資料6－4

トラック輸送におけるアンケート

調査結果（まとめ）

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．まとめ　・・Ｐ２
３．回答者の属性　トラック事業者・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ３
４．主な荷卸し先・主な運行内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ４
５．平均拘束時間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ５
６．拘束時間減少の要因・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ６
７．荷待ち時間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ７
８．荷待ち・荷役・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ８
９．運賃交渉・・Ｐ９
10．運行契約の書面交付　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P10

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
・調査方法：WEB

アンケート調査結果　【まとめ】

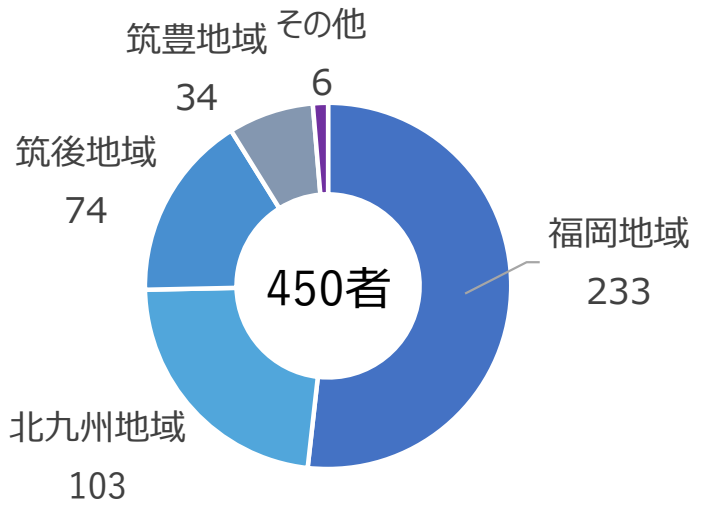
平均拘束時間、荷待ち・荷役時間の改善については、運送事業者や荷主等の理解により運送効率の改善は進んでいるものの、荷待ち・荷役時間で課題が残るため、運送事業者と荷主等との協力や、法令への対応（改善基準告示や書面化）など、行政も周知に努める必要がある。

	課　題	対 応 策
平均拘束時間	・令和6年度は10:33、令和7年度の近距離運行と比較すると9:47と短くなっている。福岡県の近距離運行と長距離運行を比較すると、運転時間は違うが、荷待ち・荷役時間は約2時間と変わらない傾向が見られた。 ・減少の理由は、予約システムの導入・時間指定の徹底、分業化・パレット化、荷主との交渉、高速・フェリー活用が主な要因となっている。 ・また変わらないとの回答も多く、附帯業務の残存や業態・固定ルート等の構造要因によるものが見られた。	**【事業者による運行効率の見直し、荷主等の協力】** ・運送事業者や荷主の理解による運行効率の改善により拘束時間は短くなっているが、附帯業務の軽減や荷待ち時間の改善を行っていく必要がある。
荷待ち・荷役	・荷待ちが長くなる要因は、「物流施設の処理能力が低いため」「車両の集中」が上位をしめており、施設側の構造要因 が考えられる。 ・荷待ち・荷役時間の発生状況については、2時間超が近距離運行は49.4%、長距離運行は47.0%となっており、2時間以上の割合が約5割となっている。 ・附帯作業の内容を見ると、仕分け・ピッキングに次いで検品や棚入れ・棚卸し、ラベル貼りなどの手作業が依然として多くなっており改善が必要となっている。	**【荷主・倉庫事業者の協力】** ・事業者単独では荷待ち・荷役の改善の対応が困難なため、予約システムの導入や時間指定の徹底など、荷主・倉庫側の協力が必要 ・附帯業務については、契約時の交渉や書面化による役割分担や有償化、荷主側の人員増や運用改善が必要
運賃交渉	・2024年問題・改善基準告示など法制度の「可視化」で交渉の正当性が強化され、社会的認知度の向上（ニュース・ 報道）により、荷主側の理解が進展している。また、物価や人件費、燃料・高速料金など「客観的コスト高騰」が説明根拠になっており、運賃改善の必要性を説明しやすくなっている。	**【行政による法改正・周知】** ・荷主・倉庫事業者向けの説明会や周知を行うことで理解度が向上する可能性がある。

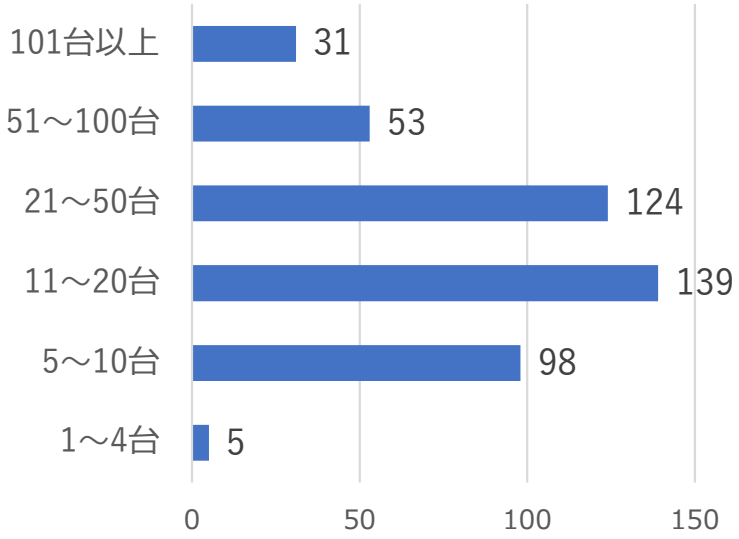
アンケート調査結果

【回答者の属性　トラック事業者（N=450）】

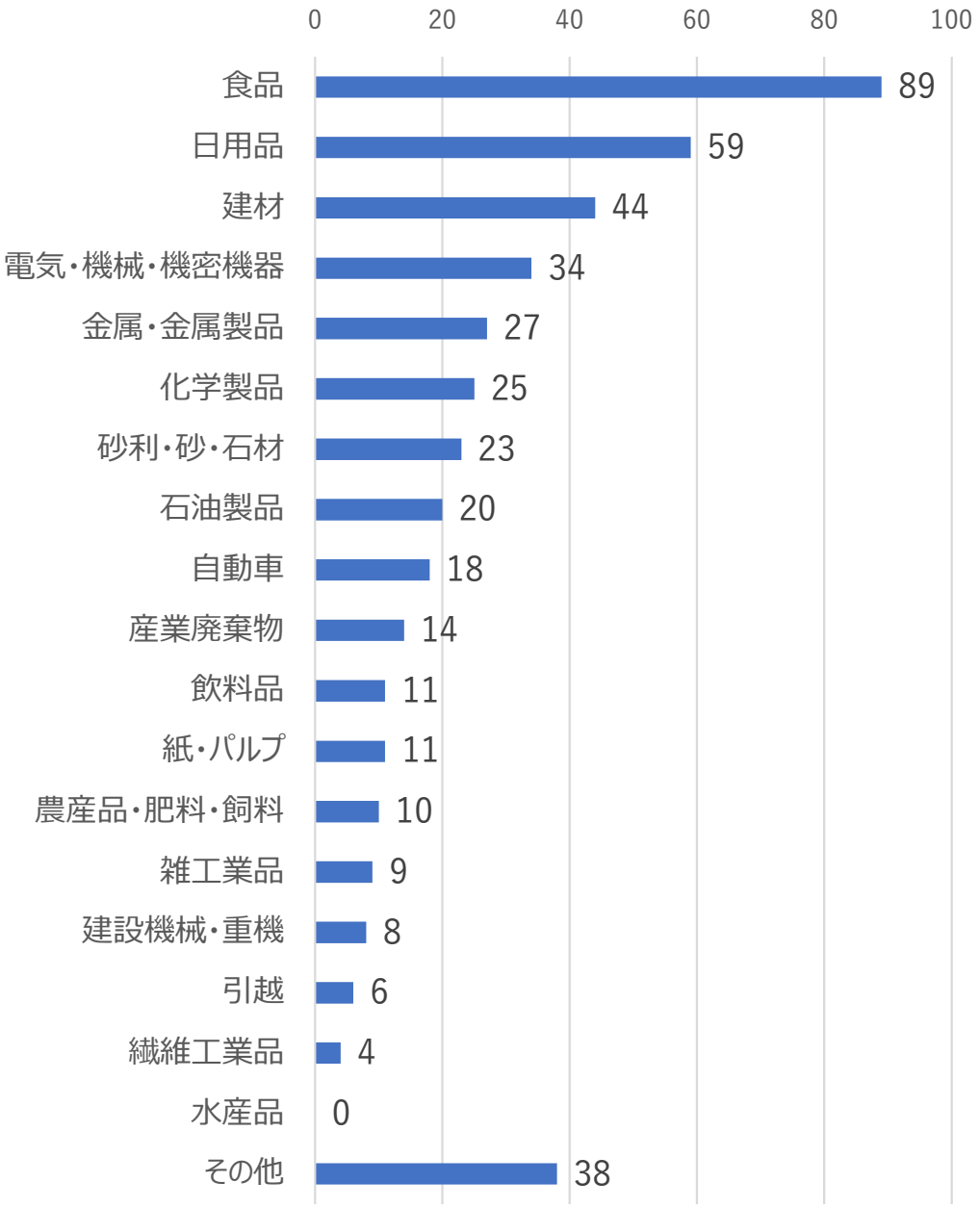
地域別



規模別



主な取扱い品目

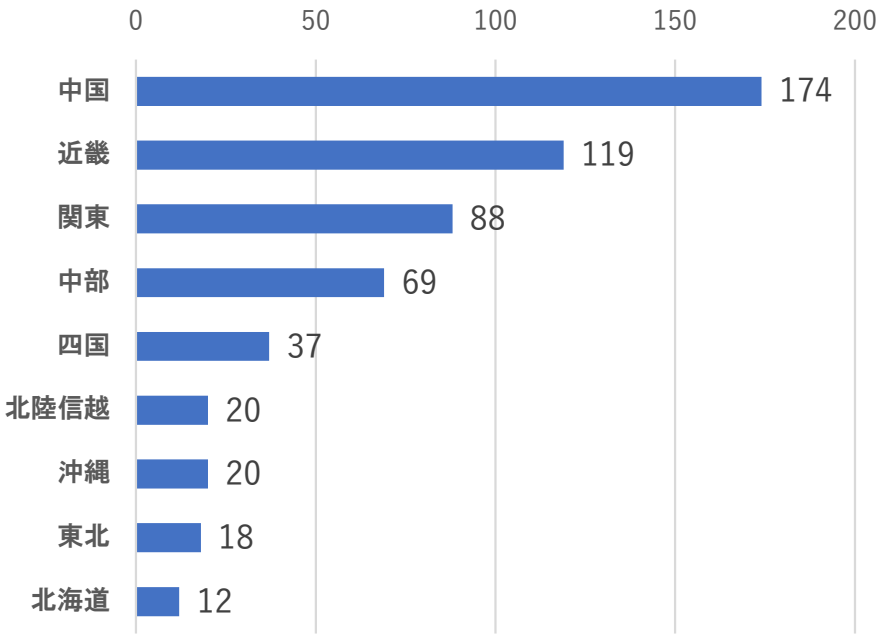


【主な荷卸し先・主な運行内容】

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

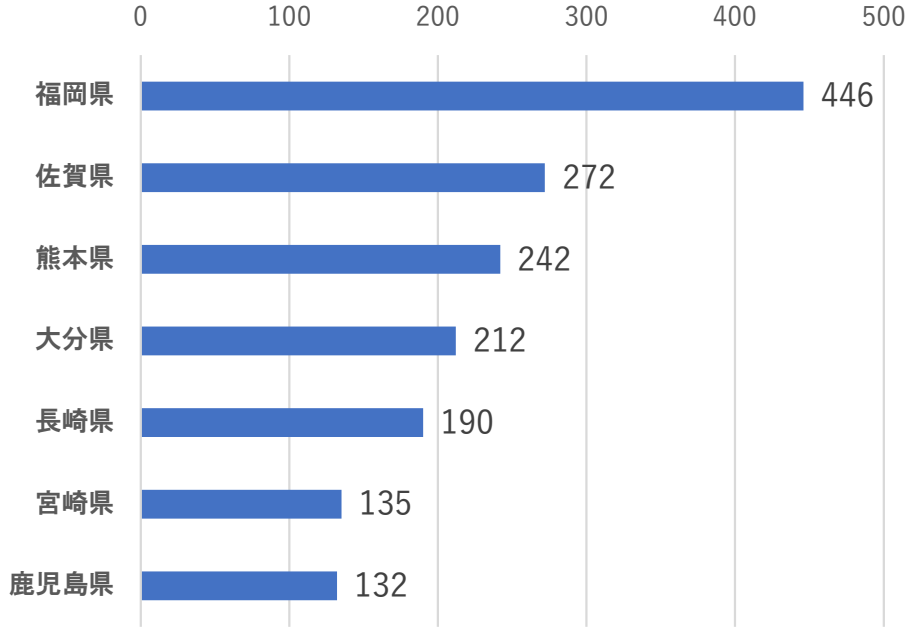
中国、近畿への比重が高く、関東、中部、四国がこれに続く。距離・時間の点で比較的近い西日本方面にウエイトが高い。



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。



主な運行内容

（N＝439）

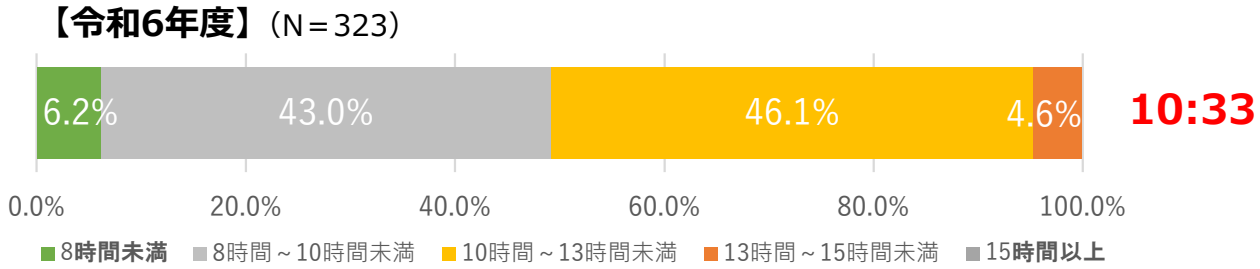
近距離運行が約77％と多く、近距離＋長距離の混在が20％、長距離は2％となっており、日常は近距離中心の運行が多くなっている。

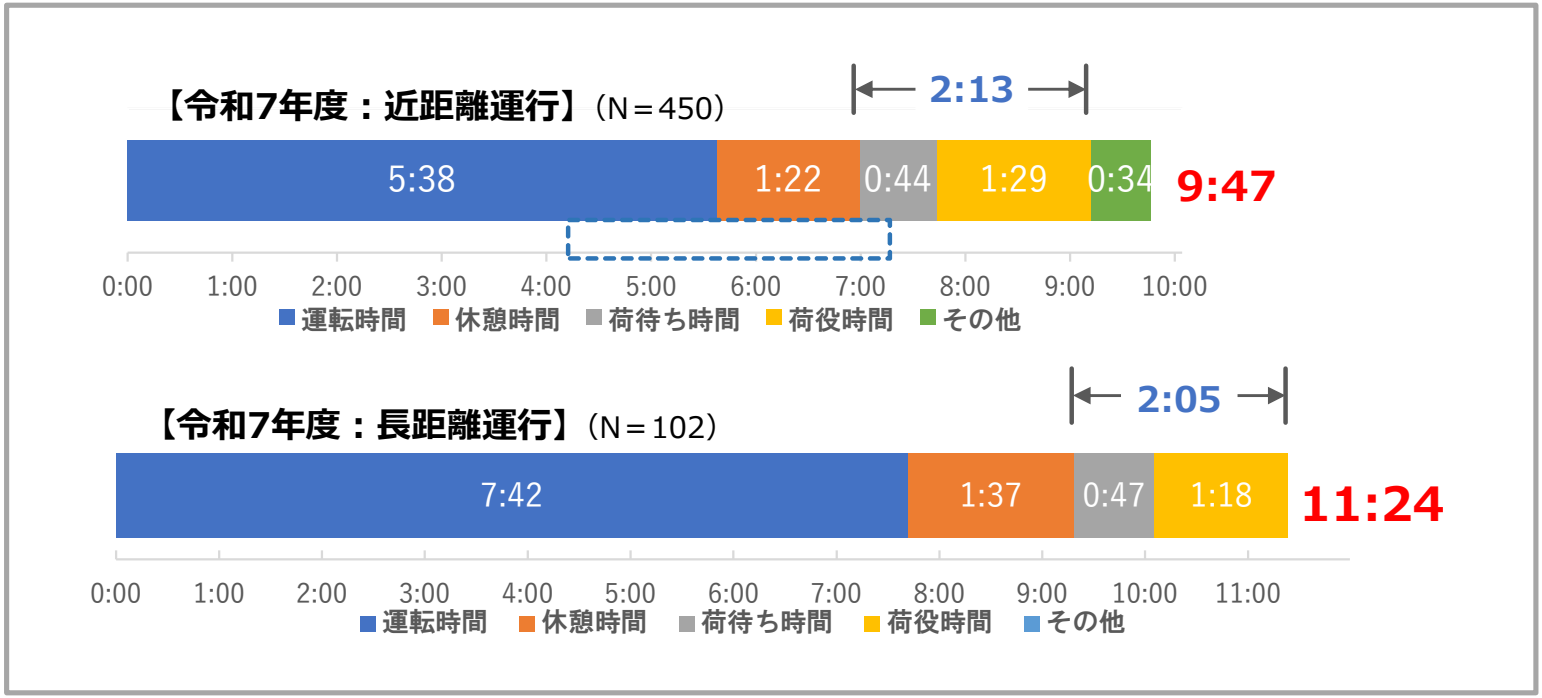


【平均拘束時間】

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年度の近距離運行と比較すると**9:47**と短くなっている。近距離と長距離を比較すると**運転時間は違うが、荷待ち・荷役時間は約２時間と変わらない傾向**が見られた。

→ **拘束時間については、運送事業者や荷主の理解による運行効率の改善が考えられる。**



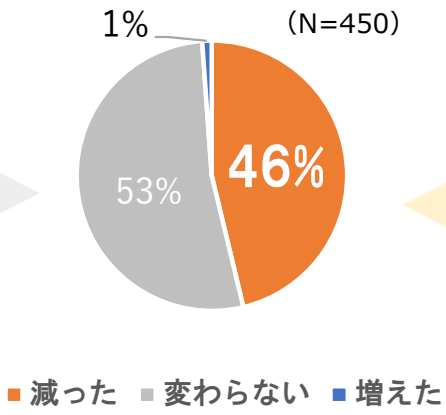


【拘束時間減少の要因】

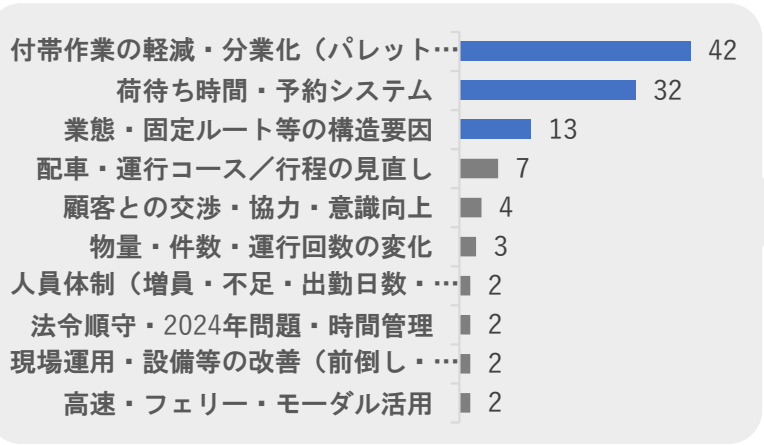
拘束時間の**減少の理由**については、近距離・長距離共に**施策の効果は、予約システムの導入・時間指定の徹底、パレット化・分業化、顧客との交渉、高速・フェリー活用が主な要因**となっている。
また、**変わらない理由**については、近距離では**付帯作業の残存や業態・固定ルート等の構造要因による「変わらない」**が見られ、長距離でも**付帯作業が依然としてが見られる。**

→ **附帯作業の軽減や荷待ち時間の改善を行っていく必要がある。**

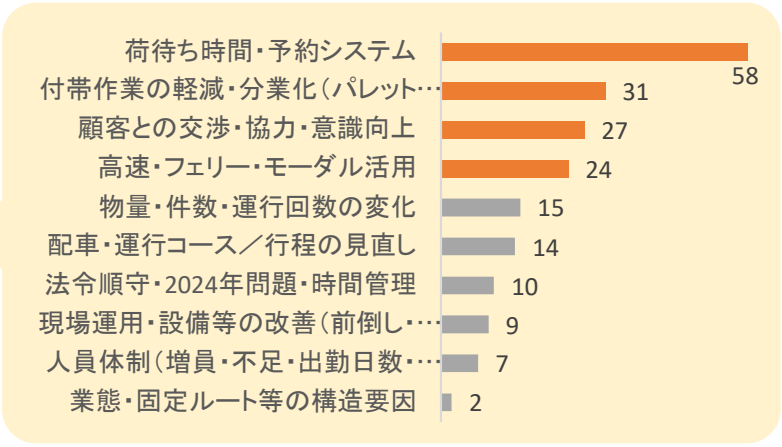
≪拘束時間の変化（近距離）≫



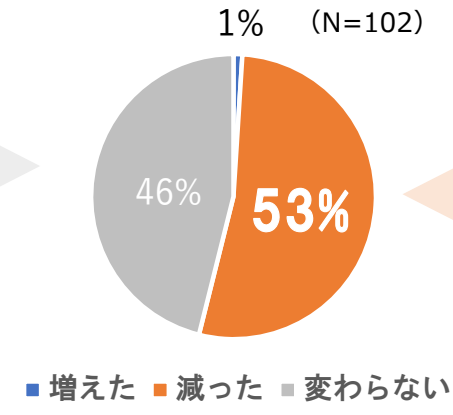
【変わらない理由】



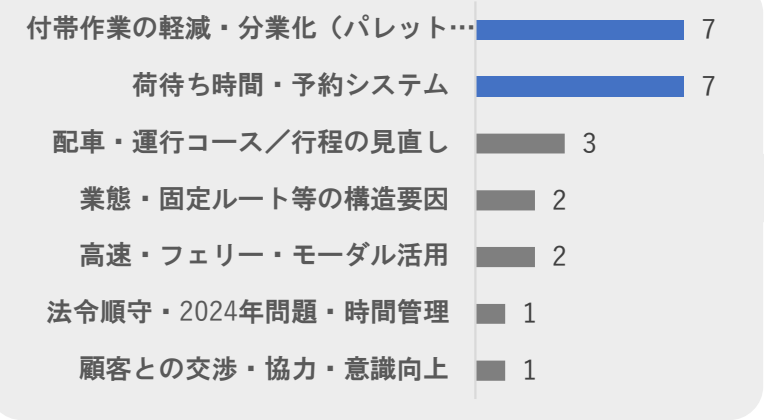
【減った理由】



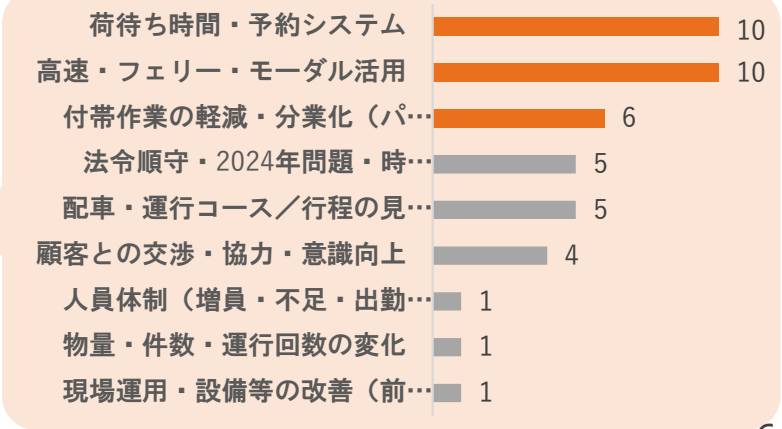
≪拘束時間の変化（長距離）≫



【変わらない理由】



【減った理由】



【荷待ち時間】

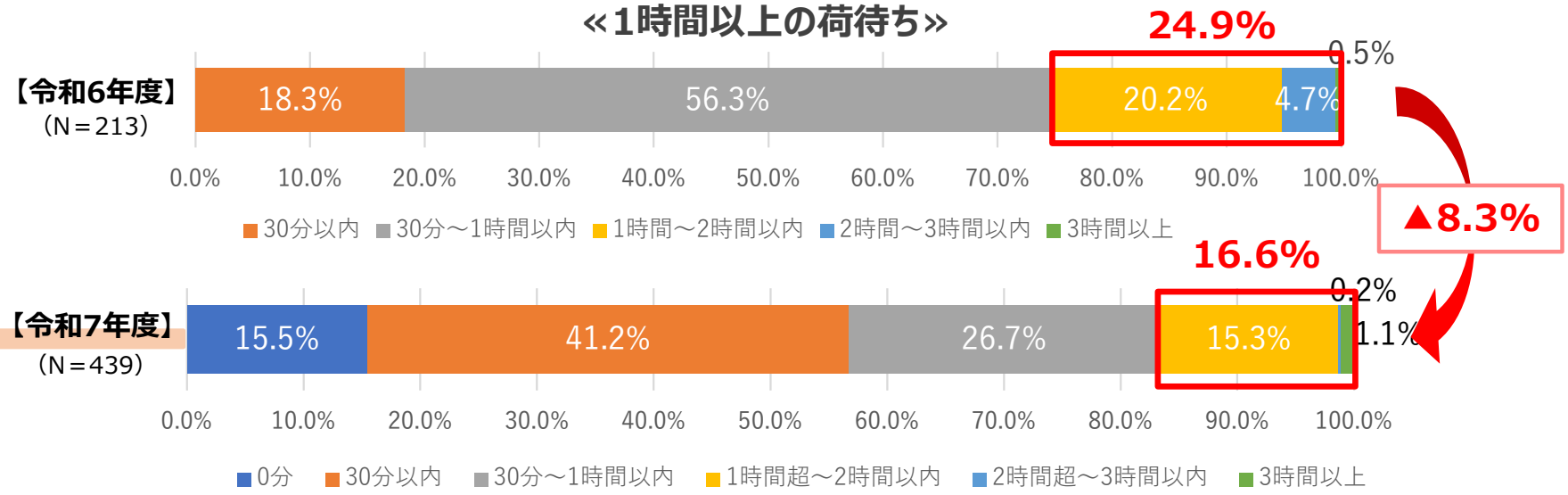
1時間以上の荷待ちについては、**令和6年度**は**24.9%**だったが、**令和7年度**は**16.6%**と**▲8.3%減少**している。

→ **荷待ちの改善が一定程度進展している。**

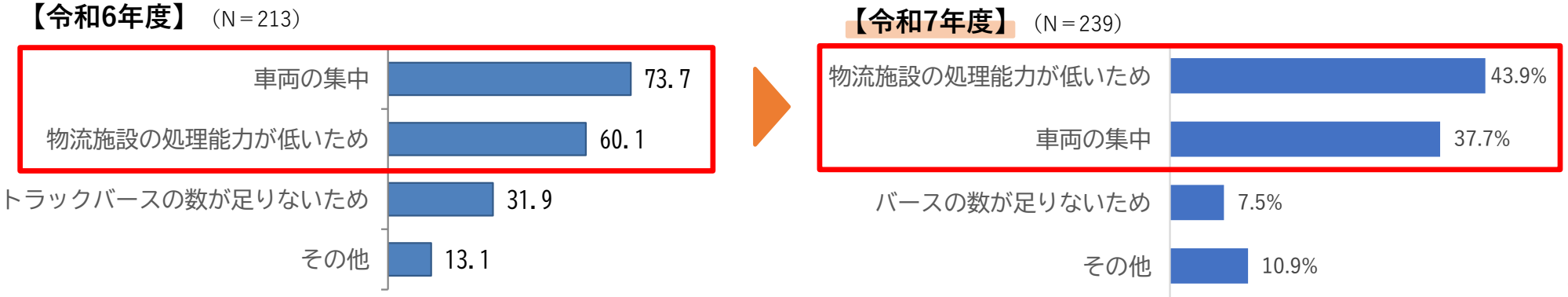
荷待ちが長くなる要因は、**「物流施設の処理能力が低いため」「車両の集中」**が上位をしめており、**施設側の構造要因**がある。

→ **事業者単独では対応が困難なため、予約システムの導入や時間指定の徹底など、荷主・倉庫事業者側の協力が必要となる。**

≪1時間以上の荷待ち≫



≪荷待ちが長い理由≫

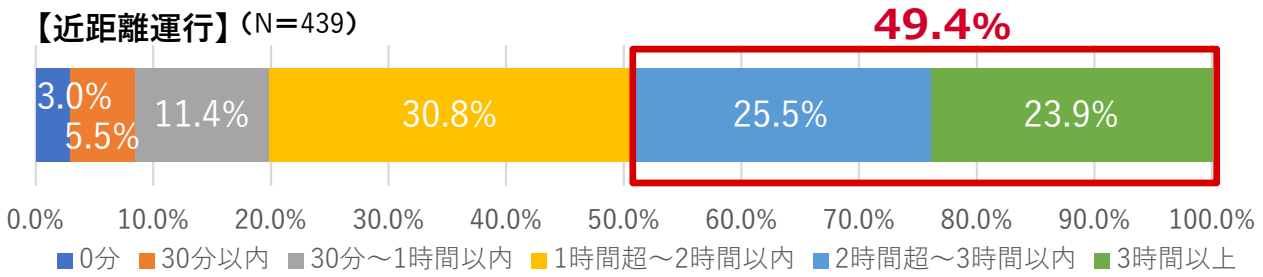


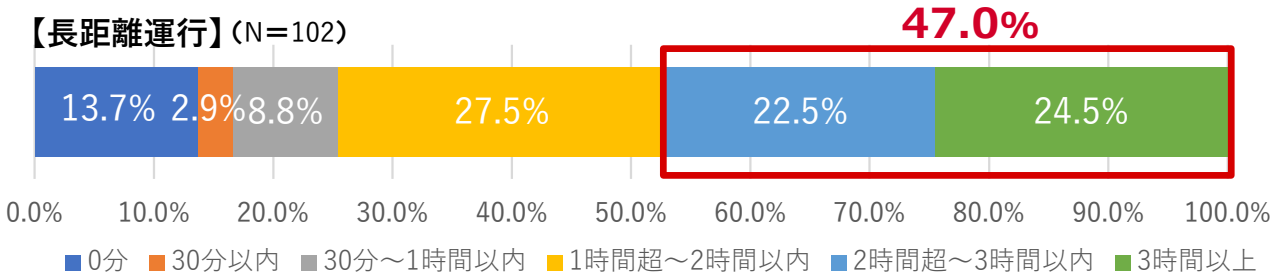
【荷待ち・荷役】

福岡県内の**荷待ち・荷役時間の発生状況**については、**2時間超が近距離運行は49.4%、長距離運行は47.0%となっており、2時間以上の割合が約5割**となっている。
附帯業務の内容を見ると、**仕分け・ピッキング**に次いで**検品や棚入れ・棚卸し、ラベル貼り**などの手作業が依然として多くなっており改善が必要となっている。

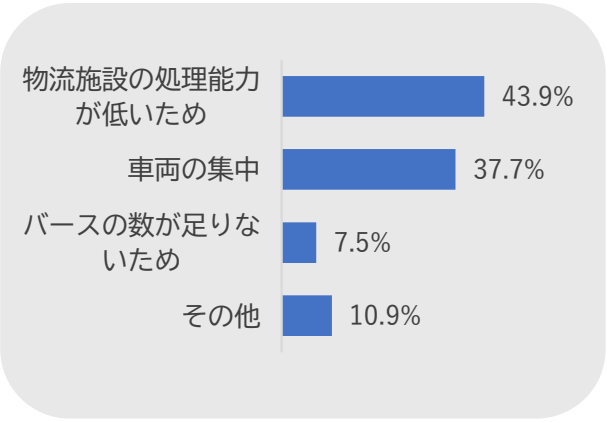
→ **附帯業務については、契約時の交渉や書面化による役割分担や有償化、荷主側の人員増や運用改善の必要がある。**

«荷待ち・荷役時間»

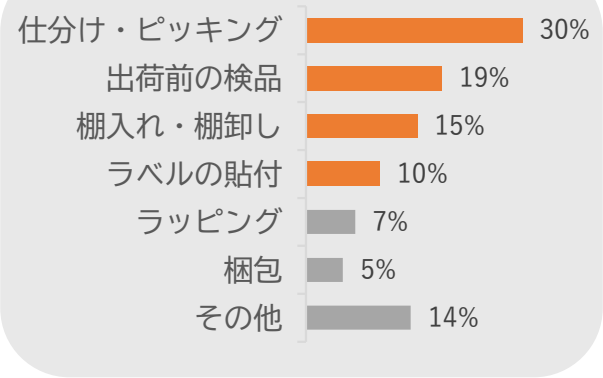




«荷待ち»



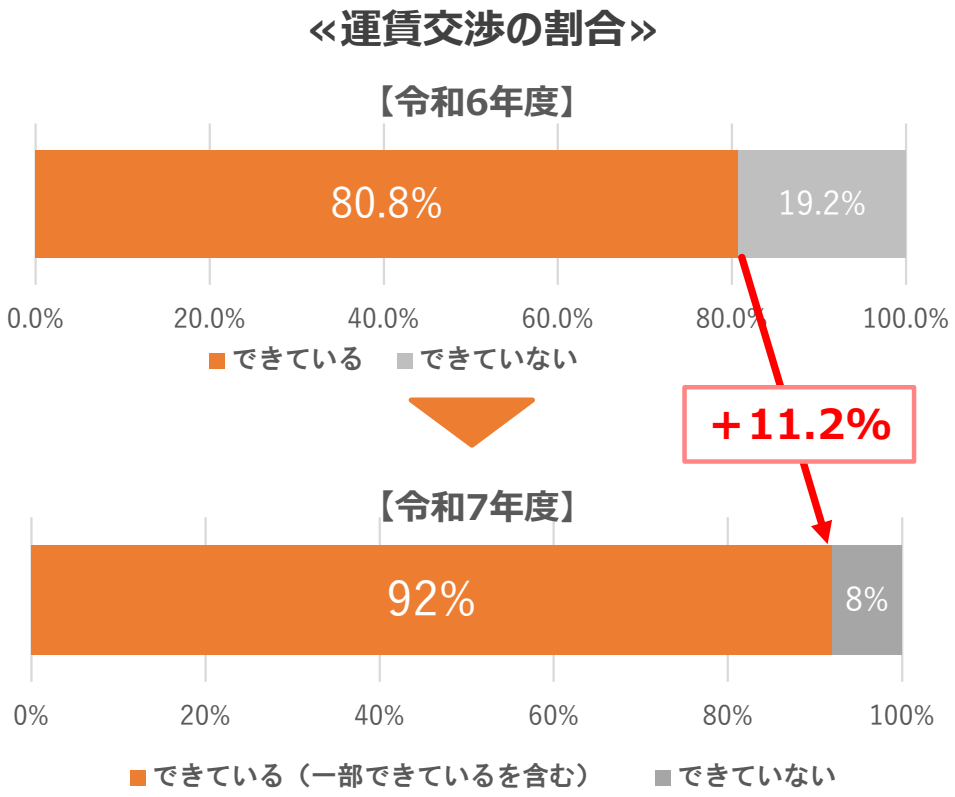
«附帯業務»

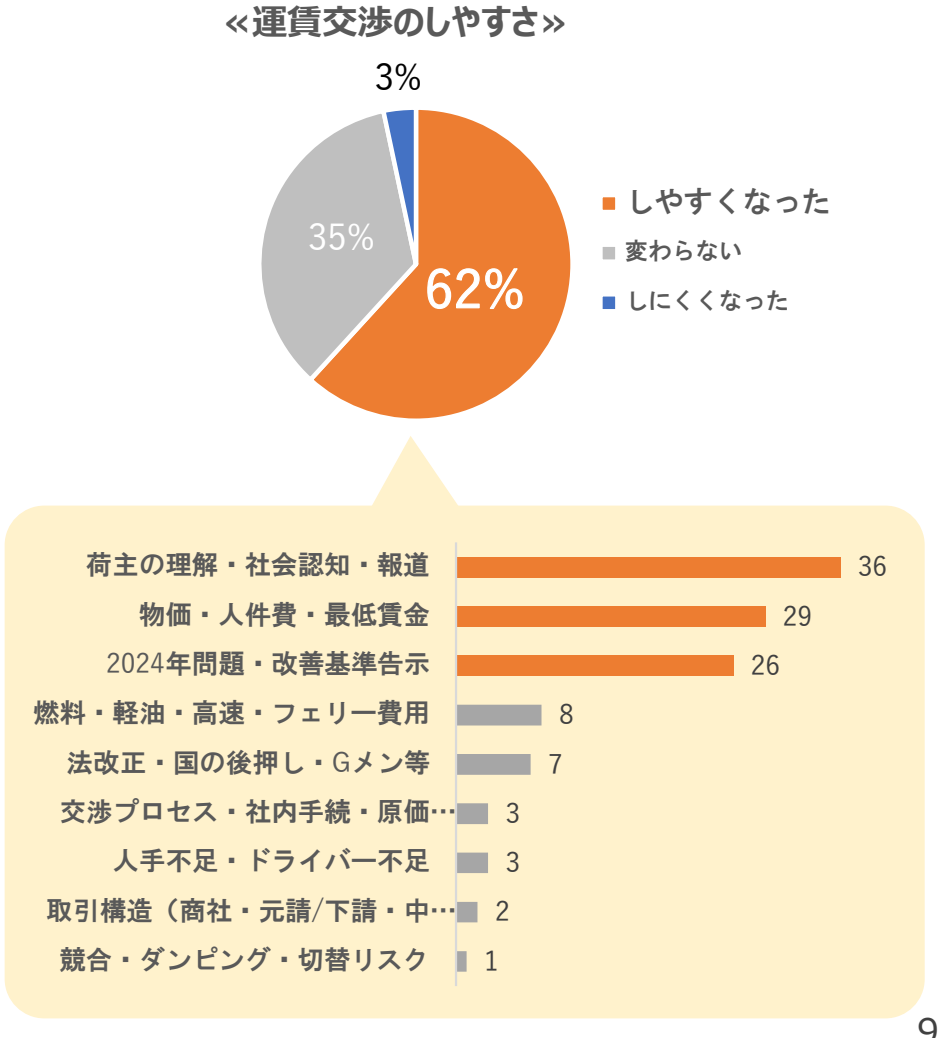


【運賃交渉】

運賃交渉については、**令和6年度の80.8%と比べ平成7年度は92%と増加**しており、**運賃交渉のしやすさは62%がしやすくなったと**回答しており、**2024年問題・改善基準告示**など**法制度の「可視化」で交渉の正当性が強化**され、**社会的認知度の向上（ニュース・報道）**により、**荷主側の理解が進展**している。また、物価や人件費、燃料・高速料金など**「客観的コスト高騰」が説明根拠**になっており、運賃改善の必要性を説明しやすくなっている。

→ **荷主・倉庫事業者向けの説明会や周知を行うことで理解度が向上する可能性がある。**



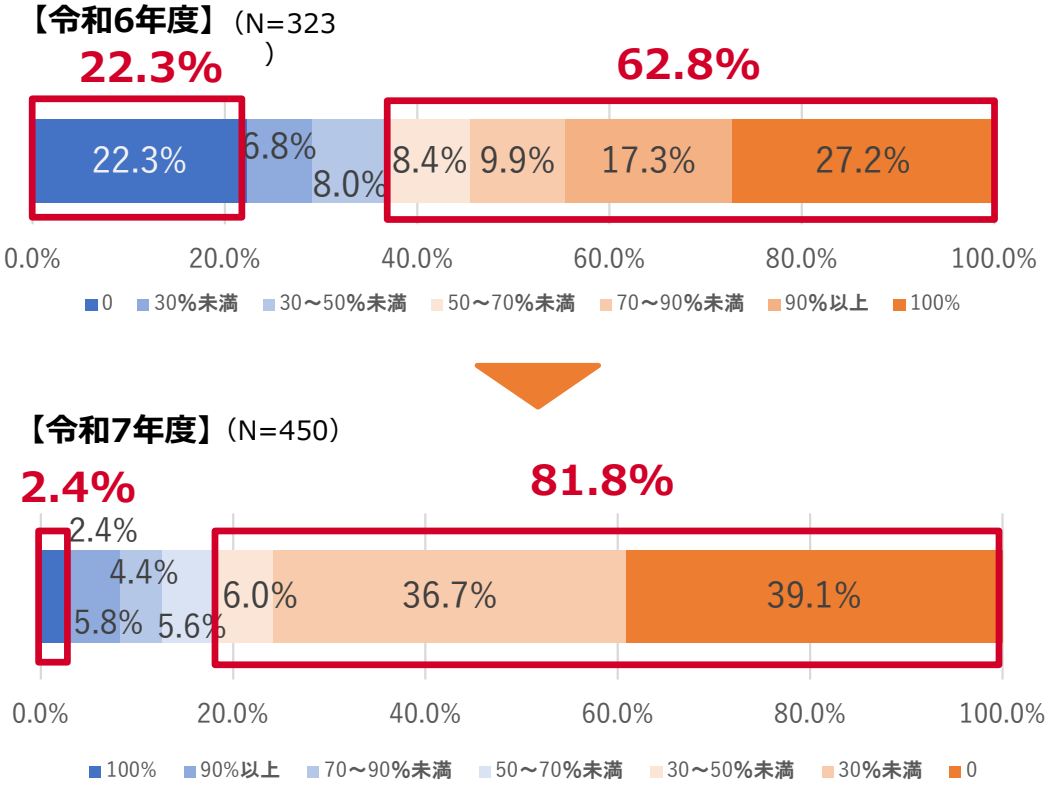


アンケート調査結果　【運行契約の書面交付】

書面交付については、5割以上書面交付をしている割合が、**令和6年度62.8%と比べ平成7年度は81.8%と19.0%増加**しており、**書面交付を全くしていない事業者は22.3%→2.4%に減少**している。
書面交付の進展が**附帯業務の発生率を23%も下げている。**
一方、書面交付をしていても**形骸化され形式だけの書面の存在**もあり、附帯業務が依然として残っており、**中小事業者の契約書の作成や交渉力が弱い可能性**がある。

→ **荷主の理解が進んでいることろは書面交付も進んでいるため、荷主の意識改革に力を入れる必要がある。**

«書面交付の割合»



※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

«書面交付の状況»

