

フリーランスの実態・ホンネが明らかに

フリーランス白書 2025

年収

満足度

選択的夫婦別姓



軽貨物ドライバー
実態調査

偽装フリーランス



フリーランス
実態調査

フリーランス
新法の影響

ライドシェア



フードデリバリー配達員
実態調査

はじめに／調査結果サマリー

第1章 フリーランス実態調査

■ 調査概要と回答者属性

年齢、性別、居住地、フリーランス歴、職種

■ フリーランスの稼働時間と収入

■ 仕事獲得経路

1年以内に仕事を得られた経路、最も収入が得られる経路、活用中の営業ツール

■ フリーランス・パラレルキャリアを選んでいる理由

■ 今の働き方に対する満足度

■ フリーランスや副業で働く上の課題と改善傾向

■ 偽装フリーランスの懸念

労働者性の判断基準の該当項目、その具体例

全体／職種別（エンジニア／クリエイター／出版・メディア／コンサルタント）

■ フリーランス法施行の反響

認知度、取引先との対話状況

■ インボイス制度に関する状況

登録申請、価格転嫁、請求書への消費税記載、免税事業者に対する影響

■ フリーランスと名前

活動時の名称、戸籍上の氏以外で活動する際の課題、選択的夫婦別姓への意向

第2章 軽貨物ドライバー実態調査

■ 調査概要と回答者属性

年齢、性別、居住地、ドライバー歴

■ 軽貨物ドライバーの稼働時間と収入

1日の稼働時間、月間稼働日数、年収、年収に占めるドライバー収入割合、平均日当

■ 軽貨物ドライバーの取引実態

直近6ヶ月で配達業務を行なった企業数と業務種別、配達業務の内容

■ 軽貨物ドライバーを始めた理由

■ 今の働き方に対する満足度

満足度が高い／低い理由、フリーランス全体パネルと軽貨物ドライバーパネルの比較

■ 軽貨物ドライバー業務の継続意向

■ 一人親方で働く上の課題と改善傾向

■ 偽装フリーランスの懸念

労働者性の判断基準の該当項目、その具体例

■ フリーランス法施行の反響

認知度、取引先との対話状況

■ インボイス制度に関する状況

登録申請、価格転嫁、請求書への消費税記載、免税事業者に対する影響

■ 2023年度の確定申告状況

■ ライドシェアドライバーへの興味有無とその理由

■ 安全対策強化への認知と対応のための要望

第3章 フードデリバリー配達員実態調査

第1部 インターネット調査（2024年8月に先行公開済み）

■ 調査概要と回答者属性

年齢、性別、主な職業、フードデリバリー配達員歴

■ フードデリバリー配達員の稼働時間と収入

1週間の平均稼働時間と平均報酬、年収に占める配達員収入割合、配達員以外の収入源

■ フードデリバリー配達員の取引実態

契約形態、業務で利用している移動手段、直近6ヶ月で稼働したプラットフォーム数

■ 主要プラットフォーム6社の満足・不満項目

■ アカウントが停止された経験

■ フードデリバリー配達員を始めた理由

■ 今の働き方に対する満足度

■ フードデリバリー配達員業務の継続意向

■ ギグワークとスポットワーク

ギグワークかスポットワークか、選ぶ上で重視する項目とその理由

■ ライドシェアドライバーへの興味有無とその理由

■ 2023年度の確定申告状況

第2部 グループインタビュー調査

設問1：フードデリバリーの配達員を始めた理由と継続している理由

設問2：ダイナミックプライシングでの稼働判断基準

設問3：配達員のスポットワークについての考え方

設問4：業務委託と安全性の関係への配達員の考え方

設問5：業務委託とワーキングプアの関係性についての配達員の考え方

設問6：社会的地位の向上のために配達員が望む取り組み

設問7：（アカウント停止された人に）アカウントが停止されたときの詳しい状況

設問8：ハラスメントと評価の仕組みについての配達員の考え方

設問9：ライドシェアへの配達員の考え方

設問10：プラットフォーマーや社会へ配達員が伝えたいこと

「小さな声を、大きな声へ」をスローガンに、2018年から毎年公開してきたフリーランス白書も、今回で7回目となります。これまで、会員の皆さまがフリーランス白書の調査に協力してくださったことがきっかけとなって動いた政策や会員向けに開発・提供できるようになったベネフィットプランは枚挙に暇がありませんが、昨年の11月から施行されたフリーランス法（特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律）は、その大きな成果の一つと言えるもので、「フリーランス白書2020」の調査結果が最初のきっかけになっています。また、時を同じくして全ての職種のフリーランスに適用拡大された労災保険の特別加入制度も、「フリーランス白書2019」の調査結果が様々な政策検討の場で引用され、段階的に適用拡大が進んできた集大成と言えます。

今回の調査では久しぶりに「フリーランス白書2019」と同じ設問でフリーランスの働き方の課題について聞き、また、以前より改善されてきたと感じる項目についても聞きましたが、発注者とのトラブル対策・防止や労災保険について、課題と感じる人が減り、改善されてきている実感をお持ちの方が多くいらっしゃることが見て取れました。フリーランスの皆さんお一人お一人の「小さな声」が「大きな声」になることの手ごたえを少しでも感じて頂けているとすれば、私としても大変嬉しいです。

他方で、ライフリスク（健康・子育て・介護等）に関する社会保険・社会保障や、金融機関や不動産会社等における社会的信用力の向上については、依然として課題の上位に挙がっています。2025年度以降は、これらの課題解決に向けて、より具体的な実態調査を行ってまいりますので引き続き、当協会からの調査アンケートへのご協力をお願い申し上げます。

また、今回の白書では、例年行っているフリーランス全体（当協会の会員・フォロワー）の調査結果に加えて、業界団体の協力を得て行った軽貨物ドライバーとフードデリバリー配達員の調査結果も掲載しています。一口に、事業者として働く個人事業主や一人親方といえど、いわゆる専門職を中心としたフリーランスと、軽貨物ドライバー、フードデリバリー配達員、それぞれのグループで、収入や働くスタイル、満足度などに差がありました。特に、今の働き方の課題や偽装フリーランスの疑いについて聞いた設問では、事業者として自律した働き方をしている／望んでいる専門職フリーランスやフードデリバリー配達員に対して、軽貨物ドライバーにおいては指揮監督下で働くかされている疑いのある人が多く、労働者と同等の規制や社会保障を求める声が多いことが印象的でした。これは個々の発注者の問題というよりは、軽貨物業界全体の構造の問題とみられます。フードデリバリー配達員のグループインタビューからも、プライシングアルゴリズムの不公平感や世間からの偏見など、高いプロ意識とラストマイルを担う使命感を持って業務に向き合っている配達員が報われづらい実態が垣間見られました。こうした業界毎の問題についても、フリーランス全体の課題と合わせて、出来る限り取り組んで参りたいと思います。

2025年3月
プロフェッショナル＆パラレルキャリア・フリーランス協会
代表理事 平田麻莉

■ フリーランスの稼働時間と収入

- ・月間稼働時間は「140～200時間未満」が最多で33.7%、次いで「100～140時間未満」が19.2%
いわゆるフルタイムの「月間140時間以上」は回答者全体の47.1%
- ・年収は「200～400万円未満」が26.5%、次いで「400～600万円未満」が21.0%
「年収400万円以上」は全体の47.7%で、自身の収入が世帯収入の「8割以上」を占める人は45.7%

■ 仕事獲得経路

- ・最も稼げる獲得経路は1位「人脈」2位「過去・現在の取引先」3位「エージェントサービス」
- ・活用している営業ツールは「ビジネス用メアド」「名刺」が6割、「SNSアカウント」は5割

■ フリーランス・パラレルキャリアを選んでいる理由

- ・働き方の裁量・キャリア自律の観点もしくは柔軟性・ワークライフバランスの観点が中心的な理由

■ 今の働き方に対する満足度

- ・多くの項目で7～8割の人が満足しているが、「多様性に富んだ人脈形成」「収入」「社会的地位」に満足している人は3～4割

■ フリーランスや副業で働く上の課題と改善傾向

- ・ライフリスク（健康・子育て・介護等）に関する社会保険・社会保障や、社会的信用力の向上を求める声が上位に
- ・フリーランス法と労災保険特別加入制度の対象拡大は、課題が改善されてきているという実感につながっている

■ 偽装フリーランスの懸念

- ・回答者の約3割が「偽装フリーランス」として発注元の指揮監督下で働かされている疑いがある
- ・労働者性の判断基準で該当し得る項目については、職種毎に傾向の違いがみられる

■ フリーランス法施行の反響

- ・回答者における認知度は98.7%、理解度は66.8%
- ・新法について取引先との会話に出たことがあると答えた人は2割にとどまる

■ インボイス制度に関する状況

- ・インボイス登録申請者は47.8%、該当職種だが登録するつもりはない人は30.2%で、昨年調査から登録申請者が6.3%増加
- ・登録申請者のうち価格転嫁できた人は18.7%、免税事業者のうち契約解除や報酬値下げになった人は25.4%
- ・課税事業者で請求・支払関連書類に消費税の記載がある人は9割だが、免税事業者では6割にとどまる

■ フリーランスと名前

- ・活動の際に使用している名称は戸籍上の名前が6割で、屋号やビジネスネーム、旧姓など戸籍上の名前以外を使用する人が4割
- ・「選択制夫婦別姓制度を導入した方が良い」は全体の62.3%（女性だと69.6%）、「どちらでも良い」が27.0%

■ 軽貨物ドライバーの稼働時間と収入

- ・1日の稼働時間は「5~10時間未満」が最多で42.3%、次いで「10~15時間未満」が35.9%。「15時間以上」も6.0%存在
- ・月間稼働日数は「20~25日未満」が最多で37.9%、次いで「25日以上」が29.0%、「15~20日未満」が13.9%
- ・年収は「200~400万円未満」が最多で40.9%、次いで「400~600万円未満」が22.4%、「200万円未満」が21.6%
- ・平均日当は「1万~1万5千円未満」が最多で27.6%、次いで「1万5千円~2万円未満」が26.6%、「5千円~1万円未満」が17.1%

■ 軽貨物ドライバーの取引実態

- ・他のフリーランス職種よりも軽貨物ドライバーの取引企業数は少ない傾向があり、1/4が1社依存の状態

■ 軽貨物ドライバーを始めた理由

- ・軽貨物ドライバーの求人は、働き方の裁量や柔軟性の高さ、高収入を謳っていることが多く、そこに惹かれて仕事を始めた人が多い

■ 今の働き方に対する満足度

- ・全般的な満足度は46.4%とフリーランス全体パネルと比べて大幅に低く、特に「収入」「社会的地位」の不満割合が高い
- ・不満の理由は、経費や配送ノルマの増大に対して配達単価・報酬が上がらず低いこと、大手キャリア・元請け事業者との関係性など

■ 軽貨物ドライバー業務の継続意向

- ・41.5%が「ずっと続けたい（3年以上）」、36.5%が「しばらくは続けたい（1~3年程度）」と回答し、約8割に継続意向がある
- ・主な理由は、勤務時間や年齢による制約の低さ、収入確保、裁量、人間関係のストレスの低さなど

■ 一人親方で働く上の課題と改善傾向

- ・最低賃金、健康保険組合、労災保険、厚生年金、失業手当など、労働者と同等の規制や社会保障を求める声が上位に挙がっている

■ 偽装フリーランスの懸念

- ・フリーランス全体パネルと比べて労働者性の判断基準に当てはまる回答者が多く、指揮監督下で働かされている疑いのある人が半数以上

■ フリーランス法施行の反響

- ・回答者における認知度は78.8%、理解度は34.7%で、新法について取引先との会話に出たことがあると答えた人は6%にとどまる

■ インボイス制度に関する状況

- ・登録申請済みが38.0%、申請意向が13.2%、該当職種だが登録するつもりはない人は26.6%
- ・値上げ交渉の結果、価格転嫁できた人とできなかつた人がそれぞれ14.2%ずつで、6割の人は値上げ交渉そのものができない

■ 2023年度の確定申告状況

- ・8割の回答者が確定申告を行っている

■ ライドシェアドライバーへの興味有無とその理由

- ・「ぜひやってみたい」が8.9%、「条件次第ではやってみたい」が41.9%で、全体の約半数が興味を持っている

■ 安全対策強化への認知と対応のための要望

- ・2025年4月から始まる貨物軽自動車運送事業者の安全対策強化の認知度は56.0%、内容に関する理解度は31.4%

■ フードデリバリー配達員の稼働時間と収入

- ・1週間の平均稼働時間が「週40時間未満」の時短・副業・すきまワーカーが73.9%、「週40時間以上」のフルタイムワーカーが26.1%
- ・1週間の平均報酬が「1万円～3万円未満」が30.3%で最多、次いで「5万円～10万円未満」が22.5%、「3万～5万円未満」が18.4%
- ・個人年収に占めるフードデリバリー配達員としての収入割合は「10割（専業）」が26.9%、「2～3割」が19.0%、「1割」が17.3%
- ・フードデリバリー配達員以外の収入源（本業・兼業）は、「フリーランス」29.1%、「正社員」22.4%、「パート・アルバイト」10.4%

■ フードデリバリー配達員の取引実態

- ・配達手段は「原付バイク」が53.1%で最多、次いで「自転車」が23.4%、「軽貨物車両（軽自動車含む）」が21.2%
- ・直近6ヶ月間で、48.9%が1つのプラットフォームしか使っておらず、残りの半数は複数のプラットフォームを使い分けている

■ 主要プラットフォーム6社の満足・不満項目

- ・Uber、出前館、menu、Wolt、ごちクル、くるめし弁当の6社について調査したが、各社ともに満足項目と不満項目の両方で同じ項目が選ばれていることが散見され（報酬額の算定方法の透明性、業務割り振りの公平性など）、感じ方には個人差があることがうかがえた

■ アカウントが停止された経験

- ・アカウントが停止された経験を持つ配達員は1割に満たなかった

■ フードデリバリー配達員を始めた理由

- ・過半数が選択した理由は「時間の制約がなく働ける」「自分の裁量で働ける」「収入を上げる」であった

■ 今の働き方に対する満足度

- ・全般的な満足度は「満足」が66.9%、「不満」が12.4%、「どちらでもない」が20.7%であった
- ・満足度が特に高い項目は、「プライベートの両立」「就業環境」「仕事上の人間関係」「達成感/充実感」であった

■ フードデリバリー配達員業務の継続意向

- ・「ずっと続けたい」が25.5%、「しばらくは続けたい」が54.8%で、全体の8割が継続を意向している

■ ギグワークとスポットワーク

- ・「ギグワーク（業務委託契約）しかやっていない」が68.9%、「ギグワークとスポットワーク（雇用契約）を両方やっている」が10.2%、「わからない・特にこだわりはない」が18.5%、「スポットワークしかやっていない」が2.3%
- ・仕事を選ぶ時に重視している項目の上位3つは「シフトの有無」「お金のもらい方（歩合制/時間給）」「上司・管理者（指揮命令）の有無」で、それらがスポットワークよりギグワークを選んでいるフードデリバリー配達員が多い背景にあると考えられる

■ ライドシェアドライバーへの興味有無とその理由

- ・「ぜひやってみたい」が10.3%、「条件次第ではやってみたい」が44.0%で、全体の半数が興味を持っている
- ・条件次第の条件としては、雇用前提の日本版ライドシェアではなくギグワークになること、報酬増、安全面のルール整備などが挙がった

■ 2023年度の確定申告状況

- ・全回答者の68.0%、申告の必要性がなかった人等を除いた「申告の必要があると認識している回答者」の96.6%が確定申告を行っていた

第1章 フリーランス 実態調査

■調査概要と回答者属性①(年齢、性別、居住地、稼働歴)

調査期間：2024.11.1 – 12.14

調査方法：オンラインのアンケート調査フォームによる回答収集

告知方法：フリーランス協会メールマガジン・公式SNS

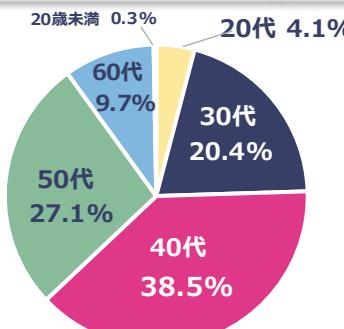
回答総数：1,071名 (内 集計対象者＝フリーランス・パラレルキャリア活動者 1,053名)

※重複アドレスからの回答は厳正に削除済み

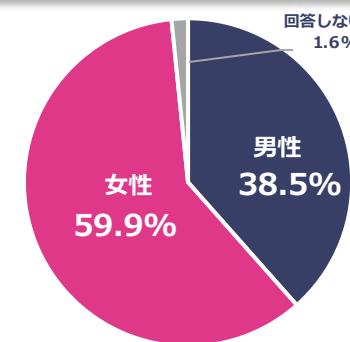
調査主体：一般社団法人プロフェッショナル＆パラレルキャリア・フリーランス協会

(n=1,053)

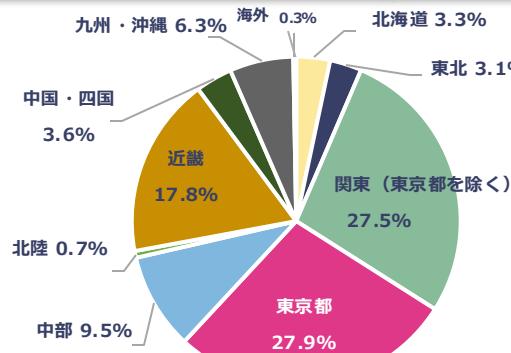
年齢



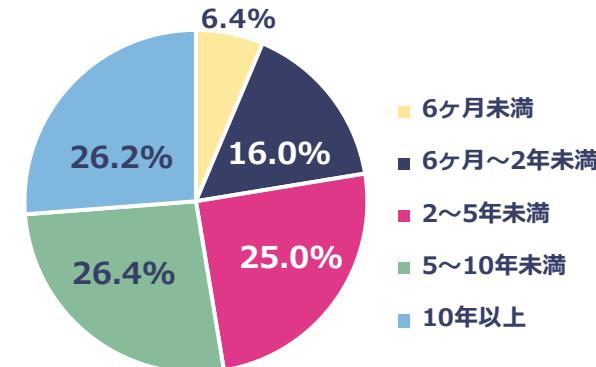
性別



居住地



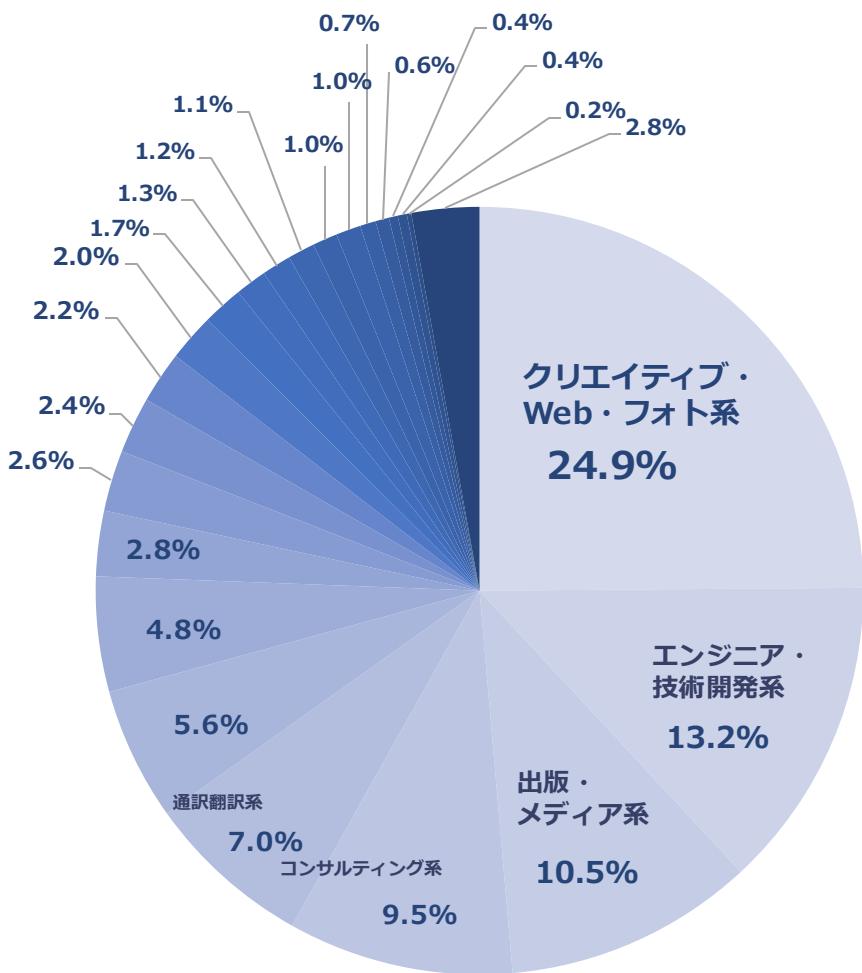
フリーランス歴



■回答者属性② (職種)

主な収入源となっている職種

(n=1,053)



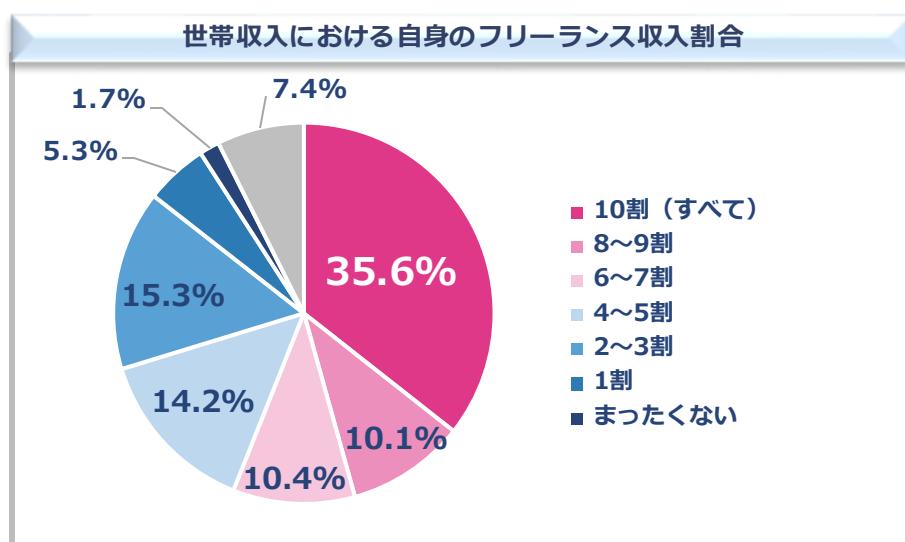
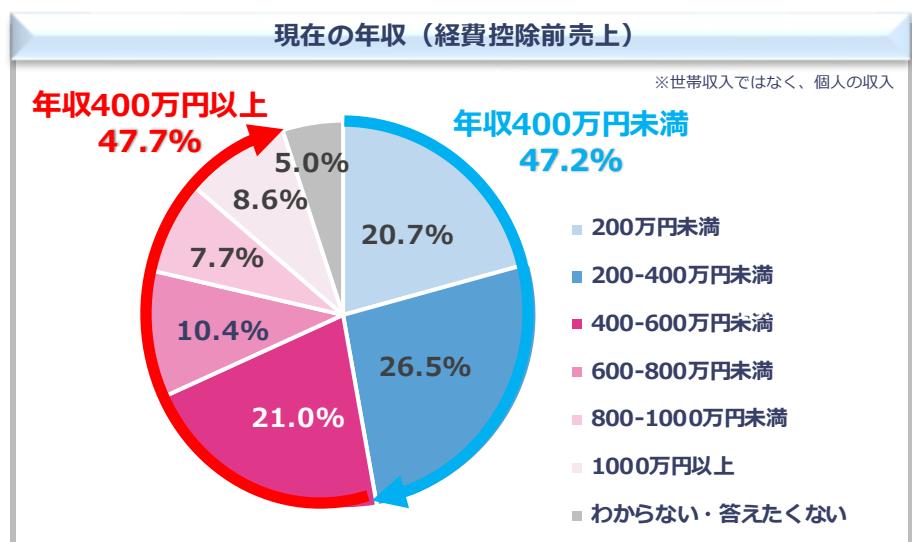
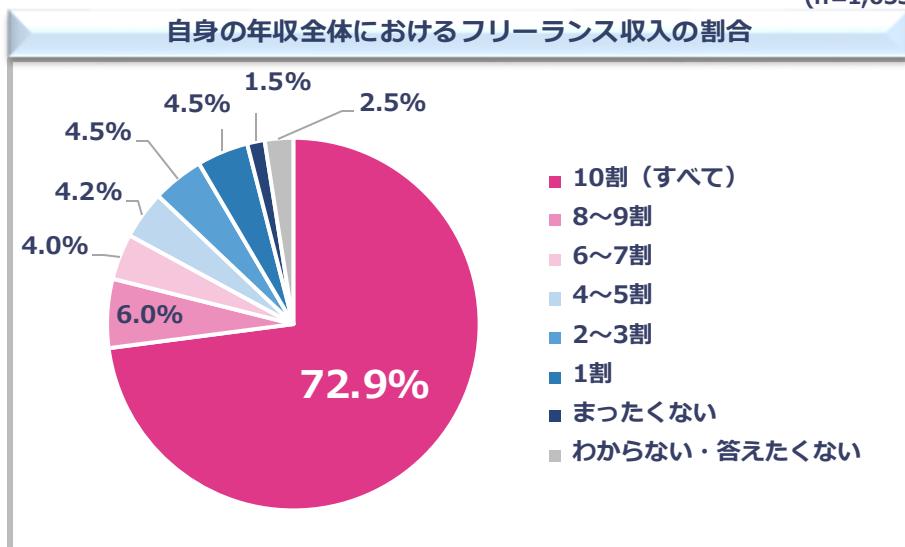
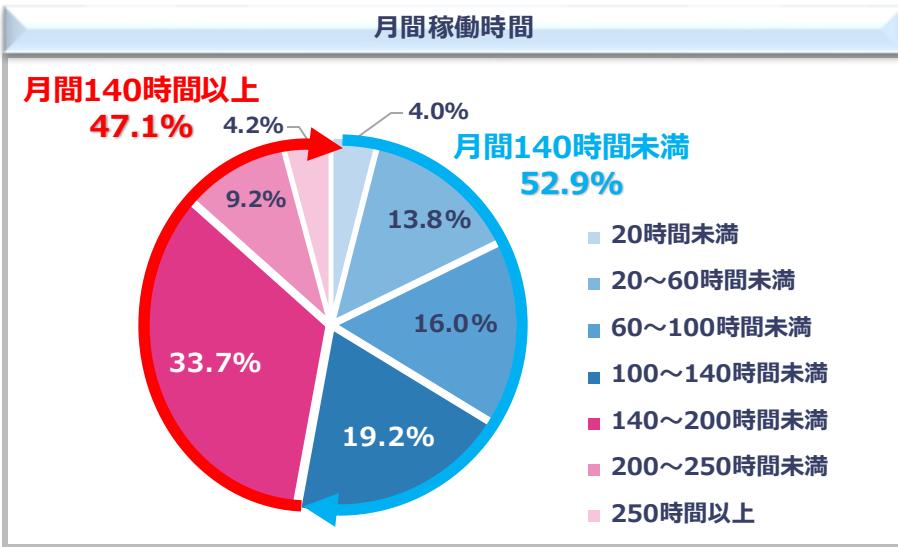
	Q30.【現在の主な収入源となっている職種】 単一回答/必須	回答数	割合
1	クリエイティブ・Web・フォト系	262	24.9%
2	エンジニア・技術開発系	139	13.2%
3	出版・メディア系	111	10.5%
4	コンサルティング系	100	9.5%
5	通訳翻訳系	74	7.0%
6	事務・バックオフィス系	59	5.6%
7	企画系	51	4.8%
8	映像制作系	29	2.8%
9	芸術系	27	2.6%
10	教育系	25	2.4%
11	人事・人材系	23	2.2%
12	営業・販売・小売系	21	2.0%
13	建築・施工系	18	1.7%
14	スポーツ・健康系	14	1.3%
15	医療福祉系	13	1.2%
16	ライフサポート系	12	1.1%
17	土業系	11	1.0%
18	配達・運送系	11	1.0%
19	観光系	7	0.7%
20	美容ファッション系	6	0.6%
21	飲食系	4	0.4%
22	MC・モデル・タレント系	4	0.4%
23	金融保険系	2	0.2%
24	その他	30	2.8%
	全体	1053	100.0%

定点調査項目



フリーランスの稼働時間は会社員より個人差が大きく、年収は稼働時間に比例する傾向がある
いわゆるフルタイム（月間140時間以上）の人と年収400万円以上の人とはそれぞれ約半数程度

(n=1,053)



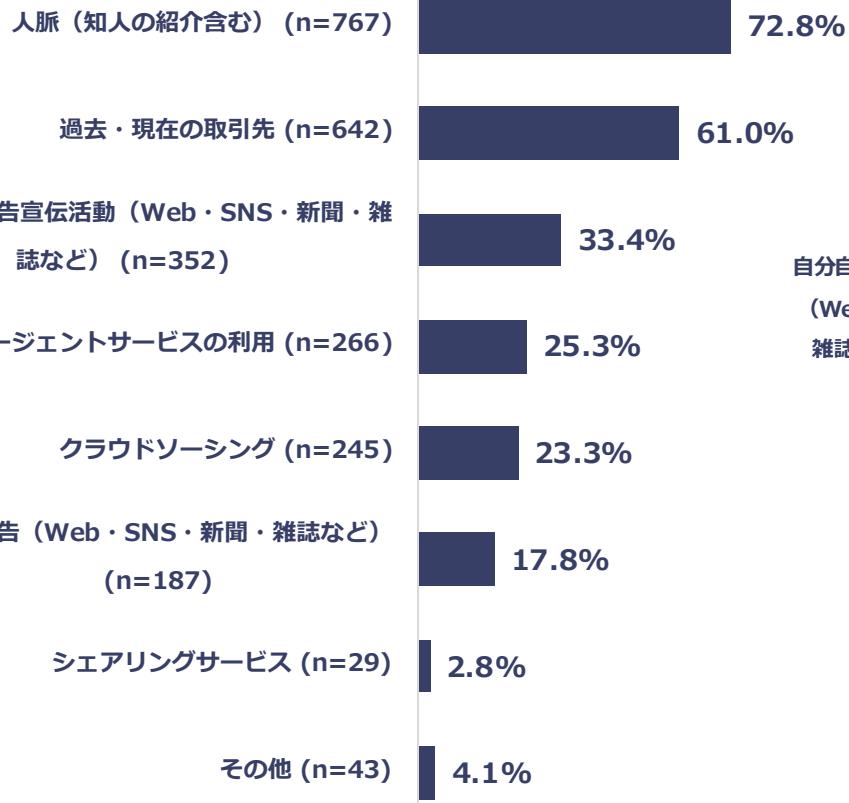
仕事獲得経路は7割が「人脈」、6割が「過去・現在の取引先」と回答
最も稼げる獲得経路は1位「人脈」2位「過去・現在の取引先」3位「エージェントサービス」

(n=1,053)

仕事獲得経路

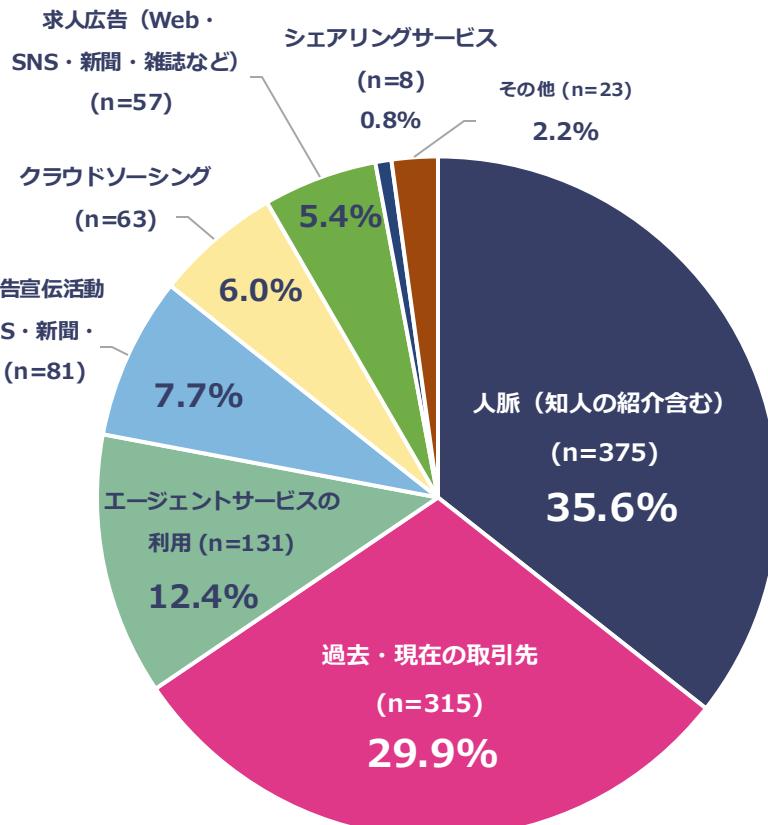
Q.仕事はどのようなところから見つけますか。
(複数回答 / 必須)

0% 20% 40% 60% 80%



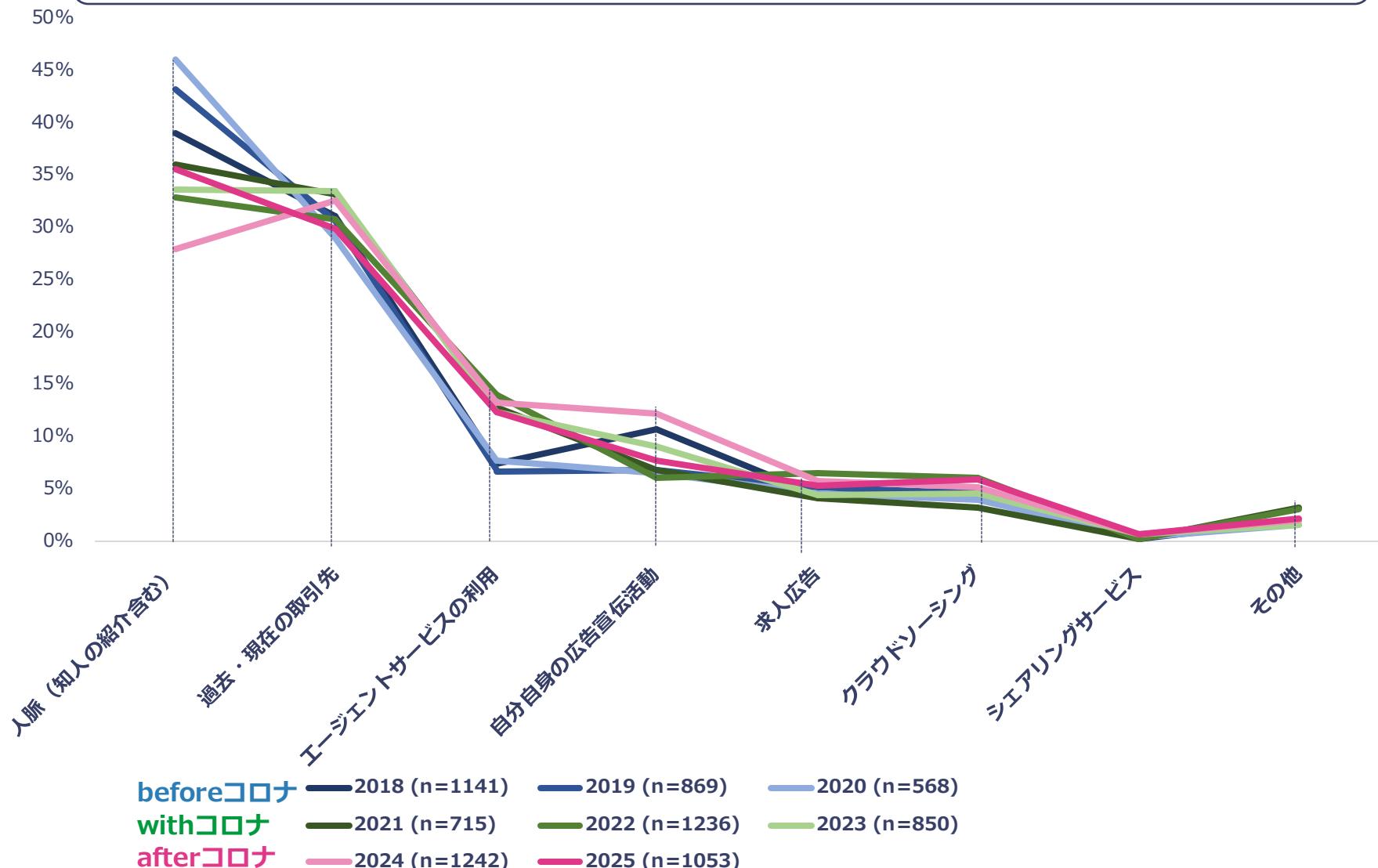
最も収入が得られる仕事獲得経路

Q.その中で、最も収入が得られる仕事はどのようなところから見つけたものですか。(単一回答 / 必須)



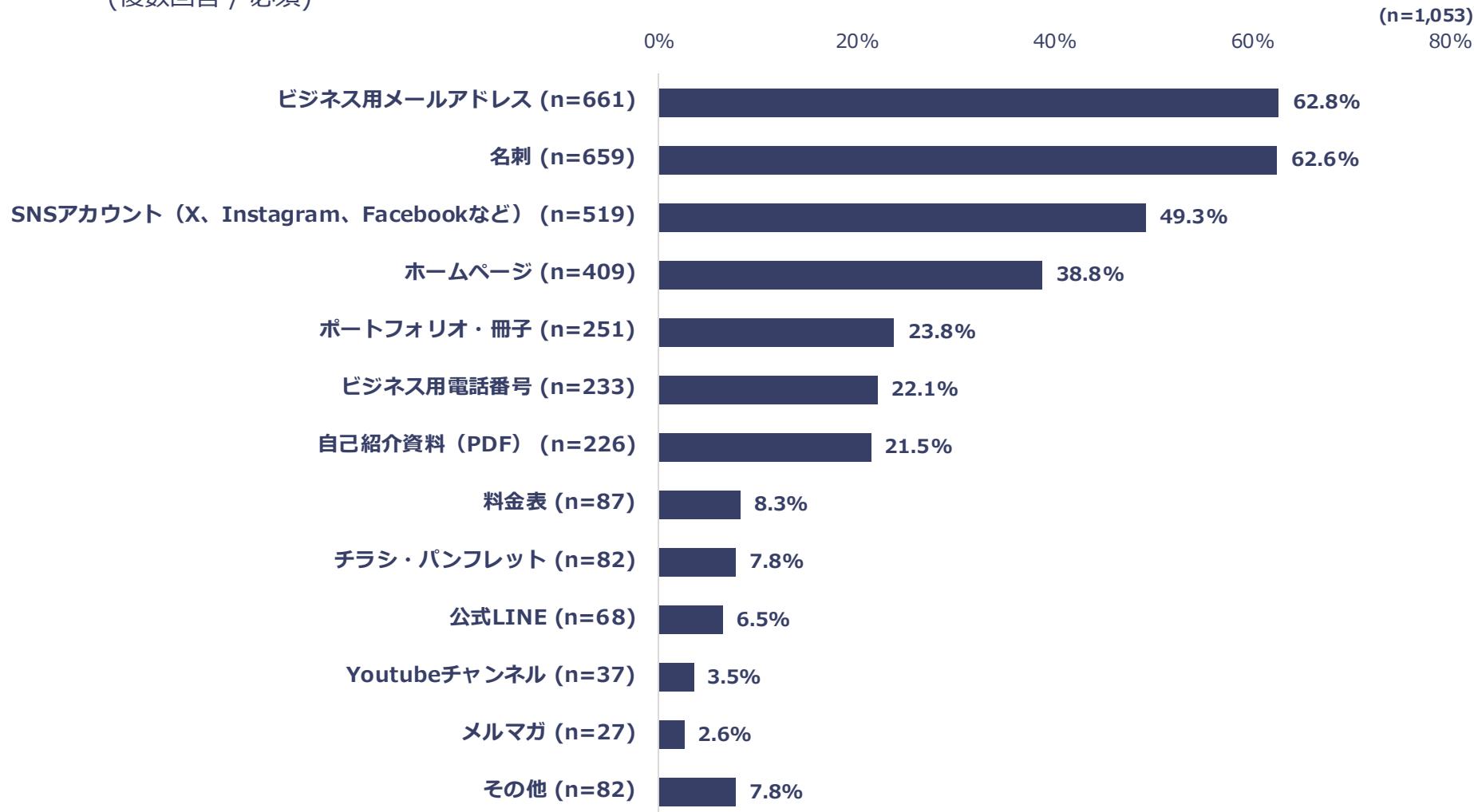
■ 【年次比較】最も収入が得られる仕事獲得経路

コロナ禍でエージェントサービス利用が増え、過去・現在の取引先との継続案件が増加したが
今回の調査では人脈を活用した案件獲得も復調しつつある



ビジネス用メアド、名刺、SNSアカウントは営業ツールとして半数が利用
SNSプロフィールがポートフォリオ、問合せ先、自己紹介資料の機能を代替している可能性も

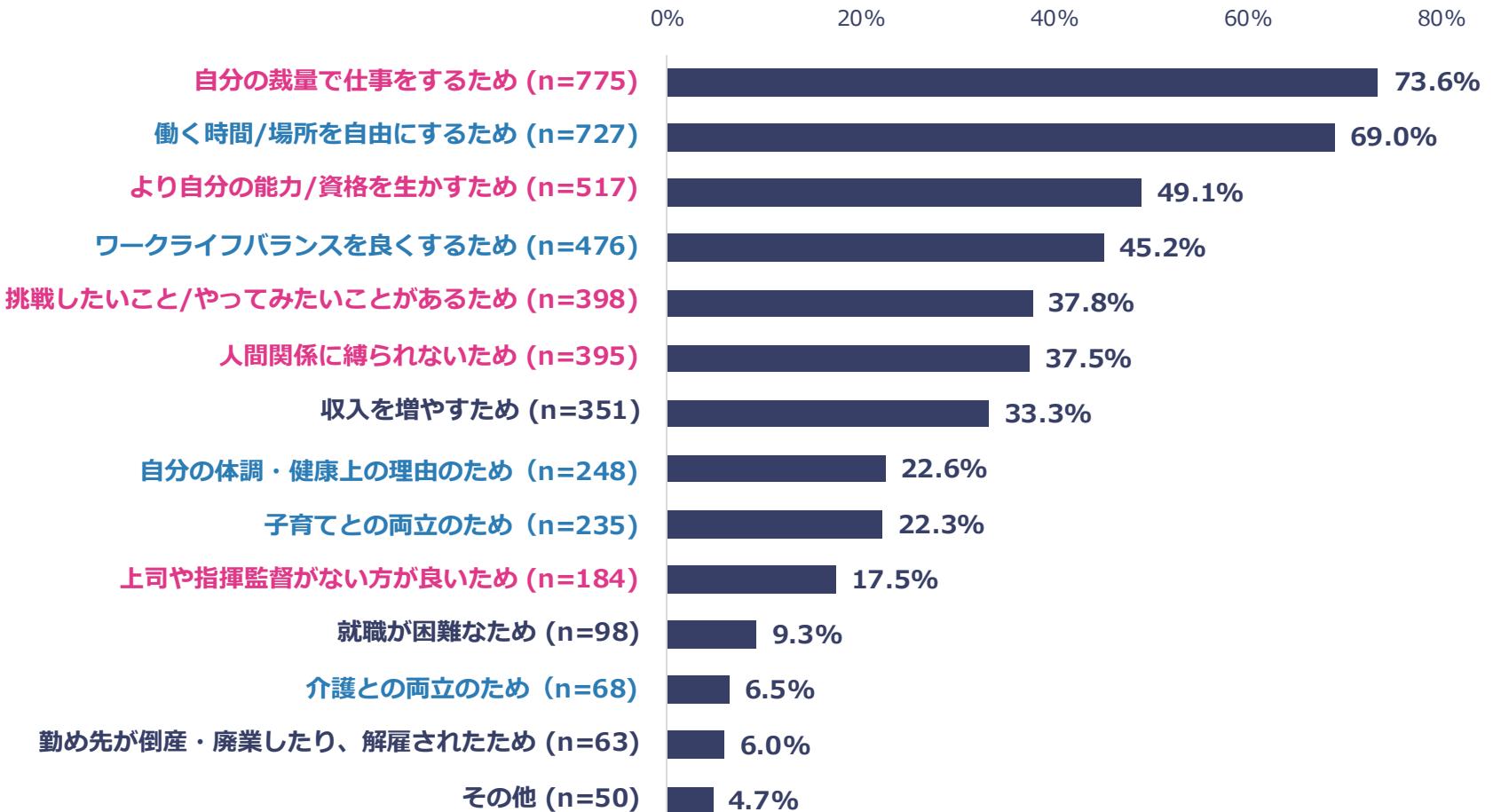
Q.営業で活用しているツールにはどのようなものがありますか。あてはまるものをお選びください。
(複数回答 / 必須)



働き方の裁量・キャリア自律の観点もしくは柔軟性・ワークライフバランスの観点が中心

Q.あなたが今の働き方（フリーランス・パラレルキャリア）を選んでいる理由を教えてください。
あてはまるものをすべてお選びください。（複数回答/必須）

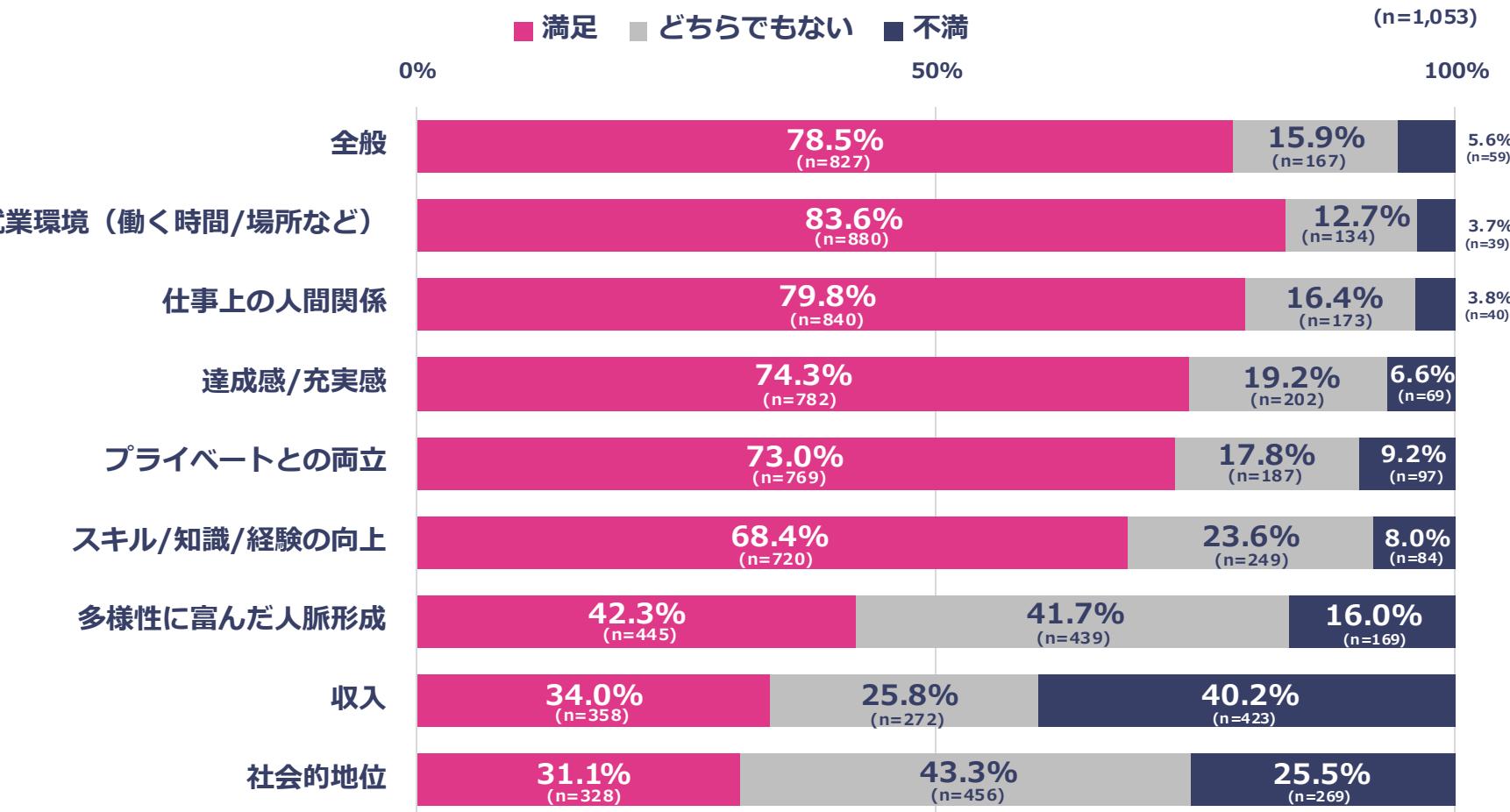
(n=1,053)



※ピンク字 = 働き方の裁量やキャリア自律の観点
※ブルー字 = 柔軟性やワークライフバランスの観点

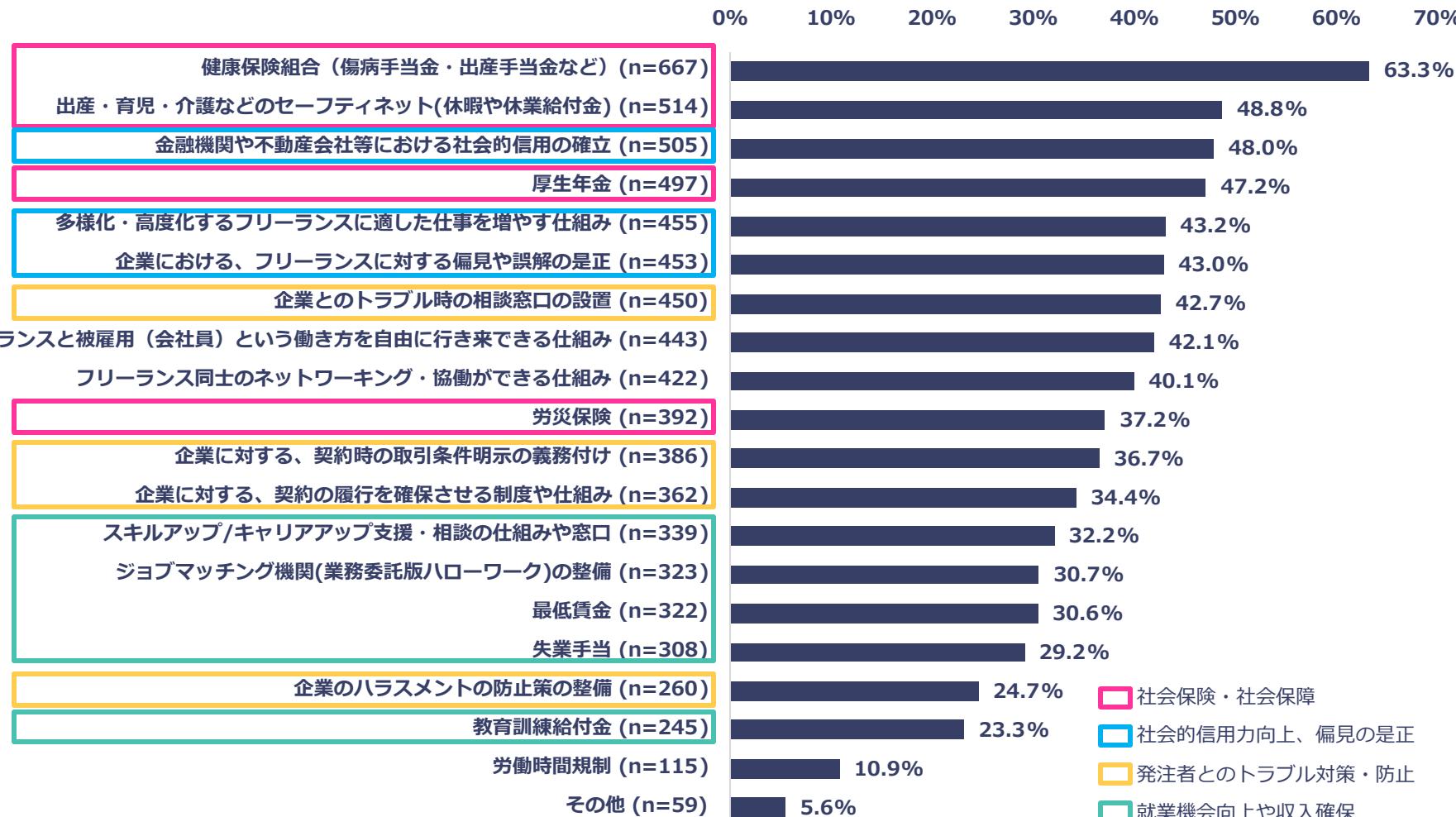
多くの項目で7~8割の人が満足している一方で、
多様な人脈形成機会、収入、社会的地位に満足している人は3~4割にとどまる

Q.今の働き方で、下記項目それぞれの満足度はどの程度ですか。それぞれお答えください。(各項目単一回答/必須)



ライフリスク（健康・子育て・介護等）に関する社会保険・社会保障や
金融機関や不動産会社等における社会的信用力の向上を求める声が上位に挙がっている

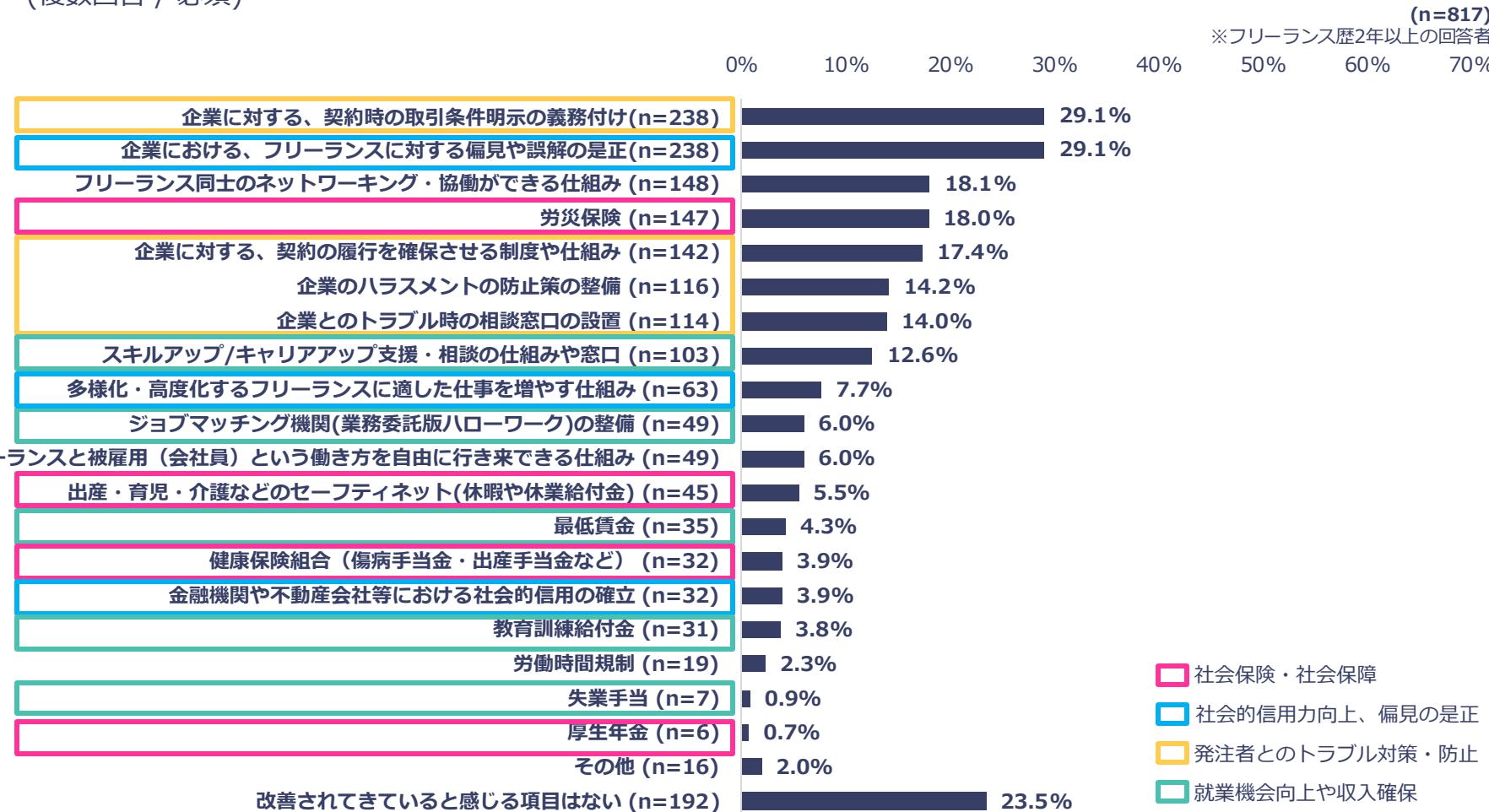
Q.フリーランスや副業をするといった新しい働き方を日本で選択しやすくするためには、何が必要だと思いますか。
あてはまるものをすべてお選びください。(複数回答 / 必須) (n=1,053)



■フリーランスや副業で働く上での課題の改善傾向

2024年11月施行のフリーランス新法と労災保険特別加入制度の対象拡大により、
発注者とのトラブル対策・防止や労災保険について改善されてきていると感じる人が上位に表れている

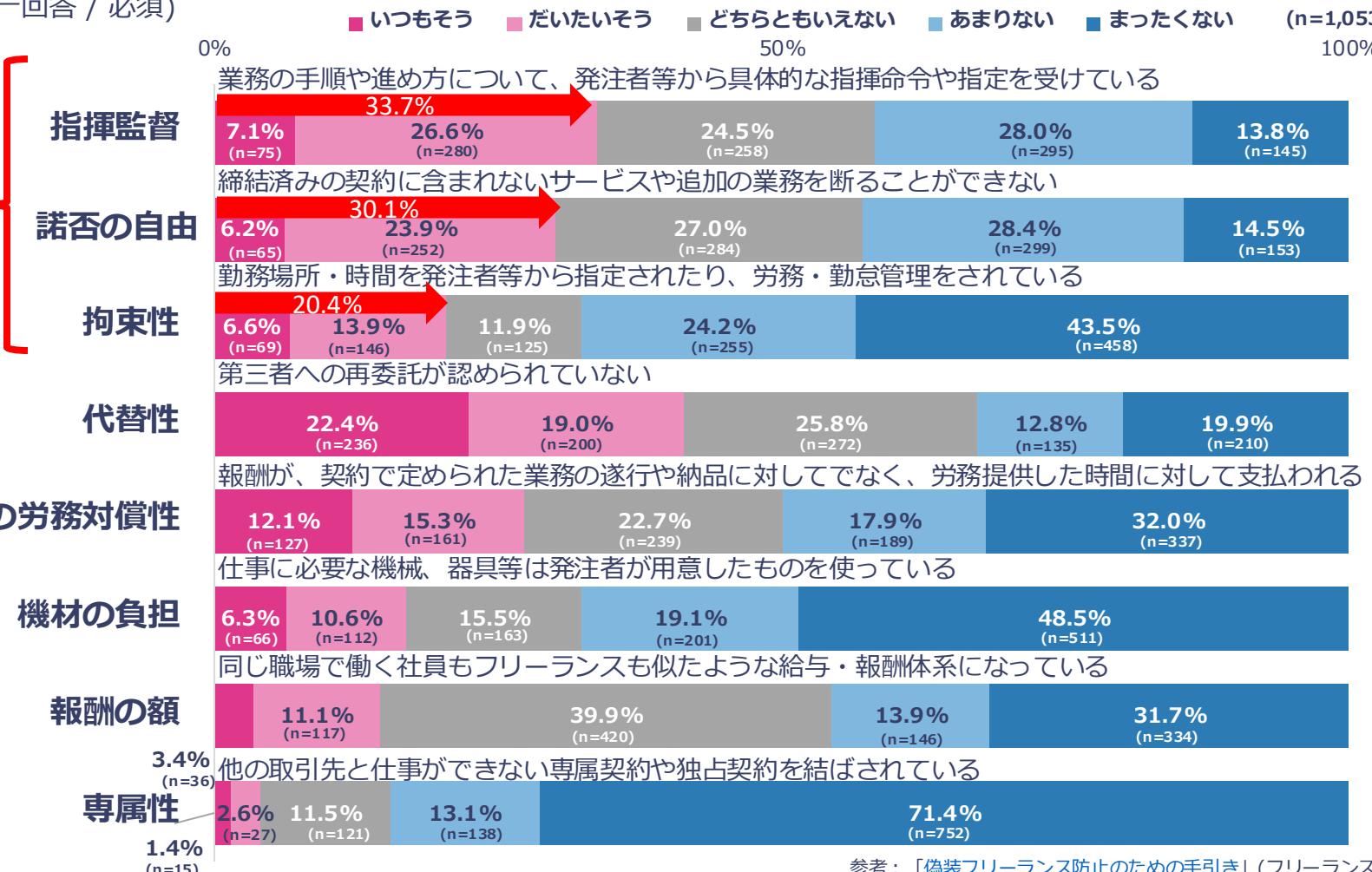
Q.あなたが今の働き方を始めた時点と比べ、改善されてきていると感じる項目を5つまで選んでください。
(複数回答 / 必須)



労働者性の判断基準で該当する項目を聞いたところ、回答者の約3割が
「偽装フリーランス」として発注元の指揮監督下で働かされている疑いがある

Q.現在あなたがフリーランス・パラレルキャリアとして活動する業務環境についてお伺いします。下記についてどの程度あてはまるか教えてください。※複数の業務環境がある場合は、最も多くの業務時間を費やしている業務についてお答えください。
(各項目単一回答 / 必須)

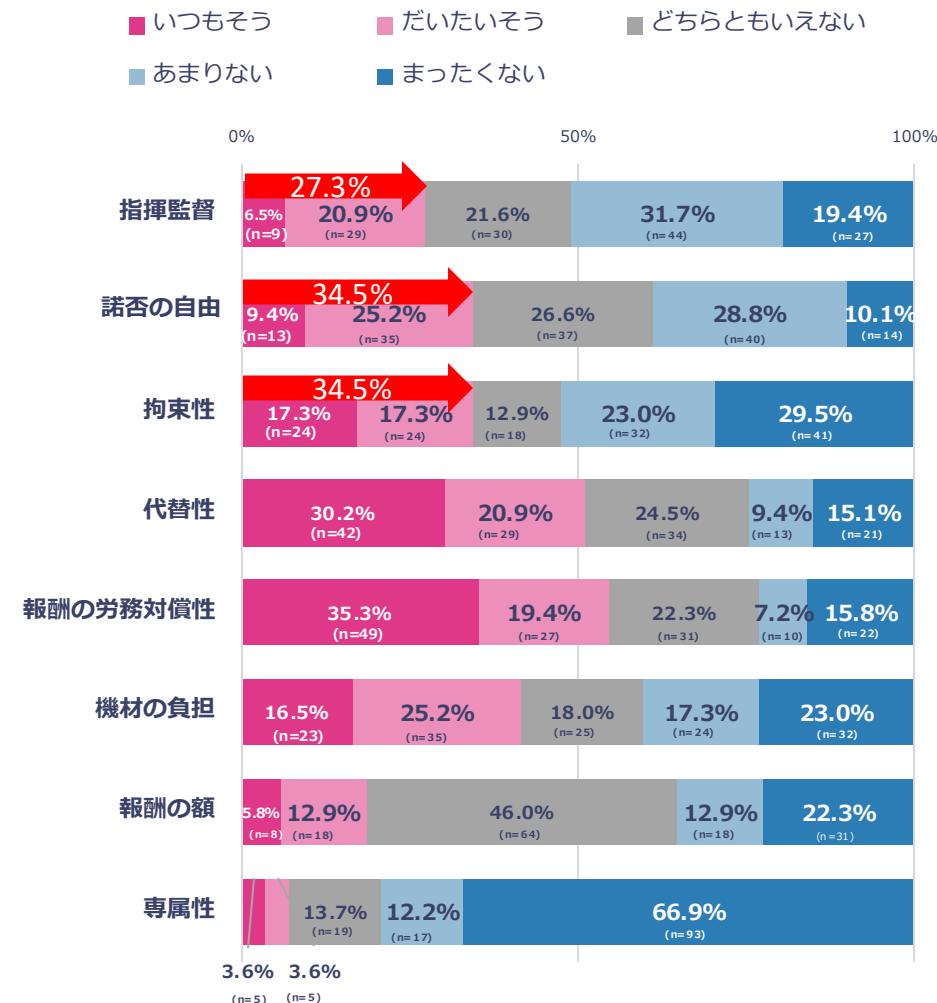
「使用従属性」の
主な判断基準



参考：「偽装フリーランス防止のための手引き」(フリーランス協会)

エンジニアは指揮監督、諾否の自由の有無、拘束性のいずれも該当する人の割合が約3割
多重下請け構造が一因となっている可能性がある

➤ エンジニア・技術開発系 (n=139)

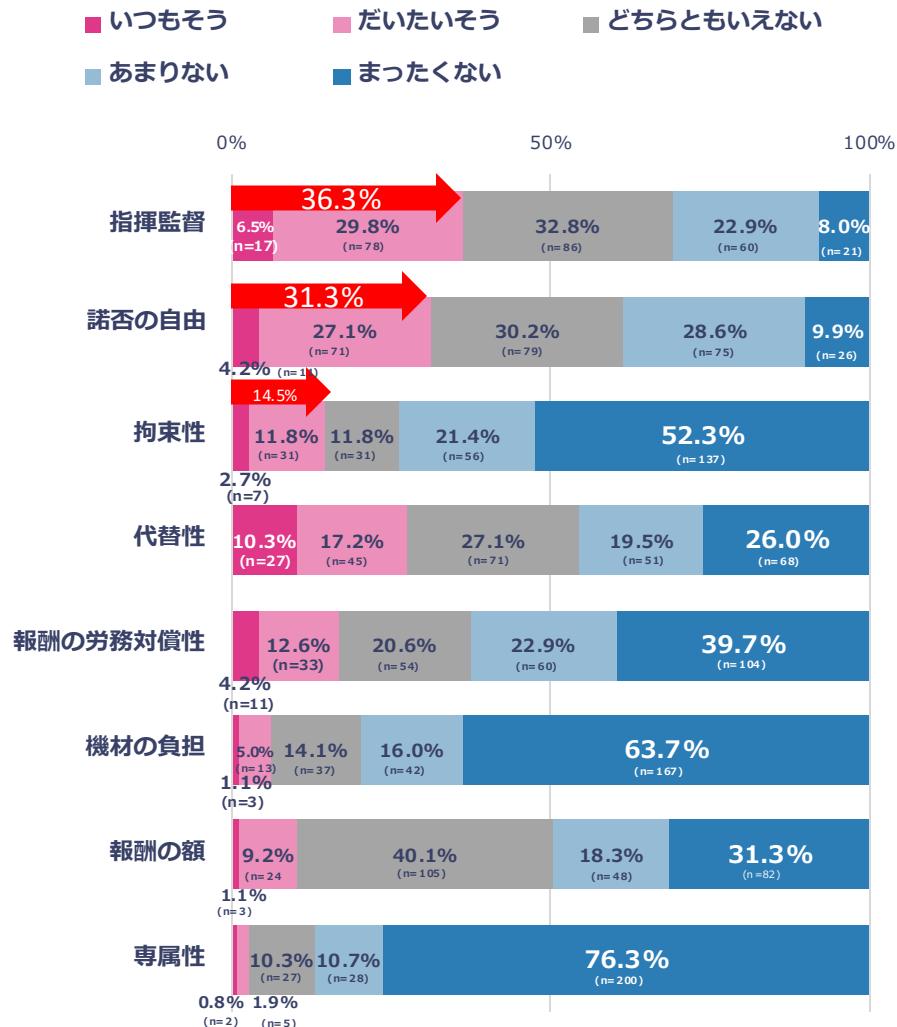


- 業務開始・終了の連絡、日報の提出をナチュラルに求められることがある。これは偽装フリーランスでは？その場合断っているが。
- エージェント等の案件募集サイトには、始業時間・就業時間・土日祝日夜間業務禁止、という案件が多い。こういった縛りがある案件は自由な働き方を阻害するものであり、偽装フリーランスでは？なぜこういった案件が多く、それが野放しになっているのか？
- 1日の最大稼働時間を指定される。緊急対応・即時対応を頻繁に迫られる。
- 過去に契約していた企業で、他のフリーランスのタスク管理を依頼された。タスクが実行されなくても責任は負わなくて良いとは言われたが、責任を感じる。あらかじめ勤務時間を申告して働く方式だったので、申告に応じて業務を振っていたが、連絡なしで遅刻・休憩・欠勤するフリーランスがいて、割り振った仕事が終わらず、自身や他のワーカーが申告外の時間に対応せざるを得なかった。企業側に改善を求めたが業務委託なので強く言えないと言われ対応してもらえなかった。契約で勤務時間帯を申告することになっていたので明らかな違反だと意見したら、私が契約解除になった。
- 元請けSIer→エージェント→自分 という商流で準委任契約で案件に従事しているが、元請けSIerのプロジェクトマネージャから「勤務時間は9:00~18:00の間でお願いします」や、「次の指示は考えてまた出します。」など、元請けSIerの社員みたいな扱いを受けている。

参考：「偽装フリーランス防止のための手引き」(フリーランス協会)

クリエイターは指揮監督を受けている、契約内容以外の業務にも対応させられるという記載が多く見られた

➤ クリエイティブ・Web・フォト系 (n=262)

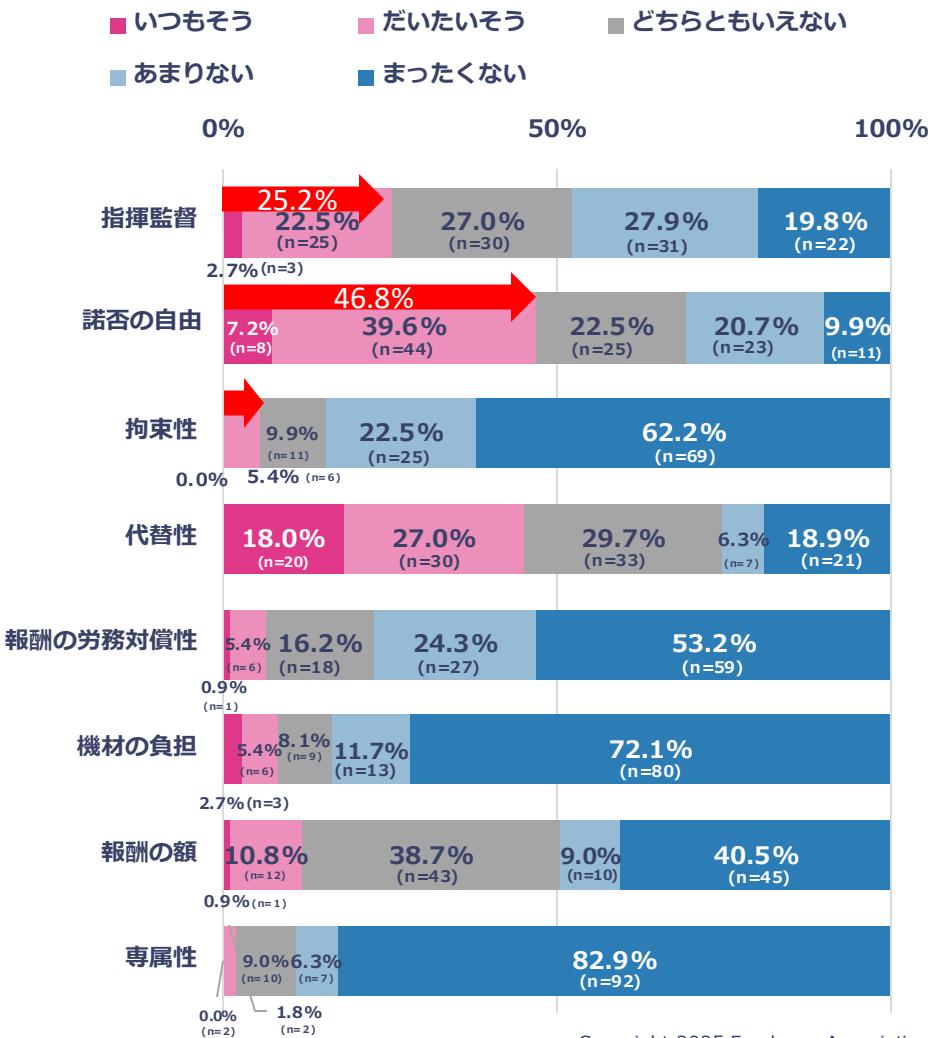


- セキュリティを理由に勤務場所を指定されている。業務委託なのにエージェントと勤務先は仕事の指示系統を含めた契約を結んでいると言われた。専門職なのに違う仕事を期待されていると感じる（進行管理など）
- 以前業務委託をしていた会社での以下の事柄で疑問に感じた。
時給性・シフト制（休むときは許可が必要）・タイムカードの打刻・業務の細かな作業の開始・終了時間の打刻・業務時間内での管理者からの監視「今何してますか？」「あと何分で終わりますか？」など
- 会社Aとは業務委託契約ですが、他のクライアントの仕事をしても構わないが、月額固定給をもらう代わりに9割はそこの業務をするように言われている。月～土の10時～18時はPC作業できる状態にあること。作業量が多く土日祝日や夜中も作業しないと間に合わないこと。その会社のクライアントには社員と紹介されていて直接やりとりをしていること。年末に出社して社員と一緒に大掃除を任せられること。（女性がいないため主にキッチン周り）
- 多重派遣、エージェントが複数の会社にまたがって搾取し放題
- 社員で応募して採用されたら時給制の業務委託契約を結ばされ、業務日報の日毎作成・提出を指示されたり、時間単位で報酬を計算されたりしたうえに、しばらくしたら時給換算すらされず都度の気分で報酬が決められるようになって報酬額が激減した
- 月の契約時間を決めているにも関わらず、新商品の発売が重なる時期などは2倍以上の超過を強いられ、深夜帯や休日、他クライアント案件の時間を削って対応するなどしたが、結局体調や他のクライアントに影響が出てしまい、これ以上大幅な超過時間が続くのは控えて欲しいと相談したところ、突然一方的に契約解除された

参考：「偽装フリーランス防止のための手引き」（フリーランス協会）

出版・メディア職種では諾否の自由がなく、ほぼ専属のように働かせられるという声が多く見られた

➤ 出版・メディア系 (n=111)

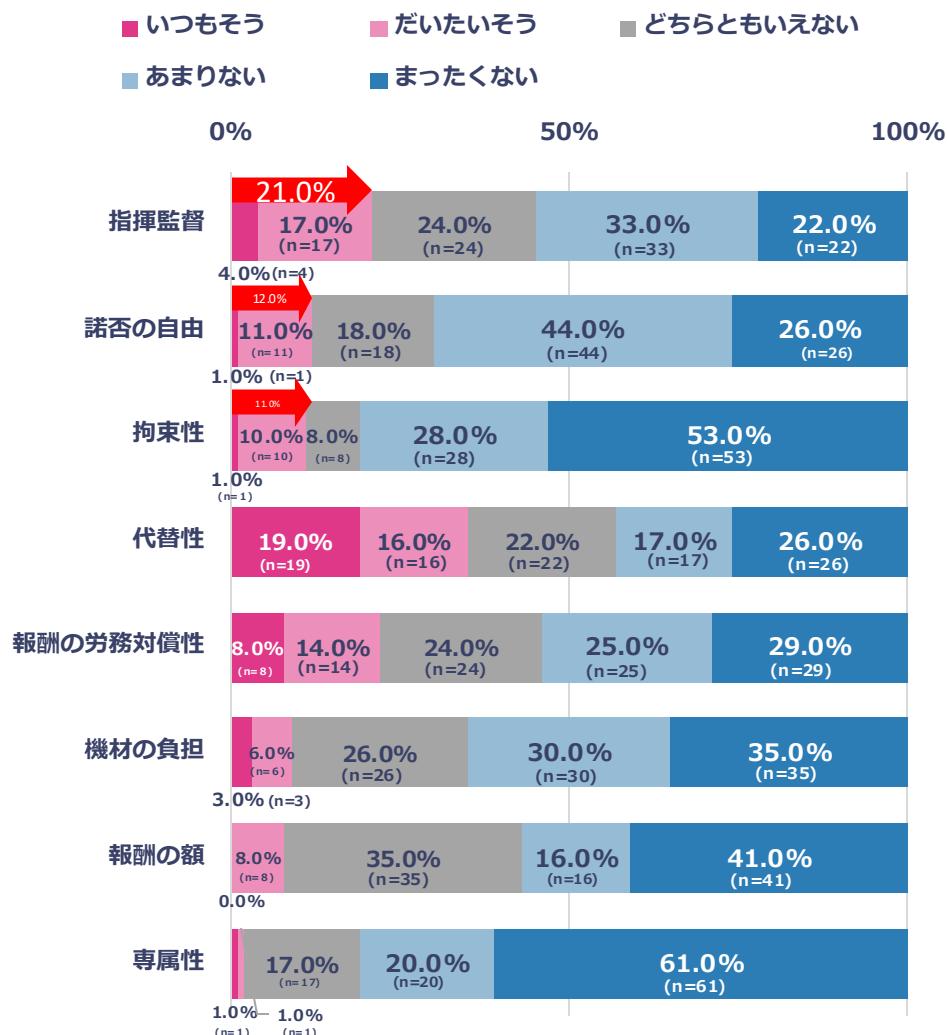


- ほぼ専属契約に近い内容の契約に変更するように求められたので、断って契約終了した。
- ライター業：他社と比較してレギュレーションが厳しすぎるクライアントが一社あり、法的に問題ないのか気になっている（外部委託ではなく専属スタッフが必要なのでは？と感じるレベル）
- 偽装フリーランスが多い業界にいますが、以前取引先から、派遣社員のように時間管理、仕事場所（職場内に座席があり常駐）を指示されましたが、まだ偽装フリーランスという知識がこちらになかったため、暗に拒否したところ、結局契約を切られたことがあります。「わかっていてもやめられない」というような業界に対して、行政から一斉に摘発していただき、クリーンな職場環境になるようにしていただきたいです。
- 業務委託契約で毎月報酬額が決まっているなかで、想定外の時間と労力のかかる仕事を追加で指示され断れない状況に追い詰められたり、経理処理などの社員がやるべきことまでやらされる。クライアントへのサービスで受けた仕事を、そのまま無給でサービスの転嫁を強要される。実務に必要な交通費が支払われず、業務委託費に込みにされる。業務委託費が消費税込みの価格で、消費税の支払いを転嫁させられている。

参考：「偽装フリーランス防止のための手引き」(フリーランス協会)

コンサルタントは時給制で勤務時間を管理される、契約内容と実態が異なるという回答が多く見られた

➤ コンサルティング系 (n=100)



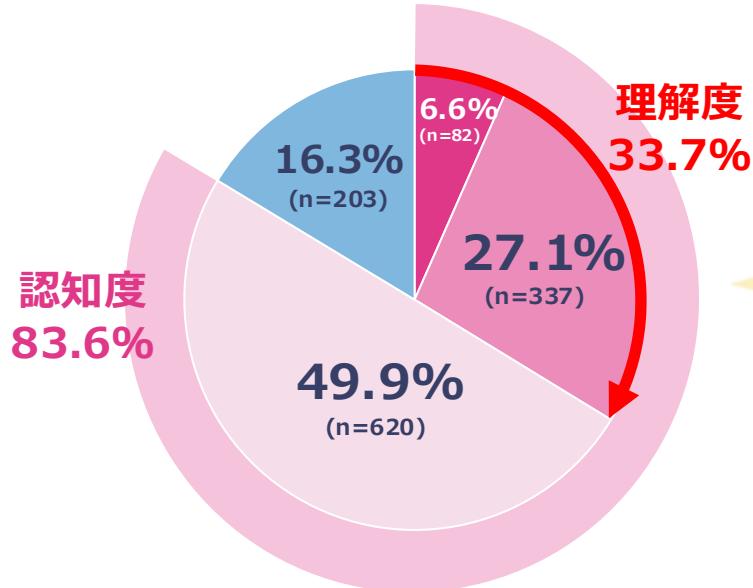
- 時給制である。発注者側のシステムを利用している（必須ではないらしいがそこに入らないと仕事にならない）。再委託ができない。シフトの提出や報告をしなければいけない（クライアント向けらしい）。発注企業が作った資料やマニュアルに沿って業務を行わなければいけない。
- 労働時間について毎日報告するように求められました。また、様々な研修も受けさせられました。しかし、いずれのアクションも報酬に反映されているとは到底思えませんでした。
- 勤務時間・作業内容が明確に決まっている。また、本来言っていた勤務時間をオーバーして作業することが必要になっても超過時間分の報酬は支払われない。
- 前職だが、勤務時間を提出させられ、下限と上限の時間が決まっていた。下限を下回ると、月額報酬から減額された。上限より上回ると、超過手当が出るが、下限を下回るときの方が減額率が高かった。
- 1つのクライアントからの業務量が多く他の案件が受けづらくなってる為事実上労働者に近しい側面がある

参考：「偽装フリーランス防止のための手引き」(フリーランス協会)

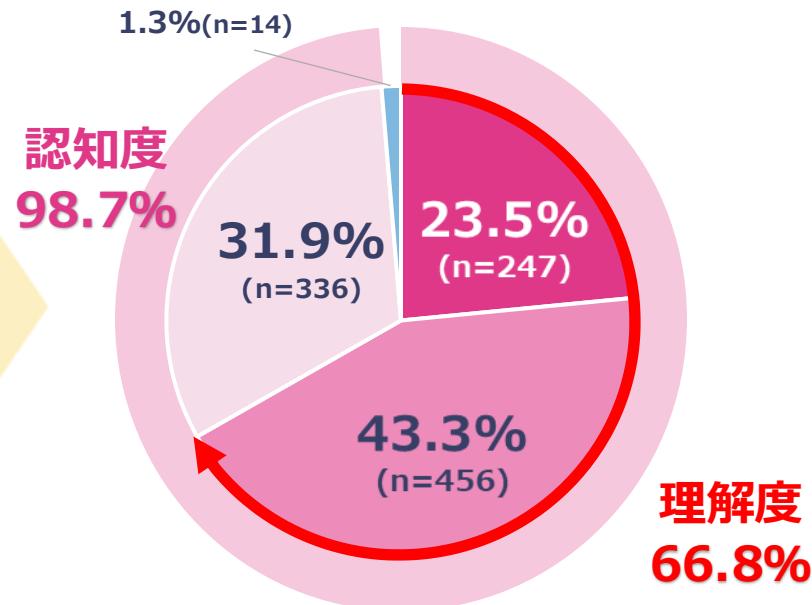
フリーランス法施行時点での認知度は98.7%
約7割が、内容についてある程度理解していた

Q.2024年11月1日からフリーランス・事業者間の取引適正化と就業環境整備のため、新たに施行された『フリーランス法』について、あなたの現在の状況にあてはまるものをお答えください。(単一回答 / 必須)

フリーランス白書2024(2023年10月調査) (n=1,242)



フリーランス白書2025(2024年11月調査) (n=1,053)



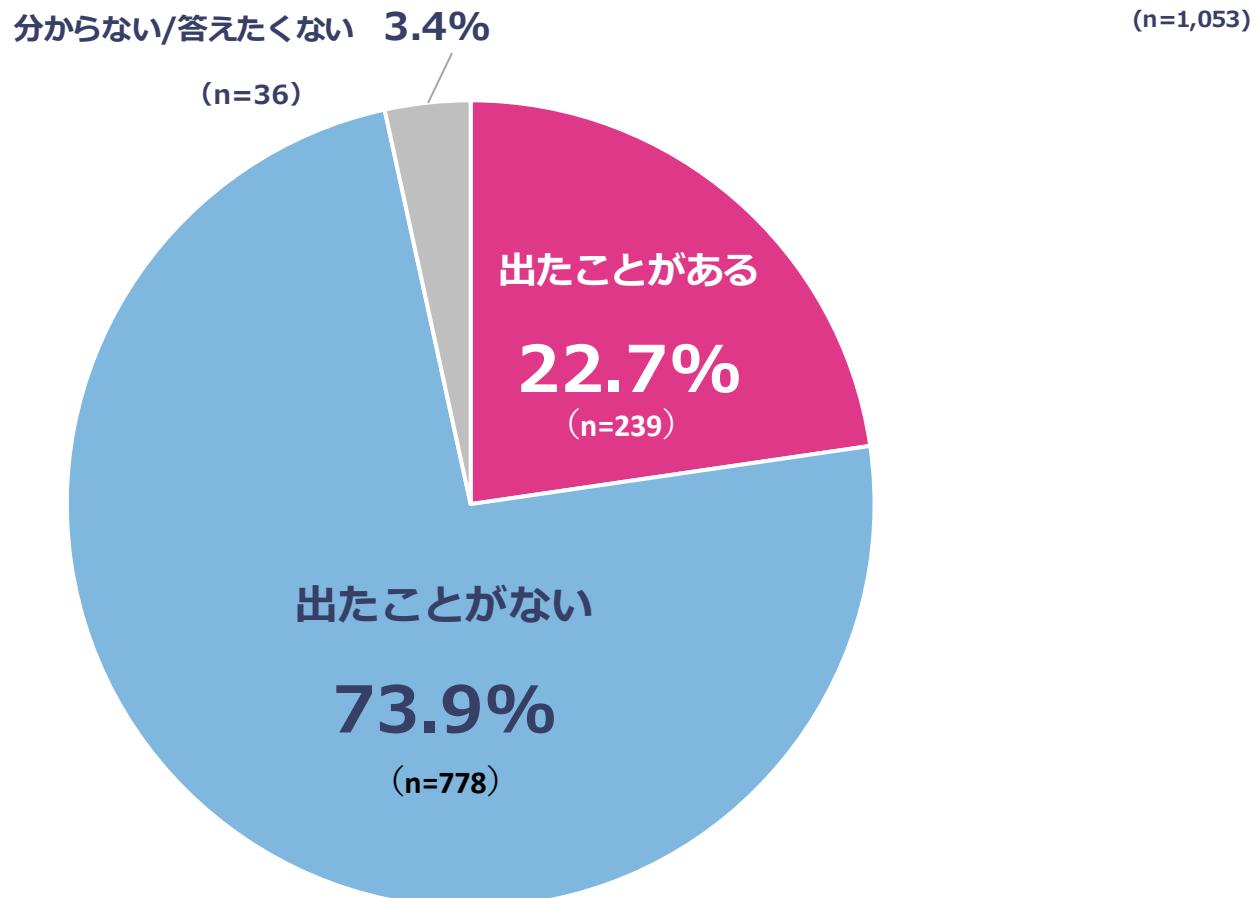
理解度 33.7%→66.8%

認知度 83.6%→98.7%

- おおまかに内容を理解して、どのように対応しようかを検討している
- 内容について聞いたこと・調べたことがあります、少しは内容を知っている
- 名称について見聞きしたことがあるが、あまりよく知らない
- 見聞きしたことはない

発注者側に法令遵守のため必要な対応（ハラスメント相談窓口の案内等）があるにもかかわらず
新法について取引先との会話に出たことがあると答えたフリーランスは約2割にとどまる

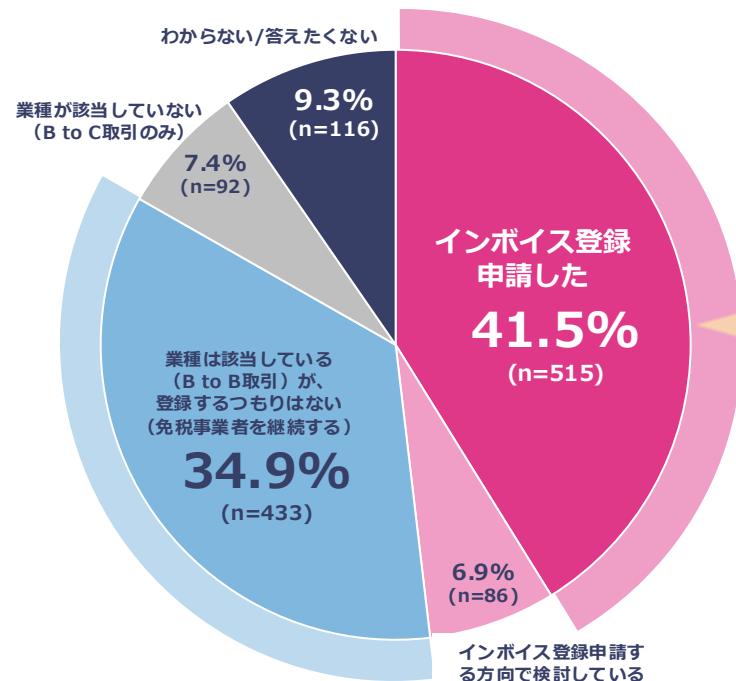
Q. 『フリーランス法』について、取引先との会話に出たことがありますか（単一回答 / 必須）



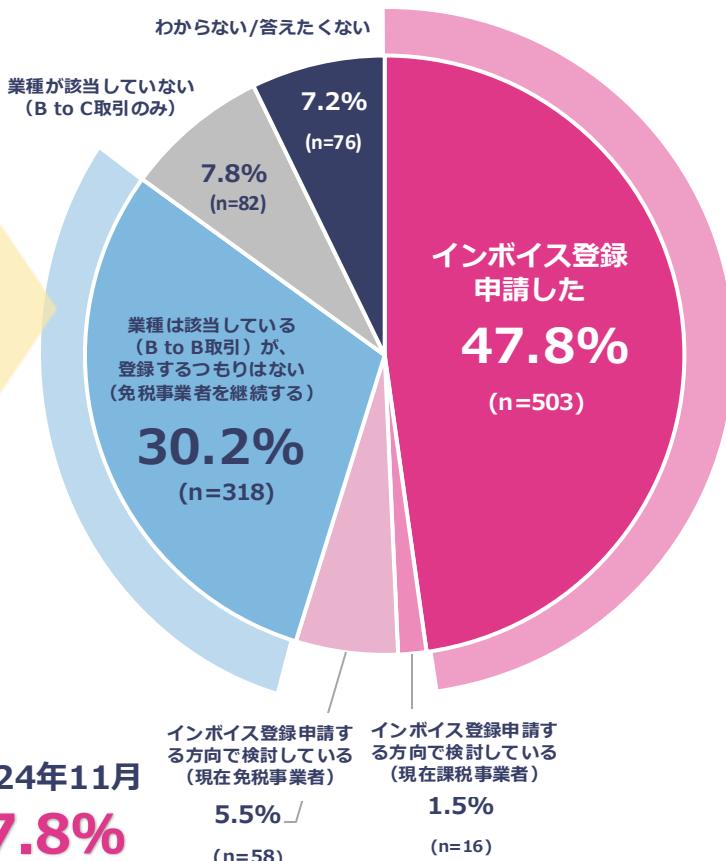
■インボイス制度の登録申請状況

昨年調査と比較して、インボイス登録者と非登録者の割合に大きな増減はなく、
それぞれの事業の状況によって各自が判断している様子がうかがえる

フリーランス白書2024(2023年10月調査) (n=1,242)



フリーランス白書2025(2024年11月調査) (n=1,053)

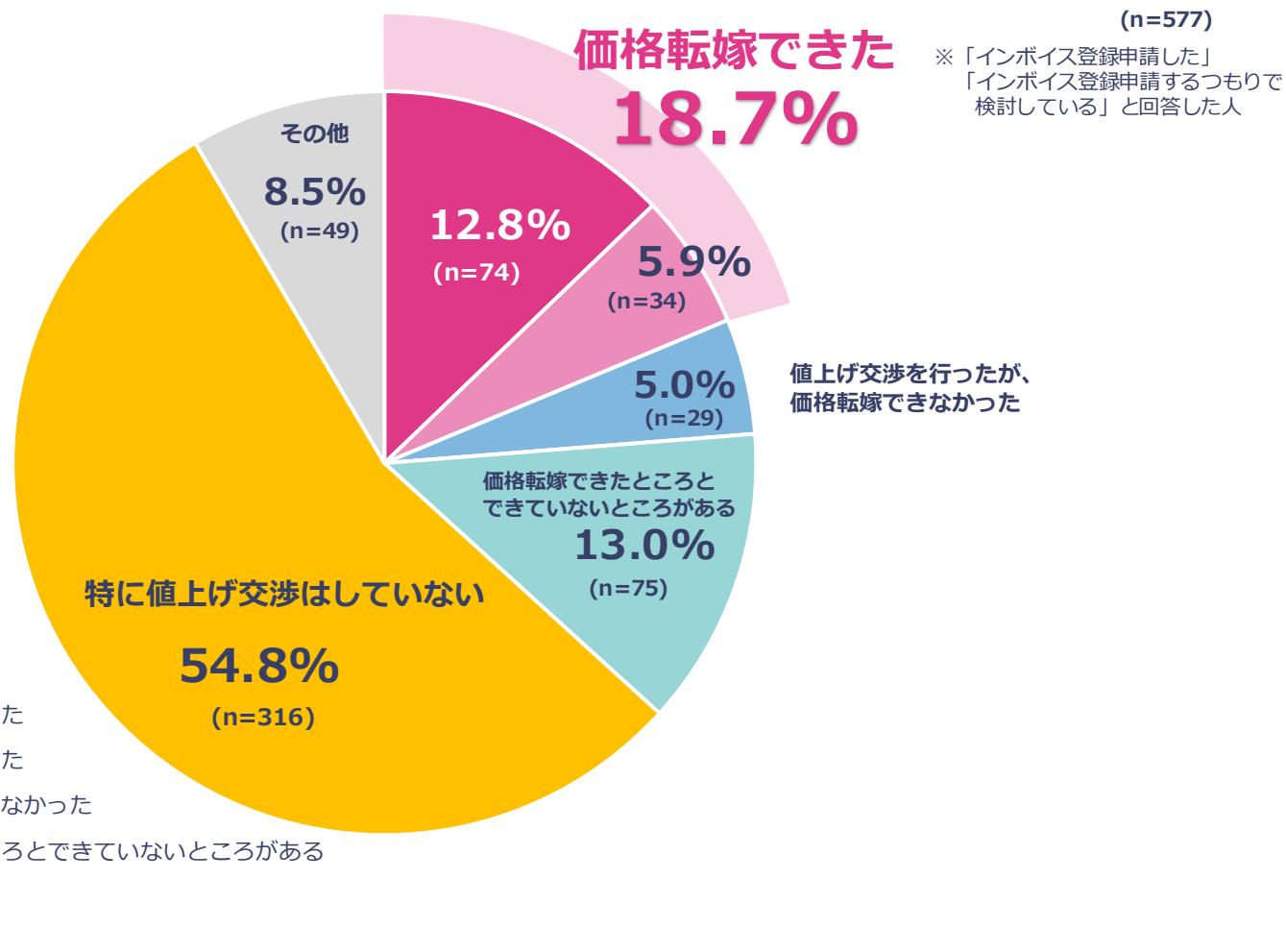


2023年10月 → 2024年11月

インボイス登録者 **41.5%→47.8%**
インボイス非登録者 **34.9%→30.2%**

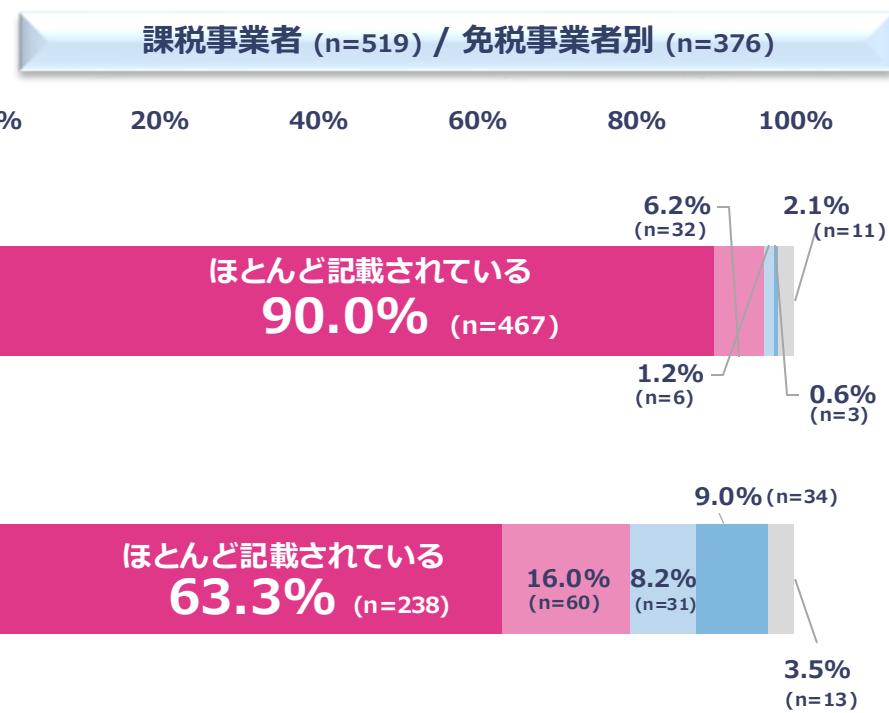
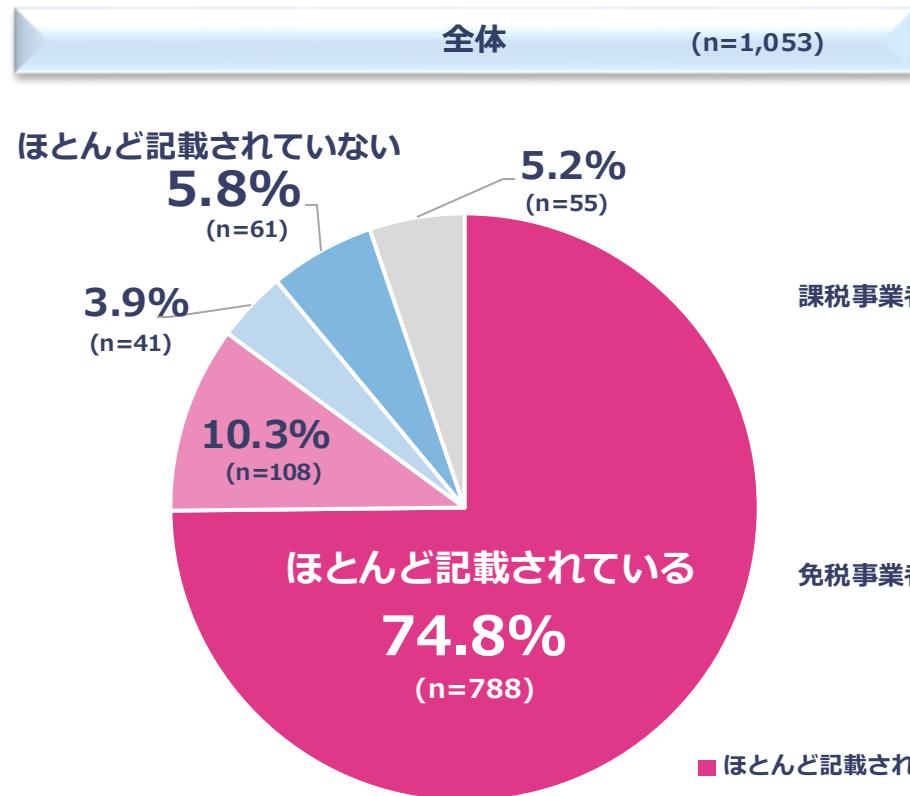
価格転嫁できたフリーランスは約2割、半数以上のフリーランスは値上げ交渉ができていない

Q.インボイス登録により新たに発生する納税負担分（年間売上1000万未満の小規模事業者の場合は約2%）について、発注事業者に価格転嫁できましたか。※インボイス制度以外の理由で価格交渉をした場合も含みます
(単一回答 / 必須)



課税事業者で請求・支払関連書類に消費税の記載がある人は9割だが、免税事業者では6割にとどまる

Q.あなたが作成する請求書または売上先から受け取る支払書のような請求・支払に関する書類には、「消費税額」は記載されていますか。(単一回答 / 必須)



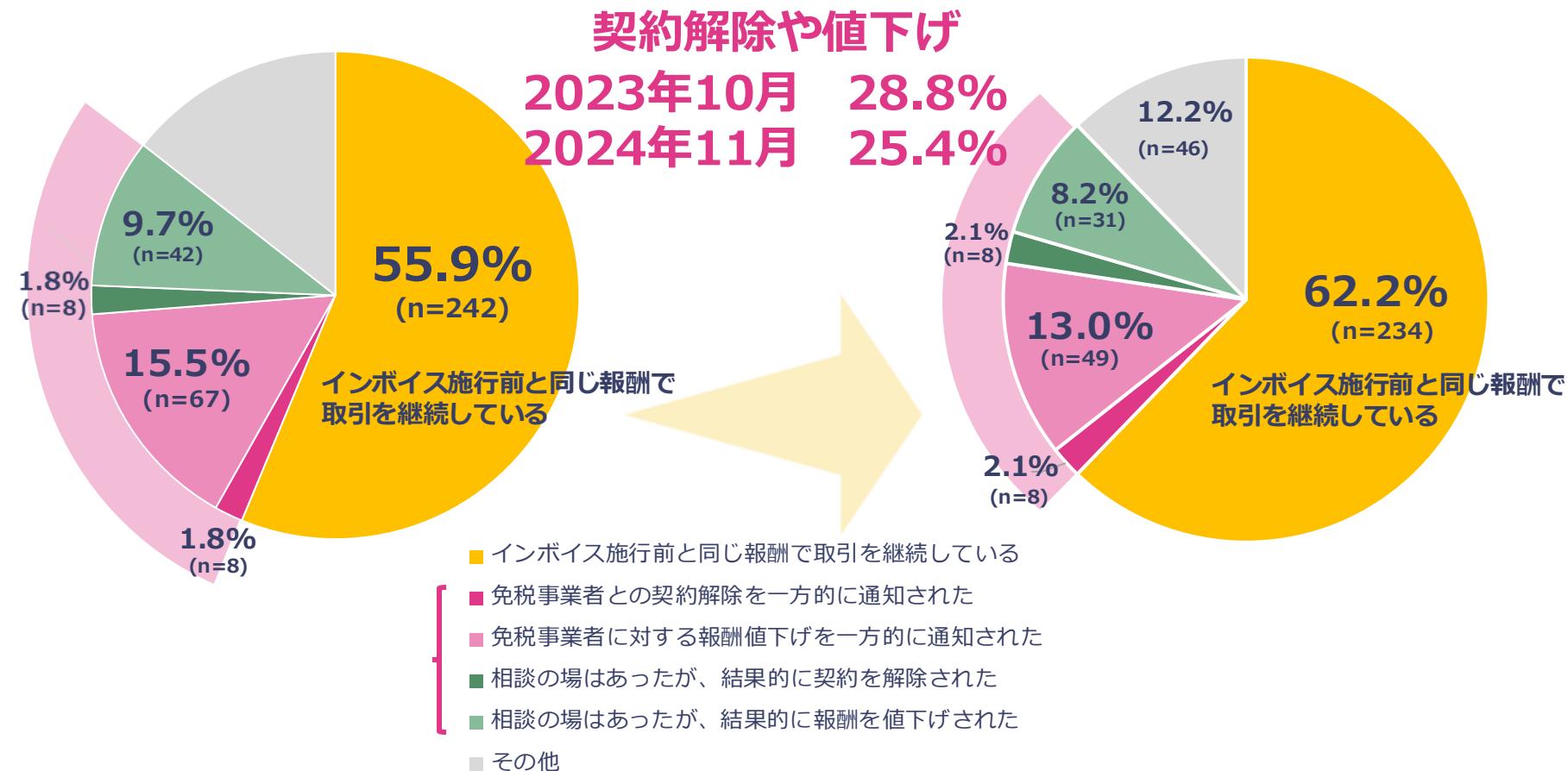
- ほとんど記載されている
- 記載されている場合が多いが、記載されていない場合もある
- 記載されていない場合が多いが、記載されている場合もある
- ほとんど記載されていない
- 作成していない／受け取っていない

インボイス施行後、契約解除や報酬値下げになった免税事業者は25%
2023年10月時点と変わらず約2割にのぼる

Q.免税事業者であることを理由として、取引の打ち切りや報酬値下げを提示されたことはありますか。(単一回答 / 必須)

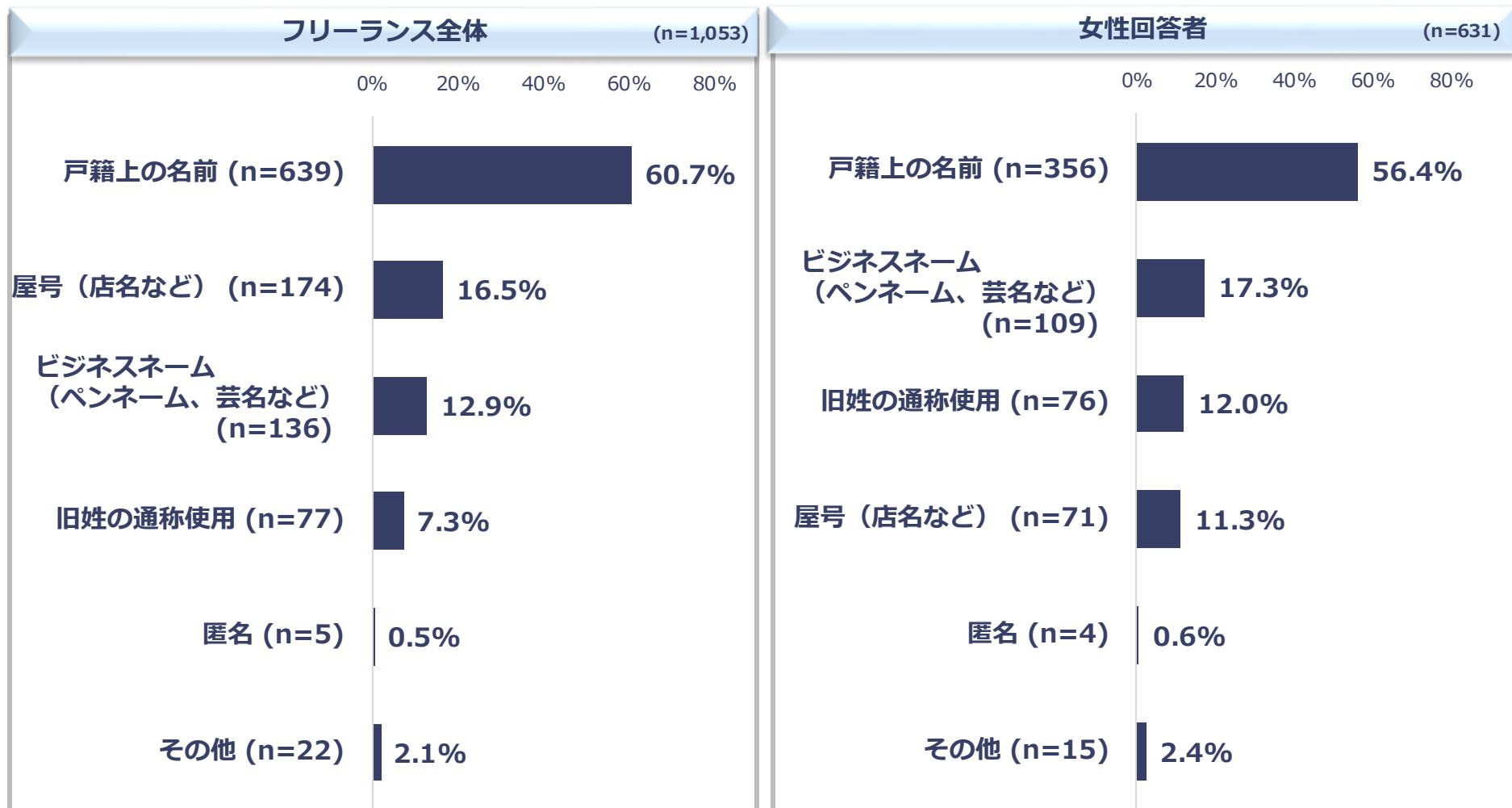
フリーランス白書2024(2023年10月調査) (n=433)

フリーランス白書2025(2024年11月調査) (n=376)



活動の際に使用している名称は戸籍上の名前が6割で、屋号やビジネスネーム、旧姓を使用する人が4割
女性回答者に限定してみると、戸籍上の名前の利用者が減少し、旧姓使用者が1割を超える

Q.フリーランスとして活動する際、おもにどのような名称で活動していますか。(単一回答 / 必須)

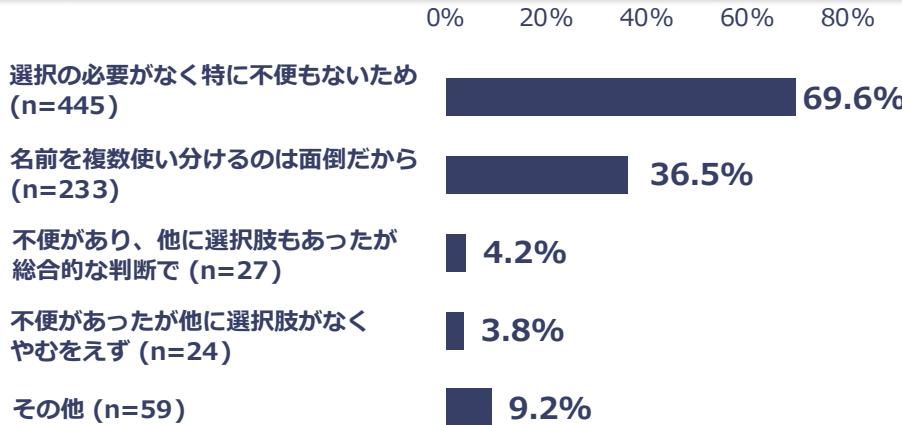


■現在の活動名称を選択した理由

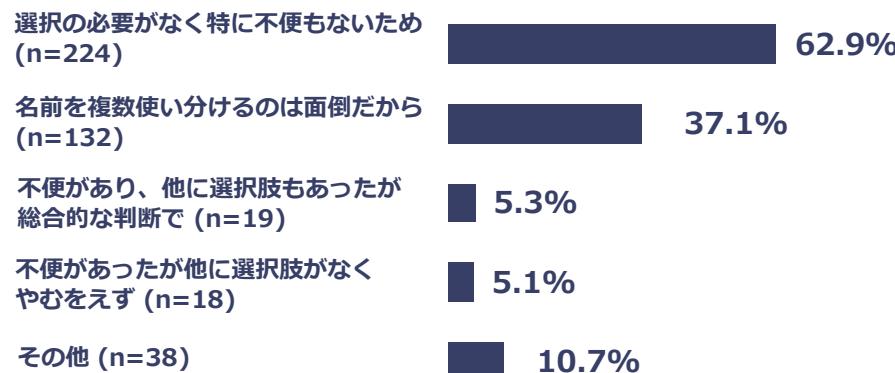
戸籍上の名前以外で活動している人の理由からは、個人で働くフリーランスにとって一貫した名前で実績やクレジットを積み上げる必要性と、個人情報が晒されることへの懸念がうかがえる

Q. その活動名を選択している理由を教えてください。あてはまるものをお選びください。(複数回答 / 必須)

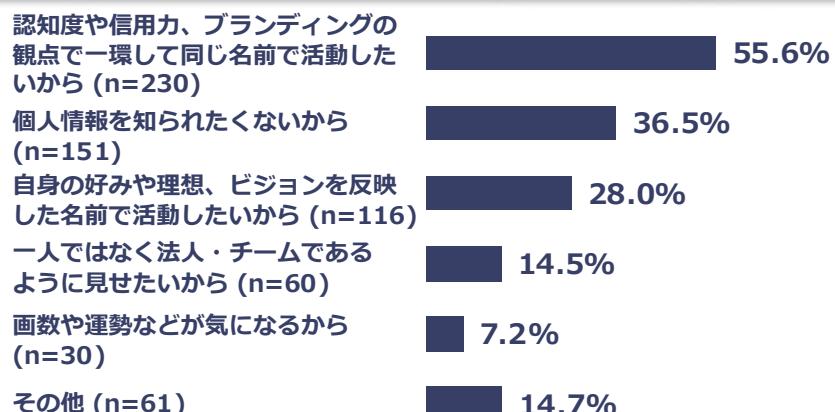
【全体】戸籍上の名前で活動している人のグループ[†] (n=639)



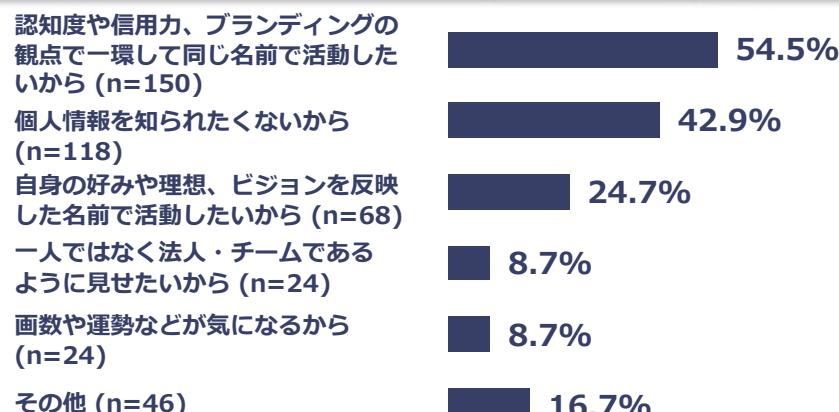
【女性】戸籍上の名前で活動している人のグループ[†] (n=356)



【全体】戸籍上の名前以外で活動している人のグループ[†] (n=414)

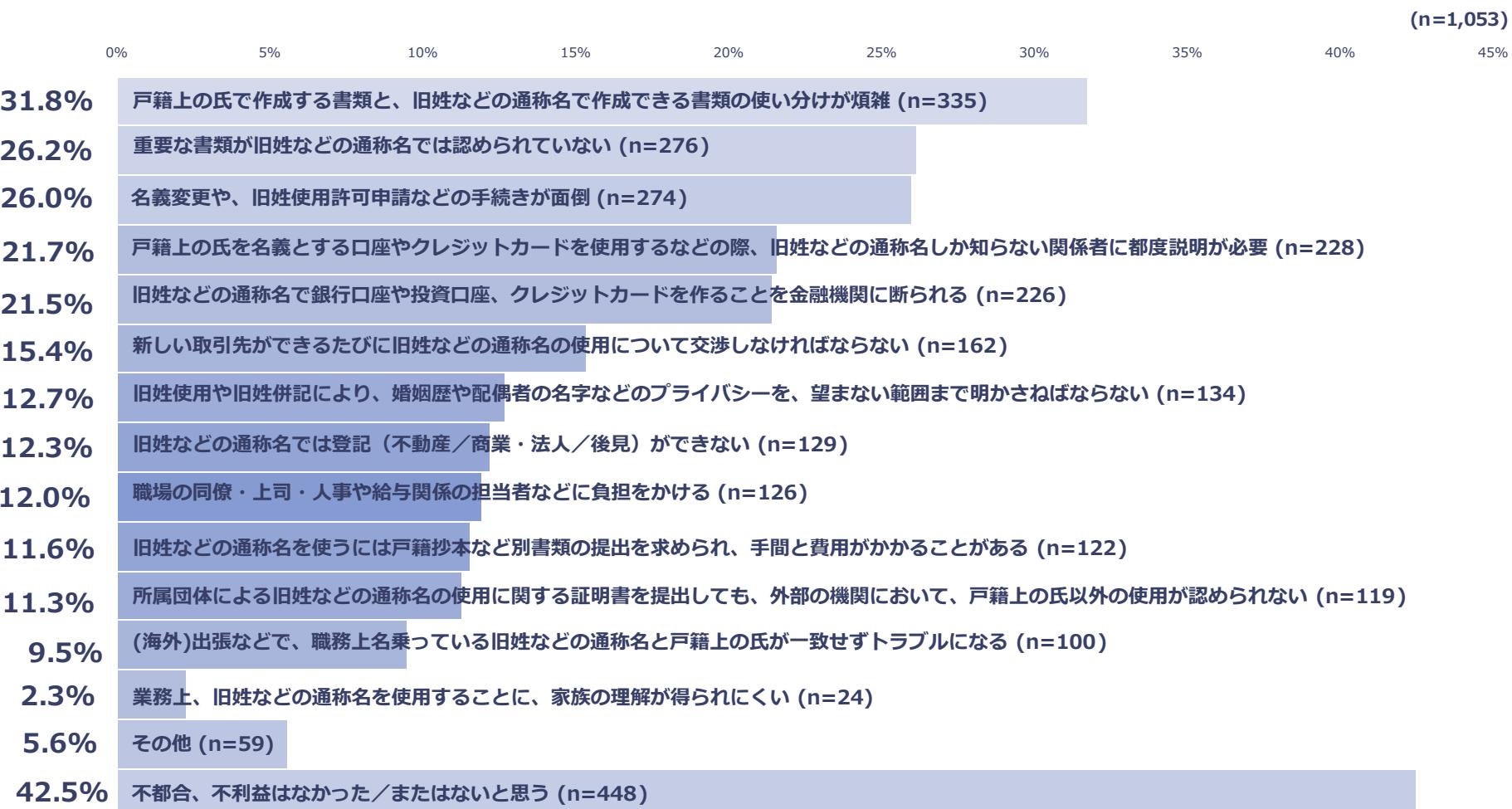


【女性】戸籍上の名前以外で活動している人のグループ[†] (n=275)



確定申告に関連する支払調書や出張時のフライト予約・パスポート提示など、戸籍上の氏が求められる
また、請求書発行でも振込先口座と名義が異なると取引先から受領してもらえない場合もある

Q.戸籍上の氏以外の「旧姓」や「ビジネスネーム（ペンネーム、芸名など）」など（以下「旧姓などの通称名」）で活動する場合、何らかの職務上の不便、不都合、不利益があった、またはあると思いますか。あなたがお感じになることをお選びください。（複数回答 / 必須）



選択制夫婦別姓制度導入により、選択肢の増加を望む声は全体の6割を超え、女性回答者に限定すると7割であった

Q.婚姻時の氏に関する制度についてどのようにお考えですか。(単一回答 / 必須)

フリーランス全体

(n=1,053)

女性回答者

(n=631)

現行の「夫婦同姓制度」
を維持し結婚時には
どちらか改正した方が良い

8.5%
(n=90)

その他
2.2% (n=23)

どちらでも良い
27.0%
(n=284)

「選択的夫婦別姓制度」
を導入し
選択肢を増やした方が良い
62.3%
(n=656)

現行の「夫婦同姓制度」
を維持し結婚には
どちらか改正した方が良い

5.1%
(n=32)

その他
2.1% (n=13)

どちらでも良い
23.3%
(n=147)

「選択的夫婦別姓制度」
を導入し
選択肢を増やした方が良い
69.6%
(n=439)

第2章 軽貨物ドライバー 実態調査

調査期間：2024.12.1 – 2025.1.15

調査方法：オンラインのアンケート調査フォームによる回答収集

告知方法：一般社団法人 全国軽貨物協会 会員企業から登録ドライバーへのチラシ、メール

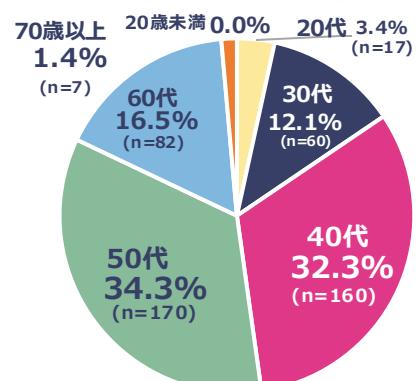
フリーランス協会メールマガジン・公式SNS

回答総数：506名 (内 集計対象者＝軽貨物ドライバー活動者 496名) ※重複アドレスからの回答は厳正に削除済み

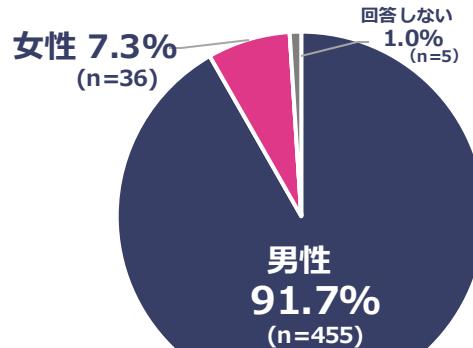
調査主体：一般社団法人プロフェッショナル＆パラレルキャリア・フリーランス協会

(n=496)

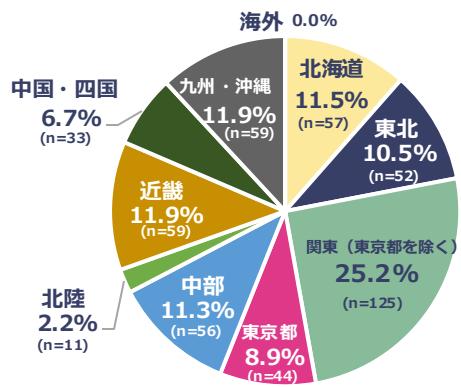
年齢



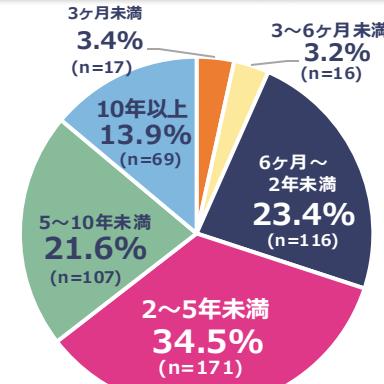
性別



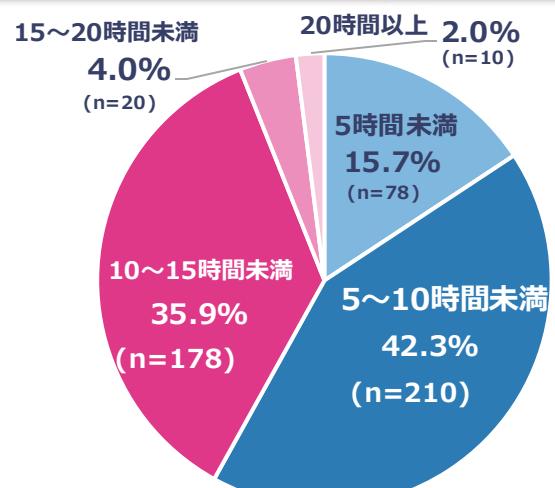
居住地



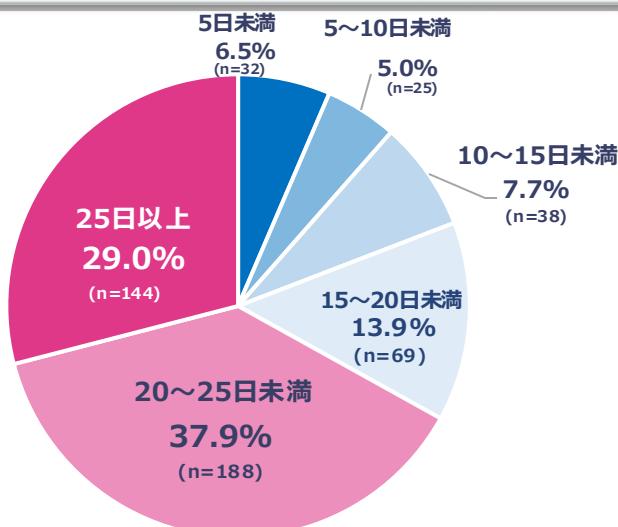
軽貨物ドライバー歴



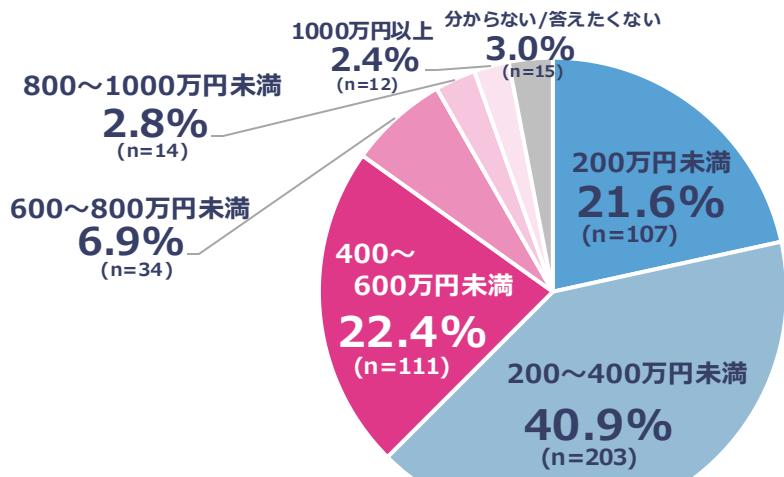
1日の平均稼働時間



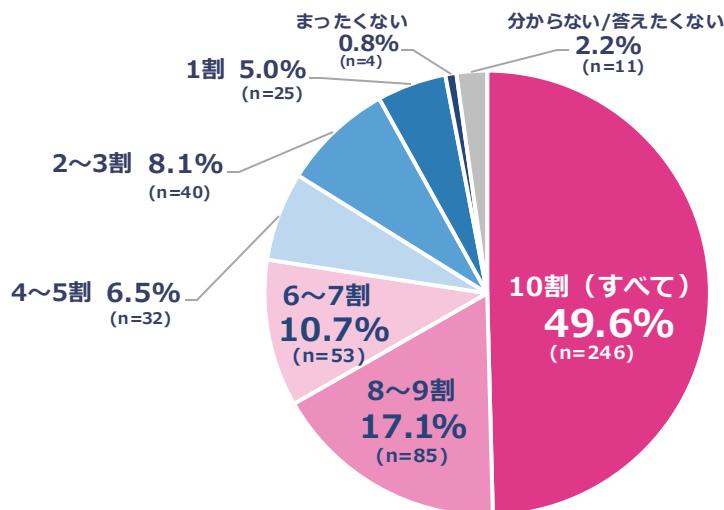
月間稼働日数



年収



年収全体に占める軽貨物ドライバー収入の割合

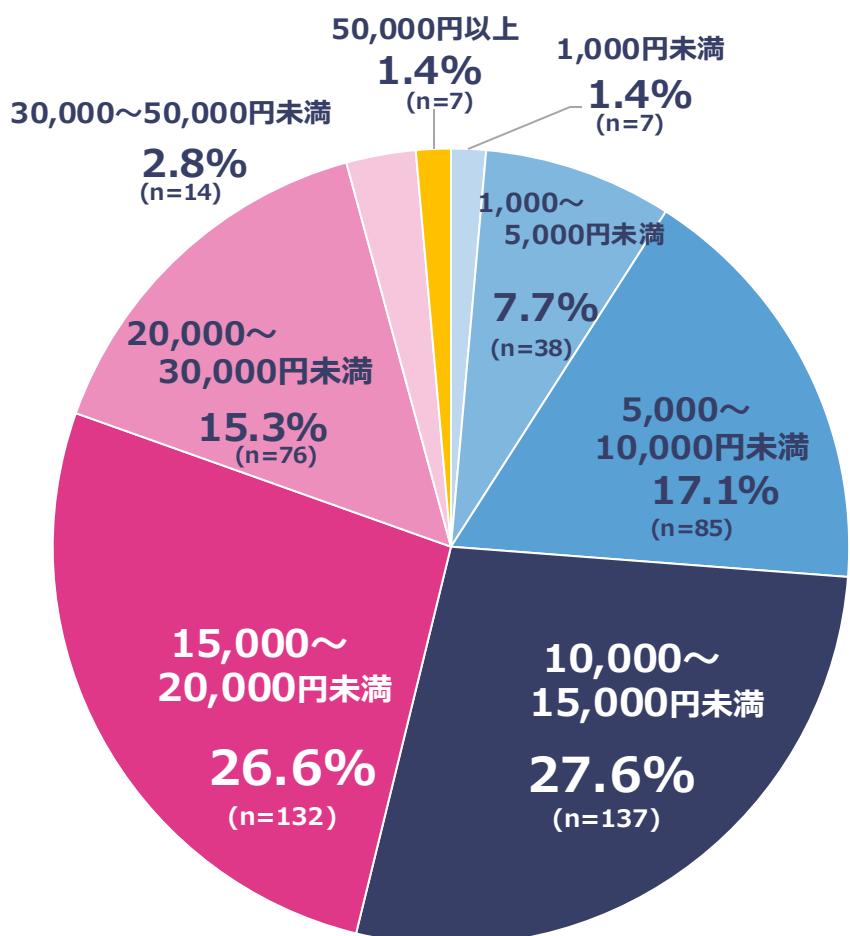


(n=496)

平均日当

※直近1ヶ月に業務を行っていない場合は、一番最近に業務を行った日についてお答えください。

※千円未満は切り捨てでご記入ください。1日あたりの報酬が千円に満たない方は、百円単位でご記載ください。

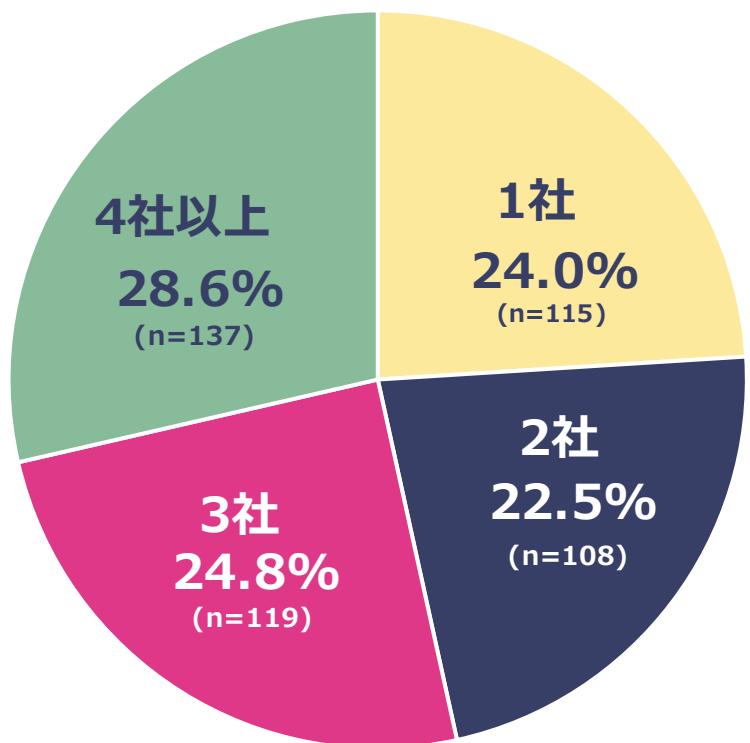


他のフリーランス職種よりも軽貨物ドライバーの取引企業数は少ない傾向があり、1/4が1社依存の状態
月間20日以上の定期便配達を行っているドライバーは、従業員に近い働き方をしている可能性がある

直近6ヶ月で配達業務を行なった企業数 (n=479)

Q.直近6ヶ月間でいくつの企業（所属先・取引先・マッチングサービス）で配達業務を行いましたか（単一回答/必須）

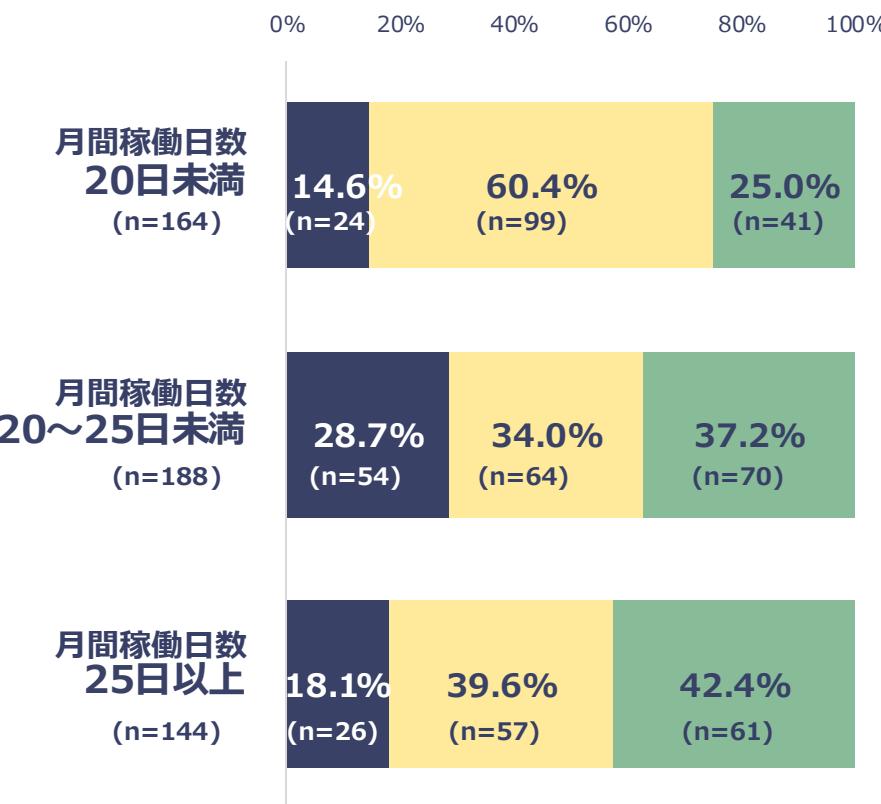
※「直近6ヶ月は稼働していない」と回答した17名を除く479名



直近6ヶ月で行った配達業務種別 (n=496)

Q.直近6ヶ月間で行った配達業務は、定期便と臨時便のどちらでしょうか（単一回答/必須）

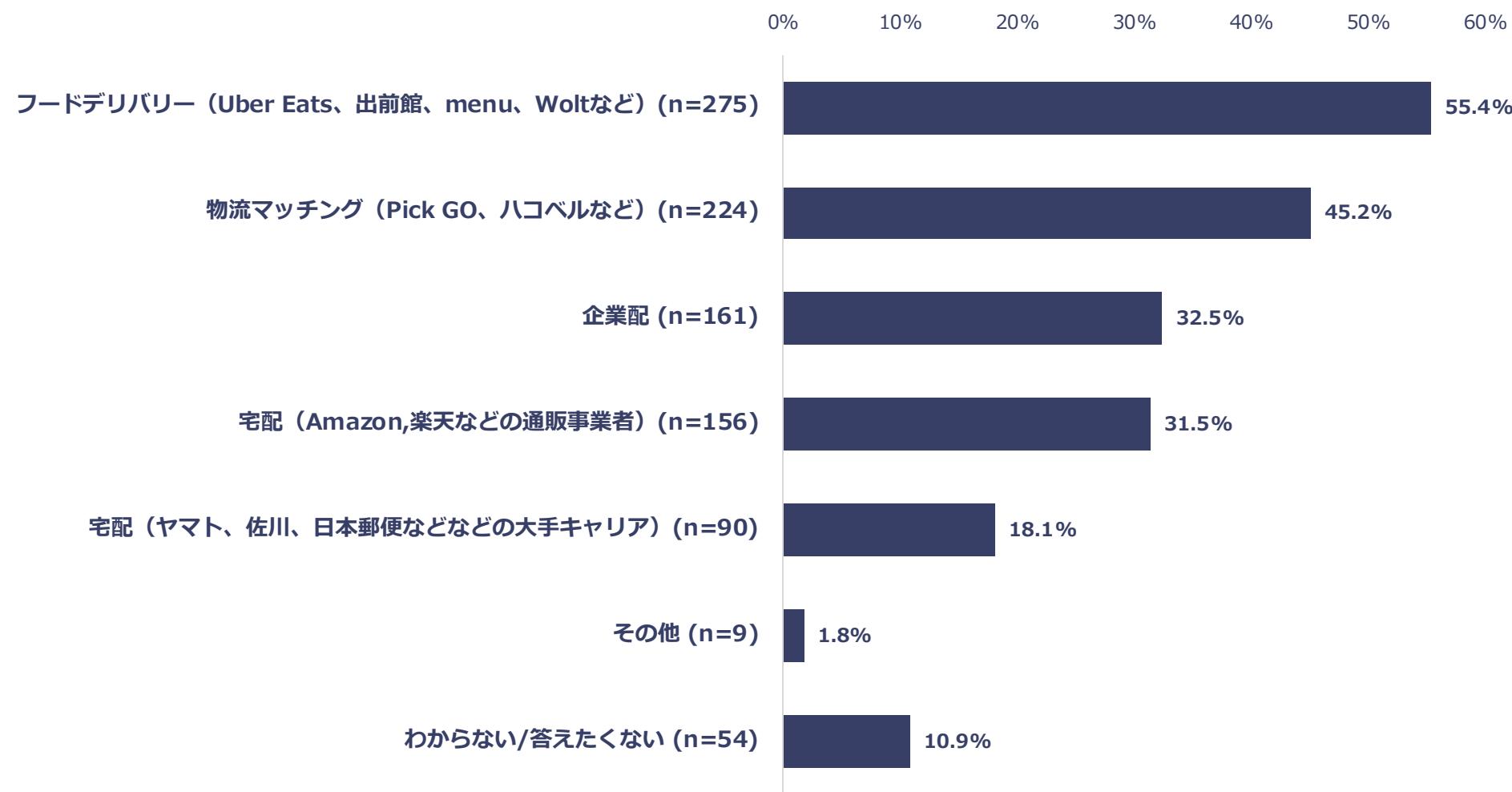
■ 定期便
■ 定期便も臨時便も両方やっている
■ 臨時便（スポット・チャーター）



半年以内に行った配送業務で最も多いのはフードデリバリーだが、
プラットフォーム上の単発マッチングではなく、配送会社と一括請負契約を締結するドライバーが多い

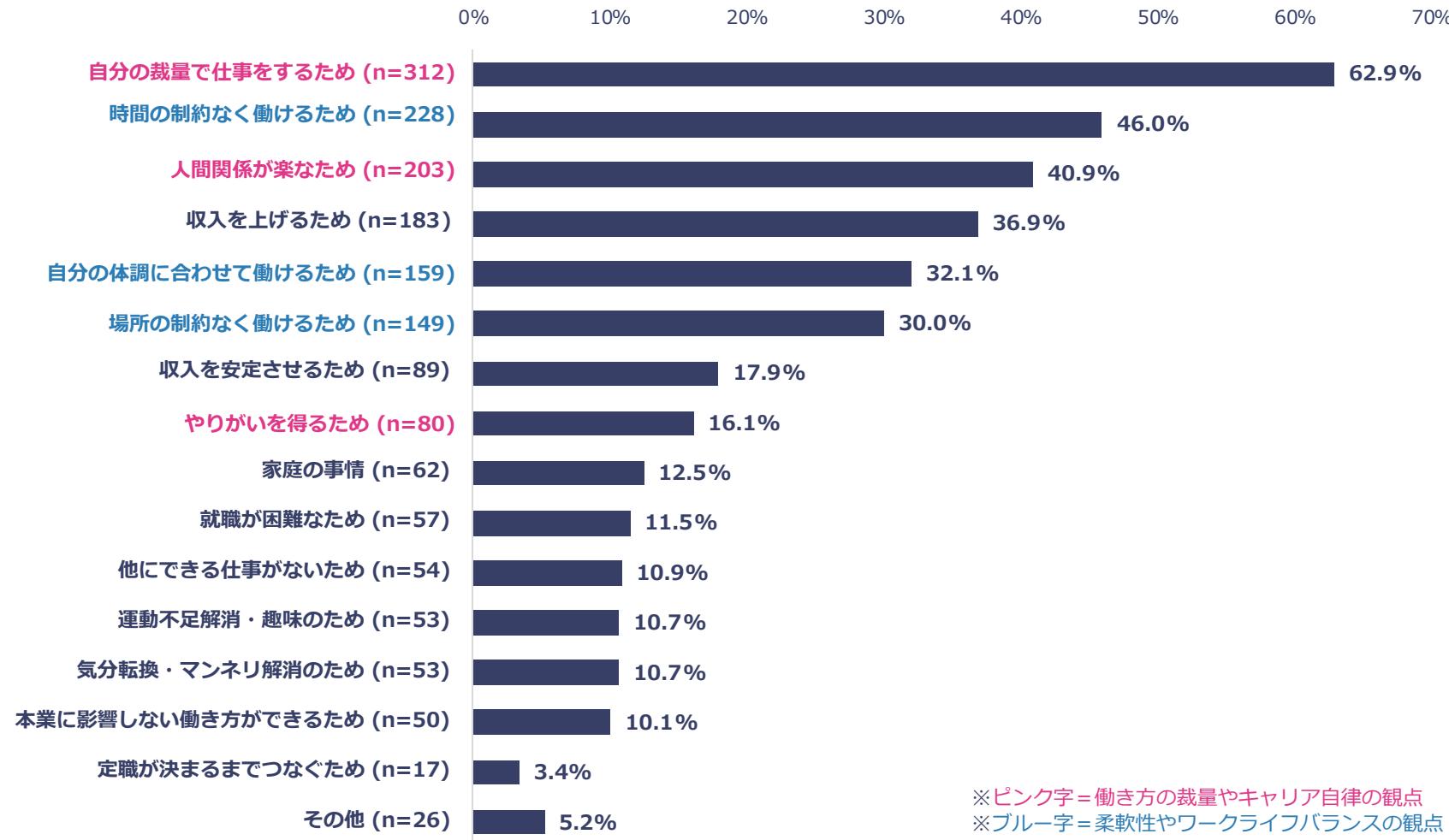
Q.直近6ヶ月間で行った配達業務にあてはまるものすべてお選びください（複数回答/必須）

(n=496)

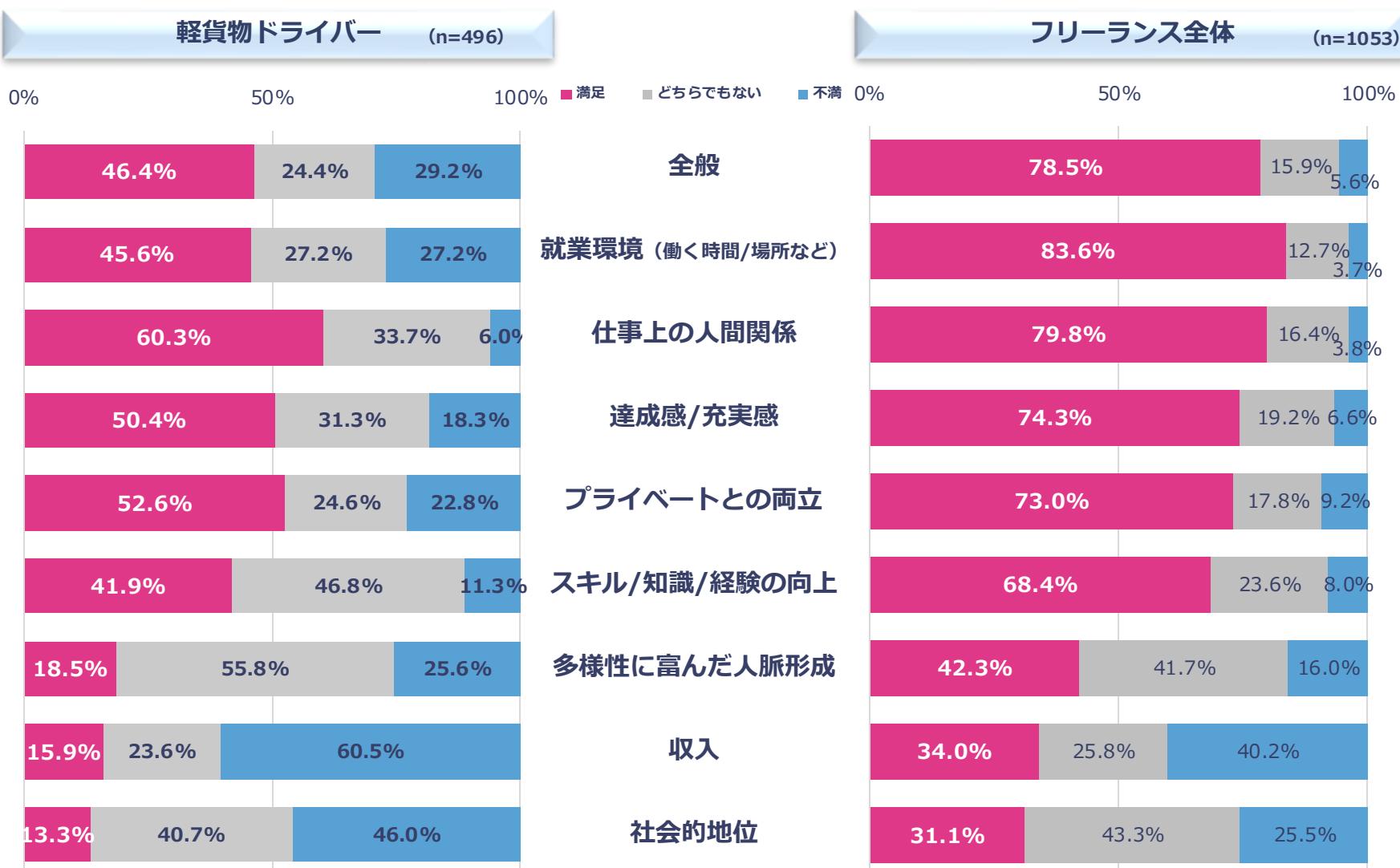


軽貨物ドライバーの求人は、働き方の裁量や柔軟性の高さ、高収入を謳っていることが多い、そこに惹かれてドライバーの仕事を始めた人が多い

Q.軽貨物ドライバーを始めた理由を教えてください。あてはまるものをすべてお選びください(複数回答/必須) (n=496)



軽貨物ドライバーの満足度は、フリーランス全体パネルと比較して総じて低い
特に「就業環境」「収入」「社会的地位」に不満な割合が全体パネルより20ポイント以上多い



満足度が高い群は、裁量があること、人間関係のストレスが少ないとなど、理由に挙げている

今の働き方全般に対する満足度が高い群

➤ 自由、裁量がある

- 個人で自由に仕事を選択できプライベートを優先出来る。(60代・宮崎県)
- 私は長時間働く事が困難なので、フードデリバリーのように時間拘束の無いお仕事はあります。(50代・福岡県)
- 以前は勤めていたので 1人で仕事ができて良いのと 自分の思うように仕事が決められるのが良い(60代・埼玉県)

➤ 人間関係のストレスが少ない

- 一般企業の様にマウントの取り合いはなく、互いに尊敬できる環境がある。(40代・広島県)
- 配送業は、殆んど一人仕事なので、余り人と関わらないのが、ストレスにならないので、続けられる事です。(60代・福島県)
- 個人経営者と情報交換ができ、営業の幅が広がる。(50代・長野県)

➤ 収入源が増える

- 53歳で早期退職して個人事業主として開業し、スポットの直受けをやっております。 サラリーマン時代から収入は激減しましたが、自由な時間は多いし、ストレスもほとんどないのでこの働き方にはとても満足しております。が、スポットは収入が不安定なので、副業か年金受給者に向いた業務だと思います。(50代・愛知県)

満足度が低い群は、経費や配送ノルマの増大にも関わらず、配送単価・報酬が上がらず低いこと、大手キャリア・元請け事業者との関係性や多重下請構造を理由に挙げている

今の働き方全般に対する満足度が低い群

➤ 経費・配送ノルマの増大

- 物価高騰だが、全く報酬が上がる見込みが見えてこない。特にAmazon。酷いぐらいの荷物の割に、めちゃくちゃ安い。調査してほいぐらい。(40代・大阪府)
- 月収が生活費に全く足りていないのが現状 家賃や光熱費等で殆どが消えてしまい生活の方が苦しくなっている。募集内容と全く懸け離れた収入の為、希望月収に全く届かない。(50代・静岡県)
- ガソリンをはじめとする経費や生活費が上昇しても報酬が上がらない。1日あたりの配達個数が劇的に増えているのに、報酬は一向に上がらない。(60代・神奈川県)
- 燃料代高騰しているが、荷主は配達単価値上げしない。その反対に要望だけは増える(40代・北海道)
- Amazonのデリプロの個人事業主は期間や配達量に関係なく報酬が固定だが期間が長く配達出来るのは荷量が増えて行く。荷量が増えると移動距離や不在の荷物が出る確率も増えてガソリン代や消耗品の負担が増え、不在の荷物が出れば拘束時間が増える。なのに報酬はベテランも新人も同じなのだからやってられない。(30代・福岡県)
- とにかく物量が多すぎて疲労感がとんでもない(30代・熊本県)

今の働き方全般に対する満足度が低い群➤ 単価・報酬が低い

- 送料が上がっているのに 我々の運賃が、上がらない。(50代・群馬県)
- 日本人の労働者の賃金がこの数年で上がったが、我々には最低賃金の概念がないどころか一件あたりの報酬が下がり続けている現状に納得がいかない。(40代・青森県)
- 労働対価として低賃金だと思う。誰でもできる仕事と思われているのか、社会的地位の低さを感じる。(40代・東京都)
- 拘束時間の割に報酬単価が低い。50万円から60万円稼げるからすごく良い職業なように言われたことがあるが そうは思わない。個人に降り掛かるリスク相応の金額ではないと考える。個人の事情で休暇を取りたくても人員的に無理であったり、休暇を取りたい人の為にクリスマスから成人式まで休み無しなど、プライベートを捨てないと稼げない。(40代・福岡県)

➤ 多重下請け構造

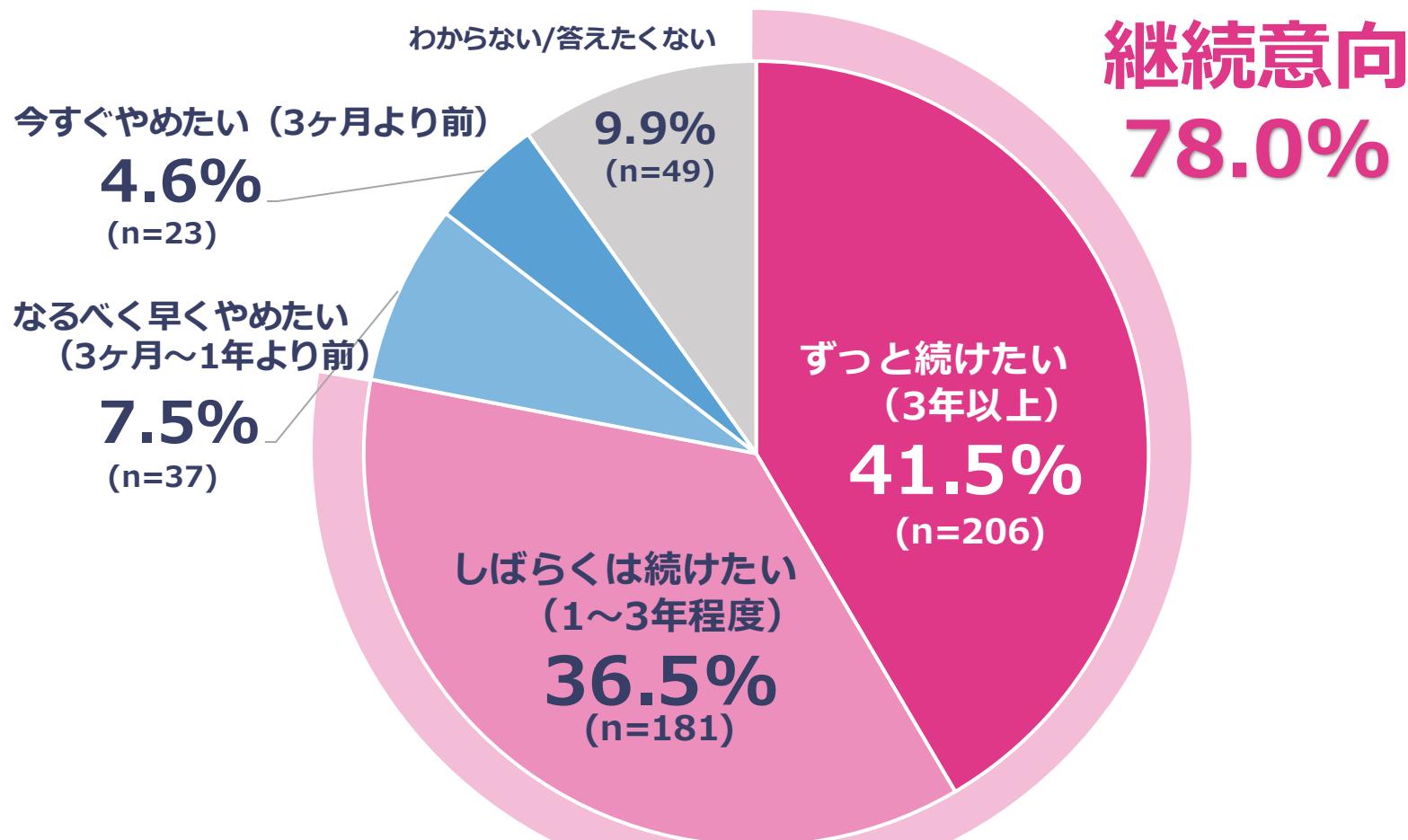
- 中抜き業者の排除を求める。(40代・群馬県)
- ガソリン代が上がる中、収入は変わらない、むしろ下がっているので、生活がままなりません。配達業務だけで生計を立てるのは不可能に近いです。物流がインフラを支えているのに、この仕打ちは酷いと思います。中抜きなどをなくして、ドライバーの手取りが増えるように改善して欲しいです。(40代・福島県)

今の働き方全般に対する満足度が低い群➤ **大手キャリア・元請け事業者との関係性**

- すべて荷主やマッチングアプリサービス提供会社の都合で、ミスマッチばかり。現場状況を知らない人間が指示するから歪みが生じていて、現場は疲弊している。そのせいか、非常識な質の悪いドライバーしか残らないから、更にドライバーの地位が低下し悪循環。燃料などのコストは上昇しているのは、皆さん知っているのに、運賃交渉に応じず、金は払わん仕事しろの状態。待機料金にしても東京都の最低時給よりも安く、指摘しても無視される始末。私は近いうちに貨物事業から撤退を考えています。未来は暗くしか感じません。自浄作用も無ければ、配送料無料なんてバカバカしい。すべての負担は底辺なんでしょう。配達する人間がいなくなって、初めて有難さがわかるのでしょう。だから基本的には不満しかありません。(40代・東京都)
- 社会的地位は下請けの下請けなどあってないようなもの。大手配送会社の社員を早く帰らせないといけないからと、夜間の荷物を自分のカートボックスに勝手に入れて帰る社員、また車の停めにくい配達先（嫌な配達先）の荷物を押し付けてくる社員など、都合の良い配達員 = 委託業者の図式が完全に出来上がっている。末端は焦りやイライラしている人が多く、繁忙期は怒鳴ったり荷物を投げたり蹴ったりしている社員を見て宅配に幻滅した。ラストワンマイルを担うと募集時には聞こえの良い言葉を使っているが、このような金額では割に合わないとネットやSNSでも出回っているのでなり手も少なくなってくるのではないかと思う。また、これからガソリン価格も上がるで報酬を上げないと行き詰まるのではと危惧している。(40代・福岡県)
- 企業のやり方があまりにひどい！改善しないと業務委託など誰もやらなくなる！押し付け、責任逃れ、全て委託などの責任転嫁！(40代・北海道)
- 元請け社員との、上下関係。(50代・東京都)
- 積地、納品先での扱われ方。間抜き、等、嫌気が指す相手とのやり取り。大変不満です。(50代・千葉県)

軽貨物ドライバー業務の継続意向は約8割
主な理由は、勤務時間や年齢による制約の低さ、収入確保、裁量、人間関係のストレスの低さなど

Q.今後も軽貨物ドライバーの業務を続けたいと思いますか (単一回答/必須)



ずっと続けたい・しばらくは続けたい

➤ 時間の制約がない（自分のペースで働ける、家庭や本業との両立など）

- 勤務時間は基本的に非常に柔軟なので、高収入の契約を提供してくれる会社を見つけることができれば完璧です。 (30代・富山県)
- 自分のペースで仕事を受けることができる。 (50代・香川県)
- 家庭の都合にあわせて仕事ができるから。 (50代・神奈川県)
- 会社員では出来ない、全ての時間、稼働、休みが全て自分次第で自由に稼働出来る為。 (40代・北海道)
- 若くないので体力もなくなるので自分のペースで仕事ができる。以前勤めていた運送会社のような人間関係の古い縛りがない。 (60代・大阪府)

➤ 年齢による制約がない（定年がない、年齢切りされないなど）

- 定年後の仕事として長く出来るので。 (60代・千葉県)
- 年齢に見合った仕事がある。 (60代・大阪府)
- 年齢的に65歳となり年金受給者となりましたが、受給額では生活費として少ない。現在フードデリバリー業務を中心に稼働することで収入を得ています。しかし、時間当たり労賃が低いので、どうしても長時間運転となってしまう。自分としては運転業務が好きなのでこれからも続けて行ける仕事だと思う。 (60代・岐阜県)
- 私は歳50を超えており、再就職では職種が限られています。軽貨物のフリーランスは今のところ年齢制限などはなく体力的にも継続して続けることが出来る。単発バイトなどはきついものも多く続けるのは年齢的に難しい。 (50代・大阪府)

ずっと続けたい・しばらくは続けたい

➤ 収入を上げるため、安定させるため

- フリーランスであるが為頑張ればその分報酬が還元される為。(30代・熊本県)
- 手早く稼げる手段だから。(40代・岐阜県)
- とりあえず自分は他の業界より単価がいいから。(50代・埼玉県)
- 収入を安定させる為。経費も上がり、運賃が上がる見込みもなく労働時間も長いのでずっとやりたいとは思わない。(50代・東京都)
- 世間的に不安定な状況である為、自分の最低限の収入源として軽貨物業を重宝しているから。(50代・千葉県)
- 年金が少ないため、補填しなければならない。(60代・神奈川県)

➤ 自己裁量、人間関係などストレスの低さ

- 自己の裁量で仕事を受注するか否かを決めることができる点が、今の自分の立場に適していると感じている。(60代・埼玉県)
- 自己の裁量で自由に仕事ができるのが魅力。対価に見合った仕事なら達成感があり楽しい。(60代・東京都)
- 人間関係によるストレスが少ない(50代・埼玉県)
- 気楽だからです。何物にも縛られない今の環境は、自分の生き方に非常にマッチしていると感じています。(50代・東京都)
- 現在の私の環境ではあまり不満は無く、健康である限り続けていきたい。選択肢の多さと自由度の高さが最大の魅力で、自動車の運転にあまりストレスを感じない、または運転が好きな人には最適の労働環境だと思う。(50代・岡山県)

ずっと続けたい・しばらくは続けたい

➤ 将来に備えるため

- まだまだスキルアップして売上を伸ばさせていけると感じているから。(20代・神奈川県)
- 現在は個人事業主だが、行末は法人化にして会社を大きくして行きたいと思っている為(40代・埼玉県)
- 将来的に株やFXで生計を立てることを目指しているので。(60代・神奈川県)
- 第二の本業が確立されるまでに1~2年後を想定しているため(40代・東京都)
- 病気治療期間の目処が経つまで(20代・福岡県)
- 子育てが終わった後のセカンドキャリアとして自分に向いていると思う(40代・京都府)

➤ その他(ずっとやってきている、好き、需要が高まることを見込んで、他に選択肢がないなど)

- いつでも辞められるので。幸いお客様には良くしていただいているので良好なうちはこのまま続けたいですね。(40代・東京都)
- これまで積み重ねてきた信用を継続してやっていきたいから。(40代・熊本県)
- やりがいがあり自分には性にあってるからです。(40代・石川県)
- 収入は少ないが車好き、運転好きなので、体が動くうちは続けたい。(50代・愛知県)
- 配達は、無くならない。ガソリン代金は高くなるが需要は高い。だからやめれない。(40代・北海道)
- 軽貨物の仕事は日本の道路事情にもマッチしていて今後も必ず必要な仕事であり、物流は今後もなくなることはないから。(30代・京都府)
- 運動不足解消。(50代・京都府)
- 就職先がない事と、次にしたい事がないこと 働かないと生きていけないため。(40代・福岡県)
- 他に出来る仕事がないから。(40代・東京都)

なるべく早くやめたい・今すぐやめたい

➤ **手取りの減少（経費の増加、報酬・件数の減少）**

- 報酬や件数の減少傾向、ガソリン代の高騰傾向にあり手取りが少なくなっている(40代・北海道)
- 先がない。単価も上がらない。実質ガソリン代が上がり、今まで以上にお金がかかるけど、単価はそのまま。挙げ句の果てには、元請けの社員の人が足りないからと連休がなくなり、こっちの都合を聞かず仕事にかり出される。(30代・広島県)
- アンケートフォームは業務終了後に出てきたりと、風通しの良さそうな雰囲気はありますが、声が反映されると感じたことは一切ありません。業界全体かもしれません、単価は非常に厳しいもので、1日張り付いていないと目標額（達しない日も多い）に到達するのが難しいため、金額ベースで働く人よりも、金額に関係なく時間が空いている人向けの仕事になっているため。(40代・北海道)

➤ **体力の限界**

- 体力的にもきついです。(40代・福岡県)

➤ **長時間労働**

- 労働時間が長すぎて疲弊している、稼ぎたければ休みを減らさないといけない、個数と人数により、収入が左右され安定しない、何かあったときの補償がない、やっている事が社員と変わらないのであれば安定した方が良いかなと考えるようになった。(50代・秋田県)
- 勤務時間が長い 時間指定に縛られる。(20代・広島県)

➤ **その他**

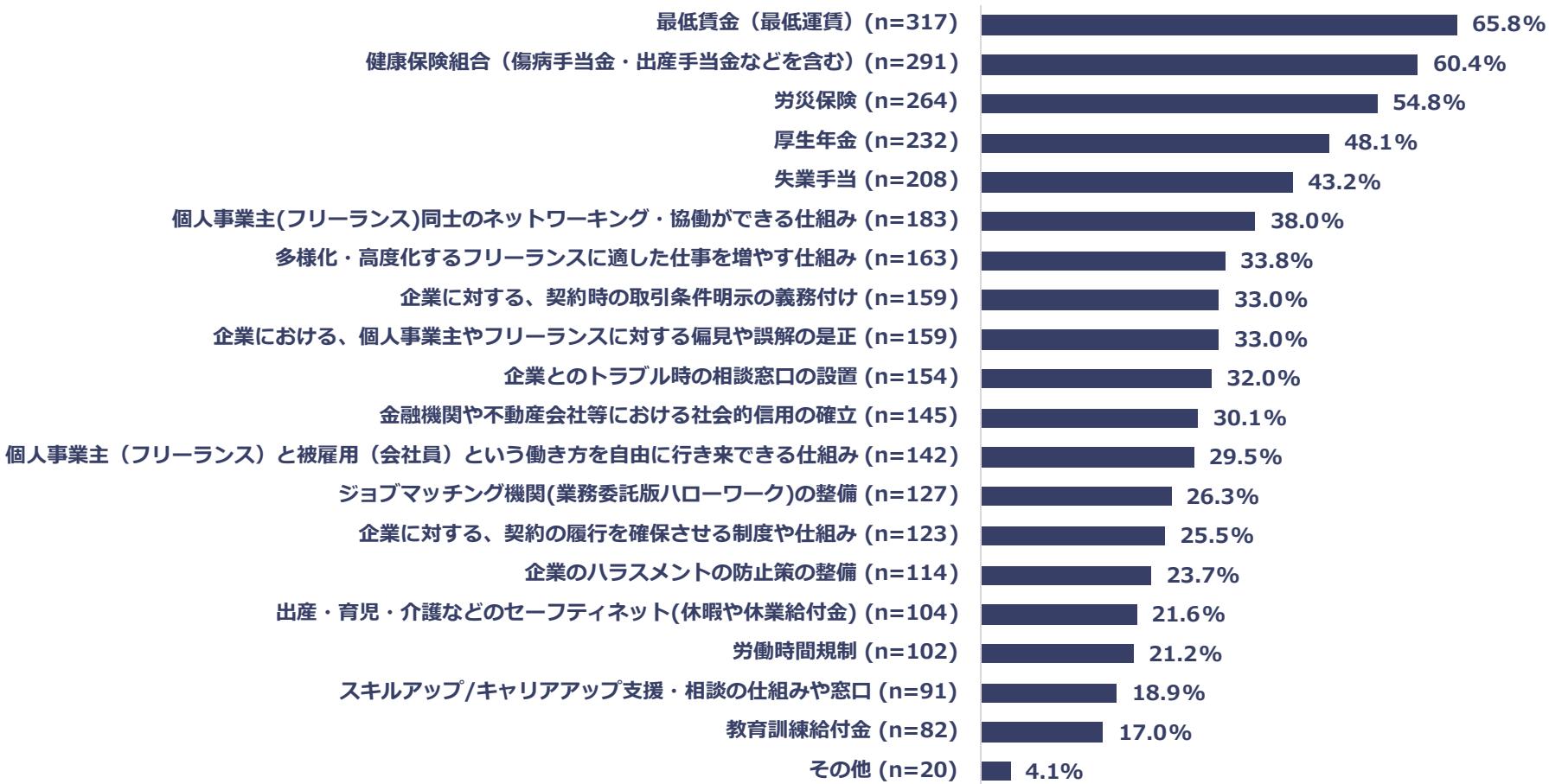
- 人間がやるような仕事ではない 底辺だとの偏見が根付き見下し除外される。心からそう思います(30代・東京都)

軽貨物ドライバーならではの特徴として、最低賃金、健康保険組合、労災保険、厚生年金、失業手当など、労働者と同等の規制や社会保障を求める声が上位に挙がっている

Q.個人事業主（一人親方）や一人社長といった働き方を日本で選択しやすくするためには、何が必要だと思いますか。あてはまるものをお選びください。（複数回答/必須）

※雇用契約以外の回答者（n=482）

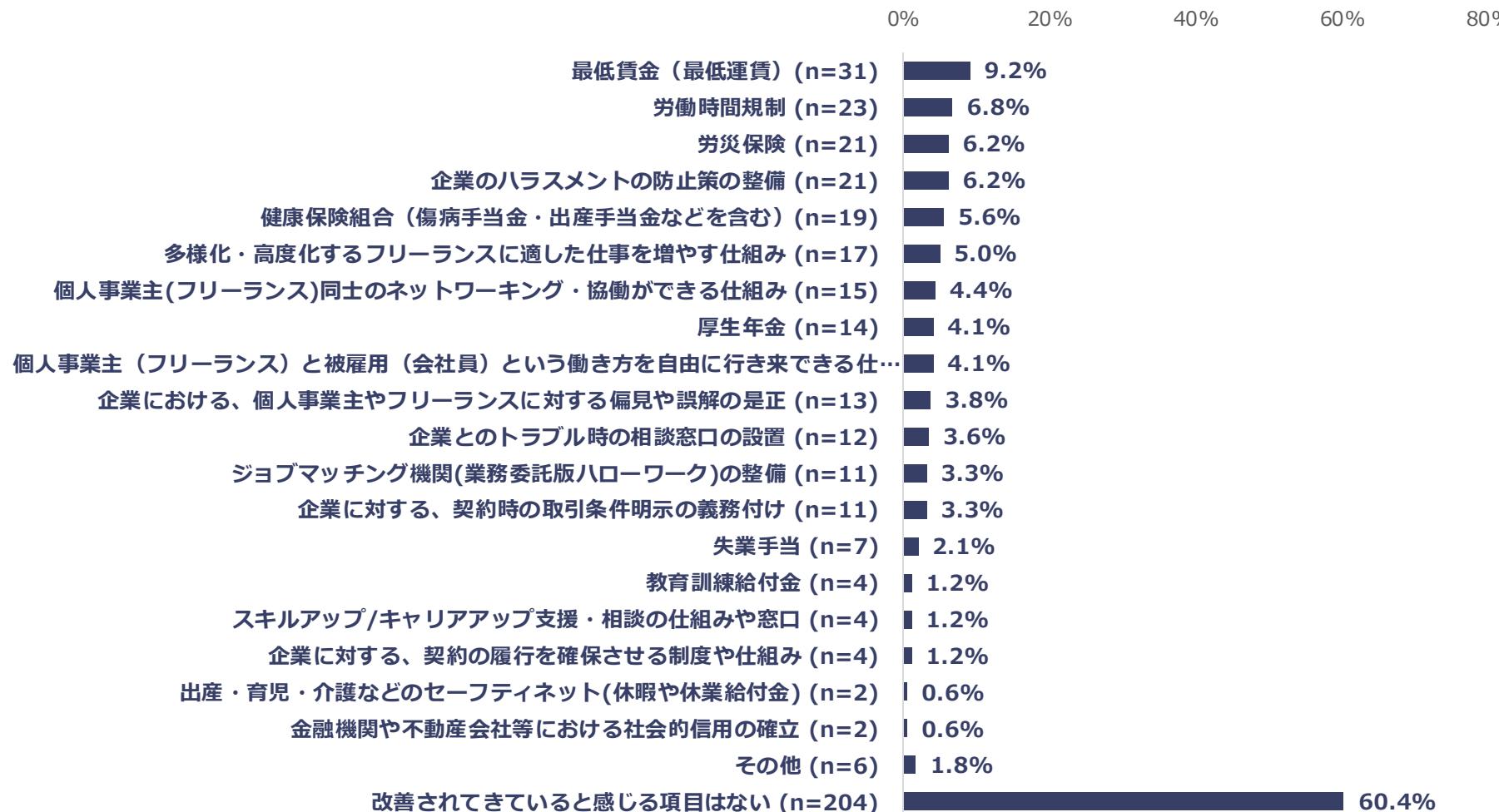
回答	割合			
0%	20%	40%	60%	80%



働き始めた時点より「改善されてきていると感じる項目はない」という回答が6割

Q.あなたが個人事業主（一人親方）や一人社長として働き始めた時点と比べ、改善されてきていると感じる項目を5つまで選んでください。（複数回答/必須）

※軽貨物ドライバー歴2年以上のうち雇用契約以外の回答者 (n=338)



フリーランス全体パネルと比較して、労働者性の判断基準に当てはまる回答者が多く、指揮監督下で働かされている疑いのある軽貨物ドライバーは半数を超える

Q.現在あなたが軽貨物ドライバーとして活動する業務環境についてお伺いします。

下記についてどの程度あてはまるか教えてください。

※複数の業務環境がある場合は、最も多くの業務時間を費やしている業務についてお答えください(各項目単一回答 / 必須)



業務の手順や進め方について、発注者等から具体的な指定や指示を受けている



勤務場所・時間を発注者等から指定されたり、労務・勤怠管理をされている



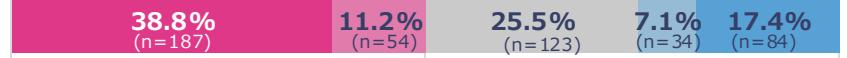
契約内容に含まれないサービスや追加の業務を断ることができない



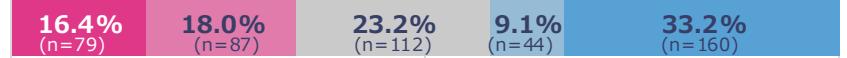
配送ノルマが課せられている



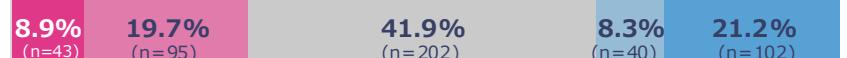
第三者への再委託が認められていない



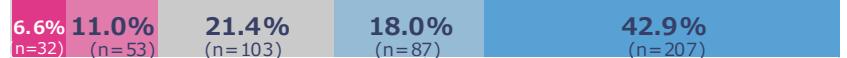
報酬が時給制、または勤務時間が定められた日当制である



同じ職場で働く社員もフリーランスも、似たような給与・報酬体系になっている



仕事に必要な機械、器具等は発注者が用意したものを使っている



他の取引先と仕事ができない専属契約や独占契約を結ばれている



自由回答では、諾否の自由、指揮監督、拘束性すべてにおいて、偽装フリーランスとしての懸念が高い
また契約条件明示義務違反やハラスメントなどフリーランス法への抵触も懸念される

- Amazonは偽装委託契約をする為に、全ての判定をAI化（そのアルゴリズムは人が決めている）し、配達の全てを「AIが判定したこと」と誤魔化し、ドライバーの指揮監督を人からコンピューターへ移し、責任を逃れている。（Googleマップ上の）ピンずれ、交通渋滞を全く考慮なく、遅配、持ち戻り多しと判定させ、少しでも判定基準を下回ると理由なしにアカウント停止とする「非人間的」物流構造を構築している。（60代・沖縄県）
- シフトを含め配送指示とノルマを達成しつづけないとクビになる所。正当な意見（物量が多すぎて大変すぎるアマゾンで1日250個以上！！）を伝えて何も変わらない。増えるばかり！（30代・熊本県）
- そもそも自分の受け持ちが終わった後に自社フォローに行かされるのは違うんじゃないでしょうか？あくまで運送会社と業務委託を結んだ個人事業主であって、運送会社に所属したつもりはありませんが。自社フォローと聞くと違和感しか覚えません。（40代・佐賀県）
- 以前ある会社の仕事を業務委託として行なっていたが、その会社の仕事をすべて（貨物運送以外の事も）を請け負い、またすべての業務が会社側の指示命令で行われていた。明らかに偽装請け負あるいは偽装フリーランスであった。（50代・大阪府）
- 以前は委託会社と契約していましたが、そこは他社との重複契約を認めていなかったので、いわゆる偽装フリーランスにあたるのかなと思っておりました。とつぜん契約解除になったので、裁判を起こしましたが敗訴しました。（50代・愛知県）

- 委託会社の時はほぼ奴隸でしたが、マッチングサイトを利用するようになってからはいわゆるギグワーカーとなり、偽装フリーランスとは微塵も感じなくなりました。 (50代・千葉県)
- 休暇への裁量はほとんどない。休みたいのに休めない。シフトが組めないから無理と言われたり、そんなに希望休を出すのはあなただけだよと言われたりしたことがある。 (40代・福岡県)
- 業務委託契約書を交わすことしてくれない。また、他の会社から仕事を受けると、仕事を回して貰えないため、そこから仕事もらうためには、その会社の近所で長時間待機をせねばならず、それを要求される。 (50代・福岡県)
- 時間が管理され、それに対して日当なので、完全な偽装フリーランスだと思います。ただ企業配の場合、人手不足で社員も集まらない状況なので、このやり方しかないかな…と理解はして働いています。企業側は社員を雇う事を考えると、社会保険などを加味すれば、我々の報酬がもう少し高くてもいいなーと思いますが。大手企業が中抜きをしているので、致し方ないかな。と思いこの仕事を続けています。 (50代・東京都)
- 配送の契約のはずが搬入やピッキングまでさせられても配達の距離制や時間給での契約である。搬入、ピッキング等の負荷業務が入るのであれば別途業務に関わる報酬を支払うべきだと思う。 (50代・福岡県)
- 配達ルートや荷量は割り当てられ、アプリを使いGPSで管理されている。いつも荷主の考え方や通達だと元請会社から言われている。 (50代・福岡県)
- 集合場所への時間が決められている。配達終了の報告義務 契約にはない仕事を強制(自販機への補充)スマホを持たされ位置情報を把握されている。 (40代・静岡県)

- 荷物を残す数が多いと元請け社員より不満、クレームがつき、10連勤などの過酷な勤務により荷量を捌いている。(50代・秋田県)
- 偽装フリーランスかどうかは別として 佐川で働いて辞めると 三ヶ月は佐川で働けないとか 委託会社の契約で 1年はその現場で 働けないとかがあるので腑に落ちない。(50代・埼玉県)
- 偽装フリーランスと言う言葉を初めて知ったので思った事が無いが、新法が出来ても守らない会社が有る。業務完了後に高速代は、込みと言われたり良く有ることです。(50代・千葉県)
- 元請けの会社が全くと言っていいほどフォローがなく、必然的に依主(発注/クライアント)と親密にやり取りしていて、気にかけてくれて、これまで続けてこれました。懸念しているのは元請け会社で、18%と他より高いロイヤリティを差し引いてますが、割に合わないです。同業界の定期便が他の元請けだと一日5000円近く異なる事実を知りました。今の元請けは、中抜きした後、更に18%のロイヤリティを差し引きしているのでは?と疑問を持つてます。相談先も不知で、まだ小さい子が3人もいるので、これから先を考えると不安です。(40代・沖縄県)
- オファーがアプリにきても優先オファーは16秒の間に操作しないと自動的にキャンセルされるので運転中にオファーがきても車を安全に止めて操作したくても間に合わず内容の確認なんかできない。店舗で料理待ちの待機が発生しても待機料金は出ないしキャンセルも出来ない。店舗の調理ミスや入れ忘れも受取時に確認をちゃんとしなかったとしてドライバー責任になりトラブルアカウントにされる。契約内容や配達料金の値下げなどは一方的にメールで送ってくるだけで話し合いや交渉などはしてもくれないし了承しないと稼働させてくれない。と、いった感じで雇用契約の内容を業務委託契約といいかえているだけ。(40代・埼玉県)

認知度は78.8%、理解度は34.7%で、理解度はフリーランス全体パネルを大幅に下回る

Q. 2024年11月1日からフリーランス・事業者間の取引適正化と就業環境整備のため、新たに施行された『フリーランス法』について、あなたの現在の状況にあてはまるものをお答えください（単一回答/必須）

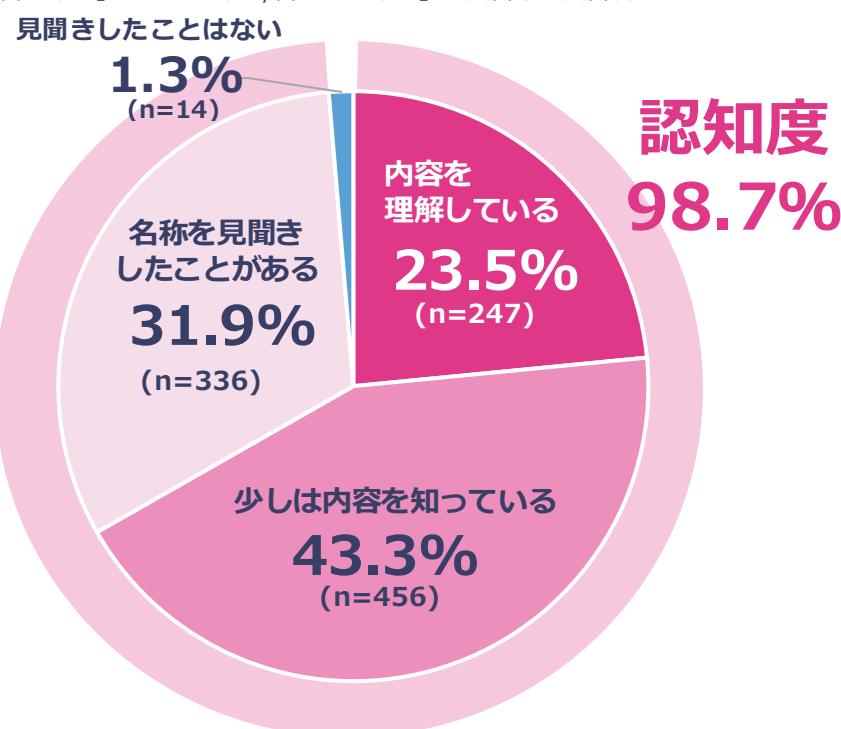
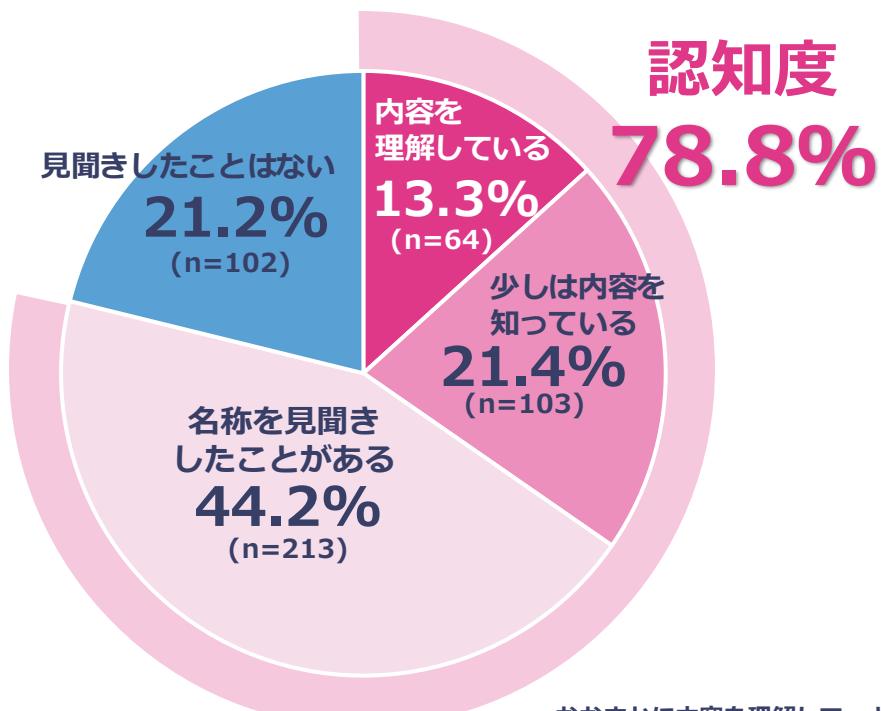
軽貨物ドライバー

(n=482)

フリーランス全体

(n=1053)

※契約形態について「業務委託契約」「業務委託契約と雇用契約の両方」「契約書はない」「わからない/答えたくない」と回答した回答者



- おおまかに内容を理解して、どのように対応しようかを検討している
- 内容について聞いたこと・調べたことがあり、少しは内容を知っている
- 名称について見聞きしたことがあるが、あまりよく知らない
- 見聞きしたことはない

フリーランス法について取引先との会話に出てきたと回答した軽貨物ドライバーは6%
自身を守る盾として活用できていない懸念がある

Q. 『フリーランス法』について、取引先との会話に出たことがありますか (単一回答/必須)

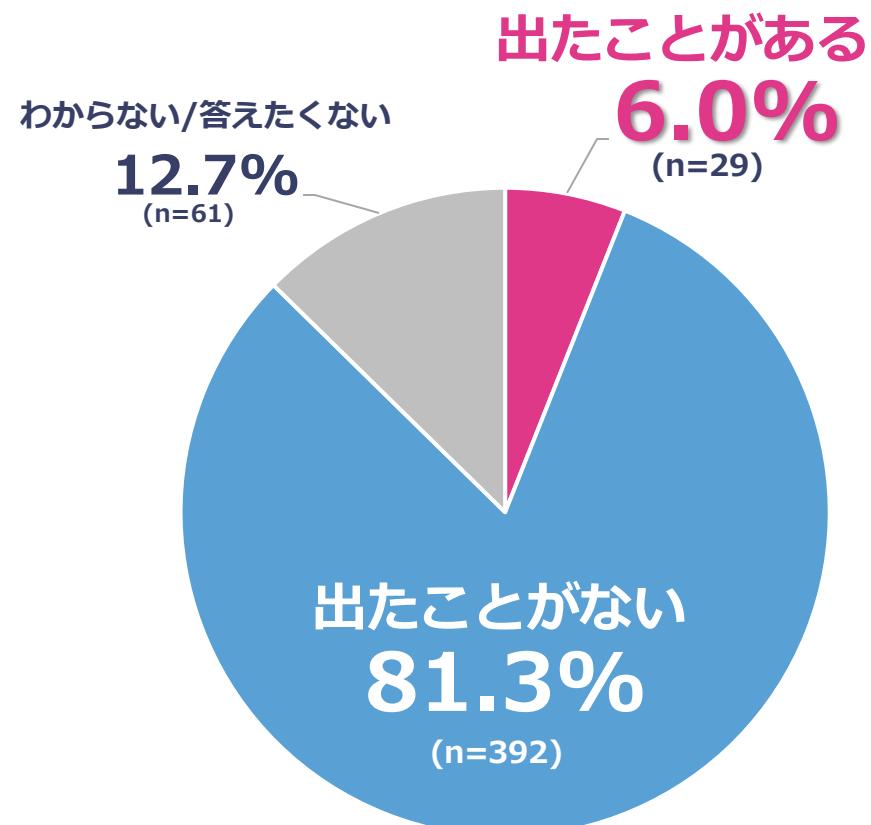
軽貨物ドライバー

(n=482)

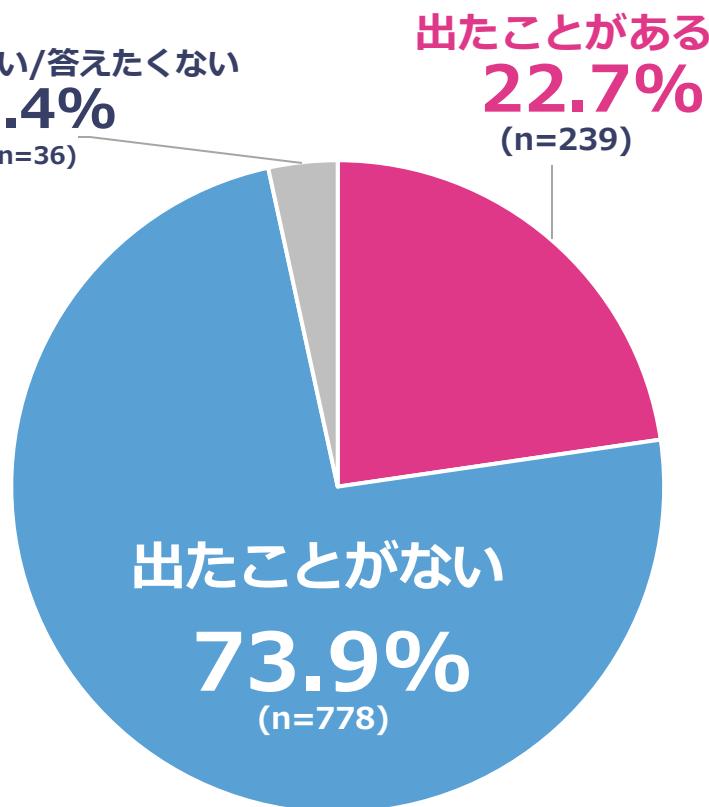
フリーランス全体

(n=1053)

※契約形態について「業務委託契約」「業務委託契約と雇用契約の両方」「契約書はない」「わからない/答えたくない」と回答した回答者



わからない/答えたくない
3.4%
(n=36)



登録申請済みが38.0%、申請意向が13.2%、該当職種だが登録するつもりはない人は26.6%

Q. 2023年10月1日から、消費税の仕入税額控除の方式としてインボイス制度が開始されましたが、あなたの現在の状況に当てはまるものをお答えください (単一回答/必須)

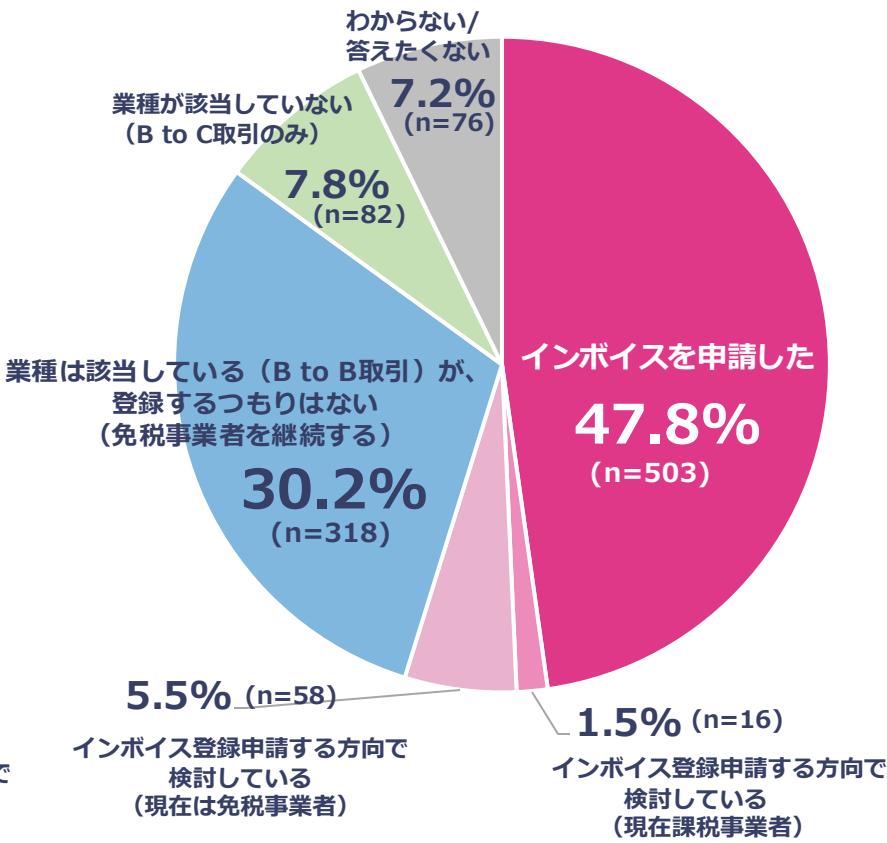
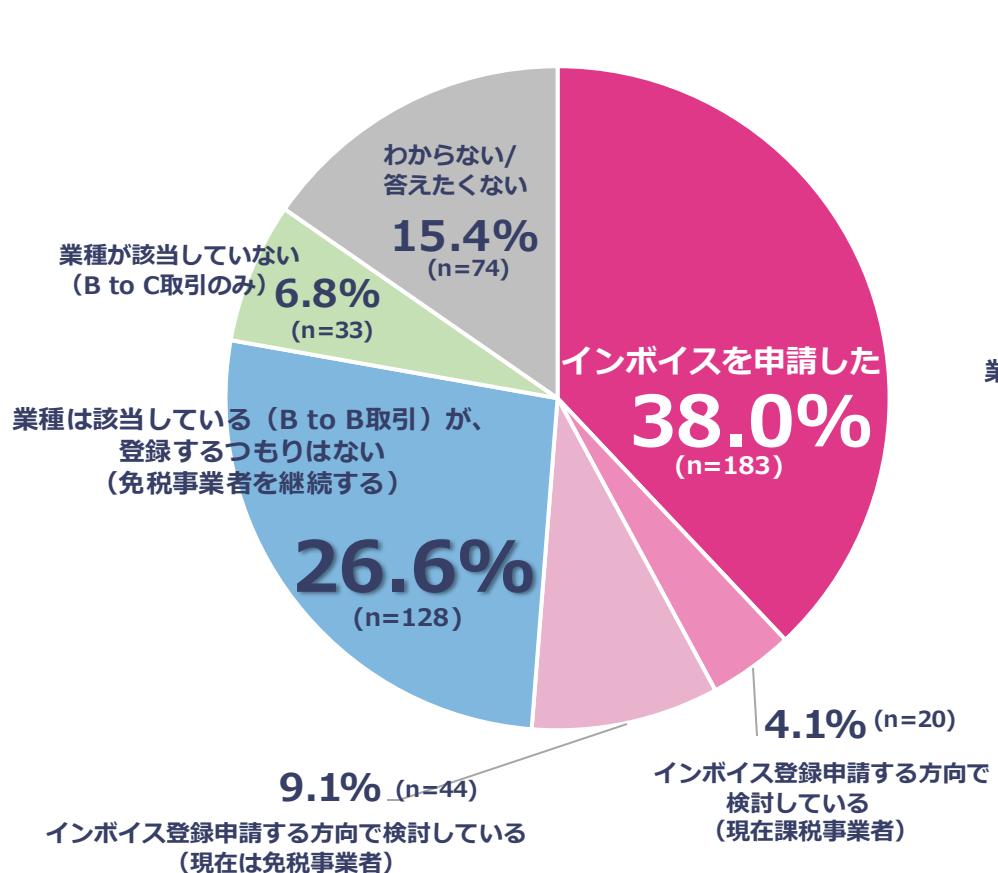
軽貨物ドライバー

(n=482)

フリーランス全体

(n=1053)

※契約形態について「業務委託契約」「業務委託契約と雇用契約の両方」「契約書はない」「わからない/答えたたくない」と回答した回答者



値上げ交渉を行った結果、価格転嫁できた人とできなかつた人がそれぞれ14.2%ずつ
6割の人は値上げ交渉そのものができていない

Q.インボイス登録により新たに発生する納税負担分（年間売上1000万未満の小規模事業者の場合は約2%）について、発注事業者に価格転嫁できましたか。※インボイス制度以外の理由で価格交渉をした場合も含みます（単一回答/必須）

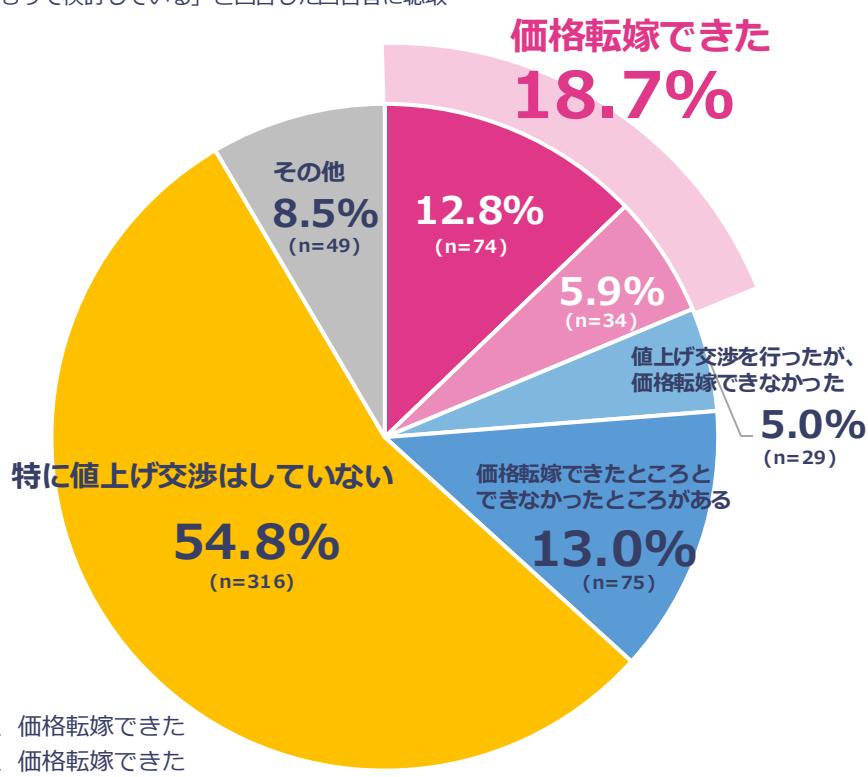
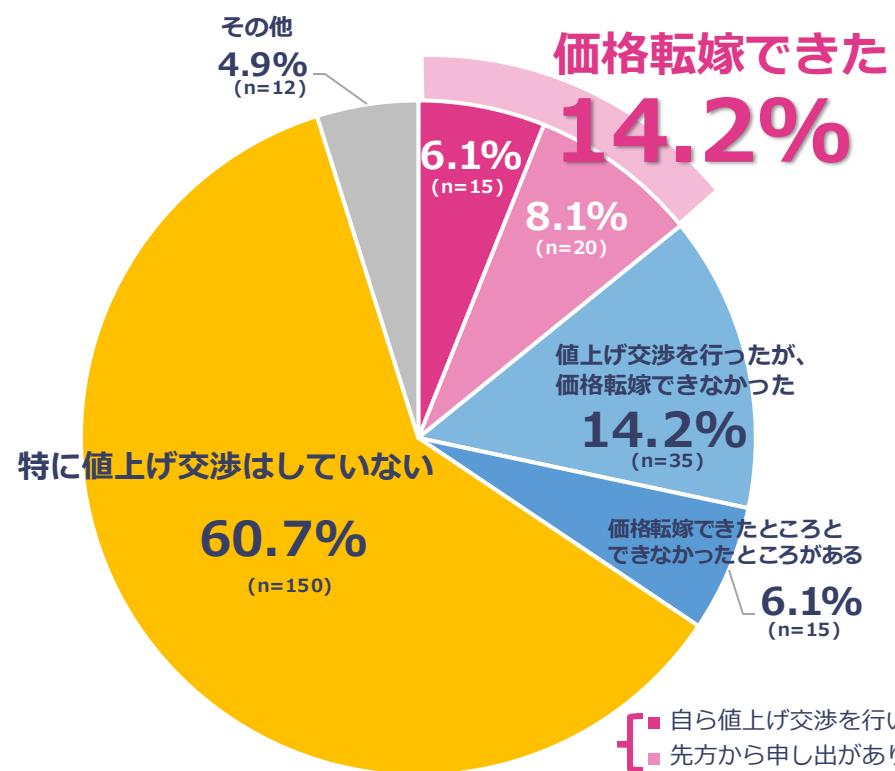
軽貨物ドライバー

(n=247)

フリーランス全体

(n=577)

※「インボイス登録申請した」「インボイス登録申請するつもりで検討している」と回答した回答者に聴取



- 自ら値上げ交渉を行い、価格転嫁できた
- 先方から申し出があり、価格転嫁できた
- 値上げ交渉を行ったが、価格転嫁できなかつた
- 取引先によって、価格転嫁できたところとできていないところがある
- 特に値上げ交渉はしていない
- その他

請求・支払関連書類に消費税が記載されている割合がフリーランス全体パネルより低く、
作成していない/受け取っていない軽貨物ドライバーも1割を超える

Q.あなたが作成する請求書または売上先から受け取る支払書のような請求・支払に関する書類には、「消費税額」は記載されていますか(単一回答/必須)

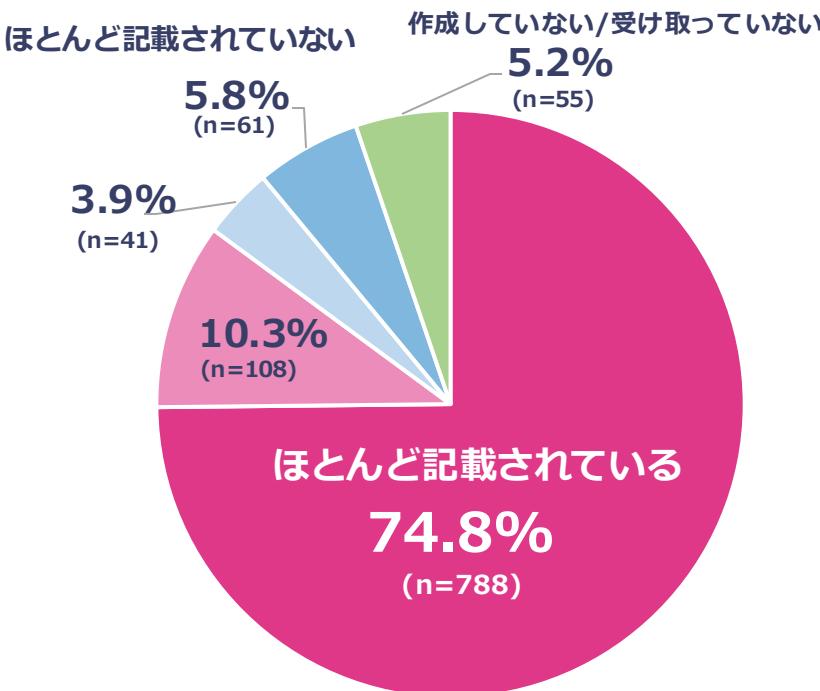
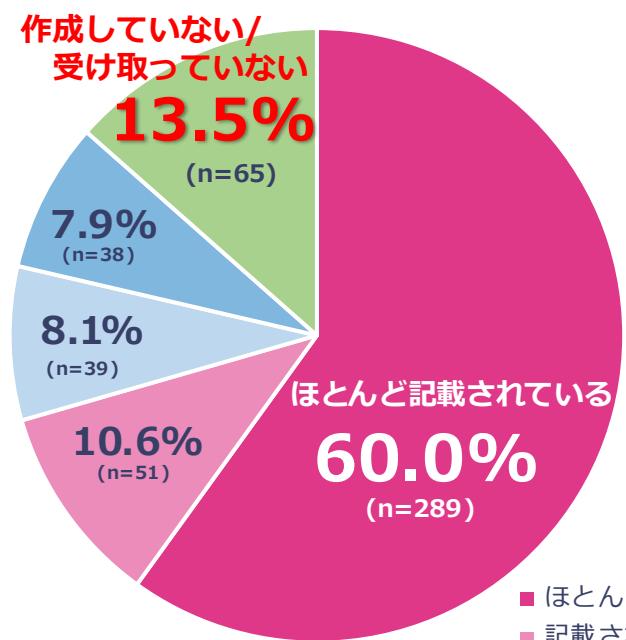
軽貨物ドライバー

(n=482)

フリーランス全体

(n=1053)

※契約形態について「業務委託契約」「業務委託契約と雇用契約の両方」「契約書はない」「わからない/答えたくない」と回答した回答者



- ほとんど記載されている
- 記載されている場合が多いが、記載されていない場合もある
- 記載されていない場合が多いが、記載されている場合もある
- ほとんど記載されていない
- 作成していない/受け取っていない

インボイス施行後、報酬値下げを一方的に通知された免税事業者軽貨物ドライバーは2割を超えた

Q.免税事業者であることを理由として、取引の打ち切りや報酬値下げを提示されたことはありますか (単一回答/必須)

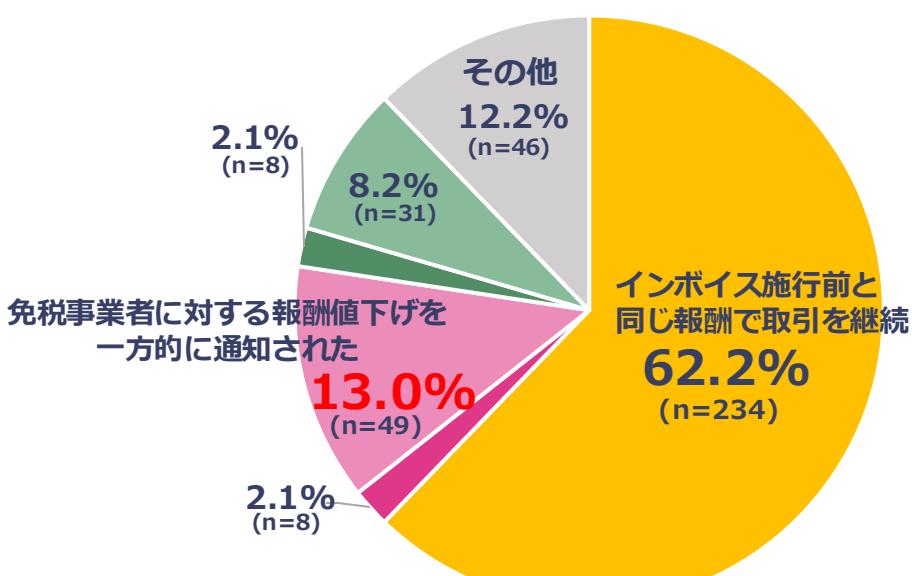
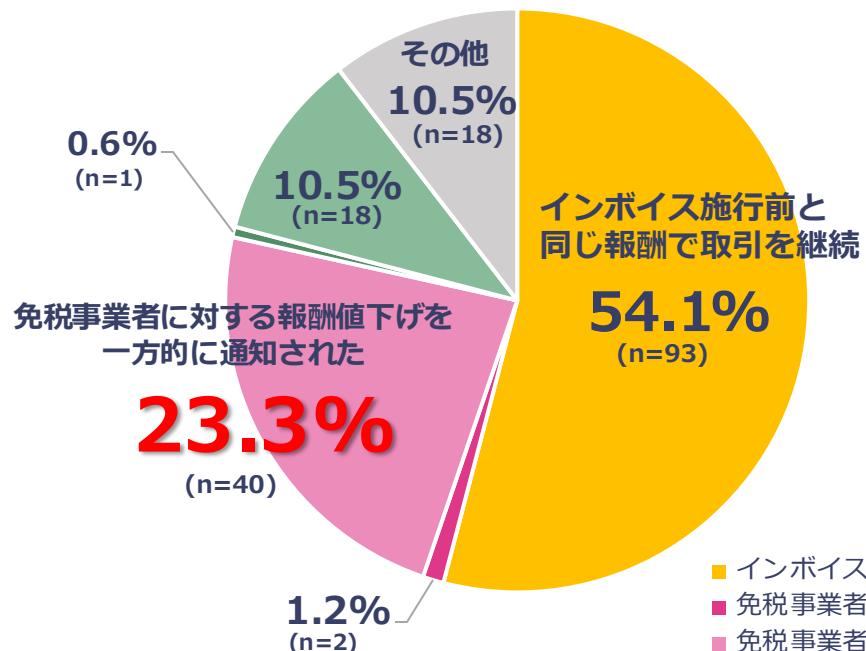
軽貨物ドライバー

(n=172)

フリーランス全体

(n=376)

※現在の状況に「インボイス登録申請する方向で検討している（現在は免税事業者）」「業種は該当している（B to B取引）が、登録するつもりはない（免税事業者を継続する）」と回答した回答者



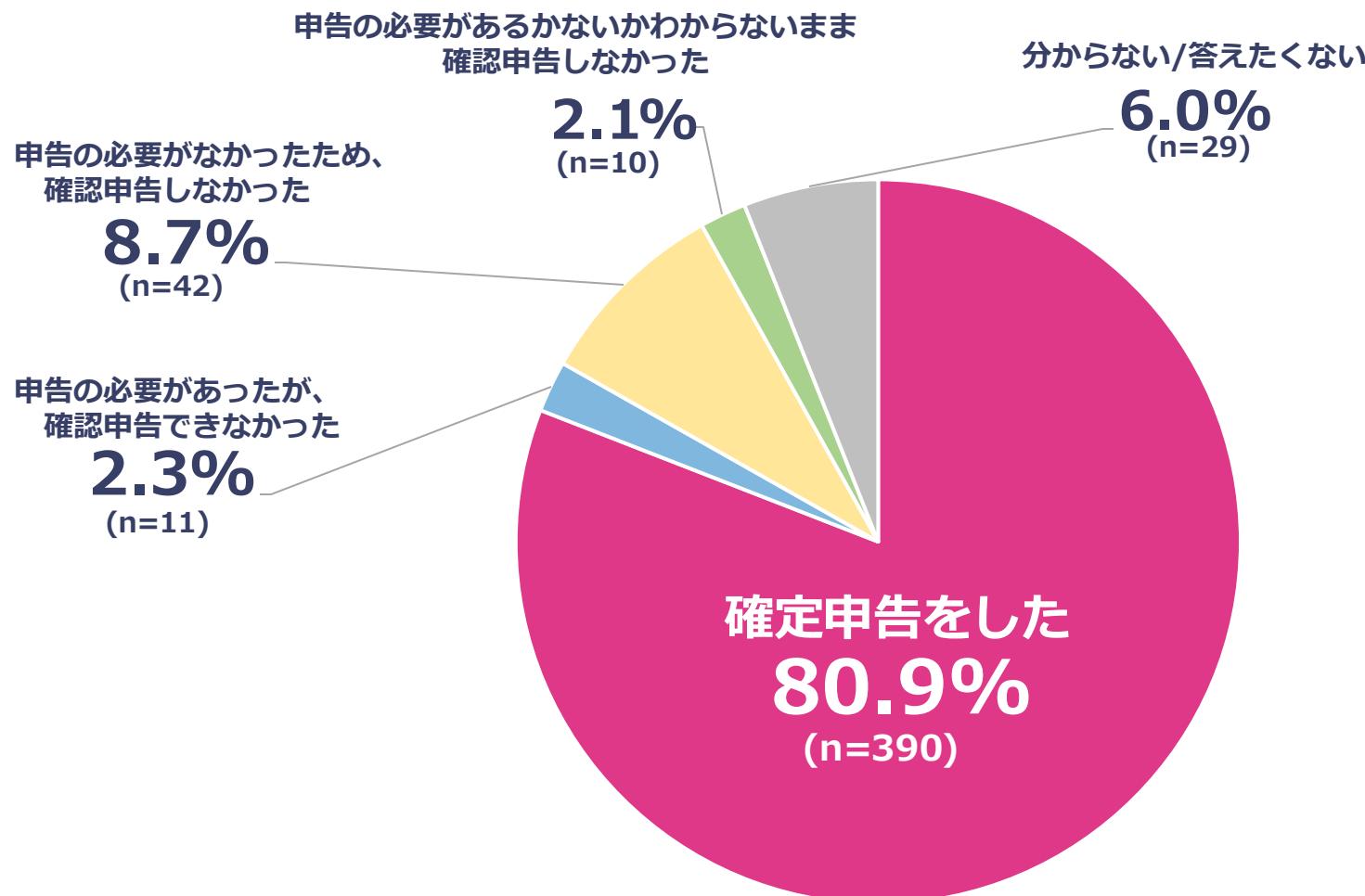
- インボイス施行前と同じ報酬で取引を継続している
- 免税事業者との契約解除を一方的に通知された
- 免税事業者に対する報酬値下げを一方的に通知された
- 相談の場はあったが、結果的に契約を解除された
- 相談の場はあったが、結果的に報酬を値下げされた
- その他

軽貨物ドライバーの8割は確定申告を行なっている

Q. 2023年度の確定申告をしましたか (単一回答/必須)

(n=482)

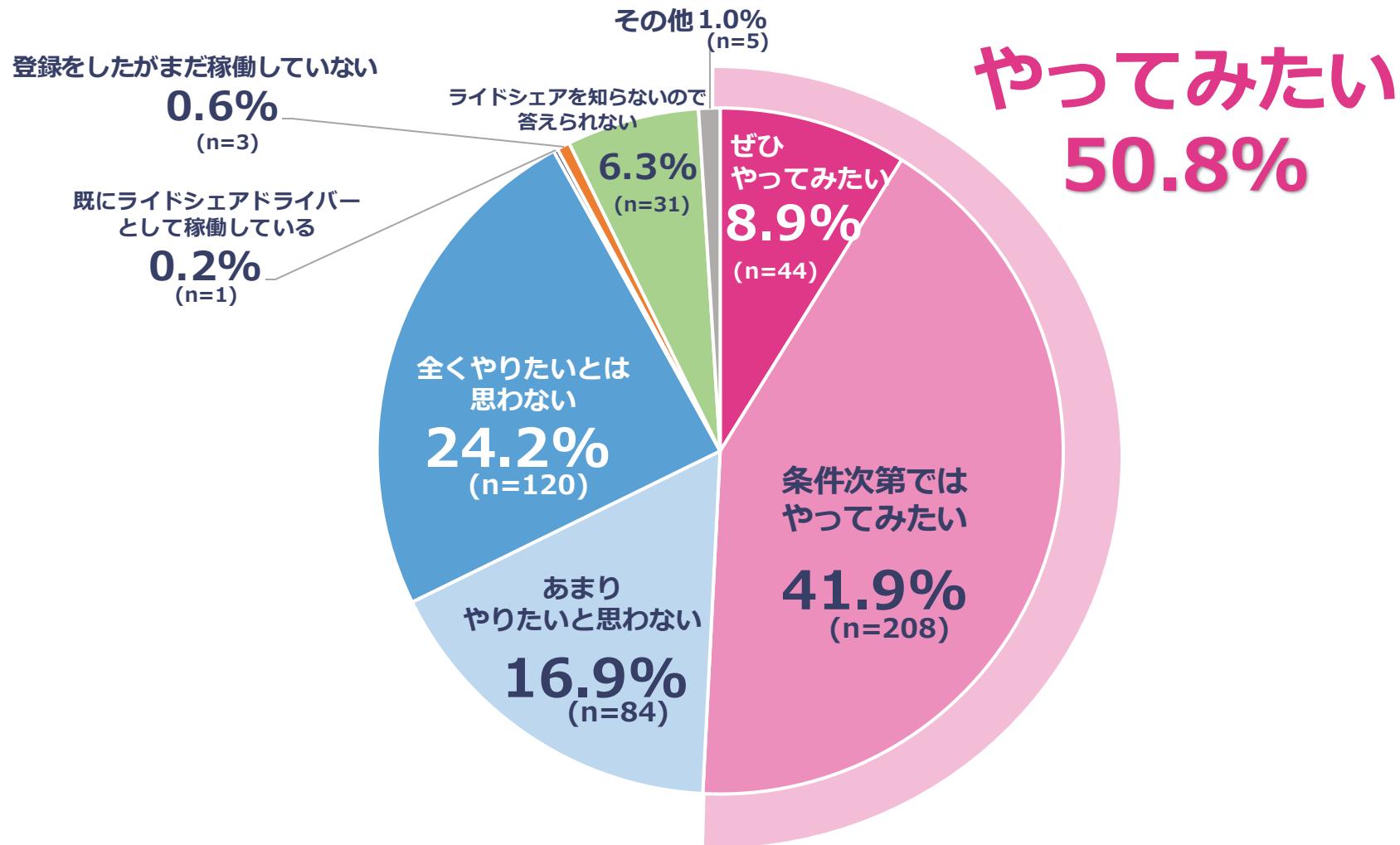
※契約形態について「業務委託契約」「業務委託契約と雇用契約の両方」「契約書はない」「わからない/答えたくない」と回答した482名



ライドシェアドライバー業務をやってみたいと考える人は約5割

Q.ライドシェアドライバーの仕事に興味はありますか (単一回答/必須)

(n=496)



ぜひやってみたい・条件次第ではやってみたい

➤ キヤッショポイントを増やしたい

- 世の中の所得が増えていく一方、軽貨物ドライバーの所得は減っています。キヤッショポイントを1つでも増やしていきたいですので、興味あります。(50代・山梨県)
- 収入が上がるチャンスがあるなら挑戦してみたい。(30代・福岡県)
- 新しい業態なので経験値を増やしたい。(60代・千葉県)

➤ スキマ時間的有效活用できる

- 完全週休2日で祭日も休みの為、隙間の仕事を探しているから。(50代・滋賀県)
- 時間の有効活用、単価アップ。軽貨物車両の有効活用。(40代・東京都)

➤ 需要がある

- 安定した仕事が見込めそう。(30代・佐賀県)
- 海外からの打診がきている。(60代・東京都)

➤ タクシードライバー経験がある

- 以前、ディサービスで、送迎経験が、あるのでまた、やってみたいと思います。(60代・福島県)
- 大型バスの仕事をしていたので、2種免許持っているし、お客様を乗せて走るのは苦にならないから。(50代・東京都)

➤ その他

- 運転が好きなので、運転に関わる仕事は経験してみたい。(20代・北海道)
- 人の出会いがあるから。(50代・熊本県)

あまりやりたいと思わない・まったくやりたいと思わない

➤ 乗客への対応（カスハラなどのトラブル）が心配

- 前職でタクシー会社勤務をしており、乗務経験がある。接客サービスの難しいさを実感しているため。(60代・岐阜県)
- 人が怖いし、車の中で知らない人と同じ空間にいるのが苦痛(40代・東京都)
- 客とトラブルが起きた時に個人対応が困難かと思うから。(50代・福岡県)

➤ 人命を預かる不安

- やはり人様の命を預かる仕事には抵抗がある。(50代・愛知県)
- 事故発生時にお客様に対する責任が取れない。(50代・福岡県)

➤ その他

- タクシー会社の管理下では、自由裁量の業務とは言えないと思う。海外のようなウーバー、グラブ等のライドシェアが導入されることを望む。(60代・埼玉県)
- 地方ではライドシェアのニーズを感じられない。(50代・愛媛県)
- 正規の福祉タクシーを開業しているため。(50代・茨城県)
- 人を乗せるには2種免許が必要だと思います。(60代・北海道)

すでにライドシェアドライバーとして稼働している・登録はしたが稼働はしていない

- 配送先で試しにやってみない?と言われ、ちょうど愛知県で登録しましたがそちら方面に行った時に、帰り便が少なくなったのでガソリン代や高速代くらいにはなると思ってやりました。時給制で距離も短く、お客様の支払いのストレスもなかったので気持ちよくできました。愛知県に行った時だけなので。(50代・埼玉県)
- 給料が安い、日本の運送の運賃は安すぎる(50代・東京都)

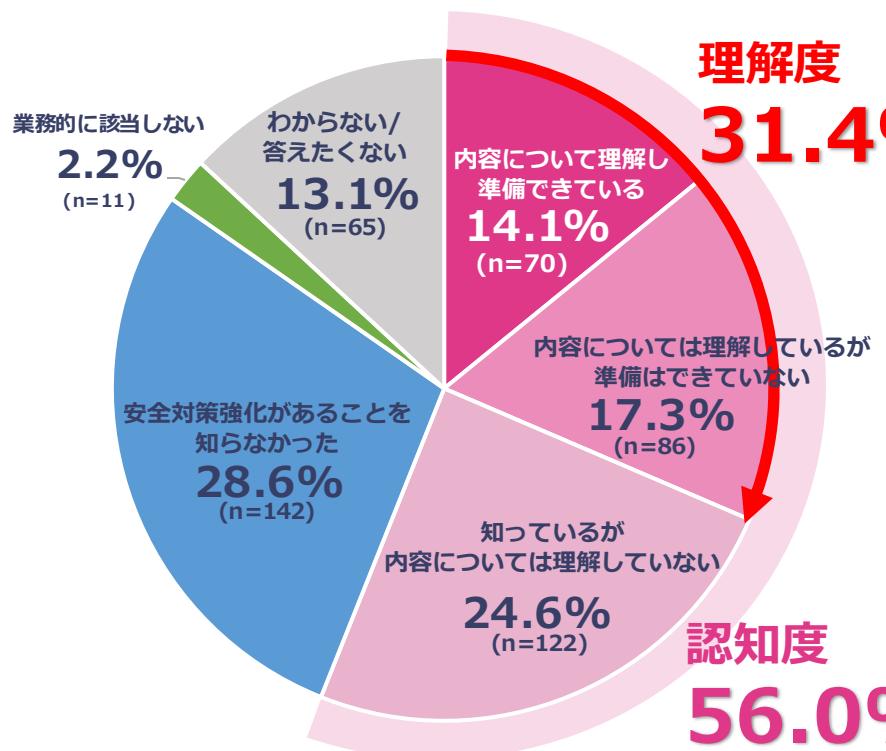
2025年4月から始まる貨物軽自動車運送事業者の安全対策強化の認知度は56.0%、
内容に関する理解度は31.4%

Q.令和7年4月から貨物軽自動車運送事業者の安全対策が強化されますが、あなたの現在の状況に当てはまるものをお答えください (単一回答/必須)

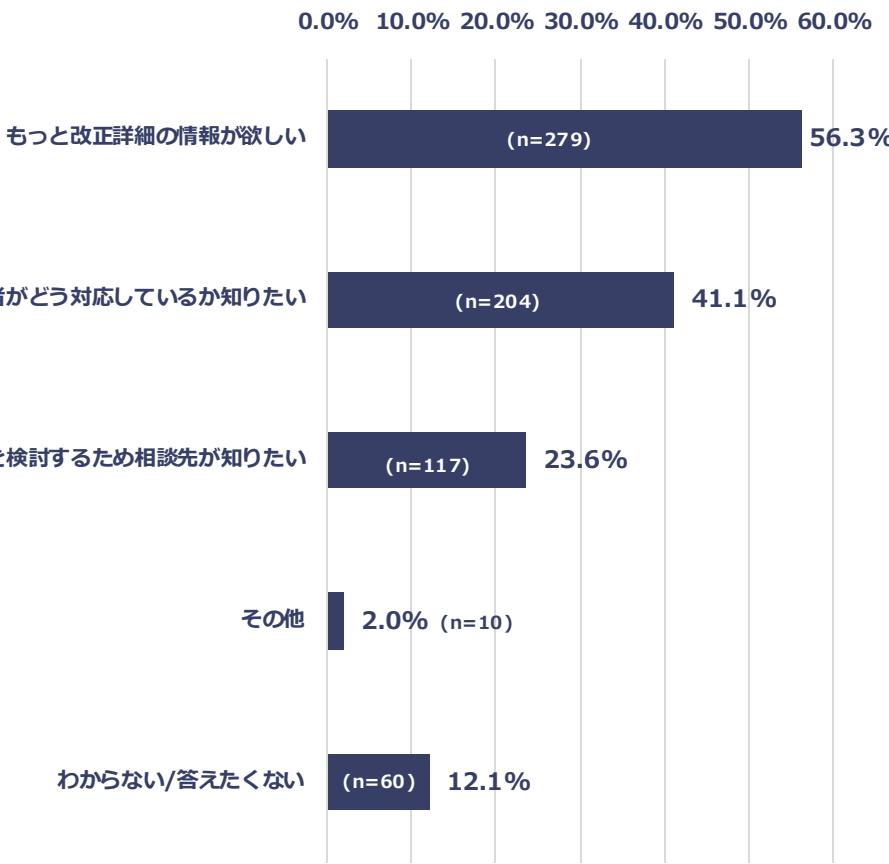
(n=496)

認知度

対応のために望むこと



- 安全対策強化の内容について理解し、準備ができる
- 安全対策強化の内容については理解しているが、準備はできていない
- 安全対策強化があることは知っているが、内容については理解していない
- 安全対策強化があることを知らなかった
- 安全対策強化には業務的に該当しない
- わからない/答えたたくない



第3章 第2回フードデリバリー 個人事業主配達員 実態調査

第1部 インターネット調査



この調査は2024年8月に公表した調査を再掲載したものです



調査期間：2024年7月18日～2024年8月5日

調査方法：オンラインのアンケート調査フォームによる回答収集

告知方法：一般社団法人プロフェッショナル&パラレルキャリア・フリーランス協会メールマガジン・公式SNS

一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会（JaFDA）加入事業者の登録ユーザー向けメール

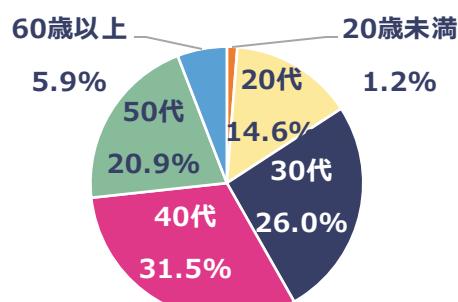
有効回答数：26,550名（回答総数30,104名のうち、Uber、出前館、menu、Wolt、ごちクル、くるめし弁当のいずれかで、直近6ヶ月以内に個人事業主としてフードデリバリー配達員業務を行った者）※数字は同一アドレスからの重複回答削除済み

調査主体：一般社団法人プロフェッショナル&パラレルキャリア・フリーランス協会

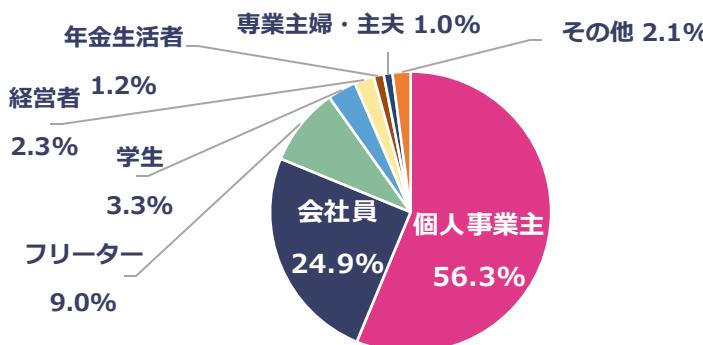
調査協力：一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会（調査票の配布）

(n=26,550)

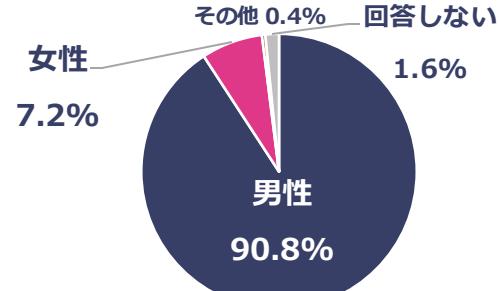
年齢



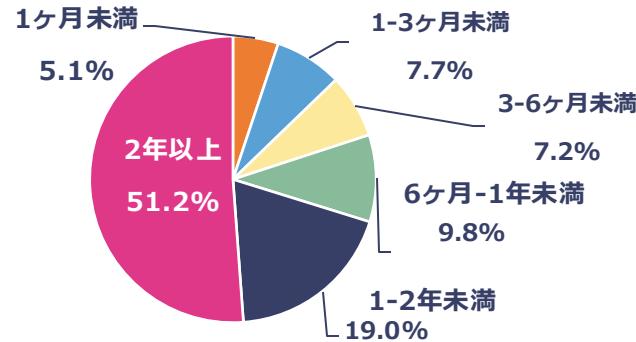
職業



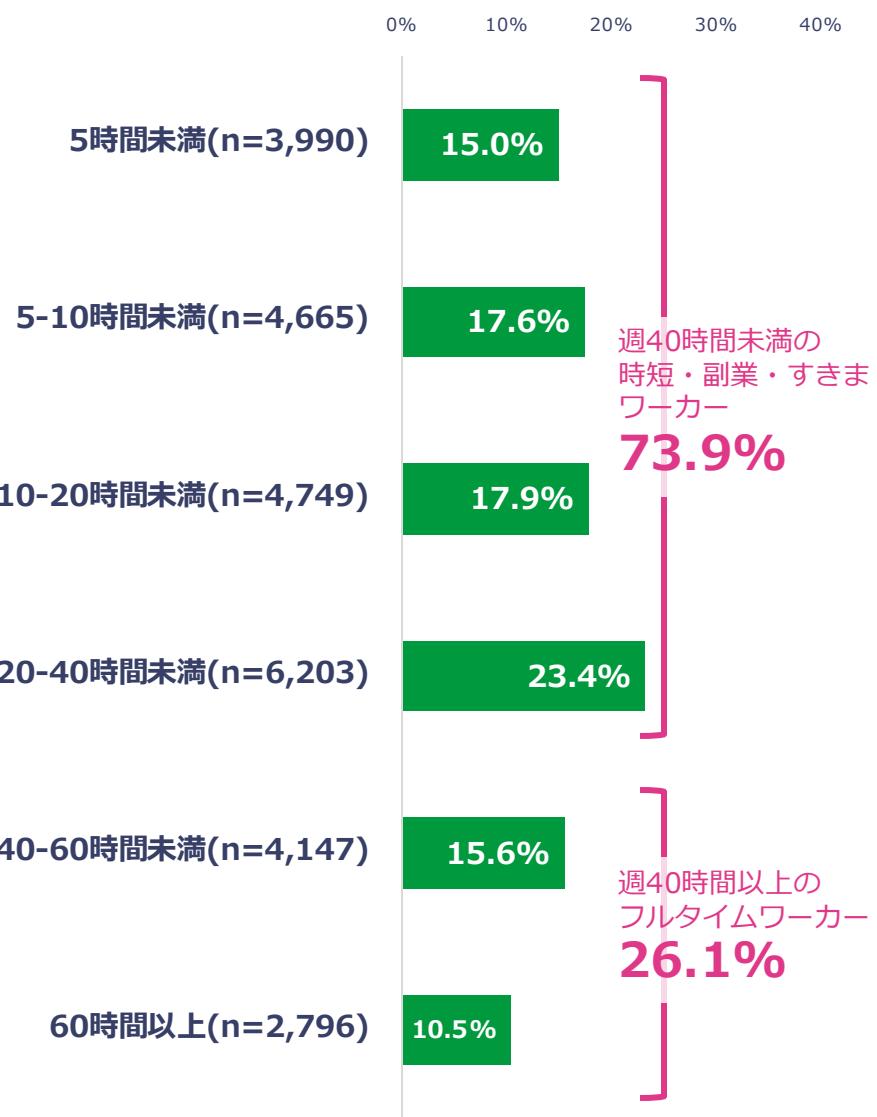
性別



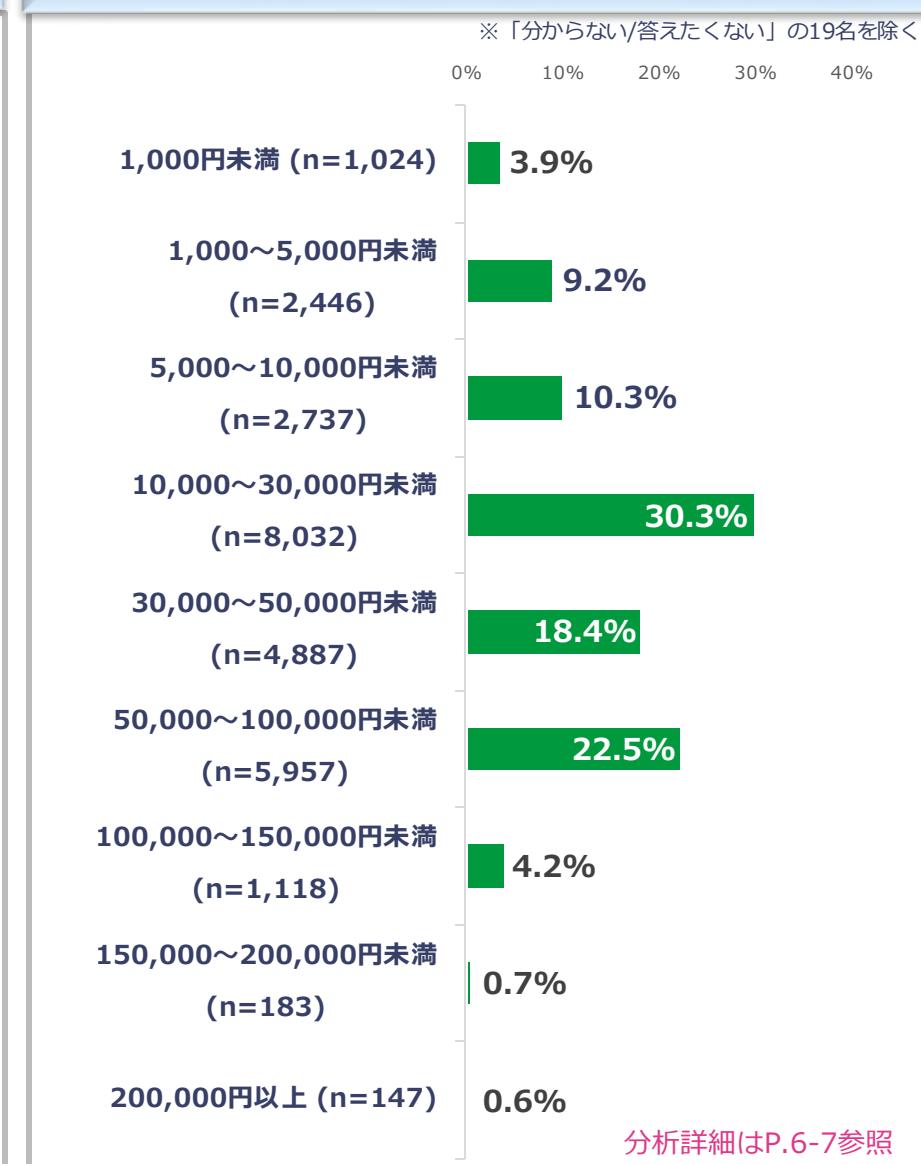
フードデリバリー配達員歴



1週間の平均稼働時間 (n=26,550)



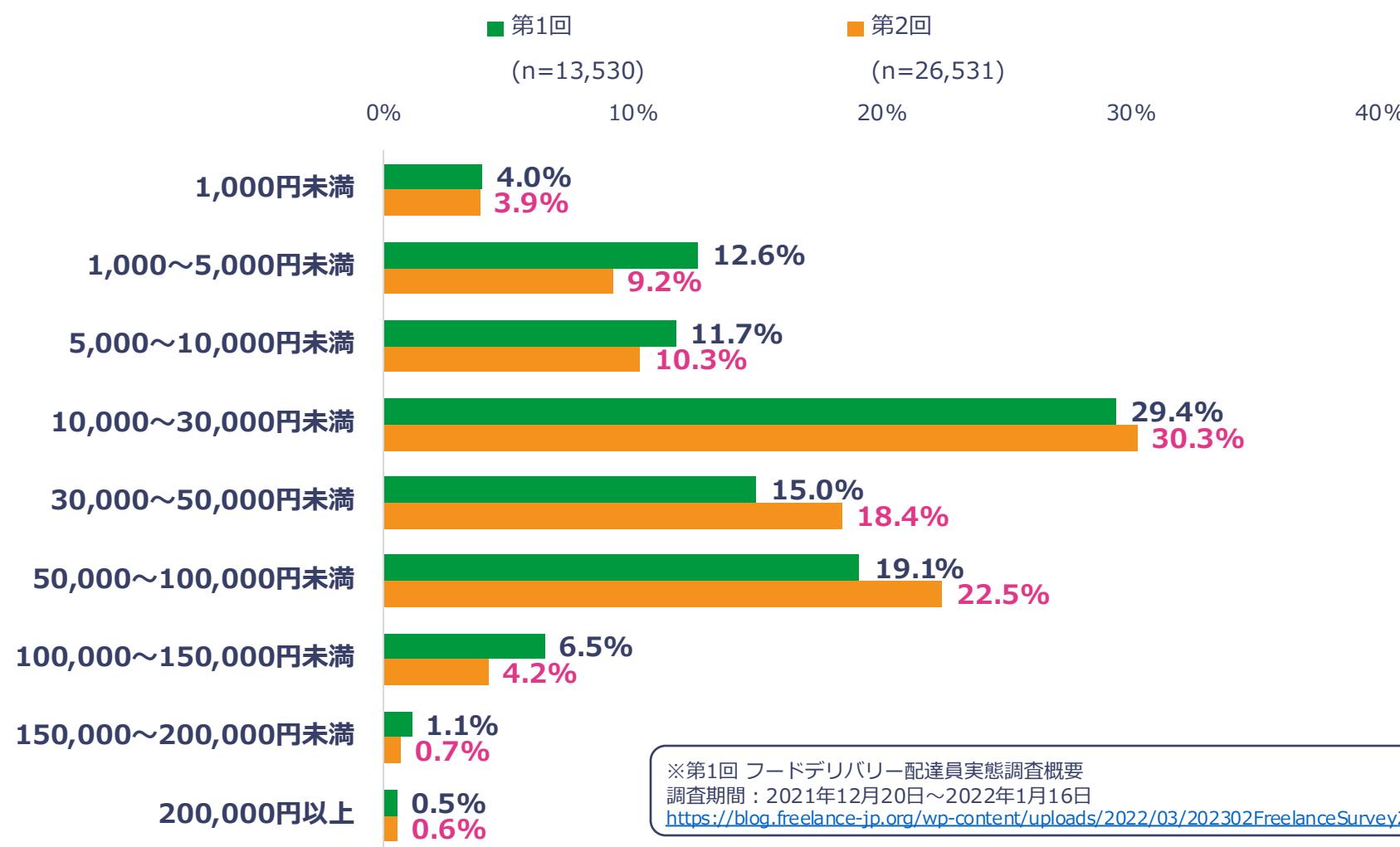
1週間の平均報酬 (n=26,531)



分析詳細はP.6-7参照

前回調査に比べ1週間の平均報酬が1万円未満の回答者が減少し、1～10万円未満の回答者が増加している
特に「3～5万円未満」「5～10万円未満」の回答者が増加

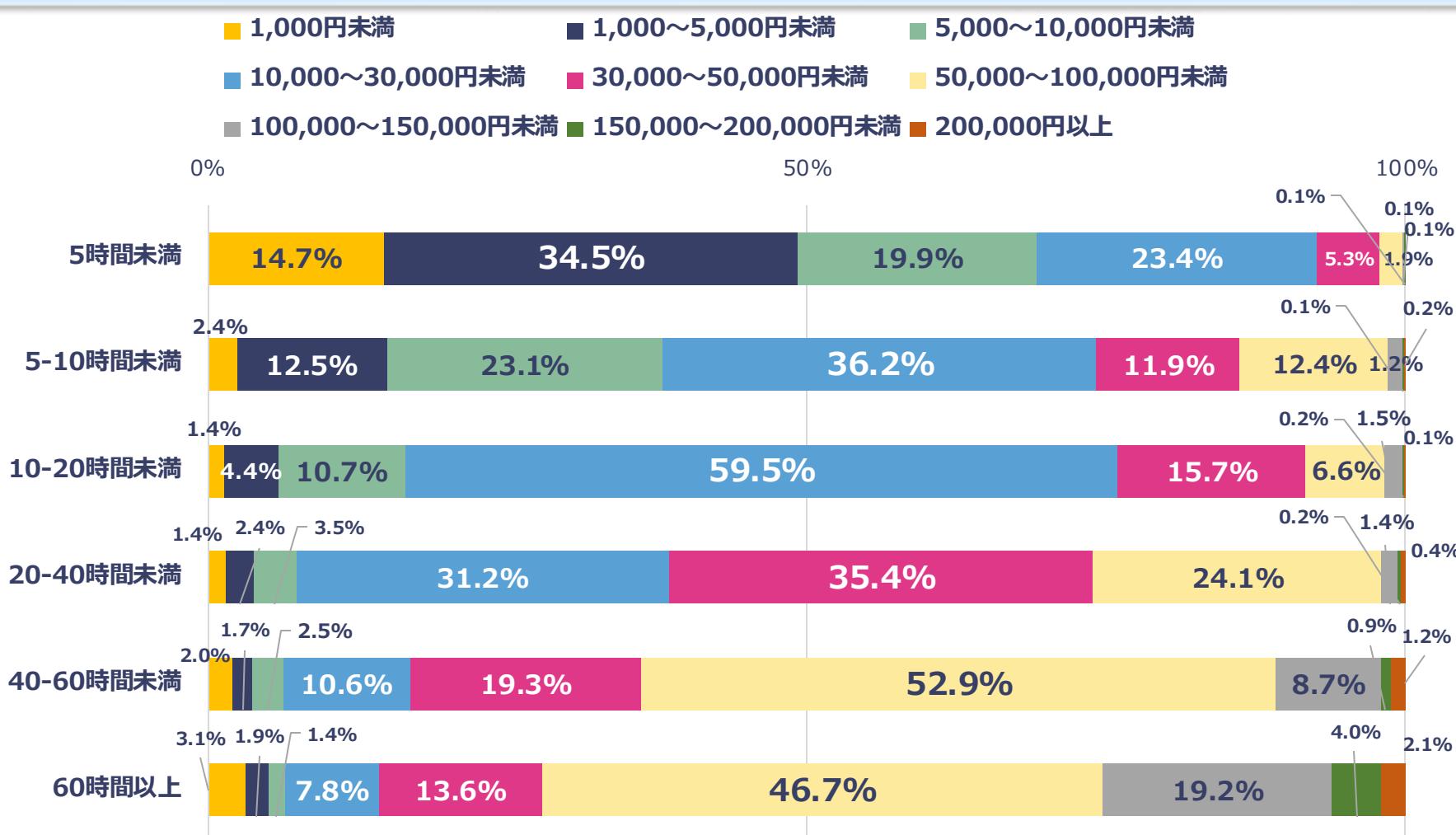
調査時期別 1週間の平均報酬

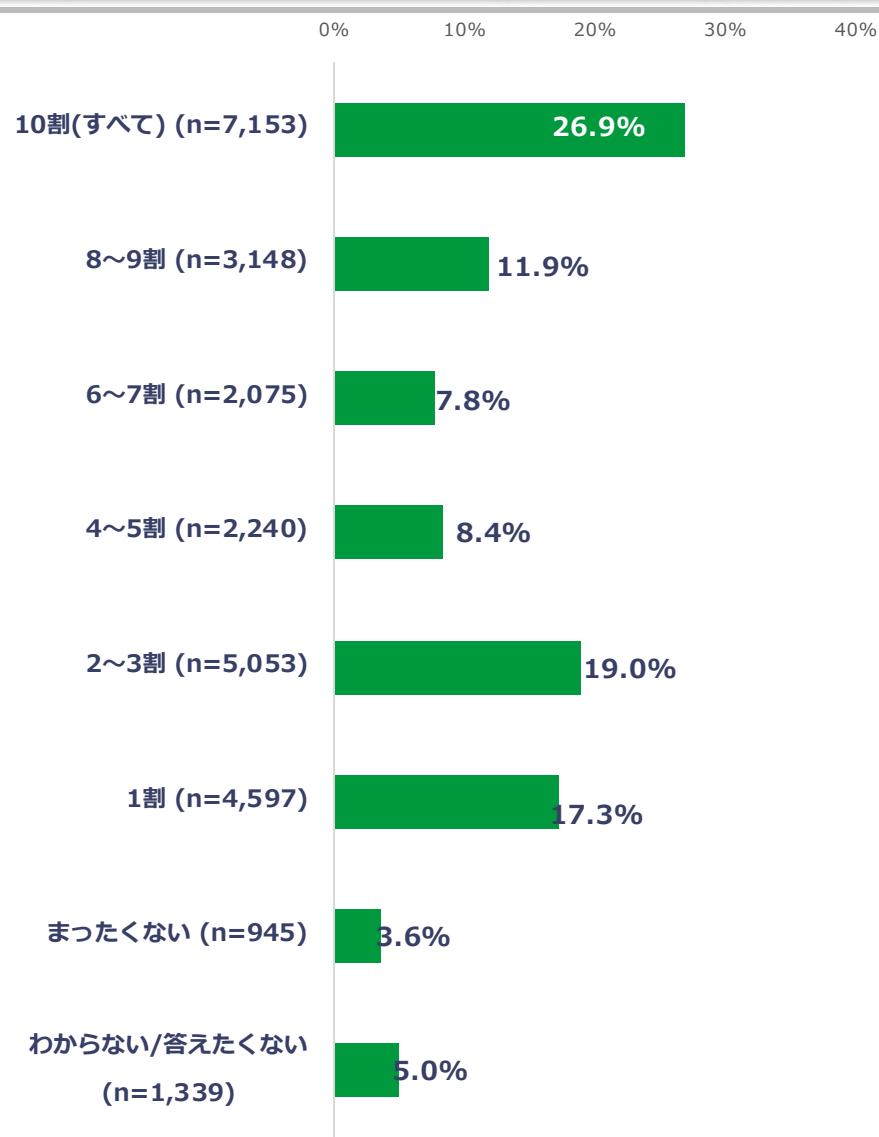
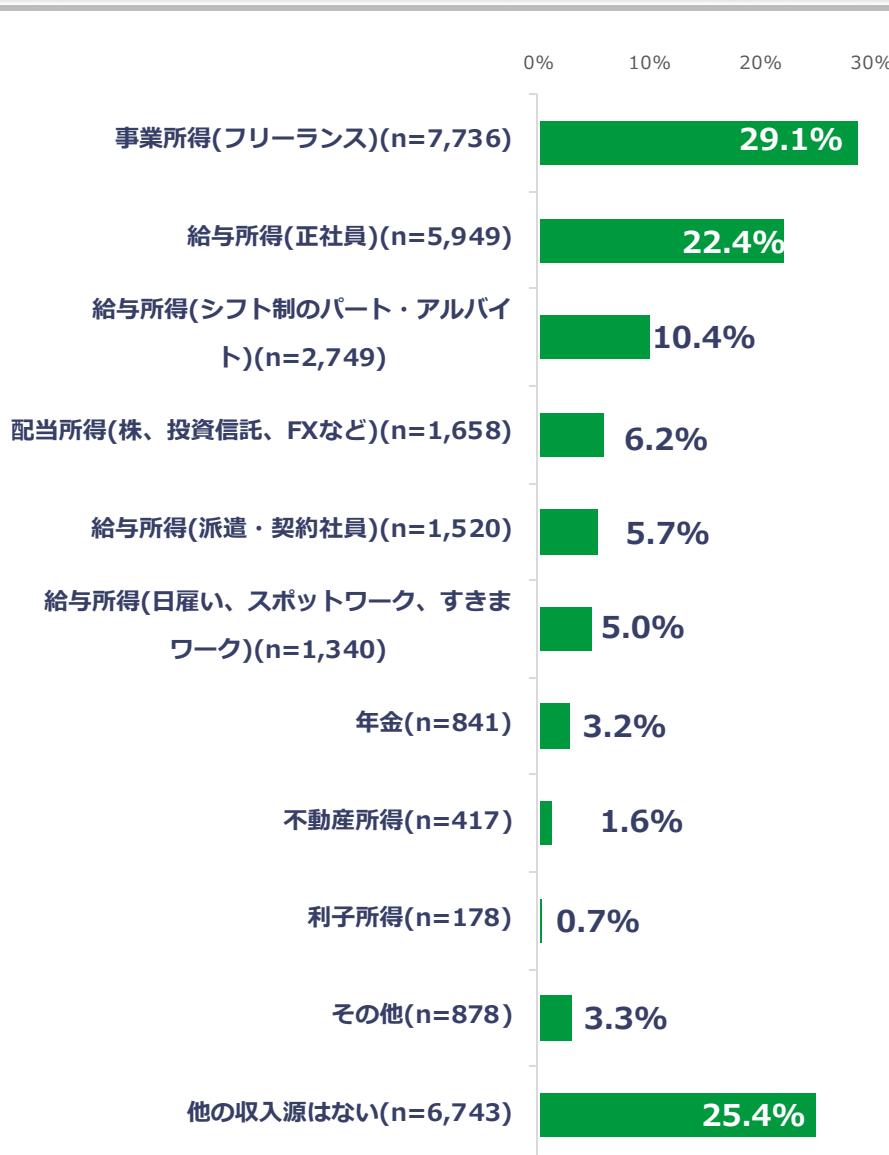


1週間あたりの稼働時間と平均報酬は概ね比例している
週40~60時間未満のグループでは週「5万~10万円未満」が5割、週「10万円以上」が1割で、
週60時間以上のグループでは4人に1人が週「10万円以上」を稼いでいる

1週間の稼働時間別 1週間の平均報酬

(n=26,531)

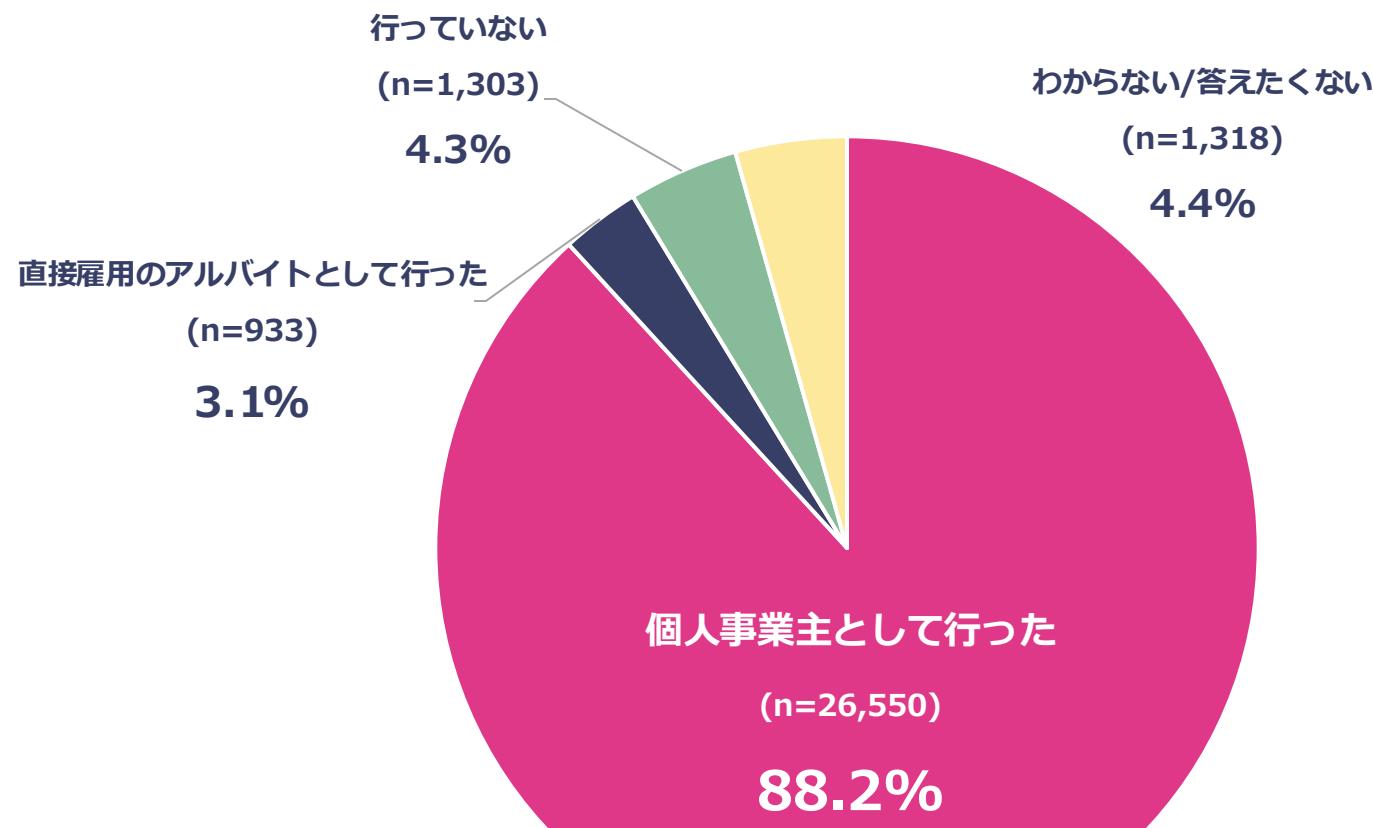


個人年収に占める配達員としての収入割合 (n=26,550)

配達員以外の収入源


調査回答者の約9割は個人事業主としてフードデリバリー配達業務を行っている

Q.あなたは直近6ヶ月以内に個人事業主としてフードデリバリー配達員業務を行いましたか。 (単一回答)

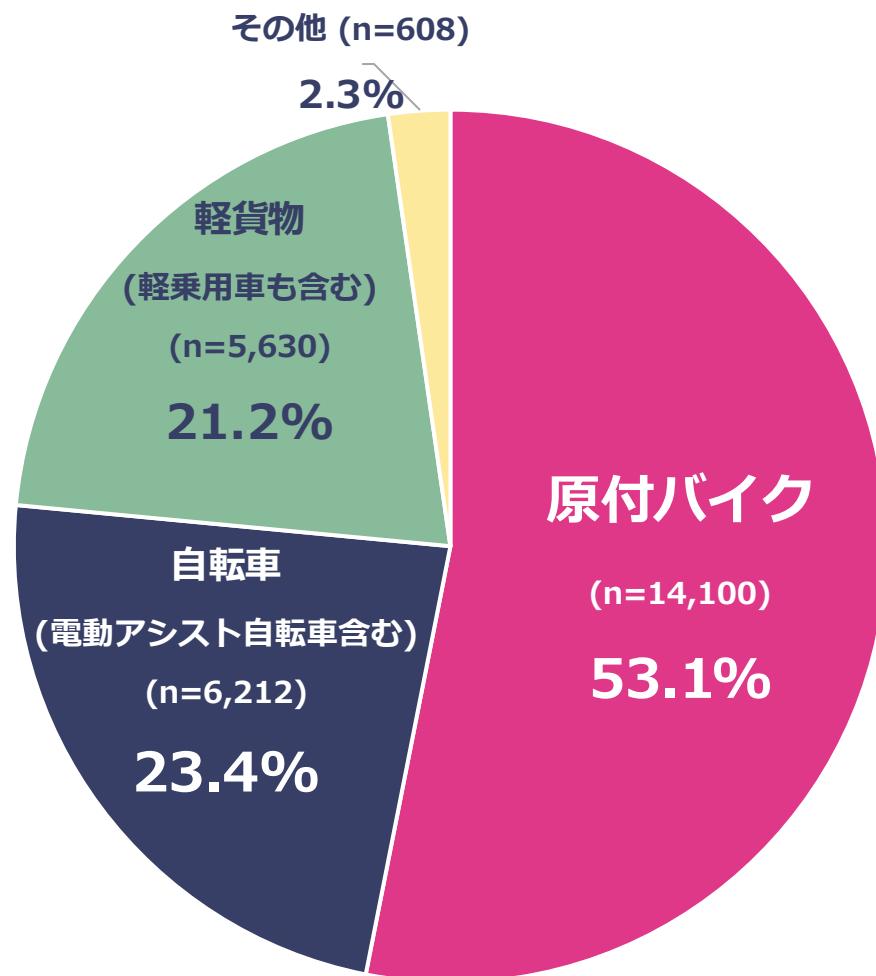
(n=30,104)



次ページからは「個人事業主として行なった」(n=26,550) が回答対象

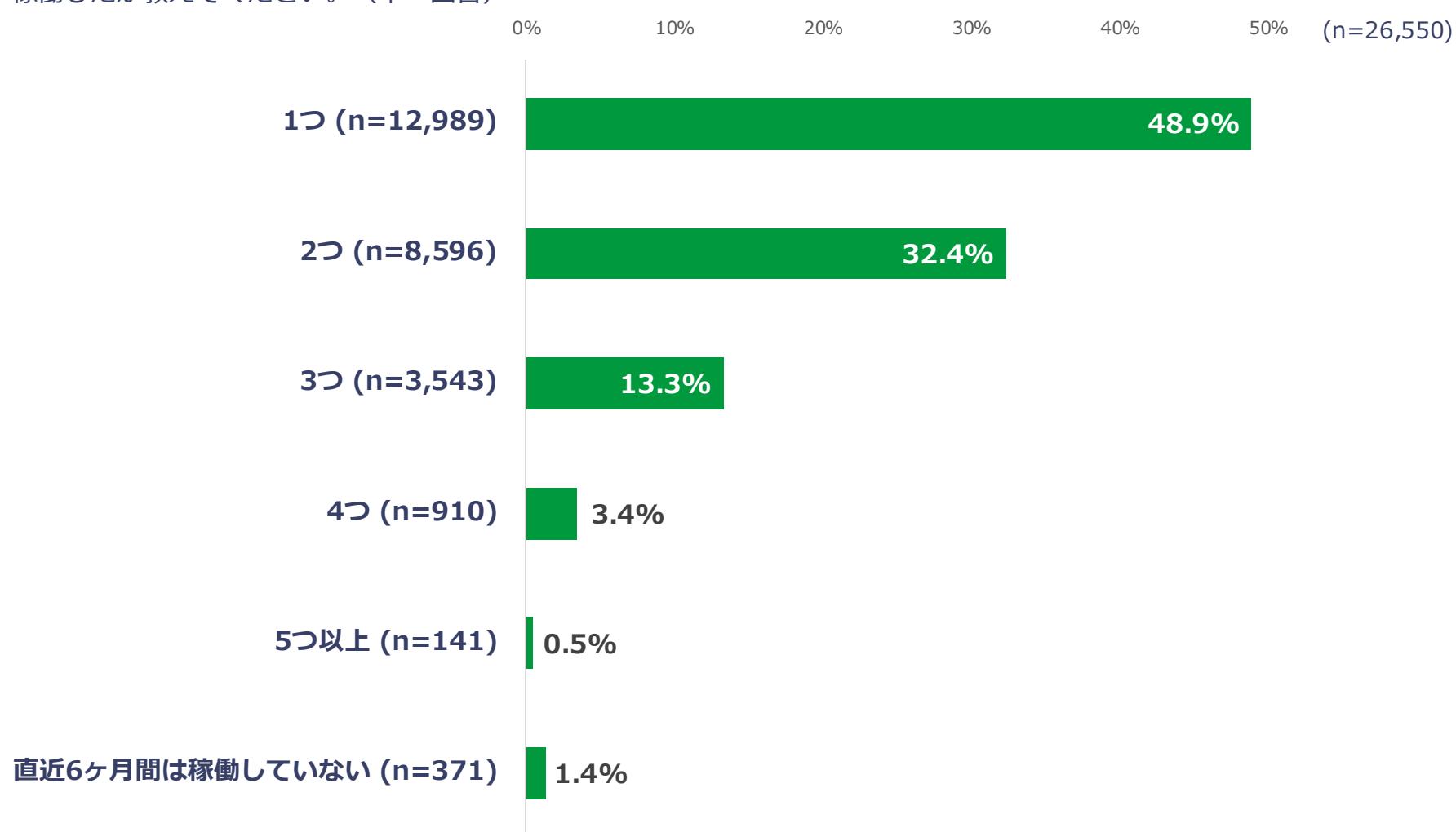
利用配達手段は原付バイクが半数を超えた
自転車、軽貨物（軽自動車）はともに約2割であった

Q.フードデリバリー業務に使用している移動手段のうち、もっとも多く利用しているものを教えてください。（単一回答）（n=26,550）



約半数が直近6ヶ月で1つのプラットフォームしか使っておらず、
残りの半数は複数のプラットフォームを使い分けていた

Q.直近6ヶ月間でフードデリバリー業務を行う際、いくつのプラットフォーム事業者（Uber Eatsや出前館など）で稼働したか教えてください。（単一回答）



Q. 満足度の高い項目を3つまでお選びください。（複数回答）

Q. 不満と感じる割合の高い項目を3つまでお選びください。（複数回答）

※各社上位5項目を表示

	満足	不満
Uber	<ul style="list-style-type: none"> 注文者への連絡の取りやすさ サポートデスクの対応 表示される配達先情報の正確性 表示される所要時間の正確性 業務割り振りの公平性 	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 報酬額の算定方法の透明性 業務割り振りの公平性 表示される配達先情報の正確性 レビュー評価の妥当性
出前館	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 サポートデスクの対応 表示される配達先情報の正確性 業務割り振りの公平性 報酬額の算定方法の透明性 	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 表示される所要時間の正確性 報酬額の算定方法の透明性 業務割り振りの公平性 表示される配達先情報の正確性
menu	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 報酬額の算定方法の透明性 サポートデスクの対応 表示される配達先情報の正確性 業務割り振りの公平性 	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 報酬額の算定方法の透明性 表示される所要時間の正確性 業務割り振りの公平性 サポートデスクの対応

Q. 満足度の高い項目を3つまでお選びください。（複数回答）

Q. 不満と感じる割合の高い項目を3つまでお選びください。（複数回答）

※各社上位5項目を表示

	満足	不満
Wolt	<ul style="list-style-type: none"> サポートデスクの対応 報酬額の水準 表示される配達先情報の正確性 業務割り振りの公平性 報酬額の算定方法の透明性 	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 報酬額の算定方法の透明性 業務割り振りの公平性 表示される所要時間の正確性 サポートデスクの対応
ごちくる	<ul style="list-style-type: none"> 業務割り振りの公平性 報酬額の水準 注文者への連絡の取りやすさ 報酬額の算定方法の透明性 飲食店との連絡の取りやすさ 	<ul style="list-style-type: none"> 表示される所要時間の正確性 報酬額の水準 業務割り振りの公平性 レビュー評価の妥当性 報酬額の算定方法の透明性
くるめし弁当	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の算定方法の透明性 報酬額の水準 業務割り振りの公平性 表示される所要時間の正確性 レビュー評価の妥当性 	<ul style="list-style-type: none"> 報酬額の水準 業務割り振りの公平性 表示される所要時間の正確性 レビュー評価の妥当性 報酬額の算定方法の透明性 表示される配達先情報の正確性 注文者向けガイド

アカウントが停止された経験を持つ配達員は1割に満たなかった

Q.あなたはご自身のアカウントが停止された経験はありますか。（単一回答）

(n=26,550)

どちらともいえない/わからない

(n=596)

2.2%

ある

(n=2,408)

9.1%

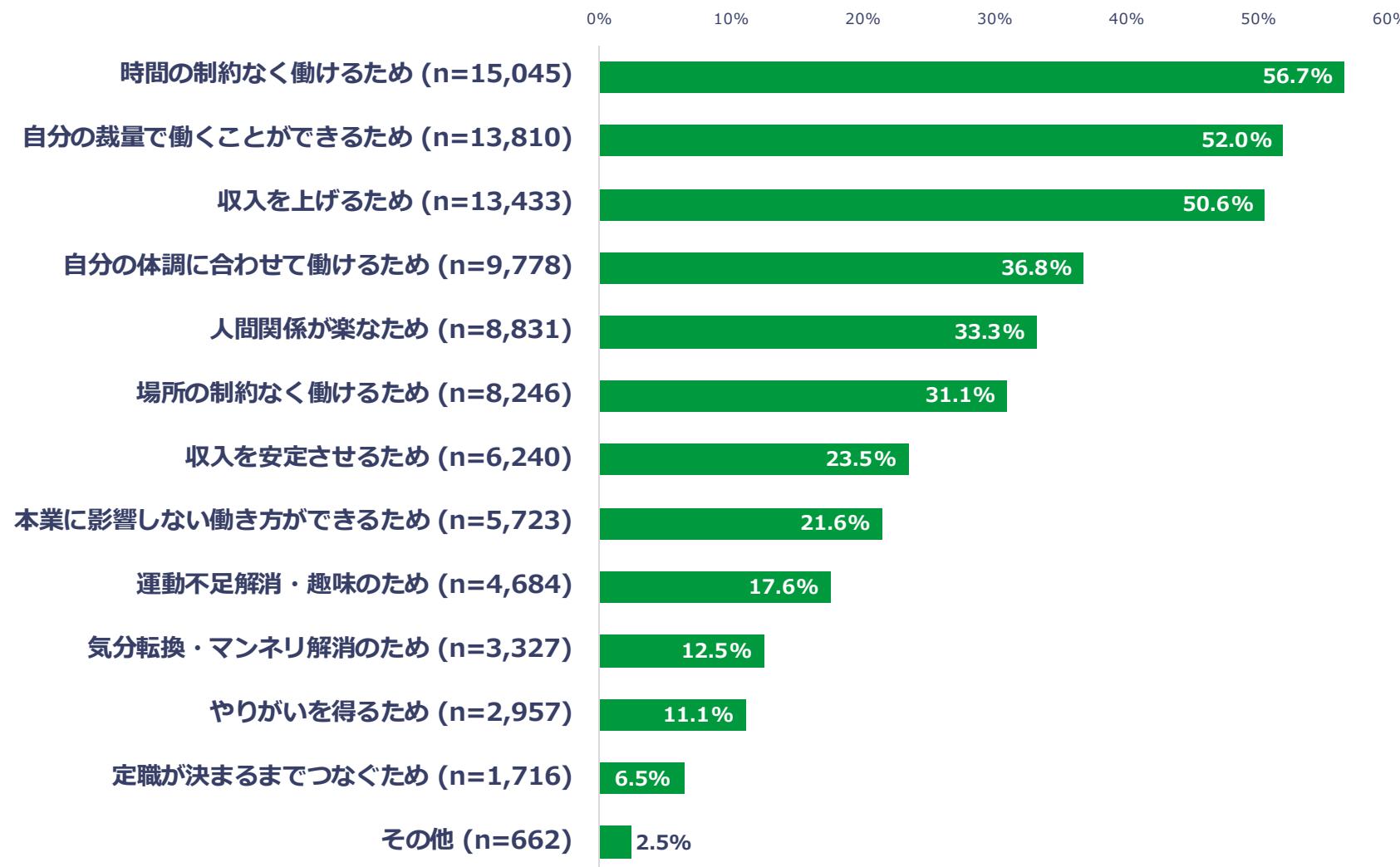
ない

(n=23,546)

88.7%

過半数が選択した理由は「時間の制約がなく働ける」「自分の裁量で働ける」「収入を上げる」であった

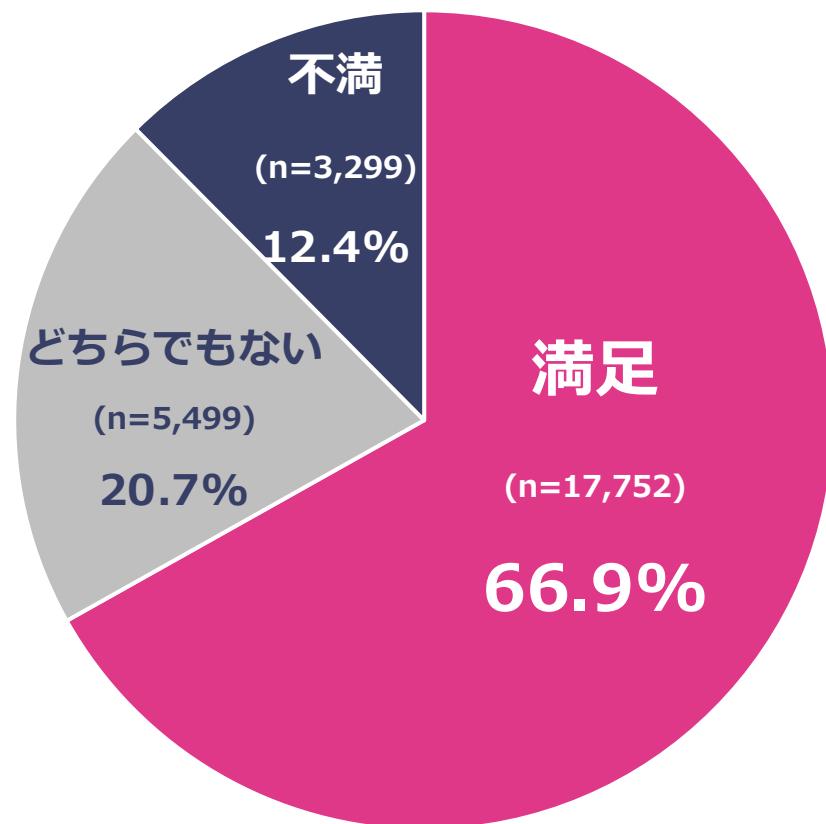
Q. フードデリバリー配達員を始めた理由を教えてください。あてはまるものをすべてお選びください。 (複数回答) (n=26,550)



フードデリバリー配達員という働き方に満足している人が約7割、不満な人が約1割であった

Q.フードデリバリー配達員という【働き方】について、どの程度満足していますか。（単一回答）

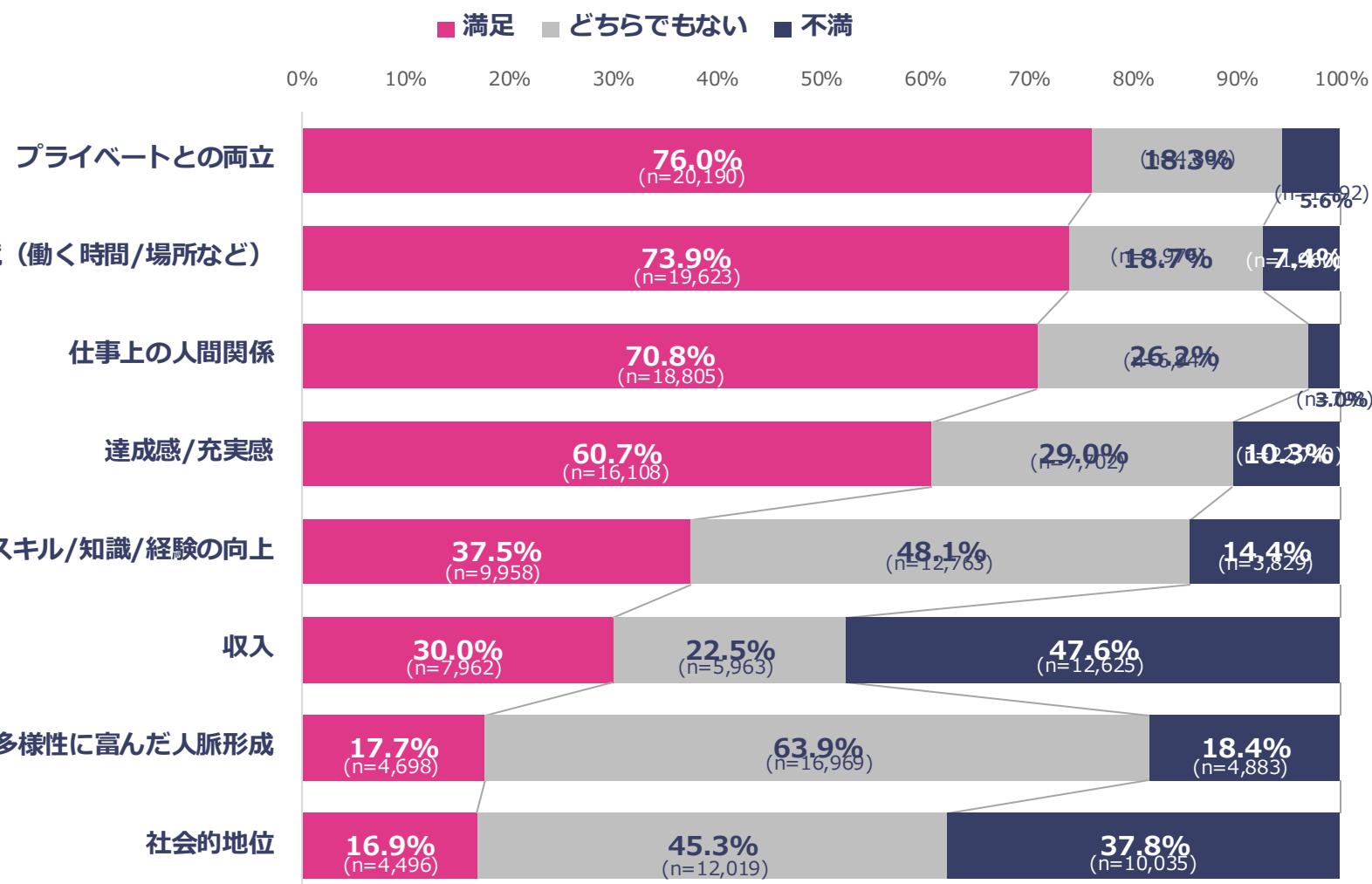
(n=26,550)



満足度が特に高い（満足している人が過半数を超える）項目は、「プライベートの両立」「就業環境」「仕事上の人間関係」「達成感/充実感」であった

Q.フードデリバリー配達員という【働き方】について、どの程度満足していますか。（単一回答）

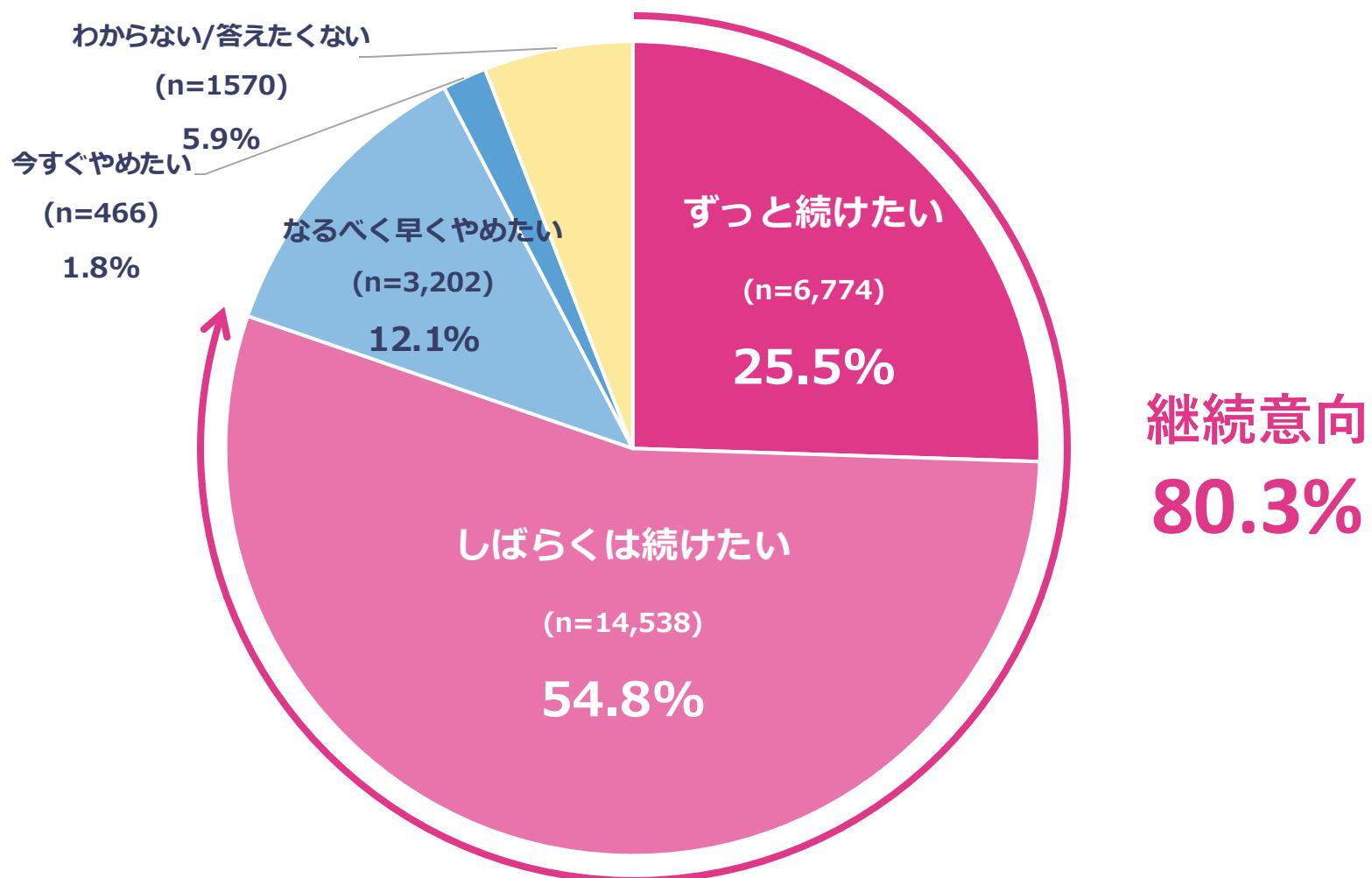
(n=26,550)



フードデリバリー配達員の仕事の継続を希望する人は約8割であった

Q.今後もフードデリバリー配達員の業務を続けたいと思いますか。 (単一回答)

(n=26,550)

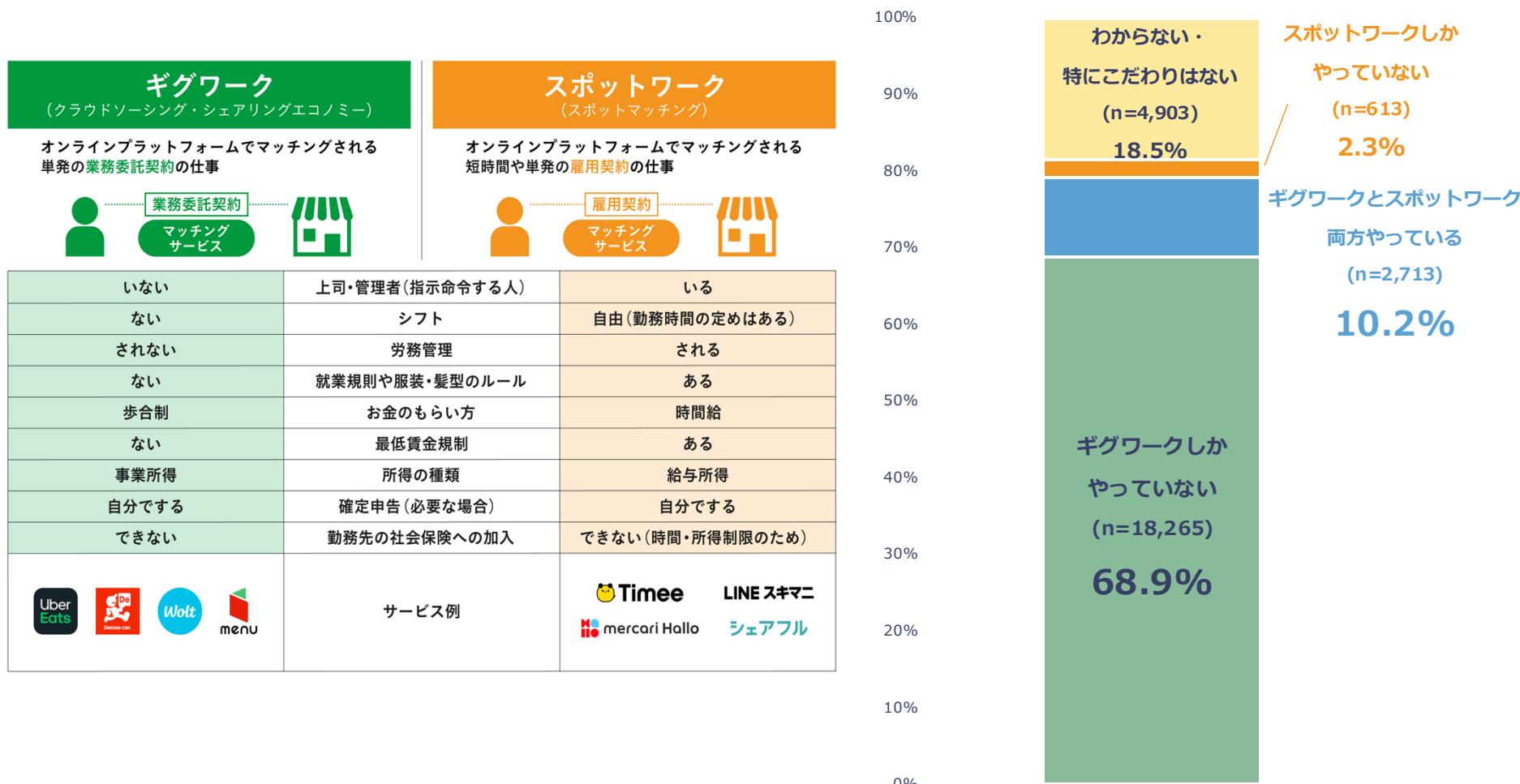


ギグワーク（業務委託契約）しかやっていない人が約7割である一方、
ギグワークとスポットワーク（雇用契約）を両方やっている人が約1割いた

Q.ギグワークとスポットワークの違いの解説図をご覧になった上で、現在行っているフードデリバリー配達業務について
教えてください（単一回答）

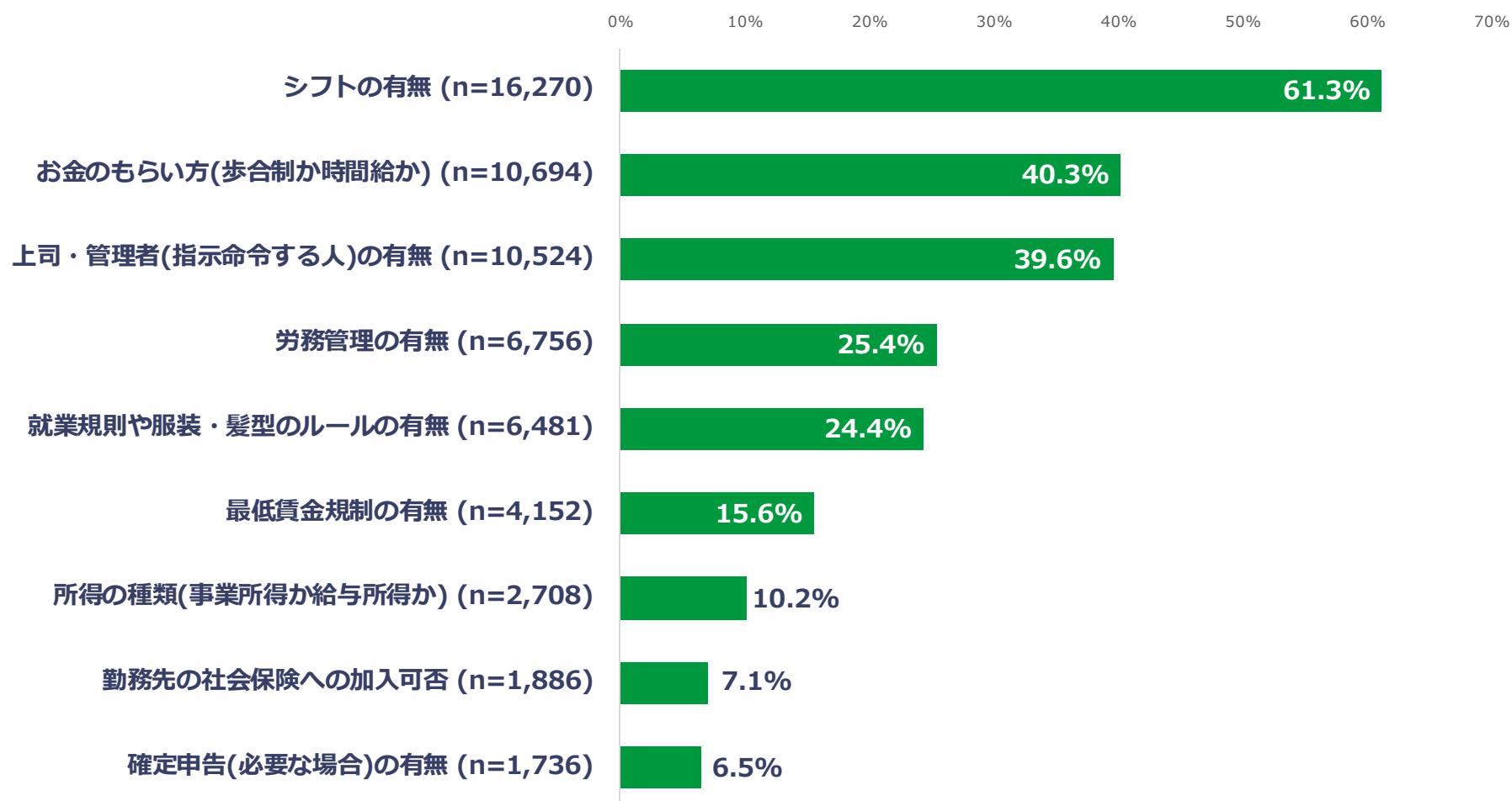
(n=26,494)

※未回答を除く



ギグワークとスポットワークの違いを踏まえ、仕事を選ぶ時に重視する項目の上位3つは、「シフトの有無」「お金のもらい方（歩合制/時間給）」「上司・管理者（指揮命令）の有無」であった

Q.ギグワークとスポットワークの違いの解説図をご覧になった上で、あなたが仕事を選ぶ上で特に重視する項目を3つ選んでください（複数回答） (n=26,550)



「シフトの有無」を重視する理由の回答

- 現在フードデリバリー以外でスポットワークの配達もしているが、シフト制となっており、スケジュールの変更が出来ない等々、不便さを感じている。子供が大きくなく、家庭の時間を必要とする私にはギグワークはとてもありがたい為。
- シフトに対するプレッシャーを長年強く感じていた為。専業で仕事にする事で、ほとんど自由な時間も割けない働きだと言う事がわかったが、予想通り、シフトに対する精神的プレッシャーは軽減された。
- 持病がある為いつ体調不良になるかわからないのでシフトに入るの難しい。
- シフトがないと本業の仕事が不意に入った時に対応出来るから。
- 副業なのでシフトがあると、本業で突発業務が入った場合、穴をあけてしまう、もしくは他の誰かに入ってくれる事になり迷惑をかけてしまうから。
- シフト制よりも急な予定で仕事を別の時間にしたいという事が出来るのがメリットです。
- 自由な時間に始めて、終わるのも自分で決める点。(フレックスタイム制とは違うがそれに近い働き方が若い世代にはウケると思う。)
- この業務を行っているのはシフトがなく自由に働けるというのが最大のメリットであるため、わざわざシフト制のスポットワークをやろうと言う気にはなれません。
- 自営業本来の形である。仕事をした分だけ報酬になる事を重視したい。労務管理、シフト管理されるとサラリーマンと変わらず個人で事業をする意味が無くなってしまう。時間外労働が何時間であれ報酬が欲しい人は働けるだけ働き、各個人の考えに合った働き方がギグワークであると思うため。
- シフトを組んで時間給であることの配達員のメリットが、現時点ではあまりない。時給2000円などが保証されるのであれば、考えられる。しかしながら、お店側の営業と人材の管理のことをかんがえると、配達員が飽和状態のときと、全く足りないとき、また注文が多いタイミングの調整が難しいため、今後はスポットワークの様な形がシステムとして取り入れられていくかもしれない。ので移行も視野にはいれている。

「お金のもらい方（歩合制/時間給）」を重視する理由の回答

- 報酬が歩合で有れば、多少時間を増やしても増加を望める事から。
- 時間で収入を決められてしまうと、いくら頑張っても金額が決まっているので、仕事の士気に影響してしまいます。毎日金額の目標を持って仕事してできるのが楽しいです。
- 歩合の方が自分の頑張りが直にわかるから。週払いなのはとても助かってます。
- お金のもらい方に関してはやればやるだけ貰える方がモチベーションの維持が行えるからとなります。逆にスポットワークに関して最大賃金の保証はあるかもしれません、業務内容が最低賃金に見合わない業務量と仮定した場合、早々に仕事を辞めると思います。
- 費やした労力に応じて報酬が変わる歩合制は、時間給や一般的な給与体系よりも客観的かつ平等であると感じるから。
- 時給制で配達員全員の公平性が保てるならいいとは思いますが保てない思うのでそこは歩合制でいいと思っています。ただ歩合制の報酬自体が公平では無いのが不満です。アルゴリズムの改善を求めます。
- 仕事を選ぶ上で大事なことは二つあって、自由度とゲーム性です。自由度について、私は時間や場所を決められて働いた経験もありますが、性格上不安になることがあります。社会不安症と呼ばれる方々はその傾向が強いと思います。しかしフードデリバリーなら自分の裁量で稼働時間や場所を選べるので心に余裕が持てます。ゲーム性については、フードデリバリーは報酬制（歩合制）なのでゲームのスコアを伸ばす感覚で仕事ができるのが良いと感じています。様々な業界で成果を可視化してそれに見合った報酬を得られるともっと仕事が楽しいものになるのではないかと考えています。
- 歩合制はやればやるだけ稼げるかもしれません、お客様のリクエストがあって初めて仕事になるので、リクエストがない時間は、どんなに業務に関わることをしても、リクエストがなければお金になりません。またどんなにリクエストを受け付ける準備を整えていたとしても、リクエストがなければ必ずしも時給換算で平均賃金を稼げるわけでもありません。厚生年金に加入できるわけでもなく、国民年金を全額負担で支払うことになります。uberの仕事は過酷ですがたぶんその過酷さゆえに面白いと感じているんだと思います。
- 経営者だったので歩合性が向いている。

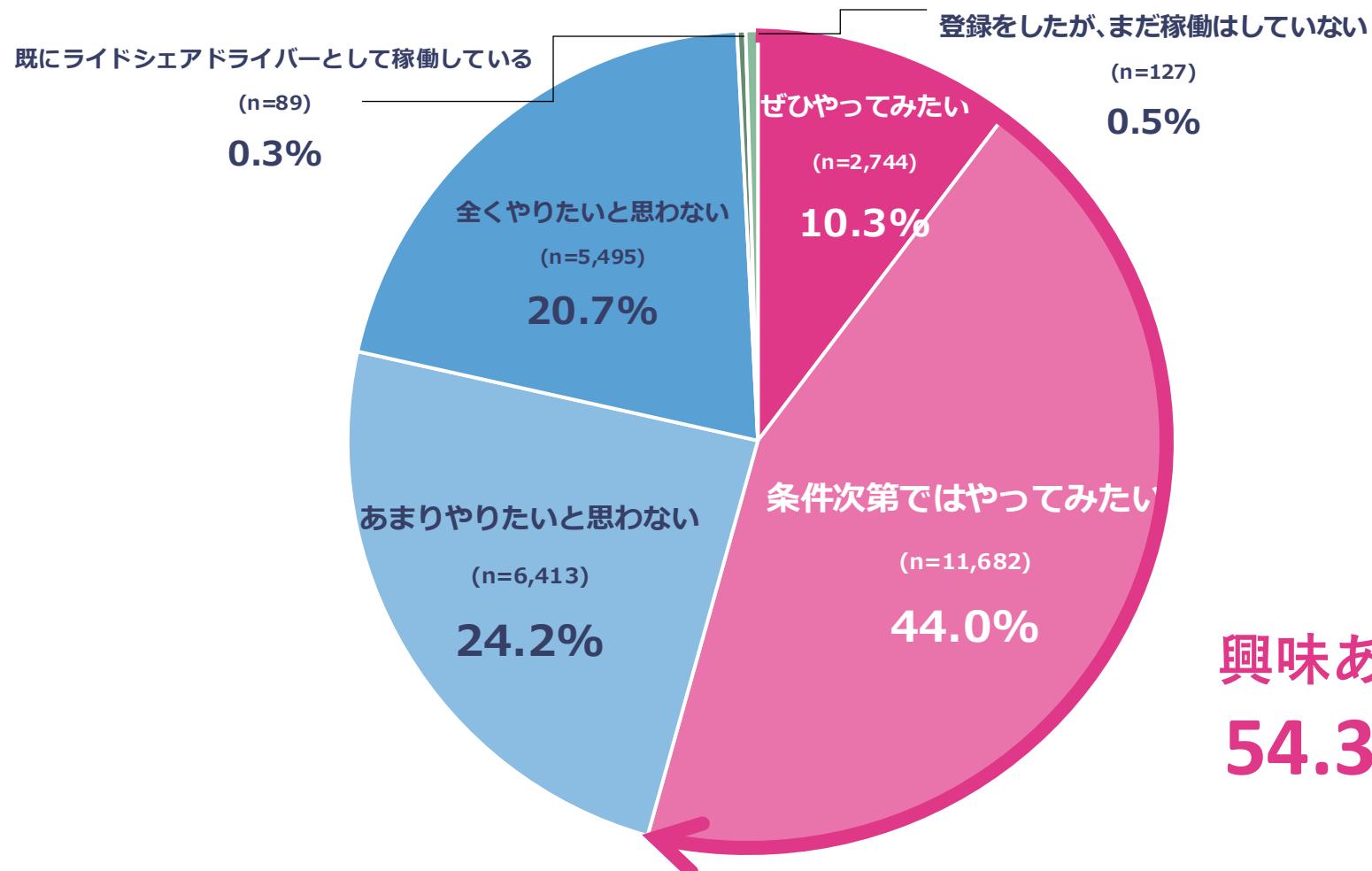
「上司・管理者（指揮命令）の有無」を重視する理由の回答

- 人間関係で悩むことが多かったため、上司の有無は重視している。
- 上司管理者の有無については、まともな上司、指揮系統及び内容であれば問題ありません。上司の機嫌やハラスメントなどによって業務が滞るような事態は極力避けたいと考えております。
- 運悪く質の悪い上司や管理者であった場合、命にも関わってくる危険がある。それなら収入が下がってもフリーを選んだほうが良い、経験上そのように思うようになった。以前住んでた地域は、いじめ嫌がらせが好きで仕方ない上司や管理者が非常に多かったから、その人達の管理監督下に位置してしまうとそこから逃れられない状況になってしまふ、すべてが潰されてしまうから。
- 厳しいノルマを求めてくる所は大体上司や管理者がいる。あまりにも厳しいノルマをかされると安全や誤配などのリスクが高まる。
- 人間関係のトラブルが多いから。上司なども当たりな人間を引いたらいいけどハズレを引いたら仕事内容など上司以外が全て良くて結局辞めてしまうから最初からいない方がまだマシな気がします。
- 雇われるという事は、上下関係に伴う人間摩擦、理不尽や強要、無駄な拘束などなどを受入れるということ。それらストレスに支払われる給与は存在しない。
- 人間関係>時間>収入です。指示する側にも就いたことがあります、もちろんされる側にも就いたことがあります、「ザッ日本」って考えに嫌気がさします。上司も部下も忖度忖度。興味ありません。時間に融通が利き、ある程度収入あれば今はそれでいいです。
- 自分の行動が誰かに制約を受けない自由な状態を重視しています。自由だからこそ、自分の行動に責任と、仕事を達成した際のやりがいを感じることができるから。
- スポットワークの存在理由が分からぬ。企業側が雇用保険を払いたくない為の制度ではないのか。スポットワークで働いている人は普通にアルバイトをしているだろう。もしスポットワークをやるなら上司や人がいないような仕事でないと意味が無いだろう。

ライドシェアドライバーの仕事を「ぜひやってみたい」が約1割、
「条件次第ではやってみたい」が約4割で、総じて約半数が興味を持っている

Q.ライドシェアドライバーの仕事に興味はありますか。 (単一回答)

(n=26,550)



既にライドシェアドライバーとして稼働している人

- 保険の意味で、フードデリバリーだけだとアカウント停止などのリスクもあるので、転職時の繋ぎの意味もある。選択肢は多い方が良いと考え
- 隙間で収入が欲しかったから。 自転車でのフードデリバリーは体力が落ちると効率が下がるので別の物も欲しかったから
- それまでおこなっていた軽貨物事業が厳しくなっていたため、良いタイミングでライドシェアのご案内いただいたため
- フードデリだけでは稼ぎにムラがあり、夏場、冬場の天候によってライドシェアとの両立を上手く活用するため
- 見切り発車で何となくと、所属会社でコロナ禍で「別の仕事を探してほしい」と言われた為
- タクシー運転手の経験があり、フードデリバリー以外の収入も持ちたかったため
- 前から稼働してみたいと思っていた事と、車の運転が好きだからです
- フードデリバリーが落ち気味だから。 車の運転が好き
- まだ周りが始めている人が少なくとても稼ぎやすい
- フードデリバリーの賃金は労働の対価に満たない
- 稼働できる時間帯が合っていると感じた為
- 以前から興味があった。車の運転が好き
- 運動不足解消、運動をする目的のため
- スキマ時間で出来るため

登録をしたが、まだ稼働はしていない

- 登録後、案内されたけれど、スポットワークであり金額も期待外れだった。一部、歩合制のようでもありました。初回案内の報酬額でやる気をなくしましたし、マイカーは製造10年前では使えないわされました。現在状況、報酬など変化しているかもしれません、調べていません。
- 登録もし、契約書も交わしに行って履歴書も提出し、後は稼働するだけという状況まで段階を踏んだが、急に営業所から一切連絡が来なくなり、こちらから連絡しても返答が無くなってしまった
- 今現在本来のライドシェアではなくタクシー会社雇用の日本版ライドシェアなので自由もなく制限もあるので魅力を感じません
- 今の時点ではギグワークの範疇ではないが、これから海外の様にギグワーク的な働き方ができる可能性があるから
- 登録したけど制約が多いし、近くで稼働できそうに無かったのでやる事も無いかなと思いました
- 稼ぎたくて登録したが ユニフォームの着用、身だしなみのルールでまだ働いてない
- 他業種もやってみたかったこととウーバーの報酬が見合っていないと感じた為
- 高齢者や年少者など移動に制限のある人々の役に立ちたいとおもった
- 今後もっと自由になる（タクシー業界から外れる）ことを期待して
- 稼げるかと思い一応登録だけしてみた。まだ一度もやってない
- 時間の縛りがある シフト制で空き時間だけのスポットができない
- 一つの仕事だけではなく色々な仕事を経験してみたかった

ぜひやってみたい

- お客様をこちらが選べる事が前提となります。以下のように考えております。お客様が日本人の方の場合、高齢者等の交通弱者をメインターゲットにしたいと考えており、社会貢献ができる。お客様が海外の方の場合、報酬額が高い事が期待できる。現状の日本版ライドシェアでは、タクシー会社が主体である為、運転者に主体性が無く成長しないと考えております。フードデリバリーと同じ様に、自動化までの繋ぎのつまらない仕事で終わります。人と人を繋げ、社会貢献し、永続的な発展に繋がる事に関われればと考えております。
- やってみたい理由としては、やはり知らない人と触れ合えるところ。多種多様の人達と会える喜びを感じたい。ただ、車両が軽自動車しかないので出来ないんだろうな、と思う。というか、今の制度だと、アルバイトと何ら変わらないので今の状態では全くやる気は起こらない。自由、がないので。
- やっぱり車で運転できることが大きい。タクシーのほうが需要も多いと思う。あとは、お金を払っているお客様にサービスできることが大きい。フードデリバリーだと、お客様だけでなく、店舗にも相当気をつけて接する必要があるし、評価や包装が適当なお店もあるのでやはりダイレクトにお客様にサービスできるほうが健全
- 大型二種免許持ちで、個人タクシーの資格を所得する条件は持っているのですが、各地協会の暗黙のルール的なものがあり、参入のハードルや、法律以外での縛りがあり、働きにくいと感じるので、自家用車でフードデリバリーの様な気軽さで働けるならやりたいと思ってます。いずれは地元を離れたいと考えているのでライドシェアやフードデリバリー、Amazonflexなどが気軽にどこでも出来れば良いかなと思っています。
- 全世界ではギグワークによるタクシー運転ができるのに日本ではタクシー会社によるアルバイトのため自由ではないから、早く日本版ライドシェアではなく全面解禁によるライドシェアでたくさんタクシーで稼ぎたいために全面解禁ライドシェアをぜひぜひ一刻も早く行いたい。そうすれば日本におけるフリーランスやギグワークの働き方が浸透して革命的な事に日本でもなると思うので全面解禁ライドシェアを心から望んでいます。

条件次第ではやってみたい①

- 接客・車の運転は苦ではないので、可処分時間を収自分の好きな運転業務で可処分時間が収入に変えられるという点ではぜひやってみたい。しかし、現状稼働可能なライドシェアサービスでは雇用契約となり、最低稼働時間や、稼働可能時間帯などの条件があるのではないかと思っており、それでは本業で不規則的な働き方をしなければならない中でのライドシェア業務の予定が立てにくい・他のギグワークよりも参入ハードルが高く感じるので、現状での参加はほぼ諦めています。
- 実際に応募しましたが、話を聞いた限り、結局タクシー業界の人員不足のためのアルバイト募集です。外国でなされているUberのようなシステムであればやりたいと思いますが、現状タクシー業界による既得権益があり広がる事は難しいでしょう。正直、業界はタクシーのアルバイトが必要なだけあって、ライドシェアを広めたいと思っていないのですから。
- 今の報酬だと自家用車でやるのは有り得ない金額なので、報酬金額が上がれば考えます。仕事前に事業所に向かわなければならぬのに働く時間が著しく制限されてる今の状況魅力無いですね。会社に拘束されるのに報酬安い&それなりの時間拘束されるとか特に働く意味を見いだせないので現状のタクシー会社が間に入る形式は本当に撤廃していただきたい。
- タクシー会社の管轄になるのが嫌。車内でのトラブルにどれだけ対応出来るか等。逆を言えば、利用客の個人情報が分かっている状態なら、トラブルは避けられるかと。フードデリバリーの様に、目的地に着いて完了したら見えなくなる等。結局、お客様は自分が何者か相手に分からぬから、好き勝手にわがまま言うと思われ、相手が個人情報が、分かってればかなりの確率でトラブルは少ない。フードデリバリーもこちらが住んでいる場所を知ってるから、今まで大きなトラブルはない。

条件次第ではやってみたい②

- 私は2種免許を持っていて、旅客業務を経験した事があるのですが、車両の管理維持の大変さも重々承知しております。ライドシェアと配達パートナーの売り上げ単価?の差がどれほどあるのか分かりませんが、配達パートナーと同等の水準の売り上げですと、稼ぐどころか車の維持費すら出そうもなさそうなので… タクシー業界等の車両はガソリンでは無く天然ガスを使用しています。一般的な車両はガソリンですので、稼働するだけでも倍費用が掛かる事から条件次第と回答しました。
- まず私は軽貨物車しか所持していないので、車を貸していただけるとかそういうシステムなら運転自体は好きなので気にはなります。あとは、クレームに繋がらないよう予めGoogleマップならGoogleマップの示したルートでしか行けませんよ。みたいな案内があると従事者の負担が下がると思うのでそういうシステムが構築されるのなら参入したいと思います。
- タクシーと同じく不特定多数の人と接触することになるので安全性に不安があります。また、インバウンドが増加している昨今で日本語がわからない外国の方とやり取りをする場面が発生すると思いますが、トラブルになるかもしれない不安があります。英語圏ならまだしも聞き馴染ない言語で話されてもコミュニケーションをうまくとれると思えないです。郷に行つては郷に従えで、自分の話す言語がどこでも通じるとあぐらをかかずに現地の言語を少しでも勉強してほしいです。
- フードデリバリーと比較して安定しそう。接客はコンビニで経験しましたが（2年）、機械的にしか話せず笑顔も下手くそで苦手なのでそこが心配です。吐瀉物や汚れなどの処理も。フードデリバリーでもラーメンの液漏れでカバンを洗って丸一日無駄にしました（イレギュラー対応はどの仕事でもありますね）。経路選択もナビ通りにしか行けないので自信がありません。バイクなら道を間違えても修正が簡単ですが車だと難しそう。やってみればできるようになると思います。
- 収入源の選択肢の一つに入る、自分でも出来そう、また新たな発見、経験を積む事が出来る！心配な面では安心、安全面が不安で、交通事故の場合、お客様との対面対応、トラブル、身の安全、お客様の健康面でのトラブルなど、自分の家族とは違った対応が求められる場面も増えるので、メリットもあるかと思う一方、デメリットが自分的には本人以外での対応、責任が求められる場面が増える為、余程のルール取り決めが確立されないとハードルが高いと感じる。

あまりやりたいと思わない

- 諸外国でUberやcareem、volt, yandexなどを日常的に乗車する側として使っていますが、その時のことを考えると、日本で外国人をのせたり、常識のない方を乗せる可能性があるので、こわいし、車を壊されることがあると考えるので嫌です。また、当方女なので、男性一人を自家用車に乗せることには抵抗があります。また、フードデリバリーをしている理由の大きな1つには【お客様とほとんど関わらないでよい】と言うことがあるので、長い会話をしなければならないのに、自家用車でしかも低賃金では割に合わないと私は考えます。また、近年、犯罪リスクや写真や動画を勝手にuploadされるケースもあるし、車内の飲食の未食べこぼしなどがあって文句を言った場合でも悪い評価をつけられる事があることも嫌です。最近ではドライバーも乗車側を評価できるようになったとはいえ、リスクを考えるとやりたいとは思えません。ただし、年間三万キロは運転するほど車はよく乗りますので、例えばカーシェアのように、自分の時間が空いて仕事ができる時に、会社の車を使って稼働できるのであれば、自家用車よりはやりやすいなとは思います。
- 自分の車に知らない人を載せることに抵抗がある。物に比べて、万が一、事故が起きた時の責任が重すぎる。道順を間違えた時などのクレームが怖い。2種免許を持っていないので、運賃を貰って他人を乗せることの知識や技能に自信がない。
- やはりどんなお客様が乗るのかと言うのがとても気になります。フードデリバリーでは嫌なお客様には1回も会ったことがありませんが、タクシーの運転手さんの話を聞いていると酔っ払ってとんでもないお客様もいるみたいなのでそういう人に遭遇したくないです。
- フードデリバリーをしていると、毎日のように強引で危険な運転をしているタクシーに遭遇します。自分はそのような運転をしたくないからです。(マナー的にもですが、なにより危険なので)フードデリバリーは交通ルールやマナーを守って働けますが、ライドシェアはお客様に急かされそうだなと想像してます。
- 愛車が外車なのでガソリン代も高いし、多分、割に合わない。愛車を汚されたくない。後ろから何かされたら怖い。それを避けるカバーを取り付けるのは嫌。何かあった時に、会社側が責任を取ってくれるわけではないからリスクが高いと思っている。

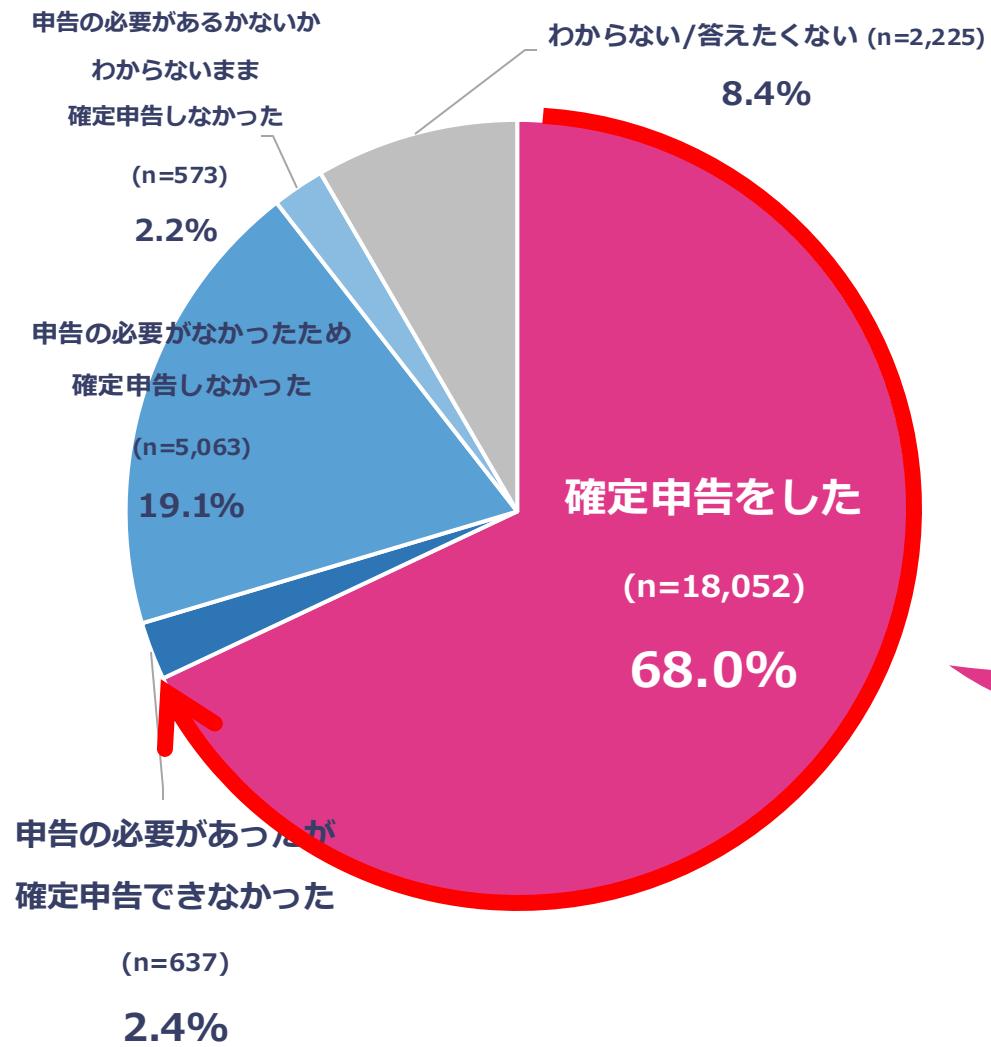
全くやりたいと思わない

- 私は本当のプロドライバー免許を所持していますが、素人にもしても良いってこの制度自体に、大変不満を持っている為です。「人の命を預かる仕事」の「二種免許」を持ってもいない、運転技術もない者にそんな危険な事をさせるのは間違っています。さらに客とのトラブルが起きたら、どうすれば良いかも分からぬのに。この制度は辞めるべきです！
- 対面時間が長く人間関係でストレスを蓄積する可能がある為、継続性にリスクを感じます。また利用者側という点からしても、安全面安心面という点で個人的ですが不安を感じる印象があります。お客様の命を預かる業務ですから、フードデリバリーとは責任の範疇が違いすぎるためです。
- 食べ物とは違い、人を運ぶとなると責任の度合いがあまりにも違いすぎます。もちろん食品だから適当に運ぶという意味ではありません。もし事故が発生した場合人を運んでいるときの責任の大きさが甚大すぎると思います。以上の理由でライドシェアはやりたいと思いません。
- フードデリバリーでも変なお客さんが多いのに、密閉された空間に訳のわからない人と何分も居ると言うのは無理です。飲食店でも、5000円くらいのお店だと変なお客さんが来ますが、コースで3万のお店にはまあ変な人はほぼ来ません。フードデリバリーは商品を渡してお金を貰うだけで、話もなければ接点も少なく、まだ問題無く出来てます
- フードデリバリーに関しては元々出前可能な店であれリモートでの顧客確保に繋がったり身体的理由で外に出られない方の助けになるなどポジティブなイメージがあるが、ライドシェアに関しては相応の資格を得たタクシー運転手がいるのにも関わらずわざわざ仕事を奪うような事をする必要は無いのではないかと思う。そのようなマイナスなイメージから。
- いまのライドシェアは所詮タクシー業界の受け皿の元、決められた曜日時間帯などでの稼働しか許されていない。白タクという言葉がよい例。タクシーにあらずば送迎事業にあらず、みたいにね。それならばライドシェアではなくタクシー運転手になつたらよいだけ。しかし将来、タクシーの運転手が減り、ライドシェアの力がなければ人の送迎が困難になる。そんな時がくるかもしれません。ですがはじめるの今ではないと感じています。

確定申告をする必要があると認識していた回答者の96.6%が申告を行なっていた

Q. 2023年度の確定申告をしましたか（単一回答）

(n=26,550)



申告の必要があると認識している回答者の確定申告実施有無

申告の必要があったが確定申告できなかつた

(n=637) 3.4%

確定申告をした (n=18,052) 96.6%

第2部 グループインタビュー調査



➤ 概要

調査期間：2024年11月20日、11月29日

調査方法：ビデオ通話を利用した調査

募集方法：インターネットアンケート調査回答者のうち、追加調査へ参加可能と回答した回答者から、就業実態、属性に合わせ分けた4つのグループに該当する方で、

自由回答欄のコメント数が多い回答者に協会より参加依頼。

協会からの参加依頼に応じた回答者が参加。

グループ① (4名) 専業/フリーランス

グループ② (3名) 兼業/学生、定年退職者

グループ③ (3名) 兼業/フリーランス

グループ④ (5名) 兼業/会社員 (インタビュー時には専業フリーランスになった方1名を含む)

参加総数：15名

調査主体：一般社団法人プロフェッショナル&パラレルキャリア・フリーランス協会

➤ 設問群

設問1：フードデリバリーの配達員を始めた理由と継続している理由

設問2：ダイナミックプライシングでの稼働判断基準

設問3：配達員のスポットワークについての考え方

設問4：業務委託と安全性の関係への配達員の考え方

設問5：業務委託とワーキングプアの関係性についての配達員の考え方

設問6：社会的地位の向上のために配達員が望む取り組み

設問7：(アカウント停止された人に)アカウントが停止されたときの詳しい状況

設問8：ハラスメントと評価の仕組みについての配達員の考え方

設問9：ライドシェアへの配達員の考え方

設問10：プラットフォーマーや社会へ配達員が伝えたいこと

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 10年以上、イタリアン料理店に勤務。自分の店を出そうとした頃、コロナが始まり、フードデリバリーの仕事を知った。この仕事は、この先も飲食業界と密接に関わる仕事になると思い、理解しておくのは有効と思った。当初はコロナ禍で報酬もよかつたので軍資金を稼げるとも思った。最近はそんなに稼げなくなってきたのでやめてお店を出すことを考えている。
- 2024年1月、両親の介護が必要になり、会社員として不動産営業をやめて、働きたい時間帯に働けるフーデリの仕事1本に切り替えた。フーデリは前ほどは稼げなくなってきたと言われているが、長く働けば一般の会社員と同じくらい稼げる。長く働くことは苦ではないし、それよりも働く時間を自分で決められるストレスのなさや自由度が高いところが魅力的。会社員時代は何かあっても休みますと言えるような状況ではなかつたし、バイトも休めない。介護が落ち着いたら会社員に戻る可能性もあるが、今と同じくらい稼げるのであればずっとフーデリを続けていくのも良いと思っている。
- 夜職をしていたが年齢も考慮してそろそろ辞めようと考えていたころに、友人からフーデリを勧められ、運転が好きなので始めた。収入は約半分に減ったがストレスが全くなく気楽なのでこっちの方がずっといい今の収入は新社員並み。夜型の自分の生活に合った好きな時間に働けていい。
- 2022年1月帰国 Uberやりながら日本の景色を撮ってYouTuberもやっている。時間も天気も選んで撮影できるし、それに合わせて働く。ドローンで撮影していたが、今は雨音を録音したり4Kで撮影したりしている。収益化して、ゆくゆくはYoutubeの収入と逆転させていきたい。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、定年退職者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- 60歳でサラリーマンを定年退職（現在61才）。体を動かしたい。解雇とかではなく自分で辞められるうちに辞めたいと思った。時間の制約がない、人間関係の悩みがない。サイクリングが趣味。体を動かしたいという趣味に合ってやりたい時にできる



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 現在42歳。35歳ブラックな会社で精神的に追い詰められた障害者年金 精神的な疾患により2～3日寝て1日起きるような生活だが体調によって調整できるのが良い。続けているというより、今は、その日の体調に合わせて臨機応変に働くこの働き方しかできない。



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- 大学4年生。卒論や他の予定が急に入ることがある。好きな時間に好きなだけ稼げるのが良い。地方大学だったが今年の4月に東京に移ったタイミングで始めた。やった分だけ報酬がもらえるのがいい。

▶ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 単純にその働く時間を自由に選べたっていうところが一番大きい。コロナ禍が落ち着く頃に始めたが、ちょうどその頃に自分の時間を自由に使える仕事の仕方にしたかった。普段の仕事（動画や音楽の制作）とフードデリバリーを掛け合わせた時に、一日の時間の使い方がうまいきそうだったので、始めた。隙間隙間で時間を埋めていけるのが一番大きい。いつ仕事が入ってくるかわからないので予定を空けておきたい。時間的にはすごい有効活用できる。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ヒュッカゴー/7NOW

- 四年ぐらい前から始める。長年して営業の仕事を辞めて個人で配達の仕事（商社や卸の出荷荷物/東京、神奈川、千葉、埼玉、静岡）をしていた。空いた時間（コンビニの駐車場や路上駐車する時間）を持て余すのが苦手。Uber Eatsの配達をやっていた知り合いに話を聞いたら、空いた時間が収入に直結できるっていうのは魅力的だなと思って始めたのがきっかけ。始めた当初は午前中配達の仕事して、お昼のピークタイムにUberをして、午後また配達の仕事をして、夜にまたUberしてみたいな感じで売上のいい数字が残せていた。動画制作やWEB系の仕事もしていて、最近そっちのウェイトが増えてきたので、体動かしがてら走らせようかなみたいな感じで継続している。継続している理由の一つとしては、自分も携わりながら今後も市場全体の動向を見ていきたい。労働環境が悪くなっているという聞こえてる部分や見えている部分、そんなことない。自分なりにやっていれば皆さんが思っているようなことじゃないよって示したい部分もある。



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ヒュッカゴー
/7NOW

- 軽貨物運送をしていて、YouTubeで出前館が儲かると知って始めた。現在は車両がないためやっていないが、車両が確保できたらまたやりたい。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 車を購入維持費の足しにするため、最初は日雇いのアルバイトをやっていたが、4年半前 コロナ禍で需要ができたので始める。趣味の旅行代などにも充てている。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- 車を軽バンに買い替え黒ナンバーにした。老後が不安で副収入目的で続いている。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 東京の会社に勤めていたが、親の介護で仕事を辞めて実家に戻る。1年ほど専業で、介護しながらでもやれた。3年前に一人だけで介護をせずに済むようになつたので、副業可の今の会社に就職し、生活の足しのために続いている



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 車通勤なり、バイクを動かすために走るだけではもったいないので、ついでにデリバリー（出前館）もやるように。仕事が定時17時に終わるが、17時からちょうどピークタイムなので、買い物や子供のお迎えの合間に配達をしている。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- 2~3年前に青森もフーデリが増え始め、新しもの好きなのでやってみようと、最初は自転車でやっていたが、地方は配達に距離があるため車でやるようになった。当時は正社員だったが、休みの日ダラダラ過ごすだけだったのと本業の給与が悪かったので生活の足しがてら副業に。青森はWoltが強い。1週間のまとめた件数こなすとボーナスが出るが、副業だと取れないので一本化した方が結果的に年収上があるので専業に。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- 雨クエ工はAプラスになるのでやる地域で価格差が大きいので、高いところに行くようにしている。オーダーが多いところは配達員が必要なので高くなる。同じ県内でも地域によってだいぶ変動がある。隣の街と自分の街で全く違う。同じ県だけでも平均にしてほしい。



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- 稼げる時間帯は気にせず、12時から深夜2時での稼働をしている。11月-4月などの閑散期で稼げない時期は必然的にある。年平均でとらえているので、一定で同じ時間で稼働するようにしている。会社員と違って、明日働けなくなるかもという不安があるので、若くて元気なうちに蓄えを作りたい。屋根付きバイクでやっていたが、今年は酷暑で気を付けていてもヒヤリハットがあった。同じ時間帯に事故なく働くために、今は軽自動車を事業用ナンバーにして稼働している。価格の高い首都圏まで働きに出ているから収入維持できている。そこまで行く移動時間や交通費を差し引いても、首都圏で稼働する方が収入が高い。不便さのある地方の人ほど必要なインフラのはずなのに、その報酬が抑えられているので本来届けたいユーザーに届いていない。地方の方こそベースアップするべき。タワマンの上階に住んでいる人向けに、その1Fのコンビニの商品を320円で上まで届けるという仕事もある。歩けるし元気だしお金もある人が安くサービスを使って、お金を持っていない団地とか高齢者の方がサービスを使えないことになっている。地方の人が割りを食っていると思う。



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 雪が降らない時期は閑散期。ガソリン代を考慮し、1キロ百円未満は行かない。冬タイヤにし、上下のウインドブレーカー買って寒さ対策をしているまだ未経験だが雪の状況によっては雪クエストあるらしい。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 週4万円という基準で金額を目標にしているので、80～90件こなす必要がある。件数が足りそうな時は320円は外し、足りなさそうな時は請ける。件数はUberアプリでチェックしていて、週20時間～30時間という感じで2年強やり続けている。以前に比べ価格変動が劣悪になっていて、ベースが下がっている。平日でも4～500円があったが、今は週末でも300円台になっている。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- 雨であれば報酬が多いとか考慮されているのは良いことだと捉えているが、価格では選んでいない。自分の働く時に働くことの方を重視。報酬プラスはあったらいいな程度。自分が働きたい時間に働くので、報酬が低いからやめるということはない。酷暑で大変だったので、気候によって報酬が増える条件がもっと増えると良いなと思う。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 郊外なため10キロ320円もある。キロ50円を下回る場合は請けない。人と話すのが苦手なので、深夜のみ稼働しているが、そのエリアは自分しかいないのでインフラを担っている状態。朝5時に10km走って400円という案件を一度蹴ったら980円になった。最初からもっと考えてほしい。



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- 相場がわからないまま始め、最初は注文が来なかつたのでどんな値段でも請けていた。夏になって注文が増え出してからは報酬額と距離で選ぶようになつた。距離よりは、2件30分1000円＝時給2000円ならいいな、と時給で考えている。

➤ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピッカゴ-/7NOW



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ピッカゴ-/7NOW

- 稼働は日によって決めている。自宅から仕事場に行く場合、その方向の注文だけ受けるなど配達先で決める。1日何もない日は配達地にこだわらず取るが、距離に対して報酬が少ないものはける。雨はどうしようかなと思う。国道沿いでピックアップしやすいところや、距離があっても出入りが楽など、導線がいい場合は取る。逆に距離がなくても、脇道など入り組んだ場所への配達はさける。
- 車の燃費を基準に考えている。自分の車の燃費は1km15円なので、1km120円（3キロ360円）でも、燃費(45円)を引くと300円を切るので受けない。ガソリン代も考えると1kmあたり150円以上ないと。復路も、ただそのまま拠点に戻るなら燃費だけがかかるが、行った先で別の注文が取れるなら復路も活かせるなど、その後の動きや導線も考えながら単価を計算している。雨の日は自転車稼働の人が減るので、こんなに稼いでいいのかなってくらい良い。雨の日は単価が上がるまで家で待機していて、いい条件のがきたらやる。逆に晴天の時は自転車が多くなる。ピークタイムと言ってもタイミングがあるので様子見てやっている。働きやすさも大事。家族の介護と育児があり、何かあっても立ち回れるように自宅近辺にしている。別のエリア行くと、そっちの方の注文が入り始めてしまうので、できるだけ自分の拠点（居住地の市区町村）に戻るようにしている。
- ダイナミックプライシングに関してはほとんど意識していない。稼働するかどうかや、注文を受けるかどうかに影響ない。アプリに表示された注文金額が安くても必ず受ける。稼働するかどうかは、時間や天候で決めて、忙しい時間帯。ランチやディナー、雨が降っていてドライバーの不足が予想される時に稼働している。受ける受けないではなく、取れる限り取っていく感じ。稼働は、理想的には決めてやりたいが、思ったより自分の体調面で判断している。そこがメリットでもある。

（世代・性別・配達手段・稼働歴・プラットフォーム名）

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 1週間の自分の予定の空いている時間でどれくらい稼げるか計算して時給換算。時給1200円だと割に合わないなど時間と単価で判断。注文が少なく、でも時間が空いている時はとる。Uderは1週間に件数こなすと報酬プラスがあるので、50件目安。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- 車で出前館をやっている。雨の日はバイクが少ないので需要があり、単価にも反映される。雨の日や金曜の夜などを主にやっていて、件数は気にしない。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 副業として1週間で5万円って金額ベースでやっている。プロモーションがあれば達成する。よく鳴るエリアからはずれない範囲で効率よく回ることを重視。単価が高くても遠方配達は戻ってくる時間が無駄になるので行かない。件数は気にしない。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 平日3000円/日、休日1万円で360日くらい稼働。自分の移動を有効活用しているので配達合間に美容院など自分の用事もすませる。金額ベースで考えるのでバイクだけど雨の日も頑張る。遠いところは道がわからず運転が危ないので、土地勘のある近場でやっている。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- 小学生の子供2名いて家族の予定以外はひたすら走っている。9時から21時で稼働しているが、車なので運転に集中できていないと感じたり、足に不調を感じる時は切り上げるようにしているため、18時19時に終える時もある。だいたい14時までがピークで、14～15時はほとんど注文がないため、14:00-14:30は完全OFFにし、その後も鳴るまで休憩にしている。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- タイミーなどには興味がない。これだけ自由にストレスなく働ける仕事は他にはない。それだけでかなり良い仕事だと思う。そもそも飲食店で独立を目指しているので、業務委託であるということは特に気にならない。



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- タイミーは興味ある。閑散期は時給1500円を切る時があるので1500円のタイミーと組み合わせることも考えてはいたが、その時間通り行くとか見合った準備をするとか人間関係などの猥雑さのストレスの方が大きいので、現時点ではフードデリバリー1本で行こうかなと思っている。



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- スポットワークも経験があるが、1日限りの勤務で下に見られるのがウザかったし、単発バイトへの扱いが雑なお店が多くてしんどかったので個人的には働きたいと思わない。北海道は最低賃金が低く4時間やっても3000円台だから、場合によってはUberの方が高い



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 全く考えていない。誰からも指示されない、時間管理されないというのが今の仕事のメリット。人に管理される働き方をしてしまうと、（本業で行っている）撮影の機会を失ってしまう。

➤ グループ②専業フリーランス (学生、年金生活者)



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- タイミーはよく分からないが、自転車で体を動かすのが好きなのでフードデリバリーをやっている。確定申告を調べながらやるのは少し大変だったが、必要なことなので気にはならない。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- タイミーは前日予約して、翌日稼動になるが、その日の体調に左右される自分は、今はこれしかできないし、この働き方だから働ける。



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- 明日の予定は見えづらいし、やる気も波がある。タイミーは何時から何時まで働いてくださいと言われるので、途中でやる気がなくなったら嫌だなと思う。タイミーの仕事は人の付き合いが必要だが、フードデリバリーは自分で完結できるのが良い。自分のやる気のある時にボタンを押せば、好きな時間に好きなだけ働ける。

▶ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- アプリを見たけど結局やらなかつた理由は、勤務地や時間の拘束が厳しいし、単発でも時間が決まつてるのは不便。どうしてもフードデリバリーと比べて、その時間帯にやつたときにはどちらの方が収入が高いかっていう計算をすると、最低ラインの金額考えても時給単価的にはフードデリバリーの方がいいのかなって。そんなに変わらないなら自由度の高い方がいい。以前、ピザのバイク配達をしていたので、その経験で自分の強いエリアに行けば何分ぐらいで行けるとか、裏道を知つてればその分早く効率よく回れて、フードデリバリーの方が稼げる。ピザは雇用だったが、印象ではUberもやつていることは変わらないスポットワークにピザ配達とかあるのは知らなかつた。だが、契約書類を交わすなど、そのワンステップがめんどくさい。その時間いらないなとかってなつて踏み出しにくいく。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピッコロ/7NOW

- 組織が嫌な人が多いと思う。自分も社員のような扱いされるのや、上下関係が嫌。書類などの付帯業務なども嫌。フードデリバリーは1件1件で完了。日報書かなければいけない場合もある。商社で15年、組織が嫌になつてやめた。加盟店からの扱いが良くなく、虫ケラ扱いされる。自由度は高くても、1件1件プライドもつてまじめにやつているのに。



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ピッコロ
/7NOW

- 魅力を感じない。案件は見たことはあるが、その多くはコンビニで、1年内の経験などの条件があり、該当しないのでできなかつた。ただ、要件的に合えばやってみたい。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）※前ページからのつづき



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 以前タイミーを使っていた。1日ごとに源泉徴収票が出るため、副業禁止の会社にバレてしまうためやめた。確定申告でやっている。自分の都合で好きなように働きけるのがいいが、スポットワークは9-16時など時間の縛りがある。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- タイミーをしたことあり。拘束時間が決まっていて、飲食店などフルでがつりやる仕事が多かった。自分は、待機時間などがあるフードデリバリーの方が自分に合っていて働きやすい。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 時間拘束があり、介護をしているのにその間携帯見れないのは困る。フードデリバリーは家から始めて、移動時間も不要。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 子供のお迎え時間は日によって違うので、フードデリバリーだと対応できるが、シフトじゃ無理。車の費用などが経費にできるので（業務委託が）いい。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- (スポットワークは) 地元ではメジャーではなく浸透していない。脱サラしたのに組織に入って人の下につく気はないし、指示指導も受けたくない。自分なりに、WoltならWoltの看板をじょって責任をもってやっているつもり。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 契約の違いで安全性について何か変わると感じることはない。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- （働く人が安心して働くという意味で）健康保険と年金について、なんで正社員だけが優遇されているのか、と感じる。106万円の壁、週20時間。社保のためにタイミーするという選択肢もできる。もう少し時間に寛容であると良い。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- 特に思うところはない。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 何をやるにも責任が自分にかかる。アカウント停止されたことはないが、知人が顔認証失敗で停止になったことがあり、できなくなる心配はある。安全性は乗り手次第、元整備士だったのでずっとゴールド免許。ルール守ってない人は目につく。もう少し配達員の規律や安全性を守るためにルールを設けても良いとは思う。スマホが2つ鳴って、両方でピックしている人もいる。



20代男性
自転車
東京

- ネット社会 顔を晒された配達員もいるらしい。会社に守ってもらえないの自分で対応するしかないが、一生懸命やっている人を晒すことはないと思うので、一生懸命やるだけ。自分の評価が全てだが、評価によって報酬が変わらないのは残念。

（世代・性別・配達手段・稼働歴・プラットフォーム名）

➤ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 車両の点検だったり個人でやらなければいけないが、メンテナンスに出すとかそういう安全性に関してはちゃんと自分で管理すれば大丈夫だと思う。業務上のトラブルに関しては、一応委託とはいえプラットフォームが間に入ってくれるパターンもあるのでそんなに気にはしていない。以前雇用（アルバイト）でやってた時も、一応その車両の点検とかは自分でもやり、お店でやってくれることもあったので気にはしてなかった。気をつけるところは、確かに雇用されてた時の方がその辺は考えなくていいところはあったと思う。ただ、個人でやるってなると自分で気をつけなければいけないところがある。自分が気をつければ安全性にはそんなに差はないかなっていう考え方ではあります。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピックター/7NOW

- 自分の体の保証や、配達に使う車両の保証とか、あとは休業してしまうことになってしまった場合の休業補償みたいな保険に入るか否かとか自分で全部管理しないといけない。税金のこととかも自分で管理しなきゃいけないっていう部分がやっぱり雇用されてる時と違う。業務委託で自分でやるときとでは、もろに差が出てしまう。その代わりに自由度がある。でも雇用されて配達サービスをしていた時に比べて、一人で完結させ、仕事はもちろん受けるなど、ある程度のプロセスを自分一人で遂行するってなった時に、仕事って大変だなあとか商売ってこういう部分があるんだなってわかった。税金のこととかもこういうとこまで見なきゃいけない、考えなきゃいけない、やらなきゃいけないっていうのは、サラリーマン雇用されてた時は考えなかったので、なんかいい勉強になった。逆に雇用されて配達するのと、業務委託で自分の裁量で配達するのとでは、もしかしたらお届けするにあたってサービスの質がもしかしたら違うかもしれない。雇用されている時の方が、ちょっとぬるま湯に使ったような意識で運んじゃつてたかもしれない。

➤ グループ③兼業フリーランス



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ピッコバー
/7NOW

- 会社によると思う。雇用されているその会社に制度があれば安心できる。安全性といえば、例えば交通事故、交通違反、ハラスメント、個人情報の漏洩などが考えられます。これらに対して守ってくれる会社であれば安心できると思います。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- そこに関しては否定できない。自分も注文する側で利用することがあるが、しっかりした人が来るとは限らず、気持ちわかる。業務委託かどうかの立場関係なく、社会人として仕事を受けてやっているって意識次第。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- オファーが立て続けに入ると急ぐため、運転も事故を起こさないように意識している。車なので商品が傾くことはないが、タオルを敷いて冷/温を分けたり保冷剤いれたり気を配っている。お客様に対しては清潔感を意識して気を付けている。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 立場的には弱い。1人で動いているし、Uberがどこまで保障してくれるのか不透明なので、トラブルのことは考えないようにしている。将来的にこのキャリアをどこまで続けられるか不透明なので副業程度にしておくのがいいと思っている。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- バイクで実際危ないこともあったので、保険に入って対策している。出前館でも保険入っているようだが、運んでいる時だけの保障なのかとかわからぬ。廃墟のように暗い所への配達は女性は危ないので、配達員の安全面が心配。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- 最終的には人次第なのかなと思う。自分は看板を背負って責任もって走っているつもり。地元のタクシーの運転が本当に荒いのを見ていると、3ヶ月とか半年とかで研修をやってもマナー守れるとは限らないと思う。プラットフォームも保障あるとアナウンスはしてるが、真偽は不明だが、それを申請したらアカウント停止されたというのも聞く。事故った時に責任を取るのは自分なので、起こさないようにするしかない。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- 特にそんな風に感じることはない。ちゃんと損得も踏まえて選んでいるし、選んでいるのは自分なので不満はない。



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- 自分自身について、そういう懸念はない。それは首都圏で働いているからであって、地方の人はどんどん稼げなくなるのかもしれない。



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 前の仕事も個人事業主だったので、特に感じない



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- そんな風に考えたことはない。ギグワークは時間の自由が得られるという最大のメリット。安定した会社員に比べて報酬が不安定とか世間体で見下されているかもしれないが、それを差し引いてもメリットの方が大きい。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- 特に関係性があるとは感じない。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- そう言いたい人たちの気持ちも分からなくもないが、弁当屋やピザ屋など自社配達でまかなえない分をUberに出しているので、結局業務委託は必要。

▶ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 仕事しなければ別にお金が入ってこないだけ。体調面とかあるんで。深く考えたことはなかったんですけど。大企業に勤めてる知り合いは、福利厚生がちゃんとして、社内預金もある。そういう企業とかと比べると、生活の水準はもちろん下がるとは思う。収入的には、そんなに給料が高くない会社と比べれば大差はない気はしている。時間の縛りはすごく長くはなると思う。配達だけで生活をしている人たちは、もともと下の水準だったり。自分はもともとの収入があって、フードデリバリーも組み合わせてるので水準が低いっていうのは感じない。ただ、フードデリバリーだけで生活をしようと思ったら、どうしても時間は取られてしまうので、ステップアップして何か別の仕事をやろうとしても勉強する時間もないってなり得ると思う。現状の生活を本人が気にならなければワーキングプアとは感じないが、フードデリバリーだけをずっと2~30年後まで続けて老後まで生活するのは無理だと思う。そう考えると将来的にはワーキングプアと感じると思うし、やめるときが来るだろうなと思っている。
- 貧困かどうかとかって、その人の生活水準によりけりだと思う。自分でなんとかしようとしてるからそれを選んでる。稼がなきゃいけない額とかってやっぱ人それぞれだと思う。体調とか家庭の理由でどうしてもこういうのしかできないって人ももちろんいると思うし、あくまでもその人それぞれの生活がある。だから、市場全体でワーキングパワーになりがちだっていうのは、論点ずれしてる。自分も別の仕事も持ってるんで、そんなやらない週もある。逆に仮にワーキングプアのような状況に陥っていたら足んかったら土日もややるなどなんとかしますそれはやっぱ人それぞれなんじゃないかなと思う。対価が上がった時に強みが活かせる。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピッコロ-/7NOW

➤ グループ③兼業フリーランス※前ページからのつづき



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ピッコロ
/7NOW

- たくさん働いてるのに生活が苦しい、貧困の状態から抜け出せないということだとしたら、報酬が高ければ生活は楽になるはず。報酬が低すぎる。他の人だったらこんぐらい稼げてれば十分なんだろうけど、自分の場合毎月の支払いが多いからため足りない。雇用でも業務委託でもどっちでもいいから手取りが多い方がいい。もっと稼げるものがあればそちらの方がいいと思う

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- それなりの会社で雇用の形態であれば日本の仕組みなら守られるので、働き続けられればいいのかなと。業務委託は、明日から仕事がなくなったらどうするってのがあるが、それは個人事業主みんな同じだと思う。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- 結婚をしているので、副業ならいいのかなと。1本でやらなきゃだと閑散期に安定した収入を見込めるかの不安がある。ケガをしたり、車が故障したりで働けなくなった時、保証がないのは不安。もう1本の柱が必要だと思うので副業くらいがいい。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 指摘通り。いつサービスが終了するかわからないし、1件の単価切り下げなど、続ける不安はある。何かあった際に、自分の助けとなる軸としては本業にはしづらかった。正社員は昇給、昇格、社会保険、確定拠出年金、忌引きなどの福利厚生、有給など休んでも保障があるが、フードデリバリーは旅行に行くとその間の収入がなくなる。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 東京の最低賃金より安い。システムエラーで4日間仕事が出来なくなった時、冷や汗をかいだ（システムエラーの通知はあとから来た）副業だからまだよかったです。本業だったら焦ったと思う。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- ワーキングプアという懸念材料はある。Amazon Flex K-Passに登録しても、3ヶ月全く来なかつた。それでもうけは増えない。配達件数が多すぎて取りに行く暇もなく、物量と費用対効果の問題。同じ距離でも100円以上差があるなど、公平性に欠いているので、報酬の導き方を明確にしてほしい。一生続けようとは思っておらず、3年スパンで次の手次の手を考えながら行動するようにしている。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- フーデリは接客業。下に見られるのは、フーデリ配達員の側にも問題があると思っている。飲食出身なのでお店側の目線で見ると、お客様は服装や態度も含めて見ていると思う。ちゃんとした服装、ちゃんとした態度で接客すれば、お客様もちゃんとした態度で返してくれる。個人事業主でやっている人にも問題がある。服装、態度も見ている 配達員の方もちゃんとしてほしい。ちゃんとしていれば変わってくる。



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- 配達員がちゃんと立ち振る舞いをしていれば、相手もそれに応じてくれるの、接客において舐められることはない。ただ、ユーザーや飲食店の人からは「ウーバーイーツの人」と一括りに見られてしまう。煙草を吸っている人や、保冷バックを使わずレジ袋をバイクのハンドルにかけて運んでいる人、サンダルで配達している人が目につくと、イメージに関わる。モペット（電動自転車）はミラーやナンバープレートを付ける義務があるのに、違法に使っている外国人がいて危ない。そのせいで見られ方が悪くなっているので、ルールの厳格化が必要。プラットフォームのルールと、国交省など政府のルールと両方必要。プラットフォームとしては、今はヘルメットを着用した写真しかチェックしていないが、服装のチェックもした方が良い。政府は交通ルール違反をしっかり取り締まってほしい。



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 他の配達員を見ていて「大丈夫？ その態度」と思うような配達員も増えてきている。店員に対する態度、お客様に対する態度とかも「大丈夫？」という人をよく見かける。そういう人が印象を悪くしている気がする。せっかく良い対応をしている配達員も、その人たちのせいで悪くみられてしまうので、プラットフォームからもっと言ってほしい。楽し気なため口だったらまだ許せるが、商品が足りない時など「足りねえんだけど！」と暴言っぽい言い方で店員に迫る人をよく見かける。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 外に求めることはない。自分自身で決めてやっていることなので、挨拶もちゃんとやろう、商品も丁寧に運ぼう、一旦停止も絶対守ろうとしている。自分自身の姿で、周りの配達員のハードルを高めたいという気持ちは持っている。るべき配達員の姿を見せてやると思ってやっている。お店に着いても黙ってスマホをいじっている配達員が多い。自分は必ず大きな声でいさつをする。商品の受け取りや渡すのも必ずトレイを持って行っている。ダメな奴は淘汰されていけば良いと思う。自己満足かもしれないが、自分自身はそういう気持ちでやっていこうと考えている。地方では感謝してくれるし、時間に多少遅れても寛容。BAD付けたくないでの丁寧にメッセージを送るが、大丈夫ですよといわれることが多い。Xで情報収集していると都心はユーザーが贅沢で上から目線なのかなと感じる。

➤ グループ②専業フリーランス (学生、年金生活者)



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- 配達員が非難されるのは交通ルールを守らず横着な運転をする人がいるから。交通ルール違反者に（プラットフォーム側から）罰則とかないと難しい。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- (社会的地位向上は) 無理だと思う。誰でもできる仕事と、下に見られている。配達員がなぜいろいろ言われるかというと、ルール違反をやっている人（交通マナー違反、アカウント共有、遅延行為）、モペットを使っている人がいるから。それがもっとクリーンになれば批判は減っていくとは思う。整備士時代の手取り月給13万円を、Uberなら1週間、2週間で稼げる。



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- ネット社会でアンチを消すにはどうしたらよいのかというような議論と同じで、そういうのを気にしていても仕方ない。悪いことを吐く人たちはどうしようもない。どんな仕事でも難癖は無限に付けられる。UberEatsの人たちがいなかつたら困る人、生活できない人が絶対いると思うので、批判は気にせず、誇りをもってやっていけばよいと思う。同じUberEatsの配達員でも評価がめちゃくちゃ良い人もいれば悪い人もいる。自分さえちゃんとすれば問題ないと思う。会社の評判よりも個人の評判。店の評判や同僚の評判は関係なく、自分が頑張れば売れるホストと同じ。ただ、評価によって報酬が変わることがUberEatsはないので、ちゃんと交通ルールを守ったり真面目に仕事をしている人が報われるようにしてほしい。

▶ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- そういう働き方もあるよねくらいにしか自分は思ってないので、あんまり深く考えたことがない。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピッコロ/7NOW

- 底辺とかXで見かける。本当のところを知らないで物事言ってる人って残念な人たちだなあって感じ。やってる当事者からしたら、生業としてプライド持ってやってるので、全然気にしない。サッカーの決勝戦やオリンピックの時の注文がすごく、そういうときに持てくとめちゃくちゃ盛り上がり上がって一緒に見たりそういう瞬間にお客さんと話がたりすると持ってきてよかったなと。小さいお子さんがいるとこに持ててありがとうって手を振られたり。逆に一人暮らしの高齢の方や体がほとんど動かせない方の配達に行くことも結構あって、社会の一助になってると感じる。今までのこういうサービスがない時代、どうされてたんだろうなあととか考えると、改めてこういうサービスは今はなくてはならないんじゃないかなって感じる。



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ピッコロ
/7NOW

- 飲食店スタッフから待たされたり、アプリに表示のない指示（スマホ画面の注文番号の提示など）をされたり、店舗やマンションの警備員の言葉遣いが乱暴だったり態度が横柄だったりがある。業界全体でプラットフォームから対応してもらえれば向上すると思う。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 働きやすい環境を整えてほしい。タワーマンションの配達が本当に大変（入館手続き、館内構造複雑）で、入ってお客様に届けて出るまでに、軽い配達1件分くらいの時間がかかる。ショッピングモールも来場客メインだからか、後回しにされたり（配達用の）駐輪場がなく不便。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- 望んでいない。ある程度、自由に働けることが利点なので、厳しくなると働きづらくなる。周りの意見で合って、自分は満足しているので望んでいない。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 煽り運転や幅寄せされたりする。ちゃんとやっている人もいるのに、一部の悪い運転した人のを、全体の印象のように発信するのはやめて欲しい。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 単価が安くなると働く人も地位も悪くなると思うので、時給を挙げて欲しい（始めた時は800円だったのが今は半分もない）お店からも下に見られる。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- 田舎だからか、お店とも仲良く雑談している。雪国なのでみな車配達のため、待機中の駐車スペースに工夫が必要（怒られたりする）なのでそういう整備が欲しい。参入当時は20件1万いってたが、今は30件やっても1万いかない。会社としての保障がない分、毎日半日稼働で休みもとらずやっているので、やつたらやつた分だけ払ってもらいたい。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館
/Wolt

- クレジットカード不正使用されていたらしく、Uber1回停止になり、1、2年使えなかった。一向に復帰できず、別のフーデリやってしのいでいたが、Uberが一番注文入るので、アップルIDでアカウント再作成できたので戻った。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- アプリにログインできなくなったので、メールを確認したら、1週間のアカウント停止という連絡がきていた。理由の明記はなく、1週間アカウント停止の連絡だけ来たメールで理由を問い合わせたら、こういう理由で停止ですと教えてくれた（手渡しを置き配、配達完了ボタン押し忘れ）1週間という連絡だったので、毎日アプリへのアクセスは試したが、1週間経ったら、アプリにログインできるようになった。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- Uberは評価がパーセンテージで表示される。98%以上が続くと報酬が高くなるなどのインセンティブがあれば、配達員のレベルも上がるのではないか。プラスのインセンティブが今はない。姑息な手を使って稼いでいる人がいて、まじめめにやっている人が稼げない。調整金を狙って、わざと時間を遅くするなど（2件で3.1km6000円など）を自慢げに言ってる人もいる。得をしているのはそういう人だけで、Uberも損。そういう状況はよくないと思う。



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- 高評価によってインセンティブを与える仕組みはあった方が良いし、やれるのではないかと思う。「いい評価」はいいと思う。悪い評価にペナルティを与える仕組みは、マナー違反を防ぐためには有効かもしれないが、評価をする側の力が強くなりすぎる懸念がある。雨で車が全く進まなくて遅配してしまった時に、お客様が悪い評価を入れたら本人の落ち度がないのにペナルティを食らってしまうかもしれない。でも、ある程度そういう仕組みも無いと真面目にやっている人が損をする。配達調整金は、真面目にやっていて時間がかかってしまった人には良い仕組みだが、それをハックする人もいるので難しい。お店やお客様の評価も必要だと感じる。一方的に配達員が評価される仕組みだと、評価者側の力が強くなりすぎて、落ち度がないのに悪い評価を付けられることがあると感じる。飲食店の現場も人手不足で、経験がほとんどないバイト2人で回して牛丼屋などがある。混んでる時など商品作るのに時間がかかり過ぎたりするが、評価ができないので改善されない。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 早く配達したらチップをくれる人もいるので、現状維持で良いかなと思う。ペナルティを付けてしまうと悪いことをしていないのにBADを食らうこともあるので。強いて言うなら、エレベーターがない住居に対してのプラス料金や重さのプラス料金がほしい。お店の評価は絶対あった方が良いと思う。いつ行っても料理が出てくるのが遅かったり、入れるものを見失したりするお店がある。こちらから評価しないと、Uberからお店に注意喚起もできない。お客様に対しても、トラブル防止のために評価があった方が良い。よく揉める方など先にその人の評価が分かっていれば、配達の時にトラブル防止の策を考えて配達することができる。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 高評価のレビューと配達時間がデータで取れているのであれば、その配達員に対する恩恵を与えてほしいとは思う。高評価・低評価の仕組みはあった方がいい。配達員によって依頼の来やすさ（鳴りやすさ）というのは一応あると思うが、報酬にも反映されればもっともっと頑張れると思う。注文が取りやすくなるはあるが、そういう人は単価が上がるというのも欲しい。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- これまで1000件の実績があるが、トラブル経験はない。店舗で多少嫌な思いをするとしても、外で待っててくださいと言われるくらい。お客様から何か言われたこともない。困ったことがあるとすれば、ダブルの配達で2件目の受け取りに時間がかかるてお客様を待たせてしまったことくらい。相互評価は特に必要性は感じないが、たとえば自分の責任ではない事情があって遅れた場合にBAD評価が付くのは納得ができない。どうしてBAD評価が付いたのかというフィードバックが見えて、それに対する意見も伝えられれば良いが、今の評価は一方的だなと感じる。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- （店舗従業員・ユーザー・配達員同士のハラスメント）全部経験ある。
- ✓ 店舗：商品を投げて渡された。あと5分でできますと言って1時間待たされた。
- ✓ お客様：深夜配達なので、ベロベロに酔っぱらっている親父に絡まれる。そういうお客様は現金配達が多く、払ってくれないことがある（Uberは「払ってもらえなかっただ」と押すと次回上乗せ請求になる機能がある）。10km先に取りに行って配達しているのに、なんでそんなに時間がかかるんだと怒られたり。一度それで殴られて警察が介入したこともある。
- ✓ 配達員同士：エリアの地主みたいな感じで威張りくさっている人がいる。「ここは俺のエリアなんだからどっか行けや」と言わされたことがある。

出前館で唯一良かった機能は、お客様に対するメモの書き込み欄があった。誰かが書き込んだら次に受けた人も見られるようになっている。（住所ピンがズレているなど）その機能はあってほしいと思うが、別にお客さまの評価をしたいとは思わない。（殴ってきたユーザーはアカウント停止になった）

それよりもお店の評価を復活してほしい。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- ハラスメントについて

店舗：声が小さいこともあって、受け取りに来ているのに気付いてくれないお店の人がいる。

お客様：どうしようもなく梱包が不十分で、どれだけ気を付けていてもこぼれてしまうことがある。その時に配達員が悪いような顔で見られたり言われたりすることがあって理不尽だと感じる。

配達員同士：お互い頑張ってみたいな顔ですれ違うようにしているので、特に嫌な思いはしたことがない

- 相互評価について

お客様の評価はするべきじゃないと思っている。顔が気持ち悪いからという理由で評価を下げるユーザーがいるとネットで見たことがあるが、配達員もいろんな人がいるので、逆のことが起きるのではないかと思う。お金を払ってくれたお客様に対してさらに傷をえぐる配達員が出てくる可能性がある。自分たちが悪く言われる分には良いかなと思う。

▶ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- ぱっと思いつくものはないもう二度とピックアップしに行きたくないな店舗っていうのもあったりはするが、トラブルになるほどのことでもなく、自分が嫌だなって思う程度。お客様や店舗に対して点数付けできる制度があったらいいっていう気持ちもわからなくはないが、絶対トラブルになると思からやめた方がいいと思う。一応、こちらは受けさせてもらってるっていう認識を持ってやった方がいいのかなと思うので、点数つけられる側だけでいい。店員さんのコミュニケーションがダメだなって思ったときにやんわりと言ったことはあるが、その人の教育はお店がやるものだから関与しないようにしている。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピックゴー/7NOW

- 商品取りに行ったときに愛想がなかったり態度の悪い店員。もうそれは雇用しているお店側や本人の問題なので、別に配達員からどうこう言ってもなって個人的に思う。態度とかではなく、商品の入れ間違いとか付属品（ストローやケチャップなど）の入れ忘れトラブルが起きたときに、お客様に直接顔を合わせて謝るは配達員。お客様にもう信じられないぐらい雷落とされて。でもお店側から配達員に何かあるかっていうのがすごい苦しいところ。業務的なミスは削減してもらいたい。cbクラウドさんにピックゴーっていうお店側に意見を伝えてくれるアプリがあって加盟店さんとか荷主さんに直接ちゃんと言ってくれるので、業務的なミスがあったときは言う。プラットフォーマー側には、アプリ経由でコメントは残してる感じです。（Uberとかって意見送ってもどっかで止まってんじゃないか）配達員側は検品は一切しなくていいってルールになってるのに検品を強要された時は、ルールが違うって言う。商品の入れ漏れが発生してトラブルって時間取られると、機会損失で稼ぎが減っちゃうのが困るんで、そこは改善してくださいって。



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/ピックゴー
/7NOW

- 相互評価は、主に飲食店に対してできればいい。飲食店スタッフのお受け取りに待たされたり、乱暴な言葉遣いや横柄な態度だったりすることがあるからです。反映しようがないというか、直してもらいうがないので評価したい。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 店舗の方から受けることが多い。社会的なイメージが悪いのか、相手にしてくれず後回し、敬語なし、雑に渡す、など蔑ろにされる。配達員の先にお客さんがいるという意識がなさそう。お店が忙しいだけだと思うが。以前、Uberは店舗評価ができたのでBadしていたが、今は凍結されている。配達を拒否できる機能や、評価を拒否できる機能があると良い。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- 嫌な目にあったことはない。料理がでなくて待たされることははあるが、配達が遅れてもお客様から文句言われたこともない。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 圧倒的にお店から受ける。配達員同士は仲良いし、お客様からもない。店員から見下されることが多い。評価するシステムがあるとありがたいが、かわらないかなとも思う。配達員がなんか言ってるよ、ぐらいにしか思わないのではないか。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 店に言ってはいけない決まりがあり、本部に言わなきゃいけない。店舗の評価できるのがあるといいと思う。嫌な店には誰も取りに行かなくなってる。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- お客様っていろんな人がいるなあとは思うが、ハラスメントというほどではない。毎回20分待たされる店や、着いてから作り始める店があり、他の配達員が注意したら直った。Woltは毎回完了後にアンケートがあるので書ける。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- 興味はない



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- すごい興味があってやろうかなと思ったが、結果的にはやっていない。ライドシェアに関して色々調べて、やってみた人のYoutubeなどを見ると、タクシー会社に登録が必要で、タクシー会社に報酬の4割が渡ってしまうと知った。人を運ぶことの責任感は大きいし、会話も必要だし、温度調整やブレーキの利かせ方など配慮も多くて、大変なのはドライバーなのに。シフト制であるがゆえの時間の調整のしにくさもあるのでやらない。もしもっと自由に働けるようになれば、フーデリと組み合わせてやってみたいとは思う。フードデリバリのように業務委託でやれるようになると、フードデリバリですら対応の悪い配達員がいるのに、人を乗せると治安が悪くなるのではないか。人を乗せるのと食べ物を運ぶのでは、ストレスの高さが違う



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 個人的にはあまり興味がない。車を所有するのが面倒というのが最大の理由。Uberは原付でやっているので税金や維持費が安い。2台所有しているが、1台は電気で、ガソリンと併用して極限まで経費を下げている。利用する側としては興味がある。東南アジアではGrabが根付いていて、マレーシアもタイもそれ無しにはどこにも行けないので、なぜ日本ではUberタイプのライドシェアが進まないのは何故だろうという疑問しかない。早く解禁すれば良いと思う。あと、日本の交通マナーが悪すぎるのが、やりたくない理由の一つでもあるので、交通マナーが良くなればやることを検討しても良いかもしれない。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 冬はフーデリが繁忙期になるので、雪が降るまでの夏の間だけという前提でライドシェアに登録し、毎週金曜だけ深夜シフトに入って10回くらい稼働したが、今は休みがちでこのまま辞めようかなと思っている。ライドシェアは面倒なので、フードデリバリーだけの方が良いという結論に至った。Uberの楽しさに勝てない。理由として、まずアプリが使いづらい。「タクシー」と「タクシー・ライドシェアどちらでも可」を選択できる仕組みでお客様がライドシェアを選択したのに、配車を受けるとキャンセルされる。絶対に車は止められないよというところにピンが立っていたり。あとは、繁華街でタクシーの列があるのにその横でライドシェアを呼ぶ人がいて、どこに停めたら良いんだろうという面倒くささ。到着先も住所を打っておく必要があるので酩酊した酔っ払いが乗ってくることはないが、逆に言うと喋れる酔っ払いが乗ってくるので「彼氏いるの？」と聞かれたり、酔っ払いがガヤガヤしていて煩かったりする。時給自体はものすごく良い。3社受けて3社目で受かったが、地元で最高給。夏のUberの6時間よりライドシェア4時間の方が稼げるが、ストレスを考えるとやっぱりUberが良いじゃんってなる。

➤ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- 興味がないわけではないが、自分には難しい。酔っ払い客に車の中で吐かれたり、スピードを出すことを強要されたり、一人で対応するのは大変。フードデリバリーは人間同士の接触がないのでやりやすい。運ぶものが人になると責任の重さが違う。体を動かしたくてやってるので車は考えてない。顧客とトラブルった時や、事故った時の対応がしっかり整備されればトライしても良いかなと思うがやはりものでなくて人なので、運ぶ責任が重い。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- ライドシェアは比較的反対。タクシー運転手は講習を受けていますが、それを受けずに誰もがライドシェアができるようになると、Uberの評判が今以上に地に落ちてしまうのではないか。フードデリバリーでさえ交通ルールを守らない人がいる。車両点検も事業用は3か月に1度の法定点検義務があるが、そういうのもないし、安全性の問題がある。最低でもタクシー業界がやっている試験を受けた人がやるというふうになれば安心。タクシー業界とうまくやっていくしかない。



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- あまり興味はない。フードデリバリーは自分たちがやらないと、担い手がないから面白そうだと思ったし、やりがいがある。ライドシェアはすでにタクシー運転手という担い手がいるので、その人たちがやればいいと思ってワクワクしない。

➤ グループ③兼業フリーランス



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 始めるまでの過程が見えづらく、実際どのぐらいの収入感というのもあんまり実績が出てなかつたのでちょっと様子見で止まつてゐる状態。もともと僕タクシーの運転手やつてたので抵抗はないから、仕事自体は多分すぐ始めればできるとは思う。ただ、契約上どんな感じなのかがいまいち見えなかつたのと、飲食物を運ぶのとはまた違つて、トラブルはどうしても起きやすいと思って止まつてゐる感じです。契約が、携帯で免許取つて送つたらもう始めるよ、ぐらいの手軽さだつたら踏み込みやすいかなと思う。



30代男性
軽貨物
2年以上
Uber Eats/出前館
/ピッカゴ-/7NOW

- 登録自体はしたことがあるが、説明会も行ってない状態で止まつてゐる。目的地到着後にマンション内に入るなどする配達と違つて、お客様を乗せて目的地に到着したら終わりってシンプルさがあるが、やっぱり人様の命を預かるっていうのがどうしてもあんまり簡単にはできない。運転歴自体は長いので運転操作とかは別として、人様の命を乗せて走るっていうのがどれだけ大変なことかっていうことについては全然わからない。観光地に近いとこに住んでるので、もうちょっと市場が盛り上がりってきたら参入する人も増えてくと思うけど、参考となるような事例の動画とかがなく情報が少なく、素人感覚でやるにはリスクが高い。夜とか酔つ払つてゐる方の吐しゃ物や絡まれた時のトラブル対応の事例も見たい。ただ、1月に車が納車されるので、興味自体はある。

➤ グループ③兼業フリーランス



40代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats /ピッコラー
/7NOW

- 今年の4月からフードデリバリーからライドシェアに切り替え、1社で稼働している。以前は軽貨物配送をしていたが経費がかかりすぎるため、ライトシェアに切り替えた。軽貨物は車両に関して保険が高い。始めた当初はリースを利用していたが。毎月の車両リース代が非常に高く、その分稼ぐのが厳しかった。また、インボイスが始まり、報酬がそれまでより10%下がってしまった。現在は自分で購入して行なっている。毎月の車のローンがあるが、保険は軽貨物に比べかなり安くなっている。収入は軽貨物の方がいい。軽貨物ドライバーの場合は、今月厳しいってなったら深夜までやるなど長時間労働が可能なので報酬を得ることができる。日本版ライドシェアはタクシー会社に雇用されることになり、時間も制限され、売上の中抜きをされるため、受け取る報酬は非常に少なく稼げない。早く海外のように全面解禁して欲しい。

➤ グループ④兼業フリーランス（会社員など）



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 大阪はタクシーですら態度悪いのに、ライドシェアが拡大して欲しいとは思わない。



40代女性
軽貨物
3-6ヶ月未満
Uber Eats/出前館/
Wolt/くるめし弁当

- 興味がある。二種免許が不要なのはなぜなのか。深夜酔っ払いを乗せるのは不安。車椅子の方や高齢者など、外出できない方でタクシーも少ないところなど、お客様を選ぶことができるならやりたい（以前ボランティアで車椅子の方の送迎をやっていた）乗せたい人を選べる仕組みがあれば良い。



30代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館/
Wolt

- 法もシステムも整備されればやってみたい。人を運ぶので、トラブルは不安。稼げる手段が増えるのであればやってみたい。タクシーみたいに待機場所も欲しい。待機場所、免許、アプリで自宅付近で行える。



50代女性
原付バイク
2年以上
出前館

- 運転に自信がないからやるつもりもない。ただ、塾の前にお迎えの車が並んでるのを見ると需要はありそうに思う。



30代無回答
軽貨物
2年以上
Uber Eats/Wolt

- 日本版ライドシェアではやる価値を感じない。もうちょっとオープンにすればいいのにタクシー会社を守るというのが意味不明。稼ぎの半分タクシー会社 車もタクシー会社、乗れる時間も制限がある今の日本版ならタクシー会社に勤めるようなもん。UberTaxのような売り上げが自分の報酬になる世界的なライドシェアならいいと思う。

➤ グループ①専業フリーランス（家計の担い手）



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats/出前館

- こういう職業に対するリスペクトというか、頑張っている人は頑張っているので、もう少し評価される仕組みがあると良いかなと思う。そうでないと、いつまでも社会的な見られ方が変わらないのではないかと思う。



20代男性
原付バイク
1-2年未満
Uber Eats/出前館
/menu/Wolt

- 地方の辺境に住んでいる人や高齢者、怪我した人、病気の人にも、このサービスがインフラとして根付いてほしいという想いがすごくあるが、現状そうはなりにくい仕組みになっていると思う。団地の5Fにペットボトルを持って行っても320円とかだと、そういう仕事は受けたくないと思われるがいなくなってしまう。見合った報酬があればちゃんと届きづらい人に利用していただけるサービスになってほしいし、働き手にとっても「それあればやってみようかな」と思えるはず。



20代女性
軽貨物
6ヶ月-1年未満
Uber Eats/Wolt

- 報酬、特に最低単価をもっと上げてほしいなと思う。お客様の価格を多少上げても、今頼んでいる人たちは使い続けると思う。単価が低いと担い手も減って、お客様も注文できなくなってしまうのではないか。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 報酬アップを望みたい。最低賃金が1500円という議論が始まっているが、フーデリ界隈だけ時代に逆行している感じがする。同じ日本人としてどうなのだろうと思う。

▶ グループ②専業フリーランス（学生、年金生活者）



60代男性
自転車
1-2年未満
Uber Eats

- クエストの30回の達成目安をもっと細かくしてほしい。クエストがないとなかなか稼げないので、10回ずつなどスモールステップにして欲しい。トラブルった時のヘルプがチャットになっているので、打ち込む時間がかかるてしまう。トラブル最中にスマホをいじるのも困る。時間との勝負でもあるので、電話でトラブル対応をしてほしい。お客様が配達して現れない時の「10分タイマー」機能があるが、お客様がどれだけ認識しているのか不安に感じる時がある。お客様にどう伝わっているのか自分たちも知りたい。10分経つと商品廃棄になるが、ちゃんとUberからフォローしてほしい。



40代男性
原付バイク
2年以上
Uber Eats

- 隣のエリアは大学が密集していて、1km運べば320円という案件がたくさんある。こちらは10kmとか運んで同じ320円というのは割に合わないので報酬を上げてほしい。地区によっての事情を考慮してもらわないとフェアじゃない。自分が隣のエリアに移ってしまうと、このエリアの人が困ってしまう。



20代男性
自転車
3-6ヶ月未満
Uber Eats

- 不満は特にない。チャットしたら24時間すぐに返信くれるので有難い。自分が働いてきた中で、楽しいと思って、やった分だけ稼げる、好きな時間にできる、夜にチャリを漕ぎながら仕事をするって他ではできない仕事なので、周りにも進めたい。業務委託でほぼ一人で頑張っているので、一応内定をもらって就職が決まっているが、将来独立したいと思っているので、自分で最後まで責任を負うということを経験できているのは、良い経験ができたなと思う。

フリーランス白書2025

2025年3月発行

(発行)

一般社団法人プロフェッショナル＆パラレルキャリアフリーランス協会
調査・白書プロジェクト

(調査企画)

平田麻莉、後藤潤子

(データ分析)

後藤潤子、平田麻莉

(デザイン)

野村理美、蓮池春世

(事務局)

中山綾子、鈴木正美、たくまのりこ

(お問合せ先)

一般社団法人プロフェッショナル＆パラレルキャリアフリーランス協会
pr@freelance-jp.org

※引用・転載にあたってのお願い

本調査結果は、下記条件に基づき、ご自由に引用・転載いただくことができます。

1) 必ず下記のクレジット表記をお願いします。

出典：一般社団法人プロフェッショナル＆パラレルキャリア・フリーランス協会
「フリーランス白書2025」

2) お手数ですが当協会事務局へ掲載報告をお願いします。

- ・ウェブサイトの場合：メールにて掲載URLをお知らせください
- ・印刷物の場合：掲載された書籍や記事を郵送またはメールでお送りください
- ・テレビ放映の場合： 予め放映日をお知らせください