

ドライバーの雇用状況調査結果（令和5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5年7月28日～8月18日（R4:令和4年7月9日～8月19日）
4. 調査方法 会員事業者1,396社に対し郵送にて調査票を送付・回収
5. 回答数 308社（回答率22%）

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28.6%、「11～20台」が30.8%、「21～50台」が26.9%、「51～100台」が10.7%、「101台以上」が2.9%となっている。
- 年代別のドライバーの割合は、「18～20歳」が0.3%（R4:0.2%）、「21～30歳」が5.3%、「31～40歳」が12.6%（R4は「21～40歳」が19.2%で、R5は上記より計17.9%）、「41～50歳」が28.8%（R4:32.3%）、「51～59歳」が35.5%（R4:33.3%）、「60歳以上」が17.4%（R4:15.4%）であった。R3以降毎年1%以上ずつ41歳以上の割合が増えており、若年層の採用ペースを大幅に上回っていることから高齢化が深刻なことが窺える。
- 男女別のドライバーの割合は、「男性」が95.3%（R4:95.3%）、「女性」が4.7%（R4:4.7%）となっており去年から横ばいになっている。
- 国籍別のドライバーの割合は、「日本人」が99.5%（R4:99.2%）、「日本以外」が0.5%（R4:0.8%）であった。回答のあった外国籍ドライバーの男女合計は41名であり、総数7556名に対しごく少数のため割合に変動はほとんどない。

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28.9%（R4:36.7%）であるのに対して、「繁忙期のみ不足」24.4%（R4:19.3%）、「やや不足」36.4%（R4:35.6%）、「かなり不足」10.4%（R4:8.3%）。「足りている」以外の回答者の割合は約6割から7割に増加している。
- R3～R5年度調査での比較では、「足りている」との回答が39.8%→36.7%→28.9%と減少を続けている。
- 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39.3%（R4:46.6%）であるのに対して、51台以上を有する事業者では20%を超えている。事業規模が大きくなるほど普段からやや不足以上の回答割合が大きくなっている。

- 不足しているドライバー数は、1社平均 3.13 人（R4:3.2 人）（「10 台以下」2.26 人（R4:1.7 人）、「11～20 台」2.62 人（R4:2.3 人）、「21～50 台」3.19 人（R4:3.4 人）、「51～100 台」4.25 人（R4:5.2 人）、「101 台以上」6 人（R4:7.1 人）。
- 不足している種別のドライバー数は、「大型（11 トン以上）」が 212 人で 47.1%（R4:44.9%）と最も多く、次いで「中型（11 トン未満）」が 115 人で 25.6%（R4:28.5%）、「準中型（7.5 トン未満）」が 64 人で 14.2（R4:12.2%）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大きい順に「募集するも応募がない」41.3%、「退職」36.8%、「採用するも定着しない」7.7%となっている。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 45.8%（R4:50.3%）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 ※各選択肢の回答数÷308×100（小数点 2 位で四捨五入）

- 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 53.2%で最も多い。次いで「高齢者の雇用（延長）」が 40.9%で前年度より減少。3 番目は荷受けの拒否等の受注調整 27.6%だった。今年は「女性ドライバーの雇用」18.2%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 49.7%で最も多い。次いで「女性の応募がない」が 34.7%であった。

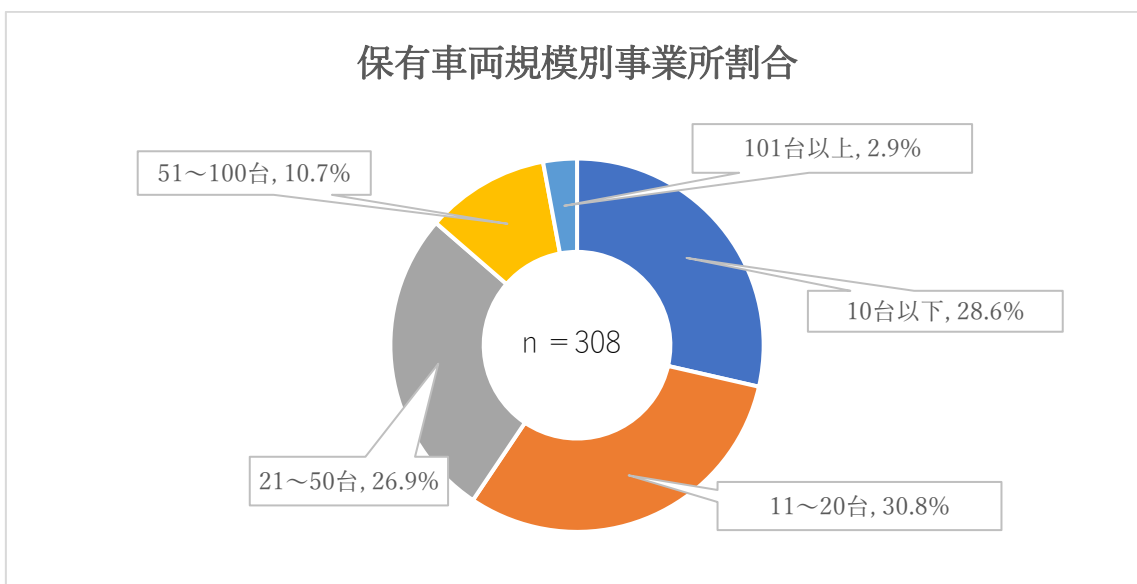
4. 時間外労働が年 9 6 0 時間を超えるドライバーの状況

- 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 59.7%(R4:59.1%)、「いる」が 36%（R4:38.4%）と、昨年からはほぼ横ばいであり約 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」が全回答の内 14.9%と最も多い。対して「5 割以上」と回答した事業者は 1.9%であり、昨年から割合は減少している。
- 「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、121 件の有効回答のうちの割合は、「今後、自社の努力次第で守れると思う」が 26.4 %（R4:25.9%）であるのに対して、「荷主の理解と協力が必要」が 46.3%(R4:48.3%)、「自社の努力だけでは難しいと思う」が 22.3%(R4:19.9%)と、多くが荷主等の外部環境の改善を望んでいる。

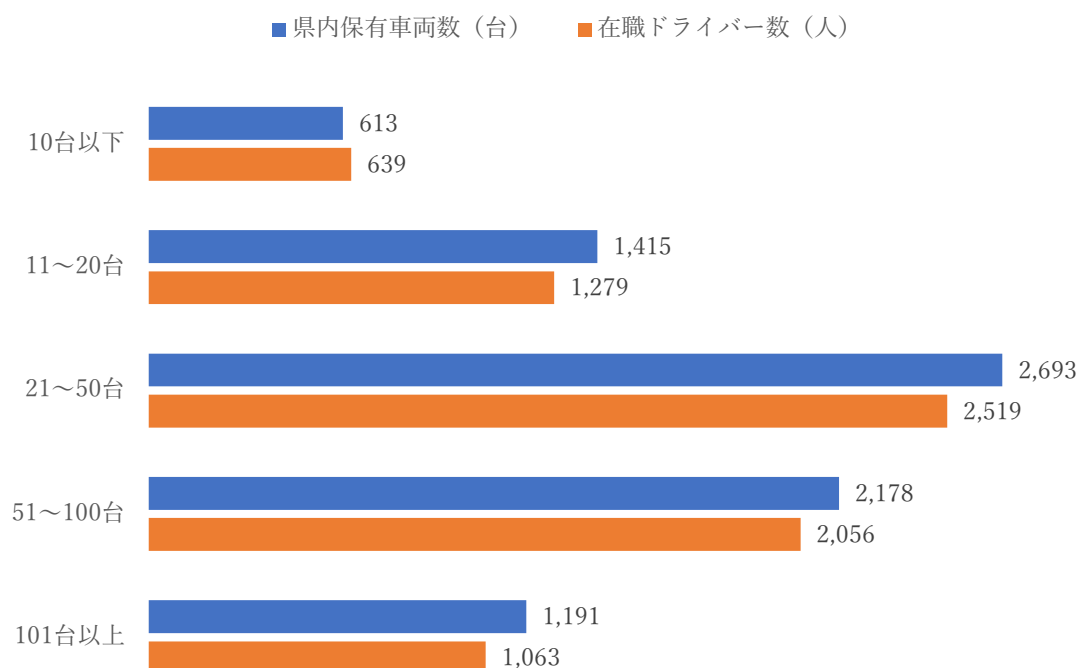
Ⅲ 調査結果

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）	88	95	83	33	9	308
県内保有車両数（台）	613	1,415	2,693	2,178	1,191	8,090
在職ドライバー数（人）	639	1,279	2,519	2,056	1,063	7,556

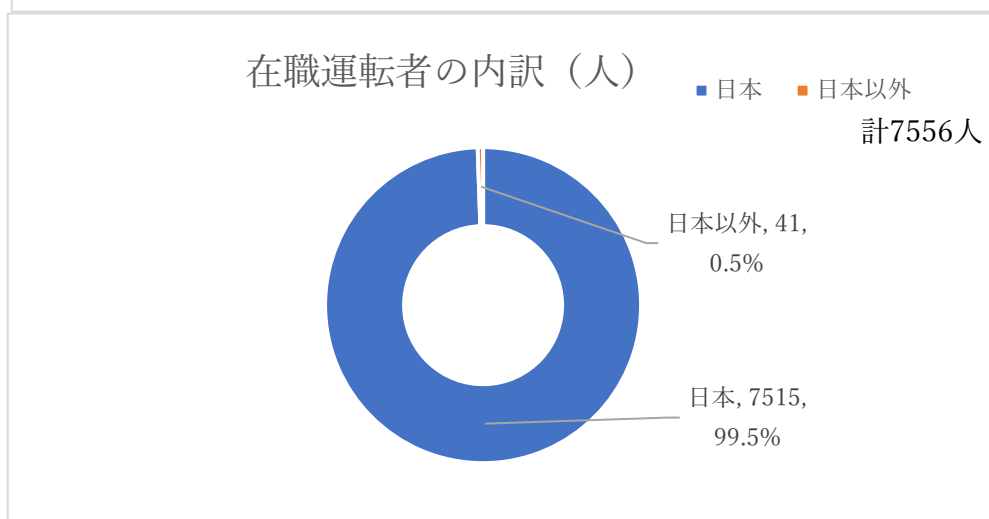
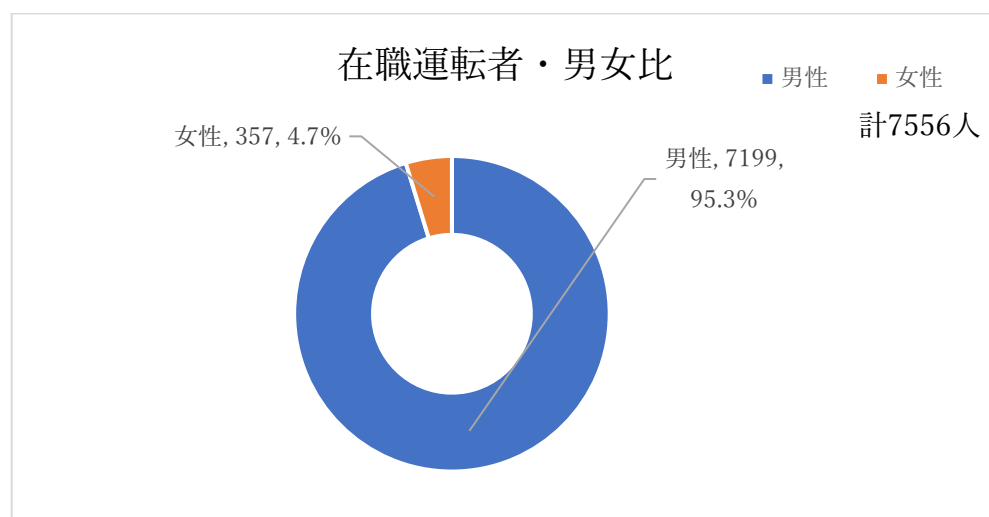
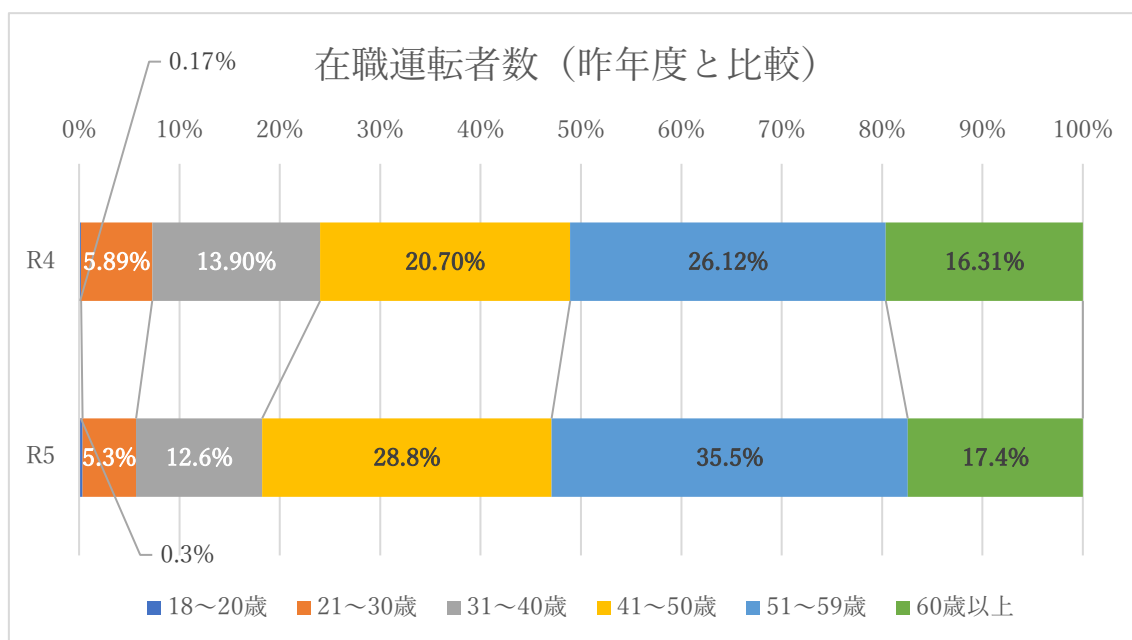


保有車両規模別車両数・ドライバー数



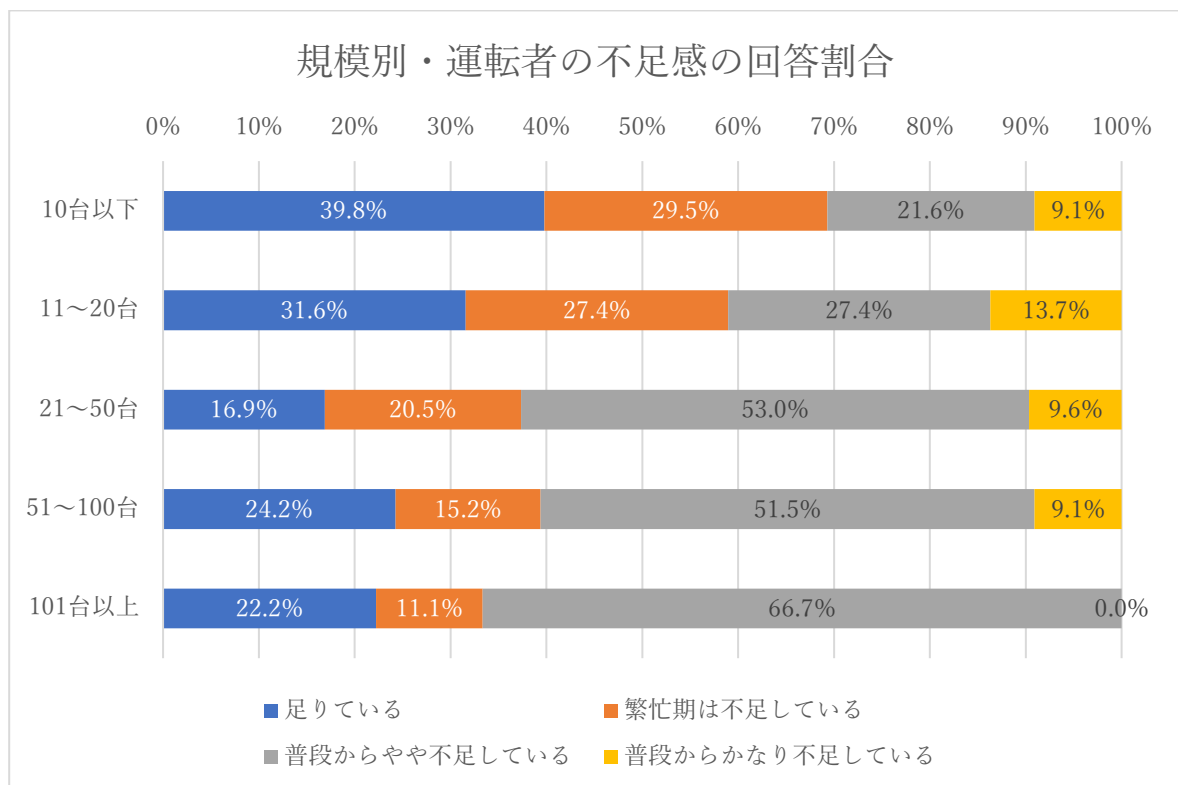
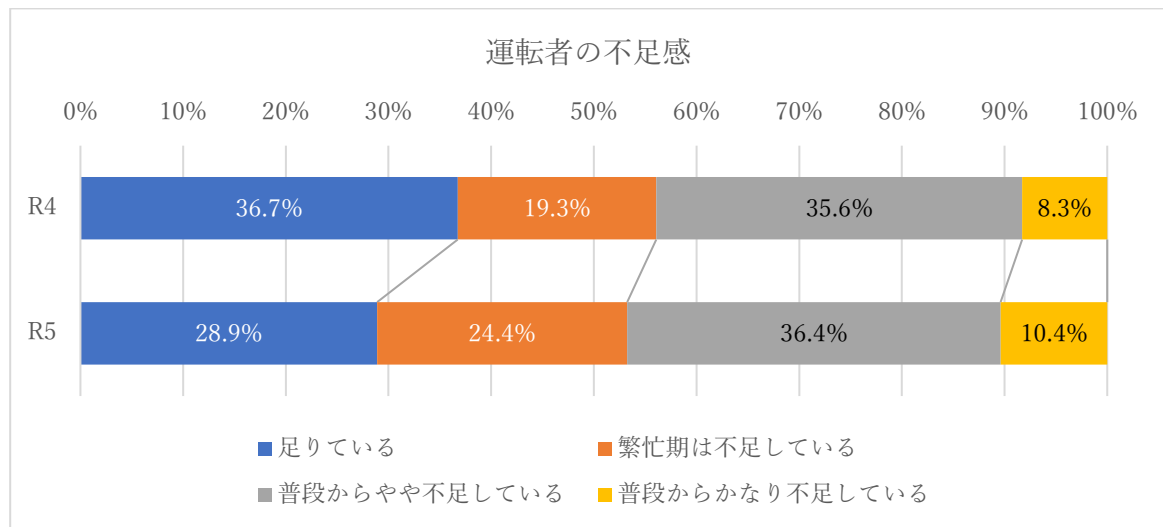
2. 在籍ドライバー

		10 台 以下	11～ 20 台	21～ 50 台	51～ 100 台	101 台以上	計	年代計	構成比
① 18～ 20 歳	日本人男性	0	1	11	2	3	17	26	0.34%
	外国人男性	0	0	0	0	0	0		
	日本人女性	0	0	0	2	4	6		
	外国人女性	0	1	2	0	0	3		
② 21～ 30 歳	日本人男性	19	69	96	102	69	355	403	5.33%
	外国人男性	0	0	2	3	1	6		
	日本人女性	1	6	7	10	18	42		
	外国人女性	0	0	0	0	0	0		
③ 31～ 40 歳	日本人男性	71	160	292	245	123	891	949	12.56%
	外国人男性	0	2	2	3	0	7		
	日本人女性	2	9	26	4	9	50		
	外国人女性	1	0	0	0	0	1		
④ 41～ 50 歳	日本人男性	163	373	652	568	283	2,039	2,179	28.84%
	外国人男性	0	0	6	2	1	9		
	日本人女性	8	10	42	39	30	129		
	外国人女性	1	0	1	0	0	2		
⑤ 51～ 59 歳	日本人男性	231	399	856	692	378	2,556	2,681	35.48%
	外国人男性	4	1	5	2	0	12		
	日本人女性	8	17	40	22	26	113		
	外国人女性	0	0	0	0	0	0		
⑥ 60 歳 以上	日本人男性	121	235	477	357	116	1,306	1,318	17.44%
	外国人男性	0	0	0	1	0	1		
	日本人女性	0	4	3	2	2	11		
	外国人女性	0	0	0	0	0	0		
計	日本人男性	605	1,237	2,384	1,966	972	7,164	7,556	100%
	外国人男性	4	3	15	11	2	35		
	日本人女性	19	46	118	79	89	351		
	外国人女性	2	1	3	0	0	6		
	計	630	1,287	2,520	2,056	1,063	7,556	--	--



3. ドライバーの充足感

	10台以下	11～20台	21～50台	51～100台	101台以上	計	R4	R5
足りている	35	30	14	8	2	89	36.7%	28.9%
繁忙期は不足している	26	26	17	5	1	75	19.3%	24.4%
普段からやや不足している	19	26	44	17	6	112	35.6%	36.4%
普段からかなり不足している	8	13	8	3	0	32	8.3%	10.4%
計	88	95	83	33	9	308	--	--



保有台数別不足ドライバー数平均（単位：人）

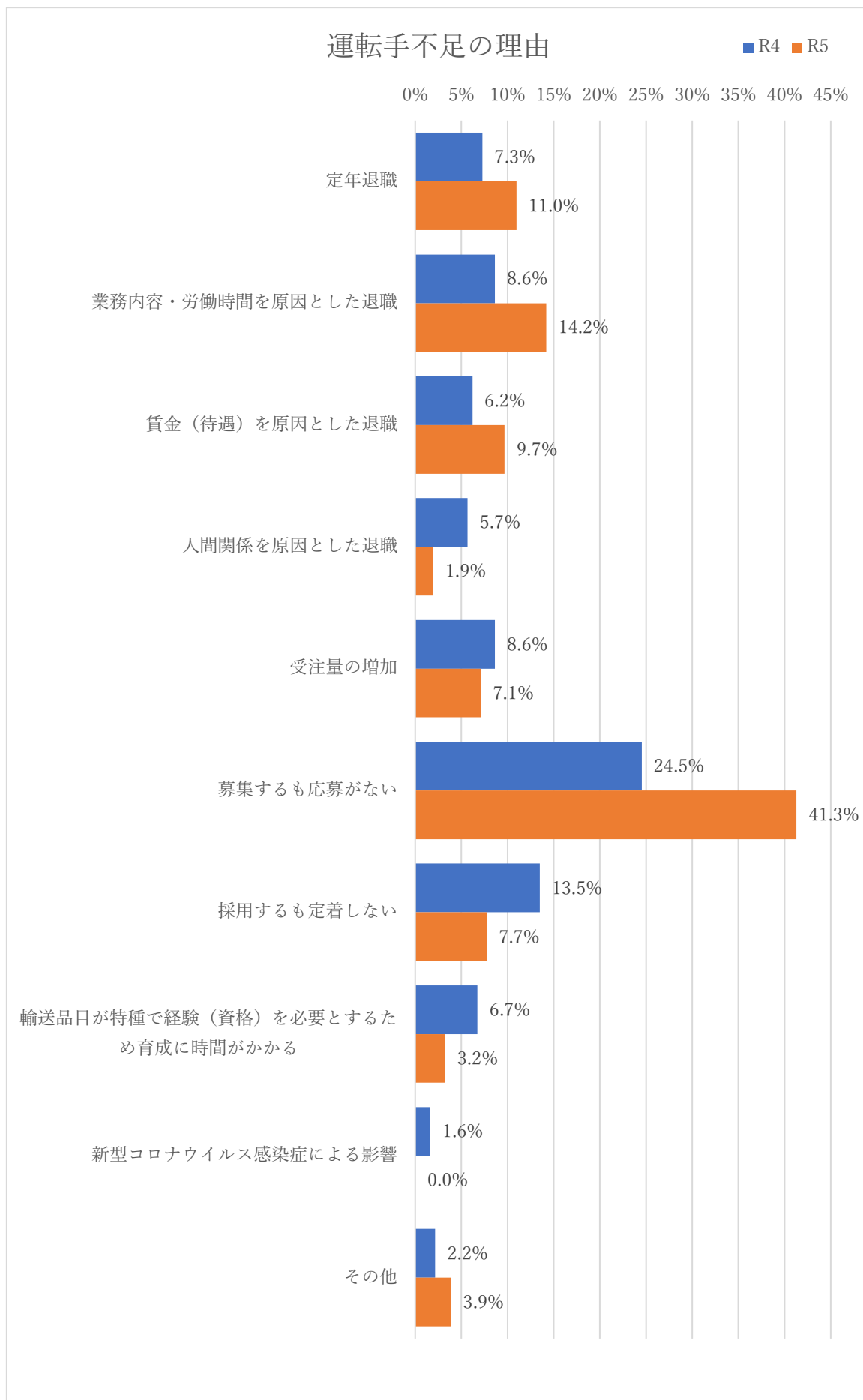
10 台以下	11～20 台	21～50 台	51～100 台	101 台以上	平均
2.26	2.62	3.19	4.25	6.00	3.13

保有台数別種類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	R4 割合	R5 割合
大型（11 トン以上）	36	49	72	38	17	212	44.9%	47.1%
中型（11 トン未満）	10	26	39	31	9	115	28.5%	25.6%
準中型（7.5 トン未満）	9	6	31	11	7	64	12.2%	14.2%
普通（3.5 トン未満）	3	6	4	5	0	18	10.0%	4.0%
けん引（トレーラ）	3	15	20	0	3	41	4.4%	9.1%
計	61	102	166	85	36	450	--	--

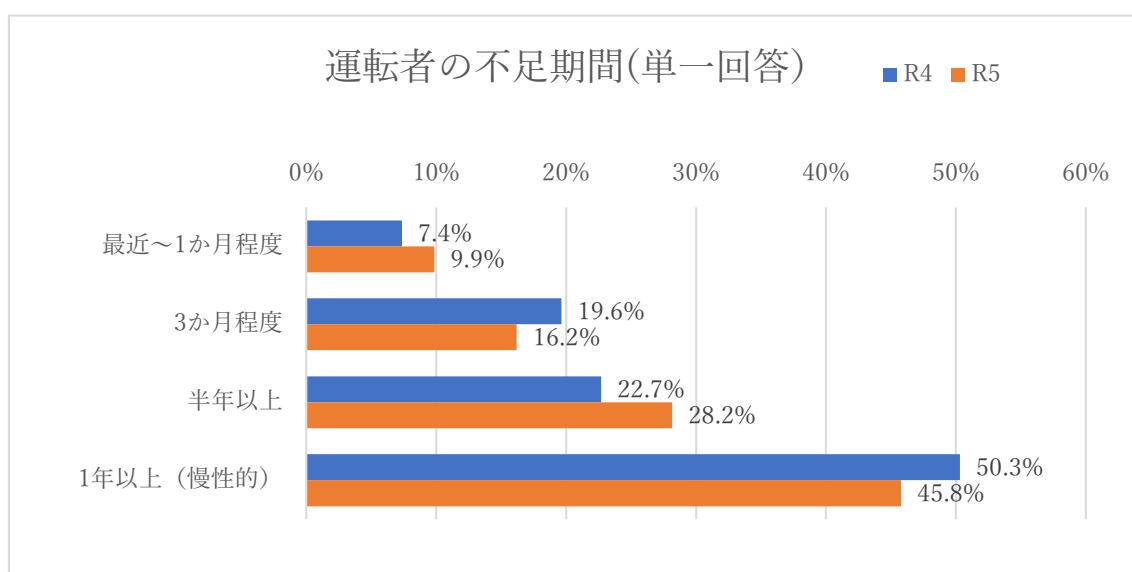
4. ドライバー不足の理由

	10 台 以下	11～ 20 台	21～ 50 台	51～ 100 台	101 台 以上	計	R4	R5
定年退職	2	5	7	2	1	17	7.3%	11.0%
業務内容・労働時間を原因とした退職	2	6	8	4	2	22	8.6%	14.2%
賃金（待遇）を原因とした退職	3	3	7	1	1	15	6.2%	9.7%
人間関係を原因とした退職	0	1	1	1	0	3	5.7%	1.9%
受注量の増加	3	4	4	0	0	11	8.6%	7.1%
募集するも応募がない	16	16	20	10	2	64	24.5%	41.3%
採用するも定着しない	1	5	4	2	0	12	13.5%	7.7%
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	2	1	2	0	0	5	6.7%	3.2%
新型コロナウイルス感染症による影響	0	0	0	0	0	0	1.6%	0.0%
その他	2	1	2	1	0	6	2.2%	3.9%
計	31	42	55	21	6	155	84.9%	100.0%



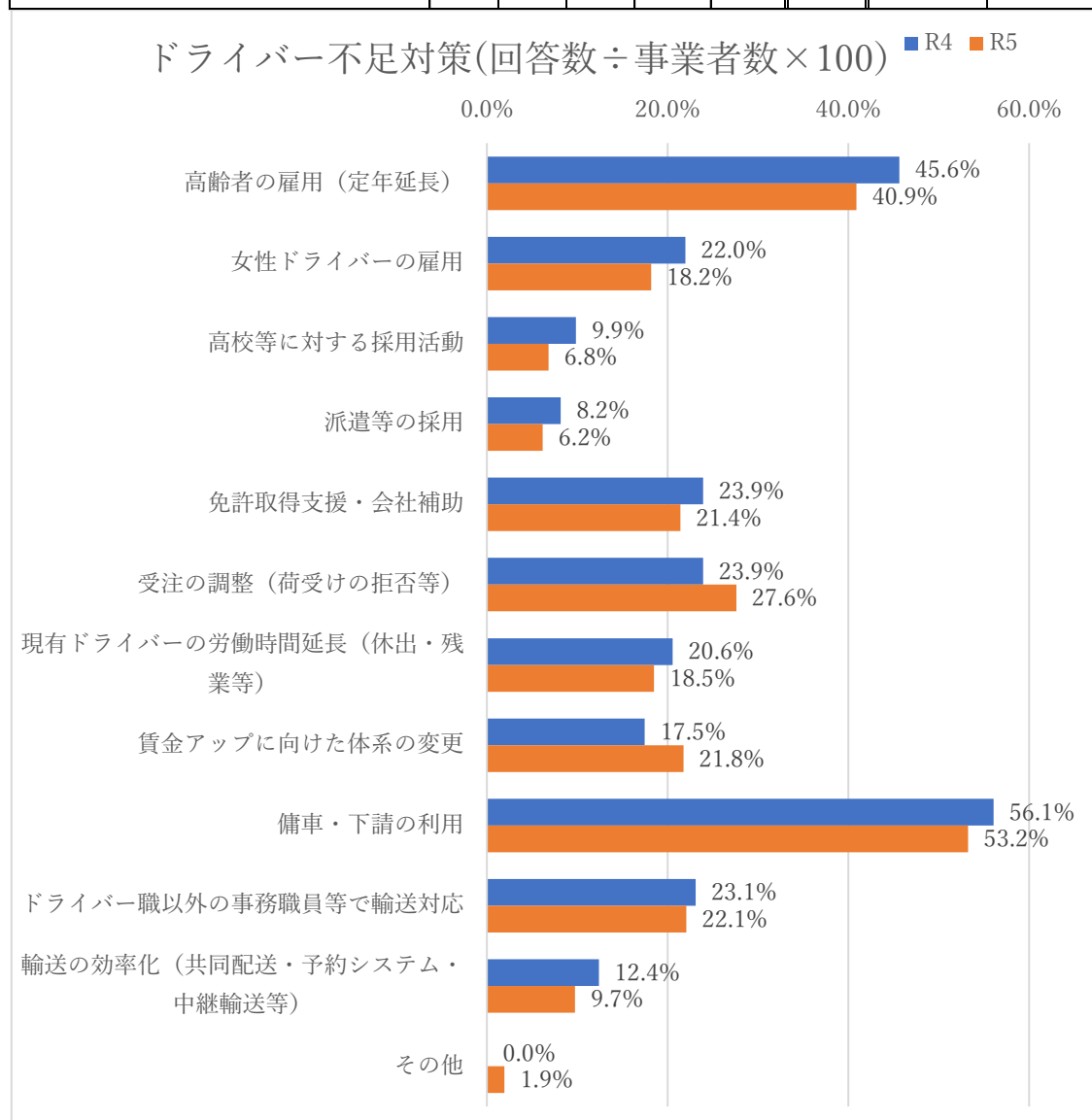
保有台数別ドライバー不足が続いている期間（単一回答）

	10 台 以下	11～ 20 台	21～ 50 台	51～ 100 台	101 台 以上	計	R4	R5
最近～1 か月程度	5	4	4	0	1	14	7.4%	9.9%
3 か月程度	3	5	10	3	2	23	19.6%	16.2%
半年以上	6	12	15	7	0	40	22.7%	28.2%
1 年以上（慢性的）	13	17	22	10	3	65	50.3%	45.8%
計	27	38	51	20	6	142	100.0%	100.0%



5. ドライバー不足対策（複数回答）

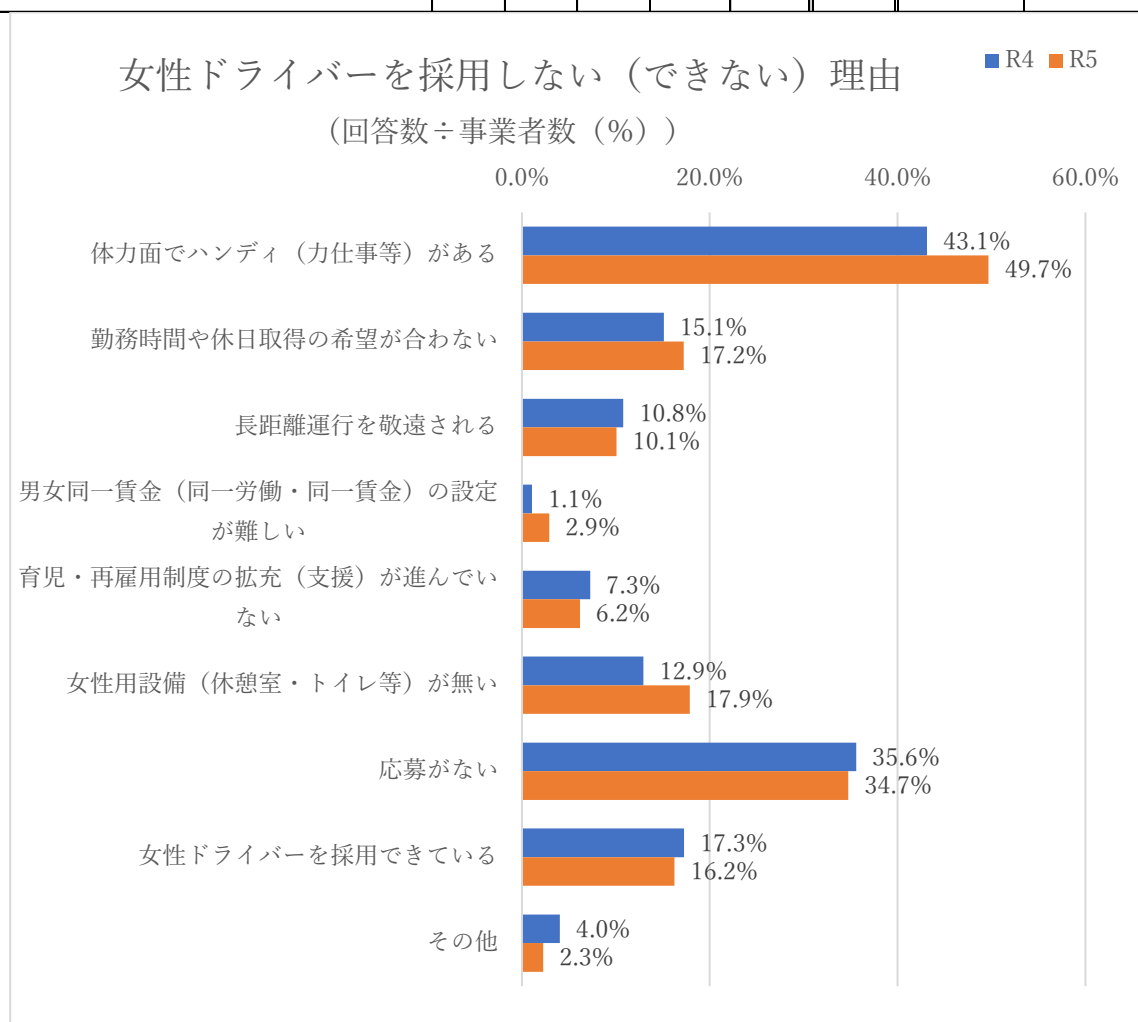
	10台 以下	11～ 20台	21～ 50台	51～ 100台	101台 以上	計	R4	R5
高齢者の雇用（定年延長）	39	31	39	16	1	126	45.6%	40.9%
女性ドライバーの雇用	6	18	19	10	3	56	22.0%	18.2%
高校等に対する採用活動	2	4	4	8	3	21	9.9%	6.8%
派遣等の採用	2	7	6	2	2	19	8.2%	6.2%
免許取得支援・会社補助	14	18	19	11	4	66	23.9%	21.4%
受注の調整（荷受けの拒否等）	26	28	27	4	0	85	23.9%	27.6%
現有ドライバーの労働時間延長（休出・残業等）	16	19	14	6	2	57	20.6%	18.5%
賃金アップに向けた体系の変更	17	13	21	14	2	67	17.5%	21.8%
傭車・下請の利用	40	44	53	21	6	164	56.1%	53.2%
ドライバー職以外の事務職員等で輸送対応	19	21	19	5	4	68	23.1%	22.1%
輸送の効率化（共同配送・予約システム・中継輸送等）	4	10	7	7	2	30	12.4%	9.7%
その他	4	1	1	0	0	6	0.0%	1.9%
計	189	214	229	104	29	765	--	--



6. 女性ドライバーを採用しにくい理由

※回答数÷事業者数(%)

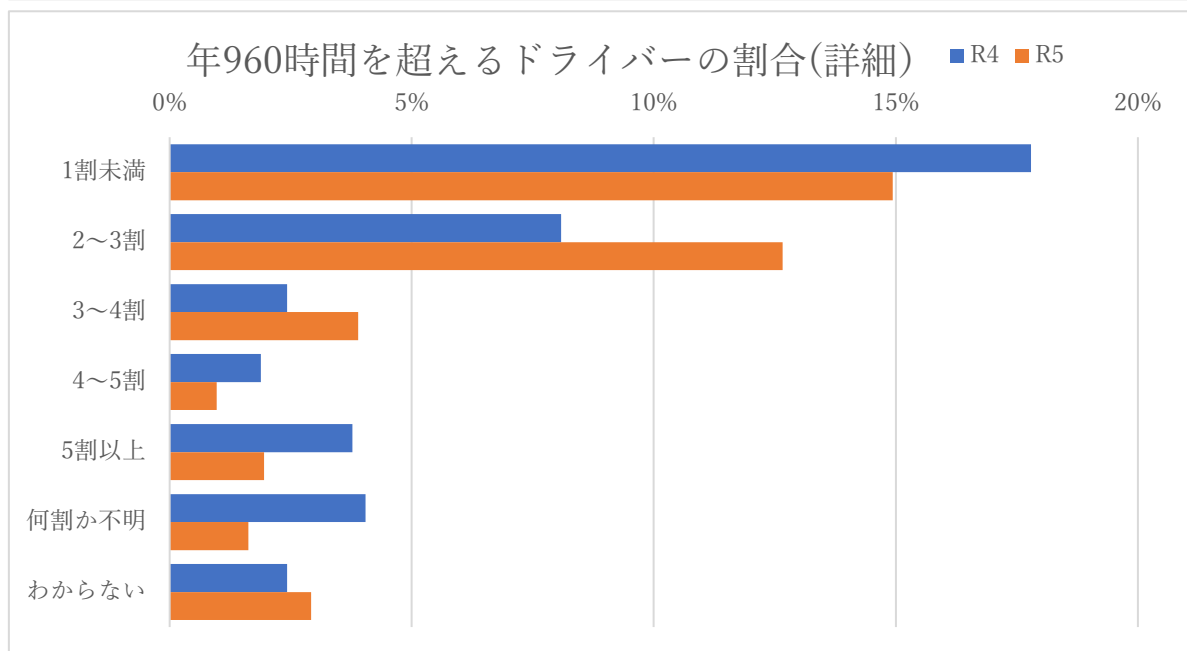
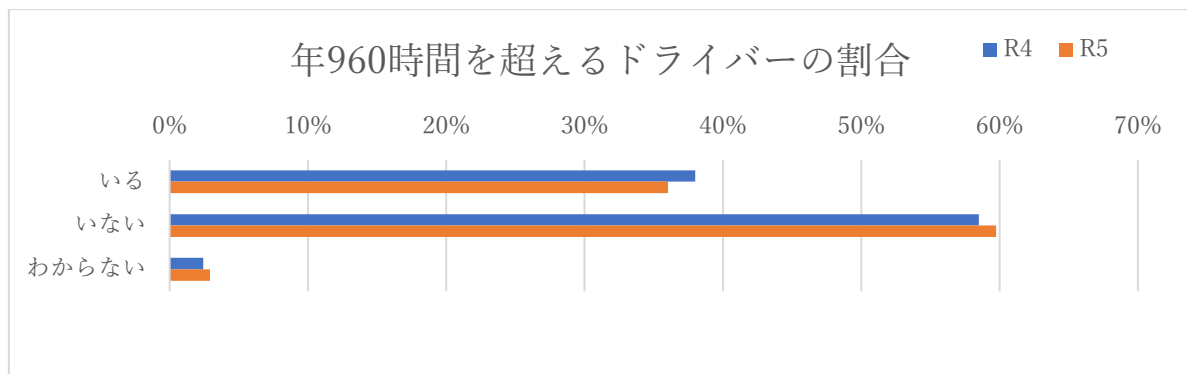
	10台 以下	11～ 20台	21～ 50台	51～ 100台	101台 以上	計	R4	R5
体力面でハンディ（力仕事等）がある	49	50	35	16	3	153	43.1%	49.7%
勤務時間や休日取得の希望が合わない	10	13	15	11	4	53	15.1%	17.2%
長距離運行を敬遠される	7	8	13	2	1	31	10.8%	10.1%
男女同一賃金（同一労働・同一賃金）の設定が難しい	4	1	3	1	0	9	1.1%	2.9%
育児・再雇用制度の拡充（支援）が進んでいない	7	7	4	1	0	19	7.3%	6.2%
女性用設備（休憩室・トイレ等）が無い	11	27	11	4	2	55	12.9%	17.9%
応募がない	36	28	27	14	2	107	35.6%	34.7%
女性ドライバーを採用できている	6	16	16	7	5	50	17.3%	16.2%
その他	3	1	1	2	0	7	4.0%	2.3%
計	133	151	125	58	17	484	--	--

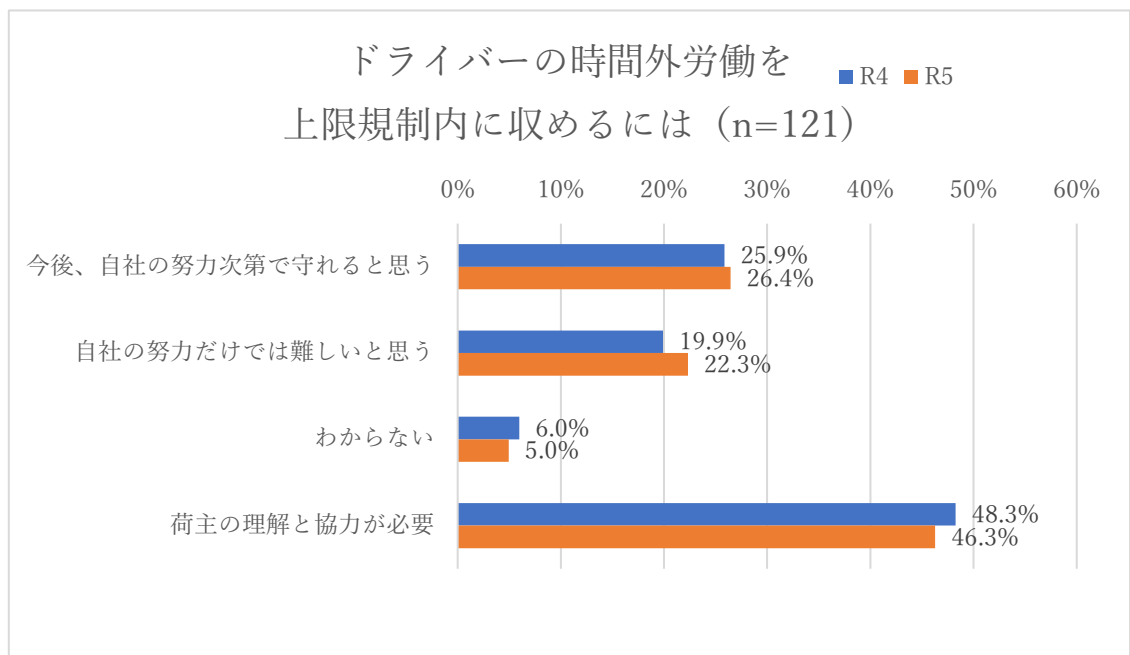
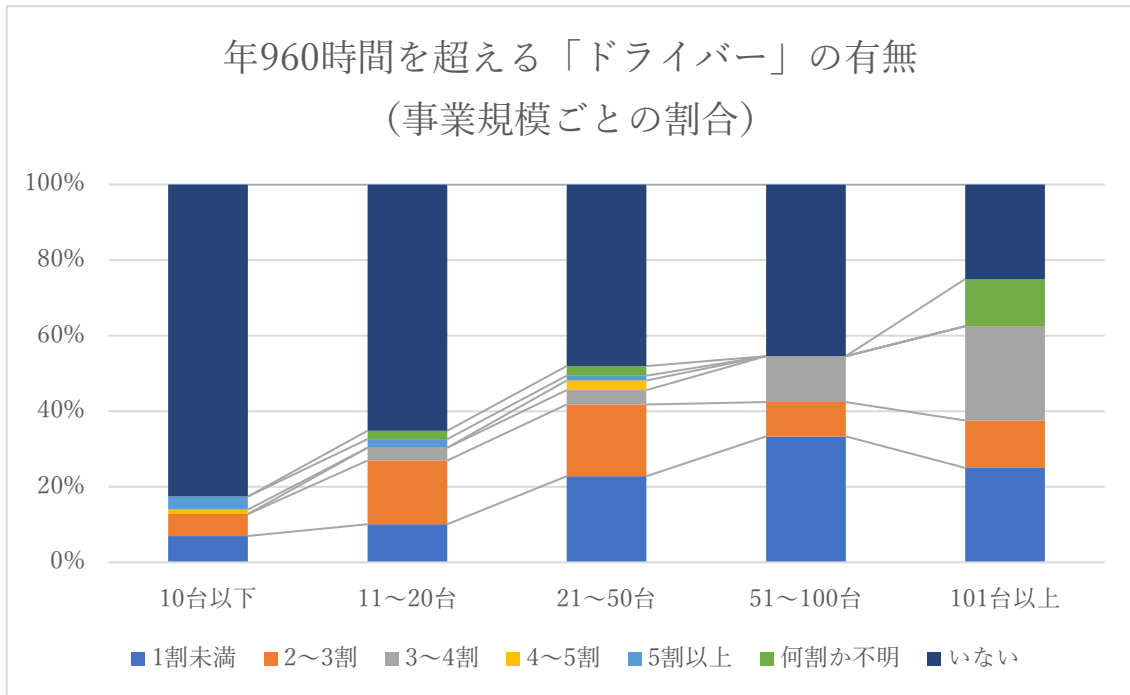


その他の理由：自主荷役（フォークリフト荷役）が多く、技術的に難しい点がある。/長距離運行を敬遠される/現在は募集していない。/LPG 配送のため。/すぐやめてしまう。/交代制夜勤があるため。/3日運行が難しいため。

7. 時間外労働が年 960 時間を超える「ドライバー」の状況

	10 台 以下	11～ 20 台	21～ 50 台	51～ 100 台	101 台 以上	計	R4	R5
1 割未満	6	9	18	11	2	46	17.8%	14.9%
2～3 割	5	15	15	3	1	39	8.1%	12.7%
3～4 割	0	3	3	4	2	12	2.4%	3.9%
4～5 割	1	0	2	0	0	3	1.9%	1.0%
5 割以上	3	2	1	0	0	6	3.8%	1.9%
何割か不明	0	2	2	0	1	5	4.0%	1.6%
いない	71	58	38	15	2	184	58.5%	59.7%
わからない	2	5	2	0	0	9	2.4%	2.9%
回答なし	0	1	2	0	1	4	--	1.3%
計	88	95	83	33	9	308	--	--





調査票

ドライバーの雇用状況調査

令和 5 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18日（金）**までに **FAX の場合は 054-283-1917** へご返信くださいますようお願いいたします。

※WEB 回答フォーム（google フォーム）を設けておりますので右の QR コードでもご回答いただけます。



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（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）へ
☐ 3. やや不足 ☐ 4. かなり不足 ➡ 3.または 4.を選択…Q4（～Q9）へ

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：ドライバー不足の理由として最も大きなものを“1 つ”お答えください。（単一回答）

- ☐ 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. 備車・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（共同輸送・予約システム・本数輸送等） ☐ 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. 応募がない ☐ 8. 女性ドライバーを採用できている
☐ 9. 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（☐ 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）Q9（1）で「1.いる」とお答えの方にお聞きます。「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？（単一回答）

- ☐ 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※