ドライバーの雇用状況調査結果（令和２年７月）

（一社）静岡県トラック協会

Ⅰ 調査要領

1．目的　ドライバー確保及び雇用対策に資するため、会員事業場におけるドライバー不足の実態と、ドライバー確保（定着）対策等の現況について調査した。

2．調査内容　県内事業場における在職ドライバー及び充足感等について

3．調査時期　令和２年７月２７日～８月２１日（前回調査：令和元年７月）

4．調査方法　会員事業者 1,371 社に対し FAX・メールで調査票を送付、FAX により回収

5．回答数　515 社（回答率 37.5%　※前回調査 341 社 24.9%）

Ⅱ 結果概要

１．ドライバーの充足感

○ドライバーの充足感については、有効回答 506 社のうち 145 社（28.7%）が「やや不足」または「かなり不足」とした。これに対し、「足りている」または「繁忙期のみ不足」が 361 社（71.3%）あり、不足しているとした回答の割合は前回より 27 ポイント下がった。

回答した事業者に在籍するドライバーは 12,554 人であり、「41 歳以上」が 10,024 人で全体の８割近くを占め、「60 歳以上」のドライバーは 1,805 人（14.4%）であった。これに対し、「30 歳以下」の若年層は 674 人（5.1%）で前回調査より 0.3 ポイント下がった。

男女別では、男性ドライバーが 12,035 人（95.9%）、女性ドライバーは 519 人（4.1%）であり、国籍別にみると、日本人が 12,499 人（99.6%）で、外国人は 55 人（0.4%）となった。

２．ドライバーの不足対策

○不足している理由では、最も多かった回答が、「退職のため」32.4%で、前回まで最も多かった「募集するも応募がない」の 27.9%を上回った。

退職の理由としては、「業務内容・労働時間」が 34.4%と最も多く、次いで「定年」が 26.0%、「賃金（待遇）」が 22.9%であった。

○また、不足している期間では「1 年以上（慢性的）」が 54.1%あり、1 年以上（慢性的）に不足していると回答した割合が前回より約 6 ポイント下がった。

○不足している免許種別は、大型免許（11 トン以上）が 192 社（45.6%）と最も多く、次いで中型免許（11 トン未満）が 126 社（29.9%）、準中型免許（7.5 トン未満）が 64 社（15.2%）であった。不足の対応策としては「傭車・下請けを利用している」が 20.9%で最も多く、次いで「高齢者の雇用（延長）」が 15.9%、「若手ドライバーに対する免許取得支援」が 10.7%であった。

○女性ドライバーを採用しない（できない）理由については、「体力面でハンディ（力仕事等）がある」が 39.6%で最も多く、次いで「勤務時間や休日取得の希望が合わない」が 15.2%であっ

た。また、「募集は行うが女性の応募がない」という理由も挙げられた。

○求人募集に関する設問には、「募集している」が 223 社（44.3%）、「募集していない」が 280 社（55.7%）で、前回と比較すると、募集しているが約 20%下がり、募集していないが約 20%上がった。「新聞広告・求人誌等」にかかった年間の広告費用の平均額は、保有車両「10 台以下」で 30.1 万円、「11～20 台」で 23.9 万円、「21～50 台」で 60.4 万円、「51～100 台」で 76.7 万円、「101 台以上」で 71.1 万円であった。また、「就職ウェブサイト（ハローワーク除く）」にかかった年間の広告費用額は、保有車両「10 台以下」で 53.3 万円、「11～20 台」で 35.4 万円、「21～50 台」で 36.6 万円、「51～100 台」で 132.3 万円、「101 台以上」で 76.4 万円であった。不足感に比例して保有車両数の規模が大きいほど費用を投じている傾向がみられる。

３．新型コロナウイルス感染症による求人募集への影響

○新型コロナウイルス感染症による求人募集への影響では、「求人募集への影響がある」が 60.7%で、「求人募集への影響はない」の 39.3%であった。影響の内容では、「応募が増えた」が 50.0%で最も多く、感染症拡大後に充足した（見込み）が 6.2%であった。

４．時間外労働が年７２０時間を超える一般労働者の状況

○時間外労働時間が年７２０時間を超える「一般労働者」に関する設問には、時間外労働時間が年７２０時間を超える「一般労働者」はいないが 345 社（68.0%）で最も多く、時間外労働時間が年７２０時間を超える「一般労働者」がいるは 131 社（25.8%）にとどまった。

○時間外労働時間が年７２０時間を超える「一般労働者」がいる割合は、「１割未満」が 48.0%と最も多く、「２割～３割未満」が 26.0%、「５割以上」が 9.4%、「不明」が 9.4%であった。

○また、上限規制内に収めるには、「自社の努力だけで可能」が 20.5%であったのに対して、「荷主の理解と協力が必要」が 50.4%、「自社の努力だけでは難しいと思う」が 25.2%にのぼった。

５．時間外労働が年９６０時間を超えるドライバーの状況

○時間外労働時間が年９６０時間を超える「ドライバー」に関する設問には、時間外労働時間が年９６０時間を超える「ドライバー」はいないが 356 社（70.2%）で最も多く、時間外労働時間が年９６０時間を超える「ドライバー」がいるが 117 社（23.1%）であった。

○時間外労働時間が年９６０時間を超える「ドライバー」がいる割合は、「１割未満」が 41.5%と最も多く、「２割～３割未満」が 28.8%、「不明」が 9.3%であった。

○「ドライバー」の時間外労働時間の上限を、適用期日（2024 年４月１日）までに守れるかは、「荷主の理解と協力が必要」が 53.9%、「今後、自社の努力次第で守れると思う」が 25.0%、「自社の努力だけでは難しいと思う」が 11.8%であった。

６．年次有給休暇の取得状況

○年次有給休暇の取得状況に関する設問には、ドライバーの年次有給休暇の取得状況では、「５日に満たない労働者はいない」が 84.7%と大半を占め、「５日に満たない労働者がいる」が 14.3%、「把握していない」が 1.0%であった。

○一般労働者の年次有給休暇の取得状況では、「５日に満たない労働者はいない」が 87.4%、「５日に満たない労働者がいる」が 11.2%、「把握していない」が 1.3%であった。

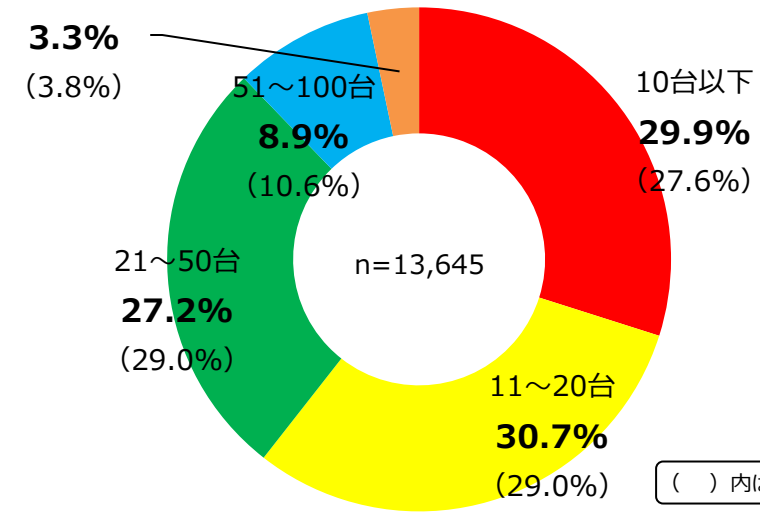
Ⅲ 調査結果

1. 回答者属性

	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計
回答者数（社）	154	158	140	46	17	515
県内保有車両数（台）	1,068	2,416	4,557	3,088	2,516	13,645
在職ドライバー数（人）	1,008	2,109	4,195	2,811	2,431	12,554

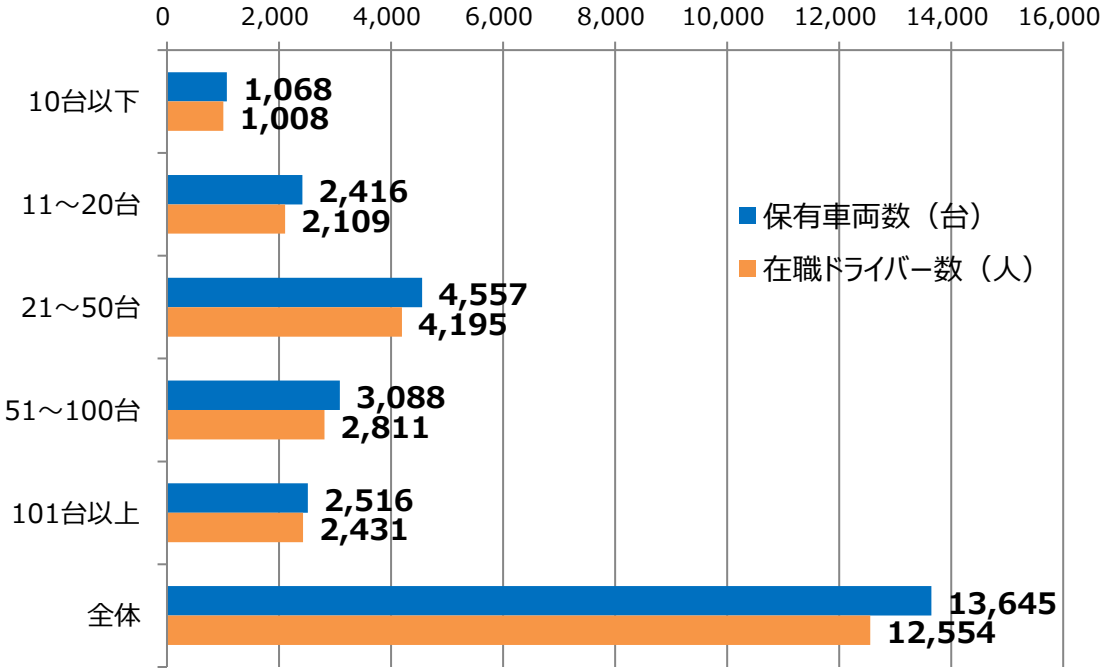
回答者内訳

«県内保有車両数の規模別»



（　）内は前回調査（R1.7 月）データ

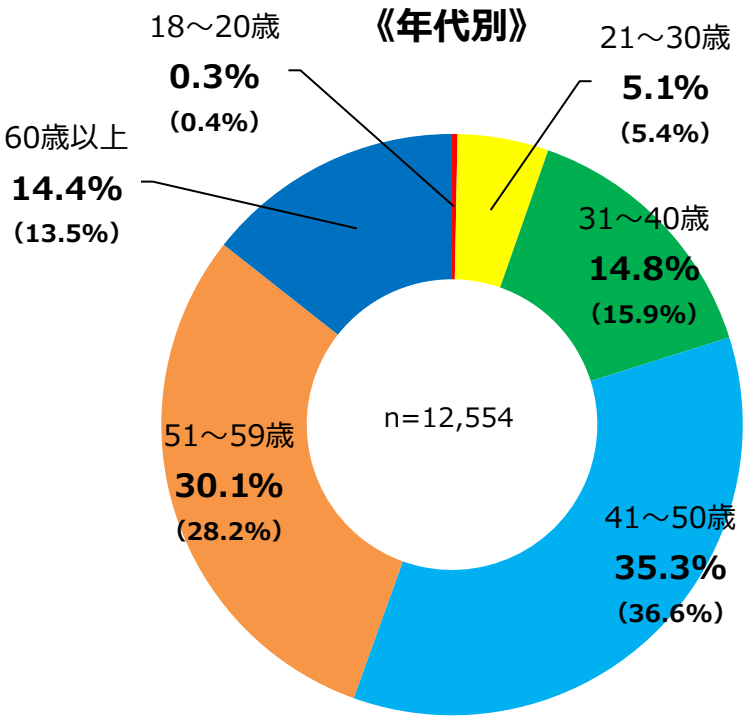
«保有車両数規模別車両数・在職ドライバー数» （台、人）



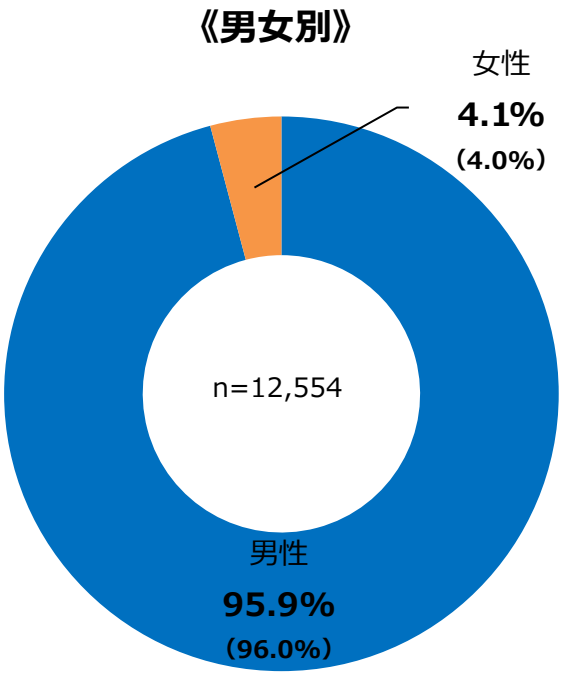
2. 在職ドライバー

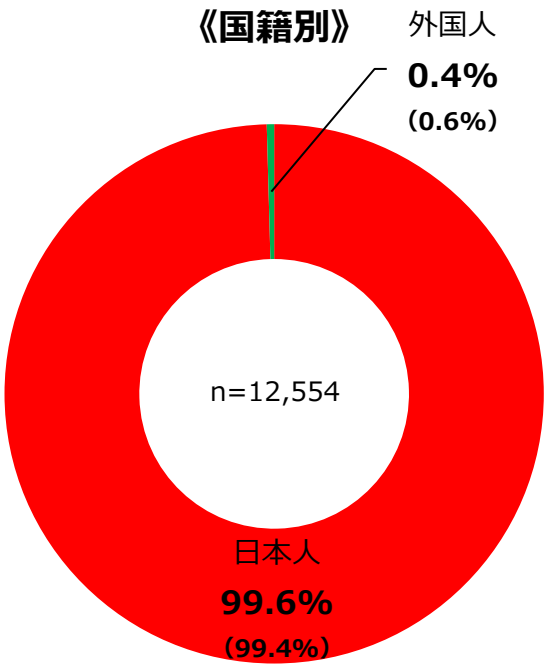
			10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計		構成率
18～20歳	男性	日本人	1	0	15	8	11	35	38	0.3%
		外国人	0	0	0	0	0	0		
	女性	日本人	0	0	0	1	2	3		
		外国人	0	0	0	0	0	0		
21～30歳	男性	日本人	25	82	172	201	102	582	636	5.1%
		外国人	0	0	1	3	6	10		
	女性	日本人	3	5	12	14	10	44		
		外国人	0	0	0	0	0	0		
31～40歳	男性	日本人	117	272	570	434	362	1,755	1,856	14.8%
		外国人	0	6	5	5	2	18		
	女性	日本人	6	20	25	24	8	83		
		外国人	0	0	0	0	0	0		
41～50歳	男性	日本人	313	696	1,432	854	870	4,165	4,437	35.3%
		外国人	0	1	0	5	5	11		
	女性	日本人	18	42	93	52	54	259		
		外国人	0	1	1	0	0	2		
51～59歳	男性	日本人	306	676	1,233	741	695	3,651	3,782	30.1%
		外国人	1	2	5	3	1	12		
	女性	日本人	5	13	36	42	23	119		
		外国人	0	0	0	0	0	0		
60歳以上	男性	日本人	213	290	591	422	278	1,794	1,805	14.4%
		外国人	0	0	1	0	0	1		
	女性	日本人	0	4	6	3	15	28		
		外国人	0	0	2	0	0	2		
計	男性	日本人	975	2,016	4,013	2,660	2,318	11,982	12,554	100.0%
		外国人	1	10	11	16	15	53		
	女性	日本人	32	82	170	135	98	517		
		外国人	0	1	1	0	0	2		
	計		1,008	2,109	4,195	2,811	2,431	12,554		

在職ドライバー数



（　）内は前回調査（R1.7 月）データ

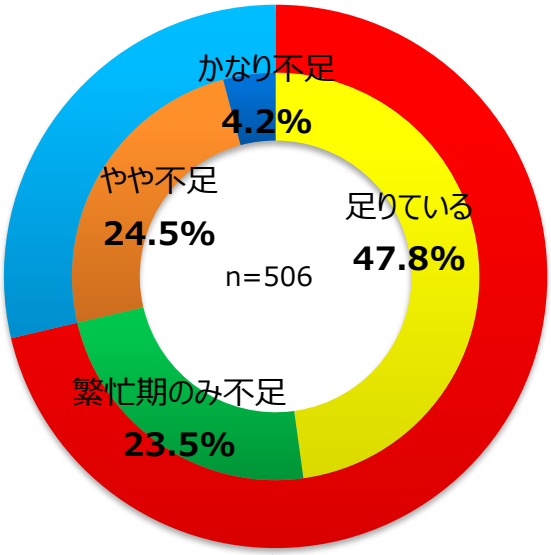




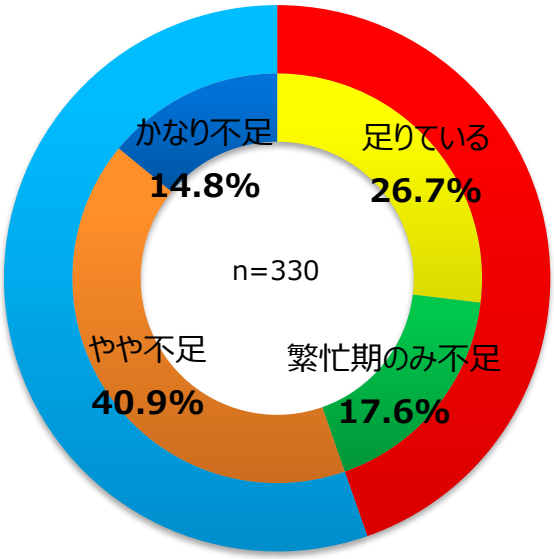
（　）内は前回調査（R1.7 月）データ

3. ドライバーの充足感

ドライバーの充足感（今回調査･R2.7月）

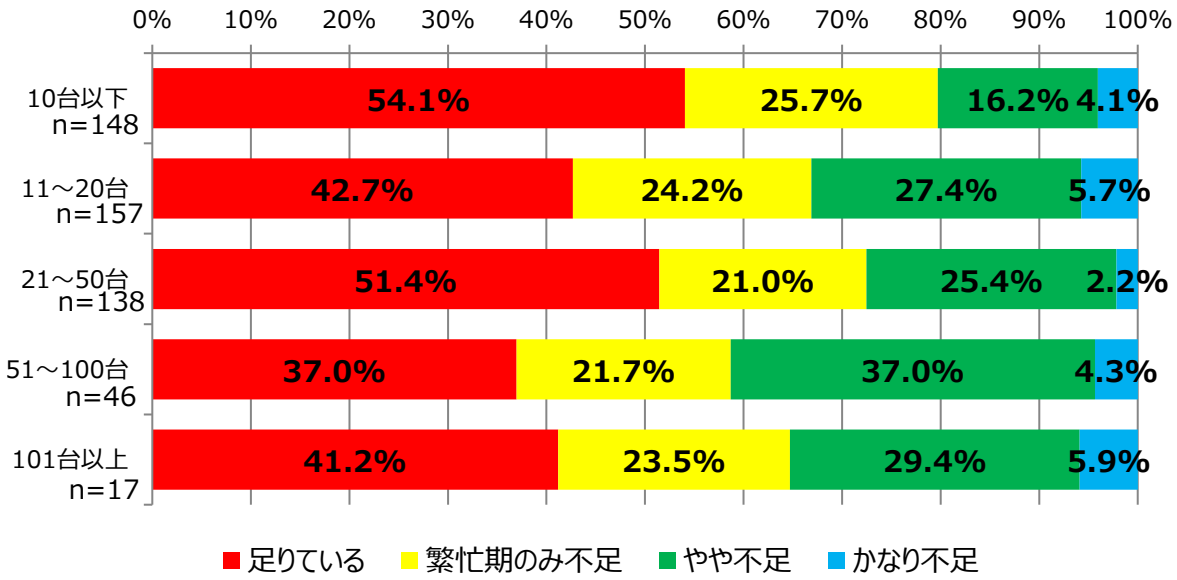


ドライバーの充足感（前回調査･R1.7月）

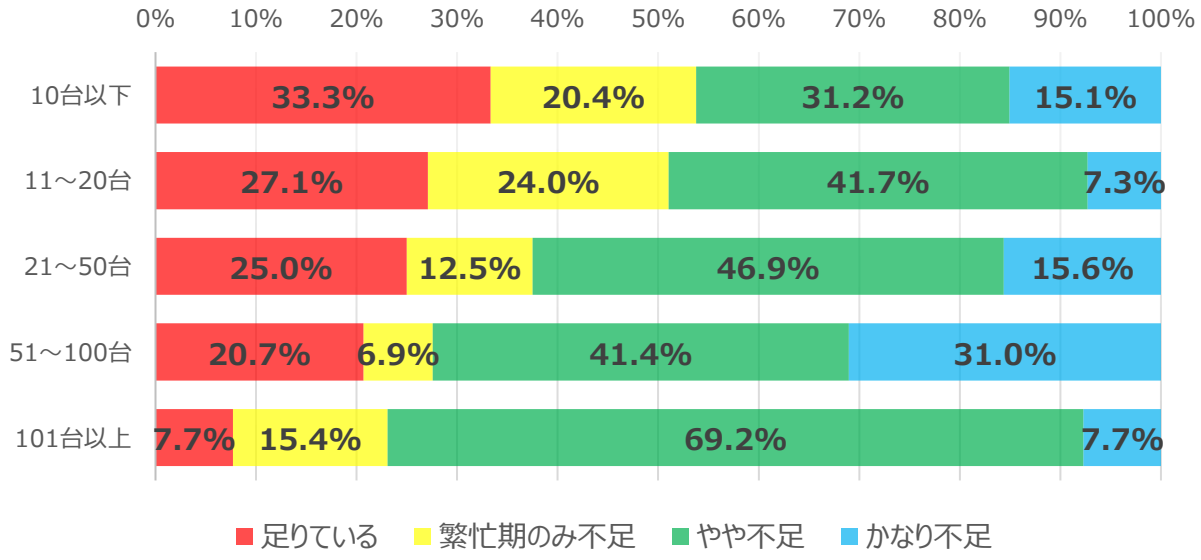


（単回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
足りている	80	67	71	17	7	242	47.8%
繁忙期のみ不足	38	38	29	10	4	119	23.5%
やや不足	24	43	35	17	5	124	24.5%
かなり不足	6	9	3	2	1	21	4.2%
計	148	157	138	46	17	506	100.0%

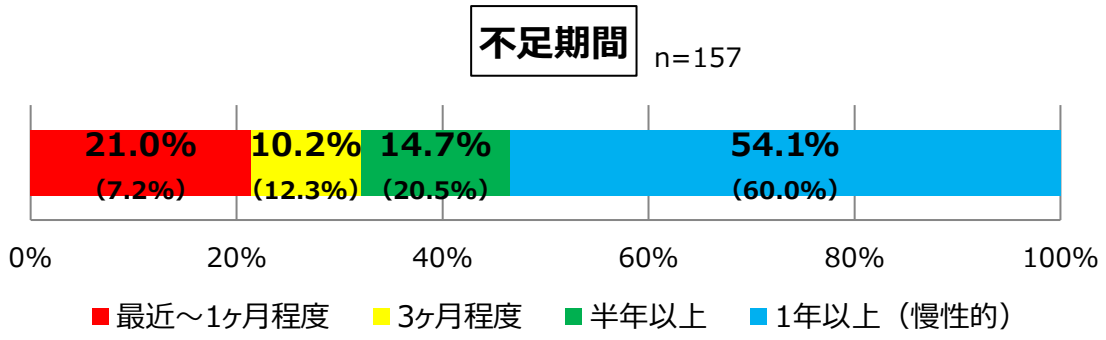
《保有車両数規模別充足感（今回調査･R2.7月）》



«保有車両数規模別充足感（前回調査･R1.7月）»



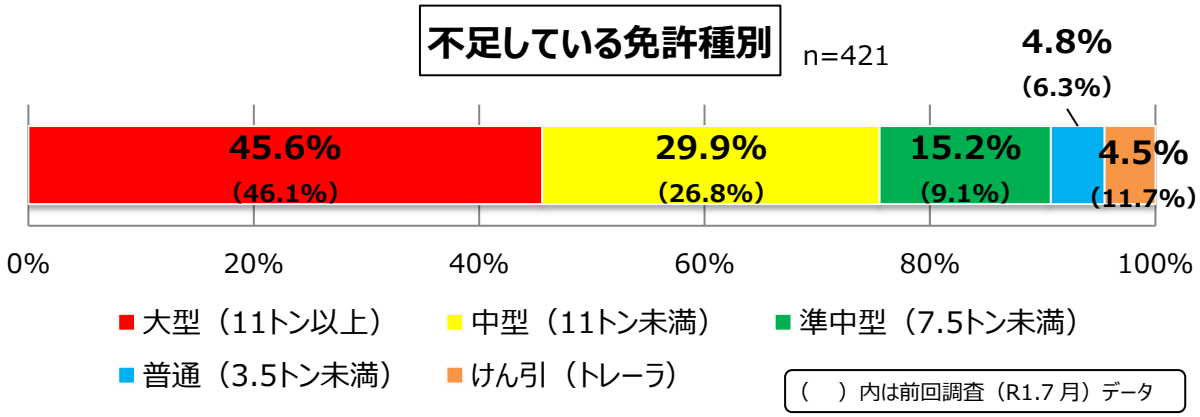
4. 不足状態の継続期間



（　）内は前回調査（R1.7 月）データ

（単回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
最近～1 ヶ月程度	4	15	11	3	0	33	21.0%
3 ヶ月程度	4	4	7	1	0	16	10.2%
半年以上	6	11	4	1	1	23	14.7%
1 年以上（慢性的）	21	26	16	17	5	85	54.1%
計	35	56	38	22	6	157	100.0%

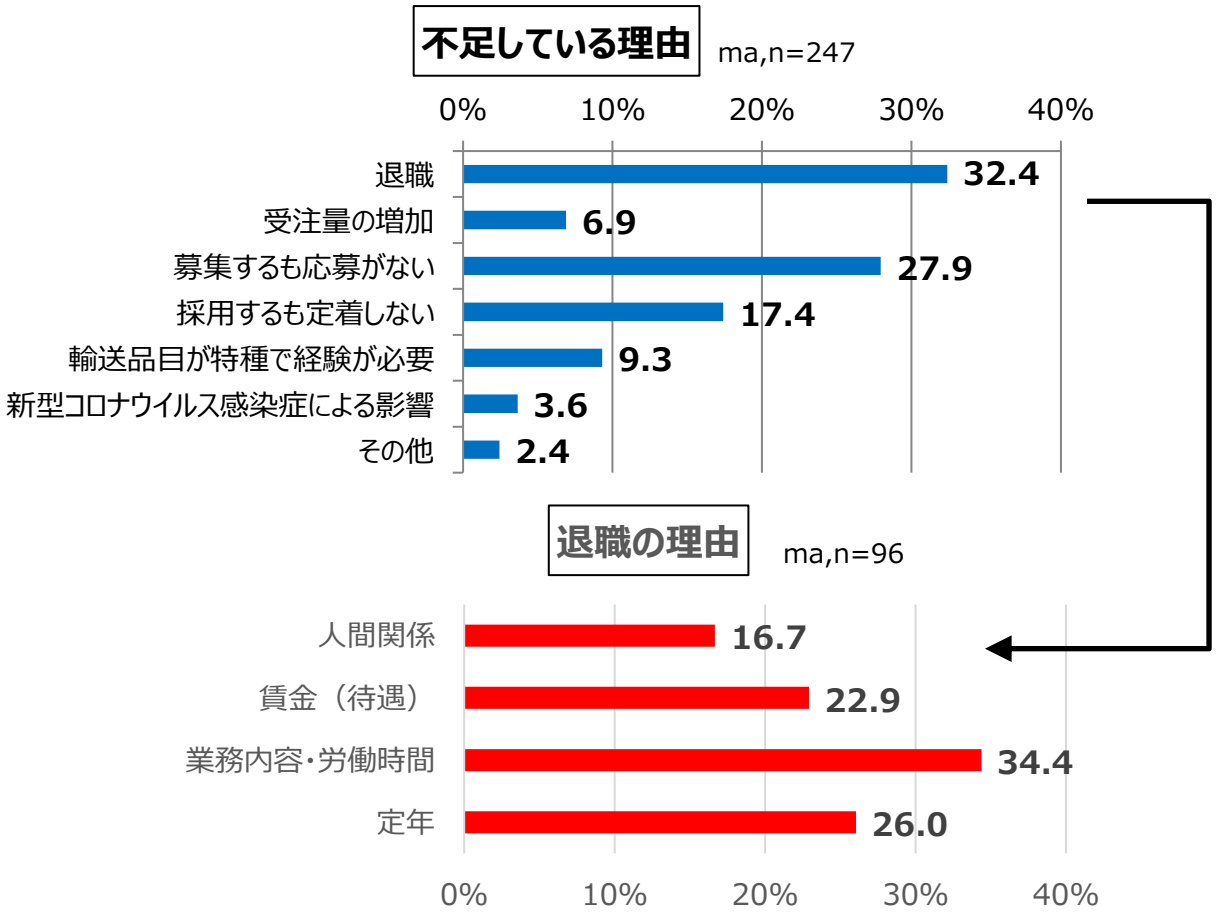
5. 不足している免許種別人数



（　）内は前回調査（R1.7 月）データ

	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
大型　（11 トン以上）	35	68	46	27	16	192	45.6%
中型　（11 トン未満）	14	34	26	45	7	126	29.9%
準中型（7.5 トン未満）	12	5	15	23	9	64	15.2%
普通　（3.5 トン未満）	3	2	10	2	3	20	4.8%
けん引（トレーラ）	2	6	8	3	0	19	4.5%
計	66	115	105	100	35	421	100.0%

6. 不足している理由



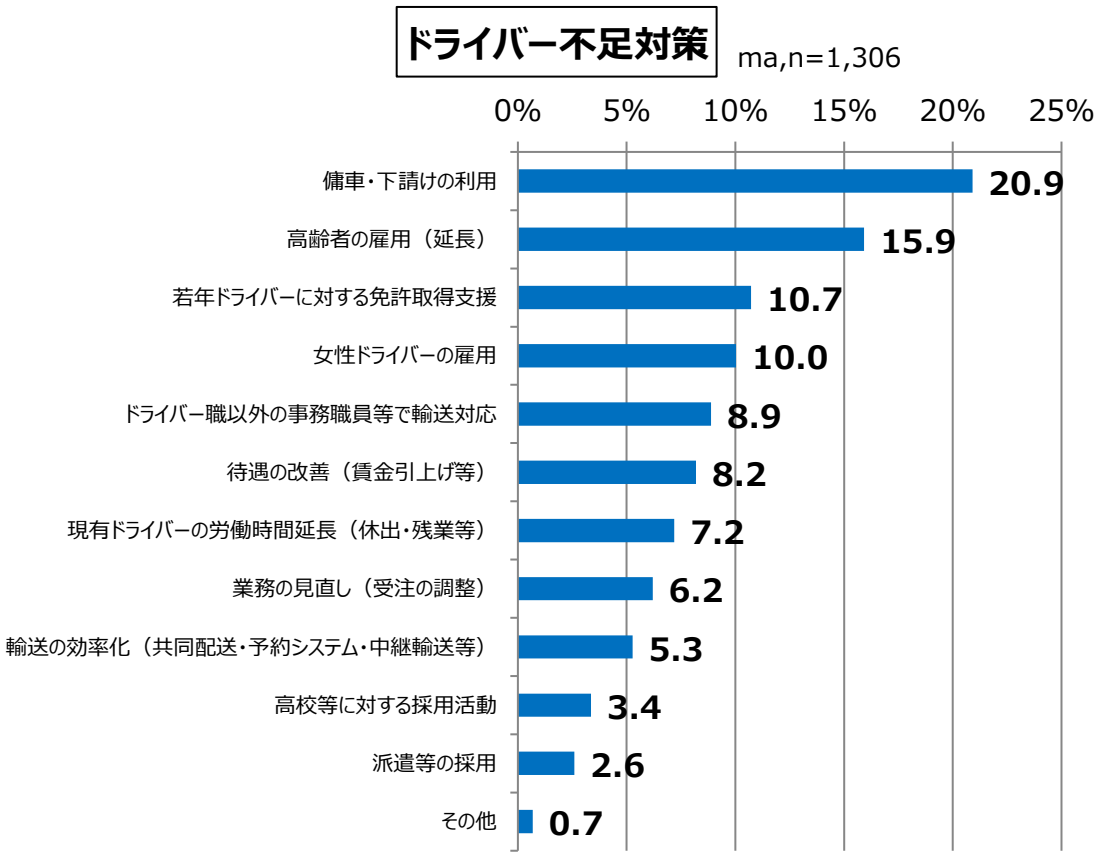
（複数回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
退職 ※ア～エは理由（複数回答）	18	27	18	12	5	80	32.4%
ア）定年	6	7	7	3	2	25	(26.0%)
イ）業務内容・労働時間	8	8	9	7	1	33	(34.4%)
ウ）賃金（待遇）	3	5	6	5	3	22	(22.9%)
エ）人間関係	3	5	3	4	1	16	(16.7%)
受注量の増加	3	4	4	5	1	17	6.9%
募集するも応募がない	16	29	14	7	3	69	27.9%
採用するも定着しない	5	16	12	7	3	43	17.4%
輸送品目が特種で経験が必要	4	11	6	2	0	23	9.3%
新型コロナウイルス感染症による影響	0	4	4	1	0	9	3.6%
その他	2	1	3	0	0	6	2.4%
計	48	92	61	34	12	247	100.0%

（未回答 0 社）

◆ その他のおもな意見

●将来に向けての人員確保　●年齢上の問題　●家庭環境の変化、子育て等

7. ドライバー不足対策として効果的であると考えるもの

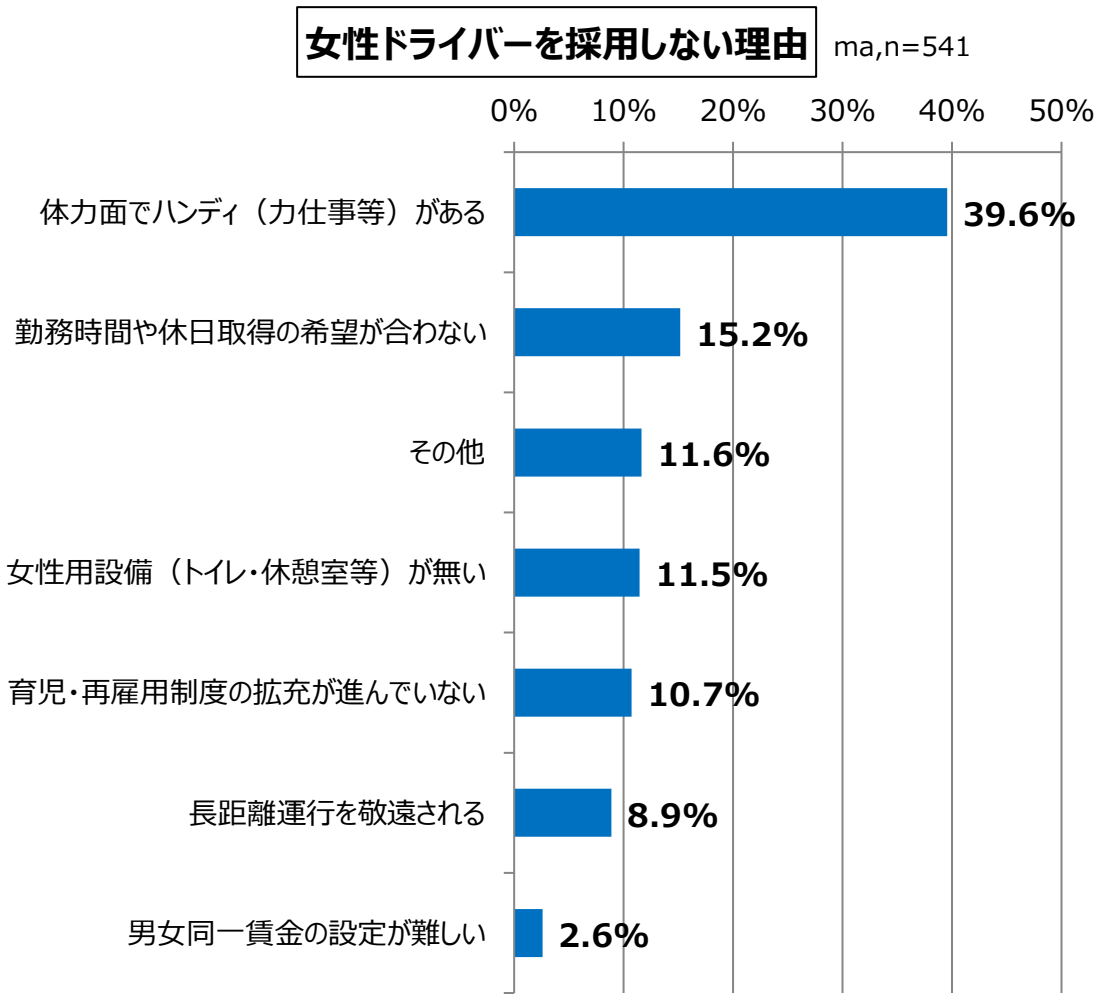


（複数回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	回答率
高齢者の雇用（延長）	57	52	67	22	10	208	15.9%
女性ドライバーの雇用	23	35	44	22	7	131	10.0%
高校等に対する採用活動	10	9	11	10	4	44	3.4%
派遣等の採用	11	9	8	2	4	34	2.6%
若年ドライバーに対する免許取得支援	28	42	47	17	6	140	10.7%
受注の調整（荷受けの拒否等）	29	29	19	1	3	81	6.2%
現有ドライバーの労働時間延長（休出・残業等）	31	24	30	7	2	94	7.2%
待遇の改善（賃金引上げ等）	23	30	32	17	5	107	8.2%
傭車・下請けの利用	71	91	71	32	8	273	20.9%
ドライバー職以外の事務職員等で輸送対応	29	38	36	10	3	116	8.9%
輸送の効率化（共同配送・予約システム・中継輸送等）	11	15	26	12	5	69	5.3%
その他	2	3	3	1	0	9	0.7%
	325	377	394	153	57	1,306	100.0%

◆ その他のおもな意見

●社内の業務見直し　●他部署からの応援　●仕事を受けない

8. 女性ドライバーを採用しない理由



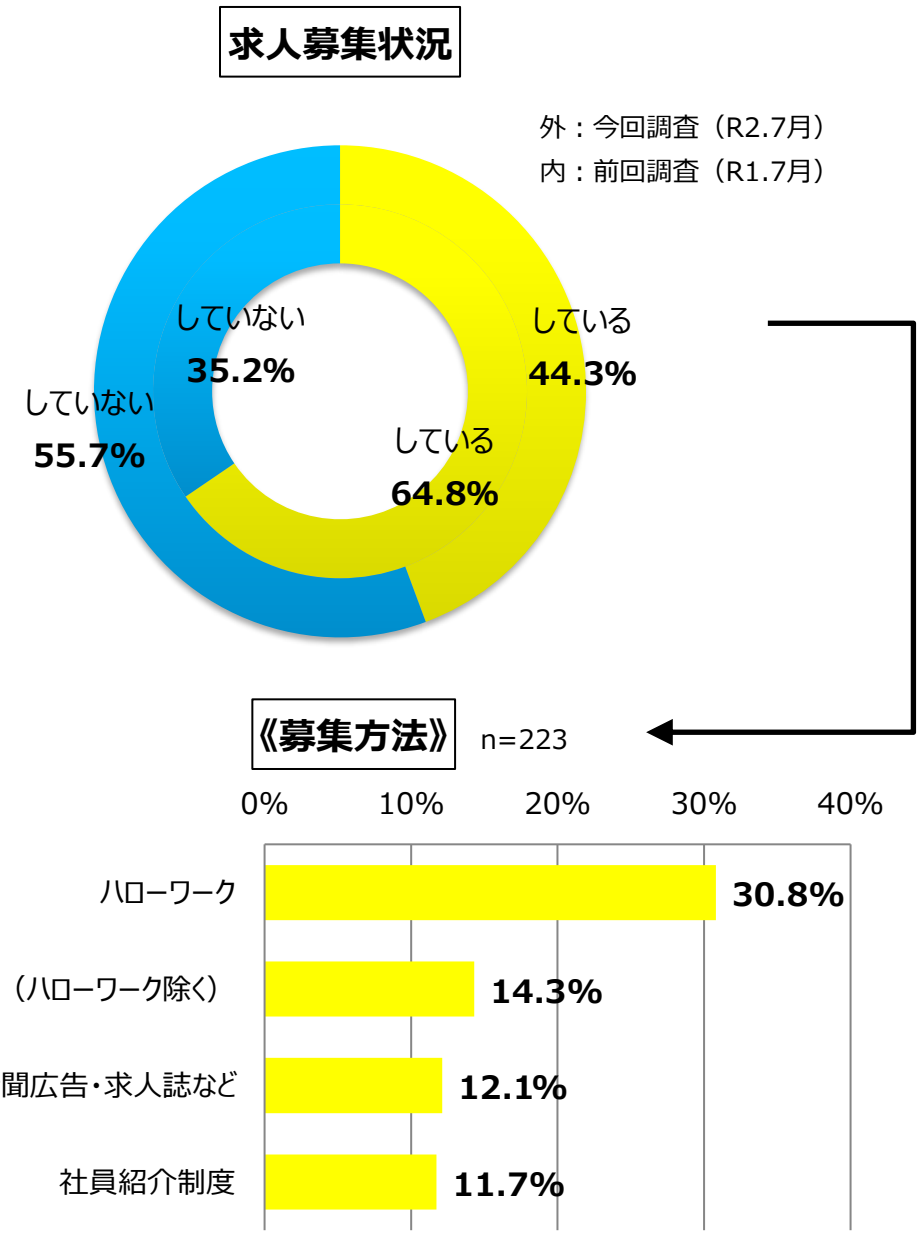
（複数回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	回答率
体力面でハンディ（力仕事等）がある	68	70	52	16	8	214	39.6%
勤務時間や休日取得の希望が合わない	22	24	22	10	4	82	15.2%
長距離運行を敬遠される	11	18	14	4	1	48	8.9%
男女同一賃金の設定が難しい	4	7	3	0	0	14	2.6%
育児・再雇用制度の拡充が進んでない	16	22	15	3	2	58	10.7%
女性用設備（トイレ・休憩室等）が無い	22	24	13	2	1	62	11.5%
その他	25	12	14	11	1	63	11.6%
計	168	177	133	46	17	541	100.0%

◆ その他のおもな意見

●積極的に採用している　●応募がない（採用可能）　●採用するも定着しない。応募がない

●フォークリフトを使用するため技術面で難しい

9. 求人募集の状況



（単回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	回答率
求人募集をしている ※ア～エは方法（複数回答）	41	67	70	34	11	223	44.3%
ア）ハローワーク	32	48	47	22	6	155	(30.8)
イ）社員紹介制度	6	17	18	12	6	59	(11.7)
ウ）新聞広告・求人誌など	7	16	21	10	7	61	(12.1)
エ）就職ウェブサイト（ハローワーク除く）	7	18	29	10	8	72	(14.3)
求人募集をしていない	107	88	68	11	6	280	55.7%
計	148	155	138	45	17	503	100.0%

10. 求人募集の広告費用

（1）「新聞広告・求人誌など」の年間費用

（自由回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計
10 万円未満	0	0	0	0	0	0
10 万円台	2	3	2	1	1	9
20 万円台	1	2	2	0	2	7
30 万円台	2	8	3	1	0	14
40 万円台	0	2	0	0	1	3
50 万円台	0	1	3	1	0	5
60 万円台	0	0	1	0	0	1
80 万円台	0	0	1	0	0	1
100 万円台	1	0	2	2	1	6
130 万円台	0	0	0	0	1	1
200 万円台	0	0	1	2	0	3
230 万円台	0	0	1	0	0	1
240 万円台	0	0	0	0	1	1
計	6	16	16	7	7	52
平均額（万円）	30.1	23.9	60.4	76.7	71.1	48.9
	（16.2）	（30.2）	（35.0）	（62.2）	（132.8）	（46.4）

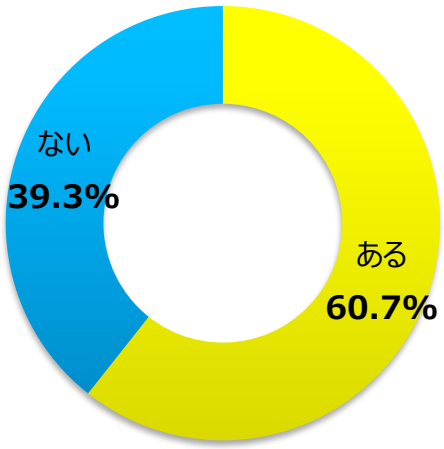
（2）「就職ウェブサイト（ハローワーク除く）」の年間費用

（自由回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計
10 万円台	1	3	2	1	2	9
20 万円台	0	2	2	1	0	5
30 万円台	0	1	4	0	0	5
40 万円台	0	1	1	0	0	2
50 万円台	0	0	3	0	1	4
60 万円台	2	0	3	2	1	8
80 万円台	1	1	0	0	0	2
100 万円台	1	2	0	2	0	5
120 万円台	0	0	1	0	0	1
200 万円台	0	0	0	0	2	2
300 万円台	0	0	0	1	0	1
400 万円台	0	0	0	1	0	1
計	5	10	16	8	6	45
平均額（万円）	53.3	35.4	36.6	132.3	76.4	58.3
	（44.8）	（28.8）	（66.7）	（61.6）	（143.6）	（62.0）

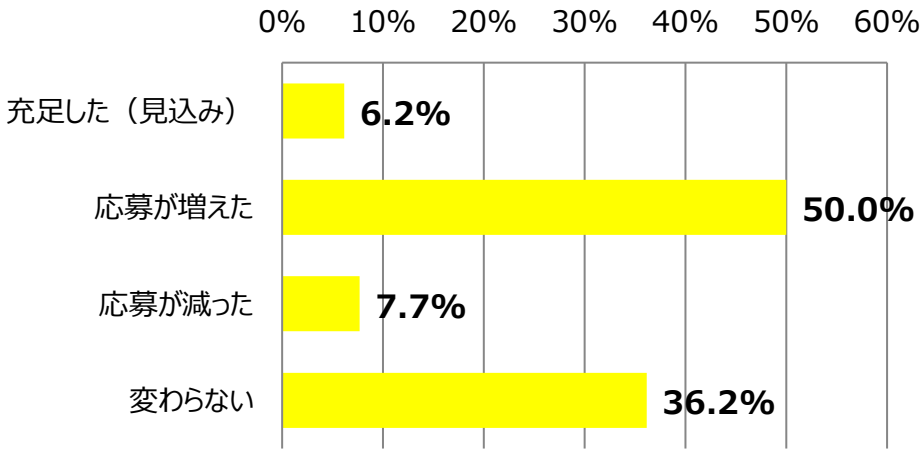
（　）内は前回調査（R1.7 月）データ

11. 新型コロナウイルス感染症による求人募集への影響

新型コロナウイルス感染症による求人募集への影響



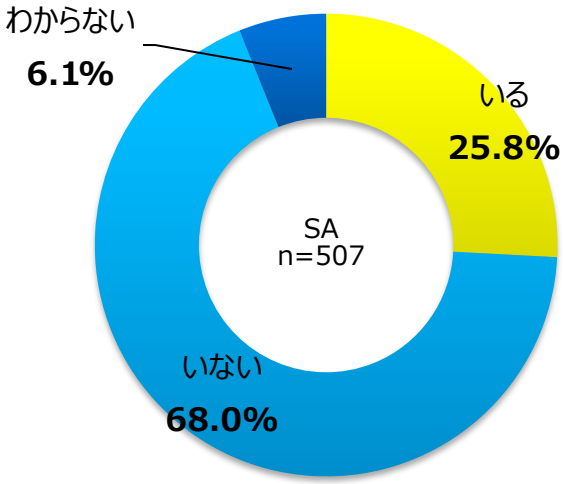
《影響の結果》 n=128



（単一回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
求人募集への影響がある	14	41	45	20	8	128	60.7%
ア）感染症拡大後に、充足した（見込み）	2	0	4	2	0	8	(6.2%)
イ）応募が増えた	6	15	25	12	7	65	(50.0%)
ウ）応募が減った	1	4	2	3	0	10	(7.7%)
エ）変わらない	6	20	15	4	2	47	(36.2%)
求人募集への影響はない	24	27	20	11	1	83	39.3%
	38	68	65	31	9	211	100.0%

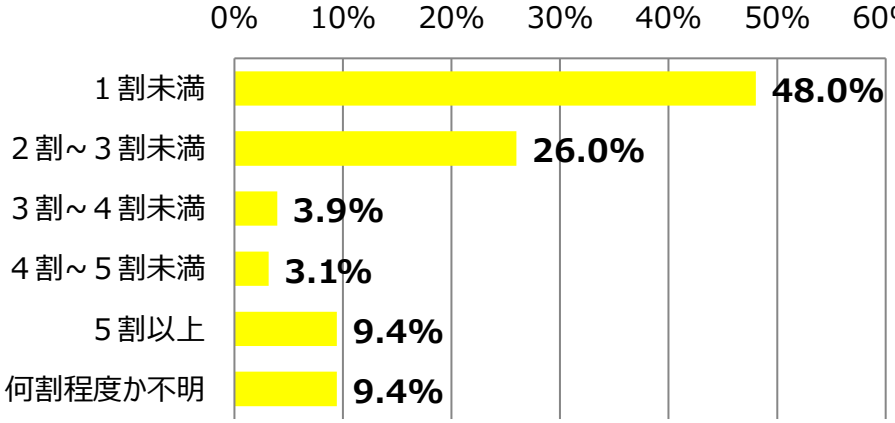
12. （1）時間外労働（法定休日労働を含まない）が年７２０時間を超える「一般労働者」の状況

時間外労働時間の上限規制（年720時間）を超える「一般労働者」の状況



《年７２０時間を超える「一般労働者」の割合》

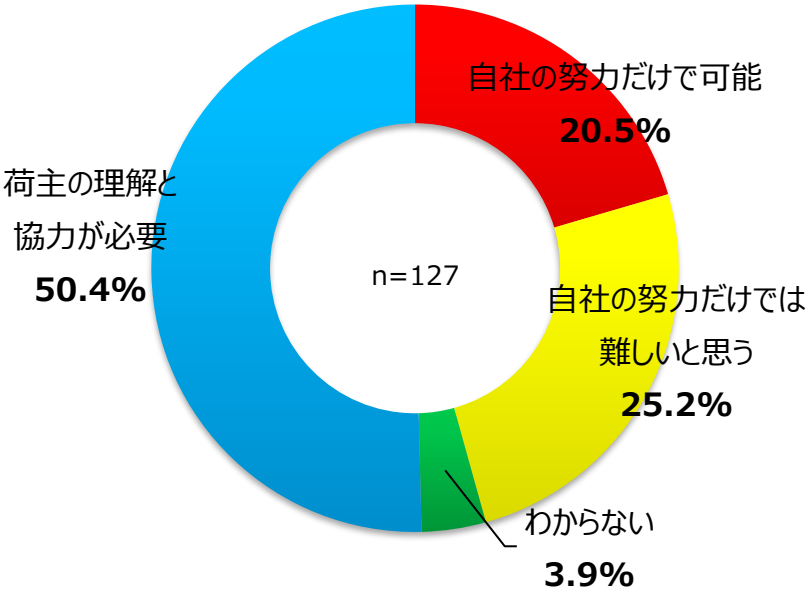
SA
n=131



（単一回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
年７２０時間を超える「一般労働者」がいる	21	34	47	22	7	131	25.8%
ア） １割未満	13	16	18	10	4	61	(48.0%)
イ） ２割～３割未満	1	8	15	6	3	33	(26.0%)
ウ） ３割～４割未満	0	2	3	0	0	5	(3.9%)
エ） ４割～５割未満	1	2	1	0	0	4	(3.1%)
オ） ５割以上	3	2	4	3	0	12	(9.4%)
カ）何割程度か不明	1	4	5	2	0	12	(9.4%)
年７２０時間を超える「一般労働者」はいない	123	107	85	21	9	345	68.0%
わからない	8	14	6	2	1	31	6.1%
計	152	155	138	45	17	507	100.0%

12. （2）時間外労働時間が年 720 時間を超える「一般労働者」を上限規制内に収めるには

時間外労働時間が年720時間を超える「一般労働者」を上限規制内に収めるには



	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
自社の努力だけで可能	7	4	7	3	5	26	20.5%
自社の努力だけで難しいと思う	2	9	16	4	1	32	25.2%
わからない	1	0	4	0	0	5	3.9%
荷主の理解と協力が必要	8	26	20	8	2	64	50.4%
計	18	39	47	15	8	127	100.0%

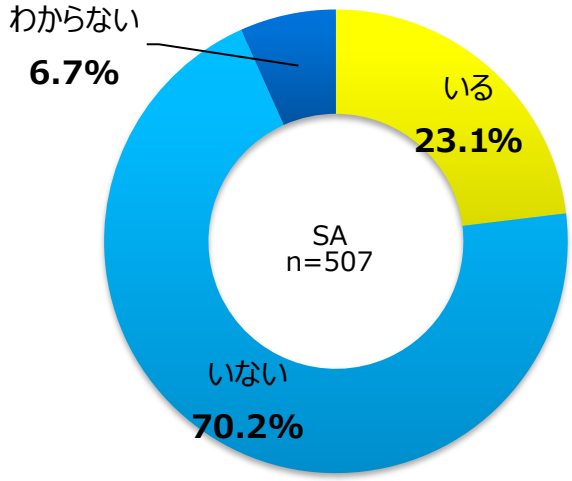
◆「自社の努力だけでは難しい」 おもな意見

●荷待ち道路状況により大きく変わる　●売上が減る　●荷物の量によるため

●荷主がルートを決めている、メーカーさんの協力も必要　●ドライバー不足　●運賃が安いため

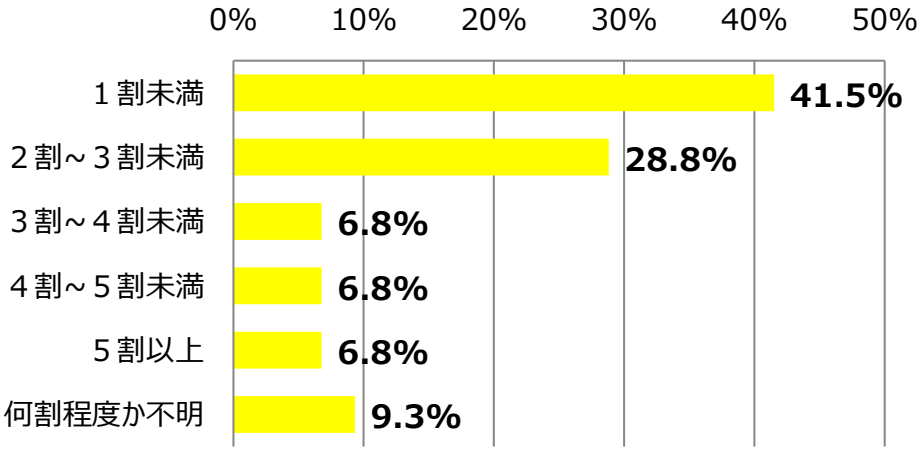
13. （1）時間外労働（法定休日労働を含まない）が年 960 時間を超える「ドライバー」の状況

時間外労働時間が年960時間を超える「ドライバー」の状況



年９６０時間を超える「ドライバー」の割合

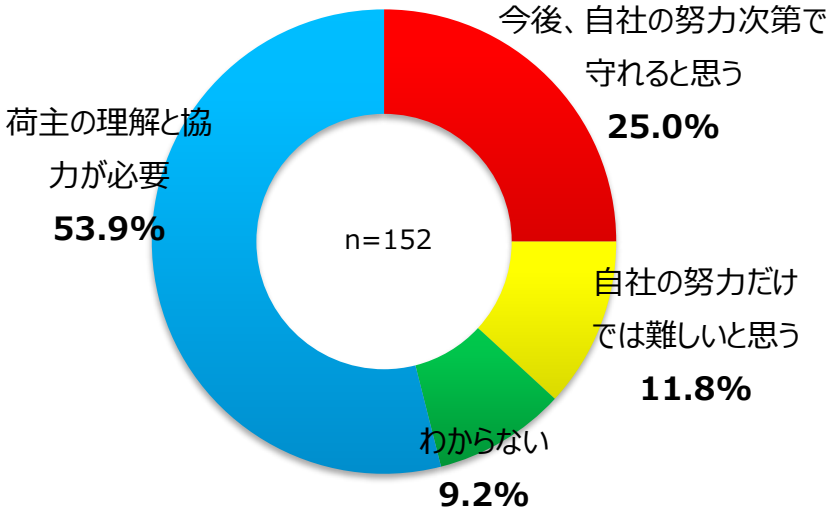
SA
n=117



（単一回答）	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
年 960 時間を超える「ドライバー」がいる	7	29	49	23	9	117	23.1%
ア） 1 割未満	5	10	17	12	5	49	(41.5%)
イ） 2 割～3 割未満	1	9	15	6	3	34	(28.8%)
ウ） 3 割～4 割未満	1	2	5	0	0	8	(6.8%)
エ） 4 割～5 割未満	1	3	4	0	0	8	(6.8%)
オ） 5 割以上	1	2	4	1	0	8	(6.8%)
カ）何割程度か不明	0	3	4	3	1	11	(9.3%)
年 960 時間を超える「ドライバー」はいない	137	112	79	21	7	356	70.2%
わからない	7	14	11	1	1	34	6.7%
計	151	155	139	45	17	507	100.0%

13.　（２）「ドライバー」の時間外労働時間の上限（年 960 時間）を、適用期日（2024 年 4 月 1 日）までに守れるか

ドライバーの時間外労働時間の上限（年960時間）を適用期日（2024年4月1日）までに守れるか



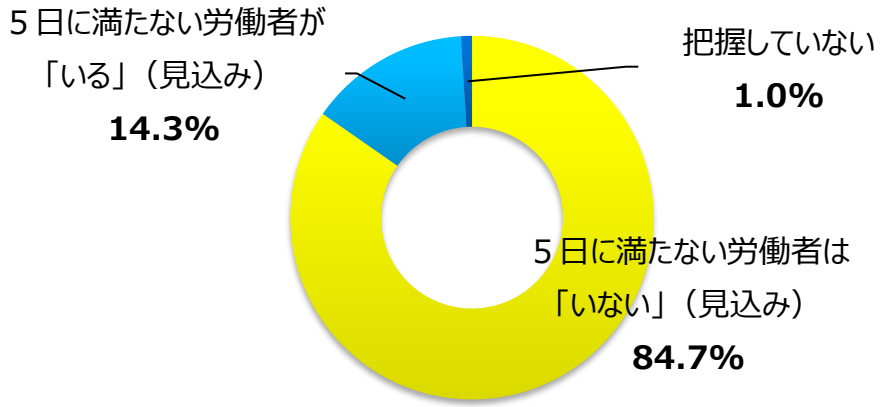
	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計	構成率
今後、自社の努力次第で守れると思う	4	10	12	9	3	38	25.0%
自社の努力だけで難しいと思う	0	10	6	2	0	18	11.8%
わからない	5	2	5	1	1	14	9.2%
荷主の理解と協力が必要	6	27	33	11	5	82	53.9%
計	15	49	56	23	9	152	100.0%

◆「自社の努力だけでは難しい」 おもな意見

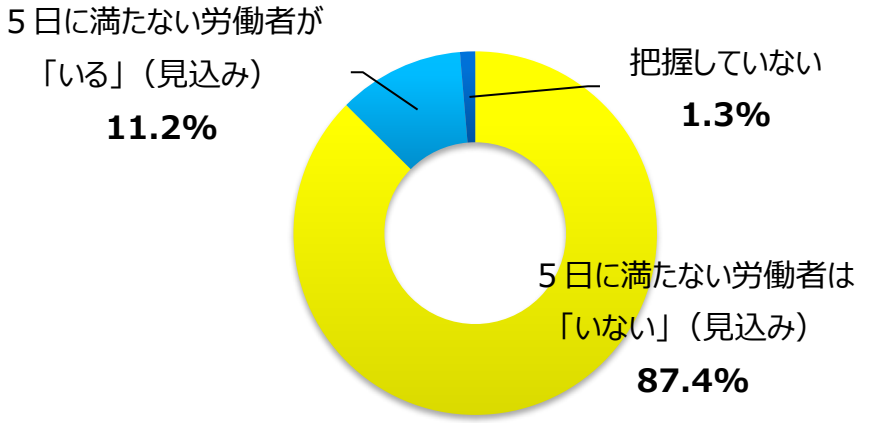
●荷待ち時間、荷役時間が多すぎる　●荷積み荷卸し待ちがある　●出勤日数が減れば給与が減る
●ドライバーを増やすか仕事を減らすか　●給与体系の見直し、人員補充　●運賃収入不足
●ドライバーは歩合制だから稼ぎたい社員は休まない

14. 年次有給休暇の取得状況

年次有給休暇の取得状況（ドライバー） n=509



年次有給休暇の取得状況（一般労働者） n=446



（単回答）	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計	構成率
ドライバー							
ア） 5日に満たない労働者は「いない」	131	133	116	35	16	431	84.7%
イ） 5日に満たない労働者が「いる」（見込み）	17	20	24	11	1	73	14.3%
ウ） 把握していない	2	3	0	0	0	5	1.0%
計	150	156	140	46	17	509	100.0%
一般労働者							
ア） 5日に満たない労働者は「いない」	114	120	110	31	15	390	87.4%
イ） 5日に満たない労働者が「いる」（見込み）	8	12	17	11	2	50	11.2%
ウ） 把握していない	3	2	1	0	0	6	1.3%
計	125	134	128	42	17	446	100.0%

調査票

ドライバーの雇用状況調査

令和２年７月
（一社）静岡県トラック協会

会員各社におけるドライバー確保（定着）対策等の現況を把握し雇用対策に資するため、毎年実施しております。ご多忙の所恐縮ですが、本調査へのご協力をお願い申し上げます。
下記に回答のうえ、**８月２１日（金）**までに **FAX:054-283-1917** でご返信くださいますようお願いいたします。

Q1：貴社の所属分室と静岡県内保有車両数

［　　］分室　／　県内保有車両数（被けん引除く）［　　］台

Q2：貴社（県内）のドライバー数は？

		18～20 歳	21～30 歳	31～40 歳	41～50 歳	51～59 歳	60 歳以上	合計
男性	日本人	名	名	名	名	名	名	名
	外国人	名	名	名	名	名	名	名
女性	日本人	名	名	名	名	名	名	名
	外国人	名	名	名	名	名	名	名

Q3：貴社（県内）におけるドライバーの充足感はどのような状況ですか？（単一回答）
□① 足りている　□② 繁忙期のみ不足　➡ ①または②を選択･･･**Q7（～Q13）へ**
□③ やや不足　□④ かなり不足　➡ ③または④を選択･･･**Q4（～Q13）へ**

Q4～Q6 は、Q3 で「③やや不足」「④かなり不足」のいずれかに回答した方にお聞きします

Q4：ドライバーの不足状態はどのくらい続いていますか？（単一回答）
□① 最近～1 か月程度　□② 3 か月程度　□③ 半年以上　□④ 1 年以上（慢性的）

Q5：現在不足している人数を免許種別ごとに記入してください。

免許種別（車両総重量）	大型（11 トン以上）	中型（11 トン未満）	準中型（7.5 トン未満）	普通（3.5 トン未満）	けん引（トレーラ）
不足している人数	名	名	名	名	名

Q6：不足の理由はなんですか？（複数回答可）
□① 退職　➡ **"①"の理由は？**（□ア．定年　□イ．業務内容･労働時間　□ウ．賃金（待遇）　□エ．人間関係）
□② 受注量の増加　□③ 募集するも応募がない
□④ 採用するも定着しない　□⑤ 輸送品目が特種で経験（資格）を必要とするため育成に時間がかかる
□⑥ 新型コロナウイルス感染症による影響　□⑦ その他（　　）

Q7：ドライバー不足により輸送が困難な場合の対応として考えるものはなんですか？（複数回答可）
□① 高齢者の雇用（定年延長）　□② 女性ドライバーの雇用　□③ 高校等に対する採用活動
□④ 派遣等の採用　□⑤ 免許取得支援･会社補助　□⑥ 受注の調整（荷受けの拒否等）
□⑦ 現有ドライバーの労働時間延長（休出･残業等）　□⑧ 賃金アップに向けた体系の変更　□⑨ 傭車･下請の利用
□⑩ ドライバー職以外の事務職員等で輸送対応　□⑪ 輸送の効率化（共同配送･予約ｼｽﾃﾑ･中継輸送等）　□⑫ その他（　　）

Q8：女性ドライバーを採用しない（できない）理由はなんですか？（複数回答可）
□① 体力面でハンディ（力仕事等）がある　□② 勤務時間や休日取得の希望が合わない　□③ 長距離運行を敬遠される
□④ 男女同一賃金（同一労働･同一賃金）の設定が難しい　□⑤ 育児･再雇用制度の拡充（支援）が進んでいない　□⑥ 女性用設備（休憩室･トイレ等）が無い
□⑦ その他（　　）

Q9：求人募集をしていますか？（単一回答）
□① している　➡ **"①"の方法は？**（複数回答可）［□ア．ハローワーク　□イ．社員紹介制度　□ウ．新聞広告･求人誌等 ➡ **年間費用は？** 約＿＿＿万円
□② していない　□エ．就職ウェブサイト(ﾊﾛｰﾜｰｸ除く) ➡ **年間費用は？** 約＿＿＿万円］

Q10：Q9 で「①求人募集をしている」とお答えの方にお聞きします。新型コロナウイルス感染症による求人募集への影響はありますか？（単一回答）
□① ある（□ア．感染症拡大後に、充足した（見込み）　□イ．応募が増えた　□ウ．応募が減った　□エ．変わらない）
□② ない

Q11：改正労働基準法により、時間外労働時間の上限規制（年 720 時間）【一般則】が 2020 年４月１日から中小企業に適用が始まりました。
（１）現在、時間外労働時間（法定休日労働を含まない）が年 720 時間を超える「一般労働者」はいますか？（単一回答）
□① いる（□ア．１割未満　□イ．２割～３割未満　□ウ．３割～４割未満　□エ．４割～５割未満　□オ．５割以上　□カ．何割程度か不明）
□② いない　□③ わからない

（２）Q11（１）で「①いる」とお答えの方にお聞きします。上限規制内に収めるには自社の努力だけで可能ですか？
□① 可能　□② 自社の努力だけでは難しいと思う（理由：　　）　□③ わからない　□④ 荷主の理解と協力が必要

Q12：2024 年４月１日より、【自動車運転業務】の時間外労働時間の上限規制（年 960 時間）適用が始まります。
（１）現在、時間外労働時間（法定休日労働を含まない）が年 960 時間を超える「ドライバー」はいますか？（単一回答）
□① いる（□ア．１割未満　□イ．２割～３割未満　□ウ．３割～４割未満　□エ．４割～５割未満　□オ．５割以上　□カ．何割程度か不明）
□② いない　□③ わからない

（２）Q12（１）で「①いる」とお答えの方にお聞きします。「ドライバー」の時間外労働時間の上限を、適用期日（2024 年４月１日）までに守れそうですか？
□① 今後、自社の努力次第で守れると思う　□② 自社の努力だけでは難しいと思う（理由：　　）
□③ わからない　□④ 荷主の理解と協力が必要

Q13：現在、年次有給休暇付与日数が 10 日以上の労働者について、年次有給休暇を５日以上取得させていますか？（単一回答）
①ドライバー（○印は１つ）　□ア．５日に満たない労働者は「いない」（見込み）　□イ．５日に満たない労働者が「いる」（見込み）　□ウ．年休取得日数を把握していない
②一般労働者（○印は１つ）　□ア．５日に満たない労働者は「いない」（見込み）　□イ．５日に満たない労働者が「いる」（見込み）　□ウ．年休取得日数を把握していない

＊ご協力ありがとうございました　**FAX:054-283-1917**　までご返信ください＊