# 令和8年度
# 運転者年齢別・在籍人数等調査
# 調査結果

目　次


1. 調査概要 … 2
2. 調査結果 … 3
3. 総括 … 9


2026年11月9日


調査
**愛知県トラック協会　海上コンテナ部会**

分析・監修
株式会社日本能率協会総合研究所

# 1. 調査概要

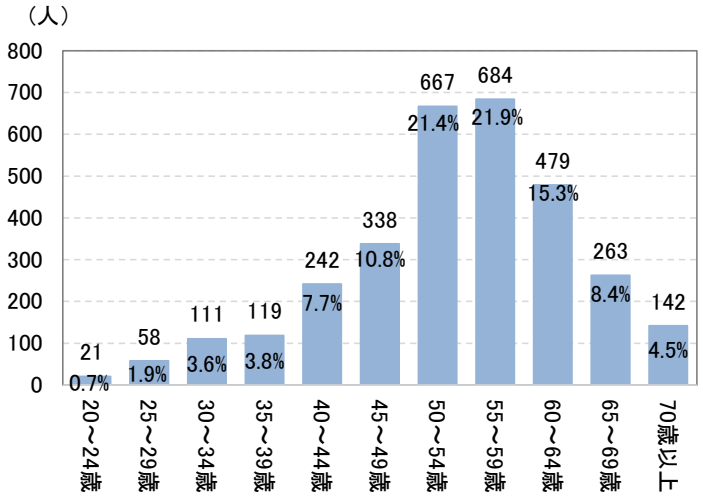
| | |
|---|---|
| **調査目的** | ・トラック運送業界では人手不足が深刻化し、海上コンテナセミトレーラ運転者の高齢化も進んでいる。今後の部会活動の基礎資料とするため、運転者の年齢構成、在籍状況および採用・退職の状況を把握する調査を実施した。 |
| **調査対象** | ・愛知県トラック協会の海上コンテナ部会員事業者に勤務する海上コンテナセミトレーラの運転者<br>※海上コンテナセミトレーラ運転者のみを対象。<br>※年間の乗務日数の概ね半分以上が海上コンテナセミトレーラの乗務である運転者。<br>※自社雇用のほか、勤務期間が2ヶ月を超える契約社員・派遣社員を含む。 |
| **調査内容** | 【対象期間：令和7年度（令和7年4月1日～令和8年3月31日）】<br>①令和7年度中に新規採用した運転者数（採用時の年齢別）<br>②令和7年度中に退職した運転者数（退職時の年齢別）<br>③令和8年3月31日現在の在籍運転者数（年齢別）<br>④在籍運転者数の内訳（雇用形態等） |
| **調査方法** | ・Web調査<br>（郵送で事務文書を送付し、海上コンテナ部会HPまたは二次元コードから回答する方式） |
| **調査時期** | ・令和8年6~7月1か月間<br>調査開始：令和8年6月26日（金）<br>回答期限：令和8年7月31日（金） |
| **回答数** | ・回答数　234社 |

# 2. 調査結果

## 1）海上コンテナセミトレーラ運転者　在籍運転者数（年齢別、雇用形態別）

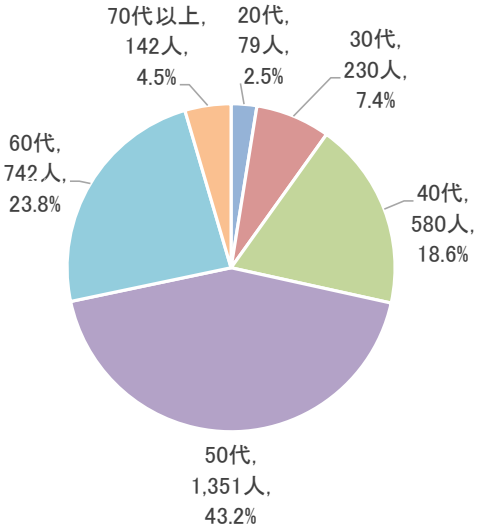
・回答234社の在籍運転者数の合計は3,441人。
・在籍運転者の平均年齢は53.6歳。年齢構成では、50代から60代前半の層が中心となっており、50代以上が全体の71.5%を占めている。一方で、30代以下は9.9%で1割を下回り、若手層が不足している状況が明らかで、業界全体の高齢化が進行している。
・なお、雇用形態別では、正社員（嘱託を含む）が9割を占める一方で、派遣社員やアルバイトも5%を占める。

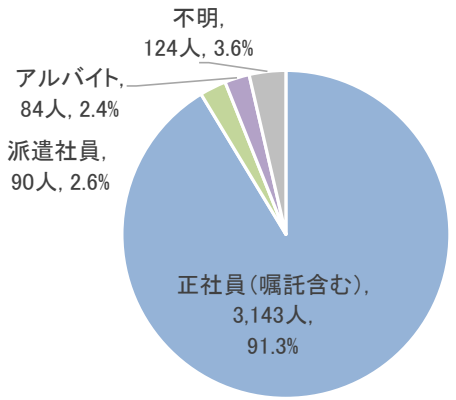
### 在籍運転者数　年齢別




推計平均年齢：53.6歳
(n=3,124人　※年齢不明除く)

### 在籍運転者数　雇用形態別



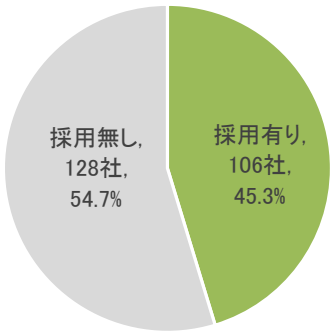

(n=3,441人)
※外国人ドライバー(23人)は正社員等と重複し得るため、内訳の合計には加算していません。

注：推計平均年齢：5歳階級の代表値による加重平均
今回調査では、20歳から69歳までを5歳刻みの階級別、70歳以上は各歳別に人数を調査している。推計平均年齢の算出については、各階級の代表値としてその中央値(例えば,「20～25歳」階級については22歳)、70歳以上は各歳別とし、各階級の人数のウェイトを掛けて平均したものを「推計平均年齢」としている。

## 2）海上コンテナセミトレーラ運転者　新規採用者数

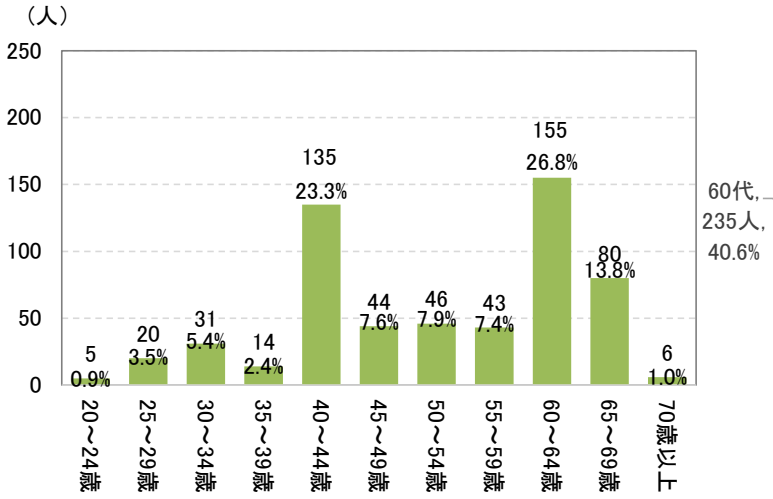
・回答234社のうち、新規採用があったのは106社（45.3%）、新規採用者数の合計は579人。
・新規採用者の平均年齢は52.1歳。新規採用で最も多いのは60代の40.6%、40代以上が全体の87.9%を占め、中高年層の採用割合が高い。一方で、20代、30代の採用は少なく、若年層の確保が難しい状況が伺われる。業界全体が経験者や中高年層の採用に依存している実態がみられる。

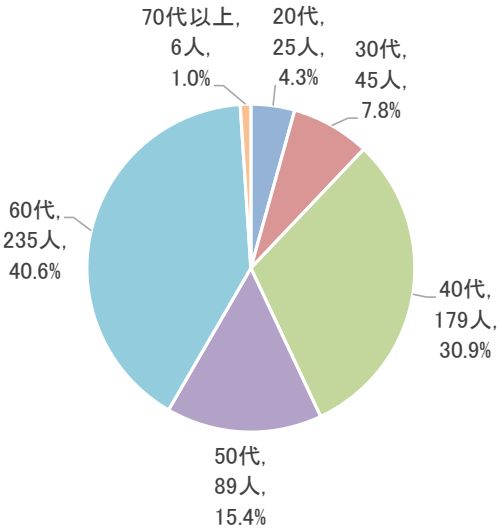
### 新規採用の有無




(n=234社)

### 新規採用者数　年齢別



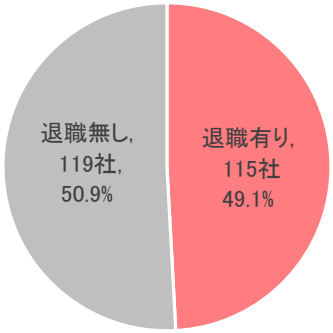

推計平均年齢：52.1歳
(n=579人)

# 2. 調査結果

## 3）海上コンテナセミトレーラ運転者　退職者数

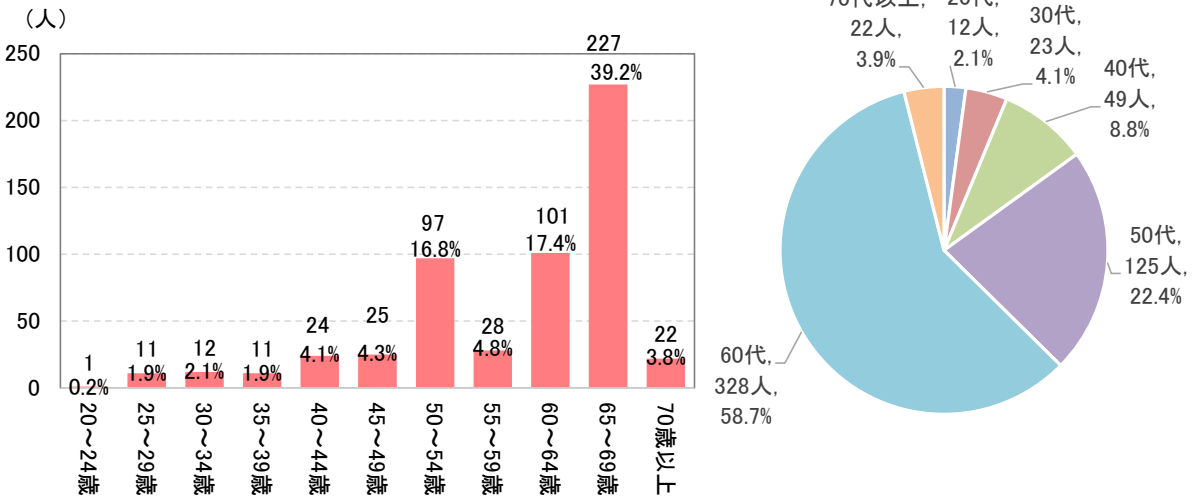
・回答234社のうち、退職があったのは115社（49.1%）、退職者数の合計は559人。
・退職者の平均年齢は59.1歳。年齢別では60代後半が多いが、50代前半での退職者も多い。全体としては、高齢層を中心とした退職が目立ち、定年や高齢化を理由とした離職が多いことが推測される。今後も高齢ドライバーの退職増加が見込まれる状況である。

### 退職者の有無




(n=234社)

### 退職者数　年齢別

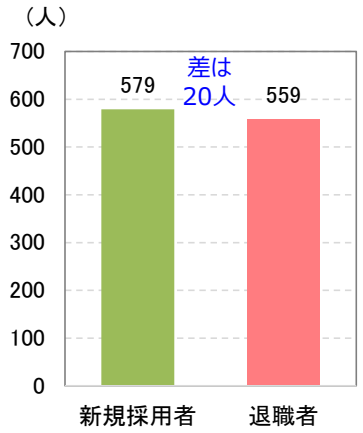



推計平均年齢：59.1歳
(n=559人)

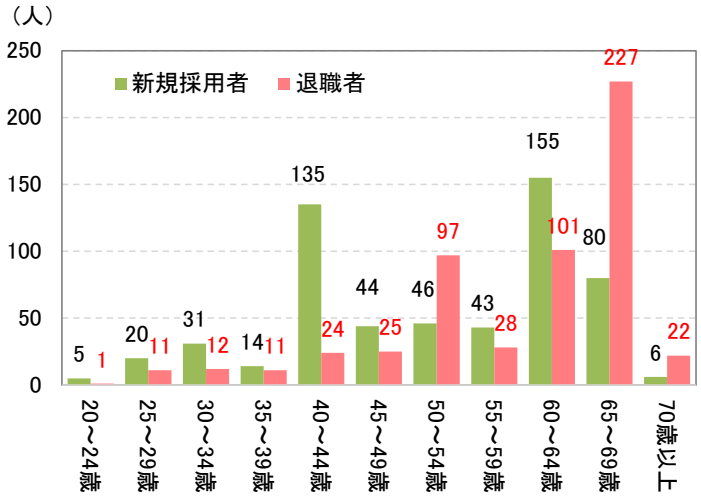
# 4）海上コンテナセミトレーラ運転者　新規採用者数と退職者数の差

・新規採用者数と退職者数を比較すると、総数では新規採用者数がわずかに上回り、その差は20人である。
・年齢別でみると、新規採用者数より退職者数が上回るのは、60代以上だけでなく、50代前半でも退職者が上回っている。

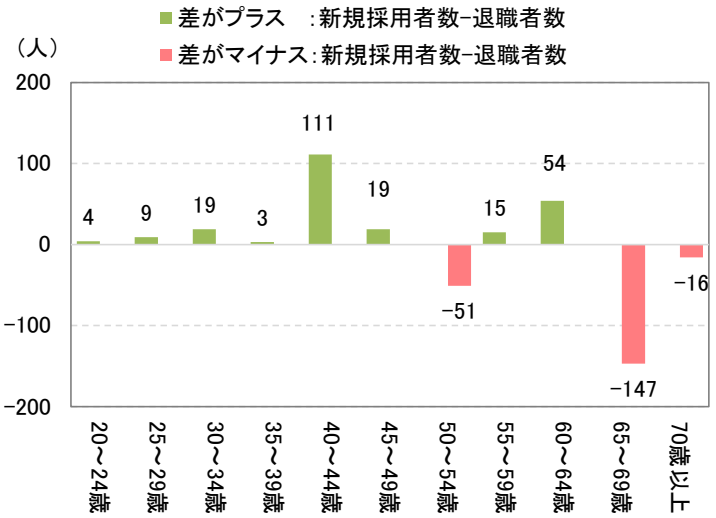
## 新規使用者数と退職者数の比較（総数）




## 新規使用者数と退職者数の比較（年齢別）




## 新規使用者数と退職者数の差（年齢別）

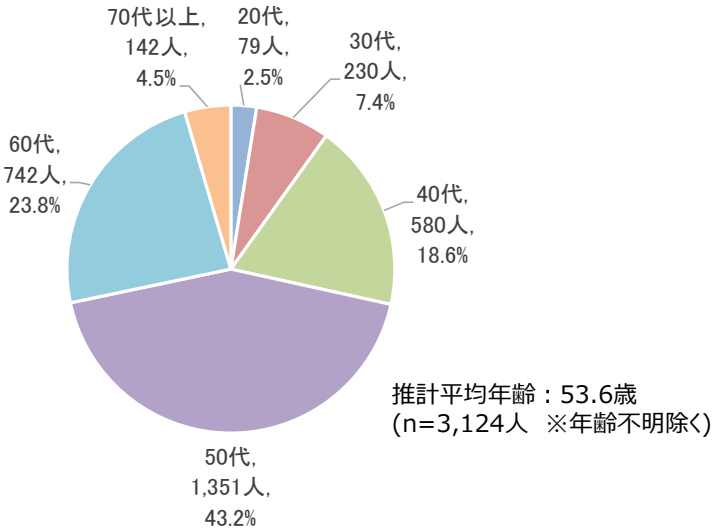


## 5）愛知と関東との比較

・愛知と関東で、在籍運転者の年齢構成は似通っている。
・一方、特に大きな違いとして、愛知では60歳以上の採用比率が関東より高く、中高年層の採用によって人材を補っている構造が伺われる。

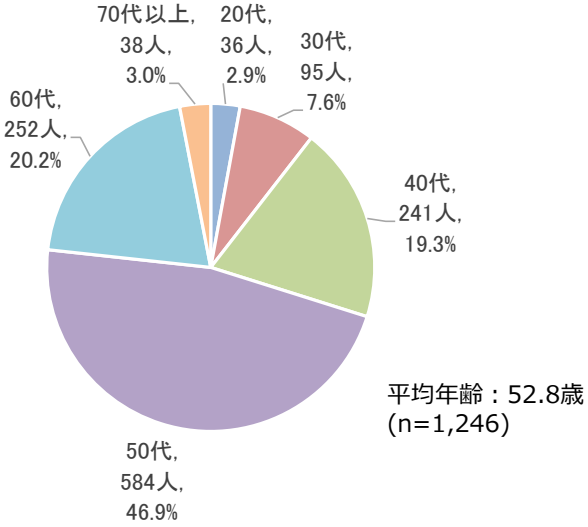
### 在籍運転者数　年齢別

**愛知県トラック協会海上コンテナ部会調べ**




推計平均年齢：53.6歳
(n=3,124人　※年齢不明除く)

**関東トラック協会海上コンテナ部会調べ**




平均年齢：52.8歳
(n=1,246)

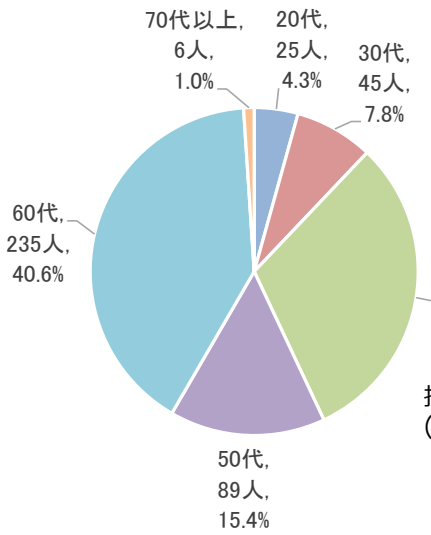
注：推計平均年齢： 5歳階級の代表値による加重平均
今回調査の年齢別については、20歳から69歳までを5歳刻みの階級別、70歳以上は各歳別に人数を調査している。推計平均年齢の算出については、各階級の代表値としてその中央値(例えば,「20～25歳」階級については22歳)、70歳以上は各歳別とし、各階級の人数のウェイトを掛けて平均したものを「推計平均年齢」としている。
平均年齢の算出方法は、関東トラック協会海上コンテナ部会調べと異なることに留意する必要がある。

出典：関東トラック協会海上コンテナ部会「海上コンテナセミトレーラ運転者年齢別在籍人数等調査の結果公表について」（2026.9.24更新）に基づき作成
注：平均年齢のはこの調査での年齢別については、21歳から79歳までを各歳別に、80歳以上は年齢を調査する方法がとられている。

# 2. 調査結果

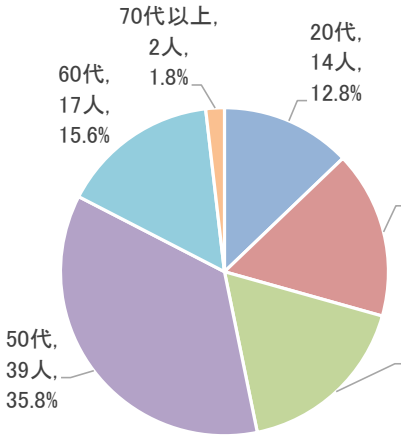
## 新規採用者　年齢別

### 愛知県トラック協会海上コンテナ部会調べ




推計平均年齢：52.1歳
(n=579人)

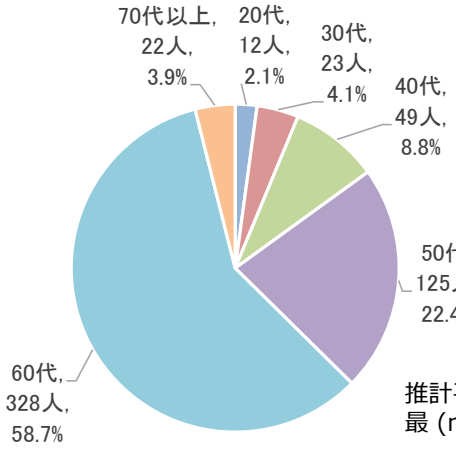
### 関東トラック協会海上コンテナ部会調べ




平均年齢：47.4歳
(n=109)

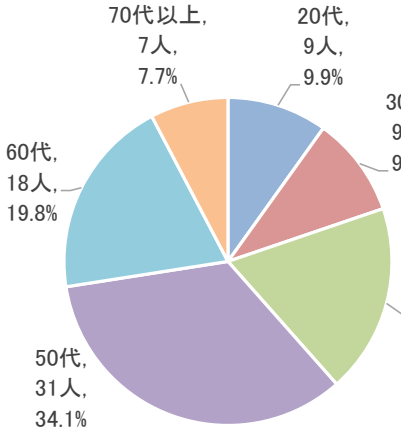
## 退職者　年齢別

### 愛知県トラック協会海上コンテナ部会調べ




推計平均年齢：59.1歳
最 (n=559人)

### 関東トラック協会海上コンテナ部会調べ




平均年齢：51.3歳
(n=91)

# 3. 総括

## ■海上コンテナ輸送業界の人材確保・高齢化の実態の特徴

今回の調査結果から、海上コンテナ運送業界では運転者の高齢化が大きな課題となっていることが明らかになりました。
新規採用者の平均年齢が52.1歳、在籍運転者の平均年齢が53.6歳と高く、採用段階から高齢化が進んでいる状況が見受けられます。
また、在籍運転者の約7割を50代以上が占める一方、若年層（30代以下）の割合は低く、将来的な世代交代への不安が残る結果となりました。

●在籍運転者の平均年齢は53.6歳。50代以上が7割、30代以下は1割に満たない。
　→ 業界の年齢構成が中高齢層に大きく偏っている。
　　若年層の層が極めて薄く、将来の担い手確保が課題。
●新規採用者の平均年齢は52.1歳。採用の9割近くが40代以上。
　→ 新たに採用される人材も中高年層が中心で、採用による若返りが進みにくい。

★最も重要なポイント
「新規採用においても若年層が少なく、高齢化した年齢構成を若返らせる人材確保ができていない」

## ■採用と退職の状況から今後想定される課題

一方で、新規採用者数は退職者数をわずかに上回っており、人員規模そのものは維持されています。しかし、その多くを中高年層の採用によって補っている状況であり、若年層の確保が今後の大きな課題と推測できます。
今後は、若年層の採用強化や労働環境の改善、高齢ドライバーが安心して働ける環境整備、健康管理体制など、多面的な人材確保対策が必要であると考えられます。

●採用と退職の状況
　・採用579人－退職559人＝＋20人だが、在籍者数維持とは断定不可

# 3. 総括

## ■行政や荷主、社会に対して訴求すべきポイント

●行政に対して

海上コンテナ輸送を担う人材の確保・育成を、物流政策上の課題として位置付けてほしい。

在籍運転者の7割超が50歳以上

若年層が極めて少ない

若年層の確保・育成、他業種からの人材流入を促す施策が必要

●荷主に対して

「運べること」を前提とした物流から、ドライバーを確保できる物流への転換が必要。

輸送時間・待機時間の短縮

荷役・受付等の効率化

無理のない輸送スケジュール

運賃・料金への適切なコスト反映

など、ドライバーが働き続けられる輸送環境づくりを求める。

●社会に対して

海上コンテナドライバーは、港湾と国内物流をつなぐ重要な担い手であり、その確保は社会全体の物流維持に関わる。

単に「ドライバー不足」という話ではなく、若い世代が職業として選び、長く働ける環境を社会全体でつくる必要があることを理解いただく必要がある。