

時間外労働960時間規制に対する トラックドライバーの意識調査 アンケート結果

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
2024年5月17日



調査背景・目的

この度、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）では、働き方改革関連法により2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制が適用されることで生じる諸問題、いわゆる「2024年問題」に関連して、時間外労働960時間規制（※）に関するトラックドライバーの意識調査を実施いたしました。

本調査は、トラックドライバーの時間外労働960時間規制（※）に関する意識や影響について理解すること目的としています。

※時間外労働960時間規制とは

2024年4月1日から、トラックドライバーの皆様の1年間の時間外労働時間（残業時間）の上限が、法律により960時間（月平均80時間）に規制されるようになります。



調査概要

調査対象 関西圏運送事業者3社のトラックドライバー
3社の概要

- ・従業員数33名 資本金2000万円
- ・従業員数28名、資本金300万円
- ・従業員数16名、資本金950万円

調査期間 2024年3月26日～3月31日

調査方法 アンケート票への記入（無記名）

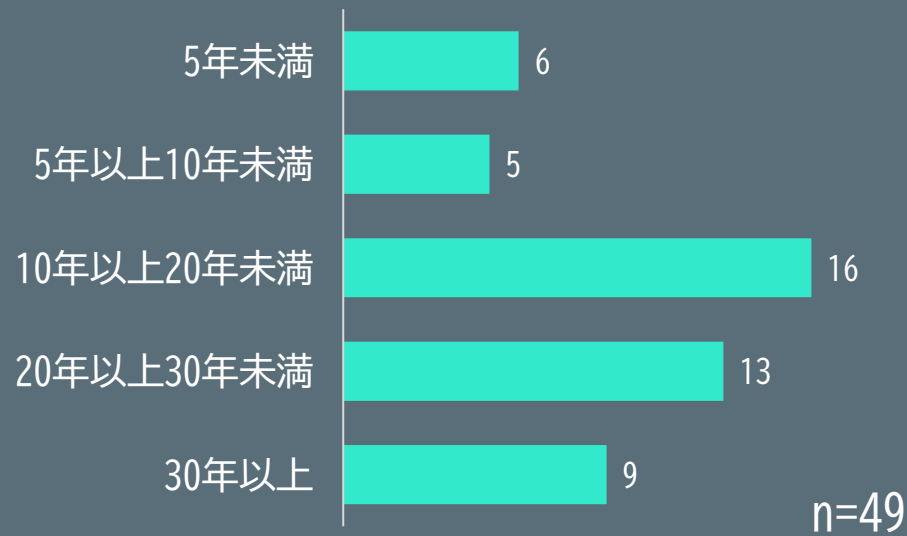
回答数 51人（男性43名、女性5名、不明3名）

回答者属性

年齢



トラックドライバー歴



性別

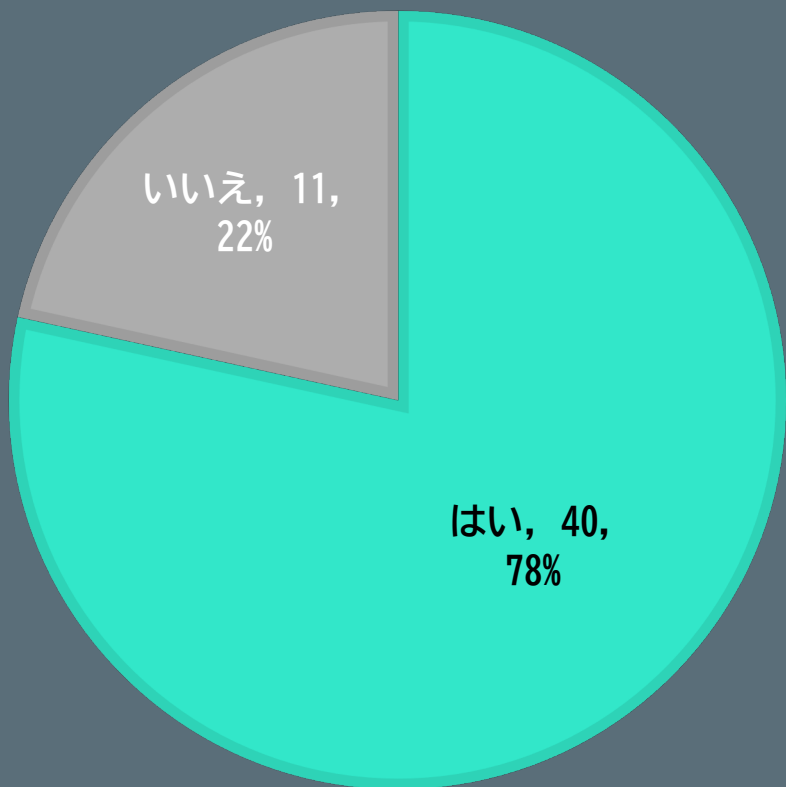


調査結果サマリー

- ・ 時間外労働時間の上限年間960時間について、78%のドライバーが認識している一方、22%のドライバーが認識していないと回答した。
- ・ 時間外労働時間の上限年間960時間を12か月で割ると1月あたりの上限は80時間となる。本アンケートでは、回答者の27%が80時間以上の時間外労働を行っている。
- ・ 規制に対する不安は、年齢、性別、ドライバー歴、残業時間などによって異なるが、特に「収入減少」や「業務の忙しさ」に対する不安が多い。一方で、全体の31%は「不安はない」と回答した。
- ・ 規制に対する期待は、年齢、性別、ドライバー歴、残業時間などによって異なるが、特に「労働環境の改善」と「余暇の時間の増加」に対する期待が多く、多くの層で共通していることが示された。一方で、全体の27%は「期待はない」と回答した。
- ・ 全体として、規制は否定的に受け取られている傾向があるが、「滞在時間の削減」には良い影響が期待されている。
- ・ この規制がトラック業界に長期的に及ぼす影響を評価するために、さらなる縦断的研究が必要だと考える。

Q1. あなたは「時間外労働960時間規制」のことを知っていましたか

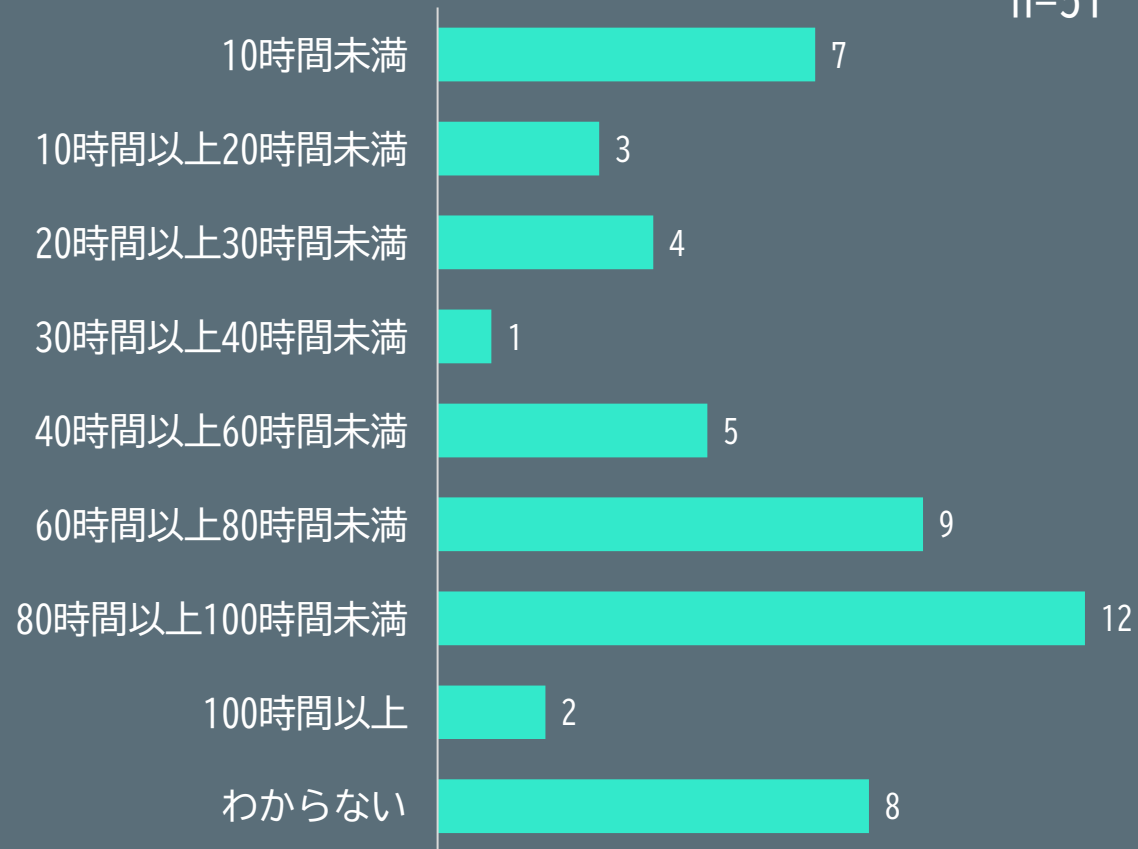
n=51



78%のドライバーが認識している一方、22%のドライバーが認識していないと回答した。

Q2. あなたのひと月当たりの平均的な時間外労働時間（残業時間）を教えてください

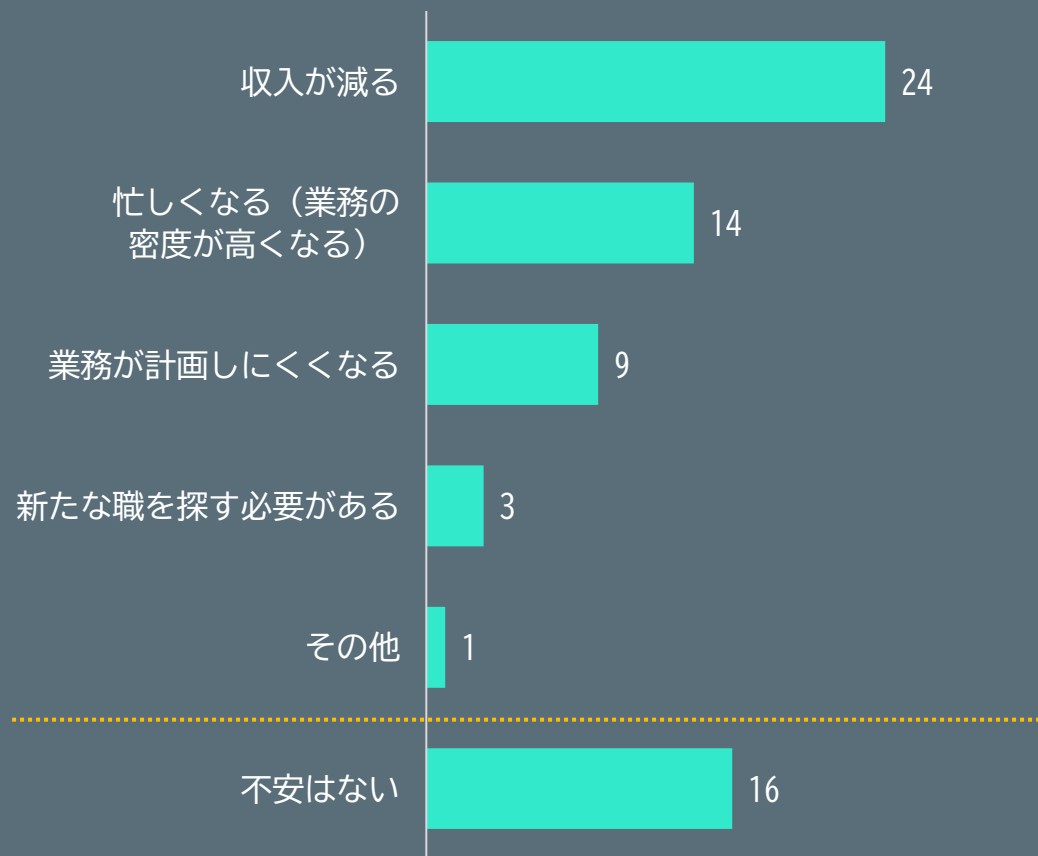
n=51



回答者の27%が80時間以上の時間外労働を行っている。

Q3. 今回の規制に対してあなたが不安に感じていることを教えてください（複数回答可）

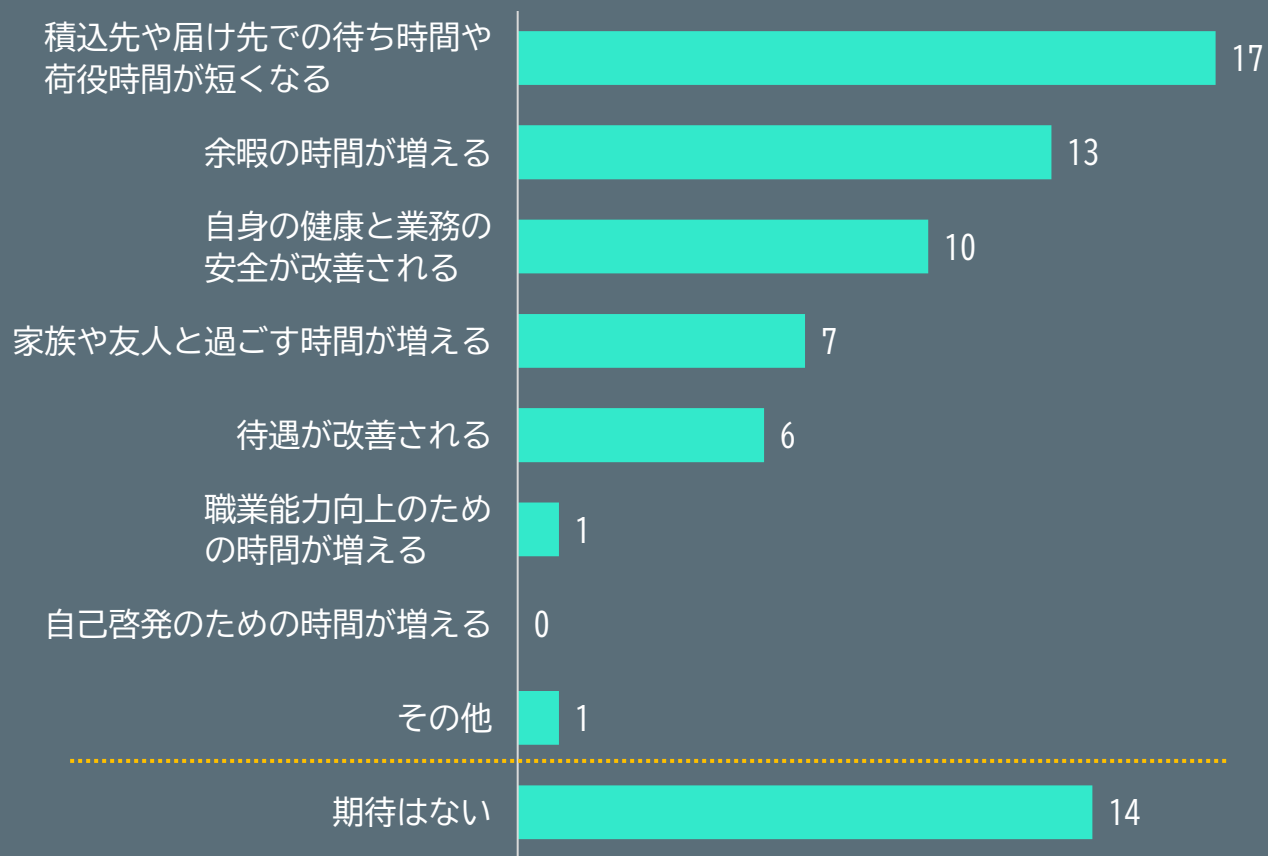
n=51



最も多く選ばれたのは「収入が減る」。続いて、「忙しくなる」が選ばれた。
一方で、全体の31%は「不安はない」と回答した。

Q4. 今回の規制に対してあなたが期待していることを教えてください（複数回答可）

n=51



最も多く選ばれたのは「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」。
一方で、全体の27%は「期待はない」と回答した。

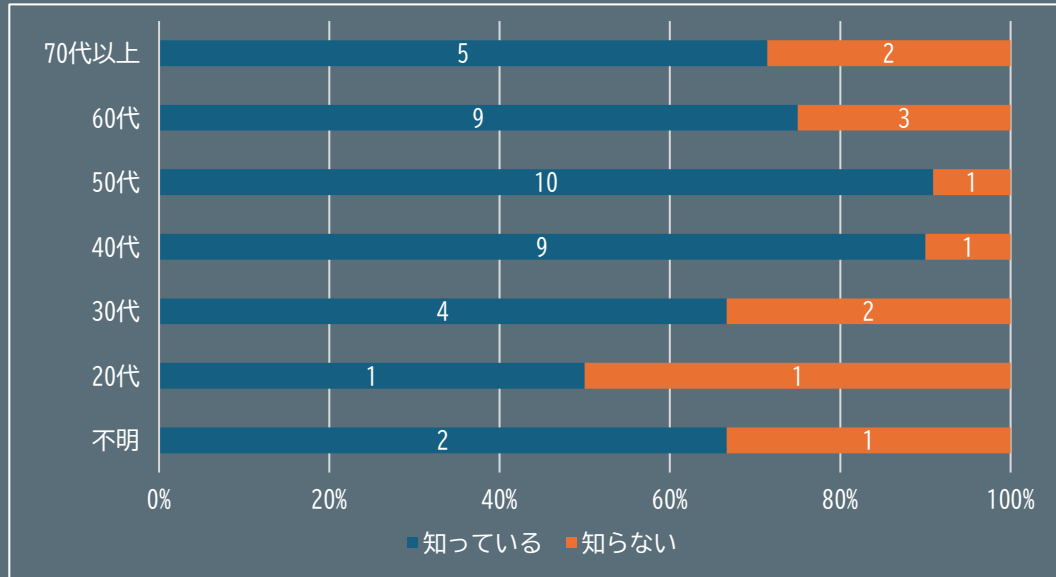


クロス 集計編

- ・年代別認知度　ドライバー歴別認知度・・・スライド8
- ・性別認知度・・・スライド9
- ・残業時間別認知度　残業時間別ドライバー歴・・・スライド10
- ・残業時間別年代　残業時間別性別・・・スライド11
- ・認知度別にみた不安の種類　認知度別にみた期待の種類・・・スライド12
- ・残業時間別にみた不安の種類　残業時間別にみた期待の種類・・・スライド13
- ・ドライバー歴別にみた不安の種類　ドライバー歴別にみた期待の種類・・・スライド14
- ・年代別にみた不安の種類　年代別にみた期待の種類・・・スライド15
- ・性別にみた不安の種類　性別にみた期待の種類・・・スライド16

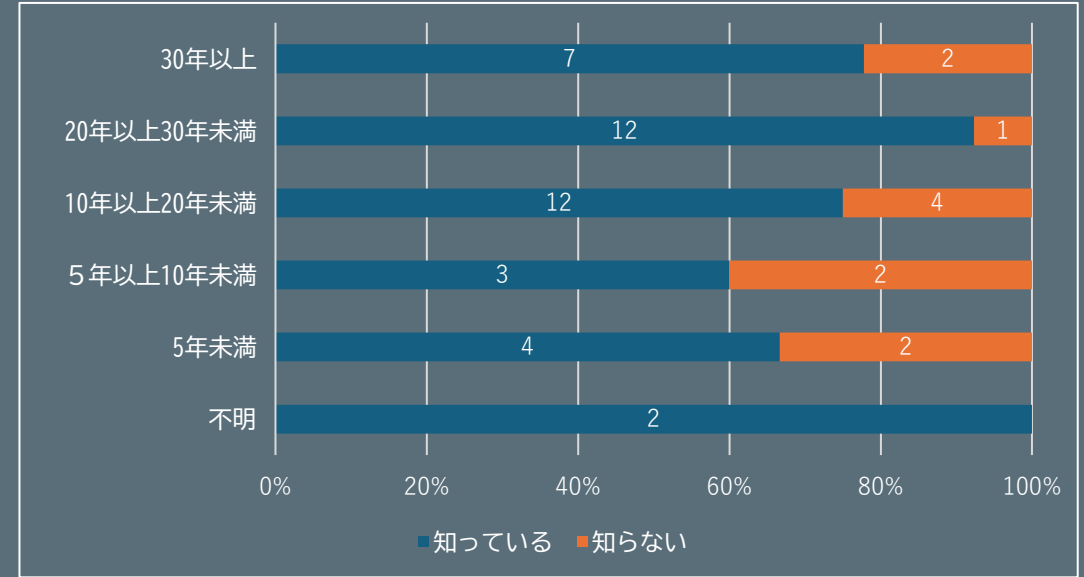
「認知度」

年代別認知度



規制を認識している人は、特に50代と60代に多い。
規制を認識していない人は、60代と70代以上に比較的多い。
年齢不明の回答者を除き、各年齢層で規制を認識している人が存在し、特に40代から60代にかけての認知度が高い。
このデータから、年齢層による規制の認知度の違いがある。特に中高年層において認知度が高いことが特徴的であり、この層への規制の影響や期待が大きいことが推測される。

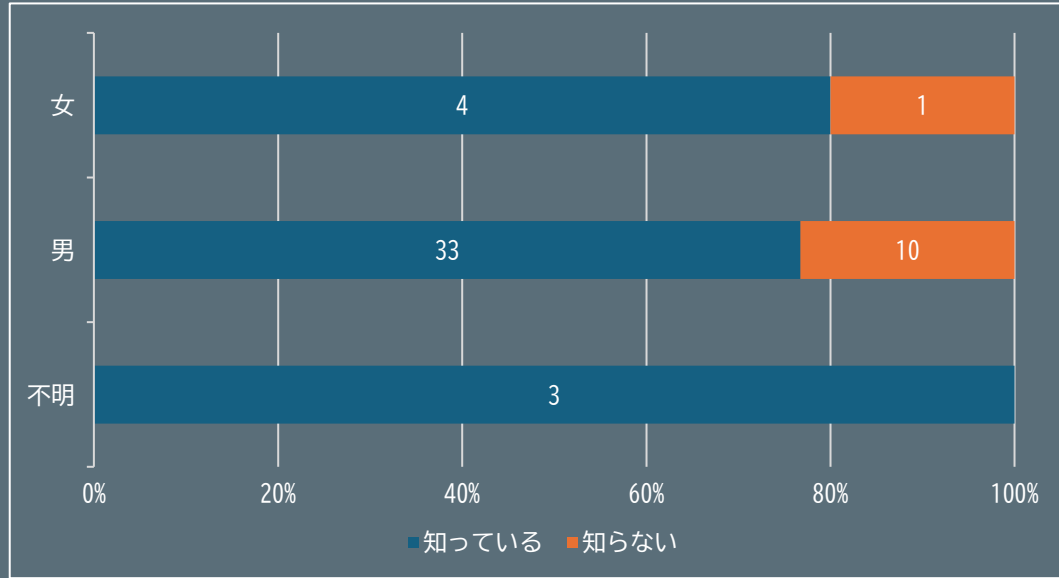
ドライバー歴別認知度



規制を認識している人は、ドライバー歴が10年以上20年未満および20年以上30年未満の層に多い。
規制を認識していない人は、ドライバー歴が10年以上20年未満の層に多く、その次に5年未満および5年以上10年未満の層が続く。
このデータから、ドライバー歴が長いほど規制に対する認知度が高い傾向が見られる。特に10年以上のドライバー歴を持つドライバーにおいて、規制に対する認知度が高いことが読み取れる。

「認知度」

性別認知度



規制を認識している人の中では、男性が圧倒的に多く、女性は少数である。一方、性別が不明な回答者も3人いる。

規制を認識していない人の中でも、男性が多数を占め、女性は1人である。

このデータから、回答数で見れば、もともと男性の回答者が多いため「規制の認知度は男性が高い」となる。

一方、割合でみると、

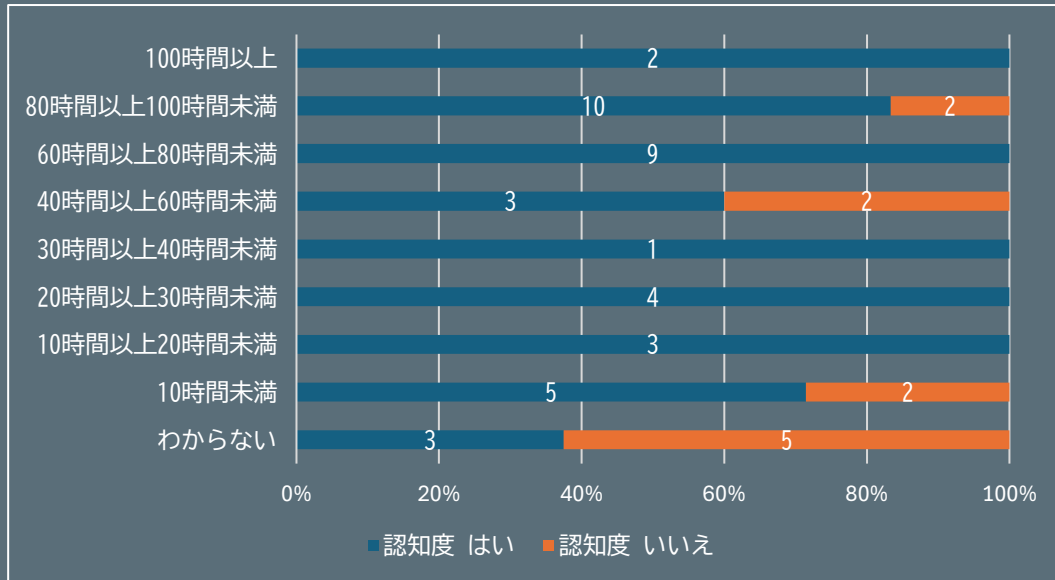
女性：知っている80.0% 知らない20.0%

男性：知っている76.7% 知らない23.3%

となり両者に大きな違いはない。

「残業時間」

残業時間別認知度

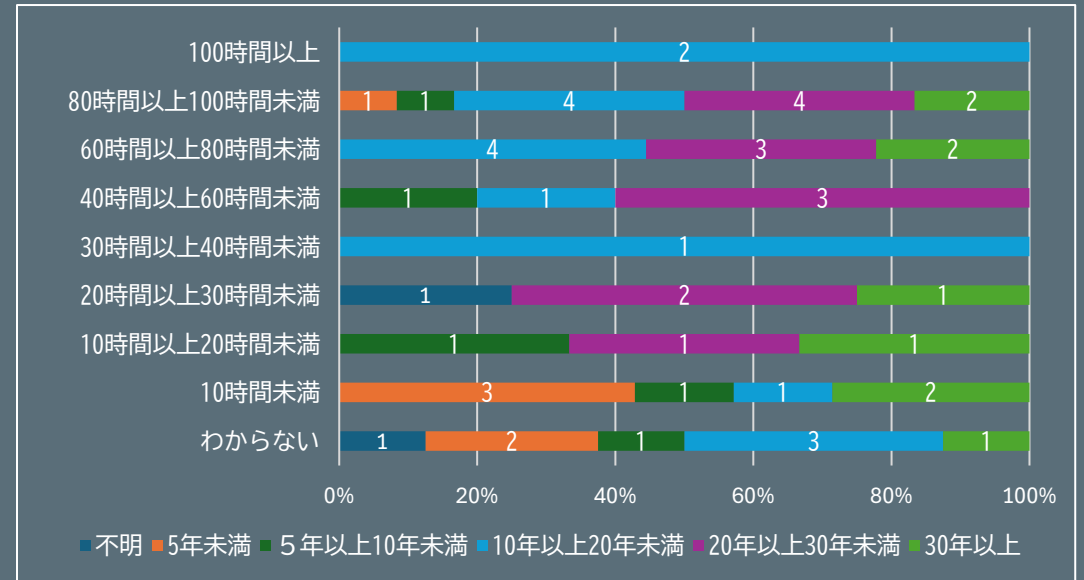


規制を認識している人の中で、最も回答の割合が多いのは「80時間以上100時間未満」であり、規制を認識していない人の中で、「わからない」と答えた人が最も多い。

残業時間が不明な回答者を除くと、規制を認識している人は、比較的長時間残業をしている層が多いことがわかる。

このデータから、残業時間が長いほど「時間外労働960時間規制」の認知度が高い傾向が見られる。特に長時間労働をしているドライバーにおいて、規制の認知度が高いことが特徴的である。

残業時間別ドライバー歴

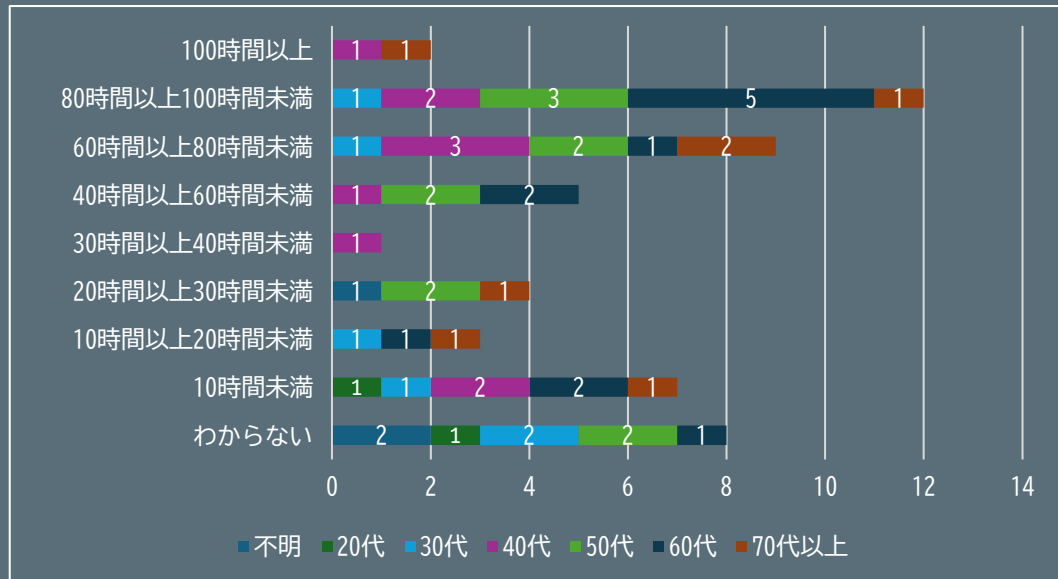


残業時間が長い層（60時間以上）の多くが、ドライバー歴が10年以上の層に集中している。特に「60時間以上80時間未満」、「80時間以上100時間未満」の残業時間が多い。

ドライバー歴が短い層（5年未満）では、残業時間が短い傾向が見られる。

このデータから、ドライバー歴が長いほど残業時間も長くなる傾向が見られる。特に10年以上のドライバー歴を持つドライバーにおいて、長時間残業が多く見られることが特徴的である。

残業時間別年代

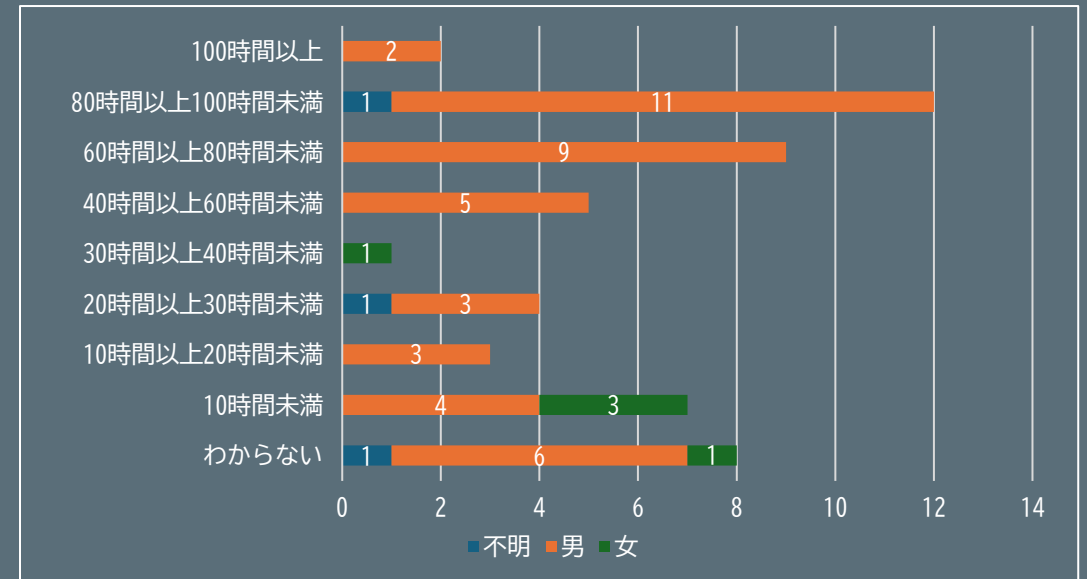


残業時間が「80時間以上100時間未満」の層が最も多く、12人が該当し、特に60代には残業時間が多い。

次いで、残業時間が「60時間以上80時間未満」の層も多く、9人が該当しその中で50代と70代以上が多い。

このデータから、年齢が高いほど残業時間が長くなる傾向が見られる。特に60代と70代以上ドライバーにおいて、長時間残業が多く見られることが特徴的である。若い層では、残業時間が比較的短い傾向がある。

残業時間別性別

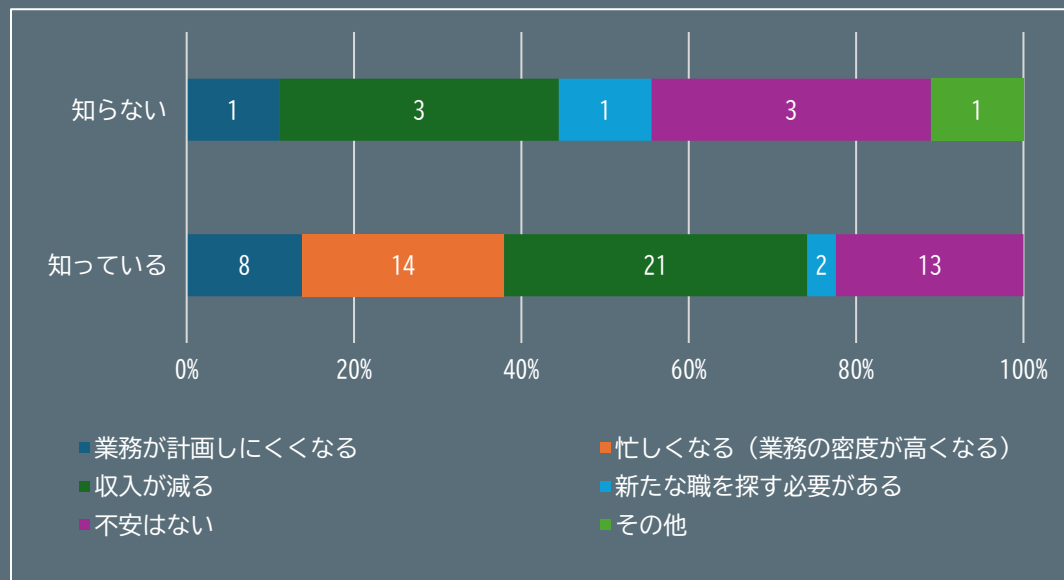


残業時間が長い層（60時間以上）の多くが男性に集中していることがわかる。

このデータから、残業時間が長いほど男性の割合が高くなる傾向が見られる。特に「80時間以上100時間未満」の残業時間が多い層では、男性が圧倒的に多いことが特徴的である。女性は比較的残業時間が短い傾向があり、全体の中で少数派であることがわかる。

「不安に感じていること」「期待すること」

認知度別にみた不安の種類

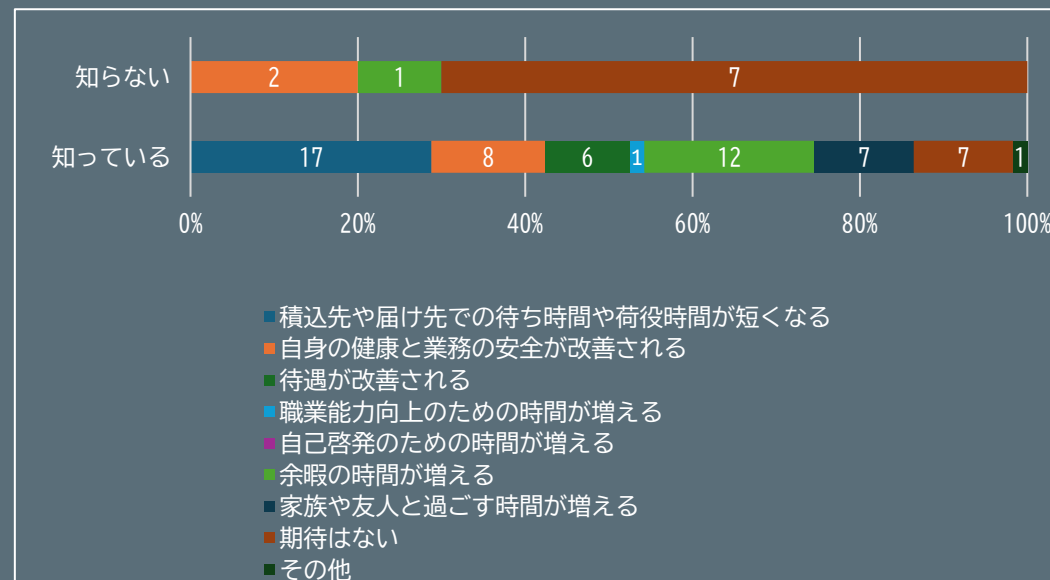


規制を認識している人で最も回答の割合が多いのは「収入が減る」、次いで「忙しくなる」である。

一方「不安を感じていない人」も13人おり、一定数の人が規制に対して肯定的または影響を感じていないことが分かる。規制を認識していない人の中にも、最も回答の割合が多いのは「収入が減る」、その他の項目については少人数に留まった。

このデータから、規制の認知度が高い人ほど具体的な影響を感じやすい傾向が見られ、特に収入の減少や業務の忙しさを懸念していることが読み取れる。

認知度別にみた期待の種類



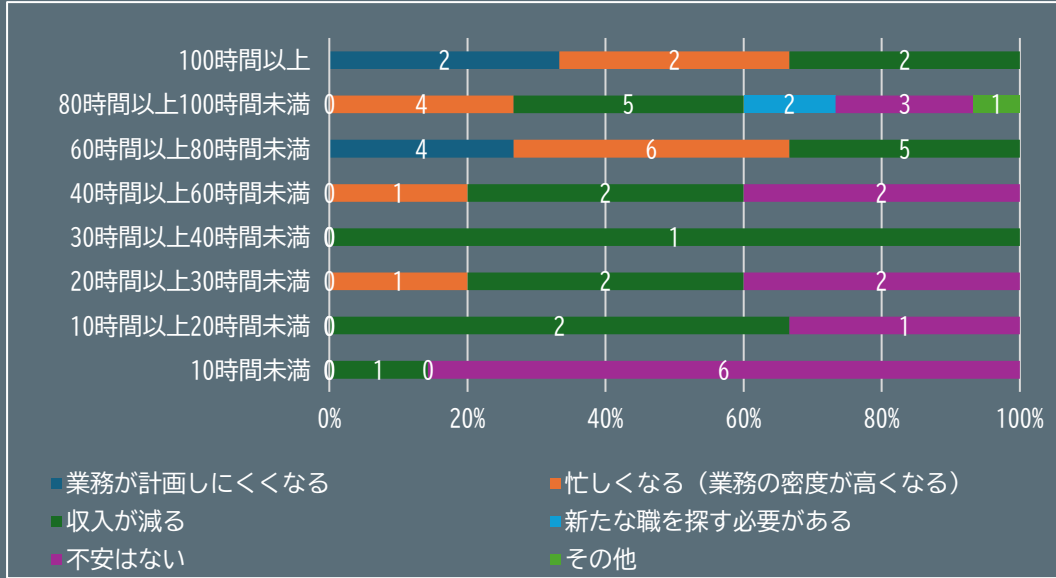
規制を認識している人で最も回答の割合が多いのは「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間の短縮を期待する」、次いで「余暇の時間が増えることを期待する」である。

規制を認識していない人の中で最も回答の割合が多いのは、「期待はないと答えた人」、次に「自身の健康と業務の安全が改善されること」である。

規制を認識している人の中には、家族や友人と過ごす時間が増えることを期待する人も7人おり、一定数の人がプライベートな時間の増加に期待していることが分かる。

このデータから、規制の認知度が高い人ほど具体的な改善を期待する傾向が見られる。特に積込先や届け先での効率化や、余暇の時間の増加に対する期待が高いことが読み取れる。

残業時間別に見た不安の種類

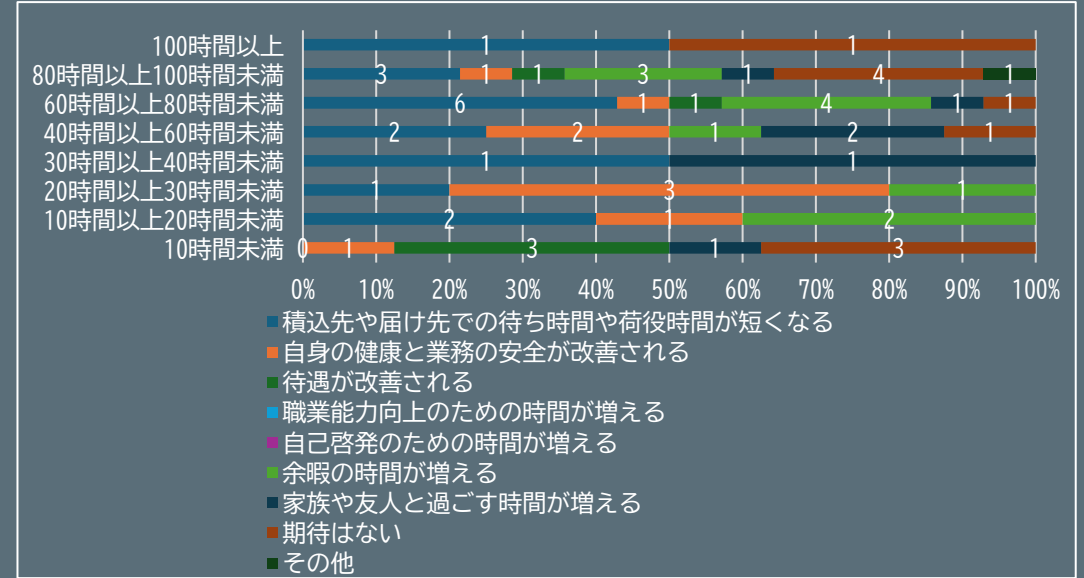


残業時間が長いほど、規制に対する具体的な不安が多様になる傾向がある。特に、「60時間以上80時間未満」や「80時間以上100時間未満」の層では、「忙しくなる」や「収入が減る」ことに対する不安が大きい。

一方で、残業時間が短い層では、特に「不安はない」と答える人が多く、これは、既に労働時間が短いため、規制の影響をあまり感じていない可能性がある。

全体として、残業時間が長いほど、規制に対する不安が高まる傾向が見られ、特に収入の減少や業務の忙しさを懸念していることが読み取れる。

残業時間別に見た期待の種類

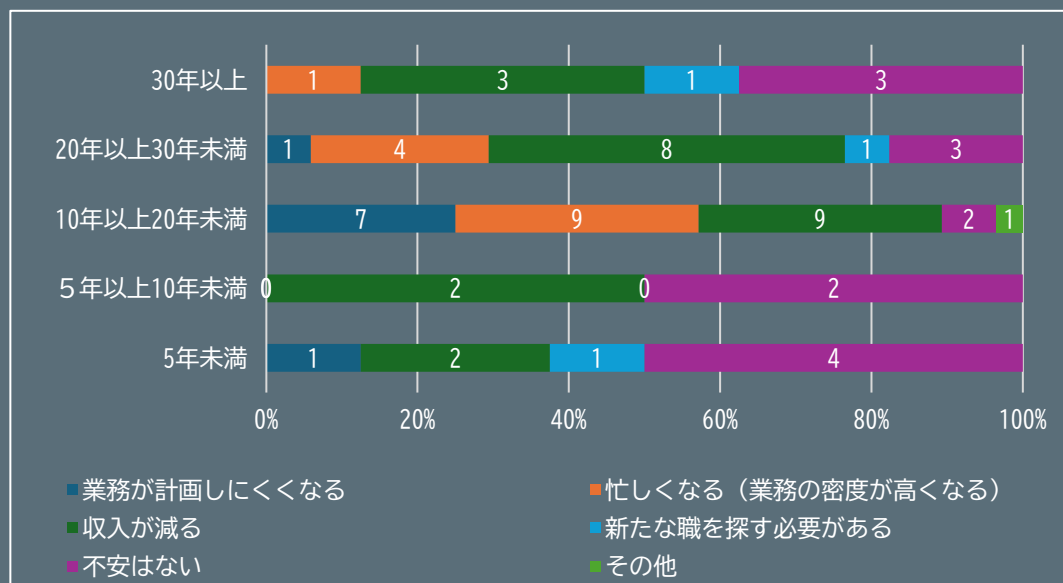


残業時間が長いほど、規制に対する具体的な期待が多様になる傾向がある。特に、「60時間以上80時間未満」や「80時間以上100時間未満」の層では、待ち時間や荷役時間の短縮や余暇の時間の増加に対する期待が高い。

一方で、残業時間が短い層では、特に「期待はない」と答える人が多く見られる。これは、既に労働時間が短いため、規制の影響をあまり感じていない可能性がある。

全体として、残業時間が長いほど、規制に対する期待が高まる傾向が見られ、特に労働環境の改善や余暇の増加に対する期待が顕著である。

ドライバー歴別に見たと不安の種類

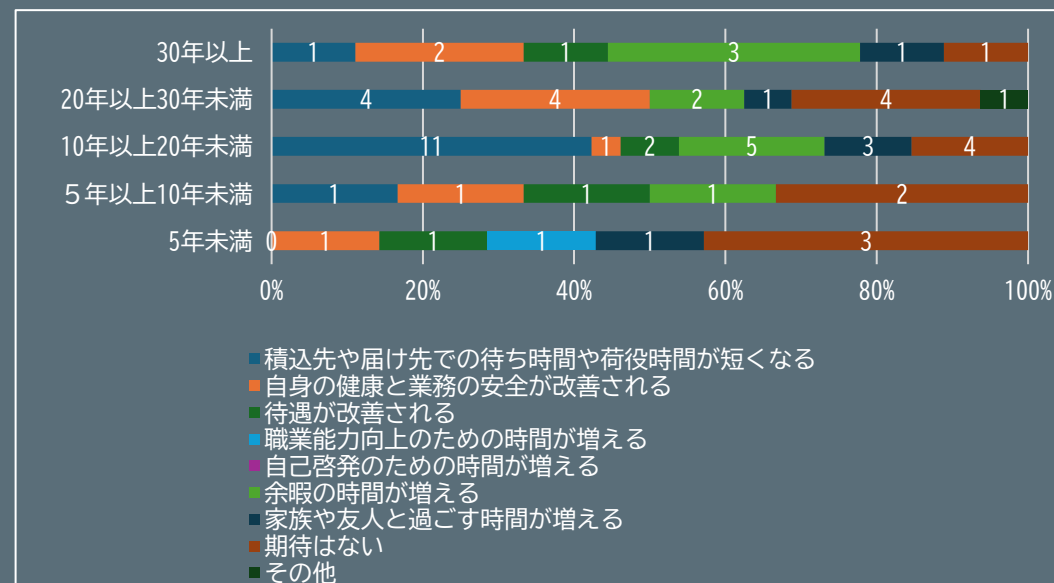


ドライバー歴「10年以上20年未満」の層では、「忙しくなる」および「収入が減る」という不安が多くみられる。ドライバー歴「20年以上30年未満」の層では、「収入が減る」が最も多い。一方、ドライバー歴「5年未満」の層では、「不安はない」と答えた人が最も多い。

ドライバー歴が長いほど、具体的な不安が多様になる傾向がある。特に「収入が減る」ことに対する不安が各層で共通して多く見られる。

このデータから、ドライバー歴が長いほど、業務の計画や収入減少に対する不安が強くなる傾向が見られ、特に「10年以上20年未満」の層では、業務が計画しにくくなることや収入に対する不安が顕著であり、対策が必要なことが示唆される。

ドライバー歴別に見た期待の種類

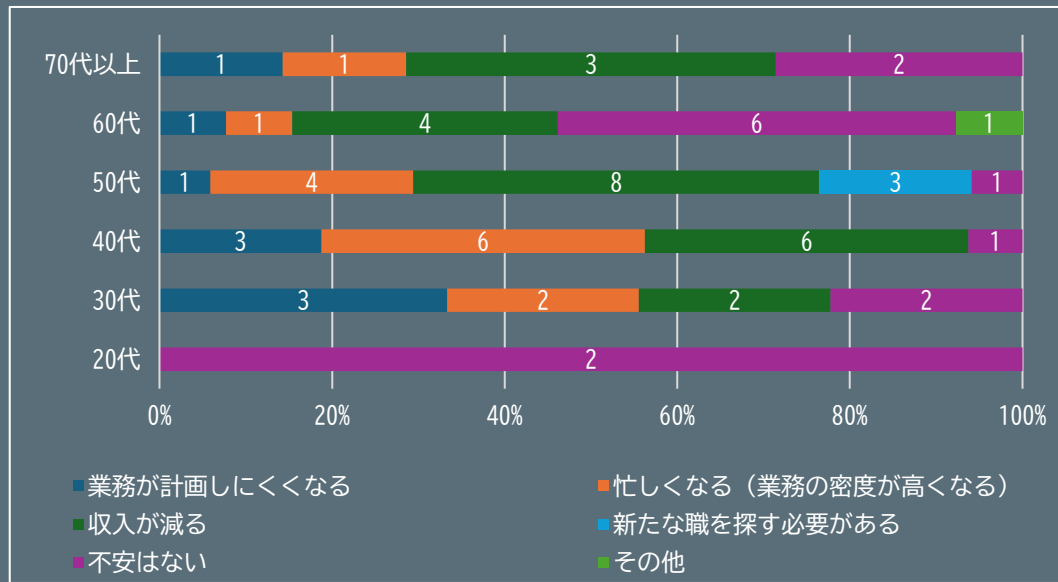


ドライバー歴「10年以上20年未満」の層では「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」ことを期待する人が最も多く、「余暇の時間が増える」ことを期待する人も多い。ドライバー歴「20年以上30年未満」の層では、「自身の健康と業務の安全が改善される」と「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」ことを期待する人が多い。

一方、ドライバー歴「5年未満」の層では、「期待はない」と答えた人が最も多い。ドライバー歴が長いほど、具体的な期待が多様になる傾向がある。特に「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」ことに対する期待が各層で共通して多く見られる。

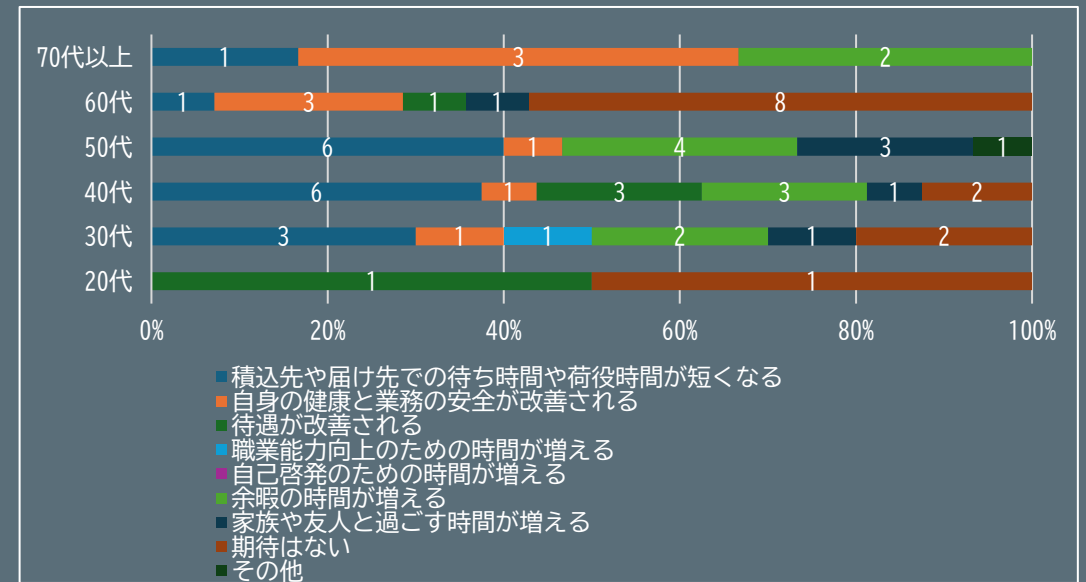
このデータから、ドライバー歴が長いほど、業務の効率化や余暇の時間の増加に対する期待が強くなる傾向が見られ、特に「10年以上20年未満」の層では、待ち時間の短縮や余暇の時間の増加に対する期待が顕著であり、対策が必要なことが示唆される。

年代別に見た不安の種類



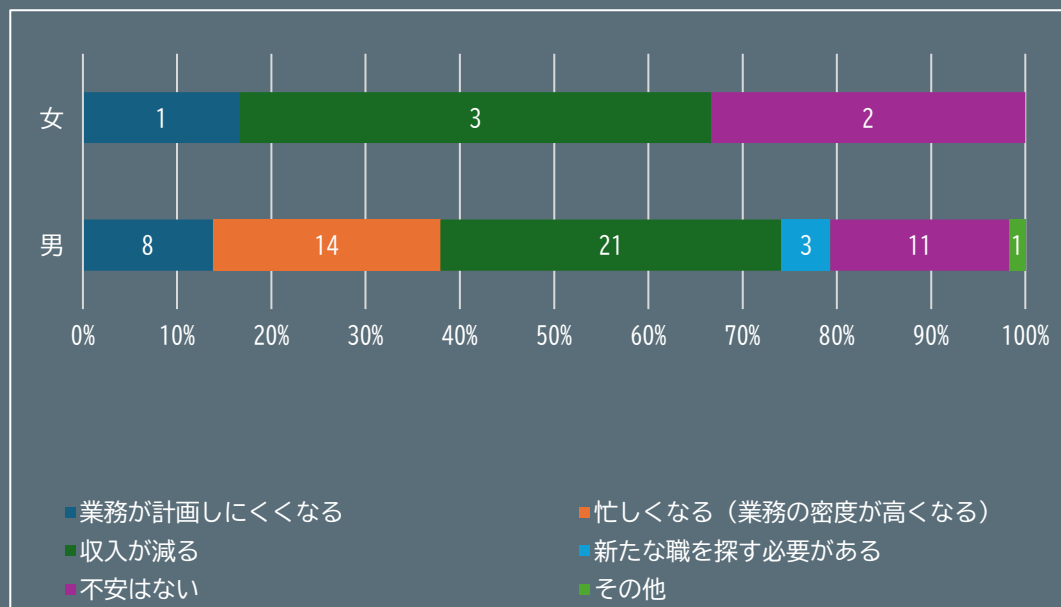
このデータから、年齢層によって不安の種類が異なることがわかる。特に40代と50代では「収入が減る」という不安が多く、60代では比較的多くの人が不安を感じていないことが特徴的である。

年代別に見た期待の種類



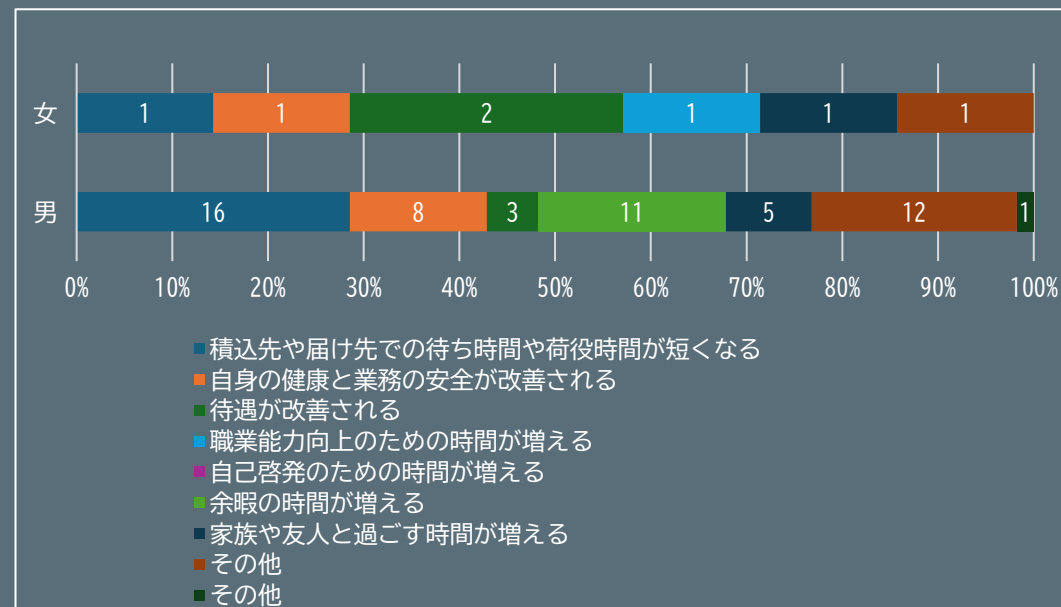
このデータから、年齢層によって期待している項目が異なることがわかる。特に40代と50代では「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」という期待が多く、60代では多くの人が特に期待していないことが特徴的である。

性別に見た不安の種類



男性の中では、「収入が減る」という不安が最も多く、次いで「忙しくなる」、「業務が計画しにくくなる」という不安が多い。女性の中では、「収入が減る」という不安が最も多い一方、「不安はない」という意見が見られる。男性の中には「不安はない」と答えた人が11人おり、一定数の男性が規制に対して肯定的または影響を感じていないことがわかる。女性の中には「忙しくなる」と答えた人はおらず、「新たな職を探す必要がある」と答えた人もいないことが特徴的である。このデータから、男性と女性で不安の感じ方に違いがあることがわかる。特に男性は「収入が減る」ことに対する不安が顕著であり、女性は比較的「不安はない」と感じる人が多い傾向が見られる。

性別に見た期待の種類



男性の中では、「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」という期待が最も多く、次いで「余暇の時間が増える」という期待が多い。男性の中には「期待はない」と答えた人が12人おり、一定数の男性が規制に対して特に期待していないことがわかる。女性の中では、男性に比べて期待の種類が分散している。このデータから、男性は「積込先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなる」や「余暇の時間が増える」ことに対する期待が強い傾向がある。女性は「待遇が改善される」といった期待が見られるが、全体的に期待の種類が分散している。



分析編

- ・ 残業時間と関連する項目は何か？ . . . スライド18
- ・ 年齢と関連する項目は何か？ . . . スライド19

◆ 残業時間と関連する項目は何か？

- 「残業時間」との間で相関係数の絶対値が大きかった8つの項目について、重回帰分析と検定を行った。
- t値の絶対値が2以上またはp値が0.05以下の組合せは、「残業時間」と当該項目の間に相関があると判定される。
- 生憎、この条件を満たす項目は無かった。しかし、「残業時間」と「規制法に対する不安の無さ」の間のt値はマイナス1.94であった。
- 「残業時間が長いドライバーほど規制法に対する不安が無く」はない。つまり、「**残業時間が長いドライバーほど規制法に対する不安がある**」ということになる。
- **残業時間が長いドライバーほど、例えば、中継輸送の実施などによって現在よりも多くの人々が働けるような（代わりの労働力が確保しやすくなるような）労働環境に変わること**に不安を感じているのだろうか？

n=38 補正R²=0.33

	係数	標準誤差	t	P-値
Q1 規制を認知している	-1.06	1.31	-0.81	0.42
Q3-1 業務を計画しにくくなる	0.52	1.10	0.47	0.64
Q3-2 忙しくなる	1.07	1.08	0.99	0.33
Q3-5 不安はない	-1.65	0.85	-1.94	0.06
Q3-6 その他	2.76	2.39	1.16	0.26
Q5 年齢	0.13	0.42	0.32	0.75
Q6 運転手歴	-0.24	0.44	-0.55	0.59
Q7 性別	-2.39	1.39	-1.72	0.10



◆ 年齢と相関する項目は何か？

- 「年齢」との間で相関係数の絶対値が大きかった6つの項目について、重回帰分析と検定を行った。
- t値の絶対値が2以上またはp値が0.05以下の組合せは、「年齢」と当該項目の間に相関があると判定される。
- 「年齢」と「待ち時間や荷役時間が短縮されることへの期待」との間のt値はマイナス2.26であった。
- 「年齢が高いドライバーほど待ち時間や荷役時間が短縮されることへの期待」はない。つまり、「年齢が高いドライバーほど待ち時間や荷役時間が短縮されることを期待していない」ということになる。
- 年齢が高いドライバーほど規制法を醒めてみている、のだろうか？

n=38 補正R²=0.59

	係数	標準誤差	t	P-値
Q1 規制を認知している	0.76	0.48	1.59	0.12
Q2 残業時間	0.01	0.07	0.09	0.93
Q4-1 荷役時間短縮	-0.70	0.31	-2.26	0.03
Q4-2 健康安全改善	0.66	0.40	1.66	0.11
Q6 運転手歴	0.57	0.15	3.85	0.00
Q7 性別	-1.01	0.57	-1.76	0.09