

# ドライバーの雇用状況調査結果（令和4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）対策等の現況を把握すること
2. 調査内容 県内事業場における在籍ドライバー数及び充足感等について
3. 調査時期 令和4年7月9日～8月19日（R3:令和3年7月）
4. 調査方法 会員事業者 1,395社に対し FAX・メールで調査票を送付・回収
5. 回答数 371社（回答率 26.6%）

## II 結果概要

### 1. 回答事業所の属性

- 保有車両別には、「10台以下」が 32.2%、「11～20台」が 31.6%、「21～50台」が 24.9%、「51～100台」が 7.3%、「101台以上」が 4.1%となっている。
- 年代別のドライバーの割合は、「18～20歳」が 0.2%（R3:0.3%）、「21～40歳」が 19.0%（R3:19.2%）、「41～50歳」が 32.3%（R3:30.1%）、「51～59歳」が 33.3%（R3:31.9%）、「60歳以上」が 15.4%（R3:14.6%）であった。若干ではあるが、51歳以上の割合が増えて折り、高齢化が進行していることが窺われる。
- 男女別のドライバーの割合は、「男性」が 95.3%（R3:95.5%）、「女性」が 4.7%（R3:4.5%）となっている。男性に比べて女性の割合はきわめて小さい。
- 国籍別のドライバーの割合は、「日本人」が 99.2%（R3:98.9%）、「外国人」が 0.8%（R3:1.1%）であった。外国人ドライバーの割合は日本人に比べてきわめて小さい。

### 2. ドライバーの充足感

- 現状のドライバーの充足感は、「足りている」が 36.7%であるのに対して、「繁忙期のみ不足」19.3%、「やや不足」35.6%、「かなり不足」8.3%と、不足感を感じているとの割合は約6割であった。
- 昨年調査との比較では、「足りている」との回答が3ポイント減少し 36.7%（R3:39.8%）となり、ドライバーの充足感は減少した。
- 保有車両規模別にみると、「足りている」との回答が「10台以下」では 46.6%（R3:46.4%）であるのに対して、「51～100台」では 11.5%（R3:28.6%）となっている。昨年も同様の傾向はあったが、規模が大きい事業者のドライバー充足感が大きく低下している。

- 不足しているドライバー数は、1社平均 3.2 人（「10 台以下」1.7 人、「11～20 台」2.3 人、「21～50 台」3.4 人、「51～100 台」5.2 人、「101 台以上」7.1 人）に及ぶ。
- 不足している種別のドライバー数は、「大型（11 トン以上）」が 225 人で 44.9%と最も多く、次いで「中型（11 トン未満）」が 143 人で 28.5%、「準中型（7.5 トン未満）」が 61 人で 12.2%となり、大型になるほどドライバーの充足感は低い状況にある。
- ドライバー不足の理由としては、「募集するも応募がない」30.7%、「退職」28.4%、「採用するも定着しない」16.9%との回答が比較的多くなっている。退職者の補充が難しいばかりでなく、採用後の定着化にも苦慮している状況が窺われる。
- ドライバー不足の状態が続いている期間については、昨年度調査に引き続き、「1 年以上(慢性的)」が 50.3%（R3：46.4%）で圧倒的に多く、ドライバー不足が常態化している状況が窺われる。

### 3. ドライバー不足への対策

- ドライバー不足の対応策としては「傭車・下請けを利用している」が 21.3%（R3:22.7%）で最も多い。次いで「高齢者の雇用（延長）」が 17.3%（R3:16.0%）で前年度より微増、「若手ドライバーに対する取得支援」が 9.1%（R3:10.1%）で微減、「女性ドライバーの雇用」8.4%（R3: 8.7%）などであった。
- 女性ドライバーを採用しにくい理由については、「体力面でハンディ（力仕事等）がある」が 29.3%（R3: 38.9%）で最も多いが、前年度より大きく低下した。次いで「女性の応募がない」が 24.2%であった。

### 4. 時間外労働が年 9 6 0 時間を超えるドライバーの状況

- 時間外労働時間が年 9 6 0 時間を超える「ドライバー」の有無について尋ねたところ、「いない」が 59.1%(R3:69.8%)、「いる」が 38.4%（R3:27.1%）と、約 4 割の事業所で時間外労働時間の上限規制を超えているドライバーがいる状況であった。
- 時間外労働時間が年 9 6 0 時間を超える「ドライバー」がいる割合は、「1 割未満」が 46.8%(R3:54.4%)と最も多く、長時間労働となっているドライバーは一部に限られているとした事業者が半数を超えており、対して「5 割以上」と回答した事業者が 9.9%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）までに守れるかについては、「今後、自社の努力次第で守れると思う」が 25.9%（R3:30.5%）であるのに対して、「荷主の理解と協力が必要」が 48.3%(R3:46.9%)、「自社の努力だけでは難しいと思う」が 19.9%(R3:16.9%)と、多くが荷主等との連携がカギになると考えていることがわかる。

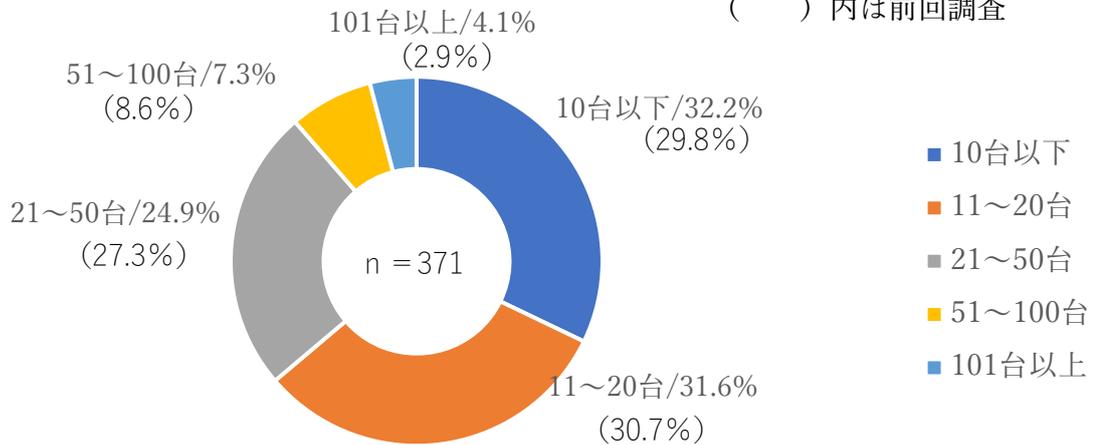
### Ⅲ 調査結果

#### 1. 回答者属性

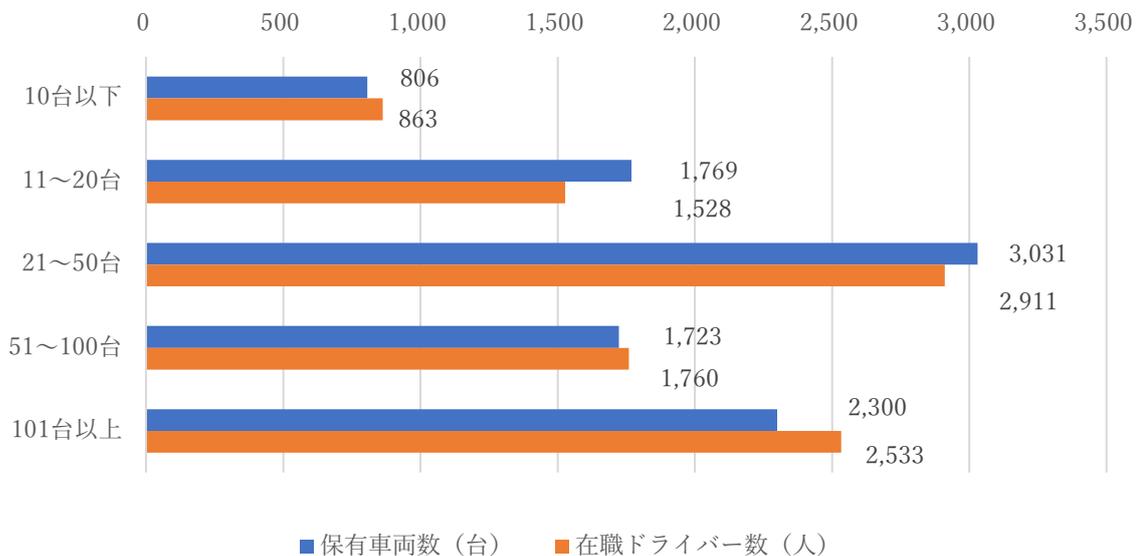
	10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	計
回答者数（社）	119	117	92	27	15	371
県内保有車両数（台）	806	1,769	3,031	1,723	2,300	9,629
在職ドライバー数（人）	863	1,528	2,911	1,760	2,533	9,595

※回答者数計は上記事業情報 3 項目について未回答 1 社を含む

#### 保有車両規模別事業所割合



#### 保有車両規模別車両数・ドライバー数



## 2. 在籍ドライバー

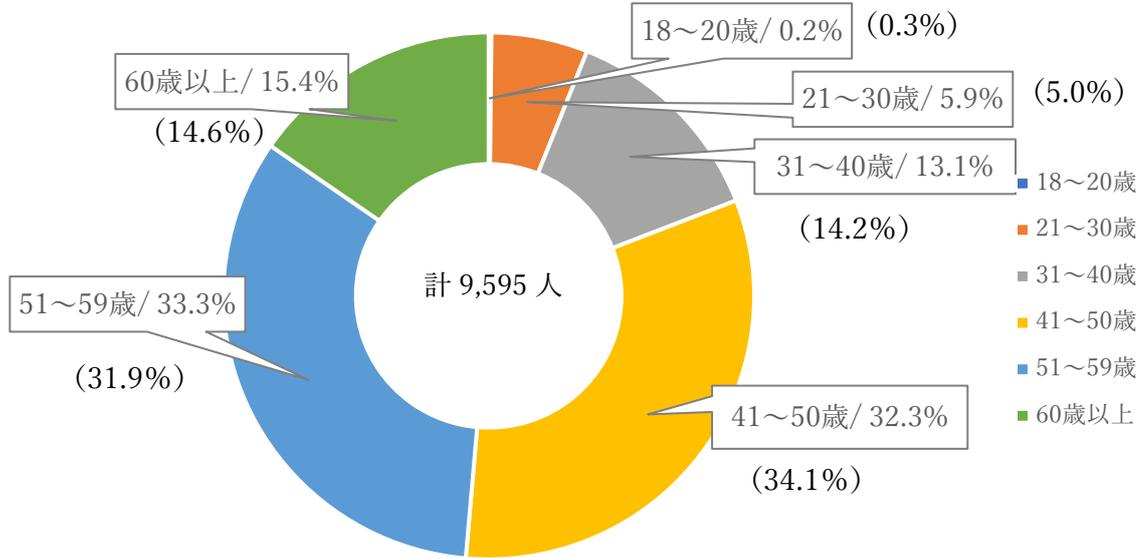
		「10 台以 下」	「11～ 20 台」	「21～ 50 台」	「51～ 100台」	「101台 以上」	計		構成率
①18～20歳	日本人男性	0	1	2	4	6	13	16	0.2%
	外国人男性	0	0	1	0	0	1		
	日本人女性	0	0	0	1	1	2		
	外国人女性	0	0	0	0	0	0		
②21～30歳	日本人男性	28	57	152	119	162	518	564	5.9%
	外国人男性	0	0	0	2	6	8		
	日本人女性	1	2	14	8	13	38		
	外国人女性	0	0	0	0	0	0		
③31～40歳	日本人男性	75	176	362	213	347	1,173	1,253	13.1%
	外国人男性	0	3	3	3	4	13		
	日本人女性	3	10	14	17	21	65		
	外国人女性	0	2	0	0	0	2		
④41～50歳	日本人男性	295	416	909	461	799	2,880	3,097	32.3%
	外国人男性	3	9	3	14	7	36		
	日本人女性	11	22	46	29	70	178		
	外国人女性	1	1	1	0	0	3		
⑤51～59歳	日本人男性	291	544	903	567	746	3,051	3,192	33.3%
	外国人男性	0	2	2	2	2	8		
	日本人女性	6	25	32	19	49	131		
	外国人女性	2	0	0	0	0	2		
⑥60歳以上	日本人男性	146	254	459	296	287	1,442	1,473	15.4%
	外国人男性	0	0	0	0	4	4		
	日本人女性	1	4	8	5	9	27		
	外国人女性	0	0	0	0	0	0		
計	日本人男性	835	1,448	2,787	1,660	2,347	9,077	9,595	100.0%
	外国人男性	3	14	9	21	23	70		
	日本人女性	22	63	114	79	163	441		
	外国人女性	3	3	1	0	0	7		
	計	863	1,528	2,911	1,760	2,533	9,595		

未回答

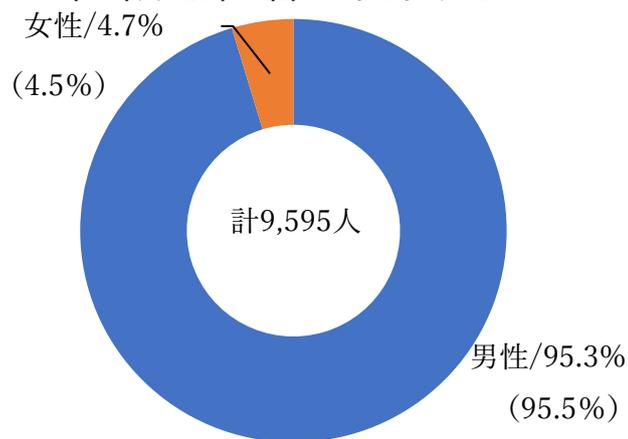
5 社

※ ( ) 内の数字は令和3年度結果

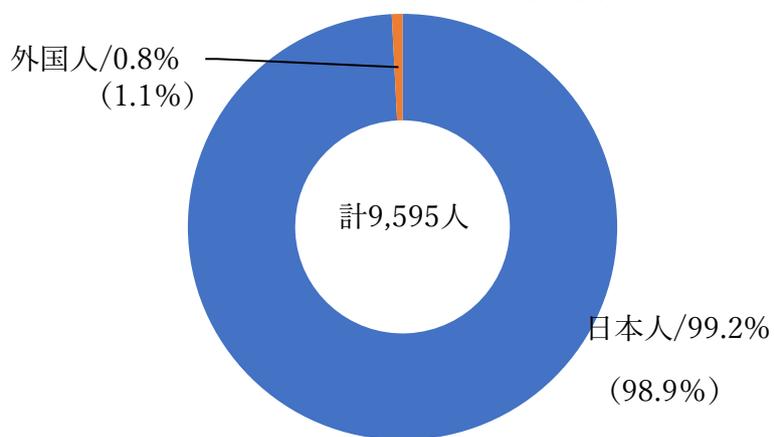
### 在職運転者数（ドライバー年代別）



### 在職運転者・男女比

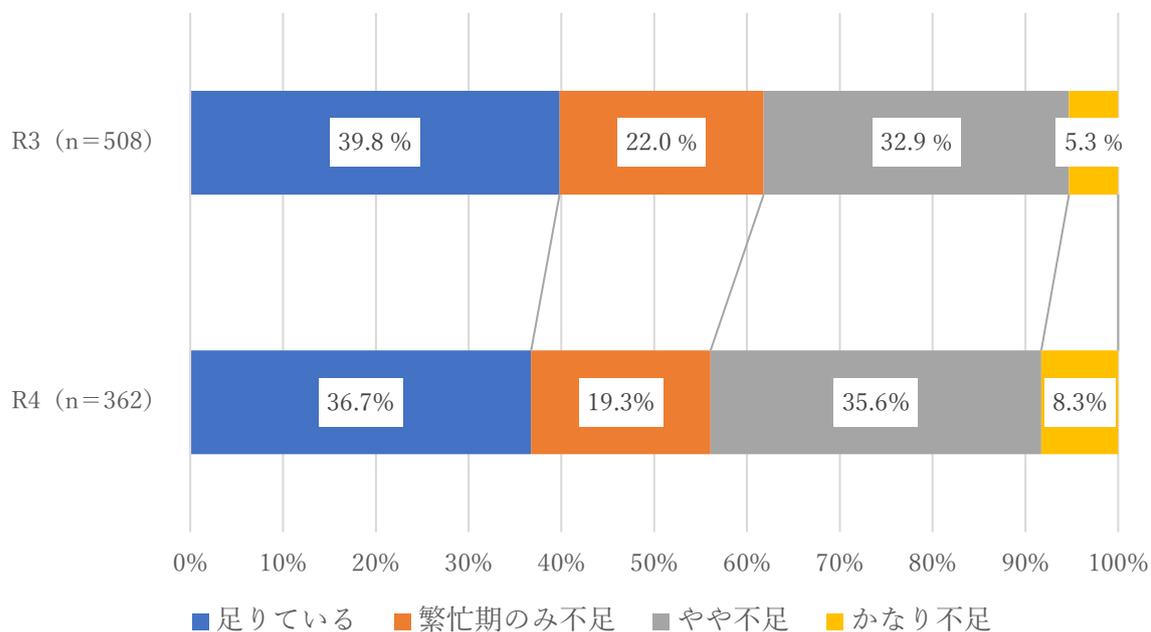


### 在職運転者・国籍別割合

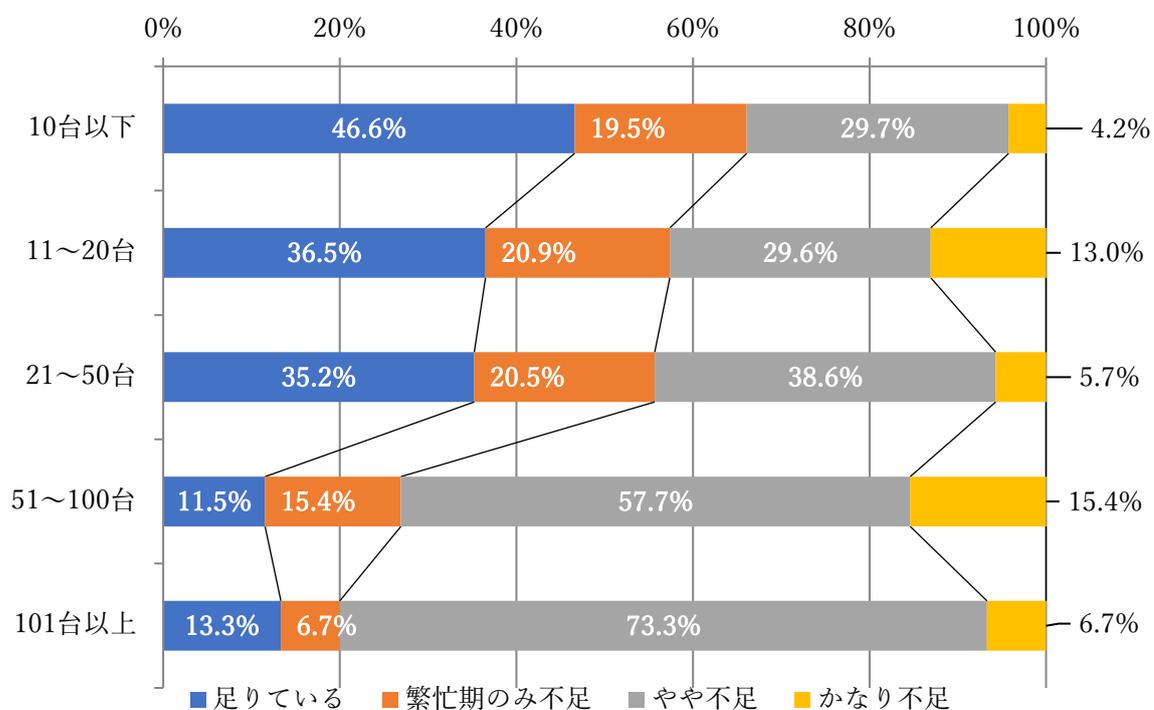


### 3. ドライバーの充足感

ドライバーの充足感



保有車両規模別ドライバーの充足感



保有台数別不足ドライバー数

(単位：人)

	10台以下	11～20台	「21～50台」	「51～100台」	101台以上	全体
平均不足人数(人)	1.7	2.3	3.4	5.2	7.1	3.2

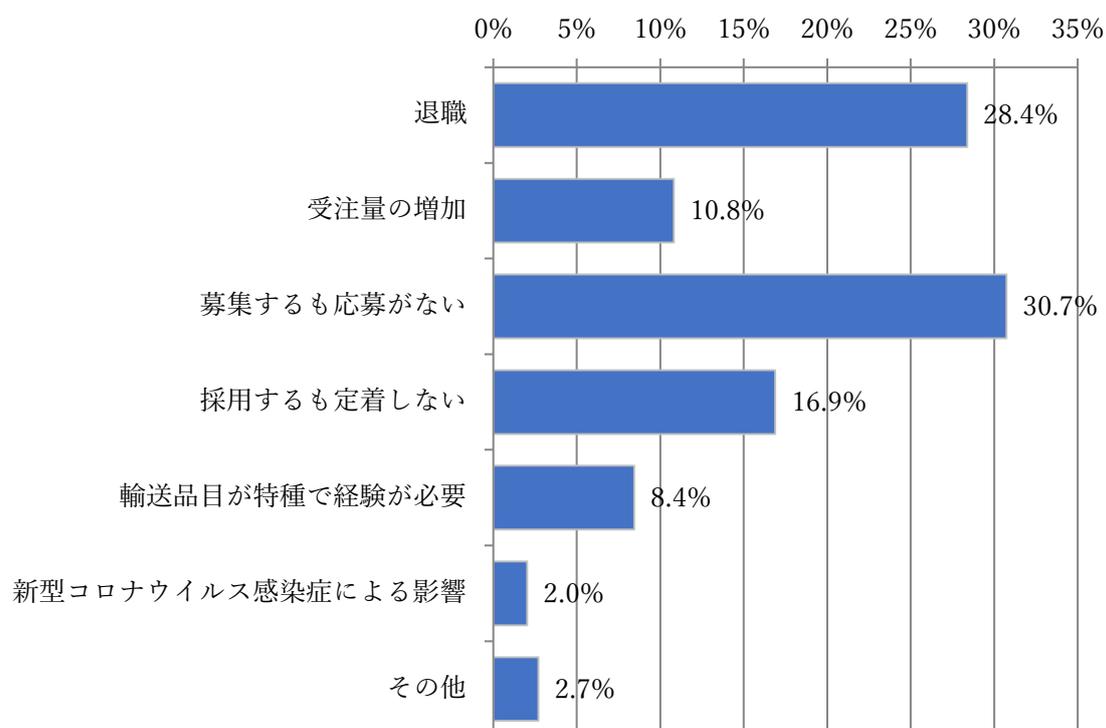
保有台数別種別別不足ドライバー数

(単位：人)

	「10台以下」	「11～20台」	「21～50台」	「51～100台」	「101台以上」	計	構成率
①大型(11トン以上)	42	52	60	44	27	225	44.9%
②中型(11トン未満)	13	41	37	32	20	143	28.5%
③準中型(7.5トン未満)	5	13	21	18	4	61	12.2%
③普通(3.5トン未満)	5	3	7	3	32	50	10.0%
④けん引(トレーラ)	4	6	8	2	2	22	4.4%
計	69	115	133	99	85	501	100.0%

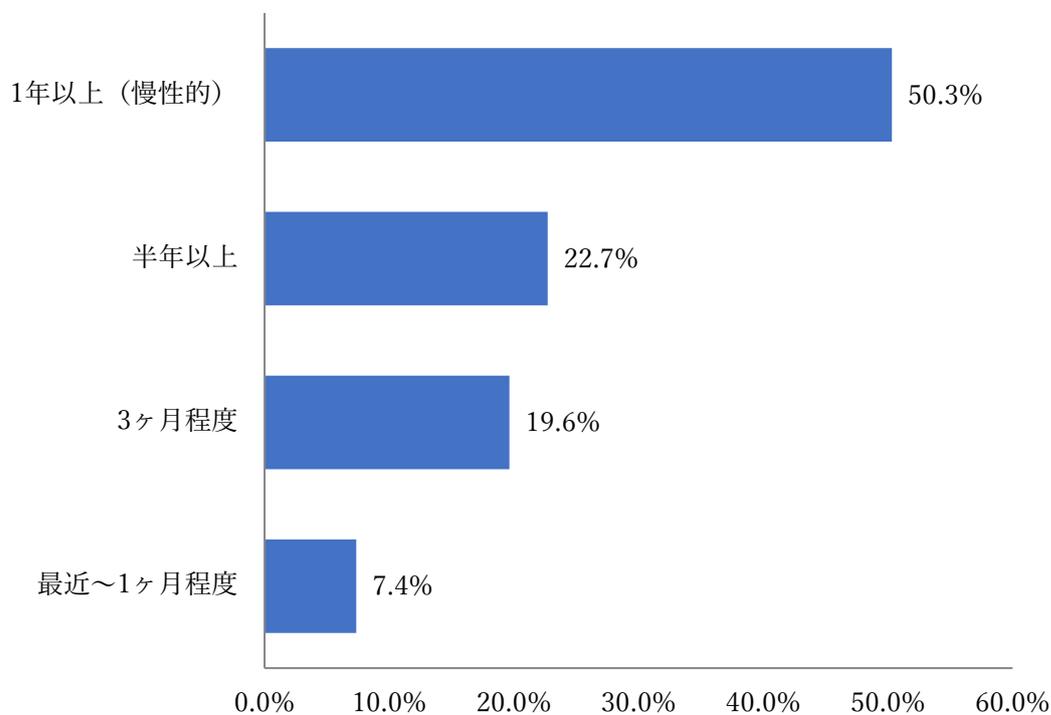
#### 4. ドライバー不足の理由

### ドライバー不足の理由 (複数回答、n = 296)



## ドライバー不足が続いている期間

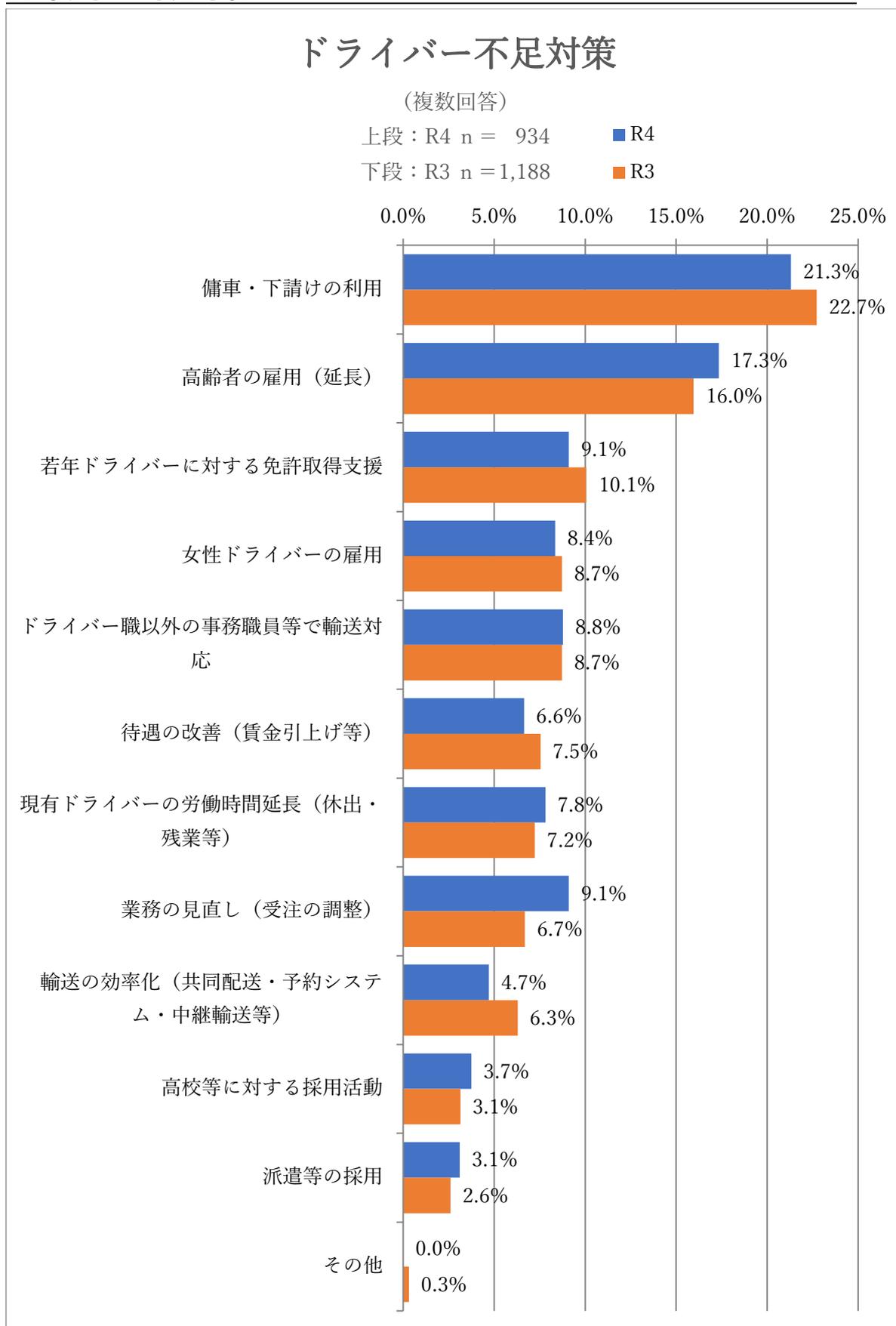
(単数回答、n = 163)



保有台数別ドライバー不足が続いている期間（単一回答）

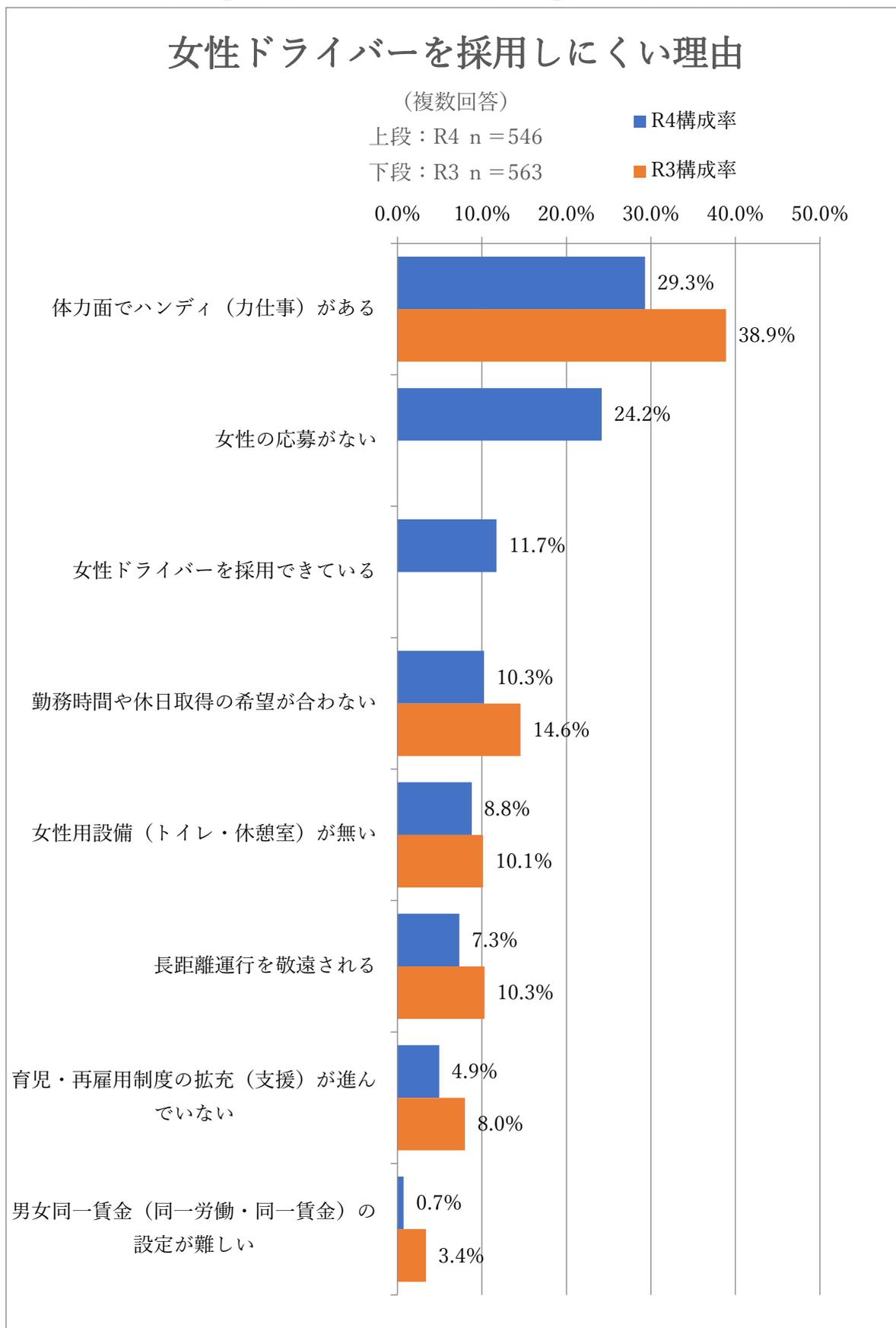
	「10台以下」	「11～20台」	「21～50台」	「51～100台」	「101台以上」	計	構成率
①最近～1ヶ月程度	3	3	3	1	2	12	7.4%
②3ヶ月程度	4	13	9	6	0	32	19.6%
③半年以上	9	8	11	5	4	37	22.7%
④1年以上（慢性的）	23	26	19	8	6	82	50.3%
計	39	50	42	20	12	163	100.0%

## 5. ドライバー不足対策



## 6. 女性ドライバーを採用しにくい理由

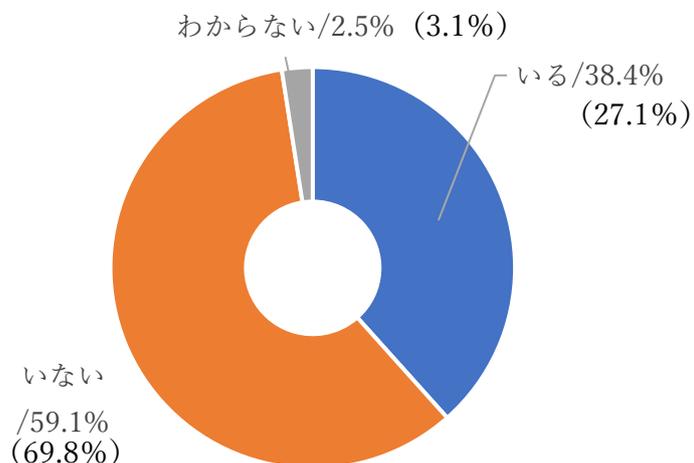
※「女性の応募がない」「女性ドライバーを採用できている」は今年度より追加した選択肢



## 7. 時間外労働が年 960 時間を超える「ドライバー」の状況

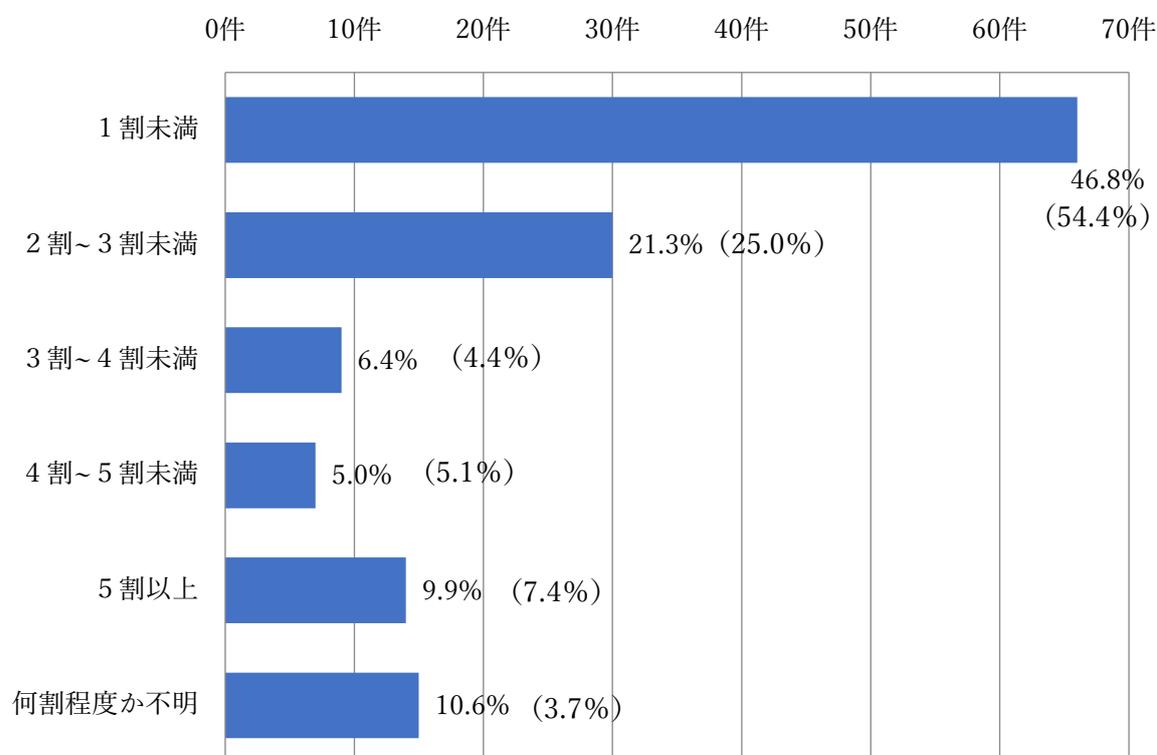
※ ( ) 内は前回調査

### 時間外労働上限規制 年 960 時間を超える「ドライバー」の有無

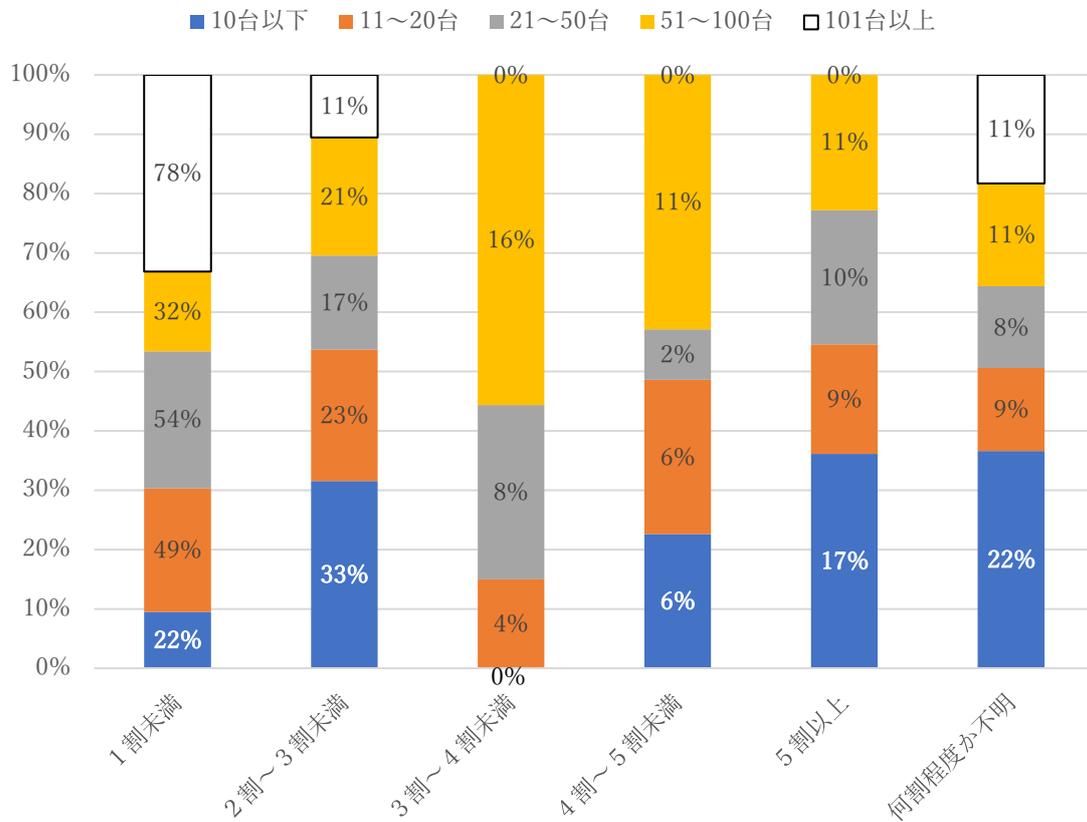


### 年 960 時間を超える「ドライバー」の割合

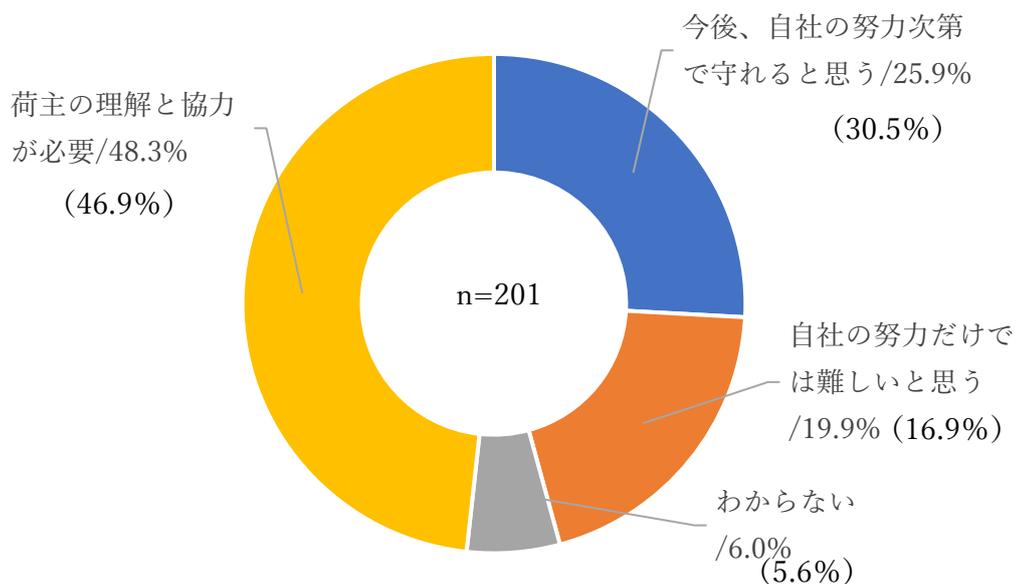
単一回答 n=367



## 年960時間を超える「ドライバー」がいる (事業規模ごとの割合)



## ドライバーの時間外労働を 上限規制内に収めるには



調査票

ドライバーの雇用状況調査

令和4年7月

(一社) 静岡県トラック協会

今後の雇用対策に資するため、会員各社のドライバー確保・定着の状況等を毎年調査しております。ご多忙のところ恐縮ですが、ご協力をお願い申し上げます。

下記に回答のうえ、**8月19日(金)**までに **FAX:054-283-1917** までご返信くださいますようお願いいたします。

**Q1: 貴社の所属支部と静岡県内保有車両数**

□ 支部 / 県内保有車両数 (激けん別隊) □ 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 (~Q9) ^  
 3. やや不足     4. かなり不足    ➡ 3.または4.を選択...Q4 (~Q9) ^

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知らせ

**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ヵ月程度     2. 3ヵ月程度     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 (車両種別)	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: 不足の理由は何ですか? (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何ですか? (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. 輸車・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 (共同運行・予約システム・共同運行等)     12. その他 ( )

**Q8: 女性ドライバーを採用しにくい(できない)理由は何ですか? (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. 男女別一金金(昇・降・昇・降)の設定が難しい     5. 育児・再雇用制度の導入(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. 応募がない     8. 女性ドライバーを採用できている  
 8. その他 ( )

**Q9: 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 (  1. 1割未満     2. 2割~3割未満     3. 3割~4割未満     4. 4割~5割未満     5. 5割以上     6. 有無程度が不明 )  
 2. いない     3. わからない

(2) Q9(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

\*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\*