

# 調査結果公表資料

---

## 貨物自動車運送事業における 取引状況分析調査

## ■ 調査背景及び目的

貨物自動車運送事業の担い手であるドライバーは、他の労働者に比べて拘束時間が長い割に賃金が低く、数年来就業率が低迷している。こうした現状を受け、働き方改革によりドライバーの労働環境を改善するため、令和6年から労働時間の上限規制が適用される予定となっている。

一方で、単に労働時間を短くしてしまうと、ドライバーの賃金が下がってしまうという問題がある。労働環境の改善と賃金水準の維持向上を両立するためには、貨物自動車運送事業者が適切な運賃等を収受できるようにすることが肝要である。

上記背景を踏まえ、本事業では、貨物自動車運送事業者における取引の実態に係る情報を収集・分析することにより、貨物自動車運送事業者の適切な運賃収受の実現に向けた課題の抽出・整理を行い、適正な取引環境の実現に向けた示唆の抽出及び提言のとりまとめを行った。

## ■ 調査概要

求荷求車システム「WebKIT」の2014年4月～2020年3月における募集・成約データの分析を実施し、示唆の抽出及び適正な取引環境の実現に向けた提言の取りまとめを実施した。

## ■ データ分析

WebKITの募集・成約データの収集及び統合、整備の実施後、「荷物」、「ルート」、「車両」、「運賃」といった様々な観点を用いた比較分析を実施し、各変数が成約単価に対してどのような影響を及ぼしている可能性があるかを明らかにした。

## ■ データ分析から得られた示唆

- WebKIT上の登録案件数は2018年度まで順調に増加したものの、2019年度以降はコロナ禍の影響もあり減少した。輸送品目としては「その他」が約30%を占め、地域としては発着共に「関東・近畿・中部」の大都市圏での案件が過半を占め、車種・車格としては「平型・ウイング型・ユニック」の案件が大半を占めることが確認された。
- 公開案件と非公開案件には価格面で明確な差が確認できた(全案件・通年約7%)。運送会社間の完全に自由な交渉を前提とするのではなく、相性のいい顧客同士をマッチングする、あるいは取引におけるルールを一層明確化する等、プラットフォーム側の工夫が求められる可能性がある。
- 地域間の運賃差異が7年分のデータを通して確認された(全体平均を基準として±10~20%程度の幅)。集荷地域、配送地域で見ると、前者の方が上下幅がより大きく、集荷地域の運賃相場の影響を色濃く受けることが確認できたが、その要因分析のためには、より詳細な調査が必要である。

貨物自動車運送事業における取引状況分析調査

# データ分析

## ■ データ分析の全体像

①分析対象データの  
統合・整備

②取引データの  
多角的な可視化・分析

③案件・受発注条件間での金  
額差異分析

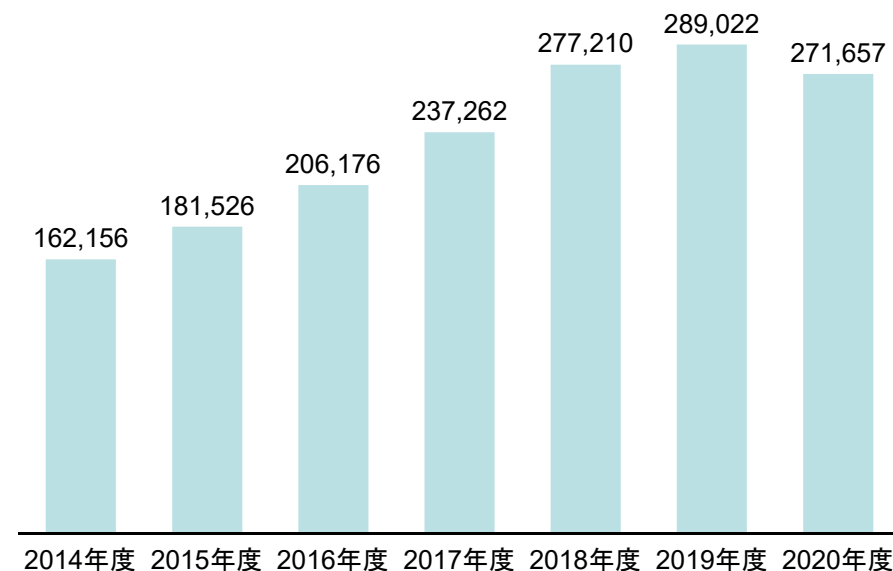
本事業では、民間取引ツールとして運用されている求荷求車システム(WebKIT)の募集・成約データ活用し、運賃・料金(燃料サーチャージ等)の收受状況、多重構造の取引状況等のデータを整理し、分析を実施した。

本調査・分析は大量のデータから課題抽出・問題解決へとつなげていくことを目的としており、まず初めに①分析対象データの統合・整備(以下「データクレンジング」)を実施し、その上で②取引データの多角的な可視化・分析を行い、傾向を把握した。さらに、傾向分析の結果から、③案件・受発注条件間での金額差異分析を実施し、課題の抽出を行える状態とした。

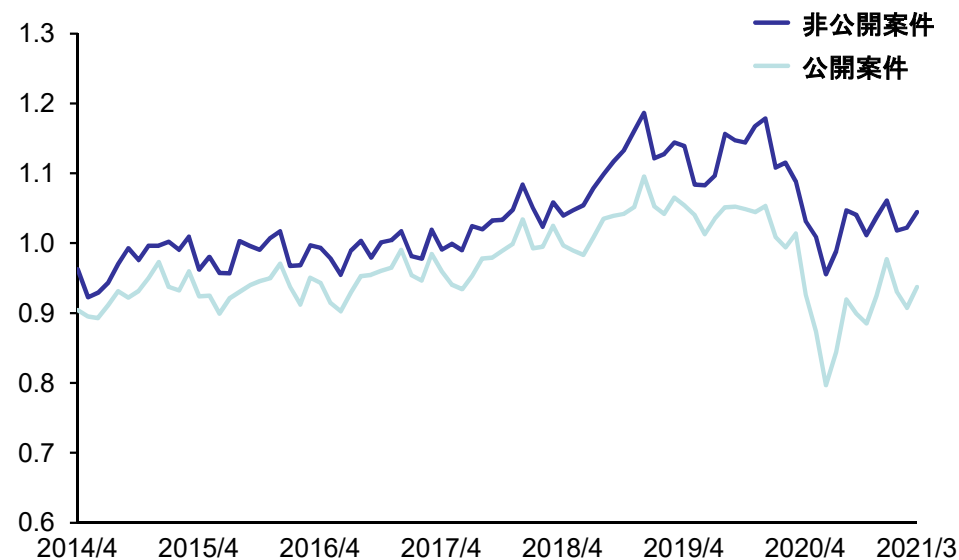
尚、コロナ禍の影響を踏まえ、分析対象期間は直近1年間のみではなく2014年4月～2021年3月の計7年間とし、新型コロナウイルス感染拡大前後の比較分析を行えるよう配慮した。

本資料における単価に関する情報は、7年間通年の平均値を1としたときの指標で表現している。

### 分析対象データの全体像(成約案件数)

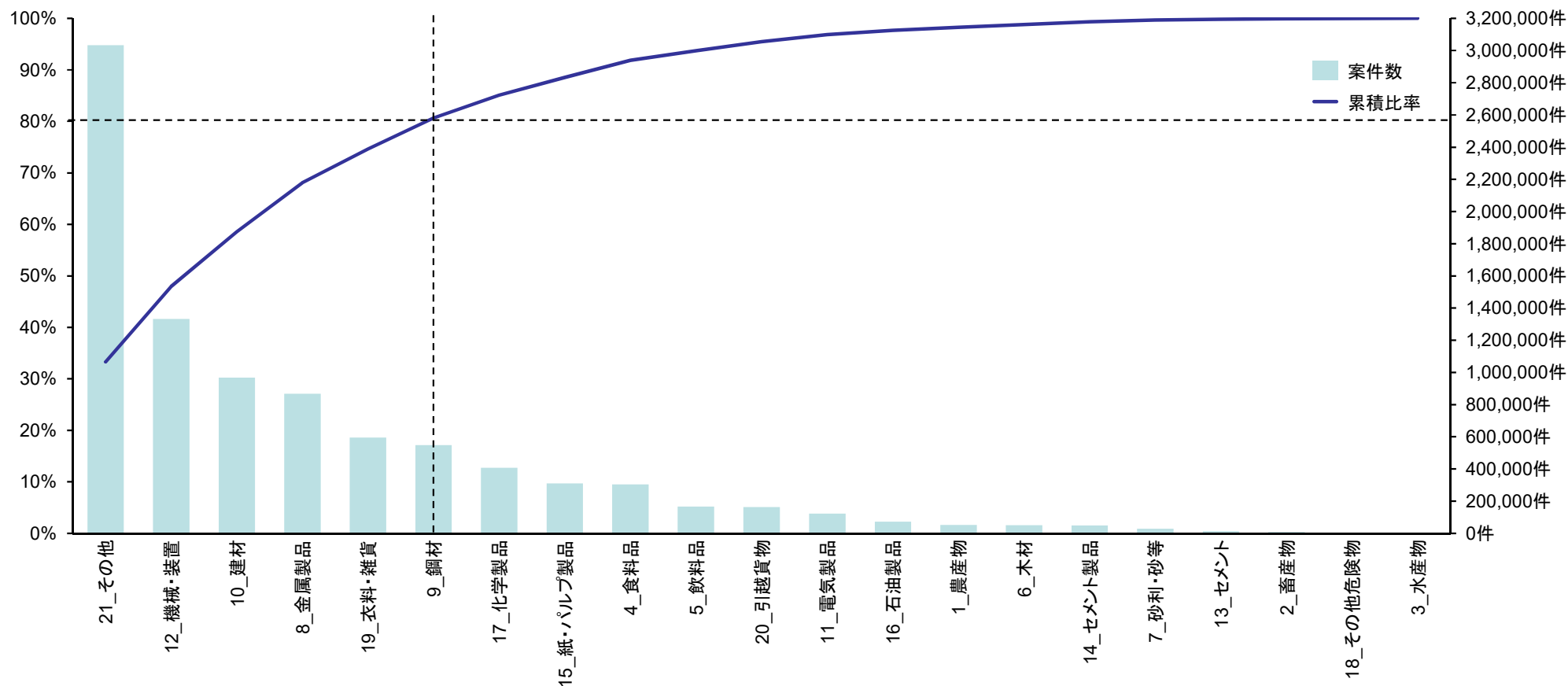


### 成約案件平均単価推移(指標)



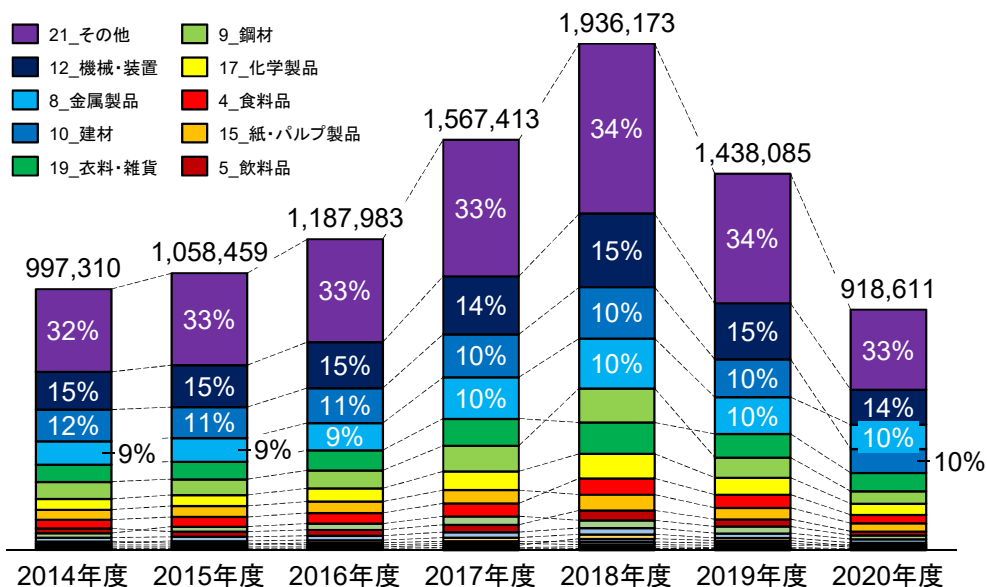
## ■ 輸送品目の構成(2014～2020年度通算)

WebKITの登録案件数は、輸送品目が「その他」として登録されたもののみで全体の約3分の1が構成されており、「機械・装置」及び「建材」、「金属製品」、「医療・雑貨」、「鋼材」を加えると全体の80%に到達する。



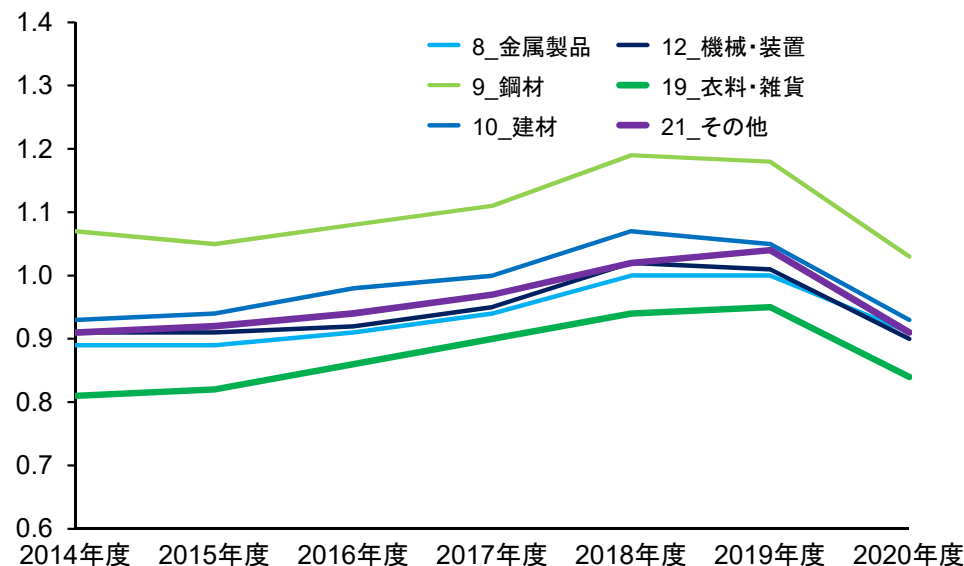
- 輸送品目「その他」の構成比が高く、現場では荷扱に特徴がない輸送品目が広く「その他」とされている可能性がある。
- 全体的な傾向は成約ベースで見ても変化はなく、特定の輸送品目の成約率が極端に低い等の事情はないと推察される。

## ■ 輸送品目別登録案件数(件)



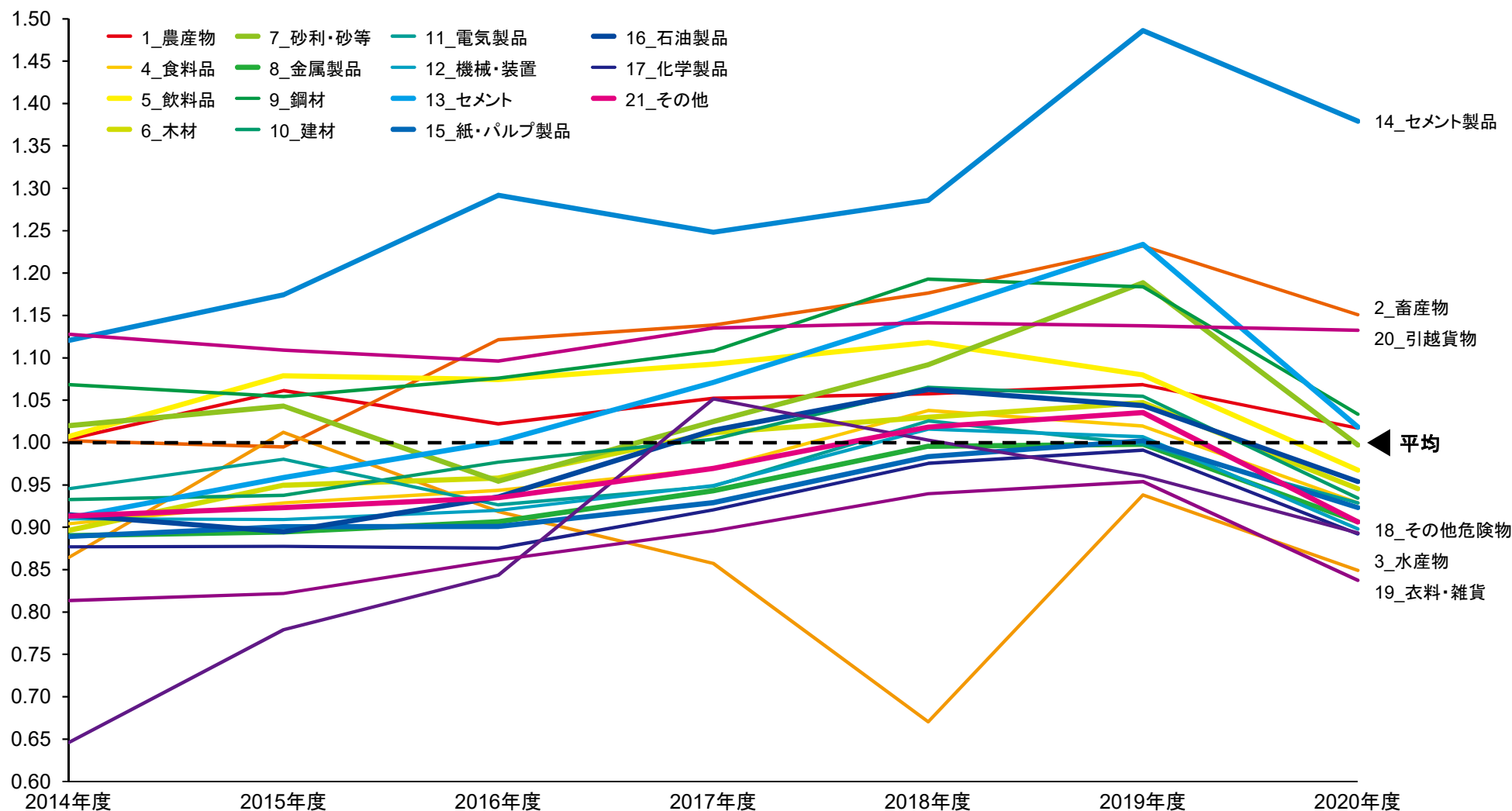
- 全体の登録件数は2018年度まで順調に伸び続けた。2018年度の伸びは夏の猛暑によるスポット案件増も寄与している。
- 2019年度は米中貿易摩擦や消費税増税によって案件数が減少傾向にあった中、1月以降はコロナ禍に見舞われ全体案件数が大きく減少した。
- 7年間を通して、構成比が大きく変化している輸送品目が存在しないことが確認された。  
※成約件数上位10品目に対してのみ凡例を記載

## ■ 輸送品目別成約単価(指標)



- 全体の成約平均単価としては2018年度にかけて緩やかな上昇傾向にあり、案件数は減少したものの2019年度にかけてはほぼ横ばいとなった。
- コロナ禍の影響を大きく受けた2020年度の成約単価は大きく下落している。成約率の高まりと合わせて考えると、通常時であれば成約していない価格帯の案件が成約したものと推察される。  
※グラフには成約件数上位6品目を記載

## 輸送品目別成約単価(指標)



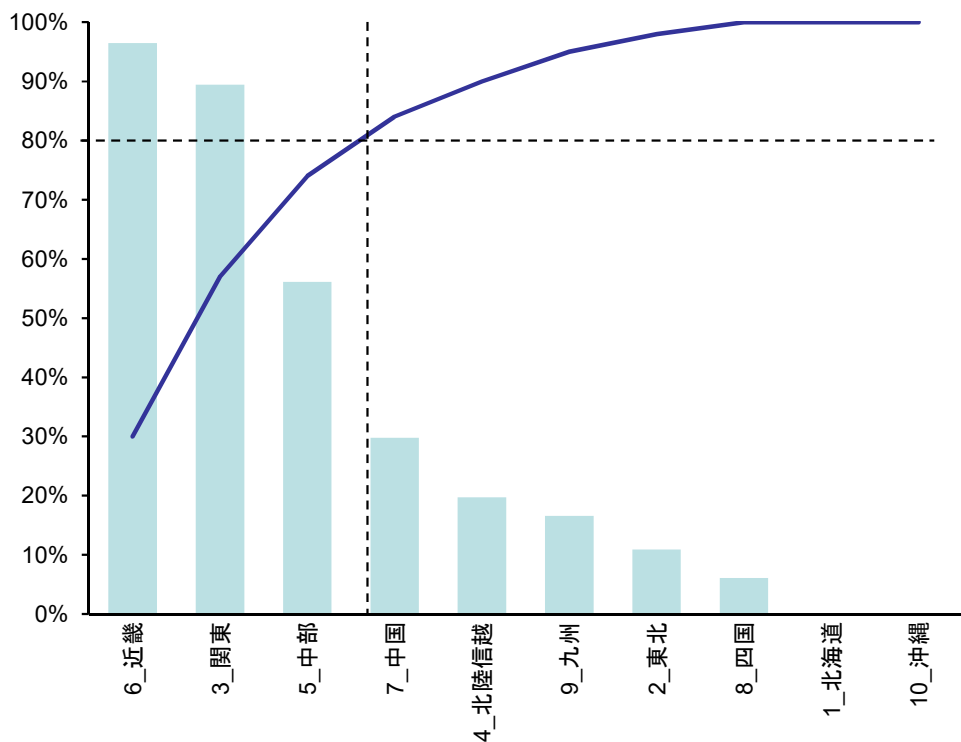
- 7年間を通して確認した際、平均単価が高いのは「セメント製品、畜産物、引越貨物」、低いのは「衣料・雑貨、水産物、その他危険物」。セメント製品の単価は非常に高い(平均+35%)
- 機械・装置、化学製品、その他危険物等、条件が付きそうな輸送品の単価が平均より安い。



## ■ 地域の構成 (2014～2020年度通算)

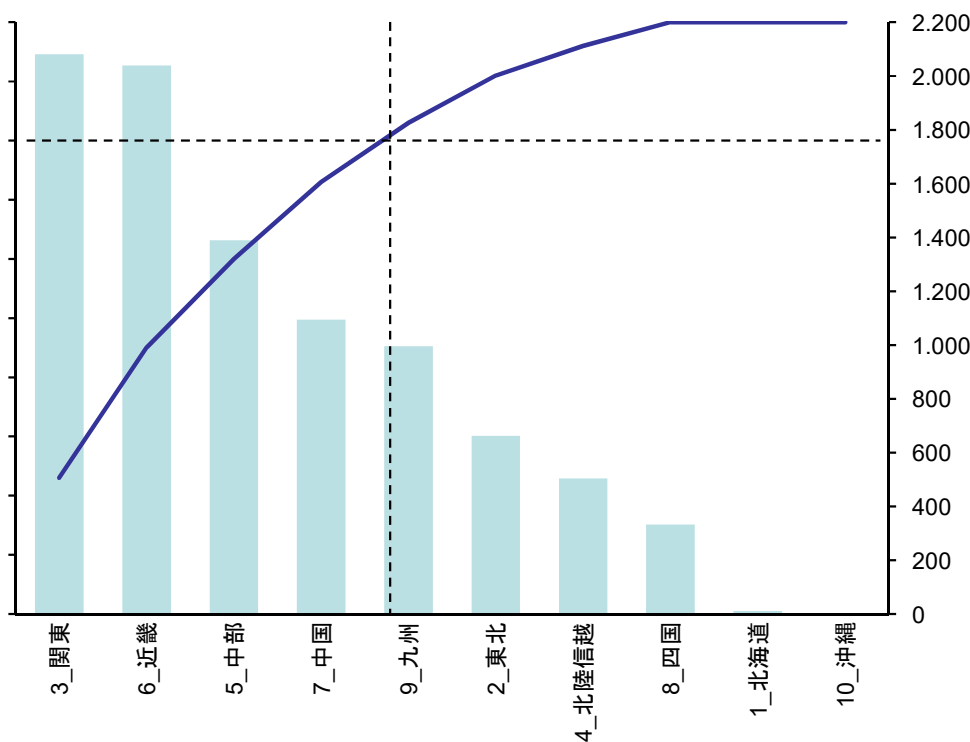
WebKITの登録案件数は、発着共に「関東・近畿・中部」の大都市圏での案件が過半を占める。北海道及び沖縄での成約件数は僅かである。

集荷地域別登録案件数(件)



(千件)

配送地域別登録案件数

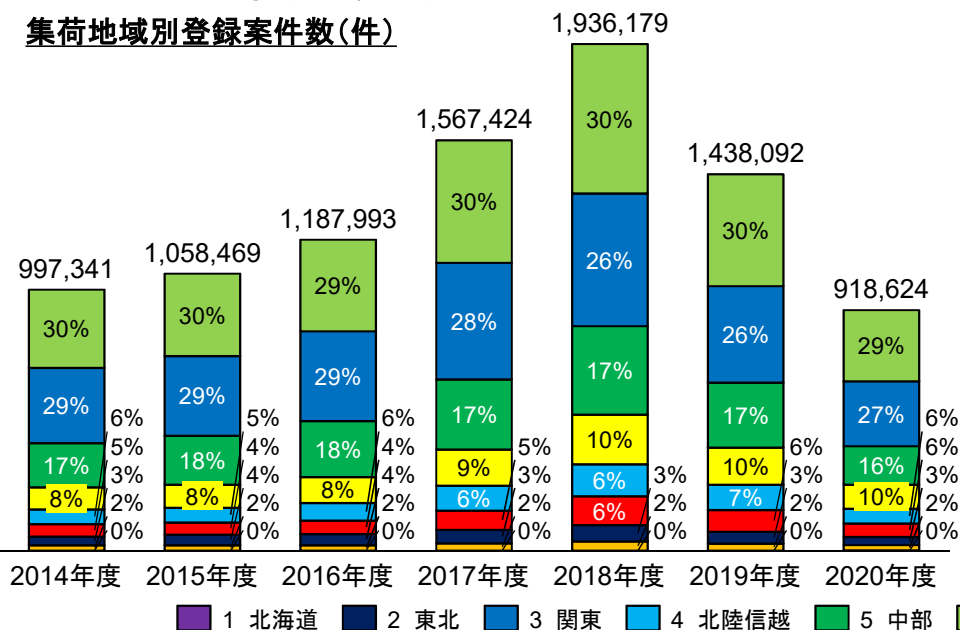


■ 案件数 ■ 累積比率 (千件)

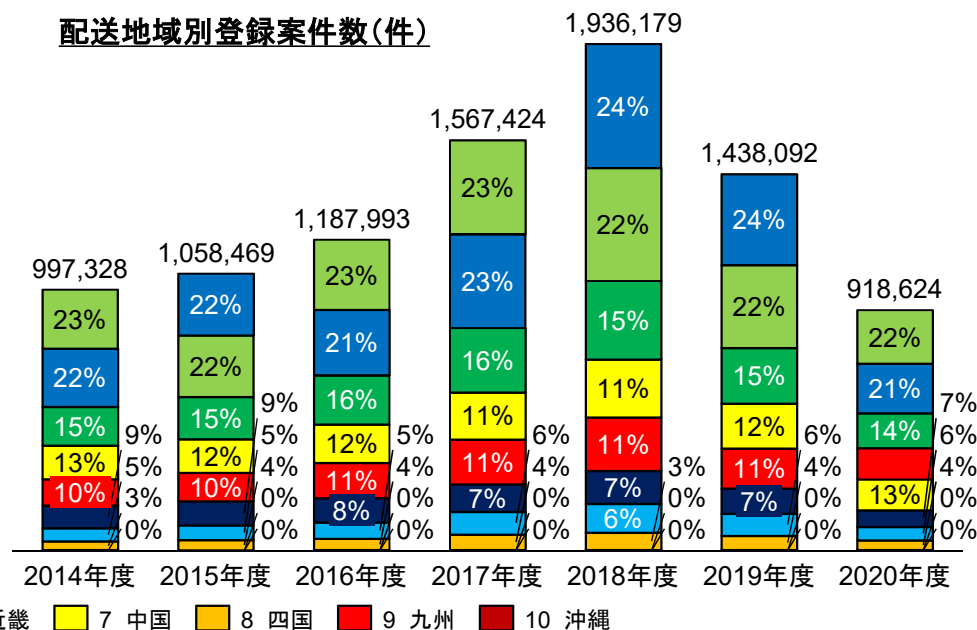
- 北海道及び沖縄を除く地域では一定数以上の成約案件があり、両者を除く各地域間の利用実態に極端な乖離はないと判断できる
- 集荷・配送ともに都市圏への案件数偏りがあるが、集荷の方でより顕著に出る(関東+近畿+中部のシェアは集荷が74%、配送が60%)。

## ■ 地域別案件数(件)

### 集荷地域別登録案件数(件)



### 配送地域別登録案件数(件)



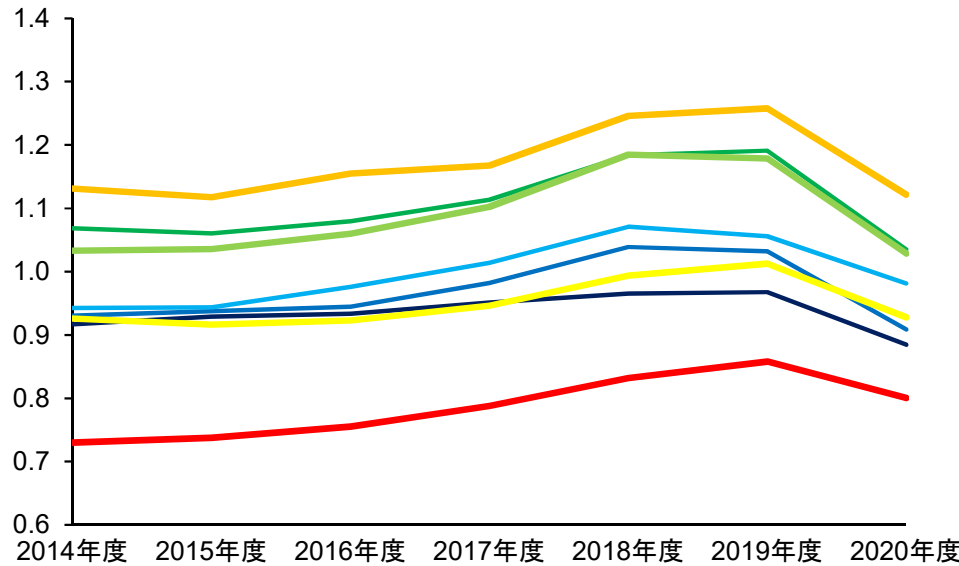
### 地域別成約案件数 集配差異(件、集荷-配送)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
北海道	-241	-149	-135	-190	-380	-270	-313
東北	-5,709	-5,947	-5,537	-6,219	-5,990	-6,539	-7,804
関東	11,630	10,483	11,252	12,009	10,058	10,020	12,778
北陸信越	-1,963	-2,491	-1,984	-2,309	-2,935	-2,905	-3,221
中部	1,744	3,291	3,340	4,525	6,038	6,347	6,719
近畿	8,649	11,956	11,871	13,402	15,339	19,064	18,538
中国	-7,327	-7,217	-6,643	-6,551	-7,620	-8,269	-7,973
四国	-4,572	-5,423	-6,699	-8,736	-9,038	-8,867	-7,653
九州	-2,211	-4,502	-5,462	-5,929	-5,472	-8,580	-11,070
沖縄	0	-1	-3	-2	0	-1	-1

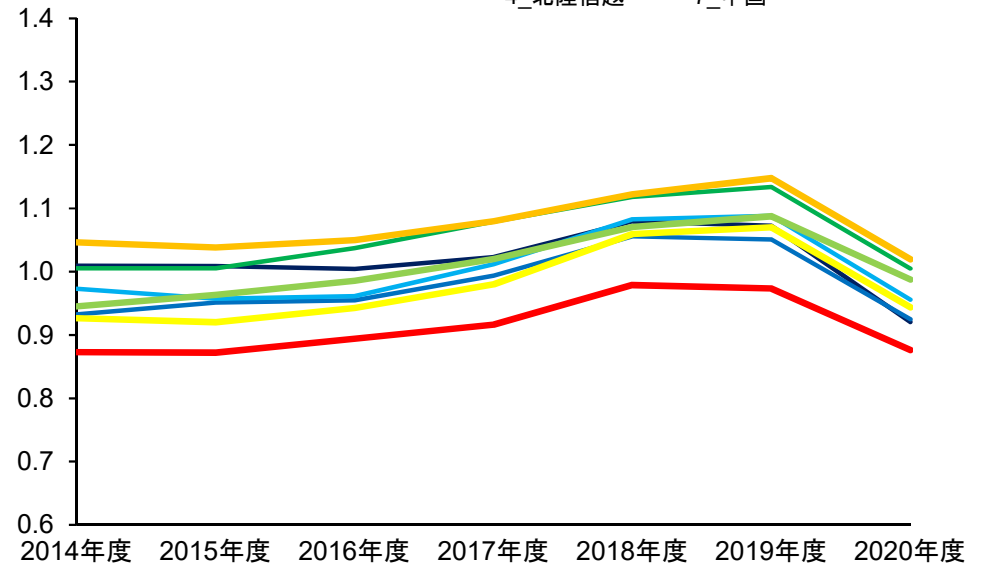
- 7年間を通して、構成比が大きく変化している集荷・配送地域が存在しないことが確認でき、当該傾向は成約ベースで見ても同様。
- 成約ベースで地域間の集荷・配送案件数を確認すると、関東・近畿・中部から出た荷物が他地域へ配送されていく様子が確認でき、WebKITが長距離帰り荷を探す際に利用される場合が多いことが推察される。

## ■ 地域別成約単価(指標)

### 集荷地域別成約単価(指標)



### 配送地域別成約単価(指標)



### 地域別成約単価順位(7年間) 集荷・配送比較

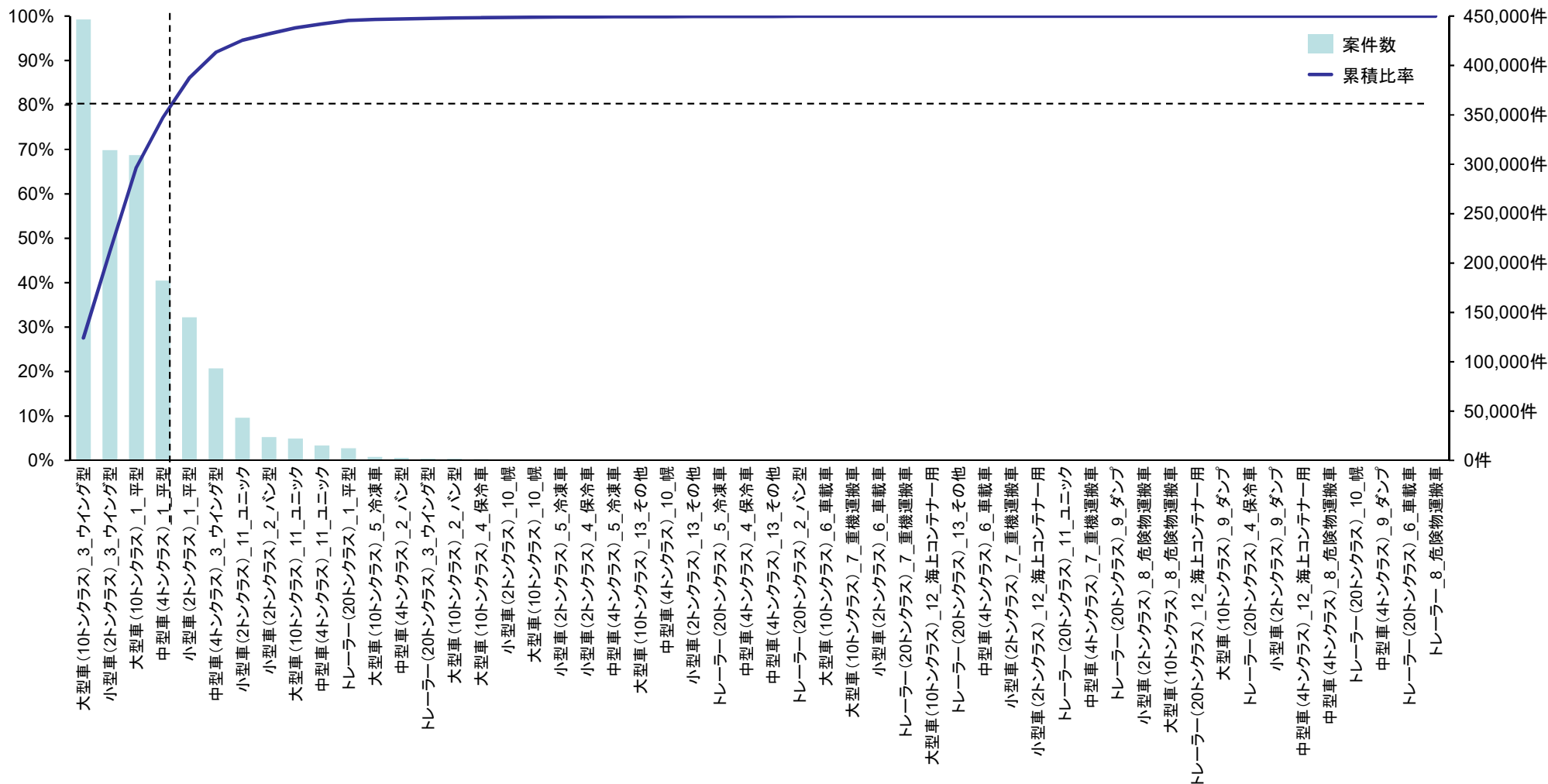
	集荷	配送
東北	7	4
関東	5	6
北陸信越	4	5
中部	2	2
近畿	3	3
中国	6	7
四国	1	1
九州	8	8

- 7年間を通して、全体的な推移の傾向に反した値動きをしている地域はなく、各地域間の単価順位も大きな変動がないことが確認された。(集荷・配送地域共に同傾向)
- 集荷・配送共に単価を上から並べた際の順位は概ね同じになるが、その上下幅は集荷地域別で見たときのほうが大きくなる。案件価格が集荷地域の影響を色濃く受けている可能性が示唆される。

※北海道及び沖縄は単価データが不足しているため記載せず

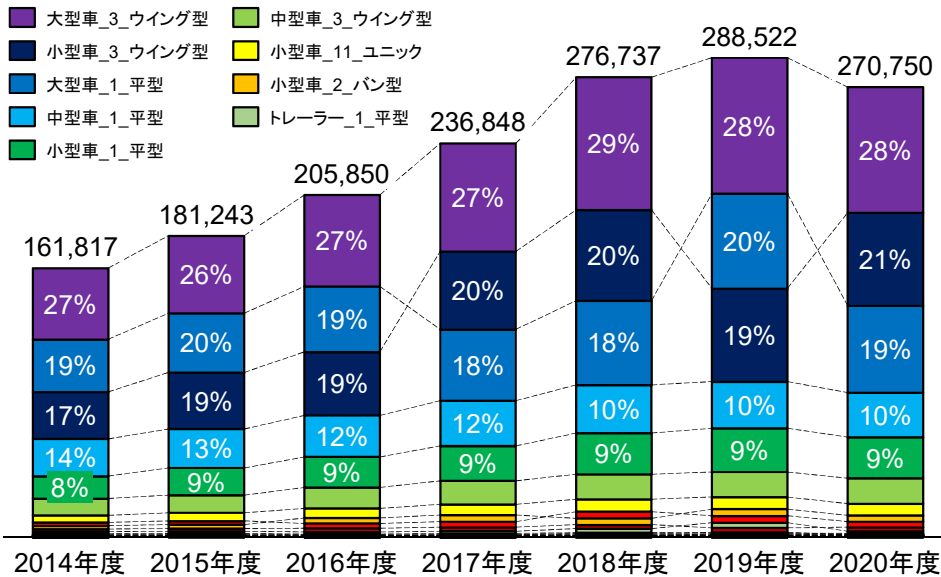
## ■ 車種・車格の構成(2014～2020年度通算)

WebKITの成約案件数は、上位5種で86%が構成されており、車種はウイング型・平型となっている。



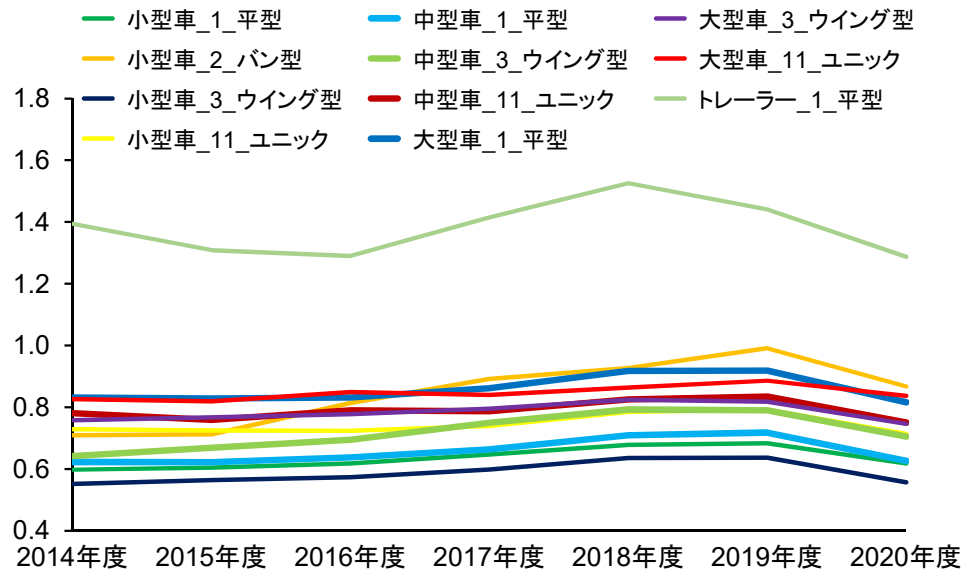
- 車種・車格は、11位の「トレーラー\_1\_平型」までの合計が全体の99%を超え、車種として平型・ウイング型・ユニックの需要が高いことが確認できる。
- 案件数が少ない品目は外れ値の影響が大きく出るため、次頁の単価推移のグラフには、11位の「トレーラー\_1\_平型」までの11品目の単価情報のみを記載する(全品目のグラフは補足資料として本資料末尾に掲載)

## ■ 車種・車格別成約案件数(件)



- 7年間を通して、構成比が大きく変化している車種・車格が存在しないことが確認できた。
- 車種・車格の需要には季節変動もあまり確認されず、需要が高い車が固定化している。
- 車格のみで構成比を確認すると、大型:50%弱、小型:30%強、中型:20%弱という傾向が7年間継続している。

## ■ 車種・車格別成約単価(指標)



- 一定の案件数がある車種車格に限り、7年間を通して、全体的な推移の傾向に反した値動きをしている車種・車格別は確認されなかった。
- 高需要の車種・車格に絞って単価推移を確認すると、「トレーラー\_1\_平型」以外は全体平均を下回っている。車種を見る限り汎用的で使いやすいものが高需要となっているが、その裏返しとして値が付きにくくなっている可能性が示唆される。