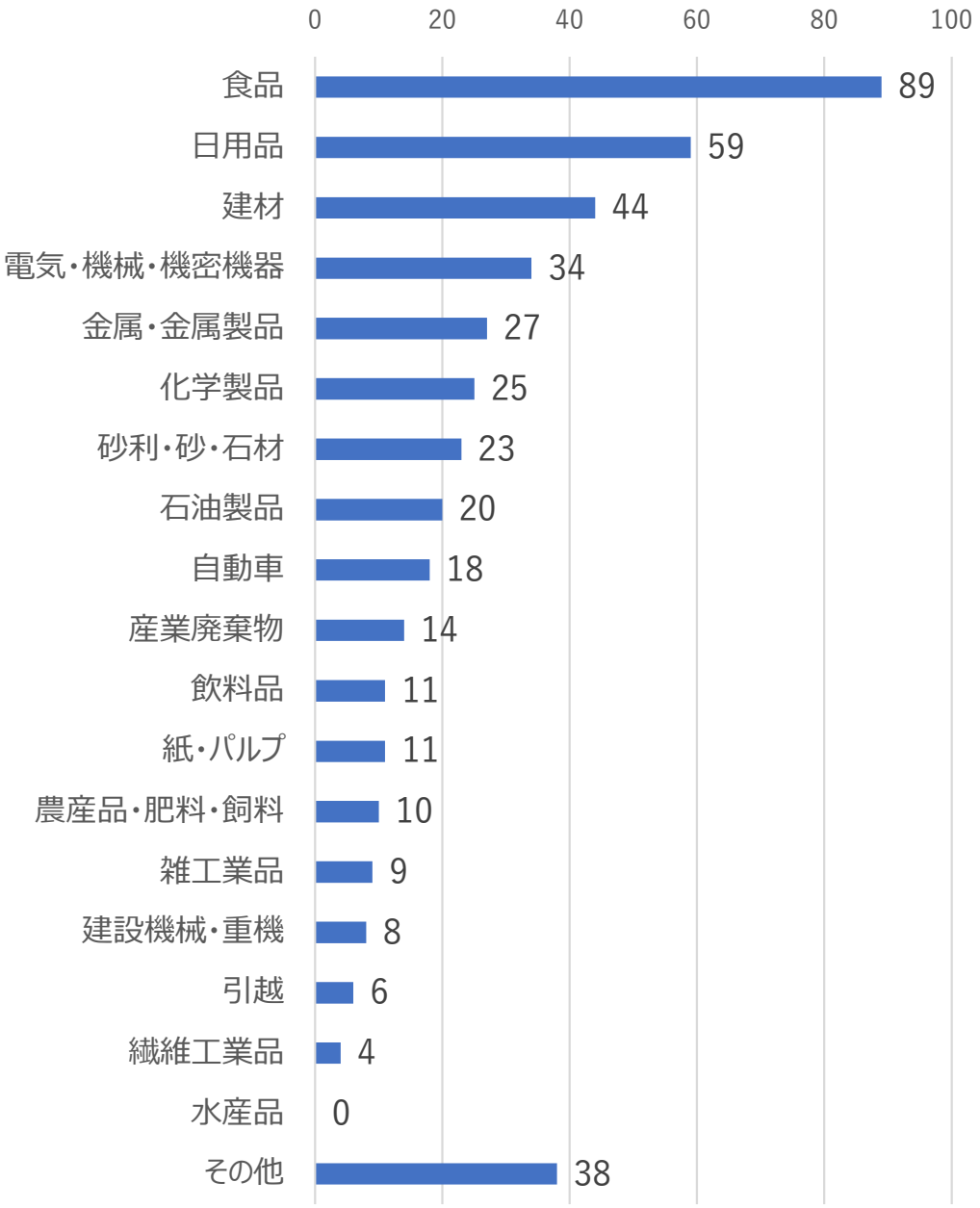
問１　地域別



問２　規模別



問３　主な取扱い品目

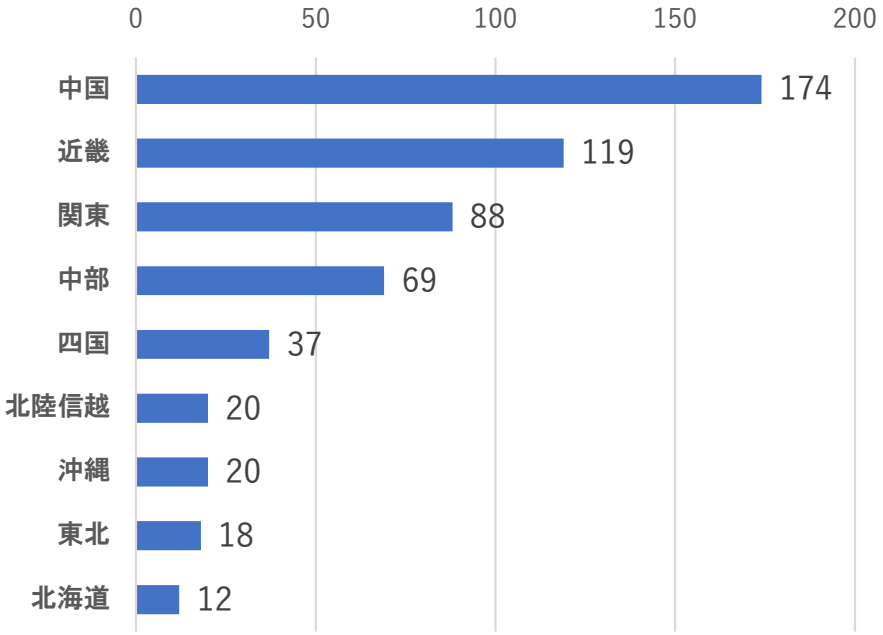


荷卸し先・主な運行内容

問４　九州以外への主な荷卸し先

（N＝439）（複数回答）
※営業所が九州外は除く

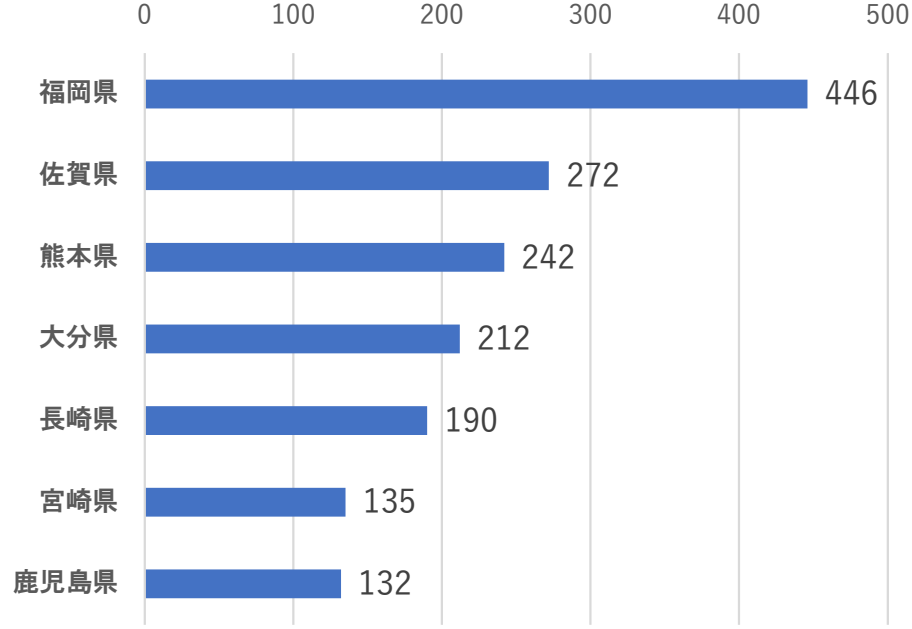
中国、近畿への比重が高く、関東、中部、四国がこれに続く。距離・時間の点で比較的近い西日本方面にウエイトが高い。



問５　九州内の主な荷卸し先

（N＝439）（複数回答）

福岡県内が多く、佐賀県、熊本県も多い。県内・隣県中心の配送が多くなっている。



問６　主な運行内容

（N＝439）

近距離運行が約77％と多く、近距離＋長距離の混在が20％、長距離は2％となっており、日常は近距離中心の運行が多くなっている。



平均拘束時間（近距離運行）

問7~11(23~27)　平均拘束時間（近距離運行）

(N=439) ※営業所が九州外は除く

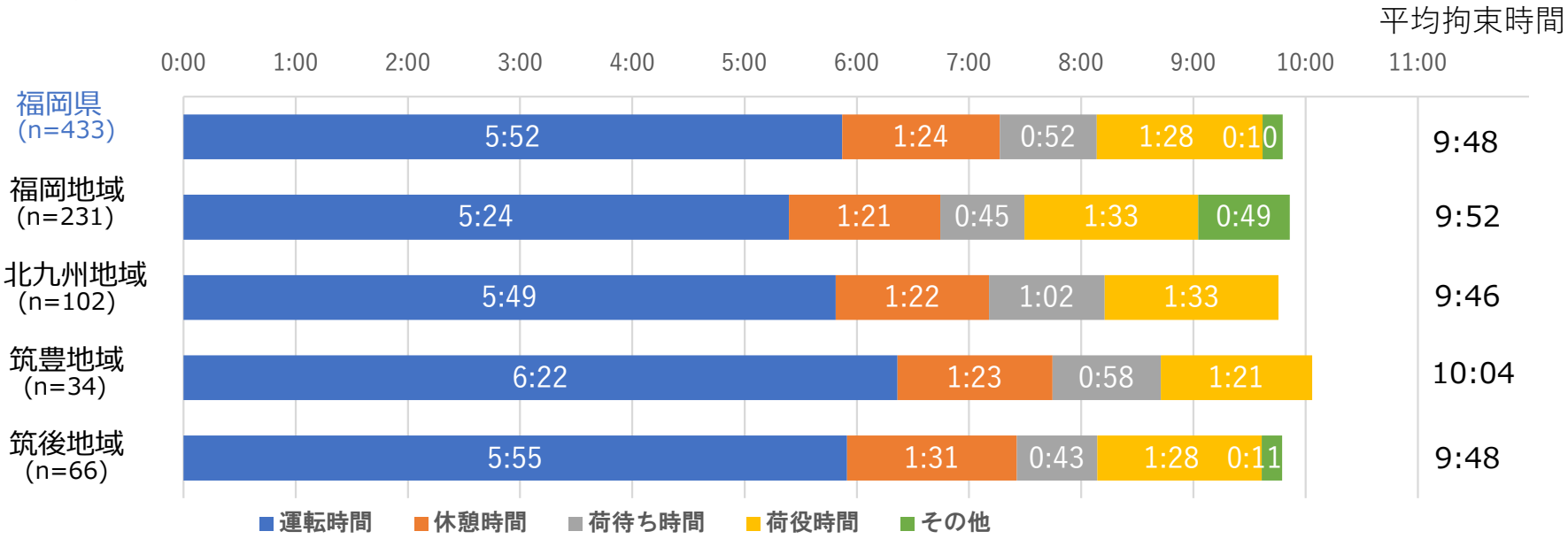


※休憩時間、荷待ち時間、荷役時間で3時間以上を選択したものは、下限の3時間で算出
※その他＝不明時間（以降同じ）

問7－1　平均拘束時間（福岡県内の地域別）

(N=439)

県内の地域間では大差はなく、運転、休憩、荷待ち、荷役の割合は概ね横並びとなっている。

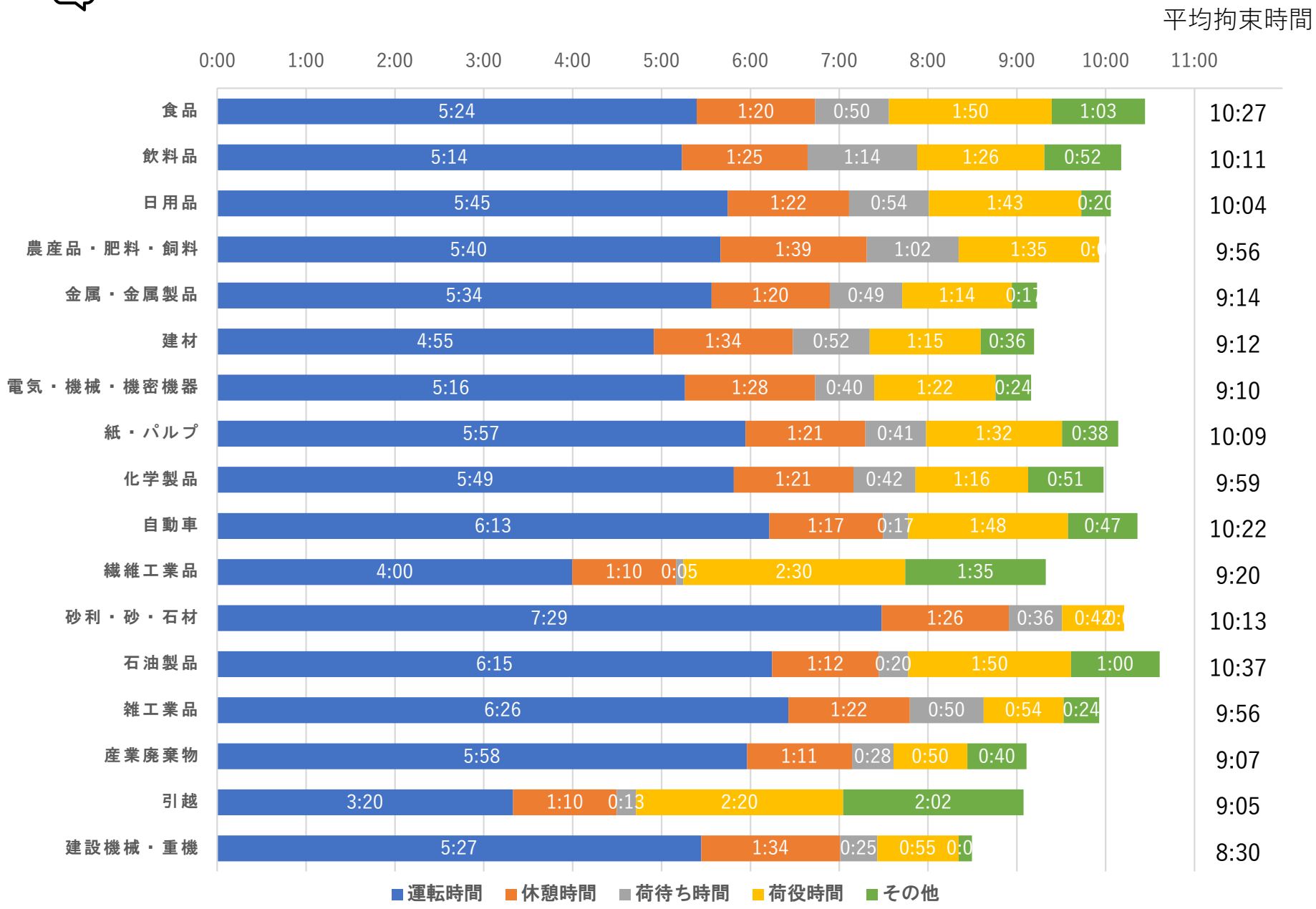


平均拘束時間（近距離運行）

問７－２　平均拘束時間（品目別）

（N＝439）　※品目のその他を除く

品目別で見ると、砂利・砂・石材は運転時間が長く、一方、繊維工業品や引越は荷役時間が長い。

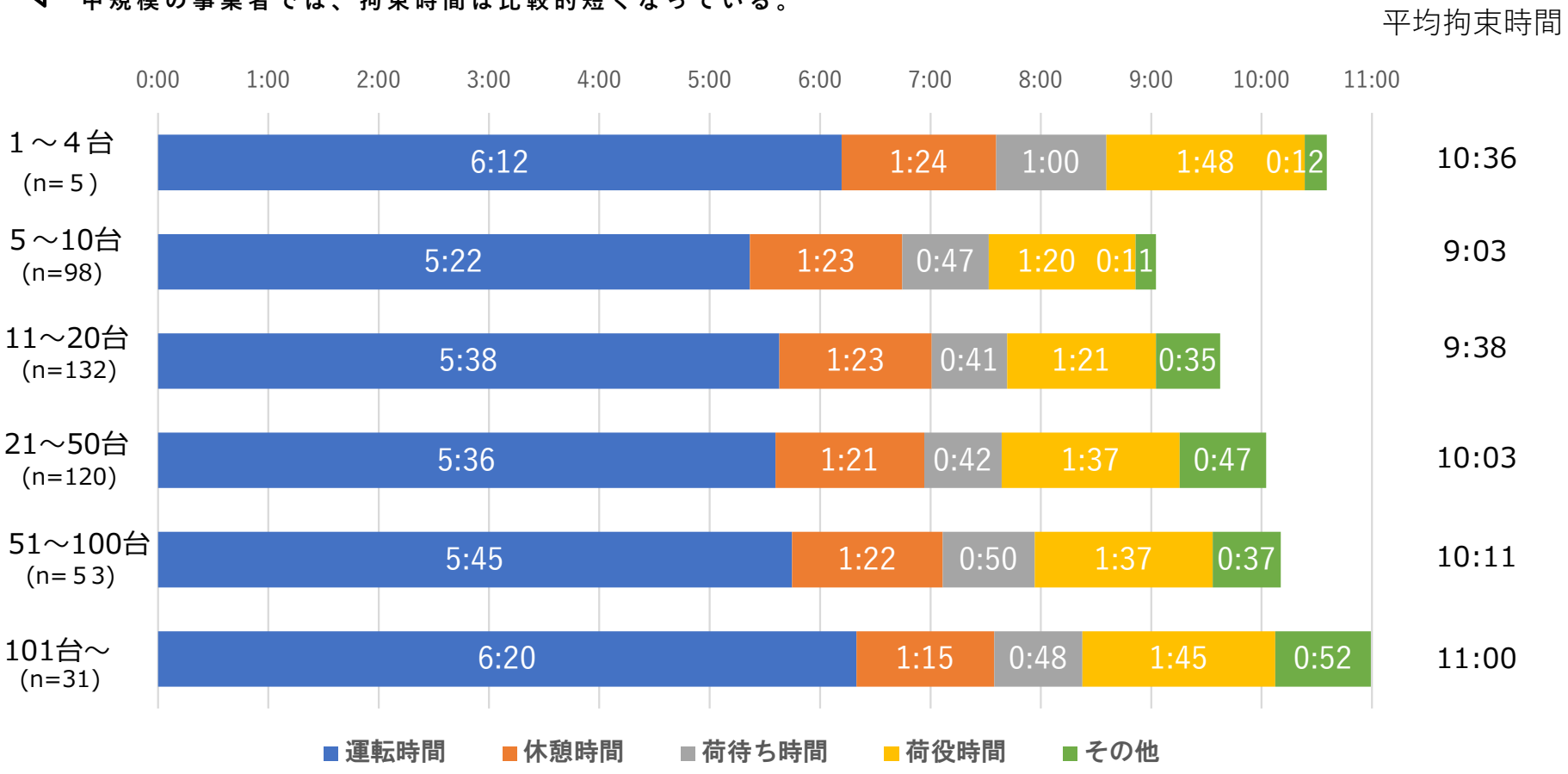


平均拘束時間（近距離運行）

問７－３　平均拘束時間（規模別）

（N＝439）

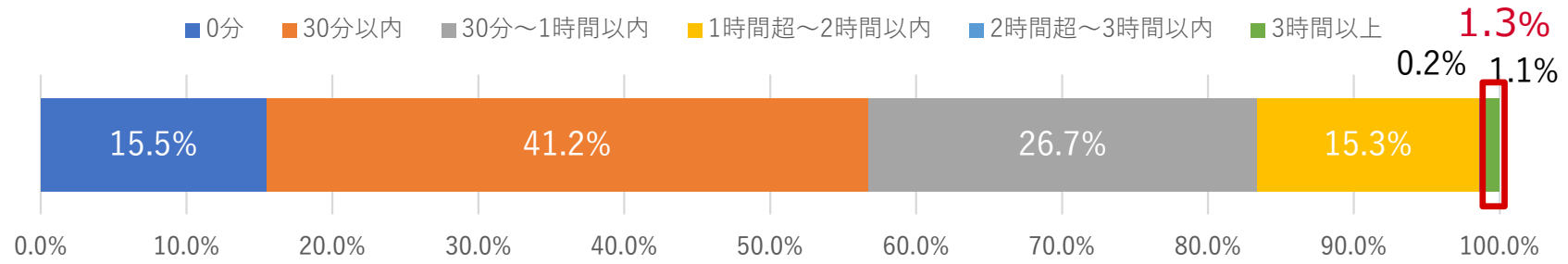
規模別で見ると、１～４台と１０１台以上の事業者が運転時間が長くなっており、
中規模の事業者では、拘束時間は比較的短くなっている。



荷待ち時間・荷役時間（近距離運行）

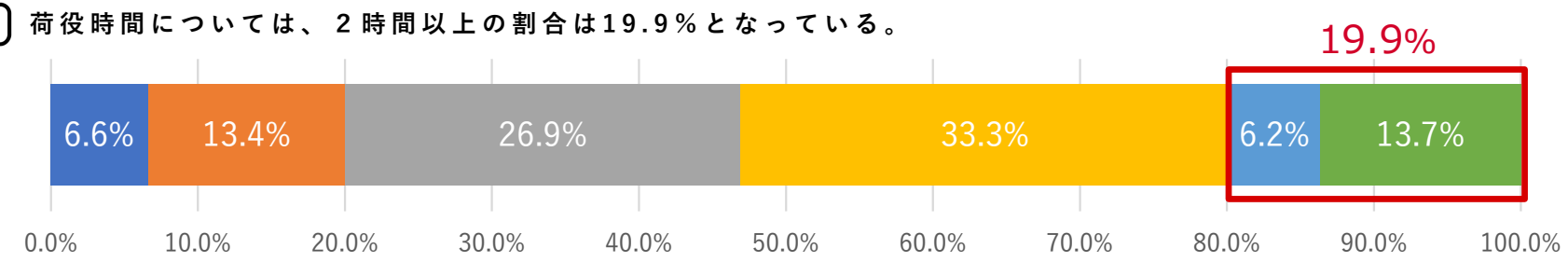
問10　荷待ち時間　（N＝439）

荷待ち時間については、30分以内の割合が高く、２時間以上は1.3％にとどまっている。



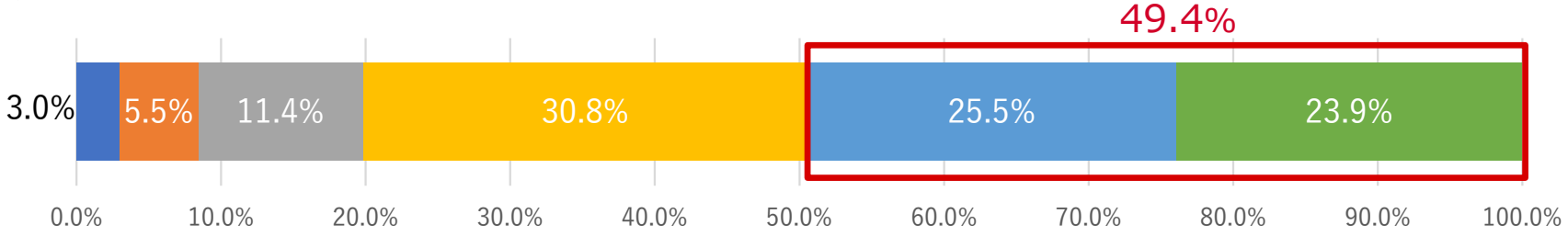
問11　荷役時間　（N＝439）

荷役時間については、２時間以上の割合は19.9％となっている。



問10＋問11　荷待ち＋荷役時間　（N＝439）

荷待ち、荷役時間の合計については、約5割が2時間以上となっている。

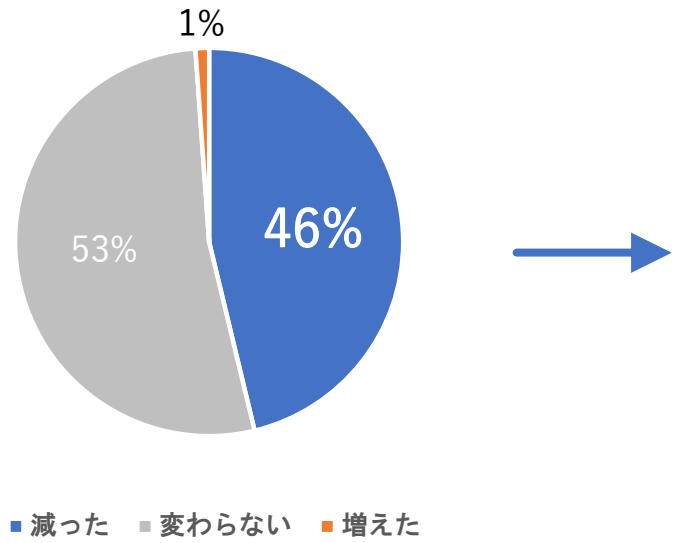


拘束時間の変化・連続運転時間（近距離運行）

問12　拘束時間の変化

（N＝439）

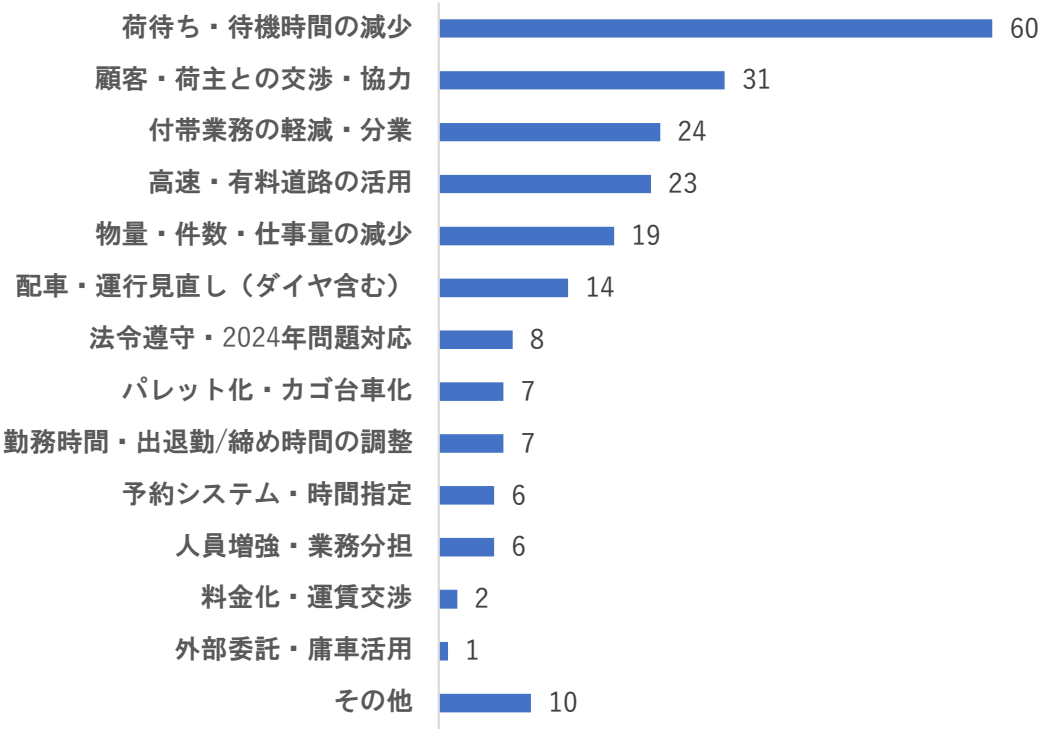
46％が拘束時間が減ったと回答した。



問13　減った理由

（自由記載）

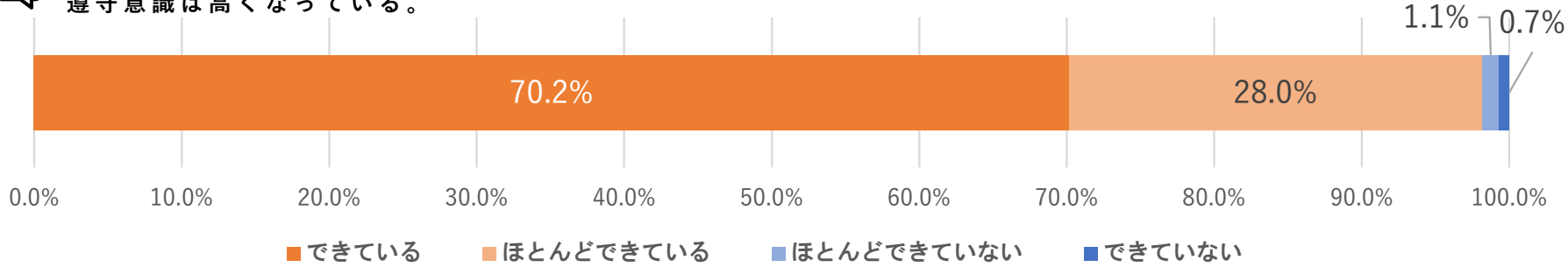
減った理由は「荷待ち・待機時間の減少」「顧客・荷主との交渉・協力」「附帯業務の軽減・分担」が多く現場との調整を行っている。



問14　連続運転時間（4時間以内）の遵守

（N＝439）

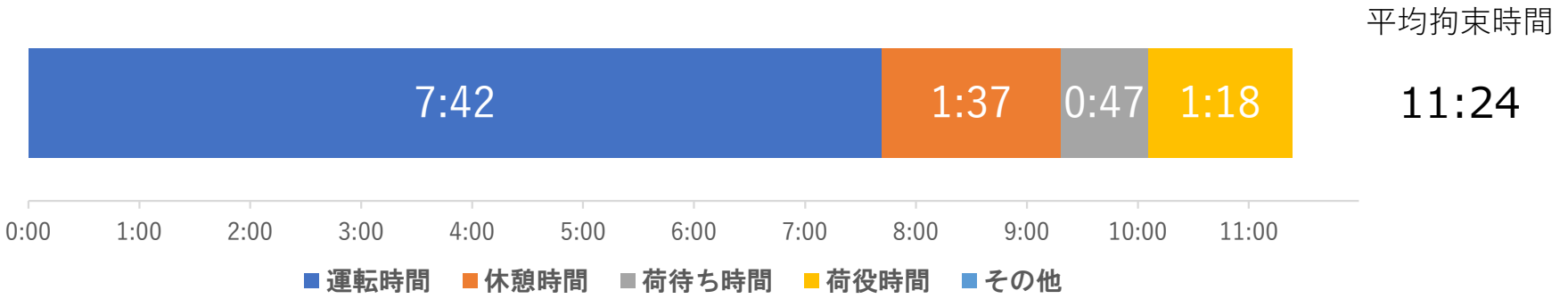
連続運転時間については、「できている＋ほとんどできている」の割合が98.2％となっており、遵守意識は高くなっている。



平均拘束時間（長距離運行）

問15~19　平均拘束時間（長距離運行）

（N＝102）

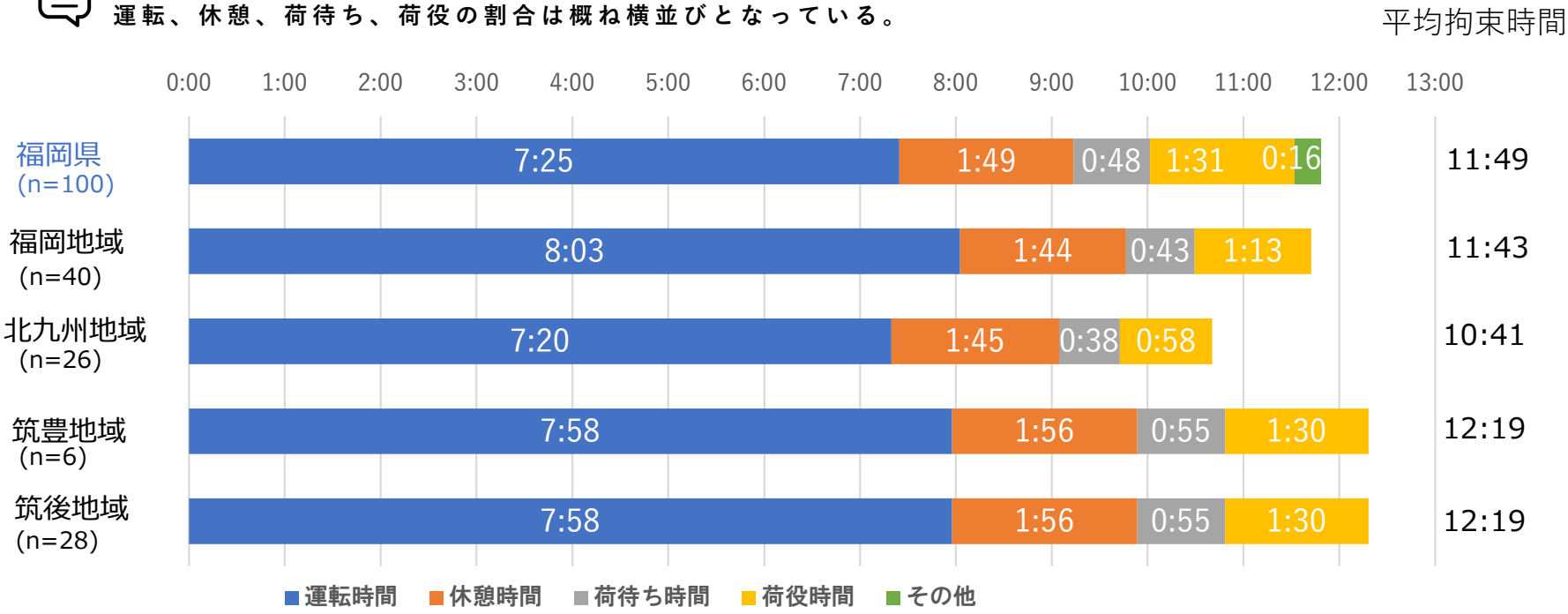


※休憩時間、荷待ち時間、荷役時間で3時間以上を選択したものは、下限の3時間で算出

問15－1　平均拘束時間（福岡県内の地域別）

（N＝100）※営業所が九州外は除く

本州へ近い北九州地域の拘束時間が短く、他の地域については地域間では大きな差はなく、運転、休憩、荷待ち、荷役の割合は概ね横並びとなっている。

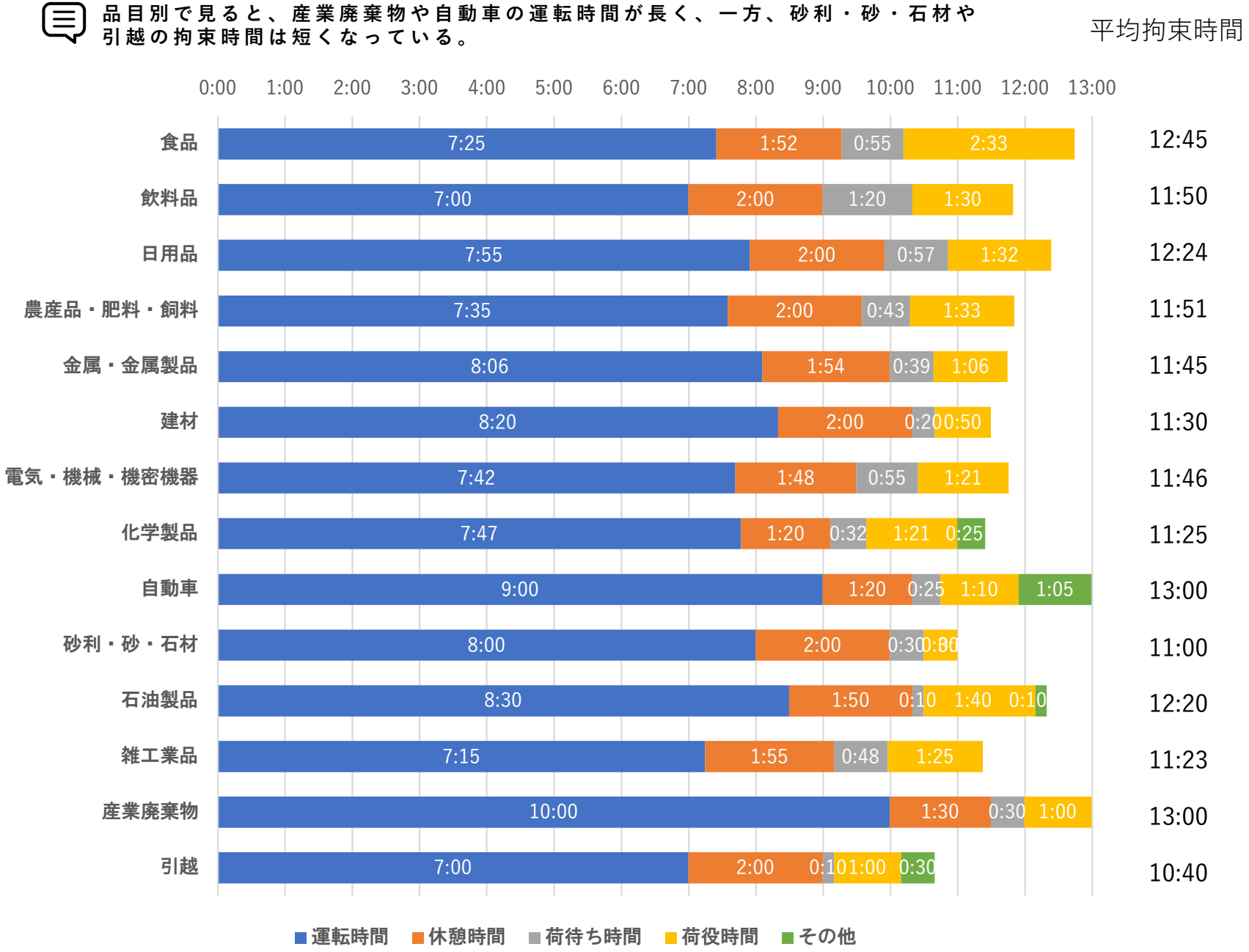


平均拘束時間（長距離運行）

問15－2　平均拘束時間（品目別）

（N＝86）※品目のその他を除く

品目別で見ると、産業廃棄物や自動車の運転時間が長く、一方、砂利・砂・石材や引越の拘束時間は短くなっている。

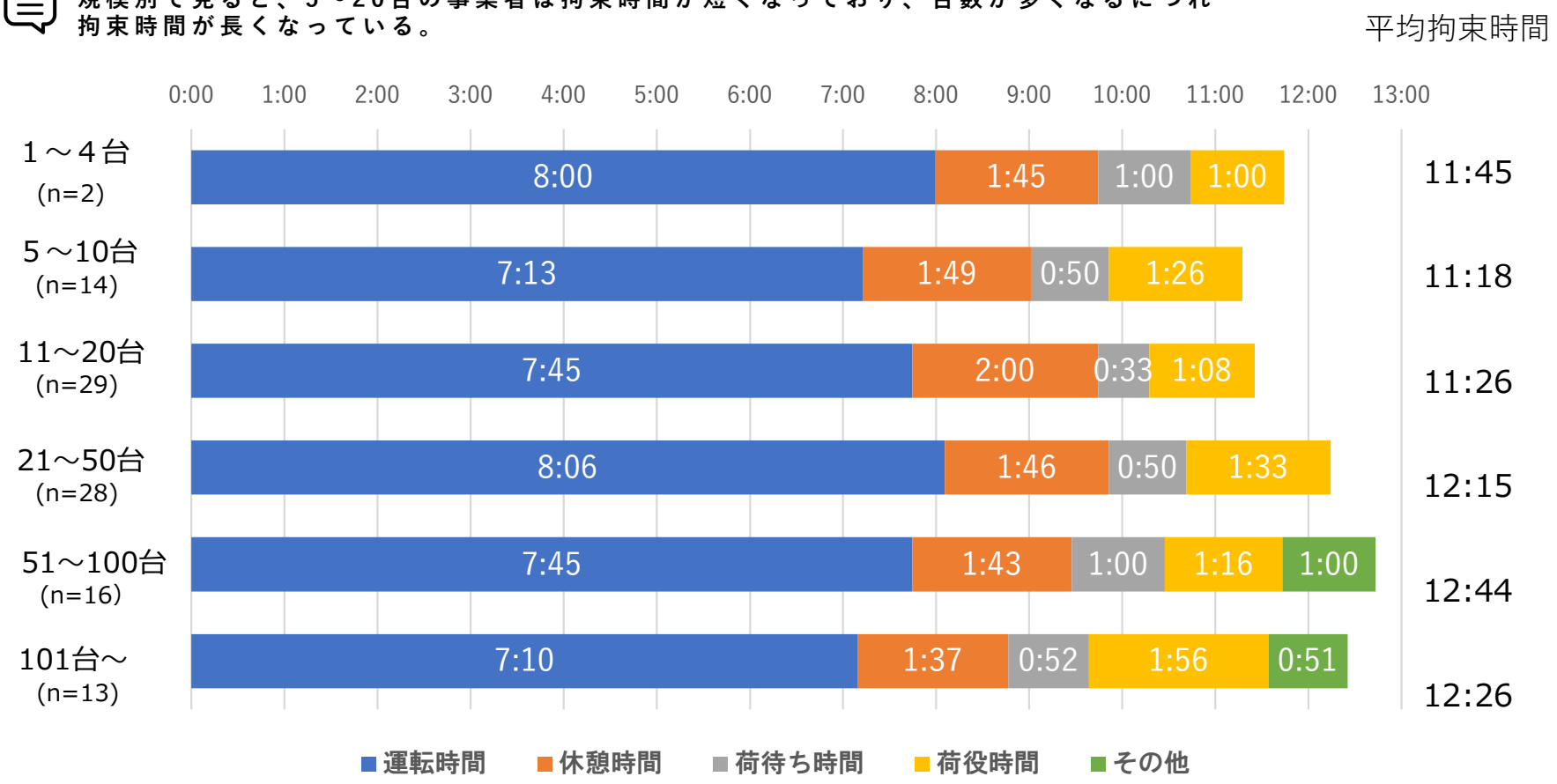


平均拘束時間（規模別）（長距離運行）

問15－3　平均拘束時間（規模別）

(N=102)

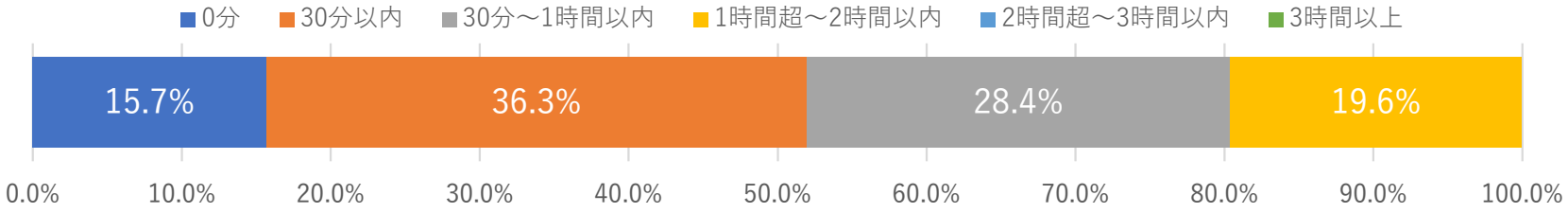
規模別で見ると、5～20台の事業者は拘束時間が短くなっており、台数が多くなるにつれ拘束時間が長くなっている。



荷待ち時間・荷役時間（長距離運行）

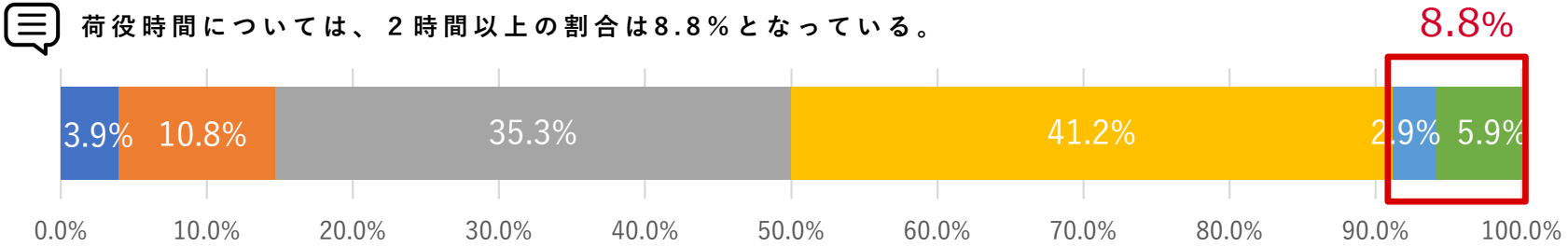
問18　荷待ち時間　（N＝102）

荷待ち時間については、30分以内が5割を超えており、2時間以上の事業者はいなかった。



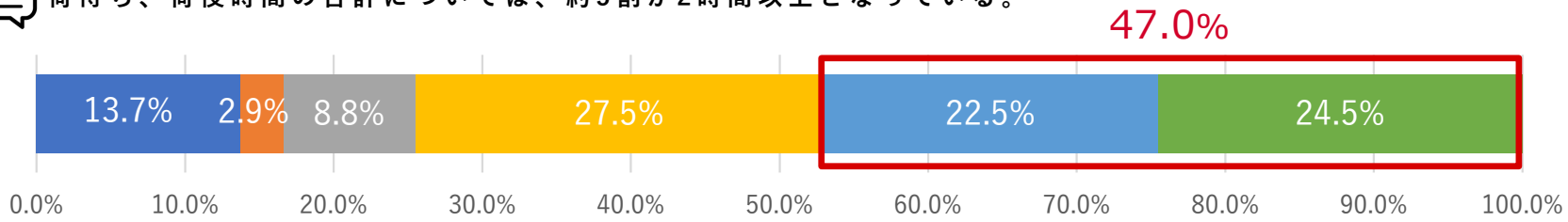
問19　荷役時間　（N＝102）

荷役時間については、２時間以上の割合は8.8％となっている。



問18＋問19　荷待ち＋荷役時間　（N＝102）

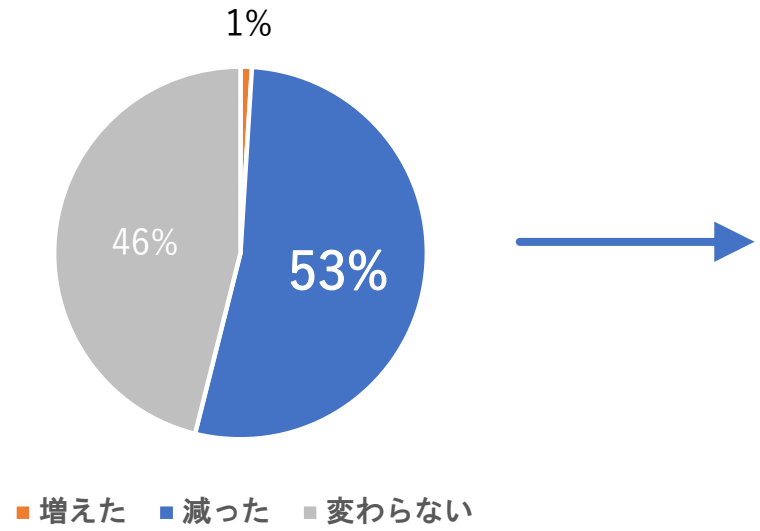
荷待ち、荷役時間の合計については、約5割が2時間以上となっている。



拘束時間の変化・連続運転時間（長距離運行）

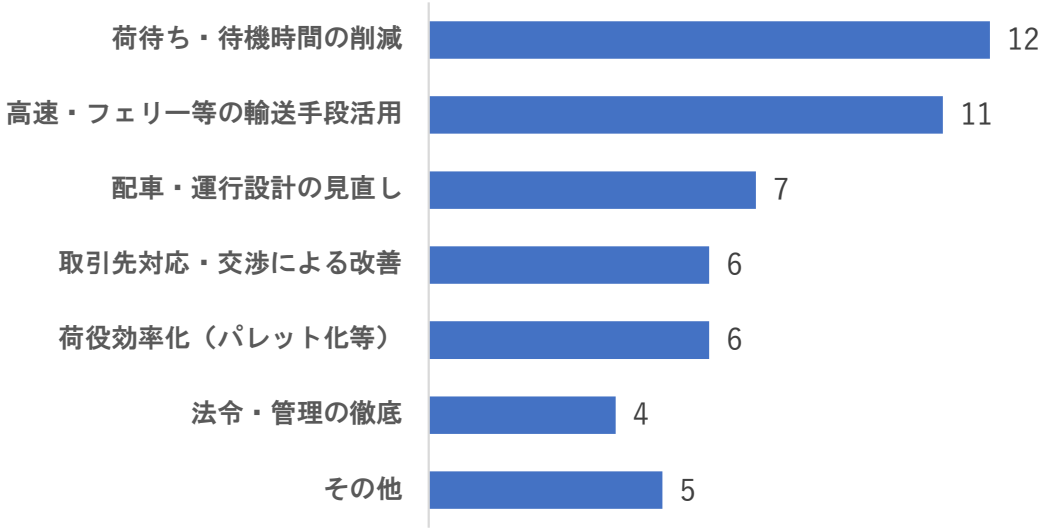
問20　拘束時間の変化　(N=102)

53%が拘束時間が減ったと回答した。



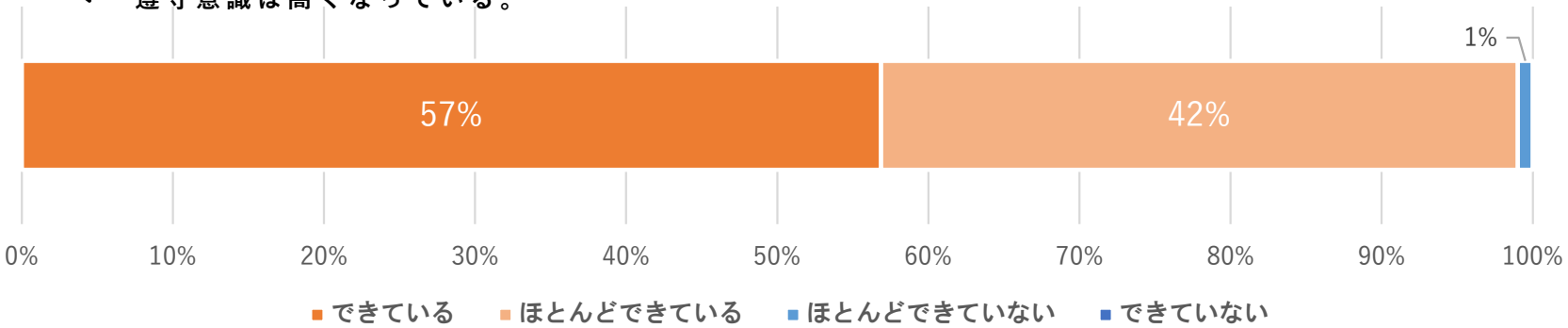
問21　減った理由　（自由記載）

減った理由は「荷待ち・待機時間の減少」「高速・フェリー等の輸送手段活用」「配車・運行設計の見直し」が多く、モードの活用、運行設計の見直しが効果を奏している。



問22　連続運転時間（4時間以内）の遵守　(N=102)

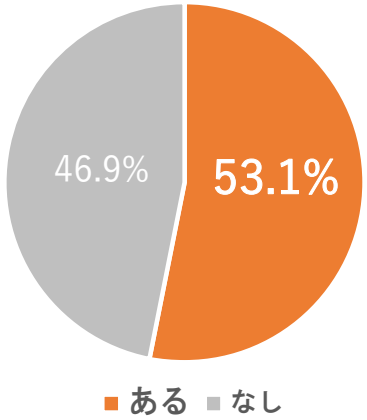
連続運転時間については、できている＋ほとんどできているの割合が99.0%となっており、遵守意識は高くなっている。



荷待ち時間・理由・改善方法

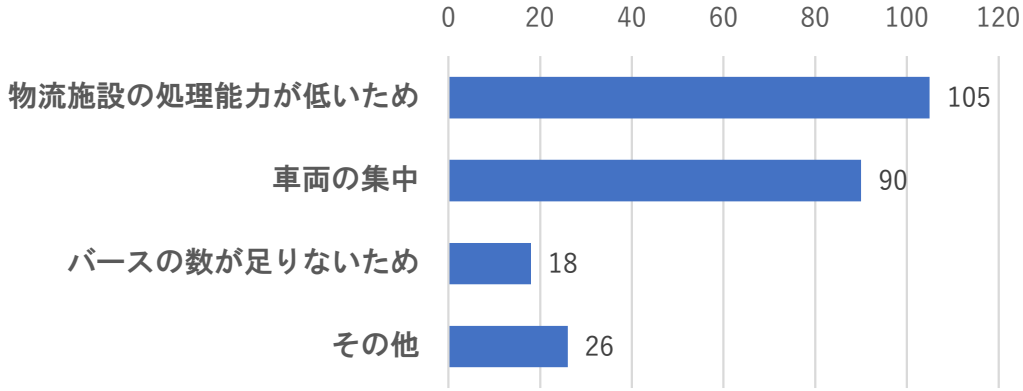
問31　荷待ちが1時間以上ある　（N＝450）

1時間以上の荷待ちが半数を超えている。
（※問10、26より算出）



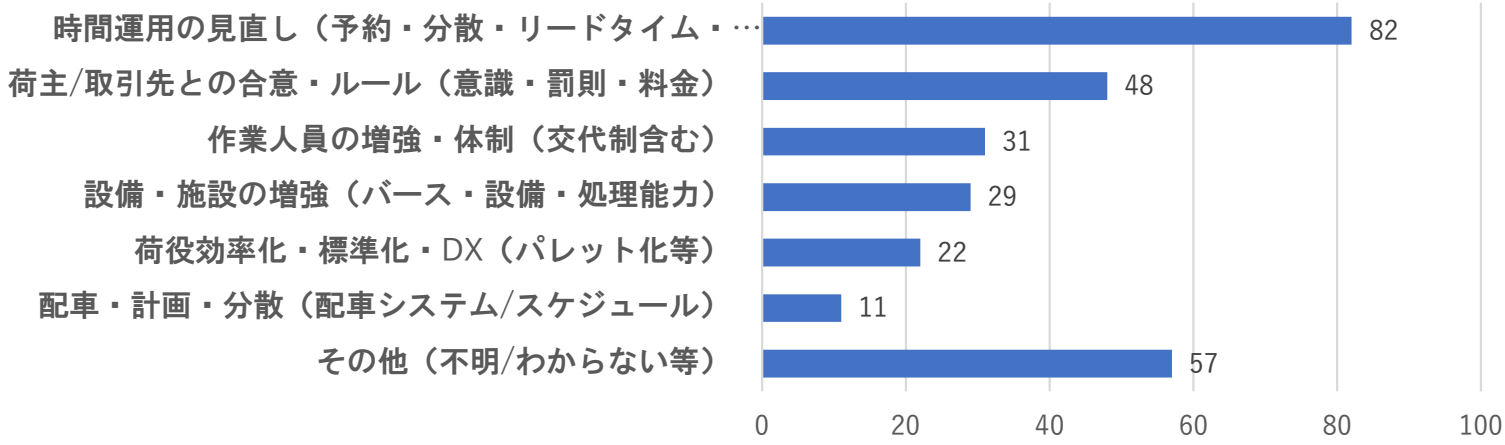
問31　荷待ちの理由　（N＝239）

主な荷待ちの要因は、物流施設の処理能力の不足と車両の集中が主な要因となっている。



問32　荷待ち時間の改善方法　（自由記載）

改善方法については、予約や分散、リードタイム等の時間運用の見直しが一番多く、次いで荷主、取引先との合意や荷主への意識付け、料金の徴収が多くなっており、作業員の増員、体制作り、設備・整備の増強が多くなっている。



荷待ち時間の改善方法

問32　荷待ち時間の改善方法（項目別）

荷待ちの理由について、項目ごとに改善方法を記載（自由記載）

車両の集中
パレット化・台車化・荷姿標準化
予約制・事前受付の徹底
事前準備・前日出荷完了・荷揃い
付帯作業の削減・受入側で実施
処理能力の明確化・車両受入枠の可視化
時間指定の見直し・分散・平準化
荷主・現場の意識改革・協力
荷受時間の延長・24時間・交代制
製造・出荷計画の前倒し・平準化
設備増強・バース増設・機械化
配車・スケジュール最適化

バースの数がたりないため
予約制・事前受付の徹底
事前準備・前日出荷完了・荷揃い
人員増強（リフトマン含む）
付帯作業の削減・受入側で実施
処理能力の明確化・車両受入枠の可視化
受発注リードタイム延長・当日オーダー抑制
時間指定の見直し・分散・平準化
荷主・現場の意識改革・協力
荷受時間の延長・24時間・交代制
荷待ち料金・ペナルティの適正化
製造・出荷計画の前倒し・平準化
設備増強・バース増設・機械化

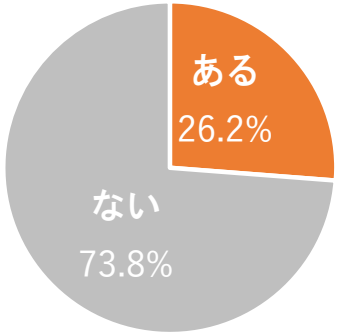
物流施設の処理能力が低いため
パレット化・台車化・荷姿標準化
予約制・事前受付の徹底
事前準備・前日出荷完了・荷揃い
人員増強（リフトマン含む）
付帯作業の削減・受入側で実施
処理能力の明確化・車両受入枠の可視化
受発注リードタイム延長・当日オーダー抑制
時間指定の見直し・分散・平準化
荷主・現場の意識改革・協力
荷受時間の延長・24時間・交代制
荷待ち料金・ペナルティの適正化
製造・出荷計画の前倒し・平準化
設備増強・バース増設・機械化

その他
時間指定の見直し・分散・平準化
事前準備・前日出荷完了・荷揃い
荷受時間の延長・24時間・交代制
予約制・事前受付の徹底
設備増強・バース増設・機械化
荷主・現場の意識改革・協力
人員増強（リフトマン含む）
製造・出荷計画の前倒し・平準化

契約にない附帯業務・内容・改善方法

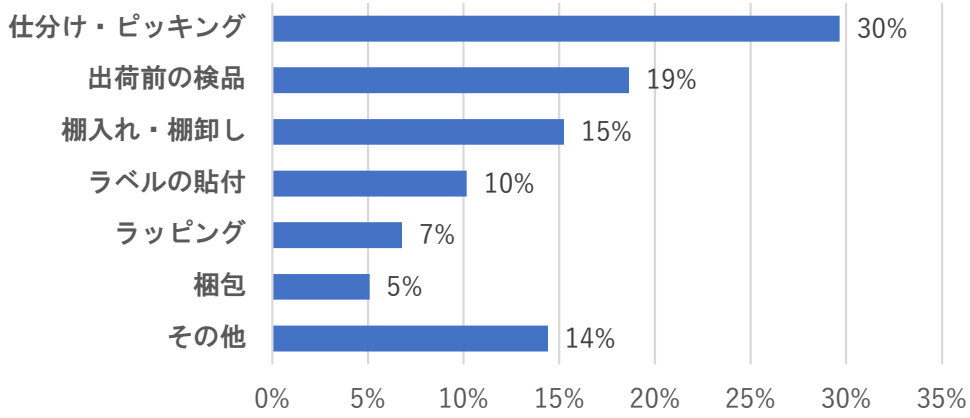
問33　契約にない附帯業務　(N=450)

契約にない附帯業務が「ある」と答えた方が26.2%となっており、契約外の作業を行っている。



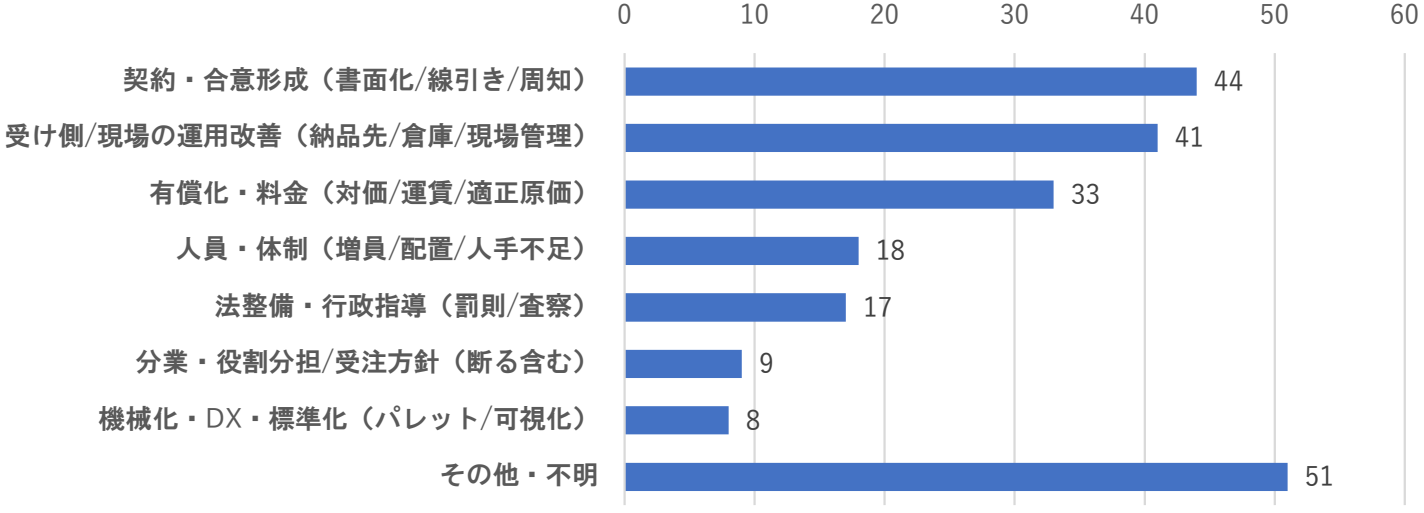
問34　付帯業務の内容　(N=118)

附帯業務の主な要因は、「仕分け・ピッキング」が多くなっており、次いで「出荷前の検品」となっている。



問37　付帯業務の改善方法　(自由記載)

改善方法については、契約の書面化や役割分担、書面化の周知等が多くなっており、次いで着荷主側の現場の運用改善、附帯業務の料金収受が多くなっている。



附帯業務の改善方法

問37　付帯業務の改善方法（項目別）

※附帯業務の改善方法について項目ごとに改善策を記載　（自由記載）

仕分け・ピッキング
荷主への監査、利用運送事業者の責任を増やす
荷主側（倉庫内作業員）の人員増
荷主先の製造能力の改善
全て軒先降ろしに改善
付帯作業を書面化し、運転手の作業を明確化、附帯業務料金の収受
トラックＧメンに現状調査をしてもらい実情を知ってもらう
着荷主の認識を変える、卸先の力が強く荷主が強く言えない
荷主と荷受けの立場の標準化

出荷前の検品
附帯作業（検品作業等）については積み先、納入先にて対応
作業員の増員
契約時の交渉、附帯業務の料金を徴収
機械の導入、ピッキングのDX化
荷主側の運送事業の実態の理解(荷待ち時間、長時間の拘束、低賃金)

棚入れ・棚卸し
荷主企業（出荷元）へ付帯業務は有償であることの周知・理解
荷主による納品先への交渉
発着荷主と直接交渉出来るようにすることが大前提 （商社などを挟まない）
荷主と納品先の業務改善
業務内容（対価）および所要時間を見える化し、倉庫作業とドライバー作業の役割分担を明確化。
現場の可視化、責任の整理、仕組化の強化をし、更に相手にとってのメリットを提示する事
契約前に出来るか出来ないかまずは、仮契約を結び負担がかかる場合契約しない事
メディアなどの露出

ラベルの貼付
納品先（卸、小売、倉庫側）の作業の改善
積む側と降ろす側の意思の疎通
荷主への指導

ラッピング
荷物を同じパレットにて共通させる。1個当たりの重さを10kgに統一。高さを1.6m以下とする
運送会社は荷物を運び、付帯業務は荷主が全て行う
有償化
事前に依頼書に記載

梱包
荷主への説明（認識の向上）、行政からの発信
倉庫作業員を増やす
事前に荷物を用意する
当日オーダーを廃止する

リフト作業
荷主サイドの作業者増員
荷主メーカーと買う側の問屋との交渉にて決定される
出荷及び入荷施設の受託企業の認識

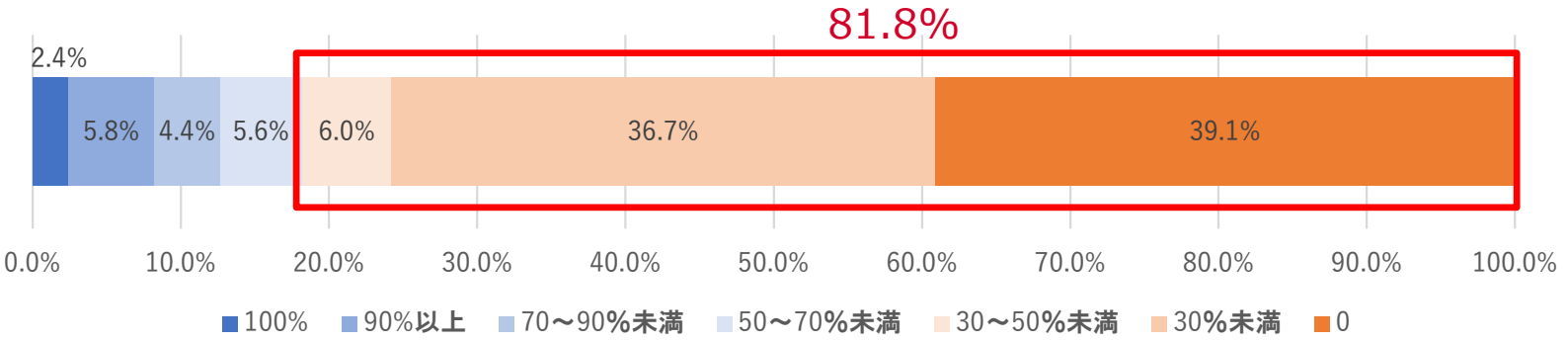
積卸（手作業含む）
附帯業務の改善は大手だけ進んでいて、中小はいまだ道半ばである。
倉庫作業員の増員。あらかじめ付帯作業を終わらせる。
パレット輸送。パレット規格の統一化。レンタルパレットの活用
荷主側は、積地（出荷基地）にて運送契約書内に記載出来ない荷役作業がある事を理解する必要がある。
付帯作業に対して料金化。料金の見直し

運送契約の書面交付

問35　運送契約時の書面交付

（N＝450）　※書面交付をやっていない割合（まったくやっていない＝100%）

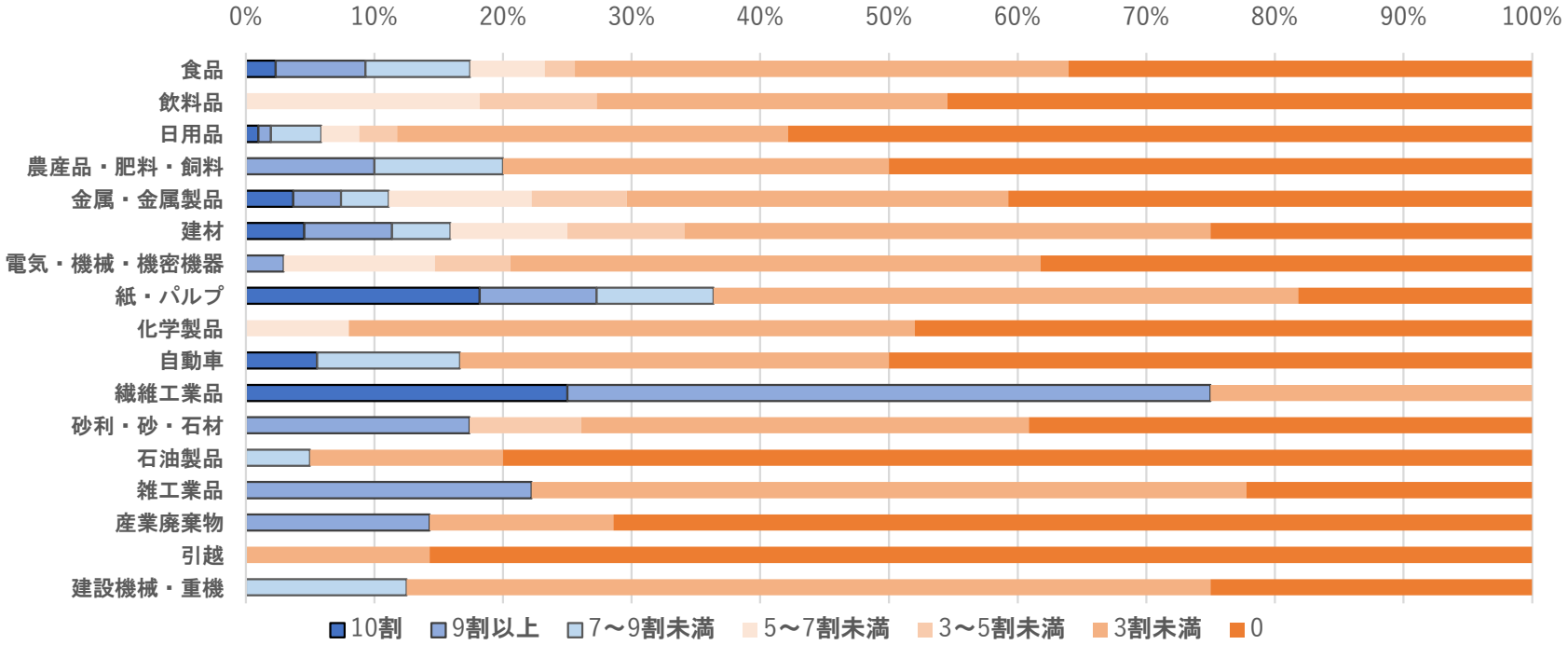
書面交付については、50%以上書面交付している事業者が81.8%となっており、書面交付が進んでいる。



問35　運送契約時の書面交付（品目別）

（N＝450）

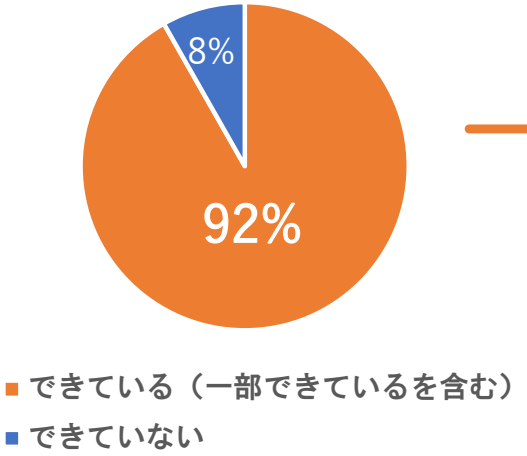
品目別で見ると、書面交付できていない割合が「繊維工業品」は約75%が9割以上書面交付が進んでおらず、次いで「紙・パルプ」「雑工業品」「農産品・肥料・資料」が書面交付が進んでいない。



運賃交渉の有無

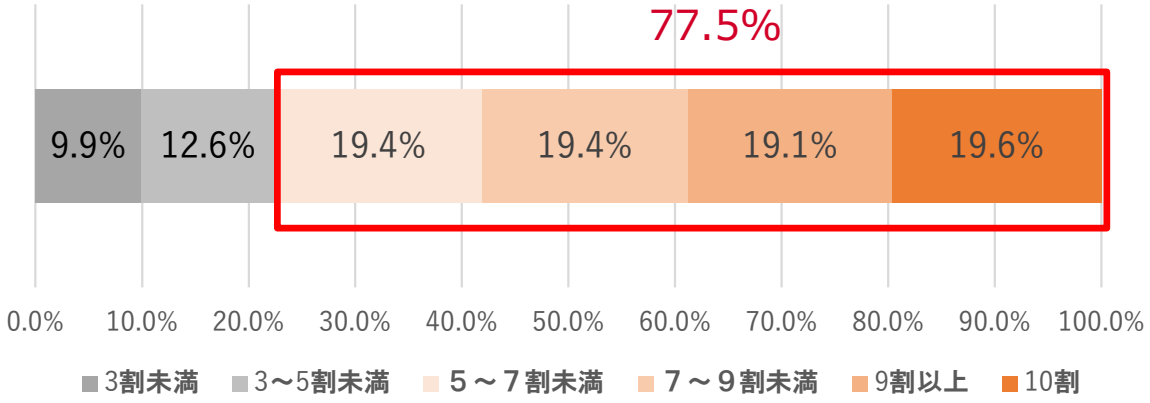
問38　運賃交渉の有無　(N=450)

運賃交渉については、92%が出来ていると回答



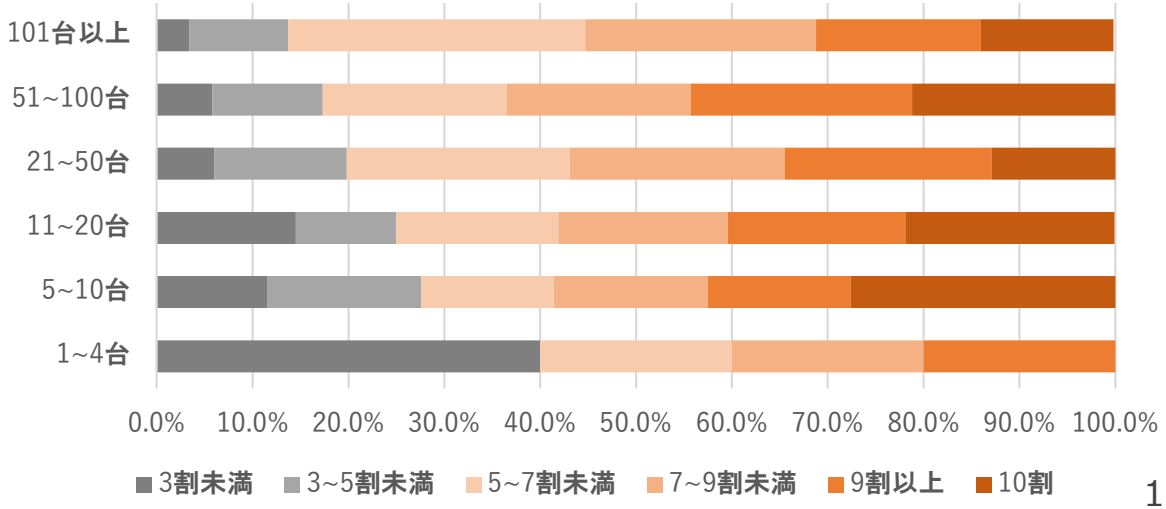
問39　できている割合　(N=415)

運賃交渉が出来ている割合が5割以上の事業者が77.5%となっている。



問39　できている割合（規模別）　(N=415)

規模別で見ると。大規模になるほど運賃交渉を行っている割合が高く、小規模事業者は3割未満が相対的に多くなっている。

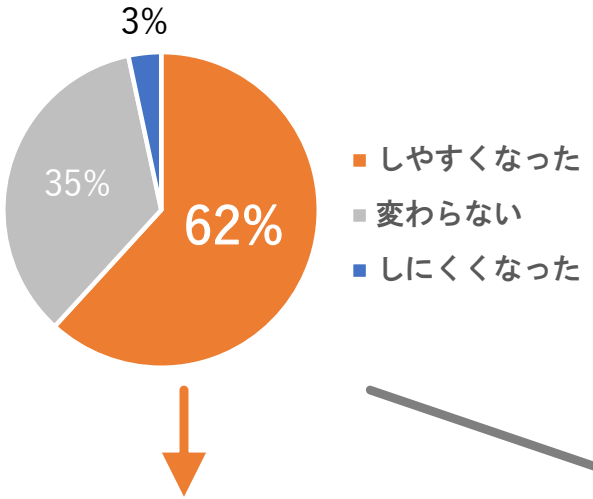


運賃交渉のしやすさ

問40　運賃交渉のしやすさ

(N=450)

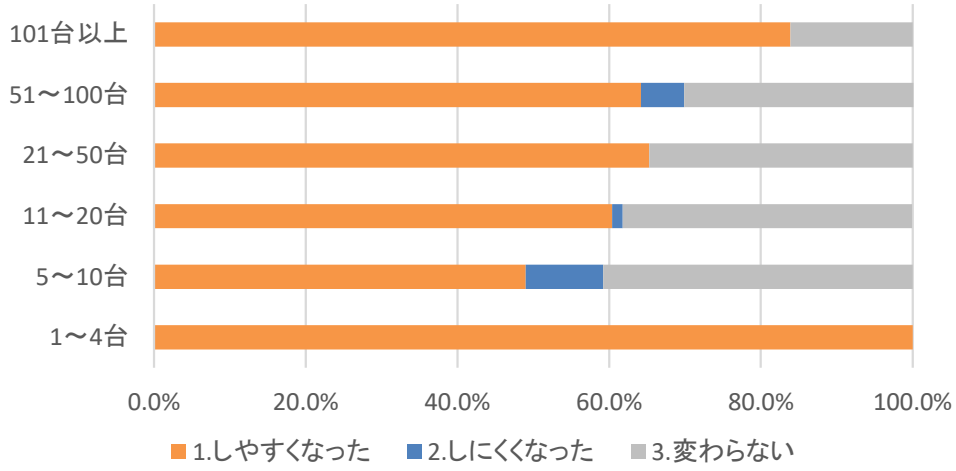
交渉がしやすくなった割合は62%



問40　運賃交渉のしやすさ（規模別）

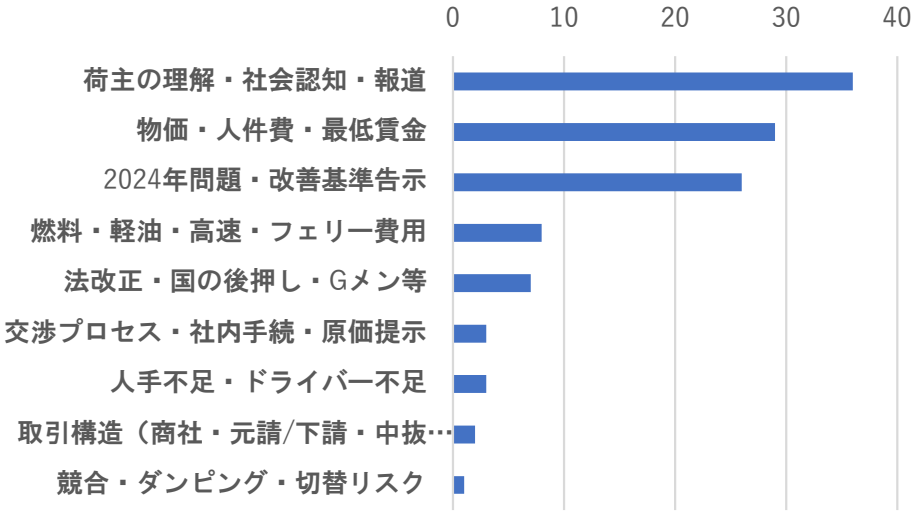
(N=450)

規模別で見ると規模が大きいほど「しやすい」割合が高くなっている。



問41　しやすくなった理由

しやすい理由は、2024年問題等の社会的認知など荷主の理解・協力が多く、次いでコスト高騰、人手不足の理解が見られた。



問41　変わらない理由

変わらない理由は、商社や元請などが介入していることで直接交渉できず、物価や人件費高騰の理解不足、ダンピングや切り替えリスクなどがあげられる。



アンケート調査結果　運賃交渉のしやすさ

問41　しやすくなった理由

（N＝450）

・法改正・行政の是正（改善基準告示、標準的運賃、独禁法の優越的地位、トラックGメン等）で交渉の正当性が可視化。
・社会的認知の高まり（報道・世論）で荷主側の理解が進展。
・ドライバー／人手不足の顕在化により、是正の必要性を説明しやすい。
・物価・賃金上昇、労務費・コスト増を合理的根拠として提示しやすい。
・軽油高騰・高速通行料などの原価負担の反映が受け入れられやすくなった。
・予約制導入・バース増設・DX化など現場オペレーション改善の議論が前進。
・パレット化・手積み削減など作業方式の見直しが通りやすい。
・フェリー／モーダルシフトや高速利用を前提に運行条件を再設計しやすい。
・意見交換会・交渉テーブルの増加など、対話機会が増えた。
・企業側の法令遵守・配車見直しなど自社の取組みが交渉の根拠になった。

問41　しにくくなった理由

・“便乗値上げ”との受け止めや棚上げ・はぐらかしで交渉が進まない。
・低価格提示の競合や相場のアンバランスで是正が困難。
・商社・元請・水屋／系列・グループ等の中間マージン構造で難航。
・暫定税率廃止等を根拠に逆に値下げ圧力がかかる。
・高速代・通行料などの原価負担を認めてもらえない。
・荷主の理解不足・対話不成立で交渉の場に乗りにくい。
・契約停止などの報復リスクがあり踏み込みづらい。
・一般消費者相手（引越等）は枠組み上の交渉が難しい。
・実態情報の共有不足で拘束・作業コストの可視化が弱い。
・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。

問41　変わらない理由

・荷待ち・順番取り・受付方式・時間指定（午前集中・朝一・昼休中断）が継続。
・バース不足／処理能力不足など物流施設のキャパ問題が据え置き。
・付帯作業（検品・仕分け・棚入れ・ラベル・設置・手積み等）が依然重い。
・荷主の理解不足・現場権限の限定で改善判断が進みにくい。
・商社・水屋など中間業者が介在し、直接交渉が難航。
・長年の契約・慣行・固定単価が見直しの障壁。
・低運賃受注が残存し、相場是正が進みにくい。
・書面交付・契約明確化が一部で未徹底。
・パレット化の遅れで手作業負担が継続。
・人員不足で応援体制や分業が組みにくく、ボトルネック解消が難しい。

交渉の状況（品目別）

問41　交渉の状況（品目別）

（N＝450）

品目	テーマ	件数	カテゴリ
1.食品	社会的認知・荷主理解	15	しやすくなった
1.食品	法改正・行政是正	10	しやすくなった
1.食品	物価・賃上げ等コスト	8	しやすくなった
1.食品	荷主理解不足・現場権限	2	変わらない
2.飲料品	中間マージン・系列	1	しにくくなった
2.飲料品	高速代等の未反映	1	しにくくなった
2.飲料品	社会的認知・荷主理解	3	しやすくなった
2.飲料品	物価・賃上げ等コスト	2	しやすくなった
2.飲料品	人手不足の共有	1	しやすくなった
3.日用品	社会的認知・荷主理解	8	しやすくなった
3.日用品	法改正・行政是正	6	しやすくなった
3.日用品	燃料・高速代反映	5	しやすくなった
3.日用品	荷主理解不足・現場権限	2	変わらない
4.農産品・肥料・飼料	低価格競争・相場偏り	1	しにくくなった
4.農産品・肥料・飼料	燃料・高速代反映	1	しやすくなった
4.農産品・肥料・飼料	荷主理解不足・現場権限	1	変わらない
5.金属・金属製品	社会的認知・荷主理解	4	しやすくなった
5.金属・金属製品	法改正・行政是正	3	しやすくなった
5.金属・金属製品	物価・賃上げ等コスト	2	しやすくなった
5.金属・金属製品	荷主理解不足・現場権限	1	変わらない
6.建材	社会的認知・荷主理解	7	しやすくなった
6.建材	物価・賃上げ等コスト	4	しやすくなった
6.建材	法改正・行政是正	2	しやすくなった

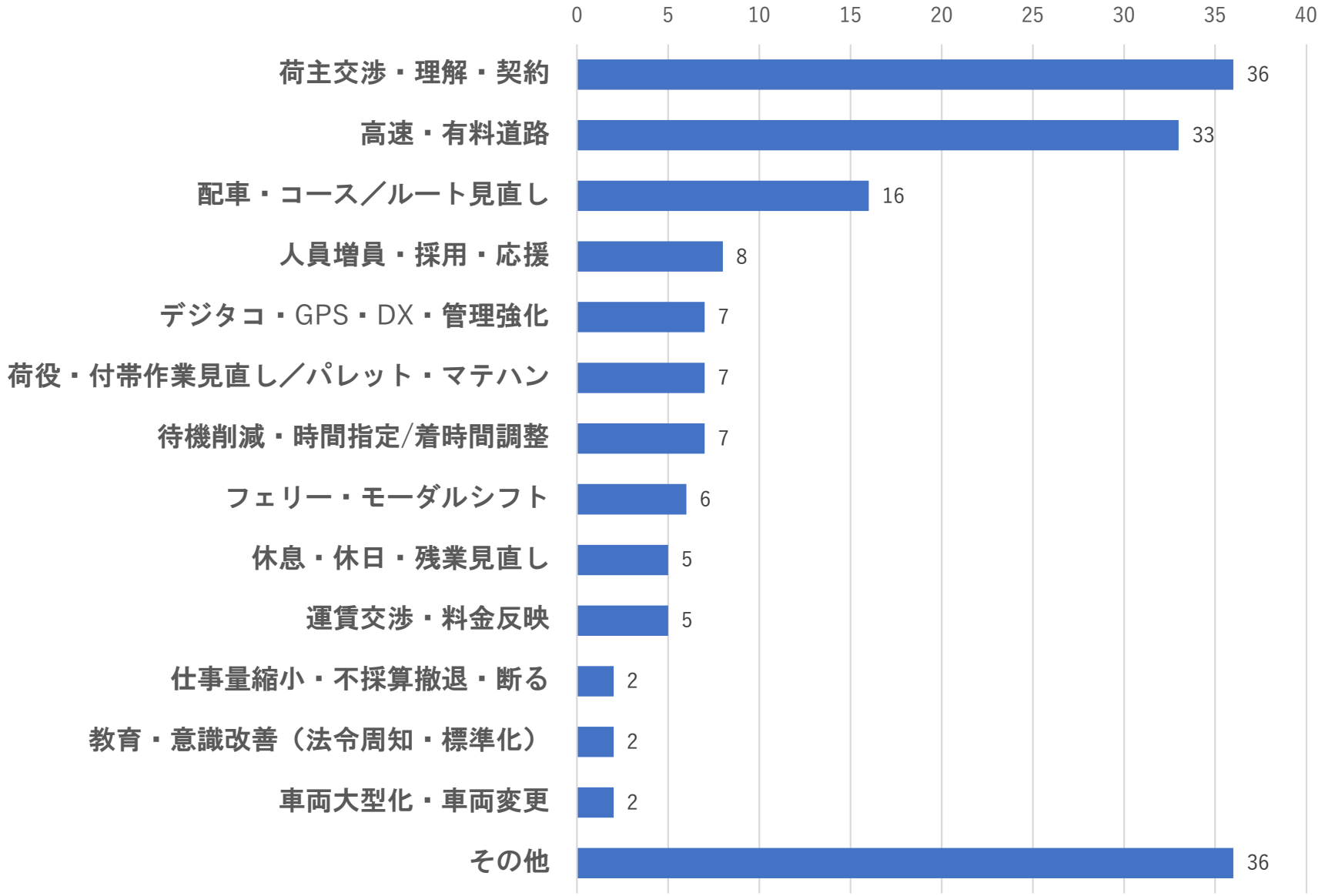
品目	テーマ	件数	カテゴリ
7.電気・機械・機密機器	物価・賃上げ等コスト	3	しやすくなった
7.電気・機械・機密機器	燃料・高速代反映	2	しやすくなった
7.電気・機械・機密機器	社会的認知・荷主理解	2	しやすくなった
7.電気・機械・機密機器	荷主理解不足・現場権限	1	変わらない
8.紙・パルプ	物価・賃上げ等コスト	1	しやすくなった
8.紙・パルプ	社会的認知・荷主理解	1	しやすくなった
8.紙・パルプ	荷主理解不足・現場権限	1	変わらない
9.化学製品	便乗値上げと見なされる	1	しにくくなった
9.化学製品	社会的認知・荷主理解	5	しやすくなった
9.化学製品	法改正・行政是正	3	しやすくなった
9.化学製品	物価・賃上げ等コスト	1	しやすくなった
9.化学製品	荷主理解不足・現場権限	1	変わらない
11.自動車	社会的認知・荷主理解	3	しやすくなった
11.自動車	法改正・行政是正	1	しやすくなった
11.自動車	燃料・高速代反映	1	しやすくなった
13.砂利・砂・石材	物価・賃上げ等コスト	2	しやすくなった
13.砂利・砂・石材	法改正・行政是正	1	しやすくなった
14.石油製品	物価・賃上げ等コスト	3	しやすくなった
14.石油製品	社会的認知・荷主理解	1	しやすくなった
14.石油製品	荷主理解不足・現場権限	1	変わらない
16産業廃棄物	社会的認知・荷主理解	2	しやすくなった
16産業廃棄物	燃料・高速代反映	1	しやすくなった
16産業廃棄物	中間業者介在	2	変わらない

改善につながった取組内容や今後の取組

問42　改善につながった取組内容や今後の取組

(N＝450)

改善につながった取組内容については、荷主交渉や荷主への理解、契約の変更が多く、高速。有料道路の活用の見直しや配車、ルートの見直しなど、現場と上流の両方に手を打つ取組が上位となっている。



改善につながった取組内容や今後の取組

問42　改善につながった取組内容や今後の取組（主な意見）

※各項目の主要な意見について記載　（自由記載）

取組内容	取組概要	主な意見
荷主交渉・理解・契約	説明・理解促進	荷主様には、無理してはならないことの説明がわかっていない。
	契約見直し・契約化	食品仕事は拘束が長いので極端に長い仕事は断る事やこちら側から契約解消を申し出た。
	計画共有・協議	荷主への理解を求め、具体的に提案し、双方で協議する
高速・有料道路	料金の荷主負担・反映	高速道路の利用を増やしたため改善した。今後は高速道路の利用料をもっと運賃に反映できるように取り組んでいる
	全線高速・多用	全線高速通行
	下道から高速へ切替	これまで下道で運行していた区間を高速道路を利用している。
配車・コース／ルート見直し	ルート精査・見直し	残業の見直し
	配車改善・教育	配車マンが意識して行う。
	コース再編・分割	コースの見直しをお願いしています。
人員増員・採用・応援	増員・採用	増車、ドライバー増員
	社内応援・ヘルプ体制	社内でヘルプに行ける人間を調整し応援業務をしている。根本解決せねばと。
	工程分割・増車	増車、ドライバー増員
デジタコ・GPS・DX・管理強化	労務管理・アラート	時間の把握と管理体制の強化。
	デジタコ・GPSで見える化	GPSデジタコによる拘束時間を把握し、適切な指示を都度出している。
	システム/DX導入	週単位の時間管理／クラウド型のデジタコ搭載／自動化による作業効率化
荷役・付帯作業見直し／パレット・マテハン	検品・積卸効率化	客先にお願いし、昼休憩中も荷積み、荷下ろし作業を可能にしてもらった。
	パレット化・マテハン活用	荷物のパレット化

改善につながった取組内容や今後の取組

問42　改善につながった取組内容や今後取組（主な意見）

（自由記載）

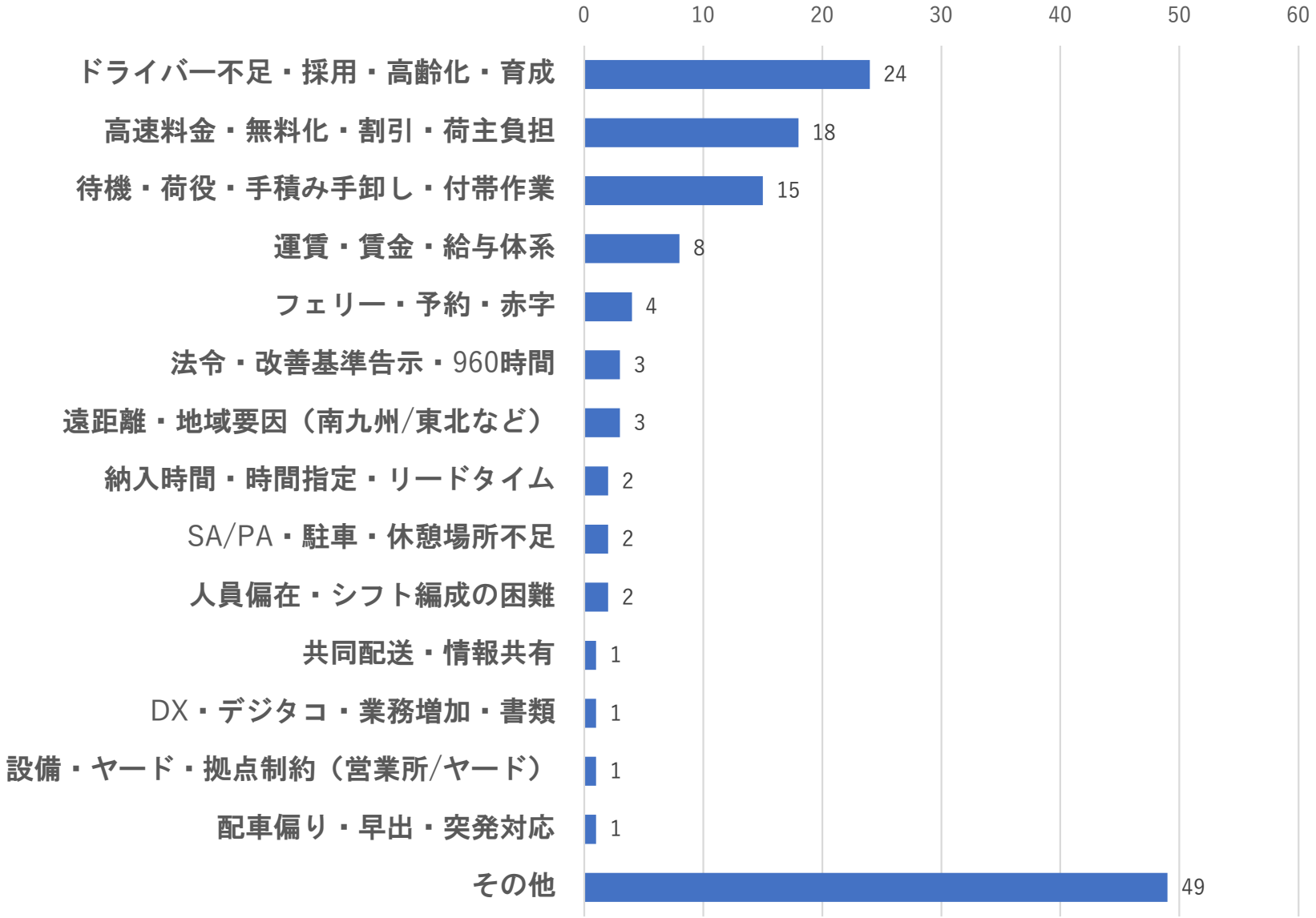
取組内容	取組概要	主な意見
待機削減・時間指定/着時間調整	荷待ち削減	宵積みしていた荷物を、朝積みに変更したことにより、荷待ちが減った。 着時間の調整もしてもらった。
	時間指定の緩和・着時間調整	集荷時間の定時化及び納品時間の定時化を図る。
	宵積み・出発時間見直し	宵積みしていた荷物を、朝積みに変更したことにより、荷待ちが減った。 着時間の調整もしてもらった。
フェリー・モーダルシフト	フェリー利用	長距離輸送のご相談時に、フェリー利用を前提に交渉
	鉄道・モーダル	積み・降しの人員と幹線輸送の人員を分けている。 モーダルシフト推進（鉄道・航送）
	ドッキング輸送	ドッキング輸送、フェリー輸送
休息・休日・残業見直し	休日増・週休二日	休日を増やしたこと
	残業抑制・出勤見直し	出勤時間の統一を行い必要のない残業を削減した。
	休息時間の確保	乗務員にまとまった時間休みをとり、細かく休憩をとるよりまとまった時間休むようににして休息をできるだけ長くとるように改善。
運賃交渉・料金反映	高速代の負担/反映	付帯業務の料金の頂く、遠方は協力会社の車両を借りる。
	待機料金収受	待機料金の設定
	運賃交渉の実施	運賃の補償の取り決めや業務の効率化（現場の状態把握など）
仕事量縮小・不採算撤退・断る	極端な仕事を断る・撤退	拘束時間が長い便は、返納。
	仕事量の縮小	全体的な仕事量の縮小。
車両大型化・車両変更	車種変更（ウィング等）	平ボディー車からウィング車への代替
	その他車両施策	担当車両だけではなく時間に余裕がある人を交代している
教育・意識改善（法令周知・標準化）	法令/改善基準の周知	改善基準告知の影響
	標準化・ルールの徹底	業務の標準化
その他	その他	日曜、土曜、祭日の休暇率アップ

拘束時間の課題や要望

問43　拘束時間の課題や要望

(N=450)

拘束時間の課題については、ドライバーの高齢化や採用難による人材不足、附帯作業について改善が進まない等の課題があり、高速料金無料化や割引、SA/PA・駐車・休憩場所の拡大等の要望があっている。



拘束時間の課題や要望

問43　拘束時間の課題や要望

（N＝450）

課題要望	主な意見	例
ドライバー不足・採用・高齢化・育成	採用難・人手不足	運転業務者不足により採用を掛けるも長続きしない為、管理側で輸送応援するも管理側の業務も滞ってしまい、負の連鎖が続いている状況
	高齢化・代替雇用	ドライバーの確保、ドライバーの高齢化、人材の育成、運賃交渉、賃上げ、新規顧客の獲得
高速料金・無料化・割引・荷主負担	荷主負担/運賃設定	人員不足によりシフト勤務が組めないため、各従業員の負担は変わらない。人員を増やしたくても原資となる運賃を上げることができない。
	無料化・割引拡充	何の為に高速道路で運行させてもPA.SAが多すぎて止まって休憩がしっかりとれない。夜間割引の時間帯やフルトレーラー、セミトレーラーの通行を考えて頂きたい。
	中間業者の未払い	拘束時間を削減するのに高速道路使用する以外に方法がないが、高速料金を支払わない荷主がまた多い。 また、水屋と呼ばれる中間業者が高速料金が出ているにも関わらず、実運送会社には支払わないため、高速費用が自社持ちとなるので経営を圧迫している。 そもそも緑ナンバーに関しては高速費用を無料化してほしい。
待機・荷役・手積み手卸し・付帯作業	待機時間の削減	荷待時間と荷役作業時間の削減
	付帯作業の対価化/廃止	ドラッグストア系センターへの納品で付帯作業を無くしてほしい。仕分けに最低６０分から長いと２４０分かかります。
	手積み手卸し解消	いくら荷主と話し合っても手積み手卸しが改善されず、かなり時間的にネックになっているので、国や行政などからもっと荷主に対して指導して欲しい。
運賃・賃金・給与体系	給与体系の見直し	国が免許制から許可制に変えた規制緩和で物流業者を増やして下請問題やら低価格を誘発して働く事で給与を増やすしかないような状況を作っておいて、ここにきて、改善基準告示改正やらで厳しく締めて走れなくして振り回さないでほしいですね。
	運賃の値上げ・適正化	運賃の値上げに尽きる！
	時間単価の改善	やはり一般的な会社のように時給単価を上げないと人が集まらない。 外国人雇用はハードルが高いし配送品質の低下を危惧している。
フェリー・予約・赤字	予約の取りづらさ	荷下ろし予約が遅くなって、待ち時間が発生している
	フェリー運航の赤字	フェリー運航をした場合の赤字
	対価の浸透不足	フェリー使用に対しての対価がいまだに荷主及び元請けに浸透していない現状の改善

拘束時間の課題や要望

問43　拘束時間の課題や要望　（N＝450）

課題要望	主な意見	例
法令・改善基準告示・960時間	政策・周知の要望	2030年問題として労働人口の減少を政府はわかっていながら拘束時間に制限をかけている。このままでは物流が止まる。
	年間拘束時間等の緩和	国内の南北の端に近い拠点（南九州や東北）からの運行については、移動距離の関係から拘束時間が長くなる傾向にある。 このため、荷主に対してリードタイムや着時間の緩和に関する交渉を継続的に行っていく必要がある。
遠距離・地域要因（南九州/東北など）	遠距離ゆえの拘束長期化	夜間、長距離の運送
納入時間・時間指定・リードタイム	入庫/納入時間の調整	納入時間・積込み入庫時間の改善
SA/PA・駐車・休憩場所不足	大型車駐車スペース不足	休憩時にトレーラーが駐車できる場所がほぼないこと
	SA/PA拡充	連続運転の中に荷積みと荷卸の作業も含まれるようになったが、石油関係には長距離運転ではないため向いていないと考える。4時間近くになると急いで作業を行うことになり、事故のリスクが非常に高くなる。 長距離運転については4時間で休憩をとらないといけないというルールは妥当と考えてるので、業種で分けていただきたい。 そして、サービスエリアの拡大を考えてもらいたい。休憩しているトラックが増えているため駐車できない場合がある。
人員偏在・シフト編成の困難	交代要員の確保	拘束時間を超えないよう交代要員の確保が課題。
	業務偏りの是正	能力(人によってかなり偏りがある)の違いで荷下ろしや積み込み時間に極端な差が出ている。一人一人課題を探り、それぞれに合った荷下ろし時間や積み込み時間の短縮を検討して全体の拘束時間の短縮を図らなければならない
共同配送・情報共有	共同配送の拡大	元々、拘束時間は同業比較でも短いと認識しているが、更に効率的な時間活用の為に共同配送や情報共有の機会（情報交換会等）を各県、各ブロックで開催していただきたい。
DX・デジタコ・業務増加・書類	デジタコ対応負担	チャート紙→デジタコへ変わってはいるが、意識がチャート紙のまま
設備・ヤード・拠点制約（営業所/ヤード）	ヤード/営業所の不足	拘束時間を減らすため荷主の積地近くに営業所又はトラックヤードを設けたいが、ほぼ９割近くは調整区域のため断念。
配車偏り・早出・突発対応	配車の偏り調整	長い仕事と短い仕事の配車
その他	その他	改善されているためほぼホワイト企業になっている

アンケート調査　質問リスト①

【貴社の概要】
質問1｜営業所所在地｜単一選択｜
福岡地域 ・北九州地域 ・筑豊地域 ・筑後地域 ・その他
質問2｜事業規模｜単一選択｜
1~4台 ・5~10台 ・11~20台 ・21~50台 ・51~100台 ・101台以上
質問3｜主な荷主事業者における取扱い品目｜単一選択｜
食品 ・飲料品 ・日用品 ・農産品・肥料・飼料 ・金属・金属製品 ・建材 ・電気・機械・機密機器 ・紙・パルプ ・化学製品 ・水産品 ・自動車 ・繊維工業品 ・砂利・砂・石材 ・石油製品 ・雑工業品 ・その他
質問4｜九州以外への主な荷卸し先｜複数選択｜
北海道 ・東北 ・北陸信越 ・関東 ・中部 ・近畿 ・中国 ・四国 ・沖縄 ・上記以外該当なし
質問5｜九州内における主な荷卸し先｜複数選択｜
福岡県 ・佐賀県 ・長崎県 ・大分県 ・熊本県 ・宮崎県 ・鹿児島県 ・上記以外該当なし
質問6｜主な運行内容｜単一選択｜
近距離運行（日帰り運行が主） 長距離運行（泊り運行が主） 近距離・長距離運行（泊り運行と日帰り運行の混合）

【近距離運行について】対象：問6で「近距離・長距離運行」と回答した者
質問7｜ドライバー1日あたりの拘束時間｜リストから選択｜
「30分」～「24時間00分」まで30分おきに選択形式
質問8｜（上記の内）運転時間｜リストから選択｜
「30分」 ～「15時間以上」まで30分おきに選択形式
質問9｜（上記の内）休憩時間｜リストから選択｜
「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式
質問10｜（上記の内）荷待ち時間｜リストから選択｜
「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式
質問11｜（上記の内）荷役時間｜リストから選択｜
「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式
質問12｜令和6年4月以降、拘束時間の変化｜単一選択｜
増えた ・減った ・変わらない
質問13｜前問の理由｜自由記述｜
自由記載
質問14｜連続運転時間（4時間以内）の遵守状況｜単一選択｜
できている ・ほとんどできている ・ほとんどできていない ・できていない

アンケート調査　質問リスト②

【長距離運行について】	【近距離運行について】対象：問6で「近距離運行」と回答した者
質問15｜ドライバー1日あたりの拘束時間｜リストから選択｜	質問23｜ドライバー1日あたりの拘束時間｜リストから選択｜
「30分」～「24時間00分」まで30分おきに選択形式	「30分」～「24時間00分」まで30分おきに選択形式
質問16｜（上記の内）運転時間｜リストから選択｜	質問24｜（上記の内）運転時間｜リストから選択｜
「30分」 ～「15時間以上」まで30分おきに選択形式	「30分」 ～「15時間以上」まで30分おきに選択形式
質問17｜（上記の内）休憩時間｜リストから選択｜	質問25｜（上記の内）休憩時間｜リストから選択｜
「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式	「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式
質問18｜（上記の内）荷待ち時間｜リストから選択｜	質問26｜（上記の内）荷待ち時間｜リストから選択｜
「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式	「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式
質問19｜（上記の内）荷役時間｜リストから選択｜	質問27｜（上記の内）荷役時間｜リストから選択｜
「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式	「0分」～「3時間以上」まで30分おきに選択形式
質問20｜令和6年4月以降、拘束時間の変化｜単一選択｜	質問28｜令和6年4月以降、拘束時間の変化｜単一選択｜
増えた ・減った ・変わらない	増えた ・減った ・変わらない
質問21｜前問の理由｜自由記述｜	質問29｜前問の理由｜自由記述｜
自由記載	自由記載
質問22｜連続運転時間（4時間以内）の遵守状況｜単一選択｜	質問30｜連続運転時間（4時間以内）の遵守状況｜単一選択｜
できている ・ほとんどできている ・ほとんどできていない ・できていない	できている ・ほとんどできている ・ほとんどできていない ・できていない

アンケート調査　質問リスト③

【近・長距離運行共通質問①】
質問31｜荷待ち時間が1時間以上ある理由｜単一選択｜
車両の集中 ・物流施設の処理能力が低いため ・バースの数が足りないため ・その他
質問32｜荷待ちが改善されるための方策｜自由記述
自由記載
質問33｜運送契約にない附帯業務の有無｜単一選択｜
ある ・ない
質問34｜附帯業務の内容｜複数選択｜対象:問25で「ある」場合
出荷前の検品 ・仕分け・ピッキング ・棚入れ・棚卸し ・ラベルの貼付 ・ラッピング ・梱包 ・その他
質問35｜運送契約時に必要な記載事項が記載された書面交付（電磁的記録を含む）の状況｜単一選択｜
全て書面交付されている ・ほとんど書面交付されている ・ほとんど書面交付されていない ・書面交付されていない
質問36｜書面交付されていない割合（運送契約件数に占める割合）｜単一選択｜対象:問27で「全て」以外｜
3割未満 ・3~5割未満 ・5~7割未満 ・7~9割未満 ・9割以上 ・10割
質問37｜附帯業務が改善されるための方策｜自由記述
自由記載
質問38｜荷主又は元請事業者と運賃交渉ができているか｜単一選択｜
できている（※一部できているを含む） ・できていない

【近・長距離運行共通質問②】
質問39｜運賃交渉を行っている割合（運送契約件数のうち）｜単一選択｜対象:問30で「できている」と回答｜
3割未満 ・3~5割未満 ・5~7割未満 ・7~9割未満 ・9割以上 ・10割
質問40｜運賃交渉はしやすくなったと感じるか｜単一選択
しやすくなった ・しにくくなった ・変わらない
質問41｜前問の理由（自由記述）｜自由記述
自由記載
質問42｜拘束時間の改善に関し、改善につながった取組内容や今後予定している内容｜自由記述
自由記載
質問43｜拘束時間に関する課題や要望｜自由記述
自由記載

以上