

Ⅱ. 労働者調査

回答者 5,180 人の性別は、男性 95.3%、女性 4.7%（図表 2-1-II-1）である。データの読み取りにあたり、女性回答者が少ないことに留意する必要がある。また、フルタイム労働者の平均年齢は、トラック運転者 49.1 歳、バス運転者 48.9 歳、タクシー運転者 54.8 歳である（図表 2-1-II-5）。

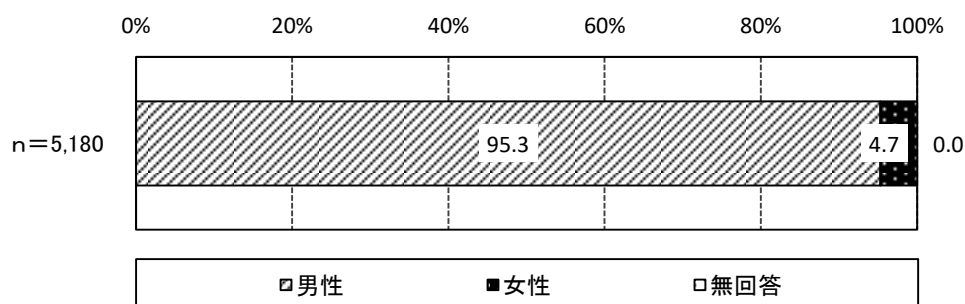
（1）基本情報について（2020 年 10 月 1 日時点）

1）性別（問 1）

性別は、「男性」が 95.3%、「女性」が 4.7%であった。

回答者の年代が若くなると「女性」の占める割合が高くなる。

図表 2-1-II-1 性別（全回答者）



図表 2-1-II-2 性別（全回答者・年代別）

	調査数	男性	女性	無回答	
		割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	
全体	5,180	4,939	241	0	
	100.0	95.3	4.7	0.0	
年代別	20歳代以下	132	87	45	0
		100.0	65.9	34.1	0.0
	30歳代	518	459	59	0
		100.0	88.6	11.4	0.0
	40歳代	1,679	1,597	82	0
		100.0	95.1	4.9	0.0
	50歳代	2,006	1,961	45	0
	100.0	97.8	2.2	0.0	
60歳代	750	742	8	0	
	100.0	98.9	1.1	0.0	
70歳代以上	95	93	2	0	
	100.0	97.9	2.1	0.0	

図表 2-1-Ⅱ-3 性別（フルタイム・従事している仕事別）

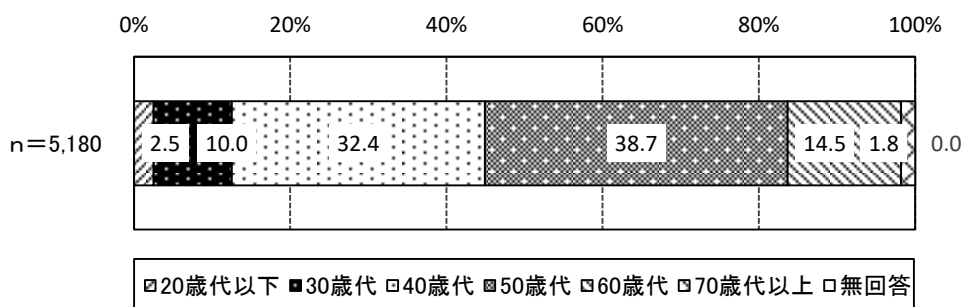
	調査数	男性	女性	無回答
全体	4,405 100.0	4,262 96.8	143 3.2	0 0.0
トラック運転者	2,843 100.0	2,750 96.7	93 3.3	0 0.0
バス運転者	769 100.0	738 96.0	31 4.0	0 0.0
タクシー運転者	793 100.0	774 97.6	19 2.4	0 0.0

2) 年齢（問2）

年齢は、「50歳代」の割合が38.7%と最も高く、次いで「40歳代」が32.4%であり、平均50.3歳であった。

また、従事している仕事別にみると、平均年齢は「タクシー運転者」が他よりも高い。

図表2-1-II-4 年齢（全回答者）



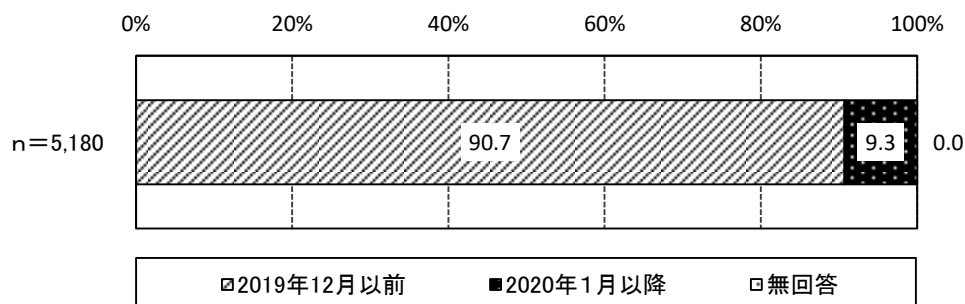
図表2-1-II-5 年齢（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	20歳代以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代以上	無回答	平均（歳）
全体	4,405	98	438	1,464	1,780	572	53	0	50.06
	100.0	2.2	9.9	33.2	40.4	13.0	1.2	0.0	
トラック運転者	2,843	67	315	1,028	1,142	277	14	0	49.06
	100.0	2.4	11.1	36.2	40.2	9.7	0.5	0.0	
バス運転者	769	25	91	275	294	76	8	0	48.88
	100.0	3.3	11.8	35.8	38.2	9.9	1.0	0.0	
タクシー運転者	793	6	32	161	344	219	31	0	54.79
	100.0	0.8	4.0	20.3	43.4	27.6	3.9	0.0	

3) 現在の勤務先における勤務開始時期（問3）

現在の勤務先における勤務開始時期は、「2019年12月以前」の割合が90.7%、「2020年1月以降」が9.3%であった。

図表2-1-II-6 現在の勤務先における勤務開始時期（全回答者）



図表2-1-II-7 現在の勤務先における勤務開始時期（フルタイム・従事している仕事別）

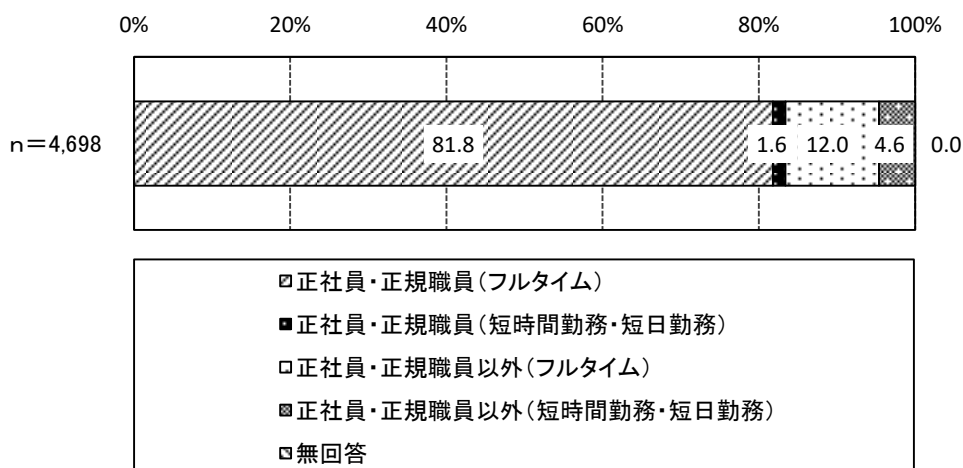
	調査数	2019年12月以前	2020年1月以降	無回答
全体	4,405	4,405	0	0
	100.0	100.0	0.0	0.0
トラック運転者	2,843	2,843	0	0
	100.0	100.0	0.0	0.0
バス運転者	769	769	0	0
	100.0	100.0	0.0	0.0
タクシー運転者	793	793	0	0
	100.0	100.0	0.0	0.0

問4以降は、問3で「2019年12月以前」と回答した方のみ

4) 現在の雇用形態（問4）

現在の雇用形態は、「正社員・正規職員（フルタイム）」の割合が81.8%と最も高く、次いで「正社員・正規職員以外（フルタイム）」が12.0%であった。

図表2-1-II-8 現在の雇用形態
(2019年12月以前より現在の勤務先における勤務開始者)



図表2-1-II-9 現在の雇用形態（フルタイム・従事している仕事別）

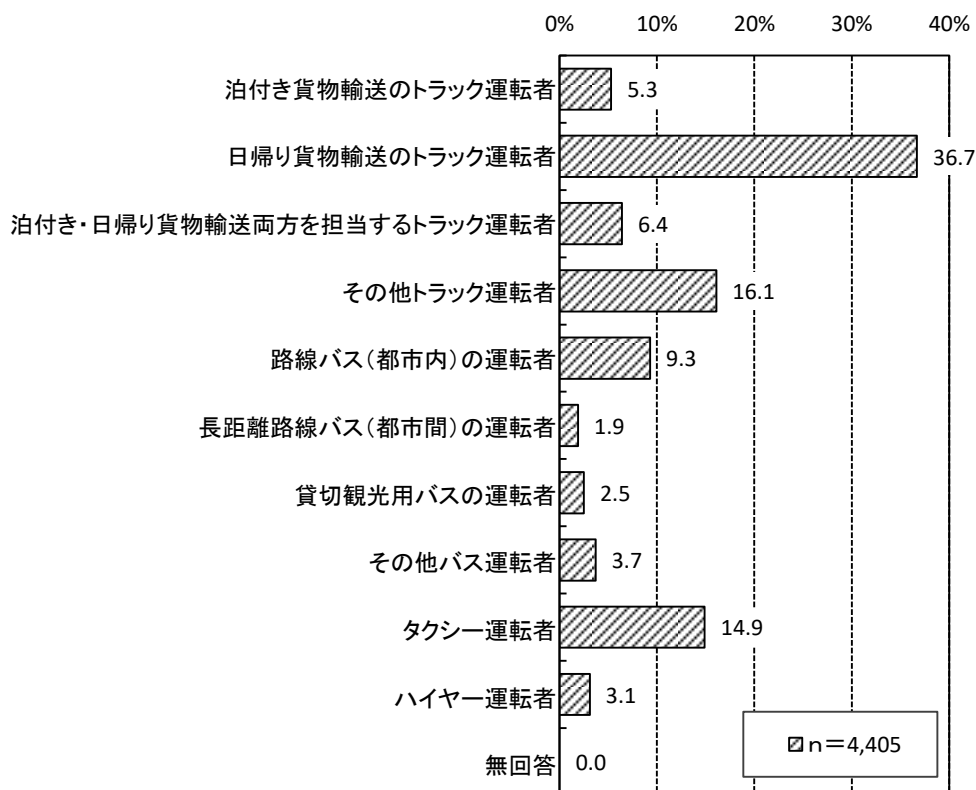
	調査数	正社員・正規職員（フルタイム）	正社員・正規職員（短時間勤務・短日勤務）	正社員・正規職員以外（フルタイム）	正社員・正規職員以外（短時間勤務・短日勤務）	無回答
全体	4,405	3,841	0	564	0	0
	100.0	87.2	0.0	12.8	0.0	0.0
トラック運転者	2,843	2,463	0	380	0	0
	100.0	86.6	0.0	13.4	0.0	0.0
バス運転者	769	713	0	56	0	0
	100.0	92.7	0.0	7.3	0.0	0.0
タクシー運転者	793	665	0	128	0	0
	100.0	83.9	0.0	16.1	0.0	0.0

問5以降は、問4で「正社員・正規職員（フルタイム）」または「正社員・正規職員以外（フルタイム）」と回答した方のみ

5) 現在、主に従事している仕事（問5）

現在、主に従事している仕事は、「日帰り貨物輸送のトラック運転者」の割合が36.7%と最も高く、次いで「その他トラック運転者」が16.1%、「タクシー運転者」は14.9%、「路線バス（都市内）の運転者」は9.3%であった。

図表2-1-II-10 現在、主に従事している仕事



図表2-1-II-11 現在、主に従事している仕事（フルタイム・性年代別）

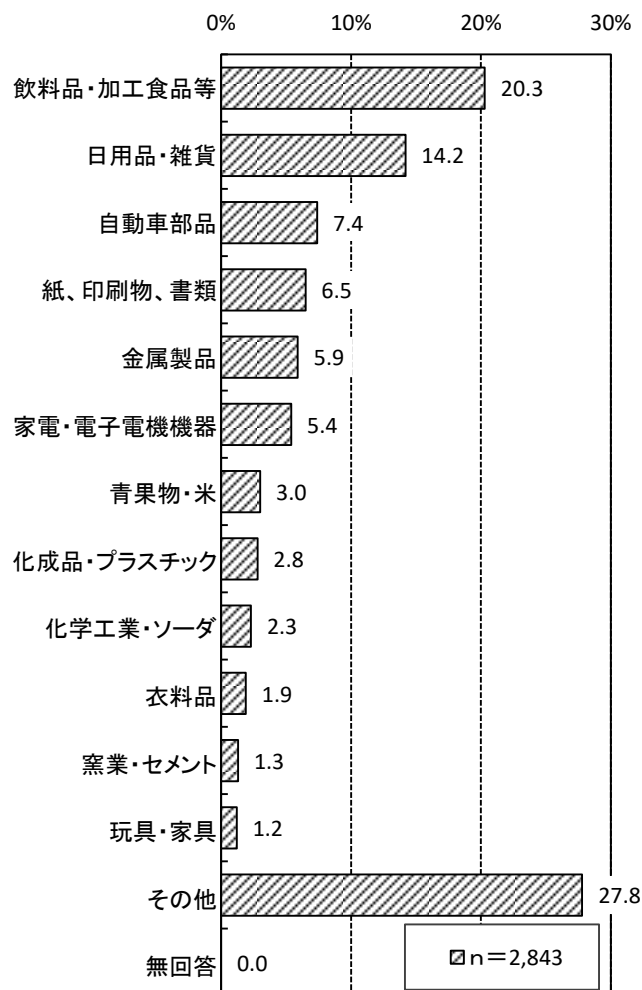
上段：件数（件） 下段：割合（％）		調査数	泊付き貨物輸送のトラック運転者	日帰り貨物輸送のトラック運転者	両方を担当するトラック運転者	その他トラック運転者	路線バス（都市内）の運転者	長距離路線バス（都市間）の運転者	貸切観光バスの運転者	その他バス運転者	タクシー運転者	ハイヤー運転者	無回答
全 体		4,405 100.0	233 5.3	1,618 36.7	281 6.4	711 16.1	411 9.3	85 1.9	109 2.5	164 3.7	658 14.9	135 3.1	0 0.0
性 別	男性	4,262 100.0	230 5.4	1,560 36.6	275 6.5	685 16.1	402 9.4	85 2.0	101 2.4	150 3.5	645 15.1	129 3.0	0 0.0
	女性	143 100.0	3 2.1	58 40.6	6 4.2	26 18.2	9 6.3	0 0.0	8 5.6	14 9.8	13 9.1	6 4.2	0 0.0
年 代 別	20歳代以下	98 100.0	4 4.1	38 38.8	4 4.1	21 21.4	8 8.2	1 1.0	4 4.1	12 12.2	3 3.1	3 3.1	0 0.0
	30歳代	438 100.0	25 5.7	157 35.8	26 5.9	107 24.4	48 11.0	11 2.5	11 2.5	21 4.8	27 6.2	5 1.1	0 0.0
	40歳代	1,464 100.0	97 6.6	611 41.7	101 6.9	219 15.0	149 10.2	41 2.8	40 2.7	45 3.1	127 8.7	34 2.3	0 0.0
	50歳代	1,780 100.0	95 5.3	646 36.3	132 7.4	269 15.1	168 9.4	30 1.7	40 2.2	56 3.1	282 15.8	62 3.5	0 0.0
	60歳代	572 100.0	10 1.7	162 28.3	16 2.8	89 15.6	36 6.3	2 0.3	14 2.4	24 4.2	189 33.0	30 5.2	0 0.0
	70歳代以上	53 100.0	2 3.8	4 7.5	2 3.8	6 11.3	2 3.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	6 11.3	30 56.6	1 1.9

問5で「泊付き貨物輸送のトラック運転者」～「その他トラック運転者」と回答した方のみ

6) 主な取扱品目（問6）

トラックの主な取扱品目は、「その他」を除いて、「飲料品・加工食品等」の割合が20.3%と最も高く、次いで「日用品・雑貨」が14.2%であった。

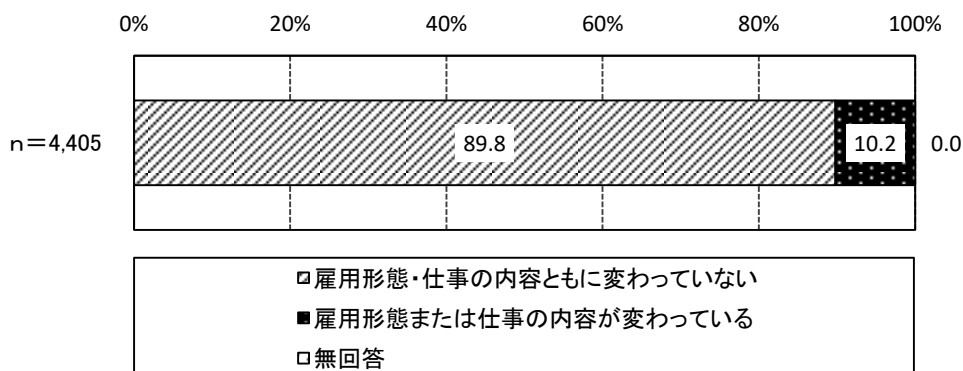
図表2-1-II-12 主な取扱品目



7) 現在の雇用形態や仕事の内容の変化（問7）

現在の雇用形態や仕事の内容の変化は、2019年から「雇用形態・仕事の内容ともに変わっていない」の割合が89.8%、「雇用形態または仕事の内容が変わっている」が10.2%であった。

図表2-1-II-13 現在の雇用形態や仕事の内容の変化



図表2-1-II-14 現在の雇用形態や仕事の内容の変化（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	て雇用形態・仕事の内容ともに変わっていない	て雇用形態または仕事の内容が変わっている	無回答
全体	4,405	3,954	451	0
	100.0	89.8	10.2	0.0
トラック運転者	2,843	2,620	223	0
	100.0	92.2	7.8	0.0
バス運転者	769	649	120	0
	100.0	84.4	15.6	0.0
タクシー運転者	793	685	108	0
	100.0	86.4	13.6	0.0

問8以降は、問7で「雇用形態・仕事の内容ともに変わっていない」と回答した方のみ

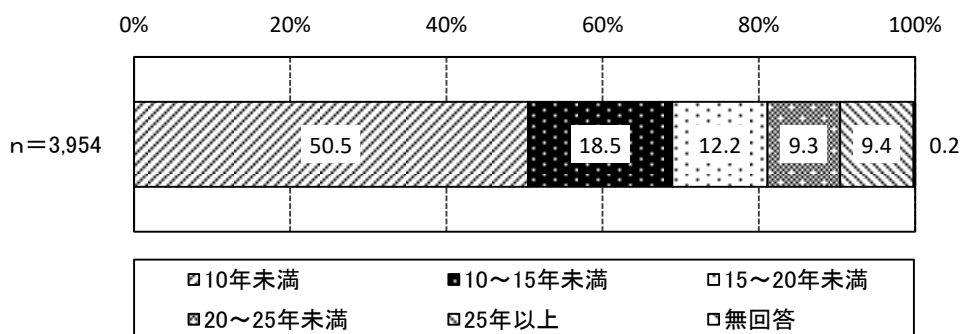
8) 現在の勤務先での勤続年数及びドライバーとしての通算経験年数(問8)

①現在の勤務先での勤続年数(問8(1))

現在の勤務先での勤続年数は、「10年未満」の割合が50.5%と最も高く、次いで「10～15年未満」が18.5%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「10年未満」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-15 現在の勤務先での勤続年数



図表2-1-II-16 現在の勤務先での勤続年数(フルタイム・従事している仕事別)

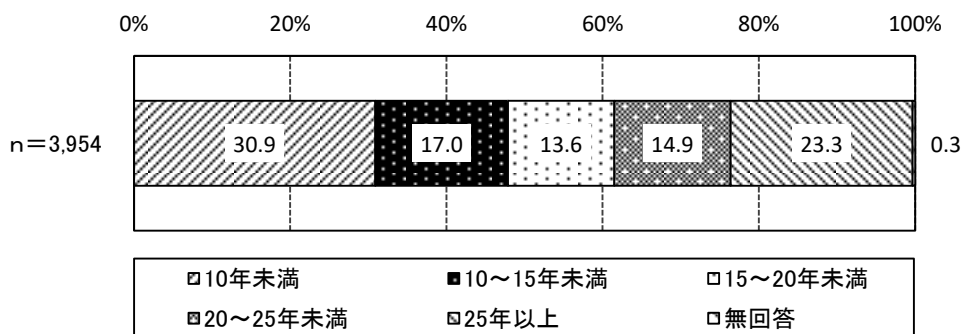
	調査数	10年未満	10年～15年未満	15年～20年未満	20年～25年未満	25年以上	無回答
		割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)
全体	3,954	1,996	730	482	368	372	6
	100.0	50.5	18.5	12.2	9.3	9.4	0.2
トラック運転者	2,620	1,280	452	331	267	286	4
	100.0	48.9	17.3	12.6	10.2	10.9	0.2
バス運転者	649	310	123	87	58	69	2
	100.0	47.8	19.0	13.4	8.9	10.6	0.3
タクシー運転者	685	406	155	64	43	17	0
	100.0	59.3	22.6	9.3	6.3	2.5	0.0

②ドライバーとしての通算経験年数(問8(2))

ドライバーとしての通算経験年数は、「10年未満」の割合が30.9%と最も高く、次いで「25年以上」が23.3%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「10年未満」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-17 ドライバーとしての通算経験年数



図表2-1-II-18 ドライバーとしての通算経験年数（フルタイム・従事している仕事別）

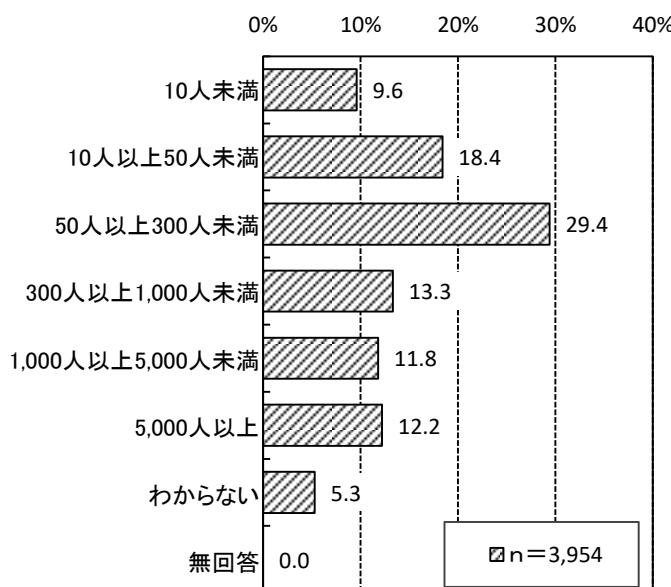
	調査数	10年未満	10年～15年未満	15年～20年未満	20年～25年未満	25年以上	無回答
全体	3,954	1,222	671	536	590	923	12
	100.0	30.9	17.0	13.6	14.9	23.3	0.3
トラック運転者	2,620	745	411	356	426	671	11
	100.0	28.4	15.7	13.6	16.3	25.6	0.4
バス運転者	649	209	107	89	92	151	1
	100.0	32.2	16.5	13.7	14.2	23.3	0.2
タクシー運転者	685	268	153	91	72	101	0
	100.0	39.1	22.3	13.3	10.5	14.7	0.0

9) 勤務先（法人全体）の従業員数（問9）

勤務先（法人全体）の従業員数は、「50人以上300人未満」の割合が29.4%と最も高く、次いで「10人以上50人未満」が18.4%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「タクシー運転者」は「50人以上300人未満」の割合が最も高く、「バス運転者」では「1,000人以上5,000人未満」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-19 勤務先（法人全体）の従業員数



図表2-1-II-20 勤務先（法人全体）の従業員数（フルタイム・従事している仕事別）

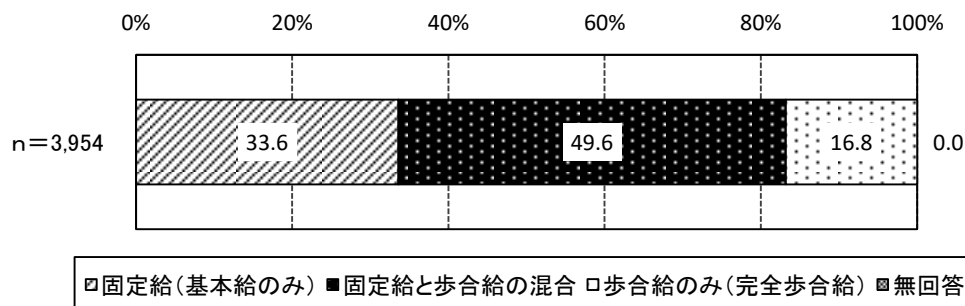
	調査数	10人未満	10人以上50人未満	50人以上300人未満	300人以上1,000人未満	1,000人以上5,000人未満	5,000人以上	わからない	無回答
全体	3,954	379	726	1,162	527	468	483	209	0
	100.0	9.6	18.4	29.4	13.3	11.8	12.2	5.3	0.0
トラック運転者	2,620	301	632	723	240	187	396	141	0
	100.0	11.5	24.1	27.6	9.2	7.1	15.1	5.4	0.0
バス運転者	649	7	49	162	168	174	43	46	0
	100.0	1.1	7.6	25.0	25.9	26.8	6.6	7.1	0.0
タクシー運転者	685	71	45	277	119	107	44	22	0
	100.0	10.4	6.6	40.4	17.4	15.6	6.4	3.2	0.0

10) 適用されている賃金体系（問 10）

適用されている賃金体系は、「固定給と歩合給の混合」の割合が 49.6%と最も高く、次いで「固定給（基本給のみ）」が 33.6%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」は「固定給と歩合給の混合」の割合が最も高く、「バス運転者」は「固定給（基本給のみ）」、「タクシー運転者」では「歩合給のみ（完全歩合給）」「固定給と歩合給の混合」が同程度であった。

図表 2-1-II-21 適用されている賃金体系



図表 2-1-II-22 適用されている賃金体系（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	固定給（基本給のみ）	固定給と歩合給の混合	歩合給のみ（完全歩合給）	無回答
全体	3,954	1,328	1,962	664	0
	100.0	33.6	49.6	16.8	0.0
トラック運転者	2,620	926	1,374	320	0
	100.0	35.3	52.4	12.2	0.0
バス運転者	649	341	279	29	0
	100.0	52.5	43.0	4.5	0.0
タクシー運転者	685	61	309	315	0
	100.0	8.9	45.1	46.0	0.0

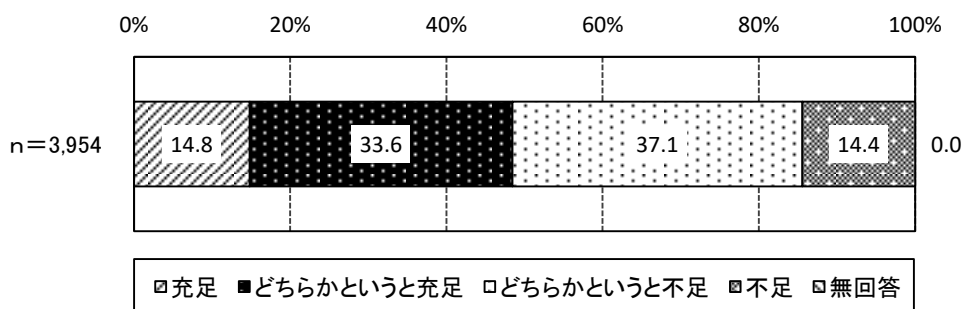
(2) あなたの働き方について（2019年10月1日時点）

1) 職場における自動車運転従事者の充足状況（問11）

自動車運転従事者の充足状況は、充足（「充足」「どちらかというと充足」を合算）の割合が、48.4%であった。

従事している仕事別にみると、充足（「充足」「どちらかというと充足」を合算）の割合は、「トラック運転者」が50.0%、「バス運転者」が40.2%、「タクシー運転者」が50.2%であった。

図表2-1-II-23 職場における自動車運転従事者の充足状況



図表2-1-II-24 職場における自動車運転従事者の充足状況
（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	充足	どちらかという と充足	どちらかという と不足	不足	無 回 答
全体	3,954	587	1,328	1,468	571	0
	100.0	14.8	33.6	37.1	14.4	0.0
トラック運転者	2,620	376	934	987	323	0
	100.0	14.4	35.6	37.7	12.3	0.0
バス運転者	649	85	176	254	134	0
	100.0	13.1	27.1	39.1	20.6	0.0
タクシー運転者	685	126	218	227	114	0
	100.0	18.4	31.8	33.1	16.6	0.0

2) 自身の労働時間の把握の仕方（問 12）

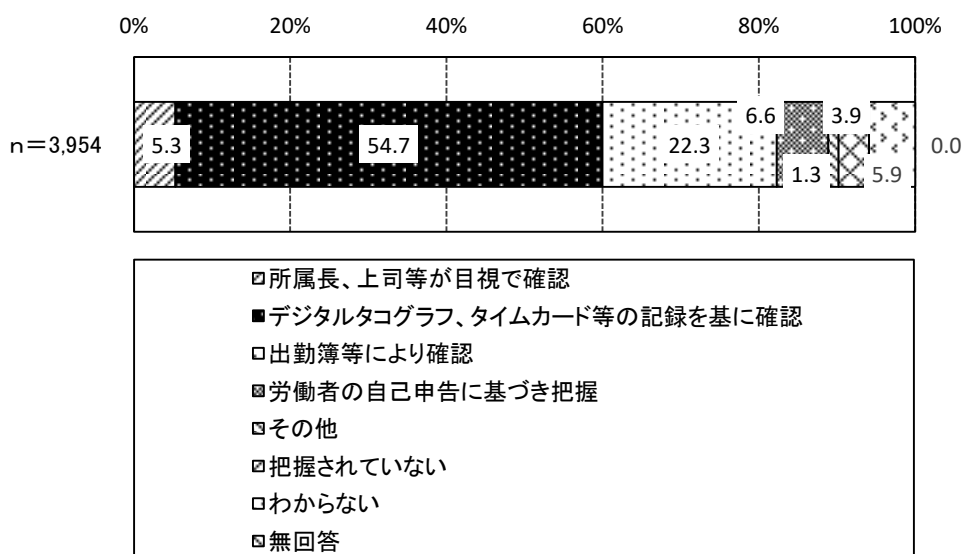
①労働時間の把握方法（問 12(1)）

労働時間の把握方法は、「デジタルタコグラフ、タイムカード等の記録を基に確認」の割合が54.7%と最も高く、次いで「出勤簿等により確認」が22.3%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「タクシー運転者」は「デジタルタコグラフ、タイムカード等の記録を基に確認」の割合が最も高く、「バス運転者」では「出勤簿等により確認」の割合が最も高かった。

平成 28 年度調査と比較すると、直接の比較は難しいが、「目視（上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている）」が減り、「客観的な方法で把握」が増えている様子が見える。

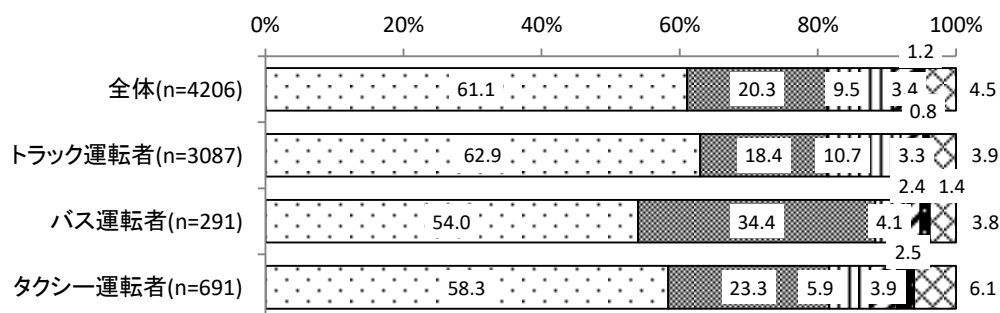
図表 2-1-II-25 労働時間の把握方法



図表 2-1-II-26 労働時間の把握方法（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	所属長、上司等が目視で確認	デジタルタコグラフ、タイムカード等の記録を基に確認	出勤簿等により確認	労働者の自己申告に基づき把握	その他	把握されていない	わからない	無回答
全体	3,954	210	2,161	881	261	53	153	235	0
	100.0	5.3	54.7	22.3	6.6	1.3	3.9	5.9	0.0
トラック運転者	2,620	128	1,550	466	172	26	119	159	0
	100.0	4.9	59.2	17.8	6.6	1.0	4.5	6.1	0.0
バス運転者	649	40	257	263	22	8	11	48	0
	100.0	6.2	39.6	40.5	3.4	1.2	1.7	7.4	0.0
タクシー運転者	685	42	354	152	67	19	23	28	0
	100.0	6.1	51.7	22.2	9.8	2.8	3.4	4.1	0.0

図表 2-1-II-27 労働時間の把握方法（平成 28 年度調査）



- 客観的方法で把握されている
- 上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている
- あなた自身による自己申告に基づいて把握されている
- 特に把握されていない
- その他
- 無回答

(注) 平成 28 年度調査は、今回実施調査と選択肢が異なるのでデータの読み取りにあたり注意を要する。

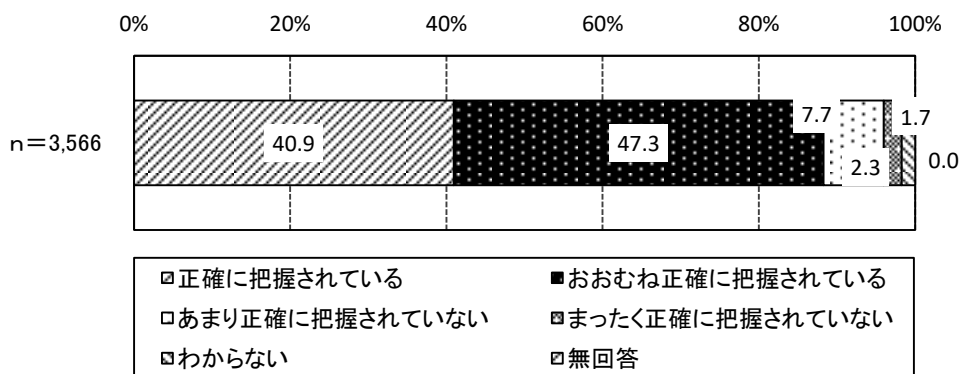
問 12①で「所属長、上司等が目視で確認」～「その他」と回答した方のみ

②把握されている労働時間の正確性(問 12(2))

把握されている労働時間の正確性は、正確に把握（「正確に把握されている」「おおむね正確に把握されている」を合算）の割合が、88.2%であった。

従事している仕事別にみると、正確に把握（「正確に把握されている」「おおむね正確に把握されている」を合算）の割合は、「トラック運転者」が 86.7%、「バス運転者」が 90.5%、「タクシー運転者」が 92.1%であった。

図表 2-1-II-28 把握されている労働時間の正確性



図表 2-1-II-29 把握されている労働時間の正確性（フルタイム・従事している仕事別）

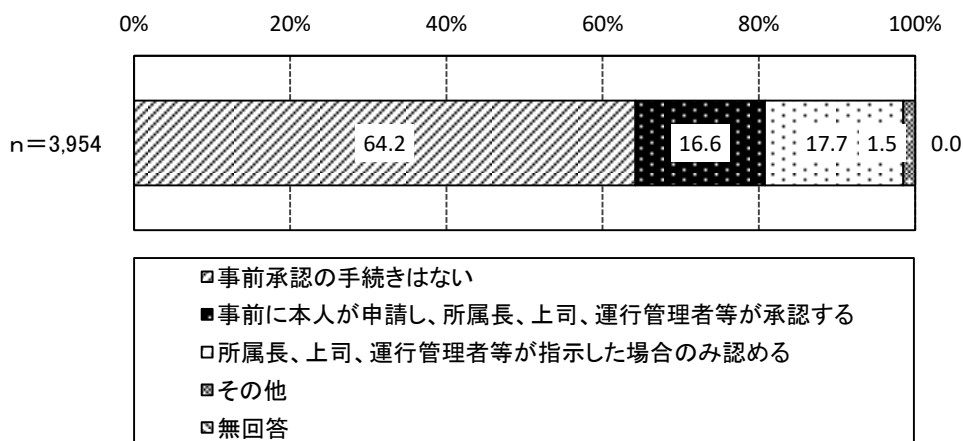
	調査数	正確に把握されている	おおむね正確に把握されている	あまり正確に把握されていない	まったく正確に把握されていない	わからない	無回答
全体	3,566	1,459	1,688	276	83	60	0
	100.0	40.9	47.3	7.7	2.3	1.7	0.0
トラック運転者	2,342	901	1,128	198	64	51	0
	100.0	38.5	48.2	8.5	2.7	2.2	0.0
バス運転者	590	250	284	42	9	5	0
	100.0	42.4	48.1	7.1	1.5	0.8	0.0
タクシー運転者	634	308	276	36	10	4	0
	100.0	48.6	43.5	5.7	1.6	0.6	0.0

3) 所定外労働を行う場合の手続き（問13）

所定外労働を行う場合の手続きは、「事前承認の手続きはない」の割合が64.2%と最も高く、次いで「所属長、上司、運行管理者等が指示した場合のみ認める」が17.7%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「事前承認の手続きはない」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-30 所定外労働を行う場合の手続き



図表2-1-II-31 所定外労働を行う場合の手続き（フルタイム・従事している仕事別）

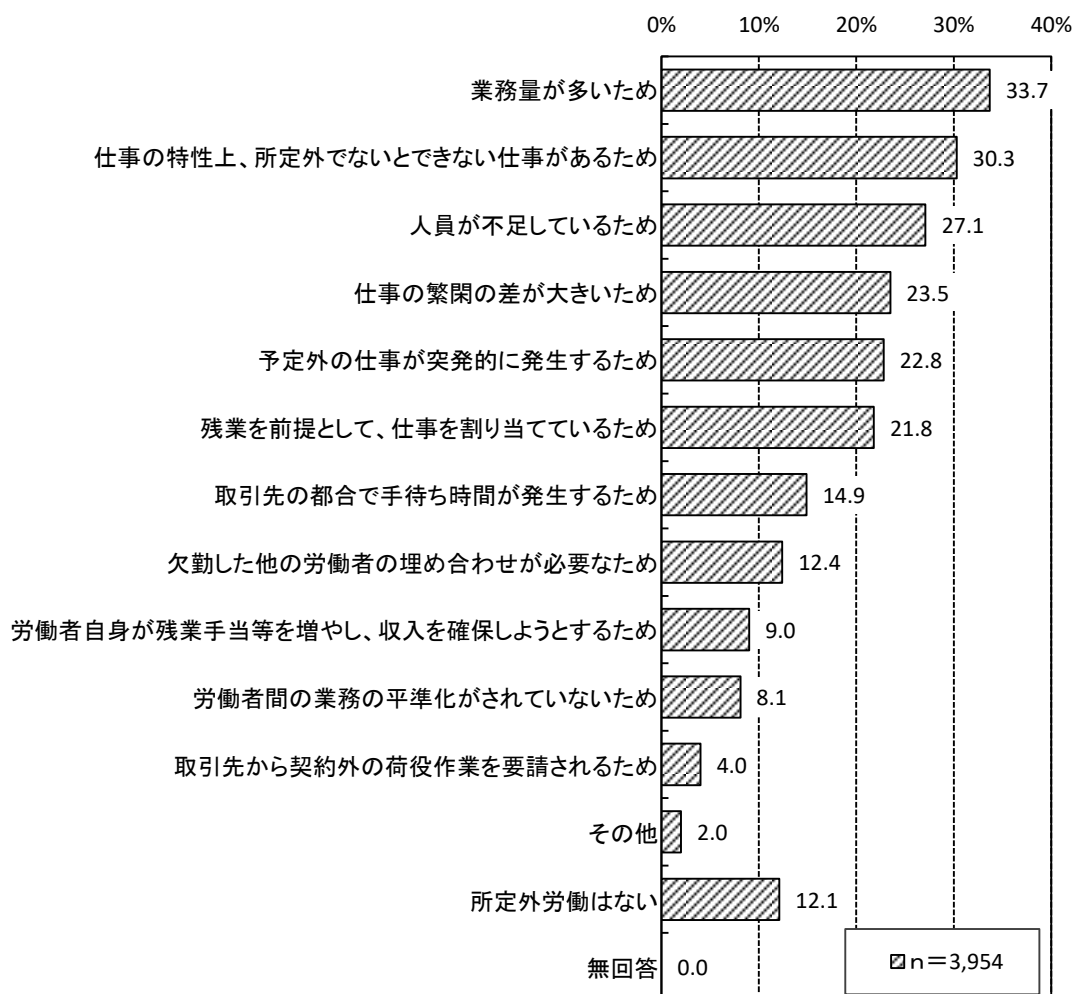
	調査数	事前承認の手続きはない	事前に本人が申請し、所属長、上司、運行管理者等が承認する	所属長、上司、運行管理者等が指示した場合のみ認める	その他	無回答
全体	3,954	2,540	655	700	59	0
	100.0	64.2	16.6	17.7	1.5	0.0
トラック運転者	2,620	1,774	399	408	39	0
	100.0	67.7	15.2	15.6	1.5	0.0
バス運転者	649	329	108	205	7	0
	100.0	50.7	16.6	31.6	1.1	0.0
タクシー運転者	685	437	148	87	13	0
	100.0	63.8	21.6	12.7	1.9	0.0

4) 所定外労働（残業）が生じる理由（問14）

所定外労働（残業）が生じる理由は、「業務量が多いため」の割合が33.7%と最も高く、次いで「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が30.3%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」は「業務量が多いため」の割合が最も高く、「バス運転者」は「人員が不足しているため」、「タクシー運転者」では「予定外の仕事が発生的に発生するため」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-32 所定外労働（残業）が生じる理由（複数回答）



図表 2-1-II-33 所定外労働（残業）が生じる理由（複数回答）（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	業務量が多いため	人員が不足しているため	仕事の繁閑の差が大きいため	仕事の特性上、所定外でないといけない仕事があるため	残業を前提として、仕事を割り当てているため	予定外の仕事が発生的に発生するため	労働者間の業務の平準化がされていないため	欠勤した他の労働者の埋め合わせが必要のため	労働者自身が残業手当等を増やし、収入を確保しようとするため	取引先から契約外の荷役作業を要請されるため	取引先の都合で手待ち時間が発生するため	その他	所定外労働はない	無回答
全体	3,954 100.0	1,331 33.7	1,072 27.1	930 23.5	1,198 30.3	862 21.8	902 22.8	321 8.1	492 12.4	355 9.0	157 4.0	591 14.9	78 2.0	477 12.1	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	1,112 42.4	716 27.3	681 26.0	799 30.5	525 20.0	539 20.6	244 9.3	242 9.2	150 5.7	140 5.3	525 20.0	43 1.6	292 11.1	0 0.0
バス運転者	649 100.0	167 25.7	296 45.6	121 18.6	225 34.7	236 36.4	162 25.0	62 9.6	231 35.6	103 15.9	6 0.9	18 2.8	13 2.0	45 6.9	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	52 7.6	60 8.8	128 18.7	174 25.4	101 14.7	201 29.3	15 2.2	19 2.8	102 14.9	11 1.6	48 7.0	22 3.2	140 20.4	0 0.0

図表 2-1-II-34 所定外労働（早出・居残り等の残業）が発生する理由（平成 28 年度調査）

	調査数	人員が足りないため	業務の繁閑の差が激しいため	仕事の特性上、所定外でできない仕事があるため	仕事の締切や納期が短い	予定外の仕事が発発的に発生するため	業務と共同僚の指導を通常業務と兼任しているため	残業を前提に、仕事を割り当てられているため	高いノルマが課せられているため	社員間の業務の平準化ができていないため	会議・打ち合わせが多い	仕事の質にこだわりがあるため
全体	4206 100.0	1134 27.0	764 18.2	1033 24.6	134 3.2	1003 23.8	86 2.0	396 9.4	52 1.2	197 4.7	29 0.7	125 3.0
トラック運転者	3087 100.0	762 24.7	587 19.0	830 26.9	127 4.1	781 25.3	74 2.4	285 9.2	28 0.9	152 4.9	21 0.7	97 3.1
バス運転者	291 100.0	171 58.8	47 16.2	83 28.5	0 0.0	64 22.0	3 1.0	63 21.6	1 0.3	26 8.9	2 0.7	5 1.7
タクシー運転者	691 100.0	164 23.7	113 16.4	95 13.7	2 0.3	128 18.5	7 1.0	40 5.8	21 3.0	11 1.6	5 0.7	20 2.9

	調査数	スケジュール不足しているため	周囲に気兼ねして帰りが遅いため	残業手当等を増やし、収入を確保するため	スキル・技術を磨くため	取引先から契約外の荷役作業を要請されるため	取引先の都合で待ち時間が発生するため	欠勤した他の従業員の埋め合わせが必要のため	その他	所定外労働はない	無回答
全体	4206 100.0	83 2.0	37 0.9	345 8.2	57 1.4	150 3.6	799 19.0	316 7.5	131 3.1	505 12.0	444 10.6
トラック運転者	3087 100.0	72 2.3	34 1.1	194 6.3	47 1.5	147 4.8	776 25.1	201 6.5	89 2.9	337 10.9	287 9.3
バス運転者	291 100.0	3 1.0	0 0.0	60 20.6	1 0.3	2 0.7	7 2.4	66 22.7	6 2.1	20 6.9	25 8.6
タクシー運転者	691 100.0	5 0.7	1 0.1	88 12.7	9 1.3	1 0.1	7 1.0	40 5.8	32 4.6	131 19.0	96 13.9

（3）あなたの職場環境について（2019年の状況について）

1）職場でのハラスメントの有無（問15）

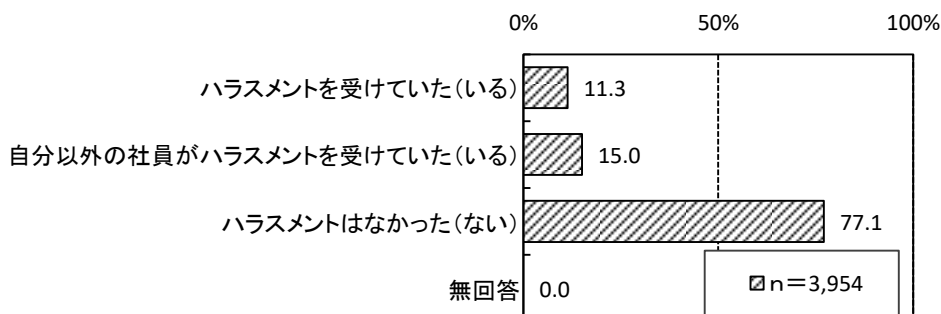
①職場でのパワーハラスメントの有無（問15(1)）

職場でのパワーハラスメントの有無は、「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が11.3%、「自分以外の社員がハラスメントを受けていた（いる）」が15.0%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「バス運転者」において「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が高かった。

性・年代別にみると、女性の方が「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が高い。また、男性は年代が下がるほど「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が高くなる。

図表2-1-II-35 職場でのパワーハラスメントの有無（複数回答）



図表2-1-II-36 職場でのパワーハラスメントの有無（複数回答）
（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	ハラスメントを受けていた(いる)	自分以外の社員がハラスメントを受けていた(いる)	ハラスメントはなかった(ない)	無回答
全体	3,954	445	594	3,047	0
	100.0	11.3	15.0	77.1	0.0
トラック運転者	2,620	308	382	2,019	0
	100.0	11.8	14.6	77.1	0.0
バス運転者	649	83	121	471	0
	100.0	12.8	18.6	72.6	0.0
タクシー運転者	685	54	91	557	0
	100.0	7.9	13.3	81.3	0.0

図表 2-1-II-37 職場でのパワーハラスメントの有無（複数回答）（フルタイム・性年代別）

		調査数	ハラスメントを受けていた（いる）	自分以外の社員がハラスメントを受けていた（いる）	ハラスメントはなかった（ない）	無回答
全 体		3,954 100.0	445 11.3	594 15.0	3,047 77.1	0 0.0
性 年 代 別	男性	3,837 100.0	426 11.1	577 15.0	2,961 77.2	0 0.0
	男性20代以下	59 100.0	11 18.6	4 6.8	45 76.3	0 0.0
	男性30歳代	369 100.0	57 15.4	63 17.1	268 72.6	0 0.0
	男性40歳代	1,286 100.0	154 12.0	222 17.3	961 74.7	0 0.0
	男性50歳代	1,583 100.0	155 9.8	236 14.9	1,238 78.2	0 0.0
	男性60歳代	495 100.0	46 9.3	49 9.9	409 82.6	0 0.0
	男性70歳以上	45 100.0	3 6.7	3 6.7	40 88.9	0 0.0
	女性	117 100.0	19 16.2	17 14.5	86 73.5	0 0.0
	女性20代以下	21 100.0	3 14.3	2 9.5	16 76.2	0 0.0
	女性30歳代	29 100.0	6 20.7	5 17.2	19 65.5	0 0.0
	女性40歳代	48 100.0	8 16.7	6 12.5	36 75.0	0 0.0
	女性50歳代	17 100.0	2 11.8	4 23.5	13 76.5	0 0.0
	女性60歳代	2 100.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0
	女性70歳以上	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

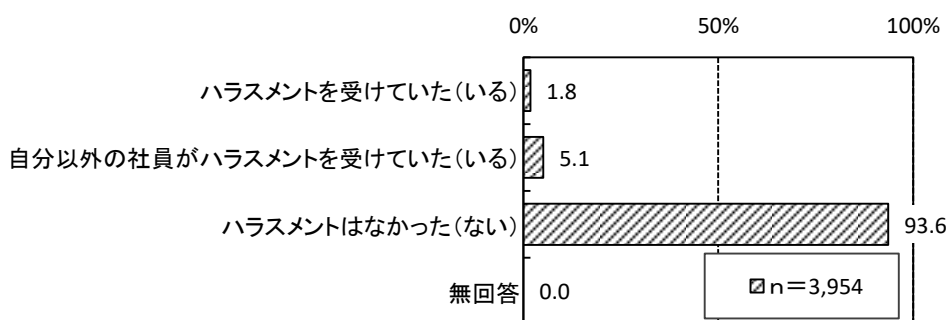
②職場でのセクシュアルハラスメントの有無(問 15(2))

職場でのセクシュアルハラスメントの有無は、「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が1.8%、「自分以外の社員がハラスメントを受けていた（いる）」が5.1%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「バス運転者」において「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が高かった。

また、性・年代別にみると、女性の方が「ハラスメントを受けていた（いる）」の割合が高い。

図表 2-1-II-38 職場でのセクシュアルハラスメントの有無（複数回答）



図表 2-1-II-39 職場でのセクシュアルハラスメントの有無（複数回答）

(フルタイム・従事している仕事別)

	調査数	ハラスメントを受けていた(いる)	自分以外の社員がハラスメントを受けた(いる)	ハラスメントはなかった(ない)	無回答
全体	3,954	71	200	3,699	0
	100.0	1.8	5.1	93.6	0.0
トラック運転者	2,620	56	119	2,457	0
	100.0	2.1	4.5	93.8	0.0
バス運転者	649	13	57	583	0
	100.0	2.0	8.8	89.8	0.0
タクシー運転者	685	2	24	659	0
	100.0	0.3	3.5	96.2	0.0

図表2-1-Ⅱ-40 職場でのセクシュアルハラスメントの有無（複数回答）
（フルタイム・性年代別）

		調査数	ハラスメントを受けていた（いる）	自分以外の社員がハラスメントを受けていた（いる）	ハラスメントはなかった（ない）	無回答
全 体		3,954 100.0	71 1.8	200 5.1	3,699 93.6	0 0.0
性 年 代 別	男性	3,837 100.0	58 1.5	193 5.0	3,601 93.8	0 0.0
	男性20代以下	59 100.0	4 6.8	7 11.9	48 81.4	0 0.0
	男性30歳代	369 100.0	14 3.8	33 8.9	325 88.1	0 0.0
	男性40歳代	1,286 100.0	27 2.1	67 5.2	1,201 93.4	0 0.0
	男性50歳代	1,583 100.0	9 0.6	73 4.6	1,504 95.0	0 0.0
	男性60歳代	495 100.0	4 0.8	11 2.2	480 97.0	0 0.0
	男性70歳以上	45 100.0	0 0.0	2 4.4	43 95.6	0 0.0
	女性	117 100.0	13 11.1	7 6.0	98 83.8	0 0.0
	女性20代以下	21 100.0	3 14.3	1 4.8	17 81.0	0 0.0
	女性30歳代	29 100.0	3 10.3	2 6.9	24 82.8	0 0.0
	女性40歳代	48 100.0	5 10.4	2 4.2	41 85.4	0 0.0
	女性50歳代	17 100.0	2 11.8	2 11.8	14 82.4	0 0.0
	女性60歳代	2 100.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0
	女性70歳以上	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0

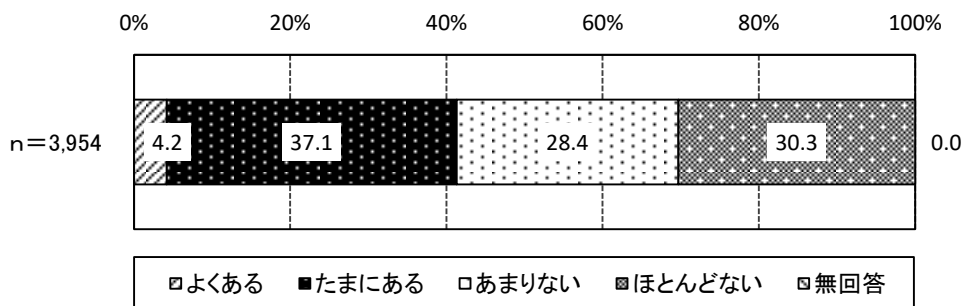
2) 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無、利用可能な相談窓口などの有無（問 16）

①事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無（問 16(1)）

事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無は、ある（「よくある」「たまにある」を合算）の割合が、41.3%であった。

従事している仕事別にみると、ある（「よくある」「たまにある」を合算）の割合は、「トラック運転者」が 39.9%、「バス運転者」が 43.3%、「タクシー運転者」が 44.4%であった。

図表 2-1-II-41 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無



図表 2-1-II-42 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無（フルタイム・従事している仕事別）

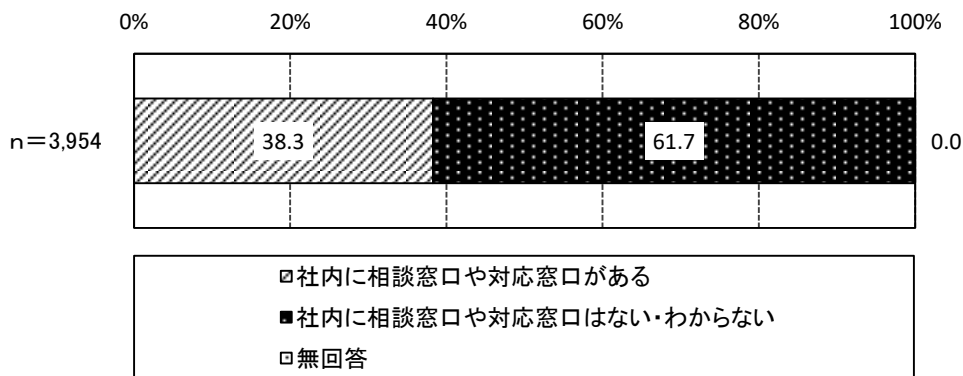
	調査数	よくある	たまにある	あまりない	ほとんどない	無回答
全体	3,954	166	1,465	1,123	1,200	0
	100.0	4.2	37.1	28.4	30.3	0.0
トラック運転者	2,620	107	939	743	831	0
	100.0	4.1	35.8	28.4	31.7	0.0
バス運転者	649	29	252	196	172	0
	100.0	4.5	38.8	30.2	26.5	0.0
タクシー運転者	685	30	274	184	197	0
	100.0	4.4	40.0	26.9	28.8	0.0

②利用可能な相談窓口などの有無(問 16(2))

利用可能な相談窓口などの有無は、「社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない」の割合が61.7%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない」の割合が高かった。

図表 2-1-II-43 利用可能な相談窓口などの有無



図表 2-1-II-44 利用可能な相談窓口などの有無（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	社内に相談窓口や対応窓口がある	社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない	無回答
全体	3,954	1,516	2,438	0
	100.0	38.3	61.7	0.0
トラック運転者	2,620	933	1,687	0
	100.0	35.6	64.4	0.0
バス運転者	649	291	358	0
	100.0	44.8	55.2	0.0
タクシー運転者	685	292	393	0
	100.0	42.6	57.4	0.0

3) 荷主などからの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等の有無、利用可能な相談窓口などの有無（問 17）

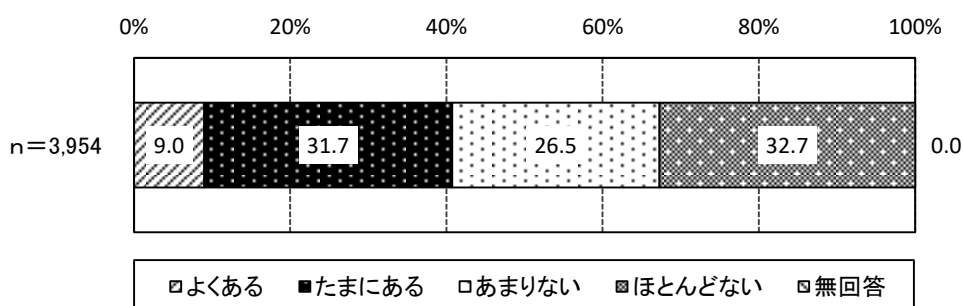
①荷主などからの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等の有無（問 17(1)）

理不尽な要求・クレーム・暴言・暴力等の有無は、ある（「よくある」「たまにある」を合算）の割合が、40.7%であった。

従事している仕事別にみると、ある（「よくある」「たまにある」を合算）の割合は、「トラック運転者」が 33.2%、「バス運転者」が 57.2%、「タクシー運転者」が 54.1%であった。

平成 28 年度調査と比較すると、「バス運転者」、「タクシー運転者」において増加している様子がうかがえる。

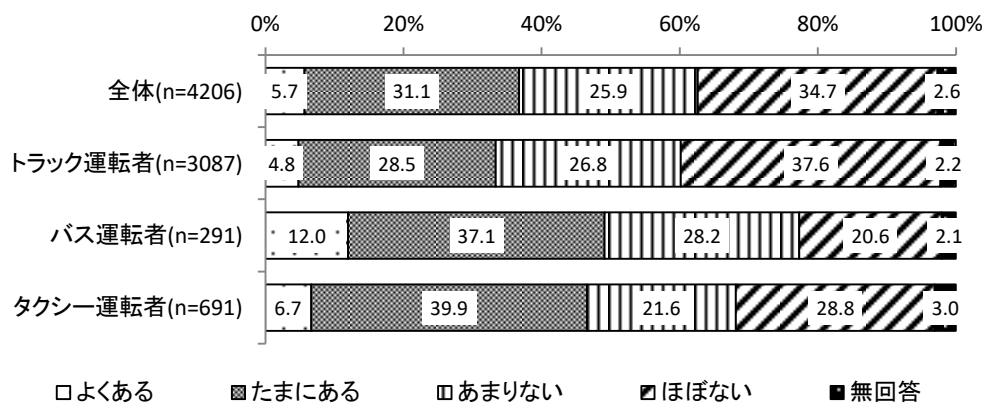
図表 2-1-II-45 荷主などからの理不尽な要求・クレーム、暴言などの有無



図表 2-1-II-46 荷主などからの理不尽な要求・クレーム、暴言などの有無（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	よくある	たまにある	あまりない	ほとんどない	無回答
全体	3,954	356	1,255	1,049	1,294	0
	100.0	9.0	31.7	26.5	32.7	0.0
トラック運転者	2,620	196	674	749	1,001	0
	100.0	7.5	25.7	28.6	38.2	0.0
バス運転者	649	98	273	156	122	0
	100.0	15.1	42.1	24.0	18.8	0.0
タクシー運転者	685	62	308	144	171	0
	100.0	9.1	45.0	21.0	25.0	0.0

図表 2-1-II-47 客・荷主からの理不尽な要求・クレームに苦慮すること
(平成 28 年度調査)

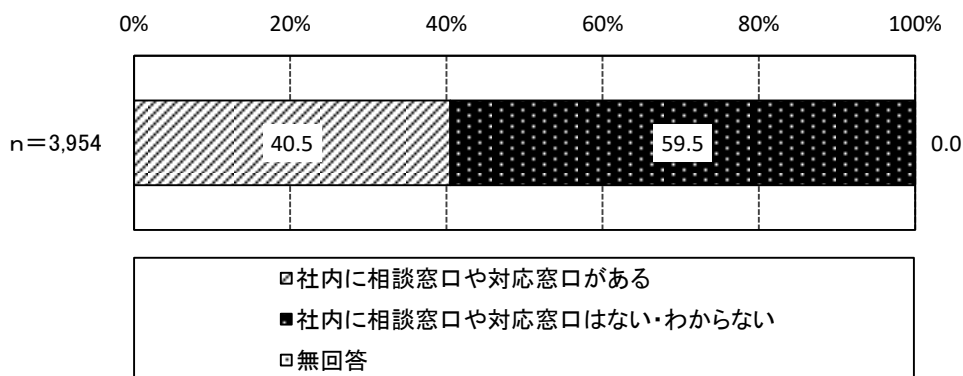


②利用可能な相談窓口などの有無(問 17(2))

利用可能な相談窓口などの有無は、「社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない」の割合が59.5%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない」の割合が高かった。

図表 2-1-II-48 利用可能な相談窓口などの有無



図表 2-1-II-49 利用可能な相談窓口などの有無（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	社内に相談窓口や対応窓口がある	社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない	無回答
全体	3,954	1,602	2,352	0
	100.0	40.5	59.5	0.0
トラック運転者	2,620	955	1,665	0
	100.0	36.5	63.5	0.0
バス運転者	649	313	336	0
	100.0	48.2	51.8	0.0
タクシー運転者	685	334	351	0
	100.0	48.8	51.2	0.0

(4) あなたの生活や心身の健康等について（2019年の状況について）

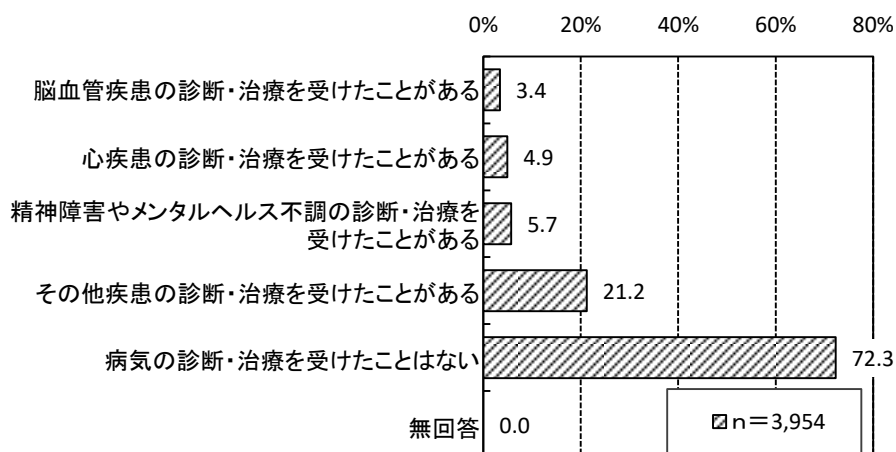
1) これまでの病気の診断や治療の有無（問 18）

①2019年以前(問 18(1))

2019年以前の病気の診断や治療の有無は、「病気の診断・治療を受けたことはない」の割合が72.3%と最も高かった。

従事している仕事別にみると、いずれも「病気の診断・治療を受けたことはない」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-50 これまでの病気の診断や治療の有無（2019年以前）（複数回答）



図表 2-1-II-51 これまでの病気の診断や治療の有無（2019年以前）（複数回答）
（フルタイム・従事している仕事別）

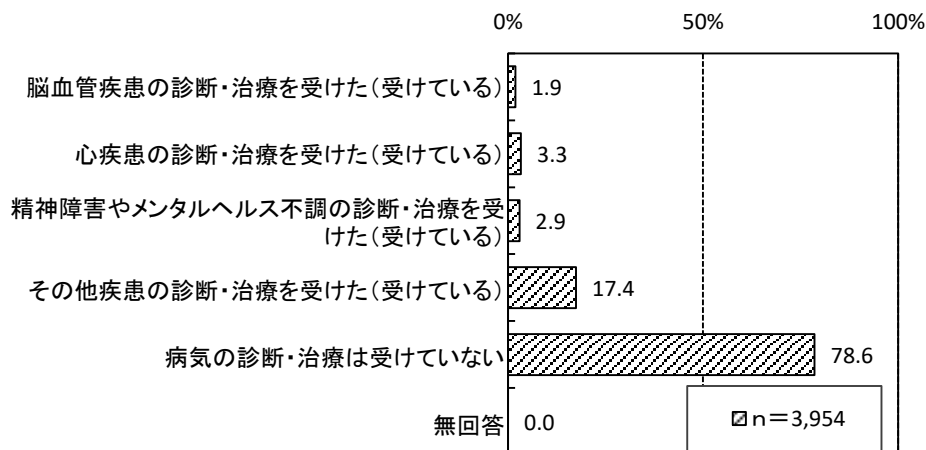
	調査数	脳血管疾患の診断・治療を受けたことがある	心疾患の診断・治療を受けたことがある	精神障害やメンタルヘルス不調の診断・治療を受けたことがある	その他疾患の診断・治療を受けたことがある	病気の診断・治療を受けたことはない	無回答
全体	3,954	134	195	225	837	2,857	0
	100.0	3.4	4.9	5.7	21.2	72.3	0.0
トラック運転者	2,620	72	112	124	464	1,997	0
	100.0	2.7	4.3	4.7	17.7	76.2	0.0
バス運転者	649	39	40	59	169	430	0
	100.0	6.0	6.2	9.1	26.0	66.3	0.0
タクシー運転者	685	23	43	42	204	430	0
	100.0	3.4	6.3	6.1	29.8	62.8	0.0

②2020年以降(問 18(2))

2020年以降の病気の診断や治療の有無は、「病気の診断・治療は受けていない」の割合が78.6%と最も高かった。

従事している仕事別にみると、いずれも「病気の診断・治療を受けたことはない」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-52 これまでの病気の診断や治療の有無（2020年以降）（複数回答）



図表 2-1-II-53 これまでの病気の診断や治療の有無（2020年以降）（複数回答）
（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	脳血管疾患の診断・治療を受けた(受けている)	心疾患の診断・治療を受けた(受けている)	精神障害やメンタルヘルス不調の診断・治療を受けた(受けている)	その他疾患の診断・治療を受けた(受けている)	病気の診断・治療は受けていない	無回答
全体	3,954 100.0	77 1.9	131 3.3	116 2.9	687 17.4	3,109 78.6	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	40 1.5	74 2.8	56 2.1	359 13.7	2,170 82.8	0 0.0
バス運転者	649 100.0	23 3.5	25 3.9	38 5.9	150 23.1	468 72.1	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	14 2.0	32 4.7	22 3.2	178 26.0	471 68.8	0 0.0

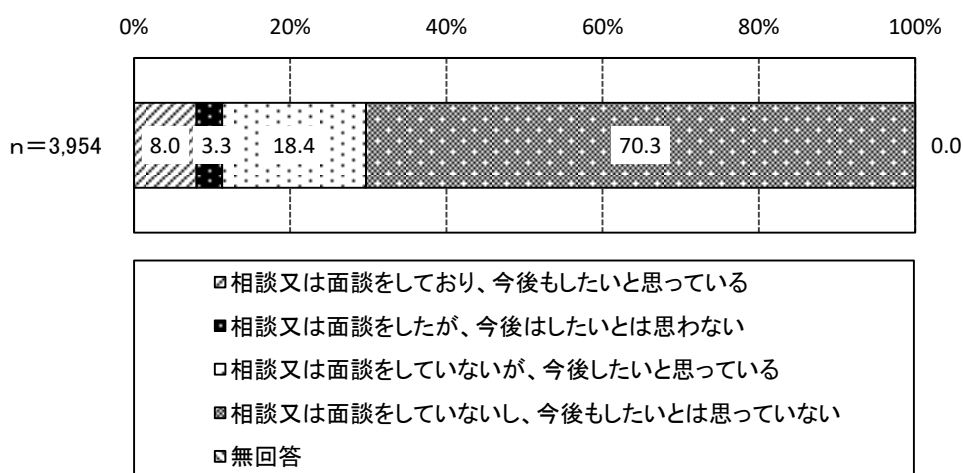
2) 長時間労働や心身の不調に関する専門家への相談又は面談（問 19）

専門家への相談又は面談は、「相談又は面談をしていないし、今後もしたいとは思っていない」の割合が 70.3%と最も高く、次いで「相談又は面談をしていないが、今後したいと思っている」が 18.4%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「相談又は面談をしていないし、今後もしたいとは思っていない」の割合が最も高かった。

また、相談窓口や対応窓口の有無別にみると、相談窓口や対応窓口がある方が「相談または面談をしており、今後もしたいと思っている」の割合が高い。

図表 2-1-II-54 長時間労働や心身の不調に関する専門家への相談又は面談



図表 2-1-II-55 長時間労働や心身の不調に関する専門家への相談又は面談（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	た相談又は面談をしており、今後もし	いと相談又は面談をしたが、今後はした	し相談又は面談をしていないが、今後	も相談又は面談をしていないし、今後	無回答
全体	3,954 100.0	315 8.0	129 3.3	729 18.4	2,781 70.3	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	173 6.6	78 3.0	468 17.9	1,901 72.6	0 0.0
バス運転者	649 100.0	80 12.3	35 5.4	133 20.5	401 61.8	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	62 9.1	16 2.3	128 18.7	479 69.9	0 0.0

図表 2-1-II-56 長時間労働や心身の不調に関する専門家への相談又は面談
（フルタイム・相談窓口や対応窓口の有無別）

		調査数	相談又は面談を している	相談又は面談を したが、今後は したい	相談又は面談を していないが、 今後は	相談又は面談を していないし、 今後も	無 回 答
全 体		3,954 100.0	315 8.0	129 3.3	729 18.4	2,781 70.3	0 0.0
窓 口 有 無	社内に相談窓口や対応窓口がある	1,829 100.0	212 11.6	77 4.2	346 18.9	1,194 65.3	0 0.0
	社内に相談窓口や対応窓口がない・わからない	2,125 100.0	103 4.8	52 2.4	383 18.0	1,587 74.7	0 0.0

（注）窓口有無は、問 16(2)もしくは問 17(2)において「1. 社内に相談窓口や対応窓口がある」と回答した人を「窓口有」とした。

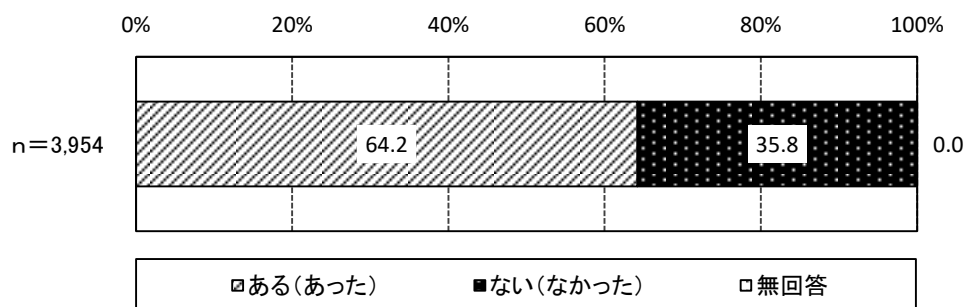
3) 業務に関連したストレスや悩み（問 20）

①ストレスや悩みの有無（問 20(1)）

ストレスや悩みの有無は、「ある（あった）」の割合が 64.2%、「ない（なかった）」が 35.8%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「ある（あった）」の割合が高かった。

図表 2-1-II-57 ストレスや悩みの有無



図表 2-1-II-58 ストレスや悩みの有無（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	ある（あった）	ない（なかった）	無回答
全体	3,954	2,539	1,415	0
	100.0	64.2	35.8	0.0
トラック運転者	2,620	1,669	951	0
	100.0	63.7	36.3	0.0
バス運転者	649	454	195	0
	100.0	70.0	30.0	0.0
タクシー運転者	685	416	269	0
	100.0	60.7	39.3	0.0

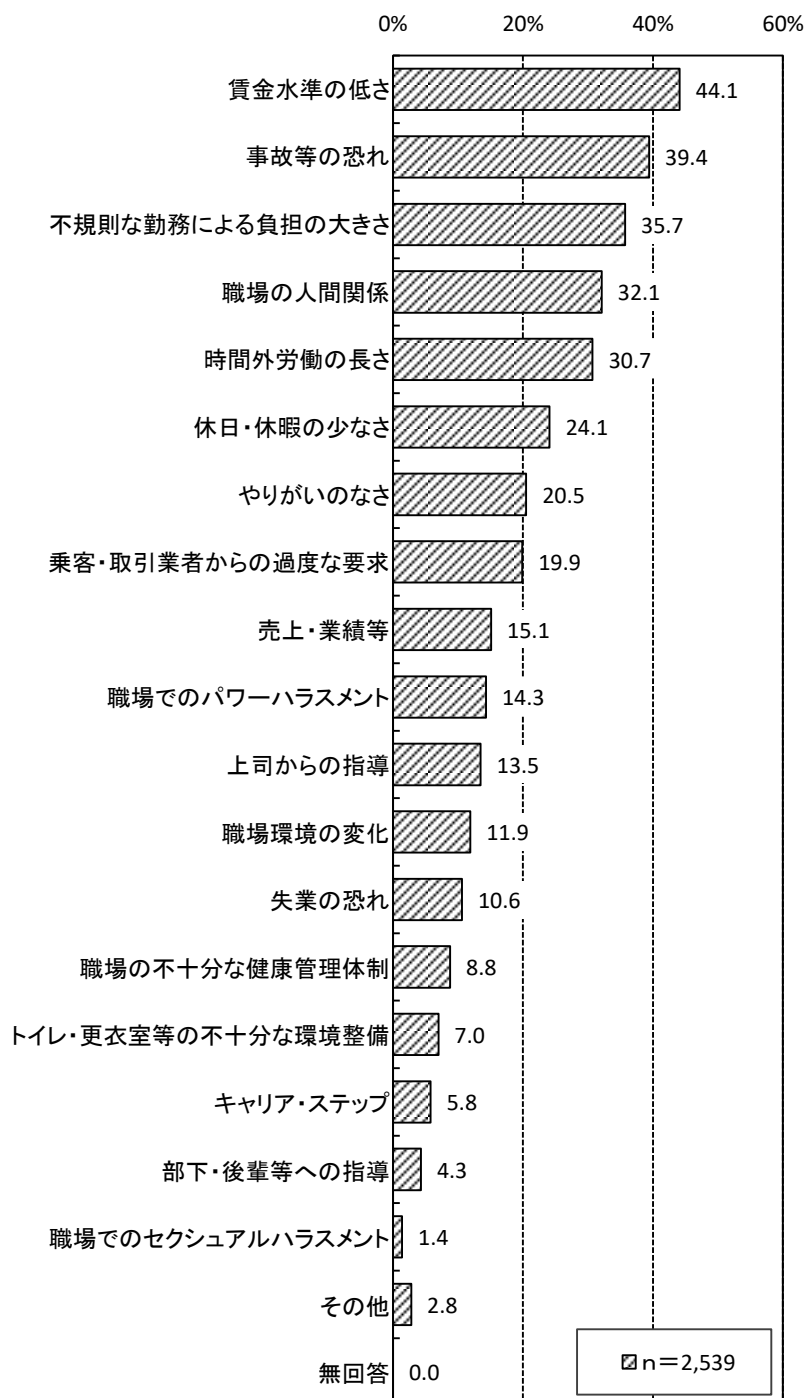
問 20①で「ある（あった）」と回答した方のみ

②ストレスや悩みの原因(問 20(2))

ストレスや悩みの原因は、「賃金水準の低さ」の割合が 44.1%と最も高く、次いで「事故等の恐れ」が 39.4%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「タクシー運転者」は「賃金水準の低さ」の割合が最も高く、「バス運転者」では「不規則な勤務による負担の大きさ」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-59 ストレスや悩みの原因（複数回答）



図表 2-1-II-60 ストレスや悩みの原因（複数回答）（フルタイム・従事している仕事別）

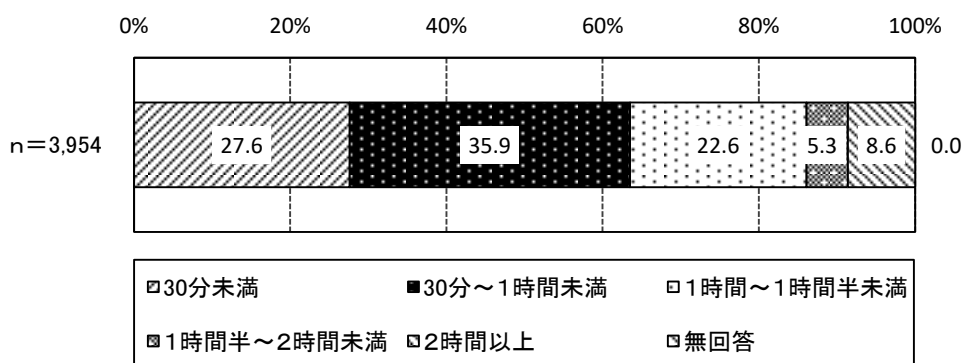
	調査数	時間外労働の長さ	休日・休暇の少なさ	不規則な勤務による負担の大きさ	事故等の恐れ	職場環境の変化	職場の人間関係	職場でのパワーハラスメント	職場でのセクシュアルハラスメント	職場の不十分な健康管理体制	備 トイレ・更衣室等の不十分な環境整備	上司からの指導	部下・後輩等への指導	売上・業績等	賃金水準の低さ	乗客・取引業者からの過度な要求	やりがいのなさ	キャリア・ステップ	失業の恐れ	その他	無回答
全体	2,539 100.0	780 30.7	611 24.1	906 35.7	1,000 39.4	301 11.9	816 32.1	362 14.3	36 1.4	223 8.8	178 7.0	342 13.5	109 4.3	383 15.1	1,119 44.1	506 19.9	520 20.5	146 5.8	268 10.6	70 2.8	0 0.0
トラック運転者	1,669 100.0	529 31.7	383 22.9	539 32.3	569 34.1	208 12.5	593 35.5	250 15.0	26 1.6	137 8.2	99 5.9	233 14.0	86 5.2	177 10.6	671 40.2	225 13.5	342 20.5	104 6.2	168 10.1	46 2.8	0 0.0
バス運転者	454 100.0	186 41.0	158 34.8	268 59.0	243 53.5	59 13.0	156 34.4	76 16.7	6 1.3	63 13.9	50 11.0	73 16.1	17 3.7	16 3.5	250 55.1	139 30.6	98 21.6	32 7.0	52 11.5	11 2.4	0 0.0
タクシー運転者	416 100.0	65 15.6	70 16.8	99 23.8	188 45.2	34 8.2	67 16.1	36 8.7	4 1.0	23 5.5	29 7.0	36 8.7	6 1.4	190 45.7	198 47.6	142 34.1	80 19.2	10 2.4	48 11.5	13 3.1	0 0.0

4) 往復の通勤時間（問 21）

往復の通勤時間は、「30分～1時間未満」の割合が35.9%と最も高く、次いで「30分未満」が27.6%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「バス運転者」は「30分～1時間未満」の割合が最も高く、「タクシー運転者」では「30分未満」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-61 往復の通勤時間



図表 2-1-II-62 往復の通勤時間（フルタイム・従事している仕事別）

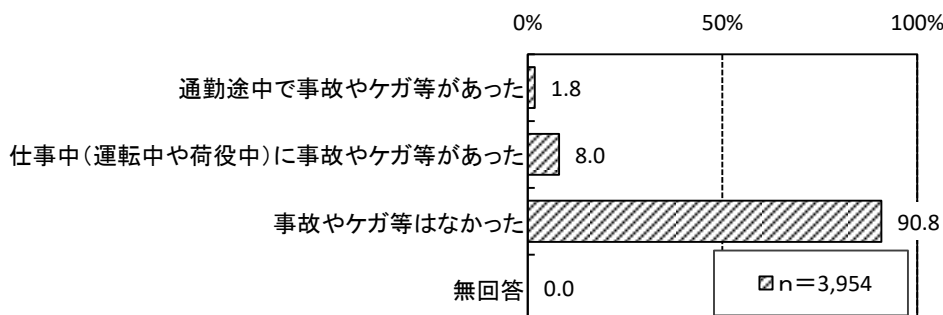
	調査数	30分未満	30分～1時間未満	1時間～1時間半未満	1時間半～2時間未満	2時間以上	無回答
全体	3,954	1,090	1,421	892	211	340	0
	100.0	27.6	35.9	22.6	5.3	8.6	0.0
トラック運転者	2,620	696	970	611	136	207	0
	100.0	26.6	37.0	23.3	5.2	7.9	0.0
バス運転者	649	151	251	148	41	58	0
	100.0	23.3	38.7	22.8	6.3	8.9	0.0
タクシー運転者	685	243	200	133	34	75	0
	100.0	35.5	29.2	19.4	5.0	10.9	0.0

5) 過重労働に伴う睡眠不足や疲労の蓄積が原因の事故やケガ等の有無（問 22）

事故やケガ等の有無は、「事故やケガ等は無かった」の割合が90.8%と最も高く、次いで「仕事
中（運転中や荷役中）に事故やケガ等があった」が8.0%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「事故やケガ等は無かった」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-63 睡眠不足や疲労の蓄積が原因の事故やケガ等の有無（複数回答）



図表 2-1-II-64 睡眠不足や疲労の蓄積が原因の事故やケガ等の有無（複数回答）

（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	通勤途中で事故やケガ等があった	仕事（運転中や荷役中）に事故やケガ等があった	事故やケガ等は無かった	無回答
全体	3,954	72	315	3,590	0
	100.0	1.8	8.0	90.8	0.0
トラック運転者	2,620	47	237	2,351	0
	100.0	1.8	9.0	89.7	0.0
バス運転者	649	14	41	596	0
	100.0	2.2	6.3	91.8	0.0
タクシー運転者	685	11	37	643	0
	100.0	1.6	5.4	93.9	0.0

(5) あなたの労働時間や休暇の取得状況等について（2019年1月～12月の状況）

1) 1週間の平均的な労働時間や労働日数（問23）

①1週間のうち労働日数（問23①）

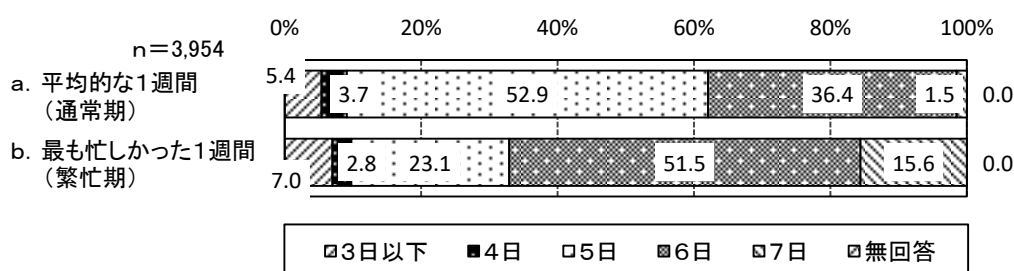
平均的な1週間（通常期）の労働日数は、「5日」の割合が52.9%と最も高く、次いで「6日」が36.4%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「5日」の割合が最も高かった。

最も忙しかった1週間（繁忙期）の労働日数は、「6日」の割合が51.5%と最も高く、次いで「5日」が23.1%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「6日」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-65 労働日数



図表2-1-II-66 通常期の労働日数（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	3日以下	4日	5日	6日	7日	無回答
全体	3,954	215	147	2,092	1,440	60	0
	100.0	5.4	3.7	52.9	36.4	1.5	0.0
トラック運転者	2,620	57	63	1,438	1,014	48	0
	100.0	2.2	2.4	54.9	38.7	1.8	0.0
バス運転者	649	16	19	390	216	8	0
	100.0	2.5	2.9	60.1	33.3	1.2	0.0
タクシー運転者	685	142	65	264	210	4	0
	100.0	20.7	9.5	38.5	30.7	0.6	0.0

図表 2-1-II-67 繁忙期の労働日数（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	3日以下	4日	5日	6日	7日	無回答
全体	3,954 100.0	278 7.0	111 2.8	914 23.1	2,035 51.5	616 15.6	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	114 4.4	31 1.2	659 25.2	1,423 54.3	393 15.0	0 0.0
バス運転者	649 100.0	22 3.4	8 1.2	131 20.2	317 48.8	171 26.3	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	142 20.7	72 10.5	124 18.1	295 43.1	52 7.6	0 0.0

②1週間の労働時間(問 23②)

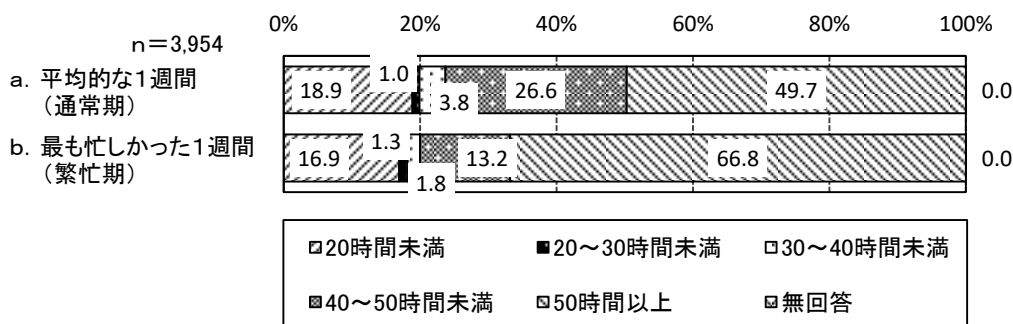
平均的な1週間（通常期）の労働時間は、「50 時間以上」の割合が 49.7%と最も高く、次いで「40～50 時間未満」が 26.6%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「50 時間以上」の割合が最も高かった。

最も忙しかった1週間（繁忙期）の労働時間は、「50 時間以上」の割合が 66.8%と最も高く、次いで「20 時間未満」が 16.9%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「50 時間以上」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-68 労働時間



図表 2-1-II-69 通常期の労働時間（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	20時間未満	20～30時間未満	30～40時間未満	40～50時間未満	50時間以上	無回答
全体	3,954	748	38	152	1,051	1,965	0
	100.0	18.9	1.0	3.8	26.6	49.7	0.0
トラック運転者	2,620	526	17	76	645	1,356	0
	100.0	20.1	0.6	2.9	24.6	51.8	0.0
バス運転者	649	119	7	48	221	254	0
	100.0	18.3	1.1	7.4	34.1	39.1	0.0
タクシー運転者	685	103	14	28	185	355	0
	100.0	15.0	2.0	4.1	27.0	51.8	0.0

図表 2-1-II-70 繁忙期の労働時間（フルタイム・従事している仕事別）

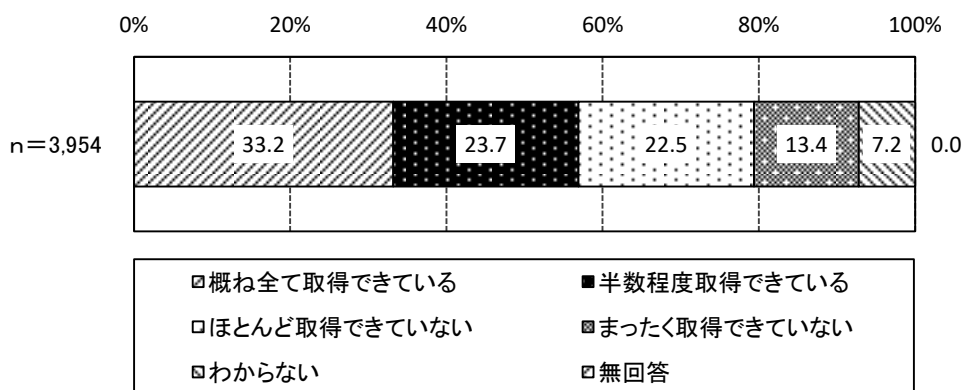
	調査数	20時間未満	20～30時間未満	30～40時間未満	40～50時間未満	50時間以上	無回答
全体	3,954 100.0	668 16.9	51 1.3	73 1.8	520 13.2	2,642 66.8	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	474 18.1	30 1.1	36 1.4	290 11.1	1,790 68.3	0 0.0
バス運転者	649 100.0	96 14.8	4 0.6	19 2.9	123 19.0	407 62.7	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	98 14.3	17 2.5	18 2.6	107 15.6	445 65.0	0 0.0

2) 年次有給休暇の取得状況（問 24）

年次有給休暇の取得状況は、「概ね全て取得できている」の割合が 33.2%と最も高く、次いで「半数程度取得できている」が 23.7%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「概ね全て取得できている」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-71 年次有給休暇の取得状況



図表 2-1-II-72 年次有給休暇の取得状況（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	概ね全て取得できている	半数程度取得できている	ほとんど取得できていない	まったく取得できていない	わからない	無回答
全体	3,954 100.0	1,314 33.2	939 23.7	888 22.5	530 13.4	283 7.2	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	716 27.3	602 23.0	648 24.7	429 16.4	225 8.6	0 0.0
バス運転者	649 100.0	322 49.6	173 26.7	102 15.7	38 5.9	14 2.2	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	276 40.3	164 23.9	138 20.1	63 9.2	44 6.4	0 0.0

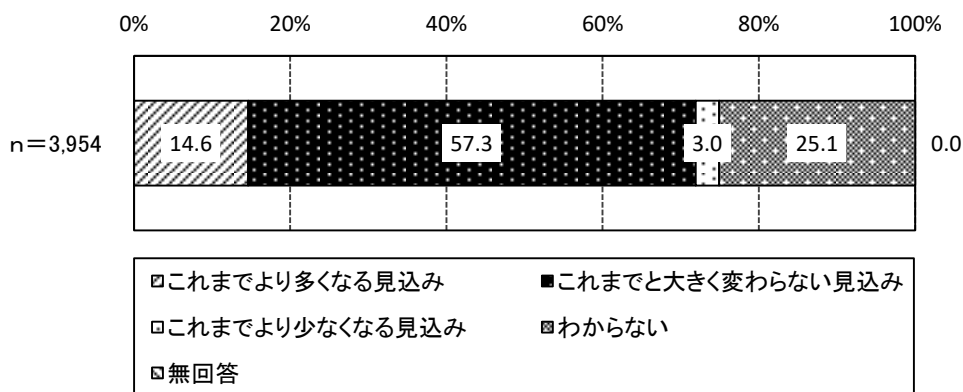
3) 年次有給休暇の取得に関して（問 25）

①年次有給休暇の取得日数の見込み（問 25(1)）

年次有給休暇の取得日数の見込みは、「これまでと大きく変わらない見込み」の割合が 57.3%と最も高く、次いで「わからない」が 25.1%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「これまでと大きく変わらない見込み」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-73 年次有給休暇の取得日数の見込み



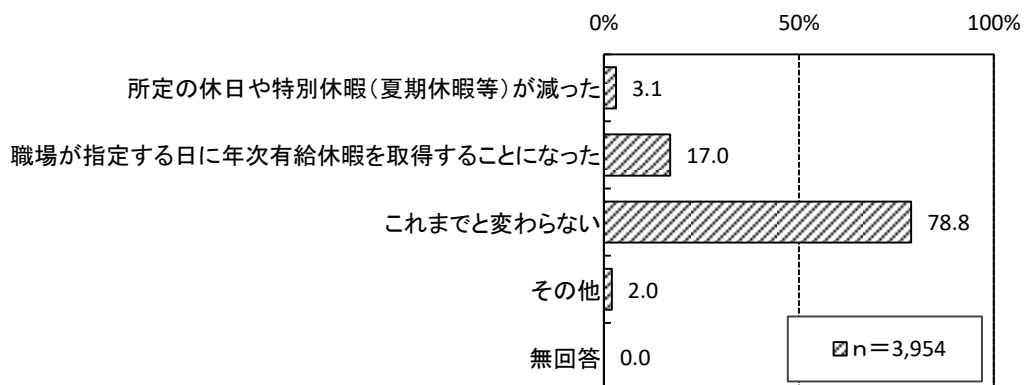
図表 2-1-II-74 年次有給休暇の取得日数の見込み（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	これまでより多くなる見込み	これまでと大きく変わらない見込み	これまでより少くなる見込み	わからない	無回答
全体	3,954	578	2,264	119	993	0
	100.0	14.6	57.3	3.0	25.1	0.0
トラック運転者	2,620	359	1,413	79	769	0
	100.0	13.7	53.9	3.0	29.4	0.0
バス運転者	649	119	437	14	79	0
	100.0	18.3	67.3	2.2	12.2	0.0
タクシー運転者	685	100	414	26	145	0
	100.0	14.6	60.4	3.8	21.2	0.0

②年次有給休暇の取扱いに関する変化の有無(問 25(2))

年次有給休暇の取扱いに関する変化の有無は、「これまでと変わらない」の割合が78.8%と最も高く、次いで「職場が指定する日に年次有給休暇を取得することになった」が17.0%であった。従事している仕事別にみると、いずれも「これまでと変わらない」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-75 年次有給休暇の取扱いに関する変化の有無（複数回答）



図表 2-1-II-76 年次有給休暇の取扱いに関する変化の有無（複数回答）
（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	所定の休日や特別休暇(夏期休暇等)が減った	職場が指定する日になった	これまでと変わらない	その他	無回答
全体	3,954	121	671	3,114	79	0
	100.0	3.1	17.0	78.8	2.0	0.0
トラック運転者	2,620	95	485	2,008	59	0
	100.0	3.6	18.5	76.6	2.3	0.0
バス運転者	649	18	106	522	6	0
	100.0	2.8	16.3	80.4	0.9	0.0
タクシー運転者	685	8	80	584	14	0
	100.0	1.2	11.7	85.3	2.0	0.0

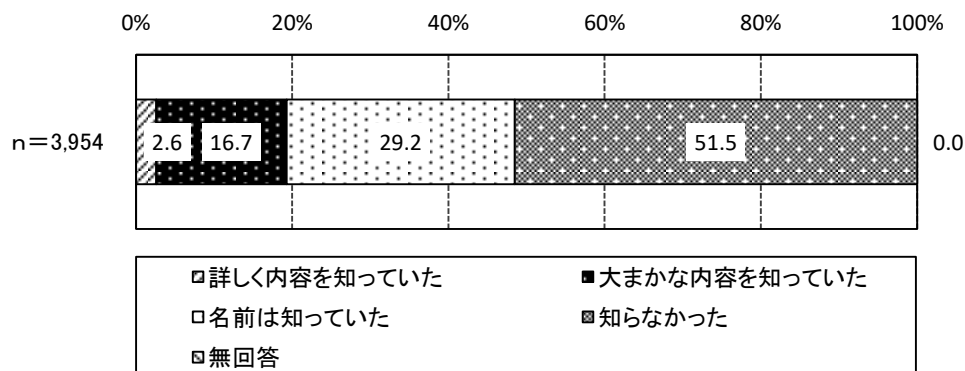
（6）過重労働・過労死等の防止に向けて（2019年の状況について）

1）過労死等防止対策推進法について（問26）

過労死等防止対策推進法については、「知らなかった」の割合が51.5%と最も高く、次いで「名前は知っていた」が29.2%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「知らなかった」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-77 過労死等防止対策推進法について



図表2-1-II-78 過労死等防止対策推進法について（フルタイム・従事している仕事別）

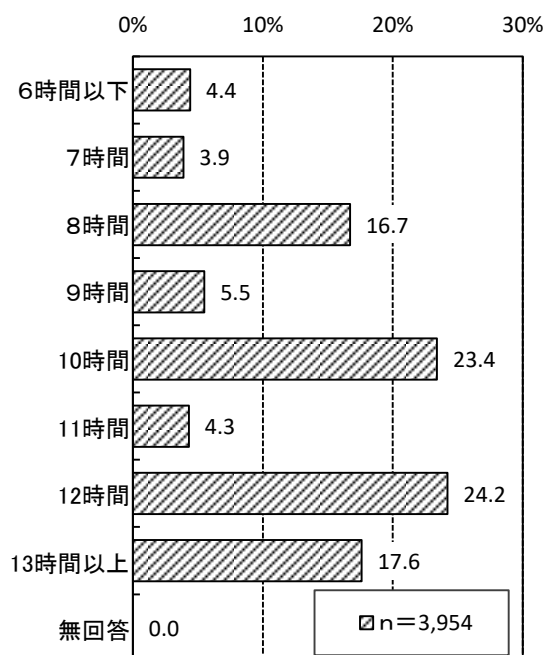
	調査数	詳しく内容を 知っていた	大まかな内容を 知っていた	名前は知 っていた	知らな かった	無回 答
全体	3,954	102	662	1,155	2,035	0
	100.0	2.6	16.7	29.2	51.5	0.0
トラック運転者	2,620	63	430	754	1,373	0
	100.0	2.4	16.4	28.8	52.4	0.0
バス運転者	649	24	106	183	336	0
	100.0	3.7	16.3	28.2	51.8	0.0
タクシー運転者	685	15	126	218	326	0
	100.0	2.2	18.4	31.8	47.6	0.0

2) 労働による疲労の回復や健康確保に必要と思う毎日の休息期間（問 27）

疲労の回復や健康確保に必要と思う毎日の休息期間は、「12 時間」の割合が 24.2%と最も高く、次いで「10 時間」が 23.4%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」は「12 時間」の割合が最も高く、「バス運転者」は「10 時間」、「タクシー運転者」では「13 時間以上」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-79 疲労の回復や健康確保に必要と思う毎日の休息期間



図表 2-1-II-80 疲労の回復や健康確保に必要と思う毎日の休息期間

(フルタイム・従事している仕事別)

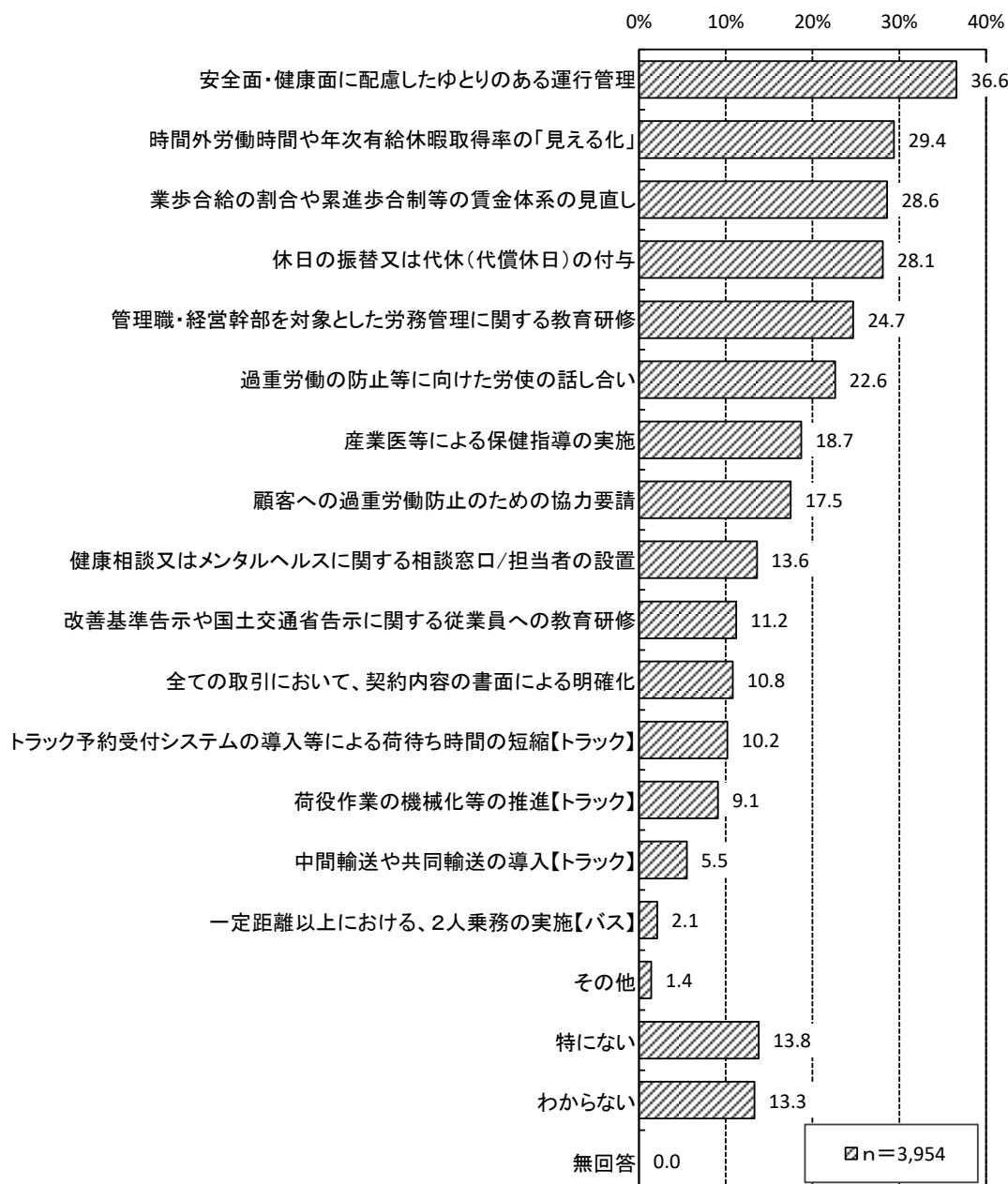
	調査数	6時間以下	7時間	8時間	9時間	10時間	11時間	12時間	13時間以上	無回答
全体	3,954	172	155	661	217	926	170	956	697	0
	100.0	4.4	3.9	16.7	5.5	23.4	4.3	24.2	17.6	0.0
トラック運転者	2,620	120	117	495	151	587	110	645	395	0
	100.0	4.6	4.5	18.9	5.8	22.4	4.2	24.6	15.1	0.0
バス運転者	649	22	17	72	41	227	41	145	84	0
	100.0	3.4	2.6	11.1	6.3	35.0	6.3	22.3	12.9	0.0
タクシー運転者	685	30	21	94	25	112	19	166	218	0
	100.0	4.4	3.1	13.7	3.6	16.4	2.8	24.2	31.8	0.0

3) 過重労働防止に向けて企業や事業所において必要だと感じる取組（問 28）

過重労働防止に向けて企業や事業所において必要だと感じる取組は、「安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理」の割合が36.6%と最も高く、次いで「時間外労働時間や年次有給休暇取得率の「見える化」」が29.4%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「バス運転者」は「安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理」の割合が最も高く、「タクシー運転者」では「業歩合給の割合や累進歩合制等の賃金体系の見直し」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-81 過重労働防止に向けて必要だと感じる取組（複数回答）



(注) 選択肢「トラック予約受付システムの導入等による荷待ち時間の短縮」「荷役作業の機械化等の推進」「中間輸送や共同輸送の導入」【トラック】は、問5で「泊付き貨物輸送のトラック運転者」～「その他トラック運転者」と回答した方(2,620人)、「一定距離以上における、2人乗務の実施」【バス】は、問5で「路線バス(都市内)の運転者」～「その他バス運転者」と回答した方(649人)のみである。

図表 2-1-II-82 過重労働防止に向けて必要だと感じる取組（複数回答）（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	産業医等による保健指導の実施	管理職・経営幹部を対象とした労務に関する教育研修	改善基準告示や国土交通省告示に関する従業員への教育研修	過重労働の防止等に向けた労使の話合い	健康相談又はメンタルヘルスに関する相談窓口/担当者の設置	時間外労働時間や年次有給休暇取得率の「見える化」	休日の振替又は代休（代償休日）の付与	金歩合給の割合や累進歩合制等の賃金体系の見直し	安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理	一定距離以上における、2人乗務の実施【バス】	荷役作業の機械化等の推進【トラック】	中間輸送や共同輸送の導入【トラック】	トラック予約受付システムの導入等による待ち時間の短縮【トラック】	全ての取引において、契約内容の書面による明確化	顧客への過重労働防止のための協力の要請	その他	特になし	わからない	無回答
全体	3,954 100.0	741 18.7	978 24.7	442 11.2	892 22.6	536 13.6	1,162 29.4	1,112 28.1	1,130 28.6	1,446 36.6	83 2.1	358 9.1	216 5.5	403 10.2	428 10.8	693 17.5	57 1.4	544 13.8	527 13.3	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	429 16.4	638 24.4	250 9.5	522 19.9	308 11.8	776 29.6	745 28.4	690 26.3	886 33.8	0 0.0	358 13.7	216 8.2	403 15.4	281 10.7	528 20.2	42 1.6	372 14.2	374 14.3	0 0.0
バス運転者	649 100.0	154 23.7	177 27.3	120 18.5	220 33.9	111 17.1	214 33.0	188 29.0	185 28.5	353 54.4	83 12.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	63 9.7	101 15.6	12 1.8	51 7.9	67 10.3	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	158 23.1	163 23.8	72 10.5	150 21.9	117 17.1	172 25.1	179 26.1	255 37.2	207 30.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	84 12.3	64 9.3	3 0.4	121 17.7	86 12.6	0 0.0

(7) 最近の状況について（2020年10月の状況）

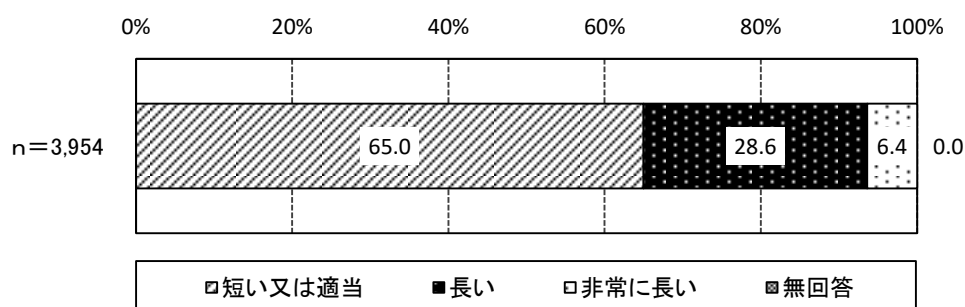
1) 直近1か月の状況（問29）

①1か月の時間外労働（問29(1)）

1か月の時間外労働は、「短い又は適当」の割合が65.0%と最も高く、次いで「長い」が28.6%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「短い又は適当」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-83 1か月の時間外労働



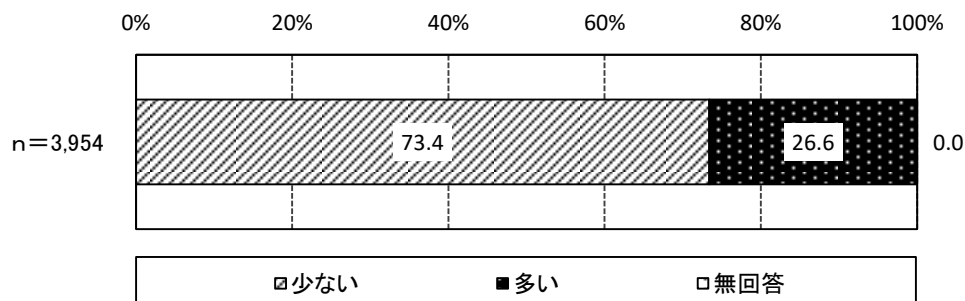
図表2-1-II-84 1か月の時間外労働（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	短い又は適当	長い	非常に長い	無回答
全体	3,954	2,572	1,129	253	0
	100.0	65.0	28.6	6.4	0.0
トラック運転者	2,620	1,664	784	172	0
	100.0	63.5	29.9	6.6	0.0
バス運転者	649	395	203	51	0
	100.0	60.9	31.3	7.9	0.0
タクシー運転者	685	513	142	30	0
	100.0	74.9	20.7	4.4	0.0

②不規則な勤務（予定の変更、突然の勤務）（問 29(2)）

不規則な勤務（予定の変更、突然の勤務）は、「少ない」の割合が73.4%であった。
 従事している仕事別にみると、いずれも「少ない」の割合が高かった。

図表 2-1-II-85 不規則な勤務（予定の変更、突然の勤務）



図表 2-1-II-86 不規則な勤務（予定の変更、突然の勤務）（フルタイム・従事している仕事別）

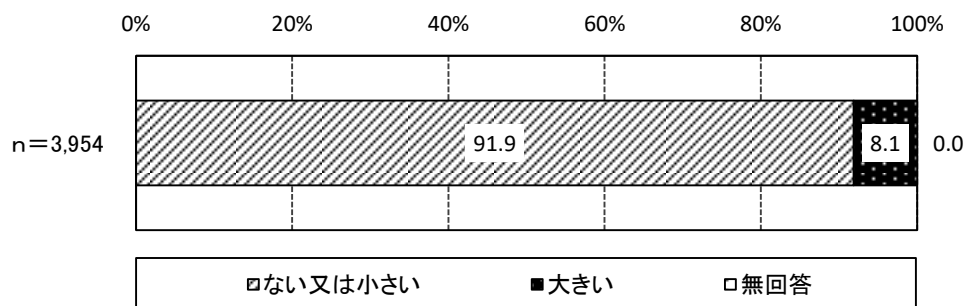
	調査数	少 な い	多 い	無 回 答
全体	3,954	2,902	1,052	0
	100.0	73.4	26.6	0.0
トラック運転者	2,620	1,992	628	0
	100.0	76.0	24.0	0.0
バス運転者	649	348	301	0
	100.0	53.6	46.4	0.0
タクシー運転者	685	562	123	0
	100.0	82.0	18.0	0.0

③出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差[海外出張]など）（問 29(3)）

出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差[海外出張]など）は、「ない又は小さい」の割合が 91.9%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「ない又は小さい」の割合が高かった。

図表 2-1-II-87 出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差[海外出張]など）



図表 2-1-II-88 出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差[海外出張]など）
（フルタイム・従事している仕事別）

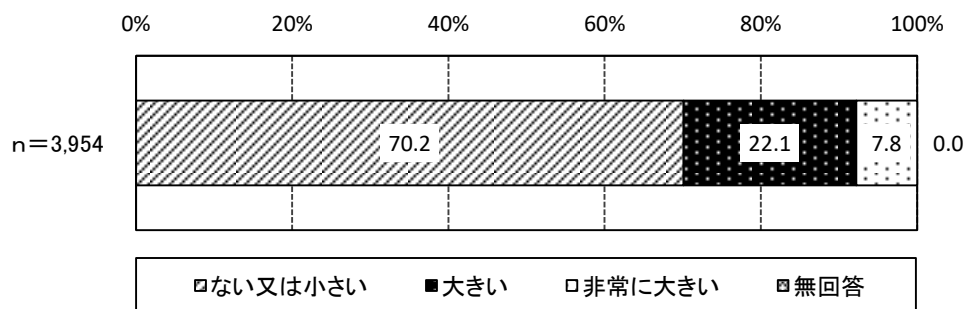
	調査数	ない又は小さい	大きい	無回答
全体	3,954	3,635	319	0
	100.0	91.9	8.1	0.0
トラック運転者	2,620	2,392	228	0
	100.0	91.3	8.7	0.0
バス運転者	649	580	69	0
	100.0	89.4	10.6	0.0
タクシー運転者	685	663	22	0
	100.0	96.8	3.2	0.0

④深夜勤務に伴う負担(問 29(4))

深夜勤務に伴う負担は、「ない又は小さい」の割合が 70.2%と最も高く、次いで「大きい」が 22.1%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「ない又は小さい」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-89 深夜勤務に伴う負担



図表 2-1-II-90 深夜勤務に伴う負担（フルタイム・従事している仕事別）

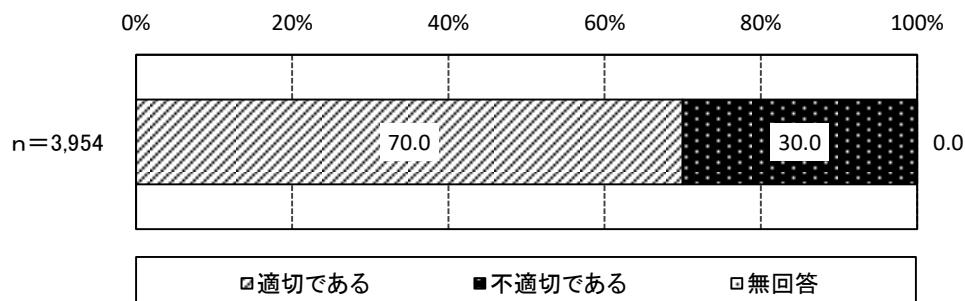
	調査数	ない又は小さい	大きい	非常に大きい	無回答
全体	3,954	2,774	873	307	0
	100.0	70.2	22.1	7.8	0.0
トラック運転者	2,620	1,936	493	191	0
	100.0	73.9	18.8	7.3	0.0
バス運転者	649	426	175	48	0
	100.0	65.6	27.0	7.4	0.0
タクシー運転者	685	412	205	68	0
	100.0	60.1	29.9	9.9	0.0

⑤休憩・仮眠の時間数(問 29(5))

休憩・仮眠の時間数は、「適切である」の割合が70.0%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「適切である」の割合が高かった。

図表 2-1-II-91 休憩・仮眠の時間数



図表 2-1-II-92 休憩・仮眠の時間数（フルタイム・従事している仕事別）

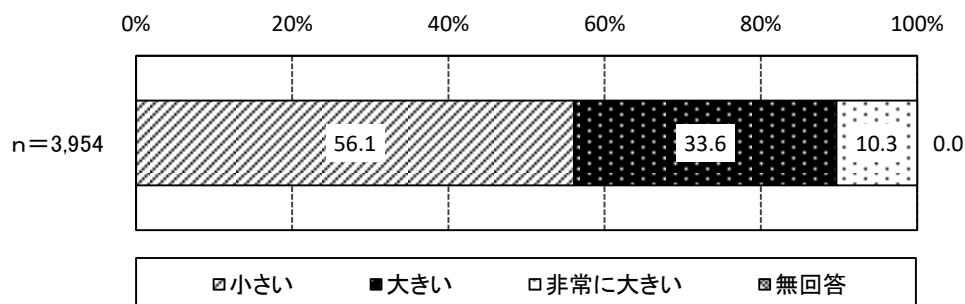
	調査数	適切である	不適切である	無回答
全体	3,954	2,767	1,187	0
	100.0	70.0	30.0	0.0
トラック運転者	2,620	1,810	810	0
	100.0	69.1	30.9	0.0
バス運転者	649	406	243	0
	100.0	62.6	37.4	0.0
タクシー運転者	685	551	134	0
	100.0	80.4	19.6	0.0

⑥勤務についての精神的負担(問 29(6))

勤務についての精神的負担は、「小さい」の割合が56.1%と最も高かった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「タクシー運転者」は「小さい」の割合が最も高く、「バス運転者」では「大きい」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-93 勤務についての精神的負担



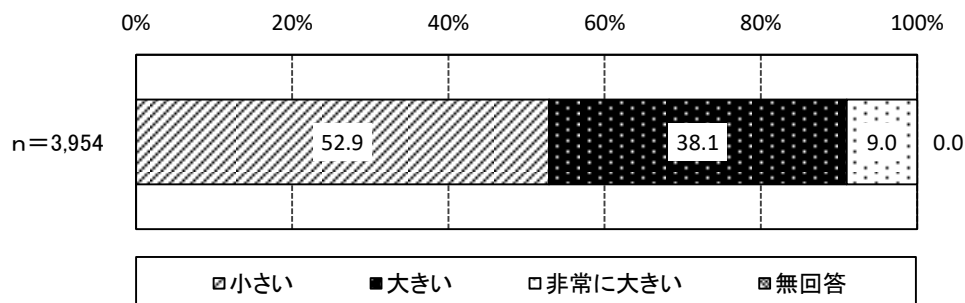
図表 2-1-II-94 勤務についての精神的負担（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	小さい	大きい	非常に大きい	無回答
全体	3,954 100.0	2,219 56.1	1,327 33.6	408 10.3	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	1,554 59.3	842 32.1	224 8.5	0 0.0
バス運転者	649 100.0	259 39.9	279 43.0	111 17.1	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	406 59.3	206 30.1	73 10.7	0 0.0

⑦勤務についての身体的負担(問 29(7))

勤務についての身体的負担は、「小さい」の割合が52.9%と最も高かった。
 従事している仕事別にみると、いずれも「小さい」の割合が最も高かった。

図表2-1-II-95 勤務についての身体的負担



図表2-1-II-96 勤務についての身体的負担（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	小さい	大きい	非常に大きい	無回答
全体	3,954	2,093	1,506	355	0
	100.0	52.9	38.1	9.0	0.0
トラック運転者	2,620	1,402	986	232	0
	100.0	53.5	37.6	8.9	0.0
バス運転者	649	296	284	69	0
	100.0	45.6	43.8	10.6	0.0
タクシー運転者	685	395	236	54	0
	100.0	57.7	34.5	7.9	0.0

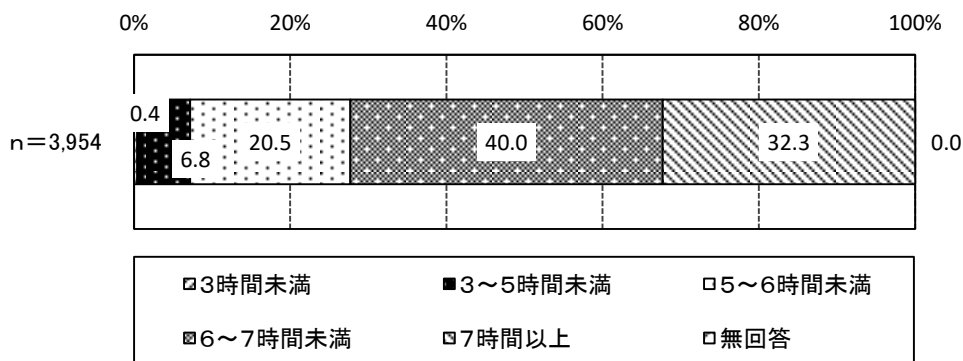
2) 平日の平均的な睡眠時間とその充足状況（問 30）

①平均的な睡眠時間(問 30(1))

平均的な睡眠時間は、「6～7時間未満」の割合が40.0%と最も高く、次いで「7時間以上」が32.3%であった。

従事している仕事別にみると、「トラック運転者」「バス運転者」は「6～7時間未満」の割合が最も高く、「タクシー運転者」では「7時間以上」の割合が最も高かった。

図表 2-1-II-97 平均的な睡眠時間



図表 2-1-II-98 平均的な睡眠時間（フルタイム・従事している仕事別）

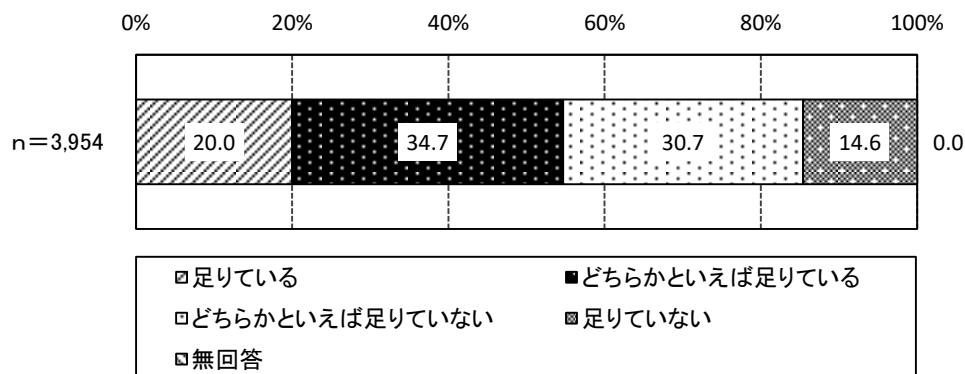
	調査数	3時間未満	3～5時間未満	5～6時間未満	6～7時間未満	7時間以上	無回答
全体	3,954	15	268	811	1,581	1,279	0
	100.0	0.4	6.8	20.5	40.0	32.3	0.0
トラック運転者	2,620	11	187	556	1,084	782	0
	100.0	0.4	7.1	21.2	41.4	29.8	0.0
バス運転者	649	2	56	170	245	176	0
	100.0	0.3	8.6	26.2	37.8	27.1	0.0
タクシー運転者	685	2	25	85	252	321	0
	100.0	0.3	3.6	12.4	36.8	46.9	0.0

②睡眠時間の充足状況(問 30(2))

睡眠時間の充足状況は、充足（「足りている」「どちらかといえば足りている」を合算）の割合が、54.7%であった。

従事している仕事別にみると、充足（「足りている」「どちらかといえば足りている」を合算）の割合は、「トラック運転者」が 53.9%、「バス運転者」が 43.3%、「タクシー運転者」が 68.7%であった。

図表 2-1-II-99 睡眠時間の充足状況



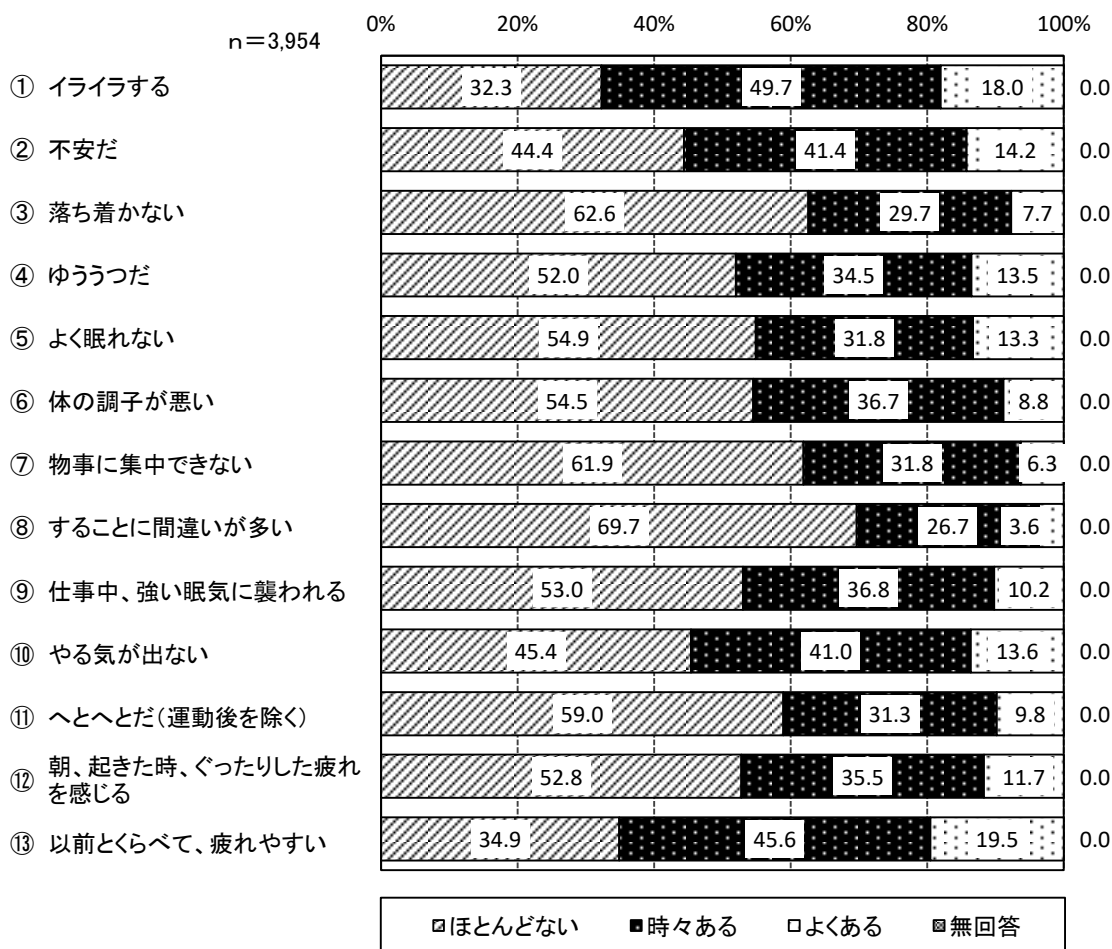
図表 2-1-II-100 睡眠時間の充足状況（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	足りている	どちらかといえば足りている	どちらかといえば足りていない	足りていない	無回答
全体	3,954	792	1,371	1,213	578	0
	100.0	20.0	34.7	30.7	14.6	0.0
トラック運転者	2,620	506	906	847	361	0
	100.0	19.3	34.6	32.3	13.8	0.0
バス運転者	649	89	192	215	153	0
	100.0	13.7	29.6	33.1	23.6	0.0
タクシー運転者	685	197	273	151	64	0
	100.0	28.8	39.9	22.0	9.3	0.0

3) 直近1か月（2020年10月）の自覚症状（問31）

直近1か月の自覚症状のうち、ある（「よくある」「時々ある」を合算）の割合が、「①イライラする」が67.7%最も高く、次いで「⑬以前とくらべて、疲れやすい」が65.1%、「②不安だ」が55.6%であった。

図表2-1-II-101 直近1か月の自覚症状



（８）約４～５年前と比べた時の変化（2015・2016年頃の状況）

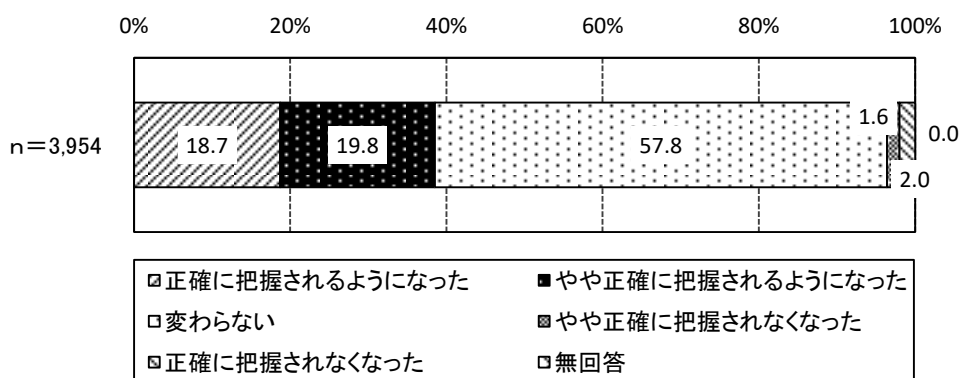
１）約４～５年前と比較した時の現在の働き方（問 32）

①労働時間の把握（問 32(1)）

約４～５年前と比べて、労働時間の把握は、正確に把握（「正確に把握されるようになった」「やや正確に把握されるようになった」を合算）の割合が、38.5%であった。

従事している仕事別にみると、正確に把握（「正確に把握されるようになった」「やや正確に把握されるようになった」を合算）の割合は、「トラック運転者」が40.8%、「バス運転者」が33.9%、「タクシー運転者」が34.1%であった。

図表 2-1-II-102 労働時間の把握



図表 2-1-II-103 労働時間の把握（フルタイム・従事している仕事別）

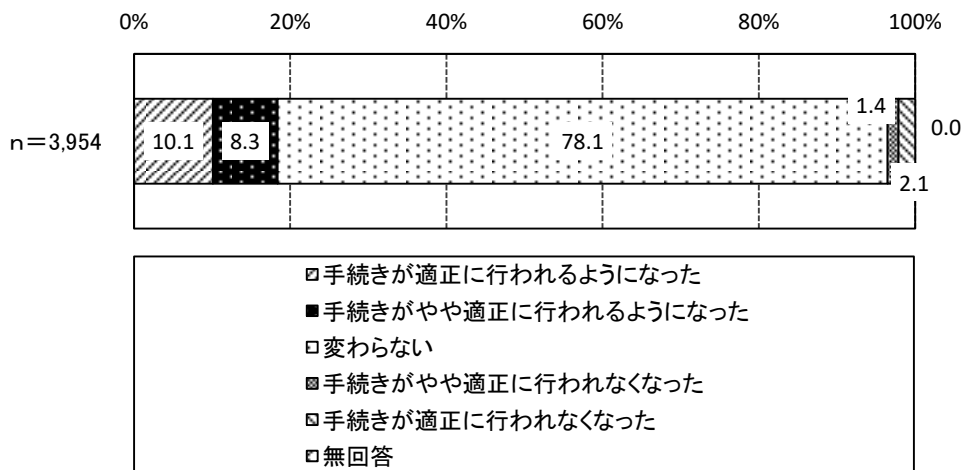
	調査数	正確に把握されるようになった	やや正確に把握されるようになった	変わらない	やや正確に把握されなくなった	正確に把握されなくなった	無回答
全体	3,954	741	784	2,285	64	80	0
	100.0	18.7	19.8	57.8	1.6	2.0	0.0
トラック運転者	2,620	517	554	1,444	41	64	0
	100.0	19.7	21.1	55.1	1.6	2.4	0.0
バス運転者	649	104	116	406	14	9	0
	100.0	16.0	17.9	62.6	2.2	1.4	0.0
タクシー運転者	685	120	114	435	9	7	0
	100.0	17.5	16.6	63.5	1.3	1.0	0.0

② 残業する場合の手続き(問 32(2))

約4～5年前と比べて、残業する場合の手続きは、「手続きが適正に行われるようになった」の割合が10.1%、「手続きがやや適正に行われるようになった」が8.3%であった。

従事している仕事別にみると、「手続きが適正に行われるようになった」の割合は、「トラック運転者」が10.4%、「バス運転者」が9.9%、「タクシー運転者」が9.1%であった。

図表 2-1-II-104 残業する場合の手続き



図表 2-1-II-105 残業する場合の手続き（フルタイム・従事している仕事別）

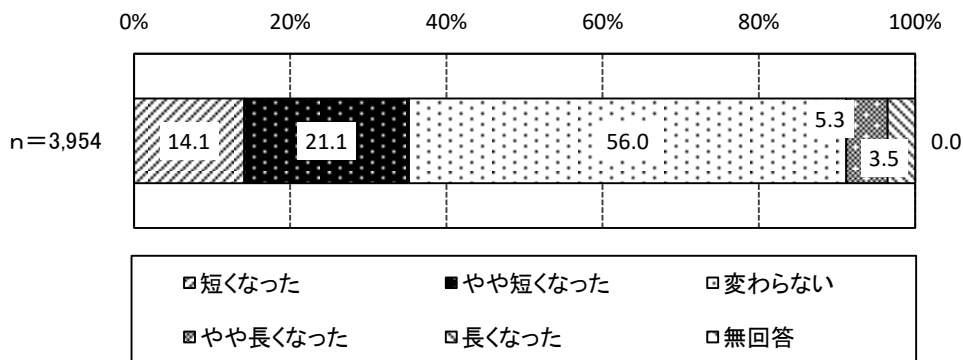
	調査数	た 手 続 ぎ が 適 正 に 行 わ れ る よ う に な っ た	な 手 続 ぎ が や や 適 正 に 行 わ れ る よ う に な っ た	変 わ ら な い	た 手 続 ぎ が や や 適 正 に 行 わ れ な く な っ た	手 続 ぎ が 適 正 に 行 わ れ な く な っ た	無 回 答
全体	3,954	398	330	3,089	54	83	0
	100.0	10.1	8.3	78.1	1.4	2.1	0.0
トラック運転者	2,620	272	219	2,028	35	66	0
	100.0	10.4	8.4	77.4	1.3	2.5	0.0
バス運転者	649	64	59	503	12	11	0
	100.0	9.9	9.1	77.5	1.8	1.7	0.0
タクシー運転者	685	62	52	558	7	6	0
	100.0	9.1	7.6	81.5	1.0	0.9	0.0

③1か月当たり労働時間(問 32(3))

約4～5年前と比べて、1か月当たり労働時間は、短い（「短くなった」「やや短くなった」を合算）の割合が、35.2%であった。

従事している仕事別にみると、短い（「短くなった」「やや短くなった」を合算）の割合は、「トラック運転者」が34.8%、「バス運転者」が37.6%、「タクシー運転者」が34.5%であった。

図表2-1-II-106 1か月当たり労働時間



図表2-1-II-107 1か月当たり労働時間（フルタイム・従事している仕事別）

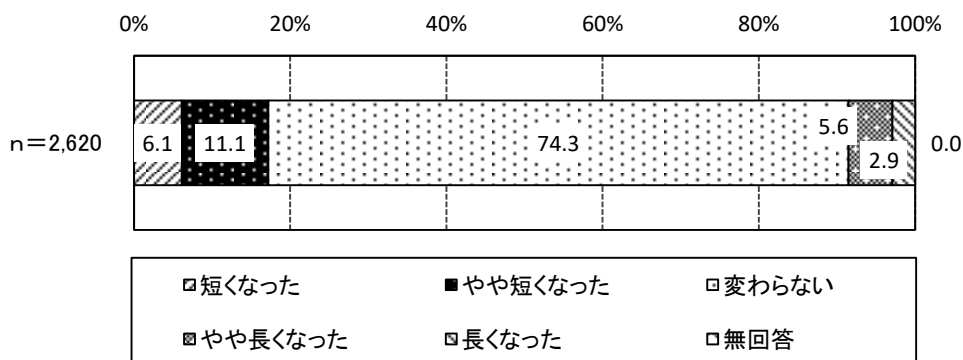
	調査数	短くなった	やや短くなった	変わらない	やや長くなった	長くなった	無回答
全体	3,954	559	833	2,213	210	139	0
	100.0	14.1	21.1	56.0	5.3	3.5	0.0
トラック運転者	2,620	352	560	1,473	136	99	0
	100.0	13.4	21.4	56.2	5.2	3.8	0.0
バス運転者	649	97	147	326	53	26	0
	100.0	14.9	22.7	50.2	8.2	4.0	0.0
タクシー運転者	685	110	126	414	21	14	0
	100.0	16.1	18.4	60.4	3.1	2.0	0.0

問 32④・⑤は、問 5 で「泊付き貨物輸送のトラック運転者」～「その他トラック運転者」と回答した方のみ

④手待ち時間【トラック】(問 32(4))

約 4～5 年前と比べて、手待ち時間は、短い（「短くなった」「やや短くなった」を合算）の割合が、17.2%であった。

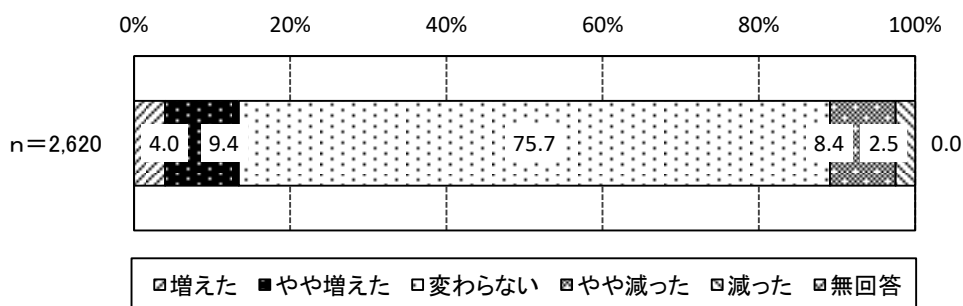
図表 2-1-II-108 手待ち時間【トラック】



⑤荷役時間【トラック】(問 32(5))

約 4～5 年前と比べて、荷役時間は、増えた（「増えた」「やや増えた」を合算）の割合が、13.4%であった。

図表 2-1-II-109 荷役時間【トラック】

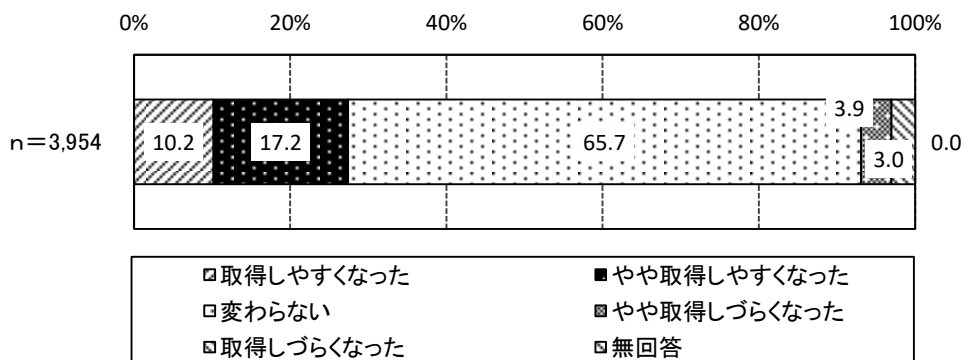


⑥休日・休暇の取得(問 32(6))

約4～5年前と比べて、休日・休暇の取得は、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合が、27.4%であった。

従事している仕事別にみると、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合は、「トラック運転者」が27.0%、「バス運転者」が31.3%、「タクシー運転者」が25.5%であった。

図表2-1-II-110 休日・休暇の取得



図表2-1-II-111 休日・休暇の取得（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	取得しやすくなった	やや取得しやすくなった	変わらない	やや取得しづらくなった	取得しづらくなった	無回答
全体	3,954	404	681	2,598	154	117	0
	100.0	10.2	17.2	65.7	3.9	3.0	0.0
トラック運転者	2,620	231	476	1,723	105	85	0
	100.0	8.8	18.2	65.8	4.0	3.2	0.0
バス運転者	649	81	122	393	32	21	0
	100.0	12.5	18.8	60.6	4.9	3.2	0.0
タクシー運転者	685	92	83	482	17	11	0
	100.0	13.4	12.1	70.4	2.5	1.6	0.0

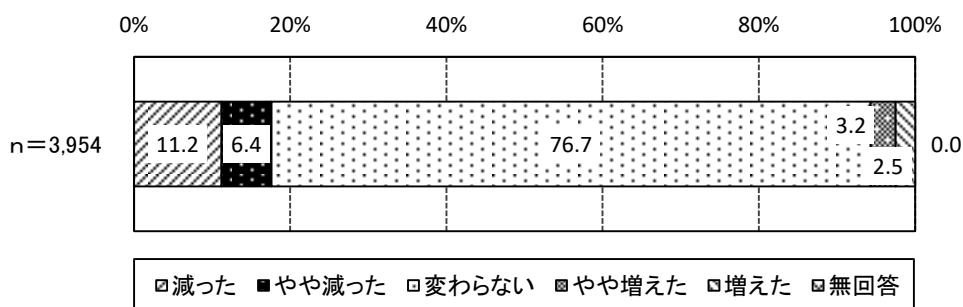
⑦パワーハラスメント(問 32(7))

約4～5年前と比べて、パワーハラスメントは、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が17.6%であったが、「変わらない」の割合が76.7%で最も高かった。

従事している仕事別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「トラック運転者」が16.9%、「バス運転者」が18.8%、「タクシー運転者」が19.0%であった。

また、相談窓口や対応窓口の有無別にみると、相談窓口や対応窓口がある方が、パワーハラスメントは減った（「減った」「やや減った」を合算）とする割合が高い。

図表2-1-II-112 パワーハラスメント



図表2-1-II-113 パワーハラスメント（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	3,954	444	253	3,031	126	100	0
	100.0	11.2	6.4	76.7	3.2	2.5	0.0
トラック運転者	2,620	292	153	2,020	76	79	0
	100.0	11.1	5.8	77.1	2.9	3.0	0.0
バス運転者	649	61	61	483	31	13	0
	100.0	9.4	9.4	74.4	4.8	2.0	0.0
タクシー運転者	685	91	39	528	19	8	0
	100.0	13.3	5.7	77.1	2.8	1.2	0.0

図表 2-1-II-114 パワーハラスメント（フルタイム・相談窓口や対応窓口の有無別）

		調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全 体		3,954 100.0	444 11.2	253 6.4	3,031 76.7	126 3.2	100 2.5	0 0.0
窓 口 有 無	社内に相談窓口や対応窓口がある	1,829 100.0	277 15.1	149 8.1	1,318 72.1	50 2.7	35 1.9	0 0.0
	社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない	2,125 100.0	167 7.9	104 4.9	1,713 80.6	76 3.6	65 3.1	0 0.0

(注) 窓口有無は、問 16(2)もしくは問 17(2)において「1. 社内に相談窓口や対応窓口がある」と回答した人を「窓口有」とした。

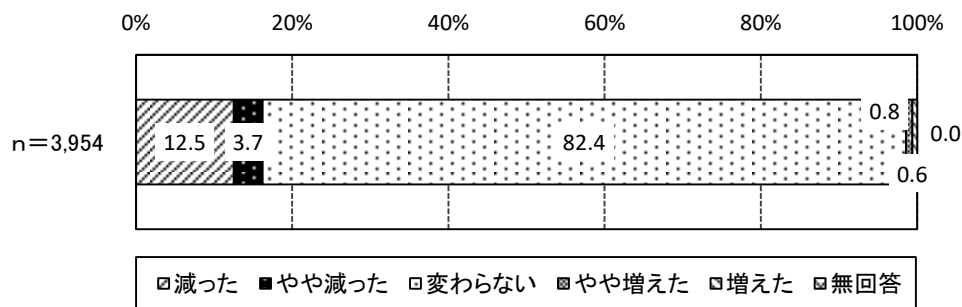
⑧セクシュアルハラスメント(問 32(8))

約4～5年前と比べて、セクシュアルハラスメントは、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が16.2%であったが、「変わらない」の割合が82.4%で最も高かった。

従事している仕事別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「トラック運転者」が15.7%、「バス運転者」が16.5%、「タクシー運転者」が17.8%であった。

また、相談窓口や対応窓口の有無別にみると、相談窓口や対応窓口がある方が、セクシュアルハラスメントは減った（「減った」「やや減った」を合算）とする割合が高い。

図表2-1-II-115 セクシュアルハラスメント



図表2-1-II-116 セクシュアルハラスメント（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	3,954 100.0	493 12.5	146 3.7	3,260 82.4	33 0.8	22 0.6	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	327 12.5	83 3.2	2,170 82.8	22 0.8	18 0.7	0 0.0
バス運転者	649 100.0	69 10.6	38 5.9	532 82.0	7 1.1	3 0.5	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	97 14.2	25 3.6	558 81.5	4 0.6	1 0.1	0 0.0

図表 2-1-II-117 セクシュアルハラスメント（フルタイム・相談窓口や対応窓口の有無別）

		調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全 体		3,954 100.0	493 12.5	146 3.7	3,260 82.4	33 0.8	22 0.6	0 0.0
窓 口 有 無	社内に相談窓口や対応窓口がある	1,829 100.0	297 16.2	86 4.7	1,417 77.5	16 0.9	13 0.7	0 0.0
	社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない	2,125 100.0	196 9.2	60 2.8	1,843 86.7	17 0.8	9 0.4	0 0.0

(注) 窓口有無は、問 16(2)もしくは問 17(2)において「1. 社内に相談窓口や対応窓口がある」と回答した人を「窓口有」とした。

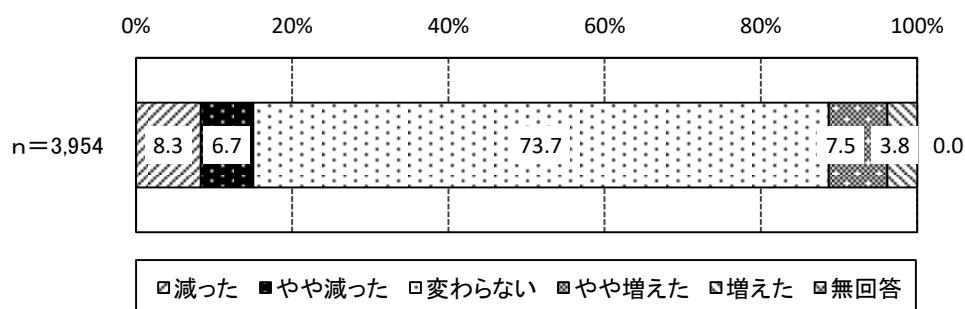
⑨荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等(問 32(9))

約4～5年前と比べて、荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等は、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が15.0%であったが、「変わらない」の割合が73.7%で最も高かった。

従事している仕事別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「トラック運転者」が14.6%、「バス運転者」が13.7%、「タクシー運転者」が18.1%であった。

また、相談窓口や対応窓口の有無別にみると、相談窓口や対応窓口がある方が、理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等は減った（「減った」「やや減った」を合算）とする割合が高い。

図表2-1-II-118 荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等



図表2-1-II-119 荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等
(フルタイム・従事している仕事別)

	調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	3,954 100.0	330 8.3	264 6.7	2,913 73.7	296 7.5	151 3.8	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	214 8.2	167 6.4	1,991 76.0	162 6.2	86 3.3	0 0.0
バス運転者	649 100.0	45 6.9	44 6.8	431 66.4	86 13.3	43 6.6	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	71 10.4	53 7.7	491 71.7	48 7.0	22 3.2	0 0.0

図表 2-1-II-120 荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等
（フルタイム・相談窓口や対応窓口の有無別）

		調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全 体		3,954 100.0	330 8.3	264 6.7	2,913 73.7	296 7.5	151 3.8	0 0.0
窓 口 有 無	社内に相談窓口や対応窓口がある	1,829 100.0	188 10.3	160 8.7	1,263 69.1	152 8.3	66 3.6	0 0.0
	社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない	2,125 100.0	142 6.7	104 4.9	1,650 77.6	144 6.8	85 4.0	0 0.0

(注) 窓口有無は、問 16(2)もしくは問 17(2)において「1. 社内に相談窓口や対応窓口がある」と回答した人を「窓口有」とした。

⑩業務に関連するストレスや悩み(問 32(10))

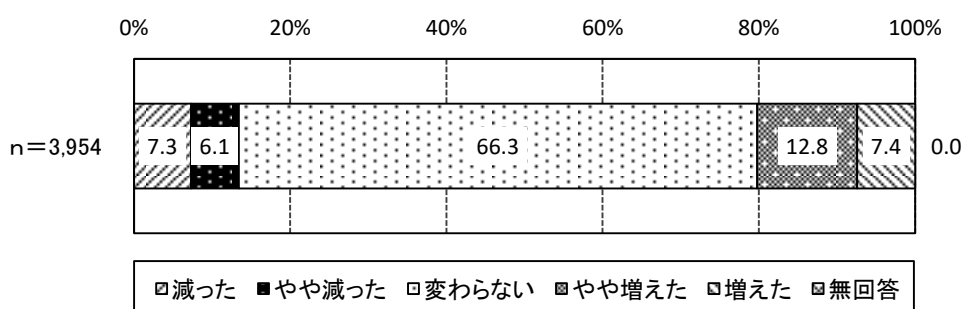
約4～5年前と比べて、業務に関連するストレスや悩みは、増えた（「増えた」「やや増えた」を合算）の割合が20.2%であったが、「変わらない」の割合が66.3%で最も高かった。

従事している仕事別にみると、増えた（「増えた」「やや増えた」を合算）の割合は、「トラック運転者」が19.0%、「バス運転者」が28.4%、「タクシー運転者」が17.1%であった。

また、2019年の1年間で事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験のある人は、ストレスや悩みが増えたとする割合が高い。

なお、相談窓口や対応窓口の有無別にみると、相談窓口や対応窓口がある方が、ストレスや悩みは減った（「減った」「やや減った」を合算）とする割合が高い。

図表 2-1-II-121 業務に関連するストレスや悩み



図表 2-1-II-122 業務に関連するストレスや悩み（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	3,954	290	242	2,623	505	294	0
	100.0	7.3	6.1	66.3	12.8	7.4	0.0
トラック運転者	2,620	188	162	1,772	315	183	0
	100.0	7.2	6.2	67.6	12.0	7.0	0.0
バス運転者	649	43	40	382	118	66	0
	100.0	6.6	6.2	58.9	18.2	10.2	0.0
タクシー運転者	685	59	40	469	72	45	0
	100.0	8.6	5.8	68.5	10.5	6.6	0.0

図表 2-1-II-123 業務に関連するストレスや悩み（フルタイム・事故の目撃の有無別）

		調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全 体		3,954 100.0	290 7.3	242 6.1	2,623 66.3	505 12.8	294 7.4	0 0.0
目撃事故の有無	事故目撃体験あり	1,631 100.0	89 5.5	125 7.7	969 59.4	259 15.9	189 11.6	0 0.0
	事故目撃体験なし	2,323 100.0	201 8.7	117 5.0	1,654 71.2	246 10.6	105 4.5	0 0.0

(注) 事故の目撃有無は、問 16(1)において「よくある」「たまにある」と回答した人を「事故目撃体験あり」、「あまりない」「ほとんどない」と回答した人を「事故目撃体験なし」とした。

図表 2-1-II-124 業務に関連するストレスや悩み（フルタイム・相談窓口や対応窓口の有無別）

		調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全 体		3,954 100.0	290 7.3	242 6.1	2,623 66.3	505 12.8	294 7.4	0 0.0
窓口有無	社内に相談窓口や対応窓口がある	1,829 100.0	180 9.8	145 7.9	1,176 64.3	212 11.6	116 6.3	0 0.0
	社内に相談窓口や対応窓口はない・わからない	2,125 100.0	110 5.2	97 4.6	1,447 68.1	293 13.8	178 8.4	0 0.0

(注) 窓口有無は、問 16(2)もしくは問 17(2)において「1. 社内に相談窓口や対応窓口がある」と回答した人を「窓口有」とした。

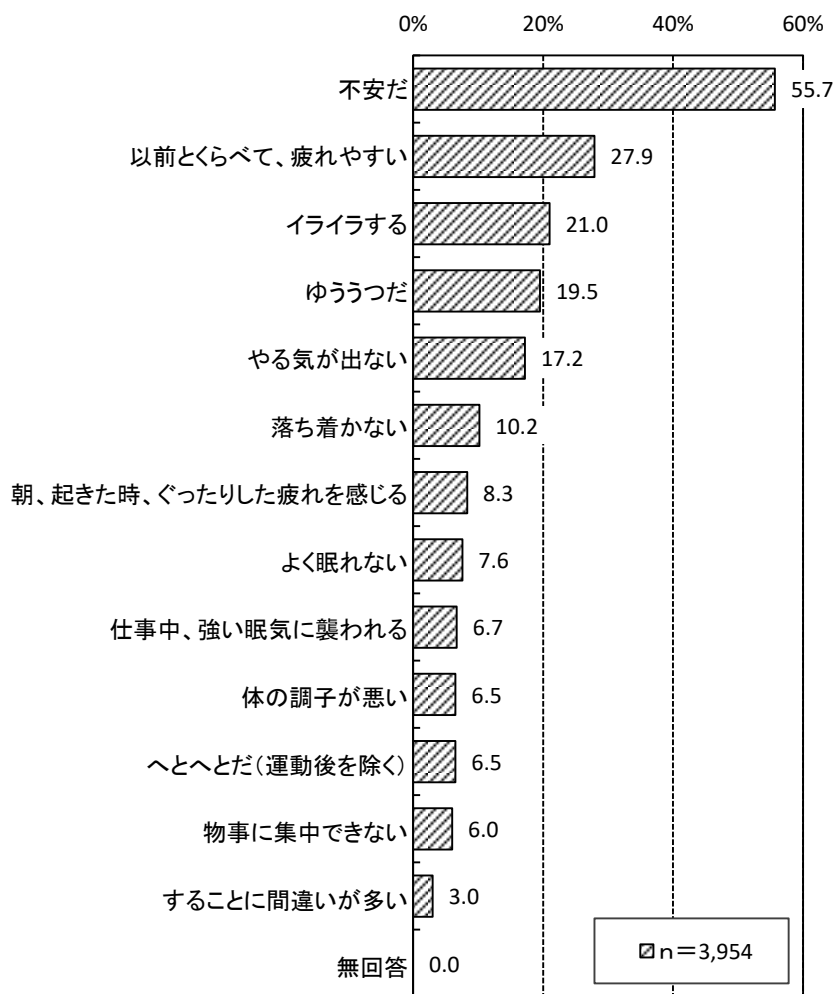
（9）新型コロナウイルス感染症の影響

1）新型コロナウイルス感染症に関連して強く感じるようになった症状（問 34）

新型コロナウイルス感染症に関連して強く感じるようになった症状は、「不安だ」の割合が55.7%と最も高く、次いで「以前とくらべて、疲れやすい」が27.9%であった。

従事している仕事別にみると、いずれも「不安だ」の割合が最も高かった。

図表 2-1-Ⅱ-125 強く感じるようになった症状（複数回答）



図表２－１－Ⅱ－126 強く感じるようになった症状（複数回答）（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	イライラする	不安だ	落ち着かない	ゆううつだ	よく眠れない	体の調子が悪い	物事に集中できない	することに間違いが多い	仕事中、強い眠気に襲われる	やる気が出ない	へとへとだ（運動後を除く）	朝、起きた時、ぐったりした疲れを感じる	以前とくらべて、疲れやすい	無回答
全体	3,954 100.0	832 21.0	2,202 55.7	402 10.2	773 19.5	300 7.6	257 6.5	237 6.0	118 3.0	266 6.7	680 17.2	256 6.5	329 8.3	1,104 27.9	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	514 19.6	1,343 51.3	232 8.9	447 17.1	178 6.8	150 5.7	141 5.4	67 2.6	172 6.6	341 13.0	147 5.6	203 7.7	762 29.1	0 0.0
バス運転者	649 100.0	166 25.6	409 63.0	88 13.6	146 22.5	58 8.9	48 7.4	45 6.9	32 4.9	50 7.7	118 18.2	59 9.1	68 10.5	169 26.0	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	152 22.2	450 65.7	82 12.0	180 26.3	64 9.3	59 8.6	51 7.4	19 2.8	44 6.4	221 32.3	50 7.3	58 8.5	173 25.3	0 0.0

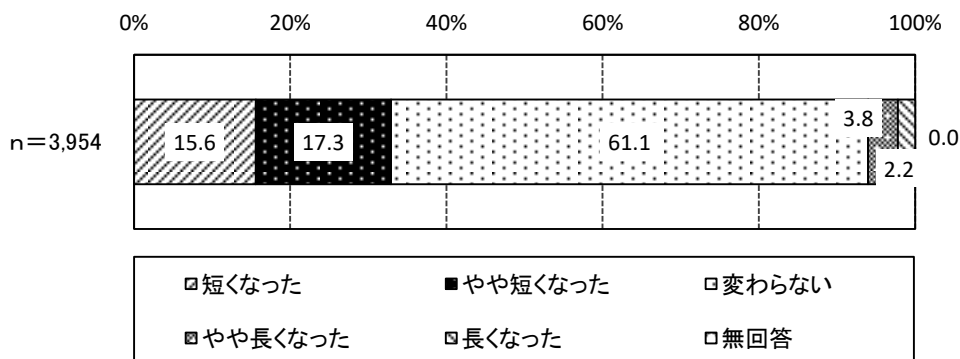
2) 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い変化したこと（問 35）

①労働時間(問 35(1))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、労働時間は、短い（「短くなった」「やや短くなった」）の割合が、32.9%であった。

従事している仕事別にみると、短い（「短くなった」「やや短くなった」）の割合は、「トラック運転者」が22.0%、「バス運転者」が48.4%、「タクシー運転者」が60.2%であった。

図表 2-1-II-127 1か月当たり労働時間



図表 2-1-II-128 1か月当たり労働時間（フルタイム・従事している仕事別）

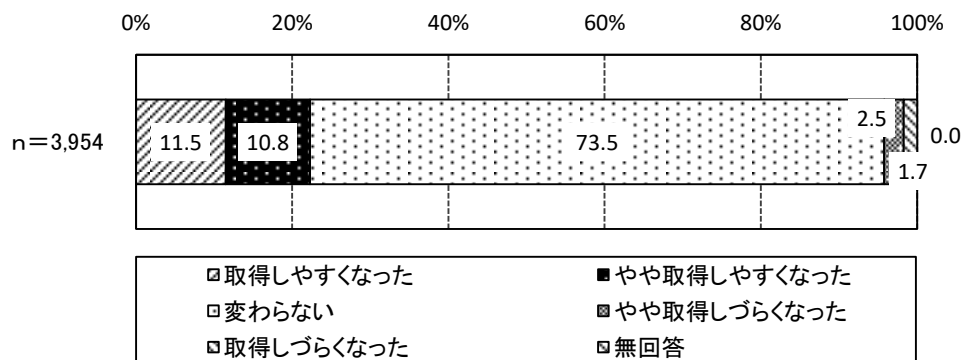
	調査数	短くなった	やや短くなった	変わらない	やや長くなった	長くなった	無回答
全体	3,954	617	685	2,415	150	87	0
	100.0	15.6	17.3	61.1	3.8	2.2	0.0
トラック運転者	2,620	201	375	1,855	122	67	0
	100.0	7.7	14.3	70.8	4.7	2.6	0.0
バス運転者	649	160	154	309	17	9	0
	100.0	24.7	23.7	47.6	2.6	1.4	0.0
タクシー運転者	685	256	156	251	11	11	0
	100.0	37.4	22.8	36.6	1.6	1.6	0.0

②休日・休暇の取得(問 35(2))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、休日・休暇の取得は、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合が、22.3%であった。

従事している仕事別にみると、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合は、「トラック運転者」が 14.4%、「バス運転者」が 41.6%、「タクシー運転者」が 34.0%であった。

図表 2-1-II-129 休日・休暇の取得



図表 2-1-II-130 休日・休暇の取得（フルタイム・従事している仕事別）

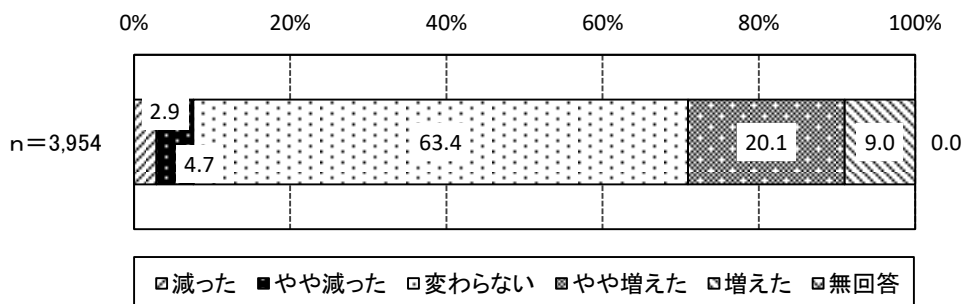
	調査数	取得しやすくなった	やや取得しやすくなった	変わらない	やや取得しづらくなった	取得しづらくなった	無回答
全体	3,954	453	427	2,908	100	66	0
	100.0	11.5	10.8	73.5	2.5	1.7	0.0
トラック運転者	2,620	142	235	2,126	73	44	0
	100.0	5.4	9.0	81.1	2.8	1.7	0.0
バス運転者	649	158	112	355	13	11	0
	100.0	24.3	17.3	54.7	2.0	1.7	0.0
タクシー運転者	685	153	80	427	14	11	0
	100.0	22.3	11.7	62.3	2.0	1.6	0.0

③業務に関連するストレスや悩み(問 35(3))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、業務に関連するストレスや悩みは、増えた（「増えた」「やや増えた」を合算）の割合が 29.1%、「変わらない」の割合が 63.4%であった。

従事している仕事別にみると、増えた（「増えた」「やや増えた」を合算）の割合は、「トラック運転者」が 24.7%、「バス運転者」が 31.1%、「タクシー運転者」が 44.2%であった。

図表 2-1-II-131 業務に関連するストレスや悩み



図表 2-1-II-132 業務に関連するストレスや悩み（フルタイム・従事している仕事別）

	調査数	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	3,954 100.0	114 2.9	185 4.7	2,505 63.4	793 20.1	357 9.0	0 0.0
トラック運転者	2,620 100.0	47 1.8	108 4.1	1,820 69.5	473 18.1	172 6.6	0 0.0
バス運転者	649 100.0	42 6.5	48 7.4	357 55.0	131 20.2	71 10.9	0 0.0
タクシー運転者	685 100.0	25 3.6	29 4.2	328 47.9	189 27.6	114 16.6	0 0.0