

# 令和 3 年度における自動車運転者労働 時間等実態調査の実施について

# 令和3年度トラックの実態調査について（案）

- 新型コロナウイルス感染拡大に伴う物流の変化を考慮し、令和2年度に続き令和3年度も実態調査（厚生労働省委託事業）を実施するもの。
- 次回の作業部会で詳細を決定し、実態調査を実施予定。

## 1 実態調査の実施時期について

- ・実施時期：令和3年10月
- ・調査対象期間：令和3年3月～令和3年9月

## 2 実態調査の調査対象数について

- ・事業場数：1,410事業場
- ・自動車運転者数：8,460名
- ・内訳（平均）：47都道府県×30事業場×6名

## 3 実態調査の実施方法について

- ・令和2年度と同様に書面調査（郵送、web）及びヒアリング調査を実施

## 4 実態調査の調査項目について

- ・令和2年度の調査項目を基本としつつ、新型コロナウイルス感染拡大に伴う物流の変化を考慮し、その内容を検討

**（1）令和2年度の調査項目から削除するもの**

**（2）令和2年度の調査項目から新たに追加するもの**

（例）新型コロナウイルス感染拡大による物流の変化や問題点について

# 1 実態調査の実施について (概要)

- 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた<sup>(※1)</sup>ところ。
- (※1) 平成30年5月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議
- 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、**令和2年10月に全国の貨物自動車運送・旅客自動車運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を実施し、同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。**

## (1) 実態調査の調査対象について

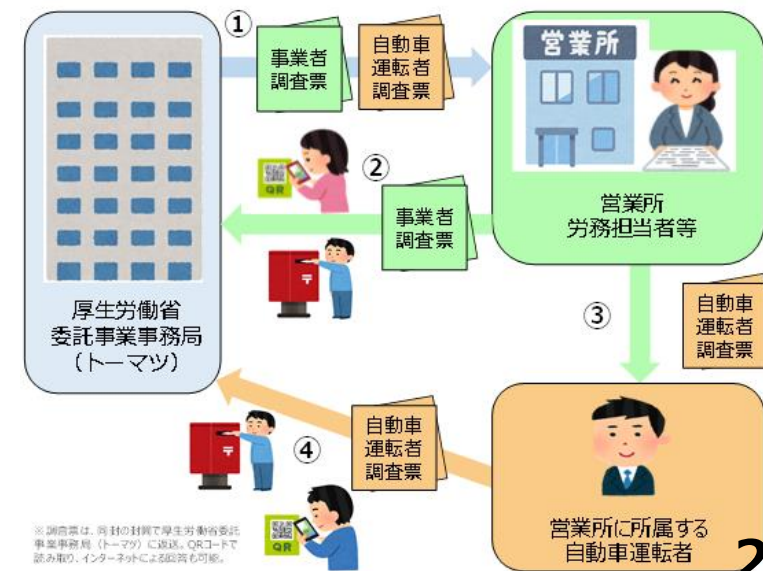
3業態合計で、全国で**1,293の事業場**、**9,590名の自動車運転者**を対象に実態調査を実施した。

	事業場数	自動車運転者数	内訳(平均)
ハイヤー タクシー	188事業場	3,760人	47都道府県 ×4営業所×20名
トラック	705事業場	4,230人	47都道府県 ×15営業所×6名
バス	400事業場 ・乗合280事業場 (うち一般路線200事業場、高速路線80事業場) ・貸切120事業場	1,600人 ・乗合1,120人 (うち一般路線800営業所、高速路線320営業所) ・貸切480人	47都道府県 ×8.5営業所×4名

## (2) 回答状況について

3業態全体で、回答率は**事業者調査が39.1%**、**自動車運転者調査が25.8%**であった。

	事業者調査	自動車運転者調査
ハイヤー タクシー	73件 (38.8%)	703件 (18.7%)
トラック	257件 (36.5%)	1,172件 (27.7%)
バス	175件 (43.8%)	598件 (37.4%)



## 事業者調査

## 自動車運転者調査

## I 営業所の概要

営業所の所在地、主たる事業内容、最も取引額が多い発荷主の業種、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の内訳と台数、運行種別の割合（長距離、ルート配送等）、運行管理に従事する者の数、「働きやすい職場認証制度」の申請の有無、運行管理者一人当たり管理を担当する自動車運転者数、Gマーク認定の有無、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく1箇月の拘束時間の延長状況

## II 自動車運転者の拘束時間等

1日の拘束時間、1箇月の拘束時間、1年間の拘束時間、最長の連続運転時間、1運行の運転時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日労働の回数

## III 改善基準告示の特例等の利用状況

特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船の状況）、緊急輸送等の適用除外業務の状況

## IV 改善基準告示の内容

現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）

## V その他

改善基準告示を遵守する上での課題、荷主から理解を得るために行っている取組や工夫、現在の同告示の内容及び改定についての意見等

## I 自動車運転者自身のこと

性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、乗車している車種（大型、中型等）、勤務体系（長距離、ルート配送等）、勤務シフト、勤務時間帯、労働組合への加入の有無、年収

## II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

## III 休息期間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

## IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

## V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

繁忙期における1日の最長の拘束時間、1箇月の拘束時間、最長の連続運転時間、現在の改善基準告示について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、同告示の規制が働き方に及ぼす影響、収入と長時間労働の関係性

## VI その他の事項

自動車運転者を続けるために必要な要因、事業主による改善基準告示の遵守を意識した運行計画の作成の有無、荷主の協力、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることによる利点、現在の同告示の内容及び改定についての意見