

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

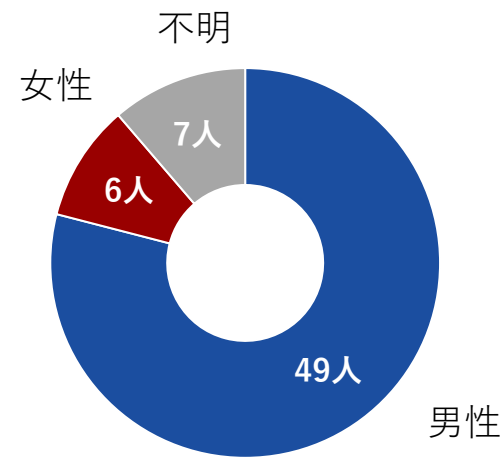
公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
2025年5月9日

調査概要

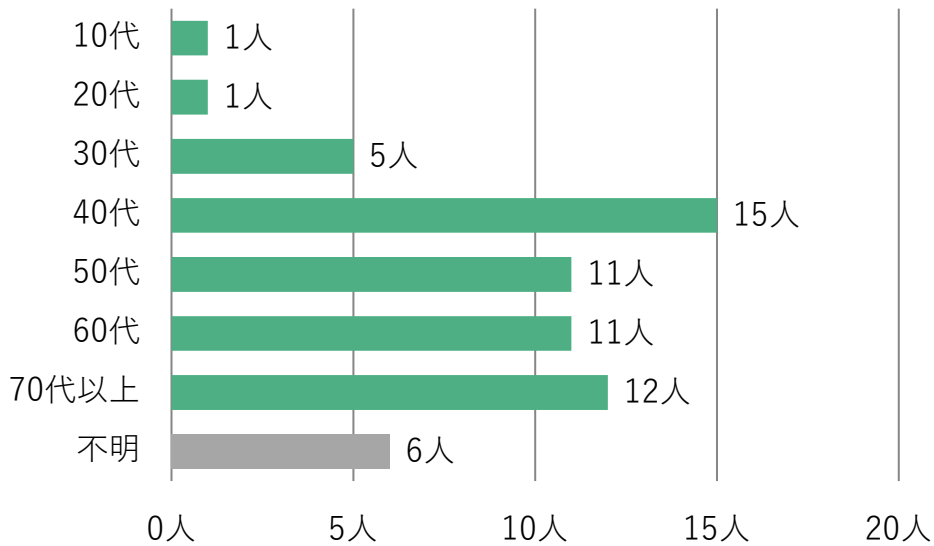
- 調査目的** トラックドライバーの時間外労働960時間規制施行後におけるトラックドライバーの労働環境への影響と実態を調査する。
2024年3月に実施した「時間外労働960時間規制に対するトラックドライバーの意識調査」と比較することにより、時間外労働960時間規制の施行前後で、トラックドライバーの「期待」と「不安」に対する回答結果の変化を調査、共有する。
- 調査対象** 関西圏運送事業者3社のトラックドライバー
3社の概要
- ・従業員数28名、資本金2,000万円
 - ・従業員数27名、資本金300万円
 - ・従業員数16名、資本金950万円
- 調査期間** 2025年2月17日(月)～3月9日(日)
- 調査方法** アンケート票への記入（無記名）
- 回答数** 62人（男性49名、女性6名、不明7名）

回答者属性

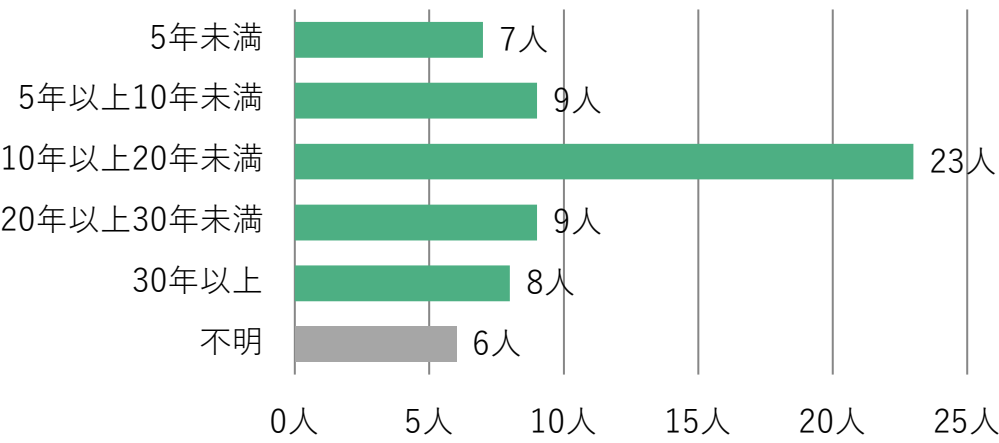
性別 n=55



年齢 n=56



トラックドライバー歴 n=56

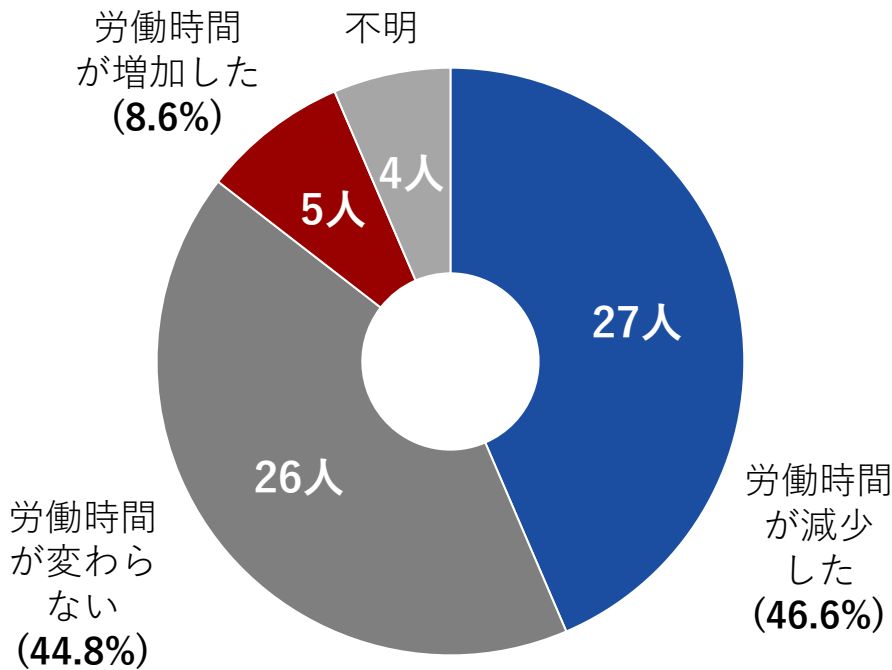


調査結果概要

- ・ 2024年4月以降のドライバーの労働時間は「減少した（47%）」、「変わらない（45%）」、「増加した（9%）」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。
80時間以上の時間外労働を行っているドライバーは、今回調査で12%と回答した。
前回調査の27%と比べると15ポイント減で規制後の時間外労働は大きく改善した。
- ・ 規制前に感じていた不安が、規制後にどう変化したかは、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「収入が減った（24%）」や「業務が計画しにくくなった（16%）」に対する変化が多かった。一方で、全体の63%は「不安はなかった」と回答した。
- ・ 規制前に感じていた期待が、規制後にどう変化したかは、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「余暇の時間が増えた（34%）」と「積み込み先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなった（32%）」に対する変化が多かった。一方で、全体の42%は「期待はなかった」と回答した。
- ・ 規制に対する影響は、特に「休みが取りやすくなった（29%）」と「深夜運行が減った（24%）」に対する影響が多い。一方で、全体の37%は「影響はない」と回答した。
- ・ 仕事に関する情報収集の手段は、「ラジオ（49%）」が最多、次いで「Instagram（24%）」、「YouTube（21%）」と回答した。

Q1. 2024年4月以降、労働時間の変化をお教えてください

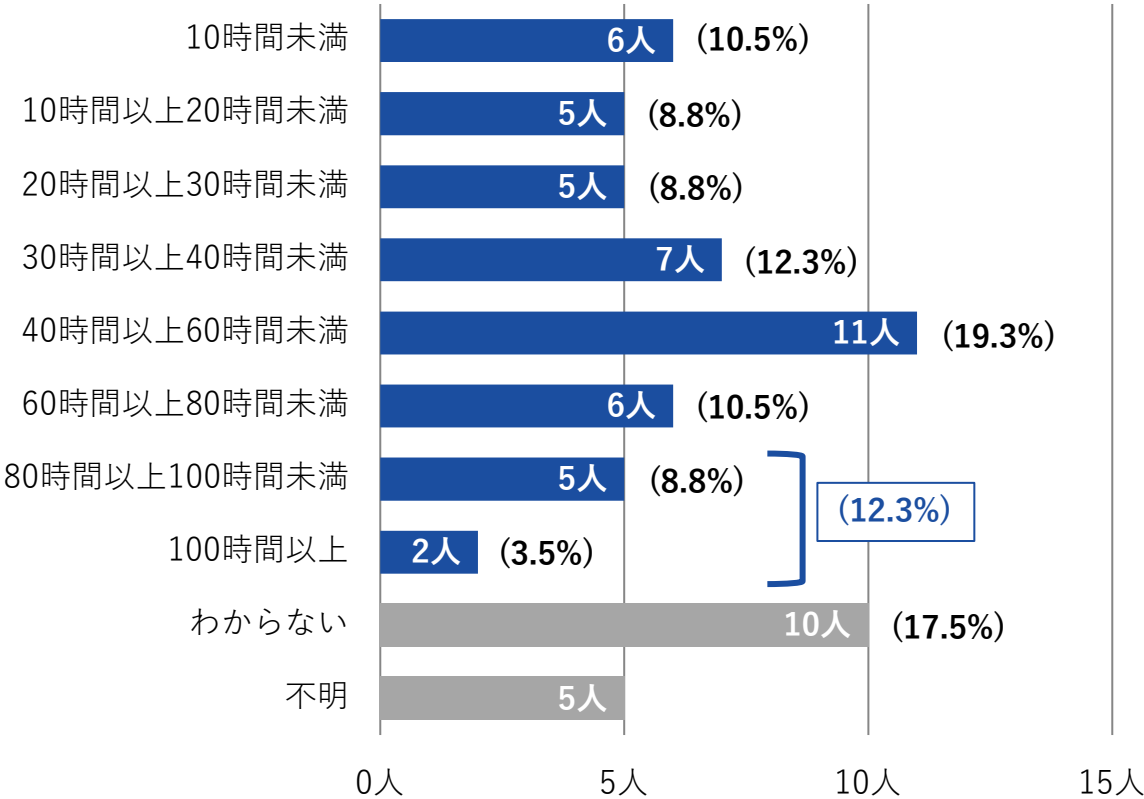
(単一回答) n=58



2024年4月以降の労働時間は、「減少した」ドライバーの割合は46.6%、「変わらない」ドライバーは44.8%、増加したドライバーは8.6%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）をお教えてください

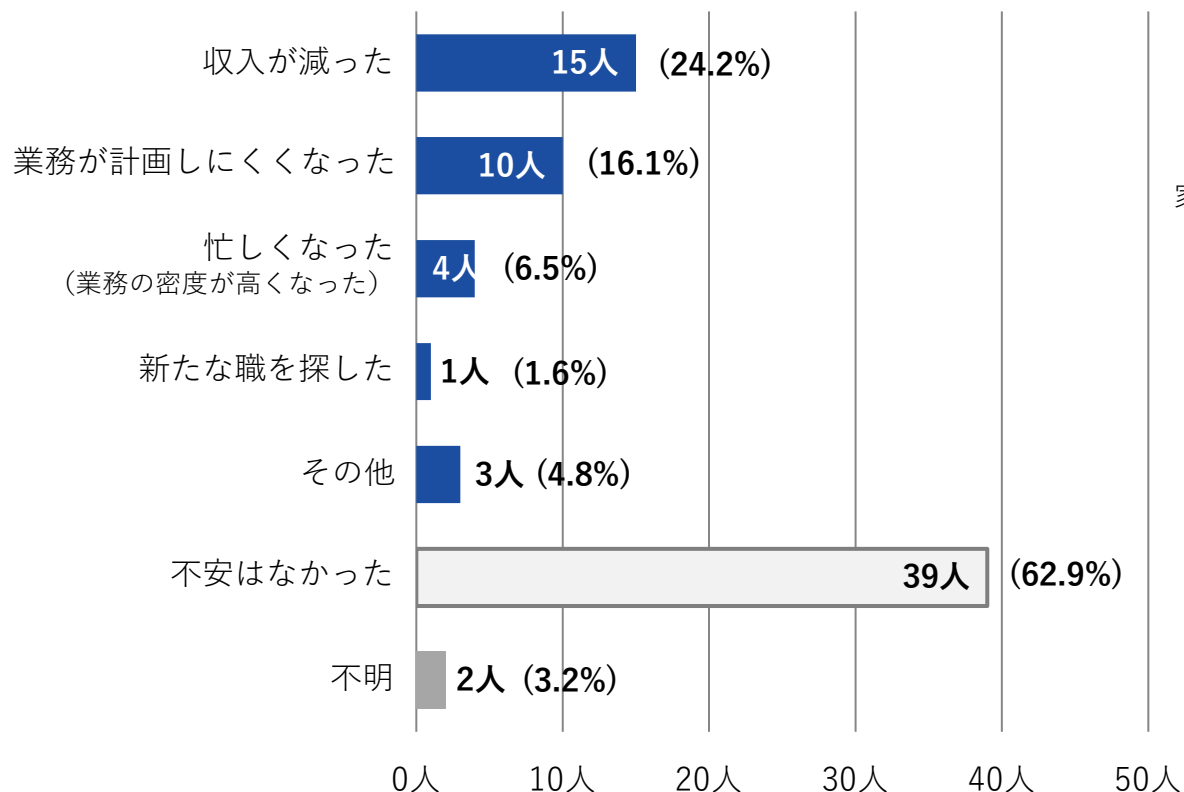
(単一回答) n=57



時間外労働時間は「40時間以上60時間未満（19.3%）」が最も多い。80時間～100時間以上の時間外労働は回答者の12.3%が行っている。

Q3. 今回の規制前にあなたが不安に感じていたことは、実際にどうなったかについて教えてください

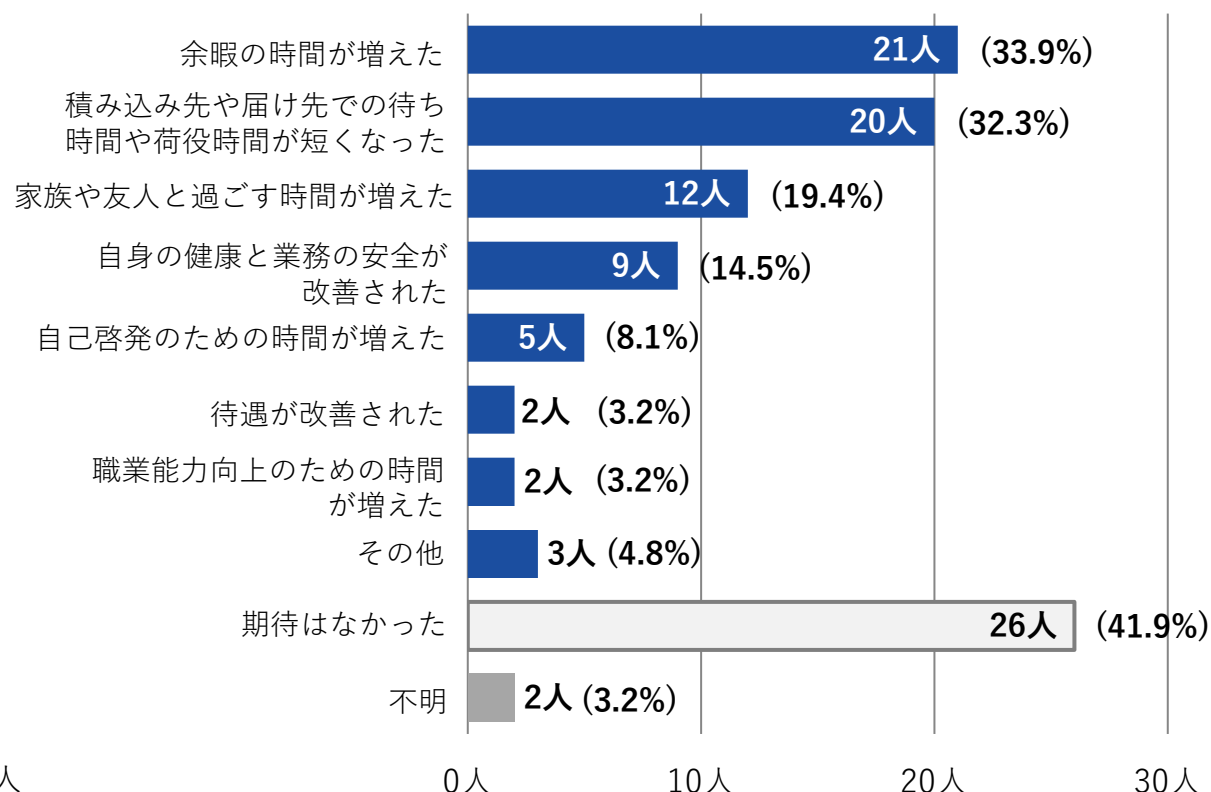
(複数回答) n=62



規制前に感じていた不安が、規制後になんか変わったかを見ると「収入が減った(24.2%)」が最も多く、次いで「業務が計画しにくくなった(16.1%)」が多い。一方で、全体の62.9%は「不安はなかった」と回答した。

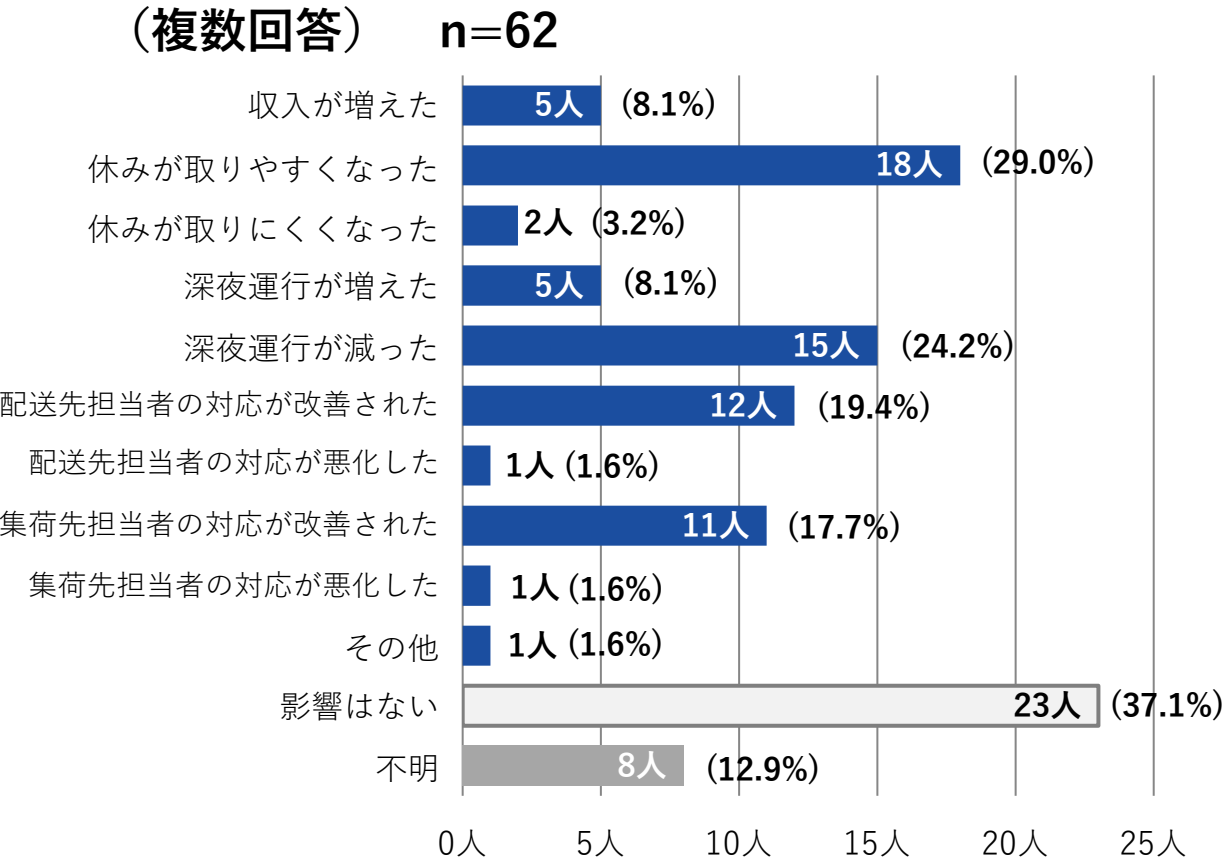
Q4. 今回の規制前にあなたが期待していたことは、実際にどうなったかについて教えてください

(複数回答) n=62



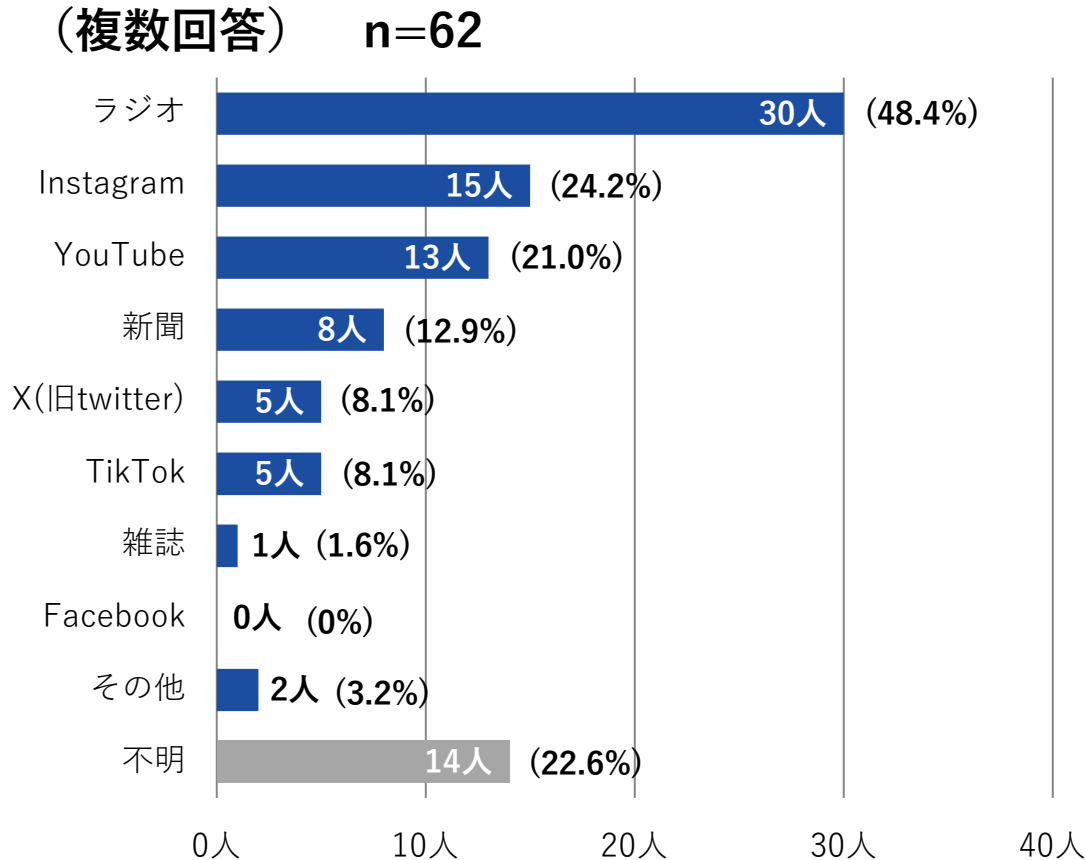
規制前に期待していたことが、規制後になんか変わったかを見ると「余暇の時間が増えた(33.9%)」が最も多く、次いで「積み込み先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなった(32.3%)」が多い。一方で、全体の41.9%は「期待はなかった」と回答した。

Q5. 2024年4月以降、「時間外労働960時間規制」による影響について教えてください



規制に対する影響は「休みが取りやすくなった (29.0%)」が最も多く、次いで「深夜運行が減った (24.2%)」と回答した。一方で、全体の37.1%は「影響はない」と回答した。

Q6. あなたの仕事に関する情報を収集している手段について教えてください



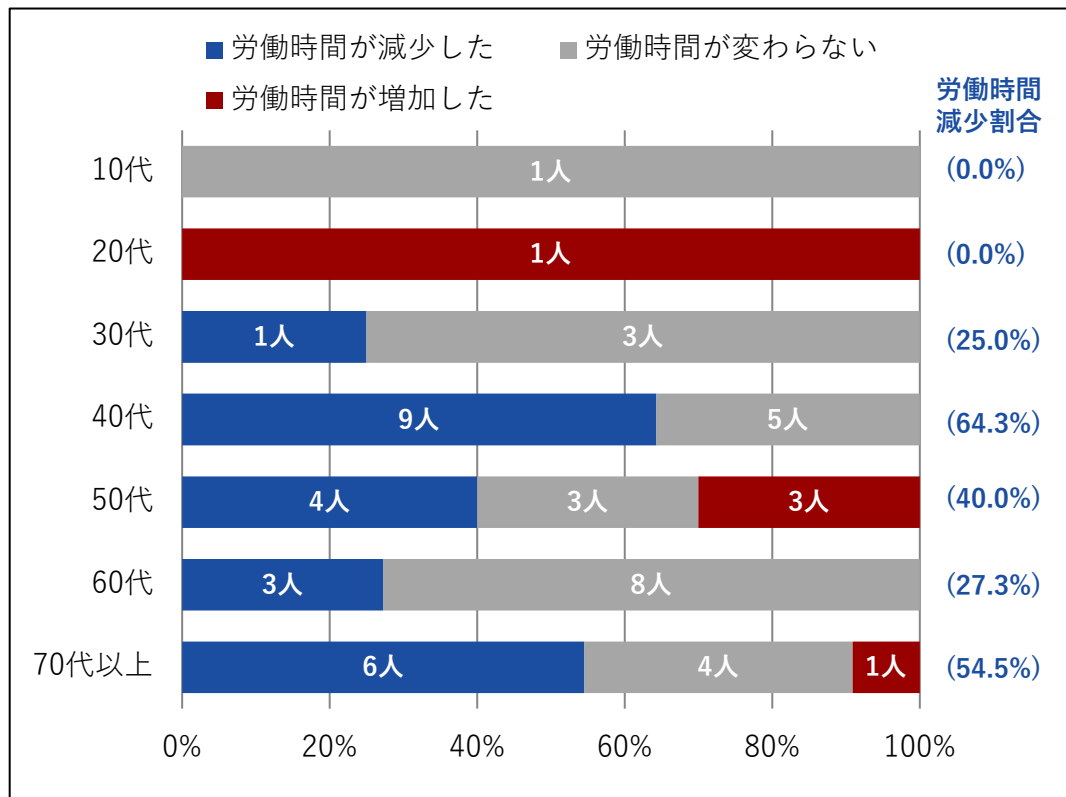
情報収集の手段は「ラジオ (48.8%)」が最も多く、次いで「Instagram (24.2%)」、「YouTube (21.0%)」と続く。

クロス集計編

- ・年代別の労働時間の変化 / ドライバー歴別の労働時間の変化
- ・性別の労働時間の変化 / 時間外労働時間別の労働時間の変化
- ・年代別の時間外労働時間 / ドライバー歴別の時間外労働時間
- ・性別の時間外労働時間
- ・労働時間の変化別に見た規制前後の不安の変化 / 労働時間の変化別に見た規制前後の期待の変化
- ・時間外労働時間別に見た規制前後の不安の変化 / 時間外労働時間別に見た規制前後の期待の変化
- ・ドライバー歴別に見た規制前後の不安の変化 / ドライバー歴別に見た規制前後の期待の変化
- ・性別に見た規制前後の不安の変化 / 性別に見た規制前後の期待の変化
- ・年代別に見た規制の影響 / ドライバー歴別に見た規制の影響
- ・性別に見た規制の影響 / 時間外労働時間別に見た規制の影響
- ・年代別の情報収集 / ドライバー歴別の情報収集
- ・性別の情報収集 / 時間外労働時間別の情報収集

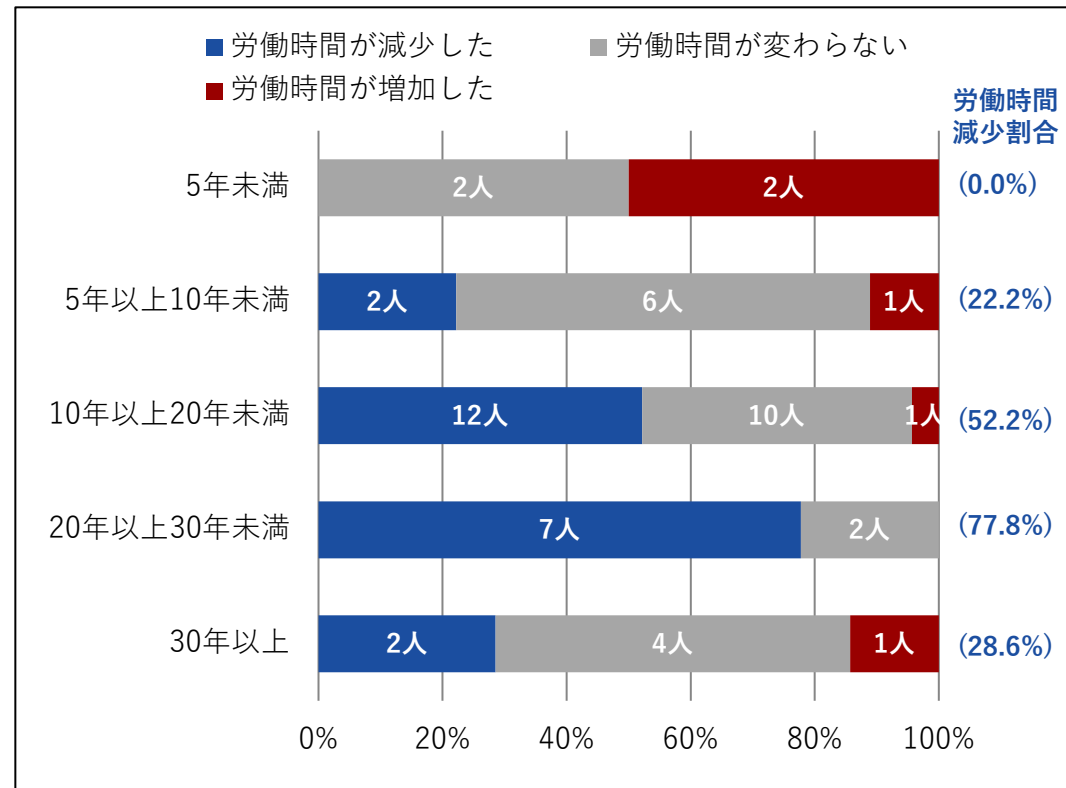
「2024年4月以降の労働時間の変化」

年代別の労働時間の変化



年代別に労働時間が減少したドライバーの割合を見ると「40代 (64.3%) が最も多く、次いで「70代以上 (54.5%)」、「50代 (40.0%)」と続く。労働時間が変わらないドライバーの割合は「10代」「30代」「60代」で多く、労働時間が増加したドライバーの割合は「20代」「50代」で多い。
このデータから、40代以上のドライバーの労働時間が減少した傾向が見られる。

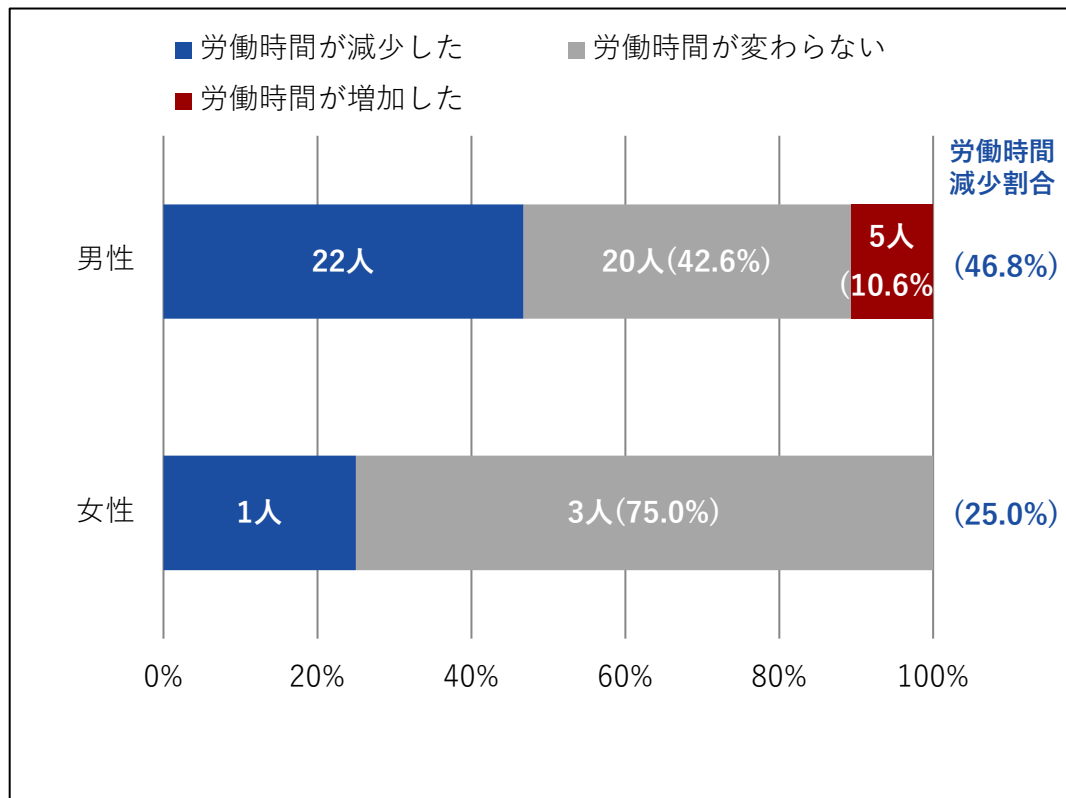
ドライバー歴別の労働時間の変化



ドライバー歴別に労働時間が減少したドライバーの割合を見ると、「20年以上30年未満代 (77.8%)」が最も多く、次いで「10年以上20年未満 (52.2%)」の割合が特に多い。労働時間が変わらないドライバーは「5年以上10年未満」「30年以上」で多く、増加したドライバーは「5年未満」で多い。
このデータから、ドライバー歴が10年～30年未満の層で労働時間が減少した傾向が見られる。

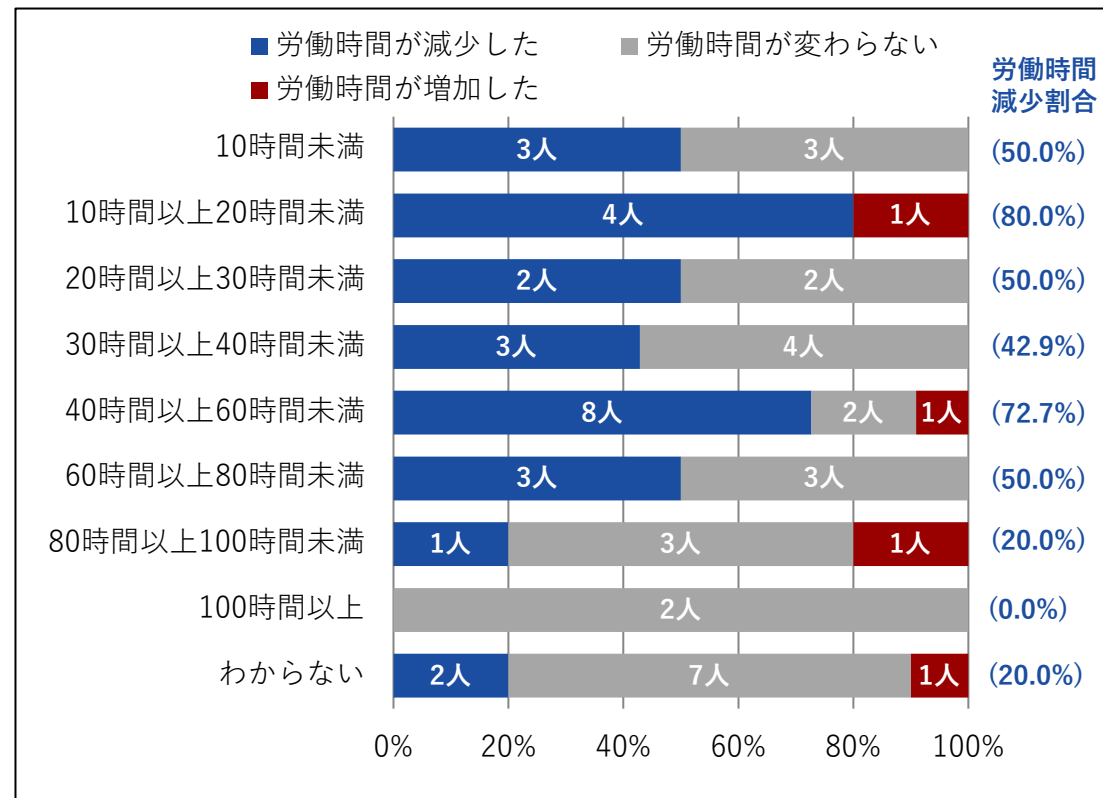
「2024年4月以降の労働時間の変化」

性別の労働時間の変化



性別に労働時間が減少したドライバーの割合を見ると「男性（46.8%）」「女性（25.0%）」、労働時間が変わらないドライバーは「男性（42.6%）」「女性（75.0%）」、労働時間が増加したドライバーは「男性（10.6%）」「女性（0.0%）」であった。

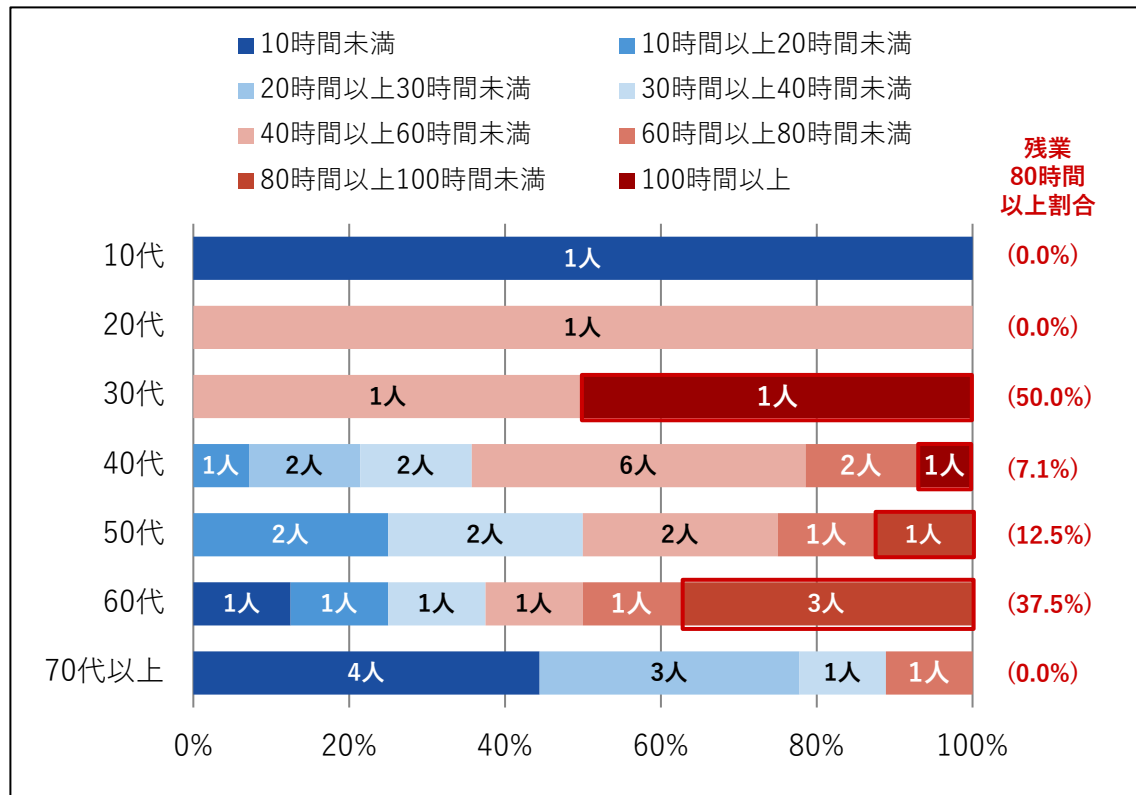
時間外労働時間別の労働時間の変化



時間外労働時間別に労働時間が減少したドライバーの割合を見ると「10時間以上20時間未満（80.0%）」が最も多く、次いで「40時間以上60時間未満（72.2%）」、「10時間未満（50.0%）」、「20時間以上30時間未満（50.0%）」、「60時間以上80時間未満（50.0%）」と続く。

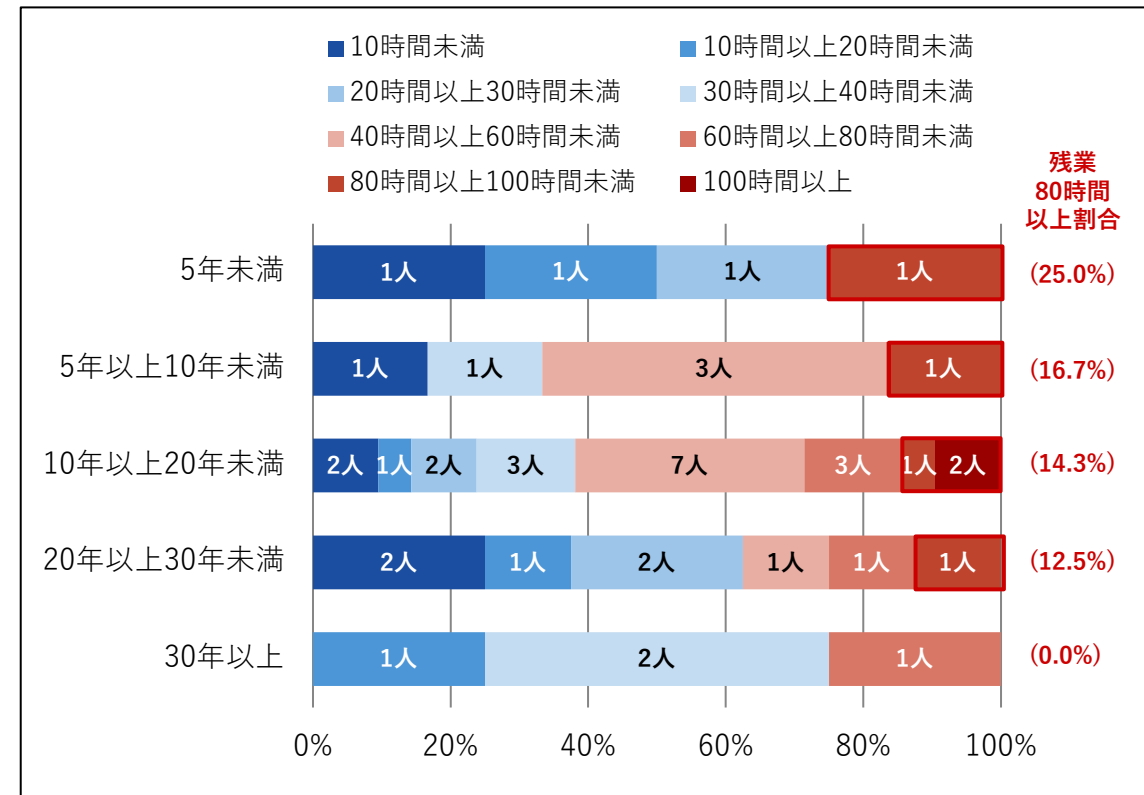
「時間外労働時間」

年代別の時間外労働時間



年代別に時間外労働時間が長い層（残業80時間以上）の割合を見ると「30代・60代」で多く、「10代・70代以上」では時間外労働時間が比較的短い傾向が見られる。

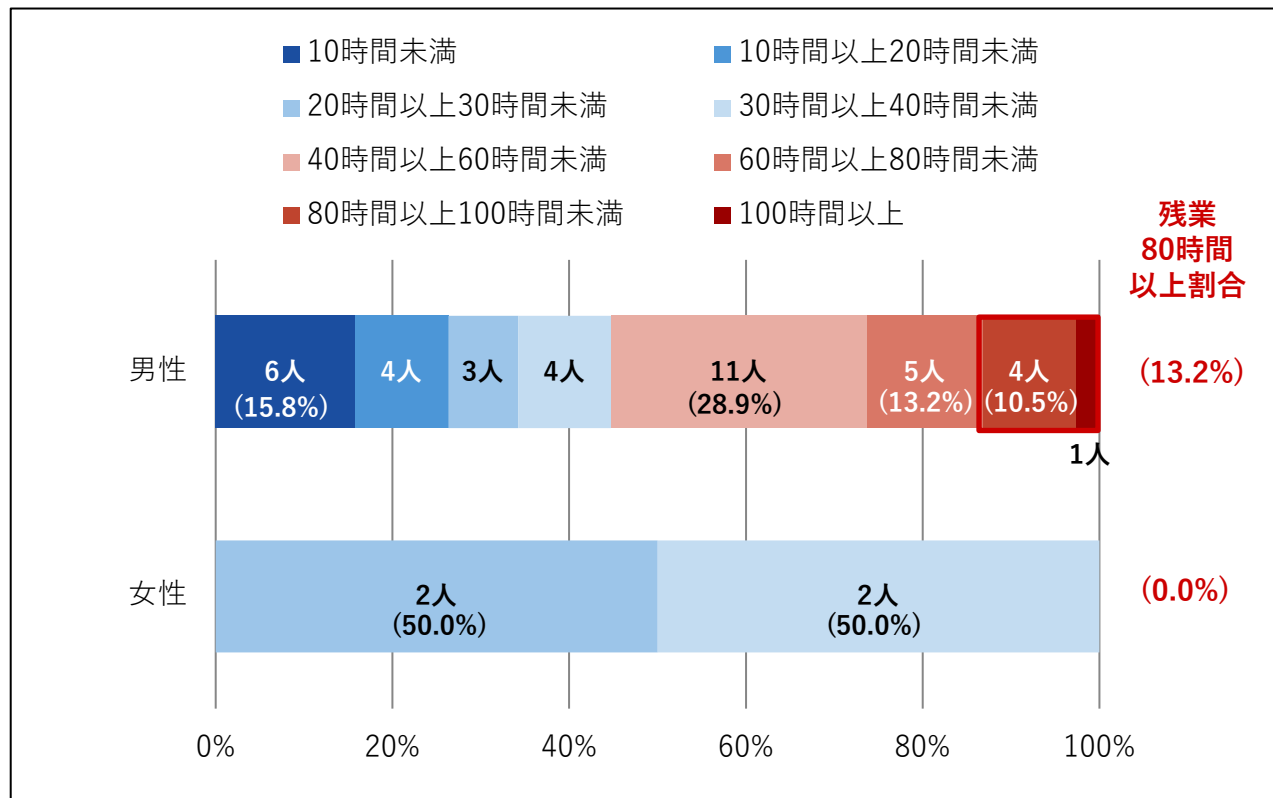
ドライバー歴別の時間外労働時間



ドライバー歴別に時間外労働時間が長い層（残業80時間以上）の割合を見ると「5年未満（25.0%）」が最も多く、次いで「5年以上10年未満（16.7%）」が多い。
このデータから、ドライバー歴が短いほど長時間残業の傾向が見られる。

「時間外労働時間」

性別の時間外労働時間

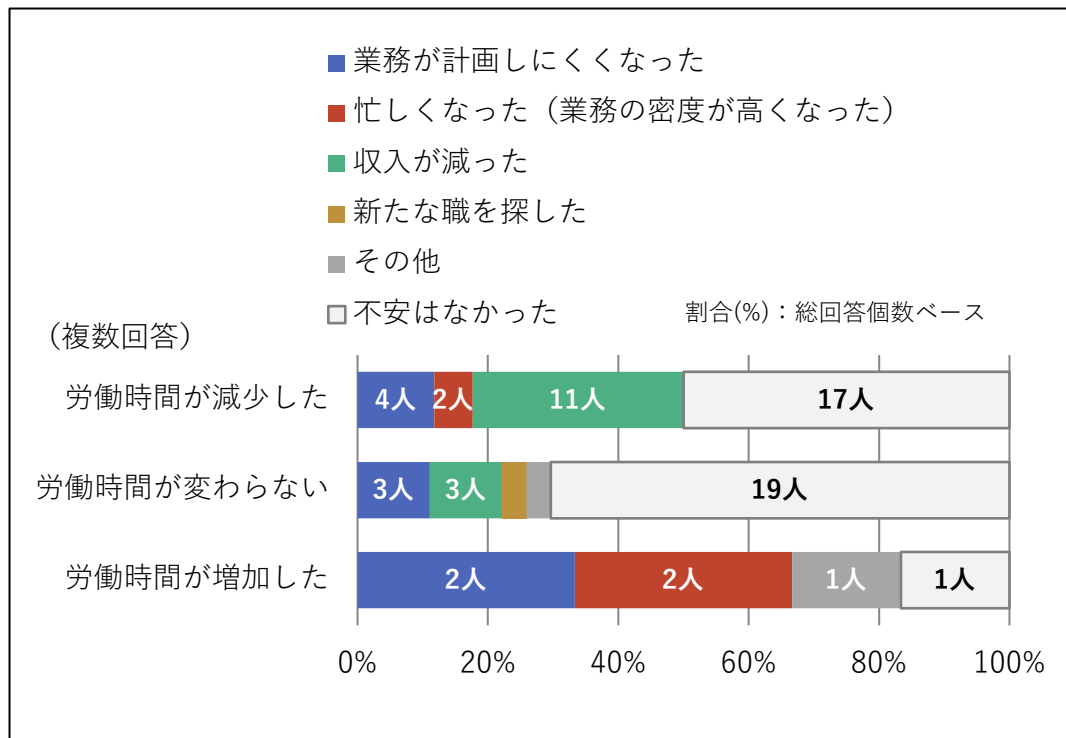


男性の時間外労働時間を見ると「40時間以上60時間未満（28.9%）」の割合が最も多く、次いで「10時間未満（15.8%）」、「60時間以上80時間未満（13.2%）」と続く。

時間外労働時間が長い層（残業80時間以上）を見ると「男性（13.2%）」、「女性（0.0%）」であった。

「規制前後の不安の変化」

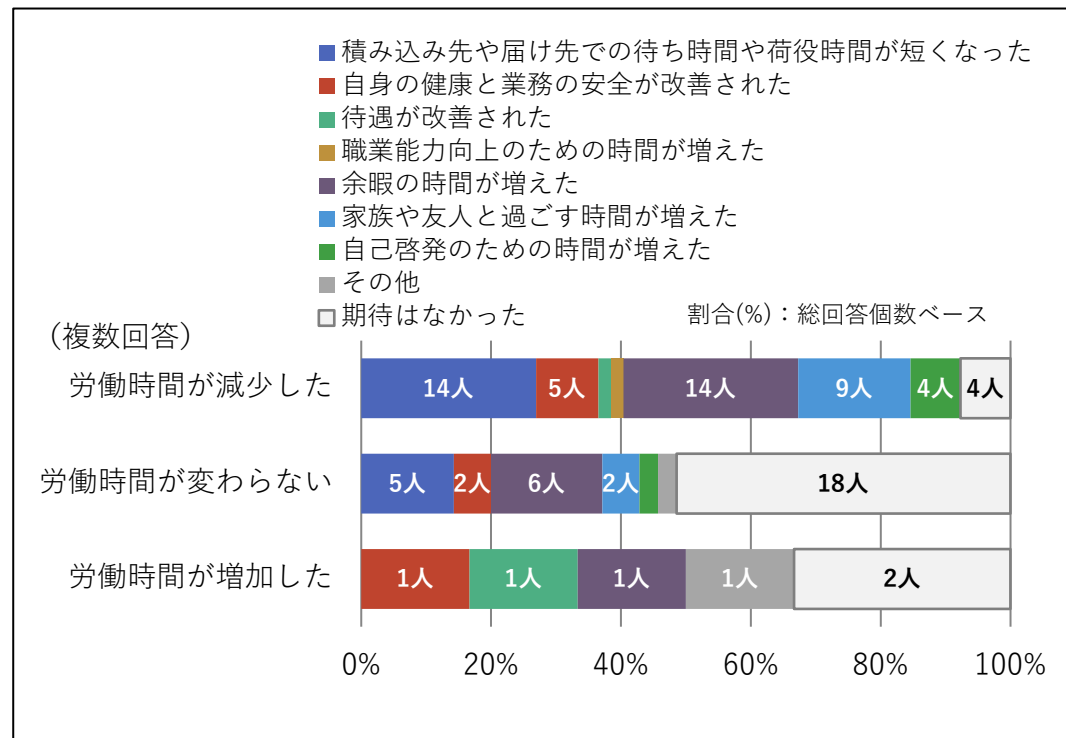
労働時間の変化別に見た規制前後の不安の変化



労働時間が減少したドライバーの割合を見ると「不安はなかった（17人）」が最も多く、次いで「収入が減った（11人）」、「業務が計画しにくくなった（4人）」と続く。
労働時間が変わらないドライバーは「不安はなかった（19人）」が特に高く、不安を感じていなかったことが分かる。
労働時間が増加したドライバーは「業務が計画しにくくなった（2人）」「忙しくなった（2人）」が多い。

「規制前後の期待の変化」

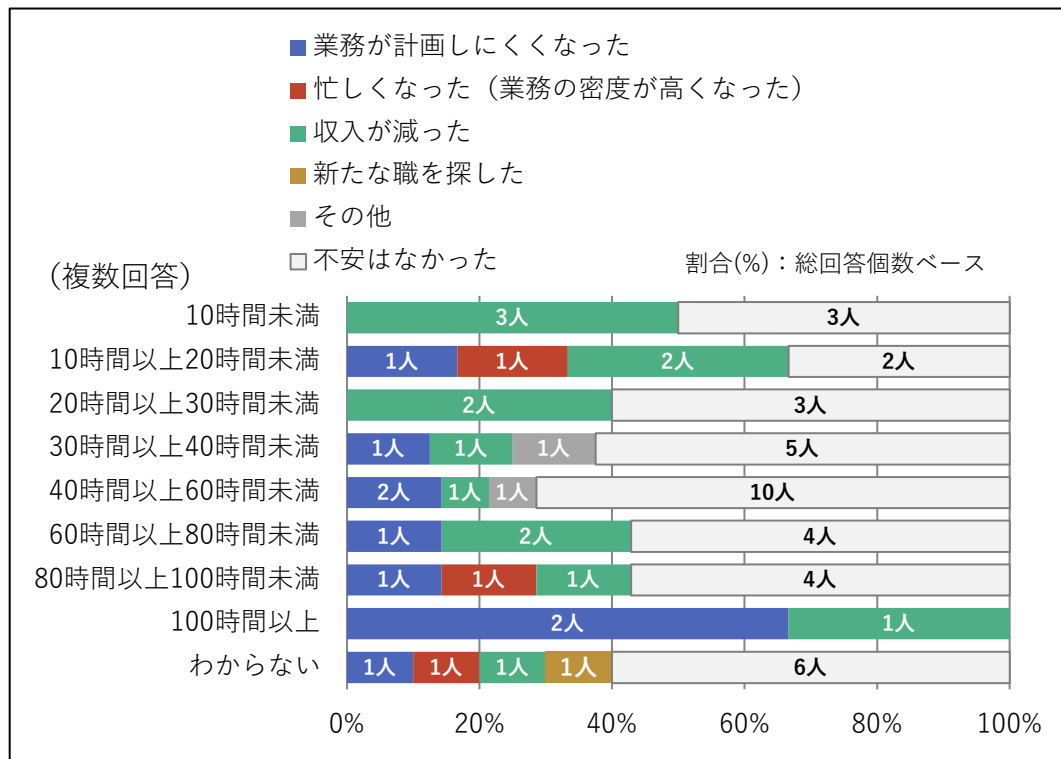
労働時間の変化別に見た規制前後の期待の変化



労働時間が減少したドライバーの割合を見ると「積み込み先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなった（14人）」「余暇の時間が増えた（14人）」と答えたドライバーが多く見られた。
労働時間が変わらないドライバーは「期待はなかった（18人）」の割合が最も高く、半数が期待をしていなかったことが分かる。

「規制前後の不安の変化」

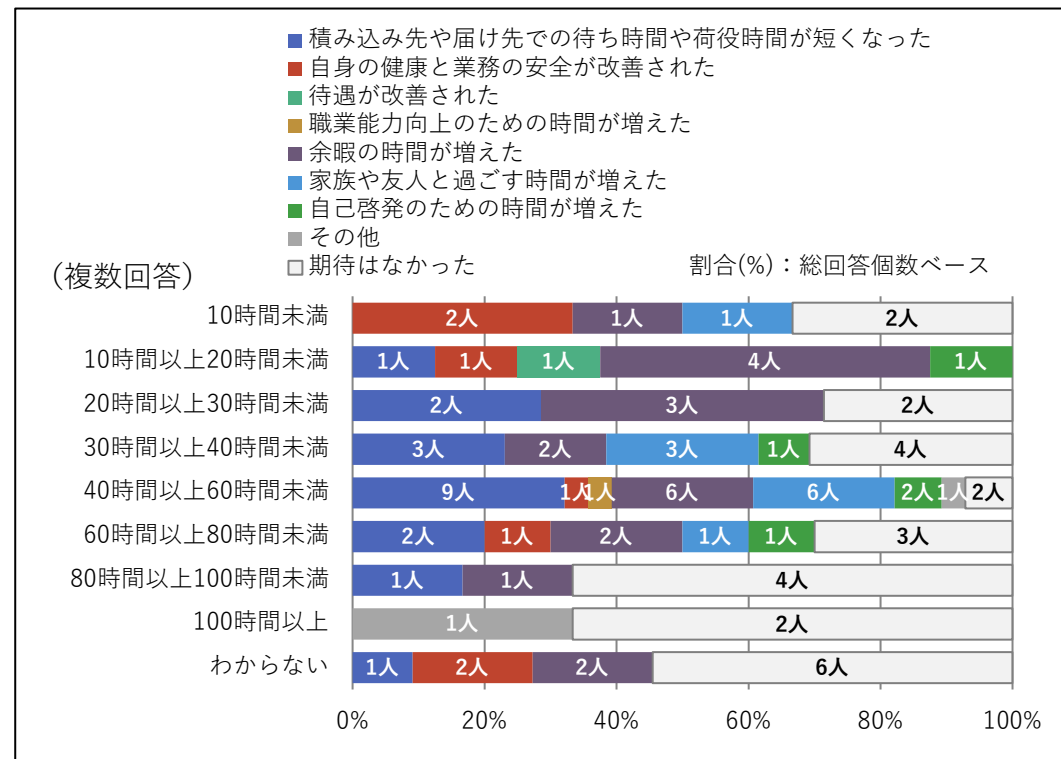
時間外労働時間別に見た規制前後の不安の変化



時間外労働時間別に「不安はなかった」の割合を見ると「40時間以上60時間未満（10人）」が最も多く、次いで「30時間以上40時間未満（5人）」が多い。全部の層で、収入が減った人がいる。

「規制前後の期待の変化」

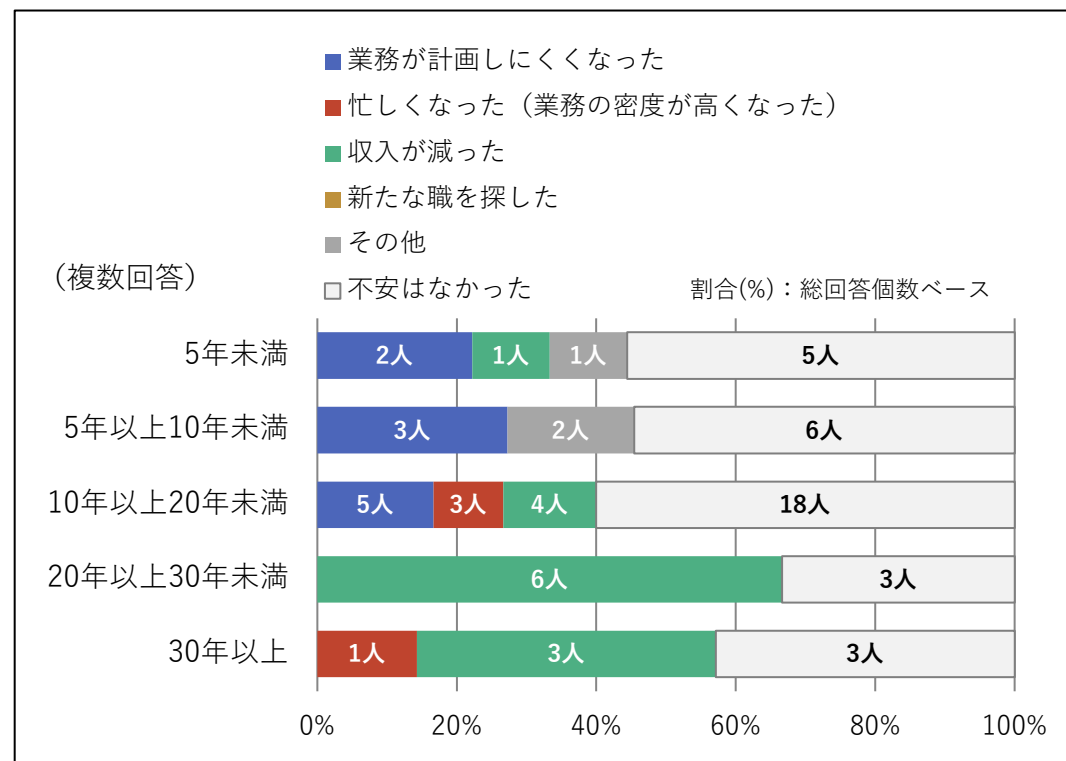
時間外労働時間別に見た規制前後の期待の変化



時間外労働時間別に「期待はなかった」の割合を見ると「80時間～100時間以上」の層で期待はなかった割合が多い。残業時間が短い層では、「自身の健康と業務の安全が改善された」「余暇の時間が増えた」が多い。

「規制前後の不安の変化」

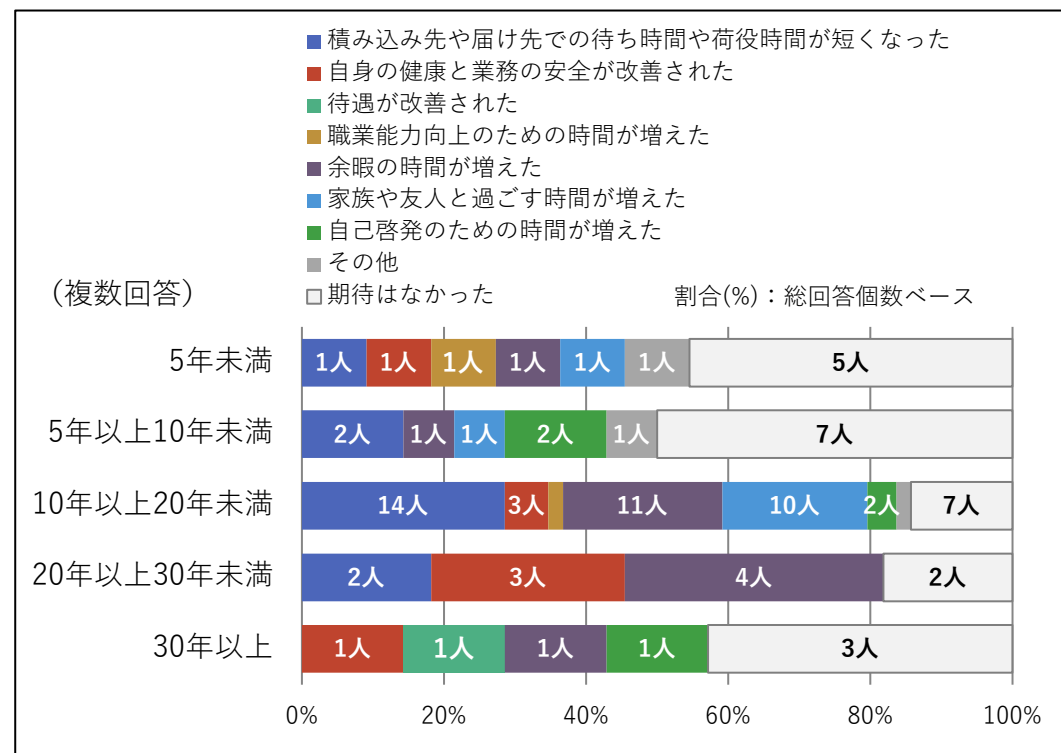
ドライバー歴別に見た規制前後の不安の変化



ドライバー歴別に「不安はなかった」の割合を見ると「10年以上20年未満（18人）」が最も多く、次いで「5年未満（5人）」、「10年以上20年未満（6人）」と続く。
 全体として、ドライバー歴が長い層では「収入が減った」、ドライバー歴が短い層では「業務が計画しにくくなった」と答えたドライバーが多く見られる。

「規制前後の期待の変化」

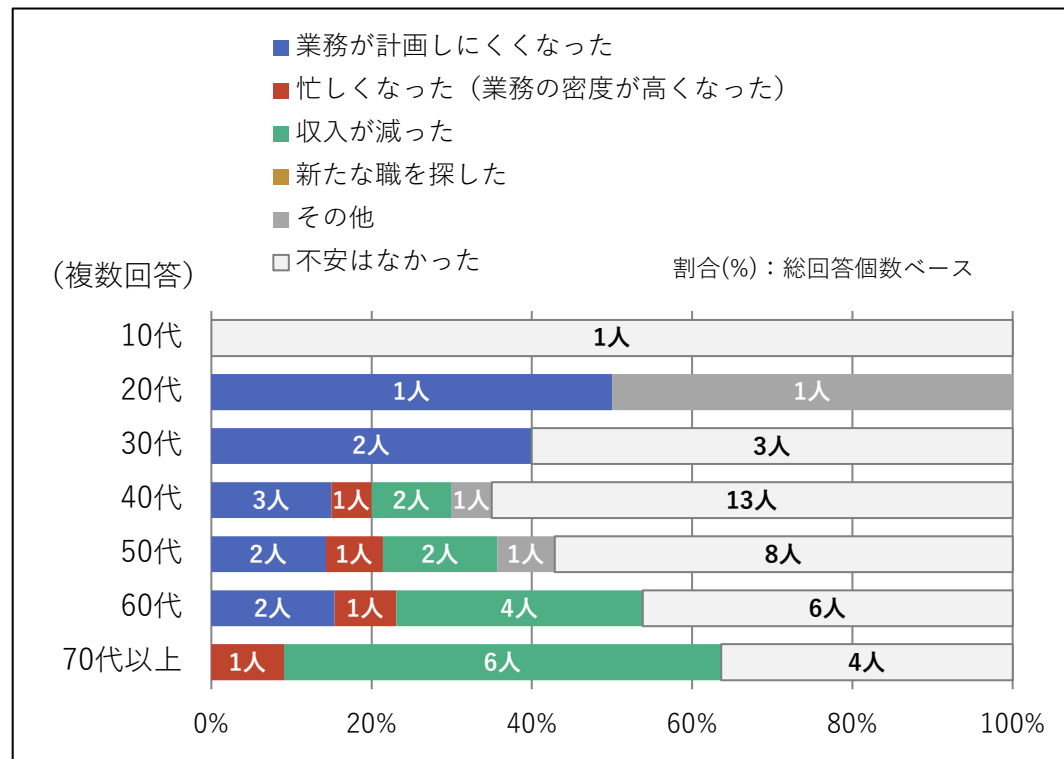
ドライバー歴別に見た規制前後の期待の変化



ドライバー歴別に「期待はなかった」の割合を見ると「5年以上10年未満（7人）」「10年以上20年未満（7人）」が最も多く、次いで「5年未満（5人）」、「30年以上（3人）」と続く。
 全体的に期待の種類が分散している。

「規制前後の不安の変化」

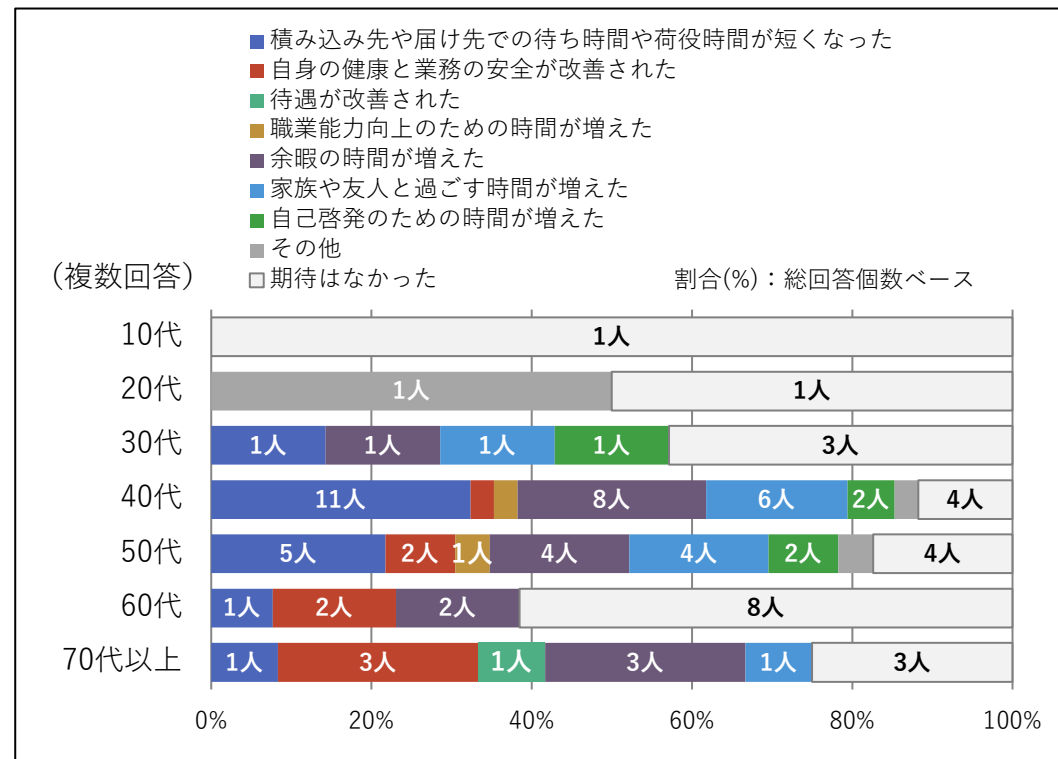
年代別に見た規制前後の不安の変化



全体として、年齢が若いドライバーほど、「不安がなかった」と回答したドライバーが多く見られる。年齢が若い層では「業務が計画しにくくなった」が多く、年齢が高い層は「収入が減った」と答えたドライバーが多く見られた。

「規制前後の期待の変化」

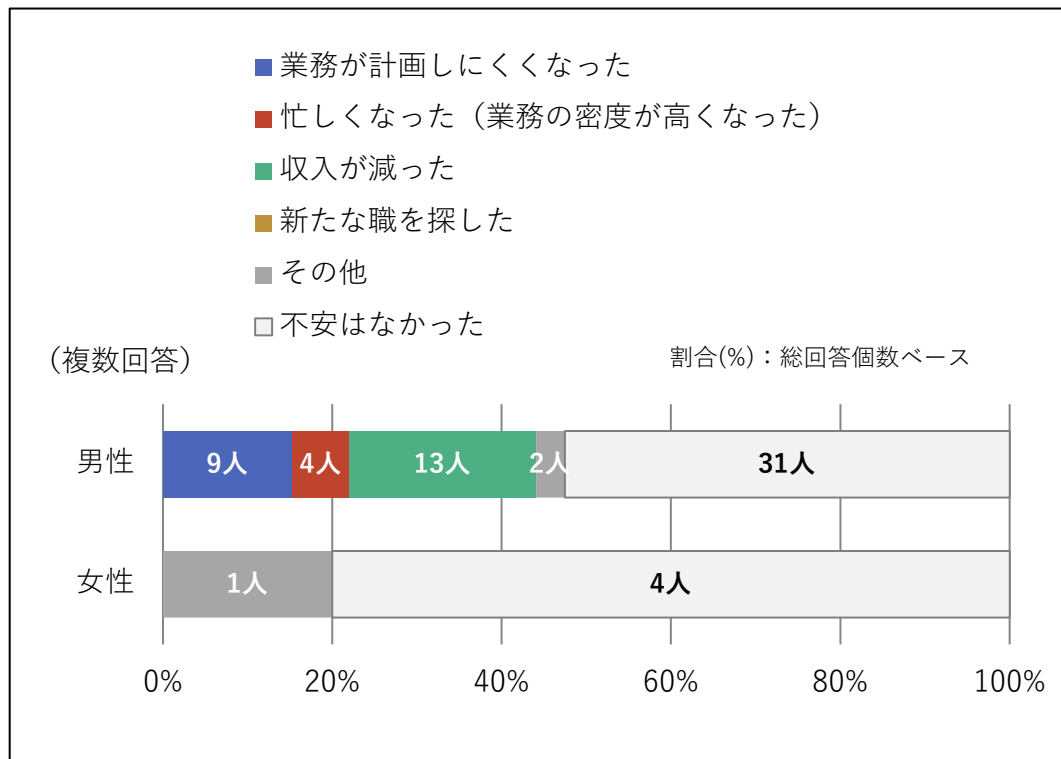
年代別に見た規制前後の期待の変化



40代・50代の層では「積み込み先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなった」「余暇の時間が増えた」「家族や友人と過ごす時間が増えた」と回答したドライバーが多い。60代・70代の層では「自身の健康と業務の安全が改善された」「余暇の時間が増えた」と答えたドライバーが多く見られる。

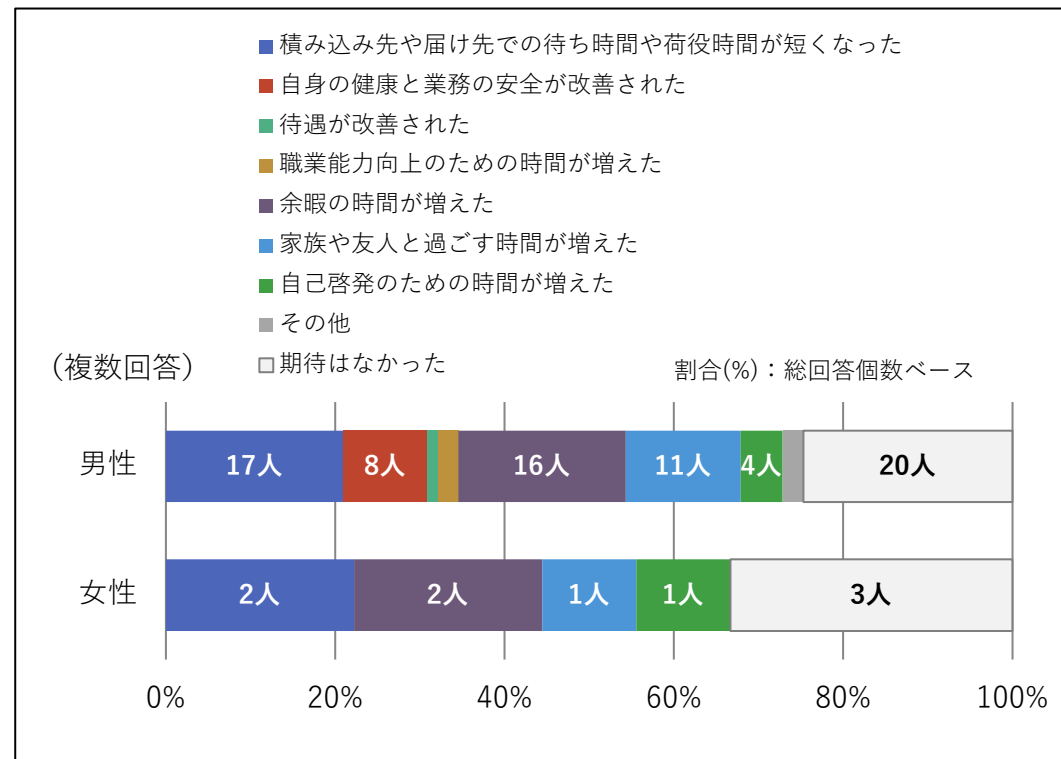
「規制前後の不安の変化」 「規制前後の期待の変化」

性別に見た規制前後の不安の変化



男性は「収入が減った（13人）」が最も多く、次いで「業務が計画しにくくなった（9人）」、「忙しくなった（4人）」と続く。
女性は「不安はなかった（4人）」、「その他（1人）」と回答した。

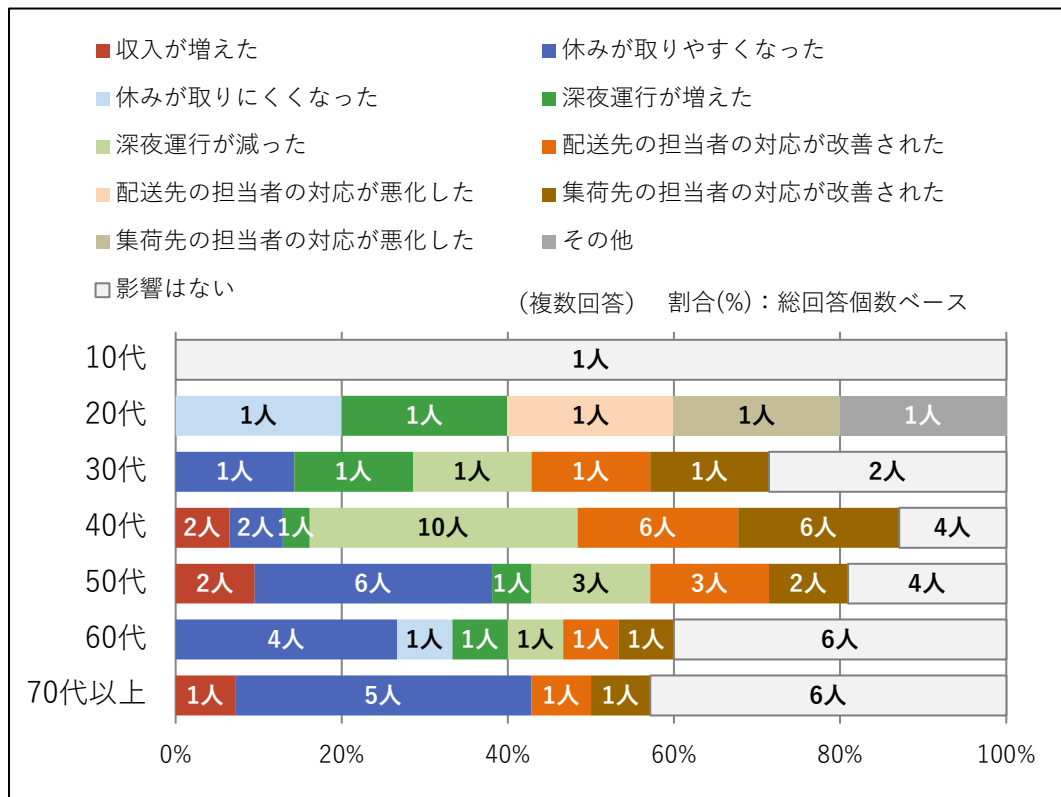
性別に見た規制前後の期待の変化



男性は「積み込み先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなった（17人）」が最も多く、次いで「余暇の時間が増えた（16人）」が特に多い。
女性は「積み込み先や届け先での待ち時間や荷役時間が短くなった（2人）」「余暇の時間が増えた（2人）」が多い。

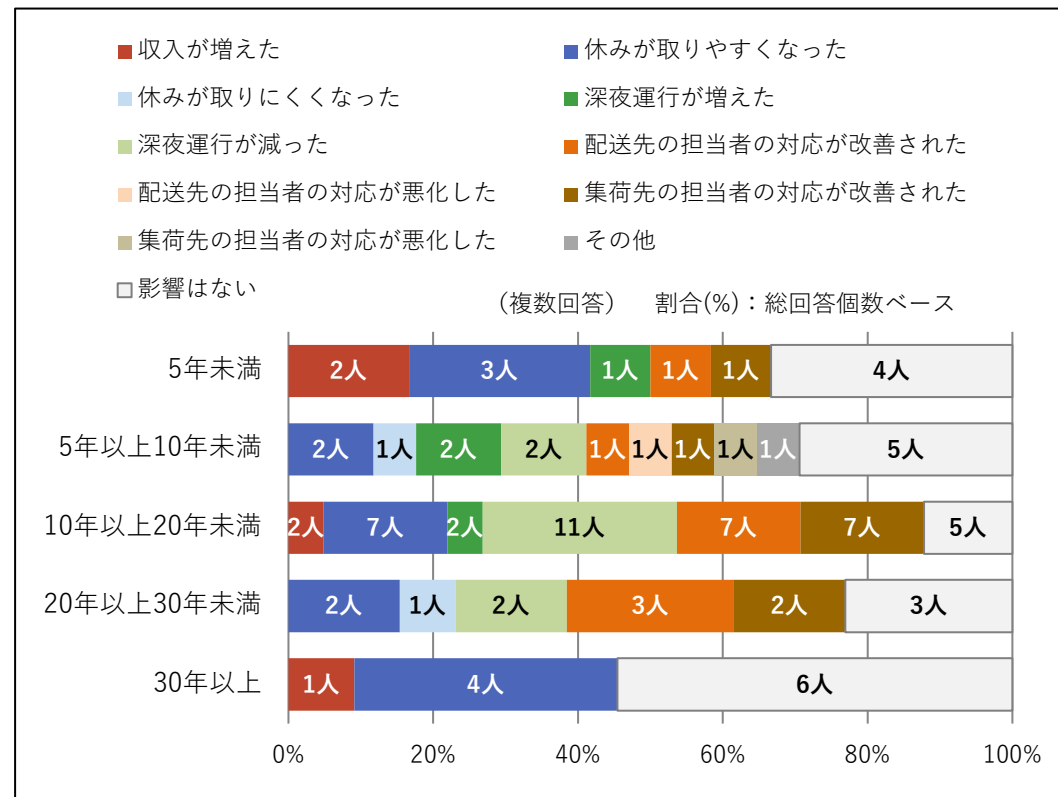
「時間外労働960時間規制」による影響

年代別に見た規制の影響



年代別に時間外労働960時間規制による影響を見ると50代～70代以上のドライバーの層で「休みが取りやすくなった」と回答した割合が特に多く、40代では「深夜運行が減った」の割合が多い。規制による影響がないドライバーは「10代・60代・70代以上」で多く見られる。

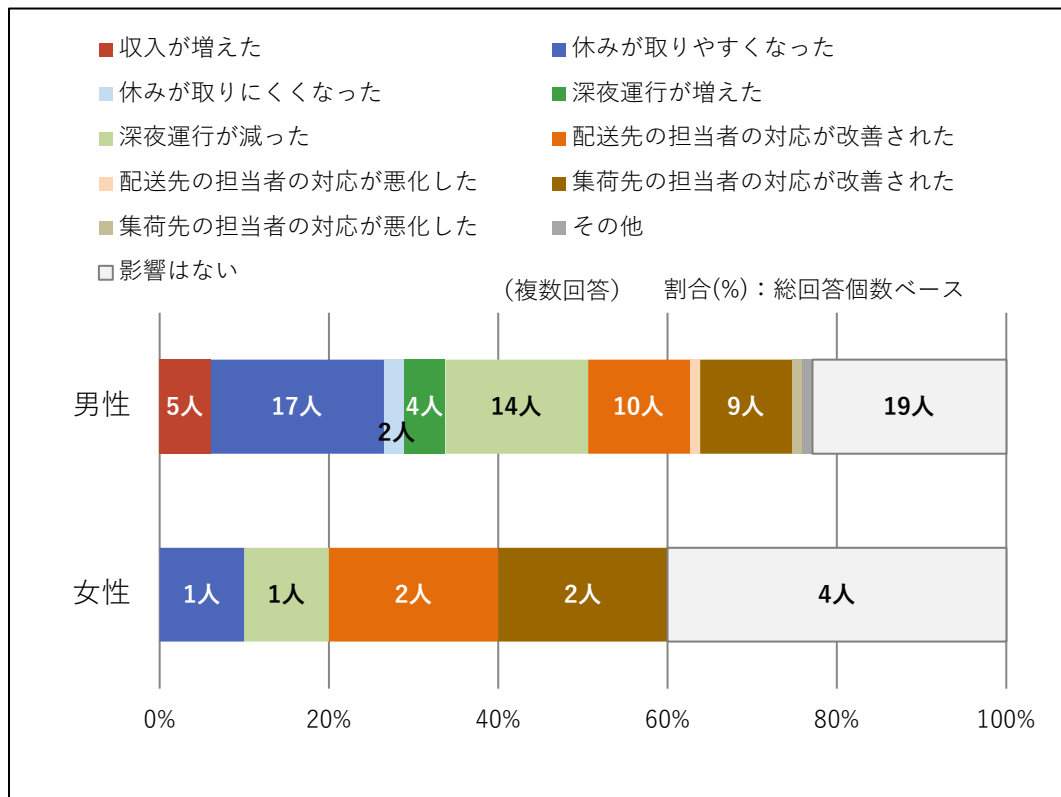
ドライバー歴別に見た規制の影響



ドライバー歴別に時間外労働960時間規制による影響を見ると30年以上は「休みが取りやすくなった」と回答した割合が特に多く、10年以上20年未満では「深夜運行が減った」の割合が多い。規制による影響がないドライバーは「30年以上」で多く見られる。

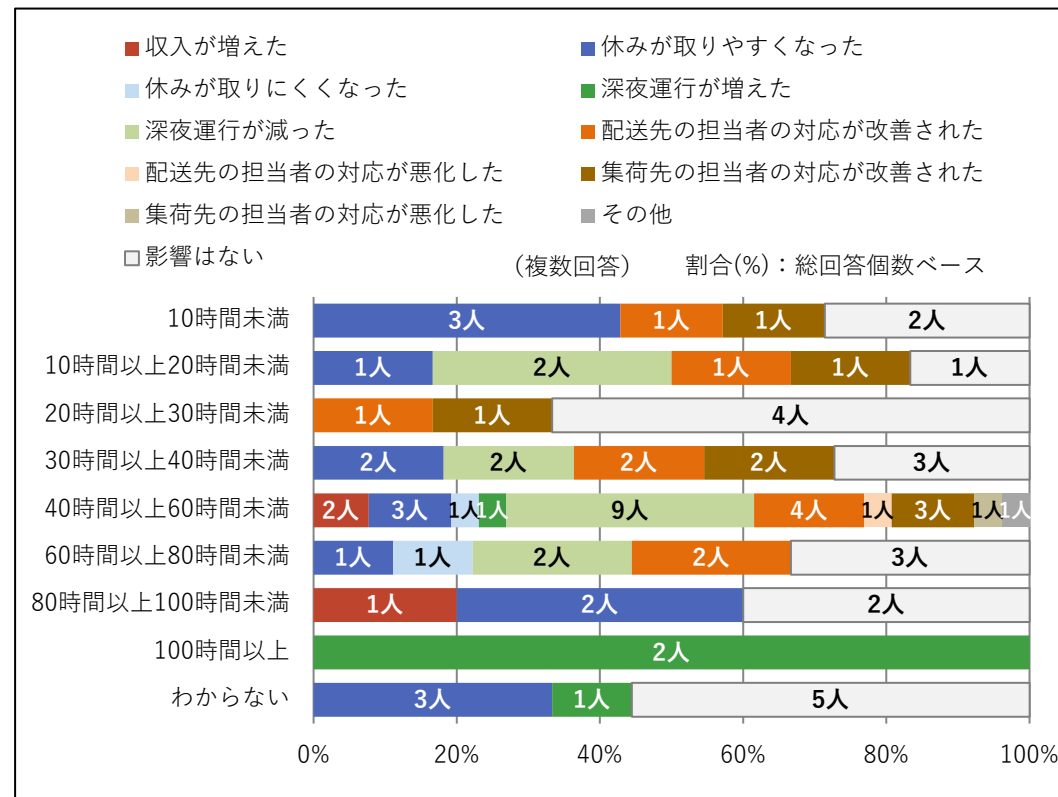
「時間外労働960時間規制」による影響

性別に見た規制の影響



男性の規制の影響は「休みが取りやすくなった（17人）」が最も多く、次いで「深夜運行が減った（14人）」が多い。女性は「配送先の担当者の対応が改善された（2人）」「集荷先の担当者の対応が改善された（2人）」が多い。

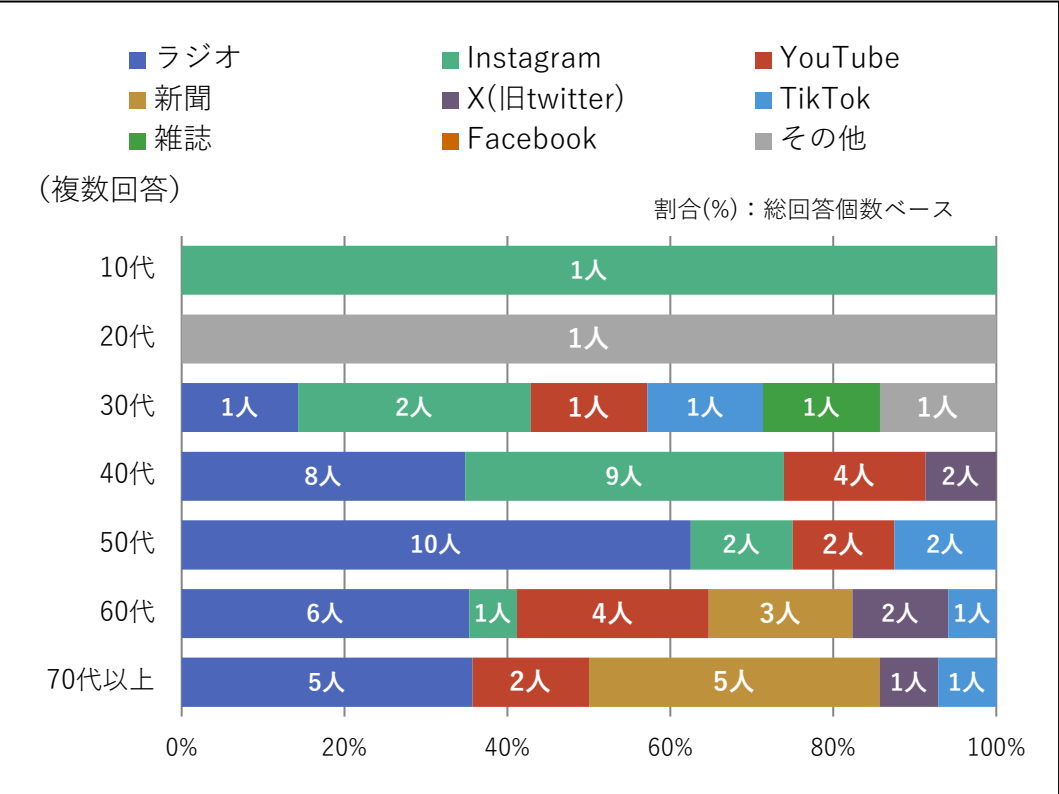
時間外労働時間別に見た規制の影響



時間外労働時間別に時間外労働960時間規制による影響を見ると100時間以上は「深夜運行が増えた」、40時間以上60時間未満は「深夜運行が減った」の割合が多い。

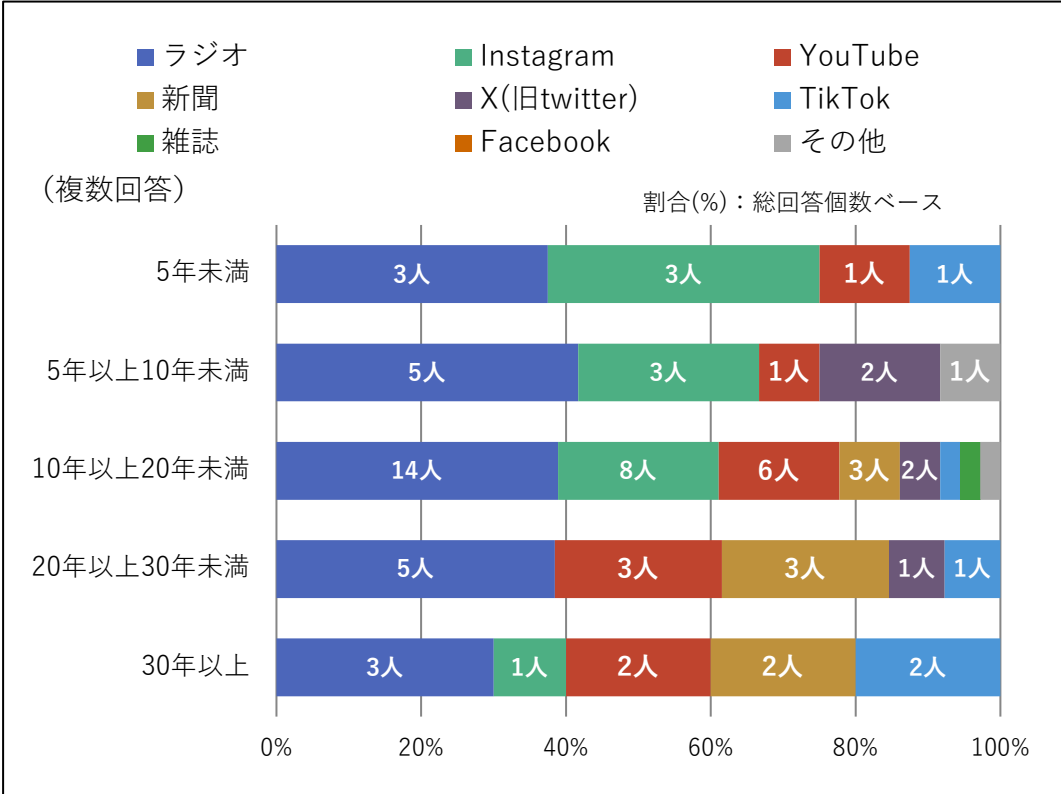
情報収集の手段

年代別の情報収集



年代別の情報収集を見ると10代・30代・40代は「Instagram」、50代・60代は「ラジオ」、70代以上は「ラジオ」「新聞」の傾向が見られる。

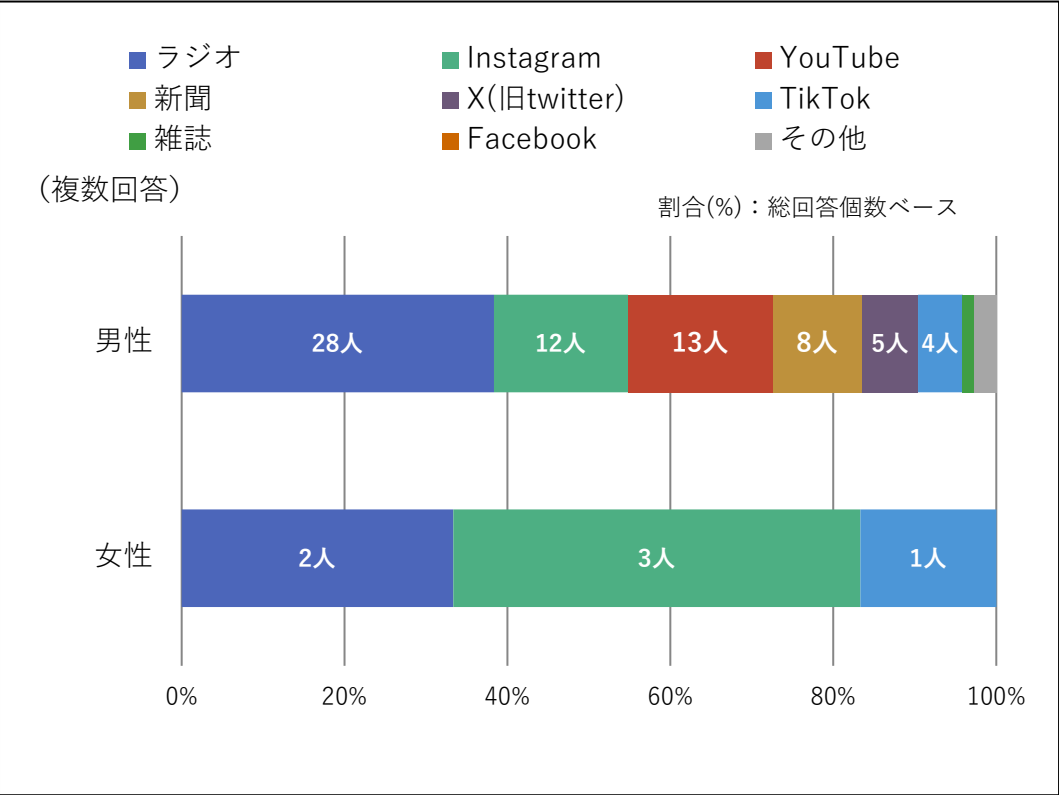
ドライバー歴別の情報収集



全体として、情報収集の割合は「ラジオ」が最も多い。次いで、ドライバー歴が5年～20年未満の層では「Instagram」、20年～30年以上の層では「YouTube」「新聞」が多い。

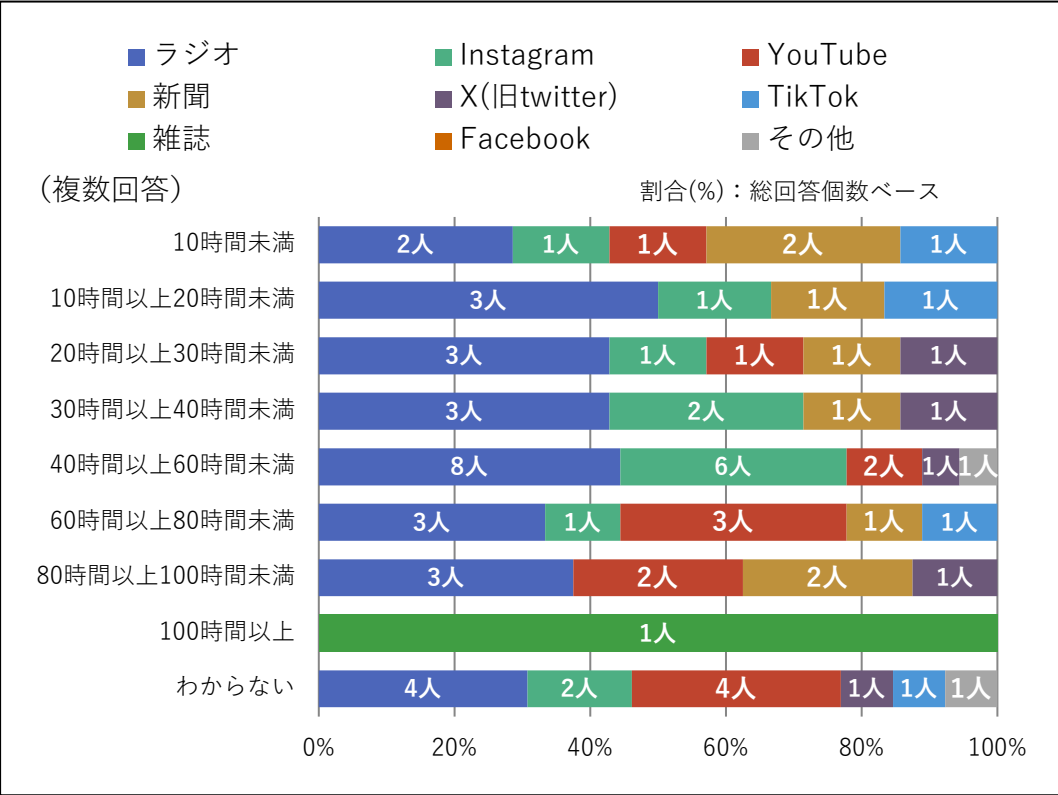
情報収集の手段

性別の情報収集



男性の情報収集は「ラジオ（28人）」が最も多く、次いで「YouTube（13人）」が多い。
女性では、「Instagram（3人）」が最も多く、次いで「ラジオ（2人）」が多い。

時間外労働時間別の情報収集



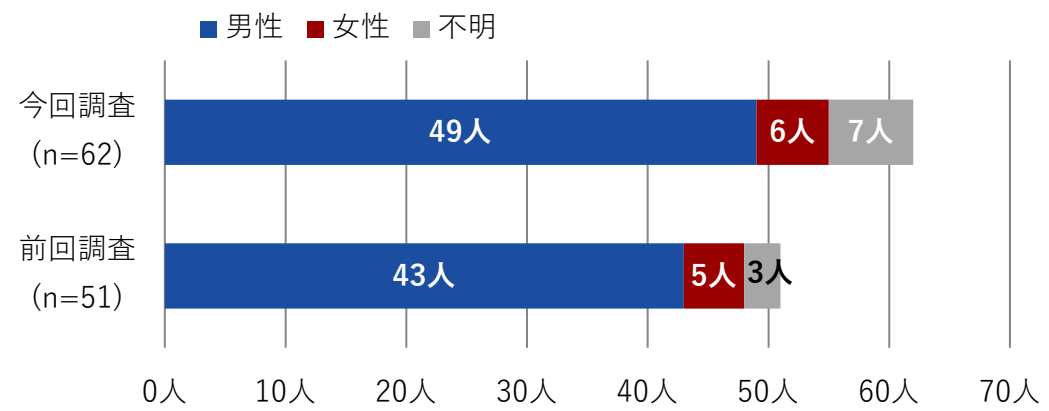
全体として、「ラジオ」で情報収集をしている傾向が見られる。
30時間～60時間未満の層は「Instagram」、60時間～100時間未満の層は「YouTube」も多く利用している。

前回調査との比較

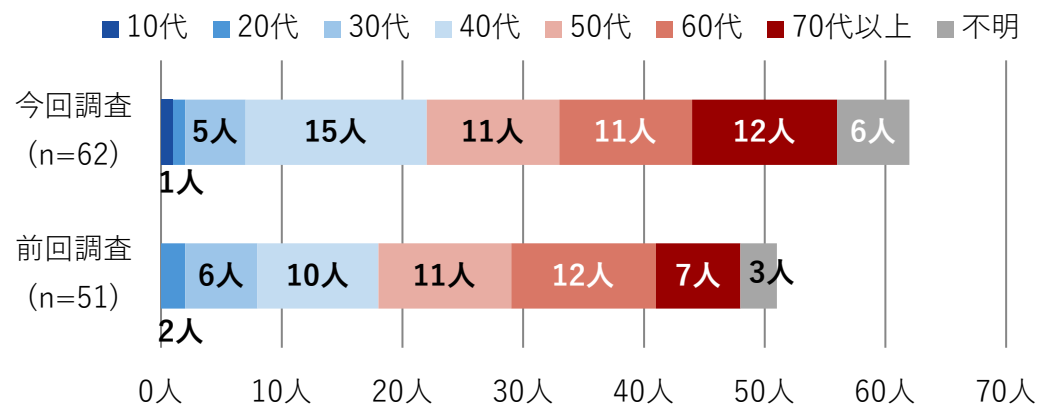
- ・ 回答者属性
- ・ 規制前後の不安の変化の比較
- ・ 規制前後の期待の変化の比較
- ・ 残業時間の比較

回答者属性

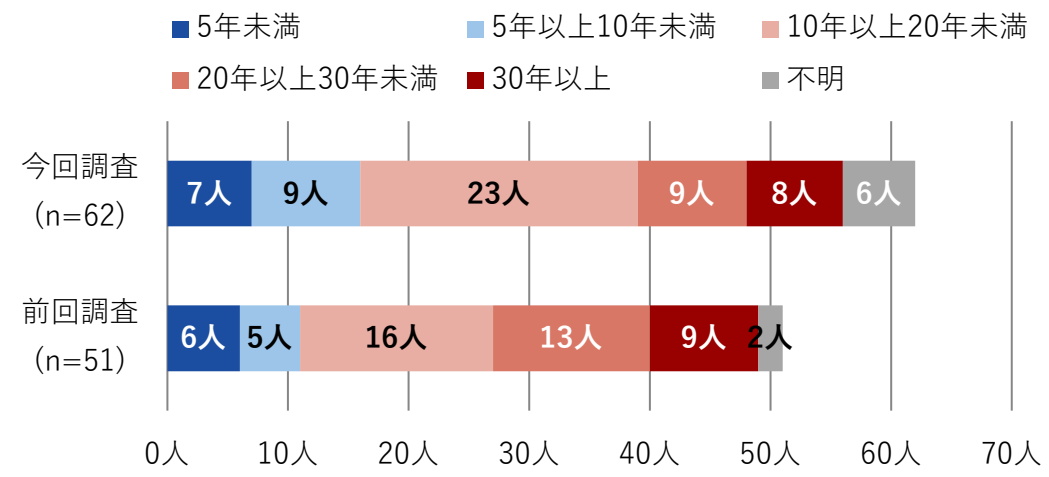
性別



年齢



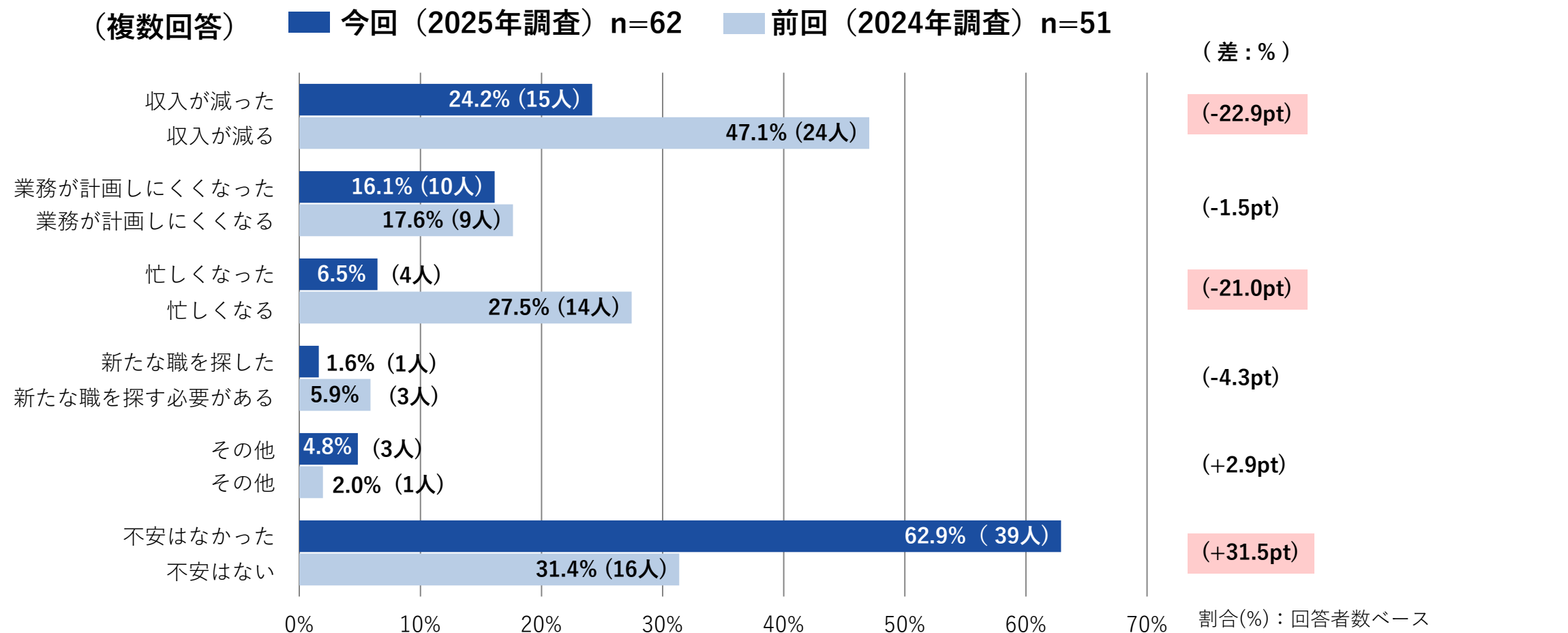
トラックドライバー歴



「規制前後の不安の変化」 前回比較

2025年調査 Q3. 今回の規制前にあなたが不安に感じていたことは、実際にどうなったかについて教えてください

2024年調査 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

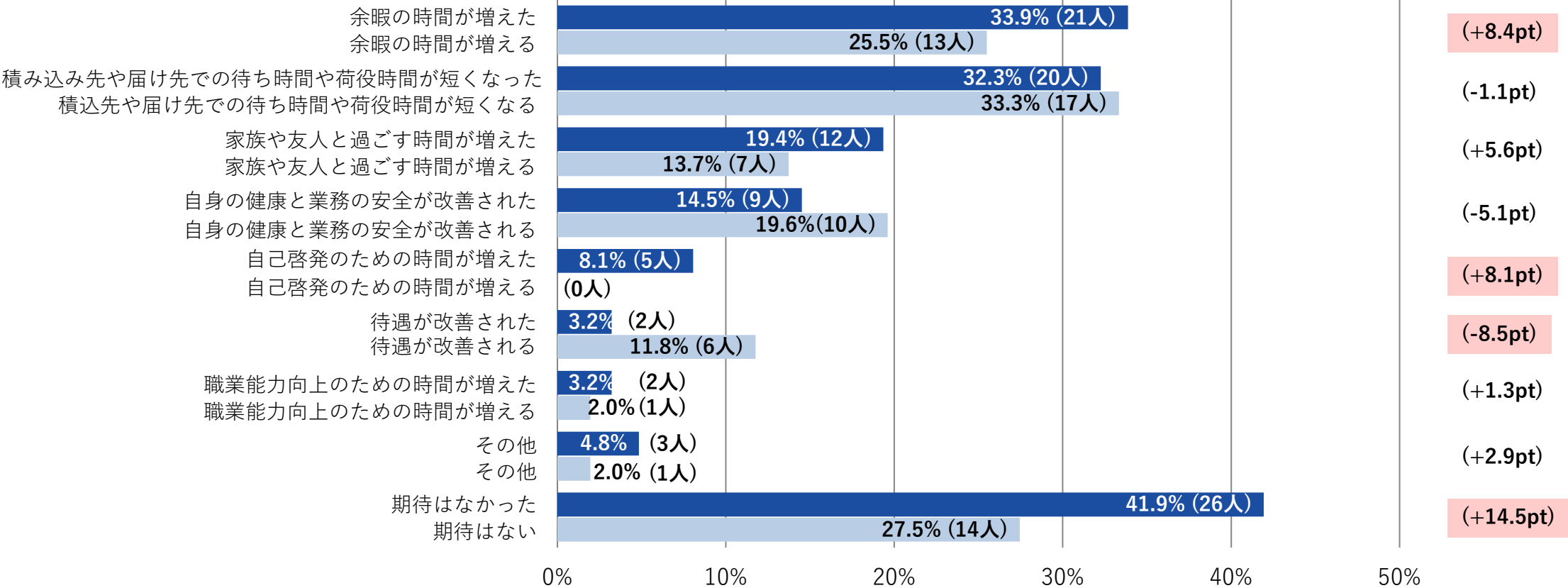


規制前後の不安を前回調査と比較すると「収入が減った (-22.9pt)」と「忙しくなった (-21.0pt)」の割合が20ポイント以上減少した。一方で、「不安はなかった」の割合は31.5ポイント増加した。

「規制前後の期待の変化」 前回比較

2025年調査 Q4. 今回の規制前にあなたが期待していたことは、実際にどうなったかについて教えてください
2024年調査 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

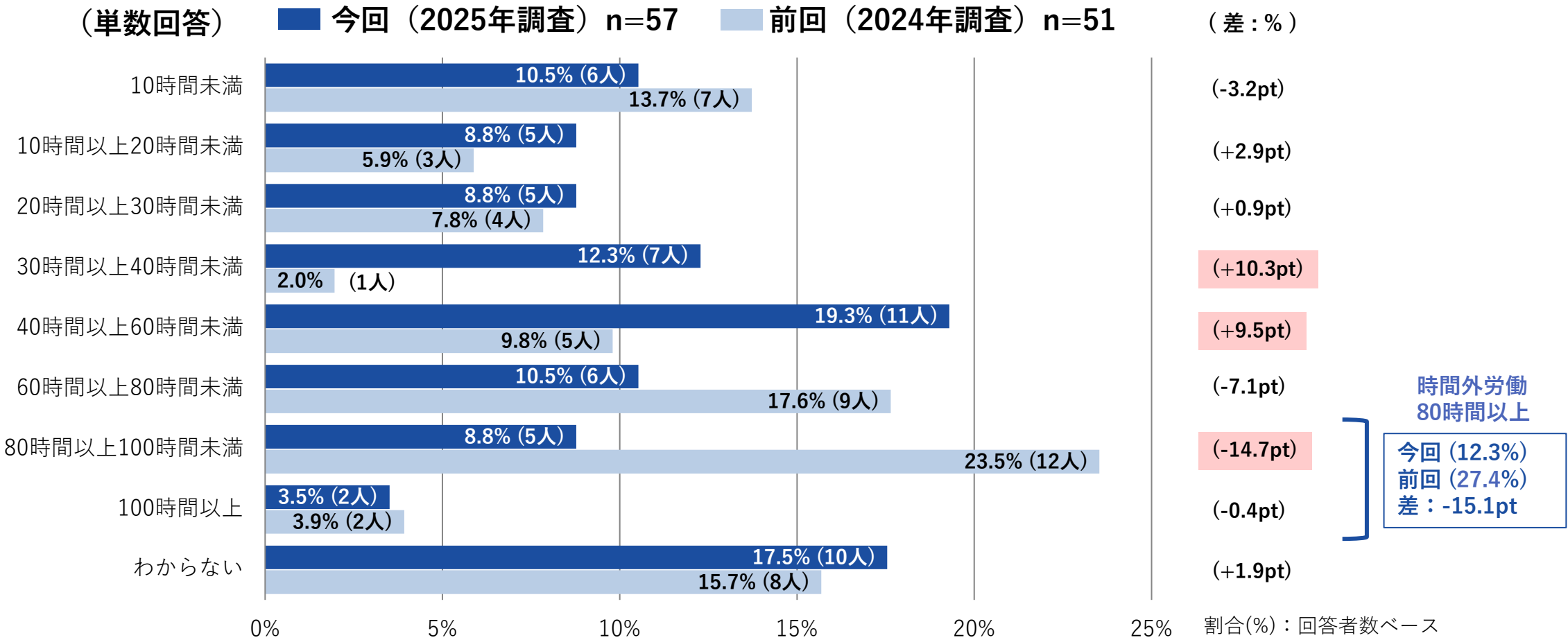
(複数回答) ■ 今回 (2025年調査) n=62 ■ 前回 (2024年調査) n=51 (差 : %)



規制前後の期待を前回調査と比較すると「余暇の時間が増えた (+8.4pt)」と「自己啓発のための時間が増えた (+8.1pt)」の割合が約8ポイント増加した。一方で、「待遇が改善された」の割合は8.5ポイント減少した。「期待はなかった」の割合は14.5ポイント増加した。

割合(%) : 回答者数ベース
差 : 2025年調査－2024年調査
※ 絶対値 (8ポイント) 以上に ■ で彩色

「時間外労働時間」 前回比較



時間外労働時間を前回調査と比較すると「80時間以上100時間未満」の割合が14.7ポイント減少した。一方で、「30時間以上40時間未満 (+10.3pt)」と「60時間以上80時間未満 (+9.5pt)」の割合は約10ポイント増加した。80時間以上の時間外労働は15.1ポイント減少した。

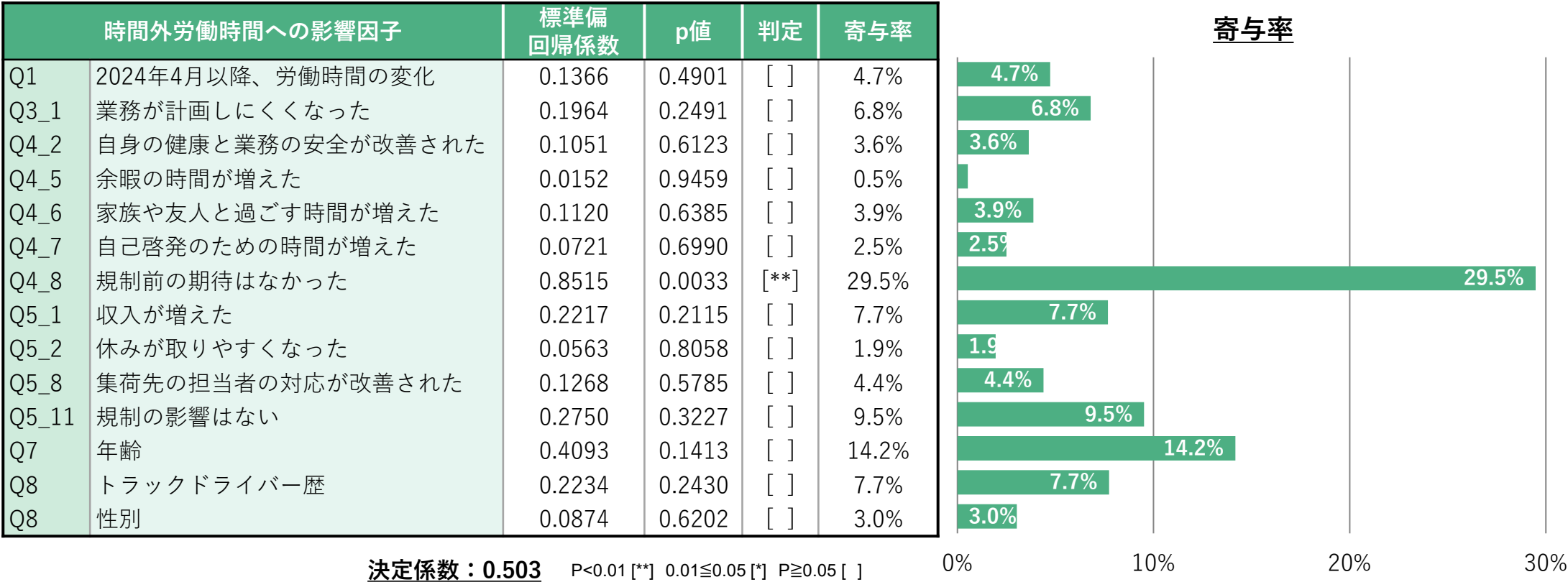
割合(%): 回答者数ベース
差: 2025年調査－2024年調査
※ 絶対値 (9ポイント) 以上に ■ で彩色

分析編

- ・ 時間外労働時間への影響因子（重回帰分析：ステップワイズ法）
- ・ 年齢への影響因子（重回帰分析：ステップワイズ法）

時間外労働時間への影響因子（重回帰分析：ステップワイズ法）

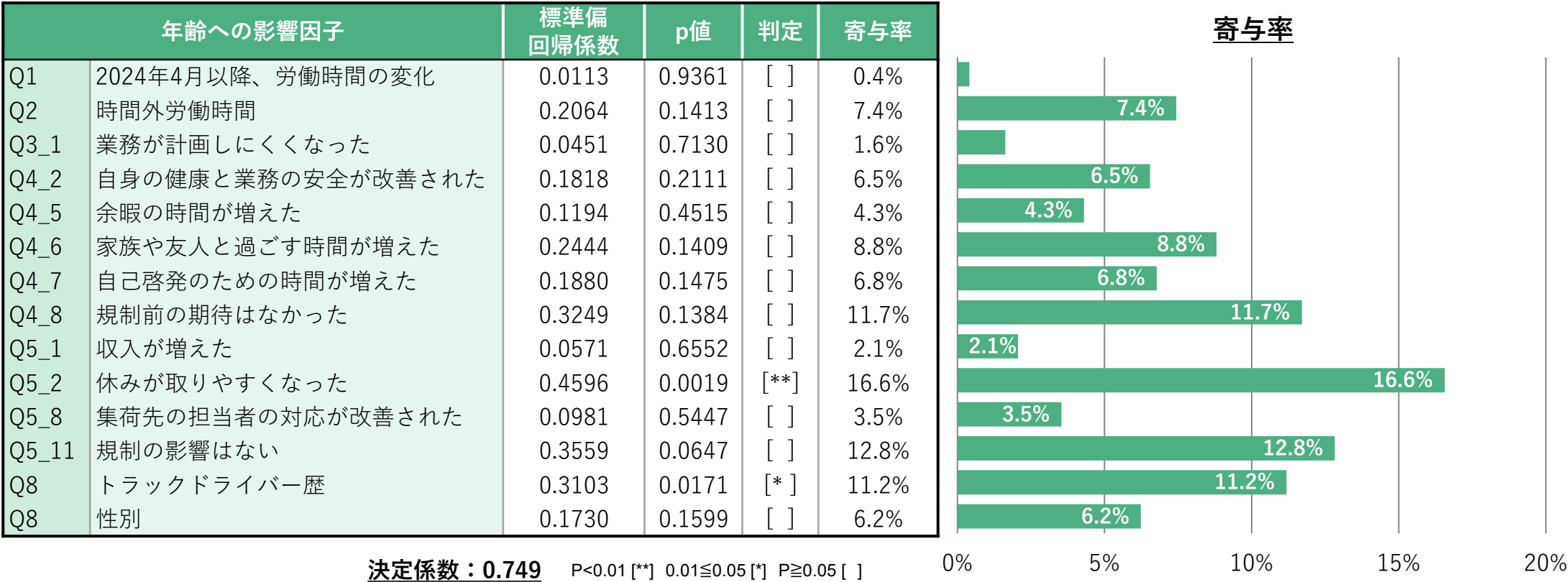
説明変数を複数設定し、時間外労働時間との関連が強いのが、どの変数なのかを解明するため重回帰分析を行った。
分析にあたり、変数データの加工を行った。説明変数同士の相関が高い場合は、重回帰分析を行うことはできないので説明変数間の相関行列を見て、相関がとても強いもの（多重共線性）があれば、片方は説明変数から除いて分析を行った。



時間外労働時間への影響が強い項目は、「規制前の期待はなかった（29.5%）」が最も高く、次いで「年齢（14.2%）」、「規制の影響はない（9.5%）」が続く。寄与率が7.0%以上の項目は時間外労働時間との関連が強い項目である。
このデータから、「規制前の期待はなかった」と考えていたドライバーの残業削減量は「多い」傾向がみられる。

年齢への影響因子（重回帰分析：ステップワイズ法）

説明変数を複数設定し、年齢との関連が強いのが、どの変数なのかを解明するため重回帰分析を行った。
分析にあたり、変数データの加工を行った。説明変数同士の相関が高い場合は、重回帰分析を行うことはできないので説明変数間の相関行列を見て、相関がとても強いもの（多重共線性）があれば、片方は説明変数から除いて分析を行った。



年齢への影響が強い項目は、「休みが取りやすくなった（16.6%）」が最も高く、次いで「規制の影響はない（12.8%）」、「規制前の期待はなかった（11.7%）」が続く。寄与率が7.0%以上の項目は年齢との関連が強い項目である。
このデータから、「休みがとりやすくなった」と回答しているドライバーの年齢は「高い」傾向がみられる。