資料6－3

# トラック輸送におけるアンケート

# 調査結果（クロス集計）

令和８年２月
国土交通省 九州運輸局　福岡運輸支局

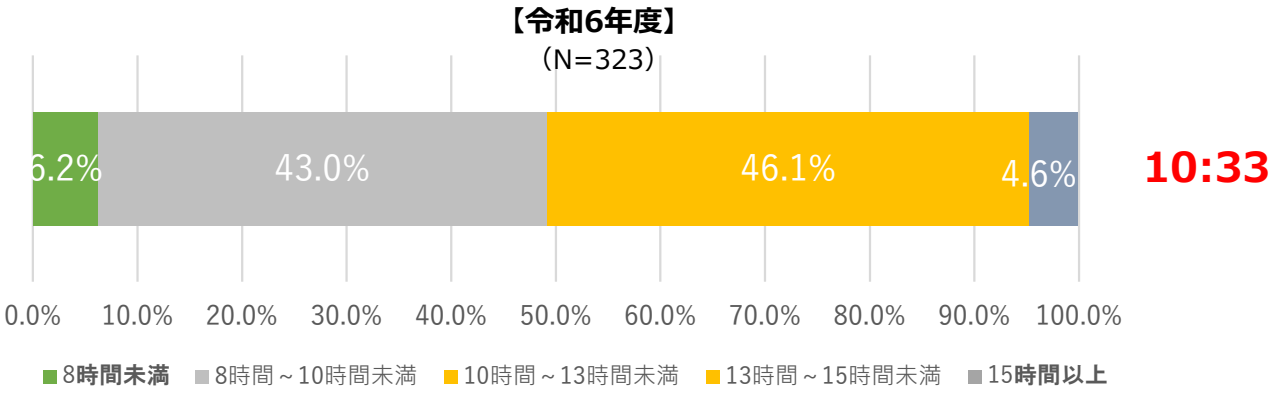
# 目　次


１．令和6年度との比較【平均拘束時間】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ１
２．【拘束時間・連続運転時間】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ２
３．令和6年度との比較【運賃交渉】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ３
４．【拘束時間の変化】×【運賃交渉】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ４
５．令和6年度との比較【荷待ち時間】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ５
６．【荷待ち・荷役】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ６
７．令和6年度との比較【運行契約にない附帯業務】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ７
８．【附帯業務の改善方法（項目別）】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ８
９．【附帯業務の改善方法】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ９
10．令和6年度との比較【運行契約の書面交付】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P10
11．【運送契約の書面交付】×【附帯業務の有無】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P11
12．【改善につながった取組内容や今後の取組】×【運送事業者・荷主・倉庫事業者】・・・・・・・P12

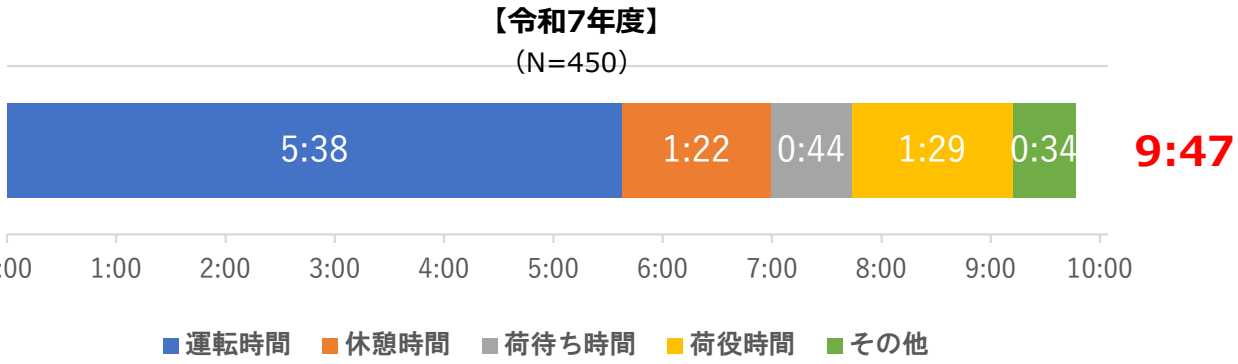
# アンケート調査結果　令和6年度との比較【平均拘束時間】

## 平均拘束時間

令和6年度の拘束時間については、割合から算出した概算値となるが、**令和6年度は10:33**、**令和7年度は9:47**と減少しており、拘束時間の変化について尋ねたところ**46%が拘束時間が減った**と回答した。

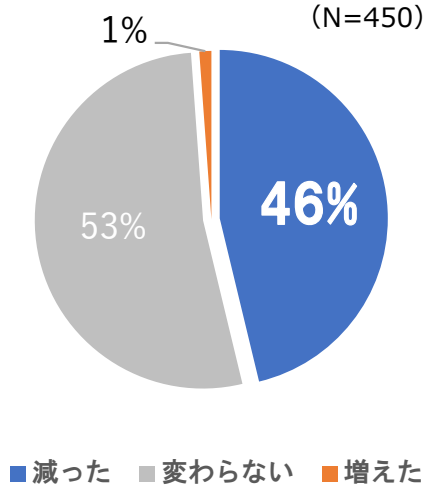



※幅のある時間については中間値とし、各時間に割合を掛けて100で割ったものを
平均拘束時間として算出




※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）

### 拘束時間の変化

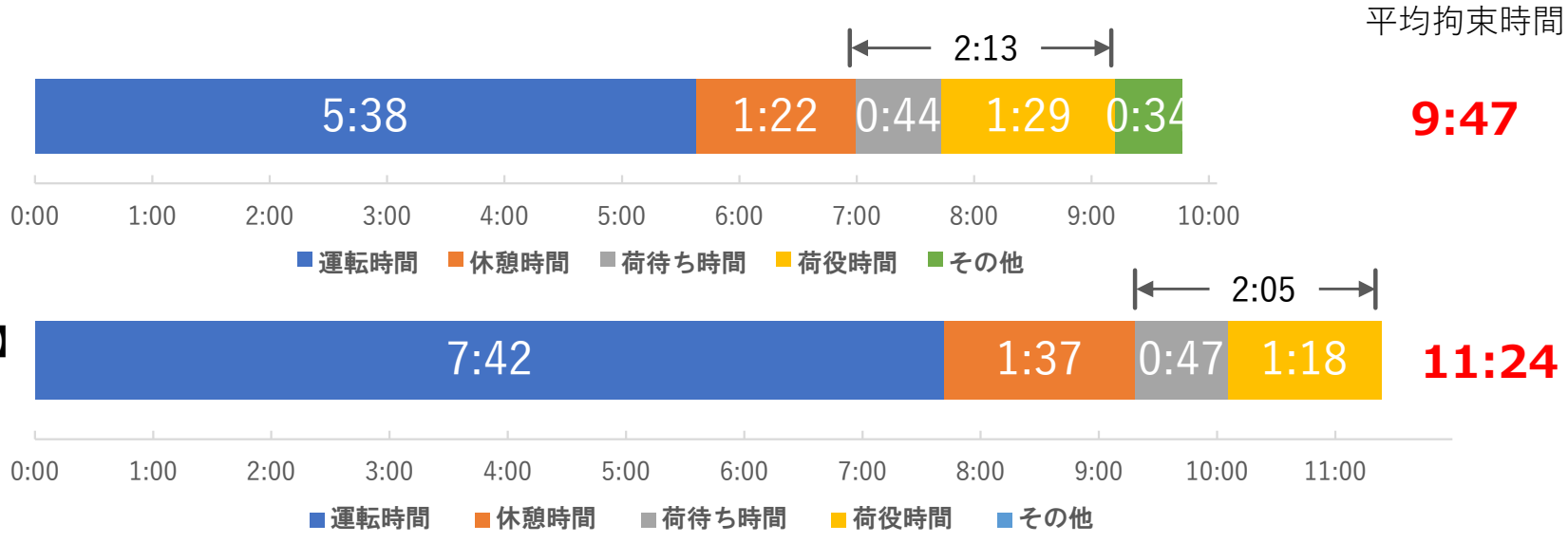


# 【拘束時間・連続運転時間】

## 拘束時間・連続運転時間

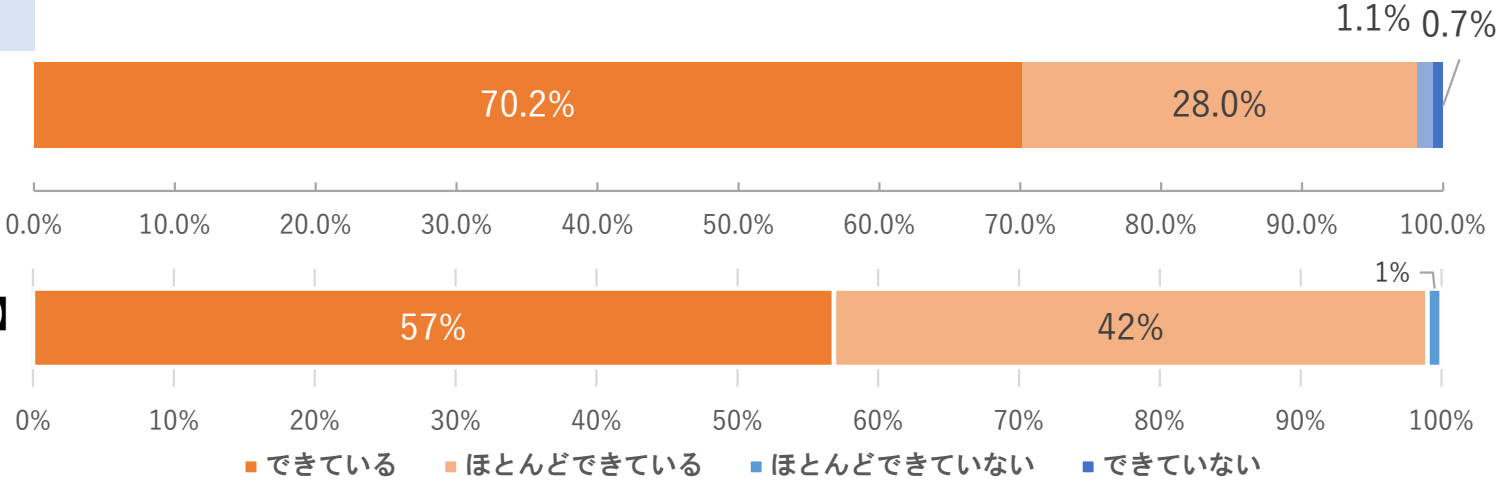
福岡県の平均拘束時間については、**近距離運行は9:47**、**長距離運行は11:24**となっており、運転時間は違うが、**荷待ち･荷役時間は約2時間と変わらない状況**となっている。
連続運転時間は、近距離、長距離ともほぼ守れていることが分かる。

### 拘束時間




※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）

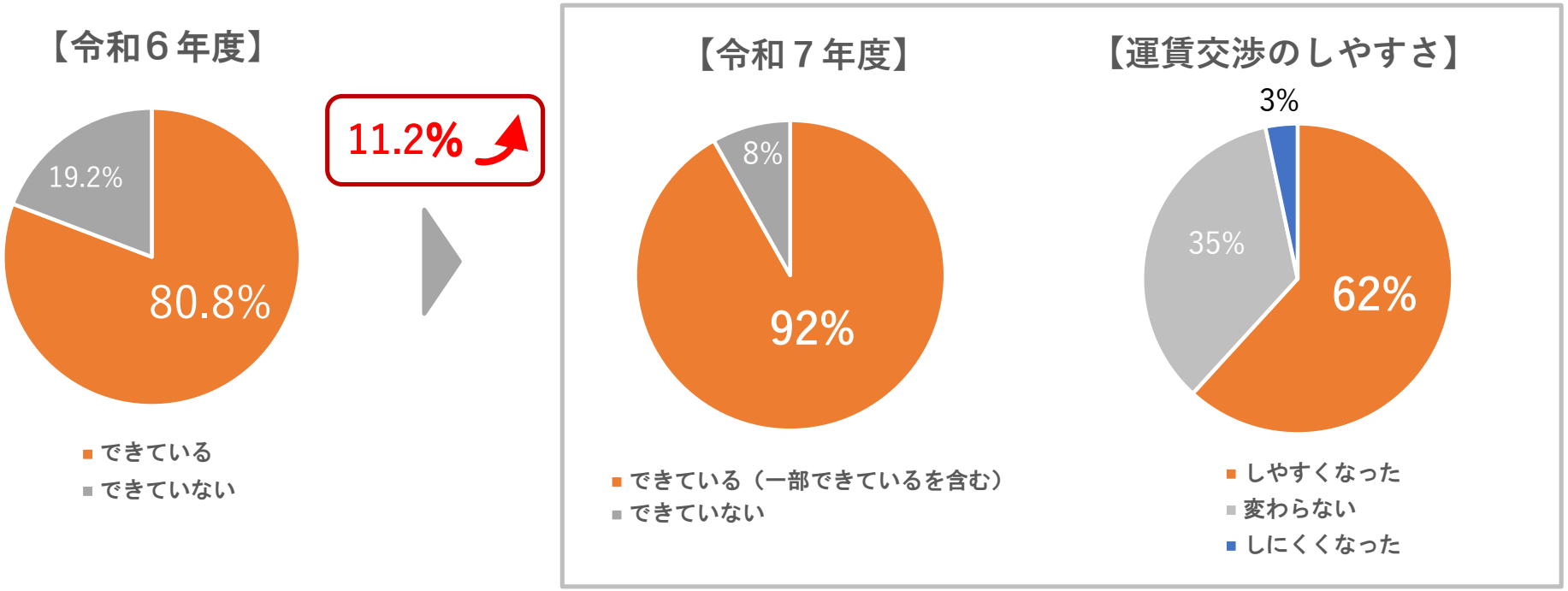
### 連続運転時間



# アンケート調査結果　令和6年度との比較【運賃交渉】

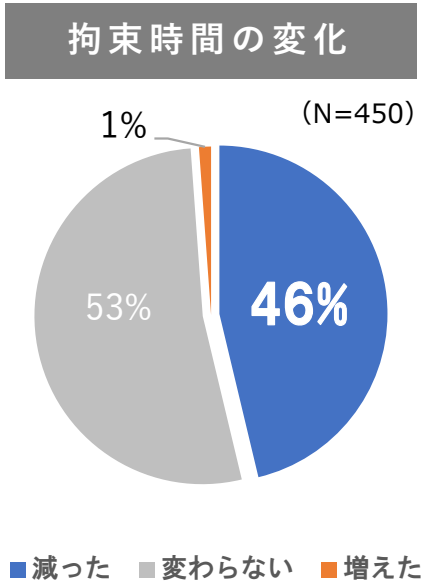
## 運賃交渉の有無

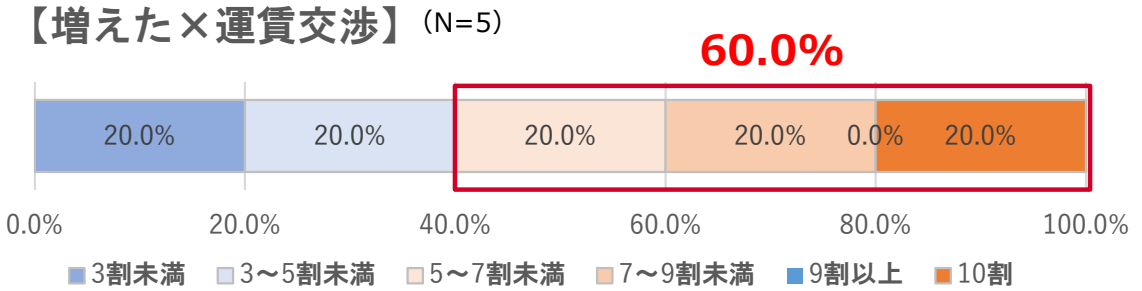
運賃交渉については、令和6年度と比較して**11.2%増加**しており、2024年問題等の社会的認知など「荷主の理解・協力」や「コスト高騰」、「人手不足の理解」により**交渉がしやすくなっている**と思われる。

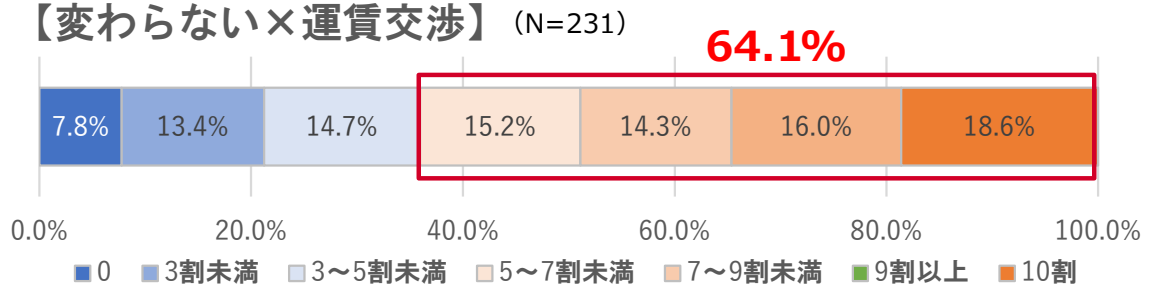


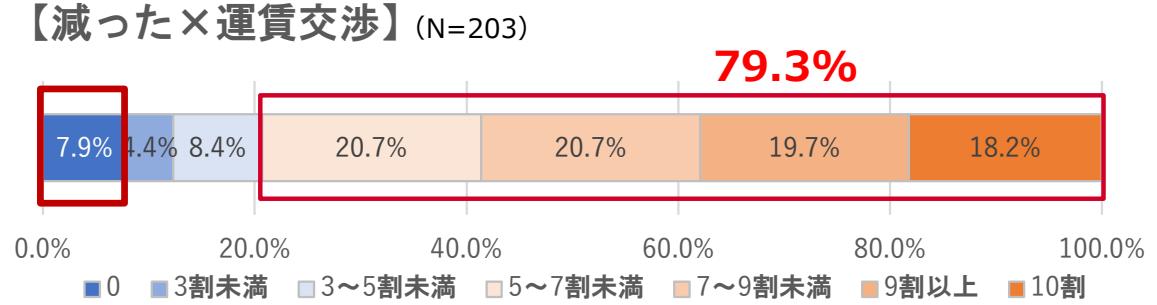
## 拘束時間の変化

**拘束時間の変化**について、それぞれの変化について運賃交渉の割合を見ると、**増えた**と回答したところは運賃交渉の割合が5割以上が**60%**となっており、**減った**ところは**79.3%**となっている。また、拘束時間が「減った」と回答したところについて、7.9%が交渉を行っていないにも関わらず減っており、**荷主の理解が深まっている**と考えられる。



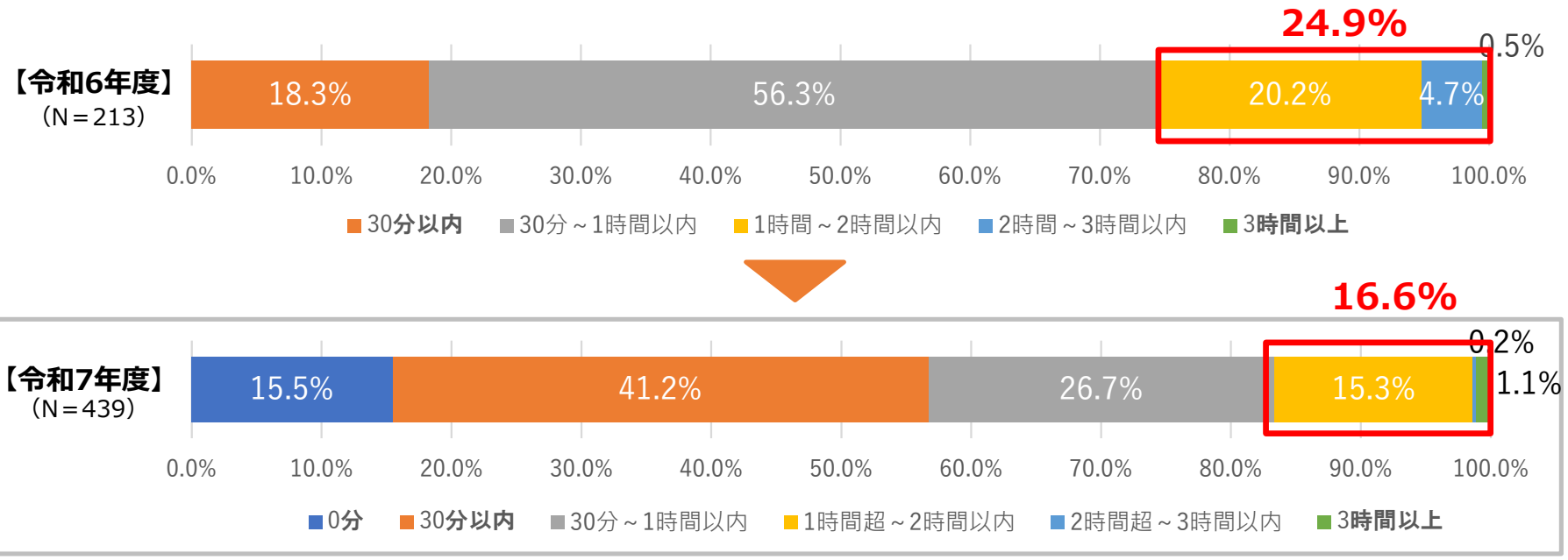



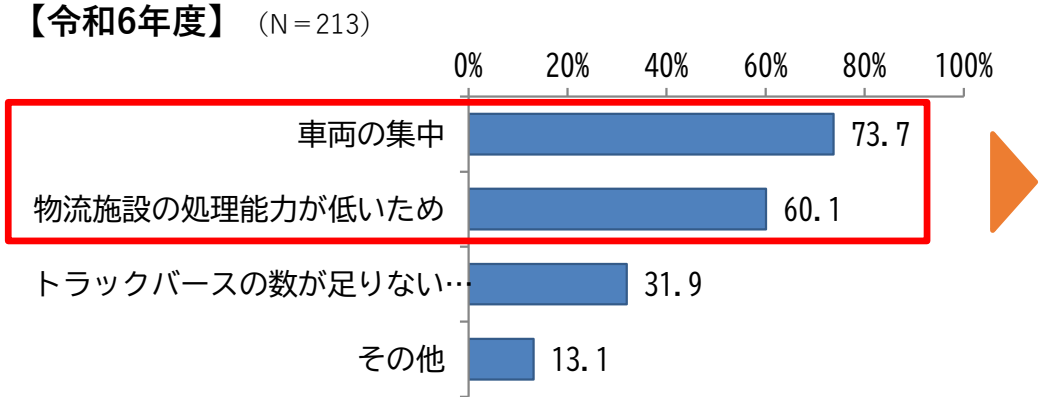
# アンケート調査結果　令和6年度との比較【荷待ち時間】

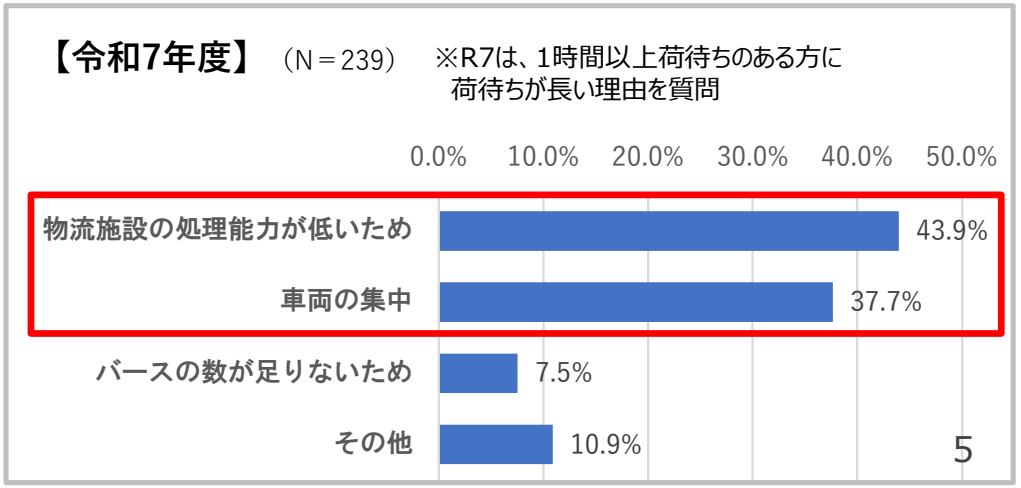
## 荷待ちの時間

荷待ちについて、**1時間以上の荷待ち**については、**令和6年度は24.9%**だったが、**令和7年度は16.6%と減少**している。
荷待ちが長い理由については、順序は変わったものの、**「物流施設の処理能力が低いため」「車両の集中」が上位**をしめている。



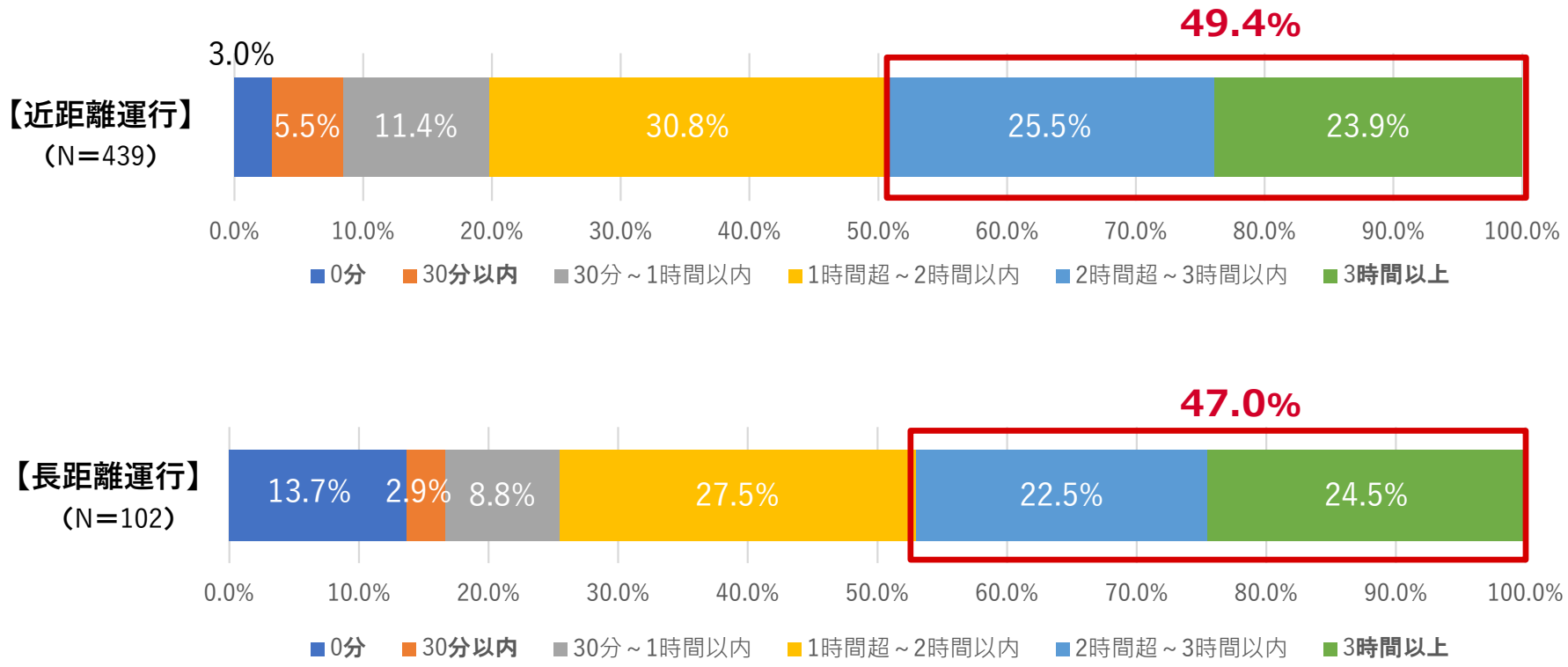

## 荷待ちが長い理由



## 荷待ち・荷役

福岡県内の荷待ち･荷役時間の発生状況について、**2時間を超えている割合**は、**近距離運行は49.4%**、**長距離運行は47.0%**、となっており、約5割をしめている。

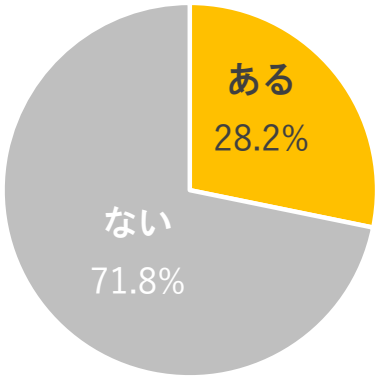


# アンケート調査結果　令和6年度との比較【運行契約にない附帯業務】

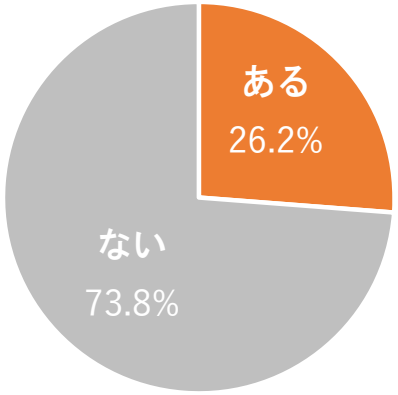
## 運送契約にない附帯業務の有無

契約にない附帯業務の割合は**令和6年度と令和7年度であまり改善が見られない**。

**令和６年度**（N＝323）

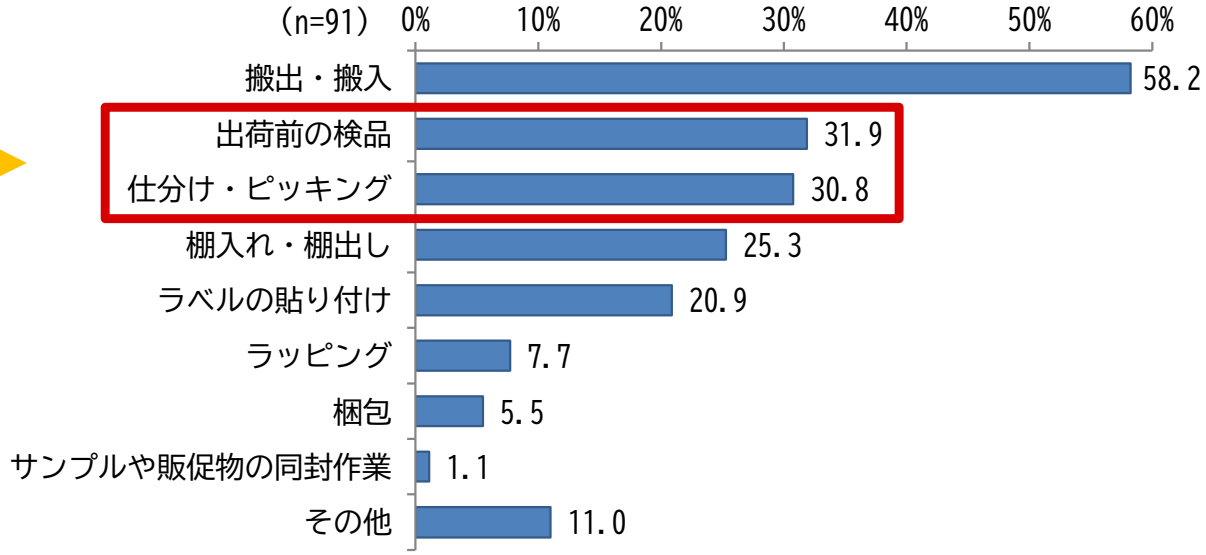


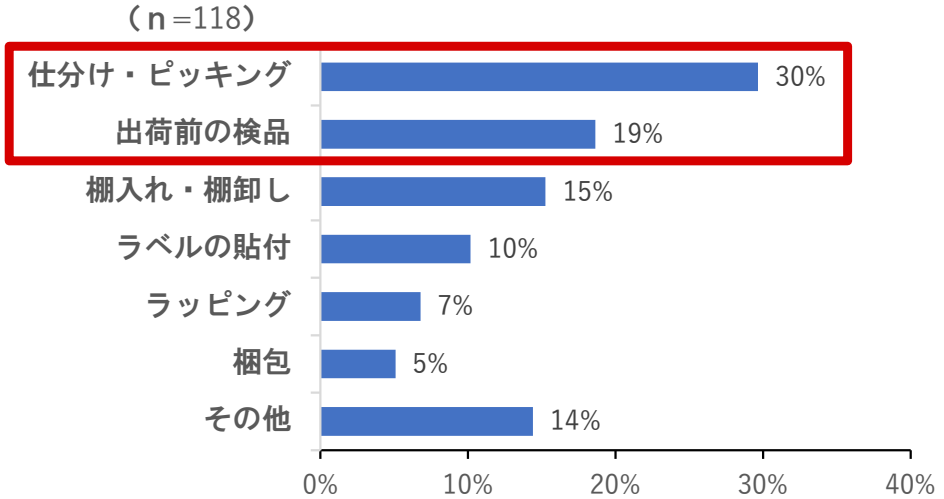

**令和７年度**（N＝450）




## 附帯業務の内容

附帯業務の内容については、令和6年度と令和7年度で**「出荷前の検品」「仕分け・ピッキング」が上位**をしめており、**荷主側も人手不足**と考えられる。

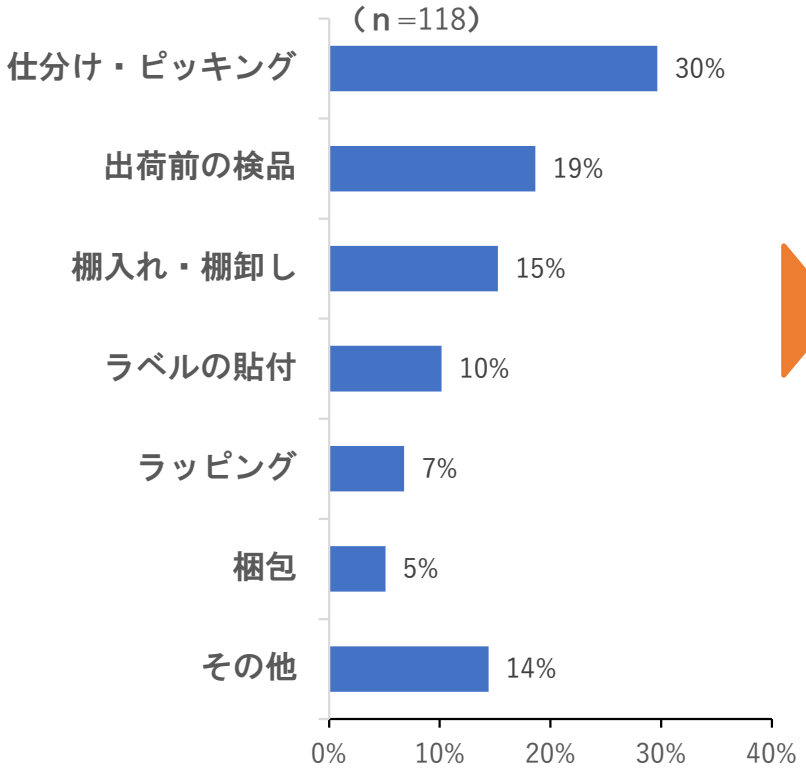


# アンケート調査結果　【附帯業務の改善方法　（項目別）】

## 附帯業務の改善方法

附帯業務の改善については、トラック事業者から見た**荷主側への要望**が多く上がっている。




| 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）へ附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 |

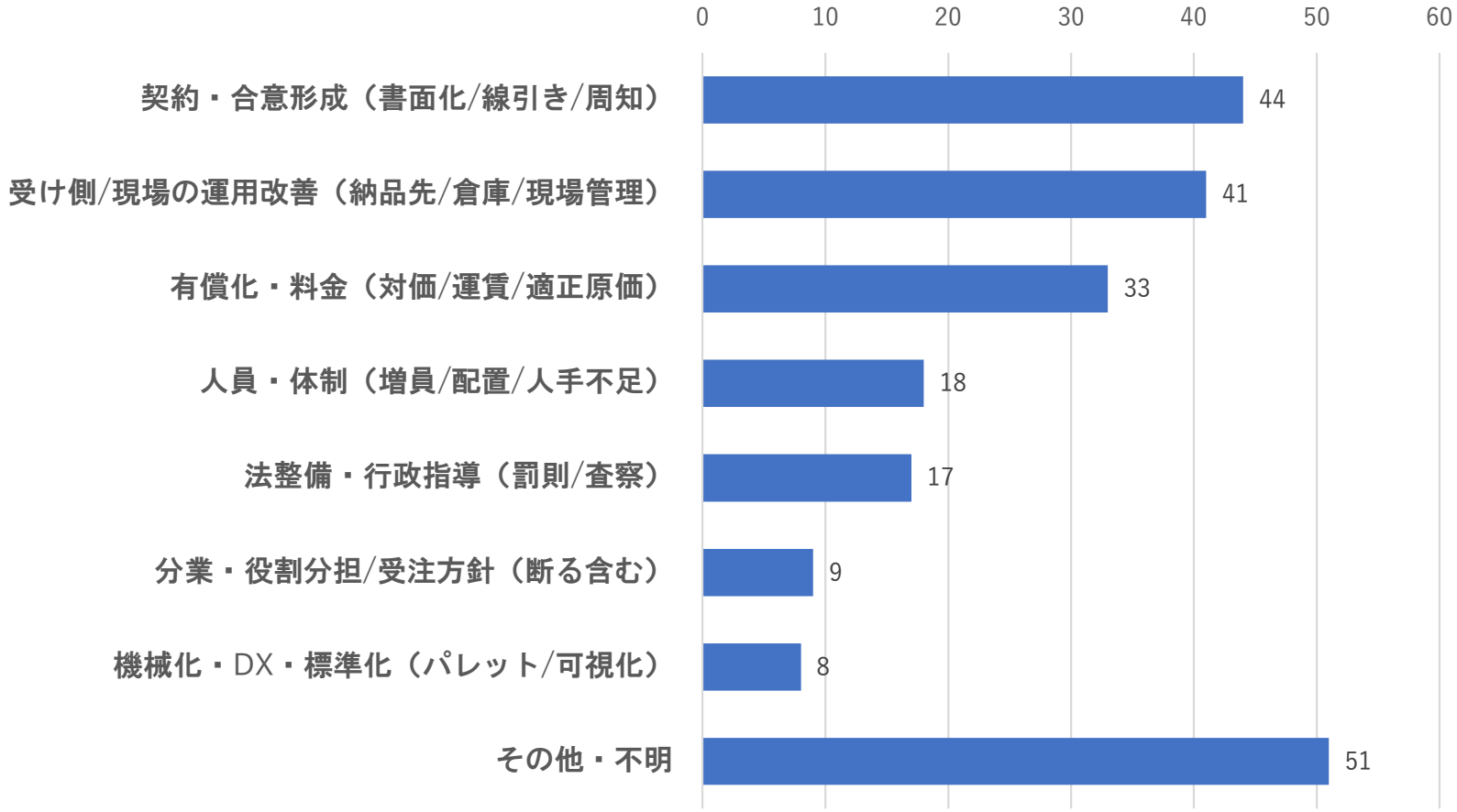
| ラベルの貼付 |
|---|
| 納品先（卸、小売、倉庫側）の作業の改善 |
| 積む側と降ろす側の意思の疎通 |
| 荷主への指導 |

# 【附帯業務の改善方法】

## 附帯業務の改善方法

（N=450）（自由記載）

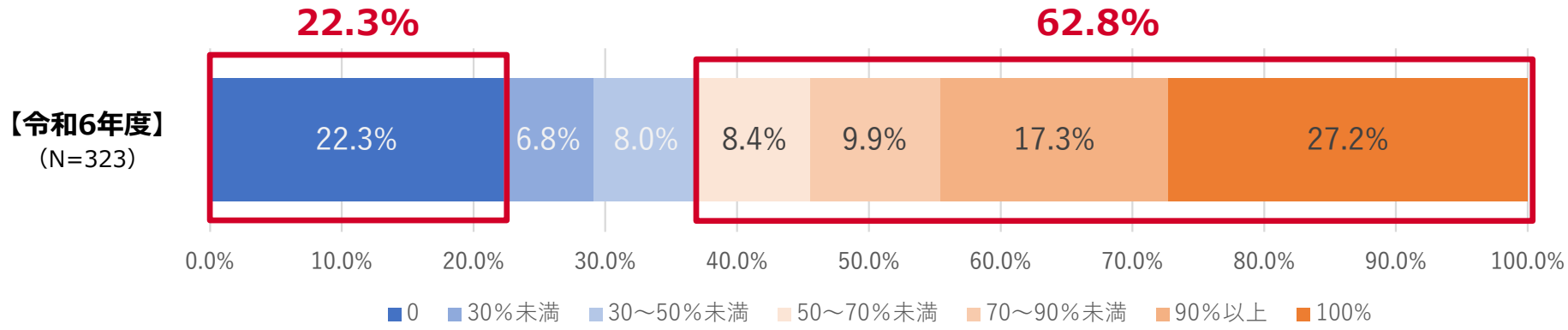
改善方法については、**契約の書面化や役割分担、書面化の周知等**が多くなっており、次いで**着荷主側の現場の運用改善**、**附帯業務の料金収受**が多くなっている。

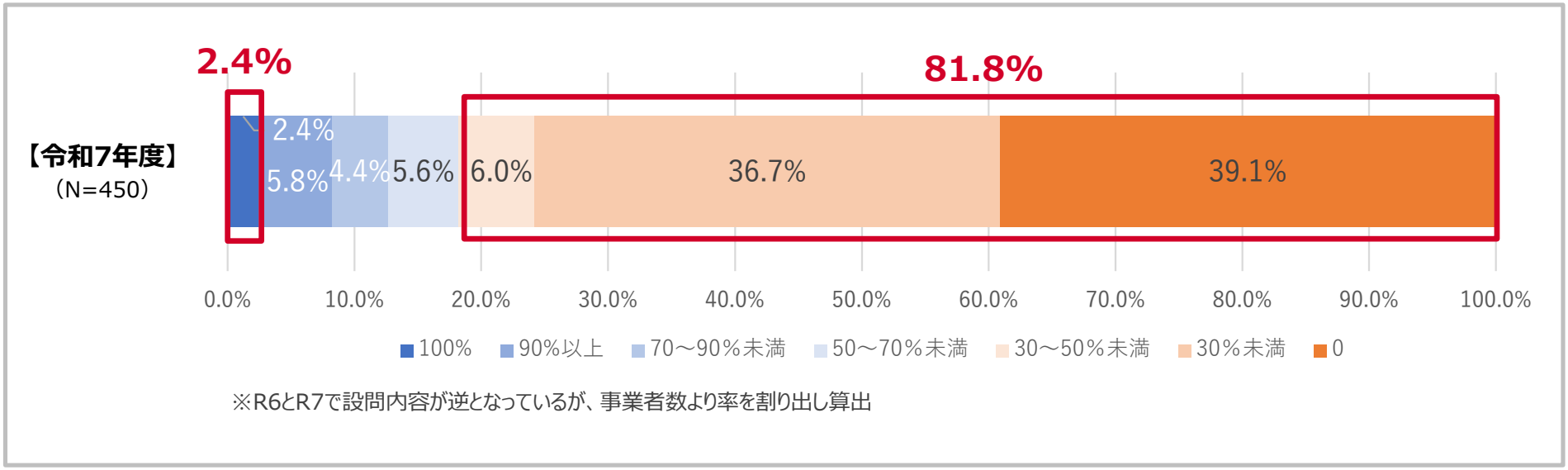


# アンケート調査結果　令和6年度との比較【運行契約の書面交付】

## 運行契約の書面交付

令和6年度で、まったく書面交付していない割合が22.3%、令和7年度では2.4%となっている。また、書面交付を50%以上している割合は、**令和6年度は62.8%、令和7年度は81.8%と書面交付が進んでいる。**



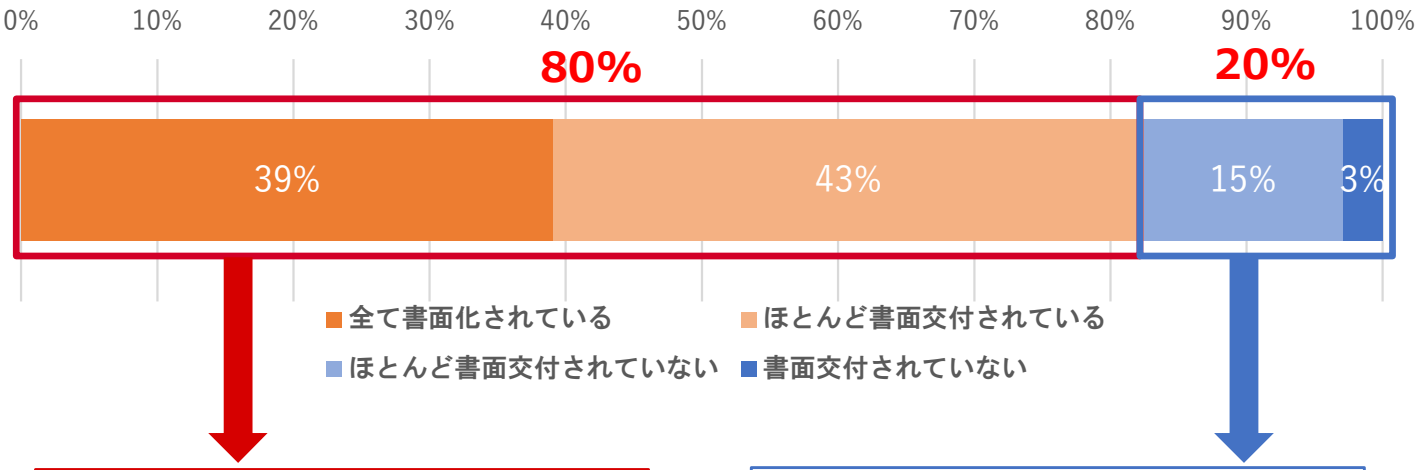



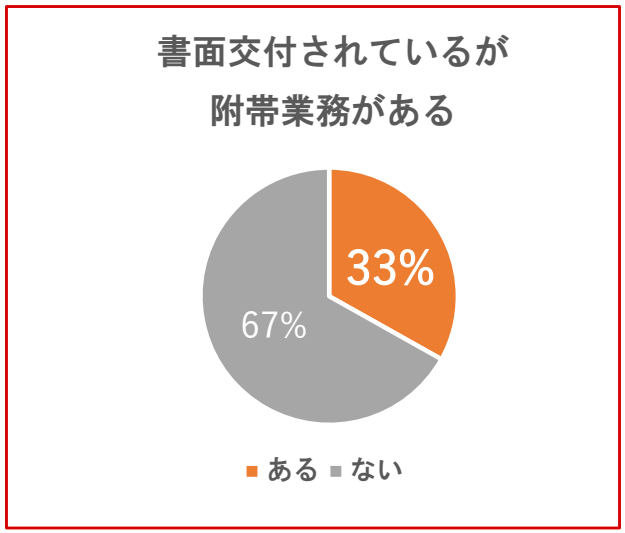

※R6とR7で設問内容が逆となっているが、事業者数より率を割り出し算出

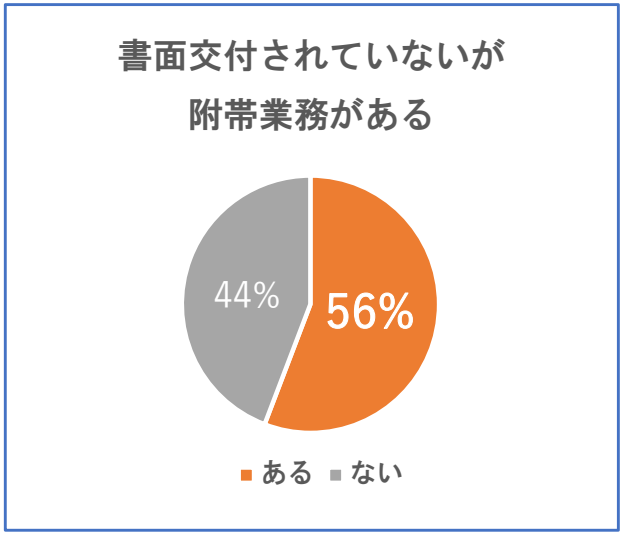
# アンケート調査結果　【運行契約の書面交付】×【附帯業務の有無】

## 運行契約の書面交付

「全て書面交付されている」「ほとんど書面交付されている方」の割合は**80%**となっており、附帯業務の有無について尋ねたところ、**書面交付をしている方が附帯業務の割合が23%も低い**ことが分かる。



# アンケート調査結果【改善につながった取組内容や今後の取組】×【運送事業者・荷主・倉庫事業者】

## 拘束時間の改善につながった取組内容や今後の取組

取組内容について、運送事業者、荷主、倉庫事業者毎の取組みについて分類し、**「自社倉庫・前処理」**や**「前日準備・締め時間変更などプロセス」**「**外的要因**」については**運送事業者での取組み**が進んでおり、**「荷待ち時間の削減」**や**「附帯業務の削減・分業化」**「**取引先・荷主の協力**」「**交渉**」などは、**倉庫事業者や荷主と一緒**に取組む必要がある。

